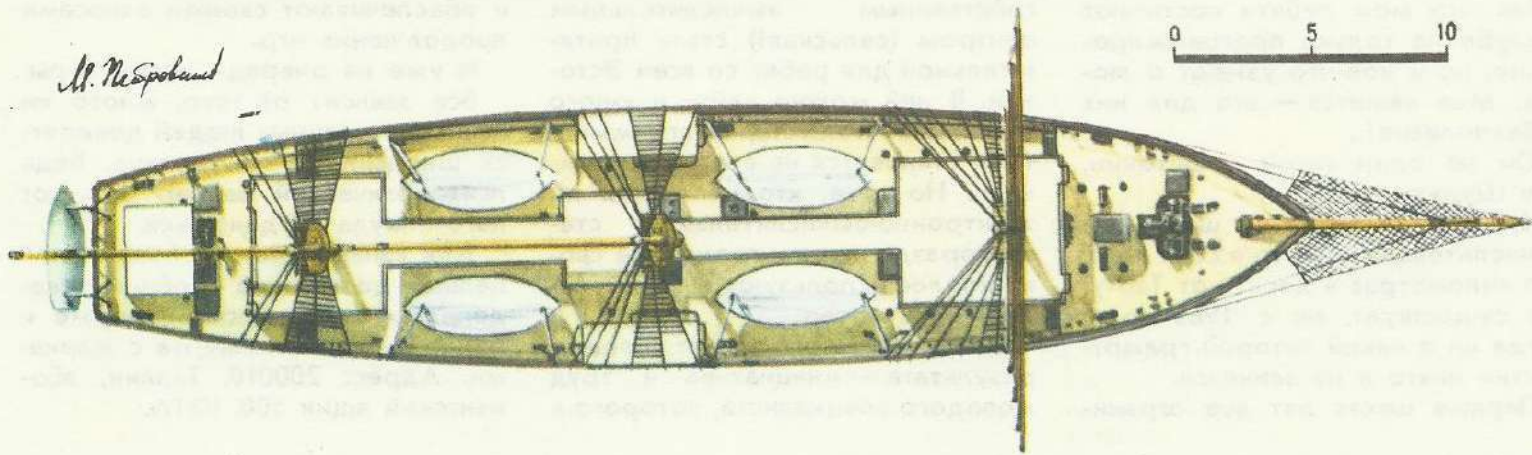


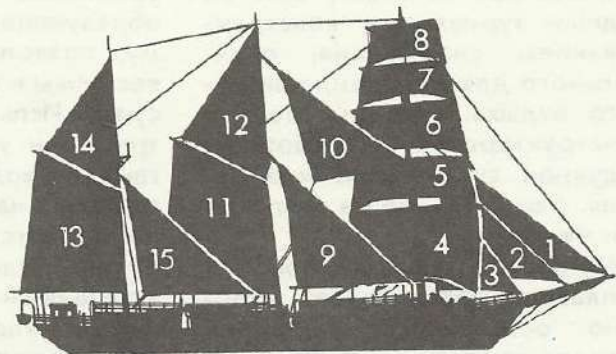
*М. М. Споров*



**Учебная баркентина «Георгий Ратманов»**

Длина наибольшая, м . . . . .	47,5
Ширина, м . . . . .	8,47
Осадка, м . . . . .	3,05
Водоизмещение, т . . . . .	580
Количество и площадь парусов . . . . .	15; 822 кв. м
Мощность дизеля, л. с. . . . .	225
Скорость, узлы	
под парусами . . . . .	до 12
под машиной . . . . .	6,8
Экипаж . . . . .	21 человек команды, 64 курсанта

На схеме парусного вооружения цифрами обозначены: 1 — бом-кливер, 2 — кливер, 3 — фор-стен-стаксель, 4 — фок, 5 — нижний фор-марсель, 6 — верхний фор-марсель, 7 — фор-брамсель, 8 — фор-бом-брамсель, 9 — грот-стен-стаксель, 10 — грот-брам-стаксель, 11 — грот, 12 — грот-топсель, 13 — бизань, 14 — крюйс-топсель, 15 — апсель.





## «ГЕОРГИЙ РАТМАНОВ»

Это было более 30 лет назад. Закончив первый курс мурманской мореходки, мы, курсанты, поднялись на борт баркентины «Георгий Ратманов», чтобы пройти на ней морскую практику. Встретил нас капитан дальнего плавания Н. И. Тюрин, окончивший наше училище еще до войны. Николай Иванович прекрасно знал парусное дело и спортом увлекался соответствующим — ходил на яхте и буере. Получив диплом судоводителя, он попросился не на крупнотоннажный сухогруз или танкер, а на небольшие парусно-моторные суда. На одном из них он встретил Великую Отечественную войну. Говорят, при мобилизации в военный флот на вопрос офицера-артиллериста «Какое имеете вооружение?», Николай Иванович простодушно ответил: «Двухмачтовая, гафельная шхуна...»

Маленькие, тихоходные, имевшие от силы один-два пулемета, парусно-моторные шхуны и боты в 1941—1944 годах доставляли защитникам Заполярья пополнения, боеприпасы, вывозили на Большую землю раненых. И каждый рейс — под обстрелом вражеских береговых батарей, под бомбами нацистской авиации. Немало парусно-моторных судов навсегда осталось на дне Баренцева моря...

