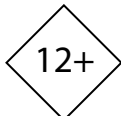


УДК 629.5(031)
ББК 39.42я2
P76



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

P76 Корабли. Иллюстрированная энциклопедия / Д. Росс ; пер. с англ. И.А. Бочков. — Москва : Издательство АСТ, 2024. — 448 с. ил. — (Оружие и военная техника. Подарочная иллюстрированная энциклопедия)

ISBN 978-5-17-157892-3 («Издательство АСТ»)

ISBN 978-1-907446-15-3 (англ.)

Это уникальный справочник по кораблям и подводным лодкам, в т.ч. военным, торговым и пассажирским 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.

УДК 629.5(031)
ББК 39.42я2

Зав. редакцией *Ю.В. Данник*
Ответственный редактор *Т.А. Николаева*
Технический редактор *Н.А. Чернышева*
Компьютерная верстка *В.В. Брызгаловой*
Корректор *И.Н. Мокина*
Дизайн обложки *А.С. Мальбранк*

Подписано в печать 14.03.2024. Формат 60x84/8. Усл. печ. л. 52,08
Гарнитура Pragmatica. Печать офсетная. Бумага офсетная.

Доп. тираж экз. Заказ

Общероссийский классификатор продукции
ОК-034–2014 (КПЕС 2008): 58.11.1 — книги, брошюры печатные

Изготовитель: ООО «Издательство АСТ»
Произведено в Российской Федерации
Изготовлено в 2024 году
129085, РФ, г. Москва, Звёздный бульвар, д. 21, стр. 1, ком. 705, пом. I, 7 этаж
Наш электронный адрес: www.ast.ru
E-mail: ask@ast.ru

«Баспа Аста» деген ООО
129085, Мәскеу қ., Звёздный бульвары, 21-үй, 1-құрылыс, 705-бөлме, I жай, 7-қабат.
Біздің электрондық мекенжайымыз: www.ast.ru

Интернет-магазин: www.book24.kz
Интернет-дүкен: 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., 3«а», 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
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Өндірген мемлекет: Ресей

ISBN 978-5-17-157892-3 («Издательство АСТ»)
ISBN 978-1-907446-15-3 (англ.)

© ООО «Издательство АСТ», 2024
© 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.



CITY OF SACK

XXII
XXI
XX



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.

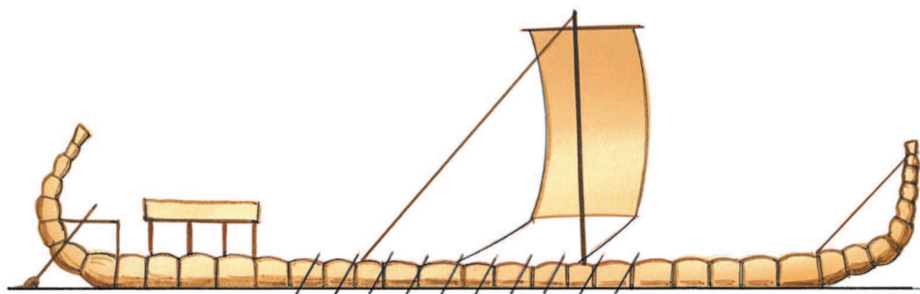
Кораблестроение постоянно совершенствовалось в зависимости от условий торговли, способов ведения войн и многих других факторов. В этой главе мы расскажем о том, как на заре кораблестроения люди искусно сочетали силы природы с примитивными технологиями.

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.



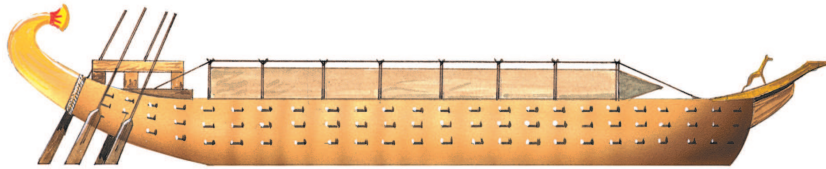
2500 до н.э.



1550 до н.э.



