

Пліт

З давніх давен людина прагне підкорити водну стихію. Першими суднами були плоти — найпростіші плавучі засоби, що зроблені з пучків очерету, комишу, папірусу або зі зв'язаних один з одним стовбурів дерев. Найпростіші плоти рухалися спочатку лише за течією, але з часом до них заповзялися прилаштовувати щогли з вітрилом. Керувалися плоти жердинами, а пізніше — веслами.

Існує думка, що зараз пліт забутий, однак це не так. Багато представників традиційних культур усе ще користуються плотами найдавніших конструкцій для перевезення вантажів, під час риболовлі.

Плоти із сучасних матеріалів стали надійними помічниками туристів і рятувальників. Усі кораблі та навіть літаки оснащені такими плотами. Вони зроблені з міцних матеріалів яскравих кольорів, що допомагає швидше знайти тих, хто вскочив у халепу. Рятувальні плоти забезпечені сигнальними ракетами, запасом їжі та води.

Під час Другої світової війни китайський моряк Пань Лянь провів 133 дні в Атлантичному океані на рятувальному плоту. Цей рекорд і досі ніхто не побив!

Підкорювачі «Великої води»

Подорожі у відкрите море сповнені небезпек. Відомо безліч випадків, коли судна зазнавали аварій, і люди опинялися віч-на-віч із ворожою стихією. Тому багато хто з мандрівників намагався скласти інструкції з виживання у відкритому морі.

Наприклад, 1954 року Вільям Вілліс (на той момент моряку був 61 рік) вирушив у подорож на плоту «Сім сестричок», аби дослідити способи виживання в екстремальних умовах. Подорож тривала 115 днів! Судно Вілліса було зроблене із семи стовбурів дерев, кожен — близько 75 сантиметрів в обхваті, а палуба — з бамбука. На плоту розташовувалися дві щогли і невелика каюта. Друге подібне плавання моряк здійснив у 70 років на плоту «Вік не перешкода».

У 1970 році норвезький мандрівник Тур Хеєрдал перетнув Атлантичний океан на копії єгипетського папірусного човна. У такий спосіб учений довів, що стародавні єгиптяни могли здійснювати далекі і небезпечні плавання через океан.



Китайські вчені розробили рятувальний надувний пліт у вигляді трикутної піраміди. Такий пліт здатен витримати навіть дуже великі хвилі.



Перші Човни

Більш досконалим судном став човен. Найперші човни створювалися з цілих стовбурів дерев, які видовбували ізсередини. Такі човни, що отримали назву «довбанки», були поширені у багатьох стародавніх народів. Згодом до бортів цих човнів заповзялися прилаштовувати по кілька рядів дощок, таким чином значно збільшуючи розмір судна.

Наступними з'явилися каяки та байдарки, що виготовлялися з дерев'яного каркаса із натягнутою на нього шкірою. Такі човни робили зазвичай одномісними. Вони були дуже легкі й швидкохідні, але вкрай нестійкі.

Аби зробити човни більш стійкими, до них почали кріпити балансир — довгу палицю або дві (з двох боків). Іноді два човни з'єднували разом. Такі судна називаються катамарани.

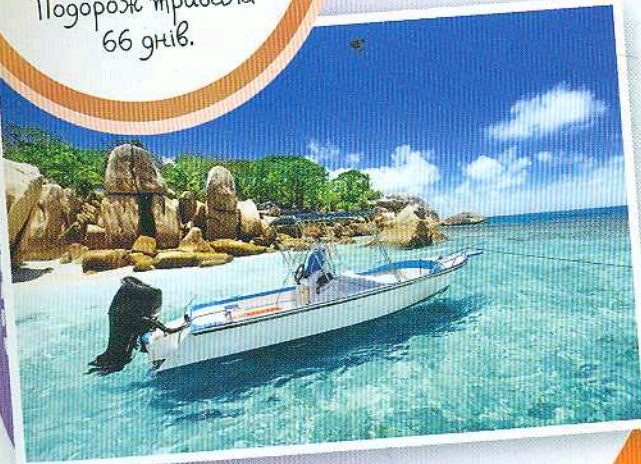
Перші весла мали вигляд палиць або списів. Поступово вони набули сучасного вигляду. А ось кермо з'явилося значно пізніше. Спочатку це було звичайне весло, прикріплене до задньої частини судна.



Човни у Давньому Єгипті робили з великих пучків папірсу.

Сучасні Човни

1928 року Франц Ромер самостійно перетнув на байдарці Атлантичний океан. Подорож тривала 66 днів.



Відколи людина винайшла човни і плоти, минули тисячоліття. Вони і тепер слугують людям — для спорту, риболовлі, туризму і як засіб порятунку.

Сучасні човни виготовляють із дерева, пластика, полімерів, гуми. Рухаються вони завдяки веслам, вітрилам або моторам.

Човни з вітрилами називаються яхтами, з навісними моторами — моторними човнами, із вбудованими моторами — катерами.

Один із найпопулярніших човнів — надувний. Сучасні моделі таких малих плавзасобів роблять із багатошарової міцної тканини, стійкої до солоної води, олії, бензину, сонячних променів, холоду.

Є міста, у яких човни і тепер відіграють роль головного засобу пересування. Найвідоміше таке місто — Венеція. Крім традиційних гондол, на яких зараз катають переважно туристів, тут використовують катери, моторні човни, водні трамваї.



Віг Носа до Корми



На джонці
китайського
імператора
було дев'ять
щогл.

У текстах про судна можна зустріти безліч незнайомих слів. Аби розуміти, про що йдеться, буде корисно розібратися в значенні цих назв.

