

КАСПИЙСКАЯ РЕЮШКА

Прототипом парусника, о котором пойдет речь, были “косовые” лодки, ведущие свое происхождение со времен Степана Разина. Вот как описаны мореходные качества “Косовой” лодки в книге Богословского “О купеческом судостроении в России”: “Имея форштевень, уклоненный на 30° от вертикали, и носовую часть, поднятую на 5 и более футов над палубой, лодка, так сказать, непринужденно всплывает на подбегающий к ней вал, который, будучи разрезан острою носовою частью, спокойно, не кинув на палубу ни единой брызги, пробегает по сторонам судна”.

Первые реюшки, или, как их тогда еще называли, малые косовые лодки, появились в начале XIX века. Название “реюшка” происходит скорее всего от местного слова “реить” - лавировать. Длина реюшек выбиралась от 8 до 10 м, а позднее до 18 м, ширина - от 1,8 до 2,8 м, осадка - 0,8-1,0 м. Характерной их особенностью является открытая беспалубная кормовая часть. Общее устройство таково. В носовом кубрике - убежище (от форштевня до переборки на 5 шп.), где укрывались от непогоды и могли жить рыбаки. Первый отсек в районе 5-9 шп. служил для размещения сетей и гундер (свай для установки сетей). Второй - в районе 9-10 шп. предназначался для рыбы. В последнем - крючковые самоловные снасти, дрова и хозяйственная утварь. Кормовой кокпит использовался для работ при забивке гундер, установке сетей, крючковой снасти и приготовления пищи.

Грузоподъемность реюшки около 7 т.

Парусное вооружение первоначально состояло из рейкового паруса на грот-мачте и съемной бизань-мачты с косым шпринтовым парусом, устанавливаемым по мере необходимости. В дальнейшем съемная бизань-мачта была заменена стационарной фок-мачтой с рейковым парусом. Общая площадь парусов 50-60 м². Простая конструкция парусного вооружения тем не менее обеспечивала реюшке большую скорость, легкость управления и возможности идти почти на встречный ветер, лавируя по узким речкам и протокам причудливого лабиринта дельты Волги.