Нильская баржа

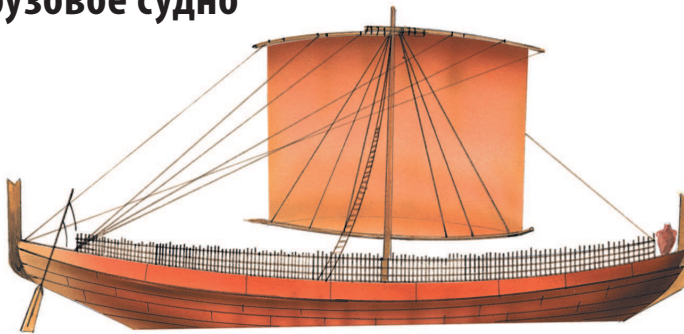


На специализированных судах перевозили крупные грузы вниз по реке из Асуана в Луксор. Судно шло с помощью четырех рулевых весел и буксировалось двадцатью семью малыми весельными судами. Большое судно удерживалось канатами.

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

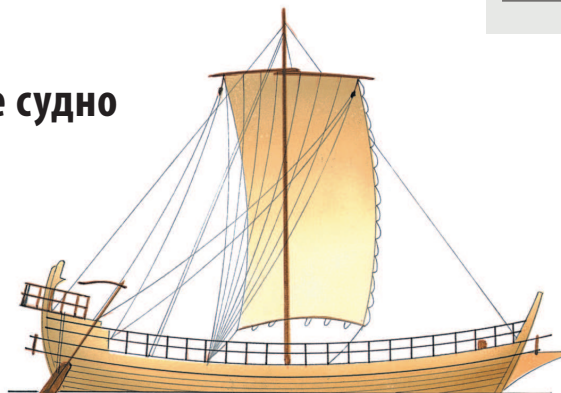


Эти деревянные коммерческие суда, ходившие на веслах под парусом, предназначались для перевозки египетских товаров. Из особенностей корабля можно отметить шторм-трап на топе мачты и плетеные перегородки (возможно, чтобы отгородить палубный груз от гребцов).

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.



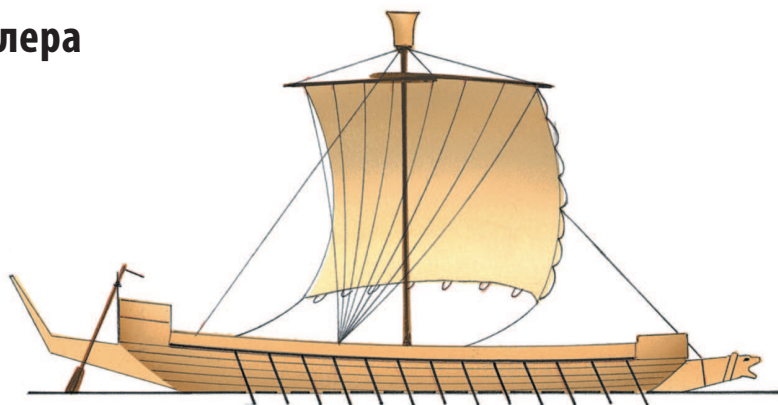
500 до н.э.



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

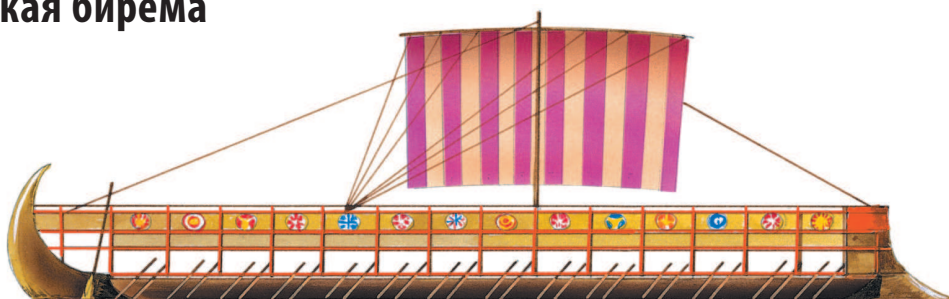


Это массивное судно с килем могло иметь таран и входило в состав флота фараона Рамзеса III. Фальшборт защищал гребцов, а наличие боевых позиций на носу и корме позволяло тесно сблизиться с противником. Наблюдательный пост располагался на топе мачты, а площадь парусности можно было сократить посредством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

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	египетская военная галера
Размеры:	25,9 м x 5,5 м x 1,2 м
Оснастка:	одномачтовая с прямым парусом на одной двухсекционной рее
Команда:	24 гребца плюс офицеры и воины
Год:	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

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

ХРОНОЛОГИЯ

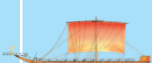
1180 до н.э.



