

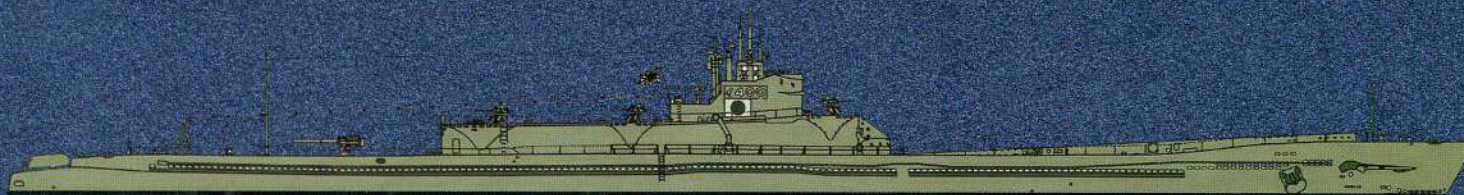
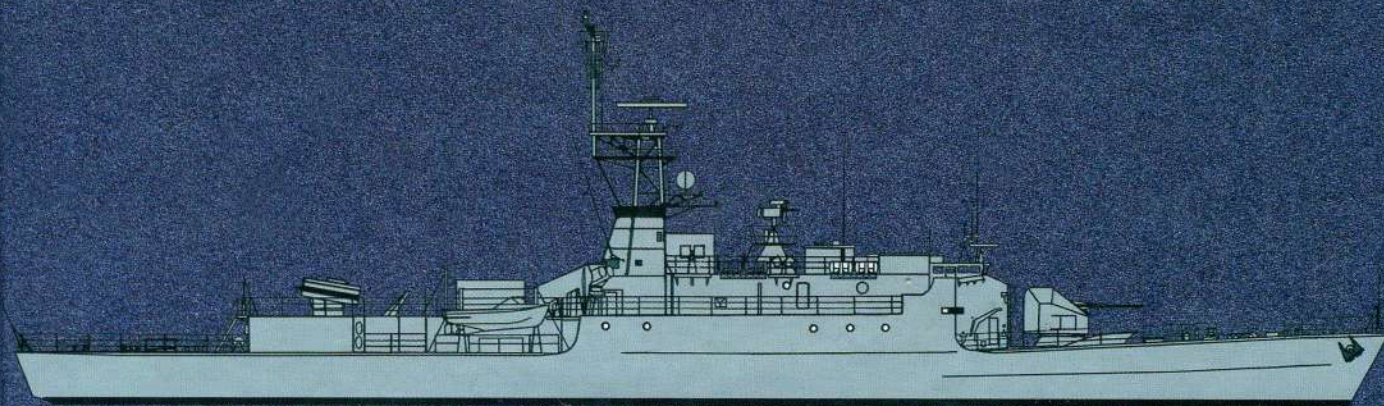
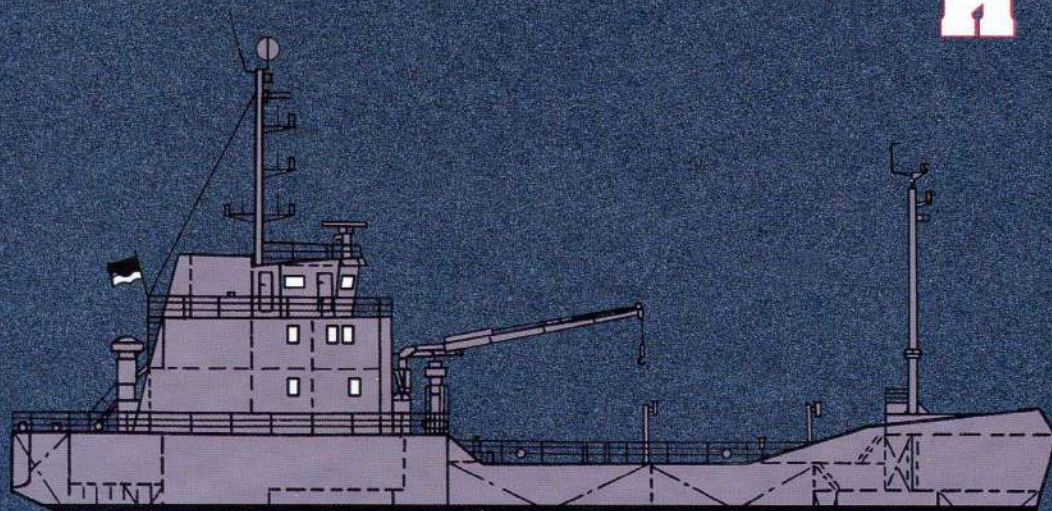
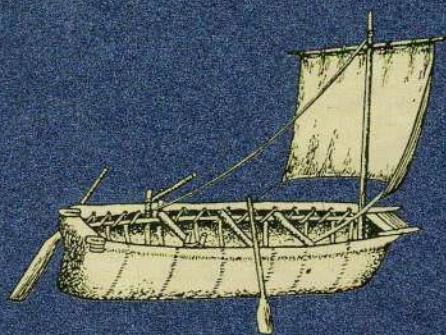
ПОЛНАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ КОРАБЛЕЙ И СУДОВ

Л.Б. Жданов



Л. Б. Жданов

ПОЛНАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ КОРАБЛЕЙ и СУДОВ



Л. Б. Жданов

ПОЛНАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ КОРАБЛЕЙ и СУДОВ



МОРКНИГА
2009

GERZA SCAN

УДК 623.8/.9
ББК 68.54я2
А 76

Л.Б. Жданов

Полная энциклопедия кораблей и судов / Справочное издание. – М.: МОРКНИГА, 2009. – 312 с.

ISBN 978-5-903080-76-2

В данном справочнике, впервые в мировой практике, собраны, обобщены и проанализированы сведения о всех плавательных средствах, боевых кораблях и торговых судах, начиная с древнейших времен и заканчивая нашими днями.

Предназначен для всех интересующихся историей мореплавания и специалистов, кто так или иначе связан с морским делом.

Редактирование и графика выполнены Ю.В. Апальковым.

ISBN 978-5-903080-76-2

© Л.Б. Жданов, текст, 2009
© Ю.В. Апальков, графика, 2009
© МОРКНИГА, 2009

*Посвящается моим родителям:
Б. С. Жданову – участнику
Великой Отечественной войны,
Е. П. Ждановой – блокаднице
г. Ленинграда*

ОТ АВТОРА

300-летие Российского флота – дата не только в истории России. Это, без преувеличения можно сказать, дата мирового значения. Крупнейшими событиями отечественной истории являются победы российских моряков в морских баталиях XVIII–XX вв. От создания постоянных морских сил в годы Азовских походов и Северной войны до героической обороны Севастополя – в период регулярного парусного флота – ратным трудом российских моряков – Ф.М. Апраксина, Л.П. Гейдена, Ф.А. Головина, П.А. Романова (Петра I), К.И. Крюйса, Д.Н. Сенявина, Г.А. Потемкина-Таврического, К.Нассау-Зигена, В.А. Истомина, В.А. Корнилова, П.С. Нахимова были внесены победы в летопись морской славы у Гангута, Гренгама, Чесмы, Тендры, Калиакрии, Корфу, Афона, Наварина, Синопа, в которых воплотились замечательные морально – боевые качества российских моряков, их патриотизм, беспримерная смелость и высокое военное мастерство.

XX век не столь богат победами в морских сражениях нашего отечественного флота, какие были одержаны в XVIII–XX вв., но бесспорно, российские моряки достойно несли свой флаг и достойно давали отпор своим врагам как в годы Русско-японской войны 1904–1905 гг., так и в годы Первой и Второй мировых войн. Никто не может забыть имена С.О. Макарова, Н.О. Эссена, М.Х. Бахирева, Ф.С. Октябрьского, А.Г. Головки, А.М. Гущина, Г.Ф. Годлевского, Н.Е. Басистого, В.Н. Котельникова, Матиясевича, А.И. Маринеско, Е.Я. Осипова, А.О. Шабалина и др.

В настоящей работе автор преследовал основную цель – сделать попытку свести воедино разрозненные сведения о типах плавательных средств, судов, кораблей, начиная с древнейших времен и кончая настоящим временем; а также дать им краткую характеристику и постараться соблюсти краткость изложения с доступностью, чтобы энциклопедическим словарем могли пользоваться как специалисты морского дела, так и читатели, не имеющие специальной подготовки. Для наглядности материала составителем использовано большое количество иллюстраций.

При работе над терминами использовались материалы из энциклопедий, справочников, исторических трудов ученых различных времен, касающихся истории кораблестроения, мемуарной литературы, статей из журналов, периодической печати и т. д. В данной работе встречается ряд терминов, которые раскрыты недостаточно и неполно. Это связано с тем, что составитель, к сожалению, не смог найти материала в литературе.

Относится это, в основном, к древнейшим типам плавательных средств, судов и кораблей. Составитель также считает, что не все термины и соответственно их определения можно считать окончательно установленными. Пополнение может происходить постоянно, в связи с дальнейшим развитием науки по истории кораблестроения, а также возможным историческим находкам как в глубинах рек, морей и океанов, также и на суше.

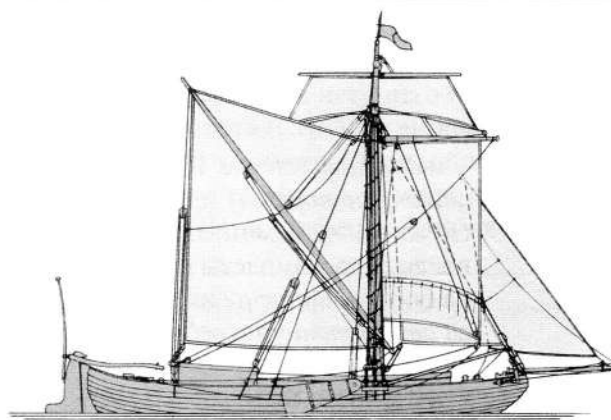
Составитель не исключает, что у читателей будут различные уточнения, замечания по материалам Морского энциклопедического словаря, и поэтому он будет весьма признателен читателям за их отзывы, пожелания, которые будут учтены при работе над следующим изданием.

Составитель приносит большую признательность Б.Д. Белогорцеву, Л.Б. Ждановой, которые оказали огромную помощь в работе над книгой.

А

Аак

– собирательное название большого числа *рейнских судов*, начиная с XVI в. Впервые упоминается в «Вонсам проспекте» («Wonsam Prospekt») из Кёльна 1530 г. Представляло собой одно- или двухмачтовое парусно-грузовое судно типа *баржы* клинкерной постройки, без форштевня и ахтерштевня. Имели плоское днище, как правило, без киля. В XVIII в. некоторые из судов получили ахтерштевень. Корпус оставался деревянным. Позднее суда стали строить со стальным набором и деревянной обшивкой, а затем – полностью из стали. *Малые ааки* строили в основном без палубы, а *большие ааки* – с палубой, имевшей заметную седловатость. *Малые ааки* имели парусное вооружение *шлюпа*, а *большие ааки* – *кеча*. Снабжались опускающими по бортам шверцами. Использовались для речного и прибрежного плавания в Нидерландах до XIX в. для вывоза вина из винодельческой области на реках Рейн (*рейнский аак*), Маас (*мааский аак*) и Лан (*ланский аак*).



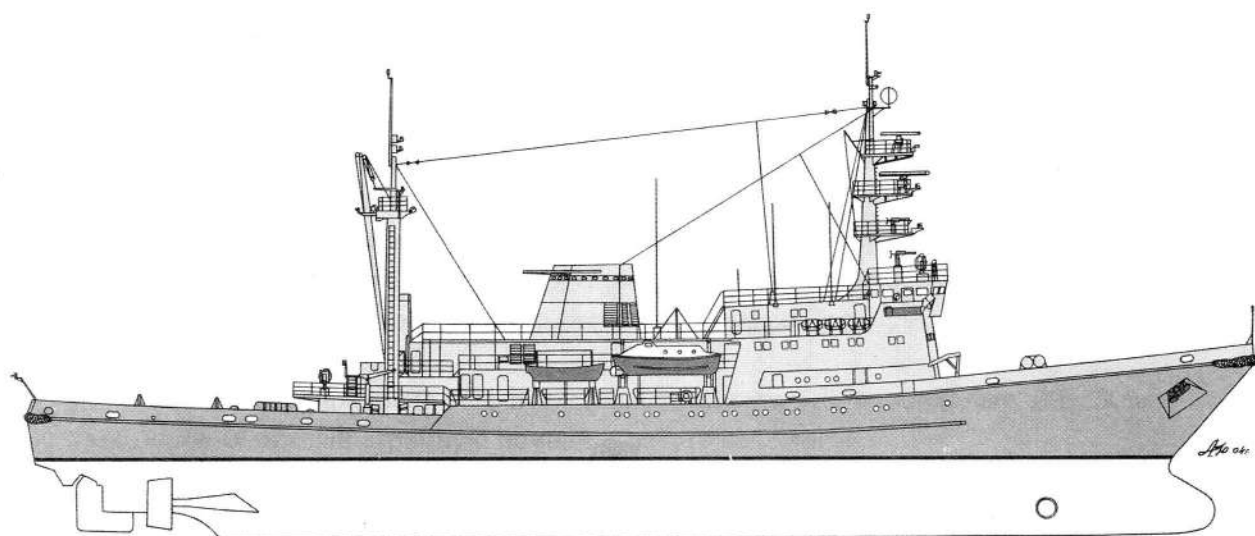
Водоизмещение – 200 т, длина корпуса – ок. 40 м, ширина – ок. 6 м, высота грот-мачты – 24 м, длина грота-гика – 20 м, площадь парусов – 420 м².

Аалбот

– *одномачтовая парусная лодка*, употреблявшаяся в Нидерландах для ловли угря сетью конической формы (длиной ок. 27 м). Имела низкий нос и приподнятую корму, в средней части имелся отсек длиной ок. 4 м для улова. Длина – ок. 15 м, ширина ок. – 4,5 м, высота борта – 2 м.

Аварийно-спасательное судно

– *судно поисково-спасательного обеспечения*, предназначенное для спасения людей, выполнения подводных работ: проведения глубоководных спусков, подъема личного состава с затонувших ПЛ, аварийных буксировок, тушения пожаров, дегазации и дезактивации. Делятся на *спасательные*, *судоподъемные*, *спасательные буксиры*, *противопожарные суда* и др.



Буксир-спасатель советского ВМФ пр. 1452

Предназначалось для поддержания аварийных кораблей на плаву, тушения пожаров, снятия с мели, приема с них или с воды людей, проведения водолазных работ на глубинах до 60 м и подъема на борт плавающих на воде спускаемых космических аппаратов массой до 5 т. В 1974–1987 гг. на Адмиралтейском ССЗ в Ленинграде было построено четыре судна пр. 1452.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 3320 т; 92,8 x 15,4 x 5,9 м; 2 ДД мощн. по 9000 л.с.; скорость полн. хода – 19 уз; дальн. плавания – 15 000 миль (12 уз); автономность – 60 сут.; экипаж – 51 чел.

АВИАМАТКА

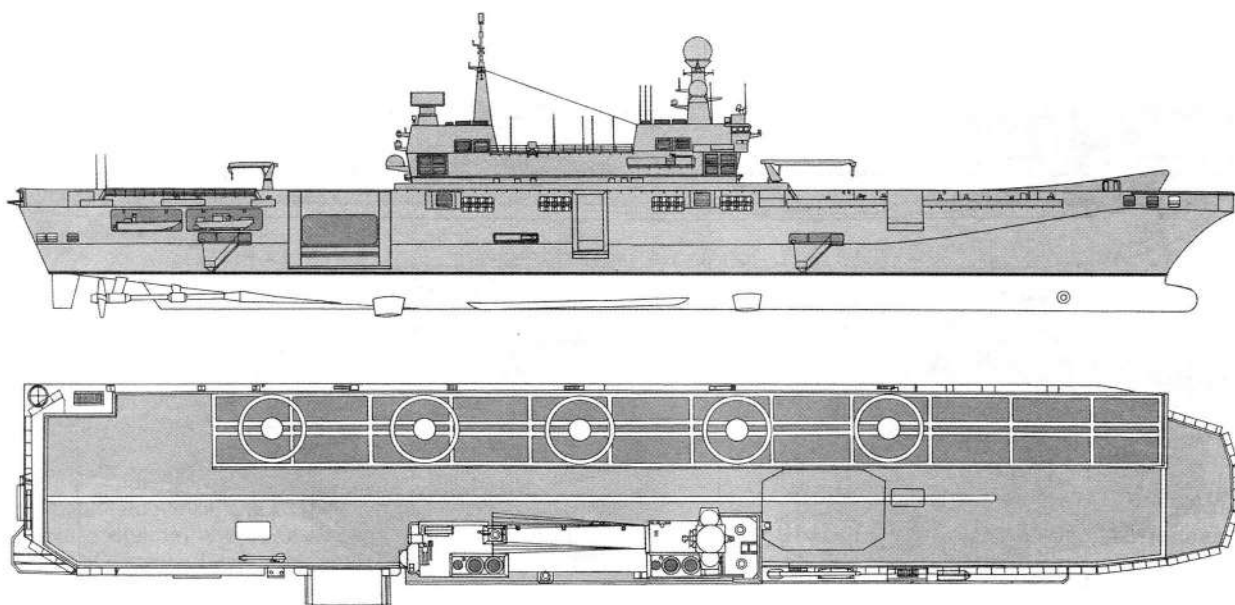
– наименование до 1930 г. кораблей спец. постройки (*гидрокрейсеров, авианосцев и авиатранспортов*) или вспомогательных судов, оборудованных для размещения, обслуживания, ремонта, взлета и посадки самолетов. *Гидрокрейсера* и *авиатранспорты* несли гидросамолеты и были оборудованы устройствами для спуска их на воду и подъема на борт. *Авианосцы* имели взлетно-посадочную палубу. В настоящее время вместо слова *авиаматка* употребляется термин *авианосец*.

АВИАНЕСУЩИЙ КОРАБЛЬ

– название корабля, на котором базируются ЛА, предназначенные для решения различных боевых задач. В общем смысле этого слова к ним можно отнести любые корабли, несущие самолеты или вертолеты. В середине прошлого столетия и в годы Второй мировой войны это были практически все *линкоры* и *крейсера*, также часть *эсминцев* и *подводных лодок*. *Линкоры* и *крейсера*, как правило, несли от двух до четырех гидросамолетов или летающих лодок. В основном они корректировали артиллерийский огонь или вели разведку. Германские линкоры *Bismarck* и *Tirpitz*, например, вооружались шестью гидросамолетами, часть из которых могла использоваться в качестве истребителей. Наряду с этим строились *крейсера* с усиленным авиационным вооружением. Наиболее выдающимися из них были японские *тяжелые крейсера Тоне* и *Чикума*, вступившие в строй соответственно в 1938 и 1939 г. При стандартном водоизмещении 11 200 т они несли восемь (4 x 2) 203-мм орудий и семь гидросамолетов. Причем, для обеспечения наиболее приемлемых условий их боевого использования вся артиллерия главного калибра была сосредоточена в носовой оконечности этих кораблей. Данные *крейсера* должны были действовать далеко впереди соединений *линкоров*, и вести разведку в их интересах. Уже в ходе боевых действий бортовые самолеты-разведчики *Тоне* и *Чикума* заменили истребителями или штурмовиками. Японцы пошли еще дальше. В авианесущие корабли они стали переоборудовать *линкоры* и *крейсера* за счет сокращения числа орудий главного калибра. В частности, в 1943 г. они ввели в строй два так называемых *линкора-авианосца Исе* и *Хиуга*. С этих кораблей сняли две кормовые башни с 356-мм орудиями (их общее число сократилось с 12 до восьми единиц). На месте башен смонтировали ангар для 22 гидросамолетов-истребителей или штурмовиков. На крыше это-

го ангара разместили полетную палубу с 11-ю тележками подачи летательных аппаратов к двум паровым катапультам, которые установили перед ангаром. Примерно таким же образом в том же 1943 г. переоборудовали *тяжелый крейсер Могами*, но он мог нести только 11 гидросамолетов. В ходе Второй мировой под носители гидросамолетов переоборудовались также *торговые суда*, которые использовались для поиска и уничтожения германских *подводных лодок*, атаковавших союзные конвои в Атлантике. На *эсминцах* и *подводных лодках* гидросамолеты размещались по одному и использовались для ведения разведки. Исключение составляли японские лодки типов *АМ* и *STo*. Первые несли два, а вторые – три бомбардировщика-торпедоносца (см. *авианосец подводный*). Японцы неоднократно пытались использовать лодочные гидросамолеты для бомбардировки территории противника. Известно, что из эсминцев фактически вооружались гидросамолетами только четыре американских корабля типа *Fletcher*. После завершения Второй мировой войны авиационное вооружение было снято с *линкоров* и *крейсеров*, как утратившее свое боевое значение.

В настоящее время практически все корабли основных классов ведущих военно-морских держав, как правило, классифицирующиеся как *эскортные*, имеют на борту один или два вертолета. Исключение составляют *крейсер-вертолетоносец Vittorio Veneto* и японские *эсминцы-вертолетоносцы* типов *Сиране* и *Харуна*. Первый несет шесть, а вторые по три вертолета. Бортовые вертолеты современных *эскортных кораблей* предназначены главным образом для поиска и уничтожения *подводных лодок*, реже – для борьбы с *надводными кораблями* противника и поисково-спасательных операций. Некоторые из вертолетов (в первую очередь отечественные) приспособлены для обеспечения целеуказания противокорабельным ракетным комплексам. Наряду с этим в середине 60-х годов прошлого столетия в США была разработана концепция корабля «контроля над морем». Она предполагала создание *легкого авианосца*, несущего ограниченное число самолетов вертикального (или укороченного) взлета (СВВП) и вертолетов. Изначально такой корабль задумывался как *эскортный*. В соответствии с данной концепцией, в частности, был построен испанский *авианосец Principe de Asturias*, вступивший в строй в 1988 г. Однако он несет на борту 10 СВВП истребителей-штурмовиков и



Многоцелевой авианесущий корабль итальянских ВМС *Conte de Cavour*

Предназначен для защиты морских коммуникаций на Средиземном море, ПВО соединений надводных кораблей, авиационной поддержки амфибийных сил и выполнения функций командно-штабного корабля, а также доставки и высадки десанта. Построен в 2001–2007 гг. на верфи ф. «Fincantieri» в г. Рива Тригосо.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 22 300 т; 235,5 x 39,0 x 8,7 м; 4 ГТД суммарной мощн. 81 000 л.с.; скорость полн. хода – 28 уз; дальн. плавания – 7000 миль (16 уз); автономность – 30 сут.; экипаж – 700 чел.

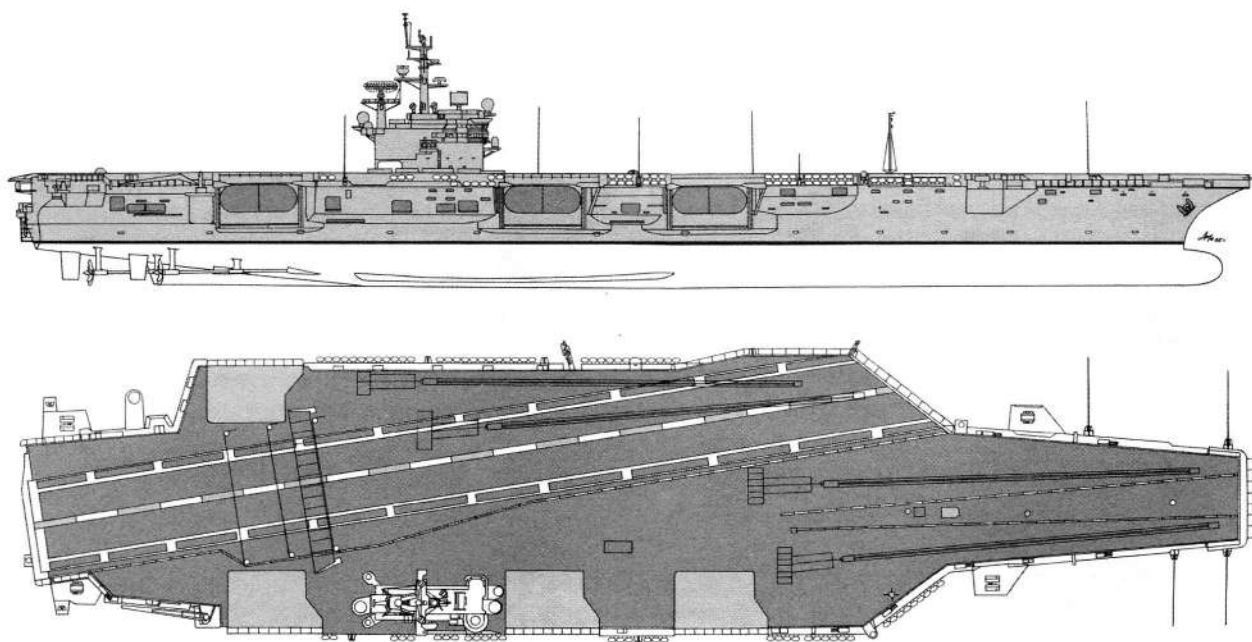
Вооружение: 8 СВВП + 8 вертолетов ПЛО + 4 десантно-транспортных вертолета + 4 вертолета ДРЛО; ЗРК SAAM/IT с 32 (в четырех ВПУ) ЗУР «Aster-15»; 2x1 – 76-мм АУ и 3x1 – 25-мм АУ.

12 вертолетов различного назначения, в том числе и десантно-штурмовых. Таким образом, этот корабль является *многоцелевым авианосцем* малых размеров. Аналогичным образом складывается ситуация и с тремя британскими *легкими авианосцами* типа *Invincible* и итальянским *Giuseppe Garibaldi*. Несколько особняком стоят отечественные *тяжелые авианесущие крейсера* (см. *крейсер авианесущий*).

Летательные аппараты также несут многие из *десантных судов*. К ним можно отнести десантные вертолетоносцы (американские типа *Iwo Jima*), *десантно-вертолетные корабли-доки* (например, британские типа *Fearless* и американские типа *Austin*) и *универсальные десантные корабли* (американские типа *Tarawa* и *Wasp*). На борту этих кораблей в основном базируются десантно-штурмовые вертолеты, а на борту *универсальных десантных кораблей* – еще и СВВП-штурмовики.

АВИАНОСЕЦ

– *боевой надводный корабль*, основным ударным вооружением которого является палубная авиация. Первые *авианосцы* появились в годы Первой мировой войны, которые были получены путем переоборудования из недостроенных *линейных кораблей* (британский *Eagle*, французский *Bearn* и японский *Kaga*) или *линейных крейсеров* (британские *Courageous*, *Furious*, *Glorious* американские *Lexington* и *Saratoga*, а также японский *Akagi*). Некоторые из кораблей перестраивали из *торговых судов*. Между мировыми войнами в состав флотов Великобритании, США и Японии начали вступать *авианосцы* специальной постройки. Характерной конструктивной особенностью этих кораблей являлась сквозная (сплошная) полетная палуба, островная надстройка, размещенная по правому борту (единственным исключением являлся японский *Хириу*, вступивший в строй в 1939 г.), как правило, совмещенная с дымовой трубой и многоярусный, закрытый с бортов ангар. В годы Второй мировой войны *авианосцы* стали главной ударной силой флота и стали подразделяться на *тяжелые*, *легкие* и *эскортные*. Эта градация была вызвана, прежде всего, стремлением получить в кратчайшие сроки как



Многоцелевой авианосец ВМС США *Ronald Reagan* (типа *Theodor Roosevelt*)

Является шестым кораблем типа *Theodor Roosevelt*, которые, в свою очередь, являются модификацией авианосцев типа *Nimitz* (три единицы введены в строй в 1975–1982 гг.). Построен в 1998–2003 гг. на верфи ф. «Newport News Shipbuilding» в г. Ньюпорт-Ньюс.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 73 973 т; 337,7 x 40,8 x 11,9 м; 2 ВВР + 4 ГТЗА суммарной мощн. 280 000 л.с.; скорость полн. хода – 30 уз; автономность – 70 сут.; экипаж – 3200 чел.

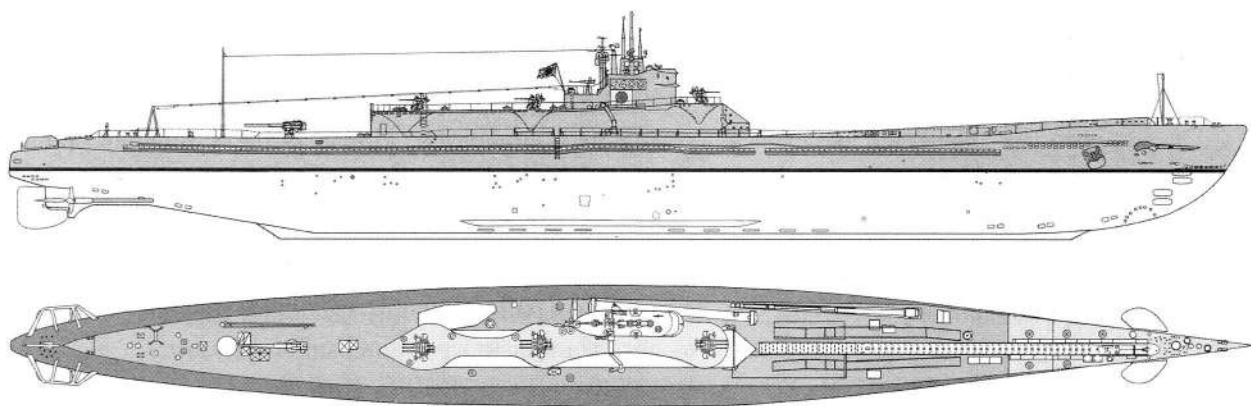
Вооружение: 20 истребителей + 36 истребителей-штурмовиков + 4 самолета РЭБ + 4 самолета ДРЛО + 8 самолетов ПЛО + 6 вертолетов различного назначения; ЗПК «Sea Sparrow» с 16 (2x8 ПУ) ЗУР + ЗПК «Sea RAM» с 42 (2x21) ЗУР; 2x3 324-мм ТА с 24 торпедами Mk-46 mod.7.

можно большее количество кораблей данного класса, нежели военной целесообразностью. Так, например, в конце 1942 г. пока шла постройка *тяжелых авианосцев* типа *Essex*, Конгресс США принял решение о переоборудовании *легких крейсеров* типа *Cleveland* в быстроходные легкие авианосцы с ограниченными боевыми возможностями. Они известны как тип *Independence*. Все девять кораблей серии вступили в строй в 1943 г. Из тех же соображений исходили, когда создавали *эскортные авианосцы*, но их перестраивали из корпусов *торговых судов*. Данные корабли, как правило, использовали как *авиатранспорты* или для борьбы с *подводными лодками* противника. В 50-е годы прошлого столетия *тяжелые авианосцы* переквалифицировали в ударные, а затем в многоцелевые и противолодочные, а эскортные – вывели из боевого состава флота или обратно переоборудовали в *торговые суда*.

В настоящее время *авианосцы* продолжают оставаться среди *надводных кораблей* основной ударной силой флота. Особенностью их конструкции, помимо сквозной полетной палубы, является то, что она является конструктивным элементом корпуса и обеспечивает его продольную прочность. Полетная палуба за счет кормового свеса и углового участка, размещенного на спонсонах, существенно превосходит длину корпуса корабля. Она оснащена несколькими паровыми катапультами, которые обеспечивают взлет современных тяжелых реактивных самолетов с полной боевой нагрузкой. Ангары на всех современных *авианосцах* одноярусные. Летательные аппараты подаются на полетную палубу бортовыми самолетоподъемниками. Надстройка у современных *авианосцев* островная, небольших размеров. *Авианосцы* типа *Nimitz*, составляющие основу американских ВМС, оснащены ядерными энергетическими установками. Их полное водоизмещение превышает 100 000 т. Они являются самыми большими *боевыми кораблями*, когда-либо построенными в мире. Ядерную энергетическую установку также имеет французский *Charles de Gaulle*, вступивший в строй в 1999 г., но его полное водоизмещение не превышает 40 000 т.

Авианосец подводный

– *подводная лодка*, имеющая в качестве основного ударного оружия авиацию. Первые попытки разместить на *лодке* гидросамолет предпринимались в годы Первой мировой



Подводный авианосец японского Императорского флота I-400 (типа STO)

Предназначался для атаки стратегических объектов на территории США (в первую очередь шлюзов Панамского канала) или боевых кораблей на якорных стоянках при помощи трех бомбардировщиков-торпедоносцев «Сейран». Самолеты хранились в прочном контейнере, смонтированном на прочном корпусе. Выстреливались при помощи пневматической катапульты. Построен в 1943–1945 гг. на казенной верфи в г. Куре. Всего в 1943 г. было заказано 18 таких лодок. До момента капитуляции Японии в строй успели ввести только два корабля (I-400 и I-401). Они были переданы американской администрации, и после всестороннего изучения, затоплены.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 5250 т; 120,0 x 12,0 x 7,02 м; 4 ДД мощн. по 7700 л.с. + 4 ГЭД мощн. по 2400 л.с.; скорость полн. хода в надв. положении – 18,7 уз; скорость полн. хода в подв. положении – 6,5 уз; дальн. плавания в надв. положении 37 500 миль (14 уз); дальн. плавания в подв. положении – 60 миль (3 уз); автономность – 70 сут.; глубина погруж. – 100 м; экипаж – 144 чел.

Вооружение: 3 бомбардировщика-торпедоносца «Сейран»; 1x1 140-мм АУ; 3x3 + 1x1 25-мм АУ; 8 (Н) 533-мм ТА с 20 торпедами.

войны. Немцы просто ставили его на палубе корабля (в этом случае лодка не могла погружаться), а затем создавали дифферент на корму, и после запуска двигателя он сходил на воду самостоятельно. Британцы разместили гидросамолет в прочном ангаре, и запускали его при помощи катапульты. Под носитель гидросамолета ими был переоборудован один из *подводных мониторов* типа *М*. Между мировыми войнами вооружить *подводные лодки* самолетами с тем или иным успехом пытались американцы, итальянцы, французы и японцы. Однако во всех случаях бортовой самолет ими использовался для ведения разведки или корректировки артиллерийского огня (на британской *М-2* и французском крейсере *Surcouf*). Только в середине Второй мировой войны японцы предприняли попытку использовать авиацию подводных лодок в качестве ударного оружия. До конца военной компании они успели ввести в строй две лодки типа *АМ* (*I-13* и *I-14*) и три типа *STo* (*I-400*, *I-401* и *I-402*). Первые должны были нести два, а вторые три высокоскоростных бомбардировщика-торпедоносца «Сейран» («Аичи» М6А), предназначенные для атаки стратегических объектов на территории США или боевых кораблей на якорных стоянках. Конструктивной особенностью этих *лодок* являлся прочный ангар диаметром 3,5 м, предназначавшийся для хранения бортовых самолетов и смонтированный в их диаметральной плоскости над прочным корпусом. Самолеты хранились со сложенными крыльями и после подготовки запускались при помощи пневматической катапульты длиной 26 м. Интересно то, что корабли типа *STo* с их размерами и нормальным надводным водоизмещением порядка 3600 т до сих пор являются самыми большими *дизельными лодками*, когда-либо построенными в мире. После Второй мировой войны неоднократно выдвигались предложения по созданию *подводных авианосцев*. Они варьировались от корабля, способного обеспечить взлет реактивного самолета из-под воды, до простого *подводного авиатранспорта*. Ввиду отсутствия военной целесообразности дальше разработки общей концепции или предэскизного проекта эти предложения не пошли.

АВИАТРАНСПОРТ

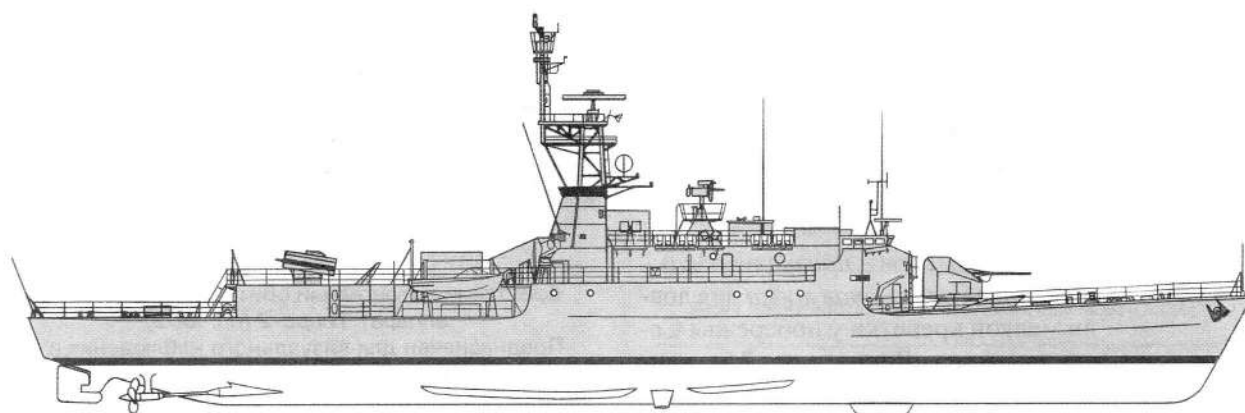
– *вспомогательное судно флота*, предназначенное для перевозки самолетов и вертолетов, их экипажей и обслуживающего персонала, а также запасных частей. Впервые появились в годы Первой мировой войны в ВМС Великобритании. Первоначально в качестве *авиатранспортов* использовались специально переоборудованные корабли и суда. Накануне и в ходе Второй мировой войны *авиатранспорты* специальной постройки имели только ВМС США и Императорский флот Японии. Характерно то, что в ВМС США для этой цели использовали *эскортные авианосцы*, одним из назначений которых, являлась перевозка летательных аппаратов. После Второй мировой войны *авиатранспорты* сохранялись только в ВМС США и Великобритании. Они подразделялись на *транспорты авиатехники* и *транспорты самолетов*. В настоящее время *авиатранспорты* не строятся. Однако в этом качестве могут использоваться *контейнеровозы*. Например, в ходе аргентинского конфликта (1982 г.) англичане привлекали эти суда для доставки самолетов и вертолетов в район Фолклендских (Мальвинских) о-вов.

АВИЗО

(от франц. и испан. *aviso*; итал. *avviso* – уведомление, извещение) – небольшие легкие военные корабли, применявшиеся со времен Древнего Рима и до XX в. для разведывательной и посыльной служб во флотах многих стран. В России появились со времен создания парусного флота. В качестве *авизо* использовались *бриги*, *бригантины*, *шлюпы*, *тендеры*, *ихуны* и т. д. В итальянском, французском и испанском флотах в XIX в. термин *авизо* применяли для обозначения быстроходных кораблей меньшего размера (*бриг – авизо*, *корвет – авизо* и т. д.). В XX в. во французском флоте строились тихоходные эскортные корабли, также классифицировавшиеся как *авизо*. Они являлись аналогами *британских шлюпов*.

АВТОМОБИЛЕВОЗ

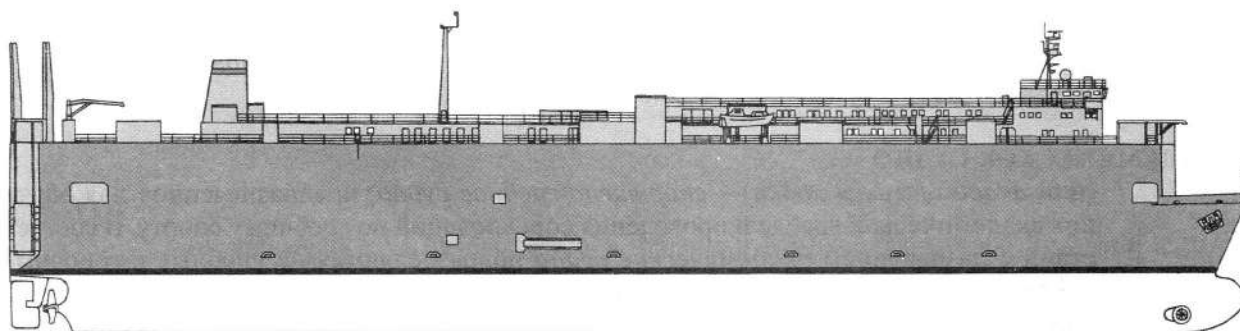
– *спец. сухогрузное судно для перевозки партий автомобилей*. Представляет собой многопалубное судно преимущественно с горизонтальной грузообработкой, с высоким

Авизо французских ФМС типа *D'Estienne D'Orves*

Предназначен для патрульной службы и борьбы с дизельными подводными лодками у берегов метрополии и в колониях, на удалении 400 миль от побережья. Всего в 1976–1984 гг. на казенной верфи в г. Лориан для ВМС Франции было построено 17 кораблей этого типа. Кроме того, в 1976–1981 гг. по заказу правительства Аргентины построили еще три таких же корабля. В 2000 г. шесть французских авизо продали правительству Турции. К 2008 г. практически все оставшиеся во Франции корабли исключили из списков флота.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 950 т; 80,0 x 10,3 x 5,3 м; 2 ДД суммарной мощн. 12 000 л.с.; скорость полн. хода – 23 уз; дальн. плавания – 4500 миль (15 уз); автономность – 15 сут.; экипаж – 90 чел.

Вооружение: 2x2 – ПКРК «Exocet»; 1x1 – 100-мм АУ + 2x1 – 20-мм АУ; 4x1 550-мм ТА; 1x4 – 375-мм РБУ.

Шведский автомобилевоз *Cokums*

Построен в 1981 г. в Норвегии по заказу одной из частных фирм. В свое время являлся самым крупным судном в своем классе.

ТТЭ: дедвейт – 17 500 т; 198,0 x 32,0 x 9,5 м; высота надв. борта 31,2 м; 1 ДД мощн. 13 500 кВт; скорость полн. хода – 19,5 уз; дальн. плавания – 14 500 миль (10 уз); экипаж – 45 чел.; площадь груз. палуб – 36 000 м²; принимает на борт 6120 машин, в том числе 520 тяж. грузовиков.

надводным бортом, развитой надстройкой, в которой оборудованы грузовые помещения. Для повышения утилизации грузовые помещения часто имеют съемные или откидные платформы. Автомобили погружаются своим ходом через кормовые или носовые ворота и лацпорты по аппарелям, причем погрузка, как правило, производится с одной, а выгрузка – с другой стороны грузового помещения. Вместимость современных автомобилевозов достигает 1500–2000 автомобилей.

Автономный обитаемый подводный аппарат

– *подводный аппарат*, имеющий собственные источники энергии, средства движения, системы жизнеобеспечения и навигации, позволяющие находящемуся там экипажу выполнять возложенные на него задачи самостоятельно, без механической связи с судном-носителем с помощью троса и кабель-троса. Экипаж размещается, как правило, в сухом прочном корпусе, защищаемом людей от воздействия внешней среды. В прочном корпусе поддерживается нормальное атм. давление. Основным источником энергии автономного обитаемого подводного аппарата являются свинцово-кислотные АБ. Иногда применяются более энергоемкие никель-кадмиевые, железоникелевые или серебряно-

цинковые батареи. Имеются *подводные аппараты* с автономностью 2–4 недели. Судно-носитель постоянно находится в районе работ *подводного аппарата* и поддерживает с ним гидроакустическую связь.

АГГЕБОТ

(от двух гол. слов – *прилив* и *лодка*) – небольшая *открытая лодка* для ловли мелкой креветки у побережья Северного моря. Длина – ок. 2 м, наибольшая ширина у кормы – ок. 1 м.

АГРАРИЯ

– небольшое *парусное судно*, предназначавшееся в Древней Греции для перевозки зерна и фруктов.

АДУЛИЯ

– небольшое, *однопалубное, каботажное одномачтовое судно* II в.

АЗОГА

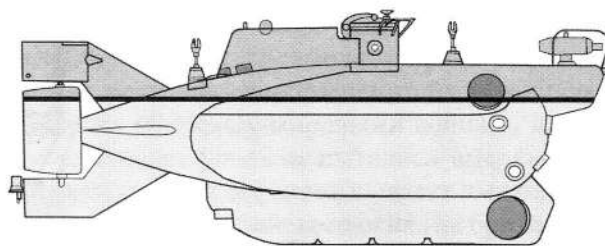
(от исп. – *ртуть*) – испанское судно XVI–XVII вв. (в основном *галион*), перевозившее в Америку ртуть для извлечения золота и серебра из руд.

АКАДЕМИЧЕСКОЕ СУДНО

(или *академическая лодка*) – *спортивно-гребное судно*, предназначенное для обучения академической гребле и проведения соревнований по гребному спорту. В соответствии с назначением *академические судна* подразделяются на учебные и гоночные. По способу гребли делятся на: парные – где каждый гребец работает парой весел, длиной 285–300 см и массой 1,5–2,2 кг; распашные – на которых гребец работает только одним веслом длиной 380–385 см и массой 3,5–4 кг. На судах обоих типов гребцы располагаются на скользящих роликовых сиденьях – *слайтах* (*слайтерах*), позволяющих эффективно использовать для гребка мышцы ног и инерцию тела гребца. *Академические судна* подразделяются на классы в зависимости от числа гребцов, способа гребли и наличия рулевого. Конструкция обшивки бывает двух видов: *клинкер* (кромка на кромку) и *скиф* (обшивка вгладь). *Лодки-клинкер* обычно не имеют палубы, они сравнительно высокобортны, тяжелы и используются в качестве учебных. *Лодки-скиф* – низкобортные, закрытые палубой с носа и кормы.

АКАТ

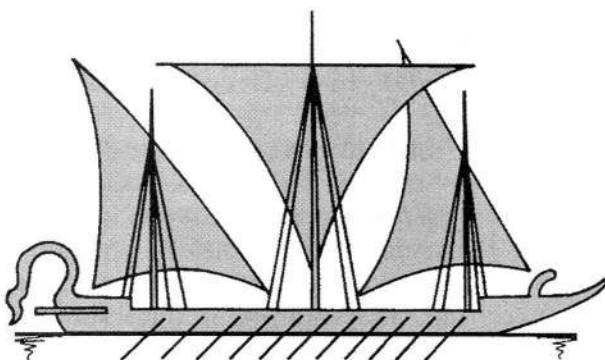
– 1. *Древнеримское* одно- или двухмачтовое судно с рейковым парусным вооружением. 2. *Одномачтовая парусная лодка* пиратов античности. 3. *Трехмачтовое парусно-гребное византийское и арабское судно* раннего средневековья с четырехугольными парусами. 4. *Трехмачтовое парусно-гребное европейское судно* конца XVIII – начала XIX вв., предназначенное для боя в «линии баталии», крейсерства и десантирования. Имело 18 орудий, 10 пар весел, парусное вооружение по типу *шебеки*



Советский автономный обитаемый подводный аппарат *Тинро-2* (пр. 1602)

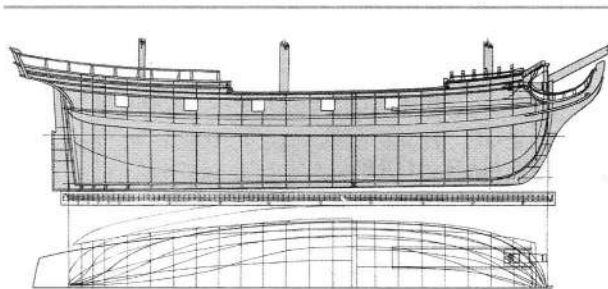
Предназначен для визуального наблюдения и изучения промысловых скоплений рыб, наблюдения за пассивными орудиями лова, проведения комплекса гидрологических исследований и изучения материкового шельфа. Такие аппараты строились в Советском Союзе в 1973–1985 гг. Их носителями являлись суда типа *Гидронавт* (созданные на базе *СРТМ* пр. 502М).

ТТЭ: водоизмещение норм. – 10,35 т; 7,4 x 2,52 x 2,07 м; предел. глубина погруж. – 445 м; маршевый ГЭД мощн. 6,5 кВт + 2 вертик. подруливающих устройства мощн. по 0,66 кВт + 14 погружных АБ; скорость хода горизонт. – 3 уз; скорость хода вертик. – 0,5 уз; дальн. плавания – 8 миль; автономность – 4 ч; экипаж – 2 чел.



Акат древнеримский

и легкого *фрегата*. Снабжалось 12-весельным *баркасом* и двумя 8-весельными *шлюпками*. 5. Для русского флота в конце XVIII в. было построено восемь *акат* под руководством корабельных мастеров А.С. Касатонова и С.И. Афанасьева. Их длина составляла ок. 30 м, ширина — ок. 8 м и осадка — 3,5 м. Экипаж насчитывал до 110 чел.



Акат черноморский (с подлинных чертежей)

АКАТИЙ

— пиратский, быстроходный *парусно-гребной корабль средневековья*.

АКВАПЛАН

— *гλισсирующий плоскодонный плотик* из фанеры или стеклопластика, служащий для перемещения человека по воде за буксирующим *катером* или *мотолодкой*. Впервые появились в 1914 г. в Англии. В настоящее время используются довольно редко. Современный вариант — *дискплан*, представляющий собой плавающий диск диаметром 650 мм и толщиной 50 мм.

АКОН

— небольшой *плашкоут* для разгрузки больших судов на реках Франции в XIX в.

АКТУАРИЯ

— *древнегреческое* легкое быстроходное *рыбацкое* или *пиратское парусно-гребное судно*.

АЛАМАН

— тип *лодки* для лова рыбы сетью в Черном и Мраморном морях. *Турецкий аламан* (*аламан кайгхи*) — *гребная лодка* с заостренными оконечностями, килевая, беспалубная. Длина — 9–12 м, грузоподъемность — до 7 т, 6–12 пар весел. *Аламан болгарский* и *русский* в отличие от турецких имел в оконечностях палубу, оснащался съемной мачтой с небольшим прямым или латинским парусом. В 20–50 гг. прошлого столетия имели двигатели, позднее вытеснены *сейнерами*.

АЛВАРЕНГА

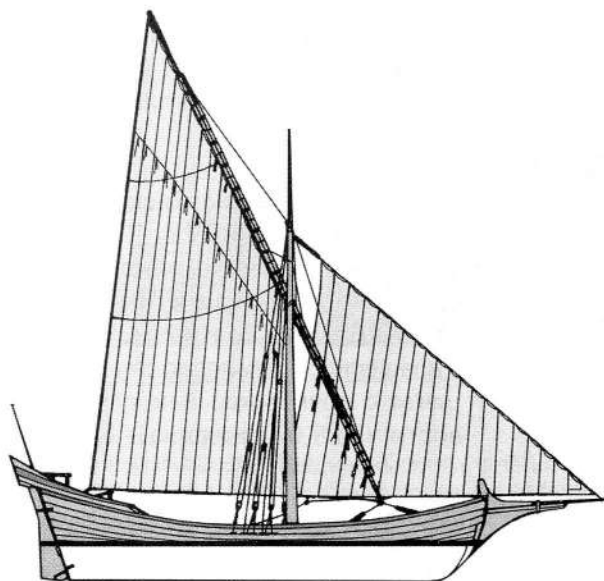
— *моторный* и *парусно-моторный бот*, используемый на побережье Бразилии для транспортировки грузов между судном и берегом. Оснащается небольшой мачтой и парусом. Водоизмещение достигает 120 т, длина — до 20 м. В некоторых провинциях называется *савейро*.

АЛЛЕЖ

(от франц. — *облегчать*) — небольшое судно типа *лихтера*, служившее для разгрузки судов во Франции в XIX в.

АЛЬКОР

— *крейсерско-гоночная яхта*. Длина — 12,2 м, ширина — 3 м, осадка — 1,9 м, площадь парусности — 63 м², экипаж — семь чел.



Аллеж

АМАРОЧА

(*омороча*) – 2-местная *рыбачья лодка* облегченной конструкции: каркас из прутьев, обшитый березовой корой. Распространена в устье р. Амур.

АМУРСКАЯ ЛОДКА

– большая *плоскодонная лодка* с острым носом и тупой кормой, распространенная на Нижнем Амуре и о. Сахалин.



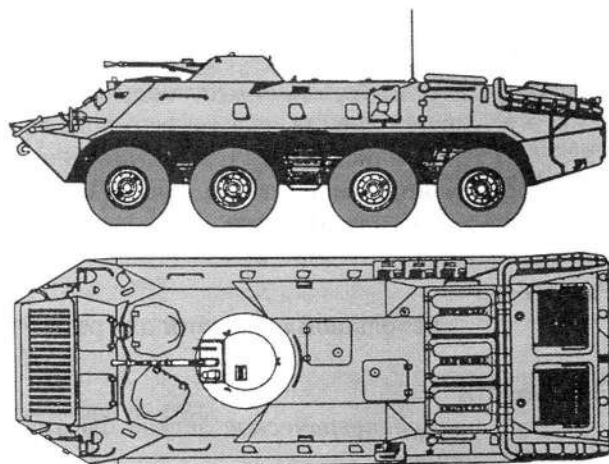
Амурская лодка

АМУЦИОН-ШИП

– судно для перевозки боеприпасов в российском флоте в Петровскую эпоху. На флоте не привился.

АМФИБИЯ

(от греч. слова *amphibious* – ведущий двойной образ жизни) – корабль (или транспортное средство), способный выходить на сравнительно ровный берег, преодолевать незначительные неровности местности, двигаться над льдом или снегом (см. *корабль на воздушной подушке*). В общем смысле этого слова, это транспортная машина, способная передвигаться по воде и по суше. К таким машинам (кроме *кораблей на воздушной подушке*) относятся *плавающие танки* и *бронетранспортеры*, а также *летающие лодки*, имеющие колесное шасси и приспособленные для взлета и посадки, как на сухопутные аэродромы, так и на воду.



Плавающий бронетранспортер БТР-70

ТТЭ: боевая масса – 11,5 т; 7,54 х 2,85 х 2,32 м; экипаж – 2 + 8 (десантников) чел.; два БМ мощн. по 115 л.с.; скорость хода – 80 км/ч; скорость хода на воде – 10 км/ч; запас хода – 400 км; противоосколочное монолитное бронирование.

Вооружение: 1х1 – 14,5-мм пулемет; оптический прицел + инфракрасный прибор ночного видения.

АМФИДРОМА

(от двух греч. слов – *с обеих сторон* и *бег*) – *парусное судно* XVIII в., корпус и такелаж которого выполнены таким образом, что судно могло ходить как вперед, так и назад, не делая поворотов. Нос и корма имели в подводной части одинаковую форму и, соответственно, руль. Иногда для особых заданий строили *корветы амфидромной формы*.

АНАН

– *каное* индейцев Латинской Америки из коры с заостренными оконечностями. Применялось до конца XIX в. Корпус изготовлялся из больших кусков коры вечнозеленого бука, сшитых тонкими полосками китового уса, и скрепленного шпангоутами из расщепленной коры зимнего дерева. Для крепления оконечностей использовался травяной канат. Швы конопатили морскими водорослями. На *анане* было обычно пять банок. Управлялся с помощью двух или четырех весел. При попутном ветре устанавливалась мачта с прямоугольным парусом. Срок службы не превышал шесть месяцев. Длина достигала 8 м, а ширина – 1,2 м.

АНГЕЛКАН

(от двух нем. слов – *удочка* и *челн*) – *рыболовное судно* с килем, заостренной кормой и наборной обшивкой. Использовалось у берегов Восточной Пруссии для ловли сетью угрей и окуней. Оснащалось мачтой-однодревкой высотой до 13 м и высоко расположенным прямоугольным парусом. За мачтой находилось помещение для улова. В про-

цессе лова сеть обычно закреплялась на двух ангелканах. Длина достигает 12 м, ширина – до 3 м, осадка – до 0,75 м.

Апофо

– западноафриканское *рыболовное каноэ* жителей Берега Слоновой кости. Выдолблено из ствола дерева. Имеет одну мачту с парусом прямоугольной формы, широкий корпус с продольной кривизной днища. Нос и корма имеют плоские удлиненные окончания в виде полок. В разрезе корпус представляет собой днище с крутым подъемом и хорошо выраженным углом наклона бортов от ватерлинии. Банок не имел. Борта соединены друг с другом поперечинами, идущими от одного планширя к другому.

Ар-нохь

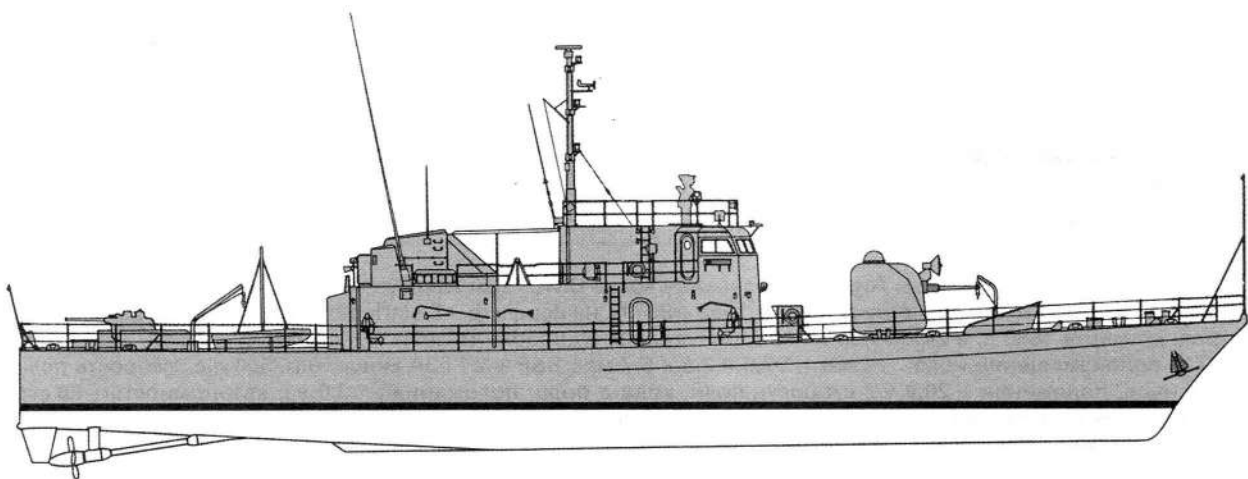
– *рыболовно-промысловое судно* типа каноэ у ненцев побережий Печорского мыса и о. Колгуев XVIII – начала XX вв. Деревянный набор состоял из двух бортовых килей и шпангоутов, заимствованный у поморов, обшивался шкурами моржей и нерп, швы проклеивались водонепроницаемым составом. Перетаскивались по льду для охоты и рыбной ловли в больших полыньях и разводьях. Длина достигала 3 м, а ширина – до 1 м.

Арктурус

– *крейсерско-гоночная яхта*. Длина достигает 14,4 м, ширина – 3,8 м, осадка – 2,2 м, площадь парусности – 86,4 м². Экипаж – девять человек.

Артиллерийский корабль

– *надводный корабль* ВМФ (ВМС), основным вооружением которого является ствольная и реактивная артиллерия. В широком смысле этого слова, так может классифицироваться любой *боевой корабль*, имеющий на борту артиллерийские орудия. В настоящее время такие корабли, за исключением *патрульных катеров*, вооруженных различными пулеметами, практически не строятся. В 70-х и 80-х годах прошлого столетия советский флот пополнялся *малыми артиллерийскими кораблями* (МАК) и *артиллерийскими катерами*, которые активно использовались для охраны границ в зоне речных бассейнов. В начале XXI в. по заказу правительства Узбекистана на Украине были построены несколько *артиллерийских катеров*, известных как тип *Гюрза*.



Артиллерийский корабль ВМС США типа Asheville

В 1964–1970 гг. для ВМС США было построено 17 катеров типа Asheville. Предназначались для несения патрульной службы в прибрежных районах и в речных бассейнах. Практически сразу после вступления в строй, из-за малой эффективности, были переданы (или проданы) правительствам других стран.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 225 т; 50,1 x 7,3 x 2,9 м; 2 ДД мощн. по 1450 л.с + 1 ГТД мощн. 13 300 л.с.; полн. скорость хода – 16 уз (под ДД) или 40 уз (под ГТД); экипаж – 25 чел.

Вооружение: 1х1 – 76-мм АУ; 1х1 – 40-мм АУ; 4х1 – 12,4-мм автомат.

Асламка

(или *осламка*) – парусное одно- или двухмачтовое транспортное и промысловое судно, имевшее распространение на Каспийском море и в низовьях Волги. Характерен широкий развал бортов и наклон форштевня к воде, несла большой прямой парус, на бушприте – кливер. Промысловые *асламки* выходили в море с 10–30 кусовыми лодками, от которых принимали улов. Длина достигала 12–15 м, ширина – до 3 м, осадка – 0,6–1,2 м, грузоподъемность – до 30 т.

Ассирийский корабль – см. *древние суда*.

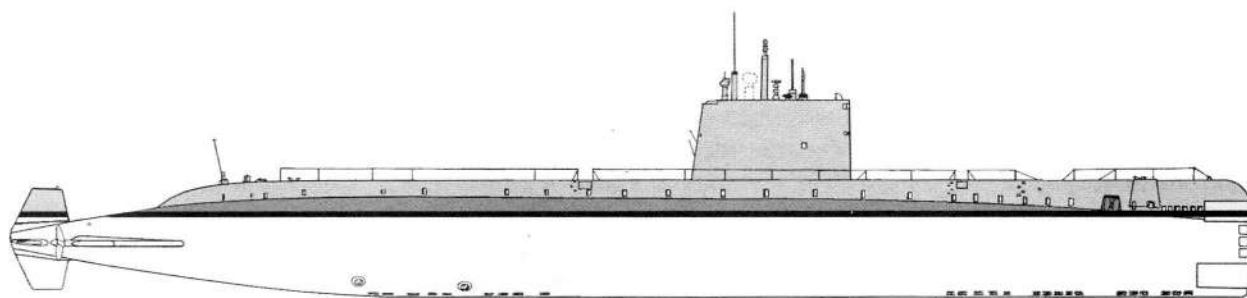
Ассиро-фикийский корабль – см. *древние суда*.

Астраханка

(назв. по месту постройки – г. Астрахань) – рыбацкая лодка, предназначенная для ловли крючковой снастью. Использовалась на Каспийском море. Длина – ок. 12 м, ширина – ок. 4,2 м, осадка – ок. 1,3 м.

Атомоход

– судно с АЭУ. Первым атомоходом стала американская подводная лодка *Nautilus*, переданная ВМС в июне 1952 г. Затем такие же корабли стали строить в СССР и Великобритании, а в 70-х годах прошлого столетия и во Франции. В сентябре 1961 г. была завершена постройка первого надводного боевого корабля с АЭУ – американского крейсера УРО *Long Beach*. В отечественном флоте первый такой корабль ввели в строй только в июле 1980 г. Им стал крейсер *Киров* (пр. 1144). Широкого распространения АЭУ в надводном кораблестроении не получила ввиду высокой стоимости эксплуатации и ряда международных ограничений. Используется она только на подводных лодках, и в первую очередь стратегического назначения. В настоящее время только российский ВМФ сохраняет в своем строю три надводных крейсера с АЭУ. Неоднократно предпринимались попытки внедрить АЭУ в гражданском судостроении, но практически все они закончились неудачей – опять же из-за высокой стоимости эксплуатации. Единственное, продолжается эксплуатация отечественных ледоколов с АЭУ, первым из которых стал *Ленин*, вступивший в строй в 1959 г.



Атомная подводная лодка ВМС США *Nautilus*

Первый в мире атомоход, построенный в 1952–1954 гг. на верфи ф. «Electric Boat Co» в Гротоне. Оставалась в строю до марта 1980 г., а затем была переоборудована в корабль-музей.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 2980 т; 97,5 x 8,5 x 6,7 м; 1 ВВР + 2 ГТЗА мощн. по 7500 л.с.; скорость полн. хода в надв. положении – 20,0 уз; скорость полн. хода в подв. положении – 23,0 уз; автономность – 50 сут.; испытательная глубина погруж. – 213 м; экипаж – 101 чел.

Вооружение: 6 (Н) 533-мм ТА с 24 торпедами.

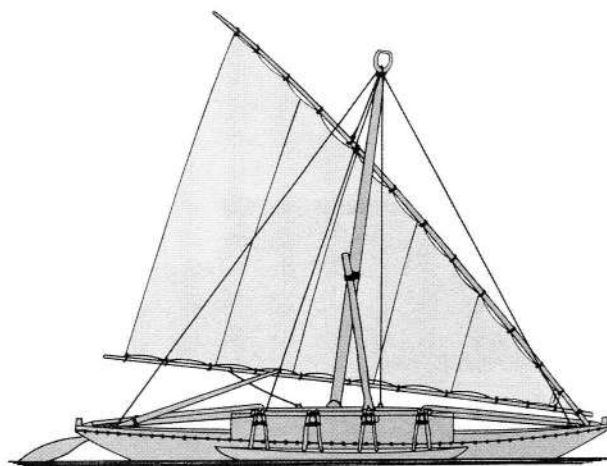
Аутригер

– каноэ с Фиджи – меланезийское парусное судно, сконструированное в XVIII в. для перевозки больших групп людей и способное предпринимать большие океанские плавания. Это было длинное, узкое, спереди и сзади полностью открытое малийское судно, боковые стороны имели совершенно различные формы. Одна из них, которая по своему оборудованию всегда должна быть подветренной, была плоской, а другая наветренная –

круглой. К последней стороне судна посредством шести связанных с ним длинных шестов было подвешено маленькое суденышко, всегда находившееся на наветренной стороне и противодействовавшее переворачиванию. Вплотную к наветренной стороне судна находилась довольно высокая мачта с треугольным парусом. Наибольшие из этих быстрых парусников брали до 50 чел. Их длина колебалась от 6 до 30 м.

Ахима

– *анлезе* – африканское каноэ, выдолбленное из ствола дерева, используемое для рыбной ловли. Существует два типа: большего и меньшего размера (последний называется *анлезе*). На больших *анлезе* в носу на 60 см наращены борта для предохранения от попадания воды. Африканцы отваживаются выходить на них далеко в море, пользуясь прямоугольным плетеным парусом, закрепленным на мачте. Имеет также бамбуковый бушприт. Парусом укрепляют с помощью шкотов. Иногда на двух или трех шестах поднимают дополнительный квадратный парус. Длина достигает 9 м, а ширина – до 1 м.

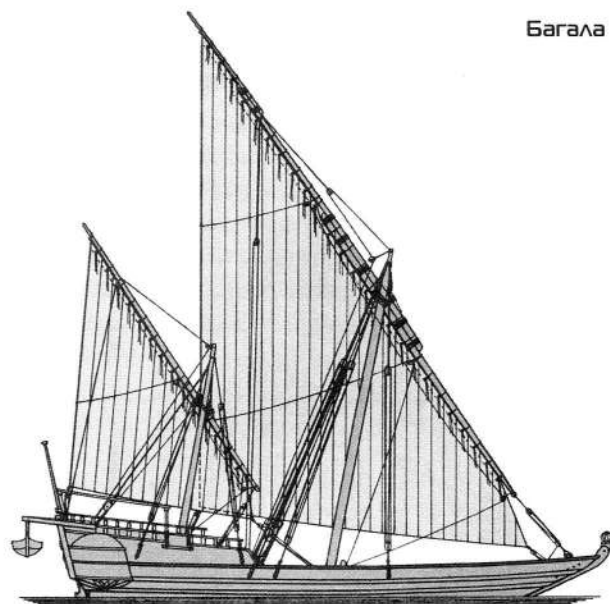


Аутригер

Б

БАГАЛА

(араб. слово – *мул, доу, дау и дхау*) – *арабское торговое парусное судно с косым вооружением*. Появилась в VIII–IX вв., в несколько измененном виде встречаются и в наши дни (в Персидском заливе, реже в Красном море). Строились преимущественно из тика. Обшивка выполнялась вгладь. Элементы набора и обшивки скреплялись при помощи троса, сплетенного из кокосового волокна. Подводная часть корпуса пропитывалась специальной смесью растительного жира и извести, за счет чего срок службы достигал 100 лет. Имела вытянутый нос с бушпритом в виде толстого бруса и высокую транцевую корму, где размещались помещения для шкипера, рулевого и пассажиров. Имела две мачты: грот-мачта, длина которой приблизительно равнялась длине судна, на которой ставился рей почти такой же длины, и бизань-мачта меньших размеров. Современные *багала* иногда снабжены двигателем. В средние века арабские купцы доходили на этих судах до Китая. В 1980–1981 гг. английский путешественник Т. Северин построил копию средневековой *багалы* и повторил на ней маршрут арабских купцов. Длина достигала 40 м, ширина – до 8 м, высота борта – 3–5 м, грузоподъемность – 400 т.



БАГЛА

(*бангла*) – *арабское судно Красного моря*.

БАДАН

– небольшое *арабское* одномачтовое *парусное судно*, применявшееся в Оманском заливе. Имеет два боковых киля, форштень – прямой вертикальный или с изломом, крутую корму и узкий низкий руль. Палуба отсутствует. Обшивка корпуса сделана из тика. Оснащено прямой мачтой – одnodеревкой с косым парусом.

Бадра

– австралийское каноэ, выдолбленное из ствола дерева. Применяется аборигенами для ловли рыбы и черепах. Нос оборудован платформой. Во время плавания используются балансирующие поплавки.

База лоцманской службы

– судно технического флота, предназначенное для обеспечения навигационной безопасности, базирования небольших лоцманских судов и лоцманских вертолетов.

Байда

– плоскодонная парусная рыбацкая лодка, предназначенная для ловли рыбы неводом, волокушей, скипастью и пр. В середине позапрошлого и в первой половине прошлого столетий была распространена на Черном и Азовском морях. Имела острые носовые обводы и транцевую корму. Оснащалась рейковым парусом. Длина – ок. 7 м, ширина – до 2 м, высота борта – 0,7–0,9 м, грузоподъемность – до 3 т. Экипаж 5–7 чел.

Байдак

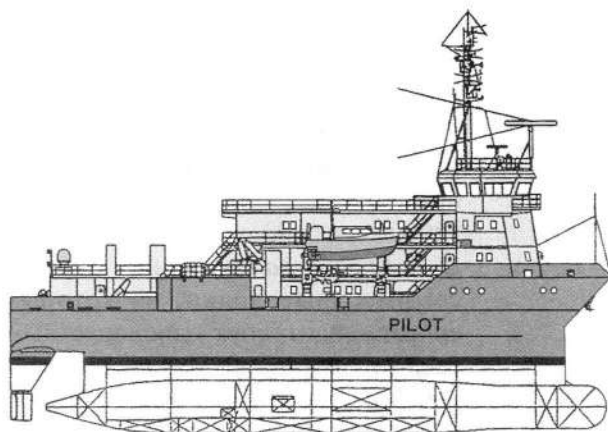
– речное грузовое парусное судно типа барки, распространенное в XVII–XX вв. на р. Днепр, Неман и их притоках. Имело одну мачту, на которой ставились шпринтовый парус и стаксель или кливер. Управлялись большими рулевыми веслами – потесями. Разновидностью байдака была берлина. Длина – 40–60 м, ширина – 13–25 м, высота борта – 1,3–3,8 м, осадка – 1–3,8 м, грузоподъемность – от 25 до 290 т.

Байдара

– 1. Грузовое и рыболовное судно XVIII–XX вв., встречавшееся на р. Дон и Азовском море, с острыми оконечностями (килевое – для морского плавания и плоскодонное – для речного и прибрежного плавания). Длина – ок. 32 м, ширина ок. – 13 м, высота борта – ок. 1,5 м. 2. Открытая эскимосская транспортная и промысловая лодка для охоты на китов и др. морских животных вдали от берега. Каркас из связанных ремнями китобойных костей и деревянных палок обтягивался тюленьей или моржовой шкурой. Умьяк (или умьяк) – женская байдара использовалась преимущественно, как транспортная лодка, для семьи, и гребли на них женщины. Мужчины сопровождали ее в маленьких закрытых каяках. Мореходность улучшали путем крепления по бортам надутых тюленьих шкур. Большие байдары имели длину до 10 м и прямой парус площадью ок. 10 м², изготовленный из кишок животных.

Байдарка

– легкое, узкое низкобортное гребное или парусное судно с острыми оконечностями. Различают спортивные и туристские. Спортивные байдарки предназначены для проведения соревнования по гребному спорту на дистанции 500, 1000, 3000 и 10 000 м для мужчин и 500, 1000, 3000 и 5000 м для женщин. Существует три класса байдарок-

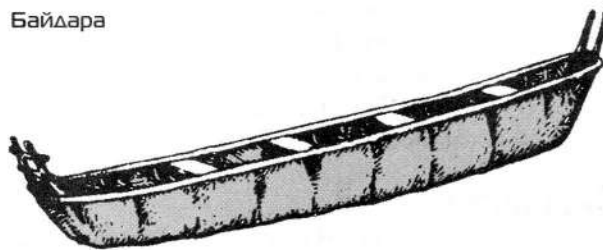


База лоцманской службы *Elbe*

Построена в 2000 г. на верфи ф. «Abeking & Rasmussen» в г. Бремен по заказу правительства Германии. Несет службу в южной части Северного моря.

ТТЭ: Водоизмещение норм. – 1200 т; 50,0 x 22,5 x 5,9 м; катамаран; 4 ДД мощн. по 200 кВт; скорость хода – 16 уз; экипаж – 22 чел.

Байдара



каяков (в обиходе – просто *байдарок*): одно-, двух- и четырехместные лодки, в которых гребцы сидят на низко расположенных сидениях лицом вперед и гребут двухлопастным веслом, попеременно погружая его правую и левую лопасти (см. *каюк*); три класса *байдарок-каноев* (в обиходе – просто *каноев*): одно-, двух- и семиместные лодки, на которых спортсмены гребут однолопастным веслом, стоя одним коленом на днище. Корпуса *спортивных байдарок* строят из шпона ценных пород древесины или стеклопластика. На *байдарках* разрешена установка рулевого устройства, а на *каноев* – нет. *Слаломные байдарки* используются для соревнований по водному слалому, проводимых на трассе, размеченной на бурной реке с помощью ворот из подвешенных шестов. *Туристские байдарки*, предназначены для совершения походов и прогулок по рекам. Их строят с большей (до 0,8–0,9 м) шириной и высотой борта, чем спортивные. Часто оснащают парусным вооружением, причем для повышения остойчивости под парусами применяют боковые поплавки или объединяют две *байдарки* в *катамаран*.



Байдарка

БАКАУТ

(от голланд. *pokbunt*) – разновидность барки, встречавшейся до конца XIX в. в России на средней Волге.

БАКИНКА

(назв. по месту постройки – г. Баку) – *транспортное и промысловое парусное судно*. Обшивку корпуса вместо смолы покрывали нефтью. Рангоут и оснастка по типу *ихуны*. Длина колебалась от 12 до 18 м, экипаж насчитывал 8–10 чел.

БАЛАНДРА

– 1. Филиппинское *парусное каное*, выдолбленное из ствола дерева. Борта судна надстроены толстыми досками. Используется для транспортировки рыбы и рыбных продуктов. Оснащено одной мачтой. 2. Перуанское палубное судно для каботажного плавания. Корма имеет квадратную форму. Оснащено двумя парусами на одной мачте. Водоизмещение достигает 14 т, длина – до 9 м, ширина – ок. 3 м, осадка – до 1,8 м.

БАЛАНСЕЛА

(от итал. *bilancella* – вид *рыболов. сети*) – *парусно-гребная рыбацкая лодка типа тартаны*, но меньших размеров, распространена на юге Италии, Франции и Испании. Итальянская *балансела* имеет вертикальную мачту с косым парусом и летучий кливер, испанская – короткую мачту, наклоненную к носу и бизань-мачту с косыми парусами. На днище укреплены два фальшкиля для вытаскивания лодки на берег. Длина – до 18 м, ширина – до 4,5 м.

БАЛАУ

– разновидность двухмачтовой *ихуны*, встречающейся на Антильских, Багамских и Бермудских о-вах и отличающейся более длинными, чем у обычной *ихуны*, мачтами. Имеют вертикальный форштень, большой кормовой подзор и палубу с седловатостью. Фок-мачта почти вертикальная, грот-мачта наклонена к корме, паруса длинные и узкие.

БАЛЕЙРА

(от португ. *baleia* – *кит*) – *парусно-гребное китобойное судно*, использующееся у берегов Бразилии. Мачта, сдвинутая к корме, несет люгерный парус. Длина достигает 18 м, ширина – 4,6 м.

БАЛИНГЕР

(от франц. *baleine* – кит) – трехмачтовое парусное судно с открытым баком, применявшееся в XIV–XV вв. в военных флотах стран Европы в качестве разведывательного. Использовался также в качестве торгового судна. Впервые создан в Англии, затем появился в бассейне Средиземного моря. Первоначально применялся на китобойном промысле, откуда и произошло название. Водоизмещение – до 1000 т.

БАЛКЕР – см. судно для навалочных грузов.

БАЛЛОН

– 1. Парусное рыболовное судно, встречающееся в Малайзии. Корпус состоит из долбленого челна, борта которого наращены досками, в носу которого и корме расположены выступающие остроконечные платформы. Имеет две мачты с люгерным вооружением. Длина – 9–12 м. 2. Парадное речное судно, распространенное в Индокитае в XVII–XIX вв. Нос и корма были богато украшены. Посередине судна был устроен своеобразный трон – храм. Длина достигала 30 м.

БАЛУК

– открытая гребная или моторная лодка для перевозки грузов и пассажиров на побережьях и островах вблизи Стамбула. Длина – ок. 12 м, ширина – до 2,5 м, осадка – до 1,3 м.

БАНК

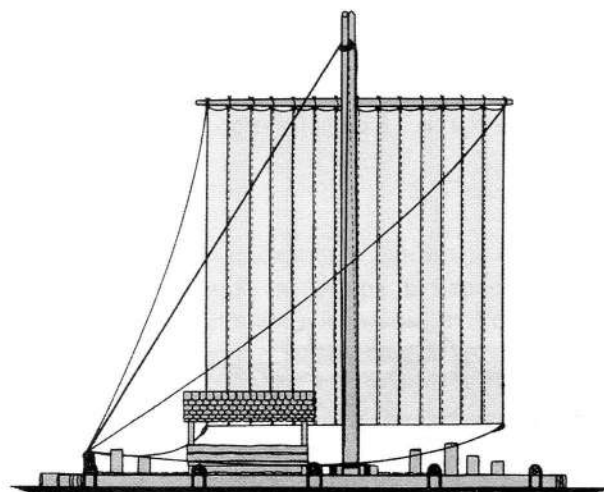
– общее название рыболовных судов, работавших на промысле рыбы, преимущественно трески, у берегов о-ва Ньюфаундленд.

БАНТИНГ

– парусно-грузовое судно типа проа, распространенное на о. Ява и юго-восточной части о. Суматра. Имеют широкий и короткий корпус с загнутой внутрь верхней частью ахтерштевня. В кормовой части располагались каюты с выходящими за борта стенками, один или два руля, две или три мачты, на которых передние, часто короткие, несли по одному прямому парусу. Длина – до 30 м, ширина – до 8 м, осадка – до 2 м, грузоподъемность – до 300 т.

БАЛЬСОВЫЙ ПЛОТ

– судно-плот, изготовленное из легкого бальсового (или бальзового) дерева, в течение нескольких лет использовалось на южноамериканском побережье индейцами и испанцами. Большие плоты состояли из девяти стволов длиной порядка 21–24 м. Их грузоподъемность достигала 25 т. Ствол наибольшей длины ставили в середине, причем превосходящая длина ствола была в корме. Мачта выполнялась из двух стволов, своими «ногами» она опиралась на две стороны плота и несла большой прямой парус. Плот управлялся при помощи выдвижных швертов, представлявших собой пять-шесть досок длиной около трех метров и шириной до 80 см. Эти доски вертикально вставляли между стволами плота, располагая в его носу и корме.



Бальсовый плот

БАРИТ

(«бар» на египетском – судно, «ит» – его тип, переделанное греками в «барис» – отсюда *барка*, *баркас*, *баржа*) – древнегреческое грузовое судно, относящееся, по-видимому, не менее, как к XV в. до н.э. Корпус изготавливали из брусьев акации длиной около одного метра и складывали их наподобие кирпичей. Эти брусья затем скрепляли длинными и крепкими деревянными гвоздями. Когда был готов остов корабля, то поверх его клали поперечные брусья. Шпангоутов не делали, а пазы конопатили папирусом. На судне имелся один руль, который проходил насквозь через киль, мачту делали из аканфа, а паруса изготавливали из папируса. Такие суда ходили вверх по реке лишь при сильном попутном ветре; их буксировали вдоль берега. Вниз же по течению они двигались так: из темарисковых досок сколачивали плот в виде двери, обтянутый пленкой из камыша, и привязав к судну канатом, спускали на воду вперед по течению, затем брали просверленный камень весом порядка 50 кг и другим канатом привязывали сзади. Под действием течения плот быстро двигался, увлекая за собой судно; камень же, который тащился сзади по дну реки, направлял курс судна. Грузоподъемность достигала несколько десятков тонн.

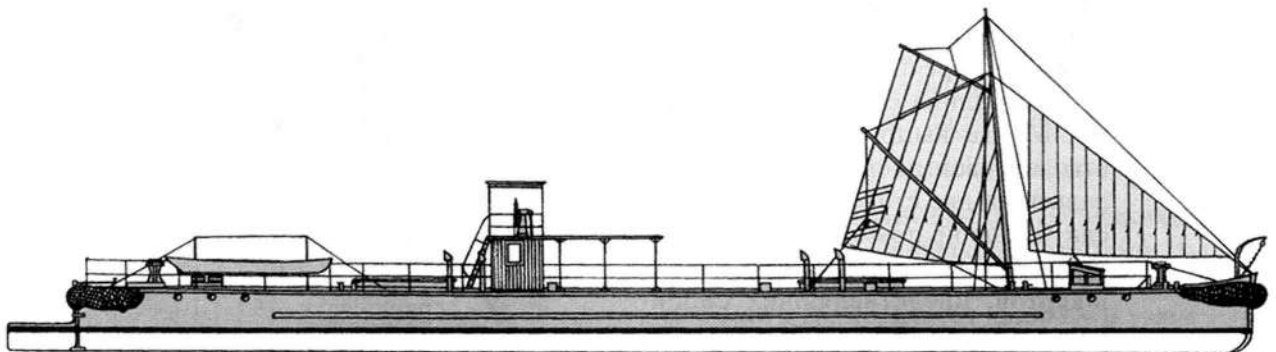
БАРБАРСКИЙ КОРАБЛЬ

– тип *парусного корабля*, строившегося «кумпанствами» для Азовских походов Петра I. Название, вероятно, связано с аравийским побережьем Африки, где действовали пиратские корабли – *карамуссалы*. Всего было построено 33 судна. Они имели две мачты с прямыми парусами и одну с косыми, длина – до 38 м, ширина – до 10 м. Значительная численность артиллерии, 36–44 пушки на одной крытой палубе, потребовала увеличение ширины кораблей, что существенно снизило их скорость. Поэтому дальнейшего развития не получили и во второй половине XVIII в. были вытеснены *шебеками*.

БАРДИНН – грузовое судно египтян X–XI вв.

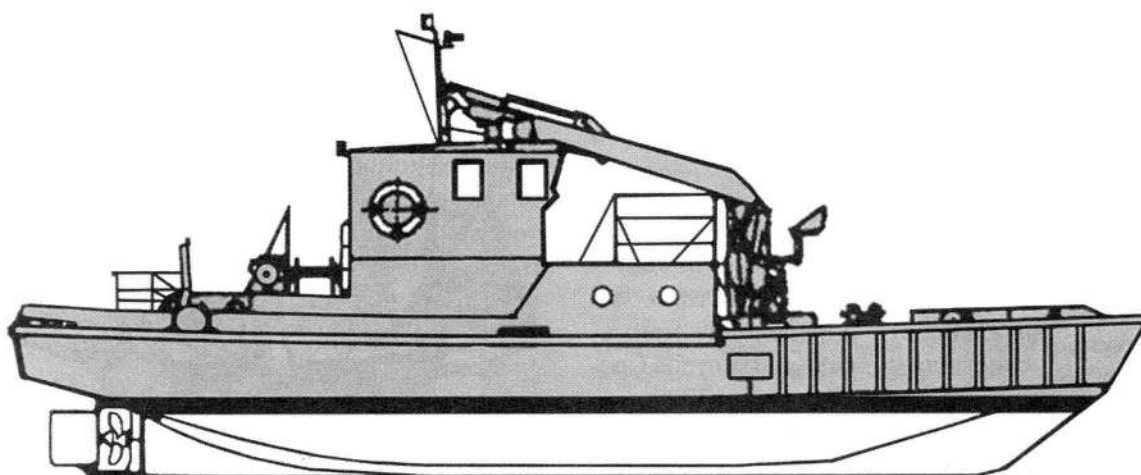
БАРЖА

(от франц. – *barge*) – 1. *Парусное судно* средних веков, напоминавшее *балингер* или *барку*, но больших размеров. 2. Богато украшенное *гребное судно* средних веков для перевозки на корабль и с него высокопоставленных лиц государства, иностранных послов и т. п. Впоследствии быстроходная 8- или 12-весельная *корабельная шлюпка* для разъездов высшего командного состава флота. Применялась также для посыльной и разъездной служб. От *гребного катера* отличалась облегченной конструкцией и увеличенным отношением длины к ширине (5:4). Корма эллиптическая или транцевая. 3. Устаревшее название разных по конструкции *перевозочных лодок* (Великобритания) или *учебных гребных шлюпок* (США), имевших на каждое весло по гребцу. 4. *Парусное судно* XVIII–XIX вв. для разгрузки судов, стоящих на рейде, а также перевозки различных грузов в малом каботаже, по рекам и каналам. 5. *Грузовое*, как правило, *несамоходное судно*.



Стальная парусная баржа для перевозки нефти и сухих грузов

Три таких баржи были построены в 887 г. для эксплуатации в Аральском море. Водоизмещение – 225 т, грузоподъемность – 165 т; 50,3 x 9,8 x 0,6 м.



Баржа-буксировщик пр. 124

Данные баржи строятся на одном из архангельских ССЗ по заказу АО «Северное речное пароходство» (г. Архангельск). Водоизмещение – 58 т; грузоподъемность – 20 т; 14,5 x 3,85 x 0,9 м.

БАРЖА-БУКСИРОВЩИК

– *самоходное судно*, предназначенное для перевозки небольших партий грузов, буксировки несамоходных плавучих средств, а также для рейдовой разгрузки транспортных судов в мелководных прибрежных районах. Как правило, в носовой части судна располагается грузовая палуба, обслуживаемая краном, а в кормовой – буксирное устройство. *Баржи-буксировщики* строятся в основном в России, и эксплуатируются в Арктических районах.

БАРЖА БУРОВОГО КОМПЛЕКСА

– *судно технического флота*, предназначенное для транспортировки *плавучих буровых установок* (СПБУ), опорных блоков (ОБ) и верхних строений стационарных буровых платформ (СПБ). Транспортировка СПБ по сравнению с буксировкой позволяет существенно (в 3–4 раза) сократить время ее доставки в район работ. Скорость транспортировки – 9–13 уз.

БАРЖА КЛАРКА

– *плавучий угольный элеватор*. Идея состоит в том, что система черпаков (как в землечерпательной машине) берет уголь со дна баржи и передает к весам, автоматически его взвешивающим. С весов уголь пересыпается через особые телескопические трубы к горловинам судна. Удобство в том, что уголь можно грузить на суда в дождливую погоду и что судно предохранено от пыли. Скорость перегрузки – ок. 100 т в час.

БАРЖА-МЕЖЕУМОК

– *деревянное, несамоходное судно* длиной – до 64 м, шириной – до 17 м, грузоподъемностью – до 1200 т.

БАРЖА СИСТЕМЫ СМУЛЬДЕРСА

– специальная *баржа* для погрузки угля на суда. Она снабжалась длинным стальным тросом, посредством которого уголь в черпаках подавался вверх и пересыпался в трубу, спускающуюся к горловинам судна. Кран наклонялся в зависимости от обстоятельств. Трубе топенантами давался любой угол наклона.

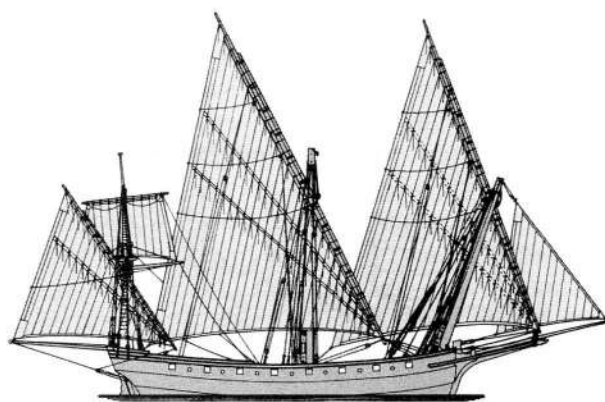
БАРЖЕВОЗ

(*лихтеровоз*) – *сухогрузное судно*, перевозящее грузы в *баржах* (*лихтерах*). Достоинствами эксплуатации этого судна являются: существенное сокращение стояночного времени; возможность доставки грузов *баржами* в мелководные и плохо оборудованные порты и использование *барж* в качестве временных складских помещений. *Баржи*

поднимают на борт судна с поверхности воды тремя способами: судовым краном, с помощью спускающегося под воду подъемника, путем использования *баржевоза* как судна докового типа.

БАРК

(от латин. слова *barca* — лодка) — многомачтовое парусное судно. Изначально это определение применялось для многих малых судов Средиземноморья. Однако к 1770 г. оно использовалось только для судов с тремя мачтами, с прямым вооружением на первых двух и бизань-мачтой без марселей. К середине XIX в. *многомачтовые барки* остались единственными парусными судами, способными вступить в серьезное соперничество с грузовыми пароходами. Они несли бригантину на бизань-мачте, а на остальных мачтах (из могло быть до четырех) — прямоугольные паруса. Чтобы соответствовать столь мощному парусному вооружению, *барк* должен был быть крупнее *клипера*, иметь меньший экипаж и, во всяком случае, быть не менее быстроходным, чем *клипер*. Большинство *барков* того периода имели металлический каркас, мачты и такелаж, что значительно повышало прочность судна и снижало его вес. Высокая скорость обеспечивалась соотношением длины к ширине (8 : 1). Для манипуляций с парусами применялись паровые лебедки. Для облегчения управления парусами гроты и марсели подразделялись на высокие и низкие. Именно наличие лебедок позволило сократить экипаж по сравнению с экипажем *клипера* — до 40–45 чел. Большие *барки* в основном служили на австралийской и чилийской линиях, где *пароходы* применять было невыгодно, как по условиям ветров, так и по дефициту пресной воды для паровых котлов. Самый большой пятимачтовый барк *France* был построен в 1911 г., он брал на борт 8000 т груза. Его водоизмещение было на 85 т меньше, чем у пятимачтового барка *P.K. Rikmerks*, построенного в 1906 г. в Геестельмюнде. Эти барки имели вспомогательный двигатель, добавляющий 4 узла скорости. Корабли с верфей Фердинанда Лаэша в Гамбурге, в основном четырехмачтовые *барки*, вспомогательных двигателей не имели. Эти классические *парусники* носили названия, всегда начинающиеся буквой «Р»: *Pommern*, *Passat*, *Pamir* т. д. После Первой мировой войны финский кораблестроитель Густав Эрикссон из Мариехамна купил у Лаэша основную часть его судов. После того, как в 1957 г. в Атлантическом океане затонул *Pamir*, унеся на дно почти весь экипаж, *Passat* в том же году сняли с линии. Сейчас он служит учебной базой в Травемюнде. Его близнец, *Peckin*, стоит на приколе в морском музее Нью-Йорка. *Pommern* выставлена в Мариехамне, тоже в музее, а *Paduy* была переименована в *Крузенштерн* и продолжает бороздить океаны под российским флагом.



Барк XVIII века

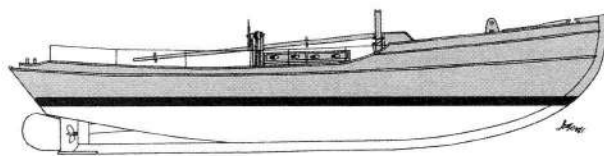
БАРКА

— 1. Парусно-гребное беспалубное, рыбацкое, иногда каботажное судно, появившееся впервые в Италии в VII в. Длина достигала 10 м, ширина — ок. 1,9 м, высота борта — ок. 0,6 м. Вмещала до 20 чел. 2. Легкое быстроходное судно, распространенное на западе Европы в эпоху позднего средневековья, строившееся по типу *галеры* с отношением длины к ширине 5:1 или 6:1. 3. Большое грузовое несамоходное судно типа *баржи*, применявшееся с начала XVIII и до конца XIX в. на крупных реках России, имело упрощенные обводы с тупыми оконечностями и облегченную конструкцию. Строились палубными, на гвоздях, из полуобработанного материала, обычно на одну навигацию. Иногда ставили мачту с прямым парусом, чаще всего рогожным. Управлялись большими рулевыми веслами-потесями с носа, кормы, а иногда еще и с бортов. Длина доходила до 64 м, ширина — 17 м, а грузоподъемность — до 1200 т. Местные виды: *бакаут*, *бархот*,

беляна, брама, мокшан, романовка, тихвинка и др.

БАРКАЗ

(или *баркас*) – 1. Небольшое парусное рыбацкое или транспортное судно, распространенное на Черном и Азовском морях. Парусное вооружение косое, с кливером на коротком горизонтальном бушприте. Длина – от 8 до 12 м, ширина – до 3 м, высота борта – до 1,3 м и осадка – ок. 0,75 м. 2. Речное несамоходное деревянное или металлическое судно типа баржи длиной 60–80 м с низкими бортами и высокими надстройками, закрывающими трюм т. н. лабазами, с заостренными оконечностями и прочной конструкцией. 3. Парусное или моторное судно небольших размеров для обслуживания морских и речных портов, рейдов, гаваней, затонов и т. д. 4. Классе самых больших корабельных шлюпок, предназначенных для доставки тяжелых и громоздких грузов и др. видов обслуживания корабля, включая завоз верпов-якорей. В случае гибели корабля могли совершать океанские переходы. В период парусного флота при безветрии применялись для буксировки корабля на ветер (из штилевой полосы), в бою при штиле служили для разворачивания корабля бортом на противника. Парусное вооружение на двух мачтах было гафельное (по примеру *шхун*), рейковое неразрезное или латинское с треугольным парусом.



Моторный барказ

Барказы этого типа широко использовались советскими государственными моторно-рыболовецкими станциями (МРС) на Черном и Азовском морях в 30-х годах прошлого столетия. Строились херсонской казенной верфью. При длине 15 м имели грузоподъемность 8 т и экипаж 5 человек. Оснащались одним БД мощностью 25 л.с.

БАРКАЛОН

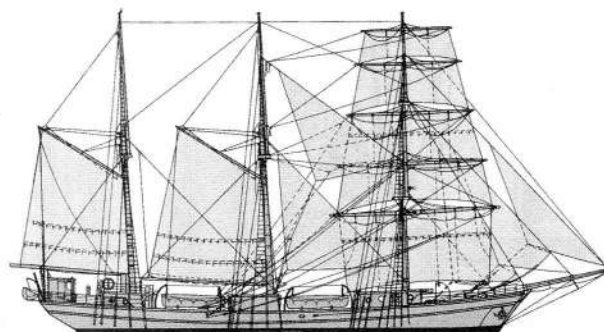
(*баркалона*, от итал. *barca longa* – длинная барка) – парусно-гребное военное судно XVII–XVIII вв., распространенное сначала в Испании, а потом в Англии и Франции. Имело одну мачту с большим косым парусом. Весла использовались при безветрии и для маневрирования. Вооружение – до 10 пушек. В России строились в конце XVII в. только для Азовской флотилии Воронежскими верфями с помощью итальянских мастеров. Длина – до 36,5 м, ширина – до 9,2 м, осадка – до 2,5 м. Вооружение состояло из 26–44 пушек.

БАРКАРОЛА

(от двух итал. слов – *лодка* и *качать-ся*) – итальянское речное прогулочное судно типа *гондолы*. Вмещало 4–5 человек.

БАРКЕНТИНА

(от англ. – *морское парусное*) – *шхуна-барк* с тремя, четырьмя или пятью мачтами, с прямыми парусами на фок-мачте и косыми на остальных. Строились в XIX – начале XX вв. и использовались для торговых и учебных целей. Трехмачтовые *баркентины* впервые появились в Нидерландах ок. 1850 г., четырехмачтовые – ок. 1880 г., а пятимачтовые – в 1918 г. Единственная шестимачтовая баркентина *E.R. Stirlieng* была переделана в 1903 г. из четырехмачтового барка *Walsei*.



Советская баркентина Кропоткин

В 1946–1953 гг. в Финляндии по заказу советского правительства было построено 95 таких судов со стальным корпусом и парусным вооружением баркентины. Часть из них использовалась для каботажных перевозок, а часть – как учебные суда. *Кропоткин* изначально использовался как грузовое судно, но в 1960–1962 гг. был переоборудован в учебный корабль.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 595 т; 43,6 x 8,9 x 3,2 м; ДД мощн. 165 кВт; скорость хода под ДД – 7,2 уз; экипаж – 15 чел. + 36 курсантов и 2 преподавателя.

БАРКЕТТА

– малая весельно-парусная лодка, распространенная преимущественно в Средиземноморье. Во Франции так называют всякую портовую гребную лодку. В XVII–XVIII вв. *баркетты* использовали для ловли рыбы.

БАРХОТ

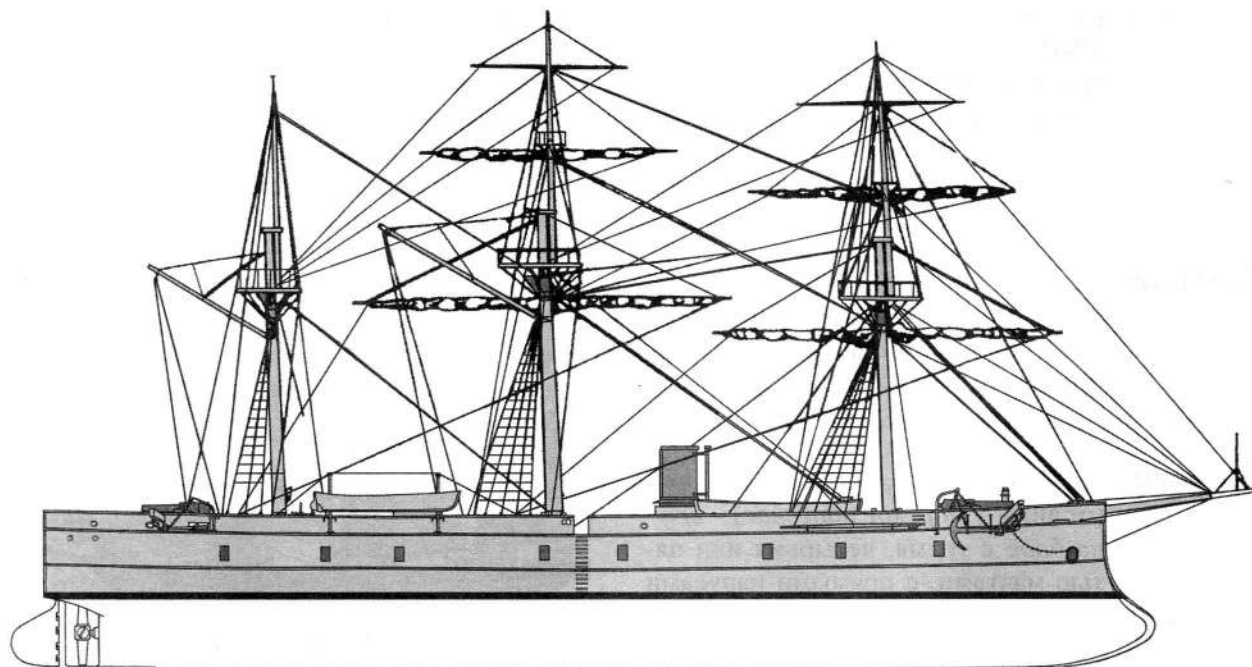
(или *бархоут*, от двух голланд. слов *banghout* и *hout* – *охранять* и *дерево*) – речная несамоходная барка, имевшая распространение на р. Волга и Кама. Длина – ок. 17 м, ширина – ок. 4 м, высота борта – ок. 2,4 м, осадка – ок. 1,5 м.

БАТ

– большая *лодка-однодревка* у народов Нижнего Приамурья и Сахалина. Корпус выдалбливали из тополя, без внутренних перегородок, борта разводили распорками, а при необходимости наращивали досками. Размеры различны и часто зависели от величины дерева, из которого они изготовлялись: длина доходила порой до 12 м. Плоское днище кончалось впереди приподнятым вверх широким выступом, благодаря этому бат легко всходил на волну и мог проходить через речные перекаты. Приводились в движение шестами вверх по реке и веслами – по течению. При перевозке людей и грузов соединяли несколько лодок вместе поперечными шестами. В настоящее время на *бат* иногда устанавливают лодочный мотор.

БАТАРЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ

– корабль, где артиллерийские орудия расположены по бортам. К ним относятся *плавающие батареи* и *батарейные корабли (броненосцы)*.



Броненосная батарея русского Императорского флота *Кремль*

Построена в 1863–1866 гг. на заводе Семянникова и Полетики в Санкт-Петербурге. Предназначалась для защиты морских подступов к Кронштадту. За время службы неоднократно модернизировалась и перевооружалась. В октябре 1905 г. была исключена из списков флота и в августе 1908 г. продана на слом.

ТТЭ (по состоянию на 1896 г.): водоизмещение в полн. грузу – 3420 т; 67,1 x 16,16 x 4,6 м; 4 огнетрубных ПК + ПрМ мощн. 920 инд. с.; полн. скорость хода – 8,5 уз; автономность – 11 сут.; дальн. плавания – 2000 миль (4 уз). Бронирование: борт – 140 мм; верх. палуба – 29 мм; боевая рубка – 165 мм.

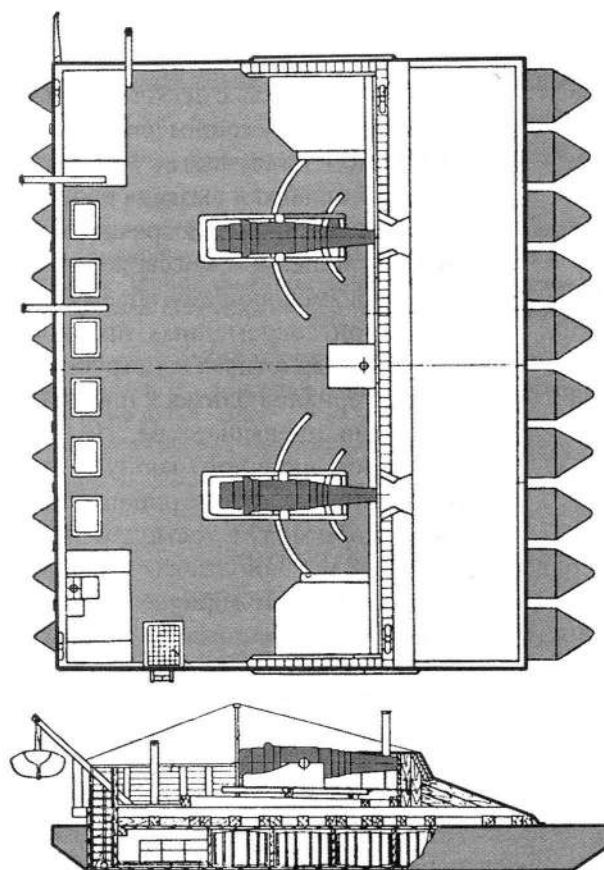
Вооружение: 15 196-мм гладкоствольных орудий в казематах + 2 196-мм гладкоствольных на поворотных платформах на верхней палубе.

БАТАРЕЯ ПЛАВУЧАЯ

(или *плавающая батарея* или *броненосная батарея*) – броненосный винтовой корабль, предназначенный для разрушения хорошо защищенных береговых укреплений противника, а также обороны морских подступов к собственным базам и портам. *Парусная плавающая батарея* была изобретена французом Арсоном и впервые применена в 1782 г. при осаде Гибралтара. Первые российские *плавающие батареи* построили в 1790 г. Они имели вид палубного двухмачтового бота, на котором были установлены восемь пушек. Из-за необходимости действовать вблизи берега эти корабли имели малую осадку и скорость, но были вооружены пушками крупного калибра. Первая *плавающая батарея* с паровой машиной была построена в США по проекту Р. Фультона в 1814–1815 гг. и называлась *Demologos*. В середине XIX в. идея *плавающей батареи* нашла свое продолжение в постройке *броненосных батарей*. Они являлись забронированной версией *плавающих батарей* XVIII – начала XIX вв. Данные корабли обладали плохой мореходностью, имели ход под парами не более 4 уз, а при плохой погоде требовали буксировки. Первыми броненосными батареями стали французские *Devastation*, *Lave* и *Tonnante* водоизмещением 1460 т, с одной паровой машиной мощностью 120 инд. с. Они были вооружены 16 50-фунтовыми пушками. Все три корабля во время Крымской войны отбуксировали из Тулона на Черное море, где они осенью 1855 г. приняли участие в осаде небольшой русской крепости Кинбурн. Разрушив ее, сами корабли остались невредимыми. Данное обстоятельство заставило некоторые из стран приступить к постройке подобных судов. В частности, в России в середине 60-х годов XIX столетия были построены броненосные батареи *Первенец*, *Не тронь меня* и *Кремль*. Во время гражданской войны в России (1918–1921 гг.) плавающими батареями называли *баржи* или *плоты*, на которых устанавливались орудия калибром до 130-мм. Официально они классифицировались как канонерские лодки.

БАТАРЕЙНЫЙ ПЛОТ

(или *батарейный пост*) – *несамоходная плавающая арт. батарея*. Применялись на Балтике во время Крымской войны 1853–1856 гг. и на Черном море во время войны с Турцией 1877–1878 гг. Включал деревянный *понтон* с установленными на нем орудиями, их защиты, в виде брустверов, и оборудованных в трюмах погреба для боеприпасов. Устанавливались на якорях в качестве малоподвижной батареи на мелководных участках береговой обороны. Большая плавучесть позволяла установить на них орудия и защитить их броней. Малые размеры и незначительная высота делали *батарейный плот* почти незаметной целью, обладавшей при появлении высокобортных кораблей противника преимуществом первого удара. Идея *батарейного плота* была использована во время гражданской войны и Великой Отечественной войны на реках Дальнего Востока и при обороне Севастополя в 1941–1942 гг.



Батарейный плот

БАТЕЛЬ

– 1. Двухмачтовое грузовое судно водоизмещением от 35 до 100 т и

поныне применяемое в Индии. 2. Малый прибрежный парусник *Калифорнии*. 3. Малая лодка с парусами или без них для прибрежного рыболовства в Иберийском регионе.

БАТЕЯРА

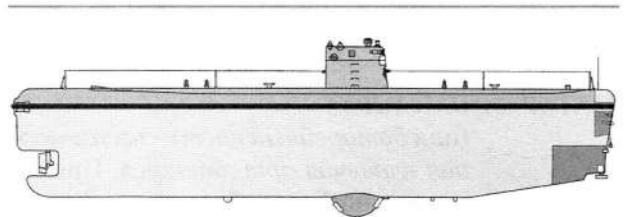
— парусно-гребное судно на Каспийском море конца XVIII — начала XIX вв. Несло косое парусное вооружение. Автор конструкции Н. Пospelов (1793 г.). Длина — 14,4 м, ширина — 3,8 м, высота борта — 1,4 м.

БАТИПЛАН

(от греч. слова *bathys* — глубокий и латин. *planum* — плоскость) — обитаемый привязной подводный аппарат, буксируемый судном-носителем с помощью кабель-троса. Управление по глубине и боковым смещениям допускается в пределах длины кабель-троса. Оно осуществляется на ходу, путем перекладки горизонтальных и вертикального рулей. По кабель-тросу можно подавать электрическую энергию с судна-носителя, обмениваться научной и навигационной информацией, а также осуществлять двустороннюю телефонную связь. Для всплытия в аварийных ситуациях батиплан имеет небольшую постоянную положительную плавучесть, компенсируемую на ходу специальной крыльевой системой или перекладкой рулей. При потере хода всплывает. В основном используется для непосредственного наблюдения и фото-, кино- и видеосъемки работы траплов, поведения рыб в зоне лова и в косяке. Глубина погружения — до 300 м. Экипаж — один или два человека.

БАТИСКАФ

(от греч. слов *bathys* — глубокий и *skaphos* — судно) — самоходный, автономный, обитаемый подводный аппарат, рассчитанный на большие глубины погружения, вплоть до предельных глубин океана. Конструктивной особенностью является наличие «поплавка» с легковесным заполнителем, служащим для создания требуемой плавучести. Необходимость «поплавка» вызвана большой относительной массой прочного корпуса (отношением массы корпуса к его водоизмещающему объему), которая при современных прочностных характеристиках конструктивных материалов близка к плотности воды или превышает ее. Поэтому плавучесть прочного корпуса либо недостаточна, либо отрицательна. Из-за больших объемов «поплавка» водоизмещение батискафа может достигать 300 т, хотя объем прочного корпуса при этом составляет всего 5–8 м³. Экипаж, как правило, насчитывает три человека. Он размещается в сферическом прочном корпусе с иллюминаторами. Идея создания батискафа и ее первая практическая реализация принадлежит О. Пикару, который построил в 1948 г. аппарат *FNRS-2*. Впоследствии были созданы и неоднократно им модернизировались батискафы *FNRS-3* (1953 г.), *Trieste* (1953 г.) и *Archimedes* (1961 г.). 23 января 1960 г. в Мариинской впадине *Trieste* была достигнута рекордная глубина погружения 10 919 м.



Советский батискаф *Поиск-Б* (пр. 1906)

Построен на Ленинградском Адмиралтейском объединении (ЛАО) в 1979 г. Носителем являлось спасательное судно *Георгий Козьмин*. 20 августа 1985 г. аппарат погрузился с экипажем на 6000 м.

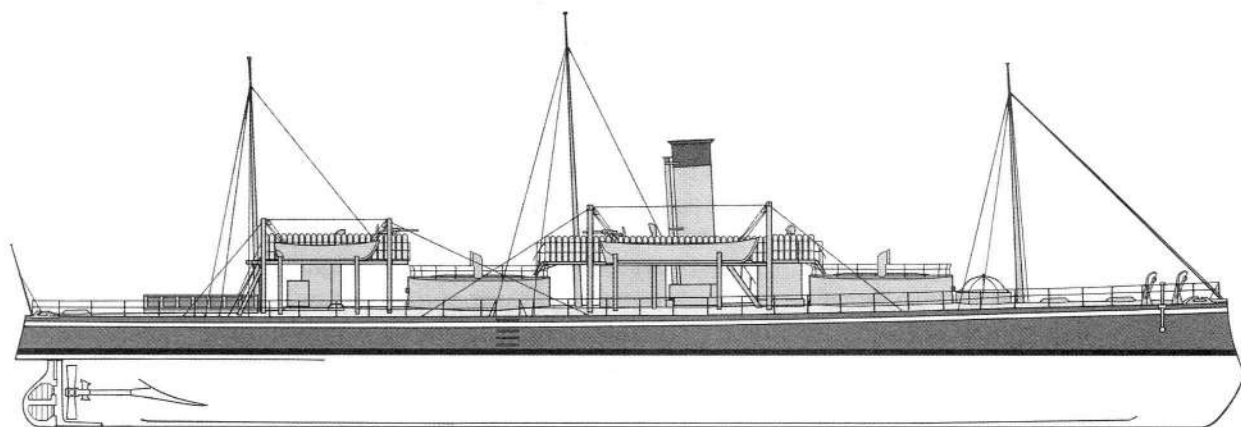
ТТХ: водоизмещение норм. — 355 т; 29,0 x 6,3 x 8,2 (высота корпуса) м; предел. глубина погруж. — 6000 м; кормовой ДРК (горизонтального хода) мощн. 10 кВт + 2 носовых ДРК (вертик. хода) по 6 кВт; 322 аккумулятора в 2-х группах; скорость автоном. хода — 2,65 уз; дальн. плавания — 16 миль; автономность — 19 ч; экипаж — 3 чел.

БАТИСФЕРА

(от двух греч. слов *bathys* — глубокий и *sphaira* — шар) — обитаемый привязной подводный аппарат с прочным корпусом в виде сферы, опускаемый на тросе или кабель-тросе с судна-носителя, лежащего в дрейфе. Используется для научных наблюдений. Глубина погружения — до 2000 м.

БАШЕННАЯ БРОНЕНОСНАЯ ЛОДКА

(или *броненосец береговой обороны мониторного типа*) – тип броненосца береговой обороны, в котором небольшая осадка и башенная артиллерия мониторов сочетались со сравнительно высоким надводным бортом. Идея такого корабля появилась в Балтийских государствах в середине XIX в. после успеха *мониторов* во время Гражданской войны в США. Он как нельзя лучше подходил для защиты изрезанных шхерами и фьордами берегов Дании, Норвегии и Швеции, а также России. Формально, первой такой корабль приобрела Дания. По заказу ее правительства в 1862–1864 гг. британская фирма «Napier» (Глазго) построила *Rolf Krake*. Этот *броненосец береговой обороны мониторного типа* при водоизмещении 1340 т нес четыре 68-фунтовых орудия в двух башнях Кольза, установленных на верхней палубе. Толщина броневое пояса колебалась от 76 до 114 мм, а толщина броневой защиты башни составляла 114 мм. Одна паровая машина однократного расширения обеспечивала броненосцу ход 9,5 уз. Для обеспечения приемлемых мореходных качеств на корабле имелся навесной фальшборт, который снимался во время боя. Во время датско-прусской войны 1864 г. *Rolf Krake* пытался предотвратить прорыв прусских войск между Шлезвигом и Альсенем. Практически одновременно с Данией башенные броненосные лодки строились в России и в Швеции. Первым русским кораблем этого класса стал *Смерч*, законченный постройкой в 1864 г.



Башенная броненосная лодка *Смерч*

Предназначалась для защиты морских подступов к Кронштадту. Построена в 1863–1865 гг. на Галерном острове в Петербурге. С 1892 г. классифицировалась как броненосец береговой обороны. В 1909 г. был исключен из списков флота и переоборудован в блокшив. В годы Первой мировой войны использовался как склад мин заграждения. В годы Второй мировой войны обеспечивал действия сил флота. После ее завершения разобран на металл.

ТТХ (на момент вступления в строй): водоизмещение в полн. грузу – 1521 т; 57,5 x 11,6 x 3,5 м; 2 огнетрубных ПК + 2 ПрМ суммарной мощн. 700 инд. с.; скорость полн. хода – 8,75 уз; экипаж – 158 чел.; бронирование: борт – 102–114 мм; палуба – 25,4 мм; боевая рубка – 114 мм; башни – 114 мм.

Вооружение: 2 229-мм гладкоствольных орудия; 4 37-мм скорострельных орудия; 4 4-фунт. орудия.

БАШЕННОЕ СУДНО

– башенно-палубное *металлическое грузовое судно* конца XIX в. с прямой (без седловатости) палубой и сплошной от носа до кормы надстройкой (башней) шириной ок. 0,6 ширины судна. Верхняя палуба плавно сопрягалась со стенками башни и наружной обшивкой бортов. При некоторой усложненности корпуса (излом шпангоутов) это обеспечивало усиление верхнего пояса эквивалентного бруса (за счет высоко расположенной башни), чем достигалось более рациональное использование металла в составе корпуса и повышение грузоподъемности. Наличие башни снижало риск повреждения волнами вынесенных на палубу башни люковых закрытий, палубных механизмов, исключало смещение при качке сыпучих грузов, сокращало (за счет уменьшения регистровой вместимости) размер портовых сборов. Постройки прекратились в начале XX в. Эксплуатировались башенные суда до начала Второй мировой войны. Их длина достигала 140 м, а валовая вместимость – 7700 BRT.

БАШТАРДА

(или *бастарда* или *настарда*) – самая крупная *турецкая каторга* XVI–XVII вв. Отличалась широкой, с седловатостью кормой, имела 26–36 банок (часто 32), по 5–7 гребцов на весло, от семи до 15 пушек. Команда вместе со стрелками насчитывала до 800 чел., в т. ч. до 500 гребцов. У *баштарды*, ходившей под штандартом турецкого султана, корпус, весла и паруса были окрашены в зеленый цвет, а грот-мачта украшалась золотым шаром.

БЕГЛЕР

– один из основных типов *турецкой каторги*. Снаряжались и снабжались не государством, а габерными беями (капитанами), начальниками островов и приморских областей; строились на венецианский манер, имели 24–25 банок.

БЕЛЯНА

(от белого цвета неокрашенной древесины корпуса) – *несамоходное, речное деревянное грузовое судно* типа *барки* одноразового использования. Применялось до конца XIX в. для сплава грузов, уложенных в трюме и поверх него лесоматериалов, по течению р. Кама, Вятка, Унжа, Ветлуга и др. до низовых пристаней безлесных районов Волги. После разгрузки корпус продавался на слом, поэтому их строили с минимальным применением металлических изделий и крепежа по упрощенной технологии, обеспечивающей достаточную для сплава прочность и удобство разборки. Управление при сплаве осуществляли при помощи лота-груза, волочившегося по дну реки за *беляной* и стабилизовавшегося движения по фарватеру, и потесей из бревен длиной до 10 м. Длина *беляны* могла достигать 100 м, ширина – 25 м, осадка – 3 м, а грузоподъемность – 1000 т.

БЕРЛИНА

– большое *грузовое судно* типа *барки*, распространенное в XIX–XX вв. в Прикаспии, Причерноморье, на Волге и реках северо-запада России для снабжения Петербурга и др. больших городов хлебом, солью, углем и др. товарами. Отличалась значительной шириной, тупыми оконечностями с наклоненными штевнями, набор корпуса скрепляли болтами (общая масса железного крепежа достигала 30 т). Палубы имели открытые грузовые люки и двухслойную дугообразную крышу. Корпус разделялся переборками на два грузовых трюма. В носовой оконечности размещалась команда, а в кормовой – хозяин судна и лоцман. *Берлина* несла одну или две мачты. На передней, более высокой, поднимали прямой парус, на кормовой – косой, рейковый. В носовой части размещались от шести до восьми весел, ходовые шесты и бечева, а также шпиль или брашпиль. Служили от пяти до 15 навигаций, иногда и больше. Длина достигала 65 м, ширина – 14 м, высота борта – 3,5 м, осадка – 3 м, а грузоподъемность – 650 т. Экипаж мог насчитывать 15 человек, но обычно не превышал пяти человек.

БЕРМУДСКИЙ ШЛЮП

– тип *парусного судна* XIX в. с плавными обводами корпуса, прямым форштевнем и транцевой кормой. Высокая наклоненная к корме мачта несла большой треугольный грот, крепящийся к мачте наибольшей шкаториной. Бушприт с углегарем несли большой стаксель и меньший кливер. Длина – от 7 до 10 м, ширина – до 3,5 м, осадка – от 1,4 до 1,85 м.

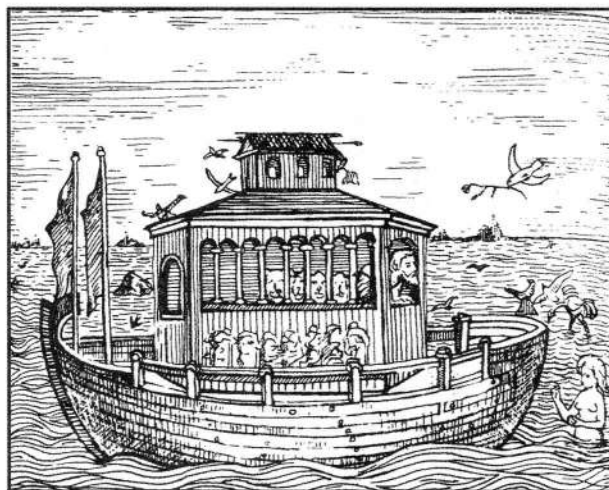
БЕСТ-БОТ

– длинная, узкая и легкая *гоночная шлюпка*. Рассчитана на одного гребца и снабжена подвижным сиденьем и выносными уключинами. Затянута просмоленным шелком с открытой горловиной для гребца. Вместо киля применен плавник – стабилизатор. Масса не более 8 кг. Пригодна для плавания только на тихой воде.

БИБЛЕЙСКИЕ СУДА

– *древние суда*, упоминающиеся в Библии. Описание их туманно и наивно, как это вообще свойственно библейским текстам. Поэтому *библейские суда* вызывают множество споров в отношении типов и конструкции. К наиболее известным судам относится

Ноев ковчег длиной 132 м, шириной 22 и высотой 13,2 м. Он имел три палубы и был построен из дерева «гофер» (ливанского кедра). Более подробные сведения имеются о кораблях финикийского города Тир (ныне Сур). Они описаны пророком Иезекиилем. Корпус и палубы этих судов изготовляли из сенирского (шумерского) кипариса, мачты – из ливанского кедра, весла – из васанских (палестинских) дубов, скамьи для гребцов – из кипрского бука с отделкой из слоновой кости, паруса – из узорчатых египетских полотен. Гребцами на этих кораблях, строившихся мастерами из города Библа (селение Джубейль), служили жители города Сидона (Сайда) и о-ва Арвада у берегов Финикии. Войска комплектовались из персидских, ливийских наемников, а кормчие – из финикийцев. О названиях судов неоднократно упоминают Третья книга Царств и Вторая книга Паралипомнии. Возможно, что эти названия отражают их маршруты – на Кипр и в таинственную страну Фарсис. Однако больше данных за то, что в Библии корабли названы по месту их постройки, и тогда *фарсисские корабли* – это вавилонские, сошедшие со знаменитых в древности верфей Тил-Барсиба (или Борсиппы). Предполагают, что Библия так называет наиболее совершенный тип *финикийских торговых и транспортных судов VII–VIII вв. до н. э.*, строившихся по заказу, и использовавшихся в Средиземном море и Индийском океане в течение полутора столетий (до утверждения на вавилонском троне халдея Набопаласара в 626 г. до н. э.). С этого времени упоминание о *фарсисских кораблях* исчезает со страниц Библии.



Ноев ковчег (средневековая гравюра)

БИБЛСКОЕ СУДНО

– *морское судно* Ливана. Первое плавание египетских судов по Средиземному морю отмечено при фараоне Снофру в XXVIII в. до н.э. В музее сицилийского города Палермо хранится каменная плита, на которой по приказу Снофру высечены иероглифы, гласящие, что из г. Библ, расположенного на побережье Ливана, возвратились в Египет «40 судов, доставившие по сотне локтей аш-ливанского кедра». Начиная с XXVII в. до н.э. переходы египетских судов в порты Палестины и Сирии становятся постоянными. Точно известно, что в середине XVI в. до н.э. фараон Сахура отправил целую экспедицию из дельты Нила в эти порты. Египтяне не рисковали удаляться от берега на значительные расстояния. Плавая вдоль берега, они за четверо суток прошли около 300 миль до порта Библ. Обратная экспедиция вернулась с грузом сосудов, наполненных оливковым маслом и вином. Библ первым из городов восточного побережья Средиземного моря установил контакт с Египтом. *Египетские корабли*, предназначенные для плавания на дальние расстояния, назывались *библскими*, потому что их главной целью на Средиземном море был Библ. Со временем слово *библское судно* стало означать у египтян «морское судно». Длина такого судна могла достигать 50 м.

Бидук

(или *бидо*) – индонезийская *парусная лодка*, имеющая с двух сторон поплавки. Применялись для перевозки товаров жителями о. Суматра. Имела одну или две мачты с 4-угольным парусом. Грузоподъемность – 5–9 т.

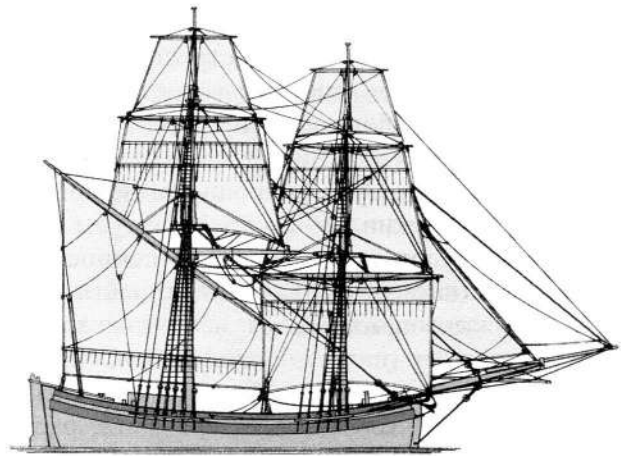
Биландер

(от двух голланд. слов *bij* – *рядом* и *land* – *суша*) – небольшое парусное двухмачтовое с плоским днищем судно, каботажного и внутреннего плавания, распространенное в

Нидерландах в XVII–XVIII вв. На фок-мачте имелись рейковые паруса, на грот-мачте – один трапезиевидный, который по всей длине прикреплялся к рею, расположенному в ДП под углом 45° к горизонту. В конце XIX – начале XX вв. так назывались грузовые лодки для внутренних водных путей.

Биллибой

– парусное судно для каботажного плавания в прибрежных водах и рейсов по внутренним водным путям Великобритании в XVIII–XX вв. Плоскостной корпус имел прямостенные борта с закругленными оконечностями, сплошную верхнюю палубу, шверцы, парусное вооружение *кеча* или *шлюпа*, иногда с марселем и апселем. При плавании по рекам и каналам ставились заваливающаяся мачта (для прохода под мостами) и убирающийся внутрь корпуса бушприт (для прохода шлюзов). Нередко был семейным домом, где глава семьи являлся владельцем и капитаном, а ее члены – экипажем.



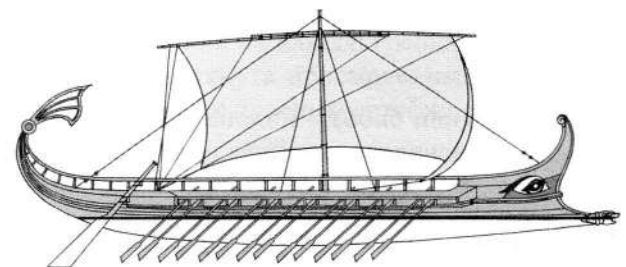
Биландер

Бин-кода

– английское название небольшого *рыболовного* и *лоцманского* судна, использовавшегося на реках и эстуариях.

Бирема греко-римская

(от латин. слов *bi* – два и *remus* – весло, в Греции – *биера*) – гребное военное судно Древних Греции и Рима VIII–I вв. до н. э. с двумя рядами весел, количество которых доходило до 90 шт. В верхней части корпуса вдоль бортов выступали брусья, на которых находились уключины весел верхнего ряда, весла нижнего ряда проходили сквозь отверстия в бортах. Посередине вдоль ДП была расположена немного приподнятая платформа – катастрома – для воинов. Характерной особенностью судна является узкий кринолин – парадос, служивший не для размещения гребцов, а для защиты бортов. В орнаментальности украшения форштевня предусматривались зажимы для копий. Выше металлического тарана линия форштевня имеет внутренний прогиб, а затем плавно выступает вперед и переходит в массивный акростоль, украшенный своеобразным орнаментом. В *римской биреме* для военачальника отводилось место под легким тентом – палаткой на корме. В носовой части располагались характерная для римских боевых судов башня для пращников и abordажный трап – ворон. На акростоле обычно крепились флажштоки с боевыми символами – трофеи с захваченных судов. Основное вооружение – подводный таран в носовой части. В качестве вспомогательного движителя как *греческая*, так и *римская биремы* имели прямоугольный парус на подъемной мачте. Водоизмещение *биремы* могло достигать до 100 т, длина – до 40 м, осадка – до 1 м, а ширина – ок. 5 м.



Греческая бирема

Бирема финикийская

– военное *парусно-гребное финикийское судно*. Финикийцы первыми в мире стали конструировать военные корабли – сначала с двумя банками для гребцов и большим прямоугольным парусом, сооруженным на мач-

те, поставленной в середине судна. Под парусом судно шло очень медленно. Идти навстречу ветру и сильным волнам можно было лишь с помощью весел. К марсовой дозорной площадке, наверху мачты, добирались по специальному трапу, который воспроизведен на модели финикийского военного корабля, выполненный на рубеже первого тысячелетия до н. э. Эта модель хранится в музее Хайфы. Первые *военные финикийские суда* имели только один этаж гребцов и назывались *монерами*. На носу *монеры* не было тарана. А появились они впервые на двухэтажных судах – *биремах*. Идея тарана, вероятно, заимствована у критян. Для того, чтобы весла не путались, гребцы должны были работать в строгой координации, что достигалось барабанным боем, флейтой и пением. Барельефы из развалин дворца царя Сенхасериба изображают финикийские военные корабли VII в. до н. э. Весла верхнего ряда крепились в уключинах, нижние – проходили через бортовые люки. Над верхним ярусом гребцов располагалась боевая палуба во всю длину корабля. Снаружи бортов крепили боевые щиты, как позже это делали викинги. Учитывая, что финикийцы в свое время добирались до Балтики, можно полагать, что викинги идею размещения щитов заимствовали именно у них.

Бискин

– французское двух- или трехмачтовое *парусное каботажное судно*. Применялось у северного побережья Бретани. Корпус округлой формы с прямым форштевнем. Грот-мачта находится у миделя и наклонена к корме. Паруса прямоугольные. Иногда ставилась фок-мачта с двумя парусами. До середины XX в. *бискин* использовался для рыбной ловли тралом. Водоизмещение – до 40 т, длина – до 12 м, ширина – до 3,5 м, осадка – ок. 2,5 м.

Блазер

(от голланд. слова *blazen* – дуть) – нидерландское *рыболовное судно* второй половины XIX – начала XX вв. Парусная оснастка состояла из большого паруса на толстой, не подкрепленной штангами мачте, шгат-фока и кливера. Впоследствии появился двухмачтовый блазер. Длина – до 17 м.

Блекингсека

– шведская беспалубная одномачтовая *рыбацкая лодка* с округлой кормой. Длина – 8–10 м, ширина – 3–4 м.

Блокшив

– корпус старого судна, используемый в порту у постоянного причала или на рейде как плавучий склад или для жилья.

Бово

– полуторамачтовое судно с острыми оконечностями, распространенное на Сицилии вплоть до конца XIX в. Применялось для рыбной ловли, перевозки грузов, а в отдельных случаях, вооруженное носовым орудием, и в военных целях. Обе мачты несли латинские паруса, а длинный бушприт – навесной фок. Грузоподъемность – до 18 т.

Боевое судно

– принадлежащее международному картелю судно, специально выделенное для перевозки грузов на том же направлении и по тому же расписанию, что и конкурирующее с картелем судно аутсайдера, причем перевозки на нем осуществляются по явно заниженным тарифам, с убытками для владельцев, с целью вытеснить аутсайдера с данного направления грузовых перевозок. Картель может выделить не одно, а несколько судов, иногда в этом качестве выступал весь картель. Использование *боевого судна* возможно и аутсайдерами в борьбе с картелем. Под воздействием либеральной буржуазии применение *боевых судов* в ряде капиталистических стран было запрещено (например, в США в 1916 г.)

Болди

– английское *парусно-моторное судно* для ловли сельди, снабженное приспособлениями для глубоководного лова. Используется на восточном побережье Шотландии. Кор-

пус имеет обшивку вгладь, почти вертикальные фор- и ахтерштевни. Передняя часть покрыта палубой. Оснащено люгерным парусом с подвижным реем. Высокая мачта вынесена далеко вперед к форштевню. Иногда называется *нюхойвенским ялом*. Длина может достигать 25 м.

Болиндер

– 1. Тип *плоскодонных мелкосидящих русских десантных барж* периода Первой мировой войны, использовавшихся на Черном море и имевших двигатель Болиндера (двухтактный двигатель внутреннего сгорания, работавший на тяжелых сортах топлива). 2. Распространенное в 1915–1930 гг. название *рыболовных, спасательных* и др. *шлюпок и катеров*, имевших двигатель Болиндера.

Бомбарда

(от двух латин. слов *bombos* – шум или *грохот* и *arbere* – *гореть* или *пылать*) – *парусное плоскодонное торговое судно*, распространенное главным образом в Италии до середины XIX в. Имело две мачты – однодревки, бушприт. Название получило по сходству парусной оснастки с *бомбардирскими кораблями*.

Бомбардирский корабль

– *парусный двух- или трехмачтовый корабль* XVII–XIX вв., предназначенный для обстрела бомбами (шарообразными разрывными снарядами, начиненными порохом) береговых укреплений и приморских крепостей противника из тяжелой крупнокалиберной артиллерии, располагавшейся на верхней палубе. Впервые появились во Франции в 1761 г. (*бомбардирский галион*). Вооружались несколькими гладкоствольными орудиями крупного калибра – мортирами, единорогами, а также малыми пушками для самозащиты. Обладали повышенной остойчивостью и прочностью корпуса. На фок- и грот-мачтах несли прямые паруса, на бизань-мачте – гафельный. Суда, предусмотренные для стрельбы прямо по курсу, не имели фок-мачты. В русском флоте существовали с начала XVIII до середины XIX вв. Длина могла достигать 30 м, а ширина – 10 м. Экипаж насчитывал от 40 до 50 человек.

Бомме

– голландское *плоскодонное судно* XVII–XVIII вв. для рыболовства в мелководных районах, вблизи побережья. В большинстве случаев полуторамачтовое, с гафельными парусами. Грузоподъемность *бомме* могла доходить до 32 т, а длина достигать 10 м.

Бонитера

– испанская двухмачтовая полуоткрытая *парусная лодка* с высоким выгнутым носом и острой кормой. На корме 5–6 банок. Использовались у побережья Кантабрии для ловли тунца удочками. Передняя мачта – низкая, прямая; вторая – длиннее, наклонена к корме. Длина – 16,5 м, ширина – 3,7 м, высота борта – 1,7 м.

Боновое судно

– судно, оборудованное для постановки, обслуживания и уборки боносетевых заграждений.

Бордень

(или *бординг*) – разновидность лихтера, встречавшаяся в германских портах Балтийского моря в начале XX в.

Бортовой мотобот

– *малоразмерное судно*, предназначенное для участия в операциях с кошельковым неводом на промысле тунца. Оно выполняет следующие основные функции: стаскивает внешний край кошелькового невода при спуске судна-носителя; оттягивает промысловое судно от невода и оказывает помощь в формировании «кармана» для концентрации рыбы в период подборки невода. Бортовой мотобот представляет собой стальное однопалубное судно с алюминиевым капом машинного отделения в средней части.

Бот

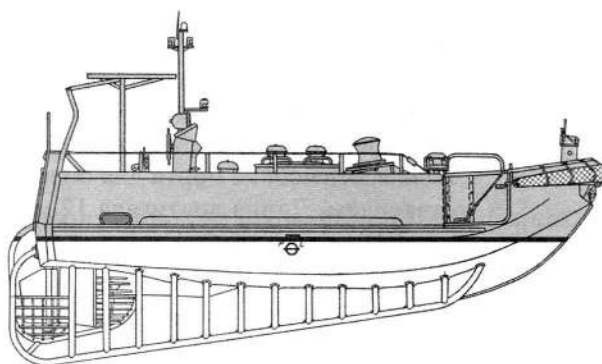
(от голланд. слова *boot* из латинского *batus* – *греб*) – общее название небольших (водоизмещением до 150 т) *гребно-парусных* или *моторных судов* различного назначения. Термин *бот* появился в средние века в Европе и обозначал первоначально любую речную лодку. В XVII–XIX вв. так стали называть небольшие гребные или парусные одномачтовые суда длиной от 11 до 18 м, шириной от 3 до 4,5 м с косым парусным вооружением типа *тендера*. Предназначались для снабжения судов, стоящих на рейде, для связи, разведки, десантных операций, ближнего или абсордажного боя с кораблями противника и др. целей. Они имели от двух до 20 небольших пушек, в основном фальконетов. Для абсордажного боя на бушприте иногда крепили заряд. Большие *боты* строили палубными. Они имели водоизмещение ок. 80 т и экипаж примерно 40 чел. Существовали следующие типы ботов: *вадбот*, *вельбот*, *гекбот*, *гросбот*, *кавасака*, *краб-бот*, *листер-бот*, *пакетбот*, *питер-бот*, *снагбот*, *фангсбот*, *хачбот*, *хой* и *ихербот*.

Бота

– *рыбачья лодка* с высокими оконечностями и большим развалом бортов. Применялось в XIX в. у берегов Камчатки.

Ботник

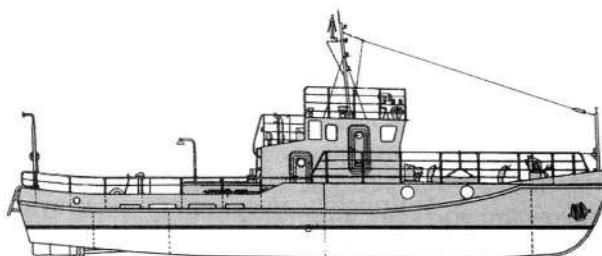
(от славянского *ботать*, т.е. болтать воду и загонять рыбу в сети) – трехместная лодка-однодревка с одинаковыми формами носа и кормы, употреблявшаяся на Руси с древнейших времен для рыболовства. *Ботник* выдалбливали из дуба или осины. Иногда его оконечности соединяли поперечными досками (такое судно называлось *корытней*), и гребец, стоя ногами в обеих лодках, работал шестом или гребком. Позднее на *ботниках* гребли двумя веслами в уключинах. В настоящее время *ботником* называют лодки примитивной конструкции. Длина судна могла достигать 5 м, ширина – 0,5 м, высота борта – 0,5 м, а грузоподъемность – 500 кг.



Бортовой мотобот типа *Скиф*

Представляет собой стальное однопалубное судно с алюминиевым капом машинного отделения в средней части. В настоящее время строятся по заказу частных рыболовческих предприятий.

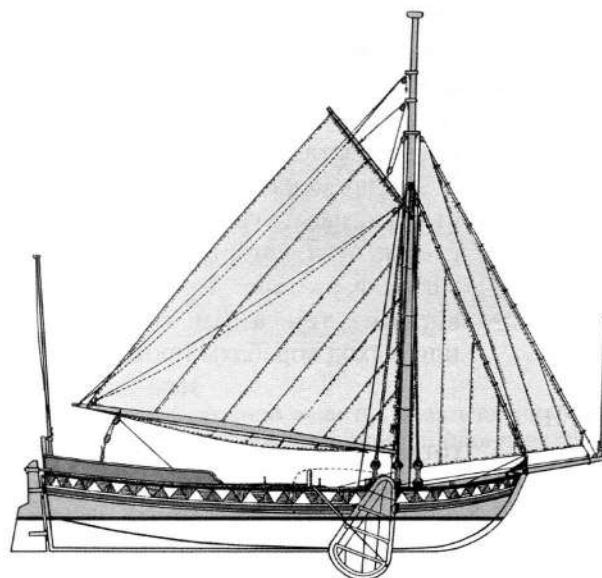
ТТЭ: спусковая масса – 19 т; 8,3 x 7,5 x 1,05 м (высота борта у миделя); БМ мощн. 120 л.с; скорость хода – 6 уз.



Траловый бот пр. 20790Т

Боты пр. 20790Т с 1997 г. строятся по заказам различных рыболовных организаций на Ахтарской судовой верфи. В зависимости от вида промыслового оборудования могут использоваться для лова рыбы тралом, снюрреводом и закидным неводом.

ТТЭ: водоизмещение – 41 т; 21,3 x 3,95 x 1,1 м; ДД мощн. 110 кВт; скорость хода – до 10 уз.



Боттер

БОТТЕР

(от голланд. слова *bot* – *неуклюжий, тупой*) – голландское *рыболовное* одномачтовое *парусное деревянное судно* со шверцами, использовавшееся для прибрежного лова креветки в Северном море. Появился в XVI–XVII вв. Имел килеватые круглоскулые обводы с полной носовой оконечностью и сравнительно острой кормой, прямую линию киля и невысокие борта для облегчения работы с сетями. Оснащали гротом и большим стакселем. Длина достигала 12 м. В наши дни *боттеры* используются в качестве *яхт*.

БРАГОЦЦО

– двухмачтовое *рыболовное судно*, применяемое в Адриатическом море, особенно в районе города Венеция. Нос и корма приподнятые, плоское днище без киля, форштевень и ахтерштевень изогнутые. Руль имеет большую поверхность, опущенную гораздо ниже дна судна, углубление руля контролируется системой талей. Паруса треугольные, короткая фок-мачта имеет наклон вперед, грот-мачта прямая. Над ровной палубой возвышается только рубка рулевого у грот-мачты. *Брагоццо* обычно богато украшают росписью. Длина судна достигает 14 м, ширина – 3 м, осадка – 1,2 м. Площадь грота составляет ок. 130, фок-а – 60 и кливера – 16 м².

БРАМА

– *деревянная барка*, служившая на севере России для доставки грузов с морских судов в районах с мелководными рейдами. Применялись также для приема рыбы с промысловых судов навалом и транспортировки ее на берег. Длина 8–9 м, ширина – ок. 2 м, грузоподъемность – 6–8 т.

БРАНДВАХТА

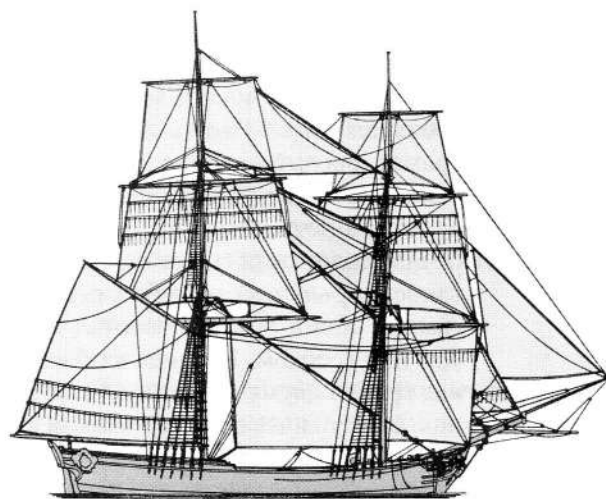
– 1. Корабль, несущий сторожевую службу на рейде, в гавани, устье реки для поддержания установленного режима плавания. 2. Судно, используемое для жилья экипажами *земснарядов, водолазных станций* и т. д.

БРАНДЕР

– 1. В эпоху парусного флота судно, груженое горючими и взрывчатыми веществами и предназначенное для поджигания кораблей противника. Впервые были применены в 1304 г. в войне французов с фламандцами. В качестве *брандеров* обычно использовали мелкие суда и транспорты. В российском флоте при Петре I имелись *брандеры* специальной постройки. Они направлялись в сторону неприятеля по ветру или по течению, чаще ночью или в туман. Перед столкновением с кораблями противника, команда поджигала их и спасалась на шлюпках. Взрыв вызывал на вражеском корабле пожар, который при тесной стоянке перекидывался на другие корабли. В XVIII в. *брандеры* стали одним из важнейших средств ведения войны на море. 2. Во времена парового флота так стали называть груженные балластом старые суда, которые затопливали в узком фарватере, чтобы его заблокировать, тем самым, закрывая вход или выход кораблям противника.

БРИГ

(от англ. слова *brig*, являющегося сокращением итал. слова *brigantino* – *бригантина*) – 1. Военный двухмачтовый корабль с прямым вооружением, предназначенный для крейсерской, разведывательной и посыльной службы. Водоизмещение *брига* ко-



Бриг

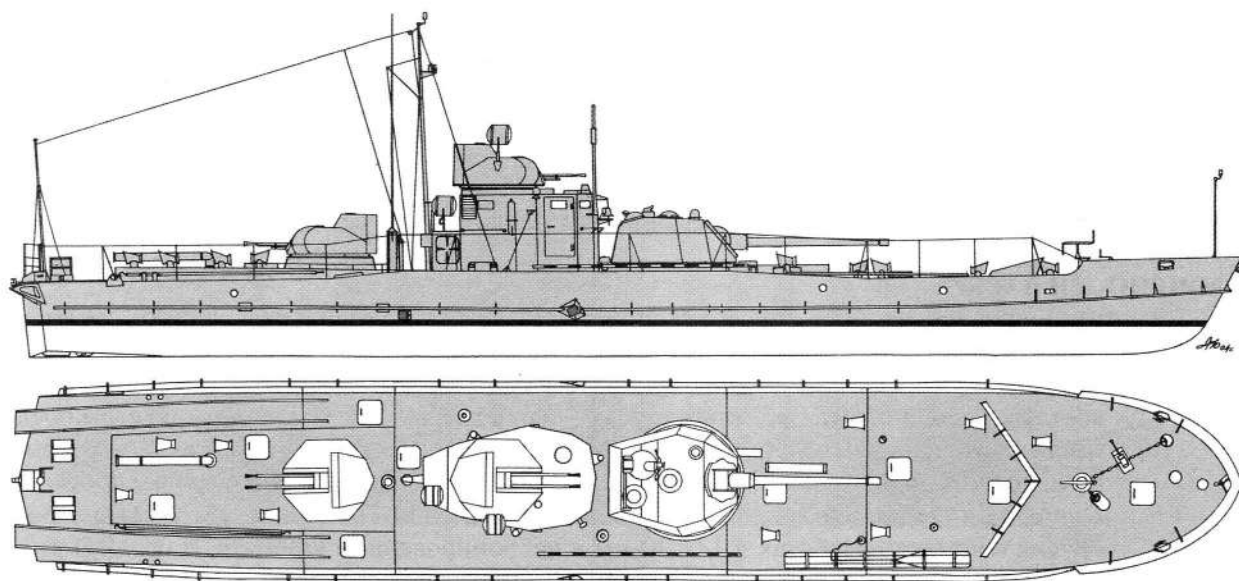
лебалось от 200 до 400 т, а количество орудий – от 10 до 24. Экипаж мог насчитывать 120 человек. *Бриг* обладал хорошими мореходными и маневренными качествами. В XVIII–XIX вв. он входил в состав всех флотов мира. 2. *Коммерческое парусное судно* водоизмещением до 300 т, использовавшееся в XVIII–XIX вв. для перевозки пакетированных грузов.

БРИГАНТИНА

(от франц. слова *brigantine*, являющегося производной от слова *brigand* – *разбойник*) – 1. Небольшое *парусно-гребное* быстроходное судно бассейна Средиземного моря в XVI–XVIII вв. Имело от восьми до 16 пар весел и одну или две мачты с треугольными рейковыми парусами. По типу несколько походили на *галеас*. *Венецианская бригантина* XVI в. имела длину ок. 35 м. Часто использовалась алжирскими, далматинскими и тунисскими пиратами. В русском флоте были введены Петром I для транспортировки войск и грузов в шхерах и у берегов. Эти *бригантины* имели две мачты, 12–15 пар весел, два или три орудия и могли перевозить до 70 человек. Всего при Петре I было построено 199 *бригантин*. 2. *Парусное двухмачтовое судно* XVIII–XIX вв. с прямым вооружением на фок-мачте и косым – на грот-мачте. Входили в состав флотов многих стран как *посыльные* и *разведывательные суда*. Благодаря хорошим мореходным и маневренным качествам их использовали так же, как торговые суда для морских перевозок. Водоизмещение таких *бригантин* доходило до 300 т.

БРОНЕКАТЕР

– *боевой корабль* малого водоизмещения, предназначенный для огневой поддержки сухопутных войск и борьбы с равноценными кораблями противника на реках и в прибрежных морских районах. Корпус в районе машинного отделения и погребов боезапаса, а также наиболее важные боевые посты защищены легкой противоосколочной или противопульной броней. Вооружение может состоять из одного или двух орудий калибром до 100 мм, нескольких (до шести единиц) крупнокалиберных пулеметов и пуско-



Бронекатер советского ВМФ пр. 191М

Конструктивно представлял собой корабль с цитадельной схемой броневой защиты, охватывающей вооружение и энергетическую установку. Вся его средняя часть была выполнена в виде единой бронекоробки, включающей боевую рубку, к которой приваривались легкие оконечности. В 1947–1952 гг. в городах Ленинград и Пермь было построено 118 таких катеров. Они оставались в строю до середины 70-х годов.

ТТЗ: Водоизмещение ст. – 53,3 т; 25,94 х 4,44 х 0,7 м; 2 ДД суммарной мощн. 2000 л.с.; дальн. плавания 6000 миль (10 уз); автономность – 5 сут.; экипаж – 15 чел. Бронирование: борт – 7–14 мм; траверзы цитадели – 14 мм; палуба – 10 мм; башни – 30 мм; боевая рубка – 14 мм.

Вооружение: 1х1 85-мм универсальная АУ; 2х2 14,5-мм зенитный пулемет; 1 7,62-мм пулемет (в башне 85-мм орудия).

вых установок для неуправляемых реактивных снарядов. Первые *броневые катера* появились в годы Первой мировой войны. Во время Второй мировой войны они строились в Германии и Великобритании, но наиболее широко были распространены в советском флоте. В первых двух странах корабли данного класса обладали большой скоростью хода, так как им приходилось оперировать в открытом море на большом удалении от берега. Они классифицировались как *канонерские лодки* или *корабли огневой поддержки*. Отечественные *бронекатера* (пр. 1124 и пр. 1125) предназначались для действий на реках или в шхерных, стесненных в навигационном отношении районах, поэтому их скорость хода не превышала 15 уз. Так, например, британская *канонерская лодка* типа SGB при стандартном водоизмещении 260 т имела два ТЗА суммарной мощностью 8000 л.с., которые обеспечивали ей ход 30 уз. Машинное и котельное отделения корабля защищались 19-мм броневыми листами. Катер имел вооружение из 76-мм и двух 57-мм орудий, а также шести 20-мм автоматов и двух 533-мм ТА. В послевоенный период *бронекатера* строились только в СССР. Они различались друг от друга размерами, составом вооружения и классифицировались собственно как *бронекатера* (пр. 191, пр. 191М и пр. 192), *малые артиллерийские корабли* (пр. 1208 и пр. 1248, см. *малый артиллерийский корабль*), а также как *артиллерийские катера* (пр. 1204, см. *катер артиллерийский*).

БРОНЕНОСЕЦ

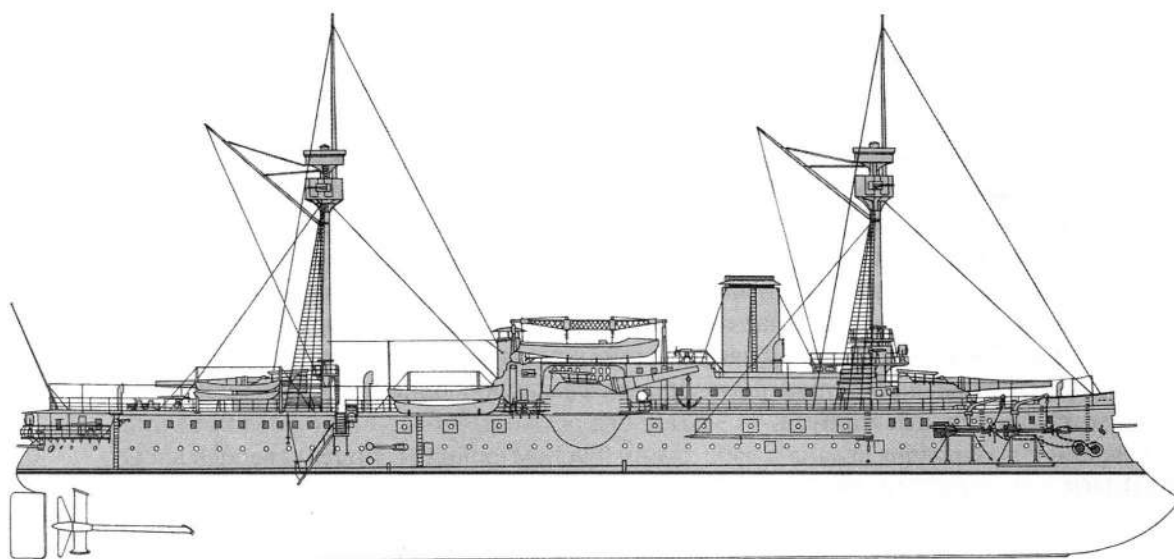
– в общем смысле этого слова *надводный боевой корабль* второй половины XIX – середины XX вв. с артиллерийским вооружением и броневой защитой. Во второй половине XIX в. *броненосцы* составляли основу флотов ведущих морских держав мира. Они различались по способам защиты артиллерии (*батарейные, брестерные, казематные, цитадельные и эскадренные*) и месту ее расположения. Имелись также различия по районам использования кораблей данного класса. Строились *мореходные броненосцы* и *броненосцы прибрежного действия*, а также так называемые *броненосцы береговой обороны*. Первые впоследствии дали толчок к развитию *броненосных* и *бронепалубных крейсеров*, а вторые – *бронированных канонерских лодок*, к которым можно отнести *речные мониторы*. В начале XX в. развитие *броненосных крейсеров* привело к появлению *линейных крейсеров*, а *бронепалубных* – к появлению *легких крейсеров*. В тот же период началась постройка *дредноутов*, которые в середине 30-х годов XX столетия трансформировались в *линейные корабли* периода Второй мировой войны. С известными оговорками *броненосцами* можно назвать *бронекатера* различных размеров, строившиеся в годы Первой и Второй мировых войн. К ним также можно отнести британские *морские мониторы*, вооруженные мощным артиллерийским вооружением, и предназначенные для обстрела побережья Европы, захваченного немцами.

БРОНЕНОСЕЦ БАРЕТНЫЙ

– тип *броненосца*, получившего распространение во Франции и являвшегося «ответом» на появление *казематных броненосцев* в Великобритании (см. *броненосец казематный*). На этих кораблях орудия крупного калибра размещались на верхней палубе в круглых неподвижных броневых трубах – *барбетах*, которые защищали погреба боезапаса и вращающуюся площадку со стоящим на ней орудием. Само орудие открыто возвышалось над *барбетом*. Типичным представителем такого корабля являлся *Amiral Duperre* (вошел в строй в 1879 г.). При водоизмещении 11 000 т он нес четыре 305-мм орудия в четырех *барбетах* и 14 140-мм в небронированном каземате. В средней части корабля имелся броневой пояс толщиной 539 мм, а в оконечностях – 152 мм. Барбетная система защиты орудий главного калибра в сочетании с толстым броневым поясом по ватерлинии впоследствии привела к появлению *эскадренных броненосцев* французского типа (см. *эскадренный броненосец*).

