

**Будь в курсе!**

Свежие морские новости и последний номер нашей газеты моряк теперь может получать адресно, находясь в любой точке мира.

Для этого мы наладили мгновенную адресную доставку. Подписаться на рассылку можно на сайте Южной территориальной организации Российского профсоюза моряков **stosur.ru** — и дважды в месяц подборка новостей и объявлений будет доставляться в ваш e-mail-ящик. Электронная версия газеты будет прикреплена к письму в виде PDF-файла. Читать новости вы сможете со смартфона, компьютера или любого другого устройства. И тогда уж точно вы всегда будете в курсе!

Для тех, кто предпочитает привычный бумажный формат, мы сохраняем наш типографский тираж в полном объеме. Газету вы всегда сможете взять бесплатно на фирменных стойках в ЮТО РПСМ (Новороссийск, ул. Победы, 16Б) и в первичных профсоюзных организациях (Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2 этаж, каб. 7).



## Семеро моряков с танкера Stena Impero отправятся домой

МФТ призывает к скорейшему освобождению всех членов экипажа танкера Stena Impero, задержанного в Персидском заливе.

4 сентября стало известно, что семерых из них власти Ирана отпускают, в том числе – российского электромеханика. Судовладелец Stena Bulk самого начала предпринимал активные действия для того, чтобы моряки были освобождены. Решение было принято после обращения судовладельца и в соответствии с мнением капитана: важно было, освободив максимально возможное количество моряков, в то же время обеспечить работу танкера в случае выхода в море. Поэтому 16 членов экипажа решено было оставить на борту. Судно вместе с моряками, среди которых двое россиян, стоит в иранском порту Бендер-Аббас.

Международная федерация транспортников (МФТ) приветствовала освобождение семерых членов экипажа танкера Stena Impero, однако выказала беспокойство об остальных 16: они все еще остаются на судне и что будет с ними дальше неизвестно.

– От имени миллионов моряков, которых представляет МФТ, мы выражаем признательность за то, что семеро из 23 членов экипажа смогли покинуть борт теплохода, – заявил председатель секции моряков МФТ Дэйв Хендель. – Мы также хотим поблагодарить Иранский профсоюз моряков торгового флота (аффилированный член МФТ) за то, что его инспекторы с разрешения местных портовых и морских властей подождали на борт судна и пообщались с моряками, поддержав их в трудную минуту и выразив им поддержку и солидарность от моряков по всему миру.

Развитие темы на 2 стр.

## Акция протеста на рейде порта Азов

На т/х Magellan (флаг Сент-Винсент и Гренадины, ИМО 9087104) моряки проводят акцию протеста в связи с многомесячной невыплатой заработной платы. Механики-члены Российского профсоюза моряков (РПСМ) отказываются пускать в машинное отделение представителей ремонтных служб, которых направляет компания-судовладелец. Зарплату они не получают с февраля, на сегодняшний день долг только перед старшим и третьим механиками составляет уже около 25 тысяч долларов. Остальные шестеро членов экипажа прибыли на судно позже, им не платят с апреля.

Отметим, что теплоход Magellan с июня 2018 года находится на рейде порта Азов из-за ареста по требованию ростовской таможни. Оператор теплохода – компанией REKAFLOT, с которой связывались представители РПСМ и МФТ, неоднократно общался погасить задолженность в ближайшее время, однако обязательств своих так и не выполнил. Общение с судовладельцем – WB Navigation S.A., как рассказала Ольга Ананьина, инспектор Международной федерации транспортников (МФТ), тоже ни к чему не привело. В компании жалуются на то, что в связи с арестом теплохода они понесли огромные расходы – около миллиона долларов – и отвергают любые обвинения в использовании рабского труда и оставлении моряков.

– Может, это и так, – рассказывает она. – Только почему из-за проблем судовладельца должны страдать моряки? По факту людей принуждают работать без заработной платы, не позволяя им покинуть теплоход. Что это такое, если не современное рабство? При этом государство флага также не предпринимает совершенно никаких действий.

