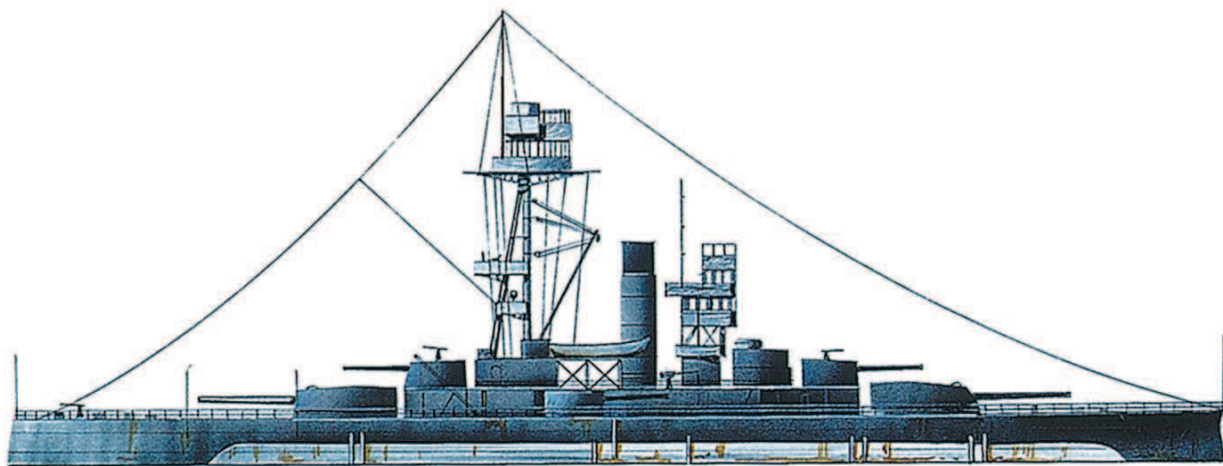


# КОРАБЛИ

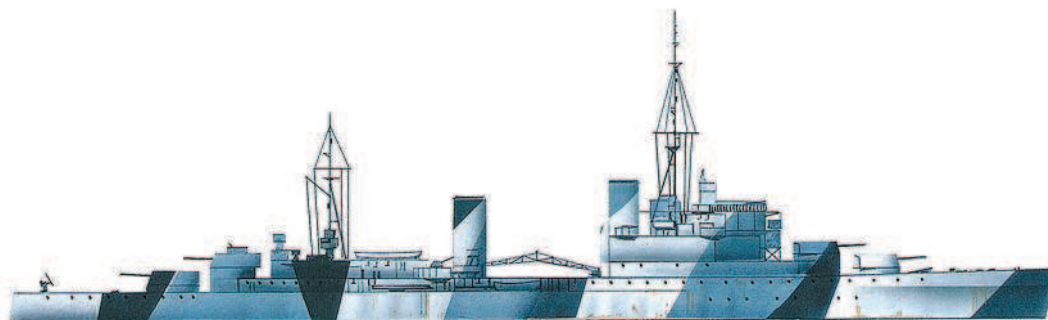
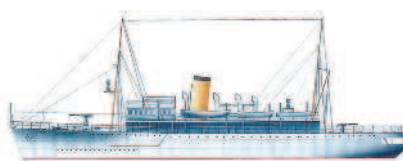
ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ  
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ





# КОРАБЛИ

ИЛЛЮСТРИРОВАННАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ



Издательство АСТ  
Москва



УДК 629.5(031)  
ББК 39.42я2  
P76

12+

David Ross  
VISUAL ENCYCLOPEDIA: SHIPS

Перевод с английского *И.А. Бочкова*

Печатается с разрешения автора и издательства Amber Books Ltd  
Исключительные права на публикацию книги на русском языке принадлежат  
ООО «Издательству АСТ». Любое использование материала данной книги,  
полностью или частично, без разрешения правообладателя запрещается.

**Росс, Дэвид**

Корабли. Иллюстрированная энциклопедия / Д. Росс ; пер. с англ.  
И.А. Бочков. — Москва : Издательство АСТ, 2018. — 448 с. ил. — (Военная иллю-  
стрированная энциклопедия).