БРОНЕНОСЕЦ БАРЕЙНЫЙ

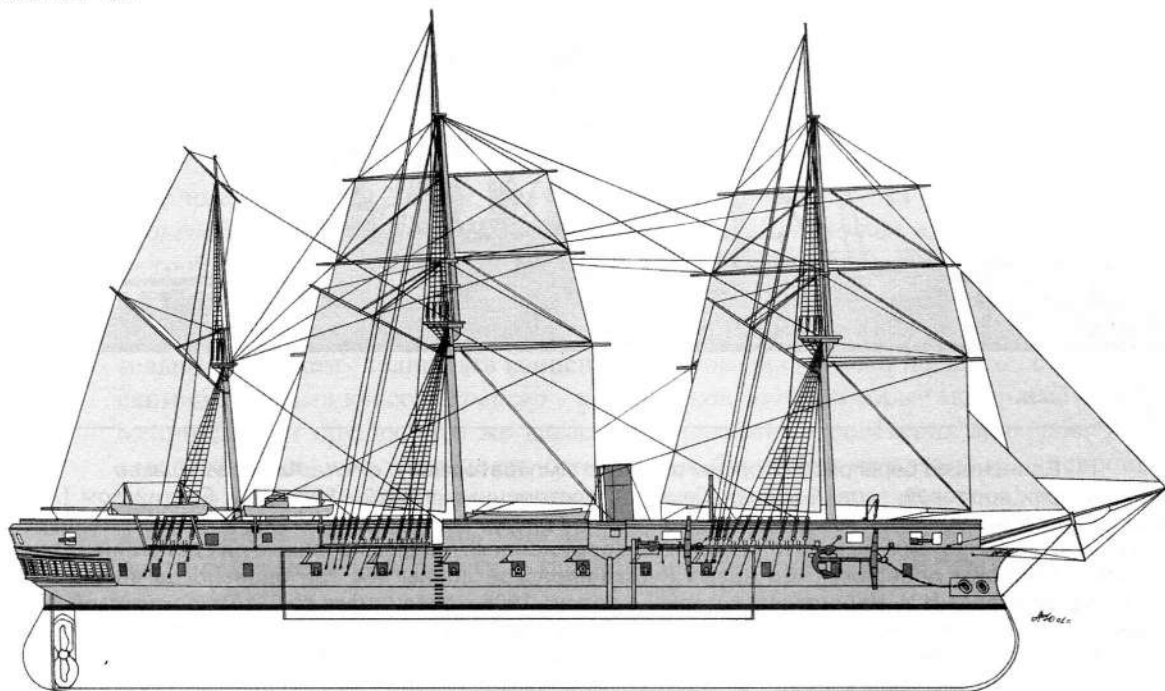
– *броненосец* с бортовой бронированной батареей. Данные корабли имели забронированный надводный борт до верхней палубы по всей длине корпуса или на большей его части. При этом они полностью сохраняли парусное вооружение. В отличие от *броненосных батарей* данные суда обладали хорошими мореходными качествами и могли

Барбетный броненосец французского флота *Marceau*

Один из трех однотипных барбетных броненосцев (два других корабля *Magenta* и *Neptune*) французского флота, построенных в 1883–1893 гг. Различались между собой формой надстроек дымовых труб и мачт. Первые броненосцы мира с расположением орудий главного калибра по так называемой «ромбической» схеме: по одному в носу и корме и два других – по бортам в середине корабля.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 10 700 т; 98,6 (между перпендикулярами) x 20,1 x 8,4 м; 6 ПК + 2ПМ суммарной мощн. 11 000 инд. с.; скорость полн. хода – 16,2 уз; экипаж – 510 чел. Бронирование: пояс – 254–305 мм в средн. части; 229–254 мм – в нос. оконечн. корпуса; 254–305 мм – в корм. оконечн. корпуса; барбетов орудий гл. калибра – 406 мм; боевая рубка – 152 мм, палуба – 90 мм.

Вооружение: 4x1 340-мм орудия в барбетах; 16x1 138-мм орудий; 20x1 37-мм скоростр. орудия; 3 надводных 381-мм ТА.

Британский батарейный броненосец *Resistance*

Броненосцы *Resistance* и *Defence* были построены в 1859–1862 гг. частными британскими фирмами. Оставались в составе британского флота до 1885 г. После этого *Resistance* использовался как корабль-мишень и в 1898 г. был продан на слом. *Defence* до 1890 г. простоял в резерве, а затем был переоборудован в первую в британском флоте плавучую мастерскую. Корабль использовался в этом качестве до начала 50-х годов.

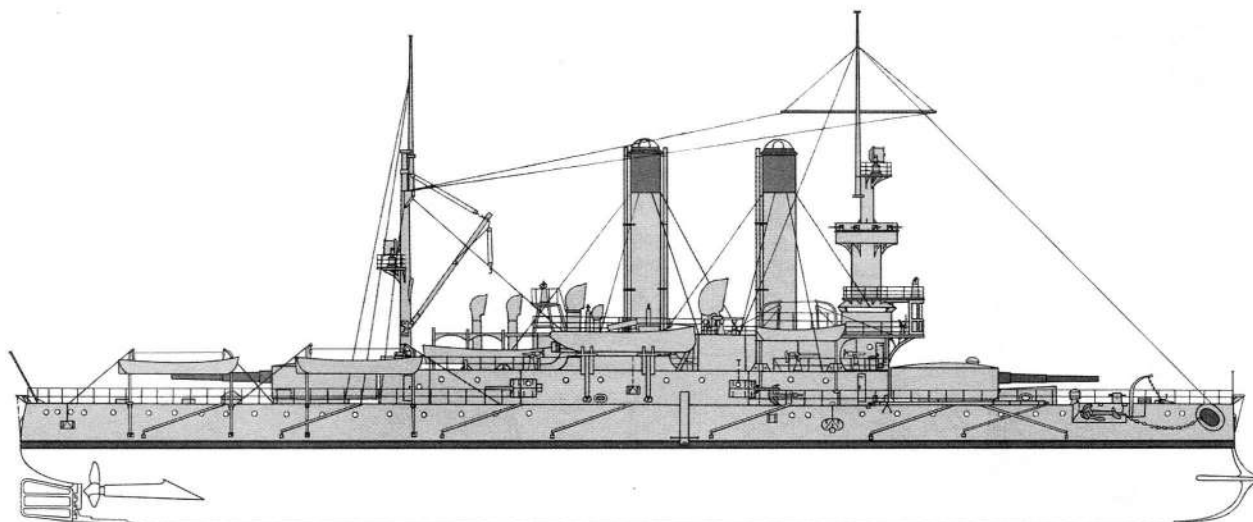
ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 6150 т; 85,3 x 16,4 x 7,62 м; 4 огнетрубных котла + ПМ мощн. 2540 инд. с.; скорость полн. хода – 11,8 уз; дальн. плавания – 1200 миль; экипаж – 460 чел.; площадь парусов – 2276 м². Бронирование: пояс – 114 мм.

Вооружение (на момент вступления в строй): 6 110-фунт. гладкоств. орудий Армстронга; 10 68-фунт. гладкоств. орудий; 2 32-фунт. гладкоств. орудия.

оперировать в отдаленных районах Мирового океана. Орудия на них располагались вдоль бортов (как и на парусных линейных кораблях). Продольный огонь отсутствовал. Не было и броневой палубы, так как артиллерийский бой в тот период мог проходить только на близких дистанциях, т. е. без угла возвышения орудий. Первый *батаре́йный броненосец* был построен во Франции по опыту Крымской войны. Корабль назывался *La Gloire*. Его спроектировал Дюпюи-де-Лом. Он являлся 90-пушечным *винтовым линейным кораблем* типа *Napoleon*, у которого срезали и перестроили надводную часть. Корпус корабля остался деревянным, но за счет сокращения парусности (примерно на одну треть) и замены всех орудий на 30 крупнокалиберных 50-фунтовых пушек, удалось прикрыть надводный борт двумя поясами брони из железных кованых плит. Броня была положена на толстую деревянную обшивку борта. По концам батареи имелись броневые траверзы, защищавшие орудия от продольного огня. Впоследствии строились железные *батаре́йные броненосцы*. Они, однако, имели бронирование лишь в средней части корпуса.

БРОНЕНОСЕЦ БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ

– *броненосец*, предназначенный для усиления обороны побережья, портов и прибрежных крепостей, а также для борьбы с кораблями противника в прибрежной зоне. Первыми *броненосцами береговой обороны* можно считать корабли, строившиеся в Европе по образу и подобию американских *мониторов*, использовавшихся северянами в период Гражданской войны (1861–65 гг.). Их развитием стали *башенные броненосные лодки*, обладавшие лучшими мореходными качествами. Как правило, они несли четыре тяже-



Броненосец береговой обороны русского Императорского флота *Адмирал Ушаков*

Один из трех кораблей типа *Адмирал Сенявин*, построенных в 1892–1898 гг. на Балтийском (*Адмирал Ушаков*) и Новом Адмиралтействе (*Адмирал Сенявин* и *Генерал-адмирал Апраксин*) в Санкт-Петербурге. Корабли с малой осадкой и сильным артиллерийским вооружением, предназначенные для действий на внутренних морях и обороны побережья. Во время Русско-японской войны все три броненосца вошли в состав отряда контр-адмирала Н.И. Небогатова, который в апреле 1905 г. соединился со 2-й Тихоокеанской эскадрой вице-адмирала З.П. Рожественского. 14–15 мая 1905 г. участвовали в Цусимском сражении. *Адмирал Ушаков*, отстав от эскадры, был потоплен во время боя с японскими броненосными крейсерами *Ивате* и *Якумо*. Два других сдались японцам вместе с остатками 2-й Тихоокеанской эскадры, возглавляемыми контр-адмиралом Н.И. Небогатовым. *Генерал-адмирал Апраксин* был переименован в *Окиносима* и до 1915 г. использовался в качестве учебного корабля, а затем до 1926 г. – в качестве блокшива. *Адмирал Сенявин* был переименован в *Мисима* и до 1924 г. использовался в качестве учебного корабля. После исключения из списков японского Императорского флота оба корабля разобрали на металл.

ТТХ: водоизмещение норм. – 4750 т; 86,4 x 15,9 x 5,2 м; 2 ПК + 2 ПМ суммарной мощн. 5769 инд. с.; полн. скорость хода – 16,1 уз. Бронирование: пояс – 127–254 мм; нос. траверз – 203 мм; корм. траверз – 152 мм; карапасная палуба (от траверзов к оконечн. корпуса) – 50 мм; палуба над поясной броней – 25 мм; броневые гласисы – 65 мм; боевая рубка – 178 мм.

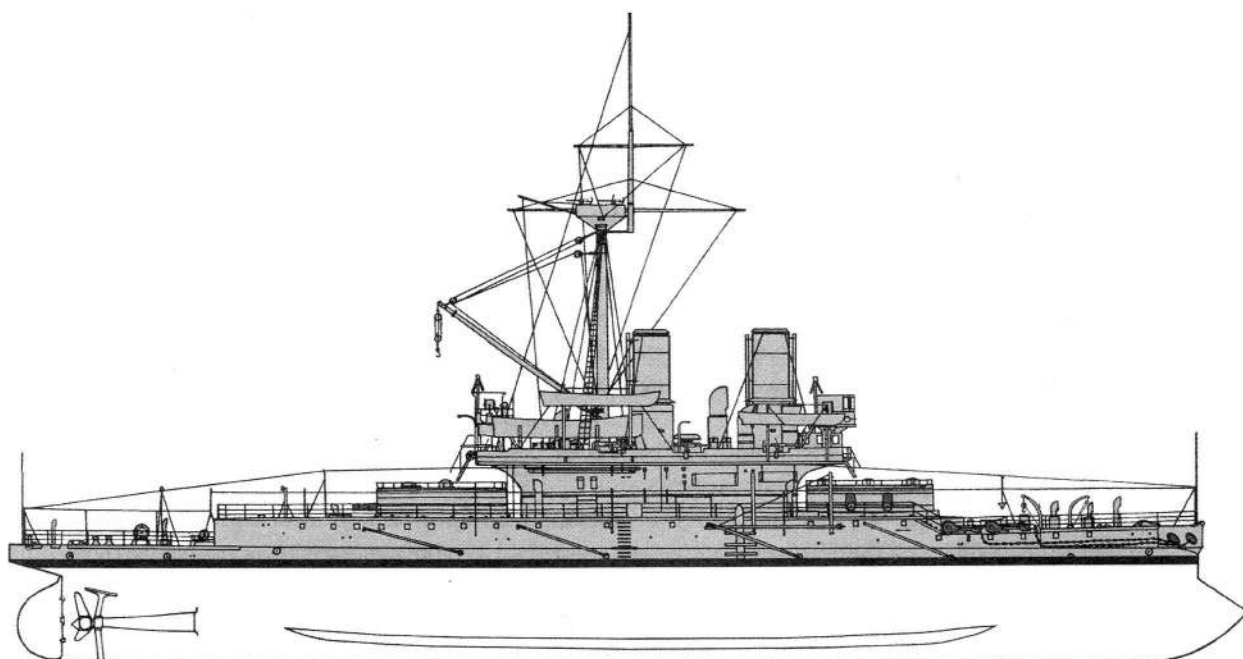
Вооружение: 2x2 254-мм орудия; 4x1 120-мм орудия; 6x1 47-мм и 12 37-мм скоростр. орудий; 6x5 5-ствольных револьверных орудий; 2 десантные пушки Барановского; 4 надводных 381-мм ТА.

лых орудия калибром от 240 до 305 мм, располагавшихся в двух башнях Кольза. Первым британским кораблем данного класса был *Royal Sovereign*. Он был перестроен в 1864 г. из трехдечного винтового линейного корабля. При водоизмещении 5200 т этот броненосец нес пять 229-мм дульнозарядных орудий в четырех башнях. Паровая машина мощностью 2460 инд. с. обеспечивала *Royal Sovereign* ход 11 уз. Толщина его броневоего пояса составляла 114 мм, а толщина броневой защиты башен колебалась от 127 до 254 мм. К башенным броненосным лодкам также можно отнести русские двухбашенные фрегаты *Адмирал Спиридов* и *Адмирал Чичагов*, а также трехбашенные фрегаты *Адмирал Лазарев* и *Адмирал Грейг*. Если броненосные лодки предназначались для действий в шхерах, то фрегаты – для защиты рейдов и поддержки шхерного флота. В 1870 г. в Великобритании были построены броненосцы для обороны Мельбурна (в колонии Виктория Австралийской федерации) *Zarberus* и *Mugdala*, которые по конструкции являлись брестверными мониторами (см. броненосец брестверный). При водоизмещении 3340 т (68,6 x 13,7 x 4,7 м) они несли четыре 10-дюймовых дульнозарядных орудия. Одна паровая машина мощностью 1400 инд. с. обеспечивала кораблям ход порядка 10 уз. Толщина их броневоего пояса колебалась от 152 до 203 мм, брествера – от 203 до 229 мм, а башен – от 229 до 254 мм. Палуба защищалась броневыми листами толщиной 38 мм. В принципе, все башенные броненосные лодки и фрегаты могли использоваться лишь для обороны прибрежных портов и крепостей. Для борьбы же с кораблями противника, вторгшимися в прибрежную зону, они не годились, так как обладали неудовлетворительными мореходными качествами и недостаточной скоростью хода. Это заставило перейти к постройке классических броненосцев береговой обороны. Их отличительной особенностью являлся сравнительно высокий надводный борт, мощная главная энергетическая установка и практически полное отсутствие парусного вооружения. Артиллерийское вооружение дополняли многочисленные орудия среднего и малого калибра. В своем большинстве это были башенные броненосцы, однако в России, Германии, Дании и Франции имелись барбетные броненосцы береговой обороны. Постройка кораблей данного класса продолжалась в Скандинавских странах и Голландии вплоть до завершения Первой мировой войны. Так, например, датский *Niels Juel*, вступивший в строй в 1923 г., при полном водоизмещении 4200 т (90 x 16,3 x 4,7 м) нес 10 150-мм и два 57-мм орудия, а также 10 20-мм зенитных автоматов. Две паровые машины тройного расширения суммарной мощностью 6000 инд. с. обеспечивали ход 16 уз. Броневой пояс имел толщину 200 мм, палуба – 55 мм, а боевая рубка – 170 мм. Последними броненосцами береговой обороны стали финские *Vainamoinen* и *Ilmarinen*, вступившие в строй соответственно в 1933 и 1934 гг. При их создании была использована немецкая идея «карманного линкора» – быть сильнее любого «типичного представителя» флота противника и иметь возможность уйти от немногих более мощных кораблей. Применительно к финскому заливу эта концепция требовала огневого превосходства над советскими кораблями классов крейсер – канонерская лодка, которые могли иметь на вооружении 152-мм орудия. Что же касается отклонения от советских линкоров, то ставка здесь делалась на возможность броненосца, благодаря размерам и маневровым качествам, быстро скрываться в шхерах. Корпуса броненосцев имели ледокольные обводы и ледовые подкрепления. Они являлись первыми в мире надводными боевыми кораблями с дизель-электрической главной силовой установкой и газотурбинным наддувом дизелей.

БРОНЕНОСНАЯ БАТАРЕЯ – см. батарея плавучая.

БРОНЕНОСЕЦ БРУСТВЕРНЫЙ

– броненосец, являвшийся развитием мореходного башенного броненосца (см. броненосец мореходный башенный). В отличие от него не имел парусного вооружения, что позволяло обеспечить неплохие мореходные качества при сравнительно невысоком бронированном надводном борте. Орудия главного калибра (в открытых установках или в башнях или под броневыми колпаками) и жизненные части выше кромки броневоего пояса защищались толстым броневым брествером, поверх которого могли вести огонь орудия башен. Оконечности корабля прикрывались броневой палубой. Первыми бру-



Брустверный броненосец британского флота *Devastation*

Первый безрангоутный башенный корабль британского флота. Имел мореходный корпус мониторного типа (его еще иногда называют квази-мониторный корпус), расположение орудий главного калибра в двух концевых башнях; двухвальную машинную установку и громадный (для своего времени) запас угля. Был построен в г. Портсмут в 1869–1873 гг. Оставался в составе британского флота до 1907 г. и в 1908 г. был продан на слом.

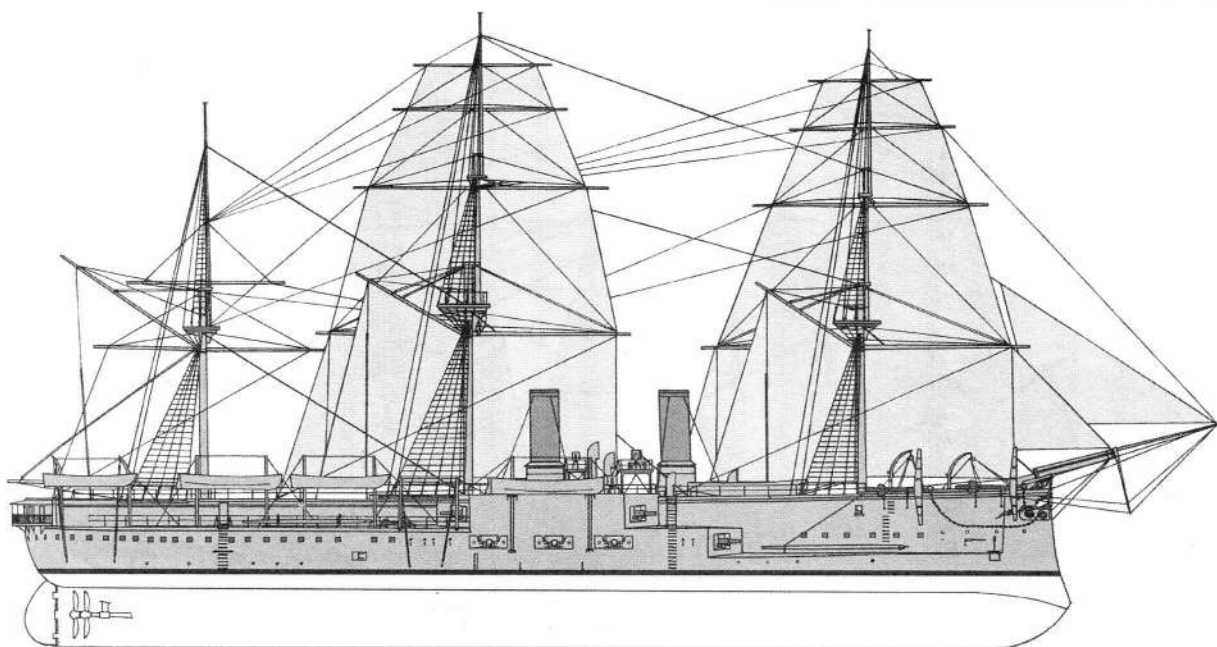
ТТЭ: Водоизмещение норм. – 9330 т; 86,9 x 19,0 x 8,2 м; 8 ПК + 2 ПМ (тронковые прямого действия) суммарной мощн. 6650 инд. с.; скорость полн. хода – 13,8 уз; дальн. плавания – 4700 миль (10 уз); запасы топлива – 1800 т угля; экипаж – 358 чел. Бронирование: пояс – 216–305 мм; бруствер – 254–305 мм; башни – 254–356 мм; боевая рубка – 152–229 мм; палуба – 51–76 мм.

Вооружение (после модернизации 1891 г.): 2х2 262-мм орудия в башнях; 6х1 6-фунт. орудий; 14х1 мелкокалиб. скоростр. орудий.

стверными броненосцами были британские *Zarberus* и *Mugdala* (см. *броненосец береговой обороны*), вступившие в строй в 1870 г. Их развитие привело к постройке в 1873 г. *Devastation*, который стал предтечей классических эскадренных броненосцев. У этого корабля, например, высота броневоего пояса в центральной части корпуса составляла 2,9 м, а брустверы возвышались над верхней палубой на 2,13 м. Сами брустверы имели длину 22,5 м и были замкнуты полукруглыми выступами, охватывавшими основания обеих башен. Первым и единственным отечественным брустверным броненосцем был *Петр Великий*, законченный постройкой в 1877 г.

БРОНЕНОСЕЦ КАЗЕМАТНЫЙ

– *броненосец*, являвшийся развитием *батарееного броненосца*, в котором небольшое количество орудий сравнительно большого калибра находилось за хорошо забронированным казематом. У данных кораблей в районе ватерлинии имелся узкий броневой пояс, доходивший по высоте лишь до средней палубы (у *батареенных броненосцев* он доходил до верхней палубы и простирался по всей длине корпуса или по большей его части). Они имели носовую оконечность корпуса в виде прочного тарана. Чисто теоретически, все эти нововведения позволяли кораблю оперировать самостоятельно. Как оказалось, каземат сильно ограничивал углы обстрела, а когда их стало много, то на цель удавалось навести только одно, в лучшем случае – два орудия. Таким образом, казематное расположение орудий совершенно исключало сосредоточение огня по одной цели. Первый *казематный броненосец* был построен в Великобритании в 1866 г. Он назывался *Bellerophon*. Последним *броненосцем* этого типа стал австро-венгерский *Tegetthoff*, который вступил в строй в 1879 г.



Казематный броненосец британского флота *Alexandra*

Один из последних казематных броненосцев британского флота с орудиями главного калибра в палубных установках. Единственный британский броненосец с орудийными портами по бортам, через которые также можно было вести огонь по оконечностям корпуса. Построен в 1873–1877 гг. в Чатеме. Всю свою активную службу являлся флагманским кораблем различных соединений. В 1903 г. был исключен из состава действующего флота и переклассифицирован в учебный корабль, а в 1908 г. – исключен из списков флота и продан на слом.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 9490 т; 99,1 x 19,45 x 8,1 м; 12 ПК + 2 ПМ (вертик. инвертные компаунд) суммарной мощн. 8610 инд. с.; скорость полн. хода – 15,1 уз; запасы топлива – 500 т угля; экипаж – 674 чел.; площадь парусов – 2508 м². Бронирование: борт каземата – 152–305 мм; траверзы каземата – 127–203 мм; палубы – 25–38 мм.

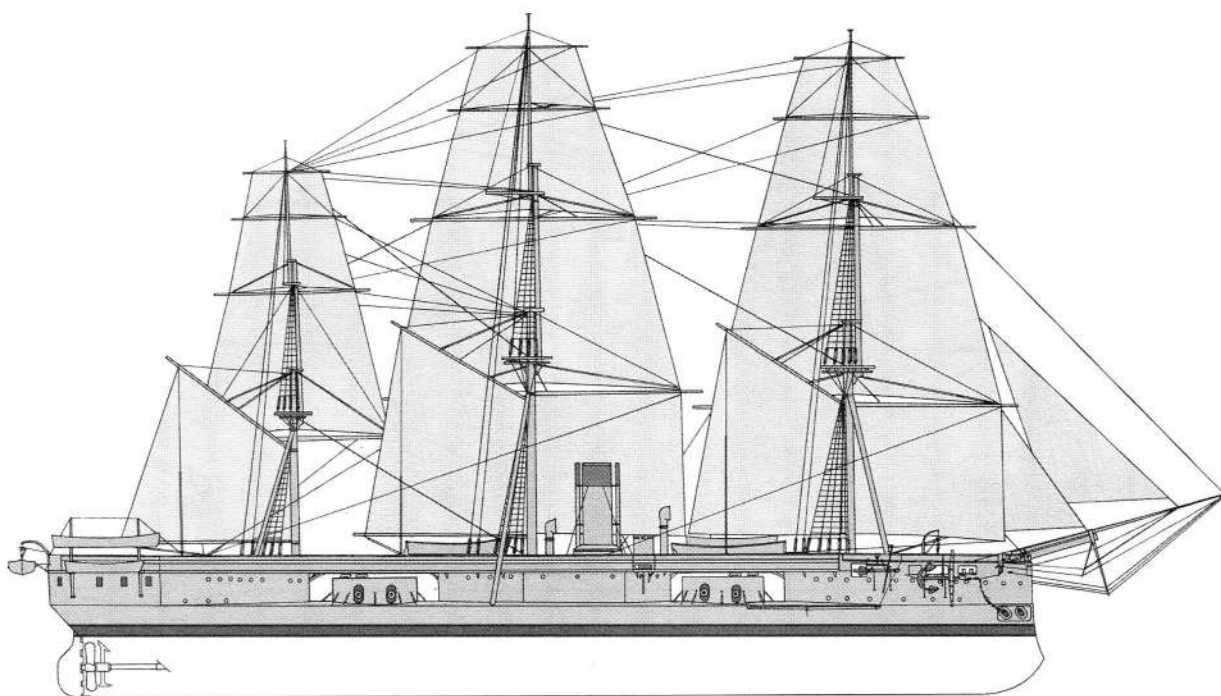
Вооружение (на момент вступления в строй): 2х1 280-мм дульнозарядных гладкоств. орудия; 10х1 254-мм дульнозарядных нарезных орудия; 6х1 20-фунтовых орудия.

БРОНЕНОСЕЦ МОРЕХОДНЫЙ БАШЕННЫЙ

(или *броненосец мониторного типа* или *мореходный монитор*) – броненосец, имевший корпус, полностью выполненный из железа с броневым поясом, проходившем по ватерлинии. Над поясом, в средней части корпуса, размещался каземат, над которым устанавливались несколько хорошо забронированных башен (как правило, две) с орудиями. Благодаря размещению в башнях, все орудия могли сосредотачивать свой огонь по одной цели. Кроме того, практически исчезли, какие-либо ограничения по их весу, и как следствие – калибру. Первый мореходный башенный броненосец *Monarch* (вошел в строй в 1869 г.) был построен в Великобритании. Этот корабль сохранял полное парусное вооружение и благодаря высокому надводному борту, а также откидывающемуся фальшборту на верхней палубе, обладал сравнительно неплохими мореходными качествами. Его недостатком считалась слабость бортового бронирования (203 мм в центральной части и 125 мм – в оконечностях). Как оказалось, данный недостаток удалось устранить на британском же *Captain* (вошел в строй в 1870 г.) – однотипном с *Monarch* корабле, у которого корпус был срезан на одну палубу. Благодаря этому усилили вертикальное бронирование, установили трехногие железные мачты (вместо вант, мешавших ведению артиллерийского огня) и навесную палубу для работы с парусами. Однако, в 1870 г. (не пройдя даже контрольных стрельб) *Captain*, шедший под всеми парусами, перевернулся в проливе Ла-Манш под воздействием налетевшего порыва ветра. Гибель этого корабля, по существу, положила конец развитию *броненосцев мониторного типа*.

БРОНЕНОСЕЦ ЦИТАДЕЛЬНЫЙ

– броненосец, являвшийся развитием броненосных кораблей *мониторного типа* (см. *броненосец мореходный башенный* и *броненосец брестерный*). В отличие от них данный корабль имел более высокий надводный борт (для обеспечения хороших мореход-



Мореходный башенный броненосец британского флота *Captain*

Корабль, созданный в соответствии с концепцией Кольза. Правда, сам проект был разработан фирмой братьев Лэрд, которая вопреки требованиям Кольза ввела в него полубак и полуют. Кроме того, он остался единственным двухпалубным мореходным броненосцем британского флота – на остальных кораблях этого класса палуб было, как минимум, три. Как следствие, этот корабль обладал чрезвычайно низким надводным бортом. При этом он нес самые высокие в британском флоте мачты. Так, например, грот-мачта (самая низкая) имела высоту от клотика до планширя 29,3 м, в то время как высота мачт на любом другом корабле британского флота не превышала 26,2 м. Вместо обычных вант и фордун, каждая из мачт была оснащена двумя тяжеловесными железными опорами. Все эти конструктивные особенности предопределили низкие параметры остойчивости броненосца и его катастрофу. *Captain* был построен в 1867–1870 гг. Первые испытания корабля провели в конце июля 1870 г., а уже в начале сентября того же года в штормовых условиях он перевернулся и затонул почти со всем экипажем (погибло 472 чел., в том числе и Кольз).

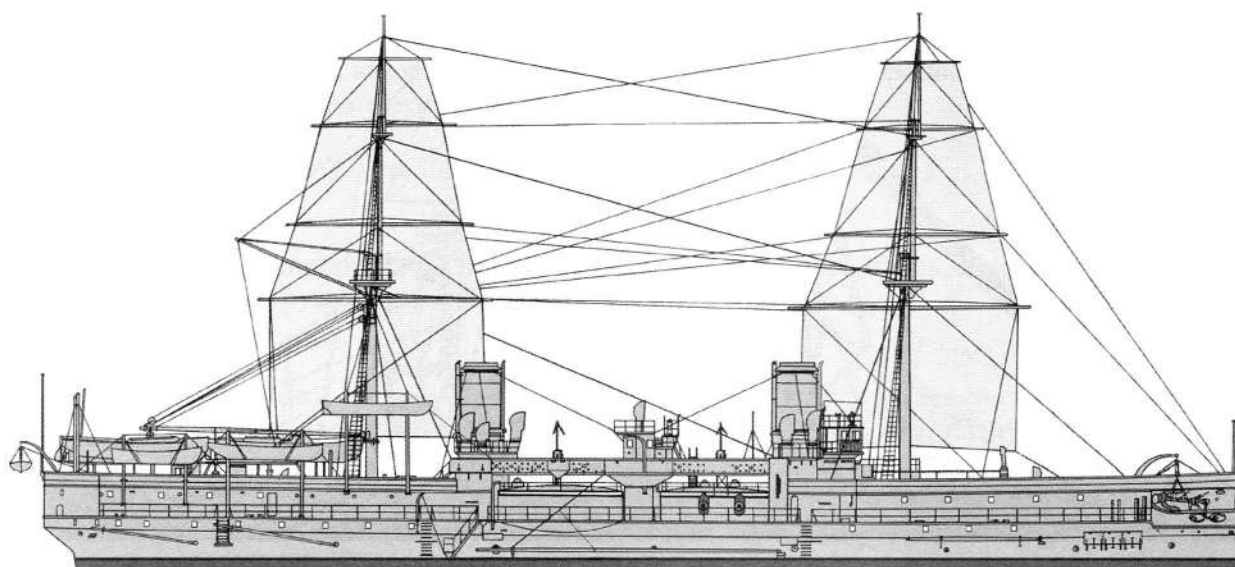
ТЭ: водоизмещение норм. – 7767 т; 97,5 x 16,23 x 7,77 м; 8 ПК + 2 ПМ (тронковые) суммарной мощн. 5400 инд. с.; скорость полн. хода – 14,25 уз; запасы топлива – 600 т угля; экипаж – 500 чел.; площадь парусов – 3529 м². Бронирование: пояс – 102–178 мм; башни – 203–254 мм; боевая рубка – 178 мм.

Вооружение (на момент вступления в строй): 2x2 305-мм дульнозарядн. нарезных орудия; 2x1 180-мм дульнозаряд. нарезных орудия.

ных качеств), ограниченную площадь вертикального бронирования, а также, помимо крупных (до 410 мм), несколько скорострельных орудий среднего калибра, предназначенных для борьбы с крейсерами противника. Появление этих кораблей было обусловлено усилением пробивной силы снаряда, приведшей к необходимости чрезмерного увеличения толщины вертикального бронирования. В частности, на первом в мире британском *цитадельном броненосце (Inflexible)*, построенном в 1881 г., она достигала 600 мм. Вертикальное бронирование защищало лишь артиллерию и главные механизмы, образуя так называемую цитадель. От нижней кромки траверзов этой цитадели в нос и корму корабля шла броневая палуба. Орудия размещались в башнях. Для защиты незабронированных оконечностей оборудовались специальные коффердамы, набитые пробкой. Однако такая защита оказалась недостаточной, и *цитадельные броненосцы* обладали крайне неудовлетворительной остойчивостью в случае боевых повреждений. Данное обстоятельство заставило практически все ведущие морские державы приступить к постройке *эскадренных броненосцев*.

БРОНЕНОСЕЦ ЭСКАДРЕННЫЙ

– *броненосец*, предназначавшийся для морского боя в составе эскадры и являвшийся главной ударной силой флота. *Эскадренные броненосцы* являлись развитием *брустверного броненосца мониторного типа* (в Великобритании) и *барбетного броненосца*



Броненосец цитадельный британского флота *Inflexible* (с парусным вооружением брига)

Первый цитадельный броненосец британского флота. Построен в 1874–1881 гг. в г. Портсмут. В 1897 г. был выведен в резерв, а в 1903 г. – продан на слом.

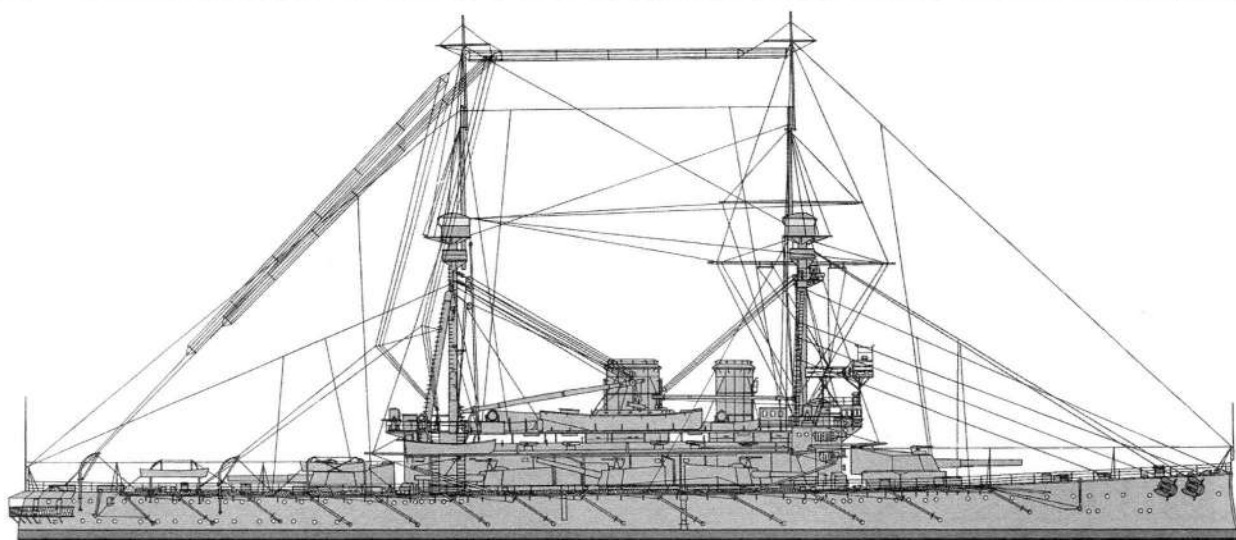
ТТЭ: водоизмещение норм. – 11 880 т; 97,5 x 22,9 x 7,8 м; 12 ПК + 2 ПМ (компаунд) суммарной мощн. 8400 инд. с.; скорость полн. хода – 14,7 уз; запасы топлива – 1200 т угля; экипаж – 440 чел.; площадь парусов 1719 м². Бронирование: борт цитадели – 406–610 мм; траверзы цитадели – 356–589 мм; башни – 406–432 мм; боевая рубка – 305 мм.

Вооружение (на момент вступления в строй): 2х2 406-мм дульнозаряд. нарезных орудия; 6х1 20-фунт. орудий; 2 381-мм надв. и 2 381-мм подв. ТА.

(во Франции). Как следствие, различают два типа эскадренных броненосцев: – британский (или «стандартный») и французский.

В отличие от своих предшественников, британские эскадренные броненосцы обладали хорошими мореходными качествами. Корабли данного класса строились (или приобретались) практически всеми ведущими странами мира в период с 1880 г. по 1906 г. К их наиболее характерным признакам можно отнести следующее. Главный броневой пояс простирался на три четверти корпуса и заканчивался броневыми траверзами. Вне главного броневого пояса, в оконечностях имелась карапасная палуба. Выше главного броневого пояса шел броневой каземат, также имевший броневые траверзы, и прикрывавшийся сверху горизонтальной броней. Еще выше располагался еще один каземат для средней артиллерии (как правило, 12 152-мм скорострельных орудий). К носу и к корме от верхнего каземата устанавливались две башни главного калибра с четырьмя 305-мм орудиями (в германском флоте 280-мм). Первыми британскими эскадренными броненосцами были *Trafalgar* и *Nile* (вошли в строй соответственно в марте 1890 г. и в июле 1891 г.). В дальнейшем развитие британских эскадренных броненосцев шло по пути внедрения паровых машин тройного расширения и котлов с повышенными параметрами пара (что в конечном итоге позволило увеличить скорость хода с 14 до 18 уз), устройства броневой палубы со скосами к бортам корпуса и утоньшения броневой защиты за счет использования гарвеированной брони. Благодаря этому, например, на броненосце *Majestic* (вошел в строй в 1895 г.) удалось увеличить высоту броневого пояса до 3,6 м против 2,1 м у *Trafalgar*.

Французские барбетные броненосцы, специально создававшиеся для действий в открытом море, передали это качество эскадренным броненосцам. Их особенностью являлось наличие толстого, но узкого броневого пояса, расположенного на всей длине корабля. По его верхней кромке шла горизонтальная броневая палуба. Пространство, защищавшееся этими двумя палубами, разделялось множеством водонепроницаемых переборок. Орудия главного и среднего калибров размещались в хорошо забронированных башнях. При такой схеме бронирования высокий надводный борт не был защищен от воздействия фугасных снарядов, что привело к тяжелым последствиям для броненосцев русского флота, принимавших участие в Русско-японской войне 1904–1905 гг.,

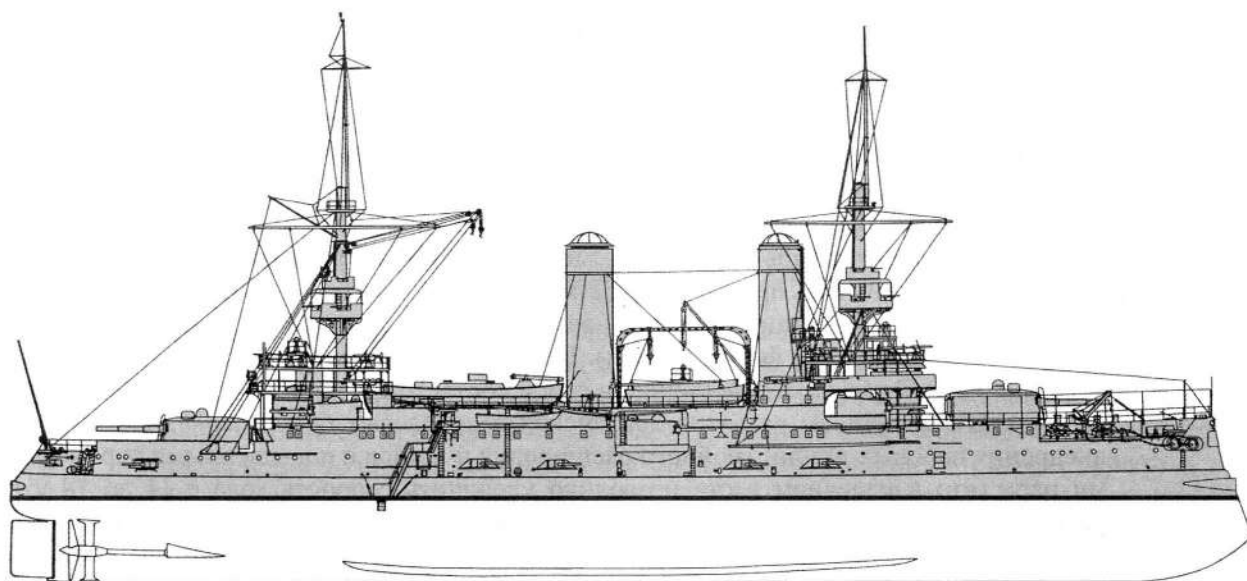


Эскадренный броненосец британского флота *Lord Nelson*

Lord Nelson и *Agamemnon* являлись последними британскими эскадренными броненосцами и тяжелыми артиллерийскими кораблями, имевшими поршневые машины. Построены в 1905–1908 гг. Принимали активное участие в Первой мировой войне. В 1919 г. оба броненосца были исключены из боевого состава флота. *Lord Nelson* в 1920 г. продали на слом, а *Agamemnon* переоборудовали в радиоуправляемый корабль-мишень. Он был продан на слом в 1926 г.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 16 500 т; 125,0 x 24,2 x 7,8 м; 15 ПК + 2 ПМ (тройного расшир.) суммарной мощн. 16 750 инд. с.; скорость полн. хода – 18 уз; запасы топлива – 2200 т угля; экипаж – 817 чел. Бронирование: гл. пояс – 102–305 мм; верх. пояс – 203 мм; траверзы – 203 мм; барбетов башен – 76–305 мм; башни – 305 мм (305-мм орудий) и 178 мм (290-мм орудий); гласис – 152 мм; верх. палуба – 38 мм; ниж. палуба – 25–102 мм, боевая рубка – 305 мм.

Вооружение (на момент вступления в строй): 2x2 305-мм орудий (в конц. башнях); 4x2 + 2x1 290-мм орудий (в борт. башнях); 24x1 76-мм скоростр. орудия; 5 подв. 457-мм ТА.



Эскадренный броненосец русского Императорского флота *Цесаревич*

Построен в 1899–1903 гг. по заказу русского правительства французской ф. «Forges et Chantiers» в Гавре. В качестве прототипа был выбран эскадренный броненосец французского флота *Jaureguiberry*. Сам, в свою очередь, являлся прототипом для эскадренных броненосцев русского флота типа *Бородино*. Участвовал в Русско-японской (входил в состав 1-й Тихоокеанской эскадры) и в Первой мировой войнах. В мае 1918 г. был поставлен в Кронштадтский военный порт на долговременное хранение и разоружен. В 1924 г. был продан на слом.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 13 110 т; 118,2 x 23,22 x 7,93 м; 20 ПК + 2 ПМ (тройн. расшир.) суммарной мощн. 16 300 инд. с.; скорость полн. хода – 18 уз; запасы топлива – 1250 т угля. Бронирование: гл. пояс – 120–250 мм; барбетов башен – 100–250 мм; башни – 63–250 мм (305-мм орудий) и 127 мм (152-мм орудий); верх. палуба – 50 мм; ниж. палуба – 40 мм, боевая рубка – 254 мм.

Вооружение (на момент вступления в строй): 2x2 305-мм орудий (в конц. башнях); 5x2 152-мм орудий (в борт. башнях); 20x1 77-мм орудий; 6x1 7,62-мм пулеметов; 2 подв. 457-мм ТА.

которые строились по французской схеме распределения бронирования и размещения артиллерии. К слову сказать, в Италии с 1880 г. по 1883 г. были построены броненосцы *Italia* и *Lepanto*, которые совсем не имели вертикального бронирования, а только несли 75-мм горизонтальную броневую палубу.

БРОНЕНОСНЫЙ ФРЕГАТ – см. *фрегат броненосный*.

Брончка

– разновидность *барки*, встречавшаяся в XIX в. на р. Десна. Ходили от Брянска до Херсона. Грузоподъемность доходила до 130 т.

Буанга

(или *бонанга*) – *парусно-гребное судно* пиратов Малайского архипелага со свертывающимися циновочными парусами. Известны европейцам с 1767 г. Гребцы на судне сидели на вынесенных за борт трехступенчатых стойках в три ряда один над другим по 25 человек в ряду. Кроме того, на вынесенных с обоих бортов балансирах сидело еще по 20 человек с гребками. Всего веслами и гребками работало 190 человек. Длина судна достигала ок. 30 м.

Бугалет

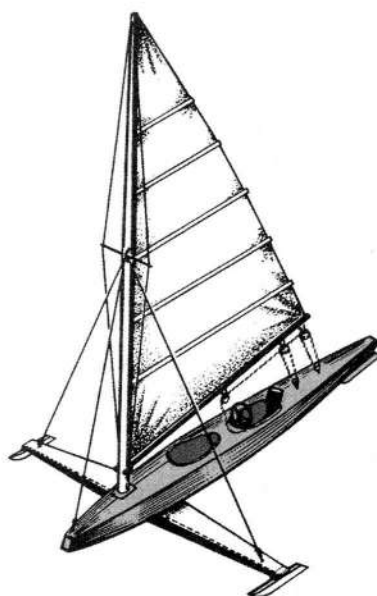
– английское небольшое двухмачтовое *парусное каботажное судно*. На обеих мачтах оно несло четырехугольные паруса, на грот-мачте – дополнительный топсель, на бушприте – один или два кливера.

Бударка

(или *будара*, от славянского *буда* – *плетенка*) – *парусная грузовая или рыбацкая лодка*, предназначенная для ловли рыбы сетями или крючковой снастью и распространенная на Балтийском, Азовском и Каспийском морях и впадающих в них рек. Изначально плетеная из ивовых прутьев *лодка*, затем *осиновая долбленка* (упоминается в Ипатьевской летописи 1175 г.) наподобие *ботника* с толщиной днища 25 и бортов 13 см. Впоследствии – плоскодонная лодка без киля с широким развалом бортов, ярко выраженной седловатостью, острыми оконечностями и с большим наклоном штевней к воде. Для повышения остойчивости к бортам снаружи иногда привязывали камышовые плавни. На мачте, расположенной близко к носу, ставился люгер или шпринтовый парус. Около 50 бударок было использовано Петром I при взятии в июле 1696 г. турецкой крепости Азов. Иногда *бударками* также называли большие *речные барки* и *лайбы*. Длина судна доходила до 8 м, ширина – до 1,6 м, осадка – ок. 0,4 м, а грузоподъемность достигала 0,5 т.

Буер

(от голланд. слова *boeier*) – 1. Небольшое грузовое одномачтовое голландское судно XVI–XVII вв., предназначенное для плавания по озерам и для прибрежных сообщений. Предшественник *флейта*. Вначале использовался для перевозки буюв и швартовых бочек. Имел округленные скуловые обводы, плоское днище. Его мореходные качества были довольно высокие. Парусное вооружение – шпринтовое. К началу XVII в. оно уступило место гафельному вооружению. Мачта устанавливалась ближе к корме в пасынках – двух вер-



Буер типа Монотип-ХV

тикальных брусках – и крепились к ним двумя болтами. При необходимости завалить мачту, нижний болт вынимался. В России небольшие *буера* иногда использовались как *прогулочные суда*. 2. Парусная *яхта* на коньках или на полозьях. Появилась в Голландии в XVIII в. в виде небольшого грузового судна, поставленного на коньки. В качестве транспортного средства и для выхода в море на подледный лов рыбы использовался северными поморами, рыбаками Онежского озера и Балтийского моря. В России катание на *буерах* было распространено с начала XIX в., а в 1891 г. состоялось первое официальное соревнование. В настоящее время в нашей стране культивируются пять спортивных классов *буеров*, на которых проводятся соревнования и чемпионаты. Развивается скорость до 100 и более км/ч. 3. Небольшой одномачтовый *парусник*. Применялся в XVI–XVII вв. Имел обшивку «вгладь», шпринтовое парусное вооружение. Иногда снабжался прямым парусом.

Буй-лаборатория

– обитаемое или необитаемое плавучее сооружение полупогружного типа, предназначенное для проведения комплексных океанографических исследований. Имеет форму вертикального цилиндра или близкую к ней. Основные эксплуатационные качества – малая подверженность морскому волнению и возможность хорошей пространственной стабилизации. К месту установки буксируют в горизонтальном положении. После затопления балластных отсеков она переводится в вертикальное погруженное положение. Первая *буй-лаборатория* была построена в 1962 г. в США. Её водоизмещение составляло 1723 т, а осадка в рабочем положении достигала 92,05 м, при высоте корпуса 108 м и диаметре от 3,8 до 6,1 м.

Буйковая станция

– плавучий автономный комплекс, для проведения долговременных научно-исследовательских наблюдений в океане при любых погодных условиях. В состав *буйковой станции* входят: несущий буй; якорная система удержания, включающая якоря, цепные, тросовые или комбинированные буйрепы, соединительные элементы (скобы, кольца, вертлюги и т. д.) и устройства для отдачи буйрепов (разъединители). Несущий буй служит для размещения измерительного комплекса, систем преобразования, обработки и регистрации полученных данных, программного устройства, управляющего работой измерительных и вспомогательных систем. Корпус буя простой геометрической формы, обеспечивающей необходимые гидродинамические качества и удобство размещения аппаратуры. Он обладает достаточной плавучестью, позволяющей нести полезную нагрузку, высокой степенью остойчивости, антикоррозийной стойкостью. Корпус буя может иметь форму диска, торроида, сферы, цилиндра или вехи. В качестве материала для корпуса используют сталь, алюминий, стекло и стеклопластик. В зависимости от размещения несущего буя и комплекса измерительной аппаратуры, относительно уровня воды, способа постановки и условий эксплуатации, *буйковые станции* классифицируют как: *заякоренные* – для проведения стандартных океанографических (гидрологических, гидроакустических, гидрохимических и волновых) наблюдений; *дрейфующие* – для изучения поверхностных течений и волнения, для океанологических и метеорологических измерений в районах с большими глубинами; *ледовые* и *донные* – для изучения динамики и других особенностей придонных слоев воды и грунта.

Буйса

(или *буйзен*) – голландское трехмачтовое *парусное рыболовное судно*. Имело на всех мачтах четырехугольные паруса, иногда топсель над гротом.

Буксир

(от голланд. слова *boegseren* – *тянуть*) – судно технического флота, предназначенное для буксировки несамоходных плавучих средств (*барж, доков, кранов, мишеней, плотов* и т. д.), при необходимости – *торговых судов* или *боевых кораблей*, а также оказания им помощи в экстремальных ситуациях. Подразделяются: по назначению – на *буксировщики* и *спасатели*; по району использования – на *океанские, морские, рейдовые, портовые* и *речные*, а по способу воздействия – на *буксиры* и *буксиры-толкачи*.

БУКСИР МОРСКОЙ

– *буксир*, предназначенный для выполнения аварийно-спасательных работ и буксировки в море плавучих средств, кораблей и судов, не имеющих хода. Водоизмещение может достигать 3000 т, а мощность главной энергетической установки – 6000 л. с.

БУКСИР ОКЕАНСКИЙ

– *буксир*, предназначенный для выполнения аварийно-спасательных работ и буксировки в море плавучих средств, кораблей и судов, не имеющих хода на большие расстояния. Водоизмещение может достигать 12 000 т, а мощность главной энергетической установки – 25 000 л. с.

БУКСИР ПОРТОВЫЙ

– *буксир*, предназначенный для буксировки (перестановки, передвижения) несамоходных плавучих средств, а также судов (кораблей) в портах. Имеют дополнительные движители (крыльчатые или активные рули) и подруливающие устройства, повышающие их маневренность. Водоизмещение не превышает 500 т, а мощность главной энергетической установки – 700 л. с.

БУКСИР-ПОСТАНОВЩИК ЯКОРЕЙ

– *буксирное судно*, предназначенное для обеспечения выполнения буровых работ в океане.

БУКСИР РЕЙДОВЫЙ

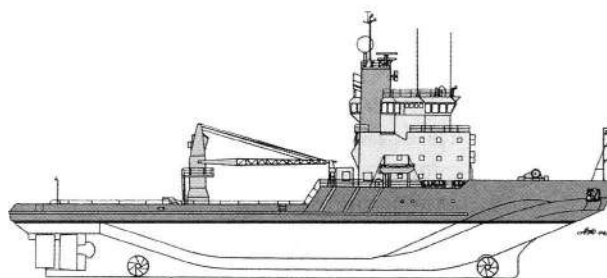
– *буксир*, предназначенный для буксировки и кантовки (подталкивания в борт) кораблей (судов) в портах (базах), на рейдах, а также буксировки несамоходных плавучих средств. Мощность ЭУ – 1000 л. с. и более. Водоизмещение достигает 600 т.

БУКСИР РЕЧНОЙ

– *буксир*, предназначенный для буксировки *барж, плотов* и др. плавающих средств на реках, озерах, каналах. Могут быть винтовыми, колесными, водометными. Водоизмещение не превышает 600 т, а мощность главной энергетической установки – ок. 1000 л. с.

БУКСИР-СПАСАТЕЛЬ

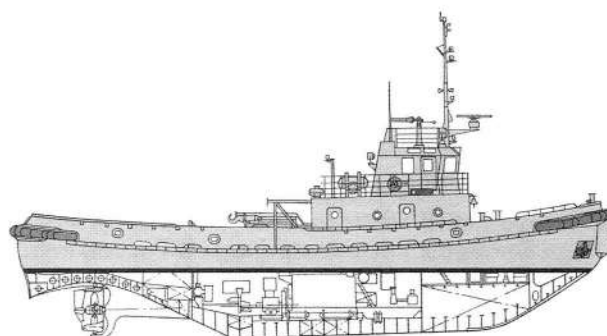
– *океанский* или *морской буксир*, имеющий необходимое оборудование для оказания помощи судну (кораблю) в борьбе с пожаром, поступлением воды, а также снятия его с мели и буксировки в базу (порт).



Канадский океанский буксир ледокольного типа
Conmar Kigoriak

Построен в 1980–1981 гг. одной из частных фирм Канады. Предназначен для обеспечения буровых работ в Арктике. Конструкция корпуса позволяет судну работать в сплошном льду толщиной до 1,2 м.

ТТЭ: водоизмещение – 4500 т; 79,3 x 17,2 x 8,5 м; 2 ДД суммарной мощн. 13 600 л. с.; скорость полн. хода – 18,6 уз; дальн. плавания – 3200 миль (12 уз); экипаж – 45 чел.



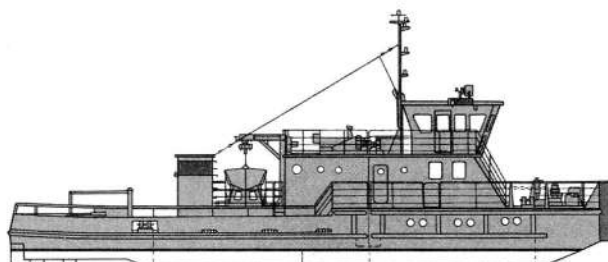
Советский портовый буксир типа *Антон Мазин*

Суда этого типа строились на Гороховецком судостроительном заводе в 1984–1990 гг. Предназначались для круглогодичной эксплуатации во всех замерзающих неарктических морях Советского Союза, а также в арктическом бассейне в летне-осенний период.

ТТЭ: водоизмещение – 360 т; 29,3 x 8,3 x 3,4 м; 2 ДД мощн. по 590 кВт; скорость полн. хода – 11 уз; тяга гака – 200 кН; экипаж – 3 чел.; 2 винта регулируемого шага в поворотных, отдельно управляемых насадках с ледовой защитой.

БУКСИР-ТОЛКАЧ

– *буксир*, использующийся в основном на реках и имеющий в носовой оконечности сцепное и упорное устройства, позволяющие буксировать судно способом толкания его в кормовую часть. Водоизмещение *буксиров-толкачей* может превышать 800 т, а мощность главной энергетической установки – 1000 л. с. Как правило, данные суда буксируют специально спроектированные большегрузные *секционные составы*. Так, например, для отечественного толкача типа *Зеленодольск* (пр. 749) в начале 60-х годов прошлого столетия был создан такой состав грузоподъемностью 8600 т. Формировался он из трех секций, учаленных в кильватер. Сами секции были выполнены коробчатого типа, с двойными бортами и двойным дном, а также высоким (избыточным) надводным бортом, что позволяло перевозить грузы без люковых закрытий.



Советский мелкосидящий буксир-толкач пр. 81350

В 1985–1992 гг. по заказу советских речных пароходств было построено 11 таких судов, часть из которых продолжает эксплуатироваться на реках Волга и Енисей.

ТТЭ: водоизмещение – 101 т; 24,0 х 7,2 х 0,71 м; 1 ДД мощн. 220 кВт; скорость полн. хода – 8 уз; экипаж – 7 чел.

БУКСИРОВЩИК ВОДНОЛЫЖНЫЙ

– *катер* для воднолыжного спорта, оснащенный стационарным двигателем или подвесным мотором мощностью не менее 150 кВт, который обеспечивает устойчивое движение спортсмена на лыжах. Основное требование – стабильная буксировка воднолыжника при скорости порядка 60 км/час. *Катер-буксировщик* оборудован специальной штангой – пилоном для крепления фала. В России в этом качестве эксплуатируются катера типа *Барс* производства Петербургского завода спортивного судостроения, а также катера австрийской фирмы «Vecsh», оснащенные двигателями мощностью 160–240 кВт. Среди зарубежных спортсменов пользуются популярностью катера типов *Ски-крафт* и *Ски-мастер*.

БУКСИРУЕМЫЙ ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ

– обитаемый или необитаемый *привязной подводный научно-исследовательский аппарат*, движение которого, при выполнении возложенных на него задач, осуществляется во время буксировки судном-носителем с помощью троса или кабель-троса.

БУМ

– арабское судно XVIII в., предназначавшееся для перевозки грузов. Родиной *бума* являлся Персидский залив. Судно имело остроконечную форму, но под воздействием европейского влияния появился плоский транец. Несмотря на небольшое водоизмещение, совершал дальние морские переходы. По парусному вооружению судно было двухмачтовым и выглядело как *багала*. Водоизмещение этих судов колебалось от 60 до 200 т.

БУНКЕРОВЩИК

(или *угольщик*) – *бункеровочное судно, судно-заправщик, служебно-вспомогательное судно* середины XIX – начала XX вв. для обеспечения топливом, главным образом, углем, *торговых судов* и *боевых кораблей*, стоящих на рейде или в море. Грузоподъемность таких судов колебалась от 1000 до 3000 т. Как правило, они оснащались одной паровой машиной мощностью до 200 инд. с., которая обеспечивала скорость хода около 10 уз. Запасов угля хватало на дальность плавания порядка 2500 миль. Автономность могла достигать нескольких месяцев.

БУРОВАЯ ВЫШКА

– *грузоподъемное сооружение*, устанавливаемое над скважиной и предназначенное для подвешивания и подачи в забой бурового инструмента в процессе бурения, а также

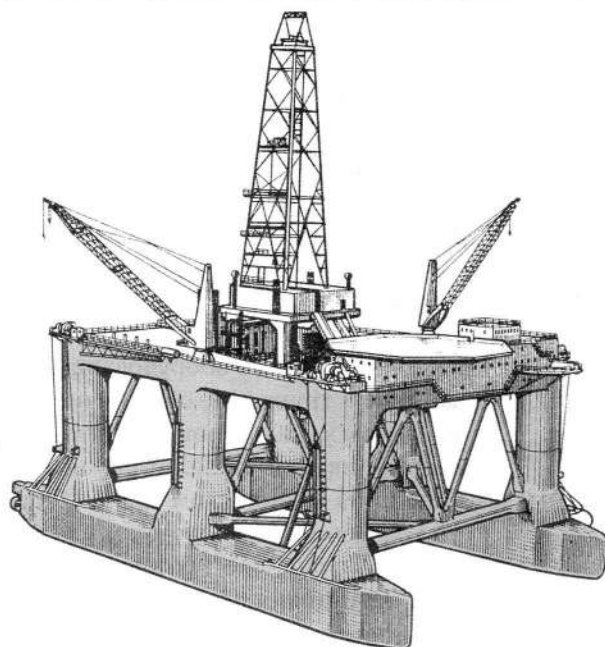
для спуска и подъема забойных двигателей, обсадных труб, приборов и др. *Морские буровые вышки*, как правило, строят из четырехгранных пирамидальных прокатных труб.

БУРОВАЯ ПЛАТФОРМА

(или *буровая установка*) – гидротехническое сооружение для бурения морского дна с целью разведки и добычи нефти и газа. По конструкции различают *стационарные буровые платформы* (свайные или *гравитационные*) и *плавучие буровые установки* (*погружные, полупогружные и самоподъемные*). Тип буровой платформы выбирают в зависимости от глубин моря с учетом конкретных условий эксплуатации. В ледовых условиях опорам платформ придают форму цилиндра, призмы или конуса, что снижает ледовую нагрузку за счет разрушения льда от изгиба.

БУРОВОЕ СУДНО

– судно *технического флота*, предназначенное для бурения поисково-разведочных скважин. Обычно работают автономно (без судов обеспечения) в удаленных от баз районах. В основном предназначены для бурения при глубине моря более 180 м. Максимальная глубина моря, при

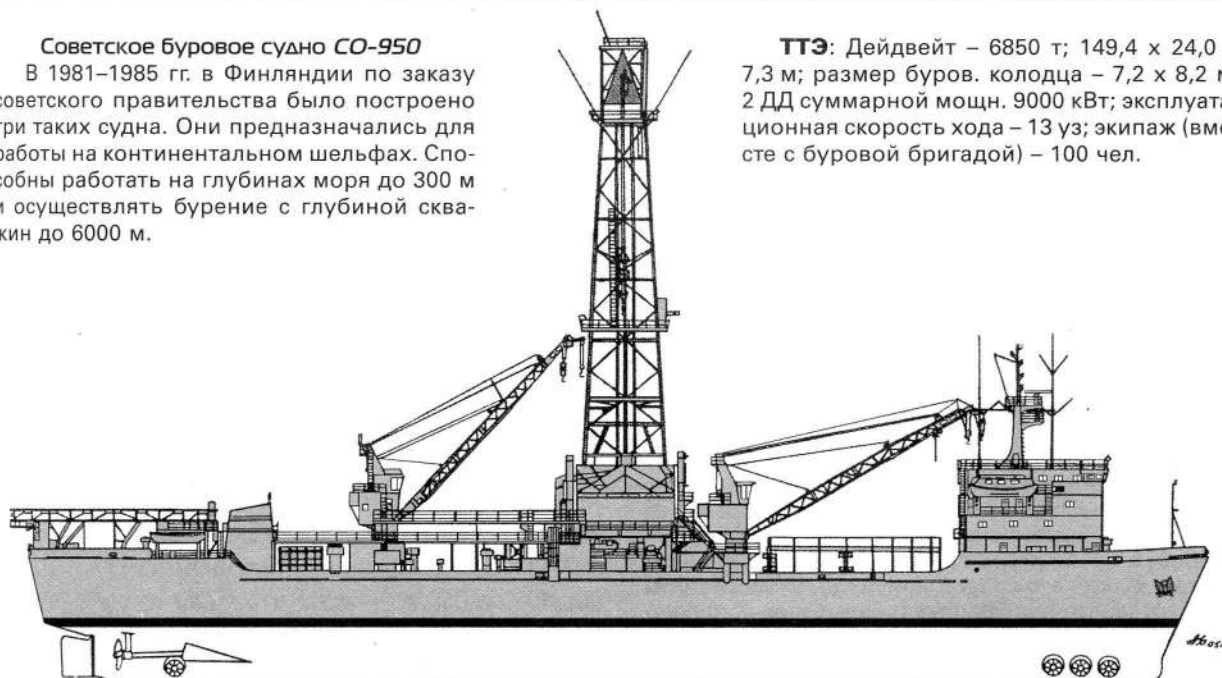


Полупогружная буровая платформа типа *Bingo-3000*

Буровые платформы типа *Bingo-3000* в 1980–1992 гг. строились норвежской ф. «Т.К. Offshore». Они в основном эксплуатировались (и продолжают эксплуатироваться) на шельфах Северного, Норвежского и Баренцевого морей. Рабочее водоизмещение – 23 000 т. Платформы данного типа принимают до 6000 т переменных грузов, включающих в себя 3000 т бурового оборудования, 2000 т топлива и 1000 т пресной воды. Состоят из платформы размерами в плане 76х65 м, шести стабилизирующих колонн диаметром 9 м и двух понтонов размерами 102х10,5х9 м. Оборудованы восьмьюкорной системой стабилизации и двумя гребными винтами в насадках, обеспечивающих скорость хода до 9 уз. *Bingo-3000* может работать на глубине моря до 450 м при глубине проходки скважин 7500 м.

Советское буровое судно *СО-950*

В 1981–1985 гг. в Финляндии по заказу советского правительства было построено три таких судна. Они предназначались для работы на континентальном шельфах. Способны работать на глубинах моря до 300 м и осуществлять бурение с глубиной скважин до 6000 м.



ТТЭ: Дейдвейт – 6850 т; 149,4 х 24,0 х 7,3 м; размер буров. колодца – 7,2 х 8,2 м; 2 ДД суммарной мощн. 9000 кВт; эксплуатационная скорость хода – 13 уз; экипаж (вместе с буровой бригадой) – 100 чел.

которой велось бурение (с целью уточнения строения Земли) составила 6100 м. Оно было осуществлено в 1969 г. американским судном *Glomar Challenger*.

Буровая установка на натянутых связях

– вид *плавучих буровых установок*, устойчивое положение которых обеспечивается сильно натянутыми вертикальными якорными связями (ЯС) и силами плавучести. Установки этого типа предназначены для разведки и освоения месторождения нефти и газа, для различных исследований континентального шельфа на глубинах до 600 м.

Буровая эстакада

– надводное *сооружение мостового типа на сваях* для размещения буровой техники и вспомогательного оборудования, а также для связи морских промыслов с берегом. Сваи, забитые в грунт дна, объединяют в надводной части поперечными фермами и раскосами, затем укладывают пролетные мостовые конструкции гребней расчетных волн. Освоение морских месторождений нефти с помощью *буровых эстакад* широко распространено на Каспийском море. С начала 50-х годов прошлого столетия на глубинах до 15 м здесь было сооружено свыше 350 км *эстакад*, на которых размещены буровые вышки, бурильное технологическое оборудование, жилые дома и складские помещения, магистрали промышленных проводов, дороги и вертолетные площадки.

Бусс

(от итал. слова – *butzo* – *пузатый*) – **1.** Большое *военное и торговое судно* Средиземноморского бассейна XII–XVI вв. Наибольшими были *венецианские буссы*, имевшие три мачты, из которых носовая могла нести четыре, а остальные – три паруса (ставились по мере необходимости). По размерам и внешнему виду сходны с *нефами*. **2.** *Военный корабль* XVII в., предназначенный для охраны рыболовства в Северном море и проливе Ла-Манш. В носовой части он имел до четырех пушек. **3.** *Парусное двухмачтовое судно* XVII–XIX вв., строившееся в Великобритании, Нидерландах и Франции. Оно предназначалось для лова сельди. У средиземноморских *бусс* они заимствовали короткий и высокобортный корпус. Судно имело две рубки – в носу и корме. Носовая часть обычно служила камбузом. Грузоподъемность *бусса* могла достигать до 70 т.

Буцентавр

– *галера* венецианских дождей. Отличались исключительной роскошью отделки. Когда в 1790 г. Венеция пала под натиском Австрии, кончилась и эпоха этих *галер*. Первый *буцентавр* был построен в 1311 г., а последний – в 1729 г. Как правило, он имел 21 весло на борт, причем на каждом из весел было по четыре гребца. Длина такой *галеры* была порядка 44 м, а ширина – 7,3 м.

В

Ва́дбот

– большая промысловая лодка, распространенная в начале XX в. на побережье Балтийского моря.

Ве́джер-бот

– гоночная двухместная шлюпка. Своим названием она обязана популярности из-за участия в профессиональных шлюпочных гонках в США и Великобритании в первой половине XX в.

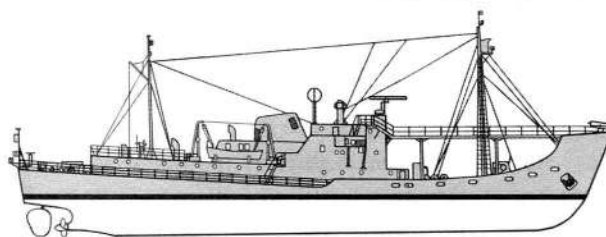
Вейентанская медия – тип этрусского парусно-гребного судна из г. Вейи.

Вельбот

– мореходная шлюпка с острыми формами носа и кормы, и практически симметричным, относительно миделя, распределением объема. Благодаря этому не рыскает на попутной волне, легко проходит полосу прибоя. Первоначально применялся в качестве спасательной шлюпки на судах гражданского флота и боевых кораблях. Может быть гребным, парусно-гребным или винтовым. Гребной винт может вращаться от ручного или ножного приводов, а также от бензинового мотора. Вельботы XIX–XX вв. делились на китобойные, разъездные и спасательные.

Вельбот китобойный

(от англ. слов *whale* и *boat* – китобойная шлюпка) – деревянная гребная шлюпка для китобойного промысла. Управлялась веслом с кормы вместо руля. Во второй половине XX в. в Советском Союзе и Японии были построены китобойные базы, которые обеспечивали промысел китобойных вельботов – судов специальной постройки, занимавшихся отловом китов. Их водоизмещение составляло порядка 1200 т, а скорость хода – ок. 20 уз. Отлов осуществлялся благодаря гарпунной пушке. Загарпуненная туша кита передавалась на базу.



Советский китобойный вельбот
типа *Мирный* (пр. 393)

94 китобойных вельбота типа *Мирный* были построены в 1957–1962 гг. на судостроительном заводе № 445 в г. Николаеве специально для китобойных баз Советская Украина и Советская Россия. Все они активно эксплуатировались до середины 80-х годов (до момента присоединения Советского Союза к международной конвенции о запрещении отлова китов).

ТТЭ: водоизмещение – 1262 т; 59,7 x 9,5 x 4,4 м; ДД мощн. 400 л.с.; полн. скорость хода – 17,2 уз; экипаж – 36 чел.

ВЕЛЬБОТ РАЗЪЕЗДНОЙ

– деревянная корабельная *гребная шлюпка* с распашными веслами (обычно шестью). *Вельбот* предназначался для перевозок офицеров корабля.

ВЕЛЬБОТ СПАСАТЕЛЬНЫЙ

– специально оборудованная для спасения людей *шлюпка*. Может быть деревянной, пластмассовой или из легких сплавов. Имеет стационарные герметичные воздушные или с наполнителем ящики для обеспечения непотопляемости, киль-поручни и спасательный веер с поплавками по бортам. Вместимость, в зависимости от размеров и конструкции, может быть от 10 до 110 человек.

ВЕРЕЙКА

(или *верей*) – 1. Узкая, скоростная одно-, двух- или трехместная *судовая лодка* с транцевой кормой, без мачт и паруса. Была распространена в Великобритании в XIX–XX вв. 2. В России при Петре I большие одно- и двухмачтовые *верейки* с бушпритом и с двумя или тремя парусами служили для осады приморских крепостей, а также перевозки пиломатериалов. Длина такого судна колебалась от 15 до 18 м, ширина достигала 4 м, осадка – 1,2 м, а грузоподъемность – 30 т. *Верейками* также называли двух- или четырехвесельные *лодки* с парусом на съемной мачте, применявшиеся в боях со шведами на реках и озерах, а также для прогулок и различных перевозок в строящемся Петербурге (при Петре I через реку Неву не было ни одного моста). Длина этого судна составляла примерно 8 м, ширина – ок. 1,6 м, а высота борта – 0,6 м. 3. Небольшое английское *грузовое парусное судно* прибрежного плавания. Имело острые образования днища, наклоненный форштевень и прямоугольную транцевую корму. На мачте, расположенной близко к носу, ставился гафельный парус. В средней части имелся большой грузовой люк, в корме – рубка. Использовались для перевозки зерна, кирпича и т. д.

ВЕРЕХА – речное судно.

ВЕРПОВАЛЬНОЕ СУДНО

– судно, служившее для увеличения скорости движения сплавных плотов. В условиях недостаточной быстроты течения, путем так называемой перетяжки: эти суда становились на якорь в некотором удалении от плота и буксировали его тросом определенной длины при помощи лебедки, установленной на судне. Когда весь трос выбирался, судно вновь отходило от плота и повторяло ту же операцию.

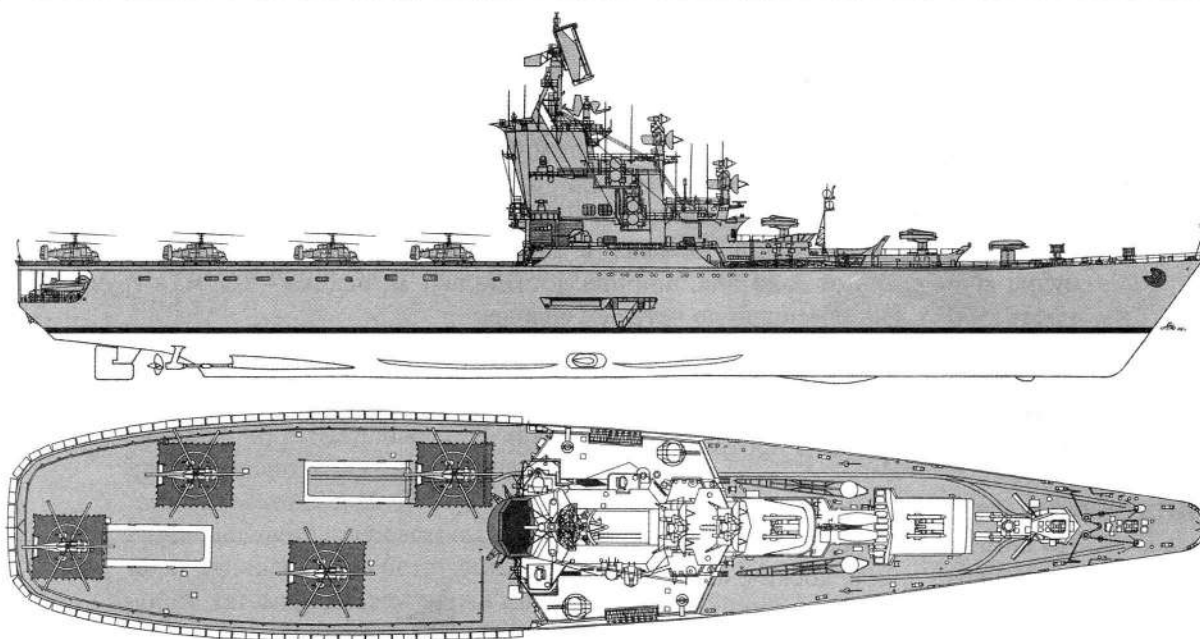
ВЕРРИ – лодка или ялик британского происхождения.

ВЕРРИ НОРФОЛЬСКАЯ

– *баржа* особой конструкции, вооруженная одной мачтой и парусом, один из верхних углов которого поднимается на очень большую высоту.

ВЕРТОЛЕТОНОСЕЦ

– *боевой корабль*, предназначенный для группового базирования вертолетов. Делятся на *десантные* и *противолодочные*. Первые предназначены для перевозки и высадки с помощью транспортно-десантных вертолетов передовых подразделений морского десанта, а вторые – для поиска и обнаружения ПЛ с помощью вертолетов. В широком смысле этого слова, в качестве *вертолетоносца* может использоваться любой *авианосец*. Им также могут считаться все *авианесущие корабли*. Однако после завершения Второй мировой войны в США, СССР и Франции были построены узко специализированные корабли данного класса. Первым из них стал американский *Iwo Jima*, переданный ВМС в августе 1961 г. Официально он классифицируется как *универсальный десантный корабль* (типа *LPH*), но при этом имеет сквозную полетную палубу и островную надстройку (как и классический *авианосец*). Корабль имеет стандартное водоизмещение 17 000 т (183,7 x 25,6 x 7,9 м). Один ГТЗА мощностью 22 000 л.с. обеспечивает ему ход 20 уз. Всего до 1970 г. было построено семь таких *вертолетоносцев*. *Iwo Jima* после



Вертолетоносцы советского ВМФ *Москва* и *Ленинград* (пр. 1123)

Официально классифицировались как крейсера противолодочной обороны (ПЛО) дальней зоны, а с 1966 г. – как противолодочные крейсера. Предназначались для борьбы с ПЛАРБ вероятного противника в дальних зонах ПЛО в составе корабельных поисково-ударных групп и во взаимодействии с другими противолодочными силами. Обеспечивали непрерывный круглосуточный поиск ПЛ не менее чем четырьмя вертолетами в течение всего автономного плавания. Построены в 1962–1969 гг. на Черноморском судостроительном заводе в Николаеве. *Ленинград* был выведен из состава флота в 1991 г., а *Москва* – в 1996 г. Корпуса обоих кораблей были отбуксированы в Индию, где их разобрали на металл.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 11 300 т; 189,0 x 34,0 x 7,7 м (с поднятым обтекателем ГАС); 8 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 90 000 л.с.; скорость полн. хода – 29 уз; дальн. плавания – 6000 миль (18 уз); автономность – 15 сут.; экипаж – 541 чел.

Вооружение: 12 противолод. вертолетов Ка-25ПЛ + 2 спасат. вертолета Ка-25ПС; 2 x 2 ЗРК «Шторм» с 96 ЗУР; 1x2 ПЛРК «Вихрь» с 8 ПЛУР; 2x2 57-мм АУ; 2x5 533-мм ТА с 10 самонаводящимися противолод. торпедами; 2x12 РБУ-6000 с 96 РГБ.

постройки был способен нести 24 десантно-штурмовых вертолета и 2090 десантников с полной выкладкой. В начале 80-х годов все вертолетоносцы этого типа были модернизированы. В настоящее время они приспособлены для боевого использования четырех СВВП AV-8A «Harrier». Вместе с тем, штатная авиагруппа каждого из кораблей может включать в себя до 30 вертолетов CH-46 «Sea Knight» и CH-53 «Sea Stallion». Численность принимаемых на борт десантников сократилась до 1873 человек. Корабли получили на вооружение по два ЗРК «Sea Sparrow». Вертолетоносцы типа *Iwo Jima* должны быть заменены строящимися универсальными десантными кораблями типа *Wasp*. Последние, равно как и корабли типа *Tarawa*, несмотря на наличие сквозной полетной палубы, являются кораблями-доками в которых базируются ДВК на воздушной подушке типа LCAC. Еще одним вертолетоносцем специальной постройки был французский *Jeanne d'Arc*, переданный флоту в июле 1964 г. При стандартном водоизмещении 10 000 т, незадолго до исключения из боевого состава (в 2005 г.), он нес 13 вертолетов «Lynx». Корабль, по существу, являлся десантным, но чаще всего использовался в качестве учебного. Несколько особняком стоят два советских вертолетоносца *Ленинград* и *Москва* (пр. 1123). Дело в том, что они были ударными кораблями, предназначенными для поиска и уничтожения в открытом океане ПЛАРБ вероятного противника. Оба корабля вступили в строй в конце 60-х годов прошлого столетия.

ВЕСНОВАЛТНЫЙ КАРБАС

– лодка местного производства, употреблявшаяся весновальщиками на севере. Отличались легкостью и удобством для перетаскивания по льду. Имели боковые кили, заменявшие полозья.

ВЕТКА

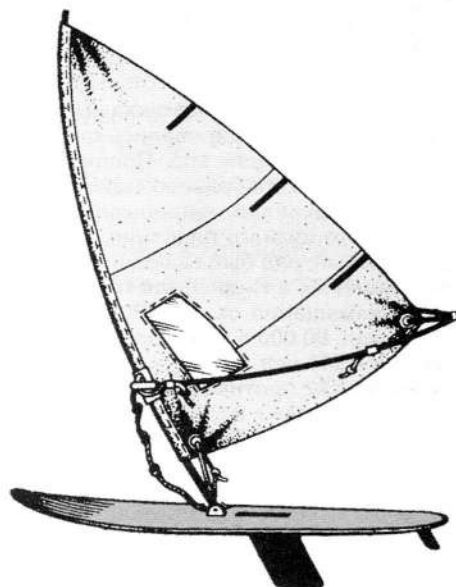
– речная *гребная лодка* для рыбной ловли, охоты и транспортировки мелких грузов, распространенная в Северо-восточной Сибири. В Якутии, в низовьях реки Лена, выдалбливали из целого ствола дерева. На Чукотке в бассейне реки Анадырь строили из вытесанных досок (три доски на плоское днище и по одной на борта), с заостренным и носом и кормой, отличались легкостью хода. Доски сшивали сухожилиями оленей, а стыки смолили. Иногда их обшивали березовой корой по шпангоутам, связанным из тонких прутьев. *Ветка* приводилась в движение веслами с двумя лопастями. Длина судна колебалась от 3 до 5 м, ширина достигала 1 м, осадка – 0,2 м, а грузоподъемность – 0,8 т. Оно вмещало до четырех человек.

ВЕХОСТАВ

– боевой корабль (*тральщик*), выделенный для выполнения работ по обвехованию опасных от мин районов и протравливания полос.

ВИНДСЕРФЕР

(от англ. слова *windsurfer*) – спортивный снаряд в виде доски с парусом. Изобретен в 1960 г. канадцами Д. Дрейком и Ф. Пейном. Представляет собой плоскодонный непотопляемый поплавок длиной 3,6 м и шириной 0,66 м, изготовленный методом вакуумного формования из пластика и заполненный пенополиуретаном. Масса поплавка в сборе составляет 27 кг, а площадь треугольного паруса – 5,2 м².



Виндсерфер

ВИНОВОЗ

– *наливное судно* для перевозки винного спирта, вина и сырья для выработки винных изделий. Может использоваться для транспортировки пресной воды и др. жидких пищевых продуктов, не требующих зачистки грузовых танков после выгрузки. Как правило, имеют небольшое водоизмещение и грузоподъемность до 5000 т.

ВИФ

– узкая *гоночная шлюпка* с выносными уключинами, применявшаяся в XIX в. на р. Темза.

ВИЦИНА

(или *витина*) – речное *транспортное парусное судно*, имевшее удлиненный корпус. Было распространено в XIX в. на реках Неман и Припять. Длина судна достигала 40 м, ширина – 8,5 м, а грузоподъемность – 240 т.

ВОДАК

– сравнительно большое плоскодонное деревянное *судно*, предназначавшееся для перевозки рыбы. В средней части корпуса находился отсек, отделенный водонепроницаемыми переборками. Через продольные прорезы днища отсек заполнялся про-

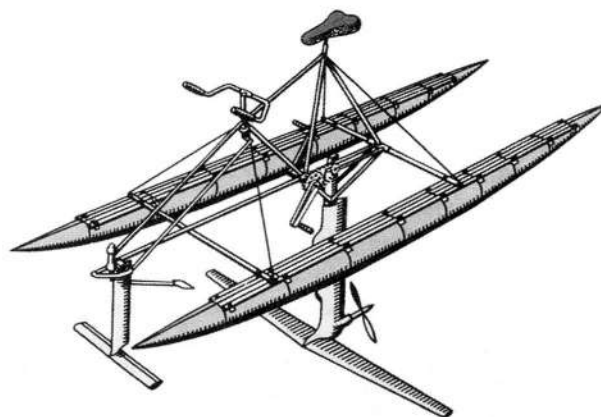


Водак

точной забортной водой, и это обеспечивало сохранность перевозимой рыбы. Данные суда оснащались рейковым парусом. В середине позапрошлого и в первой половине прошлого столетий они были распространены на Черном и Азовском морях. На Каспийском море *водак* назывался *прорезью* и имел длину 10–13 м.

Водный велосипед

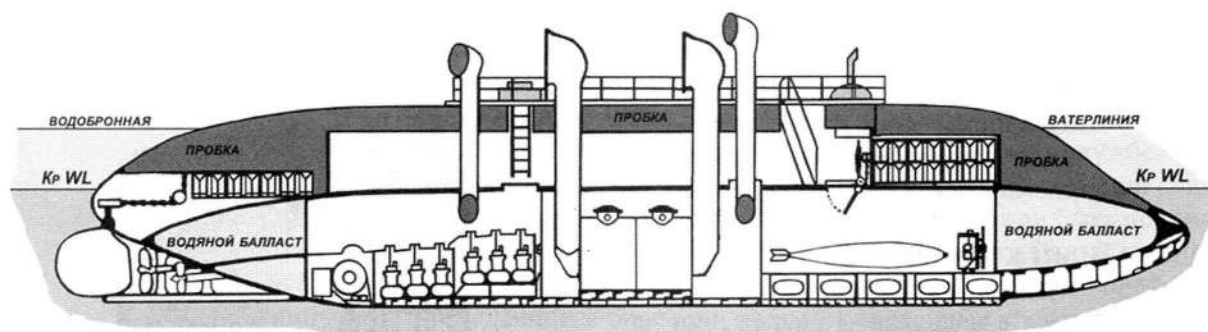
(или *аквапед* или *гидроцикл*) – прогулочное или спортивное плавучее средство, приводимое в движение либо двигателем, либо мускульной силой человека посредством pedalного привода, воздействующего на гребное колесо или винт. Чаще всего представляет собой катамаран с жесткими или надувными поплавками и укрепленной на них рамой обычного велосипеда. Впервые появились в 1860 г.



Водный велосипед типа *Flying fish II*

Водобронный миноносец

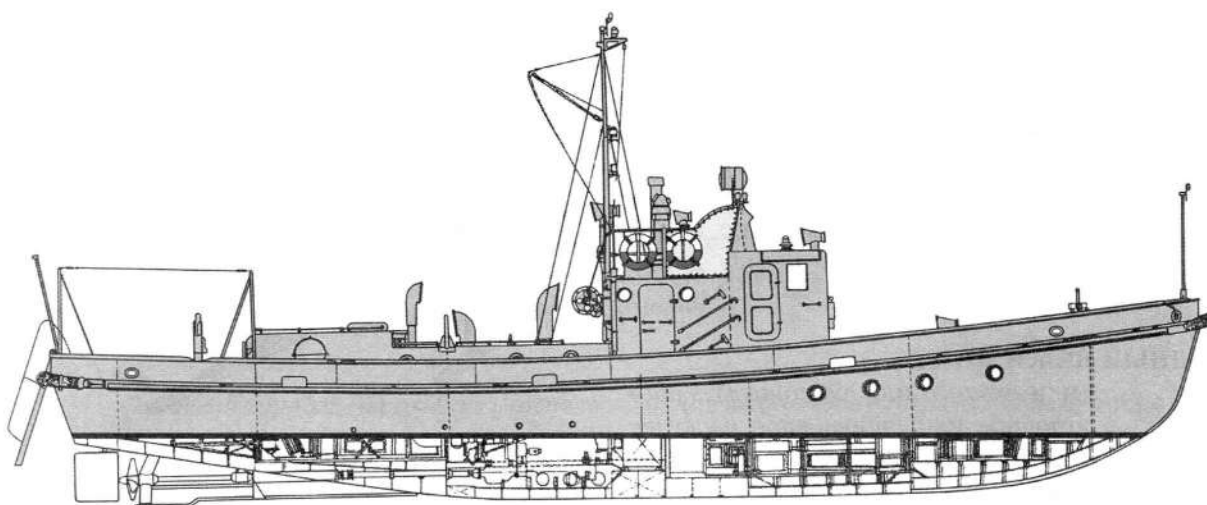
– боевой корабль, погружающегося при необходимости под воду и удерживающегося на плаву с помощью поплавков. Основным достоинством считался малый размер цели – едва возвышающаяся над поверхностью надводная часть. Прочный корпус был защищен толщей воды («водобронная защита»). В 1893 г. С.К. Дзевецкий разработал проект такого корабля водоизмещением ок. 550 т, вооруженного торпедами, артиллерийскими орудиями и пулеметами. В течение 10 лет проект дорабатывался по замечаниям МТК, но реализован постройкой так и не был в связи с успехами в создании еще более скрытых средств нападения – *подводных лодок*.



Проект водобронного миноносца С.К. Дзевецкого

Водолазное судно

– судно технического флота, предназначенное для обеспечения водолазных работ методом кратковременного погружения на глубинах до 160 м с декомпрессией водолазов в воде или барокамере и волнении моря до 4 баллов. В зависимости от района плавания и автономности *водолазные суда* делятся на *речные*, *рейдовые* и *морские*. Водолазные работы на глубине свыше 100 м производят т. н. методом насыщенных погружений с применением гелиокислородных смесей со *спасательных судов*, *судов обеспечения подводно-технических работ* и пр. Для обеспечения работ *водолазные суда* оборудуются специальными глубоководными водолазными комплексами, включающими в себя: водолазное снаряжение; двух- или трехотсечную декомпрессионную барокамеру; водолазную беседку (полуколокол) с кран-балкой; компрессоры с блоками осушки и очистки воздуха; баллоны и систему обогрева водолазов. На некоторых из судов имеются



Рейдовый водолазный бот советского ВМФ пр. РВЗ76у

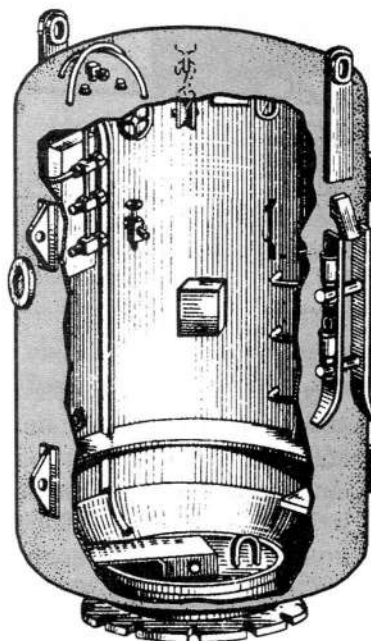
Самый массовый отечественный катер, изначально спроектированный по заданию ВМФ как рейдовый водолазный бот пр. РВЗ76. Одновременно была разработана его модификация – разъездной катер пр. РЗ76. Строились в 1950–1991 гг. на Ярославском (отсюда наименование *Ярославец*), а с 1957 г. – на Сосновском судостроительных заводах. Характерно то, что после привлечения последнего из предприятий, эти катера стали также строиться по заказу различных министерств и ведомств Советского Союза. Всего заказчикам было передано ок. 6200 катеров пр. 376 для народного хозяйства (НХ), а также 640 катеров – для ВМФ и морских частей (МЧ) КГБ СССР. Они выпускались в следующих модификациях: пр. РВк376 (рейдовый водолазный бот с декомпрессионной камерой для ВМФ); пр. РЗ76у и пр. РВкЗ76у (переработанные базовые проекты для ВМФ); пр. ВЗ76 (вооруженный рейдовый бот для МЧ КГБ СССР и ВМФ); пр. МЗ76 (рейдовый бот, вооруженный 120-мм минометом для ВМФ); пр. ЛЗ76 и пр. ТЛЗ76 (катера-торпедоловы для ВМФ); пр. ТЗ76 и пр. ТЗ76у (катерные тральщики для ВМФ); пр. ИЗ76 (катерный искатель мин с телевизионным искателем-обозначителем); пр. ПЗ76 (сторожевой катер для МЧ КГБ СССР); пр. РнЗ76у и пр. РВнЗ76у (соответственно разъездной и водолазный катера для НХ). РМЗ76 и пр. РВМЗ76 (соответственно разъездной и водолазный катера для НХ, строившиеся по переработанному проекту); пр. ОЗ765 (сторожевой катер в 1996–1999 гг. для МЧ ФСБ РФ).

ТТЭ (катера пр. РВЗ76у): водоизмещение полн. – 41,6 т; 21,0 x 3,8 x 1,2 м; ДД мощн. 150 л.с.; скорость полн. хода ~ 10,5 уз; дальн. плавания – 390 миль (7 уз.); экипаж – 6 чел.

водолазные комплексы, оснащенные водолажным колоколом со своим спускоподъемным устройством. Наличие колокола позволяет исключить декомпрессию водолазов в воде.

Водолазный колокол

– средство транспортировки водолазов в водолажном снаряжении на глубину к объекту работ и обратно с последующим их переводом в декомпрессионную камеру. Как правило, ими оборудуются спасательные суда и суда обеспечения подводно-технических работ. Представляет собой прочный цилиндр с нижним входным люком и герметичным стыковочным устройством с фланцем входного люка декомпрессионных камер. Перед спуском на глубину к нему крепится стальная платформа, являющаяся балластом и местом размещения водолазов до захода в колокол.



Водолазный колокол

Водолазный подводный аппарат

— *самоходный автономный обитаемый аппарат*. Предназначен для транспортировки водолазов к месту работы в сухом герметичном корпусе, выхода их в море и обратного приема на глубине до 200 м. Имеет основной и водолазные отсеки, емкости для дыхательных газовых смесей, стыковочное устройство для соединения с палубной декомпрессионной камерой или подводной лабораторией и при необходимости манипулятор. В основном отсеке находится экипаж. Водолазный отсек, в котором размещаются водолазы, и из которого они выходят в воду, имеет выходной люк с шахтой; отделен от основного отсека прочной герметичной переборкой. В период выхода водолазов, их работы вне аппарата и обратного приема, давление в водолазном отсеке равно гидростатическому давлению на данной глубине. Водолазы выходят в воду в автономном водолазном снаряжении или могут быть связаны с *аппаратом* кабель-шлангом. Объем водолазного отсека выбирают из условия размещения в нем не менее двух человек, и он может быть приспособлен для проведения декомпрессии. Для фиксации в рабочем положении над грунтом (не менее 1,5 м) используется гайдропное устройство и специальная опора.

Водоходное судно и. п. кулибина

— *самоходное судно*, использовавшееся для движения против течения реки, силы речного потока. Построено и успешно испытано механиком-самоучкой И.П. Кулибиным. На судне в поперечном направлении был установлен вал, на его концах, выходящих за борта, укреплялись колеса с лопастями на шарнирах. При опускании колес в воду течение давило на лопасти, заставляя вращаться колеса и поперечный вал, на который наматывался трос от якоря, и судно шло против течения. Одновременно впереди первого якоря завозили второй канат, который после выборки первого «завоза» также наматывался на вал, т. е., происходило непрерывное движение судна. Оно было построено и испытано в 1782 г. на реке Нева напротив Зимнего дворца при большом стечении народа и в присутствии императрицы Екатерины II. Судно прошло против течения и ветра с грузом 65 т. Кулибин построил второй *водоход*, успешно ходивший по Волге против течения с грузом 136 т, со скоростью ок. 1 км/час.

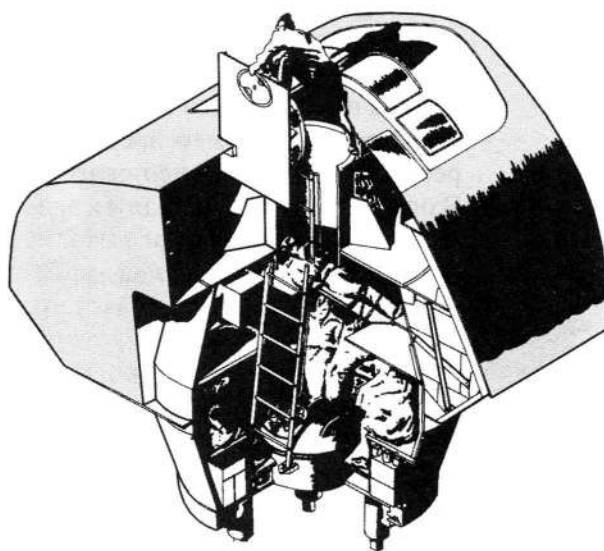
Военный корабль

— судно, принадлежащее вооруженным силам какого-либо государства и отвечающее критериям, предусмотренным Женевской конференцией об открытом море от 1958 г. и конвенцией ООН по морскому праву от 1982 г. *Военный корабль* отличают национальные знаки. Он должен находиться под командой офицера, который состоит на службе правительства данного государства, и фамилия которого занесена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ. Его экипаж должен быть подчинен регулярной военной дисциплине и обладать иммунитетом от иностранной юрисдикции. *Военный корабль* оснащается ракетным, торпедным, артиллерийским, противолодочным, минным и противоминным оружием, радиотехническими средствами и средствами РЭБ, а также палубными ЛА (например, *авианосец*). На каждом *военном корабле*, как правило, устанавливается несколько видов оружия, из которых один — главный, предназначенный для решения основных задач, а остальные — вспомогательные, для выполнения дополнительных задач или самообороны. В зависимости от предназначения, водоизмещения, вооружения и других качеств подразделяются на классы, подклассы и типы, а в зависимости от размеров — также на ранги.

Всплывающая спасательная камера

— предназначена для спасения экипажа с аварийной *подводной лодки*. На подавляющем большинстве современных лодок она представляет собой колокол, в котором могут разместиться от двух до восьми человек. Он поднимается на поверхность воды за счет положительной плавучести. После выхода подводников, камера по тросу втягивается в *подводную лодку*, и затем ее заполняет очередная партия подводников. Спасение при помощи такой *всплывающей камеры* возможно с глубин не более 130 м. В отечественном флоте впервые в мире была решена задача одновременного спасения всего экипажа

так называемым «сухим способом» с предельной глубины погружения аварийной лодки. Для этого используется *всплывающая камера* (или *рубка*), являющаяся частью ограждения выдвижных устройств, и закрепленная на комингсе люка над центральным постом (ГКП) кремальерным затвором. После заполнения камеры экипажем, закрывается нижний люк камеры, и затвор отдается. Камера свободно всплывает за счет положительной плавучести и может удерживаться на поверхности воды сколь угодно долгое время. Первыми кораблями, получившими такую камеру, стали советские АПЛ пр. 705 и пр. 705К, которые были построены в 1968–1981 гг. серией в семь единиц. Все отечественные АПЛ третьего поколения оснащены всплывающими камерами. Как показал опыт двух катастроф – 7 апреля 1989 г. (К-278 пр. 685) и 12 августа 2000 г. (К-141 пр. 949А) – экипажи *подводных лодок*, по целому ряду причин, не воспользовались с достаточной эффективностью (в первом случае) или вообще не смогли воспользоваться (во втором случае) *всплывающей камерой*.



Всплывающая камера АПЛ пр. 705К

Вспомогательное судно – см. *суда обеспечения*.



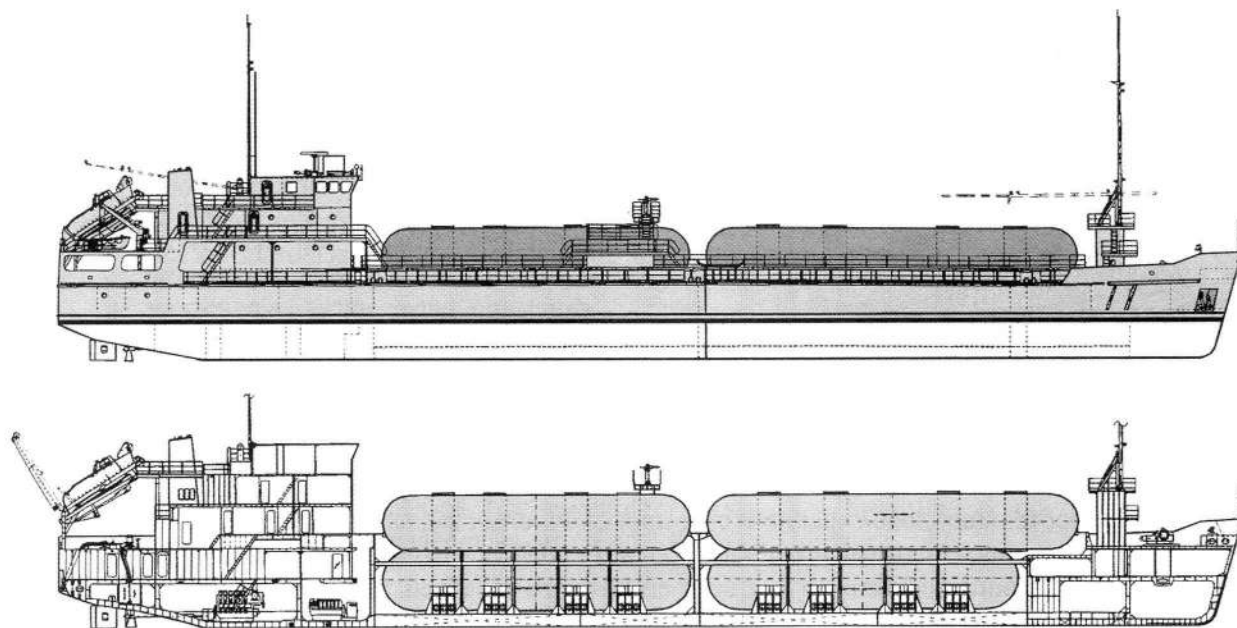
ГАБАРА

– парусное, одно или трехмачтовое *грузовое судно*, применявшееся в основном французами на Средиземном море до начала XIX в. Иногда использовалось как *транспортное военное судно* и имело на борту несколько пушек. *Габарой* во Франции также называли небольшие морские и речные плоскодонные *грузовые баржи*. В России *габары* строились в конце XVIII в. на Черном море и имели длину до 37 м, ширину – ок. 10 м и осадку – порядка 4,8 м. По некоторым данным, *габара* являлась первым чисто *арабским судном* на Средиземном море, впоследствии заимствованным европейцами.

ГАБАСС – небольшое судно Северной Европы с парусным вооружением *кеча*.

ГАЗОВОЗ

– *танкер* (см. *танкер*), предназначенный для перевозки сжиженных газов. Это, пожалуй, самые сложные современные суда. Они приспособлены для перевозки грузов при



Болгарский газовоз смешанного плавания типа *Bulmarker-I*

В 2003 г. в Варне это судно было переоборудовано в сухогруз из судна смешанного плавания пр. 191. Эксплуатируется на р. Дунай и Черном море, транспортируя сжиженный газ из румынского порта Констанца в порты Болгарии.

ТТЭ: дейдвейд – 1252 т; валовая вместимость – 2082 BRT; 88,12 x 12,0 x 3,0 м; 4 грузовых танка суммарным объемом 2138 м³; 2 ДД суммарной мощн. 1600 кВт; эксплуат. скорость хода – 12,5 уз; экипаж – 14 чел.

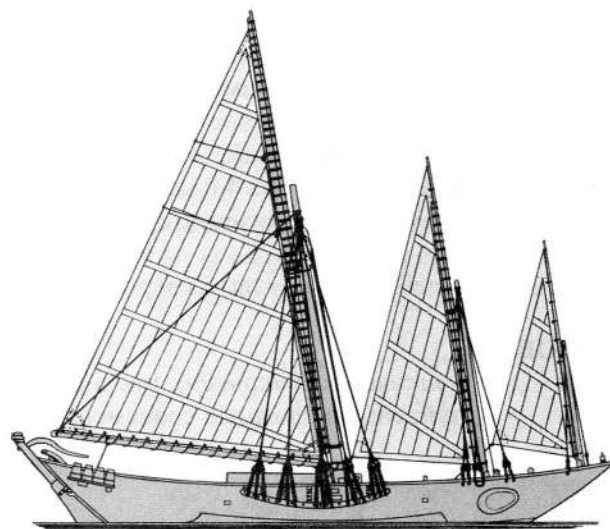
очень низких температурах или высоком давлении. Газовозы относят к группе *танкеров*, поскольку газы перевозятся в сжиженном виде. Однако устройство этих судов не имеет ничего общего с *танкером*. Грузовые помещения *газовоза* – это танки различной формы (от прямоугольной со скругленными гранями – до сферической) и конструкции, способные удерживать высокое давление и низкие температуры. Основной груз *газовозов* – природный газ (LNG), попутный нефтяной газ (LPG) и аммиак. Первоначально (в 1929–1953 гг.) сжиженные газы перевозились на переоборудованных *танкерах* и *сухогрузах*. Первое специально построенное судно для транспортировки сжиженного газа вместимостью 670 м³ появилось в США в 1953 г. Первый отечественный *газовоз* также был получен в 1960 г. в результате модернизации *танкера* типа *Казбек* путем установки на палубе 21 железнодорожной цистерны суммарным объемом 1070 м³. В настоящее время строятся *комбинированные газовозы*, приспособленные для одновременной перевозки сжиженных газов и др. грузов наливом (нефти, химикатов). Грузовместимость современных *газовозов* может достигать 35 000 м³. Их скорость хода порядка 20 уз. ГЭУ, как правило, дизельная.

Гай-бао

(или *гей-бао*) – *рыболовное и транспортное судно*, распространенное в XIX–XX вв. в Южно-Китайском море. Из трех мачт с оснасткой *гуари* – две носовые были существенно короче кормовой. Судно имело почти круглую форму шпангоутов, сильно срезанный форштевень и ахтерштевень, его длина составляла ок. 10 м.

Гай-юс

– *парусное судно* Вьетнама, напоминающее *джонку*, использовавшееся до недавнего времени, главным образом, для рыболовства. Имело плоскодонное днище, высокие почти вертикальные борта. На мачте, установленной посередине судна (на двухмачтовом *гай-юсе* обе мачты – в носовой половине судна), поднимали большой прямоугольный парус наподобие рейкового. Иногда для увеличения поперечной остойчивости имелся *аутригер* со смещаемыми в зависимости от силы ветра камнями. Длина судна колебалась от 12 до 15 м.



Гай-бао

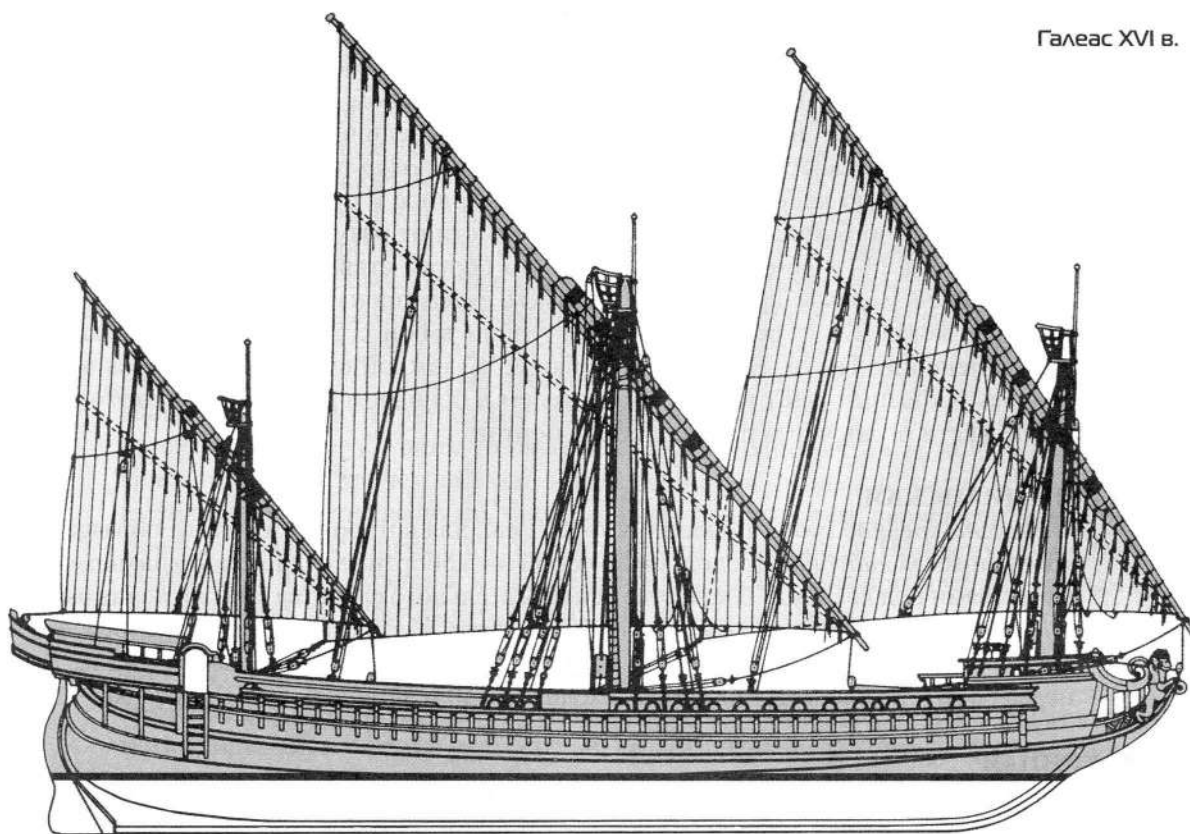
Гайасса нильская

– особый тип современного египетского *парусника*: корпус типа *дао*, а паруса – латинские. Мачта под грот-парус стоит по диагонали к фок-мачте, и она длиннее всего судна в 1,7 раза. Такие огромные мачты должны иметь хотя бы две составные части. В отличие от *дао*, они слегка отклонены назад. Представляет собой широкое судно с плоским дном, что особенно важно ввиду многочисленных отмелей на Ниле. Собирается из коротеньких досок акации и сикоморы, точно так же, как собирали корабли во времена фараонов. Носовая часть сильно поднята до 90° по отношению к корпусу. Руль необычной длины, характерен для всех египетских кораблей. *Гайассы* оснащаются бензиновым двигателем.

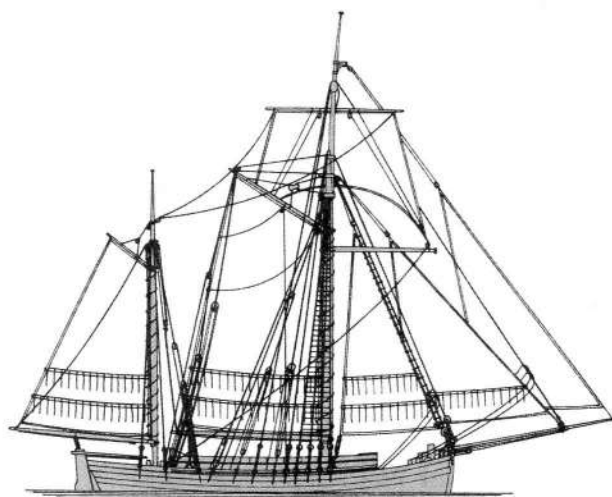
Галеас

(от итал. слова *galeazza* – *большая галера*) – 1. *Парусно-гребное судно* типа *большой галеры*, входившее в военные флоты европейских стран в XVI–XVIII вв. (хотя первые сведения о них появились еще в XII в.). *Галеас* имел один ряд весел с каждого борта (до 10 гребцов на весло), три мачты с тремя косыми парусами, в корме два больших руле-

Галеас XVI в.



вых весла, две палубы (нижняя – для гребцов, верхняя – для солдат и пушек). Артиллерийское вооружение корабля могло насчитывать 70 пушек различного калибра и камнеметов, а экипаж – свыше 800 человек. *Галеас* был оснащен надводным тараном. Впервые такие корабли применили венецианцами в 1571 г. в сражении при Лепанто. Их длина достигала 80 м, а ширина – 16 м. 2. Небольшое транспортное и рыболовное двухмачтовое парусное судно, применявшееся в XVIII–XIX вв. в морях Северной Европы. Имело большую грот-мачту и короткую бизань-мачту, гафельное парусное вооружение, стаксель и кливер. Позже добавились брамсель и широкий фок. Его длина составляла 30 м, ширина – 6 м, а осадка – 2,5 м. Грузоподъемность колебалась от 50 до 130 т.



Галеас XIX в.

ГАЛЕРА XVI–XVIII вв.

– парусно-гребное военное судно. Золотой век *галер* пришелся на XVI–XVIII вв., когда их стали украшать золотом и пурпуром, а галерные офицеры набирались из самой знатной аристократии. Сами корабли и их весла непрерывно увеличивались в размерах. Но в то же время внутри *галеры*, в межпалубном пространстве, где сидели прикованные к скамейкам гребцы, условия были крайне тяжелые. К XVII в. длина галерного весла достигала 15 м, а его вес превышал 250 кг. Одному человеку было не под силу работать

с ним. В XVII в., например, каждое из весел обслуживали по восемь человек. Впоследствии длина весел увеличилась до 60 м и более. При соотношении длины к ширине порядка 9:1 и при очень могучих веслах (26 по каждому борту) *галеры* достигали очень высоких скоростей. В XVI в. *галеры* были в основном двухмачтовыми. Одна мачта располагалась в носовой части судна, другая – посередине. В XVII в. добавилась третья мачта, но она оказалась неэффективной. На корме *галер* той эпохи ставили на полуюте комфортабельную жилую надстройку для командира и офицеров. На полубаке размещали пушечную батарею, которая, в зависимости от размеров *галеры*, могла иметь от трех до семи 24- и 36-фунтовых пушек. По бортам ставили наиболее легкие из них. Крупнейшее морское сражение с участием *галер* произошло 7 октября 1571 г. при Лепанто, когда 273 турецкие *галеры* вступили в бой с 210 *галерами* объединенного флота Венеции, Генуи, Ватикана и Испании. С каждой стороны сражалось по 80 000 человек. Союзный флот вышел победителем в основном благодаря *галеасам*, которые могли вести огонь через портики обоих бортов.

ГАЛЕРА ВЕНЕЦИАНСКАЯ

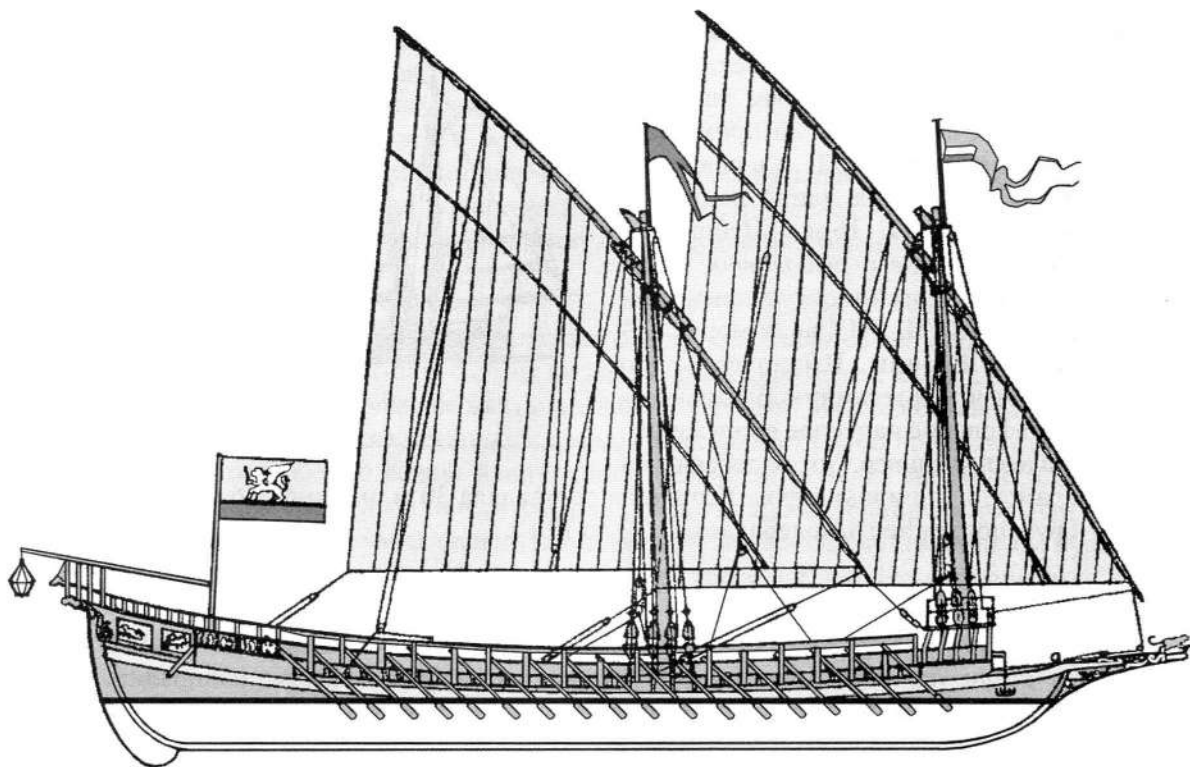
– *парусно-гребное судно* Венеции XV–XVI вв., для которого в качестве образца послужила римская *либурна*. Представляло собой низкобортное судно с хорошими ходовыми качествами под веслами. В качестве вспомогательного средства для движения оно носило косые (латинские) паруса на одной или двух мачтах. Отличительная особенность *галер* – длинные реи, в некоторых случаях почти равные длине самого судна. Паруса перед боем убирались. Длина *галер* доходила до 40 м, ширина – до 5 м, а осадка – до 1,9 м.

ГАЛЕРА КОННАЯ

– *парусно-гребное военное судно* российского флота. Использовалось для перевозки лошадей, десантных войск и различных грузов.

ГАЛЕРА РЕЧНАЯ

– *парусно-гребное военное судно* российского флота. Использовалось для действий на реках. Иногда *галера* была плоскодонной и без мачт.



Галера венецианская XV в.

ГАЛЕРА СРЕДНЕВЕКОВАЯ

– *парусно-гребное военное судно*, прямой потомок *драмона*. Оно появилось в конце X в. в торговых флотах итальянских городов-республик. Название происходит от названия рыбы *галеос*, которая имела форму шпаги (у *галеры* был длинный бушприт с острием, обшитым блестящей латуной). В XII в. *галера* имела два яруса весел – это тоже традиция *драмона*. По каждому борту располагалось 21 весло. В XIII в. такие *галеры* сошли со сцены. Начиная с XII в. гребцов уже рассаживали не по ярусам, а по рядам. Весло проходило в отверстие специальной боковой балки без уключин. Весла стали располагать не на равных расстояниях друг от друга, а группами: сначала по два весла в группе, потом – по три. На каждой скамейке размещалось по два или три гребца. Посередине судна был помост для надзирателей. *Галера*, в которой группы составлялись из трех гребцов, называлась *триерой* и имела по каждому борту 40–44 весла. У ранних *галер* на корме оставались закругленные металлические острия, а в XIII в. вместо них стали ставить офицерскую каюту. Первые галеры были одномачтовые, но в XIII в. добавилась еще одна мачта, причем обе они несли огромный латинский парус. Реи этих парусов имели длину почти такую же, как вся *галера*. Вместе с тем, паруса считались вспомогательным средством передвижения, а главным были весла. Во время сражения паруса свертывали, а рею крепили к палубе цепью. До появления артиллерии главным оружием *галер* был заостренный бушприт. Он мощным ударом вспарывал борта кораблей противника и ломал их весла. Отношение длины галеры к ее ширине составляло 6:1, так что, если ее длина достигала 40 м, то ширина – 6,5 м, при этом осадка могла превышать 2 м. Руль на ахтерштевне *галер* появился только в XV в. На веслах *галера* могла достичь скорости 7 уз. В России галерный флот был создан Петром I и просуществовал до 1828 г. Русские *галеры* имели до 50 весел и до 20 пушек. Число этих кораблей в отдельные годы насчитывало 200 единиц.

ГАЛЕРА ФРАНЦУЗСКАЯ

(или *королевская галера*) – французская боевая *галера* эпохи царствования Людовика XIV. Она отличалась исключительной роскошью отделки корпуса снаружи и офицерских помещений. Все это делалось в подражание *королевской галере La Royal*, корма у которой была целиком позолочена. Эта *королевская галера* имела 34 весла по каждому борту. Данный тип кораблей в то время не имел уже никакого значения, но французский военный флот сохранил их только потому, что офицерские должности на *галерах* традиционно принадлежали представителям аристократических семей.

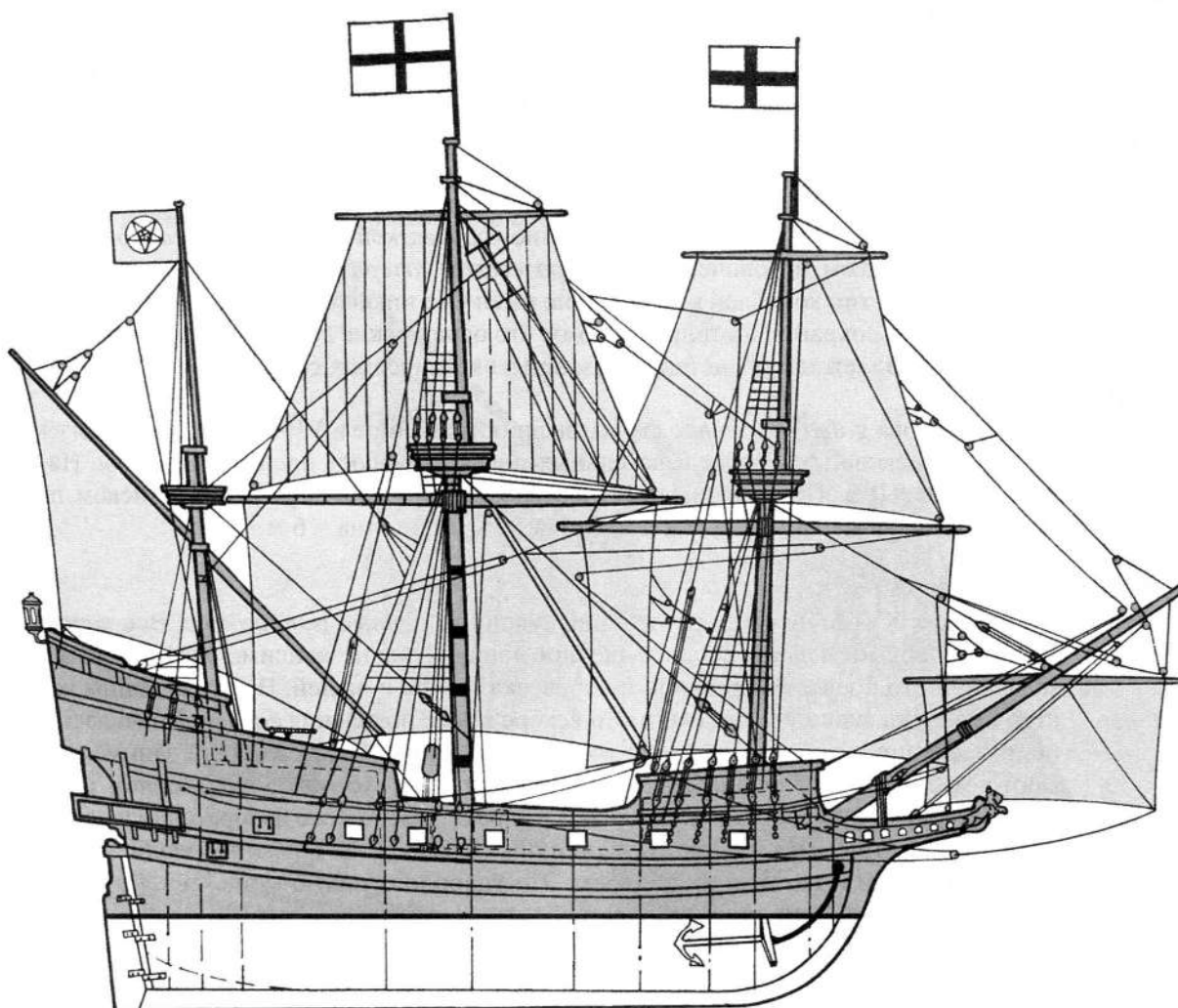
ГАЛЕЯ

(от итал. слова *galea*) – *гребное судно*, распространенное в VII–XII вв. на Средиземном море для посыльных и разведывательных целей. Являлось предтечей *галеры*. На Руси известны с XII в. Применялись в качестве *транспортных судов* в Казанском походе Ивана IV (1552 г.). Длина судна достигала 50 м, а ширина – 6 м.

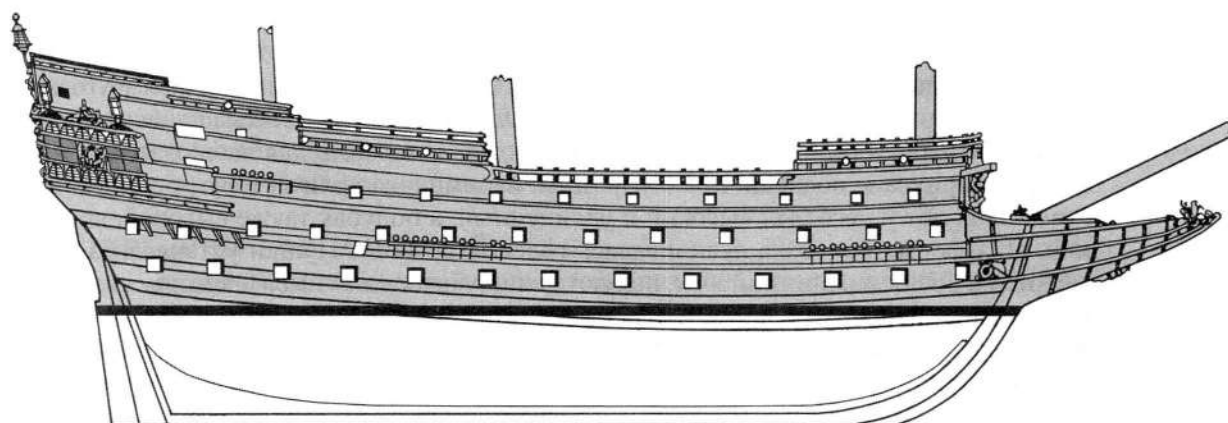
ГАЛИОН ВОЕННЫЙ XVI в.

– до начала XVI в. не было разделения судов на *военные* и *торговые*. Все *каравеллы*, *караки* и первые *галионы* несли пушечное вооружение независимо от того, была ли их задачей чисто боевая операция или перевозка грузов и людей. В случае войны количество пушек на судне увеличивали. Но вскоре после появления *галионов* началась эпоха подразделения судов на *военные* и *торговые*. Дело в том, что пушки занимали очень много места, и если судно было коммерческим, то это обходилось ценой недобора груза, а значит, и прибыли. Важную роль сыграло здесь также изобретение и внедрение откидных портиков по бортам. Теперь пушки ставили не только на верхней палубе и надстройках, но и на нижних палубах. Это удвоило огневую мощь, но снизило прочность бортов, так что пришлось разработать средства и способы усиления каркаса корабля, а затем и наружной обшивки. Испанские военные и торговые *галионы* имели длину 40 м и ширину 10 м. Английский военный корабль *Henry Grace de Dieu* – личный *галион* короля Генриха VIII, который в народе называли «Большой Генрих», имел 70 м в длину. Он был вооружен 150 пушками, а экипаж насчитывал 700 человек. Четыре мачты были оснащены тремя ярусами парусов. *Henry Grace de Dieu* был построен в 1514 г.

По водоизмещению он был самым крупным боевым кораблем своего времени. Этот *галион* участвовал лишь в одном сражении, но главное – он послужил образцом для строительства последующих *военных галионов* британского флота. Новую серию таких кораблей начал кораблестроитель Метью Бейкер. Суда имели длину 43 м и ширину 11,5 м. Они несли 80 пушек, включая совсем малый калибр. Когда Елизавета I возвела пирата Френсиса Дрейка в рыцарское достоинство, король Испании Филипп II счел это личным оскорблением и вызовом, брошенным всей Испании. В 1588 г. в надежде покарать Англию он снарядил свой знаменитый военный флот, который назывался «Непобедимая Армада». В него входили 160 кораблей, экипажи которых насчитывали 27 000 человек. Британский флот во главе со своим флагманом *Ark Royal* («Королевский ковчег») имел столько же кораблей, но они были поменьше. Собственно говоря, англичанам ничего не оставалось, как срочно приспособить свои *торговые суда* для военных целей. Но зато перевооружение удалось как нельзя лучше. Каждый из британских кораблей количеством пушек, их дальностью и возможностью вести огонь во все стороны, а также огневой мощью превосходил испанцев. И, хотя в бою участвовало всего 15 000 англичан, они разгромили «Непобедимую Армаду» благодаря превосходству в тактике. Это событие положило конец испанскому превосходству в морях и океанах. *Ark Royal* (флаг лорда Говарда Эффингемского) имел водоизмещение 813 т (37 х 8,7 х 4,8 м) и нес 16 18-фунт., 12 9-фунт. и 22 легких пушки. Экипаж *галиона* насчитывал 260 человек.



Британский галион XV в.

Британский галион *Royal Sovereign*

Галион военный британский XVII в.

— в XVII в. британский военный корабль рассматривался как миссионер, представитель политической мощи своей страны. *Sovereign of the Seas*, построенный по капризу короля Карла I, в соответствии с чертежами главного конструктора флота Финеаса Пета, был самым большим и красивым галионом своего времени. Он вошел в строй в 1637 г. и считается самым мощным кораблем англичан того времени, т. к. являлся первым в мире трехдечным кораблем, который при водоизмещении ок. 1700 т (53 x 15,3 x 6,1 м) нес в общей сложности 126 различных пушек. Исходя из этого, некоторые специалисты классифицируют *Sovereign of the Seas* как линейный корабль. Хотя этот галион опередил свою эпоху, так как его строительство происходило на основе расчетов прикладной математики и геометрии, тем не менее, плавучесть и недостатки конструкции корабля смогли увидеть и оценить только после спуска на воду. Несколько раз *Sovereign of the Seas* перестраивали. Определенные изменения претерпело и парусное вооружение. В 1651 г. исчезла четвертая мачта, но зато появился четвертый парус, который называли королевским парусом. В результате две первые мачты несли три больших прямоугольных паруса каждая, и маленький королевский парус, бизань-мачта несла большую бригантину и марсель, а бушприт — ватер-бакштаг и прямоугольный парус. *Sovereign of the Seas*, вероятно, был самым разукрашенным кораблем в истории мореплавания. В сущности, он представлял собой ни с чем не сравнимое произведение искусства. Резьбу, скульптуру и роспись собственноручно выполнял Ван Дейк. Нос и корма были насыщены скульптурами, барельефами, многоцветной раскраской и позолотой. Более всего украшений пришлось на корму, где были позолоченные статуи, изображавшие Нику рядом с Посейдоном верхом на морском коньке, и Зевсом, восседающим на орле. По бокам этой группы были поставлены статуи Геракла и Язона. В конце XVIII в. британское адмиралтейство запретило такие украшения судов из-за горючести материалов. Возможно, такое решение отражало политическую ситуацию, сложившуюся после падения Карла I и провозглашения буржуазной республики. Тогда *Sovereign of the Seas* лишился своих украшений. После реставрации монархии в 1660 г. он был переименован в *Royal Sovereign*. Судьба этого корабля оказалась печальной. В 1695 г. он сгорел в доке в результате пожара, вспыхнувшего от одной единственной свечки.

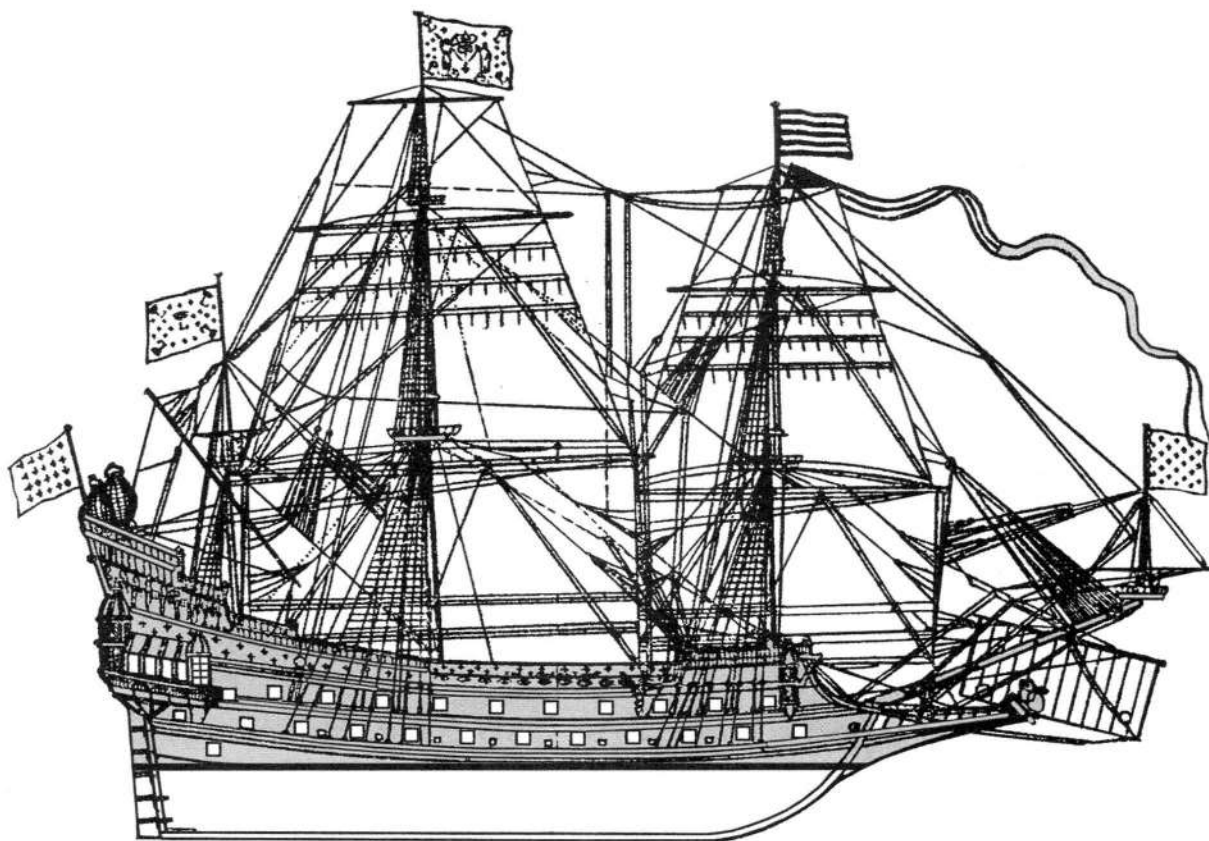
Галион военный ганзейский

— парусный корабль Ганзейского союза. В XIV–XV вв. Ганза не имела специальных военных кораблей, но ее торговые суда были вооружены пушками. Сначала их ставили только на те суда, которые имели полую и полубак, позднее — также и на верхней палубе, между полуютом и полубаком. Но когда на галионах появились задраиваемые портики, Ганза приступила к созданию собственного военного флота. *Adler*, приписанный к порту Любек и спущенный на воду в 1566 г., стал флагманом ганзейского военно-

го флота. На этом *галионе* было 122 пушки и ок. 1000 человек экипажа. Из всех *ганзейских судов* он был самым большим. Парусное вооружение *Adler* повторяло оснащение испанских *военных галионов*: по три прямоугольных паруса на двух носовых мачтах; по одному латинскому парусу на каждой из двух кормовых мачт и прямоугольный парус на бушприте. До *Adler ганзейские суда* никогда так не оснащались. Носовые мачты состояли из трех частей, соединенные двумя марсами для наблюдателей. Архитектура корпуса и подводной части у *Adler* напоминала архитектуру британского *Ark Royal*. Полуют у него был высокий и удлиненный, а полубак также высокий, но короткий. Платформа полубака оканчивалась головой дракона. Пушки устанавливались на верхней и обеих нижних палубах, полуюте и полубаке. *Adler* имел очень высокие борта: от киля до планширя полуюта – 21,5 м, форштевень – 14,1 м и ахтерштевень – 11,5 м. Длина киля составляла 39 м, высота грот-мачты – 62,1 м. Уменьшенную модель этого парусника можно видеть в Морском музее города Росток. Через 100 лет мощь ганзейского флота стала быстро угасать и вскоре вовсе исчезла, так как мореплавание по Балтийскому, Северному и Средиземному морям все больше теряло свое прежнее значение, уступая первое место в мировой торговле трансокеанским перевозкам. Ганзейская морская торговля вытеснялась мало-помалу голландскими и британскими торговыми флотами.

ГАЛИОН ВОЕННЫЙ ГОЛЛАНДСКИЙ XVII в.

– парусный корабль. Большинство голландских кораблей того времени имели две палубы, кроме *De Zeven Provinciën* – *галиона*, прославившегося в ходе четырехдневного сражения с англичанами, происходившего с 11 по 14 июня 1666 г. (флаг командующего флотом адмирала де-Рюйтера). Он своими действиями, совместно с другими голландскими кораблями, уничтожил британскую эскадру. При водоизмещении 1427 т (62 x 13 x 6 м) корабль имел три палубы, на которых размещалось 100 пушек, а экипаж насчитывал 750 человек. *De Zeven Provinciën* был оснащен тремя мачтами и бушпритом, которые несли 10 парусов. Две носовые мачты несли по три прямоугольных паруса, бизань-



Французский галион XVII в.

мачта – латинский и прямоугольный паруса, а бушприт – небольшой прямоугольный (ватер-бакштаг) и большой прямоугольный паруса. Выгиб кормы был выполнен в классическом голландском стиле, именовавшемся «амфорическим» из-за множества арок и полуарок на нижней галерее. На верхнем срезе кормы, окрашенным красным, были изображены гербовый щит и два льва по его сторонам. Головы львов украшались короной (на голландских торговых судах львы не имели короны). На корме также находились пять больших ниш для размещения бойцов.

ГАЛИОН ВОЕННЫЙ ФРАНЦУЗСКИЙ XVII в.

– самый большой военный французский галион *Couronne*. Ее построили через год после британского *Sovereign of the Seas*. Заслуга создания французского военного флота тех времен принадлежит кардиналу Ришелье. *Couronne* считалась самым крупным кораблем своего времени. Его парусное оснащение было точно таким же, как на шведском *Waze*, но общая площадь парусов была больше. При водоизмещении почти 2000 т (72 x 14,9 x 6,5 м) судно несло 72 пушки, а его экипаж насчитывал 700 человек. Галион был трехдечным и имел сплошные палубы. Корма была длиннее, чем у *Sovereign of the Seas*, и украшалась статуей Геркулеса, убивающего ланя. Три огромных ниши на корме вмещали по 10 человек каждая. В 1669 г. при короле Людовике XIV был построен еще один военный корабль, трехъярусная корма, которого копировала три яруса Парижской оперы. Гигантское скульптурное панно на корме изображало самого Людовика в виде Аполлона на античной колеснице. Это судно было названо *Soleil Royal*. В ту пору англичане уже начали отказываться от излишних украшений на военных кораблях, но французы проявили в этом вопросе большое упорство. Один из их военных галионов, построенный в 1670 г., имел на корме 27 скульптур выше человеческого роста. Надо сказать, что капитаны кораблей не любили этот лишний груз и, как только судно выходило в море, приказывали выкидывать статуи в воду без всякой жалости.

ГАЛИОН ПИРАТСКИЙ И ТОРГОВЫЙ (или ИСПАНСКИЙ) XVI в.

– парусный корабль, появившийся в Испании в XVI в. как новый тип судна, происходящего от южноевропейских карак. Это был большой транспортный галион, приспособленный и для военных действий. Его водоизмещение доходило до 1000 т, длина – до 40 м, ширина – до 10 м, а осадка – до 5 м. Но при этом корпус был уже, чем у карак. Испанский галион явился поворотным моментом кораблестроения так как с их появлением большие суда начали приобретать изящную форму. Венцом развития этой линии парусных судов стали впоследствии клипера. Создание крупного судна, с хорошей маневренностью и способного к длительным рейсам в открытом море, было продиктовано жизненно важными требованиями морского судоходства между Испанией и ее американскими колониями. Все возрастающее количество колонистов и солдат отправлялось в Америку, а это требовало хоть сколько-нибудь пригодных жилых помещений на судне. Эти помещения организовывали в надстройках. В частности, был резко увеличен полуют, достигший семи ярусов жилых помещений. Носовая оконечность отличалась длинной, высоко поднятой платформой, называвшейся галион (*galion*). Она имела искривление и заострение на конце. Галион вооружался тремя-четырьмя мачтами. Две носовые из них несли прямоугольные, а кормовые – латинские паруса. К испанскому галиону крепили бушприт с вантами, которые соединяли его с фок-мачтой. Этот бушприт нес парус ватер-бакштаг и малую мачту на своем конце. У трехмачтового галиона две носовые мачты были составными из двух частей, а третья – из трех частей и несла салинги с так называемыми «сорочьими гнездами». Эти суда специально предназначались для транспортировки больших объемов золота и серебра, а потому их тщательно вооружали тяжелыми пушками для защиты от французских, голландских, и в особенности английских пиратов. Самым знаменитым и грозным из них был англичанин Френсис Дрейк. Он на галионе *Golden Hind* (Золотая ланя) с 1577 г. по 1580 г., вторым после Магеллана, совершил кругосветное путешествие. Галионы британских корсаров были меньше испанских коммерческих судов, но имели менее глубокую осадку и более высокую скорость. Помимо того, их вооружение было более мощным и разнообразным, а пушки более искусные. В 1581 г. британская королева Елизавета I повелела установить *Golden Hind* в сухом доке в Дептфорде в качестве национального памятника.

Он просуществовал всего несколько десятилетий. В 1968 г. британцы сделали копию этого памятника и пришвартовали в Бриксхеме, где она стоит и по сей день. В 1972 г. американцы построили такое же судно, которое совершило через два года плавание из Великобритании до Сан-Франциско, где и выставлено сегодня в Морском музее. Длина *Golden Hind* с кормовым галионом составляла 32 м, ширина – 7 м, а осадка – 2,8 м. Вооружение корабля насчитывало 14 18-фунт., 12 9-фунт. и передвижных пушек меньшего калибра, которые располагались на верхней палубе. Экипаж насчитывал 146 человек.

Галион торговый XVII в.

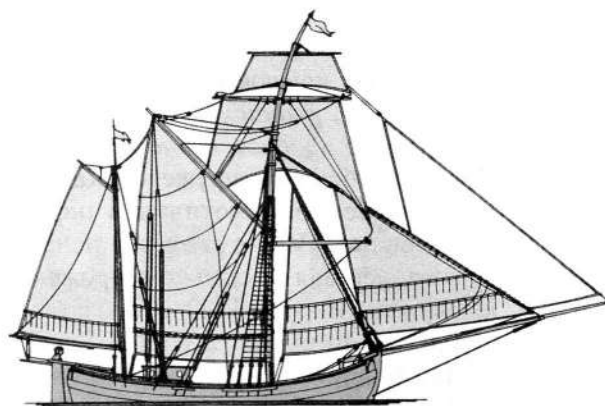
– голландский *грузовой парусный корабль*. Самую большую выгоду от поражения Испании на море и упадка Ганзы извлекли голландцы. Как в древние времена финикийцы, так и голландцы проявили свой коммерческий гений. Благодаря искусности своих кораблестроителей и моряков, они уже в XVIII в. имели самый мощный в мире торговый флот. Голландцы построили совершенно новый тип грузового *галиона* с малой осадкой, что имело огромное значение для тинистых вязких грунтов побережья их страны. Эти суда отличались меньшей шириной и емкостью, зато были длиннее других *галионов*. Их основным отличием стала длинная палуба с гораздо менее приподнятыми полуютами. Слишком высокий полуют уменьшал маневренность и скорость судна. Трансокеанские голландские торговые *галионы* были снабжены пушками или легкой артиллерией для защиты от пиратов. Паруса, как правило, были несменяемые. На двух носовых мачтах крепились три прямоугольных паруса, на бизань-мачте – бригантина и маленький прямоугольный марсель.

Галион шведский

– по примеру короля Англии Карла I, шведский король Густав II Адольф приказал построить корабль, олицетворяющий морское могущество державы. Такой *галион* был построен и назван *Waza*. Спуск его состоялся в 1628 г., за девять лет до спуска на воду британского *Sovereign of the Seas*. Корму украшали гербы королевской династии Ваза, резные изображения мифологических героев и исторических знаменитостей. При водоизмещении порядка 1400 т (64 x 11,7 м) корабль нес 68 различных пушек, а его экипаж насчитывал 450 человек, включая солдат. По специальному распоряжению короля корпус был сделан очень узким, а осадка сравнительно небольшой. Это королевское вмешательство в кораблестроение имело роковые последствия. При узком корпусе и малой осадке, имея на борту 68 пушек, многие из которых были установлены на верхней палубе, на полуюте, полубаке, с мощнейшим и тяжелым парусным вооружением *Waza*, естественно, обладал малой остойчивостью. Корабельные конструкторы той эпохи вообще работали в основном чисто эмпирически, не проверяя будущей остойчивости строящегося судна ни расчетами, ни на моделях. Нередко приходилось также наглухо заделывать порты, чтобы забортная вода не проникла в трюм. Вот именно такой недостаток, помимо всего прочего, о чем сказано выше, был присущ и *Waza*. После торжественного спуска на воду он поднял все паруса и вышел в море. На борту было 150 моряков, много семей командного состава и 300 солдат. В момент салюта всеми орудиями одного борта налетел внезапный шквал. Ветер со страшной силой ударил в паруса именно в ту секунду, когда выстрелили все пушки одного борта. Несчастный корабль лег на борт, вода хлынула в открытые пушечные порты и в течение нескольких минут он ушел под воду. По счастливой случайности, основная часть экипажа в это время находилась на верхней палубе. Подоспевшие от берега шлюпки сумели их спасти. Все же 50 человек погибли. При погружении судно приняло вертикальное положение и прочно село на дно, зарывшись килем в песок на глубине 30 м. Так оно простояло 334 года. В 1959 г. началась операция по подъему затонувшего *Waza*, которая продолжалась до 1962 г. Поднятый корабль оказался в хорошем состоянии. В настоящее время он размещен в сухом доке в Стокгольме, представляя собой единственный сохранившийся для потомков *галион* XVII в. В его офицерских сундуках и матросских вещмешках в целости сохранилось все то, что брали в то время моряки с собою на борт. Из 68 пушек, которыми был вооружен *Waza*, удалось обнаружить только три.

ГАЛИОТ

(или *галиота* или *гальот*, от французского слова *galiote*) – 1. Небольшая, быстроходная *галера* первой половины XIII–XVII вв., приспособленная для метания греческого огня. Имела 19–25 пар весел и одну мачту с большим рейковым треугольным парусом. *Галиоты* были наиболее распространены у османских пиратов Средиземноморья. В военных флотах кроме грот-мачты имели съемную фок-мачту. Вооружение состояло из камнеметов, позднее – из легкой артиллерии. 2. Небольшое



Транспортный галиот XVIII в.

транспортное двухмачтовое судно, распространенное в Германии, Нидерландах и скандинавских странах в XVIII–XX вв., преимущественно для прибрежного плавания. Деревянные, острокильные с клиперным носом и закругленной кормой, имели шверцы, грот-мачту с прямым вооружением. Длина такого *галиота* достигала 22 м, ширина – 6 м, осадка – 1,9 м, а вместимость – порядка 80 т. 3. В России *галиот* впервые был построен в 1581 г. в Новохоломгорском посаде (Архангельск). В XVIII в. они числились в составе Балтийского и Черноморского флотов, а также Азовской, Каспийской и Сибирской флотилий. Последний *галиот* погиб в 1915 г. Длина отечественных *галиотов* колебалась от 14 до 24 м, а ширина достигала 7 м. 4. В Германии после Первой мировой войны строили стальные *парусно-моторные галиоты*. Они имели плоскодонный корпус, с прямым форштевнем и эллиптической кормой, снабжались шверцами. Длина таких судов достигала 28 м, ширина – 6,7 м, осадка – 2,2 м, а вместимость – 140 BRT.

ГАНЬЯ

– *парусное судно* арабских купцов для плавания в Персидском заливе и вдоль восточного побережья Африки. Имела наклоненный форштевень и высокую корму. Наклоненная назад грот-мачта и вертикальная бизань-мачта несли косые паруса, иногда имела три мачты. В настоящее время изредка встречаются в Красном море и Персидском заливе. Длина современного *ганья* достигает 30 м, ширина – 7 м, а высота надводного борта – 3,5 м.

ГАРДКОТ

(от двух франц. слов *garde* – *охранять* и *cote* – *берег*) – 1. Небольшое *сторожевое судно*, применявшееся для охраны побережья в XVIII в. во Франции. 2. *Гребная шлюпка* с небольшой пушкой на носу, применявшаяся в России для охраны торговых караванов на реке Волге в XVIII–XIX вв.

ГАРОО-КУ

– *рыболовная одно-, двухмачтовая лодка* особого способа килевой постройки, распространенная в XIX–XX вв. в бассейне Индийского океана. Горизонтальный киль распространялся всего на одну треть длины судна в средней части. В оконечностях он поднимался к штевням, особенно высоко к форштевню. Наибольшая ширина была значительно смещена в корму. Судно оснащалось парусом наподобие латинского. Его длина колебалась от 15 до 25 м.

ГАУ

– *парусно-гребное судно* Италии XV в. Несло латинский парус.

ГАУЛА

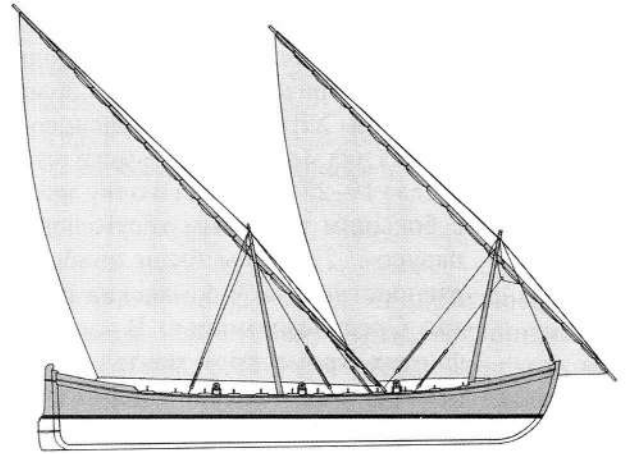
– *финикийское торговое и грузовое судно*.

ГДОВКА

(по названию г. Гдов) – небольшое *парусно-гребное промысловое судно*, конца XIX в. на русском побережье Финского залива и Чудского озера.

ГЕКБОТ

(от двух голланд. слов – *hoek* – *рыболовный крючок* и *boot* – *лодка*) – до XIV в. *рыбацкая лодка*, а затем *парусное военное судно*. В России находилось на вооружении Каспийской военной флотилии в первой половине XVIII в., которое использовалось для посыльно-сторожевой службы. Всего в 1722–1754 гг. было построено ок. 100 таких судов. Их длина достигала 30,5 м, ширина – 8,3 м, а высота надводного борта – 3,7 м.



Гекбот русского Императорского флота

ГЕККАЙДЕКЕРА

– 16-рядное *древнегреческое судно*, строившееся примерно в I в. до н. э.

ГЕКСЕРА

– тип *финикийского судна*, построенного в 300-е гг. до н. э. *Гексера*, вероятно, имела заостренные штевни.

ГЕЛИДОНЬЯ

– условное название самого древнего из всех до сих пор обнаруженных судов (примерно XIII в. до н.э.). Судно нашли в 1958 г. местные рыбаки в Средиземном море у мыса Гелидонья на юго-западном побережье Турции (зал. Анталья). В 1960 г. экспедиция под руководством Дж. Басса и Фр. Дюма приступили к раскопкам объекта. Необычным оказался груз корабля – более тонны бронзы и меди: бронзовые слитки с клеймами в виде диска или распластанные шкуры быка. Орудия труда – топоры, мотыги, кирки, лопаты и т.д., инструменты для обработки металла (бронзовый пуансон, каменные молотки, наковальни, шлифовальные камни), набор гирь и игральные карты. Длина судна составляла ок. 9 м, а ширина – 2 м. Плавало оно в эпоху Троянской войны и походов Одиссея. В настоящее время выставлено в Бодрумском музее подводной археологии (Турция).

ГЕМАМ

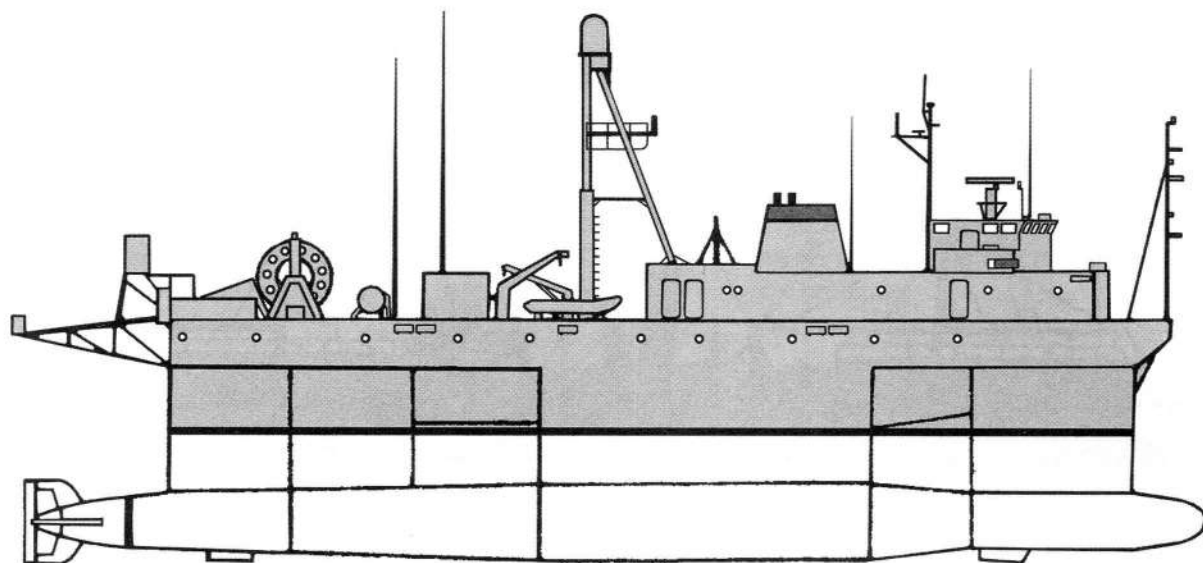
– *парусно-гребной мелкосидящий корабль* шведского шхерного флота. В России такие суда строили в 1790–1823 гг. Они были плоскодонными и трехмачтовыми. Использовались в Балтийском море и предназначались для высадки крупных десантов и доставки больших партий провианта приморским крепостям. *Гемам* имел оснастку *фрегата*, из-за чего его часто называют *гребным фрегатом*. Длина судна колебалась от 40 до 44 м, ширина достигала 11 м, а высота надводного борта – 2,6 м. Вооружение доходило до 40 легких пушек.

ГЕПТЕРА – тип *финикийского судна*, строившегося в III в. до н. э.

ГЕССОРЕТА – *древнегреческое судно*. Разновидность *ори*.

