**«Существуют ли круглые корабли?»**

 Пожалуй, любой из вас хоть раз видел корабли – неважно, на картинке, в фильме, или же вживую. И, конечно же, вы обращали внимание на то, что корабли имеют практически одинаковую форму – будь это корабль военного флота или же обычный паром, перевозящий пассажиров. А знали ли вы, что почти 150 лет назад в России существовали круглые корабли (да-да, полностью круглые)? Что же это за корабли?

 Дело в том, что после Крымской войны, которая длилась с 1853 по 1856 год, флот в России практически исчез. Причиной этому стал мирный договор, по условиям которого России нельзя было строить корабли для своего военного флота больше определенного размера.

 Адмирал Андрей Александрович Попов, будучи также флотоводцем и кораблестроителем, решил, что черноморское побережье в любом случае должно быть защищено. Немного подумав, он предложил создать «плавучие коробки», которые будут оборудованы орудиями большого калибра.

 Результатом такого предложения стало создание большого количества круглых броненосцев, которые полностью соответствовали всем условиям мирного договора. Причем, такие броненосцы прослужили российскому флоту вплоть до 1903 года.

**«Как быстро стать капитаном корабля?»**

 Представьте себе, что вы отправляетесь в круиз на теплоходе, но внезапно узнаете, что теплоходом управляет не капитан, а…кот! Да, обычный кот, персидский.

 Конечно, насчет управления теплоходом котом это небольшое преувеличение, но то, что на теплоходе «Николай Чернышевский», совершающем круизы из Санкт-Петербурга в Москву, одним из полноценных членов экипажа является кот Матрос – это действительно факт.

 На теплоход Матрос попал еще тогда, когда ему был всего месяц – новое место проживания ему помог найти капитан Владимир Котин. Поначалу котенок привыкал к новой обстановке, но уже вскоре освоился и, надев тельняшку с бескозыркой, стал членом экипажа.

 Если сначала Матрос, надев тельняшку, иногда позволял себе вальяжно прогуливаться по палубе теплохода, то уже спустя некоторое время в его характере начала присутствовать выправка настоящего моряка. Это дало свои плоды – вскоре Матроса ждало повышение по службе. Он стал настоящим старпомом (прим. – старший помощник)! Белоснежная рубашка, элегантный галстук и настоящий военный китель – теперь Матрос одевается только так, строго, согласно уставу. Может быть, он действительно скоро дорастет до капитана теплохода? Кто знает, кто знает…

**«Как из подлодки сделать парусник?»**

 Военно-морской флот России славится не только своей мощностью, но и смекалкой. Одна из таких ситуаций, в ходе которой моряки проявили ошеломительную смекалку, произошла во время Великой Отечественной войны, в 1942 году.

 В ходе проведения разведочных мероприятий, экипаж советской подлодки Щ-421 наткнулся на одну из противолодочных мин, расставленных немецкими войсками. После подрыва подлодка совершенно потеряла контроль, ей невозможно стало управлять, была потеряна возможность погружения.

 Из-за быстрого течения подлодку могло снести прямо к врагу, поэтому экипажем подлодки было оперативно принято интересное решение – они сшили парусник, который прикрепили прямо к перископу.

 Несмотря на оригинальность идеи, подлодка не смогла доплыть до советской базы. К сожалению, экипажу не удалось доплыть до советской базы, а другие корабли не смогли отбуксировать подлодку. Уже после того, как на горизонте появились немецкие катера, советским командованием было принято решение об эвакуации экипажа и затоплении подлодки.

**Последний деревянный корабль**

 Когда мы говорим о деревянных кораблях, нам сразу же представляются пушечные сражения 17-18 веков, огромные парусники, многотонные пушки. А знаете ли вы, что деревянные корабли использовались вплоть до середины 19 века?

 Последним деревянным кораблем России, который нес боевую службу, считается пароходофрегат «Александр Невский». Данный корабль находился в составе флотилии с 1861 по 1868 год.

 Согласно правительственным указам первая задача «Александра Невского» заключалась в боевом походе против британских кораблей (прежде всего, для помощи Северной Америке). Не менее важным для «Александра Невского» стали и поход на Крит, в ходе которого наши моряки помогали греческим повстанцам, воюющим с турками.

 Эра деревянных кораблей в России закончилась в 1868 году, когда «Александр Невский», из-за неблагоприятных погодных условий, налетел на берег. Именно после этого Российская Империя начала строить броненосные крейсеры, первым из которых стал «Генерал-Адмирал» (спуск на воду состоялся в 1873 году).