ISBN 978-5-17-109863-6 («Издательство АСТ»)

ISBN 978-1-78274-205-0 (англ.)

ISBN 978-1-78274-108-4 (англ.)

Это уникальный справочник по кораблям и подводным лодкам, в т.ч. военным, торговым и пассажир-  
ским судам, – от возникновения судостроения до наших дней. В книге представлены все известные типы  
кораблей и подводных лодок мира. Сотни цветных рисунков сопровождаются детальной информацией о  
стране, времени создания, типе корабля и его технических характеристиках.

Зав. редакцией *Ю.В. Данник*  
Ответственный редактор *Е.Р. Секачева, О.В. Климова*  
Технический редактор *Т.П. Тимошина*  
Компьютерная верстка *В.В. Брызгаловой*  
Корректор *И.Н. Мокина*  
Дизайн обложки *А.А. Закопайко*  
Общероссийский классификатор продукции  
ОК-005-93, том 2; 953000 – книги и брошюры  
Подписано в печать 10.07.2018. Формат 60x84/8. Усл. печ. л. 52,08  
Тираж 2000 экз. Заказ

**УДК 629.5(031)**  
**ББК 39.42я2.**

ООО «Издательство АСТ»  
129085, г. Москва, Звездный бульвар, д. 21, стр. 1, ком. 39  
Адрес нашего сайта: [www.ast.ru](http://www.ast.ru) • E-mail: [ogiz@ast.ru](mailto:ogiz@ast.ru)

«Баспа Аста» деген ООО  
129085, г. Мәскеу, Жұлдызды гүлзар, уй 21, 1 құрылым, 39 бөлме  
Біздің электрондық мекенжайымыз: [www.ast.ru](http://www.ast.ru)  
Интернет-магазин: [www.book24.kz](http://www.book24.kz) • Интернет-дүкен: [www.book24.kz](http://www.book24.kz)  
Импортер в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».  
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.  
Дистрибьютор и представитель по приему претензий на продукцию в республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»  
Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының  
өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3кә», литер Б, офис 1.  
Тел.: 8 (727) 2 51 59 89,90,91,92. Факс: 8 (727) 251 58 12, вн. 107; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)  
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген. Өндірген мемлекет: Ресей  
Сертификация қарастырылмаған

ISBN 978-5-17-109863-6 («Издательство АСТ»)  
ISBN 978-1-907446-15-3 (англ.)

© ООО «Издательство АСТ», 2018  
© И.А. Бочков, перевод на русский язык  
© 2010 Amber Books Ltd.

# СОДЕРЖАНИЕ



**ПРЕДИСЛОВИЕ** 6

**Типы кораблей до 1899 г.** 9

**1900–1929 гг.** 93

**1930–1949 гг.** 215

**1950–1999 гг.** 316

**КОРАБЛИ XXI в.** 428

**Словарь** 440

**Указатель** 442

# ПРЕДИСЛОВИЕ

**Чтобы совершать путешествия по большим водным пространствам, первобытным людям требовались три вещи. Во-первых, судно, на котором можно было сидеть или стоять; во-вторых, средства, чтобы им править; и в-третьих, способ управления корабельным рулем. Вполне вероятно, что в далекие доисторические времена в разных местах такие средства и способы были открыты и изобретены не единожды. Ныне об использовании первых кораблей можно только гадать.**

На протяжении истории изображения судов встречались довольно часто. Самые древние из них были нарисованы в египетских гробницах примерно шесть тысяч лет назад. На них изображены парусники, построенные из деревянных досок. По всей вероятности, самые первые суда использовались в таких мирных целях, как грузоперевозки и рыболовство. Но с самого начала путешествия по воде наделялись и сакральным содержанием. Весьма древним представляется образ лодки, везущей духов умерших людей в мир иной.

## **Фундаментальные принципы**

Принципы и правила, лежащие в основе всего огромного комплекса приспособлений, новшеств и роста, которыми препровождалось судостроение с тех далеких времен, сохранились по сей день. Нашим далеким предкам нынешние корабли могли бы показаться невероятно большими. Они могут двигаться на большой глубине под водой или нестись над самой ее поверхностью и обладают мощнейшим и сложнейшим оборудованием. Однако все эти разработки обоснованы тремя основополагающими принципами.