ГИДРОАКУСТИЧЕСКОЕ СУДНО

(или *судно гидроакустического наблюдения*) – специальное судно ВМС (ВМФ), предназначенное для оценки шумов, создаваемых боевыми кораблями. Снабжено разнообразной гидроакустической аппаратурой. Основные задачи: паспортизация гидроакустических характеристик кораблей – спектральных, временных, статистических параметров шумов, создаваемых ими при движении и на стоянке; определение отражательной способности объектов при различных углах атаки и частотах облучения на разных скоростях движения.



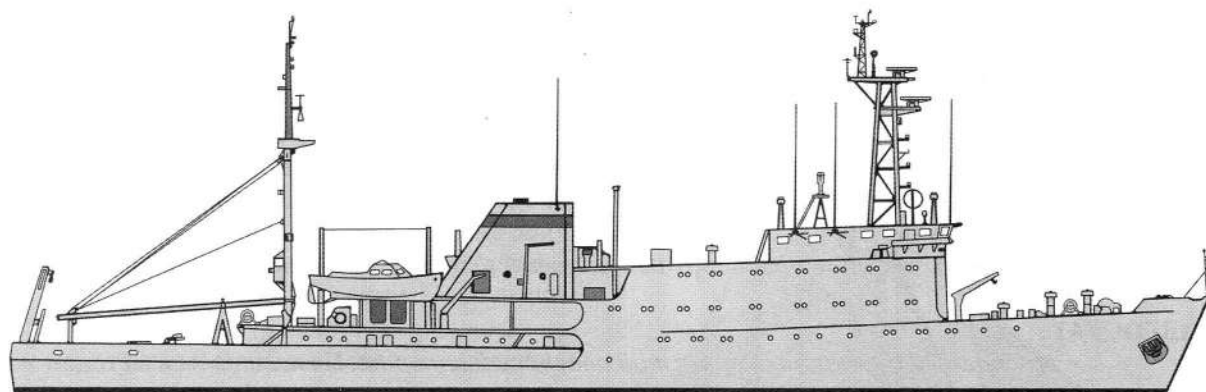
Судно гидроакустического наблюдения
с малой площадью ватерлинии (СМПВ) ВМС США *T-AGOS-19*

В 1988–1992 гг. по заказу ВМС США на верфи компании «McDermott Marine Inc.» в г. Морган-Сити (шт. Луизиана) было построено семь таких судов. Предназначались для слежения за советскими АПЛ третьего и четвертого поколений на противолодочных рубежах и дальней океанской зоне. В качестве основного средства поиска и обнаружения ПЛ используется буксируемая протяженная антенна, чья лебедка расположена в кормовой части двухпалубной платформы. После распада Советского Союза все суда типа *T-AGOS-19* были выведены в резерв.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 3438 т; 71,48 x 28,5 x 6,71 (ширина каждого из двух корпусов) x 15,1 (высота надв. борта) x 7,54 м; 4 ДГ мощн. по 380 кВт + 2 ГЭД мощн. по 590 кВт; скорость хода наибольшая – 16 уз; скорость хода в режиме гидроакуст. наблюдения – 3 уз; дальн. плавания – 3000 миль (8,5 уз); экипаж – 33 чел.

Гидрографическое судно

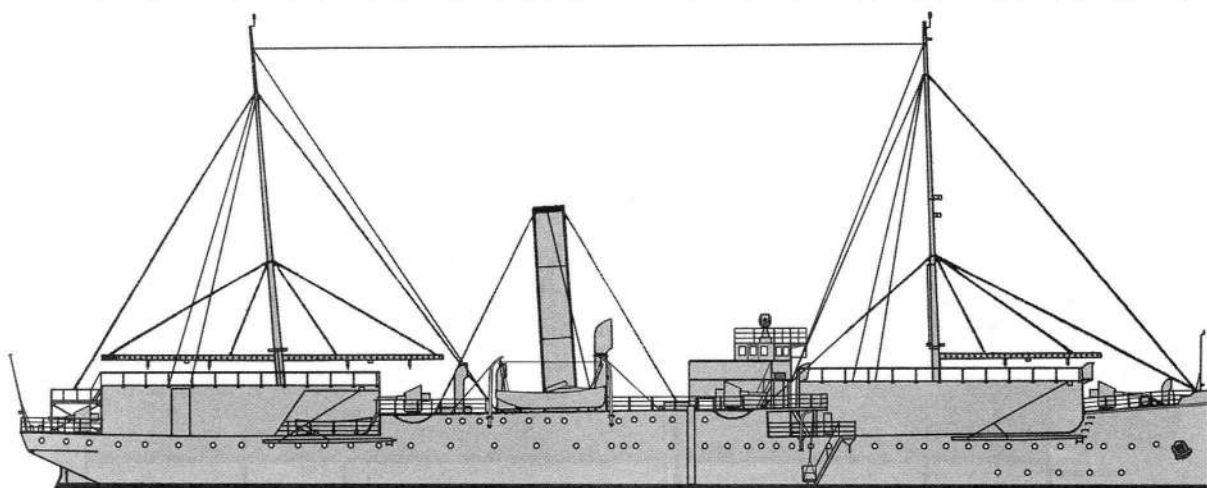
– *вспомогательное судно*, предназначенное для выполнения гидрографических работ и обеспечения безопасности судоходства. Обеспечивает постановку, обслуживание и съемку плавающих навигационных знаков, снабжение маяков, измерение глубин, поверхностных течений и господствующих ветров в районах интенсивного судоходства и т. д.



Гидрографическое судно советского ВМФ типа *Тайга* (пр. 862)

В 1977–1983 гг. по заказу советского Правительства в Польше на верфи им. Варского в г. Щецин было построено 18 гидрографических судов пр. 862. В 1986–1989 гг. два из них были переоборудованы в разведывательные корабли. Помимо соответствующего радиотехнического оборудования их вооружили тремя спаренными 25-мм автоматами и двумя 12,7-мм пулеметами.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 2500 т; 82,5 x 13,5 x 4,0 м; 2 ДД суммарной мощн. 4400 л.с.; скорость полн. хода – 15,6 уз; дальн. плавания – 9000 миль (13 уз); экипаж – 86 чел.; автономность – 40 сут.



Гидрокрейсер русского Императорского флота *Орлица*

Один из двух гидрокрейсеров (крейсер 2-го ранга) русского Балтийского Императорского флота. В феврале 1915 г. был переоборудован из судна гражданского флота *Императрица Александра* (2387 BRT), построенного в 1903 г. Во время Первой мировой войны активно участвовал в боевых действиях. В 1918 г. был переименован в *Совет* и в том же году передан в распоряжение Главного управления водного транспорта. Эксплуатировался как гражданское судно до конца 30-х годов.

ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 4500 т; 90,0 x 12,0 x 5,18 м; 2 ПК + ПМ (тройного расширения) мощностью 2200 инд. с.; скорость полного хода – 12 уз; экипаж ~ 210 человек.

Вооружение: 4 летающие лодки М-5 (затем М-9); 6 x 1 75-мм орудия; 2x1 7,62-мм пулемета.

ГИДРОКРЕЙСЕР

– корабль-носитель гидросамолетов (см. *авиаматка*), принятое в русском Черноморском флоте во время Первой мировой войны. На Балтике русские называли их *гидроавиатранспортом*, а в Германии, Великобритании и США – *гидроавианосцами*. Всего на Черном море Россия имела семь *гидрокрейсеров*. Наиболее известным из них был *Румыния*. Корабль принимал на борт пять (по другим четыре) летающих лодок Д.П. Григоровича М-9. Он был перестроен из реквизированного румынского *пассажирского парохода Romania* в марте 1917 г. Помимо авиационного, корабль нес еще и артиллерийское вооружение из четырех 152-мм и одного 75-мм зенитного орудия. Хотя этот *гидрокрейсер* не успел принять участие в операциях Первой мировой войны, зато он сыграл активную роль в становлении Советской власти, участвуя в декабре 1917 г. в боях на Дону против войск генерала Каледина. Почти все остальные *гидрокрейсеры* отечественного Черноморского флота также были переоборудованы из *пассажирских* или *торгово-пассажирских пароходов*. Они назывались *Император Александр I* (четыре летающих лодки М-9), *Император Николай I* (четыре летающих лодки М-9), *Дакия* (две летающих лодки М-9), *Король Карл* (две летающих лодки М-9) и *Император Троян* (две летающих лодки М-9). Последние три судна, как и *Румыния*, были реквизированы у правительства Румынии. В качестве гидрокрейсера также использовали крейсер 2-го ранга *Алмаз*. На Балтике, по существу, было только два гидроавиатранспорта – *Орлица* и *Днепр*. Однако, в боевых действиях участвовал только *Орлица* (он нес сначала четыре лодки М-5, а затем четыре лодки М-9), а второй транспорт использовался лишь в качестве учебного корабля.

ГИДРОСТАТ

– обитаемый опускаемый привязной подводный аппарат. Назначением и методом эксплуатации аналогичен *батисфере*, но рассчитан на меньшие глубины погружения, что позволяло применять более простой в изготовлении и прочный корпус цилиндрической формы со сферическими концевыми переборками.

ГИДРОЦИКЛ

– прогулочное или спортивное плавательное средство, приводимое в движение стационарным двигателем мощностью до 100 л.с. Длина достигает 5 м. Впервые появилось в 70-х годах прошлого столетия.

ГИППАГИНА – римское судно времен античности, служившее для перевозки лошадей.

ГИППАГОГА – греческое судно времен античности.

Гичка

(от англ. слова *gig*) – легкая быстроходная *гребная шлюпка* с транцевой кормой и шестью или восемью распашными веслами. Уключины вставлялись в секторы, крепившиеся снаружи к бортам. Применялись до начала XX в. на военных кораблях для разъездов командиров. В отличие от классических гигов, имели обшивку внакрой, а не вгладь. Впоследствии появились *спортивные гички* с двумя веслами.

ГЛИССЕР

(от франц. слова *glisser* – *скользить*) – 1. Общепринятое название судна, основным режимом которого является глиссирование. Название относят только к судам, имеющим один или несколько реданов, или к быстроходным судам с воздушными винтами. 2. *Гоночное судно* для водно-моторного спорта, не имеющее ограничений по размерениям и объемам корпуса и оснащенное стационарным двигателем.

ГЛУБОКОВОДНЫЙ АППАРАТ

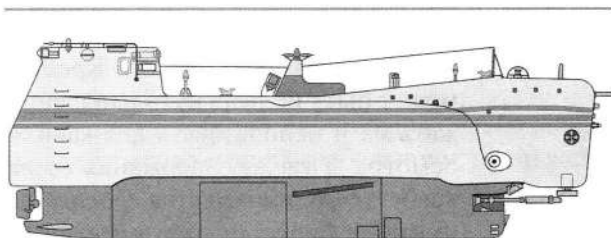
– *подводный аппарат*, рассчитанный на глубины погружения, значительно превосходящие глубины континентального шельфа. Классификация *подводных аппаратов* по глубине условна. К ним принято относить *аппараты* с глубиной погружения более 600 м.

ГОЛЛЕТ

(или *галет*, от франц. слова *goelette*) – двухмачтовый *парусно-гребной торговый* или *военный корабль* европейских стран XVIII–XIX вв. *Голлет* имел гафельное вооружение *ихуны*. Между мачтами нес грот-стаксель, на бушприте – два кливера или кливер и стаксель. Часто вместо грот-стакселя нес стеньги с топселями и бом-топселями. Вооружение могло насчитывать от трех до 26 пушек. Легко лавировал и управлялся небольшим экипажем.

ГОНДОЛА

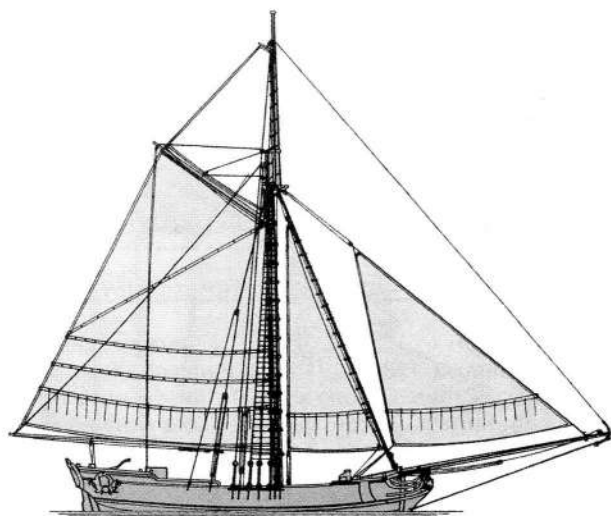
– небольшая *лодка* средних веков для сообщения судов с берегом. Со II в. является основным судном Венеции. Одновесельная плоскодонная *лодка*, с приподнятыми штевнями для пла-



Советский глубоководный аппарат пр. 1832 (*Поиск-2*)

Опытный образец глубоководного аппарата пр. 1832 был построен в 1971–1973 гг. на Ново-Адмиралтейском заводе в г. Ленинграде и прошел испытания на спасательном судне *Коммуна*. Всего в 1979–1989 гг. построили четыре серийных аппарата этого проекта. Они предназначались для проведения исследований водной среды и дна океана, обнаружения и обследования подводных объектов в интересах ВМФ и народного хозяйства. Базировались и транспортировались на судах-носителях (спасательных судах) пр. 05370, пр. 05360 и пр. 05361. Без судов-носителей эксплуатация аппаратов пр. 1832 была невозможна.

ТТЭ: водоизмещение – 65 т; 16,33 x 2,5 x 3,3 м; предел. глубина погруж. – 2000 м; ДРК гориз. перемещения с мощн. ГЭД 10 кВт; ДРК вертик. перемещения с мощн. ГЭД 10 кВт; АБ из 200 элементов; автономность по запасам электроэнергии – 10 ч, автономность по запасам жизнеобесп. – 72 ч; экипаж – 3 чел.



Голлет

вания по каналам. Весло венецианской *гондолы* расположено в корме, ближе к правому борту. Борты имеют разную кривизну, из-за чего сопротивление правого борта движению больше, чем левого. Это делается для уравнивания той составляющей упора весла, которая стремится развернуть судно влево. Длина судна, как правило, составляет 10 м, ширина – ок. 1,3 м. В настоящее время в Венеции *гондолы* используются для обслуживания туристов.

ГОСПИТАЛЬНОЕ СУДНО

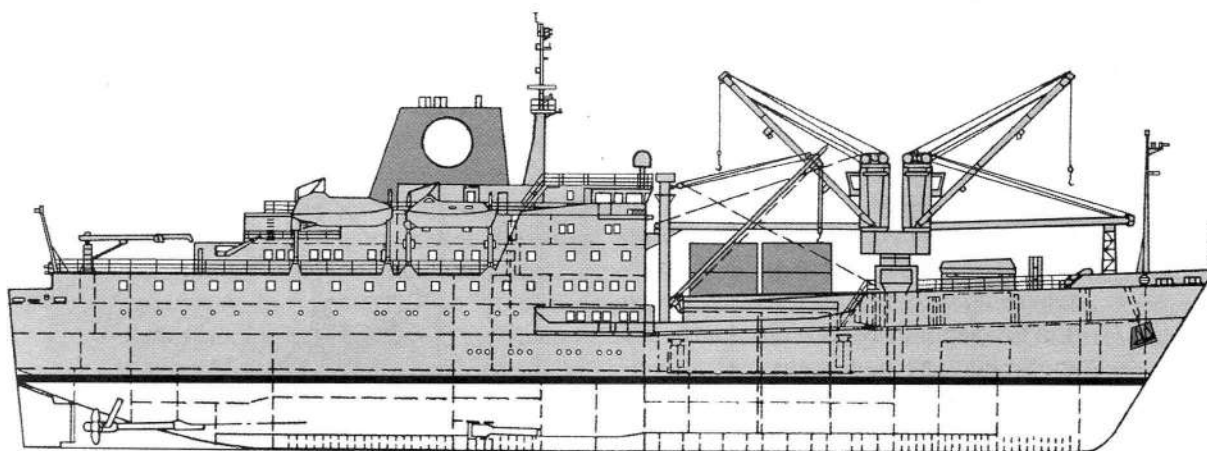
– судно, построенное или оборудованное государством со специальной целью – оказывать помощь и перевозить раненых, больных и потерпевших кораблекрушение из состава вооруженных сил на море. Вместимость обычно рассчитывается на 300–500 больных и раненых. Иногда используются как *санитарные транспорты*. Правовое положение *госпитального судна* регулируется Женевской конвенцией 1949 г. Оно также распространяется на *госпитальное судно*, снаряженное частными лицами или национальными обществами «Красного Креста». Данное судно, ни при каких обстоятельствах, не может быть подвергнуто нападению или захвату. Воюющие стороны не должны вооружать их и использовать для каких-либо военных целей. Они имеют право контроля и осмотра, а также задержания *госпитального судна* на срок до семи суток, если этого требуют обстоятельства. *Госпитальное судно* должно быть окрашено в белый цвет, иметь на бортах и горизонтальных поверхностях красные кресты больших размеров, хорошо различимых в море и с воздуха, нести свой национальный флаг и белый флаг с красным крестом на грот-мачте.

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ СУДА ЭКСПЛУАТИРУЕМЫЕ В НЕКОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЯХ

– суда, находящиеся на государственной службе, эксплуатация которых не имеет своей основной и единственной целью извлечение прибыли. К ним относятся следующие суда: *таможенные; полицейские; лоцманские; учебные; гидрографические; кабельные; береговой охраны и НИС.*

ГРЕБНОЙ КОРАБЛЬ

– деревянный военный корабль, главным двигателем которого были весла, а вспомогательным – паруса. В античных государствах тип *гребного корабля* определялся по числу горизонтальных рядов весел: *униремы, биремы, триремы и квадриремы.* До появления



Грузопассажирское судно *Sent Hellen*

Построено в 1989–1991 гг. в Великобритании. Предназначено для перевозки 132 пассажиров и 1800 т генеральных грузов, включая 200 т дизельного топлива в грузовых танках. Вместо генеральных грузов судно может принимать 56 контейнеров. Оно оснащено двумя грузовыми трюмами общей вместимостью 3750 м³, закрываемыми сверху лацпортами, а также двумя грузовыми кранами грузоподъемностью по 12,5 т и двумя грузовыми стрелами грузоподъемностью по 10 т. *Sent Hellen* эксплуатируется на североатлантических коммуникациях.

ТТЭ: валовая вместимость – 6767 BRT; 105,0 × 19,2 × 6 м; 2 ДД мощн. по 3266 кВт; эксплуат. скорость хода – 14,5 уз; дальн. плавания – 4500 миль (11 уз); экипаж – 64 чел.

артиллерии на них устанавливались тараны и различные метательные машины (баллисты и катапульты). В VII в. венецианцы создали *галеру*, ставшую основным типом европейского *гребного корабля*. В России первыми такими кораблями стали *ладьи*, которые известны с XIX в. Ко второй половине XVIII в. *гребные корабли* повсеместно вытеснили *парусные суда*.

Гросбот

(от немец. слова – *большой* и голланд. слова – *лодка*) – большая *иллюпка*, применявшаяся в странах Балтийского моря на *судах торгового флота* в начале XX в.

Грузовое судно

– судно, предназначенное для перевозки различных грузов. Различают по характеру перевозимых грузов: *сухогрузные*, *наливные* и *комбинированные*, а также по процессу погрузки или выгрузки: с *вертикальной*, *горизонтальной* и *смешанной грузообработкой*.

Грузопассажирское судно

– *грузовое судно*, имеющее помещения для 12-ти и более пассажиров. Требования к непотопляемости и составу спасательных средств аналогичны требованиям, предъявляемым к *пассажирским судам*.

Гуари

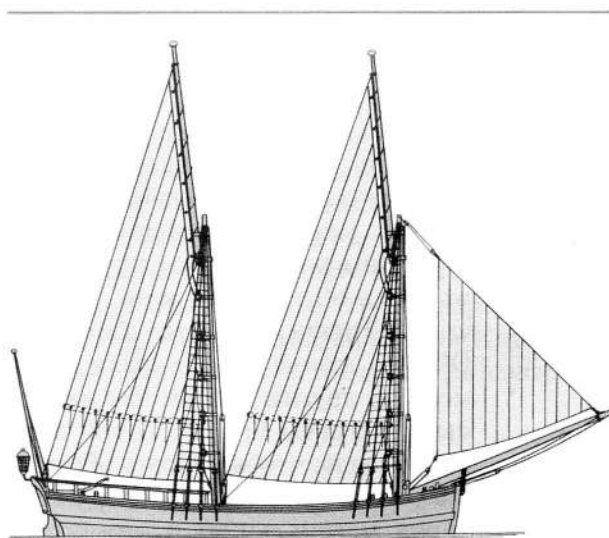
– небольшое одно- или двухмачтовое судно с треугольными парусами, распространенное во Франции в XIX в.

Гукер-яхта

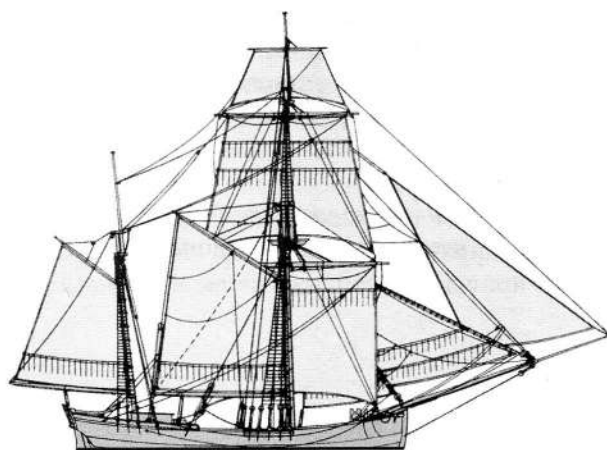
– разновидность полутора- или одномачтовой яхты, строившейся в Голландии и Дании в середине XVIII в. На Балтийском море использовались в качестве быстроходного торгового судна. Полуторамачтовые *яхты* по типу такелажа делили на *гукер-яхты*, *яхты-галиоты* и *яхты-галеасы*.

Гукор

(или *гукар* или *гукер* или *гукр*, от англ. слова *hooker*) – парусное судно XII–XVIII вв. Первоначально строились в Нидерландах, как *рыбачьи лодки*, потом их размеры увеличились, и они распространились во многих странах Северной Европы. В XVII–XVIII вв. использовались как *военные транспорты*. Несли две или три мачты, иногда для самообороны снабжались несколькими небольшими пушками. *Большой гукор* вмещал до 300 чел. и имел грузоподъемность порядка 200 т. В России в XVIII в. строились для Балтийского флота, Каспийской и Беломорской флотилий, а также для нужд Сибирской экспедиции. Длина судна достигала 30 м, ширина – 7,2 м, а осадка – 4,1 м.



Гуари



Гукер-яхта

Гулет

(или *гулета азово-черноморская*) – двухмачтовое парусное судно XIX–XX вв. Служило главным образом для подвоза грузов к иностранным судам, стоявшим на рейде Таганрога. Оснащались грот- и фок-мачтами, имевшими наклон в сторону кормы. Фок-мачта несла вспомогательный брифок, на бушприте устанавливалось два или три кливера. *Гулет* снабжался одним или двумя гребными судами для завоза якорей в русле Дона. Длина судна достигала 23 м, ширина – 7 м, высота борта – 1,9 м, осадка – 1 м, а грузоподъемность – от 100 до 140 т. Экипаж насчитывал пять человек.

Гур

– небольшое *грузовое парусное судно*, встречавшееся у Малабарского берега и в Бенгальском заливе. Имело парусное вооружение *бригантины*, *брига* или *шхуны*. Грузоподъемность до 500 т.

Гусьяна

(или *гусьянка*, название по имени р. Гусь, притока р. Клязьма) – *грузовое судно* типа *барки*, применявшееся в XVIII–XX вв. для перевозки леса, камня, соли и других навалочных грузов по р. Оке и ее притокам. *Гусьяны* были плоскодонными низкобортными беспалубными судами, снабжались мачтой с прямым парусом и несколькими якорями массой до 500 кг. Против течения шли под конной тягой. В средней части на днище ставилась изба (казенка). Первые *гусьяны* имели длину ок. 50 м, ширину – ок. 11 м и осадку – до 0,9 м. Более крупные *гусьяны* (длиной до 90 м и грузоподъемностью порядка 800 т) строились до 20-х годов XX в.

Гуффа

– древнее месопотамское *круглое судно*, существовавшее ок. 5000 лет назад на р. Евфрат, Тигр и в бассейне р. Инд. Использовались для перевозки людей и грузов вниз по течению рек, реже для ловли рыбы в прибрежных водах. Корпус был сплетен из ивы и обтянут шкурами. Иногда его уплотняли природным битумом. Обычно днище выкладывали соломой или другим кормом для животных (торговцы брали с собой осла или лошадь, чтобы забрать обратно в верховьях обтяжку из шкур). Различия между носом и кормой не было. Обладали большой остойчивостью и надежностью. Вмещали обычно одного или двух человек, реже 10 человек и одну лошадь. Несколько *Гуфф* могли соединяться платформой в одно большое судно или использоваться для наводки плавучего моста. Сведения об этих судах дошли до нас благодаря описанию Геродота, а также сохранившемуся изображению на рельефе в древней ассирийской столице Киневии, датируемое VII в. до н. э.



Гуффа

Гхания

– *арабское парусное судно*. В начале XIX в. это было пиратское двухмачтовое судно в южных морях в районе Персидского залива. Водоизмещение достигало 200 т.



ДАГНИЯ АРАБСКАЯ

– по-видимому, самый древний *парусник* мира. Его знают еще с третьего тысячелетия до н. э. На первых порах он не имел палубы и его элементы связывались пучками пальмовых волокон. Размеры судна были очень разными. Известна *дагния* длиной 20 и шириной 6 м. Обычно данные суда имели большие размеры. Они могли взять на борт до 100 т груза. Со временем появилась верхняя палуба. Арабский парус на рее, расположенной продольно оси судна, имел форму трапеции или прямоугольника. Европейцы, переняв такой парус у арабов, почему-то называли его латинским. Эти предшественники арабского судостроения бороздили Красное море и доходили вплоть до Китайского моря. Именно арабский парус, которым было легко управлять, позволил совершать столь длинные переходы.

ДАМПЛУПЕР

(от голланд. слов *dam* – плотина и *loop* – идти или бежать) – *грузо-пассажирское судно*, распространенное в XVII–XVIII вв. на реках и каналах Голландии. Имело полные обводы и сплошную палубу, над которой устанавливалась заваливаемая мачта со шпринтовым парусом. Длина судна доходила до 18 м.

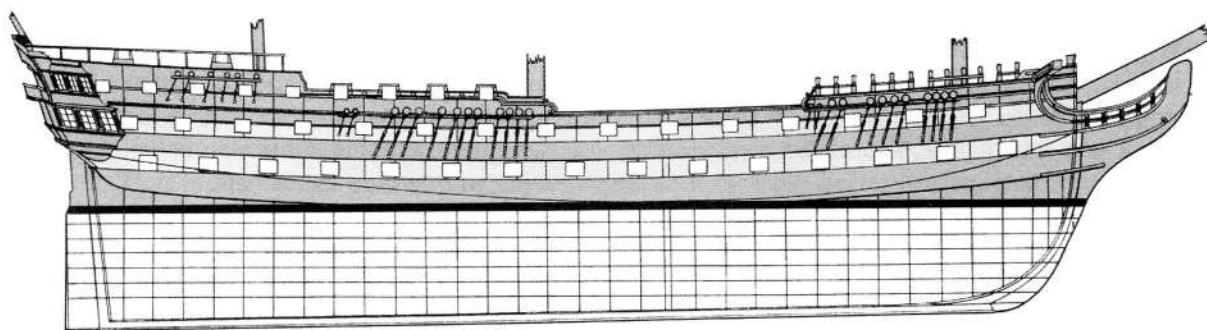
ДАО АРАБСКОЕ

– *арабское парусное судно*. Главный его признак – очень длинный и заостренный форштевень, направленный прямо от киля. Так же обстояло дело и с ахтерштевнем. У всех *дао* нос заострен. Такая форма корпуса повышает маневренность. В сущности, *дао* – это широкое судно, у которого отношение длины к ширине не превышает 4 : 1. Как и у *джонок*, максимальная ширина приходится на среднюю часть. Осевой руль с элероном появился не позже, чем в Европе, а может быть и раньше. Некоторые *дао* оснащали арабскими парусами на длинных реях, состоящих из двух половин и направленных наискось. Грот-мачта всегда была наклонена вперед и несла грот-парус обычной трапециевидной формы.

Двойка – см. *корабельная шлюпка*.

ДВУХДЕЧНЫЙ КОРАБЛЬ

– общее название *боевого парусного корабля*, имевшего две артиллерийские палубы. К ним относились *фрегаты* и некоторые *линейные корабли*.



Двухдечный линейный корабль русского Императорского флота *Святой Павел*

Первый 90-пушечный корабль Черноморского флота, построенный в 1791–1797 гг. в Николаевском адмиралтействе. Продолжал службу до 1809 г.

ТТЭ: 54,86 x 15,24 x 6,25 м.

Вооружение: 24 36-фунт. пушки + 6 картаульных (пудового калибра) единорогов – на нижней палубе (гондеке); 26 24-фунт. пушек + 6 картаульных единорогов – на верхней палубе (опердеке); 24 18-фунт. пушки – на шканцах и баке.

ДЕБАРКАДЕР

(от франц. слова *debarguer* – *выгружать* или *высаживать*) – плавучая пристань на реках и озерах, служащая для швартовки *грузовых* и *пассажирских* судов, их стоянки на время выгрузки (погрузки) грузов или высадки (посадки) пассажиров.

ДЕГАЗАЦИОННОЕ СУДНО

– судно обеспечения для проведения дегазации и дезактивации кораблей (судов) и объектов военного, а также гражданского флотов. Относится к классу *морских судов медицинского обеспечения, радиационной безопасности и химической защиты*.

ДЕЖУРНЫЙ КАТЕР

(или *дежурная шлюпка*) – *разъездной катер*, выделенный в распоряжение дежурному по кораблю, для движения по расписанию между кораблем и берегом, а также использоваться для посылки по различным надобностям.

ДЕЖУРНЫЙ КОРАБЛЬ

– один из кораблей соединения или базы, назначенный *дежурным* и находящийся в повышенной готовности с целью обеспечить безопасность остальных кораблей соединения или всех кораблей, находящихся в базе, а также для выполнения других задач.

ДЕКЕРА

– *древнегреческое судно*, имевшее один ряд весел с 10 гребцами на каждом из них.

ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ

– *боевой корабль*, предназначенный для транспортировки и высадки армейских частей или частей морской пехоты на побережье противника. В зависимости от конструкции могут выгружать войска и военную технику непосредственно на берег или осуществлять это с перегрузкой на имеющиеся бортовые *десантно-высадочные средства* – *десантно-высадочные (ДВК)* и *танкодесантные (ТДК) катера*, а также десантно-штурмовые и транспортные вертолеты. Для перевозки десантных войск и военной техники эти корабли имеют специальные помещения в т. ч. ангары, площадки для вертолетов и док-камеры для ДВК. Они несут ракетное и артиллерийское вооружение для самообороны и огневой поддержки высаживаемых войск. Первые *десантные корабли* появились во время Первой мировой войны. В отечественном флоте ими стали корабли типа *Эльтидифор*, строившиеся серией 30 единиц для нужд Черноморского флота. Проект был разработан на базе одноименной рыболовецкой *шхуны*. До конца боевых действий в строй успели ввести только пять судов данного типа, но и они использовались не по прямому назначению, а как *тральщики* или *минные заградители*. Интересно то, что

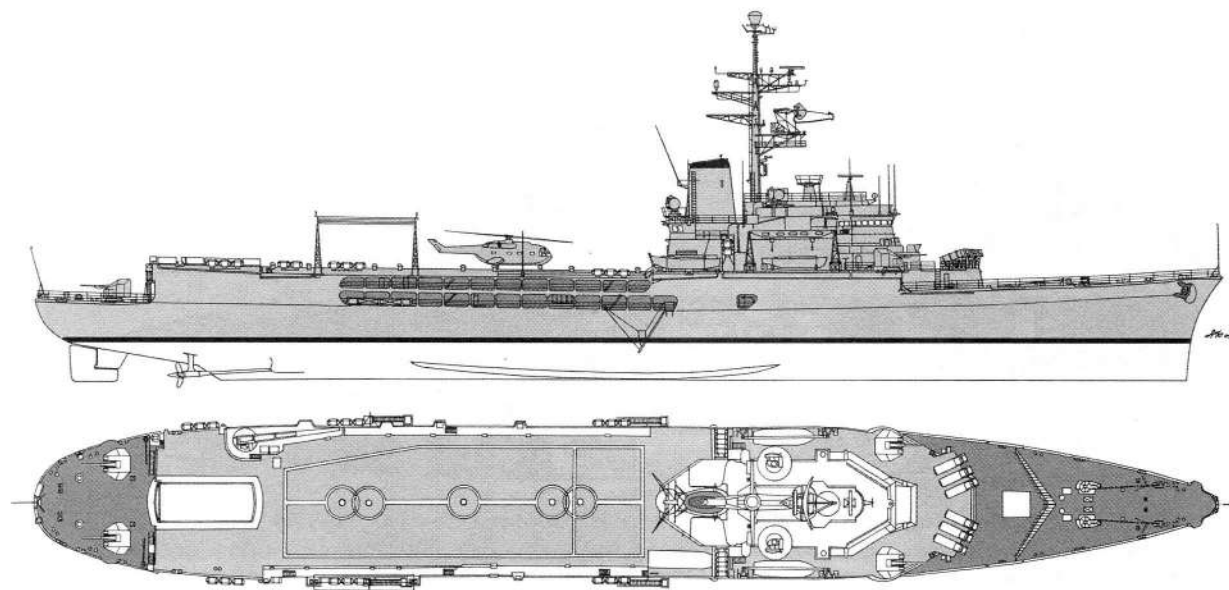
теория массовой постройки и боевого использования таких кораблей была разработана в 30-е годы прошлого столетия в СССР. Однако до начала ВОВ, а затем и в ходе боевых действий, ни одно из положений этой теории в части касающейся постройки специализированных десантных судов реализовать не удалось. К десантным операциям пришлось привлекать *бронекатера, шхерные мониторы и рыболовные суда*, а для перевозки войск – *тяжелые артиллерийские корабли* вплоть до линкоров. Наибольший расцвет десантные корабли переживали во второй половине Второй мировой войны в США и Великобритании, хотя эти суда строились еще в Германии и Японии. В настоящее время отечественные десантные корабли подразделяются на: *большие; средние и малые*. В зарубежных странах они делятся на: *корабли управления; универсальные (многоцелевые) корабли-доки; десантные вертолетоносцы; десантные (транспортные) корабли-доки; десантные транспортные корабли; десантные грузовые транспорты и танкодесантные корабли*. Эти корабли различаются друг от друга размерами, которые напрямую зависят от стоящих перед флотами тех или иных стран задач, а также их финансовых и производственных возможностей. Так, например, французский универсальный корабль-док *Foudre* (вступил в строй в 1991 г.) имеет полное водоизмещение 11 000 т, а американский корабль того же класса *Wasp* (вступил в строй в 1989 г.) – 41 000 т.

ДЕСАНТНЫЙ ВЕРТОЛЕТОНОСЕЦ

– десантный корабль, предназначенный для перевозки и десантирования десантных войск при помощи бортовых вертолетов (см. *вертолетоносец*).

ДЕСАНТНО-ВЫСАДОЧНЫЙ КАТЕР

– десантный корабль, предназначенный для доковых камер *кораблей-доков* (в зарубежных ВМС) или *БДК* (в отечественном флоте) и обеспечивающий высадку десанта в соответствии с концепцией «из-за горизонта», которая предполагает, что десантный корабль-носитель должен разгружаться в море, вне зоны воздействия огневых средств противодесантной обороны противника. *ДВК* непосредственно участвуют в переброске



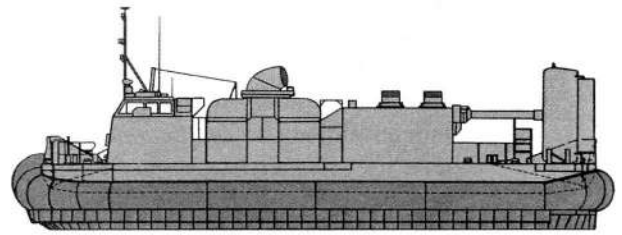
Десантный вертолетоносец ВМС Франции *Jeanne d'Arc*

Официально классифицировался как десантный крейсер-вертолетоносец и предназначался для участия в десантных операциях. Тем не менее, практически всю свою службу использовался в качестве учебного корабля. На *Jeanne d'Arc* могло базироваться до 12 тяжелых десантных вертолетов. Обеспечивалось их базирование в ангаре. Вертолетоносец был построен в 1960–1964 гг. на казенной верфи (арсенале) в Бресте. Он оставался в строю вплоть до конца 2005 г.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 10 000 т; 181,0 x 24,0 x 7,3 м; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 40 000 л.с.; полн. скорость хода – 26,5 уз; дальн. плавания – 6800 миль (16 уз); автономность – 25 сут.; экипаж – 610 чел.

Вооружение: 12 десантных или противолодочных вертолета; 2х3 ПКРК «Ехосет» ММ-38; 4х1 100-мм АУ.

войск десанта от корабля-носителя до побережья и их высадке. Как правило, это *танкодесантный корабль*, принимающий на борт один или два средних танка. Вместо танков *ДВК* может перевозить взвод морских пехотинцев с вооружением и полной выкладкой. *ДВК* бывают водоизмещающими или на воздушной подушке. Подход водоизмещающего *ДВК* к необорудованному берегу зависит от рельефа морского дна в районе высадки, в первую очередь от глубин и его уклона, что позволяет проводить высадку лишь на определенных участках побережья. *ДВК* на воздушной подушке являются их альтернативой, обладающей следующими достоинствами: большой скоростью хода; способность подходить к побережью с малыми глубинами и уклонами морского дна, проходить без потерь над различными противодесантными сооружениями.



Десантно-высадочный катер на воздушной подушке ВМС США типа LCAC

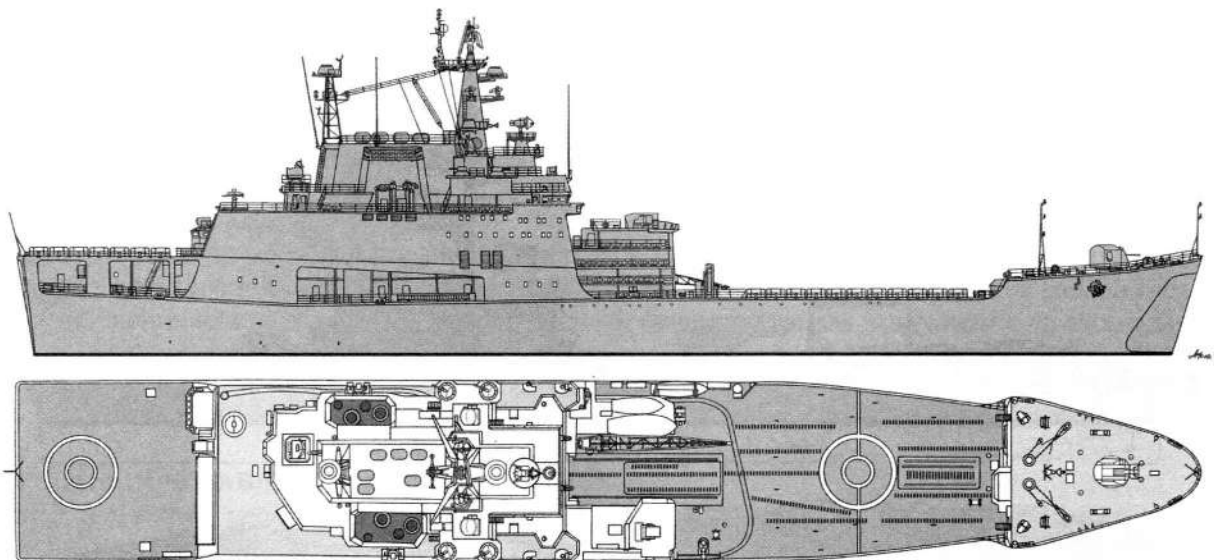
Всего в 1981–1996 гг. было построено 90 катеров этого типа. Они предназначены для и доковых камер универсальных кораблей-докков типов *Wasp* и *Tarawa*.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 170 т; 26,8 x 14,33 x 0,9 м (на стоянке); 2 гл. ГТД суммарной мощн. 6140 л.с.; 2 ГТД привода нагнетателей суммарной мощн. – 6140 л.с.; скорость полн. хода – 50 уз; дальн. плавания – 300 миль (35 уз); экипаж – 5 чел.

Вооружение: грузоподъемность 60–75 т; один средний танк или 45–50 морских пехотинцев с вооружением и полной экипировкой.

Десантный корабль большой (БДК)

– десантный корабль, предназначенный для перевозки морем и десантирования на необорудованное побережье войсковых подразделений и подвижной техники. Подоб-



Десантный корабль большой советского ВМФ Митрофан Москаленко (пр. 1174)

Корабль предназначался для переброски морем и высадки войск морского десанта на необорудованное побережье, а также оказания им огневой поддержки. БДК этого проекта были способны (единственные в мире) реализовать сразу все способы высадки войск: непосредственно на берег (с помощью носового высадочного устройства) или на воду (через кормовую аппарель); с помощью десантно-высадочных средств, размещаемых в док-камере; с помощью четырех транспортно-десантных вертолетов. Всего в 1973–1989 гг. на судостроительном заводе «Янтарь» в Калининграде построили три корабля пр. 1174. Последний из них (*Митрофан Москаленко*, входивший в состав СФ) был исключен из списков флота в 2008 г.

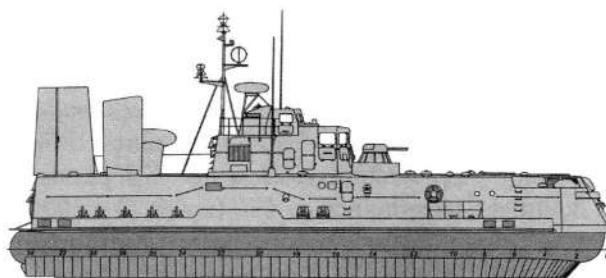
ТТЭ: водоизмещение ст. – 11 580 т; 157,5 x 23,8 x 6,7 м; 2 ГТД суммарной мощн. 36 000 л.с.; полн. скорость хода – 20 уз; дальн. плавания – 7500 миль (14,5 уз); автономность – 30 сут.; экипаж – 239 чел.

Вооружение: десантовместимость (один из вариантов): 57 ср. танков + 500 чел. личного состава десанта; 1x20 ПУ для 122-мм НУРС; 1x2 ЗРК «Оса-М» с 20 ЗУР; 1x2 76-мм АУ; 4x1 30-мм АУ; 4 транспортно-десантных вертолета Ка-29; 3 десантных катера на воздушной подушке (вместо части средних танков).

ная классификация принята только в отечественном флоте. Первыми большими десантными кораблями стали 14 судов пр. 1171 (шифр «Тапир»). По конструкции они являются классическими танкодесантными кораблями. За ними, практически одновременно последовали корабли пр. 1174 (шифр «Носорог») и пр. 775 различных модификаций. Первые по конструкции являются (одно из этих судов продолжает сохраняться в составе нашего флота) универсальным кораблем-доком, а вторые – танкодесантными кораблями.

ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ МАЛЫЙ (МДК)

– десантный корабль, предназначенный для перевозки морем и десантирования на необорудованное побережье войсковых подразделений. Подобная классификация принята только в отечественном флоте. Первые МДК пр. 450 и пр. 450бис строились в СССР в период с 1951 г. по 1955 г. Их полное водоизмещение составляло порядка 600 т. В последующем отечественный флот пополнялся кораблями этого типа меньших размеров, водоизмещением от 180 до 340 т. С начала 70-х годов прошлого столетия в качестве МДК стали использоваться корабли на воздушной подушке пр. 12321 (шифр «Джайран») и пр. 12322 (шифр «Зубр»). Последние были начаты постройкой в 1986 г. и в настоящее время являются самыми большими в мире кораблями в своем классе. Каждый из них, например, может принимать на борт три средних танка или 140 морских пехотинцев со снаряжением. Для сравнения, СДК принимает только пять танков или 180 десантников (см. десантный корабль средний).

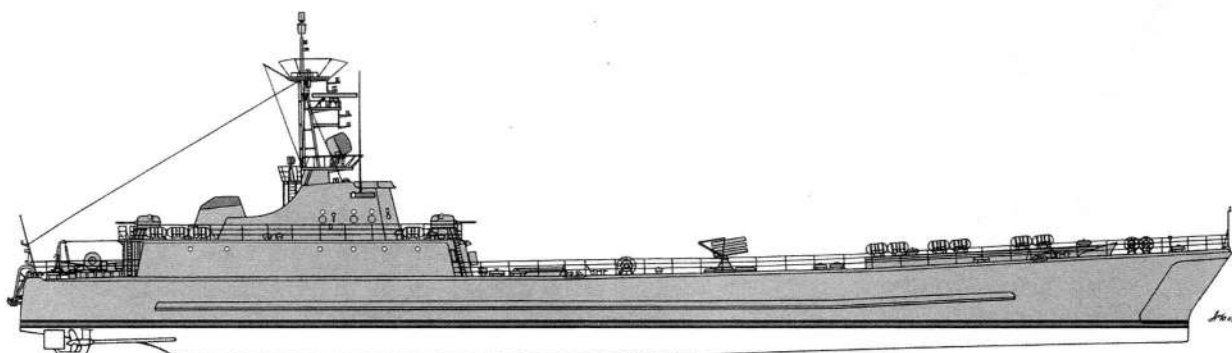


Десантный корабль малый советского ВМФ пр. 12061

В 1985–1992 гг. на Хабаровском судостроительном заводе было построено восемь кораблей пр. 12061. Они предназначались для БДК пр. 11780, которые так и не были заказаны флотом. МДК пр. 12061 предназначались для переброски на небольшие расстояния и высадки на берег войск морского десанта на необорудованное побережье в ходе боя за высадку. Они также могли осуществлять постановку мин заграждения, для чего оборудовались съемной эстакадой. Все корабли этого проекта входили в состав ТОФ, а в 1994 г. их передали в распоряжение МЧ ФПС РФ.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 104 т; 31,3 x 14,8 x 1,1 м; 2 ГТД суммарной мощн. 20 000 л.с.; полн. скорость хода – 55 уз; дальн. плавания ~ 300 миль (50 уз); автоном. – 1 сут.; экипаж – 11 чел.

Вооружение: десантовместимость: один плавающий танк или 130 чел. личного состава десанта; 2x1 30-мм автомат; 2x1 30-мм гранатомет; ПЗРК «Игла».



Десантный корабль средний советского ВМФ пр. 771А

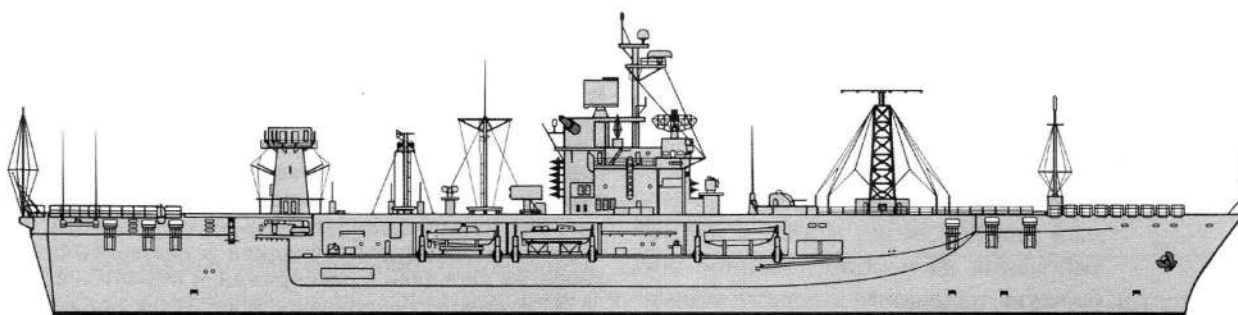
В 1967–1972 гг. на Судоверфи им. Героев Вестерплатте в Гданьске (ПНР) по заказу советского Правительства было построено 22 СДК пр. 771 и пр. 771А. Они предназначались для переброски морем и высадки на берег войск морского десанта на необорудованное побережье. Они также могли осуществлять постановку мин заграждения, для чего оборудовались съемной эстакадой. Оставались в составе флота до середины 90-х гг.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 650 т; 75,0 x 9,0 x 2,1 м; 2 ДД суммарной мощн. 4400 л.с.; полн. скорость хода – 18 уз; дальн. плавания – 2000 миль (12 уз); автономность – 3 сут.; экипаж – 37 чел.

Вооружение: десантовместимость: шесть ср. танков + 180 чел. личного состава десанта; 2x2 30-мм автомата; 2x18 140-мм ПУ НУРС.

ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ СРЕДНИЙ (СДК)

– десантный корабль, предназначенный для переброски в район высадки войск морского десанта и высадки их на необорудованное побережье. Корабли этого типа по конструкции являются *танкодесантными кораблями* небольшого водоизмещения. Первые из них, как и МДК, строились в 50–70-х годах прошлого столетия. Это были корабли пр. 770, пр. 771 и пр. 773 различных модификаций. Их стандартное водоизмещение колебалось от 550 (пр. 770) до 920 т (пр. 773). Суда принимали на борт пять или шесть средних танков. Вместо танков они могли нести (за исключением пр. 770) до 180 морских пехотинцев со снаряжением.

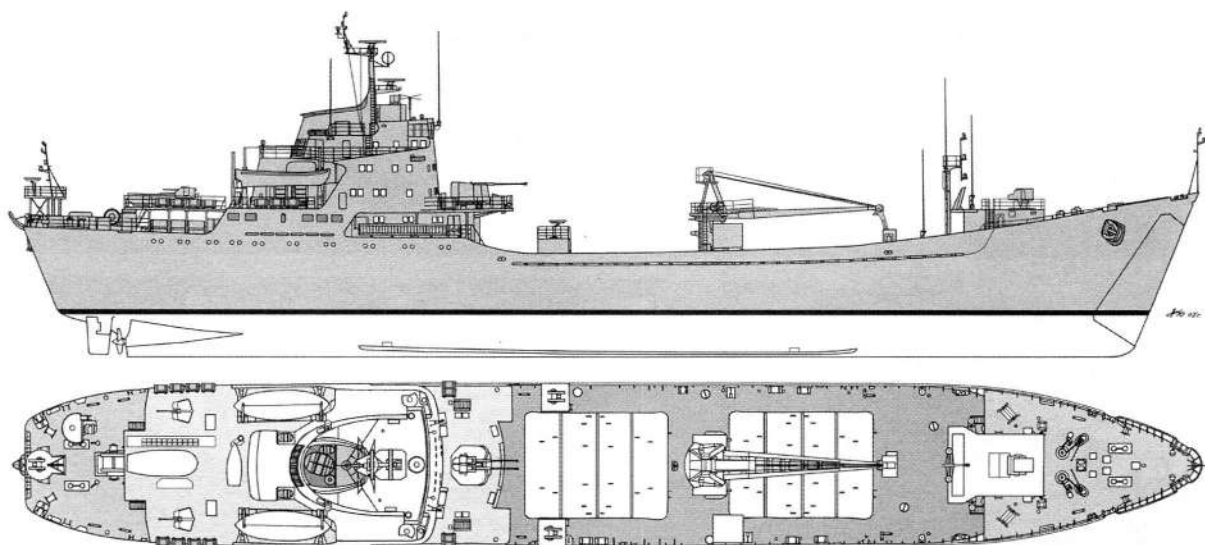


Десантные корабли управления ВМС США *Blue Ridge* и *Mount Whitney*

Построены в 1967–1971 гг. Предназначены для управления десантными операциями, а также боевыми действиями войск десанта на плацдармах и в глубине территории противника. *Blue Ridge* входит в состав 7-го флота ВМС США и базируется в Йокосуге (Япония), а *Mount Whitney* – в состав 2-го флота ВМС США и базируется в Норфолке.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 18 400 т; 189,0 x 25,0 x 8,8 м; 2 ПК + 1 ГТЗА мощн. 22 000 л.с.; полн. скорость хода – 23 уз; дальн. плавания – 13 000 миль (16 уз); автоном. – 45 сут.; экипаж – 814 чел.

Вооружение: 2x8 ЗРК «Sea Sparrow»; 2x2 76-мм АУ; 2x1 20-мм зенитных автомата.



Танкодесантный корабль (БДК) советского ВМФ пр. 1171 мод. IV

В 1964–1975 гг. на ССЗ «Янтарь» в Калининграде для советского ВМФ было построено 14 БДК пр. 1171 в четырех модификациях. Они предназначались для перевозки морем и высадки на необорудованное побережье войск десанта численностью до 400 чел. вместе с подвижной бронетанковой и автомобильной техникой. Могли использоваться в качестве транспорта боеприпасов. Некоторые из этих кораблей продолжают оставаться в составе ВМФ РФ.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 4360 т; 113,0 x 15,6 x 4,5 м.; 2 ДД суммарной мощн. 9000 л.с.; скорость полн. хода – 16,5 уз; дальн. плавания – 4800 миль (15,5 уз); автоном. – 20 сут.; экипаж – 55 чел.

Вооружение: десантовместимость: 400 чел. личного состава десанта + 22 ср. танка + 25 БТР; 1x40 ПУ 122-мм НУРС системы «Град-М»; 1x2 57-мм АУ + 2x2 25-мм зенитных автомата.

ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ УПРАВЛЕНИЯ

(или *корабли управления десантными силами*) – десантный корабль, предназначенный для управления десантными (амфибийными) силами на переходе морем и в ходе боя за высадку. *Корабли управления десантными силами* специальной постройки имеются только в США, а в остальных странах (в том числе и России) в этом качестве используются назначенные боевые или десантные корабли. Американскими кораблями управления специальной постройки являются *Blue Ridge* и *Mount Whitney*, которые официально классифицируются как *амфибийные корабли управления (Amphibious Command Ships)*.

ДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ-НОСИТЕЛЬ ТАНКОВ

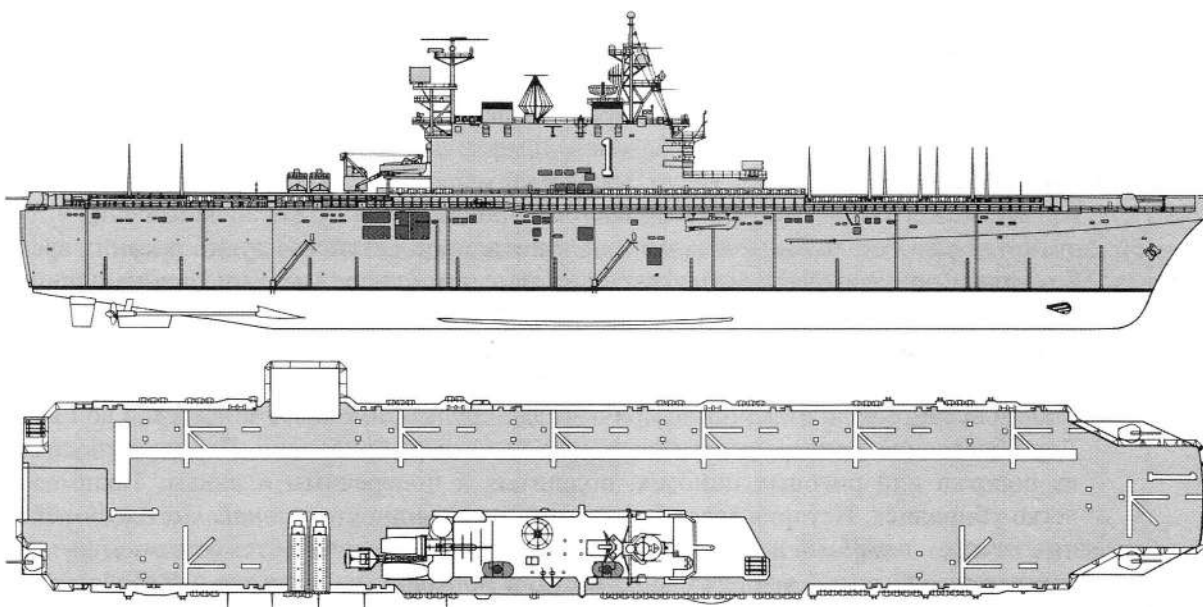
(или *танкодесантный корабль*) – десантный корабль, предназначенный для перевозки и непосредственной выгрузки на необорудованное побережье танков и другой подвижной техники. Широко были распространены в ВМС США во время Второй мировой войны. После ее завершения, в классическом понимании этого слова, такие суда строились во многих странах Европы. Например, в СССР (см. *десантный корабль большой*), Великобритании (корабли типа *Sir Lancelot*) и Франции (корабли типов *Bidassoa* и *Batral*). Остальные страны приобретали десантные суда этого типа в США либо строили небольшие корабли, чье водоизмещение редко превышало 500 т, а грузоподъемность позволяла принимать на борт один или два танка. Их скорее можно классифицировать как *танкодесантные самоходные баржи* или как *танкодесантные плашкоуты*.

ДЕСАНТНЫЙ (ТРАНСПОРТНЫЙ) КОРАБЛЬ-ДОК

– десантный корабль, предназначенный для перевозки и высадки десанта, его техники и грузов при помощи ДВК, базирующихся в док-камере.

ДЕСАНТНЫЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ КОРАБЛЬ-ДОК

– десантный корабль, предназначенный для транспортировки усиленного батальона морской пехоты с приданными средствами и снаряжением, высадки его на необорудованный берег в соответствии с концепцией «из-за горизонта» при помощи десантно-



Десантный универсальный корабль-док ВМС США типа *Tarawa*

В 1971–1980 гг. на верфи ф. «Ingalls Shipbuilding Corporation» было построено пять кораблей типа *Tarawa*.

ТТХ: водоизмещение полн. – 39 300 т; 250,0 x 36,0 x 7,9 м; размеры доковой камеры: 82,0 x 24,0 x 7,9 м; 2 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. – 51 600 л.с.; полн. скорость хода – 24 уз; дальн. плавания – 10 000 миль (20 уз); автономность – 45 сут.; экипаж – 1080 чел.

Вооружение: десантовместимость: 1900 чел. личного состава десанта + 200 ед. колесной техники; 28–42 (в зависимости от типа машины) ДТВ или 20 СВВП-штурмовиков; от четырех до 20 водоизмещающих ДВК + один ДВК на воздушной подушке; 2x8 ЗПК «Sea Sparrow»; 3x1 127-мм АУ; 2x1 20-мм зенитных автомата.

транспортных вертолетов (ДТВ) и ДВК, базирующихся в док-камере. Причем ДТВ обеспечивают высадку первой волны десанта, а ДВК – основной его части вместе с танками, бронетранспортерами и т.п. Универсальные корабли-доки могут обеспечивать боевое использование СВВП-штурмовиков.

ДЖЕРМЕ

– одно- или двухмачтовое *торговое судно*, распространенное с XVI в. в Восточном Средиземноморье и дельте Нила. Имеет необычно большое латинское парусное вооружение, позволяющее развивать высокую скорость. Фок-мачта сильно наклонена вперед, длина рея достигает двойной длины мачты.



Джехази

ДЖЕХАЗИ

– *парусное грузовое судно* Занзибара XVIII в. Предназначалось для перевозки товаров между Занзибаром и африканским материком, а также между Мадагаскаром и Аденом. Судно представляло собой разновидность *самбука* и имело только одну мачту, которая была вертикальной или слегка наклоненной. Парус небольшой. Данные суда обладали хорошими мореходными качествами.

ДЖОНБОТ

(от англ. слова *Johnboat* – *лодка-Джон* или *простая лодка*) – открытая плоскодонная лодка с упрощенными обводами и линией борта, в плане приближающаяся к прямоугольнику. Строят в основном в США из легких сплавов для грузовых перевозок, охоты и рыбной ловли в мелководных районах.

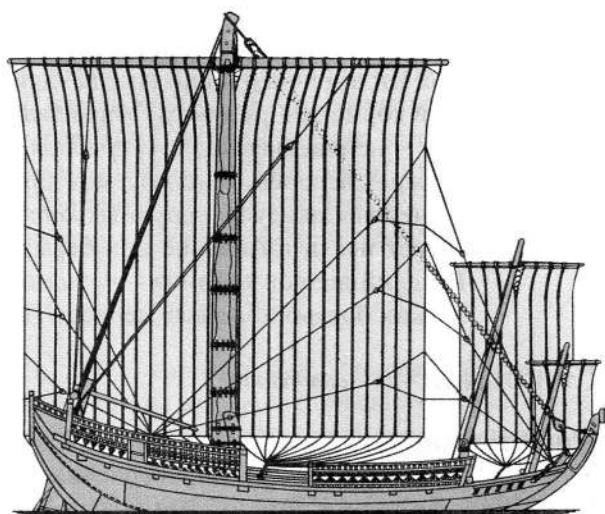
ДЖОНКА КИТАЙСКАЯ

(от малайского слова *djong*, являющегося производным от китайского слова *чуань* – *судно*) – *грузовое, военное и пиратское* уникальное китайское судно древних времен, без киля. Корпус этой *джонки* усечен на корме, нос усилен многочисленными шипами, скула начинается с самого носа, расширяясь к середине. Это все вопреки европейским правилам судостроения. Когда Европа поняла, что *китайская джонка* обладает отличной динамикой, она охотно переняла ее конструкцию. Судно перемещалось под воздействием осевого руля с элероном, причем такой руль применялся за 15 веков до Европы. Для облегчения маневренности перо руля было перфорировано. Паруса выполнялись из полотна или рисовых циновок, подшитых к поперечным планкам. Такие паруса легко убирались. История знает более сотни разновидностей *китайских джонок*. Главные из них – *северный* и *южный* тип. *Северная джонка* отличается балконом на поднятой корме. Обычный маршрут такого судна проходил из Желтого в Китайское море (район постоянных муссонов). Такая *джонка* всегда имела попутный ветер в левый борт, что заставило китайцев так своеобразно поставить свои мачты: фок- и две кормовые мачты были сдвинуты ближе к левому борту, а две главные мачты оставались на оси корабля. Такое устройство позволяло достичь скорости в 15 уз. Южная *джонка* (*джонка из Кантона* или *южно-китайская джонка*) имела меньшие размеры, три мачты и сильно закругленный корпус. Бамбуковые планки, которыми прошивались паруса, шли не параллельно реям, а пучком. Современные *джонки* имеют до трех мачт, по конструкции они во многом сходны со средневековыми судами этого типа. Длина современной

китайской джонки может достигать 55 м, ширина – 9 м, а грузоподъемность – ок. 600 т.

Джонка японская

– разновидность китайской джонки. Японцы – известные мореплаватели, но они не были такими хорошими конструкторами, как китайцы. После первых контактов с португальцами и испанцами они, напуганные жестокостью европейцев, изолировались от всего мира. Это нанесло большой ущерб японскому кораблестроению. На первый взгляд, японская джонка похожа на южно-китайскую джонку. Но если разобраться подробнее, у нее совсем другой корпус и другое парусное вооружение. Известно несколько типов японской джонки. В горизонтальном плане профиль судна заострен в форме рыбьей головы. Но такое заострение мы видим у китайских джонок, а также у малайских и арабских судов. Японская джонка несла три мачты с прямоугольными парусами, причем в отличие от китайских джонок, она не имела горизонтальных бамбуковых планок и несла паруса по конструкции близкие к малайским и арабским парусам. На японской джонке рея подвешена симметрично, а не на одну треть, как на китайских судах. Расположение мачт задумано так, чтобы ни один парус не отнимал бы ветер от грот-паруса, который располагается позади, за двумя меньшими, причем самый малый парус ставится на конце узкого и приподнятого носа. В этом и было главное отличие от китайской джонки. Корма у японской джонки была тупая с элеронным рулем. Второй тип джонки – малая джонка. Устройство мачт на ней подобно китайским джонкам, хотя попутный ветер шел только в грот-парус, который располагается посередине палубы, а два малых паруса – впереди. Работал каждый парус по-своему, в чем и отличие японской джонки от китайской. Форма носовой оконечности (косой форштевень) совпадает с формой носовой оконечности малайских и арабских судов. Корма с несколько курносый профилем. Руль с элероном. Был еще один тип японской джонки – самый маленький и с очень высокой кормой. На бушприте ставилась голова дракона. Военные и пиратские джонки были очень похожи на кантонские, но у них были менее высокие борта, для того чтобы можно было пользоваться веслами. На борту ставили малую артиллерию.



Японская джонка

Диапрумна

– судно с двумя кормами. Сдвоенные корабли, *катамараны* или реконструированные тупорылые *самены* Византии.

Диэра

– военное гребное судно северного Причерноморья III–IV вв., с двумя рядами весел. Являлось переходным звеном от судов с одним рядом весел – *пентеконтер* к кораблям, с тремя рядами весел – *триер*. В носовой части корабля находился таран. Днище корабля, плавно закругляясь, переходило в кормовую часть, заканчиваясь высоким ахтерштевнем, вершину которого имелся загнутый вовнутрь акропостоль. В нижней части кормы находилось кормовое весло.

Дизель-электроход

(или *электроход*) – судно, на котором гребные винты приводятся в действие электродвигателями, получающими электроэнергию от дизель-генераторов.

Динги

– 1. Небольшая *гребная* деревянная лодка, распространенная в XVIII–XIX вв. у побережья Индии и на р. Ганг. Имела удлиненный корпус с острыми оконечностями, площадку в корме для рулевого. Управлялась длинным рулевым веслом. 2. В некоторых странах – небольшая *парусно-гребная* или с подвесным мотором лодка, как правило, для четырех человек, используемая для корабельных работ и в качестве *разъездной шлюпки* на небольших судах, крупных *катерах* и *яхтах*. На мачте, расположенной вблизи носа, может нести гафельное или бермудское вооружение типа кэт. Длина до трех метров. Русский аналог термина – *тузик* или *ялик*. Был широко распространен на британских легких *боевых кораблях* периода Первой мировой войны.

Дископлан – см. акваплан.

ДОБЫВАЮЩЕ-ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЕ СУДНО

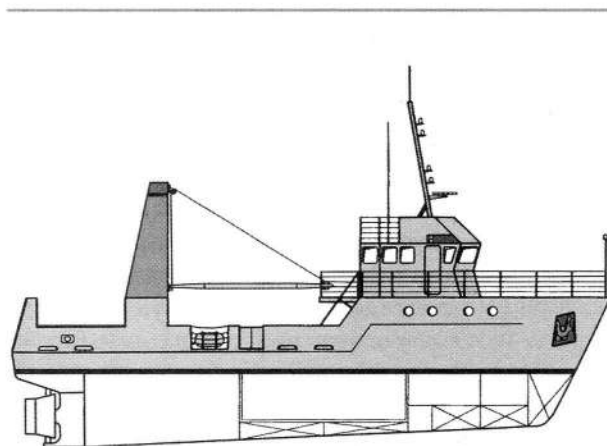
– *промысловое судно*, обеспечивающее кроме лова объектов водного промысла, подобно *добывающему судну*, также и переработку улова в готовую продукцию или полуфабрикат. К ним относятся *траулеры-рыбозаводы*, *консервные* и *посольно-свежесвежие траулеры*. Водоизмещение этих судов может достигать 10 000 т и более.

ДОБЫВАЮЩЕЕ СУДНО

– *промысловое судно*, предназначенное для добычи рыбы, беспозвоночных, моллюсков и др. объектов водного промысла. Специализируется по орудиям лова и объектам промысла.

ДОГГЕР

– *парусное* двух- или трехмачтовое *рыболовное судно* с гафельным вооружением. Предназначалось для ловли трески, сельди в Северном море. Водоизмещение – ок. 150 т. В настоящее время не существует. Термин, возможно, произошел от названия промыслового р-на у Доггер-банки.



Малое добывающее рыболовное судно из полимерно-композиционного материала (ПКМ)

Суда этого типа строятся на нескольких ССЗ РФ по проекту ФГУП ЦНИИТС. Предназначены для лова рыбы разноглубинными травами, приема улова от других добывающих судов, разделки, заморозки и транспортировки мороженой продукции в порт или сдачи на транспортные суда.

ТЭ: водоизмещение полн. – 850 т; 26,0 x 6,8 x 2,7 м; ДД мощн. 610 л.с., скорость хода полн. – 11 уз; автоном. – 10 сут., экипаж – 7 чел.

ДОГРУЗНЫЙ ДУБ

– судно, применявшееся в северо-восточной части Черного моря и в Азовском море для доставки грузов на большие суда, стоявшие на рейде. Имело мачту, но главным образом передвигалось с помощью ходовых шестов. Руль часто заменяли веслом длиной до 11 м, которым управлял кормчий с помоста (руль считался неудобством во время хода на шестах при быстром течении). Палуба настилалась в носу, корме и по бортам. Длина судна доходила до 21 м, ширина – до 6 м, осадка – до 1 м, а грузоподъемность колебалась от 150 до 400 чубалов – мешков, вмещавших по 57–98 кг зерна. Экипаж *дуба* мог насчитывать шесть человек.

Док

– *стационарное* или *плавучее сооружение*, предназначенное для осмотра и ремонта подводной части корпуса (судна), постройки или его транспортировки. По устройству и способу заполнения *доки* подразделяется на: *наливные*; *плавучие* и *сухие*.

ДОК НАЛИВНОЙ

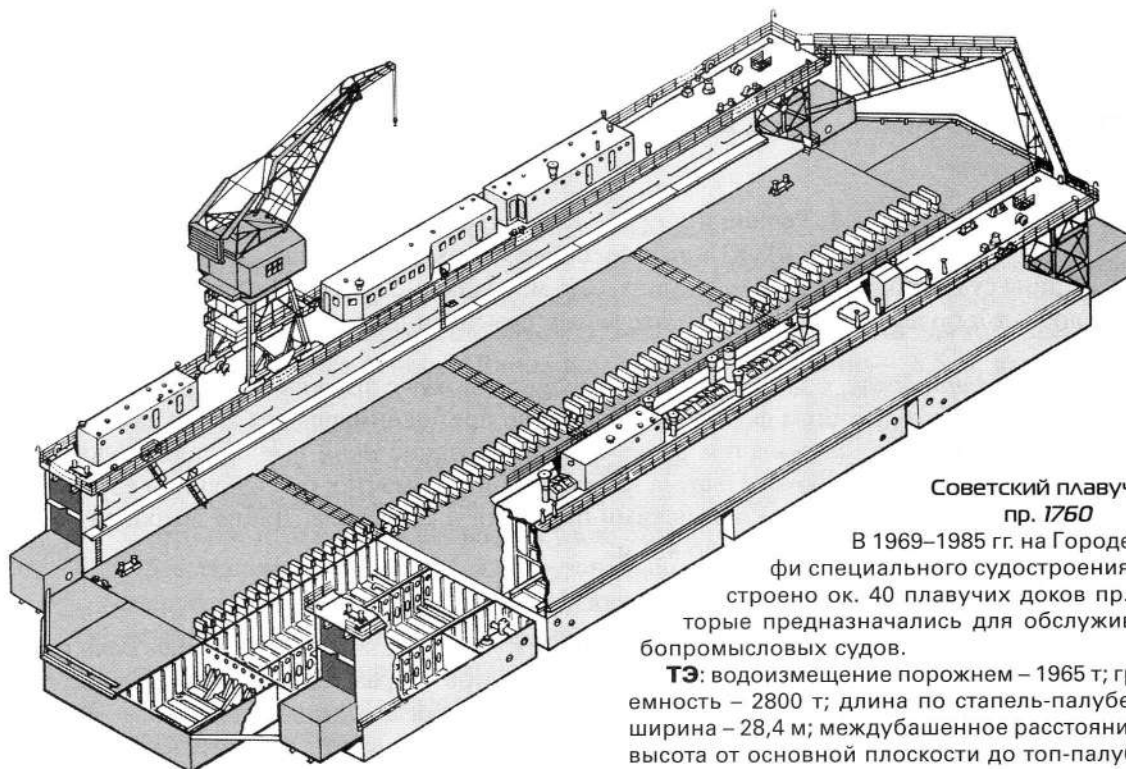
– *стационарное сооружение*, в котором корабль (судно) устанавливается для ремонта на опорах, расположенных выше уровня воды в акватории. Для постановки корабля в *наливной док*, корабль вводится в канал, находящийся между площадками с опорами (кильблоками), после чего закрывается затвор (ботапорт) и камера заполняется водой насосами до уровня, обеспечивающего перемещение корабля (вправо, влево) и установку на подготовленное для него место. Осушение камеры происходит самотеком при открывании затвора. После докования в камеру закачивается вода, корабль всплывает и выводится из *дока* по каналу.

ДОК ПЕРЕДАТОЧНЫЙ

– *плавающее сооружение*, представляющее собой *плавучий док*, который обеспечивает прием судна с горизонтального места и спуск его на воду или подъем из воды и передачу на стапель для ремонта. Устанавливается с использованием специальных подводных опор у торца стапельного места. При этом стапель-палуба находится на отметке стапельного места для стыковки судовозных путей *передаточного дока* и стапеля. *Док* после приема судна отводится на акваторию верфи и погружается в отведенном месте, после чего судно всплывает. Подъем судна производится в обратной последовательности. Спуск судна на воду с помощью *передаточного дока* иногда называется «русским» способом спуска. Существуют *доки* с продольной и поперечной передачей. В последнем случае *док* имеет съемную башню (одну из двух) и устанавливается на опоры бортом к набережной стапельного места. Накатка судна на такой *док* производится в направлении, перпендикулярном к его диаметральной плоскости. Разновидностью *передаточного дока* является *понтон*, который не имеет башен и требует специальных устройств (направляющих, тросовых приводов и т. п.) для обеспечения устойчивости системы *понтон-судно*. Такой *понтон* занимает промежуточное положение между *передаточным доком* и вертикальным судоподъемником.

ДОК ПЛАВУЧИЙ

– *судно технического флота*, предназначенное для подъема из воды судна, находящегося на плаву, его ремонта (или транспортировки) и спуска на воду. Состоит из *понтона* и,



Советский плавучий док
пр. 1760

В 1969–1985 гг. на Городецкой верфи специального судостроения было построено ок. 40 плавучих доков пр. 1760, которые предназначались для обслуживания рыболовных судов.

ТЭ: водоизмещение порожнем – 1965 т; грузоподъемность – 2800 т; длина по стапель-палубе – 83,0 м; ширина – 28,4 м; междубашенное расстояние – 21,6 м; высота от основной плоскости до топ-палубы – 12 м.

как правило, двух водоизмещающих башен (бортовых стенок). *Понтон* разделен продольными и поперечными переборками на балластные отсеки. В нем располагаются балластные насосы. При приеме (откачке) забортной воды в эти отсеки *плавучий док* погружается (всплывает). Башни обеспечивают остойчивость *дока* в подводном положении и расположены вдоль длин *понтон*а. После погружения верхние части башен остаются над водой. На палубе *понтон*а (стапель-палубе) оборудуют доковые опорные устройства (ДОУ), поверхность которых повторяет обводы вводимого в *док* судна. После погружения *дока* на достаточную глубину судно с помощью швартовных и специальных устройств на верхней палубе (топ-палубе) вводится между башнями и устанавливается на ДОУ. В процессе откачки воды из балластных отсеков *док* всплывает, а судно ложится на поверхность ДОУ. Благодаря избыточной плавучести *док* может всплывать до положения полного осушения стапель-палубы. Для более удобного доступа к судну некоторые из доков имеют только одну башню или ни одной (*док-понтон*ы). Их остойчивость обеспечивается другими *доками* или портовыми средствами. Существуют целые комплексы, включающие в себя один *плавучий док-матку* и несколько *док-понтон*ов. В суровых климатических условиях используются *доки-эллипсы*, имеющие водонепроницаемые закрытия сверху и с торцов. На некоторых *плавучих доках* башни в одной из оконечностей соединяются с водонепроницаемой переборкой, а в других предусматривается съемное водонепроницаемое закрытие, которое открывается в момент ввода судна и закрывается перед всплытием *дока*. Вода при этом откачивается не только из балластных отсеков, но и из пространства между башнями. Такие *доки* называют *плавучими доками с доковой камерой*. Современные плавучие доки могут иметь грузоподъемность до 100 000 т, длину – до 300 м, а ширину стапель-палубы – до 60 м.

Док сухой

– *стационарное сооружение*, представляющее собой железобетонный бассейн, отделенный от акватории водонепроницаемым затвором (батопортом). При постановке корабля в *док* его вводят в заполненную водой камеру и откачивают насосами воду. После окончания работ ремонтную камеру заполняют водой, корабль всплывает и после открытия затвора выводится в акваторию. Разновидностью этого *дока* является *строительный док*, предназначенный для постройки и спуска на воду кораблей. Применение таких *доков* обеспечивает расширение производственной базы судостроительных предприятий, а также возможность спуска кораблей (особенно крупных) на воду методом всплытия. Длина таких *доков* может достигать 550 м, а ширина – 85 м, что позволяет строить *супертанкеры*, например, водоизмещением порядка 500 000 т.

ДОЛБЛЕНКА (или *долбуша*) – лодка, выдолбленная из ствола дерева (см. *челн*).

Домшхоут

(или *домишкоут*) – 1. Речное и озерное *парусно-грузовое* острокильное судно, имевшее распространение в XVIII–XIX вв. в бассейне Ладожского, Онежского озер и на р. Волга. Длина судна достигала 21 м, ширина – 7,5 м, осадка – 3 м, а грузоподъемность доходила до 80 т и более. 2. В XIX в. *домшхоутами* называли *речные барки* на р. Свирь.

Дони

– *древнеиндийское*, а затем и *арабское* судно типа *дау* с пришивными досками обшивки и далеко выступающим форштевнем. Плавно приподнимавшаяся корма заканчивалась штевнем-брусом, служившим рудер-постом. Поздние *дони* имели сплошную палубу. Трапециевидные рейковые паруса на грот- и бизань-мачтах под влиянием европейской культуры были заменены латинскими парусами и стакселем. Длина доходила до 30 м, ширина – до 6 м, а осадка – до 4,2 м.

Дони индийское

– *древнее судно*. Используется более 2000 лет у побережья Индии. Древнее *дони* палубы не имело. Для обеспечения сопротивления бортов ударам волн, ставились поперечные балки, концы которых выходили за борта и доходили до боковых поплавков. Это судно имело трапециевидные паруса на грот-мачте и на бизань-мачте, а на позднем *дони* бизань-мачту заменили фок-мачтой. Обе эти мачты несли латинское парусное вооружение.

Донный аппарат

– *необитаемый привязной или автономный самоходный подводный аппарат*, управляемый дистанционно по кабель-тросу с судна-носителя или с берега автоматически и по программе. Предназначен для выполнения различных придонных операций, таких как укладка кабеля или труб в донный грунт, расчистка акватории, а также сбора научной информации.

Донный обитаемый аппарат

– *конструкция*, обеспечивающая доступ человека без водолазного снаряжения к расположенной на дне armатуре подводного нефтепромысла для ее обслуживания в приемлемых для человека условиях. Впервые был применен в 1972 г. в Мексиканском заливе. Включает в себя: камеру, в которой размещена armатура, система управления клапанами и трубопроводами; транспортную капсулу для доставки рабочего персонала, которая опускается к шахте камеры. Камера обеспечивает защиту armатуры от воздействия морской воды и давления. В капсуле, снабженной кабель-шлангом для подачи воздуха и электроэнергии с обслуживающего судна, размещается три или четыре человека, необходимый инструмент, монтажное и сварочное оборудование. Применяют на глубинах до 130 м. Ведутся разработки конструкций для работы на глубинах до 1500 м.

Дори

(или *банковая дори* или *глостерская дори*) – морская гребная рыболовная лодка, получившая распространение на Атлантическом побережье Северной Америки. Существует несколько разновидностей. Наиболее известны *глостерские* или *банковые глори*, которые использовались в середине XIX в. для промысла трески и палтуса на Ньюфаундлендской банке. Эти *дори* строили из дерева с заостренными оконечностями, плоским узким днищем, значительным развалом бортов и съемными банками для укладки лодок стопой друг в друга на палубе базовой *шхуны*. Такая *шхуна* принимала до 50 *дори*. Последние имели длину по килю ок. 6,2 м. Высокие мореходные качества привлекали к ним внимание спортсменов. В 1875 г. американец А. Енсен совершил первое одиночное плавание через Атлантику на *дори Santiniell* под парусами, а в 1896 г. норвежцы Ж. Гарбо и Ф. Самуэлсен пересекли океан на веслах. Современные *дори* строятся из фанеры и стеклопластика. Используются для соревнований по гребле, преодолению океанского прибой и т. п. Название нередко присваивается мореходным *рыболовным* и *спасательным судам*, снабженным двигателем и практически не имеющим ничего общего с оригиналом.

Дошаник

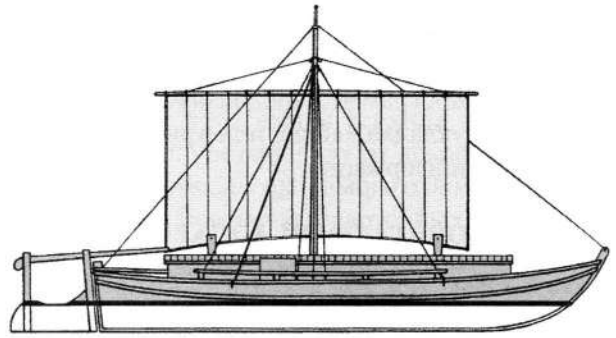
– плоскодонное палубное судно, использовавшееся, главным образом, для транспортных целей на большинстве рек России. Передвигалось под прямым или косым рейковым парусом, на веслах или буксировалось. Впервые появился в Древнем Новгороде в XII–XIV вв. Строился полностью из досок и не имел обычной для того времени выдолбленной из дерева основы. Длина достигала 25 м, ширина – 6,5 м, высота надводного борта – 1,5 м, осадка – 1,2 м, а грузоподъемность колебалась от 30 до 80 т. Позднее этот тип судна распространился на Урале и в Сибири. При Петре I *дошаник* вместимостью до 50 человек использовался в составе Азовского флота. В устьях рек и мелководных портах применялся так называемый *догрузочный дошаник*, предназначавшийся для погрузки и разгрузки больших судов, стоящих на рейде. Их длина составляла от 12 до 15 м, осадка – от 0,7 до 1,1 м, а грузоподъемность от 32 до 38 т. Приводились в движение парусами, веслами или шестами. На юго-западе России был распространен, так называемый, *казачий дошаник*. Он имел штевни со значительным наклоном наружу. Оборудовался каютами в корме (нора) и в носу (кичка). Средняя часть корпуса предназначалась для грузов и невзыскательных пассажиров. Оснащался съемной мачтой с рейковым парусом, от четырех до шести гребными и одним рулевым веслами. Экипаж насчитывал от двух до четырех человек.

ДРАГГЕР

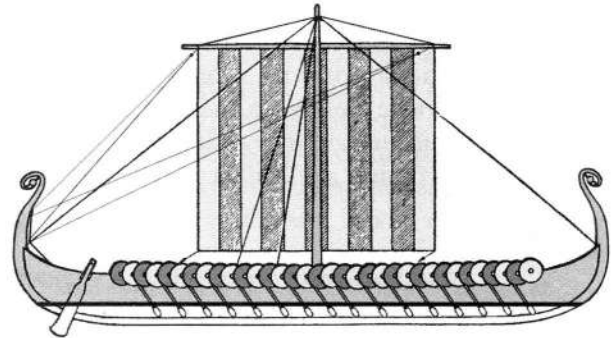
– добывающее судно небольшого водоизмещения, предназначенное для добычи драгой в основном нерыбных объектов водного промысла (водорослей, моллюсков и др.) на мелководье. В качестве *драгера* используют *сейнеры*, *тралботы* и другие суда прибрежного лова.

ДРАКАР

(от датского слова *Drace* – дракон) – парусно-гребное военное судно викингов VIII–X вв. Судно было беспалубным, килевым с высокими, почти вертикальными, штевнями. Его корпус делали из досок, соединенных внакрой. *Дракар* имел мачту с четырехугольным парусом, рулевое весло в корме, по бортам часто укреплялись металлические щиты для защиты гребцов. Форштевень для устрашения неприятеля украшали скульптурным изображением головы какого-либо зверя, чаще всего дракона (отсюда и название судна), которое при возвращении из набега полагалось убирать. Обладали высокой мореходностью. Длина *дракара* достигала 40, а ширина – 6 м. Количество весел могло насчитывать 34 пары.



Дошаник



Дракар

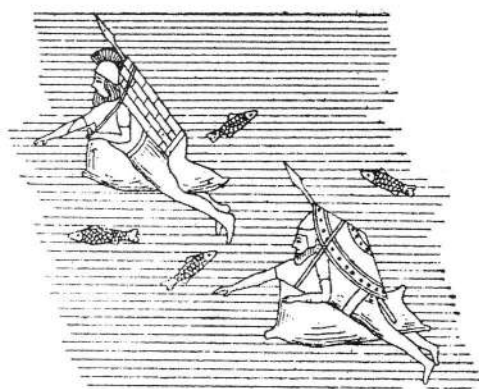
ДРАКОН

– деревянная, сравнительно тяжелая *яхта* с очень маленькой рубкой-козырьком и просторным кокпитом. Килевой монотип. Спроектирована в 1929 г. норвежцем И. Анкером. Длина достигает 8,9 м, ширина – 1,96 м, а площадь парусности – 25,6 м². Водоизмещение яхты составляет 1,1 т. Экипаж насчитывает три человека.

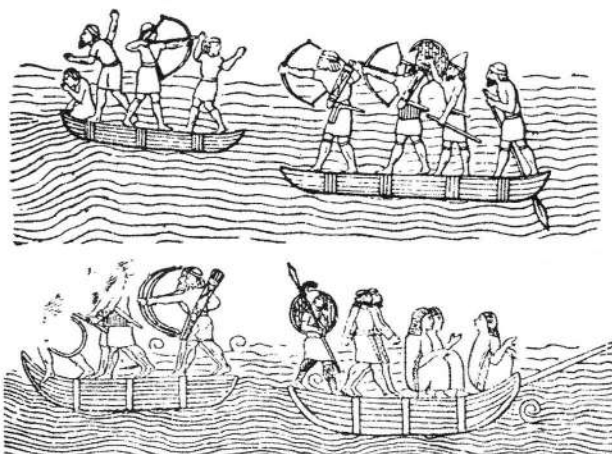
ДРЕВНИЕ СУДА

– условное название судов, относящихся к начальным историческим периодам развития судостроения в различных странах. История судостроения насчитывает более 6000 лет. Первыми судами были сбитые из бревен или кожаные надувные плоты, лодки-долбенки, лодки из тростниковых связок и из кож, натянутых на деревянное основание. В некоторых районах мира судостроительное искусство достигало значительных высот.

Ассирия. Ассирийцы ограничивались плаванием по рекам Тигр и Ефрат. Они строили суда нескольких типов. Наиболее простыми были *плоты* из деревянных брусьев, под которыми подвязывались при помощи гибких ивовых брусьев бурдюки из козьих шкур, надутых воздухом. Более совершенные суда состояли из деревянного каркаса, обтянутого кожей или досками. Во время непрерывных военных походов Ассирийского царства часто приходилось переправляться через реки. Как правило, простые воины переплывали водные препятствия на бурдюках из шкур, а высшие военачальники с колесницами – на специальных судах. При этом лошади плыли за кормой судна на привязи. На барельефах стен дворца в Нимруде и храма в Куянджике условно изображены сражения ассирийцев на речных судах. По этим барельефам трудно судить об их размерах. Морского судостроения в Ассирии не имелось. В случае необходимости нанимались *финикийские суда*.



Переправа ассирийских воинов
через реку



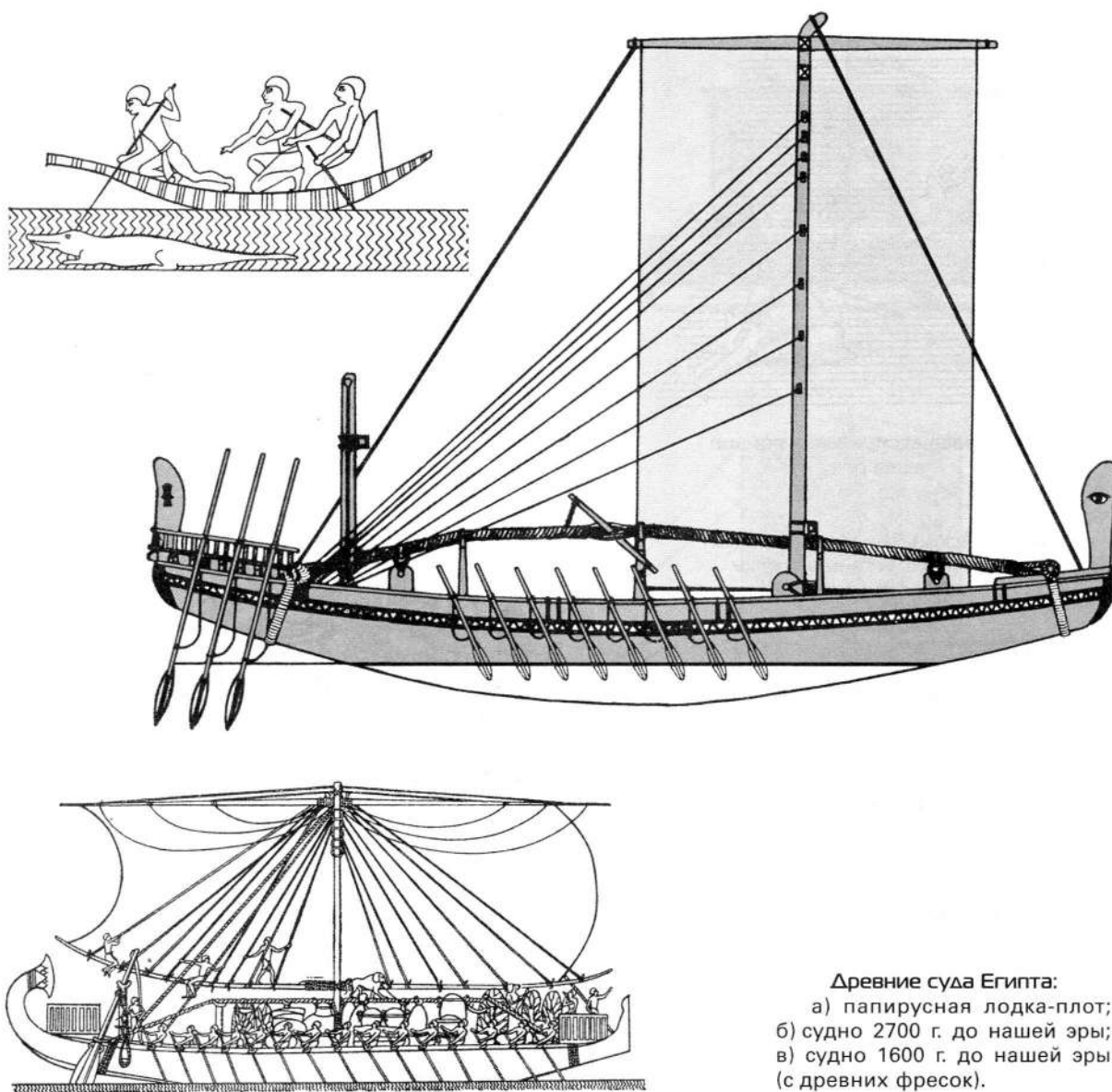
Ассирийские войны, ведущие бой
на речных судах

Ассирийский царь Ассурбанипал
переправляется через реку
(VII век до н.э.)



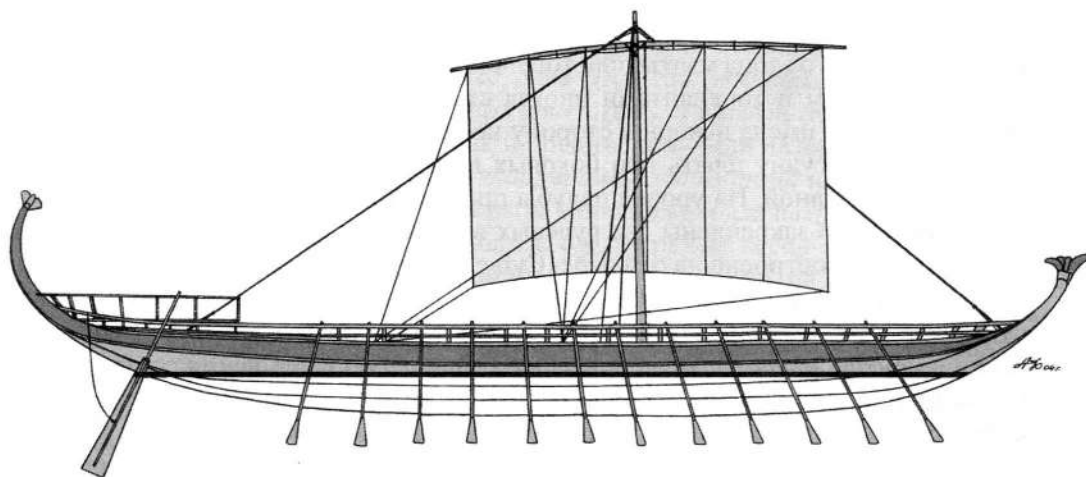
Египет. В 5300–3500 гг. до н. э. строили папирусные *гребные лодки* месяцеобразного профиля, широкие, плоскодонные, с малой осадкой. Их корпус представлял собой толстый мат, сплетенный из стеблей папируса, собранных в связки. Продольная жесткость достигалась тем, что нос и корма скреплялись между собой канатом, который поддерживался несколькими невысокими мачтами. На корме располагалось рулевое весло. Древние суда начали строить в период Древнего царства в четвертом тысячелетии до н. э. Внешне они повторяли папирусные лодки. Их наибольшая длина достигала 30 м, а ширина – 4 м. Изображение подобного судна найдено в гробнице Сахоры в Мемфисе. Киль был внутренним, к нему крепились поперечины, а к последней – обшивка на деревянных шипах. Суда строили из коротких досок, выпиленных из низкорослых акаций и смоковниц. Для плавания в море корпус подкреплялся – в носовой и кормовой частях ставили поперечные балки с выступающими концами, соединенные между собой канатом-стяжкой, идущим по внешней стороне бортов. Между балками по-прежнему натягивался продольный канат, поддерживаемый мачтами-стойками. По бортам шел один ряд гребных весел. На корме устанавливались рулевые весла в ключинах. Мачта была двуногой, заваливающейся, со штанговым креплением. Высокий, узкий прямоугольный парус крепился к одному рею. Во время Нового царства, с II тыс. до н. э. появился новый материал – длинные стволы ливанского кедра, и конструкция египетских судов несколько изменилась. Наибольшая их длина достигала 40 м, а ширина – 6,5 м. Исчез внешний канат-обвязка. Поперечные балки еще больше выступали из обшивки. Сохранились продольный канат-стяжка и внутренний киль. Парус стал низким и широким. Теперь он крепился на двух реях – верхнем и нижнем. На корме стояли два рулевых весла. Изображение такого судна, датированное 1525–03 гг. до н.э., было найдено в Дейр-эль-Бахри в храме Хатшепсут.

Финикия. Финикийцы с третьего тысячелетия до н. э. строили большие морские суда с низким бортом, высоким носом, прямоугольным парусом и гребными веслами. Корпус



Древние суда Египта:
 а) папирусная лодка-плот;
 б) судно 2700 г. до нашей эры;
 в) судно 1600 г. до нашей эры
 (с древних фресок).

перекрывали палубой. Строительство таких судов достигло расцвета в начале первого тысячелетия до н. э. В значительной мере этому способствовали богатые запасы в Финикии ливанского кедра, а также развитие политики торговой экспансии. В Финикии впервые в мире суда стали подразделяться на *военные* и *торговые*. Древние считали, что первое *торговое судно* построил финикийец Гипп в городе Тир (Сур). На *торговых судах* имелись подпалубные грузовые помещения, весла шли по бортам в один ряд. Одна мачта укреплялась вантами, несла широкий четырехугольный парус. Длина судна достигала 32 м, а ширина – 5 м. На корме имелось рулевое весло. Финикийцами строились и небольшие рыболовные суда – *кумбы*. Невысокая прочная мачта несла большой, прямоугольный парус, простеганный для прочности кожаными ремнями. В корпусе, нередко заливаемом водой, перевозили обычно амфоры, плотно залитые воском или асфальтом, в зависимости от характера груза. На верхней палубе крепили наиболее ценные, не боявшиеся воды грузы. Носовая часть была окована железом, защищавшим корпус от ударов кораблей неприятеля. *Военный финикийский корабль* представлял собой *парусно-гребное судно* VIII в. до н. э., предназначенное для защиты от многочисленных в те времена пиратов. Его корпус имел малую высоту борта и чашеобразную форму. Устанавливался таран, весла шли в два ряда – один над другим, корма и нос

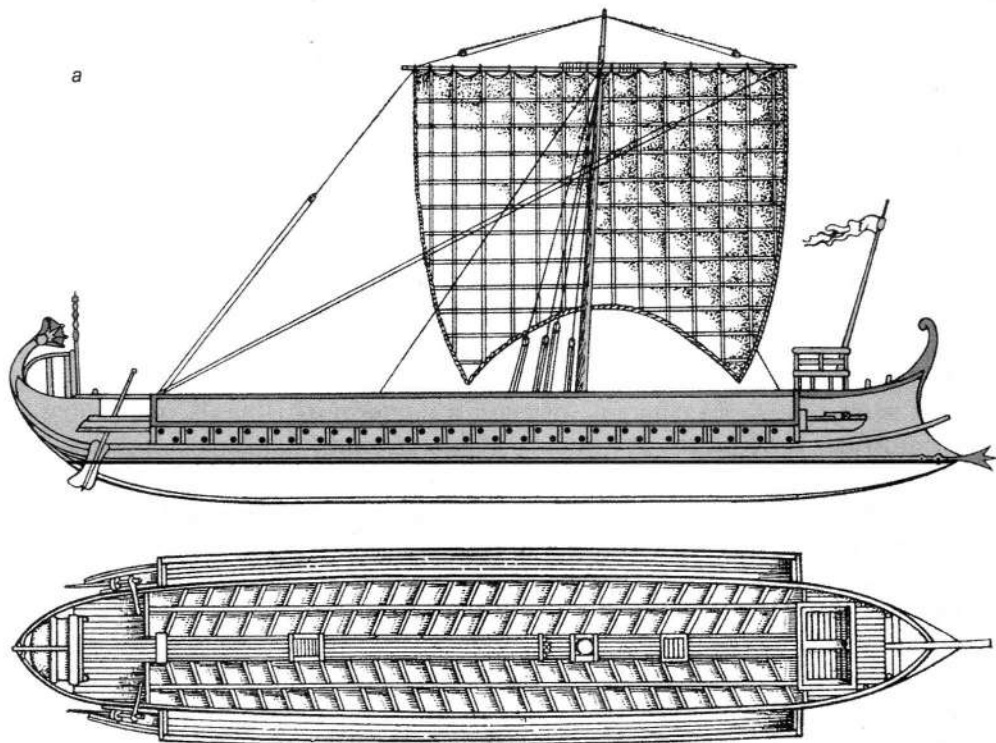


Финикийское торговое судно

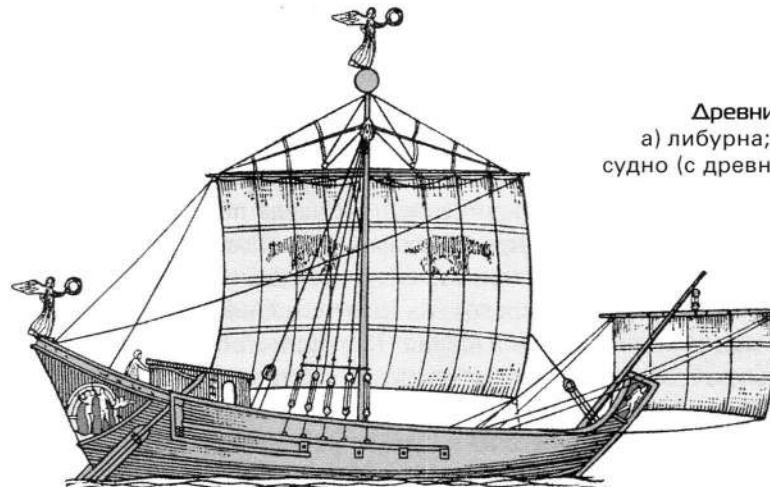
были высокими. Нос, как правило, украшался изображением лошадиной головы. Обшивка была выполнена из досок. Настил палубы устанавливался на многочисленных опорах и обносился перилами, соединяла носовую площадку с кормовой. В 1000–1500 гг. до н. э. *военные корабли* получили узкий корпус, с обшивкой вгладь, мощными штевнями и бархоутами, идущими по всему периметру. Палуба для воинов была поднята на стойках в виде платформы. Она закрывалась фальшбортом, на котором навешивались щиты. Массивные кормовые и носовые весла существенно отличали судно от подобных судов того времени. Их наличие позволяло кораблю менять курс на 180°, не разворачиваясь. Это значительно увеличивало маневренность. Во II в. до н. э. такое расположение рулевых весел ввел киевский князь Изяслав на своих *боевых ладьях*. Кроме того, в бою эти весла прочно скреплялись с корпусом и играли роль таранов. Мачта была съемная.

Греция. На берегах Эгейского моря судостроение зародилось в VIII–VII вв. до н. э. Суда имели киль, фальшкиль, штевни и шпангоуты. Для их постройки применялись дефицитные материалы: дуб (киль), акация (шпангоуты), сосна (рангоут) и бук (обшивка). Пояс обшивки крепились деревянными штырями или бронзовыми гвоздями. Она была переменной толщины – наиболее толстые пояса шли у киля, по скулам и на уровне палубы. Дейдвуд заполняли деревянными брусками. Корпус ниже ватерлинии смолили или покрывали свинцовыми листами. Весь корпус красили и натирали жиром. В качестве балласта использовали песок. Для защиты от волн устанавливали холщовый фальшборт. Значительными были различия между *торговыми* и *военными судами*. Свои *торговые корабли* греки строили по образцу судов финикийцев и критян. Поскольку у греков не было смоляных и ряда других материалов, необходимых в кораблестроении, они были вынуждены заказывать свои корабли в финикийском порту Тир. Там строили короткие и широкие суда (отношение ширины к длине составляло 1:4). Малые *торговые суда*, ходившие между островами Эгейского моря, из-за мелководья тамошних портов имели малую осадку. Их водоизмещение колебалось от 10 до 15 т. Более крупные корабли, рассчитанные на дальние плавания, имели водоизмещение от 200 до 300 т. Судя по кривизне кормы, эти корабли на ночь вытаскивались на берег. У них были усовершенствованные надводные борта с решетчатыми ограждениями и боковые трапы. Мачта ставилась в середине судна и несла пестрый грот. Рулевое управление осуществлялось одним или двумя веслами, закрепленными на корпусе корабля. При хорошем ветре, такое судно развивало скорость до 5 уз. Греки ввозили очень много товаров и хлеб с черноморских берегов, из Египта и Сицилии, а вывозили вино, растительное масло, мед и ремесленные изделия. Большинство продуктов перевозилось в амфорах; емкость греческой амфоры составляла в среднем 19,4 л. Полная грузоподъемность торговых судов равнялась 10 000 амфор римского образца (26,2 л). Обломки греческого *торгового судна*, имевшего на борту 10 000 амфор, после Второй мировой войны были обнаружены французскими водолазами возле Марселя. Судно имело 26 м в длину и 12 м в ширину. Оно затонуло в 145 г. до нашей эры. На носу таких судов ставилась

вторая наклонная мачта, она была ниже первой и несла прямоугольный или треугольный парус, особенно удобный в бурю. Главная мачта несла четырехугольный парус на рее. К нокам рея от топа мачты шли топенанты, рей фиксировался брасами. В пространстве между реем и топенантами иногда ставили дополнительный небольшой парус. Передняя мачта имела наклон в сторону носа и явилась предшественницей бушприта. Это позволяло судну плыть при боковых ветрах. Форма паруса была прямоугольной или трапециевидной. На уровне палубы проходил мощный брус – паралос, на котором были постоянно закреплены два рулевых весла. *Грузовое судно со сплошной палубой было впервые построено на о. Фасос. Существовало несколько типов торговых судов – лемб, келет и керкур. В V в. до н. э. в Афинах были построены специализированные суда для перевозки лошадей. Военные корабли греков назывались по количеству рядов весел – монера, диера, триера и тетрера. Основную часть флота составляли триеры. По свидетельству Плиния Старшего, в III в. до н. э. Птолемей Филадельф построил судно с четырьмя десятками рядов весел – тесаконтера с корпусом длиной 124 м, шириной – 17 м и высотой надводного борта – 22 м. В Коринфе был создан бронированный военный корабль – катафракт.*



б



Древние суда Рима:
а) либурна; б) римское грузовое судно (с древних фресок).

Древний Рим. В середине III в. до н. э. начало быстро развиваться судостроение на Апеннинском полуострове. Прототипами *римских судов* послужили суда Греции и Карфагена. Основной причиной быстрого развития римского флота явились Пунические войны. В последние столетия его рост стимулировался политикой Римского государства. Военные корабли Рима, как и Греции, получили название в зависимости от числа рядов весел: *бирема*; *трирема*; *квадрирема*; *квинквирема* и т. д. Основную часть флота составляли *квинквиремы*. Для борьбы с пиратами и для патрульной службы были созданы легкие, быстроходные корабли с одним рядом весел и одной мачтой – *либурины*. *Торговые суда* строились из пинии, обшивка крепилась на деревянных шипах, подводная часть покрывалась шерстью, тировалась (смолилась), а затем обкладывалась свинцовыми листами на медных гвоздях. Иногда суда имели несколько килей. На палубах устанавливались примитивные грузовые стрелы. Количество мачт доходило до трех. Прямоугольные паруса крепились на двух реях. В первые века нашей эры римляне стали применять треугольный латинский парус. Они впервые стали прорезать клюзы в носовых скулах.

Византия. Византийцы строили суда, используя опыт римлян. В VIII в. до н. э. преобладающим стал латинский парус. Основой флота стали *дромоны* – прообраз строившихся впоследствии арабами *дау*. Существовали и небольшие вспомогательные суда – *памфило* и *селандии*. Из *торговых судов* известны: *акатия* – имевшее значительную длину, одну или две мачты с прямоугольным парусом; *усиера* – большое двухпалубное двухмачтовое судно с латинским вооружением и двумя боковыми рулями. В Византии практически закончилось формирование типа *средиземноморской галеры*, которая прослужила до конца XVIII в. Основы для создания такой *галеры* были заложены еще в Древней Греции. У византийцев это судно носило название *галея*. Ряд усовершенствований был внесен византийцами в конструкцию рангоута и бегучего такелажа. В частности, для латинского паруса ими был изобретен косой рей, передний конец которого подтягивался к форштевню. К мачте рей крепился наклонно в нижней своей трети. Византийцами был изобретен и гафель, к которому крепилась верхняя шкаторина паруса.

Северная Европа. В VIII в. морскими народами Северной Европы были созданы так называемые *суда викингов*, ставшие прототипами судов последних эпох в Европе, на Ближнем и Среднем Востоке. Среди *военных кораблей* викингов известны: *лангскипп*; *дракар*; *снеккар* и *холькер*, а среди *торговых* – *кнорр* и *карф*. Нос и корма всех судов были одинаковыми, что позволяло маневрировать на веслах, не разворачиваясь. Суда обладали хорошими мореходностью и остойчивостью при осадке до 1,5 м. На их форштевнях укреплялись головы драконов или змей, изготовленные из бронзы или дерева. Мачты покрывались резьбой и позолотой. Каждая доска обшивки окрашивалась в свой цвет, паруса были пурпурными или полосатыми. Судостроительный материал викингов – дуб, липа, ясень и ель. Конопатили суда тканью, пропитанной березовой смолой или смоленным шерстяным жгутом. Весь такелаж состоял из растительных концов. Обшивка крепилась внакрой. Одними из первых викинги стали соединять между собой поясья обшивки железными заклепками. Они же стали впервые применять и составные штевни. Другим новшеством были железные якорные цепи, железные якоря с деревянным штоком и якоря-кошки.

Океания и Полинезия. В X–XII вв. произошел расцвет судостроительного искусства на о-вах Тихого океана. Инструментами полинезийцам служили каменные орудия, раковины и акульи зубы. Первые суда они стали строить еще около 2000 лет назад. Это были примитивные *лодки-долбленки*. Нехватка островных земель и рост населения побуждали тихоокеанские народы к поиску новых мест обитания. Возникла потребность в новых морских судах. Из имеющихся примитивных средств родились совершенные легкие океанские суда. Первоначально две лодки стали соединять между собой поперечными брусками. На них устанавливали палубу с примитивной надстройкой и мачту. Такое судно получило название *катамарана*. На основе этой конструкции возник чисто полинезийский тип судна. Параллельно основному корпусу на расстоянии нескольких метров крепился противовес (балансир) – древесный ствол. При движении он всегда находился с наветренной стороны. Нос и корма судна были одинаковой формы, что

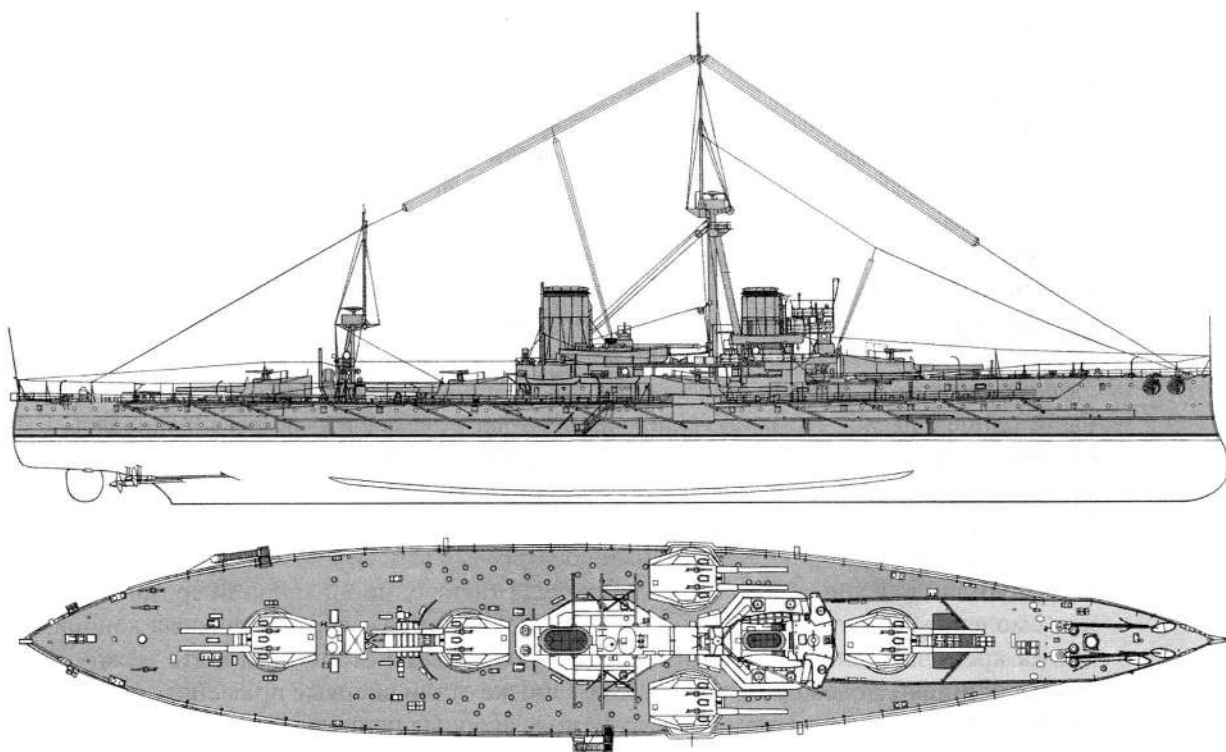
позволяло маневрировать без поворота. Движителями являлись парус и короткие весла-гребки. В качестве руля использовалось длинное весло. Суда ходили круто к ветру и развивали при этом значительную скорость. Надводные борта наращивали, нашивая на них доски. Якоря изготавливали из камня. Длина судна доходила до 25 м.

ДРЕДНОУТ

(от англ. слова *dreadnought* – *неустрасимый*) – первый линкор XX в. (см. *линейный корабль*), чье название стало нарицательным для кораблей данного класса, пришедших на смену эскадренным броненосцам в начале прошлого столетия.

ДРЕЙФУЮЩАЯ СТАНЦИЯ

– плавучая научно-исследовательская станция (лаборатория) в арктических зонах, недоступных для свободного плавания надводных судов. Предназначена для комплексных океанологических, метеорологических, аэрологических и др. исследований. Под площадку для дрейфующей станции используются прочные поля многолетних морских льдов или ледяные острова. Лагерь для нее – своеобразный поселок из домиков, палаток, павильонов и др. инженерных сооружений. Высадка персонала, доставка оборудования и эвакуация станции производится в основном с помощью самолетов или ледоколов. Первая дрейфующая станция «Северный полюс» (СССР) была основана в 1937 г. вблизи географического Северного полюса.



Линейный корабль британских ВМС *Dreadnought*

Построен в 1905–1906 гг. на казенной верфи в Портсмуте. Первый в мире турбинный линейный корабль, главная артиллерия которого состояла из одних 305-мм орудий (крупнейших в тот период). Артиллерийское вооружение дополняли 27 76,2-мм противоминных орудий, установленных незащищенно на надстройках и крышах башен. *Dreadnought* положил начало «дредноутной эры» в постройке линейных кораблей. После его появления все эскадренные броненосцы, в том числе и те, что в тот период находились в постройке, утратили боевое значение. Участвовал в Первой мировой войне. В ходе боевых действий таранным ударом потопил немецкую ПЛ *U-29*, которая торпедировала и потопила три британских броненосных крейсера – *Hogue*, *Cressy* и *Aboukir*. В 1919 г. линкор был выведен в резерв, а в 1922 г. – продан на слом.

ТТЗ: водоизмещение полн. – 20 730 т; 160,74 x 25,03 x 9,09 м; 18 ПК + 4 ГТЗА суммарной мощн. 23 000 л.с.; полн. скорость хода – 21 уз; дальн. плавания – 4340 миль (10 уз). Бронирование: гл. пояс – 102–279 мм; траверзы – 203 мм; барбеты башен орудий гл. калибра – 279 мм; башни орудий гл. калибра – 279 мм; боевая рубка – 279 мм, нижняя палуба (скосы) – 43 (68) мм; средняя палуба – 48 мм.

Вооружение: 5x2 305-мм АУ; 27x1 76,2-мм противоминных орудий; 5 пулеметов; 5 надводных 457-мм ТА.

ДРЕЙФУЮЩИЙ ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ

– обитаемый или необитаемый автономный подводный аппарат, совершающий плавание в подводном положении в толще воды, под действием морского течения, (без работы двигателей) с целью сбора научной информации.

ДРИФТЕР

(или *логгер* от англ. слова *drift* – дрейф) – рыболовное судно, предназначенное для ловли рыбы дрейферными сетями в прибрежных или океанических районах. Особенности архитектуры судна – низкий надводный борт и свободная палуба в носовой части для механизмов, выбирающих сети.

ДРОМОН

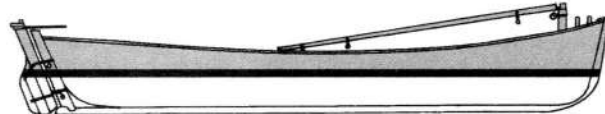
– парусно-гребное судно Средиземного моря (Византии и Арабского мира), пришедшее на смену *биремам* и *либурнам*. Впервые оно было спущено на воду около VI в. нашей эры и продержалось, в нескольких разновидностях, до XII в. Об этом судне сведений мало. Одна византийская рукопись, датируемая 850-м годом, содержит гравюру, изображающую *дромон* того времени. Его конструкция напоминает конструкцию *биремы* с двумя рядами гребцов. *Дромон* имел две мачты с латинскими парусами. Но самые первые суда этого типа имели один ряд гребцов, скорее напоминая *либурну* с одной мачтой. Позднее появились крупные двух- и трехмачтовые *дромоны*. Их длина варьировала от 30 до 50 м, а ширина – от шести до семи метров. На корме было два румпеля – у каждого борта свой. В плане *дромоны* имели заостренную форму и были весьма быстроходны. Экипаж насчитывал, в зависимости от размеров, от 100 до 300 человек. Киль оканчивался, как и у *биремы*, погруженным в воду тараном, а главным его вооружением были катапульты, метавшие огненные снаряды на большое расстояние. В носовой и кормовой частях судна размещались приподнятые палубы для стрелков из лука. Мощные, тяжелые катапульты имели возможность кидать снаряды весом в 500 кг на дистанцию до одного километра. Вооружались *дромоны* также легкими огнеметами – сифонофорами, которые заливали корабли противника жидкой горячей массой (греческий огонь), состоявшей из гудрона, серы и селитры, растворенных в нефти. При малейшем контакте с водой жидкость вспыхивала. Такой пожар только разгорался при тушении водой, и гасили его лишь вином, уксусом или песком. Точный состав этой смеси, как и конструкция вооружения, не дошли до нас. От таранов противника *дромоны* были защищены металлической броней.

ДУБ

– парусное промысловое судно прибрежного плавания, применявшееся в северо-западном Причерноморье и устьях рек Днепра, Дона и Буга. По конструкции – килевое судно с закругленными скулами, прямым наклонным форштевнем, транцевой кормой и навесным рулем. На двух мачтах нес по рейковому парусу, на бушприте – кливер. Длина судна доходила до 20 м, ширина – до 7 м, высота борта – до 1,8 м, а грузоподъемность – до 100 т. Для подвоза грузов к стоящим на рейде большим судам применялся так называемый *догрузный дуб* – парусно-гребное плоскодонное судно со съемной мачтой и рулевым веслом.

ДУБЕЛЬ-ШЛЮПКА

– гребное палубное судно российского флота второй половины XVIII в. Его длина достигала 25 м, ширина – 6 м, а осадка – 2 м. Имело до 20 пар весел, одну съемную мачту с прямым парусом, от семи до 15 небольших пушек. Использовалось для боевых действий в прибрежных районах, лиманах и в устьях рек.



Дуб

Дубивка

– парусная рыбацкая лодка, предназначенная для лова рыбы сетями, неводом или крючковой снастью. Была распространена на Черном и Азовском морях. Длина судна достигала семи, ширина – ок. 1,6, высота борта – 0,7, а осадка – 0,4 м. Его грузоподъемность составляла ок. 2 т, а экипаж мог насчитывать семь человек.

Дубок

– парусно-гребная рыбацкая лодка со шпринтовым парусом, встречавшаяся на Черном и Азовском морях. Длина судна достигала 10 м, ширина – ок. 2,5 м. Его грузоподъемность составляла порядка 3–3,5 т, а экипаж мог насчитывать пять человек.

Дунгьях

– индийское парусное судно XVII–XIX вв. типа *дау* с коротким килем и далеко выступающим форштевнем. На слегка наклоненной мачте ставился трапециидальный парус. От судов португальских мореплавателей (*караки* и *каравеллы*) заимствованы высокие борта, кормовая надстройка, навесной руль. Благодаря такой комбинации – быстроходных *дау* и неповоротливых португальских судов – *дунгьях* при малой длине (20–30 м) по отношению к ширине и высоте имели хорошие мореходные качества.

Душегубка

– небольшая узкая плоскодонная лодка, выдолбленная из целого ствола дерева (см. *челн*).

Дхау

– см. *багала*.

Е, Ж

Ейпер

(от голланд. слова — *eier* — *яйцеобразный*) — небольшое судно, применявшееся в Нидерландах в XVIII–XIX вв. для лова сельди в Северном море.

Ела

— норвежская *промысловая лодка* XIII–XIX вв. с высокоподнятыми штевнями с острыми оконечностями.

Енотаевка

— речное *парусное судно*, однотипное с *асламкой* и отличающееся от нее лишь некоторыми деталями парусного вооружения.

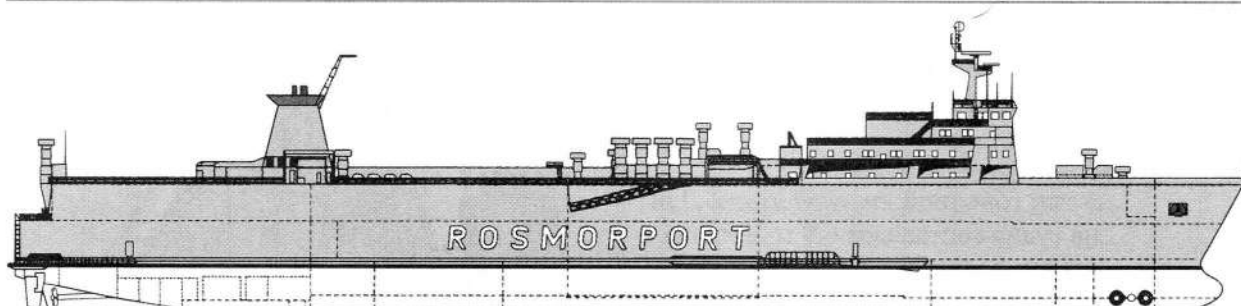
Жангада бразильская

— *парусный плот*, построенный из стволов дерева бальсы (бальзы). Одно из самых древних судов мировой истории, которое бразильские индейцы использовали для плавания на 40 км от берега. За всю историю своего существования, свыше шести тысяч лет, оно нисколько не изменилось. Казалось бы, что такая примитивная конструкция не имела никаких надежд на будущее, но это ошибка. Шведский специалист Бьерн Ландстрем, который всю жизнь занимался старинными кораблями, считает, что *жангада бразильская* переживет еще и атомные корабли. *Жангада* не просто плот, а плот с парусным вооружением *бригантины*. На больших *жангадах* имелось нечто вроде кабины из камыша или соломы. Управление осуществлялось кормовым веслом. Поскольку *плот* из бальсы имеет очень малый вес, приходилось применять выдвижной киль. Знаменитый норвежский путешественник Тур Хейердал со своими друзьями построил подобный *плот*, который был назван *Кон-Тики*, на котором они пересекли Тихий океан в 1947 г.

Железнодорожный морской паром — см. паром.

Живодная лодка

(название по способу лова — лов на живодь, живую приманку, кривой снастью) — *парусное промысловое судно*, применявшееся в XVIII–XIX вв. на Волге и Каспийском море. Отличалось хорошей мореходностью. В палубу был врезан большой чан с водой (садок) для хранения живоды. Длина судна достигала 12 м, ширина — 3 м, а осадка — 1,8 м. Его грузоподъемность составляла порядка 38 т.



Железнодорожный паром российской судоходной компании «Росморфлот»

Построен в 1982–1984 гг. на верфи ф. «Seebeckwerft» в Бремерсхафене (ФРГ). Курсирует на линии Усть-Луга — Балтийск. Принимает на борт до 135 ж/д вагонов + 30 40-фут. рефрижераторных контейнеров + 76 легковых автомобилей на верхн. палубе.

ТЭ: валовая вместимость — 20 200 т; 187,36 x 21,6 x 6,5 м; 2 ДД суммарной мощн. 16 000 л.с.; скорость полн. хода — 18 уз; экипаж — 18–20 чел.

З

ЗАБАРА

— небольшое парусное судно, применявшееся французами и испанцами для каботажного плавания в XIX в. в р-не Бискайского залива. Грузоподъемность судна составляла ок. 80 т.

ЗАВОЗНЯ

(или *заводня*) — большая плоскодонная *парусно-гребная лодка*, применявшаяся для завоза верпов при движении речных несамоходных судов против течения и для перевозки грузов на берег. В каждом караване, состоявшем из 7–10 барок, имелось две или три *завозни*. На днище насыпали песок, где разводили огонь для приготовления пищи всем командам каравана. Строились обычно на один рейс. *Волжские завозни* имели две мачты. *Донские завозни* передвигались лишь с помощью двух или трех пар весел. В корме устраивалась площадка длиной до четырех метров для рулевого. Длина завозни достигала 14 м, ширина — 2,5 м, а осадка — 0,5 м. Грузоподъемность составляла порядка 10 т.

ЗАКАЛЕДЕ

— один из основных типов *турецкой каторги*. Снаряжались и содержались государством. Строились из венецианских манер и имели 24–25 банок.

ЗАРУК

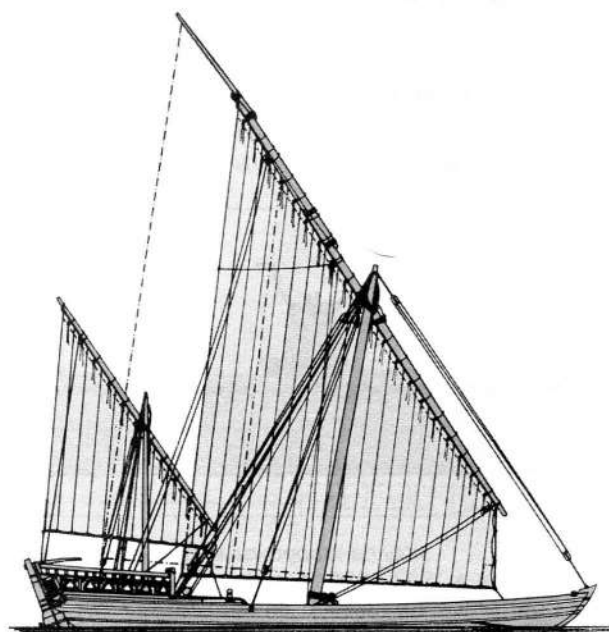
— *арабское парусное судно* Красного моря, являвшееся предшественником *Самбука*.

ЗВЕЗДНЫЙ

— тип гоночной *килевой яхты*. Длина судна составляет 6,9 м, ширина — 1,75 м, осадка — 1,02 м, площадь парусности — 28 м², водоизмещение — 0,67 т. Экипаж насчитывает два человека.

ЗВЕРОВОЙНОЕ СУДНО

— *добывающее судно* для охоты на морского зверя. В его качестве ис-



Зарук

пользуют суда специальной постройки или обычные транспортные суда ледового плавания. Оснащают 4–6 *фангботами* для доставки охотников к лежбищам и убитого зверя на судно.

Земснаряд

(или *дноуглубительный снаряд*) – *дноуглубительное самоходное* или *несамоходное судно*, предназначенное для извлечения грунта со дна водоема. В зависимости от назначения и конструктивных особенностей подразделяются на: *землесосный снаряд* – всасывает грунт в виде водогрунтовой смеси (пульпы) и транспортирующий его в отвал (основной агрегат – грунтовый насос);

землечерпательный снаряд с черпаковым устройством (с помощью которого извлекается грунт из воды); *комбинированный снаряд*. Производительность речного земснаряда составляет порядка 250–1500 м³ грунта в час, а морского – доходит до 5000 м³ грунта в час.

Зензиль

– тип сравнительно узкой *галеры* с короткими веслами. Была распространена до конца XVI в.



Земснаряд пр. 1678Г

Построен в 2005–2006 гг. ОАО «Завод гидромеханизации» в г. Волгоград по заказу ОАО «Южный горно-обогатительный комбинат» в г. Кривой Рог (Украина). Оснащен гидравлическим рыхлителем, позволяющим разрабатывать песчаные и песчано-гравийные грунты на глубинах до 12 м. Производительность по пульпе 3800 м³ грунта в час. Дальность транспортировки пульпы 3500 м. Способ рабочих перемещений – якорно-тросовый.

ТЭ: водоизмещение в порожнем – 280 т; 32,2 x 9,7 x 2,0 м.

И

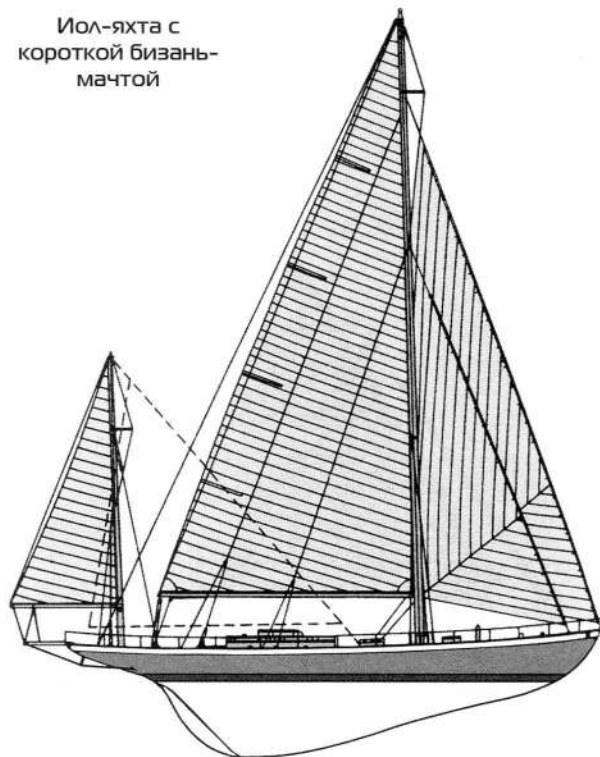
Индиец

— европейское парусное судно XVIII–XIX вв., использовавшееся на Западном и Восточном побережье Индии. Сначала являлось голландским, а затем — английским и французским. Эти суда делились на два основных типа: *восточные* и *западные*. *Восточный индеец* происходит от голландских *пинасс* и *галионов* XVIII в. Различие заключалось в том, что у *индийца* были увеличены размеры, так как торговые компании Восточной Индии вели очень обширную торговлю. Двухпалубные суда этого типа, уже в начале XVIII в. брали на борт по 700 т груза и имели по две палубы. С первой половины XIX в. их заменили трехпалубные суда, которые перевозили уже по 1500 т груза. Но при таком росте грузоподъемности их скорость оставалась небольшой. Поэтому, когда на морях появились американские *клиперы*, которые отличались очень высокой скоростью хода, эпоха *индийцев* подошла к концу. Самые большие корабли этого типа достигали в длину 65 м, а в ширину — 16 м. Британские *восточные индийцы* имели по четыре прямоугольных паруса на грот- и фок-мачтах, а на бизань-мачте — три прямоугольных паруса и бригантину. Кроме того, на мачтах ставились лисели, штаги и фоки. На одном из английских *восточных индийцев* (*Essex*) стояло 63 паруса — абсолютный рекорд в истории парусного флота. Голландские *восточные индийцы* (самым известным из них была *Gertruda*) были сравнительно небольших размеров и несли меньшее количество парусов. *Западные индийцы* отличались от *восточных* тем, что имели высокие надводные борта и иное распределение внутренних помещений, причем мореходные качества их были лучше. Длина *индийца* достигала 40 м, ширина — 11 м, осадка — 5,5 м, водоизмещение составляло 1200 т, а грузоподъемность — 700 т. Экипаж насчитывал 180 человек.

Иол

(от англ. слова *yawl*) — 1. Небольшое парусное двухмачтовое судно, использовавшееся на Балтике и Черном море в XVIII–XIX вв. Предназначалось для сторожевой и разведывательной служб. Длина судна достигала 15 м, ширина — 4 м, а осадка — более 2 м. Вооружение состояло из трех–семи пушек небольшого калибра. 2. Тип двухмачтовой яхты с короткой кормовой бизань-мачтой, установленной позади головки баллера руля и несущей бизань площадью 8–12 % общей парусности. Грот на *иоле* имеет площадь 50–55 % общей парусности и вместе со стакселем создает эффективную тягу. Бизань же служит главным образом для центровки *яхты* и улучшения ее управляемости.

Иол-яхта с короткой бизань-мачтой



К

КААГ

– небольшое одномачтовое плоскодонное *парусное судно* с малой осадкой, применявшееся в Нидерландах в XVIII–XIX в. для прибрежного и речного плавания, а также рыбной ловли. Парус шпринтовый, а с XVIII в. – гафельный. Длина судна составляла ок. 15 м, а грузоподъемность – порядка 80 т.

КАБЕЛЬНОЕ СУДНО

– *судно технического флота* для прокладки, ремонта и обслуживания морских (океанских) линий связи и электропередачи. Прокладка первых подводных кабелей связи производилась с *буксиров* и других переоборудованных для этих целей судов, включая *пассажирские*. *Кабельное судно* специальной постройки появилось в конце XIX в. Отличаются характерной носовой частью с выдающимся вперед крамболом со шкивами большого диаметра, через который кабель опускается в море или поднимается. Шкивы для пропуска кабеля устанавливаются также в корме. Водоизмещение судна может достигать 20 000 т, а длина принимаемого на борт кабеля – 8000 м. Скорость хода при прокладке кабеля, как правило, не превышает восьми узлов. Наиболее известным кабельным судном считается британский *Great Eastern*, который был спущен на воду в 1858 г. Корабль спроектировал и строил Брунель. Он почти в пять раз превышал любое другое судно гражданского флота того периода. Будучи *лайнером*, при водоизмещении 19 217 т (210 х 25,3 м) *Great Eastern* был рассчитан на 596 пассажиров и 2400 палубных мест. Однако в качестве лайнера судно оказалось нерентабельным, и к 1864 г. его переоборудовали в кабелеукладчик, в 1874 г. – поставили на прикол, а в 1888 г. – продали на слом.

КАБЕСТАННОЕ СУДНО

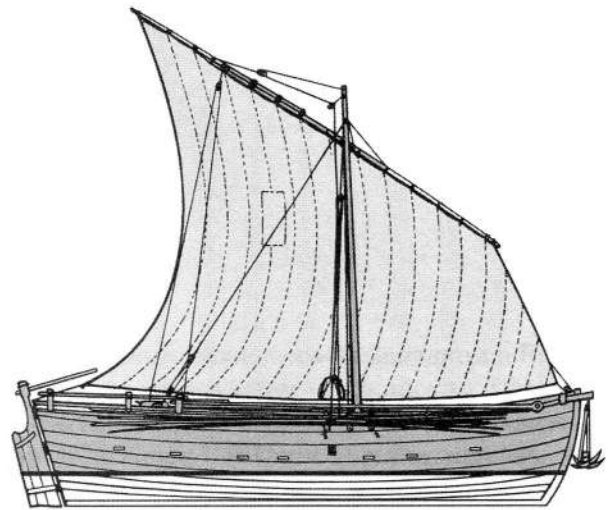
(или *кабестан*) – речное *самоходное судно*, распространенное в середине XIX в. в Волжском бассейне. По принципу движения оно являлось развитием *коноводного судна*. Основной частью являлся кабестан или ворот, приводимый во вращение паровой машиной. Одно *кабестанное судно*, представляющее собой почти прямоугольный понтон с тупым носом, без надстроек (кроме камбуза), путем завоза якорей буксировало до 50 барок общей грузоподъемностью до 10 000 т. Дрова для паровой машины доставлялись на специальных судах – *дровянках*. За день караван проходил до 60 км. Обслуживало его до 130 человек, работавших в три смены. Длина судна доходила до 64 м, ширина – до 13 м, высота надводного борта – до 3,6 м, а осадка – до 1,5 м. Средняя скорость каравана составляла 3–4 км/час, а мощность паровой машины – 60 инд. с.

КАБОТЬЕР

(от франц. слова *cabotier*) – плоскодонное судно с удлиненным корпусом конца XIX в. Первоначально строились во французской провинции Нормандии.

КАВАСАКИ

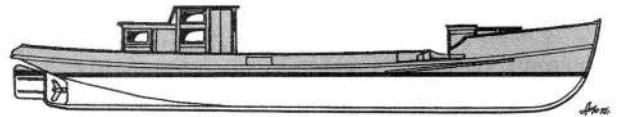
– плоскодонное парусное *рыболовное судно*, распространенное в Японии. В России на Дальнем Востоке так называют *рыболовный парусно-моторный бот*. Судно имело одну съемную мачту, расположенную в корме и прямой парус из тонкой циновки площадью ок. 32 м². Длина судна колебалась от 12 до 15 м, ширина составляла ок. 3 м, а экипаж насчитывал 13 чел. Водоизмещение судна не превышало 14 т.



Каботьер

КАДЕТ

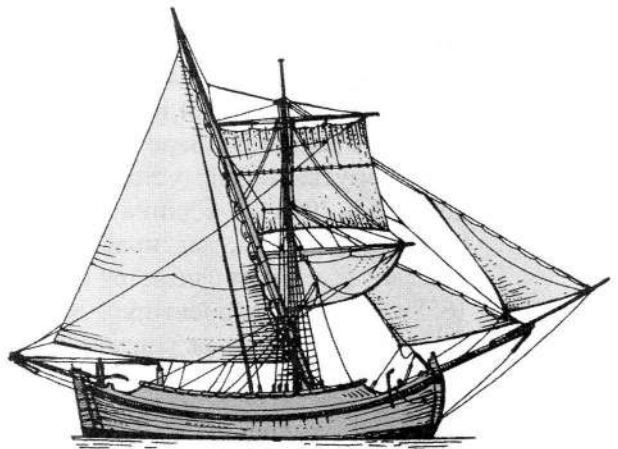
– *швербот-двойка*. Международный юношеский класс разработан в Великобритании конструктором Д. Холтом в 1947 г. Длина судна составляет 3,22 м, ширина – 1,27 м, осадка со швертом – 0,8 м, площадь парусности – 5,52 м².



Кавасаки

КАЙК

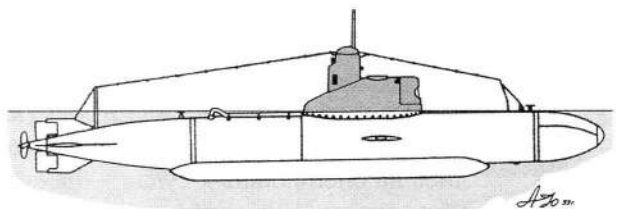
(от турецкого слова *kayak* – лодка) – **1.** Лодка, носимая на борту галер. Устанавливалась по левому борту на банке, свободной от гребцов. Опускалась и поднималась по веслам, опущенным под углом к воде. **2.** Небольшое *каботажное и рыболовное парусное судно*, распространенное на Ближнем Востоке и Средиземноморье. Имеет вытянутую носовую оконечность, закругленные скулы и высокую корму. Парусное вооружение – шпринтовый грот, прямоугольный топсель, фокастаксель и один или несколько кливеров. **3.** Небольшая легкая узкая гребная лодка длиной до 12 м на Дону, Днепре и др. южных реках.



Рыболовный кайк

КАЙРЮ

– одна из *сверхмалых ПЛ*, строившихся в годы Второй мировой войны в Японии. В начале 1944 г. Школа механиков флота в инициативном порядке построила две *сверхмалые*



Кайрю

ПЛ полным водоизмещением 19,3 т (16,9 x 1,37 м), предназначавшихся для подготовки пилотов карликовых лодок типа А. Их элементы привлекли Морской Генеральный штаб (МГШ), и в январе 1945 г. он заказал 560 таких кораблей, предназначавшихся для обороны о-вов Метрополии. В качестве вооружения они несли две 457-мм торпеды или боевую часть, вмещавшую 600 кг тринитротолуола. В последнем случае экипаж (два человека) состоял из смертников, так как лодка должна была подойти к кораблю противника и таранить его. Бензиновый мотор мощностью 80 л.с. обеспечивал ход в надводном положении со скоростью 7,5 уз, а АБ в подводном положении – порядка 10 уз. Емкость батарей позволяла кораблю пройти под водой 36 миль со скоростью 3 уз. До капитуляции Японии флоту успели передать чуть больше 200 *Кайрю* (20 из них предназначались для учебных целей). Сколь значимого влияния на ход боевых действий эти лодки не оказали. После войны одну из них доставили на ВМБ в Нью-Лондоне (США), отреставрировали и сохранили как музейный экспонат.

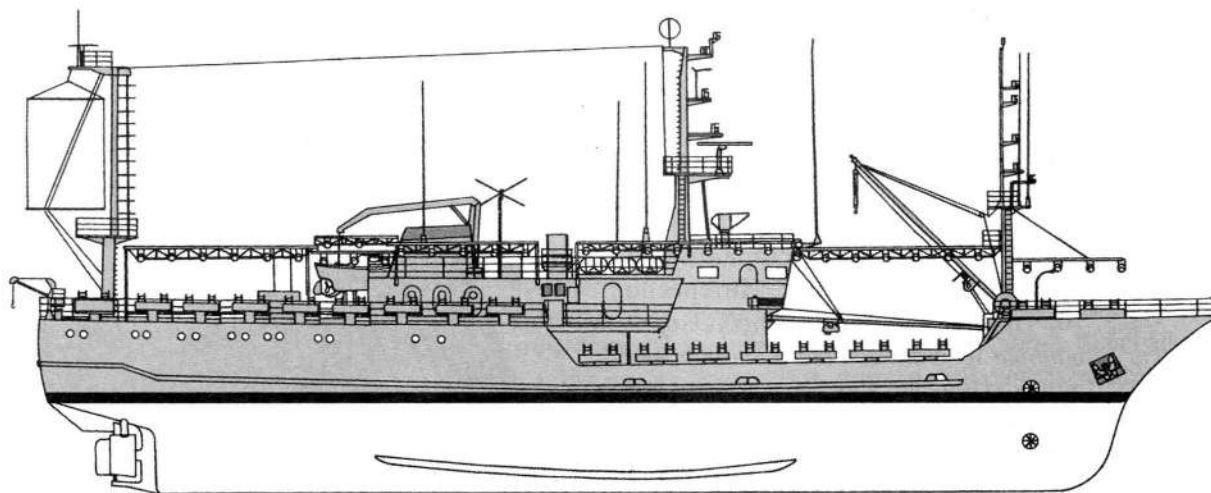
КАЛЬМАРОЛОВНОЕ СУДНО

– тип узко специализированного средне-тоннажного *промыслового судна*, предназначенного для ловли кальмара на крючковую снасть (ярус, удочки) или дрейфтерными сетями. Для привлечения кальмара используют люстры надводного освещения, устанавливаемые вдоль борта судна. Улов на борту замораживают разделанным (тушка кальмара с кожей и голова со щупальцами) или неразделанным, а затем обеспечивают его долговременное хранение в трюмах. С конструктивной точки зрения *кальмароловное судно* является *ярусником*.

КАМАРА – древнегреческое судно. Вмещало до 30 чел. Имело заостренные оконечности.

КАМЕЛИ

– *судоподъемное сооружение* для проводки строящихся судов по мелководным участкам рек или для буксировки поврежденного судна на ремонт. В начале XVIII в. *камели* специальной постройки (со съемной транцевой переборкой) с крупными парусными кораблями на борту буксировали из Петербурга в Кронштадт. В эпоху стального судостроения их стали делать в виде металлического понтона, своей формой повторяющего форму подводной части корпуса судна. Подъемная сила, после откачки воды достигала



Советское кальмароловное судно типа *Галицыно* (пр. 05026)

Суда этого типа предназначались для лова пелагического кальмара вертикальными ярусами, дрейфтерными сетями и выработки мороженой, разделанной или неразделанной продукции. Они оснащались 36 расположенными вдоль бортов двухбарабанными ярусными лебедками и световыми гирляндами из 60 светильников. В 1986–1990 гг. на одном из отечественных ССЗ было построено семь судов пр. 05026, которые эксплуатировались на Дальнем Востоке.

ТЭ: водоизмещение – 1310 т; 47,96 x 9,8 x 3,85 м; ДД мощн. – 735 л.с.; скорость хода – 10,2 уз; экипаж – 26 чел.

250 т. Во время Первой мировой войны использовались *камели* из водонепроницаемого брезента, наполненные сжатым воздухом. Послужили прообразом современных плавучих доков.

КАМЕРА ПОДВОДНОЙ СВАРКИ

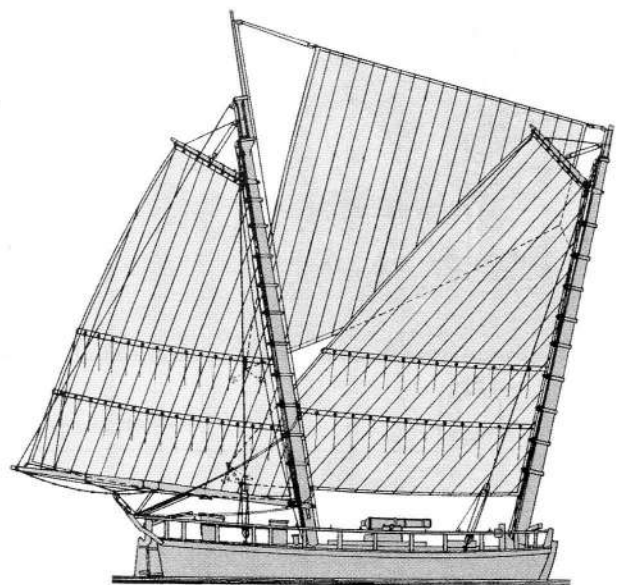
— *сооружение*, обеспечивающее выполнение сварочных работ на больших глубинах, с повышенным или нормальным внутренним давлением. Корпус с повышенным давлением (давление окружающей среды) открыт снизу и имеет круглые вырезы по бокам для трубопровода. Камера устанавливается на трубопроводе, ее положение регулируется домкратами с помощью кольцевых уплотнений. Герметизация достигается вытеснением воды сжатым воздухом. Водолазы, спустившиеся в *водолазном колоколе*, заходят в *камеру* и сваривают трубы. По конструкции *камера подводной сварки* — весьма сложное инженерное сооружение, имеющее развитое узкоспециализированное оборудование. Главная проблема ее использования заключается в сложности обеспечения надежной герметизации, и поэтому пока широкого распространения не получила.

КАН

— речное *транспортное парусное судно* северо-европейских мореплавателей XVIII в. Использовалось на реках Эльба, Рейн и др. В движение приводилось веслами или двумя гафельными парусами, которые ставили на опускающихся мачтах. Вместо кия использовались бортовые шверты. Носовая и кормовая части были прикрыты палубой. Грузоподъемность судна достигала 25 т.

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА

(от франц. слова *сапон* — пушка) — *артиллерийский корабль*, предназначенный для боевых действий в прибрежных районах морей, закрытых театрах, реках и озерах. Использовался для борьбы с малыми *боевыми кораблями*, высадки десантов и поддержки их огнем во время боевых действий на берегу, обеспечения обороны и осады приморских крепостей и баз, несения дозорной и стационарной служб. Впервые *гребная* и *парусно-гребная канонерская лодка* появились во второй половине XVIII в. Они, вместе с *геманом* (до 36 пушек) и *шебекой* (от 30 до 40 пушек малого калибра) пришли на смену классической *галеры*. Первые *гребные канонерские лодки* несли два тяжелых орудия (калибром примерно до 152 мм). Подобные суда строились вплоть до завершения Крымской войны (до середины 1855 г.). Отечественные *канонерские лодки*, например, при водоизмещении порядка 65 т (длина ок. 23 м) несли два 170-мм орудия на поворотных станках. Их развитием стали *винтовые канонерские лодки*, некоторые из которых имели броневую защиту. Такие корабли вначале появились в России, а с 60-х годов XIX в. стали строиться в Великобритании, Германии, Франции и Скандинавских странах. Интересно то, что они делились на *небронированные* и *броненосные канонерские лодки*. Первые, как правило, предназначались для борьбы с торговым судоходством, защиты рыболовных промыслов и своих торговых интересов в отдаленных колониях, а также стационарной службы. Их развитие привело к появлению в конце 70-х годов XIX в. *канонерских лодок колониального типа*, а затем — *мореходных канонерских лодок*, которые также являлись прямыми потомка-



Американская парусно-гребная канонерская лодка

ми лодок типа *Rendel*. С началом Первой мировой войны в Великобритании колониальные лодки переклассифицировали в *шлюпы* и использовали в прибрежных водах для конвойной и дозорной службы, борьбы с легкими силами противника, минных постановок и траления (т. е. для выполнения вспомогательных задач). *Броненосные канонерские лодки* предназначались для обороны портов и побережья. Они дали толчок к появлению *канонерских лодок типа Rendel*, а затем – *мореходных канонерских лодок*, например, таких как русский *Гиляк*. Другим направлением развития кораблей типа *Rendel* стали *морские мониторы*, в годы Первой мировой войны использовавшиеся для обстрела побережья, занятого противником, и частично – *речных бронированных мониторов*, активно строившихся в Австро-Венгрии и России. В годы Первой мировой войны как *канонерские лодки* классифицировали *вооруженные торговые суда* и специально построенные *плоты* или *понтон*ы, которые несли от одного до двух тяжелых орудий (калибром до 130 мм).

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА БРОНЕНОСНАЯ

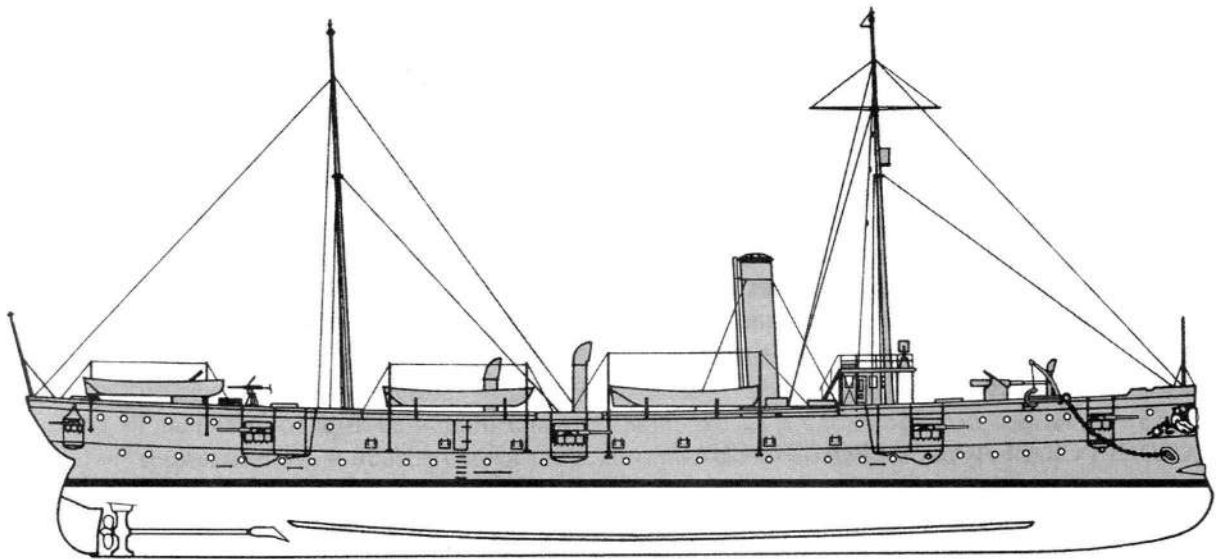
– *канонерская лодка*, являющаяся развитием *бронированных винтовых канонерских лодок*. Появилась в 60-х годах XIX столетия в Великобритании, Германии, России, Франции и Скандинавских странах. Предназначались для обороны портов и побережья. В некоторых странах, например, в Германии, классифицировались как *канонерские лодки II класса*. Водоизмещение этих судов могло достигать 1000 т, а вооружение включало в себя одно орудие крупного калибра (от 220 до 280 мм), несколько скорострельных орудий среднего (от 120 до 150 мм) и малого (не более 47 мм) калибров. Так, например, немецкие броненосные канонерские лодки *Brummer* и *Bremse* при водоизмещении 866 т (62 (pp) x 8,5 x 3,2 м) несли одно орудие калибром 210 мм, одно – калибром 127 мм и восемь скорострельных пушек. Их верхняя палуба в районе машинного и котельного отделений, а также погребов боезапаса обшивалась броневыми листами толщиной 63 мм. Паровая машина прямого расширения мощностью 1500 ном. с. обеспечивала ход 15 уз. Данные лодки не могли вести борьбу с соединениями противника, вторгшимися в охраняемые прибрежные воды, и поэтому на смену им пришли корабли, строившиеся по типу британской канонерской лодки *Rendel* (см. *канонерские лодки типа Rendel*).

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА ВИНТОВАЯ

– *канонерская лодка*, являвшаяся развитием *гребной канонерской лодки* середины XIX в., использовавшая в качестве двигателя паровую машину прямого расширения. Строились в России в 1854–1858 гг. и предназначались для действий в шхерных районах Балтийского моря. Всего в составе отечественного флота было 75 таких кораблей. Часть из них имела локальную броневую защиту: железными листами толщиной 30 мм были обшиты подводная часть корпуса в районе котельного отделения и крюйт-камер, а коридор гребного вала прикрывался железным кожухом со стенками той же толщины. Выступающую далеко вперед носовую часть корпуса, также обшитую железом, можно было использовать в качестве тарана. 4 августа 1855 г. винтовые канонерские лодки впервые участвовали в боевом столкновении с кораблями противника. В этот день *Шквал*, *Щука*, *Ерш*, *Зарница*, *Порыв* и *Бурун* у Толбухина маяка вели двухчасовую артиллерийскую перестрелку с *винтовым фрегатом* и двумя *вооруженными пароходами* англичан. В 1861 г. из 40 отечественных *винтовых канонерских лодок* была сформирована Практическая эскадра, призванная отработать приемы тактические построения и эволюций паровых кораблей, а также изучения их свойств.

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА КОЛОНИАЛЬНОГО ТИПА

– *канонерская лодка*, являющаяся развитием *небронированной канонерской лодки* и также предназначалась для борьбы с торговым судоходством, защиты рыболовных промыслов и своих торговых интересов в отдаленных колониях, а также стационарной службы. Строилась с конца 70-х годов XIX в. по 1905 г. – период характеризовавшийся активной борьбой ведущих империалистических держав мира за колонии и политическое влияние в мире, известный как эпоха «политики канонерок». В отличие от предшественников данный корабль имел на вооружении скорострельные орудия среднего



Канонерские лодки колониального типа ВМС США *Machias* и *Castine*

Предназначались для стационарной службы в странах Южной Америки, Океании и Дальнего Востока. Были построены в 1891–1894 гг. на верфи ф. «Bath Iron Works». Принимали участие в Испано-американской войне. В 1920 г. *Machias* была продана правительству Мексики и переименована в *Agua Prieta*, а *Castine* – в 1921 г. переоборудовали в торговое судно, которое эксплуатировалось до середины 30-х годов одной из частных фирм.

ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 1177 т; 62,8 x 9,75 x 4,4 м; 2 ПМ суммарной мощн. 2200 инд. с.; скорость полн. хода – 15,5 уз; дальн. плавания – 3500 миль (9 уз); экипаж – 348 чел.

Вооружение: 8x1 102-мм скоростр. орудий; 6x1 6-фунт. и 2x1 1-фунт. скоростр. пушки. 2 457-мм надводных ТА.