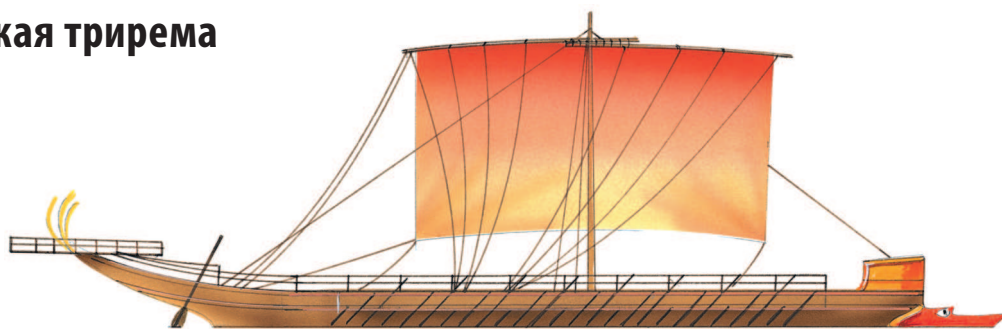
700 до н.э.



500 до н.э.



Греческая трирема

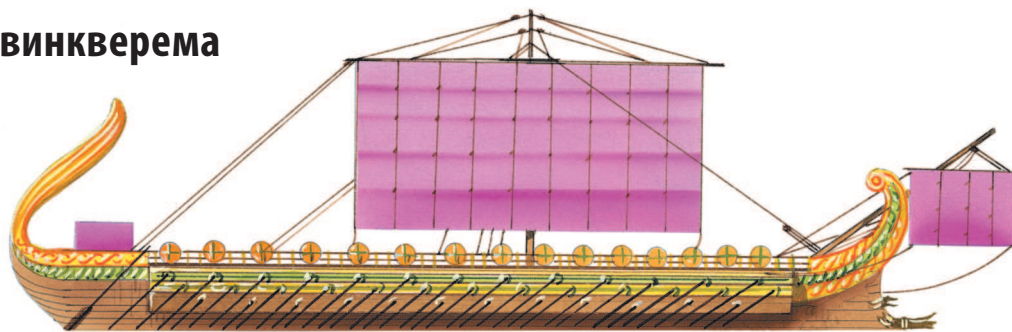


Три ряда гребцов продвигали это судно со скоростью 11,5 узлов. Возникшая в 650 г. до н.э., вероятно, в Коринфе, трирема являлась самым внушительным боевым кораблем своей эпохи – массивным, быстроходным и маневренным. Палубная площадка тянулась по всей длине, а короткую фок-мачту можно было пригонять,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

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

Римская квинкверема

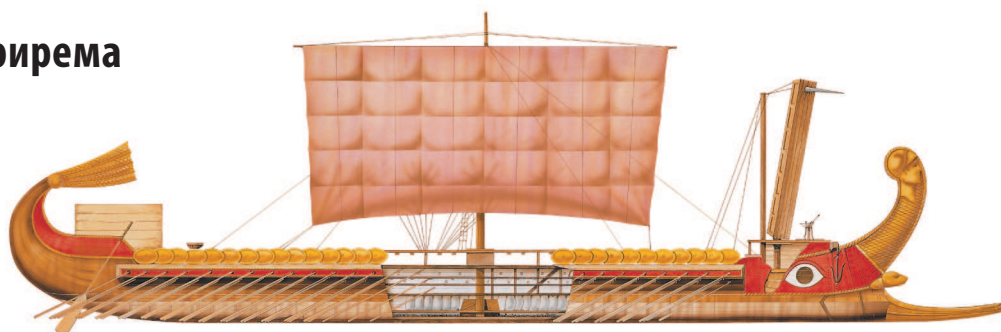


Это название подразумевает, собственно, не пять рядов весел, а пятерых гребцов, расположенных в одном отсеке на каждом из трех уровней: по два человека на одно весло на двух верхних уровнях и один на нижнем уровне. В целом древнеримские боевые корабли были шире и тяжелее греческих, что делало их мощнее,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

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	римское военное гребное судно
Размеры (ширина):	5 м
Оснастка:	одна съемная мачта с прямым парусом
Вооружение:	баллиста (тяжелая катапульта)
Команда:	300 гребцов плюс офицеры и 120 воинов
Год:	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.