## **Развитие судостроения**

Если выстраивать график развития судостроения, то он будет иметь несколько пиков, связанных с появлением весла, мачты и прямого паруса, рулевого весла, а много позже – румпеля с рулевым пером, компаса, треугольного (латинского) паруса, который гораздо лучше поддавался ветру, и рулевого колеса. Начиная с 1790-х гг., по мере начала массового изобретательства и появления механического привода, железных и впоследствии стальных конструкций, разительного роста габаритов кораблей, развитие судостроения все больше ускоряется. Именно в это время стремительно возрастает мощь боевого корабля и поражающее действие его нарезных пушек, бризантных снарядов, торпедных орудий, приведших позднее к межконтинентальным баллистическим ракетам с ядерными боеголовками. Чтобы совершать путешествия по большим водным пространствам, первобытным людям требовались три вещи. Во-первых, судно, на котором можно было сидеть или стоять; во-вторых, средства, чтобы им править; и в-третьих, способ управления корабельным рулем. Вполне вероятно, что в далекие доисторические времена в разных местах такие средства и способы были открыты и изобретены не единожды. Ныне об использовании первых кораблей можно только

гадать. Нововведения продолжались, а новые типы судов отражали новые потребности. В ближайшие годы, возможно, появятся корабли с дистанционным управлением, способные к действиям на океанских глубинах.

## Сложные конструкции

И все же зрелище корабля, идущего на всех парусах, продолжает завораживать нас и собирать людские толпы. В кораблях неизменно сочетались практические и эстетические черты, и они всегда считались сложными творениями человека. Вопрос о том, являются ли самые современные корабли столь же красивыми, как и их предшественники-парусники, представляется спорным, однако бесспорно одно – они сохраняют свой интерес, обаяние и привлекательность.



**Вверху.** Корабль ВМС США Ronald Reagan, спущенный на воду в 2001 г., принадлежит к сверхмощным авианосцам класса Nimitz – крупнейшим в мире боевым кораблям основного класса.





# ТИПЫ КОРАБЛЕЙ ДО 1899 г.

**Известно, что некоторые древнейшие суда строились не из дерева, а из пучков тростника. Примечательно то, что подобные техники в ходу и поныне на Африканском и Южно-американском континентах.**

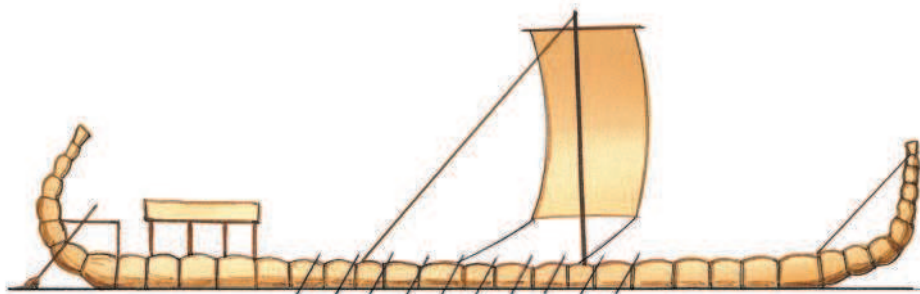
Кораблестроение постоянно совершенствовалось в зависимости от условий торговли, способов ведения войн и многих других факторов. В этой главе мы расскажем о том, как на заре кораблестроения люди искусно сочетали силы природы с примитивными технологиями.

**Слева.** Одним из последних быстроходных клиперов, построенных для перевозок китайского чая, был Cutty Sark, спущенный на воду в 1869 г. На полной скорости он обгонял современные ему пароходы.

# Суда древности

Данные археологии показывают, что среди древнейших судов были лодки из вязанок тростника. Такая строительная техника развивалась как в Египте, так и в Южной Америке. При этом весьма древними являются и деревянные суда, делавшиеся вначале из выдолбленных стволов, а потом из досок.