Через пять лет после Победы наш капитан поднял флаг на баркентине «Георгий Ратманов». Николай Иванович рассказал, что судно, названное в честь видного советского океанографа Георгия Ефимовича Ратманова (1900—1940), построили в Финляндии в 1950 году. Тогда, в 1946—1953 годах, на финских верфях по заказу министерства морского флота и рыбной промышленности СССР построили более двух десятков учебных парусников. У них были одинаковые корпуса, надстройки, внутренности помещений. Отличались они частично размерами, а главным образом типом парусного вооружения. Например, «Альфа» и «Капелла» были баркентинами, с прямыми парусами на фок-мачте и косыми на остальных, а «Зюйд» и «Кодор» — бермудскими шхунами, имевшими, кроме косых,

еще и брифок — прямой парус на фок-мачте.

...Первые дни морской практики ушли у нас на изучение судна. Мы узнали, что корпус «Георгия Ратманова» был деревянным и разделялся водонепроницаемыми переборками на семь отсеков. Подводную часть покрыли листами красной меди для защиты от обрастаний.

Якорное устройство — два полутонных якоря Холла и брашпиль с приводом от дизеля находились на полубаке. Но якоря мы обычно поднимали вручную: Николай Иванович считал, что на паруснике никаких скидок на механизацию делать не следует.

В носовой надстройке размещались камбуз, столовая и каюты для команды и судовой лазарет.

Вся центральная надстройка предназначалась для нас — в ней был оборудован учебный класс. Ниже, под главной палубой, располагались столовая и наши кубрики.

Наш парусник был оснащен 225-сильным дизелем, но капитан пользовался силовой установкой только в портах и на сложных фарватерах.

В кормовой рубке были каюта капитана, кают-компания комсостава и преподавателей, радиорубка. Дальше к корме, на небольшом полуюте, находилась рулевая рубка и выносной штурвал.

Рангоут, изготовленный из клееной древесины, обладал повышенной прочностью, но вместе с тем был эластичен. Стоячий такелаж финские судостроители выполнили из оцинкованных (от коррозии) стальных тросов, а бегучий — из традиционных для парусников манильского и сизальского тросов, выделанных соответственно из многолетнего прядильного банана и пряжи агавы.

...Одно за другим шли учения — парусное, шлюпочное, аварийное. Через несколько дней мы привыкли к высоте и по команде старшего помощника О. С. Баянуса легко и быстро, как заправские марсофлоты, разбегались по мачтам, ставили и убрали паруса. Правда, пока все это происходило на мурманском рейде, где «Георгий Ратманов» стоял на якоре.

Наконец, капитан Тюрин решил, что мы достаточно натренировались. Сбросив бушлаты, работаем у брашпиля. Якорь поднят, над рейдом звучат прощальные гудки — «Георгий Ратманов» выходит в море.

«Уничтожили» девиацию (звели поправки на магнитное склонение и массу металла, влияющие на показания компаса), пополнили запас пресной воды и направились к выходу в Баренцево море.

Оно встретило баркентину крупной зыбью и сильным встречным ветром, из-за которого мы не могли поставить паруса. «Георгий Ратманов», поскрипывая, переваливается с борта на борт, мерно «кланяется» волне. Дизель работает всюю, однако баркентина

никак не может миновать траверз маяка Летинский. Тогда мы впервые узнали, что значит настоящая качка...

К ночи ветер стих, и «Георгий Ратманов» выбрался, наконец, в открытое море. Лишь теперь поставили все паруса, остановили дизель. Стало тихо, только шипела за бортом вода, да в снастях посвистывал ветер.

Наша баркентина оказалась легкой на ходу. При пятибалльном ветре скорость в 9—10 узлов была для нее нормой, а когда ветерок крепчал, то счетчик лага показывал 12 узлов, а то и больше. Так, под всеми парусами, с лихим креном, мы влетели в Белое море.

...Иногда капитан Тюрин направлял «Георгия Ратманова» в пустынные заливы или к необитаемым островам. Там отдавали якорь, и по команде «Шлюпки на воду!» мы спускали два весельных вельбота, живо рассаживались на банках и налегали на весла. Ходили на шлюпках и под парусами. В том и другом случае курсанты по очереди управляли этими суденышками.

Потом баркентина вновь выходила в открытое море, и вновь мы, мальчишки, разбегались по мачтам, занимали посты на верхней палубе, работали с тяжельными, в свежую погоду мокрыми парусами. Как тут не вспомнить слова адмирала С. О. Макарова:

«Воистину говоря, это была чудная школа, — писал он о практических занятиях под парусами. — Природа на каждом шагу вам ставит препятствия, и тот, кто много плавал, привыкал верить, что нет работы без препятствий и что всякое препятствие надо тотчас же устранять».

...«Георгий Ратманов» закончил службу в октябре 1972 года. В этот период вывели из эксплуатации и большинство других учебных шхун и баркентин постройки 1946—1953 годов. Они отработали положенный им срок.

Эти сравнительно небольшие деревянные суденышки более четверти века прослужили на Беренцевом, Балтийском, Черном, Азовском, Каспийском морях, в дальневосточных водах. На их палубах приобщалось к морской службе не одно поколение судоводителей. При этом многим курсантам довелось участвовать и в дальних плаваниях. Например, баркентина «Альфа» (кстати, «сестра» нашего парусника) в свое время прошла вокруг Европы из Балтийского моря в Черное, а потом в Азовское.

В заключение хотелось бы подчеркнуть еще одно немаловажное обстоятельство. Пожалуй, впервые в истории кораблестроения была построена столь крупная серия почти однотипных учебных парусников. Недаром представители финских фирм еще в 1946 году называли советский заказ «заказом века»...

Виктор ШИТАРЕВ,  
капитан дальнего плавания