**«Полтава» раскрывает секреты.**

Верфь исторического судостроения «Полтава», при поддержке ПАО «Газпром», воссоздает в Лахте достоверную копию первого 54-пушечного линейного корабля «Полтава», спроектированного и построенного при личном участии Петра I, и спущенного на воду в Адмиралтействе в 1712 году.

На сегодняшний день верфь «Полтава» является единственной одобренной Российским Морским Регистром Судоходства верфью со своим сертифицированным конструкторским бюро. В том числе благодаря этому исторический корабль будет действующим кораблем, а не только музейным объектом. Само конструкторское бюро формировалось из опытных мастеров – многие из них строили фрегат «Штандарт», и «Полтава» стала их вторым историческим кораблем. Михаил Плеханов, Главный строитель верфи, и Олег Коробкин, Главный конструктор, заканчивали Кораблестроительный институт.

При поддержке ПАО «Газпром» проект «Полтава» начался в 2013 году. Первый шпангоут был установлен 5 марта 2014 года, таким образом, строительство длится уже 2,5 года. Такие же сроки были и во времена Петра I.

При этом соблюдение технологий является важнейшим критерием «историчности» постройки. Этот проект базируется на чертежах петровской эпохи и технологии строительства корабля всё время сравниваются с петровскими. На Верфи только рангоутная мастерская не работает по стариной технологии. В настоящее время в России нет корабельного леса, поэтому мачты, реи и элементы рангоута изготавливаются склеенные, а не из массива, как это делалось при Петре I. Но основные технологии исторические. Также, вручную отшивается все парусное вооружение судна.

Сейчас корпус корабля готов на 70% и спуск намечен на 2017 год. Элементы, необходимые для дооснащения корабля, например, рангоут с такелажем, а так же паруса готовы на 30% и 80% соответственно.

 «Полтава» была заложена в 1709 году и стала первым кораблем Адмиралтейства в Санкт-Петербурге. Петр I понимал необходимость присутствия флота России на Балтике. Было стратегически важно в устье Невы поставить город и построить здесь верфь для того, чтобы Россия могла владеть инициативой на Балтийском море. В 1704 году Петр I заложил Адмиралтейскую верфь, но использовал её до 1709 года только как судоремонтную, так как достаточно шаткое было положение на Балтике. В это время судостроительными были Олонецкая, Сясьская и Новоладожская верфи, если говорить о судостроении близ Балтийского моря. И только после того, как Россия одержала победу над шведами под Полтавой (в 1709 году), стало очевидно, что эта территория теперь будет вне опасности, и можно закладывать на Адмиралтейской верфи линейный флот. И первым линейным кораблем, заложенным в 1709 году на Адмиралтейской верфи, был корабль «Полтава». Этот опыт строительства был удачен. Благодаря Балтийскому флоту Петр I осуществил «прорыв» в Европу. Также, «Полтава» был первым линейным кораблем, построенным русскими мастерами. Эти два фактора и определили выбор корабля для исторической реконструкции.

Сегодня верфь «Полтава» - проект с городским и даже российским именем. Регулярно сюда на экскурсии приезжают не только россияне, но и иностранцы: немцы, голландцы, финны. Таких верфей в мире всего несколько. Самые известные из них это голландская «Батавия», шведская «Гетеборг», «Гермиона» во Франции и «Полтава» в России. Это верфи, работающие по историческим чертежам и технологиям.

До окончания строительства еще более года, но практически с самой закладки корабля на верфи «кипит» экскурсионная жизнь. Программы продуманы так, чтобы посетители ознакомились с ручным трудом – с мастерством кузнечным и ремесленным. Для них открыты столярные, плотницкие, такелажные мастерские. Экскурсии и мастер-классы на верфи способствуют погружению гостей в атмосферу того времени. Сегодня гости могут зайти на корабль, пока он еще строится – у них есть уникальная возможность наблюдать весь процесс создания.

После завершения строительства корабля петербуржцев и гостей города ожидает целый музейный комплекс петровского кораблестроения – там будут тематические залы, классы. Сотрудники верфи взаимодействуют с морскими учебными заведениями Санкт-Петербурга. На строительство регулярно приезжают на практики кадеты Кронштадтского корпуса. Они посещают экскурсию, потом занимаются в ремесленных мастерских, далее выходят в море на кораблях и яхтах, тренируются ставить паруса, ходить под ветром, вязать морские узлы. По такой же программе занимаются кадеты Нахимовского училища, ученики кадетских классов.

**Несколько фактов о «Полтаве», которые вы не знали:**

* Расход древесины при изготовлении шпангоутов: 1:10!
* Кол-во балласта, чтобы соответствовать современным нормам остойчивости - 250 тонн!
* Глубина Невы у Адмиралтейства не позволяла спустить Полтаву на воду без камелей (плав.док, аналог).
* Дуб и в те времена был в дефиците, и часть его везли аж из Казани! Без железной дороги, кранов и грузовиков. Не понятно как при размерах дубов от полуметра и возрасте от 200 лет
* Уже потратили 2000 стволов дуба и 500 лиственницы, еще половина от этого – впереди.
* Вес 1 шпангоута около 2 т.
* Дольше всего (около полугода) искали дерево на киль.
* Для строительства корпуса выпущено уже более 1000 чертежей.
* На болты крепежа идет самое мягкое железо.
* Грот- мачта весит 3,5т, а фор-брам рей – 11 кг.
* Самый длинный болт М42 в ахтерштевне – 3,5м.