

# БАРК «СЕДОВ»:

Знаменитые парусники

## БИОГРАФИЯ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

«Седов» снова в море!» Эту весть с радостью встретили не только знатоки и энтузиасты парусного флота, но и все, кому дорога память о красавцах виндjamмерах прошлого.

Среди немногих дошедших до наших дней парусников-гигантов одним из крупнейших по праву считается четырехмачтовый барк «Седов», флагман парусного флота нашей страны. Свыше тридцати лет плавал он под советским флагом, пройдя под парусами более 200 тысяч миль. За это время судно побывало у берегов Гренландии и у Канарских островов, посетило многие порты Европы, Африки и Америки, дважды при этом пересекало экватор.

С 1952 года «Седов» начал выходить в море как учебное судно. Под командованием известного советского капитана парусника П. С. Митрофанова на нем проходили морскую практику тысячи курсантов, из которых затем выросла целая плеяда истинно парусных капитанов и моряков.

1957 год внес коррективы в «профессию» барка: в связи с проведением третьего Международного геофизического года (МГГ) ему дополнительно были поручены функции океанографического судна. На «Седове» установили глубоководные лебедки и другое исследовательское оборудование. Исследования проводились в отдаленных районах Мирового океана, но в то же время с парусника не снимались и основные обязанности — воспитание и обучение будущих моряков.

Программой МГГ на борту «Седова» руководили академик В. В. Шулейкин и океанограф, кандидат физико-математических наук М. М. Казанский. Именно в этот период, в 1958 году, парусник впервые пересек экватор.

Годом позже, продолжая работы по программе МГГ, «Седов» вновь пересек экватор. Командовать барком в том рейсе по несчастливости автору этих строк.

В дальнейшем судно передали в распоряжение Министерства рыбного хозяйства СССР, и в течение многих лет на нем проходили практику курсанты учебных заведений.

Но время шло, а оно старит парусники точно так же, как и любые другие суда. Поднимался даже вопрос о том, быть или не быть одному из последних виндjamмеров. Но теперь все тревоги позади. После долгого, почти шестилетнего, капитального ремонта 20 июля 1981 года «Седов» вновь вышел в море...

\* \* \*

Чтобы проследить историю крупнейшего парусника мира, следует вернуться к концу прошлого столетия, когда началась недолгая эпоха становления, развития и существования гигантов парусного флота, продолжавшаяся до середины 20-х годов нашего века.

Шотландия, Глазго. Здесь в 1890 году был спущен на воду стальной пяти-

### И. ШНЕЙДЕР

мачтовый барк «Франс». Недолгой оказалась его жизнь: не проплавав полных одиннадцати лет, «Франс», загруженный углем, 12 мая 1901 года опрокинулся и затонул у берегов Бразилии.

Германия. На верфях этой страны был построен и в 1895 году спущен на воду еще более крупный, чем «Франс», пятимачтовый барк «Потози». Судно отличалось достаточно высокой скоростью. Парусник затонул после окончания первой мировой войны у берегов Патагонии. Причиной гибели стал пожар, возникший из-за самовозгорания угля.

Франция. В 1912 году здесь было спущено самое крупное парусное судно из всех, когда-либо выходивших в океан, «Франс-2». Но и его судьба оказалась печальной — спустя десять лет оно затонуло у берегов Новой Зеландии.

Дания. В 1929 году страна оделась в траур. Так отмечалось общенациональное горе — гибель в океане учебного судна датского флота, пятимачтовика «Копенгаген», третьего по величине парусного судна мирового флота. Оно было спущено на воду в 1925 году с верфей Шотландии, где строилось по заказу датского правительства. Океан умеет хранить тайны морских катастроф. Причину и место гибели «Копенгагена» так и не удалось установить.

В ряду крупнейших в мире парусников и четырехмачтовый барк «Седов»...

Его построили в Киле по заказу судходной компании «Виннен». Спущенный на воду в 1921 году, он именовался «Магдалена Виннен» — компания традиционно вносила в названия своих судов имена членов семьи хозяев.

Трехостровной барк «Магдалена Виннен» — крупнейшее судно компании — имел весьма впечатляющие размеры: максимальная длина — 117,5 м, длина по ватерлинии — 100,2 м, полная вместимость — 3709 регистровых тонн, полное водоизмещение — 7520 т, парусность — 4192 м<sup>2</sup>. Судно оборудовалось вспомогательным двигателем мощностью 500 л. с., что давало возможность легко преодолевать приэкваторную штилевую полосу, двигаться по курсу при безветрии, сокращая тем самым время пребывания в рейсе. Скорость хода под машиной была невелика — всего 5—6 узлов.

