

И. САРЫЧЕВЪ.



ОБЪЯСНЕНІЕ

къ

АТЛАСУ ЧЕРТЕЖЕЙ

МОРСКОЙ ПРАКТИКИ.



## ОГЛАВЛЕНІЕ

### Объясненія къ атласу чертежей.

	СТРАН.
Проба тросовъ . . . . .	1
Сравнительная таблица толщинъ тросовъ пеньковыхъ, проводочныхъ и пр. .	3
Вырубка стоячаго такелажа . . . . .	5
» бѣгучаго такелажа. . . . .	6
Лини употребляемые при обдѣлкѣ такелажа . . . . .	7
Тренцеваніе и клетневаніе. . . . .	9
Сплесневаніе . . . . .	11
Дѣланіе огоновъ . . . . .	12
» кноповъ . . . . .	14
Вязка узловъ . . . . .	16
Положеніе бензелей . . . . .	19
Оплетеніе концовъ. Дѣланіе оплетокъ, плетеніе фалреповъ, мусинговъ, крапцевъ. . . . .	21
Дѣланіе матовъ . . . . .	24
Употребленіе матовъ на рангоутѣ, стоячемъ такелажѣ и парусахъ . . . . .	26
Сезни плетеные, тканые, святни, реванты, грунтовы и пр. . . . .	28
Трапы, леера и проч. . . . .	30
Остропливаніе блоковъ . . . . .	31
Употребленіе двойныхъ коушей . . . . .	33
Таблица размѣреній лопарей, строповъ, бензелей и номеровъ гаковъ . . . . .	35
Стропы каболочные и бочечные . . . . .	36
Уподрібительнѣйшія тали, горденя и основа ихъ . . . . .	37
Блоки и гаки . . . . .	40
Вооруженіе судовъ.	
Постановка матчъ. . . . .	47
» бизань, гротъ и фокъ-мачтъ . . . . .	53
» бушприта . . . . .	45
Порядокъ производства работъ по вооруженію . . . . .	55
Вооруженіе бушприта . . . . .	58
Тяга такелажа на бушпритѣ . . . . .	61
Обдѣлка нижняго стоячаго такелажа . . . . .	63
» нижнихъ и стень-штаговъ . . . . .	65
Накладка и тяга нижняго такелажа . . . . .	66

	СТРАН.
Подъемъ красницы . . . . .	72
» и накладка марсовъ: половинчатого и цѣльнаго. . . . .	—
Путисъ-ванты, основа, крѣпленіе и тяга ихъ . . . . .	75
Святіе марсовъ . . . . .	76
Подъемъ стенокъ съ воды, стень-эзелгофтовъ на марсъ, наложеніе ихъ съ помощью запасныхъ стенокъ или рейковъ, прогонка запасныхъ и настоящихъ стенокъ, подъемъ салинговъ . . . . .	—
Святіе стень-эзелгофтовъ . . . . .	79
Обдѣлка стень-такелажа . . . . .	—
Порядокъ положенія стень-такелажа . . . . .	80
Подъемъ брамъ-эзелгофтовъ . . . . .	81
Основа стень-внтреновъ, подъемъ стеньги на шлагтовъ, установка стенокъ . . . . .	—
Проводка и тяга стень-такелажа . . . . .	82
Подъемъ нижнихъ и марса-реевъ съ воды . . . . .	85
Вооруженіе фока, грота и бегинъ-реевъ . . . . .	88
Основа снастей фока, грота и бегинъ-реевъ . . . . .	91
Обдѣлка такелажа марса-реевъ . . . . .	95
Основа снастей ординарныхъ и двойныхъ марса-реевъ . . . . .	98
Подъемъ марса реевъ ординарныхъ и двойныхъ на мѣсто . . . . .	103
Обдѣлка и основа такелажа утлегаря . . . . .	105
Выстрѣливаніе утлегаря . . . . .	109
Тяга утлегара или мартынъ-штага . . . . .	110
Тяга блинда бакштаговъ . . . . .	—
Основы кливеръ и ф.-ст.-стаксель-лееровъ . . . . .	111
Гикъ, обдѣлка и основа такелажа . . . . .	113
Гафеля. Обдѣлка и основа такелажа бизаннаго гафеля . . . . .	117
Вооруженіе, обдѣлка такелажа и проводка снастей трисельныхъ гафелей . . . . .	119
Подъемъ гафелей . . . . .	121
Вооруженіе и подъемъ лисель-спиртовъ на мѣста . . . . .	—
» брамъ-стенокъ . . . . .	122
Порядокъ накладки такелажа на форъ, гротъ и крѣйсъ брамъ-стеньги . . . . .	125
Проводка и тяга брамъ и бомъ-брамъ такелажа . . . . .	127
Бомъ утлегаря, вооруженіе, выстрѣливаніе его и тяга такелажа . . . . .	129
Брамъ и бомъ-брамъ-рен, отакелаживаніе ихъ. Летучія и постоянныя . . . . .	131
Основа и проводка снастей брамъ и бомъ-брамъ-реевъ . . . . .	135
Окончательная тяга стоячаго такелажа, заклиниваніе мачтъ. Вязка выблинокъ. Разстояніе между выблинокъ . . . . .	136
Продѣваніе бѣгучаго такелажа и основа его. Общее замѣчаніе . . . . .	138
Снасти нижнихъ парусовъ и марселей . . . . .	142
» косыхъ парусовъ . . . . .	152
Основа лисель-штертовъ для выстрѣливанія . . . . .	157
Отакелаживаніе парусовъ . . . . .	161
Привязка парусовъ . . . . .	168
» кливеровъ . . . . .	169
» нижнихъ парусовъ . . . . .	170
» марселей . . . . .	171
» брамселей и бомъ брамселей . . . . .	174
» косыхъ парусовъ. Бизань, стаксели, трисели и основа снастей . . . . .	175

	СТРАН.
Привязываніе лиселей . . . . .	178
Крѣпленіе прямыхъ парусовъ . . . . .	179
» косыхъ парусовъ . . . . .	181
Правленіе рангоута. Существующіи сигналы . . . . .	183
Канаты, якоря, буйрепа и стопора . . . . .	184
Таблица кѣсовъ якорей, стопъ анкеровъ, толщина канатовъ и пр. . . . .	187
Правила ухода на судахъ за цѣпными канатами . . . . .	189
О цѣпныхъ канатахъ . . . . .	194
Принадлежности цѣпныхъ канатовъ . . . . .	196
Стопора, томбуй, буйрепъ, фишь, катъ, пертулинь и рустовъ . . . . .	197
Подъемъ и уборка настоящихъ якорей . . . . .	201
О подъемѣ гребныхъ судовъ . . . . .	203
Вооруженіе гребныхъ судовъ . . . . .	205
О спущенныхъ гребныхъ судахъ на воду . . . . .	208
Объ управленіи гребными судами когда отъ подъ парусами . . . . .	209
Правила управленія гребными судами при переходѣ чрезъ большой приборъ, при выбрасываніи на берегъ и приставаніи къ кораблю на большомъ волненіи . . . . .	211
При греблѣ въ морѣ, отъ берега . . . . .	212
Идти къ берегу съ большимъ попутнымъ приборомъ . . . . .	213
Приставать къ берегу при большомъ приборѣ . . . . .	217
» » разбивающемуся судну или къ судну находящемуся подъ парусами или на якорѣ при большомъ волненіи . . . . .	220
О буксированіи спасательныхъ лодокъ въ свѣжую погоду . . . . .	221
Общія правила для совершенія главныхъ дѣйствій и движеній на кораблѣ, когда вся команда вызвана на верхъ . . . . .	223
Примѣчанія къ подъему гребныхъ судовъ въ ростры . . . . .	227
Командныя слова и объясненіе спустить и поднять катеръ или другую шлюпку. На боканцахъ . . . . .	228
Поднять гребное судно въ ростры. Командныя слова и объясненіе . . . . .	230
Верни, стопъ-анкеры. Завозъ и подъемъ верповъ и стопъ-анкеровъ . . . . .	234
Стоять на якорѣ. Держащая сила брошеннаго якоря . . . . .	238
Стоянка на одномъ якорѣ . . . . .	239
Мѣри принимаемая на рангоутныхъ судахъ для уменьшенія напора вѣтра . . . . .	242
Стоять на двухъ якоряхъ. Фертоингъ . . . . .	243
Мѣри принимаемая для предупрежденія скручиванія канатовъ . . . . .	244
Способы введенія вертлюга или фертоинговой скобы . . . . .	245
» стоять на шпрингѣ . . . . .	246
О стоянкахъ на мертвомъ якорѣ или бриделѣ . . . . .	—
Сниматься съ якоря, работы приготовительныя . . . . .	249
Сняться съ одного якоря. Командныя слова и объясненіе . . . . .	250
Объ уборкѣ якоря . . . . .	258
О съемкѣ съ якоря съ фертоинга. Распутываніе канатовъ . . . . .	—
Сниматься съ якоря и лечь полнымъ вѣтромъ. Сниматься съ якоря предварительно продрейфовавшись . . . . .	260
Сниматься съ якоря при вѣтрѣ дующемъ въ берегъ . . . . .	261
Приводить и спускаться. Вѣтеръ заходитъ и отходитъ . . . . .	262

Ложиться въ дрейфъ на судахъ съ прямымъ вооруженіемъ. Румбы восхожденія и нисхожденія. О спускѣ гребнаго судна. . . . .	267
О лежаніи въ дрейфѣ судовъ смѣшаннаго вооруженія, съ косымъ вооруженіемъ. На паровыхъ. . . . .	269
Ложиться въ дрейфъ, или бейдевиндъ. Командныя слова . . . . .	270
Лечь въ дрейфъ поворачивая оверъ-штагъ. . . . .	271
» » » для спасенія человѣка упавшаго за бортъ, или въ бейдевиндъ, бакштагъ. . . . .	273
О поворотахъ: оверъ-штагъ и чрезъ фордевиндъ. . . . .	274
Поворотить оверъ-штагъ. Командныя слова . . . . .	283
» чрезъ фордевиндъ. Командныя слова . . . . .	286
Стать на якорь, работы приготавительныя . . . . .	288
» » » Командныя слова . . . . .	289
» » » фертонингъ, на шпрингъ, на мертвый якорь, — кормой въ вѣтру. . . . .	293
Поднять брамъ и бомъ-брамъ-реи и отдать паруса для просушки. . . . .	295
Закрѣпить паруса отданные для просушки. . . . .	301
Прибавленіе въ таблицѣ для брамъ-реевъ и стеньгъ. Спускать брамъ-стенги. . . . .	305
Поднять брамъ-стенги . . . . .	307
Откидывать вѣтра. . . . .	309
Готовить леера: для почестей, бѣленые и косячные . . . . .	311
Взять рифы у марселей . . . . .	313
» » » фока и грота . . . . .	316
Отдать рифы у марселей . . . . .	317
Брать и отдавать рифы у бизани и триселей. . . . .	319
Поставить крѣйсель и форъ-марсель закрѣпленные по свѣжести вѣтра . . . . .	—
» фокъ въ бейдевиндъ, въ умѣренный, крѣпкій вѣтеръ и въ полный. . . . .	321
Ставить гротъ . . . . .	324
Поставить брамсели . . . . .	325
» бомъ-брамсели постоянныя и летучіе . . . . .	326
» фокъ, гротъ, брамсели и бомъ-брамсели . . . . .	327
» лисели. . . . .	329
» ундеръ-лисели . . . . .	331
Убирать и крѣпить въ свѣжій вѣтеръ форъ-марсель и крѣйсель . . . . .	332
» фокъ въ бейдевиндъ, въ умѣренный и крѣпкій вѣтеръ. . . . .	334
» гротъ. Убрать фокъ и гротъ . . . . .	335
» брамсели въ бейдевиндъ, на фордевиндъ или бакштагъ . . . . .	336
» бомъ-брамсели постоянныя и летучіе. . . . .	337
» брамсели и бомъ-брамсели . . . . .	337
» фокъ, гротъ, брамсели и бомъ-брамсели . . . . .	338
» лисели. . . . .	338
Марсели мѣнять . . . . .	340
Марса-реи мѣнять . . . . .	343
Перемѣнить фокъ и гротъ. . . . .	347
Поставить трисели . . . . .	349
Убрать трисели . . . . .	350

Правила предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ . . . . .	351
--	-----

## Статья 1. Вступленіе.

Правила относительно огней . . . . .	352
--------------------------------------	-----

## Статья 2. Огни.

- 3. Огни для паровыхъ судовъ.
- 4. Огни для буксирныхъ пароходовъ.
- 5. Огни и сигналы для судовъ, не имѣющихъ свободнаго движенія.
- 6. Огни для парусныхъ судовъ.
- 7. Огни для малыхъ судовъ.
- 8. Огни для судовъ, стоящихъ на якорѣ.
- 9. Огни для лоцманскихъ судовъ.
- 10. Огни для рыбачьихъ лодокъ.
- 11. Судно, догоняемое другимъ, должно показывать огонь.

Звуковые туманные сигналы. . . . .	356
------------------------------------	-----

## Статья 12. Общія правила для туманныхъ сигналовъ.

- 13. Во время тумана и пр. имѣть умѣренный ходъ.

Правила для управленія судами . . . . .	356
---	-----

## Статья 13. При встрѣчѣ двухъ парусныхъ судовъ.

- 15. При встрѣчѣ двухъ паровыхъ судовъ.
- 16. Когда курсы паровыхъ судовъ пересѣкаются.
- 17. Когда сходятся суда, парусное и паровое.
- 18. Паровое судно должно уменьшать ходъ.
- 19. Паровое судно извѣщаетъ о переѣмѣ курса.
- 20. Судно, обгоняющее, сторонится съ пути.
- 21. Паровое судно на тѣсномъ фарватерѣ.
- 22. Судно, которому уступленъ путь, продолжаетъ свой прежній курсъ.
- 23. Отступленія въ исключительныхъ случаяхъ.
- 24. Отвѣтственность за несоблюденіе правилъ.
- 25. Особныя постановленія для портовъ.
- 26. Особныя огни для эскадръ и конвоя.

## ТАКЕЛАЖНЫЕ РАБОТЫ.

Первою заботою офицера, приступающаго къ вооруженію, долженъ быть пріемъ различныхъ тросовъ для стоячаго и бѣгучаго такелажа судна, различныхъ линий и ворсы, на обдѣлку онаго. По порядку службы, этотъ пріемъ долженъ производиться вмѣстѣ съ ревизоромъ, и шкиперомъ; а для руководства при ономъ, въ Штатахъ 1840 года помѣщены слѣдующія правила:

«1-е. Пробу смоленаго новаго такелажа, при пріемѣ съ заводовъ и отъ поставщиковъ производить посредствомъ навѣшенной тяжести на нитяхъ 6-ти футовой длины и рвать ихъ порознь, дѣлая для каждаго троса не менѣе 10-ти пробъ, и если таковой длины нити, или каболки № 20-го (\*) выдержатъ вѣсъ въ сложности на каждую каболку въ тросовой работѣ въ 3 пуда 30 фунтовъ, въ кабельной въ 3 пуда 20 фунтовъ, а въ ликъ-тросовой № 37-го въ 2 пуда 30 фунтовъ: то таковыя тросы, кабельтовы и ликъ-тросы признавать къ употребленію благонадежными; а буде не выдержатъ каболки № 20-го въ тросовой работѣ 3 пудовъ 20 фунтовъ, въ кабельной работѣ 3 пудовъ 10 фунтовъ, а ликъ-тросовой № 37-го 2 пудовъ 20 фунтовъ: то таковыя считать къ употребленію неблагонадежными».

«2-е. Измѣрять толщину такелажныхъ издѣлій по окружности, англійскими дюймами, а длину 6-ти футовыми саженьми;

(\*) № 20-й означаетъ, что 20 таковыхъ каболокъ должны составить прядь 3-хъ дюймоваго троса.

и если сдѣланные тросы навиты будутъ на вьюшки или въ круги и при приѣмѣ потребуется вымѣрить длину ихъ, то развивать не съ внутренняго конца въ раскрутъ, а съ наружнаго съ терпимостью недостатка или излишка отъ 2 до 4 футовъ въ цѣломъ тросѣ, безъ показанія въ отчетѣ (\*).

«3-е. Въ случаѣ свидѣтельства такелажа, бывшаго въ употребленія или лежавшаго болѣе 6-хъ лѣтъ безъ употребленія въ магазинѣ, пробу дѣлать также нитями на 5-ти футовой длинѣ, каболки рвать порознь изъ каждаго троса не менѣе 10, и если каждая каболка № 20-го выдержитъ въ сложности вѣсъ въ тросовой работѣ 3 пуда, а въ кабельной работѣ 2 пуда 20 фунтовъ, то таковыя тросы могутъ быть признаны на нѣкоторое время къ употребленію годными; а если не выдержатъ тросовыя каболки 2 пудовъ 20 фунтовъ, а кабельныя 2 пудовъ: то таковыя тросы считать вовсе въ дѣло негодными».

Хотя тросы и вытягиваются при самомъ спускѣ ихъ на водахъ, но, кромѣ того, ихъ еще вытягиваютъ передъ употребленіемъ въ дѣло. Для сего, обыкновенно, стоячій такелажъ предварительно вырубается въ надлежащую мѣру, а бѣгучій вытягивается цѣльными тросами.

Касательно вырубкы въ томъ же Штатѣ сказано: «Штатъ настоящаго вооруженія составленъ для судовъ, размѣренія коихъ означены на первой страницѣ. Усовершенствованіе кораблестроенія необходимо сопряжено съ различными измѣненіями длины и ширины судовъ, которыя влекутъ за собою измѣненія мѣстъ назначенныхъ для мачтъ, уклона бушприта и самой величины всего вообще рангоута, и потому Штатъ сей, при вырубкѣ такелажа, можетъ оказаться иногда излишнимъ, а иногда недостаточнымъ. Во избѣжаніе такихъ недостатковъ, несмотря на то, что при составленіи смѣтъ и отчетовъ должно строго держаться изданнаго положенія, вмѣняется въ обязанность такелажмейстерамъ и судовымъ шкиперамъ производить вырубку такелажа для вновь вооружаемыхъ судовъ не иначе, какъ по обмѣру на мѣстѣ, соображаясь съ перемѣнами, происшедшими

(\*) Когда же бухта троса распускается для употребленія или вырубается такелажъ, то всегда распускать съ внутренняго конца. Разматываніе лицей и троса показано въ атласѣ.

въ постройкѣ сихъ судовъ и въ величинѣ ихъ рангоутовъ противу судовъ одного съ ними ранга, помѣщенныхъ въ Штатахъ, и сдѣланныя такимъ образомъ перемѣны вносить въ дѣльныя книги». — Сравнивъ поэтому главныя размѣренія, вооружаемаго судна съ размѣреніями, приведенными въ Штатахъ, должно при вырубкѣ стоячаго такелажа принимать въ соображеніе упоминаемыя выше измѣненія. Бѣгучій же такелажъ всегда лучше сперва продѣвать и потомъ вырубать въ надлежащую мѣру.

Весь стоячій такелажъ въ настоящее время употребляется проволочнаго троса, который также употребляютъ на стропы блоковъ и краги. Для опредѣленія толщины соотвѣтственной пенъковому—руководствомъ можетъ служить прилагаемая таблица.

Проволочный стальной тросъ.		Проволочный желѣз. тросъ.		Пеньковый тросъ (3-хъ пряд.).		Кранная цѣпь.	Разрывное усиліе.		Рабочее усиліе.		
Толщ. въ дюйм.	Вѣсъ одной саж. англ. ф.	Толщ. въ дюйм.	Вѣсъ одной саж. англ. ф.	Толщ. въ дюйм.	Вѣсъ одной саж. англ. ф.		Толщ. въ дюйм.	Вѣсъ одной саж. англ. ф.	Въ тоннахъ и центнер.	Въ пудахъ и фунтахъ.	Въ центнер.
—	ф. у.	1 1/2	2—0	3	2—8	5/16	5—0	2—5	189—22	9	27—36
1 1/8	1—2	—	—	—	—	—	—	3—0	186—8	9	27—36
—	—	1 3/4	2—8	3 1/2	3—5	5/16 1/32	7—0	3—5	201—20	15	46—21
1 1/4	1—8	—	—	—	—	—	—	4—5	267—24	11	34—4
—	—	2	3—0	4	4—2	3/8	9—8	4—6	270—28	21	65—5
1 1/2	2—0	—	—	—	—	—	—	5—11	344—9	19	58—37
—	—	2 1/4	4—0	5	6—2	1/2	16—0	6—7	393—34	27	83—29
—	—	2 1/2	5—8	5 1/2	8—0	9/16	19—0	7—8	459—	33	102—13
1 3/4	2—8	—	—	—	—	—	—	8—4	508—24	26	80—24
—	—	2 3/4	6—8	6	9—1	5/8	22—0	8—11	530—12	39	120—38

Проволочный стальной тросъ.		Проволочный желѣз. тросъ.		Пеньковый тросъ (3-хъ пряд.).		Кранная цѣпь.		Разрывное усиленіе.		Рабочее усиленіе.	
Толщ. въ дюйм.	Вѣсъ одной саж. англ. ф.	Толщ. въ дюйм.	Вѣсъ одной саж. англ. ф.	Толщ. въ дюйм.	Вѣсъ одной саж. англ. ф.	Толщ. въ дюйм.	Вѣсъ одной саж. англ. ф.	Въ тоннахъ и центнер.	Въ пудахъ и фунтахъ.	Въ центнер.	Въ пудахъ и фунтахъ.
	ф. у.		ф. у.	около.	ф. у.		ф. у.				
2	3—4	—	—	—	—	—	—	10—15	666—32	35	108—22
—	—	3	7—6	7	12—0	3/4	30—0	11—14	724—28	45	139—22
2 1/4	4—0	—	—	—	—	—	—	13—5	821—33	42	130—10
—	—	3 1/4	8—13	7 1/2	13—0	13/16	35—8	13—10	837—13	52	161—10
—	—	3 1/2	10—4	8	14—0	7/8	41—0	15—6	948—39	60	186—3
2 1/2	5—4	—	—	—	—	—	—	15—14	970—27	51	158—6
—	—	3 3/4	11—14	8 1/2	16—8	15/16	47—8	17—6	766—	72	223—11
—	—	4	13—8	9	19—0	1	54—0	19—6	1135—2	84	260—20
2 3/4	6—6	—	—	—	—	—	—	20—10	1271—22	68	210—35
—	—	4 1/4	15—8	9 1/2	22—0	1 1/16	61—0	21—17	1856—11	91	282—8
3	7—10	—	—	—	—	—	—	23—14	1470—	78	241—36
3 1/4	9—2	—	—	—	—	—	—	24—2	1484—32	82	254—12
—	—	4 1/2	17—8	10	25—0	1 1/8	68—0	24—8	1503—16	99	307—
—	—	4 3/4	19—12	10 1/2	28—0	13/16	76—0	28—6	1755—12	107	331—33
—	—	5	22—0	11	31—0	1 1/4	84—0	32—5	2000—12	116	359—29

Эта таблица составлена по послѣдне-опубликованнымъ таблицамъ завода братьевъ Бинксъ.

Бѣгучій такелажъ, тошъ-репа, всѣ лини, дѣшъ лотлинь и тали, вырубается изъ 3-хъ пряднаго троса. Исключаются изъ этого: кать-лопаря, гинь-лопаря, талрепа, лееръ фокъ-стакселя, стоячіе леера гротъ-брамъ и бомъ-брамъ стак-

селей, леера по мачтѣ на шбунахъ и тендерахъ драйрепа люгернаго и тендернаго кливера, которые всѣ вырубается изъ 4-хъ пряднаго троса. — Весь бѣгучій такелажъ пень ковый есть прямого спуска, или спуска по солнцу.

### Вырубка стоячаго такелажа.

Для вырубки нижнихъ вантъ утверждаютъ на полу такелажной или на палубѣ, двѣ стойки, въ разстояніи равномъ удаленію передняго юферса отъ середины противной стороны топамачты, снятому на мѣстѣ, или чертежа; иначе, разстояніе, между стоекъ дѣлаютъ равнымъ высотѣ середины топа до партнерса увеличивъ половиною ширины палубы между партнерсомъ и бортомъ, или наконецъ, принимаютъ послѣднія двѣ величины, высоту топа и разстояніе партнерса до юферса, за стороны прямо угольнаго треугольника и вычисляютъ по нимъ гипотенузу. Закрѣпивъ на одной изъ этихъ стоекъ конецъ вантъ-троса, другой конецъ обносятъ около другой стойки, потомъ около первой, и полагая новый оборотъ не сверху, а подлѣ перваго на *обныхъ* стойкахъ, обносятъ опять около второй, около первой и т. д., пока не положится все число вантъ *одной* стороны, той мачты, отъ топа которой мѣрилось разстояніе. Внутренній шлагъ будетъ первая пара, второй — 2-я, и т. д., и на стойкѣ, на которой закрѣпленъ первый конецъ вантъ-троса будутъ комли вантъ, а на другой — огона ихъ. Длина послѣднихъ опредѣляется двоякимъ образомъ. Одни, вымѣривъ окружность топамачты надъ подушками, кладутъ оную около 2-й стойки на 1-ю ванту, чрезъ что получаютъ мѣсто бензеля на этой вантѣ; противъ этой точки отбиваютъ поперегъ всѣхъ вантъ перпендикулярную черту, она покажетъ на вантахъ мѣста ихъ бензелей; и къ этой величинѣ перваго огона считаютъ даже лишнимъ прибавлять ширину бензеля, говоря, что сколько бы ванты ни были вытянуты предварительно, онѣ всегда, при тягѣ на мѣстѣ, подадутся еще столько, что бензель самъ ляжетъ ниже. Другіе поступаютъ наоборотъ и дѣлаютъ огонъ 1-й пары нѣсколько болѣе огоновъ слѣдующихъ паръ; такъ что, имѣя бензель вытянутой 1-й пары на сватѣ подушки, каждый слѣдующій

бензель кладутъ выше предъидущаго, на всю ширину онаго; послѣдній способъ должно предпочесть первому, потому что въ ономъ, какъ бензель, такъ и ванта претерпѣваютъ значительно меньше напряженіе. Получивъ мѣста бензелей, кладутъ за 2-й стойкой, на продолженіи линіи соединяющей обѣ стойки, на каждую-пару вантъ марку, означая внутреннюю однимъ узломъ, 2-ю двумя и т. д. Потомъ откладываютъ отъ той же стойки къ 1-й. длину топа мачты, получаютъ мѣста на вантахъ, гдѣ должно окончить клетень, чтобъ онъ пришелся нѣсколько ниже ворста швиць-сарвень-строповъ, если таковыя употребляются. Наконецъ по той же линіи разрубаютъ, за 1-й стойкой, всѣ ванты, получаютъ ванты требуемой длины (\*).

Такъ какъ длина всѣхъ вантъ той же стороны одной мачты, не всегда составляетъ ровно одинъ или два вантъ-троса, то, вымѣривъ длину ихъ заранѣе, заказываютъ на заводахъ вантъ-тросы ровно въ длину нѣсколькихъ вантъ.

Стень-ванты вырубаются такимъ же образомъ, какъ нижнія, но для нихъ не берется въ расчетъ полуширина марса, а только мѣрится длина стеньги отъ верхней кромки лонго-салинговъ марса, до середины противной стороны топа стеньги. Брамъ-ванты и прочій стоячій такелажъ вырубается прямо по Штату или по обмѣру на мѣстѣ.

Вырубивъ ванты, вытягиваютъ каждую пару отдѣльно. Для этого, обыкновенно, закрѣпивъ за что либо одинъ конецъ пары, на другой закладываютъ тали и тянутъ; но лучше, чтобъ вытянуть ванту ровно по всей ея длинѣ, тянуть, вдругъ или попеременно, оба ея конца, при чемъ тали закладывать сколько можно ближе къ самому концу троса, дабы его вытянуть ровно по всей длинѣ и не оставить толстыхъ концевъ.

### Вырубка бѣгучаго такелажа.

Вытянувъ тросы бѣгучаго такелажа, ихъ продѣваютъ по мѣрѣ того, какъ вооруженіе судна подвигается впередъ, опредѣляютъ при этомъ длину снастей, вырубаютъ ихъ и обдѣлы-

(\*) При употребленіи проволочнаго такелажа таковой весъ безъ исключенія клетнится силою.

ваютъ. Это не можетъ много задержать такелажныя работы, потому что обдѣлка бѣгучаго такелажа состоитъ только въ обдѣлкѣ его концевъ.

Вытягиваютъ же бѣгучій такелажъ посредствомъ шпиля или баласта. Въ послѣднемъ случаѣ его развѣшиваютъ на козлахъ или стойкахъ, при чемъ наблюдаютъ, чтобъ грузъ, назначенный для троса, накладывался не весь вдругъ, а по частямъ, черезъ нѣкоторые промежутки времени и чтобъ навѣшенная тяжесть дѣйствовала ровно на всѣ шлага троса. Въ обѣихъ случаяхъ должно обратить вниманіе на то, чтобъ не употребить слишкомъ большую силу или тяжесть и тѣмъ не надорвать тросъ.

Особенно хорошо должны быть вытянуты марса-фалы, марса-топенанты, брамъ-фалы, и шкоты, кливеръ-фалы, сигнальные фалы, выблиночный тросъ и тросы, предназначенные для остропливанія блоковъ.

Вытянувъ и вырубивъ состояній такелажъ, приступаютъ къ обдѣлкѣ онаго, при чемъ употребляютъ различные лини и шкимушгарь.

*Лини* смоленные въ 6, 9 и въ 12 нитей, употребляются на трень, бензеля, найтовы къ стропамъ, нокъ-бензеля и проч. На клетень употребляется также шкимушгарь, спущенный изъ ворсы, а для отличія отъ линей, юзень и марлиня называютъ двойникъ, тройникъ, шестерикъ и девятирикъ.

*Стеклинь*, спускаемый въ 3 пряди, изъ коихъ каждая въ двѣ употребляется на разныя оплетки, нити трень, клетень, бензеля, шнуры, нокъ-бензеля лиселей, парусовъ гребныхъ судовъ, и проч. Бородочный стеклинь употребляется на ростерные маты и шкентросы къ койкамъ.

*Юзень*, состоящій изъ трехъ нитей, — на трень, бензеля, найтовы, обшиваніе кожею, на вязаніе сѣтокъ.

*Марлинь*, состоящій изъ двухъ нитей, — на трень, бензеля, мелкій клетень.

*Лав-линь*, состоящій изъ 3-хъ прядей, въ три нити каждая, кромѣ лага, употребляется еще на шнуры и нокъ-бензеля парусовъ гребныхъ судовъ.



*Ворса* употребляется для дѣланія различныхъ матовъ, платановъ, обносныхъ сезней, рифъ-сезней и ревантовъ, для сарвеней и сезней къ канатамъ, для тренцеванія и клетневанія такелажа, для дѣланія швабръ, связыванія парусовъ и пр.

Лучшая ворса получается изъ такелажа, защищеннаго во время его службы отъ вліянія сырости и переменъ воздуха, смолою, клетнемъ и т. п., такую ворсу даютъ; стоячій такелажъ, большіе стропы, покрываемые оплеткою или клетнемъ, и проч. Она употребляется на шкимушгаръ для матовъ, для каболочныхъ строповъ и проч.

Худшую ворсу даютъ удвоенные въ негодность перлина, кабельтовы и т. п.; потому что верхнія каболки оныхъ бываютъ обыкновенно испымганы и истерты, а внутреннія части оказываются передрѣвными; она употребляется на дѣланіе швабръ, на тренъ подъ клетень, и проч.

Одну четверть всего опредѣляемаго для судна количества ворсы (\*), положено отпускать бѣлымъ и смоленнымъ *шкимушгаромъ*. Часть этого шкимушгара спускается на заводъ изъ бородки, 2 и въ 3 нити; а другая, изъ тонкой дражи: въ 6 и 4 нити, въ родъ стеклина, и 2 нити, въ родъ марлина. Бѣлый шкимушгаръ употребляется на тканье матовъ, сезней, положеніе клетня на марса-драйрепы, гикатопенанты.

Если, по недостатку шкимушгара, спущеннаго на заводъ, понадобится спустить оный на суднѣ, то это дѣлается слѣдующимъ образомъ. Связываютъ сперва изъ каболокъ двѣ или три нити, такимъ образомъ, чтобъ соединеніе двухъ каболокъ одной нити не было противъ такого же соединенія другой нити. Послѣ этого спускаютъ нити вмѣстѣ, посредствомъ отпускаемой шестерни; при чемъ дѣйствуютъ совершенно такъ, какъ при спускѣ заводской каболки. Полученную такимъ образомъ прядь шкимушгара наматываютъ въ клубокъ, разносятъ по палубѣ и спускаютъ три такіа пряди вмѣстѣ, точно такъ, какъ обыкновенно изъ прядей спускаютъ на заводъ тросы. При связываніи каболокъ, концы ихъ не соединяютъ обыкновенными узлами, а раздвоивъ конецъ одной каболки, кладутъ между полученными половинками конецъ другой и свиваютъ

ихъ вмѣстѣ, а чтобъ свивка вышла тоньше и ровнѣе, то, до соединенія концевъ, ихъ распускаютъ и вычесываютъ до половины (см. атласъ).

*Ссучить шкимушку* значитъ свить рукою на колѣнѣ три или болѣе каболокъ и потомъ выпымгать ихъ ворсою.

Теперь слѣдовало бы приступить къ описанію обработки такелажа, но, для избѣжанія повтореній, обдѣлка каждой части стоячаго такелажа и каждой снасти бѣгучаго, описана предъ самымъ употребленіемъ ихъ во время вооруженія. Здѣсь же слѣдуетъ описаніе основныхъ такелажныхъ работъ, какъ-то: тренцеваніе, клетневаніе, сплесниваніе, дѣланіе кноповъ, вязка узловъ, положеніе бензелей, оплетки, муссинговъ, кранцы, сезни, маты и пр.; различное остропливаніе блоковъ и основа талей.

### Тренцеваніе и клетневаніе.

*Тренцеваніе.* Назначенную для отренцеванія веревку растягиваютъ въ тугую талями, потомъ смазываютъ смолою и обвиваютъ по промежуткамъ между ея прядями по спуску веревки, не очень туго, линемъ или тонкимъ тросомъ; при чемъ должно употребить столько концевъ, сколько въ веревкѣ прядей. Чтобъ тренъ положить совершенно подъ лицо тренцуемаго троса, то ее *прогоняютъ драйкомъ*, т. е. вяжутъ изъ пряди небольшую стропку, берутъ ее подъ тренцуемую веревку, вкладываютъ въ оба конца стропки конецъ драйка. дѣлаютъ драйкомъ надъ веревкой два или три оборота, чтобъ обхватить ее стропкою, и вертятъ драекъ около веревки по направленію ея спуска (см. атласъ).

Веревка тренцуется для того, чтобъ сдѣлать поверхность ея болѣе ровною и тѣмъ приготовить для клетневанія, или для того, чтобъ воспрепятствовать дождевой водѣ застаивагься въ промежуткахъ между прядями или стрендами. Послѣдняя предосторожность принимается нынче только на штагахъ и стоячихъ леерахъ брифоконъ косаго вооруженія.

(\*) Ворсу полагаютъ рубить на куски 5-ти саженой длины.

Трень подъ клетень кладется изъ ворсы. Подъ клетень вантъ употребляется въ 6, 8 и болѣе не круто ссученныхъ каболокъ.

*Клетневаніе.* Отренцевавъ веревку, какъ сейчасъ описано, ее большею частію покрываютъ нарусинной, или *клетневинною* что необходимо при клетневаніи проволочнаго троса и потомъ, сверхъ оной, клетнюють шкимушгаромъ или тонкимъ лнемъ.

Клетневина, назначенная подъ клетень, рѣжется на кусъ, на длинныя, узкія ленты, шириною соотвѣтствующія толщинѣ веревки, напштывается смолою и наматывается въ клубки. Одинъ конецъ клетневины крѣпятъ на томъ мѣстѣ, гдѣ должно начать самый клетень, обернувъ имъ веревку два или три раза, обносятъ кругомъ клетнюемой веревки, по направле- нію ея спуска, наблюдая, чтобы край одного шлага покрывалъ край смежнаго съ нимъ. Цѣль клетневины, чтобъ болѣе предохранить веревку отъ сырости и мокроты, могущей пробраться сквозь раздвинувшіяся шлагы клетня, а на проволочномъ предохранить самый клетень.

*Клетень* кладется посредствомъ особаго мушкеля, имѣющаго на сторонѣ противной ручкѣ небольшое углубленіе, соотвѣтственное толщинѣ веревки, для которой употребляется, а иногда, вмѣсто одного, два углубленія по бокамъ. Насмоливъ хорошенько клетнюемую веревку, кладутъ въ ручную нѣсколько шлаговъ клетня поверхъ конца (смот. атл.) Послѣ этого ставятъ на веревку сверхъ шлаговъ, насаленный кругомъ мушкель, обносятъ шкимушгаръ двумя шлагами кругомъ веревки и мушкеля и однимъ или полуторами шлагами около ручки и вертятъ мушкель *противъ* спуска веревки. При этой работѣ необходимы два человѣка; одинъ дѣйствуетъ мушкелемъ, а другой, согласно съ нимъ, обноситъ, идя впереди, клубокъ шкимушгара. Дѣйствующій мушкелемъ долженъ вертѣть его ровно и шкимушгару давать постоянно такую слабину, чтобъ клетень ложился туго и чисто. Кромѣ того, онъ долженъ черезъ нѣкоторый промежутокъ времени выпускать изъ шлаговъ на мушкелѣ закрутъ, который происходитъ въ нихъ отъ безпрерывнаго обращенія на мушкелѣ и его ручкѣ. Чтобъ закрѣпить клетень, берутъ конецъ шкимушгара вдоль троса и положивъ сверхъ онаго еще два или три шлага, вытягиваютъ изъ подъ нихъ слабину и обрѣзаютъ. (См. атласъ). Подъ бѣлый

клетень веревку слегка салать, чтобы свободно вертѣлся мушкель.

Клетнюется весь стоячій проволочный, огона бѣгучаго такелажа, леера, краги, стропы блоковъ и волоса сплесней.

### Сплесниваніе.

Концы веревокъ сплесниваютъ двоякимъ образомъ; короткимъ сплеснемъ и длиннымъ, въ разгонъ, или такъ называемымъ лонго-сплеснемъ. Перебитыя или лопнувшія ванты и вообще части стоячаго такелажа, сплесниваются вантовымъ, или сдвижнымъ кнопомъ. Кабельтовы, перлиня сплесниваются короткимъ сплеснемъ. При первыхъ двухъ сплесняхъ употребляется желѣзная, кривая свайка; при послѣднихъ двухъ, деревянная, прямая.

*Короткій сплесень.* Чтобъ соединить два конца такимъ сплеснемъ, ихъ распускаютъ на нѣкоторомъ разстояніи, на пряди (или стренди, еели веревка кабельной работы) и сблизивъ вплоть оба конца, вкладываютъ пряди одного между соотвѣтствующими имъ прядями другаго. Потомъ, пряди, ежели сплеснивается толстая веревка, схвативъ ихъ каболокою, продѣваютъ среднюю прядь подъ ближайшую, приподнявъ для этого послѣднюю свайкой. Тоже самое потомъ дѣлаютъ со всѣми прядями обонхъ концовъ, продѣвая каждую черезъ ближайшую къ ней подъ слѣдующую. Сдѣлавъ пробивки пряди обтягиваютъ. Короткій сплесень можно закончить клетнемъ и безъ клетня, въ послѣднемъ случаѣ послѣ надлежащаго числа пробивокъ цѣлыми прядями пробиваютъ половинныя и четвертныя, а концы обрѣзаютъ вплотную. Въ первомъ случаѣ концы прядей послѣ второй пробивки распускаютъ, расчесываютъ, уравниваютъ волоса кругомъ веревки, кладутъ свитую изъ волосъ тонкую трень и клетнюють шкимушгаромъ во всю длину волосъ, начиная отъ послѣдней пробивки (см. атласъ).

Короткій сплесень употребляется въ такихъ случаяхъ, гдѣ веревка не проходитъ въ шкивъ.

*Длинный, разгонный или лонго-сплесень.* Распустивъ сплесниваемые концы на пряди, вкладываютъ пряди одного конца между прядями другаго и стягиваютъ ихъ, какъ для короткаго

сплесня. Потомъ продолжаютъ выводить одну изъ прядей каждой половины на большее разстояніе, замѣняя ее въ то же время соотвѣтствующею прядью другой половины. Сведя концы прядей дѣлаютъ половину узла, а пряди пробиваютъ въ разныя стороны полтора раза (см. атласъ). Необходимо принять во вниманіе, для большей прочности, чтобы между крайними узлами разстояніе было не менѣе одной сажени, а потому каждый конецъ распускать на сажень.

Этотъ сплесень преимущественно употребляется на бѣгуемъ такелажѣ.

*Удлиненіе веревки* посредствомъ введенія въ нее добавочной пряди. Это дѣлается на верхнемъ и нижнемъ ликъ-тросахъ, когда въ готовый парусъ понадобится ввести одно или болѣе полотницъ. Для этого, отступя отъ мѣста въ которомъ требуется ввести новую часть паруса, въ которую либо сторону на полторы ширины этой вставки, обрубаютъ одну прядь ликъ-троса и отвертываютъ ее на это разстояніе, здѣсь обрубаютъ другую прядь и выводятъ обѣ вмѣстѣ еще на такое же разстояніе; почему въ тросѣ на разстояніи полуторной вставки останется одна только прядь; эту прядь обрубаютъ въ томъ мѣстѣ, до котораго выведены первыя двѣ и разводятъ тросъ на ширину вставки; почему конецъ первой обрубленной пряди придется къ оставшемуся въ тросѣ концу второй обрубленной пряди. Наконецъ обѣ разведенныя половины соединяютъ на разстояніи оставшихся одинакихъ прядей, и вводятъ на всемъ разстояніи, состоящемъ теперь изъ двухъ прядей, добавочную прядь. Полученные такимъ образомъ на удлиненномъ тросѣ шесть концовъ, крѣпятъ какъ въ длинномъ сплеснѣ. Изъ сказаннаго легко заключить, что ежели требуется удлинить веревку, напримѣръ на два фута, то добавочная прядь должна быть длиною въ девять футовъ, т. е.  $4\frac{1}{2}$  раза болѣе ширины вставки. Лишнія  $1\frac{1}{2}$  ширины,—въ приведенномъ примѣрѣ 3 фута,—необходимы на сплесни (см. атласъ).

### Дѣланіе огоновъ.

*Простой огонъ.* Конецъ веревки распускаютъ на пряди, на разстояніе, потребное для двойной пробивки, и прикладываютъ

его, образуя огонъ требуемой величины, къ нераспущенной, или къ коренной части веревки. Послѣ чего пряди конца пробиваютъ подъ пряди коренной части, точно такъ, какъ при короткомъ сплеснѣ; и тоже, смотря по силѣ, которую долженъ выдерживать огонъ, пряди въ другой разъ пробиваются цѣлыя или половинныя, и наконецъ расчесываются, тренцуются и клетняются (см. атласъ).

Такой небольшой огонъ въ концѣ съ просвѣтомъ равнымъ окружности снасти для найтова, или бензеля называется *очко*.

*Разрубной огонъ.* Перерубивъ веревку, распускаютъ полученные два новые конца на пряди для двойной пробивки, прикладываютъ одинъ конецъ къ другому, такъ чтобъ между ними образовался огонъ требуемой величины, и пробиваютъ одинъ конецъ въ другой, какъ при образованіи простаго огона.—Такимъ огономъ накладываются утлегарь-бакштаги, эринсъ-тали и проч. (см. атласъ).

*Голландской огонъ.* Ежели въ концѣ веревки требуется огонъ болѣе красивый чѣмъ крѣпкій, то дѣлается голландскій огонъ. Одну прядь веревки выводятъ на разстояніе нѣсколько больше того, какое требуется для образованія огона; остальные двѣ пряди прикладываютъ къ тому мѣсту, до котораго выведена первая прядь, и вводятъ потомъ послѣднюю въ свое мѣсто, начиная съ конца веревки, по всему огону, пока она опять не возвратится подъ огонъ къ остальнымъ двумъ прядямъ. Тогда концы всѣхъ трехъ пробиваютъ, расчесываютъ, тренцуютъ и клетняютъ шкимушгаромъ оставляя пробивку не закетневанной (см. атл.).

*Связной огонъ.* Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ конца веревки кладутъ марку; потомъ распускаютъ конецъ вплоть до марки на каболки, раздѣляютъ все число ихъ на двѣ равныя части, кладутъ между обѣими половинами облетневанную другую веревку или круглый кусокъ дерева, толщиною соотвѣтствующій величинѣ требуемаго огона, и около оныхъ вяжутъ на верхней ихъ сторонѣ, каболки попарно, или, ежели огонъ дѣлается на толстой веревкѣ, то сперва свиваютъ изъ каболокъ пряди, соединяя ихъ по 10-ти и болѣе, до 30-ти, смотря по толщинѣ веревки, и потомъ уже связываютъ прядями. Узлы вяжутъ простые и располагаютъ такимъ образомъ, что если

первый узелъ сдѣланъ на серединѣ верхней стороны, то второй чтобъ былъ ниже съ одной стороны, а третій съ другой стороны, и т. д. Послѣ этого оставшіеся концы прядей распускаютъ, равно раскладываютъ по огону, и клетниютъ въ затяжку юзенемъ или марлинемъ подобно тому, какъ выметываютъ петли (см. атласъ). Связные огоны употребляются на концахъ перлиней, кабельтовыхъ, брамъ горденяхъ, на сезняхъ для крѣпленія парусовъ, коечныхъ сезняхъ, на грунтовахъ. На брамъ горденяхъ, перлиняхъ и кабельтовыхъ концы на длину сажени утончаютъ.

### Дѣланіе кноповъ.

Кнопы дѣлаются для удерживанія или укрѣпленія коренныхъ концовъ талреповъ, нѣкоторыхъ снастей, въ бовцахъ стопоровъ, въ фалрепахъ и проч.

*Простой или стопорный кнопъ.* Конецъ веревки распускаютъ и завиваютъ пряди одну около другой, по направленію спуска веревки. Для этого конецъ одной пряди загибаютъ назадъ, на коренную часть веревки; обносятъ кругомъ этой пряди конецъ другой пряди, ближайшей къ первой по направленію спуска, а около конца этой второй, обносятъ третью и продѣваютъ ее въ бухту сдѣланную въ началѣ первую прядью; наконецъ обтягиваютъ по одиначкѣ каждую прядь, получая такимъ образомъ первую *зависку кнопа*, или половину *колеса*. Продолжая обгибать каждую изъ прядей внизъ, подѣ ближайшей къ ней шлагъ первой завивки, тоже по направленію спуска веревки, и раздвинувъ свайкою слѣдующій послѣ этого шлагъ, продѣваютъ прядь въ послѣдній; при чемъ третью прядь придется пробить сквозь двойные шлагы. Обтянувъ всѣ три пробивки и уравнивъ шлагы, которыхъ теперь должно быть шесть, получится основаніе или колесо кнопа. Наконецъ, чтобъ сдѣлать крестъ или *рыбку*, кладутъ конецъ одной пряди поперегъ колеса, накрестъ ему конецъ второй и накрестъ послѣднему конецъ третьей пряди, которую въ то же время продѣваютъ въ бухту или огонь, сдѣланный въ началѣ первую прядью. Обтянувъ эту *рыбку* получится полный кнопъ (см. атласъ).

Часто послѣ первой завивки кнопа дѣлаютъ *рыбку* и потомъ уже доканчиваютъ колесо, пробивая пряди въ шлагы завивки. Тогда чтобъ окончить кнопъ, должно сдѣлать по *рыбкѣ* еще крестъ, или вздвоить *рыбку*, пробивая пряди сквозь двойные шлагы колеса, и получится большой, грубый *кнопъ съ двойною рыбкою* (см. атласъ).

Сдѣлавъ завивку и пробивку противъ спуска веревки, получится колесо, а потомъ полный кнопъ.

*Талрепный кнопъ.* Каждую изъ прядей 3-хъ или 4-хъ пряд. тр. обносятъ чрезъ ближайшую по направленію спуска и продѣваютъ въ бухту третьей, вторую въ бухту четвертой, третью въ бухту первой и четвертую въ бухту второй; при чемъ концы прядей должны выходить на верхъ, — такимъ образомъ получится первая завивка. Для второй концы пробиваются внизъ, полагая шлагы параллельно ближайшимъ и наконецъ пробитые пряди для окончанія кнопа пробиваются вверхъ подѣ двойные шлагы первыхъ двухъ пробивокъ (см. атласъ).

Въ видѣ такового же кнопа можно дѣлать на серединѣ веревки не распуская ее на пряди, а вводить лишь между прядей (См. Атл. дѣланіе мусинговъ).

*Кнопъ безъ пробивки.* Очень красивый, но по своей ненадежности рѣдко на практикѣ употребляютъ (см. атласъ).

*Сдвигной вантовый кнопъ, или простой сдвигной.* Оба конца распускаютъ и складываютъ какъ для короткаго сплесня; потомъ концами прядей, или стрендами дѣлаютъ полуколесо, около нераспущенной части, оставшіеся концы расчесываютъ и закетневываютъ (см. атласъ).

Этотъ кнопъ преимущественно употребляется для сплесниванія поврежденнаго стоячаго тавелажа, по той причинѣ, что онъ не требуетъ такихъ длинныхъ концовъ, какъ короткій сплесень, скорѣе и легче дѣлается, и чѣмъ болѣе вытягиваютъ сплесненную веревку, тѣмъ онъ болѣе затягивается.

*Англійскій вантовый кнопъ, или двойной сдвигной.* Концы распускаются и складываются также какъ для простаго, послѣ чего пряди или стренди загибаютъ вверхъ и внизъ захватывая сосѣднюю. Концы обтягиваютъ талими распускаютъ наволосы и закетневываютъ (см. атл.).

*Буйрепный кноуз.* Концы *буйрепа* распускают на стренди, и отдѣливъ изъ каждой стренди, по одной пряди, опять свиваютъ остальные части въ стренди. Послѣ этого дѣлаютъ выведенными прядями около коренной части цѣлое колесо, а оставшимися концами прядей кладутъ на вновь свитую часть веревки трень, которую брѣпять бензелемъ со змѣйкой, или конецъ оплетаютъ оплеткою съ обносомъ или голландскою (см. атласъ).

### Вязка узловъ.

Для соединенія двухъ веревокъ, кабельтовокъ, перлиней, временнаго ихъ надставленія, для брѣпленія концевъ употребляются узлы называемые штыкомъ. Штыки бываютъ: простой, штыкъ съ двумя шлагами, рыбацкій и плоскій штыки, какъ таковые дѣлаются и заканчиваются смотри атласъ. Простой служитъ для брѣпленія конца швартова, перлиня и кабельтова. Если необходимо закрѣпить на болѣе продолжительное время конецъ, то конечно предпочтительнѣе дѣлать штыкъ съ двумя шлагами. Если на концахъ перлиней и кабельтовыхъ нѣтъ соединительныхъ скобъ, то при вязкѣ ихъ концевъ штыкомъ надо принимать въ соображеніе пройдетъ ли штыкъ въ клюзы, во избѣжаніи чего концы перлиней складываются на крестъ одинъ на другой и схватываются прядью ворсы, за тѣмъ продолжаютъ въ нѣкоторомъ разстояніи тоже самое соединеніе, дѣлая его въ пяти или шести мѣстахъ. Рыбацкій штыкъ при вязкѣ перлиня, кабельтова за рымы верповъ и стопъ-анкеровъ. Плоскій штыкъ, въ тѣхъ случаяхъ, если кабельтовъ или перлинь нужно надставить тонкимъ концемъ.

*Выблиночный* употребляютъ на промежуточныхъ вантахъ для укрѣпленія выблинокъ. Также вяжутъ на рангоутное дерево съ тѣмъ условіемъ, что короткій конецъ загибаютъ и прихватываютъ прядью ворсы.

*Рифовый или прямой узелъ* вяжется изъ двухъ концевъ. Сперва вяжутъ простой узелъ, потомъ конецъ, вытянутый правою рукою, передается въ лѣвую, а другой конецъ, взятый сверхъ перваго, продѣвается подъ оный и обтягивается. Изъ

сего видно, что рифовый узелъ состоитъ изъ двухъ простыхъ узловъ, вязанныхъ одинъ надъ другимъ. Соответствующіи концы обѣихъ простыхъ узловъ должны быть на одну сторону всего узла, тогда только онъ называется прямой; въ противномъ случаѣ, выйдетъ косой узелъ (см. атласъ).

*Шкотовый узелъ*, употребляютъ на вязку шкотовъ и галсовъ нижн. парус. вязку лисель шкотовъ, стаксель шкотовъ. Послѣ того какъ узелъ будетъ сдѣланъ, обѣ части кладутъ на крестъ и бензеляютъ круглымъ бензелемъ. (см. атл.).

*Брамъ-шкотовый узелъ* отличается отъ предъ-идущаго только тѣмъ, что концемъ продѣваемой веревки дѣлается на петлѣ не одинъ, а два шлага (см. атл.).

Такимъ узломъ вяжутся брамъ-и бомъ-брамъ-шкоты, брамъ-и бомъ-брамъ-фалы (ежели для послѣднихъ на реяхъ имѣются стропки съ коушами) и проч (примѣн. см. атл.).

*Стопорный узелъ*, можетъ быть полагаемъ двояко, по спуску и противу спуска. Неизвѣстно, почему нѣкоторые даютъ особенное предпочтеніе класть по спуску. Надо полагать, что если стопоръ окажется тоньше снасти, то вся сила сосредоточится на самыхъ тонкихъ концахъ свитня стопора, а стопоръ пойдетъ между прядей и слома по разнымъ направленіямъ не сдѣлаетъ и снасть сдастъ, что вредно можетъ отозваться въ особенности при подъемѣ тяжести (см. атл.).

*Задвижной штыкъ*, тоже что и выблиночный только съ лишнимъ шлагомъ, короткій конецъ берется въ сторону и прихватывается прядью ворсы. Можетъ быть употребляемъ для вязки лисель фаловъ, для ревантовъ, при буксировки рангоутныхъ деревъ и т. п.

*Простой гачный*, въ томъ мѣстѣ, гдѣ желаютъ заложить гакъ, на снасти или лопарѣ талей дѣлаютъ петлю, пропускаютъ въ нее гакъ, середина петли придется на спинкѣ гака, а скрещенная часть на изгибѣ гака, обтянувъ петлю свободный конецъ обносится вокругъ коренной части прихватывается ворсою или придерживается рукою.

*Двойной гачный*, талрепный или кошачьи лапки (см. атласъ). Закладывается только когда талрепъ основанъ въ одинъ конецъ, или приходится заложить гакъ талей на снасть

идущую внизъ. Для талрепа основаннаго въ два конца, надо въ ручную скрутить оба конца талрепа и въ нѣсколькихъ мѣстахъ схватить ворсою, закладывать простымъ гачнымъ узломъ (см. атл.).

*Бесѣдочный* или *горденный* узелъ. Взявъ коренную часть веревки въ лѣвую руку, а конецъ въ правую, накладываютъ коренною частью на конецъ петлю, обносятъ тотъ же конецъ, въ петлю, кругомъ коренной части и продѣваютъ въ петлю, сверху внизъ. Его называютъ также калмыцкимъ узломъ, потому что калмыки, при ловлѣ лошадей, употребляютъ его на своихъ арканахъ. На практикѣ употребляютъ въ тѣхъ случаяхъ гдѣ требуется чтобы петля не затягивалась.

*Двойной бесѣдочный узелъ.* Взявъ середину сложенной вдвое веревки въ правую руку, а коренную часть съ концемъ въ лѣвую, накладываютъ на середину лѣвою рукою петлю; потомъ обносятъ конецъ бухты, какъ въ ординарномъ бесѣдочномъ узлѣ, около коренной части и конца веревки, пропускаютъ въ нее весь огонь и выведя ее опять наверхъ, обтягиваютъ, при чемъ одну петлю дѣлаютъ длиннѣе, что дастъ возможность человѣку поднятому работать обѣими руками (см. ат.).

*Накинуть шлагъ.* Въ настоящее время съ введеніемъ проволочнаго такелажа, шлагъ могутъ быть употребляемы только на стень-вынтрапахъ, и вообще на шкентеляхъ, которые нужно укорачивать для дальнѣйшаго подъема.

*Плоскій узелъ.* Въ концѣ веревки дѣлаютъ петлю и кладутъ ее на конецъ другой веревки; потомъ продѣваютъ сей послѣдній конецъ въ петлю, сверху, подъ собственную коренную часть, и вторично сквозь петлю, вверхъ. Концы слѣдуетъ окружить около коренной части и схватить каболками. (см. ат.).

*Удавка.* Конецъ веревки обносится около коренной части, продѣвается въ образовавшійся огонь, обносятъ два или три раза около самаго себя надвигаютъ на то мѣсто, гдѣ требуется и затягиваютъ.

*Свайный узелъ,* употребляется при обтягиваніи свайкою или драйкомъ бензеля, найтова и т. п. Свайку кладутъ на обтягиваемый конецъ, обносятъ оный около нея, потомъ вынимаютъ свайку до половины, задѣваютъ ею конецъ веревки и

опять вкладываютъ, наблюдая, чтобъ она была вставлена между задѣтымъ концемъ и петлею.

### Положеніе бензелей и найтовоуъ.

Бензеля бываютъ: коренной, круглой или прямой и плоской. Первый, употребляется когда нужно связать два пересѣкающіеся конца; второй, когда связываются два конца, прямо одинъ къ другому прилегающіе; плоскій бензель или найтовъ, въ тѣхъ случаяхъ когда приходится задранивать краги, стропы блоковъ на рангоутныя деревья. На бензеля при вооруженіи судна употребляется тонкіе тросы, начиная отъ 2¼ д., лини въ 12, 9 и 6 нитей, шкимунгаръ, стеклинъ, юзень и марлинъ.

*Коренной бензель.* Бензель для всѣхъ способовъ его положенія долженъ быть обдѣланъ, — въ одномъ концѣ сдѣлано очко, а другой распускается на нити, которые вычесываются и въ ручную свиваются. Прежде чѣмъ положить бензель кладутъ двѣ протаски, которыя прищесниваются къ концу бензеля, когда онъ будетъ положенъ. На протаски употребляютъ надежныя каболки, двѣ, на случай если одною не удалось протаскать. Какъ класть бензель (см. атласъ).

При положеніи такого бензеля должно наблюдать, чтобъ въ 1-хъ: пряди, пробитыя при образованіи очка, не обрѣзались, а сложенные вмѣстѣ, прятались подъ первые шлагъ бензеля, отчего силесень будетъ надежнѣе и лучше предохранится отъ сырости; во 2-хъ: чтобъ крайніе шлагъ бензеля клались нѣсколько слабѣе среднихъ, дабы, при загибаніи связанныхъ концовъ, крайніе не натягивались болѣе среднихъ и въ 3-хъ: не класть верхніе шлагъ слишкомъ туго, чтобъ не раздвинуть нижніе.

*Круглый или прямой бензель* кладется такимъ же образомъ, какъ коренной, съ тою разницею, что послѣ вторыхъ шлагоуъ дѣлается крыжъ въ два шлага и конецъ крѣпится, продѣвая его между шлагами крыжа и накинувъ на немъ самомъ простой узелъ вплоть у бензеля, или, онъ продѣвается подъ оба шлага крыжа и вяжется на нихъ выблиночнымъ узломъ. Подъ словомъ *крыжъ* разумѣются шлагъ, полагаемые поперегъ настоящихъ шлагоуъ бензелей или найтова. Онъ кладется съ тою

цѣлью, чтобъ уровнять послѣдніи, ежели случится, что нѣкоторые шлагги положены слабѣе прочихъ, и чтобъ не дать шлаггамъ разъединиться (см. атл.).

*Полубензель* есть прямой бензель безъ верхнихъ шлаговъ. *Обвить*, или *закрѣпить* конецъ, значить положить на него полубензель безъ крыжа. Чтобъ такой бензель не расползался, его переплетаютъ, продѣвая конецъ между верхними и нижними шлагами сверхъ среднихъ, вокругъ всего бензеля, въ видѣ зигзабъ, и тогда называютъ его *бензелемъ со змѣйкой*.

Такой бензель со змѣйкой, положенный на серединѣ веревки, для удержанія трени, называется *маркою*. (см. атл.).

*Стопорка* кладется при тягѣ какого либо талрепа, на ходовой конецъ его и на ближайшій къ нему шлагъ, пока оный не будетъ окончательно закрѣпленъ, или пока перекладываются тали, заложенные для тяги. Стопорка кладется между обѣими частями веревки на-крестъ, или разъ на-крестъ, разъ кругомъ, потомъ изводится на нѣсколько верхнихъ круглыхъ шлаговъ и связывается прямымъ узломъ. Ее употребляютъ также, если нужно закрѣпить тали не завертывая ихъ лопаря на кофель-нагель или планку.

*Плоскій бензель или найтовъ*. Ежели требуется привязать къ обуху, или къ какому либо рангоутному дереву, конецъ съ очкомъ, или ежели понадобится связать два такіе конца, то это дѣлается круглымъ бензелемъ, который въ этомъ случаѣ называется *найтовомъ*. Также если нужно соединить одну часть рангоута съ другою, то кладутъ найтовъ въ два ряда шлаговъ, какъ круглый бензель, или въ одинъ, какъ полубензель.

*Плоской найтовъ* употребляется, ежели понадобится затянуть два конца съ очками на какой либо части рангоута, какъ на примѣръ: при задриваніи на бушпритѣ краговъ ватеръ-штаговъ и ватеръ-бакштаговъ. Конецъ найтова приплеснивается къ одному изъ стягиваемыхъ очковъ, продѣвается въ другое, снизу, потомъ въ первое, также снизу, опять во второе, и т. д.; и такимъ образомъ шлагги будутъ положены крестообразно. Чтобъ скрѣжевать найтовъ, конецъ продѣвается нѣсколько разъ вокругъ, на обѣихъ сторонахъ креста,

между верхними и нижними частями шлаговъ, и крѣпится. Каждый шлагъ найтова долженъ быть натуго обтянуть драйкомъ.

### Оплетеніе концовъ (\*).

Концы кабельтовыхъ, перлиней, всѣхъ снастей, равно какъ и концы лопарей талей, всегда бывають оплетены. На концахъ толстыхъ веревокъ и непродѣваемыхъ чрезъ блоки дѣлается оплетка съ обносомъ или голландская оплетка; на концахъ же тонкихъ и бѣгучдго такелажа татарская оплетка.

*Оплетка съ обносомъ*. Конецъ веревки распускають на каболки, отдѣляютъ изъ нихъ верхнія, чтобъ не распускались, крѣпятъ ихъ маркою. Остальныя каболки расщипываютъ или вырѣзають, свиваютъ въ пряди и даютъ форму рѣдьки, загибають каболки вверхъ, черезъ одну, полагають между ними, одинъ шлагъ обноса и загибають ихъ опять вверхъ и внизъ, одинъ накидываютъ шлагъ обноса затягивая его петлею, опять перемѣняютъ концы, и т. д. Окончивъ оплетку, концы крѣпятъ бензелемъ со змѣйкой. На обносъ употребляется шкимушгаръ. Эту оплетку работаютъ два человѣка. (см. атл.).

Посредствомъ оплетки можно также соединить концы двухъ, или концы той же веревки. Для этого оба конца распускають на пряди, складываютъ, какъ для сплесня, и связываютъ на мѣстѣ встрѣчи прядей бензелемъ со змѣйкой. Потомъ, распустивъ пряди на каболки, поступаютъ на каждой сторонѣ совершенно такъ, какъ при оплетеніи конца. Такое соединеніе употребляется только въ случаяхъ, въ которыхъ не требуется большой крѣпости.

*Татарская оплетка*. Ее работаютъ также два человѣка. Конецъ веревки распускають на каболки, потомъ отдѣляютъ на поверхности ея, смотря по толщинѣ веревки, четное число каболокъ, на прим. въ 3-хъ дюймовой — 24; остальныя оставляють разбитыми внутри оплетки и расчесавъ верхнія изъ

(\*) Дѣланіе оплетокъ, плетеніе фалреповъ. (См. ат.).

нихъ, дѣлаютъ конецъ нѣсколько тонѣе книзу и кладутъ на него трень, нитями, свитыми изъ тѣхъ же волосъ. Послѣ этого каждый изъ работающихъ беретъ себѣ по половинѣ верхнихъ каболокъ и дѣлитъ ихъ еще пополамъ, такъ что въ приведенномъ случаѣ въ рукѣ каждаго будетъ по 6-ти каболокъ. Каждый кладетъ потомъ свои каболки на-крестъ, но такъ, что ежели одинъ, положимъ А, кладетъ лѣвыя сверхъ правыхъ, то другой, В, кладетъ правыя сверхъ лѣвыхъ; послѣ этого А передаетъ новую крайнюю каболку съ правой стороны въ лѣвую руку В, а тотъ въ то же время передаетъ ему свою новую крайнюю каболку съ лѣвой стороны, и А принявъ ее подѣ отданную, кладетъ сверхъ своихъ новыхъ правыхъ каболокъ въ лѣвую руку, рядомъ съ новыми лѣвыми, а В дѣлаетъ то же самое, передавая принятую имъ каболку изъ лѣвой руки въ правую. Такимъ же образомъ, они передаютъ одинъ другому на другой сторонѣ по каболокъ, потомъ опять обращается къ первой, и т. д., пока не изведутъ концы наружныхъ и не оплетутъ конца. Концы оплетки крѣпятъ бензелемъ со змѣйкой и обрѣзаютъ; послѣ чего, такой же бензель кладутъ на начало оплетки. Такимъ образомъ получится четырехгранная татарская оплетка. Но чтобъ оплетенный конецъ удобно проходить въ шкивъ, грани его околачиваютъ и дѣлуютъ оплетку круглою.

Фалрена оплетаются шестигранною татарскою оплеткою. Разница въ работѣ состоитъ только въ томъ, что вначалѣ отдѣляется большее число каболокъ, и именно такое, чтобъ половину этого числа можно было раздѣлить на три равныя части. Положимъ, что полное число отдѣленныхъ каболокъ есть 18, тогда каждый изъ работающихъ дѣлитъ свою половину на три равныя части, кладетъ ихъ одну сверхъ другой на-крестъ, и принявъ отъ своего товарища, какъ въ четырехгранной оплеткѣ, одну каболку, кладетъ ее сверхъ трехъ каболокъ первой части, подѣ три каболки второй и сверхъ трехъ каболокъ третьей части, потомъ то же дѣлаетъ на другой сторонѣ и т. д., подобно четырехгранной оплеткѣ.

*Голландская оплетка.* Конецъ веревки готовятъ рѣдкой или даютъ ему такую фигуру, какъ для татарской оплетки, и при началѣ кладутъ марку. Потомъ, взявъ двѣ изъ кабо-

локъ, свиваютъ ихъ одинъ разъ между собою, подведя лѣвую каболку подѣ правую, и выведя ее опять сверхъ оной влѣво; то же дѣлаютъ потомъ съ послѣднюющею и съ ближайшею къ ней съ правой стороны, продолжаютъ такимъ образомъ, пока не обойдутъ кругомъ, отъ лѣвой руки къ правой, всю веревку; тогда, свивъ послѣдній конецъ съ предпослѣднимъ и съ первую каболокою, опять повторяютъ то же и дѣлаютъ другой кругъ оплетки, подобнымъ образомъ третій, и т. д., пока не оплетутъ весь конецъ. Ежели конецъ приготовленъ рѣдкой, то черезъ равныя промежутки должно пропускать одну каболку, и оставляя всѣ пропущенные концы подѣ оплеткой, связать ихъ на концѣ рѣдки попарно прямыми узлами. Конецъ оплетки тоже крѣпятъ бензелемъ со змѣйкой.

Изъ этой же оплетки дѣлаютъ иногда колпачки на ванты и ею же оплетаютъ кнопы стопоровъ; чего нельзя одобрить, потому что какъ тѣ, такъ и другіе, будучи подвержены большой сырости, скорѣе отъ сего гниютъ.

*Муссингъ.* Взявъ прядь, толщиною соотвѣтствующую величинѣ муссинга, разрубаютъ ее на столько равныхъ частей, сколько въ веревкѣ стрендей (или прядей, ежели веревка троевой работы); полученные концы пробиваютъ подѣ стренди веревки и каждые два смежные конца двухъ разныхъ прядей, связываютъ послѣ пробивки простымъ узломъ, чрезъ что образуется, какъ бы первая завивка стопорнаго кнопа. Послѣ этого пробиваютъ пряди въ эту завивку, какъ, въ кнопѣ для полного колеса, и получаютъ *кранецъ*. Концы прядей, оставшіеся послѣ пробивки, распускаютъ на волоса, уравниваютъ и пополняютъ ими кранецъ, и наконецъ оплетаютъ все это голландскою, оплеткою, на что употребляется шкимушгаръ, стеклень или юзень.

Ежели муссингъ дѣлается на штагѣ, то для большей крѣпости пробиваютъ два кранца, одинъ подлѣ другаго, и промежутокъ между ними наполняютъ оставшимися концами, а если нужно, то и добавочными прядями. Потомъ уравниваютъ весь муссингъ волосами концевъ, обвертываютъ клетневиною и кладутъ голландскую оплетку изъ стеклина.

На купеческихъ судахъ муссингъ на штагѣ часто образуютъ наматываніемъ шкимушгара, и давъ ему надлежащую величину



и фигуру, укрѣпляютъ его каболками, прошивая ихъ по длинѣ муссинга; потомъ обвертываютъ клетневиною и оплетаютъ. Такой муссингъ не менѣе проченъ перваго.

Самые малые муссинги оплетаютъ посредствомъ иголки, такая оплетка имѣетъ видъ голландской.

*Кранецъ*, употребляемый для временной защиты борта и вообще какой либо деревянной части отъ тренія, дѣлается слѣдующимъ образомъ: въ концахъ короткой веревки дѣлаютъ по очку, послѣ чего веревка отъ одного очка до другаго клетнюется шкимунгаромъ, отступя нѣсколько отъ очковъ, она клетнюется другой разъ, потомъ, отступя еще, третій разъ, и т. д., пока середина кранца не получитъ надлежащей толщины; тогда его оплетаютъ отъ очка до очка голландскою оплеткою или съ обносомъ, и къ одному изъ очковъ приплесниваютъ фалинь.

### Маты.

*Тканый матъ*. Въ такелажной или на канатномъ заводѣ избираютъ между рядами стоекъ такое разстояніе какое требуетъ длина мата, и между двумя перекладинами, утвержденными въ этихъ стойкахъ, обносятъ шкимунгаромъ столько оборотовъ, сколько нужно для ширины мата; причемъ верхніи половины оборотовъ продѣваются въ скважины *берда* (деревянная рама съ поперечниками, изъ коихъ каждая имѣетъ въ серединѣ дыру), повѣшаннаго между стойками, а нижніи въ промежутки между поперечниками берда. Изготовивъ такимъ образомъ *основу* мата и взявъ на *утокъ* клубокъ шкимуншара, опускаютъ бердо, отъ чего верхніи и нижніи нити нересѣются накрестъ; тогда утокъ продѣваютъ между верхними и нижними нитями у самаго креста, закрѣпивъ его предварительно на послѣдней нити основы, или, взявъ кругомъ креста, на первой. Послѣ этого поднимаютъ бердо, вкладываютъ между верхнимъ и нижнимъ рядами основы *трепало* (узкая и длинная лопатка, съ тонкимъ закругленнымъ краемъ. Для большихъ матовъ употребляется широкая и короткая доска со штертами на концахъ и съ закругленнымъ краемъ), которымъ прибиваютъ вновь обра-

зовавшійся крестъ основы вплоть къ утку; потомъ опять пропускаютъ утокъ, вынимаютъ трепало, опускаютъ бердо, вкладываютъ и прибиваютъ трепало, пропускаютъ снова утокъ и т. д., пока не будетъ сотканъ матъ требуемой длины. Когда матъ сотканъ надлежащей длины, концы основы пробиваютъ на обѣ стороны и тѣмъ заканчиваютъ (см. атласъ). Узкіе маты, какъ-то: для рей, на талрепа и т. п. ткутъ четыре человѣка: двое прогоняютъ утокъ, одинъ дѣйствуетъ трепаломъ и одинъ бердомъ. Большія маты, именно для ростръ (\*), ткуются гораздо большимъ числомъ людей: утокъ прогоняютъ двое, тяжелымъ трепаломъ, которое должно прибивать тѣмъ сильнѣе чѣмъ матъ шире и толще, дѣйствуютъ отъ 4 до 10-ти человѣкъ; а для подниманія берда работаютъ отъ 2 до 4-хъ.

*Плетеный матъ*. На конецъ не толстаго троса, вытянутый въ горизонтальномъ положеніи, навѣшиваютъ, смотря по ширинѣ требуемаго мата, известное число шкимуншарныхъ концевъ и завиваютъ ихъ между собою, отъ лѣвой руки къ правой, точно такъ, какъ завиваются концы каболки въ голландской оплеткѣ. Такой матъ работаютъ два человѣка: одинъ завиваетъ концы, а другой принимаетъ ихъ отъ перваго и держитъ, чтобы не распускались. Когда сплетена достаточная длина, тогда концы связываютъ попарно, на такомъ же концѣ троса, на какомъ начать матъ. Чтобы ихъ лучше закрѣпить, то пробиваютъ назадъ въ матъ. Концы изъ коихъ плетется такой матъ, должны быть первоначально одною третью длинѣе требуемаго мата.

Выдѣлка различныхъ матовъ подробно изложено въ атласъ.

*Шпикованный матъ*. Подъ каждую завивку плетенаго мата пробивается короткій кусокъ ворсы; послѣ чего, чтобы болѣе укрѣпить въ матѣ эти куски, или хлопья, концы каждой пробивки разъ между собою скрещаются и потомъ околачиваются головкою свайки. Наконецъ, вся шпиковка расчесывается въ волосы. Шпикованные маты употребляются преимущественно тамъ, гдѣ нужно предохранить что либо отъ тренія, они особенно хороши по своей мягкости.

(\*) Маты на ростре ткуются изъ бородачнаго стеблища.

*Платанъ* плетется изъ 9-ти каболокъ, взятыхъ по три, обыкновенною косою. Онъ употребляется на обертываніе частей стоячаго такелажа, на клетневаніе помпъ, на дѣланіе шпикованныхъ матовъ и проч.

*Плетенка* плетется въ 5 каболокъ. Повѣсивъ ихъ черезъ болтъ, шесть и т. п., берутъ три изъ нихъ въ одну руку, двѣ въ другую и переплетаютъ разъ между собою, такъ, чтобъ три каболки были подъ двумя; потомъ, начиная съ крайней изъ трехъ, передаютъ ее въ другую руку сверхъ остальныхъ двухъ кладутъ рядомъ съ каболками находящимися въ одной рукѣ; потомъ дѣлаютъ то же съ крайнею изъ послѣднихъ и т. д. Вообще она плетется одинаково съ канатнымъ сезнемъ,

*Употребленіе матовъ и платановъ на рангоутъ, стоячемъ такелажѣ и парусахъ.* Постоянные маты, которые не снимаются на якорѣ, суть слѣдующіе: а) тканые маты на талрепахъ нижнихъ вантъ, для предохраненія ихъ отъ тренія снастями, какъ-то шкотами и галсами нижнихъ парусовъ, обнесеннымъ дипъ-лотъ-линемъ и проч. Ширина ихъ опредѣляется разстояніемъ между боковыми кипами верхнихъ юферсовъ, а длина — разстояніемъ юферсовъ между собою. Въ углахъ этихъ матовъ и на срединѣ ихъ сторонъ привязываются реванты которыми шнуруютъ маты по втутреннюю сторону талреповъ. Нѣкоторые считаютъ эти маты лишнею претосторожностью, но въ продолжительныхъ плаваніяхъ они бывають не бесполезны.

б) Тканые маты пришнуровываются на нижніе, марса и брамъ-реи, для предохраненія оныхъ отъ тренія вантами.

Временные маты, употребляемые только въ морѣ: а) маты или платанъ, на переднихъ нижнихъ вантахъ и на фардунгахъ, для предохраненія отъ тренія нижнею шкаториною и углами нижнихъ парусовъ; эти маты должны быть такой длины, чтобъ при зарифленныхъ нижнихъ парусахъ и вытянутыхъ до мѣста шкотахъ, верхній конецъ мата былъ не ниже шкаторины паруса.

б) Для предохраненія нижнихъ вантъ отъ тренія обрасопленными нижними реями, употребляются широкіе шпикованные маты, которые, имѣя въ углахъ реванты, верхними своими половинами привязываются къ переднимъ путинсъ-вантамъ,

а нижними къ соответствующимъ нижнимъ-вантамъ. Употребленіе ихъ обусловливается устройствомъ бейфутовъ на нижнихъ реяхъ.

с) На срединѣ нижнихъ рей, на передней ихъ сторонѣ, для предохраненія отъ тренія верхней шкаторины нижнихъ парусовъ о нижніе штаги, привязываются шпикованные маты. Для этого же, и самые штаги обертываются небольшими ткаными матами.

д) Привязываютъ также на каждомъ нокѣ небольшие маты, противъ нокъ-горденей.

е) Чтобъ предохранить передніе стень-ванты отъ тренія обрасопленнымъ марса-реемъ, привязываютъ къ послѣдному, на задней его сторонѣ, на обоихъ нокахъ, третные маты.

ф) Узкіе плетеные маты прибаваются къ передней кромкѣ марсовъ, для предохраненія марселей отъ тренія объ эти кромки, а иногда пришнуровываютъ, вмѣсто оныхъ, шпикованные маты, которые на якорѣ снимаются.

г) Чтобъ предохранить брамсели отъ тренія о рожки переднихъ краспицъ, концы сихъ послѣднихъ, обертываютъ шпикованными матами.

б) Фордуны обертываютъ матиками или платаномъ, противъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ касаются ихъ нижніи рей, когда обрасоплены. Иногда, что болѣе дѣлается на купеческихъ судахъ, ихъ обшиваютъ на этомъ мѣстѣ кожею, которая уже остается и на якорѣ.

и) Шкентеля шлюпъ-балокъ (если они не цѣпные), для предохраненія отъ тренія грота-брасомъ, обертываются на треть ихъ длины, отъ балокъ, платаномъ.

к) На бригахъ, чтобъ предохранить косою гротъ отъ тренія о шлюпъ-балки, послѣднія во время похода обертываются матами.

л) Маты на нижніе шкаторины нижнихъ парусовъ, для предохраненія отъ тренія о передніи ванты, привязываются у грота на длину между быкъ-горденями, на каждой сторонѣ, а у фока нѣсколько далѣе внутрь отъ втораго быкъ-гордена, дабы предохранить шкаторину также отъ лопъ-штаговъ, если галсъ тянется на боканецъ.

м) На нижнія шкаторины марселей, для предохраненія

ихъ, когда рей обрасопленъ, отъ переднихъ путенсъ-вантъ и снастей, какъ напр. гротъ-марселя отъ фока-брасовъ и пр. Эти маты дѣлаются на длину между быкъ-горденями и чисто пришнуровываются кругомъ ликъ-троса.

### Сезни.

*Обносные сезни* ткуются изъ бѣлаго шкимушгара, подобно матамъ. Основа дѣлается длиною въ десять или болѣе сезней и впереди каждаго сезня она оставляется незатканою на разстояніе, потребное для заплетанія конца и для образованія очка слѣдующаго сезня. Ширина обносныхъ сезней бываетъ въ  $2\frac{1}{2}$  дюйма, а иногда и болѣе. У марселей длина тканой части сезня должна быть такова, чтобъ закрывала парусъ, закрѣпленный двумя рифами; вообще, по мѣрѣ удаленія отъ середины къ нокамъ, сезни дѣлаются короче, соотвѣтственно толщинѣ рея. Когда всѣ сезни сотканы, ихъ вырѣзаютъ, послѣ чего обдѣлываютъ ихъ очки и заплетаютъ концы. Чтобъ обрадовать очко, дѣлаютъ связной огонь, а конецъ обдѣлываютъ свитнемъ. Крестовые сезни нижнихъ парусовъ и марселей дѣлаются почти вдвое шире обносныхъ, а у прочихъ парусовъ они одной ширины.

*Коечные сезни* ткуются и обдѣлываются такимъ же точно образомъ какъ обносные, и для облегченія правильной увязки коекъ, сезни эти дѣлаются большею частью въ опредѣленную длину и ширину. Какъ обносные, такъ и коечные сезни красятся, они ткуются изъ бѣлаго шкимушгара и должны быть заблаговременно заготовлены и высушены; чтобъ впоследствии краска съ нихъ не сходила ихъ красятъ намоченными. Съ введеніемъ коекъ новаго образца коечныхъ сезней не употребляютъ.

*Рифъ-сезни* плетутся въ 5 шкимушекъ, или шкимушгара ссученныхъ изъ хорошей ворсы и состоящихъ изъ одинаковаго числа каболокъ, или три изъ нихъ состоятъ изъ 3-хъ каболокъ каждая, и двѣ изъ 2-хъ, или три изъ 2-хъ и двѣ изъ 3-хъ, смотря по требуемой толщинѣ сезня. Ихъ вѣшаютъ концами черезъ шесть, или болтъ и изъ длинныхъ ихъ концевъ сплетаютъ плетенку, достаточной длины для образованія

двойнаго очка, которое необходимо для того, чтобъ продѣтые рифъ-сезни не могли проскочить сквозь люверсъ паруса. Потомъ вѣшаютъ сплетеную часть среднюю черезъ болтъ, дѣлаютъ короткимъ концемъ одинъ оборотъ, для удобнѣйшаго образованія двойнаго очка, соединяютъ оба конца и продолжаютъ плести сезень, изъ шкимушекъ обѣихъ половинъ. Концы сезней, чтобъ не разбивались, обвиваютъ парусною ниткою и потомъ крыжуютъ, простегивая насквозь. (см. атл.).

Рифъ-сезни у контръ - бизаней, косыхъ гrotовъ, фоковъ брифоконъ и кливеровъ дѣлаются изъ бѣлаго лина и къ парусу пришиваются. Концы ихъ тоже обвиваются парусною ниткою и потомъ крыжуются съ простежкой насквозь.

*Грунтовы* ткуются изъ бѣлаго шкимушгара. Длина и ширина ихъ зависятъ отъ величины шлюпки, для которой они назначаются. Очки ихъ, которыми они накладываются на концы шлюпъ-балокъ, дѣлаются такимъ же образомъ, какъ очки обносныхъ сезней. Другой конецъ грунта оканчивается свитнемъ (см. ат.) или такимъ же очкомъ какъ первый, въ которое вводится коушъ, а къ нему потомъ приплеснивается талрепъ (см. атл. подъемъ греб. суд.).

*Лотъ-стропъ* или *брестъ-ропъ* (грудной поясъ), растягиваемый между талрепами двухъ смежныхъ вантъ, ткется изъ бѣлаго шкимушгара и служитъ, при бросаніи лота, опорой для груди лотоваго. Длина его около  $2\frac{1}{2}$  футовъ, ширина не болѣе фута, концы обдѣланы свитнями.

*Свитни* дѣлаются въ концахъ строповъ блоковъ, для привязыванія блоковъ или талей къ какой либо части такелажа или рангоута, въ концахъ стопоровъ для снастей и проч. Разпустивъ конецъ на каболки, ихъ дѣлятъ на три равныя части и заплетаютъ какъ на платанѣ. Къ концу спускаютъ на половину ширины и на концѣ кладутъ марку, или, раздѣляютъ пополамъ и каждую половину сплетаютъ вмѣстѣ, что даетъ возможность свитень при крѣпленіи завязать самъ за себя.

*Ревантъ* свивается или ссучивается, на подобіе шкимушки, изъ трехъ или четырехъ каболокъ. Реванты для парусовъ, вмѣсто прежнихъ плетеныхъ, дѣлаются изъ 4-хъ каболокъ, для того, чтобъ удобнѣе было ихъ перерѣзать, при скорой перемѣнѣ парусовъ.

### Трапы, леера и проч.

*Трапы* съ точеными деревянными ступеньками, дѣлаются изъ 4-хъ пряднаго троса. Концы ступенекъ вводятся между прядями, черезъ каждый футъ, и иногда укрѣпляются въ своихъ мѣстахъ бензелями со змѣйками, полагаемыми выше и ниже ихъ.

*Стоягіе леера*, для просушиванія бѣлья, полагается вырубать изъ подержанныхъ веревокъ. Обдѣлка ихъ состоитъ въ томъ, что черезъ равные промежутки, въ нихъ вплесниваются коуши со свитнями или коуши ввязываются въ нихъ посредствомъ бензелей, и что концы этихъ лееровъ оплетаются вмѣсто коушей вводятъ одношквивные блоки.

*Шкентросы* дѣлаются всѣ одинаковой длины. Въ средину вырубленныхъ для шкентроса концовъ, ввязывается желѣзное кольцо, которое полагается обшивать кожею, а къ кольцу приплеснивается штертъ. Шкентросъ вырубается изъ бородочнаго троса.

*Стопора* къ различнымъ снастямъ, дѣлаются разной длины. Одинъ конецъ каждаго, оканчивается свитнемъ, другой очкомъ или кнопомъ, смотря по тому, въ обухъ ли стопоръ продѣвается или въ дыру, проверченную въ кнехтѣ.

*Обалдеры* къ канатамъ, употребляемые для доставанія на палубу якорныхъ канатовъ, имѣютъ въ одномъ концѣ какъ съ коушемъ, а другой ихъ конецъ оплетается.

*Штерты* къ ведрамъ вырубаются изъ бородочнаго троса. Нѣкоторое число штертовъ, для пожарныхъ ведеръ, должны быть такой длины, чтобы ими можно было доставать воду съ носа нижняго рея.

*Фалрепа* вырубается изъ бѣлаго троса. Въ одномъ концѣ фалрепа вплеснивается очко, черезъ которое онъ принайтовливается къ обуху, или иногда дѣлается кношь. Въ последнемъ случаѣ, талрепъ продѣвается въ а обухъ, въ первомъ онъ крѣпится бензелемъ. Фалрепа на шкафутъ, къ выходнымъ люкамъ и на ютъ, обшиваются сукномъ, а въ мѣстахъ, гдѣ они проходятъ въ обухи, обшиваются кожею. Самые прочные фалрепа

оплетенные; обыкновенная для нихъ оплетка — шестигранная татарская. (См. ат.).

*Швабра*. Сдѣлавъ кренгельсъ или стропку, продѣваютъ въ оный каболки хорошо разбитой ворсы. Когда ихъ будетъ столько, что швабра получить достаточную толщину, то посрединѣ ихъ схватываютъ, подъ самымъ кренгельсомъ, хорошимъ бензелемъ со змѣйкой. Концы пряди кренгельса не должно обрѣзать, а крѣпить бензелями. Если же употребленъ стропъ, то сплесень его должно помѣщать въ головѣ швабры. Какъ кренгельсъ, такъ и стропъ вырубается изъ найтовныхъ веревокъ.

### Остропливаніе блоковъ.

Стропы употребляются простые, или ординарные и двойные. Блокъ ввязывается въ тотъ или другой, смотря по положенію, которое онъ долженъ имѣть на назначенномъ ему мѣстѣ, а иногда по величинѣ его. Последнее условіе имѣетъ мѣсто потому, что ординарный стропъ, соответствующій большому очень блоку, трудно хорошо затянуть бензелемъ, а слѣдовательно блокъ въ немъ будетъ не твердъ и не проченъ.

*Стропъ*, какъ двойной, такъ и ординарный изготовляется одинаковымъ образомъ; вся разница въ размѣреніяхъ. Вырубивъ изъ хорошо вытянутаго опредѣленной толщины троса, конецъ требуемой длины, этотъ конецъ, ежели стропъ назначенъ для большаго блока, тренцуютъ, покрываютъ клетневиною и клетнемъ, концы сплесниваютъ короткимъ сплеснемъ; при чемъ, смотря по напряженію, которое стропъ долженъ будетъ выдерживать, пряди пробиваютъ полтора или два раза. Въ стропахъ для блоковъ талей, пряди обрѣзаютъ (но не вплотъ) и обвиваютъ, или ихъ распускаютъ, расщипываютъ внутреннія каболки на волоса и покрываютъ голландскою оплеткою, сдѣланною изъ верхнихъ каболокъ. Стропы малыхъ блоковъ рѣдко тренцуютъ и обвертываютъ клетневиною, и иногда только клетняютъ тонкимъ клетнемъ. Ежели приготовляемый стропъ ординарный и долженъ быть съ гакомъ и коушемъ, то, до сплесниванія концовъ, его продѣваютъ въ обухъ гака (см. ат.).

*Вязываніе блоковъ въ ординарный стропъ*. Осмолить

кипъ блока, его вкладываютъ въ стропъ такимъ образомъ, чтобъ сплесень легъ на конецъ блока, противный тому, черезъ который продѣнется снасть или лопарь талей. Потомъ продѣваютъ въ шкивную дыру какой либо конецъ и крѣпятъ его на болтѣ скамейки, кофельнагелѣ и т. п.; въ другой конецъ стропа, или введенный въ него коушъ, закладываютъ двушкивный блокъ побольшихъ хватъ-талей, и закрѣпивъ одношкивный ихъ блокъ гдѣ удобнѣе, вытягиваютъ тали въ тугую; наконецъ кладутъ подлѣ самага блока круглый бензель. Чтобъ положить бензель, обѣ части стропа сводятся слѣдующимъ образомъ: поперегъ стропа кладутъ болтъ или драекъ, берутъ прядь, связываютъ ея концы прямымъ узломъ, кладутъ серединою поперегъ стропа, сверхъ болта подводятъ концы подъ стропъ и, не перекрещая ихъ между собою, дѣлаютъ каждымъ на противныхъ концахъ болта по шлагоу. Послѣ этого, въ оба конца пряди, находящіяся теперь на верху стропа, вкладываютъ другой болтъ и обращаютъ его около перваго. Съ увеличеніемъ числа шлаговъ на первомъ, части стропа сблизятся; тогда кладутъ круглый бензель; а чтобъ толстый стропъ лучше легъ въ кипахъ блока, то между остропливаемымъ блокомъ и гакомъ талей, до задраиванія пряди, вколачиваютъ въ стропъ клинья (см. ат.).

*Ввязываніе блока въ двойной стропъ.* Стропъ, приготовленный, какъ описано выше, складываютъ вдвое, такъ, чтобъ сплесень его пришелся въ срединѣ одной изъ половинъ двойнаго стропа. Послѣ этого имъ обгибаютъ блокъ, наблюдая, чтобъ сплесень былъ въ кипѣ не того края блока, черезъ который продѣнется снасть или лопарь талей; потомъ раздвигаютъ стропъ съ блокомъ и кладутъ круглый бензель, какъ при ввязываніи блока въ ординарный стропъ, съ тою разницею, что, какъ подъ этимъ бензелемъ четыре конца, то онъ долженъ имѣть два крыжа, которые и кладутся одинъ другому на-крестъ, такъ, что окончательно бензель имѣетъ видъ четырехъ-угольный.

Иногда ввязываютъ блокъ въ два ординарные стропа; тогда поступаютъ точно такъ же, какъ при упомянутомъ обыкновенномъ двойномъ стропѣ. Такой стропъ употребляютъ иногда для гардель-блока на нижнихъ реяхъ, потому что, по величинѣ своей, онъ долженъ быть остропленъ двойнымъ стропомъ

и вмѣстѣ съ тѣмъ имѣть одинаковое положеніе съ верхнимъ гардельблокомъ, т. е. шкивами вдоль судна. Но этого же можно достигнуть посредствомъ обыкновеннаго двойнаго стропа, обнеся его сперва кругомъ рея и потомъ ввязавъ блокъ въ концы стропа, выведенные на верхъ рея, полагая бензель между блокомъ и реемъ. Два ординарные стропа весьма трудно выровнять, почему обыкновенно все напряженіе выносить только одинъ изъ нихъ.

Изъ блоковъ, ввязываемыхъ въ стропа съ коушами, для слѣдующихъ употребляютъ двойные коуши.

Брасъ-блоки на нижніе и марса-реи.

Блоки въ концахъ брамъ-бакштаговъ и б.-бр.-бакштаг.

Верхніе блоки гинцевъ кливеръ и бомъ-кливеръ-леера.

Блоки въ концахъ шкентелей гика-брасовъ.

Марса-шкотъ блоки въ углахъ паруса, если они не ввязаны въ самый уголъ паруса, безъ коушей.

Бизанъ-шкотъ блокъ въ углу контръ-бизани.—Коуши для послѣднихъ двухъ ввязываются въ уголъ паруса при окончаніи онаго.

Блоки въ концахъ нижнихъ бакштаговъ, на шкунахъ и тендерахъ.

Блоки въ концахъ гротъ-стенъ-вантъ, на шкунахъ и тендерахъ.

Блоки въ концахъ стень и брамъ-фардуновъ, на шкунахъ и тендерахъ.

Изъ блоковъ, ввязываемыхъ въ стропа съ гаками и коушами, слѣдующіе лучше ввязывать съ *вертлюжными гаками*.

Нижніе блоки марса-фаловъ.

Нижніе блоки драйреповъ, на люгерахъ.

Нижніе блоки фока и грота-шкотовъ, на люгерахъ.

*Съ повернутыми гаками.*

Закладываемый въ уголъ паруса блокъ люгернаго и тендернаго кливеръ-драйрепа.

Такой же блокъ кливеръ-фала, на шкунахъ.

Такой же блокъ фала косога фока, на тендерахъ.

Кромѣ того, иногда нѣкоторые блоки ввязываютъ еще въ стропа *со складными гаками*, какъ наприм.; шкотъ-блокъ косога грота, штормовой бизани, триселей и т. п.; вообще,

гдѣ гакъ приходитъ въ соприкосновеніе съ парусомъ и гдѣ простой гакъ, при уборкѣ или постановкѣ паруса, можетъ разорвать оный или, за что либо задѣть.

Всѣ эти гаки ввязываются въ стропы съ коушами, которые для сего заводятся въ обухи гаковъ, и при ввязываніи блока въ стропъ съ гакомъ и коушемъ, бензель кладется между блокомъ и коушемъ. Кипъ коуша осмаливается и покрывается клетневиною.

*Остропливаніе блока со свитнемъ.* Стропъ обгибаютъ кругомъ блока, сколь возможно туже, и одинъ конецъ его вплесниваютъ подъ самымъ блокомъ въ другой, который долженъ имѣть достаточную длину для свитня. Концы прядей послѣ пробивки, расчесываютъ, тренцуютъ и клетняютъ. Послѣ этого, на длинный конецъ стропа, въ небольшомъ разстояніи отъ клетня, кладутъ тонкій бензель со змѣйкой и остальную часть конца обдѣлываютъ свитнемъ.

Блокъ со свитнемъ болѣе употребляется для временной закладки.

*Остропливаніе блока со свитнемъ и лапкой.* Концы стропа не сплесниваются, а въ одномъ дѣлается очко, другой окончивается свитнемъ. Послѣ чего, сдѣлавъ послѣдній втрое длиннѣе перваго, стропъ затягиваютъ около блока круглымъ бензелемъ.

Такимъ же образомъ ввязывается блокъ въ стропъ съ двумя лапками или съ двумя свитнями. Первый болѣе употребляется на различныхъ частяхъ рангоута, послѣдній на стоячемъ такелажѣ, когда нужно заложить блокъ вдругъ на два конца, какъ на примѣръ при тягѣ ватеръ-штаговъ.

Для обыкновеннаго однокипнаго, одношкивнаго блока, съ гакомъ и коушемъ, стропъ берется длиною въ двѣ окружности блока. Чтобъ вырубить стропы для прочихъ блоковъ, должно, соображаясь съ обдѣлкою строповъ и употребленіемъ блоковъ, обмѣрять послѣдніи.

*Таблицы (\*) размѣреній лопарей, строповъ бензелей и нумеровъ яковъ, соответствующихъ разной величины обыкновенныхъ, однокипныхъ, одношкивныхъ и двухшкивныхъ блоковъ.*

Величина блока.	Толщина лопара.	Толщина стропа для одношкивн. блока.	Толщина бензеля.	Толщина стропа для двухшкивныхъ блока.	Толщина бензеля.	Нумеръ гака.
дюйм.	дюйм.	дюйм.		дюйм.		
3	1	3/4	ЮЗЕЛЬ.	1 1/4	{ ЮЗ.	18
4	1 1/4	1		1 3/4		17
5	1 1/2 1 3/4	1 1/2 1 3/4		2 2 1/4	{ СТК.	16
6	2	2		2 3/4		15
7	2 1/4	2 1/4	СТЕКЛ.	3	{ 6 нт.	14
8	2 1/2 2 3/4	2 1/2		3 1/2 3 3/4		13
9	3 1/4	2 3/4		4 1/4 4 1/2	9 нт.	12
10	3 1/2	3		4 3/4	3/4 д.	11
11	3 3/4 4	3 1/4	{ 6 нт.	5 1/4 5 1/2	12 нт.	10
12	4 1/4	3 1/2		6		9
13	4 1/2 4 3/4	3 3/4	{ 9 нт.	6 1/2 6 3/4	{ 1 д.	8
14	5	4		7		7
15	5 1/4 5 1/2	4 1/2		7 1/4 7 1/2	{ 1 1/4	6
16	5 3/4	4 3/4		8		5
17	6 6 1/4	5	{ 12 нт.	8 1/2 8 3/4	{ 1 1/2	4
18	6 1/2 6 3/4	5 1/2		9		3

*Кремльсз.* Изъ троса опредѣленной толщины вынимаютъ одну прядь и, сохраняя вполне ея волнистую форму, скла-

(\*) Эта таблица относится къ блокамъ обыкновеннымъ до 18-ти дюймовой величины, какъ употребительнѣйшимъ; для блоковъ же большей величины, или какихъ либо особыхъ размѣреній, соображаясь съ нею, легко опредѣлить стропъ, бензель и № гака. Она взята изъ Штата Настоящаго Вооруженія.

дываютъ въ кольцо требуемой величины, оставляя одинъ конецъ длинѣе другаго, послѣ этого обвертываютъ длинный конецъ около образовавшагося кольца, пока онъ не воротится къ короткому концу съ другой стороны; тогда повторяютъ то же самое еще разъ и кренгельсъ будетъ 3-хъ прядный и одинаковой толщины съ тросомъ, изъ коего вырубленъ. Наконецъ, связавъ концы простымъ узломъ, дѣлятъ и пробиваютъ ихъ, какъ въ длинномъ сплеснѣ.—Употребленіе кренгельса весьма различно: онъ можетъ замѣнить обыкновенный стропъ на блокѣ, гдѣ имѣетъ то преимущество, что на видъ смотритъ чище. Онъ употребляется также на брамъ-стенги подь брамъ-такелажъ, и вообще кренгельсъ употребляется гдѣ требуется кольцо, или стропъ безъ сплесня.

*Каболочный стропъ.* Въ скамейку вставляютъ два болта, одинъ отъ другаго въ разстояніи равномъ длинѣе требуемаго стропа. На одномъ изъ нихъ крѣпятъ конецъ шкимушгара, обносятъ другой конецъ около втораго болта, потомъ кругомъ перваго и т. д., пока стропъ не получитъ надлежащую толщину, наблюдая при этомъ, чтобъ число шлаговъ съ каждыи новымъ рядомъ влялись однимъ шлагомъ меньше, отчего стропъ будетъ имѣть въ сѣченіи треугольную форму и когда съ болтовъ будетъ снятъ то, всѣ шлагы будутъ одинако туги, наконецъ перехватываютъ стропъ черезъ равные промежутки тѣмъ же шкимушгаромъ. Такіе стропы употребляются для закладыванія на части такелажа и рангоута различныхъ талей. Они предпочитаютъ въ этомъ случаѣ тросовымъ, потому что, будучи столько же надежны, мягче, гибче и потому, лучше обхватываютъ такелажъ и не скользятъ.

На эти стропы обыкновенно употребляется заводскій шкимушгаръ, тройникъ изъ бородки, но лучше употреблять для сего шкимушгаръ, спускаемый изъ ворсы, потому, что послѣдній состоитъ изъ чистой пеньки.

*Бочечный стропъ.* Въ средину вырубленнаго на стропъ конца ввязываютъ круглымъ бензелемъ большой коушъ. Послѣ чего на каждую изъ половинокъ стропа надѣваютъ по коушу, загибаютъ концы половинокъ къ этимъ коушамъ и обтянувъ кругомъ ихъ, сплесниваютъ.

*Стропъ съ храпами для бочекъ.* Въ средину его ввязывается тоже большой коушъ, а въ концы вписывается по храпу съ коушемъ. Эти стропы употребляются для подъема бочекъ за уторы изъ трюма и вообще съ мѣстъ, на которыхъ неудобно заложить и подвести подь бочку обыкновенный стропъ.

### Употребительнѣйшія тали и основа ихъ.

Простѣйшій видъ соединенія блока съ веревкой есть подъемный гордень; слѣдующій по сложности, есть двойной гордень, потомъ гордень на гордень, далѣе тали, основанныя въ два одношквивные блока, потомъ тали, основанныя въ одинъ одношквивный блокъ, а другой двушквивный, и т. д. по числу шквивовъ блокочвъ, въ кои продѣта веревка. (См. атласъ).

*Подземный гордень.* Онъ состоитъ изъ одношквивнаго блока съ гакомъ и коушемъ или, со свитнемъ и продѣтой въ блокъ веревки. Онъ употребляется для подъема различныхъ небольшихъ тяжестей съ гребныхъ судовъ, на самомъ суднѣ, какъ напр. талей къ реямъ, и т. п.; также для увеличенія силы какой либо снасти, въ видѣ мантыля.

*Двойной гордень*—употребляется собственно для подъема тяжестей. Онъ основывается въ два одношквивные блока, слѣдующимъ образомъ: закладываютъ на рей ординарный гордень и поднимаютъ помощію его одношквивный блокъ съ гакомъ и коушемъ къ самому рею. Марсовой, закладывая ординарный гордень, отдаетъ узелъ, коимъ взять конецъ за блокъ, крѣпятъ его удавкой за рей или бугель лисель-спирта, оставляя продѣтымъ въ блокъ, и наконецъ раздвигиваетъ и спускаетъ поднятый блокъ до тяжести, которую поднять должно и гордень будетъ двойной.

*Гордень на гордень.* Ежели въ ходовой конецъ подъемнаго, ординарнаго горденя, ввязать блокъ такого же другаго горденя, а въ допаръ этого, блокъ третьяго горденя, то выйдетъ сложный гордень, или то, что называется гордень на гордень. Это есть изъ всѣхъ употребляемыхъ на суднѣ подъемныхъ средствъ наивыгоднейшее, въ отношеніи силы, но оно можетъ быть употреблено только тамъ, гдѣ позволяетъ мѣсто.

*Тали.* Собственно талими называется соединеніе двухъ блоковъ веревкою такимъ образомъ, что одинъ конецъ веревки, коренной, остается постоянно закрѣпленнымъ на одномъ изъ блоковъ, а другой, ходовой, переходитъ по шкивамъ обоихъ блоковъ. Оба блока ввязываются въ стропы съ гаками и коушами, или одинъ съ гакомъ и коушемъ, а другой съ однимъ или двумя свитнями. Коренной конецъ продѣвается въ стропъ одного изъ блоковъ, до ввязыванія или, вплесниванія послѣдняго въ стропъ, послѣ чего, подлѣ самаго стропа, самъ въ себя вплеснивается. Или, на стропѣ блока сплеснивается или вводится, кренгельсомъ, короткая *стропка*, продѣтая въ него тоже до ввязыванія блока, и на этой уже стропкѣ коренной конецъ талей ввязывается брамъ-шкотовымъ узломъ или, концемъ лопаря, сдѣлавъ вокругъ шейки стропа у бензеля выбли-ночный узелъ концы прибензелеваются шкимузгаромъ къ стропу блока. Толщина стропки зависитъ отъ числа оборотовъ лопаря между обоими блоками. Такъ напримѣръ, ежели число оборотовъ три, а лопарь толщиной въ 3 дюйма, то толщина стропки должна быть 1 дюймъ, и даже менѣе, ибо стропка въ отношеніи къ коренному концу есть двойная; обыкновенно ее дѣлаютъ отъ  $\frac{3}{4}$  до 1 дюйма, потому что съ увеличеніемъ толщины лопаря увеличивается обыкновенно и число шкивовъ талей. Цѣль этой стропки, чтобъ, при перемѣнѣ лопаря талей, не продѣвать новый коренной конецъ подъ стропъ, который уже плотно сѣлъ въ кины блока.

Простѣйшій видъ талей представляетъ лопарь, основанный въ два одношкивные блока. Главныя тали сего рода между употребляемыми на суднѣ, суть: ватеръ-тали и ундеръ-фокъ. Для основы талей должно два блока положить въ нѣкоторомъ разстояніи одинъ отъ другаго и начинать основу съ кореннаго конца противу спуска, тогда не можетъ быть скручиваніе лопарей между блоковъ (см. атл.).

*Ватеръ-тали* состоятъ изъ двухъ одношкивныхъ, тонкоходныхъ блоковъ, изъ коихъ одинъ вплеснивается въ конецъ шкентеля со свистнемъ или, шкентель съ гакомъ; а другой—въ конецъ другаго шкентеля съ гакомъ и коушемъ, вплесненными въ нижній его конецъ. Первымъ блокомъ тали закладываются на рей, послѣднимъ за стропъ, надѣваемый для сего на бочку.

Въ шкентель нижняго блока, между его серединою и гакомъ, ввязывается кореннымъ бензелемъ коушъ, для закладки въ него нижняго блока ундеръ-фока.

*Ундеръ - фокъ* передаетъ бочку, или вообще какую либо тяжесть, поднятую талими, навѣшанными внѣ судна на нокъ или трети нижняго рея,—внутри, въ серединѣ судна. Онъ основывается въ два одношкивные, тонкоходныя блока, изъ коихъ одинъ, закладываемый на грота-штагъ, въ сей шкентель или каболочный стропъ на топъ мачтѣ, ввязывается въ короткій стропъ съ гакомъ и коушемъ, а другой, закладываемый въ коушъ стропа нижняго блока ватеръ-талей.

Въ одинъ одношкивный блокъ, а другой двушкивный, основываются слѣдующія тали: хватъ-тали, сей-и-нокъ-тали, руль-тали, румпель-тали, анкеръ-штокъ-тали, тали для подтягиванія каната.

