

# Пласт

Організація Української Молоді

**25 ий Курінь УСП ім. Св. Миколая**

## **ЧОРНОМОРЦІ**

Праця на Ступінь:

**ПОВНОГО ЧОРНОМОРЦЯ**

**Тема:**

**Третя Проба УПЮ на ступінь:**

**ПЛАСТУНА**

**СКОБА ГРЕБЦЯ - ВІРЛИЦІ ГРЕБЦЯ**

ст. пл. Дам'ян Орест Гандзій  
калабанник

10та зала "Аргонати"  
25ий Курінь УСП "Чорноморці"

На моєму першому морському таборі, **Клюб Голота**, пан Вуж вияснив про пробу скоба-гребця. Коли я перше побачив відзнаку, і чув про її історію, я рішив що я спробую її здати, і що я хочу стати Чорноморцем. Тому що ця проба мене зацікавила до куреня, я пишу свою працю на тему цієї проби з надією що інші юнаки зацікавляться в пробу, і стануть пластунами скобами-вірлицями гребцями для добра юнацтва, пласту та нашого куреня.

## ТРЕТЯ ПРОБА УПЮ НА СТУПІНЬ ПЛАСТУНА СКОБА/ВІРЛИЦІ ГРЕБЦЯ

### ВИМОГИ:

Третя проба УПЮ на ступінь пластуна скоба/вірлиці гребця складається з всіх вимог проби на ступінь пл. скоба/вірлиці, з додатковим вмiлостями морського пластування, знання історії та практики морського пластування, та цікавості презервації звичаїв морського пластування.

### ХТО МОЖЕ

### ЇЇ ЗДАТИ :

Пластуни розвідувачі та розвідувачки які скінчили 15<sup>го</sup> року життя можуть її здати. Старші пластуни НЕ можуть здавати ніяких проб, ключно з цією пробою.

### ПЕРЕВІРКА

#### ПРОБИ :

Перевірка проби проводиться згідно з правильником УПЮ з тим додатком, що до комісії III<sup>ої</sup> проби входять - окрім нормальні члени принайменше один провідник морського пластування або інструктор може стверджувати виконання вимог із діланок морського пластування. Провідника Морського Пластування або інструктора з морських діланок до комісії затверджує особа котра відповідає за пробу. Крайовий Комендант Юнаків вибирає цю особу, звання "Референт Морського Пластування." Тепер, Пан Вуж (пл. сен. Андрій Воитовуч, ЧМ) провадить пробу.

### ІМЕНУВАННЯ НА ПРОБУ:

Перед іменуванням на цю пробу, кандидат є іменуваним на пробу пластуна скоба. Тоді, Крайовий Комендант Юнаків і Референт Морського Пластування разом іменують кандидата на пропозицією Референта Морського Пластування. Кандидат стоїть перед Чорноморським прапором. Він піднесе праву руку і складе Слово Морського Пластуна.

Я \_\_\_\_\_  
як морський пластун даю слово що,  
зроблю все, що в моїй силі,

щоб охороняти себе та інших перед  
випадками на воді.

щоб завжди зазнайомитися з роз-  
міщенням рятувничого приладдя  
на воді й на човні та вміти ним  
користуватися,

щоб перестерігати в часі небезпеки  
клич: "Немічні та діти перед усіма".

Тоді, Крайовий Комендант Юнаків і Референт Морського  
Пластування разом читають посвідку і так імениють пластуна скоба  
гребця. Для нового іменованого пластуна скоба гребця, співають "Тея  
Бурмили", "Пластовий Гимн", 3-"СКОБ" і 3-"СЛАВА".

### **Передумови перевірки проби:**

- а) Закінчив/-ла третю юнацьку пробу
- б) Закінчив/-ла 15 років життя
- в) Долучив до прохання для здобуття третьої проби (до Крайового Референта Морського Пластування) підписане Слово Морського Пластуна.