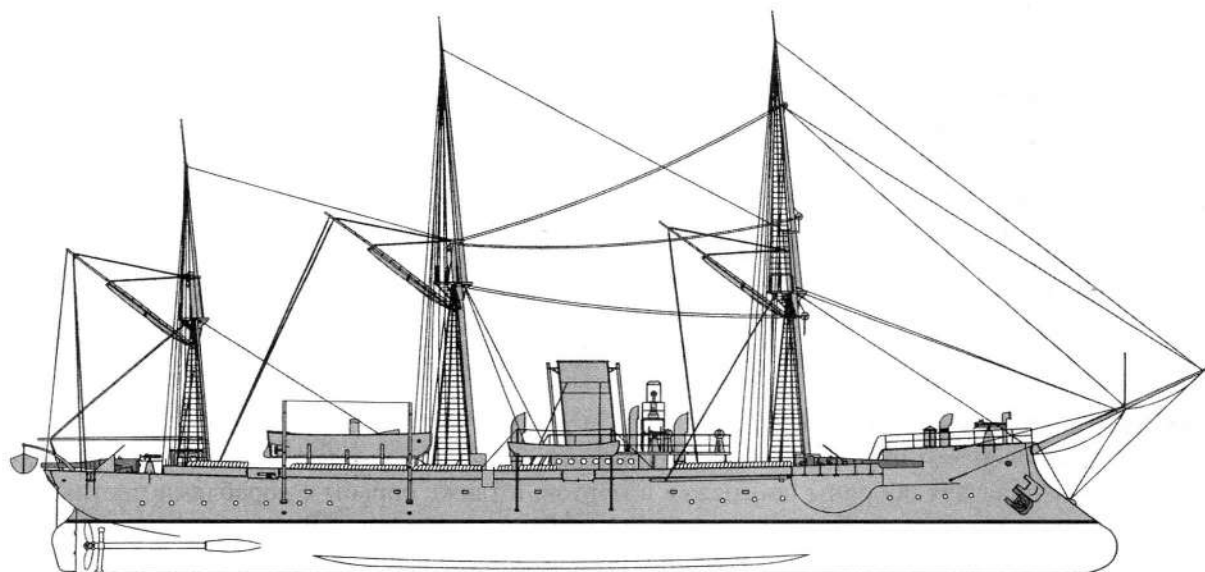
(не более 120 мм) и малого калибров, сравнительно большие размеры и автономность. Так, например, германская лодка *Panther*, вступившая в строй в 1901 г., при водоизмещении 1000 т (63 (pp) x 9,1 x 3,15 м) несла два 102-мм орудия, шесть 37-мм скорострельных пушек и два 7,62-мм пулемета. Развитие данных кораблей в конце XIX в. привело к появлению мореходных канонерских лодок.

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА НЕБРОНИРОВАННАЯ

– канонерская лодка, являющаяся развитием небронированных винтовых канонерских лодок. Появилась в 60-х годах XIX столетия в Великобритании, Германии, России, Франции и Скандинавских странах. Предназначалась для борьбы с торговым судоходством, защиты рыболовных промыслов и своих торговых интересов в отдаленных колониях, а также стационарной службы. В некоторых странах, например, в Германии, классифицировалась как канонерская лодка I класса. Водоизмещение этих кораблей, как правило, не превышало 500 т. Они несли несколько нарезных орудий калибром от 120 до 280 мм. Корабли данного типа к концу XIX в. трансформировались в канонерские лодки колониального типа.

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА МОРЕХОДНАЯ

– канонерская лодка, являющаяся развитием канонерских лодок типа *Rendel* и решающая те же задачи. Начали строиться в начале 80-х годов XIX в. В отличие от *Rendel* обладала хорошими мореходными качествами, несла несколько тяжелых орудий (калибром до 280 мм), пушек среднего калибра (от 102 до 150 мм) и автоматов калибром 47 мм. Русская канонерская лодка *Грозный*, например, вступившая в строй в 1892 г., при водоизмещении 1620 т (72,2 x 12,7 x 3,7 м) имела на вооружении одно 229-мм и одно 152-мм орудия, четыре 47-мм и четыре 37-мм скорострельные пушки. Толщина броневых пояса колебалась от 82 до 127 мм, толщина броневых листов палубного настила – от 18 до 38 мм, а броневой защиты рубки составляла 25 мм. Две вертикальные паровые машины тройного расширения суммарной мощностью 2060 инд. с. обеспечивали ход 14 уз. Среди отече-



Мореходная канонерская лодка русского Императорского флота *Кореец*

Канонерские лодки *Манджур* и *Кореец* были построены в 1885–1886 гг.: первая – в Швеции, а вторая – в Дании. Предназначались для службы на Дальнем Востоке. *Манджур* во время Русско-японской войны была интернирована в Шанхае. В 1922 г. ее увели белогвардейцы в Манилу. В 1923 г. корабль продали на слом. *Кореец* был взорван экипажем 27 января 1904 г. на рейде Чемульпо (Корея) после боя крейсера *Варяг* с японской эскадрой.

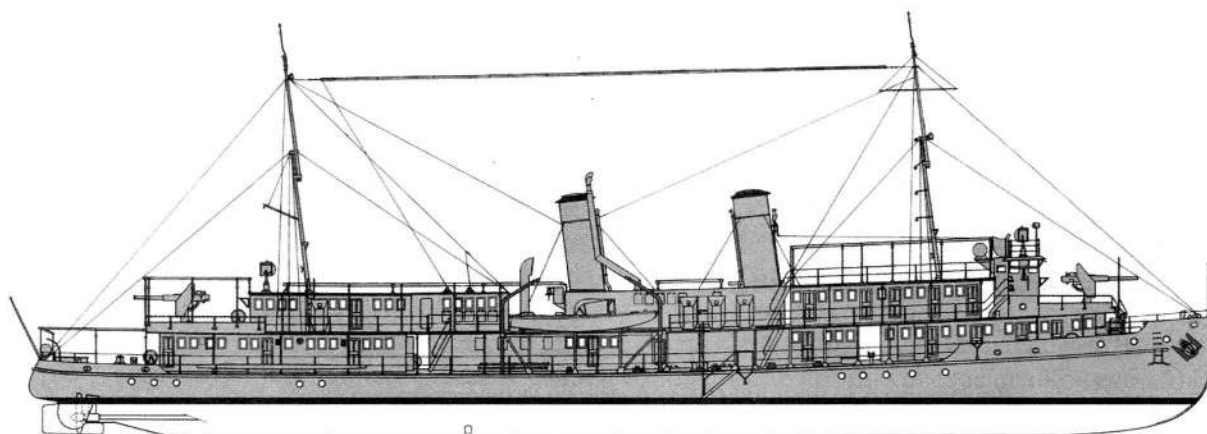
ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 1334 т; 66,3 x 10,7 x 3,5 м; 6 ПК + 2 ПМ 1300 инд. с.; скорость полн. хода – 12,5 уз. Бронирование: палуба – 10 мм. Экипаж – 174 чел.

Вооружение: 2x1 203-мм орудия за щитами на поворотных станках; 1x1 152-мм орудие за щитом на поворотном станке. 4x1 107-мм орудия; 2x5 47-мм и 4x5 37-мм скоростр. револьверные пушки; 1 381-мм ТА.

ственных канонерских лодок данного типа наиболее известна *Кореец*, которая была взорвана экипажем на рейде Чемульпо в самом начале Русско-японской войны.

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА РЕЧНАЯ

– канонерская лодка, являющаяся развитием канонерских лодок типа *Rendel*. Строились в Великобритании с началом Первой мировой войны и предназначались для действий на



Речная канонерская лодка ВМС США *Mindanao*

Две однотипные речные канонерские лодки ВМС США *Luzon* и *Mindanao* были построены на верфях ф. «Kiangnan-Werft» в Шанхае (Китай) в 1926–1928 гг. Предназначались для службы на реках Китая. *Mindanao* 5.02.1942 г. потопили японцы. *Luzon* 5.05.1942 г. был захвачен ими и переименован в *Карацз*. Его потопили 2.03.1945 г.

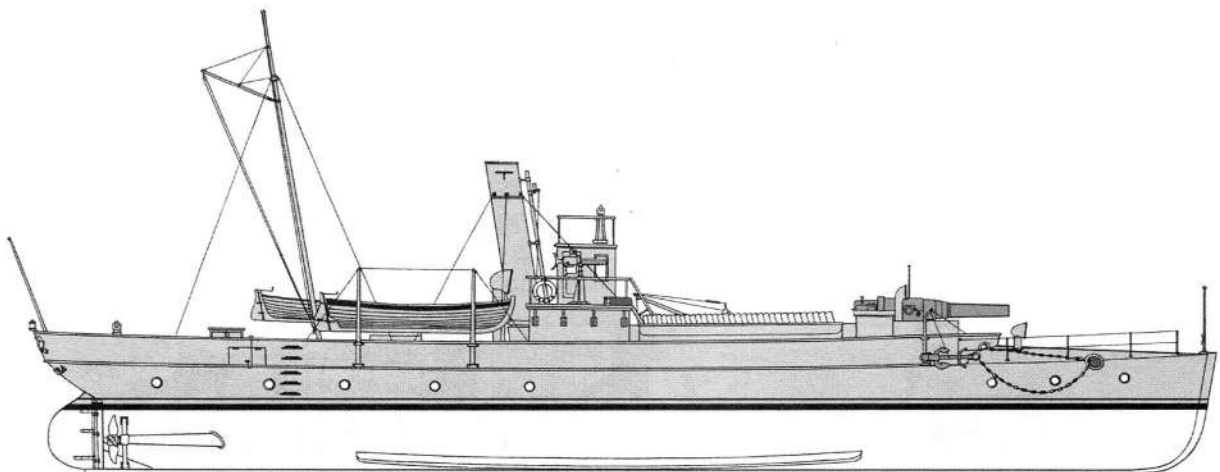
ТТЭ: водоизмещение – 560 т; 60,5 x 8,1 x 1,8 м; 2 ПК + 2 ПМ суммарной мощн. 3150 инд. с.; скорость полн. хода – 16 уз; экипаж – 58 чел.

Вооружение: 2x1 76-мм универсальных орудия; 10x1 7,62-мм пулеметов.

больших европейских реках, и в первую очередь на Дунае – против мониторов Австро-Венгрии. Однако, из-за развала Сербского фронта (в декабре 1915 г.) их отправили в Абадан в Персидском заливе для действий на реках Месопотамии (главным образом, на р. Тигр) и в прибрежных водах Ближнего Востока. Всего фирме «Yarrow» было заказано 12 больших и 16 малых речных канонерских лодок. Последние, при водоизмещении 98 т (38,5 x 6,1 x 0,61 м) имели на вооружении одно 102-мм и одно 76-мм орудия. Паровая машина тройного расширения при мощности 175 инд. с. обеспечивала скорость хода 9,5 уз. После завершения Первой мировой войны такие корабли строились в Великобритании, США и Японии. Они уже предназначались для действий на реках Китая. В отличие от предшественников, эти лодки оснащали ТЗА и, как правило, имели на вооружении по два 76-мм универсальных орудия и несколько зенитных пулеметов. В настоящее время речные канонерские лодки имеются в Бразилии и Парагвае.

КАНОНЕРСКАЯ ЛОДКА ТИПА *RENDEL*

– канонерская лодка, являющаяся развитием броненосной канонерской лодки и предназначенная для обороны побережья и портов, а также борьбы с кораблями противника, вторгшимися в прибрежные воды. *Rendel* была построена в Великобритании в 1867 г. По существу, это была плавучая платформа для тяжелого орудия, позволявшая как бы выдвинуть береговые форты далеко в море. Единственной защитой этого корабля были небольшие размеры и возможность уходить от противника на мелководье. Массовая постройка таких кораблей началась в середине 70-х годов во многих ведущих морских державах мира, в том числе и России. Они также приобретались (или строились) теми странами, которые стремились без больших затрат обеспечить защиту своего побережья. Как оказалось, данные канонерские лодки не могут стрелять даже при незначительном волнении, что привело к появлению мореходных канонерских лодок, таких, например, как русский *Гиляк*. Другим направлением развития кораблей типа *Rendel* стали речные канонерские лодки и морские мониторы, в годы Первой мировой войны использовавшиеся для обстрела побережья, занятого противником, и частично – речные бронированные мониторы, активно строившиеся в Австро-Венгрии и России.



Канонерская лодка типа *Rendel* русского Императорского флота *Гроза*

Одна из восьми канонерских лодок типа *Дождь*, построенных в 1878–1882 гг. в Санкт-Петербурге для замены парусно-винтовых канонерских лодок периода Крымской войны. Корабли этого типа входили в состав Балтийского флота и в основном оперировали в финских шхерах, а также Моонзундском архипелаге, являясь частью морского оборонительного комплекса столицы Империи. Были исключены из списков флота в 1902–1907 гг.

ТТЭ: водоизмещение – 383 т; 38,4 x 8,9 x 2,1 м; 1 ПМ мощн. 440 инд. с.; скорость хода полн. – 7 уз; дальн. плавания – 1000 миль (5 уз).

Вооружение: 1х1 280-мм орудие на опускаемой (поднимаемой) платформе; 2х5 37-мм скоростр. револьверные пушки.

КАНОЗ

(от испан. слова *canoa* – челн) – 1. Спортивная гребная лодка длиной от четырех до семи метров с высокими штевнями, выпуклыми бортами. 2. Лодка индейцев Северной Америки из цельного ствола дерева или деревянного каркаса, обтянутого кожей; без уключин, с одним лопастным веслом.

КАПЕР

(от голланд. слова *kapen* – захватывать, похищать) – частное судно, специально вооруженное для действий на морских коммуникациях противника с целью нарушить его торговлю и судоходство. Плавали под военным флагом, но в состав флота не входили. Использовались в XV–XIX вв. правительствами различных государств Европы и Америки. Вознаграждением была захваченная добыча. Для придания их действиям законного характера воюющее государство выдавало так называемое каперское свидетельство, без которого нападение на судно считалось пиратским.

КАРАВЕЛЛА

(от итал. слова *caravella* – дубовый) – 1. В XII–XIII вв. представляла собой маленькую рыбацкую барку с одной мачтой и латинским парусом. В начале XV в. каравеллами стали называть двух- и трехмачтовые торговые парусники с полуютом. Так окрестил эти корабли знаменитый Генрих Мореплаватель. Типичные парусники времен Генриха, *нао*, уже не удовлетворяли потребностям торговли – не годились для океанских плаваний. *Нао* – короткое и широкое судно тяжело поддавалось управлению и очень плохо держало встречный ветер. Высокие полуюты и полубак сильно отягощали судно без всякой пользы. Принц Генрих обратил особое внимание на *арабское дао*, в особенности на подтипы, такие как *багала*, *самбук* и *гхания*. На них португальцы давно уже ходили к Западной Африке до самого Золотого берега и даже еще дальше. Каравеллы строились из дубовых досок, которые обшивали внахлест и ставили планширь, снаружи структуру усиливали бимсами. Каравеллы были небольшими легкими судами, быстрыми на ходу, легко управлявшимися. Их корпус был заострен вперед, низкие борта сходились в носовой части под острым углом. Главная мачта ставилась посередине верхней палубы, другие две мачты были короче первой и стояли позади нее. Все паруса были латинские. Иногда такую каравеллу называли *латинской*, в отличие от другого типа каравелл, вооруженных прямоугольными парусами. Такие суда появились позже, они тоже были трехмачтовыми, но две первые мачты вооружались прямоугольными парусами и только третья – латинским. Такое изменение потребовало смены всего рангоута. Фок-мачту перенесли ближе к носу, а позднее стали ставить еще и четвертую мачту – бонавертуру (доброе дело) позади фок-мачты. Под бушпритом размещался прямоугольный парус, а над марсом главной мачты – большой марсель. На фок-мачте и на бонавертуре ставили латинские паруса, но океанские плавания требовали прямоугольных парусов, ввиду постоянного направления ветра. 2. Морское однопалубное парусное судно с высокими бортами и надстройками в носу и корме, распространенное в XIII–XVII вв. в странах Средиземноморья. До XV в. это было небольшое португальское рыболовное парусное судно водоизмещением ок. 20 т. Впоследствии оно стало более мореходным. Его водоизмещение возросло до 400 т. Поздние каравеллы имели три или четыре мачты, которые либо все несли косые паруса (т. н. *каравелла-латина*), либо на фок- и грот-мачтах ставились прямые паруса (т. н. *каравелла-редонда* – от испанского слова *redonda* – прямой парус). Такие каравеллы были в составе экспедиций Христофора Колумба, Васко да Гама и Магеллана. Длина судна колебалась от 15 до 35 м, ширина – от 4 до 9 м, а осадка – от 2 до 4 м.

КАРАВЕЛЛА СЕВЕРНАЯ

– в XV в. португальские каравеллы появились в Северной Европе. В 1459 г. в голландском городе Хоорн под руководством бретонского мастера Хулиана начали строить первые в Европе суда с наружной обшивкой, выполненной не встык, а внахлест. Очень быстро это новшество было заимствовано всеми верфями региона. Правда, некоторые специалисты утверждают, что обшивка судов внахлест применялась во Фландрии с

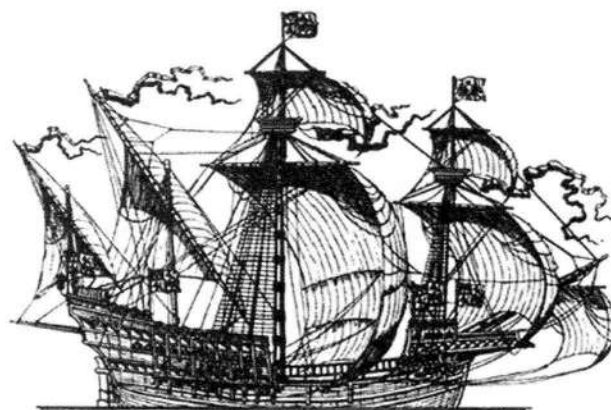
1440 г., а то и раньше. В XV в. *северная каравелла* переняла некоторые детали *галиона*, который, как раз в те годы, стал теснить на морях *караки* южного происхождения. Гибридом *каравеллы* и *галиона* явилась шведская *каравелла Elefanten*. Небольшой полубак судна был отодвинут назад от обычного традиционного своего расположения, так что на носу каравеллы образовалась треугольная площадка с палубой, которая оканчивалась длинным и острым шипом, а это была уже одна из важных отличительных черт *галиона*. Бушприт выступал именно из той площадки, а не из полубака, как это было на *португальской каравелле*. Другим элементом конструкции, взятым у *галиона*, стала заостренная в плане форма при отношении длины судна к его ширине 4,4 : 1. При удлинении и повышении осадки *каравелла* получила и более мощное вооружение: на каждом борту *Elefanten* стояло по 10 пушек. Большая скорость и хорошая управляемость делали это судно неплохим боевым кораблем. Все три мачты корабля несли рангоут под марсели, применявшиеся по необходимости. *Большая каравелла* (так она кстати и классифицировалась) была построена во Франции Пьером де ла Рошелем в 1460 г. Она пришла в Гданьск, где настолько тяжело пострадала от удара молнии, что ремонт потребовал несколько лет. Огромную стоимость ремонта оплатить оказалось некому, так что судно стало собственностью Гданьска, став самым большим кораблем на Балтике.

КАРАКА

(от франц. слова *caraque*) – парусное европейское судно XIV–XVII вв. Сначала такие суда совершали рейсы вокруг Иберийского полуострова и до Фландрии, потом стали ходить в американские колонии Испании и Португалии. *Карака* произошла от испанской *нао*. На архитектуру судна сильно повлияла архитектура *ганзейского когга*. Модель такого судна хранилась в церкви села Матаро, возле Барселоны, а нынче она выставлена в Морском музее в Роттердаме. Из двух мачт у нее сохранилась только одна. На одной мачте был когда-то прямоугольный парус, на другой – латинский. Особенностью *караки* являлись большие полуют и полубак, а также сплошная верхняя палуба. Самой известной в истории *каракой* является *Санта Мария* Колумба. Как и все суда этого типа она имела высоко поднятые полуют и полубак и очень высокие борта. Полубак имел треугольную в плане форму, полуют – форму усеченной призмы и был многоэтажным. Он выступал над ахтерштевнем и нес пушечное вооружение. В XV в. на *караке* было немного пушек, а в XVI в. их стало уже ок. 40, они размещались по бортам и в межпалубном пространстве. Парусное вооружение то же, что и у *каравеллы*: прямоугольные паруса и большой марсель на грот-мачте. Некоторые, как, например, *карака Сан Габриель* Васко да Гама или *Виктория* Магеллана, впервые совершившая кругосветное плавание, имели на фок-мачте маленький марсель. На *караке* впервые были применены пушечные порты. Длина судна колебалась от 29 до 32 м, ширина составляла 9 м, осадка – 3 м, а водоизмещение – 200 т. Экипаж насчитывал ок. 90 человек.

КАРАКА СЕВЕРНАЯ

– парусное судно XV–XVI вв. Португальские и испанские *караки* доходили и до Брюгге – одного из крупнейших морских портов того времени во всем мире. Однако эти суда не рисковали ходить на север, поскольку Северное и Балтийское моря принадлежали *ганзейским коггам* и *хулкам*. Но в Северной Европе после огромного впечатления, произведенного размерами и новыми конструктивными элементами *караки* Пьер из Гданьска, начали строить такие же суда. На фреске неизвестного художника, датированной 1470 г., изобра-



Карака

жена *фламандская карака* с прямоугольными парусами на двух первых мачтах и латинским парусом на третьей – наклонной мачте. В национальном музее в Анвере выставлена уменьшенная модель этой *караки*. Её мачты еще не имели наставок, не было марселя и прямоугольного паруса на бушприте, как это было на *караках* южной Европы, но бушприт был снабжен третьим якорем, помимо двух бортовых якорей. Этот третий якорь служил для торможения и разворота судна при швартовке. Модернизировать парусную оснастку было трудно потому, что слишком прочны были традиции *когга* и *хулка*. Полубак и полуют защищали внутренние помещения не только от волн, но и от огня легкой артиллерии противника. Марсовы площадки для наблюдателей были закрытыми. Судно имело две палубы. В корме располагался специальный люк для погрузки товаров в межпалубное пространство. Полубак поднимался вдоль форштевня и был украшен статуей, как это водилось на *хулке*. В середине XIII в. эту статую заменили колоколом, который, как тогда верили, отпугивает морских чудовищ. К типичным *каракам* Северной Европы относится *Вергульда Зонне*, вошедшая в историю мореплавания благодаря капитану Гемме Фризиусу, который в 1545 г. впервые в истории применил квадрант-прибор для счета пройденного судном пути с учетом времени и направления движения. Его длина составляла 36 м, ширина – 7,7 м, осадка – 4,1 м, а водоизмещение – 537 т. Вооружение включало в себя 20 пушек, а экипаж насчитывал 186 человек, из них 100 солдат.

КАРАКОЛОЙ

– *парусно-гребное* одномачтовое судно с острыми оконечностями, встречавшееся в XVII–XIX вв. в Индонезии. Для остойчивости снабжался поперечными загигающими вниз брусьями, к концам которых были прикреплены поплавки.

КАРАКОРА

(или *корокора*) – *парусно-гребная лодка* района Молукских островов. Еще в XIX в. служили для военных целей. С каждого борта на веслах работало по 12 человек, сидевшие в три ряда на жердевых помостках, вынесенных с бортов наподобие аутригеров. Большая *каракора* (35 x 1,7 м) несла два паруса на одной короткой мачте, а малая *каракора*, имевшая лишь два ряда весел, расположенных по каждому борту – один парус. Экипаж большой мог насчитывать 90 человек.

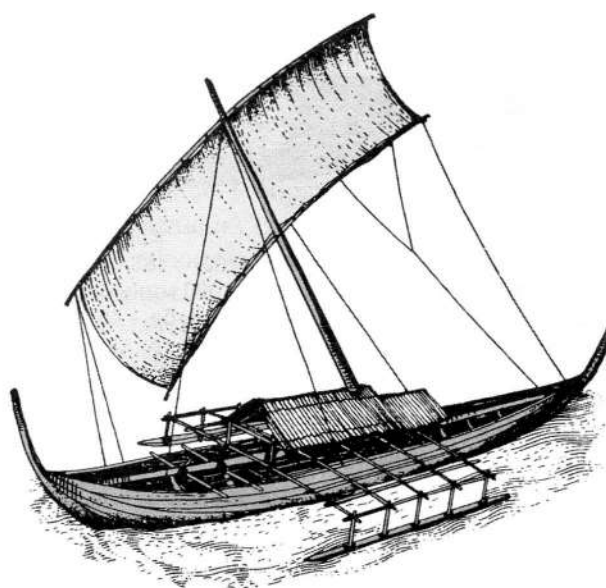
КАРАМУССАЛ – пиратский корабль, действовавший у побережья Африки.

КАРБАС

(от греч. слова *karabos*) – деревянное *парусное* или *гребное судно* грузоподъемностью до 12 т. Применялся для морского промысла в северных морях. Разновидностью является *весновальный* (или *весновалтный*) *карбас*, предназначенный для весеннего промысла. Имел две съемных мачты для рейковых или шпринтовых парусов, от трех до шести пар весел. Полозья на днище позволяли вытаскивать судно на льдину.

КАРЕБЕ

– двух- или трехмачтовое *арабское парусное судно* XIX в. Использовалось для перевозки пассажиров, рыбной ловли, разгрузки больших судов. Имело грот-мачту, сильно отклоненную назад, которая несла парус

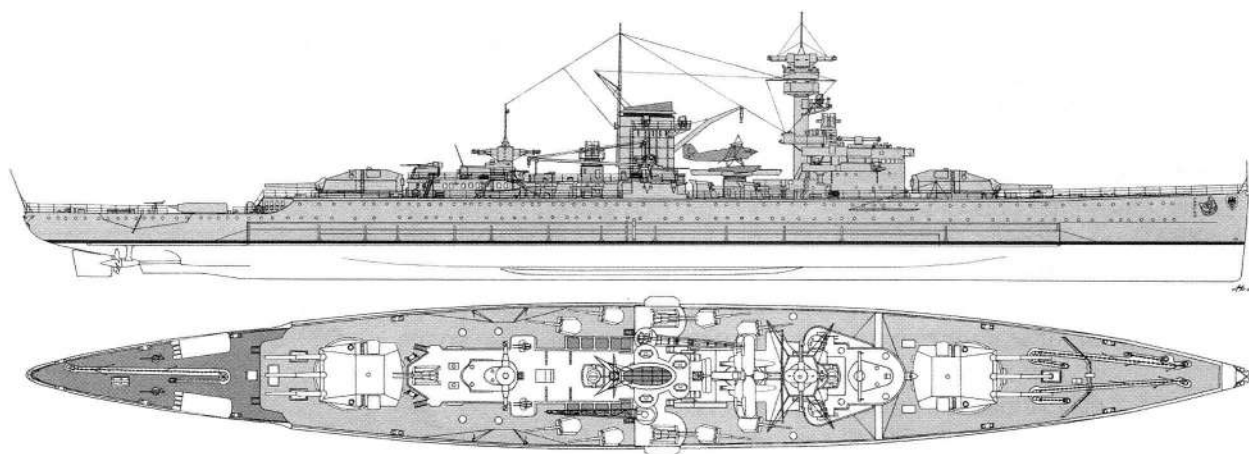


Каракора

рейкового типа. Фок- и бизань-мачты вертикальные или несколько наклоненные вперед несли по латинскому парусу. Длина судна колебалась от 12 до 15 м, а ширина достигала 3 м.

КАРМАННЫЙ ЛИНКОР

– неофициальное название германских *броненосных кораблей* (с декабря 1939 г. *тяжелых крейсеров*)* *Deutschland*, *Admiral Scheer* и *Admiral Graf Spee*, построенных в 1928–34 гг. с учетом ограничений Версальского мирного договора 1919 г.** Свое название они получили за небольшие размеры, хотя и имели мощное артиллерийское вооружение. Данные корабли изначально создавались для борьбы с судоходством противника на океанских торговых коммуникациях. Причем они должны были обладать способностью противостоять крейсерам «Вашингтонского типа» и удовлетворять требованию «быть быстрее всего, что сильнее их, и сильнее всего, что быстрее их». Официально стандартное водоизмещение этих кораблей составляло 10 000 т, а фактически колебалось от 11 700 т (у *Deutschland*) до 12 100 т (у *Admiral Scheer* и *Admiral Graf Spee*). При создании *броненосцев* германские судостроители применили последние достижения в области судостроения и машиностроения. Так, например, доля электросварки в конструкциях корпуса и надстроек достигала 90 % от общего объема работ, что дало выигрыш в весе около 600 т. В качестве главной энергетической установки впервые в мировой практике на кораблях такого класса установили восемь девятицилиндровых без компрессорных двухтактных дизелей фирмы MAN мощностью по 7100 л.с. Благодаря им *Deutschland* 19-узловым ходом мог пройти 21 500 миль, а *Admiral Scheer* и *Admiral Graf Spee* – 19 000 миль. Скорость полного хода составляла 28,5 уз. Вооружение включало в себя шесть (2 x 3) 280-мм, восемь (8 x 1) 150-мм противоминных, шесть (3 x 2) 105-мм зенитных орудий, 10 (на момент вступления в строй) 20-мм зенитных автоматов, восемь (2 x 4) 533-мм ТА и два гидросамолета. Толщина горизонтального брониро-



Карманный линкор *Deutschland*

ТТЭ: водоизмещение ст. – 11 700 т; 188,0 x 20,7 x 7,3 м; 8 ДД суммарной мощн. – 56 800 л.с.; скорость хода полн. – 28 уз; дальн. плавания – 10 000 миль (20 уз); экипаж – 1150 чел. Бронирование: борт – 80 мм; траверзы – 60 мм; верхн. палуба – 18 мм; гл. палуба – 45 мм; башни – 140 мм; боевая рубка – 140 мм.

Вооружение: 2x3 280-мм орудия гл. калибра (в башнях); 8x1 150-мм противомин. орудий; 3x2 105-мм зенитн. орудий; 4x2 37-мм + 10x1 20-мм зенитн. автоматов; 2x4 533-мм ТА; 1 катапульты + 2 гидросамолета.

*Американцы, например, классифицируют эти корабли как большие крейсера и относят к одному типу с крейсером ВМС США *Alaska*.

**Версальский мирный договор ограничивал строительство новых кораблей Германии следующими цифрами: линейных кораблей (стандартным водоизмещением до 10 000 т) – шесть единиц; легких крейсеров (стандартным водоизмещением до 6000 т) – шесть единиц; эсминцев (стандартным водоизмещением до 800 т) – 12 единиц; миноносцев (стандартным водоизмещением до 200 т) – 12 единиц. Строительство подводных лодок было запрещено.

вания колебалась от 57 до 62 мм, а главного вертикального пояса достигала 100 мм (*Admiral Scheer* и *Admiral Graf Spee*) и башен орудий главного калибра – 140 мм. Экипаж составлял 1150 человек. В ходе эксплуатации головного броненосца (*Deutschland*) был выявлен ряд недостатков, к которым, прежде всего, относились повышенная вибрация корпуса и шумность на боевых постах при больших скоростях хода, что в значительной степени затрудняло то, ради чего создавались эти корабли – ведение артиллерийского огня. Кроме того, в связи с появлением линкоров нового поколения с 30-узловой скоростью, карманные линкоры утратили свое боевое значение. *Deutschland* (с 24 января 1940 г. *Lutzow*) в начальный период Второй мировой войны оперировал в Северной и Центральной Атлантике, но смог потопить всего два судна суммарной вместимостью 6902 BRT. В апреле 1940 г. корабль участвовал в Норвежской десантной операции, был торпедирован и поврежден английской подводной лодкой. До сентября 1943 г. *Lutzow* базировался в Норвегии, находясь в готовности к операциям против торгового судоходства союзников в Северном море. В 1944 г. он участвовал в боевых действиях на Балтике, а в апреле 1945 г. был поврежден советской береговой артиллерией, а затем – британской авиацией в Свинемюнде. Сел на грунт. *Admiral Graf Spee* с началом Второй мировой войны вышел для действий на торговых коммуникациях в Атлантический и Индийский океаны. До декабря 1939 г. он смог потопить девять судов суммарным тоннажем 50 089 BRT. Во время боя 13 декабря 1939 г. с английскими крейсерами *Exeter*, *Ajax* и *Ahilles* корабль получил тяжелые повреждения и укрылся в порту Монтевидео. 17 декабря 1939 г., считая себя блокированным превосходящими британскими силами, был взорван своим экипажем в устье реки Ла-Плата. *Admiral Scheer* в начальный период Второй мировой войны оперировал в Северной и Центральной Атлантике, а с сентября 1941 г. по февраль 1942 г. – на Балтике. Затем корабль перевели в Северную Норвегию для борьбы с Арктическими конвоями. В августе 1942 г. он предпринял поход в Карское море, где потопил пароход *Сибиряков* и обстрелял порт Диксон. С начала 1944 г. вновь оперировал на Балтике. 9 апреля 1945 г. корабль перевернулся и затонул у причальной стенки в Киле после попадания нескольких тяжелых бомб, сброшенных британскими бомбардировщиками. После войны он был взорван и засыпан мусором, став, таким образом, единственным боевым кораблем, преданным земле.

КАРТОП-ЛОДКА

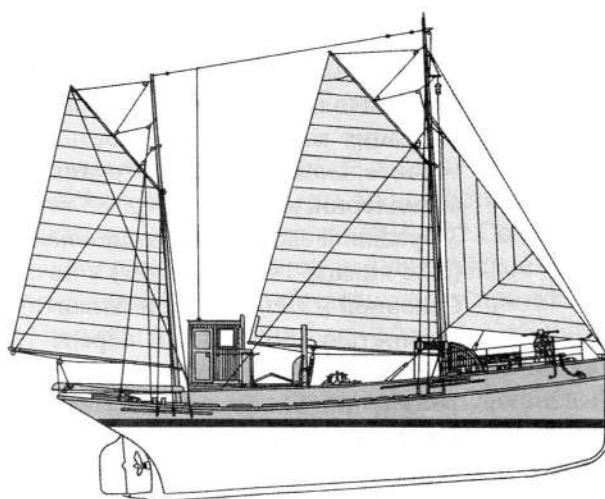
– небольшая легкая лодка, приспособленная для транспортировки на верхнем багажнике легкового автомобиля. Масса корпуса – до 60 кг, длина – до 3,5 м.

КАРФ

– скандинавское парусно-гребное беспалубное судно эпохи викингов IX–XII вв. Представителями этих судов являются *гакстадское* и *усебергское* суда. Первое было обнаружено в кургане близ Гакстада в 1880 г. Оно было построено, примерно, в 850 г. Судно снабжалось тремя лодками, веслами, парусом и якорем, имелись различные утварь и провиант. Дубовый корпус на мощном киле Т-образной формы имел длину свыше 17 м. К концам киля посредством вертикальной накладки крепились штевни. Обшивка внакрой толщиной ок. 25 мм скреплялась заклепками на расстоянии ок. 185 мм (17 шпангоутов). Судно имело 16 пар весел, каждое из которых было длиной до 5,8 м. Гребные банки отсутствовали. Длина мачты достигала 12 м. Она устанавливалась в центре с большим прямым парусом площадью ок. 70 м². Большой руль длиной свыше 3,3 м был подвешен на кожаном ремне сбоку у кормы. Водоизмещение судна составляло ок. 20 т (23 x 5,2 x 0,75 м). Предполагают, что именно на таких судах викинги, приблизительно в 1000 г., достигли берегов Америки. *Усебергское судно*, построенное, видимо, в первой половине IX в., было раскопано в кургане в Усеберге в 1904 г. Его водоизмещение составляло ок. 11 т (21,44 x 5,1 м). Корпус изготавливался из дуба, толщина обшивки достигала ок. 20 мм. Доски обшивки имели клинкерное соединение и крепились заклепками. Судно имело мачту, парус и 15 пар еловых весел длиной 3,7–4 м. Относилось, вероятно, к типу прогулочных судов и предназначалось для коротких рейсов в хорошую погоду.

КАСАТКА

– рыболовецкий моторный бот длиной до 20 м и водоизмещением порядка 60 т, несущий развитое парусное вооружение. Данные суда предназначались для работы в 20-мильной прибрежной полосе Баренцевого и Белого морей с дрейфтерным порядком и кошельковым неводом. Строились в Петрозаводске, начиная с 1925 г. В середине 30-х годов прошлого столетия касатку начали оснащать ярусоподъемником. В конце 30-х годов появилась новая модификация данных судов – *композитная касатка* – с металлическими форштевнем и ахтерштевнем.



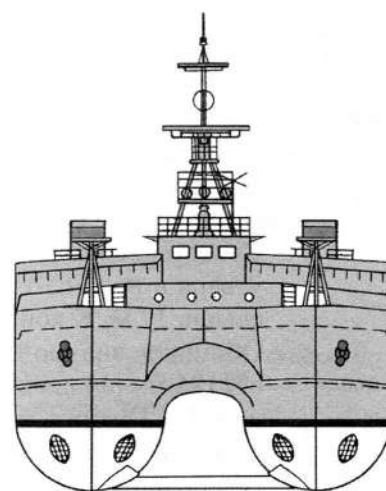
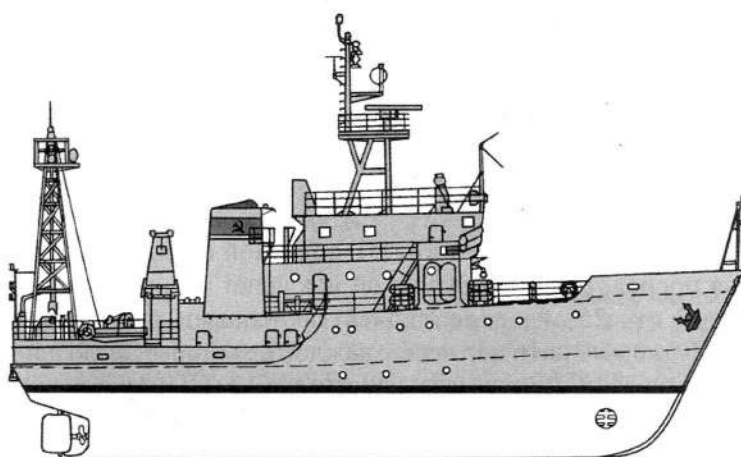
Касатка

КАТ

– грузовое судно XVII–XVIII вв., строившееся в Нидерландах, Англии и Скандинавии, сходное с *буером* и *флейтом*. Кат имел крутые штевни, плоское днище и острые скулы. На двух носовых мачтах нес прямые паруса (без брамселей), на бизань-мачте – косой парус. К концу XVIII в. на *большом кате* (длиной 35 м) дополнительно ставили на стенах марсели и брамсели. В середине XIX в. по типу европейского ката в Северной Америке стали строить *катботы* для рыболовства на мелководье.

КАТАМАРАН

(от тамильского слова *каттумарам* – *связанные бревна*) – 1. Начиная с V в. на Тихом океане плавали корабли, выполненные из выдолбленных древесных стволов. Иногда их называли *тирогами*, а иногда – *каное*. Но для выхода в море два таких *каное* соединяли



Советское научно-исследовательское судно-катамаран *Геолог Приморья*

Предназначалось для разведки твердых полезных ископаемых на морском мелководном шельфе. Было построено в 1983–1984 гг. во Владивостоке. Для упрощения и снижения скорости постройки собиралось на базе двух корпусов серийных рыболовных траулеров. Глубина скважины 50 м при глубинах моря до 50 м. Способ бурения – ударно-забивной.

ТЭ: водоизмещение – 795 т; 35,1 x 18,2 x 3,3 м; 2 ДД суммарной мощн. 440 кВт + 2 подруливающих туннельных устр-ва; скорость хода полн. – 9,2 уз; дальн. плавания – 1320 миль (6 уз); экипаж – 35 чел. (в т. ч. члены научной экспедиции); автономность – 15 сут.

деревянными брусьями, на которые ставили рубку и мачту. Вот так и появилось судно, состоящее из двух корпусов, т. е. *катамаран*. Обычно вспомогательный корпус или поплавок состоял всего лишь из бревна, расположенного в нескольких метрах от *пироги*. Поплавок обеспечивал устойчивость пироги. Полинезийцы всегда были вынуждены идти против ветра, поэтому для изменения своих галсов они ставили *каное* либо кормой, либо носом вперед относительно поплавок. Иными словами, нос и корма такого судна должны были быть одинаковыми. *Пирог* с одним поплавком была в открытом море гораздо более управляемой, чем *каное*, но она брала гораздо меньше груза. Самые крупные *катамараны* достигали 40 м в длину и двигались под действием грот-паруса из циновки, а также при помощи коротких лопатных весел. В Западной и Северной Полинезии паруса выполнялись в форме клешни омара: это высокий парус, растянутый между двумя длинными антеннами, связанными внизу и расходящимися кверху. Вверху они были загнуты штагами. Такой парус позволял идти со скоростью до 12 уз. *Катамараны тануи* из Новой Зеландии несли прекрасные скульптуры шестиметровой высоты, которыми так восхищался Джеймс Кук. Мачта *тануи* состояла из двух высоких шестов, соединенных в виде буквы «Х», причем каждая опора такой конфигурации стояла на отдельном *каное*. Одна из этих мачт несла парус, а вторая – штаг, закрепленный на *каное*. Длина такого парусника, выдолбленного из сосны каури, могла достигать 20 м. Еще и сегодня в водах Новой Гвинеи мы встречаем *тримаран-судно*, состоящее из трех стволов дерева. Длина всей такой конструкции достигает примерно 18, а ширина – 15 м. *Тримаран* покрыт бамбуковой палубой и несет две мачты, каждая из которых снабжена парусом в форме клешни омара. 2. *Моторное судно* или *парусная яхта* с двумя параллельно расположенными на небольшом расстоянии корпусами, соединенными в верхней части фермами или сплошной палубой. 3. В СССР успешно эксплуатировался катамаран *Коммуна*, предназначенный для подъема аварийных ПЛ, в 70-х годах прошлого столетия советскими судостроителями были созданы *рыболовный катамаран – Эксперимент* и прогулочный речной *катамаран – Отдых*.

КАТАМАРАН МОТОРНЫЙ

– быстроходное двухкорпусное судно (называемое иногда *туннельным*) с несущими поверхностями в виде длинных и узких поплавков. Обладают хорошей ходовой устойчивостью, повышенными скоростными, мореходными и маневренными качествами. Недостатком их является возможность потери продольной устойчивости движения на максимальных скоростях движения. В настоящее время получил широкое распространение в качестве *пассажирских паромов, спортивного и гоночного судна*, участвующего в соревнованиях, как на закрытых водоемах, так и в открытом море.

КАТАМАРАН ТУННЕЛЬНЫЙ – см. катамаран моторный.

КАТАМАРАННЫЙ ТИП ППБУ

– конструктивный тип *самоходной полупогруженной плавучей буровой установки* с двумя горизонтальными водоизмещающими понтонами. Первая установка этого типа *Нортрим*, была построена в 1976 г. по проекту норвежской фирмы «Акер-групп». На каждом ее понтоне устанавливались четыре стабилизированных колонны: две диаметром 7,9 м – в оконечностях и две диаметром 5,8 м – в средней части. Высокий корпус при оптимальном числе раскосов обеспечивал минимальную массу конструкции. Система позиционирования включала восемь якорей массой по 13,2 т и поворотные движители. Большая осадка в рабочем положении (21,3 м) снижала волновые нагрузки на якорные канаты и создавала хорошие условия бурения на волнении. Водоизмещение установки составляло 19 600 т, длина – 108,3 м, ширина – 67,4 м, возвышение главной палубы над ОП – 36,6 м, а глубина бурения – 7600 м при глубине моря до 305 м. Экипаж насчитывал 89 человек.

КАТАСКОНΙΑ – древнегреческое дозорное и разведывательное судно.

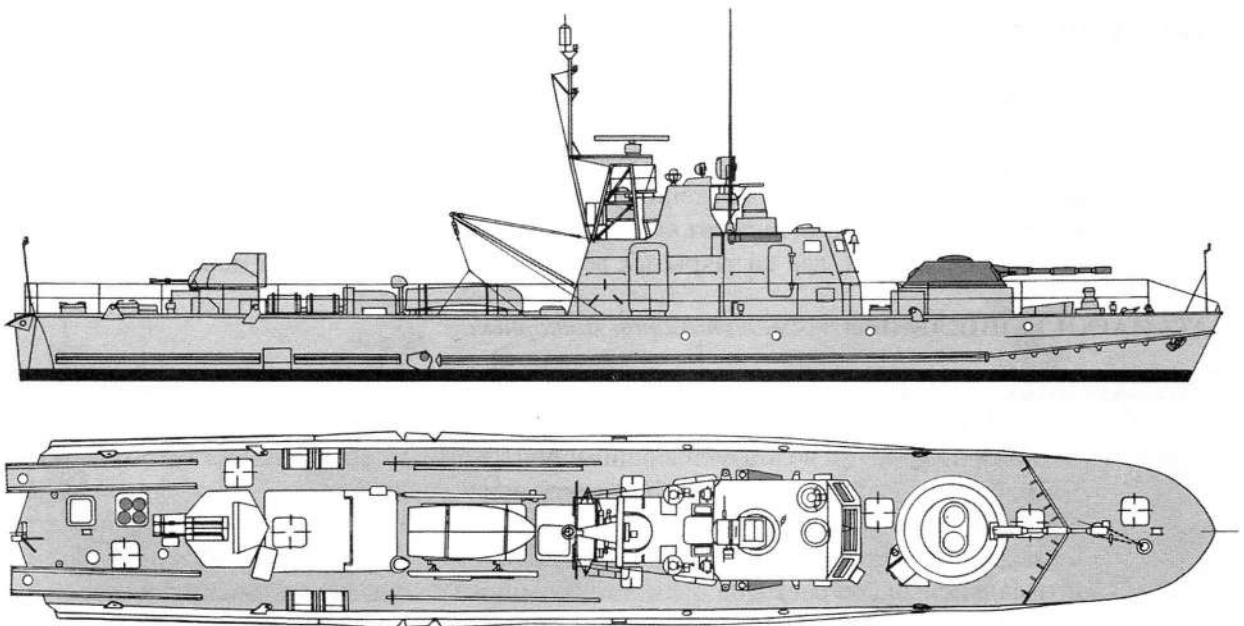
КАТАФРАКТ – бронированный военный корабль Древней Греции.

КАТЕР

– 1. Малое судно или корабль водоизмещением до 500 т, имеющее ограниченные запасы топлива (на 10–12 часов полного хода), обитаемость и автономность (что обеспечивает лишь временное пребывание на нем экипажа при минимально допустимой комфортабельности, а также лишенное возможности проводить плановые технические ремонты, эксплуатационные осмотры вне мест постоянного базирования. По назначению делятся на: *боевые; гидрографические; водолазные; лоцманские; санитарные; спасательные; буксирные; рабочие, разъездные* и т. д. По конструкции могут быть *реданными, безреданными, на подводных крыльях (или комплексе крыльев), а также на воздушной подушке*. Катера, являющиеся принадлежностью судна-носителя и оборудованные устройствами для его спуска, подъема и хранения, называются бортовыми. 2. Корабельная шлюпка с 10–14 веслами, имеющая хорошие мореходные качества. Ранее применялись на больших судах как посыльная, спасательная, учебная и рабочая шлюпка. Оснащались двухмачтовым парусным вооружением с кливером, фоком и гротом. 3. Тип *спортивного, прогулочного или туристского* судна со стационарным двигателем.

КАТЕР АРТИЛЛЕРИЙСКИЙ

– *боевой корабль*, предназначенный для несения патрульной службы, борьбы с катерами противника в своих прибрежных районах, речных бассейнах, артиллерийской поддержки высадки морского (речного) десанта, частей сухопутных войск, действующих на морском побережье и вдоль рек. Водоизмещение достигает 400 т, скорость хода – 32 уз. Вооружение *артиллерийских катеров* может включать одно 76-мм орудие (как правило универсальное), несколько зенитных автоматов и крупнокалиберных пулеметов. Разновидностью являются *сторожевые катера и бронекатера*.



Речной артиллерийский катер советского ВМФ пр. 1204 (шифр «Шмель»)

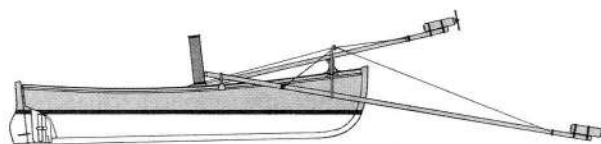
В 1967–1977 гг. на ССЗ «Залив» (г. Керчь) и «Им. 61 коммунара» (г. Николаев) по заказу советского правительства было построено 118 артиллерийских катеров пр. 1204. Из них 62 предназначались для морских частей погранвойск КГБ СССР и классифицировались как пограничные сторожевые катера. К 2009 г. практически все эти корабли были проданы на слом.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 73,4 т; 27,7 х 4,3 х 0,85 м; 2 ДД суммарной мощн. 400 л.с.; скорость полн. хода – 23 уз; дальн. плавания – 320 миль (10 уз); экипаж – 14 чел.; автономность – 7 сут. Бронирование – 8–11 мм.

Вооружение: 1х1 76-мм орудие в башне от танка ПТ-76; 1х17 140-мм реактивная система залпового огня 1х2 25-мм зенитный автомат, 1х1 7,62-мм автомат; ПЗРК «Стрела-2М».

КАТЕР ДЕСАНТНЫЙ

— предназначен для перевозки и высадки л/с десанта и боевой техники. Может быть водоизмещающим и на воздушной подушке. Водоизмещение первого — от 10 до 30 т, скорость — ок. 10 уз; масса второго — до 170 т, скорость — ок. 50 уз. Вооружение: 1–2 малокалиберных орудия, пулеметы. В район высадки доставляются на десантных кораблях.



Минный катер русского Императорского флота *Птичка*

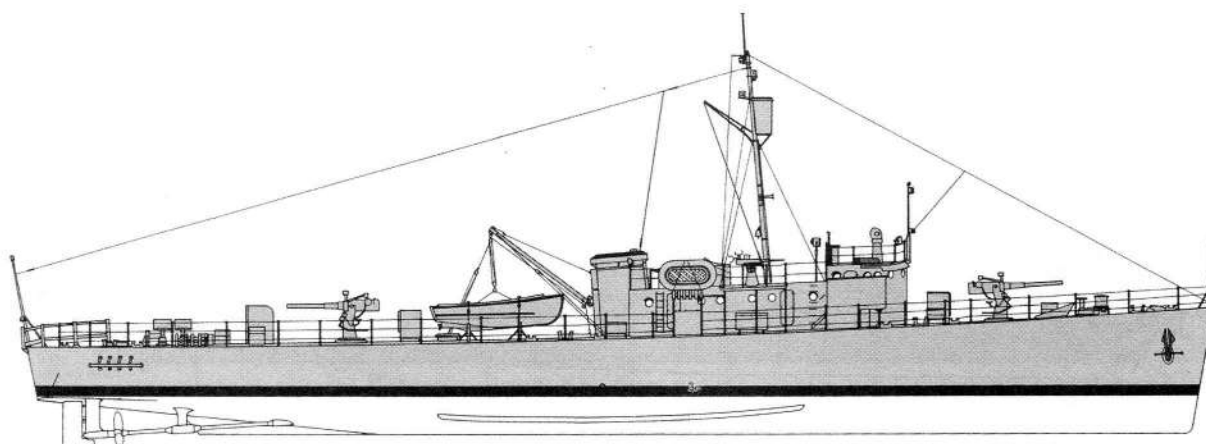
Построен в 1977 г. 9,8 x 2,34 x 0,7 м. 1 ПК + 1 ПМ мощностью 5 ном. с. Была вооружена двумя шестовыми минами.

КАТЕР МИННЫЙ

— паровой катер, вооруженный буксируемой или шестовой миной, а впоследствии самоходной миной (торпедой), предназначался для поражения боевых кораблей и судов противника на рейдах. Появились эти катера в 70-х гг. XIX в. Успешно применялись С.О. Макаровым в Русско-турецкой войне 1878–1879 гг. Они явились прообразом современных торпедных катеров.

КАТЕР ОБЕСПЕЧЕНИЯ

— предназначен для выполнения задач по обеспечению сил флота в районах их базирования и боевой подготовки. В зависимости от решаемых задач катера обеспечения подразделяются на: *катера-мишени*; *катера-водители мишеней*; *катера-торпедоловы*; *катера радиационной и химической разведки*, предназначенные для определения масштаба и степени заражения акваторий ВМБ и портов; *опытовые* (или *опытные*) катера, предназначенные для испытания нового оружия и технических средств; *поисково-спасательные катера*, предназначенные для поиска и оказания помощи плав. средствам и ЛА, терпящим бедствие, спасения л/с; *противопожарные катера*, предназначенные для тушения пожаров на кораблях, причалах и районах их базирования; *рейдовые водолазные катера*, предназначенные для водолазных работ на рейдах и в гаванях; *гидрографические катера*, выполняющие постановку (уборку) и ремонт средств навигационного оборудования в прибрежных районах; *рейдовые разъездные* и *рейдовые рабочие катера*, предназначенные для перевозки личного состава кораблей и грузов на рейдах и в гаванях.



Противолодочный катер (охотник за ПЛ) ВМС США *PC466*

В 1942–1945 гг. по заказу правительства США было построено 438 противолодочных катеров этого типа в нескольких модификаций.

ТТЭ: водоизмещение ст. — 293 т; 173,8 x 23,0 x 6,25 фут.; 2 ДД суммарной мощн. 3600 л.с.; скорость хода полн. — 22 уз; дальн. плавания — 3000 миль (12 уз); экипаж — 55 чел.

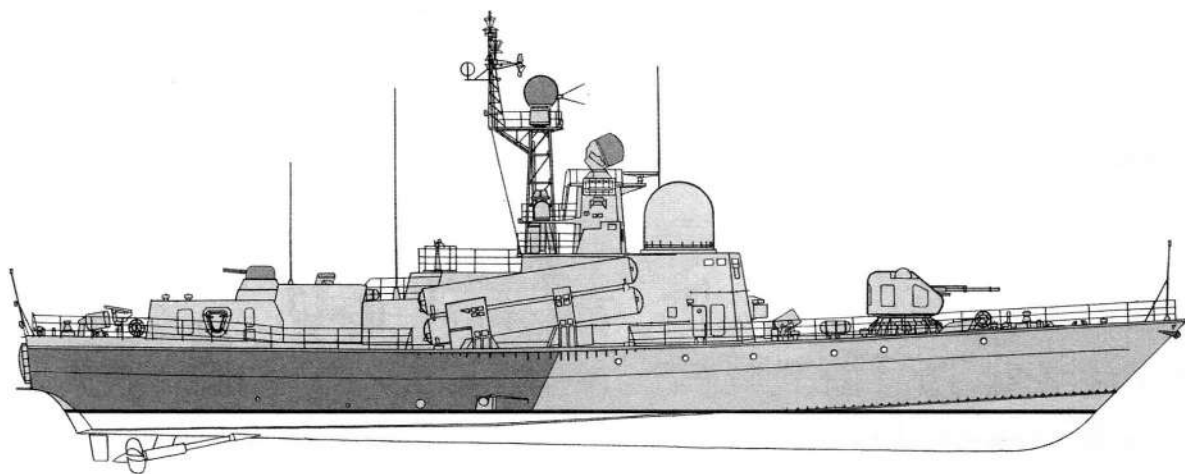
Вооружение: 2x1 76-мм универсальных орудия; 2x1 20-мм зенитных автомата; два шточных бомбомета; два кормовых бомбосбрасывателя.

КАТЕР ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ

— *боевой корабль*, предназначенный для поиска и уничтожения ПЛ в прибрежных районах моря. Оснащен гидроакустическими средствами обнаружения и слежения за ПЛ. Вооружение: противолодочные торпеды, глубинные бомбы. Водоизмещение — до 400 т, а скорость — порядка 20 уз. Широко применялись всеми флотами во Второй мировой войне. Как правило, классифицировались как «охотники за ПЛ» (см. *охотник за ПЛ*).

КАТЕР РАКЕТНЫЙ

— *боевой корабль*, предназначенный для поражения боевых кораблей и судов противника в прибрежных районах моря, проливах и узкостях. Водоизмещение — до 500 т, скорость порядка 50 уз. Вооружение: от двух до восьми крылатых противокорабельных ракет с дальностью полета до 150 км, одно или два 76-мм универсальных орудия, зенитные артиллерийские комплексы. Первые ракетные катера были построены в Советском Союзе в конце 50-х годов. На начальном этапе своего развития наиболее широкое распространение получили в третьих странах, так как позволяли быстро наращивать ударную мощь флота благодаря сравнительно низкой стоимости постройки и эксплуатации. С появлением за рубежом противокорабельных ракетных комплексов «Ехосет» (во Франции), «Otomat» (в Италии) и затем «Нагрооп» (в США) стали строиться практически всеми ведущими морскими державами. Несмотря на обилие названий и различия в составе вооружения зарубежные *ракетные катера* можно разделить на несколько групп, характеризующихся, прежде всего, базовыми проектами. По мере развития водоизмещение *ракетных катеров* стало расти, так как для обеспечения высокой боевой эффективности их приходилось насыщать различными системами вооружения и техническими средствами. К концу 70-х годов прошлого столетия *ракетные катера* достигли определенного предела по водоизмещению (порядка 450 т). В нашей стране все же пошли по пути дальнейшего увеличения размеров *катеров*, сделав их в значительной степени универсальными кораблями. За рубежом же стали действовать в двух направлениях. Во-первых, разработали специальные вертолетные комплексы целеуказания, позволяющие использовать противокорабельные ракеты на полную дальность полета. В результате *ракетные катера* перестали вооружать громоздкими и многочисленными радиотехническими средствами. Во-вторых, западные противокорабельные комплексы универсальны по носителям и малогабаритны, что позволяет их массировано применять в

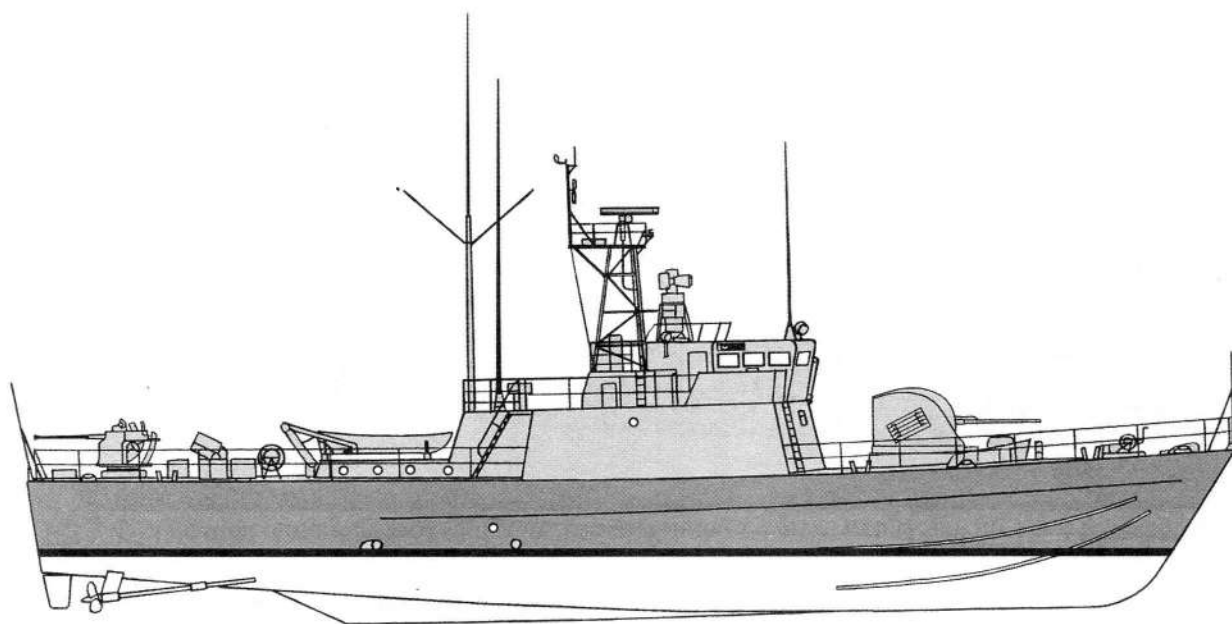


Ракетный катер ВМФ РФ пр. 12411 (шифр «Молния-1»)

В 1981–2003 гг. по заказу советского, а затем и российского правительства было построено 33 ракетных катера пр. 12411, большая часть из которых продолжают оставаться в строю и в настоящее время.

ТТЭ: водоизмещение ст. — 436 т; 56,1 x 10,2 x 2,5 м; 2 ГТД суммарной мощн. 24 000 л.с. + 2 ДД суммарной мощн. 8000 л.с.; скорость хода полн. — 41 уз; дальн. плавания — 2400 миль (12 уз); экипаж — 40 чел.; автономность — 10 сут.

Вооружение: 2x2 ПКР «Москит-М»; 1x1 76-мм универсальная АУ; 2x1 30-мм зенитных автомата; ПЗРК «Игла».



Патрульный катер ВМС Бангладеш *Meghna*

Два катера этого типа (*Megha* и *Jatupa*) были построены в 1960–1961 гг. по заказу правительства Бангладеш в Сингапуре по проекту британской ф. «Vosper». Предназначены для несения патрульной службы, охраны экономической зоны и оказания огневой поддержки десантам. Периодически привлекаются к несению службы в составе береговой охраны.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 410 т; 46,5 x 7,5 x 2,0 м; 2 ДД суммарной мощн. 5000 л.с.; скорость хода полн. – 22 уз; дальн. плавания – 2000 миль (16 уз); экипаж – 47 чел.

Вооружение: 1x1 57-мм универсальный артиллерийский комплекс; 1x1 40-мм зенитный автомат; 2 12,7-мм пулемета.

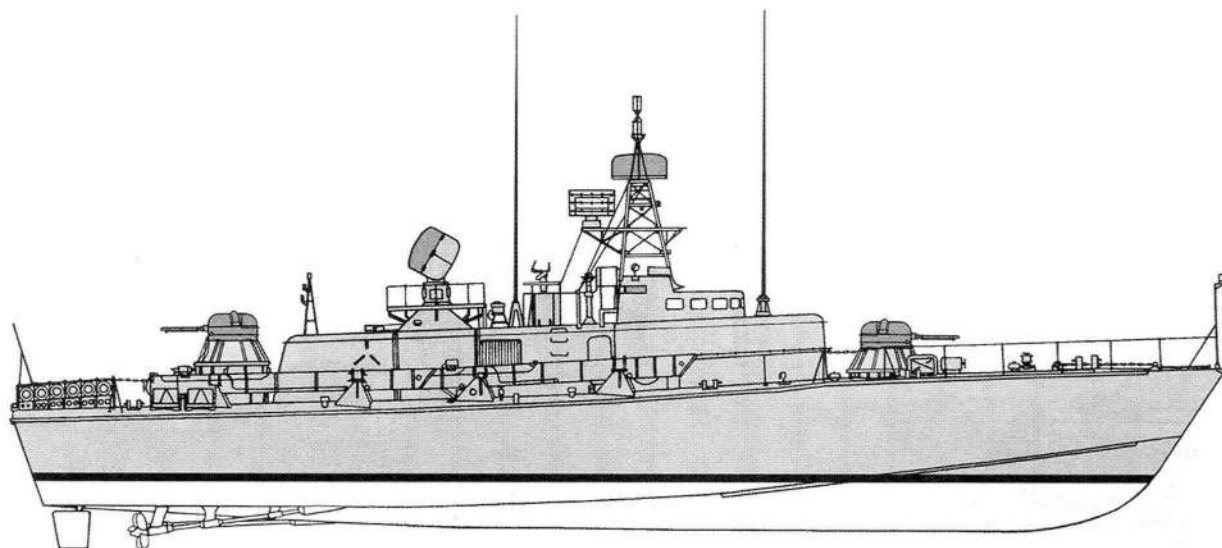
бою между катерами. Корабли этого класса продолжают сохранять свое значение особенно в закрытых морских театрах, прибрежных районах и узкостях. Вместе с тем, как показал опыт локальных конфликтов, *ракетные катера* сравнительно легко обнаруживаются радиолокацией и могут быть уничтожены средствами воздушного нападения и тяжелыми кораблями.

КАТЕР СТОРОЖЕВОЙ

– *боевой корабль*, предназначенный для несения патрульной и дозорной службы на подходах к ВМБ, охранения судов на переходе морем и прибрежных районах и решения других задач. К *сторожевым катерам* относятся *корабли береговой охраны* или *патрульные корабли* небольших размеров, чье полное водоизмещение не превышает 400 т, скорость хода – 25 уз. Как правило, вооружение *сторожевых катеров* включает в себя одно орудие калибром от 57-мм до 76-мм и несколько зенитных автоматов.

КАТЕР ТОРПЕДНЫЙ

– *боевой корабль*, предназначенный для поражения кораблей и судов противника торпедами в прибрежных районах моря, проливах и узкостях. Первые торпедные катера появились в годы Первой мировой войны и изначально использовались как *диверсионно-штурмовые средства*. Наиболее широкое распространение получили в годы Второй мировой войны. Использовались практически всеми воюющими странами. После завершения войны утратили свое боевое значение, так как радиотехнические средства тяжелых кораблей позволяли их обнаруживать на дистанции, превышающей дальность действия их торпед. Тем не менее, в некоторых из стран (и в первую очередь в Советском Союзе) их развитие продолжалось до конца 70-х годов. Вооружение *торпедных катеров* состояло из двух или четырех 533-мм ТА, нескольких зенитных автоматов. Скорость могла достигать 50 уз и более.

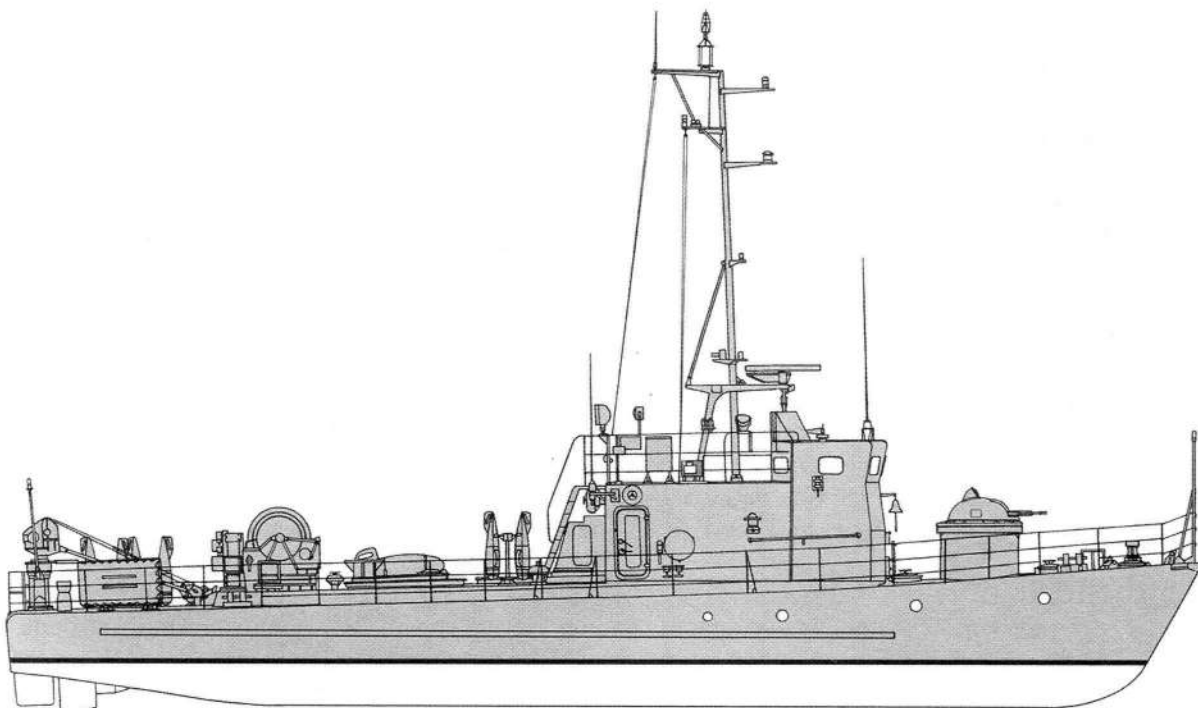


Торпедный катер советского ВМФ пр. 206
(шифр «Шторм»)

В 1960–1974 гг. по заказу советского правительства было построено 54 торпедных катера пр. 206 и еще 41 корабль этого проекта были построены по заказу иностранных правительств.

ТТЗ: водоизмещение ст. – 129 т; 34,6 x 6,74 x 1,72 м; 3 ДД суммарной мощн. 15 000 л.с.; скорость хода полн. – 46 уз; дальн. плавания – 2000 миль (14 уз); экипаж – 21 чел.; автономность – 5 сут.

Вооружение: 4x1 533-мм ТА; 2x2 30-мм зенитная АУ.



Катер-тральщик (речной тральщик) советского ВМФ пр. 12592 (шифр «Малахит-2»)

В 1985–1991 гг. в ССЗ «Странжа» в г. Мичурин (Болгария) по заказу советского правительства было построено четыре речных тральщика пр. 12592, которые вошли в состав Балтийского флота. Корпус выполнен из стеклопластика. В 1994 г. все они были выведены в резерв и в настоящее время стоят на приколе.

ТТЗ: водоизмещение ст. – 61,5 т; 25,0 x 4,5 x 0,94 м; 2 ДД суммарной мощн. – 470 л.с.; скорость хода полн. – 10 уз; дальн. плавания – 300 миль (9 уз); экипаж – 8 чел.

Вооружение: 1x2 12,7-мм пулемет; контактный, акустический и электромагнитный тралы.

КАТЕР-ТРАЛЬЩИК

– рейдовый или речной *тральщик*, предназначенный для поиска и уничтожения мин на рейдах, в гаванях, на реках, каналах и в узкостях. Водоизмещение *катерного тральщика* колеблется от 10 до 100 т, скорость хода может достигать 18 уз. Вооружение: малокалиберные орудия, пулеметы и различные тралы.

КАТОРГА

(от греч. слова *kadyrga* – *галера*) – первоначальное название *галеры*, на которой гребцов (рабов) приковывали к банкам цепями. Позднее понятие *каторги* стало означать место отбывания наказания с тяжелым трудом.

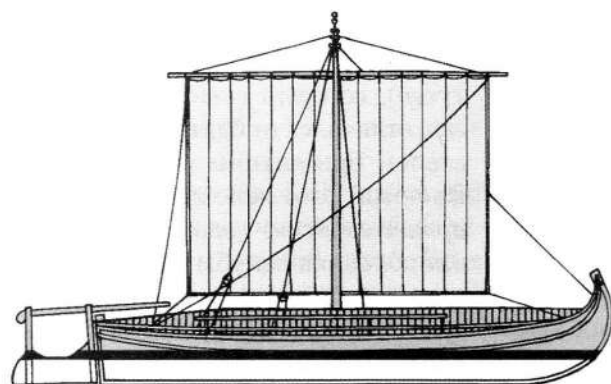
КАУДИК – самнитский долбленный челн.

КАЮК

– 1. Гребной долбленный *челн* длиной до 6 м и грузоподъемностью ок. 0,5 т. Применялся на реках азово-черноморского района для сообщения пассажиров между берегами. 2. Речное одномачтовое *парусное судно* длиной до 40 м, осадкой – до 1,5 м и грузоподъемностью – до 400 т. Использовалось до начала XIX в. на Северной Двине, Неве, Волге и др. реках.

КАЯК

– 1. Эскимосская охотничья *гребная лодка*. Фартук, соединенный с комингсом кокпита и завязываемый на груди гребца, обеспечивает полную герметичность. Набор корпуса из дерева и кости связывают ремнями. Обшивку сшивают из шкур тюленя, морского льва или оленя карибу и пропитывают салом. Может иметь круглоскулые или плоскодонные обводы с одной-двумя острыми скулами. Наибольшая ширина смещена в корму от миделя. Одноместные имеют длину ок. 5,5 м (известны каяки дл. до 8,5 м), ширину – ок. 0,5 м, высоту борта на миделе – 0,2 м. 2. Гонимая *байдарка* для соревнований по слалому и сплаву по горным рекам.



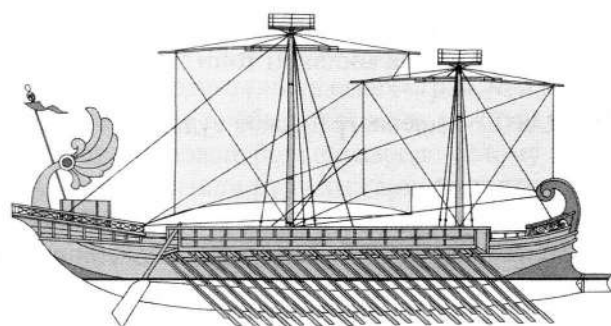
Каяк

КВАДРИРЕМА

(от латин. слова *quadriremus* от *quatuor* – *четыре* и *remus* – *весло*) – *гребной корабль* древнего Рима (III в. до н. э.), имевший четыре ряда весел с каждого борта. Водоизмещение – до 260 т. Вооружение: таран, ворон и метательные машины. Экипаж – до 260 чел. Широкого применения не получили.

КВИНКИРЕМА

– (от латин. слова *quingueremis* *quingue* – *пять* и *remus* – *весело*), военное гребное судно флота в Др. Риме и Греции, то же, что и *трирема*, но больших размеров. Число пять в названии обозначает число гребцов на



Квинкирема

комплект из пяти весел (более длинными веслами гребли по 2 чел.) или, возможно, количество рядов весел. Снабжались тяжелыми метательными машинами баллистами и катапультами (до восьми на борту), служили своеобразными плавучими крепостями. Большого распространения не имели.

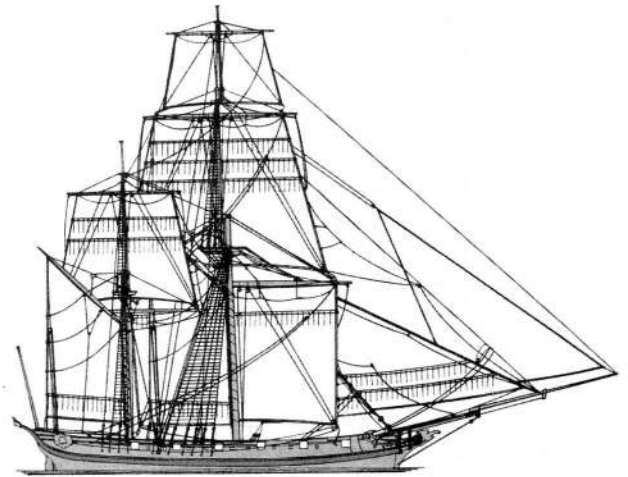
КЕЛЕТ – торговое судно Древней Греции.

КЕЛОКА – древнегреческая легкая многовесельная яхта.

КЕРКУР – древнегреческое легкое парусное судно.

КЕЧ XVII и XIX вв.

(от англ. слова *keth*) – маленькое двухмачтовое парусное судно для каботажных плаваний вдоль Северной Европы. Кеч XVIII в. совершенно не похож на современный кеч, являющийся спортивной двухмачтовой яхтой с парусами-бригантинами, причем бизань-мачта у нее ниже фок-мачты. Два века тому назад бизань-мачта была тоже ниже фок-мачты, но кроме парусов-бригантин кеч того периода нес также и прямоугольные паруса. Собственно кеч произошел от 3-мачтового парусника, с которого убрали фок-мачту, заменив ее длинным бушпритом, рангоут которого нес два больших фока. Таким образом, в XVIII в. фок-мачту называли грот-мачтой. Классический кеч XVIII в. нес на каждой из двух мачт бригантину, причем на грот-мачте над бригантиной были еще два прямоугольных паруса, а на бизань-мачте – один. Паруса-бригантины и прямоугольные паруса работали согласованно, не мешая друг другу. Например, балтийский кеч, называвшийся *хукер* (он был совсем маленький), нес на грот-мачте прямоугольный грот и еще два прямоугольных паруса, тогда как на фок-мачте была только одна бригантина. Голландский кеч (или *хукер*), который еще называли *доггер*, отличался от балтийского отсутствием бригантины на грот-мачте. Военный флот использовал кечи как артиллерийские корабли. Вся носовая половина палубы у них была занята пушками. Поэтому первую мачту ставили по центру корабля, и она несла два больших фока. На фок-мачте ставили бригантину и два прямоугольных паруса. Исторический кеч *Matilda* принадлежал знаменитому кораблестроительному обществу «Brostrom». В 1865 г., когда Аксель Брострем купил *Matilda*, он строил корабли грузоподъемностью 80 т, а столетие спустя его фирма по грузоподъемности судов перевалила уже за миллион тонн.



Кеч

Кидар – древнегреческое судно.

Киллектор

(от голланд. слова *kiellichter*) – судно, оборудованное в носовой части грузоподъемным устройством в виде кронштейнов с блоками (крамболами), лебедкой или шпилем. Предназначен для постановки и съемки рейдовых бочек с якорями, укладки бетонных блоков гидротехнических сооружений и др. Водоизмещение – до 1500 т.

Кимба – древнегреческое судно (разновидность челнока).

Киоск

(от турец. слова *kiosk*) – небольшое *прогулочное судно* с украшенным цветами навесом, встречавшееся в Турции.

Киржим

– небольшое *парусно-гребное судно* прибрежного плавания для перевозки грузов, рыбной ловли в южной части Каспийского моря. Мачта, расположенная на расстоянии 2/3 длины судна от форштевня, несла большой прямой парус. Имел острые оконечности, прямые штевни, палубу с люком посередине. Борты пришивали к плоскому днищу из нескольких досок корнями кизила. Пазы прокладывали пропитанным нефтью войлоком. Строили из липы, ореха или персидского дуба. Часто применяли для перевозки грузов с морских судов на берег в районах с мелководными рейдами. Длина достигала девяти метров, а экипаж мог насчитывать четыре человека.

Кирлангич

(от турец. слова *kirlangic* – *ласточка*) – быстроходное *парусно-гребное судно*, применявшееся в Турции для посыльной и разведывательной служб. Имело 1–2 мачты с косыми парусами. В России в XVIII в. строили на Черном море длиной ок. 22 м, шириной – 7,6 м, осадкой – 2,4 м.

Китобойная база

– *промысловая плавучая база*, использовавшаяся до прекращения китобойного промысла для переработки мяса, китового жира, кормовой муки, принимавшихся от *китобойных судов* туш китов, хранения готовой продукции. Водоизмещение китобойной базы могло достигать 45 000 т, длина корпуса – 217 м, скорость – 18 уз, экипаж – 500 чел. Производительность оборудования по переработке сырья, как правило, составляла от 2000 до 5000 т/сут. В настоящее время практически все *китобойные базы* переоборудованы в *промысловые плавучие базы* другого назначения.

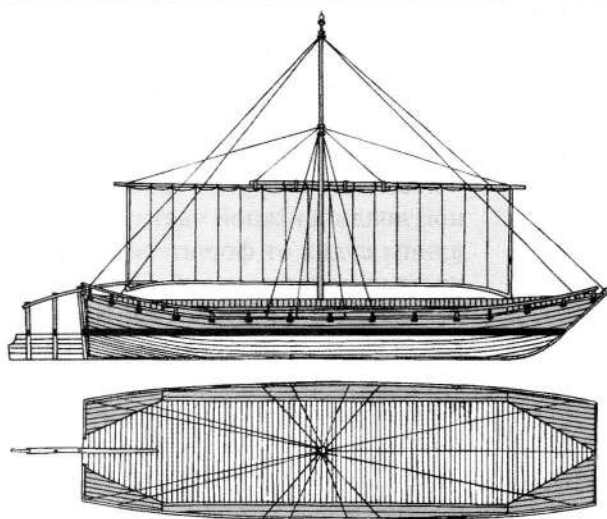
Китобойное судно

– *промысловое судно*, предназначенное для добычи китов. Оно может работать либо автономно с доставкой туш китов на берег, либо совместно с *китобойной базой*. Как правило, современные (во второй половине прошлого столетия) китобойные суда представляли собой гладкопалубное одновинтовое судно со средним расположением надстройки, большой седловатостью палубы в нос. В носу размещается площадка для гарпунной пушки, которая соединяется с надстройкой переходным мостиком. Водоизмещение *китобойного судна* может достигать до 1500 т, а скорость полного хода – 20 уз. В настоящее время по прямому назначению используются только в Норвегии и Японии, где до сих пор продолжается промысел китов.

Китобойное судно Америки

– на протяжении XVIII–XIX вв. американские китобойные парусники были первыми *китобоями* в мире. Почти все *китобойные суда* США были построены на двух знаменитых верфях: в Нантакете и в Нью-Бедфорде. Они представляли собой 3-мачтовые *барки* и *фрегаты* с большой осадкой. Их большие трюма строились с таким расчетом, чтобы можно было загрузить в них максимально большое число бочек с китовым жиром. Американское правительство, как, впрочем, и правительства всех стран, чьи корабли занимались китобойным промыслом, выплачивало особые премии за каждую бочку китового жира. Это делалось с целью привлечь как можно больше народа к этому очень выгодному для каждой страны промыслу. Китов убивали ручным гарпуном, а это требовало исключительной силы и смелости. В 1864 г. норвежец Свенд Фойн изобрел гарпунную пушку, после чего уже не нужно было подходить к киту вплотную, чтобы метать в него гарпун. Грузоподъемность судов достигала 400 т, но при всей своей массивности не так уж редко бывало, что раненый кит от боли кидался на корабль и топил его. Самый знаменитый случай такого рода произошел с китобоем *Essex*, который был потоплен 20 ноября 1820 г. кашалотом в Тихом океане. Эта история и послужила

ла сюжетом для романа Германа Мелвила о белом кашалоте по кличке «Моби Дик». Разделка китов требовала много места, так же как и хранение добычи, а потому экипаж жил в крохотных помещениях. Одна экспедиция в Антарктиду или южные моря длилась нередко по два года: пока все свободные места на судне не были загружены китовым мясом и жиром. На палубе устанавливались особые жаровни, на которых вытапливали жир. Китобойное судно можно было узнать издали по жирным пятнам на парусах и всем корпусе. Одним из последних американских китобойных парусников был 3-мачтовый *Чарлз У. Морган*, который теперь стоит на вечном приколе у берегов штата Коннектикут – теперь там плавучий музей. Он был спущен на воду в 1841 г., исправно служил 80 лет и добыл китов больше, чем какой-либо другой китобойный парусник в мире.



Кладная лодка

Китс

(от англ. слова *kits*) – небольшое английское грузовое 2-мачтовое *парусное судно* XIII–XIX вв., разновидность *кеча*. Использовалось как *посыльное судно* и для транспортировки военных грузов.

Кладная лодка

– небольшое грузовое волжское судно XVI в., которое использовалось для перевозки рогожи, луба, хлебных продуктов и различных штучных изделий. По конструкции представляло собой беспалубное судно, с отсутствием продольных связей (за исключением киля). Роль этих связей выполняла наружная обшивка борта. Для сохранности грузов имела внутреннюю обшивку днищевой и бортовой набора, что также способствовало усилению корпуса.

Клепер

– 1. Небольшое северное морское парусное судно типа *ихуны* с одним реем и гафельными парусами на одной или двух мачтах. Длина – до 15 м, ширина – до 5 м, осадка – до 2 м, грузоподъемность – до 20 т. 2. Тип *складной байдарки*.

Клипер

(от англ. слова *clipper* – *быстрый*) – созданы в США. Их общее наименование произошло от английского глагола клип, что означает «стричь». Это название вызвано тем, что на ходу эти судна как бы «стригли» волны. *Клиперы* были чрезвычайно быстроходными парусниками с очень узким корпусом. Их ходовые качества превосходили ходовые качества всех известных парусников в истории мореплавания. Начиная с 1810 г. верфи Балтимора спускали на воду *ихуны*, *бриги* и *бригантины* новой конструкции, которые потом объединили одним общим названием – *клипер*. С 1818 г. *клиперы* стали совершать регулярные рейсы из США в Европу. Они получили и еще одно название общее – *пакетботы*, т. е. «корабли, доставляющие почту». Более всего скорость этих кораблей оценили преступники, а именно – торговцы опиумом. Это были маршруты в Турцию, Индию, откуда опиум везли в Европу. Кроме того, *клиперы* очень быстро задействовали и в доставке рабов из Африки в США. Такие суда получили малопочетное название «опиумного и рабовладельческого флота». Из *балтиморских клиперов* наибольшую известность получил трехмачтовый *Энн Макким* водоизмещением 493 т, спущенный на

воду в 1833 г. Этот клипер стал прототипом первого сверхскоростного клипера *Rainbow* (*Радуга*). Это судно было построено по расчетам и чертежам Джона Гриффитса (ранее клиперы строили без точных расчетов, чисто эмпирически). Длина судна в пять раз превышала его ширину. Паруса он нес прямоугольные. Впервые в истории парусного флота носовая часть выполнена не просто узкой, а именно заостренной, так что корабль не подминал под себя воду, а именно разрезал ее, не создавая турбулентных потоков, завихрений. Это – результат строго научных расчетов. Конструкторы убрали с палубы все надстройки, тем самым повышая скорость. Кроме прямоугольных парусов ставили лиселя. *Rainbow*, затонувшая в 1848 г., очевидно, у мыса Горн, имела длину корпуса с бушпритом – 55 м, длину по ватерлинии – 47 м, ширину – 9,5 м, осадку – 5,4 м, грузоподъемность – 750 т.

КЛИПЕР АВСТРАЛИЙСКИЙ

– когда в 1851 г. в Австралии было найдено золото, то в точности повторилась знаменитая «золотая лихорадка» калифорнийского типа. Тысячи жаждущих разбогатеть кинулись в Австралию. Их было так много, что австралийские фирмы стали заказывать в США клиперы именно для перевозки золотоискателей. Первый был построен по типу *авизо* или *сторожевого корабля*. Это был *Марко Поло* грузоподъемностью 1622 т. Британцы тут же вознамерились продемонстрировать свое искусство и в 1853 г. построили первый целиком металлический клипер. Назвали его *Господин островов*, грузоподъемностью 770 т груза. Длина этого клипера в семь раз превосходила его ширину, это оказалось большим минусом, т. к. судно оказалось валким. За это он был прозван *Ныряющим колоколом*. Самые известные клипера, из числа построенных на верфях США, были *Джеймс Бейнз* и *Молния*. Первый из них пришел из Ливерпуля в Мельбурн за рекордное время – 63 дня. На обратном пути из Мельбурна в Ливерпуль этот рекорд повторила *Молния*. Ее грот-мачта имела в высоту 50 м, что составляло 2/3 длины корабля. Рея грот-мачты имела длину 29 м, а размах ее по лиселям достигал 49 м. При таком парусном оснащении скорость этого клипера была 18,5 уз, а при хорошем ветре даже 21 уз. В среднем за сутки *Молния* проходила по 436 миль. Кліперы оставались на австралийской линии до конца XIX в. Знаменитые *Джеймс Бейнз* и *Молния* стали жертвами пожаров: первый сгорел в 1858 г., второй – в 1869 г.

КЛИПЕР БАЛТИМОРСКИЙ

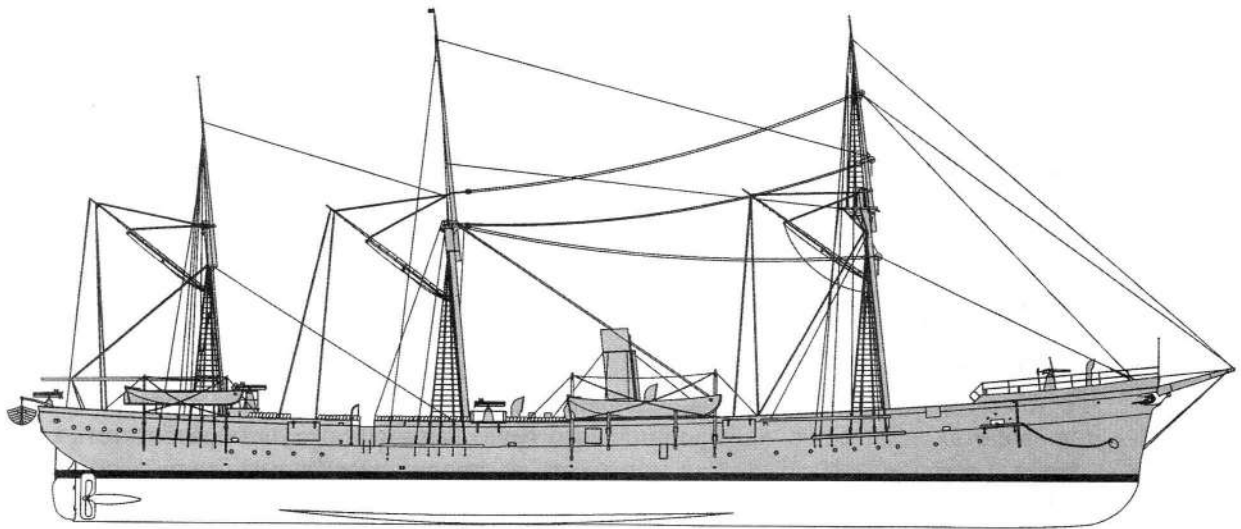
– строились в начале XIX в. на верфях г. Балтимор (США). Отличались быстроходностью, имели большой уклон мачт к корме, близкие к V-образной форме обводы корпуса. Использовались преимущественно в работорговле, контрабандных перевозках и каперстве. Эти суда требовали большого искусства в управлении.

КЛИПЕР ВИНТОВОЙ

– 3-мачтовый *парусно-паровой* с гребным винтом корабль XIX в., применявшийся для разведывательной, дозорной и посыльной служб, а также охраны промыслов. Водоизмещение *винтовых клиперов* доходило до 1500 т, скорость – до 15 уз, вооружение могло состоять из 24 орудий различных калибров.

КЛИПЕР КАЛИФОРНИЙСКИЙ

– в период знаменитой «золотой лихорадки» Калифорния стала центром притяжения для всей Америки. Но в те времена (середина XIX в.) путешествие от восточного берега США до Сан-Франциско отнимало много времени. Предприимчивые калифорнийские кораблестроители быстро наладили выпуск клиперов, которые доставляли людей, быстрее, чем они могли бы добраться по суше. Путешествие вокруг мыса Горн длилось три месяца. Главой калифорнийского судостроения был в то время Дональд Маккей. Он относился к своему делу скорее как художник, чем инженер. Его клиперы были не только быстроходны, но и на редкость красивы. Всего за четыре года с 1850 по 1854 г. в Калифорнии построили 144 клипера. Один из самых скоростных и самых красивых из них был *Летучее облако*. Это судно поставило абсолютный рекорд скорости, обойдя вокруг мыса Горн за 89 суток и 21 час. Обычно клиперы ходили со скоростью 17 уз, но

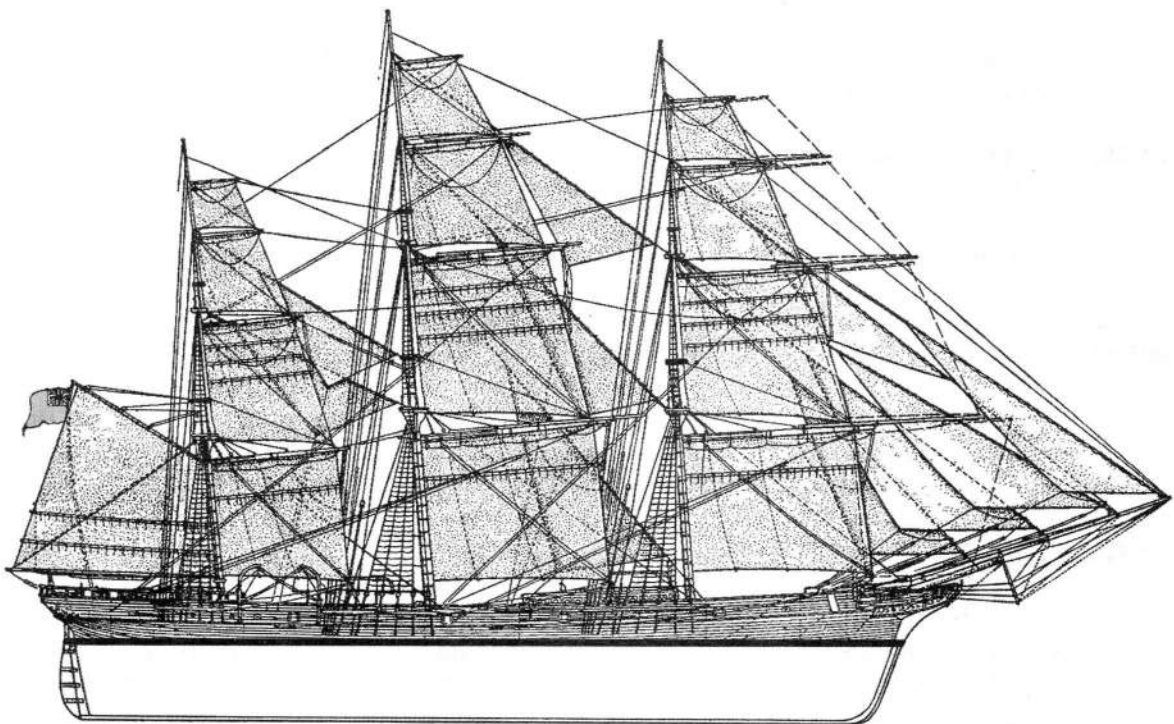


Винтовой клипер русского Императорского флота *Забияка*

Построен в 1878–1879 гг. заводом В. Крампа в Филадельфии (США). Входил в состав Балтийского флота, а с декабря 1902 г. – в состав Сибирской флотилии. 12.10.1904 г. будучи в Порт-Артуре, получил три попадания японских снарядов и затонул на мелководье. 19.12.1904 г. перед сдачей Порт-Артура корпус корабля был подорван.

ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 1230 т; 67,1 x 9,14 x 3,7 м; 2 ПК + ПМ мощн. 1560 инд. с.; скорость полн. хода – 15,5 уз; дальн. плавания – 6000 миль (11 уз); экипаж – 151 чел.

Вооружение: 2x1 152-мм + 4x1 107-мм орудий; 4 25,4-мм картечницы; 1 3-фунт. горная пушка; 1 надвод. ТА.



Клипер чайный

На схеме представлен типичный британский деревянный клипер. По своим данным он был близок к *Challenger*, построенному в 1852 г. Это судно имело вместимость 699 BRT (53,1 x 9,8 x 6,1 м). Оно неоднократно участвовало в «чайных гонках» середины XIX в. Личный рекорд *Challenger* был достигнут в 1868 г., когда он покрыл расстояние между Фучжоу и Лондоном за 131 сутки. При этом *Challenger* пришел последним из 12-ти участвовавших в гонке судов.

Летучее облако развивало скорость в 21 уз. На трех его мачтах стояло 38 парусов, из них – 15 прямоугольных. Самый большой клипер из числа построенных Д. Маккеем – *Владыка морей*. Он имел 79 м в длину, а отношение длины к ширине составляло 5,8:1. Грузоподъемность судна также была рекордной – 2421 т. Высокая скорость клиперов обеспечивалась не только архитектурой и огромной площадью парусов, но также и высокой степенью устойчивости, которая позволяла капитанам не убирать паруса даже при штормовых ветрах. Единственный участок пути вокруг Южной Америки, где паруса все же убирали, был район мыса Горн, где сила ветра достигала 9–11 баллов. Доставив искателей счастья в Сан-Франциско, клиперы далеко не всегда возвращались в Нью-Йорк – они часто с новой командой уходили в Китай, откуда везли чай до Лондона, а из Лондона везли товары в Нью-Йорк. После двух-трех таких рейсов все расходы на постройку судна полностью окупались.

КЛИПЕР чайный

– этим судном вписана совершенно особая глава не только в историю парусного флота, но и в историю самого семейства клиперов. В 1849 г. американский клипер *Ориенталь* доставил в Лондон груз китайского чая. Он совершил этот рейс за рекордно короткий срок – 97 дней. Англичане проявили живейший интерес к этому судну, поскольку их клиперы того времени ходили гораздо медленнее. Взяв *Ориенталь* за образец, британцы быстро наладили собственное производство таких клиперов, и уже в 1851 г. первый из них был спущен на воду. Его назвали *Challenger* (*Бросающий вызов*). Из чисто экономических соображений англичане не строили больших клиперов и ограничивались вместимостью в 1000 BRT. Для удлинения срока службы они имели смешанный набор корпуса – палубы и балки изготавливали из стали, а обшивку – из дерева. Одним из первых таких клиперов был знаменитый *Тайтин*, построенный в 1863 г. Он имел грузоподъемность в 985 BRT. До 1871 г. это судно участвовало в так называемых «чайных гонках» от Китая до Лондона. Тот клипер, который первым входил в Лондонский порт с грузом чая, получал премию. В 1866 г. гонка была выиграна тремя самыми знаменитыми английскими клиперами – *Тайтин*, *Ариель* и *Серика*, которые одолели путь из Китая до Лондона за 99 дней. Все три судна вошли в Лондонский порт почти одновременно. Первым был *Тайтин*, а уже через 12 мин в порт вошел *Ариель*. Менее чем через два часа пришла *Серика*. Постоянно соперничали в скорости в этой гонке клиперы *Фермопиль* и *Катти Сарк*, под командованием капитана Вуджета, которая поставила и долго держала мировой рекорд скорости, за что получила почетное звание «Королевы морей». Она успешно плавала 53 года, потом использовалась в качестве учебного судна. В 1957 г. ее поставили в музейный сухой док в Гринвиче. Это единственный, уцелевший до нашего времени чайный клипер. *Катти Сарк* при водоизмещении 2133 т и вместимости 963 BRT имела максимальную длину корпуса 83,3 м (по ватерлинии – 65 м), ширину – 10,9 м и осадку – 6,1 м. Экипаж насчитывал 36 чел. (после реконструкции – 28).

КНОРР

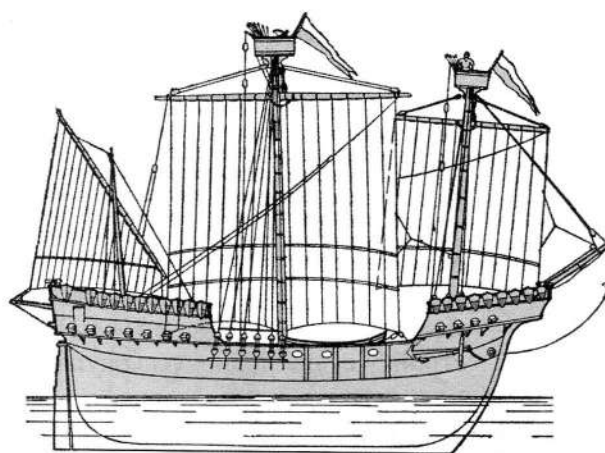
(или *кнарр*) – мореходное торговое судно викингов VIII–X вв. Имело высоко поднятые штевни с украшениями, а в палубе – квадратный вырез люка трюма. Снабжалось прямым рейковым парусом. Рулевое весло помещалось в ДП за кормой. Длина судна достигала 15 м, ширина – 5 м, а осадка – 2 м.

КОБЛ

(или *кобль*, от англ. слова – *coble*) – малое парусно-гребное рыболовное судно, распространенное на северо-восточном побережье Англии, отличающееся высокими мореходными качествами, способностью во время сильного прибоя подходить к отмелям у необорудованного побережья. Первое упоминание относится к середине XVI в. Имело характерные обводы с глубоко погруженной носовой частью, плоским днищем, в корме – с полозьями-плавниками, развалом бортов и наклоненным навесным на транце рулем. При подходе к берегу *кобл* разворачивали носом против волны. После этого снимали руль, при этом судно сохраняло свое положение, пока не касалось грунта носовой частью киля. На берегу оно устойчиво стояло на кормовых полозьях и носовой части. Оснащалось рейковым парусом. Длина судна достигала 9 м, а ширина – 1,8 м.

Когг

– парусное торговое судно, распространенное в XII–XVI вв. в Северной Европе и, в частности, Ганзейском союзе и в Средиземном море. Представлял собой высокобортный палубный одномачтовый корабль с прямым рейковым парусом, выпуклыми бортами, прямыми штевнями, скошенными к линии киля и навесным рулем. С XVI в. когг вооружался бомбардами. Иногда на Средиземном море встречались такие суда с двумя мачтами, вооруженными косыми парусами. Длина судна достигала 30 м, ширина – 8 м, а осадка – 4 м.



Когг

Коза

– гребная рыболовная лодка, предназначенная для лова рыбы сетями. Была распространена на Черном и Азовском морях. Возможно, свое название получила от жаровни на треноге (козы), ставившейся на носу судна для приманивания рыбы на свет. Его длина достигала 6,5 м, ширина – ок. 2 м, а осадка – 0,5 м.

Колесное судно

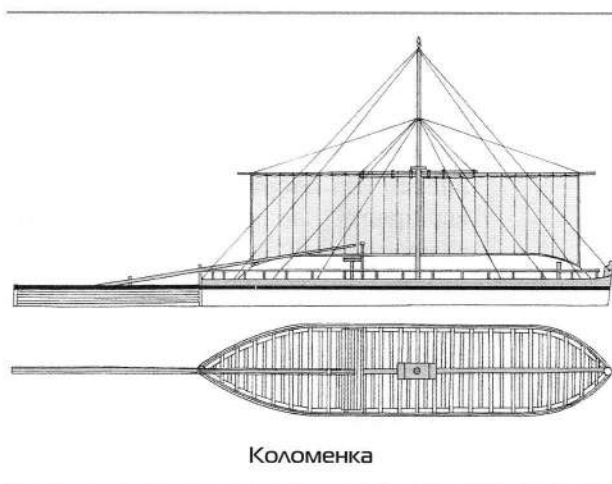
– судно, приводимое в движение механическим двигателем и имевшее в качестве движителя гребные колеса. Колесные суда получили широкое распространение в XVIII–XIX вв. с появлением паровых машин. Они сначала использовались на реках, а затем и на морях. Ось гребного колеса, имевшего лопасти, размещенные по его внешней окружности, располагалась над поверхностью воды поперек судна у его бортов или в корме. Габаритная ширина с бортовыми колесами обычно в 2–2,5 раза превышала ширину корпуса, а с кормовыми колесами – имело увеличенную длину. Колесные суда могли быть как боевыми (см. *пароходофрегат*) так и торговыми. Крупнейшим в мире морским грузопассажирским колесным судном являлся лайнер *Great Eastern* (1857 г.). При водоизмещении 19 200 т он имел длину корпуса 210 м, а ширину – 25,3 м. Паровые машины мощностью 3680 инд. с. вращали бортовые гребные колеса диаметром 17 м, обеспечивая ход 13,5 уз. Кроме того, на судне были установлены гребной винт, приводившийся в движение паровой машиной мощностью в 3970 инд. с., и паруса на шести мачтах. *Great Eastern* был рассчитан на 596 пассажиров и имел 2400 палубных мест. Однако в качестве трансатлантического лайнера он оказался нерентабельным и поэтому в дальнейшем использовался как кабелепрокладочное судно. Первоначально все суда с механическими двигателями имели в качестве движителей гребные колеса, но из-за частых поломок на морском волнении они вскоре уступили место винту. Тем не менее, на внутренних водных путях, несмотря на большие габариты и увеличенную массу механической установки, колесные суда использовались сравнительно долго, благодаря высокой эффективности гребных колес и малой осадке. С появлением более совершенных конструкций судовых движителей, хорошо работающих на мелководье, они были вытеснены судами с гребными винтами, водометными и крыльчатыми движителями. В настоящее время некоторые страны сохраняют колесные суда в качестве музеев, причем некоторые из них продолжают находиться в эксплуатации (например, *Гоголь*, построенный в 1907 г. и принадлежащий МП «Звездочка» в г. Северодвинске).

Колодезное судно

– на верхней палубе имелся колодец – открытый участок длиной не более 30% длины судна, ограниченный надстройками и сплошным фальшбортом со штормовыми портиками.

Коломенка

– речное, деревянное, палубное, одномачтовое судно барочного типа. Были известны в верховьях Камы с XVI в. Длина судна могла достигать 43 м, ширина – 6,5 м, осадка – 1,5 м, а грузоподъемность доходила до 120 т. Использовалось для перевозки внутренними речными путями железа и изделий уральских металлургических заводов. Отличалось от других *сплавных судов* большим отношением длины корпуса к ширине (5-6 против 3-4). Днище изготовлялось из «топорных» досок толщиной 13–18 см. Постройка происходила быстро, грубо и просто: лесоматериал, где можно было, употреблялся в виде кругляка и не окаривался. Борта были тоньше, днища без бархоутов, а в подводных частях нашивался защитный слой из горбылей, предохранявший при проходе в каменистом русле.



Комбинированное судно

– *грузовое судно*, на котором в целях сокращения порожних балластных переходов и повышения гибкости эксплуатации оборудованы грузовые помещения и предусмотрены грузовые средства, обеспечивающие перевозку грузов с резко отличающимися транспортными характеристиками: физическим состоянием, плотностью, технологией перегрузки. Разнородные грузы перевозятся на встречных направлениях, либо по схеме «Многоугольник».

Комбайн

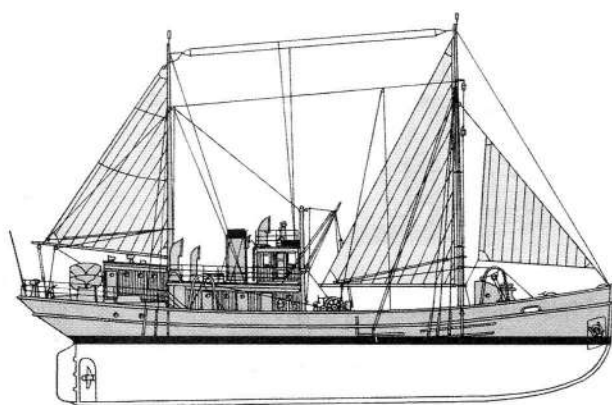
– многоцелевое *рыболовное судно*, способное вести прибрежный лов тралом, кошельковым неводом и дрифтерными сетями (откуда собственно и название судна). Оно имело деревянный корпус и развитое парусное вооружение, несмотря на то, что оснащались довольно мощными дизелями. Данные суда строились в середине 30-х годов прошлого столетия на Мурманской и Сорокской верфях треста «Рыбосудоострой». Они делились на *малые* (водоизмещением до 45 т и с дизелями мощностью от 105 до 110 л.с.) и *большие* (водоизмещением ок. 200 т и с дизелями мощностью 300 л.с.) *комбайны*. Первые использовались в 20-мильной прибрежной полосе Баренцева и Белого морей. Вторые могли заниматься ловом в открытом море, выдерживая силу ветра до 5 баллов. Они, помимо Баренцева и Белого морей, также использовались и в Финско-Ладожском бассейне. Из-за ряда недостатков (на траловом лове оказались хуже *траулеров*, а дрифтерном – хуже *дрифтеров*) *комбайны* широкого распространения не получили.

Композитное судно

– судно, корпус которого построен из различных материалов, например, набор из стали, а обшивка – из дерева.

Комяга

– 1. *Грузопассажирское парусно-гребное судно* XVII в. на черноморском побережье Турции и Крыма. Вместимость достигала 85–90 чел.
2. Небольшая *рыболовная лодка* XVII–XVIII вв., использовавшаяся на побережье Крыма для лова в от-



Большой северный комбайн

крытом море. 3. *Баржа* или группа из нескольких *барж*, используемых как паром на р. Дон.

Коноводное судно

(или *коноводка*) – речное судно XVIII–XIX вв., передвигающееся посредством завоза вперед (по направлению движения) якорей и подтягивания к ним на тросах, которые выбирались лошадьми, вращавшими специальный ворот на судне. Сопровождающий воз состоял из *подчалков*, до 20 барок (*гусан, коломенок, мокшанов* и др.), следовавших за ним в 2–4 ряда (общей грузоподъемностью до 70 000 т). *Конводные суда* могли иметь на борту до 200 лошадей и проходили в день порядка 55 км. Лодки для завоза якорей назывались *завознями*. Срок службы таких судов составлял 7–10 лет. Построенные в 1753 г. в Нижнем Новгороде два *коноводных судна*, использовавшиеся для перевозки соли по Волге с озера Эльтоп, приводились в движение волами.

Конрад

– группа современных *крейсерско-гоночных яхт*. Их длина колеблется от 7,2 (*Конрад-24*) до 16,6 м (*Конрад-54*), а площадь парусности, соответственно от 21,3 м² до 150 м².

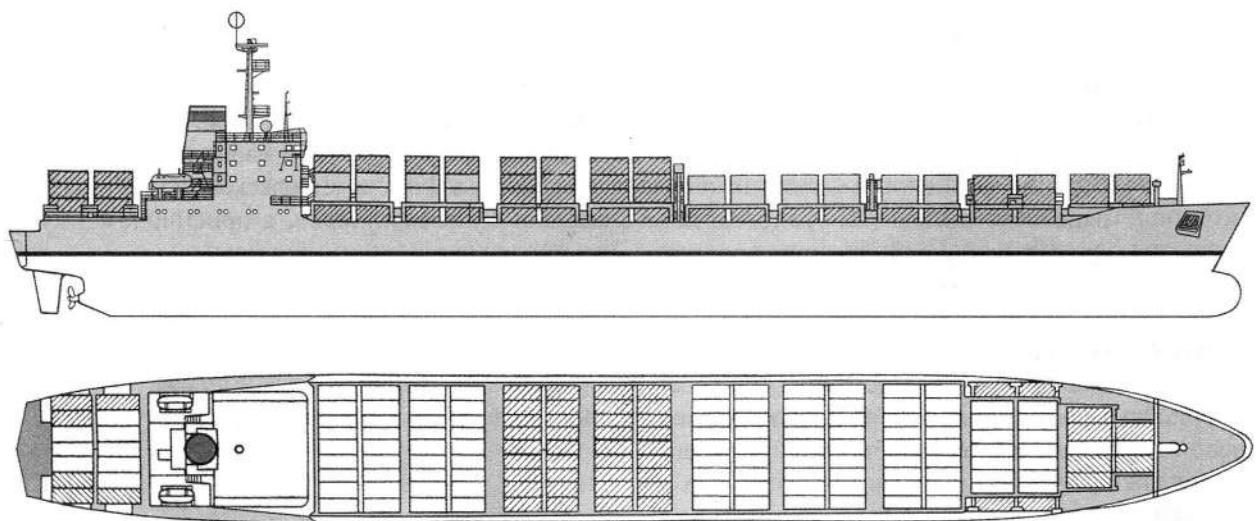
Консервная плавучая база

– *промысловая плавбаза* для приема улова от *добывающих судов* в районе промысла, выработки из него консервов, хранения готовой продукции в трюмах и доставки ее в порт. Бывают: *крабовые, рыбные, креветочные* и т. д. Могут нести на борту *добывающие боты*.

Консервный траулер – см. *траулер консервный*.

Контейнеровоз

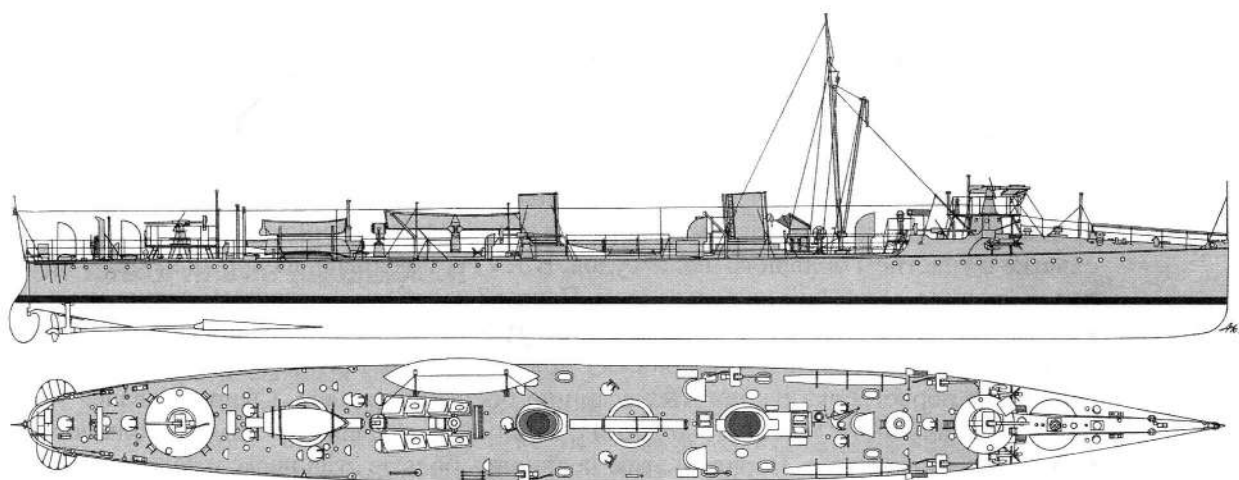
– *грузовое судно*, использующееся для перевозки контейнеров или других стандартных емкостей многоразового использования. Появились в начале 50-х годов прошлого столетия вследствие интенсивного развития морских международных грузоперевозок и получили широкое распространение, как высокоэффективное транспортное средство, обеспечивающее сохранность груза, увеличение скорости его доставки потребителю и



Советский контейнеровоз типа *Художник Сарьян*

Три судна этого типа (*Художник Иогансон, Художник Жуков* и *Художник Сарьян*) были построены в 1984–1987 гг. в ГДР по заказу советского правительства. Были приписаны к Дальневосточному морскому пароходству и в 1987–1993 гг. эксплуатировались на линии порт Восточный–Австралия. Затем их приватизировали и продали зарубежным частным компаниям.

ТЭ: водоизмещение – 35 700 т; 198,9 x 25,4 x 10,9 м; 1 ДД мощн. 14 250 кВт; скорость хода полн. – 20,5 уз; экипаж – 32 чел.; вместимость – 1254 40-фут. контейнера.



Контрминоносец (истребитель) британских ВМС *Hunter*

Три корабля этого типа (*Handy*, *Hart* и *Hunter*) были построены в 1884–1885 гг. фирмой «Fairfield» по заказу правительства Великобритании. *Handy* и *Hunter* вскоре после вступления в строй перешли в Гонг-Конг, базировавшись в котором прослужили до 1914 г. *Hart* оставался в водах Метрополии и в 1911 г. был продан на слом.

ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 310 т; 60,14 x 5,94 x 2,32 м; 3 ПК + 2 ПМ тройного расшир. суммарной мощн. 4000 инд. с.; скорость полн. хода – 27,5 уз; экипаж – 55 чел.

Вооружение: 1 x 176-мм орудие + 5x1 57-мм скоростр. орудий; 2x1 450-мм ТА (палубные поворотные); 1 16-дюймовый боевой прожектор.

возможность создания единой транспортной системы. Наиболее крупные могут принимать на борт свыше 2000 контейнеров.

КОНТРМИНОНОСЕЦ

– боевой корабль конца XIX – начала XX вв., предназначавшийся для борьбы с *миноносцами*. Представлял собой тот же *миноносец*, но увеличенных размеров, с усиленным торпедным и артиллерийским вооружением, более высокой скоростью и лучшими мореходными качествами. Подобный термин был принят только в отечественном флоте, но в начале XX в. *контрминоносцы* стали классифицироваться как *эскадренные миноносцы* (см. *эсминцы*). За рубежом данные корабли классифицировались как *истребители* (*destroyers*).

КОНЧЕБАС

– турецкое однопалубное *парусно-гребное судно* галерного типа, применявшееся в XVII в. для высадки десанта и каботажных перевозок. Оно было рассчитано на 50 десантников, не считая команды из девяти чел. Судно имело киль и плоское днище, а также корпус с заостренными оконечностями, немного приподнятыми по отношению к средней части. Для постройки использовали бук, кедр и др. В России ок. 200 *кончебасов* было построено при Петре I на Воронежской верфи для Азовского флота, а затем еще 33 на Брянской верфи в 1736–1737 гг. для Днепровской флотилии. Длина судна достигала 20 м, ширина – 4,3 м, осадка – 1,1 м, а грузоподъемность доходила до 4 т. Как правило, вооружение насчитывало шесть пушек малого калибра.

КОРАБЛЬ

(от греч. слова – *karabos*) – 1. В эпоху зарождения судостроения и судоходства (примерно 8–9 тыс. лет назад) различия между *торговыми судами* и *военными кораблями* не существовало. Суда того времени использовали в мирное время для перевозки грузов, а в военное – для переброски войск морским путем. Постепенно *военные корабли* приобрели специфическую форму и другие особенности, отличавшие их от *торговых судов*. Уже за 1500 лет до н. э. финикийцы, египтяне и вавилоняне имели сильные военные флоты. Окончательно военные корабли выделились в самостоятельную группу примерно 1000 лет до н. э. с появлением на них тарана. Одними из первых кораблей с тараном

были древнегреческие *униремы* и *пентеконтеры*. Постепенно размеры кораблей увеличивались, появились *биремы* и *триремы*, затем *квадриремы* и *квинквиремы*, а позднее и корабли меньших размеров, но более скоростные и маневренные – *либурны* и *дромоны*. В средние века основным типом боевого корабля была *галера* и ее более поздние разновидности – *галиот* и *галеас*. В эту эпоху развитие кораблей шло по пути увеличения надстроек для размещения на них возможно большего числа стрелков. До XVI в. *военные корабли* были преимущественно гребными, паруса использовались на переходах при попутном ветре, а тактика морского боя сводилась к таранному удару и абордажной схватке с участием большого числа судов. В XVI в. появилась на кораблях артиллерия, что позволило вести бой на расстоянии. Первым кораблем с развитым парусным и арт. вооружением стал *галион*. С установкой по бортам кораблей большого числа пушек в XVII в. на военных флотах установилась новая линейная тактика морского боя – артиллерийская перестрелка растянутых в линию боевых порядков. Сформировался также тип многопалубного *линейного корабля* с мощной артиллерией – самого большого корабля парусного флота. Наряду с этим появились боевые суда несколько меньших размеров – *фрегаты*, *корветы* и *шлюпы*, а также самые малые корабли – *тендеры*. Для обстрела береговых укреплений и приморских крепостей противника служили специальные суда с усиленной артиллерией – *прамы* и *бомбардирские корабли*. В северных странах для действий в узких и извилистых шхерах и фиордах использовались *парусно-гребные корабли* так называемого шхерного флота – *скампавеи*, *туремы*, *удемы*, *шьявы* и *шхерботы*. В XIX в. на *военных кораблях* появились механические двигатели (впервые на *пароходофрегатах*). Вскоре корпуса боевых судов стали строить композитными, а затем полностью из железа. Те и другие защищались броней. Помимо нарезной артиллерии в поворотных башнях и казематах широко применялось минно-торпедное оружие. В конце XIX в. ядром боевых флотов стали *эскадренные броненосцы*. Их дополняли *крейсеры*, *эсминцы*, *канонерские лодки*, *минные* и *сетевые заградители*, *тральщики*, *сторожевые корабли* и *торпедные катера*. В начале XX в. на смену *эскадренным броненосцам* пришли *дредноуты*, которые в процессе своего развития к середине XX в. превратились в скоростные *линейные корабли* с мощной артиллерией (размещенной исключительно в башнях). Основной ударной силой современных флотов являются *атомные подводные лодки стратегического назначения*, оснащенные баллистическими ракетами, и *авианосцы*. В качестве ударных кораблей могут также использоваться *ракетные крейсера* и *эсминцы*, имеющие на вооружении ракеты классов «море-земля» и «море-море» (или «корабль-корабль»). В состав современных флотов, как правило, также входят *многоцелевые подводные лодки* и *фрегаты*, *десантные* и *минно-тральные суда* различных классов. 2. Судно, имеющее вооружение и др. технические средства для решения боевых и обеспечивающих задач, военный экипаж и несущее военно-морской флаг. *Корабли* оснащаются ракетным, торпедным, артиллерийским, минным и противоминным, противолодочным оружием, а также радиотехническим вооружением (РТВ), средствами радиоэлектронной борьбы (РЭБ) и противодействия (РЭП). На каждом *боевом корабле*, как правило, имеется несколько видов оружия, один из которых – главный – предназначен для решения основных задач, а остальные – вспомогательные – для выполнения дополнительных задач и самообороны. В зависимости от предназначения, водоизмещения, вооружения и других качеств *корабли* подразделяются на классы, подклассы и ранги. Они являются собственностью государства, подчиняются только его законам и в иностранных портах пользуются правом экстерриториальности. 3. Синоним слова – *судно*.

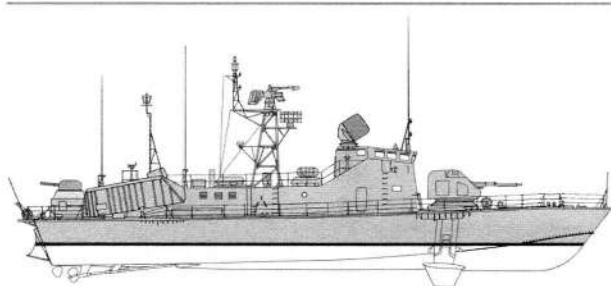
КОРАБЛЬ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

– разновидность *корабля* с динамическим принципом поддержания, у которого корпус для уменьшения сопротивления воды поднимается над ней с помощью крыльевого устройства. Подводные крылья при движении в воде создают подъемную силу, уравновешивающую силу тяжести *корабля*. По расположению относительно корпуса крылья бывают носовые и кормовые, по глубине погружения – малопогруженные и глубокопогруженные, по характеру управления – без специальных систем управления и с автоматическими системами управления, обеспечивающими слежение за волной. Движение

лями служат гребные винты или водометы. Скорость таких кораблей может достигать более 60 уз. Применяются с середины XX в. Патент на корабль (или судно) на подводных крыльях был выдан в России в 1891 г.

КОРАБЛЬ ОГНЕВОЙ ПОДДЕРЖКИ

– боевой корабль, предназначенный для огневой поддержки своих сил на море, десантных частей или приморских флангов сухопутных армий. Как правило, в данном качестве использовались корабли с тяжелой артиллерией – броненосцы, линкоры (или *дредноуты*), мониторы, крейсера и канонерские лодки. В случае необходимости к огневой поддержке привлекались эсминцы. Кораблей огневой поддержки специальной постройки известно мало. К ним можно отнести британские мониторы и канонерские лодки, построенные в конце Первой мировой войны. В годы Второй мировой войны в состав ВМС Великобритании были введены семь кораблей типа *Grey*. Они классифицировались как *быстроходные канонерские лодки*. Имея стандартное водоизмещение 175 т, эти корабли несли две 40-мм пушки и два 12,7-мм автомата, а также два 533-мм торпедных аппарата. По сути, *Grey* являлся увеличенным *торпедным катером*, предназначенным для поддержки своих легких сил в проливе Ла-Манш. В 1944–45 гг. в США на базе среднего танкодесантного корабля типа LSM было построено 60 специализированных кораблей огневой поддержки типа *LSM(R)*, которые предназначались для Нормандской операции. Они также широко использовались во время войны в Корее, а затем и во Вьетнаме. Интересно то, что последние советские эсминцы пр. 956 изначально задумывались как корабли огневой поддержки.

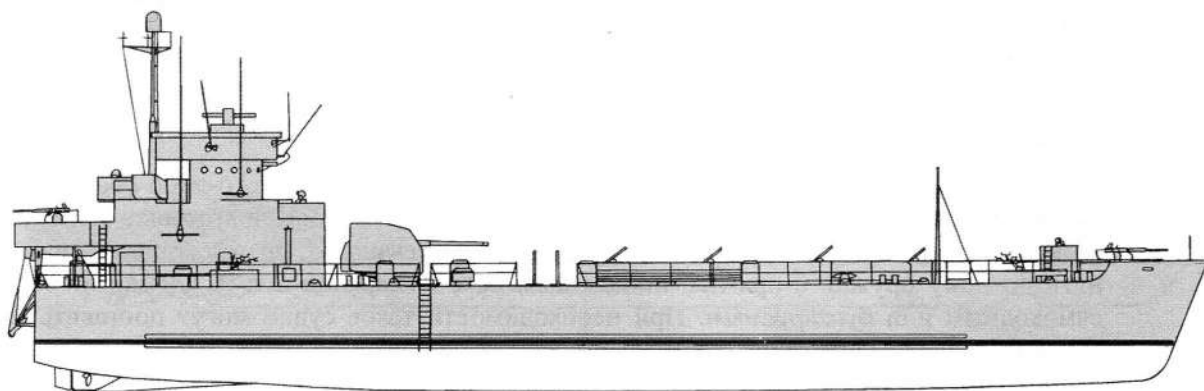


Ракетный катер на подводных крыльях советского ВМФ пр. 206МР

В 1976–1983 гг. на Средне-Невском ССЗ в Ленинграде (пос. Понтонный) по заказу советского правительства было построено 11 катеров пр. 206МР. После распада Советского Союза четыре из них передали правительству Украины, а один – правительству Грузии. По состоянию на январь 2009 г. в составе российского ВМФ оставалось всего два катера пр. 206МР, которые числились в составе Каспийской флотилии. Грузинский катер был уничтожен российскими войсками в августе 2008 г.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 230 т; 38,6 x 7,6 x 12,5 (ширина по крыльям) x 2,1 м; 3 ДД суммарной мощн. 15 000 л.с.; скорость хода полн. – 43 уз; дальн. плавания – 600 миль (37 уз); экипаж – 29 чел.

Вооружение: 2x1 ПКР «Термит»; 1x1 76-мм универсальная АУ; 1x1 30-мм зенитных автомата; ПЗРК «Стрела-3».

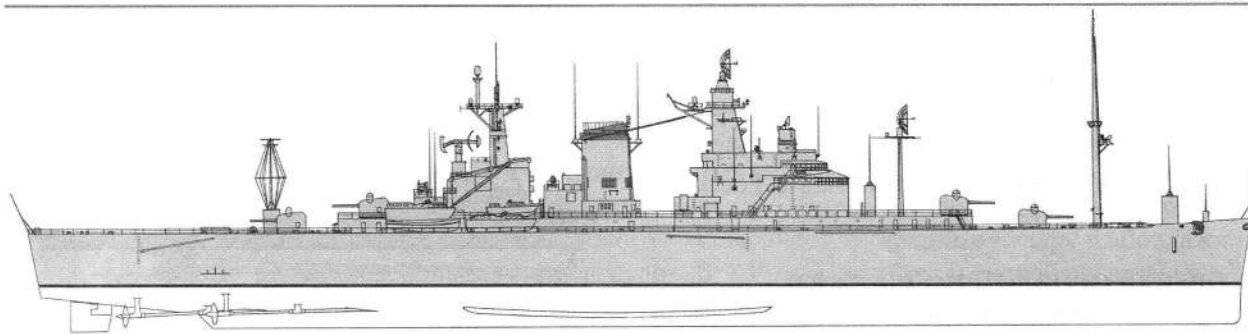


Корабль огневой поддержки ВМС США типа *LSM(R)*

В 1944–1945 гг. по заказу правительства США было построено 60 таких кораблей, которые активно использовались в Европе (прежде всего, во время Нормандской операции 1944 г.) и на Тихом океане.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 790 т; 62,0 x 10,0 x 1,6 м; 2 ДД суммарной мощн. 2880 л.с.; скорость полн. хода – 13 уз; дальн. плавания – 4900 миль (12 уз); экипаж – 87 чел.

Вооружение: 1x1 127-мм орудие (в носовой башне), 2x1 40-мм + 4x1 20-мм автоматы; 4x1 107-мм минометы; 30x6 ПУ для НУРС.



Корабль управления ВМС США *Northampton*

Переоборудован в корабль управления из недостроенного тяжелого крейсера. Построен в 1944–1953 гг. на верфи ф. «Bethlehem Steel» в Квинси (шт. Массачусетс). В апреле 1970 г. был исключен из списков ВМС и в декабре 1977 г. продан на слом.

ТЭ: водоизмещение ст. – 13 500 т; 676 x 71 x 29 фут.; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 120 000 л.с.; скорость полн. хода – 33 уз; экипаж – 1450 чел.

Вооружение: 4x1 127-мм скорострельных универсальных орудия; 4x2 76-мм + 6x2 20-мм зенитных автоматов; два вертолета.

КОРАБЛЬ РАДИОЛОКАЦИОННОГО ДОЗОРА

– боевой корабль, выделенный на опасное направление относительно группировки своих сил в море и на дальних подступах к районам базирования с целью своевременно обнаружить силы и средства воздушного нападения противника, выдать целеуказание на применение оружия и средств радиоэлектронного подавления, а также управления и наведения истребительной авиации. До настоящего времени, единственным кораблем, специально построенным для радиолокационного дозора, была американская атомная подводная лодка *Triton*. Все же остальные корабли, специализировавшиеся на радиолокационном дозоре, переоборудовались из эсминцев, фрегатов и дизель-электрических подводных лодок. В США это были эсминцы типов *Gearing*, *Allen M. Sumner* и *Fletcher*, фрегаты (или эскортные миноносцы) типов *Cannon*, *Edsall*, *John C. Butler*, а также подводные лодки различных модификаций типа *Tench*. В конце Второй мировой войны эти корабли использовались для радиолокационного дозора без специального вооружения. Переоборудование они прошли в конце 40-х и начале 50-х годов прошлого столетия, и стали классифицироваться как эсминцы РЛД, фрегат РЛД и подводная лодка РЛД. В период с 1958 г. по 1961 г. в Советском Союзе в подводную лодку РЛД по пр. 640 были переоборудованы четыре средние торпедные лодки пр. 613.

КОРАБЛЬ УПРАВЛЕНИЯ

– корабль специальной постройки или переоборудованный из какого-либо боевого корабля, предназначенный для управления силами флота в операции (бою), а в мирное время – группировками, действующими в удаленных районах океана (моря).

КОРАБЛЬ-ЦЕЛЬ

– корабль специальной постройки или переоборудованный из какого-либо боевого корабля, представляющий собой мишень для обеспечения боевой подготовки. Корабль-цель обладает повышенной прочностью и непотопляемостью, позволяющими применять по нему оружие с прямым попаданием ракет, снарядов и т. д. Он может быть самоходным или буксируемым. При необходимости такое судно могут поставить на якорь (т. е. использовать без хода). Как правило, самоходные корабли-цели имеют радиоуправление.

КОРАБЛЬ ЭГЕЙСКОГО МОРЯ

– парусно-гребной боевой корабль с далеко выступающим тараном и двумя большими рулевыми веслами на кормовой площадке. В носовой части этого судна сооружался помост, над которым крепились вырезанные из дерева рога или шупальца Горгоны. Такой корабль с возвышенной носовой частью и кормовой оконечностью в виде хвоста дракона производил на врагов мощное психическое воздействие. Длина этих судов

колебалась в пределах 20–30 м, а ширина составляла 1/6 длины. Из-за довольно высоких стоек-опор, весла входили в воду под углом, близким к нормали, что снижало их эффективность. Как правило, такой корабль является 20-весельным, но известно, что жители о. Крит располагали 30 или 40-весельными судами, которые несли большой прямоугольный парус на съемной мачте.

КОРАБЛЬ ЭТРУСКОВ

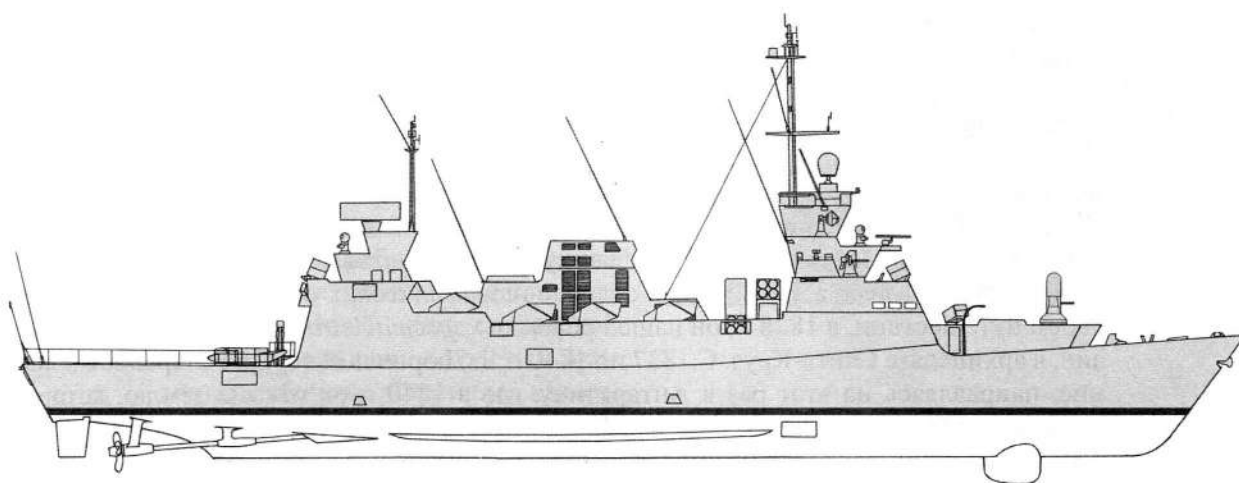
– напоминая формой *финикийские суда*, эти корабли отличались более крутым изгибом штевней и имели много общего с более поздними судами североевропейских народов. Как и у них, на этих судах, весла проходили через отверстия в бортах, чем обеспечивалось удобное (низкое) положение гребцов и их защита за высоким бортом. Зазоры между веслом и бортом закрывались короткими кожаными рукавами. Управлялось судно одним рулевым веслом с поперечным румпелем, закрепленным снаружи корпуса на правом борту. Мачта, устанавливаемая в средней части, несла прямой парус с одним реем. По верхним поясам обшивки проходил орнамент в виде стилизованного изображения волны. Ахтерштевень с навешенными по обеим сторонам щитами завершался украшением в виде рыбьего хвоста. Такие же щиты крепились в верхней части форштевня и по всему борту. В носовой части судна устанавливался проемболон в виде головы барана – конструктивный элемент, защищавший корпус при ударе тараном неприятельского корабля. Боевой металлический таран устанавливался на уровне ватерлинии и крепился к килевой балке. Широкие, высокобортные, с большой седловатостью, *корабли этрусков* обладали хорошей мореходностью, позволявшей плавать в Средиземном море.

КОРБИТА

(от латин. – *корзина*) – римское *грузовое парусное судно* начала н. э. с округлыми обводами и одной мачтой. Оно, как правило, имело грузоподъемность порядка 200 т и применялись в основном для снабжения Рима хлебом.

КОРВЕТ

– современный *боевой корабль* стандартным водоизмещением порядка 1500 т. Корветы впервые появились в ВМС Великобритании в годы Второй мировой войны. Они строились на базе *рыболовных траулеров* и предназначались для эскортирования конвоев.



Корвет ВМС Израиля *Eilat* (SAAR 5)

Три корабля (*Eilat*, *Lahav* и *Hanit*) были построены в 1992–1995 гг. по заказу правительства Израиля на верфи ф. «Ingalls» в Паскагула (США). Предназначены для борьбы с надводными кораблями и ПЛ в условиях противодействия со стороны средств воздушного нападения противника. По количеству и мощности вооружения *Eilat* сопоставим с фрегатом стандартным водоизмещением порядка 3000 т. Он является самым крупным и сильно вооруженным кораблем ВМС Израиля.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 1075 т; 86,4 x 11,9 x 3,2 м; ГТД мощн. 30 000 л.с + 2 ДД суммарной мощн. 13 200 л.с.; скорость хода полн. – 33 уз; дальн. плавания – 3500 миль (17 уз); экипаж – 74 чел.; автономность – 20 сут.

Вооружение: 2х4 ПКРК «Harpoon» + 8х1 «Gabriel II»; 2х32 ЗРК «Barak I» (в вертикальных ПУ); 1х1 76-мм универсальное орудие; 2х1 25-мм зенитный артиллер. комплекс «Sea Vulcan»; 2х3 324-мм ТА; вертолет.

Эти корабли имели усиленное противолодочное вооружение (реактивные и шточные бомбометы, а также бомбосбрасыватели). Их артиллерия служила для борьбы с *подводными лодками*, находящимися в надводном положении (во всяком случае в начальный период кампании) или использовалась для отражения атак авиации противника. После завершения войны *корветы*, из-за их небольшой стоимости, стали приобретать второстепенные морские державы. При этом они стремились придать данным кораблям универсальные качества – возможность наносить удары по надводным и наземным целям, вести борьбу с летательными аппаратами и *подводными лодками* противника, нести дозорную службу и охранять экономическую зону. Таким образом, на современных *корветах* появились противолодочные и зенитные ракетные комплексы, торпедные аппараты с противолодочными торпедами и вертолеты. При этом продолжает сохраняться артиллерийское вооружение, как правило, представленное одним 76-мм универсальным автоматическим орудием и несколькими зенитными автоматами, калибр которых может достигать 40 мм. С известными оговорками можно сказать, что *корвет* стал *многоцелевым боевым кораблем*. Интересно то, что за рубежом *корветами* называют отечественные *малые ракетные корабли* пр. 1234 (шифр «Овод»). По формальным признакам это верно, однако следует иметь в виду, что они, прежде всего, предназначены для борьбы с надводными кораблями противника в прибрежной зоне.

КОРВЕТ XVII–XIX вв.

– *боевой парусный* (или *парусно-винтовой*) *корабль*. По размерам он был меньше *фрегатов*, имел облегченную конструкцию и только одну палубу, на которой размещались до 30 орудий малого калибра. Парусное вооружение было таким же, как и у *фрегата*. Главным достоинством *корвета* являлась скорость. Самый скоростной *корвет* – знаменитый американский *General Pike*, заложенный в 1813 г. в Нью-Йорке. При водоизмещении 889 т он нес 26 24-фунтовых орудий. Мачты этого корабля несли пять ярусов парусов. Задача *корветов* в составе военного флота состояла в разведке и связи между кораблями. Но более всего *корветы* прославились не в боях, а в географических открытиях. Именно на корветах открывали новые земли и новые моря такие знаменитые капитаны как: Джеймс Кук, Жан де Лаперуз, Иван Крузенштерн и др. Капитан Кук совершил свое первое открытие в 1768 г. на *корвете Endeavour*. Изначально это было *грузовое угольное судно*, которое в 1768 г. зафрахтовали для экспедиции на Тихий океан. Кук вооружил его 10 4-фунтовыми пушками и 12 мушкетами. *Endeavour* прославился, помимо своих открытий, еще и тем, что был первым кораблем в истории, на котором установили аппарат для опреснения морской воды. Близнец этого корабля хранится в музее в Австралии, которую Кук впервые обошел кругом. Французский мореплаватель Лаперуз продолжил открытия по маршруту капитана Кука. Он вышел в море в 1785 г. на двух корветах – *Bussole* и *Astrolabe*, но ни один из них не вернулся. Когда и как они погибли – до сих пор тайна. Последние известия о них датируются 1788 г. В память о Лаперузе и его экспедиции *корвет Cokile*, служивший для перевозки лошадей, был переименован в *Astrolabe*. В 1822 г. французский мореплаватель Дюмон Дюрвиль вышел на этом *корвете* в Тихий океан с целью географических исследований. Во втором своем путешествии, в 1828 г., он нашел обломки *корвета Astrolabe* Лаперуза в Меланезии, в архипелаге Санта-Круз. С 1837 по 1840 г. Д. Дюрвиль совершил очередное плавание, направляясь на этот раз в Антарктиду, где в 1840 г. он открыл землю, которую назвал именем своей жены «Земля Аделаиды». Вторая *Astrolabe* прослужила более 30 лет, закончив свой славный путь в 1851 г. В 1803–1806 гг. капитан российского флота И. Крузенштерн совершил первое русское кругосветное путешествие на *корвете Надежда*.

КОРЫТНЯ

– трехместная *лодка-однодревка* с одинаковыми образованиями носа и кормы, употреблявшаяся на Руси с древнейших времен для рыболовства. Выдалбливали из дуба и осины. Оконечности соединяли поперечными досками. Гребец, стоя, работал шестом или гребком. Длина судна достигала 5 м, ширина – до 0,5 м, а грузоподъемность доходила до 500 кг.

КОПР ПЛАВУЧИЙ

— самоходное или несамоходное плавучее средство. Предназначено для забивания свай в грунт, с помощью падающего с определенной высоты груза.

КОСНАЯ ЛОДКА

(или *коснушка*) — речная парусно-гребная транспортная лодка со шпринтовыми парусами на двух мачтах. Имела в корме помещение для кормщика, по бортам — рундуки для провизии и багажа, в средней части навес для пассажиров и банки для 4–12 гребцов. Отличалась легкостью хода. По преданиям первые *косные лодки* были построены Степаном Разиным для быстрых набегов на прибрежные земли Дона и Волги.

КОСОУЛЯ

— гребная беспалубная лодка, встречавшаяся в России на реке Волга до конца XIX в. Длина судна достигала 10 м, а грузоподъемность — 32 т.

КОТР

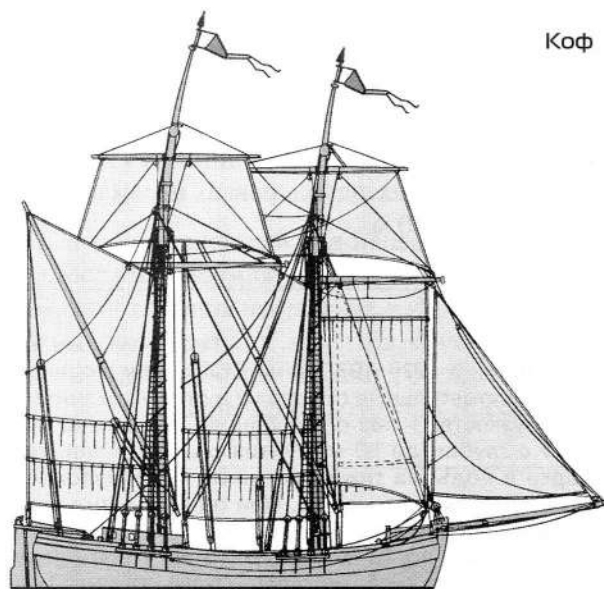
(от англ. слова — *резать*) — появился в Великобритании во второй половине XVIII в., как дальнейшее развитие голландской *двухмачтовой яхты*. Как и у *кеча*, на *котре* сняли фок-мачту, заменив ее длинным бушпритом, на котором крепили три фок-паруса. Типичный *котр* имел длину 17 м и одну мачту. У него была узкая и заостренная носовая часть, как бы «резающая» воду. Первые английские *котры*, кроме штормового фок-паруса, несли от двух до трех прямоугольных парусов. Они проявили себя настолько быстроходными кораблями, что в XVIII в. контрабандисты их покупали нарасхват, для вывоза с материка в Англию беспошлинного товара: чая, табака и спиртных напитков. Для самообороны на *котры* приходилось ставить мелкокалиберные пушки, что значительно снижало грузоподъемность судна. Но это было вынужденной мерой, так как британская береговая охрана беспощадно истребляла контрабандистов и их корабли. Контрабандистский *Swift*, например, на 100 т водоизмещения имел 16 пушек и 50 чел. команды.

КОФ

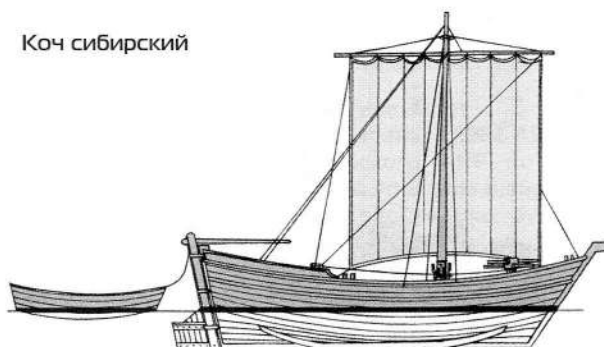
(или *кофа* или *куфа*, от голланд. слова *kuff*) — небольшое голландское парусное судно прибрежного плавания XVI–XIX вв. Имело выдающиеся скулы в корме и носу, с бортовой обшивкой, усиленной толстым привальным брусом. Строились как килевые, так и плоскодонные *кофы* со швертом. Чаще всего имели парусное вооружение *кеча*. Суда больших размеров вооружались как *барк* или *ихуна*. В этих случаях они носили название соответственно *коф-барк* и *ихуна-коф*.

КОЧ

— плоскодонное парусное судно, предназначенное для дальних морских



Коф



Коч сибирский

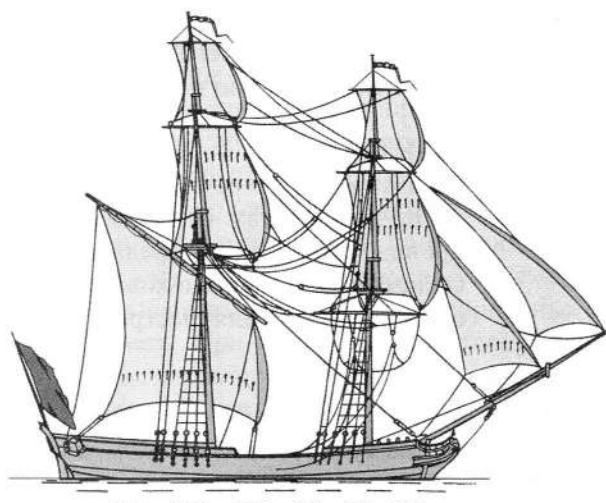
походов в России в XVI–XVII вв., с приподнятыми носом и кормой, имело несложное парусное вооружение, которое состояло из мачты и прямого паруса, сшитого из кож. С помощью весел и парусов достигал при попутном ветре 7–8 уз.

КОЧЕРМА

– турецкое *парусное* одномачтовое палубное *каботажное* судно XIX в.

КОЧМАРА

– большая *парусная* одномачтовая лодка поморов, применявшаяся в Белом море для транспортных перевозок и промыслов.



Краер

КРАБ-БОТ

– общее название судов специальной постройки, предназначенные для ловли крабов, омаров и т. д.

КРАБОЛОВНОЕ СУДНО

– *добывающее* судно малого водоизмещения для ловли крабов ловушками с последующей доставкой улова на берег или *промысловую* базу.

КРАЕР

– *парусное грузовое* (реже *промысловое*) плоскодонное судно, распространенное в XIV–XIX вв. на Балтийском и Северном морях (главным образом в Нидерландах, Франции и Швеции). В Швеции в XVII в. существовали также военные *краеры*, которые на трех мачтах-однодеревках несли люгерное парусное вооружение. Длина этих судов достигала 50 м.

Плавучий кран Витязь

Построен в 1976–1977 гг. на ССЗ «Севморзавод» в Севастополе. Кран способен совершать самостоятельные переходы в открытом море на расстоянии 200 миль от места убежища, а в узкостях – без ограничений. Его можно использовать для подъема различных грузов с глубин до 50 м, снятия судов с мели, гидротехнического строительства, укладки и подъема тяжеловесов на необорудованное побережье, а также при постройке и ремонте судов. При одновременной работе механизмов главного подъема *Витязь* способен поднимать грузы массой до 1000 т при вылете стрелы до 12 м и 800 т – при вылете стрелы 14 м, а при использовании палубных талей – грузы массой 1600 т.



КРАН ПЛАВУЧИЙ

— судно технического флота, представляющее собой подъемный кран, установленный на понтоне. Предназначен для погрузочно-разгрузочных, а также судоподъемных, гидротехнических и других работ. Разделяются на *морские, речные, самоходные* (скорость 5–8 уз) и *несамоходные*. По конструкции их грузоподъемные устройства делятся на полноповоротные (вращение вокруг вертикальной оси на 360°) и неповоротные (мачтовые, козловые и т. п.), по способу изменения угла наклона и вылета стрелы — с жестким (с помощью винтового механизма) или гибким (с помощью полиспатной системы) закреплением стрелы. Грузоподъемность универсальных *полноповоротных плавучих кранов*, занятых на массовых погрузочно-разгрузочных работах составляет 500–600 т, полезный вылет стрелы (от борта или транца) — 25–30 м, а высота подъема главного гака (от уровня воды) — 60 м. Грузоподъемность *полноповоротных плавучих кранов*, предназначенных для монтажа стационарных оснований на морских промыслах нефти и газа, и *неповоротных плавучих кранов*, участвующих в специальных работах составляет 2500–3000 т. Вылет их стрелы достигает 35 м, а высота подъема главного гака — 110 м. Грузоподъемность *речных самоходных плавучих кранов*, как правило, не превышает 16 т, а вылет стрелы — 30 м.

КРАНОВОЕ СУДНО

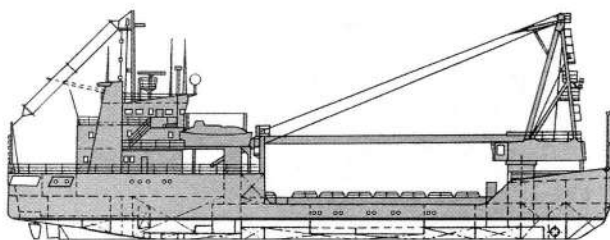
— судно технического флота, оснащенное одним или несколькими подъемными кранами. Предназначенное для доставки оборудования на морские промыслы нефти и газа, установки оснований и монтажа верхних строений стационарных буровых платформ, снабжения буровых эстакад и малых стационарных платформ сменным и др. оборудованием, выполнения гидротехнических и др. работ.

КРЕВЕТКОЛОВОЕ СУДНО

(или *креветколовый траулер*) — добывающее судно для лова и переработки креветок. Относится к малым *траулерам* и при водоизмещении порядка 400 т имеют длину не более 30 м.

КРЕЙСЕР

— современный *надводный боевой корабль*, предназначенный для нанесения ударов по береговым объектам (при помощи ракет класса «море-земля»), придания боевой устойчивости своим корабельным группировкам, уничтожения *подводных лодок и надводных кораблей* противника в море, обеспечения высадки морских десантов, огневой поддержки сухопутных войск и решения др. задач. Их предшественниками в эпоху парусного флота являлись *фрегаты, корветы и бриги*, которые занимались охраной морских торговых коммуникаций, захвата неприятельских коммерческих судов, транспортировки особо ценных грузов, несением разведывательной, дозорной, посыльной и конвойной службами. В дальнейшем эти функции возлагались на *парусно-винтовые фрегаты, корветы и клиперы*. Как класс боевых кораблей *крейсера* сформировались в 60-х годах XIX в. Впервые совмещение в одном корабле мощной артиллерии, броневой защиты и по тем временам высокой скорости, было осуществлено на первых русских *броненосных фрегатах Генерал-адмирал и Герцог Эдинбургский*, заложенных в 1870 г., которые можно классифицировать (исходя из ставившихся перед ними

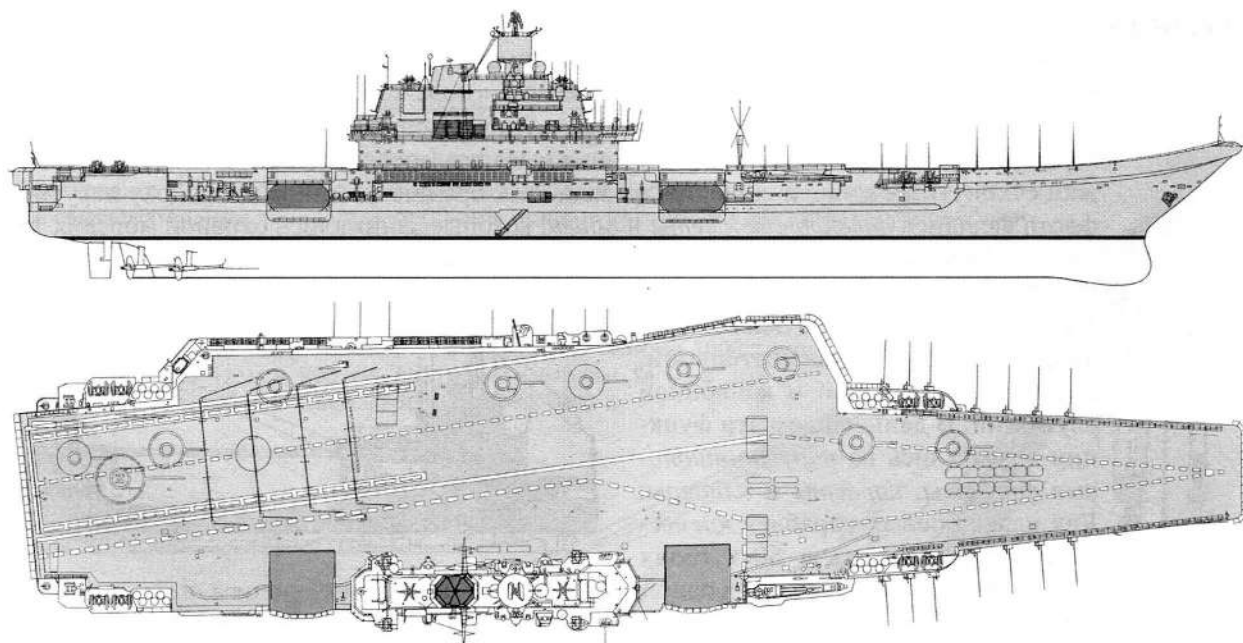


Крановое судно типа *Атлет*

Два таких судна были построены в 1988–1990 гг. в Щецине на верфи им. А. Варского (ПНР) по заказу советского правительства. Они предназначались для доставки и выгрузки на нефтепромыслах бурового оборудования.

ТТЭ: водоизмещение — 2400 т; 63,4 x 15,0 x 2,4 м; 2 ДД суммарной мощн. 1120 кВт; скорость хода полн. — 11 уз; экипаж — 27 чел.; грузоподъемность (масса перевозимого оборудования) — 250 т.

задач) как крейсера (см. *крейсер броненосный*). В русском флоте с 1892 г. крейсера подразделялись на корабли 1 ранга (*броненосные* и *бронепалубные крейсера* водоизмещением порядка 6000 т) и корабли 2 ранга (*бронепалубные крейсера* водоизмещением не более 3000 т). Кроме того, в тот период строились *минные крейсера*. После Русско-японской войны в состав флотов Великобритании, а затем и Германии вошли *линейные крейсера*, ставшие развитием *броненосных крейсеров*. Попытки создания таких кораблей предпринимались в России и США. После международной Вашингтонской конференции 1921–1922 гг., стали строиться так называемые «Вашингтонские» крейсера стандартным водоизмещением не более 10 000 т и калибром главной артиллерии – не более 203 мм. В соответствии с Лондонской конференцией от 1930 г. крейсера стали делиться на корабли класса «А» (или *тяжелые*) – с артиллерией главного калибра не более 203 мм и класса «В» (или *легкие*) – с артиллерией главного калибра не более 152 мм. Развитие последних привело к появлению *крейсеров ПВО*. После Второй мировой войны классические *артиллерийские крейсера* утратили свое значение. На смену им пришли *ракетные крейсера*, имевшие в качестве основного вооружения либо противокорабельные (в отечественном флоте), либо зенитные (в США и ряде стран Европы) ракетные комплексы. В середине 70-х годов *крейсерами* стали классифицировать *фрегаты УРО*, основным предназначением которых являлось эскортирование *авианосцев*. Их развитием стали американские *атомные крейсера УРО*. В отечественном флоте, помимо *ракетных крейсеров*, также строились *тяжелые авианесущие крейсера*, которые изначально задумывались как *противолодочные корабли* океанской зоны, но при этом несли противокорабельный ракетный комплекс оперативного назначения и штурмовую авиацию. Аналогичная ситуация сложилась и с *тяжелыми атомными ракетными крейсерами* типа *Киров* (пр. 1144). Их начинали проектировать как *противолодочные корабли* большой автономности, но затем необходимость обеспечения обороны от атак со стороны надводных кораблей и авиации противника, заставила оснастить *Киров* практически всей номенклатурой имеемых на тот период систем вооружения, что неизбежно привело к неоправданному росту его размеров, и соответственно водоизмещения.