*Хватъ-тали.* Оба блока ввязываются въ обыкновенныя стропы, съ гакомъ и коушемъ каждый, или, одинъ съ гакомъ и коушемъ, а другой съ однимъ или, двумя свитнями. Коренной конецъ талей крѣпится на одношкивномъ блокѣ; ходовой продѣвается въ шкивы обоихъ блоковъ, начиная съ двушкивнаго. Основывая хватъ-тали изъ стараго или, подержаннаго троса, коренной конецъ не приплеснивается къ стропу блока, а крѣпится на стропѣ штыкомъ; ибо не всякая подержанная веревка, годная на лопарь талей, можетъ выдержать сплесень.

*Сей-тали.* Оба блока ввязываются въ обыкновенныя стропы, съ гакомъ и коушемъ каждый. Только одношкивный,—нижній при закладкѣ, — имѣетъ длинный стропъ, такъ что самый блокъ ввязывается въ стропъ однимъ бензелемъ, а коушъ съ гакомъ другимъ; что дѣлается для удобнѣйшей закладки гака и чтобъ дать заложенному блоку болѣе свободы. Коренной конецъ лопаря крѣпится на стропѣ одношкивнаго блока.

*Рей-тали.* На эти тали употребляется лопарь основанный между двухъ одношкивныхъ, обыкновенно сдѣланныхъ блоковъ, оба блока остроплены съ гаками и короткими шейками.

*Нокъ-тали.* Блоки этихъ талей остропливаются и лопарь основывается такимъ же образомъ, какъ въ сей-тaliaхъ.



*Топз-шкентеля.* Для подъема гребных судовъ на ростры, полагаются особыя шкентеля. Называемыя перевей топенантъ и штагъ гарнакъ. Основу, устройство и способъ закладыванія см. атл. о подъемѣ гребныхъ судовъ.

*Руль-тали.*  
*Румпель-тали.* } См. о вооруж. руля.

*Анкерз-штокз-тали,* см. главу о якоряхъ и канатъ.

*Канатныя тали,* употребляемыя для подтягиванія каната, основываются какъ хватъ-тали, въ одинъ одношківный блокъ и одинъ двушківный, оба съ гаками и коушами. Блоки тонкоходные.

Въ одинъ двушківный и другой трехшківный, основываются:—фишъ, катъ, винтъ лопаря, тали для подъема паровыхъ и гребныхъ барказовъ на сѣтви.

*Фишъ;* см. Якоря и Канаты.

Въ два трехшківные блока основываются стень-вын-трепъ-гини, форъ- и гротъ-стенегъ. На фрегатахъ и корветахъ, большого размѣра для крьюсь стеньги и, на судахъ меньшаго размѣра стень-вын-трепъ гини основываютъ въ два двушківные блока, при чемъ на этихъ судахъ, крьюсь стеньгу выстрѣливаютъ или, на двухъ стень вын-трепахъ безъ гиней, если бизань-мачта имѣетъ реи и на брамъ-горденѣ если, бизань-мачта не вооружена реями.

*Стень-вын-трепъ-гини,* см. Подъемъ стеньги.

*Катъ,* см. Якоря и Канаты.

### О блокахъ и гакахъ.

Блоки различаются по ихъ величинѣ, числу шкивовъ, фигурѣ, числу киповъ и назначенію.

Блоки бывають окованные и некованные, деревянные и металлическіе.

Металлическіе блоки для снастей пеньковыхъ всегда имѣють мѣдные шкивы, — чрезъ которые будутъ проходить цѣпи, — шкивы чугунные.

Величина блоковъ зависитъ отъ толщины продѣваемыхъ

въ нихъ веревокъ. Посему величину блока принято выражать въ англ. дюйм., измѣряя длину щекъ.

Число шкивовъ въ блокахъ зависитъ отъ силы, которую должна имѣть основываемая въ нихъ тяга, и по этому блоки раздѣляются на одношківные, двушківные и трехшківные.

Фигура блока зависитъ отъ мѣста его и отъ особеннаго назначенія продѣваемой въ него снасти. Въ этомъ отношеніи блоки раздѣляются на обыкновенные и, такъ называемые особенно - сдѣланные.

Тѣ блоки, которые назначены для главныхъ снастей и, отъ которыхъ требуется особенная прочность, имѣють толстыя щеки и называются толстоходными; въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ требуется увеличить силу, не увеличивая числа шкивовъ, тамъ употребляютъ блоки со шкивами большихъ диаметровъ и щеки дѣлають тонкими, такія блоки называются тонкоходными.

Смотря по положенію, которое блокъ долженъ имѣть на назначенномъ ему мѣстѣ и по величинѣ блока, его остропливаютъ ординарнымъ или, двойнымъ стропомъ; для чего въ щеккахъ блока выбираютъ одинъ или, два кипа, поэтому блоки еще раздѣляются на однокипные и двукипные.

Употребляемые у насъ блоки вообще дѣлаются величиною отъ 4-хъ до 27-ми дюйм. Изъ нихъ

одношківные отъ 4-хъ до 27-ми дюйм.

двушківные \* 5 \* \* 26 \* \*

трехшківные \* 13 \* \* 24 \* \*

*Обыкновенные* одношківные бывають всеѣхъ этихъ размѣреній; обыкновенные двушківные не выше 19-ти дюймовъ.

*Толстоходные* одношківные дѣлаются величиною отъ 6-ти до 16-ти дюйм. и употребляются для фока и форъ-марса-брасовъ, на чиксахъ гротъ-мачты; для шкотовъ и галсовъ нижнихъ парусовъ, какъ въ углахъ ихъ, такъ и у борта, для рифъ-талей, на боковыхъ шкаторинахъ марселей; для фока-и грота-топенантовъ на эзельгофтахъ судовъ ниже фрегата; для гротъ-стень штага, на топѣ-фокъ-мачты; для шкота контра-бизани, въ углѣ паруса; для гика-топенантовъ, на топѣ бизань-мачты; для фокъ-стаксель-леера, на топѣ фокъ-мачты; для шкентеля, употребляемаго для подъема орудія при перемѣнѣ станка, и

для тендернаго дирикъ-фала, на шпрюйтѣ, надѣтомъ на гафель, на фишъ-балкѣ, при употребленіи шкентеля.

Толстоходные двушквивные дѣлаются величиною отъ 10-ти до 16-ти дюйм. и употребляются только для фока-и грота-топенантовъ, на эзельгофтахъ кораблей и фрегатовъ.

*Тонкоходные* одношквивные отъ 12-ти до 26-ти дюйм., употребляются для фока-и грота-брасовъ, на покахъ реевъ, и на нижнія блоки форъ-и гротъ-марса-фаловъ, ватеръ-талей и ундеръ-фока.

Тонкоходные двушквивные отъ 11-ти до 26-ти дюйм., употребляются на верхніи блоки форъ-и гротъ-марсъ-фаловъ.

Нѣкоторые изъ толстоходныхъ и тонкоходныхъ блоковъ, по фигурѣ своей, тоже относятся къ числу *особенно-сдѣланныхъ*.

*Гитовъ-блоки* къ угламъ нижнихъ парусовъ и марселей, употребляются величиною отъ 7-ми до 13-ти дюйм. и дѣлаются различнымъ образомъ. Въ такъ называемыхъ глухихъ, рифъ-сезни менѣе заѣдаютъ чѣмъ въ прочихъ.

*Лонгъ-такельные блоки* дѣлаются величиною отъ 12-ти до 22-хъ дюйм. и употребляются для румпель-талей, для анкеръ-штокъ-талей, для рифъ-талей косога грота, гика-топенантъ-гинцевъ.

*Комель-блоки* дѣлаются круглые, точеные, двушквивные отъ 10-ти до 23-хъ дюйм. для употребленія въ форъ-и гротъ-стень-и брамъ-вантахъ; и одно-шквивные, отъ 6-ти до 9-ти дюйм., для крьюйсъ-брамъ-вантъ.

*Лотъ-линь-блоки* дѣлаются въ 12 и въ 14 дюймовъ.

*Ганануть-блокъ* въ настоящее время употребляется для поддержанія средней части тента-шквивъ замѣняютъ дирую, въ которую продѣта стропа для ввязыванія фала.

*Футъ-блоки*, двушквивные — отъ 7-ми до 12-ти дюймовъ, употребляются для бѣгучаго тягелажа, на погонахъ утвержденныхъ на палубѣ, около мачтъ, и также на марсахъ въ параллель нижнимъ юферсамъ.

Футъ-блоки, весьма удобно могутъ быть замѣняемы окованными и имѣющими два штыра, которые находятся между полосами погоновъ. Такія блоки даютъ возможность производить тягу по всемъ направленіямъ.

Въ настоящее время въ видахъ удобства, прочности и легкости вводятъ блоки съ внутреннею оковкою, съ вертлюжными скобами и гаками, кромѣ того совершенно вышли изъ употребленія деревянные блоки стень-вынтрповъ стень-вынтрпъ-гинеи, катъ блоки, дѣлаемые металлическими; устройство послѣднихъ (см. атласъ).

Нельзя не указать употребленіе окованныхъ блоковъ съ гаками и скобами: на топенанты нижнихъ и марса-реевъ, брасы и марса-брасы, дирикъ-фалы, гафель-гордель, на тоны тендерскихъ и шкунскихъ мачтъ для дирикъ-фаловъ, марса-драйрепъ блоки и т. д. Вообще окованные блоки представляютъ то неудобство, что будучи повреждены въ какой либо части оковки требуютъ полной замѣны блока.

Желѣзные блоки съ мѣдными шкивами для форъ-стеньги-стакселя, кливеръ-леера и кливеръ-фала.

*Драйрепъ-блоки* на марса-реехъ употребляются величиною отъ 11-ти до 19-ти дюйм. и оковываются съ вертлюгами.

*Катъ-блоки* бываютъ трехъ-и двушквивные; первые употребляются на судахъ до брига включительно, двушквивные — на шкунахъ и тендерахъ. На коммерческихъ судахъ еще употребляются старые катъ-блоки съ постоянными гаками. — Въ настоящее время употребляются металлическія катъ-блоки съ вертлюжными гаками.

Устройство и закладываніе (см. атласъ).

*Канифасъ-блоки* служатъ для закладыванія въ нихъ перлиней, лопарей-талей и снастей; когда хотятъ перемѣнить направленіе тяги этихъ веревокъ, чтобы больше поставить на нихъ людей. (См. атласъ).

Въ Штатномъ положеніи въ общихъ примѣчаніяхъ въ таблицахъ размѣреній блоковъ и гаковъ, сказано:

«1-е. Блоки должны дѣлаться изъ сухаго дуба или, другаго крѣпкаго дерева, съ цѣльными или, двойными, или даже, тройными щеками, смотря по размѣреніямъ блоковъ и по лѣсамъ, имѣющимся для сего при адмиралтействѣ.

«2-е. Въ бакаутовыхъ шкивахъ надлежитъ наблюдать, чтобъ они всегда были выпилены изъ бакаута такимъ образомъ, чтобъ сердцевина его приходилась въ центрѣ шкива.

«3-е. Всякаго рода блоки должны имѣть желѣзные точечные нагели.

«4-е. Шкивъ всякаго рода блока въ 7 дюйм. величины и выше, долженъ быть бакаутовой, съ мѣдною втулкою, а въ блокахъ ниже 7-ми дюймовой величины, мѣдный.

«5-е. Во внутренней части дыры для нагеля, въ мѣдныхъ шкивахъ и втулкахъ, надлежитъ выбирать мѣсто для сала.

«6-е. Желѣзная оковка, около блоковъ, обыкновенно дѣлается толщиною отъ  $\frac{1}{4}$  и до 1 дюйма, а шириною въ 4 раза противъ своей толщины. Вообще же, толщина оковки должна быть соразмѣрна силѣ сопротивленія, для коего оковываемый блокъ назначается.

«7-е. Лонгъ-такельный блокъ имѣеть фигуру двухъ блоковъ, соединенныхъ концами по длинѣ своей. Этого рода блоки дѣлаются такимъ образомъ, чтобъ нижняя часть во всѣхъ размѣреніяхъ составляла  $\frac{2}{3}$  верхней.

«8-е. Канифасъ-блокъ мѣрится отъ края до края, т. е. включая оковку и гаекъ, а катъ-блокъ, опредѣляется величиною блока, не считая ни гака, ни оковки.»

Посредствомъ особой точильной машины дѣлаютъ тоже цѣльные блоки. Она вытачиваетъ корпуса четырехъ блоковъ, продалбливаетъ въ нихъ шкивные дыры, провертываетъ дыры для нагелей и выбираетъ кипы. Въ то же время на токарныхъ станкахъ изготовляются шкивы и втулки; такъ что, для изготовленія четырехъ блоковъ, нужно не болѣе получаса.

Въ блокахъ употребляютъ иногда шкивы съ особымъ устройствомъ для уменьшенія тренія, происходящаго между шкивомъ и нагелемъ. Кругомъ дыры, сдѣланной въ шкивѣ для нагеля, утверждаются нѣсколько маленькихъ роульсовъ, такъ что, при обращеніи шкива, треніе происходитъ только по двумъ линіямъ, въ коихъ два дѣйствующіе роульса касаются нагеля.

*Юферсы* металлическіе, оковка желѣзная, самый юферсъ чугунный съ полированными кипами. Юферсы въ комли-вантъ бываютъ четырехъ и трехъ кипные, на руслени трехъ и двухъ кипные, смотря по величинѣ судна.

Оставить совершенно прежніи, деревянные съ желѣзною оковкою безъ употребленія едва ли возможно, ибо таковыя мо-

гутъ служить болѣе надежнымъ средствомъ для исправленія лопнувшаго проволочнаго стоячаго такелажа, нежели сплескиваніе.

Деревянные безъ оволоковъ употребляютъ на тендерахъ для гротъ-штага, который ввязывается комлемъ внизъ.

*Клоты.* На гюйсъ-штокъ клоть дѣлается съ однимъ шкивомъ, на кормовой и крюсельный флагштокъ—съ двумя, на фоковой и гротовой—съ тремя.

Шкивы кофель-планокъ утверждаются независимо одинъ отъ другаго, такъ чтобъ въ случаѣ поврежденія одного шкива, онъ могъ быть вынуть не трогая другихъ. Для сего, перпендикулярно къ шкивнымъ дырамъ выбираютъ для нагелей снизу планки отверстія, которыя опять задѣлываютъ, когда шкивы и нагели вставлены.

Кромѣ блоковъ, юферсовъ и клотовъ, въ блоковой мастерской дѣлаютъ различныя подушки и планки со шкивами; сгарсы, изъ ободьевъ молодого дуба; бун, гитерсы, лейки, деревянные кофель-нагели и проч.

Гаки употребляютъ простые, вертлюжные, повернутые, складные и путенсъ-гаки.

Различнымъ величинамъ ихъ присвоены номера; причемъ, простые гаки чѣмъ меньше, тѣмъ высшій имѣютъ номеръ, а путенсъ-гаки на оборотъ: чѣмъ меньше, тѣмъ меньшій имѣютъ номеръ. Какой номеръ гака употребить, для сего руководствомъ служить штатъ.

Главное условіе, которое должно быть исполнено въ каждомъ гаекѣ, состоитъ въ томъ, чтобъ вертикальная линія, проходящая черезъ плоскость его обуха, проходила въ то же время и черезъ средину круглой части гака. Это необходимо для того, чтобъ сила тяги, или подъема, дѣйствовала на гаекъ прямо, безъ момента, для котораго крѣпость гака не расщивается, и который произойдетъ, если тяжесть, на которую заложенъ гаекъ, дѣйствуетъ по одной вертикальной линіи, а снасть, или тали, по другой.

*Простой гаекъ* употребляется во всѣхъ обыкновенныхъ случаяхъ.

*Вертлюжный гаекъ* во всѣхъ случаяхъ требуемыхъ свободнаго вращенія блока, на случай скручиванія лопарей-талей, какъ

напр. марса-фаль-тали, если верхній блокъ безъ сектора, ст. вынт. гини и т. п.

*Повернутый гакъ.* Употребляютъ при закладываніи на ноки. рей, шкентелей перевей-топенантовъ, на тендерахъ и шкунахъ у фала косаго-фока.

*Складной гакъ.* Большаго размѣра на комерческихъ судахъ при ординарныхъ марса-шкотахъ, бр. шкотахъ, меньшихъ размѣровъ для гребныхъ судовъ.

*Путенсъ-гаки* подъ марсомъ, только при употребленіи стень-юферсовъ съ желѣзною оковкою, пропускаемою чрезъ кромку марса.

Кромѣ сихъ гакъовъ, употребляется еще одинъ, особаго вида, именно *Пентеръ-гакъ*, ввязываемый въ строць нижняго блока фишь-талей или, шкентеля. Пентеръ-гаки бывають двухъ и однорогіе. Онъ не удовлетворяетъ общему условію, касательно вертикальной линіи, силы и сопротивленія, почему, чтобы гакъ имѣлъ надлежащую крѣпость, ему по всей длинѣ даютъ значительную толщину.

## ВООРУЖЕНІЕ СУДОВЪ.

### Постановка мачтъ.

Мачты и бушпритъ ставятъ въ корабль посредствомъ береговыхъ или, плавучихъ, крановъ; за неимѣніемъ же ихъ, съ помощію особенныхъ деревьевъ, называемыхъ стрѣлами или, употребляя настрѣлы запасные рангоутные деревья.

Приготовленіе, какими бы способами мачты и бушпритъ ни ставились, состоитъ въ задраиваніи надлежащаго числа кранцевъ на нихъ (атл. л. 2, ч. 7). Обыкновенно ставя мачту кранами совершенно достаточно два кранца и, если длина стрѣлы или, рангоутныхъ деревъ недостаточна, то приходится задраивать до четырехъ или, пяти кранцевъ. На стрѣлы навѣшивають соотвѣтственное число талей, кромѣ гиней и полу-гиней.

Задраивъ кранцы, прибываютъ или накладываютъ на мачты лонго-салинги, на бушпритѣ бисы и эзельгофтъ. Мачты и бушпритъ съ помощію медвѣдки (см. атл. листъ 21 черт. 153) или, полозьевъ перевозятъ изъ мачтоваго сарая или, съ мѣста гдѣ онѣ изготовлялись къ берегу; спускають на воду и отбуксировываютъ къ кораблю. Металлическія мачты перевозятся на плашкоутахъ по частямъ, на гребныхъ судахъ.

Кранцы должны быть такой длины, чтобы, будучи принайтвлены къ мачтѣ, свободно пропускали сквозь себя огона строповъ нижнихъ гинь-блоковъ. Для подъема мачтъ кранами, кранцы принайтвливаются подъ чиксами и на половинѣ длины мачты отъ тона, что составитъ 4-ре или, 5-ть футовъ разстоянія одинъ отъ другаго.

Кранцевъ на бизань-мачту обыкновенно одинъ, на срединѣ, а подъ чиксы подъемный гордень со стрѣлы. На судахъ имѣю-

щихъ бизань-мачту не вооруженную, можно довольствоваться однимъ горденемъ, конечно, соответственной толщиной.

Кранцы на мачты принайтовливаютъ съ передней стороны, если ставятъ кранами; при употребленіи стрѣль или, рангоутныхъ деревьевъ на бизань и гротъ-мачты спереди, а на фокъ—сзади (атл. 2 л. черт. 17). Кранецъ на бушпритъ задраивать съ тѣмъ расчетомъ, чтобы поднятый на гиняхъ или, полугиняхъ имѣлъ перевѣсъ къ эзельгофту, ибо заведеннымъ горденемъ на топъ, всегда можно дать желаемое положеніе бушприту.

Горденя продѣваются въ одношквивные блоки, привязываемые на каждой сторонѣ топа мачты, для подъема на лонгосалинги людей и для удобнѣйшей накладки такелажа. Къ топу бушприта, впереди бисовъ у эзельгофта, закладываютъ каболочные стропа, въ которые впоследствии заложать хватъ-тали, чтобы вставить бушпритъ.

Для отвода отъ борта, привязываютъ къ шпору оттяжки, которыя при подъемѣ берутъ на пристань.

На суднѣ надъ партнерсами кладутъ во всѣхъ палубахъ гандшпуги и вымбовки, дабы, въ случаѣ паденія, или, стремительнаго опущенія мачты, остановить оную.

Прибуксировавъ мачты къ кораблю поворачиваютъ топами къ кормѣ, а бушпритъ шпоромъ, оставляютъ между бортомъ и пристанью. Одновременно съ предыдущими приготовленіями, степсы должны быть провѣрены съ шипами на шпорахъ, вычищены и вымазаны густою смолою. Партнерсы на верхней палубѣ провѣрены, т. е., чтобы ихъ центры находились въ діаметральной плоскости, что необходимо будетъ при установкѣ мачтъ.

Поставить мачты и бушпритъ посредствомъ крановъ. Установивъ корабль на четырехъ швартовахъ, двухъ носовыхъ, двухъ кормовыхъ и двухъ боковыхъ съ пристани, въ нѣкоторомъ отъ нея разстояніи. Такъ какъ постановку мачтъ кранами начинаютъ съ гротъ-мачты то, и корабль долженъ серединою стать противу крановъ.

Закладываютъ гини, берутъ лопаря ихъ на шипы, устроенные при кранахъ, и разставивъ людей на вымбовки и оттяжки поднимаютъ мачты. Когда мачта поднимется сверхъ

сѣтокъ, тогда подводятъ подъ нее корабль, и когда партнерсъ мачты подойдетъ подъ шпоръ ея, тогда отходятъ осторожно на шпильяхъ, направляютъ мачту въ ея партнерсы, снимая съ нихъ въ свое время вымбовки, и наконецъ устанавливаютъ мачту въ самомъ степсѣ, поворачивая ее, когда нужно, руками и гандшпугами, (атл. л. 3, черт. 13, 14, 2, 9 и 10). При установкѣ важно наблюдать, чтобы мачта входила въ степсъ вѣрно, т. е., чтобы грани ея шпора совершенно вѣрно и ровно заняли углы и стороны степса. Такимъ же образомъ, поднимаютъ и фокъ-мачту, а бизань-мачту поднимаютъ одними гинями и горденемъ, закладываемыми на мѣстѣ верхнихъ гиней.

Какими бы способами мачты ни ставились гини, полугини и добавочные тали не должны быть отдаваемы и снимаемы ранѣе, пока не будутъ заложены временные бакштаги; для чего, ранѣе, подъ чиксами должны быть заложены по три каболочныхъ стропа, въ которые закладываютъ, когда мачта станетъ въ степсъ, сей или хватъ-тали. Двое талей идутъ къ юферсамъ стень-фордуновъ на оба борта, а одинъ впередъ или на бушпритъ или, къ фокъ-мачтѣ или, гротъ-мачтѣ. Задніе бакштаги остаются до тѣхъ поръ, пока не будутъ вытянуты первыя двѣ пары вантъ съ каждой стороны (атл. листъ 5, черт. 24, 20).

Бушпритъ ставятъ одними гинями или полугинями и горденемъ, закладываемыми, какъ сказано выше. Сдавъ корабль на швартовахъ, чтобы шпоръ бушприта былъ передъ форштевнемъ, изъ партнера подають оттяжку серединою, которой на шпорѣ дѣлають выблиночный узелъ, эта оттяжка направитъ шпоръ въ партнерсъ или, металлическую трубу. Въ то же время, на крамболы закладываютъ каболочные стропа и гаки одношквивныхъ блоковъ хватъ-талей, а двушквивные въ каболочные же стропа заложены ранѣе, на топѣ, у эзельгофта бушприта; ходовые лопаря подають на бакъ поверхъ планширя. Закладывать блоки хватъ-талей и оттяжку на шпоръ надлежитъ со шлюпки пока бушпритъ на водѣ. Заложеніе оттяжки и хватъ-талей видно въ атласѣ (листъ 4, черт. 16 и 17).

Поставить мачты посредствомъ стрѣль. Должно сперва однять и установить на суднѣ стрѣлы. Для этой работы вы-

бирают тихую погоду, когда нѣтъ волненія, и ежели судно стоит на переменномъ теченіи, то выжидаютъ время спорнаго теченія. До подъема стрѣль на судно, подколачиваютъ подъ бимсы палубъ, на коихъ имъ назначено стоять, подпоры, начиная, если требуется, отъ кильсона.

Стрѣлы состояются изъ двухъ толстыхъ деревъ, длиною около  $\frac{3}{4}$  длины гротъ-мачты, а толщиною противъ толщины форъ или гротъ-стеньги. Прибуксировавъ къ борту и обративъ ихъ вершинами къ кормѣ, спускаютъ за бортъ три перлины, изъ коихъ два берутъ подъ концы, а третій подъ средину поднимаемой стрѣлы. Нижніе концы этихъ перлиней крѣпятъ въ корабль, а посредствомъ верхнихъ, взятыхъ сверхъ планшира, поднимаютъ стрѣлы по борту судна, отводя въ то же время ганшугами или, оттяжками. Когда будутъ стрѣлы подняты до планширя, то изъ портовъ должно завести оттяжки, основывая противоположно перлинямъ; когда таковые будутъ поданы и закрѣплены, то продолжать подъемъ—стрѣлы перевалятся чрезъ планширь и повиснутъ на оттяжкахъ, на которыхъ ихъ и стравливаютъ на палубу (атл. л. 1, ч. 1 и 2).

Употребляя стрѣлы соблюдаютъ слѣдующій порядокъ: первую ставятъ бизань-мачту, передвигаютъ стрѣлы впередъ партнерса гротъ-мачты, ставятъ послѣднюю и измѣняя уклонъ стрѣль, оставляя сзади фокъ-мачты, ставятъ ее и наконецъ передвинувъ стрѣлы впередъ фокъ-мачты ставятъ бушпритъ. Стрѣлы оставляютъ сзади фокъ-мачты ибо, иначе, трудно было бы закрѣпить бакштаги, поставивъ стрѣлы впереди.

Поднявъ стрѣлы ихъ кладутъ вершинами на планширь гака-борта и выровнивъ нижніе ихъ концы, спиленные совершенно одинаково, отмѣриваютъ отъ спиленныхъ концевъ два совершенно равныя разстоянія до первыхъ нижнихъ шлаговъ найтова, гдѣ и прибавляютъ планки съ наружной стороны стрѣль. Точность въ положеніи найтова необходима, иначе будетъ затруднена постановка мачтъ. Набивъ планки кладутъ на обѣ стрѣлы, не слишкомъ тугой найтовъ изъ хорошо вытянутого троса въ  $3\frac{1}{2}$  д. толщины. Найтовъ кладутъ въ два ряда, полагая одиннадцать шлаговъ внизу и десять сверху, подобно коренному бензелю, и конецъ крѣпятъ на вершинѣ одной изъ стрѣль. Когда найтовъ положенъ, тогда

разводятъ нижніе концы стрѣль и подводятъ подъ нихъ приготовленные заранѣе *башмаки*; состоящіе изъ гнѣздъ, вынутыхъ въ толстыхъ дубовыхъ доскахъ длиною не менѣе, какъ разстояніе между тремя бимсами, такъ, что каждый башмакъ будетъ лежать не менѣе, какъ на двухъ бимсахъ. Оба башмака должны быть совершенно одинаковой толщины. Потомъ навѣшиваютъ на крестъ стрѣль гини, состоящиіе изъ трехшквивныхъ блоковъ. Первыя или, главныя гини, принайтовливаютъ концемъ, взятымъ въ огонь стропа верхняго ихъ блока, сверхъ найтова соединяющаго вершины стрѣль; найтовъ же другихъ гиней, которыя, при подъемѣ малыхъ мачтъ замѣняются полугинями, кладется такимъ же образомъ, сверхъ найтова главныхъ гиней; а чтобы при этомъ лопаря гиней шли чисто, то стропъ верхняго блока главныхъ, или нижнихъ гиней, долженъ быть длиннѣе стропа блока другихъ гиней, на длину сего послѣдняго блока (атл. л. 2, черт. 6).

По длинѣ судна, стрѣлы укрѣпляютъ посредствомъ бакштаговъ.

Для *верхнихъ бакштаговъ* берутъ два кабельтова, дѣлаютъ въ срединѣ каждого выблиночный узелъ и надѣваютъ одинъ на вершину одной, а другой на вершину другой стрѣлы, обтягивая ихъ подлѣ самаго найтова. Одинъ конецъ каждого кабельтова берется на носъ, другой на корму. Отступя отъ вершинъ на половину длины стрѣль на кабельтовыхъ дѣлаютъ двойной гачный узелъ или, загнувъ ходовую часть кабельтова къ коренной кладутъ временные бензеля. Въ образовавшуюся петлю закладываютъ гаки двушквивныхъ блоковъ большихъ хватъ или, сей-талей (атл. л. 2 ч. 6).

Для *среднихъ бакштаговъ* принайтовливаются на срединѣ каждой стрѣлы два блока,—одинъ къ кормѣ, другой къ носу, въ которые продѣваются концы мантилей, вплоть до коушей въ другихъ ихъ концахъ всплесненныхъ. Мантиля крѣпится когда стрѣлы подняты, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ оныхъ, каждый на своей сторонѣ, кругомъ промежутка двухъ смежныхъ портовъ. Въ коуши мантилей закладываются верхніе блоки сей-талей, для нижнихъ блоковъ коихъ кладутся найтовы въ тѣ же два смежные порта, и наконецъ въ эти же

два порта берутся каболочныя стропы для канифасъ-блоковъ, черезъ которые потомъ тянуть лопаря сей-талей.

Вмѣсто же мантылей закладываютъ каболочныя стропы, а въ нихъ хватъ или, сей-тали. (атл. л. 2 ч. 8).

Для *нижнихъ бакштаговъ* берутъ четверо большихъ хватъ-талей. На шпоры каждой стрѣлы для этихъ бакштаговъ каболочныя стропы и закладываютъ въ нихъ блоки талей съ ходовыми концами; блоки же съ коренными концами закладываютъ въ найтовы, положенные, въ нѣкоторомъ разстояніи отъ стрѣлъ, въ два смежныя порта къ носу и кормѣ, или, во что-либо другое для сего удобное (атл. л. 1 ч. 4—5).

Кромѣ этого, привязывается, къ вершинѣ одной изъ стрѣлъ, блокъ со свитнемъ, въ которой продѣвается гордень, на случай, ежели понадобится поднять человѣка, а на вершину другой стрѣлы навѣшиваются небольшіе тали, для направленія мачты (атл. л. 2 ч. 6).

Приготовивъ такимъ образомъ стрѣлы, ихъ поднимаютъ; для того относятъ нижній блокъ главныхъ гиней на носъ, стропъ блока подаютъ въ канатный клюзъ и въ стропъ закладываютъ снаружи борта вымбовку или, тотъ же стропъ найтовятъ за битенгъ-краспицу; лопарь этихъ гиней закладываютъ тутъ же въ канифасъ-блокъ и берутъ потомъ на шпиль; въ то же время вытягиваютъ и крѣпятъ нижніе бакштаги и наконецъ поставивъ людей выбирать верхніе бакштаги, вертятъ шпиль. Когда стрѣлы придутъ въ надлежащее положеніе, что опредѣляется другими гинями, которыя при этомъ должны повиснуть надъ самою серединою партнерса, тогда всѣ бакштаги вытягиваютъ, выравниваютъ и крѣпятъ (атл. л. 5 ч. 28).

Чтобъ уменьшить напоръ стрѣлъ на ватервейсы, кладутъ на оба шпора поперечный найтовъ. Последнее укрѣпленіе стрѣлъ состоитъ въ положеніи нижнихъ найтовъ: одинъ конецъ надежнаго троса крѣпится за шпоръ въ двухъ или, трехъ футахъ надъ палубой; другой берется въ ближайшій спереди портъ, обносится снаружи въ слѣдующій къ кормѣ портъ, потомъ кругомъ стрѣлы, въ тотъ же задній портъ, снаружи въ передній, кругомъ стрѣлы и опять въ передній и т. д., пока не будетъ положено достаточное число шлаговъ; тогда кладутъ крыжъ и крѣпятъ конецъ (атл. л. 1 ч. 4 и 5).

Если судно стоитъ вдоль пристани или берега и есть возможность крѣпить концы на берегу, то вмѣсто снайтовливанія шпоровъ стрѣлъ съ бортомъ, можно завести два боковыхъ бакштага съ вершинны стрѣлъ и подать на берегъ, такъ чтобы бакштаги были съ противоположной стороны подъема мачты.

Можетъ случиться, что стрѣлы придется поднимать съ палубы, то въ такомъ случаѣ употребляютъ вспомогательныя. (атл. л. 1 ч. 3).

Прибуксированныя мачты бизань, гротъ и фокъ у борта поварачиваютъ топами къ кормѣ.

### Поставить бизань мачту.

Мачта должна находится для подъема съ того борта, съ котораго стрѣла находится сверху, т. е., если стрѣла праваго борта клалась на стрѣлу лѣваго, то подъемъ производить съ правой; тоже будетъ и для гротъ-мачты, а фокъ-мачту поднимать съ лѣвой; тогда лопаря гиней и полугиней не будутъ тереться о стрѣлы.

Раздернувъ гини и гордень закладываютъ и крѣпятъ въ надлежащія мѣста; лопаря гиней берутъ на шпиль, а на гордень ставятъ людей. Топъ-мачты отводятъ отъ борта ганшпугами или, оттяжкою взятою на берегъ, если этовозможно. Вертятъ шпиль, и когда шпоръ-мачты не выдетъ еще выше планширя чрезъ портъ изнутри внаружу подаютъ оттяжку и крѣпятъ за шпоръ, — продолжаютъ вертѣть шпиль, потравливаютъ оттяжку и такимъ образомъ шпоръ стравливаютъ внутрь. Поставивъ бизань-мачту укрѣпляютъ временными бакштагами и передвигаютъ стрѣлы (см. атл. л. 3 ч. 11).

Поставить гротъ-мачту. Передвинувъ стрѣлы и установивъ ихъ на новомъ мѣстѣ, впереди партнерса гротъ-мачты, спускаютъ за бортъ обѣ гини. Лопарь главныхъ гиней, проведенный въ канифасъ-блокъ, берутъ на задній шпиль; лопарь верхнихъ, взятый тоже черезъ канифасъ-блокъ, берутъ на передній шпиль, или, если онаго не имѣется, то, завернувъ лопарь на битенгъ или кнехтъ, ставятъ на оный большее число людей, чтобъ быть въ состояніи переводить его по мѣрѣ

возвышенія мачты. Заложивъ гини и поставивъ людей на шпиль, на гини и на оттяжки, поднимаютъ мачту. Когда она будетъ надъ пяртнерсами, ее приводятъ въ положеніе, сколь возможно, близкое къ вертикальному, травятъ гини и устанавливаютъ мачту въ степеѣ.

Такимъ же точно образомъ становится и *фокъ-мачта*. Чтобы не раскрѣплять и, вторично, не поднимать стрѣлы, для фокъ-мачты, ихъ устанавливаютъ сзади пяртнерса. Имѣя ихъ позади онаго, можно бакштаги провести подъ большимъ угломъ и чрезъ то, надежнѣе укрѣпить стрѣлы.

Постановку мачтъ стрѣлами, см. атл. л. 2 ч. 8.

Вынутіе мачтъ производится подобнымъ же образомъ, конечно предварительно снявъ такелажъ, марсы, а если краны достаточны то съ марсами, заложивъ временные бакштаги и расклинивъ мачту.

Постановить бушпритъ. Поставивъ фокъ-мачту и установивъ стрѣлы впереди оной, должно дать послѣднимъ, для подъема бушприта, такой уклонъ, чтобы бушпритъ свободно прошелъ шпоромъ впереди ф.-шт.

Такъ какъ стрѣлы для постановки бушприта имѣютъ очень большой уклонъ то, надлежитъ сдѣлать добавочное крѣпленіе вершинъ и шпора стрѣлъ. Вершины стрѣлъ укрѣпляютъ добавочными таями, двушквивные блоки, которыхъ закладываютъ въ каболочные стропы или, найтовы на топѣ фокъ-мачты, которая въ свою очередь должна быть укрѣплена бакштагами, заложеными на топѣ; для чего употребляютъ кабельтовы или, сей-тали проводя ихъ къ заднему юферсу стень-фордуновъ. Шпоры стрѣлъ укрѣпляютъ добавочными найтовыми полагаемыми чрезъ канатные клюзы на вымбовки и шпоры. Въ остальномъ поступаютъ, какъ и постановкѣ бушприта краномъ (атл. л. 4 ч. 17).

Вставленіе и перемѣна бушприта можетъ быть исполнена одной стрѣлой (см. атл. л. 4 ч. 16).

Чтобы спустить стрѣлы за бортъ, ставятъ ихъ вертикально, отдають нижніе бакштаги сдвигаютъ шпоры къ фокъ-мачтѣ, принайтовливаютъ ихъ. Марсовыя на бесѣдкахъ отдають верхніе найтовы, спускають гини, и самыя стрѣлы спускають на таяхъ, служившихъ топенами или, дополнительными бак-

штагами при постановки бушприта. Если же стрѣлы должно оставить на суднѣ, то вершины ихъ травятъ на палубу посредствомъ тѣхъ же талей, относя въ то же время шпоры къ кормѣ задними нижними бакштагами (атл. л. 3 ч. 12).

Если случится, что должно поставить мачты собственными средствами, безъ особыхъ деревъ для стрѣлъ, то для сего, употребляютъ нижніе реи, утолщая нижніе ихъ ноки временными шкалами; при чемъ найтовы шкалъ натягиваютъ посредствомъ клиньевъ. На бригѣ, для сего, могутъ быть употреблены; гротарей и гикъ. Башмаками тогда служатъ запасныя, нижніе эзельгофты, въ обухи, которыхъ закладываются тали для перемѣщенія стрѣлъ.

Здѣсь перечислены самыя основныя способы постановки главныхъ частей рангоута, что же касается другихъ способовъ, то пользуясь обстоятельствами и средствами, во всякомъ случаѣ, будетъ основаніе то же.

Условіе быстрого вооруженія, наиглавнѣе, зависитъ отъ правильности производства работъ, распредѣленія рабочей силы, а слѣдовательно всегда будетъ выигрышъ во времени и людямъ не придется выжидать подготовительныхъ работъ; почему, прежде чѣмъ приступить къ дальнѣйшему вооруженію, необходимо усвоить слѣдующій порядокъ послѣ постановки мачтъ и бушприта.

1) Прибить къ лонго-салингамъ, для вантъ, обитыя кожею подушки. Потомъ накладывать сей-тали шкентели, ванты и штаги.

Въ то же время бѣбовые матросы устраиваютъ мостки подъ бушпритъ, навѣшиваютъ на топѣ тяжесть, натягиваютъ желѣзныя обоймы замѣняющіе ватеръ-вулинги (если бушпритъ не вставляется въ металлическую трубу) задриваютъ краги ватеръ-штаговъ и бакштаговъ или, заводятъ бугеля замѣняющіи краги. Выравниваютъ краги фока-штаговъ. Тянутъ ватеръ-штаги, бакштаги и пользуясь подмостками заводятъ на мѣсто мартынъ-гикъ и блинда-гафеля и прихватываютъ вдоль бушприта.

2) Наложивъ шкентели, призываютъ мачты посредствомъ сперансовъ или, талей къ переднимъ кромкамъ пяртнерсовъ, (если мачта устанавливается передней парой и штагами,



ежели же, установка дѣлается задней парой, то устанавливаются мачту въ равное удаленіе отъ кромокъ. Потомъ тянуть ванты, вдругъ по парѣ на каждой сторонѣ.

3) Вытянувъ весь нижній такелажъ, поднимаютъ на мѣсто на лонго-салинги переднія краспицы. Послѣ чего, поднимаютъ, накладываютъ и крѣпятъ марсы; ежели марсы не были наложены на мачты, при постановкѣ ихъ, кранами. На судахъ клиперскаго ранга и корветовъ малаго размѣра, марсы приходится накладывать ранѣе такелажа, такъ какъ огона вантъ и штаговъ будутъ лежать на средней краспицѣ, которая вплотную почти прилегаетъ къ топу и служитъ основаніемъ площадкѣ марса.

4) Принайтывать блоки на топы мачтъ если таковыхъ не было, для подъема стенокъ съ воды или палубы, основывать перлиня. Подымать стень-эзельгофты на марсы. Поднять запасныя стеньги, съ помощію ихъ, наложить ст. эзельгофты, прогнать запасныя ст., спустить и поднявъ настоящіе прогнать ихъ, и приспустить топъ стеньги въ ровень съ ст., эзельгофтомъ.

5) Поднять салинги, приподнять стеньгу на длину верхнихъ марса драйрепъ блоковъ или шкива. Положить найтовъ чрезъ шпактовную дыру на мачту. Разнайтывать ст. вынтрепъ блоки, завести на мѣсто въ обухи эзельгофтовъ. Завести подъемныя горденя на задніе рожки или, краспицы салинговъ и накладывать стень-такелажъ. Основывать стень-вынтрера.

Въ то же время баковые выносятъ на бушпритъ утлегарь, основываютъ его фаль и выстрѣливаютъ, чтобы кипы для кливеръ-леера и брамъ - штага вышли наружу эзельгофта, вооружаютъ и на носъ вяжутъ гордень или, закладываютъ бѣгунъ-тали поданные съ топа стеньги или, мачты.

6) Пока часть марсовыхъ матросовъ накладываетъ стень-такелажъ, другіе изъ нихъ привязываютъ къ нижнимъ вантамъ воршты, рейки на нижнія ванты и тянутъ путинсъ-ванты или заводятъ скобы на мѣста.

7) Въ это же время вооружаютъ нижніе и марса-реи, гикъ и бизань-гафель.

8) Выстрѣлить стеньги и утлегарь; потомъ тянуть стень-

такелажъ и привязать къ стень-вантамъ воршты и швиць-сарвень-строны для слововъ, тянуть такелажъ утлегаря.

9) Изготовить къ подъему нижніе и марса-реи, поднимать первые, потомъ послѣдніи; по подъемѣ немедленно выправить рангоуть.

Поворотивъ марса-реи, поднимаютъ на мѣста, всѣ лисель-спирты.

10) Поднимаютъ на брамъ-эзельгофты бомъ-салинги и колпаки, на которые накладываютъ брамъ и наконецъ бомъ-брамъ такелажъ. Въ то же время баковые матросы изготовляютъ бомъ-утлегарь съ его такелажемъ.

11) Далѣе, поднимаютъ и выстрѣливаютъ брамъ-стенги и бомъ-утлегарь, и вытягиваютъ ихъ такелажемъ.

12) Въ то же время вооружаютъ брамъ и бомъ-брамъ реи.

13) Спустя около двухъ сутокъ послѣ первой тяги такелажа, повторяютъ эту работу, если погода сему благоприятствуетъ.

14) Если время позволяетъ, то, спустя пять или, шесть дней послѣ второй тяги, перевязываютъ юферсы и тянутъ такелажъ въ третій разъ.

Послѣ окончательной тяги такелажа зашнуровываютъ на талрепа нижнихъ вантъ маты, привязываютъ къ реямъ сезни.

15) Вяжутъ выблинки. Въ то же время, выравниваютъ комли стоячаго такелажа, покрываютъ ихъ колпачками, или, оплеткою и стопорятъ, и чисто укладываютъ концы талреповъ.

16) Тировать такелажъ, скоблить рангоуть и тировать. Ежели бр. и б. бр. такелажъ не былъ тированъ ранѣе, то брамъ-стенги поднять на найтовы. Во время тировки на рангоуть надѣвать чехлы, а стеньги и брамъ-стенги обертывать брезентами; палубу посыпать опилками, обильно ихъ смачивать поливая изъ ведеръ водою. Борта покрывать тоже брезентами.

Новый такелажъ, спустя трои или четверо сутокъ послѣ третьей тяги, не излишне тянуть еще разъ, и тогда, ежели погода благоприятствовала всѣмъ четыремъ тягамъ, четвертая можетъ быть окончательная.

Наконецъ заколачиваютъ въ партнерсы клинья и прибавляютъ буюанцы.

### Вооруженіе бушприта.

Бушпритъ утверждается въ его наклонномъ положеніи ватервулингами, скобами или, обоймами, ватеръ-штагами и ватеръ-бакштагами.

При опредѣленіи уклона бушприта принимаютъ во вниманіе мѣсто общаго центра парусности. Съ увеличеніемъ уклона бушприта центръ парусности приближается къ носу, что, содѣйствуя рулю, особенно выгодно во время свѣжихъ вѣтровъ, при которыхъ большая часть судовъ, носить руль на вѣтрѣ и тѣмъ уменьшаетъ ходъ.

Чтобы бушпритъ осадить болѣе къ штевню, навѣшиваютъ на топъ его бочку съ водою, верпъ или, другую какую-либо тяжесть; для чего, тотчасъ, позади бисовъ, закладываютъ каболочный стропъ; въ этотъ стропъ и въ двойной конецъ или, бочечный стропъ, взятый около бочки, закладываютъ хватъ-тали, двухкивнымъ блокомъ въ стропъ на бушпритѣ. Приподнявъ бочку или, верпъ, ихъ оставляютъ висѣть пока не будутъ вытянуты ватеръ-штаги.

Навѣшивать тяжесть возможно если бушпритъ не вставляется въ металлическую трубу (атл. л. 10 ч. 70).

Скобы или обоймы. Число ихъ зависитъ отъ величины судна, бываетъ отъ одной до трехъ. Состоятъ изъ трехъ частей: полубугеля и двухъ вѣтвей на глухо придѣлываемыхъ къ форштевню. При подъемныхъ бушпритахъ или, подвижныхъ употребляютъ откидные бугеля (атл. л. 10 ч. 72, 74. л. 20 ч. 141, л. 21 ч. 150). Скобы или обоймы замѣняютъ вполнѣ прежніе ватеръ-вулинги, для которыхъ необходимо было дѣлать вырѣзки или, кины на форъ-штевнѣ. Употребленіе ватеръ-вулинговъ, вызывалось тѣмъ, что суда имѣли киявдигеды и бушприты не могли плотно прилегать къ форштевню.

*Мостки.* Устройство мостковъ подъ бушпритомъ (см. атл. л. 10 ч. 70).

На этихъ мосткахъ вооружающіи бушпритъ баковые мат-

росы должны приготовить запасные найтовы, свайки, мушкеля, драйки, сало, ведро со смолою, и все это, должно быть привязано на концахъ особо у каждой пары работающихъ, дабы, при переноски сихъ вещей, не терять время и не ронать ихъ въ воду. Навѣсивъ мостки, осмаливаютъ бушпритъ въ мѣстахъ, назначенныхъ подъ краги, и каждый крагъ задраиваютъ два человѣка. Натянувъ обоймы назначаютъ на бушпритѣ мѣста краговъ, ватеръ-шт. или, натяжныхъ бугелей для нихъ. На водорѣзѣ уже назначены мѣста коренныхъ концовъ. Отъ верхней скобы на  $\frac{1}{3}$  бушприта, считая отъ партнера, проводятъ линь, а отъ послѣдующихъ скобъ проводятъ лини, параллельно первому; мѣста, гдѣ пересѣчетъ линь бушпритъ, будутъ мѣста краговъ. Или, заведя крагъ впереди бисовъ остальные опредѣлятся линемъ, какъ и въ первомъ случаѣ. Крѣпленіе коренныхъ концовъ ват.-шт. (см. атл. л. 10 ч. 71, 73).

Краги ватеръ-штаговъ. Краги употребляются различныя: тросовыя, проволочнаго троса и натяжныя, шалнерныя бугеля (см. атл. л. 10 ч. 75, 76, 77 л. 19 ч. 134).

Тросовыя или, проволочнаго троса, каждый вырубается соответственной толщины.

Въ концахъ тросовыхъ краговъ дѣлается по очку, при чемъ пряди пробиваются полтора и два раза и отъ очка до очка краги тренцуются, покрываются клетневиною и клетнемъ. Послѣ этого въ средину каждаго ввязывается круглымъ бензелемъ по особому треугольному юферсу, или, обшитому кожею такого же вида коушу; при чемъ краги, подъ бензелемъ, обвертываются клетневиною. Они задраиваются на верхней сторонѣ бушприта плоскимъ найтовомъ, котораго каждый шлагъ обтягивается драйками.

Чтобы краги впоследствии времени не измѣнили своего положенія, т. е., не перекашивались тягою, для этого на бушпритъ прибавляютъ упорки, съ каждой стороны бензеля — при тросовыхъ деревянныя, а — бугеляхъ желѣзныя (атл. л. 10 ч. 77).

Краги ватеръ-бакштаговъ. Число ватеръ-бакштаговъ одна и двѣ пары обдѣлываются и задраиваются на бушпритѣ такимъ же образомъ, какъ и краги ватеръ-штаговъ, съ тою только

разницею въ обдѣлкѣ, что, вмѣсто одного коуша, на срединѣ, каждый изъ краговъ ватеръ-баштаговъ имѣеть ихъ по два, ввязываемые въ разстояніи отъ очковъ равномъ трети длины всего крага, и бензель кладется подъ бушпритомъ.

Какъ тѣ, такъ и другіе, вырубаются въ полторы окружности бушприта.

Употребляя вмѣсто краговъ бугеля, очень часто, чтобы не дѣлать лишняго бугеля, юферсы или скобы для ватеръ-баштаговъ придѣлываютъ къ бугелямъ ват.-шт. (л. 10 ч. 76) л. 19 ч. 139).

Краги фока-штаговъ проводимыхъ на бушпритъ дѣлаются для тяги талрепомъ, комлемъ сами за себя и затажные по обѣ стороны бушприта тоже съ талрепомъ и для тяги комлемъ (атл. л. 7 ч. 47, л. 10 ч. 78, л. 11 ч. 82, л. 19 ч. 136). Устройство когда штаги проводятъ къ негдицамъ, на полубакъ (атл. л. 11 ч. 88).

Вырубають пеньковый или проволочный тросъ, длиною равный четыремъ окружностямъ бушприта, тренцуютъ покрываютъ его клетневиною и клетнемъ и сплесниваютъ его концы; полученный чрезъ это стропь складываютъ вдвое, обгибають его около штагъ-юферса или коуша, такимъ образомъ, чтобы сплесень пришелся на верху одного изъ киповъ (для чего одинъ дѣлается шире другаго) и крѣпятъ коушъ или, юферсъ въ крагѣ бензелями со змѣйкой. Крагъ задраивается найтовомъ на нижней сторонѣ бушприта.

Длину, или вышину краговъ надъ бушпритомъ опредѣляютъ подавъ горденя съ тона фокъ-мачты, конецъ крѣпятъ за вершину крага вытягиваютъ гордень, и травятъ, или, вытягиваютъ найтовъ подъ бушпритомъ, до тѣхъ поръ, пока вершина крага, внутреннею стороною, не коснется линия, протянутаго отъ верхней кромки эзельгофта на бушпритѣ, параллельно ему и закрѣпленнаго у негдицевъ.

Затажные краги (л. 10 ч. 78, л. 19 ч. 136) вырубаются изъ того же троса, вводятся юферсы или, роульсы смотря потому, какъ будутъ тянуть фока-штагъ. Ввязавъ стропь обносятъ кругомъ бушприта снизу, и оставя коушъ или юферсъ съ боку бушприта, его продѣваютъ въ другой конецъ стропа и затагиваютъ въ ономъ. Последнее исполняется по-

средствомъ талей, заложенныхъ въ сей шкентель и за юферсъ или, коушъ крага; когда стропь плотно обниметь бушпритъ, тогда на часть стропа, зажимающаго верхній конецъ, кладутъ бензель. Юферсъ или коушъ крага лось-штага выводятъ на одной сторонѣ бушприта, а такой же коушъ или юферсъ фока-штага, на другой; такъ что фока-штагъ и форт-лось-штагъ направляются по разнымъ сторонамъ утлегаря. Эти краги должны быть такой длины, чтобы верхніи ихъ концы не выходили сверхъ утлегаря. Преимущество этихъ краговъ состоитъ въ томъ; что при нихъ штаги менѣе подвержены быть перебитыми однимъ продольнымъ ядромъ, что утлегарь удобнѣе выдвигать и убирать кливеръ, легче мѣнять и брать на бакъ, проведя оттяжку въ средину между штагами.

*Лопъ-штаги*, служащіе вмѣсто лееровъ на бушпритѣ, приплесниваются однимъ концемъ къ обухамъ съ боковъ эзельгофта, а въ другомъ концѣ каждаго дѣлается очко или, вводится коушъ, черезъ который и черезъ обухъ, вбитый въ негдѣцѣ, лопъ-штагъ тянется талрепомъ. Въ сплесняхъ обихъ концовъ, пряди пробиваются полтора раза.

Ватеръ-штаги и ватеръ-баштаги во всеобщемъ употребленіи цѣпные, причемъ наружный ватеръ-штагъ заводятъ съ контръ-форсами. Длина ихъ зависитъ отъ того, чѣмъ они будутъ тянуты, талрепами тросовыми, винтовыми и наконецъ таями, а на тендерахъ отъ послѣдняго шпактова на бушпритѣ.

### Тяга такелажа на бушпритѣ.

Укрѣпивъ бушпритъ на штевнѣ и задраивъ краги или бугеля приступаютъ къ тягѣ такелажа.

Ватеръ-штаги можно тянуть талрепами, основанными между скобами въ верхнемъ концѣ ватеръ-штага и скобою въ крагѣ или, бугелѣ въ два и одинъ ходовой концы, между юферсами заведенными вмѣсто скобъ, винтовыми талрепами и наконецъ на судахъ таранныхъ вмѣсто талрепа таями, заведя нижніе концы ватеръ-штаговъ въ скобы на водорѣзѣ. Съ бушприта съ помощію горденя подтягиваютъ ватеръ-штагъ на мостки

(л. 10 ч. 70 ч. 79) приплесниваютъ къ скобѣ ватеръ-штага конецъ талрепа и основываютъ два шлага его; въ то же время, какъ приплесниваютъ талрепъ, на одной трети отъ скобы, закладываютъ свитень или, каболочный стропъ стопорнымъ узломъ, въ очко или, петлю стропа, двушкивный блокъ хватъ-талей (л. 19 ч. 137 п. 138). На бушпритѣ около брага къ борту, чрезъ отводной блокъ или канифасъ-блокъ ходовой лопарь талей проводятъ на бакъ. На гакъ одношкивного блока хватъ-талей лапчатымъ или, талрепнымъ узломъ закладываютъ талрепъ (л. 19 ч. 139 л. 16 ч. 117). Приготовивъ такимъ образомъ вытягиваютъ первые два шлага и когда они будутъ достаточно вытянуты, кладутъ временныя стопорки, по положенію, которыхъ тали раздергиваютъ, и основываютъ еще одинъ или, два шлага и заложивъ тали, какъ въ предыдущей тягѣ, не отдавая стопорокъ, тянутъ новые шлагы, до тѣхъ поръ, пока они не будутъ нѣсколько туже предыдущихъ, тогда отдавъ стопорки, излишне вытянутое перейдетъ на шлагы бывшіе на стопоркахъ. Такимъ образомъ продолжаютъ, до тѣхъ поръ пока общій кипъ скобъ не заполнится шлагами талрепа. Окончательно стопорки кладутъ на послѣднемъ шлагѣ, число стопорокъ двѣ или, три (л. 19 ч. 134). Тяга талями и винтовыми талрепами (л. 20 ч. 140 ч. 21 ч. 151 л. 20 ч. 145 л. 21 ч. 148). Если талрепъ основываютъ между юферсами или, полу-юферсами съ кипами для каждаго шлага, то основа дѣлается сразу во всѣ кипы.

Тягу можно производить основавъ талрепъ въ два ходовыхъ конца, для чего имѣютъ двое хватъ-талей (л. 19 ч. 133) концы талрепа выводятъ на одну сторону или, въ разныя. Тяга производится точно также, шлагъ за шлагомъ. Окончивъ тягу убираютъ талрепа, ежели просвѣты скобъ позволяютъ положить второй рядъ шлаговъ, то таковыя кладутъ (л. 19 ч. 134), а оставшіеся концы убираютъ внутрь шлаговъ и окончательно прихватываютъ стопорками (л. 19 ч. 136). Талрепъ основанный по кипамъ въ два конца закладываютъ, какъ показано (л. 16 ч. 116 л. 19 ч. 139 атл.).

Талрепа для тяги ватеръ-бакштаговъ также, какъ и ватеръ-штаговъ могутъ быть основаны въ одинъ и два ходовые конца. Для тяги ватеръ бакштаговъ употребляютъ однѣ хватъ

тали, какъ одношкивного блока, которыхъ закладываютъ въ очко свитня на трети отъ скобы, и на гакъ двушкивного тарлепъ, тяга одной пары одновременно производится на обѣихъ сторонахъ. Уборка талреповъ таже, что въ предыдущемъ. (Ат. л. 19 ч. 138, 139).

### Обдѣлка нижняго стоячаго такелажа.

Ванты. Вырубленные ванты растягиваютъ, тренцуютъ и клетнюютъ въ проволочномъ тросѣ сплошь, причемъ чтобы уменьшить расползаніе клетня на огонахъ и подъ бензелями кладутъ двойной клетень.

Чтобъ образовать огонь пары вантъ, складываютъ обѣ половины оной у марокъ, положенныхъ при вырубкѣ и означающихъ мѣсто бензеля; потомъ, посредствомъ такъ называемаго *брашпиля*, т. е., помощію хорошей пряди и двухъ болтовъ (ат. л. 118 ч. 943 л. 9 ч. 60) или машинки (ат. л. 9 ч. 61) сближаютъ, подлѣ самыхъ марокъ, обѣ ванты и связываютъ круглымъ бензелемъ, обвернувъ ихъ на этомъ мѣстѣ сперва клетневиною. Нижніе шлагы этого бензеля совѣтуютъ класть на крестъ между обѣими вантами, а не кругомъ ихъ; конецъ вѣршится на одной изъ вантъ выбличнымъ узломъ и небольшимъ бензелемъ. Если число вантъ на сторонѣ нечетное, то разбивная ванта накладывается разрубнымъ огономъ (л. 5 ч. 31), или же, самый огонь образуется по наложенію разрубной ванты, какъ показано л. 5 ч. 32 атласа. Иногда дѣлаютъ, чтобы не было крутыхъ изгибовъ, въ особенности при проволочномъ такелажѣ такъ, что наложивъ ванту серединою, впереди топа, правую половину передаютъ подъ лонго-салинги на лѣвую, кладутъ круглый бензель.

Сломивъ огона имъ надлежитъ дать форму топовъ, для чего слѣдуетъ имѣть болванки ихъ, на которыхъ въ такелажной огона околачиваютъ деревянными мушкелями, предохраняя клетень прядями ворсы. Также нужно сдѣлать сломы убензелей, чтобы наложенная ванта имѣла тотъ видъ, какой имѣетъ форма топа и направленіе ее относительно мачты (л. 5 ч. 26, 30).

Шкентеля. Шкентелей, бываетъ на форъ и гротъ-мачтахъ по парѣ съ каждой стороны, и на крѣйселѣ по одному, на каждую сторону, что дѣлаютъ и на судахъ малаго ранга. Длина пары равняется, длинѣ одной вантины. Ежели шкентелей одна пара, то обдѣлываютъ двойкою, на топъ накладываютъ разрубнымъ огномъ или, наложивъ серединою впереди топа обносятъ вокругъ него и въ мѣстѣ пересѣченія кладутъ круглый бензель. Ежели же, по парѣ на сторону, то таковыя накладываютъ вантовымъ огномъ. Въ нижній концы вплесниваютъ коуши и кладутъ бензеля. Шкентеля тренцуютъ и клетнюютъ.

На купеческихъ судахъ, въ видахъ экономіи, разбивная ванта обыкновенно бываетъ передняя, и тогда шкентель составляетъ съ нею одну пару; но въ этомъ случаѣ бензель общаго ихъ огона, много терпитъ во время употребленія шкентеля для подъема тяжестей или тяги вантъ.

Ввязываніе юферсовъ. Эта работа съ большею точностію, а въ особенности при употребленіи проволочнаго троса исполняется на самомъ суднѣ, когда такелажъ уже наложенъ. При употребленіи металлическихъ юферсовъ или, деревянныхъ съ желѣзною оковкою, единственный способъ ввязыванія комлемъ вверхъ, и для тендеровъ комлемъ внизъ для грота штага, такъ какъ по немъ ходитъ косою фока. Ввязываніе не окованныхъ юферсовъ можетъ встрѣтиться (если таковыя на суднѣ есть) при временномъ исправленіи лопнувшаго штага, стеньфордуна и даже ванты. Ихъ вводятъ въ лопнувшіе концы и основываютъ талрепъ, для этой же цѣли можетъ служить и металлическій. Можно быть увѣреннымъ, что такое временное исправленіе будетъ надежнѣе по крѣпости, нежели дѣланіе на проволочномъ тросѣ сдвижныхъ кноповъ или, сплесней или, заводитъ перлиня и кабельтовы.

Чтобъ *ввязать юферса комлемъ вверхъ*; отмѣривъ на вантѣ разстояніе (атл. л. 7 ч. 48 л. 9 ч. 60, 61) насмаливаютъ кипъ коуша оковки или, обернувъ клетневиною продѣваютъ въ просвѣтъ оковки ванту до марки слова, загибаютъ комель вверхъ и сближаютъ съ коренною частью при помощи машинки для слова или, драйками съ прядями ворсы, — кладутъ коренной бензель съ нечетнымъ числомъ шлаговъ; число

шлаговъ зависитъ отъ толщины вантъ и бензеля. На первый, или, коренной бензель идетъ линъ въ 12 нит., послѣдующіи бензеля кладутся линемъ тоньше и число шлаговъ уменьшается, такъ напр.: ели первый бензель клали въ 12 нит. и число шлаговъ 13,—то второй—тоже въ 12 нит., а число шлаговъ 11, затѣмъ послѣдующій въ 9 нит. съ 9 шлаг., четвер. въ 6 нит. съ 7 шлагами и наконецъ полубензель прихватывающій колпачекъ или, оплетку на комлѣ вантины.

*Ввязываніе юферса комлемъ внизъ* (см. атл. л. 118 ч. 943).

Устройство винтовыхъ талреповъ съ откидными или, борговыми клюками, введенными на фрегатѣ «Адмиралъ Нахимовъ» и соединеніе ихъ съ бортомъ см. ат. л. 8 ч. 50 и 50 а.

Винтовые талрепа безъ крюковъ см. ат. л. 21 ч. 148.

Крѣпленіе вантъ-путинсъ и соединеніе нижнихъ юферсовъ см. атл. л. 5 ч. 21, 22, 23, 25.

#### Обдѣлка нижнихъ и стень-штаговъ.

Штаги употребляютъ проволочнаго троса, цѣпныя, послѣдніи обдѣлываютъ приплеснивая къ крайнему звену проволочные шкентеля, которые и образуютъ огонь стягиваемый найтовымъ на топѣ. При проволочныхъ штагахъ огонь образуется приплесниваніемъ конца къ штагу, а для найтова вводятся коуша (атл. л. 6 ч. 38, 42). Иногда фока и лось-штаги дѣлаютъ изъ одного троса, огонь образуется послѣ стягиванія найтова на топѣ, положеніемъ бензеля на обѣ части (атл. л. 11 ч. 84). Штаги обдѣлываютъ также, какъ и ванты.

Фока-штагъ, дѣлая съ мачтою уголъ гораздо меньшій чѣмъ грота-штагъ, претерпѣваетъ отъ нижняго рея гораздо большее напряженіе и нажимъ, особенно на судахъ гдѣ бушпритъ съ малымъ уклономъ или, штаги проведены къ форъ-штевню. Поэтому должно стараться дѣлать огона фока штаговъ сколько можно меньше, ограничивая ихъ величину только тѣмъ условіемъ, чтобъ они свободно пропускали стеньгу.

### Накладка и тяга нижняго такелажа.

Поставивъ мачты, прибываютъ къ верхнимъ сторонамъ лонго-салинговъ подушки изъ мягкой сосны или, березы. Закругленные и обитыя съ верху кожею, или смоленою клетневиною, въ нѣсколько рядовъ сложенною, подушки сии служатъ для того, чтобъ не дать вантамъ лежать на острой кромкѣ лонгосалинговъ; но должно наблюдать, чтобъ они не были высоки и не выходили за боковые плоскости лонгосалинговъ болѣе полудюйма; въ противномъ случаѣ, онѣ увеличатъ высоту такелажа на топѣ. Также слѣдуетъ обращать вниманіе на то, чтобъ такелажъ не могъ касаться гвоздей, которыми прибита кожа, или клетневина къ подушкѣ.

Накладка вантъ производится посредствомъ поданныхъ съ топа мачтъ двухъ горденей и двухъ другихъ, продѣтыхъ въ блоки, принаитовленные къ заднимъ концамъ лонгосалинговъ. Прежде всего накладывается огонь обоихъ шкентелей, потомъ первая пара вантъ съ правой стороны, потомъ первая съ лѣвой, вторая съ правой, вторая съ лѣвой и т. д. до послѣдней съ лѣвой; послѣ вантъ идетъ штагъ и наконецъ лось-штагъ.

Ежели такелажъ накладываютъ когда марсы наложены, гордень вяжутъ впереди топа за лонго-салингъ.

Одновременно съ накладкою такелажа, на половину высоты мачты отъ партнера до сей-талей, имѣемыхъ подъ чиксами, закладываютъ въ каболочные строны такі двупкивные блоки сей-талей. Обоимъ таямъ даютъ направленіемъ по возможности параллельно штагамъ; ходовые лопаря проводятъ въ канифасъ-блоки заложенные около одношкив. блок. тѣхъ же талей, такъ напр. для фокъ-мачты на бушпритѣ (л. 5 ч. 24), для гротъ-мачты на битенгѣ красницѣ (л. 5 ч. 29) и т. д. Назначеніе заложенныхъ талей, называемыхъ сперансами, чтобы не дать мачтѣ получить изгибъ серединою назадъ при тягѣ такелажа. (\*)

(\*) Всѣ тали употребляемые для тяги, во избѣжаніе случайностей отъ лопнувшихъ таковъ верхнихъ блоковъ, должны имѣть заведенные гордени чрезъ просвѣты строновъ у бензеля, но отнюдь не чрезъ просвѣты, гдѣ проходятъ ходовые лопаря талей въ блокахъ.

Способы накладыванія такелажа на мачты, порядокъ и производство тяги, для всѣхъ мачтъ тотъ же самый, а потому нѣтъ надобности эту работу, для каждой мачты, описывать отдѣльно.

Сей-шкентеля могутъ быть накладываемы однимъ и двумя горденями съ каждой стороны. Если поднимать однимъ горденемъ съ топа, то во всякомъ случаѣ шкентель придется прихватить къ топу, дабы пропустить блоки въ огона, иначе онъ не можетъ быть надѣтъ. Гордень съ топа служитъ только, чтобы было удобнѣе матросамъ направить огонь, другой же гордень съ лонгосалинговъ служитъ, чтобы шкентель своею жестію не перекашивалъ огона во время околачиванія его. До мѣста догоняютъ огона окаличивая деревянными мушкелями, предохраняя клетень (см. атл. л. 6 ч. 33, 34, 36 и 37).

Наложивъ сей-шкентеля спускаютъ тѣже два горденя съ, каждой стороны на палубу. Гордень съ топа, вязать ниже бензеля огона ванты выблиночнымъ узломъ, задвижнымъ штыкомъ или, штыкомъ съ двумя шлагами (л. 5 ч. 26); гордень съ лонгосалинговъ вязать ниже бензеля огона, на столько, чтобы огонь поднятый на немъ, былъ выше топа и узелъ не подошелъ къ блоку. Надѣвъ огонь на топъ, блокъ горденя съ топа вывязывать или, пропускать въ огонь ванты, гордень же съ лонгосалинговъ, по мѣрѣ надобности, потравливать пока огонь ванты не будетъ догнанъ на мѣсто. Точно также поступаютъ и съ остальными вантами (л. 6 ч. 35, 37).

Для подъема огоновъ или лапокъ штаговъ спускаютъ два горденя съ топа, крѣпятъ ихъ ниже сплесня вѣтвей или, лапокъ штага, разносятъ по нимъ прихватываютъ прядями ворсы, или, тѣже горденя крѣпятъ около коушей для найтова, а на лонгосалинги двое хватъ-талей въ помощь горденямъ (л. 6 ч. 39, 40). Лапки штаговъ должны найтовомъ лежать на средней красницѣ и обхватывать огона вантъ, проходя внаружу чиксъ. Поднявъ огона штаговъ, класть плоскій бензель или найтовъ, употребляя трость до 2-хъ дюйм. толщины (л. 6 ч. 41).

Точно также накладываютъ и лось-штаги. Одинъ штагъ, имѣетъ бизань-мачта, который иногда, для увеличиванія угла

брасопки бегинъ-рея, накладываютъ поверхъ передней крисицы и пропускаютъ въ дыру марса впереди борговой дыры. Въ тѣхъ случаяхъ, когда сзади гротъ-мачты, помѣщается дымовая труба или иное, что можетъ препятствовать, — то бизанъ-штагъ дѣлаютъ двойной. Срединною накладываютъ на топъ, впереди чиксъ скрещиваютъ, а концы ведутъ къ бортамъ въ обухи или, къ гротъ-мачтѣ вставляя въ надлежащемъ мѣстѣ распорки.

Наложивъ такелажъ пока привязываютъ временно юферсы къ комлямъ - вантъ для назначенія мѣстъ сломовъ, — штаги проводятъ въ свои мѣста и готовятъ ихъ къ тягѣ, для чего заводятъ на тоны мачтъ по два каблучные стропа и въ нихъ закладываютъ двушкивные блоки сей-талей, а одношкивные за комли штага и лось-шт.; ходовой лопарь талей проводятъ чрезъ канифасъ блоки по направленію тяги (л. 7 ч. 44). Чтобы предохранить изломы на комлѣ, отъ наложеннаго свитня, трудно исправляемые на проволочномъ тросѣ, комли облачиваютъ кусками дерева или, берутъ два лома, вокругъ которыхъ закладываютъ свитень стопорнымъ узломъ (л. 9 ч. 62).

Мачту съ помощію заднихъ бакштаговъ или, сей-талей, сперансовъ устанавливаютъ въ равное удаленіе отъ кромокъ партнерса, что дѣлается съ помощію реекъ, которыми обмѣряются разстоянія; установивъ мачты, вытягиваютъ штаги; при чемъ наблюдаютъ, чтобы штаги, отнюдь не были туже сперансовъ.

Между временно навязанными юферсами (л. 9 ч. 69) и юфферсами на русленяхъ основываютъ талрепа или, найтовные концы, соединяютъ вмѣстѣ и гачнымъ узломъ накладываютъ на гакъ одношкивнаго блока сей-талей (л. 9 ч. 63), заложенныхъ въ коуши сей-шкетелей. Приготовивъ такимъ образомъ на каждой сторонѣ по парѣ вантъ, приступаютъ къ ихъ тягѣ одновременно, наблюдая, чтобы мачта находилась въ равномъ удаленіи отъ боквыхъ кромокъ партнерса, что же касается удаленія ея отъ передней кромки то должно тщательно наблюдать на сколько она уклонится; вытягивать, въ данномъ случаѣ, ванты на столько, на сколько, позволяютъ временно привязанные юферсы. Также точно вытягиваютъ и послѣдующія ванты (л. 7 ч. 44).

Ежели мачта не измѣнила своего уклона, то привязавъ мѣловую нитку къ передней вантинѣ, на высотѣ планширя ея протягиваютъ вдоль всѣхъ вантъ параллельно ему и отбиваютъ черту, — кладутъ на ванты марки, гдѣ окажется черта, — это и будетъ мѣсто слома вантъ (л. 7 ч. 44). Съ тона мачты спускаютъ три горденя, которыми на половинѣ высоты мачты поднимаютъ мостки сдѣланные на вымбовкахъ изъ люковъ и досокъ (л. 7 ч. 45). Отдаютъ первую пару вантъ и комли горденями поднимаютъ на мостки, гдѣ матросы, имѣя надлежащія принадлежности ввязываютъ юферсы, употребляя браншпили или, машинки (л. 9 ч. 60, 61). Ввязавъ юферсы вытягиваютъ небольшими хватъ-талями основанные настоящіе талрепа.

Основу талреповъ дѣлаютъ двойко: концы талрепа выводятъ внутрь къ борту или, въ разныя стороны (л. 9 ч. 65 л. 8 ч. 51). Основа талреповъ въ деревянныхъ и окованныхъ желѣзомъ юферсахъ и способъ закладыванія двухъ концовъ талрепа на гакъ-талей см. атл. л. 8 ч, 57.

Первоначальная тяга производится одновременно на каждой сторонѣ по парѣ, въ тѣхъ видахъ, чтобы бензель огона не былъ скривленъ, находился, какъ разъ по срединѣ, тогда шлагъ бензеля будутъ претерпевать одинаковое напряженіе.

При основѣ талрепа въ одинъ конецъ, вмѣсто того, чтобы дѣлать на коренномъ концѣ талрепа кношь, этотъ конецъ приплесниваютъ къ обуху, вбитому въ руслень, или, чтобы предохранить талрепъ отъ мокроты при мытьѣ русленей, его приплесниваютъ не къ обуху, а къ коушу цѣпи, длиною звеньевъ въ 5 или въ 6, которой другой конецъ соединенъ съ обухомъ, вбитымъ въ руслень. Такою основою увеличивается и сила талрепа.

Тяга вантъ. Послѣ всѣхъ вышеизложенныхъ работъ приступаютъ къ тягѣ вантъ. Способовъ для производства этой работы два; первый, ванты тянутъ можно сей талиями и второй мантылемъ съ сей талиями (атл. л. 8, ч. 54).

Приготовивъ сей тали отдають талрепа заднихъ вантъ кромѣ передней пары, сперансами и штагами подаютъ мачту къ передней кромкѣ, опытъ-таки наблюдая, чтобы штаги не были вытянуты туже сперансовъ, отдають съ каждой стороны

по первой вантны закладывают талрепъ на такъ одношквивнаго блока, а ходовой лопарь этихъ талей проводятъ чрезъ танифасъ-блокъ, заложенный въ обухъ у мачты, начинаютъ тянуть. Ежели бы понадобилось увеличить силу, то на лопарь сей-талей, по выходѣ его изъ канифасъ-блока, возможно заложить хватъ-тали (л. 93, ч. 697). Во время тяги наблюдать разстоянія мачты до боковыхъ кромокъ партнерса. Вытанувъ достаточно ванту кладутъ временныя стопорки, отдаютъ тали и перекладываютъ ихъ на другую вантину, тянутъ ее равняя съ тугостию, только что вытянутой, однако, принимая во вниманіе, что ванта на таляхъ, до положенія стопорокъ, всегда должна казаться, на ощупь, туже вытянутой; съ прочими вантами поступаютъ также. По мѣрѣ удаленія отъ передней пары, очевидно, остальные ванты будутъ значительно измѣнять уклонъ мачты, а потому, уже со второй пары вантъ надо замѣчать на сколько мачта отходитъ отъ передней кромки, партнерса. Предположимъ, что окончивъ тягу послѣдней пары, мачта отошла отъ передней кромки на полтора разстоянія мачты отъ кромокъ, то, чтобы установить ее въ равное удаленіе нѣтъ надобности подавать мачту опять вплотную къ передней кромкѣ, а достаточно подать ее на половину того, насколько она излишне уклонилась. Для этого отдаютъ всѣ стопорки заднихъ паръ вантъ, кромѣ передней, сперансами и штагами мачту подаютъ на желаемое разстояніе впередъ и начинаютъ тягу вновь. Тягу вантъ продолжаютъ до тѣхъ поръ пока ихъ надлежаще ни вытянутъ и мачта не будетъ установлена въ діаметральной плоскости и надлежащемъ уклонѣ. Послѣ чего, убираютъ талрепа, оставляя стопорки только на ходовомъ и смежнымъ съ нимъ шлагѣ талрепа, стопорокъ кладутъ двѣ. Уборка талреповъ атл. л. 9, ч. 64, 67, 68, 66. Особенность уборки, когда талрепъ основанъ въ два конца и разныя стороны, то тяга производится двумя сей или большими хватъ-талями, и по вытянутіи тотчасъ кладутъ стопорки, а концами талрепа дѣлаютъ полъ узла затягивая его талями, сдѣлавъ это кладутъ стопорки и еще полъ-узла стопорками, тали выкладываютъ; оставшіеся концы укладываютъ между шлагами талреповъ (л. 8 ч. 55). Талрепа покрываютъ матами или сѣтками. Чтобы юферсы были въ одной плоскости, къ шейкамъ

ихъ оковокъ привязываютъ шкимушгаромъ ворсть, который ничто иное, какъ желѣзный пруть надлежащей толщины, обернутый клетневиною и оклетневанный. Послѣ навязыванія ворста марсовые вяжутъ рейки на ванты, которые будутъ служить для всхода на марсы и кромѣ того, они послужатъ для вязки выблинокъ и тировки. На рейки идутъ ломанныя весла, часть горбылей отпускаемыхъ отъ порта на крыши и т. п. надобности.

Окончивъ эту работу нельзя не сдѣлать общаго замѣчанія, что производя тягу талреповъ ихъ надлежитъ драйками все время пошевелять, обильнѣе смазывать древесною смолою, избѣгая употребленія сала, ибо, оно чрезвычайно хорошо соединяется со смолою, а слѣдовательно смола легко можетъ быть смыта дождемъ. Люди, поставленные на тали, не должны ихъ дергать, а тянуть хотя тихо, но сильно. Тягу останавливать если замѣчено, что талрепъ очень быстро переходитъ, дать ему нѣкоторое время обстояться и наконецъ наблюдать за измѣненіемъ цвѣта талрепа въ кипѣ. Не допускать узла очень высоко подыматься, ибо чѣмъ онъ будетъ ближе къ нижнему кипу юферса, тѣмъ дольше выстоитъ.

О тягѣ штаговъ отдѣльно здѣсь не упомянуто, такъ какъ таковыя самостоятельно только выбираются одинаково со сперансами и вытягиваются вантами. Одновременно съ уборкою талреповъ на штаги кладутъ бензеля. Положеніе бензелей см. атл. л. 116 отъ 924 до 928. Положеніе стопорокъ атл. л. 108, ч. 907. Положеніе плоскаго бензеля или найтова атл. л. 108, ч. 906.

Заднія ванты вообще не совѣтуютъ тянуть такъ туго, какъ прочія. Тугость этихъ вантъ должна соответствовать тугости штаговъ; ибо онѣ не столько служатъ для непосредственнаго утвержденія мачты, сколько для противодѣйствія штагамъ при килевой качкѣ и для удержанія мачты, идучи на фордевиндъ, при чемъ судно отчасти уходитъ отъ вѣтра.

Для избѣжанія несчастныхъ случаевъ, не худо имѣть на топѣ, для работающихъ людей, концы съ узлами, затянутыми на нихъ черезъ нѣкоторое разстояніе.

Иногда употребляютъ слѣдующій порядокъ накладки: тотчасъ послѣ шкентелей—разбивную пару или, если ее нѣтъ,



то заднія двѣ пары, потомъ переднюю пару съ правой, переднюю съ лѣвой, вторую съ правой и т. д., и наконецъ штаги, какъ въ обыкновенномъ способѣ. При этомъ порядкѣ, мачта сперва устанавливается въ назначенномъ ей положеніи посредствомъ сперансовъ, штаговъ и заднихъ вантъ, а потомъ уже тянутъ прочія ванты, начиная съ переднихъ, какъ то дѣлается обыкновенно.

Хотя такой способъ установки мачтъ возможенъ и при обыкновенной накладкѣ такелажа, но вытянувъ заднія ванты, наложенныя послѣдними, огона всѣхъ прочихъ вантъ зажмутся и не будутъ въ свою очередь осаживаться.

Когда такелажъ будетъ вытянутъ поднимаютъ на мѣста переднія краспицы.

**Подъемъ краспицы.** Поднимая краспицу съ правой стороны, должно гордень этой стороны взять за средину краспицы, отнести его въ вдоль верхней ея стороны къ лѣвому рожку и прихватить къ послѣднему небольшимъ найтовомъ; когда найтовъ выйдетъ сверхъ лонгосалинговъ, его отдать, и краспица сама ляжетъ поперегъ ихъ. Тогда направляютъ ее на мѣсто, заколачиваютъ болты и отдаютъ гордень.

### Подъемъ марсовъ.

Марсы, какъ уже и было упомянуто, могутъ быть наложены и ранѣе постановки мачты, затѣмъ, наложены до и послѣ накладки такелажа.

Марсы можно наложить съ помощію крановъ и судовыми средствами, употребляя перлины и стень-вынтрешъ блоки, а за неимѣніемъ по чему либо ихъ, канифасъ блоки.

Предположивъ, что подъемъ будетъ кранами; прибуksированный марсъ къ борту оставляютъ между кораблемъ и кранами, самый корабль устанавливаютъ, какъ бы для постановки мачтъ. Съ топовъ крана раздергиваютъ гини и полугини, длинныя стропы нижнихъ блоковъ найтовятъ къ боковымъ кромкамъ марса, съ такимъ расчетомъ, чтобы поднятый марсъ имѣлъ положеніе горизонтальное или близкое къ нему, по изготовленіи найтовоу поднимаютъ марсы на высоту топовъ и

корабль подводятъ топомъ подъ марсовую дыру, затѣмъ травятъ на лонго-салинги (атл. л. 13 ч. 97). Само собою разумѣется для заведенія оттяжетъ посылая на площадку или лонгосалинги людей, принимать при этомъ всѣ зависящія предосторожности.

Прежде чѣмъ приступить къ накладыванію марса на топъ, его горденями поданными съ топовъ фокъ и гротъ-мачтъ и оттяжекъ съ пристани, или иначе поданныхъ поднимаютъ и кладутъ на палубу (л. 12 ч. 92 л. 13 ч. 99).

Марсы накладываютъ поднимая сзади своихъ мачтъ, хотя исключеніе дѣлаютъ для крьюсь-марса, который поднимаютъ спереди. Особеннаго затрудненія конечно не предвидится, если его накладываютъ до такелажа, тогда приходится выводить только чрезъ сперансы, почему заводятъ поданный съ топа гротъ-мачты перлинь и крѣпятъ за крьюсь-марсъ такъ, чтобы площадка марса до тѣхъ поръ пока не выйдетъ выше сперансовъ поднималась въ діаметральной плоскости. Конечно крьюсь-марсъ поднимая спереди мачты долженъ идти заднею кромкою вверхъ, а слѣдовательно на палубу положенъ переднею кромкою къ гротъ мачтѣ.

Положивъ марсъ на палубу, позади мачты, спускаютъ съ топа два перлиня, продѣтые въ два блока, принайтовленные кругомъ мачтоваго топа, какъ можно плотнѣе къ нему и выше (л. 13 ч. 101). Концы этихъ перлиней берутъ подъ марсъ и обнеся ихъ около задней его половины кругомъ, крѣпятъ удавкой за коренныя части, въ марсовой дирѣ: потомъ прихватываютъ коренныя части къ передней половинѣ найтовами, взятыми вдоль этой части на крестъ, чтобы перлинь былъ между шлагоу найтова (л. 13 ч. 96) и, кромѣ того, еще къ срединѣ марса, найтовами взятыми поперегъ его, чтобы этотъ найтовъ не сдвинулся кладутъ добавочныя двояко, или въ двѣ смежныя дыры для нижнихъ стень юферсовъ (л. 13 ч. 100) или обнеся чрезъ заднюю кромку во кругъ шлагоу поперечнаго найтова по верхней и нижней сторонамъ площадокъ.

Ходовые концы перлиней проведя чрезъ канифасъ блоки оба берутъ на шпиль или, одинъ тянуть въ ручную.

Съ топа бизань-мачты чрезъ блоки принайтовленные сколь возможно ближе къ лонгосалингамъ подаютъ отяжки, коренныя концы

крѣпить въ удавку рядомъ съ закрѣпленными коренными концами перлиней. Закрѣпивъ концы оттяжекъ разносятъ ихъ вдоль марса и прихватываютъ надежными прядями ворсы къ передней кромкѣ марса или, найтовамъ (л. 13 ч. 96 и 100). По изготовленіи всего, марсы поднимаютъ, и когда передняя кромка подойдетъ къ лонго-салингамъ останавливаютъ подъемъ и тянутъ оттяжки до тѣхъ поръ, пока передняя кромка марса не минуетъ лонгосалинговъ и они не войдутъ въ марсовую дыру (л. 12 ч. 94); тотчасъ стравливаютъ оттяжки, посылаютъ марсовыхъ на лонго-салинги обрѣзать пряди ворсы оттяжекъ, людей спускаютъ, продолжаютъ подъемъ, выбравъ предварительно оттяжки, которыя будутъ отводить заднюю кромку марса (л. 12 ч. 94); только что найтовы передней кромки подойдутъ къ блокамъ на топѣ, тотчасъ подъемъ застопориваютъ оттяжки съ бизань-мачты туго выбираютъ, посылаютъ отдать найтовы у передней кромки, спустивъ людей, травятъ оттяжки продолжаютъ подъемъ пока передняя кромка марса не минуетъ топа-мачты и онъ не войдетъ въ марсовую дыру, застопориваютъ подъемъ и марсъ стравливаютъ на свое мѣсто. Можетъ случиться, что найтовы покривились или, положены такъ, что марсъ имѣетъ перевѣсъ на переднюю или, заднюю кромку, тогда заводятъ соотвѣтственныя оттяжки и подаютъ внизъ, которыми осаживаютъ кромки. На судахъ малаго ранга иногда приходится класть средній найтовъ ближе къ одному изъ угловъ внутри марсовой дыры, дабы марсъ поднимать нѣсколько съ боку, чтобы перевалить черезъ топъ.

Установивъ марсъ на своемъ мѣстѣ его крѣпятъ болтами съ лонго-салингами. Марсовыхъ и вообще людей не держатъ на лонго-салингахъ во время подъема марсовъ, ежели же въ томъ предстоитъ необходимость, то подъемы должны быть на время застопорены.

Подъемъ половинчатаго марса. Для этой работы переносятъ горденя бывшіе на сторонахъ топа: одинъ на переднюю, другой на заднюю сторону онаго, и одинъ конецъ перваго спускаютъ на палубу между красницами, другой позади ихъ. Половина марса кладется на палубу верхнюю ея стороною кверху, и если эта половина съ правой стороны, то конецъ передняго гордня продвѣвается въ дыру, проверченную для этого

около передней части марсовой дыры, берется подъ марсомъ къ боковой кромкѣ гдѣ продвѣвается въ ближайшую дыру вантъ-путенса или прихватывается къ ней, ежели онъ въ нее не проходитъ, и наконецъ берется полу-штыкомъ за коренную свою часть. Послѣ этого берутъ подъ марсъ коренную часть того же конца и прихватываютъ ее къ дирѣ, проверченной близъ передней кромки марса. Тоже самое дѣлаютъ съ заднимъ горденемъ, продвѣвъ его въ дыру около задней части марсовой дыры, въ соотвѣтствующую вантъ-путенсовую дыру, и прихвативъ къ другой дирѣ на передней кромкѣ. Эти горденя должны быть взяты такимъ образомъ, чтобъ половина марса приняла надлежащее положеніе, когда обѣ стопорки у передней кромки обрѣжутся. Окончивъ эти приготовленія, закладываютъ горденя въ канифасъ-блоки и поднимаютъ половину марса заднимъ горденемъ, выбирая въ то же время слабинку передняго. Когда передняя кромка поднимается выше красницъ тогда рѣжутъ стопорку задняго горденя и поднимаютъ оба горденя; а когда вся половина будетъ уже довольно высока, тогда рѣжутъ стопорку и передняго конца и половина марса, повиснувъ на обоихъ горденяхъ, приметъ горизонтальное положеніе вдоль судна. Послѣ этого травятъ горденя, а марсовые, находящіеся на лонгосалингахъ, наводятъ марсъ и устанавливаютъ его. Когда онъ на мѣстѣ, тогда спускаютъ горденя для другой половины, которая поднимается такимъ же образомъ. Наконецъ обѣ половины скрѣпляютъ и утверждаютъ надлежащимъ образомъ.

Закрѣпивъ марсъ поднимаютъ и вставляютъ на мѣста марсовые юферсы для стень-вантъ и путинсъ-ванты.

Укрѣпивъ марсы въ боковые кромки заводятъ нижніе стень-юферсы, имѣющіе видъ оковки, какъ и на русленяхъ. Болты проходящіе черезъ кромки марса служатъ для соединенія путинсъ-вантъ. Путинсъ-ванты служатъ крѣпленіемъ боковыхъ кромокъ марса, въ то же время, есть продолженіе стень-вантъ, а потому число ихъ, всегда соотвѣтствуетъ числу стень-вантъ. Путинсъ-ванты употребляютъ цѣпныя; однимъ концемъ соединяются съ болтомъ, а другой съ бугелемъ или, цѣпнымъ стропомъ, форма звеньевъ котораго продолговатая и нѣсколько подлинѣ изогнутая, дабы лучше прилегала къ мачтѣ подъ чик-

сами (л. 13 ч. 104 и 105). Путинсь ванты тянуть талрепами (л. 13 ч. 98) тяга производится одновременно съ обѣихъ сторонъ по путенсь-вантѣ.

Снятіе марсовъ дѣлается подобно тому, какъ поднимали. Отдѣливъ отъ лонго-салинговъ оттяжками поданными съ фокъ-мачты и закрѣпленными во кругъ задней кромки марса уклоняютъ его назадъ, а чтобы марсъ не опрокинулся, то найтовы класть съ тѣмъ расчетомъ, чтобы перевѣсъ былъ на заднюю кромку; кромѣ упомянутыхъ оттяжекъ, заводятъ еще за заднюю же кромку прямо внизъ и тянуть на палубѣ чрезъ канифасъ-блоки. Дополнительные найтовы класть когда лонго-салинги войдутъ въ марсовую диру.

Подъемъ стенокъ съ воды, стень-эзельгофтовъ на марсъ, наложеніе ихъ съ помощію запасныхъ стенокъ, прогонка запасныхъ и настоящихъ, подъемъ салинговъ.

Стеньги съ воды поднимаютъ, тѣми же перлинями, которыми поднимали марсы, только перемѣняютъ ходовые концы. Надернувъ перлиня спереди мачты продѣваютъ его чрезъ шкивъ въ шпорѣ стеньги, разносятъ вдоль и крѣпятъ у заплечиковъ найтовомъ или, выблинчымъ узломъ, оставляя конецъ достаточной длины, чтобы закрѣпить его на топѣ мачты выше найтова блоковъ. Ходовую часть перлиня отъ шкива также разносятъ вдоль стеньги къ тону и не доводя до заплечиковъ стеньги примѣрно на четверть ея длины кладутъ найтовъ, послѣ чего у шкива въ шпорѣ коренная и ходовая части перлиня снайтовливаютъ вмѣстѣ прядью ворсы или, кладутъ надежную стопорку изъ шкимужгара, для того, чтобы когда отдадутъ коренной конецъ на топѣ стеньги для крѣпленія его на топѣ мачты, перлинь не передернулся и стеньга не стравилась бы внизъ (л. 14 ч. 106).

Одновременно съ этими приготовленіями поднимаютъ стень-эзельгофты на марсъ; для чего спускаютъ два горденя съ топа, пропускаютъ ихъ въ круглую диру ст. эзельг. и крѣпятъ за задніе обухи стень-вынтреновъ, а буде таковыхъ одинъ, то вокругъ задней стороны его. Къ передней части эзельгоф. можно и не прихватывать поданныхъ горденей.

Эзельгофтъ поднимаютъ стараясь, чтобы отъ шель обухами отъ мачты, отъ кромокъ марса отводить, подъ горденя

подкладываютъ маты и когда эз. будетъ выше марса кладутъ его такъ, чтобы круглая дира пришлась надъ дирую между лонго-салингами, чтобы подъемомъ стеньги его не своротить, то его принайтовливаютъ, (л. 15 ч. 108).

Какъ только эзельгофтъ будетъ на марсѣ приступаютъ къ подъему стеньги.

Только что топъ стеньги пройдетъ въ круглую диру эзельгофта останавливаютъ подъемъ, отдаютъ коренной конецъ перлиня, крѣпятъ на топѣ мачты выше найтова блоковъ, выравниваютъ коренную и ходовую части перлиня, отдаютъ найтовъ на ходовой части перлиня, обрѣзаютъ стопорку у шпора и приподымаютъ стеньгу на столько, чтобы она вышла заплечиками выше ст. эз., положеннаго на марсѣ. Чрезъ обухи, отъ передняго къ заднему (чрезъ топъ) кладутъ найтовы, которые скрѣживаются со стеньгою, послѣ сего, стеньгу поднимаютъ на столько, чтобы ст. эз. былъ выше топа мачты (л. 15 ч. 109). Остановивъ подъемъ спускаютъ двухъ марсовыхъ на бесѣдкахъ къ шпору, которые съ помощію драйковъ поворачиваютъ стеньгу на столько, чтобы эзельг. смотрѣлъ вдоль судна.

Потравливая перлиня наводятъ эзельгофтъ на топъ мачты, догоняя его до мѣста мушкелями. Для предохраненія топа мачты отъ намочанія его прикрываютъ листовымъ свинцомъ, края котораго прибавляютъ гвоздями въ эзельгофтъ. Подъ переднюю кромку ставятъ подпорку. Отдаютъ найтовы и приготавливаютъ стеньгу для прогонки, какъ запасную такъ и настоящую см. ат. л. 17 ч. 122 и 123).

Во время приготовленія къ подъему съ воды настоящей стеньги поднимаютъ и накладываютъ на эзельгофтъ салинги (см. ат. л. 15 ч. 110 и 111).

Положивъ салингъ близъ мачты, спускаютъ къ нему два горденя: одинъ, прежній, котораго блокъ принайтовленъ, къ заднему обуху эзельгофта, а другой, съ противной стороны, берутъ для этого сквозь круглую диру эзельгофта. Ихъ вяжутъ на нижней сторонѣ рожковъ правой стороны (ежели салингъ поднимается съ этой стороны) и прихватываютъ концы ихъ хорошими каболочными бензелями; потомъ разносятъ горденя вдоль красницъ по нижней сторонѣ послѣднихъ, прихватыва-

ютъ ихъ около самыхъ лонгосалинговъ и такимъ же образомъ еще въ двухъ мѣстахъ къ другимъ половинамъ красницъ. Послѣ этого поднимаютъ салингъ, отводятъ его отъ марса, и когда верхніе концы рожковъ выйдутъ сверхъ эзельгофта, тогда привязываютъ къ нимъ съ противной стороны марса двѣ оттяжки, обрѣзаютъ потомъ по бензелю и продолжаютъ подъемъ, выбирая въ то же время на марсѣ оттяжки, которыя служатъ также и для того, чтобы удержатъ салингъ, еслибы случилось, что рано обрѣзали бензеля. Послѣ сего рѣжутъ въ свое время вторые бензеля, и когда салингъ будетъ поднятъ сколько можно выше, тогда осаживаютъ оттяжки и рѣжутъ стопорки, положенныя на рожкахъ правой стороны у самыхъ лонгосалинговъ, чрезъ что салингъ ляжетъ поперегъ эзельгофта; тогда наводятъ заднюю его дыру на круглую дыру эзельгофта, прихвативъ задніе рожки оттяжками къ огонамъ штаговъ и приподнимаютъ стеньгу столько, чтобы она, приняла салингъ на свои заплечики.

Поднявъ съ воды и прогнавъ настоящую стеньгу съ наложеннымъ салингомъ ее спускаютъ на столько, чтобы салингъ былъ выше ст. эз. на величину марса драйрепъ-блоковъ или, шкивъ въ стеньгѣ для марса драйрепа; кладутъ на шпореъ чрезъ шпактовную дыру и мачту найтовъ и приступаютъ къ основѣ-стенъ вынтрповъ и накладкѣ стень-такелажа.

На случай ежели бы обуховъ оказалось не четыре, а два, какъ бываетъ у крьюсея, тогда найтовы для подъема стень эз. кладутъ чрезъ одинъ передній, гдѣ крѣпятъ коренной конецъ, подъ средину, между четырехъ-гранною и круглою дырою, остальные же подъ переднюю кромку и наконецъ также скрѣжевываютъ (л. 15 ч. 109 съ боку). Стень-эзельгофты могутъ быть накладываемы и безъ помощи стенегъ, употребляя реекъ, который поднимаютъ горденемъ и утверждаютъ съ помощію бакштаговъ (л. 15 ч. 107).

Въ случаѣ если бы стеньга по своей длинѣ не помѣстилась между лонго-салингами и палубой, какъ это бываетъ съ ф. стеньгою, то пропустивъ топъ ея внѣ кромки марса, шпореъ наводятъ въ форъ-люкъ, стравливаютъ на столько чтобы топъ навести между лонго-салингами (ст. л. 14 чер. 106 см. фокъ мачту).

Для снятія эзельгофта на топъ мачты по обѣ стороны его вяжутъ по блоку съ горденемъ, на которыхъ привязываютъ ганшпуги или, вымбовки толстыми концами вверхъ и когда стеньга будетъ приспущена и найтовы положены, то вымбовки стравливаютъ и сильно поднимая подкалачиваютъ ими въ боковыя кромки эзельгофта. Конечно дѣлать это приходится если эзельг. туго сидитъ и подкалачивая мушкелями онъ не тронулся съ мѣста.

Обдѣлка стень-такелажа ничѣмъ не различается отъ нижняго. Различіе существуетъ въ употребляемыхъ юферсахъ, которые имѣютъ однимъ кипомъ меньше, какъ въ верхнемъ такъ и въ нижнемъ.

На коммерческихъ судахъ стень-ванты не имѣютъ стень-юферсовъ, а проводятся въ роульсы или коуши въ путинесъ вантахъ, которые крѣпятъ чрезъ дыры бугеля подъ чиксами винтами. Въ первую пару вантъ ниже бензеля огона вводятъ комель-блоки (л. 22 ч. 156). Въ нижній шкивъ этихъ блоковъ продѣвается марса-топенантъ, а въ верхній—лопаръ рифъ-талей. Блокъ правой стороны ввязывается въ разстояніи отъ бензеля, равномъ длинѣ драйрепъ-блока; а блокъ лѣвой стороны, для того чтобы былъ въ одной высотѣ съ блокомъ правой стороны, ввязывается въ разстояніи отъ бензеля равномъ длинѣ драйрепъ-блока вмѣстѣ съ окружностью стень-ванты взятою полтора раза, потому что первая пара этой стороны накладывается сверхъ первой пары правой стороны.

Порядокъ накладки стень-такелажа, накладка, основа стень-вынтрповъ, подъемъ стенегъ на шпактовы и тяга стень-такелажа.

Точно также на лонго-салинги надлежитъ прибить подушки обитые кожею. Завести на задніе красницы или, рожки по подъемному горденю на каждую сторону и подать на палубу (л. 18 ч. 132 и 15 ч. 112).

Порядокъ, какой такелажъ слѣдуетъ наложить видно въ слѣдующіе таблицы.

## Порядок наложения стень такелажа.

Форь-стеняга.	Гротъ-стеняга.	Крюйсъ-стеняга.
1) Стень-шкентеля. (1)	Тоже.	Для тяги поверхъ такелажа заводятъ каблучные строны.
2) Марса-драйренъ блок. (2) (4)	Тоже.	1) Марса драйренъ блокъ заводятъ ежели драйренъ не проводить въ шквы стеньги.
3) Строны блоковъ кливеръ-леера. (3)	Строны блоковъ гротъ-стеняги стаксель-фала и леера, если не ходитъ подось штага.	2) Строны и блоки крюйсъ ст. стаксель-фала и леера.
4) Строны блоковъ кливеръ и форь-стеняги стаксель-фаловъ.		3) Огона стень-вантъ въ томъ же порядкѣ, какъ и на другихъ топахъ.
5) Первую пару ст. вантъ съ правой 1-ую пару съ лѣвой, 2-ую пару съ правой и т. д.	Тоже.	4) Огона стень-фордуновъ.
6) Ежели бушпритъ подъемный или, вдижной, то огонь форь-ст. стакселъ леера или, блокъ. Лееръ пропускать чрезъ огона ст. штаговъ.		5) Огонь стень-штага.
7) Огона стень-фордуновъ съ правой и потомъ съ лѣвой.	Тоже.	
8) Огонь ст. штага.	Огонь стень и лось штаговъ.	
9) Огонь лось ст. штага. Ежели идетъ на бушпритъ, то пропускать въ огонь ст. штага.		

(1) Послѣ ст. шкентелей иногда накладываютъ строны съ коушами для коренныхъ концовъ марса драйреновъ.

(2) Ежели марса драйренъ одинъ, и не основанъ мантилемъ то, проводить въ зависимости отъ основы кливеръ-леера, чтобы не были кливеръ-леершцы и марса фаль тали.

(3) Блоки и строны могутъ быть замѣнены желѣзными коробками вѣзанными въ ровень съ заплочиками стеньги, въ которыхъ по выходѣ заплочиковъ вставляютъ планки съ мѣдными шквивами, для уменьшенія числа блоковъ.

(4) Строны марса-драйренъ блоковъ могутъ быть накладываемы послѣ ст. фордуновъ и блоки должны быть остроплени съ коушами.

Подъемъ брамъ-эзельгофта (л. 17 ч. 128). Наложивъ стень-такелажъ, накладываютъ на мѣста брамъ-эзельгофты. Для этого переносятъ гордень на топъ-стеняги, сколько можно выше, спускаютъ впереди марса передніи ихъ концы, берутъ оныя за обухи эзельгофта, потомъ прихватываютъ ихъ къ другимъ обухамъ и наконецъ крѣпятъ въ четвероугольной дирѣ. Послѣ этого поднимаютъ эзельгофтъ, и когда онъ подойдетъ къ блокамъ на топѣ, обрѣзаютъ заднія стонорки, приподнимаютъ еще нѣсколько и тогда марсовыя накладываютъ его на мѣсто.

Въ то время, пока поднимаютъ и накладываютъ стень-такелажъ марсовыя отдаютъ найтовы на топахъ мачтъ, которыми были принайтовлены стень-вынтрешъ-блоки, перекладываютъ послѣдніи въ обухи подъ эзельгофтами въ задней части ихъ, по обѣ стороны топа и основываютъ стень-вынтреша.

Стень-вынтрешовъ смотря по величинѣ судна для форъ и гротъ-стенегъ два, для крюйсъ-стеняги одинъ, а иногда вмѣсто него крюйсъ-стенягу поднимаютъ перлинемъ. Основа стень-вынтрешовъ атл. л. 17 ч. 126. Стень вынтрешъ состоитъ изъ стень-вынтрешъ шкентеля и стень-вынтрешъ гиней, которые основаны между двухъ и трехъ-шквивныхъ металлическихъ блоковъ съ вертлюжными гаками. Гаекъ верхняго блока закладываютъ въ коушъ введенный въ одинъ конецъ ст.-винт. шкент., другой конецъ обдѣлываютъ оплеткою и крѣпятъ штыкомъ за передній обухъ стень-эзельгофта л. 17 ч. 126.

По наложеніи стень-такелажа, основы стень-вынтрешовъ, на топы стенегъ заводятъ бѣгунъ-тали и проводятъ по направленію штаговъ. Тали должны быть выбраны, и во время подъема ихъ потравливаютъ не давая стеньгѣ ложиться на заднюю кромку. Берутъ одинъ лопарь стень-винт. гин. на шпиль, а другой тянутъ въ ручную, приподнявъ стеньгу отдаютъ найтовы.

Прежде чѣмъ стеньга будетъ поднята на шпактовъ придется стонорить подъемъ и переводить стень-вынтреша, такъ какъ блоки гиней сойдутся. Для исполненія этой работы останавливаютъ подъемъ, кладутъ опять найтовы, оставляютъ стеньгу на одномъ стень-вынтрешѣ, а другой раздвигиваютъ. Выбираютъ топъ-гордень, на которомъ поднимали стень-вын

трепъ гини, поднимаютъ верхній блокъ до высоты путинсъ-вантъ, а стень-вынтрепъ шкентель переводятъ двойко: отдають штыкъ, передергиваютъ въ блокахъ и шкивахъ стеньги, дѣлаютъ вновь штыкъ (л. 17 ч. 125) или, если коушъ въ концѣ шкентеля заведенъ на временныхъ бензеляхъ, то таковыя могутъ быть переложены и наконецъ дѣлать шлагъ и колышки (л. 17 ч. 125 внизу). Переведя одинъ—тоже дѣлаютъ и съ другимъ, затѣмъ стеньга выстрѣливается на шлактовъ.

Стеньги устанавливаются стень-штагами и стень-фордунами на переднюю или заднюю кромки, въ зависимости отъ этого и порядокъ тяги начинаютъ съ стень-шт. или фордуновъ. Особенное вниманіе должно быть обращено при тягѣ ст.-шт., не должно допускать ихъ перетягивать и стараться стеньгу подавать много впередъ, это вѣрнѣйшее средство свернуть топы мачты, и совершенно непоправимый недостатокъ при составныхъ мачтахъ, а потому стеньгу нужно наблюдать въ ст.-эз. и, только что она коснется передней кромки ст.-эз.; тотчасъ остановить тягу. Ежели бы стеньга тягою ст.-форд. и подалась къ задней кромкѣ, то гораздо безопаснѣе вновь вытянуть стень-штаги при одной парѣ вытянутыхъ ст.-форд.

По окончаніи тяги стень-вантъ ниже комель-блоковъ дѣлать сломъ, во избѣжаніе оттягиванія вантъ марса топенаantomъ марса рифъ-талями и брамъ-вантами, если послѣдніи проводятъ черезъ ворштъ (л. 17 ч. 127 и 129).