**Каким был первый русский корабль?**

 Принято считать, что российский Военно-морской флот был создан при Петре I. Да, полноценный флот, способный на сражения и регулярные боевые походы, создал именно Петр I, однако первый русский корабль был построен гораздо раньше.

 «Орел» - именно так назывался первый русский корабль, построенный 1668 году по указу царя Алексея Михайловича. Теперь давайте, не читая текст дальше, представить, каким именно был этот корабль. Наверняка вам представляется небольшое деревянное судно с парочкой парусов. Однако это не так! Это был настоящий парусный корабль западноевропейского типа с водоизмещением в 250 тонн. Длина корабля составляла 24,5 метра, и ширина – 6,5 метров. При этом корабль был оснащен и неплохим вооружением – 40 мушкетов, 22 пищали (пушки), 40 пистолетов и ручные гранаты. Экипаж корабля составлял 58 человек – 35 стрельцов, которые должны были защищать борт и атаковать противника, и 23 матроса, управляющие кораблем.

 Многие историки утверждают, что корабль находился на вооружении до 1670 года, после чего был сожжен казаками Степана Разина, которые устроили бунт и захватили Астрахань.

**Откуда на подводной лодке воздух?**

 Всем известно, что каждому человеку для жизни необходим кислород. Но откуда он берется на подлодках, особенно, если они могут находиться в боевых походах по несколько месяцев?

 Дело в том, что на каждой подводной лодке есть специальная система, поддерживающая подачу пригодного для дыхания экипажа воздуха. Что делает эта система? Во-первых, она отслеживает содержание кислорода в воздухе на подводной лодке. Анализируя процентное соотношение, система выдает конечный результат, который проверяется экипажем. Во-вторых, как бы это удивительно не звучало, но на подводной лодке воздух гораздо чище, чем на поверхности, ведь из него удаляются все «примеси». В-третьих, углекислый газ, который выдыхает экипаж, чистится при помощи химических поглотителей. Далее специальные установки поглощают углекислый газ и впитывают его в жидкость, которая впоследствии сливается в океан.

 Также надо отметить, что все системы на подводной лодке продублированы. Это значит, что если система подачи кислорода сломается, то в дело вступит другая система, которая не зависит от работоспособности первой.

**Самолеты Петра I**

 Достоверно известно, что первый полет самолет был зафиксирован в 1903 году. А можете ли вы себе представить, что самолет появился задолго до этого события, причем, в России?

 В 1702 году, в ходе Северной войны, русские войска предприняли успешную попытку взятия шведской крепости Нотебург. Не будем вдаваться в подробности самой войны, расскажем лишь о задокументированных свидетельствах, которым удивились историки 20-го века.

 Взятие Петром I шведской крепости описывалось во всех подробностях и историки наткнулись на строчку «На самолете устроена связь между обоими берегами Невы». Как понимаете, в то время попросту не существовало слова «самолет», поэтому специалисты тщательно начали изучать исторический документ.

 В итоге все оказалось еще более интересно. Дело в том, что в то время самолетом называли специальный паром, который двигался с помощью речного течения. Следовательно, Петр I не использовали воздушные истребители или сверхзвуковые самолеты, которых попросту не существовало. Впрочем, это не помешало российскому флоту в очередной раз одержать победу.

**Зачем размагничивают корабли?**

 Во время Великой Отечественной войны советскими учеными было совершено удивительное открытие, которое внесло вклад в победу над фашистской Германией.

 Войска Германии во время войны отводили немалую роль минному оружию. Более того, технологии немецких ученых позволили разработать мину, которая срабатывала не тогда, когда корабль натыкался на них, а при обнаружении магнитного поля корабля.

 Еще до войны молодым ученым А.П. Александровым была решена подобная задача – если на корпус чего-либо наложить кабельную обмотку, пропуская при этом постоянный ток, то создается противоположное поле. Именно этот факт и стал основной для обучения советских моряков для противостояния немецким минам.

 Ученые работали по 17 часов в сутки, пытаясь найти самое быстрое решение по размагничиванию кораблей. В итоге в боевой поход отправился «Ташкент» и два тральщика. Разработка продемонстрировала успех – размагниченные корабли спокойно прошли мимо минных заграждений, а неразмагниченный тральщик был подорван.

 После этого командование Советского Союза настрого запретило выходить в походы неразмагниченным кораблям, а разработка советских ученых использовалась на протяжении всего периода Великой Отечественной войны.

**Возраст не помеха**

 Вы никогда не задумывались, сколько лет служат корабли? Ну, десять, например, или двадцать лет. И то, они постоянного требуют ремонта. А вот в составе российского флота есть настоящий старожил, возраст которого составляет более ста лет. И этот корабль – спасательное судно «Коммуна».