Тридцатые годы можно назвать временем заката славы парусных гигантов. Трудности с комплектацией экипажей опытными моряками-парусниками, а главное — неспособность виндjamмеров соперничать на равных с паровым флотом заставили владельцев поставить «ветроходы» на прикол или распродать их.

В 1936 году судно «Магдалена Виннен» приобрел «Северогерманский Ллойд», который был не только классификационным учреждением, но действовал и как самостоятельное судход-

ное предприятие. Он владел самыми крупными судами Германии и, кроме того, ведал подготовкой кадров для всего торгового флота страны.

Новые владельцы переоборудовали барк в учебное судно, и под названием «Коммандор Йонсен» оно продолжало перевозить грузы на традиционных линиях и, кроме того, принимало на борт 60—70 курсантов морских учебных заведений Германии. Практиканты, работа наравне с членами экипажа, еще и оплачивали компании право получения парусной подготовки.

«Коммандор Йонсен» совершал транс-океанские переходы с грузами вплоть до начала второй мировой войны. Средняя скорость его хода составляла, как правило, 5—6 узлов, однако при благоприятных погодных условиях достигала 15—16 узлов.

В 1939 году барк последний раз вышел в океан. Началась вторая мировая война, во время которой почти все парусники простаивали в портах.

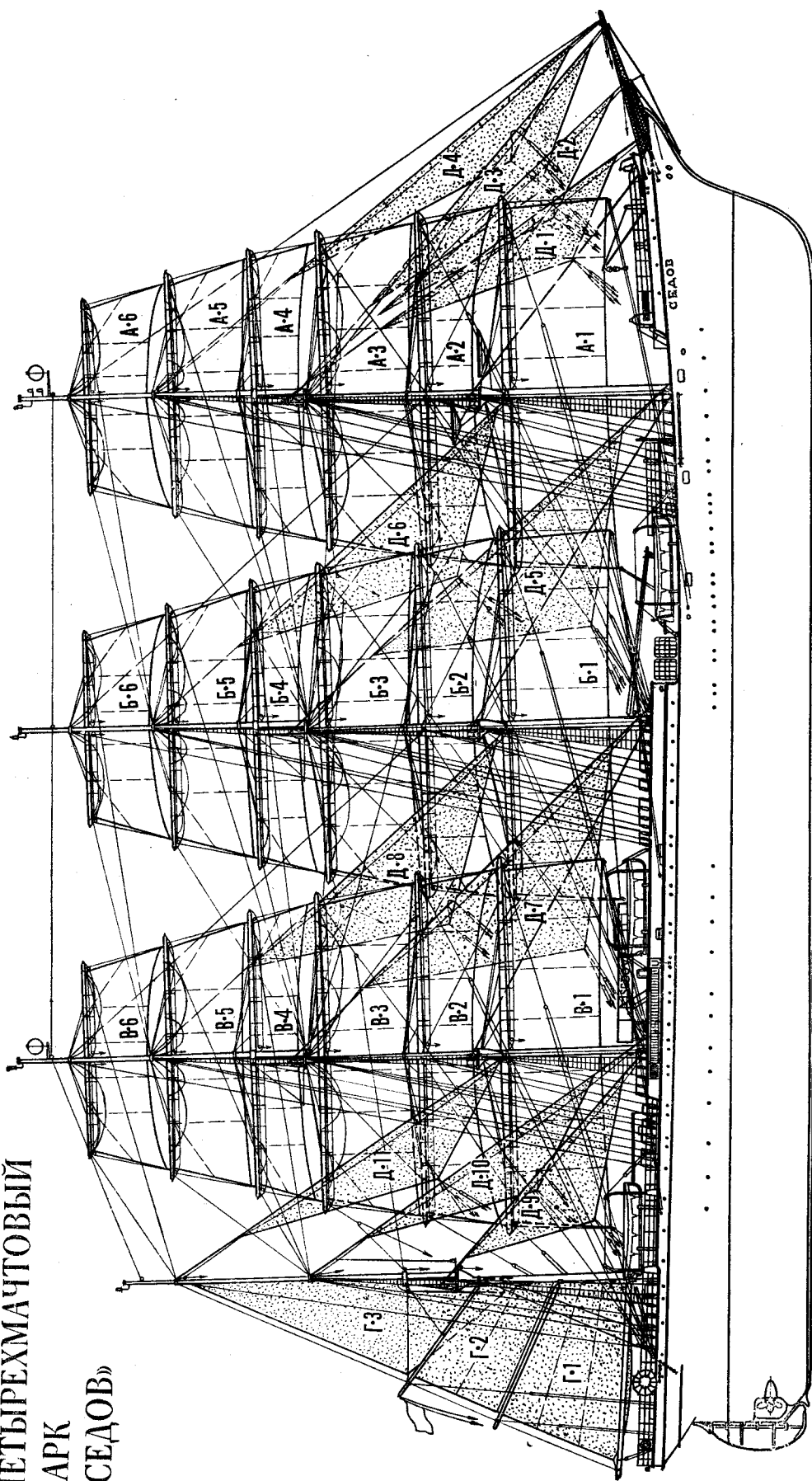
После капитуляции Германии страны-победительницы распределили между собой остатки военного и торгового флота «третьего рейха». Нашей стране при этом достались два почти одинаковых парусника: «Падуя» и «Коммандор Йонсен».