Стень такелажъ.	Проводка.	Тяга.
Форъ-стень-штагъ } Лось-стень-штагъ }	<p>Съ тона форъ-стеньги на биса бушприта. Первый въ киль съ правой стороны ближе къ эзельгофту—, второй, въ киль бисовъ съ лѣвой,— ближе къ борту; чтобы при лѣвомъ галсѣ форъ-стеньги стаксель не ложился на стень-штагъ.</p> <p>Вдоль бушприта къ борту. Въ комлѣ трехъугольный коушъ или, металлическій юферъ,— къ борту соответственно юферъ или, коушъ или комлемъ вокругъ коуша.</p>	<p>Подъ самими бисами на каждый по свитню, въ очко которыхъ гаки двухшкивныхъ блоковъ, а на гаки одношкивнаго талрепъ или, очко свитни заложенаго на комель. Ходовые лопарь на бакъ по верхъ планширя.</p> <p>Тянуть одновременно,— тугость должна быть таже. Створить, какъ только стеньга коснется передней кромки эзельгофта,— ежели стеньга устанавливается на переднюю кромку—ежели же заднюю то, тя-</p>

Стень такелажъ.	Проводка.	Тяга.
Гротъ лось-стень-штагъ.	<p>Проводать, при подъемныхъ бушпритахъ, къ негдечамъ черезъ роульсы.</p> <p>Съ тона стеньги къ топуфокъ мачты въ строиъ съ двумя роульсами, задраеннымъ на топѣ выше такелажа,— между лонго-салингами на палубу къ обухамъ (л. 16 ч. 120 и 119).</p> <p>На коммерческихъ судахъ на полубакъ черезъ роульсы. У фокъ-мачты набивать отводныя планки на высотѣ отъ палубы, чтобы стень-штаги не терли нижнюю шкаторину поставленаго фока.</p>	<p>нуть послѣ стень-фордуновъ приводя въ средину стень эзельгофта (л. 16 ч. 118)</p> <p>Хватъ-тали двухшкив. бл. въ ст. шкентели, на ст. шт. мантиля, въ коушъ мантилей гаки одношкив. бл., свитни на комли и на мантиль блокъ. Ходовой лопарь талей черезъ канифасъ - блокъ на палубу.</p> <p>Подъ марсомъ свитни на оба, двухшкивные блоки въ очко свитни, гаки одношкивнаго въ очки свитней. заложены на комли, а буде талрепъ, то его на гаки одношкив. бл., ходовой лопарь черезъ отводной блокъ у обуха въ палубѣ (л. 16 ч. 119).</p> <p>Хватъ тали на стень-штаги впереди мачты, а другой блокъ на комель.</p>
Кройсь стень-штагъ.	<p>Съ тона кройсь-стеньги къ роульсу въ строиъ задраенномъ на топѣ гротъ-мачты подъ огономъ послѣдней пары вантъ. Комель черезъ марсъ не пропускать.</p>	<p>На стень-штагъ не большіе хватъ-тали, двухшк. бл. и гаки одношкив. въ свитень на комлѣ. Крѣпить на двухъ бензеляхъ и третій на комлѣ полубензель (л. 16 ч. 121). ходовой лопарь талей тянуть на марсъ.</p>
Форъ, гротъ и кройсь-стень фордуны.	<p>Огонами наложены на топы стенегъ, идутъ къ русленямъ, въ комли ввязаны металлическія юфера. Первый стень-фордунъ пропускается черезъ отверстіе отводнаго сектора марса фаль-талей блока.</p>	<p>Въ стень - шкентели или, строны на топы стенегъ, въ нихъ дв. бл. сей-талей,—на гаки одношкив. бл., талрепъ. Ходовой лопарь талей черезъ марсовую дыру въ канифасъ бл. у мачты тянуть одно-временно съ обѣихъ сторонъ, наблюдая, чтобы стеньга находилась въ диаметр. плоскости, а въ стень-эзельгофтѣ въ ровномъ удаленіи отъ кромки. Крѣпить и убирать талрена какъ у</p>

Стень текезажъ.	Проводка.	Тяга.
<p>Форъ, гротъ и крѣйсъ-стенъ-ванты.</p>	<p>Положенные огнами (л. 15 ч. 112 и 113) на топи стенигъ идуть къ боковымъ кромкамъ марсовъ. Въ комли ввязаны юфера, талрепъ основанъ между нижнимъ и въ стень-вантахъ.</p> <p>Иногда комель проходитъ чрезъ роульсъ въ путинсъ-вантѣ.</p> <p>Юфера ввязывать на одинаковой высотѣ отъ марса.</p>	<p>нижнихъ вантъ, привязать ворштъ (л. 16 ч. 114).</p> <p>Въ стень-шкентеля хватъ тали на гаки одношквин. бл. талрепа или, свитни. Ходовые лопаря на палубу, чрезъ канифасъ блоки тянуть по парѣ. При тягѣ ровнить тугость и править стеньгу по мачтѣ.</p> <p>Уборка и крѣпленіе тоже, что у нижнихъ вантъ. По окончаніи привязать ворштъ (л. 16 ч. 114, 115 и 116).</p> <p>При помощи устраиваемаго брашпиля. Съ топа стеньги на двухъ горденахъ поперегъ марса подвѣсить брашпиль въ высоту, чтобы человекъ могъ работать руками, подъ-марсомъ, вдоль его укрѣпить двѣ вымбовки, между которыми и брашпилемъ положить найтовъ, въ шлагахъ котораго могъ бы свободно вращаться брашпиль. Навѣсить тали, какъ и въ предыдущемъ способѣ лопарь хватъ-талей наворачивать съ помощію драйка (л. 22 ч. 153). Если талрепа достаточно длинн, то можно на брашпиль наворачивать самый талрепъ.</p> <p>При основѣ комлемъ чрезъ роуль способъ тяги тотъ-же, но лучше тянуть при помощи мантыля.</p>

*Примѣчаніе.* Юфера въ ст. штагахъ и стень-вантахъ могутъ быть за-мѣняемы винтовыми талрепами

## Подъемъ нижнихъ и марса-реевъ съ воды. Вооруженіе и проводка такелажа.

Подъемъ нижняго рея съ воды на судно. Нижній гордель-блокъ большею частію задранивается на рей до спуска его на воду, но иногда и по поднятіи рея на судно. Если поднимаемый рей очень тяжелъ, то въ гордель-блоки основываютъ перлинь, котораго одинъ конецъ продѣвается въ правый (если рей долженъ былъ поднятъ съ правой стороны) крайній шкивъ верхняго гордель-блока, сзади, потомъ въ средній шкивъ нижняго гордель-блока, откуда въ средній верхняго, и наконецъ крѣпится на реѣ около самаго гордель-блока штыкомъ или шлагомъ и удавкой; ходовой конецъ перлини берется чрезъ канифасъ-блокъ на шпиль или чрезъ канифасъ-блоки, расположенные кругомъ, на обѣихъ сторонахъ судна, и тянется въ ручную. Коренной конецъ перлини относится по соотвѣтствующему ему ноку (въ этомъ случаѣ по лѣвому), и на него кладутъ найтовы въ трехъ или четырехъ мѣстахъ. Кромѣ этого, приготавливаютъ на каждой сторонѣ по двое талей: сей-тали, навѣшиваемыя въ ихъ шкентеля, и хватъ-тали, которыя для грота-рея разносятся по шкафутамъ и одношквинными блоками закладываются въ обухи у борта, а для фока-рея въ стропы на бушпритѣ, около краговъ. Чтобы не дать рею тереться о бортъ во время подъема, то внѣ послѣдняго найтова закладываютъ, на перлинь оттяжку посредствомъ бесѣдочнаго узла. Этотъ узелъ не можетъ затянуться, и потому онъ позволяетъ оттяжкѣ переходить. Чтобы рей не повредилъ сѣтокъ, дѣлаютъ на каждой сторонѣ, подлѣ борта, подкладки или ставятъ бочки, лежа на которыхъ, рей окончательно вооружается.

Когда все готово вертять шпиль и только что верхній нокъ, въ данномъ случаѣ лѣвый, будетъ поднятъ выше сѣтокъ, тотчасъ нижній или правый нокъ отбуксировываютъ отъ борта и ставятъ рей перпендикулярно борту и по мѣрѣ того, какъ первый и второй найтовы, положенные на перлинь и на рей, будутъ показываться сверхъ борта, ихъ снимаютъ, а между вторымъ и третьимъ закладываютъ на рей, посред-

ствомъ двухъ каболочныхъ строповъ, нижній блокъ сей-талей и двушкивный блокъ хватъ-талей противной (въ этомъ случаѣ, лѣвой) стороны. Потомъ продолжаютъ поднимать рей, выбирая въ то же время слабины заложенныхъ талей и снимая въ свое время остальные найтовы верхняго нока. Послѣ этого закладываютъ на другой нокъ, въ такомъ же разстояніи отъ середины рея, какъ на верхнемъ нокѣ, сей и хватъ-тали другой стороны, выбираютъ ихъ слабины и продолжаютъ подъемъ на перлинь и на обѣихъ сей-талахъ, пока рей не отдѣлится достаточно отъ борта; тогда крѣпятъ сей-тали нижняго нока, а кабельтовъ и другія сей-тали травятъ, чтобъ рей пришелъ въ горизонтальное положеніе поперегъ судна; наконецъ травятъ и другія сей-тали и опускаютъ рей на приготовленные для него подставы, выбирая въ то же время понемногу хватъ-тали, дабы не дать рею тереться о переднія ванты. Положивъ на подставы, рей утверждаютъ найтовыми, снимаютъ тали и выдергиваютъ перлинь (атл. л. 25 ч. 180, 181, 186, 187, 184).

Ежели въ вооруженіе рей гордели не употребляютъ, то нижніе рей поднимаютъ сей-талами. Гаки двушкивныхъ блоковъ закладываютъ въ сей шкентеля или въ каболочные стропы, на средину рея принайтовливаютъ какъ одношкивнаго блока, а коренной конецъ разносятъ точно также вдоль поднимаемаго нока и кладутъ найтовы и поступаютъ въ остальномъ согласно съ предыдущимъ. Иногда нижніе рей поднимаютъ съ помощію стрѣлы (см. атл. л. 25 ч. 182 л. 26 ч. 183).

Бегинъ-рей поднимаютъ на перлинь, коренной конецъ котораго крѣпятъ за средину рея; разносятъ вдоль верхняго нока, кладутъ найтовы, ходовой же конецъ перлиня проводятъ чрезъ канифасъ блокъ заложенный въ каболочный стропъ или чрезъ стень-вынтрепъ блокъ. Въмѣсто сей-талей употребляютъ хватъ-тали (л. 26 ч. 185 и 187).

Для спуска нижнихъ реевъ на воду, предварительно ихъ спускаютъ на сѣтки, развооружаютъ и въ остальномъ поступаютъ точно также какъ и при подъемѣ. Суда развооруженные оставляя рей на сѣткахъ должны ихъ класть наискось, чтобы ноки невозможно меньше выходили за бортъ.

Подъемъ марса-рея на судно. Марса-рей можно поднимать

съ воды при выстрѣленныхъ стеньгахъ перлинями, основанными въ марсѣ драйрепъ блоки. На топахъ мачтъ при не выстрѣленныхъ стеньгахъ, подобно подъему нижнихъ рей, и послѣ подъема на сѣтки поворачивать и класть вдоль судна на бочки или бортовые орудія и наконецъ имѣя нижніе рей поднятыми на нокахъ ихъ, сей и нокъ-талами, что весьма удобно когда приходится при развооруженіи или иному случаю во время плаванія, когда нижніе рей на своихъ мѣстахъ. Ежели рей поднимается при выстрѣленныхъ стеньгахъ съ правой стороны, то въ верхній драйрепъ-блокъ этой стороны продеваютъ перлинь, берутъ передній его конецъ къ срединѣ рея и крѣпятъ на ономъ выблинчымъ узломъ (л. 26 ч. 187) или задвижнымъ штыкомъ (л. 26 ч. 186). Пропустивъ другой конецъ въ марсовую дыру, его берутъ чрезъ канифасъ-блокъ на шпиль или для тяги въ ручную. Потомъ, отнеся коренной конецъ по лѣвому нокъ и прихвативъ его къ рею въ нѣсколькихъ мѣстахъ найтовыми, поднимаютъ рей.

Какъ только нижній нокъ поровняется съ сѣтками, чрезъ портъ подають оттяжку, крѣпятъ на нокѣ и продолжаютъ подъемъ пока нокъ не минуетъ планширя, потравливаютъ оттяжку и введя внутрь судна нижній нокъ относятъ его въ ручную или оттяжкою проведенною вдоль судна, потравливая перлинь. Марса рей для вооруженія располагають такъ, чтобы форъ-марса-рей и крьюсель-рей были на одной сторонѣ, напр. на правой, а гротъ-марса-рей на другой, т. е. на лѣвой (л. 26 ч. 185, л. 28 ч. 204).

Ноки марса реевъ можно узнавать по деревяннымъ планкамъ, прибываемымъ по срединѣ ихъ, на верхне-передней сторонѣ. По щекамъ на нокахъ для бр.-шкотовъ или, шкалу набиваемому къ сторонѣ рея обращенной къ стеньгѣ, ноки нижнихъ рей по третнымъ бугелямъ, по марса-шкотнымъ планкамъ.



## ФОКА РЕЙ и ГРОТА РЕЙ.

## Бегний рей.

Леера тросовые пеньковые, проволочные и железные прутковые. Для тросового пенькового конец 3-х прядный длиноюравный длинъ рея между запечками у нока, Разрубают пополамъ, на верхнихъ концахъ огона-клетневанные, пробивка придей 2½ раза, тоже клетие. ващая, на внутреннихъ концахъ коуша, стягивать найтовомъ на срединѣ рея. Вытянуть талрепъ прибивать скобами. Подъ лееръ класть деревянный подкладчикъ, чтобы не прижимать лееръ вплотную къ рею (л. 27 ч. 189, 190).

Железный прутковой длиною между планкою для марса-шкота, а буде таковой проходить въ шкивъ-пока то—до него и бугелемъ для бейфута железного или стропа для тросового. На верхнемъ концѣ шляпка, а на внутреннемъ гайка. По верхней сторонѣ мѣловой ниткою отбить отъ нока до нока мѣловую черту и начиная отъ планокъ, или бугелей, стропоу бейфуту въ разстояніи 1½ или 2 футовъ вбивать обушки, просвѣтомъ вдоль судна, — пройти пруть Проволочный обдѣлываютъ съ кнопомъ на верхнихъ концахъ или огонами, клетняютъ сплошь и прибиваютъ скобами. Перты вырубаютъ въ полторы длины рея между запечками ноковъ. На концахъ дѣлаютъ огона, клетняютъ ихъ и разрубаютъ перты по срединѣ и вилесниваютъ по коушу для талрепа, предварительно надѣвъ на перты, смотря подлинъ рея отъ 2 до 5 коушей къ которымъ приплесниваютъ подпертки. Подпертки обдѣлываютъ двойко: ежели они будутъ прибиваться широкошальными гвоздями на рей, то конецъ обдѣлываютъ свитками такой длины чтобы можно было обнести кругомъ рея полтора и два раза. Другая обдѣлка состоитъ въ томъ, что на концахъ подпертокъ кладутся марки, они обносятся во кругъ шейки обушка и крѣпятся въ коренной части двумя бензелями изъ шкимумгара, двойника. Ежели подпертокъ не приходится противъ обушка, то берутъ за лееръ.

Изготовивъ перты и подпертки ихъ пригоняютъ на самоу реѣ. Наколачиваютъ огона пертъ на ноки, временно крѣпятъ подпертки, талрепъ праваго перта основываютъ на лѣвую сторону, въ наружу бейфута, а съ лѣвой на правую, расставляютъ на перты людей. Перты должны быть такой длины, чтобы люди на нихъ находящіяся не лежали бы грудью на реѣ и ежели бы перты оказались глубоки то, вытянувъ талрепъ укорачиваютъ подпертки и размѣстивъ коуши въ равномъ разстояніи кладутъ марки по обѣ стороны коушей и дѣлаютъ мусинги, которые олетаютъ голандскою олеткою (л. 30 ч. 237).

Огона стропоу брасъ-блоковъ будучи въ горизонтальномъ положеніи, а равно и для контра браса употребляютъ двушкивные. Чтобы уменьшить число огоновъ на ноки, и для удобства вращенія при бра-

лееръ и перты употребляютъ въ томъ случаѣ если привязанъ и имѣется бегний-бри.

Брасъ-блоки и стропы точно также обдѣлываются, если брасъ имѣетъ двойную основу.

## ФОКА РЕЙ и ГРОТА РЕЙ.

## Бегний рей.

сопки реевъ употребляютъ двойные коуши, причемъ блокъ тоже двушкивный или употребляютъ блокъ одношкивный на ноки реевъ двойные стропы (л. 27 ч. 191). Стропы блоковъ пенькового или проволочного тросовъ клетняютъ для проволочного сплошь, а для пенькового до начала силесня. Стропы на блокахъ замѣняются оковками или, полуоковками, тогда на ноки, ранѣ лееровъ и пертъ накалачиваютъ железные бугели съ двумя и тремя проушинами съ соединительными, скобами или звеньями, которыми соединяютъ съ оковкою блока; третья проушина служитъ для контръ-браса (л. 27 ч. 192). На коммерческомъ судахъ употребляютъ брасъ блоки съ полуоковками и шкентелями соединяемыми съ бугелями на нокахъ. Шкентеля бываютъ цѣпные и проволочного троса. Длина ихъ около одной или полторы сажени. Цѣль употребленія болѣе экономическая, такъ какъ меньше идетъ троса на брасы.

Огона топенантъ блоковъ. Блоки одношкивные, одношкивные, толстоходные. Также замѣняютъ стропы оковками и полуоковками, соединяютъ скобою съ звеномъ.

Иногда и топенантъ-блоки-бываютъ двушкивные, когда заводятъ двойной коушъ, что весьма удобно при отойкѣ рея. Огона топенантъ блоковъ выкладываютъ послѣдними для того, чтобы при обрасопленныхъ рейхъ огона брасъ-блоковъ не могли быть сдернуты (л. 27 ч. 192).

Марса шкотъ блоки одношкивные одношкивные или, двушкивные. Блоки иногда замѣняются железными планками съ роульсами (л. 27 ч. 208). Стропы блоковъ праваго и лѣваго стягиваютъ шпань-стропомъ, который не употребляютъ, въ томъ случаѣ если блоки окованные и заведены въ проушины бугелей отводи. или жел. бейфуту. Иногда марса-шкотъ-блокъ бываетъ двушкивный. Въ шкивъ къ мачтѣ продѣваютъ титовъ нижняго паруса.

Титовъ-блоки одношкивные, вводится тоже въ шпань-стропъ.

Бейфуты состоятъ изъ стропоу и шкентелей или стропъ образуется изъ тогоже шкентеля съ правой и съ лѣвой сторонъ (л. 27 ч. 195, 196, 199, 201). Кромѣ бейфуту тросовыхъ употребляютъ железные отводные (л. 27 ч. 193, 197, 198).

Послѣдній весьма удобенъ, но на судахъ большихъ ранговъ подвергаются часто ломкѣ и тяжело реять, такъ какъ и безъ того ноки-реевъ ломаются назадъ топенантами и брасами.

Гордель-блоки въ зависимости отъ ранга корабля,—на рей задриваютъ по два двушкивные или трехшкивные. Блоки двушкивные, сдѣланный двойной стропъ

Двойной топенантъ при употребленіи паруса.

Томе, только блоки всегда одношкивные.

## Ф О К А Р Е Й и Г Р О Т А Р Е Й.

Бегинь рей.

обносить вокруг рея и въ него вводить блоки и кла-  
дутъ круглый бензель (л. 30 ч. 234) Иногда для гордели  
задраиваютъ два одношкиви. блока (л. 30 ч. 231)  
или, двушкивный (л. 30 ч. 229).

Верхнiе гордель-блоки задраиваются въ стропы со  
шпентелами пропущенными чрезъ площадку марса по-  
бокѣмъ лонга-салинговъ, впереди передней красницы.  
Стропы задраены на топы матчъ выше стропа съ ро-  
ульсами для стень-штаговъ (л. 27 ч. 202, л. 30 ч.  
226, 228, 231, 229).

Борги цѣпные. Состоятъ изъ трехъ частей; стропъ  
цѣпной вокругъ рея (л. 30 ч. 236) желѣзнаго  
бугеля на реѣ (л. 30 ч. 232. откиднаго или, боргов.  
крюка съ цѣпью (л. 30 ч. 230), желѣзной планки  
съ тремя соединительными скобами, цѣпнаго стро-  
па, удерживаемаго въ наивыгоднѣйшемъ направленiи  
двумя желѣзными планками на заднихъ и боковыхъ  
кромкахъ тона (л. 30 ч. 235).

Бугеля на реяхъ ноковые; состоятъ изъ двухъ ча-  
стей: обоймы вѣзанной за подлицо съ нокомъ, поверхъ  
наколачиваютъ одинъ или, два бугеля (л. 30 ч. 239)  
и наконецъ изъ бугеля съ секторомъ надѣваемымъ на  
секторъ ноковой обоймы. Въ бугеля между фланцами  
введенъ деревянный — или мѣдный роульсъ, чтобы  
легче было выдвигать лисель-спиртъ (л. 30 ч. 238).

Третные бугеля, на концахъ средней трети всей дли-  
ны рея прибавятъ полубугеля или полныя бугеля  
имѣющiе секторъ съ откиднымъ бугелемъ для лисель-  
спиртовъ (л. 30 чет. 233).

Наклонъ ноковыхъ и третныхъ бугелей относительно  
горизонта отъ 30 до 85°. Во всякомъ случаѣ чтобы воз-  
можно было привязать и крѣпить парусъ ниже секто-  
ра третнаго бугеля.

Горделей не упо-  
требляютъ.

Ежели же введе-  
ны въ вооруженiе, то  
основа дѣлается ме-  
жду 2-хъ шкиви.  
бл. подъ марсомъ и  
одношкиви. на реѣ  
(л. 30 ч. 229).

Такое-же устрой-  
ство.

## Основа снастей нижнихъ реевъ.

## Ф О К А Р Е Й и Г Р О Т А Р Е Й.

Бегинь рей.

Гордели смотря по величинѣ корабля основываютъ  
между блоками подъ марсомъ и на реѣ съ одинако-  
вымъ числомъ шкивовъ или, разнымъ, т. е., между трех-  
шкивными, двушкивными, — трехшкивными и двушкив-  
нымъ, двушкиви. и одношкиви. и трехшкиви. и двумя од-  
ношкивными. При основѣ гордели между блоковъ съ  
одинаковымъ числомъ шкивовъ коренной конецъ всег-  
да крѣпится у блока, изъ котораго выходитъ ходовой  
конецъ, т. е. у блока подъ марсомъ и ежели число шки-  
вовъ на реѣ меньше, то въ удавку кругомъ его. Про-  
вода лопарь гордели въ трехшкивный блокъ подъ мар-  
сомъ слѣдуетъ выводить его изъ средняго шкива; этимъ  
самимъ блокъ всегда будетъ въ прямомъ положенiи,  
лопаря пойдутъ на крестъ. Ежели основа дѣлается ме-  
жду двушкивнымъ или трехшкивнымъ подъ марсомъ и  
однимъ одношкивнымъ или двумя, то гордель основыва-  
ется въ два ходовые конца (л. 30 и 234, 229, 231).  
Ходовые концы спускаютъ на палубу въ шкивы кнех-  
товъ для марса-шкотовъ.

Топенанты бываютъ ординарной, двойной и трой-  
ной основами. Первая, на корабляхъ малаго ранга и  
коммерческихъ. Различiе двойной и тройной въ бло-  
кахъ на стень эзелгофтахъ. Въ двойной блокъ  
одншкивный одношкивный, толстоходный, въ тройной  
двушкивный. Коренной конецъ первой основы огономъ  
или въ удавку на нокѣ вѣтѣ всего такелажа, при второй  
вплескиваютъ за стропъ блока или, полутькомъ  
за шейку стропа у бизеля (л. 22 ч. 233, 244). Ходовые  
концы пропускаютъ въ марсовую дыру на палубу чрезъ  
шаръ или футъ-блоки, а чтобы удобнѣе было тянуть  
заводятъ топенантъ гинцы, ходовой лопарь, которыхъ  
пропускаютъ вмѣсто топенанта въ сказанные блоки,  
бухту же подвѣшиваютъ (л. 32 ч. 245). Вмѣсто гинцевъ  
заводить можно одношкивный блокъ двойной стропою  
на топенантъ и уже самый топенантъ основывать между  
заведеннымъ блокомъ и блокомъ на погонѣ; при такой  
между основѣ необходимо имѣть отводной блокъ для  
ходоваго лопаря.

Въ большинствѣ  
случаевъ гордели не  
употребляютъ, а если  
есть, то основа въ два  
ходовые конца (л.  
30 ч. 229, 231).

Огономъ на нокѣ послѣ-  
днѣ всего такелажа въ  
блокъ въ обухѣ стень-  
эзелгофта.

Чрезъ марсовую  
дыру на палубу, чрезъ  
шаръ или футъ-бло-  
ки.

Фока рей.	Грота рей.	Бегний рей.
<p>Брась серединою бухты выблиночнымъ узломъ вокругъ тона гротъ-мачты выше такелажа, у начала вилки грота-штага въ полштика кругомъ его, въ блокъ на нокъ рея продѣвалъ въ шкивъ отъ середины рея внаружу, въ отводной блокъ на штагъ въ блокъ на чиксахъ гротъ-мачты на палубу въ передній кнехтъ. Выблиночный узелъ при длинныхъ брасахъ, замѣняется полустыкомъ на топѣ или, скручивая вмѣстѣ прибензелевыиваютъ къ огонамъ штага (л. 32 ч. 225, 257, 262).</p> <p>Употребленіе отводнаго блока на штагѣ всегда устраняетъ то, что при большой брасонѣ реевъ фока браса никогда не зайдетъ подъ внутренний нокъ марса лисель-спирта.</p>	<p>Грота - брась основывается въ блокъ на реѣ и въ другой, одношвенный же укрѣпляемый на секторѣ снаружи судна, близъ гака-борта. Этотъ секторъ оканчивается обухомъ или на его конецъ заводится коушъ; въ первомъ случаѣ блокъ ввязывается въ длинный двойной стропъ съ двумя огонами, которые продѣваются въ обухъ сектора и посредствомъ хорошаго бензеля вряются на обухѣ, вбиваемомъ въ бортъ позади сектора; во второмъ случаѣ блокъ ввязывается въ ординарный стропъ, съ коушемъ. Въ коренномъ концѣ браса дѣлается очко, черезъ которое онъ крѣпится бензелемъ на обухѣ, вбитомъ тоже позади сектора или, прилещивается на коушѣ въ обухѣ сектора (л. 32 ч. 251). Ходовой конецъ продѣвается снаружи въ блокъ на нокѣ, потомъ въ блокъ на секторѣ, наконецъ въ шкивъ, врященный въ бортѣ. Какую бы основу грота-брасъ ни имѣлъ, обѣ части его, т. е., ходовую и коренную продѣвать въ кольцо обшитое кожей со шкентелемъ или, двушквенный блокъ тоже на шкентелѣ, наложенномъ на топѣ бизань-мачты (л. 32 ч. 247, 249). Грота-брасъ основываютъ иногда такъ, чтобъ его можно было тянуть обоими концами, тогда блокъ на секторѣ и чакъ, врященный въ бортъ должны быть двушквенные (л. 32 ч. 242). При переноскѣ марсела брасомъ основаннымъ въ два ходовые конца, чрезъ шкивы проходить вдвое меньшая длина веревки, нежели при тягѣ однимъ концемъ почему, при поворотѣ</p>	<p><i>Брась</i></p> <p>Основывается двойнымъ или ординарнымъ. Коренной конецъ удвукливи. блока прилещивеннаго къ обуху бугеля ниже чиксъ гротъ м. — въ блокъ на нокѣ, и во вѣншній шкивъ тогоже двушквеннаго блока. При основѣ въ ординарную огономъ на нокъ-реѣ, а ходовой конецъ во вѣншнемъ шкивѣ двушквеннаго блока на чиксахъ. Тянется на палубѣ чрезъ кнехтъ или блокъ на погонѣ сзади гротъ-мачты л. 32 ч. 259).</p>

Фока рей.	Грота рей.	Бегний рей.
	<p>можно уснѣть выбрать всю слабинку подвѣтреннаго грота-браса и чрезъ то дать марселю откинуться назадъ а когда грота-рей, послѣ переноса, доходить до мѣста тогда одинъ конецъ браса крѣпить, а другимъ добра-сопливать сколько позволяють штагъ и ванты при тросовныхъ бейфутахъ, и стень-фордуны при отводныхъ желѣзныхъ. На вѣншнихъ судахъ въ коушъ кореннаго конца и обухъ сектора заводить гинцы или въ коренной конецъ вилещиваютъ одношвенный блокъ между которыми и блокомъ на секторѣ основываютъ гинцы (л. 32 ч. 248, 252).</p> <p>Контра - брасъ продѣвается въ блоки на нокѣ грота-рея, снотра наружу; послѣ сего коренной конецъ крѣпится за шейку стропа блока прилещивеннаго къ обуху задней стороны, чиксъ фокъ-мачты или же прилещивается къ самому блоку. Употребляя окованные блоки (см. атл. л. 32 ч. 253). ходовой конецъ продѣвается въ тотъ же блокъ, гдѣ закрѣпленъ коренной конецъ и спускается на палубу, гдѣ тянется чердзъ шкивъ въ кнехтъ позади фокъ-мачты Брасы продѣваются иногда одинъ другому на крестъ, для того чтобъ, при поворотѣ контра-брасъ тянулся не на одной сторонѣ съ грота галсомъ и гротъ-марса буленемъ. Иногда основываютъ контра-брасъ таимъ образомъ, чтобъ тянуть обоими концами; тогда блокъ подъ марсомъ долженъ быть двушквенный.</p> <p>Въ обоихъ случаяхъ контра брасы проводить</p>	

Фока рей.	Грота рей.	Бегинь рей.
	<p>сверхъ фока брасовъ. При такой основѣ контрабрасовъ, можно, если нѣтъ большой качки, не выбирать при поворотѣ грота-брасъ подвѣтренной стороны, а оставлять его висающимъ.</p>	

*Общее примѣчаніе.* Начиная продѣвать брасы или тоненанты дѣлать это съ кореннаго конца, исключая того когда эти снасти крѣнятся серединою не рубая ихъ продѣвъ ихъ, крѣпить коренные концы.

### Обдѣлка такелажа марса-рей.

Леера и перты на марса-реяхъ обдѣлываются такимъ же образомъ, какъ на нижнихъ. Внутренніе концы пертъ принаитовливаются къ задней части рея, каждый на своей сторонѣ, найтовомъ между коушемъ въ пертахъ и коушемъ у леера на реѣ или, концы пертъ праваго нока крѣпятъ на лѣвомъ ноку вѣнъ бейфута, а лѣвый на правой. Такая основа даетъ возможность марсовымъ при работахъ стоять на пертахъ. Продѣвая талрепъ въ коушъ снизу послѣдній разъ, имъ затягиваютъ кругомъ всѣхъ шлаговъ полштыка, обносятъ еще разъ кругомъ рея, затягиваютъ на коушѣ цѣлый штыкъ и крѣпятъ конецъ.

Драйрепъ-блоки—употребляются окованные съ вертлюгами (л. 33 ч. 273). Они соединяются съ реемъ посредствомъ болтика съ чекою, закладываемого въ ушки вертлюговъ и бугеля объемлющаго рей. Если же блоки эти остроплены пеньковыми стропами, то стропы должны быть двойные и могутъ состоять изъ двухъ отдѣльныхъ строповъ; они задраиваются тогда плоскимъ найтовомъ, на верхне-передней части рея или же, двойной стропъ обносится кругомъ рея, вводятъ блоки и между ними и реемъ кладутъ круглый бензель (л. 33 ч. 272). Неудобство драйрепъ-блоковъ съ пеньковыми стропами состоитъ въ томъ, что при нихъ, во время перемѣны марса-рея, нужно передергивать марса-драйрепы.

Блоки подъ марса-рей для марса-гитовыхъ и брамъ-шкотовъ иногда употребляются окованные съ вертлюгами, которые соединяются съ реемъ подобно драйрепъ-блокамъ. Такіе блоки особенно удобны при перемѣнѣ марса-рея, когда, вмѣсто того, чтобъ выдергивать марса-гитовъ, и брамъ-шкоть, какъ это дѣлается при пеньковыхъ стропахъ, надобно только выложить чеку и вынуть болтикъ.

Для той же цѣли эти блоки острапливаются въ ординарные стропы, а на рей двойной, такъ чтобы можно было вложивъ коушъ ординарнаго стропа блока между коушемъ двойнаго стропа на реѣ пропустить болтикъ съ гайкой (л. 33 ч. 265, л. 28 ч. 210).

Бейфутъ состоитъ изъ двухъ отренцованныхъ концовъ, изъ коихъ одинъ долженъ быть такой длины, чтобъ его можно было обнести сзади стеньги и на каждой сторонѣ оной взять кругомъ рея; а другой, — чтобъ только обхватывалъ стеньгу. Въ концахъ каждаго дѣлается по очку, послѣ чего, сложивъ оба конца срединами, обвиваютъ ихъ шкимушгаромъ, связываютъ двумя бензелями, полагаемыми подлѣ очковъ короткаго конца, и обшиваютъ кожею. Одинъ конецъ длинной половины обносится снизу около рея и стягиваются найтовомъ съ соответствующимъ ему концемъ короткой половины. Когда рей на мѣстѣ, тогда бейфутъ обносится позади стеньги и такимъ же точно образомъ стягивается на другой сторонѣ. Дѣлаютъ этотъ конецъ бейфута также со свитнемъ, вмѣсто найтова; но преимущество найтова оказывается, когда во время качки, приходится мѣнять марса-рей; тогда, положивъ два, три шлага найтова, можно удерживать, или по крайней мѣрѣ уменьшать розмахи рея, со свитнемъ же это дѣлать неудобно.

Различныя устройства бейфутовъ для судовъ съ обыкновенными марса реями въ ат. л. 28 ч. 206, л. 29 ч. 219, 222, л. 33 ч. 267.

Брасъ-блоки остропливаются такимъ же образомъ, какъ подобные блоки нижнихъ рей, съ тою только разницею, что такъ какъ эти блоки должны смотрѣть шкивами вверхъ и внизъ, то или оба, коушъ на реѣ и блокъ, ввязываются въ обыкновенные, или въ двойные стропы съ двойными коушами.

Топенантъ-блоки одношквивные. Они остропливаются обыкновенными стропами, или, для чистоты, кренгельсами, и накладываются на ноки послѣ брасъ-блоковъ.

Ундеръ-перты хотя нынѣ мало употребляются, такъ какъ при длинныхъ нокахъ гораздо удобнѣе брать шт. болтъ сидя на ноѣ. Это есть короткая веревка, служащая штыкъ-болтнымъ для всхода на ноѣ. Въ одномъ концѣ ея дѣлается огонъ для надѣванія на ноѣ рея или, лучше, этотъ конецъ берется кругомъ коуша, заведеннаго на шейкѣ поковаго бугеля; а въ другомъ концѣ дѣлается очко, черезъ которое пертъ принайтовливается къ рею, по внутреннюю сторону

брасъ-блока, такимъ же точно образомъ, какъ принайтовливается къ рею внутренній конецъ пертъ. Длина ундеръ-пертъ дѣлается такая, чтобъ человекъ, стоя на нихъ, могъ удобно брать штыкъ-болтъ.

*Запасные марса-рей* вооружаются такимъ же точно образомъ.

*Марса-лисель-фаль-блокъ*, — одношквивный, ввязывается въ стропъ со свитнемъ и навѣшивается на ноѣ рея за огонемъ топенанта, когда потребуется, или берется за шейку поковаго бугеля; иногда его ввязываютъ въ стропъ, взятый кругомъ коуша, заведеннаго на шейкѣ бугеля, внѣ коуша для ундеръ-пертъ.

*Стропы.* На серединѣ нока помѣщается обыкновенный стропъ, такой длины, чтобъ въ него сверхъ рея можно было ввязать коушъ; при чемъ прямой бензель кладется между реемъ и коушемъ. Стropъ этотъ служитъ для закладыванія въ него рей-талей во время качки, а также, въ помощь топенанту при постановленныхъ марса-лиселяхъ, за него же крѣпятъ найтовомъ внутренній ноѣ брамъ-лисель-спиртъ.

*Отакелаживаніе крьюсель-рея.* Разность въ вооруженіи этого рея предъ другими, состоитъ вся въ томъ, что брасъ-блоки его обращаются впередъ, во вторыхъ, что только на корабляхъ и фрегатахъ большаго размѣра онъ имѣетъ два драйрепъ-блока, на прочихъ же большею частію одинъ, и въ третьихъ, что этотъ рей не имѣетъ строповъ на серединѣ его ноковъ. Внѣшній конецъ ундеръ-перта приплеснивается къ коушу, заведенному въ обухъ, вколоченный въ самый ноѣ рея, а внутренній прихватывается за лееръ.

*Порядокъ отакелаживанія марса-рея.* Насмоливъ ноки, первымъ на каждый накладываютъ огонъ леера, потомъ огонъ пертъ, брасъ-блокъ, топенантъ-блокъ или огонъ самаго топенанта, если онъ обыкновенный.

На ноки марса реевъ послѣ огоней марса брасъ-блоковъ наколачиваютъ огона съ коушемъ или гаками, для продѣванія или накладки продольныхъ шлаговъ штыкъ-болтовъ, чтобы таковые не обнести кругомъ нока рея внѣ всего такелажя. На коммерческихъ судахъ марса брасъ-блоки на нокахъ употребляютъ, какъ и на нижнихъ реяхъ со шкентелями.

Основа снастей марса-реев (ординарных).

Форь-марса-рей.	Гротъ-марса-рей.	Крюсель-рей.
<p>Форь-марса-брасъ. Коренной конецъ въ полъ штыка на топъ гротъ-стеньги, предварительно пропустивъ въ коушъ или, полустыкомъ у начала огона,—прихватываютъ полубензелями въ задней стень-вантъ. Ходовой въ блокъ на ноку въ отводной блокъ на грота-штагъ, въ блокъ на чиксы, на палубъ въ передній кнехтъ. Или, скрутивъ коренные концы вмѣстѣ и сдѣлавъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ схватки, накладываютъ на топъ; по шкентелимъ огона штаговъ прибензелеваютъ или же, если возможно, то не разрубая брасъ посредствѣ надѣваютъ, его выблиночнымъ узломъ на топъ-гротъ-стеньги, во всемъ остальномъ основа таже (л. 32 ч. 255, 256, 261 ж. 40 ч. 337).</p> <p>Форь-марса-брасъ можетъ быть основанъ также въ два ходовыхъ конца, для чего на топъ гротъ-стеньги долженъ быть блокъ. Дѣлаютъ основу также какъ и гротъ-марса-браса или же, какъ на коммерческихъ судахъ; продернувъ черезъ блокъ на ноку-марса-рея спускаютъ на палубу, а на шкафутъ, снаружи борта, впереди гротъ-руслений утверждаютъ секторъ съ блокомъ для коренного конца, который изъ блока пропускаютъ черезъ шкивъ въ борту и крѣпятъ на утку. Отступя на <math>\frac{1}{3}</math> длины марса-браса въ другой конецъ вводятъ двушкивный или одношкивный блокъ, а между этимъ блокомъ и — заведеннымъ на секторъ въ борту основыва-</p>	<p>Гротъ-марса-брасъ самымъ удобнымъ способомъ основываютъ въ два ходовые конца или, коренной конецъ крѣпятъ на бизань-русленяхъ, или, на коренной конецъ заводятъ гинцы, верхній блокъ, которыхъ приходится на высоту крюсь-марса. На коммерческихъ судахъ его основу дѣлаютъ также, какъ и форь-марса-браса, т. е. оба конца берутъ отъ нока внизъ и проводятъ черезъ блоки сектора на раковинахъ гдѣ проводятъ и грота-брасъ.</p> <p>Коренной конецъ проходитъ черезъ блокъ на топъ стеньги или, коушъ (л. 32 ч. 254, 258), на руслень гдѣ крѣпится за обухъ или въ два ходовыхъ конца черезъ блокъ и шкивы къ борту, а также съ гинцами, то нижній блокъ гинцевъ въ обухъ на русленяхъ и ходовой конецъ ихъ черезъ шкивъ внутри борта. Отъ блока или коуша на топъ стеньги на ноку въ блокъ марса-рея, съ нока въ блокъ задранный на <math>\frac{2}{3}</math> высоты бизань-мачты отъ палубы до бегинь-рея (л. 32 ч. 259). Тянется на палубъ, черезъ передній кнехтъ вмѣстѣ съ крюсель-шкотомъ, къ гротъ мачтѣ.</p>	<p>Крюсель - брасъ. Коренной конецъ крѣпится бензелемъ за такелажъ на топъ гротъ - мачты; ходовой продѣвается въ блокъ на ноку крюсель-рея, откуда въ блокъ, прилзанный на топъ гротъ-мачты, возлѣ коренного конца, и спускается черезъ марсовую дыру на палубу, въ футъ-блокъ.</p> <p>Также крѣпятъ на топъ-гротъ-стеньги (л. 32 ч. 263, 264) ходовой конецъ изъ блока на ноку рея къ чиксамъ гротъ-мачты черезъ шкивъ двушкивного блока гдѣ и бегинь-брасъ (л. 32 ч. 260). Блокъ для ходового конца крюсель-браса можетъ быть задранный и выше такелажа гротъ-мачты, что весьма удобно относительно поставленнаго гротъ-триселя, такъ какъ гафель и трисель не будутъ лежать на брасѣ.</p>

Форь-марса-рей.	Гротъ-марса-рей.	Крюсель-рей.
<p>ваютъ гинцы, ходовой конецъ ихъ пропускаютъ черезъ шкивъ или, шкивать въ борту. При такой основѣ весьма легко, при малочисленности команды, отбрасывать рей,—а для брасовки рея достаточно травить другой конецъ марса-браса, — въ особенности при поворотахъ.</p> <p>Форь - марса - топенантъ. Берется средною на топъ стеньги выблиночнымъ узломъ или, въ полъ штыка на топъ же, затѣмъ въ обоихъ случаяхъ полустыкомъ около бензеля ниже комель блока на стень-вантахъ, на ноку-рея продѣвая изънутри внаружу т. е. къ ноку откуда въ нижній шкивъ комель блока, — черезъ марсовую дыру на палубу въ шкивъ среднего кнехта (л. 32 ч. 250).</p> <p>Марса-драйрепы и марса-фалы. Состоятъ изъ двухъ частей: изъ марса-драйрепа и марса-фаль-талей число бываетъ: два и одинъ. Основывается между двухъ блоковъ, — на топъ и блокомъ задраннымъ на рея отступя отъ середины, на разстояніе равное полуширины между блоками на топъ стеньги.</p> <p>Коренной конецъ во кругъ середины марса-рея или въ коушъ задранныго стропа на немъ. Если же драйрепъ цѣпной, то коренной конецъ крѣпятъ скобою за зѣбно болта натяжнаго бугеля для этой цѣли изъемаго. Ходовой конецъ можетъ быть проводимъ черезъ блокъ на топъ или, шкивъ прилзанный въ стеньги ниже заплеликовъ. Основа съ мантлелемъ (л. 33 ч. 274).</p>	<p>Основа таже</p> <p>Основа таже</p>	<p>Крюсель-топенантъ основу двойную имѣетъ на корабляхъ большаго ранга въ томъ случаѣ основу и крѣпленіе коренного конца имѣетъ сходную съ остальными; въ большинствѣ же случаевъ его дѣлаютъ и основываютъ ординарнымъ, т. е. — коренной конецъ обдѣланъ огонемъ, въ такелажъ на ноку-рея наколочены, затѣмъ идетъ черезъ нижній шкивъ комель блока крюсь-стень-вантахъ и на палубѣ у бизань - мачты тянется въ среднемъ кнехтѣ или футъ-блокѣ.</p> <p>Крюсь-марсъ-драйрепъ.</p> <p>Число ихъ бываетъ тоже что и у прочихъ марса - реевъ, но преимущественно дѣлаютъ основ. (л. 29 ч. 214, 215, 216 217, 218).</p>

Форъ-марса-рей.	Гротъ-марса-рей.	Крюсель-рей.
<p>При двухъ марса-драйрепахъ. Коренной конецъ крѣпить полуштыкомъ вокругъ тона стеньги, оставшійся конецъ прибензелевываютъ къ ходовой части или, на тонъ стеньги выше такелажа выбличнымъ узломъ на срединѣ рея или, въ коушъ стропа задраеннаго на тонѣ для этой цѣли и наконецъ выбличнымъ узломъ у бензеля стропа верхняго марса-драйрепъ блока и оба конца прибензелевываютъ къ стропу блока (л. 28 ч. 207 (л. 33 ч. 270, 271)</p>		

*Марса-фалъ.* Лопарь основывается въ блокъ на заднемъ концѣ драйрепа и въ другой, закладываемый на русленяхъ. Первый бываетъ одно и двушкивный, ввязывается въ стропъ съ очкомъ, къ которому и приплеснивается задній конецъ драйрепа. Ежели же употребляются окованные блоки то, видъ ихъ (л. 33 ч. 268). Нижній блокъ, всегда одношкивный, ввязывается въ длинный стропъ съ вертлюжнымъ гакомъ и коушемъ закладываемымъ въ обухъ, вбитый на русленяхъ. Блокъ ввязывается въ этотъ стропъ однимъ круглымъ бензелемъ, а гакъ съ коушемъ — другимъ (л. 33 ч. 266). Лопарь марса-фала выходитъ изъ верхняго блока и продѣвается въ кнехтъ или блокъ у борта (л. 28 ч. 205 л. 33 ч. 276). Не должно верхній марса-фалъ-блокъ ввязывать въ конецъ драйрепа, потому что впоследствии, когда драйрепъ вытянется, блокъ въ немъ необходимо нѣсколько скривится и чрезъ это можетъ треснуть. Нижній блокъ иногда ввязываютъ въ обыкновенный короткій стропъ и съ простымъ гакомъ: но вертлюжный гакъ устраняетъ закручиваніе лопарей, а если бы это и случилось то, можно развѣрнуть блокъ не отдавая этой снасти.

Дабы верхній блокъ, при отдачѣ марса-фаловъ, не уши-

балъ людей на марсѣ, и не ударялся объ него и чтобъ марса-фалъ менѣе вкрутился, то къ стропу, до ввязыванія въ него блока привязывается двумя бензелями желѣзная распорка (л. 28 ч. 205), въ кольцо которой долженъ быть продѣтъ одинъ изъ стень-фордуновъ. Два марса-фала необходимы на случай, ежели одинъ повредится. Драйрепа должны быть такой длины, чтобъ верхніе драйрепъ-блоки, когда рей на эзельгофтѣ, были на высотѣ марсовыхъ поручней.

Ежели корабль имѣетъ двойные марса-рей, т. е. верхнюю и нижнюю, то въ вооруженіи верхней нѣтъ никакой разницы съ употребленіемъ ординарныхъ. Нижніе же марса-рей отличаются отъ верхнихъ тѣмъ, что ноки ихъ значительно короче. Въ нокахъ врѣзается шкивъ только въ томъ случаѣ если углы верхняго марселя растягиваются бѣгучимъ шкотомъ. Третнихъ строповъ не имѣется. Брасы, топенанты основываютъ ординарные или двойные, при чемъ топенанты нѣтъ надобности основывать двойные, что уменьшаетъ количество блоковъ и вооруженіе имѣетъ видъ чище.

Марса-топенанты коренной конецъ ихъ обдѣланъ огономъ, а ходовой проходитъ въ блокъ или чрезъ коушъ на тонѣ стеньги, выведенный подъ стень такелажъ. Ежели же марса шкоты верхняго марселя глухіе, то можно проводить въ нижній шкивъ комель блока, а верхній марса топенантъ вмѣсто марса рифъ-талей (л. 35 ч. 283, 284, 285).

Такъ какъ марса рей (нижніи) остаются постоянно на мѣстѣ то брасы, ежели имѣютъ двойную основу, проводятся параллельно. Коренной конецъ вокругъ тона-мачты, полуштыкомъ на огонѣ штага, въ блокъ на нокѣ въ отводной блокъ на огонѣ грота-штага и въ блокъ на чиксахъ гротъ-мачты (л. 32 ч. 255, 256). Гротъ-марса-браса коренной конецъ на тонѣ бизань-мачты, а ходовой по выходѣ изъ блока на нокѣ чрезъ блокъ на бизань мачтѣ, гдѣ и марса брасы верхняго марса-рея (л. 32, ч. 259). Крюсель брасъ постоянно ординарный а также ежели и на прочихъ реяхъ имѣютъ ординарную основу, то огонами на ноки, а остальная основа таже.

Устройство бейфутовъ для нижнихъ марса реевъ атласъ

л. 28 ч. 211, 213 л. 35 ч. 286, 287, 290, 289. Преимущественно употребляемые ч. 211, 213 и 290.

Иногда на нокахъ верхнихъ марса-реевъ имѣютъ ввязаннымъ блокъ, въ который проводятъ нокъ гордень, который кореннымъ концемъ въ удавку или, огномъ берется на нокъ нижняго марса рея проходить въ блокъ подъ реемъ въ шкивъ вмѣсто марса шкота и тянется на палубѣ въ футъ или шаръ блокахъ. Этотъ гордень служитъ для осаживанія верхняго марса рея, вслучаѣ ежели бы съ отдачею марса фаловъ послѣдній не пошелъ внизъ, что весьма возможно при употребленіи у верхнихъ марса реевъ отводныхъ бейфутовъ съ цилиндрами (л. 29 ч. 223), что тоже предупреждать весьма удобно оттяжкою взятою отъ бугеля съ противоположной стороны штыра-бейфута и всегда вытянутою на марсѣ, когда марса рей поднятъ. Оттяжка всегда будетъ держать цилиндръ въ желаемомъ положеніи.

Подъемъ нижняго рея на мѣсто. Окончивъ вооруженіе рея, основавъ гордель, продѣвъ на мѣста топенанты и брасы, заводятъ впередъ реевъ оттяжки; для фока рея на бушпритъ, для чего иногда употребляютъ магерманы (если они основаны) или, вмѣсто нихъ найтовные концы. Коренные концы крѣпятъ около третнихъ бугелей вокругъ рея въ удавку. Для грота и бегинъ реевъ могутъ служить брасъ и контра брасъ. При употребленіи отводныхъ, желѣзныхъ бейфутовъ необходимо заводитъ хватъ-тали или, надежные концы и закладываютъ таковыя около бугелей бейфута, такъ какъ приходится очень значительно оттягивать рей дабы завести бейфутъ на штырь.

По изготовленіи всего, гордели обносятъ на шпиль, а на топенанты ставятъ людей, вертятъ шпиль и поднявъ рей надлежащую высоту заводятъ борговой крюкъ л. 30 ч. 230 и наконецъ основываютъ бейфутъ. Ежели же бейфуты желѣзные, то рей сначала заводятъ на бейфутъ, а потомъ уже на боргъ. Въ случаѣ горделей въ вооруженіе не входитъ то ихъ замѣняютъ сей талими. Двухкивные блоки закладываютъ въ каболочные стропы взятые вокругъ стень-эзельгофта. Блоки должны быть возможно выше. По заложеніи строповъ на гордень спущенномъ чрезъ марсовую дыру поднимаютъ сей-тали, гаки одношкивныхъ блоковъ закладываютъ въ каболочные

стропы взятые вокругъ рея. Для подъема бегинъ рея можно употреблять вмѣсто сей-хватъ тали одни или, двое. Подъемъ съ горделями на гротъ мачтѣ и сей-талими на фокъ-мачтѣ атл. л. 31 ч. 242. Спускъ нижнихъ реевъ производится подобнымъ же образомъ.

Для сбереженія горделей, эту снасть послѣ подъема рея выдергиваютъ, убираютъ, а вмѣсто ихъ продѣваютъ во все шкивы обоихъ блоковъ тонкій конецъ, помощію котораго, въ случаѣ надобности, гордель основывается весьма скоро. На нѣкоторыхъ судахъ, вмѣсто гордели, продѣваютъ въ крайніе шкивы верхняго гордель-блока, и въ соотвѣтствующіе имъ шкивы блока на реѣ, по стропу, толщиною соотвѣтствующему толщинѣ гордели. Концы этихъ строповъ обанчиваются очками, для того, чтобъ, пропустивъ ихъ въ сказанные шкивы, можно было одинъ конецъ продѣть въ очко другаго, послѣ чего вложить въ него толстый деревянный кляпышъ. Сии стропы заводятся, чтобъ удержатъ рей на мѣстѣ, если бы цѣпной бортъ отъ чего либо сдалъ.

#### Подъемъ марса-реевъ на мѣсто (ординар. и двойн.).

Для подъема марса реевъ на мѣсто употребляютъ бѣгунъ-тали, брамъ-стенежный брамъ-гордень или, перлинь.

Перлинь можетъ быть продернуть чрезъ одинъ изъ драй-репъ-блоковъ, ежели марса-драйрепъ блоки на реѣ задрены стропами и въ брамъ-стенежный блокъ заложены въ обухъ брамъ-эзельгофта ежели блоки на реѣ окованные. Подъемъ марса-рей производятъ съ разныхъ сторонъ, т. е., форъ-марса и крюйсель рей съ одной, а гр. мар. рей съ другой. Предполагая, что рей будетъ поднимаемъ перлинемъ продѣтымъ въ одинъ изъ марса драйр. бл. поступаютъ такъ; въ одинъ изъ верхнихъ драйрепъ-блоковъ продѣваютъ перлинь, послѣ чего передній его конецъ, взятый спереди марса, крѣпятъ за средину рея выблинчнымъ узл. или задвижнымъ штыкомъ разносятъ его по лѣвому ноку, если рей поднимается съ правой стороны, и прихватываютъ двумя надежными найтовами, изъ коихъ внѣшній кладется на самомъ ноку м. р., а другой у третнаго стропа. Задній конецъ перлиня спускаютъ черезъ марсовую дыру и закладываютъ въ канифасъ-



блокъ. На другой нокъ у третнаго стропа, чтобъ потомъ поддержать средину повороченнаго рея, принайтовливаютъ нижній блокъ бѣгунъ талей, заложенныхъ на топѣ стеньги, лопарь которыхъ предварительно выдернувъ изъ отводнаго блока; бѣгунъ-тали спускаютъ на палубу черезъ марсовую диру. Нѣкоторые отдають предпочтеніе закладывать бѣгунъ-тали на срединѣ рея, но тогда послѣдніи потеряють всякое значеніе способствовать быстрому повороту рея.

Приготовительныя работы къ подъему двойныхъ марса рей схожи съ тою развѣ только разницею, что поднимая нижній марса рей придется заводить оттяжки, дабы навести на бейфутъ (л. 34 ч. 278). Основавъ топенанты и брасы, раздергиваютъ эти снасти столько, чтобъ съ правой стороны (ежели рей поднимается съ этой стороны) блоки ихъ можно было надѣть съ палубы, а съ лѣвой—со стень-вантъ, гдѣ и прихватываютъ ихъ на время. Разставивъ послѣ этого людей оставляя наименьшее число на лопарѣ бѣгунъ-талей выбирать слабинку, поднимаютъ рей. Когда лѣвый нокъ выйдетъ выше марса, застопориваютъ подъемъ, прихватываютъ нокъ къ шпору стеньги, отдають ноковый найтовъ, надѣваютъ или, наколачиваютъ огона брасовъ, топенантовъ, секторъ съ ноковымъ бугелемъ для лисель-спирта, отдають временной найтовъ, какъ только нижній нокъ отдѣлится отъ палубы также надѣваютъ такелажъ на нижній нокъ. Когда рей столько поднять, что средина его будетъ отъ эзельгофта футахъ въ трехъ, тогда останавливаютъ подъемъ, выбираютъ въ тугую топенантъ и брасъ нижняго нока и бѣгунъ-тали, продѣваютъ два или три шлага бейфутнаго найтова и поворачиваютъ рей, т. е. раздергиваютъ топенантъ верхняго нока и рей ляжетъ поперегъ. Послѣ этого крѣпятъ бейфутъ, основываютъ марса драйрепы или, если блоки огованные закладываютъ болты на бугеля. Послѣ чего выбираютъ марса фалы, правятъ на брасахъ и топенантахъ, отдають найтовы перлиня и бѣгунъ-талей.

Вслучаѣ подъема или спуска - марса реевъ на волненіи временной найтовъ на нокѣ и шпорѣ стеньги остается все время подъема, до тѣхъ поръ, пока не будетъ вытянуть бейфутъ.

Пока марсовыя вооружаютъ и выстрѣливаютъ стеньги, баковые матросы вооружаютъ и выстрѣливаютъ утлегарь.

Проведя утлегарь между крагами фока-штаговъ, въ эзельгофтъ бушприта, его выстрѣливаютъ за оный столько, чтобъ удобно было съ бушприта наложить такелажъ на нокъ утлегаря. Послѣ этого, для выстрѣливанія вооруженнаго утлегаря, основываютъ *фалъ*, котораго коренной конецъ берется штыкомъ за обухъ, вбитый на одной сторонѣ бушпритнаго эзельгофта, а ходовой продергиваютъ въ шкивъ шпора утлегаря, въ одношкивный блокъ, закладываемый для него на другой сторонѣ эзельгофта, и берется на бакъ, гдѣ тянутъ.

#### Обдѣлка и основа такелажа утлегаря.

Раксъ-бугель. Обшитый кожею, онъ накладывается на утлегарь такъ, чтобы какъ былъ обращенъ къ верху и назадъ (л. 23 ч. 172, 175, 176).

Перты навѣшиваются на обѣ стороны утлегаря. Они должны быть такой глубины, чтобъ человекъ стоялъ на нихъ, противъ средины утлегаря, по грудь. Обдѣлка ихъ состоитъ въ томъ, что конецъ, назначенный на оба перта, разрубается въ срединѣ и изъ полученныхъ концовъ образуется разрубной огонь, которымъ перты накладываются на нокъ утлегаря. Ихъ часто дѣлаютъ безъ муссинговъ, но иногда вяжутъ на нихъ, черезъ равныя промежутки, три или четыре простыхъ узла, или дѣлаютъ столько же муссинговъ. Въ другихъ двухъ концахъ этихъ пертъ дѣлаются очки, черезъ которыя перты послѣ найтовятся къ обухамъ бушпритнаго эзельгофта. Иногда, вмѣсто огона, дѣлаютъ серединою обоихъ пертъ на нокѣ утлегаря шлагъ, который крѣпятъ двумя бензелями, кореннымъ и круглымъ. Одинъ пертъ бываетъ въ тѣхъ случаяхъ когда утлегарь и бомъ-утлегарь составляютъ одно дерево или, корабль вооруженъ только утлегаремъ.

Мартынь-штагъ или, утлегарь-штагъ. Бываетъ пеньковый, проволочный и цѣпной. При цѣпномъ ранѣе всего такелажа на нокъ утлегаря до заплечиковъ наколачиваютъ желѣзный бугель съ проушиною, въ которую и закладываютъ звѣно

верхняго конца мартынь-штага (л. 23 ч. 159, 165). Этотъ же бугель будетъ служить эзельгофтомъ б. утл. Пенъковые же и проволочные обдѣлываются такъ: въ одномъ концѣ его дѣлается связной огонъ, для надѣванія на нокъ мартынь-гика, а въ другой всплеснивается коушъ, черезъ который, и черезъ другой коушъ, ввязанный въ стропъ надѣтый на нокъ утлегаря, основываютъ талрепъ. Стропъ на утлегарѣ обшивается парусиной, а ввязанный въ него коушъ — кожей. Иногда оба конца мартынь-штага надѣваются огонами, или верхній крѣпится на нокѣ утлегаря на подобіе того, какъ по тендерному ввязываются юферсы въ ванты или штаги, что удобно для отдачи. Мартынь-штагъ по всей длинѣ тренцуется и на тренъ кладутъ въ равномъ разстояніи три или четыре марки. Длина мартынь-штага зависитъ отъ положенія, въ которомъ устанавливается мартынь-гикъ, и которое можетъ быть отвѣсное или перпендикулярное къ бушприту. Последнее положеніе выгоднѣе, потому что при немъ углы, составляемые мартынь-штагомъ съ утлегаремъ и съ мартынь-гикомъ, болѣе. При цѣпномъ штагѣ конецъ идущій къ март.-гикю соединяется на нокѣ скобою (л. 23 ч. 169) съ проушиною бугеля, имѣющаго еще двѣ проушины для мартынь-бакштаговъ.

Бейфутъ мартынь-гика, короткая веревка, въ одномъ концѣ, которой дѣлается кноцъ съ крестомъ, а другой свитнемъ, и весь бейфутъ обшивается кожей. Продѣвъ его въ диру одной половины усовъ мартынь-гика, вплоть до кноца, мартынь-гикъ поднимается на мѣсто.

Мартынь-гикъ. Бываетъ деревянный и желѣзный; мѣсто его соединенія съ бушпритомъ впереди или сзади бисовъ, на нижней части эзельгофта или, соединяется бугелемъ на бушпритѣ. Соединеніе зависитъ отъ обдѣлки мартынь-гика, поименованные способы см. атл. л. 23 ч. 163, 164, 171.

На срединѣ мартынь-гика врѣзаютъ шкивы или полукины, а также взаимѣнъ вышеизложеннаго по бокамъ надѣлываютъ планки съ мѣдными роульсами для брамъ-шт. и кливер.-леер. (л. 23 ч. 174).

На нокѣ ниже бугеля прорѣзаютъ полукины одинъ надъ другимъ для бомъ-кливеръ-леера, б. бр. штага и бомъ-утлегарь штага (л. 23 ч. 169).

Подъемъ мартынь-гика. Если онъ не былъ заведенъ когда вооружали бушпритъ съ подмостовъ, тогда его поднимаютъ на двухъ простыхъ горденяхъ, поданныхъ со стень-штаговъ. Если мартынь-гикъ съ усами то, поднявъ его до мѣста обноеть, бейфутъ сверхъ бушприта, продѣваютъ его въ диру другой половины усовъ и крѣпятъ на самомъ себѣ бензелемъ, или вяжутъ на наружной сторонѣ усовъ простой узелъ. На бригахъ и другихъ малыхъ судахъ, мартынь-гикъ поднимаютъ простымъ концемъ, взятымъ на бушпритъ.

Мартынь-бакштаги. Пенъковые или, проволочные серединою обоихъ мартынь-бакштаговъ дѣлаютъ на нокѣ мартынь-гика шлагъ и въ мѣстѣ ихъ пересѣченія кладутъ коренной бензель. Въ конецъ каждаго мартынь-бакштага ввязываютъ двумя бензелями по коушу, въ которые, и въ обухи на скулахъ судна, закладываютъ тали, двушкивнымъ блокомъ въ конецъ бакштага, а одношкивнымъ въ обухъ. Лопаря талей крѣпятся на самыхъ таляхъ, внѣ судна. Средина обоихъ бакштаговъ, въ огонѣ и подъ бензелемъ, клетнюется; коуши въ концахъ бакштаговъ обшиваются кожей; гаки закаболиваются. Въмѣсто блоковъ всплесниваются также въ концы мартынь-бакштаговъ трехъ-угольные скобы. Мартынь-бакштаги цѣпные имѣютъ скобы, чрезъ которые и скобы въ обухахъ на скулахъ носа, выше канатныхъ клюзовъ, основываютъ талрепа.

Блинда гафели служатъ для увеличенія разноса утлегарь-бакштаговъ. Блинда-гафели деревянные своими усами прилегаютъ къ бушприту, вокругъ котораго стягиваются общимъ бейфутомъ или, каждый блинда-гафель имѣетъ отдѣльный. Вообще соединеніе блинда-гафелей съ бушпритомъ зависитъ отъ устройства пятки, такъ что, она можетъ быть обдѣлана усами и желѣзной оковкою съ крюкомъ или, съ проушиною и болтомъ (л. 23 ч. 163, 164, 171). Нокъ имѣетъ заплечики, внѣ такелажа, въ горизонтальномъ положеніи, имѣется дира, чрезъ которую продѣты б.-ут. бакштаги, а по наложеніи такелажа прибензелевается коушъ на каждый нокъ или, на самый б.-г. (л. 23 ч. 177). Блинда-гафели замѣняются желѣзными отводами на деревянныхъ крамболахъ, а буде таковыя желѣзные, то устраиваютъ деревянные рейки по верху планширя (л. 24 ч. 178 л. 23 ч. 158). Блинда-гафелей не

употребляют ежели утлегарь и б.-утлегарь одноподеревки. Такелажъ состоитъ изъ утлегарь-бакштаговъ (передній блинда-бакштагъ) и двухъ заднихъ идущихъ отъ нока блинда-гафели къ скуламъ, верхніе по возможности въ плоскости оси утлегаря къ скобамъ около крамболовъ, и нижній къ борту у форштевня выше канатныхъ клюзовъ. Ежели блинда-гафеля имѣютъ усы, то въ пяткѣ долженъ быть сдѣланъ полукиль для прохода форъ-стенъ-штаговъ, если таковыя проведены на бушпритъ.

Подъемъ вл.-гаф. на мѣсто. Блинда-гафель находящійся на палубѣ или, прибуksированный къ борту поднимаютъ на мѣсто каждый на отдѣльномъ горденѣ поданномъ съ форъ-стенъ и лосъ-штаговъ или, съ нижнихъ штаговъ, ходовые концы горденей подаются на бакъ, а коренные крѣпятъ у заплечиковъ выблиночнымъ (л. 4 ч. 18) или, задвижнымъ штыкомъ (л. 95 ч. 727/2), за тѣмъ разносятъ вдоль къ усамъ гаф. и прядью ворсы прихватываютъ (л. 22 ч. 157). Поднимаютъ до мѣста, заводятъ бейфуты и схватки оставляютъ пока не будетъ наложенъ такелажъ.

Утлегарь-бакштаги. Употребляются пенковые и проволочнаго троса. Первые тренцуются по всей длинѣ между огоновъ, которыми обдѣлываются ихъ концы и накалываются на нокъ утлегаря и блинда-гафели или же, средину разрубаютъ и дѣлаютъ огонь. Огона клетняются, число полныхъ пробивокъ двѣ и половинныхъ двѣ, а оставшіеся концы расчесываютъ на волосы и заклетневываютъ (л. 23 ч. 162). Ежели ут. бак. идутъ чрезъ отводы (л. 24 ч. 179), то въ концы вводятъ юферсы или, двушквивн. б. и лопаря талреповъ или талей основанныхъ между юферсами на бортѣ или блокомъ съ гакомъ заложенымъ въ обухи, проводятъ чрезъ шпигатъ и тянутъ внутри корабля.

Вторые, т. е. проволочнаго троса тренцуются и клетняются по всей своей длинѣ. Концы могутъ быть обдѣлываемы также, какъ у пенковыхъ или же, въ конецъ идущій къ утлегарю вплесниваютъ коушъ, въ который пропускаютъ соединительную скобу и болтомъ ея соединяютъ съ проушиною бугеля на нокѣ (л. 23 ч. 159).

Продолженіе утлегарь-бакштаговъ составляютъ блинда-бакштаги. Въ концы идущіе къ скуламъ вплесниваютъ юферсы.

Порядокъ отакелажения утлегаря. Первымъ раксъ-бугель, потомъ огонь пертъ, потомъ стропъ съ коушами или съ блоками для форъ-брамъ-буленей, (ежели употребляются), мартынь-штагъ и наконецъ утлегарь-бакштаги.

Если вмѣсто огоновъ употребляютъ бугеля, къ проушинамъ, которыхъ крѣпятъ означенный такелажъ скобами, то само собою разумѣется перты придется накладывать послѣдними. Виды бугелей (л. 23 ч. 159, 165).

Обдѣланный и привезенный на корабль такелажъ накладываютъ на нокъ утлегаря и блинда-гафелей съ помощію горденей поданныхъ съ бушприта или утлегаря. Одновременно, какъ было сказано, основываютъ фаль для выстрѣливанія, а по наложеніи такелажа съ топа-стенги подаютъ марса-лисель фаль или, подъемный гордень, въ удавку крѣпятъ на нокѣ утл. внѣ такелажа или также заводятъ бѣгунъ-тали, которые остаются во все время пока такелажъ не будетъ вытянутъ или, не основанъ кливеръ-лееръ (л. 24 ч. 178). Если бы утлегарь пришлось прогнать когда стенги не выстрѣлены, то гордень или бѣгунъ-тали подавать съ топа-мачты При вдвиганіи утлегаря непременно подавать гордень или бѣгунъ-тали.

### Выстрѣливаніе утлегаря.

Когда весь такелажъ наложенъ, тогда разставляютъ людей на фаль, гордень или бѣгунъ-тали, послѣдній надлежитъ все время имѣть на стопорѣ, чрезъ который выбирать слабинку и выстрѣливаютъ утлегарь посредствомъ фала столько, чтобъ на бушпритѣ его осталась одна треть. Когда онъ на мѣстѣ, тогда задраиваютъ на шпорѣ его, между первымъ и вторымъ или вторымъ и третьимъ крагами ватеръ-штаговъ стропъ, для котораго на шпорѣ утлегаря дѣлается небольшая выемка. Положивъ этотъ стропъ перетягиваютъ найтовомъ, полагаемымъ между шпоромъ утлегаря и бушпритомъ.

Вообще крѣпленіе шпора утлегаря весьма различно. Упомянутый выше стропъ можетъ быть замѣняемъ просто найтовомъ съ крыжемъ; но при такомъ способѣ крѣпленія необхо-

димо имѣть боргъ цѣпной или проволочнаго троса (л. 23 ч. 166, 160).

Найтовъ замѣняется также цѣпью (л. 23 ч. 161). Въ большинствѣ случаевъ найтовъ или, строшь замѣняется на тяжнымъ двойнымъ бугелемъ на бушпритѣ (л. 23 ч. 167) или полубугелемъ на бушпритѣ прибываемымъ къ нему ершами (л. 23 ч. 168).

Боргъ замѣняется упоркою, въ концѣ которой вынимается на половину ея толщины четверть и соотвѣтственно въ шпорѣ утлегаря съ нижней его стороны, чѣмъ утлегарь накладывается на выемку упорки (л. 23 ч. 160).

Укрѣпивъ шпоръ утлегаря обрѣзають пряди ворсы, которыми прихваченъ подъемный гордень у пятки блинда-гафелей и такъ какъ гордень закрѣпленъ на нокѣ, то имъ же приводятъ гафеля въ горизонтальное положеніе. Послѣ сего приступаютъ къ тягѣ такелажа.

#### Тяга утлегарь или мартынь - штага.

Двухъ человѣкъ спускають на бесѣдкѣ къ талрепамъ мартынь - бакшт., означенные люди на сколько могутъ дальше закладываютъ небольшіи тали на бакшт., а на гакъ другаго блока талрепъ, ходовой лопарь подають въ клюзы, чрезъ которые и тянуть. Во время тяги люди на бесѣдкѣ драйками пошевельиваютъ талрепа; а чтобы мартынь гикъ находился въ діаметральной плоскости, то править его надлежитъ съ борта по бушприту. По окончаніи тяги кладутъ на ходовой конецъ талрепа и смѣжный съ нимъ шлагъ талрепа двѣ стопорки и оставшимся концомъ ссрыжевываютъ шлагъ талрепа (л. 23 ч. 170).

#### Тяга блинда-бакштаговъ.

До приведенія бл.-гаф. въ горизонтальное положеніе на ноки ихъ сами за себя закладываютъ каболочные строны и въ петли строновъ гаки двушкивныхъ блоковъ хватъ-талей, а на

гаки одн. б. талрепа нижнихъ бакштаговъ. Приводятъ гафеля въ горизонтальное положеніе, и тянуть лопарь талей на бакѣ, на столько, чтобы была выбрана слабина, крѣпятъ талрепъ временными стопорками, переносятъ одношкивный блокъ на талрепъ верхн. бл.-бак. и уже тянуть. По окончаніи тяги кладутъ стопорки на талрепъ и убирають какъ и прочіе; тали перекадываютъ на талрепъ нижняго, тянуть вновь и приводятъ блинда - гафеля въ надлежащій уклонъ или ставятъ въ горизонтальномъ положеніи (л. 23 ч. 170).

Сѣтка подъ утлегарь. Назначеніе ее, какъ предосторожность противу несчастій съ людьми во время крѣпленія кливера въ свѣжій вѣтеръ, такъ равно и удобство для убирания кливера. Выдѣлывается изъ  $1\frac{1}{2}$  или 2 д. толщины 3 пряднаго троса, связывается шкимужгаромъ полубензелями съ крыжомъ въ шахматномъ порядкѣ, разстояніе между бензелями должно быть таково, чтобы въ образовавшіеся квадраты при растянутой сѣткѣ нога человѣка не проваливалась. Сѣтка дѣлается изъ двухъ частей на правую и лѣвую стороны. По изготовленіи ее подають на нокъ утлегаря, крѣпятъ углы найтовомъ; потомъ углы треугольниковъ при основаніи у блинда гафелей растягиваютъ и стороны по утлегарь бакштагамъ и гафелямъ пришнуровываютъ, послѣ чего сошнуровываютъ подъ утлегаремъ правую и лѣвую половины. Точно также устраиваютъ сѣтки и не употребляя блинда-гафелей, которые должны быть замѣнены лееромъ. Сѣтки безъ блинда-гафелей нѣсколько стягиваютъ бакштаги и не такъ хорошо ихъ можно растянуть.

#### Кливеръ и форъ-стенъги стаксель-леера.

Кливеръ-лееръ можно основать: въ одинъ, два и три ходовые конца.

Для первой, огномъ на топъ форъ-стенъги выше стеньги и лось штаговъ на утлегарь чрезъ роульсъ ракъс бугеля, въ планку съ лѣвой стороны мартынь-гика и въ концѣ ввязывается на бензеляхъ коушъ, между которымъ и обухомъ въ бортѣ закладываютъ тали и лопарь тянуть чрезъ шпигать на бакѣ (л. 23 ч. 172, л. 24 ч. 179).

Вторая основа на топѣ стеньгѣ съ противоположной стороны, на которой навѣшенъ верхній марса драйрешъ блокъ (если марса-драйрешъ одинъ) навѣшиваютъ толстоходный блокъ или, чрезъ шкивъ планки ниже заплечиковъ стеньги проводятъ кливеръ-лееръ, спускаютъ до высоты марса шкентелемъ, въ коушѣ закладываютъ кливеръ-лееръ гинцы. Конецъ идущій на утлегарь проводятъ чрезъ роульсъ ракъс бугеля, во второй кипъ отъ заплечиковъ утлегаря и т. д., какъ въ первой основѣ.

Третья основа кливеръ-леера состоитъ изъ трехъ концевъ. Двумя концами онъ образуетъ огонь на топѣ стеньги, а шкентеля проходятъ чрезъ блоки или, шкивы планокъ, спускаются сзади кромки марса. Эти два шкентеля тянутся двумя гинцами. Нижніи блоки гинцевъ закладываютъ гаками въ обухи въ русленяхъ, въ сѣткахъ или, у ватеръ-вейса впереди стень-фордуновъ. Конецъ леера идущій на утлегарь очень часто не пропускаютъ чрезъ ракъс-бугель, тогда вмѣсто роульса имѣется обухъ съ коушемъ, къ которому приплесниваютъ, а въ другой обухъ у того же бугеля и имѣющій направленіе вдоль утлегаря приплесниваютъ снасть такой же толщины, какъ и лееръ и проводятъ въ кипъ-утлегаря, оканчивая основу подобно предъидущему (л. 23 ч. 172, 175, 176, л. 47 ч. 394).

Проводка кливеръ леера въ самый нокъ утлегаря необходима была при употребленіи ракъс-бугель бакштаговъ, которые были для того, чтобы нести кливеръ въ полъ утлегаря. Теперь же съ уничтоженіемъ бакштаговъ и значеніе ракъс-бугеля можно считать, какъ бы предохраняющимъ отъ вреднаго дѣйствія леера на нокъ утлегаря въ боѣ при наполненномъ кливерѣ. Для притягиванія ракъс-бугеля къ эзелъ-гофту бушприта приплесниваютъ ракъс-бугель оттяжку.

Форъ-стеньги-стаксель имѣетъ лееръ только въ томъ случаѣ ежели стень-штаги проведены къ негдецамъ, тогда лееръ накладываетъ выше стень-штаговъ огномъ на топъ стеньги, проходитъ на лѣвую сторону бушприта у заплечиковъ въ желѣзную планку съ мѣднымъ роульсомъ, вдоль лѣвой стороны и тянется комлемъ самъ за себя, крѣпится тремя круглыми бензелями.

## Гикъ.

Гикъ прилегается къ бизань-мачтѣ своими усами, которыми лежитъ на подушкѣ прибитой къ мачтѣ. Имѣетъ бейфутъ; обдѣланный кнопомъ и свитнемъ. Бейфутъ иногда обшиваютъ кожею или, парусиною, которую окрашиваютъ (л. 37 ч. 305). Въ нокѣ гика врѣзается шивъ для бизань-шкота (л. 36 ч. 299). На якорѣ гикъ опускается на вставленный въ серединѣ гака-борта секторъ или на прибитую тутъ подушку. Въ усахъ обивается кожею, а противъ гака-борта, рифъ-шкентелей и гдѣ владутся строны для гика-шкотъ-блоковъ листовою мѣдью.

Часть бизань-мачты, обнимаемая усами гика, тоже обивается мѣдью, а верхняя сторона подушки, или секторъ на гака-бортѣ — кожею.

Обдѣлка и основа такелажа гика. Гика-шкотъ. Основываютъ различно. На палубѣ чрезъ бимсы у гака-борта вбиваютъ обухъ или погонъ имѣющій заплечики. На этотъ погонъ задраниваютъ двухъ-шкивный блокъ (одно-кип.), другой однокип. двухшкивный блокъ задраниваютъ на погонѣ бугеля на гикѣ, между этими двумя блоками, основываютъ гика-шкотъ, для чего на серединѣ этой снасти кладутъ марку и продѣваютъ конецъ до марки подъ строшь-блока на гикѣ, кладутъ на крестъ и положивъ круглый бензель основываютъ въ разныя стороны (л. 37, ч. 306). Ежели бугеля нѣтъ, то блокъ остропленъ двойнымъ стропомъ и обшитъ кожею. Вмѣсто погона у бортовъ на ютѣ вбиваютъ обухи для одношкивныхъ блоковъ (л. 37 ч. 309).

На судахъ съ косымъ вооруженіемъ, гдѣ у косаго грота шкотъ не бѣгучій, а постоянный, гика-шкотъ основываютъ въ два ходовые конца, и такъ какъ эту снасть невозможно тянуть поперегъ судна, то употребляютъ отводные блоки. Блоки для этой основы должны быть двукипные (л. 37 ч. 307).

Гика-врасъ состоитъ изъ шкентеля и талей. Одинъ конецъ шкентеля приплеснивается къ обуху съ коушемъ на бугелѣ, посаженномъ на нокъ гика, въ другой влещивается пара складныхъ коушей, а къ нимъ приплеснивается одношкивный

блокъ. Въ этотъ блокъ и въ другой, одношкивный, заклады-  
ваемый гакомъ въ обухъ на раковинахъ основывается лопарь,  
который тянется и крѣпится на ютъ у борта. Длина шкентеля  
опредѣляется длиною выдавшейся за гака-бортъ части гика  
(л. 37 ч. 308).

*Гика-шкотъ и гика-брасъ* можно основывать въ одну снасть,  
тогда вмѣсто одного блока на гикѣ, задраниваютъ за самымъ  
гака-бортомъ два такихъ блока въ отдѣльные строны; а вмѣ-  
сто двушкивного блока на погонѣ, приплесниваютъ, по-  
средствомъ ординарныхъ строповъ, по двушкивному же  
блоку къ обухамъ, вбитымъ на углахъ гака-борта. Тросъ,  
назначенный на обѣ стороны, разрубаютъ пополамъ и, сдѣ-  
лавъ полученными концами разрубной огонь, накладываютъ  
его на носъ гика. Другой конецъ каждой половины продѣ-  
ваютъ сперва въ одинъ изъ шкивовъ соответствующаго ему  
двушкивного блока на углу гака-борта, потомъ въ одношкивный  
на гикѣ, въ другой шкивъ двушкивного блока у борта и  
наконецъ, черезъ шкивъ или шпигатъ въ бортъ, на ютъ,  
гдѣ и тянуть.

*Гика-топенантъ.* Бываетъ два. На топъ бизань-мачты,  
сверхъ такелажа, навѣшиваютъ, посредствомъ найтововъ, два  
толстоходныхъ одношкивныхъ блока, ввязанные въ ординарные  
строны, съ огномъ или съ лапсами каждый. Коренной ко-  
нечъ топенанта приплеснивается, на своей сторонѣ, къ обуху  
съ коушемъ на бутелѣ, надѣтомъ на гикѣ, для гика-шкота  
или закладываютъ гакомъ (л. 37 ч. 304); ходовой идетъ въ  
соответствующій блокъ подъ марсомъ, а оттуда въ шкивъ  
планки, прибитой на сторонѣ гика внутри гака-борта; послѣ  
чего въ этотъ конецъ ввязывается двумя круглыми бензелями  
коушъ. Въ этотъ коушъ и въ обухъ вбитый въ усы гика,  
закладываютъ тали, которыми и тянется гика-топенантъ. Дву-  
шкивный блокъ этихъ талей, который бываетъ также и лонгъ-  
такельный закладывается въ коушъ топенанта. Такая основа  
называется фрегатскою (л. 37 ч. 304). Употребляется также  
на судахъ съ косымъ вооруженіемъ, какъ то: тендерахъ,  
шкунахъ и смѣшаннаго; бригахъ, шбуна-бригахъ.

Клипы коушей въ концахъ топенанта и въ обухахъ бутеля  
на гикѣ, покрываются клетневиною.

Корветская основа гика-топенанта для тяги на русленяхъ,  
приплесниваютъ коренные концы топенантовъ къ обухамъ  
бутеля на гикѣ и продѣвъ ходовые въ блоки подъ марсомъ,  
въ нихъ вилесниваютъ, на половинѣ высоты бизань-вантъ,  
по двушкивному или одношкивному блоку, а на русленяхъ  
приплесниваютъ къ обухамъ, для сего назначеннымъ, по одно-  
шкивному блоку. Въ эти блоки основываютъ на каждой сто-  
ронѣ тали, которыхъ коренной конецъ приплесниваютъ къ  
стропу нижняго блока и при одношк. къ верхнему, а ходовой,  
идущій по этому изъ верхняго, продѣваютъ въ шкивъ борта  
и тянуть на ютъ или, не проводя чрезъ шпигатъ тянуть въ  
осадку и крѣпятъ за кофель-нагель въ планкѣ на борту  
(л. 36 ч. 297).

Нельзя упустить основу со шпрюйтомъ. Въ коренные  
концы гика-топенанта вилесниваютъ коушъ, которыми онъ  
надѣвается на шпрюйты основанные между бутелями для гика-  
топ. и нокомъ-гика, на который шпрюйтъ наколачивается  
разрубнымъ огномъ.

На судахъ, на которыхъ шкотъ косаго грота имѣютъ  
глухимъ, какъ на бригахъ и ниже, вмѣсто штыкъ-болтовъ у  
шкотоваго угла служатъ *рифъ-тали-шкентели*, которые осно-  
вываются слѣдующимъ образомъ. На гикѣ, противъ рифовыхъ  
кренгельсовъ грота, прибаваютъ по планкѣ со шкивомъ, для  
каждаго рифа (л. 37 ч. 303). Сдѣлавъ въ одномъ концѣ  
шкентеля коушъ, продѣваютъ его вилоть до коуша въ обу-  
шекъ, которымъ съ одной стороны кончается нагель каждой  
планки; потомъ въ кренгельсъ на парусѣ и наконецъ въ  
шкивъ на другой сторонѣ гика. При взятіи рифовъ на этотъ  
конецъ шкентеля закладываютъ двушкивный лонгъ-такельный  
блокъ небольшихъ талей, которыхъ другой блокъ, — обыкно-  
венно одношкивный, закладываютъ въ обухъ на гикѣ, близъ  
мачты (л. 37 ч. 304).

На судахъ съ косымъ вооруженіемъ косой гротъ носятъ  
при попутныхъ вѣтрахъ, и для того чтобы гикъ отъ качки  
не перебрасывало съ борта на бортъ употребляютъ заваль  
шкентеля и заваль тали.

Заваль шкентель состоитъ изъ разрубнаго огона въ сре-  
динѣ, стягиваемаго плоскимъ найтовомъ впереди бутеля для

гика-топенантовъ и гика-шкота, въ другой конецъ влещенъ коушъ, въ который закладываютъ тали основанные между одношквив. блоками. Какъ другаго блока закладываютъ въ обухъ руслени вбитаго между послѣдней парюю вантъ. Обыкновенно тали бываютъ одни, ихъ перекладываютъ. Употребляютъ всегда съ подвѣтренной стороны. Шкентель клетнюется по всей длинѣ. Когда въ немъ нѣтъ надобности, то онъ прихватывается ворсою по гикю.

Ежели встрѣтится надобность на судахъ съ прямымъ вооруженіемъ у бизаннаго гика употреблять на подобіе заваль талей, то на гикъ у бугеля-гика-топ. закладываютъ каболочный стропъ съ заложенымъ гак. двушквив. блока хватъ - талей, и гакъ одношквив. бл. въ стропъ на задней шлюшь-балкѣ или боканцѣ.

### Гафеля.

Бизанный и трисельные гафеля поднимаются и спускаются по трисель-мачтамъ, по мачтамъ и наконецъ, вмѣсто, трисель-мачтъ рельсъ, по которому ходитъ тележка съ придѣланнымъ къ ней гафелемъ.

Между усомъ гафелей съ верхней стороны ихъ, пропускаются сквозные желѣзные обухи, для гафель-горделей (л. 36 ч. 293). Съ нижней стороны гаф. утверждается погонъ между двухъ планокъ или обуховъ пропущенныхъ сквозь усы. На этотъ секторъ надѣваютъ два трехшквивные блока и два или одинъ одношквив. блока (смотря по основѣ галсъ оттяжкѣ); первая для основы гитовыхъ, а вторыхъ для галсъ оттяжки (л. 36 ч. 294). Этотъ же секторъ будетъ служить для заложения на него верхняго навѣтреннаго галсоваго угла бизани или триселей.

Двушквивныхъ блоковъ не употребляютъ ежели бизань или трисель убираютъ, впраломъ (л. 38 ч. 313). На концахъ средней трети всей длины гаф. нагоняютъ заварные бугеля съ обухами для блоковъ дирикъ-фаловъ. На этихъ же бугеляхъ по бокамъ имѣется по обуху; для закладывания одношквив. блоковъ для гитовыхъ, если послѣдніе окованные. Иногда на

концахъ той же трети гафеля, вмѣсто гитовъ блоковъ, вѣззаютъ шкивы или надѣлываютъ деревянные планки со шкивами. Ноки лей имѣютъ заплечики, которыми удерживаютъ такелажъ ноки, у заплечиковъ вѣззаютъ шкивы для топсель гафешкота, а на трисельн. гаф. для трисель-фала. Въ самомъ ноки вѣззаютъ два шкива для сигнальныхъ фаловъ, которые замѣняютъ желѣзнымъ секторомъ съ двумя шкивами, вѣззаннымъ заподлице съ нокомъ, называемымъ бизань-реею.

Обдѣлка и основа такелажа бизаннаго гафеля. Дирикъ-фалъ основывается въ два одно-шкивные блока на гафель и въ третій, двушквивный, на стень-эзельгофтѣ. Первые два блока ввязываются въ двойные стропы съ гаками или они оковываются съ вѣртлюжными гаками и закладываются въ обухи бугелей или въ коуши строповъ на гафель, носками къ верху и закаболиваются, или блоки остропленные въ ординарные стропы задраиваютъ на гафель плоскимъ бензелемъ. Для двушквивнаго блока прибавляется на верхней сторонѣ задняго конца стень-эзельгофта желѣзная скоба съ обухомъ и коушемъ, съ которымъ блокъ оковывается и закладывается гакомъ въ обухъ той же скобы, носкомъ гака въверху и закаболивается. Коренной конецъ дирикъ-фала приплеснивается къ стропу блока на эзельгофтѣ, ходовой продѣвается спереди въ ближайшій блокъ на гафель, потомъ сверху въ одинъ изъ шкивовъ блока на эзельгофтѣ спереди въ другой блокъ на гафель, наконецъ въ другой шкивъ блока на эзельгофтѣ и на низъ, гдѣ тянется черезъ шкивъ кнехта. При дирикъ-фалѣ, имѣющемъ ходовой конецъ въ блокѣ ближайшемъ къ ноку, гафель скорѣе травится и легче поднимается, чѣмъ когда этотъ конецъ идетъ въ блокъ на срединѣ гафеля ближайшемъ къ усамъ. Основа дирикъ-фала съ кореннымъ концемъ на ноки (л. 36 ч. 208). Въ предъидущей основѣ блокъ помѣщается на самомъ ноки гафеля, а второй на срединѣ гафеля. Если желаютъ блокъ оставить на средней трети, то необходимо чтобы блокъ ходилъ коушемъ по шпрюитю едѣланному между нокомъ и концемъ средней трети ближайшемъ къ ноку.

Гафель-гордель. Въ середину длиннаго двойнаго стропа ввязывается коушъ, послѣ чего, продѣвъ этотъ стропъ, его

огонами, въ диру между лонгосалингами, сзади бизань-мачты, его задраиваютъ на топѣ, сверхъ такелажа найтовомъ, полагаемымъ на передней сторонѣ топа. Въ коушъ этого стропа, который долженъ висѣть ниже нижней кромки лонгосалинговъ, закладывается двушкивный блокъ, связанный въ ординарный стропъ съ гакомъ. Въ этотъ блокъ и въ другой, одношкивный тоже съ ординарнымъ стропомъ, заложенный гакомъ въ обухъ, вбитый на верхней сторонѣ гафеля между усами, основывается лопарь гафель-гордели. Коренной конецъ ея приплеснивается къ стропу блока на гафель или, употребивъ на гафель двушкивный блокъ, этотъ конецъ берется за стропъ верхняго блока, а ходовой, выйдя окончательно изъ блока подъ марсомъ, продвигается въ шкивъ кнехта у мачты, на противной сторонѣ съ дирикъ-фаломъ. Такъ какъ гордель остается постоянно на мѣстѣ и не выкладывается, то блокъ подъ марсомъ, для чистоты вооруженія, ввязывается прямо въ длинный двойной стропъ, посредствомъ котораго и задраивается на топъ какъ можно выше. Иногда употребляютъ, вмѣсто блока подъ марсомъ, двушкивную подушку между лонгосалингами, и такъ какъ гафель-гордель мало измѣняетъ свое положеніе при тягѣ, то здѣсь подушка менѣе представляетъ неудобствъ, нежели вообще планка со шкивомъ, замѣняющая блокъ (л. 36 ч. 208).

Еринсъ-бакштаги и тали. На нокъ гафеля у заплечиковъ задраиваютъ два одношкивн. блока. Коренной конецъ каждаго еринсъ-талей приплеснивается къ стропу блока у борта, а ходовой продвигается въ одношкивный блокъ на нокъ-гафеля, потомъ у борта, черезъ который тянется (л. 36 ч. 208).

Эта снасть основывается также ординарно. Для чего тросъ предназначенный разрубать пополамъ, дѣлаютъ разрубной огонъ, который клетнюютъ и наколачиваютъ на нокъ гафеля ходовые концы тянутся у борта черезъ одношкивные блоки или черезъ кофель-нагели, гдѣ и крѣнятся. Еринсъ-тали въ большинствѣ случаевъ основываются и обдѣлываются такъ: вырубаютъ тросъ надлежащей толщины, длиною равною  $\frac{2}{3}$  гафеля или длинѣ его, разрубаютъ пополамъ, сплесниваютъ эти концы разрубнымъ огономъ, такъ чтобы верхняя часть между сплеснями составляла  $\frac{2}{3}$  окружности всего огона. Въ концы образовавшихся шкентелей вилесниваютъ одно-

шкивные блоки. Самые шкентеля, огонъ ихъ и части на блокахъ сплошь клетнюются или обшиваются парусиною, которую окрашиваютъ. Чтобы основать лопарь талей, то въ одинъ конецъ вилесниваютъ гакъ, другой продвигъ черезъ блокъ въ шкентелѣ, тянется на палубѣ черезъ блокъ въ обухъ или, черезъ утку (клюйсовъ).

Гитовъ-блоки. Раздѣливъ длину гафеля между его усами и заплечиками пока на три равныя части, остропливаютъ на полученныхъ точкахъ по два одношкивныхъ блока, которые задраиваютъ на верхней сторонѣ гафеля посредствомъ плоскаго найтова (л. 36 ч. 291).

### Вооруженіе, обдѣлка такелажа и проводка снастей трисельныхъ гафелей.

Обдѣлка и вооруженіе, весьма, мало различается отъ гафеля бизани. Въ тѣхъ случаяхъ, ежели трисель ставятъ фаломъ и убираютъ нираломъ, то очевидно, на гафель между ноккомъ и усами не можетъ быть никакихъ строповъ, а чрезъ нокъ надѣваются раксы или кольца, къ которымъ привязываютъ верхній ликъ триселя. Для основы фала врѣзанъ шкивъ въ нокъ. Подъ усами гафеля, на секторѣ, только два одношкивн. бл., для нирала и галсъ оттяжки; служащей для подъема гальсоваго угла при крѣпленіи.

Дирикъ-фаль. Въ зависимости отъ того куда будетъ закладываться верхній блокъ. Ежели къ топу-мачты, въ обухъ стень-эзельгофта, тогда необходимо имѣть два дирикъ-фала, чтобы при разныхъ галсахъ, онъ не ложился на стень-штаги; почему на срединѣ гафеля задраиваютъ двушкивный блокъ. На стень-эзельг. въ обухъ двушкивн. блокъ, а ниже, на топѣ по одношкивн. бл. Продвигъ коренные концы дир.-ф. въ одношкивн. блоки на топѣ, далѣе, черезъ шкивы двушкивн. бл. на срединѣ гафеля, черезъ шкивы двушкивн. бл. въ обухъ стень-эз. концы сплеснить разрубнымъ огономъ, облетневать и наколотить на нокъ.

Другая основа, на нокъ-гафеля двушкивн. блокъ, тоже на



ст.-эз., коренные концы у стропа блока ст.-эзельг. (л. 36 ч. 296) и наконецъ сдѣлавъ разрубной огонь въ срединѣ троса предназначеннаго для дирикъ-фала, наколачиваютъ на носъ, а ходовые концы чрезъ шкивы двушкивнаго блока въ обухѣ задней час. ст.-эзельгоф. Затѣмъ ежели блокъ будетъ заложенъ въ обухъ задней кромки подъ марсомъ, т. е. вся основа не будетъ пересѣкаться со стень-штагами, тогда совершенно сходно съ дирикъ-фаломъ бизаннаго гафеля.

Еринсъ-бакштаги основа и обдѣлка, какъ указано ранѣе. Основа дирикъ-фала въ два ходовые конца употребляются на судахъ съ косымъ вооруженіемъ, у которыхъ косою гротъ имѣетъ шкотъ постоянный, смотр. атл. л. 38 ч. 310. Ходовой конецъ выходящій изъ верхняго блока, на топѣ мачты, оканчивается гинцами. При подъемѣ тянутъ лопарь безъ гинцевъ, когда усы гафеля будутъ на своемъ мѣстѣ и чтобы поднять носъ гафеля застопориваютъ подъемъ и тянутъ гинцы. Гафель штормовой бизани всегда хранится на гикѣ, къ которому онъ приайтовленъ (л. 38 ч. 311). Вооруженіе его мало отличается отъ гафеля-бизани. Иногда вмѣсто дирикъ-фала употребляютъ хватъ-тали, одношкивн. блокъ, которыхъ закладываютъ въ обухъ бугеля наколоченаго на носѣ.

Бейфуты гафелей. Обдѣлываютъ также, какъ бейфуты блинда-гафелей, если таковые имѣютъ усы, но для того, чтобы бейфутъ лучше скользилъ по мачтѣ, на него надѣваютъ расѣвлоты, — точеные шарики съ соотвѣстvenною дирою въ срединѣ, чтобы они свободно вращались на бейфутѣ, какъ на оси.

Трисель-мачты. Употребляютъ ихъ при составныхъ мачтахъ, гдѣ бугеля скрѣпляющіе ее, не позволяютъ свободно поднимать гафель. Эти мачты замѣняютъ рельсомъ, по которому ходитъ тележка; вмѣсто деревянныхъ сегарсовъ употребляютъ скобы.

Трисель-мачты по всей своей длинѣ имѣютъ одинаковую толщину. Топъ укрѣпляютъ деревяннымъ шлактовомъ; закладываемымъ подъ марсомъ, между лонго-салингами. Назначеніе шлактова, чтобы не дать возможности мачтѣ подняться во время подъема гафеля кверху. На шпоръ-мачтѣ наколочень заварной бугель и вбитъ штырь, которымъ мачта

входить въ диру сектора укрѣпляемаго на мачтѣ выше деревянной подушки для усовъ гика (с. 37 ч. 304). На трисель-мачту надѣваютъ дубовые сегарсы (л. 36 ч. 291). Число сегарсовъ соотвѣтствуетъ числу полотницъ бизани и триселя, находящихся между верхнимъ навѣтреннымъ галсовымъ угломъ паруса и кренгельсомъ послѣдняго рифа. Дабы сегарсы всегда сохраняли горизонтальное положеніе, что весьма важно при подъемѣ и спускѣ (особенно свѣжемъ вѣтрѣ) гафелей, они соединяются между собою ганапутью, которую основываютъ такъ: приплесниваютъ конецъ толщиной отъ 1 до 1½ д. посрединѣ закрѣпленнаго бейфута гафеля, на каждомъ сегарсѣ вяжутъ выблиночный узелъ на разстояніи равномъ разстоянію между сегарсами на парусѣ и оставляютъ такую длину, чтобы она хватила до палубы (л. 38 ч. 310).

Подъемъ гафеля. Поставивъ людей на гафель-гордель и на дирикъ-фаль, болѣе на первую, и по человѣку на еринсъ-бакштаги, чтобы удерживать гафель на срединѣ, поднимаютъ гафель. Когда онъ на мѣстѣ, тогда крѣпятъ и закабливаютъ на кнехтахъ лопаря дирикъ-фала и гафель-гордели. Послѣдняя часто крѣпится стопоркою между верхними блоками и выдергивается изъ кнехта. Во время подъема наблюдаютъ, чтобы гафель сохранялъ положеніе близкое къ тому, какое долженъ имѣть, будучи на мѣстѣ; въ противномъ случаѣ, гафель сильно упирается въ трисель-мачту и затрудняетъ подъемъ. Гафеля для якорной стоянки правятъ по стень-штагамъ, чтобы они были имъ параллельны; въ морѣ же, на ходу, носки поднимаютъ дирикъ-фалами на столько, чтобы шкотомъ парусъ растягивался.

Вооруженіе лисель-спиртовъ. Лисель-спиртъ имѣетъ въ одномъ концѣ диру, въ другой его конецъ вбитъ небольшой обухъ и иногда въ этотъ конецъ, кромѣ того, еще врѣзывается шкивъ. Въ диру продѣвается найтовъ лисель-спирта, на одномъ концѣ котораго дѣлается кнопъ съ крестомъ, а другой конецъ обвивается. На обухъ же приплесниваютъ блокъ для лисель галса, ежели шкивъ не врѣзанъ.

Подъемъ лисель-спиртовъ къ реямъ. Марса и брамъ-лисель-спирты поднимаютъ на двухъ горденяхъ каждый. Ежели на кораблѣ бѣгучій такелажъ или часть его продернута, то

марса быкъ-гордени служатъ для брамъ-лисель-спиртовъ, коренные концы крѣпятъ за треть внутренняго нока лисель-спирта задвижнымъ штыкомъ или выблиночнымъ узломъ, у стропки или, найтова накидываютъ шлагъ, — поднимаютъ на столько чтобы середина лисель-спирта пришлась на высотѣ марса рея. Въ тоже время вяжутъ на марсѣ конецъ гордена, поданнаго съ марса топенанта за виѣшній нокъ, этимъ горденемъ приводятъ его въ горизонтальное положеніе, а марсовой стоящій на нокѣ марса рея направляетъ въ ноковый бутель. Гордена вывязываются лишь по положеніи найтова у внутренняго нока.

Для подъема марса - лисель - спиртовъ подаютъ на палубу съ топа стеньги марса-лисель-фалы, предварительно выдернувъ изъ блоковъ на нокѣ, и гордена съ топенантовъ, крѣпятъ ихъ на палубѣ, какъ и въ предыдущемъ случаѣ, откидываютъ третные бугеля, тянутъ лисель-фаль и подыавъ середину лисель-спирта до высоты рея, приводятъ горденемъ съ топенанта въ горизонтальное положеніе, заводятъ нокъ въ бугель.

Объ остальныхъ способахъ подъема по непрактичности ихъ не упоминается, хотя найдутся сторонники и тѣхъ.

Вооруженіе брамъ-стенги. Обдѣлка брамъ-такелажа. Ванты накладываются огонами, образованными такимъ же образомъ, какъ огона стень-вантъ. Клетень ихъ идетъ нѣсколько ниже заплечиковъ брамъ-стенги.

Накладываютъ также обѣ пары брамъ-вантъ однимъ огономъ, который дѣлается слѣдующимъ образомъ: складываютъ обѣ пары ихъ серединами и связываютъ отступя отъ одной въ обѣ стороны на равное разстояніе, двумя круглыми бензелями; образовавшійся такимъ образомъ огонъ долженъ быть такой величины, чтобъ только, что обхватывалъ топъ брамъ-стенги, т. е., чтобъ онъ на него не накладывался, а наколачивался бы.

Подлѣ самаго бензеля огона, ввязываютъ на каждой сторонѣ форъ и гротъ-брамъ-вантъ по двушкивному комель-блоку, а въ крюйсъ-брамъ-ванты по одношкивному, изъ конхъ верхній шкивъ комель-бл. служитъ для брамъ-лисель-фала, а нижній для брамъ-топенанта (л. 22 ч. 154).

Брамъ-бакштаги. Такъ какъ ихъ по одному на сторонѣ,

то они накладываются разрубнымъ огономъ. Дѣлаютъ и такъ, что въ верхнемъ концѣ каждого образуютъ очко, черезъ которое каждый навѣшивается на топъ или на колпакъ брамъ-такелажа найтовымъ. Въ нижній конецъ каждого брамъ-бакштага ввязывается тремя бензелями коушъ, въ который и въ обухъ вбитый въ задней части русленя, закладываютъ тали, одношкивнымъ блокомъ въ коушъ бакштага, а двушкивнымъ въ обухъ, откуда лопарь, черезъ шпигать въ бортѣ, идетъ на палубу.

Иные утверждаютъ, что брамъ-бакштаги бесполезны. Хотя безъ нихъ и можно обойтись, но трудно утверждать, чтобъ они не приносили никакой пользы при порывахъ вѣтра и волненіи. Иногда брамъ-бакштагъ и брамъ-фордунъ имѣютъ общій огонъ.

Брамъ-фордуны накладываются разрубнымъ огономъ, въ которомъ передняя часть оставляется длиннѣе задней, или посредствомъ огона, образованнаго кореннымъ или круглымъ бензелями; они клетнюются вровень съ клетнемъ брамъ-вантъ и сплошь ежели проволочнаго троса. Въ нижній конецъ каждого брамъ-фордуна ввязывается, такимъ же образомъ, какъ и въ концы вантъ, юферсъ, черезъ который и другой, въ задней части русленя, брамъ-фордунъ тянется талрепомъ.

Брамъ-штагъ накладывается обыкновеннымъ огономъ, образованнымъ посредствомъ огоннаго силесня. Если же это новый штагъ, то онъ на первое время накладывается задвижнымъ огономъ, для котораго въ концѣ штага дѣлается очко; а когда штагъ обтянется тогда его передѣлываютъ. Огонъ и его силесень тренцуются.

Стропы съ коушами и съ блоками. Для *форъ-брамъ-стенги*: стропъ съ коушемъ или полукоушемъ для гротъ-бомъ-брамъ-штага и стропъ, или крентельсъ съ двумя, одношкивными блоками для бомъ-кливеръ-леера и для бомъ-кливеръ-фала, ежели для этихъ снастей не прирѣзаны на брамъ-стенгѣ выдвижныя планки. Для *гротъ-брамъ-стенги*: иногда стропъ съ двумя одношкивными блоками для форъ-бомъ-брамъ-брасовъ. Для *крюйсъ-брамъ-стенги*: иногда стропъ съ двумя блоками для гротъ-бомъ-брамъ-брасовъ. Ежели брамъ-такелажъ наклады-

вается прямо, безъ колпаковъ, то всѣ эти стропы должны быть съ лапками, и тогда они задриваются на топъ сверхъ всего такелажа (л. 39 ч. 320, 322, 329, 323).

Для брамъ-вантъ привязывается на внутренней сторонѣ стень-вантъ, въ разстояніи отъ топа равномъ длинѣ заплечиковъ стеньги, обшитый кожею желѣзный *ворстъ*; а чтобъ взятая черезъ ворстъ брамъ-ванты не оттягивали стень-ванты, и чтобъ вмѣстѣ съ тѣмъ онѣ имѣли тутъ болѣе, твердую опору, то между стень-вантами основываютъ *швицъ-сарвень-стропы*.

Брамъ ванты проводятъ также чрезъ коуши стропа, задраснаго на стеньгѣ ниже салинга, на длину топа, и тянутъ талрепами, чрезъ коуши въ брамъ-вантахъ и прибензеванные къ огонамъ нижнихъ вантъ. На коммерческихъ судахъ въ большомъ употребленіи брамъ-путенсы; устройство и тяга брамъ-вантъ атл. л. 22 ч. 155.

Обдѣлка бомъ-брамъ такелажа. Такелажъ бомъ-брамъ-стенги состоитъ изъ пары вантъ, пары бакштаговъ, пары фордуновъ и штага. Бакштаги и фордуны накладываются двумя парами, и передняя половина пары каждой стороны берется бакштагомъ, а задняя фордуномъ. Бакштагъ тянется черезъ одношкивный блокъ на русленѣ и шпигатъ борта, а фордунъ талрепомъ черезъ коушъ (обшитый кожею), ввязываемый въ его конецъ, и черезъ обухъ (обшитый кожею) въ задней части русленя. Бомъ - брамъ - штагъ обдѣлывается такимъ же образомъ, какъ и брамъ-штагъ. Огона бомъ-такелажа склетневываютъ, или, полубензелями соединяютъ вмѣстѣ (л. 39 ч. 321).

Брамъ такелажъ накладываютъ на красной мѣди цилиндры имѣющій заплечики, которыми онъ держится; чтобы заплечики колпака не портились о бугель, на топы брамъ-стенегъ для сего, наколачиваютъ кренгельсы (л. 39 ч. 323, 326).