За время ареста на судне истек срок действия страховых свидетельств, и теперь моряков невозможно репатриировать за счет страховой компании и выплатить им зарплату за четыре месяца. Ольга Ананьина также сообщила, что судно занесено в список брошенных судов по форме MOT.

**НОВОСТИ**

**За невыплату зарплаты – к ответственности**

Следственный комитет Российской Федерации  
 СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ СЛЕДСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТЕ

**Уголовное дело в отношении генерального директора Мурманского морского пароходства, обвиняемого в невыплате заработной платы 10 работникам предприятия на общую сумму 2 891 335 рублей, направлено в суд. Первым отделом по расследованию особо важных дел Северо-Западного следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации.**

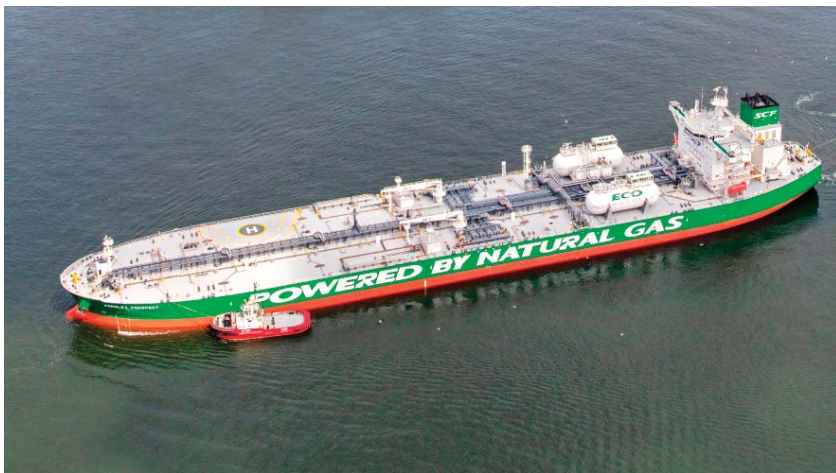
«В результате принятых следствием мер задолженность по заработной плате возмещена в полном объеме», – говорится на сайте управления. Также мировым судьей судебного участка № 5 Октябрьского судебного района г. Мурманска генеральный директор ОАО «Мурманское морское пароходство» признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 145.1 УК РФ, и в отношении него применена мера уголовно-правового характера в виде судебного штрафа в сумме 200 000 руб.

– Проблемы в ММП начались не сегодня, – отмечают в Российском профессиональном союзе моряков. – Например, в прошлом году практически одновременно в разных портах мира были арестованы следующие суда ММП: «Поморье», «Северная земля», «Виктор Ткачев», «Петр Великий», «Кузьма Минин», «Всеволод Белецкий», «Заполярье», «Иван Лопатин», «Новая земля». Российские моряки, работавшие там, застряли в США, Бельгии, Китае, Индии, Дании, Испании, Литве, испанской колонии Сеута. Очень печально, ведь это пароходство было одним из ведущих предприятий морской отрасли.

Между тем Северо-Западное следственное управление на транспорте подождал расследование уголовного дела по фактам невыплаты заработной платы и сокрытия денежных средств от налогового органа руководством ПАО «Мурманское морское пароходство». Генеральные директора предприятия, занимавшие свой пост в разные периоды, по очереди становятся фигурантами уголовных дел. В ходе предварительного расследования установлены факты невыплаты заработной платы и сокрытия денежных средств от налогового органа в особо крупном размере, в связи с чем генеральному директору ПАО «Мурманское морское пароходство», занимавшему указанную должность в период с февраля по июль 2019 года, предъявлено обвинение в совершении преступлений, предусмотренных ч.1 ст. 145.1 и ч.2 ст.199.2 УК РФ. Обвиняемый задержан в порядке ст. 91 УПК РФ и помещен в изолятор временного содержания. В настоящее время решается вопрос об избрании в отношении него меры пресечения. Максимальное наказание, согласно ч.2 ст. 199.2 УК РФ, предусматривает лишение свободы сроком до 7 лет либо штраф в размере до двух миллионов рублей.