## Египетская тростниковая лодка



В Древнем Египте недоставало древесины, зато в дельте Нила во множестве произрастал высокий тростник. Строительство таких судов восходит как минимум к 3200 г. до н.э. Уже тогда появилось рулевое весло. Тростниковые лодки служили самое большее несколько месяцев, но их изготовление отличалось быстротой и дешевизной.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	египетская тростниковая лодка
Размеры:	16,5 м x 2,7 м x 1,5 м
Оснастка:	одномачтовая с прямым парусом
Груз:	рыба, тростник, зерно
Год:	3200 г. до н.э.

## Корабль Хеопса



Это один из древнейших сохранившихся кораблей, сделанный из привозного кедра. У этого церемониального судна с двумя палубными каютами и без киля обшивка скреплялась канатами. Весла с парусом помогали двигаться против ветра и по течению Нила.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	египетское судно из кедра
Водоизмещение:	94 тонны
Размеры:	43,6 м x 5,7 м x 1,45 м
Оснастка:	одномачтовая с прямым парусом
Команда:	12 человек
Год:	2500 г. до н.э.

### ХРОНОЛОГИЯ

3200 до н.э.



2500 до н.э.



1550 до н.э.



## Нильская баржа

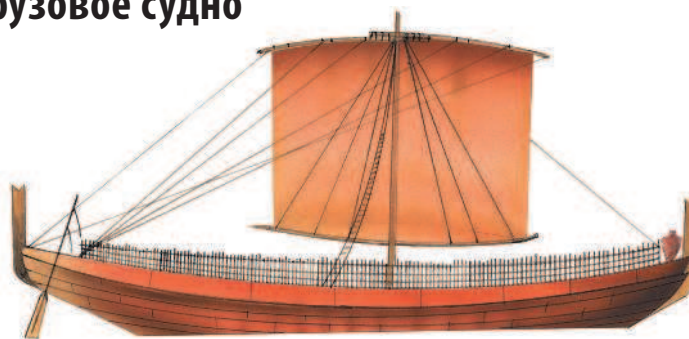


На специализированных судах перевозили крупные грузы вниз по реке из Асуана в Луксор. Судно шло с помощью четырех рулевых весел и буксировалось двадцатью семью малыми весельными судами. Большое судно удерживалось канатами.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	египетская грузовая баржа
Водоизмещение:	1500 тонн с грузом
Размеры:	59,4 м x 21,3 м x 2,1 м
Оснастка:	отсутствует
Команда:	900 человек, в т.ч. вспомогательные экипажи
Год:	1550 г. до н.э.

## Финикийское грузовое судно

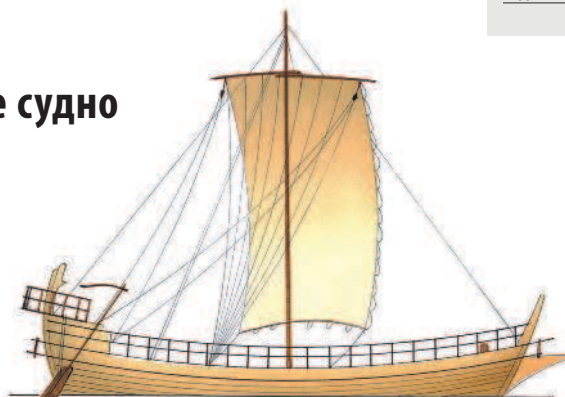


Эти деревянные коммерческие суда, ходившие на веслах под парусом, предназначались для перевозки египетских товаров. Из особенностей корабля можно отметить шторм-трап на топе мачты и плетеные перегородки (возможно, чтобы отгородить палубный груз от гребцов).

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	египетская грузовая баржа
Водоизмещение:	1500 тонн с грузом
Размеры:	59,4 м x 21,3 м x 2,1 м
Оснастка:	отсутствует
Команда:	900 человек, в т.ч. вспомогательные экипажи
Год:	1550 г. до н.э.

## Греческое грузовое судно



Высокая мачта и увеличенная площадь парусности заставляют предположить, что на корабле пользовались веслами только лишь по необходимости в гавани либо при штиле. Корпус представляет собой легкую конструкцию из сосновой обшивки. Носовой таран указывает на то, что судно могло участвовать в боевых действиях (как это происходило в ходе Греко-персидских войн в 479 до н.э.).