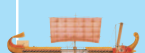
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

350 до н.э.



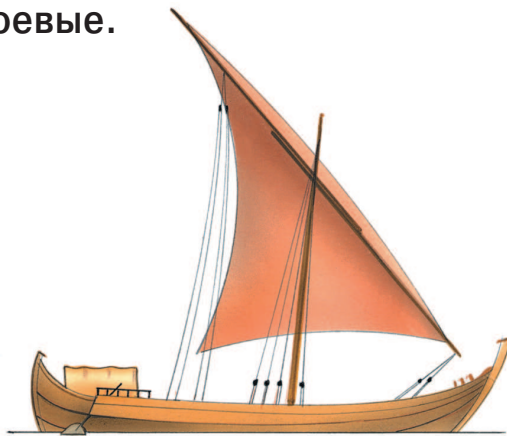
200 до н.э.



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.

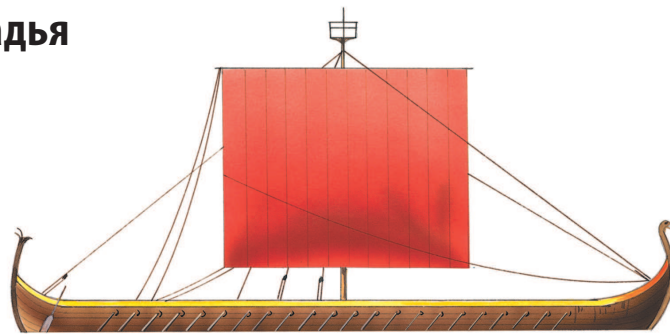
Средиземноморское грузовое судно



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	
Тип:	малый грузовой парусник
Размеры:	24,4 м х 7,6 м х 2,7 м
Оснастка:	мачта с наклоном вперед, косой парус на сдвоенной переключине рангоута
Команда:	5–8 человек
Груз:	вино, масло, зерно, шерсть, кожа
Год:	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	
Тип:	парусная галера
Размеры:	36,6 м х 6,1 м х 1,1 м
Оснастка:	одномачтовая с прямым парусом
Команда:	44–50 гребцов
Год:	900 г. н.э.

ХРОНОЛОГИЯ

800



900



1200



Итальянское грузовое судно

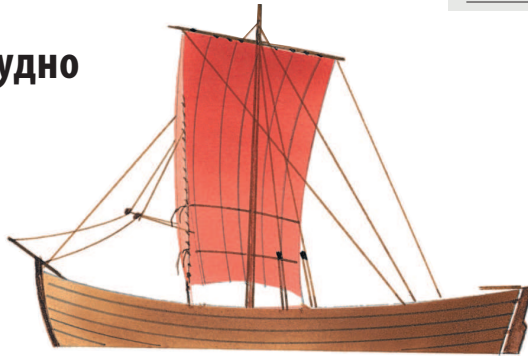


К 1200 г. эта конструкция начала устаревать, хотя на некоторых кораблях стали устанавливать две мачты (см. рис.) для лучшего использования силы ветра. Средиземноморские суда строились с обшивкой вгладь (когда доски стыковались без нахлеста). Формы носа и кормы предполагали возможные военные функции такого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

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

Шведское грузовое судно

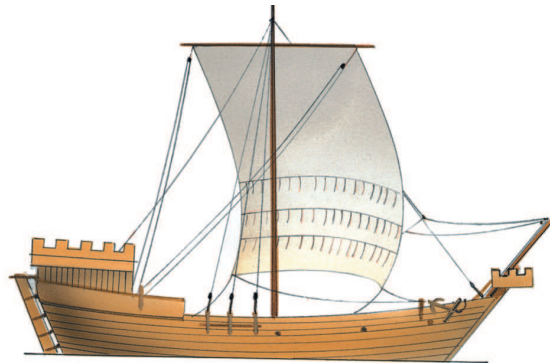


В 1930-х гг. в Кальмарском заливе было обнаружено одно из древнейших судов с рулем. Укороченный бушприт предполагал возможное наличие стакселя. Судно также обладало лебедкой-брашпилем, чтобы вытаскивать сеть и поднимать якорь.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

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

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



Henry Grâce à Dieu

Этот флагманский корабль английского короля Генриха VIII был построен подобно очень большой каракке с учетом возможности перевозки и использования тяжелых огнестрельных орудий. Под новым названием Great Harry («Большой Гарри») в 1536–1539 гг. он был переоснащен и снабжен 21 тяжелой бронзовой пушкой и 130 легкими чугунными орудиями. По восшествии на престол Эдуарда VI судно получило его имя, а в 1553 г. сгорело при пожаре.

