

Книга будущего адмирала

школьный путеводитель



Антон Максимович Кацаф

Книга будущего адмирала

Серия «Узнай мир»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42098252

Книга будущего адмирала. / Кацаф А. М.: Тимошка БКК; Санкт-

Петербург; 2018

ISBN 978-5-91233-339-2

Аннотация

Никто не может точно сказать, когда появился первый военный корабль. Зато мы знаем, когда появилась первая спасательная шлюпка: ее появление документально зафиксировано. Это, конечно, был знаменитый Ноев ковчег. Бог научил Ноя построить ковчег так же, как сделан человек: сначала скелет, потом мясо, а сверху – кожа. Скелет корабля состоит из шпангоутов, бимсов, стрингеров и множества других деталей. Причем шпангоуты играют роль ребер. А уже сверху накладываются палубы и обшивка из чего хотите: из дерева, металла, кож или просмоленных тряпок. Ребра и у человека, и у корабля не прямые, а изогнутые в виде буквы «С»... Нам эта история важна еще и потому, что она ясно показывает: и человек, и корабль изначально были сотворены промыслом Божиим. И судьбы их на протяжении долгих веков человеческой истории

были неразделимы. Не зря многие моряки считают, что у корабля есть душа... Для среднего и старшего школьного возраста.

Антон Кацаф

Книга будущего адмирала

Составитель серии «Узнай мир» В. А. Карачёв

Иллюстрации Т. В. Канивец



Никто не может точно сказать, когда появился первый военный корабль. Зато мы знаем, когда появилась первая спасательная шлюпка: ее появление документально зафиксировано. Это, конечно, был знаменитый Ноев ковчег. Бог научил Ноя построить ковчег так же, как сделан человек: сначала

скелет, потом мясо, а сверху – кожа. Скелет корабля состоит из шпангоутов, бимсов, стрингеров и множества других деталей. Причем шпангоуты играют роль ребер. А уже сверху накладываются палубы и обшивка из чего хотите: из дерева, металла, кож или просмоленных тряпок. Ребра и у человека, и у корабля не прямые, а изогнутые в виде буквы «С»...

Нам эта история важна еще и потому, что она ясно показывает: и человек, и корабль изначально были сотворены промыслом Божиим. И судьбы их на протяжении долгих веков человеческой истории были неразделимы. Не зря многие моряки считают, что у корабля есть душа...



Таким увидел художник Ноев ковчег

Шли годы, проходили века, развивались цивилизации, а вместе с ними и человек, чей круг интересов становился все шире и шире. У людей появился вкус к путешествиям. Росла торговля...



Первые корабли в Древнем Египте

Первые корабли как раз и были торговыми. По суше перевозить товары было не всегда удобно, особенно при наличии разбойников на торговых путях. Оттого-то и пытались все

что можно переправлять по воде. Вскоре, однако, появились пираты, первые, так сказать, военные моряки.

Древний Египет можно считать родиной кораблестроения. Первые корабли делались из папируса. Лишь в VI веке до н. э. стали строить деревянные. В Египте же изобрели такие нужные вещи, как парус и руль. Впрочем, нельзя сказать, что древние египтяне хорошо умели ходить под парусом. Им просто благоприятствовали местные условия.



Греческий корабль

Если мы посмотрим на карту, то увидим, что Нил течет на

север и впадает в Средиземное море. А с моря – на юг – дуют сильные ветры. Поэтому, когда надо было плыть в южном направлении, египтяне ставили парус. А обратно плыли по течению. Ходить под парусом против ветра они еще не умели. Да и парус тогда был похож просто на огромную квадратную тряпку – не более того. С таким парусом особенно не поплаваешь. Поэтому ходили тогда в основном на веслах. Вас, может быть, удивляет слово «ходить» применительно к мореплаванию. Но так уж принято: по морям не «плавают», а «ходят»; отсюда и слово «мореход».

Впервые всерьез о военном флоте стали задумываться около 2600 лет назад в Древней Греции. Во-первых, потому, что греки вечно с кем-то воевали, во-вторых, потому, что Греция расположена на множестве островов.



