



Парусный мастер на палубе «Катти Сарк», 1880 г.
Лондонский морской музей

ШИТЬ — ПОШИВАТЬ ...

Вячеслав Прутков

*Мы, как и встарь, ходим под парусом. Времена парусного флота не канули в Лету.
Маленькие швертботы и огромные барки ходят по морям и океанам планеты.
Древнейшее изобретение по-прежнему служит человеку.*

Представьте себе, что парусами большого судна можно застелить целое футбольное поле, а это от 4050 до 10 800 кв. м. Четырехмачтовый клипер «Грейт Рипаблик» имел общую площадь парусов 5381 кв. м, четырехмачтовый барк «Седов» — 4192 кв. м, четырехмачтовый барк «Крузенштерн» — 3631,6 кв. м, а трехмачтовый клипер «Катти Сарк» — 2980 кв. м.

Полотнища парусов — главного движителя парусника — эксплуатируются в очень суровых условиях и требуют постоянной заботы и ремонта. В старину ремонтировать их приходилось вручную. Эту нелегкую работу выполняли опытные парусные мастера, и ни одно судно не выходило без них в море. Работы всегда хватало.

В богатом арсенале самых разных инструментов парусного мастера одним из важнейших был гардаман, или платан. Он защищал руку и был необходим для ускорения рабочего процесса. Кожаный ремешок с отверстием для большого пальца, обернутый вокруг руки, имел небольшой металлический диск, вшитый в районе пятки ладони.

Этот диск имел на своей наружной поверхности многочисленные углубления и выступал в качестве своеобразного наперстка для удобства проталкивания крупных острых парусных игл через ткань паруса или трос. Парусная ткань сама по себе была тяжелой и очень плотной, а любому, кто знаком с конструкцией паруса, известно, насколько сложными для ручной работы являются углы паруса. Они укрепляются боутами — конструкцией из многих слоев парусины. Пробить многослойный «пирог» парусной иглой





непросто. Тут нужны крепкие мужские руки и недюжинная сила. А ведь через руки парусных мастеров проходили буквально десятки километров швов, и ремонтная работа велась практически постоянно.

Особенно крупные парусники имели целую команду парусных мастеров. Эти люди пользовались уважением среди моряков. В военном флоте парусный мастер обычно имел унтер-офицерское звание и подчиненных. Интересно, что в английском военном флоте за всеми специалистами, что были освобождены от регулярных вахт, прочно закрепилось прозвище «бездельники» (англ. idlers). К ним относились боцманы, судовые плотники, парусные мастера и коки. Но ничего общего с береговыми бездельниками они не имели. Просто они интенсивно трудились днем и ложились спать с заходом солнца. Именно это обстоятельство и вызывало зависть матросов, стоящих ночные вахты, а моряки всегда были остры на язык. Единственным исключением был бой или аврал в штормовую погоду, когда всему экипажу приходилось бороться за живучесть своего корабля.

Сегодняшний парусный мастер вооружен самым современным оборудованием. Но он находится в своей парусной мастерской на берегу, а нам, яхтсменам, во время дальнего плавания, как и прежде, зачастую приходится заниматься ремонтом вручную. И тогда из сумки с такелажным инструментом достается верный гардаман, и мы кладем стежок за стежком, починяя парус.



Парусный мастер за работой. Морской музей штата Мэн

