

**Финчам**

**Краткое изложение о практическом  
кораблестроении**

**Английским Корабельным мастером Финчамом**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 656  
ББК 39.1  
Ф60

Ф60 **Финчам**  
Краткое изложение о практическом кораблестроении: Английским Корабельным мастером Финчамом / Финчам – М.:  
Книга по Требованию, 2024. – 180 с.

**ISBN 978-5-458-47130-5**

Описание построения кораблей. Очень интересно судомоделистам.

**ISBN 978-5-458-47130-5**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2024  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Извѣстный Англійскій Корабельный Инженеръ Финчамъ, изложилъ наставленія о производствѣ Кораблестроенія и присовокунилъ подробное объясненіе всѣхъ частей и самыхъ малыхъ входящихъ въ составъ судна; для обучающихся Кораблестроенію, сіе сочиненіе полезно и нужно, а потому я поручилъ перевести оное корпуса корабельныхъ инженеровъ капитану Михельсону \*) и подлежащій его переводъ издавъ отъ Комитета 12-ю чертежами — Г. Вице-Адмиралъ М. П. Лазаревъ обращая вниманія на все что можетъ быть полезно въ Черноморскомъ Флотѣ, прислалъ мнѣ сочиненіе Финчама переведенное Корпуса Корабельныхъ Инженеровъ Капитаномъ Заборовскимъ и въ письмѣ своемъ уведомлялъ меня что исправляющій должность Начальника Корабельныхъ Инженеровъ, Черморскаго Флота Полковникъ Воробьевъ, доноситъ что Корабельные Инженеры Черноморскаго Флота, бывшіе въ Англїи, нашли изложеніе Финчама основаннымъ на правилахъ Главнаго Сарваера Роберта Спингса и

---

(\*) Капитанъ Михельсонъ по порученію моему перевелъ съ Английскаго языка, *Вычисленія относящіяся до Построенія, Вооруженія, Водоизмѣщенія, и Снабженія равнаго ранга судовъ, Англійскаго флота.* Ж. Эдм. Кораблестроителемъ въ Англїи. *2-е Опытъ новыхъ правилъ размереній мачтъ, рѣвъ и парусовъ.* А. Чатъмльта, Корабельнаго мастера въ Плимутскомъ Адмиралтействѣ. — Сія преложенія изданы отъ Комитета.

сообразно съ способомъ употребляемымъ нынѣ при строеніи Кораблей и прочихъ судовъ, и можетъ служить съ пользою руководствомъ Кондукторамъ и Корабельнымъ Инженерамъ; Г. Вице-Адмиралъ Лазаревъ желалъ чтобы сей переводъ изданъ былъ отъ Комитета. Я отвѣчалъ: что желаніе его конечно было бы исполнено, ежели бы, уже не было начато изданіе перевода сочиненія Финчама, благодаря за сообщенія и изысканія трудовъ Капитана Забаровскаго, я просилъ благодарить его за полезныя занятія, и въ заключеніе моего отвѣта присовокупилъ, что ежели кто изъ принадлежащихъ Черноморскому Флоту сочинить или переведесть, относящееся до морскаго искусства полезное изложеніе, Комитетъ издастъ оное съ удовольствіемъ.

Офицерамъ выпускаемымъ изъ корпуса во Флотъ, и поступающимъ въ офицерской классъ, сочиненіе Финчама послужитъ къ памятованію о практическихъ дѣйствіяхъ въ великой наукѣ кораблестроенія, которую имъ преподають въ корпусѣ, предлежащій переводъ будетъ имъ полезенъ, и потому конечно обратитъ ихъ вниманіе.

*Предсѣдатель Комитета Голенщевъ-Кутузовъ.*

---

## СО Д Е Р Ж А Н І Е.

	страниц.
Описание разныхъ частей судовъ.....	1
Киль.....	2.
Степь, Фалстемъ и Неттедцы.....	4.
Наборъ кормы.....	8.
Шпигель прямой и съ погибью.....	13.
Резень-Киль и Дейдвудъ.....	14.
О наборъ вообще.....	17
Мягкомырный наборъ Шпангоутовъ.....	24.
Кильсонъ.....	29.
Стеисонъ.....	30.
Стернь-сонъ.....	31.
Планишаръ, Шкафуты и Дриеты.....	36.
Наружная обшивка.....	38.
Внутренняя обшивка.....	43.
Портовые стойки и между оныхъ Разкосины.....	53.
О обшивкѣ вообще.....	55.
О бимсахъ.....	62.
О крѣпленіи боковъ судна висячими и лежащими кницами.....	65.
О крѣпленіи книць.....	68.
Новый способъ крѣпленія боковъ судна.....	70.
Соединеніе бимсовъ съ боками судна посредствомъ привальныхъ брусевъ и толстыхъ ватеръ-вей- совъ.....	74.
Железные кницы, скрѣпляемыя съ бимсами, при- вальными брусьями и чаками.....	80.
О Рейдерсахъ.....	83.
Скрѣпленіе судовъ отъ введеннаго нынѣ образа строенія увеличено.....	87.