 Первая идея о создании такого корабля, основная задача которого заключалась в спасении подводных лодок, появилась в 1909 году у В.А. Меркушова, командира подводной лодки Сибирской флотилии. Идея была замечена командованием, и уже в 1911 году проект судна был утвержден. Первый спуск на воду состоялся в 1913 году, а 1915 год был отмечен его вводом в эксплуатацию (кстати, на тот момент судно называлось «Волхов», а переименовали его лишь в 1922 году).

 Спасательное судно «Коммуна» успешно выполняло поставленные задачи по подъему и ремонту подводных лодок, в том числе и во время Великой Отечественной войны. После 1967 года было принято решение о «переезде» судна из Кронштадта в Севастополь.

 Несложно посчитать, что 17 ноября 2017 года «Коммуне» настанет 104 года. И при этом судно до сих пор находится в составе Военно-морского флота России.

**Человек из будущего или корабль с огнеметом**

Об исключительном таланте Петра I известно всем историкам. Царь старался одновременно развивать и города, следил за пополнением казны, всегда присутствовал на стройках кораблей и подавал личный пример. Но почему-то многие забывают и об окружении царя, которое сделало немаловажный вклад в развитие Военно-морского флота России.

 Одним из таких талантливых людей был Василий Корчмин, который благодаря полученным за границей знаниям, стал самым главным инженером Петра I. Сложно перечислить все его заслуги – это и создание новых отраслей промышленности, и тактическое совершенствование, и создание новых орудий. При этом наиболее колоссальное влияние Василий Корчмин оказал на развитие флота. Как мы можем судить сейчас, он явно опережал свое время.

 Особенно всех поразил уникальный проект – самый настоящий огнемет! Василий придумал создать специальные ракетные станки, которые бы позволяли стрелять из корабельных орудий зажигательными ракетами. Естественно, он довел проект до конца и стал первым в мире, кто вооружил русские корабли «Ландсоу» и «Святой Яков» огнеметными трубами. Интересно, что эти же орудия использовались для фейерверка, который был дан после успешного завершения Северной войны.

 Могли ли вы себе представить, что в 18 веке существовал огнемет? Тем не менее, «волшебник» Василий Корчмин сделал эту, казалось бы, сказку, абсолютной реальностью.

**«Зачем матросы бьют склянки?»**

 «Бить склянки» - это выражение уже давно проникло в нашу жизнь, хотя мы его и не используем. Как известно, это устойчивое выражение приписывается военно-морскому флоту. Но зачем бьют какие-то склянки? И вообще, что это такое? Давайте разбираться.

 Склянками называются часы, которые устанавливались на морских кораблях. Раньше, когда на кораблях не было устройств и приборов, позволяющих ориентироваться в море и определять нужное направление для движения, морякам помогали…обычные часы.

 Самыми точным часами по праву считались песочные (солнечные и водяные часы, к сожалению, иногда привирали). Как выглядят песочные часы? Это два стеклянных сосуда, в которых содержится песок и в течение определенного времени этот песок пересыпается в нижний сосуд. Именно такие часы назвали склянками, которые в то время на корабле считались действительно большой ценностью, ведь от них зависел успех морского похода.

 Почему эти часы били? Около каждой «склянки» стоял матрос, несший вахту. И одной из его обязанностей было слежение за точностью часов, оповещая весь экипаж ударом в колокол.

 Важность этого действия даже подтверждена уставом Российского флота времен Петра I, в котором находилось положение «Склянки бить!».

**«Самый главный праздник любого моряка»**

 Российский флот – это отдельный мир, который иногда сложно понять гражданскому человеку. У моряков есть свои традиции, обычаи, суеверия и взгляды. Пожалуй, самым известной традицией, которая, к слову, перекочевала и в жизнь обычных людей, является празднование Дня Нептуна.

 Как известно, во время длительных морских походов очень сложно совместить службу и официальные праздники, которые отмечают люди на суше. Поэтому самым главным праздником в жизни каждого моряка считается «День Нептуна», который отмечается во время того, как судно пересекает экватор.

 Помимо интересного сценария, который разбавляет флотскую жизнь моряков, этот день сулит испытания новобранцам – тем морякам, которые впервые пересекают экватор. Как правило, «новеньким» приходится проходить своеобразный обряд инициации, суть которого заключается в задабривании Нептуна и приобщения моряка к общему братству.

 В последнее время моряки сочетают празднование Дня военно-морского флота и Дня Нептуна, однако еще недавно настоящий морской праздник не был приурочен к конкретной дате.