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	греческое парусное грузовое судно
Размеры:	15,2 м x 4,3 м x 1,8 м
Оснастка:	одномачтовая с прямым зарифленным парусом
Команда:	8–10 человек
Груз:	вино, древесина, зерно, шерсть, кожа
Год:	500 г. до н.э.

1500 до н.э.



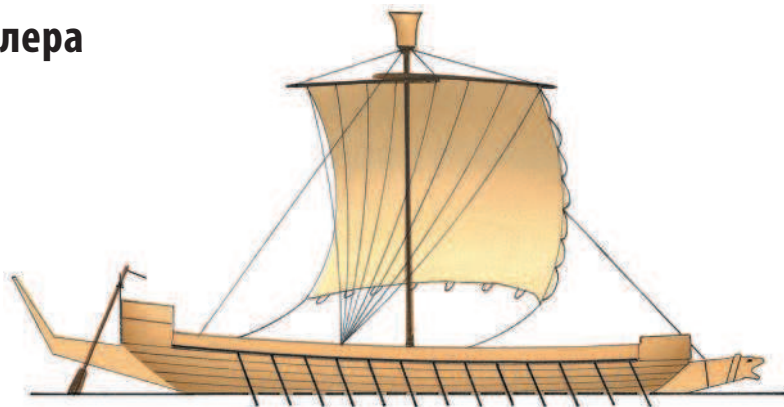
500 до н.э.



# Боевые гребные суда

Вплоть до Позднего Средневековья основными боевыми кораблями служили весельные суда. Конструкция их корпуса обеспечивала большую быстроходность по сравнению с использованием парусов и рулевого механизма, и потому тяжелые галеры, которые приводило в движение до двухсот гребцов, использовались для ближнего боя.

## Египетская галера

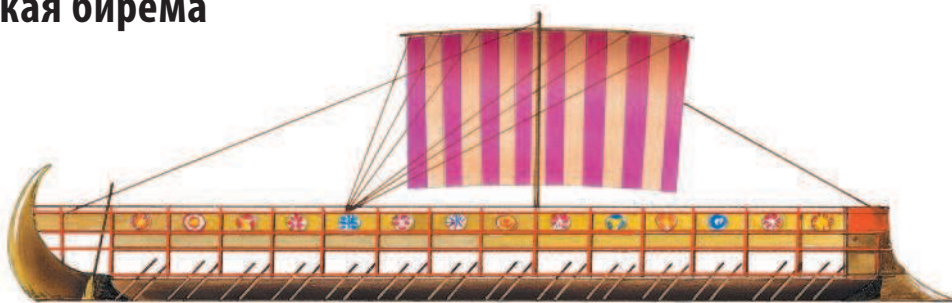


Это массивное судно с килем могло иметь таран и входило в состав флота фараона Рамзеса III. Фальшборт защищал гребцов, а наличие боевых позиций на носу и корме позволяло тесно сблизиться с противником. Наблюдательный пост располагался на топе мачты, а площадь парусности можно было сократить посредством взятия на гитовы.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	египетская военная галера
<b>Размеры:</b>	25,9 м x 5,5 м x 1,2 м
<b>Оснастка:</b>	одномачтовая с прямым парусом на одной двухсекционной рее
<b>Команда:</b>	24 гребца плюс офицеры и воины
<b>Год:</b>	1180 г. до н.э.

## Финикийская бирема



Более 500 лет Финикия была крупнейшей морской державой на Средиземноморье. Некоторые элементы этой двухрядной галеры являются гипотетическими, но, возможно, она строилась из выдолбленного древесного ствола. Конструкция двухпалубного судна предусматривала боевую позицию по всей длине над гребцами и носовой таран.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	финикийское гребное судно
<b>Размеры:</b>	27,4 м x 4,3 м x 1,8 м
<b>Оснастка:</b>	одномачтовая с прямым парусом
<b>Команда:</b>	56 гребцов плюс офицеры и воины
<b>Год:</b>	700 г. до н.э.

### ХРОНОЛОГИЯ

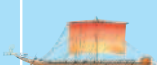
1180 до н.э.