## II.

	страни.
Діагональнй наборъ препятствуетъ продольной перегнбн .....	96.
Жельзные Рейдерсы или нолосы .....	98.
Рвщеченіе палубъ .....	100.
О Гальюновъ .....	107.
— Кормъ .....	109.
— Битеньгахъ и битсахъ .....	112.
— Неподвижныхъ Шхивахъ .....	118.
— Русленахъ или чанельсахъ .....	121.
— Шпиляхъ и брашпиляхъ .....	124.
— Руль .....	134.
— Шлюпъ балкахъ .....	135.
— Боканцахъ для Фона-Галса .....	136.
— Болтахъ .....	137.
— Конопатной работъ .....	139.
— Мвдкной обшивкѣ судовъ .....	140.
— Полозьяхъ .....	141.
— Спускъ судовъ на воду .....	142.
— Валастъ .....	145.
— Якоряхъ и анкеръ-штокахъ .....	146.
— Строеніи гребныхъ судовъ .....	148.



# ОПИСАНІЕ

## РАЗНЫХЪ ЧАСТЕЙ СУДОВЪ.



1. Суда вообще строятъ на наклонныхъ плоскостяхъ, называемыхъ элингами, которыхъ наклоненіе къ горизонту около 4-хъ градусовъ. На срединѣ элинговъ, размѣщаютъ короткія дубовыя штуки, длиною около 4-хъ футовъ, называемыя стайсель-блоками, въ разстояніи одинъ отъ другаго около 5-ти футовъ; они поставлены вертикально по длинѣ элинга, верхними кромками наклонно къ горизонту  $\frac{1}{8}$  дюйма на футъ. Сіе наклоненіе блоковъ, не всегда одинаково, смотря по глубинѣ при концѣ спусковаго фундамента потому, что въ суднѣ будетъ менѣе перегиби, ежели глубина при концѣ фундамента такова, что судно при спускѣ на воду, можетъ тотчасъ подняться.

### Киль (фиг. 1-ая и 11-ая, Р)

2. Строеіе всякаго судна, начинаютъ килемъ, то есть нижнимъ предѣломъ продольнаго сѣченія. Киль служитъ основаніемъ всему сооруженію судна; утверждаютъ оный въ прямой положеніи на стансель-блокахъ, короткими деревянными нагцами, по обѣимъ сторонамъ блоковъ.

3. Киль въ Англіи дѣлаютъ изъ ильмы, которая въ водѣ довольно прочна; киль во всю длину равной ширины, бромъ оконечностей, къ которымъ ширину уменьшаютъ отъ двухъ до трехъ дюймовъ; въ пропорціи  $\frac{1}{2}$  дюйма на футъ съ каждаго конца.

4. Какъ по величинѣ киль, не можно сдѣлать онаго изъ одного дерева, то составляютъ изъ нѣсколькихъ штукъ и связываютъ такъ называемыми боковыми и вертикальными замками длиною около трехкратной вышины кля; замки на шинахъ (фиг. 1-ая, m.) которые дѣлаютъ въ помощь болтамъ и для удержанія стыковъ отъ раздѣленія, когда законочены; шины длиною въ половину длины замка, шириною въ одну треть вышины онаго. Мѣста, въ которыхъ сдѣланы выемки для впусканія шиповъ называютъ гнездами; шины дѣлаютъ на губѣ, (фиг. 1-ая, с) (губою называютъ оконечность замка); гнезда (фиг. 1-ая х) выдалбливаютъ въ толстой части. Прежде, въ плоскихъ замкахъ, помещали круглыя коксы, но какъ они не препятствуютъ вте-

чению воды и мало предохраняют киль отъ перегибн, то киль коксовъ въ замкахъ не употребляютъ.

5. Замки кораблей и фрегатовъ крепятъ осмью болтами, меньшихъ судовъ шестью; половинное число болтовъ вбиваютъ съ каждой стороны губы замка, съ кольцомъ подъ шляпкою, и заклепываютъ съ кольцомъ же на противолежащей стороне.

6. Въ Франціи и другихъ государствахъ, килевые замки дѣлаютъ плоскіе или горизонтальные, но какъ таковыя замки ослабляютъ киль болѣе нежели боковыя, въ направленіи, гдѣ оный подверженъ перегибн, потому, способъ въ Англіи употребляемый, признаютъ лучшимъ.

7. Въ Англійскихъ или вертикальныхъ замкахъ, верхніе и нижніе пазы конопатятъ тѣмъ же числомъ прядей какъ подводную обшивку; по законолаченіи верхняго паза, впускаютъ въ оный рейку, толщиною въ  $\frac{3}{4}$  дюйма, шириною въ 3 дюйма; кромки рейки также законолачиваютъ. Великое давленіе воды на киль, требуетъ, чтобы обращено было всевозможное вниманіе для предохраненія замковъ отъ тѣни.

8. При верхней кромкѣ кила съ боку, выбираютъ жолобъ или шпунтъ (фиг. I-ая, х) для впусканія кромки нижняго пояса наружной обшивки; сей шпунтъ выбираютъ равностороннимъ треугольникомъ, котораго каждая сторона, равна толщинѣ обшивочной доски, и потомъ смотря

по ободамъ корпуса судна, шпунтъ въ кормовой части киля, дѣлаютъ сообразно остротѣ судна, т. е. нижнюю кромку задней части килевого шпунта, выбираютъ почти въ наугольникъ къ подбернетой части корпуса, выше шпунта.