## **Вимоги Проби:**

- 1 до 9 с вимоги до третьої юнацької проби.
- 10) Суднознавство
- 11) Навігація
- 12) Морське Пластування
- 13) Морська Мудрість

## **Пояснення до одиноких вимог:**

### **До точки 10: Суднознавство**

- а) Знає загально історію мореплавства.
- б) Знає історію українського мореплавства; нарисує прапор Української Державної Фльоти.
- в) Знає біг узбережжя та властивості Чорного та Озівського Моря; вичислить і розкаже про важливіші українські порти.
- г) Розуміє значення Чорного и Озівського Моря у розвитку української держави.
- ґ) Знає про роди суден, головніші позначки будови та їх пристосування до географічних обставин.
- д) Опише будову, теорію порушування, обслугу покладу та направу двох родів суден різного погону і знає, як ними причалувати.
- е) Визнається на вжиткування човнів і малих суден, уживаних у мандрівках водою, зокрема веслярських човен, канойка, та каюка або вітрильника.
- є) Зробить модель вітрильного судна та представить його оснащення.
- ж) Опише три основні роди якорів і знає, коли їх уживати. Зробить їхні моделі. Знає правила заякорювання складання та розпускання линв і вжибання бльоку якора.
- з) Вправно користується линвою (2,5 см. в обводі), вміє її закінчувати і в'язати і приміювати такі вузли: причальний, зашмор, вітрильний, рибацький, скорот, петля дракона, будівельний, белькобин, турбан та всі з попередніх проб. Вміє з'єднати линву та зробити "очко".

### **До точки 11: Навігація**

- а) На сферичному предметі нарисує рівнобіжники та полуденники у відступах 15 степенів і визначить на ньому приблизно географічне положення трьох місць, поданих інструктором.

- б) Опише різницю між двома проєкціями, найчастіше вживаними на морських картах. Вміє читати морські карти та знає картографічні умовні знаки.
- в) Виготовить шкіц визначеного побережжя з углядненням різьби дна.
- г) Добре визнається на компасі, визначить 32 сторони світу. Зробить модель судна на компасній рожі та визначить положення предметів та напрям вітру у відношенні до того судна.
- г) Знає воднодорожні знаки і приписи, приписи світляних знаків суден та сигнали в часі мряки і постою.
- д) Знає на чому полягає та як уживати палицю св. Якова, секстант, морський хронометр і морський альманах.
- е) Уміє знайти положення судна у відношенні до берега та обчислить швидкість руху судна двома способами.

### **До точки 12: Морське Пластування**

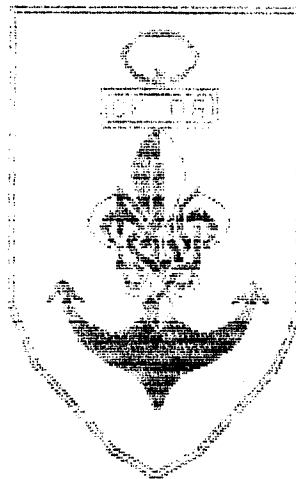
- а) Відбуде один морський табір або курс, або довшу плавбу.
- б) Вправляє принаймі один водний спорт; знає правила і вміє грати принаймі одну водну гру.
- в) Заспіває принаймі три українські або пластові пісні з морської тематики.
- г) Викажеться що прочитав принайменше дві книжки морського змісту.
- г) Перепливе стилем клясичним, набік і горілець 50 метрів у стоячий воді. Вміє нуркувати зі скоку і з пливацької постави. Вміє роздягнутися у боді не плитша як 2 метрів.
- д) Приймає азбукою морзе зі швидкістю 15 букв на хвилину. Вміє вживати телеграфічний ключ.
- е) Знає значення сигналів "сос" та "мейдей", правила їх вжитку та що робити, як сам переловить такі сигнали. Знає прабила вживання ракет та прапорців у кликанні допомоги. Знає про морську прапорцеву азбуку.
- е) Відбуде прогульку човном, каноюкою або вітрульником на принаймі 40 кілометрів водою. Скале із неї звіт на письмі, включно з трасою, вирядом і харчевим пляном.
- ж) Здобуде три морські або водно-спортові вмілості, окрім тих що здобув для попередні юнацькі проби.

### **До точки 13: Морська Мудрість**

- а) Знає і вміє пояснити **Слово Морського Пластуна**; знає клич і поздоровлення морських пластунів, вміє їх вживати й пояснити.
- б) Знає історію та розвій морського пластування та морського скавтингу.
- в) Знає і пояснить важливіші українські морські звичаї. Знає звичаї морських пластунів. Є позайомлений із устроєм і правилами пластових

морських таборів. Знає про провід морського пластування і про відповідальність за безпеку зайнять на воді.