В январе 1946 года на барке был поднят советский флаг. Он получил название «Седов» в честь замечательного русского полярного исследователя Г. Я. Седова, руководителя героической экспедиции 1912—1914 годов к Северному полюсу. Началась новая глава в истории крупнейшего из оставшихся в строю парусных судов.

20 июля 1981 года можно назвать датой второго рождения знаменитого виндjamмера. Обновленный барк вышел в свое первое после длительного перерыва плавание — в порт приписки Ригу. Затем парусник взял курс на Копенгаген, чтобы принять участие в торжественном праздновании 300-летия Витуса Беринга. Кроме Копенгагена, «Седов» посетил в этом походе и другие датские порты, а также побывал в городе Торсхавн на Фарерских островах. Возвращаясь в Ригу, «Седов» заходил в Ленинград и Таллин. В конце октября 1981 года он вышел в плавание вокруг Европы. На обратном пути из Севастополя парусник попал в жестокий шторм. Ветер достигал ураганной силы — 35 м/с, крен при этом доходил до 25°! В таких экстремальных условиях команда барка и курсанты не растерялись, проявили настоящее мужество и высшее профессиональное мастерство. Отлично выдержало суровое испытание и судно, показав хорошие мореходные качества и завидную прочность. В этом походе барк заходил в несколько иностранных портов.

Во второй половине апреля красавец парусник вышел в очередное дальнейшее плавание. Жизнь флагмана советского парусного флота, крупнейшего парусника мира, продолжается!

