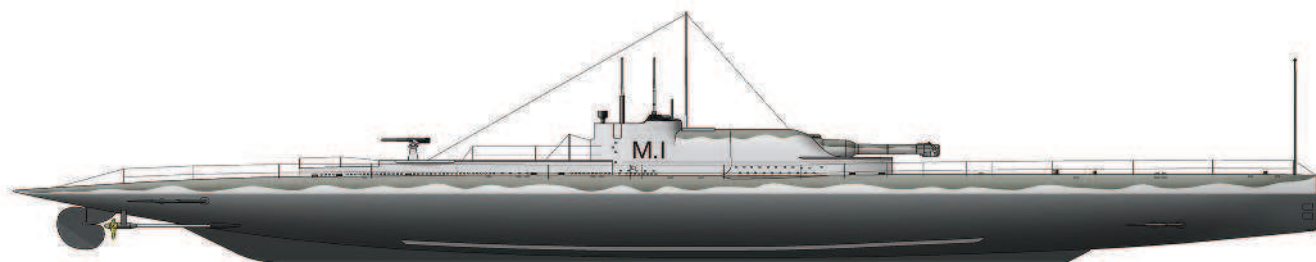
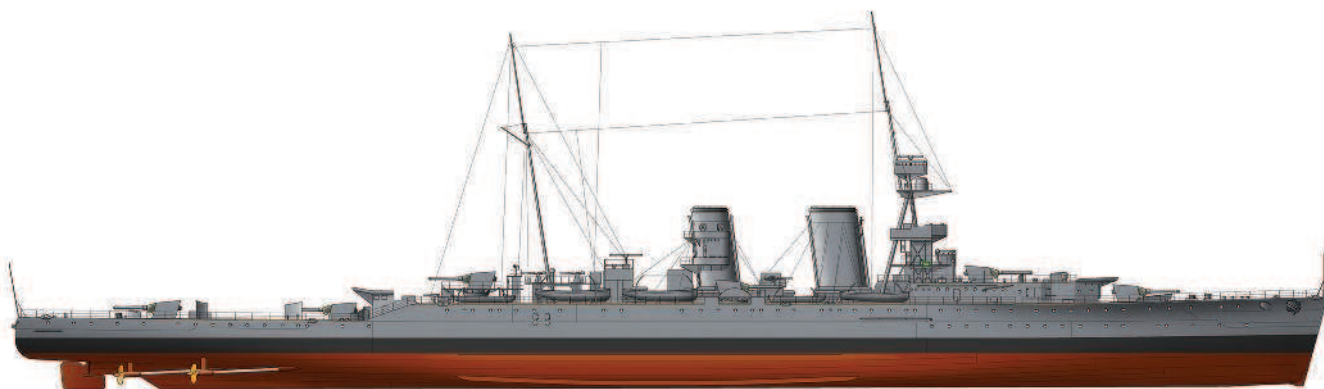
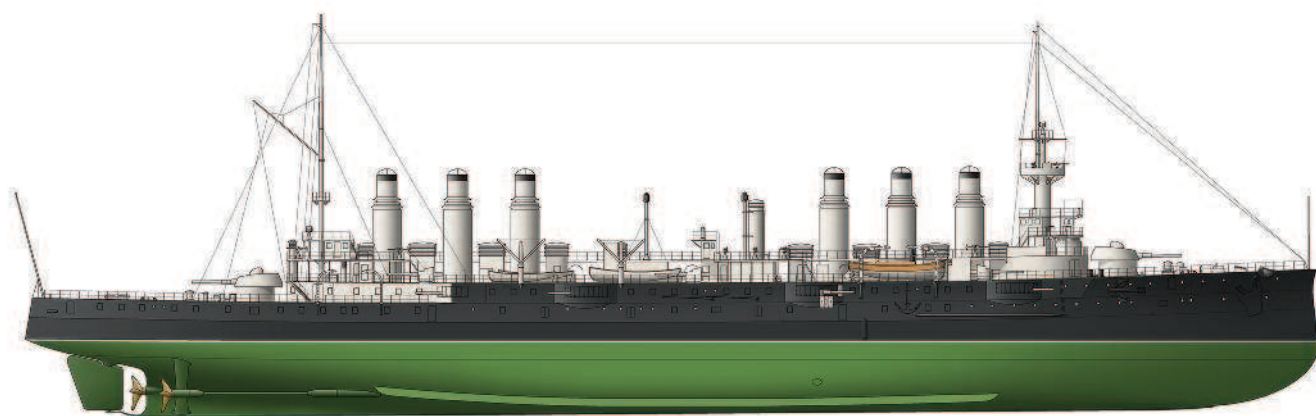