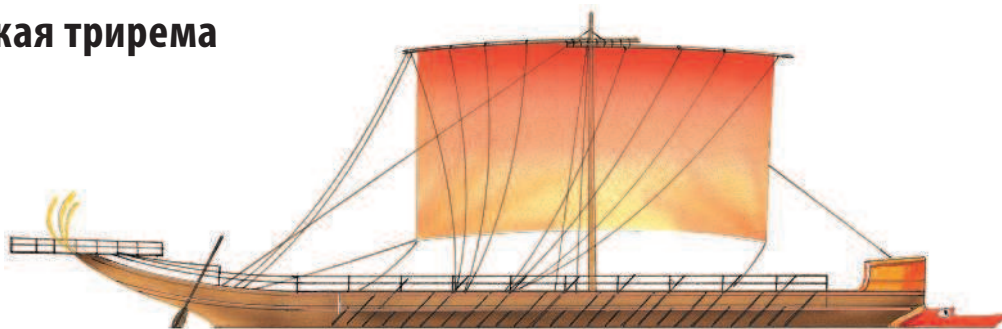
700 до н.э.



500 до н.э.



## Греческая трирема

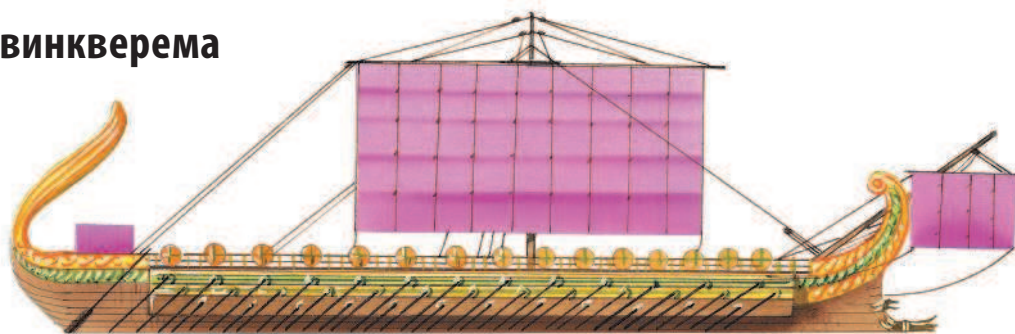


Три ряда гребцов продвигали это судно со скоростью 11,5 узлов. Возникшая в 650 г. до н.э., вероятно, в Коринфе, трирема являлась самым внушительным боевым кораблем своей эпохи – массивным, быстроходным и маневренным. Палубная площадка тянулась по всей длине, а короткую фок-мачту можно было пригонять, как и грот-мачту.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	греческое военное гребное судно
<b>Водоизмещение:</b>	около 49 тонн
<b>Размеры:</b>	32,5 м х 4,6 м х 1,1 м
<b>Оснастка:</b>	одна либо две мачты с прямыми парусами на двухсекционных ряях
<b>Команда:</b>	170 гребцов плюс офицеры и воины
<b>Год:</b>	500 г. до н.э.