# В Арктику вместе

«Совкомфлот» принял участие в первом рабочем заседании Общественного совета Северного морского пути.



В рамках V Восточного экономического форума (ВЭФ) во Владивостоке состоялось первое рабочее заседание Общественного совета Северного морского пути (СМП). В нем принял участие и генеральный директор – председатель правления ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк. В состав Совета вошли представители добывающих и судоходных компаний, научных и проектных организаций, страхового бизнеса, морских регистров, органов исполнительной власти. В общей сложности в заседании приняли участие представители более чем 10 стран, в том числе Японии, Китая, Южной Кореи, ОАЭ, Швеции, Дании, Германии, Франции и Норвегии.

В рамках федерального проекта «Северный морской путь» разработан ряд мероприятий для достижения целевого показателя грузотока по СМП в 80 млн тонн в год к 2024 году. Для этого необходимо создать инфраструктуру, включающую арктический ледокольный флот, спутниковую связь, средства аварийно-спасательной готовности, портовый флот и цифровые услуги судоходству. Решить ее можно только совместными усилиями грузовладельцев, судоходных компаний, научных и проектных организаций, представителей бизнеса и органов власти.

В своем выступлении Сергей Франк отметил:

«Морские перевозки по трассам СМП должны осуществляться при соблюдении самых высоких стандартов безопасности, качества мореплавания и защиты окружающей среды. В 2018 году грузооборот по трассам СМП увеличился по сравнению с 2017 го-

дом почти в два раза, до 19,7 млн тонн в год. Несомненно, при значительном росте грузотока по СМП, важнейшее значение для безопасного судоходства приобретает человеческий фактор и качественная подготовка специалистов морских профессий.

Глава «Совкомфлота» сообщил участникам заседания о транзитном переходе крупнотоннажного танкера «Проспект Королева» по Севморпути, который был успешно завершён 2 сентября. На всем протяжении трассы СМП судно использовало газомор-

торное (СПГ) топливо, что позволило значительно снизить объем выбросов в атмосферу.

Суда группы «Совкомфлот» уже более 10 лет работают в Арктическом морском бассейне. За эти годы компания накопила уникальный опыт эксплуатации сложных объектов морской техники в сложнейших климатических условиях высоких широт, а также разработки и успешной реализации транспортно-логистических схем для крупномасштабных промышленных проектов в российской Арктике.



Капитан танкера «Проспект Королева» Олег Шишкин и ледовый советник Василий Ермаков

## Семеро моряков с танкера Stena Impero отправятся домой

Продолжение. Начало на 1 стр.

Дэйв Хендель отметил, что хотя освобождение семерых моряков – это позитивный шаг в верном направлении, 16 моряков все еще остаются на борту судна, а их семьи глубоко переживают за них. «Мы решительно призываем к быстрому и прозрачному решению этого вопроса, и надеемся как можно скорее отпраздновать их безопасное возвращение домой», – добавил он.

Отметим, что на днях официальное Информационное агентство Исламской Республики (ИРНА) со ссылкой на заявление представителя иранского министерства иностранных дел Аббаса Мусави рассказало, что судебные разбирательства в отношении судна близки к завершению и в ближайшем будущем оно будет отпущено. Однако конкретные сроки опять названы не были.

Напомним, что британское судно Stena Impero и его экипаж были задержаны Корпусом стражей исламской революции (КСИР) 19 июля по требованию портовой и морской организации провинции Хормузган за несоблюдение международных морских правил и положений, связанных с работой в Ормузском проливе. На борту теплохода на момент задержания находилось 23 моряка – граждане Индии, Филиппин, Латвии и трое россиян.



