



АЛЕКСАНДР ПИЩЕМУХА

ИСТОРИЯ КОРАБЛЕЙ И ИХ КЛАССИФИКАЦИЯ

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ
И ИСТОРИЯ КОРАБЛЕЙ

Александр Пищемуха

**История кораблей и
их классификация**

«Издательские решения»

Пищемуха А.

История кораблей и их классификация / А. Пищемуха —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-904706-9

В этой книге описаны все мои знания о кораблях, а также немного истории кораблей и самые известные корабли, которые я знаю, надеюсь, всем понравится эта книга, ведь я старался, чтобы она была интересной.

ISBN 978-5-44-904706-9

© Пищемуха А.
© Издательские решения

Содержание

Глава:1 шхуна	6
Глава:2 бриг	8
Глава:3 фрегат	10
Конец ознакомительного фрагмента.	11

История кораблей и их классификация

Александр Пищехуха

© Александр Пищехуха, 2018

ISBN 978-5-4490-4706-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Глава:1 шхуна

Шхуна (недели. Schoener) – тип парусного судна, имеющего не менее двух мачт и косые паруса на всех мачтах. По типу парусного снаряжения **шхуны** делятся на кафельные, бермудские, стаксельные, марсельные и брамсельные.

Первые суда с шхуны такелажем появились ещё в XVII веке в Голландии и Англии, но широкое применение шхуны получили в Америке. Они имели две мачты с кафельными парусами и использовались для каботажных перевозок. В XVII – XVIII веках были основными кораблями пиратов в Карибском море

Благодаря своему поэтичному названию, Каравелла ассоциируется со всеми средневековыми океанскими путешествиями и открытиями новых земель, тем самым незаслуженно вытеснив более пригодные для морских походов и более распространённые в то время карачки. Хотя каравеллы и участвовали в океанских походах, это было на начальном этапе Эпохи Великих географических открытий, во время первых походов португальцев вдоль западного африканского побережья. Позже каравеллы играли второстепенную роль в составе эскадр, состоящих из корок, в том числе в походах Христофора Колумба, Веско да Гамы, Фергана Магеллана. Первое упоминание португальской каравеллы встречается в документе, связанном с событиями 1226 года, когда некая каравелла была насильно включена в состав Английского флота при его возвращении в Гасконь.

Любопытно, что до 80-х годов прошлого века шхуны строились исключительно с двумя или тремя мачтами. Первая четырехмачтовая шхуна «Вильям Уайт» была сооружена в Америке в 1880 году. Спустя восемь лет там же спустили со стапелей судно с пятью мачтами.

Однако и этого американским корабелям показалось мало: в 1900 году появилась шестимачтовая шхуна «Джордж Уэллс». По ее подобию в США была построена целая серия торговых кораблей с шестью мачтами.

История судостроения насчитывает примерно двадцать различных типов шхун: бермудские, сирийские, марсельные, устричные, баржевые и т. д.

В конце прошлого века судостроитель Кроуниншильд дал репортерам нью-йоркских газет интервью. В нем говорилось: «Я приступил к проектированию гигантской стальной шхуны с семью мачтами». Прошло несколько лет. 11 июля 1902 года шхуна-монстр была спущена на воду. Длина корабля превышала 120 м, ширина – 15 м, осадка – 9 м. Шхуна предназначалась для перевозки угля между портами восточного побережья Северной Америки, затем ее переоборудовали под танкер. Этот чудо-парусник назвали именем американского пира паровых машин началась на морском транспорте в начале прошлого века, однако и несколько десятилетий спустя на судах все еще господствовал парус. По типу оснастки корабли классифицировали так: с прямым, косым и смешанным вооружением.