- г) Вміє веслувати "скуллінгом", одним веслом з боку, двома веслами в звичайнім і очковім в'язанні.
- г) Приготує виряд човна на дводену мандрівку і перевірить його обтяження. Вміє розпалити вогонь на човні. Приготує нічліг у мандрівному човні для гуртка/залоги. Збудує примитивну прустань.
- д) кине линвою на віддаль 10 метрів. Влізе по линві на висоту 7 метрів і опуститься. Влізе по шнуровій драбині на висоту 13 метрів і злізе.
- е) Вміє вибивати години на морському годиннику та знає поділ вахт на судні. Знає орієнтуватися за сонцем, зорями та передбачувати погоду
- є) Вміє збудувати морську щоглу. Пояснить вживання прапорців на суші й на судні.
- ж) Правильно застосує два методи штучного віддикування та пояснить предмети кожної та коли їх уживати.
- з) Знає правила безпеки, що обов'язують під час зайнять на воді. Вміє рятувати потопачого. Вміє вживати р'ятункове колесо і блюзку.
- и) Вміє заховати порядок на човні підчас поражу та аварії. Знає що робити коли завважить людину за бортом. Знає правила безпеки и ладу для човна, якого найчастіше уживас.



Вісник Пластуна Океана України

# ВІДПОВІДІ ДО ТОЧОК 10) А,Б,В,Г,Г,Д

## Точка 10) а Загальна історія мореплавства

В давні, з початком людства, в месопотамії та в Єгипті, люди боялися то що вони не розуміли, і то що вони не могли бачити. Тому що вони не могли бачити кінця моря, і бо було багато небезпек в морю, люди дуже боялися моря. Тому, люди перше плили на ріках и озерах. Ріки Ніал та Індус, 5000 років тому, були безпечні і вони з'єднували вазніші порти. Тому, мореплавство перше зачиналося на ріках. Перше, люди уживали колоди, або інакші речі які не топилися щоб плисти. Перший тип справдивого корабля був зроблений з папірису, або з акації. Такі кораблі були на середземному морю, де Крит мала най-сильнішу фльоту. Вони плили на морях, та мали досить велику імперію. То є ще одна причина чому єгиптанці їх боялися. Після того, мисинія і греція почали нападати з фльотою. Декотрі люди вірють що боротьба у Трою була остання замах щоб відчинити приплив до Чорного Моря для греків. Греки та кривці були жертви нападів від "Людеи з Моря". Ті люди були дуже подібні до "вікінгів", які нападали на Європу 1000 років пізніше. Тоді, Фонісія перебрала на себе контролю морів. Вона уживала кораблі із всіх країн щоб торгувати аж навколо Африки. Вони також мали експедиції, і зачинали колонії в Африці, в Іспанії та навіть на Чорному Морю, і вони плили до Англії.

Полінезія також зачинала мореплавство на ріках та озерах, але багато скорше плили на морях чим люди на заході тому що полінезіці не боялися моря, та море їх цікавило бо вони жили на орезах, не на землі так як люди на заході. Вони плили у великих каноїках, де 50 людеи веслували. 400 роках (Перед Христом), вони плили від берега, в 300 каноїках до Гаваї. У 1281 п.х., дві вилечезні фльоти везли 150,000 монголів понад 1000 миль. Вони плили в каноїках, борт одної каноїки дві милі від борти другої каноїки, щоб знайти дестинацію в широким морю.

Араби також уживали мореплавство, але не щоб войювати. Араби були (географічно) між двома цивілізаціями. Вони уживали кораблі щоб везти



різні речі щоб торгувати. Багдад, в той час, був один з найбільших портів. За короткий час, араби реалізували що вони би могли воювати проти Царгород, і так більшувати їхні імперію. З великою фльотою, араби плили проти Царгороду в боротьбі. Царгород, в той час, мав вилечезну флоту, і цілковито знищив арабську флоту із "Грецьким Вогнем". Араби пробували боронити себе від грецького вогню, з металом на боках кораблів і з піском, але то не помогло. Пізніше в історію, вікінги нападали на всі європейські країни. В 1000 р.Б., Ліф Еріксон плів на Грінланд, але, через бурю, вітри його загнали до Америки. Вікінги також плили на Середземному Морю, і нападали аж навіть на Італію. Вони мали маленькі, круглі кораблі які називалися "нори" (knorr), які вони майже все уживали. Вони також плили у спеціальних великих кораблях, які називалися змії та гадюки (dragons and serpents). Ті кораблі були 100' довгі, та мали 60 до 80 людей які веслували. Вікінг-Норман Василь Завойовник нападав на Англію в 1066 р.Б. із сильною фльотою і став королем Англії.