# ЧЕТЫРЕХМАСТОВЫЙ БАРК «СЕДОВ»



## ПРЯМЫЕ ПАРУСА

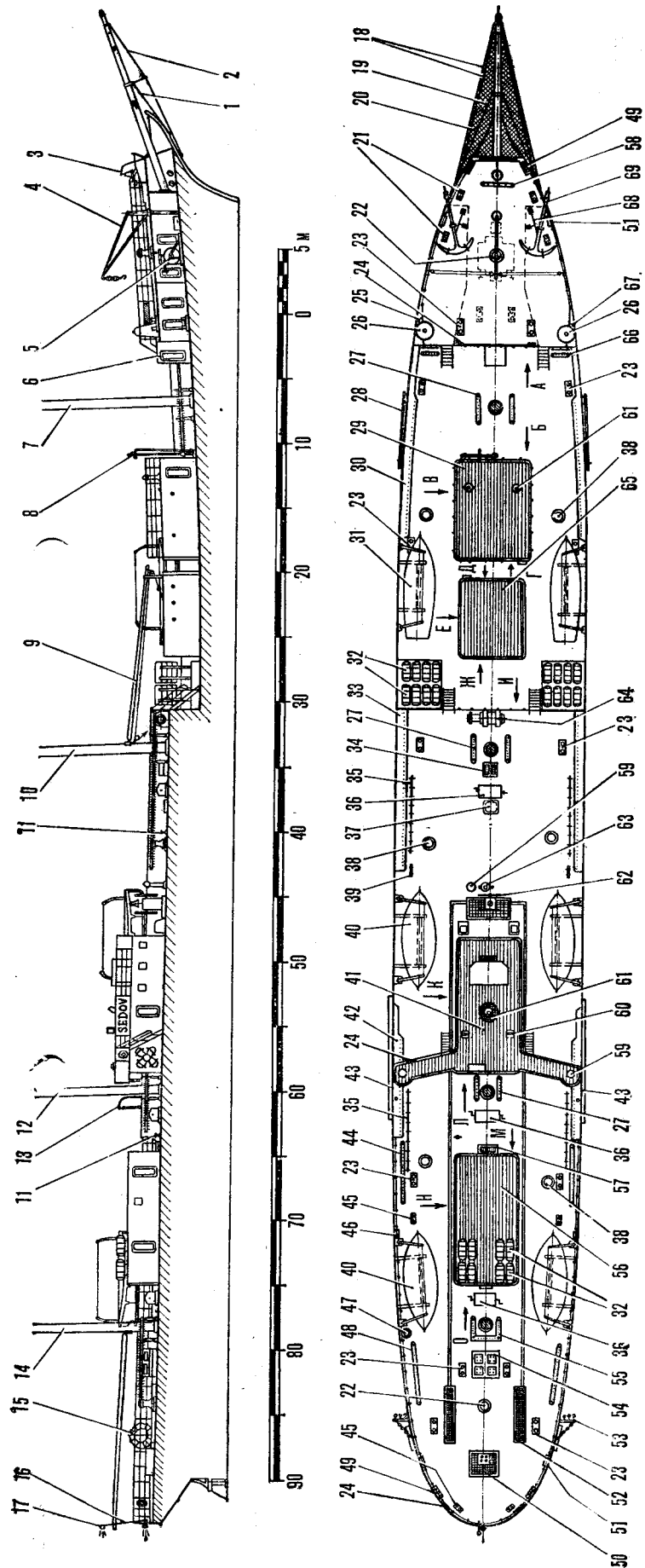
А1 — фок, А2 — нижний фор-марсель, А3 — верхний фор-марсель, А4 — нижний фор-брам-сель, А5 — верхний фор-брамсель, А6 — фор-бом-брамсель, Б1 — 1-й грот, Б2 — нижний марсель 1-го грота, Б3 — верхний марсель 1-го грота, Б4 — нижний брамсель 1-го грота, Б5 — верхний брамсель 1-го грота, Б6 — бом-брамсель 1-го грота, В1 — 2-й грот, В2 — нижний марсель 2-го грота, В3 — верхний марсель 2-го грота, В4 — нижний брамсель 2-го грота, В5 — верхний брамсель 2-го грота, В6 — бом-брамсель 2-го грота.

## КОСЫЕ ПАРУСА

Г1 — нижняя бизань, Г2 — верхняя бизань, Г3 — гаф-топсель, Д1 — фор-стен-стаксель, Д2 — кливер, Д3 — мидель-кливер, Д4 — бом-кливер, Д5 — стень-стаксель 1-го грота, Д6 — брам-стен-стаксель 1-го грота, Д7 — стень-стаксель 2-го грота, Д8 — брам-стен-стаксель 2-го грота, Д9 — апсель, Д10 — кройс-стен-стаксель, Д11 — кройс-брам-стаксель.