Стоит отметить, что ситуация с танкером вызвала большой общественный резонанс: многие представители морского сообщества высказывались о необходимости скорейшего освобождения судна и членов экипажа и недопустимости их использования в качестве пешек в политической игре. В Российском профсоюзе моряков (РПСМ) тоже надеются на скорейшее возвращение домой всех членов экипажа. Работодатели и профсоюзы оперативно ответили на новую угрозу, сформировавшуюся в Ормузском проливе. Так, Международный переговорный форум (IBF), куда входят Международная федерация транспортников (МФТ) и Сводная группа предпринимателей (JNG), признали его временной зоной повышенного риска. Теперь, если моряки подвергнутся атаке в этом районе, им полагаются бонус и двойные компенсации в случае смерти или потери трудоспособности. И все же РПСМ рекомендует морякам дважды подумать, прежде чем устроиться на суда, которые работают на Ближнем Востоке – политическая ситуация в регионе в настоящий момент крайне напряженная и, к сожалению, ее заложниками оказываются ни в чем не повинные труженики флота.

# Флот будущего будет работать под российским флагом

«Совкомфлот» и «НОВАТЭК» подписали соглашение о создании совместного предприятия «Современный морской арктический транспорт».

ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК» подписали соглашение о создании совместного предприятия ООО «Современный морской арктический транспорт» (СП «СМАРТ»). Основной задачей совместного предприятия является круглогодичное морское транспортное обеспечение грузотока сжиженного природного газа проекта «Арктик СПГ-2» и других текущих и перспективных проектов ПАО «НОВАТЭК». Компания обеспечит разработку технического решения и облика будущих судов, будет являться их заказчиком и осущест-

влять наблюдение за строительством. Функционально компания будет выполнять обязанности судовладельца и оператора флота, обеспечит привлечение финансирования.

Предполагается, что строительство флота 17 арктических танкеров-газовозов ледового класса Arc7 нового поколения будет осуществлено на судостроительном комплексе «Звезда» во взаимодействии с технологическими партнерами российской верфи. Ожидаемый срок сдачи судов в эксплуатацию – с 2023 по 2026 год. Технические суда будут отличаться от используемых в настоящее время арктических

танкеров-газовозов типа «Кристоф де Маржери». Предложенная спецификация предусматривает измененную форму корпуса и повышенную ледоходимость для обеспечения круглогодичного плавания из Обской Губы с коммерческой скоростью в восточном направлении по трассе Северного морского пути.

Суда будут эксплуатироваться под российским флагом. Средства для строительства флота ледокольных судов-газовозов предполагается привлечь при поддержке ВЭБ.РФ, с участием которого разрабатывается структура финансирования, опирающаяся на накопленный российский и международный опыт. В 2010 году Внешэкономбанк успешно осуществил финансирование строительства на Адмиралтейских Верфях в Санкт-Петербурге двух арктических членоч-

ных танкеров Совкомфлота «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров». Местом регистрации вновь создаваемой компании ООО «СМАРТ» станет Владивосток.

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк заявил:

– Учитывая значительную капиталоемкость данного проекта, его долгосрочность, необходимость консолидации финансовых ресурсов, производственного потенциала, применения новейших технологических решений и опыта управления флотом в суровых ледовых и климатических условиях, создание предприятия в форме СП представляется оптимальным. Предприятие потенциально открыто для привлечения других профессиональных инвесторов и участников с учетом перспективы развития арктических газовых проектов ПАО «НОВАТЭК». В

рамках действующих нефтегазовых проектов с участием «Совкомфлота» в Арктическом и субарктическом морских бассейнах судами компании успешно перевезено более 250 млн тонн сырой нефти и около 50 млн куб м. сжиженного природного газа, и мы рады привнести в работу совместного предприятия накопленный опыт и экспертизу успешной и безопасной эксплуатации уникального по своим техническим характеристикам флота специализированных судов.