Длина наибольшая, м - 10,85

Длина по килю, м - 8,3

Ширина наибольшая, м - 3

Высота борта, м - 0,95

Осадка, м - 0,75

Грузоподъемность, т - 5,8

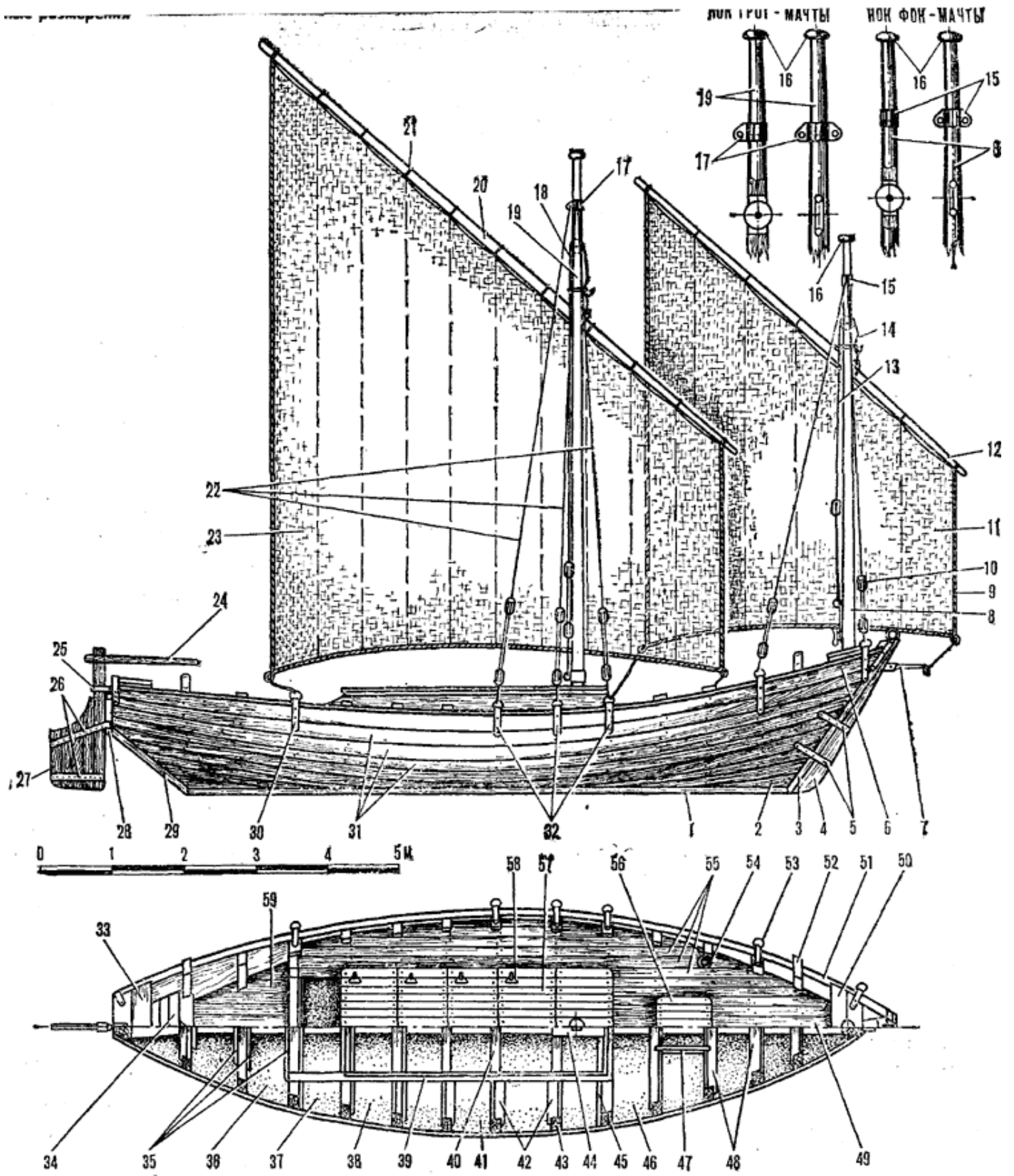
Водоизмещение в полном грузу, т - 10,5

Площадь парусов, м² - 51

Погибь бимса, м - 0,05

Каспийская реюшка: 1 — киль, 2 — шпунтовый пояс, 3 — форштевень, 4 — водорез, 5 — оковки форштевня и водореза, 6 — бархоут, 7 — шширон, 8 — фок-мачта, 9 — ликтрос, 10 — вантовые тали с двушкивными блоками, 11 — фок, 12 — фока-реи, 13 — фока-фал, 14 — ракс-бугель, 15 — бугель фок-мачты с двумя обухами, 16 — клотик, 17 — бугель грот-мачты с тремя обухами, 18 — грота-фал, 19 — грот-мачта, 20 — грота-реи, 21 — слаблинь (тоньки), 22 — ванты, 23 — грот, 24 — румпель, 25 — петли рулевые, 26 — оковка пера руля, 27 — перо руля, 28 — оковка ахтерштевня с петлями, 29 — ахтер-штевень, 30 — оковки (ожимины) борта, 31 — бортовая и днищевая обшивка, 32 — вант-путенсы, 33 — подушка, 34 — банка, 35 — подтелины, 36 — кокпит, 37 — трюм для запасов, 38 — рыбный трюм, 39 — комингс, 40 — флортим-берс (лежень), 41 — сетной трюм, 42 — полубимсы, 43 — топтимберсы (ноги), 44 — степс грот-мачты, 45 — обшивка переборок, 46 — кубрик-убежище, 47 — комингс крышки кубрика, 48 — бимсы, 49 — степсовая доска фок-мачты, 50 — озда фок-мачты, 51 — обносной брус (бычок), 52 — кнехт, 53 — кольца вант-путенсов, 54 — рымы, 55 — палубный настил, 56 — крышка люка в кубрик, 57 — люковые крышки, 58 — рымы люковых крышек, 59 — слань кокпита, 60 — оковка водореза, 61 — слань трюмная, 62 — отбойная бим-совая доска, 63 — пяртнерская доска (в скобках — местные названия элементов реюшки).

