

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ПРАВИЛ ШЛЮПОЧНЫХ ГОНОК

Зуб И.В.

Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, 2017

Аннотация. После поражения в крымской войне и уменьшения срока службы матросов было обращено внимание на физическую подготовку личного состава флота. По инициативе контр-адмирала Г.И. Бутакова в г. Николаеве в 1858 году были проведены гонки на шлюпках под парусом и на вёслах. Для уравнивания шансов на победу шлюпки были разделены по категориям, а при гонке на вёслах уравнивалось количество гребцов. В дальнейшем правила гонок совершенствовались. В 1875 году была опубликована шлюпочная сигнальная книжка, в которой был раздел посвященный правилам гонок на шлюпках, в дальнейшем переиздавались шлюпочные книги и совершенствовались правила гонок.

Ключевые слова: гребля на шлюпках, парусные гонки на шлюпках, классификация шлюпок, правила соревнований.

THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT OF RULES OF BOAT RACING

Zub I.V.

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

Abstract. After the defeat in the Crimean war and reduce the service life of the sailors had drawn attention to the physical training of the personnel of the Navy. At the initiative of rear Admiral G. I. Butakov in Nikolaev in 1858 was spent racing on boats under sail and oars. To equalize the chances of winning boats were divided into categories, and the race rowed equalized the number of rowers. In the future the rules of racing improved. In 1875 was published Boat signal book, which had a section devoted to the rules of racing boats, later republished boat books and improved the rules of racing.

Key words: rowing boats, sailing boats, classification of boats, rules of the competition.

Поражение в крымской войне (1853-1856 гг.) заставило командование российским военно-морским флотом пересмотреть требования к личному составу. На парусном флоте физическая подготовка матросов не была выделена в отдельный раздел, она осуществлялась в процессе овладения ими профессиональными навыками (работа с парусами, бег по вантам и реям, гребля на шлюпках, плавание).

Изменяется состав флота, на смену парусному флоту приходит броненосный паровой флот, уменьшается срок службы на флоте. Для физической подготовки новобранцев, призванных на флот необходимы квалифицированные кадры. С этой целью в 1856 году в Санкт-Петербурге открывается двухгодичная офицерская учебно-гимнастическая команда, где обучали специалистов по физической подготовке для флота. На флоте больше внимание стало уделяться спортивно-массовой работе.

Одним из инициаторов развития спорта на флоте был Г.И. Бутаков, придававший большое значение шлюпочным гонкам под парусами и на вёслах, который считал это не развлечением, а проверкой молодых моряков на прочность, развитие у них необходимых для морской службы волевых и физических качеств. По окончании каждой гонки Г. И. Бутаков разбирали ошибки в управлении шлюпкой и отдавал приказы, в которых и поощрял отличившихся. Ученик Г.И. Бутакова, адмирал С.О. Макаров, также считал, что шлюпочное дело обязательно для изучения на флоте [9], а изучение парусного вооружения кораблей, нужно только для знания морской истории, по его мнению, на практике нужно больше времени уделять современной технике.

По инициативе Г.И. Бутакова была введена гонка шлюпками под парусами без рулей. Управление шлюпкой осуществлялось в умении пользоваться изменением дифферента и постановкой парусов [1, 8].

По инициативе контр-адмирала Г.И. Бутакова, который был военным губернатором Николаева и Севастополя, 21 мая 1858 года в г. Николаеве состоялась гонка гребных судов на веслах и под парусом, также прошли соревнования по бегу «гимнастическим шагом» на 1,5 версты. Что касается гребных судов, то они были разделены на категории, в зависимости от их геометрических размеров, количества вёсел [4]. Через два года в г. Николаев проводятся две гонки гребных судов, из которых последняя, под парусами без рулей [5].

В 1860 году Бутакова Г.И. переводят служить на Балтийский флот. При его командовании броненосной эскадрой, команды кораблей в первый месяц компании проводили на рейде, где помимо прочего обучались управлению шлюпками и стрельбе. Шлюпочное дело пользовалось особым вниманием адмирала Бутакова Г.И., он старался научить офицеров и матросов «щегольскому» управлению шлюпкой под парусами [1].

В каждую компанию проводилось несколько гонок, в конце компании проводились гардемаринская и унтер-офицерские гонки, и завершала компанию гонка под парусами без рулей, где шлюпками управляли офицеры, за которыми эти шлюпки были закреплены.

Во время проведения гонок все шлюпки эскадры делились на следующие категории [6, 7]:

- 7-ми вёсельные вельботы и гички;

- 5-ти вёсельные вельботы;
- 16 и 14 вёсельные катера;
- 12 и 10 вёсельные катера;
- Шестёрки;
- Баркасы и полубаркасы.