Хрестовий похід був причиною чому багато людей плили у великих італійських кораблях. Турки, коло 1300 р.Б. зачинили воювати кораблями. В 1415 р.Б., Вони нападали на Веніс, а у 1453 р.Б. вони нападали на Царгород. В тих роках, від 700 р.Б. до 1400 р.Б., кораблі були уживані більш для боротьби. Коло 1400 р.Б., моряки перестали воювати, та зачинили досліджувати на різних морях.

Кораблі, які дослідники уживали, мали квадратні вітрила (то заіснувало в нівнічній частині Європи), та "lateen" вітрила (подібні кораблі були уживані в південній частині Європи). Ті вітрила висіли на 3 або 4 маштах. Навігатори, в той час, почали уживати правдиві керма, і перестали вживати весла в стерні щоб керувати. Люди додали канони, та інші вітрила до корабля, щоб мати спосіб боронити себе від піратів, і щоб скорше плисти. Дослідники плили в таких кораблях.

Була тоді проблема, що всі моряки вмели плисти коло берега (пільотаж), але багато не знали про навігацію. Тому, Князь Генрик з Португалії, "Навігатор", почав школу для навігації. Це є тільки один приклад з нового зацікавлення навігації. Студенти писали книжки, та компілювали інформацію про астрономію щоб допомогти в навігації. В той час, країни пробували тримати в тайниці їх винаходи в мореплаванні, але то було час коли моряки плили для країни яка платила найбільше, й тому кожний край знав тайниці другого краю. Португалія перше плила в експедиціях та

зачинала конолії в Африці, де вони знайняли колонії які вікінги почанали давно перед тим. Португалія торгувала із Індією та Китаєм багато літ перед тим як інші Європейські країни зачинали торгувати. То може бути причина чому Колумбус хотів плисти до Індії коли він знайшов Америку.

В 1588 р.Б., коли Англія знищила Іспанську Флоту, ціла Європа знала що це с кінець їх панування колоніів. Після того, майже всі країни стримали експедиції, а уживали кораблі тільки щоб перевозити людей до гової країни. Кінець мореплавства прийшов з винаходом і будівленів пароплавства.

### **Точка 10) б - Знає історію українського мореплавства**

Мореплавство вже існувало на словянських землях від давна, але на Україні почалося від експедицій на візантійські краївки над Чорним Морем і на подібні арабські краївки над Каспійським Морем. Весла або вітрила просували воєнні судні вперед, де 40 людей були члени екіпажу корабля.

У боротьбах проти візантії, українська флоту мала 200 кораблів у 907р.Б., 500 кораблів у 913 р.Б., і 1000 кораблів у 914 р.Б. Декотрі книжки пишуть що в 913 р.Б., до 500 кораблів плили на різні країни в боротьбі.

Князівська Флоту, яка перевозила воєників, не придавалася до боротьби з флоту з Візантії, яка мала "Грецькии Вогонь" (комбінація смоли, сірки, вугілля, оливи, і селітри), і тому все трималася блисько до берега та часто не плила на глибоку воду. Вони також уживали кораблі на ріках: на Дунаю в 968 р.Б., (Святослав); проти болгарів у 985р.Б., і проти Маробії в 1041 р.Б. (Ярослав Мудрий). Часом вони уживали кораблі щоби боронити людей коли вони переходили ріку Дніпра. Коли українські моряки перевозили кораблі на землі, вони клали бельки під кораблі и помало їх пересували з місця на місце. Держави, які мали вплив на будівлю українських кораблів, були, від 11-го до 14-го століття, Греція та Варагіяни, а пізніше, Турки.

Козацька Флоту засновувалася у 15-ім століттю і була найбільша и наисильніша від 1600 р.Б., до 1620 р.Б. Козаки мали "експедиції проти турків над Чорнем Морем , і на їхні міста. На тих "експедиціях", Козаки вплили у кораблях, які називалися "чайки". Ті кораблі були до 20 метрів довгі, і 3 або 4 метри широкі. Ті чайки плили до 10 миль/год під сулною веслування та вітрил. Від 50 до 70 козаків містилися в одні чайці, и кожний козак мав шаблю і два мушкети. Також, кожний корабель мав 4 до 6 канон. Між 200 і 400 чаюнок брали участь в експедиціях на паз. Експедиції відбувалися рідше та

фльота стала щораз менша коли війни з Польщею і унії між козаками й Татарами зачиналися. Гетьман І. Самоїлович і Гетьман Іван Мазепа пробували підсилювати Козацьку Фльоту підчас війни між Москвою і Татарами.