...размеры



Корпус промысловой реюшки снаружи смолился и имел цвет от темно-коричневого до черного. Палуба пропитывалась олифой. Опытные моделисты при отделке моделей судов с деревянными корпусами стараются придать последним тона, соответствующие прототипу, не применяя, однако, непрозрачных красок и эмалей. Предлагаемая здесь технология отделочных работ может быть с успехом взята на вооружение и начинающими моделистами. Готовый корпус снаружи протравливают водным раствором орехового бейца, поднявшиеся после его высыхания ворсинки сглаживают плотным пучком древесной стружки, а затем покрывают масляным лаком. На палубу, внутреннюю часть корпуса и рангоут наносят бесцветный масляно-смоляной лак. Подобные прозрачные и полупрозрачные покрытия не скрывают текстуру материала, из которого сделаны отдельные детали модели. Поэтому рекомендуется наружную обшивку, палубный настил, фор- и ахтерштевни, комингсы и крышки люков выполнить из светлых, легко обрабатываемых пород дерева: липы, осины или несмолистой, прямослойной сосны. Обносной брус (бычок), перо руля, румпель, рангоут изготавливаются из темноватого бука. Шпангоуты - из березы, липы, а блоки, кlotики - из темного ореха или красного дерева. Такое сочетание пород подчеркнет и проявит конструктивные особенности реюшки. Корпус модели лучше изготовить полнонаборным, со всеми шпангоутами и связями. Шпангоуты вырезают из отдельных элементов - флортимберсов и топтимберсов - по снятым с теоретического чертежа размерам и шаблонам из картона, удлиняя топтимберсы в сторону палубы на величину 25-30 мм строительного припуска. На проекции "корпус" теоретического чертежа указаны углы размалковки шпангоутов. Наружная и внутренняя стороны топтимберсов должны быть выполнены с учетом этих углов, как на настоящей реюшке. При сборке шпангоутов удобно пользоваться двухбортными картонными или фанерными шаблонами с нанесенными на них линиями ДП, высоты борта, линии палубы и внутренними контурами. Корпус собирают вверх килем на стапеле. Детали набора крепят в пропилах с помощью клиньев, используя строительный припуск на топтимберсах. Киль предварительно размечают и в местах соединения с поперечными элементами делают неглубокие гнезда. Расстановку шпангоутов по полушироте контролируют по совмещению заранее размеченных линий ДП на стапеле и на бимсах, одновременно проверяя гибкой рейкой плавность наружных обводов. Фор- и ахтерштевни временно закрепляют на стапеле на гвоздях, а к килю крепят постоянно на клею. Затем выравнивают наружные кромки шпангоутов наждачной бумагой средней зернистости на деревянном бруске. Доски бархоута в развертке прямые, поэтому их устанавливают первыми, начиная от миделя к оконечности, фиксируя клеем и мелкими гвоздями. Остальные пояся готовят по картонным шаблонам. Последние снимают в выставленных шпангоутов, разметив заранее места распазовки, объединив по два соседних пояся и прорезав между ними паз ножом. Форма развертки шпунтового и второго днищевого пояся показана на рисунке. Работы по установке обносного бруса (бычка), водореза, изготовление рангоута, оковок вант-путенсов не представляют большой трудности, а пошив парусов неоднократно был описан в журнале "Моделист-конструктор". Готовый корпус модели снимают со стапеля, обрезают строительные припуски на топтимберсах, зачищают изнутри мелкозернистой шкуркой. Заключительный этап - отделочные работы по схеме, приведенной в начале статьи. Модель будет неполной, если ее не оснастить характерными деталями промыслового вооружения, хозяйственными предметами. Якорное устройство реюшки состояло из одного четырехлапого якоря-"кошки" весом 30—36 кг, и пенькового каната 76 мм в обхвате и длиной до 120 м. В качестве запасного применялся якорь того же типа весом до 24 кг. На судне имелось 4 весла, багор, шест, лейка. Промысловое вооружение состояло из сетей, самоловной крючковой снасти, гундер, зюзьги (мелкого сачка для переноса улова на приемную рыбницу), темляка (крючка с ручкой для удержания и переброски рыб осетровых пород из воды в реюшку). Неплохо смоделировать и жарник, на котором в котле рыбаки варили уху. Он представлял собой цилиндр с открытым топчным отверстием в обечайке. На дно жарника укладывали кирпич или насыпали песок. Котел устанавливался на крестообразное основание в верхней части жарника. Дым выходил в зазор между стенками котла и жарника. Устанавливался жарник в кормовом кокпите или прямо на палубе.

Г. ТИМОШЕЧНИН

Источник: "Моделист-Конструктор" 1984, №5