Тяжелый авианесущий крейсер российского ВМФ Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов (пр. 11435)

Построен в 1982–1990 гг. на «Черноморском судостроительном заводе» в Николаеве. Входит в состав СФ.

ТТЗ: водоизмещение ст. – 43 000 т; 305,0 x 72,0 x 10,0 м; 8 ПК + 4 ГТЗА суммарной мощн. 200 000 л.с.; скорость полн. хода – 29 уз; дальн. плавания – 8000 миль (18 уз); экипаж – 1960 чел.; автономность – 45 сут.

Вооружение: 33 истребителя Су-33 + 10 противолод. вертолета Ка-27ПЛ + 4 вертолета РЛД Ка-27РЛД + 2 спасат. вертолета Ка-27ПС; 12х1 ПКРК «Гранит»; 6х8 ЗРК «Кинжал» в ВПУ; 8 боевых модулей ЗРАК «Кортик»; 4х1 30-мм зенитных автомата; 2х10 300-мм РБУ-12000.

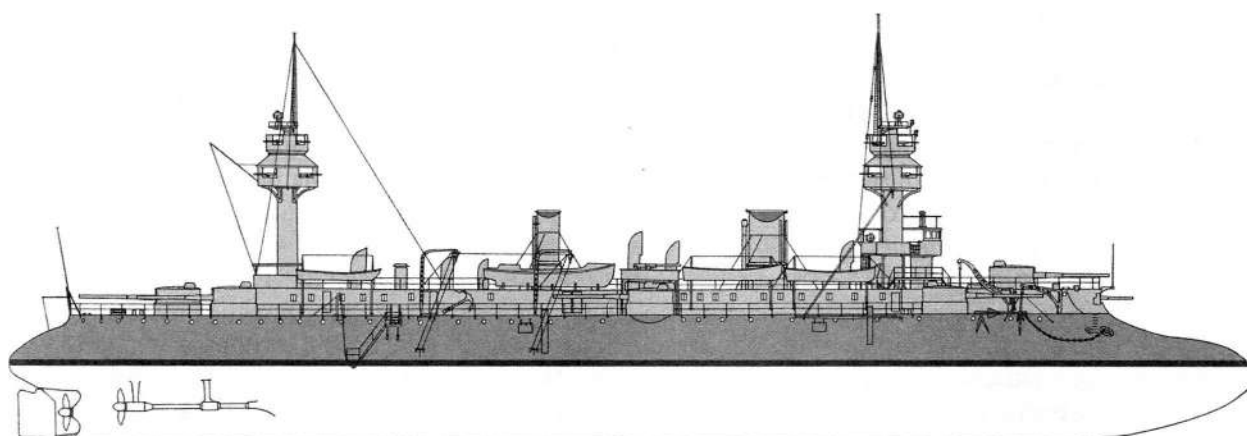
КРЕЙСЕР АВИАНЕСУЩИЙ

(или *тяжелый авианесущий крейсер*) – отечественный тип *авианесущего корабля*, предназначенного для поиска и уничтожения *НК и ПЛ* противника, нанесения авиационных и ракетных ударов по его наземным объектам, обеспечения боевой устойчивости группировки своих сил при действиях в океане и выполнения др. задач. Первым *тяжелым авианесущим крейсером* (ТАКР) стал *Киев* (пр. 1143), который изначально задумывался как увеличенная версия *вертолетоносца* пр. 1123 с обеспечением базирования самолетов вертикального взлета и посадки (СВВП) Як-38. Корабль имел два варианта авиагруппы: при двух спасательных вертолетах он мог нести либо 20 СВВП Як-38, либо 20 противолодочных вертолетов Ка-25ПЛ. Второй вариант назывался противолодочным, и поэтому крейсер мог бы называться *противолодочным вертолетоносцем*, сохранившим при этом все противолодочное вооружение предшественника, вплоть до противолодочного ракетного комплекса «Вихрь». Таким образом, этот корабль являлся не просто носителем вертолетов, но и мог активно вести поиск и уничтожение подводных лодок своими средствами. Мало того, *Киев* нес комплекс противокорабельных крылатых ракет (ПКРК) «Базальт», который не являлся оружием самообороны, а служил для уничтожения *тяжелых надводных кораблей* противника. Все это не позволяет называть ТАКР пр. 1143 авианосцем в классическом понимании этого слова. Линию развития кораблей типа *Киев* завершил *Адмирал Флота Советского Союза Кузнецов*, по сути, являющийся все тем же «гибридом» авианосца с ударным кораблем. Однако он имеет более совершенную авиагруппу, состоящую из истребителей-штурмовиков обычной схемы Су-33. Правда, взлетают они с палубы при помощи трамплина, а не катапульты.

КРЕЙСЕР БРОНЕНОСНЫЙ

– *боевой корабль* с броневой защитой корпуса и артиллерией крупного калибра. Предназначался для самостоятельных действий и морского боя совместно с *эскадренными броненосцами* (которым уступал в мощи артиллерийского вооружения, но превосходил в скорости), а также для уничтожения торговых судов на удаленных, слабо охраняемых коммуникациях противника. Машинные и котельные отделения, а также погреба боезапаса первых *броненосных крейсеров* защищались вертикальным броневым поясом по ватерлинии и плоской броневой палубой поверх него. На части кораблей, броневой пояс простирался по всей длине корпуса. На первом этапе своего развития *броненосные крейсера* сохраняли парусное вооружение *фрегатов*. Они несли на себе несколько орудий сравнительно крупного калибра (от 140 до 203 мм) и большое количество скорострельных пушек. Первые такие *крейсера* были заложены в России. Ими стали *Генерал-адмирал* и *Герцог Эдинбургский*, постройка которых, из-за финансовых проблем, продолжалась с 1870 г. по 1880 г. При нормальном водоизмещении 4600 т эти корабли были вооружены четырьмя 203-мм орудиями в бортовых спонсонах и двумя 152-мм орудиями (в носу и корме) на поворотных платформах. Скорость хода первого не превышала 13,6 уз, а второго – 15,3 уз. Практически одновременно во Франции построили крейсера 1 ранга *Duguesclin* и *Vauban* нормальным водоизмещением 6100 т, с вооружением из четырнадцати 140-мм и двух 65-мм орудий. Как на русских, так и на французских *броненосных крейсерах* имелось большое количество скорострельных пушек, толщина вертикального бронирования колебалась от 150 до 220 мм, а горизонтального – не превышала 55 мм. В ответ Великобритания приступила к постройке кораблей, предназначенных для борьбы с русскими и французскими *крейсерами* на отдаленных океанских торговых коммуникациях. Характерно то, что в них боевые качества преобладали над крейсерскими. Так, например, *Shannon*, спущенный на воду в 1875 г., при нормальном водоизмещении 5400 т имел броневой пояс толщиной 229 мм, вооружение из двух 254-мм, семи 229-мм и 17 различных скорострельных орудий, а также двух минных аппаратов. Дальность плавания корабля составляла порядка 2300 миль, в то время как у русского *Генерал-адмирала* она превышала 5000 миль. Характерно то, что на британском *крейсере* броневой пояс располагался узкой полосой всего на двух третях длины ватерлинии, а скорость хода едва достигала 12,4 уз. Естественно, эффективно бороться с русскими *броненосными крейсерами Shannon* не мог. Зато к 90-м годам XIX в. британский флот все же получил корабль с требуемыми боевыми

качествами. *Orlando*, спущенный на воду в 1886 г., при нормальном водоизмещении 5500 т нес два 234-мм, 10 152-мм и шестнадцать скорострельных орудий, а также шесть минных аппаратов и две минные пушки. Толщина его броневоего пояса достигала 254 мм, а траверзных переборок (в которые упирались торцевые участки броневоего пояса), защищавших 234-мм орудия – 406 мм. Скорость хода корабля достигала 17,5 уз, а дальность плавания – 8000 миль. Всего было построено семь подобных кораблей. С этого момента *броненосные крейсера* начали развиваться в двух направлениях: как *корабли-рейдеры*, предназначенные для самостоятельных действий на удаленных торговых коммуникациях противника, и как *корабли*, приданные главным силам флотов, *предназначенные для эскадренного боя*. Первые последовательно строили в России и США. Среди них наиболее известны *Рюрик*, *Россия* и *Громобой*, принимавшие участие в Русско-японской войне. Наиболее совершенным был *Громобой*, спущенный на воду в мае 1899 г. При нормальном водоизмещении 12 400 т он нес четыре 203-мм и шестнадцать 152-мм орудий в отдельных бронированных казематах (на *Рюрике* и *России* 203-мм орудия располагались за щитами в бортовых спонсонах, а 152-мм – на батареейной палубе), 24 75-мм, 8 47-мм и 16 37-мм пушек, а также четыре минных аппарата для мин Уайтхеда и 50 мин заграждения. Три паровые машины суммарной мощностью 14 500 инд. с. обеспечивали скорость хода 19 уз, а запасы угля – дальность плавания до 5500 миль. Броневой пояс толщиной 152 мм ограничивался 152-мм траверсами, шедшими поверх броневой палубы, толщина которой в плоской части составляла 25,4 мм, а на скосах колебалась от 50,8 до 63,5 мм. Причем броневой пояс защищал машинные и котельные отделения, а также погреба боезапаса, в то время как броневая палуба простиралась по всей длине корабля. С этой точки зрения *Громобой* во многом напоминал американский *бронепалубный крейсер New York*, спущенный на воду в 1891 г. При нормальном водоизмещении 8150 т он имел на вооружении шесть 203-мм (четыре в башнях и два за щитами на бортовых спонсонах), двенадцать 102-мм орудий (на батареейной палубе), восемь 57-мм и четыре 37-мм скорострельные пушки, а также два минных аппарата. Паровые машины суммарной мощностью 17 400 инд. с. позволяли этому крейсеру развивать ход 21 уз, а запасы угля обеспечивали дальность плавания 5000 миль. Толщина броневоего пояса составляла 102 мм, а палубы – 152 мм. *Броненосный крейсер Brooklyn*, спущенный на воду в октябре 1895 г. при нормальном водоизмещении 9125 т нес уже восемь 203-мм (в четырех башнях,



Броненосный крейсер французского флота *Dupuy de Lôme*

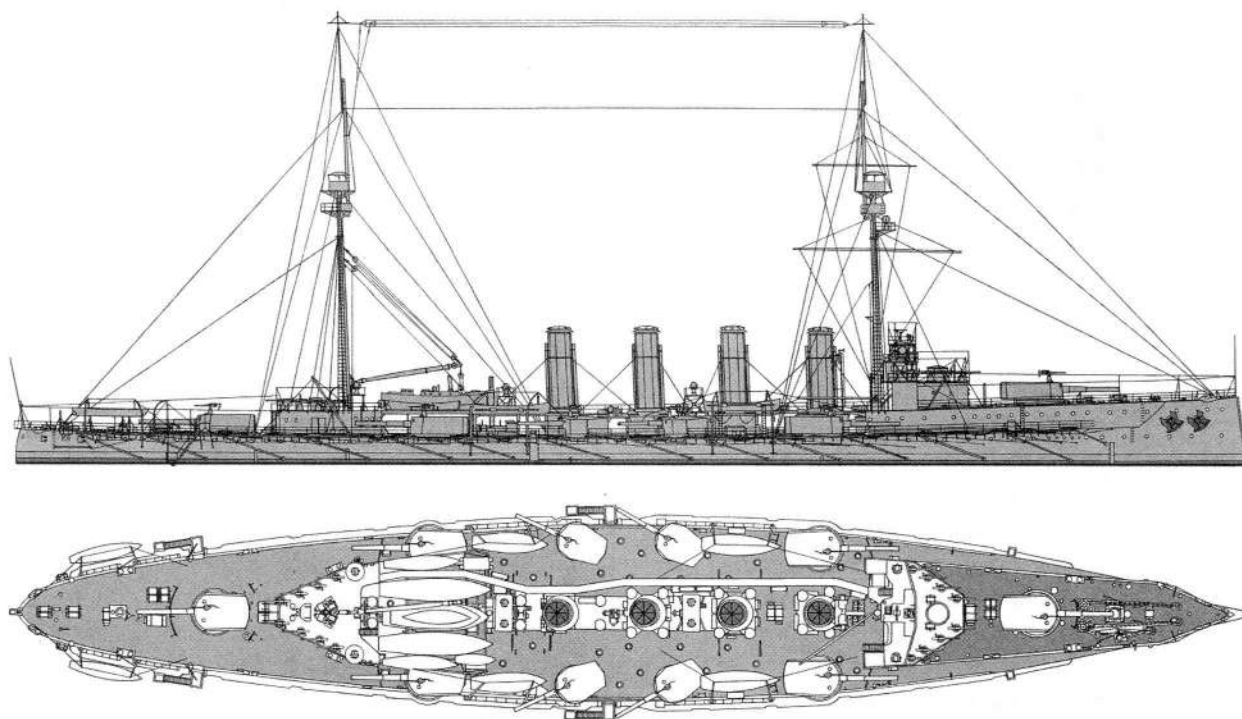
Построен в 1888–1891 гг. В 1912 г. был продан правительству Перу, но так как соответствующие денежные средства переданы не были, в октябре 1914 г. был возвращен правительству Франции. Ввиду отсутствия военной целесообразности корабль в боеготовое состояние не приводился. В 1918 г. корпус крейсера передали Бельгийскому Ллойд и в 1919 г. его переоборудовали в торговое угольное судно. В 1923 г. оно было продано на слом.

ТТЭ: водоизмещение – 6500 т; 114,0 (между перпендикулярами) x 15,7 x 7,1 м; скорость полн. хода – 20 уз; экипаж – 526 чел. Бронирование: борт – 119 мм; броневая палуба – 38 мм; скосы броневой палубы – 68 мм.

Вооружение: 2x1 193-мм орудия (в бортовых башнях); 6x1 163-мм орудий (в концевых башнях); 4x1 65-мм + 4x1 47-мм скоростр. пушки; 4 ТА.

расположенных ромбически) и 12 127-мм (в отдельных казематах) орудий. Паровые машины суммарной мощностью 18 800 инд. с. позволяли развивать скорость хода 21,9 уз, а запасы угля – проходить 5110 миль. При этом толщина броневое пояса не превышала 76 мм, в то время как толщина броневой палубы составляла 152 мм. *Крейсера для эскадренного боя* строились, главным образом, в Германии, Великобритании и Франции. Наибольшее развитие они получили во французском флоте. Начало этим кораблям положил *Dupleix de Lome*, спущенный на воду в 1890 г. и имевший водоизмещение 6500 т. Он был на всем протяжении корпуса защищен броневым поясом толщиной 119 мм, а также карапасной палубой толщиной 38 мм в плоской части и на скосах 68 мм. Под броневой палубой в районе машинных и котельных отделений находилась тонкая противоосколочная палуба. На самой броневой палубе у бортов были смонтированы коффердамы (составленный из мелких водонепроницаемых отсеков) и угольные ямы. Еще одной особенностью *Dupleix de Lome* являлось то, что все 193-мм и 163-мм орудия располагались в восьми башнях, что позволяло вести огонь пятью орудиями в любом направлении.

Развитие французских броненосных крейсеров нового поколения продолжалось почти 18 лет. Всего было введено в строй 23 корабля данного класса, в которых по мере увеличения водоизмещения, постепенно возрастала артиллерийская мощь и скорость хода, а также совершенствовалась конструктивная защита. Так, например, *Jeanne d Arc*, спущенная на воду в 1899 г., при нормальном водоизмещении 11 270 т теоретически могла развить чрезвычайно высокую для того времени скорость хода – 23 уз (фактически, корабль «не давал» больше 21,8 уз). Для достижения столь высоких показателей



Броненосный крейсер британских ВМС типа *Warrior*

В 1903–1907 гг. по заказу британского правительства было построено четыре крейсера этого типа. Все они участвовали в Первой мировой войне. *Натал* 30.12.1930 г. затонул после внутреннего взрыва в заливе Кромарти. *Warrior* 31.05.1916 г. затонул после повреждений, полученных в Ютландском сражении. *Sokhrane* 14.11.1918 г. затонул в устье Мерси в результате кораблекрушения. *Ахиллес* в 1918 г. был выведен в резерв и в 1920 г. продан на слом.

ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 14 500 т; 154,1 x 22,4 x 7,6 м; 25 ПК + 2 ПМ тройного расшир. суммарной мощн. 23 000 л.с.; скорость полн. хода – 23 уз; дальн. плавания – 7960 миль (10 уз); экипаж – 712 чел. Бронирование: пояс – 76–152 мм; башни – 114–191 мм; барбеты башен – 76–152 мм; верхн. палуба – 25 мм; средн. палуба – 18–25 мм; нижн. палуба – 18–51 мм.

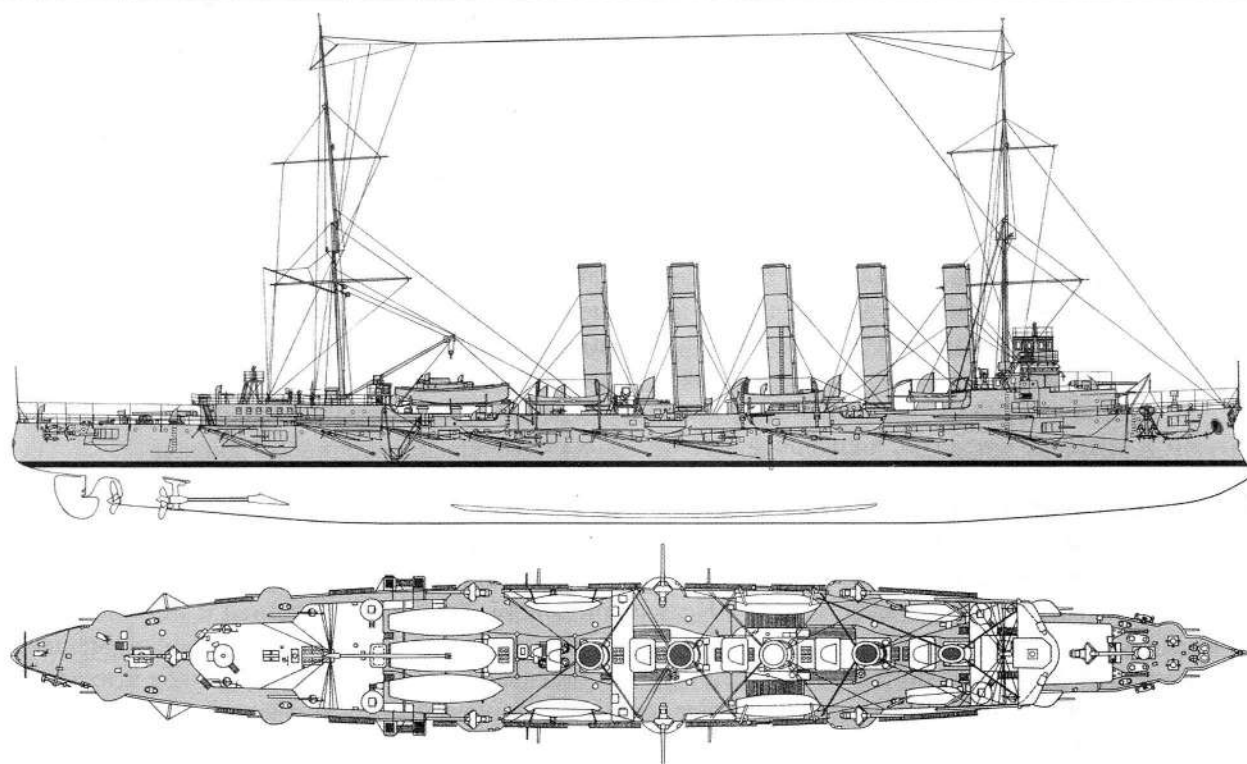
Вооружение: 6x1 234-мм орудий в концевых башнях; 4x1 152-мм орудия в бортовых башнях; 24x1 47-мм скоростр. пушки; 3x1 457-мм ТА.

пришлось поместить машинное отделение между двумя котельными, в которых находились 48 котлов. Подобное конструкторское решение и предопределило своеобразный облик крейсера – он имел шесть дымовых труб. Толщина бортового броневых пояса колебалась от 75 до 150 мм. Он защищал *крейсер* по всей длине его корпуса. Две броневые палубы, на верхней и нижней кромках пояса, образовывали цитадель, делившуюся на большое количество водонепроницаемых отсеков. Вооружение *Jeanne d Arc* включало в себя два 194-мм (в башнях), 14 140-мм (в бронированных спонсонах) и 16 47-мм орудий, а также два минных аппарата. Иначе шло развитие британских *броненосных крейсеров*. В период с 1901 г. по 1903 г. вступили в строй шесть кораблей типа *Cressy*. До этого момента британский флот почти 10 лет пополнялся лишь *бронепалубными крейсерами*. При нормальном водоизмещении 12 000 т *Cressy* мог развить ход порядка 18 уз. Его вооружение состояло из двух 234-мм (в башнях) и 12 152-мм (в бронированных бортовых казематах) орудий, а также двух минных аппаратов. Средняя часть корпуса защищалась 150-мм вертикальным броневым поясом. Броневая палуба в плоской своей части имела толщину 51 мм, а на скосах – 75 мм. Броневая палуба простиралась на всю длину корпуса. Дальность плавания кораблей данного типа достигала 7000 миль. Постройка *броненосных крейсеров* продолжалась в Великобритании вплоть до 1908 г., и все они, так или иначе, повторяли *Cressy*. Самым большим из них был *Minotaur*. Его нормальное водоизмещение составляло 14 600 т, скорость хода достигала 23 уз, а толщина вертикального бронирования колебалась от 75 (в оконечностях) до 150 мм (в центральной части). Вооружение включало в себя четыре 234-мм и десять 190-мм орудий, установленных в башнях. По типу британских крейсеров в различных странах (в том числе и в самой Великобритании) строились *броненосные крейсера* по заказу правительства Японии, которые принимали активнейшее участие в Русско-японской войне. После ее завершения японцы приступили к созданию собственного типа *броненосного крейсера*, линию развития которого завершили *Сатсума* и *Аки*. Последний, при полном водоизмещении 20 100 т, имел на вооружении четыре 305-мм (в концевых башнях), 12 154-мм (в бортовых башнях), восемь 152-мм (в бронированных казематах) и 12 76-мм орудий, а также пять 457-мм торпедных аппаратов. Толщина вертикального бронирования достигала 229 мм, а горизонтального – 51 мм. *Аки* мог развить ход 20,2 уз. Эти два корабля считались самыми мощными *броненосными крейсерами* в мире, но, к моменту их вступления в строй в Великобритании завершалась постройка линкора *Dreadnought*, а как развитие *Minotaur* разрабатывался проект *линейного крейсера Invincible*.

КРЕЙСЕР БРОНЕПАЛУБНЫЙ

– боевой корабль, пришедший на смену легким кораблям эпохи парусного флота – *корветам*, *бригам* и др. Предназначался для уничтожения *торговых судов* на удаленных, слабо охраняемых коммуникациях противника или конвоирования своих судов, для разведывательной, дозорной и посыльной службы. Машинные и котельные отделения, а также погреба боезапаса первых *бронепалубных крейсеров* защищались плоской броневой палубой, а борта – угольными ямами. Главным средством защиты корпуса и жизненно важных частей была броневая палуба, которая располагалась под верхней палубой на уровне или чуть ниже крейсерской ватерлинии. Парусное вооружение было таким же, как и у *винтовых корветов* или *фрегатов*. Первым *бронепалубным крейсером* считается британский *Comus*, вступивший в строй в 1879 г., изначально классифицировавшийся как *корвет* (из-за характера парусного вооружения). При нормальном водоизмещении 2380 т он нес четыре 152-мм орудия, восемь 64-фунтовых пушек, восемь митральез и два минных аппарата. Две горизонтальные паровые машины суммарной мощностью 2450 инд. с. позволяли ему развить ход до 13 уз, а запасы угля – пройти 3800 миль. Начиная с 1882 г. на *бронепалубных крейсерах* начали устанавливать плоскую броневую палубу со скосами (так называемую карапасную палубу). Типичным крейсером данного типа был британский *Leander*, законченный постройкой в 1882 г. При нормальном водоизмещении 4300 т он уже мог идти со скоростью хода 17 уз, а запасы топлива обеспечивали дальность плавания до 6000 миль. Дальнейшая эволюция *бронепалубных крейсеров* пошла по линии распространения броневой палубы по всей

длине корабля, утолщения ее, замены горизонтальных паровых машин более эффективными вертикальными и сокращения парусности. С введением вертикальных паровых машин броневая палуба была поднята на 0,5–0,75 м выше ватерлинии в плоской своей части, со скосами к бортам до глубины 1,0–1,2 м ниже ватерлинии. Дополнительная защита по-прежнему обеспечивалась угольными ямами, но их уже размещали выше броневой палубы. На случай ослабления защиты при израсходовании запасов угля вдоль угольных ям начали устанавливать продольную водонепроницаемую переборку (на расстоянии 0,8–1,0 м от борта), выгораживавшую бортовое пространство (коффердам), которое делилось частыми переборками на отсеки и заполнялось целлюлозой (кокосовыми оческами), разбухавшей при поступлении воды. Позднее целлюлозу заменяли смесью пробки с клеем. В конце XIX в. *бронепалубные крейсера* утратили парусное вооружение, препятствовавшее достижению высокой скорости хода. Примерно в это же самое время они начали делиться на три группы: большие (1 ранга) – для действий на отдаленных океанских торговых коммуникациях и ведения широкой разведки; средние (2 ранга) – для борьбы с судоходством противника, несения дозорной службы и ведения разведки на небольшом удалении от эскадры; малые (3 ранга) – для посыльной и стационарной службы, а также ведения разведки в непосредственной близости от эскадры. С точки зрения водоизмещения, подобная градация во многих отношениях условна. Так, например, *крейсера* с нормальным водоизмещением от 3000 до 6000 т британцы относили к кораблям 2 ранга, а французы и русские считали крейсер водоизмещением 6000 т кораблем 1 ранга. Поэтому целесообразно рассматривать классификацию с точ-



Бронепалубный крейсер 1 ранга русского Императорского флота *Аскольд*

Был построен по заказу русского правительства в 1899–1901 гг. на верви ф. «Deutsche Werke» в Киле (Германия). Участвовал в Русско-японской войне 1904–1905 гг., а также в Первой мировой войне. В июле 1918 г. в Кольском заливе был захвачен иностранными интервентами и под названием *Glory IV* включен в состав британских ВМС. В 1922 г. крейсер возвратили правительству РСФСР. Ввиду плохого технического состояния в строй не вводился и был продан в Германии на слом.

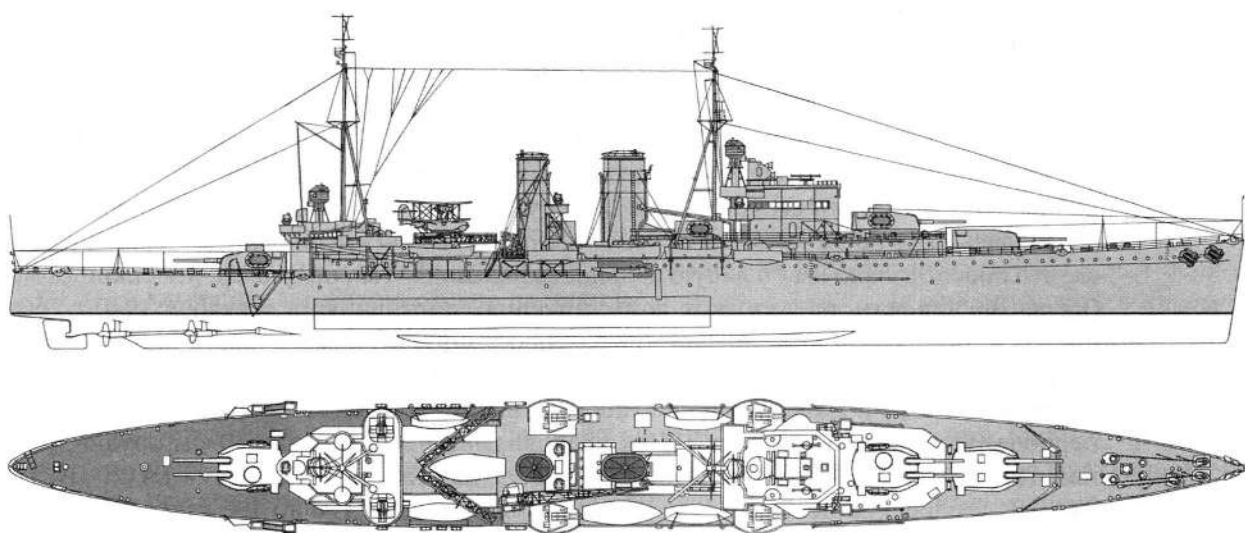
ТТЭ: водоизмещение в норм. грузу – 6135 т; 131,2 x 16,9 x 6,3 м; 9 ПК + 3 ПМ тройного расшир. суммарной мощн. 19 000 инд. с.; скорость хода полн. – 23,5 уз; дальн. плавания – 4100 миль (10 уз); экипаж – 620 чел. Бронирование: броневая палуба – 39–51 мм; скосы броневой палубы – 60–70 мм; верхн. палуба – 30 мм; погреба боезапаса и боевая рубка – 152 мм.

Вооружение: 12x1 152-мм орудия за щитами; 10x1 75-мм противоминных орудия; 4x1 7,62-мм пулемета; 2x1 457-мм ТА; 6 75-см прожекторов; 35 мин заграждения.

ки зрения их предназначения. Самыми большими *бронепалубными крейсерами*, из когда-либо построенных, были британские *Powerfull* и *Terrible*. Эти корабли являлись ответом на появление в русском флоте *броненосного крейсера Рюрик*. При нормальном водоизмещении 14 440 т каждый из них нес два 234-мм орудия в башнях, 12 152-мм орудий – в казематах, 16 75-мм и 12 47-мм пушек, а также четыре 533-мм торпедных аппарата. Толщина броневой палубы в горизонтальной части достигала 76 мм, а на скосах – 152 мм. Паровые машины мощностью 25 800 инд. с. должны были обеспечивать скорость хода 22 уз, но на самом деле эти крейсера не могли развить ход свыше 20,6 уз. Для своего времени *Powerfull* и *Terrible* являлись самыми длинными *боевыми кораблями* мира (максимальная длина корпуса 154 м), а по стоимости и водоизмещению были сопоставимы с *эскадренными броненосцами*. Постройка таких крупных *крейсеров* являлась исключением. Как правило, нормальное водоизмещение кораблей этого класса, построенных вне Великобритании, не выходило из пределов 7500–8500 т. Типичными *крейсерами* данного типа были русские «истребители торговли», так называемые «шеститысячники». Начало им положили однотипные *Паллада*, *Диана* и *Аврора*, заложенные в мае 1897 г. При нормальном водоизмещении 6700 т они несли восемь 152-мм и двадцать четыре 75-мм орудий, а также восемь скорострельных пушек и три торпедных аппарата. Три паровые машины суммарной мощностью 11 600 инд. с. позволяли развить ход до 20 уз, а запасы топлива – пройти 10-узловым ходом 4000 миль. Толщина броневой палубы достигала 60 мм. Развитием этих кораблей стали *Аскольд*, *Варяг* и четыре *крейсера* типа *Богатырь*. Нормальное водоизмещение малых *бронепалубных крейсеров* колебалось от 2000 до 3500 т. Основным требованием к ним была высокая скорость хода, и ради нее жертвовали толщиной броневой палубы и мощностью артиллерийского вооружения. Например, русский *Новик* при водоизмещении 3080 т был вооружен шестью 120-мм, шестью 47-мм и двумя 37-мм пушками, а также пятью торпедными аппаратами. Паровые машины суммарной мощностью 17 000 инд. с. обеспечивали скорость хода 25 уз, но зато толщина броневой палубы в горизонтальной части не превышала 30 мм, а на скосах – 51 мм. Для сравнения, британский *Amethyst*, вступивший в строй в 1903 г., при нормальном водоизмещении 3000 т нес 12 102-мм и восемь 47-мм орудий, а также два торпедных аппарата. Паровые машины суммарной мощностью 12 000 инд. с. позволяли достичь скорости хода 23,5 уз. В ходе Русско-японской войны выяснилось, что броневая и конструктивная защита *бронепалубных крейсеров* легко разрушается фугасными снарядами. Выход был найден во внедрении в нее вертикального броневых пояса. *Бронепалубные крейсера* 1 и 2 рангов, построенные после 1905 г. и имевшие вертикальное бронирование, стали классифицироваться как *легкие крейсера*, а крейсера 3 ранга – как *скауты*.

КРЕЙСЕР «ВАШИНГТОНСКОГО ТИПА»

– *крейсер*, основные элементы которого были определены Вашингтонской конференцией по ограничению морских вооружений 1921–1922 гг. В соответствии с заключенным договором между США, Великобританией, Францией, Италией и Японией, *крейсера* в составе их ВМС должны были иметь максимальное стандартное водоизмещение 10 000 т, а калибр главной артиллерии – не свыше 203 мм. Прототипом для этих кораблей послужил британский *Hawkins* водоизмещением 9800 т. Этот корабль был вооружен девятью 152-мм (в палубных установках со щитами) и четырьмя 102-мм зенитными орудиями. Он имел вертикальный 76-мм броневой пояс по всей длине корпуса. Крейсер предназначался для борьбы с рейдерами и торговым судоходством противника в отдаленных районах Мирового океана. Формально для того же служили и «*вашиingtonские*» *крейсера*. Для них были характерны мощное артиллерийское вооружение (как правило, состоявшее из 8–10 203-мм орудий), большие скорость хода и дальность плавания, откровенно слабое (для столь больших кораблей) бронирование, что заставляло называть их «картонными». Для сравнения, один из первых британских крейсеров этого типа – *Cornwall* – имел стандартное водоизмещение 9800 т, нес восемь 203-мм орудий в четырех башнях и четыре 102-мм зенитные пушки в открытых установках. Корабль вообще не имел вертикального бронирования, а основу его защиты составляла лишь одна броневая палуба толщиной 76 мм, т.е. он являлся своеобразным продолже-



«Вашингтонский» крейсер британских ВМС *Exeter*

Exeter и *York* являлись последними «вашингтонскими» крейсерами британских ВМС. Построены в 1927–1931 гг. Имели практически идентичные ТТЭ, но внешне отличались друг от друга: первый имел прямо стоящие дымовые трубы и мачты, а также более громоздкие надстройки, в отличие от второго с его наклонными трубами и мачтами и небольшими надстройками. Оба участвовали во Второй мировой войне. *Exeter* в декабре 1939 г. участвовал в бою у Ла-Платы с немецким броненосцем *Admiral Graf Spee*. В марте 1942 г. у о. Суматра он был потоплен в бою с японскими крейсерами. В мае 1941 г. *York* в бухте Суда (о. Крит) был поврежден итальянским взрывающимся катером, посажен на мель. Вскоре его окончательно разрушили немецкие бомбардировщики.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 10 490 т; 175,3 x 17,7 x 6,2 м; 8 ПК + 4 ГТЗА суммарной мощностью 80 000 л.с.; скорость полн. хода – 32,25 уз; дальн. плавания – 10 000 миль (14 уз); экипаж – 630 чел. Бронирование: борт – 76 мм; палуба – 35–37 мм; траверзы – 25 мм; башни и барбеты – 25 мм; погреба – 111 мм.

Вооружение: 3x2 203-мм орудия; 4x1 102-мм зенитных орудия; 2x4 12,7-мм зенитных автомата; 2x3 533-мм ТА; 1 паровая катапульта + гидросамолет.

нием линии развития *бронепалубных крейсеров*. Развитие «вашингтонских» крейсеров продолжалось вплоть до апреля 1930 г. – момента заключения Лондонского соглашения (см. *крейсер тяжелый*). Оно шло по пути постепенного усиления бронирования за счет сокращения размеров кораблей и, соответственно, их водоизмещения и автономности. На этих *крейсерах* поздней постройки, в том числе и британских, было внедрено вертикальное бронирование. Известным исключением являлись японские корабли. К моменту заключения Вашингтонского договора Япония заложила два *скаута* – *Како* и *Фурутака*, которые при стандартном водоизмещении 8100 т имели на вооружении шесть 200-мм (в башенных установках) и четыре 80-мм зенитных орудий, а также 12 610-мм торпедных аппаратов. Эти корабли иногда ошибочно называют «вашингтонскими» крейсерами. Однако первыми японскими кораблями данного типа следует считать *Аобу* и *Кинугасу*. Они, в принципе, повторяли *Како*, но имели стандартное водоизмещение 8500 т. Первыми полноценными японскими «вашингтонскими» крейсерами стали корабли типа *Миоко*. В отличие от своих зарубежных аналогов они, прежде всего, предназначались для борьбы с себе подобными, а также ведения разведки в интересах линейных сил флота. *Миоко* при стандартном водоизмещении 10 000 т имел в качестве главного вооружения 10 203-мм орудий в пяти башнях и 12 610-мм торпедных аппаратов (при общем боезапасе 24 торпеды). Вооружение дополняли шесть 120-мм зенитных пушек в открытых установках. Толщина вертикального броневых пояса достигала 102 мм, а горизонтального бронирования – 76 мм. Таким образом, в японских «вашингтонских» крейсерах боевые качества преобладали над рейдерскими.

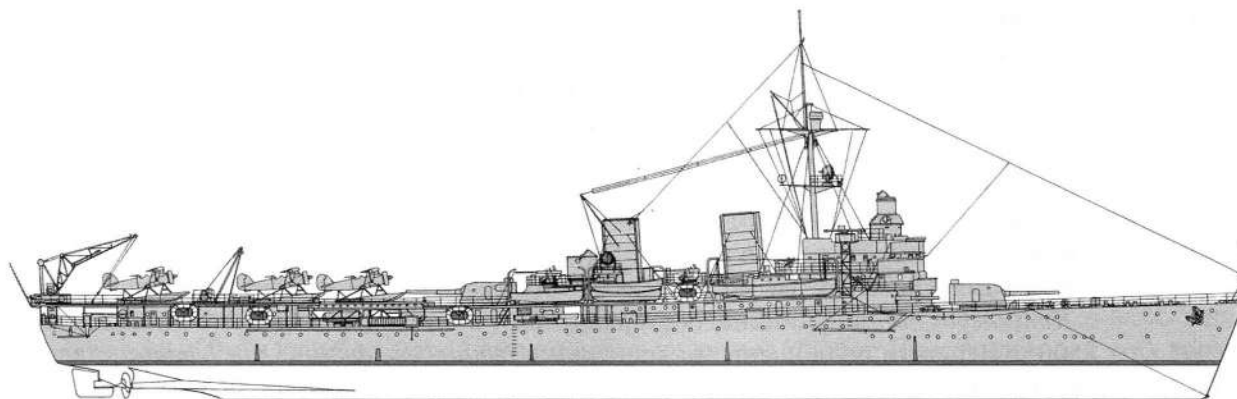
КРЕЙСЕР ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ

– переоборудованное в боевой *корабль* быстроходное *торговое судно*, предназначавшееся для уничтожения одиночных *торговых судов* на удаленных, слабо охраняемых коммуникациях противника; несения дозорной службы; постановки минных заграждений или

охраны конвоев. Широко использовались с начала Русско-японской войны и вплоть до завершения Второй мировой войны. При выборе торгового судна для переоборудования во *вспомогательный крейсер* особое внимание обращалось на его скорость хода, дальность плавания, наличие укрепленной палубы для установки большого числа арт. орудий среднего или малого калибров и торпедных аппаратов, а также возможность маскироваться под транспорты нейтральных государств. В период Первой мировой войны эти суда имели скорость хода до 12 уз, а во время Второй мировой войны она колебалась от 14 до 18 уз. Все *вспомогательные крейсера* имели большие запасы топлива, что обеспечивало им большую дальность плавания. Так, например, немецкий *Comet* (начал оперировать на торговых коммуникациях противника в сентябре 1940 г.) был оснащен дизелями и при запасе топлива 2000 т мог 12-узловым ходом пройти 30 000 миль, а 9-узловым – почти 70 000 миль. Водоизмещение *вспомогательных крейсеров* достигало 17 000 т. Наиболее мощно вооруженными среди них были немецкие корабли периода Второй мировой войны. Как правило, они несли шесть 150-мм орудий, одно или два 75-мм (или 100-мм) зенитных орудия, до шести зенитных автоматов (20-мм или 37-мм), четыре или шесть 533-мм торпедных аппарата, от 100 до 400 мин заграждения и один или два гидросамолета. Немецкие *вспомогательные крейсера* были оборудованы приборами управления артиллерийским огнем и средствами дальней радиосвязи. Иногда *вооруженные пассажирские лайнеры* классифицируют как *вспомогательные крейсера*. Однако из-за больших размеров и грузоподъемности они использовались только для перевозки войск, и к действиям на торговых коммуникациях или дозорной службе не привлекались. Их оружие служило только для самообороны.

КРЕЙСЕР-ГИДРОАВИАНОСЕЦ

– боевой корабль класса *крейсер*, чье главное вооружение, помимо артиллерии, включало в себя гидросамолеты, которые запускались при помощи катапульты, и поднимались с воды при помощи кранов. Первым таким кораблем стал шведский *Gotland*, вступивший в строй в 1934 г. Имея стандартное водоизмещение 4700 т, он нес шесть 152-мм орудий и 11 гидросамолетов. В случае необходимости, корабль мог быть использован в качестве *минного заградителя* (за счет отказа от авиационного вооружения). В 1935 г. в



Крейсер-гидроавианосец шведских ВМС *Gotland*

Построен в 1930–1934 гг. на верфи ф. «Göta-Werke» в Гетеборге. Официально классифицировался как крейсер-гидроавианосец-минный заградитель. Почти треть длины корабля занимало авиационное оборудование, включавшее в себя поворотную катапульту и открытую площадку для хранения восемь гидросамолетов. Под площадкой размещались авиационные мастерские, а еще ниже – погреб авиационного боезапаса. В корме имелся кран для подъема гидросамолетов с воды. Мины принимались на борт вместо гидросамолетов. В 1944 г. авиационное вооружение было демонтировано. Корабль оставался в строю до июля 1960 г. Затем его продали на слом.

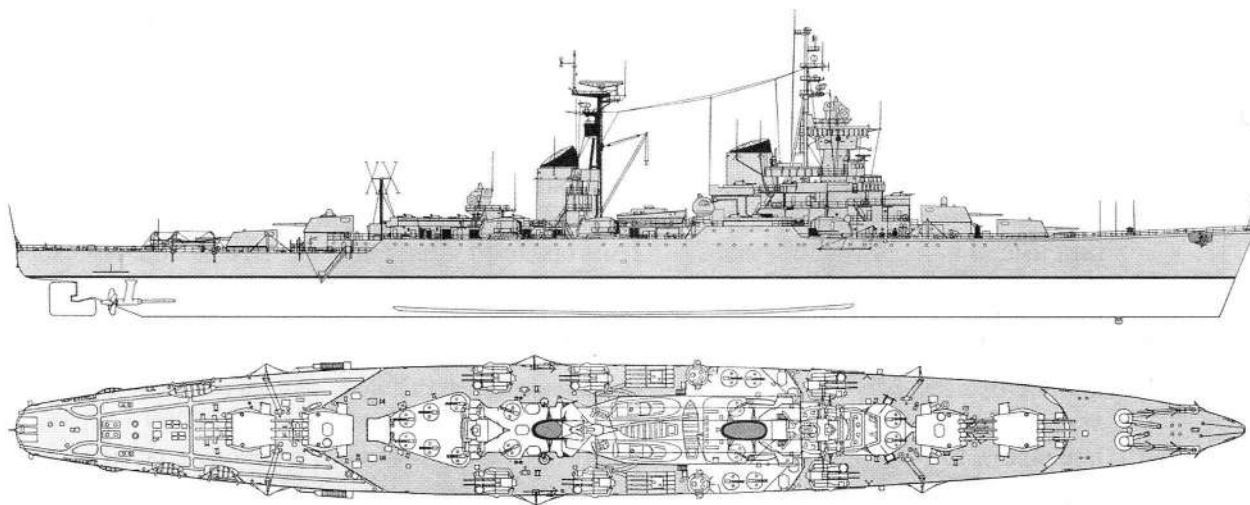
ТТЭ: водоизмещение ст. – 4700 т; 144 x 15,4 x 5,5 м; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 33 000 л.с.; полн. скорость хода – 27,5 уз; дальн. плавания – 4000 миль (12 уз); экипаж – 467 чел. Бронирование: пояс – 15–24 мм; броневая палуба – 25 мм; боевая рубка – 19 мм; башни гл. калибра – 25 мм.

Вооружение: 2x2 + 2x1 152-мм орудий (в башнях); 1x2 + 2x1 76-мм зенитн. автомата; 7x1 25-мм зенитн. автоматов; 2x3 533-мм ТА с 24 торпедами; 8 гидросамолетов или 100 мин заграждения.

Советском Союзе рассматривался проект океанского *крейсера* стандартным водоизмещением 15 520 т, который должен был быть вооружен 12 240-мм орудиями и девятью гидросамолетами с обеспечением их базирования в ангаре. Этот проект реализован постройкой не был. Наиболее широкое распространение *крейсера-гидроавианосцы* получили в Японии. В 1938 г. здесь ввели в состав флота два корабля этого типа – *Тоне* и *Чикума*. Имея стандартное водоизмещение 11 215 т, эти *тяжелые крейсера*, помимо восьми 203-мм орудий, несли семь гидросамолетов различного типа, часть из которых являлась торпедоносцами (или бомбардировщиками), а другая часть (две или три машины) – разведчиками. Успешное использование этих кораблей в начальный период кампании на Тихом океане заставило японцев в 1943 г. переоборудовать в *крейсер-гидроавианосец* еще один *тяжелый крейсер* – *Могами*. На нем вместо двух кормовых башен орудий главного калибра разместили платформу для хранения и две катапульты для запуска 11 гидросамолетов. Характерно то, что все они являлись истребителями, и по замыслу, должны были обеспечивать ПВО линейных сил флота. Однако, по целому ряду причин, корабль оказался неудачным и по прямому назначению практически не использовался. Вообще, как показал опыт использования *крейсеров-гидроавианосцев*, они находились в большой зависимости от складывавшейся обстановки и физико-географических условий театра военных действий. Данное обстоятельство предопределило закат кораблей этого типа. Не случайно в 1944 г. шведы сняли со своего *Gotland* все авиационное вооружение.

КРЕЙСЕР ЛЕГКИЙ

– боевой корабль класса *крейсер*, в начале XX в. пришедших на смену *бронепалубным крейсерам*. Предназначался для уничтожения *торговых судов* на удаленных, слабо охраняемых коммуникациях противника или конвоирования своих судов, для разведки-



Легкий крейсер советского ВМФ типа *Свердлов* (пр. 68бис)

В 1949–1955 гг. на ССЗ № 189 и № 194 (в Ленинграде), а также № 444 (в Николаеве) и № 402 (в Молотовске) построили 14 крейсеров этого типа. Еще 9 кораблей заложили, но так и не достроили. Причем 5 из них уже спустили на воду. Все недостроенные крейсера исключили из списков флота и разобрали на металл. *Дзержинский* в 1957–1958 гг. переоборудовали по пр. 70Э (с заменой 3-й башни гл. калибра ПУ ЗРК «Волхов»). *Орджоникидзе* в январе 1963 г. передала правительству Индонезии (он продолжал службу до 1972 г.). В 1965–1972 г. *Жданов* и *Адмирал Сенявин* переоборудовали в корабли управления (соответственно по пр. 68У1 и пр. 68У2). В 1974–1989 гг. *Октябрьская революция*, *Адмирал Ушаков*, *Михаил Кутузов* и *Александр Суворов* модернизировали по пр. 68А (с усилением зенитного вооружения за счет 8-ми спаренных 30-мм автоматов). Крейсера пр. 68бис различных модификаций оставались в составе советского флота до середины 1991 г.

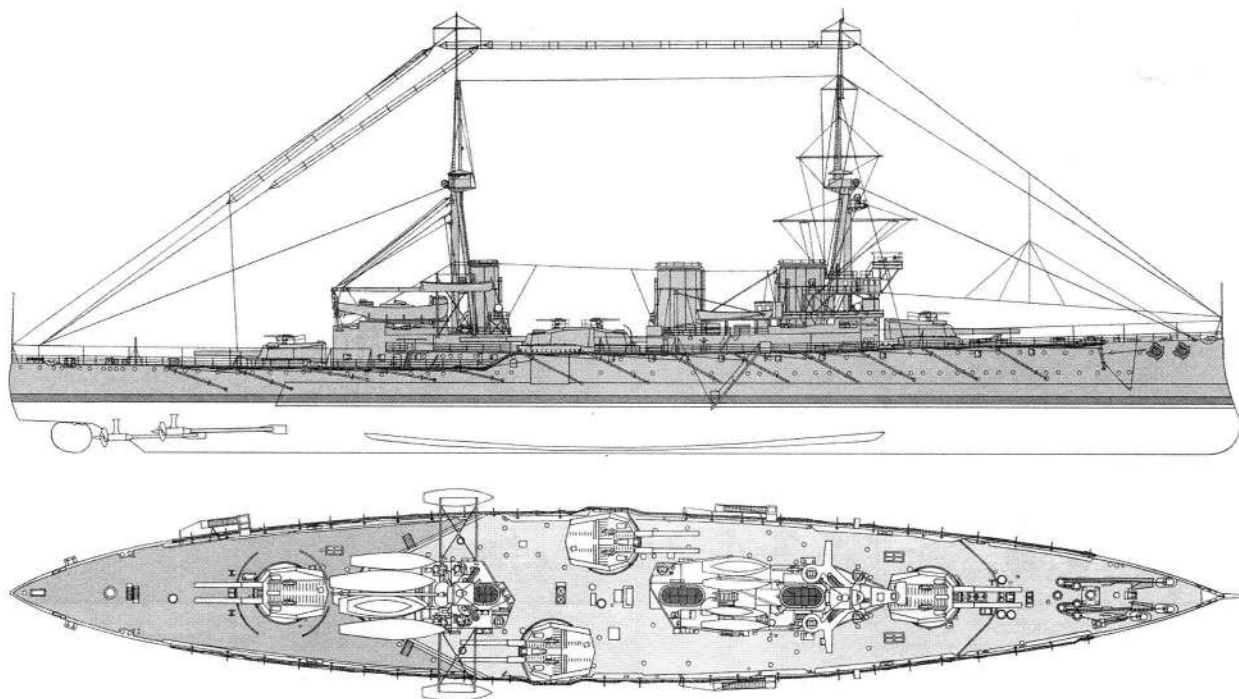
ТТЭ: водоизмещение ст. – 13 230 т; 210,0 x 22,0 x 7,4 м; 6 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 120 700 л.с.; скорость полн. хода – 33,0 уз; дальн. плавания – 9000 миль (18 уз); экипаж – 1270 чел.; автономность – 30 сут. Бронирование: борт – 100 мм; башни гл. калибра – 175 мм **барбеты башен гл. калибра**; боевая рубка – 130 мм; нижн. палуба – 50 мм.

Вооружение: 4х3 152-мм орудия; 6х2 100-мм универсальные орудия в стабилизированных установках; 16х2 37-мм зенитных автомата; 2х5 533-мм ТА.

вательной, дозорной и посыльной служб, а также борьбы с *торпедными кораблями* противника и лидирования своих *эсминцев*. В некоторых странах, например в СССР и Японии, *легкие крейсера* могли привлекаться к минным постановкам. В отличие от *бронепалубных* эти *крейсера* имели вертикальное бронирование и в качестве главных механизмов паровые турбины. Типичным *легким крейсером* периода Первой мировой войны можно считать британский *Danae*, законченный постройкой в январе 1918 г. При нормальном водоизмещении 4850 т (144 x 14,8 x 5,0 м) он нес шесть 152-мм орудий за бронированными коробчатыми щитами, расположенными в диаметральной плоскости, а также 12 533-мм торпедных аппаратов. Вооружение дополняли три 102-мм и четыре 47-мм зенитных орудия. Толщина вертикального пояса достигала 76 мм, броневой палубы – 25 мм. Две паровые турбины суммарной мощностью 40 000 л.с. обеспечивали *крейсеру* ход в 29 уз, а запасы топлива – дальность плавания 2300 миль экономическим ходом. В годы Первой мировой войны наибольшее развитие *легкие крейсера* получили в Великобритании и Германии, хотя строились буквально во всех ведущих морских державах, в том числе и России. После подписания Вашингтонского международного соглашения их развитие временно прекратилось, так как предпочтение отдавалось «вашиingtonским» *крейсерам*. К 30-м годам прошлого столетия многие страны вновь обратили внимание на корабли этого типа ввиду явного несоответствия между наступательными и оборонительными качествами «картонных» *крейсеров*. Этот процесс нашел свое отражение во время работы Лондонской международной конференции по морским вооружениям 1930 г. Ее итоговый документ, в частности, классифицировал *крейсера* с орудиями калибром не более 203 мм как *крейсера* класса «А» или *тяжелые*, а с артиллерией калибром не более 155 мм – как *крейсера* класса «В» или *легкие*. Хотя какие-либо ограничения по водоизмещению каждого из кораблей не вводились, их суммарное водоизмещение для каждой из договаривающихся сторон не должно было превышать установленных пределов. *Легкие крейсера* второго поколения, начатые постройкой в 30-х годах прошлого столетия, как правило, имели стандартное водоизмещение порядка 10 000 т, вооружение из 6–12 152-мм орудий, нескольких торпедных аппаратов и гидросамолетов, которые могли использоваться для ведения разведки и корректировки огня. Эти корабли строились и в годы Второй мировой войны, особенно интенсивно в Великобритании и США. Их разновидностями стали *крейсера ПВО* и *крейсера-лидеры*. Последние были представлены четырьмя японскими кораблями типа *Агано*, построенными в период с июня 1940 г. по конец 1944 г. При стандартном водоизмещении 6600 т они имели на вооружении шесть 152-мм орудий в трех башнях, четыре 76,2-мм скорострельные зенитные пушки и восемь 610-мм торпедных аппаратов (при общем запасе 24 торпеды). Вооружение дополняли два гидросамолета. Толщина вертикального бронирования не превышала 60 мм, а горизонтального – 20 мм. Не менее экзотичным был японский *легкий крейсер Ойодо*, задумывавшийся как флагман флотилии *подводных лодок* и дальний разведчик флота. При стандартном водоизмещении 8200 т он также нес шесть 152-мм орудий, но в двух башнях, сосредоточенных в носовой части корпуса перед надстройками. Благодаря такой архитектуре корму корабля приспособили под авиационное вооружение, которое включало в себя мощную катапульту и шесть гидросамолетов. Обращает на себя внимание то, что запасы топлива позволяли *Ойодо* пройти 18-узловым ходом 10 600 миль. Особое место занимают советские *крейсера* типа *Киров* обеих модификаций (пр. 26 и пр. 26бис). Многие специалисты классифицируют их как *легкие крейсера*, ссылаясь на сравнительно небольшое стандартное водоизмещение – 7800 т. При создании этих кораблей им вменялись практически все существовавшие в тот период стандартные крейсерские задачи за исключением одной – борьбы на коммуникациях противника. Таким образом, *Киров* предназначался для эскадренной службы и с этой точкой зрения был близок к японским «вашиingtonским» *крейсерам*. Кроме того, он имел 180-мм орудия и согласно положениям лондонской конференции соответствовал *крейсерам* класса «А», т.е. *тяжелым крейсерам*. После завершения Второй мировой войны *легкие крейсера*, впрочем как и все *тяжелые артиллерийские корабли*, утратили свое боевое значение, несмотря на попытки вооружить их ракетным оружием или приспособить для решения задач ПВО соединений.

КРЕЙСЕР ЛИНЕЙНЫЙ

— боевой корабль класса *дредноут*. Являлся развитием *эскадренного броненосного крейсера*. Предназначался для морского боя в составе передового отряда эскадры, набеговых действий и дальней морской разведки. Уступал *линкорам* в толщине брони, но превосходил их в скорости. Так, например, первый в мире *линейный крейсер Invincible* при нормальном водоизмещении 17 300 т нес восемь 305-мм орудий в четырех башнях, а также 16 102-мм противоминных орудий в бронированных казематах и надстройках. В то же самое время *Dreadnought* при нормальном водоизмещении 18 120 т, имел 10 305-мм орудий в пяти башнях и 27 76-мм противоминных пушек. Первый мог развивать ход 26,5 уз, а второй — не более 21 уз. Таких показателей удалось достичь за счет ослабления бронирования. У *Invincible* максимальная толщина главного пояса не превышала 175 мм, а у *Dreadnought* она составляла 280 мм. В дальнейшем противоречие между скоростью и броневой защитой у британских *линейных крейсеров* только возрастало. Так, например, следующими после трех кораблей типа *Invincible*, стали два *крейсера* типа *Indefatigable*. При нормальном водоизмещении 18 800 т они несли по восемь все тех же 305-мм орудий, но толщина вертикального бронирования у них уже была увеличена до 200 мм, а скорость хода упала до 25 уз. Зато у следующей серии — кораблей типа *Lion* (спущен на воду в 1910 г.) — нормальное водоизмещение возросло до 26 400 т. Эти корабли уже вооружались восемью 343-мм орудиями и 16 102-мм противоминными пушками. Их скорость хода составляла 28 уз, а толщина вертикального бронирования — 225 мм. Для сравнения, у ровесника *Lion* — линкора *Orion* (также был спущен на воду в 1910 г.), вооруженного 10 343-мм орудиями, толщина главного броневоего пояса достигала 305 мм. При этом скорость хода этого корабля не превышала 21 уз.



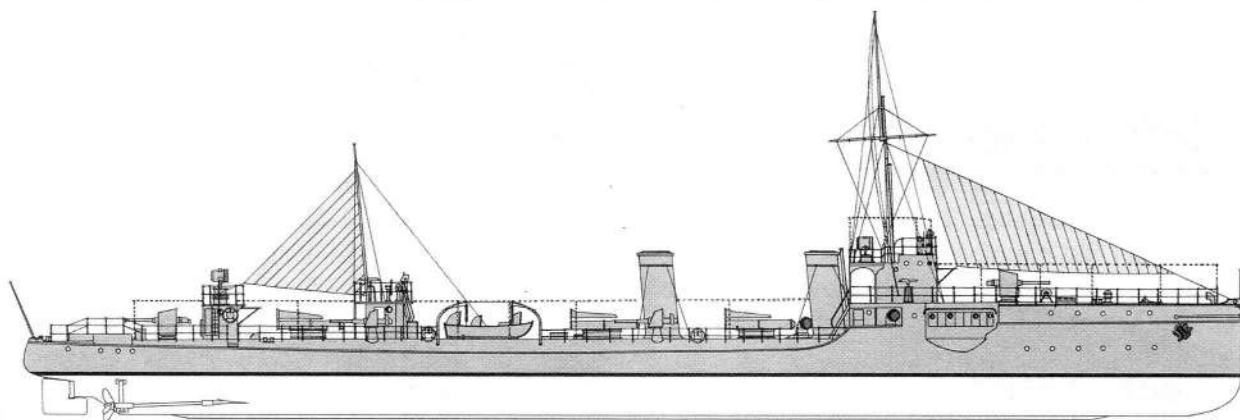
Линейный крейсер британских ВМС *Invincible*

В 1906–1908 гг. по заказу британского правительства было построено три корабля типа *Invincible*. Все они принимали участие в Первой мировой войне. *Invincible* и *Inflexible* 8.12.1914 г. потопили немецкие броненосные крейсера *Scharnhorst* и *Gneisenau* эскадры адмирала Шпее. *Invincible* в мае 1915 г. погиб практически со всем экипажем в Ютландском сражении. *Indomitable* и *Inflexible* в 1919 г. вывели в резерв, в 1920 г. исключили из списков ВМС, а в 1922 г. продали на слом.

ТТЭ: водоизмещение норм. — 17 420 т; 31 ПК + 4 ПТ суммарной мощн. 42 000 л.с.; скорость полн. хода — 25 уз; экипаж — 684 чел. Бронирование: пояс — 102–152,4 мм; башни — 177,8 мм; барбеты башен — 51–177,8 мм; боевая рубка — 254 мм; гл. палуба — 20–26 мм; нижн. (броневая) палуба — 38–51 мм.

Вооружение: 4х2 305-мм орудий (в башнях); 16х1 102-мм орудий (в надстройках и на крышах башен); 7 пулеметов; 5 457-мм ТА при общем боезапасе 23 торпеды.

Линейный крейсер *Tiger* (спущен на воду в 1913 г.) на контрольном пробеге при нормальном водоизмещении 30 000 т «давал» уже 30 уз и нес восемь 343-мм, а также 12 152-мм противоминных орудий. Бронирование практически осталось прежним. В 1916 г. англичане спустили на воду крейсера *Repulse* и *Renown* со скоростью хода 32 уз. Они несли шесть 381-мм орудий, но при этом имели бронирование такое же, как и у *Invincible*. Такое несоответствие между наступательными и оборонительными качествами в конечном итоге привело к катастрофе. В мае 1916 г. во время Ютландского сражения британцы потеряли три линейных крейсера (*Invincible*, *Indefatigable* и *Queen Mary*), которые, предположительно, погибли от взрыва боезапаса, который не могло защитить в бою линейных сил столь слабое бронирование. По иному пути шло развитие германских линейных крейсеров. В отличие от своих британских аналогов они имели более мощную броневую и совершенную конструктивную защиту. Правда, за это пришлось заплатить снижением калибра артиллерии главного калибра (до 280 мм) и скорости хода. Самым совершенным немецким линейным крейсером был *Derfflinger*, спущенный на воду в 1913 г. При нормальном водоизмещении 26 000 т он имел вооружение из восьми 305-мм и 12 152-мм противоминных орудий. Скорость хода корабля не превышала 28 уз. Толщина главного броневоего пояса достигала 300 мм, т.е. было сопоставимо с бронированием таких британских дредноутов как *Orion*. По существу, развитие линейных крейсеров шло только в Великобритании и Германии, хотя постройка их велась также в России и США. Однако, по различным причинам ни один из них так в строй и не вступил. Русский *Измаил*, например, в 1915 г. был спущен на воду и к 1917 г. имел техническую готовность около 65%. Этот корабль при нормальном водоизмещении 36 700 т должен был быть вооружен 12 356-мм орудиями в четырех башнях, а также 24 130-мм противоминными пушками в бронированных казематах. Четыре паровые турбины суммарной мощностью 66 000 л.с. позволяли бы этому кораблю развить ход 26,5 уз. Толщина главного броневоего пояса у *Измаила* достигала 237 мм. После Первой мировой войны линейные крейсера не строились, и только три из них (*Hood*, *Repulse* и *Renown*) сохранялись в составе ВМС Великобритании. Когда ведущие морские державы приступили к постройке высокоскоростных линкоров нового поколения, эти корабли стали утрачивать свое боевое значение, не смотря на многочисленные модернизации,



Минный крейсер русского Императорского флота типа *Всадник*

В 1905–1907 гг. по заказу русского правительства на верфи АО «Germania» ф. «F. Krupp» в Киле (Германия) были построены два крейсера данного типа (*Всадник* и *Гайдамак*), а на верфи «Машино и моторостроительного завода в Гельсингфорсе (Финляндия) – еще два (*Уссуриец* и *Амурец*). После завершения постройки стали классифицироваться как эсминцы. Принимали участие в Первой мировой войне, входили в состав Балтийского флота. *Гайдамак* в ноябре 1925 г., а *Всадник* – в декабре 1928 г. продали на слом. *Уссуриец* с 1922 г. использовался в качестве учебного корабля. В сентябре 1924 г. во время шторма он был выброшен на прибрежную отмель. В 1926 г. снят с камней и в 1926 г. продан на слом. *Амурец* прослужил в качестве боевого корабля до декабря 1938 г. Затем он использовался в качестве блокшива. Был продан на слом в 1947 г.

ТТЭ: водоизмещение в норм. грузу – 710 т; 71,9 x 7,41 x 2,7 м; 3 ПК + 2 ПМ тройного расшир. суммарной мощн. 7000 инд. с.; скорость полн. хода – 25,2 уз; дальн. плавания – 2500 миль (14 уз); экипаж – 92 чел.

Вооружение (на момент вступления в строй): 2x1 75-мм + 4x1 57-мм орудия; 2x1 7,62-мм пулемета; 3x1 457-мм ТА (палубные поворотные); 2 60-см прожектора.

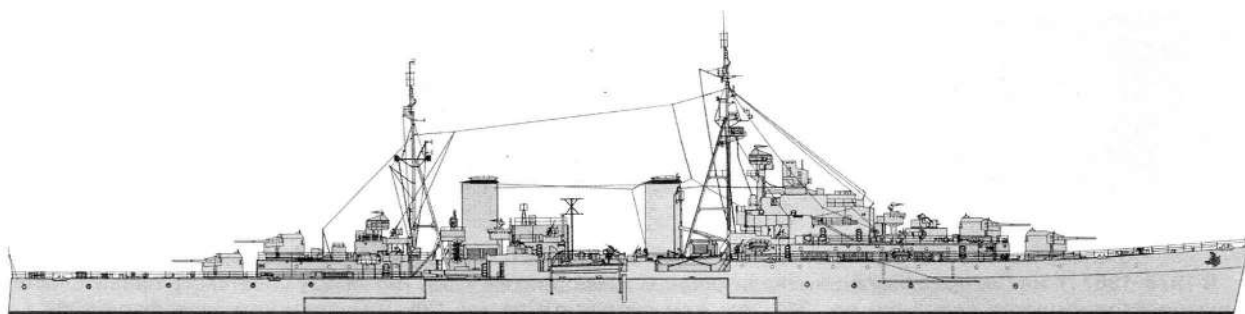
связанные в том числе, и с усилением броневой защиты. В годы Второй мировой войны *Hood* был потоплен в мае 1941 г. во время боя с германским линкором *Bismarck*. Интересно то, что обстоятельства его гибели были схожи с обстоятельствами гибели линейных крейсеров в Ютландском сражении. *Repulse* в декабре все того же 41-го года потопила японская авиация. Однако, говорить здесь о каких-либо конструктивных пороках линейных крейсеров просто не приходится – компанию ему составил новейший линкор *Prince of Wales*.

КРЕЙСЕР МИННЫЙ

– боевой корабль класса миноносцев с усиленным артиллерийским и минным вооружением, предназначенный для торпедных атак тяжелых кораблей противника и уничтожения его миноносцев, а также разведывательной и посыльной служб. По существу, являлись предтечей эсминцев (или «истребителей»). Немецким аналогом этих кораблей были так называемые дивизионные миноносцы – лидеры нормальным водоизмещением 220–350 т в то время как нормальное водоизмещение стандартных миноносцев не превышало 140 т. В Великобритании строились торпедные канонерские лодки, выполнявшие все те же задачи, и известные как «ловцы миноносцев» (torpedo catchers). Французский флот пополнялся минными авизо, также являвшимися одной из разновидностей миноносных кораблей. Считалось, что основным преимуществом минного крейсера перед мореходными миноносцами должна была быть высокая скорость хода, мощное артиллерийское и торпедное вооружение, а также хорошие мореходные качества. В отечественном флоте первыми минными крейсерами стали *Лейтенант Ильин* и *Капитан Сакен*, вступившие в строй соответственно в 1887 г. и в 1889 г. При водоизмещении в полном грузу 714 т (71,4 х 7,3 х 2,75 м) эти корабли имели на вооружении пять 47-мм скорострельных пушек, 10 37-мм револьверов (5-ствольных) и семь минных аппаратов. Две паровые машины суммарной мощностью 3500 инд. с. должны были обеспечивать ему ход порядка 20 уз, но фактически он редко превышал 17 уз, даже при форсированных механизмах. Минные крейсера строились в конце XIX в., и широкого распространения не получили. Дело в том, что из-за слишком больших размеров и невысокой скорости хода они не могли эффективно решать свойственные миноносцам задачи.

КРЕЙСЕР ПВО

– легкий крейсер с усиленным зенитным артиллерийским вооружением, предназначенный для обеспечения ПВО соединений тяжелых кораблей, конвоев и десантных отря-



Крейсер ПВО ВМС Великобритании *Black Prince* (типа Улучшенный *Dido*)

Пять крейсеров этого типа были построены в 1939–1944 гг. по заказу правительства Великобритании. Они являлись развитием крейсеров ПВО типа *Dido* (построенных в 1937–1942 гг.) и также как они предназначались для сопровождения новейших линкоров типа *King George V* и авианосцев типа *Illustrious*. Все эти крейсера участвовали во Второй мировой войне. Из них *Spartan* был потерян (29.01.1944 г.) в ходе боевых действий. Остальные корабли оставались в строю до начала 60-х годов. *Diadem* в 1956 г. передала правительству Пакистана и переименовали в *Babur*. Он эксплуатировался до середины 70-х годов.

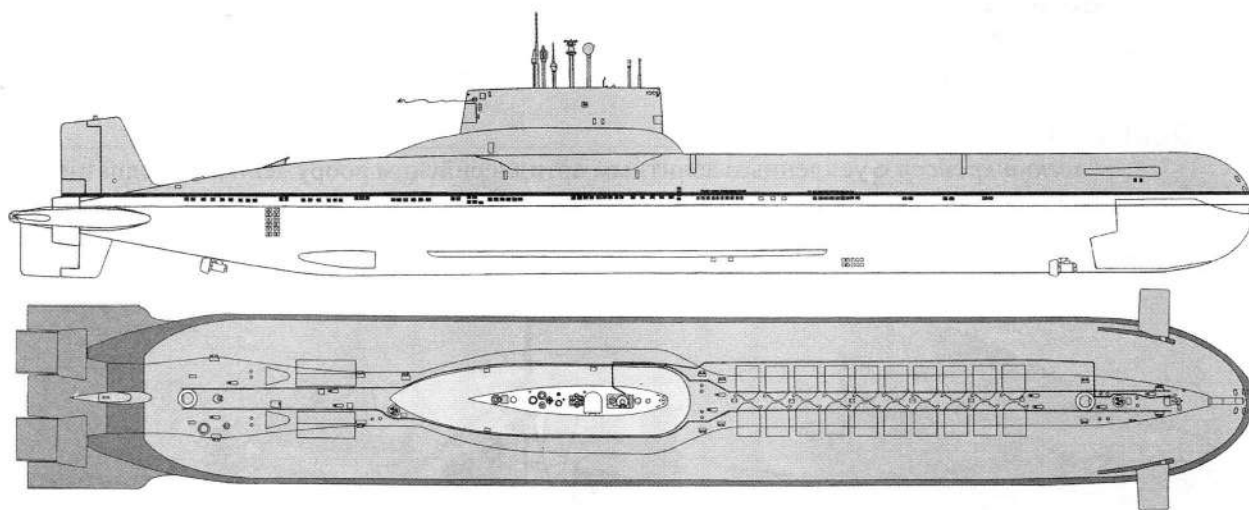
ТТЭ: водоизмещение полн. – 7350 т; 156,1 х 15,4 х 5,4 м; 4 ПК + 4 ГТЗА суммарной мощн. 62 000 л.с.; скорость полн. хода – 32,2 уз; дальн. плавания – 5100 миль (15 уз); экипаж – 530 чел. Бронирование: пояс – 76 мм; траверсы – 25 мм; палуба – 25–51 мм; башни – 13 мм.

Вооружение: 4х2 133-мм универсальных орудия; 3х8 40-мм + 6х2 20-мм зенитн. автоматов; 2х3 533-мм ТА.

дов на переходе морем и в пунктах их формирования (погрузки, разгрузки), а также высадки десантов. В годы Второй мировой войны *крейсера ПВО* специальной постройки имелись в только составе ВМС Великобритании и США. В Германии под *крейсера ПВО* переоборудовались боевые трофейные корабли либо суда гражданского флота. В середине прошлого столетия единственными эффективными зенитными средствами коллективной обороны могли быть только артиллерийские системы сравнительно крупного калибра. Естественно, их мог нести корабль крупных размеров, а с учетом требований к скорости, равной скорости *авианосцев* или *линкоров*, для этой цели больше всего подходил *крейсер*. Все это привело к появлению в ходе военной кампании *крейсеров ПВО* типов *Dido* и *Atlanta*. Первые входили в состав ВМС Великобритании и несли 10 133-мм орудий в пяти башнях, а вторые – в состав ВМС США и были вооружены 16 127-мм орудиями в восьми башнях. Их огневые средства обеспечивали стрельбу на дальностях до 16 км, что являлось пределом для существующих приборов управления огнем при визуальном контроле за целью. Уже после войны вошли в строй самые мощные в мире крейсера ПВО *Worcester* и *Roanoke* с 152-мм зенитными автоматическими орудиями. Однако к этому моменту стало очевидно, что зенитная артиллерия как оружие коллективной обороны себя исчерпала, уступив место зенитным ракетным комплексам.

КРЕЙСЕР ПОДВОДНЫЙ РАКЕТНЫЙ СТРАТЕГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ

– *атомная* (или *дизельная**) *подводная лодка*, вооруженная баллистическими ракетами. С начала 60-х годов и до настоящего времени строились в Советском Союзе, Великобритании, КНР, США и Франции. Предназначены для нанесения ударов по стратегически важным военно-экономическим и политическим объектам в глубине территории противника. Нормальное водоизмещение *стратегических крейсеров* достигает 23 200 т.



Крейсер подводный стратегического назначения советского ВМФ пр. 941 (шифр «Акула»)

В 1976–1987 гг. на Северном машиностроительном предприятии (СМП) по заказу советского правительства было построено шесть кораблей пр. 941. Все они входили в состав СФ. По состоянию на январь 2009 г. в составе флота оставалась только одна лодка – *Дмитрий Донской* (б. *ТК-208*). Три корабля исключили из списков флота, полностью разоружили и продали на слом. Две лодки (*ТК-17* и *ТК-20*) находятся на приколе в ожидании среднего ремонта и модернизации. *Крейсер* пр. 941 является самой большой лодкой, когда-либо построенной в мире. Дальность полета ракеты, находящейся на его вооружении, составляет 8300 км. Она несет 10 боевых блоков индивидуального наведения мощностью по 100 кТ каждый.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 23 200 т; 172,6 x 23,3 x 11,0 м; 2 ВВР + 2 ГТЗА суммарной мощн. 90 000 л.с.; скорость полн. хода в подвод. полож. – 25 уз; экипаж – 168 чел.

Вооружение: 20 БР комплекса Д-19; 6 533-мм ТА с общим боезапасом 22 торпеды и ракеты; ПЗРК «Игла».

*Строились только в Советском Союзе.

Первые отечественные корабли этого класса несли по три ракеты (ДЭПЛ пр. 629 и АПЛ пр. 658). Крейсера второго поколения несли от 12 (пр. 667Б) до 16 (пр. 667А, пр. 667БД, пр. 667БДР и пр. 667БДРМ) ракет, а третьего поколения (пр. 941) – 20 ракет. За рубежом крейсера стратегического назначения классифицируются как подводные лодки атомные, с баллистическими ракетами (ПЛАРБ). Практически все они несут по 16 ракет. Исключение составляют корабли ВМС США типа *Ohio*, каждый из которых несет по 24 ракеты. Как правило, современные стратегические крейсера обладают скоростью подводного хода от 23 до 25 уз и имеют предельную глубину погружения порядка 450 м.

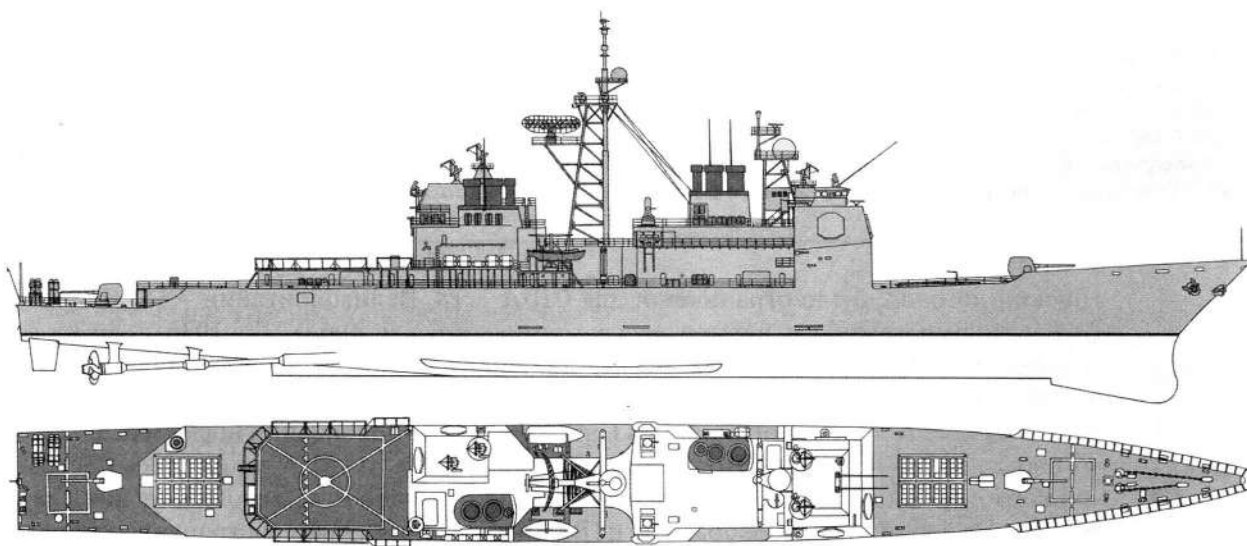
КРЕЙСЕР ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ

— боевой корабль, предназначенный для поиска и уничтожения ПЛ противника в удаленных районах моря (океана). Корабли, так классифицировавшиеся, строились только в Советском Союзе и были представлены двумя вертолетоносцами пр. 1123 – *Ленинград* и *Москва* (см. вертолетоносцы). Их линию развития должны были продолжить тяжелые авианесущие крейсера типа *Киев* (пр. 1143).

КРЕЙСЕР РАКЕТНЫЙ – см. фрегат ракетный.

КРЕЙСЕР ТЯЖЕЛЫЙ

— боевой корабль, являющийся развитием «вашингтонского» крейсера, предназначенный для уничтожения кораблей и судов противника, ведения морского боя в составе эскадры и решения других задач на большом удалении от своих баз. Появление кораблей данного типа было обусловлено заключением Лондонского договора от 22 апреля 1930 г. (см. крейсер легкий). Из-за близости ТТЭ тяжелые и «вашингтонские» крейсера зачастую отождествляют друг с другом. Их количество для стран, заключивших Лон-

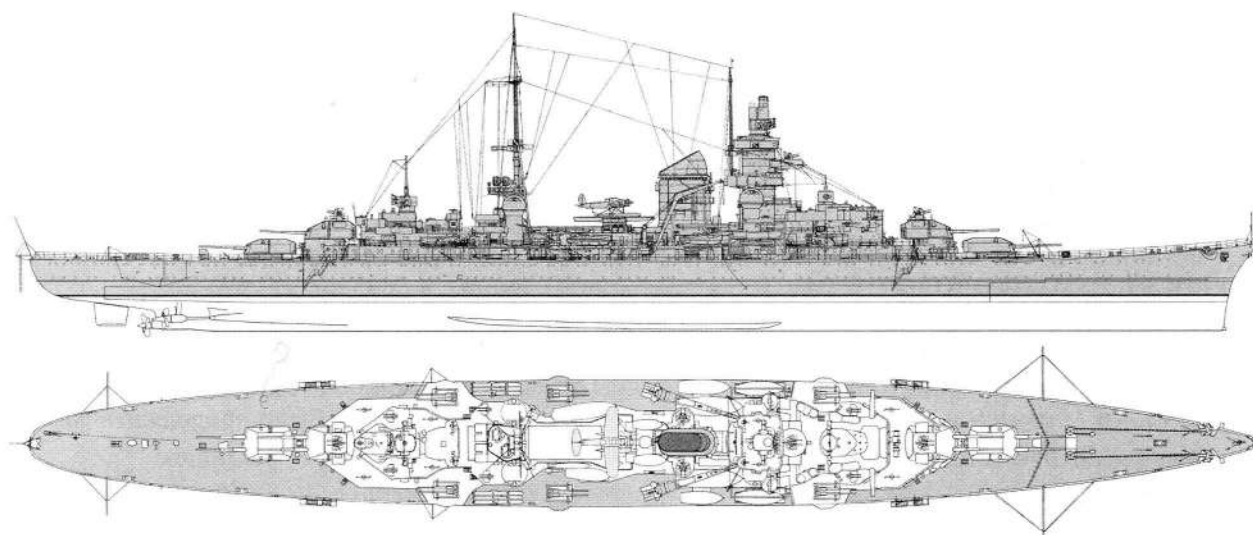


Ракетный крейсер ВМС США *Princeton* типа *Ticonderoga*

В 1980–1994 гг. по заказу правительства США было построено 27 ракетных крейсеров типа *Ticonderoga* пяти различных модификаций (подсерий). Предназначены для зональной защиты соединений надводных кораблей (и в первую очередь авианосных ударных групп) от средств воздушного нападения, борьбы с ПЛ и НК противника, артиллерийской поддержки десантных операций, обеспечение морской блокады тех или иных районов, а также участия в поисково-спасательных операциях. В 2005–2008 гг. пять первых кораблей этого типа, вооруженных палубно-поворотными ПУ комплекса «Aegis», вывели из боевого состава ВМС.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 9466 т; 172,8 x 16,82 x 9,5 м; 4 ГТД суммарной мощн. 86 000 л.с.; скорость полн. хода – 30 уз; дальн. плавания – 8000 миль (15 уз); экипаж – 358 чел.; автономность – 35 сут.

Вооружение: многофункциональная автоматическая система боевого управления (АСБУ) «Aegis»; 2x61 универсальные ВПУ; стратегические и тактические ракеты «Tomahawk» или противолодочные ракеты комплекса ASROC или зенитные ракеты комплекса «Standard» – всего 122 единицы в различных комбинациях; 2x4 ПКР «Harpoon»; 2x1 127-мм универсальных орудия; 2x1 20-мм артиллерийских зенитных комплекса; 2x3 324-мм ТА при общем боезапасе 14 торпед; 2 вертолета.



Тяжелый крейсер германского флота типа *Prinz Eugen*

Три крейсера этого типа (*Prinz Eugen*, *Seydlitz* и *Lutzow*) являлись развитием кораблей типа *Admiral Hipper* (*Admiral Hipper* и *Blucher*). Все три крейсера были заложены в 1936–1937 гг. *Prinz Eugen* ввели в строй в августе 1940 г. Он принимал активное участие во Второй мировой войне. В апреле 1945 г. в Копенгагене он капитулировал. После капитуляции Германии этот крейсер был передан правительству США. *Prinz Eugen* использовали в качестве корабля-цели в ходе испытания ядерного оружия на атолле Бикини. Пережив три взрыва, затонул в декабре 1946 г. Два других корабля серии в 1939 г. спустили на воду, но так и не достроили. Достройку *Seydlitz* в 1942 г. прекратили. Его отбуксировали из Кили в Кенигсберг для переоборудования в авианосец. Корабль захватили Советские войска, и после войны он был затоплен в Балтийском море. *Lutzow* в феврале 1939 г. продали советскому правительству. В апреле 1939 г. его недостроенным отбуксировали в Ленинград и переименовали в *Петропавловск*. В годы Великой отечественной войны корабль использовался в качестве самоходной плавучей батареи, и он обстреливал наступавшие на Ленинград немецкие войска. После войны крейсер достраивать не стали и продали на слом.

ТТХ: водоизмещение ст. – 16 230 т; 210,0 x 21,8 x 7,9 м; 12 ПК + 3 ГТЗА суммарной мощн. 132 000 л.с.; скорость полн. хода – 33 уз; дальн. плавания – 6800 миль (20 уз); экипаж – 1600 чел. Бронирование: пояс – 40–80 мм; траверзы цитадели – 80 мм; броневая палуба и ее скосы – 30 мм; верхн. палуба – 20–25 мм; боевая рубка – 150 мм.

Вооружение: 4x2 203-мм орудия; 6x2 105-мм зенитн. орудий в стабилизированных установках; 6x2 37-мм + 20x1 20-мм зенитн. автоматов; 4x3 533-мм ТА с общим боезапасом 24 торпеды; 1 катапульты + 3 гидросамолета.

донский договор, было ограничено: для США – 18, Великобритании – 15, Японии – 12 единицами (включая четыре скаута типов *Како* и *Аоба*). До 1936 г. *тяжелые крейсера* строили только эти три государства. Еще два корабля данного типа – *Canarias* и *Baleares* – заказало в Великобритании правительство Испании. Затем к постройке *тяжелых крейсеров* присоединились Германия (после денонсации норм Версальского договора) и СССР. В годы Второй мировой войны только США занимались постройкой кораблей данного типа. Остальные государства либо отказывались от них ввиду отсутствия военной целесообразности (Великобритания), либо достраивали как *авианосцы* (Япония и Германия). Американские корабли, создавались без каких-либо договорных ограничений. Например, *Alaska* при стандартном водоизмещении 27 500 т несла девять (3x3) 305-мм, 12 (6x2) 127-мм универсальных орудий, 56 (14x4) 40-мм и 34 20-мм зенитных автоматов. Из-за своих размеров и состава вооружения данный корабль самими американцами классифицировался как *большой крейсер*. Последними же классическими, *тяжелыми крейсерами*, введенными в строй, считаются американские корабли типа *Des Moines*, имевшие стандартное водоизмещение 19 930 т и вооружение из девяти (3x3) 203-мм автоматических орудий, а также 12 (6x2) универсальных 127-мм орудий.

КРЕЙСЕР-СКАУТ

– *легкий крейсер*, предназначенный для службы (главным образом ведения разведки – отсюда и название) при эскадре линейного флота. Являлся развитием *бронепалубных*

крейсеров 3 ранга. Корабли данного типа строились в 1905–1914 гг. (не считая японских *Аоба* и *Како*, которые по своим боевым возможностям были сопоставимы с *вашингтонскими крейсерами*). Их нормальное водоизмещение не превышало 4800 т. При этом *скауты* обладали большой скоростью хода (свыше 25 уз), несли сравнительно слабое бронирование (палуба от 16 до 40 мм) и вооружение (несколько 102-мм или 120-мм орудий, ТА и пулеметов).

КРЕЙСЕР ЭЛЬВИКСКИЙ

– нарицательное название *бронепалубных крейсеров*, так или иначе повторявших *Esmeralda*, построенную в 1882–1883 гг. на верфи Армстронга в Эльвике по заказу правительства Чили. Это был один из первых крейсеров, полностью лишенный парусного вооружения. Для обеспечения высокой скорости хода он имел длинный и узкий корпус. Благодаря этому паровые машины суммарной мощностью 6500 инд. с. позволяли развивать ход 18,3 уз, что являлось выдающимся показателем своего времени (для сравнения, британские *крейсера* того периода не могли развить ход свыше 14 уз.). При этом *Esmeralda* несла чрезвычайно мощное вооружение из двух 254-мм, шести 152-мм, двух 6-фунт. и пяти 1-фунт. орудий, а также трех минных аппаратов. Подобные *крейсера* различные государства заказывали у британских фирм вплоть до начала 90-х годов XIX в.

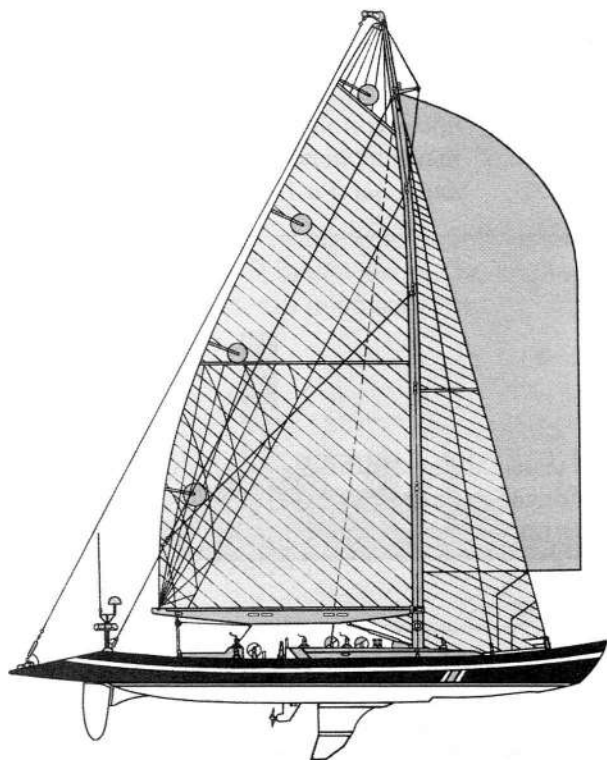
КРЕЙСЕРСКО-ГОНОЧНАЯ ЯХТА

– *парусная яхта*, предназначенная для маршрутных гонок в открытом море и дальних спортивных плаваний. Длина таких яхт достигает 24 м. Наиболее крупные из них рассчитаны на участие в трансокеанских и кругосветных гонках, обитаемость их достаточна для пребывания в море экипажа из 7–14 человек в течение нескольких месяцев.

КРИТСКИЕ СУДА

– 1. Раннеминойского периода (до 3000 г. до н. э.), представляли собой *гребные суда*, снабженные тараном. Ахтерштевни их вздымались высоко над палубой, превышая высоту борта от 4,5 до 7,5 раз. Борты судов были красиво украшены изображениями рыб или дельфинов. На палубе находились приспособления для добычи пресной воды, представляющие собой бараньи шкуры, конденсирующие ночью влагу из воздуха. Суда были 26-, 32- и 38-весельными. В конце этого периода появляется ординарная мачта и двулапый, вероятно, металлический якорь.

2. Позднего минойского периода (2200–1400 гг. до н. э.), имели большее разнообразие типов. Во время правления Тутмоса III критяне строили их из ливанского кедра. На кораблях стали появляться каюты для кормчих, что может свидетельствовать о возросшей дальности плавания, а также просторные каюты, предназначенные для пассажиров. Строились суда без тарана специаль-



Советская крейсерско-гоночная яхта *Фазиси-СП*

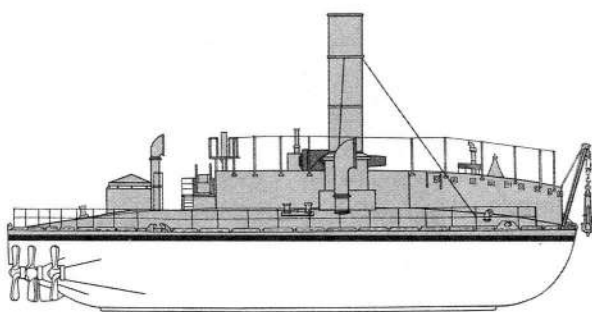
Построена в 1988–1989 гг. Потийским судоремонтным и судостроительным заводом им. «С. Орджоникидзе». Первая советская крейсерская яхта, принявшая участие в кругосветной гонке яхт неограниченного класса с полными экипажами «Whitbread round the World Race».

ТЭ: водоизмещение – 20,50 т; 25,3 x 5,8 x 0,65 (3,2) м; экипаж – 18 чел.; площадь парусов – 260 м²; площадь спинакера – 215 м²; высота мачты – 27,4 м.

но для транспортных целей. Главным двигателем был парус. При этом суда снабжались, как правило, двумя или тремя мачтами. Это новшество потребовало особой прочности конструкции корпуса, и как следствие, появились шпангоуты и, по-видимому, бимсы, так как эти суда были палубные.

КРУГЛОЕ СУДНО

– 1. *Торговое судно* финикийцев, относящееся к 700-м годам до н. э. Это килевое судно со шпангоутами, длиной ок. 30 м, шириной 10 м и осадкой 2 м, без мачт (вся палуба была отведена для груза), имело как один, так и два ряда весел. Служило для перевозки различных грузов, включая дерево. 2. *Суда или боевые корабли*, представляющие в плане круг. В 1869 г. к идее создания *круглого судна* пришел русский адмирал А.А. Попов. По распоряжению императора Александра II в 1870 г. они получили название по фамилии конструктора – «поповки». Их создание было вызвано необходимостью береговой обороны и защиты мелководных районов Черноморско-азовского бассейна при помощи *самоходных, маневренных плавучих батарей* с тяжелыми орудиями и малой осадкой. Испытания моделей и натурных стендов, построенных в 1869–1874 гг., показали, с одной стороны, возможность создания *оборонительных кораблей (плавучих фортов)* подобной формы. С другой стороны, были выявлены и их недостатки – возможность применения в строго определенных районах, неустойчивость на курсе, сложность управления рулем, заливаемость орудий (из-за низкого надводного борта), чрезмерная остойчивость (как следствие, резкая качка) и тихоходность. В результате к моменту начала Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. было построено всего два корабля – *Новгород* и *Вице-адмирал Попов*. А.А. Попов пытался устранить выявленные недостатки первых *круглых судов*. После целого ряда испытаний скоростных моделей, на основании его идей в Великобритании в 1879–1881 гг. построили царскую яхту *Ливадия*. Она представляла собой в плане эллипс с осями 71,6 м и 46,6 м. Несмотря на хорошие скоростные качества, это судно, как и другие «поповки», оказалось немореходным из-за чрезмерной остойчивости. Специальной комиссией это судно было признано непригодным для использования по прямому назначению. Долгое время оно использовалось как *блокшив* и в 1926 г. было списано.

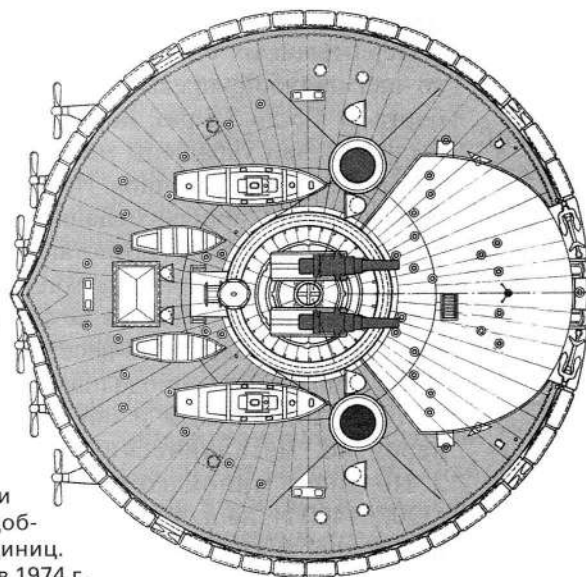


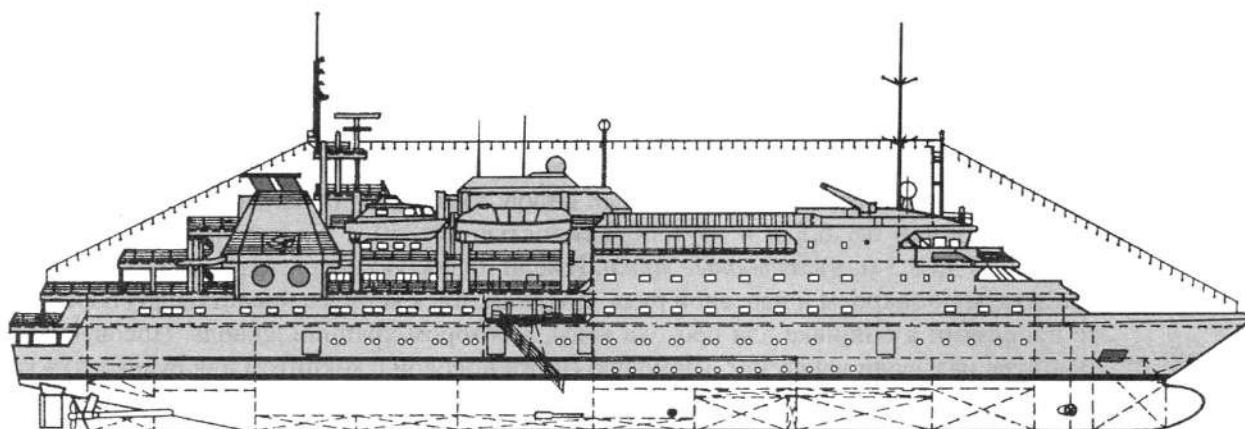
Броненосец береговой обороны русского Императорского флота *Новгород*

Предназначались для обороны Днепровско-бугского лимана и Керченского пролива. Изначально планировали построить в Николаеве на Новом Адмиралтействе 10 подобных судов. Затем программу сократили до четырех единиц. В строй ввели только два корабля. *Новгород* ввели в строй в 1874 г., а *Вице-адмирал Попов* (б. *Киев*) – в 1876 г. Он был построен с учетом опыта постройки и испытаний первого броненосца. Этот корабль был вооружен 2 305-мм орудиями и имел усиленное (до 406 мм) бортовое бронирование. Оба корабля оставались в составе флота до 1903 г. После этого их передали Николаевскому порту и затем продали на слом.

ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 2490 т; диаметр – 30,8 м; осадка – 4,11 м; высота надводн. борта на миделе – 0,46 м; 6 ПМ суммарной мощн. 480 инд. с.; скорость полн. хода – 6 уз; дальн. плавания – 480 миль; экипаж – 141 чел. Бронирование: борт – 178–223 мм; барбет (диаметр 8,3 м) – 229 мм; палуба – 70 мм.

Вооружение: 2 280-мм орудия на поднимающихся над барбетом станках.



Круизное судно *Оузиэник Грейс*

Построено в 1990 г. японской ф. НКК в г. Иу и эксплуатируется в прибрежных районах о-вов Японии. В корме имеется откидная платформа-бассейн, служащая также пирсом для двух 27-местных бортовых прогулочных катеров.

ТЭ: валовая вместимость – 5218 BRT; 103,0 x 15,4 x 4,3 м; 2 ДД суммарной мощн. 5200 кВт; скорость полн. хода – 19,3 уз; дальн. плавания – 4500-миль (10 уз); экипаж – 140 чел. + 120 пассажиров.

КРУИЗНОЕ СУДНО

– *пассажирское судно* для туристских путешествий продолжительностью до трех месяцев с заходом в ряд портов, отличающееся повышенной комфортабельностью кают и общественных помещений. Вместимость современных *круизных судов* достигает 2000 пассажиров. Их водоизмещение колеблется от 5 000 до 65 000 т, а скорость, как правило, составляет 18–25 уз. Некоторые из *круизных судов* принимают на бор от 50 до 250 легковых автомобилей.

КУЛАЗ

(или *кулас*) – *парусная лодка*, предназначенная для лова рыбы крючковой снастью. Была распространена в южной части Каспийского моря. Длина – ок. 6,5 м, ширина – 1,2 м, высота борта – 0,6 м, осадка – 0,3 м, грузоподъемность порядка 1,5 т.

КУМБ

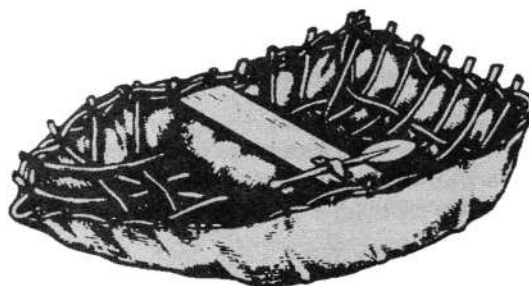
– небольшое *рыболовное судно* Финикии.

КУНГАС

– *парусное, рыбацкое* или *транспортное судно* прибрежного плавания на Дальнем Востоке. Имело ломаные в поперечном сечении обводы, форштвень с большим наклоном к воде и транцевую корму с навесным рулем. Длина – ок. 22 м, ширина – 6 м, высота борта – 1,8 м, осадка – 1,3 м, грузоподъемность достигала 50 т.

КУРАГА

– *гребная лодка*, используемая в Ирландии, преимущественно для рыболовства. Первые такие суда появились примерно во II в. Делались они из ивовых прутьев, обтянутых шкурами. Мореходные *кураги* часто снабжались четырехугольным парусом. На таких судах ирландские завоеватели в III в. высаживались на побережье Британии и, возможно, доходили до Фарерских о-вов и Ирландии. В настоящее время обтягиваются просмоленной парусиной, а



Курага

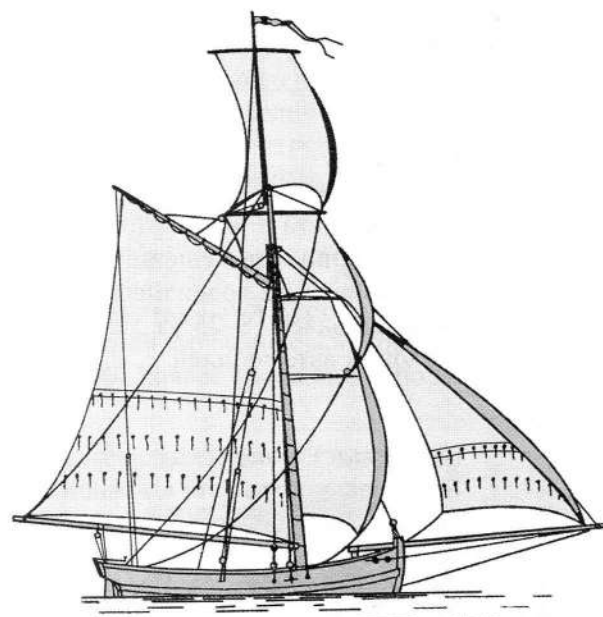
каркас делается из деревянных планок. Длина достигает 5 м. Небольшая речная курага, приводимая в движение гребцом, носит название *коракл*.

КУСОВАЯ ЛОДКА

(название по способу лова рыбы – лов на кус, т. е. на разрезанную на куски или живую приманку – живодь) – *парусное, рыболовное, реже транспортное судно*, использовавшееся на Каспийском море. Были трех видов: а) *морские* (транспортные), длиной 21–28 м, шириной ок. 6,5 м и грузоподъемностью до 250 т; б) *ловецкие*, длиной 6–9 м, шириной до 3,5 м; в) *живодные лодки*. Имели поднятую носовую оконечность, палубу, называемую закроем и навесной руль. Средний отсек корпуса представлял собой садок с прорезями в обшивке для протока воды, в котором хранили живодь. Носовую часть корпуса называли канфузом, кормовую (ниже носовой с кокпитом для рулевого) – *кормушкой*. На мачте несли прямые грот и марсель, на бушприте – *кливер*. Несли *шлюпку*, с помощью которой сообщались с берегом.

КУТТЕР

(или *тендер*, от нем. слова *kutter* – *бот, катер*) – **1.** В парусном военном флоте самое малое одномачтовое судно для несения дозорной и посыльной службы. Парусное вооружение состояло из гафельного грота, рейкового топселя, кливеров нескольких размеров, которые поднимались в зависимости от силы ветра. *Военные куттеры* имели большой, расположенный горизонтально, бушприт. Вооружались 8–14 пушками малого калибра. **2.** Судно морского промыслового флота для ловли рыбы тралом в прибрежных и мелководных районах моря. Имеет длину от 10 до 30 м.



Куттер

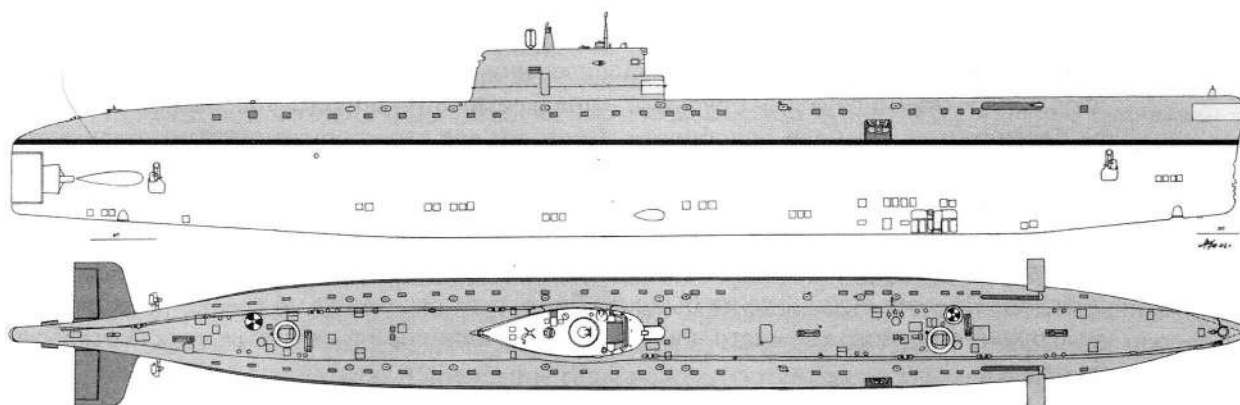
КУФ

– *древнеримское судно* грузоподъемностью до 130 т. Судно изготавливали из шкур животных. *Куфы* до сих пор ходят по рекам Ирана.



ЛАБОРАТОРИЯ ПОДВОДНАЯ

– стационарный или самоходный подводный обитаемый комплекс сооружений для проведения длительных подводных исследований и работ, связанных с многократным выходом в море водолазов – членов экипажа. Стационарные лаборатории монтируют на понтоне или раме, в район работ буксируют или транспортируют на судне обеспечения подводно-технических работ, погружают и устанавливают на дне на глубинах до 200 м. Они имеют жилой и шлюзовой отсеки, научную лабораторию, систему обеспечения, отопления, управления комплексом. Экипаж можно доставлять, заменять и эвакуировать с помощью транспортировочных камер или спасательных подводных аппаратов. Масса стационарных лабораторий достигает 500 т, автономность – 30 суток, экипаж может насчитывать 16 чел.



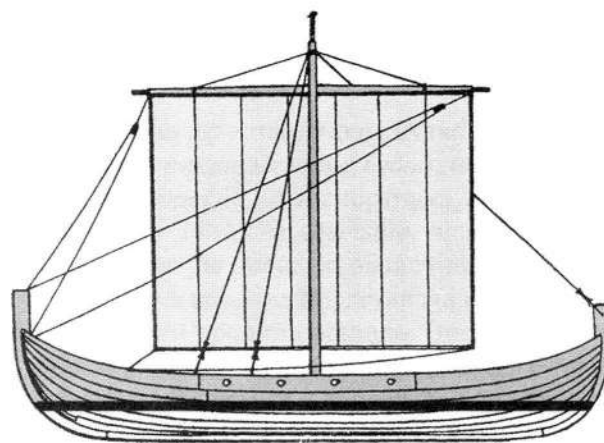
Самоходная подводная база-лаборатория **БС-555** (пр. 1840) советского ВМФ

Построена в 1977–1980 гг. на ЛАО в Ленинграде. Предназначалась для проведения на морских глубинах до 300 м натурных экспериментальных испытаний по длительному пребыванию людей в атмосфере искусственных дыхательных газовых смесей под давлением, равным или близким гидростатическому давлению за бортом, по выходу водолазов за борт, по отработке средств и методов спасения экипажей затонувших ПЛ методом свободного всплытия. Для решения этих задач была оснащена двумя камерами глубоководного водолазного комплекса с шлюзовой камерой. В июне 1993 г. была исключена из списков ВМФ и впоследствии разобрали на металл.

ТЗ: водоизмещение норм. – 1872 т; 85,0 x 7,8 x 6,54 м; 1 ДД мощн. 1900 л.с. + 1 ГЭД мощн. 1350 кВт + 4 поворотн.-откидных колонки (ПОК) с приводом от ЭД мощн. 29 кВт; скорость хода надвод. – 12 уз; скорость хода подвод. – 8 уз; дальн. плавания надвод. – 200 миль (12 уз); дальн. плавания подвод. – 25 миль (8 уз); глубина погруж. – 300 м; экипаж – 41 чел. (в т.ч. 6 водолазов); автономность – 25 сут.

Ладья

(или *лодья*) – 1. Морское или речное судно древних славян. Изначально строились из выдолбленных крупных стволов дуба или липы с наращиванием их досками для увеличения надводного борта. В дальнейшем корпуса делались из досок (*доцатая ладья*). Длина достигала 20 м, ширина – 5 м. Имела весла, парус. Принимали на борт до 60 воинов. Широко использовались в Киевской Руси. 2. *Поморское судно* наиболее широко распространенное в XIII–XIV вв. и просуществовавшее в несколько измененном виде до XIX в. Использовалось в морском промысле и для перевозки грузов. Длина достигала 15 м, грузоподъемность – 12 т. Имела две мачты с прямыми парусами. Для дальних плаваний использовались *заморские ладьи*. Строились трехмачтовыми, длиной до 25 м, шириной – до 8 м и грузоподъемностью – до 200 т и более. *Ладьи* были приспособлены для плавания в замерзающих морях.



Ладья

Ладья погребальная

– в значительной степени напоминают *солнечную ладью*. Речное *гребное судно*, употреблявшееся в Древнем Египте за несколько тысячелетий до н. э. Вместо беседки, которая находилась на *ладье солнечной*, в центре палубы стояло ложе под балдахином, куда укладывался тело усопшего. По течению Нила судно вел к полям кормчий (гребцов на ней также не было).

Ладья солнечная

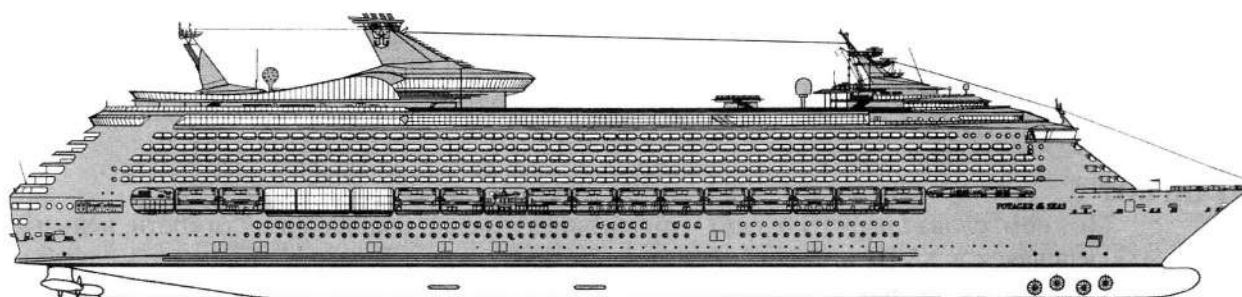
– *речное гребное судно Древнего Египта*. Сначала эти суда были плоскодонными, их ширина и длина соотносились как 1:3, без киля. Корпус представлял собой набор коротких и толстых (до 10 см) сосновых досок, скрепленных между собой деревянными гвоздями. Изнутри эта обшивка, прошпаклеванная папирусом или смолой, поддерживалась поперечными гнутыми брусками – предвестниками шпангоутов, располагавшимися бессистемно, по мере надобности. Снаружи все это сооружение туго стягивалось двумя–тремя канатами. Верхние ряды досок обоих бортов скреплялись вместе поперечными брусками и бимсами – скамьями для гребцов. В носу и корме настилалась палуба (очевидно, здесь борта соединялись бимсами), и ставились каюты из камыша или другого легкого материала. Высоко поднятые нос и корма придавали судну сходство с лебедем. На этих судах, где не было гребцов, суда скользили по течению, направляемые рукой опытного кормчего, палуба была сплошной, и в центре ее стояла открытая беседка.

Лайба

(или *лайва*) – *грузовое парусно-гребное судно прибрежного плавания*, распространенное на восточном побережье Балтийского моря и Ладожского озера.

Лайнер

(от англ. слова *line* – линия) – 1. *Линейное* или *рейсовое судно* – общее название крупных быстроходных *транспортных судов* дальнего плавания, совершающих рейсы между определенными портами по расписанию. Сначала назывались так только быстроходные *пассажирские суда*, но с середины XX в. появились *грузопассажирские* и *грузовые лайнеры* (в основном *контейнеровозы* и *рефрижираторные суда*), использующие главным образом, в смешанных морских, железнодорожных или автомобильных пере-

Лайнер типа *Voyager of the Seas*

Три судна этого типа (*Voyager of the Seas*, *Explorer of the Seas* и *Adventure of the Seas*) были построены в 1997–2002 гг. На верфи ф. «Turku new Shipyard» в Финляндии. Предназначены для круизных рейсов по Карибскому морю. В носовой части оборудован театральный зал на 1350 человек, главный ресторан вмещает 2100 человек. Имеется ледовый каток на 900 зрителей. Вмещает порядка 250 легковых автомобилей.

ТЗ: валовая вместимость – 137 300 BRT; 311,1 x 38,6 x 10,1 м; 6 ДД суммарной мощн. 75 600 кВт + 3 установки типа «Aziprod» мощн. по 14 000 кВт + 4 подруливающих устройства туннельного типа; скорость хода полн. – 22 уз; дальн. плавания – 12 000 миль (11 уз); экипаж – 1180 чел. + 3840 пассажиров.

возках. **2.** Название *рыболовных судов* в Англии и США, ведущих промысел буксируемыми крючковыми снастями большой протяженностью (линиями).

ЛАКАМПИАРА

– выдолбленное из ствола дерева *каное* северного побережья о. Мадагаскар. Парус крепился с помощью двух шестов, вставленных в ближайшие друг к другу в отверстия в центре, когда *лакампиара* шла по ветру, и в отдаленные отверстия при крутом бейдевинде.

ЛАКАНА

(или *лакандрао* или *лаканджило*) – общее название *долбленых каное* восточного побережья о. Мадагаскар, предназначенных для рыбной ловли в прибрежных водах. *Лакана* имеют заостренные оконечности. На северо-западном побережье острова они называются *лакандрао*. Нос их имеет форму загнутого вверх зубца. На западном побережье острова носят название *лаканджило* и используются для ловли черепах. Имеют углегарь и горизонтальную площадку в носовой части, выступающую за пределы корпуса. Охотники считают, что площадка обладает магической силой и поэтому регулярно смачивают ее кровью пойманных животных. В поперечном сечении корпус круглый. Оснащен квадратным парусом, устанавливаемым на двух шестах. Мачты нет. Длина от 7 до 10 м.

ЛАКАТОЙ

– *парусное судно*, применяемое папуасами в прибрежных водах Новой Гвинеи. Состоит из трех или четырех *пирог*, соединенных параллельно одна с другой поперечными брусками с платформой из бамбуковых палок, на которую грузят товары для продажи и меновой торговли. В последние годы используются как *прогулочные суда* для туристов. Характерен циночный парус в форме крабовой клешни из листьев дерева саго, меняются, однако, и паруса четырехугольной формы или эллиптической. Нередко встречаются с пятью или шестью парусами, которые растягивают между шестами.

ЛАМПАРА

– **1.** Средиземноморское судно для ловли рыбы сетью. *Алжирские лампара* представляют собой килевые суда с прямым форштевнем, поднимающимся на 0,5 м над планширем. У *итальянских* и *испанских лампара* форштевень обрезан и завершается небольшим выступающим вперед обрамлением. В носовой части имеется палуба. Все *лампара* оснащены треугольным гротом и кливером, в последнее время все чаще двигателем. **2.** Моторное судно с острыми оконечностями, используемое для ловли сардины и макрели у берегов Калифорнии. У некоторых улов находится на палубе, у других имеется

небольшой трюм, вмещающий до 12 т груза. В средней части судна расположена мачта без парусов, перед мачтой – рулевая рубка. Каждая *лампара* имеет *ялик*, к которому во время лова крепится один конец сети. Длина достигает 10–15 м, ширина – 1,5–4,3 м, осадка – 1 м. Мощность двигателя составляет порядка 36 кВт, а экипаж может насчитывать восемь человек.

ЛАНГБОТ

(от нем. слова *lang* – *длинный*) – корабельная *шлюпка* большой вместимости, использовавшаяся в XVIII в. в российском флоте для связи с берегом, сторожевой службы и десантных операций. Часто вооружались малокалиберной пушкой.

ЛАНГСКИП – боевой корабль викингов.

ЛАНКАШИРСКОЕ НОББИ

– 1. *Парусный траулер* с приподнятой кормой и низким бортом в кормовой части, распространенный в Ирландском море. Обычно имеет двигатель мощностью 5,9–13,2 кВт (см. *нобби*).

ЛАНСКИЙ ААК – см. *аак*.

ЛАНСОН

– одно- и двухмачтовое *парусное промысловое* или *каботажное судно*, распространенное на Черном море. Во время Русско-турецкой войны 1787–1791 гг. *лансоном* называли *парусно-гребные суда*, действовавшие в Днепровско-Бугском лимане и на р. Дунай. Использовались против *гребных судов* противника, а также для перевозки войск и высадки десанта. Имели длину до 21 м, ширину – до 6 м, осадку – до 2,5 м. Вооружение состояло из четырех–восьми мелких пушек или одной–двух мортир.

ЛАНТША

– небольшое *парусное судно* с двумя–тремя мачтами, применявшееся в XIX–XX вв. в районе Малайского архипелага. Мачты имели наклон к носу. Фок-мачта и грот-мачта несли люгерные, а бизань-мачта – гафельный паруса. На носу был расположен бушприт с одним или двумя кливерами.

ЛАНЧ

(от англ. *launch*) – главная адмиральская *шлюпка* на флагманском корабле в английском флоте. Большой корабельный или портовый *баркас* в европейском и американском парусном флоте. В наши дни является общим названием *ботов*, *шлюпок* и *моторных катеров* в англоязычных и некоторых других странах.

ЛАНЧА

(от англ. *lancha*) – 1. Общее название открытых *гребных* и *парусно-гребных вспомогательных* и *рыболовных судов* на побережьях Пиренейского полуострова, Северной Африки и Филиппинских о-вов. *Ланча* относились к нескольким названным типам судов: гребным – с четырьмя–восемью банками, заостренной или транцевой кормой; парусным – с одной или двумя мачтами, латинскими, рейковыми или люгерными парусами, а в последние десятилетия – с механическим двигателем. Длина *ланча* достигает 18 м, ширина – 4 м, а осадка – 1,1 м. В некоторых районах Испании и Португалии местное название, например, соответственно *ланча де армакоэс* и *ланча калера*. 2. Открытое парусное судно (*ланчетта*) восточного побережья Апеннинского полуострова для ловли рыбы тралом. Корпус как у *брагоццо*, но меньших размеров. Водоизмещение достигало 5 т. 3. Широкое, плоскодонное *парусное судно* для речного и прибрежного плавания в Центральной и Южной Америке (*ланчия*). Фок-мачта вынесена вперед, грот-мачта наклонена назад и выступает за корму. Обе мачты несут прямоугольные паруса. В Бразилии существовали трехмачтовые (фок – прямой, грот и бизань – гафельные) палубные *ланча* для перевозки какао и бобов, а также открытые *гребные ланча* (10–18 весел по каждому борту) для перевозки скота. В корме сооружался шалаш или тент для команды.

ЛАНЧАНГ

(или *лантша*, от португ. *lancha*) – небольшое парусное (с двумя или тремя мачтами) судно, применявшееся в XIX–XX вв. в районе Малайского архипелага. Мачты имели наклон к носу: фок- и грот-мачты несли люгерные паруса, бизань-мачта – гафельный. На носу имелся бушприт с одним или двумя кливерами, в корме – большая каюта, выходящая на платформу за ахтерштевень. Впереди каюты побортно располагались два руля. На о. Суматра *ланчанг* (или *пукат*) – остроконечная гребная рыболовная лодка. В Индонезии *ланчанг* (или *тоари*) – парусное каботажное судно с коротким и широким корпусом, вытянутым носом и острой кормой, обнесенное галереями. Оснащались двумя мачтами с гафельными парусами. За грот-мачтой располагались надстройка с тростниковой крышей.

ЛАНЧЕТТА – см. *лакана*.

ЛАССЕ

(*lasse*) – небольшое парусное торговое или рыболовное судно в западном Средиземноморье. Имеет два киля, изогнутый форштевень, палубный настил (на малых *лассе* только в носу и корме), от одной до трех мачт. Торговые *лассе* обычно несут две мачты. Их грузоподъемность достигает 100 т, длина – 18 м, ширина – 5 м, осадка – ок. 2 м.

ЛАСТОВОЕ СУДНО

– малое портовое судно и плавсредство (как правило, *баржи* и *плашкоуты*), применявшиеся в XVIII–XIX вв. в военных портах для обеспечения базирования боевых кораблей. Служившие на *ластовых* судах матросы и офицеры до середины XIX вв. назывались «ластовыми».

ЛАТИНСКИЙ ПАРУСНИК

– византийское торговое судно, появившееся в VIII в. По размерам разделялся на большой и малый. Большой парусник имел длину до 25 м, а ширину – 7 м и две палубы. Но погрузка товаров производилась только через маленький люк – другого доступа в трюм не было. Во время рейса люк наглухо задраивался. Этот большой плавучий склад нес две мачты. Носовая мачта имела подобно римской фок-мачте, значительный наклон вперед. Вторая мачта ставилась посередине судна и была ниже. Обе они несли латинское парусное вооружение на наклонных и очень длинных реях, причем каждая рея состояла из двух частей. Такую систему парусного оснащения придумали арабы. Она позволяла очень быстро возвращаться к ветру при маневрах. Вот почему этот корабль не нуждался в веслах. Лишь два из них ставились справа и слева кормы, выполняя роль румпеля. На корме крупных латинских парусников располагалась небольшая платформа на столбиках и с крышей. Малый латинский парусник имел только одну палубу и одну мачту, наклоненную вперед и укрепленную в середине палубы. Мачта несла латинский парус на наклонной и изогнутой к концам рее. Эти суда не имели надстроек ни на носу, ни на корме, зато их наружные борта были украшены бортиками по всей длине.

ЛАУД

– небольшое парусное, торговое или рыболовное судно в западном Средиземноморье. Имеет два киля, изогнутый форштевень, палубный настил (на малых только в носу и корме), от одной до трех мачт. Торговый лауд обычно несет две мачты. Его грузоподъемность достигает 100 т, длина – 18 м, ширина – 5 м, а осадка – ок. 2 м.

ЛАУТЕЛЛА

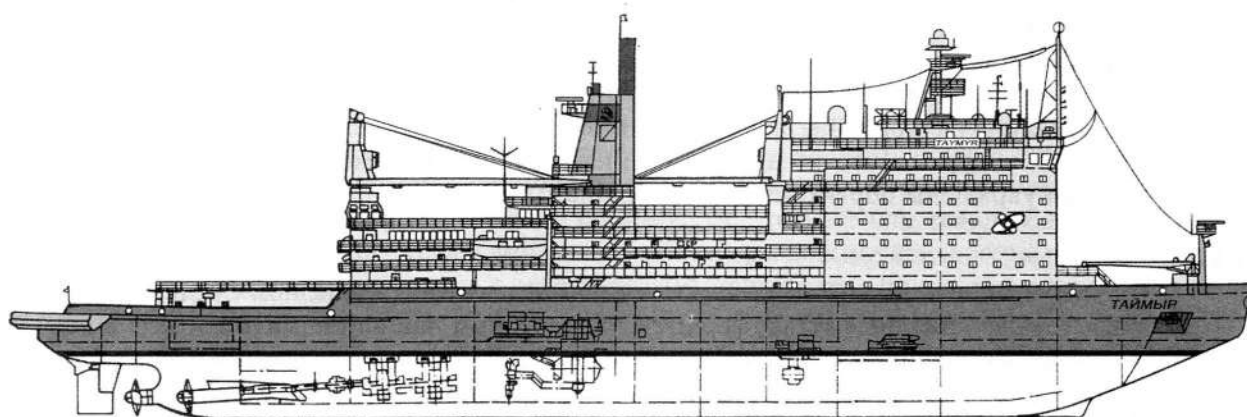
– сицилийское мелкосидящее двухмачтовое рыболовное судно XIX в., оснащенное латинскими парусами, бушпритом и кормовым выстрелом. Отличалось прямым форштевнем и узкой кормой. Грот-мачта наклонена вперед. Длина достигала 10 м, а грузоподъемность – 5 т. Встречалась лаутелла длиной до 20 м и с экипажем из шести человек.

ЛАХЗАНГЕЛБОТ

(от нем. *lachsangelboot*) – судно для лова рыбы у берегов Восточной Пруссии. Корпус с килем, имел обшивку внакрой и наклонный форштевень. Оснащался разборной мачтой с гротом и перекидным фоком. Длина судна достигала 11 м, ширина – до 2,5 м, а осадка – 0,76 м.

ЛЕДОКОЛ

– судно *технического флота* специальной постройки для поддержания навигации в замерзающих морях, озерах, реках и заливах. Разрушает лед массой своего корпуса при вылезании клиновидной носовой частью на кромку льда. Защита от боковых сжатий льдами обеспечивается специальной формой корпуса и повышенной его прочностью. Винты и рули предохраняются от повреждений благодаря большой осадке, а также специальными устройствами (насадками и т.п.). Основным критерием эффективности ледокола является его ледопроездимость, находящаяся в прямой зависимости от массы и мощности энергетической установки судна. Как правило, классифицируются по району плавания на: *морские, озерные и речные*. Существует классификация по назначению на: *ледоколы-лидеры* – наиболее мощные суда, возглавляющие проводку; *линейные ледоколы* – суда средней мощности, выполняющие проводку, околку и буксировку; *вспомогательные ледоколы* – суда малой мощности, выполняющие в основном околку в портах и узкостях. *Ледоколы-лидеры* используются в паковых льдах арктических морей по прибрежным и высокоширотным трассам в любое время года. Могут продвигаться в сплошном ледяном поле толщиной более двух метров. К ним относятся атомные российские ледоколы *Россия*, *Сибирь* и *Арктика* (первое в мире надводное судно, достигшее Северного полюса). Их полное водоизмещение составляет 23 500 т, длина – 148 м, ширина – 30 м, осадка – 11 м. Эти суда оснащены двумя ВВР и тремя ГТЗА суммарной мощностью 75 000 л.с., обеспечивающими скорость хода 21 уз. *Линейные ледоколы* используются в арктических морях в летний период, а зимой – в прибрежных районах. Могут продвигаться в сплошном ледяном поле толщиной не более двух метров. К ним относятся российские ледоколы типа *Москва*, полным водоизмещением 13 400 т и со скоростью хода 18 уз. Наиболее типичным их зарубежным аналогом является канадский ледокол береговой охраны *Louis St. Laurent*, введенный в строй в 1968 г. Его полное водоизмещение составляет 13 800 т, длина – 111,7 м, ширина – 24,4 м, осадка – 9,5 м. Эти суда оснащены тремя ТГ суммарной мощностью 24 000 л.с., обеспечивающими скорость хода 17,5 уз. *Вспомогательные ледоколы* используются в портовых и припортовых акваториях в течение всего года. Могут продвигаться в ледяном поле толщиной



Российский атомный ледокол типа *Таймыр*

В 1984–1990 гг. в Финляндии по заказу советского правительства были построены ледоколы *Таймыр* и *Вайгач*. Они предназначены для проводки судов в Арктике, в том числе и в мелководных районах у устья сибирских рек, а также в замерзающих неарктических морях.

ТЗ: водоизмещение полн. – 19 000 т; 150,0 x 29,2 x 9,0 м; 1 ВВР + 2ПТУ + 3 ТГ суммарной мощн. – 32 500 кВт; скорость полн. хода – 18,5 уз; экипаж – 110 чел.

до одного метра. К ним относятся шесть российских ледоколов типа *Капитан Чечкин*. Их полное водоизмещение составляет 2 240 т, длина – 77,6 м, ширина – 16,3 м, осадка – 3,3 м. Эти суда оснащены тремя ДГ суммарной мощностью 6330 л.с., обеспечивающими скорость хода 14 уз.

ЛЕДОКОЛЬНО-ТРАНСПОРТНОЕ СУДНО

– *грузовое судно* для систематического плавания во льдах арктических и замерзающих неарктических морей в течение всего навигационного периода, как под проводкой ледокола, так и самостоятельно. Типичным ледокольно-транспортным судном является российский *лихтеровоз Борис Полевой* (см. *лихтеровоз*).

ЛЕДОРЕЗ

– *судно технического флота*, применявшееся в XIX–XX вв. Название произошло от способа преодоления ледового сопротивления (разрезание льда и раздвигание его в стороны). Форма корпуса *ледореза* характеризовалась, в отличие от *ледокола*, большим отношением длины к ширине 6 : 5, острой носовой оконечностью, отсутствием резко выраженных подъемов носа и кормы. Среди *ледорезов* были суда различного назначения: *грузовые, грузопассажирские, буксирные и кабельные*.

ЛЕДЯНКА

– небольшая *лодка*, имеющая обитые железом полозья. По воде передвигается на веслах, а по льду перетаскивается на лямках. Применяются на Севере при зверобойном промысле. В настоящее время ими снабжаются *ледоколы* и суда *арктического плавания*. Длина достигает 7 м, а грузоподъемность – 2 т.

ЛЕМБ

– *торговое судно* Древней Греции.

ЛЕМБА

– древнегреческое, легкое быстроходное судно, распространенное в Каликии.

ЛЕНУНКУЛА – древнегреческое судно. Разновидность *лембы* и *фелуки*.

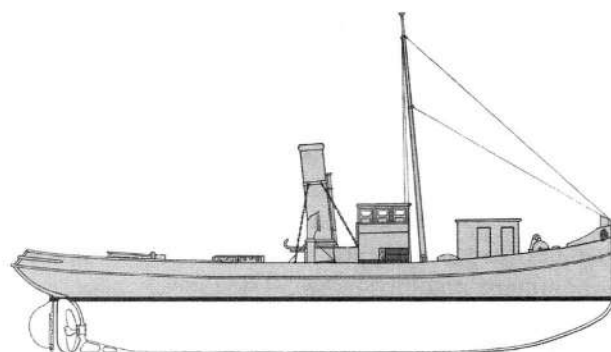
ЛЕСОВОЗ – *грузовое судно* для перевозки лесоматериалов.

ЛЕСОВОЗ-ПАКЕТОВОЗ

– *лесовоз*, приспособленный для перевозки лесоматериалов в транспортных пакетах унифицированных размеров. Предусматривает также возможность перевозки контейнеров, генеральных грузов, зерна и др.

«ЛЕТУЧИЙ ГОЛЛАНДЕЦ»

(«*Flying Dutchman*») – 1. Мифический голландский корабль, обреченный вместе с капитаном вечно скитаться по морю, никогда не приставая к берегу. Возникновение мифа относится к XV в. (началу великих географических открытий) и связано с именем голландского капитана Ван Страатена, осужденного якобы за безбожие, как того требо-



Русский буксир-ледорез *Фанагория*

В 1889–1904 гг. для российских портов было построено больше 20 подобных судов, предназначавшихся для борьбы со льдом на замерзающих акваториях портов. *Фанагория* была построена в 1903 г. в Николаеве. Она эксплуатировалась в порту Ростов-на-Дону. Во время гражданской войны использовалась Красной армией в качестве посыльного судна под названием *Емельян Пугачев*. После завершения гражданской войны использовалась по прямому назначению в составе Азовского морского пароходства. В 1941–1943 гг. участвовала во многих операциях Черноморского флота. После завершения войны оставалась в строю до 1952 г.

ТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 110 т; 24,4 х 5,3 х 2,3 м; 1 ПМ мощн. 220 инд. с.; скорость полн. хода – 10,5 уз; дальн. плавания – 480 миль (6 уз); экипаж – 10 чел.

вала протестантская церковь. В XVII в. среди мнительных моряков существовало поверье, что встреча в море с «Летучим Голландцем» предвещает гибель корабля и его экипажа. 2. Наричательное название судна, потерпевшего аварию и покинутого экипажем, но не затонувшего и плавающего в море под влиянием ветров и течений. 3. Олимпийский класс гоночного швербота (конструктор У. Ван Эссен).

ЛЕУТА

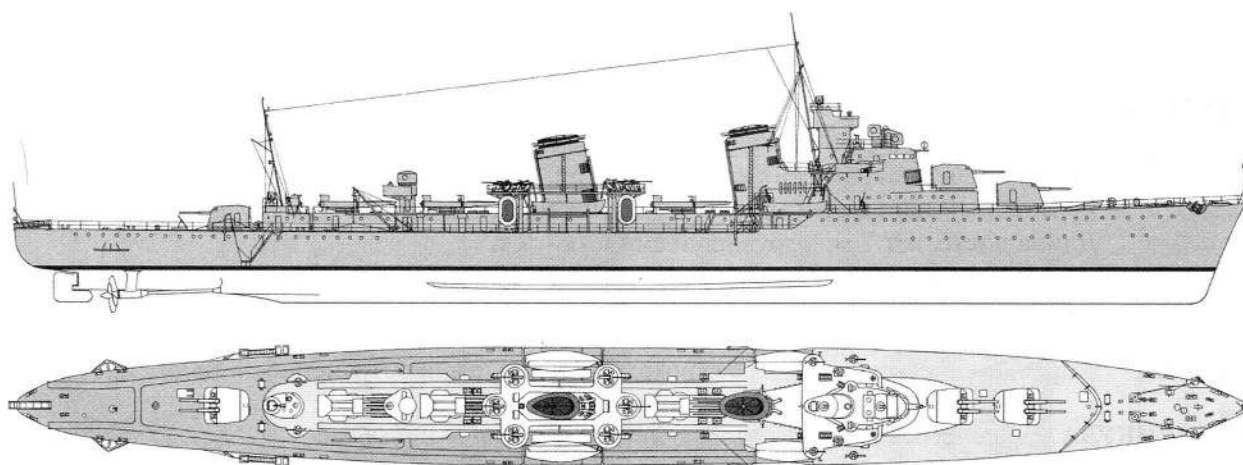
– легкое и маневренное морское судно ускоков, обычно беспалубное. Имело один или два паруса, хотя чаще ходило на веслах. Иногда было вооружено пушкой. Экипаж мог насчитывать 50 человек.

ЛИБУРНА

– судно далматинских пиратов, появившееся на Адриатическом море в Либурнии (районе между Истрией и Далматией). Ко времени Пунических войн (ок. 240 л. до н. э.) становится основным, боевым кораблем Древнего Рима. *Либуерна* имела острые обводы, до 30 пар весел, расположенных в один–два ряда, реже три ряда. С каждым веслом работало 2–3 гребца, чем достигалось более высокая скорость в сравнении с др. известными тогда типами боевых кораблей. Важным нововведением был abordажный мостик – корпус. Послужила прототипом *драмона*, а затем и *галеры*. Водоизмещение – до 80 т, длина – ок. 30 м, ширина – ок. 5 м, вместимость – до 120 чел.

ЛИДЕР

(от англ. *leader* – ведущий) – боевой надводный корабль. Предназначался для вывода в атаку соединений эсминцев. В отличие от них имел большее водоизмещение (в годы Второй мировой войны порядка 3000 т) и усиленное артиллерийское вооружение. На *лидере* были оборудованы помещения для штаба соединения эсминцев и соответствующие средства связи и обмена информацией. Первым *лидером* стал британский *Swift*, заложенный незадолго до Первой мировой войны. Наибольшее развитие получили в 20-е



Лидер советского ВМФ *Ташкент*

Построен по заказу советского правительства в 1937–1940 гг. на верфи ф. «OderoTerni-Orlando» в Ливорно (Италия). Участвовал в Великой Отечественной войне. Неоднократно обстреливал позиции противника и прорывался в осажденный Севастополь, доставляя строевые подкрепления и боеприпасы. В июне 1942 г. стал последним надводным кораблем, зашедшим в Севастополь. На обратном переходе подвергся 86 атакам авиации противника, сбросившей на лидер 336 бомб. *Ташкент* получил тяжелые повреждения и на буксире был приведен в Новороссийск. 2 июля 1942 г. во время внезапного налета авиации противника получил два прямых попадания бомб и лег на грунт прямо у причала. Корабль полностью разоружили и после войны разобрали на металл.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 3216 т; 139,7 x 13,7 x 4,2 м; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 110 000 л.с.; скорость полн. хода – 42,7 уз; дальн. плавания – 5030 миль (20 уз); экипаж – 250 чел.

Вооружение: 3x2 130-мм АУ; 6x1 37-мм зенитных автоматов; 6x1 12,7-мм пулеметов; 3x3 533-мм ТА; 76 мин заграждения.

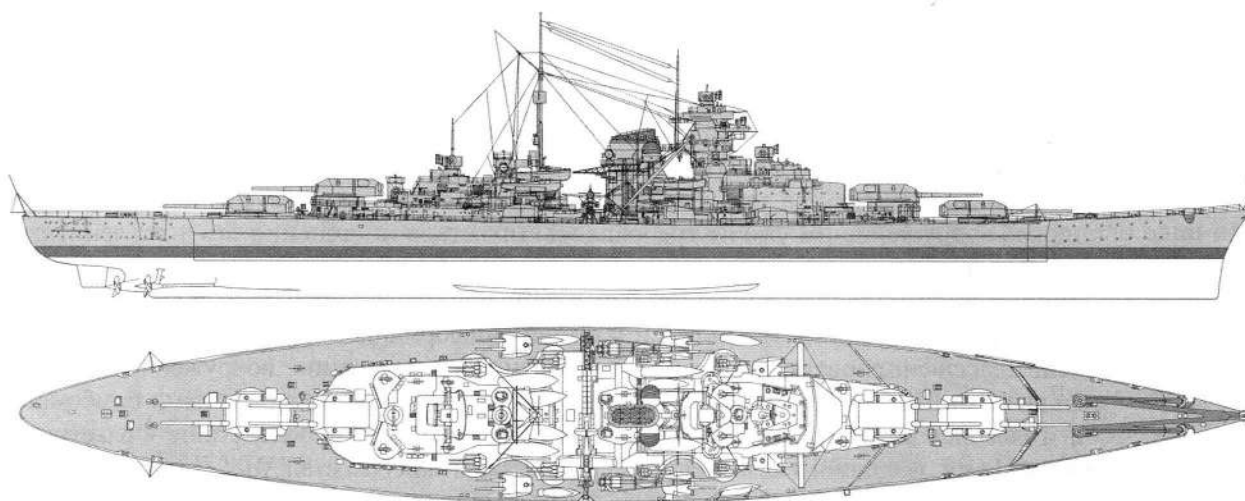
и 30-е годы прошлого столетия. Строились в Великобритании, Испании, Италии, Советском Союзе, США и Франции. Первый советский *лидер* вышел на испытания в 1935 г. Им стал *Ленинград*, имевший стандартное водоизмещение 2270 т. Он был вооружен пятью (5 x 1) 130-мм неуниверсальными орудиями и восемью (2 x 4) 533-мм ТА. Три ГТЗА суммарной мощностью 66 000 л.с. обеспечивали ему скорость хода 43 уз (на испытаниях). Как показал опыт Второй мировой войны, *лидеры* уже не могли выводить в классическую атаку на тяжелые корабли соединения *эсминцев*. Усиленное артиллерийское вооружение им уже не требовалось. Его стали постепенно заменять зенитным или противолодочным вооружением. В конце войны *лидеры* отличались от остальных *эсминцев* лишь наличием дополнительных помещений для штаба командира соединения и более развитыми средствами связи и обмена информацией. После войны как *лидеры* стали классифицировать *эскортные корабли* нового поколения, вооруженные универсальными артиллерийскими комплексами, реактивными противолодочными бомбометами и самонаводящимися противолодочными торпедами, а впоследствии – ракетными комплексами различного назначения. Первым таким *лидером* стал *Norfolk (DL-1)*, введенный в состав ВМС США в марте 1953 г. Имея стандартное водоизмещение 5600 т, он нес четыре (4 x 1) реактивных бомбомета «Alpha», 12 (2 x 3 и 6 x 1) 324-мм ТА и восемь (4 x 2) 76-мм автоматов. Эволюция подобных кораблей в начале 60-х годов привела к появлению *ракетных фрегатов*, а затем (в середине 70-х годов) – *ракетных крейсеров*.

ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ XIX в.

– середина XIX в. стала эпохой наивысшего расцвета парусных судов. С 1870 г. мировой парусный торговый флот стал быстро и бесповоротно терять свою прежнюю роль: пароходы пришли на смену парусникам. Происходили последние морские сражения парусных кораблей. К их числу относится знаменитая Синопская битва. В 1853 г. у Синопа сразились турецкие парусники с русским флотом, которым командовал адмирал П. Нахимов, державший свой флаг на линейном корабле *Императрица Мария*, имевшем 90 пушек. Сражение окончилось полным разгромом турецкого флота. Среди русских кораблей были три четырехпалубных *линейных корабля*: *Двенадцать апостолов*, *Париж* и *Великий князь Константин*. Корабли были совершенно новые, они были спущены на воду соответственно в 1841, 1849 и 1852 гг. Каждый из них имел по 130 пушек. Это последние гиганты военного парусного флота. Каждая мачта несла по четыре прямоугольных паруса, по шесть лиселей, на фок-мачте были три прямоугольных паруса и бригантина, на бушприте – три фока. Стакселей уже не ставили. В Синопском сражении русские впервые применили разрывные снаряды, изобретенные французами в 20-х годах XIX в. В последующие годы кораблестроительным материалом стала становиться сталь, а паруса уступали свое место паровым машинам. Последними деревянными парусными *линейными кораблями* стали французские *Valmy* и *Bretagne*, построенные в 1847–1855 гг. Эти четырехпалубные корабли несли по 120 пушек, которые обеспечивали бортовой залп массой 2140 кг.

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ XX в.

– крупный *бронированный боевой корабль*, предназначенный для уничтожения надводных кораблей всех классов в морском бою с целью завоевания господства на море и нанесения артиллерийских ударов по береговым объектам. Пришел на смену *эскадренным броненосцам*. Первым *линкором* этого типа стал британский *Dreadnought*. Основным вооружением *этого корабля* была артиллерия, подразделявшаяся на главную и противоминную. *Линкоры* периода Первой мировой войны имели водоизмещение от 18 000 до 32 000 т и скорость хода порядка 23 уз. Они были вооружены 8–12 орудиями главного (от 280 до 381 мм) и 12–20 противоминного калибров (от 75 до 152 мм). Кроме того, эти корабли несли несколько встроенных в корпус ТА. Перед и в ходе Второй мировой войной стандартное водоизмещение *линкоров* возросло до 67 000 т, а их калибр главной артиллерии – до 457 мм (японский *Ямато*, введенный в строй в декабре 1941 г.). Скорость хода этих кораблей достигала 30 уз. Вооружение стали дополнять несколько гидросамолетов, стартовавших с катапульт. Противоминная артиллерия была дополнена (в Германии, Италии, Франции и Японии) зенитными орудиями калибром от



Линейный корабль ВМС Германии *Bismarck*

В 1936–1941 гг. на верфи ф. «Blohm & Voss» в Вильгельмсхафене по заказу правительства Германии было построено два линкора – *Bismarck* и *Tirpitz*. В свое время они являлись самыми мощными кораблями в своем классе, с почти идеальным соотношением наступательных и оборонительных элементов. В мае 1941 г. во время прорыва на атлантические транспортные коммуникации *Bismarck* в Датском проливе потопил британский линейный крейсер *Hood*. 27 мая 1941 г. он был сам потоплен главными силами британского флота в 300 милях к западу от Бреста. *Tirpitz* практически всю войну базировался в портах северной Норвегии, создавая угрозу конвоям союзников, следовавшим в Советский Союз. В ноябре 1944 г. он был потоплен на подходах к Тромсё британской базовой авиацией.

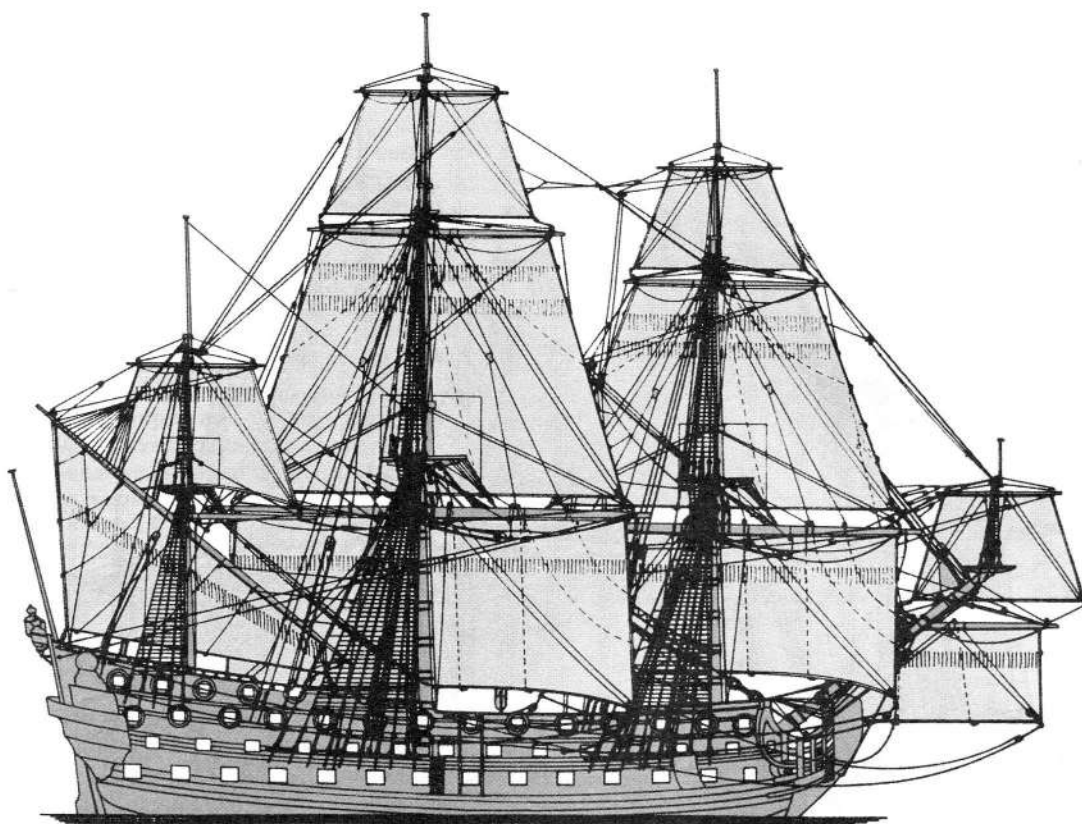
ТТЭ: водоизмещение ст. – 42 900 т.; 251,0 x 36,0 x 10,6 м; 12 ПК + 3 ГТЗА суммарной мощн. 138 000 л.с.; скорость полн. хода – 30,8 уз; дальн. плавания – 9000 миль (19 уз). Бронирование: гл. броневой пояс – 60–380 мм; верхн. броневой пояс – 145 мм; траверзы – 220 мм; башни гл. калибра – 360 мм, барбетов башен гл. калибра 340 мм; броневая палуба – 100 мм; скосы броневой палубы – 120-мм; верхн. палуба – 50 мм.

Вооружение: 4х2 380-мм орудия; 6х2 150-мм противоминных орудия; 8х2 105-мм зенитных орудия в стабилизированных установках; 8х2 37-мм + 12х1 20-мм зенитных автоматов; 2х4 533-мм ТА; 1 спаренная катапульта + 6 гидросамолетов.

90 до 127 мм или заменена (в США и Великобритании) универсальными орудиями калибром от 127 до 130 мм. В годы Второй мировой войны *линкоры* потеряли свое значение как главная ударная сила флота и их строительство было прекращено. В настоящее время только в США сохраняются четыре *линкора* типа *Iowa*, построенные в 1940–1944 гг. В середине 80-х годов прошлого столетия они прошли модернизацию, в ходе которой число 127-мм орудий сократили до 12 (вместо 20) и за счет этого установили восемь бронированных ПУ для 32 крылатых стратегических ракет «Tomahawk», четыре ПУ для 16 ПКР «Нагрооп» и четыре 20-мм зенитных комплекса «Phalanx». Интересно то, что эти корабли были выведены из боевого состава флота, частью находятся в консервации, а частью (*Missouri*) используются в качестве музеев. Тем не менее, в случае необходимости, они могут быть приведены в боевую готовность и использованы по прямому назначению.

Линейные корабли Британии XVII–XVIII вв.

– *парусный военный корабль*. Представлял собой типичный *галион*, но построенный специально для ведения морского боя в кильватерном строю. Имели высокую скорость хода и мощное вооружение. Начиная с XVIII в., англичане подразделили свой военный флот на шесть классов. В первых трех классах были *линейные корабли*. *Линейными* эти *корабли* называли потому, что они во время боя находились в первой линии. Самым мощным и знаменитым из *линейных кораблей* британского флота была *Victory*, которой командовал адмирал Нельсон. Именно он в 1805 г., в битве при Трафальгаре, уничтожил франко-испанский флот, решительно закрепив британское господство на морях и океанах. Сам Нельсон в этом бою погиб, став национальным героем Великобритании. *Victory* является памятником, и сегодня ее можно видеть в сухом доке в Портсмуте. При хорошем попутном ветре и при поднятых лиселях корабль развивал скорость до 14 уз.



Линейный корабль 2 ранга британского флота *St. George* 1700 г.

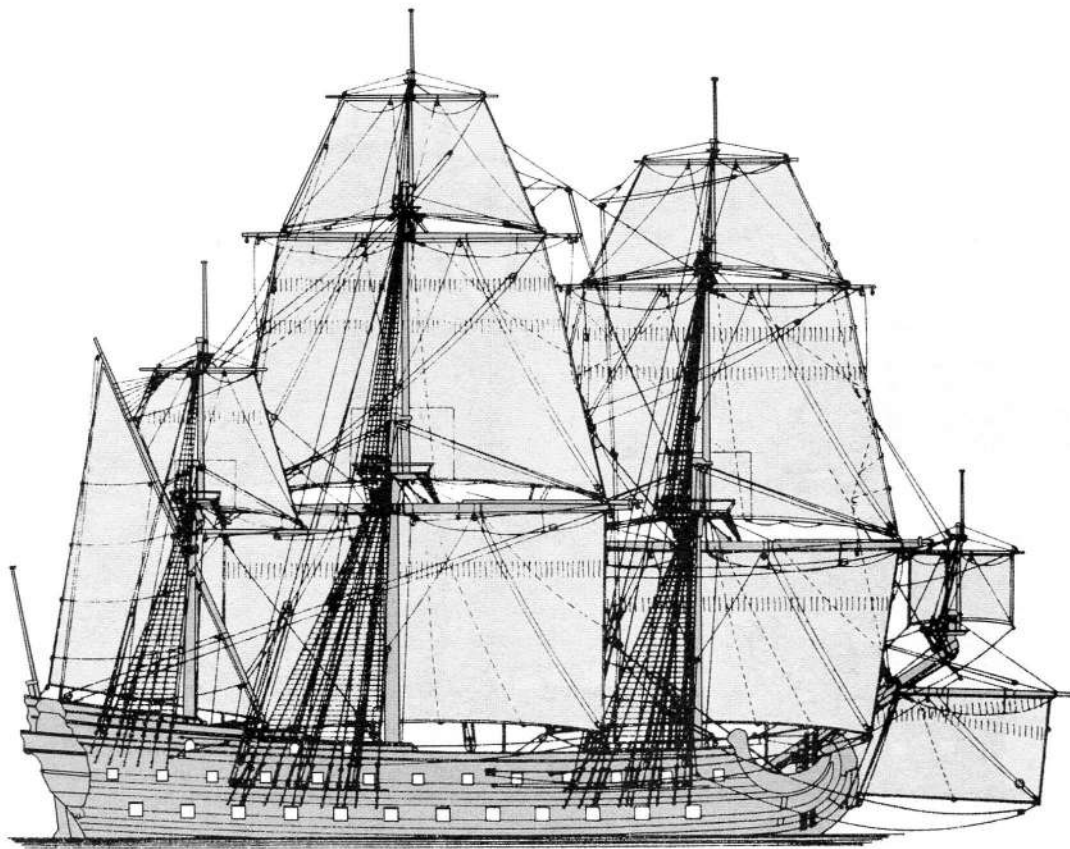
Длина *Victory* достигала 92 м, ширина – 15,2 м, а осадка – 7,6 м. Вооружение корабля состояло из 104 орудий, а экипаж – из 850 человек.

ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ ИСПАНИИ XVII–XVIII вв.

– в испанском военном флоте в XVII–XVIII вв. классификация кораблей была такой же, как и во Франции. Самые мощные *линейные корабли* имели от 118 до 130 пушек. *Линейный корабль Пресвятая троица* был самым большим не только в Испании, но и во всем мире. Она сражалась в составе флота Франции при Трафальгаре. В этом сражении корабль потерял мачты и был захвачен противником. Испанские кораблестроители украшали свои корабли, особенно на корме, но более скромно, чем остальная Европа. Испанские *линейные корабли* 3 ранга несли по 60 пушек, но зато были более маневренными. Представителем этого класса была *Пресвятая Богородица*. Длина этого корабля составляла 46 м, ширина – 11 м, осадка – 5 м. Имея водоизмещение 1200 т, он был вооружен 62 орудиями. Экипаж насчитывал 400 человек.

ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ ФРАНЦИИ XVII–XVIII вв.

– в конце XVII в. французские *линейные корабли* делились на пять классов. В 1-й класс входили два *линейных корабля* с одинаковым названием *Soleil Royal*. Первый из них был спущен на воду в 1669 г., второй – в 1690 г. Во Франции был обычай, что когда военный корабль тонул или погибал в бою или, наконец, когда он просто устаревал, то его имя присваивалось новому кораблю, входившему в строй. При этом все кормовые фигуры копировались. Поэтому второй *Soleil Royal* имел точно такие же украшения кормы, как и его предшественник. Его парусное вооружение было обычным для военного корабля: на двух первых мачтах по два прямоугольных паруса, на бизань-мачте – два прямоугольных паруса и бригантина, а на бушприте – два прямоугольных паруса. Второй *Soleil Royal* принял участие во многих сражениях, в основном против Великобритании и Голландии. В XVIII в. классификация *линейных кораблей* французского флота стала



Линейный корабль 2 ранга французского флота *Le Fendane* 1700 г.

основываться на составе вооружения: корабль 1-го класса имел 118, 2-го класса – 80 и 3-го класса – 74 пушек. Одним из первых и самых красивых кораблей 1-го класса стала *Burgundy*, построенная знаменитым французским конструктором Жаком Сане и спущенная на воду в 1785 г. Кстати, она поставила рекорд долговечной службы, оставаясь в строю до 1848 г., т. е. 63 года. При водоизмещении 1613 т второй *Soleil Royal* нес 104 орудия. Длина его корпуса составляла 61 м, ширина – 13 м, а осадка – 6,3 м. Экипаж этого корабля насчитывал 830 человек.