ОРУЖИЕ

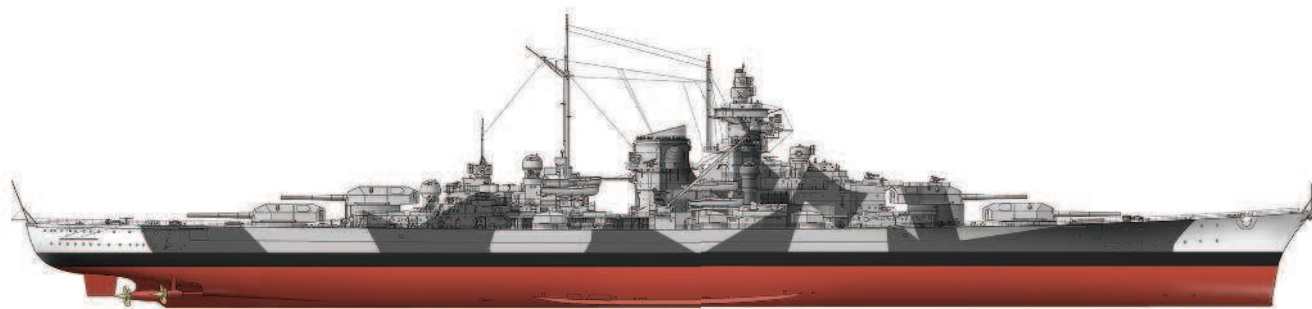
ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ



Сергей Родионов

САМЫЕ ИЗВЕСТНЫЕ КОРАБЛИ

МИРА



ОГИЗ

Издательство АСТ
Москва

СОДЕРЖАНИЕ

ПРЕДИСЛОВИЕ	6
ГЛАВА 1. ГРЕБНЫЕ СУДА	7
ГЛАВА 2. ПО ВОЛЕ ВЕТРА. ПАРУСНЫЕ КОРАБЛИ	15
ГЛАВА 3. ПАР ПРОБИВАЕТ ДОРОГУ	35
ГЛАВА 4. БРОНЕНОСЦЫ — НОВЫЕ ХОЗЯЕВА МОРЕЙ	47
ГЛАВА 5. ГОЛУБАЯ ЛЕНТА АТЛАНТИКИ	79
ГЛАВА 6. ЛИНКОРЫ — ЭРА БОЛЬШИХ ПУШЕК	85
ГЛАВА 7. «СКОРОСТЬ — ЛУЧШАЯ БРОНЯ». ЛИНЕЙНЫЕ КРЕЙСЕРА	143
ГЛАВА 8. МНОГОЛИКИЕ ИПОСТАСИ КРЕЙСЕРОВ	161
ГЛАВА 9. ЭСМИНЦЫ. ТОРПЕДЫ И ПУШКИ	175
ГЛАВА 10. КОРАБЛИ МОРСКИХ ГЛУБИН. ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ	183
ГЛАВА 11. ПЛАВУЧИЕ АЭРОДРОМЫ. АВИАНОСЦЫ	195
ГЛАВА 12. СОВРЕМЕННЫЕ БОЕВЫЕ КОРАБЛИ	203



ПРЕДИСЛОВИЕ

Благодаря историческим трудам и археологическим находкам мы можем вполне достоверно представлять историю корабля за последние 6 тысяч лет, когда на Ниле появился первый парус. Хотя строившиеся в Древнем Египте суда еще были крайне непрочными и не подходили для морских путешествий.

По мере развития человечества совершенствовались и корабли. Люди стали покорять моря, а затем — океаны. Но водная поверхность представляла не только торговые пути и промысловые

угодья. Несчетное количество раз она становилась полем боя.

Так уж повелось, что все новейшие достижения научно-технического прогресса находят свое практическое применение в первую очередь в военном деле. Поэтому боевые корабли во все времена наиболее часто оказывались сосредоточением почти всех придуманных человеком технических новинок.

На страницах этой книги читатель сможет познакомиться с самыми знаменитыми кораблями различных эпох, их внешним обликом и зигзагами судьбы.

ГЛАВА 1

ГРЕБНЫЕ СУДА

История не сохранила для нас имен людей, подаривших человечеству лодку, весло и парус. Можно предположить, что первым судном на Земле стало упавшее в воду дерево, которым управляли с помощью длинного шеста. С другой стороны, на эту роль могла претендовать и связка камыша.

Относительно достоверно нам известна история судостроения лишь за последние шесть тысяч лет.