**Сумасшедший Иван**

 Смекалке российских подводников можно только позавидовать. Между прочим, это в полной мере признает и американский флот. Кстати, именно американские моряки впервые применил выражение «Сумасшедший Иван» к одному из тактических маневров, выполненных советскими подводниками.

 Суть маневра заключается в преследовании подлодки противника, для которого характерно постоянное изменение курса, развороты и «осмотр» мертвой зоны (зона позади подлодки, которую невозможно просмотреть при помощи радаров и сонаров из-за того, что данный сектор закрыт винтами подлодки).

 Один из таких случаев произошел в 1970 году, когда советская подводная лодка К-108 на протяжении 5 часов маневрировала около американской атомной подлодки «Стёджен» в Охотском море. В итоге, после совершения разнообразных маневров, подлодки столкнулись. Что удивительно – ни один член экипажа с обеих сторон не пострадал, а подлодки успешно завершили свой поход, возвратившись на базу.

**Поцелуй моряка**

 На российском флоте очень много разнообразных традиций и обрядов, которые совершенно непонятны обычному гражданскому населению. Некоторые из них берут свои корни со времен Петра I, некоторые же относительно новые. Пожалуй, самой забавной традицией можно считать первое погружение новоиспеченного моряка на подводной лодке.

 Когда матрос впервые попадает на подводную лодку, которая совершает поход, он обязан пройти некий обряд посвящения (а на флоте, как известно, не принято спорить с командованием). Суть обряда заключается в следующем: в плафон наливается забортная вода, которую моряк должен выпить. Все бы ничего, но морская вода, честно говоря, достаточно противна на вкус.

 Думаете, это все? Как бы ни так! На большинстве подводных лодок к этому добавляется и другая оригинальная традиция. Во время того, когда подлодку качает, экипаж подвешивает кувалду к потолку, а новый матрос должен ее поцеловать. Да, вроде бы простая задача, но она значительно осложняется амплитудой качания. Как говорят очевидцы, такие воспоминания незабываемы. Уже после прохождения этих обрядов моряку выдается свидетельство, в котором говорится о том, что он стал частью экипажа и настоящим подводником.

**Женщина на корабле к несчастью – миф или правда?**

 Во всем мире знают про известную моряцкую поговорку – мол, женщина на корабле, быть беде. Откуда пошла эта поговорка, уже достоверно неизвестно, однако сейчас мы докажем, что это самый настоящий миф.

 Вы знали, что на сегодняшний день в мире насчитывается несколько десятков женщин, которые являются капитанами кораблей? А то, что первой женщиной-капитаном стала именно советская женщина?

 Щетина Анна Ивановна родилась в 1908 году. Никто даже подумать не мог, как именно Анна построит свою судьбу. После окончания восьми классов она поступила в морской техникум во Владивостоке. После получения образования девушка служила на камчатке и прошла весь путь – от обычного матроса до капитана корабля. Только подумайте – уже в 27 лет Анна стала женщиной-капитаном. Причем, она была первой не только в СССР, но и во всем мире!

 Уже в 1935 году ее имя гремело на весь мир, а все мировые газеты пестрили яркими заголовками о первой женщине-капитане, которая смогла провести корабль из Германии на Дальний Восток.

 Сама Анна снисходительно относилась к известной поговорке про женщин. Когда ее спрашивали об этом, она всегда говорила «Да, женщина на борту к несчастью, но ко мне это не относится».

**Капитан Врунгель – реальный персонаж?**

 Кто не знает знаменитый мультфильм про капитана Врунгеля, который был снят по мотивам книги Андрея Некрасова? Но при этом мало кто слышал о том, что и в основу книги легли истории и воспоминания реального человека. Несмотря на то, что Некрасов написал множество книг, именно «Приключения капитана Врунгеля» стало книгой, на которой воспитывались несколько поколений.

 После переезда Андрея Некрасова в Мурманск он устраивается матросом на рыболовное судно и заводит тетрадку, в которую записывает интересные и комичные случаи, связанные с его новой работой. Известно, что прототипами знаменитого капитана Врунгеля являются, как минимум, два человека – начальник рыболовного промысла Андрей Вронский и мореплаватель Дмитрий Лухманов, который впоследствии стал начальником морского техникума.

 Вот только если Вронский являлся достаточно своеобразным прототипом (из его жизни взяты только несколько баек, правдивость которых вызывает сомнения), то Лухманов, который решил построить со своими учениками настоящую яхту, больше поход на прототипа Врунгеля.

 Таким образом, «Приключения капитана Врунгеля» являются сборником характеров реальных людей, интересных морских историй и баек. И если вы не смотрели мультфильм, который приводил в восторг огромное количество людей, то обязательно посмотрите.