Козаки ніколи не боролись на морі за межами територіальних вод. Вони пробували нападати на ворога кораблі в ночі. Половина козаків би стріляли и половина би ладувала мушкети. Після того, вони нападали на кораблі і нищили їх. У 18-ім столітті, козацька фльота цілком зникла, и знов почалася на коротенький час тільки щоб допомогти у війні між Москвою і Турками.

У березні, 1917 р.Б., більшість українських моряків брали участь в українських визвольних силах. У Києві, Українська Морська Рада репрезентувала українців у чужих фльотах. Чорно-Морська Рада та Українська Флотана Революційна Рада, та інші ради помагали в організації української флотаної сили. У флоті на морю "Бальтих", українці перебрали на себе крейсер "Світлану". Українська Чорноморська Рада заохочувала багато людей, і ці моряки ніднесли український прапор у липні, 1917 р.Б.

В 22 грудні, 1917 р.Б., Український Секретаріят Морських діловодств заснував, і Дмитро Антонович був головою. 18-го січня, 1918 р.Б., Українські Морські кольори були праиняті, та Українська Національна Республіка перебрала на своє всі моськовські кораблі у Чорному Морю та Озівському Морю. Генерал Володимир Савченко-Більський був головою фльоти. Інші ступені були: лейтенант - звичайний або сеніор, капітан - 2<sup>ої</sup> кляси або 1<sup>ої</sup> кляси, Адмірал - задний, заступник та головний.

Коли полковник Петро Болбочан і німецькі групи приплили до Чорного Моря, коло Севеполю (табір для Української Фльоти), всі кораблі ніднесли український прапор, і український фльотовний прапор, 27-го квітня, 1918р.Б. В той час, фльота мала 2 "dreadnaughts" (23,000 metric tons), 6 "line ships", 4 крейсери, 6 "hydro-крейсери", 27 "mine carriers", 22 "submarines", 5 "gunship", 6 "minesweepers", багато кораблів до транспортації та патрулю. Також, мала 20 "hydroplanes"

### **Точка 10) в & г - Чорне й Озівське Море**

В давних часах, Чорне Море було назване "Pontus Euxinus," а Українці його кликали "Русівське Море". Озівське Море, в давних часах, називалося "Palus Maeotis," і "Зурожке Море". Чорне Море лижить між 40° 54' п.н. і 46°

38 п.н. та між 27° 29' сх. і 41° 48' сх. Воно є 308 миль широке та підстава поверхня є 400.000 km<sup>2</sup>. Об'єм є 600.0 × 10<sup>12</sup> m<sup>3</sup>. Озівське Море лежить між 45° 16' п.н. і 47° 17' п.н. та 33° 36' сх. і 39° 21' сх. Воно має міру на 93 × 25 миль. Підстава поверхня є 37.554 km<sup>2</sup>. Об'єм є 3.42 × 10<sup>5</sup> m<sup>3</sup>.

Чорне і Озівське Море є решники з давнього Європейського Моря Тетиса, яке існувало від "Paleozoic" до Tertiary" періоду історії. Коли земля посунулася, це море розділося на багато менших морів, між ними, Середземне Море, Червоне Море, Чорне Море та Озівське Море. Коли глибина Чорного Моря збільшилася у "Pleistocene" ера, вода із Середземного Моря наплила через Босфор, та принесла сіль до глибини Чорного Моря.

Можна ділити Чорне Море на дві частини: плиска північна (100 метрів глибина), та глибша південна частина (2243 м). Пересічна глибина є 1274 м. Глибина Озівського Моря не є більша чим 15м., а пересічна глибина є між 7 і 10 м. Дно Чорного Моря змінюється з глибиною. Коло берега: пісок і болото: від 48 до 180 м., мушлі; а глибше є болото і внай глибшах частинах є глина. Дно Озівського Моря є пісок та болото.