Огромную роль в таком проекте будет играть подготовка экипажей судов и символично, что контракт подписывается в стенах легендарного МГУ им. адмирала Г.И. Невельского, одного из старейших российских вузов, стоявшего у истоков формирования традиций арктического морского судоходства. Вот уже более века университет воспитывает поколения высококвалифицированных морских специалистов для работы в Восточном секторе Арктики и Северной акватории Тихого океана, – отметил Сергей Франк.





## Российские моряки на норвежских судах: условия станут лучше

Условия труда российских моряков, работающих на судах Норвежского международного регистра судов (NIS), стали основной темой для обсуждения на переговорах Российского профсоюза моряков (РПСМ), Норвежской ассоциации судовладельцев (NSA) и Норвежской ассоциации морских офицеров (NMOA). Главный итог встречи в Олесунне (Норвегия): условия коллективного договора для российских моряков на судах NIS станут лучше.

РПСМ в переговорах представляли председатель профсоюза Юрий Сухорук, заместитель председателя Вадим Иванов и председатель Северной региональной организации РПСМ Александр Красноштан. Им удалось добиться улучшения условий труда российских моряков на судах норвежского флота.

Так, новый коллективный договор, заключенный на три года — с 2020 по 2022 год — в первую очередь предполагает улучшение финансового положения моряков и увеличение различных компенсационных выплат. В частности, с 1 января 2020 года базовая ставка вырастет на 2,5%, а еще через два года — с января 2022 — еще на столько же. Увеличатся и компенсации за потерю личных вещей. Если раньше моряк мог рассчитывать на 3 тысячи долларов, то теперь сумма повышена до 3 300 долларов. В случае гибели члена экипажа компенсация его семье составит 95 тысяч долларов — это на пять тысяч больше, чем прежде. После смерти кормильца несовершеннолетние дети до 21 года смогут рассчитывать на пособие в 19 тысяч долларов (прежде было 18 тысяч). При потере трудоспособности максимальная компенсация для состава выросла с 130 тысяч долларов до 140, для рядовых — со 105 тысяч до 108.

Также в текст внесена поправка, указывающая, что отныне все средства будут пе-

речисляться морякам на банковский счет. Только в исключительных обстоятельствах моряк может получать до ста долларов наличными.

Обсуждение затронуло права женщин-моряков. Так в текст коллективного договора были внесены несколько существенных поправок. Представители морского сообщества уже не раз высказывались о недопустимости включения теста на беременность в медицинское освидетельствование, предшествующее трудоустройству. В марте Секторальный комитет Международной организации труда (МОТ) по трудоустройству, удержанию моряков и расширению возможностей женщин в судоходной отрасли признал подобную практику дискриминационной и не соответствующей Конвенциям МОТ. Теперь в текст коллективного договора вошла поправка, запрещающая включать тест на беременность в медосмотр. Помимо этого, согласно новому договору, в случае беременности морячка должна получить базовую ставку за оставшиеся дни контракта (но не более, чем за сто дней). В случае, если ей выплачивается пособие от социальных фондов, эта сумма может быть вычтена из компенсации. Кроме того, ей гарантируется приоритет при восстановлении на работе.

Коснулись и роста напряженности в Ормузском проливе, связанной со взрывами

танкеров в порту Эль-Фуджайра 12 мая, в Оманском заливе 13 июня и задержанием танкера Stena Impero иранскими властями. В ответ на «танкерные войны», в которых страдают ни в чем не повинные моряки, в колдоговор вошел протокол о признании Ормузского пролива зоной повышенного риска. Она определяется следующими координатами:

На западе: линия, соединяющая Расе-Дастакан (26° 33'N — 55° 17'E) в Иране и маяк Джазаль-Хамра (25° 44'N — 55° 48'E) в Объединенных Арабских Эмиратах на юге (общая граница с Персидским заливом).