Бомъ-салингъ состоитъ изъ бугеля или полубугеля скрѣпляемаго съ брамъ-колпакомъ (л. 39 ч. 322).

Приготовивъ брамъ-стенгу и ея такелажъ къ подъему, поднимаютъ сперва на брамъ-эзельгофтъ, посредствомъ простаго горденя, брамъ-колпакъ съ б.-салингомъ. Послѣ этого накладываютъ: на

Форъ-брамъ-колпакъ.	Гротъ-брамъ-колпакъ.	Брѣйсъ-брамъ-кол.
Тросовые кренгельсы вплоть до б. салинг. Огона брамъ трановъ или, стропы съ коушами для нихъ.		
Стропъ съ коушемъ (л. 39, ч. 328), обращая послѣдній назадъ для гр. б. бр. шт.		
Стропъ съ двумя блоками (л. 39, ч. 329), если нѣтъ въ бр. ст. планокъ для б. кливеръ-леера и б. кливеръ-фаза. Если б. к. л. накладываютъ огномъ, то стропъ съ однимъ блокомъ.	Такой же стропъ для гротъ-брамъ-стаксель-леера и фазы.	
		Если бомъ-брамъ-рей постоянные, то удобно имѣть стропы съ блоками для форъ и гротъ б. брасовъ.
Пары брамъ-вантъ правой, потомъ лѣвой. Если образуютъ огонь на бензеляхъ то послѣдній.		
Огонь бакштаговъ. Огонь брамъ-фордуновъ. Огонь брамъ-штаговъ.		

Брамъ-штагъ-накладываютъ также и прежде вантъ для того, чтобъ его удалить отъ нижней шкаторины бомъ-брам-селя.

Наложивъ на колпаки весь брамъ-такелажъ, поднимаютъ бомъ-брамъ-такелажъ и накладываютъ на брамъ-колпакъ, а такъ какъ огона его склетневаны, то нужно перевести каждую половину на свою сторону чрезъ стень и нижніе штаги, что исполняется горденями спущенными съ форъ и гротъ-марсовъ.

Подъ бомъ-брамъ такелажъ должна быть приготовлена стропка съ коушемъ или, желѣзное, кольцо съ проушиною, обшитое кожею для б.-брамъ-фазы, замѣняющій бейфутъ б.-бр. рей, ежели послѣдній летучій (л. 39 ч. 315).

Бомъ-брамъ-такелажъ: сперва кренгельсъ, потомъ пару, составляющую бакштагъ и фордунъ съ правой стороны, за нею такую же пару съ лѣвой и наконецъ штагъ.

Подъемъ брамъ-стенги съ палубы производится посредствомъ брамъ-горденя, который основываютъ точно также,

какъ перлинь для подъема стеньги съ воды, въ томъ случаѣ, ежели брамъ-стенгю поднимають брамъ-рейнымъ горденемъ, и она отдѣльнаго не имѣеть. Употребленіе того же горденя замедляетъ подъемъ и спускъ и затѣмъ при частомъ употребленіи скоро приходитъ въ негодность.

Брамъ-гордень соотвѣтственной толщины, длиною въ три высоты брамъ-эзелгофта надъ палубою, съ запасомъ конца, чтобы брамъ-стенгю можно спускать въ ростры или на палубу, не отдавая штыка. Оба его конца оплетаются. Къ нему принадлежатъ: одношківный блокъ, окованный или, ввязанный въ ординарный стропъ съ гакомъ и коушемъ, закладываемый въ задній обухъ брамъ-эзелгофта. Стропка съ коушемъ, обдѣланная двумя свитнями. Она должна коушемъ ходить по ходовой части брамъ-горденя, между блокомъ въ обухѣ бр.-эзелг. и шкивомъ въ шпорѣ брамъ-стенги (л. 39 ч. 324, 326).

Брамъ-стенежный брамъ-горденемъ основывается также, какъ бы для этой цѣли употребляли брамъ-рейный, но съ тою разницею, что прежде чѣмъ продѣвать чрезъ шкивъ шпора, на брамъ-гордень надѣваютъ стропку, которую вяжутъ въ шкивъ б. б. фала (л. 39 ч. 326). Конецъ крѣпятъ штыкомъ за передній обухъ бр.-эзелг. (л. 39 ч. 324).

Наложивъ такелажъ, проводятъ его въ надлежащія мѣста, поднимають брамъ-стенги и, какъ только, флакштокъ войдетъ въ круглую дыру эзелгофта, отдають стропку въ шкивъ б. б. ф., приподнимають еще, чтобы надѣлся бомъ-брамъ-такелажъ.

Наконецъ, насаживаютъ клотивъ съ продѣтыми въ него сигнальными фалами и вставляютъ громоотводную шпильку. Шпильки вставляютъ или ввинчиваютъ въ металлическія трубки, конической формы, врѣзанныя въ флакштокъ бомъ-брамъ-стенги, въ которомъ для нея должна быть выдолблена удобная же пустота (л. 39 ч. 316).

*Проводка и тиа брамъ и бомъ-брамъ-такелажъ.*

Форъ-брамъ-стенга.	Гротъ-брамъ-стенга.	Кройсь-бр.-стенга.
<p><i>Брамъ-штатъ</i> въ шкивъ или кипъ на нокѣ у заплечковъ утлгара, въ шкивъ мартышъ-гика или планку, въ концѣ введенъ коушъ или друшкиви. блокъ талей, къ обуху со скобою или, блокъ, тянется талрепомъ или талями. Тянуть также комлемъ самъ за себя.</p> <p><i>Бомъ-кливеръ</i> лсеръ. Въ шкивъ или кипъ у заплечковъ бомъ утлг., въ дыру мартышъ гика у бугеля, тянется сама за себя комлемъ, ежели другой конецъ съ гинцами и талрепомъ, или, талями ежели надѣтъ огонь на тоу бр.-ст.</p> <p>Гинцы закладываютъ въ коушъ введенный на половинѣ высоты стеньги, другой блокъ на марсѣ.</p>	<p>Въ средней шкивъ подушки форъ салинга, тянется талми, или, талрепомъ основаннымъ въ коушѣ, ввязанномъ въ концѣ штага и коушемъ на огонѣ фокъ-вантъ. Проводить также чрезъ роульсъ форъ-стенгъ эзел. тянется также.</p>	<p>Въ желѣзную планку съ мѣднымъ роульсами, на задней части гротового ст. эз. или въ коушѣ стропа задраеннаго подъ ст. эзелг. Тянется талрепомъ или комлемъ самъ за себя. (л. 39 ч. 317).</p>
<p><i>Брамъ-балштамъ.</i> Для большого разноса пропускаются въ дыру или планку на отводномъ рожекѣ салинга (л. 39 ч. 327) къ руслениямъ, тянутся талями, лопаря которыхъ пропущены въ шпигаты въ борту.</p> <p><i>Брамъ-фордуны.</i> Къ руслениямъ; тянутся талрепами между иферсами въ концѣ бр.-фор. и на русленияхъ.</p> <p><i>Брамъ-ванты.</i> Чрезъ рожки салингилъ въ дыры. Чрезъ сломы стень-вантъ, тянутся талрепами, между коушами въ концахъ и коушами прибензелеванными у первой пары ст. ван. къ шейкамъ оковокъ нижнихъ ст.-юиф. (л. 22 ч. 154). Проводить также чрезъ коуши стропа задраеннаго на стеньгѣ и тянуть талрепомъ между коушами въ концахъ и коушами на огоняхъ вантъ.</p>		

## Бомъ-брамъ-такелажъ.

<p><i>Бомъ-брамъ-штагъ.</i> Въ шкивъ или кипъ у заплечиковъ б. утл. впереди шкива бомъ-клив. леера во вторую дыру нока, мартынь гика, тавится на высотъ планширя талрепомъ или гинцами.</p>	<p>Въ коушъ стропа на колпакѣ форъ-брамъ стеньги тавится на марсѣ подобно брамъ-штагу. Ежели же брамъ-штагъ проведенъ къ стень-эзельгофту, то бомъ-брамъ-шт. вмѣсто его, съ шкивъ подушки [форъ-салинга.</p>	<p>Въ средней шкивъ или кипъ подушки, между задними концами гротъ-стенговыхъ лонгосалинговъ, откуда въ коушъ остропланный на оговѣ одной изъ нижнихъ вантъ.</p>
---	--	---

*Бомъ-брамъ-бакштаги* въ крайнія дыры отводовъ. Тянутся также, какъ и бр.-бакш.  
*Бомъ-брамъ-фордуны* идутъ къ русленамъ подлѣ фордуновъ, и также тянутся.

На задней красницѣ стеньговаго салинга, небольшой отводъ, или выстрѣлъ, въ двѣ дыры котораго продѣваютъ брамъ-и бомъ-брамъ-бакштаги. На срединѣ своей длины отводъ имѣетъ еще, третью дыру, сквозь которую, онъ, соединяется съ заднею красницею посредствомъ болтика, на которомъ и обращается вмѣстѣ съ бакштагами (л. 39 ч. 327). Внутренній его конецъ укрѣпляется на красницѣ посредствомъ штерта' продѣтаго въ дыру сдѣланную въ этомъ концѣ отвода. Когда бакштаги заводятся за марсѣ, тогда штертъ отдается и отводъ обращается назадъ, сколько того требуютъ бакштаги.

По исполненіи всѣхъ вышеизложенныхъ работъ, приподнятую брамъ-стенгу выстрѣливаютъ на шпактовъ, который закладываютъ въ дыру шпора брамъ-стенги ниже шкива. Шпактовы желѣзные, въ сѣченіи своемъ имѣютъ форму квадрата, а длина ихъ, равна разстоянію между наружныхъ боковыхъ кромокъ лонгосалинговъ. Шпактовы на одномъ концѣ имѣютъ дыры со стропками и шкертами, которыми шпактовы должны быть прихвачены къ салингамъ. Очень часто въ брамъ-стенгахъ выше брамъ-эзельгофтовъ на футъ, сверлятъ дырѣ въ діаметрѣ одинъ дюймъ, въ которыя вставляютъ болтъ, какъ только они выйдутъ выше эзельгофта. Этотъ болтъ служитъ предохранительнымъ шпактовымъ, на случай, если бы лопнулъ брамъ-гордень. Для удобства подъема и спуска длинныхъ брамъ-стенокъ, на переднихъ концахъ лонга-салинговъ дѣлаютъ откидную планку, что избавляетъ отъ отдаванія рубашки марсея.

Выгнавъ брамъ-стенгу на шпактовъ, и основавъ талрепа всего брамъ-такелажа, закладываютъ нижніе блоки талей на

талрепа штаговъ; навѣшиваютъ такія же тали на брамъ-ванты и брамъ-фордуны и устанавливаютъ брамъ-стенги въ направленіи ихъ стенокъ, посредствомъ штаговъ и фордуновъ; потомъ тянутъ ванты и наконецъ бакштаги.

## Бомъ-утлегарь.

Кладутъ въ ручную между краговъ или, пропускаютъ въ нихъ и стень-штагами на бушпритъ. За шейку бугеля вяжутъ блокъ съ горденемъ, одинъ конецъ подаютъ на бакъ другой крѣпятъ выбличнымъ узломъ или задвижнымъ штыкомъ за средину или шпоръ б. ут., на нокъ по внутреннюю сторону киповъ, у заплечиковъ, прихватываютъ фаль надежною прядью ворсы, одновременно подаютъ два горденя: съ кливеръ леера и со стень штага, первый крѣпятъ въ удавку у пряди ворсы; второй, около кореннаго конца фала на шпорѣ. Назначеніе перваго горденя, чтобы приподнять нокъ б. ут. и направить его въ бугель, а втораго — поддержать шпоръ, когда таковой выйдетъ изъ за ст. шт. (л. 34 ч. 279). По изготовленіи всего вышеизложеннаго, дѣйствуя своевременно горденями и отдавъ схватку выстрѣливаютъ б. ут. на столько, чтобы кипы вышли внаружу бугеля на утлегарѣ.

Обдѣлка и основа такелажа бомъ-утлегаря. Выстрѣливъ какъ сказано выше, вооружаютъ его начиная съ того, что накладываютъ *раксъ-бугель*, а потомъ огонь ординарнаго перта, который обдѣлывается подобно пертамъ утлегаря; внутренній конецъ перта крѣпится за нокъ утлегаря по внутреннюю сторону бугеля. Послѣ перта накладываютъ *бомъ-утлегарь-штагъ* или *нижній его бакштагъ*, (какъ онъ называется въ Штатѣ), обыкновеннымъ огномъ, ежели б. у. шт. тросовый; ежели же цѣнной, то прежде всего такелажа накладываютъ на нокъ до заплечиковъ бугель, съ которымъ и соединяютъ скобою б. у. шт. Другой конецъ тросоваго штага продѣвается въ первый снизу шкивъ на нокъ мартынь-гика и черезъ коушъ стропа или, роульсъ бугеля на бушпритъ, (если таковые употребляются) на противной сторонѣ

съ форъ-бомъ-брамъ-штагомъ, на бакъ, гдѣ и тянется. Цѣпной же крѣпится на нокъ мартынь-гика скобою за проушину, гдѣ и утлегарь-штагъ (л. 24 ч. 178, 179).

Бомъ-утлегарь бакштаговъ одна пара по одному на сторонѣ. Они накладываются разрубнымъ огономъ послѣ бомъ-утлегарь-штага. Другіе ихъ концы, продѣтые въ крайніе коуши или дирья на нокахъ блинда-гафелей, или въ шкивы отводовъ на крамболахъ, берутся къ борту, гдѣ тянутся талрепами или прямо сами продѣваются въ шкивы борта.

Бомъ-кливеръ-лееръ. Въ одномъ концѣ его дѣлается очко, будучи продѣтъ въ кольца, къ которымъ привязывается навѣтренная шкаторина бомъ-кливера, онъ надѣвается на гакъ ракъс-бутеля. Другой конецъ продѣвается въ блокъ или планку на топѣ форъ-брамъ-стенги (на шкунѣ на топѣ форъ-стенги), на противной сторонѣ блока или планки для бомъ-кливеръ-фага, и спускается на палубу, также тянется на марсѣ или огономъ надѣвается на брамъ-стенгу послѣ брамъ-штага. На корабляхъ и фрегатахъ онъ тянется талями, которыя основываются въ одинъ двушкивный и въ одинъ одношкивный блоки, при чемъ двушкивный ввязывается въ ординарный стропъ со складными коушами, къ верхнему изъ коихъ приплеснивается конецъ бомъ-кливеръ-леера, а одношкивный—въ ординарный стропъ съ гакомъ и коушемъ, которымъ онъ закладывается въ обухъ, вбитый въ палубу у мачты. Когда лееръ вытянуть, тали должны быть схвачены стопоркою.

Вооруживъ такимъ образомъ бомъ-утлегарь, его выстрѣляютъ и упираютъ шпоромъ въ бушпритный эзельгофтъ, посредствомъ сдѣланной въ шпорѣ, въ половину толщины его, вырѣзки; послѣ чего его утверждаютъ въ этомъ мѣстѣ желѣзнымъ горбылемъ съ чекой, прибываемымъ на правой сторонѣ эзельгофта (л. 34 ч. 279).

Выстрѣливъ бомъ-утлегарь и утвердивъ его шпоръ, тянутъ бомъ-утлегарь-штагъ, потомъ бакштаги, послѣ нихъ форъ-бомъ-брамъ-штагъ и потомъ уже устанавливаютъ форъ и гротъ-брамъ-стенги по ихъ стеньгамъ.

При выстрѣливаніи б. ут. на нокъ его, заводятъ тали или вяжутъ гордень съ топа-стенги въ томъ только случаѣ если б. ут. и утлегарь однопоревки.

Брамъ и бомъ-брамъ-рей. О такелаживаніе брамъ-рей. Перты и лееръ обдѣлываются такимъ же образомъ, какъ лееръ и перты марса-рей. Перты имѣютъ по одному подперту, а на малыхъ судахъ они дѣлаются безъ подпертъ.

Иногда вмѣсто обушковъ на реѣ, для леера, прибываютъ кожанныя петли.

Топенанты,—ординарные; каждый надѣвается огономъ на нокъ рея, откуда идетъ черезъ нижній роульсъ комель-блока, на марсѣ; гдѣ тянется черезъ кофельнагель или черезъ футъ-блокъ. (л. 39 ч. 332).

На корабляхъ большого ранга брамъ-топенанты проводятъ чрезъ марсовую диру чрезъ кофель-планки у бортовъ. Вообще надо замѣтить, что проводить бр. т. и тянуть ихъ внизу всегда выгоднѣе, въ особенности при уборкѣ брамселей.

Брасы,—бываютъ двойные и ординарные. Для двойнаго на нокъ рея накладывается одношкивный блокъ, огономъ его стропа. Ординарный накладывается огономъ, сдѣланнымъ въ его концѣ. Какъ тотъ, такъ и другой огонъ схватываются съ огономъ топенанта, чтобъ вмѣстѣ съ нимъ накладывать.

Блоки подъ серединою брамъ-рея для брамъ-гитовыхъ и бомъ-брамъ-шкотовъ, употребляются двушкивные, по одному на сторону. Они ввязываются въ ординарные стропы съ лапками, черезъ которыя и задраивается на серединѣ брамъ-рея найтовомъ, полагаемымъ на верхней его сторонѣ. Въ передней шкивъ каждаго изъ этихъ блоковъ продѣвается бр.-гитовъ, а въ задній—б.-бр.-шкотъ. Задраивъ стропы блоковъ заводятъ шпанъ-стропы также, какъ и прочихъ реевъ. Блоки эти дѣлаютъ также выкладными (л. 39 ч. 330).

Бейфутъ. Взявъ вырубленный бейфутъ кругомъ рея, сплесниваютъ его концы и связываютъ потомъ обѣ его части, подлѣ самага рея, бензелемъ; а въ другомъ концѣ ввязываютъ такимъ же бензелемъ коушъ, къ которому приплесниваютъ небольшой талрепъ. По другую сторону середины рея ввязываютъ коушъ бензелемъ, полагаемымъ между коушемъ и реемъ. Когда рей повороченъ и бейфутъ обнесенъ сзади стеньги, тогда въ этотъ коушъ и въ коушъ бейфута основывается талрепъ, которымъ бейфутъ стягивается и крѣпится.

Иногда, не ввязывая коушей, дѣлаютъ въ бейфутѣ и стропѣ по очку, и продѣвъ очко бейфута въ очко стропа вкладываютъ деревянный кневельсь. Но первый способъ имѣетъ то преимущество, что посредствомъ талрепа можно, до поворота рея, обнести одинъ шлагъ и придержать рей къ стеньгѣ. Бейфутъ обшивается кожей, отъ бензеля до бензеля (л. 39 ч. 325). Бейфуты брамъ-реевъ на коммерческихъ судахъ дѣлаютъ съ желѣзною наметкою (л. 28 ч. 208).

Третные стропы на брамъ-рей, для относа брамъ-горд. На концахъ средней трети каждаго нока, ближайшихъ къ заплечикамъ поковъ, надѣваютъ стропы, въ которые задраиваютъ коуши круглымъ бензелемъ. Два стропа, для того, чтобы можно было спускать брамъ-рей на одну сторону на одномъ и другомъ галсѣ, когда судно на ходу, на якорѣ же спускаютъ форъ и крьюсь бр. р. на лѣвую, а гротъ бр. р. на правую стороны (л. 39 ч. 332).

Обносъ или оттяжка для относа брамъ-горденя. Въ конецъ короткой веревки вплеснивается коушъ, а другой ея конецъ плетется косою, приблизительно на  $\frac{1}{3}$  длины всего обноса; или вплеснивается какъ съ коушемъ; послѣднее позволяетъ быстрѣе сдѣлать обносъ, но въ смыслѣ безопасности, можно указать на случаи самовыкладыванія гака, что особенно часто случается, когда обноса совсѣмъ не употребляютъ, а вмѣсто него на брамъ-гордень надѣваютъ коушъ съ припесненнымъ къ нему гакомъ, который закладываютъ въ коушъ третнаго стропа.

Коушемъ обносъ надѣвается на брамъ-гордень, до привязки онаго къ рею, а другимъ концемъ продѣвается въ коушъ стропа на нокъ. Прежде обноса, на брамъ-гордень надѣвается коушъ съ кренгельсомъ или, стропка съ двумя лапками, накладываемые на нокъ во время подъема, дабы рей не заходилъ подъ марсъ и не задѣвалъ за снасти.

Поковые оттяжки. Въ обухи вбитые каждаго нока продѣваютъ сыромятной кожи ремни до середины складываютъ вдвое, прошиваютъ на длину нока нѣсколько большую, чѣмъ длина его, отъ обуха до заплечиковъ, послѣ этого вкладываютъ между концами ремня тросъ толщиною въ 1 или  $1\frac{1}{4}$  д.,

и прошиваютъ все насквозь. Длинавшитаго троса должна быть такова, чтобы вытянувъ всю оттяжку вдоль рея можно было прихватить у середины. Въ конецъ вплесниваютъ деревянный клевантъ или обдѣлываютъ очкомъ. Другая часть оттяжки состоитъ изъ троса той же толщины, а длина должна хватать до палубы. Мѣсто храненія на марсѣ смотанною въ клубокъ. Оттяжка закладывается всегда съ противоположнаго нока обносу (л. 39 ч. 332). Назначеніе оттяжекъ—сдергивать брамъ-топенанты и брасы съ нижнихъ поковъ во время ворожанія бр.-реевъ.

Средній стропъ съ коушемъ. На средину брамъ-рея заводятъ двойной стропъ, въ который вводятъ коушъ и задраиваютъ его круглымъ бензелемъ. Въ этотъ коушъ вяжутъ коушной конецъ брамъ-горденя (л. 39 ч. 332). Ежели брамъ-драйренъ цѣпные, то стропъ замѣняютъ бугелемъ съ проушиною.

Брамъ-топенанты. Имѣютъ общій огонь съ бр. брасами или, отдѣльные, но склетневанные вмѣстѣ. Ходовые концы проходятъ въ нижніе шкивы или, роульсы комель-блоковъ введенныхъ въ брамъ ванты, тянутъ на марсѣ у стень-вантъ чрезъ кофель-нагели или проходя чрезъ шаръ-блоки утвержденные на боковой кромкѣ марса. Брамъ-топенанты проводятъ также чрезъ марсовую диру къ бортамъ, гдѣ и тянутъ чрезъ шкивы планцрей или футъ блоки.

Брамъ-гордени, или брамъ-галы. Съ палубы чрезъ марсовую диру въ шкивы врѣзанные у заплечиковъ брамъ-стенегъ, крѣпятся за средніи коуши на бр. р. или задвижнымъ штыкомъ вокругъ буде коушей нѣтъ. Ходовой конецъ проводятъ въ канифасъ-блокъ, закладываемый въ стень-вынтрень обухъ. Когда корабль на ходу или имѣетъ поставленными паруса на брамъ-гордень заводятъ гинцы. Послѣднія употребляютъ двойко: просто тали изъ двухъ двушкивныхъ блоковъ, изъ которыхъ одинъ остроленъ (нижній) съ гакомъ или съ желѣзною оковкою съ вертлюжнымъ гакомъ, а верхній съ длиннымъ стропомъ, около котораго и дѣлаютъ соответственный узелъ (л. 95 ч. 720) наконецъ тали съмантылемъ, послѣдній долженъ быть такой длины, что будучи закрѣпленъ свитнемъ за стень-вынтрень обухъ коушъ другого

конца приходился у блока отъ мантыля заложенаго на брамъ-гордень подъ путенсъ-вантами, когда бр.-рей на брамъ-эзельгофтѣ. Въ коушъ закладываютъ двушкивный блокъ хватъ-талей. Удобство послѣдняго заключается въ томъ, что когда понадобится быстрая отдача брамъ-фала, то для этого отдають свитень-мантыля. Брамъ-гинцевъ не вводятъ въ крѣйсь-брамъ-фаль.

Собственно брамъ-фаломъ слѣдовало называть слѣдующую основу. Брамъ-рей также, какъ и марса-рей, имѣетъ брамъ-драйрепъ и тали. Основа эта дѣлается двойко: брамъ-драйрепъ и тали, брамъ-драйрепъ съ мантылемъ. Тали закладываютъ въ коушъ брамъ-драйрепа на высотѣ салинга, а какъ другаго блока въ обухъ на марсѣ, ходовой лопарь пропускается чрезъ марсовую дыру и тянется чрезъ канифасъ-блокъ. При мантылѣ вмѣсто коуша, въ концѣ драйрепа, вводится одношкивный блокъ (толстоходный) на высоту шкива въ брамъ-стенгѣ для драйрепа, чрезъ него пропускають мантыль, конецъ крѣпятъ въ углѣ марса на задней кромкѣ, а въ коушъ мантыля у блока закладываютъ двушкивный блокъ талей, а какъ одношкивн. въ обухъ угла марса на другой сторонѣ. Такая основа по преимуществу встрѣчается на коммерческихъ корабляхъ и въ особенности при цѣпномъ такелажѣ.

**Бомъ-брамъ-рей.** Эти рей отаклаживаются такимъ же образомъ, какъ брамъ-рей ежели они постоянные, съ тою только разницею, что вмѣсто двухъ двушкивныхъ блоковъ, задриняемыхъ подъ середину брамъ-рея, задриняются два одношкивные блока, для бомъ-брамъ-гитовыхъ.

**Летучіе бомъ-брамъ-рей.** Вырубають тросъ въ полторы длины всего рея, на концахъ дѣлають огона соотвѣтственные толщинѣ нока, которыми наколачиваются на нихъ, такимъ образомъ образуется шпрюйтъ. На этотъ шпрюйтъ ранѣе чѣмъ сдѣланы огона долженъ быть надѣтъ коушъ впрессиваемый въ тросъ толщиною до 1 1/2 дюйма, длина должна хватать до марса, это будетъ оттяжка, служащая для уборки б. брамсея. Оттяжка при поставленныхъ летучихъ б. брамсеяхъ должна быть съ навѣтренной стороны. Средній строень для б.-брамъ-фала, обдѣлываютъ также, какъ и у брамъ-реевъ.

Бейфутъ замѣняетъ строень съ коушемъ или желѣзное кольцо обшитое кожею и свободно ходящее по б.-бр.-стенгѣ. (Л. 39 ч. 315, 331).

*Основа и проводка снастей брамъ и бомъ-брамъ реевъ.*

Ф о р ъ.	Г р о т ѣ.	К р ѣ й с ѣ.
<p>Брамъ - брасъ. Имѣетъ общій огонь съ топенавтомъ даже и въ томъ случаѣ ежели основывается двойнымъ.</p> <p>При обыкновенной основѣ брамъ-брасъ отъ пока проходитъ въ блокъ подъ гротъ-салингъ, спускается чрезъ марсовую дыру и проходитъ изъ борта въ шаръ или футъ-блоки, гдѣ и тянется. При двойной основѣ на поклѣ бр.-р. нагоняютъ строень съ блокомъ. Продѣвъ коренной конецъ чрезъ гротъ марсовую дыру въ блокъ подъ гротъ-салингомъ, — въ блокъ на поклѣ, — крѣпятъ въ удавку на топѣ гротъ-стенгѣ, накинувъ шлагъ выше комель блоковъ, на первую пару стень-вантъ. При обыкновенной основѣ часто не навѣшиваютъ блоковъ, а таковыя привязываютъ къ стень-вантамъ.</p> <p>Форъ-бомъ бр. брас. отъ пока рея въ блокъ на топѣ гротъ-брамъ-стенгѣ, чрезъ марсовую дыру, на шканцы гдѣ и тянется.</p>	<p>Обдѣлку имѣетъ ту же, какъ форъ - брамъ - брасъ. Можетъ быть основанъ обыкновеннымъ и двойнымъ. Основана также какъ и форъ-брамъ-браса, только проводится къ рѣйтъ-стенъ-вантамъ.</p> <p>Гротъ-бомъ-брамъ-брасы. Склетываютъ огонь этого браса съ огнемъ топенавта и наложивъ ихъ на поклѣ бомъ - брамъ - рея, продѣваютъ ходовой конецъ браса въ одношкивный блокъ, привязанный такимъ же образомъ на топѣ крѣйсь-брамъ-стенгѣ, какъ блоки для форъ-бомъ-брамъ-брасовъ на топѣ гротъ-брамъ-стенгѣ, и спускають потомъ брасъ, чрезъ марсовую дыру на ютъ, гдѣ онъ и тянется.</p>	<p>Имѣя обдѣлку ту же, всегда основывается обыкновеннымъ. Отъ пока проходитъ въ коуши или, одношкивные блоки съ обыкновенными стропами и двойными лапками, привязанными на задней стень-вантѣ на высотѣ крѣйсь-брамъ-рея. Иногда проводятъ чрезъ одношкивные блоки въ общемъ строень задриняемое подъ гротъ - стень-эзельгофтомъ на топѣ гротъ-мачты.</p> <p>Крѣйсь-бомъ-брамъ-брасы. Наложивъ, вмѣстѣ съ топенавтомъ, на поклѣ бомъ-брамъ - рея, этотъ брасъ продѣвается въ одношкивн. блокъ привязанный къ задней гротъ - стень-вантѣ, или въ шкивъ привязанный на уголѣ въ заднемъ концѣ лонгосалинга, или, въ шкивъ трехшквн. подушки въ гротѣ салингѣ, и спускается на гротъ-марсѣ, гдѣ и тянется.</p>

**Бомъ-брамъ-фалы.** Продѣваются сзади, въ шкивы бомъ-брамъ-стенгѣ крѣпятся на срединѣ бомъ-брамъ-реевъ какъ брамъ-гордень на брамъ-реѣ. Задніе концы спускаются въ марсовую дыру на палубу гдѣ и тянутся, обыкновенно проводятся на противоположную сторону съ брамъ-фалами.



### Окончательная тяга такелажа.

Предполагая, что рангоутъ во время производства вышеизложенныхъ работъ не измѣнилъ своего положенія, такелажъ надлежаще вытянуть и нѣтъ надобности его тянуть вновь и, что если бы это понадобилось, то производится по тѣмъ же правиламъ, какія были указаны. Послѣдующія работы собственно по оснасткѣ такелажа и рангоута заключаются: въ заклиниваніи мачтъ, вязкѣ выблинокъ, заведеніи вантъ (скокъ) траповъ, тированіи такелажа, скобленіи и тированіи рангоута и подъемѣ запасныхъ рангоутныхъ деревъ.

Относительно заклиниванія мачтъ существуютъ различныя мнѣнія. Одни совѣтуютъ заклинивать ихъ только на верхней палубѣ, другіе въ одной изъ нижнихъ, третіе считаютъ необходимымъ заклинивать ихъ во всѣхъ палубахъ, а нѣкоторые полагаютъ даже, что лучше вовсе не заклинивать мачты. Первое изъ этихъ мнѣній съ перваго взгляда болѣе другихъ основательно: всякое дерево тѣмъ болѣе противится ломающей его силѣ, чѣмъ оно, при той же толщинѣ, короче; поэтому и дѣйствіе парусности, а при качкѣ дѣйствіе всего оснащенного рангоута, тѣмъ на мачту менѣе, чѣмъ менѣе отстояніе центра парусности и центра тяжести рангоута отъ точки опоры мачты, т. е. чѣмъ выше палубы, въ которой мачта закинена. Но противъ такого заклиниванія можно сказать, что мачта, дѣйствуя посредствомъ верхней, открытой палубы на ту же часть надводной половины корпуса, на которую дѣйствуютъ ванты посредствомъ русленей, много ослабляетъ эту часть. Поэтому казалось бы предпочтительнѣе заклинивать мачты во второй или въ нижней палубѣ, гдѣ вообще размѣръ деревьевъ и всего крѣпленія значительнѣе.

Заклиниваніемъ мачты во всѣхъ палубахъ уничтожается передача различныхъ движеній, принимаемыхъ верхнею частью мачты. нижней ея части, заключенной между килемъ и второю или третьею палубою, и много уменьшается ея гибкость; передача же эта необходима для того, чтобъ мачта могла, такъ сказать, уступать или повиноваться первому дѣйствию различныхъ силъ, которымъ она подвержена подъ парусами и особенно при качкѣ. Имѣя небольшую гибкость, мачта лучше

поддерживается вантами. ибо представивъ себѣ судно съ новымъ такелажемъ, награннымъ, ясно, что ежели мачта будетъ совершенно негибка, то ванты, которыя вначалѣ хорошо держали мачту въ прямомъ положеніи, вытянувшись, не будутъ уже ей доставлять той поддержки. Небольшая гибкость необходима еще потому, что верхняя часть рангоута, т. е. стеньга съ брамъ-стенгой, при розмахахъ качки необходимо уклоняется въ сторону нѣсколько болѣе, чѣмъ самая мачта, и потому топу будетъ очень тяжело, если онъ, вслѣдствіе негибкости мачты, не будучи въ состояніи участвовать въ этомъ лишнемъ движеніи, долженъ будетъ его удерживать и выносить всю силу его удара.

Вязка выблинокъ. Дабы правильнѣе привязать выблинки и чтобъ дать имъ потомъ надлежащую тугость, перевязываютъ сперва ванты по всей ихъ длинѣ, черезъ равные промежутки въ трехъ, а стень-ванты въ двухъ мѣстахъ, тонкимъ тросомъ или найтовными концами. Для чего одинъ его конецъ крѣпятъ на передней вантѣ, а другимъ дѣлаютъ на второй вантѣ шлагъ, потомъ на третьей, на четвертой и т. д. до послѣдней; обтянувъ его, дѣлаютъ то же самое обратно и крѣпятъ его на первой вантѣ. Эти концы должны стягивать ванты слегка, чтобы впослѣдствіи, когда концы будутъ отданы, выблинки были совершенно туги. Хорошо тоже отбивать всѣ выблинки отъ борта до марса мѣловымъ шнуромъ, въ равныхъ разстояніяхъ по передней и пригоняя ихъ по мѣркѣ на задней вантѣ.

Чтобы получить мѣрку поступаютъ такъ: крѣпятъ шнуръ или мѣловую нитку на передней вантѣ, протягиваютъ его по наруже вантъ параллельно воршту къ задней вантѣ, измѣряютъ деревяннымъ рейкомъ кратчайшее разстояніе точки пересѣченія до воршта. Эту мѣрку прикладываютъ отъ шнура вверхъ прилагая ее къ задней же вантѣ, какъ и первый разъ. Передняя ванта разбивается футомъ на мѣру указанную ниже.

Стянувъ такимъ образомъ ванты, обрѣзываются всѣ временныя выблинки и привязываютъ съ наружной стороны, рейки, въ разстояніи трехъ или четырехъ выблинокъ одинъ отъ другаго; на что ежели нѣтъ особыхъ простыхъ рейковъ,

можно употребить запасные шесты, шлюпочные весла, лисельные рейки часть горбылей, отпускаемых отъ порта и т. п. После этого, смотря потому, съ какою поспѣшностью должно окончить вязку выбленокъ, начинаютъ эту работу въ двухъ, въ трехъ или четырехъ мѣстахъ на каждой сторонѣ.

Въ одномъ концѣ выбленочнаго троса дѣлаютъ очко, другимъ, не привязавъ перваго, дѣлаютъ на второй вантѣ выбленочный узелъ, потомъ на третьей и т. д. до послѣдней, обрѣзаютъ тросъ; потомъ привязываютъ бензелемъ къ передней вантѣ первый конецъ, обтягиваютъ всю выбленку, дѣлаютъ въ заднемъ ея концѣ очко, привязываютъ оное къ послѣдней вантѣ и продолжаютъ такимъ образомъ кверху.

Выбленки не вяжутъ сплошь по всѣмъ вантамъ. Обыкновенно окончиваютъ на предпослѣдней, а при большомъ числѣ вантъ на третьей отъ задней. На случай если ванты будутъ перебиты или иной случайности при паденіи своемъ на палубу были задержаны, то для этого въ пяти или шести мѣстахъ навязываютъ выбленки.

Ежели такелажъ проволочный некетневанный или цѣпной, то выбленочнаго узла на промежуточныхъ вантахъ не вяжутъ, а выбленки прихватываютъ къ нимъ бензелями, тоже дѣлается на вантахъ у топовъ мачтъ и стенокъ, начиная отъ пересѣченія путенсъ-вантъ и воршта на стень-вантахъ.

Разстояніе между выбленками нижнихъ вантъ дѣлается отъ 15-ти до 16-ти дюймовъ, а между выбленками стень-вантъ не болѣе 11-ти.

Вообще надо замѣтить, что чѣмъ ванты имѣютъ большій уклонъ, т. е. положе, тѣмъ и разстояніе между выбленокъ должно быть больше.

### Продѣваніе бѣгучаго такелажа и основа его.

Продѣвая бѣгучій такелажъ, должно стараться давать обѣимъ частямъ снасти, идущимъ отъ подвижнаго блока, по возможности параллельное направленіе, уменьшать число отводныхъ блоковъ и шкивовъ; избѣгать скопленія многихъ снастей въ одномъ мѣстѣ и тренія ихъ о какую-либо часть рангоута или

такелажа. Если гдѣ неизбеженъ переломъ снасти, то онъ по крайней мѣрѣ долженъ быть наивозможно меньшій.

**Бомъ-кливеръ фаль, ординарный.** Коренной конецъ поднимается въ марсовую диру, продѣвается въ блокъ на топѣ форъ-брамъ-стенги (на шкунѣ на топѣ форъ-стенги), сзади напередъ и приплеснивается къ очку верхняго угла бомъ-кливера. Ходовой конецъ тянется на палубѣ черезъ блокъ у мачты или черезъ блокъ у борта; въ послѣднемъ случаѣ онъ долженъ быть взятъ сзади марса. Когда бомъ-кливеръ отвязанъ, тогда фаль его берется за гакъ ракъс-бугеля.

**Бомъ-кливеръ-галсъ.** Продѣвается на бакѣ въ шпигатъ борта, потомъ снизу во внутренней шкивъ на ногѣ бомъ-утлегаря и приплеснивается къ скобѣ ракъс-бугеля.

**Бомъ-кливеръ-нираль.** Продѣвается въ шпигатъ борта, потомъ въ одношкивный блокъ, привязанный для него къ ракъс-бугелю, наконецъ въ кольца, привязанные къ передней или наветренной шкаторинѣ бомъ-кливера приплеснивается къ верхнему углу паруса. Въ кольцахъ нираль часто зажимаетъ, почему его иногда продѣваютъ въ нѣсколько особыхъ коушей, привязываемыхъ къ передней шкаторинѣ паруса, сбоку.

**Бомъ-кливеръ-шкотъ, двойной.** Конецъ, вырубленный на обѣ половины, складываютъ вдвое и, скрестивъ ихъ между собою, образуютъ въ серединѣ кореннымъ бензелемъ небольшое очко, которое привязываютъ къ очку задняго угла бомъ-кливера найтовомъ. Бомъ-кливеръ-шкотъ тоже продѣваютъ въ очко паруса и потомъ связываютъ обѣ его половины кореннымъ бензелемъ. Но первый способъ удобнѣе при перемѣнѣ бомъ-кливера и при перемѣнѣ шкота. При блинда-гафеляхъ, равно какъ и при блинда-реѣ бомъ-кливеръ-шкоты хорошо продѣвать въ коуши, привязываемые на этихъ гафеляхъ или на реѣ, и брать потомъ, сверхъ утлегаря-бакштаговъ, въ шкивы борта, позади врамболъ. Черезъ это бомъ-кливеръ-шкотъ получаетъ направленіе, близкое къ тому, какое долженъ имѣть всякой шкотъ, т. е. раздѣлять шкотовый уголъ паруса пополамъ, для того, чтобъ обѣ шкаторины этого угла натягивались равно. Когда парусъ отвязанъ, тогда очко шкотовъ присто-поривается къ форъ-брамъ-штагу и шкоты обтягиваются на бакѣ.

**Кливеръ-фаль.** Коренной конецъ поднимается въ марсовую диру, продѣвается въ шкивъ верхняго блока или шкивъ планки подъ форъ-салингомъ, на противной сторонѣ съ кливеръ-лееромъ, потомъ (ежели кливеръ-фаль двойной) въ блокъ, привязанный къ верхнему углу кливера, и берется за топъ форъ-стенги на одной сторонѣ съ кливеръ-лееромъ, вплоть у онаго. Если же кливеръ-фаль ординарный, то этотъ конецъ прямо приплеснивается къ углу паруса. Ходовой тянется черезъ блокъ у мачты.

Блокъ въ верхнемъ углу кливера, ввязывается къ ординарному стропу съ очкомъ, черезъ которое привязывается къ углу паруса найтовомъ, или очко дѣлается такой величины, чтобъ его можно было продѣть въ уголъ паруса и потомъ вложить въ оное киевельсъ, который, чтобъ его не уронить при перемѣнѣ кливера, привязывается къ стропу штергомъ.

Двойная основа кливеръ-фала преимущественно дѣлается у кливеровъ тендера; такъ какъ кливеръ леера не имѣетъ и каждый взятый рифъ, на косомъ гротѣ, вызываетъ необходимость нести соотвѣтственный кливеръ и укорачивать бушпритъ.

**Кливеръ-шкотъ** основывается со шкентелями и безъ оныхъ. Ежели *безъ шкентелей*, то сперва ввязывается въ общій ординарный строупъ два одношкивныхъ блока, такимъ образомъ, чтобъ, скрестивъ строупъ между блоками и положивъ на крестъ коренной бензель, въ серединѣ строупа вышло бы очко. Послѣ этого привязываютъ оба блока очкомъ къ шкотовому углу кливера и продѣваютъ въ каждый по шкоту. Коренной, т. е. внѣшній конецъ каждаго шкота, приплесниваются къ обуху въ бортѣ, ходовой продѣваютъ въ шкивъ, врѣзанный въ бортѣ позади крамболовъ. (43 ч. 343).

Ежели кливеръ-шкотъ основывается *со шкентелями*, то въ серединѣ пары шкотъ-шкентелей дѣлаютъ, какъ выше, кореннымъ бензелемъ очко, черезъ которое привязываютъ шкентеля къ парусу, а въ конецъ каждаго шкентеля вплесниваютъ по одношкивному блоку. Въ эти блоки основываютъ на каждой сторонѣ лопарь шкота точно такъ, какъ при шкотахъ безъ шкентелей. (На люгерахъ и шкунахъ, вмѣсто такого полуница, употребляютъ тали). Шкентеля клетняются и должны

быть такой длины, чтобъ блокъ навѣтреннаго шкентеля не переходилъ черезъ стень-штаги, когда другой шкентель вытянутъ.

**Кливеръ-галсъ** продѣвается въ шпигатъ борта, во внутренней шкивъ на носѣ утлегаря (на люгерѣ и на тендерѣ прежде въ планку со шкивомъ на штевиѣ) и приплеснивается къ скобѣ ракъс-бугеля. Его основываютъ иногда съ полугинцемъ; тогда блокъ онаго ввязывается въ огонь, сдѣланный въ нижнемъ концѣ галса, а коренной конецъ приплеснивается къ обуху, вбиваемому въ бортъ судна близъ шпигата, въ который проходитъ ходовой конецъ.

**Кливеръ-нираль.** Когда кливеръ привязанъ, тогда коренной конецъ кливеръ-нирала продѣвается въ шпигатъ борта, близъ штевня, въ блокъ, привязываемый для него къ ракъс-бугелю, въ кольца кливера или въ три, четыре коуша, привязываемые для него съ боку передней шкаторины, и приплесниваются къ верхнему углу паруса.

**Форъ-стенги-стаксель-фаль**, ординарный. Коренной его конецъ поднимается въ марсовую диру, продѣвается въ блокъ подъ салингомъ, находящийся подъ блокомъ для кливеръ-леера, и приплеснивается къ верхнему углу форъ-стенги-стакселя. Ходовой конецъ тянется чрезъ блокъ у мачты.

**Форъ-стенги-стаксель-шкоты** обдѣлываются и основываются такимъ же образомъ, какъ кливеръ-шкоты.

**Форъ-стенги-стаксель-нираль** основывается подобно кливеръ-ниралу. Только вмѣсто блока на ракъс-бугелѣ, для форъ-стенги-стаксель-нирала принайтовливается блокъ къ форъ-лось-стень-штагу, у самыхъ бисъ. Этотъ блокъ ввязывается въ ординарный строупъ (обшитый парусиной) съ очкомъ. Для него часто вколачиваютъ особый обухъ въ бисахъ.

**Фокъ-стаксель-лееръ** тросовый, 4-хъ прядный. Такъ какъ фокъ-стаксель употребляется рѣдко, то его не имѣютъ привязаннымъ постоянно на мѣсто и держатъ въ готовности съ лееромъ, нираломъ и фаломъ въ парусной каютѣ.

Лееръ основываютъ двойко. Коренной конецъ крѣпятъ въ удавку кругомъ бушприта позади краговъ-фока-штаговъ, а на топъ мачты, заложивъ каболочный строупъ съ канифасъ блокомъ, пропускаютъ лееръ, и ниже блока загибаютъ конецъ

вверхъ, кладутъ временныхъ два бензеля. Въ образовавшуюся петлю закладываютъ какъ двушкивного блока хв.-т. заложенныхъ въ обухъ на палубѣ и такимъ образомъ онъ вытягивается. Иначе, взявъ лееръ вокругъ топа мачты въ удавку самъ за себя, предварительно пропустивъ въ огона штаговъ, другой конецъ чрезъ канифасъ-блокъ на бушпритѣ тянется хватъ-талими (л. 49, ч. 409, 410, 411, 412, 414).

**Фокъ-стаксель-фаль** двойной. Коренной конецъ его поднимаютъ сзади фока-рея подъ марсъ, продѣваютъ въ блокъ привязываемый къ огону фока-штага, потомъ въ блокъ, имѣющійся въ верхнемъ углу стакселя, и крѣпятъ на другой сторонѣ за топъ мачты. Ходовой тянутъ черезъ блокъ у мачты.

**Фокъ-стаксель-нираль**. Коренной конецъ продѣваютъ въ одношкивный блокъ, привязываемый къ стропу на бушпритѣ или къ части леера, обгибающей бушпритъ, потомъ въ кольца стакселя и приплесниваютъ къ верхнему углу паруса. Ходовой тянется на бакѣ. (л. 49 ч. 413).

**Фокъ-стаксель-шкоты** двойные, со шкентелями. Шкентеля продѣваются въ задній уголъ стакселя и вяжутся на немъ шкотовымъ узломъ. Въ концы шкентелей вплесниваютъ по одношкивному блоку, въ которые и въ два другіе, одношкивные, закладываются, когда нужно, въ обухи на бакѣ, основываютъ двое талей; гаки послѣднихъ блоковъ должны быть хорошо закаболены. Лопаря этихъ шкотовъ тянутся черезъ одношкивные блоки закладываемые особо у борта, или, не употребляя шкентелей, заводятъ хватъ-тали (л. 49 ч. 412).

### **Снасти нижнихъ парусовъ и марселей.**

**Снасти фока.** Фока гитовы. Коренной конецъ продѣвается въ гитовъ-блокъ на реѣ, потомъ въ гитовъ-блокъ въ уголъ паруса и крѣпится удавкой или полунтыкомъ на серединѣ рея, подлѣ самаго гитовъ-блока, по наружную его сторону.

Гитовъ-блокъ въ уголъ паруса вяжется въ ординарный оклетневанный стропъ съ лапками, которыми онъ обнимаетъ уголъ паруса и черезъ который найдетъ на передней сторонѣ

онаго; или лапкамъ даютъ такую длину, что каждая изъ нихъ можетъ обхватить уголъ паруса кругомъ: тогда они снайтовливаются на задней сторонѣ паруса. Чтобъ блокъ не могъ скользить кверху, то, обнося лапки его кругомъ угла паруса, ихъ продѣваютъ между бензелемъ и самымъ шкотъ-блокомъ (л. 44 ч. 357).

Ежели же введены скобы, то гитовъ блокъ приплеснивается къ коушу заведенному на дугу въ скобѣ (л. 44 ч. 361).

**Быкъ-горденя.** Ихъ по два на каждый нокъ. Иногда эти быкъ-горденя основываютъ впередъ, для тяги вдоль бушприта. Для сего, продѣвъ конецъ, вырубленный на оба горденя, въ блоки обдѣланные (см. ат. л. 44 ч. 353) продѣваютъ спереди обѣ его половины въ шкивы двушкивного блока подъ переднюю часть марса, и спустивъ впереди рея, одинъ конецъ крѣпятъ на нижней шкаторинѣ паруса. Другой же, чтобъ лучше подобрать углы паруса, особенно для его крѣпленія, ближайшій къ углу, продѣваютъ въ блокъ или, коушъ (л. 46 ч. 384), остропленный тутъ въ ординарный стропъ, и потомъ крѣпятъ на боковой шкаторинѣ за послѣдній кренгельсъ булинъ шпрюйта.

Въ шкивъ другаго блока продѣваютъ особый конецъ, котораго коренную часть крѣпятъ за крагъ фока-штага, а ходовую продѣваютъ въ блокъ, привязанный свитнемъ къ тому же крагу, и взявъ вдоль бушприта, продѣваютъ въ шпигатъ борта.

Двушкивные блоки подъ марсомъ вяжутся въ ординарные стропы съ очками; послѣдними они вставляются въ обшитые свинцомъ шпигаты марса; въ которыхъ утверждаются кневельсами, вкладываемыми сверхъ марса въ ихъ очки. Стropy этихъ блоковъ, для чистоты вооруженія, обыкновенно обшиваются парусиною и красятся бѣлою краскою (л. 44 ч. 350, 352).

Ежели быкъ-горденя фокные не основываютъ съ тягою на бушпритъ то, вырубивъ по горденю для каждаго нока, основу дѣлаютъ какъ и выше, а ходовые концы по выходѣ изъ блоковъ подъ марсомъ спускаютъ на палубу и тянутъ чрезъ шкивы кофель-планокъ у борта.

При послѣдней основѣ для различія горденя, которыхъ коренные концы крѣпятъ за боковую шкаторину, называютъ косыми или круглыми, а тѣ концы, которыхъ крѣпятъ за нижнюю—прямыми быкъ-горденями.

Нокъ-горденя. Число нокъ-горденей можно обусловить числомъ рифовъ на фокѣ. Обыкновенно при двухъ рифахъ, бываетъ два и при одномъ—одинъ.

Употребительнѣйшая основа съ тягою въ одинъ конецъ.

Назначивъ на каждомъ нокѣ у леера мѣста, кренгельса втораго рифа и перваго кренгельса булинъ-шпрюйта, къ лееру привязываютъ одношкивные блоки, берутъ вырубленный конецъ троса, для этого назначенный, продѣваютъ снугра въ наружу чрезъ крайній шк. двушкивнаго блока подъ марсомъ (л. 43 ч. 350) въ крайній блокъ на нокѣ рея въ кренгельсѣ втораго рифа снаружи паруса и крѣпятъ коренной конецъ за шейку стропа того же блока. Второй отъ нока основу имѣетъ ту же, по выходѣ изъ блока на реѣ пропускается подъ шпрюйтъ у перваго кренгельса.

Ежели будетъ одинъ гордень, то его не пропускаютъ чрезъ кренгельсѣ перваго рифа, а оставляютъ средину свободною.

Основу горденей можно дѣлать и въ два ходовыхъ конца. Для сего дѣлать нокъ, между такелажемъ на срединѣ рея и такелажемъ на нокѣ, на три равныя части и на концахъ средней трети привязываютъ къ лееру по два одношкивныхъ блока. Каждая пара остропливается въ общій и привязывается такъ, чтобъ блоки висѣли по разнымъ сторонамъ рея; кромѣ того, вѣшаютъ на каждой сторонѣ подъ марсомъ, такимъ же образомъ, какъ для быкъ-горденей, по наружную сторону послѣднихъ, еще по два двушкивныхъ блока. Сдѣлавъ это, основываютъ нокъ горденя слѣдующимъ образомъ: продѣваютъ конецъ въ одинъ изъ двушкивныхъ блоковъ подъ марсомъ, въ соотвѣтствующій передній блокъ на реѣ, въ кренгельсѣ на боковой шкаторинѣ паруса, по задней сторонѣ паруса, въ задній блокъ на реѣ и наконецъ въ другой шкивъ того же двушкивнаго блока подъ марсомъ. Сравнивъ послѣ этого оба конца, прихватываютъ средину нокъ-горденя въ кренгельсѣ къ ликъ-тросу. Такимъ образомъ основанный нокъ-гордень хорошо подбираетъ мякоть и при тягѣ его не пере-

тираетъ въ кренгельсѣ. При уборкѣ паруса оба конца должно тянуть вмѣстѣ, какъ одинъ.

Ганануть. Спереди борга подъ марсомъ навязываютъ на него одношкив. блокъ или, такой же блокъ остропливаютъ съ длиннымъ очкомъ пропускаютъ въ дыру передней кромки марса (л. 44 ч. 352). Чрезъ этотъ блокъ съ палубы сзади рея продѣваютъ тросъ назначенный для гананути, спускаютъ впереди паруса, обносятъ вокругъ нижней шкаторины и конецъ крѣпятъ въ коушъ лапки, нашитой на лицевой сторонѣ фока и перваго рифъ-банта. (л. 46 ч. 383).

Иногда на ходу коренной конецъ гананути крѣпятъ за коушъ, принайтовленный на срединѣ нижней шкаторины паруса или стропку.

Вообще надо замѣтить, что на основу горденей и гананути слѣдуетъ обращать особенное вниманіе, такъ какъ эти снасти суть главнѣйшія при уборкѣ нижнихъ парусовъ, въ особенности при свѣжемъ вѣтрѣ.

Галсъ имѣетъ основу двойную и ординарную. Можетъ быть основываемъ внутри корабля и внѣ его, что зависитъ отъ разстоянія форъ-мачты до форъ-штевня.

Въ настоящее время выдѣлка остроконечныхъ тросовъ на шкоты и галсы почти оставлена, а потому тросъ идущій на эту снасть по всей своей длинѣ имѣетъ одинаковую толщину.

Ежели галсъ основываютъ внѣ судна, то для сего служитъ фока-галсъ боканецъ.

Фока-галсъ-боканецъ (л. 44 ч. 362) укрѣпляется посредствомъ багштаговъ, которые бываютъ цѣпные или пеньковые. Какъ тѣ, такъ и другіе имѣютъ въ нижнихъ своихъ концахъ по гаку, которымъ передній закладывается въ обухъ на водорѣзѣ, а задній въ обухъ на скуль. Цѣпные имѣютъ въ верхнихъ концахъ по треугольному рыму, а пеньковые по коушу, черезъ которые и черезъ рымы (обшитые кожею) бугеля, надѣтаго на конецъ боканца, бакштаги тянутся талрепами.

Когда бакштаги вытянуты, тогда на конецъ боканца накладывается одношкивный толстоходный блокъ, который для сего ввязывается въ ординарный стропъ съ огномъ. Блокъ этотъ имѣетъ на одной сторонѣ заплечикъ, которымъ ложится

на боканецъ когда фока-галсъ вытянуть, и потому не можетъ прижать галсъ къ боканцу. Коренной конецъ фока-галса продѣвается въ шкивъ въ бортѣ, потомъ въ блокъ на боканцѣ, въ блокъ въ углу паруса и крѣпится удавкой или надѣвается на конецъ боканца огономъ, по наружную сторону блока. Этотъ конецъ фока-галса тренцуется и клетнюется на такое разстояніе, чтобъ клетень не входилъ въ блокъ на баканцѣ когда фокъ зарифленъ (л. 44 ч. 362). Основу и крѣпленіе кореннаго конца галса при тягѣ его внутри. (л. 44 ч. 351).

Для ординарной основы вырубаютъ тросъ такой длины, чтобы одна половина его служила для шкота, а другая для галса. Продѣваютъ тросъ до середины въ скобу угла фока дѣлаютъ шкотовый узелъ (л. 95 ч. 724), а затѣмъ концы основываютъ чрезъ надлежащіе блоки.

Шкотъ двойной. Коренной конецъ продѣвается въ шкивъ борта, потомъ въ блокъ въ уголъ паруса и крѣпится полустыкомъ и двумя бензелями на обухѣ (общ. кожей) вбитомъ снаружи судна; или въ концѣ шкота дѣлается очко, черезъ которое онъ къ этому обуху принаитовливается (л. 44 ч. 351).

Для галсъ-и шкотъ-блоковъ ввязываютъ въ каждомъ изъ нижнихъ угловъ фока, круглымъ бензелемъ, по большому коушу; въ этотъ коушъ закладывается скоба съ двумя коушами (л. 44 ч. 357, 361), изъ коихъ передній ввязывается въ одинъ стропъ, съ галсъ-блокомъ, а задній въ одинъ стропъ со шкотъ-блокомъ. Обыкновенные стропы для этихъ блоковъ тросовые.

Булень. Коренной конецъ продѣвается въ шпигатъ борта, потомъ въ одношкивный блокъ, привязываемый къ крагу фока-штага, въ томъ случаѣ ежели нѣтъ киповъ въ бисахъ или, не сдѣлано планокъ для той цѣли, послѣ чего въ этомъ концѣ вилеснивается кневельсъ, которымъ булень закладывается въ стропку ходящую по нижней части буленнаго шпрюйта фока. Блокъ на крагѣ ввязывается въ ординарный стропъ (общ. парусиною) съ очкомъ, черезъ которое онъ привязывается къ крагу (л. 46 ч. 377, 385).

Снасти форъ-марселя. Марса-гитовы основываются такимъ же образомъ, какъ и фока-гитовы; на палубу они спускаются черезъ марсовую дыру.

Марса-быкъ-горденя. На каждой сторонѣ, по одному. Поднявъ

коренной конецъ въ марсовую дыру, его продѣваютъ въ блокъ, приплесниваемый къ обуху на переднемъ концѣ стеньговаго лонгосалинга и, взявъ потомъ спереди марселя, вкладываютъ кневельсъ въ концѣ его вилесненный въ стропку на нижней шкаторинѣ марселя.

Вмѣсто блоковъ на переднихъ концахъ лонгосалинговъ, врѣзываютъ также шкивы.

*Коуши со свитнями.* Чтобъ быкъ-горденя лучше перехватывали марсель, то, до ввязыванія ихъ на нижней шкаторинѣ паруса, ихъ продѣваютъ еще въ коуши, которые своими свитнями берутся кругомъ шеекъ драйрепъ-блоковъ на реѣ и сзади оныхъ связываются. Эти коуши особенно полезны при взятіи рифовъ во время свѣжаго попутнаго вѣтра, когда быкъ-горденя безъ коушей, гуляя, могутъ сбросить съ нока людей. Въ гавани или на рейдѣ свитни отдаются, чтобъ можно было поднять рубашку для крѣпленія марселя или оттянуть для просушки паруса. Такіе же коуши вводятся въ общій стропъ свободно ходящій по стеньгѣ.

Магерманъ. Коренной конецъ продѣвается въ шпигатъ борта, потомъ въ блокъ, привязываемый къ обуху бушпритнаго эзельгофта, (л. 46 ч. 385) или въ шкивъ, врѣзанный въ бисахъ; послѣ этого вилесниваются въ этотъ конецъ кневельсъ, который закладываютъ въ стропку ходящую по нижней части шпрюйта марселя; или этотъ конецъ (л. 44 ч. 358) приплесниваютъ къ коушу, надѣтому на эту часть шпрюйта при отакелаживаніи паруса. Съ кневельсомъ булень скорѣе ввязывается и вывязывается.

Главная служба магермана во время поворота оверъ-штагъ; въ остальное время форъ-марсель всегда стоитъ полиѣ гротъ-марселя.

Когда марсель закрѣпленъ или отвязанъ, тогда магерманы прихватываются къ драйрепъ-блокамъ на реѣ и потомъ къ нижнему концу эзельгофтовой подставки.

Рифъ-тали дѣлаются двойныя и ординарныя. *Двойныя:* въ ординарный стропъ ввязывается одношкивный блокъ съ коушемъ, въ который, т. е. въ коушъ, продѣвается небольшой шпрюйтъ, сдѣланный для этого блока на боковой шкаторинѣ паруса ниже четвертаго рифа; или въ стропъ оставляется длинное

очко, въ которое закладывается кневельсь, ходящій въ стропкѣ по тому же шпрюйту. Поднявъ коренной конецъ черезъ марсовую дыру подъ салингъ, его продѣваютъ въ верхній шкивъ комель-блока въ стень-вантахъ, потомъ въ шкивъ на нокѣ рея, въ блокъ на боковой шкаторинѣ и наконецъ крѣпятъ на нокѣ рея, вѣ всего такелажа этого нока, или приплесниваютъ къ коушу, заведенному на шейкѣ ноковаго бугеля. Ходовой конецъ тянется у мачты (л. 47 ч. 386). *Ординарныя рифъ-тали*: продѣвъ коренной конецъ въ комель блока и въ шкивъ на нокѣ, какъ выше, въ немъ дѣлаютъ очко, которымъ накладываютъ на кневельсь шпрюйта. Въ другой конецъ вязываютъ одношкивный блокъ, въ который продѣваютъ лопарь.

При первомъ способѣ основы рифъ-тали сильнѣе.

*Снасти-грота*. Гитовы основываются такимъ же образомъ, какъ у фока.

*Быкъ горденя*. Ихъ по два на каждомъ нокѣ (на бригѣ по одному), какъ и у фока, и основываются они такимъ же образомъ, какъ фоковые.

*Нокъ-горденей*. По два на нокѣ (на бригѣ по одному). Они основываются такъ же точно, какъ фоковые.

*Ганануть*. Какъ фока-ганануть.

*Галсъ и шкотъ-блоки* въ углахъ грота остропливаются какъ у фока.

*Галсъ*. Двойной (на люгерѣ галсъ-тали). Коренной конецъ продѣваютъ въ одношкивный блокъ, вязанный въ ординарный стропъ съ очкомъ и принайтовленный къ обуху вбитому на шкафутѣ у борта, потомъ въ блокъ въ уголѣ паруса, дѣлаютъ въ концѣ очко и принайтовливаютъ его къ другому обуху, вбитому въ палубѣ впереди обуха для блока.

*Шкотъ*. Двойной. Коренной конецъ продѣвается въ шкивъ врѣзанный для шкота въ бортѣ, на шканцахъ, потомъ въ блокъ на секторѣ, вбитомъ снаружи между портами, въ блокъ въ уголѣ паруса и крѣпится полуштыкомъ съ двумя бензелями на обухѣ, вбитомъ въ бортъ судна подъ русленями, или онъ принайтовливается къ нему черезъ очко.

Секторъ для шкотъ-блока имѣетъ въ концѣ обухъ или на его конецъ заводится коушъ. Въ первомъ случаѣ блокъ вязывается въ ординарный стропъ (отренцованный и покрытый

клетневиною и клетнемъ) съ длиннымъ огономъ, который продѣвается въ обухъ сектора и черезъ который блокъ принайтовливается къ обуху, вбитому въ бортъ позади сектора. Основу галсовъ и шкотовъ общій чертежъ ат. л. 44 ч. 351.

Двойной шкотъ и двойной галсъ затрудняютъ и замедляютъ постановку нижнихъ парусовъ въ тихій вѣтеръ; поэтому на нѣкоторыхъ судахъ передергиваютъ въ этомъ случаѣ галсы и шкоты этихъ парусовъ въ ординарные, что дѣлается слѣдующимъ образомъ: къ очку кореннаго конца галса или шкота приплесниваютъ полтора или двухъ дюймовый штертъ, сажень въ пять длины, и отступя отъ очка сажени на двѣ (или сколько нужно, чтобъ завернуть коренной конецъ на планку) вводятъ въ эту снасть бакаутовый кляпышъ. Тогда, чтобъ дѣлать, напримѣръ, изъ двойнаго грота-галса ординарный, стоитъ только, поставивъ людей на ходовой конецъ галса, отвернуть коренной и вытянуть галсъ: кляпышъ, придя къ блоку въ уголѣ паруса, сдѣлаетъ изъ двойнаго галса—ординарный

Когда, по причинѣ усилившагося вѣтра, понадобится усилить тягу галсовъ и шкотовъ, тогда стоитъ только притянуть коренной конецъ, посредствомъ приплесненнаго къ нему штерта, къ его обуху или планкѣ и закрѣпить; на что потребуются нѣсколько только секундъ.

Булень состоитъ изъ талей съ длиннымъ шкентелемъ и закладывается когда понадобится. Тали состоятъ изъ двухъ одношкивныхъ блоковъ, изъ коихъ нижній вязывается въ ординарный стропъ съ гакомъ и коушемъ, а верхній остропливается концемъ самаго шкентеля. Другой конецъ шкентеля оканчивается свитнемъ и продѣвается при закладываніи въ коушъ короткаго шкентеля, ходящаго по нижней части шпрюйта грота; послѣ этого онъ крѣпится на бакѣ у борта и тутъ же закладывается нижній блокъ талей (л. 44 ч. 356) Булень иногда закладываютъ на серединѣ, близъ фокъ-мачты, но при такомъ положеніи онъ отзываетъ навѣтренную шкаторину грота еще болѣе на встрѣчу отраженной отъ фока струѣ вѣтра, отъ которой наиболѣе и заполаскиваетъ эту часть грота. Грота булень взятый къ фокъ-мачтѣ, особенно не годится при закинутомъ назадъ навѣтренномъ нокѣ марса-рея. Наконецъ грота-булень, тянутый на серединѣ, безобразитъ гротъ.

Снасти гротъ-марселя. Гитовы, быкъ горденя и рифъ-тали основываются такимъ же образомъ, какъ у форъ-марселя.

Булень. Коренной конецъ поднимается въ марсовую диру форъ-марса, продѣвается въ одношкивный блокъ на топъ фокъ-мачты (л. 46 ч. 376), и ввязывается на шпрюйтъ своего марселя. Ходовой тянется въ шкивъ кнехта сзади фокъ-мачты. Блоки на топъ фокъ мачты ввязываются въ одинъ стропъ, который стягивается найтовомъ на передней сторонѣ топа, сверхъ такелажа, они должны приходиться прямо на заднихъ углахъ топа. Или, каждый блокъ при бензелевываютъ къ огонамъ вантъ.

Снасти крьюселя. Гитовы, какъ у форъ и гротъ-марселей. Рифъ-тали, — обыкновенно ординарные.

Быкъ-горденя, какъ у форъ и гротъ-марселей. Но, иногда, у крьюселя употребляется только одинъ быкъ-гордень; тогда коренной конецъ дѣлается двойнымъ, послѣ чего обѣ его половины ввязываются на нижней шкаторинѣ крьюселя, такимъ же образомъ, какъ концы двухъ быкъ-горденей.

Булень. Коренной конецъ продѣвается во внутренній шкивъ, того же, двушкивного блока на бутелѣ гротъ-мачты, во внѣшній шкивъ, котораго продѣтъ бегинъ-брасъ, и ввязывается на буленномъ шпрюйтѣ крьюселя, подобно прочимъ буленямъ. Ходовой тянется черезъ футъ-блокъ сзади гротъ-мачты.

Марса рубашечный гордень (л. 46 ч. 373, 378) состоитъ изъ талей и шкентеля. Тали основываются между двухъ одношк. бл.; остропленныхъ въ ординар. стропы, причемъ стропъ верхняго блока имѣетъ гакъ, которымъ онъ закладывается въ обухъ желѣзной обоймы, на переднихъ концахъ, лонго салинговъ; стропъ нижняго блока имѣетъ длинный шкентель съ гакомъ, для закладыванія въ коушъ лапки нашитой на лицевой сторонѣ марселя. Марса рубашечный гордень закладываютъ при крѣпленіи марселя и выкладываютъ при отдачѣ. Для крьюселя, обыкновенно, основываютъ его безъ талей, дѣлаютъ также выкладной или, постоянный. Ходовые концы подаютъ на марсъ сзади рей и тамъ ихъ тянутъ.

Общая основа бѣгучаго такелажа брамселей и бомъ-брамселей.

Брамъ-шкоты. Взявъ коренной конецъ въ марсовую диру, его продѣваютъ въ задній шкивъ двушкивного блока подѣ

серединною марса-рея, или въ одношкивный блокъ (въ ордин. стропѣ съ лапками) особо для этого шкота на серединѣ марса-рея задраиваемый, потомъ въ шкивъ планки на ноѣ марса-рея и ввязываютъ въ уголъ брамселя брамъ-шкотовымъ узломъ (л. 94 ч. 711). Различные приспособленія къ ввязыванію бр. шкотовъ (ат. л. 46 ч. 371, 372).

Брамъ-гитовы. Взяты въ марсовую диру, они продѣваются въ передніе шкивы блоковъ подѣ брамъ-реями, ввязываются въ свои углы, брамъ-шкотовымъ узломъ и тянутся на палубѣ.

Брамъ-буленя. Коренной конецъ *форъ-брамъ-буленя* продѣвается въ шпигатъ борта, потомъ въ шкивъ планки или въ коушъ, или, наконецъ въ блокъ стропа на ноѣ утлегаря; послѣ этого въ него вплеснивается кневельсъ, которымъ онъ закладывается въ стропку съ коушемъ, ходящую по нижнему шпрюиту брамселя (л. 46 ч. 377).

*Гротъ-брамъ-буленя*. Поднявъ коренной конецъ въ марсовую диру форъ марса, его продѣваютъ въ одинъ изъ крайнихъ шкивовъ трехшкивной подушки, вставленной между задними концами стеньговыхъ лонго-солинокъ, и закладываютъ на шпрюйтъ своего брамселя, подобно форъ-брамъ-буленямъ.

*Крьюсъ-брамъ-буленя*. Поднявъ коренной конецъ между швиць-сарвень-стропами, если употребляются, въ марсовую диру гротъ-марса, позади всего такелажа, его продѣваютъ въ одношкивный блокъ, привязываемый къ задней гротъ-стенъ-вантѣ и закладываютъ на шпрюйтъ крьюсъ-брамселя, подобно прочимъ брамъ-буленямъ. Иногда, вмѣсто одношкивного блока, привязываютъ къ стень-вантамъ или къ заднимъ обухамъ гротъ-стенъ эзельгофта, на каждой сторонѣ, по двушкивному блоку, и тогда въ одинъ шкивъ проходитъ крьюсъ-брамъ-брасъ, а въ другой крьюсъ-брамъ-булень.

Брамъ-быкъ-гордень или брамъ бычекъ. Вяжутъ бр. шк. узломъ за коушъ лапки нашитой съ лицевой стороны брамселя, ходовой конецъ проходитъ чрезъ одношк. блокъ подѣ брамъ-такелажемъ тянется всегда на марсъ (л. 46, ч. 374).

Весьма удобно у брамселей имѣть, въ особенности большихъ, добавочные горденя. Ихъ можно имѣть по одному на каждый ноѣ или соединять при помощи шпрюита въ одинъ (л. 46, ч. 370).



Бомъ-брамъ-шкоты. Будутъ ли б. бр. постоянные или летучіе основа таже. Тянутся всегда на марсѣ. Проводятъ чрезъ шкивы двушк. б. подь серединою бр. рея, въ шкивы на нокахъ; при постоянныхъ б. бр. р. когда они подняты вязываются въ углы яруса, при спущенныхъ же оба конца шкотовъ крѣпятъ вокругъ сторона бр. горденя. При летучихъ—передь постановною б. бр., подвѣтренный шкотъ остается у средняго стропа, а навѣтренный надергиваютъ до салинга.

Бомъ-брамъ гитовы бывають только при постоянныхъ б. бр. реяхъ. Основу имѣютъ ту же, какъ и брамъ гитовы, но тянутся на марсахъ.

### Снасти косыхъ парусовъ.

Гротъ-стенги-стаксель имѣетъ фаль, нираль и двойной шкотъ.

Поднимается фаломъ по гротъ лось - стенъ - штагу. Фаль приплесниваютъ въ верхнемъ углу стакселя, въ блокъ на гротъ стенгѣ подь такелажемъ,—чрезъ марсовую диру тянется у борта. Нираль приплесненъ въ фаловомъ углу; проходитъ чрезъ раксы на штагѣ (л. 45 ч. 344), въ блокъ задраенный у стропа (л. 16 ч. 119) чрезъ марсовую диру тянется умачты.

Шкотъ двойной. Серединою вяжется въ коушѣ шкотоваго угла выблиночнымъ или шкотовымъ узлами (л. 45 ч. 365).

Галсовой уголь,—найтовомъ вокругъ топа мачты.

Гротъ-брамъ-стаксель. Имѣетъ два леера, фаль, нираль.

Лееръ для подъема брамъ-стакселя подь форъ салингъ—изъ троса пропущеннаго чрезъ шкивъ въ подушкѣ форъ-салинга.

Въ одинъ конецъ вилесненъ двушкивный блокъ, (л. 45 ч. 363) другой,—чрезъ блокъ задраенный на огонахъ фоковыхъ вантъ. Тянется на марсѣ.

Лееръ къ гротъ-брамъ-стенгѣ. Продѣтъ съ палубы чрезъ марсовую диру въ блокъ подь гротъ-брамъ-такелажемъ, чрезъ шкивъ двушкивнаго блока въ стоячемъ леерѣ, крѣпится на форъ-марсѣ у такелажа самъ за себя бензелями, комлемъ вверхъ (л. 47 ч. 365).

Нираль. Съ форъ-марса, чрезъ второй шкивъ двушкивнаго

блока стоячаго леера, чрезъ раксы на второмъ леерѣ, приплесненъ чрезъ очко фаловаго угла, тянется на марсѣ.

Фаль. Съ палубы, чрезъ марсовую диру, въ блокъ подь гротъ брамъ-такелажемъ, наложенный или ввязанный съ притивуположной стороны блока для леера, вилесненъ въ очко фаловаго угла.

Найтовъ-галса. Галсовой уголь,—найтовомъ у блока стоячаго леера.

Шкотъ двойной, также какъ и у стенги стакселя.

Крюкъ-стенги-стаксель. Ходитъ по стенъ-штагу, а иногда имѣетъ лееръ тѣмъ боѣле, что у крьюкъ-стенги штагъ одинъ. Основа снастей таже, что и у гротъ стенги-стакселя.

Ежели стенги—и брамъ-стаксели имѣютъ форму четырехъ угольную (л. 45 ч. 366 и 367), то таковыя кромѣ снастей служащихъ для постановки и уборки имѣютъ каждый по стоячему лееру, по которымъ они поднимаются, вторыми фалами. Гротъ стенги-стаксель на высоту стенъ эзельгофта, а брамъ-стаксель на высоту брамъ-эзельгофта. Для стенги стакселя стоячій лееръ основанъ съ форъ-салинга на марсѣ, а для брамъ-стакселя огономъ наложенъ на топъ брамъ-стенги и на марсѣ. Эти стаксели имѣютъ по два бѣгучихъ галса, которые тянутся у стенги стакселя къ передней стенъ-вантѣ а у бр.-ст. къ—брамъ-вантѣ; дѣлается это для того, чтобы не оттягивало наполненнымъ парусомъ стоячаго леера.

Вооруженіе выстрѣла, лисель-спиртовъ и лисельный такелажъ. Выстрѣлъ. На внутреннемъ концѣ выстрѣла дѣлается крьюкъ на шарнирѣ, посредствомъ котораго онъ закладывается въ обухъ, вбитый въ бортъ ниже форъ-русленей или въ обухъ сектора, утвержденного на передней части этихъ русленей. Въ первый,—выстрѣлъ закладывается на якорѣ, для гребныхъ судовъ, а во второй—подь парусами, для постановки ундеръ-лиселя (л. 47 ч. 389 и 390).

Передній выстрѣлъ брасъ. Онъ накладывается сдѣланнымъ въ концѣ его огономъ или приплеснивается къ переднему обуху бугеля, насаживаемаго на выстрѣлъ. Ходовой его конецъ продѣвается въ одношкивный блокъ, привязываемый къ обуху бушпритнаго эзельгофта или въ шкивъ планки на бушпритныхъ бисахъ и тянется черезъ шпигатъ борта на бакѣ (л. 47 ч. 395).

Задній выстрѣль-врасъ (называемый обыкновенно *бурундукъ* (л. 47 ч. 395).

Основу имѣетъ двойную и ординарную. При ординарной накладываютъ огонь послѣ передняго или вплесниваютъ въ другой обухъ того же бугеля. Проводится на шкафутъ чрезъ шкивъ врѣзанный въ бортѣ. При двойной основѣ къ обуху бугеля острапливаютъ блокъ и коренной конецъ браса крѣпятъ въ обухѣ вбитомъ выше ватеръ-линіи, ходовой идетъ чрезъ блокъ на выстрѣль и на шкафутъ. При этой основѣ у длинныхъ выстрѣловъ нѣтъ надобности заводить тали когда, на волненіи несутъ ундеръ-лисели. При стоянкѣ на якорѣ нижняя часть будетъ служить удобствомъ для держанія гребнымъ судамъ у трапа. При ординарной основѣ, для послѣдней цѣли, заводятъ гакъ съ короткой стропкою и коушемъ, въ обухъ, вбитый выше ватеръ-линіи, и прежде чѣмъ проводить ходовой конецъ чрезъ шкивъ его продѣваютъ въ коушъ. Кромѣ упомянутыхъ названій, задній брасъ на якорѣ называютъ ахтертовъ.

Выстрѣль-топенантъ. Къ обуху мачтоваго чикса или на серединѣ между ворстомъ и бензелемъ огона привязываютъ ко второй фокъ-вантѣ, на каждой сторонѣ, по одношкивному блоку, ввязанному въ ординарный стропъ (отренц. и оклетн.) съ очкомъ. Въ этотъ блокъ продѣваютъ снизу коренной конецъ топенанта, берутъ его между первою и второю путенсъ-вантами и приплесниваютъ къ коушу обуха на бугель, (л. 47 ч. 392).

Если же топенантъ двойной, то къ обуху бугеля приплесниваютъ одношкивный блокъ, со шкентелемъ или безъ онаго; и, продѣвъ коренной конецъ въ этотъ блокъ, крѣпятъ конецъ подлѣ блока на вантѣ л. 47 ч. 395. Послѣдній блокъ иногда привязываютъ выше, къ самому огону ванты; но тогда ходовой конецъ сильно трется о ванты, плотно въ этомъ мѣстѣ сходящіяся. Блокъ на выстрѣль для того дѣлается со шкентелемъ, чтобъ къ послѣдному можно было привязать лееръ во время стоянки на якорѣ. Другой конецъ этого леера крѣпится на обухѣ снаружи судна. Онъ служитъ гребцамъ для удобнѣйшаго схода на гребныя суда, стоящія на выстрѣль.

Гордень для отваливанія выстрѣла. Коренной его конецъ,

поднятый въ марсовую дыру, продѣвается въ блокъ на стень-эзельгофтѣ, потомъ въ блокъ со свитнемъ, привязанный къ шейкѣ ноковаго бугеля фока-рея, и наконецъ крѣпится на выстрѣль за такелажемъ (л. 47 ч. 391 и 392).

Шкентеля и трапы. Раздѣливъ весь выстрѣль на три или на четыре равныя части, навѣшиваютъ на него, въ полученныхъ точкахъ и въ обухъ на ноѣ, шкентеля, служащія для привязыванія къ выстрѣлу гребныхъ судовъ. Въ одномъ концѣ каждаго шкентеля дѣлается очко, а въ другомъ вплеснивается коушъ; первымъ, шкентель затягивается на выстрѣль; а въ коушъ другаго конца продѣвается фалинь гребнаго судна. Иногда задраиваютъ отдѣльные стропы съ коушами, въ которые шкентеля и трапы закладываются складными гаками (л. 47 ч. 392).

Для схода гребцовъ на гребныя суда, навѣшиваютъ, вмѣсто перваго отъ нока шкентеля, небольшой трапъ, а на большихъ судахъ навѣшиваютъ еще другой трапъ съ форъ-руслена, котораго нижній конецъ натягивается къ внутреннему концу выстрѣла. Вмѣсто перваго трапа, дѣлаютъ также на шкентеляхъ кнопы, но лазанье по смоленнымъ шкентелямъ мараютъ одежду гребцовъ.

Когда выстрѣль закинуть вдоль борта, тогда его принаивтовливаютъ къ обуху, вбитому въ бортъ снаружи или закладываютъ въ откидной бугель (л. 47 ч. 393).

Чтобъ переложить выстрѣль изъ верхняго обуха въ нижній употребляютъ двое талей; изъ коихъ однѣ закладываютъ на переднюю фокъ-ванту, а другія на стень-фордунъ. Заложивъ тали, выстрѣль перекадываютъ.

Ундеръ-лисель-фаль. Ввязавъ въ ординарные стропы два одношкивные блока, одинъ со свитнемъ, другой съ гакомъ и коушемъ, закладываютъ первый на нижній лисель-спиртъ, не далѣе фута отъ его нока; а второй — въ коушъ стень-шкентеля. Первый блокъ закладывается посредствомъ задвижнаго штыка, послѣ чего конецъ свитня крѣпится полштыкомъ или, имѣя свитень съ ревантами, вяжутъ оныя на лисель-спиртъ. Навѣсивъ блоки, поднимаютъ въ марсовую дыру коренной конецъ фала, продѣваютъ его въ блокъ стень-шкентеля, берутъ впереди стень-вантѣ и фока-рея, продѣваютъ въ

болкъ на лисель-спиртъ и привязываютъ къ рейку ундеръ-лиселя, или, ежели не готовится ундеръ-лисель, то конецъ этотъ берутъ по рею. Ходовой конецъ тянется черезъ блокъ у мачты (48 ч. 398 л. 81 ч. 620, 622 л. 95 ч. 725 и 727).

Ундеръ-лисель-шкотовъ два, — верхній (называемый обыкновенно *обалдеромъ*) и нижній. Верхній ординарный, поднятый къ рею, продѣвается въ одношкивный блокъ, привязываемый свитнемъ около серединѣ рея служить для растягиванія не пришнурованной части лиселя. Ходовой конецъ тянется на палубѣ впереди мачты (л. 81 ч. 620).

*Нижній шкотъ*, — двойной, онъ ввязывается въ нижній уголъ внутренней шкаторины лиселя, (л. 81 ч. 624), и шкотомъ служить собственно одна только его половина, которая продѣвается въ одношкивный блокъ, привязываемый къ сектору выстрѣла или къ шейкѣ одного изъ нижнихъ юферсовъ, и сквозь портъ тянется на бакъ (л. 48 ч. 402). Другая же половина шкота служитъ для уборки паруса и берется черезъ коечныя сѣтки прямо на бакъ. При уборкѣ ундеръ-лиселя, нижній шкотъ свертывается въ бухты и остается ввязаннымъ.

Ундеръ-лисель-гитовы. Коренной конецъ ввязывается въ галсовой уголъ лиселя; ходовой, взятый по изнанкѣ паруса, продѣвается въ коушъ, пришитый на серединѣ лиселя, потомъ въ блокъ, привязываемый къ внутреннему ноку лисельнаго рейка (л. 81 ч. 620), и наконецъ, черезъ блокъ, привязываемый подъ фока-реемъ, близъ мачты (л. 48 ч. 397), спускается на бакъ. На малыхъ судахъ не употребляютъ коуша и продѣваютъ гитовъ въ блокъ на внѣшнемъ ноку рейка.

Галсъ. Коренной его конецъ продѣваютъ въ шкивъ борта, имѣющійся въ одной подушкѣ со шкивомъ для фока-шкота, потомъ въ одношкивный блокъ, накладываемый на ноку выстрѣла и ввязываютъ въ нижній уголъ внѣшней шкаторины ундеръ-лиселя. Блокъ на ноку выстрѣла ввязывается въ двойной стропъ съ огономъ, и когда, онъ наложенъ, тогда кругомъ стропа и въ обухъ въ концѣ выстрѣла кладется найтовъ съ крыжемъ, котораго конецъ прихватывается бензелемъ (л. 81 ч. 623).

На малыхъ судахъ ставятъ иногда *летучіе ундеръ-лисели*.

Особенно въ свѣжій вѣтеръ, при качкѣ и во время рысканія судна, выстрѣлъ въ волнахъ зарывается, съ чѣмъ нерѣдко соединены поврежденія. Для этого привязываютъ къ угламъ нижней шкаторины лиселя, одной съ нею длины реекъ, а къ концамъ рейка приплесниваютъ концы шпрюта, длиною нѣсколько больше длины рейка, и за середину шпрюта привязываютъ задній выстрѣлъ-брасъ. На комерческихъ судахъ этотъ ундеръ-лисель преимущественно трехугольный (л. 48 ч. 396 и 400).

Для *выстрѣливанія лисель-спиртовъ* (на судахъ до корвета, включительно) употребляютъ тали, основываемыя въ два одношкивные блока и въ третій такой же блокъ, привязываемый къ стропу гордель-блока на серединѣ рея. Чтобы выдвинуть лисель-спиртъ, закладываютъ блокъ (остроп. со свитнемъ) талей съ ходовымъ концемъ на шейку третнаго бугеля, а другой (со свитнемъ или съ гачкомъ), съ кореннымъ, на внутренней конецъ лисель-спирта; послѣ чего лопарь продѣваютъ въ блокъ (со свитнемъ), привязанный къ стропу гордель-блока и спускаютъ на низъ. Выстрѣливъ лисель-спиртъ, кладутъ на внутренней конецъ его и на шейку третнаго бугеля найтовъ, на что употребляется штертъ лисель-спирта. Чтобы вдвинуть лисель-спиртъ, переносятъ блокъ съ конца лисель-спирта на середину рея, а блокъ съ третнаго бугеля на конецъ лисель-спирта, гдѣ привязываютъ къ стропкѣ заведенной для сего въ этотъ конецъ, или, отдавъ найтовъ, закладываютъ блокъ на штертъ лисель-спирта (л. 81 ч. 618).

Эти же тали употребляются для подъема лисель-спирта. Для этого блокъ съ кореннымъ концемъ укрѣпляютъ на нижней сторонѣ марса, подобно блокамъ горденей нижнихъ парусовъ другой блокъ закладываютъ на внутренней конецъ лисель-спирта, лопарь выдергиваютъ изъ блока на серединѣ рея и спускаютъ опять на палубу, а блокъ, ежели это наредѣ или въ гавани, снимаютъ съ рея.

Верхніе лисель-спирты или брамъ лисель-спирты. Для подъема ихъ привязываютъ къ передней стень-вантѣ коушъ или маленькой блокъ, въ такой высотѣ, чтобъ людямъ удобно было, держась за лисель-спиртъ, расходиться по рею, и чтобъ лисель-спиртъ могъ быть поднятъ вплоть до коуша или блока.

Какъ коушъ такъ и блокъ могутъ быть ввязаны въ стропы съ очками или со свитнями.

Выдвинутый бр.-лис.-спир. удерживаете найтовомъ у третнаго стропа (л. 81 ч. 619).

Марса-лисель. Фаль. Привязавъ одношкивный блокъ къ шейкѣ ноковаго бугеля марса-рея и такой же блокъ къ брамъ-езельгофту, поднимаютъ коренной конецъ фала въ марсовую диру и, взявъ его впереди стень-вантъ и передней красницы стеньговаго салинга, продѣваютъ въ блокъ на эзельгофтѣ; потомъ, взявъ впереди марса-рея, въ блокъ на бугелѣ привязываютъ выблиночнымъ узломъ за лисельный реекъ, (ат. л. 81 ч. 624) на одной трети длины послѣдняго отъ его внутренняго нока и прихватываютъ самый конецъ къ рею каболкой. Когда марса-лисели у вантъ, тогда коренные концы ихъ фаловъ берутся вдоль марса-рея и пристопориваются къ лееру послѣдняго. Блоки на брамъ-езельгофтѣ, для фаловъ обѣихъ сторонъ, ввязываются въ одинъ стропъ (отренц., оклетнев. и общ. парусиной) такой длины, чтобъ, будучи положены сверхъ эзельгофта, они могли свободно висѣть по обѣ его стороны. Блоки укрѣпляются на этомъ мѣстѣ найтовомъ, который кладется подъ эзельгофтомъ, кругомъ шеекъ стропа, надъ самыми блоками; и кромѣ того, каждый блокъ принайтовливается къ обуху на нижней сторонѣ эзельгофта. На рейдѣ эти блоки снимаются. Блоки на ноковыхъ бугеляхъ остропливаются со свитнями; (л. 48 ч. 398 л. 81 ч. 621).

Шкотъ—двойной. Одинъ конецъ его, взятый сзади нижняго рея, тянется на палубѣ черезъ блокъ у мачты; онъ служитъ вмѣстѣ съ тѣмъ для уборки лиселя въ штиль или при внезапномъ противномъ вѣтрѣ. Другой конецъ, служащій для уборки лиселя во всѣхъ другихъ случаяхъ, спускается впереди рея и тянется впереди мачты, черезъ канифасъ-блокъ. Когда лисель убранъ, тогда шкоты остаются ввязанными и сложенными въ бухты (л. 48 ч. 398).

Гитовъ. На галсовой уголь лиселя надѣваютъ одношкивный блокъ, ввязанный въ ординарный стропъ съ огономъ, и привязываютъ къ углу бензелемъ, который, чтобъ блокъ не скользилъ кверху, прошивается сквозь парусъ. Къ серединѣ галсовой шкаторины привязываютъ коушъ, ввязанный въ стропъ

съ очкомъ. Сдѣлавъ это, продѣваютъ коренной конецъ гитова въ блокъ галсоваго угла, спереди, потомъ въ коушъ и приплесниваетъ къ лисельному рейку. Ходовой конецъ форъ-марса-лисель-гитова тянется на бакъ, чрезъ блокъ, привязанный за ближній крагъ фока-штага на бушпритѣ. Гротъ-марса-лисель-гитовъ тянется черезъ блокъ на шкафутѣ (л. 48 ч. 398 л. 81 ч. 627).

Обыкновенно коренной конецъ этого гитова крѣпятъ на внѣшнемъ концѣ рейка; но его можно крѣпить и на внутреннемъ, слѣдующимъ образомъ: продѣвъ его между парусомъ и рейкомъ подлѣ самаго верхняго угла внутренней шкаторины, дѣлаютъ въ концѣ очко и надѣваютъ оное на внутренній конецъ рейка. Такою основою, какъ только отдадутъ лисель-фаль и начнутъ выбирать лисель-гитовъ, половина паруса почти сложится, вѣтеръ выйдетъ и лисель легко пойдетъ на низъ. А при постановкѣ лиселя, стоитъ только удерживать нѣсколько гитовъ и онъ не дастъ внутреннему ноку рейка закинуться впередъ марсея, что избавитъ отъ посылки челоуѣка на ноку нижняго рея для удерживанія, во время подъема, шкотовой шкаторины лиселя. При закрѣпленномъ лиселѣ, гитовъ остается ввязаннымъ.

Галсъ. Къ ноку лисель-спирта привязываютъ одношкивный блокъ со свитнемъ или, имѣя его съ очкомъ, закладываютъ посредствомъ кляпыша на обухъ на внѣшнемъ ноку лисель-спирта. Коренной конецъ галса продѣвается въ этотъ блокъ сзади лисель-спирта и ввязывается въ нижній уголь внѣшней шкаторины лиселя, а ходовой въ блокъ, привязываемый для него къ передней гротъ-вантѣ ежели это форъ-марса-лисель-галсъ; или на ютѣ у гака-борта, ежели это гротъ-марса-лисель-галсъ. Послѣдніе два блока остропливаются со свитнями. Когда марса-лисель убранъ, тогда галсъ вывязывается и берется по рею (л. 81 ч. 623).

Брамъ-лисель. Фаль. Поднявъ коренной конецъ позади такелажа и взявъ его спереди задней стеньговой красницы, его продѣваютъ въ верхній роульсъ комель-блока, ввязаннаго между брамъ-вантами или въ блокъ на брамъ-такелажѣ; послѣ чего, взявъ спереди брамъ-рея, въ блокъ на ноку онаго привязываютъ выблиночнымъ узломъ къ рейку брамъ-

лиселя, на одной трети длины рейка отъ внутренняго его нока. Ходовой тянется на марсѣ. Блокъ на нокѣ ввязывается въ ординарный строцъ съ огономъ, которымъ онъ накладывается на обушекъ, вбитый въ нокъ брамъ-рея; а надѣтый, онъ удерживается въ своемъ мѣстѣ кневельсомъ, вкладываемымъ въ обушекъ и привязаннымъ для сего къ стропу блока. Когда брамъ-лисель у вантъ и фаль не ввязанъ, тогда оба конца послѣдняго прихватываются къ стень-вантѣ. При спускѣ брамъ-рей, блокъ на нокѣ рея снимается и передъ этимъ на концѣ брамъ-лисель-фала дѣлается простой узелъ, до котораго фаль потомъ выбирается (л. 81 ч. 625, 626).

Шкотъ — ординарный; онъ ввязывается въ нижній уголъ внутренней шкаторины лиселя и тянется на марсѣ (л. 48 ч. 308).

Галсъ. Продѣтый въ блокъ на нокѣ верхняго, или, брамъ-лисель-спирта, онъ ввязывается въ нижній уголъ внѣшней шкаторины лиселя. Ходовой конецъ тянется на марсѣ, черезъ блокъ (со свитнемъ), привязываемый къ шейкѣ юферса задней стень-ванты. Первый блокъ остропливается съ очкомъ, которымъ онъ закладывается въ обухъ въ нокѣ лисель-спирта посредствомъ кляпыша (л. 81 ч. 623).

Какъ фаль, такъ и шкотъ должно крѣпить на планкахъ, но никакъ не на самыхъ стень-вантахъ, на которыхъ снасти скользятъ и отдаются. Для брамъ-лисель-фала принайтвливаютъ планку къ такелажу на топѣ мачты, а для брамъ-лисель-шкота прибавляютъ такую же на задней части марса.

Брамъ и бомъ-брамъ-топенанты, бомъ-брамъ-шкоты и гитовы часто крѣпятъ на планкахъ, привязываемыхъ тоже къ стень-вантамъ; но лучше крѣпить всѣ эти снасти (ежели на марсѣ не имѣются погоны съ блоками) на планкахъ, принайтвливаемыхъ къ такелажу на топѣ мачты, что очищаетъ стень-ванты и, кромѣ того снасти сии избавляются чрезъ это перелома на ворстѣ стень-вантъ.

### Отакелаживаніе парусовъ.

Нижниі паруса. Когда нижниі паруса выйдутъ изъ рукъ паруснаго мастера, то ихъ еще должно отакелажить, т. е. продѣть рифъ-леера, сдѣлать кренгельсы для буленей и штыкъ-болтовъ, шпрюиты для буленей, ввязать реванты и кневельсы для быкъ-горденей, продѣть нокъ-бензеля и штыкъ-болты и пришнуровать къ шкаторинѣ нижнихъ парусовъ мать.

Основа рифъ-лееровъ. Растянувъ парусъ таями по первому рифъ-банту (л. 100 ч. 749) вырубаютъ тросъ надлежащей длины и толщины, продѣваютъ до середины чрезъ кренгельсъ одинъ конецъ другому на встрѣчу и кладутъ марку (л. 100 ч. 754). Затѣмъ дѣлаютъ двойко, ту часть троса, которая приходится на лицевую сторону туго вытягиваютъ, а вторую половину конца продѣваютъ чрезъ люверсы и обнеся вокругъ вытянутаго конца выводятъ въ тотъ же люверсъ. Дойдя до кренгельса оба конца троса сплесниваютъ; или же, оба конца продѣваютъ чрезъ люверсы одинъ другому на встрѣчу кладутъ марки (л. 100 ч. 753 л. 44 ч. 354, 355).

Рифъ-сезни контръ-бизани, косыхъ гротовъ на шкунахъ и фоковъ, брифоковъ и кливеровъ, дѣлаются изъ бѣлаго лinya и къ парусу пришиваются; при чемъ стежка производится съ противой стороны той, на которой укрѣпляются сезни.

Кренгельсы для буленей. Фокъ имѣетъ ихъ по два для каждаго буленя (л. 100 ч. 755), гротъ по три (л. 100 ч. 756). Чтобъ вплеснить въ ликъ-тросъ паруса такой кренгельсъ, вывиваютъ изъ троса, котораго толщина полудюймою больше толщины ликъ-троса, одну прядь, и, не нарушая ея волнистой формы, пробиваютъ подъ двѣ пряди ликъ-троса, или въ особые люверсы оставляя одинъ конецъ длиннѣе другаго, и свиваютъ ихъ потомъ на разстояніе равное длинѣ кренгельса, какъ двѣ пряди того же троса. Сдѣлавъ это, пробиваютъ въ ликъ-тросъ, въ небольшомъ разстояніи отъ первой пробивки, такимъ же образомъ длинный конецъ пряди и дополняютъ имъ потомъ образовавшійся кренгельсъ, какъ бы третьею прядью. Оставшіеся послѣ этого два конца на верхней и нижней частяхъ кренгельса, у самаго ликъ-троса,

пробиваютъ въ ликъ-тросъ два раза по направленію его спуска и разъ въ противную сторону; послѣ чего ихъ обрѣзаютъ, оставивъ длиною дюйма въ два, и обвиваютъ или клетняютъ (л. 100 ч.  $\frac{750}{1. 2. 3. 4}$  751 и 752)

Паруса большею частью выходятъ изъ парусной уже съ готовыми кренгельсами.

Кренгельсы для штыкъ-болтовъ дѣлаются такъ же, какъ и кренгельсы для шпрюитовъ буленей. Кромѣ того они клетняются и въ нихъ вводятъ по коушу (л. 100 ч. 751 и 752).

Булень-шпрюиты. Для *протоваго* берутъ конецъ, длиною въ полтора разстоянія между двумя кренгельсами буленя, приплесниваютъ его къ верхнему кренгельсу, потомъ надѣваютъ на него коушъ и приплесниваютъ другимъ концемъ къ среднему кренгельсу. Послѣ сего берутъ другой такой же конецъ и приплесниваютъ его къ коушу, надѣтому на первый, и къ нижнему кренгельсу, но до послѣдняго сплесня надѣваютъ и на этотъ конецъ коушъ, къ которому приплесниваютъ шкентель, имѣющій въ другомъ своемъ концѣ коушъ. Всѣ эти коуши должны быть заварные (л. 100 и 756).

Для *фока-буленя* дѣлается на двухъ его кренгельсахъ ординарный шпрюитъ, такимъ же образомъ, какъ первая половина двойнаго шпрюита грота-буленя. Послѣ чего, взявъ кругомъ коуша, надѣтаго на шпрюитъ, небольшую двойную стропку, ввѣдываютъ въ конецъ ея кневельсъ и ввязываютъ его въ ней круглымъ бензелемъ съ крыжемъ. Приплесниваютъ также конецъ буленя прямо къ коушу на шпрюитѣ, но первое удобнѣе при перемѣнѣ паруса (л. 100 ч. 755).

Кневельсы быкъ-горденей. Въ каждый изъ люверсовъ, пробитыхъ на нижней шкаторинѣ паруса для быкъ-горденей, продѣваютъ небольшую двойную стропку и, вложивъ въ концы ея кневельсъ, ввязываютъ его въ ней круглымъ бензелемъ и кладутъ еще такой же бензель подлѣ самага ликъ-троса. Стропка должна быть такой длины; чтобъ наложенный на кренгельсъ быкъ-гордень свободно лежалъ между кневельсомъ и ликъ-тросомъ.

У фока и грота по нижней шкаторинѣ въ разстояніи равномъ нижнему кренгельсу булень-шпрюита отъ шкотоваго

угла ввязываютъ коушъ или блокъ для круглаго или косаго быкъ-горденя (л.  $\frac{46}{384}$  и 370).

Реванты ссучиваютъ изъ двухъ или трехъ каболокъ, складываютъ вдвое оставляя одинъ конецъ на треть длиннѣе, продѣваютъ петлю въ люверсъ, конецъ оставленный длиннѣе въ продѣтую петлю, затягиваютъ и вяжутъ, ( л. 93 ч.  $\frac{700}{1. 2.}$  )

Для означенія середины паруса, ввязываютъ въ два среднѣе люверса реванты, значительно длиннѣе прочихъ.

Нокъ-бензеля. Въ концѣ вырубленной на нокъ-бензель веревки дѣлаютъ длинный огонь (около двухъ футовъ); продѣваютъ вершину огня въ кренгельсъ верхняго угла паруса продѣваютъ въ огонь ординарный конецъ нокъ-бензеля и обтягиваютъ его. Кренгельсы для нокъ-бензелей клетняются.

Штыкъ-болты готовятъ такъ же, какъ и нокъ-бензеля, съ тою только разницею, что огону или петли дѣлаются еще длиннѣе, для того, чтобъ первый внутренній шлагъ штыкъ-болта и первый внѣшній равнялись бы, каждый, двумъ шлагамъ, что ускоряетъ взятіе штыкъ-болта (л. 47 ч. 386).

Марсея. Марсея, принятые изъ парусной, должно еще отакелажить рифъ-леерами и рифъ-штертами, кренгельсами для рифъ-талей, буленей и штыкъ-болтовъ; шпрюитами для рифъ-талей и буленей, кневельсами для быкъ-горденей, ревантами, нокъ-бензелями и штыкъ-болтами; кромѣ того, пришнуровать маты къ нижней шкаторинѣ и сдѣлать лапку для рубашечнаго горденя.

Въ *шкотовомъ* углу паруса долженъ быть ввязанъ двойной коушъ для шкотъ блока. Ввязываютъ этотъ блокъ тоже въ самый уголь, но этотъ способъ имѣетъ тотъ недостатокъ, что шкивъ блока принимаетъ положеніе не по направленію шкота.

Рифъ леера основываютъ также, какъ на нижнихъ парусахъ.

Рифъ-штерты. Чтобъ удобнѣе и скорѣе подобрать парусъ при взятіи рифовъ, употребляютъ *рифъ-штерты*. Для этого, продѣвъ рифъ-леера на каждомъ нокѣ, въ двухъ или трехъ мѣстахъ, ввѣдываютъ на верхней шкаторинѣ концы троса до 1 д. толщиною, дѣлаютъ ими, на каждомъ рифъ-леерѣ вы-

бленочный узелъ, а на послѣднемъ — приплесниваютъ. Эти рифъ-штерты также называютъ змѣйками (л. 46 ч. 375).

Кренгельсы для буленей приплесниваются къ шкаторинамъ такимъ же образомъ, какъ у нижнихъ парусовъ. Форъ-марсель и крьюсель имѣютъ ихъ по два на сторонѣ, а гротъ-марсель по три. Нижній кренгельсъ шпрюйта рифъ-талей служитъ на первыхъ двухъ третьимъ, на послѣднемъ четвертымъ кренгельсомъ для буленнаго шпрюйта (л. 100 ч. 757 и 758).

Кренгельсы для штыкъ-болтовъ приплесниваются такимъ же образомъ, какъ у нижнихъ парусовъ.

Шпрюйты рифъ-талей. Ниже послѣдняго рифа приплесниваютъ два кренгельса съ коушами, или вводятъ въ ликъ-тросъ марселя два коуша, въ разстояніи около двухъ футовъ одинъ отъ другаго. Одинъ конецъ троса, назначеннаго для шпрюйта, приплесниваютъ къ верхнему коушу, а другой обвиваютъ и при привязываніи марселя продѣваютъ въ коушъ блока рифъ-талей, ежели рифъ-тали двойныя, и крѣпятъ полуштыкомъ и бензелькомъ на нижнемъ коушѣ (л. 100 ч. 758). Если же рифъ-тали обыкновенныя, то надѣваютъ на шпрюйтъ коушъ, вязанный въ одинъ стропъ съ деревяннымъ кневельсомъ и приплесниваютъ конецъ шпрюйта къ верхнему коушу шкаторины (л. 100 ч. 755).

Шпрюйты магермана и крьюсель-булена дѣлаются подобно шпрюйту грота и коушъ съ кневельсомъ надѣвается у нихъ на нижнюю часть шпрюйта (л. 100 и 757 и 758).

Кневельсы для выкъ-горденей вязываются въ люверсы, пробитые на третяхъ нижней шкаторины марселя, такимъ же образомъ, какъ у нижнихъ парусовъ.

Реванты вязываются какъ у нижнихъ парусовъ.

Нокъ-бензеля и штыкъ-болты, — тоже, какъ у нижнихъ парусовъ.

Лапка, пришиваемая для закладыванія нижняго блока рубашечнаго горденя, состоитъ изъ очка съ тремя или пятью концами, сдѣланными въ видѣ плетенокъ. Она нашивается на парусину, которая потомъ пришивается къ парусу съ лицевой его стороны, на среднемъ швѣ. Иногда, вмѣсто лапки, употребляютъ кренгельсъ, толщиною по величинѣ паруса, ко-

торый заводятъ въ два люверса, пробиваемые для него по сторонамъ средняго шва, въ разстояніи одного фута одинъ отъ другаго. Подъ кренгельсомъ парусина должна быть двойная (л. 100 ч.  $\frac{759}{1.4.3}$  л. 46 ч. 378).

Такихъ лапокъ дѣлаютъ иногда по двѣ на каждомъ марсели: одну между первымъ и вторымъ рифомъ, для крѣпленія паруса съ однимъ, а другую между вторымъ и третьимъ, для крѣпленія съ двумя рифами. Когда марсель крѣпится при трехъ или четырехъ рифахъ, то рубашка его такъ мала, что ее легко убирать и безъ рубашечнаго горденя. Чтобъ уменьшить рубашку закрѣпленнаго марселя, эти лапки пришиваютъ также къ рифъ-бантамъ, т. е. къ первому и второму.

Брамсели. Ежели имѣютъ булени, косые горденя, то шпрюйты основываютъ между двухъ кренгельсовъ. Для выкъ-горденей на нижней шкаторинѣ привязываютъ по коушу на каждой сторонѣ (л. 46 ч. 370).

Нокъ-бензеля приплесниваются къ верхнимъ угламъ паруса. Послѣдній дѣлаются такой величины, чтобъ могли пропустить три шлага бензеля.

Реванты. Брамсели привязываются двухъ-каболочными ревантами, продѣваемыми въ люверсы верхней шкаторины, какъ продѣваются реванты марселей.

Бомъ-брамсели отакелаживаются нокъ-бензелями, и ежели они къ реямъ своимъ не пришнуровываются, то привязываютъ ревантами, такимъ же образомъ, какъ брамсели.

Косые паруса: кливера, стакселя, бизань, триселя и гафъ-топсель, выходятъ изъ парусной готовые къ привязкѣ.

Лиселя. Исключая нокъ-бензелей, блока и коуша для гитова, лиселя тоже выходятъ изъ парусной готовые къ привязкѣ. Эти паруса къ своимъ рейкамъ пришнуровываются.