К тому времени английские боевые корабли стали выполнять торговые функции, что повлекло за собой все соответствующие затруднения, связанные с их переоснасткой на случай войны. Большая каракка Great Harry была сооружена именно как боевое судно, как и однотипные Mary Rose и Great Galley.

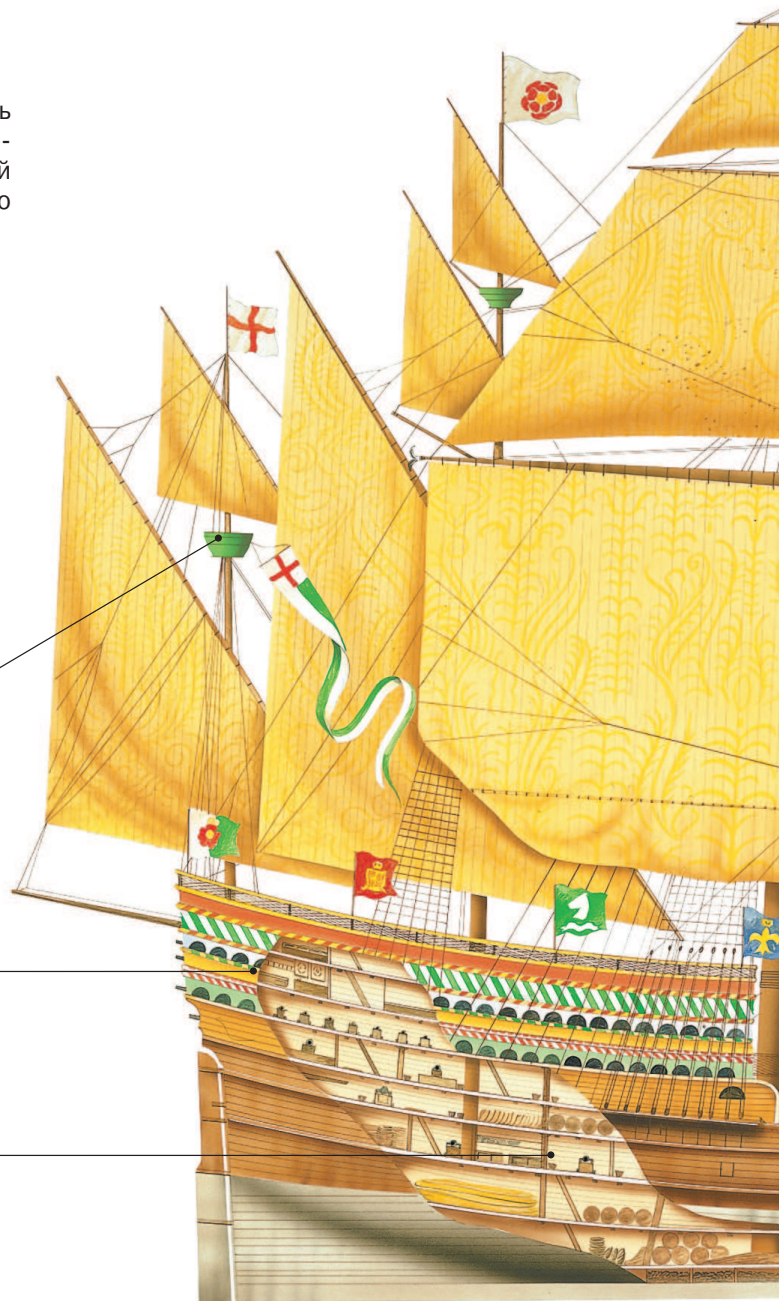
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