На носі корабля розташований бушприт — брус, нахилений під кутом 30° до палуби. На ньому кріплять косі вітрила — клівери і стакселі. Передню (носову) частину верхньої палуби судна називають баком. Тут розташовані механізми, що керують якорем.

Основою корабля є киль — нижній брус, що проходить по центру судна. Він забезпечує міцність і стійкість корабля. До нього кріпляться шпангоути — вигнуті за формою дна і бортів бруси, схожі на ребра. До них у свою чергу кріплять обшивку, тобто зовнішню оболонку. Усі ці деталі можуть бути як дерев'яні, так і металеві.

Палуба спирається на борти судна і створює внутрішні приміщення — каюти, або кубрики.

Корма — задня частина корпусу корабля. До неї кріплять кермо і гвинти, тому саме тут розташовані приміщення для капітана, який усім цим керує.

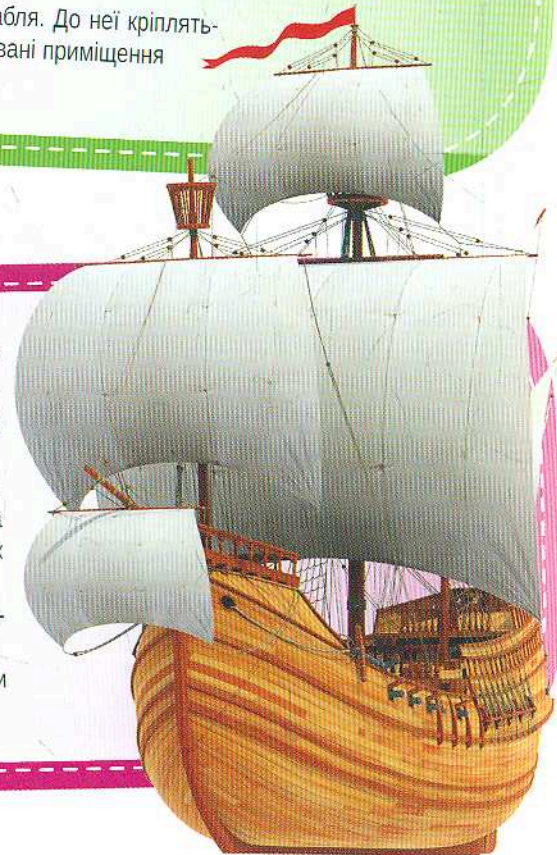
Вітрила

Історія вітрила нараховує вже п'ять тисяч років. Найперші вітрила виготовляли з очеретяних циновок або шкіри. Вони були квадратні або прямокутні. Поступово вітрила удосконалювалися. Так з'явилися латинські косі вітрила. Ними було легше керувати. Проте вони не могли тягнути великі кораблі. Урешті-решт на суднах почали комбінувати прями й косі вітрила.

Вітрила кріпляться на щоглах — вертикальних брусах, що утримуються розтяжками-вантами. Кількість щогл доходять до п'яти. Кожна щогла на великому кораблі має свою назву. Перша щогла називається фок-щоглою, остання, розташована на кормі, — бізань-щогла, а всі інші щогли між ними — грот-щоглами.

Аби прикріпити на щоглі кілька вітрил, використовують реї — підвішені за середину горизонтальні бруси.

Управління вітрилами здійснюється за допомогою такелажу — сукупності всіх снастей. Сюди належать троси, ланцюги, прутки, блоки та кріплення.



Перші вітрильники

Батьківщиною перших морських вітрильних суден є Стародавній Китай. Дивно, але кораблями такої самої конструкції китайські моряки користуються й дотепер.

Джонка вважається найбільш упізнаваним кораблем у світі. Вона має незвичну будову: плоске дно, високу корму, низький прямокутний ніс і характерне вітрило, що складається.

Вітрила джонки спочатку виготовляли з циновок — очеретяних килимків. Згодом їх замінили на тканину. Важливою перевагою китайських вітрил було те, що під час шторму їх можна було швидко скласти. Таким чином, вітер не рвав вітрила. Крім того, джонки були єдиними суднами Стародавнього світу, що могли йти не тільки за вітром, але й проти нього.

За стародавніх часів будували величезні військові джонки, на яких установлювали до дев'яти щогл. Ці гіганти могли вміщати близько 200 осіб і перевозити 200 тонн вантажу.



У Китаї житло дорожче, тому бідні китайці живуть у джонках. У Гонконзі близько 12 тисяч таких плавучих будинків!

«Арго» — перший в історії корабель, назва якого дійшла до нас.

Міфічний «Арго»

Відомості про стародавні грецькі кораблі історики отримують із міфів. Найвідоміший міфічний корабель — «Арго», на якому грецькі герої на чолі з Ясоном вирушили в Колхиду за золотим руном. Учені стверджують, що події цього міфу відбувалися перед Троянською війною — у XIII ст. до н. е.

Ірландський історик і мандрівник Тім Северин вирішив у 1980-і роки повторити плавання аргонавтів. Він вивчив не лише міфи, а й дані про кораблебудування Стародавньої Греції. Довжина нового «Арго» склала 16 метрів, ширина — три, осадка — менше за півметра. Корабель мав два рульових весла, одну щоглу з прямокутним вітрилом площею 28 квадратних метрів, а на носі знаходився таран у вигляді голови дельфіна. Також «Арго» мав один ряд весел. У цілому грецькі кораблі, знайдені під час розкопок, могли мати два або три ряди весел. Вони називалися біреми і триреми відповідно.

