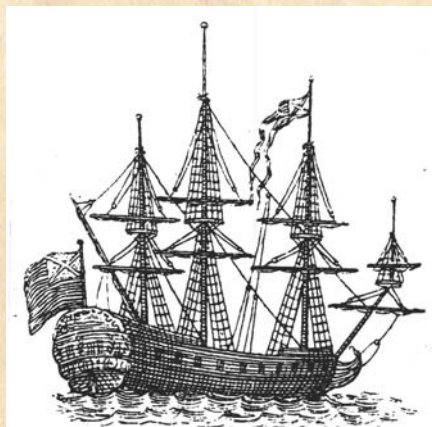


Фрегат «Штандарт» — первенец Балтийского флота

В. В. МАРТУСЬ, президент НП «Проект Штандарт», капитан возрожденного фрегата «Штандарт»

Фрегат «Штандарт» — «первенец флота», как его называл царь Петр, — один из самых известных кораблей в истории Российского флота. Первый фрегат, построенный на Олонецкой верфи на реке Свири в 1703 г. и ставший флагманом Балтийского флота, во многом определил развитие судостроения в молодой морской державе.



Корабль ШТАНДАРТЪ.
Первый корабль Балтийского флота по голландской гравюре того времени.

Первые корабли на Олонецкой верфи были заложены по указу царя и по приказу губернатора Меншикова 24 марта 1703 г. Всего за пять месяцев (хотя работу начинали «в чистом поле» и верфь создавали «на ходу») были построены 10 судов. Самым большим был 28-пушечный фрегат, спроектированный Петром I и названный «Штандарт». Это название символизирует обретение Россией нового торгового пути через Балтийское море. В 1703 г. царь Петр изменил свой штандарт, добавив к картам трех российских морей четвертую — карту Балтики. В честь нового штандарта и был назван первый корабль Балтийского флота.

«Царский» корабль было поручено строить голландцу Выбе Геренсу и русскому корабельному подмастерью Ивану Немцову. В строительстве «Штандарта» принимал участие Петр I. Вероятно, благодаря его энергии и настойчивости срок строительства фрегата удалось сократить до пяти месяцев. На строительстве фрегата были задействованы 50 олонечких плотников, 120 рабочих и 20 кузнецов. Работали весь световой день, а летом дни на севере долгие.

Петровские чертежи «Штандарта» не сохранились. Но в 90-х годах XX века

облик корабля был реконструирован на основе документов Олонецкой верфи и других архивных материалов. Разработку чертежей выполнил историк Виктор Крайнюков по просьбе музея «Дворец А. Д. Меншикова» для создания модели корабля и включения ее в экспозицию музея.

В конструкции «Штандарта» наблюдается смешение двух кораблестроительных школ, голландской и английской. Способность голландских кораблей плавать по мелкой воде обусловлена широкой, почти прямоугольной формой шпангоутов, плоским днищем, большой относительной шириной. По сравнению с английскими кораблями осадка у «голландцев» значительно меньше. В открытом море, при больших глубинах, важно, чтобы парусный корабль выходил «на ветер», лавировал. Эти свойства отличали английские корабли с заостренными шпангоутами, увеличенной килеватостью, развитым парусным вооружением. «Штандарт» Петр проектировал, совмещая лучшие традиции двух школ — необходимую для плавания в Финском заливе уменьшенную осадку и высокий стройный такелаж английского образца. На теоретическом чертеже видны очень полные обводы миделя и стройная, «подтянутая» корма.

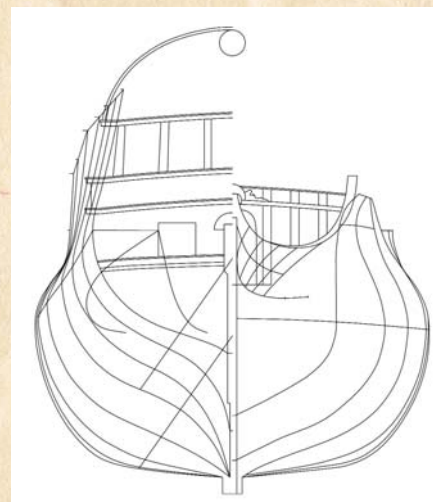
Позднее по проекту «Штандарта» были построены еще девять фрегатов для молодого Российского флота. Опыт боевой эксплуатации этих кораблей позволил усовершенствовать проект. Огневая мощь фрегатов, строившихся по новому проекту, была увеличена до 32 пушек. В архитектуре корпуса сохранились типичные особенности судов конца XVII века: большая седловатость верхней палубы, развитые надстройки (иногда в несколько ярусов) в носовой и кормовой частях, большой завал бортов внутрь у верхней палубы; в парусном вооружении на фок- и грот-мачтах три яруса прямых парусов, на бизань-мачте косая бизань французского

типа на наклонном рее и прямой парус над ней, на бушприте внизу прямой парус блинд, наверху бом-блинд.