Вельботы – это легкие и узкие шлюпки, имеющие 6 весел, предназначены для переездов командиров кораблей.

Гички – это тот же вельбот, только с транцевой кормой.

Катера – это шлюпки, имеющие от 10 до 16 весел, служат для высадки десанта, выполняют функции посыльного судна и для выполнения судовых работ.

Шестёрки или ял-6 – предназначены для перевозок и судовых работ.

Баркасы и полубаркасы – это большие, тяжелые шлюпки, с количеством вёсел от 14 до 22 и предназначены для перевозки больших грузов, высадки десанта и завоза якорей.

Такое деление на категории было не случайно, если посмотреть атлас гребных судов [10], то там даны чертежи более 100 гребных судов, парусное вооружение этих судов представляло такое же многообразие. Адмирала Бутаков Г.И. дал поручение флотскому офицеру Верховскому В. определить ходовые качества гребных судов. Для оценки ходовых качеств каждой шлюпки было недостаточно её испытание только под вёслами и под парусами. У шлюпок, построенных по одному чертежу, могла быть различная площадь парусов, различное качество пошивки парусов, различные навыки команды шлюпки в гребле, а также многое зависело от командира, его опыта и умения управлять шлюпкой.

На ходовые качества оказывают влияние конструктивные особенности обшивки подводной части шлюпки – наборная она или гладкая. Конструкция весла также имеет большое значение на скорость движения шлюпки. К конструктивным особенностям весла относятся: длина, уравновешенность. От размеров весла и высоты уключины зависит угол гребли, который при одинаковой линейной величине заноса весла будет тем меньше, чем длиннее валец. При разной длине вальков и равном заносе, весла не будут параллельны. При большем вальке гребцы устают быстрее, чем те у которых валец меньше. Кроме конструктивных особенностей весла были рассмотрены и способы гребли.

В первую очередь испытывались шлюпки, которые имели хорошие ходовые качества и шлюпки, построенные по одному чертежу, но отличавшиеся по ходовым качествам, что говорило о том, что качества шлюпки зависят от верфи-производителя. Испытание проводилось при буксировке шлюпок паровым катером, при помощи лот-линия, между шлюпкой и катером был установлен динамометр. Шлюпки буксировались с гребцами на банках, так и с гребцами под банками, с гребцами на одной

стороне (при крене), со всеми гребцами на баке и потом в корме, т.е. с большим деферентом на нос и на корму.

Испытание ходовых качеств должно было: дать возможность оценивать подготовку гребцов, умения командира шлюпки управлять парусами; определить лучшие модели имеющихся шлюпок. Ещё одним важным моментом, который надо было выяснить – это определить, какие функции могут выполнять шлюпки, в зависимости от их ходовых качеств, так как шлюпка должна выполнять практические задачи – высадку десанта, подвозку провизии, сообщение с берегом и многие другие. На основании полученных результатов должны быть сделаны выводы, как улучшить мореходные качества шлюпок. В случае если шлюпка имеет хорошие мореходные качества, но отсутствует чертёж, то по обмерам шлюпки составляются чертежи для их изготовления. Весла и паруса также должны подлежать контролю, и быть стандартизированы. В парусных гонках шлюпки должны иметь одинаковую площадь паруса, для чего предлагалось сделать сравнительную таблицу по площади парусов.

Главная цель испытания шлюпок клонится к тому, чтобы иметь средства к их усовершенствованию, чтобы русские шлюпки пользовались известностью среди иностранных моряков.

Средства для уравнивания ходовых качеств шлюпок, при гонках делятся на две категории:

1) способ адмирала Г.И. Бутакова – в зависимости от категории шлюпок, на старте они устанавливались на различной дистанции до финиша;

2) уравнивание качеств ходкости шлюпок к этому способу относится:

-увеличение или уменьшение числа весел;

- увеличение осадки шлюпок [2, 3].

Из приказов начальника эскадры броненосных судов годов [6, 7] были составлены правила гребной гонки шлюпок, которые были включены в Шлюпочную сигнальную книжку [15]. В этих правилах описано построение и порядок шлюпок на старте. Стартовали шлюпки с перлиня, если все шлюпки не могли поместиться на перлине, то первыми становятся гички, после их ухода место занимают катера и баркасы, а после их ухода – шестерки, четвёрки и двойки. На баркасах, которые включены в одну категорию с полубаркасами, разрешалось увеличивать количество гребцов. Во время гребных гонок рангоут и паруса должны быть на шлюпках. В правилах предусматривалось наказание, как сейчас бы сказали, за «фальшстарт», при уходе со старта до сигнала шлюпка автоматически лишалась права на выигрыш, при этом упоминалось, что умышленное несоблюдение правил гонки бросает тень не только на командира шлюпки, но и на корабль, к которому она принадлежит. По правилам, без уважительной причины, ни одна шлюпка не может сойти с дистанции, если такая причина есть, то об этом сразу необходимо сообщить сигналом.

