

## ИСТОРИЯ ВОССОЗДАНИЯ ФРЕГАТА "ШТАНДАРТ"

Воссоздание фрегата «Штандарт» в наши дни - это история воплощения мечты, символ непреклонности на пути к намеченной цели. Возрождение знаменитого петровского парусника стало возможным благодаря энергии и предприимчивости молодого поколения. На протяжении долгих лет строительства наполненных упорным трудом и преодолением бесконечного множества трудностей молодые энтузиасты не теряли веры в то, что все задуманное осуществимо. Существование «Штандарта» в наши дни – это живое доказательство тому, что нет ничего невозможного для тех, кто готов действовать. Это возрождение славы прошлого и символ уверенности в успешном будущем.

### **Идея воссоздания фрегата «Штандарт».**

Идея строительства в Петербурге копии парусника петровской эпохи родилась давно. Выбор строить именно Штандарт был очевиден из-за его исключительной роли в истории Российского флота. В 1988 году Александр Вадейша собрал группу энтузиастов откликнувшихся на идею построить фрегат «Штандарт» и объединил их, организовав и возглавив клуб с таким же названием. В тот момент для реализации идеи не хватало ни знаний, ни опыта, поэтому начали с малого. Клуб «Штандарт» принял участие в международной программе «Атлантик челлендж». В 1992 году Орловском парке недалеко от Смольного собора была построена мастерская для строительства небольших лодок. В 1994 году в этой мастерской была построена парусно-гребная лодка гичка для участия русской команды в программе «Атлантик Челлендж».

В 1994 году к идее построить фрегат «Штандарт» присоединился Владимир Мартусь. Уже имея опыт постройки деревянных судов, он возглавил строительство.

**Чертежи.** Чертежей петровского «Штандарта» не сохранилось даже в архивах. В 1988 году по заказу Государственного Эрмитажа историк Виктор Крайнюков собрал разрозненные данные и восстановил облик первого «Штандарта». По воссозданным чертежам судомоделистом Григорием Атавиным была построена модель «Штандарта» для экспозиции музея «Дворец А.Д. Меншикова».

На основе исторических чертежей, переданных Виктором Крайнюковым, необходимо было создать конструктивные с учетом современных требований к постройке судов. Поскольку новый «Штандарт» был задуман как действующий парусник, он должен был удовлетворять требованиям безопасности мореплавания и современному уровню комфорта. В связи с этим при строительстве корабля были допущены некоторые компромиссы.

Планировка «Штандарта», разработанная Владимиром Мартусем, предполагала деление корабля на две зоны: историческую (выше пушечной палубы) и современную (в трюме).

Там, где в петровские времена был трюм и хранились бочки с водой, якорные канаты, пушечные ядра и порох, разместилось необходимое по современным требованиям оборудование (два дизельных двигателя мощностью по 560 л/с, генератор, водоотливные насосы, цистерны), сделана кают-компания, камбуз и жилые кубрики для команды.

Выше пушечной палубы историческая достоверность сохранена: все мачты и стеньги, бегучий и стоячий такелаж, шпиль, пушки, декоративное убранство, штурвал и рулевое устройство, трапы и люки сделаны с максимально возможным приближением к историческим.

Специалисты ЦКБ «Восток» разработали теоретический чертеж, в КБ «Груммант» проверили историческую конструкцию на соответствие современным требованиям прочности и устойчивости.

Задачей главного строителя Владимира Мартуся стало собрать воедино существующую информацию по традиционному судостроению, найти средства, материалы, собрать команду...

4 ноября 1994 года 298 лет спустя с даты основания регулярного Российского флота на верфи клуба «Штандарт» в Орловском парке состоялась скромная церемония закладки киля фрегата.

8 апреля 1995 года был собран и установлен первый шпангоут. В честь этого события был устроен небольшой праздник, всю конструкцию – киль, штевни, шпангоут- по русской традиции освятили.

Следующий год был заполнен тяжелой и нудной работой – 44 шпангоута были размечены, выпилены, отструганы, скреплены и установлены на киль.