## Римская квинкверема

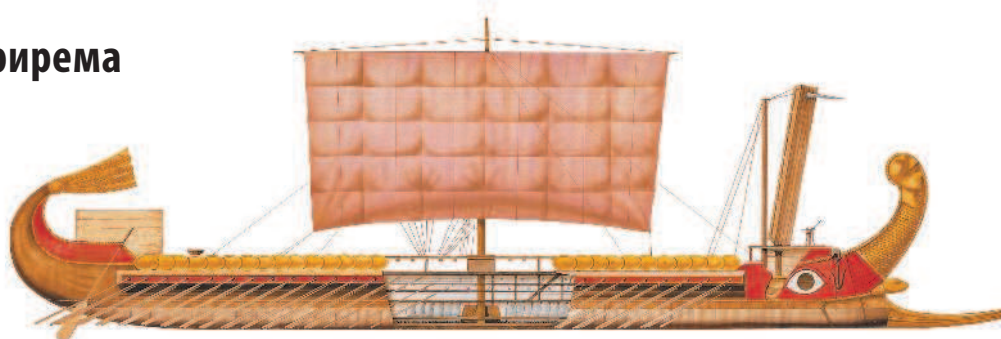


Это название подразумевает, собственно, не пять рядов весел, а пятерых гребцов, расположенных в одном отсеке на каждом из трех уровней: по два человека на одно весло на двух верхних уровнях и один на нижнем уровне. В целом древнеримские боевые корабли были шире и тяжелее греческих, что делало их мощнее, но менее маневренными в морских сражениях.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	римское военное гребное судно
<b>Размеры (ширина):</b>	5 м
<b>Оснастка:</b>	одна съемная мачта с прямым парусом
<b>Вооружение:</b>	баллиста (тяжелая катапульта)
<b>Команда:</b>	300 гребцов плюс офицеры и 120 воинов
<b>Год:</b>	350 г. до н.э.

## Римская трирема



В ходе длительной войны с Карфагеном римляне копировали для своих тяжелых трирем карфагенскую конструкцию. В дополнение к носовому тарану и баллисте с каменными снарядами они могли выпускать по вражеским судам зажигательные снаряды, а также имели тяжелый штурмовой трап («абордажный ворон»), направленный острием в корпус корабля противника.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	римское военное гребное судно
<b>Размеры:</b>	35 м х 4,6 м х 1,5 м
<b>Оснастка:</b>	одномачтовая с прямым парусом
<b>Команда:</b>	190 гребцов плюс офицеры и воины
<b>Год:</b>	200 г. до н.э.

350 до н.э.



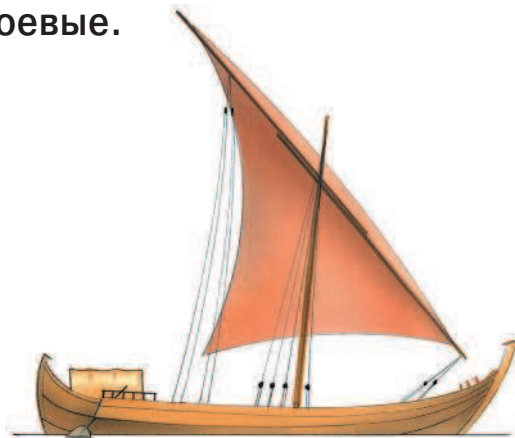
200 до н.э.



# Суда Раннего Средневековья. Часть 1

Рост населения, технические новшества и развитие международной торговли способствовали совершенствованию кораблестроения. Паруса усложнялись, а моряки все более умело ими пользовались. Тогда же резко увеличилось количество кораблей, и торговые суда с легкостью можно было переделать в боевые.

## Средиземноморское грузовое судно

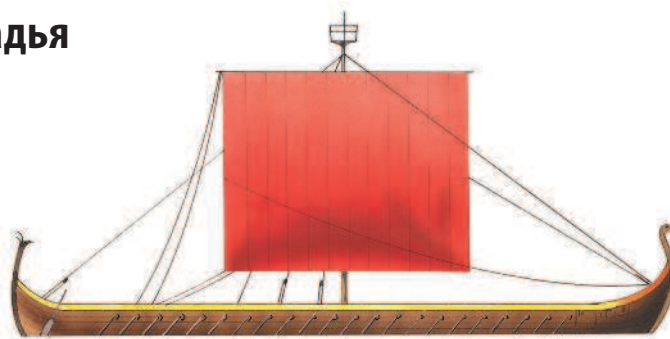


Много кораблей такого типа бороздили воды между Италией, Грецией, Северной Африкой и Ближним Востоком. Боковые штаги стали использовать, чтобы надежнее подпирать мачты. С ближневосточных судов, которые также во множестве ходили по Средиземному морю, был позаимствован косой парус, который можно было оптимально разместить и тем самым удержать корабль на плаву в крутом бейдевинде.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	малый грузовой парусник
<b>Размеры:</b>	24,4 м х 7,6 м х 2,7 м
<b>Оснастка:</b>	мачта с наклоном вперед, косой парус на сдвоенной переключине рангоута
<b>Команда:</b>	5–8 человек
<b>Груз:</b>	вино, масло, зерно, шерсть, кожа
<b>Год:</b>	800 г. н.э.