Перед гонкой под парусами каждая шлюпка, передавала судье сводную таблицу, в которой указывалась информация по шлюпке: размерность шлюпки; место постройки; с какой древесины изготовлена шлюпка, какие установлены паруса и их площадь; количество гребцов; и фамилия и имя офицера управляющего шлюпкой.

В правилах прописаны ситуации, как гребной гонки, так и гонки под парусами, при которых могут возникнуть столкновения шлюпок. Для каждой ситуации дан порядок определения, какая шлюпка в конкретной ситуации нарушила правила. Рассмотрены случаи, которые могут возникнуть во время гонок, и даны правила расхождения шлюпок для предотвращения столкновения.

При гонке под парусами в зависимости от направления ветра устанавливался порядок расстановки шлюпок по категориям [15].

В дальнейшем шлюпочные сигнальные книги (ШСК) переиздавались, в 1921 году [16] и в 1934 году [11], но правила не изменялись.

Следующее переиздание ШСК было в 1940 году [13], шлюпки были разделены на три группы в зависимости от парусного вооружения, увеличилось количество классов шлюпок:

Двух мачтовые шлюпки с рейковым вооружением, бушпритом и кливером на отдельном фале:

- класс 1 – баркасы 18-22 вёсельные, гребно-парусные, с площадью парусности от 60 м² и выше;
- класс 2 – тот же класс, но парусно-моторные;
- класс 3 – полубаркасы 16 вёсельные, гребно-парусные, катера рабочие 16 вёсельные, вооружённые по баркасному, с площадью парусности 49-60 м².

Двух мачтовые шлюпки с рейковым вооружением, с разрезным фоком:

- класс 4 – катера рабочие 14-16 вёсельные и полубаркасы с площадью парусности 46 – 52 м²;
- класс 5 – катера лёгкие 14 вёсельные с площадью парусности свыше 48 м²;
- класс 6 – катера рабочие 12 вёсельные с площадью парусности 43 – 48 м².

Одномачтовые шлюпки с разрезным фоком:

- класс 7 – вельботы 6 вёсельные спасательные;
- класс 8 – вельботы 6 вёсельные лёгкие;
- класс 9 – ялы 6 вёсельные;
- класс 10 – ялы 4 вёсельные.

В этих правилах устанавливаются следующие виды гонок:

- крейсерские – на дистанцию не менее 20 миль без препятствий, но с обязательным включением лавировки, разыгрываются в разряде военно-морских шлюпок по классам 1, 2, 3, 4, 7 и 9;

- гонки с пересадкой рулевых – на дистанцию 20 – 25 кабельтовых с обязательным включением лавировки, не менее двух поворотов и одной «восьмерки» вокруг специально расставленных по маршруту брандвахт и с обязательной пересадкой рулевых, разыгрываются в разряде военно-морских шлюпок по классам 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 9;

- комплексные – гребно-парусные, парусно-гребные или гребно-парусно-гребные, без препятствий, на вёслах на 10 кабельтовых, под парусами на 15-20 кабельтовых, с обязательным включением лавировки, разыгрываются только в разряде военно-морских шлюпок по классам 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

В ШСК-63 [12] шлюпки разделены на 6 классов, одновременно участие шлюпок разных классов в гребных и парусных гонках не допускается. Шлюпки по классам разделены следующим образом:

- класс 1 – баркас 20 вёсельный;
- класс 2 – баркас 16 вёсельный;
- класс 3 – катер гребной 10 вёсельный;
- класс 4 – вельбот 6 вёсельный;
- класс 5 – ял 6 вёсельный;
- класс 6 – ял 4 вёсельный.

Гребные гонки проводятся на дистанцию, которую устанавливает штаб соединения, проводящий гонки. Для присвоения участникам гонок спортивных разрядов дистанция должна быть 2000 метров.

Для парусных гонок устанавливаются следующие категории:

- крейсерские гонки – на дистанцию не менее 20 миль с обязательным включением лавировки;

- классные гонки – на дистанцию не менее 6-8 миль с обязательным включением лавировки и расположением старта против ветра;

- комплексные гонки – гребно-парусные, парусно-гребные или гребно-парусно-гребные с обязательной лавировкой.

- гонки без рулей – на дистанцию не менее 3 миль с обязательным включением не менее двух поворотов и одной «восьмерки» вокруг специально расставленных знаков, наличием лавировки и расположением старта против ветра;

- гонки с пересадкой экипажей – на дистанцию не менее 3 миль.