На востоке: линия, соединяющая Рас-Лиму (25° 57'N — 56° 28'E) в Омане и Рас-эль-Кух (25° 48'N — 57° 18'E) в Иране на востоке (общая граница с Аравийским морем).

Члены экипажей судов, атакованных в этом районе, будут получать дополнительные бонусы, равные размеру базовой ставки с надбавкой за выслугу лет. Семьям моряков, погибших при нападении в этом регионе, полагаются дополнительные компенсации. Если в случае атаки возникнет необходимость покинуть судно, моряк должен получить компенсацию за два месяца и репатрироваться за счет компании-судовладельца. Кроме того, на судах, которые совершают рейсы в этом регионе, обязательны специальные меры, соответствующие последним рекомендациям руководства «Лучшие практики по борьбе с пиратством».

В целом представители РПСМ остались довольны результатами переговоров. Регулярное повышение базовой ставки и компенсация просто необходимо в условиях, когда покупательная способность денег неизбежно падает из-за инфляции. А задача профсоюза в переговорах — чтобы уровень реального дохода моряков при этом не страдал.

## Востребованы в Европе

Россия входит в первую пятерку стран-поставщиков рабочей силы на торговый флот Европы. Такие выводы Европейское агентство морской безопасности (EMSA) сделало на основании статистики по количеству морских сертификатов и подтверждений, зарегистрированных государствами-членами Евросоюза, Исландией и Норвегией до 31 декабря 2017 года, а также зарегистрированных в информационной системе ПДНВ — международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года.



Согласно статистике, увеличилось количество капитанов и моряков офицерского состава с дипломами (certificate of competency — COC) и подтверждениями (endorsement), признаваемыми Евросоюзом. Так, за отчетный период государства-члены ЕС выдали 202 190 дипломов капитанам и офицерам, а за пределами Европы такие документы получило 87 810 моряков. Согласно данным за 2015 год, эти цифры были другими: 182 662 и 102 861 соответственно.

ТОП-5 стран-членов ЕС, которые выдали дипломы капитанам и морякам офицерского состава:

Великобритания: 30 833,  
Польша: 20 138,  
Греция: 18 935,  
Италия: 15 154,  
Норвегия: 14 696.

Страны, не входящие в ЕС на момент отчета, в которых было больше всего капитанов и офицеров с действующими дипломами и подтверждениями, признанными государствами-членами ЕС:

Филиппины: 30 615,  
Украина: 19 304,  
Российская Федерация: 15 361,  
Индия: 6 357,  
Турция: 4 100.

— Статистика еще раз подтверждает, что подготовка наших моряков находится на высоком профессиональном уровне, они по-прежнему востребованы во всем мире, — отмечают в Российском профессиональном союзе моряков.

## НЕ БОЛЕЙ!

В рамках совместной программы группы компаний СКФ Новошип и первичной профсоюзной организации ПАО «Новошип» Российского профсоюза моряков работники группы компаний и члены их семей могут бесплатно заниматься спортом

- в тренажерном зале,
- на волейбольной и баскетбольной площадках,
- в плавательном бассейне,
- на футбольном поле.



Телефон:  
**60-11-67**

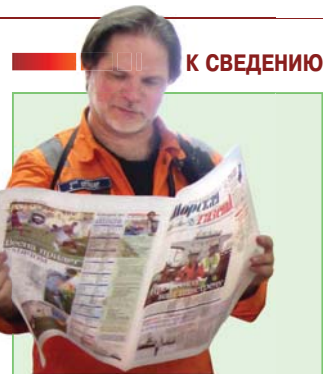


За справками обращаться в профком ППО ПАО «Новошип» РПСМ по адресу:

Новороссийск, ул. Куникова, 28, здание проходной, 2-й этаж, кабинет № 7.