Важніші порти над тими двома морями є: Більгород - Дністровський (Акерман); Одеса, Миколаїв, та Херсон, всі три великі міста, які є головні порти України. Одеса, найбільший порт, є одно з найстарших міст в Україні, и там привезені всі речі які ідуть кораблем до України. Херсон, також велике місто, лежить над Дніпром. На Кримі є Севастопіль, та Ялта, де унія яка скінчила Другу Світову Війну була підписана. Також на Кримі є Керч, що лежить дуже близько до приплива до Озівського Моря. Керч боронив Україну від ворогів. На Озівському Морю лежить Берданськ, але є так плиско що кораблі часто не можуть приплисти.

Сілення у Чорному Морю, на поверхню, є 17-18 mg/cc (На Середземному Морю, сілення є 38 mg/cc), і в північних частинах, тому що багато свіжої води пливе ріками до Чорного Моря, сілення є лише 13 mg/cc. В глибинах від 400 метрів, сілення є 22.5 mg/cc. Сілення по верхню є менше тому що багато свіжої води пливе до моря ріками; рівно, так багато соленої води пливе через Босфор, що сілення є більше в глибинах. В Озівському Морю, сілення є 11 mg/cc.

Густість води залежить на сіленні та температурі. У Чорному Морю, густість на поверхню є 1.010 g/cc до 1.014 g/cc, і є менше коло рік. Також, густість збільшується з глибиною, є 1.017 g/cc де глибина є 200 метрів. Кисень у Чорному Морю є найважніший газ, і його є 4-7 cc/liter на поверхню. Чим

глибше, тим менше кисеня; його є 0.5 g/cc де глибина є 200 метрів. Рослин нема на дні Чорного Моря, не тільки бо нема кисеня, але також бо є багато hydrogen sulfide. Де глибина є 179 метрів, є 0.4 cc/m<sup>3</sup> H<sub>2</sub>S, і де глибина є 1981 метрів, є 6-7 cc/m<sup>3</sup> H<sub>2</sub>S.

Пересічна температура води у Чорному Морю є 52° F у північні частині, та 59° F у південі частині моря. Найвища температура знаходиться у серпні: у північні частині є 68-70° F і в південні частині є 78°. У Озівському Морю, температура води є від 77 до 82° F. Температура є найменша у січні, від 32 до 40° F. В зимі, земніша вода паде до дна, та тепліша вода підходить на верхню. Тому що так багато води мішається, температура тримається рівномірна нище чим 152 метрів; 44° F. Глибше (500 метрів), є 47.8° F, і де глибина є 2000 метрів, температура є 48° F. В літі, вода на поверхню є найтепліша, і найнища літна температура є 46° F. Від 100 метрів до дна, температура збільшується, і де глибина є 500 метрів, температура є 47.8 до 48° F, так як у зимі. Вода на північні частині Чорного Моря та Озівського Моря замерзає у зимі, і лід є від 4" до 3' груби, але то не є проблема до Навігації. Пересічне число днів, коли частина моря замерзена є: при кінці Дністра, 97; в Одесі, 56; у Очакові, 81; у Миколаї, 92; у Керчу, 51; і в Таганіру, 117.

Вода у Чорному Морю має кольор темний синє/зелене, та зеленіше ближе до берега. Хвилі є приблизно 4.8 метрів високі, а підчас бурів, 9 до 15 метрів. Приплива майже не існує і є лише 3". Вітер над Чорним Морем, крутиться у двох великих колах. Західне коло, блисько Дуная є 62 миль широке, та віє 0.3 миль/год. Східне коло є 31 до 62 миль широке, та віє 0.6 миль/год. Є дві струї коло Керчу та Босфору бо Озівське Море, Чорне Море й Середземне Море мають інші сілення. Чорне та Озівське Море мають багато бурів, гураганів та циклонів. Тільки підчас зими є мрака.

### **Точка 10) г & д - Роди Суден**

Перше судно, яке багато країн уживали, є Галера (Galley). Це судно є довге й широке, та має "апостис", один машт, багато весловників, та один або два весла в стерні які уживали щоб керувати. Такі судні були у південних Європейських країнах. Північні країни не уживали "апостиса", та мали "lateen" вітрила, не квадратіві. Така галера існувала до 18-го століття у