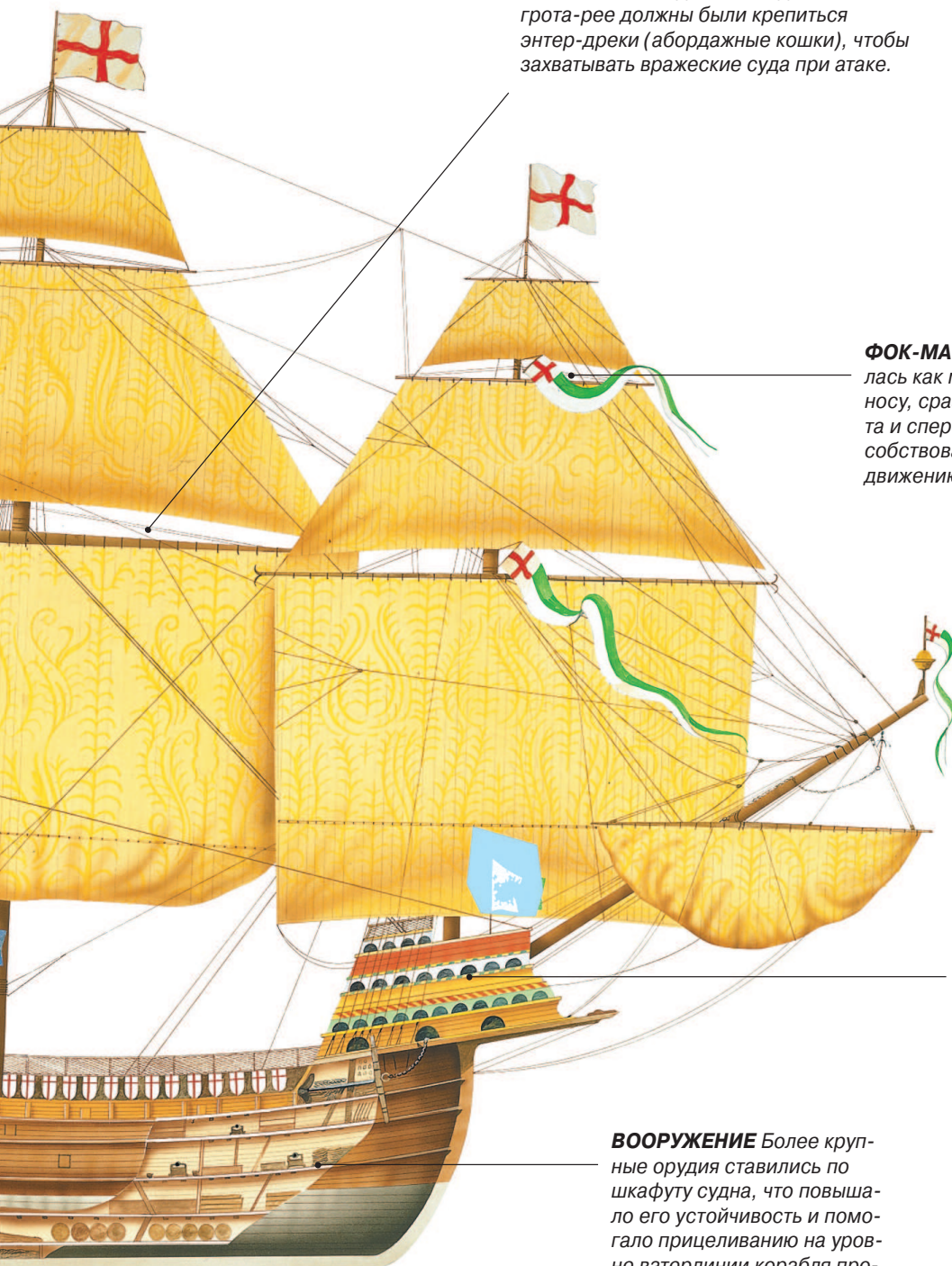
Тип:	английский боевой корабль
Водоизмещение:	приблизительно 1500 тонн
Размеры:	57,9 м х 15,2 м
Оснастка:	четыре мачты, прямая парусная оснастка на фок-, грот- и косых бизань-мачтах
Осн. вооружение:	43 тяжелых и 141 легкое орудие
Спущен на воду:	1514 г.