**Адмирал без фамилии**

 В современном мире сложно представить, чтобы вместо фамилий люди употребляли порядковые числа. Однако ситуация, о которой мы сейчас расскажем, навсегда пустила корни в историю российского флота.

 Идет 1895 год. Счастливый выпускник кадетского корпуса Константин Иванов получает звание мичмана и, согласно указанию командования, отправляется служить на Черное море. В то время было множество ситуаций, когда на одном корабле служат моряки с одинаковыми фамилиями. И, будучи одним из однофамильцев, Константину Иванову был присвоен 13 номер. Эта история в дальнейшем и повлияла на судьбу офицера.

 В 1904 году Иванова ждало повышение – его назначили вахтенным офицером на один из крейсеров, который состоял на флотском вооружении во время русско-японской войны (1904-1905 гг.). Когда начался бой, капитан крейсера получил смертельные ранения. Согласно уставу, если капитан погибает, то главным на корабле назначается офицер, идущий следующим по званию. Так все и произошло, если бы не тот факт, что все офицеры также были убиты. Очередь дошла до Константина Иванова, и он с доблестью, проявив мужество и отвагу, приказал затопить корабль и последним покинул его.

 За проявление доблести Константин Иванов был награжден императором орденом и приказом изменить фамилию на «Иванов-Тринадцатый».

**Военно-морского флота России могло не быть**

 Сейчас мы уже привыкли к тому, что все государственные решения и реформы принимаются правительством страны. Однако так было не всегда – было время, когда одного слова царя было достаточно для реализации всех намеченных планов.

 Это касается и создания Военно-морского флота России. Регулярный флот начал зарождаться в России примерно в 1695 году, когда Петр I, потерпев поражение в Азовском походе, решил создать регулярный флот. В то время царь решил, что взять Азовскую крепость было возможно только с моря, поэтому он начал предпринимать первые попытки создания флота.

 В 1696 году, Петр I, собрав Боярскую думу, начал обсуждать финансовый вопросы всех мероприятий, касающихся Азовского флота. После долгих раздумий, царь решил построить 40 судов, которые и станут основой будущего флота. Члены Боярской думы, посоветовавшись, решили финансировать данные мероприятия из царской казны. И фразу Петра I «Морскому флоту быть» все восприняли, как настоящий приказ. Кто знает, если бы царь не сказал эти слова, может быть, российский флот был бы создан гораздо позже?

**Млекопитающее на службе**

 Наверняка многие знают, что военную службу часто несут специально обученные собаки. Но их можно встретить в сухопутных войсках. А что насчет Военно-морского флота? Мы, например, уже писали о том, что на одном из российских кораблей служит кот-старпом. Но если вы думаете, что на этом список животных, которые служат на благо Родине, заканчивается, то Вы ошибаетесь.

 О высоких интеллектуальных способностях дельфинов было известно достаточно давно. Так, например, военные структуры США давно внедрили программу, в ходе которой обучают боевых дельфинов. Но и Военно-морской флот России также не отстает – первые программы по изучению способностей дельфинов в военных целях начались в 1965 году. Именно в то время был создан специальный центр, который изучал повадки и поведение млекопитающих в определенных условиях.

 Основные исследования были прекращены в начале 1990 года, и совсем недавно, в 2014 году, представители Военно-морского флота официально объявили, что на службу будут «приглашены» несколько боевых дельфинов. Что же, Военно-морской флот России пополняется всем новыми лицами…

**Старинные квадрокоптеры**

 Слышали ли вы когда-нибудь о квадрокоптерах? Конечно же, ведь это современное изобретение, позволяющее вести видеосъемку с воздуха. Кроме того, армии многих стран используют квадрокоптеры для разведки и исследования местности. Но история в очередной раз демонстрирует нам, что все новое – это хорошо забытое старое. В том числе, это касается и истории развития Военно-морского флота.

 В 1876 году капитану-лейтенанту М. Скаловскому, который был назначен командиром парохода «Опыт», пришла абсолютно гениальная идея – создать летающие мины. Конечно, это слегка удивило вышестоящее командование, однако свой проект он разъяснил во всех подробностях. Согласно его словам, идея заключалась в запуске специальных воздушных шаров, к которым необходимо было подвесить зажигательные и взрывчатые вещества. Как несложно догадаться, далее следовало определить направление ветра и местоположение противника, после чего производить запуск «маленьких бомбардировщиков».

 «Но как они взрывались в нужный момент?» - спросите вы. Все было рассчитано – к шару приматывалась специальная губка, измоченная в спирте, и поджигалась. Точные расчеты делали свое дело и летающие мины взрывались около врагов.