Запасные паруса: Запасные паруса должны быть отакелажены и потомъ убраны такимъ образомъ, чтобъ были совершенно готовы къ привязкѣ. До уборки должно выбить изъ нихъ грязь и всякую пыль и хорошо провѣтрить. Въ походѣ ихъ по временамъ тоже должно перебирать и провѣтривать, чрезъ что уменьшится вліяніе на нихъ сырости, моли и кубричнаго воздуха.

Для болѣе удобнаго доставанія запасныхъ гротъ- и форъ-марселей, ихъ хорошо укладывать въ парусной каютѣ такъ, чтобы они могли быть поднимаемы прямо изъ нее: первый, бѣгунъ-талями, спущенныя въ гротъ-люкъ и заложеными за середину паруса; а второй хватъ-талями, спущенными съ фока-штага въ форъ-люкъ, которыми марсель приподнимается немного выше ростеръ, чтобы потомъ продолжать подъемъ бѣгунъ талями.

Настоящiе паруса, когда отакелажены, тоже должны быть свернуты.

**Свертыванiе нижнихъ парусовъ.** Растягиваютъ на палубѣ или на полу мастерской, верхнюю шкаторину паруса положивъ лицевою стороною его на палубу, подносятъ къ ней средней бантъ, потомъ нижнюю шкаторину и, оставивъ наружу шкотъ и галсъ-блоки и булень-шпрюйты, свертываютъ парусъ, начиная съ низу, какъ можно туже. Скатавъ парусъ, обвертываютъ его концы, по внутреннюю сторону ликъ-троса, нокъ-бензелями и противъ каждаго шва связываютъ каболою. Штыкъ-болты прячутся въ парусъ.

**Свертыванiе марселей.** Растянувъ верхнюю шкаторину, подносятъ къ ней второй рифъ-бантъ, потомъ средней и наконецъ нижнюю шкаторину. Оставивъ наружу шкотъ-блоки, булень-шпрюйты и рифъ-талей-шпрюйты, скатываютъ парусъ и связываютъ его каболками противъ каждаго шва и, кромѣ того, самые концы, по внутреннюю сторону ликъ-троса, нокъ-бензелями. Чтобы при взятiи рифовъ было легче брать штыкъ-болты, то ихъ, до свертыванiя марселей, готовятъ слѣдующимъ образомъ: конецъ штыкъ-болта перваго рифа берутъ полуштыкомъ за верхнiй уголь паруса, а концы прочихъ— полуштыкомъ за кренгельсъ ближайшаго къ верху рифа, наблюдая при этомъ, чтобы штыкъ-болты имѣли нѣкоторую слабию (л. 147 ч. 386).

До свертыванiя запасныхъ парусовъ, должно ихъ непременно *примать*; а пригнавъ и свернувъ, привязывать къ обоимъ концамъ паруса по ярлыку съ надписью названiя паруса. При такомъ порядкѣ легко будетъ найти каждый парусъ во всякое время.

**Свертыванiе кливера.** Растянувъ переднюю шкаторину

вдоль палубы, берутъ верхнiй уголь къ галсовому, а шкотовой къ передней шкаторинѣ такъ, чтобы ширина верхней стороны сложеннаго такимъ образомъ паруса равнялась ширинѣ нижней. Послѣ этого скатываютъ парусъ поперегъ его полотницъ. Свернувъ, его связываютъ каболками черезъ каждые три фута.

**Свертыванiе бизани и триселей.** Растянувъ верхнюю шкаторину по палубѣ, лѣвою стороною вверхъ, шкотовой уголь подносятъ къ верхнему галсовому у усовъ туда же и нижнiй галсовой, за тѣмъ закатываютъ къ растянutoй шкаторинѣ и связываютъ ворсою въ разстоянiи двухъ футъ.

Ежели же бизань или трисели убираютъ и ставятся вираломъ и фаломъ, то растягиваютъ шкаторину, которая приходится по мачтѣ, и отступя отъ нее, примѣрно, на ширину трехъ или четырехъ полотницъ складываютъ парусъ, а подвѣтренную шкаторину подносятъ къ растянutoй, шкотовый уголь долженъ быть уложенъ вровень съ нижнимъ галсовымъ. Сложенный парусъ закатываютъ и вяжутъ ворсою.

**Свертыванiе брамселей, б.-брамселей и лиселей.** Всѣ эти паруса привязываютъ на палубѣ, а потому ихъ скатываютъ по ширинѣ. Растягиваютъ верхнiя шкаторины по палубѣ, брамсели и б.-брамсели лицевою стороною, а лисели изнанкою къ палубѣ. Оставивъ ширину паруса достаточную для того, чтобы ею закрыть весь сложенный парусъ. Затѣмъ кладутъ полотницами такой же ширины и наконецъ подносятъ нижнюю шкаторину къ верхней, выводя шкотовые и галсовые углы внаружу къ угламъ кренгельсовъ нокъ-бензелей, парусъ туго закатываютъ и вяжутъ по полотницамъ ворсою. Описанные способы скатыванiя марселей, фока и грота можно считать удобными для храненiя, означенныхъ парусовъ, въ парусной каютѣ, а потому ихъ скатываютъ, какъ ихъ крѣпятъ на реяхъ.

Для скатыванiя марселей растягиваютъ верхнюю шкаторину по палубѣ, лицевою стороною паруса къ ней, подносятъ рифъ бантъ втораго рифа, шкотовые углы къ срединѣ, боковые шкаторины укладываютъ внаружу по верхней, выводя всѣ булинь и рифъ-талей шпрюйты, стронки марса быкъ горденей кладутъ между шкотовыми углами у верхней шкаторины, и



затѣмъ парусъ закатываютъ и вяжутъ по полотнищамъ ворсою. Нокъ - бензеля отъ кренгельса разносятъ вдоль паруса къ срединѣ и конецъ прихватываютъ. Фокъ и гротъ скатываютъ подобнымъ же образомъ.

На нѣкоторыхъ судахъ у марселей, фока и грота по срединѣ между верхней шкаториной и первымъ рифъ-бантомъ, пробиваютъ на каждомъ полотнищѣ по люверсу и уже парусъ скатываютъ къ этимъ люверсамъ, въ которые продѣваютъ ворсу и связываютъ парусъ. При такомъ способѣ верхняя шкаторина всегда можетъ быть хорошо растянута по рею (л. 43 ч. 349).

Кливеръ, бомъ - кливеръ и форъ - стеньги - стаксель передъ привязкою должны быть перекаваны. Шкаторина по лееру должна быть сложена такъ, какъ она стягивается нираломъ, т. е. всѣ люверсы должны быть выведены наружу, парусъ связываютъ ворсою и только тогда онъ выносится на бушпритъ, для привязки (л. 43 ч. 336).

### Привязка парусовъ.

Приготовление къ привязкѣ парусовъ. Привязку парусовъ обыкновенно раздѣляютъ на привязку прямыхъ парусовъ, въ одно время съ которыми привязываютъ кливеръ и бизань и на привязку косыхъ и малыхъ парусовъ. Стакселя привязываютъ большею частію въ морѣ.

Приготавливаясь къ привязкѣ парусовъ, раздергиваютъ и берутъ на бакъ кливеръ и бомъ-кливеръ-леера и фалы; къ очкамъ шкотовъ этихъ парусовъ приплесниваютъ бензеля и готовятъ бензеля для привязки колець. Раксъ-бугель кливера берутъ къ самому бушприту, ракъс - бугель бомъ - кливера къ ноку утлегаря.

Для марселей навѣшиваютъ бѣгунъ-тали, раздергиваютъ рифъ-тали и прихватываютъ блоки ихъ (или концы, ежели рифъ-тали ординарныя) къ переднимъ стень-вантамъ; концы марса-шкотовъ берутъ отъ ноковъ рей на марсъ и прихватываютъ полустыкомъ около шейки люверсовъ или около переднихъ вантъ-путенсъ; быкъ-горденя раздергиваютъ и прихва-

тываютъ выше марса-рея къ переднимъ стень-вантамъ или къ драйрешъ-блокамъ; гитовы прихватываютъ къ такелажу на топѣ. Наконецъ привязываютъ обносные сезни въ разстояніи около четырехъ футовъ одинъ отъ другаго. Иногда же эти сезни пришиваютъ къ парусу.

Раздергиваютъ нокъ-горденя, быкъ горденя и гитовы нижнихъ парусовъ и прихватываютъ ихъ на палубѣ. На шейки ноковыхъ бугелей нижнихъ реевъ навѣшиваютъ, посредствомъ каболочныхъ строповъ, марсовыя рей-тали: двушкивными блоками въ стропы, а одношкивные раздергиваютъ и закладываютъ въ рымы или обухи у борта; лопаря этихъ талей закладываютъ въ канифасъ-блоки, или, вмѣсто талей, привязываютъ, къ шейкамъ тѣхъ же бугелей, одношкивные блоки съ горденемъ, ежели въ нокахъ не вѣзаны шкивы.

Въ это же время травятъ гафеля, раздергиваютъ трисель-гитовы и изготовляютъ бензеля для привязки къ парусу этихъ гитововъ и ракъсовъ или сегарсовъ.

Брамъ-и бомъ-брамъ-реи спускаютъ на палубу и привязываютъ къ нимъ паруса.

Привязка кливеровъ. *Фалъ.* Ежели онъ ординарный, то конецъ его приплеснивается къ верхнему углу паруса; если двойной, то блокъ его привязывается къ этому углу, черезъ очко стропа, или этотъ блокъ закладывается въ уголь паруса, посредствомъ кневельса. Въ это же время привязываютъ кольца, начиная съ верхняго. Черезъ послѣдніе семь люверсовъ, т. е., черезъ ближайшіе къ галсовому углу, обыкновенно основываютъ слаблинь, дабы чище можно было закрѣпить кливеръ на утлегарѣ (л. 43 ч. 341, 344).

Чтобъ вынести кливеръ на конецъ утлегаря, обтягиваютъ, нираль, потомъ поднимаютъ фаломъ по лееру столько, чтобъ кливеръ могъ пройти сверхъ борта и бушпритнаго эзельгофта; относятъ фалъ по кливеру и пристопориваютъ къ срединѣ онаго, наконецъ прихватываютъ нираль къ лееру выше кливера. Послѣ этого, поставивъ людей на кливеръ - галсъ тянуть его, выбирая въ то же время слабину фала. Когда кливеръ вынесенъ, тогда отдаютъ стопорку нирала и вытягиваютъ его до мѣста, закладываютъ конецъ леера на ракъс-бугель, ежели онъ не продѣвается въ роульсъ ракъс-бугеля и

въ шкивь утлегаря; кладутъ найтовъ черезъ очко галсоваго угла паруса и скобу ракъс-бугеля и привязываютъ шкоты. Наконецъ, чтобъ осмотрѣть все ли привязано чисто и вѣрно, кливеръ нѣсколько разъ поднимаютъ и спускаютъ. Въ то же время назначаютъ мѣста шкивовъ для кливеръ-шкотовъ (л. 43 ч. 336).

Бомъ-кливеръ и форъ-стенги-стаксель привязывается такимъ же образомъ.

Привязка нижнихъ парусовъ. Фокъ. Разложивъ парусъ поперегъ бака (ежели грота-штаги взяты къ штевню, то сверхъ ихъ) такимъ образомъ, чтобы парусъ будучи поднять, прилегалъ ликъ-тросомъ къ рею, т. е., чтобы лицевая сторона паруса была обращена къ кормѣ, закладываютъ на каждой сторонѣ, за кренгельсъ перваго рифа, какъ нижняго блока талей, навѣшенныхъ на нокъ фока-рея или конецъ топъ-горденя: свертываютъ въ бухты нокъ-бензеля и прихватываютъ ихъ къ тому же кренгельсу; ввязываютъ быкъ и нокъ-горденя, прихватываютъ ихъ къ верхней шкаторинѣ посредствомъ соответствующихъ имъ ревантовъ, обнеся кругомъ паруса (л. 43 ч. 349), привязываютъ гитовъ-блоки (съ продѣтыми въ нихъ гитовыми). Когда все это сдѣлано, поднимаютъ лисель-спирты, посылаютъ людей по рею, и поставивъ въ то же время людей на тали, на гитовы, нокъ и быкъ-горденя, топъ или рифъ гордени поднимаютъ парусъ.

Какъ только парусъ подойдетъ къ рею, тотчасъ разбираютъ нокъ-бензеля, обносятъ имъ два внѣшнихъ шлага, и середину паруса, замѣчаемую особымъ длиннымъ ревантомъ, или мѣткою на самомъ парусѣ, немедленно прихватываютъ къ серединѣ рея. Послѣ этого натягиваютъ и кладутъ нокъ-бензеля и ввязываютъ реванты.

*Нокъ-бензель* берется спереди рея, внѣ такелажа наложеннаго на нокъ, кругомъ въ уголь паруса и т. д., пока не будетъ положено пять или шесть такихъ *внѣшнихъ шлаговъ*, послѣ сего, имъ дѣлаютъ шлагъ въ уголъ паруса и изводятъ бензель на *внутренніе шлагы*, т. е. на шлагы, полагаемые кругомъ рея и въ уголь паруса, по внутреннюю сторону такелажа на нокъ; конецъ бензеля берется полустычкомъ кругомъ внѣшнихъ шлаговъ и прихватывается бензелькомъ. Первые

шлагы растягиваютъ парусъ вдоль рея, послѣдніе придерживаютъ его углы вплоть къ оному. При положеніи нокъ-бензеля вытягиваютъ сколько можно каждый его шлагъ, и если при этомъ, верхніе углы паруса не дойдутъ до назначенныхъ имъ на нокѣхъ мѣсть, т. е., до планокъ, то оставляютъ ихъ на первое время недотянутыми, а потомъ, отъ времени до времени, перетягиваютъ бензеля (л. 43 ч. 339, 340, 347).

Такъ какъ внутренніе шлагы штыкъ-болтовъ, нижнихъ парусовъ, выносятъ почти все напряженіе при осаживаніи галсовъ, то лучше имѣть у этихъ парусовъ два штыкъ-болта для каждаго рифа; изъ коихъ назначенный для внутреннихъ шлаговъ дѣлать дюймою толще другаго; чрезъ что не надобно будетъ класть много шлаговъ и штыкъ-болтъ будетъ взятъ скорѣе.

Привязка марселей. *Бѣгунъ-тали*, употребляемая для подъема марселей, основываются въ два одношкивныхъ блока и должны быть такой длины, чтобы раздернутыя доставали отъ тона стеньги въ парусную каюту. Верхній блокъ, съ ходовымъ концемъ, ввязывается круглымъ бензелемъ къ двѣ трети двойнаго каболочнаго стропа который долженъ быть такой длины, чтобъ могъ обхватить топъ стеньги; къ стропу привязывается деревянная, свайка для закладыванія въ длинный огонь стропа, когда послѣдній, обнесенный кругомъ топа стеньги, продѣнется въ короткій огонь. Нижній блокъ тоже ввязывается въ двѣ трети длиннаго стропа, который долженъ быть такой длины, чтобы могъ обхватить скатанный марсель: въ одномъ концѣ стропа коушъ, другой оканчивается свитнемъ; послѣдній, будучи взятъ кругомъ марселя и продѣтъ въ коушъ другаго конца, берется обратно, кругомъ паруса, потомъ кругомъ стропа подъ блокомъ и продѣвается подъ себя петлею такъ, что дернувъ за конецъ свитня, блокъ бѣгунъ-талей тотчасъ отложится. Чтобъ убранный парусъ лежалъ въ парусной каютѣ въ совершенной готовности къ подъему, то дѣлаютъ также, для каждаго марселя, особый стропъ, который закладываютъ на марсель при свертываніи паруса. Когда требуется поднять марсель, тогда въ этотъ стропъ закладываютъ нижній блокъ бѣгунъ-талей, который въ этомъ случаѣ ввязывается въ стропъ съ гакомъ и коушемъ. Въ одномъ

концѣ стропа на парусѣ коушѣ, другой оканчивается свитнемъ; а отступя отъ коуша на футъ, ввязываютъ въ стропъ другой коушѣ, для закладыванія талей. На парусѣ стропъ закладывается совершенно такъ, какъ въ предыдущемъ случаѣ самыя бѣгунъ-тали.

Чтобъ при подъемѣ, парусъ отвести отъ марса, продѣваютъ лопарь бѣгунъ-талей еще въ одношкивный блокъ, ввязанный въ ординарный стропъ и прибензелеванный къ стропу нижняго блока бѣгунъ-талей, и потомъ въ канифасъ-блокъ, заложённый для форъ-марселя у борта, сколько можно болѣе впереди, а для гротъ-марселя—на шкафутѣ (л. 17 ч. 126).

Привязка форъ-марселя. Чтобы поднять бѣгунъ-тали, привязываютъ къ огону стень-штага, ближе къ стеньгѣ, блокъ со свитнемъ; въ этотъ блокъ продѣваютъ гордень, котораго передній конецъ спускаютъ впереди марса на палубу и привязываютъ за стропъ верхняго блока бѣгунъ-талей, а задній черезъ марсовую дыру, и тянуть черезъ канифасъ-блокъ у мачты. Когда этимъ горденемъ тали будутъ подняты до блока на стень-штагѣ, тогда закладываютъ ихъ на топъ стеньги, обнеся кругомъ топа, въ зависимости отъ обдѣлки.

Назначая человѣка для закладки, наверху, бѣгунъ-талей, посылаютъ въ то же время на марсъ, на каждую сторону, по четыре человѣка къ стень-вантамъ и двоихъ на переднюю часть марса, для закладки въ свое время снастей марселя.

Вынеся марсель на бакъ, закладываютъ на середину паруса нижній блокъ бѣгунъ-талей, нокъ-бензеля разносятъ вдоль марселя къ срединѣ. Сдѣлавъ это, посылаютъ марсовыхъ на марсъ, которые становятся на стень-ванты, чтобъ быть готовыми расходиться по рею; а снизу поднимаютъ въ то же время марсель. Когда штоковые блоки минуютъ кромку марса, останавливаютъ бѣгунъ-тали и ставятъ людей на рифъ-тали.

Изъ назначенныхъ на марсъ, двое на каждой сторонѣ тотчасъ ввязываютъ рифъ-тали; послѣ чего продѣваютъ шкоты и подъ блокомъ дѣлаютъ схватку (л. 43 ч. 308). Другіе два человѣка на каждой сторонѣ ввязываютъ гитовы (если ординарные), или продѣваютъ ихъ въ гитовъ-блоки и крѣпятъ концы на срединѣ марса-рея, по наружную сторону

блоковъ, имѣющихся на ономъ; назначенные на переднюю часть марса ввязываютъ быкъ-горденя. Когда все готово, поднимаютъ лисель-спирты, посылаютъ по рею и въ то же время тянуть рифъ-тали и травятъ бѣгунъ-тали. Разойдясь по рею (\*) и передавъ штыкъ - болтнымъ нокъ-бензеля, кладутъ нокъ-бензеля и вяжутъ реванты, такимъ же точно образомъ, какъ у нижнихъ парусовъ; оставляя верхніе углы марселя недотянутыми, ежели они до своихъ мѣстъ не доходятъ. Люди, закрѣпившіе концы марса-шкотовъ, ввязываютъ буленя; другіе спускаютъ бѣгунъ-тали, нанизу тянутъ шкоты и ставятъ людей на марса-фаль. Когда всѣ сойдутъ съ рея, поднимаютъ марса-фалы и осматриваютъ все ли чисто ввязано. Наконецъ берутъ марсель на гитовы, отдаютъ марса-фалы и крѣпятъ его. Шкоты и фалы новыхъ парусовъ тоже не дотягиваютъ до мѣста.

Марса быкъ гордени, булия ввязываютъ на реѣ когда марсель скатанъ шкотовыми углами къ срединѣ.

Гротъ-марсель привязывается одинаковымъ образомъ. Для него бѣгунъ-тали раздергиваются прямо въ парусную каюту, ежели она устроена у гротъ-люка.

Крюсель, — такимъ же образомъ. А ежели тихо, то его поднимаютъ одними быкъ-горденями. Для этого, ввязавъ на мѣсто эти горденя, дѣлаютъ каждымъ кругомъ марселя шлагъ, въ разстояніи одинъ отъ другаго, около четырехъ или пяти полотницъ, и крѣпятъ эти шлаги каболками; послѣ чего поднимаютъ марсель.

Чтобъ въ одно время привязать всѣ марсели, фокъ, гротъ, кливеръ и бизань, поступаютъ слѣдующимъ образомъ: изготовивъ, какъ описано, всѣ снасти этихъ парусовъ, навѣшиваютъ бѣгунъ-тали и подаютъ топъ-горденя на ноки нижнихъ рей, что дѣлается въ одно время на всѣхъ марсахъ.

Заложивъ нижніе блоки бѣгунъ-талей, приподнимаютъ марсели противъ ихъ мачтъ и кладутъ нижніе паруса подлѣ мачтъ, поперегъ судна.

(\*) По рею не слѣдуетъ посылать прежде, пока нельзя разносить парусъ по нокамъ, дабы не держать людей на реѣ долѣе чѣмъ необходимо и не подвергать ихъ опасности быть ушибленными.

Когда все готово, посылают по марсамъ.

Поднимаютъ вдругъ всѣ марсели, и когда ихъ шкотовые блоки выйдутъ сверхъ марсовъ, тогда останавливаютъ бѣгунъ-тали и даютъ вязать снасти марселей. Въ то же время вязываютъ гитовы и горденя нижнихъ парусовъ, спускаютъ бизаный гафель и выносятъ кливеръ. Бизань должна быть къ этому времени уже вынесена.

Когда всѣ снасти вязаны и бугеля на нижнихъ реяхъ отложены, тогда поднимаютъ лисель-спирты и посылаютъ по реямъ. Съ этимъ вмѣстѣ травятъ бѣгунъ-тали, тянутъ рифъ-тали, топъ-горденя на нокахъ нижнихъ рей, раздвигаютъ марса-гитовы, горденя и тянутъ марса шкоты.

Въ то же время ютовые и баковые привязываютъ кливеръ и бизань.

Когда привяжутъ паруса, поднимаютъ гафель и спускаютъ бѣгунъ-тали; люди клавшіе нокъ-бензеля нижнихъ парусовъ, сходя съ ноковъ вывязываютъ топъ горденя служившіе для подъема нижнихъ парусовъ (л. 42 ч. 335).

Наконецъ тянутъ нижніе шкоты и поднимаютъ марса-фалы.

Осмотрѣвъ, всѣ ли снасти продѣты чисто, крѣпятъ паруса и правятъ реи.

Брамсели привязываются къ своимъ реямъ на палубѣ. Нокъ-бензеля ихъ кладутся такимъ же образомъ какъ у марселей, а къ лееру обыкновенно крѣпятъ ихъ ревантами. Ежели брамсели летучіе то они къ рею пришнуровываются. Когда брамсели привязаны, вязываютъ брамъ-горденя, крѣпятъ брамсели и ставятъ брамъ-реи по мачтамъ, или кладутъ въ ростры.

Чтобъ *закрѣпить* брамсель, берутъ его шкотовые углы къ серединѣ рея и вытягиваютъ боковыя шкаторины вдоль верхней; послѣ чего закатываютъ парусъ, начиная съ ноковъ, дѣлая ихъ, какъ можно тоньше и убирая всю мякоть къ серединѣ, и потомъ вяжутъ сезни.

Бомъ-брамсели привязывается такимъ же образомъ, какъ брамсели; если же, на бомъ-брамъ-реяхъ не имѣется лееровъ, то эти паруса къ своимъ реямъ пришнуровываются.

*Крѣпленіе бомъ-брамселей.* При летучихъ, шкотовые углы

оставляются снаружи, на нокахъ; при постоянныхъ, крѣпятъ эти паруса такимъ же точно образомъ, какъ брамсели.

Обыкновенно, на всѣхъ судахъ бомъ-брамъ-реи ставятъ къ стень-вантамъ, но на малыхъ судахъ они вмѣстѣ съ брамъ-лиселями много увеличиваютъ густоту такелажа надъ марсомъ, что даетъ нечистый видъ вооруженію. На этихъ судахъ ихъ лучше ставить къ заднимъ нижнимъ вантамъ.

*Привязка косыхъ парусовъ.* Гротъ-стенги-стаксель поднимается на форъ-марсъ, гдѣ къ нему привязываютъ кольца, надѣтыя на стень-штагъ или лееръ, и крѣпятъ верхній уголь передней шкаторины къ стень-штагу, полагая найтовъ черезъ уголь паруса кругомъ штага, сколько можно выше. Галсъ привязывается къ нижнему углу передней шкаторины и спускается на палубу предъ постановкою паруса или относится къ передней ст.-вантѣ. Середина обоихъ шкотовъ привязывается къ нижнему углу задней шкаторины и на каждую сторону спускаютъ по шкоту (л. 45 ч. 336, 337, 365).

*Контръ-бизань.* Раздвигнувъ гитовы, вводятъ въ нихъ парусъ и кладутъ коренной бензель, а потомъ ноковой. Когда послѣдній закрѣпленъ, приплесниваютъ къ заднему люверсу конецъ шнура, пришнуровываютъ верхнюю шкаторину къ гафелю и крѣпятъ другой конецъ на усахъ гафеля. Чтобъ послѣ этого привязать гитовы, опредѣляютъ сперва ихъ мѣста; для сего вытягиваютъ заднюю шкаторину вдоль гафеля, и замѣчаютъ на ней мѣста, соотвѣтствующія блокамъ коренныхъ и прочихъ гитовыхъ на гафелѣ; въ означенныхъ точкахъ привязываютъ гитовы бензелями, полагаемыми кругомъ гитовыхъ и прядей ликъ-троса; но лучше если для этихъ бензелей пробиты подлѣ самого ликъ-троса люверсы.

*Коренной бензель* обыкновенно кладется въ обухъ, вбитый снизу между усами гафеля; но при такомъ бензелѣ верхній уголь бизани много отдѣляется отъ трисель-мачты, что не красиво. Сего не будетъ, если класть бензель черезъ выемку, сдѣланную для этого между усами, подъ кожею, — въ обухъ, вбитый на верхней сторонѣ гафеля.

Для *нокъ-бензеля.* Продѣвъ бензель въ уголь паруса, его берутъ черезъ нокъ внѣ такелажа опять въ уголь паруса, и

положивъ достаточное число такихъ вѣшнихъ шлаговъ, кладутъ внутренніе: въ уголь паруса и кругомъ гафеля, по внутреннюю сторону. Конецъ изводятъ на крыжъ, полагаемый кругомъ вѣшнихъ шлаговъ подь самымъ гафелемъ и крѣпятъ его двумя полустычками и небольшимъ бензелемъ. Соединивъ такимъ образомъ вѣшніе шлагы между собою, крыжъ не позволить скользнуть шлагамъ-бензеля (л. 43 ч. 348).

Нокъ-бензель кладутъ какъ можно туже, для чего шлагы его вытягиваютъ посредствомъ драйковъ. У новой бизани, до положенія нокъ-бензеля, вытягиваютъ верхнюю шкаторину таями, закладывая одношкивный блокъ въ самый уголь паруса. Но при этомъ должно соблюдать ту же осторожность, какую при привязкѣ прямыхъ парусовъ; т. е. если уголь новаго паруса или шкотъ не доходятъ до мѣста, то оставлять ихъ первое время недотянутыми.

Обыкновенно какъ вѣшніе, такъ и внутренніе шлагы, кладутъ тѣмъ же концемъ; но, какъ при тягѣ шкота все почти напряженіе, выносимое заднею шкаториною, передается внутреннимъ шлагамъ, то лучше имѣть отдѣльные концы для тѣхъ и другихъ шлаговъ.

Когда верхняя шкаторина привязана, приподнимаютъ гафель посредствомъ гордели и дирикъ-фала, и привязываютъ къ навѣтренной шкаторинѣ, надѣтые на трисель-мачту, дубовые сегарсы (л. 36 ч. 292); при чемъ нижнюю часть этой шкаторины отъ кренгельса послѣдняго рифа припнуровываютъ къ трисель-мачтѣ посредствомъ слаблиня. Слаблинь берется кругомъ трисель-мачты и продѣвается въ люверсы паруса.

*Галсъ-оттяжка.* Къ сектору на нижней сторонѣ гафеля, между усами, привязываютъ одношкивный блокъ и продѣваютъ въ него оттяжку; послѣ чего оба конца ея привязываютъ къ галсовому углу, или одинъ конецъ ввязываютъ въ него выбленочнымъ узломъ и потомъ оба сплесниваютъ (л. 36 ч. 300, 301).

*Шкотъ-блокъ* дѣлается толстоходный и ввязывается въ ординарный стропъ съ очкомъ, черезъ которое принайтавливается къ заднему углу паруса; или блокъ остропливается со складными коушами, онъ закладывается въ самый уголь паруса.

Штормовая бизань привязывается къ штормовому гафелю, такимъ же образомъ, какъ контръ-бизань къ своему гафелю. Дирикъ-фаль, гордель и галсъ-тали употребляются отъ контръ-бизани.

*Шкотъ* основывается въ одинъ двушкивный блокъ и другой одношкивный, изъ коихъ каждый ввязывается въ ординарный стропъ съ гакомъ и коушемъ. Онъ закладывается въ уголь паруса и въ обухъ у борта.

*Гитовы*, основываются такимъ же образомъ, какъ у контръ-бизани.

Триселя. Они привязываются такимъ же образомъ, какъ контръ-бизань.

*Шкоты.* Обыкновенно, средину двойнаго шкота ввязываютъ въ уголь паруса шкотовымъ узломъ и, при постановленіи паруса, закладываютъ его въ блокъ у борта, противъ бизань-мачты. Но, чтобы усилить тягу шкота, его основываютъ также и слѣдующимъ образомъ: влесливъ въ одинъ его конецъ коушъ, продѣваютъ другой въ уголь паруса и ввязываютъ въ ономъ шкотовымъ узломъ, но такъ, чтобы конецъ съ коушемъ былъ втрое короче другаго; тогда, заложивъ длинный конецъ въ блокъ у борта, его продѣваютъ въ коушъ другаго конца или лучше въ блокъ, заложный въ этотъ коушъ, тянуть и крѣпятъ далѣе на ютѣ. Блоки у борта, на обѣихъ сторонахъ, ввязываются каждый въ ординарный стропъ съ гакомъ и коушемъ или съ огономъ. Въ послѣднемъ случаѣ они закладываются въ обухи у борта посредствомъ влящней (л. 38 ч. 312, 314).

*Трисель-гитововъ*, полагается столько же, сколько и бизанныхъ: по гафелю двой, коренныхъ одни и по переднему ликъ-тросу одни. Они ввязываются такимъ же образомъ, какъ бизанные.

*Галсъ.* Въ галсовой уголь и въ обухъ на палубѣ закладываютъ тали, основанныя въ два одношкивные блока, изъ коихъ каждый ввязанъ въ ординарный стропъ съ гакомъ и коушемъ. Иногда приплесниваютъ къ галсовому углу конецъ, которымъ кладутъ нѣсколько шлаговъ подь шпоръ трисель-мачты и въ уголь паруса, а потомъ еще нѣкоторое число

кругомъ этой мачты и въ тотъ же уголь; послѣ чего конецъ изводятъ на крыжъ первыхъ шлаговъ, какъ при положеніи нокъ-бензеля.

При триселяхъ и бизани поднимаемыхъ фалами по гафелю гитовыхъ нѣтъ, а вмѣсто нихъ основываютъ два гитова между фаловымъ и шкотовымъ углами.

Привязка лиселей. Всѣ лиселя привязываются къ рейкамъ одинаковымъ образомъ. Нокъ-бензелемъ кладутъ два или три вѣшнихъ шлага, потомъ нѣсколько внутреннихъ (л. 48 ч. 403) и крѣпятъ конецъ крыжомъ и полуштыкомъ на вѣшнихъ шлагахъ. Дѣлаютъ также дыру въ нокѣ, черезъ которую и черезъ уголь лиселя кладутъ вѣшніе шлагы. Положивъ нокъ-бензеля, пришнуровываютъ лисель къ рейку; при чемъ одинъ конецъ шнура приплеснивается къ крайнему люверсу, а другой, при каждомъ оборотѣ кругомъ рейка и черезъ люверсъ паруса, беретъ подъ себя, такъ что шнуровка получаетъ видъ ряда полуштыковъ. Когда лиселя привязаны, ихъ скатываютъ, положивъ на палубу изнанкою, съ тѣмъ расчетомъ чтобы лисель, при постановкѣ, раскатывался на корму. Крѣпятъ и ставятъ къ вантамъ: марса-лисели къ переднимъ или заднимъ нижнимъ вантамъ, брамъ-лисели къ переднимъ стень-вантамъ, а ундеръ-лисели къ заднимъ фокъ-вантамъ или, убираютъ въ ростры.

Концы гитова и шкотовъ свертываются въ особыя бухты. Передъ свертываніемъ марса-лиселя, гитовъ раздергивается нѣсколько къ рейку и кладется разъ вдоль онаго, для того, чтобъ онъ былъ чистъ и раздернутъ при постановкѣ.

Фаль и галсъ ввязываются когда приказано будетъ изготовить марса лисели, на что имѣется достаточно времени, пока закладываютъ рей-тали, перекладываютъ тали для выстрѣливанія лисель-спиртовъ, и вытягиваютъ бейфуты, навѣтренные брасы и топенанты.

Чтобъ въ одно время привязать всѣ малые паруса, т. е. брамсели, бомъ-брамсели, бомъ-кливеръ, лиселя и фоковые стакселя, для этого обыкновенно спускаютъ на палубу въ одно время брамъ-и бомъ-брамъ-реи и всѣ лисельные рейки.

Потомъ, распредѣливъ заранѣе людей, привязываютъ брам-

сели, бомъ-брамсели, лиселя и въ то же время бомъ-кливеръ и стакселя.

Когда эти паруса привязаны и закрѣплены, тогда поднимаютъ къ вантамъ брамъ-и бомъ-брамъ-реи и лиселя.

Наконецъ травятъ на низъ фоковой и гротовой гафеля и привязываютъ трисели и фокъ-стаксель (если оный найдется нужнымъ привязать въ гавани), послѣ чего поднимаютъ и устанавливаютъ въ надлежащемъ положеніи гафеля.

### Крѣпленіе парусовъ.

При крѣпленіи прямыхъ парусовъ должно вообще стараться дѣлать ноки тоньше, подбирая все излишнее къ срединѣ, ту же закатывать парусъ и крѣпить его выше по рею.

Для крѣпленія нижняго паруса, подобраннаго гитовыми и горденями (\*), подаютъ къ срединѣ боковыя шкаторины и, заправляя булинь-шпрюиты и рифъ-сезни (гдѣ прежніи) вдоль рея, туго закатываютъ на себя, парусъ и, вяжутъ обносные сезни, продѣвая нижній конецъ каждого, взятый кругомъ паруса въ очко верхняго конца, послѣ чего сезень обтягиваютъ и обносятъ два или, три раза около себя или, обносятъ разъ и, сложивъ остальную часть петель, подсовываютъ ее подъ себя. Закрѣпивъ нижніе паруса, опускаютъ и крѣпятъ лисель-спирты, наблюдая, чтобы они лежали горизонтально и внутренніе концы ихъ были въ равномъ разстояніи отъ середины. Потомъ пристопориваютъ къ боргу у рея нокъ-и быкъ-горденя; фока-булинья прихватываютъ къ огону штага надъ реемъ и обтягиваютъ, а м.-л.-галсъ—вдоль рея.

Чтобы закрѣпить марсель—подтягиваютъ до мѣста гитовы, поднимаютъ быкъ-горденями нижнюю шкаторину подъ салингъ, т. е., «на вторыя марки» и обхватываютъ поднятую часть марселя концомъ, кругомъ ея (\*\*); затѣмъ раздергиваютъ рифъ-тали, что-

(\*) Для облегченія тоновыхъ на большихъ судахъ, за шкот. углы нижн. парусовъ вяжутъ предъ ихъ крѣпленіемъ шкотъ-горденя, проведенные чрезъ блоки, которые привязаны къ огонамъ штага. Закрѣпивъ парусъ, ихъ вытаскиваютъ.

(\*\*) Крѣпя марсель съ рифами прежняго образца берутъ сначала первый рифъ, поднимая парусъ какъ можно выше, потомъ вторымъ рифомъ прикрываютъ

бы удобнѣе передать боковыя шкаторины къ серединѣ и растянуть ихъ по рею; наконецъ, заправляя булинъ - шпрюиты и рифъ - тали вдоль рея и внутрь паруса, туго закатываютъ послѣдній и вяжутъ обносные сезни. Когда закатываютъ ноки, закладываютъ рубашечный гордень, вытягиваютъ его, травятъ быкъ-гордея и убираютъ мякоть внутрь рубашки, наблюдая, чтобы она была ровно разложена на обѣихъ сторонахъ; наконецъ кладутъ крестовые сезни, опускаютъ и крѣпятъ лисель-спирты. Когда парусъ закрѣпленъ, обтягиваютъ гитовы; подхватываютъ шкотовые углы (лытки) штертомъ взятымъ къ шейкамъ драйрепъ-блоковъ (шкотовые углы должны туго обгибать рубашку); булина пристопориваютъ къ драйрепъ-блокамъ и къ боргу на марсѣ; марса-лисель-фалы вяжутъ штыкомъ подъ драйрепъ-блоками и наконецъ брамъ-лисель-галсы прихватываютъ вдоль рея.

Чтобы закрѣпить брамсели или бомъ-брамсели подтягиваютъ гитовы и брамъ-бычекъ (гдѣ онъ есть); послѣ чего закатываютъ парусъ, начиная съ ноковъ, дѣлая ихъ, какъ можно тоньше и съ ноковъ же начинаютъ вязать сезни.

Легучіе брамсели и бомъ-брамсели крѣплятся, по уборкѣ ихъ, какъ лисели.

Всѣ лисели и рейковые топсели привязываются къ рейкамъ на палубѣ и одинаковымъ образомъ. Нокъ-бензелемъ кладутъ два или три внѣшнихъ шлага, потомъ нѣсколько внутреннихъ (л. 48 ч. 403) и крѣпятъ конецъ крыжомъ или полуштыкомъ на внѣшнихъ шлагахъ. Иногда дѣлаютъ дыры въ нокахъ, чрезъ которыя и чрезъ уголь лиселя кладутъ внѣшніе шлагы. Положивъ нокъ-бензеля, пришнуровываютъ лисель къ рейку, при чемъ одинъ конецъ шнура приплеснивается къ крайнему люверсу, а другой, при каждомъ оборотѣ кругомъ рейка и черезъ люверсъ паруса, беретъ подъ себя, снизу вверхъ, такъ что шнуровка получаетъ видъ полуштыковъ.

Когда лисель или топсель привязанъ, его кладутъ изнанкою на палубу, складываютъ поперегъ (а у.-лисель еще по длинѣ,

первый, наблюдая, чтобы второй тоже былъ взятъ высоко. Далѣе поступаютъ какъ и при рифахъ новаго образца или французскихъ.

если онъ не скатывается по всей верхней шкаторинѣ разъ или два, поднося кромку каждой складки къ рейку, а затѣмъ къ рейку же нижнюю шкаторину и скатываютъ лицевою стороною внутрь, начиная снизу и такъ, чтобы шкотовые и галсовые углы были внаружу; наконецъ кладутъ шлагъ или два гитова вдоль рейка и крѣпятъ каболками. Свободная часть гитова, вмѣстѣ съ лисель-шкотомъ свертывается въ бухту и привязывается къ ноку рейка (л. 80 ч. 616). Что же касается собственно марса-лиселя, то прежде чѣмъ увладывать его гитовъ вдоль рейка, онъ долженъ быть раздернутъ по всей длинѣ наружной боковой шкаторины два раза (отъ рейка къ галсовому углу и отъ послѣдняго къ рейку) и разложенъ по этой шкаторинѣ.

Крѣпленіе косыхъ парусовъ. Кливеръ. Осадивъ парусъ сколько можно ниже по лееру и разобравъ его вдоль утлегаря, отдѣляютъ шовъ заднихъ двухъ полотницъ, потомъ пристопориваютъ его каболкою къ лееру и растягиваютъ вдоль середины утлегаря. Послѣ этого, разровнявъ парусъ, покрываютъ его задними двумя полотницами и вяжутъ сезни. Иногда, чтобъ вязка была менѣе замѣтна, вяжутъ каболками; но чтобъ скорѣе закрѣпить кливеръ, употребляютъ слѣдующаго рода сезень: во всю длину отъ леера до бушпритнаго эзельгофта, дѣлаютъ одинъ сезень съ лапками по сторонамъ, черезъ каждые три фута, такой длины, чтобъ онѣ обхватывали парусъ и утлегарь. Когда кливеръ закрѣпленъ, пристопориваютъ и обтягиваютъ фаль и шкоты.

Подобнымъ же образомъ крѣпится и бомъ-кливеръ.

Бизань крѣпится въ заднихъ двухъ полотницахъ, подобно тому, какъ кливеръ. Она покрывается тоже чехломъ, по той причинѣ, что, безъ онаго, она крѣпится долго и при всемъ томъ не такъ чисто; при этомъ подтягиваютъ до мѣста гитовы и вяжутъ чехолъ, начиная съ нока гафеля. Но многіе предпочитаютъ не имѣть чехловъ.

Гротъ-брамъ-стаксель крѣпится въ своихъ заднихъ двухъ полотницахъ вдоль топа фокъ-мачты. Шовъ этихъ двухъ полотницъ прихватывается къ стоячему лееру и вытягивается вдоль середины скатаннаго паруса; послѣ чего парусъ вяжется

такимъ же сезнемъ, какой употребляется для крѣпленія кливера. Лапки сезня берутся кругомъ паруса и леера.

Гротъ-стенъги-стаксель крѣпится вдоль топа-фокъ-мачты рядомъ съ бр.-стакс.

Форъ-стенъги-стаксель крѣпится такимъ же образомъ на сѣткѣ, растянutoй надъ бисами бушприта, между лось-стенъштагомъ и лопъ-штагами.

Триселя крѣпятся такимъ же образомъ, какъ бизань.

### Правленіе рангоута.

*Править рангоутъ* значитъ правильно установить стенъги и рей, причемъ непременно обращается вниманіе и вообще на наружный видъ судна. Въ морѣ, на ходу, рангоутъ правятъ съ судна; на рейдахъ же, выправивъ рангоутъ съ судна, правятъ его потомъ со шлюпки. При правленіи реевъ съ самаго судна руководствуются направленіемъ краспицъ марса и салинга для установки реевъ на брасахъ; а, правя на топенантахъ, устанавливаютъ грота-рей съ баку по гротъ-марсу или горизонту, форъ-брамъ-рей отъ гака-борта—по грота-рею, форъ-марса-рей отъ гака-борта—по задней кромкѣ гротъ-марса и т. д.

*Порядокъ правленія рангоута съ самою судна слѣдующій:* Прежде всего вытягиваютъ бейфуты нижнихъ реевъ (если они не желѣзные) и приподнимаютъ въ надлежащую высоту марса-и брамъ-рей, которая для форъ-, гротъ-и крѣйсь-марса-реевъ зависитъ отъ длины марса-гитовъ-блоковъ, а для форъ-, гротъ-и крѣйсь-брамъ-реевъ—отъ длины брамъ-гитовъ-блоковъ. Потомъ правятъ рей на брасахъ. Установивъ на брасахъ, тянутъ топенанты, разнося ихъ чрезъ канифасъ-блоки, а нижніе—гинцами. На топенантахъ правятъ, начиная съ фока-рея; выправивъ фока-рей, правятъ форъ-марса-рей, потомъ форъ-брамъ-рей, форъ-бомъ-брамъ-рей, грота-рей и т. д. При тягѣ топенантовъ, должно ослаблять марса-и брамъ-шкоты и рифъ-тали. Послѣ каждой тяги топенанта повѣряютъ рей на брасахъ. Выправивъ рей и рангоутъ съ судна, посылаютъ боцмана править ихъ со шлюпки, который исполняетъ это,

держась на веслахъ сначала на вѣтрѣ противъ бомъ-утлегаря, а потомъ на траверзѣ, т. е. сначала правятъ рей, а потомъ рангоутъ.

Передача приказаній со шлюпки на судно словесно не всегда возможна и удобна, а въ эскадрѣ поведетъ къ безпорядочному шуму; почему это исполняется всегда посредствомъ условныхъ сигналовъ, дѣлаемыхъ шляпой, фуражкой, флагомъ или флагами. Положимъ для примѣра: 1) что на шлюпкѣ имѣются три разноцвѣтные флага на короткихъ флагштокахъ; 2) что сигналы, дѣлаемые синимъ флагомъ относятся къ фокъ-мачтѣ, дѣлаемые желтымъ—къ гротъ-мачтѣ, дѣлаемые краснымъ—къ бизань-мачтѣ и 3) что сигналы, дѣлаемые правою рукою, означаютъ лѣвую сторону, а дѣлаемые лѣвою рукою—правую сторону. Затѣмъ, для передачи всѣхъ необходимыхъ приказаній, достаточно условиться, примѣрно, въ слѣдующемъ:

- Тянутъ:* нижній-топенантъ—рука съ флагомъ, вытянутая горизонтально,  
 — марсъ-топенантъ—гориз. выт. рука съ вертикал. флаг.  
 — брамъ-топенантъ—согнутая въ локтѣ р. съ вертикал. флаг.  
 — бомъ-бр.-топенантъ—рука съ флаг. поднятая вверхъ вертикально.

Если шлюпка перешла на траверзъ, для правленія остальнаго рангоута, то тѣже сигналы могутъ относиться:

- стенъ-штагъ—сигналь, означ. нижн. топен.  
 — стенъ-фордуны сигналь, означ. марса-топенанта и т. д.

*Травитъ*—послѣ сигнала нѣсколько разъ махаютъ флагомъ внизъ.

*Стопъ* травить или тянуть—можно означать двумя взмахами тѣмъ флагомъ, которымъ дѣлается сигналь.

За сигналами со шлюпки обыкновенно слѣдитъ другой боцманъ, который стоитъ на планширѣ и передаетъ сигналы словесными приказаніями, и свисткомъ или знаками руки и свисткомъ: для нижнихъ реевъ—вытягивая ту или другую



руку горизонтально, для м.-реевъ—подымая ее вверхъ, а для брамъ-реевъ—сгибая въ локтѣ. Права реи на брасахъ и топенахъ, не упускаютъ изъ виду, во время тяги того или другаго браса или топена, потравливать противоположный.

По окончаніи правленія рангоута, боцманъ долженъ осмотрѣть корабль снаружи, т. е. осмотрѣть, чтобы всѣ снасти были обтянуты; подъ шпигатами чисто, порты и полупорты горизонтальны и пр. На суднѣ, въ тоже самое время, обтягиваютъ марса-и брамъ-шкоты, гитовы, рифъ-тали, шпалы, фалы и, наконецъ, на всѣ брасы и топена кладутъ марки наровнѣ съ головками кнехтовъ или, если снасть идетъ въ планку у борта, то марку кладутъ у шпига.

### Канаты, якоря, буйрепа и стопора.

Составныя части якоря: веретено, рога, лапы и штокъ; остальные части называются: *пятка*, *трентъ*, *шейма*, *скоба*. Назначеніе главнѣйшихъ вышеназванныхъ частей якоря слѣдующее:

1) Рога должны, при натяженіи каната, стремиться къ углубленію въ грунтъ и затѣмъ наилучше сопротивляться дальнѣйшему движенію якоря.

2) Веретено, имѣющее значеніе, какъ составная часть крюка якоря, которымъ онъ цѣпляется о грунтъ, служитъ также рычагомъ, облегчающимъ подъемъ якоря, когда это нужно, и съ другой стороны, уменьшающимъ держащую его силу во время подергиваній каната отъ дѣйствія вѣтра и волненія. Изъ сказаннаго очевидно, что веретено должно имѣть длину, толщину и форму наилучше согласующую эти противорѣчивыя требованія.

3) Назначеніе штока—ворочать (кантовать) якорь на лапу. Часть якоря у роговъ тяжелѣе той его части, гдѣ штокъ; поэтому *отданный* якорь долженъ двигаться скобою вверхъ; затѣмъ, достигши дна, уходитъ въ него пяткой на первое мгновеніе и наконецъ падать, на одинъ изъ концовъ штока. Если бы послѣдняго не было, то отданный якорь легъ бы на дно всѣми своими точками, причѣмъ рога расположились бы

на поверхности дна плашмя. Въ послѣднемъ случаѣ, очевидно, ничто не заставляло бы лапу входить въ землю и якорь весьма легко могъ бы волочиться по дну, представляя силѣ вѣтра, стремящейся двигать корабль, только самое ничтожное сопротивленіе.

Наиболѣе употребляемые якоря: адмиралтейскій Паркера, Мартина, Портера и для мониторовъ четырехъ-лапый съ короткимъ веретеномъ безъ штока.

Штоки бываютъ деревянные и желѣзные. По циркуляру Кор. Отд. Т. К. за № 81, отъ 2 марта 1874 года, желѣзные штоки допускаются къ якорямъ, которые вѣсятъ не болѣе 180 пудовъ.

Деревянные штоки состоятъ изъ двухъ брусевъ, соприлегающихъ грани, которыхъ стесываются такимъ образомъ, чтобы по соединеніи ихъ блотами и сварными бугелями между обѣими половинками оставалось бы близъ веретена отъ 1½ до 2 д. просвѣту, закладываемому прокладками. Это необходимо для того, чтобы въ послѣдствіи, если дерево усохнетъ и бугеля ослабнутъ, послѣдніи можно было бы натянуть туже. Самые концы штока стягиваются такъ, чтобы одинъ къ другому прилегалъ плотно. Если, въ послѣдствіи обнаружится между прокладками движеніе, то это будетъ служить указаніемъ ослабленія бугелей. Бугели на штокахъ запасныхъ якорей, какъ рѣдко употребляемыхъ, требуютъ частаго осмотра.

Каждый якорь, предъ отпускомъ его съ завода, подвергается пріемщикомъ осмотру, повѣркѣ и пробѣ, производимымъ согласно установленныхъ на то правилъ.

Вѣсъ якоря, отпускаемаго на судно, зависитъ отъ величины судна, отъ большей или меньшей остроты его линий, возвышенія надъ водою и размѣровъ рангоута.

На нашемъ военномъ флотѣ, для опредѣленія вѣса якорей, руководствуются Циркуляромъ Корабл. Отд. Техн. Ком. № 81, 2 марта 1874. Этимъ циркуляромъ предписывается слѣдующее:

1) При снабженіи якорями всякаго винтоваго неброненоснаго и броненоснаго судна слѣдуетъ; для опредѣленія вѣса якорей,  $\frac{1}{10}$  часть погруженной площади миделя умножить на 3 и уменьшивъ происшедшее произведеніе, одною шестою его частию, принимать полученный выводъ за вѣсъ якоря въ пудахъ, а для мониторовъ и башенныхъ судовъ, у которыхъ надводная поверхность значительно менѣе, чѣмъ у бортовыхъ, и которыя, притомъ, носятъ небольшой рангоутъ, или вовсе его не имѣютъ — якоря отпускать на 6% или на 8% менѣе опредѣленнаго вѣса.

2) Вѣсъ якорей системы Мартина для винтовыхъ неброненосныхъ судовъ полагать на одну треть меньше вѣса обыкновенныхъ якорей, опредѣленнаго по вышеозначенному правилу.

3) Колесные пароходы, на которыхъ устройство кожуховъ, рубокъ и другія надстройки представляютъ значительное сопротивленіе напору дѣйствующаго на нихъ вѣтра, снабжать якорями всѣхъ системъ опредѣленнаго по 1-му пункту вѣса, но безъ уменьшенія одной шестой части, какъ и парусныя суда прежней конструкціи, у которыхъ ширина только въ  $3\frac{1}{2}$  или 4 раза меньше длины (\*).

Что касается толщины каната, которая, очевидно, должна быть пропорціональна вѣсу якоря, то при опредѣленіи ея обыкновенно руководствуются таблицами, составленными эмпирически. Эти таблицы показываютъ, что вѣсъ якоря въ пудахъ почти пропорціоналенъ кубу діаметра цѣпнаго каната, т. е. если примемъ, что цѣпи толщиною въ 1 дюймъ соотвѣтствуютъ якорю отъ 27 до 33 пудовъ; то, для нахождения какого вѣса долженъ быть якорь, при цѣпи другаго діаметра, надо 33 или 27 пудовъ умножить на кубъ діаметра цѣпи. Напримѣръ, желая узнать вѣсъ якоря, соотвѣтствующаго цѣпи въ  $1\frac{1}{2}$  д., должно  $(1\frac{1}{2})^3 = 27\frac{27}{8}$  умножить на 33 или 27; произведеніе даетъ якорь въ 111 или 91 пудъ.

(\*) Опредѣленный по этимъ правиламъ вѣсъ якорей заключаетъ въ себя и вѣсъ штоковъ. Железный штокъ обыкновенно составляетъ 20% отъ вѣса якоря.

Т а б л и ц а.

Вѣсъ якорей адмиралтейскихъ безъ штока.	Вѣсъ стогъ-анкеровъ.	Вѣсъ перповъ.		Толщина канатовъ.		Толщина канбалпрокъ.		Толщина бурейповъ канбальныхъ.			
		Большихъ.	Малыхъ.	Цѣпныхъ.	Цепковыхъ.	Цѣпныхъ.	Цепковыхъ.	Къ настоящему якорю.	Къ стогъ-анкеру.	Къ верлу большому.	Къ верлу малому.
348	129	90	90	$1\frac{12}{16}$	—	—	—	$11\frac{1}{2}$	$6\frac{1}{4}$	5	4
324	122	85	45	$2\frac{10}{16}$	—	$1\frac{3}{8}$	—	11	6	$4\frac{1}{2}$	3
312	95	50	30	$2\frac{8}{16}$	—	$1\frac{3}{8}$	—	$10\frac{1}{2}$	$5\frac{3}{5}$	4	$3\frac{1}{2}$
300	75	45	21	$2\frac{8}{16}$	25	$1\frac{3}{8}$	15	$10\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{4}$
288	69	40	21	$2\frac{7}{16}$	$24\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{8}$	15	$10\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{4}$
276	69	36	21	$2\frac{7}{16}$	$24\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{8}$	$14\frac{1}{2}$	10	5	$3\frac{3}{4}$	3
264	64	33	21	$2\frac{5}{16}$	24	$1\frac{1}{4}$	$14\frac{1}{2}$	10	5	$3\frac{3}{4}$	3
252	63	30	18	$2\frac{5}{16}$	$23\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$	14	$9\frac{1}{2}$	$4\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$	3
240	60	30	18	$2\frac{4}{16}$	23	$1\frac{1}{4}$	14	$9\frac{1}{2}$	$4\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$	3
228	57	27	18	$2\frac{4}{16}$	$22\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$	$13\frac{1}{2}$	9	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{3}{4}$
216	54	27	18	$2\frac{2}{16}$	22	$1\frac{1}{4}$	$13\frac{1}{2}$	9	$4\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{3}{4}$
204	51	27	18	$2\frac{2}{16}$	$21\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{4}$	$13\frac{1}{2}$	$8\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{3}{4}$
192	48	24	12	$2\frac{1}{16}$	21	$1\frac{1}{8}$	13	$8\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{4}$	$2\frac{3}{4}$
180	45	24	12	$2\frac{1}{16}$	$20\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{8}$	13	8	4	$3\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$
168	42	21	12	2	20	$1\frac{1}{8}$	$12\frac{1}{2}$	8	4	$3\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$
156	39	21	12	2	$19\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{8}$	$12\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{2}$	4	$3\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$
144	36	21	12	$1\frac{14}{16}$	19	$1\frac{1}{8}$	12	$7\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{4}$	$2\frac{1}{2}$
132	36	18	12	$1\frac{14}{16}$	18	$1\frac{1}{8}$	12	$7\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	3	$2\frac{1}{2}$
126	33	18	12	$1\frac{13}{16}$	$17\frac{1}{2}$	1	$11\frac{1}{2}$	6	$3\frac{3}{4}$	3	$2\frac{1}{2}$
120	33	18	12	$1\frac{13}{16}$	$17\frac{1}{2}$	1	$11\frac{1}{2}$	6	$3\frac{3}{4}$	3	$2\frac{1}{2}$
113	30	15	9	$1\frac{12}{16}$	17	1	11	6	$3\frac{1}{2}$	3	2
108	30	15	9	$1\frac{12}{16}$	$16\frac{1}{2}$	1	11	6	$3\frac{1}{2}$	3	2

Вѣсъ якорей адмиралтейскихъ безъ штока.	Вѣсъ стопъ-анкерныхъ.	Вѣсъ вер-повъ.		Толщина ка-натовъ.		Толщина ка-балровъ.		Толщина буйреповъ кабельныхъ.			
		Большихъ.	Малыхъ.	Цѣпныхъ.	Цѣпковыхъ.	Цѣпныхъ.	Цѣпковыхъ.	Къ настоящему якорю.	Къ стопъ-анкеру.	Къ верпу большому.	Къ верпу малому.
102	27	15	9	1 <sup>10</sup> / <sub>16</sub>	16	1	10 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	2
96	27	15	9	4 <sup>10</sup> / <sub>16</sub>	16	1	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	2
90	24	12	6	1 <sup>8</sup> / <sub>16</sub>	15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1	10	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
84	24	12	6	1 <sup>8</sup> / <sub>16</sub>	15	<sup>7</sup> / <sub>8</sub>	10	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
78	21	12	6	1 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	14 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>7</sup> / <sub>8</sub>	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>7</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
72	21	12	6	1 <sup>7</sup> / <sub>16</sub>	14	<sup>7</sup> / <sub>8</sub>	9	5	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
66	18	9	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>6</sup> / <sub>16</sub>	14	<sup>7</sup> / <sub>8</sub>	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	3	2	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
60	18	9	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>6</sup> / <sub>16</sub>	13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	8	5	3	2	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
54	18	9	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	13	<sup>8</sup> / <sub>4</sub>	8	5	3	2	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
48	15	9	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>5</sup> / <sub>16</sub>	12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	2	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
42	15	9	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>4</sup> / <sub>16</sub>	12	<sup>3</sup> / <sub>4</sub>	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3	2	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
36	12	6	—	1 <sup>4</sup> / <sub>16</sub>	11	<sup>11</sup> / <sub>16</sub>	7	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
30	12	6	—	1 <sup>2</sup> / <sub>16</sub>	10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>11</sup> / <sub>16</sub>	7	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
27	9	6	—	1 <sup>2</sup> / <sub>16</sub>	10	<sup>5</sup> / <sub>8</sub>	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	2	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
24	9	6	—	1	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	<sup>3</sup> / <sub>8</sub>	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	4	2	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
21	—	6	4	1	9	—	—	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
18	—	4	2	1 <sup>4</sup> / <sub>16</sub>	8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1
15	—	4	2	1 <sup>4</sup> / <sub>16</sub>	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	3	—	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1
12	—	4	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>2</sup> / <sub>16</sub>	7	—	—	3	—	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1
9	—	3	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1 <sup>2</sup> / <sub>16</sub>	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	1
6	—	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	1 <sup>0</sup> / <sub>17</sub>	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	—	2	—	1	—

*Примѣч. I.* На суда менше 300 тоннъ, буксиръ тросовые отпущать только на буксирные пароходы.

*Примѣч. II.* На броненосныхъ суда буксиръ отпущать двумя дѣями толще противъ узаконенной Зап. Шт. (стр. 188) мѣри.

Относительно ухода на судахъ за цѣпными канатами Адмиралтействъ-Совѣтомъ, 4 января 1867 г., утверждены слѣдующія правила:

а) ВО ВРЕМЯ КАМПАНИИ.

1) Командиръ судна обязанъ постоянно заботиться о сохраненіи цѣпныхъ канатовъ и вслѣдствіе того стараться устранять и, по возможности, предупреждать все то, что можетъ или надсадить цѣпь, или подвергнуть различныя ея части ржавчинѣ, а чрезъ то и порчѣ.

Для этого на судахъ съ закрытыми батареями слѣдуетъ имѣть для настоящихъ якорей, чрезъ каждые 7 или 10 футъ, цѣпные обгалдеры, которые могли бы одними концами закладываться въ нарочно для того вбитые обухи въ палубныхъ бимсахъ, а другими, съ крючками, за самый канатъ, который чрезъ это, будучи отдѣленъ отъ палубы, не будетъ подверженъ мокротѣ и сырости при мытьѣ палубъ и сама палубы чрезъ это сохраняются лучше. На судахъ съ открытыми батареями, для той же цѣли, можно употребить деревянные подставки подъ канатъ. Послѣднія всякое судно легко можетъ устроить своими средствами, а обгалдеры слѣдуетъ отпущать отъ порта. Цѣпи запасныхъ якорей можно расклепывать у первой скобы, которая попадетъ въ судно, идя съ наружи отъ запаснаго якоря въ клюзъ, и конецъ этотъ укрѣпить болтомъ у самаго клюза внутри; другой отклепанный конецъ задержать также болтомъ у палубнаго клюза, чрезъ что палуба будетъ чиста, цѣпь лучше сохранится и склепать оба конца въ минуту надобности можно легко и скоро, и если ночью понадобится работа съ канатомъ, то ее можно исполнить, не тревожа людей изъ коекъ, чего избѣгнуть трудно, если канаты подвѣшены къ бимсамъ.

2) Каждые полгода командиръ обязанъ для осмотра цѣпей назначать судовую комиссію: 1) изъ старшаго офицера;

2) первого по старшинству лейтенанта; 3) артиллерийскаго офицера и 4) механика. Въ портахъ, вмѣсто своего или эскадреннаго механика, требовать портоваго механика, а въ случаѣ, если комиссія усумнится въ прочности каната, то и портоваго кузнечнаго мастера, гдѣ таковой есть.

Комиссія эта обязана озаботиться: а) чтобы болты соединительныхъ скобъ были въ ея присутствіи выколочены, очищены отъ ржавчины и покрыты саломъ; б) чтобы шпильки, соединяющія болтъ со скобою, были вынуты и гнѣзда, забиваемыя свинцомъ, были очищены нарочно отпускаемой для того протеркой; в) чтобы вертлюги были очищены отъ ржавчины и теплое сало напущено въ гнѣзда; д) чтобы звенья были опробованы постукиваніемъ молоткомъ по каждому звену, скобѣ и вертлюгу.

О результатахъ такого осмотра оставляется донесеніе по приложенной формѣ подъ литерою А.

Одинъ экземпляръ сего донесенія оставляется при дѣлахъ судна и подшивается въ формуляръ цѣннаго каната другой, въ опредѣленные два раза въ годъ сроки, представляется, чрезъ подлежащее начальство, въ контору того порта, въ которомъ судно вооружалось.

3) Если при этомъ осмотрѣ или при другомъ какомъ случаѣ окажутся въ цѣняхъ недостатки или поврежденія, напримѣръ, если распорки расхлябались или нѣкоторыя звенья отъ большаго напряженія удлиннились и т. п., то объ этомъ представляется особое донесеніе въ контору надъ портомъ. Если на суднѣ, снабженномъ двумя, или даже болѣе, цѣнями, замѣчено будетъ поврежденіе въ одной изъ нихъ, и если, при этомъ, судно ожидаетъ быть въ такомъ портѣ, гдѣ свирѣствуютъ жестокіе вѣтры, то предоставляется командиру право купить новую цѣнь, если онъ не признаетъ возможнымъ употребить въ дѣло старую цѣнь, вынуть изъ нея поврежденныя смычки, и если при томъ онъ увѣренъ въ совершенной доброкачественности вновь покупаемой цѣни.

*Форма лит. А.*

Во исполненіе приказа командира фрегата NN мы нижеподписавшися произвели строгій и тщательный осмотръ цѣнныхъ канатовъ фрегата NN и доносимъ о результатахъ нашего осмотра слѣдующее:

Наименованіе цѣ- ныхъ канатовъ и годъ перваго ихъ поступленія на службу.	Число сажень цѣни.	Когда, гдѣ и откуда полу- чена и кѣмъ принята на судно.	Число послѣднато осмотра.	Б и л л и н .				Замѣчанія о состояніи ка- натовъ.
				Болты скобъ выколочены и оттерты са- ломъ.	Шпильки вы- колочены и полужены и гнѣзда ихъ вмѣщены.	Вертлюги очищены и въ гнѣзда напу- щено теплое сало.	Звенья и ско- бы опробова- ны ударами молотка.	
Плехтъ . . . . .								
Даллстг . . . . .								
Запасный съ права								
Запасный съ лѣва.								

Въ чемъ и удостоверяемъ 188    года

дня.

Утверждаю Командиръ фрегата NN

Члены свидѣтельствующей Коммисіи.

Инженеръ-Механикъ NN порта  
Отрядный или судовой Инженеръ-Механикъ.

Командиръ, при утратѣ отпущенныхъ ему по штату якорей, не долженъ ихъ замѣнять якорями значительно большаго вѣса, ибо чрезъ это цѣпь, въ особенности при послѣднемъ отдѣленіи якоря отъ земли, при подъемѣ должна выдерживать большее напряженіе.

4) Хотя большей части командирамъ судовъ должны быть извѣстны причины, отъ коихъ можетъ надсадиться цѣпь, однако же рекомендуется имъ имѣть въ виду и наблюдать слѣдующія предосторожности:

а) Не отдавать якоря при ходѣ болѣе 4 узловъ, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда этого требуетъ безопасность судна или другія важныя обстоятельства.

б) При всякой отдачѣ якоря имѣть достаточное число сажень каната и вообще, при всякой стоянкѣ, гдѣ просторъ позволяетъ, лучше имѣть длинно—, чѣмъ коротко вытравленный канатъ, полагая на глубинѣ отъ 5 до 10 сажень имѣть канату отъ 45 до 60 сажень, т. е. около 7 разъ противъ глубины, подразумѣвая стоянку на одномъ якорѣ.

в) Для облегченія подъема якоря, при становленіи фертоингъ, при заворотѣ на якорѣ и другихъ случаяхъ, хотя и допускается помощь машины, но должно быть крайне осторожнымъ, дабы не надсадить цѣпь машиною.

#### б) въ гавани.

1) Командиры судовъ 1 разряда поступаютъ относительно сбереженія своихъ канатовъ точно также, какъ и командиры судовъ, находящихся въ плаваніи, съ тою лишь разницею, что одинъ срокъ осмотра и принятія мѣръ для предупрежденія порчи канатовъ, по мѣстнымъ обстоятельствамъ, для Бронштадта и вообще сѣверныхъ портовъ, выгоднѣе было бы опредѣлить около времени, когда судно еще не можетъ выйти изъ гавани, т. е. около 15 апрѣля, а другой около времени окончанія кампаніи, т. е. 15 октября. Впрочемъ эти сроки въ портахъ должны быть опредѣляемы мѣстнымъ Начальствомъ.

2) Всѣ суда 1 разряда, зимующія въ гавани, должны оставаться на бочкахъ, а если таковыхъ не достанетъ, то на якоряхъ и цѣпяхъ отъ порта.

3) Для судовъ 2 и 3 разряда, забота о предохраненіи цѣпей отъ порчи возлагается на портъ.

#### в) при вооруженіи и разруженіи судовъ.

1) Командиръ обязанъ озаботиться, чтобы при вооруженіи судна все сказанное относительно мѣръ сбереженія и осмотра цѣпей въ плаваніи было въ точности соблюдаемо. Сверхъ того, при этомъ цѣпи должны быть покрываемы газовой смолою, и для лучшаго очищенія ржавчины, прежде покрытія цѣпи газовой смолою, слѣдуетъ ее прогрѣть въ умѣренной теплотѣ, которая не могла бы имѣть дурнаго вліянія на крепость желѣза.

2) Прикрѣпляя цѣпь къ якорю, слѣдуетъ обращать вниманіе на то, чтобы соединительныя скобы вершинами дугъ смотрѣли впередъ, а вѣтвями назадъ судна.

3) При разруженіи, если кампанія продолжалась болѣе шести мѣсяцевъ и цѣпь не осмотрѣна, ее слѣдуетъ вновь осмотрѣть и принять тѣ же предохранительныя мѣры противъ ржавчины и порчи.

4) Если при стояннѣ судна въ гавани, размѣщеніе груза требуетъ того, чтобы, для предохраненія судна отъ перелома, въ срединѣ его было помѣщено болѣе тяжестей, то слѣдуетъ имѣть цѣпи разложенными въ палубѣ — такъ какъ въ канатныхъ ящикахъ не всегда можно уберечься отъ мокроты, — или же вытаскивать цѣпи на берегъ подъ судовые навѣсы.

На судахъ употребляются цѣпи *такелажныя* или *кранныя* и *канатныя*: первыя безъ распорокъ, вторыя съ распорками.

Вообще цѣпи состояются изъ звеньевъ, сдѣланныхъ изъ круглаго желѣза и имѣющихъ форму овала относительно размѣры, котораго опредѣляются слѣдующими общими соображеніями. Чѣмъ длиннѣе будетъ каждое звено цѣпи, тѣмъ меньше пойдетъ на нее матеріалу, тѣмъ сравнительно легче будетъ вся цѣпь; слѣдовательно съ этой точки зрѣнія выгоднѣе дѣлать звенья цѣпи, по возможности, длинными. По увеличенію длины звеньевъ влечетъ за собою уменьшеніе гибкости цѣпи, отъ чего она дѣлается менѣе способною сопро-

тивляться разнообразнымъ дѣйствіямъ силъ, коимъ она подвергается такъ, напримѣръ, если требуется взять цѣпь по шкиву блока, то каждое звено ея расположится при этомъ по касательной къ окружности шкива и цѣпь образуетъ описанный около шкива многоугольникъ, который тѣмъ ближе будетъ подходить къ формѣ окружности шкива, чѣмъ короче звенья цѣпи; напротивъ, чѣмъ длиннѣе звенья, тѣмъ меньше будетъ точекъ касанія, тѣмъ на большее плечо будутъ дѣйствовать усилія изгибающія каждое цѣпное звено и слѣдовательно, тѣмъ вѣроятнѣе возможность излома цѣпи. На этомъ основаніи признается полезнѣйшимъ дѣлать звенья такъ короткими, какъ только это возможно. Именно: длинная ось внутренняго овала цѣпнаго звена должна быть нѣсколько болѣе двухъ діаметровъ толщины круглаго желѣза, изъ котораго сдѣлана, иначе звенья не будутъ въ состояніи вращаться въ мѣстахъ своихъ сцѣпленій. Опытъ показалъ, что для доставленія такаго важнѣйшаго цѣпнаго звена достаточной гибкости длинная ось должна равняться, 2,6 толщины. Съ другой стороны, чѣмъ больше поперечная ось тѣмъ вѣроятнѣе изломъ цѣпи; а потому и въ этомъ отношеніи выгоднѣе дѣлать звенья по возможности узкими: опытъ показалъ, что для незатруднительнаго приготовленія цѣпныхъ звеньевъ и удобнаго ввариванія при составленіи изъ нихъ цѣпи достаточно, чтобы малая ось была не менѣе 1,5 —. Итакъ большая ось внутренняго овала должна быть не менѣе 2,6, — а малая 1,5. Далѣе, опыты показали: 1) что если цѣпное звено нагружать, то прежде чѣмъ разорваться, оно выпрямляется и что если вставить распорку, то крѣпость его увеличивается и именно оно выдерживаетъ грузъ на  $\frac{1}{3}$  болѣе того, который можетъ выдержать звено безъ распорки и 2) что крѣпость цѣпи уменьшается отъ частыхъ натяженій, превышающихъ половину разрывнаго.

Нашъ флотъ относительно выдѣлки, пробы и приѣма цѣпныхъ канатовъ руководствуется правилами, утвержденными Адмиралтействъ-Совѣтомъ 4 января 1867 года и объявленными при Приказѣ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ отъ 1 февраля 1867 года, за № 20. Эти правила слѣдующія:

Цѣпные канаты различаются между собою по діаметру

желѣза, изъ котораго сдѣланы простыя ихъ звенья. Если діаметръ желѣза простаго звена = 1 дюйму, то говорится, что канатъ одно-дюймовый и т. д. Діаметръ желѣза простыхъ звеньевъ принимается за единицу, съ которою сравниваются размѣренія всѣхъ остальныхъ частей цѣпнаго каната. На приложенныхъ къ приказу чертежахъ, по которымъ въ точности должны изготовляться цѣпные канаты, отношеніе длины и ширины простыхъ звеньевъ къ діаметру желѣза, изъ котораго они сдѣланы, принято слѣдующее: полагая діаметръ желѣза равнымъ 1, длина звеньевъ должна быть 6, а ширина 3,6 тѣхъ же единицъ.

Цѣпные канаты для флота дѣлаются въ 100 и 150 сажень и состояются изъ отдѣльныхъ частей цѣпи или *смычекъ*, длиною въ  $12\frac{1}{2}$  сажень (6 футовой мѣры) каждая. Смычки связываются между собою соединительными *скобами*, состоящими изъ, собственно: *скобы*, *болтика* и *штылька*. Въ срединѣ смычекъ, чрезъ одну, дѣлаются вертлюги.

Концевыя звенья каждой смычки дѣлаются съ параллельными сторонами и безъ распорокъ, для доставленія большаго простора при закладываніи въ нихъ соединительныхъ *скобъ*. Діаметръ желѣза этихъ концевыхъ звеньевъ долженъ составлять 1,2 діаметра желѣза простыхъ звеньевъ; ширина звена 4, а длина 6,5 того же размѣренія. Для большей постепенности въ переходѣ отъ простыхъ звеньевъ къ концевымъ, безъ распорокъ, вводится между ними утолщенное звено съ соотвѣтствующею распоркою. Толщина желѣза этихъ утолщенныхъ звеньевъ должна быть 1,1 діаметра желѣза простыхъ звеньевъ. Такія же звенья дѣлаются съ обѣихъ сторонъ вертлюговъ.

Распорки въ звеньяхъ дѣлаются изъ мягкаго чугуна и должны имѣть вѣсь, назначенный для нихъ. Ширина распорокъ въ концахъ не должна превышать діаметра желѣза звена, а въ срединѣ она должна составлять только 0,6 этого діаметра, по направленію длины звена.

Вертлюги должны имѣть: діаметръ пробоя 1,1, длину вертлюга 8,6, ширину 4,5, діаметръ желѣза — простаго звена.

Для соединенія каната съ якоремъ употребляются *скобы* нѣсколько большихъ размѣровъ, чѣмъ соединительныя *скобы*

между смычками. Диаметр желѣза этихъ скобъ 1,4; длина ихъ 8,8; ширина 5,6 диаметра желѣза простыхъ звеньевъ каната. Для удержанія на своихъ мѣстахъ болтовъ отъ якорныхъ скобъ употребляются также стальные луженныя шпильки и еще чеки.

Для лучшаго укрѣпленія болтовъ якорныхъ скобъ, кромѣ разцепа въ чекѣ, эта чека удерживается на своемъ мѣстѣ еще стальной шпилькою на подобіе употребляемыхъ въ соединительныхъ скобахъ. Отверстіе въ чекѣ для этой шпильки дѣлается продолговатымъ и нѣсколько болѣе толщины шпильки.

Стальные шпильки для канатовъ всѣхъ величинъ должны имѣть одинаковое заостреніе и именно; 1 на 16 единицъ длины; отверстія въ скобахъ тщательно высверливаются съ этимъ же уклономъ. Размѣры шпилекъ не слѣдуютъ въ точности за увеличеніемъ толщины канатовъ; но шпильки подраздѣляются всего на пять разрядовъ, установленныхъ размѣровъ. Для предупрежденія выпаданія шпилекъ и предохраненія ихъ отъ ржавчины, онѣ укрѣпляются свинцовыми пробками, вставленными въ гнѣзда. Гнѣзда дѣлаются съ обѣихъ сторонъ шеекъ скобы сковородникомъ. Углубленіе этихъ гнѣздъ должно быть равно толщинѣ шпильки при тонкомъ ея концѣ, а потому длина сихъ послѣднихъ должна быть на двѣ толщины короче всего отверстія въ скобѣ.

Цѣпи безъ распорокъ, употребляемыя въ вооруженіе судовъ, должны имѣть звенья правильной эллиптической формы, и отношеніе длины и ширины этихъ звеньевъ къ диаметру желѣза, принимаемому за единицу, должно быть слѣдующее: ширина звена 3,5, а длина 4,6 диаметра желѣза.

Къ принадлежностямъ цѣпныхъ канатовъ относятся: а) скобы для временнаго соединенія частей каната; б) скобы для соединенія цѣпнаго каната съ пеньковымъ, в) вертлюги системы адмирала Гарди, употребляемые при стояннѣ фертоннѣ; г) жвака-галсы; д) бродки, шпильки и чеки и, наконецъ, е) цѣпные стопора.

Скобы для временнаго соединенія частей цѣпнаго каната употребляются, когда повредится одно изъ звеньевъ смычки; онѣ состоятъ изъ двухъ соединительныхъ скобъ, между коими введены три утолщенныхъ звена.

Скобы, для соединенія цѣпнаго каната съ пеньковымъ, отличаются отъ соединительныхъ скобъ, большею закругленностію и величиною.

Вертлюги Гарди состоятъ: изъ вертлюга собственно и четырехъ паръ звеньевъ съ двумя скобами. Эти звенья соединяются съ вертлюгомъ звеньями треугольной формы, выковываемыми изъ цѣльныхъ кусковъ желѣза.

Жвака-галсы суть концы цѣпи одинаковой толщины съ своимъ цѣпнымъ канатомъ, котораго внутренній конецъ они соединяютъ съ обухами или рымами, вбиваемыми въ кильсоны, въ канатныхъ ящикахъ. Назначеніе жвака-галсовъ состоитъ въ томъ, чтобы прикрѣпить конецъ каната къ судну и вмѣстѣ съ тѣмъ, при надобности, скоро и легко освободить его. Для этого въ одномъ концѣ жвака-галса дѣлается откладной крюкъ, другой же оканчивается скобою. Длина жвака-галса зависитъ отъ высоты канатныхъ ящиковъ и опредѣляется такъ, чтобы, когда одинъ конецъ его соединенъ съ обухомъ или рымомъ для жвака-галса, откидной крюкъ, при вытянутой цѣпи, былъ бы на высотѣ верхней кромки канатныхъ ящиковъ, и въ удобномъ положеніи для освобожденія конца цѣпнаго каната.

Бродки или выколотки имѣютъ форму усѣченнаго конуса и употребляются для выбиванія шпилекъ соединительныхъ скобъ.

Когда цѣпь откована, производятъ наружный осмотръ ея для удостовѣренія въ тщательности выдѣлки одной и повѣряютъ правильность фигуры и размѣры всѣхъ ея частей. При этомъ строго соблюдается: 1) чтобы диаметръ желѣза звеньевъ былъ одинаковъ; 2) въ случаѣ несовершенной круглости или неровности диаметра желѣза, среднее пропорциональное между наименьшимъ и наибольшимъ диаметровъ на одномъ и томъ же сѣченіи не должно быть менѣе требуемой толщины цѣпи.

Къ принадлежностямъ якорей и канатовъ относятся стопора, томбуй, буйрепъ, финшъ, катъ, пертулинь и рустовъ.

Стопора употребляются переносныя и постоянныя. Переносныя стопора бываютъ или желѣзные (л. 56 ч. 467) или пеньковыя (л. 56 ч. 465, 446); устройство ихъ и наложеніе на канатъ наглядно изображаются названными фигурами: Изъ

постоянныхъ стопоровъ наиболѣе встрѣчаются на судахъ *Легофа*, *Брауна* и *зажимной* или *лучный* (л. 56 ч. 466, 472).

Стопоръ *Легофа* состоитъ изъ чугунаго жолоба укрѣпленнаго на дубовой подушкѣ, нѣсколько возвышенной надъ палубой; по длинѣ своей онъ раздѣляется на двѣ части, между которыми дѣлается уступъ, коего вышина немного болѣе діаметра звѣна цѣпи. Подвижной чугунный шипъ, коего верхняя грань обдѣлана наклонною плоскостію, устроенъ такъ, что онъ можетъ быть возвышаемъ и понижаемъ, смотря по надобности. Если онъ поднять выше уступа, тогда цѣпь проходитъ по жолобу, не встрѣчая никакого препятствія. Напротивъ того, когда шипъ опущенъ, то звѣно цѣпи, входя въ отверстіе уступа, удерживается въ немъ отъ движенія къ клюзу,

*Зажимной* или *клюзной* стопоръ состоитъ изъ желѣзнаго кривообразнаго рычага, однимъ концомъ вращающагося на болтѣ, прикрѣпленномъ къ бимсу, а другой конецъ его натягивается посредствомъ талей, чрезъ что цѣпь зажимается въ клюзѣ (л. 56 ч. 466).

На одномъ и томъ же суднѣ обыкновенно встрѣчаются всѣ эти стопора: передъ канатнымъ клюзомъ ставятъ обыкновенно *Легофа*; у палубныхъ клюзовъ, которыми канатъ идетъ въ свой ящикъ—или *Легофа* (надъ палубой), или *лучный* (подъ палубой); между послѣднимъ клюзомъ и битенгомъ—нѣсколько пеньковыхъ стопоровъ и, наконецъ, между битенгомъ и *Легофомъ*—пеньковый или цѣпной. Назначеніе каждаго изъ этихъ стопоровъ слѣдующее: стоять на пеньковыхъ стопорахъ, имѣя лучный закрытымъ; при перенесеніи пеньковыхъ стопоровъ, когда для травленія достаютъ канатъ, или для удержанія цѣпи, когда она соскользнетъ съ гнѣздъ палгеда пользуются *Легофомъ* и переднимъ переноснымъ стопоромъ; лучнымъ стопоромъ пользуются при доставаніи каната изъ ящиковъ или уборкѣ его въ нихъ.

*Томбуя*—обыкновенно деревянный съ желѣзными обручами; но дѣлаютъ ихъ также желѣзными и мѣдными. Деревянный томбуя остропливается; металлическіе имѣютъ въ концахъ рымъ.

Къ коушу или рыму на одной вершинѣ томбуя, привязывается верхній конецъ буйрепа, а на другой вершинѣ—штертъ томбуя.

*Буйрепъ*. Чтобы привязать буйрепъ къ якорю, дѣлаютъ однимъ концомъ на пяткѣ якоря два полустыка, по одному на каждомъ рогѣ и вкрѣпляютъ буйрепъ на веретенѣ тремя бензелями, изъ коихъ первый кладется подлѣ самой пятки, второй на срединѣ между первымъ бензелемъ и концомъ буйрепа, третій на самомъ концѣ буйрепа. Другой конецъ буйрепа привязывается къ томбую штыкомъ. Иногда, на томъ мѣстѣ, гдѣ должно положить средній бензель, дѣлаютъ на буйрепѣ, такъ называемый, буйренный кнопъ (л. 97 ч. 733, 1.2.3.4.5). Какой бы ни былъ употребляемый буйрепъ, ему слѣдуетъ давать длину не болѣе, какъ въ  $1\frac{1}{4}$  или  $1\frac{1}{2}$  глубины.

Въ приказѣ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ отъ 6 мая 1868 г., за № 50 сказано слѣдующее:

Адмиралтействъ-Совѣтъ, рассмотрѣвъ дѣло по вопросамъ о брасаніи якорей съ томбуями и безъ оныхъ, что существующее въ настоящее время правило бросать якоря непременно съ томбуями, по большей части, и особенно на рейдахъ въ иностранныхъ портахъ, невыполнимо, такъ какъ во многихъ изъ этихъ портовъ положительно не дозволяется бросать якорей съ томбуями; но что безусловная отмѣна этого правила была бы крайнею мѣрою, тѣмъ болѣе, что при извѣстныхъ условіяхъ нѣкоторыхъ рейдовъ и мѣсть для якорной стоянки, употребленіе томбуя не бесполезно. По сему Совѣтъ, журналомъ 19-го апрѣля 1868 года № 3134 ст. 25202, положилъ: 1) на *открытыхъ* реодахъ, въ особенности же на большой глубинѣ (свыше 20 саж.) якоря бросать съ томбуями, а на *закрытыхъ* и въ *лаванахъ* безъ томбуевъ; 2) во всѣхъ случаяхъ, когда якоря будутъ брошены безъ томбуевъ, замѣчать румбъ, по направленію, которыхъ положены якоря, и, кромѣ сего опредѣлять мѣсто судна пеленгами и углами примѣтныхъ мѣсть по секстану, записывая всѣ эти данныя въ шканечный журналъ; 3) бросаніе *верноеъ* съ буйками оставить обязательнымъ для командировъ судовъ; 4) на каждое судно отпустить *два* томбуя для становыхъ якорей, съ буйрепами, длиною



каждый по 45 саж., и 5) при потерѣ якорей или верповъ подробно объяснять въ шканечномъ журналѣ, все тѣ способы и средства, какія были употреблены, какъ для отысканія, такъ и для поднятія тѣхъ якорей и верповъ изъ воды.

О такомъ постановленіи Адмиралтействъ-Совѣта объявляю по морскому вѣдомству къ должному, до кого касаться можетъ, исполненію и руководству.

*Томбуи-штертъ*, смотря по величинѣ судна, бываетъ толщиной отъ 1½ до 3 д. и длиною отъ 5 до 11 сажень. Онъ привязывается за верхній рымъ или коушъ томбуя, предъ съемкой съ якоря и служитъ для подъема томбуя.

*Назначенія томбуя и буйрена* слѣдующія: 1) подъемъ якоря при лопнувшемъ или выпущенномъ канатѣ; 2) указаніе мѣста якоря при стоянѣ на спорномъ теченіи и вѣтрѣ; 3) облегченіе подъема якоря (взявъ буйрешъ на шпиль) гдѣ, какъ напримѣръ на открытыхъ рейдахъ съ большою зыбью грунтъ такого свойства, что замыкаетъ якорь и 4) облегченіе подъема якоря, зацѣпившаго за камень, что можетъ случиться, напримѣръ, при осадочномъ грунтѣ, на коралловомъ основаніи. Не смотря на важность назначенія буйрена и томбуя, они не употребляются теперь на тѣсныхъ рейдахъ, чтобы не затруднять проходящихъ винтовыхъ судовъ.

Катъ основывается между деревяннымъ или желѣзнымъ крамболами и металлическимъ катъ блокомъ (л. 55 ч. 459 и 458) коренной конецъ его обдѣлываютъ талрепнымъ кнопомъ (л. 55 ч. 445 л. 97 ч. 732) продѣвъ предварительно въ дыру крамбола.

Фишь состоитъ изъ фишь-талей или шкентеля. При таляхъ у нижняго блока, равно и шкентеля употребляютъ пентеръ гакъ, который бываетъ одно и двурогій (л. 54 ч. 440, 443, л. 55 ч. 447). При таляхъ верхній блокъ стропомъ или оковкою надѣвается на конецъ фишь-балки, которая въ настоящее время употребляется желѣзная (л. 54 ч. 437, 438, 439), а для шкентеля, навѣшиваютъ толстоходный блокъ, въ который проводятъ шкентель (л. 54 ч. 443).

На броненосныхъ судахъ не всегда возможно пользоваться описанными крамболой и фишь-балкой, почему на нихъ, для

уборки якоря, прибѣгаютъ къ самымъ разнообразнымъ устройствамъ; такъ, напримѣръ, на нѣкоторыхъ изъ нашихъ башенныхъ судовъ якорь убирается поворотнымъ разборнымъ краномъ или устройствомъ (смот. ат. л. 57 ч. 475, 476). На мониторахъ же крамболовъ и фишь-балокъ не употребляютъ, такъ какъ якоря убираютъ въ колодцы носоваго свѣса.

*Клюзы-саки и клюзы-бакъ-переборка*. Большія военныя суда имѣютъ въ батарейной палубѣ по два клюза на сторонѣ, а башенные броненосцы, малыя военныя и купеческія суда по одному на верхней палубѣ. На первыхъ клюзы, съ внутренней стороны, отдѣляются отъ остальной палубы невысокою деревянною переборкой, которой верхъ на одной высотѣ съ нижними краями клюзовъ. Пространство, отдѣляемое этою переборкою отъ клюзовъ и называемое *клюзы-бакъ*, служитъ для того, чтобы вода, попадающая чрезъ клюзы, не распространялась по остальной части палубы. *Клюзы-бакъ-переборка* должна быть такъ устроена, чтобы могла разбираться въ случаѣ исправленія или передѣлки палубы. Въ каждомъ углу клюзы-бака, у борта помѣщается по одному шпигату, для выпуска воды внаружу. У самыхъ клюзовъ съ внутренней стороны придѣлываются ставни, называемые *клюзы-саки*, препятствующіе водѣ во время волненія, попадать внутрь судна. На нѣкоторыхъ судахъ, вмѣсто ставней, продолжаютъ употреблять, съ тою же цѣлью, коническіе мѣшки.

*Канатные битенги* — служатъ для закрѣпленія якорныхъ канатовъ: на самыхъ большихъ судахъ ихъ бываетъ четыре, расположенныхъ попарно, впереди и позади фокъ-мачты той палубы, гдѣ находятся клюзы; а на меньшихъ судахъ — два. Около чугуннаго наголовника каждаго битенга имѣется широкій заплечикъ, расположенный спиральнымъ оборотомъ. Наложение каната на битенгъ ат. (л. 56 ч. 460).

*Подъемъ и уборка настоящихъ якорей* находятся въ зависимости, какъ отъ устройства крамбола, такъ и отъ мѣста нахождения якоря относительно положенія судна. Предположимъ болѣе общій случай, что судно имѣетъ обыкновенныя катъ и фишь, а якорь доставленъ къ борту шаландою, которая подведена подъ крамболъ, тогда: закладываютъ за скобу якоря

каты-гакъ, а за внутренней рога фишь-гакъ, и затѣмъ, поднимая катъ до мѣста и имѣя внутреннюю лапу на подушкѣ, прибитой снаружи судна и обшитой котельнымъ желѣзомъ или на бортѣ (смотря по способу укладки), заводятъ въ рымъ пертулинь, обнося рустовъ сверху внутренняго рога подъ веретено, и крѣпятъ ихъ; наконецъ если не тотчасъ будутъ приклепывать канатъ то кладутъ найтовъ чрезъ крамболъ и веретено якоря и выкладываютъ катъ и фишь, и обратно; если канатъ имѣютъ въ готовности приклепать, тогда найтова можно не класть (л. 54 ч. 436).

Катъ по минованіи надобности сдергивается такъ, чтобы блокъ подошелъ подъ крамболъ, а катъ-штертъ берутъ чрезъ роульсъ на крамболѣ и вытягиваютъ (л. 55 ч. 459).

При желѣзныхъ крамболахъ катъ лопаря прихватываютъ по крамболу, или совершенно расновываютъ, какъ всегда дѣлаютъ съ фишемъ.

*Способъ подъема засаженныхъ якорей* зависитъ отъ мѣста ихъ храненія: иногда они имѣютъ свои крамболы и убираются подобно становымъ; иногда лежатъ у борта противъ шкафута на желѣзныхъ развилинахъ откидывающихся секторовъ и кладутся на свои мѣста посредствомъ форъ-гротъ-нокъ- и сей-талыхъ, брасопа реи по мѣрѣ надобности; иногда хранятся въ палубѣ за фокъ-мачтой и т. д. Военнымъ судамъ полагается имѣть два становыхъ и два запасныхъ якоря.

Пертулинь и рустовъ обдѣлываютъ двойко. Употребляютъ цѣпные. Одинъ конецъ каждой цѣпи скобою закладываютъ въ обухи пропущенные чрезъ наборъ, а другіе концы имѣютъ удлиненные звенья, которыми они закладываются на пальцы спусковыхъ машинокъ (л. 55 ч. 450, 451). Или же, эти цѣпи надплесниваютъ тросомъ такой длины, чтобы пропустить чрезъ шпигаты въ борту, для того сдѣланные, можно было закрѣпить за кнехты. При такой обдѣлкѣ пертулиня и рустова всегда имѣется возможность ихъ обтянуть сколько возможно туже и тѣмъ притянуть якорь ближе къ борту. По взятіи якоря на катъ закладываютъ пертулинь, для чего цѣпи накладываютъ на желѣзную планку на крамболѣ, берутъ чрезъ якорную скобу снаружи и обносятъ кругомъ штока и

веретена и подаютъ чрезъ шпигатъ при помощи тонкаго штерта на пальцы машинки, а когда якорь будетъ взятъ на фишь, то талыми обтягиваютъ конецъ надставленный тросомъ и крѣпятъ на кнехтѣ. Рустовъ крѣпится подобнымъ же образомъ, обносится, только снизу, вокругъ веретена и самой пятки якоря (л. 55 ч. 454, 455).

Проводки и разносы лопарей фиша, ката и анкеръ штокталей см. ат. (л. 55 ч. 456, 457).

Устройство спусковыхъ машинокъ (атл. л. 55 ч. 449, 452, 453 л. 56 ч. 464).

Гребныя суда могутъ быть поднимаемы на шлюпъ-балки, въ ростры между мачтъ, на сѣтки и помосты.

Шлюпъ-балки могутъ быть деревянныя и желѣзныя. Къ вооруженію ихъ относятся: топъ-репы средніе и боковыя бакштаги, во всѣхъ случаяхъ на вышеозначенное употребляютъ такелажныя цѣпи. Концы желѣзныхъ шлюпъ-балокъ имѣютъ крюкъ или шаръ, на которые навѣшиваютъ тали основанные между двухъ двушкивныхъ или двухъ трехъ-шкивныхъ блоковъ; послѣдняя основа употребляется при подъемѣ гребныхъ или паровыхъ барказовъ на сѣтки. Верхніе блоки могутъ быть остропленные, или окованные и наконецъ вдѣланы металлическіе шкивы въ головѣ шлюпъ-балки (л. 60 ч. 502 л. 61 ч. 506, 507). Нижніи блоки окованные съ вертлюжымъ гакомъ. На тотъ же конецъ надѣваютъ стопоръ, обдѣланный огономъ и свитнемъ, онъ долженъ быть такой длины, чтобы хваталъ до воды и иногда навѣшиваютъ конецъ съ мусингами. Наконецъ заводятъ грунтовъ.

Грунтовы ткнутъ изъ бѣлаго шкимужгара, подшиваютъ парусиною съ той стороны, которая прилегаетъ къ гребному судну.

Грунтовъ на шлюпъ-балку надѣвается связнымъ огономъ; въ другой же конецъ вводятъ коушъ, къ которому приплесниваютъ найтовный конецъ.

На шлюпбалкѣ на высотѣ кля, когда гребное судно поднято, заводятъ стропъ съ коушемъ и съ деревянной свайкой, — между коушами на шлюпъ балкѣ и грунтовъ кладутъ найтовъ, которымъ и вытягиваютъ его. При такомъ устройствѣ доста-

только выколотить деревянную свайку и грунтъ будетъ отданъ моментально (л. 60 ч. 499, 450). Грунтовоу употребляютъ по два на каждую и они располагаются два прямыхъ, обхватывающихъ носовую и кормовую части, и два идущи на крестъ отъ носовой къ кормовой—и отъ послѣдней къ носовой (л. 60 ч. 498).

Для подъема гребныхъ судовъ въ ростры въ самомъ суднѣ употребляютъ цѣнные, тросовые, или проволочные стропы, закладываемые въ носовые и кормовые рымы (л. 60 ч. 490, 495). Чтобы гребное судно при подъемѣ не кренилось и не раскачивалось, для сего употребляютъ бакштаги, которые крѣнятся въ дырѣя уключинѣ (л. 60 ч. 492, 493). Поднимая гребныя суда въ ростры на нокахъ рей и топахъ употребляютъ штагъ - гарнакъ и перевей топенантъ. Штагъ-гарнакъ обдѣлываютъ двойко, въ зависимости отъ того, гдѣ приходится корма поднимаемаго гребнаго судна, т. е. вплотную или далеко отъ гротъ-мачты. Въ первомъ случаѣ, штагъ гарнакъ состоитъ изъ двухъ шкентелей, во второмъ же, онъ состоитъ изъ трехъ шкентелей, при чемъ, средній шкентель долженъ быть рассчитанъ равнымъ разстоянію между стропами закладываемыхъ въ носовые и кормовые подъемные рымы (л. 58 ч. 477 и  $\frac{477}{a}$ ). Концы штагъ-гарнака закладываемые на топы мачты обдѣлываются различно. Они могутъ быть обдѣланы съ гаками,—тогда какъ закладываютъ за коренную часть или безъ гака, тогда они обносятся вокругъ топа, какъ показано см. л. 59 ч. 478, 480. Въ коуши шкентелей фокъ и гротъ - мачты пропущенные въ средній закладываютъ гаки двухшкивныхъ блоковъ сей-талей (л. 59 ч. 478, 485). Для подъема штагъ-гарнака съ топовъ мачты подаютъ подъемные гордени — съ фокъ мачты назадъ, а съ гротъ — чрезъ марсовую дыру впередъ; на  $\frac{1}{3}$  длины шкентелей вяжутъ конецъ подъемнаго гордени подвижнымъ штыкомъ или выблиночнымъ узломъ, и чтобы они не ползли, подъ прядь шкентеля вводятъ стропку, чрезъ которую пропускаютъ гордени (л. 59 ч. 486).

Перевей топенантъ обдѣлываютъ подобнымъ же образомъ; какъ шкентеля штагъ-гарнака. Для закладыванія на ноки рея

надѣваютъ коушъ, который вилесниваютъ въ короткій конецъ съ гакомъ (л. 59 ч. 484), или, двойной и ординарный стропы съ деревянной свайкой (л. 59 ч. 488, 489) и наконецъ коушъ съ роульсомъ и ординарнымъ стропомъ (л. 59 ч. 482). Для подъема на мѣсто подаютъ топъ гордени и ноки гордени; крѣпленіе коренныхъ концовъ гордени (ат. л. 59 ч. 479, 481, 478, 483, 484). Верхній конецъ крѣпятъ двойко,—обносятся вокругъ стеньги или вокругъ эзельгофта между топомъ мачты и шпоромъ стеньги.

Поднятое гребное или паровое судно въ ростры устанавливаютъ на блоки и укрѣпляютъ найтовыми, но наилучше устраивать какъ показано на л. 60 ч. 501; т. е., вырубаютъ два шкентеля проволочнаго или пеньковаго тросовъ; въ одинъ конецъ вилесниваютъ какъ, которымъ онъ закладывается въ рымъ на палубѣ, а въ другой конецъ вводятъ трехъ угольный коушъ, въ рымъ же на палубѣ вводятъ стропа съ такимъ же коушемъ, а въ огонь стропа закладываютъ деревянную свайку. Между коушами основываютъ талрей, которымъ вытягиваютъ шкентель. Добавочный найтовъ кладется на шкентеля поперегъ подъ киль, т. е., шкентеля скрываютъ.

Гребные барказы и полубарказы иногда поднимаютъ на бимсы положенные на планширь, въ такомъ случаѣ предпочтительно для уменьшенія высоты ростръ ихъ переворачивать вверхъ килемъ, для чего употребляютъ особые стропы со шкентелями. Закладываніе шкентелей и въ нихъ талей (л. 63 ч. 518, 519, 520); при чемъ сей тали, какъ при подъемѣ, такъ и спускѣ закладываютъ всегда въ шкентеля строповъ. Подъемъ гребныхъ и паровыхъ берказовъ на сѣтки, на помосты устроенные на мониторахъ и башенныхъ фрегатахъ показанъ въ атласѣ (л. 61 ч. 505, 510, 511, 512). Способъ подъема гребныхъ судовъ на грибовидные мостики производится при помощи шлюцъ—балокъ и строповъ (л. 62 ч. 513, 514, 515, 516, 517).

Вооруженіе гребныхъ судовъ.

Приказомъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ апрѣля 24 д. 1885 г. № 44 установлена парусность для вооруженія гребныхъ судовъ.

1) Для барказовъ — вооруженіе шкунское двухмачтовое съ топселями.

2) Для 12 и 10 весельн. катеровъ — двухмачтовое съ разрѣзнымъ фокомъ и бизанью у загребной банки.

3) Для легкихъ катеровъ — двухмачтовое съ косыми парусами (латинскіе).

4) Для вельботовъ разрѣзной фокъ.

5) Для 6-ти весел. яловъ — разрѣзной фокъ и выносная бизань.

6) Для 4-хъ весел. яловъ — шпрюйтовый гротъ и косой фокъ.

Согласно установленному вооруженію, называть и части рагонута.

Если на кораблѣ имѣются шлюпки, вооруженіе которыхъ не отвѣчаетъ требованію приведеннаго приказа, слѣдуетъ рангоутъ, паруса и снасти называть:

Если есть бушпритъ то парусъ на немъ — кливеръ; при неимѣніи же бушприта — косой фокъ или просто фокъ и при томъ на шлюпкахъ имѣющихъ одну мачту. Этотъ же парусъ называется стаксель, когда на шлюпкѣ имѣется кромъ его еще кливеръ на бушпритѣ, прямой фокъ и гротъ.

Фокъ прямой привязанный на рейкѣ. Разрѣзной фокъ (рейковый) передняя часть фока, (меньшая) и задняя часть фока, на шлюпкахъ имѣющихъ гротъ, фокъ и кливеръ на бушпритѣ, приспособленъ средній стеньгъ, чтобы въ свѣжій вѣтеръ, или съ иною цѣлю ходить съ одною мачтою всегда ставятъ гротъ-мачту; чрезъ которую проводятъ и кливеръ фаль, а кливеръ-галсъ закладывается на форъ-штевень; въ этомъ случаѣ, паруса сохраняютъ свои названія, т. е. гротъ и кливеръ. Фокъ косой, со стеньгою при треугольномъ парусѣ (латинскомъ), часть паруса ниже стеньги по мачтѣ пришнуровывается къ ней. Гротъ (прямой), всегда больше фока прямого и больше задняя часть разрѣзнаго. Косой гротъ со стеньгою, нижняя часть также пришнуровывается.

Бизань всегда менѣе прямого фока и грота.

Выносная бизань, когда бизань-мачта на транцѣ и парусъ растягивается шкотомъ по гикю, за кормой.

Косая бизань когда парусъ имѣетъ форму треугольника. Топсель прямой имѣетъ форму четырехъугольную, верхняя шкаторина пришнуровывается къ рейку, нижняя шкаторина растягивается шкотомъ по рейку фока или грота и галсомъ по мачтѣ. Топсель косой имѣетъ форму треугольную, передняя или навѣтренная шкаторина пришнурована къ рейку, который ходитъ своею длиною по мачтѣ, парусъ растягивается однимъ шкотомъ. Топсели употребляются только при прямыхъ парусахъ. Паруса пришнурованные къ мачтѣ и неимѣющія верхняго рейка и растягиваемые шпрюйтовымъ, вставляемымъ въ задній верхній уголъ паруса и въ стропку на мачтѣ, то таковыя паруса называютъ шпрюйтовыми: фокъ, гротъ и бизань. Стропка на мачту должна быть закладываема (при полномъ парусѣ) непременно выше кренгельса послѣдняго рифа, длина же шпрюйтова опредѣлится разстояніемъ отъ стропки до угла паруса.

На шестеркахъ, вельботахъ и другихъ мелкихъ шлюпкахъ при одной и двухъ мачтахъ, передняя называется фокъ-мачта и поднимаемый на ней парусъ фокъ (прямой, разрѣзной, шпрюйтовый, латинскій).

Если кромъ фока впереди имѣется парусъ треугольный, тотъ называется кливеръ.

Если на этихъ шлюпкахъ есть задняя мачта, то она называется бизань-мачта и парусъ — бизань. Конечно мачта и парусъ будучи поставлены внутри шлюпки и неудовлетворяющіи устройствомъ и величиною условію бизани называется гротъ-мачтою и гротомъ. Весла выдѣлываются изъ ели или ясени; бывають съ вальками и безъ вальковъ; послѣдніи, употребляютъ только при распашной греблѣ; вальки имѣютъ форму шестигранную, длина ручки принята въ восемь дюймовъ. Для опредѣленія длины валька необходимо измѣрить разстоянія между серединою уключинъ по каждой банкѣ изъ этого полученнаго обмѣра вычестъ ширину ростеръ, которая по всей длинѣ шлюпки одинакова, полученный остатокъ разделить на два, что дастъ длину валька съ ручкою; для распашныхъ веселъ измѣрить ширину шлюпки по тѣмъ-же банкамъ и вычтя шесть дюймовъ остатокъ дастъ длину валька

съ рукою; опредѣленія длины вѣшной части весла и уравновѣшиваніе его подробно изложено въ дополненіи къ справочной памятной книги судовъ отряда Морскаго Училища 1887 года «отдѣлъ XIV».

Спущенныя гребныя суда устанавливаются на выстрѣлахъ или на бакштовѣ; гребнымъ судамъ стоящимъ на выстрѣлахъ должны быть съ бака поданы концы, надлежащей толщины, которые пропускаются въ коуши шкентелей, на выстрѣлѣ и крѣпятся за вторую съ баку банку, къ форъ-штевню-же прихватываются тонкимъ фалинемъ. На шлюпки стоящія на бакштовѣ подается перлинь, который крѣпится подобно концамъ поданнымъ на шлюпки, стоящія на шкентеляхъ. Въ случаѣ постановки большого числа шлюпокъ на бакштовѣ, слѣдуетъ размѣщать ихъ, чтобы большихъ размѣровъ — были поставлены ближе къ кораблю; тянуться къ борту или сдаваться на бакштовѣ допускается только въ тихую погоду, въ остальныхъ случаяхъ эти передвиженія дѣлаются съ полнымъ числомъ гребцовъ.

Гребному судну стоящему у борту долженъ быть поданъ конецъ, съ запаснаго якоря или форъ-русленей, крѣпить его тонкимъ фалинемъ у носоваго рыма и оставшаяся часть разнесена по наружи борта шлюпки къ загребной банкѣ. Будетъ-ли шлюпка отваливать подъ парусами или веслами надлежитъ съ командою «отваливай», баковымъ отдать тонкій фалинь, крюками упираясь въ бортъ, отталкивать носъ, а гребцы загребной банки выбираютъ конецъ имъ поданный тѣмъ даютъ шлюпкѣ ходъ и рулевой кладетъ руль въ надлежащую сторону. Въ шлюпкахъ не должно быть допускаемо при поставленныхъ мачтахъ лазанія на мачту, хожденіе и вставаніе на банки, всѣ дѣйствія гребцами должны быть совершаемы сидя. Исключеніе можетъ быть допущено въ крайней надобности на большихъ барказахъ. Всѣ принадлежности ростеръ, какъ-то: мачты, паруса, весла и проч. должны быть прихвачены къ бортамъ и банкамъ; всѣ тяжелыя вещи, находящіяся на днѣ шлюпки, должны быть укрѣплены на средину ее такимъ образомъ, чтобы они не могли скатиться на подвѣтренную сторону. Баластъ употребляемый на гребныхъ судахъ водяной, для чего

шлюпки снабжаются анкерками. При управленіи гребными судами когда онѣ подъ парусами или веслами выработаны на броненосной эскадрѣ и отрядѣ судовъ Морскаго Училища слѣдующія правила: лѣвый галсъ уступаетъ всегда дорогу правому. Идущія полнымъ вѣтромъ уступаютъ идущимъ въ бейдевиндъ.