В Древнем Египте додинастического периода (5000—3000 гг. до н.э.) стали строить предназначенные для плавания по Нилу лодки из папируса. Сначала они больше напоминали плот, но постепенно стали приобретать форму собственно корабля: у них сформировались борта и приподнятые нос с кормой. Кроме весел, их неизменным атрибутом был папирусный же парус. Ведь если при плавании вниз по Нилу ветер всегда был встречным, то на обратном пути против течения он становился попутным.

Со временем египтяне стали отваживаться выходить на таких лодках в море. Предпринятые Туром Хейердалом экспедиции на папирусных лодках «Ра» продемонстрировали, что папирусная конструкция способна выдержать двухмесячное морское плавание. Подобные лодки и плоты до настоящего времени используются в Восточной Африке, Южной Америке и некоторых странах Персидского залива.

Во времена Древнего царства (3200—2240 гг. до н.э.) египтяне освоили гораздо более прочный, чем папирус, материал — дерево. В этих местах чаще всего встречались акация и смоковница, позволявшие изготавливать только короткие доски. От своих предков, папирусных лодок, египетские деревянные корабли унаследовали профиль с приподнятыми носом и кормой, напоминающий апельсиновую корку. Наружный киль отсутствовал. Все это не позволяло построить достаточно прочный корпус, и для его укрепления при-

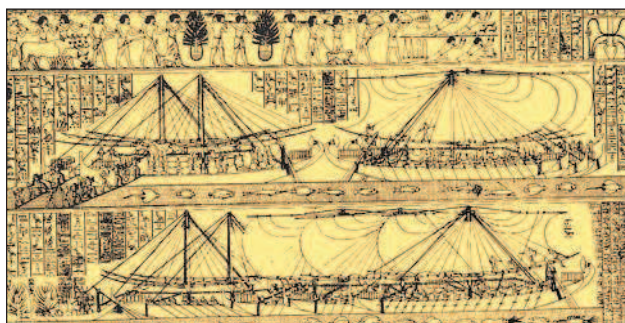


ходилось использовать продольный канат на стойках, натянутый с помощью короткого стержня-закрутки. Снаружи корпус также опоясывали плетеным канатом. Гребные весла не имели уключин: ими гребли как на современных каноэ. Аналогичные конструкции до сих пор можно встретить на африканских речных судах.

В эпоху Нового царства нашли применение длинные доски, вытесанные из стволов хвойных деревьев, доставленных в долину Нила из соседнего Ливана. Теперь египетские корабли могли строить более прочные корпуса, что увеличило отношение длины к ширине и сделало ненужным опоясывание плетеным канатом. Весла получили уключины.

Конструкция кораблей Древнего Египта была приспособлена для плавания по Нилу и гораздо хуже подходила для морских переходов.

Первые по-настоящему морские суда стали строить финикийцы, имевшие в своем распоряжении большие количества высококачественного ливанского кедра. Именно они придумали применяющиеся до настоящего времени элементы судового набора: киль, штевни, шпангоуты и обшивку. Помещения для грузов стали располагать под палубой.



Финикийские корабли. Фрагмент древнеегипетской фрески

В X в. до н.э. у финикийцев произошло разделение кораблей на торговые и военные. Последние, для обеспечения более высокой скорости, имели большее отношение длины к ширине и оклеиванные медью тараны.

Успехи в кораблестроении позволили финикийцам основать многочисленные колонии на берегах Средиземного моря и неоднократно побывать в землях за Гибралтарским проливом. Наиболее могущественной и знаменитой финикийской колонией стал Карфаген, достигший невиданных ранее успехов как в кораблестроении, так и в мореплавании. Именно флот стал основой его военных и экономических успехов. Следует отметить, что в Карфагене впервые освоили серийное судостроение, требующее высокого уровня измерительных средств, планирования и координации производства. Отдельные стандартные детали заказывали в отдельных мастерских, а на верфях уже осуществляли непосредственную сборку кораблей. Также пунийцы первыми пришли к выводу о необходимости наличия в составе военного флота, помимо собственно боевых и транспортных кораблей, специализированных десантных судов и высадочных средств. Они строили специализированные корабли, приспособленные для перевозки не только пехоты, но и конницы.

Основными соперниками Карфагена на средиземноморских торговых путях были полисы Древней Греции. Они практически довели до совершенства конструкцию изобретенной финикийцами триеры — боевого корабля с тремя рядами расположенных в шахматном порядке весел, причем длина весел была одинаковой независимо от ряда. Наиболее сильные и квалифицированные

ГРЕБНЫЕ СУДА



Первая Пуническая война, сражение при мысе Экном

гребцы располагались в верхнем ряду. Они же получали и наиболее высокую плату. На веслах триера передвигалась со скоростью примерно в 2 узла, но на короткое время гребцы могли разогнать ее до 7—8 узлов.