ЛИНТРА – древнегреческое судно.

ЛИСТЕР-БОТ

– открытое парусно-гребное рыболовное судно, впервые появившееся на юго-западном побережье Норвегии (м. Листер) и распространившееся потом на севере России. Предназначалось для ловли рыбы сетями. Деревянная обшивка выполнялась внакрой. Судно имело пять банок, мачту со шпринтовым парусом, расположенным примерно на 1/3 длины корпуса от носа и два кливера на коротком бушприте. Длина достигала 15 м, ширина – 4,5 м, высота борта – 2 м.

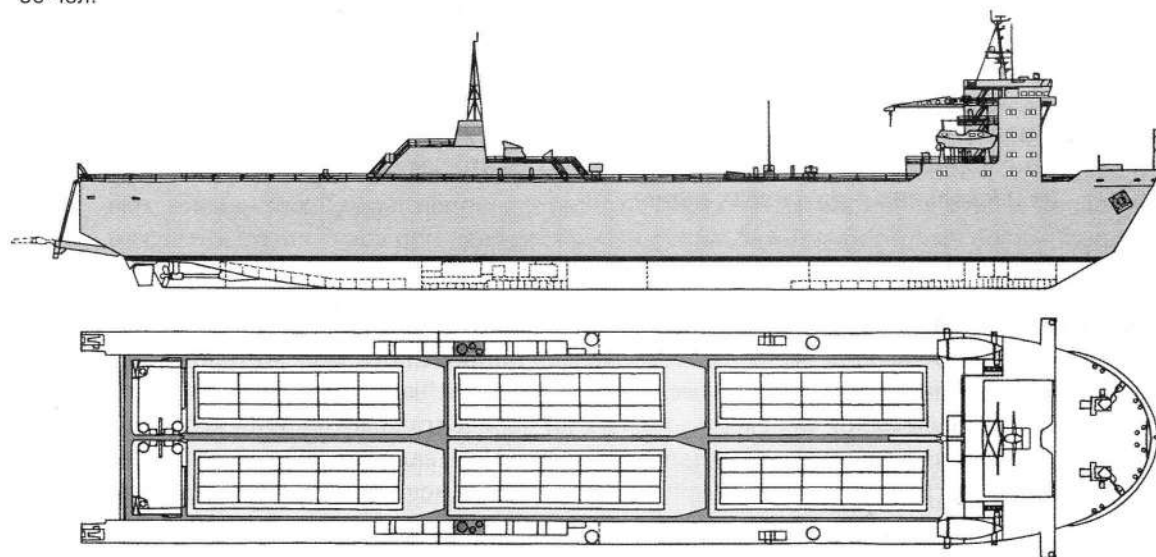
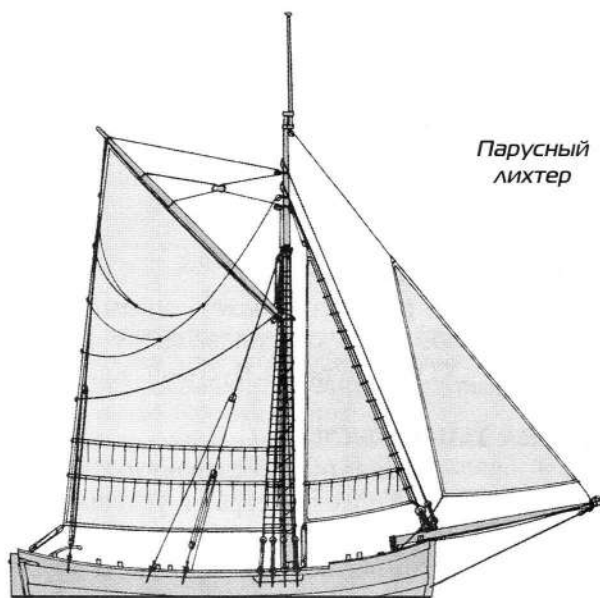
ЛИХТЕР

(от голланд. *lichter* – разгружать) – грузовое несамоходное морское или речное судно, служащее для перевозки грузов, а также для погрузки или разгрузки на рейде глубоководящих судов, которые не могут подойти к причалу или войти в порт. Первые *лихтеры* появились в начале XVI в. и имели простое парусное вооружение бизань-мачты. В настоящее время *лихтеры* изготавливают из стали и по конструкции они являются одной из разновидностей несамоходной баржи.

Советский лихтеровоз Борис Полевой

Был построен в 1983–1985 гг. по заказу советского Правительства на верфи ф. «Walmet» в Финляндии. Предназначался для транспортировки шести лихтеров типа *Дунай-море (ДМ)* размерами 38,3 x 11,0 x 3,3 м, массой по 1300 т или 12 лихтеров типа *ЛЭШ*, а также пакетированных лесоматериалов, колесной техники с топливом в баке, накатных и других грузов, не подверженных атмосферным осадкам. Погрузка осуществлялась методом докования, вертикальным и горизонтальным (через аппарат) способами.

ТЭ: валовая вместим. – 19 000 BRT; 158,9 x 31,0 x 4,3 м (при приеме груза); 2 ДД суммарной мощн. 5000 кВт; скорость хода эксплуат. – 13 уз; экипаж – 36 чел.

Парусный
лихтер**ЛИХТЕРОВОЗ**

(или *фидерный лихтеровоз*) – сухогрузное судно для транспортировки лихтеров (барж), пакетированных лесоматериалов, колесной техники с топливом в баках и других грузов, не подверженных воздействию атмосферных осадков. Как правило, это двухвинтовые теплоходы докового типа со смещенным в корму машинным отделением и носовой надстройкой. Характерной особенностью этих судов является погрузка, которая может осуществляться методом докования, вертикальным и горизонтальным (через аппарат) способами. На них, например (в отличие от обычных *сухогрузов*), отсутствуют люковые закрытия грузового трюма, что требует (наряду с использованием метода докования) наличия специальных балластно-осушительных систем.

ЛОГГЕР

(от голланд. *logger* – *борт судна*) – парусное двухмачтовое судно, распространенное в Германии и Нидерландах в XVIII–XX вв. Использовалось для лова рыбы сетями с крючковой снастью бортовым способом. Килевой корпус имел прямой форштевень, эллиптическую корму, сплошную палубу. Парусное вооружение *кеча*, на бушприте – стаксель и кливер. Водоизмещение колебалось от 70 до 200 т, длина достигала 29 м, ширина – 6 м. Экипаж насчитывал 14 человек.

Лодка

(от славян. *ладья*) – 1. Малое деревянное или стеклопластиковое *гребное (моторное)* судно длиной до 10 м, шириной – до 3 м, грузоподъемностью – до 5 т. Применяются на внутренних водоемах (реках, озерах, каналах) и в прибрежных районах моря для транспортировки грузов, людей и др. целей на небольшие расстояния. 2. Сохранившиеся в силу сложившихся традиций названия некоторых боевых кораблей: *канонерская лодка; подводная лодка.*

Лодка гибезная

(от русского *гибез* – *гнутые изделия из металла*) – российское небольшое *несамоходное* судно для сплава продукции уральских металлургических заводов. Применялись в XIX в. на реках Чусовой, Кама и Волга.

Лодка запорожская

– *гребная (40-весельная) лодка*, изготовленная запорожскими казаками для второго Азовского похода Петра I и успешно использовавшаяся в военных действиях против турок в 1696 г. Длина составляла 17,4 м, ширина – 3,3 м, осадка – 0,61 м. Всего для Петра I было изготовлено 30 *запорожских лодок.*

Лодка казачья

– *гребная лодка*, предназначавшаяся для перевозки людей и небольших грузов. Корпус судна изготовлялся из досок. Оно имело киль и наклонные прямые штевни. На носу и на корме имелись площадки для размещения мелкокалиберной артиллерии. Длина составляла 17 м, ширина – 4,4 м, осадка – 0,73 м. Принимала на борт 25 человек, с необходимыми запасами, холодным и легким стрелковым оружием. Вооружение состояло из нескольких 3-фунтовых пушек.

Лодка канонерская – см. канонерская лодка.

Лодка свойская

– *парусно-гребная рыболовная лодка* для прибрежного морского лова, распространенная на Каспийском море. Имела две мачты с рейковыми парусами, крытые бак и ют. Отличалась малой осадкой (до 0,45 м) и передвигалась во время лова с помощью шестов. Экипаж насчитывал четыре человека. Называлась *свойской*, т. к. благодаря дешевизне могла принадлежать небогатым людям, имеющим свои орудия лова.

Лодка френсиса – спасательная лодка.

Лонга – древнегреческий корабль.

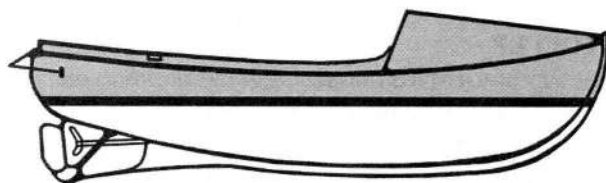
Лонгзат

– бирманское морское *парусное судно* для перевозки пассажиров и грузов (в основном риса). Корпус состоит из большого выдолбленного дерева, наращенного досками. По форме сильно выгнут, особенно приподнята корма, снабжен балансирами с каждого борта и имеет палубу с бамбуковой надстройкой. Л-образная бамбуковая мачта несет длинный гибкий рей, с многоугольным широким парусом, над которым ставят еще один – треугольный.

Лоутелло – см. лаутелла.

Лоцманский бот

– *служебно-вспомогательное судно*, предназначенное для доставки лоцманов с лоцманского на другие судна и обратно. Являются бортовым плавучим средством *лоцманских судов (или лоцманских баз).*

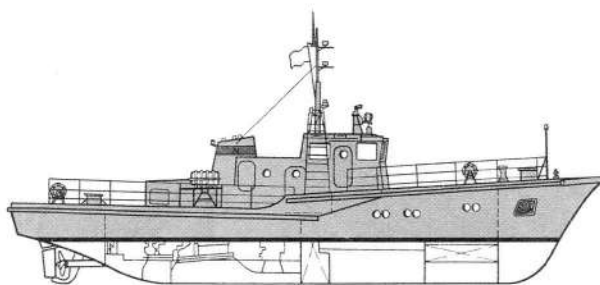


Бот лоцманского судна Ленинград

Как правило, принимают на борт трех лоцманов. Скорость хода не превышает 7 уз, а дальность плавания – 120 миль.

ЛОЦМАНСКИЙ КАТЕР

– служебно-вспомогательное судно, для оперативного лоцманского обслуживания транспортных судов во всех бассейнах с выходом на открытые внешние рейды и с удалением от места убежища до 20 миль. Обеспечивает доставку лоцманов и др. официальных лиц на транспортные суда и обратно. Отличается хорошей мореходностью и управляемостью, позволяющими выходить в море при волнении до 7 баллов. Наиболее широко распространенные *лоцманские суда*. Водоизмещение лоцманских катеров достигает 120 т, скорость хода – 14 уз, а экипаж – пяти человек.



Советский лоцманский катер пр. 12068

Катера этого проекта строились на нескольких ССЗ Советского Союза в 1979–1988 гг. Всего было введено в строй около 100 таких судов.

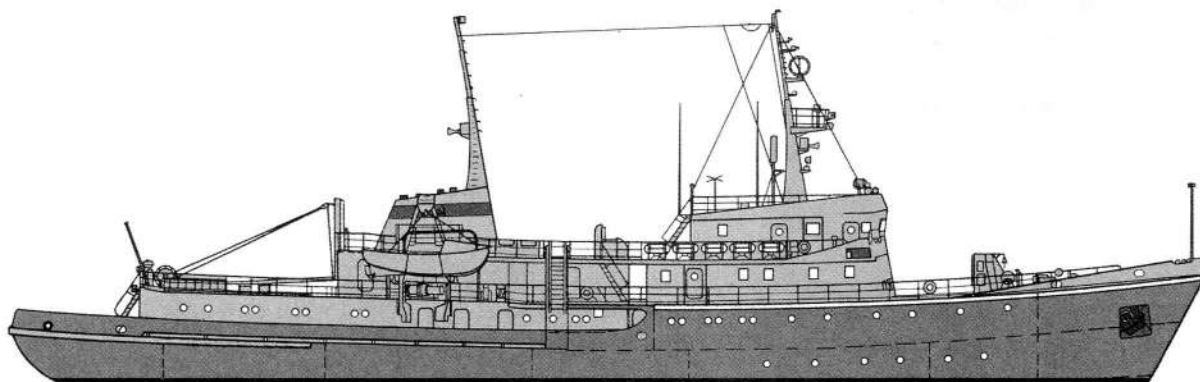
ТЗ: водоизмещение – 88,5 т; 23,1 x 5,4 x 1,8 м; 2 ДД суммарной мощн. 440 кВт; скорость полн. хода – 12,2 уз; экипаж – 3 чел. + 8 лоцманов; автономность – 3 сут.

ЛОЦМАНСКОЕ СУДНО

– служебно-вспомогательное судно для оперативного лоцманского обслуживания транспортных судов в устьях рек, на внутренних водных путях и на открытых морских рейдах. Предназначены для доставки на проходящие суда лоцманов с помощью бортовых *лоцманских ботов*; непосредственной передаче лоцманов на суда и последующем их снятии с этих судов при невозможности использования бортовых *ботов*; лоцманской проводки судов за собой в штормовых условиях до защищенных акваторий, где происходит передача или снятие лоцманов; регулярном патрулировании. Водоизмещение может достигать 1500 т, автономность – не менее 30 сут., а количество *лоцманских ботов* – шести единиц.

ЛОЦМЕЙСТЕРСКОЕ СУДНО

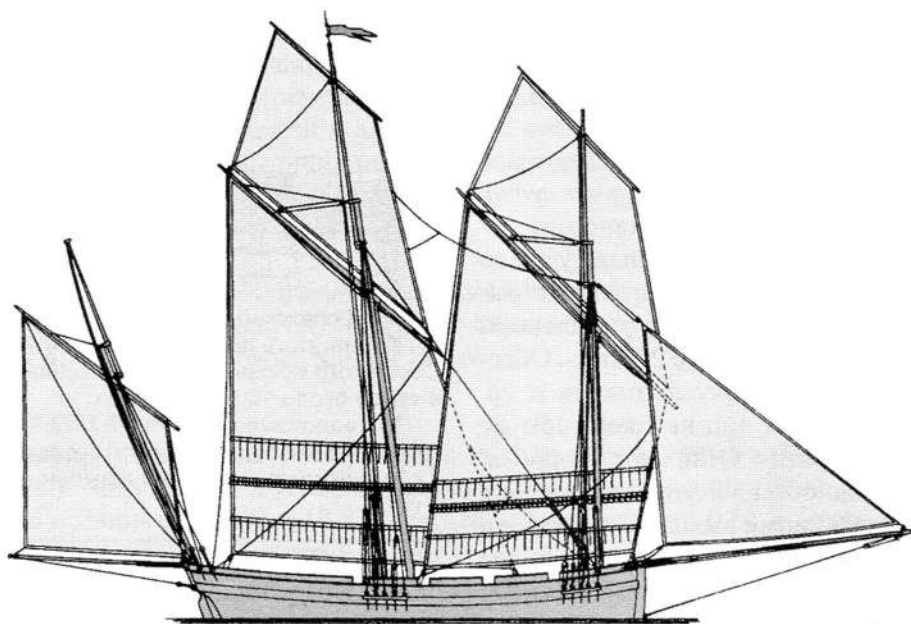
– служебно-вспомогательное судно, обеспечивающее постановку, снятие и обслуживание буев и других плавучих средств навигационного оборудования на водных путях. Водоизмещение колеблется в широких пределах – от 13 до 6000 т и более.



Советское лоцманское судно *Ленинград*

Первое отечественное специализированное лоцманское судно, в процессе создания которого в полном объеме были учтены тенденции развития подобных судов за рубежом. Было построено в 1980–1981 гг. и эксплуатируется в морском порту Ленинграда (в настоящее время С.-Петербурга).

ТЗ: водоизмещение – 1100 т; 59,2 x 10,2 x 3,75 м; 2 ДД суммарной мощн. – 1280 кВт; скорость полн. хода – 13,6 уз; экипаж – 25 чел. + 20 лоцманов; автономность – 30 сут.; два лоцманских бота, вместимостью по три чел. каждый.



Люгер

Лоц-шхуна

– тип гидрографического *парусного судна* российского Черноморского флота, строившегося в середине XIX в. для описи берегов, промеров, установки навигационных ограждений и т. д. Длина достигала 25 м, ширина – 6,7 м. Вооружение состояло из 2–10 малокалиберных пушек.

Лэстрис – пиратское судно Древней Греции.

Люгер

(от англ. *lugger*) – небольшое двух- или трехмачтовое *парусное судно*, в основном рыболовное, широко распространенное в XVII–XX вв. у южного побережья Великобритании. На мачтах поднимались четырехугольные рейковые паруса, а на стеньгах – топсели. Бизань-мачта с косым парусом располагалась на корме впереди головки руля. Бушприт, почти горизонтальный, имел стаксели, кливер и мог для уменьшения парусности задвигаться внутрь судна. *Военные люггера* использовались в основном для посыльной и дозорной служб. На их верхней палубе имелась открытая батарея из 10–16 пушек небольшого калибра.



Магона

(от турец. *mağownah*) – турецкое, плоскодонное, беспалубное, одномачтовое, *парусно-гребное*, деревянное судно, используемое как *лихтер* или *баржа* в портах, а также для каботажных перевозок. Конструкция корпуса с высоким, вытянутым и сильно скошенным назад внизу форштевнем, парусное вооружение сохранило черты египетского и арабского судостроения времен раннего средневековья. Низкая массивная четырехугольная мачта справа имеет рей с латинским парусом на бугелях и частью на раках. На его переднем нижнем конце укреплен груз (противовес) с оттяжками к основанию мачты, регулирующий угол наклона рея и площадь паруса (вместо рифов). При необходимости стеньга с реем и парусом опускались вниз. Большинство *магона* оснащались бушпритом с форстакселем, некоторые – дополнительным кливером. Имели до 26 банок (по 6–8 гребцов на весло). В настоящее время большая часть *магонов* является *моторно-парусными судами*, водоизмещением порядка 40 т.

Майанг

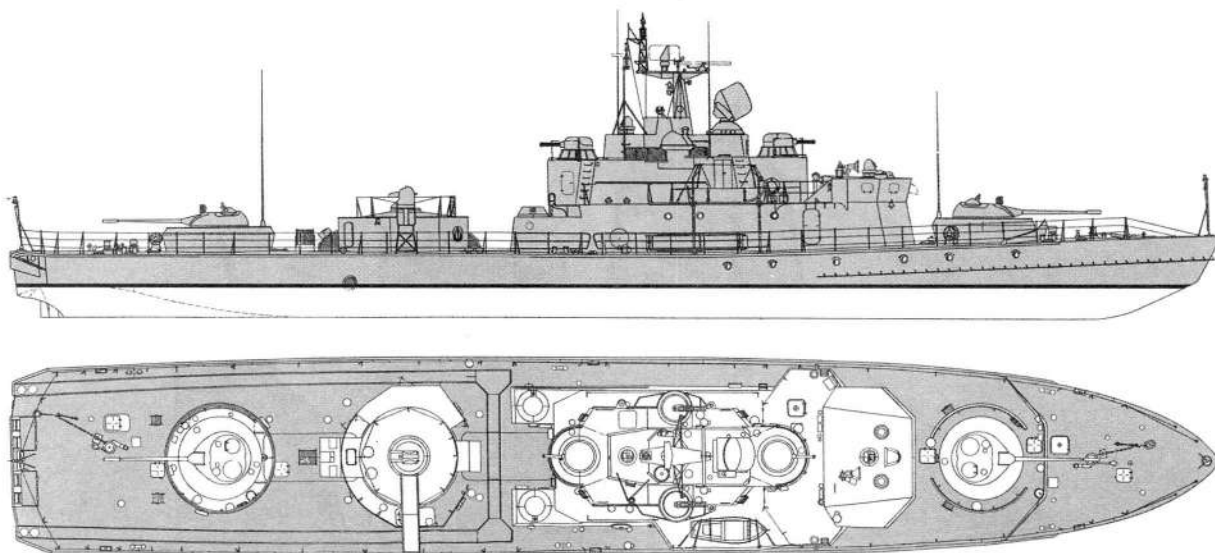
(или *майанган*) – двухмачтовое *торговое* и *рыболовное судно* типа *проа*, распространенное преимущественно на о-вах Ява и Мадуро. Корпус круглый с плоским дном, с обшивкой вгладь, заостренными носом и кормой и закругленными вверх штевнями. Палуба по всей длине имеет двухскатный навес. Носовая мачта несет большой люгер, прямой парус, грот-мачта у самой кормы используется в аварийных случаях, оснащается небольшим треугольным парусом. Бушприт имеет один кливер. Управляется двумя кормовыми рулями или одним рулевым веслом. Преимущественно, *рыболовные суда*, оснащенные балансиrom, длиной 12,5 м, шириной 3 м, осадкой 0,8 м. Отличаются хорошими мореходными качествами.

Малар-панши

– бенгальская беспалубная *лодка* с обшивкой вгладь для перевозки продуктов. Доски обшивки соединены железными скобами. Груз размещается в центре и прикрывается циновками. На мачте прямоугольный парус. Длина судна достигает 12,8 м, ширина – 4,3 м, а осадка – 1,37 м.

Малый артиллерийский корабль

– *речной боевой корабль*, являющийся одной из разновидностей *речного монитора*. Строились в 1975–1985 гг. в Советском Союзе специально для службы на реке Амур. В качестве основного вооружения на них использовались башенные установки танка Т-55 со 100-мм орудием. Корпус *малого артиллерийского корабля (МАК)* имел характерный для *речных мониторов* низкий надводный борт, туннельное образование в



Малый артиллерийский корабль пр. 1208

В 1975–1985 гг. на Хабаровском ССЗ было построено 11 малых артиллерийских кораблей пр. 1208. Восемь из них были заказаны ВМФ, а три – Морскими частями ПВ КГБ СССР. В конце 80-х годов все МАК ВМФ были переданы МЧ ПВ КГБ СССР. В конце 90-х годов все эти корабли исключили из боевого состава и продали на слом.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 423 т; 55,1 x 9,14 x 1,44 м; 3 ДД суммарной мощн. 11 400 л.с.; скорость полн. хода – 23 уз; дальн. плавания – 540 миль (11 уз); экипаж – 32 чел.; автономность – 10 сут. Бронирование: борт – 8–20 мм; башни 100-мм орудия – 100–200 мм; подбашенное отделение – 35 мм; боевая рубка – 35 мм.

Вооружение: 2x1 100-мм орудия; 2x1 30-мм автомата; 2x2 12,7-мм + 2x1 7,62-мм пулеметов; 1x2 140-мм ПУ НУРС «Снег».

корме для защиты винторулевого комплекса и ледокольное образования в носовой оконечности. В отличие от *речных мониторов* все системы вооружения и большая часть боевых постов располагались не в корпусе, а в развитых надстройках.

Мариинка

– речное, *несамоходное грузовое судно* типа *барки*, распространенное в XVIII–XIX вв., главным образом, на Мариинской водной системе. Строились деревянными, беспалубными, упрощенной конструкции. Длина достигала 50 м, а грузоподъемность – 600 т.

Марсильяна

– *парусное торговое судно* средних размеров типа *нефа*, но несколько меньше, распространенное в странах Европы в XIII–XVI вв. Имело прямую корму, было снабжено 3–4 мачтами.

Мартыга

(или *матыга*) – *транспортное парусное судно* прибрежного плавания, распространенное в XIX в. в Азовском море и на рейдах портов Таганрог и Ростов-на-Дону. Имело две мачты и бушприт. На носовой мачте со стеньгой ставили два прямых паруса, на кормовой – гафельный, на бушприте – два кливера. В зарубежной литературе *мартыгу* часто называют *русской бригантиной*. Длина судна достигала 22 м, ширина – 7 м, грузоподъемность – 160 т. Экипаж насчитывал семь человек.

Маяк плавучий

– *служебно-вспомогательное судно* с размещенными на борту средствами навигационного оборудования, предназначенное для ограждения навигационных опасностей и ориентированию по нему судов. Ограждают опасности там, где эта задача не решена другими средствами навигационного оборудования. Светотехническое устройство монтируется на специальных подвесах, и свет всегда направлен к горизонту независимо от

качки судна. Оборудуют средствами туманной сигнализации, радиомаяками, радиолокационными маяками, имеют отличительную окраску корпуса, с нанесенным вдоль бортов названием. На мачтах устанавливают отличительные фигуры (навигационные знаки), днем на них поднимают предписанные флаги.

МЕЗОСКАФ

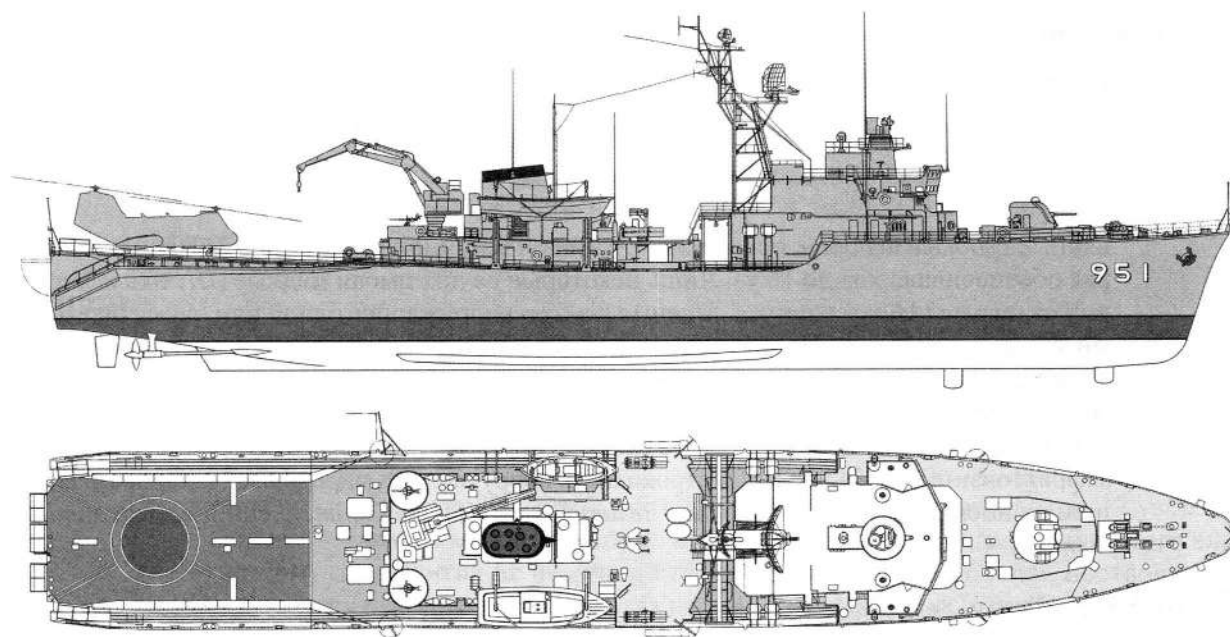
— *самоходный, автономный обитаемый подводный аппарат*, рассчитанный на средние глубины погружения без применения легковесного заполнителя. В подводном положении имеет небольшую положительную плавучесть, которая компенсируется работой вертикального гребного винта и обеспечивает также маневрирование по глубине. Термин *мезоскаф* введен французским ученым О. Пиккаром. Его именем назван первый аппарат, построенный для ознакомления туристов с подводным миром Женевского озера, а затем переоборудованный для проведения научных работ в Средиземном море.

МИННО-ТРАЛЬНЫЕ КОРАБЛИ

(или *противоминные корабли*) — класс *боевых кораблей* ряда стран, предназначенный для постановки минных и сетевых заграждений, поиска и уничтожения морских мин, а также проводки кораблей (судов) за тралами. Включает в себя *минные* и *сетевые заградители*, а также *тральщики* всех типов.

МИННЫЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ

— *боевой корабль*, оборудованный средствами хранения и постановки мин заграждения. Различают *надводные* и *подводные минные заградители*. Первые в мире надводные заградители — *Буг* и *Дунай* — были построены в 1892 г. по инициативе адмирала С.О. Макарова. Изначально они классифицировались как *минные транспорта*. После Русско-японской войны 1904–1905 гг. заградители стали строить за рубежом. Как правило, их переоборудовали из *судов торгового флота*. Эта тенденция, за редким исключением, сохраняется и в настоящее время. Вместе с тем, в годы Первой мировой войны многие воюющие страны также стали использовать в качестве заградителей *эсминцы*, *крейсера* и даже *линкоры*. Правда, для этого с *эсминцев* приходилось снимать все торпедное и



Минный заградитель японских ВМС *Сойя* (*Souya*)

Построен в 1970–1971 гг. на верфи ф. «Хитачи» в Майдзүру (Япония).

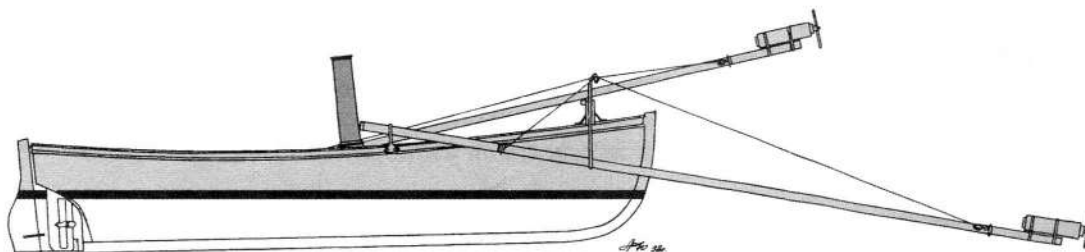
ТТЭ: водоизмещение ст. — 2150 т; 99,0 x 15,0 x 4,2 м; 4 ДД суммарной мощн. — 6400 л.с.; скорость полн. хода — 18 уз; дальн. плавания — 7500 миль (14 уз); экипаж — 185 чел.

Вооружение: 1x2 76-мм универсальных орудия; 2x1 20-мм автомата; 2x3 324-мм ТА; 460 мин заграждения.

часть артиллерийского вооружения. Успешное использование *боевых кораблей* в качестве *заградителей* привело к тому, что в 20-х и 30-х годах прошлого столетия ряд ведущих морских держав построили несколько *крейсеров-заградителей*. Первым таким кораблем стал британский *Adventure*, введенный в строй в 1924 г. Имея стандартное водоизмещение 6740 т, он мог развивать скорость хода порядка 28 уз. Вооружение состояло из четырех (4х1) 120-мм зенитных орудий, четырех (4х1) 47-мм автоматов и 12 пулеметов. Корабль принимал на борт 340 мин. Современные надводные *боевые корабли* многих стран приспособлены для постановки мин. Для этого на верхней палубе должны быть установлены минные рельсы, устройства постановки и демонтированы часть оборудования и вооружения. В годы Первой мировой войны по проекту М.П. Налетова был построен, опять же в России, первый в мире *подводный минный заградитель* – *Краб*. Его очевидным достоинством являлась возможность скрытной постановки мин. Данное тактическое свойство дало толчок к массовой постройке *подводных минных заградителей*, и в первую очередь в Германии. В межвоенный период в Советском Союзе построили подводные заградители типа *Л* (*Ленинец*) различных модификаций. Кроме того, *подводные крейсера* типа *К* также были приспособлены для хранения и постановки 20 мин заграждения. За рубежом после Первой мировой войны *подводные заградители* широкого распространения не получили. Дело в том, что ПЛ стали выставлять мины через ТА. После Второй мировой войны *подводные заградители* не строились ни в одной стране мира.

Минный КАТЕР

– *паровой катер*, вооруженный шестовыми минами. Использовались во время гражданской войны в США в 1861–1865 гг. и русским флотом в Русско-турецкой войне 1877–1878 гг. Первые в мире *миноносные боевые корабли*. Как правило, это были дере-



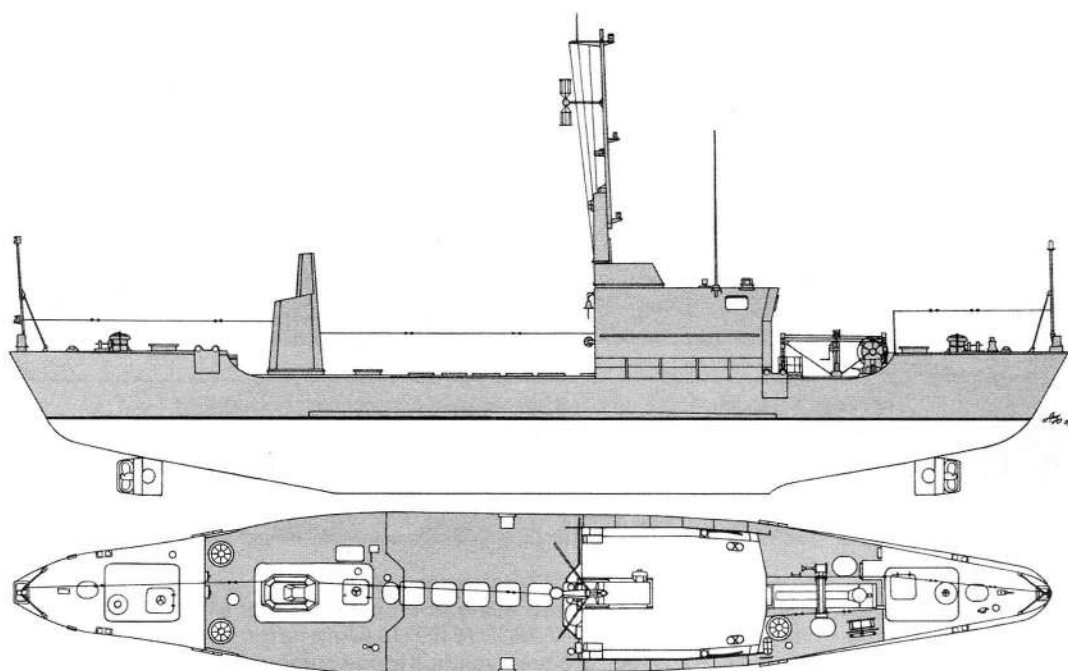
Минный катер русского Императорского флота типа *Птичка*

вянные *судовые шлюпки*, оснащенные паровой машиной мощностью 8–10 инд. с., которая обеспечивала ход до 16 уз. Лишь некоторые из них имели медные (*Шутка* и *Чесма*) или стальные (*Мина*) корпуса. *Минные катера* вооружались одной или двумя шестовыми минами, каждая из которых состояла из конического медного цилиндра (мины) с 20-ю килограммами взрывчатого вещества, крепившегося бугелями к концу деревянного или металлического шеста длиной ок. 8 м. *Минные катера* могли самостоятельно оперировать на реках, а для действий в море были вынуждены использовать в качестве носителя зафрахтованные у РОПиТа быстроходные вооруженные пароходы. Наиболее известным их носителем являлся пароход *Великий князь Константин*, несший четыре *минных катера*.

Минный КРЕЙСЕР – см. *крейсер минный*.

Минный ПЛОТИК

– небольшое *самоходное* или *несамоходное плавучее средство*, использовавшееся в XIX–XX вв. и предназначавшееся для учебных или опытных постановок мин. Имело минный скат и грузоподъемное устройство для постановки и выборки (подъема) мин. Использовалось в прибрежных районах.



Минный прорыватель (прорыватель минных заграждений) советского ВМФ пр. 1300

В 1979–1991 гг. на Средне-Невском ССЗ в Ленинграде было построено шесть прорывателей минных заграждений пр. 1300. Представляют собой самоходный телеуправляемый магнитно-акустический трал. Все они входят в состав БФ и являются составной частью противоминного комплекса, состоящего из нескольких (как правило, четырех) прорывателей и одного тральщика-водителя. Этот комплекс предназначен для траления неконтактных мин на мелководье (от 3 до 30 м) внутренних рейдов, гаваней, устьях рек и в водохранилищах.

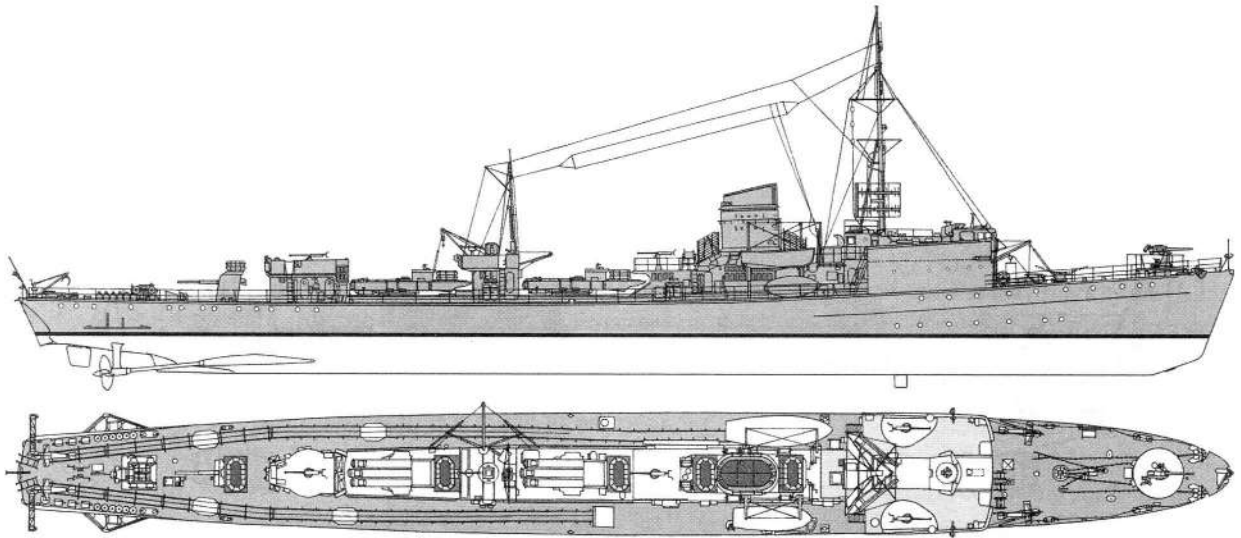
ТТЭ: водоизмещение ст. – 90 т; 26,2 x 4,1 x 1,97 м; 2 ДГ ДРК мощн. по 90 кВт; скорость хода полн. – 9 уз; дальн. плавания – 100 миль (8 уз); постоянное пребывание экипажа не предусмотрено.

МИННЫЙ ПРОРЫВАТЕЛЬ

— *минно-тральный корабль*, предназначенный для прорыва минных заграждений, уничтожающий мины своим корпусом или воздействием на них физическими полями (разновидность комбинированного трала). Обладает повышенной живучестью и непотопляемостью. Впервые были применены немцами в годы Первой мировой войны и являлись соответствующим образом переоборудованными судами торгового флота. После Второй мировой войны входили в состав ВМС США, Италии и Франции, а также Морских сил самообороны Японии и ВМС СССР.

МИНОНОСЕЦ

— *боевой корабль*, предназначенный для уничтожения кораблей противника самоходными минами (торпедами). Прообразом *миноносца* стали *минные катера*, а затем *миноноски*. Первым в мире *мореходным миноносцем* стал законченный постройкой в 1877 г. *Взрыв*. Имея водоизмещение в полном грузу 160 т он нес один встроенный в носовую часть корпуса 381-мм ТА и общий боезапас три торпеды Уайтхеда. Одна паровая машина компаунд мощностью 800 инд. с. обеспечивала кораблю скорость хода 17 уз. *Взрыв* имел яхтенные обводы корпуса, которые являлись неудачными для корабля этого класса, и поэтому он развития не получил. Его альтернативой стал *Батум*, построенный в 1880 г. по заказу русского правительства на верфи ф. «Yarrow & Co» в Великобритании. Этот корабль, с водоизмещением в полном грузу 48,4 т, имел гладкопалубный корпус с таранным образованием форштевня, карапасным подъемом носовой части палубы от форштевня до боевой рубки, который прикрывал два встроенных в носовую часть корпуса 381-мм ТА. За подъемом располагалась боевая рубка, поддерживавшая платформу малокалиберного орудия. Одна паровая машина мощностью 550 инд. с. обеспечивала ход 22,2 уз. После завершения постройки *Батум* самостоятельно перешел из Велико-



Миноносец пр. 37 германских ВМС

В 1938–1942 гг. на верфи ф. «Schichau» в Эльбинге было построено девять миноносцев пр. 37. Все они принимали участие во Второй мировой войне. *T-13*, *T-15*, *T-16* и *T-18* были потоплены или полностью выведены из строя авиацией союзников. *T-14* и *T-20* после завершения Второй мировой войны передали правительству Франции (были переименованы соответственно в *Dompaire* и *Baccarat*, прослужили до 1949 г.), *T-17* – правительству СССР (был переименован в *Порывистый* и прослужил до середины 60-х годов), *T-19* и *T-21* – правительству США.

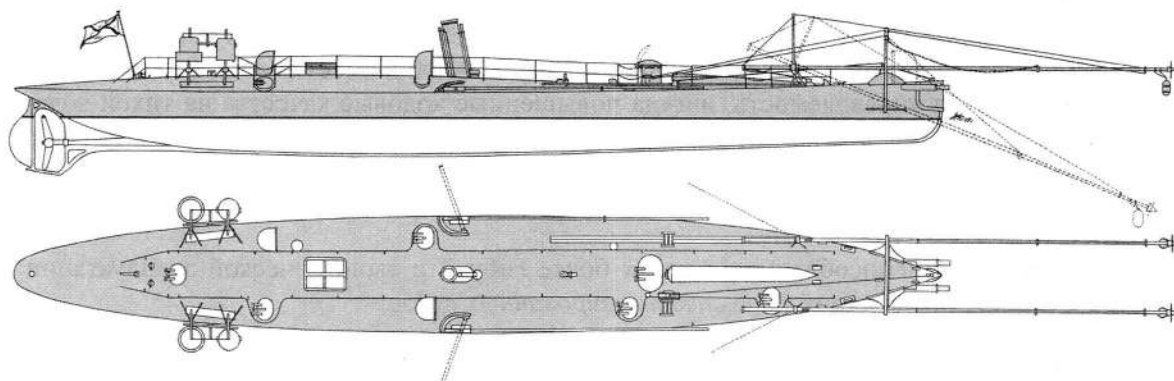
ТТЭ: водоизмещение ст. – 853 т; 85,2 x 8,9 x 3,14 м; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 34 110 л.с.; скорость полн. хода – 36 уз; дальн. плавания – 1400 миль (19 уз); экипаж – 155 чел.

Вооружение: 1х1 105-мм универсальное орудие; 1х1 37-мм + 4х1 20-мм зенитных автоматов; 2х3 533-мм ТА; 30 мин заграждения.

британии в Николаев и тем самым доказал возможность *миноносцев* оперировать в открытом море. Данное обстоятельство послужило толчком для массовой постройки подобных *миноносцев* во многих странах мира. Эти корабли также известны как *миноноски типа Батум*. Их эволюция продолжалась до 1894 г., пока в Великобритании не построили *истребители (torpedoboat destroyer)* типа *Daring*. Имея водоизмещение в полном грузу 275 т, они несли одно 76-мм и три 57-мм орудия, а также три 450-мм ТА (два палубных поворотных и один под карапасной палубой). Две паровые машины суммарной мощностью 3600 инд. с. обеспечивали этим кораблям ход порядка 27 уз. В последующем, *миноносцы* строились исключительно для действий в прибрежных (или шхерных) районах, а также исходя из соображений экономии (например, русские *миноносцы* типа *Циклон*). После завершения Первой мировой войны Версальский минный договор разрешил Германии строить *эсминцы* стандартным водоизмещением не более 800 т. Данное обстоятельство привело к появлению немецких *миноносцев*, ставших универсальными кораблями со сравнительно сильным для своих размеров артиллерийским и торпедным вооружением. Аналогичные корабли строились в Италии и Японии, а затем в США и в Великобритании, где они классифицировались как *эскортные миноносцы*. Эти корабли предназначались для действий в прибрежной зоне и в районах со сложными навигационными условиями. Их небольшие размеры позволяли организовать массовое производство на сравнительно маломощных верфях. Отечественным аналогом *миноносцев* стали *сторожевые корабли*.

МИНОНОСЕЦ-ТАРАН

– боевой корабль, построенный в 1881 г. по идее адмирала британских ВМС Сарториуса, заключавшейся в создании *миноносца*, достаточно защищенного и способного вести нападение как путем тарана, так и торпедной атакой. Верхняя палуба была покатой и покрыта броней толщиной 75 мм. Броня опускалась ниже ватерлинии на 1,8 м. В днище у киля была устроена выемка, в которой помещалась 300 т чугунного балласта, который можно было в случае необходимости отдать. Носовая оконечность корпуса оснащалась



Миноноски русского Императорского флота *Ракета* и *Самопал*

В 1878 г. построены по заказу русского правительства на верфи ф. «A.G. Vulcan». Входили в состав Балтийского флота. В 1908 г. были исключены из списка флота и проданы на слом.

ТТЭ: водоизмещение в полн. грузу – 30,1 т; 25,6 x 3,3 x 1,85 м; 1 ПК + ПМ двойного расширения мощн. 250 инд. с.; скорость хода полн. – 15 уз; дальн. плавания – 350 миль (10 уз); экипаж – 8 чел.

Вооружение: 381-мм ТА (встроенный в носовую часть корпуса); 2 шестовые мины; 4 бросательные мины на бакансах.

съемным тараном (шпироном), связанным с броней и выступавшим на 3,5 м за форштевень. Имел рули в корме и носу, что обеспечивало хорошую поворотливость. Вооружение *миноносца* состояло из пяти ТА (одного носового и четырех бортовых) и нескольких скорострельных орудий. Имея водоизмещение в полном грузу 2650 т, он развивал ход – 17,8 уз. В 1893 г. в США был построен такой же корабль, отличавшийся от британского отсутствием ТА и наличием водяного (а не чугунного) балласта. На нем броня была усилена до 150 мм. Дальнейшее развитие подобные *миноносцы* не получили.

Миноноска

– *боевой корабль*, предназначенный для уничтожения кораблей противника минами и торпедами в прибрежных районах, обороны рейдов, устьев рек и шхерных фарватеров. Являлся развитием *минного катера*. Исходя из опыта Русско-турецкой войны 1877–1879 гг. под руководством вице-адмирала А.А. Попова в России и за рубежом для нужд русского флота были построены 112 *миноносок*, водоизмещением порядка 30 т. Как предполагалось, каждая из них должна была быть вооружена двумя 381-мм ТА, двумя (или четырьмя) шестовыми и двумя бросательными минами, а также одним 37-мм орудием. Однако из-за неудовлетворительных параметров остойчивости вооружение, как правило, пришлось ограничить одним 381-мм ТА и двумя шестовыми. Причем от последних отказались в середине 80-х годов XIX в. из-за невозможности использования против идущего корабля, вооруженного скорострельной артиллерией. *Миноноски* русского Императорского флота оставались в строю до 1908 г. Некоторые из них даже принимали участие в Первой мировой войне, правда, в качестве *посыльных судов* или *разъездных катеров*.

Мистико

– *грузовое* двух- или трехмачтовое *парусное судно* XVII–XIX вв. прибрежного плавания, распространенное в Средиземном море. Часто использовалось пиратами. Парусное вооружение чисто латинское, рейковое или комбинированное, причем постоянно поднимались два фок-стакселя. Обычно имели полую с портами в фальшборте для руля и шести–восьми легких пушек. Разделялись на *каталонские*, *тунисские* и *восточно-средиземноморские*, отличавшиеся друг от друга прямыми или наклонными мачтами, размерами парусов на мачтах и количеством передних парусов.

Многокорпусное судно

– судно, сила поддержания которого обеспечивается не менее чем двумя водоизмещающими телами, соединенными специальными конструкциями надводной или (и) подвод-

ной части. Может состоять из корпусов обычных обводов (*катамаран, тримаран, судно с аутригером*) или полупогруженных корпусов. Преимущества: повышенная остойчивость, увеличенная относительная площадь палуб и вместимость, улучшенная мореходность и управляемость, иногда повышенные ходовые качества на тихой воде и на волнении. Недостатки: увеличенная масса корпуса, габариты по ширине и высоте, удорожание постройки.

Многоцелевое судно

– судно, приспособленное в целях более гибкой и экономической эксплуатации для выполнения функций ряда *специализированных судов*.

Мнопарон

– древнегреческое легкое *парусно-гребное судно* киликийских пиратов.

Мокшан

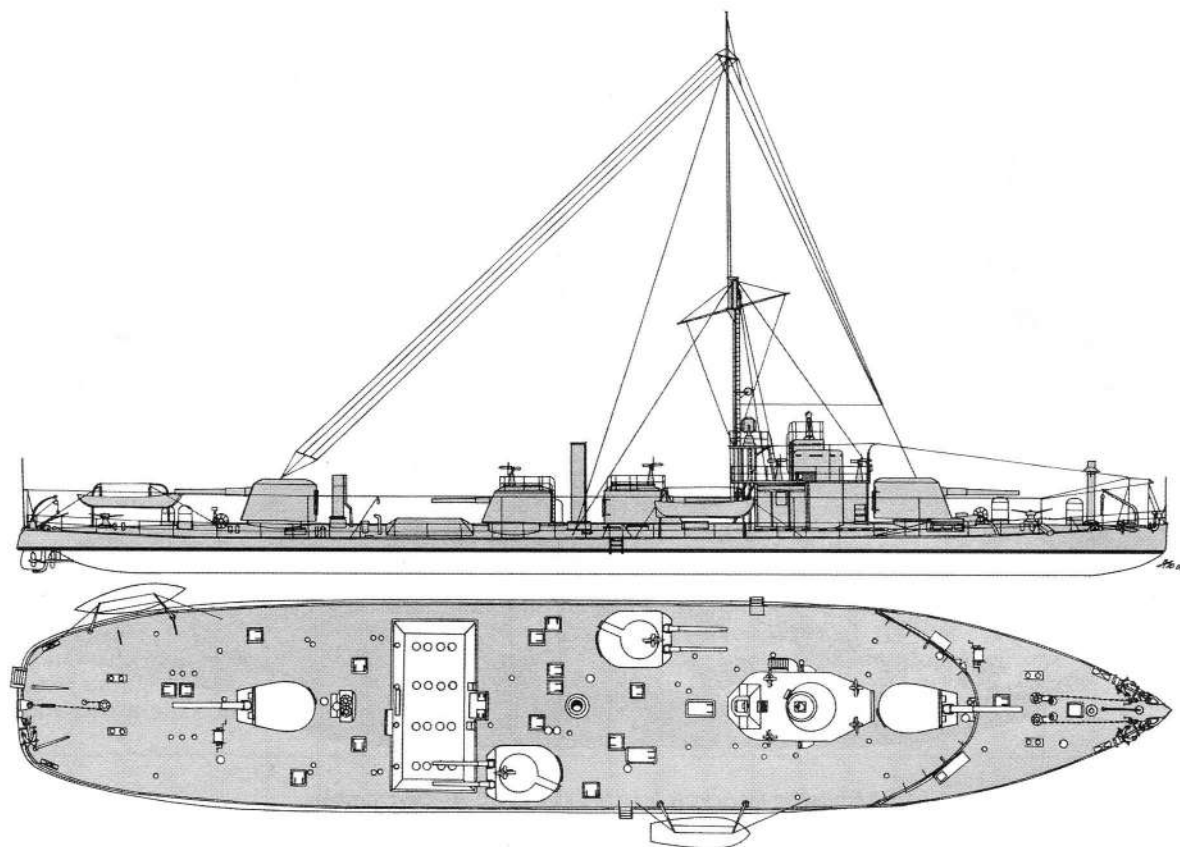
(по имени р. Мокша, притока р. Обь) – речное *грузовое судно* типа *барки*, использовавшееся в XVII–XIX вв. для перевозки зерна по рекам Оби, Суре и др. Первоначально строили на один рейс, затем срок службы увеличился до 7–10 лет. Приводилось в движение одним прямым рейковым парусом или веслами. Управлялись большими потесями на носу и корме, позднее – навесным рулем. Имели тяжелую конструкцию, вертикальные штевни, низкие борта с незначительным развалом. Днище делали из толстых еловых досок, бортовую обшивку (ошву) – из сосновых досок, скрепленных деревянными нагелями. Пазы конопатили пенькой и смолили. Трюм закрывала двухскатная крыша с 4–6 люками. По краям и в оконечностях (на специальных поперечных брусках – огнивах) укрепляли ходовые площадки, в средней части – казенку (избу) на две комнаты и мачту. *Мокшан* украшали резьбой, росписью и флагами. Длина судна могла достигать 35 м, ширина – 12 м, осадка – 2 м, а грузоподъемность – 500 т. В XIX в. встречались *мокшаны* с длиной корпуса 85 м и грузоподъемностью – 1000 т.

Монера

– *боевой корабль* Древней Греции.

Монитор

(от англ. *monitor* – *контролирующий*) – бронированный, низкобортный *боевой корабль* с малой осадкой, предназначенный для нанесения артиллерийских ударов по береговым объектам и войскам противника, уничтожения его кораблей в речных бассейнах и озерах. Наименование произошло от названия первого корабля такого типа, называвшегося *Monitor* и построенного федеральным правительством США в феврале 1862 г. по проекту шведского инженера Джона Эриксона за рекордно короткий срок – 100 суток. Представлял собой *плавучую батарею* с небольшой осадкой, с бортами, возвышающимися над водой всего на 60 см. На палубе, посередине корпуса, находилась двухорудийная бронированная башня диаметром 6 м и высотой 2,7 м, вращающаяся с помощью паровых механизмов, штурманская рубка, две квадратные дымовые трубы, убиравшиеся во время боя, и два вентилятора. 9 марта 1862 г. на Хемптонском рейде *Monitor* принял бой с броненосцем южан *Merrimac*, переделанным из *фрегата* с деревянным корпусом (постройки 1855 г.) и вооруженного казематной артиллерией. Этот бой показал преимущества башенной артиллерии над казематными системами и заставил все морские державы отказаться от деревянного кораблестроения. Во многих странах начали строить низкобортные броненосные корабли прибрежного действия, ставшие называться *мониторами*. Что же касается самого *Monitor*-а, то 29 декабря 1862 г. он затонул во время шторма с большей частью экипажа. Первые отечественные *мониторы* (10 однобашенных и один двухбашенный) были построены в 1863–1865 гг. Они предназначались для обороны Кронштадта и Санкт-Петербурга. Однобашенные мониторы типа *Ураган* имели водоизмещение 1500–1600 т и были вооружены двумя 229-мм орудиями. Горизонтальная паровая машина мощностью 340–500 инд. с. обеспечивала им скорость хода 6,5–8 уз.



Монитор русского Императорского флота типа *Шквал*

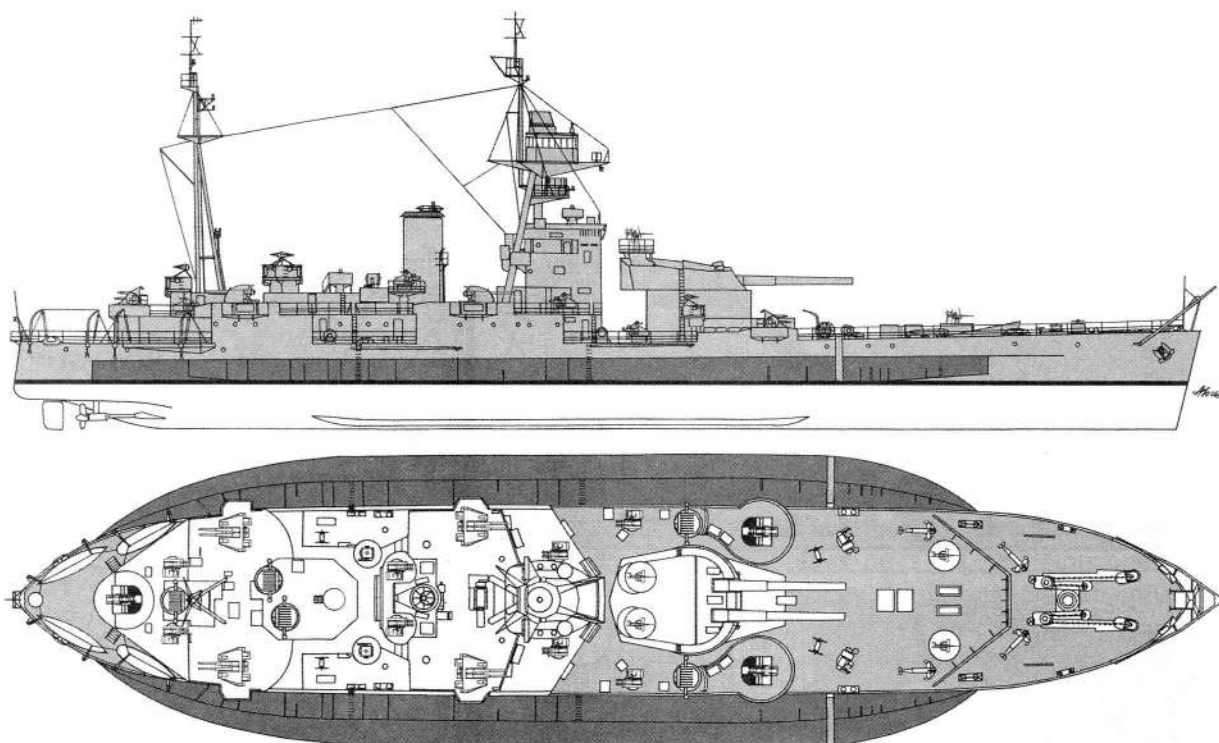
Речной бронированный монитор, специально спроектированный для действий на водных путях Амурского бассейна. Первые дизельные боевые корабли в море. В 1908–1910 гг. на Балтийском и Адмиралтейском заводах в Санкт-Петербурге было построено восемь кораблей этого типа. В годы Первой мировой войны участия в боевых действиях не принимали. В начале 1915 г. с части из них сняли ДД и вооружение, которые отправили на Балтику. Во время гражданской войны все корабли типа *Шквал* перешли на сторону советской власти. В сентябре 1918 г. они были захвачены японскими интервентами, а в 1920 г. – вновь вошли в состав Красного флота. В декабре 1921 г. *Смерч*, *Вихрь* и *Гроза*, во избежание нового захвата японцами были подорваны своими экипажами. Первые два корабля впоследствии восстановили. Причем *Вихрь* переоборудовали в плавбазу гидросамолетов (14 машин типа «МР-1»). *Гроза* не восстанавливалась и затонула весной 1922 г. во время ледохода. *Шквал* осенью 1920 г. был увен японцами на Сахалин. В 1927 г. он был возвращен советскому правительству. Этот корабль, равно как и четыре других (*Ураган*, *Вьюга*, *Шторм* и *Тайфун*) неоднократно модернизировались и использовались по прямому назначению до 1958 г., пока не были исключены из списков флота и проданы на слом.

ТТХ (на момент вступления в строй): водоизмещение в норм. грузу – 976,5 т; 70,9 x 12,8 x 1,41 м; 4 ДД суммарной мощн. 1040 л.с.; скорость полн. хода – 11,5 уз; дальн. плавания – 3800 миль (8 уз); экипаж – 80 чел. Бронирование: пояс – 38–76,2 мм; барбетты и башни – 51 мм; погреба боезапаса – 25–76,2 мм; боевая рубка – 51 мм.

Вооружение: 2x1 152-мм орудия (в концевых башнях); 2x2 120-мм орудия (в бортовых башнях); 6x1 7,62-мм пулеметов.

Монитор морской

– *монитор*, предназначенный для действий в открытом море. Первые такие корабли были построены федеральным правительством США еще в 1862 г., вскоре после гибели *Monitor-a*. Их появление было обусловлено соображениями экономии, так как Конгресс после завершения гражданской войны не желал выделять средства на океанские *броненосцы*. Появление второй генерации *морских мониторов* в годы Первой мировой войны было вызвано необходимостью оказания огневой поддержки бельгийским войскам, оборонявшим от немцев левый фланг Ипрского фронта союзников. В 1914–1916 г. в Великобритании было построено 40 различных *мониторов*. Последними и самыми совершенными из них стали *Erebus* и *Terror*. Имея водоизмещение в полном грузу 8000 т, они были вооружены двумя 381-мм орудиями в башне и восемью (8x1) 102-мм проти-



Монитор морской британских ВМС *Ambercrombie*

Мониторы *Roberts* и *Ambercrombie* были построены в 1940–1943 гг. по заказу британского правительства в рамках программы 1940 г. Оба участвовали во Второй мировой войне. В ходе боевых действий *Ambercrombie* дважды подрывался на минах, причем во второй раз сразу на двух. *Roberts* получил два попадания 500-кг бомбами, не пробившими палубы. После восстановительного ремонта оба монитора были возвращены в строй. *Ambercrombie* в 1954 г. исключили из списков ВМС, а *Roberts* – в 1965 г. Оба корабля были проданы на слом.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 8540 т; 113,8 x 27,4 x 4,1 м; 2 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 4800 л.с.; скорость полн. хода – 12,5 уз; дальн. плавания – 2600 миль (12 уз); экипаж – 460 чел. Бронирование: борт – 127 мм; палуба – 102 мм; башня – 330 мм; погреба – 102 мм; боевая рубка – 51 мм.

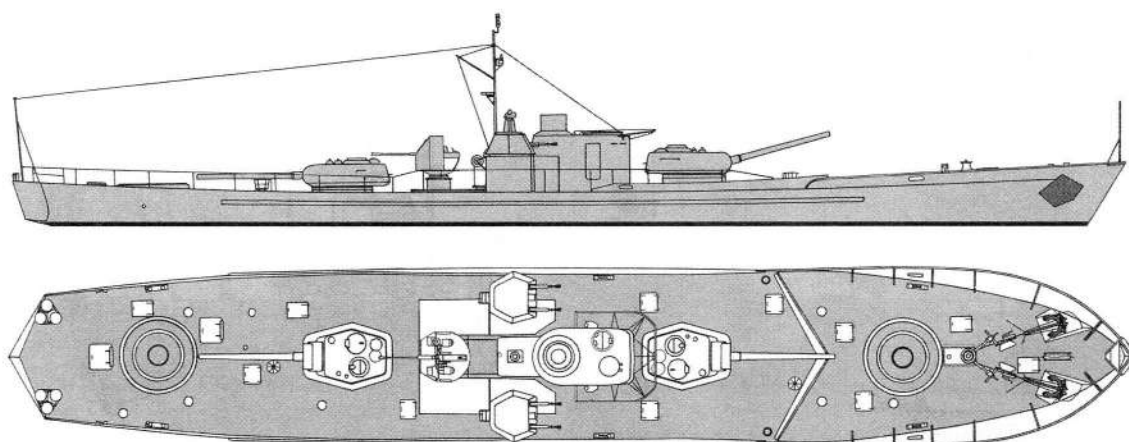
Вооружение: 1x2 381-мм орудия; 4x2 102-мм универсальных орудий; 1x8 40-мм + 2x4 40-мм + 6x2 20-мм + 4x1 20-мм зенитных автоматов.

воинскими пушками. Две паровые машины тройного расширения суммарной мощностью 7000 инд. с. обеспечивали этим кораблям ход 14 уз. После завершения Первой мировой войны оба монитора были сохранены в составе британских ВМС. В 1940 г. необходимость поддержки приморских флангов сухопутных армий заставила англичан заказать еще два морских монитора – *Roberts* и *Ambercrombie*. Они строились по переработанному проекту *Erebus* с более коротким корпусом и переходом с паровых машин на ГТЗА. Интересно то, что на *Roberts* установили башню, снятую с исключенного из состава ВМС монитора *Marschal Soult*, а на *Ambercrombie* – башню, заказанную еще в годы Первой мировой войны для линейного крейсера *Furious* и лежавшую в арсенале ВМС.

Монитор шхерный

– монитор, предназначенный для операций в шхерных районах и на озерах. Этот сравнительно небольшой артиллерийский, хорошо бронированный корабль, должен был вести разведку, сражаться с небольшими кораблями противника, способствовать прорыву защищенных шхерных позиций, уничтожать переправы, обеспечивать десантные и транспортные операции, нести охранную и дозорную службы. Строились в 1942–1946 гг. в Ленинграде. Шхерные мониторы не имели аналогов за рубежом.

Монитор брустверный – см. броненосец брустверный.



Шхерный монитор пр. 186 (с башнями от танка Т-34-85)

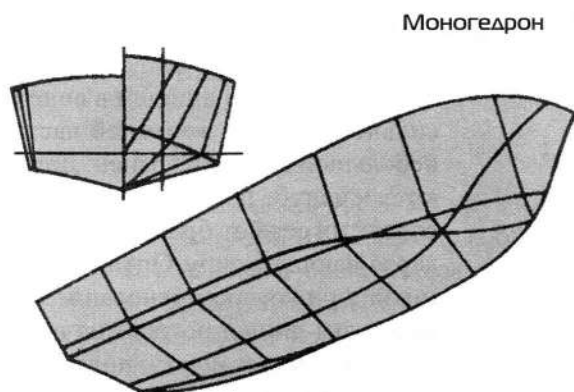
В 1944–1946 гг. в Ленинграде был построен 31 корабль этого проекта. Изначально предполагалось, что эти корабли получат универсальные установки 85-мм орудий, но так как они были приняты на вооружение только в 1946 г., первые 12 кораблей серии пришлось вооружать башнями от танков Т-34-85. Ни один из этих *мониторов* не принимал участие в боевых действиях. В начале 60-х годов их исключили из списков флота.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 154,5 т; 35,8 x 5,56 x 1,6 м; 2 ДД суммарной мощн. 1000 л.с.; скорость хода полн. – 14 уз; дальн. плавания – 2890 миль (5,3 уз); экипаж – 42 чел. Бронирование: бортовой пояс – 13–30 мм; траверзы цитадели – 20 мм; боевая рубка – 20–30 мм; палуба – 8–20 мм.

Вооружение: 2x1 85-мм; 1x1 37-мм зенитный автомат; 2x2 12,7-мм зенитных пулемета.

Моногедрон

– тип обводов *гλισсирующего судна*, на котором днище от миделя до транца имеет постоянный угол килеватости до 10 и 17°. В последние годы получил распространение в виде обводов «глубокое V». Основным достоинством *моногедрона* является технологичность постройки корпусов из листового материала – фанеры или металла. Благодаря меньшей килеватости днища, имеет более высокую статистическую остойчивость, что позволяет получить достаточно высокое гидродинамическое качество при умеренных динамических перегрузках на волнении. Преимущественное распространение получил среди *катеров*, рассчитанных на глиссирование. В отличие от *моногедрона*, остальные *глиссирующие суда* с сильно изменяющейся от носа до кормы килеватостью днища, получили название обводов с «закрученным днищем».



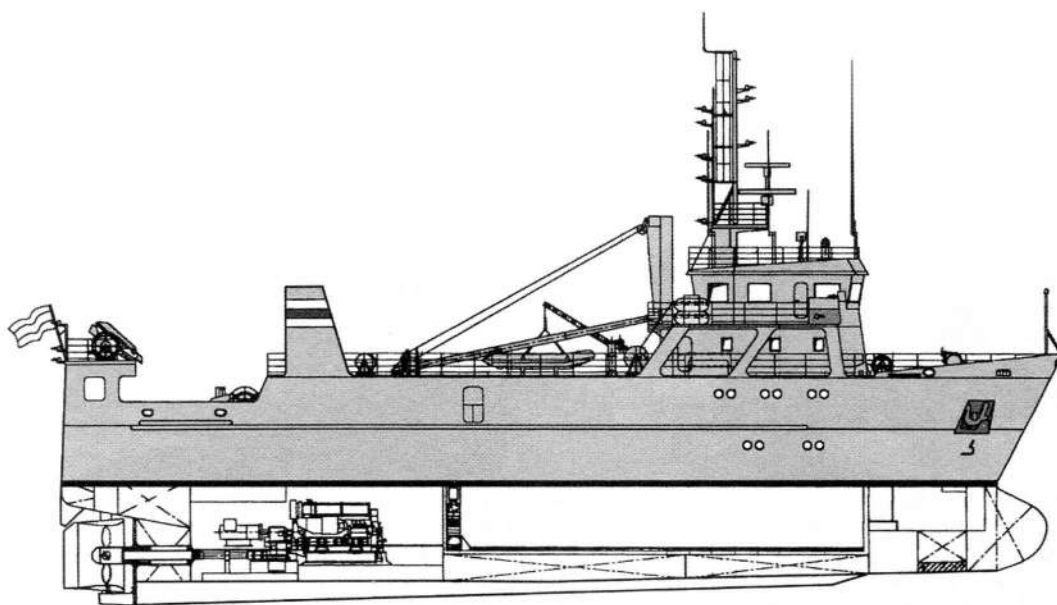
Моногедрон

Моноксил

– византийское название одnodеревых челнов. В литературе XVI–XVII вв. так именовали *запорожские чайки*.

Морозильный траулер

– *траулер* для лова рыбы и производства мороженой продукции. Имеет бортовые или кормовые траловые устройства, морозильные камеры, оборудование для разделки рыбы и утилизационные установки. Рефрижераторные трюмы приспособлены для хранения мороженой продукции при температуре от -23° до -28°С. Различают два типа *морозильных траулеров*: *средний (СРТМ)* – длиной 35–55 м и *большой (БМРТ)* – длиной 60–80 м.



Средний морозильный траулер пр. 19960

Предназначен для добычи рыбы разноглубинными тралами, производства мороженой продукции из неразделанной и разделанной рыбы, хранения продукции, доставки ее в порт или передачи в море на транспортные суда. С 2005 г. строятся на ряде отечественных ССЗ.

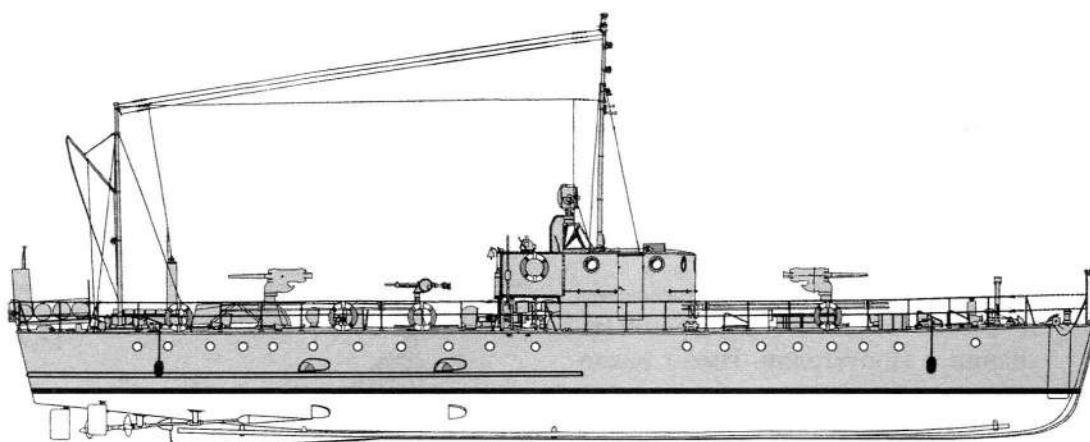
ТЗ: водоизмещение полн. – 1370 т; 45,5 x 11,0 x 4,4 м; 1 ДД мощн. 1950 кВт; скорость полн. хода – 13 уз; экипаж – 26 чел.; объем рефрижераторного трюма – 500 м³.

Морской нож

– тип мореходного *гиссирующего катера*, отличающегося дельтовидным корпусом с плоским и узким днищем в виде треугольника с углом 15° при форштевне. Форштевень сильно подрезан в нижней части и заострен подобно ножу; в верхней части имеется небольшой носовой транец. Для улучшения всхожести на волну, борта плавно расширяются к палубе подобно лемеху плуга. Брызгоотстойники-реверсоры, расположенные на бортах, отсекают брызговую пленку и преобразуют её энергию в дополнительную поддерживающую силу. Оптимальным ходовым дифферентом для *морского ножа* является такой, при котором основание форштевня лишь слегка касается воды, а гиссирующая площадка днища погружена на всю длину. При сравнительных испытаниях на метровой волне *морской нож* подвергался в 10 раз меньшим ударным перегрузкам, чем катер с обводами «Глубокое V» и поддерживал более высокую скорость хода. Несмотря на высокие мореходные качества, *морской нож* имеет и ряд недостатков: низкую статистическую остойчивость, малый полезный объем корпуса и сравнительное низкое гидродинамическое качество, что требует для достижения высоких скоростей удельной большой мощности двигателя. Разработан в 1971 г. и запатентован американским инженером П. Пейном.

Морской охотник

– *противолодочный корабль* небольших размеров, предназначенный для поиска и уничтожения ПЛ противника в прибрежных районах и узкостях. Активно использовались во время Первой и Второй мировых войн. Изначально вооружались гидроакустическими станциями и глубинными бомбами, а затем – радиолокационными станциями и реактивными бомбометами. Для самообороны использовали несколько орудий небольшого калибра (от 45 до 76,2 мм) и пулеметов. Как показал опыт эксплуатации *морских охотников*, они были особенно эффективны для противолодочного обеспечения переходов конвоев, а также поддержания оперативного режима на подходах к базам. Вместе с тем, к концу Второй мировой стало очевидно, что из-за малых размеров эти корабли не могут нести всю номенклатуру новейшего противолодочного оружия и радиотехничес-



Малый морской охотник советского ВМФ типа МО-4

В 1937–1945 гг. на трех отечественных ССЗ было построено около 90 кораблей этого типа. Они активно использовались в годы Великой Отечественной войны. В частности, привлекались к проведению десантных операций. Вскоре после завершения войны оставшиеся в строю охотники были исключены из состава флота и проданы на слом.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 56,5 т; 26,9 x 3,9 x 1,25 м; 3 БМ суммарной мощн. 2550 л.с.; скорость полн. хода – 26,0 уз; дальн. плавания – 800 миль (6 уз); экипаж – 24 чел.

Вооружение: 2x1 45-мм зенитных орудия; 2x1 12,7-мм пулемета; 8 больших + 24 малых гл. бомбы.

ких средств. Дальнейшего развития не получили. В советском флоте *морские охотники* делились на: *большие* (стандартным водоизмещением ок. 200 т) и *малые* (водоизмещением ок. 60 т).

Морской паром

– морское *самоходное судно*, предназначенное для перевозки железнодорожного и автомобильного транспорта (см. *паром*).

Морской транспорт вооружения

– суда обеспечения ВМФ (ВМС), предназначенные для снабжения кораблей оружием и боеприпасами в пунктах маневренного и постоянного базирования. Подразделяются на *транспорты: специального оружия; ракет и артиллерийских боеприпасов*, а также *торпед*. В ВМС США используются *комбинированные транспорты вооружения* (их также классифицируют как *плавучие арсеналы*). Причем они в основном ориентированы на обслуживание надводных кораблей и приспособлены для передачи боезапаса на ходу в море. Как правило, в качестве *транспортов вооружения* используются суда специальной постройки.

Моторная лодка

(или *моторный катер*) – небольшое *прогулочное, туристическое или спортивное судно*, снабженное подвесным (стационарным) мотором. *Спортивные моторные лодки*, в зависимости от рабочего объема двигателя делятся на классы. В отличие от *гоночных судов (скутеров)* на них устанавливаются исключительно серийные подвесные моторы.

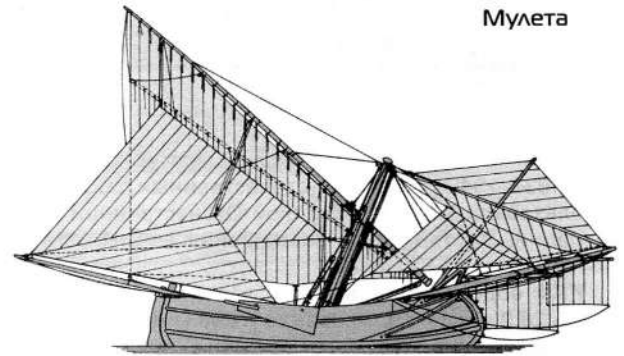
Мтепе

(или *мтепи*) – *парусное* одномачтовое деревянное судно с острыми оконечностями и очень высоким носом клювообразной формы, распространенное на островах Ламу и вблизи портов Мамбаса (Кения). Сохранилось со времен древнего Египта и раннего арабского судостроения. Корпус выполнен без каких-либо металлических деталей. Массивный киль и штевни устанавливаются под большим углом друг к другу, на их основании набирается обшивка из досок, связываемых друг с другом вгладь. Пазы обшивки конопатятся. Шпангоуты, стрингеры и бимсы для палубы крепятся в отверстиях досок обшивки на деревянных заклепках. Управляется рулем, навешиваемым на

ахтерштевень с помощью кокосовых тросов, с длинным румпелем на полуюте. В кормовой части главной палубы размещается шалаш. Для связывания и обшивки используется тросы из пальмовых волокон, а для внутренней части и шалаша – пальмовые листья. Очень короткая мачта имеет закрепленную кокосовыми тросами высокую стенгу, на которой несется люгер, сплетенный из кокосовых волокон. В настоящее время используется как *рыболовное* или *прогулочное судно*, а также как *лихтер*. Наибольшая длина достигает 18 м, ширина – 6 м, грузоподъемность – 60 т.

МУЛЕТА

– небольшое *парусное промысловое судно*, встречающееся у берегов Испании и Португалии. Имеет наклоненную к носу мачту с большим косым парусом, а также дополнительные косые паруса, поднимающиеся на изогнутом рангоутном дереве и расположенные на корме. На носу – длинный бушприт, над которым находится парус типа спинакер, а под ним два небольших прямоугольных паруса. Длина достигает 14 м, ширина – 4 м. Общая площадь парусов составляет порядка 170 м².



Мулета



НАБОЙНЯ

– небольшая *речная лодка*, которая была распространена в европейской части России до конца XIX–XX вв. Оснащалась двумя–четырьмя веслами и съемной мачтой со шпринтовым парусом (см. *челн*).

НАВА

– распространенное в XI–XIV вв. *торговое судно* городов-республик Италии (Венеции и Генуи), монополизировавших в ту эпоху всю торговлю Европы со странами Леванта. Перевозимое количество груза (товар, оружие, имущество, людей) потребовало создания судна нового типа с большой прочностью и грузоподъемностью. Активно использовалось во время Крестовых походов. *Нава* различались количеством мачт. Были одно-, двух- и трехмачтовые корабли. Поначалу все мачты несли латинские паруса на наклонных реях, но с увеличением размеров кораблей были добавлены прямоугольные паруса. Румпель, которым были оснащены *нава* раннего периода, заменили формой руля, позаимствованной с кораблей Северной Европы. Нос и корма (корма была высоко поднята и укреплена бимсом), где помещались жилые помещения, поднимались над палубой на 3–4 м. *Нава* имели три палубы и по внешнему виду напоминали римские торговые корабли с их выпуклыми бортами и глубокой осадкой. Они были неповоротливы и слишком массивны: при смене галса пассажирам приходилось бросаться на противоположный борт, чтобы не дать судну опрокинуться. Длина достигала 30 м, ширина – 12 м, грузоподъемность достигала 500 т.

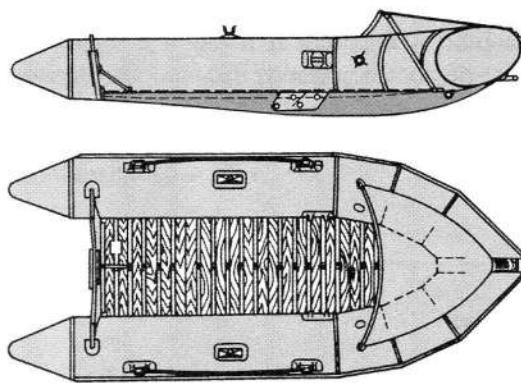
НАВАЛОЧНОЕ СУДНО – см. *судно для навалочных работ*.

НАДВОДНЫЙ КОРАБЛЬ

– *боевой или специального назначения* корабль ВМС (ВМФ). Понятие *надводный корабль (НК)* возникло в начале XX в. в связи с появлением *подводной лодки (ПЛ)*. По принципу поддержания на воде подразделяются на водоизмещающие (держатся на воде за счет гидростатических сил давления воды, действующих на погруженную часть корпуса) и с динамическими принципами поддержания (на подводных крыльях, на воздушной подушке и экранопланы). По типу ЭУ подразделяются на: *атомные, паротурбинные, дизельные и газотурбинные*. Могут быть корабли с комбинированными ЭУ. НК могут различаться по архитектурно-конструктивному типу, количеству мачт, гребных винтов и так далее. Единой международной классификации НК нет.

Надувная лодка

— *плавучее средство* из прорезиненного или пластикового материала, форма которого поддерживается за счет избыточного давления воздуха (газа) в отсеках (камерах). Благодаря транспортабельности, живучести, большой грузоподъемности при малой массе и осадке, возможности швартовки в штормовом море к борту другого судна, без опасности соударения. Широко используется как *спасательное, туристическое, рыболовное, десантно-высадочное средство* и *судно для изыскательных партий*. Способны развивать скорость до 50 уз при мощности подвесного мотора 90 л.с.



Надувная лодка

НАКАТНОЕ СУДНО — см. *судно с горизонтальной грузообработкой*.

Наливное судно

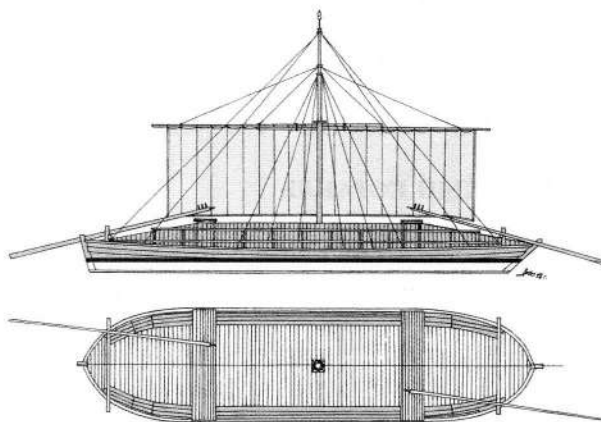
— *грузовое судно* для перевозки жидких грузов наливом в емкостях, оборудованных как внутри корпуса судна, так и на палубе. Наиболее многочисленная группа грузовых судов и разделяются на: *танкеры, газовозы, химовозы, виновозы, пульповозы и битумовозы*. К каждому из этих типов судов предъявляются особые требования в зависимости от вида перевозимого груза.

НАО

— см. *каравелла*.

Насад

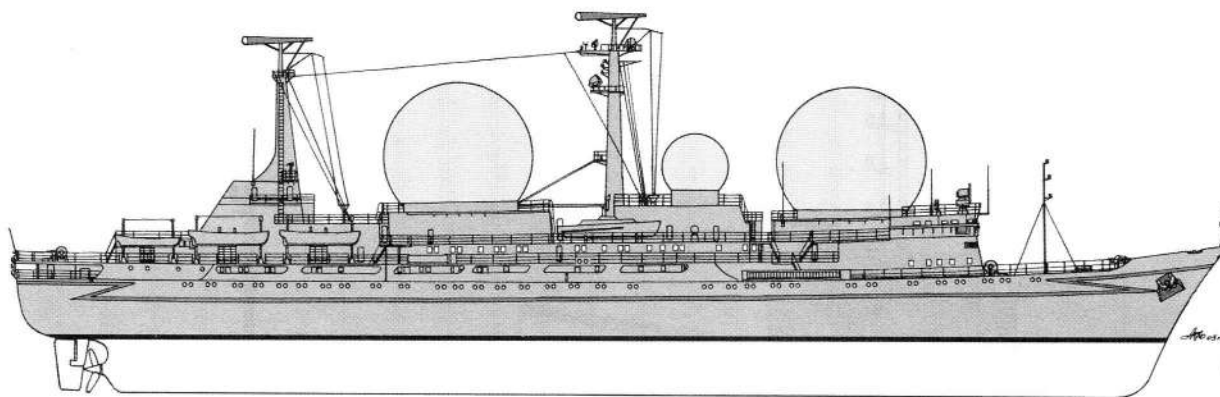
— строились на Каме и Волге. Изначально напоминали *набойные лоды*, имея насадные к однопалубному днищу борта. Корпус крепился деревянными нагелями, а доски бортовой обшивки в пазах соединялись вгладь, плотно примыкая друг к другу, образуя гладкую поверхность бортов. В XIV в. *насадами* назывались суда, на которых Волгой и Камой новгородцы ходили на Булгар. В XVI в. под *насадом* понималось одномачтовое, длинное и широкое плоскодонное, беспалубное судно с наклонными бортами и штевнями, накрытое сверху легкой двускатной крышей, имевшее на вооружении огромный парус. Судно оборудовалось веслами-потесами в виде рулей-гребков. Вниз по течению шли сплавом, а вверх по течению шли под бечевой, которую тянули рабочие или лошади. Парус использовался при попутном ветре. В основном перевозили соль, рыбу и хлебные грузы. Длина *насада* достигала 36 м, ширина — 9 м, осадка 1 м, грузоподъемность достигала 220 т.



Насад

Научно-исследовательское судно (НИС)

— *служебно-вспомогательное судно* для систематического исследования Мирового океана. Подразделяются на: *универсальные (или комплексные); экспедиционные; океанографические; гидрографические; метеоро-*



Судно космической службы* АН СССР *Космонавт Владимир Комаров*

Построено на ЛАО в 1965–1967 гг. Судно было оснащено 43 лабораториями различного назначения и три остроуправленных антенны дециметрового диапазона с параболическими зеркалами (две концевые диаметром 8 м и средняя диаметром 2,1 м). Антенны радиолокационного комплекса располагались под радио-прозрачными укрытиями из стеклопластика диаметром соответственно 18 и 6 м. В настоящее время судно сохраняется в качестве музея «Звездной флотилии АН СССР».

ТЭ: водоизмещение – 17 850 т; 155,7 x 23,3 x 8,8 м; 1 ДД мощн. 9000 л.с.; скорость полн. хода – 15,8 уз; дальн. плавания – 18 000 миль (12 уз); экипаж – 186 чел.

логические; научно-промысловые; биологические; суда космической службы и специальные суда различного назначения**. Размеры НИС весьма разнообразны. Так, например, отечественный *Академик А. Ковалевский*, переоборудованный в НИС из рыболовного траулера, имел водоизмещение 350 т и длину корпуса 34 м, а НИС космической службы АН СССР *Космонавт Юрий Гагарин* – водоизмещение 45 000 т и длину корпуса 231 м.

Неводник

– небольшое гребное, парусное или моторное судно для лова рыбы на внутренних водоемах и в морских прибрежных районах. Распространен на Черном, Азовском, и Каспийском морях. Длина достигала 18 м, ширина – до 4,5 м, высота борта – до 1,2 м, осадка – до 1 м, экипаж – 8–10 чел.

Невольничьи суда

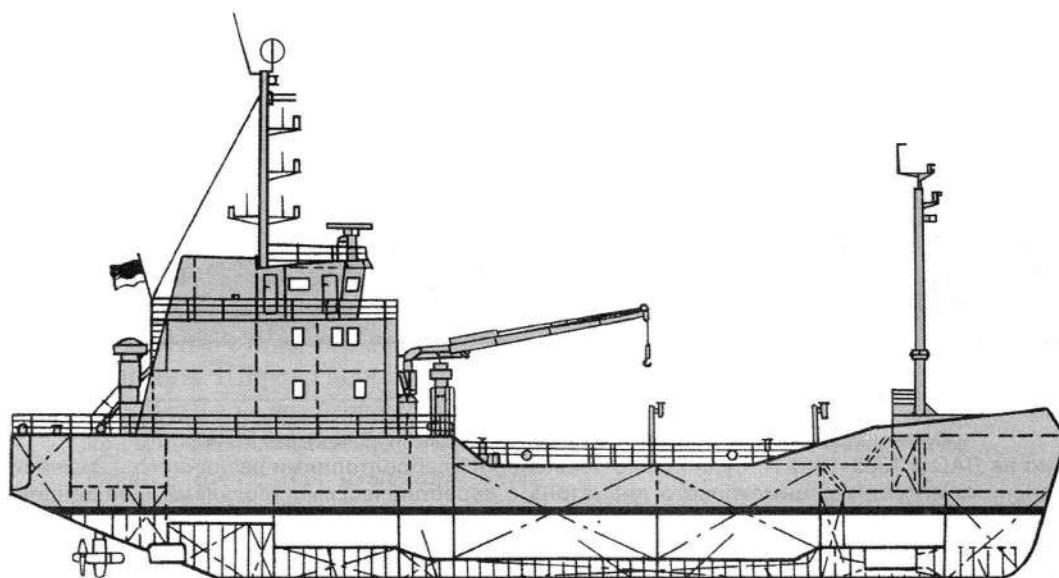
– суда, предназначенные для перевозки рабов из Африки на плантации Вест-Индии и южных штатов Америки. Наиболее известным типом невольничьего судна стала балтийская *ихуна*. При длине порядка 30 м, с острым форштевнем, узким в подводной части корпусом и незначительной осадкой, имея две наклоненные в корму мачты с гафельными парусами, позднее дополненный прямым парусом, развивало ход до 20 уз, что позволяло уходить от боевых кораблей держав, преследовавших работорговцев.

Неф

(от латин. *navis* – корабль) – высокобортное, мореходное парусное грузопассажирское или военное судно в странах Европы, распространенное в X–XVI вв. Первые нефы имели одну мачту с прямыми, затем с косым парусом и предназначались для перевозки вина. Во времена крестовых походов стали строить эти суда больших размеров. Они имели округлую форму корпуса, две мачты с косыми парусами. На сильно приподнятых носу и корме были расположены надстройки, имевшие несколько ярусов. Водоизмещение колебалось от 200 до 600 т, длина корпуса достигала 32 м, ширина – 12 м,

*Первоначально классифицировалось как универсальное судно космической службы.

**К таким судам, например, можно отнести советское немагнитное судно *Заря*, построенное в Финляндии в 1953 г. По конструкции оно являлось однопалубной парусно-паровой трехмачтовой шхуной с гафельным парусным вооружением, водоизмещением 630 т. Основным назначением *Зари* было геомагнитные исследования в Мировом океане и изучение магнитного поля Земли.



Нефтемусоросборщик *Bottsandt*

Построен в 1983–1984 гг. на одном из частных предприятий ФРГ. Имеет корпус, раскрывающийся относительно диаметральной плоскости. В раскрытом состоянии корпус охватывает 42 м морской поверхности. При скорости хода 1 уз нефть концентрируется между корпусами и переливается через щели в бортах в сборные цистерны. Отсюда нефтеводная смесь откачивается в отсеки-цистерны и далее – чистая нефть в накопительные танки емкостью 790 м³. Эффективность очистки водной поверхности 86%.

ТТЭ: водоизмещение – 860 т; 46,3 x 12,0 x 5,2 м; 1 ДД 1200 кВт; скорость полн. хода – 8 уз.

осадка – 3,7 м. Вмещали до 1000 человек. В конце XVI в. строились более крупные – с прямыми парусами и артиллерийским вооружением. К концу XVIII в. *нефы* постепенно переродились в *линейные корабли*.

НЕФТЕМУСОРОСБОРЩИК

– портовое и морское *судно технического флота*, оборудованное специальными ловителями, тралами, захватами, сепараторами, противопожарными средствами. Обеспечивают очистку закрытых акваторий, сбора и локализацию нефтепродуктов, нефтяных пятен и нейтрализацию их остатков, а также принимают с других судов загрязненные воды. Локализируют нефтеразливы, используя заграждения с поплавками и вертикальными пластинами, затем насосами через сепараторы собирают их в судовые цистерны, нейтрализуя остатки химреактивами (диспергентами) через распылительные установки. *Нефтемусоросборщики* зачастую используют для тушения пожаров на нефтепромыслах.

Нобби

– двухмачтовое *рыболовное судно* с люгерным парусным вооружением, распространенное на южном побережье Ирландии. Фок-мачта была сильно наклонена к корме. На бушприте стаксель и кливер. Длина достигала 12 м, ширина – ок. 4 м, осадка – 1,9 м.



ОБИТАЕМЫЙ ПРИВЯЗНОЙ ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ БЕЗ ДВИЖИТЕЛЕЙ

— *подводно-техническое средство, сочетающее в себе функции водолаза и неуправляемого подводного аппарата, обеспечивающее функционирование водолаза на глубинах до 600 м без проблем, связанных с декомпрессией. Оно предназначено для инспектирования буровых оснований, платформ и трубопроводов, проведения неразрушающего контроля морских сооружений, технического обслуживания морских нефтегазопромыслов, установки донных маяков-ответчиков, гидрографической съемки морского дна, обнаружения и подъема затонувших объектов. По сравнению с автономными обитаемыми подводными аппаратами, данный аппарат имеет упрощенную конструкцию и меньшее водоизмещение. Неограниченное снабжение воздухом, электроэнергией обеспечивается с судна-носителя. С этого же судна при помощи видеосистем осуществляется контроль за работой аппарата. Первые привязные подводные привязные аппараты без движителей появились в 1969 г. Они представляют собой жесткий водолазный скафандр с подачей атмосферного воздуха, выполненный из легких алюминиевых или титановых сплавов.*

ОБИТАЕМЫЙ ПРИВЯЗНОЙ ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ С ДВИЖИТЕЛЯМИ

— как правило, комплекс состоит из двух движителей, в ранцевом исполнении, приводимых в действие двумя электромоторами (каждый мощностью порядка 1,1 кВт). На некоторых движители выполнены в виде четырех (или шести) подруливающих устройств с гидравлическим или электрическим приводом. Движители обеспечивают свободное маневрирование в вертикальной и горизонтальной плоскостях.

ОБСТАНОВОЧНОЕ СУДНО

— *служебно-вспомогательное судно, обеспечивающее установку, снятие и обслуживание плавучих предостерегающих знаков.*

ОДНОДРЕВКА

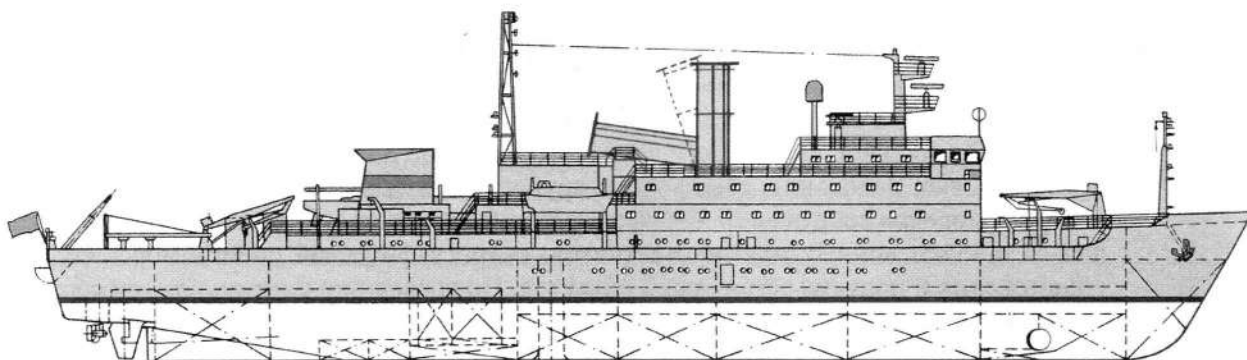
— судно, основу корпуса которого составляет выдолбленный ствол дерева (так называемая труба). Нарастиваемые с боков борта доски назывались ошивными или ошивинами.

ОДНОКОЛКА

— судно, строившееся в XIX в. и предназначенное для перевозки грузов от Ростовского порта к морским судам на Таганрогском рейде и иногда в другие порты Азовского моря. Корпус выполняли из соснового и частично дубового леса с железным креплением, устанавливали одну мачту (отсюда и название), равную длине киля (иногда больше) и бушприт. Длина достигала 5 м, осадка — 1,7 м, грузоподъемность — 82 т, экипаж насчитывал 4 человека.

ОКЕАНОГРАФИЧЕСКОЕ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ СУДНО (ОНИС)

— служебно-вспомогательное судно, предназначенное для океанографических съемок, измерения характеристик водной среды и дна океанов и соприкасающихся с водой слоев атмосферы, поверхностных и глубоководных течений, магнитных, электрических и гравитационных полей Земли, определения температуры воды на различных глубинах, ее цвета, прозрачности, содержания солей и других веществ растворенных в воде. Это выходило за пределы возможностей гидрографических судов. Архитектурно-конструкторской особенностью является отсутствие дуг на корме, т.к. они не работают с донными тралами и тяжелой буксируемой аппаратурой. В корме, как правило, имеются посадочные площадки для вертолета. Эти суда обладают высокими мореходными качествами для ведения исследований в океане при любых погодных условиях и высокой устойчивостью на курсе. Для работы с забортной аппаратурой предусмотрены различные лебедки: глубоководные, океанографические, комбинированные с тросовым и кабельным барабанами.



Советское океанографическое научно-исследовательское судно *Академик Иоффе*

Было построено в 1986–1989 гг. по заказу АН СССР финской ф. «Holming».

ТЭ: водоизмещение – 6100 т; 2 ДД суммарной мощн. 5140 кВт + 2 подруливающих устройства (колонки) мощн. по 600 кВт + 2 ветродвигателя корабчатого типа 10х8 м (для обеспечения режима «тишина»); полн. скорость хода – 15,0 уз; дальн. плавания – 8500 миль (12 уз); экипаж – 120 чел.

ОКЕАНОЛОГИЧЕСКАЯ ПЛАТФОРМА

— морская дрейфующая или стационарная научно-исследовательская лаборатория, снабженная комплексом приборов для выполнения океанологических работ и измерений в верхнем слое океана и нижнем слое атмосферы. Основные преимущества перед НИС или буйковыми станциями – высокая точность удержания в заданной точке (особенно укрепленных на дне), возможность проводить измерения непрерывно в течение длительного времени. Конструируются в виде свайных платформ, барж, вышек, башен, обитаемых буйев различных размеров и форм. Примером может служить океанологическая платформа, укрепленная на неподвижном свайном основании, площадью 1200 м² в Каспийском море в 20 км от берега. Она имеет несколько помещений-лабораторий, обслуживаемых четырьмя людьми.

ОКТЕРА

— боевое парусно-гребное судно древней Греции, распространенное в III в. до нашей эры. Имело два ряда весел по высоте: в верхнем ряду 40 весел по шесть гребцов на весло, а в нижнем ряду – 40 весел по два гребца на весло. Всего 320 гребцов в двух ярусах. Кроме того, на борту находилось 60 матросов и 170 воинов. Водоизмещение составляло ок. 260 т, длина достигала 46 м, ширина – 7,5 м, осадка ок. – 1,2 м, скорость хода под веслами – 7 уз, а под парусом – порядка 11 уз.

ОКТОКАЙДЕКЕРА

– древнегреческое судно, построенное по видимому в 250 г. до нашей эры и, возможно, имевшее палубу.

ОМОРОЧА

(или *амароча*) – плоскодонная остроконечная двухместная лодка народов Нижнего Приамурья и Сахалина. Изготавливались из мягких пород дерева (тополь, осина и липа). Берестяные *омороча* имели легкий каркас из тонких реек или лиственницы и обшивку из бересты. Дощатые *омороча* делали из трех тонких досок (днищевой и двух бортовых), которые плотно подгоняли друг к другу и скрепляли деревянными гвоздями. Приводилась в движение двухлопастными веслами, шестами, иногда парусом. Гребцы сидели на переносных скамеечках. Длина достигала 5 м (иногда 10), ширина – 0,6 м, высота борта – 0,4 м.

ОНЕНАРИЯ

– римское морское *торговое судно*, строившееся со II в. до нашей эры. Использовалось в основном для вывоза товара из провинций. Эти суда крупнее греческих – длиной ок. 20 м и шириной ок. 6 м. Общий облик этого судна передают мозаики и рельефы Остии и Помпеи. Раскопки на озере Неме показали, что *оненария* эпохи императора Калигулы, была обшита по скулам свинцовыми пластинами, для защиты дерева от гниения. Приводилась в движение прямоугольным парусом на грот-мачте, треугольным парусом (топсель) и маленьким парусом прямоугольной формы на короткой мачте, наклоненной вперед, служившей одновременно кран-балкой – изобретение римских кораблестроителей. Передний парус облегчал маневренность и плавание при боковом ветре. Весла выполняли вспомогательную функцию, хотя получали важную роль при безветрии. Вместо рулевого весла использовался румпель, представлявший собой два весла с расширенными лопастями, расположенными в кормовой части корпуса. Библия сообщает нам о морском путешествии апостола Павла в Рим на судне этого типа, которое везло большой груз и 276 пассажиров.

ОРИОЛА – древнегреческое судно, применялось для разведки. Разновидность *ориш*.

ОРИЯ – древнегреческая *рыболовная лодка*.

ОСИНОВКА

– небольшой *челн* северных поморов, выдолбленный из ствола осины. Для постройки ствол осины возрастом от трех до пяти лет распирали на корню клиньями, затем срубали, получаемую выемку расширяли выдалбливанием или выжиганием. После этого заготовку вымачивали, распаривали и распирали с помощью клиньев и распорок. Внутрь вставляли до шести шпангоутов, борта наращивали досками, корпус изнутри и снаружи смолили. Иногда оснащалась мачтой с небольшим шпринтовым или рейковым парусом. *Осиновка* имела от двух до четырех пар загребных и одно рулевое весло. *Челн* с тремя парами весел назывался *тройником*. Имела малую остойчивость. Длина достигала 7 м, высота борта – 0,8 м, осадка – 0,3 м, грузоподъемность – ок. 350 кг.

ОСТРОВСКАЯ ЛОДКА

– *гребная* или *парусно-гребная* плоскодонная лодка галерного флота XVIII в., приспособленная для плавания в шхерах Балтийского моря. Применялась для связи между островами, перевозки грузов и десанта. Вмещала до 50 человек, иногда вооружалась двумя пушками. Осадка достигала 0,9 м.

ОХОТНИК ЗА ПЛ – см. *морской охотник*.

ОЧАКОВСКАЯ ШАЛАНДА – см. *шаланда*.



ПАКЕТБОТ

(от голланд. *pakketboot* – почтовое судно) – небольшое парусное судно для перевозки почты и посылочной службы. Были распространены в Великобритании и других странах в XVII–XIX вв. Имели водоизмещение до 400 т, вооружение состояло из нескольких пушек. В Великобритании, Голландии и Германии до конца XIX в. *пакетботами* называли также паровые рейсовые почтовые и почтово-пассажирские суда.

ПАЛАНДР

(или *паландра*) – венецианское и турецкое парусное судно XVI–XVII вв. для перевозки лошадей.

ПАЛЛЕТОВОЗ

– судно для перевозки генеральных грузов на паллетах – унифицированных площадках (поддонах), приспособленных для захвата их вилочным погрузчиком. Применение паллетов наиболее выгодно для доставки небольших партий груза мелким разбросанным потребителям. При этом обеспечивается доставка груза «от двери до двери» без промежуточной его переформировки. Размеры *паллетовозов* из-за характера груза, невелики: длина не превышает 120 м. Особенностью является наличие бортовых лаппортов, через которые производятся погрузка и выгрузка.

ПАМФИЛО

(или *панфил*, от греч. – *всеми любимый*) – византийский боевой корабль IX–XIV вв. типа небольшого *дромона*. Имело два ряда весел, экипаж насчитывал 120–160 чел. К XIII в. *памфилы* стали чисто транспортными судами.

ПАПИРУСНЫЙ ЕГИПЕТСКИЙ КОРАБЛЬ – см. древние суда.

ПАРАГРАФНОЕ СУДНО

– судно, спроектированное и построенное с таким расчетом, чтобы при максимально возможном дедейте его валовая регистровая вместимость не превышала определенных (по усмотрению судовладельца) значений (чаще всего 300, 500, 1000, 1600 и 2000 BRT). Эти значения зафиксированы в статьях (параграфах) международных или национальных правил, регламентирующих численность и условия оплаты экипажа, требования к навигационному оборудованию, условия страхования, различные сборы и т. п. Превышение указанных значений валовой вместимости приводит к скачкообразному росту эксплуатационных расходов.

ПАРАНДЕРИЯ

(или *парандария*) – турецкое, средиземноморское и черноморское *парусно-гребное судно* XV в. Имело восемь весел по три гребца на каждом.

ПАРОМ

(от греч. *portos* – *пролив, место переправы*) – *плавучее средство*, предназначенное для перевозки через водные преграды народнохозяйственных грузов, войск и военной техники. Различают *речные, озерные, морские, самоходные и несамоходные паромы*.

ПАРОНА – древнегреческое легкое судно.

ПАРОХОД

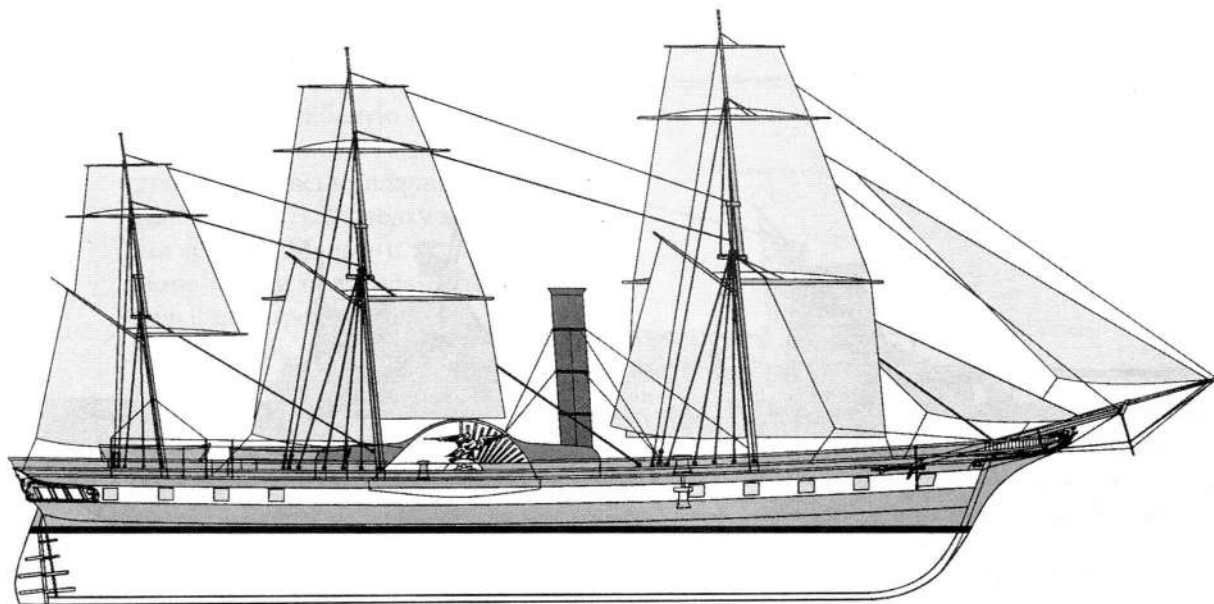
– *самоходное судно*, которое в качестве главного двигателя имеет поршневую паровую машину или паровую турбину. В последнем случае судно называют *турбоходом (паротурбоходом)*.

ПАРОХОДОФРЕГАТ

– *фрегат*, имевший наряду с парусным вооружением паровой двигатель. Появились в первой половине XIX в. в переходный период от парусного к паровому флоту. Сначала имели колесные, затем винтовые движители, сохраняя парусное вооружение. В русском флоте к началу Крымской войны 1853–1856 гг. имелось 16 *пароходофрегат*ов, которые предназначались для содействия сухопутным войскам в прибрежных районах, ведения разведки, буксировки поврежденных в бою парусных кораблей и выполнения др. вспомогательных задач.

ПАРТИКУЛЯРНОЕ СУДНО

– *военное парусное судно* XVII–XVIII вв., не имевшее адмиральского флага, т. е. так назывались все корабли соединения, кроме флагманского. Впоследствии так стали называть *торговые суда*.



Пароходофрегат русского Императорского флота *Камчатка*

Был построен в 1840–1841 гг. в США. Стал вторым (после *Богатыря*) пароходофрегатом Балтийского флота.

ТТЭ: водоизмещение – 2134 т; 64,0 × 11,0 × 5,4 м; 2 ПМ суммарной мощн. 540 инд. с.; 2 гребных колеса диаметром 9,14 м; скорость хода полн. – 14 уз; экипаж – 260 чел.

Вооружение: 2 96-фунтовых бомбических орудия; 2 64-фунтовых единорога; 12 36-фунтовых орудия.

ПАРУСНОЕ СУДНО

– судно, для движения которого используется энергия ветра, преобразуемая с помощью парусов. Различаются по числу мачт (от одного до семи) и по типу парусного вооружения. До середины XIX в. были основным средством перевозок и ведения военных действий на море. В настоящее время они используются лишь в качестве *учебных, спортивных и прогулочных судов*.

ПАРУСНО-МОТОРНОЕ СУДНО

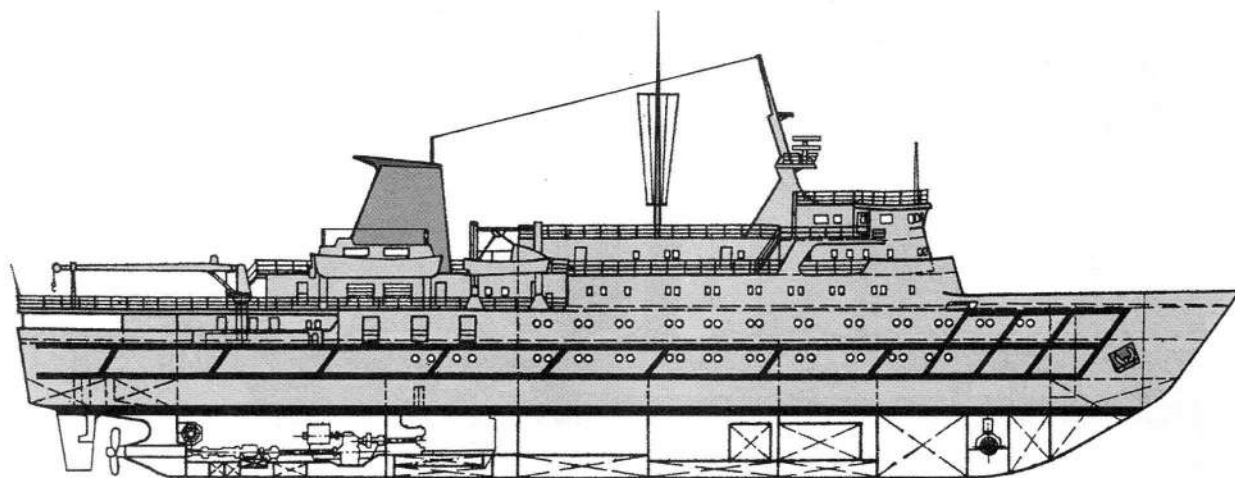
– судно, имеющее парусное вооружение и вспомогательную двигательную установку (бензиновый или дизельный двигатели), используемую для движения судна при безветрии, заходе (выходе) в порты, проходе узкостей.

ПАРУСНЫЙ КАТАМАРАН

– *двухкорпусное парусное судно*, используемое в основном для спортивных целей. Разнесенные на значительное расстояние корпуса, обеспечивают большую начальную остойчивость, что позволяет устанавливать на них и эффективно использовать развитое парусное вооружение без применения тяжелого фальшкиля. Современные *парусные катамараны* делятся на: *гоночные* и *крейсерские*. *Гоночные катамараны* состоят из двух узких поплавков, соединенных двумя–тремя трубами из легкого сплава, между которыми натянут заменяющий палубу тент. Для увеличения откренивающего момента предусмотрена трапеция. Иногда устанавливается жесткий парус-крыло. Благодаря низкому сопротивлению, которое вода оказывает поплавкам большого удлинения, развивают скорость до 30 уз. Гонки *парусных катамаранов* с 1976 г. были включены в программу Олимпийских парусных регат. *Крейсерские катамараны* используются преимущественно для дальних морских плаваний. В их корпусах и на мостике оборудуются жилые помещения и отсеки для хранения снаряжения и запасов. По сравнению с сопоставимыми по размерам *яхтами* имеют большие площадь парусов и водоизмещение (примерно на одну тонну).

ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО

– *транспортное судно* для перевозки пассажиров (не менее 12 чел.) и их багажа на морских и океанских, регулярных линиях (см. *лайнер*), внутренних водных путях, а также для отдыха и туристских путешествий (см. *круизное судно*). Особенностью яв-



Советское пассажирское судно *Анна Ахматова*

Было построено в 1988–1989 гг. на верфи им. Парижской коммуны в Гдыне (ПНР) по заказу советского правительства. Предназначалось для перевозки сменных экипажей плавучих, стационарных буровых установок и добывающих оснований, а также доставки небольших партий (до 50 т) почты и грузов.

ТЭ: валовая вместимость – 1500 BRT; 88,0 × 17,2 × 5,3 м; ДД мощн. 3200 кВт; скорость полн. хода – 14,2 уз; дальн. плавания – 2000 миль (9 уз); экипаж – 32 чел. + 150 пассажиров.

ляется наличие нескольких палуб и платформ в корпусе, развитой надстройки и открытых участков палуб, значительного остекления наружных стенок прогулочных палуб и общественных помещений, выразительной формы наружных конструкций. Для пассажиров оборудованы каюты с санузлами и кондиционерами, для отдыха предусмотрены салоны, рестораны, бары, спортзалы, плавательные бассейны и т. д. К ним предъявляются повышенные требования по безопасности плавания (непотопляемости, умеренности качки, снабжению противопожарными и спасательными средствами). Расцвет мирового линейного пассажирского судоходства произошел в 1900–1914 гг., когда были созданы первые гиганты на 2500–4000 пассажиров, имевшие длину до 280 м, валовую вместимость порядка 56 000 BRT и скорость ок. 26 уз. В 1970–1974 гг. трансокеанское линейное пассажирское судоходство было прекращено из-за отсутствия экономической целесообразности, и большинство лайнеров было переоборудовано в *круизные суда*.

ПАТАШ

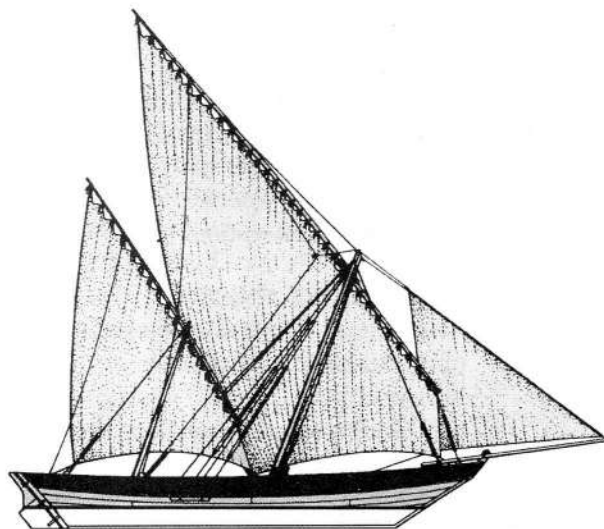
(от франц. *patache*) – небольшое, парусное судно, появившееся в середине XVI в. в Испании. Использовалось для связи между большими кораблями в море и на рейде. В дальнейшем – *таможенное* и *военно-транспортное судно* во Франции, а с начала XVII в. и в Турции.

ПАТРУЛЬНОЕ СУДНО

– *служебно-вспомогательное судно* или специально выделенный *боевой корабль* занимающийся несением патрульной службы в охраняемом районе водного бассейна. В промысловом флоте – *морское инспекционное судно*, осуществляющее надзор за соблюдением национальных правил рыболовства в пределах экономической (рыболовной) зоны государства и международных соглашений путем осмотра судов инспекторами рыбнадзора. В 80-х гг. появились специальные суда для наблюдения и предотвращения загрязнения морей. Отличаются повышенной скоростью хода (порядка 25 уз) и наличием на борту мореходных *ботов* для высадки инспекторов на проверяемое судно. Некоторые имеют вертолет и артиллерийское вооружение.

ПАТТАМАР

(или *патмар* или *патемар*) – *торговое* или *рыболовное парусное судно* из прочного тикового дерева, распространенное в Бирме и Индии. Большие и средние *паттамар* строились с палубой, малые – без палубы или с полупалубой. Плавали преимущественно вблизи берегов, однако совершали и дальние морские рейсы, что иной раз ставило под угрозу арабскую морскую монополию. Имели удлиненный корпус (соотношение длины к ширине 4:1), длинный прямой форштевень, плавно переходящий в выгнутый кверху носовой части в киль. Малые и средние *паттамар* были полумачтовыми, а большие – трехмачтовыми. Мачты с наклоном ок. 25° вперед несли трапециидальные паруса на длинных наклоненных реях (иногда составных). Благодаря хорошим мореходным качествам до сих пор встречаются у индийских берегов. Грузоподъемность больших и средних *паттамар* достигала 300 т, длина – 25 м, ширина – 6 м.



Паттамар

ПАУЗОК

– *парусно-гребное плоскодонное судно*, встречавшееся, главным образом, на Севере России. Были беспалуб-

ные, с одной мачтой, имели длину до 24 м и грузоподъемность порядка 120 т. Обычно ходили вместе с большими судами и служили для снятия с них груза на мелководье.

ПЕК

– *плоты* этого типа используют в Восточной Африке, в Персидском заливе, в Южной Америке и по сей день. Строили, связывая папирусные пачки, причем снаружи располагали самые толстые из них. Парус был квадратный, полотняный или из папируса. Он держался на двух ряях, связанных в одну длинную, крепившуюся на двуногой мачте. При движении вниз по Нилу ветер всегда был встречным, а при движении вверх приходилось преодолевать течение, используя парус.

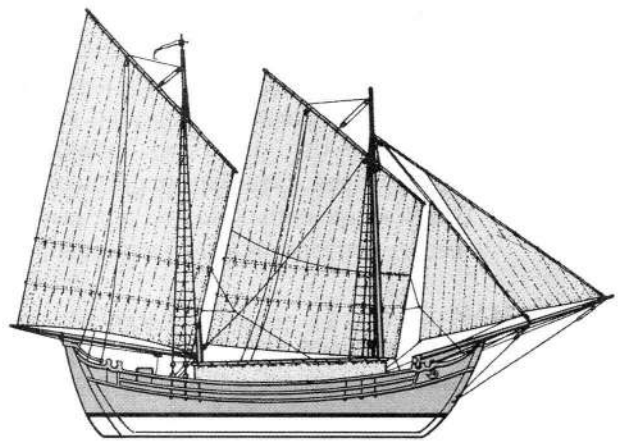
ПЕНТЕКАЙДЕКЕРА – 18-рядное древнегреческое судно-монстр 200-х годов до н. э.

ПЕНТЕКОНТЕРА

– *гребное боевое судно* Древней Греции, существовавшее до VI в. до нашей эры. Являлась предшественницей *триеры* (*триремы*). Палубы не имело. Гребцы (порядка 50 человек) сидели на банках, поддерживаемых стойками. Снабжались мачтой с прямоугольным парусом, для управления служили два рулевых весла, расположенные в корме, по одному с каждого борта. Основным оружием *пентеконтеры* был таран. Водоизмещение достигало 40 т, длина – 25 м, ширина – 4 м, осадка – ок. 0,6 м.

ПЕРАМА

– парусное грузовое палубное *судно* прибрежного плавания, строившееся в Турции в XVII–XIX вв., имело закругленный нос и заостренную корму. Парусное вооружение люгерного типа с двумя кливерами. Длина достигала 20 м, ширина – 4 м, высота борта – 1,8 м.



Перама

ПЕРЕГРУЖАТЕЛЬ ПЛАВУЧИЙ

– *служебно-вспомогательное судно* (преимущественно *несамоходное*) для перегрузки навалочных грузов в рейдовых условиях из трюмов крупнотоннажных судов на мелкие суда и у причалов с судов в железнодорожные вагоны или береговые элеваторы. Состоит из *понтон* и верхнего строения в виде одной или нескольких башен. В *понтоне* размещаются машинное отделение, жилой отсек, балластные и топливные цистерны, а в башнях – всасывающие и передающие трубопроводы, пульта управления и другое оборудование. По принципу работы *перегрузчики* разделяют на: *механические* и *пневматические*. *Механические*, используются преимущественно для перегрузки руды, угля, щебенки, песка представляют собой *плавающие краны*, оборудованные грейферами, бункерами и перегрузочными транспортерами. *Пневматические* применяют для дорогих видов сыпучих грузов.

ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЕ СУДНО

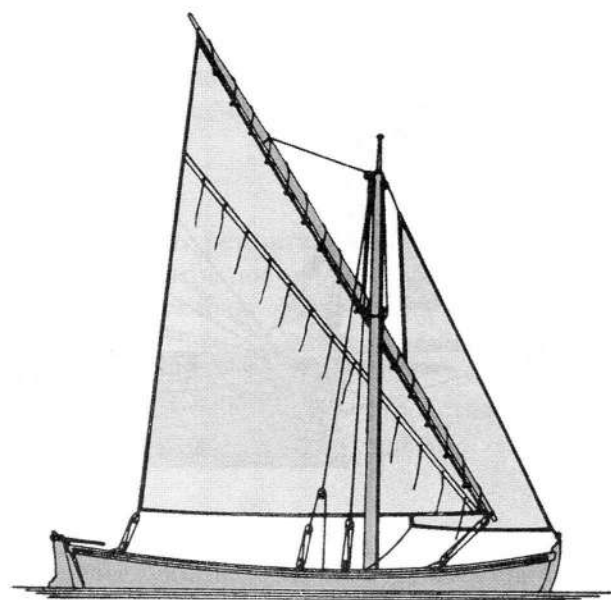
– *промысловое судно*. Перерабатывает в готовую продукцию объекты водного промысла, принимаемые от *добывающих судов* в виде натурального продукта или полуфабриката. К этому типу относят *промысловые плавающие базы* различного назначения: *универсальные*, *консервные*, *сельдяные*, *крабовообработывающие*, *производственные рефрижераторы*, а также *малые производственные рефрижераторы* для внутренних бассейнов.

ПИАТА

– плоскодонное судно для разгрузки и погрузки судов, стоящих на рейде, применявшееся в Италии в XIX в.

Пинасс

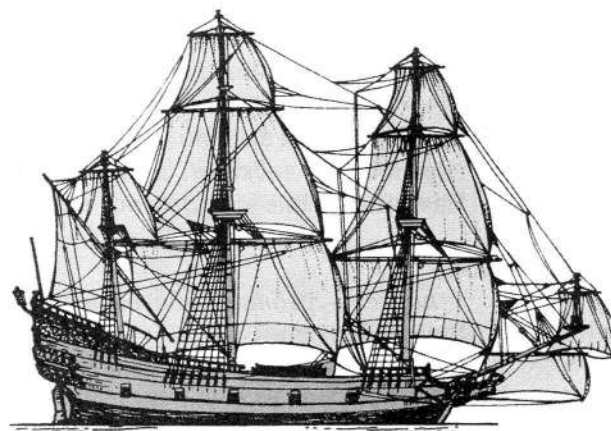
(или *пинаса* или *пинос*, от французского *pinasse*) – 1. Небольшое парусное судно типа флейта, распространенное в странах Северной Европы в XVI–XVII вв. Имело плоскую корму и две–три мачты. Служило в основном для разведывательных и торговых целей. Вооружение состояло из одной пушки большого и двух малого калибра. Водоизмещение достигало 150 т. 2. Открытая гребная шлюпка в ВМС Великобритании, иногда со вспомогательным двигателем. 3. Парусное судно с приподнятым носом и с острой кормой, используемое для лова рыбы на южном побережье Бискайского залива. В настоящее время оснащаются подвесными моторами. Длина достигает 12 м.



Пинасс

Пинсон

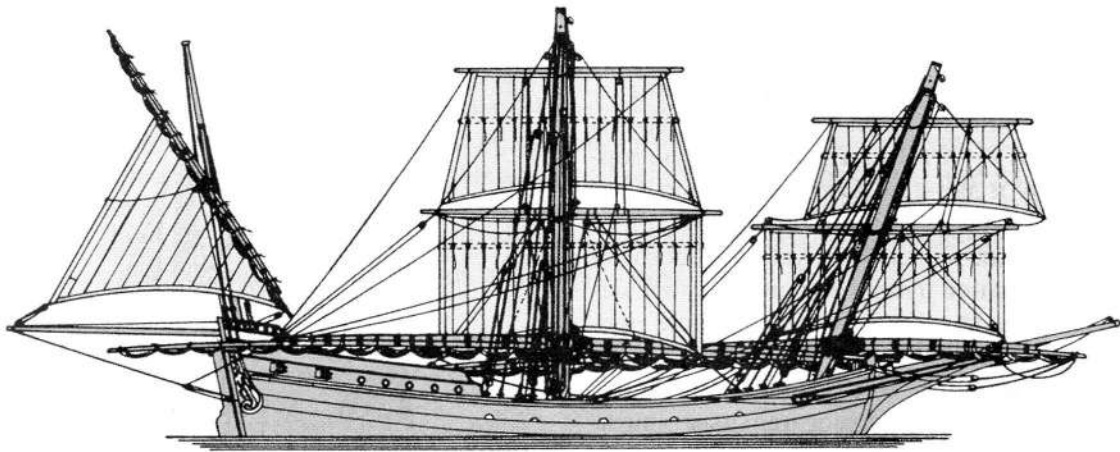
– небольшой корабль с узкой кормой и малой осадкой. Его особенность в том, что форштевень отходил от киля кверху почти под прямым углом. Пинсоны были очень популярны в XV–XVII вв. Эти суда оснащались прямоугольными парусами и использовались в основном как рыболовные и грузовые корабли. В военном флоте они играли вспомогательную роль. Впервые пинсоны стали строить в Голландии. Вполне возможно, что именно они стали прототипом голландского торгового галиона XVII в. На Средиземном море пинсон считали уменьшенным вариантом шебеки. Развитием пинсона стал пинасс (или пинасса) XVII в. Он изначально строился как военный корабль, обладавший великолепными мореходными качествами. Он занимал промежуточное положение между флейтом и галионом. Собственно говоря, от галиона пинасс отличался только меньшими размерами. Полубак был расположен очень низко, а полуют оканчивался узкой и приподнятой жилой конструкцией. На вооружении пинасс имел восемь или девять пушек. Применялся в основном для сопровождения торговых судов или для разведки. Стал очень популярным в Скандинавских странах, причем скандинавские судостроители увеличили его размеры. Особенно ценился в военных флотах Норвегии, Дании и Швеции.



Пинасс XVII в.

Пинк

(или *пинка*, от голланд. *pink*) – 1. Промысловое и торговое судно XVI–XVII вв. На Средиземном море имело три мачты с косыми парусами, узкую корму. В русском ВМФ использовались как транспортные суда для подвоза снабжения и продовольствия, вооруженные 20–38 пушками средних рамеров. 2. Двухмачтовое парусное судно для перевозки грузов на небольшие расстояния, распространенное в Европе. Обычно имеет, помимо паруса, вспомогательный двигатель.



Пинк

Пинос – см. *пинасс*.

Пирога

(от франц. *pirogue*) – тип местных лодок Америки и Африки. Европейцами название распространено на сходный *челн* (иногда катамаранного типа) островитян Океании и Меланезии, появившийся примерно за 30 000 лет до нашей эры. Обычно изготавливался из ствола дерева, внутренность которого выбирали теслом или выжигали. Для увеличения ширины выдолбленную заготовку распаривали и раздвигали борта. Иногда борта наращивали досками. Длина в тропических странах достигала 8 м, ширина – 1 м. Название также закрепилось в литературе как синоним *каное*.

ПИТЕР-БОТ

– парусно-гребной рыболовный бот, имевший широкое распространение на р. Темза в Великобритании.

ПЛАВУЧАЯ БАЗА

– судно обеспечения ВМФ (ВМС), предназначенное для базирования соединения кораблей в основных и маневренных пунктах базирования, а также в море. В зависимости от класса обеспечиваемых кораблей подразделяются на плавучие базы ПЛ, плавучие базы РКА (ТКА) и т. п.

ПЛАВУЧАЯ БАТАРЕЯ – см. *батарея плавучая*.

ПЛАВУЧАЯ БУРОВАЯ УСТАНОВКА

– гидротехническое сооружение для проведения буровых работ на водных акваториях, имеющее водоизмещающую конструкцию (*понтон*) для обеспечения необходимых плавучести и остойчивости. Существуют следующие типы плавучих буровых установок (ПБУ): погружные и полупогружные (ППБУ), а также самопогружающиеся (СПБУ). Как правило, ПБУ используются для разведочного бурения и освоения небольших по запасам месторождений.

ПЛАВУЧАЯ ДАЧА

– прогульно-туристическое судно, отличающееся повышенной комфортабельностью жилых помещений, но обладающее ограниченными мореходными качествами и скоростью. Чаще всего, плавучая дача представляет собой понтон или катамаран с надстройкой, в которой расположены жилые помещения. Некоторые из плавучих дач оснащены подвесными моторами или движительно-рулевыми комплексами. Часть дач является самоходными судами, буксируемыми за катерами.

ПЛАВУЧАЯ КАЗАРМА

– базовое судно обеспечения, использующееся для временного проживания экипажей боевых кораблей. Это несамоходные суда, имеющие автономную систему электроснабжения, обеспечивающую требуемые параметры обитаемости, а также жилые и бытовые помещения.

ПЛАВУЧАЯ МАСТЕРСКАЯ

– судно технического флота, предназначенное для ремонта боевых кораблей (судов гражданского флота) в районах, удаленных от пунктов постоянного базирования. Плавучие мастерские имеют для этого необходимое станочное и сварочное оборудование, подъемные устройства и складские помещения. Военные плавучие мастерские, как правило, самоходные суда, имеющие водоизмещение от 4000 до 20 000 т. Они вооружены системами самообороны и различными радиотехническими устройствами. Плавучие мастерские гражданского флота в основном являются несамоходными судами, водоизмещением не более 1500 т.

ПЛАВУЧАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ

– судно технического флота, обеспечивающее производство электроэнергии. Обслуживают прибрежные промышленные центры и населенные пункты, удаленные от стационарных энергетических систем. Основанием для плавучих электростанций служит металлический (или железобетонный) корпус с упрощенными обводами (как правило, прямоугольной формы в виде понтона). На корпусе размещена развитая надстройка, в которой располагаются основное и вспомогательное энергетическое оборудование, а также помещения различного назначения. Различают плавучие электростанции на: газотурбинные; паротурбинные; дизельные и атомные. Плавучие электростанции обычно располагают в устьях крупных рек либо в прибрежных районах моря. В Советском Союзе, начиная с 1969 г., серийно строились паротурбинные плавучие электростанции типа *Северное сияние* мощностью 24 МВт, интенсивно эксплуатирующиеся в низовьях рек Сибири и на побережье Северного Ледовитого океана.

ПЛАВУЧИЕ СРЕДСТВА

– обобщенное название базовых судов обеспечения, предназначенных для обслуживания кораблей и судов в базах, на рейдах, в гаванях. К ним относят базовые буксиры, бонозаградительные суда, несамоходные артиллерийские щиты, минные плотики, торпедоловы, доки плавучие, базовые транспортные средства, противопожарные катера, краны плавучие, брандвахтенные суда, килекторы, плавучие склады и казармы, а также другие средства.

ПЛАВУЧИЙ ДОК – см. *док плавучий*.

ПЛАВУЧИЙ КРАН – см. *кран плавучий*.

ПЛАШКОУТ

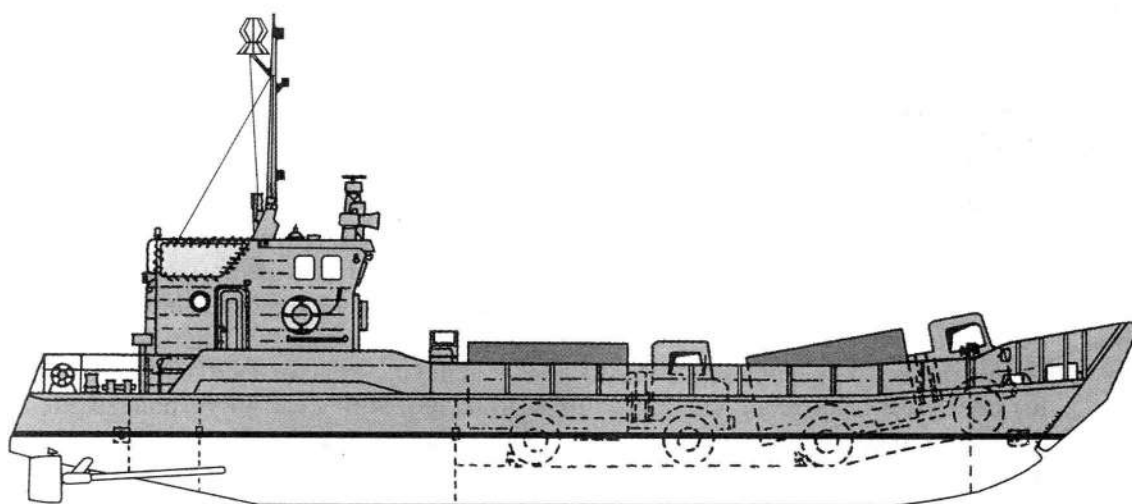
(или *плашкот*, от голланд. *plaatschuit*) – 1. Несамоходное грузовое судно с упрощенными обводами, приспособленное для перевозки грузов на верхней палубе. 2. Самоходное плоскодонное судно малых размеров типа беспалубных барж, служащее для вспомогательных перегрузочных работ на рейдах или в качестве малых десантно-высадочных средств. Иногда используют в качестве опор для мостов.

ПЛЕЗИР-ЯХТА

(от франц. *plaisir* – *развлечение*) – одно из первых отечественных названий парусно-гребных прогулочных яхт.

ПЛЕЙТ

(от голланд. *pleite*) – 1. Парусное судно, служившее в XV в. для перевозки грузов и пассажиров между портами Англии и Франции в проливе Ла-Манш. Заменены пакет-



Самоходный стальной плашкоут (десантный катер) ВМФ РФ пр. 1176 (шифр «Акула»)

В 1971–1995 гг. на Азовском ССЗ и ОАО «Судоверфь» (г. Рыбинск) по заказу советского (а затем и российского ВМФ) было построено 25 плашкоутов пр. 1176. Изначально они предназначались для доковых камер БДК пр. 1174 и пр. 11780. Первый из этих кораблей мог принимать на борт шесть катеров пр. 1176. Эти плашкоуты способны самостоятельно перевозить по рекам и вдоль морского побережья колесную и гусеничную технику. По некоторым данным их постройка продолжается, но уже по заказу гражданских организаций и Морских частей ФСБ РФ.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 114 т; 24,0 x 6,0 x 1,5 м; 2 ДД суммарной мощн. 600 л.с.; скорость хода полн. – 11,5 уз; дальн. плавания – 330 миль (10 уз); экипаж – 6 чел.; автономность – 2 сут.

Десантовместимость: общая грузоподъемность – 50 т; 1 средний танк или 20 морских пехотинцев в полной экипировке.

ботами. Длина достигала 10 м, ширина – 3,2 м. 2. Фламандское парусное плоскодонное судно, использовавшееся в XIX в. для перевозки грузов в море и на внутренних водных путях. Было снабжено шверцами.

Плоскодонное судно

– судно, у которого угол подъема днища от киля до скулы не превышает 5°. Обычно с таким днищем строят малые речные суда, *баржи* и др. *плавучие средства*, предназначенные для эксплуатации на мелководье.

Плот

(от древнегреч. *plotos* – *плавучий*) – древнейшее средство для передвижения по водной поверхности. Строительными материалами служили камыш, кора, дерево, шкуры животных и т.д. На них плавали не только по рекам и озерам, но и по морям и океанам. Поскольку под парусом *плот* трудно удержать на курсе, между бревнами стали опускать вертикально вниз специальные доски, тем самым, добиваясь движения на заданном курсе. На *плоту* можно передвигаться, отталкиваясь веслом или шестом.

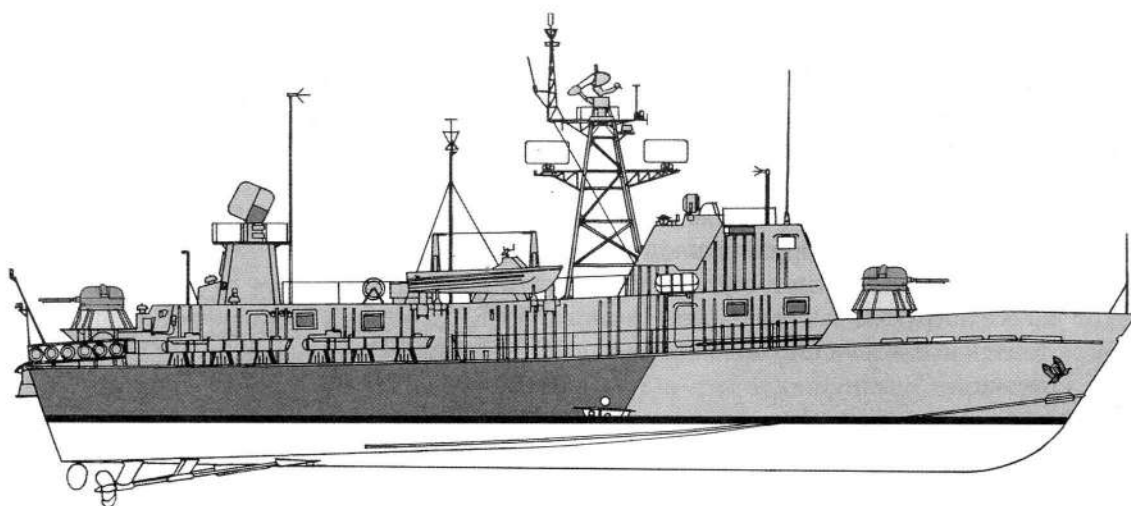
Наиболее широко были распространены *плоты бревенчатые*, использовавшиеся (или использующиеся в настоящее время) для перевозки грузов по мелководью, бурным рекам, там, где не могут пройти лодки или суда, а также для сплава леса. Жители о. Тасмания (Австралия) строили *плоты из коры деревьев*. Кору эвкалиптов связывали в пачки, которые соединяли между собой ремнями, сделанными также из коры. Такие *плоты* были устойчивы даже в штормовую погоду и обладали хорошей грузоподъемностью. Передвижение осуществлялось с помощью весла, похожего на палку, так как оно не имело лопасти. В древнем Двуречье на реках использовали *плот из шкуры животных*. Шкуры животных (козьи, овечьи) перевязывались у шеи и задних ног и надували воздухом – получали воздушные мешки (бурдюки), которые связывали вместе, иногда до 100 штук сразу. Сверху на них укладывали деревянную решетку, которая и служила палубой – на нее складывали товары. Иногда на таком *плоту* поднимался парус. Там,

где дерево было редкостью, в древнем мире использовались *камышовые плоты*. Связки камыша, бамбука, тростника укладывали вплотную друг к другу и прочно соединяли. Носовая часть была слегка заострена и приподнята, так же как и кормовая. На таких *плотах* плавали древние египтяне. *Плот* хорошо управлялся одним веслом. Подобные *плоты* можно и сегодня увидеть на реках и озерах Южной Америки, в Персидском заливе и на Ганге. В древних Мексике, Никарагуа и Перу использовались *тыквенные плоты*. Высушенные тыквы связывали ивовыми прутьями, подобно тому, как плетут сети, или насаживали на бамбуковые палки. Получалась несущая поверхность площадью до 2 м². В Индии вместо тыкв связывали глиняные кувшины (обычно девять единиц, соединенных по три в ряд). Плавание на таких *плотах* осуществлялось по рекам и озерам. **1.** Плоская *плавающая платформа*, образованная соединенными между собой поплавками (бревнами, бочками и т. п.) для перевозки людей и грузов по воде (транспортировки древесины по внутренним водным путям). **2.** *Спасательный плот* (или *плотик*) – коллективное средство, используемое на кораблях (судах) и летательных аппаратах – см. *плот спасательный*.

Плот бальсовый – см. *бальсовый плот*.

Плот спасательный

– коллективное *спасательное средство* современных кораблей (судов) и летательных аппаратов. Делятся на *надувные* и *жесткие*. Наиболее эффективными считаются *надувные спасательные плоты*. Их вместимость может достигать 25 человек. *Надувные спасательные плоты* крытые и защищают людей от воздействия внешней среды, рассчитаны на использование в любых морских условиях на плаву, в течение 30 суток. Число людей, допускаемое к размещению на *плоту*, обозначают на его наружной поверхности, на чехле или контейнере. Также указываются его серийный номер и наименование изготовителя. При погружении судна *спасательные плоты* освобождаются на заданной глубине при помощи автоматического разобщающего устройства – гидростата. Освобождение может быть осуществлено вручную. Сброшенный в воду или всплывший *надувной спасательный плот* натягивает пусковой линь, который постоянно прикреплен к конструкции судна или к стеллажу, и открывает клапан баллона с углекислотой.



Пограничный корабль Морских частей погранвойск КГБ СССР пр. 205П (шифр «Тарантул»)

В 1966–1989 гг. на трех отечественных ССЗ по заказу Морпогранохраны Советского Союза было построено ок. 200 кораблей пр. 205П. Некоторые из них продолжают нести службу на морских границах Российской Федерации. Был разработан на базе ракетного катера пр. 205. Предназначался для несения дозорной пограничной службы. По терминологии заказчика классифицируется как сторожевой корабль.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 245 т; 39,8 x 7,9 x 1,96 м; 3 ДД суммарной мощн. 15 000 л.с.; скорость полн. хода – 35 уз; дальн. плавания – 1500 миль (12 уз); экипаж – 30 чел.; автономность – 10 сут.

Вооружение: ПЗРК «Стрела-3»; 2x2 30-мм артиллер. комплекса; 4x1 400-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя.

Емкость камер *плота* заполняется углекислым газом, он освобождается от контейнера и приобретает свою форму. Люди садятся на плот с борта судна или из воды. *Спасательные* *плоты* оснащены необходимым оборудованием и снабжением, имеют закрепленные у каждого входа наружные и внутренние трапы.

ПОГРАНИЧНЫЙ КОРАБЛЬ

– *боевой корабль*, предназначенный для охраны государственной границы, территориальных и внутренних вод на море (реках, озерах) в пределах пограничной зоны, содействия рыбному надзору и другим органам в охране богатств континентального шельфа. По своим ТТЭ близки к *сторожевым кораблям (катерам)* советского ВМФ. Зарубежными аналогами *пограничного корабля* являются *корабли береговой охраны*.

ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ

– *техническое средство*, используемое с судна-носителя, предназначенное для проведения различных работ и исследований под водой: поиск объектов на дне; обеспечение спасательных и судоподъемных работ; океанографических исследований; изучения подводных месторождений, морской фауны и др. Подразделяются на: *обитаемые* и *необитаемые*; *автономные* и *неавтономные*; *самоходные* и *несамоходные*.

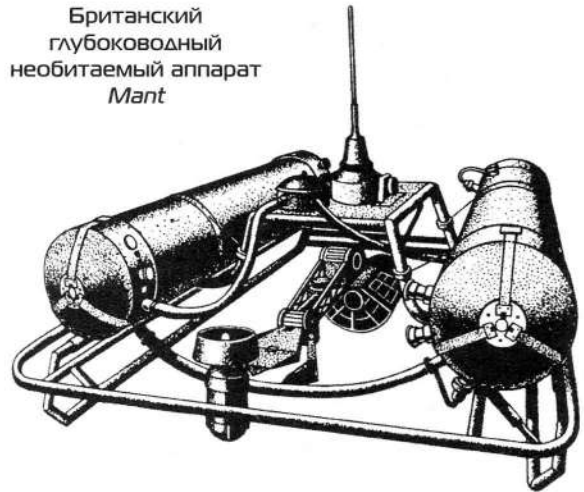
ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ-АВТОМАТ

– *необитаемое техническое средство*, управляемое автоматически по жестко заданной программе или дистанционно с судна-носителя и предназначенное для сбора научной информации с различных глубин в процессе погружения и всплытия. Практическое применение пока незначительно.

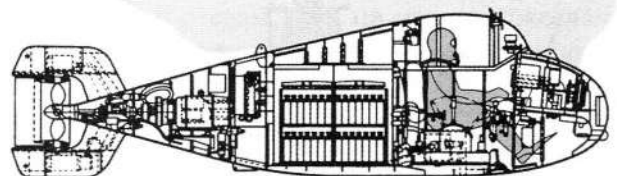
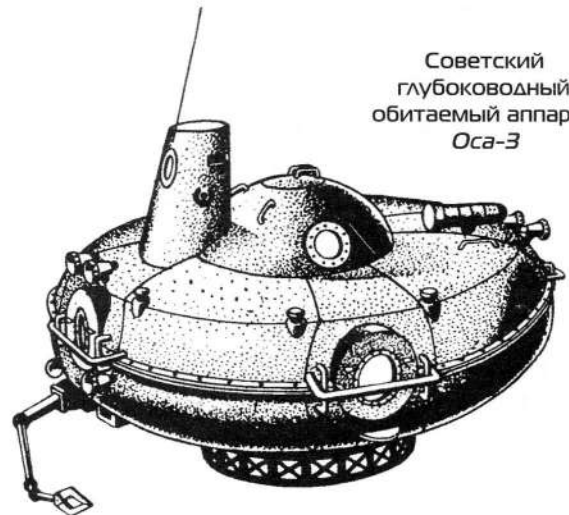
ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ-ТРАНСПОРТИРОВЩИК

– *автономный самоходный подводный аппарат*, не имеющий прочного корпуса и систем жизнеобеспечения, предназначенный только для транспортировки аквалангистов (водолазов), в легком проницаемом корпусе, от судна-носителя, буровой платформы или иного места базиро-

Британский
глубоководный
необитаемый аппарат
Mant



Советский
глубоководный
обитаемый аппарат
Оса-3



Подводный аппарат-транспортёрщик
советского ВМФ типа *Тритон-1М*

Аппараты *Тритон-1М* (носитель 2-х чел.) и *Тритон-2* (носитель 6-ти чел.) строились на Ленинградском Адмиралтейском заводе в 1968–1975 гг. Предназначались для скрытной подводной транспортировки легких водолазов и специальных грузов к месту выполнения заданий ВМФ в прибрежных районах.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 1,5 м; 5,0 x 1,3 м; глубина погруж. – 40 м; время пребывания под водой – 6 ч; 1 ГЭД, работающий от АБ; скорость хода – до 6 уз; дальн. плавания – 35 миль (6 уз.)

вания к месту проведения подводных работ. Аквалангисты (водолазы) размещаются в полном снаряжении и воспринимают гидростатическое давление воды, соответствующее глубине погружения аппарата.

Подводный буксировщик

– автономное средство буксировки для одного–двух водолазов непосредственно в воде. Состоит из блока источников энергии, движителя и простейших устройств, для закрепления на нем (или за ним) аквалангистов. Может иметь простейшие рулевые устройства. Позволяет увеличить скорость и дальность плавания водолазов под водой, что значительно повышает эффективность проводимых работ.

Подводный заградитель – см. *подводный минный заградитель*.

Подводная лодка (ПЛ)

– боевой корабль, способный погружаться и действовать в подводном положении. Основным тактическим свойством является скрытность. Современные ПЛ предназначены для уничтожения кораблей противника, поражения его наземных объектов, постановки мин заграждения, ведения разведки, высадки диверсионных групп и выполнения специальных задач. Первая в мире ПЛ с электрической машиной, работающей от гальванической батареи была построена в 1855 г. французом М. Дэви. Практически одновременно британец Д. Несмит создал ПЛ с паровой машиной. Примерно к началу XX в. ПЛ стали оснащать двигателями надводного и подводного хода. В качестве первого использовались бензиновые, а в качестве второго – электрические моторы. Предпринимались попытки построить лодки с единым двигателем, но все они, по тем или иным причинам, закончились неудачей. В 1908 г. в России спустили на воду первую в мире дизельную лодку – *Минога*.

В тот период устоялись взгляды на состав вооружения ПЛ. Он включал в себя несколько встроенных в оконечности корпуса ТА. Некоторые из лодок несли поворотные или траверзные аппараты. В 1912–1914 гг. в России был построен первый в мире *подводный заградитель* – *Краб*. Интересно то, что только в России и Германии на ПЛ смотрели как на средство борьбы с судоходством, в то время как в других странах – кроме защиты своего побережья, в них видели оружие, прежде всего, против *надводных боевых кораблей* противника. На начальном этапе Первой мировой войны ПЛ классифицировались исключительно исходя из их размеров. В ходе боевых действий вооружение лодок стали дополнять артиллерийскими орудиями, сначала калибром 57–76 мм, а затем – калибром 88–102 мм. Артиллерия, в основном, использовалась для расстрела *торговых судов*.

К концу Первой мировой войны в Германии появились лодки с усиленным артиллерийским вооружением (с двумя 152-мм и двумя 57-мм орудиями), а также большой автономностью (свыше 100 суток). Они стали классифицироваться как *подводные крейсера*. В Великобритании родилась идея *эскадренной ПЛ*. Предполагалось, что такая лодка будет плавать в одном порядке с *линейными кораблями*, а затем участвовать в сражении главных сил флота. В 1916 г. была заложена 21 *эскадренная лодка* типа *К*. Для обеспечения высокой скорости надводного хода их оснастили котлотурбинной установкой. Как оказалось, такой корабль был совершенно бесполезен в эскадренном бою. Ситуация усугублялась тем, что лодки типа *К* отличались высокой аварийностью, плохой остойчивостью и недостаточной управляемостью под водой. Не случайно вскоре после завершения войны все их продали на слом. Попытка реанимировать идею *эскадренной ПЛ* была предпринята в середине 30-х годов в Советском Союзе. Здесь построили три лодки типа *П*. Они также оказались неудачными. Больше к подобным кораблям никто не возвращался. Тем не менее, в Великобритании *эскадренные ПЛ* получили своеобразное развитие. Необходимость обстрела фландрского побережья, захваченного немцами, и фортов в Дарданеллах заставила англичан переоборудовать четыре последних корабля типа *К* в *мониторы* – в *дизель-электрические ПЛ*, вооруженные одним 305-мм орудием. Другой специализированной ПЛ, получившей развитие в годы Первой мировой войны стал *минный заградитель*, который в массовом порядке строился в Германии.

Между двумя мировыми войнами сложилась устойчивая классификация *ПЛ*. Во-первых, во всех странах их отнесли к отдельному классу *боевых кораблей*. Во-вторых, по конструкции (конструктивно-архитектурному типу) стали делить на: *однокорпусные*; *полуторакорпусные* и *двухкорпусные*. В-третьих, по своему основному назначению (и, естественно, составу вооружения), они стали делиться на: *торпедные* (или *ударные*); *минные заградители* и *специального назначения*. В каждой из этих групп *ПЛ* подразделялись по размерам на: *большие*; *средние*; *малые* и *сверхмалые*. Как правило, классификация *ПЛ* представляла собой комбинацию всех этих признаков.

Все *ПЛ* того периода являлись *дизель-электрическими*. Вместе с тем, в середине 30-х годов прошлого столетия немцы вновь вернулись к идее единого двигателя. В частности, инженер Гельмут Вальтер предпринял попытку создать дизель, работающий на перекиси водорода по замкнутому циклу. К концу 30-х годов он пришел к выводу, что концентрированную перекись водорода лучше применять не в дизельной, а в турбинной установке. В 1940–1945 гг. Вальтер построил несколько экспериментальных и *опытно-боевых ПЛ*, оснащенных парогазовой турбиной, работающей по так называемому «горячему» циклу. Часть из этих кораблей и рабочая документация попали в руки союзников. В Великобритании и Советском Союзе на основе полученной информации были построены *опытные парогазовые ПЛ*. Дальнейшего развития корабли этого типа не получили из-за внедрения на подводный флот ядерной силовой установки.

Наиболее широкое распространение получили *ударные ПЛ*, которые по назначению делились на: *крейсерские*; *позиционные* и *эскадренные*. Первые предназначались для одиночных действий в отдаленных районах Мирового океана, в районах, с ослабленной системой ПЛО. Они несли торпеды, мощное артиллерийское вооружение и летательный аппарат, который использовался для ведения разведки и корректировки артиллерийского огня. *Позиционные лодки* предназначались для действий на торговых коммуникациях против хорошо охраняемых конвоев методом маневрирования в заданном районе. Они могли действовать в составе группы. О назначении *эскадренных лодок* и их эволюции уже говорилось.

Минные заградители между Мировыми войнами большими сериями строились только в Советском Союзе. В ходе Второй мировой войны они также широкого распространения не получили. Единственное, в Германии ввели в строй несколько *заградителей VIII* серии (переработанный вариант *средней позиционной лодки VII* серии). Потеря интереса к кораблям этого типа объясняется тем, что все воюющие страны использовали мины, которые могли выставляться через штатные 533-мм ТА, и строить сравнительно большие и сложные по конструкции узко специализированные *подводные минные заградители* уже не требовалось. С другой стороны, *ПЛ* того периода не обладали навигационными приборами, обеспечивающими достаточную точность постановки в подводном положении.

В 20-х годах к *специальным лодкам* можно было отнести носители самолетов. Однако, это были опытные корабли единичной постройки (как это было в Великобритании и США) или *подводные крейсера* (как это было во Франции в случае с океанским рейдером *Surcouf*). В дальнейшем носители самолетов серийно строились только в Японии, но и это были *подводные крейсера*. Только в конце Второй мировой войны в Японии были созданы в прямом смысле этого слова *авианосцы* (см. *подводные авианосцы*). Развитие *специальных ПЛ* началось в конце 40-х годов прошлого столетия, когда, опять же, в Японии ввели в строй несколько носителей *сверхмалых лодок*.

В годы Второй мировой войны в Германии, Японии и Италии строились другие *специальные ПЛ* – *транспортные*. Причем в Германии они подразделялись на *подводные танкеры* и *подводные торпедовозы*. Те и другие предназначались для обеспечения боевых действий *средних позиционных ПЛ*. Наряду с этим немцы создали *транспортные ПЛ* для перевозки стратегических грузов. Характерно то, что в одном случае они переоборудовали *подводные крейсера* (корабли *IXD1* серии), а в другом случае – специально спроектировали лодку (корабль *XX* серии). В Японии *транспортные ПЛ* в основном использовались для доставки снабжения гарнизонам, находящимся на отдаленных о-вах Тихого океана. Причем такие *лодки* строились как флотом, так и армией – уникальный случай для практики подводного кораблестроения. Рассвет *ПЛ специального*

назначения наступил после Второй мировой войны. Тогда появились лодки, предназначенные для проведения *диверсионных операций, радиолокационного дозора, спасатели, цели и лаборатории.*

После Второй мировой войны *ПЛ* мира перестали классифицировать по размерам. Только в Советском Союзе строились *большие и средние позиционные дизель-электрические лодки.* В США была предпринята попытка создать так называемые *лодки-убийцы (SSK)* небольших размеров, предназначенные для борьбы с перспективными советскими лодками. Развития она, по целому ряду причин (и прежде всего, из-за появления *АПЛ*) не получила.