# МОРСКАЯ ИСТОРИЯ



К СВЕДЕНИЮ

## ЮТО РПСМ

(Новороссийск, ул. Победы, 16 «б») ПРЕДЛАГАЕТ ЧЛЕНАМ ПРОФСОЮЗА И ИХ БЛИЗИКИМ

— **познакомиться со свежими новостями морской и профсоюзной жизни.**

Южная территориальная организация профсоюза моряков издает свой информационный вестник — «Профсоюзную морскую газету». Тираж печатного издания 1100 экземпляров. Газета распространяется бесплатно, через фирменные стойки в ЮТО РПСМ и первичных профсоюзных организациях. Электронная версия доступна на сайте ЮТО РПСМ [www.stosur.ru](http://www.stosur.ru).

26 лет мы защищаем права моряков на рабочие места, достойную оплату труда, социальные гарантии. Будьте в курсе!

— **бесплатно заняться собственным оздоровлением в профсоюзном спортивном комплексе:**

ежедневно с 8.30 до 22.00 к услугам членов РПСМ, их жен и детей один из лучших спортивных залов Новороссийска (тел. (8617) 61-32-46). Самые современные тренажеры позволят проработать все группы мышц, а спортивный инструктор поможет составить индивидуальную программу занятий;

— **бесплатно получить юридическую помощь по всем вопросам законодательства:**

ежедневно в рабочие дни по всем вопросам трудового законодательства можно получить консультацию главного правового инспектора ЮТО РПСМ В.М. Кулебякина (кабинет №17, тел. (8617) 61-18-05); каждую среду с 15 до 17 часов в кабинете № 17 прием ведет адвокат В.С. Покатило. Квалифицированная первичная юридическая консультация по всем вопросам законодательства.

В номере использованы материалы: [sur.ru](http://sur.ru), [morvesti.ru](http://morvesti.ru), [yandex.ru/images](http://yandex.ru/images)

Учредитель и издатель — Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Юным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.

Адрес редакции и издателя: 353900, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-б. Тел./факс (8617)61-38-44, 61-18-05. E-mail: [info@stosur.ru](mailto:info@stosur.ru)

Газета отпечатана в типографии ИП Давыдов В.Н., г. Краснодар, ул. Стасова, 182/1. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику — 16.00. Фактическое — 16.00. Заказ № 2778

Главный редактор — Купрацевич М.А.

[info@stosur.ru](mailto:info@stosur.ru)

# Галеоны просят огня!

**ГАЛЕОНЫ**, хоть и числились военными судами, причем вооруженными по последнему слову техники, на самом деле выполняли роль «рабочих лошадей». Они обеспечивали доставку бесценных грузов со всех концов света в Испанию, Португалию, Англию и Францию. Они стали важнейшим звеном транспортной сети, которой морские колониальные державы опоясали весь мир. Золото, серебро, сахар и табак из Нового света, экзотические ткани и пряности из Азии — благодаря галеонам Европа весь мир превратила в свой «заготовительный цех».

Галеон — наиболее совершенный тип судна, появившийся в шестнадцатом веке. Он стал результатом эволюции карвелл и каракк. И та, и другая также были новаторскими судами для своего времени. Ведь они были способны пересекать океаны. Но каравеллы были слишком маленькими, а каракки, хоть и крупные суда, но какие-то уж... очень мирные, исключительно торговые.

**ПЕРВЫЕ** галеоны появились в Испании лет через десять после открытия Колумбом Америки. Сначала их опробовали в бою, успешно применив против флотилий берберийских пиратов в Средиземноморье. И только после этого испанский двор стал отправлять их через океан за американскими сокровищами.