Обшивку стали крепить парными швами. К другим усовершенствованиям следует отнести сплошную палубу. В ряде случаев подводную часть корпуса покрывали свинцовыми листами. Таран все чаще стали устанавливать ниже ватерлинии, что позволяло наносить пробоины в подводной части неприятельского судна. Другой разновидностью тактики боя для триер являлся abordаж.

Кроме главного паруса прямоугольной или трапецевидной формы появился дополнительный — артемон, располагавшийся на наклонной мачте в носовой части судна. Однако основным двигателем у трирем служили все же весла. Во время боя паруса и мачты убирали.

Свои высокие боевые качества древнегреческие триеры продемонстрировали в Саламинском сражении. Более высокая маневренность позволила им наголову разгромить многократно численно превосходивший персидский флот.

Однако мореходность триер была достаточно условной. Они могли совершать переходы лишь по достаточно тихому морю, стараясь укрываться в гаванях при малейшем волнении.

Перехватившие лидерство у греков римляне стали вооружать свои боевые корабли изобретенным Гаем Дуилиусом «вороном», представлявшим собой поворотную сходню с шарнирным устройством с расположенным на конце острым «клювом», который при abordаже втыкался в палубу судна противника, после чего на него перебежала римская морская пехота. Впервые новое оружие римляне применили в 260 г. до н.э. в бою против карфагенского флота у Липарских островов. Для некогда могущественного противника это оказалось большой неожиданностью и предопре-



«Олимпия» — современная реконструкция древнегреческой триеры



делило его поражение, морские сражения теперь стали более динамичными за счет более широкого применения абордажной тактики.

Наряду с развитием тактики боя одиночных кораблей (внедрение различных метательных машин и зажигательных снарядов) большое значение римляне стали придавать и совершенствованию их боевого порядка. С помощью различных форм боевого маневрирования они старались прежде всего ослабить фланги неприятельского флота. Наиболее ярко это продемонстрировал Марк Агриппа в 31 г. до н.э. в сражении у мыса Акций. Сочетание фланговых ударов с активным использованием зажигательных снарядов привело к решительной победе над численно превосходящим флотом Антония.

Прямыми наследниками античных судостроительных традиций стали византийцы. Они строили дромоны, имевшие по две мачты, два ряда весел и вооружавшиеся катапультами. Серьезное превосходство византийскому флоту над противником давал «греческий огонь» — особая смесь, рецепт которой не дошел до нашего времени, способная гореть даже на поверхности воды и ставшая прообразом современного напалма. Для ее метания использовалось специальное устройство «сифон» — прародитель огнеметов.

В Северной Европе постепенно складывался совершенно иной тип судна с обшивкой «внакрой» из досок, наложенных краями друг на друга. К моменту появления на исторической арене викингов он превратился в драккар — длинный и узкий корабль с поднятыми носом и кормой, приводившийся в движение веслами и прямоугольным парусом. Конструкция носа и кормы была



Североевропейский драккар

одинаковой, что позволяло двигаться на веслах в любом направлении не разворачиваясь, а небольшая осадка обеспечивала свободное маневрирование на мелководье.

Конструкция драккара оказалась исключительно мореходной для своего времени. Это позволило викингам совершать дальние походы к Британским островам и Средиземному морю, и даже к труднодоступным Фарерским островам, Исландии и Гренландии. Также викинги стали первыми европейцами, достигшими Американского континента. Примерно в 1000 г. Лейф Эрикссон посетил Лабрадор, Ньюфаундленд и Баффинову Землю. В 1002 г. его брат Торвальд Эрикссон основал первое европейское поселение в Америке, но вскоре погиб в стычке с местными индейцами. После него аналогичные попытки предпринимали его невестка Гудрид и дочь Фрейдис, но, несмотря на многочисленные усилия, поладить с местным населением не удалось, и викинги были вынуждены покинуть свои колонии по другую сторону Атлантики. Долгое время плавание викингов к американским берегам считали легендой, но в 1960 г. в Ньюфаундленде удалось найти остатки их поселения, а в 2010 г.

ГРЕБНЫЕ СУДА

в Исландии обнаружили останки женщины, которая была прибывшей на остров около 1000 г. и оставшейся там жить индеанкой.