В 50-х годах прошлого столетия на вооружение *ПЛ* стали поступать крылатые (КР), а затем баллистические (БР) ракеты. Первые крылатые ракеты предназначались для нанесения ударов по береговым объектам и могли быть оснащены ядерными боевыми частями. Поэтому *ПЛ*, вооруженные ими, стали называть *стратегическими крейсерами.* Впоследствии *ПЛ* стали вооружать БР и они также стали классифицироваться как *стратегические крейсера.* С появлением возимых ядерных реакторов и внедрение их в подводное кораблестроение, заставило классифицировать *ПЛ* по типу ГЭУ на: *атомные (АПЛ) и дизель-электрические (ДЭПЛ).* Причем развитие получили *АПЛ*, как вооруженные БР и КР, так и вооруженные торпедами. Напротив, в основном все *ДЭПЛ* имели торпедное вооружение – исключение составляли советские корабли пр. 629 (с БР) и пр. 651 (с КР).

В начале 60-х годов в Советском Союзе, а затем и за рубежом были приняты на вооружение комплексы противокорабельных (ПКРК) и противолодочных (ПЛРК) ракет. В нашей стране стали строить специализированные *подводные крейсера*, предназначенные для нанесения ракетных ударов по корабельным группировкам противника (при помощи ПКРК). Иностранные комплексы были универсальны по носителям и их ракеты могли выстреливаться из 533-мм ТА. Данное обстоятельство привело к появлению *многоцелевых ПЛ*, которые одинаково успешно могли наносить удары по торговому судоходству, *боевым надводным кораблям, лодкам*, а затем и по береговым объектам (после появления стратегических комплексов КР). Причем эти *лодки* могли быть *атомными*, так и *дизель-электрическими.*

Подводная лодка атомная (ПЛА)

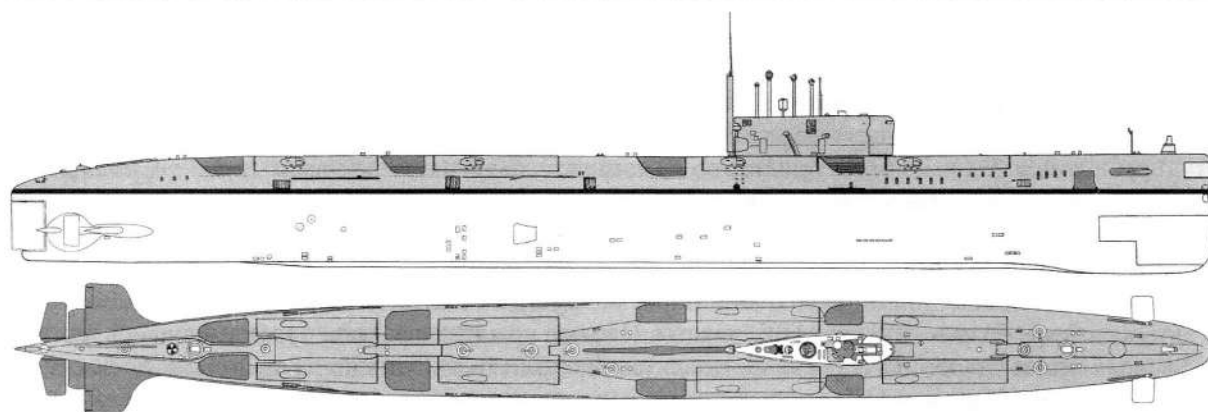
– *ПЛ*, оснащенная ЯЭУ, которая обеспечивает ей возможность непрерывно находиться под водой в течение длительного времени (до четырех месяцев). Запас ядерного горючего позволяет иметь практически неограниченную дальность плавания и скорость под водой более 40 уз, что значительно повышает ее боевые возможности по сравнению с *ДЭПЛ.* Первой *ПЛА* стала американская *Nautilus*, построенная в 1952–1954 гг. В настоящее время *ПЛА* составляют основу подводных сил ведущих морских держав. Они делятся на *стратегические подводные крейсера, многоцелевые и специальные лодки.*

Подводная лодка атомная, вооруженная крылатыми ракетами

– *ПЛА*, предназначенная для нанесения ударов по объектам на территории противника КР, оснащенными обычными или ядерными боевыми частями. Классифицируется как *многоцелевая ПЛ.* КР выстреливаются из штатных 533-мм ТА, а также из специальных вертикальных шахт, расположенных вне прочного корпуса. В нашей стране *ПЛА*, вооруженные КР делятся на два подкласса: *атомные подводные крейсера с крылатыми ракетами (АПКРРК)* – носители стратегических КР или ПКРК оперативного назначения («Гранит», «Базальт» и «Вулкан») и *атомные крейсерские с крылатыми ракетами (ПЛАРК)* – носители ПКРК тактического назначения «Аметист» и «Малахит». Эти корабли классифицировать как многоцелевые *ПЛА* нельзя, так как комплексы КР используются для решения основной боевой задачи, стоящей перед кораблем, тогда как все остальное вооружение и радиотехнические средства служат для самообороны.

Подводная лодка атомная многоцелевая

– *ПЛА*, предназначенная для нанесения ударов по береговым объектам (при помощи стратегических или тактических КР), группировкам *надводных кораблей* (при помощи ПКРК, торпед и мин заграждения) и *подводным лодкам* (при помощи ПЛУР, торпед и

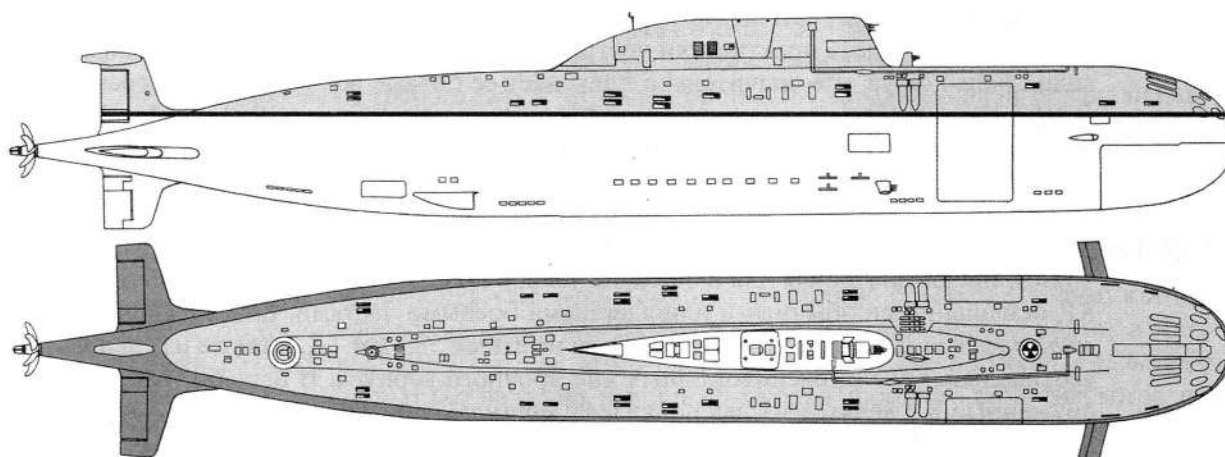


Атомный подводный крейсер с крылатыми ракетами (АПКРРК) пр. 675

В 1961–1968 гг. на ССЗ им. Ленинского Комсомола (в Комсомольске-на-Амуре) и на Северном машиностроительном предприятии (в Северодвинске) было построено 29 АПКРРК пр. 675. В ходе эксплуатации они постоянно модернизировались. Первой модификацией стал пр. 675МУ. В соответствии с ним на К-28 систему «Успех» (обеспечения целеуказания) заменяли системой «Успех-У», а комплекс «Аргумент» (управления и наведения ПКР) – комплексом «Аргон». Второй модификацией стал пр. 675К. В соответствии с ней на К-47 и К-125 установили комплекс «Касатка-Б» (получение целеуказания от ИСЗ). Девять кораблей (К-23, К-56, К-57, К-104, К-128, К-175, К-184, К-189 и К-204) модернизировали по пр. 675МК. В соответствии с ним на АПКРРК заменили ПКРК П-6 более совершенным комплексом «Базальт» и установили комплекс «Касатка-Б». Наконец, четыре корабля (К-1, К-22, К-35 и К-134) модернизировали по пр. 675МКВ – с заменой ПКРК П-6 комплексом «Вулкан» и установкой комплекса «Касатка-Б». АПКРРК пр. 675 различных модификаций оставались в составе советского (а затем и РФ) ВМФ до середины 90-х годов прошлого столетия.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 4450 т; 115,4 x 9,3 x 7,9 м; 2 ВВР + 2 ГТЗА суммарной мощн. 35 000 л.с.; скорость полн. хода в подв. положении – 23,0 уз; скорость полн. хода в надв. положении – 14,0 уз; автономность – 90 сут.; предел. глубина погруж. – 300 м; экипаж – 104 человек.

Вооружение: 8x1 ПКРК П-6 (с надводным стартом из поднятых контейнеров); 4(Н) 650-мм ТА + 2(Н) 400-мм ТА с общим боезапасом 10 торпед.

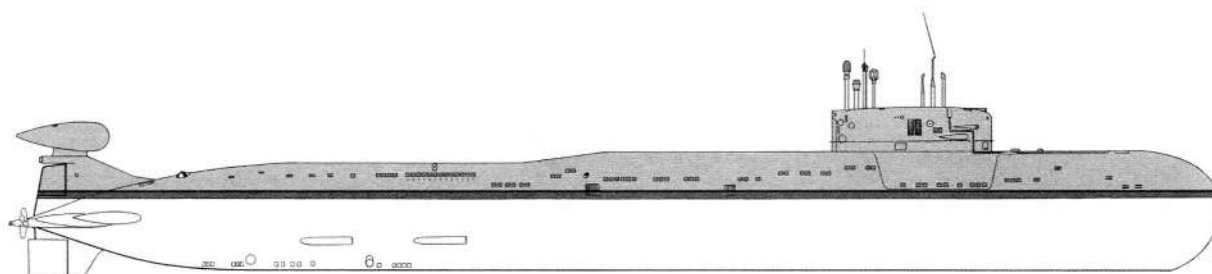


Многоцелевая ПЛА ВМФ РФ Гепард (пр. 971)

В 1983–2008 гг. на ССЗ им. Ленинского Комсомола (в Комсомольске-на-Амуре) и на Северном машиностроительном предприятии (в Северодвинске) было построено 15 многоцелевых ПЛА пр. 971 (шифр «Барс»). В подавляющем большинстве они продолжают оставаться в составе ВМФ РФ. Один из этих кораблей (К-152) был достроен по измененному проекту (с 8 533-мм ТА и вооруженному многофункциональным ракетным комплексом «Club»). Он должен быть передан правительству Индии во временную аренду.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 8140 т; 113,3 x 13,8 x 9,7 м; 1 ВВР + 1 ГТЗА мощн. 50 000 л.с.; скорость полн. хода в подв. положении – 33,0 уз; скорость полн. хода в надв. положении – 10,0 уз; автономность – 100 сут.; предел. глубина погруж. – 600 м; экипаж – 100 чел.

Вооружение: 4(Н) 650-мм ТА + 4(Н) 533-мм ТА с общим боезапасом 40 торпед, ПЛУР, стратегических КР комплекса «Гранат», мин; ПЗРК «Стрела-3».



ПЛА специального назначения советского ВМФ КС-403 пр. 667АК (шифр «Аксон-1»)

В 1982–1983 гг. была переоборудована на МП «Звездочка» (г. Северодвинск) из ПЛА стратегического назначения пр. 667А, выведенной в 1981 г. из состава советских МСЯС в соответствии с договором «ОСВ-1». Предназначалась для испытаний перспективного ГАК третьего поколения «Скат-3» и ряда других образцов акустического и неакустического оборудования. В 1990–1995 гг. на МП «Звездочка» прошла модернизацию по пр. 09780 (шифр «Аксон-2»), после которой участвовала в испытаниях ГАК четвертого поколения «Иртыш-Амфора».

ТТЗ (вооружение отсутствует): водоизмещение норм. – 8700 т; 151,8 × 11,7 × 7,9 м; 2 ВВР + 2 ГТЗА суммарной мощн. 40 000 л.с.; скорость полн. хода в подв. положении – 27,0 уз; скорость полн. хода в надв. положении – 16,5 уз; автономность – 60 сут.; предел. глубина погруж. – 400 м; экипаж – 60 чел.

мин заграждения). Кроме того, может использоваться в специальных диверсионных операциях, нести дозорную и патрульную службы. Ракеты, торпеды, мины и диверсионные средства могут выстреливаться (выставляться) из 533-мм или 650-мм ТА. На некоторых *многоцелевых ПЛА* для хранения и пуска стратегических КР используются специальные шахты, размещенные вне прочного корпуса (например, корабли ВМС США типа *Los Angeles*, построенные в 1972–1996 гг. серий в 62 единицы). Современные многоцелевые *ПЛА* являются развитием первых зарубежных *крейсерских ПЛА* или отечественных *противолодочных ПЛА* второго поколения.

Подводная лодка атомная специальная

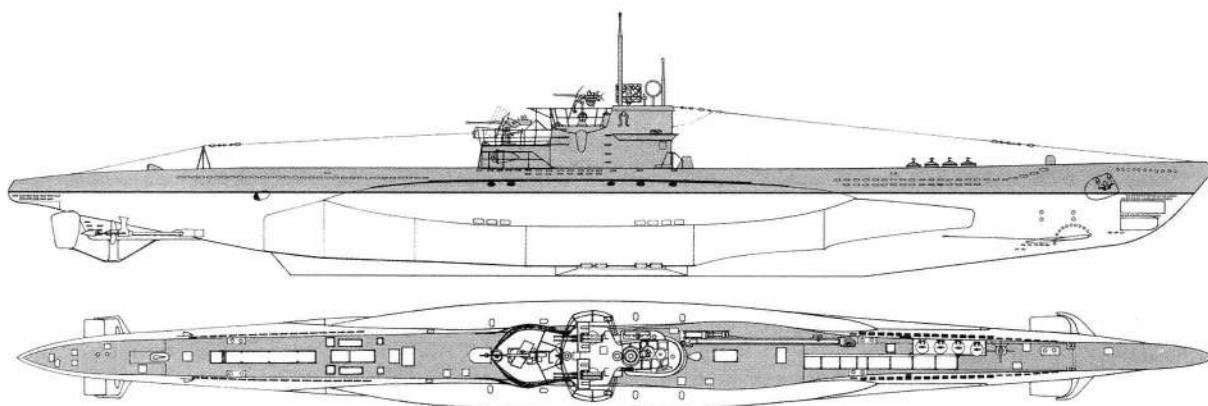
– *ПЛА*, предназначенная для проведения специальных диверсионных и десантных операций в отдаленных районах Мирового океана и являющаяся носителем *сверхмалых ПЛ* или других *диверсионно-высадочных средств*. Может также использоваться для изучения и освоения Мирового океана, а также испытаний новых видов оружия и радиотехнических средств. В настоящее время такие корабли имеются только в составе ВМФ РФ и ВМС США. Так, например, в 2005 г. ВМС США передали третью в серии многоцелевых *ПЛА* типа *Seawolf – Jimmy Carter* подводным водоизмещением 11 000 т. В отличие от первых двух кораблей серии ее корпус был увеличен в длину на 30,5 м (до 138,1 м) за счет вставки дополнительного отсека. Этот двухкорпусный отсек под названием «Многофункциональная платформа» (Multi-Mission Platform) представляет собой цилиндр диаметром меньшим по сравнению с остальным прочным корпусом (так называемая «осиная талия»), закрытый сверху легким корпусом. Проницаемый объем между корпусами используется для хранения необитаемых подводных (НПА) и беспилотных летательных (БЛА) аппаратов. Там также находится шлюзовая камера и подруливающие устройства. На палубе надстройки *Jimmy Carter* могут транспортироваться *сверхмалые ПЛ* сил специального назначения или *сухое палубное убежище*. Внутри прочного корпуса врезанной секции размещаются до 50 человек сил специального назначения со всем снаряжением. Таким образом, эта *ПЛ* ориентирована на проведение специальных операций, несмотря на то, что официально классифицируется как *многоцелевая ПЛА*.

Подводная лодка атомная стратегическая

– см. *крейсер подводный ракетный стратегического назначения*.

Подводная лодка дизель-электрическая (ДЭПЛ)

– *ПЛ*, имеющая дизель-электрическую ЭУ, обеспечивающую надводный ход с помощью дизелей (или дизель-генераторов), а подводный – гребными электродвигателями



Средняя позиционная ДЭПЛ германского флота VIIС серии

В 1936–1945 гг. в Германии было построено 693 корабля VII серии различных модификаций, в том числе транспортные ПЛ (VIIF серия) и подводные минные заградители (VIID серии). Корабли VIIС серии являлись основной ударной силой германского подводного флота в годы Второй мировой войны.

ТТЭ: водоизмещение подвод. – 871 т; 67,2 x 6,2 x 4,8 м; 2 ДД суммарной мощн. 2800 л.с. + 2 ГЭД мощн. 750 л.с.; скорость полн. хода надв. – 17,0 уз; скорость хода полн. подв. – 7,6 уз; автономность – 35 сут.; предел. глубина погруж. – 250 м; экипаж – 44 чел.

Вооружение: 4 (Н) 533-мм + 1 (К) 533-мм ТА с общим боезапасом 14 торпед или 26 мин (вместо торпед); 1х1 37-мм + 2х2 20-мм зенитных автоматов.

(ГЭД), получающими питание от АБ. На перископной глубине современные ДЭПЛ могут идти и под дизелями, работающими при помощи специальных устройств (РДП или «шнорхеля»), обеспечивающих подачу воздуха из атмосферы. Время непрерывного нахождения под водой ограничивается емкостью АБ и средств регенерации, а дальность плавания – запасом дизельного топлива. Для зарядки АБ дизелями (или дизель-генераторами) ПЛ вынуждена находиться в надводном положении или на перископной глубине с выдвинутой шахтой РДП. Ограниченные запасы энергии, малое время пребывания и небольшие скорости под водой (до 20 уз) резко снижают ее боевые возможности по сравнению с ПЛА.

Подводная лодка дизель-электрическая ракетная

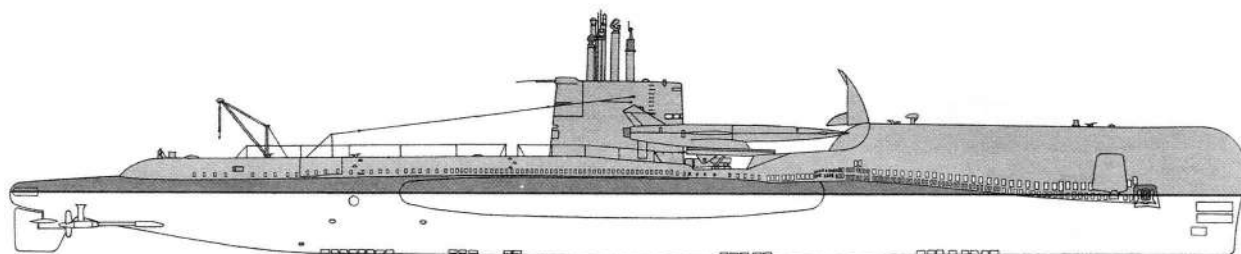
– ДЭПЛ, вооруженная крылатыми ракетами (КР). Предназначенная для нанесения ударов по стратегически важным военно-экономическим и политическим объектам в глубине территории противника и по его группировкам надводных кораблей при помощи КР. На начальном этапе развития ракетных ДЭПЛ комплексы КР составляли основу их вооружения. Причем в тот период лодки, вооруженные противокорабельными КР, строились только в Советском Союзе. В середине 70-х годов, после появления за рубежом противокорабельных КР с дальностью полета порядка 100 км, они стали постепенно поступать на вооружение ДЭПЛ. Такие корабли стали классифицировать как *многоцелевые ПЛ*. В нашей стране такие лодки появились в конце 90-х годов после принятия на вооружение многофункционального ракетного комплекса «Калибр».

Подводная лодка дизель-электрическая специальная

– ДЭПЛ, предназначенная для проведения специальных диверсионных и десантных операций в прибрежных мелководных, сложных в навигационном отношении районах, где действия ПЛА затруднены либо вообще невозможны. Являются носителем индивидуальных диверсионно-высадочных средств. Могут также использоваться для отработки новых форм корпуса, органов и систем управления, изучения и освоения Мирового океана, а также испытаний новых видов оружия и радиотехнических средств.

Подводная лодка дизель-электрическая стратегическая

– ДЭПЛ, вооруженная баллистическими ракетами. Предназначенная для нанесения ударов по стратегически важным военно-экономическим и политическим объектам в глу-

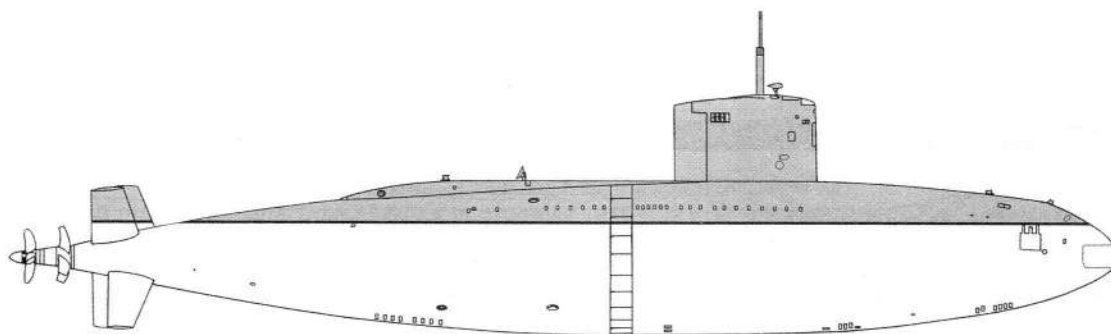


ДЭПЛ ракетная ВМС США *Growler*

В 1955–1959 гг. по заказу ВМС США были построены две ракетные ДЭПЛ *Growler* и *Grayback*. Единственные американские ракетные ДЭПЛ специальной постройки. Основу их вооружения составляли четыре стратегические КР «Regulus-I». В 1963 г., когда эти ракеты сняли с вооружение (так как предпочтение было отдано БР), *Grayback* была переоборудована (в 1967–1969 гг.) в десантно-транспортную лодку (специального назначения), а *Growler* – вывели в резерв. В 1980 г. ее переоборудовали в корабль-музей. *Grayback* прослужила до 1984 г. Затем ее продали на слом.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 2540 т; 97,2 x 8,8 x 5,8 м; 3 ДД суммарной мощн. 4500 л.с. + 2 ГЭД мощн. 5400 л.с.; скорость полн. хода надв. – 12,0 уз; скорость хода полн. подв. – 15,0 уз; автономность – 70 сут.; испытательная глубина погруж. – 210 м; экипаж – 84 чел.

Вооружение: 4 КР «Regulus-I»; 4 (Н) 533-мм + 2 (К) 533-мм ТА с общим боезапасом 22 торпеды.



Специальная (экспериментальная) ДЭПЛ ВМС США *Albacore*

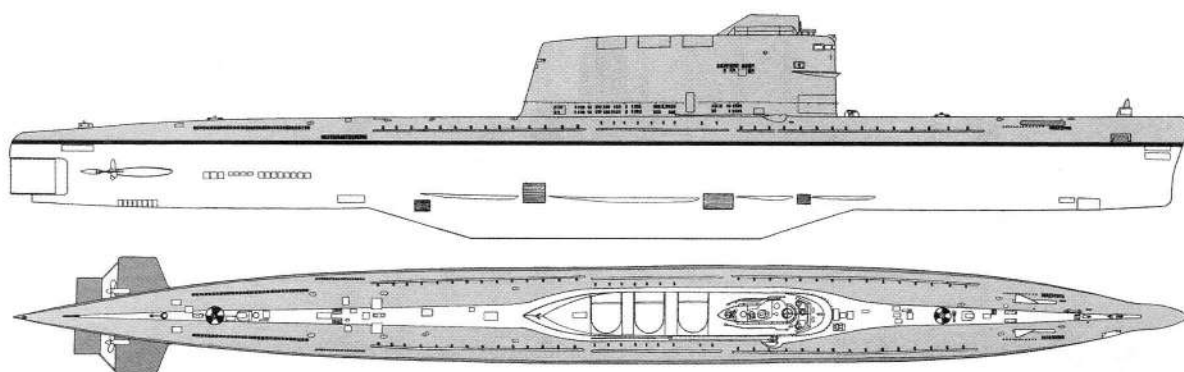
Построена в 1952–1953 гг. на верфи ф. «Portsmouth Navy Shipyard» в Портсмуте. Предназначалась для отработки формы корпуса, органов и систем управления, двигателей скоростных ПЛА. За время эксплуатации прошла пять кардинальных модернизаций. Семь раз на ней меняли форму корпуса, оперение, двигатели и т. д. В 1966 г. достигла наибольшей для ДЭПЛ мира подводной скорости хода – 33 уз. В 1980 г. была исключена из списков ВМС США и в настоящее время используется в качестве корабля-музея.

ТТЭ: водоизмещение подв. – 1847 т; 62,6 x 8,4 x 5,6 м; 2 ДГ суммарной мощностью 2000 л.с. + 1 ГЭД мощностью 20 000 л.с.; скорость полн. хода надв. – 15,0 уз; скорость хода полн. подв. – 33 испытательная глубина погруж. – 180 м; экипаж – 55 чел.

бине территории противника. Строились только в Советском Союзе и Франции. Причем во Франции это была единственная *Gymnote*, построенная в 1963–1966 гг. в Шербуре и использовавшаяся в качестве экспериментального корабля для испытаний БР. Интересно то, что эта лодка закладывалась как первая французская ПЛА, но по причинам технологического порядка достраивалась как ДЭПЛ.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА КРЕЙСЕРСКАЯ

– ПЛ, предназначенная для длительных действий в удаленных от основных театров войны районах с ослабленной системой противолодочной обороны. Как правило, действовали одиночно. Наиболее широкое распространение получили в 30-х годах и в годы Второй мировой войны в ВМС США, Германии и Японии. Кроме того, строились в Италии, СССР и Франции.

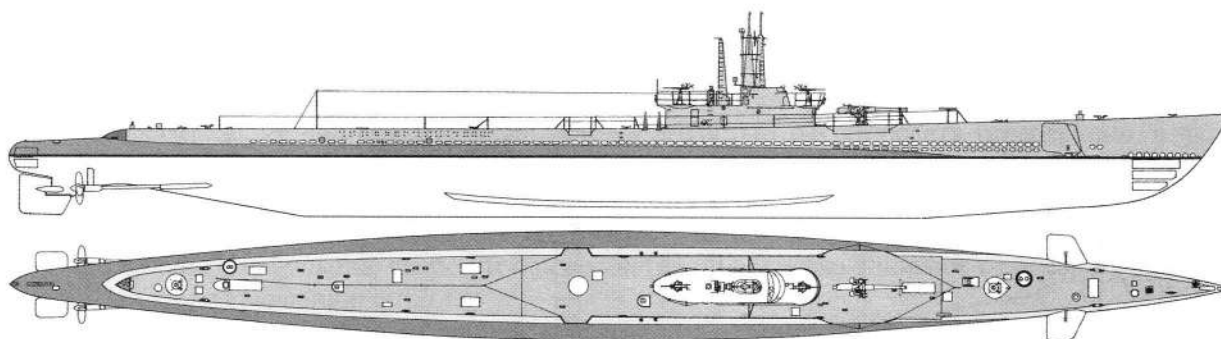


ДЭПЛ стратегическая советского ВМФ пр. 629

В 1959–1962 гг. на ССЗ им. Ленинского Комсомола (в Комсомольске-на-Амуре) и на Северном машиностроительном предприятии (в Северодвинске) было построено 23 ДЭПЛ пр. 629. В ходе эксплуатации они постоянно модернизировались. Основной модификацией стал пр. 629А – с заменой комплекса Д-2 (с надводным стартом ракет) комплексом Д-4 (с подводным стартом ракет). Корабли пр. 629 всех модификаций продолжали службу в советском ВМФ до конца 80-х годов прошлого столетия.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 2860 т; 99,0 x 8,2 x 8,0 м; 3 ДД суммарной мощн. – 1500 л.с. + 1 ГЭД мощн. 540 л.с. (на средней линии вала) + 2 ГЭД суммарной мощн. 860 л.с. (на бортовых линиях вала) + 1 ГЭД мощн. 140 л.с. (эконом. хода); скорость полн. хода надв. – 14,0 уз; скорость хода полн. подв. – 12,2 уз; автономность – 70 сут.; предел. глубина погруж. – 300 м; экипаж – 83 чел.

Вооружение: 3 БР комплекса Д-2; 4 (Н) 533-мм + 2 (К) 533-мм ТА с общим боезапасом 6 торпед.



Подводная лодка крейсерская ВМС США типа *Balao*

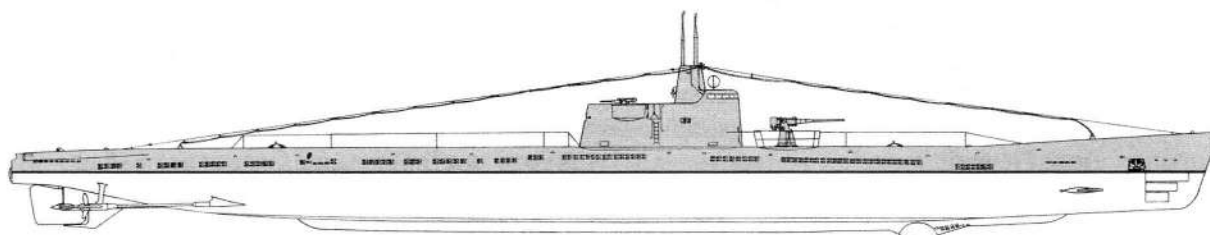
В 1942–1945 гг. по заказу ВМС США было построено 119 крейсерских ПЛ типа *Balao*. Это была самая крупная серия лодок в истории американского подводного кораблестроения. На долю лодок этого типа приходится примерно половина тоннажа, потопленного американскими ПЛ в годы Второй мировой войны. После ее завершения продолжали эксплуатироваться вплоть до начала 70-х годов. При этом часть кораблей прошли модернизацию по программе GUPPY. Часть ПЛ передали Аргентине, Венесуэле, Греции, Испании, Италии, Нидерландам и Турции.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 1990 т; 93,5 x 8,3 x 5,2 м; 4 ДГ мощн. по 1350 л.с. + 4 ГЭД мощн. по 1370 л.с.; скорость полн. хода надв. – 20,3 уз; скорость хода полн. подв. – 8,8 уз; дальн. плавания надв. – 11 000 миль (10 уз); дальн. плавания подв. – 100 миль (2 уз); автономность – 90 сут.; испытат. глубина погруж. – 120 м; экипаж – 85 чел.

Вооружение: 6(Н) 533-мм + 4(К) 533-мм ТА с общим боезапасом 24 торпеды; 1x1 102-мм орудие + 1x2 20-мм автомат.

Подводный минный заградитель

– ПЛ, предназначенная для скрытной постановки минных заграждений. Первый в мире подводный минный заградитель (ПМЗ) *Краб* был построен в 1909–1915 гг. в Николаеве под руководством М.П. Налетова. Его устройство для постановки мин представляло собой два минных коридора, расположенных побортно вдоль корабля в надстройке. Их боковые стенки имели направляющие рельсы, а в нижней части располагался привод конвейерного типа. Достигнув конца коридора, мины друг за другом сбрасывались за борт. В Германии использовалась принципиально другая схема устройства постановки мин – они хранились в вертикальных или наклонных проницаемых шахтах, и после отдачи стопора сбрасывались под корабль-носитель. Оба способа постановки: русский –

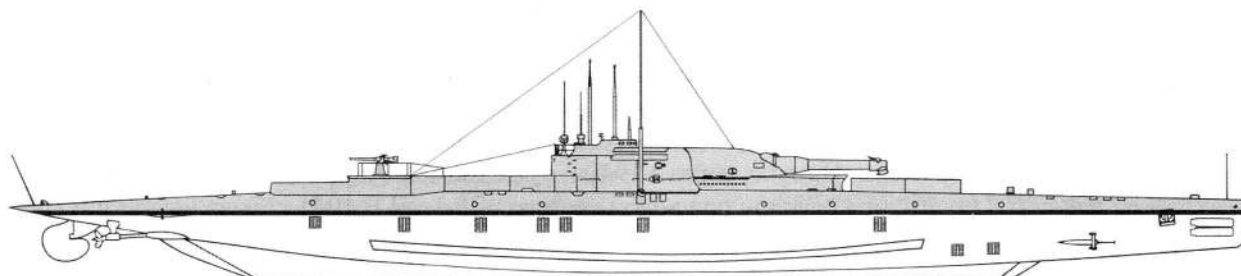


Подводный минный заградитель XIII серии (типа «Ленинец»)

В 1936–1939 гг. на «Балтийском ССЗ» (в Ленинграде) и ССЗ «им. А.Марти» (в Николаеве) было построено семь кораблей XIII серии, которые в разобранном виде перевозились по железной дороге на Дальний Восток, где на ССЗ им. «Ленинского комсомола» осуществлялась сборка и достройка. Все они входили в состав ТОФ. В 1942–1943 гг. Л-15 совершила переход из Петропавловска-Камчатского в Полярное. Шедшая вслед за ней Л-16 была торпедирована и потоплена в октябре 1942 г., вероятно японской ПЛ.

ТТЭ: водоизмещение норм. – 1094 т; 85,3 x 7,0 x 4,1 м; 2 ДД суммарной мощн. – 950 л.с. + 2 ГЭД суммарной мощн. – 680 л.с.; скорость полн. хода надв. – 15,0 уз; скорость полн. хода подв. – 9,0 уз; дальн. плавания надв. – 1440 миль (15 уз); дальн. плавания подв. – 150 миль (2,5 уз); автономность – 30 сут.; рабочая глубина погруж. – 100 м; экипаж – 52 чел.

Вооружение: 18 мин; 6 (Н) 533-мм + 2 (забортных) 533-мм ТА с общим боезапасом 18 торпед; 1x1 100-мм + 1x1 45-мм орудия.



Подводный монитор британских ВМС типа М

Три подводных монитора типа М были построены 1916–1921 гг. Четвертый корабль серии (М-4) был продан на слом в 1921 г. так и не будучи достроенным. М-1 затонула в 1925 г. в Ла-Манше после столкновения со шведским торговым судном. М-2 в 1923–1928 гг. переоборудовали в экспериментальный корабль-носитель гидросамолета (за счет демонтажа 305-мм орудия). В 1932 г. она затонула на подходах к Портленду по неизвестным причинам. М-3 в 20-х годах перестроили в минный заградитель (100 мин) и в 1932 г. продали на слом.

ТТЭ: водоизмещение подв. – 1950 т; 90,2 x 7,5 x 4,8 м; 2 ДД суммарной мощн. – 6000 л.с. + 2 ГЭД мощн. – 2600 л.с.; скорость полн. хода надв. – 14,0 уз; скорость полн. хода подв. – 8,5 уз; дальн. плавания надв. – 3840 миль (10 уз); дальн. плавания подв. – 80 миль (2,0 уз); рабочая глубина погруж. – 60 м; экипаж – 65 чел.

Вооружение: 1x1 305-мм + 1x1 76-мм орудия; 4(Н) 457-мм с общим боезапасом 12 торпед.

«за корму» и немецкий «под себя» – использовались во многих странах и просуществовали вплоть до конца Второй мировой войны. С ее началом эволюция ПМЗ прекратилась. Их постройкой занимались лишь Германия (ввела в строй всего лишь 14 кораблей) и Советский Союз. Дело в том, что все воюющие страны использовали мины, которые могли выставляться через штатные 533-мм ТА. Кроме того, ПЛ того периода не обладали навигационными приборами, обеспечивающими достаточную точность постановки в подводном положении. В этих условиях строить сравнительно большие и сложные по конструкции ПМЗ не имело смысла.

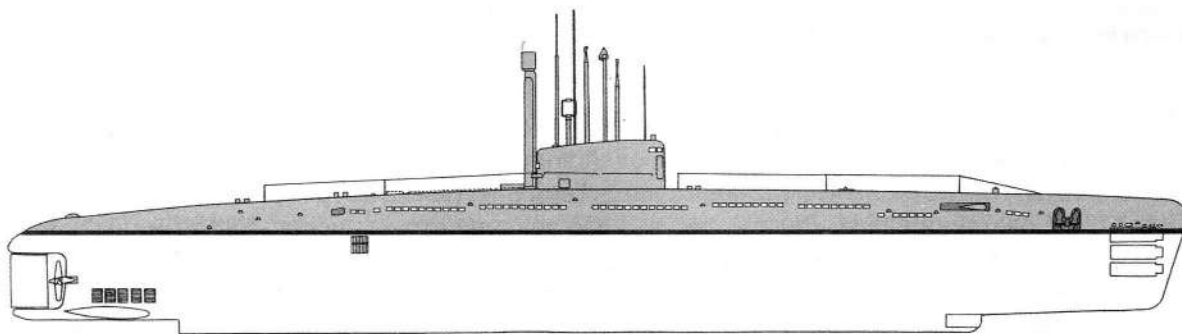
Подводный монитор

– ПЛ ВМС Великобритании периода Первой мировой войны, предназначенная для обстрела фландрского побережья, занятого немецкими войсками и фортов в Дарданеллах. Как полагали, ПЛ, вооруженная тяжелым орудием, находясь за пределами эффективной стрельбы береговых батарей, сможет произвести его зарядание в надводном положении, затем, придав стволу максимально возможный угол возвышения, погрузиться под перископ. При этом дульный срез должен был оставаться над водой. В таком положении ПЛ сближалась с целью, оставаясь неуязвимой для береговой артиллерии, производила выстрел. Затем цикл повторялся. На практике оказалось, что таким спосо-

бом *ПЛ* маневрировать не могла, и выстрел приходилось производить из надводного положения. В качестве *подводных мониторов (ПМ)* британское Адмиралтейство решило использовать четыре недостроенных *ПЛ* типа *K* (см. *ПЛ эскадренные*). На них паросиловую ГЭУ заменили дизель-электрической, а также установили одно 305-мм орудие, снятое с устаревших *эскадренных броненосцев* типа *Majestic*. До момента окончания Первой мировой войны успели закончить постройку лишь одного корабля – *M-1*. Эту *ПЛ* направили в Средиземное море, но она там себя проявить так и не смогла. Дальнейшего развития идея *ПМ* не получила. Однако в 20-х годах прошлого столетия в Великобритании и Франции были построены две *ПЛ* с усиленным артиллерийским вооружением, предназначавшиеся для ведения боя с *надводными боевыми кораблями* противника. Наибольший интерес представляет французская *Surcouf*. Эта лодка, подводным водоизмещением 4300 т, вооруженная двумя 203-мм орудиями, по своей архитектуре во многом напоминала британские *подводные мониторы* типа *M*. Правда, *Surcouf* мог вести огонь исключительно в надводном положении. Для управления им использовался перископический дальномер, а для корректировки – бортовой одноместный гидросамолет.

Подводная лодка парогазовая

– *ПЛ*, оснащенная парогазовой турбинной энергетической установкой (ПГТУ). Работы по созданию такой установки были начаты немецким инженером Гельмутом Вальтером в середине 30-х годов прошлого столетия. В результате разложения высококонцентрированного раствора перекиси водорода продукты реакции подавались в турбину, вращавшую через понижающий редуктор гребной винт, а затем отводились за борт корабля. ПГТУ работала по так называемому «холодному» циклу. Теоретически она должна была обеспечивать *ПЛ* ход в подводном положении более 20 уз, что являлось рекордом для своего времени. Однако, когда в 1940 г. провели испытания первой опытной *парогазовой ПЛ (V-80)*, она развила под водой скорость 28,1 уз! В 1941 г. была начата постройка *V-300* (или *U-791*), чья ЭУ работала по «горячему» циклу. В нем продукты разложения – пары воды и кислород поступали в камеру горения, куда одновременно поступало топливо, которое сгорало в среде, насыщенной кислородом. Температура продуктов горения достигала 2000°C. Парогазовая смесь поступала в конденсатор, где охлаждалась, а уж затем – в турбину. На *V-300* ПГТУ из-за низкой экономичности являлась форсажным двигателем. Ее дополняла дизель-электрическая силовая установка, являвшаяся двигателем экономического хода. До конца Второй мировой войны немцы до-



ПЛ с ПГТУ советского ВМФ пр. 617

Построена в 1954–1956 гг. на ССЗ «Судомех» (в Ленинграде). Создана на базе технической документации по немецкой *ПЛ XXVI* серии с ПГТУ. В 1956–1959 гг. проводилась опытная эксплуатация корабля (*C-99*). Он совершил 98 выходов в море и прошел около 800 миль в подводном положении (из них 315 под ПГТУ). В мае 1959 г. на *C-99* произошла авария с взрывом и затоплением турбинного отсека через возникшую пробоину в прочном корпусе. После аварии *ПЛ* не восстанавливали и вскоре разобрали на металл.

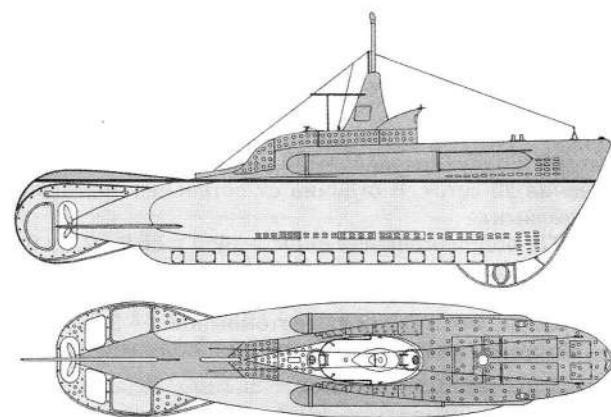
ТТЭ: водоизмещение норм. – 950 т; 62,2 x 6,1 x 5,1 м; 1 ПГТУ мощн. 7250 л.с. + 1 ДГ мощн. 1000 л.с. + 1 ГЭД мощн. 735 л.с.; скорость полн. хода надв. – 11,0 уз; скорость хода полн. подв. под ПГТУ – 20,0 уз; скорость хода полн. подв. под ГЭД – 9,3 уз; дальн. плавания в режиме РДП – 8000 миль (5,8 уз); дальн. плавания подв. под ПГТУ – 120 миль (20,0 уз); дальн. плавания подв. под ГЭД – 32 мили (2,3 уз); автономность – 45 сут.; предел. глубина погруж. – 200 м; экипаж – 51 чел.

Вооружение: 6(Н) 533-мм с общим боезапасом 12 торпед.

строили четыре *опытно-боевые ПЛ* серий *Wa-201* и *Wk-202*, а также три (из 12 заложенных) *боевые ПЛ XVII* серии. Два таких корабля попали в руки союзников. В Великобритании один из них (*U-1407*) испытали. Используя полученный опыт, англичане построили две *экспериментальные ПЛ* – *Explorer* и *Excalibur*. К моменту завершения их постройки в США уже был создан транспортируемый ядерный реактор, и работы над ПГТУ потеряли всякий смысл. В Советском Союзе *парогазовую ПЛ* пр. 617 построили, используя трофейную техническую документацию по кораблю *XXVI* серии (океанской *ПЛ* с ПГТУ). Несмотря на успех испытаний, ВМФ она не устроила из-за проблем, связанных с большой шумностью во время движения в подводном положении на большой скорости. Дальнейшего развития *ПЛ* с ПГТУ не получили.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА СВЕРХМАЛАЯ

– *ПЛ*, предназначенная для решения специальных диверсионных операций в прибрежных, мелководных, сложных в навигационном отношении районах, прорыва на хорошо защищенные рейды и охраняемые якорные стоянки. Доставляются к месту выполнения операции на борту *лодки-носителя* или на его буксире. *Сверхмалые ПЛ (СМПЛ)* появились в начале 40-х годов в Японии. Они предназначались для атаки кораблей противника в портах и базах. В годы Второй мировой войны *СМПЛ* стали строить в Великобритании и Италии, а затем в Германии. В Великобритании и Италии, как и в Японии, эти корабли предназначались для атакующих действий, в то время как в Германии – для оборонительных. На завершающем этапе Второй мировой войны в Японии также стали строить *СМПЛ*, предназначенные для обороны Филиппин и о-вов Метрополии. Эти корабли не имели носителей и действовали с береговых баз. После Второй мировой войны *СМПЛ* широкого развития не получили.



СМПЛ итальянских ВМС типа *CB*

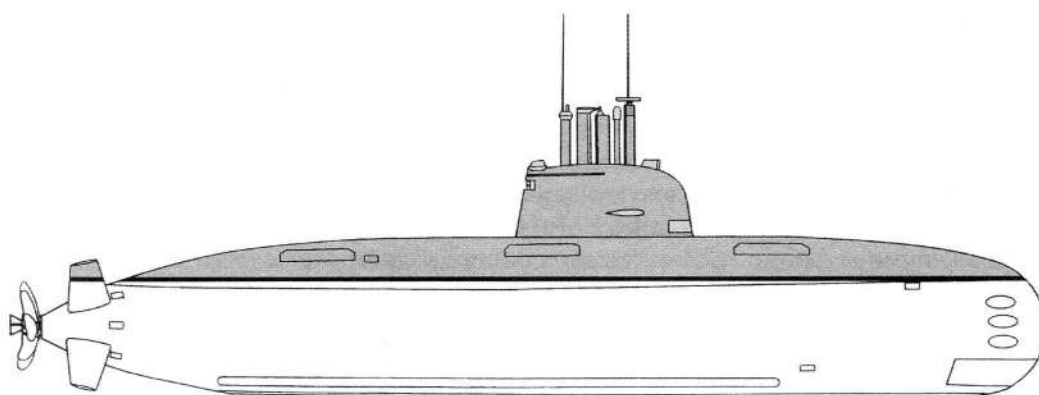
В 1941–1943 гг. ф. «Caproni-Torpedo» строила серию из 22 *СМПЛ* типа *CB*. Из них, до момента капитуляции Италии, успели ввести в строй только 12 кораблей. Они участвовали в боевых действиях в Средиземном и Черном морях. В частности, шесть *СМПЛ* базировались в Севастополе и Ялте. Эти корабли действовали против советских *ПЛ*. В августе 1943 г. *CB-4* в районе м. Урет потопила *Щ-203*, находившуюся в надводном положении. После освобождения Крыма все *СМПЛ* типа *CB* были переведены в Констанцу (Румыния), где их либо потопила советская авиация, либо взорвали собственные экипажи. Оставшиеся в Средиземном море корабли после Второй мировой войны разобрали на металл.

ТТЭ: водоизмещение подв. – 45 т; 15,0 x 3,0 x 2,1 м; 1 ДД мощн. 90 л.с. + 1ГЭД мощн. 100 л.с.; скорость хода надв. – 7,5 уз; скорость хода подв. – 7,0 уз; дальн. плавания надв. – 1400 миль (5,0 уз); дальн. плавания подв. – 50 миль (3,0 уз); рабочая глубина погруж. – 55 м; экипаж – 4 чел.

Вооружение: 2 450-мм ТА (заборные решетчатые).

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С ЕДИНОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ УСТАНОВКОЙ

– *ПЛ*, оснащенная единым двигателем – дизелем, работающим по замкнутому циклу с химическим поглотителем углекислого газа известкового типа. Первая такая *ПЛ* пр. 95 (*M-401*) была завершена постройкой в 1941 г. В том же году ее перевели из Ленинграда на Каспийское море, где были проведены испытания. Хотя этот корабль и был принят на вооружение (в 1946 г.), его недостатки заставили переработать проект, и в первой половине 50-х годов в Советском Союзе были введены в строй 30 *ПЛ* с единым двигателем пр. *A615*. В 1955–1957 гг. в процессе эксплуатации этих кораблей произошел ряд катастроф, в том числе, повлекших жертвы среди экипажей, а также гибель двух из них. Причиной аварий (взрывов в машинных выгородках) являлась работа дизелей при низком содержании (менее 15%) кислорода в газовой смеси, подаваемой к дизелям, и накопление в отсеках корабля несгоревшего кислорода. Все *ПЛ* пр. *A615* эксплуатировались до конца 60-х годов прошлого столетия. Дальнейшего развития они не получили.



ДЭПЛ с электрохимическим генератором (единым двигателем) ВМС Германии тип 212

На верфях ф. HDW в Киле и ф. TNSW в Емдене с ноября 1999 г. строится серия ДЭПЛ тип 212. Ее 12 кораблей должны заменить в составе ВМС Германии ПЛ тип 205 и тип 206. Работа электрохимического генератора (воздухонезависимой установки) обеспечивает ПЛ возможность непрерывного плавания под водой в течение 20 суток. В отличие от остальных немецких ПЛ послевоенной постройки они являются океанскими кораблями.

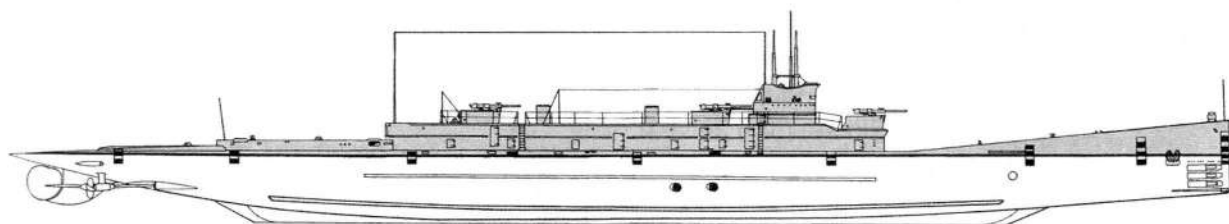
ТТЭ: водоизмещение норм. – 1450 т; 55,9 x 7,0 x 6,0 м; 3 ДГ суммарной мощн. 4240 л.с. + 1 ГЭД мощн. 3875 л.с. + 1 электрохим. генератор (ЭХГ) мощн. 300 кВт; скорость полн. хода надв. – 12,0 уз; скорость хода полн. подв. – 20,0 уз; дальн. плавания надв. – 8000 миль (8 уз); дальн. плавания подв. – 420 миль (4 уз); дальн. плавания подв. под ЭХГ – 1440 миль (3 уз); автономность – 30 сут.; предел. глубина погруж. – 300 м; экипаж – 27 чел.

Вооружение: 6 (Н) 533-мм ТА с общим боезапасом 12 торпед.

из-за внедрения в подводное кораблестроение ядерной энергетики и низкой надежности дизелей, работающих по замкнутому циклу. В других странах к идее единого двигателя для неатомных ПЛ вернулись в середине 70-х годов. В Швеции был разработан двигатель-генератор Стирлинга (или двигатель с внешним подводом теплоты). Все цилиндры этого двигателя имеют единую камеру сгорания, а поршни выполняют функции рабочего поршня и вытеснителя. В качестве окислителя используется криогенный кислород. По своему КПД двигатель Стирлинга соответствует современному дизелю, но уступает ему по мощности и поэтому может выполнять лишь вспомогательные функции. В 1992–1997 гг. в Швеции были построены три ПЛ типа *Gotland*. Каждая из них оснащена двумя ДГ мощностью по 1000 л.с. и двумя Стирлинг-генераторами мощностью по 750 кВт. Благодаря последним, ПЛ могут находиться под водой ок. 14-ти суток. В Германии был разработан электрохимический генератор водородно-кислородного типа. В нем химическая энергия превращается в электрическую, без процесса горения или механического движения. С 1999 г. для ВМС Германии строится серия ПЛ тип 212, оснащенных таким генератором.

Подводная лодка эскадренная

– ПЛ, предназначенная для совместных действий с эскадрой надводных боевых кораблей и призванная решать задачи по предварительному ослаблению противника перед предстоящим боем, ведения разведки и противолодочной обороны основных сил. Для этого требовалась высокая скорость надводного хода – не менее 24 уз. Первыми к идее создания эскадренной ПЛ в годы Первой мировой войны пришли англичане. Так как в тот период ДД, способного обеспечить требуемый ход в надводном положении не было, то они решили использовать паротурбинную силовую энергетическую установку суммарной мощностью 20 000 л.с. Каждый из двух паровых котлов имел по дымовой трубе, при погружении убиравшихся в надстройку и закрывавшихся двумя парами клинкетов с гидравлическими приводами. Система подачи воздуха к котлам и отвода продуктов сгорания оказалась самым уязвимым местом эскадренных ПЛ британских ВМС, известных как тип *K*. Всего по программе 1916 г. была заказана 21 лодка этого типа. В строй ввели только 17 кораблей. В ходе боевого использования и эксплуатации на 15-ти из них произошли серьезные аварии, а пять, по различным причинам, затонули. Мало того, как показал боевой опыт, эти ПЛ оказались совершенно бесполезными в эскадренном бою.



Подводная лодка эскадренная британских ВМС типа К

По программе 1916 г. в 1916–1919 гг. были построены 17 ПЛ из 21 заказанной. Оказались неудачными из-за высокой аварийности, плохой остойчивости и недостаточной управляемости в подводном положении. В ходе боевого использования и эксплуатации пять из них (К-1, К-4, К-5, К-13 и К-17) затонули по различным причинам. Остальные корабли вскоре после завершения Первой мировой войны вывели из состава флота и в середине 20-х годов продали на слом.

ТТЭ: водоизмещение подв. – 2600 т; 90,2 x 7,5 x 4,8 м; 2 ПК + ПТА суммарной мощн. 20 000 л.с. + 2 ГЭД мощн. 2800 л.с.; скорость полн. хода надв. – 24,0 уз; скорость хода полн. подв. – 9,5 уз; рабочая глубина погружения – 60 м; экипаж – 76 чел.

Вооружение: 4(Н) 457-мм + 4 (бортовых) 457-мм ТА с общим боезапасом 12 торпед; 2х1 102-мм орудия + 1х1 76-мм зенитное орудие.

Как следствие, вскоре после завершения Первой мировой войны их вывели в резерв, а затем продали на слом. В середине 30-х годов в Советском Союзе вновь вернулись к идее *эскадренной ПЛ*. Здесь были построены три корабля типа П (*IV серии*). Для обеспечения высокой скорости хода в надводном положении обводам их легкого корпуса придали форму миноносца с высоким надводным бортом. Они оказались настолько неудачными, что после вступления в строй как боевые не рассматривались и использовались исключительно как учебные корабли.

Подводное судно

– судно, способное совершать плавание и перевозить грузы и людей в подводном и надводном положении. Достоинством такого судна является скрытность движения, а также возможность подледного плавания. Может классифицироваться как *специальная ПЛ (транспортная)*. Впервые начали строить в Германии в период Первой мировой войны для обеспечения скрытной доставки стратегического сырья. После Второй мировой войны неоднократно поднимался вопрос о перевозке *подводными судами* нефти, руды и других грузов. Однако их создание лимитирует ряд технических и экономических проблем: высокая стоимость, большие затраты на сооружение специальных причалов, системы безопасной проводки, строительство ремонтной базы и т. п. Кроме того, стоимость постройки и эксплуатации *подводного судна* почти в пять раз выше, чем надводных судов той же грузоподъемности.

Подчалок

– 1. Лодка, которая при совместной работе с большим судном, стоящим на якоре, удерживается от сноса ветром и течением на бакштове – конце растительного троса, спущенного для этого с кормы судна. 2. Парусно-гребная одномачтовая *рыбацкая лодка*, предназначенная для лова рыбы сетями или крючковой снастью. Вели лов самостоятельно или базировались на рыбацких. Были распространены на Каспийском море. Длина достигала 7 м, ширина – 2 м, осадка – ок. 0,4 м, площадь люгерного паруса – 18 м².

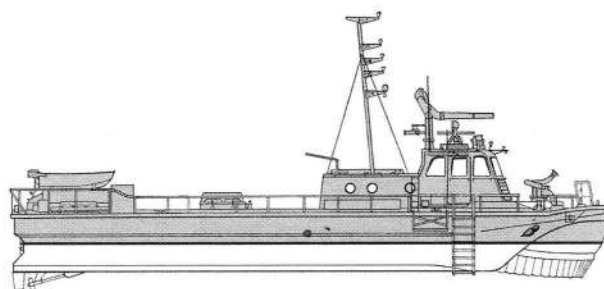


Рыбацкий подчалок

Пожарное судно

– служебное вспомогательное судно используемое для борьбы с пожарами на судах, береговых сооружениях, морских буровых установках, на спасательных работах, при авариях на нефтепромыслах и т. д. Делятся на *морские* и *речные*. Основным средством

для пожаротушения служат пожарные системы, состоящие из мощных насосов подачи до 10 000 м³ воды, пожарных лафетных стволов, обеспечивающих струю высотой до 50 м и длину до 200 м, а также рожков для присоединения пожарных рукавов. Пожарные стволы установлены по всей длине судна, а для тушения пожаров на нефтепромыслах и на телескопических вышках и стрелах, которые используются также для высадки ремонтных или аварийных партий. Водоизмещение пожарных судов может достигать 2000 т, скорость – 20 уз. ГЭУ преимущественно дизельная, двухвальная. Речные могут быть водоизмещающими, СПК и СВП.



Пожарное судно гавани Нью-Йорка

Два таких судна были построены в 1990–1992 гг. по заказу мэрии Нью-Йорка. Это суда скегового типа на воздушной подушке. Могут использоваться как суда-спасатели, патрульные и суда охраны водной среды.

ТЭ: водоизмещение – 35,4 т; 21,2 х 6,4 х 1,1 м (при движении на воздушной подушке); экипаж – 2 чел.

Полнонаборное судно

– судно, у которого до верхней непрерывной палубы (палубы надводного борта) доведены поперечные водонепроницаемые переборки. Набор корпуса достаточен для обеспечения прочности судна при плавании с максимально допустимой осадкой, соответствующей надводному борту.

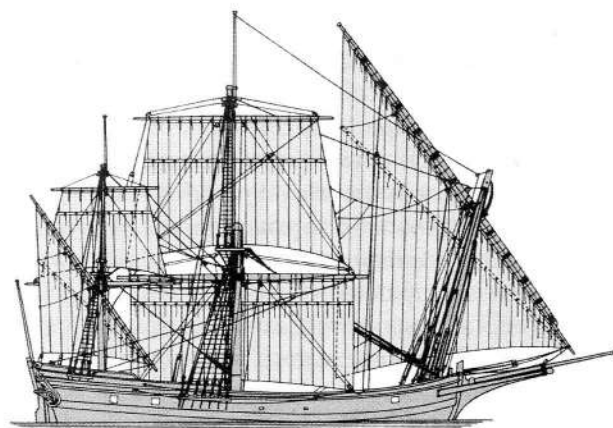
Полупрам

– плоскодонное *парусное судно*, предназначенное для действий против крепостей и укрепленных пунктов на мелководье в реках и шхерных районах Балтийского флота в XVII в. Длина достигала 30 м, ширина – 9 м, осадка – 3 м.

Полушебека – см. шебека.

Полякра

(или *полак*, от испан. *polacra* – *копье*) – 1. Средиземноморское торговое двух- или трехмачтовое *парусное судно* XVI–XVIII вв. Имело узкий и длинный корпус с закругленными бортами, транцевую прямоугольную корму и сплошную палубу. Парусное вооружение подобно *бригантине*, обе однодеревные мачты не имели марсов, салингов и пертов на реях, так как для постановки и уборки парусов, реи соответственно поднимались и опускались. 2. Средиземноморский боевой быстроходный трехмачтовый *парусный корабль* второй половины XVIII–XIX в. Парусное вооружение состояло из прямых четырехугольных парусов на грот- и бизань-мачтах и косых (латинских) на наклоненной к носу фок-мачте, а в XIX в. – и на бизань-мачте. На провансальских (французских) *полякрах* XIX в. на всех трех мачтах было только прямое вооружение. Водоизмещение достигало 900 т. Вооружение состояло из 8–10 орудий.



Полякра XVIII в.

Поляна

— боевой парусный (двух- или трехмачтовый) корабль российского и французского флотов второй половины XVII в. Вооруженное 18–20 орудиями. По конструкции корпуса и парусному вооружению схоже с *гукором* и *галиотом*. Длина достигала 28 м, ширина — 8 м, глубина трюма — 3 м, грузоподъемность — до 200 т.

Понтон

(от латин. *ponto* — плоскодонное судно) — древнегреческое плоскодонное судно.

Посыльное судно

— специальное судно службы связи, имевшееся в составе военных флотов многих стран до 30-х годов XX столетия. Так, например, на российском Балтийском флоте во время Первой мировой войны насчитывалось более 10 *посыльных судов*. Как правило, это были специальным образом переоборудованные *миноносцы*.

Прам

— плоскодонное судно времен парусного флота, вооруженное пушками крупного калибра. Применялось для бомбардировки приморских крепостей и ведения др. видов боевых действий в прибрежных районах, на реках и мелководных районах.

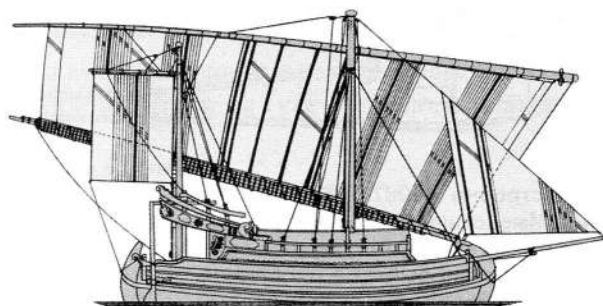
Прибойная лодка — см. лодка.

Проа

(от англ. *proa*) — тип парусного судна, поперечная остойчивость которого обеспечивается за счет *аутригера*. Подобно парусному *катамарану* с древних времен служили средством сообщения на островах Тихого океана, а в настоящее время используется как спортивное судно. *Аутригер* на ходу всегда находится с наветренной стороны и создает откренивающий момент за счет своего веса и веса перемещающегося на нем экипажа; для противодействия крену используется сила плавучести поплавка, который всегда должен быть под ветром от основного корпуса. Различают два типа *проа*. Первый тип называют *тихоокеанским* (ведет свое название от так называемых *летучих проа* полинезийцев), а второй — *атлантическим*. Мачты обычно устанавливаются на основном корпусе, реже — на поперечных балках. Обладают плохой маневренностью: либо ходят всегда одним галсом, либо, при смене галса, кормой вперед (обе оконечности *проа* имеют одинаковые обводы). *Тихоокеанские проа* быстроходнее, так как двигаясь на одном корпусе, имеют меньшее сопротивление воды. Для уменьшения сопротивления воды на *атлантических проа* поплавков иногда оборудуют подводными крыльями. Длина современных *проа* достигает 20 м. Они развивают ход до 30 уз. Экипаж насчитывает четыре человека.

Проа майянг

— общий термин, охватывающий большое количество типов судов малайско-индонезийского региона XVIII в. Предназначались в основном для перевозки грузов. Для *проа майянг* типичным был сверхдлинный четырехугольный парус, укрепленный на двух реях и удерживаемый на мачте за первую треть верхнего рея. Бушприт выполняли из двух рангоутных деревьев, выступавших наружу по обеим сторонам штевня.



Проа майянг

Промерное судно

— служебно-вспомогательное судно для замера глубин и определения рельефа дна на мелководных реках,

озерах, водохранилищах и в морских прибрежных зонах. Различают *промерные боты* и *промерные катера*. *Промерный бот* – *бортное плавсредство гидрографических научно-исследовательских судов*, снабженное эхолотом. Их длина не превышает 9 м, масса со снабжением – не более 5 т. *Промерный катер* – *портное плавсредство гидрографических и дноуглубительных служб*, снабженное различными промерными устройствами, длиной до 60 м.

ПРОМЫСЛОВАЯ ПЛАВУЧАЯ БАЗА

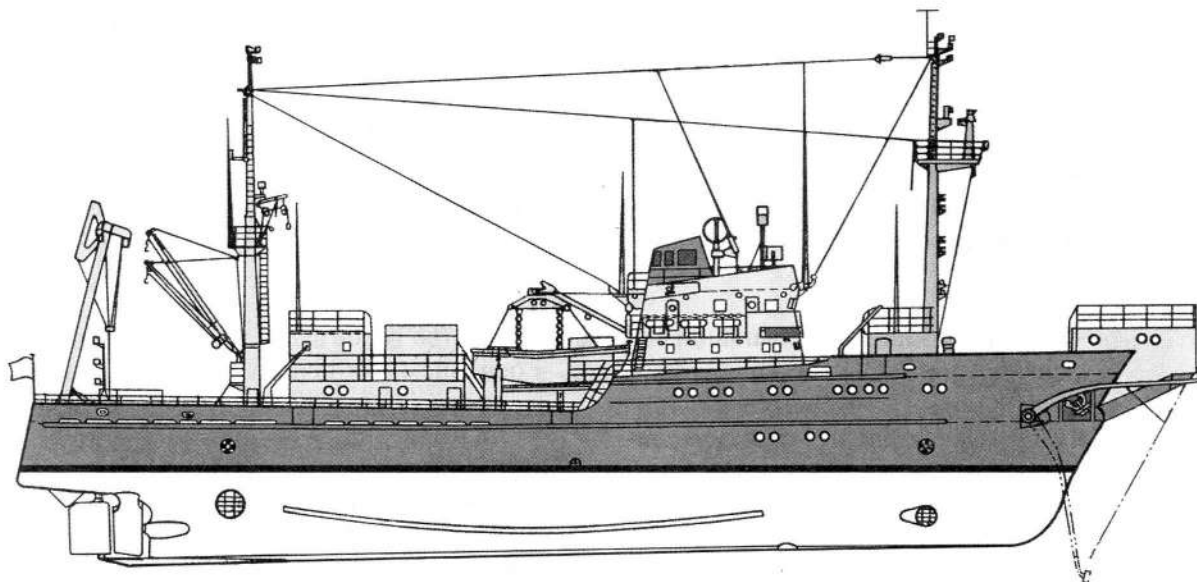
– *перерабатывающее судно* для производства из сырья или полуфабрикатов, доставляемых *добывающими судами*, для снабжения их топливом, водой, провизией и т. п. Подразделяются по объекту переработки (*тунцеловные, сельдяные, и др.*) либо по вырабатываемой продукции (*консервные, морозильные и посольные*). Могут быть и универсальными (например, *кработорыбообрабатывающие*). Водоизмещение достигает 45 000 т, длина – 220 м, мощность ГЭУ – 19 000 кВт, производительность оборудования по переработке сырья до 5000 т в сутки. Экипаж может насчитывать 650 человек.

ПРОМЫСЛОВОЕ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ СУДНО

– *научно-промысловое судно*, предназначенное для комплексных исследований ресурсов Мирового океана и связанных с ним прикладных проблем океанологии, выявления распределения объектов водного промысла, условий, благоприятных для образования их скоплений, поиска, а также для обработки методов и орудий лова и технологии переработки объектов промысла. Как правило, *промысловые НИС* создаются путем переоборудования *траулеров*, но имеются суда, построенные по спец. проектам, например, советский *Профессор Седлецкий*.

ПРОМЫСЛОВОЕ СУДНО

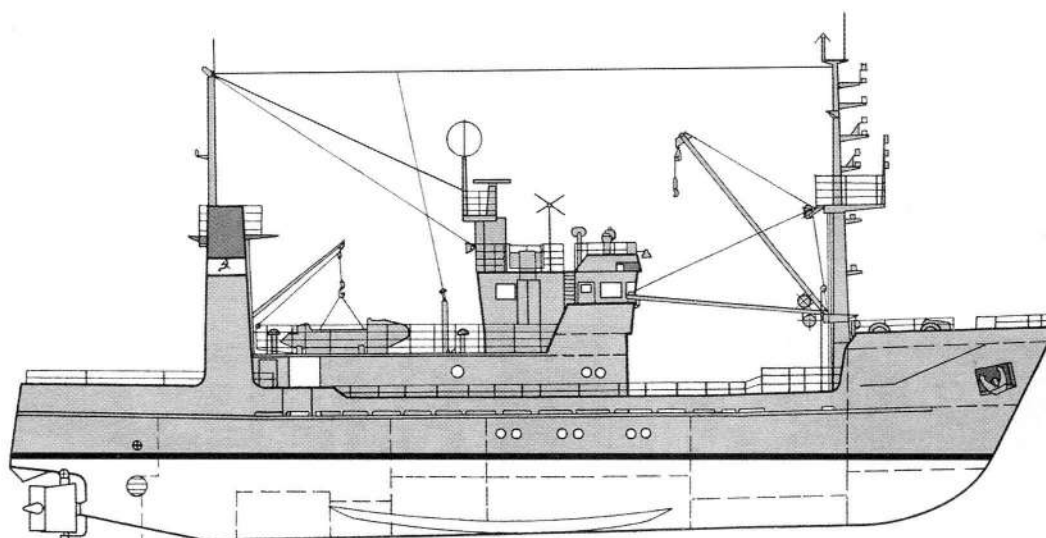
– судно, предназначенное и оборудованное для добычи и переработки рыбы, морского зверя. Различают: *добывающие, добывающе-перерабатывающие и приемно-транспортные*.



Советское промысловое НИС *Гидрооптик*

Построено в 1987–1988 гг. на Ярославском ССЗ на базе рефрижераторного сейнера-траулера типа *Альпинист*. Имело шесть научных лабораторий различного назначения. Основным исследовательским прибором является буксируемое (за кормой) управляемое устройство (УБУ). На *Гидрооптике* была предусмотрена возможность лова рыбы по простейшей кормовой схеме.

ТЗ: водоизмещение полн. – 1149 т; 56,2 x 10,5 x 4,2 м; 1 ДД 970 кВт; скорость полн. хода – 12,5 уз; дальн. плавания – 7600 миль (8 уз); экипаж – 29 чел. в т. ч. 10 чел. научного персонала.



Советское рыбодобывающее судно типа *Приморье*

В 1987–1991 гг. на Сретенском ССЗ было построено семь рыбодобывающих судов типа *Приморье*. Они предназначались для всех видов лова (тралом, кошельковым неводом, снюрреводом и бортовой ловушкой на электросвет при помощи гидравлического тралово-сейнерного комплекса) рыбы на Дальнем Востоке в 200-мильной экономической зоне.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 445 т; 39,9 x 8,9 x 3,2 м; 1 ДД 440 кВт; скорость полн. хода – 12,0 уз; дальн. плавания – 4000 миль (6 уз); экипаж – 16 чел.

ПРОРЕЗЬ

– большая *рыбачья лодка*, применявшаяся на Каспийском море. Имела почти вертикальные штевни и две поперечные переборки, образующие в средней части корпуса отсек с продольными прорезями в днище для протока воды, в котором хранили пойманную живую рыбу. Имела парус. Длина достигала 13 м, ширина – 5 м, осадка – 1 м.

ПРОСУМИЯ

– древнегреческое судно, разновидность *орий*, применяемых для разведки.

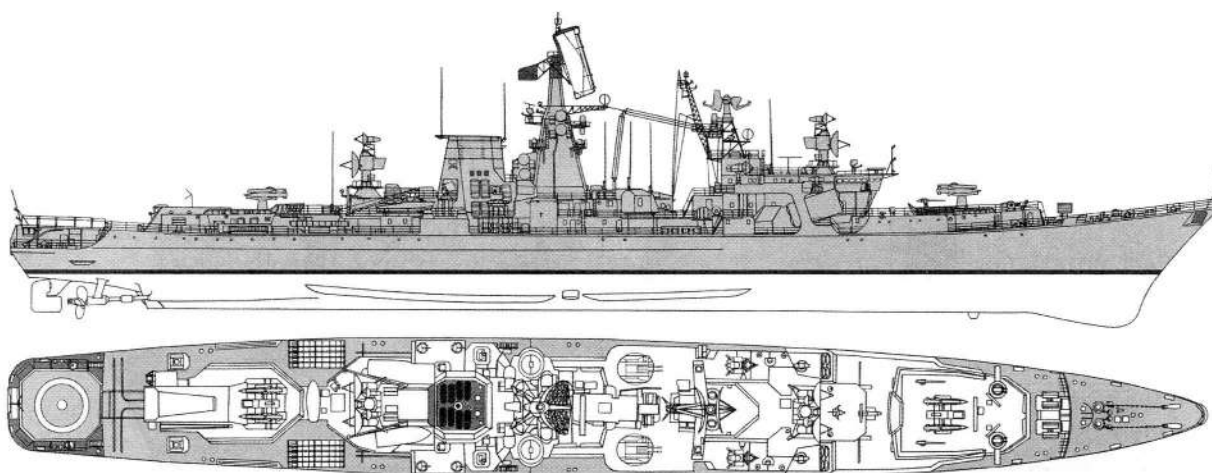
ПРОТИВОЛОДОЧНЫЙ КОРАБЛЬ

– боевой надводный корабль, предназначенный для борьбы с *ПЛ*, обеспечения ПЛО соединений кораблей, конвоев и десантов на переходе морем. В советском ВМФ в зависимости от водоизмещения и вооружения делились на подклассы: *противолодочные крейсера* (см. *вертолетоносец противолодочный*), *большие противолодочные корабли* (БПК), *сторожевые корабли* (СКР), *малые противолодочные корабли* (МПК) и *противолодочные катера* (ПКР). За рубежом практически все боевые корабли (за исключением *авианосцев*, *десантных* и *минно-тральных кораблей*) являются *противолодочными*. Все они, как и советские *ПК*, оснащены ГАК (или ГАС), предназначенными для поиска, обнаружения и классификации *ПЛ*, слежения за ними и выдачи целеуказания оружию. Водоизмещение достигает 10 000 т, скорость – 30 уз и более. Основу противолодочного вооружения составляют противолодочные ракеты и самонаводящиеся торпеды, а также реактивные бомбометы и вертолеты (как правило, на каждом из кораблей их два).

ПУКАТ – см. *ланчанг*.

ПУЛЬПОВОЗ

– *наливное судно*, перевозящее массовые грузы в виде пульпы – смеси с водой. Подразделяются на суда для древесной пульпы (технологической смеси, древесной щепы с водой), для железнорудной пульпы и др.



Большой противолодочный корабль советского ВМФ пр. 1134Б (шифр «Беркут»)

В 1968–1979 гг. на ССЗ им. 61 Коммунара в Николаеве было построено семь БПК пр. 1134Б. В советском ВМФ они являлись наиболее хорошо вооруженными и совершенными кораблями в своем классе. Практически все они, за исключением *Керчи* и *Очакова*, в 90-х годах были исключены из списков флота и проданы на слом. *Керчь* во второй половине 80-х годов прошла модернизацию и продолжает оставаться в составе ВМФ РФ. *Очаков* в 1991 г. был поставлен в средний ремонт. По некоторым данным его в 2008 г. исключили из списков флота.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 6700 т; 173,4 x 18,5 x 6,4 м; 4 форсажных ГТД суммарной мощн. 80 000 л.с. + 2 маршевых ГТД суммарной мощн. 10 000 л.с.; скорость полн. хода – 32 уз; дальн. плавания – 7100 миль (18 уз); экипаж – 380 чел.; автономность – 30 сут.

Вооружение: 2x4 ПЛРК «Раструб-Б»; 2x2 ЗРК зональной обороны «Шторм» при боезапасе 80 ЗУР + 2x2 ЗРК самообороны «Оса-М» при боезапасе 40 ЗУР; 2x2 76-мм АУ + 4x1 30-мм зенитных автомата; 2x5 533-мм ТА; 2x12 213-мм РБУ + 2x6 305-мм РБУ; вертолет Ка-25ПЛ.

ПУНИЙСКИЙ БОЕВОЙ КОРАБЛЬ – см. древние суда (Финикия).



РАЗБОРНАЯ ЛОДКА

— легкое плавсредство в одной или нескольких удобных для транспортировки упаковках. Применяется в качестве *туристских, рыболовных, экспедиционных и десантных судов*, а также как *разъездные тузики* на яхтах и катерах с большой осадкой. По принципу конструкции бывают: *секционными* — состоящими из секций, стыкуемых между собой по плоскостям шпангоутов и для транспортировки укладываемых одна в другую; *складными* — из упругих листовых материалов (легких сплавов, пластика, фанеры) отдельные части наружной обшивки которых соединяют при помощи эластичных материалов (например, резиновых полос); *пакет-каркасными* — с обшивкой из тканого материала, частично разборными. Форму в рабочем состоянии обеспечивают поперечные распорки и транец.

РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫЙ КОРАБЛЬ

— *корабль специального назначения*. Предназначен для добывания разведывательных данных о силах и средствах противника. Оснащаются радиоэлектронной и другой разведывательной аппаратурой, которая позволяет осуществлять поиск, перехват и пеленгование излучений радиоэлектронных средств, вести разведку наземных, морских и воздушных объектов. Роль *разведывательного корабля* могут выполнять суда гражданского флота.

РАЗЪЕЗДНОЙ КАТЕР — см. катер.

РАКЕТНО-Артиллерийский корабль

— *надводный боевой корабль*, оснащенный ударным ракетным оружием. Предназначен для нанесения ударов по береговым объектам, уничтожения надводных кораблей и торговых судов противника, обеспечения высадки морских десантов, огневой поддержки сухопутных войск и решения других задач.

РАМБЕРГ

— английская *парусно-гребная галера* XIV–XVIII вв. Имела такие же элементы, что и *галера венецианская*.

Раньшина

(или *ранишина*, или *рончина*) — *парусно-гребное* трехмачтовое *промысловое судно* северных славян (поморов) XI–XIX вв., приспособленное для ранних весенних промыслов рыбы и морского зверя в тяжелых ледовых условиях. Яйцевидная форма подводной части корпуса способствовала выдавливанию судна на поверхность при сжатии льдов. Прямой наклонный форштевень помогал его вытаскивать на лед.

РАСШИВА

– парусное грузовое судно, распространенное в XVIII–XX вв. в бассейне Волги и на Каспийском море. Мачта высотой 20–30 м несла большой прямой рейковый парус, позволяющий за день проходить с грузом до 50 миль по течению и до 20 миль против течения. При штиле или встречном ветре *расшиву* тянули бурлаки. Корпус украшался богатой резьбой и живописью. Длина *расшив* достигала 50 м, ширина – 12 м, осадка – 2 м, грузоподъемность – 500 т.

РАУНДШИП

– английское парусное судно. В переводе с английского означает «круглое судно». Строились в XIII–XIV вв. У судна были высокие надводные борта, сильно приподнятые носовая и кормовая части. Круглая форма обеспечивала малую осадку, что было удобно, необходимо для каботажных плаваний, но в открытое море выходить на нем было рискованно. Зато оно могло подниматься по рекам. Как и все торговые суда северной Европы того периода, *раундшип* был приспособлен для боевых действий. На полукате и полубаке размещались боевые платформы. Вначале это судно имело не только парус, но и весла. Позднее от весел отказались.

РЕЙДЕР

(от англ. *raid* – налет, набег) – боевой корабль, действующий на морских коммуникациях противника с целью уничтожения его *транспортных судов*, а также проводивший скрытную постановку минных заграждений. В принципе, *рейдером* могло служить любое парусное судно. После появления паровой машины к операциям на торговых коммуникациях стали привлекать *винтовые клипера*, *фрегаты*, а затем, вплоть до завершающего этапа Второй мировой войны – *крейсера* (*бронепалубные*, *броненосные*, *легкие*, *тяжелые* и *вспомогательные*). В годы Второй мировой войны немцы в качестве *рейдеров* также использовали *линкоры* и *карманные линкоры*. Сами по себе действия *рейдеров* задумывались как операции, проводимые одиночными кораблями (или соединением из нескольких кораблей), при одновременном их массовом использовании в удаленных один от другого районах. Каждый из *рейдеров* должен был находиться в море в течение продолжительного времени и возвращаться в базу лишь для необходимого ремонта, пополнения запасов и отдыха личного состава. В силу сложившейся военной и экономической обстановки в годы Второй мировой войны одни лишь немцы систематически выводили *рейдеры* на торговые коммуникации противника. Попытки их союзников (на океанских коммуникациях действовали три японских и один итальянский *вспомогательный крейсер*) не привели к значительным результатам. Всего в период с сентября 1939 г. по июнь 1941 г. крупные немецкие боевые корабли выходили в Атлантику семь раз и потопили в общей сложности 58 судов суммарной вместимостью 311 000 BRT. Карманный линкор *Admiral Scheer*, например, находился в море 161 сутки. За это время он 14 раз пополнял запасы топлива и продовольствия с судов снабжения. Боевые корабли использовались немцами в качестве *рейдеров* только в начальный период Второй мировой войны. Гораздо дольше действовали их *вспомогательные крейсера*. Всего немцы подготовили 11 таких судов, но в рейдерских операциях до октября 1943 г. участвовало только девять из них (два *крейсера* не смогли прорвать блокаду союзников). Эти корабли предприняли 11 походов, причем два из них (*Thor* и *Michel*) выходили на коммуникации противника дважды. Данные *крейсера* потопили в общей сложности 136 торговых судов суммарной вместимостью 850 987 BRT. Любопытно то, что один из них *Stier*, в сентябре 1942 г. встретив в центральной части Южной Атлантики американское судно *Stephen Hopkins*, попытался на большой волне потопить его артиллерийским огнем и опростовело сблизился на короткую дистанцию. Американское судно было вооружено двумя 105-мм орудиями, и хотя оно было потоплено, в ходе боя все же нанесло немецкому рейдеру серьезные повреждения, добившись ок. 30-ти попаданий, в результате которых *Stier* также затонул.

РЕПЕТИЧНЫЙ КОРАБЛЬ

(от латин. *repetere* – повторять) – корабль в составе соединения (эскадры), специально выделенный при сильно растянутом строе или плохой видимости, специально назна-

ченный для репетования (повторения) сигналов флагмана, передаваемых флажными, семафорными сигналами и радиосредствами.

РЕФРИЖЕРАТОР ДОБЫВАЮЩИЙ

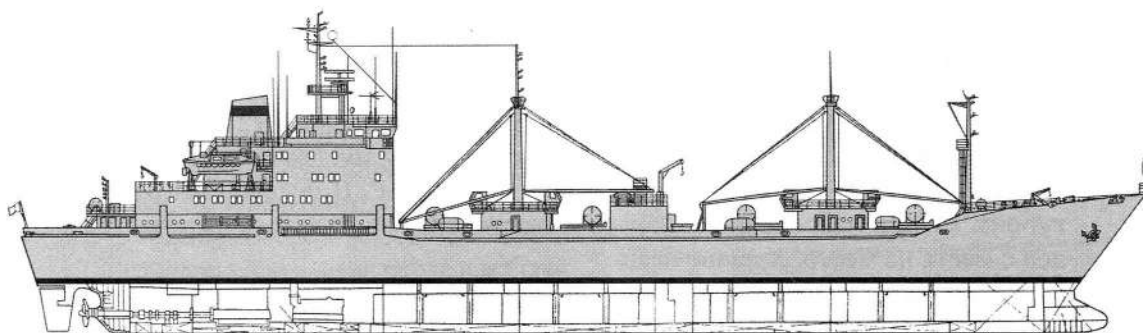
(от латин. *refrigero* – *охлаждать*) – разновидность *рыболовного судна*, грузовые помещения (трюмы) которого оборудованы рефрижераторными установками для перевозки рыбы или рыбопродуктов.

РЕФРИЖЕРАТОР ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЙ

– судно, предназначенное для обслуживания большого количества *средних рыболовных траулеров* (не имеющих, как правило, рефрижераторных трюмов). *Перерабатывающий рефрижератор* принимает улов в море от *добывающих судов*, перерабатывает его, замораживает и доставляет в порт, а также обеспечивает *добывающие суда* промышленным снаряжением и запасами. Данные суда начали строиться в 50-х годах прошлого столетия. На них вначале устанавливались технологические линии по приему свежей рыбы, ее заморозке, глазуровке и упаковке в ящики, а также грузовые помещения (трюмы) с рефрижераторными установками. Позднее на *перерабатывающих рефрижераторах* появились цеха для выработки мороженой продукции, прессервов, рыбной муки и жира. Размеры и районы использования этих судов весьма различны. Так, например, отечественные суда типа *Севастополь* (строились в 1959–1965 гг.) эксплуатировались на всех бассейнах, кроме Каспийского моря. Это были самые крупные и быстроходные из всех *перерабатывающих рефрижераторов* отечественного флота, что позволяло использовать их для работы с добывающими судами, в отдаленных районах океана, в том числе в китобойных экспедициях на заморозке китового мяса.

РЕФРИЖЕРАТОР ПРИЕМНО-ТРАНСПОРТНЫЙ

– 1. Отечественная малотоннажная разновидность *транспортного рефрижератора*, предназначавшаяся для приема рыбы-сырца от *добывающих судов* и транспортировки ее в ящиках или навалом. Это были суда ограниченного района плавания, использовавшиеся при автономной организации промысла. В их трюмах поддерживалась температура до -2°C (в отличие от -30°C на *транспортных рефрижераторах*). *Приемно-транспортные рефрижераторы* эксплуатировались в закрытых бассейнах (например, в Каспийском море) во второй половине прошлого столетия. С распадом Советского Союза все суда этого типа были сданы на слом. 2. Крупнотоннажные *приемно-транспортные рефрижераторы*, постройки 60-х годов прошлого столетия. Их появление было обусловлено переходом отечественной рыбодобывающей промышленности на экспедиционную организацию промысла (с удалением от портов базирования более чем на 5000 миль). В отличие от малотоннажных *приемно-транспортных рефрижераторов*,



Приемно-транспортный рефрижератор *Бухта Русская*

В 1985–1991 гг. на Адмиралтейских верфях в Ленинграде по заказу Дальневосточного пароходства было построено 6 судов типа *Бухта Русская*. Вместимость четырех рефрижераторных трюмов составляла 6650 м^3 , двух замещаемых отсеков «топливо–рыбная мука» – 576 м^3 и двух цистерн рыбного жира – 185^3 .

ТЗ: дедвейт – 4900 BRT; $126,6 \times 18,0 \times 6,5\text{ м}$; 1 ДД мощн. 3970 кВт; скорость полн. хода – 15,3 уз; дальн. плавания – 20 000 миль (11 уз); экипаж – 37 чел.

они были способны обеспечить не только вывоз рыбной продукции из районов промысла, но и доставку *добывающим судам* топлива, воды и других видов снабжения. Первыми такими судами, построенными в Швеции, стали рефрижераторы типов *Прибой* (для Западного и Северного бассейнов) и *Камчатские горы* (для Дальневосточного бассейна), тоннажем ок. 12 500 м³ и скоростью более 17 уз. Их аммиачные холодильные установки обеспечивали хранение мороженой и соленой продукции при температуре до -30°C. Самыми большими *приемно-транспортными рефрижераторами* стали суда типа *Амурский залив*, построенные в середине 70-х годов во Франции. Их тоннаж достигал 22 500 м³, а скорость хода – 18 уз.

РЕФРИЖЕРАТОР ТРАНСПОРТНЫЙ

– разновидность *транспортного судна*, грузовые помещения (трюмы) которого оборудованы рефрижераторными установками для перевозки скоропортящихся продуктов (грузов). *Транспортные рефрижераторы* появились в начале прошлого столетия в связи с началом массового дрейферного лова в Северном и Баренцевом морях, а также у берегов Гренландии. На начальном этапе развития тоннаж таких судов не превышал 2000 т. Они оснащались паровыми машинами небольшой мощности и могли развивать ход не более 8 уз. Первые *транспортные рефрижераторы* имели устройства для замораживания рыбы мокрым контактным способом. Производительность по заморозке рыбы составляла до 40 т в сутки, а емкость рефрижераторных трюмов достигала 500 м³. Устройства для замораживания современных *транспортных рефрижераторов* обеспечивают сухой бесконтактный способ. Их тоннаж может достигать 25 000 т. Так, например, ОАО «Дальморепродукт» (г. Владивосток) владеет семью *транспортными рефрижераторами* типа *Александра*. Они были построены в 1993–1999 гг. в Дании. При полном водоизмещении 6210 т. валовая вместимость этих судов достигает 3817 BRT. Один дизель мощностью 3520 кВт обеспечивает скорость хода 15 уз. *Александра* имеет два рефрижераторных трюма, общей вместимостью 2350 м³. Холодильная установка обеспечивает четыре температурных режима (от 0 до -30°C). Предусмотрена возможность перевозки 52 контейнеров на крышках люков рефрижераторных трюмов. Экипаж составляет 14 человек.

РЕФРИЖЕРАТОРНОЕ СУДНО

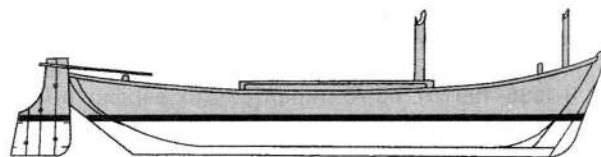
– разновидность *транспортного судна*, грузовые помещения (трюмы) которых оборудованы рефрижераторными установками для перевозки скоропортящихся продуктов (грузов).

РЕФУЛЕР

– *земснаряд*, перекачивающий по трубам разжиженный водой вычерпывающий грунт к месту выгрузки (свалки).

РЕЮШКА

– парусное полупалубное *рыболовное судно*, предназначенное для самостоятельного поискового (так называемого фыровичного) лова рыбы ставными сетями или крючковой снастью. Имела деревянный корпус длиной до 11 и шириной до 3 м. Оснащалась двумя мачтами с косыми парусами: фок-мачту и грот-мачту, иногда съемную, близко поставленную к миделю. Площадь парусов достигала 35 м². В носовой части располагался кубрик, а в средней – хранили паруса и снасти. Способ лова требовал быстрых переходов с места на место. Хорошо лавировали (реили) по ветру. Улов обычно сдавался на *рыбницу*. Однако эти суда также могли использоваться в качестве *рыбниц*, принимая улов с *подчалков*. В конце позапрошлого – в начале прошлого столетий были распространены на Каспийском море. Экипаж 3–4 человека.



Реюшка

Риала

(или *реала*) – флагманское судно третьего адмирала Османской империи. Несло на грот-мачте изображение трех серебряных пушечных ядер в красном поле.

Ролкер – см. *судно с горизонтальной грузообработкой*.

Романовка

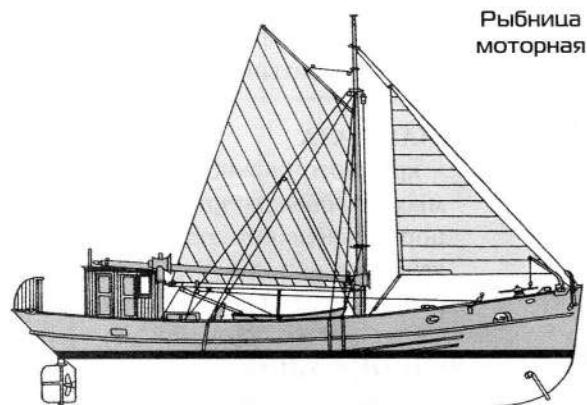
– разновидность *речной барки*. Впервые построена в селе Романовка в р-не г. Ярославль во времена Петра I. Жители села занимались серийным строительством *барок* этого типа еще в XVIII в.

Рудовоз

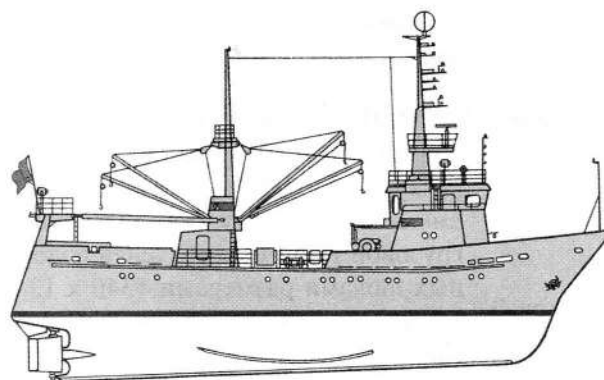
– судно для навалочных грузов, приспособленное для перевозки руд и рудных концентратов. Водоизмещение достигает 120 000 т.

Рыбница

– *парусное* или *парусно-моторное рыболовное судно*, грузоподъемностью 25–30 т, имевшее распространение на Каспийском море и служившее базой для двух–четырех *бударок*, *подчалков* или *неводников*. Здесь же сушили и ремонтировали сети. Корпус судна изготавливался из дерева. Он имел длину до 17 м, ширину до 6 м и осадку до 1,2 м. *Рыбница* оснащалась косым рейковым парусом (площадью от 25 до 80 м²) и навесным рулем. Подпалубное пространство делилось переборками на три трюма. Средний трюм был разгорожен на несколько частей для хранения соли, снастей и посольной рыбы. Во время промысла *рыбница* стояла на якорях и принимала улов с *рыболовных судов*. Во время Гражданской войны данные суда применялись Красной Армией для минных постановок в Каспийском море. В 30-е годы прошлого столетия для Каспийского бассейна на Астраханской и Сосновской верфях «Рыбосудо-строая» начали строить *моторные рыбницы*. Они были однопалубными судами длиной до 20 м с двигателями (двумя дизелями суммарной мощностью 100 л.с.) и вспомогательным парусным вооружением, предназначенными для добычи, приема и перевозки рыбы, пересыпанной солью и льдом, навалом или в таре. Экипаж такой *рыбницы* состоял из семи человек. Моторные рыбницы в Период Второй мировой войны и в первое десятилетие после нее были основным типом *добывающего судна* на Каспийском море.



Рыбница
моторная



Советский рыболовный траулер типа *Лаукува*

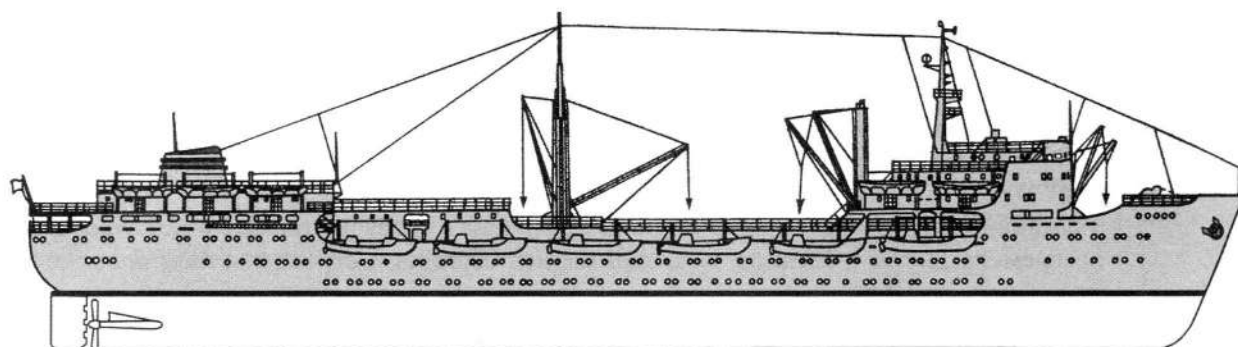
Суда этого типа (морозильно-рефрижераторные траулеры) строились по заказу различных пароходств в 1980–1989 гг. Предназначались для лова рыбы донным близнецовым и разноглубинными травами, а также выпуска мороженой продукции.

ТЭ: водоизмещение – 560 т; 35,7 x 8,8 x 4,9 м; 1 ДД мощн. 588 кВт; скорость хода полн. – 10,7 уз; экипаж – 17 чел.; автономность – 20 сут.

Рыболовецкий комбайн – см. *комбайн*.

Рыболовное судно

– *добывающее судно*, используемое для лова и первичной обработки



Советская рыбомучная база (консервный плавучий завод или рыбопромысловая база)
типа *Андрей Захаров* (пр. 398)

В 1960–1967 г. в Ленинграде было построено 15 судов типа *Андрей Захаров*. Эти крупнотоннажные перерабатывающие суда предназначались для эффективной экспедиционной формы промысла, обеспечивали выпуск высококачественной рыбной продукции в виде консервов из крабов, сайры, сельди непосредственно в районе лова. Отходы консервного производства на них перерабатывались в кормовую муку и жир. Обеспечивали переработку 66 т рыбного сырья в сутки.

ТЭ: водоизмещение – 15 300 т; 162,2 x 20,0 x 7,1 м; 2 ДД суммарной мощн. 8000 л.с.; скорость полн. хода – 14,8 уз; экипаж – 126 чел.; автономность – 46 сут.

рыбы и других объектов водного промысла с числом персонала для обработки улова на борту не более 12 человек. К ним относятся: *сейнеры, траулеры, ярусники, неводники* и др., различающиеся назначением, размерениями, типом промышленного устройства и рыбообрабатывающего оборудования.

РЫБОМУЧНАЯ БАЗА

– крупнотоннажное *промысловое судно* для переработки в кормовую муку принимаемых от *добывающих судов* отходов рыбы, хранения готовой продукции и доставки ее в порт. Снабжают в районе промысла *добывающие суда* топливом, водой, ГСМ и др. В их качестве используются, как правило, суда специальной постройки. Кроме кормовой рыбной муки вырабатывают пищевую продукцию (мороженую, соленую) из рыбы.

РЫБООХРАННОЕ СУДНО

– *вспомогательное судно* промыслового флота, предназначенное для охраны сырьевых ресурсов водного промысла на внутренних водоемах или в пределах морских национальных рыболовных зон. Используют как специально построенные, так и приспособленные суда различных назначений и размерений (*промысловые, спасательные и военные*).

РЫБОПРИЕМНЫЙ ПЛАШКОУТ

– *несамоходное деревянное судно* типа *баржи* с развитой надстройкой, в которой располагались жилые и служебные помещения. Предназначалось для того же, что и *рыбоприемная шаланда*, но имело меньшие размеры. Длина такого судна составляла 30 м. Его грузовой трюм был разделен водонепроницаемыми переборками на 10 ларей, снабженных люками размерами 1340 x 1340 мм. Несколько *плашкоутов* работали на одну ватажку (см. *шхуна рыбоприемная*). Они служили дополнительной емкостью для посола. Посоленную рыбу на *плашкоутах* вывозили в порт, а на обратном пути доставляли на ватажку соль.

РЫБОПРИЕМНАЯ ШАЛАНДА

– *несамоходное деревянное судно* типа *баржи* с развитой надстройкой. В ней располагались жилые и служебные помещения. Экипаж стоящей на якоре в районе промысла *шаланды* принимал рыбу с *промысловых и транспортных судов*, осуществлял её посол в чанах (ларях) емкостью 10 т и более, а также в бочках. В дореволюционные времена такие плавучие рыбосольные пункты назывались ватагами или ватажками. *Рыбоприемные шаланды* были распространены в Каспийском море.



САВЕЙРО – см. *алваренго*.

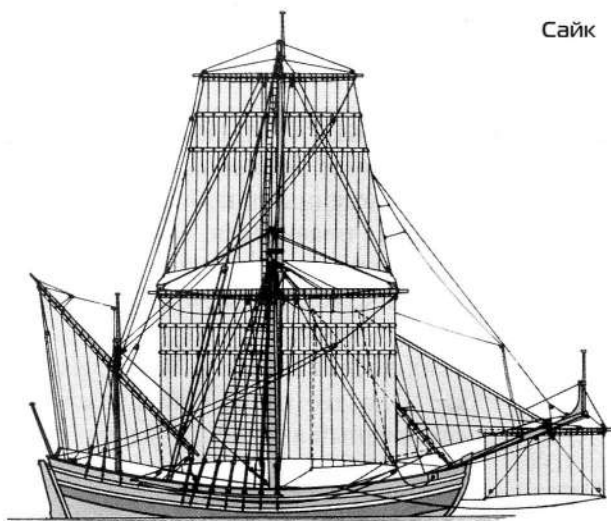
САЕТТА

(или *саеттия*) – арабо-алжирская *парусно-гребная лодка* с одной мачтой и латинским парусом, длиной ок. 15 м.

САЙК

– *парусное судно* Турции, использовавшееся с XVIII в. для перевозки торговых грузов. Это полуторамачтовое судно имело парусное вооружение, подобно *гукеру*. Грот-мачта, стоявшая посередине корпуса, имела два прямых паруса с реями. Бизань-мачта была короткой. По своим обводам были аналогичны *самбукам* Красного моря. Длина – ок. 30 м. Грузоподъемность – до 300 т.

Сайк



САКОЛЕВА

– небольшое *парусное торговое судно*, встречавшееся в Эгейском и Черном морях. Имело до трех мачт, одну с прямыми парусами, остальные – с косыми. Длина – 12–15 м, ширина – 3,5–5 м.

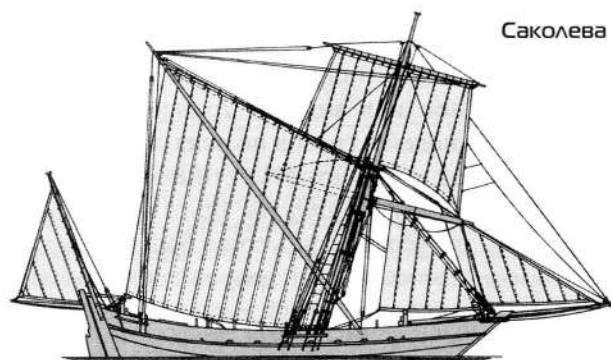
Саколева

САЛАМБА

– манильский *плот* из бамбуковых стволов.

САМБУК

– 1. *Гребное боевое судно* Древнего Рима, представлявшее собой две *квинкиремы*, соединенные помостом, на котором находилась лестница с платформой наверху. Изобретен в III в. до нашей эры римлянами при



осаде Сиракуз, которые со стороны моря имели высокие стены. 2. Арабское *парусное судно*, встречавшееся в Красном море и Персидском заливе. Имеет две мачты с косыми парусами. Длина — ок. 23 м, ширина — ок. 5 м, водоизмещение — до 80 т.

САМЕНА

— самосское судно с обрубленным носом в форме свиного рыла, широкое и глубокоседающее. Судно было быстроходным и поднимало большие грузы. Имело применение за сотни лет до н. э.

САМОПОДЪЕМНАЯ ПЛАВУЧАЯ БУРОВАЯ УСТАНОВКА

— гидротехническое сооружение, устанавливаемое над поверхностью моря на колоннах, давленных в грунт. Состоит из водоизмещающего корпуса (*понтон*), опорных колонн (трех или четырех), буровой вышки и подъемных механизмов. В корпусе находятся помещения для механизмов, оборудования, запасов и каюты экипажа. С нее ведут разведочное бурение на глубинах моря от 15 до 120 м. Высоту подъема корпуса (*клиренс*) выбирают с учетом максимальной высоты волн и приливов. В 1966 г. была построена первая отечественная СПБУ *Аншерон*. Она имела четыре опорные колонны и проводила бурение скважин до 1800 м, при глубине моря 15 м.

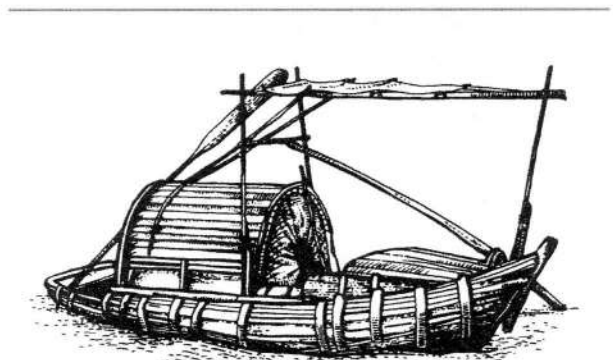
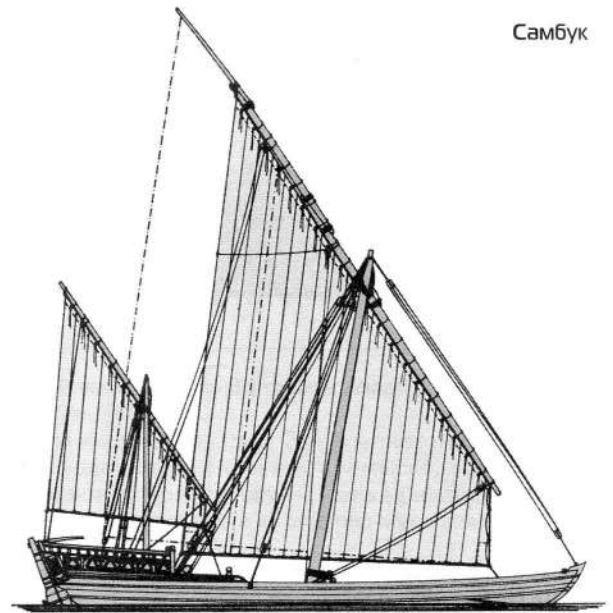
САМОХОДНЫЙ ОБИТАЕМЫЙ ПРИВЯЗНОЙ ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ

— в отличие от *обитаемого привязного подводного аппарата*, данный аппарат оснащен расположенными по борту двигателями, специальной аппаратурой (системой регулирования плавучести, видеозаписывающей аппаратурой и т. д.), а манипуляторы управляются не мускульной силой оператора, а с помощью усилителей. Благодаря этим усовершенствованиям может решать расширенный круг задач. В частности, выполнять судоподъемные и археологические работы, ликвидировать последствия аварий на морских нефтепромыслах и т. п. Как правило, корпус выполнен из армированного пластика, а по его торцам находятся алюминиевые кольца, к которым крепятся передний прозрачный акриловый колпак и задняя крышка из алюминиевого сплава.

САМПАН

(от китайского *шан-пан* — *три доски*) — общее название небольших восточно-индийских, малайских, китайских и японских *парусно-гребных лодок*, применявшихся для рыбной ловли в море и транспортировки людей и грузов по рекам. Существует множество местных типов. *Китайские сайпаны* оснащены одним люгерным парусом с большим количеством лат. Корпус плоскодонный, клинообразный в плане, с выдвижным килем в носу. В безветрии приводится одним кормовым веслом.

Самбук



Китайский сайпан

Японские сайпаны имеют длинный острый нос, транцевую корму, широкий толстый киль. Широко были распространены на дальневосточном побережье России, где их часто называли *шамтуньками*. Длина достигала 9 м, ширина – 3 м.

САНДАЛ

1. Лодка или шлюпка на турецком парусном корабле, вмещавшая до шести человек.
2. Двухвесельная турецкая *гребная лодка* для перевозки людей.

САНДАЛЕ

– арабское одно- или двухмачтовое судно XIX–XX вв., предназначенное для рыболовства и прибрежных плаваний. Имело латинскую парусную оснастку. Длина – ок. 12 м, ширина – 3 м.

СВОЙСКАЯ ЛОДКА

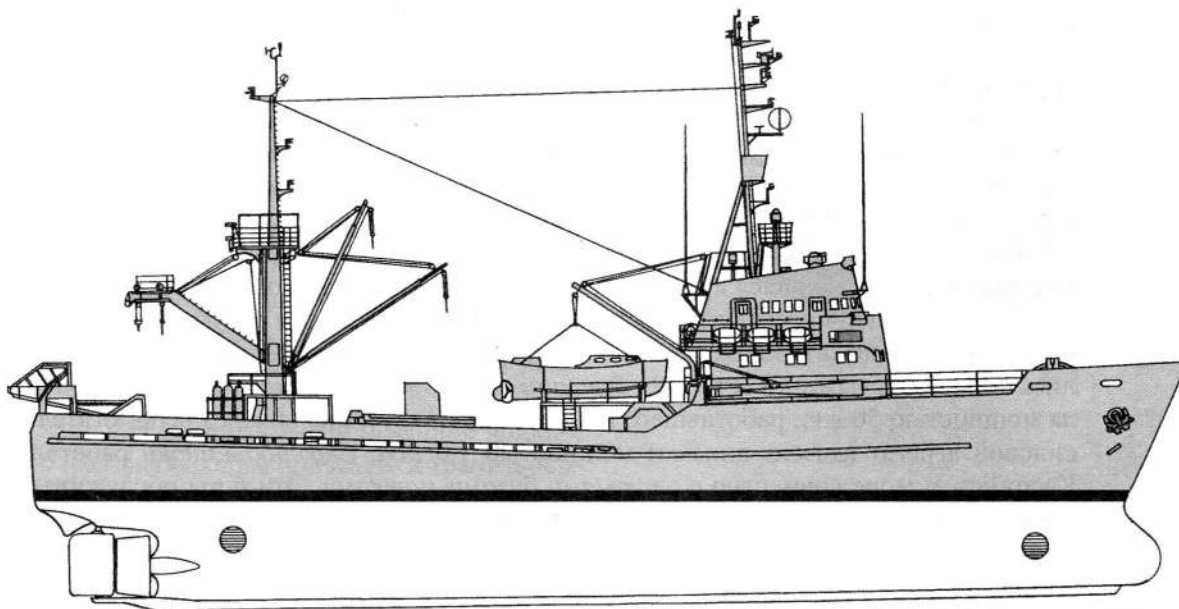
– *парусно-гребная рыбацкая лодка*, распространенная на Каспийском море, для прибрежного морского лова. Имела две мачты с рейковыми парусами, крытые бак и ют. Отличалась малой осадкой (до 0,45 м) и передвигалась во время лова при помощи шестов. Экипаж – четыре человека. Называлась *свойской* из-за дешевизны.

СЕЙНЕР

(от англ. *seine* – *кошельковый невод*) – *рыболовное судно*, ведущее лов кошельковым (закидным) неводом. Отличается наличием рабочей (сейнерной) поворотной площадки, на которой осуществляются операции с неводом. Водоизмещение достигает 500 т, длина – 50 м, скорость хода – 12 уз.

СЕЙНЕР-ТРАУЛЕР

– *рыболовное судно*, имеющее помимо кошелькового промыслового устройства и траловое. Такое сочетание позволяет ему лов как пелагических, так и донных рыб, снимает сезонные ограничения, повышает эффективность.



Советский (российский) сейнер-траулер типа *Альпинист* (пр. 503)

В 1971–1995 гг. на трех отечественных ССЗ было построено 283 сейнера-траулера типа *Альпинист* различных модификаций. Некоторые из них продолжают эксплуатировать в Дальневосточном, Северном и Западном бассейнах Мирового океана. Суда этого типа предназначены для лова рыбы кошельковым неводом, донными и пелагическими тралами по кормовой схеме траления, а также лова сайры на электрический свет, охлаждения улова в рефрижераторном трюме.

ТЭ: водоизмещение – 1200 т; 46,2 x 10,5 x 5,3 м; 1 дизель-редукторный агрегат (ДРА) мощн. – 1320 л.с.; скорость полн. хода – 12,6 уз; экипаж – 29 чел.

СЕЛАНДИЯ – небольшое судно Византии.

СЕНАУ

– парусное судно XVIII в., одна из разновидностей *брига*. Имело две мачты. Грот-мачта была вооружена прямоугольным парусом, а фок-мачта несла бригантину. Отношение длины к ширине составляло 3,6 : 1. Длина достигала 25 м, ширина – 6,6 м, осадка – 3,3 м, водоизмещение – 432 т. Экипаж насчитывал 16 чел.

СЕНТИРЕМА

– судно древней Греции, имевшее семь рядов весел. Являлись дальнейшим развитием *пентеры*. Изначально *сентиремой* называли судно, имевшее один ряд весел, на каждом из которых было семь человек, а позднее – судно имевшее два ряда весел в носовой части, три – в середине и два – в корме. Итого, семь рядов весел. Римский писатель Квинт Курций говорит, что Александр Македонский построил на Евфрате против персов флот, состоящий из *сентирем*. Однако невозможно представить, что на неглубокой и извилистой реке стали бы строить суда в несколько ярусов весел.

СЕТЕВОЙ ЗАГРАДИТЕЛЬ – см. *заградитель*.

СЕТЕПОДЪЕМНИК

– небольшое деревянное *моторное судно*, работавшее на береговую или плавучую базу, для лова частиковой рыбы ставными жаберными сетями. Получив на базе сети, судно шло к месту лова. Экипаж ставил сети, затем выбирал ранее поставленные сети и складывал их в трюм. Выполнив эти операции, *сетеподъемник* возвращался в базу. Как тип судна, *сетеподъемник* был обязан своему появлению сетеподъемной машинке, образец которой был завезен в нашу страну из США в 1928 г. В весеннюю путину 1932 г. на Северном Каспии участвовало пять *сетеподъемников*, но эффективность судов оказалась невысокой, и впоследствии их перевели на лов сейнерными неводами. К идее *сетеподъемника* вернулись в нашей стране в середине 40-х годов прошлого столетия. В частности, были разработаны проекты *малого* и *большого сетеподъемника*. Первый развивал скорость хода 7 уз. В его носовой части размещался кубрик, в средней – трюм, а в кормовой – моторное отделение. Экипаж судна насчитывал шесть человек. В носовой части палубы с правого борта была установлена сетеподъемная машинка, а на свободной кормовой площадке находились ящики для выметки сетей. На *большом сетеподъемнике* помимо главного двигателя мощностью 50 л.с., работавшего на гребной винт, устанавливался вспомогательный силовой агрегат (дизель-динамо) мощностью 1,8 кВт. *Сетеподъемники* работали на Каспийском море совместно с *плавучими базами-матками*. Эти базы обслуживали до десятка *сетеподъемников*. Они переоборудовались из металлических или деревянных морских *несамоходных барж* длиной 50–60 м.

Малый
сетеподъемник



СКАМПАВЕЯ

(от итал. *scampare* – *исчезать* и *via* – *прочь*) – *малая галера*, боевой быстроходный корабль русского галерного флота XVIII в. Предназначалось для перевозки войск, высадки и огневой поддержки десантов, разведки и охранения при действиях в шхерах. Скампавеи имели длину до 30 м, 12–18 пар весел и одну–две мачты с треугольными парусами для использования попутного ветра. Вооружение состояло из двух–четырех пушек малого калибра, установленных в носовой части. Могла принимать до 150 матросов и солдат для абордажного боя или десанта.

СКАУ

– 1. Английский *лихтер* или *прам* с плоским днищем и угловатыми скулами, использовавшийся в XIX в. для разгрузки глубоководных судов на рейде и для перевозки людей и грузов вблизи берега. Ходили на буксире или на веслах. 2. Североамериканский *швербот* наподобие *прама* с двумя скуловыми швертами, плоским днищем, прямым носом и кормой. Палуба в носу и корме понижается. Благодаря своей форме, напоминающей глиссерную, с попутным ветром развивает под парусом высокую скорость.

СКАФ

– древнеримское 40-весельное *парусно-гребное судно*, используемое для разведки и перехвата посыльных или продовольственных судов.

СКАФАНДР

(от греч. *skaphe* – лодка и *andros* – человек) – комплект изделий водолазного снаряжения, образующий водогазонепроницаемую оболочку, изолирующую водолаза от воды. Обычные *скафандры* не изолируют человека от давления воды. *Жесткие скафандры* не только изолируют человека от воды, но и от ее давления. Они представляют собой металлическую оболочку с трубчатыми шарнирными конструкциями для конечностей человека. Для выполнения различных работ они оснащены простейшими манипуляторами.

Британский жесткий скафандр WOSP



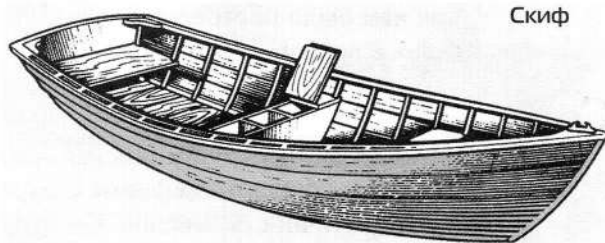
СКЕДИЯ

– в Древней Руси VI–XI вв. любое судно. То же самое, что и *корабль* или *ладья*.

СКИФ

(от англ. *skiff* – ялик) – плоскодонная *гребная лодка* с наклонным форштевнем и широким транцем, получившая распространение в низовьях больших рек и в мелководных заливах Северной Америки. Днище имеет плавный изгиб по длине лодки с небольшим подъемом к транцу, борта выполнены с развалом наружу. Днище обшивается поперечными досками и не имеет набора, борта обшиты продольными досками. Отличается легкостью хода при малой осадке и большой грузоподъемностью.

Скиф



СКЛАД ПЛАВУЧИЙ

– *самоходное* или *несамоходное судно технического флота*, предназначенное для хранения и доставки по назначению расходных материальных средств.

СКУТЕР

(от англ. *scoot* – мчаться) – *одноместное гоночное судно* с подвесным мотором. В отличие от *спортивной моторной лодки* размерения и обводы не ограничиваются правилами соревнований.

СЛУЖЕБНО-ВСПОМОГАТЕЛЬНОЕ СУДНО

– гражданское *судно* для материально-технического обеспечения (МТО) флота и служб, организующих их эксплуатацию. Эти суда могут обеспечивать потребности других судов флота и выполнять самостоятельные работы. К ним относятся: *ледоколы, буксиры, спасатели, пожарные, водолазные, патрульные, суда обеспечения подводно-технических работ* и т.д.

СНАГ-БОТ

– *судно* для очистки фарватеров рек от находящихся под водой коряг (карчей), имевшее распространение в Северной Америке.

СНАК

– см. *шмак*.

СНЕККАР

(или *судно-змея*) – *парусно-гребное* судно норманнов VI–VIII вв. Аналог *дракара*, но меньших размеров.

Сойма

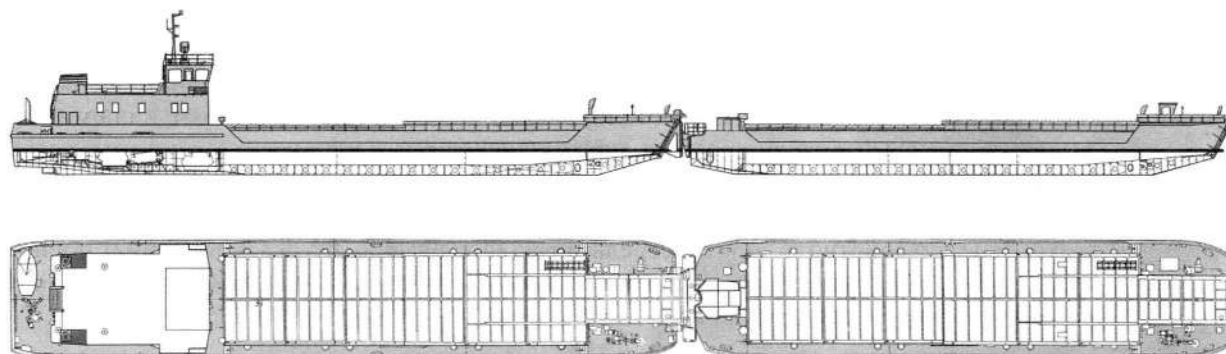
(от фин. *soima*) – небольшое *парусно-гребное грузовое* или *промысловое судно*, распространенное с XI в. в Финском заливе Балтийского моря и на Ладожском озере. Длина колебалась от 5 до 12 м, грузоподъемность – от 10 до 15 т, экипаж – от 2 до 3 человек. Имела две короткие мачты-однодеревки со шпринтовыми парусами, иногда кливер. Носовая мачта располагалась почти у форштевня, кормовая – в средней части судна. Корпус имел наибольшую ширину к носу от мидель-шпангоута. Форштевень и киль делали из одного елового ствола с корнем, остальной набор крепили внакрой – вицей. Большие *соймы* имели палубу с люками и трюмы. В носовой части хранили провизию и судовое имущество, средняя палуба предназначалась для грузов, в корме размещался экипаж. *Рыбачьи соймы* не превышали в длину 6 м, были беспалубными и иногда имели садок с прорезями в подводной части корпуса для перевозки живой рыбы. В XIII–XV вв. древние новгородцы на *соймах*, строившихся в Старой Ладоге, ходили в далекие морские путешествия. Позднее *соймы* распространились и на Мурманское побережье. В XVIII в. строились и заказывались Петром I в Финляндии для перевозки войск. Всего при нем было построено более 300 таких судов. Строительство грузовых *сойм* продолжалось до конца XIX в.

Солинг

(от англ. *soling*) – олимпийская *гоночная яхта*. Имеет пластмассовый корпус, изготовленный в стандартной форме (матрице), что позволяет обеспечить сравнительно высокую идентичность обводов. Конструктор яхты – норвежец Г. Линге. Длина достигает 15 м, ширина – 1,9 м, осадка (по корпусу) – 1,3 м, площадь парусности – 21,7 м², водоизмещение – 1 т. Экипаж может насчитывать три человека.

СОСТАВНОЕ СУДНО

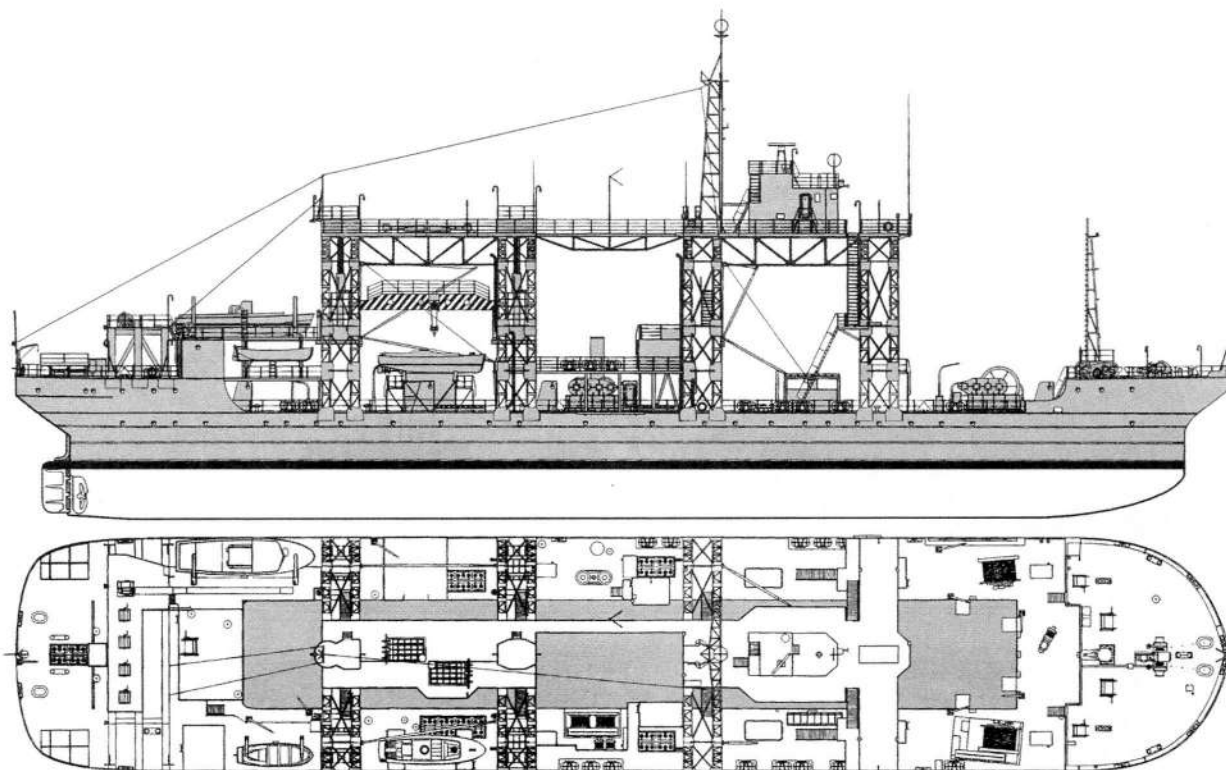
– *самоходное* морское или речное *судно*, которое в процессе эксплуатации может быть разделено на несколько частей. Наиболее распространены те, которые делятся на две секции: грузовую (ГС) и энергетическую (ЭС). По типу счаливающего устройства различают с жестким, полужестким и гибким счалами. Жесткий тип счала обеспечивает прочное соединение в условиях неограниченного плавания. Современные счалы полужесткого типа допускают взаимные угловые перемещения ГС и ЭС в вертикальной плоскости и обеспечивают надежную эксплуатацию при силе ветра до 7–9 м/сек и высоте волн до 2 м. Прототипом послужили *баржебуксирные составы*, перевозившие грузы на реках и озерах. В настоящее время эксплуатируется значительное количество морских *составных судов*, которые перевозят лес, руду, уголь, зерно, удобрения и др. грузы между речными портами Европы, Азии и Америки.



Советское составное судно типа *P-300* с гибким счаливающим устройством

Предназначалось для эксплуатации на малых реках с глубиной фарватера не менее 1 м. Было рассчитано на перевозку тарно-штучных грузов на поддонах, контейнеров массой до 20 т, лесоматериалов в пакетах, навалочных и насыпных грузов, а также гусеничной и колесной техники.

ТЭ: грузоподъемность: ЭС – 280 т; ГС – 311 т; длина: ЭС – 52,3 м; ГС – 42,0 м; ширина – 9,0 м; осадка в грузу – 0,8 м; 2 ДД суммарной мощн. 440 кВт; скорость хода – 12–14 уз; экипаж – 7 чел.



Спасательное судно русского Императорского флота *Волхов*

Было построено в 1915 г. Обществом Путиловских заводов в Санкт-Петербурге. Предназначено для подъема затонувших ПЛ, с глубин до 80 м и проведения различных подводных работ. Представляет собой катамаран с четырьмя фермами, расставленными на равном расстоянии друг от друга и высотой пролета 10,5 м. Возвышение ферм 22,5 м. Подъемная сила 4-х главных гиней составляет не менее 1000 т. Продолжает оставаться в составе ВМФ РФ. В 1922 г. было переименовано в *Коммуну*.

ТЭ: водоизмещение порожнем – 2930 т; 96,0 x 18,6 x 4,3 м; 2 ДД суммарной мощн. 1200 л.с.; скорость полн. хода – 12 уз; дальн. плавания – 4000 миль (8 уз); экипаж – 94 чел., в том числе 24 водолаза.

СПАСАТЕЛЬНАЯ КАПСУЛА

– коллективное *спасательное средство* на морских буровых платформах или судах. Имеет сферическую сигарообразную или другую форму, уменьшающую удар о воду при ее сбрасывании в аварийной ситуации. Изготавливается из стеклопластика с наружным покрытием оранжевого цвета. Купол имеет шарнирные двери, люки, иллюминаторы, вентиляционные трубопроводы, противопожарную и клинкерную системы, поручни, а также подъемное устройство. По внешнему периметру *капсулы* закреплен спасательный леер. Оборудуется дизельным двигателем, обеспечивающим скорость до 6 уз. Спускное устройство в виде выстрела позволяет быстро спустить на воду и поднять *капсулу*. Вместимость различна: большие *капсулы* вмещают до 50 чел. Сиденья оборудованы страховочными ремнями.

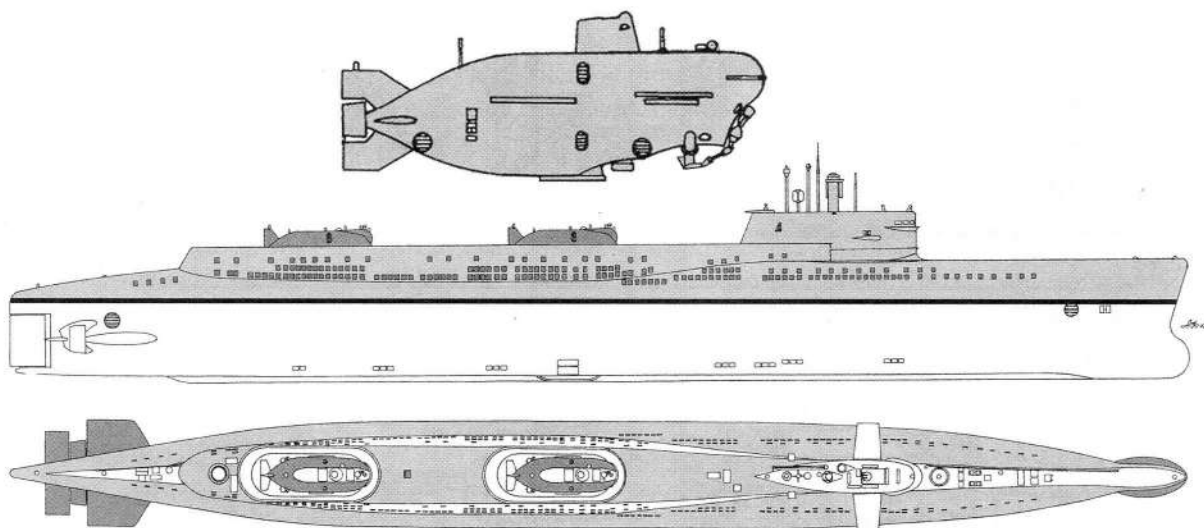
СПАСАТЕЛЬНОЕ СУДНО – см. *аварийно-спасательное судно*.

СПАСАТЕЛЬНЫЙ ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ

– самоходный, автономный обитаемый подводный аппарат, предназначенный для проведения спасательных операций в подводном положении, в т. ч. для спасения экипажей затонувших ПЛ или потерпевших аварию подводных лабораторий. Снабжен системой поиска и наведения на объект работ, манипуляторами с набором сменных инструментов, а также стыковочным устройством для посадки на комингс-площадку ПЛ, подводной лаборатории или палубной декомпрессионной камеры. Имеет систему для придания при посадке тех же углов крена и дифферента, что и у аварийного объекта. Спасаемый экипаж после посадки аппарата на аварийный объект переходит в него через шлюзовую камеру и транспортируется на судно-носитель. В район погружения аппарат доставляется надводными или подводными носителями.

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СУДНО

– судно, выполняющее определенные задачи или приспособленное для перевозки конкретного вида груза.



Спасательный подводный аппарат советского ВМФ пр. 1855 и его носитель – ДЭПЛ пр. 940

Спасательный подводный аппарат (СПА) предназначался для «сухого» способа спасения экипажей затонувших ПЛ с глубин до 500 м. Всего в Ленинграде в 1979–1983 гг. было построено шесть таких аппаратов. Их носителями являлись две ДЭПЛ пр. 940, которые были построены в 1974–1979 гг. на ССЗ им. Ленинского комсомола в Комсомольске-на-Амуре. Каждая из ДЭПЛ пр. 940 несла на борту по два СПА, размещенных позади ограждения выдвижных устройств, в специальных нишах развитой надстройки. При необходимости СПА пр. 1855 могли погружаться на глубины до 1000 м.

ТЭ: ДЭПЛ пр. 940: водоизмещение полн. – 6720 т; 106,0 x 9,7 x 7,4 м; 2 ДД суммарной мощн. 8000 л.с. + 2 ГЭД суммарной мощн. 1200 кВт + 1 ГЭД эконом. хода 140 л.с.; скорость хода полн. подв. – 15 уз; скорость хода надр. – 12 уз; дальн. плавания подв. – 85 миль (4 уз); дальн. плавания надр. – 5000 миль (13 уз).

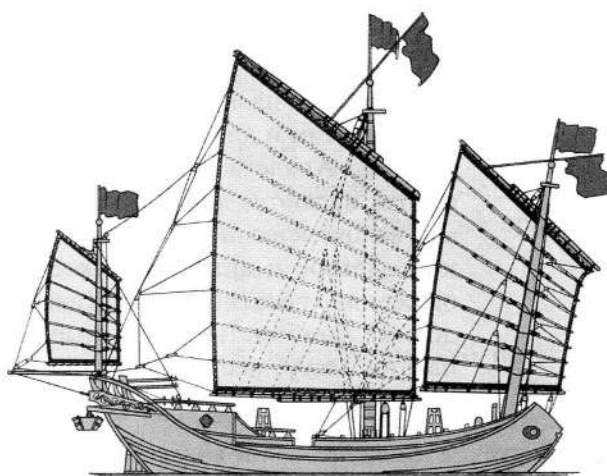
СПОРТИВНО-ТУРИСТСКИЙ ПОДВОДНЫЙ АППАРАТ

– *самоходный, автономный, обитаемый подводный аппарат*, используемый в спортивных или коммерческих целях, в частности для показа туристам подводной фауны и флоры. Могут принимать на борт до 40 пассажиров, размещаемых в салоне, снабженных иллюминаторами по числу пассажиров и соответствующим количеством забортных светильников. Водоизмещение – до 220 т. Вместимость – до 48 чел.

СТАЛТТ – древнегреческое *торговое судно*.

СТОЛБОВАЯ ФУЧЖОУ-ДЖОНКА

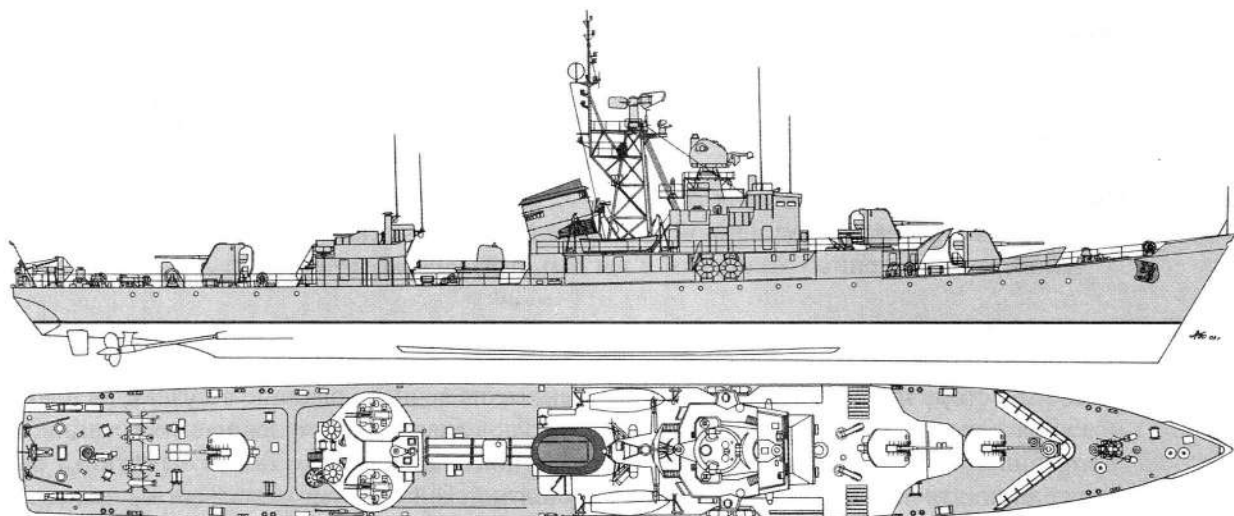
– *парусное морское судно* Китая средних веков, дошедшее и до настоящего времени. Судно совершало торговые рейсы до гаваней Персидского залива и Красного моря. Свое наименование эти суда получили по месту постройки и наиболее часто перевозимому грузу. В горных районах провинции Фукиен рубили много деловой древесины, которую в плотах сплавляли по Фучжоу. Здесь стволы (столбы) связывали и снаружи борта крепили на джонках, построенных на местных верфях. Три мачты этого судна имели типичный вид китайских джонок. Фок-мачта была несколько наклонена вперед, а бизань-мачта стояла позади руля на самой задней части ахтердека.



Столбовая фучжоу-джонка

СТОРОЖЕВОЙ КОРАБЛЬ (СКР)

– советский *боевой корабль*, предназначенный для охраны крупных кораблей, портов, десантных кораблей (судов) от атак ПЛ, торпедных катеров и самолетов про-



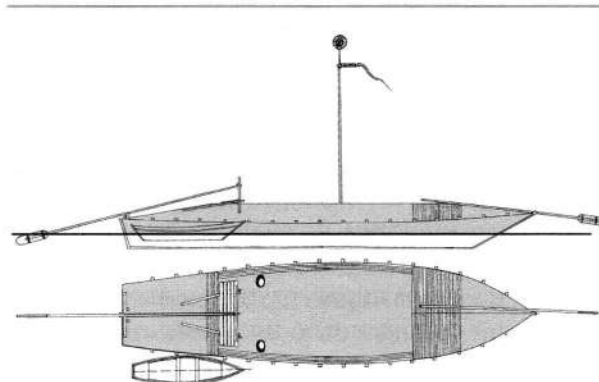
Сторожевой корабль советского ВМФ пр. 50 (шифр «Соболь»)

В 1952–1958 гг. на ССЗ № 445 (им. 61 Коммунара в Николаеве – 20 единиц), ССЗ № 820 («Янтарь» в Калининграде – 41 единица) и ССЗ № 190 (им. Ленинского комсомола в Комсомольске-на-Амуре – 7 единиц) по заказу советского ВМФ было построено 68 СКР пр. 50. Они оставались в составе советского ВМФ до конца 80-х годов.

ТТЗ: водоизмещение полн. – 1184 т; 91,0 x 10,2 x 2,9 м; 2 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 20 000 л.с.; скорость хода полн. – 29,5 уз; дальн. плавания – 2400 миль (15 уз); экипаж – 168 чел.

Вооружение: 3x1 100-мм универсальные АУ + 2x2 37-мм зенитных автомата; 1x3 533-мм ТА при общем боезапасе 3 торпеды; 2x16 213-мм РБУ при общем боезапасе 96 РБ.

тивника на переходе морем и при стоянках на открытых рейдах. Привлекались также для несения дозорной службы на подходах к своим ВМБ, портам и для охраны морской границы. Аналогами в иностранных флотах являются *корветы* и *фрегаты*, водоизмещением до 5000 т. Имеют ракетное и артиллерийское вооружение, реактивные противолодочные бомбометы, торпедные аппараты. Могут нести противолодочные вертолеты.



Струг второй половины XVI в.
грузоподъемностью 150 т

Струг

– русское деревянное плоскодонное *парусно-гребное судно* X–XVIII вв., предназначенное для перевозки людей и грузов по рекам и озерам. *Струги* были с отвесными бортами, заостренным носом и кормой, обычно делалась лубяная крыша, а для размещения знатных пассажиров устраивались каюты – чердаки. Изготавливались с набоями, что увеличивало их размеры, или без набоев, имея при этом очень малую осадку. Доски бортовой обшивки пришивались вгладь, что отличало от набойных насадов. *Ясаульский струг* позволял на площадках кормы и носа устанавливать мелкокалиберную артиллерию. Длина достигала 24 м, ширина – 8 м, осадка – 1,4 м. Парус прямой, весел – 22. Экипаж 25–30 человек. Впервые упоминается в «Русской правде» в 1054 г. В XVI в. *западно-двинский струг* имел длину до 38,4 м, ширину – до 13 м, высоту борта в середине – 2 м, в носу и корме – 1,6 м. Судно покрывалось навесом в два ската, а наверху устраивалась площадка для кормчего. Управлялся двумя веслами-потесями, устанавливаемыми на носу и корме, на бортах имелись гребки. *Струг* служил одну путину, затем в месте прибытия разбирался на дрова и разные постройку. При освоении Сибири Ермак в своем походе в 1581 г. использовал струги и прошел на них по р. Чусовой (волоком в Жеравле) до Иртыша.

Струг большой

– деревянное, *парусно-гребное судно*, построенное по приказанию Петра I в связи с подготовкой ко второму Азовскому походу в 1696 г. Всего было построено 30 единиц, длиной 24 м, шириной – 8 м, осадкой – 1,4 м.

Стружок

– *струг* малых размеров длиной до 10,5 м, шириной – 2,3 м. Экипаж насчитывал 6–10 человек, вооруженных холодным и легким стрелковым оружием.

Суда-памятники

– суда и корабли, особо отличившиеся в истории мореплавания или представляющие собой историческую ценность, установленные на вечное хранение в музеях, на плаву, в сухих доках и на берегу. На борту многих судов размещены музейные экспозиции, как правило, связанные с их историей. Первая попытка создания такого памятника была предпринята в 1851 г. в Европе. По указу английской королевы Елизаветы I «на вечное хранение» в сухом доке в Дептфорде близ Лондона был поставлен корабль *Golden Hind* (*Золотая Лань*), на котором Френсис Дрейк в 1577–1580 гг. совершил второе в истории кругосветное плавание. Однако спустя 30 лет корабль разрушился. В России по указу Петра I в память о создании русского военного флота и его победах в Северной войне 1700–1721 гг. на воде и на берегу сохраняли корабль *Ингерманланд*, фрегат *Штандарт*, шнявы *Мункер*, *Наталия* и яхту *Анна* (все построены на Олонецкой верфи в 1703 г.), а также взятые в сражениях шведские *фрегаты*: *Элефант* (в 1714 г.) и *Данск Эрн* (в 1720 г.), шнявы *Элеонора* и *Астрель*, бот *Гедан*, две *галеры* (все в 1703 г.). Эти *суда-памятники* также постепенно разрушились. В настоящее время важнейшими оте-

чественными судами-памятниками являются: *ботик* Петра I (первая половина XVII в.), хранящийся в Центральном военно-морском музее в Петербурге, пароход *Святитель Николай* (1886 г.) на р. Енисей в Красноярске и *бронепалубный крейсер Аврора* (1903 г.), стоящий на р. Нева в Петербурге.

Суда с динамическими принципами поддержания (СДПП)

– суда, сила тяжести которых при определенной скорости движения уравнивается гидродинамическими силами. К ним относятся *глиссеры, суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке и экранопланы*.

Суда СТАНДАРТНЫЕ

– условное название, используемое за рубежом для судов, построенных по типовому проекту, разработанному согласно требованиям заказчика. Отличаются от судов серийной постройки тем, что в дополнение к базовому варианту заказчику могут быть предложены варианты с различными деталями оборудования и конструкции, вплоть до изменения назначения, типа и размеров судна. Тщательность отработки типовых проектов, льготные условия постройки, по сравнению с остальными, суда создаваемые по индивидуальным проектам, обеспечили популярность у судоходных компаний.

Судно

– все виды *плавучих сооружений* для перевозки грузов, рыбного промысла, военных целей и т.д. Разделяются на *самоходные (атомоходы, теплоходы и т.д.) и несамоходные (парусники, плоты и гребные); надводные (водоизмещающие, глиссирующие, на воздушной подушке, на подводных крыльях и экранопланы) и подводные, а также неводоизмещающие суда и гидросамолеты*, которые могут использоваться в качестве средств передвижения на воде.

Судно-база подводных исследований

– надводное судно, предназначенное для проведения комплексных и специальных тематических научных исследований океана. Оснащено комплексами научно-исследовательского оборудования, устройствами для их эксплуатации, а также лабораториями и вычислительным центром для обработки полученных результатов. Может быть снабжено подводным аппаратом и тогда выполняет также функции *судна-носителя подводных аппаратов*.

Судно ВЕНЕТОВ

– *парусно-гребное судно* галльского племени, жившего в северо-западной части нынешней Франции (в Нормандии и Бретани) в 50 г. до нашей эры. Это было прочное, высокобортное судно, построенное из дуба. Нос и корма были приподняты для защиты от волн. Паруса делали из тонкой дубленой кожи и окрашивали в голубой цвет, чтобы делать их незаметными издали.

Судно ВИКИНГОВ

– *гребное судно* ориентировочно IV в. до нашей эры. В 1863 г. в Дании в болоте ок. Ньюдама было найдено *судно викингов*. Такие суда строили на севере Европы в течение нескольких веков и на них совершали плавание по Северному и Балтийскому морям. Находки на о. Рюген говорят о том, что и славянские племена южного побережья Балтики строили подобные суда. От лодки с о. Альс и судна из Ньюдама ведут свое происхождение корабли викингов более поздней эпохи. Это были беспалубные лодки с 28 веслами, без мачты и паруса, но с килем и 19 шпангоутами. Управлялись с помощью рулевого весла, расположенного в корме по правому борту. Длина достигала 22 м, а ширина – 3,2 м.

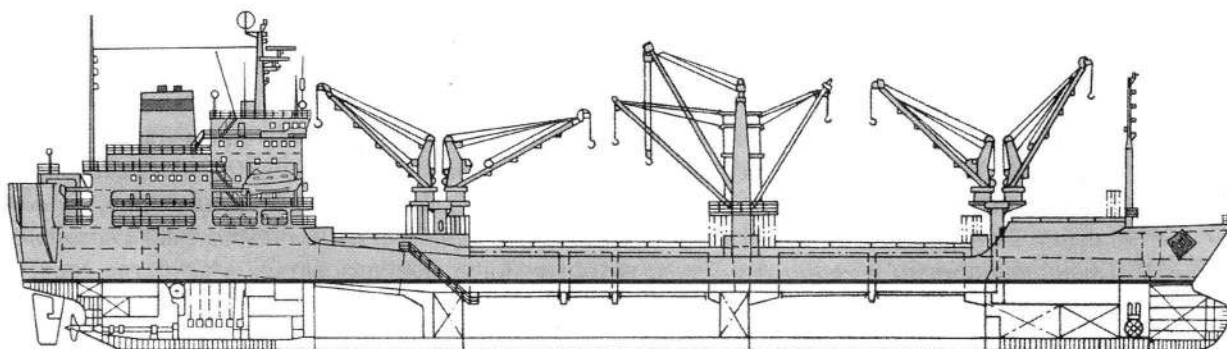
Судно ГАЛЛОВ

– *парусное тихоходное судно* постройки первых веков нашей эры. Судно имело малую осадку, а низкие борта лишали противника возможности пустить в ход таран, тогда как высокая корма хорошо защищала от обстрела с установленных на римских кораблях башен и делала бесполезными abordажные багры. Нос и корму галлы изготавливали из

крепкого (вероятно, мореного) дуба – это позволяло им не опасаться таранов и встречных волн и, кроме того, предохраняло от очень распространенного коварного оружия – протянутой под водой массивной цепи, прикрепленной к скале. Шпангоуты скреплялись балками в фут толщиной и толстыми гвоздями, что предохраняло конструкцию от разбалтывания. Вместо полотняных парусов была грубая или же тонкая дубленая кожа – это помогало выдерживать сильные бури и порывистые ветры.

Судно для генеральных грузов

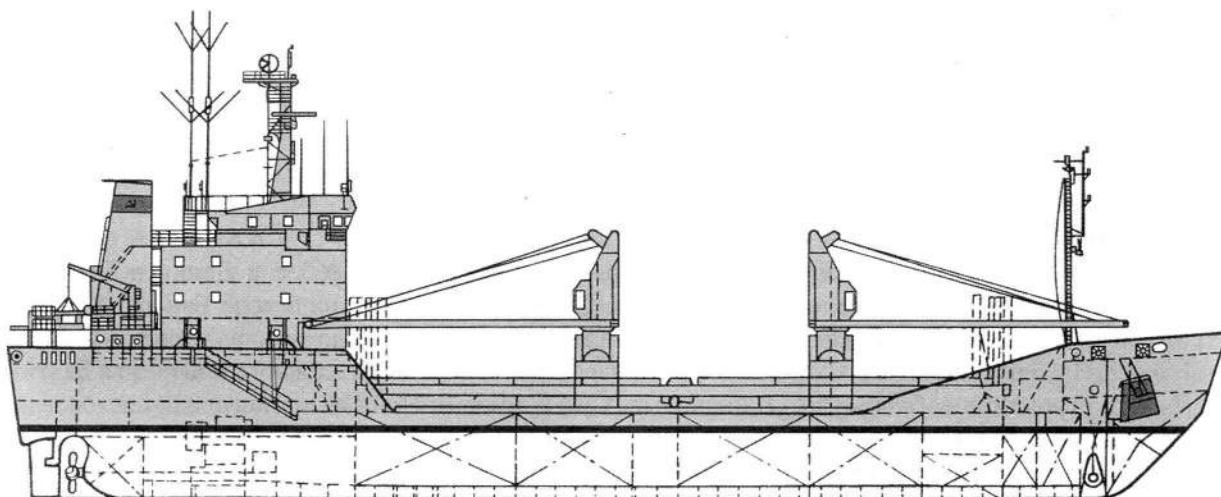
– *сухогрузное судно* для перевозки грузов (так называемых генеральных) отдельными счетными единицами – мешками, бочками, контейнерами, трейлерами, продукции машиностроения, пакетов леса и т. п. Подразделяются на *универсальные*, обеспечивающие транспортировку различных грузов, в т. ч. навалочных (ок. 80 % *сухогрузных судов*), и *специализированные* – для перевозки определенных грузов (например, *контейнеровозы*).



Советское судно для генеральных грузов типа *Астрахань*

В 1983–1989 гг. на верфи «Warnoverft» в Вернемюнде (ГДР) по заказу советского правительства было построено шесть судов типа *Астрахань*. Предназначались для перевозки генеральных и навалочных, тяжелых и крупногабаритных грузов, контейнеров (до 530 штук) и колесной техники (до 240 автомобилей «Жигули»).

ТЭ: дейдвейд – 19 800 т; 172,3 x 23,1 x 9,0 м; 1 ДД мощн. 7600 кВт; скорость хода полн. – 17,4 уз; дальн. плавания – 14 000 миль (11 уз); экипаж – 39 чел.



Советское судно для навалочных грузов (балкер) типа *Механик Ярцев*

В 1990–1992 гг. в Корнейбурге (Австрия) по заказу советского правительства было построено 10 судов типа *Механик Ярцев*. Являются судами ледокольного типа смешанного плавания. Используются в Белом, Балтийском и Северном морях, а также на внутренних водных путях.

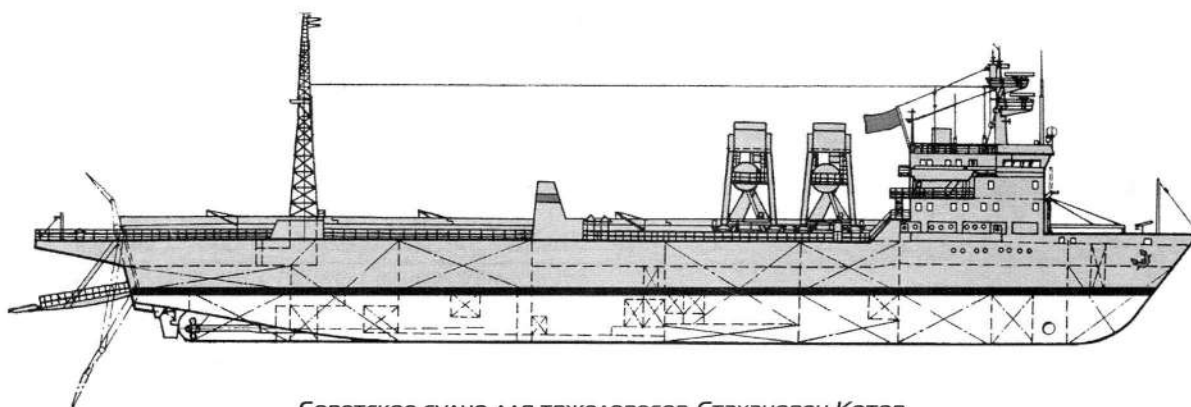
ТЭ: дейдвейд – 2291 т; валовая вместимость – 2500 BRT; 82,6 x 14,5 x 4,7 м; 1 ДД мощн. 2080 кВт; скорость хода полн. – 12,6 уз; дальн. плавания – 5000 миль (8 уз); экипаж – 15 чел.

Судно для НАВАЛОЧНЫХ ГРУЗОВ

(или балкер или балккерриер) – грузовое судно для перевозки навалом (без тары) руды и рудных концентратов, угля, зерна, химических удобрений, бокситов, цемента и т. д. Различают узкоспециализированные суда для навалочных грузов: рудовозы, щеповозы, цементовозы и универсальные – перевозящие любые навалочные грузы, так называемые балкеры. Суда для навалочных грузов, как правило, однопалубные, с МО и надстройкой в корме. Грузообработка проводится преимущественно портовыми средствами. Ряд судов имеет либо стационарные поворотные, либо козловые краны.

Судно для ТЯЖЕЛОВЕСОВ

– грузовое судно для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов свыше 50 т. Различают суда: с горизонтальной грузообработкой; с использованием трейлерных тележек (масса груза около 1000 т); с вертикальной грузообработкой судовыми или береговыми грузовыми устройствами большой грузоподъемности; докового типа; с различными комбинациями указанных способов грузообработки (последние наиболее распространены). К несамоходным судам для тяжеловесов относятся различные транспортные понтоны, трюмные баржи и баржи-площадки без грузовых устройств.



Советское судно для тяжеловесов *Стахановец Котов*

Построено в 1987–1989 гг. по заказу правительства Советского Союза на верфи ф. «Holmihg» в Раума (Финляндии).

ТЗ: дейдвейт – 5425 т; 139,5 x 20,2 x 6,2 м; 2 ДД суммарной мощн. 6500 л.с. + носовое подруливающее устройство туннельного типа мощн. 600 л.с.; скорость полн. хода – 14,2 уз; дальн. плавания – 8500 миль (11 уз); экипаж – 35 чел.

Судно докового типа (СДТ)

– грузовое судно, предназначенное для перевозки тяжеловесных крупногабаритных грузов, загружаемых горизонтальным способом на плаву. При погрузке судно притапливается, подобно плавучему доку, а грузы на плаву (на понтонах или в лихтерах) заводятся в трюм. При всплытии судна понтоны с грузом опускаются на грузовую палубу. Если судно оснащено мощными кранами, то груз в трюме может быть снят с понтона, который в этом случае выводится с судна. По архитектурно-конструктивному типу представляют собой двухпалубные суда с большим (на всю ширину трюма) раскрытием верхней палубы, кормовым, средним или промежуточным расположением МО и носовым расположением жилой надстройки. В кормовой части трюм ограничен водонепроницаемой рампой, а сверху может закрываться понтонными крышками. На СДТ могут быть предусмотрены другие варианты грузообработки – без затопления трюма: с берега через кормовую рампу на грузовую палубу, как на судах с горизонтальной грузообработкой; с помощью судовых козловых кранов – с воды, как на лихтеровозах или с берега, при швартовке кормой; с помощью береговых или плавучих портовых кранов. Возможно использование для перевозки лихтеров, контейнеров и др. грузов.

Судно-иму

– древнегреческое *судно*, применявшееся, видимо, за 15 веков до нашей эры. Предположительно было *прогулочным судном* вельмож.

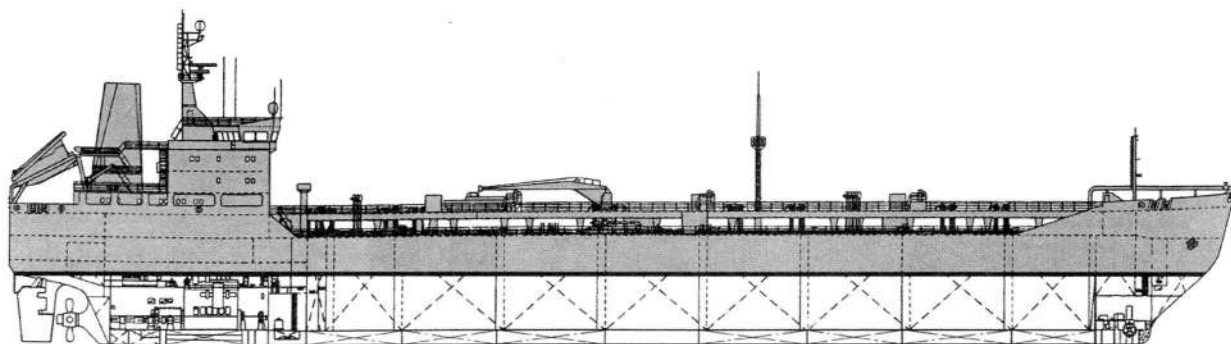
Судно колхидское

– древнеримское *грузовое судно*, вмещающее несколько десятков тонн грузов. Остов корабля делался из ивовых прутьев, который затем обтягивался плотными шкурами. Судно имело округлую форму в виде щита. Управлялось судно с помощью двух рулевых весел, которыми, стоя, управляли два человека.