## Скандинавская ладья



Викинги занимались набегами и захватами либо торговлей, и этим целям прекрасно служила удлиненная ладья. Северяне с самого начала использовали клинкерную обшивку и мачту, поставленную на прочном дубовом киле. Такое судно было способно перевозить людей и животных, но в качестве сухогруза его открытый корпус был мало приспособлен.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	парусная галера
<b>Размеры:</b>	36,6 м х 6,1 м х 1,1 м
<b>Оснастка:</b>	одномачтовая с прямым парусом
<b>Команда:</b>	44–50 гребцов
<b>Год:</b>	900 г. н.э.

### ХРОНОЛОГИЯ

800



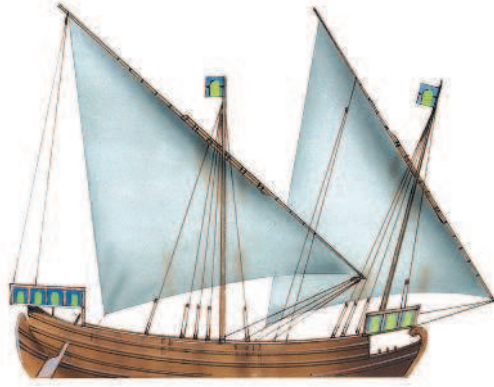
900



1200



## Итальянское грузовое судно



К 1200 г. эта конструкция начала устаревать, хотя на некоторых кораблях стали устанавливать две мачты (см. рис.) для лучшего использования силы ветра. Средиземноморские суда строились с обшивкой вгладь (когда доски стыковались без нахлеста). Формы носа и кормы предполагали возможные военные функции такого корабля.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	грузовой парусник
<b>Водоизмещение:</b>	приблизительно 74,7 тонны
<b>Размеры:</b>	21,3 м x 7,6 м x 2,7 м
<b>Оснастка:</b>	косое парусное снаряжение с одной-двумя мачтами и сдвоенной переключной рангоута
<b>Команда:</b>	6–10 человек
<b>Груз:</b>	зерно, вино, древесина, масло, рабы
<b>Год:</b>	1200 г.

## Шведское грузовое судно

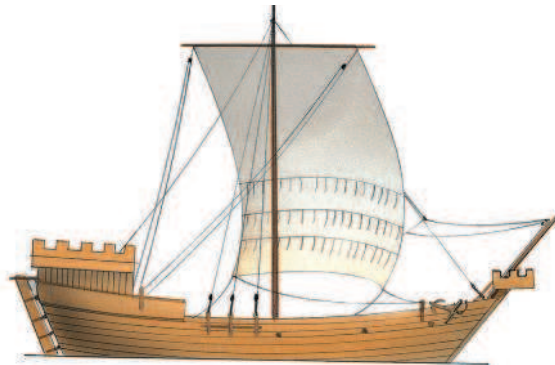


В 1930-х гг. в Кальмарском заливе было обнаружено одно из древнейших судов с рулем. Укороченный бушприт предполагал возможное наличие стакселя. Судно также обладало лебедкой-брашпилем, чтобы вытаскивать сеть и поднимать якорь.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	грузовой парусник
<b>Водоизмещение:</b>	19,7 тонны
<b>Размеры:</b>	11,1 м x 4,6 м x 1,1 м
<b>Оснастка:</b>	одна съемная мачта с прямым парусом и фоком
<b>Команда:</b>	4 человека
<b>Груз:</b>	рыба, древесина, руда, товары в бочках
<b>Год:</b>	1200 г.

## Ганзейский когг



В Ганзейском союзе было много подобных судов с хорошими мореходными качествами. Их округлый корпус обладал большей грузоподъемностью. Эти же корабли могли перевозить и немногочисленных пассажиров в каюте под кормовой площадкой. Типичный когг был найден в 1962 г. на р. Везер в Бремене.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Тип:</b>	грузовой парусник
<b>Водоизмещение:</b>	120 тонн
<b>Размеры:</b>	24 м x 8 м x 3 м
<b>Оснастка:</b>	одномачтовая с прямым парусом
<b>Команда:</b>	6–8 человек
<b>Груз:</b>	уголь, шерсть, вино, лес, кожа, рыба
<b>Год:</b>	1239 г.