## ГЛАВНЫЕ РАЗМЕРЕНИЯ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ БАРКА «СЕДОВ»

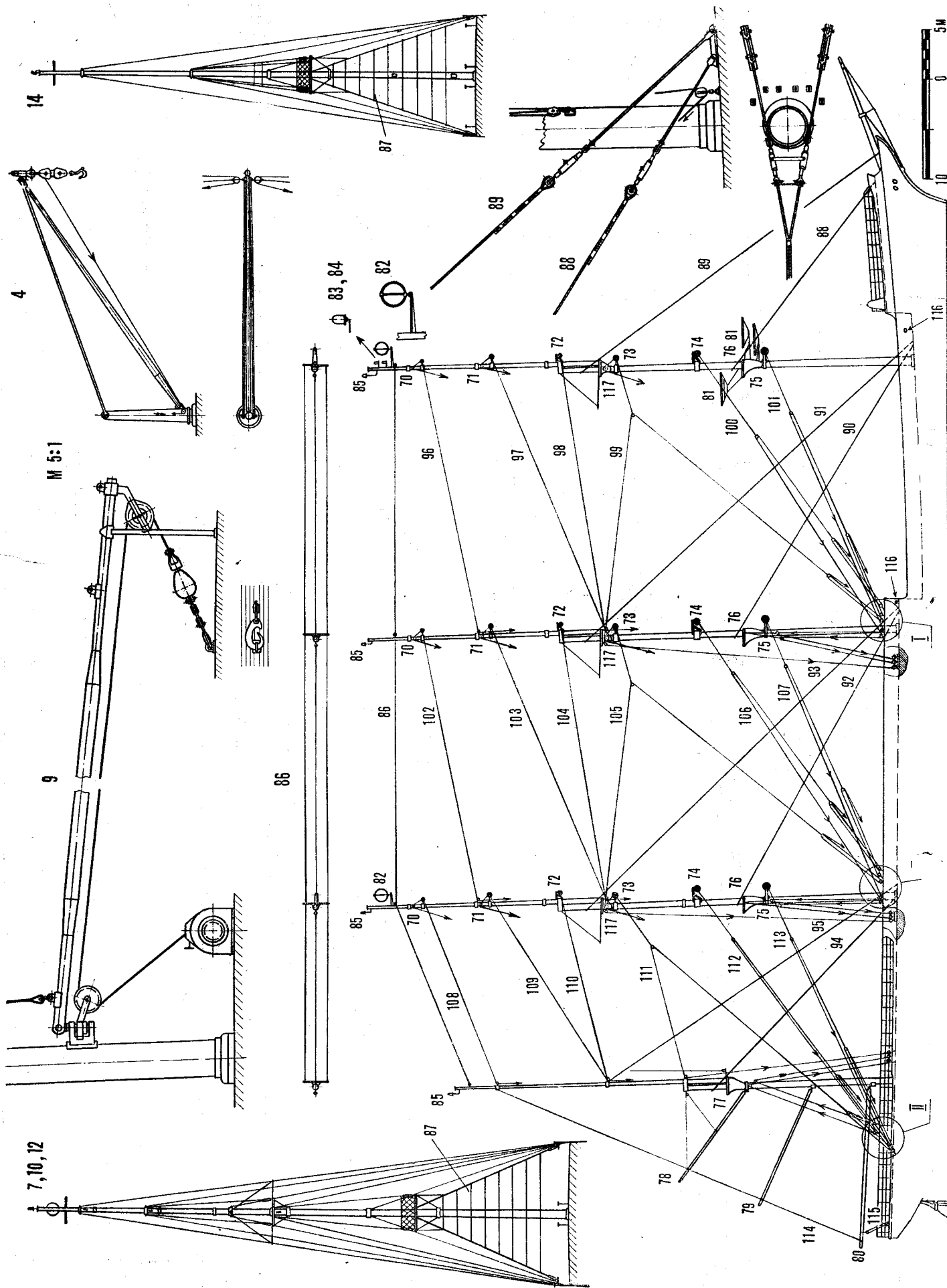
Длина наибольшая с бушпритом, м	117,5
Длина между перпендикулярами, м	97,9
Ширина по конструктивной ВЛ, м	14,66
Высота борта на миделе, м	8,74
Осадка максимальная с килем, м	7,52
Родоизмещение полное, т	7320
Дедвейт, т	5340
Мощность главного двигателя, л. с.	1160
Общая площадь парусов, м <sup>2</sup>	4192
Скорость под парусами, узлов	до 16
Скорость под двигателем, узлов	до 7
Численность экипажа, человек	70
Количество мест для курсантов	170