БОЕВЫЕ МАРСЫ Полная прямая парусная оснастка затрудняла эффективное использование боевых марсов на мачтах в отличие от прежних судов.

КОРМОВАЯ РУБКА На Great Harry имелась удлиненная двухпалубная кормовая рубка с соответствующими условиями для проживания короля и его свиты.

ОРУДИЙНЫЕ ПОРТЫ Незащищенные орудийные порты могли привести к быстрому затоплению (как это случилось с Mary Rose в 1545).





ГРОТА-РЕЯ В ходе боевых действий к грота-рее должны были крепиться энтер-дреки (абордажные кошки), чтобы захватывать вражеские суда при атаке.

ФОК-МАЧТА Она ставилась как можно ближе к носу, сразу позади бушприта и спереди бака, что способствовало прямому продвижению судна.

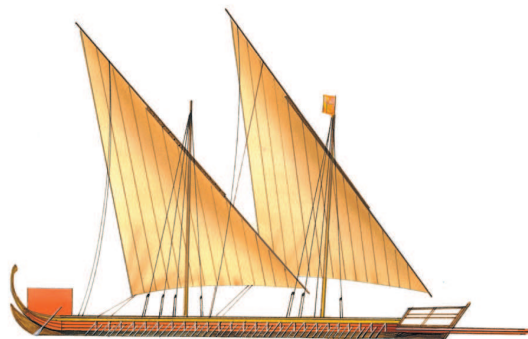
БАКОВЫЕ ОРУДИЯ Мелкокалиберные орудия устанавливались на более высоких позициях для их эффективного использования против оснастки и моряков вражеских кораблей.

ВООРУЖЕНИЕ Более крупные орудия ставились по шкафуту судна, что повышало его устойчивость и помогало прицеливанию на уровне ватерлинии корабля противника и ниже нее.

Суда Раннего Средневековья. Часть 2

Усовершенствования в сфере навигации, судостроения и управления кораблями повысили эффективность боевых действий, а также способствовали развитию торговли и путешествий. Во многих случаях продолжали строиться суда старого типа с рулевыми веслами, и общепринятой оставалась одномачтовая конструкция.

Венецианское судно крестоносцев

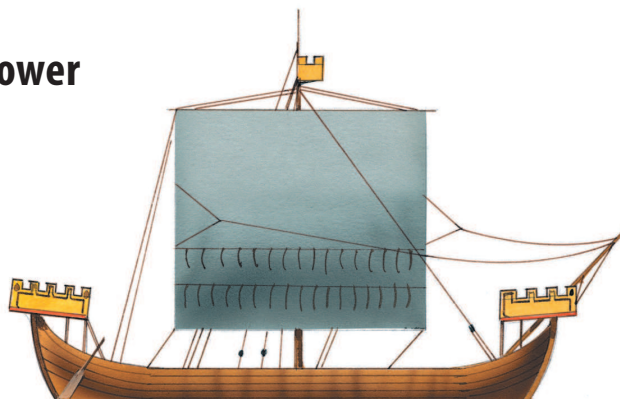


Венеция получала доходы от перевозки войск и припасов из европейских королевств в Палестину и обратно. К концу XIII в. на судах типа галер были приняты к использованию две мачты с косыми парусами ради повышения скорости. На двухпалубных кораблях имелись рулевые весла, а наличие тарана указывало на возможность их использования в военных целях.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	транспортная галера
Водоизмещение:	приблизительно 120 тонн
Размеры:	25,8 м x 6,4 м x 3,4 м
Оснастка:	две мачты с косыми парусами, трехсекционные рей
Команда:	данных нет
Груз:	войска, лошади, фураж, средства для осады, припасы
Спуск на воду:	1268 г.

Christopher of the Tower



Это одно из старейших судов, способных нести орудия. Его три чугунные пушки были направлены против палубных матросов противника и предназначались для захвата замковых построек. Слово Tower в названии указывает на принадлежность к королевскому арсеналу. Корабль был захвачен французами в 1339 г. и возвращен англичанами в битве при Слэйсе в 1340 г.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип:	военный парусник
Водоизмещение:	300 тонн
Размеры:	данных нет
Оснастка:	одна мачта с боевой позицией на топе и прямым парусом
Вооружение:	три чугунных пушки
Спуск на воду:	1338 г.

ХРОНОЛОГИЯ

1268



1338



1370