Греческий воин

Греческий корабль выглядел довольно причудливо: его сильно загнутая кверху корма напоминала рыбий хвост, нос – бивень носорога, да еще спереди торчал таран – на всякий случай. Мы уже говорили о пиратах. Если в самые древние времена их было не так уж много, то с развитием торговли их число стало умножаться. Прячась в малоприметных бухтах или за островными скалами, пираты поджидали удобного случая, чтобы напасть на торговые суда. И при таком нападении как нападающим, так и обороняющимся таран очень даже мог пригодиться. Изготавливали его из дерева и обивали сверху бронзой – для прочности. Правда, иногда таран

застревал в корпусе корабля противника, и тогда оба корабля могли утонуть вместе. Нередко нападающие шли на абортдаж, то есть перебирались на корабль противника и учиняли там побоище.



Персидский воин

Однако в ранние древнегреческие времена военный флот использовался главным образом как транспортное средство для доставки воинов к месту сражения. Так, например, поступали персы, которые вечно воевали с Грецией. От тех времен, кстати, осталось выражение «сжечь корабли», то есть отрезать себе путь к отступлению. Воинов высаживали, а корабли сжигали – тогда им не оставалось ничего иного, как только победить или погибнуть: отступить-то некуда...

Но уже и в те времена происходили довольно крупные морские сражения. Вот, например, сражение при Саламине осенью 480 г. до н. э. Сражались греки с персами. Правда, до генерального сражения дело дошло не сразу: сначала происходили лишь мелкие стычки между отдельными греческими и персидскими кораблями. А сухопутная персидская армия между тем расползлась почти по всей Греции.



Греческие моряки борются со штормом

Греческий полководец Фемистокл понял, что, если не разгромить персов на море, дело может закончиться для Греции совсем плохо. Решив зажать большой персидский флот где-нибудь в узком месте, Фемистокл выбрал для этого Саламинский пролив (Саламин – остров у побережья Аттики; можете найти его на карте. См. приложение, с. 90). Греческий флот имел около 380 кораблей, персидский – около 800. Греки выстроили свои корабли вдоль побережья острова в две линии. Персы подошли ночью и выстроились в три линии напро-

тив греков, а еще около 200 персидских кораблей заняли выходы из пролива. Утром греческие корабли атаковали правый фланг персов. Скученный боевой порядок персов не дал им возможности использовать свое численное превосходство, их корабли не могли маневрировать, они сцеплялись друг с другом и садились на мель. Энергичными действиями греки таранили и брали на бордаж корабли противника. А когда был убит брат персидского царя Ксеркса Ариомен, командовавший флотом, персы дрогнули, их правое крыло было разбито, и все персидские корабли обратились в паническое бегство. В итоге персы потеряли 200 кораблей, греки только 40, и Греция была спасена!



Сражение при Саламине

Шло время, развитие корабельного дела продолжалось. Внесли свою лепту в кораблестроение и древние римляне. Скажем, их изобретением стали клюз (отверстие для якоря), небольшой боковой парус на наклонной мачте. Называется такой парус «артемон» и выполняет очень важную функцию – он позволяет использовать боковой ветер, для того чтобы двигаться в нужном направлении, а вовсе не в направлении ветра. Это был один из серьезных шагов в сторону отказа от гребцов.



Римляне для борьбы с тяжелыми кораблями карфагенян строили пентеры, корабли с пятью рядами весел

С появлением артемона работа рулевого, который по-другому называется кормчим (от слова «кормило» – руль), стала более сложной. Ему теперь приходилось постоянно следить за направлением ветра, чтобы он правильно дул в паруса. Если кормчий часто «терял» ветер, команда могла выбросить его за борт – в те времена на море не церемонились. Да и

сейчас тоже.

Но все же главным кораблем римского военного флота оставалась так называемая трирема.



Римский воин

Называлась она так вот почему. То количество гребцов, которое требовалось для быстрого хода корабля, невозможно было уместить друг за другом на одной палубе. Для этого нужен очень длинный корабль. Но выход из положения на-

шли: нельзя на одной – разместим на двух, в два «этажа».



Бирема

Такие корабли называли биремами. Потом появились триремы – «трехэтажные» корабли, quadriремы – «четырёхэтажные» и кинкеремы, или пентеры, – «пятиэтажные». Гребцами были рабы, поэтому никто не беспокоился, удобно им или нет. А было очень неудобно, так как, понятное дело, чем дальше гребец от воды, тем длиннее у него весло, а чем весло длиннее – тем тяжелее.

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.