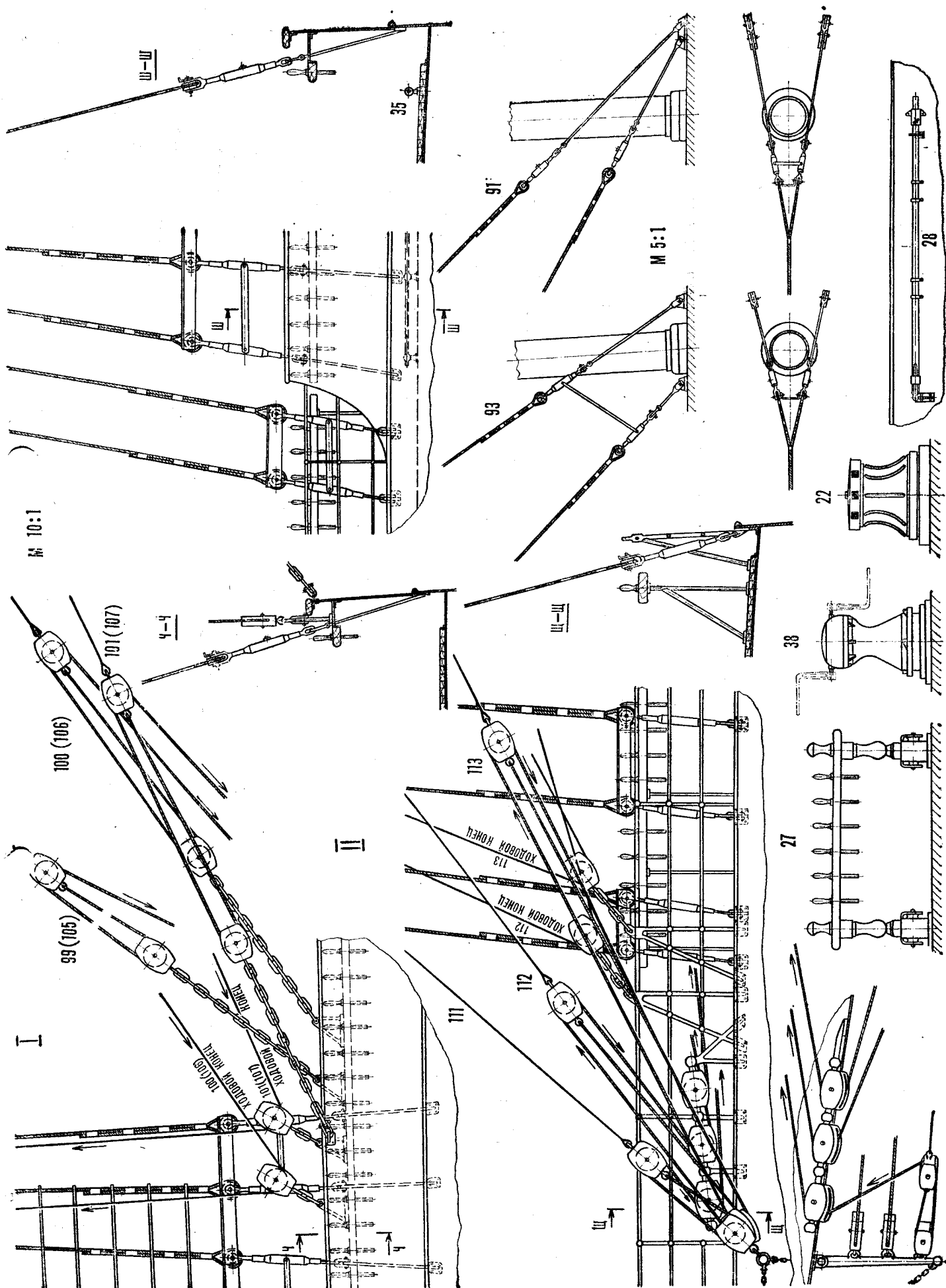


1 — ватерштаг, 2 — бом-утлегарь-штаг, 3 — большой судовой колокол, 4 — кат-балка, 5 — электрический брашпиль, 6 — тамбур, 7 — фок-мачта, 8 — запасной якорь (адмиралтейский), 9 — грузовая стрела, 10 — первая грот-мачта, 11, 21, 23, 39, 45 — кнехты, 12 — вторая грот-мачта, 13 — трап-балка, 14 — бизань-мачта, 15 — жесткий спасательный плот (2 шт.), 16 — флагшток, 17 — кильватерный огонь (белый), 18 — бом-утлегарь-бакштаг, 19 — ватер-бакштаг, 20 — подбашенная сетка, 22 — электрический швартовый шпиль (2 шт.), 24 — спасательный круг (6 шт.), 25 — левый отличительный огонь (красный), 26 — декоративная башенка (2 шт.), 27, 30, 33, 42, 44, 48, 55, 58, 66 — кофель-нагельные планки, 28 — выстрел (2 шт.), 29 — медблок и ходовой мостик курсантов, 31 — гребная спасательная шлюпка ЯЛ-10 (2 шт.), 32 — научные спасательные плоты в контейнерах (24 шт.), 34, 54, 57 — световые люки, 35 — леер (4 шт.), 36 — брасовая лебедка (3 шт.), 37 — люк, 38 — ручной шпиль (6 шт.), 40 — спасательная шлюпка вельботного типа (4 шт.), 41 — ходовой мостик, 43 — заборный трап (2 шт.), 46 — швартовый клюз палубный (2 шт.), 47 — труба, 49 — киновая планка с одним роульсом (4 шт.), 50 — решетчатый банкет над румпельным отделением, 51 — швартовый клюз палубный (4 шт.), 52 — решетчатые банкетки (2 шт.), 53 — брасовый рычаг (2 шт.), 56 — радиорубка, 59 — пелорус гидрокомпаса (3 шт.), 60 — прожектор (2 шт.), 61, 63 — магнитные компасы, 62 — пост управления рулем, 64 — грузовая лебедка, 65 — учебная штурманская рубка, 67 — правый отличительный огонь (зеленый), 68 — якорная машинка (2 шт.), 69 — ста-новой якорь (адмиралтейский — 2 шт.), 70 — бейфут бом-брам-рея, 71 — бейфут верхнего брам-рея, 72 — бейфут нижнего брам-рея, 73 — бейфут верхнего марса-рея, 74 — бейфут нижнего марса-рея, 75 — бейфут фок- и гота-реев, 76 — фок- и гот-марсы, 77 — кильватер-марс, 78 — антенна радиопеленгатора, 83, 84 — отлич-80 — гик, 81 — антенны РЛС, 82 — антенна радиопеленгатора, 83, 84 — отлич-