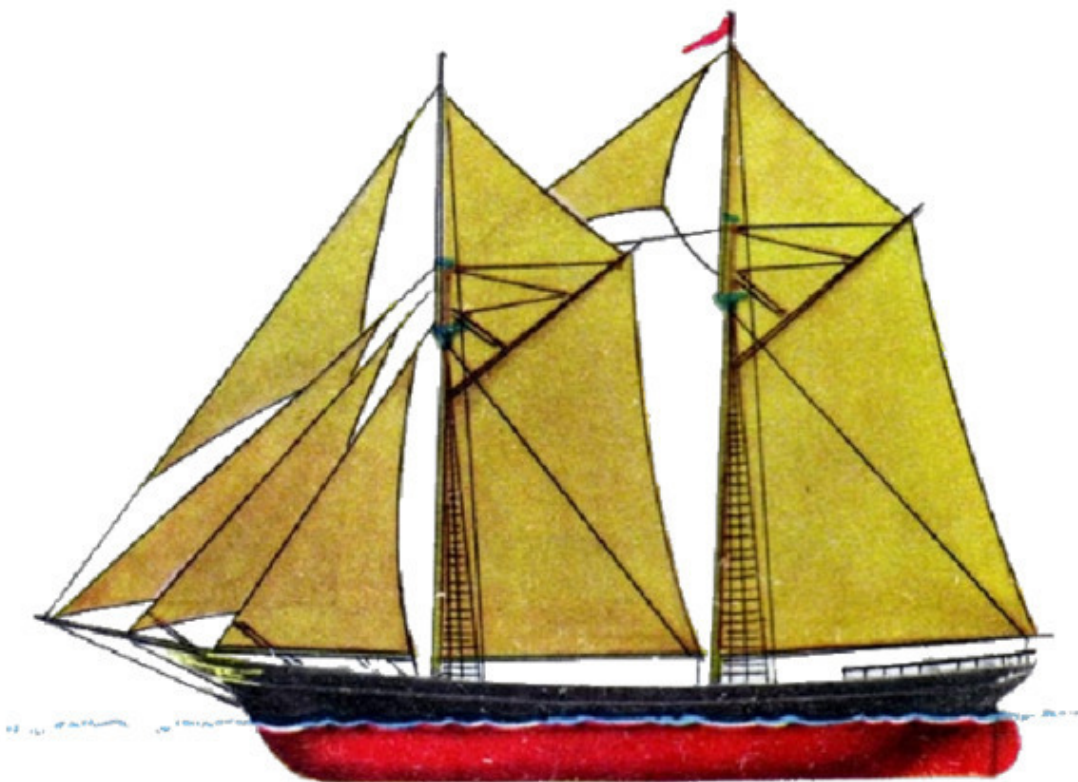
На первых паруса, имевшие вид правильных четырехугольников и трапеций, привязывались к реям длинным, утончающимся к концам брусам. Число реев, и, следовательно, ярусов на каждой мачте достигало шести. Чтобы судно не опрокинулось при сильном ветре, приходилось «брать рифы» – уменьшать площадь парусов.

Выражение «брать рифы» ничего общего не имеет с подводными камнями и скалами. Просто площадь парусов уменьшали, подвязывая их к рею веревками наподобие оконных штор. Вербки эти на морском языке именуется «риф-сени» («риф-шкерт»). Для выполнения опасной операции матросам нужно было сначала подняться на мачту (на высоту 20 – 30 метров!), переместиться вдоль рея и, стоя на протянутой под реем веревке, обеими руками «выкатывать» парус и перевязывать его риф-сенями. Не удивительно, что моряки в кровь раздирали ногти, сдирали с пальцев кожу. А ведь в непогоду за сутки приходилось брать по четыре ряда рифов на 5 – 6 огромных парусах!

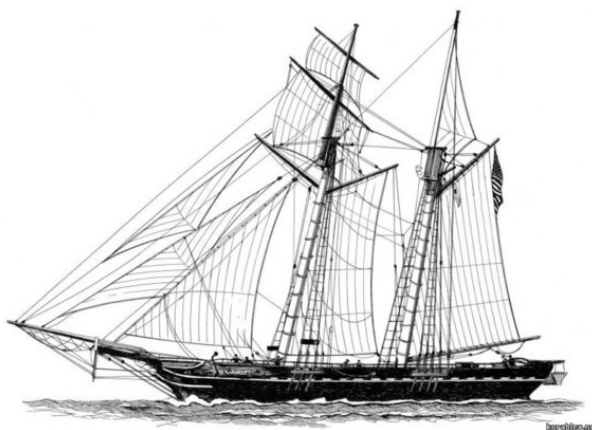
Суда с прямым вооружением требовали больших экипажей – до 100 человек – и соответствующих затрат. Это привело к различного рода упрощениям и усовершенствованиям – нижние паруса начали делать разрезными, для разворота реев применили паровые и механические лебедки. Самыми простыми и дешевыми в эксплуатации парусниками оказались шхуны.