Команда строителей росла с каждым месяцем. Приходили в основном молодые ребята и девушки, узнав от знакомых, из газетных статей или радиорепортажей о строительстве настоящего корабля. Приходили посмотреть и оставались, увлеченные интересным значимым делом, возможностью делать что-то настоящее своими руками, дружеской атмосферой в команде.

Многим вещам учились прямо на месте, прикидывая, как аналогичные проблемы мог решить корабел 18 века. Многие премудрости узнавали из книг и архивных материалов. Так шаг за шагом возрождали забытые технологии судостроения, объединяя старинные ремесла с современными подходами

Тяжелой работы хватало на всех – валить лес, пилить дубовые бревна в плахи, собирать из них шпангоуты, устанавливая их один за другим на киль. В условиях отсутствия на верфи подъемной техники все работы по подъему и переносу тяжестей выполнялись вручную при помощи нехитрых приспособлений, как это делалось нашими предками.

К апрелю 1996 года был готов набор фрегата. Все шпангоуты были установлены, остов обрел форму корабля. Начался процесс обшивки доской. Обшивку делали из 12-ти метровых досок толщиной 75 мм и шириной 120 мм. Чтобы загнуть такую доску по форме корпуса применяли традиционный способ: доску нагревали в течении нескольких часов в специальной парилке – длинном деревянном ящике, соединенном трубой с котлом вмонтированным в печь, сложенной на верфи специально для этой цели. После распаривания доски за 15 минут ее надо было приладить на место и закрепить к шпангоутам. Важным моментом была тщательность подгонки досок друг к другу, поскольку от этого зависела водонепроницаемость корпуса.

Чем дальше продвигалось строительство, тем сложнее становились технологии. На верфи появлялись новые мастерские обеспечивающие потребности строительства. Была построена собственная кузня, в которой ковались специальные корабельные гвозди и прочие железные детали. Появились рангоутная, такелажная, парусная мастерские, где изготавливались рангоут фрегата, такелаж, блоки, паруса. Была и мастерская резьбы по дереву.

**Используемые для строительства материалы.** Набор корабля – киль, форштевень, ахтерштевень, шпангоуты сделаны из дуба - твердой породы дерева. Дубы для строительства валили самостоятельно в пригородах и парках города: узнавали в парковых и лесных хозяйствах где есть мертвые деревья подлежащие вырубке, получали специальные разрешения на валку стволов.

На обшивку пошла лиственница из Линдуловской корабельной рощи посаженной по приказу Петра Великого для строительства флота. Лиственница наиболее подходящий материал для кораблестроения, поскольку не подвержена гниению в воде. Только необходимости в деревянных кораблях уже не было, когда лес поспел. Так и осталась корабельная роща не востребованной и была признана памятником лесоводства и объявлена заказником. Специальное разрешение на использование 30-ти стволов из этой рощи для строительства «Штандарта» пришлось получать у специальной комиссии из

Академии наук и Института Лесного Хозяйства. Валили стволы самостоятельно, используя уже накопленный опыт. Доски для обшивки сушились в специальной камере, обеспечивающей необходимый режим по температуре и влажности. На этапах распиловки и сушки досок пришлось столкнуться с трудностями связанными с нестандартностью задачи – по требованиям прочности корпуса доски обшивки должны быть не менее 12 метров. Современные пилорамы и сушильные камеры не рассчитаны на материал такой длины. Из-за этого приходилось вручную подносить бревна на распиловку и загружать доски в сушильную камеру.

Кницы набора сделаны из сосновых кряжей, которые были найдены и, опять же, вручную вытащены из леса Ленобласти в районе Приморского шоссе.

Подходящие мачтовые сосны – высокие и идеально прямые - нашли в Сиверской. Непростой задачей было привезти 22-ух метровые стволы. Пришлось задействовать специальную автоплатформу.

Почти весь резной декор фрегата сделан из мягкого дерева, наиболее пригодного для резьбы – липы.

Для бегучего такелажа и парусов взамен натуральных материалов были использованы современные синтетические, по внешнему виду не отличающиеся от исторических аналогов. Применение традиционных натуральных материалов было бы нецелесообразным по экономическим причинам: натуральный материал, такой как пеньковый трос и льняная парусина очень трудно содержать в надлежащем состоянии (сушить, проветривать и т.п.), он быстро гниет и приходит в негодность.