тельные огни парусных судов (соответственно зеленые и красные), 85 — топовые огни (белые), 86 — радиоантенна, 87 — переходные перты, 88 — фок-штаг, 89 — фор-стен-штаг, 90 — гота-штаг 1-го гота, 91 — гот-стен-штаг 1-го гота, 92 — гота-штаг 2-го гота, 93 — гот-стен-штаг 2-го гота, 94 — бизань-штаг, 95 — кильватер-штаг, 96 — фор-бом-брам-брасы, 97 — верхний фор-брам-брас, 98 — нижний фор-брам-брас, 99 — верхний фор-марса-брас, 100 — нижний фор-марса-брас, 101 — фок-брас, 102 — бом-брам-брас 1-го гота, 103 — верхний брам-брас 1-го гота, 104 — нижний брам-брас 1-го гота, 105 — верхний марса-брас 1-го гота, 106 — нижний марса-брас 1-го гота, 107 — гота-брас 1-го гота, 108 — бом-брам-брас 2-го гота, 109 — верхний брам-брас 2-го гота, 110 — нижний брам-брас 2-го гота, 111 — верхний марса-брас 2-го гота, 112 — ниж-ний марса-брас 2-го гота, 113 — гота-брас 2-го гота, 114 — топенант, 115 — гика-тали, 116 — швартовый клюз бортовой (4 шт.), 117 — фор- и гот-шпиль, 118 — буксирный клюз.

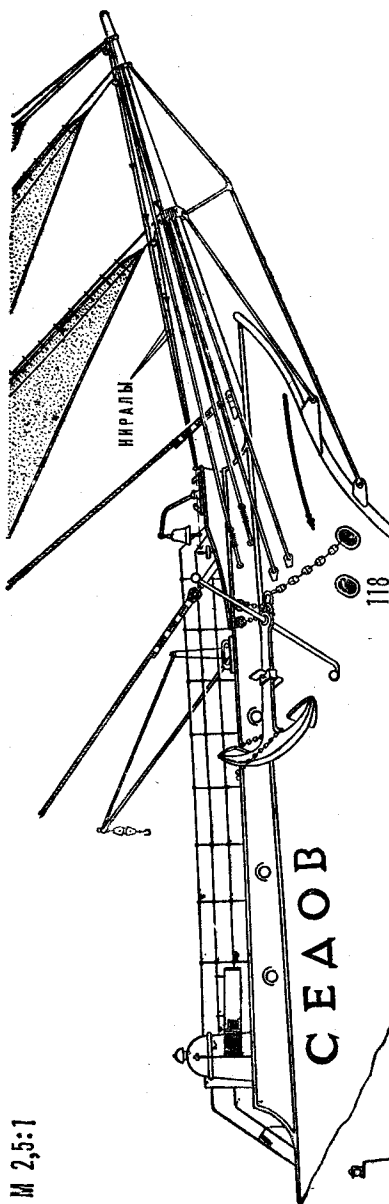
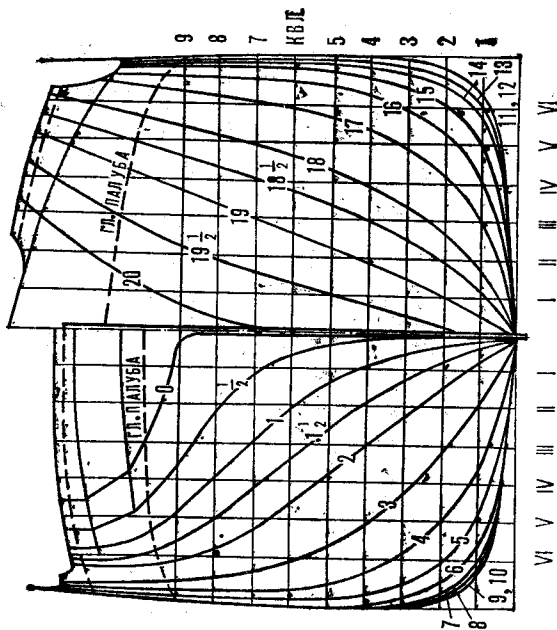
**ВНИМАНИЕ! Масштабы детализации указаны по отношению к общему виду судна.**