Если шлюпкѣ идущей въ бейдевиндъ правымъ галсомъ, можетъ помѣшать другая, поварачивающая съ лѣваго галса, то первая должна привести въ крутой бейдевиндъ, но не обязывается обезвѣтривать паруса; спускаться-же она не должна, чтобы не увеличить силу удара въ случаѣ столкновенія. Если шедшая правымъ галсомъ дѣйствительно привела круто, то отвѣтственность за столкновеніе ложится на поворачивающую шлюпку; изъ двухъ шлюпокъ идущихъ на правомъ галсѣ отвѣтственность за столкновеніе ложится на шлюпку дѣлающую поворотъ, первую, въ томъ случаѣ, если оставшаяся шлюпка на томъ-же галсѣ держала крутой бейдевиндъ. Когда двѣ шлюпки идутъ лѣвымъ галсомъ, то отвѣтственность за столкновеніе ложится на шлюпку дѣлающую поворотъ первую, лишь до тѣхъ поръ, пока не наполнить свои паруса на правомъ галсѣ. Гребнымъ судамъ при катаніи вокругъ корабля непрерывно рѣзать носъ проходя съ лѣвой стороны на правую, подъ кормой-же — съ правой на лѣвую. Въ случаѣ-же надобности сдѣлать отступленія отъ вышеизложеннаго, шлюпки могутъ приходить въ разстояніи носа или кормы не ближе, какъ въ полукабельтовѣ корабля. На гребныхъ судахъ, идущихъ подъ веслами; въ случаѣ весла будутъ сходиться, то шлюпка обгоняющая должна уклонить свой курсъ въ право или въ лѣво во избѣжаніе столкновенія. При подъемѣ фала разрѣзнаго фока или рейковаго паруса, у перваго нужно заложить галсъ на гакъ у штевня, а у задняго галса, или галсъ рейковаго паруса имѣть вшитымъ шкертъ, который брать чрезъ обухъ или гакъ у мачты. Поднявъ фаль до нельзя-такъ, чтобы въ парусѣ образовались морщины отъ передняго галса къ рейку — осаживаютъ задній галсъ, шкертомъ, предернутымъ въ обухъ или гакъ и изъ него галсовой уголь, такъ, чтобы морщины паруса нѣсколько расправились; окончательно-же мор-

щины расправляются тягою шкотовъ. По осадки галса шкертъ обносится вокругъ мачты и чрезъ галсовой уголь паруса. При тягѣ шкотовъ необходимо упоминать названія.

При поворотѣ оверъ-штагъ не стараться уваливать носъ шлюпки подъ вѣтеръ центральнымъ парусомъ а довольствоваться кливеромъ.

При поворотѣ чрезъ фордевинъ, у переднихъ, парусовъ, когда ихъ перекинетъ, не слѣдуетъ вытягивать шкотовъ, пока шлюпка не приведетъ въ бейдевиндъ.

При выходѣ изъ за кормы шкоты переднихъ парусъ ослабить пока вѣтеръ не наполнитъ задніи паруса.

Длинные крюки, на случай промѣра, должны быть разбиты на футы.

Гребные суда будучи подъ парусами могутъ также сохранять свое мѣсто ложась въ дрейфъ. Одномачтовые, приводя въ бейдевиндъ, выносятъ кливеръ шкотъ на вѣтеръ, а руль оставляютъ свободнымъ. Имѣющіе вооруженіе двухъ-мачтовое съ расрѣзнымъ фокомъ, раздергиваютъ кливеръ-шкотъ и выносятъ фока-шкотъ на вѣтеръ, но при такомъ расположеніи парусовъ шлюпка будетъ дрейфовать, и воизбѣжаніе другихъ случайностей, у фока не лишнее имѣть гитовъ, которымъ онъ убирается, и тогда кливеръ-шкотъ выносится на вѣтеръ. Гребные суда, имѣющія шхунское и латинское вооруженіе, убираютъ центральные паруса, а въ остальномъ поступаютъ какъ выше изложено.

Ночью, а равно и днемъ, при наступленіи свѣжей погоды, должно поднимать шлюпки, оставляя, въ первомъ случаѣ, на водѣ только тѣ, которая поднимаются въ ростры, а не на боканцы.

При выходѣ въ море на всѣхъ шлюпкахъ должны быть заведены грунтовы или найтовы и надѣты чехлы. На всѣ шлюпки висящія на баканцахъ, съ каждой стороны имѣть поданнымъ конецъ съ бака или шкафута.

При спускѣ и подъемѣ кормоваго флага на корабляхъ, всѣ шлюпки подъ веслами, а равно и держащіяся на веслахъ, берутъ весла на валець, рулевые и всѣ прочіе находящіяся въ шлюпкѣ, кромѣ гребцовъ, снимаютъ головной уборъ.

Если, люди, находящіяся на шлюпкѣ, слышатъ пѣніе молитвы на кораблѣ, а равно когда при спускѣ и подъемѣ кормоваго флага играютъ «Коль славенъ» и «Боже Царя храни», то рулевой командуетъ: «*весла*» (если весла до этого были взяты на валець) и «*фуражки снятъ*», или «*суши весла*» (если до этого гребли) и «*фуражки снятъ*». Правила эти не выполняются когда шлюпка занята буксировкою, завозами, работою съ водолазами, на гонкѣ подъ веслами, или когда выгребаетъ противъ сильнаго теченія или крѣпкаго вѣтра, а также когда шлюпка исполняетъ безотлагательное порученіе, напримеръ, везетъ больнаго, послана за докторомъ, или въ другихъ подобныхъ случаяхъ. Если при греблѣ явится надобность табанить съ одной стороны, то командуетъ «*правая (или лѣвая) табань*»; когда табанить болѣе нѣтъ надобности командуютъ «*объ*», если надо табанить обѣими командуютъ, «*табань (объ)*», если табанять обѣ и надо грести съ одной стороны, то командуютъ «*правая или лѣвая гребля*». При отваливаніи шлюпки подъ веслами командовать, «*отваливай*», «*весла*» и черезъ самый короткій промежутокъ «*на воду*». При отваливаніи подъ парусами командовать: «*отваливай*»; когда шлюпка тронется впередъ, брошенный конецъ передаютъ съ носа на корму и продолжаютъ его выбирать; когда носъ увалится подъ вѣтеръ до 5 румбовъ поднимаютъ передніи паруса и бросаютъ конецъ за бортъ.

## ПРАВИЛА

Для управленія гребными судами при переходѣ черезъ большой прибой, при выбрасываніи на берегъ и приставаніи къ кораблю на большомъ волненіи (\*).

Переходя прибой, лодка можетъ неходиться въ двухъ положеніяхъ въ отношеніи къ направленію волнъ прибоа, смотря потому, идетъ ли она отъ берега въ море, или плыветъ съ

(\*). Заимствовано изъ изданія Общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ.

моря, къ берегу. Поэтому и правила для управленія гребными судами, переходящими прибой, могутъ быть раздѣлены: на правила при греблѣ *противъ прибоа* и на правила для гребли *съ попутнымъ прибоемъ*.

Прежде чѣмъ говорить о томъ, что слѣдуетъ соблюдать при каждомъ изъ этихъ двухъ положеній, необходимо замѣтить, что приближеніе къ берегу съ большимъ попутнымъ прибоемъ считается вообще гораздо опаснѣе, чѣмъ движеніе противъ него, при удаленіи отъ берега; потому что шлюпка поднятая и гонимая попутной волной, легко можетъ, опрокинуться—или вслѣдствіе того, что зароеется носомъ. или потому, что, поставленная поперекъ волненія, она можетъ быть брошена на бокъ.

### При греблѣ въ морѣ, отъ берега.

Говоря вообще, слѣдуетъ принять за правило, чтобы шлюпка, идущая противъ большого прибоа, имѣла хорошей ходъ. При нѣкоторыхъ обстоятельствахъ, самая безопасность шлюпки при встрѣчѣ съ большимъ валомъ зависитъ единственно отъ наибольшаго хода, какой только можетъ быть ей данъ въ это время; ибо при весьма большомъ волненіи и сильномъ вѣтрѣ въ берегъ, только крайнимъ и дружнымъ усиленіемъ всѣхъ гребцовъ шлюпка можетъ быть данъ какой либо ходъ. Большая опасность въ это время заключается въ томъ, что сильный встрѣчный валъ можетъ отбросить носъ въ сторону и вслѣдъ затѣмъ опрокинуть шлюпку бокомъ или, поставивъ ее, такъ сказать, на дыбы, выбросить гребцовъ. Единственная возможность избѣжать этого состоитъ въ томъ, чтобы шлюпка имѣла такой ходъ, съ которымъ бы могла перейти черезъ гребень вала и скорѣе оставить его у себя за кормою. При отсутствіи вѣтра или при вѣтрѣ съ берега, дующемъ противъ прибоа, какъ это часто случается, когда шлюпка, идущая въ море, встрѣчаетъ меньшее сопротивленіе, тогда ходъ ея при переходѣ черезъ прибой долженъ быть соразмѣряемъ такимъ образомъ, чтобы, миновавъ гребень вала,

она не спускалась слишкомъ быстро; иначе носъ ея, при паденіи съ гребня, будетъ слишкомъ сильно ударяться объ воду.— Если прибой такъ великъ и шлюпка такихъ качествъ, что можно опасаться, что валъ увлечетъ ее съ собою, только тогда ей слѣдуетъ давать наибольший ходъ.

Наибольшую силу валовъ можно тоже избѣгать, стараясь держаться такимъ образомъ, чтобы каждый валъ разбивался передъ носомъ, не достигнувъ шлюпки и этотъ способъ есть единственно безопасный для небольшихъ гребныхъ судовъ. Но при отлогомъ берегѣ и прибоѣ, простирающемся на значительномъ отъ него разстояніи, исполнить это часто бываетъ невозможно.

На основаніи сказаннаго, при греблѣ отъ берега, должно держаться слѣдующихъ правилъ:

1) Если шлюпка находится вполне въ рукахъ управляющаго ею, то, буде возможно, слѣдуетъ избѣгать встрѣчи съ валомъ въ то время, когда онъ разбивается или когда гребень его начинаетъ опрокидываться.

2) Идя противъ сильнаго вѣтра и большого прибоа, слѣдуетъ налечь на весла и дать наибольший ходъ шлюпкѣ при приближеніи каждаго вала, котораго нельзя избѣжать.

3) Если шлюпка можетъ быть данъ большой ходъ, чѣмъ нуженъ, для того, чтобы предупредить отклоненіе ее прибоемъ, то при приближеніи вала ходъ ея можетъ быть уменьшенъ, дабы она покойнѣе перешла черезъ гребень вала.

### Идя къ берегу съ большимъ попутнымъ прибоемъ.

Большая опасность для шлюпки, идущей съ большимъ попутнымъ волненіемъ или прибоемъ, состоитъ въ томъ, что она можетъ быть поставлена поперекъ волненія и на избѣжаніе этого случая, стоившаго жизни уже весьма многимъ, главнѣйше должно быть обращено вниманіе управляющаго шлюпкою.

Причина, вслѣдствіе которой шлюпка при этихъ обстоятельствахъ легко становится поперекъ волненія, подъ веслами

ли она идетъ, подъ парусами, или подвигается силою попутнаго волненія, та, что по малой массѣ своей она почти не представляетъ сопротивленія и поднятая настигшимъ ее валомъ, повинуется всей его силѣ и скорости. При этомъ, первымъ дѣйствіемъ вала бываетъ—поднять корму и опустить носъ и если шлюпка достаточно вѣска для того, чтобы пропустить валъ полъ собою, то по мѣрѣ прохожденія подъ нею гребня вала, она вслѣдъ за снисходящимъ положеніемъ приметъ положеніе горизонтальное и потомъ восходящее, пропустивъ такимъ образомъ валъ впередъ себя. Такого рода восхождение на валъ и отставаніе отъ него есть самый безопасный способъ плаванія съ большимъ попутнымъ волненіемъ.—Но, если настигнутая прибоемъ шлюпка недостаточно вѣска, чтобы пропустить валъ впередъ, то, принявъ первое изъ упомянутыхъ трехъ положеній, т. д. кормою кверху, носомъ внизъ, шлюпка останется въ этомъ положеніи и валъ понесетъ ее передъ собою на крутой или опасной своей сторонѣ, въ наклонномъ положеніи, иногда съ большою быстротою. Тогда носъ, погруженный во впадину вала и находясь въ водѣ сравнительно болѣе спокойной, представитъ сопротивленіе и начнетъ зарываться, вслѣдствіе чего случится одно изъ двухъ: или корма, гонимая гребнемъ вала, поднимется еще выше и шлюпка опрокинется черезъ носъ, или, если носъ высокъ или снабженъ воздушнымъ ящикомъ, ни позволяющимъ шлюпкѣ зарываться, то онъ, вслѣдствіе преимущественнаго сопротивленія воды съ одной стороны, уклонится отъ даннаго ему направленія, вершина вала тотчасъ броситъ корму въ другую сторону и сильно наклонитъ или совсѣмъ опрокинетъ шлюпку.—Возможность того и другаго случая много уменьшается при возвышенной носовой части шлюпки и при искусномъ управленіи кормовымъ весломъ вмѣсто руля.—Находясь въ опасномъ снисходящемъ положеніи и не позволяя носу шлюпки уклоняться отъ даннаго шлюпкѣ направленія, можно съ валомъ пройти то разстояніе, на которомъ онъ утрачиваетъ свою силу и разливается.—Подобно тому какъ сейчасъ описано, особенно у отлогихъ береговъ, опрокидывается множество шлюпокъ и гибнетъ ежегодно большое число матросовъ съ

купеческихъ судовъ, пытающихся достигнуть берега по оставленіи своего корабля.

Изъ сказаннаго видно, что главная предосторожность при управленіи шлюпкою, идущею къ берегу съ большимъ попутнымъ прибоемъ, должна состоять въ томъ, чтобы уменьшать ходъ шлюпки во время приближенія къ кормѣ ея большого вала, и мѣра эта одинакова съ тою, которая употребляется при греблѣ *противъ* большого волненія, когда тоже уменьшаютъ ходъ, дабы дать валу разбиться или опрокинуться передъ носомъ шлюпки. Уменьшать ходъ шлюпки при попутномъ бурнѣ можно различнымъ образомъ:

1) Пока шлюпка еще находится на правильномъ волненіи, до всушенія въ прибой, поворачиваютъ ее носомъ въ море и вслѣдъ затѣмъ табанятъ: подаваясь такимъ образомъ осторожно къ берегу кормою, дѣлаютъ нѣсколько гребковъ впередъ на встрѣчу каждому большому валу.

Если волненіе очень велико и шлюпка малыхъ размѣровъ, то этотъ способъ есть самый вѣрный, потому что владѣя всею силою весла, легче управлять шлюпкою и двигать противъ большого прибоя, чѣмъ посредствомъ обратной гребли или табаненія.

2) Вступивъ въ прибой, продолжаютъ тоже грести впередъ къ берегу, но при каждомъ приближеніи къ кормѣ большого вала, всѣ вдругъ табанятъ и только тогда опять гребутъ впередъ, когда валъ пройдетъ подъ шлюпкою и опередитъ ее.—Отсюда видно, что грести впередъ приходится только на задней, отлогой, или навѣтренной сторонѣ вала,

На спасательныхъ лодкахъ часто дѣлаютъ и такъ: загребные, сѣвши лицомъ впередъ, одни табанятъ при приближеніи каждаго вала.

3) Также, продолжая идти носомъ къ берегу, выпускаютъ за корму конецъ съ балластиной, большимъ камнемъ, большою корзиною или съ парусиннымъ мѣшкомъ; открытымъ посредствомъ вшитаго въ него обруча, или *траломъ*, для удержанія кормы въ одномъ положеніи и воспренятствованія шлюпкѣ становиться поперегъ волненія.

Мѣшки эти, или тралы, на большомъ употребленіи на бе-



регахъ Норфолька въ Англіи, открытыхъ волненію всего Нѣмецкаго моря и Сѣвернаго океана. Мѣшокъ имѣетъ коническую форму и какъ по виду, такъ и по отношенію длины къ ширинѣ, сходенъ съ гасильникомъ для свѣчей: ширина отверстія около 2-хъ футовъ, а длина около  $4\frac{1}{2}$  футовъ. Мѣшокъ спускаютъ за корму на толстомъ концѣ, отверстиемъ впередъ; къ вершинѣ конуса прикрѣпляется тонкая оттяжка, свободный конецъ, которой берется тоже на шлюпку. Буксируемый отверстиемъ впередъ, мѣшокъ наполняется водою и представляетъ значительное сопротивленіе, которое и удерживаетъ корму. Стоитъ только придержать оттяжку и потравить толстый конецъ, мѣшокъ тотчасъ поворачится и не представляя уже никакого сопротивленія, можетъ легко быть взятъ на шлюпку.

Такіе тралы преимущественно употребляются на парусныхъ лодкахъ, гдѣ служатъ, какъ для уменьшенія хода въ описанныхъ случаяхъ, такъ и для удержанія кормы противъ приближающагося вала. Но они чрезвычайно полезны и для гребныхъ судовъ и составляютъ нынѣ непремѣнную принадлежность всѣхъ гребныхъ спасательныхъ лодокъ.

Спущенный за корму, на концѣ, шлюпочный реекъ съ распущеннымъ парусомъ, который, по мѣрѣ надобности, можно было бы потравить, подтянуть или отдать, будетъ въ нѣкоторой степени тоже производить дѣйствіе трала и значительно ослабитъ дѣйствіе волнъ близъ самой кормы.

Говоря вообще, не слѣдуетъ класть значительныхъ тяжестей въ оконечности шлюпки, но гребя передъ сильнымъ попутнымъ волненіемъ, лучше давать лодкѣ большой дифферентъ на корму, дабы волненіе не бросало ее въ стороны.

Идя съ попутнымъ волненіемъ, должно править весломъ съ кормы или съ раковины, потому что руль во время подъема кормы не производитъ никакого дѣйствія. Если при этомъ руль остается на своемъ мѣстѣ, за кормою, то при наступленіи шлюпки волною, онъ долженъ быть поставленъ прямо.

Такимъ образомъ, идя къ берегу и переходя чрезъ большой попутный прибой, должно руководствоваться слѣдующими правилами:

1) Избѣгать сколько возможно каждаго вала, стараясь ставить шлюпку такъ, чтобы валъ разбивался впереди или позади ее.

2) Если волненіе очень велико, а шлюпка мала и особенно если она имѣетъ плоскую корму, то слѣдуетъ поворотиться кормою къ берегу и, приближаясь къ нему заднимъ ходомъ, подаваться по временамъ впередъ, на встрѣчу каждому большому валу, котораго нельзя избѣжать, пока онъ не пройдетъ подъ шлюпкою.

3) Если есть увѣренность, что лодка достигнетъ берега безопасно, продолжая идти носомъ впередъ, то при приближеніи каждаго вала должно табанить, дабы сколько возможно болѣе уменьшать ходъ шлюпки и, если при этомъ имѣется упомянутый выше траль или что либо, чтобы могло его замѣнить, то должно выбросить его и буксировать за кормою, дабы, по возможности, постоянно удерживать корму противъ приближающагося къ ней вала, что должно составлять главную въ этомъ случаѣ заботу.

Главные тяжести переносятся въ ту часть шлюпки, которою она обращена къ морю, т. е. въ кормовую, если шлюпка идетъ къ берегу, и въ носовую, если она поворочена обратно, но ни какомъ случаѣ не на самую оконечность.

5) Если приближаться къ берегу при большомъ волненіи подъ парусами, то не доходя прибоа, непремѣнно должно убрать паруса, срубить мачты и переходить черезъ прибой подъ одними веслами, управляясь какъ сказано выше. Исключеніе допускается только при крутомъ обрывистомъ берегѣ. Если же судно имѣетъ только одни паруса, то ихъ должно значительно уменьшить, и достаточно остаться подъ фокомъ въ половину спущеннымъ, или другимъ малымъ переднимъ парусомъ.

### Приставать къ берегу при большомъ прибоѣ.

Пройдя прибой какъ сейчасъ описано, остается пристать къ берегу. Указанные предъ симъ способы управленія шлюпкою, включительно, относятся къ тѣмъ случаямъ, когда берегъ

такъ отлогъ, что прибой простирается на значительное отъ него разстояніе.

Тогда какъ у весьма крутого берега, первый большой валъ прибоа обрушается у самаго берега, — онъ на весьма плоскомъ прибрежьѣ образовывается почти на горизонтѣ, иногда въ 4 и 5 миляхъ отъ берега.

Первая съ моря гряда волнъ, разбивающаяся у плоскихъ береговъ на трехъ или четырехъ-саженной глубинѣ, всегда самая большая и самая опасная. Послѣ благополучнаго перехода черезъ эту гряду, опасность уменьшается вмѣстѣ съ уменьшеніемъ глубины и у самаго берега сила прибоа обыкновенно уже незначительна. — Какъ характеръ волнъ у отлогого берега совершенно различенъ отъ характера ихъ близъ крутого берега, то и способъ приставанія къ берегу въ каждомъ изъ этихъ двухъ случаевъ выработался различный.

Приближаясь къ отлогому берегу, переднимъ ли ходомъ или заднимъ, должно стараться постоянно сохранять шлюпку въ положеніи кормою прямо противъ волнъ, пока киль ея не коснется дна; послѣ этого, каждый валъ будетъ подвигать ее ближе къ берегу и гребцы, выскочивъ изъ шлюпки, чтобы облегчить ее, тащутъ шлюпку въ ручную. — Какъ сказано выше, паруса въ этомъ случаѣ если были поставлены, должны быть убраны заблаговременно и лодка переходить прибой, прямо или табаня, подъ однимъ веслами.

Приставая къ крутому берегу, съ лодкой какой бы ни было величины, продолжаютъ обыкновенно сохранять ея скорость до самаго берега; здѣсь, подъ парусами ли лодка находится или подъ веслами, ее поворачиваютъ бокомъ къ сторонѣ прибоа и лодка выбрасывается въ этомъ положеніи на берегъ; на берегу же, собравшіеся въ подобныхъ случаяхъ во множествѣ люди, вытаскиваютъ шлюпку какъ можно скорѣй и ставятъ ее внѣ досягаемости волнъ. — Въ подобныхъ случаяхъ было-бы опасно, приближаясь къ берегу подъ веслами, идти заднимъ ходомъ, табаня; напротивъ, слѣдуетъ сохранять полный ходъ впередъ, какъ сейчасъ описано.

Съ моря прибой никогда не кажется такимъ грознымъ, какимъ представляется онъ съ берега, и потому плывущіе въ

шлюпкѣ, идущей съ моря легко могутъ въ немъ ошибиться. Поэтому необходимо, если возможно, пройти вдоль берега, внѣ прибоа, дабы придти противъ таможеннаго поста, спасательной станціи или рыбацьяго селенія, откуда могли бы замѣтить спасающихся и знаками указать болѣе удобное мѣсто для приставанія, или посовѣтовать продержаться въ морѣ, или они могутъ выѣхать на помощь на спасательныхъ или рыбацкихъ лодкахъ. — Вообще, прибрежные рыбацки лодки гораздо лучше въ состояніи бороться съ прибоемъ, чѣмъ судовыя шлюпки, и прибрежные жители управляются ими искуснѣе, чѣмъ судовыя команды. Въ ночное время, требуется еще большая предосторожность и, говоря вообще, гораздо безопаснѣе, бросить дрекъ внѣ буруна и оставаться до разсвѣта, чѣмъ въ темнотѣ пускаться къ берегу.

Шлюпка можетъ тоже безопасно отстаиваться въ открытомъ морѣ, при сильномъ вѣтрѣ, на снайтовленныхъ своихъ рострахъ, брошенныхъ въ море, къ которымъ она прикрѣпляется посредствомъ шпрюйта (\*). Такой плотъ, разбивая волненіе, будетъ защищать шлюпку и, смотря по обстоятельствамъ, можетъ быть поставленъ на якорь или оставленъ дрейфовать.

Если на шлюпкѣ есть паруса, то полезно, прикрѣпивъ реекъ къ плоту, распусить парусъ. А дабы еще болѣе уменьшить вліяніе волненія, можно къ одному углу этого паруса привязать тяжесть. Во всѣхъ подобныхъ отстаиваніяхъ, необходимо оставлять на шлюпкѣ достаточное число веселъ, на случай что ее оторветъ отъ плота.

Если двѣ или нѣсколько шлюпокъ, собираются перейти не широкой прибой, разбивающійся близъ берега, то одна изъ нихъ можетъ бросить якорь внѣ прибоа, а остальные сдаются по одиначкѣ, на взятомъ отъ нея концѣ, кормою къ берегу и табанятъ. Такимъ же образомъ, шлюпка можетъ сдаваться и табанить и отъ собственнаго своего якоря.

(\*). Концы, въ этомъ случаѣ фалы, вѣзты отъ одного нока рейка къ другому, съ значительною слабикою.

**Приставать къ разбивающемуся судну или къ судну находящемуся подъ парусами или на якорѣ, при большомъ волненіи.**

Обстоятельства, при которыхъ спасательнымъ и другимъ лодкамъ приходится приставать къ судамъ разбивающимся, на якорѣ или на ходу такъ разнообразны, что трудно предложить для всѣхъ этихъ случаевъ какія либо общія правила. Исполненіе этого маневра при большомъ волненіи или при боѣ, часто связанное съ великою опасностію, требуетъ опытности, соображенія и присутствія духа, управляющаго лодкою.

Излишне упоминать, что всегда, когда только есть возможность, слѣдуетъ приставать къ подвѣтренной сторонѣ судна, на мели ли оно находится или на свободѣ. Этимъ избѣгается главная опасность въ подобныхъ случаяхъ, состоящая въ жестокихъ ударахъ лодки о бортъ корабля, также опасность быть залитою толчеёй и даже опрокинутою отраженнымъ отъ борта волненіемъ. Эта опасность увеличивается, если корабль на мели и волны ходятъ черезъ него.—Но, если разбивающееся судно поставлено поперекъ волненія, то большою опасностію угрожаетъ пристающей къ нему съ подвѣтра лодкѣ, паденіе мачтъ или если онѣ уже снесены, то обломки рангоута и такелажа всегда плавающіе около судна. Для избѣжанія сего, спасательная лодка должна принимать въ подобныхъ случаяхъ команду разбивающагося судна, съ носа или съ кормы его. Во всѣхъ прочихъ случаяхъ, гребная лодка идущая съ подвѣтреннаго берега на помощь къ разбивающемуся кораблю, старается постоянно держаться у него подъ вѣтромъ, гдѣ море сравнительно нѣсколько тише,—она пользуется кораблемъ, какъ волноломомъ.

Большія парусныя спасательныя лодки, выходящія на помощь судамъ погибающимъ на отдаленныхъ банкахъ, обыкновенно бросаютъ якорь на вѣтрѣ разбивающагося судна и, вытравивъ 100 или 150 сажень каната, приближаются къ нему на разстояніе, позволяющее перебросить на него конецъ. При

этомъ, все вниманіе должно быть обращено на то, чтобы лодка не коснулась судна и, въ подобныхъ случаяхъ, экипажъ послѣдняго, обыкновенно, бросается въ море и принимается въ лодку посредствомъ концовъ.

Приставая къ разбивающемуся или другому судну, слѣдуетъ наблюдать, чтобы концы на коихъ лодка держится у судна, были достаточной длины, дабы лодка могла свободно подниматься и опускаться вмѣстѣ съ волненіемъ, и при этомъ каждый таковой конецъ должно держать на рукахъ, съ постоянною готовностію отдать или отрѣзать его при первой потребности.

Спасенные и другіе пассажиры лодки размѣщаются на банкахъ, по ровну на каждой сторонѣ, и при этомъ наблюдается, чтобы они не вставали со своихъ мѣстъ. Не дозволяютъ тоже спускаться многимъ вмѣстѣ или бросаться въ лодку всѣмъ вдругъ. Капитанъ судна терпящаго крушеніе, остается на суднѣ для сохраненія порядка, пока вся команда и всѣ пассажиры не будутъ сняты съ судна.

### **О буксированіи спасательныхъ лодокъ въ свѣжую погоду.**

Мѣстныя правленія и старшины спасательныхъ лодокъ руководствуются слѣдующими правилами, въ случаѣ буксированія ихъ лодки помощію парохода или паруснаго судна.

1) Ни въ какомъ случаѣ не слѣдуетъ допускать, чтобы спасательная лодка буксировалась безъ ея гребцовъ;—они должны быть на своихъ мѣстахъ или, по крайней мѣрѣ, достаточное число ихъ, на случай, что лопнетъ буксиръ или, что его придется отдать.

2) Спасательная лодка можетъ быть буксируема однимъ или двумя буксирами. Если однимъ, что обыкновенно предпочитается, то лучше имѣть длинный буксиръ, отъ 40 до 60 с.; при этомъ коренной его конецъ продѣвается въ рымъ на внутренней сторонѣ штевня, или его имѣютъ тутъ на стопорѣ и крѣпятъ на буксирномъ кнехтѣ, утвержденномъ въ корпусѣ

лодки или на битингѣ у мачты.—Если же лодка буксируется двумя буксирами, то оны подаются съ боковъ буксирующаго парохода, и берутся не къ штевню лодки, а къ скуламъ ея, для чего, на нѣкоторыхъ спасательныхъ лодкахъ, позади каждой изъ скулъ, имѣется по буксирному кнехту. — Въ обоихъ случаяхъ, гребцы сидятъ въ кормѣ чтобы, болѣе ее погрузить, исключая одного человѣка, который имѣя небольшой топоръ, остается близъ буксира, дабы, въ случаѣ надобности, перерубить его.—Если буксирующій пароходъ колесный, то лодкѣ лучше выходить на столько въ сторону, чтобы быть внѣ взволнованной струи, производимой колесами.

3) Спасательная лодка всегда лучше буксируется на встрѣчу большому волненію, чѣмъ попутно съ нимъ, потому что при движеніи противъ волненія, она выдерживаетъ болѣе постоянное и ровное напряженіе; она при этомъ тоже менѣе бросается, почему и буксиръ подвергается меньшему дерганію и напряженію.

При тяжеломъ длинномъ волненіи, опытные лодочные старшины считаютъ лодку болѣе безопасною на буксирѣ, чѣмъ подъ парусами; напротивъ, короткое неправильное волненіе, образующееся на встрѣчныхъ теченіяхъ и на окраинахъ банокъ, лодка лучше выдерживаетъ подъ парусами, чѣмъ на буксирѣ.

При буксированіи по пути съ большимъ волненіемъ, опасность можетъ быть много уменьшена употребленіемъ трала съ кормы лодки, который, задерживая ходъ лодки, не дозволяетъ валу, настигнутому лодку, до того увеличивать ея скорость, чтобы лодка подвергалась риску удариться въ корму буксирующаго ее парохода. Кромѣ того, траль уравниваетъ напряженіе, выдерживаемое буксиромъ.

Утвержденныя командныя слова, объясненныя при приказѣ Генераль-Адмирала отъ 1862 г. Апрѣля 21 д. № 59, даютъ только указанія для совершенія главнѣйшихъ дѣйствій на корабляхъ. Для того-же, чтобы не было придумываній, и команды привкли къ однообразію, Начальникъ отряда судовъ Морскаго Училища, на основ. 32 ст. Мор. уст. составилъ дополнителныя

«командныя слова», которыми руководствовался отрядъ. Для отличія отъ объявленныхъ въ приказѣ, онѣ будутъ печатаны курсивомъ.

## ОБЩІЯ ПРАВИЛА.

§ 1. Главныя дѣйствія и движенія на кораблѣ, когда вся команда вызвана на верхъ, совершаются по командѣ старшаго офицера, и въ такихъ случаяхъ всѣ офицеры находятся при своихъ мѣстахъ, по росписанію, какъ для соблюденія порядка и тишины, такъ и для надзора за производствомъ работъ. Когда-же, по окончаніи какого либо дѣйствія, одну изъ вахтъ будетъ приказано свистать внизъ, тогда старшій офицеръ передаетъ рупоръ вахтенному начальнику, который, въ обыкновенныхъ случаяхъ, долженъ безъ отступленія соблюдать правила, ниже сего изложенныя. Но если необходимость или обстоятельства, выходящія изъ общаго порядка, потребуютъ повтореній или дополненій къ установленнымъ здѣсь команднымъ словамъ, то вахтенному начальнику предоставляется право повторить или прибавить, что онъ признаетъ нужнымъ.

§ 2. Когда приказано будетъ командиромъ, или старшимъ офицеромъ, вызвать команду наверхъ (\*) для какого-либо дѣйствія или работы, тогда шканечный боцманъ, выслушавъ приказаніе вахтеннаго начальника, свищетъ въ одинъ изъ люковъ и кричитъ причину такого вызова, какъ напр.: «съ якоря сниматься!» «рифы брать!» «парусовъ убавлять!» и т. п. Вслѣдъ за симъ, подвахтенный боцманъ и палубные унтеръ-офицеры, выслушавъ свистъ и слова вахтеннаго боцмана, повторяютъ тоже самое въ палубахъ и понуждаютъ команду бѣжать по всѣмъ трапамъ на верхъ. Для предупрежденія же палубныхъ унтеръ-офицеровъ о предстоящемъ вызовѣ, чтобы

(\*) Въ случаѣ крайности дозволяется вызывать всѣхъ наверхъ и вахтенному начальнику, но объ этомъ тогчасъ же онъ долженъ дать знать командиру и старшему офицеру.

обратить ихъ вниманіе, вахтенный боцманъ предварительно дастъ знать нѣсколькими короткими свистками, на которые унтеръ-офицеры въ декахъ немедленно отвѣчаютъ тѣмъ же, и потомъ уже обращаютъ вниманіе на свистъ и слова боцмана, которыя должны послѣдовать. Въ ночное время свистъ и слова боцмана повторяются вахтенными унтеръ-офицерами въ ближайшіе люки.

§ 3. Ежели, командованіе старшаго офицера или вахтеннаго начальника, заключаетъ общее о какомъ-либо дѣйствіи приказаніе, то частныя по немъ распоряженія зависятъ отъ офицеровъ завѣдующихъ мачтами.—Напр.: ежели командуются: «на фока-гитовы, гордени!» или, «на кливеръ-нираль!» и вслѣдъ за симъ: «фокъ на гитовы!» или, «кливеръ долой!» то отдача и тяга снастей для совершенія сихъ дѣйствій будетъ зависѣть отъ распоряженія офицера, находящагося на бакѣ; также, если будетъ скомандовано: «марса-фалы, брамъ-фалы подымай», то наблюдать за реями и постановкою парусовъ должны офицеры, завѣдующіе мачтами, которые обязаны останавливать фалы по мѣрѣ того, какъ реи будутъ доходить до мѣста. Вообще командованія старшаго офицера или вахтеннаго начальника немедленно приводятся въ исполненіе, отдѣльно завѣдующими офицерами, которые наблюдаютъ за точнымъ и совершеннымъ оныхъ исполненіемъ, а старшій офицеръ или вахтенный начальникъ слѣдитъ за общимъ ходомъ работъ.

§ 4. Нѣкоторыя командованія требуютъ, чтобы на нихъ отвѣчали словами «есть», офицеръ или унтеръ-офицеръ съ того мѣста, гдѣ приказанное дѣйствіе должно быть исполнено. Отвѣтъ этотъ служитъ знакомъ, что командованіе услышано явственно и приводится въ исполненіе, напр.: «на фока-гитовы!» «на кливеръ-нираль!» и т. п. Но ежели послѣ сего будетъ сказано: «выбрать слабину!» то тогда отвѣчаютъ уже короткимъ свистомъ одни унтеръ-офицеры или боцманъ, гдѣ сказанная работа будетъ производиться, и по этому свистку люди, стоящіе на снастяхъ, изготовляются исполнить послѣдующую съ возможною быстротою. Точно также, когда послѣдуетъ командованіе: «фокъ на гитовы!» «кливеръ долой!» или «гротъ-марса-булень отдай!» и т. п., то не слѣдуетъ отвѣчать «есть»

потому что вслѣдъ за симъ унтеръ-офицеры свистятъ въ дудки (\*) и исполняется самое дѣйствіе. Вообще словомъ «есть» должно отвѣчать, когда командованіе относится къ одному какому либо мѣсту: баку, марсу или къ одной какой-нибудь снасти (\*\*), но не тогда, когда командуются, напр.: «на марса-фалахъ!» «на марса-шкоты!» и т. п. Кромѣ этого слова «есть», при работахъ никто не долженъ себѣ позволять ни одного возгласа и офицеры, подавая въ этомъ примѣръ, должны быть, какъ можно скупѣе на приказанія и ограничиваться по возможности знаками

§ 5. Когда съ салинга или карса нужно дать знать, чтобы потравили или вытянули какую-нибудь снасть внизу, то это должно обозначаться встряхиваніемъ той снасти и офицеры, обращая на это особенное вниманіе, немедленно отвѣчаютъ знакомъ и приводятъ требуемое въ исполненіе.

§ 6. Матросы, производящіе какое либо дѣйствіе, напр. тянуть или травятъ снасть, должны вслушиваться въ звуки свистка завѣдующаго ими унтеръ-офицера, который наблюдаетъ за производимымъ дѣйствіемъ и опредѣляетъ его окончаніе. Если же этимъ дѣйствіемъ завѣдуетъ другой унтеръ-офицеръ, то первый долженъ только повторить свистъ сего послѣдняго. Напр.: люди, которые тянутъ гротъ-брамъ-брасъ, слушаютъ свистъ своего ютоваго унтеръ-офицера, а этотъ наблюдаетъ того, который у гротъ-мачты правитъ гротовые реи.

§ 7. Во время производства какого-либо маневра, исключая командованій старшаго офицера или вахтеннаго начальника, отвѣтовъ на нее словомъ «есть» и свистковъ унтеръ-офицеровъ, на кораблѣ должна быть совершенная тишина, ни понужденія, ни брань, ни угрозы отнюдь не должны входить въ систему командованія.

(\*) Не должно дозволить свистать всѣмъ унтеръ-офицерамъ вдругъ, достаточно по одной дудкѣ у каждой мачты.

(\*\*) Со шкванецъ и юта отвѣчать «есть» не слѣдуетъ.

§ 8. Во всѣхъ случаяхъ, когда нужно посылать марсовыхъ на марсы (\*) или салинги, должно командовать: «марсовые на марсы!» или «салинговые по салингамъ»!, но, чтобы людей нѣкоторымъ образомъ приготовить къ этому, дабы исполненіе совершилось согласнѣе, должно предварительно скомандовать то, что будетъ дѣлаться, напр.: «рифы отдавать»! «лиселя готовить»! и т. п. Если же марсовые на марсахъ, то они не посылаются по салингамъ, а въ командованіи прямо указывается, что они должны исполнить, напр. «на брамсели и бомъ-брамсели»! «лиселя готовить»! Ежели на реи посылаются менѣе одного отдѣленія марсовыхъ, то, посылая по реямъ или съ реевъ долой, должно командовать: «по нокамъ»! «съ ноковъ долой»!

§ 9. При вызовѣ людей наверхъ для какихъ-нибудь незначительныхъ работъ, непременно должно быть сказано, для чего они вызываются и кто именно, напр.: «на грота-реѣ горденя подать, ноковые и топовые наверхъ»! Въ такихъ случаяхъ выходятъ только вахтенные марсовые (полагая корабль на якорѣ), по свистку вахтеннаго унтеръ-офицера.

§ 10. По окончаніи какого-либо дѣйствія не должно держать на марсахъ людей болѣе нежели сколько нужно для уборки малыхъ поставленныхъ парусовъ, какъ то: брамселей, бомъ-брамселей и лиселей. Также не должно держать на верху лишнюю вахту или отдѣленіе (стоя на якорѣ), когда имъ нѣтъ никакой работы.

§ 11. Командуя на брасы, не должно пересчитывать брасы всѣхъ реевъ, а прибавлять только названіе мачты, напр.: «на фокные, крюсельные и гротовые брасы на правую»! Командованію, требующему, чтобы снасть шла ходомъ, должна предшествовать приуготовительная: «выбрать слабинну»! по которой хозяева снастей, требующихъ моментальной отдачи, отвертываютъ лишніе шлагы.

(\*) Не должно дозволить ходить на марсы безъ команды или дозволенія вахтеннаго начальника, потому что бѣготня на марсы доказываетъ безпорядокъ.

§ 12. Лисель-спирты не должно поднимать при посыланіи людей по реямъ, когда работа можетъ быть произведена не ставя реи прямо, или когда реи обрасоплены въ бейдевиндъ и ихъ нельзя отбросить, напр.: если нужно закрѣпить фокъ или гротъ пдя въ бейдевиндъ, или въ галфвиндъ, или отдать рифы у марселей.

### Поднять гребное судно въ ростры.

*Примѣчаніе I.* Гребныя суда спускаются на воду точно такъ же, какъ и поднимаются въ ростры, съ тою только разницею, что сперва онѣ поднимаются на сей-таляхъ, а потомъ выносятся за бортъ и спускаются на воду на ноковъ-таляхъ, сей-тали же въ этотъ моментъ раздергиваются (\*).

*Примѣчаніе II.* Гребныя суда, которыя ставятся на шкафутный мостъ, въ верхъ килемъ, поднимаются такимъ же образомъ, только тали закладываются въ особо приготовленные для того стропы. Стропы эти дѣлаются наподобіе тѣхъ, какіе употреблялись съ распорными досками, только ту же въ объемъ вокругъ шлюпки и въ нижнія части, гдѣ долженъ упереться киль, всплеснивается шкентель съ коушемъ въ концѣ, одной толщины со стропомъ и длиною, равною разстоянію отъ киля до борта гребнаго судна. Стропы, будучи заведены снайтовливаются какъ между собою, такъ и къ оконечностямъ шлюпки и въ коуши строповъ и шкентелей закладываются сей и ноковъ-тали. (л. 58 ч. 477,  $\frac{477}{a}$ ; л. 59, 60, 61, 62, 63 чер. 518, 519, 520.

(\*) Первоначальною причиною поврежденій нижнихъ реевъ «говорить Гласкокъ», бываетъ недостатокъ снаровки при подъемѣ въ ростры и спускѣ на воду тяжелыхъ гребныхъ судовъ. При спускѣ это случается чаще, нежели при подъемѣ, особенно когда тали отдають вдругъ раньше чѣмъ гребное судно ставеть на воду.

Спустить и поднять катеръ или другую шлюпку.

На боканцахъ.

*Спустить*

*Поднять*

Чтобы вызвать завѣдывающего и гребцовъ, которые по судовому росписанію *всѣ* участвуютъ въ спускѣ и подъемѣ своей шлюпки, вахтенный начальникъ командуетъ:

*?? Катеръ къ спуску.*

*?? Катеръ подъ тали.*

Одинъ унтеръ-офицеръ, изъ вахтеннаго отдѣленія свиститъ въ жилую палубу.

*Примѣчаніе.* Послѣ раздачи коекъ, въ дудкахъ унтеръ-офицеровъ нѣтъ надобности, такъ какъ всѣ гребцы, выведенные на шлюпку изъ вахтеннаго отдѣленія, находятся наверху.

Гребцы и вахтенное отдѣленіе бѣгутъ къ катеру, разносятъ тали; закладываютъ канифасъ-блоки; 2 гребца (загребной и баковый) по росписанію (въ свѣжую погоду 4) и старшина идутъ на катеръ, закрываютъ пробку и приготовляются отдавать стопора; 2 гребца идутъ на сѣтки и отвертываютъ тали съ утокъ.

2 гребца и старшина бѣгутъ на катеръ и тянутся подъ тали; прочіе гребцы разносятъ тали по росписанію.

Въ свѣжую погоду тали закладываютъ по особому приказанію (сперва носовые потомъ кормовые) и когда катеръ начнетъ поднимать волною или еще лучше въ моментъ затишья (между волнами) слѣдуетъ энергично командовать безъ промежутка.

*«Выбрать слабину».*

*«Пошелъ тали».*

На волненіи, при большомъ теченіи и въ свѣжій

вѣтеръ шлюпка подъ тали идетъ подъ веслами съ выстрѣла или бакштова, съ полнымъ числомъ гребцовъ. Въ этомъ случаѣ подъемъ шлюпки начинается съ команды:

*«На катеръ»* (*«Катеръ подъ тали»*).

Когда шлюпка подойдетъ подъ тали и приметъ конецъ, излишніе гребцы выходятъ по талямъ, стопорамъ, или нарочно поданнымъ съ корабля концамъ.

*Примѣчаніе.* Стопора на шлюпкахъ должны быть положены такъ, чтобы ихъ можно было отдать не приподнимая шлюпки.

Если для травленія талей съ рукъ, спускаемой съ боканцевъ шлюпки, вахтеннаго отдѣленія недостаточно, то:

*??Вахта на катерные шали.*

*??Вахта на катерные тали.*

По этой командѣ, вахтенные унтеръ-офицеры свистятъ въ люки жилого помѣщенія.

*«Тали нажать».*

Тали нажимаютъ на столько, чтобы лопаря вытянулись туго и катеръ незамѣтно перешелъ со стопоровъ на тали, но шлюпки *не* приподнимать.

*«Выбрать слабину».*

Кода лопаря выравниваютъ.

*«Стопора отдать».*

*«Тали травить».*

Когда нижняя кромка кля будетъ на 2 фута, а при волненіи на 4 фута надъ водою.

*«Раздернуть».*

При волненіи и теченіи тали выкладываютъ по особому приказанію, вначала кормовыя, а потомъ носовыя.

Въ свѣжую погоду и при теченіи командуютъ

*«На катеръ».*

Гребцы спускаются по талямъ и стопоромъ и шлюпка идетъ на выстрѣлъ или на бакштговъ съ полнымъ числомъ гребцовъ.

*«Лопора убрать».*

Если при подъемѣ или спускѣ шлюпки участвуютъ не одни люди вахтеннаго отдѣленія то:

*«Подвахтенные вниз».*

Поднять гребное судно въ ростры.

*«Всѣмъ наверхъ барказъ поднять!»*

Гребцы идутъ на барказъ, подтягиваютъ его къ борту, подаютъ въ корабль баластъ и рангоутъ, закладываютъ строны и за тѣмъ всѣ гребцы, кромѣ 4-хъ человѣкъ, изъ барказа выходятъ. Въ это время

*«Пошелъ тали».*

Когда блоки почти сойдутся.

*«Стопъ тали».*

*«Стопора положить».*

Когда стопора будутъ положены:

*«Тали травить».*

Когда команда выйдетъ наверхъ, кромѣ-тѣхъ которые выносятъ тали:

*Марсовыя на марсъ!*

Когда новые примутъ нокъ-горденя:

*По нокамъ!*

Когда горденя ввязаны и команда разставлена:

команда выносить перевей-топенанты, шкентеля, сей и нокъ-тали, ставятъ блоки, закрываютъ на шкафутѣ койки и въ гонъ-декѣ противъ ростръ вдвигаютъ орудія.

Марсовыя, поднявшись на марсы, тотчасъ подаютъ горденя для перевей-топенантовъ, топъ-шкентелей и нокъ-горденя для нокъ-талей (\*).

По исполненіи этой команды и по подачѣ горденей, Последніе вяжутся внизу къ топъ-шкентелямъ, перевей-топенантамъ и къ коушамъ нокъ-талей<sup>(\*\*)</sup>; между тѣмъ раздергиваютъ бейфуты, опускаютъ выстрѣлъ въ воду (если онъ мѣшается), и команда становится на всѣ горденя: а если необходимо обрасовать рей, то фоковые и гротовые брасы той стороны, съ которой будетъ подыматься барказъ.

(\*) Для подъема топъ-шкентелей и перевей-топенантовъ, съ нокъ-талами каждаго марса подается по три горденя: одинъ съ правой стороны (если барказъ подымается съ лѣвой), между ланга-салингами сзади фокъ-мачты для форъ-топъ-шкентеля, и въ борговую дыру для гротового; другой съ лѣвой, сзади форъ-стенъ-вантъ (если рей брасованъ) вѣсь всего такелажа и за фордунами на палубу, для фоковаго перевей-топенанта и прямо на палубу, спереди гротъ-марса для гротового; нокъ-горденя, блоки которыхъ вяжутся за шейли нокъ-талеи бутегелей, подается: фоковой за фордунами, а гротовой прямо на палубу и вяжутся за коуши перевей-топенантовъ, въ которые заложены нокъ тали.

(\*\*) Топъ-шкентель-гордень вяжется не въ дальномъ разстояніи отъ мусанга и прихватывается каболками на кондѣ и раза три въ среднѣ, по шкентелю, перевей-топенантъ-гордень вяжется за середину сего топенанта и прихватывается каболкой только въ концу.



*Тали поднять!*  
и если нужно:  
+ *Пошелъ брасы!*

Когда тали поды-  
мутъ и реи обрасо-  
пятъ:

*00 Вахта внизъ,  
на тали!*

Когда на марсахъ  
все будетъ готово:

*Бейфуты стянуть!*  
*Горденья раздернуть!*  
*Съ ноковъ долой!*

Когда съ ноковъ  
сойдутъ:

*Выбрать слабинку!*

На марсахъ топъ-шкентеля за-  
носятъ два раза вокругъ топа мачты  
и закладывается сами за себя гикомъ;  
перевей-топенантъ берется сверхъ-  
эзельгофта, между стеньгою и мач-  
тою и послѣ двухъ шлаговъ заклады-  
ваются самъ за сѣбя гакомъ; также  
закладывается и стропъ перевей-то-  
пенанта вокругъ реи у самого но-  
коваго такелажа, по внѣшнюю его  
сторону. Брасопить реи назадъ слѣ-  
дуетъ столько, чтобъ барказъ про-  
шелъ за фоковые фордуны и бар-  
казъ не раздраивало; впрочемъ, поды-  
мая длинное гребное суднобрамъ-фор-  
дуны можно отдать.

При закладываніи тали-лопарей  
въ канифасъ-блоки, на верху,  
или въ палубахъ, должно соблю-  
дать два главные правила: лопаря  
сей-талей не проводить наверху по  
той сторонѣ, съ которой подымается  
барказъ и чтобы лопаря двухъ талей  
подымаемыхъ въ одно время, не  
встрѣчались на одной и той же сто-  
ронѣ.

Слабинку талей не должно много  
выбирать, чтобы барказъ не при-  
жать къ борту.

*Пошелъ нокъ-тали!*

Когда киль барказа  
подымется выше сѣ-  
товъ:

*Стопъ-нокъ-тали!*  
*Пошелъ сей-тали!*

Когда барказъ бу-  
детъ переходить че-  
резъ сѣтки:

*Нокъ - тали - тра-  
вить!*

Когда барказъ бу-  
детъ подходить къ  
блокамъ:

*Стопъ-сей-тали!*

Когда онъ будетъ  
прямо подъ блоками:

*Тали травить!*

Когда барказъ бу-  
детъ на мѣстѣ:

*Тали раздернуть!*  
*По нокамъ!*

Барказъ долженъ подыматься го-  
ризонтально и гребцы на барказѣ  
отталкиваются какъ можно дальше  
отъ борта, чтобы онъ не задѣлъ за  
запасный якорь.

Въ то время, когда барказъ  
приходить въ корабль, подъ нимъ  
ходить командѣ дозволять не дол-  
жно.

По мѣрѣ того, какъ будутъ  
травить сей-тали, нокъ-тали дол-  
жно придерживать, чтобы барказъ  
не допустить прижаться къ рострамъ  
прежде ножели онъ станетъ на  
блоки.

Съ исполненіемъ этой команды,  
люди ставятся на горденья, припо-  
дымаютъ ихъ, а барказные выкла-  
дываютъ тали.

**+00 Вахта на верхъ!** Какъ только горденя приподымутъ, на марсахъ вывязываютъ марсахъ и нокахъ всѣ шкентеля; внизу же становятся шкентеля вывяжутъ: на брасы, ставить реи прямо.

**Тали травить! Реи прямо!** Тали выбираютъ въ корабль, реи ставятъ прямо, марса-шкоты и бейфуты обтягиваютъ и поднимаютъ выстрѣла.

Когда тали спустятъ и блоки съ марсовъ вывяжутъ:

**Съ марсовъ долой!** Съ исполненіемъ этой команды убираютъ горденя.

**+Подвахтенные внизъ!** § 66. Тали убираютъ въ назначенное для нихъ мѣсто.

**+Реи править!**

**+Снасти уложить!** Вахтенный начальникъ наблюдаетъ за быстрымъ исполненіемъ этого приказанія.

### **Верпы, стопъ-анкеры. Завозъ и подъемъ верповъ истоппъ-анкеровъ.**

Различіе между верпомъ и стопъ анкеромъ заключается въ вѣсѣ. Для каждаго ранга судна существуетъ штатное положеніе, какого вѣса должны отпускаться тотъ и другой. Верпы и стопъ-анкеры по устройству своему, ни чѣмъ, не различаются отъ якорей, только имѣютъ желѣзные штоки, которые, когда нѣтъ надобности въ употребленіи всегда берутся вдоль веретена, къ которому принайтвливаются около пятки (л. 64 ч. 530).

Верпы хранятся на русленяхъ, въ передней или задней ихъ части,—за неимѣніемъ же послѣднихъ, на желѣзныхъ секторахъ, между гротъ и бизань-мачтами (л. 64 ч. 527, 529).

Стопъ-анкеры помѣщаютъ въ передней или задней части ростръ, т. е., сзади фокъ-мачты или впереди гротъ-мачты, укладываютъ на деревянные подкладки (л. 64 ч. 530).

Въ зависимости отъ мѣста храненія употребляютъ тотъ или другой способъ погрузки верпа на гребное судно.

Предполагая, что мѣсто храненія на русленяхъ или на секторахъ, то пользуются марса-фаль-талями, но такъ какъ этотъ способъ требуетъ посылки людей для пристопориванія марса драйрена и при поставленныхъ парусахъ едва ли пригоденъ (л. 64 ч. 528), то наиболѣе употребительно — пользоваться хватъ, таями, закладываемыми на стень-фордунъ или переднюю ванту (л. 65 ч. 535, 536). Верпы и стопъ-анкеры, хранящіеся внутри судна, для погрузки спускаютъ на ватеръ таяхъ и ундеръ-фокѣ. Ватеръ-тали закладываютъ у третнихъ бутелей, а ундеръ-фокѣ въ сей-шкентель (л. 64 ч. 531). Наконецъ верпы иногда спускаютъ на шлюпочныхъ таяхъ. Какъ бы ни пришлось спускать верпъ или стопъ-анкеръ, ихъ готовятъ слѣдующимъ образомъ: если не имѣется особо устроенныхъ строповъ, тогда, взявъ два каболочные стропа, закладываютъ одинъ петлею за лапу, другой на веретено тотчасъ подъ скобою, затѣмъ продѣваютъ одинъ въ другой и въ петлю закладываютъ какъ одношкивного блока хватъ-талей или ундеръ-фока (л. 64 ч. 533). Верпы или стопъ-анкеры обыкновенно грузятъ въ барказы или полубарказы. Въ то время когда идутъ приготовленія для погрузки верпа или стопъ-анкера, гребное судно тянется къ тому клюзу, откуда будутъ подавать перлинь или кабельтовъ.

При погрузкѣ перлиня и вообще завозѣ, должно принимать во вниманіе, по какому направленію придется сдѣлать завозъ, т. е., противу ли вѣтра или теченія,—прямо противнаго или боковаго, въ зависимости, отъ указаннаго грузятъ весь перлинь, или кабельтовъ или его часть. Само собою разумѣется, если верпъ придется завозить противъ вѣтра и теченія или при боковомъ, то конечно слѣдуетъ погрузить весь перлинь или кабельтовъ въ гребное судно; если же будетъ обратное, то грузятъ только часть.

Укладка перлиня, кабельтова, когда его слѣдуетъ принять

весь, дѣлается такъ; укладываютъ ихъ подѣ банки и на ростры. Часть, —соотвѣтствующую нѣсколько болѣе одной глубины, укладываютъ въ корму въ круглую бухту. Ежели же грузять часть перлиней, то во всякомъ случаѣ, должно брать его столько, чтобы можно было травить сколько понадобится для управленія шлюпкою передъ сбрасываніемъ (л. 65 ч. 541, 544). Погрузивъ кабельтовъ или перлинь, на гребномъ суднѣ снимаютъ руль, кладутъ противу загребной банки вымбовку, принайтовливаютъ ее къ послѣдней, а буде нужно къ подъемному рыму въ кильсонѣ, на транецъ кладутъ шпикованный матъ и сдаютъ къ мѣсту откуда будутъ грузить вернь или стоць анкеръ.

На гребномъ суднѣ слѣдуетъ держаться на вѣтрѣ. Травить тали, на которыхъ спускаютъ, на столько, чтобы можно было безопасно сдаться подѣ спускаемый вернь. Моментъ, когда нужно править тали, а иногда и раздернуть, зависитъ отъ состоянія моря или волненія. Вообще, дѣлать то ли, другое слѣдуетъ въ тотъ моментъ, когда шлюпка будетъ на вершинѣ волны.

Стравленный вернь кладутъ лонами за транецъ и веретеномъ на вымбовку, принайтовливаютъ къ вымбовкѣ и къ подъемному рыму въ транцѣ (л. 65 ч. 541), вставляютъ на мѣсто штокъ (л. 64 ч. 534). Гребное судно съ погруженнымъ верномъ идетъ къ назначенному мѣсту подѣ веслами, или можетъ быть буксировано паровою или другою шлюпкою. Управляютъ вмѣсто руля выкинутымъ весломъ за кормою. Пока шлюпка идетъ на мѣсто, къ верну вяжутъ буйрешъ съ томбуемъ (л. 65 ч. 539), а въ рымъ—вяжутъ перлинь или кабельтовъ простымъ или рыбацкимъ штыками (л. 65 ч. 538). По приходѣ на мѣсто, шлюпка должна повернуть носомъ къ кораблю, гребцы загребной и второй банокъ выбрасываютъ за бортъ круглую, бухту, уложенную въ кормѣ, также томбуй и буйрешъ, отдаютъ найтовъ у штока и ослабляютъ найтовъ у транца, при помощи вымбовки или, иначе, сдвигаютъ лапы верна въ уголь транца и по мѣрѣ надобности потравливаютъ найтовъ; когда вернь будетъ сдвинутъ въ уголь транца, тогда двое гребцовъ легко передвинутъ штокъ по

вымбовкѣ къ тому борту, къ которому сдвинуты лапы, и при помощи того же штока перекантываютъ вернь и сбрасываютъ его въ воду (л. 65 ч. 537).

Сбрасываніе верна при помощи двухъ вымбовокъ можно примѣнить лишь при погрузкѣ верна на гребныя суда, имѣющія особое образованіе кормы, какъ то: вельботы или гребныя суда не соотвѣтствующія производству этой работы. Въ такихъ случаяхъ, вымбовки кладутъ по срединѣ шлюпки въ разстояніи одна отъ другой, чтобы не могъ провалиться штокъ; тогда лапы придутся съ одного изъ бортовъ, и по приходѣ гдѣ нужно отдать вернь, его приподнимаютъ за тонкія концы вымбовокъ, и онъ скатится самъ по вымбовкамъ (л. 65 ч. 540, 543).

Иногда приходится дѣлать завозъ стоць-анкера съ верномъ или послѣдній съ кошкою. Такой завозъ можетъ потребоваться, какъ пробная предварительная мѣра при стягиваніи кораблей слегка приткнувшихся къ мели.

Смотря по тому, какое гребное судно назначено для исполненія этой работы, грузятъ на одно или на два—стоць-анкеръ и вернь. Въ первомъ случаѣ болѣе тяжелый подвѣшиваютъ въ носу, а болѣе легкій въ кормѣ (л. 66 ч. 545).

Къ стоць-анкеру или верну, который будетъ ближе къ судну, крѣпятъ надлежащимъ узломъ кабельтовъ или перлинь, а за пятку, по общему правилу, крѣпятъ надлежащей толщины конецъ длиною нѣсколько болѣе глубины; другой-же конецъ крѣпятъ за рымъ легчайшаго. Къ обоимъ—должны быть привязаны буи. Гребное судно отправляютъ по указанному направленію и въ желаемое разстояніе, гдѣ и отдаютъ съ тѣмъ расчетомъ, чтобы тяжелый и легкій упали на дно, если не одновременно, то близко къ тому моменту, для чего предпочтительно отдать раньше менѣе тяжелый. Завозъ, дѣлаемый на двухъ шлюпкахъ, показанъ (л. 66 ч. 547). Такія завозы называютъ—сдѣлать завозъ на гусекъ или гуськомъ.

На гребное судно, назначенное для поднятія верна или стоць-анкера, берутъ двое хватъ-талей, свитни и каніфасъ-блоки. Принявъ перлинь, по нему подтягиваются къ верну и когда будетъ панерь, должно разнести хватъ-тали, зало-

жить какъ одношкивнаго блока въ рымъ на транцѣ, на перлинь стопорнымъ узломъ свитень и въ очко его какъ двушкивнаго блока, ходовой лопарь хватъ-талей провести чрезъ банифасъ-блокъ заложенный въ тотъ же рымъ гдѣ и тали. Люди оставаясь на своихъ мѣстахъ по банкамъ будутъ тянуть рука по руку; по мѣрѣ надобности тали должно переключивать (л. 66 ч. 550). Для возможно скорѣйшаго подъема, по приходѣ къ мѣсту гдѣ отданъ верпъ, берутъ буйрепъ чрезъ роульсъ или переносный крамболъ и при помощи буйрена отдѣляютъ ланы верпа отъ грунта, послѣ чего продолжаютъ подъемъ перлиннемъ. Подъемъ за буйрепъ необходимъ въ случаѣ если бы ланы верпа попали въ расщелину или заклинились за камень (л. 67 ч. 553). По подъемѣ верпа, когда рымъ его будетъ надъ водою и ежели гребному судну понадобится переходить подъ веслами или его будутъ буксировать, то верпъ или стопъ анкеръ должны быть переданы за корму или подвѣшаны подъ серединою шлюпки. Для передачи за корму—подають конецъ, который крѣпятъ за рымъ, перлинь или кабельтовъ потравливаютъ, поданный конецъ выбираютъ (л. 67 ч. 551).

Поднявъ за кормою возможно выше, штокъ его принайтывливаютъ (л. 67 ч. 552, л. 66 ч. 548). Подъ средину подвѣшиваютъ на случай, чтобы корму не загрузить если придется идти обратно подъ парусами.

### Стоять на якорѣ.

*Держащая сила брошеннаго якоря*, зависитъ: 1) отъ его вѣса и формы, количества каната относительно глубины, качества грунта и покатости дна. Первые два данныя относятся къ управленію кораблемъ только отчасти; три же слѣдующія всегда принимаются въ соображеніе, когда судно становится на якорь; именно: при выборѣ якорнаго мѣста — ищутъ относительно лучшаго грунта, соответствующей глубины и, въ мѣстахъ съ быстро мѣняющеюся глубиною, обращаютъ вниманіе на покатость дна; а, при назначеніи количества каната, принимаютъ въ расчетъ глубину, грунтъ, состояніе моря и силу вѣтра.

Лучшимъ, т. е. наиболее цѣпкимъ, *грунтомъ* считается густой иль; хуже его — жидкій иль; затѣмъ — иль съ пескомъ; далѣе — мелкій песокъ и наконецъ — крупный песокъ. Само собою разумѣется, что плита или, вообще, камень еще хуже, но объ этомъ грунтѣ не было выше упомянуто, потому что для якорной стоянки онъ совершенно не годится по многимъ причинамъ, а именно: при ударѣ якоря о камень легко потерять штокъ или лапу; якорь легко скользитъ по камню даже при слабыхъ натяженіяхъ баната; наконецъ возможно, что лапа якоря упадетъ въ расщелину камней и тогда подъемъ его будетъ въ большинствѣ случаевъ невозможенъ.

Значеніе большой *покатости дна* въ направленіи «По вѣтру» «противъ вѣтра» не требуетъ поясненій. Въ нашихъ моряхъ это условіе обыкновенно у восточнаго берега Чернаго моря.

Значеніе *глубины* двояко: она должна быть на столько мала, чтобы позволяла доставить канату удовлетворительную горизонтальность, а вмѣстѣ съ тѣмъ, и особенно на открытыхъ рейдахъ, на столько велика, чтобы во время волненія киль корабля не касался грунта. На глубинѣ около 20 сажень вѣсъ вытравленнаго каната обременителенъ для мелкихъ судовъ во время волненія; а на глубинѣ большей 30 сажень только въ крайности становятся суда даже фрегатскаго ранга.

Виды якорныхъ стоянокъ слѣдующія: на одномъ на двухъ и болѣе (л. 73 ч. 582), фертовингъ (л. 75 ч. 592), на шпрингѣ (л. 75 ч. 596 л. 73 ч. 580, 581), на бочкѣ или мертвомъ якорѣ (бридель) (л. 73 ч. 583, 585, 586).

*Стоянка на одномъ якорѣ* представляетъ слѣдующія сравнительныя выгоды: 1) удобство и быстроту съемки; 2) возможность при крѣпчайшемъ вѣтрѣ травить канатъ по желанію; 3) возможность, во избѣжаніе столкновенія, управлять судномъ, дѣйствуя парусами и рулемъ, если есть вѣтеръ или теченіе. Невыгоды этого рода стоянки слѣдующія: 1) необходимость относительно большаго простора, почему на тѣсныхъ рейдахъ становятся фертовингъ и 2) возможность имѣть якорь нечистымъ при переменномъ вѣтрѣ и теченія и при этомъ, переходя на мелкомъ мѣстѣ чрезъ свой якорь, возможность удариться объ его верхнюю лапу. При пеньковыхъ банатахъ вторая невыгода имѣла большое значеніе и для сохраненія якоря *чистымъ*, т. е.

чтобы не запутать каната за лапу, безусловно требовалось маневрировать, посредством парусовъ и руля.

Гласкокъ (М. сл. въ Англии, Ч. II, стр. 134) говоритъ объ этомъ слѣдующее: «*Оборотъ якоря въ грунтъ*. Желая во всякое время знать положеніе якоря въ грунтѣ, надо тщательно наблюдать и всеми мѣрами стараться, чтобы судно, при каждой переменѣ теченія, всегда обходило якорь съ одной и той же стороны; ибо, въ противномъ случаѣ, если якорь не повернется въ грунтѣ до слѣдующей переменѣ теченія, то канатъ обернется около якорнаго штока или лапы, и запутаетъ якорь. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ, если грунтъ будетъ твердый, то, весьма вѣроятно (развѣ только якорь повернется на верхнюю свою лапу и она успеетъ забрать), что иль, насѣвшій на вывороченную лапу, не допуститъ ее опять зацѣпить за грунтъ; а это можетъ быть замѣчено уже въ то время, когда судно будетъ дрейфовать; да и при мягкомъ грунтѣ якорь, запутанный у лапъ своею цѣпью, никогда не будетъ исполнять надежно своего назначенія.

*При навѣтренномъ теченіи*. Положимъ, что судно стоитъ на одномъ якорѣ при подвѣтренномъ теченіи, т. е. когда теченіе и вѣтеръ дѣйствуютъ съ одной стороны и въ томъ же направленіи и что при переменѣ теченія надо держать якорь чисто отъ каната. Для этого должно, какъ только навѣтренное теченіе начнетъ дѣйствовать на судно и одна скула его сдѣлается на вѣтрѣ, — поднять передніе стаксели и шкоты ихъ вытянуть подъ вѣтромъ, чтобы посредствомъ этого можно было канатъ держать туго; потомъ положить руль подъ вѣтеръ и оставить такъ, пока судно не будетъ на вѣтрѣ у своего каната. При тихой погодѣ, какъ скоро, по томбую или по пеленгамъ, увидимъ, что якорь на траверзѣ, то кливера можно спустить; но при свѣжемъ вѣтрѣ и если якорь будетъ сзади корабля, почти за кормой, то должно оставить форъ-стенги-стаксель, дабы судно не выходило изъ управленія руля и чтобы можно было всегда удерживать его подъ вѣтромъ якоря. Когда навѣтренное теченіе ослабѣетъ и судно станетъ носомъ къ вѣтру, то форъ-стенги-стаксель спускаютъ и руль ставятъ прямо. Здѣсь вѣдати замѣтимъ, что при вытянутой цѣпи и безъ передняго хода руль не дѣйствуетъ.

*При вѣтрѣ попереизъ теченія* поступаютъ слѣдующимъ образомъ: когда старое теченіе начнетъ слабѣть и судно, обратившееся вначалѣ носомъ къ вѣтру, при новомъ направленіи теченія, станетъ къ вѣтру бортомъ, то надо тотчасъ положить руль на вѣтеръ, поднять кливверъ или форъ-стенги-стаксель и шкоты ихъ вытянуть на вѣтрѣ также для того, чтобы держать туго канатъ. Когда же теченіе усилится и судно будетъ находится уже въ желаемомъ положеніи, т. е. подъ вѣтромъ у своего якоря, то стаксель спустить.

О томъ же предметѣ адмиралъ Шанцъ (Собраніе ст. Ч. II, стр. 181), говоритъ, между прочимъ, слѣдующее: «Упомяну о главномъ или коренномъ правилѣ, которое состоитъ въ томъ, чтобы стараться всегда рулемъ и помощію какихъ нибудь изъ переднихъ парусовъ держать корабль сколь возможно отдаленнымъ отъ своего якоря и цѣпь въ тугости. Это необходимо, потому что запутанный якорь, который мы воображаемъ чистымъ, почти опаснѣе, нежели бы его вовсе не было. Излишнимъ считаю упомянуть о ложныхъ понятіяхъ тѣхъ лицъ, которыя въ подобныхъ случаяхъ, употребляютъ бизань; хорошенько подумавъ, будетъ понятно, что парусъ этотъ можетъ служить лишь къ скорѣйшему запутанію цѣпи съ якоремъ».

При цѣпномъ канатѣ достаточно вытравленномъ и обтянутомъ и хорошо брошенномъ якорѣ, вѣроятность имѣть его нечистымъ на столько мала, что не требуетъ, большею частію, прежнихъ маневрированій, только что рассказанныхъ по Гласкоку. Впрочемъ, если бы въ такихъ маневрированіяхъ и встрѣтилась надобность, то на весьма многихъ броненосцахъ осуществленіе ихъ невозможно, какъ по неимѣнію рангоута, такъ и по безсилію руля, закрытаго отъ дѣйствія теченія лопастями не подъемнаго винта. Поэтому въ тѣхъ весьма рѣдкихъ, при цѣпномъ канатѣ и при отсутствіи рангоута, случаяхъ, когда является нѣкоторая вѣроятность имѣть якорь нечистымъ, достаточно временно лечь фертопигъ, завоза, вмѣсто якоря съ цѣпью, стой-анкеръ съ кабельтовымъ.

И такъ управленіе кораблемъ, лежащемъ на одномъ якорѣ, сводится главнымъ образомъ къ тому, чтобы, съ одной стороны соразмѣрять длину каната съ силами вѣтра, теченія и волненія,

искусно потравливая цѣпь по мѣрѣ надобности; а, съ другой стороны, — къ соотвѣтственному уменьшенію обширности рангоута, для ослабленія напора вѣтра.

Относительно соразмѣренія длины каната съ силами вѣтра, теченія и волненія невозможно дать опредѣленныхъ правилъ; удовлетворительное рѣшеніе этого вопроса въ каждомъ частномъ случаѣ дѣйствительной практики зависитъ отъ личной опытности командующаго лица уже потому, что величины названныхъ силъ и величина сопротивленія, представляемаго караблемъ, измѣряются не инструментами, а личнымъ впечатлѣніемъ. Здѣсь приходится по этому ограничиться только замѣчаніями: о длинѣ каната, соотвѣтствующей умѣренному вѣтру и о пользѣ травить его съ усиленіемъ вѣтра. Относительно перваго укажемъ, что обыкновенно каната держать 3 или 4 глубины.

Отстаиваться на двухъ якоряхъ можно по случаю свѣжаго вѣтра, но при этомъ надо принимать въ соображеніе количество вытравленнаго каната у перваго якоря, а также обширность рейда. Если второй якорь отдають по сказанной причинѣ, поступаютъ такъ: достаютъ на палубу надлежащее число сажень каната для втораго якоря, кладутъ стопоръ на числѣ сажень большей одной глубины, замѣчаютъ моментъ когда носъ корабля покатится въ сторону отъ каната, на которомъ судно стоитъ, отдають второй якорь; потравливаютъ нѣсколько сажень перваго и когда канатъ только что отданнаго приметъ названное положеніе травятъ его съ палубы по нѣсколько сажень и вытравливаютъ съ нимъ канатъ перваго. Такимъ образомъ цѣпи будутъ параллельно (л. 73 ч. 582) Изъ расположенія цѣпей видно, что чѣмъ при меньшемъ количествѣ каната у перваго якоря будетъ отданъ второй, тѣмъ 1) держащая сила якорей будетъ больше и 2) для ключевъ и вообще для носовой части будетъ легче.

При такомъ способѣ якорной стоянки во избѣжаніе запутыванія канатовъ, второй якорь должны тотчасъ поднимать по минованіи надобности. Для уменьшенія напора вѣтра на рангоутъ принимаютъ соотвѣтственныя мѣры. Для судовъ паровыхъ: спускомъ брамъ-реевъ и брамъ-стенегъ; спускомъ нижнихъ реевъ на сѣтки; спускомъ стенегъ на найтовы; при-

чемъ марса-реи спускають на переднія кромки марсовъ и наконецъ паровое судно всегда имѣетъ возможность развести пары. Парусныя суда само собою разумѣется имѣють возможность спустить только брамъ-реи и брамъ-стенги. У марселей должно взять надлежащее число рифовъ, чтобы вслучаѣ крайности возможно было вступить подъ паруса. Реевѣ должны быть разбрасоплены, фоковые на одинъ галсъ, а гротовые и брусельные на другой. Фоковые брасопятъ такъ, чтобы они уваливали носъ отъ опасности. Дѣлая такія приготовленія по взятіи рифовъ у марселей ихъ крѣпятъ ворсою и имѣють въ готовности разнесенными марса-шкоты.

Нижніи реевѣ брасопятъ на штагъ, марса-реевѣ же должны быть добрасоплены до стень-вантъ.

Мелкимъ судамъ очень трудно отстаиваться на открытыхъ рейдахъ, при крѣпкомъ вѣтрѣ; почему, когда вѣтеръ крѣпчаетъ, на нихъ должно брать рифы и дѣлать другія приготовленія къ съемкѣ съ якоря, выпустивъ канатъ. Въ кампанію 1856 года адмиралъ фонъ-Шанцъ, въ виду этого обстоятельства прибавилъ даже сигналъ слѣдующаго содержанія: «Мелкимъ судамъ приготовиться держаться во время крѣпко-дующаго нынѣ вѣтра подъ парусами или, въ случаѣ крайности, спускаться по вѣтру. (Собр. Ст. Ч. II, стр. 254)».

Для наблюденія не дрейфуетъ-ли корабль замѣчаютъ днемъ на берегу какіе-либо створы и кромѣ того, днемъ и ночью, имѣють лоть, брошенный немного назадъ отъ мѣста лотоваго. На большой глубинѣ и при волненіи, лоть сбиваетъ, а потому лучше бросать, вмѣсто его, однопудовую балластину.

Стоянка на двухъ якоряхъ называется фертоингомъ въ томъ случаѣ, когда якоря разнесены, относительно длины канатовъ, на столько, что судно при всякомъ вѣтрѣ остается между якорями. Таковой способъ якорныхъ стоянокъ вызывается: 1) тѣснотою рейда, 2) мелководіемъ и 3) существующими въ данной мѣстности правильно смѣняющимися приливами и отливами или береговыми и съ моря вѣтрами. При тѣснотѣ рейда, мелководія и бризахъ, якоря располагають на румбахъ перпендикулярныхъ дующимъ, или господствующимъ въ данной мѣстности вѣтрамъ (л. 75 ч. 592, 595). Такъ напримѣръ; если господствующій вѣтеръ отъ SW, то одинъ якорь кладутъ

на румбъ NW, а другой на SO. Становясь же на приливъ и отливъ, — якоря кладутъ одинъ на отливъ, а другой на приливъ. Количество каната при положеніи якорей на перпендикулярныхъ румбахъ, должно быть вытравлено, чтобы, будучи вытянутыми, они составляли уголъ не очень удаляющійся отъ примаго. При положеніи якорей на приливъ и отливъ количество каната въ зависимости отъ глубины, можетъ быть равное и не равное, но въ обоихъ случаяхъ такъ, что бесудно не переходило днищемъ чрезъ свой якорь, конечно это не относится до якорей съ поворотными лапами.

Главнѣйшимъ неудобствомъ и существеннымъ стояночь фертоингъ является скручиваніе канатовъ. На листѣ атласа 75 ч. 595 видно, что каждый разъ, когда корабль поворачиваясь будетъ переходить чрезъ линію якорей произойдетъ скручиваніе и предположивъ, что оно пришло въ противоположное положеніе, одинъ канатъ будетъ надъ другимъ. Такое положеніе канатовъ называется крестомъ. Ежели судно будетъ вращаться въ ту же сторону и перейдетъ по другую сторону линіи якорей, то съ этого момента начнетъ образовываться второй крестъ или крыжъ. Слѣдовательно, каждый разъ переходя линію якорей будетъ прибавляться по кресту. Однако, болѣе полутора крыжа, ни коимъ образомъ не должно быть допускаемо ибо неминуемо канаты могутъ лопнуть, такъ какъ они будутъ принимать невыгоднѣйшее положеніе къ держащей силѣ якорей. Почему слѣдуетъ быть крайне внимательнымъ при подобной стоянкѣ. Чтобы всегда знать въ какомъ положеніи находятся канаты, и своевременно принимать мѣры, пользуясь компасомъ (л. 75 ч. 594): стоитъ воскомъ къ ботелку прилепить кончики двухъ шелковинокъ, а другіе два къ карточкѣ компаса. Компасъ оставаясь на мѣстѣ, а ботелокъ вращаясь съ судномъ конечно скрутитъ шелковинки такъ же, какъ скрутятся канаты.

Своевременныя мѣры для предупрежденія образованія крыжа могутъ быть приняты въ зависимости отъ обстоятельствъ; напри- мѣръ; при благоприятномъ направленіи вѣтра можно заставить судно ворочаться въ обратную сторону при помощи заднихъ парусовъ, или, при штилѣ и теченіи положивъ руль на бортъ выждать дѣйствія обратнаго теченія или наконецъ при помощи

перлиня завезеннаго на томбуй якоря, а за неимѣніемъ его, тотъ же перлинь на тотъ канатъ, въ которую сторону желаютъ поворотить судно (л. 74 ч. 587, 588), или же смотря по положенію канатовъ прямо выхаживать якорь, (л. 74 ч. 591); этотъ послѣдній случай возможенъ, когда приходится сниматься съ якоря.

Если же образовался крыжъ или два креста, тогда прежде всего, выводятъ крыжъ надъ водою, что достигаютъ одновременнымъ выхаживаніемъ обоихъ канатовъ, для чего одинъ обносятъ на шпиль, а на другой закладываютъ канатные тали.

Если судно стояло на якоряхъ расположенныхъ на румбахъ перпендикулярныхъ то, положивъ найтовъ ниже крыжа, одинъ канатъ можетъ быть расклепанъ и при помощи горденя поданнаго съ бушприта, его очистить (л. 77 чер. 603).

Когда-же якоря положены на приливъ и отливъ то, выведя крыжъ по верхъ воды подаютъ кабельтовъ, который крѣпятъ за канатъ, вытравливаютъ цѣпь на столько, чтобы судно осталось на вытянутомъ канатѣ другаго якоря, изъ клюза того каната, на которомъ закрѣпленъ кабельтовъ выпускаютъ конецъ перлиня обносятъ обратно запутавшемуся канату, подаютъ опять въ клюзъ и конецъ крѣпятъ за скобу гдѣ будетъ канатъ расклепываться; въ тотъ-же клюзъ съ бушприта подается оттяжка — крѣпится гдѣ перлинь закрѣпленъ; внаружу и при помощи ее расклепанный конецъ каната вытаскивается и когда цѣпь очистится выбираютъ перлинь и склепываетъ канатъ внутри (лис. 76 чер. 597 и 598).

Скручиваніе канатовъ совершенно уничтожается введеніемъ вертлюга или фертоинговой скобы (лис. 75 чер. 593).

Способы введенія скобы зависятъ отъ положенія якорей. Судно стоящее на приливѣ и отливѣ здравиваютъ канаты (лис. 76); кладутъ найтовъ (лис. 77 чер. 603) и, такъ какъ въ данномъ случаѣ, корабль будетъ стоять на одномъ канатѣ вводятъ вертлюгъ и выждавъ переменныя теченія т. е., когда судно перейдетъ на канатъ съ вертлюгомъ, поступаютъ точно также, какъ и описано выше.

Когда же судно становится фертоингъ располагая свои якоря на румбахъ перпендикулярныхъ, — то заводъ вертлюга приходится дѣлать не выжидая поворота судна. Самое неудоб-

ное сдранвъ канаты поступать, какъ указано выше, т. е. по положеніи найтова переводятъ судно на одинъ изъ канатовъ для чего канатъ другаго якоря потравливаютъ — и когда въ него введутъ вертлюги то переходятъ на послѣдній и заводятъ въ вытравленный, послѣ чего найтовъ отдаютъ (л. 77 ч. 604, 605). Всѣ работы по введенію скобы производятся со шлюпки. Нѣкоторые совѣтуютъ вводить вертлюгъ внутри судна и потомъ выпускать его (л. 79 ч. 599). Способъ можетъ и хорошій, но требующій значительнаго размѣра клюзовъ, чтобы проходило не менѣе двухъ канатовъ въ томъ же клюзѣ.

Въ тѣхъ случаяхъ когда требуется, несмотря на перемѣны вѣтра, сохранить бортъ обращеннымъ къ крѣпости, артиллерійскому щиту, словомъ — въ одну сторону, завозятъ *шпрингъ*, т. е. завозятъ вервь, и кабельтовъ его берутъ въ кормовой клюзъ или портъ (л. 73 ч. 587).

Когда шпрингъ завезенъ и корабль на него становится, то канатъ подтягиваютъ до панера.

Шпрингъ можно брать также и къ скобѣ становаго якоря, но, конечно, въ томъ случаѣ, если необходимость стать на шпрингъ предвидится до отдачи якоря (л. 73 ч. 580).

Корабли, становящіеся на шпрингъ для боя, обыкновенно имѣютъ два шпринга къ одному верву, но и при этой предосторожности всегда должно рассчитывать, что шпринги будутъ перебиты и слѣдовательно корабль можетъ принять, болѣе или менѣе, невыгодное положеніе. Для скорѣйшей замѣны въ этихъ случаяхъ перебитаго шпринга новымъ; совѣтуется отъ скобы становаго якоря или верна, служащаго для шпринга, имѣть отдѣльный толстый буйрепъ съ флажнымъ буйкомъ, а за кормой барказъ съ кабельтовымъ: перебитый шпрингъ легко и быстро замѣняется этимъ кабельтовымъ, привязаннымъ къ толстому буйрепу, идущему отъ скобы якоря.

И наконецъ въ зависимости отъ обстоятельствъ можно подать перлинь на канатъ своего якоря и выбирая перлинь и потравливая канатъ, судно приметъ желаемое положеніе (л. 75 ч. 596).

На многихъ рейдахъ, для временной или постоянной сто-

янки судовъ, имѣются отъ порта брошенные якоря, называемые *мертвыми* (\*).

Цѣпь отъ мертваго якоря, той или другой системы, называемая бриделемъ, крѣпится обыкновенно подъ бочкой или подъ плотникомъ плавающимъ на поверхности воды. За рымъ, имѣющійся сверху бочки и пр., крѣпятся суда своими кабельтовыми или якорнымъ канатомъ. Этотъ рымъ долженъ свободно вращаться въ своемъ обухѣ, иначе, при перемѣнѣ вѣтрѣ, онъ можетъ не принять надлежащаго положенія и лопнуть. Иногда же бридель не берется за бочку, но лежитъ на днѣ, а перлинь взятый въ послѣднее звѣно его, берется за томбуй, плавающій на поверхности. Въ послѣднемъ случаѣ корабль беретъ въ свой клюзъ самый бридель и крѣпитъ его, какъ обыкновенный канатъ (л. 73 ч. 583).

О стоянкѣ на бочкахъ, адмиралъ фонъ-Шанцъ говоритъ (Собр. ст. Ч. II стр. 255) слѣдующее:

На маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ, кладутся на мертвые якоря бочки, съ цѣлью удобно вытягиваться кораблямъ изъ гаваней и входить въ нихъ; но весьма часто этими бочками пользуются суда, въ особенности транспортныя, стоя на нихъ весьма долго; въ прежнее время случалось и мнѣ, командуя лагеромъ, стоять на одной изъ нихъ; а товарищи мои, командиры мелкихъ судовъ, занимали остальные, считая тогда, какъ и теперь многіе, что закрѣпившись за бочку, стоять гораздо спокойнѣе, нежели отставаться на якорѣ, что можно допустить, съ однимъ только условіемъ, т. е. надо умѣть

(\* *Мертвые якоря*. Иногда бываютъ особенной формы, какъ то въ видѣ ящика, гриба и пр., иногда же состоятъ изъ двухъ однородныхъ якорей, брошенныхъ подъ уголъ и соединенныхъ цѣпью; причемъ впереди каждаго на короткой цѣпи, выштой за пятку перваго бываетъ брошенъ другой якорь тоже однозанный, но болѣе легкій.

На глубокихъ рейдахъ мертвые якоря состоятъ иногда изъ обыкновенныхъ двузанныхъ якорей, но лишь самыхъ тяжелыхъ и притомъ случается, что ихъ просто кладутъ въ рядъ нѣсколько, соединивъ между собою цѣпью, отъ которой уже идетъ нѣсколько бриделей, заанчивающихся перлинями и томбуями.

Грибообразный якорь держитъ отлично, но подьемъ его обыкновенными судовыми средствами весьма затруднителенъ; поэтому, напримѣръ, плавуціе малки Финскаго залива, снимаемые пароходами въ глубокую осень, предпочитаютъ обыкновенный двузанный якорь.



управляться своимъ судномъ въ этомъ положеніи, иначе ломка боковъ его, какъ и самой бочки, неминуема; въ чемъ всякому легко убѣдиться, если только слѣдить за управленіемъ стоящихъ нынѣ на бочкахъ, транспортныхъ, а иногда и военныхъ судовъ.

Не лишнимъ считаю объяснить, какъ слѣдуетъ поступать, оставаясь нѣкоторое время закрѣпленнымъ за бочку, сберегая при этомъ, какъ самую бочку, стоящую довольно дорого казны, такъ и свое судно. Какъ уже сказано, по моему мнѣнію, къ долгой стоянкѣ на бочкѣ слѣдуетъ допускать только одни мелкія суда, и въ примѣръ возьму люгеръ. Подтянувшись къ бочкѣ, лучше не брать за нее становой цѣпи, такъ какъ, отъ невниманія, легко можетъ случиться, что она, повиснувши въ длинную бухту, занутаеся съ цѣпью, идущею отъ самой бочки къ мертвому якорю, и этимъ надѣлаетъ потомъ много хлопотъ, что мнѣ случалось неоднократно видѣть, и иногда безъ водолазнаго колокола невозможно распутать цѣпи. — по этому, лучше всего крѣпиться однимъ кабельтовомъ, по срединѣ длины котораго, предварительно на суднѣ долженъ быть положенъ здоровый клетень (л. 73 ч. 584, 585 и 586).

Продѣвъ этотъ кабельтовъ съ одной стороны съ бака въ рымъ бочки, такъ, чтобы клетень пришелся къ рыму, конецъ его взять опять на бакъ, только съ противной стороны, и закрѣпить: потомъ, на кабельтовъ положить, около самаго рыма, крѣпкій найтовъ для того, чтобы ему нельзя было въ рымѣ переходить и тереться. Когда все это сдѣлано, тогда слѣдуетъ на носъ бушприта принайтовить большой канифасъ-блокъ, въ него продѣть перлинь, одинъ конецъ котораго оставить на суднѣ, а другой крѣпить за рымъ. Перлинь этотъ будетъ служить оттяжкой, которою всегда можно будетъ удерживать люгеръ отъ вреднаго приосновенія съ бочкою, и, вытянувъ эту оттяжку въ-тугую, бочка будетъ находиться подъ носомъ бушприта; а въ тихую погоду, люгеръ станетъ, при переменѣхъ вѣтра и теченія, поварачиваться около бочки, какъ бы онъ поворачивался, въ такихъ же обстоятельствахъ, около бухты собственной своей якорной цѣпи. При свѣжемъ же вѣтрѣ, конечно, слѣдуетъ оба конца отъ кабельтова тра-

вить, дабы не допустить его подергивать, вмѣстѣ съ тѣмъ и перлинь, или оттяжку. Но какъ скоро переменится вѣтеръ, или теченіе, надо не зѣвать выбрать бухту отъ кабельтова и отъ оттяжки, и ею управлять люгеромъ, какъ будутъ требовать обстоятельства, относительно бочки.

### Сниматься съ якоря.

Маневръ съемки съ якоря состоитъ изъ трехъ отдѣльныхъ частей: приготовленія, постановки парусовъ и собственно съемки. Приготовленія заключаются въ слѣдующихъ дѣйствіяхъ. Поднимаютъ гребные суда въ ростры, на боканцы, или шлюпбалки, укрѣпляютъ ихъ найтовыми и грунтовыми (л. 60 ч. 498, 501) убираютъ трапы. Исполнивъ работы по поднятію гребныхъ судовъ, командуютъ: «топовые, ноковые марсовые, салинговые на марсъ, брамъ и бомъ-брамъ такелажъ ввязать!»

Двое ноковыхъ на фока-реѣ становятся у борта, имѣя въ готовности по блоку съ носъ горденями, или оттяжки отъ тѣхъ-же блоковъ. На палубѣ двое форъ марсовыхъ должны быть готовы идти на выстрѣлъ, для ввязыванія выстрѣлъ горденей. По командѣ «по носамъ, выстрѣлъ горденя подать!» ноковые по выстрѣлу разбѣгаются, вяжутъ и подаютъ горденя, «съ носовъ долой». Въ случаѣ судно снимается подъ парами, то одновременно съ подачею выстрѣлъ горденей, гротъ марсовые, крьюсельные, топовые и ноковые грота рея надѣваютъ чехлы на реи, мачты и марсы.

«Комендоры къ канату, канатъ на шпиль!» Снимаютъ канатъ съ битенга, набираютъ достаточно слабину изъ канатнаго ящика и крючками обносятъ на шпиль (л. 56 ч. 474).

«Марсовымъ шпиль вооружить!» Вставляютъ вымбовки въ гнѣзда, обносятъ свистовъ (л. 56 ч. 471).

«Баковымъ фишъ и катъ раскатать!» (л. 54 ч. 441). Одновременно проводятъ лопаря фиша и ката чрезъ канифасъ блоки и приготавливаютъ анкеръ-штокъ-тали (л. 55 ч. 456, 457), на фишъ-балку заводятъ бакштагъ.

Шканечные и баковые заводятъ на палубѣ въ надлежащія

мѣста шкоты и галсы нижнихъ парусовъ. По изготовленіи всего «На выстрѣль гордена! выстрѣла приподнять! выстрѣла завалить!» При поднятіи выстрѣловъ, травятъ выстрѣль брасъ и выбираютъ бурундукъ; — «съ салниговъ и марсовъ долой».

Подтягиваютъ канатъ на сколько нужно и приступаютъ ко второму маневру, т. е. постановкѣ парусовъ. Какіе паруса ставить и подъ какими сниматься вполнѣ зависитъ отъ силы вѣтра и обстоятельствъ.

Предположимъ, что должно сняться съ якоря подъ всеми парусами на лѣвую сторону и лечь въ бейдевиндъ правымъ галсомъ.

**Всехъ на верхъ съ якоря сниматься!**

Когда команда выбѣжитъ наверхъ:

**Паруса отдавать!  
Марсовые по марсамъ (\*)!**

Когда ноковые добѣгутъ до своихъ реевъ:

**Лисель-спирты изготовить!**

Когда марсовые добѣгутъ до своихъ реевъ:

Половинное число марсовыхъ становится къ вантамъ, а остальная команда на марса-шкоты.

На марсы бѣгутъ только марсовые, а на фокъ и гротъ по два ноковыхъ проводить марса-шкоты; въ это же время идутъ готовить кливера, трисели, контръ-бизань и снимаютъ гюйсъ-штокъ.

Лисель-спирты готовятъ только на марса-реяхъ и сбрасываютъ перты.

(\*) Правило отдачи марселей вмѣстѣ съ нижними парусами здѣсь измѣнено вслѣдствіе тѣхъ неудобствъ, которыя обыкновенно встрѣчались при тягѣ марса-шкотовъ въ одно время съ люльми, сходящими съ нижнихъ рей.

**Лисель-спирты поднять!**

Лишь только лисель-спирты подымутъ:

**По реямъ!**

Когда обносные сезни развяжутъ:

**Отдавай!**

Если же у марселей было взято два рифа, то:

+ Два рифа отдать! (\*).

Если же марселя крѣпятся безъ взятыхъ рифовъ и требуется поставить марселя зарифленные, то вмѣсто предыдущаго должно командовать:

+ Одинъ или два рифа взять!

Когда марсовые начнутъ сходить съ реевъ:

Лисель-спирты поднимаются только на марса-реяхъ.

Марсовые разбѣгаются по реямъ, отдають обносные сезни и держатъ марселя на рукахъ, ожидая слѣдующаго командованія: на нижнихъ реяхъ ноковые идутъ на нови проводить марса-шкоты.

Тотчасъ, по отдачѣ марселей, марсовые сходятъ съ реевъ долой и опускаютъ лисель-спирты; если же у марселей было взято два рифа и приказано ихъ отдать или, напротивъ, должно рифы взять, въ такомъ случаѣ тотчасъ по отдачѣ парусовъ, марсовые исполняютъ командованное о рифахъ и потомъ уже сходятъ съ реевъ долой. — Въ это же время внизу тянутъ марса-шкоты, на марсахъ сталкиваютъ марселя съ передней части марсовъ, а ноковые на марса-реяхъ управляютъ марса-шкоты.

(\*) При отдачѣ рифовъ стар. оф. и вахт. нач. слѣдуютъ различнымъ правиламъ въ командованіяхъ; напр. если взято три рифа и одинъ нужно отдать, иные командуютъ: *два рифа оставить!* другіе же *третій рифъ отдать!* точно также, когда взято два рифа и желаютъ поставить полные марселя, командуютъ: *«съ рифы отдать!»* или *два рифа*, или, просто, *рифъ отдать!* Отъ этого разнообразія въ командованіяхъ нерѣдко случается слышать съ марсовъ вопросы: «сколько рифовъ отдавать!» Для избѣжанія сего лучше прилагать то, что марсовые должны сдѣлать, т. е. одинъ, два, или три рифа взять, или отдать.

На брамсели бомъ-брамсели! (\*) фокъ и гротъ отдать!

Когда марса-шкоты дотянуть:

Марса-фалы подымай.

Салинговые бѣгутъ отдавать брамсели и бомъ-брамсели и съ марсовъ спускаются по 4 человекъ на носъ отдать фокъ и гротъ; внизу же, лишь только дотянуть марса-шкоты, тотчасъ становятся на марса-фалы.

Съ подъемомъ марса-фаловъ, травятъ марса-брасы, очищаютъ марса-гитовы и быкъ-гордени, раздериживаютъ рифъ-тали, держатъ на рукахъ брамъ-шкоты и осаживаютъ топенанты (\*\*).

Когда марса-фалы дойдутъ до мѣста или когда вытянутся ликъ-тросы:

оф. мар. мар. Стопорять.	Гротъ-марса-фалъ.
	Форъ — —
	Крюсель-фалъ.

Когда марса-фалы застопарятъ:

Когда марса-фалы застопарятъ, команда становится на брамъ и бомъ-брамъ-шкоты и фалы.

(\*) Брамсели не должно отдавать вмѣстѣ съ марселими, потому что ничего не можетъ быть безобразнѣе заблаговременно отданныхъ брамселей и бомъ-брамселей безъ всякаго дѣйствія.

(\*\*) Когда выго меньше двухъ рифовъ, марса-топенанты осаживать излишне, потому что главная ихъ помощь нужна въ то время, когда начинаютъ вытягиваться ликъ-тросы, но тогда топенанты съ марса-реями составляютъ такой острый уголъ, что помощь ихъ становится бесполезною; если же марса-рей идутъ козломъ, то это происходитъ отъ неровнаго подниманія марса-фаловъ.

Брамсели отдавай!

По отдачѣ брамселей, салинговые сходятъ на марсы, исключая тѣхъ, которые остаются очищать паруса и наблюдать за ихъ шкотами; внизу тянуть брамъ-шкоты и поднимаютъ фалы въ одно время, наблюдая, чтобы первые дошли до мѣста раньше послѣднихъ.

Когда у брамселей боковыя шка-торины вытянутся:

Лишь только брамсели будутъ подходить до мѣста:

оф. мар. мар. Стопорять.	Гротъ-брамъ-фалъ.
	Форъ — —
	Крюсь — —

Бомъ-брамсели отдавай!

Бомъ-брамсели ставятъ ятакже, какъ брамсели и когда брамсели и бомъ-брамсели поставятъ, съ салинговъ все сходятъ на марсы. При постановкѣ брамселей и бомъ-брамселей отдають ихъ брасы и гитовы и осаживаютъ топенанты.

Когда паруса будутъ поставлены:

Становятся на фоковые, крьюсельные и контръ-брасы на правую и гротовые брасы на лѣвую, и на противоположные для отдачи.

На брасы на лѣвую и контръ-брасъ на правую!

+ Вейфуты и топенанты раздерижить!

(\*) Ежели будутъ тросовые Вакштаги за марсъ!

Съ марсовъ спускаются по два человекъ раздерижить бейфутъ-тали, внизу отдають топенанты нижнихъ рей и лисель-штерты, и ослабляютъ нѣсколько фоковые, гротовые,

нокъ и быкъ-гордени. — Марсовыя отдають бакштагъ-тали съ той стороны, на которую брасоются реи и на марсахъ бакштаги заводятъ за заднюю кромку марсовъ.

**Контръ-брасъ на марку! (\*)**

+ **Пошелъ брасы!**

Реи брасоются въ бейдевиндъ столько, чтобы навѣтренная часть нижнихъ реи прижалась къ штагамъ, а подвѣтренные ноки къ фордунамъ своихъ мачтъ (\*\*).

оф. зав. мач.  
Стопорятъ.

*Контръ-брасъ.*

*Фока* —

*Беминъ* —

Во время брасонки реевъ всѣ булина заднихъ парусовъ выбираютъ на правой, а магерманъ на лѣвой сторонѣ; когда же брасы застопорятъ, тогда булина прихватываютъ, и верхніе реи правятъ по нижнимъ.

Исключая необходимаго числа марсовыхъ для крѣпленія брамселей и бомъ-брамселей, всѣ сходятъ съ марсовъ внизъ.

Кромѣ отдѣленія, которое остается на верху для работъ, всѣ

+ **На шпиль!**

(\*) Ежели командующій не опредѣлитъ какое положеніе реи должны принять такъ напр. снимаясь въ бакштагъ, а скомандуетъ только «*пошелъ брасы!*» тогда онъ самъ останавливаетъ фоковые и гротовые брасы, кресельные же реи становить по гротовымъ ютовой офицеръ.

(\*\*) При снятіи съ якоря фоковые реи брасоются столько, сколько признается нужнымъ для уклоненія корабля.

уходить на шпиль, оттяжку и къ канату.

Въ то время какъ ходить шпиль, на русленяхъ долженъ находиться рулевой съ лотомъ, который наблюдаетъ за движеніемъ корабля, и когда послѣдній возьметъ задній ходъ, тотчасъ объ этомъ даетъ знать, прокричавъ: «*назадъ пошелъ!*»

**Пошелъ шпиль!**

Когда якорь отдѣлится, корабль возьметъ задній ходъ:

**Лѣво на бортъ (\*).**

«*Безъ крайней необходимости, пользоваться рулемъ при заднемъ ходѣ надо стараться избѣгать.*»

Когда якорный рымъ выйдетъ изъ воды:

**Палъ шпиль! (\*\*).**

+ **Катъ заложить!**

+ **Всѣхъ на верхъ**

Если шпиль въ налубѣ.

+ **На катъ!**

Когда б. о. доложить, что катъ готовъ:

**Выбрать слабину!**

Лишь только катъ вытянутъ туго:

Тотчасъ кладутъ стопора.

Нестроевые остаются разружать шпиль.

см. § 21.

(\*) Съ момента, когда якорь встанетъ, нельзя совершенно слѣдовать изложенному здѣсь порядку командованія, потому что это будетъ зависѣть отъ обстоятельствъ, мѣстности и качества корабля.

(\*\*) О всѣхъ положеніяхъ каната и якоря баковый офицеръ даетъ знать слѣдующими словами: когда канатъ подходитъ къ вертикальному положенію «*панеръ!*»; когда якорь отдѣлится отъ грунта «*всталъ якорь!*», когда рымъ выйдетъ изъ воды, *палъ шпиль!* и послѣ сего говорить какъ якорь, относительно каната, *чистъ* или *нечистъ!*

**Пошелъ катъ, ка-  
нать травить.**

Когда якорь под-  
нять до мѣста:

**Стопъ катъ!**

Немедленно закладываютъ пер-  
тулинь, вынимаютъ катъ-какъ изъ  
якорнаго рыма и поднимаютъ том-  
буй.

+ **Фишь заложить!**

Когда задніе парусы  
наполняются:

Вмѣстѣ съ фишемъ заклады-  
ваютъ штокъ-тали.

**Прямо руль!**

Когда корабль достаточно увалить-  
ся и задніи паруса наполняться.

+ **На фоковые брасы  
на лѣвую.**

Когда паруса со-  
вершенно наполняют-  
ся:

Съ ката тотчасъ переходятъ  
на фоковые брасы, исключая двухъ  
человѣкъ, которые остаются катъ  
травить и отдавать.

**Магерманъ отдай!  
бизань-шкотъ тянуть!**

Ежели корабль силь-  
но уклоняется подъ  
вѣтеръ, то передніе  
паруса брасопить  
столько, сколько ну-  
жно, чтобы они едва  
были наполнены:

Вмѣстѣ съ переносомъ фого-  
выхъ рей отдаютъ бакштаги съ  
лѣвой, а прежде отданные — марсо-  
вые вытягиваютъ. — Съ послѣднимъ  
командованіемъ отдаютъ еренсъ-  
тали у бизань-гафеля; въ противномъ  
же случаѣ, гафель легко можетъ  
переломиться и притомъ парусъ этотъ  
не можетъ имѣть на ходъ корабля  
того дѣйствія, какой бы онъ имѣлъ,  
если бы гафель уклонился подъ вѣ-

Какъ скоро корабль  
получилъ ходъ вне-  
редь:

**Лѣво руля!**

+ **Накливеръ-фалы\***!)

Когда корабль тро-  
нется къ вѣтру и бу-  
детъ приходиться къ  
линіи галфвинда:

**Кливера поднять!**

Ежели фоковые рей  
не были добрасопле-  
ны:

+ **Фоковые брасы на  
марку!**

+ **Кливеръ-шкоты  
магерманъ прихва-  
тить!**

+ **На катъ!**

**Пошелъ фишь!**

Когда лапа якоря  
поднимется нѣсколько  
выше своей подушки:

теръ. — Кромѣ этого, при постановкѣ  
бизани должно отдать подвѣтренный  
гика-гопенантъ.

Руль класть полшлага и болѣе,  
смотря по надобности.

см. § 22.

Вмѣстѣ съ этимъ тянуть штокъ-  
тали., чтобы не дать отвалиться  
штоку и соскочить съ лапы пентеръ-  
гаку.

(\*) Ежели какую либо снасть должно тянуть, то предварительно для сего  
командованіе по возможности должно оканчиваться подобно здѣсь приведенному,  
т. е. на «шкоты!» на фалы! на фалы! и т. п.; если же снасть готовится для  
отдачи, то командовать: на фалахъ, на шкотахъ, на галсахъ, и т. п.

**Стопъ фишъ!**

Когда баковый офицеръ доложить что якорь на мѣстѣ:

Подвахтенныхъ внизъ!

Снасти разобрать!

Къ уборкѣ якоря не всегда приступаютъ тотчасъ по подтягиваніи его къ клюзу, ибо вслѣдствіи крена, или иныхъ рейдовыхъ условій, приходится эту работу отложить до выхода на болѣе просторное мѣсто. Случается, что приходится не только ложиться въ дрейфъ, но и поворачивать на другой галсъ; случай возможный, если выхаживали якорь съ навѣтренной стороны. Прибавлять парусовъ, т. е. ставить фокъ и гротъ до уборки якоря на мѣсто совершенно зависить отъ рейдовыхъ условій, но во всякомъ случаѣ означенные паруса должны быть убраны когда якорь берутъ на вать.

Съемка съ якоря представляетъ иногда болѣе сложные маневры, что конечно зависить отъ самого способа якорной стоянки, рейдовыхъ условій, обширности или узкости рейда для маневрированій передъ выходомъ; или отъ стоящихъ вблизи судовъ и исключительный случай когда судно стоитъ вблизи берега при вѣтрѣ, дующемъ въ него.

На суднѣ, стоящемъ фертоингъ нужно прежде всего озаботиться разведеніемъ врыжа у канатовъ, если таковой образовался и не былъ раньше разведенъ (л. 76 ч. 597, 598). Если-же образовался крестъ, то съемка — представляетъ два случая: когда канатъ на которомъ стоятъ находится поверхъ каната, на которомъ не стоятъ, и второй случай: канатъ, на которомъ стоятъ, находится подъ низомъ каната, на которомъ не стоятъ (л. 74 ч. 587, 591).