Для отвращенія прежде временной порчи настоящаго киля, въ Англіи, строеніе судна обыкновенно производятъ на временномъ килѣ, который оставляютъ до того времени, когда потребно будетъ надлежащимъ образомъ крѣпить подводную часть, тогда подводятъ настоящій киль.

*Стемя* (фиг. 2-ая, 3-ая и 11-ая, тпо.).

9. Стемя кривообразное дерево, соединяемое съ переднею штурвою киля, и ограничивающее съ носу наборъ. Наружная обшивка (\*) оканчивается въ шпунтахъ выбранныхъ съ боковъ стена.

10. Шпунтъ въ стемѣ выбираютъ при задней кромкѣ или при срединѣ, такимъ же образомъ какъ въ килѣ.

11. Стемя дѣлаютъ изъ дубоваго погибистаго дерева, подходящаго къ потребной кривизнѣ, особенно въ замкахъ; ширину стена или толщину въ правкѣ назначаютъ: при головѣ (гдѣ оный дѣлаютъ толще для доставленія крѣчайшаго основанія бушприту), при нижней кромкѣ нижней Чиксы, (\*\*) и при килѣ, съ которымъ толщи-

---

(\*) Смотри обшивку.

(\*\*) Чиксами называютъ кницы, придѣльваемыя по обѣ стороны килевидиода, для укрѣпленія оного, на мѣстѣ.

на стема одинакова. Такъ какъ стемъ, по длинѣ и кривизнѣ онаго, не можно сдѣлать изъ одного дерева, то и составляютъ изъ двухъ или трехъ штукъ (фиг. 2-ая и 3-ая, и верхней, и средней и о нижней); штуки соединяють горизонтальными на шипахъ замками (фиг. 2-ая, с), коихъ длину опредѣляютъ въ той же соразмѣрности какъ замковъ для кля.

Замокъ соединяющій стемъ съ килемъ, вертикальный, на шипахъ, подобный килевому. Нижній конецъ стема впускають въ передній конецъ носовой штуки кля, называемой баксомъ (фиг. 2-ая, х); передній конецъ носовой штуки притыкають къ грёпу (фиг. 5-ая, d). Сей способъ связывать киль съ стемомъ, хотя вообще принятъ, но не такъ удобенъ какъ употребляемый иногда Английскими строителями, болѣе же Французскими и другими, которые носовую штуку кля дѣлають изъ кницы, чтобы была съ кривизною въ нижнемъ концѣ стема, соединясь съ онымъ горизонтальнымъ замкомъ (фиг. 3-ая, х.) Сей замокъ весьма крѣпокъ и проченъ, особенно же въ случаѣ, когда судно станетъ на мѣль; ибо, по причинѣ кривизны нижнихъ штукъ стема, слои въ деревѣ обыкновенно весьма коротки при верхней кромкѣ губы замка, составляющей единственную часть, которая соединена съ прямослойнымъ деревомъ передней килевой штуки. Баксовая штука соединяющаяся съ грёпомъ (фиг. 5-ая, b) служитъ защитой, когда грёпъ будетъ оторванъ и судно

будетъ двигаться въ передъ; баксовая штука можетъ быть отшибена развѣ только какимъ либо внезапнымъ ударомъ въ мѣль, а не другою силою дѣйствующею на судно; фалстель отъ притыканія къ грелу и соединенія съ стемомъ (фиг. 4-ая, b), въ случаѣ когда грель будетъ оторванъ, скоро также оторвется, отъ чего судно поднимется и сойдетъ съ мелк.

*Фалстель* (фиг. 2-ая х, 3-ая g и 11-ая K).

12. Фалстему даютъ погнбъ стема, придѣлываютъ къ внутренней сторонѣ онаго начиная отъ головы и пропуская нѣсколько ниже нижняго замка. Фалстемъ дѣлаютъ для лучшей перевязи замковъ и для сохраненія вида стема а потому замки фалстема (фиг. 2-ая, g), размѣщаютъ между замками стема.

13. Фалстемъ дѣлаютъ дубовой; ежели шпунтъ стема выбираютъ при задней кромкѣ, тогда фалстемъ въ правкѣ параллеленъ кромѣ вершины, гдѣ толщиной почти равенъ стему; ежели же шпунтъ выбираютъ при срединѣ стема, тогда фалстемъ въ правкѣ равенъ стему всюю его длину.

14. До придѣланія на мѣсто фалстема, забиваютъ по одному болту въ каждую губу стеноваго замка, и заклепываютъ съ противной стороны стема; остальные болты въ замкахъ пропускаютъ чрезъ фалстемъ и стемъ, но придѣланіи фалстема, и заклепываютъ на ономъ, для удержанія силъ штукъ до закрѣпленія болтовъ въ явдигада (фиг. 11-ая, DABC, означенныхъ пунктир-