Когда и где появились шхуны?

Американские историки судостроения обычно утверждают: первое в мире судно этого типа было построено в городе Глостере в 1713 году капитаном А. Робинсоном. Однако на гравюрах знаменитого голландского художника Виллема Ван-де-Вельде-младшего, относящихся в конце XVII века, изображены двухмачтовые парусники, которые с полным правом можно именовать кафельными шхунами. сателя Томаса Ласина.



шхуна



шхуна

Глава:2 бриг

Бриг (англ. **brig**) – двухмачтовое судно, имеющее от 6 до 24 орудий с прямым парусным вооружением фок-мачты и грот-мачты, но с одним косым кафельным парусом на гроте – грота-фаг-триселем.

В литературе, особенно художественной, авторы нередко называют этот парус контр бизанью, но следует помнить, что у судна с парусным вооружением брига нет бизань-мачты, а значит нет и принадлежностей этой мачты, хотя функциональная нагрузка грота-фаг-триселя брига точно такая же, как и контр бизани корабля.

Наиболее известным бригом русского флота был «Меркурий», который в 1828 г. в ходе русско-турецкой войны был вынужден вступить в бой с двумя турецкими линейными кораблями, из которого вышел победителем, нанеся серьёзные повреждения противнику.

В настоящее время примерами бригов являются британский «Роялист», спущенный на воду в 1971 году и немецкий «Рулад Амундсен» (Roald Amundsen) построенный в 1952 году (участник международной учебной регаты).

1) Двухмачтовое морское судно с прямыми парусами.

2) Класс парусных боевых двухмачтовых кораблей 18 – 19 веков, используемых для крейсерской, дозорной и посыльной служб.

У брига 2 мачты – грот-мачта и фок-мачта, все паруса на которых прямые, кроме одного. брига около 400 тонн, до 28 пушек и до 120 человек экипажа.

В эпоху парусного флота бриги служили в основном «на посылках», для конвоирования купеческих судов, дозорной и разведывательной службы.

Самый известный нам бриг – «Меркурий», в одиночку противостоявший во время одной из русско-турецких войн двум большим линейным кораблям турецкого флота.

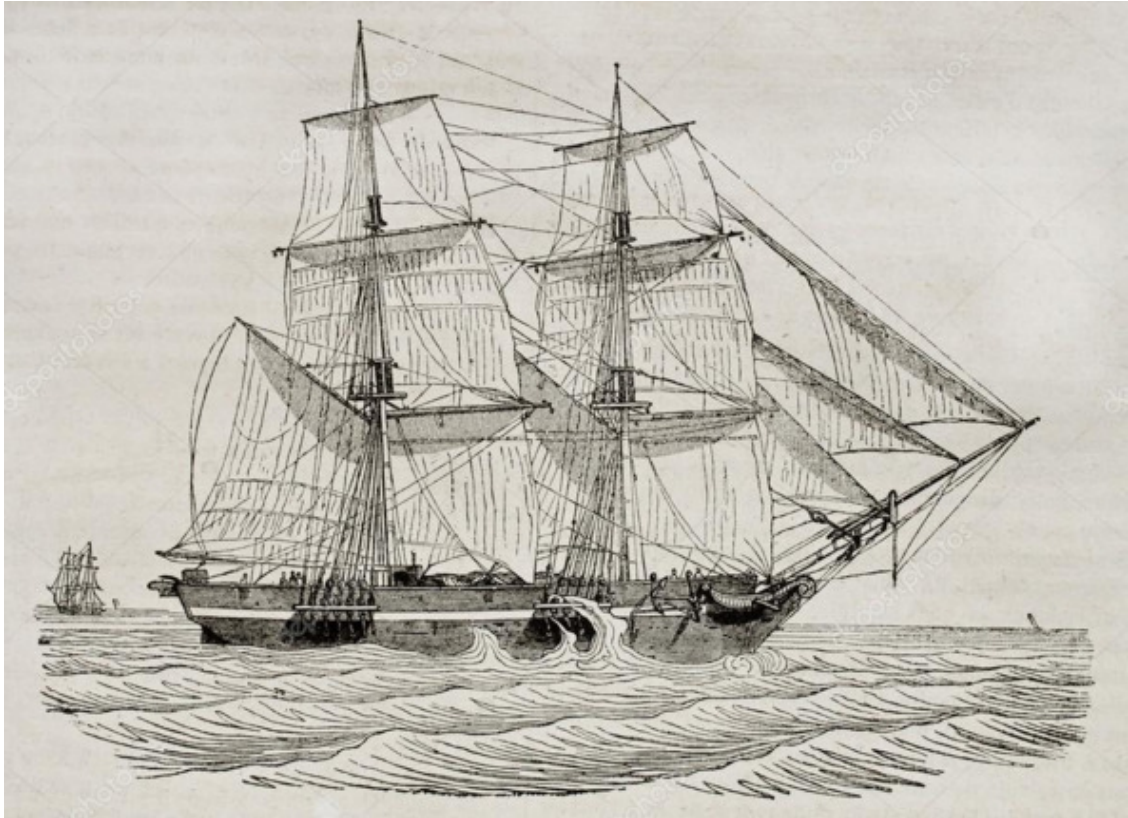
Весь Брандер наполнялся зажигательными и разрывными бочками, ящиками, снаряженными гранатами, факелами, смолеными фашинами, стружками, кроме того, все поливалось скипидаром. Для зажигания Брандера употреблялись сосисок (длинные мешки с составом селитры и серы), которые укладывались в деке так, чтобы концы их приходились в кормовой части судна у самых отверстий, которые для этого прорубались. В конце сосисок вставлялась трубка, набитая медленно горящим составом, который давал возможность команде брандера, воспламенив ее, отвалить на шлюпке, привязанной за кормой.