Въ первомъ случаѣ съемка съ якоря не представляетъ никакихъ затрудненій; потравливая цѣпь навѣтреннаго якоря по мѣрѣ подтягиванія каната подвѣтреннаго, судно свободно подыметъ подвѣтренный якорь (л. 74 ч. 591), а затѣмъ приступаетъ къ съемкѣ съ навѣтреннаго по общимъ правиламъ.

Для ясности втораго случая предположимъ, что плехтъ подвѣтренный, а даглистъ навѣтренный и плехтовый канатъ находится поверхъ даглистова и смотритъ влѣво. Берутъ канатъ плехта на шпиль, готовятся подтягивать его и травить даглистовый канатъ. Производятъ сказанныя дѣйствія, пока не подтянутъ плехтовый канатъ до панера; тогда оставляютъ травленіе и выхаживаніе. Изъ кормоваго клюза съ правой стороны обносятъ по борту кабельтовъ, берутъ подъ форштевень и надежно вяжутъ его за даглистовый канатъ, (л. 74 ч. 587, 588, 589, 590).

За кабельтовъ закладываютъ канатныя тали, за тѣмъ травятъ навѣтренный канатъ, выбираютъ перлинь и заворачиваютъ судно на столько, чтобы плехтъ перешелъ съ лѣвой стороны на правую; тогда поднимаютъ его и убираютъ. За тѣмъ травятъ перлинь и, взявъ навѣтренный канатъ на шпиль, подтягиваютъ его. Когда узелъ подойдетъ къ клюзу, отвязываютъ кабельтовъ и убираютъ якорь. Далѣе съемка съ даглиста производится по общимъ правиламъ. Если судно снимается подъ парами, то при первомъ случаѣ креста, оно поступаетъ такимъ-же образомъ, какъ только что сказано для парусныхъ судовъ; во второмъ-же, подтянувъ плехтовый канатъ до панера, потравивъ значительно даглистовый, кладутъ руль на бортъ, даютъ машинѣ малый ходъ впередъ и, когда завернувъ носъ на столько, что плехтъ перейдетъ на правую сторону продолжаютъ выхаживать правый якорь, иногда, но крайне рѣдко, для разведенія креста просто переклепываютъ канаты.

Если судно стоитъ фертоингъ на рейдѣ гдѣ существуютъ приливы и отливы, то съемка съ якоря зависить отъ желанія выходить съ приливомъ или отливомъ. При вѣтрѣ попутномъ выходу лучше сниматься при приливѣ; ибо судно несравненно легче и съ болѣею увѣренностью управляется съ противнымъ теченіемъ: если-же вѣтеръ противный выходу и рейдъ позволяетъ идти лавировкой, то выгоднѣе всегда сниматься съ попутнымъ или отливнымъ теченіемъ, для возможно большаго выигрышанія въ лавировкѣ. Если желательно сняться съ приливомъ, то къ концу отлива подтягиваютъ канатъ отливнаго якоря до панера, выжидаютъ тотъ моментъ, когда судно нач-

нетъ поварачивать на приливъ, поднимаютъ этотъ якорь, убираютъ его и приступаютъ къ съемкѣ съ якоря, положеннаго на приливъ. Поступаютъ обратно, если желаютъ уходить съ отливомъ.

Когда судно снимается съ якоря и должно лечь полнымъ вѣтромъ, поступаютъ двойко: обрасопливаютъ бейдевиндъ одни фоковые реи, задніе-же оставляютъ прямо; съ отдѣленіемъ якоря отъ грунта поднимаютъ кливеръ прихвативъ кливеръ-шкотъ. Когда судно увалится до галфвинда перебрасопливаютъ фоковые реи и ложатся на курсъ. Или-же, точно также, какъ и при съемкѣ для бейдевинда, брасоплятъ задніе реи на одинъ галсъ, фоковые для уваливанія — на другой. Этотъ послѣдній способъ даетъ ту выгоду, что судно быстрѣе приобрѣтетъ передній ходъ, а тѣмъ самымъ дастъ возможность управлять рулемъ. Вообще, при обыкновенной съемкѣ съ якоря нужно имѣть въ виду, что руль крайне легко повреждается при заднемъ ходѣ, а потому имъ можно пользоваться только при тихомъ вѣтрѣ и спокойномъ состояніи моря, когда судно не приобрѣтетъ большаго задняго хода.

Если снимающемуся судну должно нѣсколько времени продрейфовать дабы выйти изъ узкости, или чтобы не навалить на судно, не приткнуться къ мели и т. д.

Имѣя паруса поставленными и реи прямо, берутъ канатъ на канатныя тали и ими отдѣляютъ якорь отъ грунта, судно пойдетъ назадъ и замѣтивъ, что оно начало уваливаться въ ту или другую сторону тотчасъ стравить канатъ и этимъ самымъ, задержать судно, привести его противъ вѣтра. Затѣмъ, опять отдѣляютъ якорь отъ грунта, снова сдвоятся нѣсколько назадъ и т. д. пока не сдрейфуетъ на чистое для съемки съ якоря мѣсто гдѣ и приступаютъ къ брасопкѣ реевъ надлежащимъ образомъ. Однако, въ подобныхъ случаяхъ не всегда пользуются дрейфованіемъ, а въ зависимости отъ положенія судовъ, благопріятныхъ качествъ судна и силы вѣтра, могущихъ дать хорошей ходъ, судно можетъ маневрировать парусами и пройти на вѣтрѣ встрѣченныхъ препятствій съемкѣ съ якоря.

Въ подобныхъ случаяхъ, лишь только якорь отдѣлится отъ грунта или будетъ замѣченъ значительный задній ходъ,

несомнѣнно нужно озаботиться о своевременномъ уваливаніи носа судна подъ вѣтеръ, что можетъ доставить посаженный фокъ и поставленный кливеръ. Только что будетъ усмотрѣно достаточное дѣйствіе фока, необходимо озаботиться о невозможномъ скорѣйшемъ приобрѣтеніи передняго хода, что достигается уборкой фока, перенесеніемъ фоковыхъ реевъ и посадкой грота и постановкою бизани. Кливеръ съ перваго момента лучше не ставить дабы онъ впоследствии не препятствовалъ судну приводить къ вѣтру.

Наконецъ, въ послѣднемъ случаѣ когда судну придется сниматься при вѣтрѣ дующемъ въ берегъ не представляется никакой возможности приобрѣтать задній ходъ или дрейфовать; съемка въ такомъ случаѣ производится слѣдующимъ образомъ. Перевязываютъ марсели, фокъ и гротъ ворсой, отдаютъ сезни, поднимаютъ марса-фалы на надлежащую высоту, готовятъ кливеръ и бизань. Разбрасопливаютъ реи, какъ въ общемъ случаѣ, чтобы увалить носъ на желаемый галсъ. Затѣмъ поднимаютъ якорь. Только что судно тронется назадъ, тотчасъ тянутъ марса-шкоты, поднимаютъ кливеръ и прибѣгаютъ къ пользованію фока и грота, какъ было выше сказано. Если же не надѣются на удачу этаго маневра и предстоитъ съемка съ якоря, во что бы то ни стало, то прибѣгаютъ къ выпусканію каната.

Если судно стоитъ на якорѣ, имѣя подъ вѣтромъ берегъ, и рассчитываютъ, что судно можетъ быть прижато къ берегу дующимъ свѣжимъ вѣтромъ, но необходимо сняться съ якоря. Слѣдовательно съемка въ такихъ обстоятельствахъ можетъ быть только для судна, стоящаго на одномъ якорѣ. Прежде всего готовятъ паруса, берутъ у марселей рифы, перевязываютъ ихъ, фокъ и гротъ ворсой, отдаютъ сезни, готовятъ кливеръ или форъ-стенги-стаксель и бизань. Поднимаютъ марса-реи на надлежащую высоту брасоплятъ всѣ реи на тотъ галсъ, на который желательно лечь.

Такъ-какъ придется выпускать канатъ за бортъ, то мѣсто якоря необходимо опредѣлить возможно точнѣе на картѣ, дабы возможно было впоследствии отыскать и поднять якорь. Необходимо воспользоваться канатомъ, чтобы увалить носъ судна подъ вѣтеръ и при этомъ надо помнить, что судно всегда

легче увалить отъ якоря, т. е., стоя на даглистѣ удобнѣе ложиться на лѣвый галсъ, или на правую сторону; стоя на плехтѣ, — на оборотъ. Предположимъ, что судно стоитъ на плехтѣ и желаетъ сняться на правый галсъ. Изъ праваго кормоваго клюза обносятъ надежный перлинь или кабельтовъ впередъ, подаютъ въ правый якорный клюзь; канатъ расклепываютъ позади битенговъ и къ концу цѣпи привязываютъ кабельтовъ. Къ перлиню на кормѣ привязываютъ буйрепъ (длиною въ 1 1/2 или 2 глубины воды) томбуй заблаговременно сбрасываютъ въ воду.

Изготовивъ такимъ образомъ цѣпь, ставятъ паруса возможно скорѣе, пока судно не начало еще дрейфовать. Лишь только марса-шкоты дошли до мѣста и паруса окончательно поставлены выпускаютъ канатъ, выбравъ моментъ, чтобы судно повалилось въ желаемую сторону, подтягиваютъ кабельтовъ талими или подвертываютъ на шнелѣ; когда задніе паруса наполнятся выпускаютъ кабельтовъ за бортъ, или рубятъ его и судно немедленно заберетъ ходъ впередъ.

Кромѣ исчисленныхъ случаевъ способа съемки съ якоря, представляется еще весьма много частныхъ случаевъ, которые нѣтъ никакой возможности разобрать каждый въ отдѣльности, а потому соображаясь съ окружающими обстоятельствами прибѣгаютъ къ различнымъ маневрированіямъ.

Кромѣ разведенія образовавшихся крестовъ, крыжей самый якорь можетъ быть поднять не чистымъ. Во всѣхъ случаяхъ, какъ-бы канатъ ни былъ запутанъ во кругъ веретена, штока или запъ прежде всего надо озаботиться и осмотрѣть нѣтъ-ли возможности заложить катъ. Нѣкоторые случаи запутыванія и способы очистки указаны атл. лист. 121 чер. 949, 950, 951, 952, 953, 954, 957.

### Приводить и спускаться вѣтеръ заходитъ и отходитъ.

Предположивъ, что корабль лежитъ въ бейдевиндѣ лѣваго галса на курсѣ, имѣя поставленными: фокъ, гротъ, марсели, брамсели, кливеръ и бизань, и вѣтеръ измѣняется румба на четыре въ лѣво, то говорятъ, что вѣтеръ отходитъ или отошелъ. При отошедшемъ вѣтрѣ необходимо измѣнить положеніе реевъ.

Наивыгоднѣйшій уголъ брасовки тотъ, что рей долженъ уголь, составляемый направленіемъ вѣтра съ курсомъ корабля дѣлать пополамъ и въ данномъ случаѣ рей должны быть отбрасовлены на 2 R. Первымъ отбрасовливаютъ гротовые и крюсельныя рей и по нимъ устанавливаютъ фоковые, для чего командуютъ: «*На гротовые и крюсельныя брасы на львою*». «*Гикъ завалить или на бизань штовы*». «*Слабину выбрать*». «*Бизань на штовы*». «*Булина раздернуть пошелъ брасы*». Когда гротъ-рей отбрасовятъ надлежаще, что можно всегда замѣтить приближенно по компасу; то «*стопъ брасы*». «*На фоковые брасы на львою*». «*Фока булина отдай, пошелъ брасы, фоковые рей по гротовымъ*». «*Навѣтренные брасы и топчанты вытянуть*». Если бейфуты тросовые то передъ началомъ отбрасовливанія командуютъ: «*бейфуты раздернуть*», по окончаніи дѣйствія: «*бейфуты вытянуть*».

Предположивъ, что вѣтеръ не измѣняется, а корабль при тѣхъ-же условіяхъ, лежитъ въ бейдевиндѣ правымъ галсомъ и желаетъ измѣнить курсъ влѣво на пять румбовъ, то говорятъ: корабль спускается. Для исполненія означеннаго маневра, командуютъ нижеслѣдующее:

*На брасы на правую и контръ-брасъ на львою!*

Съ исполненіемъ этой команды, становятся на подвѣтренный грота-галсъ и навѣтренный грота-шкотъ.

Когда встанутъ по мѣстамъ:

*Гикъ завалить! или Бизань на штовы!*

*Булина раздернуть, пошелъ брасы!*

Когда задніе рей отбрасовятъ:

*Право руля! (\*)*

Когда грота-рей отбрасовятъ какъ должно:

*Стопъ контръ-брасъ!*

Крюсельныя рей ют. оф. тотчасъ ставятъ параллельно гротовымъ.

Когда корабль будетъ подходить къ назначенному румбу:

*Прямо руля! Фока-галсъ отдать, пошелъ брасы!*

(\*) О руля давать приказанія болѣе опредѣлительныя, такъ наур; шлагъ! позтора или, на борть.



Съ исполненіемъ этой команды, выбираютъ шкотъ на вѣтрѣ и галсъ подъ вѣтромъ, покуда нижняя шкаторина фока ни приметъ одно направленіе съ фока-реемъ, и потравливаютъ кливеръ-шкоты.

Когда фока-рей будетъ параллеленъ грота-рею:

*Стопъ фока-брасъ!*

Когда корабль придетъ на румбъ:

*Такъ держатъ!*

Когда реи обрасопятъ и галсы осадятъ до мѣста:

*Топенанты и бейфуты вытянуть!*

Стягиваютъ бейфуты и тянутъ топенанты нижнихъ реевъ на марки.

*Снасти разобрать!*

*Примѣчаніе.* Ежели намѣрены спуститься въ полный бакштагъ или на фордевиндъ, такъ что гротъ стоять не можетъ, то предъ началомъ маневра его слѣдуетъ убрать.

Предположивъ, что корабль лежитъ полный бакштагъ праваго галса имѣя паруса: марсели, брамсели, фокъ, кливеръ и вѣтеръ измѣняется влѣво то говорятъ вѣтеръ заходить, а слѣдовательно надлежитъ измѣнить положеніе реевъ и предположивъ, что вѣтеръ зашелъ до бейдевинда и есть возможность нести гротъ, слѣдуетъ командовать: «*На контръ-брасъ на правую*», «*Бахитамъ съ твоей за марсъ*», «*Контра-брасъ на марку*» по этой командѣ брасопятъ и крюсельные реи. Когда задніи реи обрасопятъ: «*На фоковые брасы, на тѣвую*», «*Пошелъ брасы, фоковые реи бейдевиндъ или фока-брасъ на марку*». Бейфуты, навѣтренные брасы и топенанты вытянуть. Булина прихватить: «*На бизань-шкотъ. На грота-галсъ. Слабину выбрать*». «*Бизань-шкотъ тянуть, грота-галсъ садить, снасти разобрать*». Если вѣтеръ не измѣняется, а корабль измѣняетъ свой курсъ то говорятъ корабль приводитъ.

Предположимъ, что корабль идетъ на фордевиндъ подъ всѣми парусами, исключая грота, и желаетъ привести въ бейдевиндъ, на правый галсъ и поставить гротъ.

*На брасы на тѣвую, контръ-брасъ и грота-галсъ на правую!*

Когда встанутъ по мѣстамъ:

*Бейфуты и топенанты раздернуть!*

*Бахитамъ за марсъ!*

*Контръ-брасъ на марку!*

*Гротъ садить!*

Когда реи тронутся:

*Лѣво руля! (\*)*

*Кливеръ-шкотъ раздернуть!*

*Бизань-шкотъ тянуть.*

Когда корабль будетъ подходить къ галфвинду:

*Фока-брасъ на марку!*

*Одерживай!*

Когда корабль будетъ подходить къ линіи бейдевинда:

*Фока-шкотъ, кливеръ-шкотъ вытянуть!*

Приведя въ бейдевиндъ:

*Топенанты вытянуть!*

*Булина прихватить!*

*Снасти разобрать!*

Вахтенные становятся на крюсельные и контръ-брасы на правую, а также на грота-галсъ, гротъ-марса-брасъ и грота-шкотъ на лѣвую!

Руль кладется смотря по силѣ вѣтра и качествамъ корабля.

(\*) Лучше ставить прямо. Вообще на высокомъ волненіи съ положеніемъ руля быть крайне осторожнымъ.

Прави бейдевиндъ вѣтеръ можетъ зайти на столько, что обстенитъ паруса или рулевой отъ несвоевременнаго положенія руля можетъ выдти изъ вѣтра. Смотри по обстоятельствамъ и потери хода корабля принимаютъ соответственные мѣры. Если корабль ходъ не потерялъ то наполнить паруса можно положивъ руль на бортъ, но во всякомъ случаѣ имѣть въ готовности убрать бизань и гротъ и вынести кливеръ-шкотъ на вѣтеръ и если съ уборкою этихъ парусовъ увидать, что корабль нельзя увалить на прежній галсъ, то переносить задній реи на другой галсъ, командуя: *«прямо руль»*. На *гровые* брасы на лѣвую или — правую.

*«Фока-галсъ или шкотъ отдай, штовы подтянуть»*. *«Бакштам за марсъ. Гротъ-марса-булинь отдай»*. По этой командѣ переносить реи на другой галсъ. *«На бизань-шкотъ. На грота-галсъ. «На фоковые брасы на лѣвую или правую»*. Какъ только задній паруса наполняются: *«слабину выбрать. Фока-булинь отдай. Бизань-шкотъ тянуть. Грота-галсъ садить»*. Какъ только корабль тронется къ вѣтру, что служитъ признакомъ, что корабль получилъ передній ходъ.

*«Фока и кливеръ-шкотъ прихватить»*. *«Навстрѣнные брасы и топчанты вытянуть»*. *«Булинь прихватить. «Править бейдевиндъ, снасти разобрать»*. Но обстоятельства могутъ быть таковы, что кораблю нельзя лечь на другой галсъ. То первою заботою, по мимо уборки грота и бизани, тотчасъ спустить кливеръ и перебросить фоковые реи, тѣмъ заставить увалиться носъ корабля на прежній галсъ. Ежели-бы на кораблѣ, правящемъ на фордевиндъ паруса обстенило, то слѣдуетъ въ такомъ случаѣ разбрасопливать реи на разные галсы, т. е., фоковые на обратный тому, на который желаютъ лечь, а гровые и крисельные на галсъ. Руль ставить прямо передъ тѣмъ, что корабль потеряетъ передній ходъ. Относительно постановки бизани, грота и прочихъ дѣйствій поступать такъ, какъ было при переносѣ реевъ когда у корабля обстенило—въ бейдевиндъ и онъ долженъ былъ лечь на другой галсъ.

### Ложиться въ дрейфъ.

Если кораблю необходимо, на нѣкоторое, болѣе или менѣе продолжительное время, оставаться на мѣстѣ, то ложиться въ дрейфъ. Обстоятельства, по которымъ приходится прибѣгать къ этому маневру, напр: для бросанія динь-лота, при выжиданіи разсвѣта для входа въ портъ, въ ожиданіи лоцмана, для соединенія съ другимъ судномъ, спустить, поднять шлюпку, при приставаніи шлюпки и т. п. Конечно, нѣтъ необходимости ложиться въ дрейфъ если корабль, имѣетъ ходу узла два. Для паровыхъ судовъ, кромѣ вышеозначенныхъ причинъ, присоединяется еще порча машины, когда, для ея исправленія, необходимо остановить машину. Если паровое судно имѣетъ прямые паруса, то оно ложиться въ дрейфъ на общемъ основаніи для парусныхъ судовъ, или-же вступаетъ въ трисели. Впрочемъ это зависитъ отъ продолжительности времени и обстоятельствъ. Если-же паровое судно имѣетъ только косые паруса, то оно ложиться въ дрейфъ подъ триселями.

Паровые суда неимѣющія никакого рангоута если имъ понадобится застопорить машину, на продолжительное время, то обыкновенно надо постараться, чтобы не стать поперекъ волненія, для чего спускаются по волненію и вѣтру. Маневръ ложиться въ дрейфъ можно подраздѣлить на три части; предполагая, что желаютъ спустить гребное судно. Первую часть составляетъ убавка парусовъ, вторая — переносъ гровыхъ реевъ поперекъ спускъ кливера и спустить шлюпку (л. 79 ч. 610, 612). Паруса остаются марсели и бизань, съ подтянутою галсъ оттяжкой. Убрать паруса, вызываютъ всѣхъ на верхъ: Командуютъ: *«на брамсели, на фока и грота-гитовы-гордени»*. *«Слабину выбрать, брамъ-шкоты съ лѣвой или правой, фаль отдай. Фокъ и гротъ на гитовы»*. По исполненіи этой работы: *«на гровые брасы на правую или лѣвую»* — на кливеръ — нираль, — слабину выбрать. *«Гротъ-марса-булинь отдай»* (если былъ прихваченъ). *«Гровые реи прямо»*. *«Кливеръ долой»*. *«На катеръ»*. Руль должно класть подъ вѣтеръ отъ  $\frac{1}{2}$  до  $\frac{3}{4}$  шлага.

Судно быстро покатится къ вѣтру и не дойдя до линіи

вѣтра В на З, остановиться, причемъ на форъ-марсель и грюйсель будетъ наименьшій напоръ вѣтра. Обстененный гротъ-марсель дастъ судну задній ходъ, и носъ покатится подъ вѣтеръ, даже при рулѣ поставленномъ прямо, ибо каждое судно должно обладать навѣтренностью, а слѣдовательно, если оно, при переднемъ ходѣ и рулѣ прямо, шло къ вѣтру, то при заднемъ ходѣ оно пойдетъ носомъ подъ вѣтеръ. Корабль будетъ уваливаться отъ линіи вѣтра и имѣть задній ходъ, до тѣхъ поръ, пока грюйсель и форъ-марсель не наполнятся, а гротъ-марсель не станетъ левентигъ, или, даже наполнится; тогда остановившись и подъ вліяніемъ наполнившихся парусовъ корабль пойдетъ впередъ и къ вѣтру: форъ-марсель и грюйсель опять станутъ левентигъ, судно остановится, за тѣмъ пойдетъ назадъ и т. д. Движеніе судна при лежаніи въ дрейфъ къ вѣтру, называется *восхожденіемъ*; и та точка компаса до которой судно доходитъ, называется *В восхожденія*. Движеніе судна подъ вѣтеръ называется *нисхожденіемъ* и тотъ В, до котораго судно спускается, называется *В нисхожденія*. Таковъ общій способъ лежанія въ дрейфѣ.

Спускать шлюпку надлежитъ всегда, съ подвѣтренной стороны, въ тотъ моментъ, когда судно восходитъ. Во избѣжаніи-же различныхъ случайностей, кливеръ лучше не убирать, въ особенности когда шлюпка пристаесть. При поставленномъ кливерѣ, корабль будетъ имѣть всегда передній ходъ. Имѣя значительный ходъ, кливера сперва, тоже, не убираютъ, чтобы гротъ-марселею не пришлось останавливать судно сразу съ большаго хода. Въ случаѣ необходимости внезапно лечь въ дрейфъ, ложатся подъ форъ-марселемъ, т. е., убавивъ парусовъ приводятъ къ вѣтру, спускаютъ кливеръ и ставятъ фоковые реи прямо. Иногда ложатся въ дрейфъ подъ форъ-марселемъ, рассчитывая, что корабль, чрезъ это быстро теряетъ ходъ. Иногда бываетъ необходимо поворотить оверъ-штагъ и лечь въ дрейфъ, что исполняется сначала подобно повороту оверъ-штагъ, въ моментъ когда фокъ лежитъ на ванты, убираютъ гротъ, а фокъ убираютъ при переносѣ гротовыхъ парусовъ и въ тоже самое время спускаютъ кливеръ. Если до поворота стояли брамсели то ихъ убираютъ одновременно съ гротомъ. При переносѣ заднихъ реевъ, гротовые реи ставятъ

прямо, когда крюсельные брасопяты на штагъ, затѣмъ, когда крюйсель наполнится, переносятъ фоковые реи на другой галсъ.

Такимъ образомъ ложатся въ дрейфъ суда съ полнымъ вооруженіемъ. Суда, вооруженныя барками, ложатся въ дрейфъ почти одинаково, т. е., подъ форъ и гротъ-марселями и бизанью. Брига кладутъ гротъ-марсель на стеньгу, форъ-марсель остается наполненнымъ, фокъ-стаксель съ прихваченнымъ булинемъ, или со шкотомъ выбраннымъ на вѣтеръ, косымъ гротомъ съ подтянутой галсъ-оттяжкой. Суда съ косымъ вооруженіемъ убираютъ форъ-трисель и кливеръ, выбираютъ стаксель-булинь, или, шкотъ на вѣтеръ, подтягиваютъ грота-галсъ-оттяжку. Необходимо убирать форъ-трисель, иначе судно будетъ имѣть слишкомъ много хода и пойдетъ впередъ, не восходя и спуская почти нисколько.

Тендера и бота убираютъ кливеръ, подтягиваютъ грота-галсъ-оттяжку, гикъ ставятъ прямо и выбираютъ фока-булинь на вѣтеръ, оставляя руль прямо. Общій характеръ лежанія въ дрейфѣ всѣхъ судовъ такой-же, какъ было выше сказано. Паровыя суда ложатся въ дрейфѣ на общихъ основаніяхъ. Если надо на продолжительное время, приводятъ бейдевиндъ подъ триселями, кливеромъ и бизанью. Такъ, какъ площадь этихъ парусовъ очень мала, то судно не будетъ имѣть значительнаго передняго хода, а слѣдовательно и весьма не значительное плаваніе при значительномъ дрейфѣ. Если паровое судно, неимѣющее рангоута, должно лечь въ дрейфъ, то оно приводитъ противъ вѣтра, и даетъ машинѣ самый малый ходъ впередъ, смотря по обстоятельствамъ и силѣ вѣтра. Если-же нужно лечь въ дрейфъ вслѣдствіе порчи машины, то единственный способъ, это спуститься по вѣтру, и прѣвить по волненію и вѣтру судно будетъ имѣть, хотя малый ходъ, что дастъ возможность управлять рулемъ и не позволить судну стать поперегъ волненія.

### Ложиться въ дрейфъ.

#### 1) Идя от бейдевиндъ.

Предположимъ, что корабль идетъ въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, подъ всеми парусами.

Всѣхъ на верхъ, въ дрейфъ ложиться!

На брамсели и бомъ-брамсели!

Когда команда выбѣжитъ наверхъ:

На фока и горт-гитовы, контръ-брасъ на правую и кливеръ-нираль!

Когда встанутъ по мѣстамъ:

Выбрать слаbinу!

Брамъ и бомъ-бр-шкоты и фалы отдать, фокъ и гротъ на гитовы; кливеръ долой!

Гротъ-марса-булинь отдай; гротовые реи прямо!

Подвахтенныхъ внизъ!

+ Снасти разобрать!

Кромѣ сказаннаго становятся на всѣ кливеръ-ниралы, навѣтренные гротовые брасы и для отдачи: на навѣтренные гротовые булина, контръ-брасъ, на подвѣтренные гротовые брасы и кливеръ-фалы.

При исполненіи сего командованія, вытягиваютъ гротовые бей-футы, грота-топенанты съ обѣихъ сторонъ и бакштаги; баковые идутъ прихватить кливера; руль нѣсколько одерживаютъ, чтобы не дать кораблю выйти изъ вѣтра и потомъ его ставить прямо. — Брамъ и бомъ-брамъ-реи остаются по вѣтру, кромѣ гротовыхъ, которые ставятся прямо.

По окончаніи маневра.

#### 2) Поворачивая оверъ-штагъ.

Предположимъ, что корабль идетъ въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ подъ всеми парусами и желаетъ лечь въ дрейфъ на другой галсъ.

Всѣхъ наверхъ, въ дрейфъ ложиться; оверъ-штагъ поворачивать!

Когда команда выйдетъ наверхъ:

По мѣстамъ, поворотъ оверъ-штагъ!  
+ На брамсели и бомъ-брамсели!

Когда встанутъ по мѣстамъ:

Право на боуть!

Когда паруса начнутъ закрывать:

Фока-шкотъ отдать; кливера долой!

Выбрать слаbinу!

Когда паруса заплещать:

Брамъ и бомъ-бр-шкоты и фалы отдай; гротъ на гитовы!

+ Фока-галсъ отдать!

Когда фокъ ляжетъ на ванты:

Бакштаги за марсъ

Когда корабль придетъ противъ вѣтра:

Кромѣ всего выше сказаннаго, гротовые брасы должно завернуть на марки, чтобы съ отдачею гротъ-марса-булина, гротъ-марсель не перекинуло силою вѣтра на другой галсъ.

**Гротъ-марса-булинь отдай, гротовые реи прямо!**

Когда корабль теряет ходъ:

**Прямо!**

Когда перекатится на другую линію бейдевинда:

**Фока-булинь отдай!**  
**+ Фокъ на гитовы!**

По окончаніи маневра:

**Подвахте н н ы х ъ внизъ!**

**+ Топенанты вытянуть!**

**+ Булиня прихватить!**

**+ Снасти разобрать!**

*Примѣчаніе.* Если корабль идетъ полнымъ вѣтромъ, напр. на фордевиндъ и желаетъ лечь въ дрейфъ, то командовать въ этомъ случаѣ должно согласно предъидущихъ правилъ, т. е. убрать все паруса, кромѣ марселей, въ одно время, потомъ положить руль на бортъ (или нѣсколько шлаговъ), поставить бизань и бросить кроссельные реи, а когда корабль будетъ подходить къ линіи галфвинда, тогда бросить въ бейдевиндъ и фокные реи.

*3) Идя от бейдевинда подъ всеми парусами, для спасенія человека, упавшаго за бортъ.*

**Вуюкъ сбросить!**

Вахтенный безотлучно находящійся у буйка и знающій съ нимъ обращаться, тотчасъ сбрасываетъ его въ воду; но онъ можетъ исполнить это и раньше, лишь только увидитъ паденіе человѣка.

**+ На катеръ!**

Вахтенные гребцы садятся на подвѣтренный катеръ, а ютовые готовятъ катеръ къ спуску.

**+ Фокъ и гротъ на гитовы!**

**+ Гротъ - марса - булинь отдай, гротовые реи прямо!**

Послѣ сего спустить кливера и убирать брамсели и бомъ-брамсели; но главное должно заботиться о быстромъ изготовленіи и спускѣ на воду гребнаго судна.

*4) Идя от бакштага подъ всеми парусами, для спасенія человека, упавшаго за бортъ.*

**Вуюкъ сбросить!**

**+ Право на бортъ.**

Если же вѣтеръ столь свѣжъ, что обстенивши паруса, можно потерять рангоутъ, тогда руль класть на бортъ по отдачѣ фаловъ.

**+ На катеръ!**

**+ Всѣхъ на верха, парусовъ убавлять!**

**По мѣстамъ!**

+ Лисель долой!

+ Брамъ и бомъ-брашкоты и фалы отдать!

Если вѣтеръ рифъ-марсельный:

**На марса-фалахъ!**

Когда лисели спустятъ:

**Марса-фалы-отдай!**

+ На фоковые крюсельные брасы на правую!

**Фокъ и гротъ на гитовы: брасы на марку!**

+ На брамсели и бомъ-брамсели!

+ Марсовые на марсъ.

Послѣ сего поставить бизань, спустить кливера и все привести въ порядокъ; катеръ же спускаетъ вахт. нач. лишь только онъ будетъ готовъ, не ожидая приказаній.

**Повороты: оверъ-штагъ и чрезъ фордевиндъ.**

Суда могутъ переходить изъ одного пункта въ другой съ попутнымъ вѣтромъ, идя прямымъ курсомъ къ цѣли, или, съ противнымъ вѣтромъ, достигаютъ того-же, нѣсколькими кур-

Команда становится убирать всѣ паруса, кромѣ марселей, но должны быть готовы отдать и марса-фалы.

Лисели убираются назадъ.

Фоковые и крюсельные реи бра-соить въ бейдевиндъ.

сами идя бейдевиндъ и ложась, по необходимости, попеременно то на одинъ галсъ, то на другой т. е. лавируя. Переходъ съ одного галса на другой называется поворотомъ, ихъ бываетъ два: оверъ-штагъ и чрезъ фордевиндъ. Поворотъ оверъ-штагъ, это есть такой поворотъ, когда судно переходитъ на другой галсъ пересѣкая линію противнаго вѣтра. Поворотъ чрезъ фордевиндъ когда судно переходитъ на другой галсъ пересѣкая линію попутнаго вѣтра.

Поворотъ оверъ-штагъ необходимо требуетъ, чтобы судно имѣло достаточный ходъ и несло соответственные паруса; если-же парусовъ мало, то временно прибавляютъ фокъ и гротъ. Волненіе не должно быть очень велико и поворотъ оверъ-штагъ не выйдетъ при свѣжемъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, а также при тихомъ вѣтрѣ и большой зыби. Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда судно лавируетъ, оно по возможности поворачиваетъ оверъ-штагъ, и выгоды, доставляемыя этимъ поворотомъ несомнѣнны: онъ требуетъ меньше мѣста для совершенія поворота, а также его дѣлаютъ для наибыстрѣйшей остановки хода, какъ-то: при встрѣчѣ судовъ, внезапно открывшемся берегѣ и иногда для спасенія упавшаго человѣка за бортъ.

При лавировкѣ переходя линію вѣтра оно выгадываетъ болѣе или менѣе прямо по курсу. При поворотѣ-же чрезъ фордевиндъ судно спускаясь подъ вѣтеръ, значительно терпитъ въ вытрышѣ на галсѣ и кромѣ того требуетъ значительнаго мѣста. Поворотъ чрезъ фордевиндъ необходимо дѣлать во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда по силѣ вѣтра и волненія нѣтъ вѣроятія, что судно повернетъ оверъ-штагъ. Во всѣхъ-же остальныхъ случаяхъ этого поворота нужно избѣгать по его невыгодности, а на судахъ съ косымъ вооруженіемъ онъ даже не безопасенъ. Какія-бы выгоды поворотъ оверъ-штагъ собою не представлялъ, однако пользоваться имъ безусловно, не принимая во вниманіе обстоятельствъ, при которыхъ судно вынуждено будетъ поворачивать нельзя. Такъ напримѣръ; судну лежащему въ бакштагъ, несомнѣнно, въ случаѣ надобности внезапно лечь на другой галсъ предпочтительно поворотить чрезъ фордевиндъ, а судну лежащему бейдевиндъ и не полнѣя галфвинда, удобнѣе дѣлать поворотъ оверъ-штагъ; при этомъ,

дѣлающему поворотъ, необходимо помнить о прихватываніи булиней и менѣе заботиться о брасонкѣ реевъ, такъ какъ таковыя въ данномъ обстоятельствѣ бывають весьма мало обрасонлены. Прихватываніе-же булиней необходимо потому, что это единственныя снасти, которыя удерживають реи и не даютъ парусамъ обстениться ранѣ чѣмъ необходимо для успѣшнаго совершенія поворота.

Каждый изъ поворотовъ можно подраздѣлить на два отдѣльныхъ маневра. При поворотѣ оверъ-штагъ судно должно какъ-бы приводить, а затѣмъ дѣйствіемъ обстененнаго формарселя, или фока, оно уваливается подъ вѣтеръ или спускается и ложится бейдевиндъ новаго галса.

При поворотѣ черезъ фордевиндъ судно сначала спускается до линіи попутнаго вѣтра и перейдя которую начинаетъ приводить до линіи бейдевинда новаго галса. Поворотъ оверъ-штагъ для судовъ съ прямымъ вооруженіемъ представляетъ нѣсколько различныхъ приѣмовъ, въ зависимости отъ обстоятельствъ и качества судна. Иногда суда переходить на другой галсъ только потерявъ ходъ, или съ заднимъ ходомъ, или все время сохраняють передній ходъ. Предположимъ, что судно идетъ правымъ галсомъ бейдевиндъ и надлежитъ поворотить на лѣвый галсъ. Вѣтеръ брамсельный, море съ небольшимъ волненіемъ, и судно несетъ: марсели, брамсели нижніи паруса, кливеръ и бизань, руль ходитъ на вѣтрѣ  $\frac{1}{4}$  шлага. Если предоставить судну приходить къ линіи вѣтра силой однихъ парусовъ, то оно описало-бы естественную циркуляцію, которая очень отлога, и, далеко не дойдя до линіи вѣтра потеряло-бы ходъ и могло не совершить поворота вслѣдствіе бездѣйствія переднихъ парусовъ; по этому-то необходимо прибѣгать къ содѣйствію руля. И такъ, необходимо возможно большее время, что-бы задніе паруса дѣйствовали и были наполнены и, въ тоже время наивозможно уменьшить дѣйствіе переднихъ парусовъ. Дѣйствіе заднихъ парусовъ можетъ быть увеличено только постановкой гика въ діаметральную плоскость или прямо, ослабленіе-же дѣйствія переднихъ парусовъ достигается полнымъ раздергиваніемъ шкотовъ переднихъ косыхъ парусовъ и фока, и, если несутъ стаксели то, шкоты стакселей стоящихъ впереди гротъ-мачты должны быть также раз-

дернуты. Поставивъ гикъ и руль прямо и раздернувъ шкоты судно тронется къ вѣтру, чтобы еще болѣе сильно заставить его катиться кладуть руль на бортъ, подъ вѣтеръ. По причинѣ уменьшенія дѣйствія вѣтра на передніи паруса увеличенія — на задніи и положеннаго руля судно быстро покатиться къ вѣтру.

Руль должно класть подъ вѣтеръ медленно, дабы судно не теряло, по возможности хода. Восходя къ линіи вѣтра судно мало по малу теряетъ ходъ. Вѣтеръ сперва наполнявшій паруса, выйдетъ изъ нихъ, они заплещутъ и наконецъ, обстенятся. Когда замѣтятъ что фокъ легъ на ванты, или о томъ дадутъ знать, отдають грота-шкотъ и галсы нижнихъ парусовъ — подтягивають гитовы, чтобы шкотовые углы фока и грота были выше сѣтокъ и при переносѣ реевъ не задѣвали за нихъ. Ранѣе нежели фокъ совершенно ни ляжетъ на ванты не слѣдуетъ отдавать фока-галса, такъ какъ вѣтеръ при отданномъ галсѣ и не вполне обстененномъ фокѣ, послѣдній наполнится и судно покатиться подъ вѣтеръ, на старій галсъ, такъ какъ булинь оттянетъ впередъ его шкаторину. Продолжая катиться къ вѣтру судно наконецъ обстевитъ фокковые паруса. Суда поворачивающія съ потерей хода или съ заднимъ требуютъ уловить моментъ потери хода, что узнается по движенію воды, или по штурвалу.

При такихъ обстоятельствахъ руль немедленно долженъ быть поставленъ прямо, иначе кромѣ вреднаго дѣйствія на руль, онъ можетъ при заднемъ ходѣ валить судно на старій галсъ. Въ тотъ моментъ, когда судно придетъ противъ вѣтра, что узнается по заплескавшей бизани, отдають гротъ-марсабулинь и переносятъ задніи реи на новый галсъ, брасоня ихъ въ бейдевиндъ; этотъ моментъ переноса не представитъ затрудненія ибо задніи паруса закрытые фокковыми будутъ обезвѣтрены. Переносъ необходимо дѣлать возможно скорѣе, для чего иногда контра-брасъ основываютъ въ два ходовыхъ конца. Въ тоже самое время, т. е. съ переносомъ заднихъ парусовъ должно озаботиться и о кливеръ-шкотѣ и бизань-гикѣ увалить на подвѣтренную сторону. Судно приобрѣтъ задній ходъ и вслѣдствіемъ дѣйствія обстененныхъ фокковыхъ парусовъ будетъ уваливаться подъ вѣтеръ. Судно уваливаемое

подъ вѣтеръ дѣйствиємъ обстѣненныхъ фоковыхъ парусовъ, спуститься на столько, что задніи паруса будутъ наполняться, что покажетъ время переноса фоковыхъ реевъ на новый галсъ. Дѣйствіе вѣтра на задніи и передніи паруса обрасопленные на новомъ галсѣ заставятъ судно потерять задній ходъ и приобрѣсти передній, чему признакомъ можетъ служить, что судно тронется къ вѣтру, въ этотъ моментъ должны быть прихвачены шкоты: кливеровъ, фока и стакселей. Руль, если судно значительно увалилось подъ вѣтеръ оставляютъ прямо, чтобы дать возможность быстрѣе подняться до бейдевинда.

Поворачивая въ тихій вѣтеръ или на длинныхъ судахъ необходимо, вмѣсто отдачи кливеръ-шкота, убирать кливеръ и бомъ-кливеръ, если стояли. Такъ какъ судно должно имѣть по возможности больше хода то нужно немного приспуститься, а затѣмъ уже поворачивать. Судно медленно будетъ катиться къ линіи вѣтра, а потому очень часто дѣлаютъ когда поворотъ сомнителенъ, то потравливаютъ подвѣтренный фока-брасъ, чѣмъ достигается скорѣйшее обстѣниваніе фока и вообще переднихъ парусовъ. Лишь только это достигнуто, поворотъ можно считать обезпеченнымъ. Хотя этимъ способомъ и достигается поворотъ, но судно приобрѣтаетъ значительный задній ходъ а потому надо, по возможности избѣгать потравливанія подвѣтреннаго фока-браса. Когда судно придетъ противъ вѣтра, то поднимаютъ кливера, но ихъ шестовъ не прихватываютъ. Вообще принято переносить задніе рей въ тотъ моментъ, когда судно придетъ противъ вѣтра, но на коммерческихъ судахъ этаго не дѣлаютъ, а переносятъ задніи рей не дойдя до линіи вѣтра, когда навѣтренная часть гротъ-марселя обстѣнена и сама позываетъ гротовые рей перекинуться назадъ.

Впрочемъ это вызывается скорѣе тѣмъ, что по малому числу команды затруднительно переносить задніе рей, чтобы успѣть управляться съ ними до того момента когда надо будетъ дѣйствовать съ фоковыми. Если судно поворачиваетъ съ переднимъ ходомъ, то задніе рей можно переносить не доходя до линіи вѣтра; при этомъ нужно не позволять реямъ останавливаться, а какъ можно быстрѣе переносить ихъ, ибо

самъ вѣтеръ, обстѣнивая навѣтренную часть гротъ-марселя толкаетъ его назадъ. Перенеся гротовые и брюсельные рей переходятъ на фоковые брасы, когда судно перейдетъ линію вѣтра увалиться подъ вѣтеръ румбовъ на 5, отводятъ руля, а затѣмъ немедленно переносятъ фоковые рей, не дожидаясь, пока наполнятся задніе паруса. Судно отъ дѣйствія руля на столько спуститься, что задніе паруса наполнятся вмѣстѣ, съ только что перенесенными передними. Тогда руль ставятъ прямо. Судно тронется къ вѣтру, прихватываютъ фока и кливеръ-шкоты одерживаютъ рулемъ и правятъ бейдевиндъ. Въ томъ случаѣ, если судно поворачиваетъ съ весьма значительнымъ переднимъ ходомъ, то можно переносить всѣ паруса за разъ. Поставивъ гикъ и руль прямо раздергиваютъ фока и кливеръ-шкоты, кладутъ по немногу руля на бортъ. Когда фокъ ляжетъ на ванты подтягиваютъ фока и грота-гитовы.

Когда судно на 1 или 2 R увалиться подъ вѣтеръ на новомъ галсѣ, переносятъ рей и отводятъ руля. Когда же судно спустится R на 4, то руль ставятъ прямо. Такой маневръ возможенъ только при тихомъ состояніи моря, ровномъ вѣтрѣ и хорошемъ переднемъ ходѣ. При поворотѣ оверъ-штагъ, нужно непременно ставить во время руль прямо, иначе судно забравъ задній ходъ, можетъ повредить руль; если же его не переложить, то судно будетъ толкаемо рулемъ въ сторону какъ разъ противоположную желаемой. Также нужно обращать вниманіе на отведеніе руля при поворотѣ съ переднимъ ходомъ, иначе судно слишкомъ спустится подъ вѣтеръ и будетъ тяжело восходить къ линіи бейдевинда.

Въ томъ случаѣ, если судно восходя къ вѣтру, быстро теряетъ ходъ и наконецъ остановится, не дойдя до линіи вѣтра настолько, что фокъ не ляжетъ на ванты, пойдетъ назадъ, то очевидно что поворотъ оверъ-штагъ не удался. Нужно или попробовать вторично, или поворотить черезъ фордевиндъ. Въ первомъ случаѣ нужно увалиться опять до линіи бейдевинда, а затѣмъ снова поворачивать. Когда дѣлающій поворотъ съ увѣренностью можетъ сказать, что поворотъ не удался, то прежде всего надлежитъ поставить руль прямо, а для уваливанія носа выбираютъ на вѣтрѣ кливеръ-



шкоты вытягивают фока-шкоты. Если недостаточно, берут гроты и бизань на гитовы, ставят задние реи левентигъ. Когда судно спустится достаточно судя по направлению вѣтра, то брасуют задние реи бейдевинды ставят гроты и бизань, переносят кливерь-шкоты и когда судно начнет забирать ходъ, одерживают рулемъ; когда-же судно возьмет полный ходъ, то снова пытаются поворотить оверь-штагъ. Если-же далѣе идти нельзя и необходимо поворотить, то въ случаѣ неудавшагося поворота оверь-штагъ, поворачивают через фордевинды. Когда судно остановится, вытягивают на вѣтрѣ кливерь-шкоты, подвѣтренный фока-шкоты, ставят руль прямо, убирают гроты и бизань, отбрасывают задние реи прямо, судно пойдет назадъ и будет уваливаться подъ вѣтеръ. Если не свѣжо, то можно класть руль на бортъ, для скорѣйшаго заворачиванія. Когда судно спустится въ галфвинды и сперва остановится а затѣмъ начнет забирать передній ходъ кладут руля на бортъ и далѣе поступаютъ, какъ при обыкновенномъ поворотѣ через фордевинды.

Судно идетъ бейдевинды правымъ галсомъ, и ему надлежитъ поворотить через фордевинды, паруса: марсели, брам-сели, нижние паруса — кливерь и бизань, руля  $\frac{1}{4}$  шлага на вѣтрѣ. Поворотъ через фордевинды состоитъ изъ двухъ моментовъ. Помощью руля и парусовъ заставить судно увалиться подъ вѣтеръ до линии фордевинда, перейти ее и приводить къ вѣтру на новомъ галсѣ. Уклонять судно подъ вѣтеръ нужно помощью парусовъ и руля, ибо безъ содѣйствія послѣдняго судно не поворотитъ совсѣмъ. Прежде всего должно ослабить дѣйствіе задней парусности, для каковой цѣли берутъ гроты и бизань на гитовы затѣмъ ставят людей на задние навѣтренные брасы, по командѣ отбрасывают реи и держатъ паруса левентигъ, отнюдь не обстенивая, через что замедляется быстрота уваливанія подъ вѣтеръ носа судна, такъ какъ обстениваемые паруса значительно уменьшаютъ ходъ. Одновременно съ отбраской реевъ кладутъ руля на вѣтеръ на бортъ. Судно, подъ вліаніемъ ослабленной задней парусности и дѣйствія руля, начнет уваливаться подъ вѣтеръ; гротовые и крѣйсельные паруса все время обезвѣтриваютъ брасомъ до тѣхъ поръ, пока судно не спустится до галф-

винда, тогда реи будутъ стоять прямо, брасы ихъ завертываютъ. Когда судно спустится R на 2 ведоходя до линии фордевинда, т. е. будетъ лежать бакштагъ 14 R, ставятъ фоковые реи прямо, ибо они уже бесполезны и не уваливаютъ носа; во вторыхъ, чтобы на фордевинды приходилъ съ реями поперекъ. Отбрасывая фоковые реи, отводятъ руля, дабы судно не слишкомъ быстро перешло линію фордевинда и не бросилось къ вѣтру, ни обстенило не обрасопленныхъ еще фоковыхъ парусовъ. Когда судно придетъ на фордевинды, то вслѣдствіе дѣйствія руля оно перекатится на другой галсъ. Тотчасъ брасуютъ задние реи бейдевинды, ставятъ бизань. Отъ дѣйствія заднихъ парусовъ и руля судно быстро станетъ восходить къ вѣтру. При высокомъ волненіи поворотъ через фордевинды требуетъ большой осмотрительности въ имѣніи руля на бортѣ. Случается нѣкоторое время удерживать судно на линіи фордевинда, выбрать наилучшій моментъ, для приведенія судна въ бейдевинды — другаго галса; почему и руль можетъ быть придется имѣть не только прямо, но даже и одерживать, въ особенности при переходѣ съ бакштага до галфвинда новаго галса. Такъ какъ помимо стремительности, съ котораго паруса гонятъ носъ судна къ вѣтру и самое волненіе ударяя въ навѣтренную раковину, можетъ побудить сразу судно рискнуть къ вѣтру, значительно чернить утлегаремъ, вслѣдствіе чего весьма возможна потеря послѣдняго. По переходѣ судномъ линіи фордевинда, грота не ставятъ, ибо судно слишкомъ быстро покатится и можетъ произойти обстениваніе еще не обрасопленныхъ парусовъ. Рулемъ управляютъ сообразно обстоятельствамъ.

Фоковые реи брасуютъ, пока еще гротовые паруса наполняли и не слѣдуетъ допускать ихъ обстениванія, ибо сама мачта и весь рангоутъ предоставляются тогда дѣйствію качки, не будучи ничѣмъ поддерживаемы. Фока и кливерь-шкотовъ не прихватываютъ, дабы не мѣшать судну привести въ бейдевинды. Когда-же судно взойдетъ до галфвинда, ставятъ гроты, вытягиваютъ фока и кливерь-шкоты, одерживая рулемъ стремленіе судна выйти изъ вѣтра. Приведа бейдевинды на новомъ галсѣ можно считать поворотъ оконченнымъ вытягиваютъ навѣтренные брасы, топчанты и бушля.

Если судну случится поворачивать въ весьма тихій вѣтеръ, то даже и задніе паруса имѣть надобности держать левентигъ, а достаточно ихъ по немногу отбрасоцливать, такъ что будучи наполнены они не уменьшать хода.

Такимъ образомъ, какъ только что изложено, суда поворачиваютъ въ умѣренный вѣтеръ, когда судно или по своимъ качествамъ или по неудобству поворота оверъ-штага, ворочаетъ черезъ фордевиндъ, короче говоря при обыкновенныхъ условіяхъ состоянія моря и вѣтра. Если-же судну приходится ворочать черезъ фордевиндъ подъ глухо зарифленными марселями при крѣпкомъ вѣтрѣ и большомъ волненіи, то для быстроты поворота первою заботою является постановка фока; — несомнѣнно, въ данномъ случаѣ, фокъ имѣетъ взятымъ рифъ, если-же судно по своимъ качествамъ не можетъ нести фока то, всегда надлежитъ имѣть въ готовности форъ-трисель, при помощи котораго судно и дѣлаетъ поворотъ черезъ фордевиндъ. Означенные паруса убираютъ въ тотъ моментъ, когда судно спустится въ бакштагъ.

Повороты черезъ фордевиндъ на судахъ съ косымъ вооруженіемъ, которыхъ косою гротъ во время поворота не убираютъ требуетъ особеннаго тщанія и внимательности на линіи фордевинда при переходѣ съ одного галса на другой. Поступаютъ такимъ образомъ: подтягиваютъ грота-галсъ-оттяжку травятъ гика-шкотъ, чтобы гикъ отошелъ къ подвѣтреннымъ вантамъ, кладутъ руль на вѣтеръ на бортъ. Когда судно придетъ бакштагъ, стягиваютъ гика-шкотъ до тѣхъ поръ пока гикъ не будетъ прямо. Затѣмъ маневрируютъ рулемъ такъ, чтобы перенести гротъ, приведя его въ разрѣзъ вѣтра, и какъ только замѣтятъ, что гротъ наполняется съ новаго галса, тотчасъ-же должно гика-шкотъ быстро вытравить до тѣхъ поръ, пока не подойдетъ къ подвѣтреннымъ вантамъ, дабы самое судно не было поставлено въ критическое положеніе на линіи галфвинда. Гика-шкотъ постепенно стягиваютъ и мѣрою тяги можно считать заполаскиваніе передней или навѣтренной шкаторины. На коммерческихъ судахъ весьма часто при поворотѣ черезъ фордевиндъ для большой безопасности и удобства управленія съ наполненнымъ гротомъ (за неимѣніемъ достаточнаго числа людей) помимо подтягиванія

галсъ-оттяжки, стравливаютъ дирикъ-фаль, выбирая конечно эринсъ-бакштаги или тали съ обѣихъ; а если гротъ убирается нираломъ, то отдаютъ фаль, подтягиваютъ галсъ-оттяжку и тянутъ нираль не травя шкота.

При поворотѣ черезъ фордевиндъ на гребныхъ судахъ поступаютъ двойко: или, какъ было сказано выше, т. е. помощью руля переводить задній парусъ на другой галсъ, или-же совершенно стравливаютъ фаль задняго паруса, ставя его вновь, когда шлюпка перейдетъ линію фордевинда.

### Командныя слова.

#### Поворотить оверъ-штагъ.

Предположимъ, что корабль идетъ въ бейдевиндъ правымъ галсомъ, подъ всеми парусами:

**По мѣстамъ, поворотъ оверъ-штагъ! (\*)**

Когда команда встанетъ по мѣстамъ:

**Лѣво на бортъ!**  
**+ Гика - шкотъ стянуть!**

Когда корабль шибко тронется къ вѣтру:

**Фока-шкотъ, кливеръ - шкотъ раздернуть!**

Когда фокъ начнетъ ложиться на ванты:

Становятся для подтягиванія фока и грота-гитовыхъ, для отдачи на фока и грота и кливеръ-шкоты и разносятъ всѣ навѣтренные брасы.

Руль кладется не вдругъ, а постепенно, потому что руль, положенный на бортъ, останавливаетъ ходъ.

Вмѣстѣ съ этимъ отдаютъ шкоты всѣхъ переднихъ стакселей, магерманъ и всѣ брамъ-булиня.

(\*) Поворотъ оверъ-штагъ можетъ быть совершенъ одною вахтою и двумя, смотри по расторопности и званію команды; здѣсь же поворотъ предполагается одною вахтою.

**Фока и гротъ-галсы  
отдать!**

Съ отдачею галсовъ, отдають грота-шкотъ и подтягивають гитовы нижнихъ парусовъ выше сѣтокъ; также выбираютъ подвѣтренные фока и грота-галсы. Послѣ сего тотчасъ становятся на гротовые и брюсельные брасы и на гротъ-марсабулинь. На все кромѣ контръ-браса, должно ставить людей немного, потому что задніе паруса, съ отданнымъ во время гротъ-марса-булинемъ, быстро перебрасопливаются силою вѣтра; на контръ-брасъ же и грота-галсъ необходимо ставить больше и на первый болѣе въ запасъ.

Внизу марсовые отдають бакштагъ-тали, а на марсахъ бакштаги заводятъ за заднія кромки марсовъ.

Отдають навѣтренные булиня у заднихъ марселей и грота, и быстро переносятся задніе реи на другой галсъ; — вмѣстѣ съ чѣмъ должно стараться выбирать безъ всякой слабину гротъ-марса-булинь и въ особенности контръ-брасъ, который легко можетъ закинуться за нокъ фока-рея. Грота-галсъ должно стараться оса-

Когда фокъ ляжетъ на ванты:

**Бакштаги за марсъ.**

Когда корабль придетъ противъ вѣтра или запощетъ бизань или въ моментъ, который по качествамъ корабля и обстоятельствамъ погоды, признается наилучшимъ:

**Гротъ - марса - бу-  
линь отдай!**

дить до мѣста, покуда гротъ еще полощеть; брамъ и бомъ-брамъ-бакштаги вытянуть покуда брамсели и бомъ-брамсели еще не наполнились. Въ это же время вытянуть грота-шкотъ, прихватить булиня, перенести кливера и вытянуть ихъ шкоты. (\*) Послѣ сего становятся на фоковые брасы, на фока-галсъ и выбираютъ фока-шкотъ.

Когда корабль теряетъ ходъ:

**Прямо руль!**

Когда задніе паруса начнутъ наполняться:

**Фока булинь отдай! (\*\*)**

Если корабль поворачиваетъ безъ фока, то:

**Магерманъ отдай! (\*\*)**

Когда корабль будетъ приходить въ бейдевиндъ:

**Фока-шкотъ вытянуть!**

По окончаніи поворота:

**Топenanты вытянуть!**

+ **Булиня прихватить!**

Съ переносомъ переднихъ парусовъ садятъ до мѣста фока-галсъ, выбираютъ шкотъ, и когда реи отойдутъ отъ вантъ вытягивають бакштаги на вѣтрѣ.

Ежели взято два рифа или болѣе, должно тянуть навѣтренные топенанты у всѣхъ поставленныхъ парусовъ; если же у марселей взято

(\*) Примѣч. только въ томъ случаѣ когда корабль поворачиваетъ не теряя хода, въ послѣднемъ же случаѣ прихватывать когда корабль тронется къ вѣтру.

(\*\*) То или другое командовать въ зависимости отъ имѣемыхъ парусовъ.

**Снасти разобрать!**

менѣе двухъ рифовъ, тогда должно вытянуть навѣтренные топенанты только у нижнихъ рей.

*Примѣчаніе.* Ежели порты нижней батареи были открыты, то при началѣ поворота ихъ должно закрыть и открыть на вѣтрѣ по окончаніи маневра. Такъ должно поступать съ ними во всѣхъ случаяхъ, когда корабль переходитъ съ одного галса на другой.

Поворотить чрезъ фордевиндъ.

Предположимъ, что корабль идетъ въ бейдевиндъ, правымъ галсомъ, подъ всѣми парусами.

На гротъ гитовы!  
Выбрать слабину!  
Гротъ на гитовы!

Когда гротъ убегутъ:

По мѣстамъ поворотъ чрезъ фордевиндъ!

Когда встанутъ по мѣстамъ:

Бизань на гитовы!

Когда бизань убегутъ:

Вахтенные становятся на бизань-гитовы и на навѣтренные брасы заднихъ парусовъ.

При убираниі бизани должно тянуть одни подвѣтренные гитовы, а у навѣтренныхъ выбирать только слабину и наблюдать, чтобы бизань не закинуло за покъ бегинъ-рей, въ случаѣ надобности, необходимо отбросить.

**Вулия раздернуть, пошелъ брасы!**

Когда задніе паруса нѣсколько отбрасопаютъ:

**Право на право!**

Когда корабль уклонится на столько, что вѣтеръ будетъ 4-е румба позади тразерза:

**Фока-галсъ отдать, рей прямо!**

Когда корабль придетъ на фордевиндъ:

**Контръ - брасъ на марку! (\*)**

Когда корабль перейдетъ нѣсколько линію фордевинда:

Съ отдачею булиней, крюсельные и гротовые брасы тянутъ столько, чтобы гротъ-марсель и крюсель нѣсколько обезвѣтрились.

Съ уклоненіемъ корабля подъ вѣтеръ, офицеры завѣдующіе мачтами, постоянно удерживаютъ задніе паруса въ положеніи, сказанномъ въ предъидущемъ.

Вмѣстѣ съ галсомъ отдають фока-шкотъ и подтягиваютъ гитовы, чтобъ фокъ не терся о сѣтки, переднія рей ставятъ прямо, выбираютъ булина, галсъ съ лѣвой и фока-шкотъ съ правой. Вмѣстѣ съ этимъ отданные бакштаги должно вытянуть и отдать съ другой стороны, когда рей будутъ перебрасываться на другой галсъ.

(\*) Въ свѣжій вѣтеръ и большое волненіе задніе паруса брасопаются въ бейдевиндъ нѣсколько позже и не вдругъ.

Приходъ въ бейдевиндъ, подвѣтренные брасы отнюдь не позволяютъ тянуть, а достаточно травить только навѣтренные; грота-брасъ также должно только выбирать, а грота-рей брасовать контръ-брасомъ, потому что грота-брасъ, вытянутый въ тугую, только коситъ рею и зомитъ ея подвѣтренный покъ.

Визань-шкотъ тянуть! и ежели до поворота стоялъ гротъ: На грота галсъ!

Когда корабль будетъ подходить къ линіи галфвинда:

Фока и грота-галсы садить, фоковые брасы на марку!

+ Прямо руль!

+ Фока-шкотъ, кливеръ - шкотъ вытянуть!

По окончаніи поворота:

Топенанты вытянуть!

Булина прихватить!

Снасти разобрать!

Съ исполненіемъ этой команды выбираютъ фока-шкотъ и принимаютъ магерманъ и фока-булинь.

### Стать на якорь.

Какъ маневръ сняться съ якоря, такъ и стать — можно подраздѣлить на три отдѣльныя части.

Къ первой относятся работы пріуготовительныя, какъ то: снятіе найтововъ съ якорей, доставаніе каната, если таковой не будутъ травить прямо изъ канатнаго ящика, снять мачы, платаны, найтовы и чехлы съ гребныхъ судовъ, завести выс-

трѣль горденя, вывязать лисельный такелажъ, кромѣ марса-лисель-фаловъ, взять его по реямъ, (какъ брать по реямъ указано въ уборкѣ лиселей).

Во второй — подходя къ якорному мѣсту убавить парусовъ для уменьшенія хода и вмѣстѣ съ симъ вреднаго дѣйствія на канатъ и клюзы. Въ зависимости отъ силы вѣтра и направленія его, корабли входя на рейдъ, несутъ соответственныя паруса, напр: входя на рейдъ подъ бомъ-брамселями, брамселями, марселями, фокомъ, гротомъ, кливеромъ, бомъ-кливеромъ и бизанью, убираютъ бомъ-брамсели фокъ и гротъ. Для исполненія чего надлежитъ командовать:

*На бомъ-брамсели! бомъ-кливеръ-ниралъ! на фока и грота-итовы-гордени! Когда люди доблгутъ до своихъ мѣстъ то: Слабину выбрать! бомъ-шкоты съ мѣвой (при правомъ) отдать! (при левыхъ) бомъ-брамсели, бомъ-кливеръ долой! фокъ и гротъ на итovy!*

Такъ какъ вслѣдъ за симъ будетъ приступлено къ третьей части т., е., къ уборкѣ парусовъ и отдачѣ якоря, то предварительно посылаютъ топовыхъ, ноковыхъ и нижнихъ реевъ, на марсъ, для чего командуютъ: топовые, ноковые марсовые на марсъ!

И такъ корабль имѣетъ марсели, кливеръ и бизань, подходить къ якорному мѣсту и предположимъ, что направленіе вѣтра бейдевиндъ лѣваго галса, для исполненія послѣдней части командуютъ:

**Всѣхъ на верхъ на якорь становиться!**

**По мѣстамъ на якорь становиться!**

Команда становится на марса-итовы, марса-быкъ-гордени и кливеръ-ниралъ, готовятся отдать марса-шкоты, марса и брамъ-фалы, кромѣ сего; готовятъ для тяги брасы съ лѣвой и контръ-брасы и бегинъ-брасы съ правой, топенанты нижнихъ рей подтягиваютъ сколько можно ближе къ маркамъ, а марса-топенанты, закрѣпленные на маркахъ, выбираютъ на марсы.

Когда команда встанетъ по мѣстамъ и корабль будетъ подходить къ якорному мѣсту:

**По нокамъ!**

Съ cadaго марса спускаются по два человекъ на нижніи реи, расходятся по нокамъ и готовятся раздѣрживать марса-шкоты. Вмѣстѣ съ симъ, ноковые на фока и гротареяхъ откидываютъ третныя бугеля.

**Выбрать слабину!  
Шкоты отдать паруса на штовы!**

Отдаютъ шкоты, галсы и булнии всѣхъ прямыхъ парусовъ и какъ можно проворнѣе берутъ ихъ на гитовы. Шкотовые углы марселей и брамселей подтягиваютъ гитовыми на высоту стень и бр.-эзельгофтовъ, марса-быкъ-гوردени на первыя марки, т. е., нижняя шкаторина ими подтягивается на ту же высоту, какъ и шкотовые углы. Это дѣлаютъ съ тою цѣлю, чтобы марсели и брамсели будучи обстены не попали въ бейфуты и дали свободно вѣтру выходить. Корабли имѣющіи въ вооруженіи двойныя, марса-реи поступаютъ точно также, если имѣютъ у обоихъ марселей бѣгучіи шкоты; при имѣніи же у верхняго марселя глухаго шкота, гитовъ нижняго марселя тянутъ до мѣста, и марса-быкъ-гордень до высоты мар. р.

**На фалахъ!**

Стоящіе на фалахъ отвертываютъ лишніе шлагы и оберегаютъ людей отъ бухтъ марса-фаловъ. Всѣ люди

стоявшіи на гитовыхъ, горденяхъ тотчасъ перебѣгаютъ на навѣтренные брасы и назначенные на кливер-нираль. Прежде чѣмъ отдавать фалы, то во избѣжаніи случайностей, а въ особенности при двойныхъ марса-реяхъ лучше командовать, что и не возбраняется общими постановленіями, буде признаютъ необходимымъ: «*реи прямо*»! Поставивъ реи прямо, люди перебѣгаютъ на свои мѣста для подтягиванія до мѣста гитовыхъ и марса-быкъ-горденей, послѣдніи теперь уже тянутъ до вторыхъ марокъ, т. е., подъ салингъ.

**Фалы отдать! Кливеръ долой!**

**Изъ даглистовой бухты вонъ!**

Съ отдачею фаловъ, всѣ реи становятся прямо; послѣ чего, дотягиваютъ до мѣста марса-гитовы, быкъ-гордени и стягиваютъ бейфуты. Вмѣстѣ съ уборкою кливера на ютѣ по частной командѣ: *ника-икотъ стануть!* Гикъ ставятъ прямо. По второй же командѣ сбрасываютъ томбуй и на бакѣ готовятся тотчасъ по слѣдующей командѣ отдать якорь: Въ тотъ моментъ когда надлежитъ якорь отдать, надо озаботиться о рулѣ, который, до настоящаго момента находится положеннымъ на вѣтеръ, и чтобы заставить корабль набыстрѣе придти противу вѣтра и на канатъ то, предъ слѣдующею командою приказываютъ переложить руль подъ вѣтеръ; т. е., въ данномъ случаѣ; *право на бортѣ!*

**Отдать якорь!**

**На бизань-гитовы!  
Слабину выбрать!  
Бизань на гитовы!**

**Паруса крѣпить,  
марсовые по марсамъ  
и салингамъ! На фокъ  
и гротъ!**

**Лисель-спирты из-  
готовить!**

**Лисель-спирты  
поднять!**

**По реямъ!**

**Рангоутъ править!**

**Съ марсовъ и салинговъ долой!**

**На лисель-шкертахъ! Лисель-спирты опустить! Подвах-  
танныхъ внизъ! Снасти уложить!**

Съ этаго момента одинъ изъ рулевыхъ, съ лотомъ, слѣдитъ за движеніемъ корабля и докладываетъ, прокричавъ: *остановился!* или, *назадъ пошелъ!* и когда съ бака дадутъ знать или, прокричатъ; «*на канатъ пришелъ*», и корабль придетъ противъ вѣтра, что будетъ видно по заполаскавшей бизани, — то: это произносится одновременно съ послѣдующей командою.

См. окрѣпл. парусовъ.

При произнесеніи этихъ командъ, надлежитъ дѣлать нѣкоторую выдержку, а именно: команда по салингамъ, должна быть произнесена когда дѣйствительно салинговые добѣгутъ до марса, и вслѣдъ за нею командовать «на фокъ и гротъ»; ибо нѣтъ ничего безобразнѣе когда произносятся команда, а по ней не видно исполненія.

Когда марсовые добѣгутъ до своихъ реевъ:

Когда марсовые встанутъ на свои рей:

При хорошо обученной командѣ возможно предварительно и не убирать постепенно парусовъ, а брать разомъ ихъ на гитовы.

Иногда, когда желаютъ стать на якорь съ заднимъ ходомъ или по инымъ причинамъ пожелаютъ, чтобы нѣсколько продрейфовало; подходя къ якорному мѣсту убираютъ кливеръ-фокъ, гротъ ставятъ реи прямо и какъ только корабль придетъ противъ вѣтра, берутъ на гитовы все паруса, отдаютъ марса и брамъ-фалы и сдрейфовавшись или получивъ задній ходъ, отдаютъ якорь. Корабль ставшій противъ вѣтра и при заднемъ ходѣ, совершенно безразлично, какой якорь отдавать правый или лѣвый, если на то не имѣется какихъ либо особенныхъ основаній. Вообще же принято, будетъ ли то паровое или парусное судно, разъ оно передъ отдачею якоря должно приводить или поворотить, отдавать навѣтренный якорь или, относительно руля, отдавать якорь съ противоположнаго борта, на который положенъ руль, такъ напр. руль положенъ лѣво на бортъ, — то якорь правый. Этимъ достигается, что носъ корабля пойдетъ на якорь, а корма обратно, и канатъ никогда не попадетъ подъ киль. Единственный случай когда заранѣе рассчитано отдать подвѣтренный якорь можетъ быть при постановкѣ паруснаго судна фертоингъ и то при бейдевиндѣ, располагая якоря на румбы перпендикулярные.

Суда входящія на рейдъ съ полнымъ вѣтромъ или паровыя при приведеніи ихъ къ вѣтру или противъ вѣтра должны ставить бизань. На парусныхъ и паровыхъ таковую ставятъ въ моментъ положенія руля.

Рейдовые условія или инныя обстоятельства могутъ заставить стать фертоингъ, располагая якоря на румбы перпендикулярные или положить одинъ якорь на отливъ, а другой на приливъ. Въ первомъ случаѣ для пароваго судна это не представляетъ особеннаго затрудненія. Предположимъ что корабль править на румбъ N при вѣтрѣ NO и якоря долженъ положить на SO и NW. Подойдя къ тому мѣсту гдѣ желаетъ стать, отдаютъ правый якорь и тотчасъ кладутъ право на бортъ (чтобы сразу не образовать креста), травятъ двойную длину канатъ, поворачиваютъ носъ на 4 к., т. е. на NW и отойдя на двойную длину каната отдаютъ лѣвый якорь, ста-

вать бизань, выравнивают канаты, и если стоянка продолжительна заводят фертоинговую скобу. Если же паровое судно входит съ попутнымъ вѣтромъ, то конечно оно отдаетъ первымъ лѣвый якорь (если вѣтеръ съ лѣвой, или будетъ приводить влѣво). Для постановки фертоинга на приливъ и отливъ, выбираютъ по преимуществу для входа отливное теченіе въ особенности при узкихъ и тѣсныхъ рейдахъ, полноводіемъ пользуются для перехода баровъ. Войдя на рейдъ отдаютъ первый якорь, даютъ задній ходъ машинѣ, сдаются на двойную длину каната, отдаютъ второй якорь, выравниваютъ цѣпи и т. д. (л. 77 ч. 602).

Для парусныхъ судовъ этотъ маневръ гораздо сложнѣе, можно допустить, что и парусное судно при благоприятныхъ обстоятельствахъ можетъ маневрировать также, какъ и паровое, но вообще же ставъ на якорь, въ первомъ случаѣ, должно завести вервь въ надлежащемъ направленіи и подтянувшись къ нему отдавать второй якорь. Во второмъ же случаѣ пользуясь теченіемъ послѣ отдачи якоря сдать къ мѣсту отдачи втораго и въ остальномъ поступать, какъ и на паровомъ (л. 77 ч. 702).

*Стать на шпрингъ.* Если шпрингъ отъ становаго якоря, (л. 73 ч. 580) то, по отдачѣ его обыкновеннымъ образомъ, выхаживаютъ на шпилѣ шпрингъ сколько нужно. Если же шпрингомъ служить отдѣльный вервь, то, проходя данный пунктъ въ галфиндѣ, отдаютъ вервь и тотчасъ же затѣмъ якорь или, вставъ на якорь, завозятъ шпрингъ на шлюпкѣ.

*Стать на мертвый якорь.* Подъ вѣтромъ бочки ложатся въ дрейфъ или становятся на якорь или вервь, а потомъ крѣпятъ свой канатъ за бочку, какъ выше сказано.

На значительномъ волненіи трудно крѣпить цѣпь за бочку, а слѣдовательно и стать на мертвый якорь.

*Стать кормой къ вѣтру.* Идя по теченію или вѣтру въ узкомъ рѣчномъ или иномъ фарватерѣ, гдѣ для поворота мало мѣста, а предполагается срѣшная необходимость стать на якорь, или входя на рейдъ съ попутнымъ вѣтромъ и боевою цѣлью, имѣютъ вервь или стопъ-анкеръ, подвѣшенный съ кормы или берутъ кабельтовъ въ ретиральный портъ и вяжутъ за становой якорь. Въ послѣднемъ случаѣ, предъ

отдачею якоря, его нужно предварительно передать на одинъ пертулинъ, а въ моментъ отдачи, рулемъ отвести немного корму.

### О дѣйствіяхъ на якорѣ.

Поднять брамъ и бомъ-брамъ-рей и отдать паруса для просушки.

Всѣхъ на верхъ, брамъ и бомъ-бр.-рей подымать и паруса отдавать! (\*)

На брамъ и бомъ-бр.-гордени!

Когда команда выйдетъ на верхъ:

Съ выходомъ команды наверхъ, салинговые и марсовые и становятся къ вантамъ.

Команда, выбѣжавъ наверхъ, становится по свои мѣста по росписанію.

(\*) Предъ подъемомъ брамъ и бомъ брамъ-рей, огона брасовъ и топенаптовъ должны быть разнесены заблаговременно, а также паруса приготовлены для просушки.

Топенанты разносятъ слѣдующимъ образомъ: нижніе топенанты брамъ-рей къ марса-реямъ, а верхніе остаются на салингахъ, только переносятся на ту сторону, съ которой пойдетъ брамъ-рей, нижніе топенанты бомъ-бр.-рей относятъ на салниги, а верхніе — остаются на бомъ-салнигахъ. Чтобы приготовить паруса для просушки, нужно марса-булина, не выкладывая, прихватить къ шкаторинѣ, гдѣ заложены марса-бикъ-гордени, и такъ крѣпко, чтобы булинъ не поползъ и не стиснулъ марсель въ кучу, также не мѣшаетъ набрать бухты фока и грота-горденей. Для приготовления брамъ и бомъ-бр.-рей къ подъему и парусовъ для просушки, потребно не болѣе пяти минутъ, и вахтенный начальникъ строго наблюдаетъ, чтобы люди на марсахъ и салнигахъ не оставались напрасно и лишь только будетъ готово, тотчасъ поспылались съ марсовъ и салинговъ долой, (л. 69 ч. 556, 557, 558).



+ Марсовые по марсамъ и салингамъ; на фокъ и гротъ!

Лишь только скинуть стропки съ брамъ и бомъ-брамъ-рей:

**Брамъ и бомъ-бр.-гордени приподнять!**

Когда марсовые добѣгутъ до своихъ рей:

**Лисель-спирты изготавить!**

Когда марсовые добѣгутъ до салинговъ:

**Пошелъ брамъ и бомъ-бр.-гордени! (\*)**

Марсовые, назначенные на салинги; бѣгутъ на марсы и салинги впереди прочихъ. а также и тѣ, которые должны снять стропки, придерживающія верхніе ноки брамъ-рей къ вантамъ, а бомъ-бр.-рей къ стень-вантамъ. Сии послѣдніе лишь только добѣгутъ до своихъ ноковъ, тотчасъ скидаютъ стропки. Вслѣдъ за салинговыми на марсы бѣгутъ марсовые и назначенные для откидыванія бугелей на фока и грота-реякъ, а за ними — фоковые и гротовые. Когда всѣ онѣ взбѣгутъ на высоту своихъ рей, становятся на нихъ и прижимаются къ топамъ. Баковые же въ это время, разрѣзаютъ кливера и снимаютъ гюйсъ-штокъ.

Брамъ-рей приподнимаются съ русленей настолько, чтобы верхній нокъ миновалъ марсъ; бомъ-брамъ-рей же должны выйти изъ за марса-рей.

На каждый нокъ нижнихъ рей идутъ по одному человѣку отложить бугеля, сбросить перты и тотчасъ возвращаются опять къ топамъ; на марса-реякъ же перты сбрасываются не расходясь.

При подъемѣ брамъ и бомъ-бр.-рей, все вниманіе офицеровъ, находящихся у мачтъ; должно быть обращено, чтобы рей шли чисто, и лишь

только замѣчать, что на салингахъ не усибютъ которую-нибудь изъ нихъ отвести, останавливаютъ гордень ея заблаговременно. — Во время подъема брамъ и бомъ-бр.-рей накладываютъ топчанты, и какъ скоро они будутъ наложены, нижніе должно выбирать въ тугую, чтобы они не свалились, а верхніе потравливать, имѣя закрѣпленными на маркахъ (\*\*). — Для того же, чтобы нокъ брамъ или бомъ-бр.-рей не зашелъ за штагъ, люди на салингахъ придерживаютъ какъ можно туже, за слабинку верхнихъ брамъ и бомъ-бр.-топчантовъ.

Лишь только нижніе ноки брамъ-рей минуютъ марса-рей:

**Лисель-спирты поднять!**

+ По реямъ!

Лисель, спирты на всѣхъ реяхъ поднимаютъ вдругъ.

Марсовые разбѣгаются по реямъ; на салингахъ, наложивъ огона брасовъ и топчантовъ, гототятъ паруса эти для отдачи вмѣстѣ съ поворотомъ реевъ, между тѣмъ изготавляютъ кливера, контръ-бизань и трисели, а оставшіеся на низу люди

(\*) Брамъ и бомъ-бр.-рей обыкновенно поднимаются на одной мачтѣ, съ одной стороны, фоковые и кресельные съ правой, а гротовые съ лѣвой; на иныхъ судахъ они поднимаются также удобно, съ разныхъ сторонъ, т. е. брамъ-рей съ одной стороны, а бомъ-бр.-рей съ другой; подъ парусами же всѣ рей, всѣхъ мачтъ, поднимаются и спускаются по наѣтреной сторонѣ.

(\*\*) Подымая брамъ и бомъ-бр.-рей съ неловкими марсовыми, необходимо фалы ихъ приоставливать, чтобы дать возможность наложить топчанты и именно: брамъ-рей приоставить — когда верхній нокъ приподмется сверхъ салинга, а нижній — сверхъ марса-рея, когда верхній нокъ выйдетъ сверхъ бомъ-салинга, а нижній — сверхъ салинга.

Лишь только паруса будут готовы къ отдачѣ, а брам-реи къ повороту:

**Выбрать слабину!**

распредѣляются на кливера и стаксель-фалы (\*), марса-булиня, бизань и трисель-шкоты.

Люди, стоящіе на снастяхъ выбираютъ слабину и изготовляюся, такъ сказать, къ дружному между собою содѣйствію.

**Отдавай!**

Съ отдачею парусовъ поворачиваютъ брамъ и бомъ-бр.-рей, быстро поднимаютъ кливера (\*\*), вытягиваютъ марса-булини, бизань и трисель-шкоты. — Ежели у закрѣпленныхъ марселей было взято два рифа, то съ отдачею парусовъ должно рифы отдать (\*\*\*).

+ Съ марсовъ и салинговъ долой!

Марсовые, вставъ на реи, сходятъ съ реевъ, марсовъ и салинговъ долой.

**Подвахтенныхъ внизъ!**

Подвахтенные сходятъ внизъ по свисту боцмана, который повторяетъ эту команду, а вахтенные остаются поправить реи, уложить снасти и проч.

+ Снасти уложить!

Вахтенный начальникъ наблюдаетъ за быстрымъ исполненіемъ сего приказанія.

(\*) При подъемѣ кливеровъ должно ставить на фалы ихъ достаточное число людей, чтобы паруса эти могли поднять съ возможною быстротою, потому что длительно поднятые кливера много безобразятъ военное судно.

(\*\*) Чтобы повороченные брамъ-рей плотно сѣли на топенанты, гордени ихъ должно вдругъ дернуть и тотчасъ же отдать.

(\*\*\*) Марса-бикъ-гордени должны быть закрѣплены на первыхъ марсахъ и при тагѣ булиней отдавать ихъ, а равно и марса-гитовы только по сходѣ всѣхъ людей съ нижнихъ реевъ.

*Примѣчаніе I.* Ежели брамъ-реи поднимаются и паруса отдаются вмѣстѣ съ подъемомъ флага, т. е. въ 8-ми часовъ утра, тогда вслѣдъ за командованіемъ: «по реямъ!» должно командовать: «на флагъ!» и за тѣмъ «флагъ поднять!» Въ это время караулъ, барабанщики и музыканты соблюдаютъ сказанное «въ правилахъ о караулахъ на военныхъ судахъ». Если же вмѣстѣ съ флагомъ поднимаются одни брамъ-реи безъ отдачи парусовъ, тогда съ команднымъ словомъ: «ворочай!» подымается также гюйсъ (\*) и орудія нижняго дека выдвигаются за бортъ — всѣ вдругъ. — Для совершенія сего маневра сказанныя выше командованія измѣняются въ слѣдующемъ порядкѣ: «брамъ-рей поднимать, въ нижній декъ на пушечные тали» (\*\*). *На брамъ-гордени! + Марсовые по марсамъ и салинамъ! брамъ-гордени приподнять! Пошелъ брамъ-гордени! + На флагъ и гюйсъ! флагъ поднять! Ворочай! Рангоутъ править! (\*\*\*) + Съ марсовъ и салиновъ долой! Подвахтенные внизъ! + Снасти уложить!* и какъ скоро рангоутъ будетъ совершенно поправленъ, о чемъ боцманъ даетъ знать съ шлюпки свисткомъ: «съ марсовъ долой!» Ежели къ вечеру брамъ и бомъ-брамъ-реи должно опять спустить, то послѣ слова: «Ворочай!» должно командовать: «брамъ и бомъ-бр.-гордени отнести!» которые, какъ скоро отнесутъ, должно прихватить вдоль по реямъ, а также и нижнія оттяжки, концы коихъ выбрать на марсы.

(\*) Гюйсъ подымается только на рейдахъ, днемъ съ 8-ми часовъ утра до захода солнца. Въ дурную погоду онъ спускается вмѣстѣ съ флагомъ и не подымается съ нимъ на короткое время, такъ напр. для проходившихъ военныхъ судовъ. — Гюйсъ-штокъ на рейдахъ всегда остается на своемъ мѣстѣ и снимается только предъ постановкою кливеровъ или при отдачѣ парусовъ. — Вообще же во всемъ этомъ должно слѣдовать старшему на рейдѣ.

(\*\*) Ежели орудія нижняго дека, по случаю дождливой погоды или приготовленія къ снятію съ якоря и т. п. найдется нужнымъ оставить внутри корабля, тогда вызывается: «въ на верхъ! брамъ и бомъ-бр.-рей поднимать!»

(\*\*\*) Рангоутъ править старшій или назначенный для сего боцманъ, прежде всего онъ осматриваетъ реи на брасахъ, которые должны быть уже выправлены унтеръ-офицерами, у мачтъ находящихся; послѣ чего онъ отправляется на гребномъ суднѣ и править реи на топенантахъ по предварительно осведомленію

*Примѣчаніе II.* Лиселя просушиваются на горденяхъ, поданныхъ заблаговременно сзади марсовъ; марса и ундеръ-лисели подь марсами, а брамъ-лисели надь марсами, и все лисели подымаются вдругъ такъ, чтобы рейки ихъ были вдоль корабля.

Для просушки брамъ-лиселей самое удобное оставляя ихъ у вантъ подавать брамъ-лисель-фалы и вязать въ галсовые узлы и потомъ растягивать. Для марса-лиселей марса-лисель-фалы, а ундеръ-лисели раскидывать на вантахъ, что дѣлать и съ летучими б.-брамсеями (л. 69 ч. 559) (\*).

находятся ли они въ соответственной имъ высотѣ отъ эзелгофтовъ. — Возвышеніе реевъ надъ эзелгофтами должно быть слѣдующее: марса-реи въ 12-ти дюймахъ и брамъ-реи въ 6-ти дюймахъ. — Кромѣ сего, боцманъ поправляетъ стеньги, гавели и вмѣстѣ съ этимъ осматриваетъ чистоту въ самомъ корпусѣ корабля, наблюдая, чтобы: нижніе порты и полупорты въ оперъ-декѣ находились въ горизонтальномъ положеніи, артиллерія въ исправности, подь гальюномъ и около шпигатовъ совершенно чисто, выстрѣла горизонтальны и ахтертови порядочно закрѣплены и чисты отъ наносной травы или каболокъ, за бортомъ никакихъ бы спас-тей не висѣло; паруса были бы, въ полномъ смыслѣ, хорошо закрѣплены, лисельный тавелажъ, перты и проч. чисто прихвачены по реямъ, кливера и стаксель-фалы, булина и прочія снасти обтянуты, вымпелъ и флагарки оправлены, а флагъ и гюйсъ подшиты до мѣста, виндъ-зейли въ равной высотѣ и обрасоплены противъ вѣтра; словомъ сказать, онъ обязанъ осмотрѣть корабль со всею подробностью и, возвратившись донести вахтенному начальнику и старшему офицеру, что рангоутъ поправленъ и оказались такіе-то неисправности. Вслѣдъ за боцманомъ, для удостовѣренія въ совершенной справедливости всего переданнаго, старшій офицеръ обязанъ объѣхать вокругъ корабля самъ и все погрѣшности или упущенія, имъ замѣченныя, немедленно исправить.

Въ продолженіе того времени, что осматриваютъ снаружи корабль и правятъ рангоутъ, у каждой мачты должны находиться по одному ундеръ-офицеру, а у брасовъ люди, готовые тянуть ихъ, въ случаѣ если отъ тяги топсантаговъ, которая либо изъ реевъ измѣнится въ правильности на брасахъ. — Впрочемъ, обязанность эта возлагается на назначенныхъ по росписанію офицеровъ, которые должны оставаться на верху, пока не будетъ приказано одну изъ вахтъ снятъ внизъ.

(\*). Просушка тентовъ если таковыя требуютъ этого, производится при помощи горденей поданныхъ спереди и сзади марсовъ, на которыхъ они поднимаются до высоты марсовъ. Если понадобится просушить перлиня и кабельтоны, бывшіе въ употребленіи, то ихъ поднимаютъ между фокъ и гротъ мачтами на хватъ-галияхъ, двухшквинные блоки закладываются въ сей-шкентели, а гаки одношквинныхъ въ каболочные строны заложены въ конца длинной бухты перлиня или кабельтова, (л. 70 ч. 564).

Закрѣпить паруса, отданные для просушки.

**Всехъ на верхъ, — паруса крѣпить!**

**На гитовы-гордени!**  
Когда команда встанетъ по мѣстамъ:

**Выбрать слабинну!**

**Буленя раздернуть!**

Когда все паруса подняты:

**Паруса крѣпить, марсовые по марсамъ и салингамъ, на фокъ и гротъ! (\*)**

Когда марсовые встанутъ на свои реи:

Съ вызовомъ команды на верхъ, назначенные марсовые бѣгутъ на марсы и салинга для очищенія снастей и парусовъ.

Команда становится нѣ все гитовы, гордени, кливеръ-ниралы и для отдачи булиней, фаловъ и шкотовъ.

Берутъ на гитовы все прямыя паруса, триселя и бизань; кливера быстро спускаютъ и подтягиваютъ марса-быкъ-гордени, сколько нужно для удобнаго крѣпленія марселей. — Какъ скоро марса-быкъ-гордени подтянутъ до марокъ, двое на каждомъ топѣ прихватываютъ мякоть паруса ревантомъ вокругъ стеньги, шкотовые углы фока и грота подтягиваютъ подь марсъ, для чего заблаговременно ввязываютъ въ шкотовые углы фока и грота горденя, поданные спереди марсовъ.

(\*). Когда команда обучена, то марсовыхъ можно послать на марсы и салинги до уборки парусовъ и должно командовать: *На гитовы-гордени! паруса крѣпить, марсовые по марсамъ и салингамъ, на фокъ и гротъ!* и когда марсовые вбѣгутъ на реи: *выбрать слабинну!* и т. д.

**По реямъ!**

Когда паруса закрѣпятъ:

**Рангоутъ править!**

+ Съ марсовъ и салинговъ долой!

+ На лисель-штертахъ!

Лишь только марсовы сойдутъ съ реевъ:

**Лисель-спирты опустить!**

**Подвахтенныхъ внизъ!**

+ Снасти уложить!

Марсовые разбѣгаются по реямъ крѣпить паруса (\*) и въ то же время крѣпятъ кливера, трисели и бизань.

Тотчасъ всѣ сходятъ съ реевъ, марсовъ и салинговъ внизъ и остается только необходимое число марсовыхъ править рангоутъ, опустить лисель-спирты и убраться на реяхъ. Въ это же время внизу обтягиваютъ марса-шкоты.

Оставшіеся на реяхъ поковые и топовые готовятся опустить лисель-спирты изаложить бугеля.

По исполненіи сего командованія, тотчасъ на реяхъ все приводятъ въ порядокъ, прихватываютъ табелажи и вмѣстѣ съ этимъ сходятъ съ бушприта крѣпившіе кливера.

(\*) Ежели, при однажды введенномъ порядкѣ, при крѣпленіи парусовъ, у марселей берутся два рифа, то это уже исполняется каждый разъ безъ особыхъ приказаній.

Спустить брамъ и бомъ-бр.-рей, флагъ и гюйсъ.

**Брамъ и бомъ-бр.-рей спускать, въ нижній декъ на пушечныя тали!**

**На брамъ и бомъ-бр.-гордени!**

Когда команда выйдетъ на верхъ:

**Марсовые по марсамъ и салингамъ!**

Когда марсовые взбѣгутъ на марсы:

**Оттяжки сбросить!**

+ **Брамъ-гордени оттяжки оборвать!**

Когда на салингахъ изготовятся:

**Флагъ спустить!  
Ворочай!**

Команда становится на бомъ и бомъ-бр.-гордени и часть отдѣляется на брамъ и бомъ-брамъ-брасы, топенанты и оттяжки.

Марсовые бѣгутъ на марсы и салинги, а назначенные для прихватыванія брамъ и бомъ-брамъ-рей становятся одинъ надъ другимъ по переднимъ вантамъ.

Оттяжки отъ брамъ-рей тотчасъ закладываютъ въ канифасъ-блоки.

Люди, стоящіе на горденяхъ и оттяжкахъ обрываютъ каболки, которыми они прихвачены къ срединѣ реевъ, но не должны рей перекосить.

Вмѣстѣ съ исполненіемъ этой команды, караулъ, барабанщики и музыканты поступаютъ по правиламъ, изложеннымъ «о караулахъ на военныхъ судахъ»; спускаютъ гюйсъ и вдвигаютъ пушки гонъ-деба. Въ то же мгновеніе раздвигаютъ брамъ и бомъ-бр.-брасы и нижніе

топенанты, а брамъ и бомъ-бр.-гордени приподымають вдругъ на нѣсколько футъ, чтобы не дозволить реямъ удариться о салинги или о штаги. Люди на оттяжкахъ сдерживаютъ съ нижнихъ ноковъ огона брасовъ и топенантовъ и тянутъ реи прямо на низъ, отдѣляя отъ марсовъ и снастей; а брамъ-гордени травятъ скоро и ровно. Лишь только огона брасовъ и топенантовъ сдернуть съ ноковъ, на марсахъ тотчасъ ихъ выбираютъ вплоть къ комель-блокамъ, внизу обтягиваютъ слабинку брасовъ, а люди, стоящіе на выблинкахъ, прихватываютъ брамъ-реи къ вантамъ (\*).

Марсовы сбѣгаютъ съ марсовъ и салинговъ, какъ можно проворнѣе и чѣмъ скорѣе, тѣмъ маневръ получить лучший видъ и докажетъ проворство марсовыхъ.

*Примѣчаніе.* Если флагъ и гюйсъ, по причинѣ дождливой погоды, были спущены, то за пять минутъ до захожденія солнца должно ихъ поднять.

Заблаговременно до спуска брамъ-рей, салинговые посылаются занести брамъ и бомъ-бр.-гордени и вывязать (если былъ ввязанъ) брамъ и бомъ-брамъ-такелажъ.

(\*) Если брамъ и бомъ-бр.-реи желаютъ спустить въ роостры или перекрѣпить паруса, тогда въ первомъ случаѣ должно командовать: «Ворочай брамъ-рей въ роостры!» а во второмъ — «брамъ-рей на палубу!» въ настоящее время брамъ-рей у ванты почти не держатъ, а идя подъ парами даже ансели и б.-бр.-реи спускають въ роостры.

И Ъ.

Стоя на бо брамъ та вниваетъ гр вткивъ бомъ нголько, чт зареднюю с рый брамъ чь марсовуи  
Направля вьетъ выше эзгофтѣ, гдѣ

члвнлвлдо н чл сохлу нчл за марса пелл по комдѣ

члвнлвлдо н чл сохлу нчл за марса пелл по комдѣ

П А Л А Ц

	Б В
II вахта № №.	
—	<p>Набираетъ брамъ гордень; футъ; отдаетъ конецъ бомъ шкотъ итѣ его на передній рожекъ с</p>
—	<p>Выбираетъ обнось; крѣпн кругомъ брамъ рея; вкладывае оттяжки отъ брамъ рея; прихв бомъ брамъ шкотъ. <i>Примѣчаніе.</i> По исполнен красницѣ его въ готовности от</p>
—	<p>Вывязываютъ брамъ такел вяжутъ за переднюю красницу надергивать брамъ гордень для него брамъ рей.</p>
—	<p>Сбрасываетъ оттяжку по н снимаетъ съ кофель-нагеля лин оттяжкой брамъ топенантъ осад передней кромки марса. Становятся на верхній бр его съ нока осаживаютъ огонь</p>

СПУСКАТЬ БРАМЪ-СТЕНЬГИ.

**Всѣхъ на верхъ, брамъ-стенъги спускать!**

Лишь только команда выбѣжитъ на верхъ, тотчасъ по два человѣка вскакиваютъ на ванты вывязать отъ брамъ-реи брамъ-гордени; марсовые ослабляютъ фордуны и готовятъ выбирать штаги, а прочіе разносятъ и становятся на брамъ-гордени.

Когда команда выйдетъ на верхъ:

Если же брамъ-стенъги имѣютъ особый гордень, въ такомъ случаѣ отъ брамъ-реи гордени не вывязываютъ, а готовятся выдернуть изъ брамъ-стенежъ ихъ ходовые концы.

**Марсовые по марсамъ и салингамъ!**

Марсовые взбѣжавъ на марсы и салинги, тотчасъ ослабляютъ брамъ-ванты, готовятъ выбирать бомъ-бр.-штаги, вывязываютъ бомъ-брамъ-гордени, а брамъ-гордени основываютъ въ брамъ-стенъги. Если же брамъ-стенъги имѣютъ свои брамъ-гордени, то таковые отъ брамъ-реевъ выбираютъ ходовыми концами изъ брамъ-стенежъ.

Когда на марсахъ брамъ-гордени будутъ основаны, или если есть постоянные, то, когда марсовые взбѣгутъ на салинги:

Брамъ-стенъги приподымаютъ и выколачиваютъ шлагтовы.

**Брамъ-гордени приподнять! шлагтовы вонъ!**

Когда шлагтовы выколотятъ:  
*Травятъ брамъ-гордени* (оф. зав. мач).

Какъ скоро брамъ-стенъги тронутся:

Брамъ-стенъги осаживаютъ бакштагами и выбираютъ брамъ и бомъ-брамъ-штаги такъ, чтобъ стенъги шли въ эзельгофтахъ и салингахъ ровно.

**СТЕНЬГИ.**

I вахта № №.

бомъ брамъ фалы; когда брамъ стенъга пойдетъ въ брамъ такелажа; вывинчиваетъ громоотводную вывясъ къ брамъ эзельгофту обнося штертъ, приломъ, крестообразно поверхъ такелажа отъ обуха съ другой.

приподымутъ, выдергиваетъ шлагтовъ или приподымаютъ беретъ концы стропки съ коушемъ на выше салинга и лишь только шкивъ бомъ брамъ-шкипки продѣваетъ въ него одинъ на встрѣчу дружитъ на немъ рифовымъ узломъ.

бомъ брамъ гордени и лишь только отданный отъ гордена подойдутъ къ салингу, прихватываютъ ходы и продолжаютъ выдергивать, а выдернутые концы

**ЩЪ-сарвень строцовъ.**

брамъ фаль отъ рея.

**реѣ.**

аюють рубашку марсея. Когда шпоръ брамъ стенъги станутъ руками, то въ нее продѣваютъ конецъ отъ брамъ удавку или штыкъ кругомъ шпора брамъ

и сторонѣ и, какъ только брамъ стенъга пойдетъ фордуны противу поручня марса и къ нему ихъ прихватятъ.

временно съ командою «оттяжки сбросить»; отво-

**Брамъ-стенъги въ  
ростры!**

**или по мачтамъ!  
или на найтовы!**

Когда брамъ-стенъги станутъ на марса-реи, брамъ-гордени раздергиваютъ, концы ихъ отъ брамъ-эзельгофта вяжутъ въ шлагтовныя дыры, а у бомъ-бр.-такелажа принайтовливаютъ къ брамъ-стенъгамъ. Въ это время на марсахъ привязываютъ въ шпоръ брамъ-стенегъ оттяжки, обтягиваютъ и схватываютъ слабинку брамъ и бомъ-бр.-такелажа, а внизу марсовые накладываютъ шлагы на фордуны и бакштаги\*). Брамъ-стенъги кладутся въ ростры на противоположную сторону своихъ брамъ-реевъ и громоотводныя шпильки ввинчиваютъ въ брамъ-эзельгофты.

Если же брамъ-стенъги спускаются на особомъ брамъ горденѣ, то его изъ эзельгофтнаго обуха не вывязываютъ, а вмѣсто найтова вяжутъ особую стропку съ однимъ или двумя коушами, л. 39, ч. 326, въ которомъ брамъ-гордень свободно переходитъ, и такимъ образомъ брамъ-стенъга спускается прямо напалубу.

**Съ марсовъ и салинговъ долой!**

Когда на марсахъ все обтянуто, (что должно быть исполнено, какъ можно проворнѣе):

*Примѣчаніе.* Ежели брамъ-стенъги спускаются вмѣстѣ съ брамъ-реями, то сперва спускаютъ брамъ-рей, и когда они будутъ на палубѣ, выколачиваютъ шлагтовы и спускаютъ брамъ-стенъги по правиламъ, выше изложеннымъ.

(\*) Только въ томъ случаѣ если такелажъ ценьковый, какъ убираютъ проволоочный см. таблицу.

**Поднять брамъ-стенъги.**

**Всѣхъ на верхъ,  
брамъ - стенъги под-  
нять!**

**На брамъ-гордени!**

Когда команда выйдетъ на верхъ:

**Марсовые по мар-  
самъ и салингамъ!**

Когда салинговые взбѣгутъ на салинги и отдадутъ найтовы:

**Пошелъ брамъ-гор-  
дени!**

По выходѣ команды на верхъ, тотчасъ ввязываютъ брамъ-гордени (если они были вывязаны), отдаютъ шлагы у фордуновъ и бакштаговъ и становятся на брамъ-гордени и штаги.

Марсовые, взбѣжавъ на марсы, очищаютъ весь брамъ и бомъ-бр.-такелажъ и отдаютъ найтовы, придерживающіе брамъ-стенъги къ марсамъ (если бр.-ст. стоятъ по мачтамъ), или на которыхъ онѣ стоятъ (если бр.-ст. были спущены на найтовы), но прежде должны выбрать слабинку брамъ-горденей.

Брамъ-стенъги поднимаются съ палубы ходомъ безъ всякихъ остановокъ, покуда флакштогъ не выйдетъ сверхъ брамъ-эзельгофта, въ полроста человека, тогда брамъ-гордень останавливаютъ, чтобы дать время салинговымъ наложить клоты; въ это время марсовые на марса-реяхъ направляютъ брамъ-стенъги такъ, чтобы такелажъ на нее надѣлся прямо.

Когда клоты наложить:

*Подымать брамъ-гордени* (оф. зав. мач).

Брамъ-стенъги поднимаются покуда шпоръ не выйдетъ сверхъ марса-рей, тогда брамъ-гордени останавливаютъ

и брамъ-стенги ставятъ на сказанныя рей. Послѣ сего отдають найтовы отъ брамъ-горденей, вывязываютъ оттяжки и горденя вяжутъ штыками въ передніе обухи брамъ-езельгофтовъ.

Если же на брамъ-стенгахъ брамъ-гордени не отъ брамъ-рей, тогда они не останавливаются, а поднимаются, по возможности, ходомъ, покуда шлагтовная дыра не выйдетъ сверхъ салинга. Въ обоихъ случаяхъ, по мѣрѣ того, какъ брамъ-стенги поднимаются на шлагтовы, надергиваютъ въ салинговыхъ рожкахъ брамъ-ванты и потравливаютъ потихоньку штаги.

Когда шлагтовная дыра выйдетъ сверхъ салинга:

*Стопорятъ брамъ-гордени,* (оф. зав. мач).

Лишь только брамъ-стенги сядутъ на шлагтовы, надергиваютъ брамъ-гордени и тотчасъ штаги дотягиваютъ до старыхъ мѣстъ и вытягиваютъ бакштаги и фордуны.

Если же брамъ-рей и стенги поднимаются однимъ брамъ-горденемъ, то послѣдній должно, какъ можно проворнѣе продѣть на свои мѣста, и оттяжки, которыми отводились брамъ-стенги, выбрать внизъ для вязанія къ своимъ реямъ.

### Рангоуть править

Когда брамъ-табеляжъ обтянутъ:

**Съ марсовъ долой!**

**Подвахтенныхъ внизъ!**

**Снасти уложить!**

*Примѣчаніе.* Ежели съ подъемомъ брамъ-стенежь поднимаются и брамъ-рей, то велѣдъ за тѣмъ, какъ заложать шлагтовы, командовать: «*брамъ-топенанты разнести!*» и когда обтянуть бакштаги и фордуны, подымать брамъ-рей по правиламъ, выше изложеннымъ.

**Откидывать выстрѣла.**

**00 Отдѣленіе и ноковые на верхъ выстрѣла откинуть!**

**Ноковые на марсъ!**

Четыре человѣка ноковыхъ бѣгутъ на фюръ-марсъ, двое изъ нихъ остаются на фока-реѣ принять горденя, а другіе двое — на марсъ подать ихъ. Между тѣмъ, внизу становятся на нокъ-горденя, выстрѣль-брасы и на бурундуки, для отдачи; послѣдніе должны быть завернуты на марсахъ и придерживаться въ тугую до приказанія отдать ихъ. Также переводятся на марсъ выстрѣль-топенанты.

**По нокамъ!** Когда ноковые горденя примуть:

*Примѣчаніе* Для откидыванія выстрѣловъ, гордень-блоки ноковые вяжутъ на нокахъ у такелажа, а боренные концы горденей у бугелей выстрѣль топенантовъ (л. 47, ч. 391, 382).



«*Выстрѣла поднять*»! Когда люди съ выстрѣловъ сойдутъ, офицеръ на бакѣ приказываетъ:

«*Бурундуки отдать*»! Когда выстрѣла выйдутъ изъ за лашъ-якорей:

**Выстрѣла откинуть!**

Съ отдачею бурундуковъ, выбираютъ бѣгомъ слабину брасовъ и когда выстрѣла будутъ приходить къ должному положенію, отдають горденя и, выстрѣла ложатся на топенанты, закрѣпленные на маркахъ. Лишь только выстрѣла придутъ на свои мѣста, на ноки ихъ бѣгутъ по одному человѣку вывязать горденя; въ тоже время на нокахъ фока-рея вывязываютъ блоки.

Когда горденя и блоки вывяжутъ:

**Съ ноковъ долой!**

Ноковые, убираютъ горденя и съ марсовъ и выстрѣловъ сходятъ долой.

*Примѣчаніе I.* Ежели выстрѣлъ откидывается съ одной стороны или, подъ парусами (\*), тогда вахтенный начальникъ командуетъ: «*Выстрѣлъ съ лѣвой откинуть, ноковые на марсъ*»! или «*по нокамъ*»! Въ этомъ случаѣ ноковые идутъ исполнять все вышесказанное безъ особой команды.

*Примѣчаніе II.* Закидываются выстрѣла такимъ же порядкомъ, выпускается только приказаніе баковаго офицера: *Выстрѣла приподнять!* и вмѣсто *бурундуки отдать!* *травить выстрѣлъ-брасы!* и выбираютъ ходомъ бурундуки; въ это же время травятъ полегоньку выстрѣлъ-гордень такъ чтобы выстрѣлъ легъ на запасный якорь или секторъ.

*Примѣчаніе III.* Изложенному правилу должно слѣдовать, ежели нужно поднять ватеръ-тали и ундеръ-фокъ, или подать гордень для подъема какой-либо тяжести.

(\*) Подъ парусами, по большей части, имѣютъ выстрѣлъ-горденя постоянно на мѣстахъ.

ГОТОВИТЬ ЛЕЕРА.

Предположимъ, что должно изготовить леера для почестей.

**00 Отдѣленіе и марсовыя навѣрхъ, леера готовить! (\*)**

Когда леера вынесутъ:

**Марсовыя по марсамъ и салингамъ!**

Когда леера подымутъ:

**По нокамъ!**

**Съ марсовъ и салинговъ долой!**

Когда леера вытянутъ:

**Реи править!**

Вызванное отдѣленіе выносить леера и выбѣгаютъ по 4 человѣка марсовыхъ на каждый рей. Салинговые, топовые, ноковые, марсовыя поднявшіеся на свои реи, прижимаются къ топамъ (\*\*).

По одному человѣку расходятся по всѣмъ нокамъ съ концами лееровъ, которые привязываютъ къ топенантамъ, въ полроста человѣка, а другіе концы у топовъ вытягиваютъ и крѣпятъ: на нижнихъ реяхъ за борги, а на прочихъ за стеньги. Всѣ лопаря-топенантовъ должны быть схвачены (л. 83 ч. 635, 636, 637, 638).

*Примѣчаніе I.* Ежели команда будетъ посылаться по реямъ не тотчасъ по изготовленіи лееровъ, тогда, прежде нежели марсовыя сойдутъ съ марсовъ, должно приказать: *леера прихватить!* т. е. взять ихъ по топенантамъ и реямъ (см. атл.).

(\*) При вызовѣ команды на-верхъ должно упоминать, какіе леера требуется готовить, чтобы люди знали, что имъ слѣдуетъ выносить; такъ напр. *блѣвые, коечные, для фаловъ, или для почестей — леера готовить.*

(\*\*) Леера должны быть смотаны въ бухты и названные чины несутъ ихъ на марсы.