Середземному Морю. Галера скоро пливе, та можна її легко керувати. Тому, вона була уживана у боротьбах. Моряки би втовкмачували інше судно, й часто би нищили власне судно більше чим ворога. Тоді, вони би плили щоб борти обидвох кораблів були один коло другого. Тепер є видно чому галера мала апостис. Цей апостис є плятформа, яка висіла з борту корабля. Моряки уживали цей апостис щоб ходити на інше судно. Також, ті кораблі мали кілки під водою, які робили більшу шкоду. Вони мали один р'яд весловників, а часом, один на вищому поверхню, другий на нищому. Єгиптанці мали свої власні галери, які більше уживали на ріках, не на морях. Їхні галери мали два керма (весла по заду) які вони могли піднести й спустити, бо глибина в ріках часто змінюється. Єгиптанці уживали галери щоб торгувати. Вони мали ті галери коло 1600р. Перед Христом. Декотрі люди думають що галери мали два або три р'яди весловників. Щоб то було, найнищі весловники би мусіли бути так блисько до води що ця вода би могла перетікати через дірки (для весла), та втопити судно. Тому, коли є написано що є більше чим один р'яд весловників, то значить що вони сиділи один коло друго.

Кораблі викінгів були, приблизно, 165' довгі. Вони були збудовані на веслування, не на вітрила, але досить скоро плили з вітрилями. Кермо все було на правім боці, та вони кликали цей бік "stjornbord", що є корінь слова "starboard". Вони кликали лівий бік "bakbord", що є корінь французького слова "babord", по англійське, "port." Ті кораблі, "Змії", були до боротьби, мали вікна до дірок де були весла, багато якорів, та дуже багато золотих та срібних прикрасів, які висіли від вітрила. Боки кораблів були мальовані - червоне, фіятове та золоте.

17<sup>го</sup> століття галера була майже така сама як перед тим, але коли моряки зачинили додавати канони до судна, вони змінили вигляд палуби. Галера мала дзьоби, апостис, та вищу кімнату по заду, яка називалася "карос" (carosse), для капітана. Вони мали два машти, той машт блище доноса був вищий. Вітрила були "lateen", не квадратіві. Також мали 3 керма, стежку у середині яка

називалася "корсер" (coustier), яка кінчилася перед каросом. Карос був вище чим решта корабля, та мав пліт перед ним, та 2 драбини на боках. Прапори висіли, та були вишивані. Галера не могла плисти на океанах, і мусіла плисти тільки коло берега тому що вона мала ниський ніс. Також, тому що вона була така довга, її було потрібно багато місця обернутися, і то тільки могла робити на спокіних водах, бо вона легко переверталася.

Ще один тип корабля є "карак" (carrack). Цей корабель був уживаний у 14, 15 та 16 століттях щоб везти речі для торгування. Він мав 3 (або 4) машти, той найблищий до носа був багато більший чим інші машти. Один з найліпше знаних кораблів є "Галеон" (Galleon), тому що цей корабель є найчастіше показаний у фільмах про піратів. Галеон був воєвне судно, в 16 та 17 століттях, він мав 3 деки, (вищий по заду), та мав щоглу, з якої висіли вітрила. Він часом мав один або два машти для "lateen" вітрила, та його головний машт і середній машт мали "гнізда" звідки далеко було видно; та прапори, на самі горі. Франсіс Дрейк помер на галеоні у 1596 р.

Є один корабель, які називають "корабель без стерного машта". Цей корабель є Кетч. Ніхто не знає звідки приходить слово "кетч", але є можливо що слово тільки відноситься до корпусу. Кетч має два машти, та один для lateen, по заду; має щоглу, та декоративні речі з переду. Нема на нім короса, ані апостиса, тому що він не є зроблений до боротьби, але як Gianville (1625р.) пише, бо він є короткий, скоро пливе, може закручувати дуже скоро в малім колі, та може плисти майже без вітру.

Слово "Фрігат" (Frigate), люди часто уживають щоб значити тип корабля, але, то є слово яке значить тип дека. Перед 17им століттям, всі деки були зроблені із великих платформів, які з'єднували при кінцях. Фрігат, це є тип дека де дек є одна велика платформа від стерна до носа корабля. Петро Пен, архітект кораблів, уживав цей тип у 17-ім століттю.

Слово Фрігат є тепер ужуване щоб значити тип корабля, який є менший чим галеон чи карак, який дається до боротьби, із 24 до 50 канон. Декотрі менші фрігати мали весла, але вони не давалися до боротьби. Фрігат був корабель на океанах, який дуже скоро плив. Він мав три машти, квадратові, lateen, та інші трикутьньові вітрила, та щоглу. Коли парові мотори почали бути уживанні на фрігатах, вони були найсильніші кораблі на світі.

## НАВІГАРЕ НЕЦЕСЕ ЕСТ – ВІВЕРЕ НОН