**Резьба.** Будучи флагманским кораблем петровский «Штандарт» по традициям того времени был богат украшен резьбой. Современный Штандарт построили таким же красивым. При воссоздании облика декоративного убранства использовалась информация о принципах декора и корабельной моде присущей русской школе кораблестроения 17-го века. Форштевень корабля традиционно украшает фигура льва – символ могущества и величия. Корма украшена аллегорическим сюжетом отображающим название фрегата – триумф первых побед России на море. Из обязательных геральдических эмблем – герб Санкт-Петербурга. Вдоль бортов пушечные порты украшает резьба в виде венков перевитых лентой. Вся резьба была сделана на молодежной верфи. Трудоемкий процесс по вырезанию 28 венков был выполнен учениками мастерской резьбы по дереву.

**Финансирование проекта.** Первые два года строительство шло «на энтузиазме». Материалы и инструменты покупались на скромные средства вырученные от продажи шхуны «Св. Петр» построенной Владимиром Мартусем.

В 1996 году первым спонсором «Штандарта» стал Родрик Кей, основатель выставочной фирмы Долфин Эксибишнз. По мере того, как строительство продвигалось, вера в состоятельность команды строителей росла, увеличивалось и количество спонсоров. Большую помощь оказывали правительства Великобритании и Голландии. Консульства этих стран помогали в привлечении компаний-спонсоров, благотворительных организаций. Кто-то поддерживал проект финансами, кто-то материалами или работами, которые в условиях исторической верфи были невыполнимы: компания «Акзо Нобель» снабжала строительство лако-красочными материалами, компания «Вольво» подарила двигатели, конструкторское бюро «Малахит» разработало чертежи валопровода, Балтийский завод изготовил винты и т.д. Финансовую поддержку оказывали и частные лица и благотворительные фонды.

Поскольку новый «Штандарт» должен как можно более точно соответствовать своему прототипу, необходимо было сделать корабельные орудия, создающие на палубе атмосферу боевого корабля. Делать пушки настоящими литыми смысла не было, как и делать все 28 орудий. Современный «Штандарт» не собирался воевать, к тому же это значительно утяжелило бы судно и сделало его менее остойчивым. Поэтому были сделаны

действующие муляжи пушек. Сейчас на «Штандарте» 5 орудий, которые регулярно салютуют и гремят, как самые настоящие во время инсценировок исторических баталий.

Строился «Штандарт» неполных шесть лет. За это время из юных романтиков получились знающие специалисты, грамотные профессионалы – мастера на все руки. Постепенно команда перешла от любительского к профессиональному уровню работы.

Церемония спуска фрегата «Штандарт» на воду состоялась 4 сентября 1999 года и собрала около 40,000 зрителей. Спуск корабля стал заметным городским событием.

Спускать корабль на воду традиционным путем по слипу было невозможно из-за того, что к моменту завершающей стадии строительства корабля верфь была отрезана от воды строящейся набережной. Пришлось применить нестандартное решение: корабль был поставлен на телеги, подвезен тягачами максимально близко к Неве. Огромный плавучий кран поднял корабль, перенес через недостроенную набережную и опустил на воду.

Работы по оснащению корабля продолжались еще почти целый год. Необходимо было корпус, каким он был в Петровские времена, оснастить всем необходимым для плавания в современных условиях. Были смонтированы судовые системы, установлены двигатели, отделаны внутренние помещения – кают-компания, кубрики, камбуз. Был полностью установлен рангоут, вооружен такелаж и паруса.

В июне 2000 года «Штандарта» отправился в свое первое плавание. Маршрут пролегал по пути Великого Посольства, по тем городам и странам, которые более трехсот лет назад посетил молодой Петр, обучаясь корабельному ремеслу для создания новой, сильной России.

В экипаж корабля вошли его строители, те, кто на протяжении нескольких лет вкладывал свой труд в его создание с мечтой о дне, когда построенный их руками корабль поднимет паруса.