*Примѣчаніе II.* Подобнымъ образомъ поступаютъ, когда, нужно продѣть леера для иллюминированія флагами. Для сего, подѣ брамъ-такелажъ привязываютъ блочки, въ которые продѣваютъ фалы и съ этими фалами расходятся по нокамъ. Послѣ сего на нихъ, кладутъ марен противъ, каждаго нокарей, исключая нижнихъ, на которыхъ привязываютъ блочки, а къ фаламъ на мѣсто марокъ оттяжки. Когда все готово, съ марсовъ и салинговъ сходятъ долой по командѣ вахтеннаго начальника, и спускаютъ фалы для привязыванія флаговъ.

*Примѣчаніе III.* При подъемѣ флаговъ, для очищенія ихъ, посылаютъ по два человѣка ноковыхъ на каждый рей, которые поднявшись на нихъ стоятъ у топовъ и проводятъ флаги. Марсовые посылаются по марсамъ вмѣстѣ съ началомъ салюта и для сего командуютъ: «марсовые по марсамъ и салингамъ, фалы подымай!» Фалы подымаютъ медленно, чтобы марсовые успѣли опередить ихъ. Когда фалы подымутся до мѣста: «по нокамъ!» По этой командѣ ноковые расходятся съ фалами по реямъ и, пристопоривъ ихъ на нокахъ, ожидаютъ команды: «съ марсовъ и салинговъ долой!» Въ это время внизу выбираютъ оттяжки отъ нижнихъ реевъ.

*Примѣчаніе IV.* Чтобы изготовить коечные и бѣлевые леера, должно сперва, коечные леера занести вокругъ корабля, снаружи всего такелажа и продѣть въ блоки, привязанные для сего на эзельгофтѣ бушприта и на ноку гика (л. 71 ч. 569, 570, 571). Или, чтобы леера не мѣшали постановкѣ бизани и чтобы койками не тереть по бакштагамъ шлюпъ-балокъ, ихъ протягиваютъ отъ нока грота-реи подѣ крьюсь-марсъ и оттуда подѣ гротъ-марсъ. Бѣлевые леера продѣваются въ особо приготовленные шкентеля, которые съ возможною точностью разбиты на равныя части коушами или, вмѣсто коушей, небольшими блоками (л. 71 ч. 573, 574) (\*). Шкентеля эти подымаются или по мачтамъ или, по вантамъ; въ первомъ случаѣ, ихъ закладываютъ въ сей-тали-шкентеля и

(\*) Шкентеля съ блоками несравненно удобнѣе, чѣмъ съ коушами, потому что въ послѣднихъ бѣлевые леера скоро перетираются и рвутся.

обтягиваютъ хватъ-талями, а во второмъ — закладываютъ въ коуши на вантахъ и, въ нѣсколькихъ мѣстахъ къ вантамъ прихватываютъ, какъ можно плотнѣе. Когда изготовленіе лееровъ будетъ приходить къ концу, должно послать ноковыхъ на всѣ нижніе рей, подать ноку-гордени для коечныхъ и топъ-гордени для бѣлевыхъ лееровъ (л. 71 ч. 568); если же коечныхъ лееровъ два, тогда и ноку-горденей съ каждаго нока подается по два: одинъ съ нока-реи, а другой съ нока-лисель-спирта (\*). По командѣ, леера поднять! всѣ леера поднимаются вдругъ, туго обтягиваются (\*\*), и затѣмъ по командѣ: съ ноковъ долой! всѣ сходятъ съ марсовъ внизъ.

Коечные леера наибудибѣе основывать между мачтъ, подѣ нижними реями, ибо вслучаѣ брасонки реевъ ничто не помѣшаетъ и выстрѣловъ стравливать въ воду не понадобится (л. 71 ч. 565, 566, 567, 572, 576, 574, 575).

### Брать и отдавать рифы.

Взять рифы у марселей.

Предположимъ, что корабль идетъ въ бейдевиндѣ, имѣя брамсели, и должно взять два рифа.

**Всѣхъ на верхъ,  
рифы брать!**

**Два рифа взять,  
марсовые на марсъ!**

Марсовые, поднявшись на марсы по навѣтреннымъ вантамъ, становятся на эзельгофты и выблинки стеньвантъ, внизу вытягиваютъ и завертываютъ брамъ-гитовы, берутъ на руки брамъ-шкоты, становятся на

(\*) Коечные леера имѣютъ по два кнопа противъ каждаго нока, между которыми вжуются ноку-гордени и надлежащее количество ревантовъ, чтобы койки не вылезли врасей.

(\*\*) Бѣлевые леера должны быть параллельны какъ между собою, такъ и планширю, и вахтенный начальникъ во всякое время долженъ наблюдать, чтобы они были туго обтянуты и ни въ какомъ случаѣ не висѣли бухтами.

навѣтренные марса-брасы, марса-гитовы и марса-быкъ-гордени\* (\*), раздергиваютъ рифъ-тали, выбираютъ на марсы марса-топенанты (\*\*), и готовятся отдать марса-фалы, подвѣтренные марса-брасы и булиня.

Когда марсовы взбѣгутъ на марсы:

**Марса-булиня раздернуть, марса-брасы тянуть!**

Когда марса-реи отойдутъ отъ стеньвантъ и марсея начнутъ заполаскивать:

**Марса-фалы отдай!**

Съ исполненіемъ этой команды отдають брамъ-шкоты, и марса-реи ставятъ прямо, стараясь какъ можно скорѣе выбрать слабину брасовъ. Ежели марса-реи идутъ внизъ дурно, то осаживаютъ ихъ марса-гитовыми. Лишь только которая марса-рея сядетъ на топенанты, марсовы поднимаютъ лисель-спирты, разбѣгаются по реямъ взять сказанное число рифовъ (\*\*\*), по взятіи которыхъ тотчасъ сходятъ долой и опускаютъ лисель-спирты.

(\*) На марса-быкъ-горденихъ должно имѣть достаточное число людей, особенно при свѣжемъ попутномъ вѣтрѣ, потому что не подтянувъ ихъ, легко можно потерять марсовыхъ. Кромѣ этого, марса-быкъ-гордею должно тянуть сквозь стронки съ блоками, прихваченными за драйрена или стеньги.

(\*\*) При вступленіи подъ паруса, топенанты должно перевести на столько, чтобъ, при отдачѣ марса-фаловъ, марса-реи не могли коснуться своими блоками зельгофтовъ. Въ свѣжій же вѣтеръ марса-топенанты лучше отдавать вмѣстѣ съ марса-фалами, чтобъ преждевременною отдачею не сломать реи.

(\*\*\*) Во время взятія рифовъ брамъ-шкоты должны быть туго вытаныты, чтобы брамсеи не трепало и шкотами не било штыкъ-болтныхъ.

Когда марса-реи сядутъ на топенанты: оф. зав. мач. *тянуть рифъ-тали* (\*).

Когда у втораго рифа возьмутъ штыкъ-болты (\*\*):

*Рифъ-тали раздериваютъ.*  
и когда марсовы сойдутъ съ реевъ:

*Поднимаютъ марса-фалы.*

Во время подъема марса-фаловъ, брамъ-шкоты, марса-гитовы, рифъ-тали и подвѣтренные брасы должны быть отданы, а брамъ-фалы потравлены, чтобъ, по постановкѣ марселей, брамъ-шкоты дошли до мѣста (\*\*\*), навѣтренные брасы надлежитъ потравливать столько, чтобы реи не терлись о подвѣтренныя стеньванты (\*\*\*\*).

Когда марсовы сойдутъ съ реевъ:

**Съ марсовъ долой!**

Когда паруса поставятъ:

(\*) Марса-рифъ-тали тянуть сначала съ навѣтренной стороны, при попутномъ вѣтрѣ съ обоихъ.

(\*\*) Штыкъ-болты брать первыми съ навѣтренной стороны, для чего весь марсель подавать туда и когда два продольныхъ шлага будутъ взяты то, подавъ весь марсель на подвѣтренную сторону и по взятіи первыхъ шлаговъ подвѣтреннаго шт.-б. брать рифы. Правило браенія шт.-болта л. 43 ч. 339, 340, 346, 347, л. 47 ч. 386.

(\*\*\*) Брамъ-шкоты достигивать до мѣста только при одномъ или первомъ рифѣ, при второмъ же брамъ-шкоты равняютъ съ салинга и тянуть ихъ пока нижняя шкаторина брамсеи не коснется ст.-штаговъ.

(\*\*\*\*) И ни конемъ образомъ не допускать, чтобы навѣтренные иоки, марса-рей заходили подъ вѣтеръ нижнихъ реевъ.

**Подвахтенныхъ  
внизъ!**

**Марса - топенанты  
вытянуть!**

**+ Вулия прихва-  
тить!**

**Снасти разобрать!**

*Примѣчаніе.* Когда берутъ четвертый рифъ, надлежитъ потравить марса-шкоты или отбросить нижніи реи, чтобы дать возможность подтянуть до мѣста рифъ-тали и поставить марса-реи прямо.

Въ тѣхъ случаяхъ когда корабль лежитъ бейдевиндъ, галфиндъ, крутой бакштагъ подъ одними марсеями форъ-ст.-ст. и бизанью, то прежде чѣмъ брать рифы нужно поставить фокъ или форъ-трисель, дабы корабль не поставитъ поперекъ волненія.

Если корабль несъ брамсели и ихъ до взятія или, по взятіи рифовъ будутъ убирать, то кливеръ замѣняютъ форъ-стенги стакселемъ, который ставятъ ранѣе чѣмъ спустить кливеръ.

**Взять рифы у фока и грота.**

**Фокъ и гротъ гото-  
вить, рифы брать,  
ноковые на марсъ!**

Когда гордена вя-  
жутъ:

**Одинъ рифъ взять,  
на фокъ и гротъ!**

По два ноковыхъ идутъ на марсы, принимаютъ гордена или особые рифъ-шкентели, расходятся по нокамъ и вяжутъ ихъ въ кренгельсы второго рифа; а блоки, въ которые они продѣты, вѣ ноковаго такелажа, за шейку ноковаго сектора.

Марсовые идутъ на фока и грота-реи, раздергиваютъ нѣсколько нокъ-

гордена, чтобы внизу могли подтянуть рифъ-шкентели, потомъ берутъ рифы какъ у марселей, и сходятъ внизъ безъ команды; что же касается до лисель-спиртовъ, то съ ними поступать какъ сказано въ § 12 (\*).

**Отдать рифы у марселей.**

**Два рифа отдавать  
марсовые на марсъ!**

Когда марсовые взбѣ-  
гутъ на марсы:

**Вулия раздернуть,  
марса-фалы травить,  
марса-брасы тянуть!**

Когда марса-фалы  
потравятъ и реи от-  
брасонятъ:

**По реямъ!**

На марсы идутъ вахтенные мар-  
совые, внизу становятся на навѣт-  
ренные марса-брасы для отдачи бу-  
линей и потравливанія марса-фаловъ.

Вмѣстѣ съ марса-фалами, травятъ марса-топенанты и если стоятъ брам-  
сели, — брамъ-шкоты, и вмѣстѣ съ  
этимъ марса-реи отбрасонливаютъ  
отъ вантъ.

Тянуть рифъ-тали, чтобы ослабить  
штыкъ-болты, марсовые расходятся  
по реямъ, отдаютъ сказанное число  
рифовъ; потомъ травятъ штыкъ-бол-  
ты, наблюдая, чтобъ подвѣтренный  
не отдалъ прежде навѣтреннаго и  
затѣмъ раздергиваютъ рифъ-тали и  
сходятъ съ реевъ долой.

Лишь только отдадутъ штыкъ-бол-

(\*). Если фокъ и гротъ стояли то надлежитъ ихъ взять на гордена и гитовы.

Если на кораблѣ у марселей берутъ третій рифъ то обыкновенно у фока тоже, а гротъ можно закрѣпить. При послѣднемъ рифѣ или гротъ-марсели фокъ замѣняютъ форъ-триселемъ, что зависитъ отъ дѣйствія фока на носъ корабля.

ты: оф. зав. мачт. *раздеришаютъ рифъ-тали.*

Когда марсовые сойдутъ съ реевъ:

*Подымаютъ марса-фалы.*

Ежели стояли брамсели, то дотягиваютъ ихъ шкоты и приподымаютъ фалы.

Когда рифы отдадутъ:

**Съ марсовъ долой!**

Когда паруса поставятъ:

**Марса - топенанты вытянуть!**

**Булина прихватить!**

*Примѣчаніе I.* Ежели корабль идетъ полнымъ вѣтромъ, рифы у марселей отдаютъ точно такъ же, какъ въ бейдевиндѣ, только вмѣсто марса-брасовъ тянутъ марса-быкъ-гордени, и марса-фаловъ травятъ смотря по силѣ вѣтра.

*Примѣчаніе II.* У фока и грота рифы отдаются также, какъ у марселей, и должно командовать: *«У фока и грота рифы отдавать, марсовые на марсѣ!»* по отдачѣ которыхъ марсовые сходятъ внизъ безъ команды. Послѣ сего, если фокъ

и гротъ были на гитовыхъ, то подтягиваютъ гордени; если же они стояли, то осаживаютъ галсъ и дотягиваютъ шкоты.

БРАТЬ И ОТДАВАТЬ РИФЫ У БИЗАНИ, И ТРИСЕЛЕЙ.

У бизани, триселей и косога грота рифы берутъ и отдаютъ по мѣрѣ надобности и приказанію. Если бизань или трисели стояли то надлежитъ прежде всего убрать ихъ. По исполненіи чего, ютовый оф. разставляетъ ютовыхъ и крюсельныхъ на дирикъ-фаль, гордель, и на эринсъ-тали съ обѣихъ, тогда командуютъ: «у бизани одинъ (два, три) рифъ взять или отдать». Дирикъ-фаль и гордель травятъ на столько чтобы удобно было брать рифы, причемъ все время пока травятъ гордель и дирикъ-фаль эринсъ-тали должно выбирать. Гафеля, иногда стравливаютъ на палубу дабы закрѣпить по гафелю если не желаютъ означенныя паруса ставить. Вмѣсто перекладыванія шкота кренгельсъ его снайтовливаютъ съ послѣдующимъ кренгельсомъ. По взятіи рифа дирикъ-фаль и гордель поднимаютъ, а эринсъ-тали съ обѣихъ потравливаютъ, командуютъ: на дирикъ фаль и гордель! гафель поднять, или, пошелъ фаль и гордель! Поднявъ до мѣста: на бизань или трисель-шкоты! слабину выбрать! Бизань или трисель-шкотъ тянуть!

При постановкѣ — эринсъ-тали съ навѣтра травить такъ, чтобы бизань или трисель не легъ на подвѣтренные ванты пока не дотянутъ шкотъ, тоже относиться до гика-шкота.

Для взятія рифа и отдаванія его у косога грота то травятъ дирикъ фаль и гордель выбирая навѣтренній эринсъ-бакштагъ и тянуть рифъ-шеентеля, а въ остальномъ поступаютъ, какъ выше изложено. Для отдаванія рифовъ бизани и триселей ихъ также берутъ на гитовы.

**Ставить паруса.**

**Поставить марсели.**

По снятіи и до положенія вновь якоря, марсели никогда не убираются, развѣ только въ чрезвычайно крѣпкой вѣтерѣ,

или когда корабль вступаетъ подъ пары — или по какимъ либо особымъ причинамъ.

Предположимъ, что корабль, по крѣпости вѣтра, лежитъ въ дрейфѣ, правымъ галсомъ, подъ однимъ гротъ-марселемъ, что вѣтеръ нѣсколько стихъ и онъ желаетъ поставить форъ-марсель и крьюсель.

**Форъ-марсель и крьюсель отдать; марсовые на марсъ!**

Когда обносные сезни развяжутъ:

**Отдавай! марса-шкоты съ лѣвой тянуть!  
+ Съ марсовъ долой!**

Когда марса-шкоты съ лѣвой дотянутъ:

**Марса-шкоты съ правой тянуть!**

Вахтенные форъ-марсовые и крьюсельные идутъ на марсы по навѣтреннымъ вантамъ и, поднявъ лисель-спирты, расходятся по реямъ развязать обносные сезни. Въ это время внизу становятся на марса-шкоты на лѣвую и готовятся травить марса-гитовы.

По отдачѣ марселей, марсовые тотчасъ сходятъ съ реевъ и марсовъ долой; внизу тянутъ марса-шкоты съ лѣвой, т. е. подвѣтра, до мѣста, осторожно потравливая марса-гитовы, чтобы ихъ не сорвало съ кнехтовъ; на правой же гитовы во все это время должны быть закрѣплены.

Марса-шкоты съ правой или съ навѣтра тянутся съ тѣми же предосторожностями, какъ и подвѣтромъ; но, чтобы марсель въ это время не заполоскалъ, отчего его можетъ изорвать, должно выбрать навѣтренный марса-булинь, дабы впустить въ марсель вѣтеръ.

Когда марса-шкоты съ обѣихъ сторонъ вытянутъ и закрѣпятъ, при-

подымаютъ марса-фалы, отдавъ подвѣтренные марса-брасы и потравливая полегоньку навѣтренные такъ, чтобы только не терло реемъ подвѣтренныя стень-ванты: вмѣстѣ съ марса-фалами туго осаживаютъ марса-топенанты.

Когда марсели поставятъ:

**Марса - топенанты вытянуть!  
+ Булиня прихвтить!**

Когда марселя подставятъ, то въ крѣпкой вѣтеръ, для безопасности марса-рей, навѣтренные топенанты вытягиваютъ, какъ можно туже, а подвѣтренные марса-брасы держать слабо, чтобы марса-рей имѣли на качкѣ движеніе.

*Примѣчаніе 1.* Ставятъ марсели въ крѣпкой вѣтеръ, сперва съ подвѣтра потому, что если будетъ отданъ весь марсель вдругъ, его можетъ закинуть на подвѣтренный носъ и сбить марсовыхъ.

*Примѣчаніе 2.* Ежели корабль идетъ полнымъ вѣтромъ, то марса-шкоты тянутъ съ обѣихъ сторонъ ровно, а также марса-брасы и топенанты.

Поставить фока.

*1) Въ бейдевиндѣ въ умеренный вѣтеръ.*

**На фока-галсъ!**

Вахтенные становятся на фока-галсъ и фока-шкотъ для отдачи, также на фока-гитовы-гордина, и спускаются шесть марсовыхъ съ форъ-марса на фока-рею раздирать гордения.

**Выбрать слабиню!**

+ **Фокъ садить!**

Раздергиваютъ фока-гитовы, гордени съ обѣихъ сторонъ и тянуть галсъ и шкотъ въ одно время, наблюдая чтобы первый дошелъ до мѣста прежде послѣдняго; послѣ чего бак. оф. стопорить ихъ, вытягиваетъ навѣтренный топенантъ и прихватываетъ фока-булинь, не заламывая много галсовую шкаторину.

*Примръчаніе.* Ежели случится, что навѣтренный покъ фока-реи вздернуть кверху и рея такъ крѣпко прижалась къ подвѣтреннымъ вантамъ, что фока-галсъ не доходить до мѣста, тогда должно потравить немного подвѣтренный фока-брасъ, который, по закрѣпленіи галса, опять дотянуть до мѣста.

2) *Въ бейдевиндѣ въ крѣпкій вѣтеръ.*

**На фока-шкотъ!**

Вахтенные становятся на фока-шкотъ и по одному человѣку травить фока-гитовы и гордени подъ вѣтромъ; въ тоже время шесть марсовыхъ идутъ на фока-рею раздергивать горденя.

**Фока-шкотъ тянуть!**

Фока-шкотъ до мѣста не дотягиваютъ, чтобы можно было осадить фока-галсъ; гитовъ же травятъ, осторожно, чтобы его не сорвало съ кнехта.

Когда фока-шкотъ будетъ достаточно тугъ:

**Стопъ фока-шкотъ!**  
Когда шкотъ закрѣпять!

По исполненіи вахтенные переходятъ на фока-галсъ.

**Фока-галсъ садить!**

При осадкѣ галса, гитовъ его травятъ также осторожно и если

галсъ не будетъ доходить до мѣста, то шкотъ можно потравить, однако наблюдая, чтобы фокъ не заполаскалъ, послѣ чего бак. оф. поступаетъ по правиламъ предъидущей статьи (\*).

*Полнымъ вѣтромъ.*

**На фока-шкоты!**

Вахтенные становятся на фока-шкоты для отдачи, на гитовы, гордени, и шесть человѣкъ марсовыхъ спускаются на фока-рею раздергивать горденя.

**Выбрать слабину!**  
**Фокъ садить!**

Отдаютъ гитовы гордени съ обѣихъ сторонъ и тянуть шкоты (\*\*); въ крѣпкій же вѣтеръ гитовы травятъ; когда шкоты будутъ достаточно вытянуты, бак. оф. ихъ стопорить.

*Примръчаніе.* Ежели фокъ закрѣпленъ и желаютъ его поставить, должно командовать: «*фокъ отдать, марсовые на марсъ!*» и по отдачѣ фока ставить по выше изложеннымъ правиламъ.

(\*) При осаживаніи галса когда корабль лежитъ бейдевиндъ или полвѣтра отдавать навѣтренные марса и нижніи топенанты, которые вытягиваютъ одновременно со шкотомъ.

(\*\*) Идя въ бакштагъ, вмѣстѣ съ навѣтреннымъ шкотомъ должно тянуть и навѣтренный галсъ, чтобы навѣтренный уголъ паруса привести противъ своего нока фока-реи; въ галфвиндѣ же галсовый уголъ долженъ выходить нѣсколько впередъ противъ навѣтреннаго нока.

## СТАВИТЬ ГРОТЬ.

*Примѣчаніе 1.* Во всѣхъ вышеприведенныхъ случаяхъ гротъ ставится точно такимъ же образомъ, какъ фокъ; почему при постановкѣ его должно руководствоваться тѣми же правилами, замѣняя только слово: *фокъ* словомъ: *гротъ*.

*Примѣчаніе 2.* Гротъ иначе ставится въ одномъ только случаѣ, когда корабль идетъ полный бакштагъ, тогда ставятъ только одну подвѣтренную часть его, и это называется поставить *полгрота*.

Поставить полгрота въ бакштагъ, имѣя вѣтеръ справа, должно командовать:

На грота-шкотъ на лѣвую!

Вахтенные становятся на грота-шкотъ на лѣвую, для отдачи на гитовы на лѣвую и на всѣ горденя; въ тоже время спускаются шесть марсовыхъ для раздергиванія горденей.

Грота-шкотъ тянуть!

По исполненіи, ш. оф. стопоритъ грота-шкотъ и осматриваетъ, всѣ ли горденя достаточно раздернуты и не виситъ ли который-нибудь изъ нихъ бухтой.

*Примѣчаніе.* Фокъ и гротъ вмѣстѣ ставятся совершенно по тѣмъ же командованіямъ и соблюдаются тѣже правила, какъ сказано о каждомъ изъ этихъ парусовъ отдѣльно; почему, руководствуясь вышесказаннымъ, стоитъ только вездѣ прибавлять къ слову «*фокъ*» и *гротъ*.

## ПОСТАВИТЬ БРАМСЕЛИ.

На брамсели! (\*)

Когда брамсели раскрѣпять: (\*\*)

Отдавай!

Салинговые бѣгутъ съ марсовъ на салинги, расходятся по брамъ-реямъ и, раскрѣпивъ паруса, тотчасъ съ ноковъ сходятъ долой, чтобы съ послѣдующею командою не задержать подъемъ брамъ-фаловъ; между тѣмъ внизу вахтенные становятся на брамъ-шкоты и фалы для отдачи, на брамъ-гитовы и травить брамъ-брасы.

По отдачѣ брамселей, салинговые сходятъ на марсы, кромѣ двоихъ, которые остаются очищать паруса и наблюдать за брамъ-шкотами; брамъ шкоты тянуть и брамъ-фалы поднимаютъ въ одно время, стараясь первые дотянуть до мѣста прежде послѣднихъ.

При подъемѣ брамъ-фаловъ, подвѣтренные брасы должны быть отданы, а наѣтренные полегоньку потравливать, чтобы брамъ-реями не терло подвѣтренныхъ брамъ-вантъ и не закинуло бы наѣтренные ноки подъ вѣтеръ; также съ подъемомъ брамъ-фаловъ осаживаютъ брамъ-

(\*) Если брамъ-реи были обрасоплены по вѣтру, то для отдачи брамселей, ихъ не должно ставить прямо.

(\*\*) О готовности брамселей не должно спрашивать, вахт. нач. можетъ видѣть это самъ по гротъ-брамселю; если онъ раскрѣпленъ, то должны быть готовы и всѣ прочіе.



топенанты, чтобы огона послѣднихъ не соскочили съ подвѣтренныхъ ноковъ.

Когда боковыя шкаторины брамселей вытянутся.

Стопорная оф. зав. мач.	Гротъ-брамъ-фалъ.		
	Форъ	—	—
	Крюсъ	—	—

Послѣ сего бывшіе на салингахъ сходятъ на марсы, брамъ-реи правятся по нижнимъ и, ежели корабль идетъ въ бейдевиндъ, прихватываютъ булина.

*Примѣчаніе.* Ставя брамсели въ бейдевиндъ или въ галфвиндъ въ свѣжій вѣтеръ, должно сперва дотягивать до мѣста брамъ-шкотъ подь вѣтромъ, потомъ на вѣтрѣ и наконецъ подымать до мѣста фалъ.

Поставить бомъ-брамсели.

На бомъ-брамсели; бомъ-кливеръ изготвить!

Когда бомъ-брамсели раскрѣпятъ и бомъ-кливеръ разрѣжутъ (послѣдній не долженъ задерживать постановку бомъ-брамселей):

Отдавай!

Салинговые, находящіеся на марсахъ, идутъ раскрѣпятъ бомъ-брамсели, на марсахъ готовятся тянуть бомъ-бр.-шкоты; внизу идутъ готвить бомъ-кливеръ, становятся на бомъ-бр.-фалы и бомъ-кливеръ-фалъ, очищать бомъ-кливеръ-ниралъ и травить бомъ-бр.-брасы.

+ Вомъ-кливеръ поднять!

*Примѣчаніе 1.* Ежели бомъ-брамсели летучіе, т. е. безъ брасовъ и топенантовъ, почему они убираются прямо на марсъ и на салингахъ не крѣпятся, тогда должно командовать: бомъ-брамсели бомъ-кливеръ, готвить! бомъ-бр.-фалы подымай! Когда бомъ-брамсели раскрѣпятъ и ввяжутъ бомъ-бр.-шкоты: бомъ-брамсели, бомъ-кливеръ поднять! (\*).

*Примѣчаніе 2.* Брамъ и бомъ-брамсели, вмѣстѣ ставятся такъ же, какъ было сказано о каждомъ изъ этихъ парусовъ отдѣльно, и должно командовать: на брамсели и бомъ-брамсели, бомъ-кливера готвить; за тѣмъ: Отдавай! бомъ-кливеръ поднять!

Поставить фокъ, гротъ, брамсели и вомъ-брамсели.

Всѣхъ наверхъ, парусовъ прибавлять! На брамсели и бомъ-брамсели; на фока и грота-галсы! (\*)

На бомъ-брамсели!

Кливеръ изготвить!

Бомъ-салинговые одинъ бѣжить на бомъ-салингъ отдасть коренные концы бомъ-шкотовъ, закрѣпленные у бр.-фала, конецъ подвѣтреннаго оставляетъ у себя, а на вѣтранный надергиваетъ до салинга, гдѣ другой салинговый прихватываетъ его за рожекъ салинга. На стень-вантахъ

(\*) Летучіи б.-бр. ставятъ и убираютъ всегда съ наѣтра по командѣ.

(\*\*) Ежели на марсахъ людей недостаточно для надергиванія горденей, тогда должно послать для сего снизу.

вывязываютъ съ рейки б.-б.-фаль, ежели б.-бр.-рей стоитъ на подвѣтренныхъ ст.-в. переносятъ его на вѣтренную сторону и крѣпятъ на своемъ мѣстѣ прихвативъ прядью ворсы у верхняго или подвѣтренняго нока. Баковый бѣжитъ на бомъ-кливеръ отстопориваетъ головку, надрезаетъ каболки или отдаетъ сезни и сходитъ съ бомъ-утлегаря.

Приподнимаютъ ихъ до высоты б.-салинговъ гдѣ стоящій салинговый вязываетъ б.-шкоты, обрѣзаютъ пряди ворсы, одновременно навѣтренные б.-шкоты вяжутъ на рожкахъ салинговъ, по исполненіи чего продолжаютъ приподнимать до тѣхъ поръ пока рейки не примутъ горизонтальнаго положенія и б.-шк. не будутъ дотянуты до мѣста.

По подъемѣ б.-кливера вытягиваютъ б.-шкотъ съ подвѣтра.

**Бомъ-брамсели приподнять!**

**Выбрать слабину!**

**Бомъ-брамсели поставить!**

**Бомъ-кливеръ поднять!**

**Бомъ-кливеръ изготавить!**

Когда брамсели и бомъ-брамсели готовы:

**Выбрать слабину!  
Отдавай! фокъ и гротъ садить! бомъ-кливеръ поднять!**

Когда паруса поставятъ:

**Подвахтенныхъ внизъ!**

**Снасти разобрать!**

Поставить лисели (л. 80 ч. 616, 617).

**Лиселя готовить!  
Марсовые на марсъ!**

Когда марсовые встанутъ на рей:

**По нокамъ!**

Когда лиселя будутъ готовы:

**Выбрать слабину!  
Лиселя приподнять!  
Лисель-спирты выстрѣливать!**

Марсовые, поднявшись на свои рей, прижимаются къ тонамъ, и ежели рей-тали не заложены, то закладываютъ ихъ на брамъ-эзелъгоф-тѣ.

Марсовые, расходясь по нокамъ отстопориваютъ лисель-галсы, закладываютъ на марса-рей рей-тали, лопаря которыхъ внизу тотчасъ вытягиваютъ, и готовятъ лисель-спирты для выстрѣливанія; внизу откидываютъ выстрѣла, готовятъ всѣ лиселя къ подъему и становятся на лисель-спиртъ-тали, на всѣ лисель-фалы, галсы и обгалдеры.

Выдвигаютъ лисель-спирты, подымаютъ лиселя связанными до нижнихъ своихъ реевъ и выбираютъ слабину ихъ галсовъ. Когда лиселя подымутъ, ноковые обрѣзаютъ ка-

болки, прихватывающія фалы къ нокамъ лисельныхъ рейковъ, и разръзавъ лиселя, держатъ ихъ на рукахъ, чтобы не распустились; ундеръ-лиселя въ это время разръзаютъ и готовятъ на бакъ.

Какъ скоро лисель-спирты выдвинутъ и лиселя разръжутъ:

**Лиселя поднять!**

Подымаютъ всё лисель-фалы до мѣста, но прежде дотягиваютъ ихъ галсы и наконецъ шкоты (\*). При постановкѣ лиселей должно наблюдать, чтобы рейки ихъ находились сзади своихъ парусовъ, для чего люди, находящіеся на нокахъ, при подъемѣ, придерживаютъ внутреннюю ихъ шкаторину. Лисель-шкоты тянутся послѣ своихъ фаловъ и галсовъ, — сзади реевъ (\*\*); у марса-лиселей же передніе шкоты и лисель-гитовы подаются на палубу спереди реевъ, чтобы лиселя эти можно было убрать немедленно въ случаѣ засвѣжѣвшаго вѣтра.

Когда лиселя поставятъ:

**Съ ноковъ и марсовъ долой!**

По этой командѣ, съ марсовъ сходятъ долой только тѣ, которые посылались ставить лиселя снизу.

(\*) Весь лисельный такелажъ тянется и застопоривается по приказанію отдѣльно завѣдующихъ офицеровъ, по мѣрѣ того, какъ онъ будетъ доходить до мѣста.

(\*\*) Марса-лисель-шкоты тянутся сзади реевъ, когда лиселя стоятъ съ навітру или прямо на фордевиндъ; если же вѣтеръ нѣсколько съ одной стороны, но лиселя подъ вѣтромъ еще могутъ стоять, то, чтобы марса-лиселя не заволакивали отъ вѣтра, отражающагося отъ марселей, рейки ихъ можно вывести напередъ своихъ парусовъ и марса-лисель-шкоты тянуть спереди шкотовъ рей.

*Примѣчаніе.* Съ одной стороны лиселя ставятся по этимъ же командованіямъ, прибавляя къ нимъ: *«съ правой или съ лѣвой лиселя готовить!»* Ежели нужно поставить только нѣкоторые изъ нихъ, то въ командованіяхъ упоминать какіе именно лиселя ставить должно, напр. *марса-лиселя готовить!* и т. п.

**Поставить ундеръ-лисели.**

*Примѣчаніе.* Ставя такимъ образомъ ундеръ-лисели надо предполагать, что ихъ будутъ нести безъ марса-лиселей, а потому для укрѣпленія нока-лисель-спирта коренные концы марса-лисель-галсовъ крѣпятъ за бортъ фока-рея или вяжутъ простой узель, а ходовые основавъ, какъ бы для марса-лиселя вытягиваютъ тотчасъ по выстрѣливаніи лисель-спирта.

**Ундеръ-лисели готовить! по нокамъ!**

Ноковые переключиваютъ лисель-спиртъ-тали за третной бугель, отстопориваютъ ундеръ-лисельный-такелажъ и подаютъ выстрѣль-гордень; внизу въ это время снимаютъ ундеръ-лисели отъ вантъ, кладутъ поперегъ бака, впереди фокъ-мачты, наружными ноками на сѣтки и, разръзавъ, готовятъ къ подъему. вмѣстѣ съ этимъ откидываютъ выстрѣла и выстрѣливаютъ лисель-спирты.

Когда ундеръ-лисели изготовятъ и люди станутъ на ундеръ-лисель-фалы:

**Ундеръ-лисели поднять!**

Ундеръ-лисель-фалы подымаютъ бѣгомъ и лишь только бак. оф. ихъ застопоритъ, приказываетъ тянуть галсъ и обгалдеръ и наконецъ шкотъ.

Когда ундеръ-лиселя поставятъ:

**Съ ноковъ долой!**

*Примѣчаніе.* Чтобы ундеръ-лиселями не заваливать бака, и въ особенности во время уборки, на многихъ судахъ ундеръ-лисели не кладутъ на сѣтки, а ставятъ ихъ прямо отъ вантъ. Способъ этотъ особенно ничѣмъ не отличается отъ выше описаннаго; разница заключается только въ томъ, что ундеръ-лиселя разрѣзаются прямо на вантахъ, исключая нѣсколькихъ каболокъ, которыя оставляютъ придерживать ихъ, чтобы они не распустились до момента постановки. На нѣкоторыхъ судахъ, въ помощь унд.-лис.-фалу или, лучше сказать, лисель-спирту, который съ трудомъ выдерживаетъ моментъ, когда унд.-лисель бросается отъ вантъ на фаль, употребляютъ особые штерты, которые, при надобности, привязываютъ къ внутреннему ноку рейка и продѣвается въ блокъ на передней вантѣ. Штертъ этотъ придерживаетъ унд.-лисель во время постановки, а во время уборки — реекъ лиселя приводитъ къ вантамъ.

**Убирать и крѣпить въ свѣжій вѣтеръ форъ-марсель и крюсель (\*).**

Предположимъ, что корабль идетъ въ бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ въ четыре рифа и, по жестокости вѣтра должно закрѣпить форъ-марсель и крюсель.

**Форъ-марсель и крюсель крѣпить! марсовые на марсъ!**

Когда всѣ будутъ на мѣстахъ:

Форъ-марсовые и крюсельные идутъ по навѣтреннымъ вантамъ на марсъ и готовятся расходиться по реямъ. Въ это время внизу становятся на навѣтренные марса-гитовы, быкъ-гордени и навѣтренные марса-брасы, для отдачи на марса-фалы и булина и травить навѣтренные шкоты.

(\*) Если корабль по жестокости вѣтра придется крѣпить гротъ-марсель и вступить подъ грисели, то первый убираютъ и крѣпятъ по тѣмъ же правиламъ.

**Марса-шкоты съ лѣвой травить!**

+ Гитовы тянуть!

+ Марса-фалы отдай!

Когда навѣтренные марса-гитовы подтянуть до мѣста:

**Марса-шкоты съ правой травить!**

+ Марса-брасы тянуть!

Когда все будетъ подтянуто и реи на мѣстахъ, обрасопленные почти по вѣтру:

**Лисель-спирты поднять, по реямъ!**

Когда марселя закрѣпить:

**Съ марсовъ долой!**

Марса-шкоты должно травить какъ можно осторожнѣе, чтобы ихъ не сорвало съ кнехтовъ, гитовы тянуть до мѣста и, сколь возможно, быкъ-гордени.

Подвѣтренные марса-шкоты травить съ тѣми же предосторожностями, какъ и навѣтренные и по мѣрѣ того, какъ его потравливаютъ, дотягиваютъ съ подвѣтра марса-гитовы и быкъ-гордени. Лишь только марсели начнутъ заполаскивать, тянуть навѣтренные марса-брасы, чтобы реи отдѣлать отъ стень-вантъ и нѣсколько обстенить, но не ставить прямо.

По закрѣпленіи форъ-марселя и крюселя, марсовые сходятъ съ реевъ и марсовъ долой и опускаютъ лисель-спирты.

*Примѣчаніе.* Убирая марсели въ бакштагъ или на фордевиндъ, прежде всего должно отдать марса-фалы и, по закрѣпленіи брасовъ, когда марса-реи сядутъ на топенанты, травить шкоты съ обѣихъ сторонъ и тянуть марса-гитовы и быкъ-гордени.

## УБРАТЬ ФОКЪ.

## 1) Въ бейдевиндъ въ умеренный вѣтеръ.

**На фока-гитовы!**

Вахтенные становятся на фока-гитовы, гордени и анапутъ, для отдачи на фока-галсъ, шкотъ и булинь и марсовые готовятся на русленяхъ очищать и раздергивать шкоты.

**Выбрать слабинну!****Фокъ на гитовы!**

Отдаютъ фока-галсъ, шкотъ и булинь, и тянуть до мѣста гитовы, гордена и анапутъ.

## 2) Въ бейдевиндъ въ крѣпкій вѣтеръ.

**На фока-гитовы на правую! (на навѣтренные).**

Вахтенные становятся на навѣтренные фока-гитовы, гордена и анапутъ, травить фока-галсъ и отдать булинь.

**Фока-галсъ травить, гитовъ съ правой тянуть!**

Когда гитовы и нокъ-гордена подтянутъ до мѣста:

Отдаютъ фока-булинь, травятъ галсъ и тянуть гитовы, гордени и анапутъ, первые до мѣста, а послѣдніе — сколько позволить нижняя шкаторина.

**Фока-шкотъ травить!**

Фока-шкотъ должно травить скоро и гитовы, гордена и анапутъ подтягивать какъ можно проворнѣе, чтобы не дать парусу полоскаться.

*Примѣчаніе.* На фордевиндъ въ умеренный вѣтеръ фокъ убирается такъ же, какъ и въ бейдевиндъ; если же его нужно убрать по жестокости вѣтра, тогда шкоты должно травить и

командовать: «на фока-шотовы-гордени!» «фока-шкоты травить!» (\*).

Ежели у фока отдуло пузыри, которые треплетъ вѣтромъ, должно фокъ прихватить и командовать: *фокъ прихватить, марсовые на марсъ!* по исполненіи которой, марсовые сходятъ внизъ безъ команды.

*Примѣчаніе.* Во избѣжаніе образованія пузырей у фока и грота особенное вниманіе—при тягѣ горденей, у гитовыхъ же выбирать только слабинну.

## УБРАТЬ ГРОТЬ.

Гротъ убирается во всѣхъ случаяхъ такъ же, какъ и фокъ; но должно замѣтить, что при взятіи на гитовы, въ бейдевиндъ, въ свѣжій вѣтеръ, подвѣтренная часть грота убирается всегда съ большими пузырями (чего съ фокомъ не случается) и нерѣдко бывають вынуждены послать людей на реи прихватывать отдувшіяся мѣста. Для избѣжанія сего весьма удобно, когда выбираютъ слабинну горденей, то потравить нѣсколько грота-шкота, тогда подвѣтренные гордена, получивъ прямое направленіе, подберутъ подвѣтренную часть паруса точно такъ же, какъ и навѣтренную.

## УБРАТЬ ФОКЪ И ГРОТЬ.

Фокъ и гротъ вмѣстѣ убираются во всѣхъ случаяхъ такимъ же порядкомъ и по тѣмъ же командованіямъ, какъ и одинъ

(\*). Въ правилахъ, выше приведенныхъ «о постановкѣ и уборкѣ марселей, фока и грота въ крѣпкій вѣтеръ», сказано, что, ставя эти паруса, должно прежде тлнуть подвѣтренные шкоты, а потомъ навѣтренные или галсы; а убирая ихъ, слѣдуетъ прежде навѣтренные шкоты или галсы, а потомъ подвѣтренные, но многіе опытные моряки находятъ, что ставить сказанные паруса гораздо лучше, начиная съ навѣтреннаго шкота или галса, а убирать, начиная съ подвѣтреннаго; преимущество же этихъ способовъ, одного предъ другимъ до сихъ поръ положительно не доказано. Также нѣкоторые совѣтуютъ, ежели команды достаточно, въ крѣпкій вѣтеръ фокъ или гротъ ставить и убирать вдругъ, т. е. шкоты и галсы травить или тлнуть въ одно время и какъ можно проворнѣе.

фокъ, слѣдовательно, для уборки ихъ въ одно время надлежитъ руководствоваться вышеизложенными правилами, прибавляя только въ командованіяхъ къ слову *«фокъ»* и *«ротъ»*.

УБРАТЬ БРАМСЕЛИ ВЪ БЕЙДЕВИНДЪ.

**На брамсели!**

Когда марсовыя взбѣгутъ на салинги или найдеть свѣжій порывъ вѣтра:

**Брамъ-шкоты съ лѣвой (подвѣтромъ) и фалы отдай!**

Салинговые идутъ крѣпить брамсели; внизу же становятся на брамъ-шкоты, фалы и подвѣтренные брасы.

Съ отдачею подвѣтренныхъ шкотовъ и фаловъ, тянуть на обѣихъ сторонахъ гитовы, изъ которыхъ навѣтренные въ этотъ моментъ служатъ только для осаживанія рей и вмѣстѣ съ этимъ рей становятся по вѣтру.

Когда брамъ-шкоты съ лѣвой дотянутъ:

*Отдаютъ брамъ-шкоты съ правой (оф. зав. мачт.).*

Лишь только брамъ-гитовы съ навѣтру подтянутъ, салинговые крѣпятъ брамсели и сходятъ съ салинговъ долой безъ особой команды.

*Примѣчаніе.* Убирать брамсели на фордевиндъ или въ бакштагъ: должно отдать прежде брамъ-фалы, и когда брамъ-рей сядутъ на топенанты, тогда травить брамъ-шкоты съ обѣихъ сторонъ въ одно время, по распоряженію оф. зав. мачт.

УБРАТЬ БОМЪ-БРАМСЕЛИ.

**На бомъ-брамсели!**

+ **На бомъ-кливеръ-ниралъ!**

Когда люди взбѣгутъ на бомъ-салинги:

**Всѣхъ наверхъ парусовъ убавлять!**

**Бомъ-бр.-шкоты и фалы отдай!**

+ **Бомъ-кливеръ долой!**

Бомъ-брамсели убираются согласно правилъ, изложенныхъ о брамселяхъ.

*Примѣчаніе.* Ежели бомъ-брамсели летучіе, то второе командованіе замѣняется *«бомъ-брамсели, бомъ-кливеръ долой!»*

УБРАТЬ БРАМСЕЛИ И БОМЪ-БРАМСЕЛИ.

При убираниіи брамселей и бомъ-брамселей вмѣстѣ, должно командованія, изложенныя о каждомъ изъ этихъ парусовъ, соединить въ одно; такъ напр. должно командовать: *на брамсели и бомъ-брамсели на бомъ-кливеръ-ниралъ! Брамъ и бомъ-бр.-шкоты и фалы отдай!* + *Бомъ-кливеръ долой!* Такимъ образомъ должно командовать, убирая паруса въ полный вѣтеръ; въ бейдевиндъ же — *брамъ и бомъ-бр.-шкоты съ лѣвой (подвѣтромъ) и фалы отдай!* и т. д., въ этомъ случаѣ командованіе о шкотахъ относится собственно до брамселей. Ежели же найдеть внезапный шквалъ или свѣжій вѣтеръ, тогда прежде всего должно отдать шкоты и фалы, а потомъ уже послать на брамсели и бомъ-брамсели.

УБРАТЬ ФОКЪ, ГРОТЬ, БРАМСЕЛИ, И БОМЪ-БРАМСЕЛИ.

На брамсели и бомъ-брамсели, на фока и грота-гитовы!

Выбрать слабинну!

Брамъ и бомъ-бр.-шкоты и фалы отдай; фокъ и гротъ на гитовы!

+ Вомъ-кливеръ долой!

Подвахтенные внизъ!

Снасти разобрать!

Каждая команда произносится по мѣрѣ исполненія предъидущей.

УБРАТЬ ЛИСЕЛЦ.

Лисели убирать, марсовые на марсъ!

(Посылаются въ такомъ только случаѣ, когда на марсахъ людей недостаточно для уборки).

Когда марсовые взбѣгутъ на марсы и на реи:

По нокамъ!

Марсовые, разойдясь по нокамъ, готовятся проводить и очищать лиселя и изготовлять лисель-спирты для вдвиганія.

Выбрать слабинну!

Лиселя долой!

Отдаютъ задніи марса-лисель и нижніи унд.-лисель-шкоты, передніи же и верхній выбираютъ.

По этой командѣ убираютъ лиселя слѣдующимъ образомъ:

Брамъ-лисели: травятъ брамъ-лисель-фалы и галсы, и шкотами выбираютъ брамъ-лисели, сзади марселей на марсы.

Марса-лисели: травятъ одни фалы, и гитовыми притягиваютъ ноки рейковъ къ нокамъ лисель-спиртовъ; послѣ чего травятъ галсы, и гитовыми и передними шкотами тянутъ марса-лисели на палубу. Лишь только рейки подойдутъ къ нокамъ лисель-спиртовъ, послѣдніе вдвигаютъ и вмѣстѣ съ ними закидываютъ выстрѣла.

Ундеръ-лисели: подтягиваютъ бѣгомъ галсовый уголь къ внутреннему ноку рейка, потомъ травятъ унд.-лис.-фалы и выбираютъ ундеръ-лисели въ корабль сперва шкотомъ, а потомъ за самый парусъ. Когда наружный нокъ рейка подтянутъ къ сѣткамъ, травятъ обгалдеръ и ундеръ-лисель-гитовы. По уборкѣ лиселей, ихъ скатываютъ и ставятъ къ вантамъ.

Когда лиселя спустятъ:

Лисельный таке-лажъ прихватить!  
По исполненіи:

Лисель-фалы и галсы берутъ по реямъ, выкладываютъ рей-тали и убираютъ выстрѣль-гордени.

**Съ марсовъ долой!**

На марсахъ остается необходимое число людей для крѣпленія верхнихъ парусовъ.

*Примѣчаніе.* По правиламъ, здѣсь изложеннымъ, марсалисели убираются въ довольно свѣжій для нихъ вѣтеръ; если же вѣтеръ тихъ, то ихъ можно убирать сзади марселей; тогда стягивать гитовы нѣтъ надобности и лисель-спирты надлежитъ вдвинуть вмѣстѣ съ командою «*лиселя долой!*» причемъ травятъ и лисель-галсы. Но въ этомъ случаѣ вахтенный начальникъ долженъ предупредить команду, приказавъ встать на задніе марса-лисель-шкоты. Вслучаѣ если бы лисели обстенило то убирать всѣ безъ исключенія назадъ своихъ мачтъ т. е. къ кормѣ, причемъ въ предупрежденіе ломки лисель-спиртовъ отдавать галсы раньше фаловъ.

### Марсели мѣнять.

«*Ундерз-Офицеры къ локамъ.*»

«*Всплз на верхъ, марсели мѣнять.*»

Когда команда выбѣжитъ на верхъ.

«*Марсели мѣнять, марсовые на марсз.*»

Марсовые поднявшись на марсы становятся у топа, двое салинговыхъ бѣгутъ на салингъ, отдаютъ штыкъ брамъ-стенежнаго брамъ-гордени, надергиваютъ его до марса-рея и подаютъ на палубу бѣгунъ-гордень (\*).

Если марсели стоятъ:

«*По нокамъ.*»

На нижнихъ реяхъ, когда марсели будутъ взяты на гитовы, ноковые (\*\*\*) отдаютъ удавку марса-шкотовъ, и оста-

(\*) Марса-лисель-фаль.

(\*\*\*) Схватываютъ коренную и ходовую части марса-шкота прядью ворсы.

ются до тѣхъ поръ пока новый марсель не будетъ растянута; тогда дѣлаютъ снова удавку и; когда марса-фалы будутъ на мѣстѣ, сходятъ съ реевъ.

« <i>На марса-шкоты.</i> »	} Дѣлаютъ тоже, что при уборкѣ парусовъ.
« <i>Выбрать слабинку.</i> »	
« <i>Марса-шкоты отдать.</i> »	
« <i>Марсели на шоты.</i> »	

Когда марса-шкотъ-блоки будутъ у мачтоваго (\*) эзельгофта и марса-быкъ-гордени подтянуты на первыя марки:

«*На марса-фалахъ.*»

«*Марса-фалы травить.*»

Когда реи опустятся до половины стенегъ:

«*Марса-фалы отдать.*»

Какъ только рей сядетъ на топенанты, обтягиваютъ на марки марса-брасы, дотягиваютъ до мѣста марса-быкъ-гордени на вторыя марки, марсовые поднимаютъ лисель-спирты, разбѣгаются по реямъ и крѣпятъ марсели. Баковые, шханечные и ютовые по росписанію выносятъ новые марсели.

Если марсели закрѣплены:

«*На лисель-штертахъ.*»

«*Лисель-спирты поднять.*»

«*По реямъ.*»

По этой командѣ марсовые и ноковые расходятся по реямъ, отвязываютъ марсели, выкладываютъ быкъ-гордени, булени и рифъ-тали; на марсахъ выдергиваютъ марса-шкоты и выкла-

(\*) Стень-эзельгофта.



дываютъ гитовы. Когда топовые обнесутъ кругомъ марселя брамъ-гордень, выкладываютъ марса-рубашечный гордень.

Когда марсели будутъ отвязаны, марсовые ихъ держатъ на рукахъ; когда всё снасти будутъ выложены и брамъ-гордень обнесенъ, то по командѣ мачтовыхъ офицеровъ

*«Пошелъ брамъ-гордень»*,

подымаютъ марсель, марсовые передаютъ его съ рукъ на руки, а штыкъ-болтные травятъ нокъ-бензели черезъ нока-рея; это дѣлается для того, чтобы ноки паруса не выхлестнули.

Марсели подымаютъ на столько, чтобы можно было вывести ихъ на одну сторону штаговъ; люди подъ марсомъ, стоящіе на нижнихъ реяхъ, переводятъ парусъ на одну сторону и отводятъ марсели отъ штаговъ и брасовъ. По командѣ мачтовыхъ офицеровъ

*«Брамъ-гордень травить»*,

марсели спускаютъ на палубу.

Пока марсовые отвязываютъ на реяхъ старые марсели, на бѣгунъ-гордени закладываютъ бѣгунъ-тали и по командѣ мачтовыхъ офицеровъ

*«Бѣгунъ-тали поднять»*,

подымаютъ ихъ подъ салингъ, гдѣ они и закладываются. Въ тоже время на палубѣ другой, нижній блокъ отъ бѣгунъ-талей закладываютъ стропомъ (лапка со свитнемъ) за новые марсели.

Когда старый марсель будетъ спускаться чисто отъ штаговъ, по командѣ мачтовыхъ офицеровъ

*«Пошелъ бѣгунъ-тали»*,

подымаютъ новый марсель на столько, чтобы на марсахъ можно было продернуть марса-шкоты, завести гитовъ-блоки, рифъ-тали, марса-быкъ-гордени и булени, а если марсели растягиваютъ еще и марса-лисель-фалами, то и ихъ.

Затѣмъ марсели продолжаютъ подымать подъ салингъ, на столько чтобы топовые на марса-реяхъ могли взять ноки паруса съ нокъ бензелями и передать ихъ находящимся рядомъ на реяхъ марсовымъ, послѣ чего мачтовый офицеръ приказываетъ

*«Бѣгунъ-тали травить»*

и слѣдить чтобы марсовые успѣвали растягивать марсель по рею; топовые закладываютъ марса-рубашечный гордень, который обтягиваютъ и крѣпятъ; когда нокъ-бензели закрѣпятъ, марсовые привязываютъ марсели; топовые выкладываютъ бѣгунъ-тали (нижній блокъ), другой конецъ которыхъ (верхній) выкладываютъ на салингъ и спускаютъ на палубу. Когда марсели привязаны, штыкъ-болтные вывязываютъ марса-лисель-фалы.

Новые марсели всегда подымаютъ съ обратной стороны той, на которую спускаютъ старые марсели.

Въ морѣ, оба марселя старый и новый всегда подымаютъ и спускаютъ съ навѣтра и если есть качка, то должно привязать къ марселю оттяжку.

Перемѣнивъ марсель, обязательно его поставить. Когда марсели привяжутъ, мачтовые офицеры командуютъ

*«Съ реевъ, съ салина и съ марса долой»*.

Марсели ставятъ согласно правилъ командныхъ словъ.

*Примѣчаніе.* Пока коренные концы марса-шкотовъ не будутъ закрѣплены, марса-фаловъ не поднимаютъ.

*«Снасти обтянуть и уложить»*.

*«Подважтенные внизъ»*.

**Марса-реи мѣнять.**

*«Унтеръ-офицеры къ люкамъ»*.

*«Всплзъ на верхъ марса-реи мѣнять»*.

Когда команда выбѣжить на верхъ.

*«По мѣстамъ марсели отвязывать, марса-рея мѣнять».*

Марсовыя становятся у вантъ въ слѣдующемъ порядкѣ: первыми становятся салинговые, затѣмъ штыкъ-болтные, подручные и т. д., послѣ этихъ марсовыхъ становятся ноковыя съ нижнихъ реевъ.

*«Марсовыя по марсамъ и салинамъ».*

Марсовыя бѣгутъ на марсы и становятся на рей у тона; двое салинговыхъ вывязываютъ брамъ-гордени для спуска марселя и марса-рея, спускаютъ бѣгунъ-гордень для подъема бѣгунъ-талей.

*«На лисель-штертазъ».*

*«Лисель-спирты поднять, по реямъ».*

Ноковыя на нижнихъ реяхъ расходятся по нокамъ, вывязываютъ и, послѣ перемѣны реевъ, вывязываютъ марса-шкоты. Ноковыя посылаются только тамъ, гдѣ нужно отдать марса-шкоты; расходятся они по реямъ по командѣ: «По реямъ».

Марсовыя расходятся по реямъ и отвязываютъ марсели, согласно правилъ, командныхъ словъ.

Если марсели стоятъ, то ихъ крѣпятъ согласно правилъ командныхъ словъ.

Когда марсели отвязаны и спущены, лисель-спирты выводятся за марсъ-быкъ-горденями и для поддержанія нока гордень, взятый на топенантъ. Когда лисель-спирты выведутъ изъ бугелей, ихъ ставятъ къ стень-вантамъ, гдѣ они должны быть прихвачены у передней стень-ванты пряжами ворсы. Въ то-же время марсовыя вяжутъ за середину марса-рея брамъ-гордень выбленочнымъ узломъ или задвижнымъ штыкомъ и разносятъ его къ третнему строу по тому ноку, который будетъ верхній, гдѣ и кладутъ найтовъ. Бѣгунъ-тали закладываютъ или найтовать у третнаго строа противоположнаго нока. Если будетъ качка, то прежде чѣмъ выло-

жить бейфутъ, обносятъ конецъ вокругъ марса-рея и стеньги. Послѣ этого мачтовые офицеры командуютъ

*«Топовымъ и ноковымъ остаться, остальнымъ съ рея и марса долой».*

когда люди сойдутъ командуютъ

*«Брамъ-гордень и бѣгунъ-тали приподнять»*

какъ только рей приподымутся на столько, чтобы при поворотѣ ея шпанъ-блоки не ударились бы объ эзельгофтъ, отдаютъ или выкладываютъ бейфутъ и выкладываютъ или выдерживаютъ драйрепъ; потомъ командуютъ:

*«Ворочай».*

По этой командѣ тянутъ брамъ-гордень и верхній топенантъ, травятъ нижній топенантъ и бѣгунъ-тали.

Марса-брасъ нижняго нока слѣдуетъ не раздергивать, но травить, а верхній выбирать. Когда рей повернуты, мачтовые офицеры командуютъ:

*«Брамъ-гордени травить».*

По этой командѣ все травятъ.

Послѣ этого рей продолжаютъ спускать, пока нижній нокъ подойдетъ къ палубѣ; тогда брамъ-гордени и бѣгунъ-тали снова стопорятъ и снимаютъ одновременно (сколачиваютъ) нижніе (на палубѣ) и верхніе (на марсѣ) брасы и топенанты.

При спускѣ марса-реевъ на палубу, брамъ-гордень и бѣгунъ-тали переносятъ на новые марса-реи. Послѣ этого кладутъ добавочный найтовъ на самый нокъ и брамъ-гордень. Если новые марса-реи предоставлено поднимать распоряженіемъ мачтовыхъ офицеровъ, то по ихъ командѣ

*«Пошелъ брамъ-гордень и бѣгунъ-тали».*

поднимаютъ марса-рей и въ обратномъ порядкѣ дѣлаютъ все, то, что совершали при спускѣ марса-реевъ.

При подъемѣ марса-рея съ палубы, на нижній нокъ заводятся еще оттяжки, чтобы не допустить марса-рей стремительно броситься къ мачтѣ.

Если подъемъ всѣхъ марса-реевъ производится одновременно, то старшій офицеръ командуетъ

*«По мѣстамъ стоять, марса-рей поднимать, марсели привязывать».*

По этой командѣ, команда становится на брамъ-гордени, бѣгунъ-тали и оттяжки.

*«Брамъ-гордени и бѣгунъ-тали приподнять».*

Марса-рей отдѣляютъ отъ палубы (\*), отдаютъ найтовы на марсахъ и надѣваютъ (накалачиваютъ) огона марса-брасовъ и марса-топенантовъ.

*«Пошелъ брамъ-гордени и бѣгунъ-тали».*

По этой командѣ начинаютъ поднимать марса-рей. Всѣ послѣдующія дѣйствія производятся по распоряженію мачтовыхъ офицеровъ, которые свисткомъ стопорятъ подъемъ; когда середины марса-реевъ будутъ на столько выше мачтовыхъ эзелгофтовъ, что при поворотѣ блоки подъ реями не задѣнутъ ихъ, тогда перестанавливаютъ людей по росписанію такъ, чтобы болѣе всего было на бѣгунъ-талахъ и нижнихъ топенантахъ и командуютъ.

*«Ворочай».*

Съ этимъ приказаніемъ травятъ брамъ-гордень и верхній топенантъ ставятъ на марку. Когда рей повернется, закладываютъ или заводятъ бейфутъ, а если есть качка — обносъ концомъ. Когда бейфутъ заложенъ, основываютъ или закладываютъ драйренъ-блоки и выбираютъ топенанты, брасы и марса-фалы на марку, послѣ чего заводятся на мѣста лисель-

(\*) Когда верхній нокъ будетъ выше марса прихватываютъ его найтовымъ къ шпору стеньги.

спирты; марсовые расходятся по реямъ, вывязываютъ брамъ-гоудень и бѣгунъ-тали, продергиваютъ рифъ-тали, брамъ-шкоты, марса-гитовы, марса-лисель-галсы и заводятъ на мѣста блоки марса-лисель-фаловъ.

Когда все готово, то по распоряженію мачтовыхъ офицеровъ, привязываютъ марсели согласно командныхъ словъ.

Когда марсели будутъ привязаны командуютъ.

*«Съ реевъ съ салминовъ и марсовъ долой».*

*«Топовымъ и ноковымъ остаться рангоутъ править».*

Когда рангоутъ будетъ выправленъ.

*«Снасти уложить (или подѣлать)».*

*«Съ марсовъ долой».*

*«Подвахтенные внизъ».*

*Примѣчаніе.* Послѣ всякой подобной работы, когда трогали брасы, фалы или топенанты, мачтовые офицеры ставятъ эти снасти на марки и затѣмъ правятъ свои рей, прежде всего на брасахъ. Во избѣжаніе шума они посылаютъ своихъ помощниковъ (офицеровъ и унтеръ-офицеровъ) къ другимъ мачтамъ для передачи приказанія. Эти лица остаются тамъ до выполненія приказанія и тщательно наблюдаютъ за знаками рукой своего мачтоваго офицера, и за свистками находящагося при немъ унтеръ-офицера.

**Перемѣнить фокъ и гротъ.**

*«Унтеръ-офицеры къ локамъ».*

*«Всѣхъ на верхъ фокъ и гротъ мѣнять».*

Когда команда выбѣжитъ на верхъ.

*«Фокъ и гротъ мѣнять, марсовые на фокъ и гротъ».*

Марсовые идутъ на фока и грота-реи, ноковые принимаютъ съ марсовъ рифъ-гордени и всѣ становятся у тона.

Если нижніе паруса стоятъ:

*«На фока и грота-штовы и гордени»*

Когда люди станутъ по мѣстамъ:

*«Выбрать слабину, фокъ и гротъ на штовы».*

*«Лисель-спирты изготовить».*

Ноковые идутъ на ноки, откидываютъ бугели и заводятъ рифъ-гордени (блоками со свитнемъ) на ноки, вѣ такелажа.

*«Лисель-спирты поднять».*

*«По реямъ».*

Марсовые расходятся по реямъ, крѣпятъ фокъ и гротъ, вывязываютъ гордени и ганануть, обносятъ вокругъ паруса и схватываютъ ворсой, отвязываютъ фокъ и гротъ; вторые отъ ноковъ — ввязываютъ рифъ-гордени въ кренгельсы перваго рифа на боковой шкаторинѣ (л. 42 ч. 335 л. 43 ч. 349).

Баковые и шханечные, по расписанію выносятъ новые фокъ и гротъ.

Когда фокъ и гротъ отвязжутъ, то по командѣ мачтовыхъ офицеровъ:

*«Гордени травить».*

спускаютъ отвязанные паруса на палубу, ввязываютъ въ новые фокъ и гротъ гордени и ганануть, перекладываютъ шботы и галсы и по командѣ мачтовыхъ офицеровъ

*«Пошелъ гордени».*

подымаютъ новые фокъ и гротъ. Марсовые на реяхъ привязываютъ поднятые паруса и если будетъ приказаніе, то отдають ихъ; по командѣ мачтовыхъ офицеровъ

*«Съ рея долой».*

сходить съ рея: въ это время опускаютъ лисель-спирты. Ноковые вывязавъ рифъ-гордени, закидываютъ бугели и сходятъ съ ноковъ и реевъ.

*Примѣчаніе.* Прежде чѣмъ привязывать новый фокъ и гротъ на реяхъ въ лееру, ихъ растягиваютъ рифъ-горденями, при чемъ мачтовые офицеры наблюдаютъ, чтобы середина паруса была точно у середины рея.

Нижніе паруса спускаютъ и подымаютъ всегда а) скатанными, б) связанными вокругъ ворсой (черезъ каждые 4 фута, не рѣже) и с) горизонтально.

Обязательно ставить фокъ и гротъ каждый разъ, послѣ того какъ они переѣнены. Марсовые, привязавъ фокъ и гротъ, сходятъ съ реевъ. По командѣ мачтовыхъ офицеровъ:

*«На лисель-штертагъ».*, *«Лисель-спирты опустить».*, опускаютъ лисель-спирты. Ноковые, вывязавъ рифъ-гордени, закидываютъ бугели, и сходятъ съ ноковъ и реевъ.

*«Снасти уложить».*

*«Подважтежные внизъ».*

**Поставить трисели.**

Эта работа производится людьми стоящими на вахтѣ и не составляетъ аврала.

Вахтенный начальникъ командуетъ.

*«Трисели ставить».*

*«На трисель-шкоты».*

Люди становятся на трисель-шкоты, трисель-гитовы съ обѣихъ и эренсъ-тали, или эренсъ-бакштаги (съ навѣтренной стороны).

*«Выбрать слабину».*

По этой командѣ, отдають эренсъ-тали, или эренсъ-бакштаги съ навѣтренной стороны.

*«Трисель-шкоты тянуть».*

**Убрать трисели.**

*«На трисель-шкоты».*

Въ свѣжій вѣтеръ, на навѣтренные гитовы ставятъ по два и даже по одному человѣку; прочихъ всѣхъ ставятъ на *подвѣтренные*, изъ которыхъ больше на коренные и нижніе.

За недостаткомъ людей, верхніе гитовы можно дотянуть потомъ, когда будутъ дотянуты остальные гитовы.

*«Выбрать слабинку».*

*«Трисели на шкоты».*

Какъ только подтягиваніемъ гитовыхъ, трисели будутъ обезвѣтрены, обтягиваютъ эренсъ-тали или эренсъ-бакштаги и гафели ставятъ прямо.

*Примѣчаніе.* При постановкѣ или уборкѣ одного триселя, слѣдуетъ при произношеніи первыхъ командныхъ словъ въ обоихъ дѣйствіяхъ, называть какой трисель.

## П Р И К А З Ъ

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА

**ГЕНЕРАЛЬ-АДМИРАЛА.**

*Въ С.-Петербурѣ, Февраля 13 дня 1880 года, № 23.*

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, по всеподданнѣйшему докладу, въ 18-й день сего Февраля, Высочайше разрѣшить изволилъ: составленныя по соглашенію съ Великобританскимъ Правительствомъ новыя правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ, ввести въ дѣйствіе одновременно съ прочими Морскими Державами, т. е. съ  $\frac{20 \text{ Августа}}{1 \text{ Сентября}}$  сего года, въ замѣнъ дѣйствовавшихъ до настоящаго времени такихъ же правилъ, изданныхъ по Высочайшему повелѣнію отъ 4 Марта 1863 года.

О таковой Высочайшей волѣ объявляю по Морскому вѣдомству, въ надлежащему исполненію.

Подписалъ: Генераль-Адмиралъ КОНСТАНТИНЪ.

## П Р А В И Л А

**ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНІЯ СТОЛКНОВЕНІЙ  
ВЪ МОРѢ.**

В с т у п л е н і е.

Ст. 1. Въ нижеслѣдующихъ правилахъ, всякое паровое судно, идущее подъ парусами, безъ паровъ, считается за парусное; и всякое паровое судно, идущее подъ парами, —

будетъ ли оно нести паруса или нѣтъ, принимается за паровое.

#### Правила относительно огней.

Ст. 2. Огни, упомянуты въ слѣдующихъ статьяхъ: 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 и 11 должны быть носимы всѣми судами, во всякую погоду, отъ заката до восхода солнца, и затѣмъ никакіе другіе огни держать не дозволяется.

Ст. 3. Морскія паровыя суда, на ходу, должны имѣть:

а) На фокъ-мачтѣ или впереди нея, на высотѣ надъ корпусомъ судна не менѣе 20 футъ, а если ширина судна превышаетъ 20 футъ, то на высотѣ не меньшей этой ширины, яркій *бѣлый* огонь, такого устройства, чтобы онъ освѣщаль ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ дугу горизонта въ 20 румбовъ; огонь долженъ быть установленъ такимъ образомъ, чтобы освѣщать 10 румбовъ съ каждой стороны судна, а именно: отъ носа къ кормѣ, до 2-хъ румбовъ позади траверза судна, по обѣ его стороны. Огонь этотъ долженъ имѣть такой свѣтъ, чтобы его можно было видѣть въ темную ночь, при ясной атмосферѣ, на разстояніи, по меньшей мѣрѣ, пяти миль.

б) На *правой* сторонѣ — *зеленый* огонь, который долженъ освѣщать ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ, дугу горизонта въ 10 румбовъ, такимъ образомъ, чтобы его свѣтъ, начиная отъ носа судна переходилъ на 2 румба назадъ отъ его траверза праваго борта. Огонь этотъ долженъ имѣть такой свѣтъ, чтобы его можно было видѣть въ темную ночь, при ясной атмосферѣ, на разстояніи, по меньшей мѣрѣ, двухъ миль.

в) На *лѣвой* сторонѣ, — *красный* огонь, который долженъ освѣщать ровнымъ, непрерывнымъ свѣтомъ, дугу горизонта въ 10 румбовъ, такимъ образомъ, чтобы его свѣтъ, начиная отъ носа судна, переходилъ на 2 румба назадъ отъ его траверза лѣваго борта. Огонь этотъ долженъ имѣть такой свѣтъ, чтобы его можно было видѣть въ темную ночь, при ясной атмосферѣ, на разстояніи, по меньшей мѣрѣ, двухъ миль.

д) Вышеупомянутые зеленый и красный боковые огни должны имѣть, на сторонѣ обращенной внутрь судна, щиты,

выдающіеся по меньшей мѣрѣ на три фута впереди огней, для того, чтобы каждый изъ этихъ огней не могъ быть видимъ съ противоположной стороны судна черезъ носъ.

Ст. 4. Паровое судно, имѣющее на буксирѣ другое судно, должно, въ дополненіе къ его боковымъ огнямъ, имѣть *два яркихъ бѣлыхъ* огня, вертикально одинъ на другихъ, въ разстояніи одинъ отъ другаго не менѣе 3 футъ, для того, чтобы можно было отличить такое судно отъ другихъ паровыхъ судовъ. Каждый изъ этихъ огней долженъ быть того же устройства и той же силы свѣта и его должно носить на томъ же мѣстѣ, какъ бѣлый огонь, который должны имѣть другія паровыя суда.

Ст. 5. Судно, будетъ ли оно паровое или парусное, если оно употребляется для проложенія или выбора телеграфнаго кабеля, или если оно, по какому нибудь случаю, не можетъ быть свободно управляемо, должно имѣть *ночью*, на томъ же мѣстѣ, гдѣ отъ паровыхъ судовъ требуется носить бѣлый огонь, и если это будетъ паровое судно, то вмѣсто этого огня, *три красныхъ* огня въ шарообразныхъ фонаряхъ, діаметромъ не менѣе 10 дюймовъ каждый, расположенныхъ въ вертикальной линіи одинъ надъ другимъ, въ разстояніи одинъ отъ другаго не менѣе 3 футъ; *днемъ же* такое судно должно имѣть въ вертикальной линіи одинъ надъ другимъ, въ разстояніи не менѣе 3 футъ одинъ отъ другаго, впереди и не ниже тона фокъ-мачты, *три черные шара* или тому подобныхъ предмета, каждый въ 2 фута въ діаметрѣ.

Такого рода знаки и огни, для приближающихся къ нимъ судовъ, должны служить сигналомъ, что суда, на которыхъ они подняты, не могутъ свободно управляться, и потому не могутъ уступать мѣста.

Вышеупомянутыя суда, если они не имѣютъ хода, не должны имѣть боковыхъ огней; если же они въ ходу, то должны нести боковые огни.

Ст. 6. *Парусное* судно, находящееся въ ходу или на буксирѣ, должно нести тѣ же самые огни, которые назначены по ст. 3 для пароваго судна въ ходу, за исключеніемъ бѣлаго огня, котораго оно не должно выставять ни въ какомъ случаѣ.

Ст. 7. Въ тѣхъ случаяхъ, какъ это бываетъ на *малыхъ судахъ* въ дурную погоду, когда зеленого и красного боковых огней на бортахъ установить нельзя, — то огни эти содержатся въ готовности къ употребленію на палубѣ у соответствующихъ бортовъ и при всякихъ встрѣчахъ съ другими судами должны быть выставлены на соответствующихъ сторонахъ, заблаговременно, для предупрежденія столкновений, такимъ образомъ, чтобы они были какъ можно яснѣе видимы; при этомъ слѣдуетъ соблюдать, чтобы зеленый огонь не былъ видѣнъ съ лѣвой стороны судна, а красный — съ правой.

Для того, чтобы сдѣлать употребленіе этихъ переносныхъ фонарей болѣе безошибочнымъ и удобнымъ, надлежитъ окрашивать снаружи стѣнки фонарей въ цвѣта, соответствующіе цвѣту огней и снабжать ихъ надлежащими щитами.

Ст. 8. Всякое судно, паровое или парусное, стоящее на *якорѣ*, должно выставлять на самомъ видномъ мѣстѣ, на высотѣ не выше 20 футъ надъ корпусомъ судна, бѣлый огонь въ шарообразномъ фонарѣ, имѣющемъ не менѣе 8 дюймовъ въ діаметрѣ. Огонь долженъ быть установленъ такимъ образомъ, чтобы онъ давалъ ровный и непрерывный свѣтъ, видимый вокругъ по всему горизонту въ разстояніи не менѣе одной мили.

Ст. 9. *Лоцманское* судно, когда оно занято на своей станціи исполненіемъ лоцманскихъ обязанностей, не должно имѣть огней, требующихся для другихъ судовъ, но должно имѣть одинъ *бѣлый* огонь на топѣ мачты, видимый кругомъ по всему горизонту и, сверхъ того, должно показывать мгновенный огонь или огни чрезъ короткіе промежутки, которые никогда не должны превышать 15 минутъ.

Лоцманское судно, когда оно не занято на своей станціи исполненіемъ лоцманскихъ обязанностей, должно носить такіе же огни, какъ и всѣ прочія суда.

Ст. 10. а) Безпалубныя рыбачьи лодки и другія *безпалубныя суда*, когда находятся въ ходу, не обязаны держать боковых огней, которые положены для прочихъ судовъ; но всякая такая лодка, взамѣнъ такихъ огней, должна имѣть всегда въ готовности фонарь съ зеленымъ стекломъ на одной его сторонѣ и краснымъ стекломъ на другой его сторонѣ. При

сближеніи лодки съ другими судами, такой фонарь долженъ выставляться на ней заблаговременно для предупрежденія столкновений, такимъ образомъ, чтобы зеленый огонь не могъ быть видѣнъ съ ея лѣвой стороны, а красный огонь съ ея правой стороны.

b) Рыбачьи суда и беспалубныя лодки, стоящія на *якорѣ*, должны держать яркій *бѣлый* огонь.

c) Рыбачье судно, находящееся при ловлѣ рыбы сѣтями, должно выставлять на одной изъ своихъ мачтъ, *два красные огня*, вертикально одинъ надъ другимъ, въ разстояніи не менѣе 3 футъ одинъ отъ другаго.

d) Рыбачьи суда (*trawler*), занятые ловомъ рыбы тралами, должны имѣть на одной изъ мачтъ два огня, вертикально одинъ надъ другимъ, въ разстояніи не менѣе 3 футъ одинъ отъ другаго, изъ которыхъ верхній долженъ быть *красный*, а нижній *зеленый* и, сверхъ того, они должны или имѣть на своихъ бортахъ боковые огни, установленные для другихъ судовъ, или же, если не могутъ держать таковыхъ огней, то должны ихъ имѣть въ постоянной готовности на палубѣ, какъ это установлено для малыхъ судовъ по ст. 7; или, по меньшей мѣрѣ, имѣть фонарь съ краснымъ и зеленымъ стеклами, согласно тому, какъ это описано въ пунктѣ (а) настоящей статьи.

e) Рыбачьимъ судамъ и беспалубнымъ лодкамъ не воспрещается, если они пожелаютъ, въ дополненіе къ имѣющимся у нихъ огнямъ, показывать также *мгновенный* огонь.

f) Огни, о которыхъ упоминается въ этой статьѣ, замѣняютъ огни, о которыхъ говорится въ статьяхъ 12, 13 и 14 конвенціи между Франціею и Англіею, приложенной къ англійскому уставу о морскихъ рыбныхъ промыслахъ 1868 года.

g) Всѣ огни, требуемые этой статьёй, кромѣ боковых огней, должны быть въ *шарообразныхъ фонаряхъ*, устроенныхъ такимъ образомъ, чтобы огонь былъ видѣнъ вокругъ всего горизонта.

Ст. 11. Судно, догоняемое другимъ судномъ, должно показывать съ кормы сему послѣднему *бѣлый* огонь или *мгновенный* огонь.

## ЗВУКОВЫЕ ТУМАННЫЕ СИГНАЛЫ.

Ст. 12. Всякое паровое судно должно быть снабжено паровым свисткомъ или другимъ дѣйствительнымъ паровымъ звуковымъ сигналомъ, установленнымъ такимъ образомъ, чтобы никакой предметъ не мѣшалъ распространенію звуковъ; сверхъ того, одно должно имѣть туманный горнъ, который издавалъ бы достаточно сильный ревъ, при посредствѣ мѣховъ или механическаго дѣйствія, а также должно имѣть достаточной величины колоколъ. Парусное судно должно имѣть такой же туманный горнъ и колоколъ.

Во время тумана, пасмурности или падающаго снѣга, какъ днемъ, такъ и ночью, должны быть производимы ниже-слѣдующіе сигналы, а именно:

а) *Паровое* судно въ ходу должно подавать своимъ паровымъ свисткомъ или другимъ паровымъ звуковымъ сигналомъ, чрезъ промежутки не болѣе двухъ минутъ, одинъ протяжный свистокъ.

б) *Парусное* судно въ ходу должно, при посредствѣ своего туманнаго горна, производить звуки чрезъ промежутки не свыше двухъ минутъ: если судно идетъ правымъ галсомъ, то одинъ звукъ; если оно идетъ лѣвымъ галсомъ — два звука; а если идетъ полнымъ вѣтромъ — три звука сряду, послѣдовательно одинъ за другимъ.

в) Какъ паровое такъ и парусное судно, стоящее на мѣстѣ, должно, чрезъ промежутки, не свыше двухъ минутъ, звонить въ колоколъ.

Ст. 13. Всякое судно, парусное или паровое, должно, во время тумана, пасмурности или падающаго снѣга, имѣть умѣренный ходъ.

## Правила для управления судами.

Ст. 14. Если два *парусныхъ* судна сближаются между собою такимъ образомъ, что предвидится опасность столкновенія, то одно изъ нихъ должно уступать другому дорогу нижеслѣдующимъ образомъ:

а) Судно, которое идетъ полнымъ вѣтромъ, должно уступать дорогу тому, которое идетъ бейдевиндъ.

б) Судно, идущее бейдевиндъ лѣвымъ галсомъ, должно уступать дорогу судну, идущему бейдевиндъ правымъ галсомъ.

в) Когда оба встрѣчныя суда идутъ полнымъ вѣтромъ разными галсами, то судно, идущее лѣвымъ галсомъ, должно уступать дорогу другому, встрѣчному судну.

г) Когда оба встрѣчныя суда идутъ полнымъ вѣтромъ тѣмъ же галсомъ, то судно, находящееся на вѣтрѣ, должно уступать дорогу тому изъ нихъ, которое находится подъ вѣтромъ.

е) Судно, идущее на фордевиндъ, должно уступать дорогу всякому другому, встрѣчному, парусному судну.

Ст. 15. Если два *паровыхъ* судна идутъ прямо, или почти прямо другъ на друга, такимъ образомъ, что предвидится опасность столкновенія, то каждое изъ нихъ должно измѣнить свой курсъ въ право такъ, чтобы оба встрѣчныя судна прошли одно у другаго съ лѣвой стороны.

Эта статья имѣетъ примѣненіе только въ тѣхъ случаяхъ, когда суда идутъ прямо или почти прямо на встрѣчу одно другому и имѣется въ виду опасность столкновенія; но она не примѣняется къ такимъ двумъ судамъ, которыя, если оба будутъ продолжать идти своимъ курсомъ, должны свободно пройти одно мимо другаго.

Единственный случай, въ которомъ эта статья имѣетъ примѣненіе, есть тотъ, когда паровыя суда идутъ прямо или почти прямо на встрѣчу одно другому; другими словами, статья эта имѣетъ примѣненіе только къ тѣмъ случаямъ, когда *днемъ* каждое изъ встрѣчныхъ судовъ видитъ мачты другаго судна на створѣ или почти на створѣ съ своими собственными мачтами, а *ночью* къ случаямъ, когда каждое изъ встрѣчныхъ судовъ находится въ такомъ положеніи, что видитъ одновременно оба бортовые огня другаго судна.

Статья эта не примѣняется днемъ къ тѣмъ случаямъ, когда одно изъ судовъ видитъ у себя впереди судно, идущее на пересѣчку своего курса; или ночью къ случаямъ, когда красный огонь одного судна обращенъ къ красному огню другаго судна, или же зеленый огонь одного судна обращенъ къ зеленому огню другаго судна; или, когда видѣнъ впереди



одинъ только красный огонь безъ зеленаго огня, или видѣнъ одинъ только зеленый огонь и не видно краснаго огня, или же когда будутъ видны оба: и зеленый и красный огни встрѣчнаго судна, но въ сторонѣ, а не впереди, по курсу идущаго судна.

Ст. 16. Если два паровыхъ судна идутъ на пересѣчку курса одно другому, такимъ образомъ, что можетъ послѣдовать опасность столкновенія, то судно, имѣющее у себя другое, приближающееся къ нему, въ правой рукѣ, должно уступить ему дорогу.

Ст. 17. Если два судна, одно парусное, а другое паровое, сближаются между собою такими курсами, при которыхъ они могутъ придти въ столкновеніе, то паровое судно должно уступить дорогу парусному.

Ст. 18. Всякое паровое судно, приближающееся къ другому судну, такъ, что при этомъ можетъ послѣдовать опасность столкновенія, обязано уменьшать ходъ, а въ случаѣ надобности остановиться и дать задній ходъ.

Ст. 19. Паровое судно, беря какой нибудь курсъ, который дозволяется или требуется этими правилами, можетъ обозначить этотъ курсъ другому судну, находящемуся въ виду, слѣдующими сигналами своего пароваго свистка.

Одинъ короткій свистокъ означаетъ: «Я измѣняю свой курсъ въ правую сторону».

Два короткихъ свистка означаютъ: «Я измѣняю свой курсъ въ лѣвую сторону».

Три короткихъ свистка означаютъ: «Я иду назадъ полнымъ ходомъ».

Дѣлать или не дѣлать такіе сигналы предоставляется усмотрѣнію; но если они дѣлаются, то курсъ судна, дѣлающаго ихъ, долженъ вполнѣ согласоваться съ значеніемъ сигнала.

Ст. 20. Не смотря на все, заключающееся въ каждой изъ предъидущихъ статей, всякое судно, будетъ ли оно парусное или паровое, обгоняющее другое, должно сторониться съ пути обгоняемаго судна.

Ст. 21. На тѣсныхъ фарватерахъ, каждое паровое судно должно, если это возможно и безопасно, держаться къ той

сторонѣ прохода или фарватера, которая лежитъ у него въ правой рукѣ.

Ст. 22. Въ тѣхъ случаяхъ, когда на основаніи вышеприведенныхъ правилъ, одно изъ двухъ встрѣчныхъ судовъ должно уступить дорогу другому, то это другое судно обязано продолжать идти своимъ прежнимъ курсомъ.

Ст. 23. Ни одно судно, ни при какихъ обстоятельствахъ, не должно пренебрегать надлежащими предосторожностями.

При исполненіи и примѣненіи этихъ правилъ, слѣдуетъ обращать должное вниманіе на всякаго рода опасности плаванія и на тѣ особенныя обстоятельства, при которыхъ дѣлается иногда необходимымъ отступленіе отъ упомянутыхъ правилъ, для избѣжанія неминуемаго бѣдствія.

Ст. 24. Ничто изъ содержащагося въ этихъ правилахъ, не избавляетъ ни судна, ни его владѣльца, ни шхипера, ни его команду, отъ отвѣтственности за послѣдствія, могущія произойти отъ ихъ упущенія относительно держанія огней или сигналовъ, или отъ небрежнаго смотрѣнія впередъ, или отъ непринятія такой предосторожности, къ соблюденію которой обязываетъ моряковъ обыкновенная морская практика или исключительныя обстоятельства даннаго случая.

Ст. 25. Ничто изъ содержащаго въ этихъ правилахъ, не можетъ служить препятствіемъ къ дѣйствию правилъ, которыя могутъ быть установлены мѣстными правительственными властями относительно плаванія въ портахъ, рѣкахъ и внутреннихъ водахъ.

Ст. 26. Ничто изъ содержащагося въ этихъ правилахъ, не можетъ служить препятствіемъ къ установленію правительствами особыхъ правилъ, относительно дополнительныхъ, постоянныхъ и сигнальныхъ огней для двухъ или болѣе военныхъ судовъ, находящихся вмѣстѣ или для судовъ, идущихъ подъ конвоемъ.

Инв. 7441



## САЛИНГЪ.

Стоя сзади брамъ стеньги, осаживаетъ брамъ и бомъ брамъ фалы; когда брамъ стеньга пойдетъ внизъ, снимаетъ брамъ колшакъ и общій огонъ бомъ брамъ такелажа; вывинчиваетъ громоотводную шпильку, снимаетъ клотникъ; весь такелажъ прихватываетъ къ брамъ эзелгофту обносъ штертъ, принесенный для этого съ марса или же сигнальнымъ фаломъ, крестообразно поверхъ такелажа отъ обуха подъ брамъ эзелгофтомъ съ одной стороны въ обухъ съ другой.

Спустившись на салингъ, когда брамъ стеньгу приподымутъ, выдергиваетъ шлагтовъ или приподымаетъ одинъ конецъ если онъ поворотный; вынуть шлагтовъ беретъ концы стропки съ коушемъ на ходовой части брамъ гордени и держитъ въ рукахъ выше салинга и лишь только шкивъ бомъ брамъ фала выйдетъ изъ подъ брамъ эзелгофта, концы стропки продвигаетъ въ него одинъ на встрѣчу другому, обноситъ ихъ кругомъ тона брамъ стеньги и вѣжетъ на немъ рифовымъ узломъ.

Каждый на своей сторонѣ осаживаетъ брамъ и бомъ брамъ гордени и лишь только отданный отъ бомъ брамъ рея коренной конецъ и конецъ брамъ гордени подойдутъ къ салингу, прихватываютъ ходовыя части ихъ прядью веревы къ задней красницѣ и продолжаютъ выдергивать, а выдернутые концы укладываютъ на красницахъ салинга.

### На стень вантахъ у швиць-сарвень строповъ.

Осаживаютъ въ сломвахъ ванта; отдають бомъ брамъ фаль отъ рея.

### На марса реѣ.

Если нужно, отдають крестовые сезни и сбрасываютъ рубашку марселя. Когда шпоре брамъ стеньги опустится на столько, что шлагтовую дыру можно достать руками, то въ нее продвигаютъ конецъ оттяжки, поданной съ марса впереди марса рея и дѣлають удавку или штыкъ кругомъ шпора брамъ стеньги.

## МАРСЪ.

Отдають талрена брамъ вантъ каждый на своей сторонѣ и, какъ только брамъ стеньга пойдетъ внизъ, тотчасъ схватываютъ брамъ и бомъ брамъ фордуны противу поручня марса и къ нему ихъ прихватываютъ прядью, если они изъ проволочнаго троса.

Сбрасываетъ оттяжку отъ брамъ стеньги, одновременно съ командою «оттяжки сбросить»; отводитъ брамъ стеньгу отъ передней кромки марса.

## КНЕЙ РЕѢ.

Отводятъ брамъ стеньгу отъ огоновъ штаговъ впередъ нижняго рея, а если брамъ стеньгу ставить по мачтѣ, то флаштокъ прихватываютъ поданнымъ съ марса штертомъ къ огону штага.

## НА ОТТЯЖКЪ.

По командѣ «шлагтовъ вонъ» сброшенную оттяжку тянуть въ томъ направленіи, какое будетъ удобно для осаживанія самой брамъ стеньги, такъ и для отвода ея отъ марса рея и рубашки марселя.

### На гротъ (или форъ) марсѣ.

Отдаетъ стопорки талпера брамъ штага; травить его на столько, чтобы выложить шлагтовъ, а когда брамъ стеньга пойдетъ внизъ, то съ послѣдующимъ номеромъ выбираетъ его вручную, не давая брамъ стеньгѣ заваливаться назадъ.

Отдаетъ талрешъ бомъ брамъ штага и становится на брамъ штагъ выбирать его.

### На брамъ и бомъ брамъ фордунахъ.

Каждый на своей сторонѣ отдають брамъ стаксель лееръ и брамъ стаксель фаль (если они имѣются); становятся по одному къ брамъ и бомъ брамъ фордунамъ; отдають стопорки на талренѣ, ослабляя его на столько, чтобы, приподнявъ брамъ стеньгу, можно было выложить шлагтовъ; по исполненіи означенныхъ работъ, становятся на брамъ гордени, а если фордуны и бакштаги тросовые, то стоя на вантахъ дѣлають на нихъ колышки.

## БРАМЪ РЕЙ

И

II вахта  
№ №.I вахта II  
№ №.

## НА САЛ

Набираетъ брамъ гордень; прихватываетъ его каболою къ среднѣ брамъ рея; выкладываетъ бейфутъ; отдаетъ конецъ бомъ шкота прихваченнаго у брамъ гордея вывязываетъ брамъ бычекъ и крѣпитъ его на переднѣй рожекъ салнга.

Выбираетъ обнось; крѣпитъ свитень его на своей сторонѣ около рубашки удавкой съ петлею кругомъ брамъ рея; вкладываетъ киевельсь оттяжки, конецъ которой приносить съ марса, въ очко оттяжки отъ брамъ рея; прихватываетъ къ среднѣй его каболою у прихваченнаго гордея и отдаетъ бомъ брамъ шкотъ.

*Примчаніе.* По исполненіи упомянутыхъ работъ, сходятъ на салнгъ и становятся на заднѣй красницѣ его въ готовности отводить брамъ рей.

Вывязываютъ брамъ такелажъ каждый на своей сторонѣ; выдергиваютъ бомъ шкоты и всѣ концы вьжутъ за переднюю красницу салнга у топа стеньги или за переднюю стень вантину. Пособлаютъ надергивать брамъ гордень для обноса; по исполненіи чего спускаются на марса рей и отводятъ отъ него брамъ рей.

## НА МА

Сбрасываетъ оттяжку по командѣ «оттяжки сбросить»; становится на нижнѣй брамъ топенантъ и снимаетъ съ кофель-нагеля лишніе шлагы, а по командѣ «ворочай» отдаетъ его; съ нока сдернутый оттяжкою брамъ топенантъ осаживаетъ къ комель блоку въ брамъ вантахъ и отводитъ брамъ рей отъ передней кромки марса.

Становятся на верхнѣй брамъ топенантъ, а по командѣ «ворочай» сильно его дергаютъ; сдернувъ его съ нока осаживаютъ огонь къ комель блоку въ брамъ вантахъ.

## НА НИЖН

Отводятъ брамъ рей отъ огоневъ штаговъ и кромки марса. Если брамъ рей ставится по мачтѣ, то когда средина его подойдетъ къ нижнему рею, задерживаютъ стропку съ коушемъ ходящимъ по брамъ горденю, которою и прихватываютъ его къ ноку брамъ рея; когда онъ встанетъ на палубу, нокъ прихватываютъ къ огону штага крестообразно штертомъ; на нижнихъ вантахъ подъ марсомъ выкладываютъ гинцы брамъ фала и штертомъ прихватываютъ за заднюю путеневъ ванту.

## НА ПАЛУБЪ Н

Сброшенную оттяжку проводятъ въ канифасъ блокъ; по командѣ «брамъ гордень, оттяжку оборвать» сильно ее дергаютъ и держатъ не давая слабину; по командѣ «ворочай» тянутъ оттяжку бѣгомъ до тѣхъ поръ, пока не сдернутъ огонь топенанта; потомъ выбирая слабинну его—отводятъ брамъ рей. Одинъ изъ номеровъ отдѣляется подложить подкладку подъ брамъ рей, когда онъ будетъ подходить къ палубѣ. Когда же брамъ рей спускается и кладется въ ростры или на палубу, то всѣ подбѣгаютъ къ нижнему его ноку и вручную отводятъ нокъ и кладутъ рей на палубу или ростры.

## На брамъ брасахъ.

Стоящій на брамъ брасѣ съ обратной стороны, на которую спускаютъ брамъ рей, по командѣ «ворочай» сильно его дергаетъ и тотчасъ отдаетъ, чтобы нижнѣй нокъ не закинулся за марса топенантъ. Стоящій на брамъ брасѣ съ другой стороны, — отдаетъ его. Когда брамъ брасы сойдутъ съ ноковъ и огона ихъ будутъ брамъ топенантами подтянуты къ комель блокамъ, то брасы обтягиваютъ.

# БРАМЪ РЕЙ

И

II вахта  
№ №

I вахта II вахта  
№ № № №

## НА САЛЮ

Стой на брамъ-эзелгофтѣ осаживаетъ (или роситъ) отъ комель блока огонь верхняго брамъ-топенанта до салюга; надергиваетъ брамъ-брасъ и пристопориваетъ его каболою къ задней красницѣ у брамъ-ванты, а когда нокъ-брамъ-рей выйдетъ изъ салюга, отдаетъ на нокъ стропку брамъ-горденя; надѣваетъ огонь верхняго брамъ топенанта и рѣзаетъ каболою прихваченнаго брамъ браса; направляетъ нокъ брамъ рея подъ брамъ штагъ и по командѣ «ворочай» закладываетъ бейфутъ и вызываетъ брамъ бычекъ.

Осаживаетъ огонь брамъ топенанта (или разносъ) отъ комель блока; надергиваетъ брамъ брасъ до тѣхъ поръ, пока огонь топенанта не дойдетъ до хв рея и брасъ пристопориваетъ каболою у передней красницы салюга снаружи передней брамъ ван. Когда середина брамъ рея будетъ выше салюга, обрѣзаетъ каболою пристопореннаго браса, беретъ въ ли свитень обноса и держитъ его въ готовности, чтобы по командѣ «ворочай» раздернуть удавку. Всея подъема отводить брамъ рей, чтобы гитовы блоки не ложились на красницы и огона стень штагъ.

Оба помера по командѣ «брамъ и бомъ брамъ-такелажъ вязать» продергиваютъ бомъ шкоты и брамъ гитовы; вяжутъ концы брамъ шкотовъ и брамъ гитовыхъ въ шкотовой уголь брамсея общимъ брамъ шкотовымъ узломъ. Продернувъ бомъ шкотъ верхніе концы ихъ крѣпятъ на срединѣ брамъ рея кругомъ коуша со строномъ для брамъ горденя.

## НА МАРСА

Надѣваютъ на нижній нокъ брамъ рея огонь бѣгъ топенанта. Отводятъ брамъ рей отъ рубашки марсея и направляютъ его.

## НА МАР

Отдаетъ для разноса верхній брамъ топенанта когда огонь его будетъ надѣтъ и середина брамъ рея выйдетъ выше брамъ эзелгофта, крѣпятъ его кофель-нагель на марку и переходить на нижній брамъ топенантъ.

Отдаютъ нижній брамъ топенантъ, а когда онъ его будетъ надѣтъ на нокъ, то во все время подъема осаживаютъ брамъ топенантъ, чтобы огонь не слѣзъ съ нокъ до команды «ворочай», по которой сильно его дергаютъ и вытянувъ до марки крѣпятъ кофель-нагель.

Все помера, каждый на своей сторонѣ, по командѣ «брамъ и бомъ брамъ такелажъ вязать» отдаютъ бомъ шкоты и, когда послѣдніи будутъ пригнаны и концы ихъ связаны, обтягиваютъ и крѣпятъ.

## НА НИЖНЕ

Отдаютъ штертъ, которымъ прихваченъ нокъ брамъ рея къ огону штага, отводятъ брамъ рей отъ нижняго рея и огона штаговъ. По командѣ «брамъ и бомъ брамъ такелажъ вязать», стой на нижнихъ вантахъ подъ марсомъ, закладываютъ на брамъ гордень верхній блокъ брамъ гинцевъ, взявъ его отъ задней пугенсъ ванты.

### На брамъ брасахъ.

Когда огонь нижняго брамъ топенанта надѣнутъ и схватку брамъ браса отдадутъ, выбираетъ брасъ на марку и крѣпятъ за кофель-нагель. Исполнивъ эти работы, переходить на другую сторону и тянуть брамъ брасъ съ послѣдующимъ номеромъ.

Отдаетъ для разноса брамъ брасъ и, когда надѣнутъ огонь топенанта, травитъ брасъ, а по командѣ «ворочай» сильно дергаетъ до марки и крѣпятъ за кофель-нагель.

## НА ПАЛЮ

Если брамъ рей лежали на палубѣ или въ рострахъ, прихватываютъ брамъ гордень стропою ходящею по немъ къ верхнему нокъ брамъ рея внаружу нокъ бензеля; оттяжку разносятъ вдоль рея выводя поверхъ паруса, конецъ которой крѣпятъ за шейку стропа съ коушемъ отъ брамъ горденя. Подъ нижній нокъ подводятъ матъ и въ ручную отводятъ брамъ рей отъ кнехтовъ, мачты и снастей. По окончаніи означенныхъ работъ перебѣгаютъ на брамъ гордень для подъема.

**БРАМЪ РЕЙ**

**И**

I вахта № №	II вахта № №
----------------	-----------------

**НА САЛИН**

Стой на брамъ-эзельгофтѣ осаживаетъ (или раситъ) отъ комель блока огонь верхняго брамъ-топенанта до салинга; надергиваетъ брамъ-брасъ и истопориваетъ его каболкою къ задней красницѣ у брамъ-ванты, а когда нокъ-брамъ-рея выйдетъ изъ салинга, отдаетъ на нокъ стропку брамъ-гордена; надѣваетъ огонь верхняго брамъ топенанта и брѣзаетъ каболку прихваченнаго брамъ браса; направляетъ нокъ брамъ рея подъ брамъ штагъ и по командѣ «ворочай» закладываетъ бейфутъ и зываетъ брамъ бычекъ.

Осаживаетъ огонь брамъ топенанта (или раситъ) отъ комель блока; надергиваетъ брамъ брасъ до тѣхъ поръ, пока огонь топенанта не дойдетъ до вся рея и брасъ пристопориваетъ каболкою у передней красницы салинга снаружи передней брамъ вал. Когда середина брамъ рея будетъ выше салинга, обрѣзаетъ каболку пристопореннаго браса, беретъ въ ки свитень обноса и держитъ его въ готовности, чтобы по командѣ «ворочай» раздернуть удавку. Время подъема отводить брамъ рей, чтобы гитовы блоки не ложились на красницы и огона стень штагъ.

Оба номера по командѣ «брамъ и бомъ брамъ-такелажъ вязать» прoderгиваютъ бомъ шкоты и брамъ гитовы; вяжутъ концы брамъ шкотовъ и бра гитовыхъ въ шкотовой уголъ брамселя общимъ брамъ шкотовымъ узломъ. Прoderнувъ бомъ шкотъ, верхніе концы ихъ крѣпятъ на срединѣ брамъ рея кругомъ коуша со стропомъ для брамъ гордена.

**НА МАРСА Р**

Надѣваютъ на нижній нокъ брамъ рея огонь бамъ топенанта. Отводятъ брамъ рей отъ рубашки марселя и направляютъ его.

**НА МАРС**

Отдаетъ для разноса верхній брамъ топенантъ а когда огонь его будетъ надѣтъ и середина брамъ рея выйдетъ выше брамъ эзельгофта, крѣпятъ его за кофель-нагель на марку и переходить на нижній брамъ топенантъ.

Отдаютъ нижній брамъ топенантъ, а когда огонь его будетъ надѣтъ на нокъ, то во все время подъема осаживаютъ брамъ топенантъ, чтобы огонь не слѣзъ съ нока до команды «ворочай», по которой сильно его дергаютъ и вытянувъ до марки крѣпятъ за кофель-нагель.

Всѣ номера, каждый на своей сторонѣ, по командѣ «брамъ и бомъ брамъ такелажъ вязать» отдаютъ бомъ шкоты и, когда послѣдніи будутъ прoderнуты и концы ихъ вязаны, обтагиваютъ и крѣпятъ.

**НА НИЖНЕЙ**

Отдаютъ штертъ, которымъ прихваченъ нокъ брамъ рея къ огону штага, отводятъ брамъ рей отъ нижняго рея и огона штаговъ. По командѣ «брамъ и бомъ брамъ такелажъ вязать», стой на нижнихъ вантахъ подъ марсомъ, закладываетъ на брамъ гордень верхній блокъ брамъ гинцевъ, взявъ его отъ задней путенсъ ванты.

**На брамъ брасахъ.**

Когда огонь нижняго брамъ топенанта надѣнутъ и схватку брамъ браса отдадутъ, выбираетъ брасъ на марку и крѣпятъ за кофель-нагель. Исполнивъ эти работы, переходитъ на другую сторону и тянетъ брамъ брасъ съ послѣдующимъ номеромъ.

Отдаетъ для разноса брамъ брасъ и, когда надѣнутъ огонь топенанта, травитъ брасъ, а по командѣ «ворочай» сильно дергаетъ до марки и крѣпятъ за кофель-нагель.

**НА ПАЛУБ**

Если брамъ рей лежали на палубѣ или въ рострахъ, прихватываютъ брамъ гордень стропкою ходящею по немъ къ верхнему ноку брамъ рея внаружу нокъ бензеля; оттяжку разносятъ вдоль рея выводя поверхъ паруса, конецъ которой крѣпятъ за шейку стропа съ коушемъ отъ брамъ гордена. Подъ нижній нокъ подводятъ матъ и въ ручную отводятъ брамъ рей отъ кнехтовъ, мачты

## АЛИНГЪ.

Стоя на брамъ эзельгофтѣ отдасть штерть или сигнальный фаль, которымъ прихваченъ брамъ и бомъ брамъ такелажъ, поправляетъ его и, по выходѣ флагштока выше такелажа, накладываетъ клотикъ; ввинчиваетъ громоотводную шпильку; осаживаетъ до запечиковъ бомъ брамъ такелажъ; протергиваетъ въ шкивъ бомъ брамъ стеньги бомъ брамъ фаль, продѣвая конецъ сзади напередъ и надергиваетъ его на столько, чтобы стоящій у сарвиней на стень вантахъ могъ взять въ руки конецъ его и закрутить за переднюю стень-вантину; осаживаетъ колпакъ съ брамъ такелажемъ; протергиваетъ въ шкивъ брамъ рейный брамъ гордень, продѣвая спереди назадъ и въ очко ввязываетъ оттяжку, поданную съ палубы чрезъ марсовую дыру.

Направляетъ брамъ стеньгу въ салингъ и брамъ эзельгофтѣ. Лишь только шкивъ бомъ брамъ фала выйдетъ выше салинга, отдасть стропку, которою прихваченъ брамъ гордень и выжеть ее за обухъ въ эзельгофтѣ, гдѣ заложенъ брамъ гордень блокъ. Вкладываетъ шлагтовъ или поворачиваетъ его, если онъ поворотный.

*Примечаніе.* Если брамъ топенанты заранее не были разнесены, то оба нумера ихъ разносятъ, какъ при подъемѣ брамъ рея, но брамъ брасовъ къ красницамъ не пристопориваютъ.

Подаютъ концы брамъ горденя и бомъ брамъ фала въ руки стоящему на брамъ эзельгофтѣ; лишь только концы эти будутъ продѣты въ свои шкивы, обрѣзаютъ пряди на красницахъ салинга, которыми брамъ гордень и бомъ брамъ фаль были пристопорены; надергиваютъ слабинку брамъ вантъ, брамъ и бомъ брамъ бакштаговъ или послѣдніи вводятъ въ скобы рожекъ салинга.

## На стень вантахъ у швиць-сарвень строновъ.

Очищаютъ брамъ ванты въ сломлахъ стень вантъ; когда брамъ стеньга сядетъ на шлагтовъ, спускаются на марсъ и тянутъ брамъ ванты, а по командѣ «брамъ и бомъ брамъ такелажъ ввязать» отдаютъ отъ передней стень ванты закрученный концы бомъ брамъ фала и вяжутъ его брамъ шкотовымъ узломъ въ коушъ задраенный на серединѣ бомъ брамъ рея и прихватываютъ прядью бомъ брамъ фаль у верхняго нока бомъ брамъ рея.

## СА РЕЪ.

Проводятъ и направляютъ брамъ стеньгу не давая ей ворочаться и, если нельзя развернуть ее вручную, то въ шлагтовную дыру вставляютъ драекъ для того принесенный съ марса. По минованіи надобности спускаются на марсъ и тянутъ брамъ и бомъ брамъ штаги.

## АРСЪ.

Взбѣжавъ на марсъ, отдаютъ бомъ шкоты и брамъ топенанты; готовятъ къ тягѣ брамъ и бомъ брамъ штаги, закладывая на нихъ верхніе блоки хватъ талей на высотѣ стень эзельгофта, а нижніе на талрепа. Во все время подъема потравливаютъ ихъ не давая брамъ стеньгѣ отваливаться назадъ. По избраніи слабины брамъ и бомъ брамъ фордуновъ, обрѣзаютъ схватки у поручня, которыми они прихвачены; травятъ талрепъ брамъ вантъ, а когда брамъ стеньга сядетъ на шлагтовъ, тянутъ ихъ.

## НЕЙ РЕЪ.

Отстопориваютъ отъ огонозъ штаговъ брамъ стеньгу и отводятъ ее.

## На брамъ и бомъ брамъ фордунахъ.

Приготавливаютъ къ тягѣ ихъ, закладывая на талрепъ двушкивный блокъ хватъ талей, а одношкивный на противоположномъ бортѣ въ стропы заложенные за шейки оковки нижнихъ юнферовъ брамъ и бомъ брамъ фордуновъ или въ обухи.

## На брамъ и бомъ брамъ бакштагахъ.

Выбираютъ слабинку вытягивая лопарь талей брамъ и бомъ брамъ бакштаговъ.

## ЛУБЪ.

Если брамъ стеньга лежала на палубѣ или въ рострахъ, подъ шпоръ ее подводятъ мать, при подъемѣ отводятъ отъ кнехтовъ, мачты и снастей. Перебѣгаютъ на другую сторону и становятся на оттяжку, спущенную съ салинга въ марсовую дыру и ввязанную въ очко брамъ рейнаго брамъ горденя, и бѣгомъ ее тянутъ, чтобы осаженымъ брамъ горденемъ тотчасъ поднимать брамъ рей, какъ только стеньга сядетъ на шлагтовъ.