Полученный опыт строительства лег в основу первого отечественного кораблестроительного регламента «Генеральные регулы кораблям всех рангов» — законодательного документа отечественного судостроения. В отсутствие единых норм, или «штатов пропорций», суда в составе эскадры плохо взаимодействовали друг с другом вследствие разных ходовых и мореходных качеств, разнокалиберности артиллерии. Для ликвидации разнобоя и унификации судов потребовалось создать единые нормы. Регламент определял алгоритм построения конструктивно-теоретического чертежа судна, расчета размерений конструктивных элементов шпангоутной рамы и рангоута, выбор архитектурной структуры корпуса и т. д. Многие алгоритмы, вошедшие в регламент, были разработаны Петром I.

22 августа 1703 г. фрегат «Штандарт» был спущен на воду. За необычайно короткое время — всего за две недели — его оснастили мачтами и парусами. «Штандарт» стал флагманом нового Балтийского флота, его первым капитаном был Петр I (Петр Михайлов). За 16 лет боевой службы на «Штандарте» сменились несколько капитанов. Среди них были и англичане, и голландцы и норвежец, что свидетельствует об интернациональном составе флота в то время.

8 сентября эскадра построенных кораблей поставила паруса для перехода



через Ладогу в только что основанный город — Санкт-Петербург, куда флотилия прибыла в середине октября. С весны 1704 г. корабли участвовали в подготовке обороны города, выполняя промеры глубин, необходимые для укрепления Кронштадта (тогда Кроншлота).

Первое боевое крещение «Штандарт» получил в 1705 г., отражая попытки шведского флота прорваться мимо Кроншлота к Санкт-Петербургу. «Штандарт», усиленный дополнительными пушками, отважно держал оборону. В последующие военные кампании фрегат охранял Невское устье.

Спешка при строительстве «Штандарта» сказалась через несколько лет. В 1711 г. построенный из сырого, невыверенного дерева корабль «пришел в ветхость» и был поставлен на тимберовку — ремонт с заменой части обшивки и шпангоутов.

Обновленный «Штандарт» продолжал службу в составе Балтийского флота. Однако с 1716 г. он не участвует в летних кампаниях — его берегут. В 1719 г. по указу Петра «хранить вечно как перенец флота и памятник кораблестроительного искусства» фрегат был поставлен в Кронверкскую протоку. Без ухода и внимания он быстро пришел в упадок. Когда в 1727 г. по приказу Екатерины I специальная комиссия проверила состояние корабля, было решено вытащить «Штандарт» на берег и отреставрировать. Но вода и время так повредили корпус, что при попытке поднять корабль он был перерезан тросами на части. «Штандарт» был разобран с указом «В память его имени, которое Его Величеством Петром Первым было дано, заложить и сделать новый». Но смерть Екатерины и дворцовые перевороты помешали строительству копии легендарного фрегата. Однако память о петровском «Штандарте» жила: это имя давали только царским яхтам.

Указ оставался невыполненным до недавнего времени, когда группа энту-



зиастов воссоздала фрегат на молодежной верфи. Перед создателями нового «Штандарта» стояла непростая задача: построить по старинным технологиям, возрождая забытое ремесло деревянного судостроения, действующий парусник, отвечающий современным условиям мореходства. Облик парусника был сохранен, но в его конструкцию были внесены необходимые изменения. Появились водонепроницаемые переборки, разделяющие подпалубное пространство на отсеки и обеспечивающие непотопляемость. Были установлены современные средства, необходимые для безопасности плавания: сигнализация наличия воды в отсеках, многократно продублированная водоотливная система, а также системы пожарной сигнализации и пожаротушения. Подпалубное пространство было спроектировано таким образом, чтобы судно можно было «пройти» из кормы в нос, не поднимаясь на палубу, были обеспечены основной и аварийный выходы из каждого отсека. На судне были установлены ходовые двигатели, ди-

зель-генератор и нужное количество аккумуляторов. Вместить современную «начинку» в трюм, использовавшийся в петровское время для хранения припасов, было непростой задачей. Чтобы не нарушать исторический облик судна, вентиляционные шахты машинного отделения были замаскированы под битенги на палубе полюта, фланцы приема воды и топлива помещены под трапы, клюзы якорных канатов вписаны в исторические пушечные порты, современное навигационное оборудование закрыто в стилизованную мебель.

За основу проекта был взят теоретический чертеж «Штандарта», реконструированный историком В. Крайнюковым. Для подтверждения правильности принятых решений и оценки мореходных качеств фрегата воссозданные чертежи прошли проверку с использованием современных инженерных

методик. Расчеты элементов плавучести, расчет остойчивости при различных вариантах осадки, парусного вооружения и воздействия волновой и ветровой нагрузок, расчет амплитуды бортовой качки, определение центра парусности и другие расчеты, выполненные согласно современным правилам, подтвердили достоверность и основательность реконструкции.

Закладка будущего корабля состоялась 4 ноября 1994 г., а 4 сентября 1999 г. фрегат был спущен на воду. Почти год ушел на оснащение корабля: нужно было установить рангоут и такелаж, проложить кабели и трубопроводы, установить, отладить и испытать «современные» системы. В июне 2000 г. новый «Штандарт» отправился в свое первое плавание. Маршрут пролегал по пути Великого Посольства, по тем городам и странам, где триста лет назад молодой Петр обучался корабельному ремеслу для создания флота России. Новый «Штандарт» — это возрождение славы прошлого, памятник российскому судостроению.