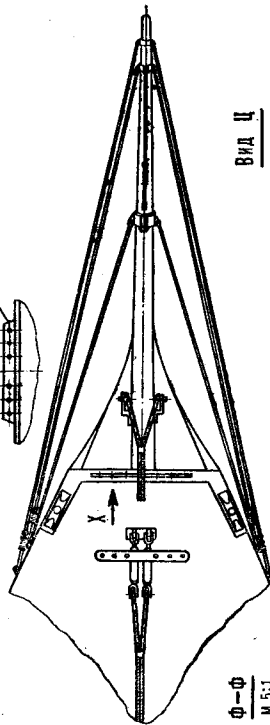
М 2,5:1

ПРОЕКЦИЯ „КОРПУС“

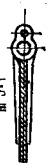


НАПРАВЛЯЮЩАЯ  
ДЛЯ НИРАЛОВ НИВЕРОВ

Вид X



Ф-Ф  
М 6:1



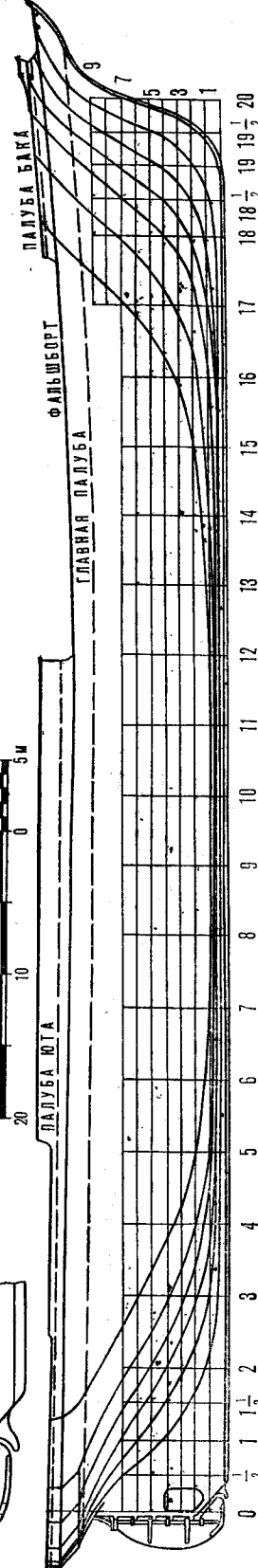
Вид Ц

СЕДОВ

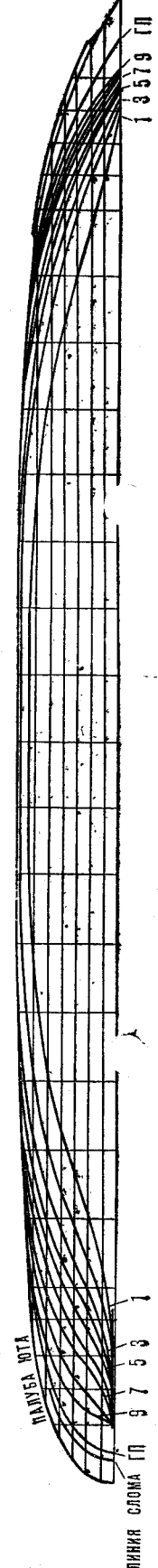
РИГА

МЕСТО ДЛЯ ГЕРБА  
ССОР

ПРОЕКЦИИ „БОК“ И „ПОЛУШИРОТА“



ПАЛУБА ЮТА



Чертежи подготовил и выполнил инженер Ю. Белецкий

(Окончание следует)