В правилах гонок ШСК-63 указываются обязанности организационного комитета, главного судьи и судейской коллегии. Судьи, назначенные на дистанцию должны иметь судейскую категорию.

В правилах гонок рассмотрены нарушения правил, при которых экипаж шлюпки дисквалифицируется и при которых шлюпки от гонки не отстраняются, но командиры шлюпок отвечают перед командованием за

отсутствие надлежащей подготовки по управлению шлюпкой. Не оказание помощи терпящей бедствие шлюпки рассматривается как грубое нарушение дисциплины и морской этики.

Перечислены случаи, при которых лица не допускаются к гонке в качестве командира шлюпки и при которых лица не допускаются к гонке вообще.

В ШСК-70 [14] изменяются классы шлюпок:

- класс К-0 – катер гребной 10 вёсельный;
- класс ВБ6 – спасательный вельбот 6 вёсельный;
- класс ЯЛ6 – ял 6 вёсельный;
- класс ЯЛ4 – ял 4 вёсельный;
- класс ЯЛ2 – ял 2 вёсельный;
- класс СШ – спасательные шлюпки.

Менее чем за десять лет, изменились классы гребных судов, ушли в историю баркасы, введены в классификацию спасательные шлюпки и 2 вёсельный ял. Правила гонок, обязанности организационного комитета и судейской коллегии остались без изменений.

По правилам, созданным адмиралом Г.И. Бутаковым, проводились гонки шлюпок под парусом, под парусом без рулей и гонки на вёслах более ста лет, изменились только классы гребных судов, произошло сокращения классов, это связано с изменением состава флота. Функции шлюпок сократились, в настоящее время шлюпки используются для проведения судовых работ и физической подготовки личного состава. Основным классом шлюпок, на котором проводятся гонки, является ял-6, на котором в качестве парусного вооружения использует разрезной фок.

Список литературы:

1. Березин Е. Адмирал Григорий Иванович Бутаков. Издание второе/Е. Березин, А. Де-Ливрон. – СПб.: типография и литография А. Пожаровой, 1884. – 93 с.

2. Верховский В. Опыты над ходкостью гребных судов произведенные на броненосной эскадре в 1873 году/В. Верховский. – Санкт-Петербург: напечатано в типографии морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1874. – 75 с.

3. Верховский Вл. О гонках гребных судов под веслами и парусом/Вл. Верховский//Морской сборник. Том СХХV. 1873. - № 3. Неофициально. Стр. 151 – 182.

4. Гонка гребных судов и состязание между матросами и солдатами в гимнастическом шаге, в Николаеве, 21 мая 1858 года//Морской сборник. Том XXXVIII. 1858. - № 11. – Стр. 21 – 30.

5. Гонки гребных судов под веслами и парусами, с рулями и без рулей, произведенные в Николаеве, на реке Буг//Морской сборник. Том XLVIII. Часть III. 1860. - № 8. – Стр. 185 – 201.

6. Исторический журнал эскадры броненосных судов под начальством генерал-адъютанта вице-адмирала Бутакова 1-го. 1870. – Санкт-Петербург: печатано в типографии морского министерства, 1871. – 178 с.

7. Исторический журнал эскадры броненосных судов под начальством генерал-адъютанта Бутакова. 1869. – Санкт-Петербург: напечатано в типографии морского министерства, 1870. – 140 с.

8. Лурье А.Я., Маринин А. Адмирал Г.И. Бутаков. [1820-1882]/ А.Я. Лурье, А. Маринин. – М.: Воениздат, 1954. – 179 с.

9. Макаров, С.О. Без парусов/С.О. Макаров. – СПб.: Типография морского министерства, 1903. – 44 с.

10. Чертежи гребных судов с их парусностью. – Николаев: литографировано при Черноморском гидрографическом депо, 1859. – 145 с.

11. Шлюпочная сигнальная книга (ШСК-34). – Л.: Изд-во народного Комиссариата Обороны СССР, 1934. – 134 с.

12. Шлюпочная сигнальная книга ВМФ: (ШСК-63) – М.: Военное издательство министерства обороны СССР, 1964. – 189 с.

13. Шлюпочная сигнальная книга ВМФ Союза ССР. – Л.: государственное военно-морское издание НКВМФ Союза ССР, 1940. – 124 с.

14. Шлюпочная сигнальная книга ВМФ. – М.: изд-во министерства обороны СССР, 1972. – 143 с.

15. Шлюпочная сигнальная книжка для взаимных переговоров между военными и частными кораблями, шлюпками и береговыми сигнальными станциями. – Санкт-Петербург: типография и хромолитография Траншеля, 1875. – 654 с.

16. Шлюпочная сигнальная книжка. 1921. – 108 с.