Порты и люки закрывались, а чтоб они вовремя были открыты – против каждого ставили брандерную мортиру, т. е. кусок дерева с каналом и камерой, которую наполняли порохом, а в канал плотно вбивали шест, который при выстреле открывал порт или люк; запал мортиры соединялся стопином с другими зажигательными снарядами. На бушприте, концах рей и других удобных местах подвешивались дреки и железные крючья, которыми брандер мог бы сцепиться с неприятельским кораблем.

Когда брандер был заряжен, на нем ставили паруса и, подведя на приличное расстояние, закрепляли руль в должном положении, зажигали трубку и пускали его, большею частью по ветру, на неприятельский флот. Обыкновенно брандеры пускались ночью или во время тумана, чтобы неприятель, заметив брандер, не успел бы его отвести или потопить. Вообще надо сказать, что брандеры пускались на суда, стоящие на якоре, иначе неприятельский корабль мог увернуться.

В истории морских сражений встречается очень мало случаев, когда брандеры принесли вред неприятелю. Один из них относится к 2 июня 1770 г., когда во время Чесменского боя, брандер, под командой лейтенанта Ильина, сцепился с турецким кораблем и тогда был зажжен, а затем пожар сделался общим. Турки потеряли 16 кораблей, 6 фрегатов и до 50 мелких судов.

В боевых и походных строях бригады держались на ветре, в расстоянии не далее полумили, отчего они были в большей безопасности и скорее могли выполнять получаемые приказания; но при отступлении держались под ветром в расстоянии более полумили, вообще со стороны, противоположной положению неприятеля. Кроме того, бригады подветренного флота держались несколько впереди тех судов, для которых они были назначены, чтобы тем легче могли к ним подойти, когда потребуется.



бриг



бриг

Глава:3 фрегат

Фрегат военно морская единица кораблей для выискивания и уничтожения кораблей противников и пиратов поэтому этот тип кораблей наравне с бригом так обожают пираты по всему миру а также он имеет 3 мачты и вмещает от 150 да 350 человек на брату а если этот корабль увеличить он вмещает да 450 человек персонала и команды. Фрегаты быстро преодолевать большие расстояния.

Возникновение термина фрегат относится к эпохе Средневековья. Основными военными кораблями того времени были галеры гребные суда с парусами в качестве дополнительного движителя. Помимо иных классификаций использовалась деление галер в зависимости от парусного вооружения. Трехмачтовые галеры с фок-мачтой, несущей прямые паруса, получила название суета. Быстроходные облегченные модификации сеет стали называть фрегатами. Позже этот термин распространился на все парусные военные двух мачтовое суда, несущие прямые паруса на трех мачтах и косой парус на бизани.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.