На Средиземном море, в Венеции, в VII в. появился новый тип военного гребного судна — галера. Ее корпус был длинным и узким (отношение длины к ширине достигало 8:1). В сравнении с античными триерами длина весел увеличилась почти вдвое. Главным отличием галеры от триеры, у которой весла пропускаясь через отверстия в корпусе или опирались на фальшборт, стало наличие расположенной на палубе широкой платформы для гребцов. При этом весла располагались в один ярус, что позволило снизить высоту надводного борта и повысить остойчивость судна. Две мачты несли треугольные латинские паруса. Из вооружения они первоначально несли различные метательные

машины наподобие больших арбалетов. С появлением артиллерии в носовой части стали устанавливать одно большое орудие и два меньших по обе стороны от него.

В бою средневековые галеры продолжали действовать подобно античным триерам. Требовалось максимально быстро подойти к неприятельскому судну и вонзить в его борт выступ надводной части форштевня — шпирон, после чего воины перебежали на палубу неприятельского судна.

Низкая мореходность и малая автономность накладывали на действия галерных флотов существенные ограничения. Из-за сильного волнения им часто приходилось по много дней отстаиваться в портах.

Средиземноморские галеры делились на две большие группы: быстрые и маневренные галеры-зензили с узким



Мальтийская галера



Галера дожа Венеции «Буцентавр». Картина Франческо Гварди

корпусом и более широкие и менее маневренные (отношение длины к ширине 6:1) бастард-галеры. Последние, в ряде случаев, могли использоваться и как торговые суда. Использовались и облегченные варианты галер: фусты, галиоты, фрегаты, бригантины и скампавеи. Однако через некоторое время большинство из этих названий перешло к совершенно другим разновидностям парусных кораблей.

Дальнейшим развитием галеры стал галеас. Первоначально так называли наиболее крупные галеры. Однако постепенно галеас превратился в промежуточный вариант между галерой и парусным военным кораблем. Имея сопоставимую с галерами скорость, галеасы были более тяжелыми и менее маневренными. С другой стороны, наличие орудийной палубы позволяло значительно усилить вооружение. Гораздо



Сражение при Лепанто

лучшей, в сравнении с галерами, была и мореходность.

Классическим примером боевого применения галер стало состоявшееся в 1571 г. при Лепанто сражение между испано-венецианским, с одной стороны, и турецким флотом — с другой. Наличие в составе флота союзников шести галеасов принесло им победу. Турецкие галеры так и не смогли взять их на бордаж. Высокие борта оказались непреодолимыми для их морской пехоты. К тому же испанские и венецианские артиллеристы продемонстрировали более высокую скорострельность и лучшую точность стрельбы.

Начиная с XVII в. боевое значение галер резко упало, так как развитие парусных судов обеспечило им превосходство практически по всем параметрам. В ряде случаев сохранившиеся галеасы переделывали в полноценные парусные

суда. В частности, так в 1570 г. поступили англичане, переделав в галеоны два своих галеаса.

Однако в акваториях Средиземного и Балтийского морей в районах, изобилующих мелкими бухтами и шхерами, галеры продолжали оставаться грозным оружием. В русском флоте последними



Французский галеас



Русская галера в сражении при Гренгаме

галерами стали построенные в 1796 г. «Пернов» и «Смелая».

Что же касается галеасов, то они постепенно трансформировались в легкие гребные фрегаты с полным парусным

вооружением, у которых вместо одной из орудийных палуб имелись банки для гребцов. Примером такой конструкции в русском флоте может служить русский шхерный фрегат «Святой Николай».

ГЛАВА 2 ПО ВОЛЕ ВЕТРА. ПАРУСНЫЕ КОРАБЛИ

Пока в составе боевых флотов господствовали гребные корабли, в торговом судоходстве гораздо более активно использовался парус. Ведь на паруснике можно обойтись меньшей численностью команды, да и автономность была значительно большей.

На Средиземном море в X—XVI вв. в качестве торговых и военно-транспортных судов чаще всего применялись нефы — корабли с корпусами округлой формы и высокими бортами. Как правило, они вооружались одной-двумя мачтами. При этом наряду с традиционным прямым парусом стали употреблять и латинский, имевший треугольную форму и позволявший идти против ветра.

Именно на нефях добирались в Святую землю многочисленные паломники. На кораблях этого типа попадали в Палестину участники Первого и Третьего крестовых походов, а также воины Андраша Венгерского в 1217 г. Водоизмещение нефов составляло от 200 до

600 тонн. В частности, в договоре между Венецией и французским королем Людовиком IX упоминается неф «Рокфор», имевший длину по килю 31,5 м, общую длину 49,5 м, ширину 14,31 м,



Модель нефа XIII века