Основная их отличительная особенность: галеоны были исключительно парусными судами. Да, первые десятилетия в качестве автанизма сохранялась конструктивная возможность использовать весла, но неизвестно, пользовались ли ей. Да и какой смысл? Ну, кто поперет на веслах через океан с тоннами ацтекского золота? Интересно, что само парусное вооружение на галеонах было «немодным»: здесь отдавали предпочтение старинным прямым парусам, а не популярным в те времена косым латинским. Зато это облегчило управляемость таких судов: с прямыми парусами проще работать, их легко ставить и убирать. Но главное, что при попутных ветрах они позволяли хорошо разогнаться, так что в скорости галеонам равных не было. А учитывая, какой огромный груз несла в себе эта машина, остается только удивляться этой силе.

Новый свет — новые опасности. Вернее, основная опасность была все та же, что и в Старом свете. И это не ураганы, тайфуны и течения в неизведанных водах, а пираты, наемники-каперы и военные суда конкурирующих держав. Поэтому одной особенностью галеонов было то, что они были хорошо вооружены. И не просто хорошо, а до зубов — новейшей артиллерией. Что же тут

Тропические пальмы, знойные мулатки, одноглазый корсар с абордажной саблей наперевес — и галеоны, мчащиеся на раздутых парусах через океан... Это один из самых романтических образов в истории мореплавания. Однако создание галеонов было вызвано вполне себе рутинной необходимостью: скачкообразный рост трансокеанских перевозок между колониями европейских держав в разных частях света и их метрополиями, между Европой и Америкой.



необычного? Дело в том, что до галеонов артиллерия на флоте практически не применялась, и была лишь вспомогательным элементом ведения боя: пушка на баке, пушка на корме, и по паре с каждого борта — пожалуй, и все. Да и какие не пушки



это были, а бомбарды, что-то вроде здоровенных пищалей. Порой они разлетались после первого же выстрела, причина большого урона своим. В основном все решали абордажные схватки.

Галеон же полностью изменил тактику морских сражений. Здесь впервые орудия были установлены в ряды и над, и под главной палубой. Это привело к появлению батарейных палуб. Тридцать пушек — с этого начинали первые галеоны. С каждым годом росло количество пушек на борту, появлялись дополнительные артиллерийские палубы. И какие ставились пушки! Это уже не те «пищали», с которыми Васко да Гама впервые обогнул Африку. Это было чудо артиллерии из Бильбао, который в те годы был признанным центром производства пушек.

**Но, ПОЖАЛУИ**, самая главная особенность галеонов, в том, как их строили. Именно в этом и было главное новаторство, которое, кстати, появилось не только на судостроение, но и на всю инженерную мысль Европы в целом.

Дело в том, что на строительстве галеонов Мадрид ввел своего рода ГОСТ. Каждый аспект проекта, выбора материалов и собственно строительства был жестко регламентирован. По сути дела испанская корона стала первым классификационным обществом. Все — от длины киль-балки и угла наклона ахтерштевня до промежутка между верфи — было четко прописано. И даже позже, когда испанский двор отдал строительство галеонов на откуп частникам, стандарты ничуть не изменились, а стали только жестче, и контроль за ними усилился.

Это был колоссальный шаг вперед! Ведь до 16 века все кораблестроение было основано на личном опыте, глазомере и интуиции древних инженеров-кораблестроителей. Именно при строительстве галеонов стали применяться первые масштабные чертежи и появились требования к их составлению, и это тоже был толчок для дальнейшего развития инженерии.

Галеоны изменили Европу, как строительство пирамид в свое время изменило Египет. И дело не только в тех сокровищах, которые они привозили из колоний, а в масштабах производства. Кораблестроение стало точкой роста для всей экономики континента. Ведь лес для кораблей везли со всего европейского севера, руду для пушек — из центра Европы, навигационные инструменты приходили от лучших мастеров Италии — весь континент работал над их созданием. Длиннощя технология цепь производства, десятки тысяч рабочих мест, передовые разработки — все это ценнее, чем все золото инков, ацтеков и майя. Неудивительно, что галеоны очень скоро вытеснили все остальные классы кораблей. Подражая Мадриду, галеоны стали строить все.