Судно космической службы – см. научно-исследовательское судно.

Судно ледового плавания

– *судно*, предназначенное для самостоятельного плавания в полярных бассейнах и для следования за *ледоколами* в особо тяжелых ледовых условиях. Форма корпуса промежуточная между формой обычных транспортных судов и формой *ледоколов*.



Российский танкер ледового плавания типа *Астрахань* (пр. 20070)

В 1998–2001 г. на ФГУП «Адмиралтейские верфи» в Санкт-Петербурге по заказу ОАО «ЛУКОЙл-Арктик-Танкер» было построено пять танкеров типа *Астрахань*. Они предназначены для транспортировки различных нефтепродуктов в районы Крайнего севера. Ледопроемность – 0,5 м.

ТЭ: дейдвейт – 19 995 т; валовая вместимость – 13 100 BRT; 155,6 х 24,5 х 9,8 м; 1 ДД мощн. 5580 кВт; скорость полн. хода – 15,4 уз; дальн. плавания – 8500 миль (11 уз); экипаж – 24 чел.

Судно-ловушка

– *боевой корабль*, замаскированный под *торговое* или *промысловое судно*, предназначенный для уничтожения вражеских *ПЛ*. Впервые применили англичане в июле 1915 г. для борьбы с германскими лодками, топившими невооруженные суда. В ходе Первой мировой войны вооружение *судов-ловушек* состояло из пушек, пулеметов, а иногда и ТА. При встрече с *ПЛ* они стопорили ход, имитировали панику, попытку экипажа покинуть судно, а с подходом противника в надводном положении на дистанцию эффективной стрельбы внезапно открывали по нему артиллерийский огонь (или выпускали торпеды). Иногда *судно-ловушка* вело на буксире в подводном положении свою *ПЛ*, предназначенную для внезапной атаки противника. В 1915–1917 гг. англичане при помощи *судов-ловушек* потопили 12 немецких *ПЛ*. После того, как немецкое командование объявило неограниченную подводную войну (февраль 1917 г.) и *ПЛ* стали топить торговые суда без предупреждения, использование *судов-ловушек* потеряло смысл. В годы Второй мировой войны Великобритания и США применяли для борьбы с немецкими *ПЛ* несколько *судов-ловушек*, вооруженных артиллерией, ГБ и РГБ. Однако их использование оказалось безрезультатным, и после 1943 г. от них отказались.

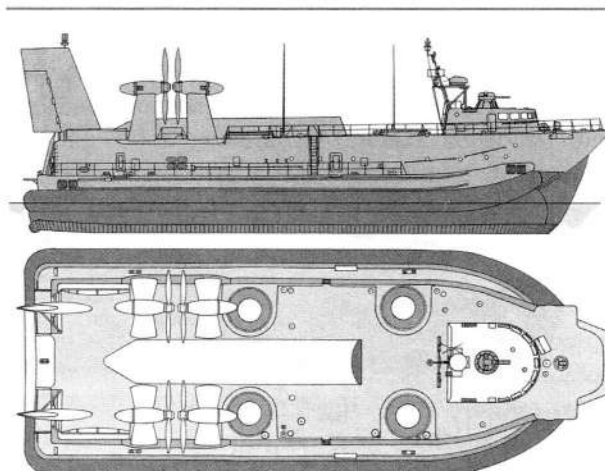
Судно местного сообщения

– *судно* для перевозки пассажиров в прибрежных районах, приморских городах и гаванях. Обычно это *пассажирские катера* и *суда на подводных крыльях*.

Судно на воздушной подушке (СВП)

– судно, у которого вся масса или значительная ее часть на ходу или без хода поддерживается над водой (грунтом, льдом и т. д.) силами избыточного давления воздуха, постоянно нагнетаемого под днище в полость, называемую воздушной подушкой. Идея создания была высказана в XVIII в. шведом Э. Сведенборгом. Теоретически принцип движения на воздушной подушке обоснован К.Э. Циолковским в 1927 г. Активное развитие работ началось в СССР в 30-х годах. Первое советское СВП было создано под руководством В.И. Левкова. Оно прошло испытания в 1934–1935 гг. Качественный скачок в развитии, открывший путь к их практическому использованию обеспечил изобретение в конце 50-х годов гибкого ограждения воздушной подушки, что в 8–10 раз увеличивало высоту парения СВП и уменьшало затраты мощности на его поддержание. СВП различают по:

а) способу ограждения воздушной подушки: с гибким ограждением по всему периметру – амфибийные, способные двигаться по воде и суше; скеговые, с ограждением вдоль бортов, выполненным в виде постоянно погруженных в воду жестких конструкций – способные двигаться исключительно по воде; **б)** способу формирования воздушной подушки: с подачей воздуха непосредственно в полость подушки и с подачей воздуха из периферийных специально спроектированных сопел жесткой или гибкой конструкции (камерная схема); с образованием струйной завесы, препятствующей истечению воздуха из подушки (сопловая схема). Максимальная скорость амфибийных СВП может достигать 70 уз, а скеговых – 40 уз. В настоящее время скеговые СВП широко используются в качестве паромов и пассажирских судов. Крупнейшее из них, построенное в Великобритании, способно перевезти до 400 пассажиров и 59 легковых автомобилей. Водоизмещение такого СВП достигает 700 т.



МДК советского ВМФ пр. 1232 – амфибийное СВП с гибким ограждением подушки

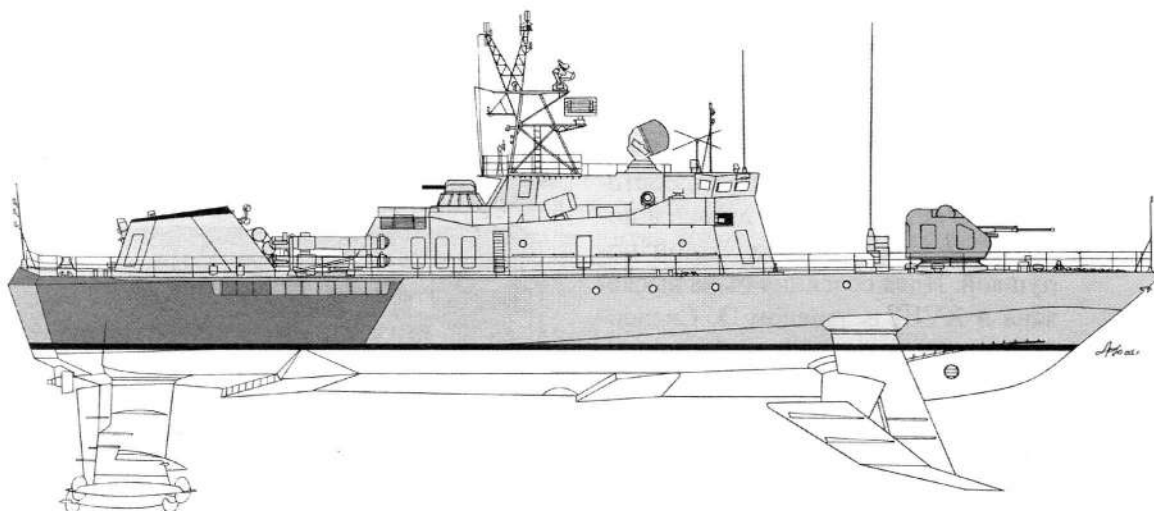
Опытный МДК пр. 1232 (МДК-167) был построен в 1966–1970 гг. на ПО «Алмаз» в Ленинграде. После его всесторонних испытаний в 1974–1985 гг. на площадках №1 (б. Приморский ССЗ) и №2 ПО «Алмаз» было построено 17 МДК пр. 12321 (18-й сгорел во время достройки). Они предназначались для переброски морем и высадки на необорудованное побережье войск морского десанта. После переоборудования эти корабли могли осуществлять постановку мин. МДК пр. 12321 оставались в составе отечественного ВМФ до 2007 г.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 350 т; 45,8 x 19,4 x 1,3 м; 2 ГТД суммарной мощн. – 32 000 л.с.; скорость хода полн. – 49 уз; дальн. плавания – 300 миль (49 уз); экипаж – 21 чел.

Вооружение: десантовместимость: 25 человек личного состава десанта + 1 БТР; 1x2 30-мм зенитный автомат.

Судно на подводных крыльях (СПК)

– судно, корпус которого при движении полностью или частично поддерживается над водой гидродинамическими силами, возникающими на погруженных в воду крыльях, закрепленных на определенном расстоянии от корпуса с помощью вертикальных стоек. Первый патент на подводные крылья (ПК) был выдан в России в 1891 г. русскому подданному французского происхождения Ш. де Ламберу. Теоретические основы движения СПК разработали советские ученые М.В. Келдыш, Н.Е. Кочин и М.В. Лаврентьев, а первые практические работы по их созданию в конце 30-х годов начали немецкие конструкторы Титъенс и Шертель, а также коллектив советских конструкторов, возглавляемых Р.Е. Алексеевым. Под его руководством был создан ряд отечественных пассажирских СПК. Первый из них – *Ракета* – вступил в строй в 1957 г. Он мог перевозить 66 пассажиров. Корпуса СПК обычно выполнены из легких сплавов, крылья – из стали.



МПК на подводных крыльях советского ВМФ пр. 11451

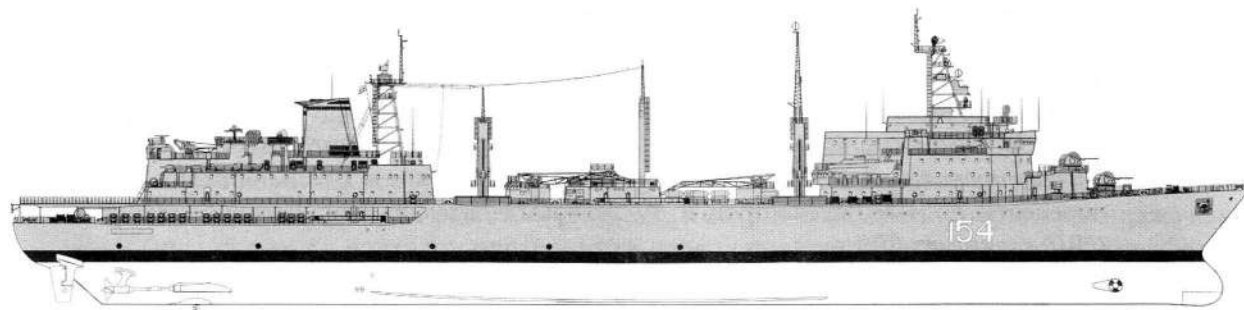
МПК пр. 11451 был создан на базе СПК *Александр Кунахович* (пр. 1141). Он предназначен для борьбы с ПЛ в прибрежной зоне. В 1982–1990 гг. на ПО «Море» в Феодосии было построено два таких корабля (МПК-215 и МПК-220). Оба они входили в состав советского ВМФ. В настоящее время в строю остается лишь один МПК-220. Первый корабль серии в 2000 г. исключили из списков флота и продали на слом.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 465 т; 49,9 x 9,9 x 21,2 (по ПК) x 4,0 м; 2 форсажных ГТД суммарной мощн. 40 000 л.с. + 1 маршевый ГТД мощн. 10 000 л.с.; скорость хода полн. – 60 уз; дальн. плавания – 1200 миль (12 уз); экипаж – 39 чел.; автономность – 7 сут.

Вооружение: 1x1 76-мм универсальная АУ + 1x1 30-мм зенитный автомат; 2x4 400-мм ТА при общем боезапасе 8 противолодочных самонаводящихся торпед.

Судно-носитель подводных аппаратов

– судно *технического* (или *военного*) флота, обеспечивающее спуск и подъем, хранение, обслуживание, транспортировку и работу обитаемых и необитаемых подводных аппаратов. В последнее время создан ряд судов-носителей, имеющих архитектуру *катамарана*, удобную для проведения спускоподъемных операций. В качестве судов-носителей для *спасательных ПА* могут использоваться специально дооборудованные ПЛ (например, советская пр. 940).



Судно обеспечения советского ВМФ *Березина* (пр. 1883)

Изначально официально классифицировалось как корабль комплексного снабжения (ККС), а с 1996 г. – как морской транспорт вооружения (МТВ). Было построено в 1972–1977 гг. на ССЗ им. 61 Коммунара в Николаеве. Предназначалось для обеспечения на ходу (12–18 уз) 2–3 корабельных поисково-ударных групп различными видами вооружения, материально-техническими средствами, продовольствием, топливом и водой. Судно принимало на борт 5 615 т груза. Кроме того, обеспечивалось размещение и перевозка 182 человек для смены или пополнение экипажей кораблей, находящихся в море. За время эксплуатации *Березина* совершила 9 боевых служб (в основном в Атлантике и Средиземном море). В 1997 г. она была исключена из списков ВМФ и в 2002 г. продана на слом.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 24 600 т; 209,6 x 25,1 x 8,2 м; 2 ГТД суммарной мощн. 30 000 л.с. + теплоутилизационный котел; скорость полн. хода – 22 уз; дальн. плавания – 10 300 миль (18 уз); экипаж – 374 чел.

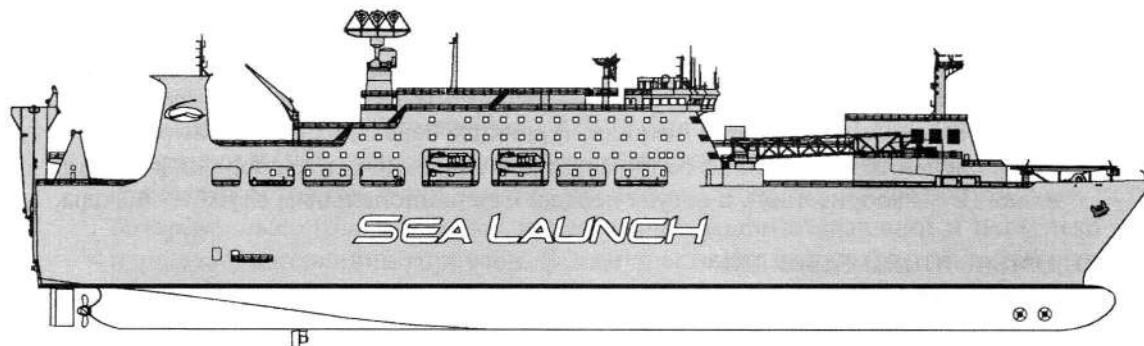
Вооружение: 1x2 ЗРК «Оса-М» с боезапасом 40 ЗУР; 2x2 57-мм универсальных АУ + 4x1 30-мм зенитных автомата; 2x6 305-мм РБУ с боезапасом 84 РГБ; 2 вертолета Ка-25.

СУДНО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

(или вспомогательное судно) – судно военного флота, предназначенное для обеспечения деятельности сил флота в военное и мирное время. Делятся на *морские* и *рейдовые*. Могут быть специальной постройки или переоборудованы из боевых кораблей или судов гражданского флота. *Морские суда обеспечения* подразделяются на суда: боевой подготовки; испытаний оружия и техники; учебные; мишени; опытовые (или опытные); медицинского обеспечения (или госпитали); радиационной безопасности и химической защиты; санитарные транспорты; навигационного и гидрографического обеспечения (или океанографические); транспорты вооружения; транспорты обеспечения (или снабжения); водоналивные; танкеры; аварийно-спасательные; плавучие судоремонтные заводы; плавучие мастерские; контроля физических полей; размагничивания; ледоколы; кабельные и буксиры. *Рейдовые суда обеспечения* подразделяются на суда: транспорты (пассажирские, развозные и рабочие катера); баржи; паромы; плавучие мастерские; размагничивания; плавучие доки; электростанции; обеспечения базирования кораблей и оборудования театра.

СУДНО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗАПУСКА КОСМИЧЕСКИХ СПУТНИКОВ

– судно *технического флота*, предназначенное для запуска коммерческих искусственных спутников из экваториальных районов Тихого океана. Оно было создано в рамках международного проекта «Sea Launch» («Морской старт») с участием американской компании «Boeing», российской ракетно-космической корпорации «Энергия» и украинского НПО «Южное». Судно обеспечивает сборку ракетоносителей и их дистанционный пуск с переоборудованной для этой цели плавучей полупогружной буровой платформы *Odyssey*.



Судно обеспечения запуска космических спутников *Sea Launch Commander*

Построено в 1995–1998 гг. на верфи ф. «Kvaerner Govan Ltd» в Великобритании.

ТЭ: дейдвейт – 11 200 т; валовая вместимость – 51 300 BRT; 203,4 x 32,3 x 8,4 м; 2 ДД суммарной мощн. 22 400 кВт + 2 носовых подруливающих устройства туннельного типа мощн. по 1850 кВт + кормовая ВРК мощн. 2200 кВт; эксплуатационная скорость хода – 19,5 уз; экипаж – 240 чел. (вместе с персоналом, обслуживающим ракетоносители).

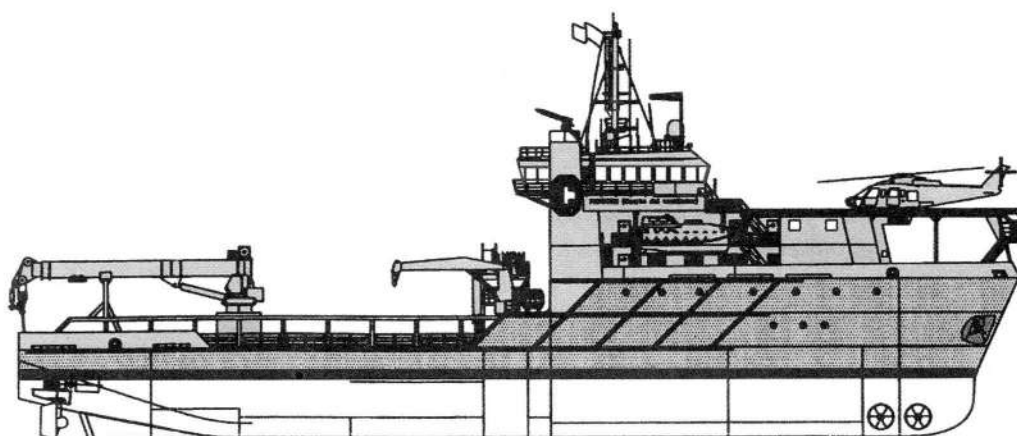
СУДНО ОБЕСПЕЧЕНИЯ КОСМИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ – см. судно космической службы.

СУДНО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОДВОДНО-ТЕХНИЧЕСКИХ РАБОТ

– судно *технического флота*, оснащенное комплексом оборудования, обеспечивающее длительные пребывания водолазов в точке выполнения работ в условиях ветра, течения и волнения. Имеет декомпрессионные камеры со шлюзовыми отсеками, водолазный колокол или транспортировочную камеру. Иногда может выполнить функции судноносителя *ПА*.

СУДНО ОТКРЫТОГО ТИПА

– открытое *грузовое судно* с подпалубными карманами небольших размеров, что позволяет осуществлять все грузовые операции береговыми или судоподъемными средства-



Мексиканское судно обеспечения подводно-технических работ *Caballo de Trabajo*

Построено в 2000–2002 гг. голландской ф. «De Hoор» по заказу одной из частных мексиканских фирм. Эксплуатируется в Мексиканском заливе, обслуживая нефтяные промыслы.

ТЭ: водоизмещение – 3500 т; 81,6 × 8,0 × 5,2 м; 4 ДГ мощн. по 1400 кВт + 2 ВРК мощн. по 1430 кВт + 2 носовых подрулив. устройства туннельного типа мощн. по 800 кВт; скорость полн. хода – 15 уз; экипаж – 134 чел. (вместе с водолазами).

ми без применения механизмов или ручного труда для горизонтального перемещения груза по трюму.

Судно погоды

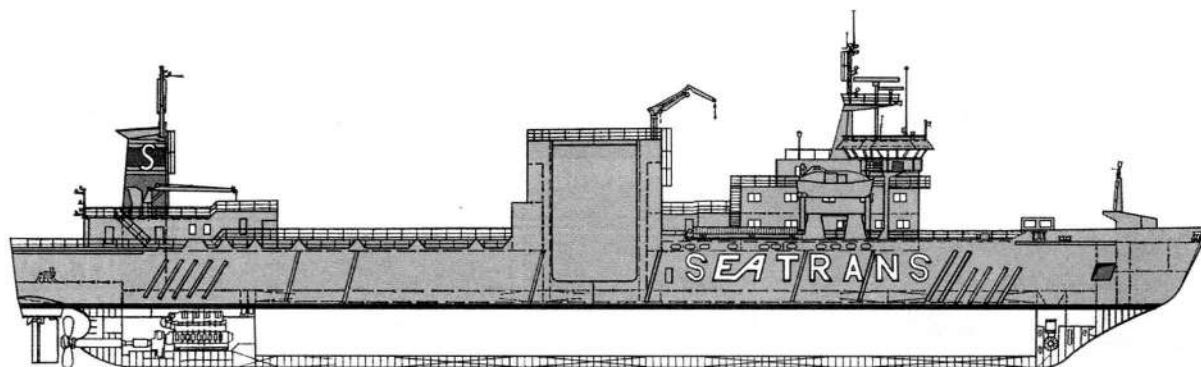
– постоянно плавучая гидрометеорологическая станция, расположенная в фиксированном месте Мирового океана. Осуществляет метеорологические, аэрологические и океанологические наблюдения по согласованной международной программе. Занимается приемом и ретрансляцией метеорологических телеграмм от транспортных и промысловых судов и оказанием помощи, терпящим бедствие судам и самолетам. Результаты наблюдений поступают в радиометеорологический центр сбора информации «Брекнелл» (Великобритания), а оттуда передаются национальным службам погоды.

Судно промысловой разведки

– вспомогательное судно промыслового флота, предназначенное для поиска скопления объектов промысла и наблюдения за ними.

Судно с горизонтальной грузообработкой

(или ролкер или судно типа ро-ро, от англ. roll on-roll off – вкатывай-выкатывай) – сухогрузное судно, предназначенное для перевозки колесной техники и штучных грузов, погрузка и выгрузка которых производится накаткой. Эти суда появились в начале 60-х годов прошлого столетия. Они обеспечивали эпизодические перевозки грузов в необорудованные порты. Позднее, благодаря существенному сокращению времени грузообработки, они получили широкое распространение. Разделяются на узкоспециализированные (автомобилевозы и контейнеровозы), а также на универсальные суда с горизонтальной грузообработкой. Автомобили, трейлеры и др. колесная техника загружается, как правило, своим ходом, а контейнеры, пакеты и пр. – с помощью автопогрузчиков через кормовые, реже носовые забортные аппарели, имеющие ширину проезжей части до 10 м. Для погрузки используются также лацпорты. Внутри судна грузы перемещаются по пандусам, аппаратам с помощью лифтов, подпалубных кранов и транспортеров. Для упорядочения движения по судну применяется светофорная сигнализация. Эти суда являются многопалубными, преимущественно с кормовым МО и жилой надстройкой. Грузовых люков на многих судах нет, а если они предусмотрены, то используются как резервные. Поперечные переборки в твиндеках, расположенных выше грузовой ватерлинии, как правило, отсутствуют, а в трюмах, большей частью оборудованы водонепроницаемыми крышками. В грузовых помещениях устанавливаются уби-



Немецкое судно с горизонтальной грузообработкой ледового плавания *Trans Danmarck*

Построено в 1989–1991 гг. на верфи ф. «Herman Surcken» (Германия) по заказу одной из немецких частных фирм. Используется в Балтийском море для перевозки колесной техники и бумаги в рулонах. Для грузообработки используется бортовая дверь (13,7 x 8 м) с аппарелью, 5 вилочных автопогрузчиков и 2 вертикальных грузоподъемника (по 16 т).

ТЭ: валовая вместимость – 5200 BRT; 113,6 x 17,5 x 6,7 м; 1 ДД мощн. 3000 кВт; скорость полн. хода – 15 уз; экипаж – 22 чел.

рающиеся легкие грузовые платформы. Имеются мощные вентиляционные системы, а для повышения маневренности – носовые и кормовые подруливающие устройства.

Судно с малой площадью ватерлинии

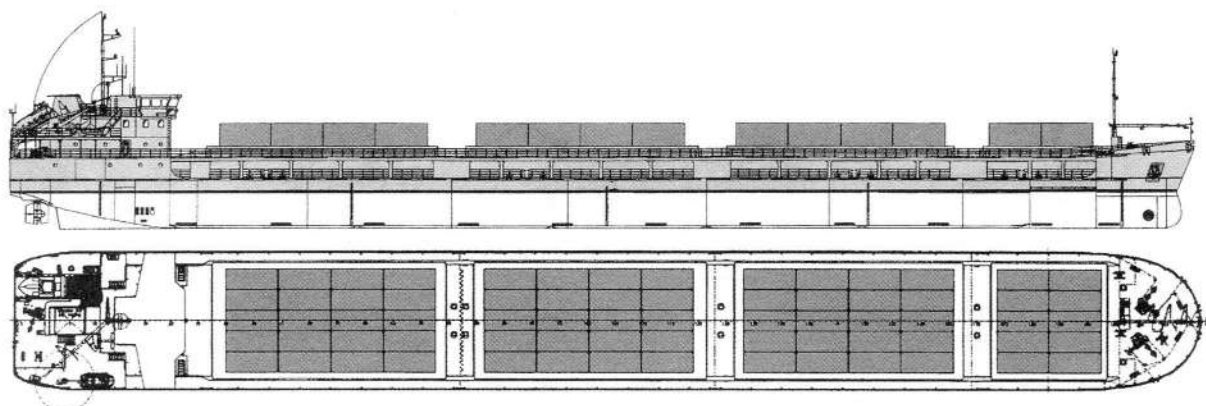
– *полупогруженное судно*, состоящее из надводной платформы и одной или нескольких подводных гондол, соединенных с ней стойками обтекаемого сечения. По конструкции делятся на: *трисек* – судно с одинаковыми гондолами и двумя стойками на каждой гондоле и на *дуплас* – судно с двумя гондолами и одной стойкой на каждой гондоле. Первый *трисек* (водоизмещением 220 т) был построен в США в 1974 г., а *дуплас* – в Голландии в 1968 г. Возможно, *судно с малой площадью ватерлинии* с тремя и большим количеством гондол, с одной или несколькими стойками на каждой гондоле. Есть *кабинированные суда*, у которых имеется один водоизмещающий и несколько с малой площадью ватерлинии корпусов. Преимуществами *судов с малой площадью ватерлинии* являются плавная качка с малыми амплитудами и широким диапазоном скоростей и курсовых углов, большие удельная площадь палуб и вместимость, улучшенные ходовые качества при значительной относительной скорости и при движении на волнении, а недостатками – увеличенная масса корпуса, большие габариты по ширине и высоте.

Судно смешанного плавания

– *транспортное судно*, осуществляющее бесперевалочную перевозку грузов из речных портов в морские и обратно. Делятся на две группы. К первой группе относятся суда, не имеющие ограничений по ветро-волновому режиму при эксплуатации в море. Прочность этих судов соответствует прочности морских судов ограниченного района плавания. Во вторую группу входят суда, имеющие ограничения по ветро-волновому режиму (волнение не более 6 баллов), которым разрешено удаление от порта-убежища до 100 миль. Обычно *суда смешанного плавания* однопалубные, с двойными дном и бортами, с большим раскрытием палубы, обеспечивающим коэффициент проницаемости до 0,9.

Судно смешанного плавания с горизонтальной грузоработкой

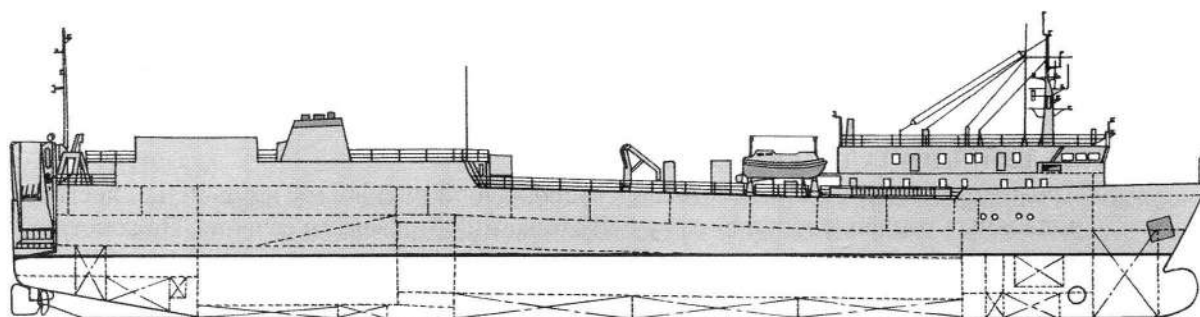
– *транспортное судно смешанного плавания*, на котором грузообработка ведется через кормовую трехсекционную угловую аппарель. Как правило, на судах этого типа между главной и верхней палубами предусмотрена подвесная автомобильная платформа. Так как в процессе грузообработки крен может достигать до 10°, на судах этого типа предусмотрена противокреновая система.



Российское судно смешанного плавания типа *Гейдар Алиев*

На Астраханском ССЗ в 2002–2004 гг. по заказу российской судоходной компании «Palmali Shipping» было построено два судна типа *Гейдар Алиев*. Они эксплуатируются на Волжском бассейне и в Каспийском море.

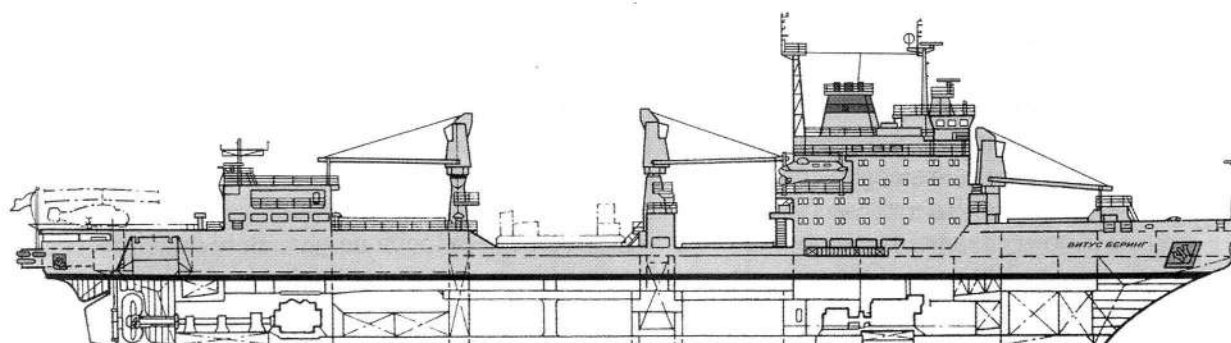
ТЗ: дейдвейт – 6970 т; валовая вместимость – 5687 BRT; 139,6 x 16,7 x 4,6 м; 2 ДД суммарной мощн. 2240 л.с.; скорость полн. хода – 11,8 уз; экипаж – 14 чел.



Советское судно смешанного плавания с горизонтальной грузообработкой типа *Композитор Кара-Караев*

В 1982–1986 гг. в ГДР по заказу советского правительства было построено 6 судов типа *Композитор Кара-Караев*. Они могут принимать 84 автомобильных трейлера или 370 легковых автомобилей, а на верхней палубе – 66 40-футовых контейнеров. Эксплуатируются на внутренних водных путях РФ.

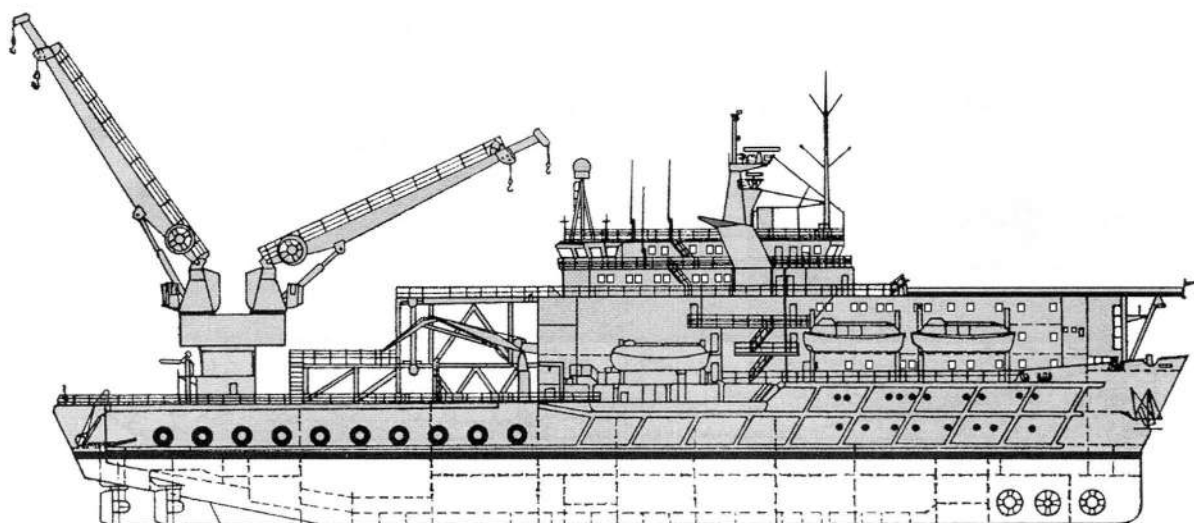
ТЗ: дейдвейт – 4990 т; 125,9 x 16,2 x 5,6 м; 2 ДД суммарной мощн. 5300 кВт; скорость полн. хода – 15,5 уз; дальн. плавания – 3000 миль (11 уз); экипаж – 25 чел.



Советское многоцелевое ледокольно-транспортное судно снабжения типа *Витус Беринг*

В 1984–1987 гг. на Херсонском ССЗ было построено два (*Витус Беринг* и *Алексей Чириков*) судна типа *Витус Беринг*. Оба они обслуживают антарктические станции и перевозят грузы по Северному морскому пути. Погрузка-выгрузка может быть осуществлена при помощи двух бортовых вертолетов Ка-32 (грузоподъемностью по 5 т).

ТЗ: дейдвейт – 10 800 т; 159,8 x 22,4 x 9,0 м; 2 ДГ мощн. по 5730 кВт + ГЭД мощн. 9300 кВт; скорость полн. хода – 15,9 уз; дальн. плавания – 10 000 миль (9 уз); экипаж – 25 чел.



Британское судно снабжения буровых установок *Siuwell*

Построено в 1984–1986 гг. в Великобритании. Предназначено для пополнения запасов морских буровых установок, ведущих нефтяной промысел в Северном и Норвежском морях, выполнения крановых и водолазных работ. Для решения этих задач оснащено двумя кранами грузоподъемностью по 25 т и двумя водолазными колоколами с глубиной погружения до 450 м.

ТЭ: дейдвейт – 4500 т; 111,4 × 22,5 × 7,2 м; 3 ВРК мощн. по 3000 кВт + 3 носовых подруливающих устройства мощн. по 1800 кВт; скорость полн. хода – 12 уз; дальн. плавания – 10 000 миль (10 уз); экипаж – 120 чел.

СУДНО СНАБЖЕНИЯ

– судно технического флота, предназначенное для доставки в отдаленные районы (лишенные автомобильного и железнодорожного транспорта) технических средств, предметов снабжения, ГСМ и продуктов питания. Используются также для обслуживания научных экспедиций и нефтяных промыслов.

СУДНО СНАБЖЕНИЯ БУРОВЫХ УСТАНОВОК

– судно технического флота для доставки на плавучую буровую установку (ПБУ) и трубоукладочные суда (ТС) обсадных труб, цемента, бурового раствора, химреагентов, топлива, воды и т. д. По назначению суда подразделяют на специализированные – только для перевозки грузов и универсальные, приспособленные также и для буксировки различных сооружений, заправки и подъема якорей полупогружных ПБУ и ТС, доставки в район морских нефтегазопромыслов буровых бригад. У большинства специализированных судов снабжения дейдвейт 500–1000 т, длина – 40–60 м. Универсальные суда снабжения имеют дейдвейт до 1500 т.

СУДНО СО СПЛОШНОЙ НАДСТРОЙКОЙ

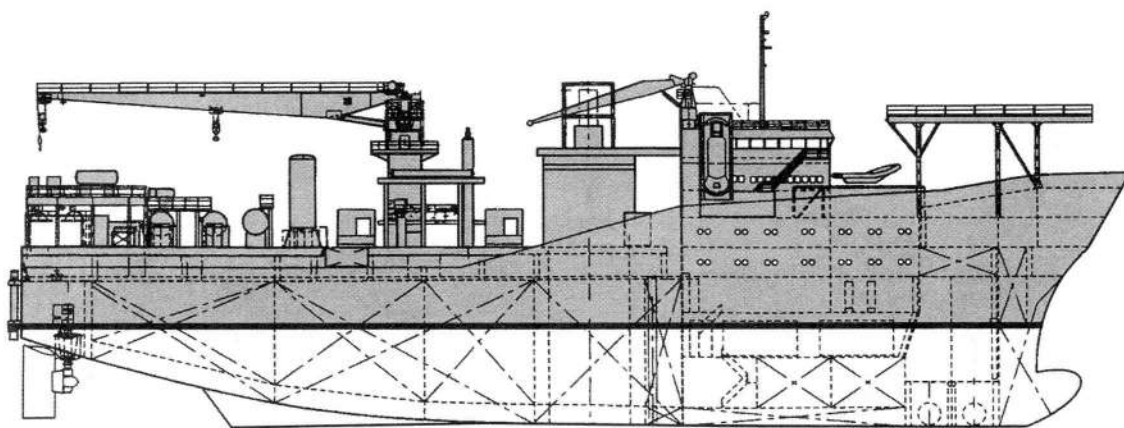
– судно, имеющее непрерывную надстройку по всей длине, что увеличивает его объем, повышает запас плавучести и улучшает мореходные качества. Применение сплошной надстройки характерно для пассажирских (включая паромы), научно-исследовательских и больших перерабатывающих судов. На крупных пассажирских судах встречаются сплошные надстройки в несколько ярусов.

СУДНО СУХОГРУЗНОЕ

– грузовое судно, предназначенное для перевозки генеральных (штучных, жидких в таре, продукции машиностроения, пакетов и т. д.), насыпных и навалочных грузов, леса и лесоматериалов, а также для одновременной перевозки всех этих грузов (см. универсальное сухогрузное судно).

СУДНО ТЕХНИЧЕСКОГО ФЛОТА

– условное наименование гражданских судов для технического обслуживания судов, портового хозяйства и водных путей, а также для промышленно-хозяйственных нужд.



Норвежское судно технического флота *Ramform Banff*

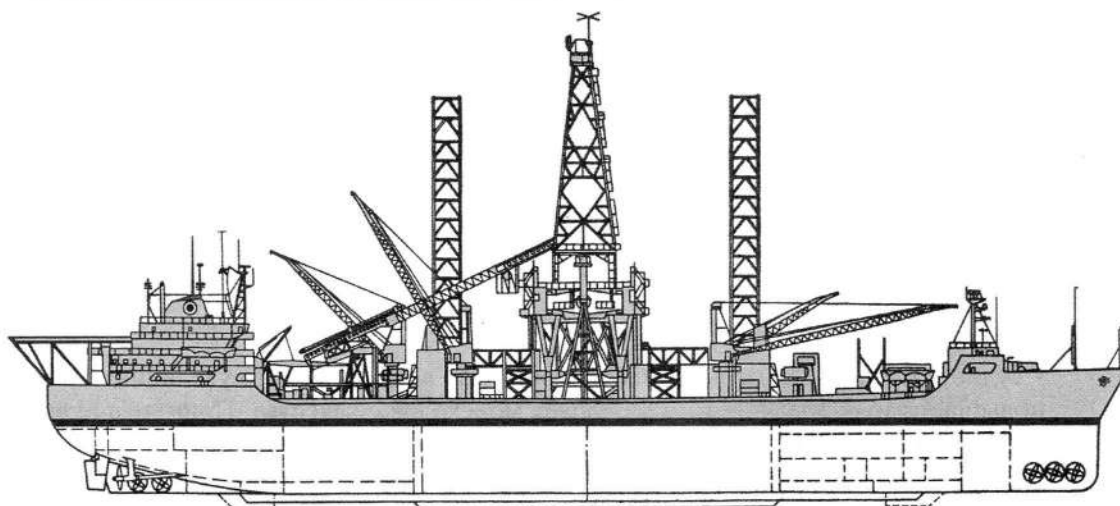
Построено по заказу одной из норвежских нефтедобывающих фирм в 1997–1999 гг. на южнокорейской ф. «Hyundai Mipo Dockyard». Эксплуатируется в Северном море. Способно принимать и обрабатывать до 60 000 бареллей нефти в сутки. Объем семи нефтяных танков составляет 19 000 м³.

ТЭ: водоизмещение полн. – 32 300 т; валовая вместимость – 18 500 BRT; 120,4 x 53,4 (в корме) x 11,5 м; 3 полноповоротных ВРК мощн. по 2800 кВт; скорость полн. хода – 18 уз; экипаж – 40 чел.

Судно эпохи СНОФРУ – см. библейские суда.

Судоподъемное судно

– судно технического флота, предназначенное для подъема затонувших судов и других объектов. Подразделяются на самоходные суда и на несамоходные судоподъемные баржи. Оборудуются мощными подъемными, обычно гиневыми устройствами и рассчитываются на глубину подъема, доступную для работы водолазов в воздушном снаряжении (50–150 м). В качестве судоподъемного судна часто используются самоходные пла-



Судоподъемное судно ВМС США *Huges Glomar Explorer*

Построено в 1971–1973 гг. на верфи ф. «Shipbuilding Dry Dock Co.» в Пенсильвании. Оно специально предназначалось для подъема советской ДЭПЛ К-129 (пр. 629А), затонувшей в марте 1968 г. в Тихом океане примерно в 750 милях к северо-западу от Гавайских о-вов. Третью длины *Huges Glomar Explorer* занимала «центральная прорезь» (60,7 x 22,5 x 9,8 м), служившая в качестве дока для размещения захвата, а затем частей поднятой ДЭПЛ. Судно было оборудовано сверхмощным подъемным устройством, размещенном на стабилизированном подвышечном портале, грузоподъемностью 4000 т и максимальной глубиной подъема свыше 5000 м. В июле 1974 г. с его помощью была поднята (по данным ВМС США) центральная часть корпуса с фрагментами ограждения К-129. В 1997 г. *Huges Glomar Explorer* было переоборудовано в буровое судно.

ТЭ: водоизмещение – 40 342 т; 188,6 x 35,3 x 11,6 м; 3 ДГ суммарной мощн. 13 200 кВт; скорость полн. хода – 12 уз; дальн. плавания – 10 000 миль (8 уз); экипаж – 172 чел.

вучие краны грузоподъемностью 800–3000 т, имеющие кроме грузовой стрелы палубные гини и средства выполнения подводных работ с помощью водолазов. Применение одновременно нескольких кранов позволяет решить задачу подъема больших судов. К *судоподъемным судам* также относят суда и баржи, являющиеся базами для работ по подъему затопленных объектов при помощи *судоподъемных понтонов* или путем восстановления плавучести этих объектов. Кроме водолазного оборудования и снаряжения они имеют грузовые устройства и воздушные компрессоры, необходимые для работ по установке и продувке *понтон*ов, водоотливные средства и др.

СУПЕРТРАУЛЕР

– особо крупный *траулер*, предназначенный преимущественно для автономного промысла в удаленных районах океана. Появились в конце 60-х годов прошлого столетия. Отличаются большой дальностью плавания (6000–8000 миль), мощным промысловым устройством (с ваерными лебедками тяговым усилием по 160–200 кН, канатоемкостью 3000–5000 м), увеличенной вместимостью рефрижераторных трюмов (2000–3500 тыс. м³). Переработка улова обеспечивается развитым комплексом рыбообрабатывающего и морозильного оборудования производительностью до 60–80 т в сутки, а также утилизационными установками для производства рыбной муки и жира из отходов производства. Длина *супертраулера* может достигать 130 м, водоизмещение – 10 000 т, мощность ЭУ – 10 900 кВт, скорость хода – 17 уз.

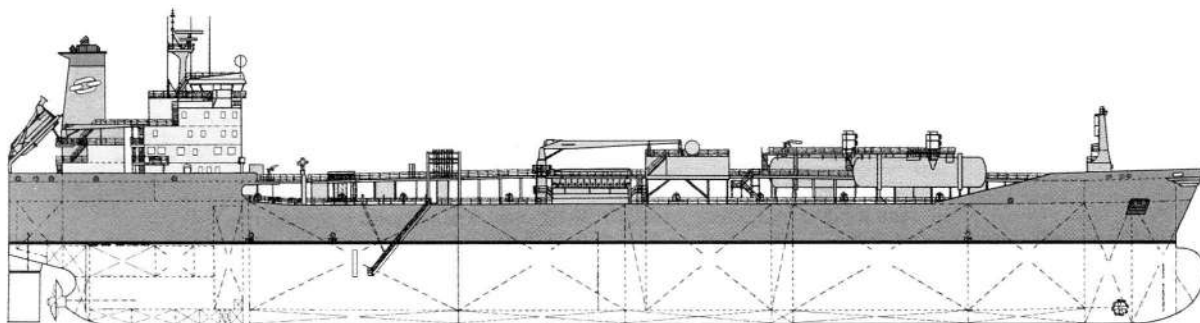
СУПЕРСЕЙНЕР ТУНЦЕЛОВНЫЙ

– особо мощный и крупный *сейнер*, ведущий автономный лов тунцов кошельковым неводом. Получили широкое распространение благодаря высокой промысловой производительности, достигаемой механизацией операций с неводом и рассольной контактной заморозкой тунцов в морозильной камере, без предварительной обработки, что резко сократило численность экипажа. Для работы с неводом (длиной до 2000 м, высотой стенки до 300 м) и удержания косяка тунцов при заметке. Имеют вспомогательный катер типа скиф с ЭУ мощностью 220–260 кВт и несколько быстроходных мотолодок. Оборудуются подруливающими устройствами или активным рулем. Для поиска скоплений тунцов иногда имеют вертолет. Длина *суперсейнера тунцеловного* достигает 90 м, мощность ЭУ – 2200–4400 кВт, скорость хода – 18 уз, количество морозильных танков – 24 общим объемом до 2500 м³ (вмещает до 2000 т рыбы).

Т

ТАНКЕР

– судно для перевозки наливом в грузовых цистернах (танках) жидких и полужидких грузов (нефть, бензин, керосин, смазочные и пищевые масла, химикалии и т. д.). Как правило, это одновинтовые, однопалубные, дизельные (ранее паровые), с баком и ютом, транцевой кормой, двойным дном по всей длине корпуса и двойным бортом в районе грузовых танков, кормовым расположением МО и ярусной жилой надстройкой. Подпалубное пространство в *танкере* разделено продольными и поперечными переборками. Их число зависит от размеров судна. Переборки образуют прямоугольные ячейки – *танки*, соединенные между собой и с судовой насосной станцией системой трубопроводов (грузовой системой). Кормовое расположение МО на *танкерах* объясняется тем, что при следовании судна в балласте (а для *танкера* возврат в балласте за грузом практически неизбежен) выравнивание дифферента на корму наиболее оптимально лишь за счет закачки забортовой воды в танки. В начале и в середине прошлого столетия *танкеры*, как правило, имели три надстройки. Средняя из этих надстроек являлась жилой и использовалась как ходовой мостик. *Танкеры* различаются по типам и размерам, начиная от дейдвейта в несколько сотен тонн до более 500 000 т. *Танкеры* с дейдвейтом свыше 100 000 т в некоторых источниках классифицируют как *супертанкеры*. В настоящее время имеются следующие типы *танкеров*: *продуктово-арктического плавания*; *химовозы* и *газовозы*. Наконец, существует целый ряд узкоспециализированных *танкеров*, каждый из которых обладает своими конструктивными особенностями: *виновозы*; *асфальтовозы* и *каучуковозы*.



Норвежский танкер-продуктовоз пр. Р-668

Начиная с 2006 г. на СМП в Северодвинске по заказу норвежской ф. «Odffjell ASA» строится серия из восьми танкеров пр. Р-668. Последнее судно из них должно быть передано заказчику в 2013 г.

ТЗ: дейдвейт – 45 000 т; вместимость танков – 51 800 м³; 182,7 x 32,2 x 11,7 м; 1 ДД мощн. 16 000 л.с.; скорость полн. хода – 18 уз; дальн. плавания – 12 000 миль (11 уз); экипаж – 22 чел.

ТАНКЕР-ПРОДУКТОВОЗ

– *танкер*, предназначенный для одновременной перевозки до четырех сортов нефти, нефтепродуктов, газового конденсата, химикалий, зерна, растительных масел или животных жиров. Архитектурно-конструктивный тип такого судна такой же, как и у обычного *танкера*. Различия заключаются в том, что подволока грузовых танков выполнен гладким (поперечные связи вынесены на верхнюю палубу) и отсутствуют продольные переборки (что упрощает мойку танков и сокращает площадь окрашиваемых поверхностей).

ТАНКЕР-ПРОДУКТОВОЗ АРКТИЧЕСКОГО ПЛАВАНИЯ

– *танкер*, предназначенный для плавания в Арктике и других замерзающих морях. Архитектурно-конструктивный тип такого судна такой же, как и у обычного *танкера*, но корпус с ледокольным образованием носовой оконечности (как правило, с наклоном форштевня ок. 40°), противоледовыми выступами и ледовыми подкреплениями.

ТАНКЕР-ХИМОВОЗ

– *танкер*, предназначенный для перевозки газа или газового конденсата (как правило, при температуре до – 180°С и давлении до 50 атм). По конструкции суда данного типа повторяют обычные *танкеры*, но их танки имеют сферическую форму (масса каждого из таких танков может достигать 1200 т), изготовленные из алюминиевых сплавов и покрытые полиуретаном толщиной от 200 до 400 мм. Состояние газа контролируется специальной автоматизированной системой.

ТАНКОДЕСАНТНЫЙ КОРАБЛЬ – см. десантный корабль.

ТАРИДА

– торговое одномачтовое судно с латинским вооружением и двумя боковыми рулями Византии.

ТАРТАНА

– 1. *Парусное боевое или торговое судно*, распространенное на Средиземном море в средние века. Имело одну палубу, одну–три мачты с косыми парусами. 2. *Легкий боевой двухмачтовый корабль* XVIII в. с косыми парусами и несколькими пушками. 3. *Одномачтовое парусное судно* для каботажных перевозок и рыболовства у берегов Средиземного моря. Имеет высокий надводный борт, косой парус и бушприт с двумя или тремя кливерами. Длина этого судна достигает 20 м, ширина – 4,5 м.

ТЕНДЕР

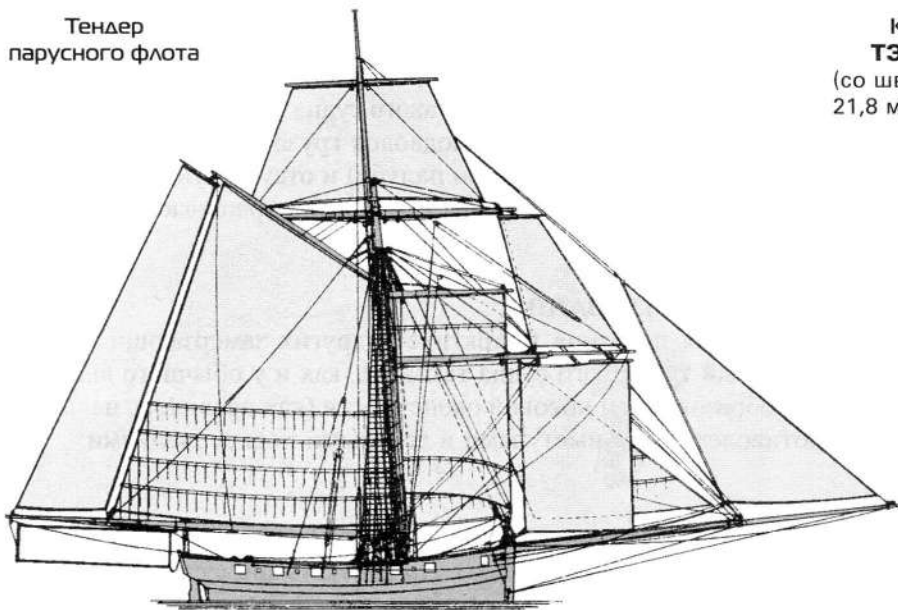
(от англ. *to tend* – *обслуживать*) –

1. Одномачтовый военный корабль парусного флота, выполнивший посылную, разведывательную и дозорную службу. Входили в состав российского флота до середины XIX в. Парусное вооружение состояло из гафельного грота, рейкового топселя, стакселя и одного–двух кливеров. При попутном ветре ставился брифок. Водоизмещение достигало 200 т. 2. Самоходное с малой осадкой судно периода Второй мировой войны, предназначенное для перевозки войск, грузов на короткие расстояния и высадки десанта на необорудованный берег. Оснащалось автомобильным двигателем, который

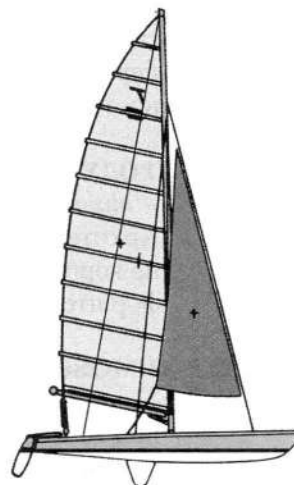


Средневековая
тартана

Тендер
парусного флота



Катамаран класса *Торнадо*
ТЭ: масса – 127 кг; 6,1 x 3,0 x 0,8 м
(со швертом); площадь парусности –
21,8 м²; экипаж – 2 чел.



обеспечивал скорость хода до 6–8 уз. *Тендер* принимал на борт 15–30 т груза. **3.** Вспомогательное судно ВМС США, Великобритании и др. стран, предназначенное для обслуживания в море (в пунктах маневренного базирования) *ПЛ, эсминцев, торпедных катеров и гидросамолетов.*

ТЕПЛОХОД

– судно, на котором в качестве главного двигателя установлены двигатели внутреннего сгорания (ДВС). Как правило, это дизель или газовая турбина. Судно с газотурбинной ГЭУ классифицируют как *газотурбоход*. Первые *теплоходы* появились в середине XIX в. В настоящее время более 90% всех транспортных судов и надводных боевых кораблей являются *теплоходами*, что объясняется высокой экономичностью ДВС.

ТЕССАКОНТЕРА

– военное судно Древней Греции. По свидетельству Плиния старшего в III в. до нашей эры Птолемей Филопатор построил судно с четырьмя десятками рядов весел с корпусом длиной 124 м, шириной – 17 м, высотой надводного борта – 22 м.

ТЕТРЕРА – боевой корабль Древней Греции.

ТИХВИНКА

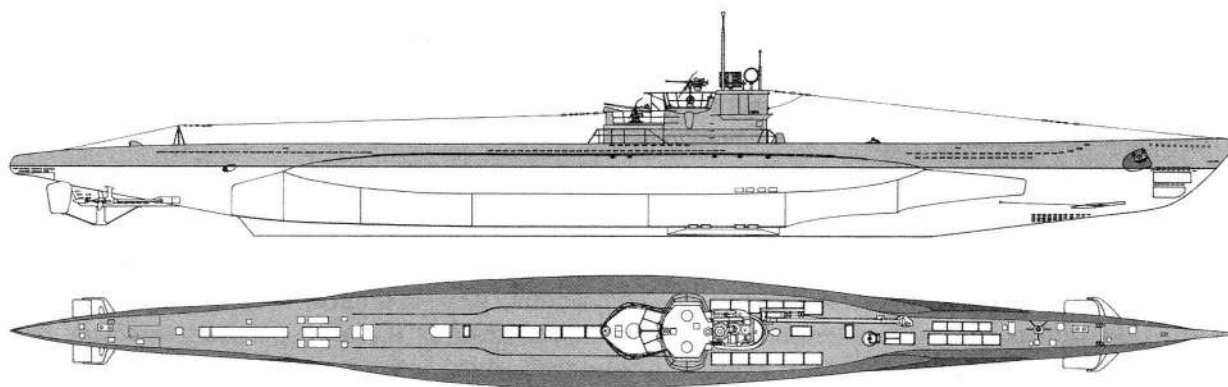
– деревянное *парусное грузовое судно* типа *барки*, плававшее в XIX в. по Тихвинской водной системе между Петербургом и Нижним Новгородом. Грузоподъемность достигала 80 т.

ТОАРИ – см. ланчанг.

ТОРНАДО

(*tornado*) – *гоночный катамаран* международного класса *яхт*. Спроектирован в 1966 г. английскими конструкторами Р. Мачем, Т. Пирсом и Р. Уайтом. Проект предусматривал постройку корпусов из фанеры по упрощенной технологии – сшивкой проволоочными скрепками с последующей проклейкой пазов с обеих сторон лентами стеклоткани. В настоящее время *яхты* класса *Торнадо* строят из шпона и стеклопластика. В 1972 г. эти суда были включены в программу Олимпийской парусной регаты.

ТОРПЕДНЫЙ КАТЕР – см. катер торпедный.



ПЛ-торпедовоз немецких ВМС VII F серии

В 1943–1944 гг. были построены четыре корабля VII F серии (U-1059–U-1062). Благодаря сохранению штатного торпедного вооружения они могли использоваться как обычные боевые ПЛ. Активно оперировали в центральной и северной Атлантике. В ходе боевых действий были потоплены три корабля этого типа, и только одна U-1061 в мае 1945 г. сдалась союзникам в Бергене (Норвегия).

ТТЭ: водоизмещение подв. – 1345 т; 77,6 x 7,3 x 4,7 м; 2 ДД суммарной мощн. 3200 л.с. + 2 ГЭД мощн. 750 л.с.; скорость полн. хода надв. – 17,6 уз; скорость хода полн. подв. – 7,9 уз; дальн. надв. плавания – 14 700 миль (10 уз); дальн. подв. плавания – 130 миль (2 уз); автономность – 35 сут.; предел. глубина погружения – 250 м; экипаж – 46 чел.

Вооружение: 4 (Н) 533-мм + 1 (К) 533-мм ТА с общим боезапасом 14 торпед + 26 дополнительных торпед; 1x1 37-мм + 2x2 20-мм зенитных автоматов.

ТОРПЕДОВОЗ

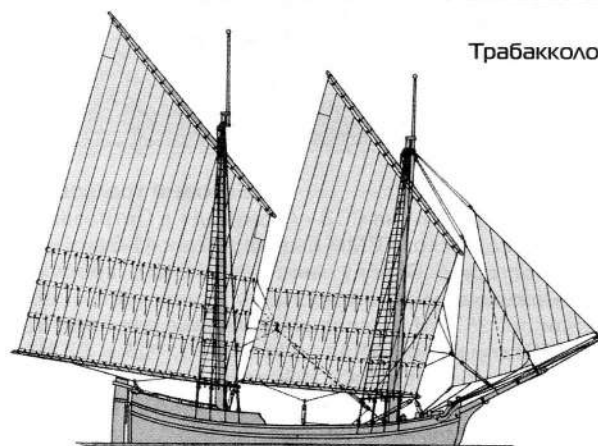
– судно обеспечения флота (ВМС), предназначенное для обеспечения боевых кораблей в море торпедами, а также для доставки их в пункты маневренного базирования и береговые базы. Наиболее широкое распространение получили в годы Второй мировой войны в немецком флоте. Для обеспечения боевых ПЛ в море торпедами в 1943–1944 г. немцами были построены четыре лодки VII F серии. В отличие от корабля базового проекта VII C серии они имели дополнительный отсек, в котором хранилась 21 торпеда. Еще пять дополнительных торпед транспортировались в пеналах, расположенных под палубой надстройки за ограждением рубки. В ВМС США, например, в роли *торпедовозов* выступали *тендеры ПЛ*. После завершения Второй мировой войны в качестве *торпедовозов* стали использовать *транспорты вооружения*.

ТОРПЕДОЛОВ

– судно обеспечения флота, предназначенное для поиска, подъема с воды на борт или буксировки использованных практических торпед во время учебных торпедных атак, проводимых НК, ПЛ и самолетами, а также при стрельбе на торпедо-пристрелочных станциях. Водоизмещение достигает 200 т, скорость хода – 20 уз. Могут принимать на борт до 10 торпед.

ТОТОРАС

– один из самых древних в мире кораблей из папируса. Родина происхождения – Египет. Вначале это был *папирусный плот*, который примерно к 3500 г. до нашей эры трансформировался в *папирусный корабль* – см. *древние суда (Египет)*.



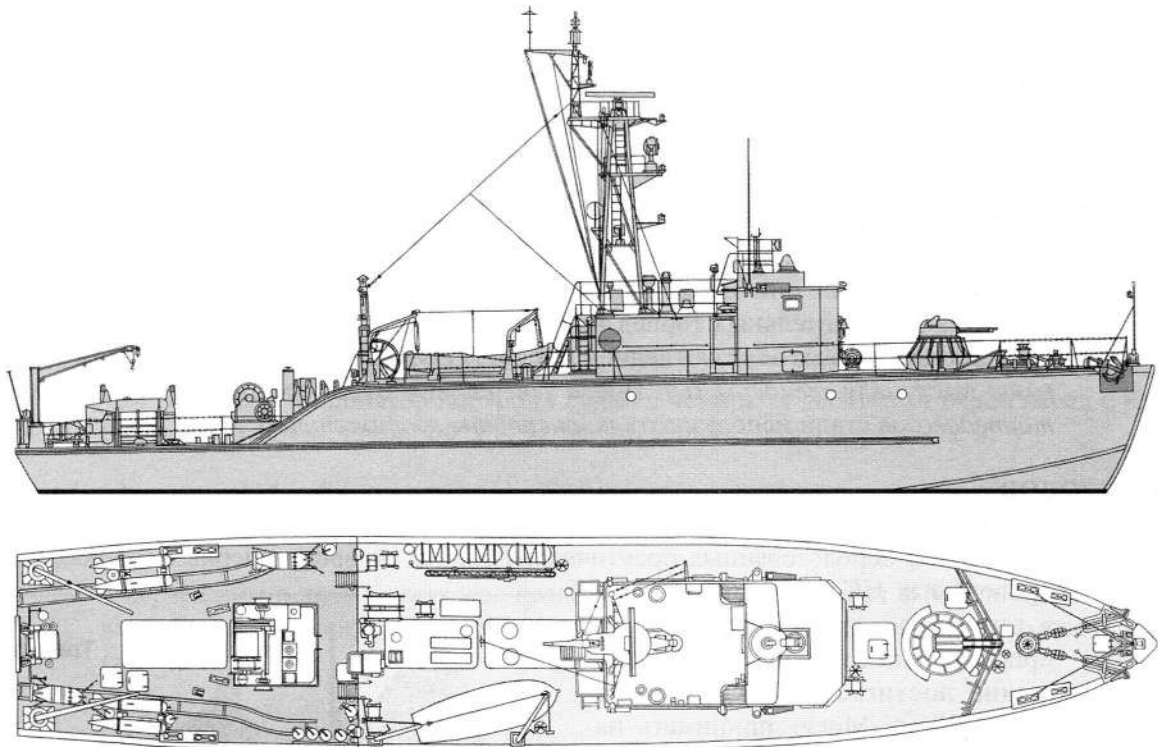
Трабакколо

ТРАБАККОЛО

(от итал. *trabaccolo*) – венецианское торговое судно с полными обводами начала XVII в. Использовались в основном на Адриатике, иногда для транспортировки войск. Имело две мачты. Как и на большинстве судов Средиземноморья, мачты были без штагов. Длина достигала ок. 30 м. Отношение длины к ширине составляло примерно 1 : 3.

Тральщик (ТЩК)

– боевой надводный корабль, предназначенный для поиска и уничтожения мин заграждения, а иногда и их постановки, проводки кораблей и судов за тральми через минные заграждения. В зависимости от вооружения, мореходности, автономности и других тактико-технических элементов *тральщики* делятся на: *эскадренные; морские; базовые; рейдовые; речные и катера*. Кроме того, к классу тральщиков относятся *прорыватели* и их *водители*. Тральщики оснащаются различными тральми, гидроакустической аппаратурой, телеуправляемыми аппаратами для поиска и уничтожения мин, взрывными средствами (глубинными бомбами и шнуровыми зарядами), артиллерийскими и ракетными комплексами для самообороны, РТС наблюдения и навигации. Первыми *тральщиками* специальной постройки были русские *Минреп* и *Взрыв*, заложенные в Петербурге в 1909 г. Современные *тральщики* строятся из немагнитных материалов, их корпуса имеют высокую ударостойкость. При тралении мин могут применяться вертолеты корабельного и берегового базирования. В военное время в качестве *тральщиков* могут использоваться переоборудованные *промысловые* и *транспортные суда*.



Базовый тральщик советского ВМФ пр. 257ДМ

В 1964–1972 гг. на ССЗ «Авангард» в Петрозаводске, Приморском ССЗ в Ленинграде и на Владивостокском ССЗ для советского ВМФ был построен 41 базовый ТЩК пр. 257ДМ и еще 4 пр. 257ДМЭ – по заказу правительства Болгарии. Основу минно-трального вооружения этих кораблей составляли телевизионные искатели-уничтожители мин, а также различные тралы (контактные, сетевые, электромагнитные и буксируемые). Корабли пр. 257ДМ оставались в составе советского (а затем и российского ВМФ) до середины 90-х годов.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 270 т; 40,5 x 7,7 x 2,1 м; 2 ДД суммарной мощн. 2400 л.с.; скорость полн. хода – 14 уз; дальн. плавания – 1000 миль (10 уз); экипаж – 40 чел.; автономность – 5 сут.

Вооружение: 1x2 30-мм зенитная АУ; 1 телевизионный искатель-уничтожитель мин + 2 трала различного типа + ГАС миноискания.

Тральщик базовый

– *боевой надводный корабль*, предназначенный для борьбы с минами в прибрежных районах, в узкостях и шхерных фарватерах. Минно-тральное оборудование *базового ТЩК* позволяет вести поиск, обозначение и уничтожение мин различного типа (донных, якорных и плавающих) с комбинированными взрывателями, а также проводить корабли за тралами. Водоизмещение достигает 600 т.

Тральщик-волновой охранитель

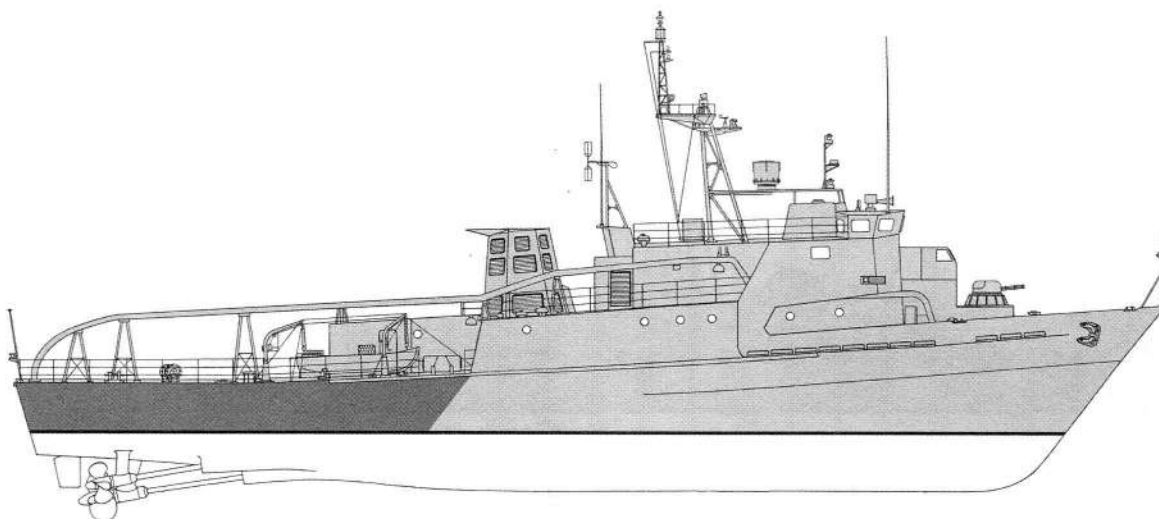
– *боевой надводный корабль*, способный при проводке на требуемом фарватере, с помощью создаваемой им волны, исказить гидродинамическое поле проводимого объекта до безопасного уровня. Предварительно *волновой охранитель* должен был выполнить магнитно-акустическое траление. При этом подрыв встретившихся мин осуществлялся бы за счет движения корабля (т.е. после количества галсов, необходимых для отработки приборов кратности). Безопасность самого корабля гарантировала его высокая скорость хода. Подобные *тральщики-волновые охранители* строились только в Советском Союзе. Широкого распространения не получили из-за ряда существенных недостатков (не удалось обеспечить безэкипажное использование и способность судна удерживать место в ордере).

Тральщик-катер

(или *катерный тральщик*) – *боевой надводный корабль*, предназначенный для борьбы с минами в гаванях, на рейдах, противоминного обеспечения морских и рейдовых тральщиков. Водоизмещение достигает 50 т.

Тральщик морской

– *боевой надводный корабль*, предназначенный для борьбы с минами в удаленных районах моря, ведения поиска, обозначения и уничтожения мин различного типа (донных, якорных и плавающих) с комбинированными взрывателями на глубинах от 25 до 150 м, а также проводит корабли за тралами. Водоизмещение достигает 1500 т.

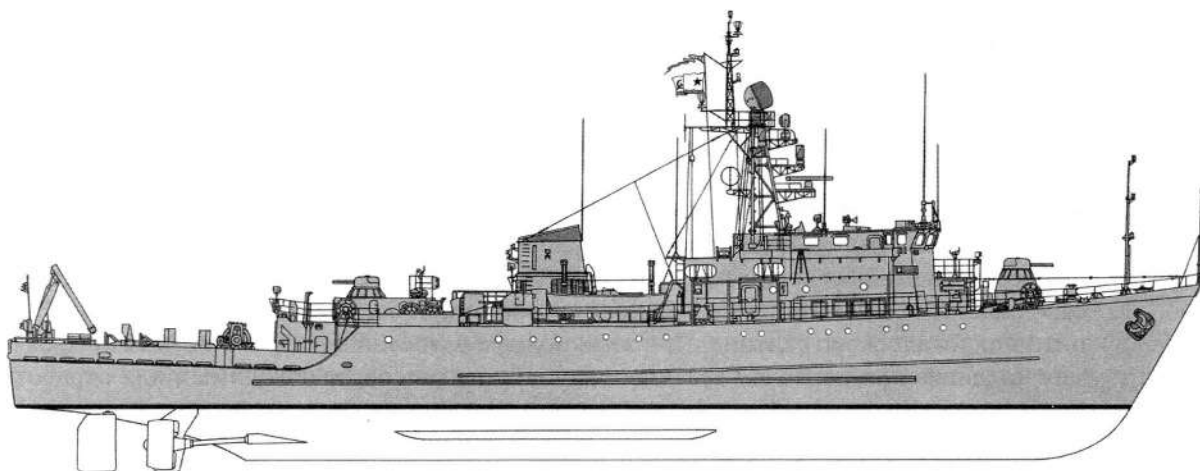


Базовый тральщик-волновой охранитель советского ВМФ пр. 1256

В 1972–1975 гг. на Средне-Невском ССЗ в Ленинграде для советского ВМФ было построено два базовых ТЩК пр. 1256. Они создавали тралящие физические поля корпусом, во время движения на различных режимах. Оба корабля в 1993 г были исключены из списков ВМФ РФ и проданы на слом.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 473 т; 47,0 x 8,7 x 2,4 м; 1ГТД мощн. 20 000 л.с. + 2ДД суммарной мощн. 9500 л.с.; скорость полн. хода – 37 уз; дальн. плавания – 500 миль (15 уз); экипаж – 22 чел.; автономность – 3 сут.

Вооружение: 1x1 30-мм зенитная АУ.

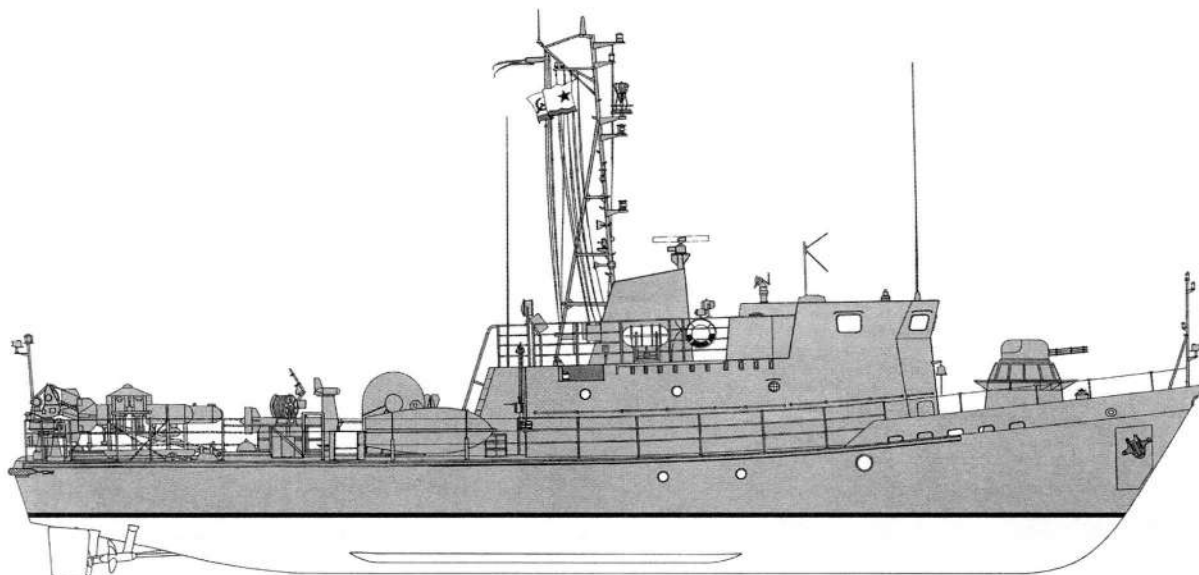


Морской тральщик советского ВМФ пр. 266М

В 1974–1989 гг. на Средне-Невском ССЗ в Ленинграде и Хабаровском ССЗ «Авангард» для советского ВМФ был построен 31 морской ТЩК пр. 266М и еще на Средне-Невском ССЗ 22 морских ТЩК пр. 266МЭ – по заказу правительства Индии (12 единиц), Ливии (8 единиц), Йемена (1 единица) и Эфиопии (1 единица). Основу минно-трального вооружения этих кораблей составляют трехканальный широкополосный комплексный буксируемый телевизионный искатель-уничтожитель мин, а также различные тралы (контактные, сетевые, электромагнитные и буксируемые). Большая часть кораблей пр. 266М продолжает оставаться в составе российского ВМФ.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 800 т; 61,0 x 10,2 x 2,9 м; 2 ДД суммарной мощн. – 5000 л.с.; скорость полн. хода – 16,5 уз; дальн. плавания – 2000 миль (12 уз); экипаж – 68 чел.; автономность – 15 сут.

Вооружение: 2x2 30-мм зенитных АУ + 2x2 25-мм зенитных автомата; 2x5 250-мм РБУ-1200 при общем запасе 30 РГБ; 1 буксируемый комплексный телевизионный искатель-уничтожитель мин + 4 трала различного типа + ГАС миноискания.



Рейдовый тральщик советского ВМФ пр. 10750

В 1989–1991 гг. на Средне-Невском ССЗ в Ленинграде для советского ВМФ было построено 10 (вместо 26 предусмотренных к постройке) рейдовых ТЩК пр. 10750. Основу минно-трального вооружения этих кораблей составляли телевизионные искатели-уничтожители мин, а также различные тралы (контактные, сетевые, электромагнитные и буксируемые). Корабли пр. 10750 входят в состав БФ РФ.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 135 т; 31,5 x 6,5 x 1,6 м; 3 ДД суммарной мощн. 705 л.с.; скорость полн. хода – 12,5 уз; дальн. плавания – 400 миль (10 уз); экипаж – 14 чел.; автономность – 5 сут.

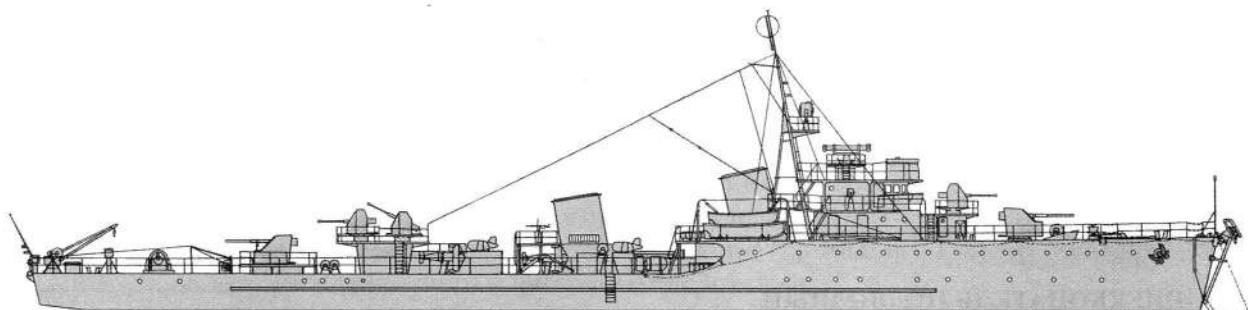
Вооружение: 1x1 30-мм зенитная АУ; ПЗРК; 1 телевизионный искатель-уничтожитель мин + 2 трала различного типа + ГАС миноискания.

Речной тральщик советского ВМФ пр. 12592

В 1985–1991 гг. на ССЗ «Странжа» в г. Мичурин (Болгария) было построено четыре (вместо 12 предусмотренных к постройке) речных ТЩК пр. 12592. Основу минно-трального вооружения этих кораблей составляли различные тралы (контактные, сетевые, электромагнитные и буксируемые). Корабли пр. 12592 входили в состав советского (а затем российского) ВМФ до середины 90-х годов.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 64 т; 25,0 x 4,5 x 0,9 м; 2 ДД суммарной мощн. 470 л.с.; скорость полн. хода – 10,0 уз; дальн. плавания – 300 миль (9 уз); экипаж – 8 чел.; автономность – 3 сут.

Вооружение: 1х2 12,7-мм зенитная АУ; 3 трала различного типа.



Эскадренный тральщик советского ВМФ пр. 73К

В 1940–1950 гг. на ССЗ № 370 в Ленинграде для советского ВМФ было построено 11 эскадренных ТЩК пр. 73К. Они были заложены как эскадренные ТЩК пр. 59 и спущены незадолго до начала Великой Отечественной войны. Достраивались эти корабли в 1946–1950 гг. по пр. 73К. В отличие от прототипа котлотурбинную ГЭУ заменили дизельной, установили новые тралы и РТС. Основу минно-трального вооружения этих кораблей составляли телевизионные искатели-уничтожители мин, а также различные тралы (контактные, сетевые, электромагнитные и буксируемые). Корабли пр. 10570 входят в состав БФ РФ.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 710 т; 79,5 x 8,1 x 2,0 м; 2 ДД суммарной мощн. 4000 л.с.; скорость полн. хода – 21 уз; дальн. плавания – 1200 миль (18 уз); экипаж – 110 чел.; автономность – 15 сут.

Вооружение: 2х1 100-мм универсальная АУ + 3х1 37-мм зенитный автомат + 2х1 12,7-мм пулемет; 2 трала различного типа или 28 мин заграждения или 48 гл. бомб.

Тральщик РЕЙДОВЫЙ

– *боевой надводный корабль*, предназначенный для борьбы с минами на внутренних рейдах, в гаванях и бухтах. Минно-тральное оборудование *рейдового ТЩК* позволяет вести поиск, обозначение и уничтожение мелко поставленных (до 30 м) якорных мин с комбинированными взрывателями, а также вести разведку (в интересах других тральных сил флота) и проводить корабли за тралами.

Тральщик РЕЧНОЙ

– *боевой надводный корабль*, предназначенный для борьбы с минами в гаванях, на реках и водохранилищах или других закрытых водоемах. Как правило, *речные тральщики* приспособлены для транспортировки по железной дороге. Водоизмещение не превышает 80 т.

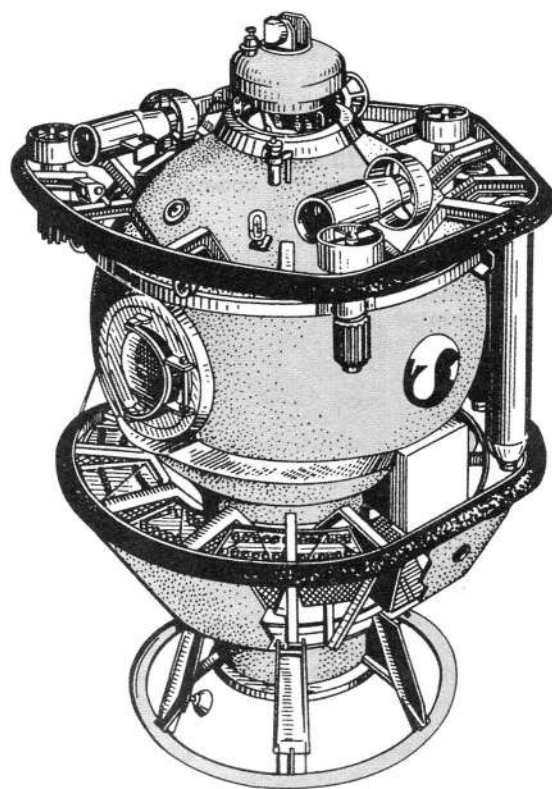
Тральщик ЭСКАДРЕННЫЙ

– *боевой надводный корабль*, предназначенный для совместных действий с главными силами флота и проводки их кораблей за тралами на большой скорости в удаленных от

побережья районах. Строились незадолго до начала и в годы Второй мировой войны. Водоизмещение достигало 1500 т.

ТРАНСПОРТИРОВОЧНАЯ КАМЕРА

– средство для многократной транспортировки водолазов (акванавтов) из подводных сооружений или объектов работ в палубную декомпрессионную камеру и обратно при сохранении или изменении в нужных пределах давления и состава дыхательных газовых смесей. Представляет собой металлический цилиндр или сферу вместимостью до трех человек, снабженные нижним входным люком и стыковочным устройством для герметичной стыковки с комингс-площадкой подводного сооружения или стыковочным узлом декомпрессионной камеры. По своему назначению подобна водолазному колоколу.

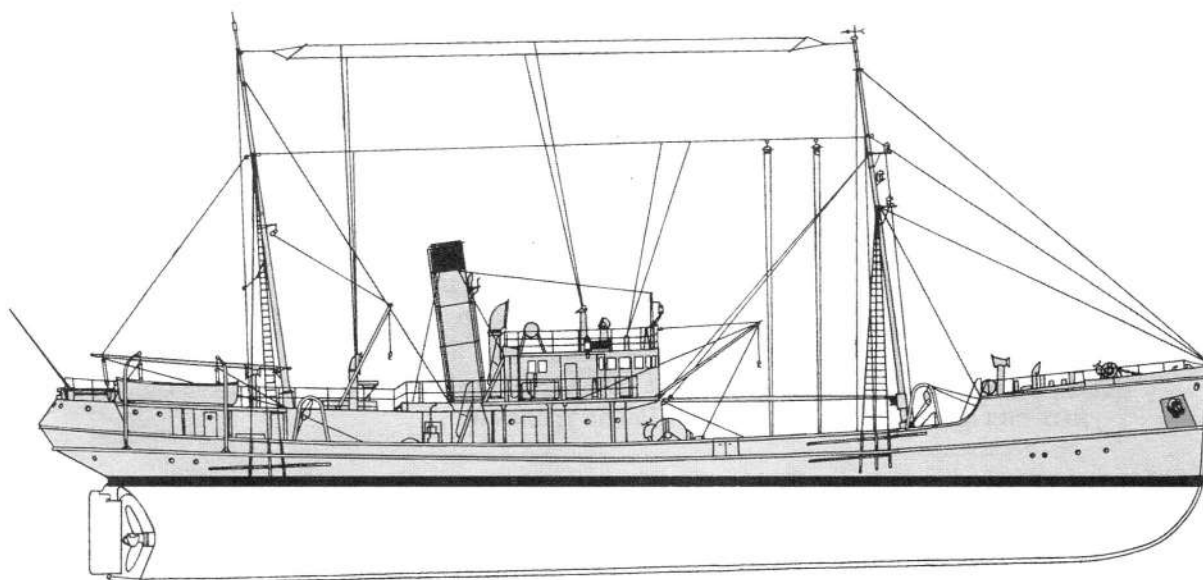


Транспортировочная камера норвежской ф. «Комтех».

ТРАНСПОРТНОЕ СУДНО – см. судно.

ТРАНШЕЕКОПАТЕЛЬ ПОДВОДНЫЙ

– машина для прокладки подводных траншей. Делятся на: *самоходные* и *буксируемые*. К первым относятся подводные бульдозеры, применение которых ограничено прибрежными участками акватории с глубиной до 60 м; ко вторым – скрепер. Ковши протягиваются по дну тросом и используются на глубину до 15 м.



Советский траулер первой серии

В 1931–1933 гг. на Адмиралтейском ССЗ в Ленинграде было построено 25 паровых траулеров так называемой первой серии. Они эксплуатировались в Балтийском и Баренцевых морях до начала 60-х годов.

ТЭ: грузоподъемность – 150 т; 35,0 x 8,2 x 4,0 м; 2 ПК + 1ПМ мощн. 400 инд. с.; скорость хода полн. – 10 уз; экипаж – 38 чел.; автономность – 30 сут.

ТРАУЛЕР

(от англ. *trawler*) – наиболее распространенный тип *рыболовного судна*. Используется для лова и первичной обработки рыб, кальмаров, креветок. В зависимости от тоннажа классифицируются на: *малые* (водоизмещением до 300 т); *средние* (водоизмещением до 2000 т) и *большие* (водоизмещением более 2000 т). Постройка данных судов началась в середине 90-х годов XIX в. Первые *траулеры* имели длину от 30 до 45 м, грузоподъемность – от 80 до 100 т, скорость хода – до 10 уз. Они оснащались паровыми машинами мощностью до 400 инд. с. Их однопалубный корпус изготавливался из дерева. Благодаря высоко поднятым носу и корме, значительной осадке (до 5 м) и округлости обводов первые обладали хорошими мореходными качествами. В корме этих судов устанавливались паровая траловая лебедка (для основного орудия промысла – отер-трала), а на обоих бортах – носовые и кормовые «виселицы» (траловые дуги). Первые *траулеры* несли парусное вооружение.

ТРАУЛЕР-ДРИФТЕР

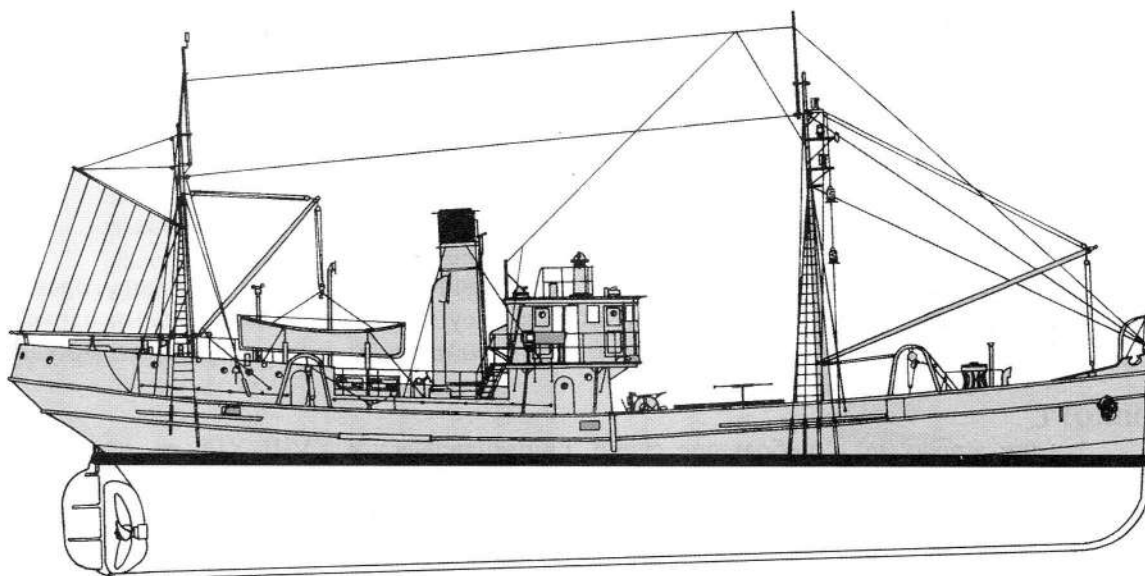
(от англ. *trawler* и *drift* – дрейф) – *траулер*, предназначенный для ловли рыбы во время дрейфа, использующий в качестве основного орудия лова кошельки и так называемые дрейфтерные сети.

ТРАУЛЕР-ЗАВОД

– *добывающе-перерабатывающее судно*, предназначенное для лова рыбы и выработки мороженой продукции широкого ассортимента, в т. ч. филе, а также рыбной муки (из отходов), консервов, рыбьего жира. Мощное промысловое устройство, позволяющее вести лов большими пелагическими и донными тралами, обеспечивает высокую производительность рыбообрабатывающего оборудования (100–200 т рыбы в сутки) и увеличенную вместимость рефрижераторных трюмов (до 2000 м³). *Траулер-завод* приспособлен для экспедиционного и автономного промысла.

ТРАУЛЕР КОНСЕРВНЫЙ – см. *траулер-завод*.

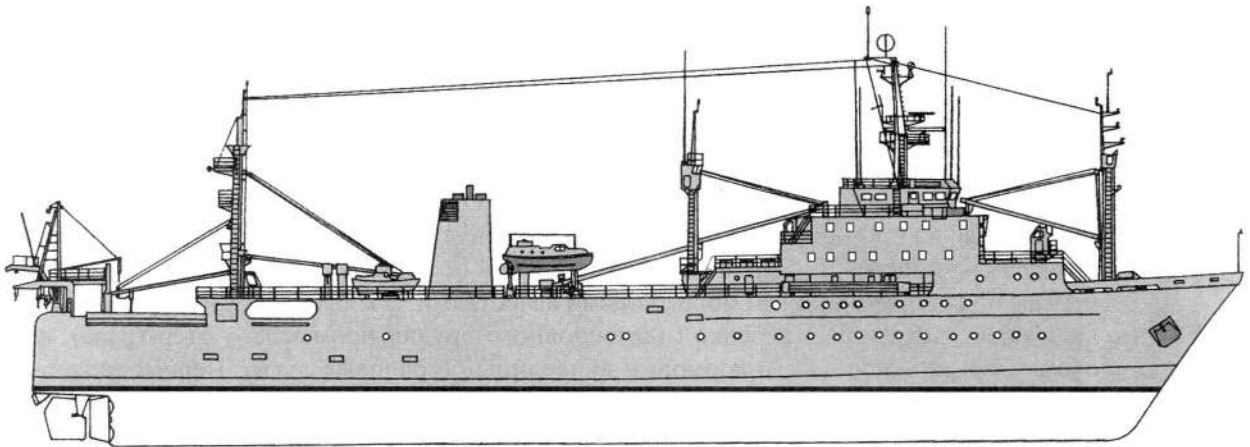
ТРАУЛЕР МОРОЗИЛЬНЫЙ – см. *морозильный траулер*.



Советский траулер-дрифтер британской постройки

В 1930–1933 гг. по заказу советского правительства в Великобритании было построено ок. 30 паровых траулеров-дрифтеров. Они эксплуатировались в Балтийском и Баренцевых морях до начала 60-х годов.

ТЭ: грузоподъемность – 85 т; 32,0 x 8,4 x 4,5 м; 1ПК + 1ПМ мощн. 320 инд. с.; скорость хода полн. – 9 уз; экипаж – 21 чел.; автономность – 25 сут.



Советский траулер-завод типа *Атлантик-488*

В 1980–1986 гг. по заказу советского правительства в ГДР было построено 40 траулеров-заводов типа *Атлантик-488*. Они эксплуатировались (некоторые эксплуатируются в настоящее время) на всех бассейнах Мирового океана. Судно приспособлено для ведения промысла по схеме «Дубль»: донным (с глубин до 2000 м) и пелагическими травами. Оно имело переработку улова, обеспечение производства потрошенной обезглавленной рыбы, рыбного филе, консервов, рыбной муки, а также технического и пищевого рыбьего жира. Готовая продукция в двух морозильных трюмах (суммарной емкостью 568 т), двух цистернах (суммарной емкостью 59 т жира) и двух универсальных трюмах (суммарной емкостью 978 т рыбы и консервов).

ТЗ: водоизмещение – 9500 т; дейдвейт – 3295 т; 120,7 x 19,0 x 6,4 м; 2ДД мощн. по 2650 кВт; скорость хода полн. – 15 уз; дальн. плавания – 9000 миль (11 уз); экипаж – 110 чел.; автономность – 25 сут.

ТРАУЛЕР ПОСОЛЬНО-СВЕЖЕВОЙ

– *траулер*, предназначенный преимущественно для автономного промысла донных пород рыб и сельди, выработки соленой продукции, а в последние дни рейса – охлажденной свежей рыбы, изготовления консервов из сельди. Рефрижераторные трюмы приспособлены для хранения в бункерах или контейнерах рыбы, пересыпанной солью или льдом, при температуре от –20 до 0°C. Современные *посольно-свежевые траулеры* имеют длину от 50 до 60 м, их водоизмещение достигает 2000 т.

ТРЕЙЛЕРНОЕ СУДНО – см. *судно с горизонтальной грузообработкой*.

ТРЕКАТР

– небольшое *парусно-гребное грузовое судно*, встречавшееся в бассейнах Средиземного и Черного морей. В военное время *трекатры* использовались для перевозки грузов и войск, имели на борту до 10-ти небольших пушек.

ТРЕХАНДИНИ

– небольшое *грузовое парусное судно*, встречавшееся на Средиземном море, преимущественно в Греции. Имело наклоненную к носу грот-мачту с гафельными парусами и короткую вертикальную бизань-мачту с косым парусом, на носу бушприт, 1-2 кливера.

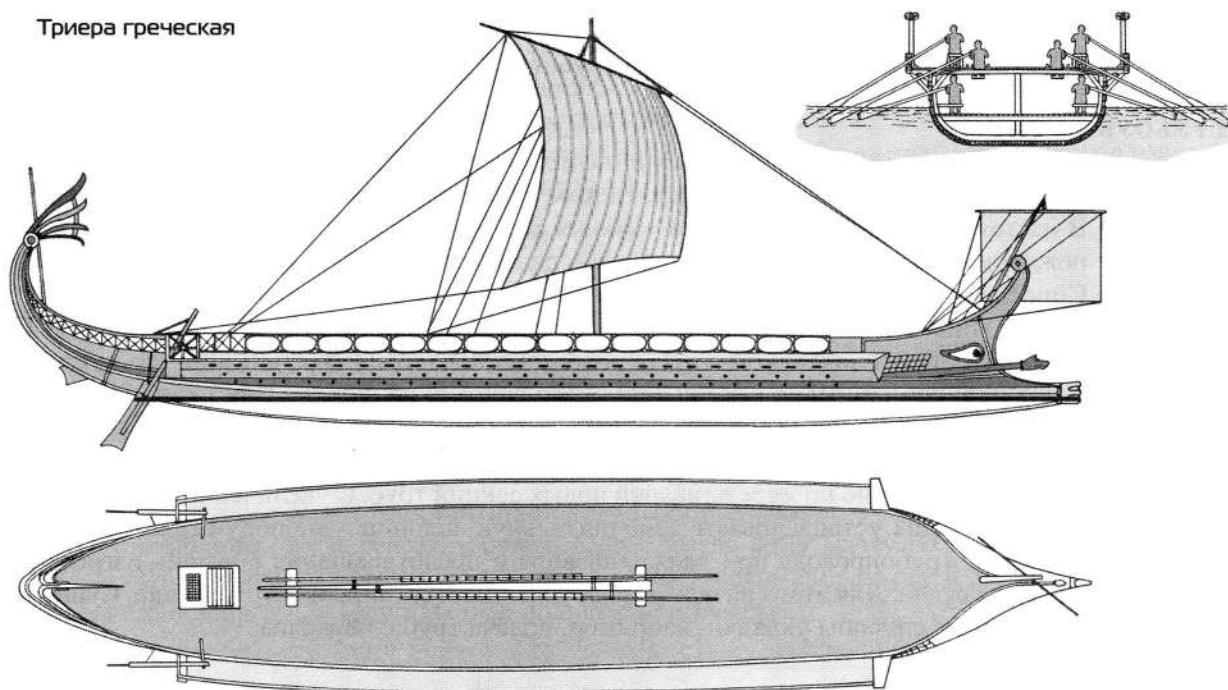
ТРЕШКОУТ

(или *трешкунт*) – небольшое судно, применявшееся в XVIII–XIX вв. для перевозки грузов и пассажиров по Ладожскому каналу и Мариинской системе. Строили *плоскодонные* и *беспалубные трешкоуты*. Для защиты от солнца и осадков имели тент. Длина достигала 17 м, а грузоподъемность – 40 т.

ТРИЕМИОЛИЯ

(или *гриера-гемиолия*) – быстроходный вариант *триеры* родосцев. Кроме весел имело парусное вооружение, использовавшееся за несколько веков до нашей эры. Широкого распространения судно не получило и использовалось, вероятно, только для конвоирования торговых эскадр и преследования противника.

Триера греческая

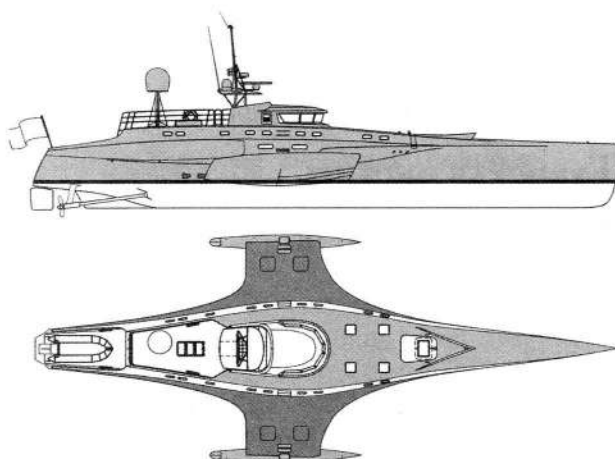


ТРИЕРА – см. древние суда (Греция).

ТРИКОНТЕРА – боевой корабль Древнего Рима (см. древние суда).

ТРИМАРАН

– судно с тремя корпусами, соединенными между собой в верхней части. Два корпуса расположены на одной линии, а третий (средний) сдвинут в продольном направлении, чаще всего в нос. Тримаранами также называют узкие парусные суда, снабженные для остойчивости двумя дополнительными корпусами-поплавками (*аутригерами*), которые закреплены на некотором расстоянии от бортов основного корпуса, а также *моторные катера*, корпуса которых имеют ярко выраженные обводы с тремя килями (боковыми наделками-спонсонами).

Британский тримаран *Cable & Wireless Adventurer*

Построен в 1997–1998 гг. на верфи ф. «Vosper Thornycroft» как прототип боевого патрульного корабля (длиной 25 м) или скоростного грузового судна (длиной 50 м). Во второй половине 1998 г. судно совершило кругосветное плавание (выйдя и придя в Гибралтар), пройдя при этом 26 000 миль за 75 суток.

ТЭ: водоизмещение – 45 т; 35,0 x 16,0 x 1,6 м; 2ДД мощн. по 261 кВт; скорость полн. хода – 22 уз; дальн. плавания – 2300 миль (15 уз); экипаж – 7 чел.

ТРИРЕМА – см. древние суда (Рим).

ТРУБА

– небольшое речное грузовое гребное судно типа челна, распространенное в XIX в. на р. Северная Двина.

ТРУБОЗАГЛУБИТЕЛЬНОЕ СУДНО

– судно технического флота для заглубления подводных трубопроводов в грунт с целью уменьшения опасности их механического повреждения. Трубопровод укладывается в

прорываемую траншею или непосредственно на дно и засыпается песком, гравием, камнями. Оборудуется траншеёкопателями с механическими и гидравлическими приводами и устройствами для засыпки трубопроводов.

ТРУБОУКЛАДЧИК

(или *трубоукладочное судно*) – судно технического флота, предназначенное для прокладки подводных трубопроводов. Первое такое судно было создано в 1956 г. в США. В настоящее время широко используются для освоения морских нефтегазовых месторождений для прокладки трубопроводов диаметром до 1220 мм на глубинах до 130 м. Спроектированы *трубоукладчики* для глубин до 600 м. Корпус имеет упрощенную форму. Иногда в *трубоукладчики* переоборудуются *баржи* или суда другого типа. Технология укладки подводного трубопровода заключается в наращивании его путем последовательной приварки секций труб, находящихся на палубе. При небольших глубинах для перемещения трубопровода с палубы к морскому дну использует криволинейное спусковое устройство, по которому наращиваемый трубопровод перемещают от кормы судна на дно по мере приварки новых секций труб. С увеличением глубины моря на корме судна устанавливают дополнительную шарнирную опору-стрингер для поддержания трубопровода при движении вниз и предотвращения больших изгибов при выходе с судна. Для этого на *трубоукладчике* имеется натяжное устройство. Существуют и другие способы укладки, например, подача труб с барабана.

ТУЕРНОЕ СУДНО

(от англ. *tow* – *тянуть*) – судно, передвигающееся посредством подтягивания непрерывной цепи (троса), проложенного по дну реки или канала. Цепь проходила по металлическим шкивам вдоль *туерного судна* и навивалась в один ряд или несколько оборотов на горизонтальные ворота (брашпили), приводимые в движение паровой машиной. К бортам *туерного судна* пришвартовывались для буксировки нескольких (до шести) *барок* общей грузоподъемностью не свыше 1600 т. В сутки проходили ок. 180 км. Эксплуатировались в 70-х годах XIX в. в верховьях Волги.

ТУЗИК

(от англ. *two* – *два*) – маленькая, двухвесельная, *шлюпка*, рассчитанная на одного гребца и одного или двух пассажиров.

ТУН БАС

– мореходное *парусное грузовое судно* Турции, распространенное в XVII–XVIII вв. Часто использовалось для десантных операций.

ТУНИСКАЯ МИСТИКО – см. мистика.

ТУНЦЕЛОВОЕ СУДНО

– *рыболовное судно*, предназначенное для добычи тунца. Различают *тунцеловные суда* *ярусного лова* (*ярусники*), *кошелькового лова* (*сейнеры*) и *суда удобного лова*. На ярус ловят наиболее ценного, крупного тунца. *Ярусники* (от *туноботов*, водоизмещением порядка 30 т, доставляемых на промысел на борту *плавучей промысловой базы*, до автономных судов водоизмещением до 1500 т) имеют сложившийся архитектурно-конструктивный тип. Это однопалубные суда с кормовой надстройкой и низким надводным бортом для удобства работы с ярусом. На больших судах улов замораживают. Кошельковый лов тунца наиболее производителен. *Тунцеловные сейнеры* являются одновинтовыми двухпалубными судами с носовым расположением надстройки, подруливающим устройством в носовой части и транцевой кормой. *Сейнеры* оснащены специальными механизмами (лебедками и т. д.) для работы с большим кошельковым неводом длиной до 1500 м и высотой стенки до 300 м, а также *скифом* с двигателем мощностью порядка 500 кВт.

ТУРБОХОД

– *самоходное судно*, которое приводится в движение паровой (*паротурбоход*) или газовой (*газотурбоход*) турбинами. Первый в мире *паротурбоход* – *Turbinia* – был построен

в Великобритании в 1894 г. Он положил начало внедрению паровой турбины на боевые корабли. В России первый *паротурбоход* построили в 1904 г. Им стала яхта-миноносец *Ласточка*. Первый *газотурбоход* – экспериментальную *ПЛ V-80* – был построен немецким инженером Гельмутом Вальтером. Первый *газотурбоход* для гражданского флота построили в Великобритании. Им стал танкер *Auris* водоизмещением 12 250 т, вступивший в строй в 1951 г. В настоящее время газовые турбины наиболее широкое распространение получили в военном кораблестроении. Паровые турбины практически не используются.

ТУРЕМА

– *парусно-гребной корабль* шведского шхерного флота XVIII в. Сочетал в себе конструктивные особенности *галеры*, *гемана* и *щебеки*. Имел две мачты и 18–20 пар весел. Артиллерийское вооружение включало от 20 до 48 пушек среднего калибра, расположенных на верхней палубе. Экипаж насчитывал 250–275 человек.

ТУРЕЦКОЕ ПРИБРЕЖНОЕ СУДНО

– *парусное судно* Константинополя, распространенное в XVIII в. Предназначалось в основном для перевозки грузов. Судно имело одну мачту со шпринтовым парусом. Стеньга стояла вертикально и имела грота-, марса- и брам-реи и дополнительно длинный шпринтов. Бушприт был поднят очень высоко.

ТЬОТТЕР

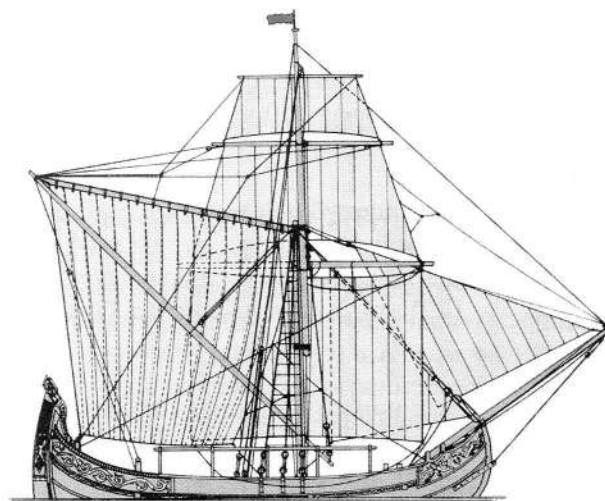
– голландская плоскодонная одномачтовая *парусная яхта* с длинным бушпритом. Строить такие суда, напоминающие рыбацкие *боты*, начали примерно в начале XX в. Короткое судно, длиной – ок. 5 м и шириной – 2,5 м, имевшее шверцы и относительно большую площадь парусов – ок. 25 м².

ТЪЯЛК

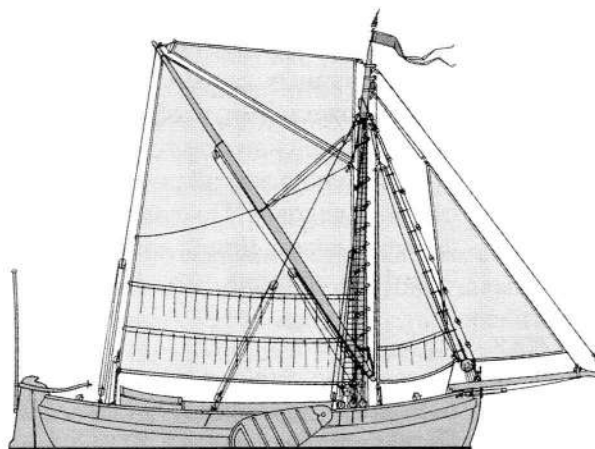
– 1. Грузовое *парусно-гребное судно* российского флота XVIII в., встречавшееся в низовьях Волги и на Каспийском море. Иногда снабжалось несколькими пушками малого калибра. 2. Плоскодонное *парусное* одномачтовое голландское *судно* прибрежного и внутреннего плавания. Имело широкий корпус, небольшую осадку, закругленные скулы, бруско-вый киль, ложкообразную корму, бортовые шверцы. Парусное вооружение гафельное, на бушприте стаксель и кливер. Длина колебалась от 15 до 26 м, ширина – от 4 до 4,5 м, осадка – от 1,4 до 2,4 м.

ТЮЛЕНЬКА

– небольшое *парусное судно* грузоподъемностью 10–30 т, применявшееся для промысла тюленей на Каспийском море. По конструкции схожа с *рыбницей*, но имела менее прочный корпус.



Турецкое судно прибрежного плавания



Голландский тьялк

У

УГЛЕВОЗ – грузовое судно, предназначенное для перевозки угля.

УДАМА

(или *удема*) – шведское судно типа *галеры* с откидными надводными бортами, которые в тихую погоду опускали для постановки весел и стрельбы из пушек; в свежую погоду борта поднимались. На *удеме* было 16 пар весел и до 10 12-фунтовых пушек. Экипаж насчитывал 110 человек. Длина достигала 31 м, ширина – ок. 10 м, осадка 2 м.

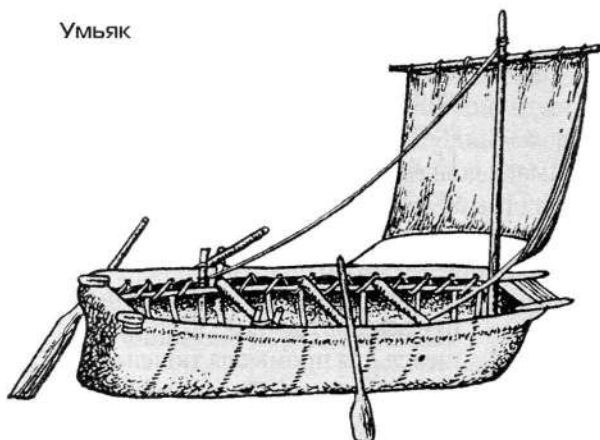
УЗАМ

– двухпалубный *парусно-гребной фрегат* шведского флота XVIII в. Имел корпус яйцевидной формы, три мачты и 14 банок. Вооружение состояло из 18 12-фунтовых пушек и 16 3-фунтовых фальконетов. Принимали участие в русско-шведской войне (1789–1791 гг.). Длина достигала 32 м, ширина – ок. 8 м, осадка – 3 м.

УМЬЯК

(или *умиак*) – крупная открытая *лодка* из шкур, применяемая в Гренландии и полярных районах от Северной Америки до Алеутских о-вов (подобная лодка на Севере Сибири носит название *байдара*). Использовался тогда, когда вся семья или род меняли местожительство или при транспортировке различных грузов. На *умьяке* гребли в основном женщины. Иногда в носовой части ставилась небольшая мачта со сшитым из оленьих шкур четырехугольным поперечным парусом. *Умьяки* сопровождали мужчины в легких и быстрых *кайаках*. Большие *умьяки* использовались для охоты на тюленей и китов. Остов с внутренним килем состоял из древесных ветвей и китовых костей, связанных кожаными ремнями или сухожилиями и обтянутых затем тюленьей или моржовой шкурой. Относительно легкий *умьяк* мог вместить 12 человек. По суше его несли шесть человек. Длина колебалась от 7 до 10 м, ширина – ок. 1,5 м.

Умьяк



УНЖАК

(названо по имени р. Унжа, притока р. Волга) – деревянное *грузовое судно*, использовавшееся в XIX–XX вв. на реках России, в том числе на мелководных реках. Эти беспалубные

суда с наклонным форштевнем и округленными в оконечностях скулами ходили до Петербурга с хлебом и лесом. Длина достигала 60 м, ширина – ок. 14 м, грузоподъемность – 450 т, срок службы – 7 лет.

УНИВЕРСАЛЬНОЕ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ СУДНО (УНИС)

– *служебное вспомогательное судно*, предназначенное для фундаментальных исследований Мирового океана и нестандартных исследований по спорадическим программам, составляемым на каждый рейс. Появились в начале 60-х годов прошлого столетия, в связи с созданием принципиально новой аппаратуры, изменившей методы исследований морей и океанов. Они считаются наиболее перспективными. Характерной особенностью является удлиненный асимметричный бак и высокая (от 4 до 6 ярусов) средняя надстройка, значительное количество свободных открытых палуб и обеспечение обзора их с ходового мостика. Количество лабораторий на судах колеблется от трех до 15. Лаборатории подразделяются на: постоянные; съемные и промежуточные (с заменяемой аппаратурой и планировкой). Съемные лаборатории оборудуются в специальных контейнерах. Имеют океанологические лебедки, дуги, краны, кран-балки для работы с забортной аппаратурой с длинными несущими тросами и электрическими кабелями. Особенность эксплуатации обуславливает повышенные требования к их мореходным качествам. Для возможности работы на океанологических станциях (дрейф или режим минимальных скоростей) эти суда оборудуются носовыми и кормовыми подруливающими устройствами. Предусматриваются средства стабилизации качки. Скорость хода достигает 18 уз, а дальность плавания – 20 000 миль.

УНИВЕРСАЛЬНОЕ СУДНО

– судно, обеспечивающее выполнение широкого круга задач. Обладает возможностью одновременной перевозки различных грузов без существенных изменений в конструкции и судового оборудования.

УНИВЕРСАЛЬНОЕ СУДНО ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ МОРСКИХ НЕФТЕПРОМЫСЛОВ

– *судно технического флота*, предназначенное для выполнения крановых и водолазных работ, а также операций, связанных с повышением продуктивности скважин. Суда этого типа оснащаются скуловыми киями особой конструкции и полуактивными успокоителями качки, которые снижают амплитуду бортовой качки при высоком волнении и позволяют осуществлять водолазные работы практически без ограничений по погодным условиям. Водолазный комплекс, как правило, включает в себя несколько водолазных колоколов (обычно два или три), рассчитанных на глубины до 500 м, автоматические ПА, декомпрессионные камеры и гипербарические спасательные шлюпки с декомпрессионными камерами. Эти суда также снабжены специальными насосами для извлечения нефти из скважин и системой динамического позиционирования (в виде нескольких полноповоротных движительно-рулевых колонок).

УНИВЕРСАЛЬНОЕ СУХОГРУЗНОЕ СУДНО (УСС)

– *грузовое судно* для перевозки генеральных грузов в упаковке (ящиках, кипах и т. п.) или отдельными местами (например, металлические конструкции, различное оборудование), а также контейнеров, некоторых навалочных грузов и колесной техники. Наиболее распространенный тип грузового судна (ок. 60%). К ним относятся также суда типа *ро-ро* с комбинированным способом грузообработки: вертикальным – через грузовые люки и горизонтальным – через аппарели в оконечностях и бортовые вырезы (лацпорты). Разделяются на: *морские*; *речные* и *смешанного плавания* суда. Они имеют грузовые трюмы, занимающие основную часть корпуса, и обычно две палубы (малые суда – однопалубные, а большие – двух- или трехпалубные). Грузоподъемность морских УСС может достигать 25 000 т, скорость хода – до 22 уз, а экипаж – 35 человек.

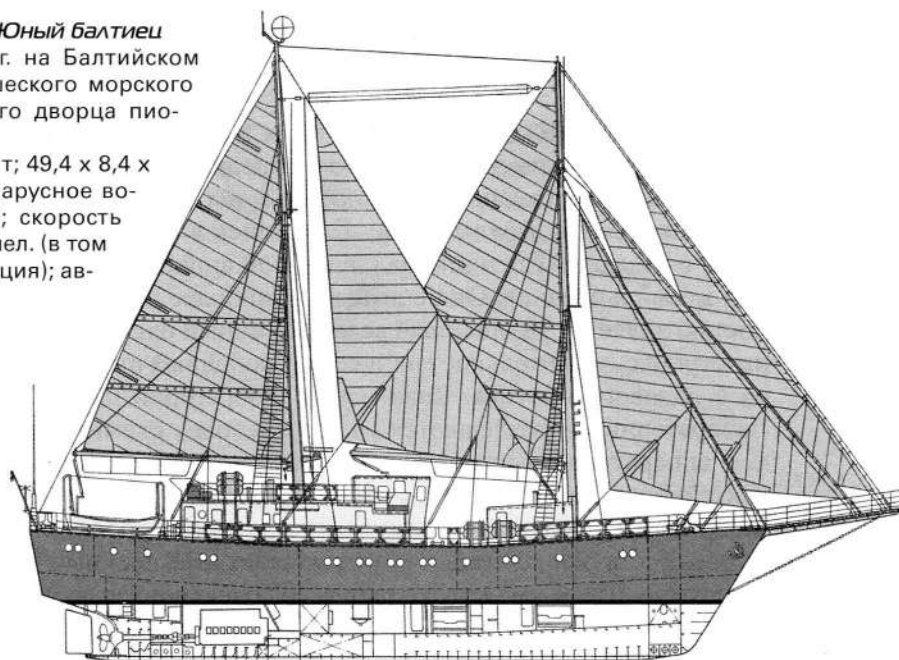
УНИРЕМА

(от латин. *uniremis* от *unus* – один и *remus* – весло) – *гребной боевой корабль* Древних Греции и Рима с одним рядом весел. Обычно *унирема* имела 12 пар весел и прямоугольный парус на небольшой мачте.

Советское учебное судно *Юный балтиец*

Построено в 1987–1989 гг. на Балтийском ССЗ в Ленинграде для юношеского морского клуба «Юнга» Ленинградского дворца пионеров.

ТЗ: водоизмещение – 498 т; 49,4 x 8,4 x 3,2 м; 1ДД мощн. 500 кВт + парусное вооружение бермудского типа; скорость хода полн. – 9 уз; экипаж – 52 чел. (в том числе курсанты и администрация); автономность – 5 сут.



УРУМБАЙ

– большая *гребная* беспалубная лодка, встречавшаяся на о. Новая Гвинея. Грузоподъемность достигала 2 т, количество гребцов – 16 человек. В 1874 г. Н.Н. Миклухо-Маклай, находясь на о. Новая Гвинея, совершил на *урумбайе* переход до о. Намотате.

УСИЕРА

– *торговое* двухпалубное двухмачтовое судно Византии с латинским вооружением.

УЧАН

– новгородское плоскодонное парусно-гребное грузовое судно XIII–XV вв. Строились из досок и имели размеры несколько большие, чем *челны*.

УЧЕБНЫЙ КОРАБЛЬ

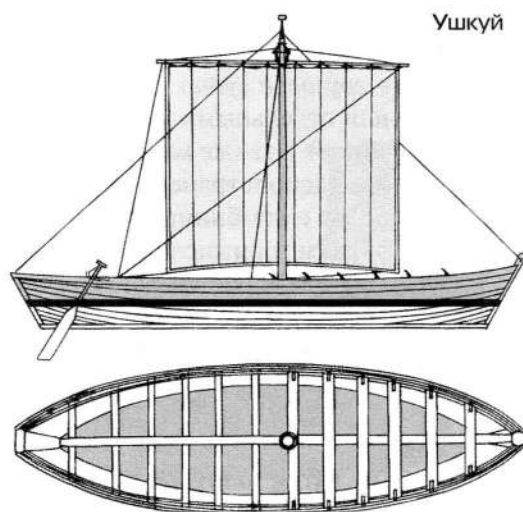
(или *учебное судно*) – специально построенный или переоборудованный корабль, предназначенный для практического обучения курсантов в высших (средних) военно-морских или гражданских учебных заведениях. Обслуживается постоянным экипажем.

УШКОЛ

– легкое *парусно-гребное* морское судно Турции XVIII в. Использовалось в основном на Черном и Азовском морях для охраны торговых караванов. Имело мачту с косым парусом.

УШКУЙ

– новгородское *парусно-гребное* плоскодонное судно XIII–XV вв. Имело съемную мачту, вмещало до 40 человек. Использовалось новгородской вольницей (т. н. *ушкуйниками*) для набегов на соседние земли, главным образом, в верхневолжском бассейне. На этих судах *ушкуйники* выходили по р. Сев. Двина в Белое море и доходили до Мурманска. Возможно, свое название получили от слова *ошкуй*, что на поморском диалекте означает *белый медведь*.





ФАНГСБОТ

– гребной или моторный бот, распространенный в Норвегии и на севере России. Предназначается для зверобойного промысла, транспортировки людей и грузов. Длина достигала 8 м, ширина – 2 м, осадка – 0,5 м, грузоподъемность – 3 т.

ФАРЕЛЛА

– папирусная лодка, применявшаяся в XIX в. на о. Мальта для рыбной ловли, а также для рейсов в Тунис в качестве грузового судна. Для таких плаваний борта наращивали высоким фальшбортом. Форштевень был круто изогнут кверху. Короткая мачта имела шпринтовый парус. Отличалась пестрой раскраской и большой прочностью. Длина достигала 6 м, ширина – ок. 2 м.

ФАРИДА – см. тариды.

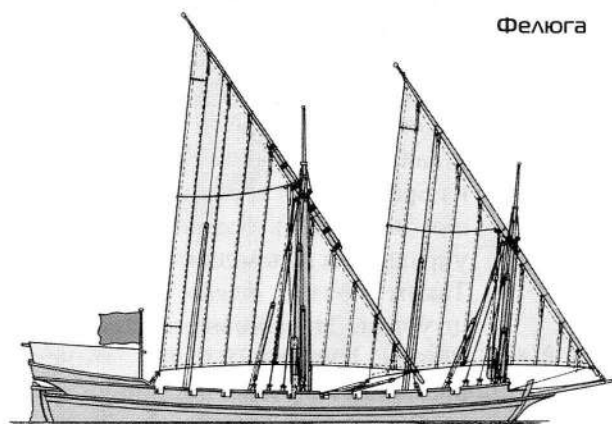
ФАРСИССКИЕ КОРАБЛИ

– наиболее совершенный тип финикийских торговых судов. Строились по заказу и использовались в Средиземном море и Индийском океане в 700-х годах до нашей эры.

ФАСЕЛУС – легкое, быстроходное судно, распространенное в Греции.

ФЕЛЮГА

(или фелюка, от араб. *felissa* – лодка) – 1. Лодка на средиземноморских галерах, служившая для связи с берегом и между судами. Имела от 3 до 5 пар весел, мачту с косым парусом. 2. Небольшое парусное судно прибрежного плавания в странах Средиземноморья для перевозок грузов и рыболовства, особенно в бассейне Нила. Имела одну–три короткие мачты с косыми парусами, а иногда и весла. Использовалась греческими пиратами, в этом случае имела от шести до восьми легких пушек. 3. Парусно-гребная или парусно-моторная рыбацкая лодка на Черном и Азовском морях. Оснащалась мачтой с косым четырехугольным парусом. Длина достигала 6 м, ширина – 2 м, осадка – 0,5 м, грузоподъемность – 6 т.



Фелюга

ФИНИКИЙСКИЕ СУДА

– см. *древние суда* (Финикия).

Финн

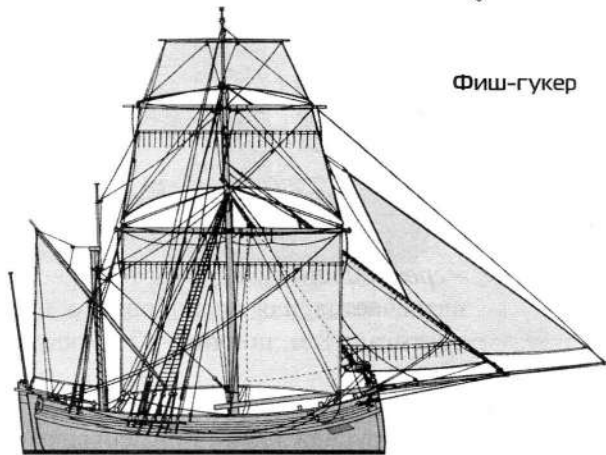
– олимпийский класс *швербота-одиночки* (конструктор швед Р. Сарби). Получил широкое распространение во всем мире. На этом *шверботе* впервые применена свободнонесущая мачта без стоячего такелажа. Длина достигает 4,5 м, ширина – 1,5 м, осадка со швертом – 0,9 м, площадь парусности – 10,3 м², а вес без экипажа – 130 кг.



Финн

Фиш-гукер

– *рыболовное судно*, использовавшееся на европейском северном побережье и на Доггер-Банке в XVIII–XIX вв, имевшее грот- и бизань-мачты. Оно своим парусным вооружением очень напоминало *кеч*. Нижняя мачта и стеньга грот-мачты были подогнаны и врезаны друг в друга, соединены болтами и обвязаны так, что мачта выглядела почти как одностеревка. Бизань-мачта была небольшой и имела стеньгу, прикрепленную к ней при помощи салинга марса и стень-эзельгофта. На больших судах ставили на эту стеньгу марсель.



Фиш-гукер

Фламбарт

– нормандские открытые одно- или двухмачтовые *лодки* для прибрежного плавания, распространенные в XVIII–XIX вв., применявшиеся преимущественно для рыбной ловли и для лоцманской службы. Большинство двухмачтовых лодок ходило под шпринтовыми парусами, одномачтовые несли гафельные паруса. К концу XIX в. стали использоваться также как *морские* и *речные яхты*. Длина достигала 8 м.

Флейт торговый и китобойный

– *парусное судно*. Считается, что *флейт* впервые был построен в голландском г. Хорн в 1605 г. Он с энтузиазмом был встречен моряками и очень быстро попал даже в Средиземное море. Это второй случай, когда моряки Средиземного моря перенимали конструкцию корабля, построенного в северной Европе (первым таким кораблем был *когг*). В XVII в. *флейт* был самым распространенным типом торгового корабля. Его парусное оснащение было более простым и легче управляемым, чем у других судов. Мачты были выше, поэтому и паруса были более высокие и менее широкие, а это позволяло ставить более короткие рей, что очень облегчало работу с парусами. Правда, короткие рей ставили только на голландских флейтах, тогда как на других флотах (например, *Derflinger* из Бранденбурга) рей ставили такими же длинными, как у *галиона*. Малая осадка *флейта* была очень большим преимуществом в мелководных голландских портах. Брус управления рулем двигался в овальном отверстии. Позднее он был заменен штурвалом. Таким образом, *флейт* был первым в истории мореплавания судном, где был применен штурвал. Две носовые мачты на *флейтах* несли прямоугольные паруса, на бизань-мачте ставили прямоугольный и латинские паруса, а на бушприте – прямоугольный парус. Со временем на *флейт* поставили третий прямоугольный парус и большой фок на бушприте. В тех случаях, когда *флейт* использовали для китобойного промысла, к его архитектуре добавляли спардек.

Флибот

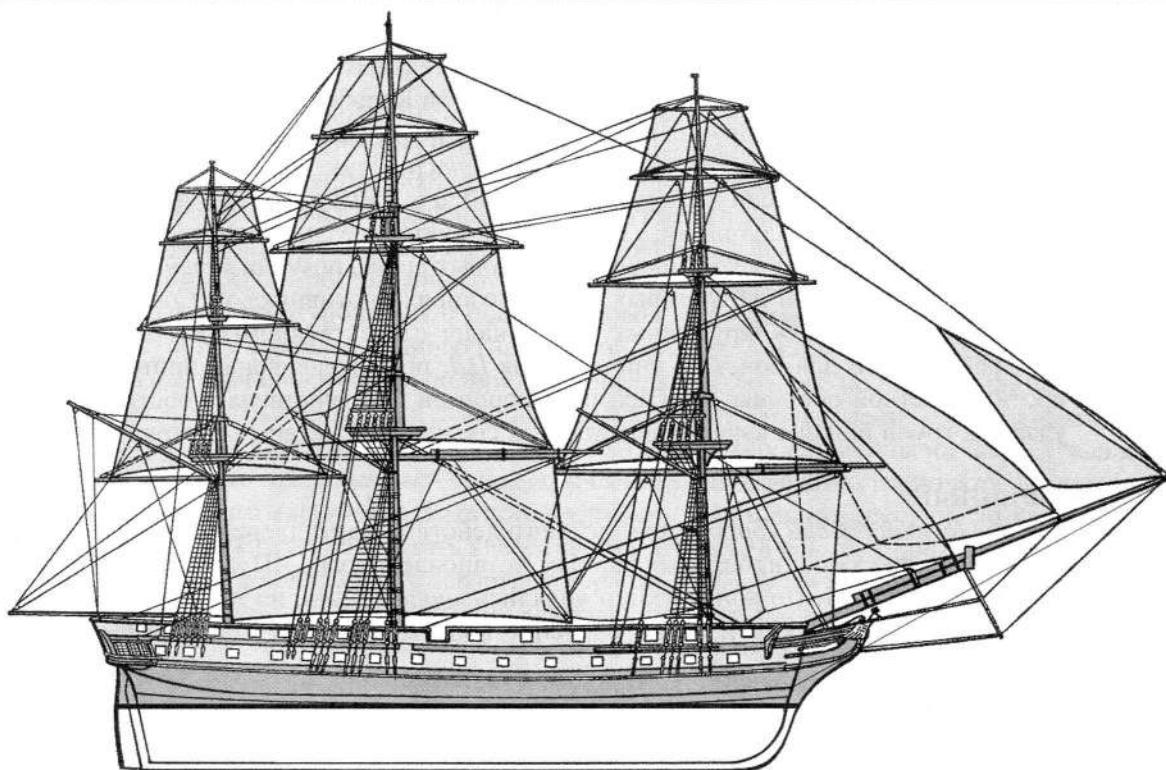
(от голланд. *flibot* – от названия пролива *Фли* и о-ва *Флиланд*) – небольшое плоскодонное парусное судно грузоподъемностью до 100 т, применявшееся в XVIII–XIX вв. в Нидерландах для лова рыбы.

Фоветта

– парусно-гребное судно, распространенное в XVIII–XIX вв. на берегах Средиземного и Лигурийского морей. Это был прямой потомок *шебеки*. В отличие от нее у *фоветты* нос был высоко поднят, как и бушприт, а корпус укорочен, массивен и менее элегантен. Парусное оснащение целиком повторяло *шебеку* – три мачты с латинскими парусами. Корма французской *фоветты* сохраняла полностью форму *шебеки*, тогда как корма *генуэзских* и *лигурийских фоветт* была усечена выше ватерлинии. В XIX в. начали сочетать латинские паруса с прямоугольными парусами: французская *фоветта* на двух носовых мачтах несла три прямоугольных и один латинский паруса на бизань-мачте. Очень интересны некоторые особенности *генуэзской фоветты*. Две ее носовые мачты несли прямоугольные паруса, но на верхней палубе в запасе лежали две длинные рей со свернутыми латинскими парусами. При необходимости прямоугольные паруса можно было заменить латинскими. Возможно, это был уникальный случай в истории мореплавания. Длина *фоветты* в среднем достигала 18 м, а ширина – 5 м.

Фрегат

(от итал. *fregata* – *сокрушать, ломать*) – 1. Парусно-гребное посыльное судно при галерах XII–XVI вв., имевшее до пяти пар весел и косой парус. В дальних походах буксировалось обычно флагманской галерой. 2. Наиболее крупный парусно-гребной корабль шхерного флота. Кроме обычного фрегатного парусного вооружения имел от 12 до 18 пар весел и артиллерийское вооружение из примерно 38 орудий. В российском флоте парусно-гребные фрегаты использовались в XVIII–XIX вв. 3. Трехмачтовый

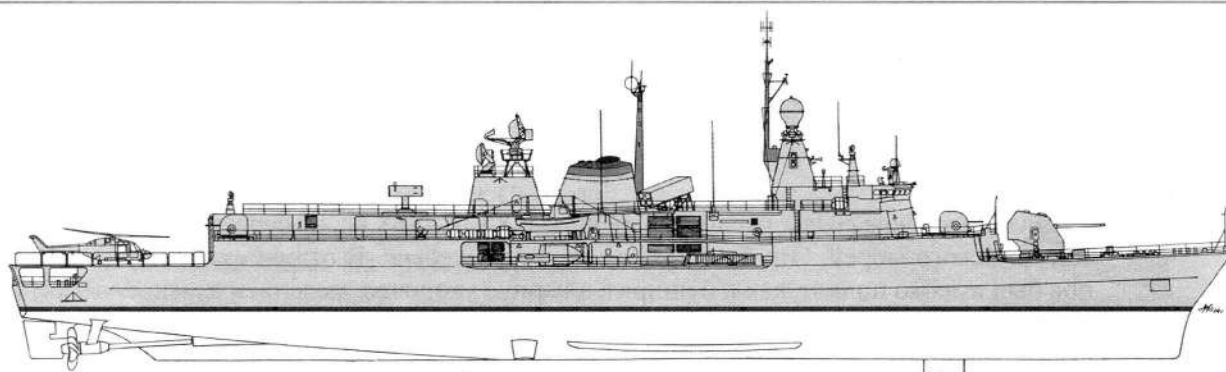


Фрегат российского Императорского флота типа *Аврора*

В 1832–1851 гг. на различных отечественных предприятиях было построено три корабля типа *Аврора* (*Аврора*, *Диана* и *Паллада*). Они оставались в составе флота до середины 60-х годов XIX в.

ТЗ: 48,5 x 12,7 x 4,2 м.

Вооружение: 44 24-фунтовых пушки и карронады.



Фрегат аргентинских ВМС типа *Almirante Brown*

В 1980–1984 гг. на верфи ф. «Blom & Voss» в Гамбурге (ФРГ) по заказу правительства Аргентины в соответствии с концепцией МЕКО было построено четыре фрегата типа *Almirante Brown* (пр. МЕКО 360 H2). Предназначены для борьбы с НК и ПЛ противника, а также обстрела береговых объектов или оказания огневой поддержки десантам. Кроме того, они способны выполнять функции флагманских кораблей флота. Официально классифицируются как эсминцы. Остаются в составе ВМС Аргентины.

ТЭ: водоизмещение полн. – 3360 т.; 125,9 x 14,0 x 5,8 м; 2 форсажных ГТД суммарной мощн. 50 000 л.с. + 2 маршевых ГТД суммарной мощн. 9900 л.с.; скорость полн. хода – 30,5 уз; дальн. плавания – 4500 миль (18 уз); экипаж – 266 чел.; автономность – 30 сут.

Вооружение: 2x4 ПКРК «Exocet» MM40; 1x8 ЗПК «Albatros» при боезапасе 24 ЗУР; 1x1 127-мм универсальная АУ; 4x2 40-мм зенитных автомата; 2x3 324-мм ТА при боезапасе 6 торпед; 1 легкий вертолет.

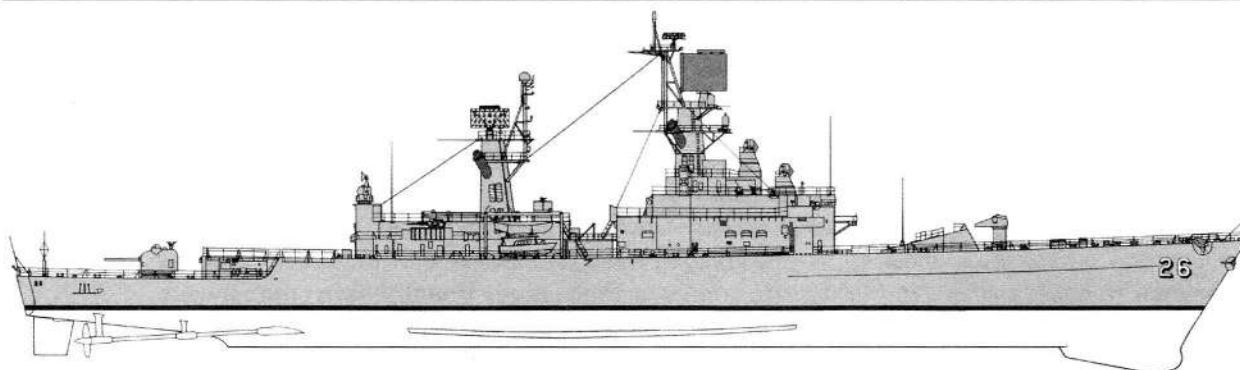
парусный или *парусно-паровой боевой корабль* XVIII–XIX вв. От *парусных линейных кораблей* отличался меньшими размерами, артиллерийским вооружением и был предназначен для дальней разведки и крейсерской службы. С середины XIX в. на *фрегаты* стали ставить паровую машину и гребные колеса, затем – гребные винты (см. *пароходо-фрегаты*) и на некоторых (с 1860 г.) – броневую защиту. Такие корабли классифицировали как *броненосные фрегаты*. Первыми *фрегаты* стали строить французы. Их появление было обусловлено тем, что *линейные корабли* при своей огромной пушечной мощи оказались неповоротливыми и очень медлительными. Во второй половине XVII в. в царствование Людовика XIV, министр финансов Кольбер собрал крупных математиков и физиков страны и поручил им разработать проект такого корабля, который сочетал бы в себе мореходные качества *флейта* и *пинасы* – так появился *фрегат*. К концу XVII в. эти корабли несли на борту от 20 до 40, а в XVIII в. – 60 орудий. Со временем *фрегаты* стали двухпалубными, а полубак и полуют исчезли на них вообще. Эти корабли использовались для эскортирования *торговых судов*, помощи *линейным кораблям* в сражениях и действий на торговых коммуникациях противника. 4. *Современный надводный боевой корабль* зарубежных ВМС, аналог отечественного *сторожевого корабля*. Предназначен для поиска и уничтожения ПЛ, противолодочной, противоздушной и противоракетной обороны кораблей и транспортов при действиях в составе поисково-ударных групп или сил авиационно-ударных соединений, десантных отрядов и конвоев.

ФРЕГАТ БАШЕННЫЙ

– *броненосный боевой корабль* прибрежного действия с артиллерией на верхней палубе во вращающихся бронированных башнях, установленных на ДП и со сплошным броневым поясом по ВЛ. По конструкции являлись *мониторами*, но имели более высокую (до 1,5 м) высоту борта и несли парусное вооружение – см. *броненосцы береговой обороны*.

ФРЕГАТ РАКЕТНЫЙ

– *надводный боевой корабль*, сравнительно большого водоизмещения (от 4700 до 10 000 т), предназначенный для защиты соединений *авианосцев* (или *линейных кораблей*) от *подводных лодок* – при помощи РБУ и самонаводящихся торпед, а также от средств воздушного нападения – при помощи управляемого ракетного оружия (ЗПК). Являлись развитием эсминцев периода Второй мировой войны. Строились с середины 50-х до конца 1975 г., после чего классифицировались как *ракетные крейсера*. Их оте-

Ракетный фрегат ВМС США типа *Belknap*

В 1962–1967 гг. по заказу ВМС США было построено девять ракетных фрегатов типа *Belknap*. Оставались в составе ВМС до середины 90-х годов прошлого столетия, пока не были заменены эсминцами типа *Arleigh Burke*.

ТЭ: водоизмещение полн. – 8200 т; 166,7 x 16,7 x 8,8 м; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. – 85 000 л.с.; скорость полн. хода – 32,7 уз; дальн. плавания – 8000 миль (20 уз); экипаж – 513 чел.; автономность – 30 сут.

Вооружение (до модернизации): 1х2 ЗРК «Terrier» при боезапасе 60 ЗУР; ПЛРК ASROC (запускались с ПУ ЗРК «Terrier») при боезапасе 12 ПЛУР (за счет ЗРК); 1х1 127-мм универсальная АУ; 2х2 76-мм зенитных автомата; 2х3 324-мм ТА при боезапасе 6 торпед; вертолет системы DASH.

чественными аналогами можно считать, правда, с большими оговорками, *большие ракетные корабли* пр. 56М и пр. 57бис, вооруженные ПКРК «КСЦ». Для *ракетных фрегатов* было характерны высокая скорость хода (сопоставимая со скоростью хода *авианосцев*), большая автономность, мощные противолодочное и реактивное зенитное вооружение (образцы которых были весьма громоздкими в то время). В середине 60-х годов была начата постройка *фрегатов* с ядерной силовой установкой (для обеспечения высокой скорости хода и практически неограниченной дальности плавания). Первым таким кораблем стал американский *Truxtun* со стандартным водоизмещением 8500 т.

ФРЕГАТ ЭСКОРТНЫЙ

– как подкласс *эскаортных кораблей* появились в начале Второй мировой войны. Своим появлением они обязаны необходимости непосредственной защиты *торговых судов* на океанских коммуникациях от атак авиации и ПЛ противника. Эти корабли, сравнительно небольшого водоизмещения (ок. 1200 т) имели мощное противолодочное и зенитное вооружение, хорошие мореходные качества и большую дальность плавания. Благодаря сравнительно простой конструкции корпуса и главных механизмов (зачастую, за счет отказа от паротурбинной в пользу паровой установки) удалось развернуть массовую постройку кораблей данного типа. Одной из их разновидностей стали *эскаортные миноносцы*. Они практически полностью повторяли *фрегаты*, но несли торпедное вооружение, предназначенное для самообороны (на случай, столкновения с надводными кораблями противника). Сразу после завершения Второй мировой войны их также стали классифицировать как *фрегаты*. Однако, появление новых, весьма громоздких образцов противолодочного и зенитного ракетного вооружения, заставило в середине 50-х годов прошлого столетия переоборудовать классические эсминцы в универсальные эскаортные корабли или строить специальные эскаортные корабли – *ракетные фрегаты* (см. *фрегаты ракетные*). *Эскаортные фрегаты* стали классифицировать как эскаортные миноносцы. С 1975 г., после того как *ракетные фрегаты* переклассифицировали в *ракетные крейсера*, они вновь стали классифицироваться как *фрегаты*. В начале 80-х годов этим кораблям стали придавать ударные качества, вооружая их ПКРК. Это привело к тому, что к концу 80-х годов в большинстве стран мира *фрегаты* стали *многоцелевыми эскаортными кораблями*.

ФРЕГАТЦЫ – тип средиземноморского 10-пушечного *фрегата* в XVIII–XIX вв.

ФУСТА

– малая быстроходная *венецианская галера* XIII–XVI вв. Длина достигала 27 м, а ширина – 4 м.

X

ХАЧБОТ

(от англ. *hatch boat*) – рыболовное судно с разборной палубой и одним или несколькими закрывающимися садками для живой рыбы, распространенное преимущественно в США до середины XX в.

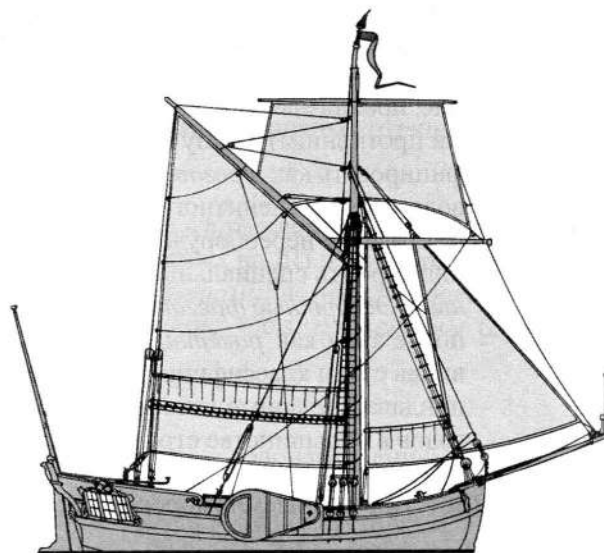
ХЕЛАДИОН – византийский боевой корабль.

ХЕНГОТ

– нидерландское рыболовное, плоскодонное, открытое судно с шпринтовой оснасткой и сильно наклоненным форштевнем, распространенное в XVIII–XIX вв. у берегов Северного моря и в реках. Служило также для перевозки товаров и пассажиров. В XVIII в. появились частично закрытые палубой одномачтовые суда с гафельным фоком. В конце XIX в. *хенготы* закрывались палубой до мачты, их оснастка состояла из гафельного паруса, стакселя и кливера. Длина достигала 12 м, а ширина – 4 м.

ХЕРРЕН-ЯХТА

(от немецкого – *господин*) – боевой корабль XVII в. Возник из малых мелкосидящих торговых судов Голландии XVI в. Использовался в военных столкновениях с Испанией под руководством принца Вильгельма Оранского. Предшественники этих судов снабжались пушками и доказали свою ценность. Из-за малой осадки и плоского днища эти яхты снабжались боковыми швертами и несли очень длинную и невысокую надстройку в качестве официального помещения – так называемый павильон. До 1670 г. *херрен-яхты* имели широкое распространение в Голландии. Изначально они несли шпринтовое, а примерно с 1650 г. – гафельное парусное вооружение.



Голландская херрен-яхта середины XVII в.

Химовоз

– *наливное судно* для перевозки жидких и расплавленных химических веществ (за исключением сжиженных газов, опасных для людей и окружающей среды). В основном представляют собой суда с кормовым расположением МО и надстройки. В зависимости от степени опасности перевозимого груза существуют три типа, которым соответствуют три степени конструктивной защиты корпуса: I-й, II-й и III-й. Суда первых двух степеней имеют двойное дно и бортовые продольные переборки. При этом I степень является высшей. Каждая из степеней характеризует уровень живучести, допустимое количество груза в одном танке, определенное отстояние грузовых танков от наружной обшивки. Бортовые и междонные танки могут использоваться под водяной балласт или нефтепродукты и наименее опасные химические грузы. Грузовые танки выполняются обычно из инертных относительно груза материалов или имеют защитное покрытие. Водоизмещение современных *химовозов* колеблется от 4000 до 26 000 т.

Хои

– 1. Небольшой *парусно-гребной бот*, применявшийся преимущественно в Голландии в эпоху парусного флота для перевозки пассажиров и грузов с берега на большие суда, а также для каботажного плавания. 2. В начале XX в. – разновидность *лихтера*.

Хойер

– мекленбургский одномачтовый *прибрежный рыболовный челн*, распространенный в средние века и применявшийся на побережье Балтики вплоть до XX в. Строился с узким, слегка округленным по длине плоским килем и скошенным, также несколько округленными штевнями, с обшивкой внакрой из малого числа досок на широком днище и бортах, отчего в разрезе получалась ломаная линия. Имел относительно большую седловатость в носу и корме, выпуклую переднюю часть палубы и поворотный шверт. Для транспортировки улова был предусмотрен специальный садок. Парусная оснастка состояла большей частью из шпринтового паруса площадью 15 м² и стакселя – 5 м². Длина *хойера* достигала 10 м, ширина – 2,5 м, осадка – 0,5 м.

Хольк

(или *хулк*, от англ. *hulk* – *большой, неповоротливый*) – парусное судно XV–XVII вв., распространенное в Англии, Франции и Нидерландах. Поначалу представлял собой увеличенный *когг*. Нес от одной до трех мачт, имел большие полубак и полуют. Во второй половине XV в. приобрел много индивидуальных черт, позаимствовав их у средиземноморских *карак*. Постепенно *хулки* вытеснили *когги* с морских просторов, но и сами они затем были вытеснены *галионами*. *Хольк* на двух носовых мачтах имел только два прямоугольных паруса и один латинский. Общая площадь парусов была такая же, как и у *караки*. Обшивка встык, которую имел *хулк* (равно как и *когг*), не позволяла брать на борт больше 400 т груза. Для крупных судов такая обшивка оказалась явно негодной. В XV в. вся северная Европа уже перешла на обшивку корабельных бортов внахлест. Гданьские *хулки*, как сообщает история, во второй половине XV в. брали на борт до 900 т груза. Если учесть, что основным грузом этих судов была соль из Бискайского залива, и то, что они довозили ее в целости, говорит о высокой степени герметичности, которая может быть достигнута только при обшивке корпуса внахлест. Однако она требовала прочного каркаса судна. Прежде всего, за счет использования рамного шпангоута. Некоторые специалисты полагают, что не *карака* была предшественником *хулка*, а *когг*. *Хольк* был вооружен 14-ю пушками, размещенными в носу, на корме и в средней части, так что он был способен вести круговой огонь.

Холькер – боевой корабль викингов.

Ц, Ч

ЦЕМЕНТОВОЗ – *грузовое судно*, предназначенное для перевозки цемента.

ЧАЙКА

– речное *гребное судно* запорожских казаков XVI–XVII вв., приспособленное для военных морских походов. Длина достигала 20 м, ширина – 4 м, экипаж насчитывал от 50 до 70 чел. Оборудовалось 10–15-ю парами весел, мачтой для паруса. На *чайке* устанавливалось от двух до четырех орудий. Снаружи вдоль бортов подвязывали толстые жгуты из камыша, повышавшие остойчивость и непотопляемость на волнении. На нескольких десятках *чаек* казаки совершали набеги на турецкие порты Черного моря от Крыма до Синопа и, имея преимущества в маневренности, одерживали верх над турецкими *галерами*.

ЧАКДИРА (или *чеддири*) – общее название турецких *гребных судов* от малых до *баитарды*.

ЧЕКТЫРМЕ

– легкое *парусное* (одно- или двухмачтовое) *грузовое судно*, встречавшееся в Турции и имевшее грузоподъемность до 50 т. В военное время часто использовалось как *посыльное судно* и имело на борту до четырех небольших пушек.

ЧЕЛН

– *лодка*, выдолбленная или выжженная из целого ствола дерева (реже изготовленная из коры) и приводимая в движение шестом или веслом. Одно из древнейших средств передвижения по воде. Длина достигала 6 м, ширина – 0,8 м. *Челном* в Киевской Руси назывались небольшие суда длиной до 10 м, шириной – ок. 1 м с веслами и небольшим парусом на съемной мачте. Использовались киевскими дружинами для походов на Константинополь (Царьград). В X в. для увеличения вместимости стали наращивать борта досками. Такие суда в конце XV в. были полностью вытеснены наборными судами, а *челнами* стали называться лодки с одинаково острыми образованиями носовой и кормовой оконечности.

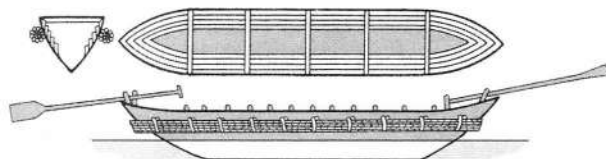
ЧЕЛОВЕКО-ТОРПЕДА

– *подводный самоходный аппарат*, управляемый человеком и предназначенный для поражения крупных *боевых кораблей* (*судов*) и *гидротехнических сооружений* противника. Представляла собой либо обычную торпеду, оборудованную специальными сиденьями с козырьками-обтекателями для водителей с автономными дыхательными аппаратами, либо специальную обтекаемую конструкцию с прикрепленной к ней торпедой. Во время Второй мировой войны использовались в ВМС Великобритании, Германии, Италии и Японии. Доставлялись в район боевых действий на *ПЛ*. В японском флоте направлялись в цель водителем, погибавшим при взрыве (тейсинтай).

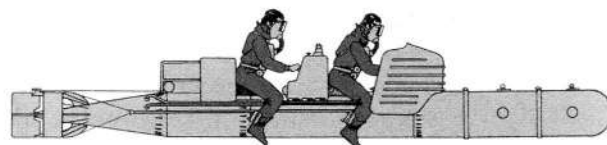
ЧЕТВЕРКА (*четырехвесельный ял*)
– см. *корабельная шлюпка*.

ЧЕТВЕРТИНКА

– уменьшенный тип *галеры* XVI в.



Чайка



Человеко-торпеда итальянских ВМС типа SLS (*Maiale*)

Носителями человеко-торпед типа SLS являлись *ПЛ*. Так, например, *Iride* несла четыре таких торпеды. В ходе Второй мировой войны итальянские человеко-торпеды в Александрии потопили британские *линейные корабли* *Queen Elizabeth* и *Valiant*, а также *эсминец* и *танкер*.

ТТЭ: 7,3 x 0,53 x 1,3 (высота); 1 ЭД мощн. 1,6 л.с.; скорость хода полн. – 3 уз; дальн. плавания – 10 миль (3 уз); глубина погруж. – 30 м; экипаж – 2 чел.

Ш, Щ

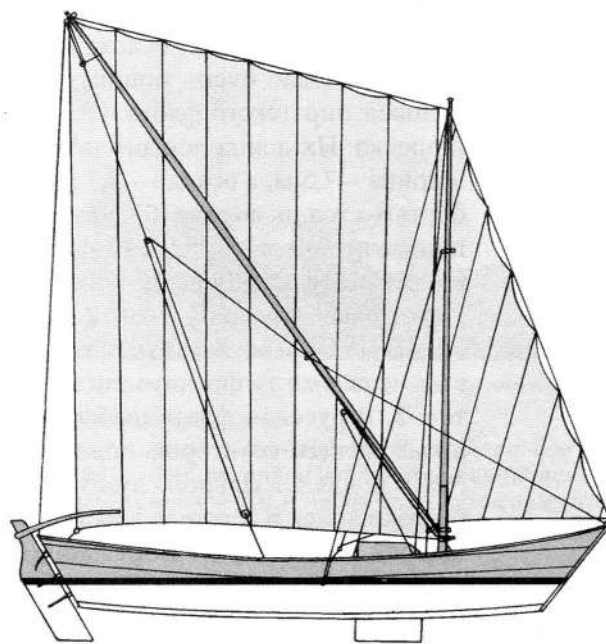
ШАЛАНДА

(от позднего греч. *chelandion* – плоскодонка) – 1. Небольшое, мелкосидящее судно, применявшееся в портах для разгрузки судов, стоящих на рейде, или для транспортировки грунта от дноуглубительных снарядов. Свою классическую форму получили у англичан в XIX в. Эти суда были одинаково хороши и на Темзе и на море. Интересная группа *шаланд* появилась в Средиземном море. В отличие от *британских шаланд*, которые для улучшения хода против ветра несли специальные паруса, на средиземноморских этого «трюка» не признавали. В Эгейском море греческие рыбаки ходили на маленьких без палубы *шаландах* – так называемых *скафах* с одной мачтой и парусом на шпринтове. Шпринтов представлял собою рею, которая делила прямоугольный парус на два треугольника. Такое распределение парусов оказалось очень эффективным на *рыболовных судах* с малой осадкой, позволяя им легко и уверенно маневрировать. Палуба, как и в старые времена, защищалась от волн натянутой парусиной. Обшивка корпуса *скаф* выполнялась в стык, в отличие от судов северной Европы. 2. Рыболовное плоскодонное беспалубное морское судно с выдвижным килем (так называемая *очаковская шаланда*) и шпринтовым парусным вооружением, обладавшее хорошими мореходными качествами. Длина достигала 9 м, ширина – 2,5 м, высота борта – 0,9 м, грузоподъемность – 5 т. Использовалась для лова сетями и крючковой снастью. 3. См. *рыбоприемная шаланда*.

ШАМПУНЬКА – см. *сампан*.

ШАРПИ

(от англ. *sharp* – острый, остроконечный) – плоскодонная парусная лодка с острой скулой и швертом, получившая распространение на мелководных акваториях Северной Америки и использовавшаяся в основном для рыбной ловли. Для *шарпи* были характерны почти отвесный форштевень, малый развал бортов и кормовой свес, под которым располагался руль малого удлинения.



Шаланда морская

В современном малом судостроении термин *шарпи* применяют для характеристики корпуса *парусного судна (яхты)*, имеющего угловатые обводы шпангоутов по миделю.

ШАССЕ-МАРЭ

(от франц. *chasse maree* – *ловец приливов*) – французское двух- и трехмачтовое *парусное судно*, применяемое для прибрежной перевозки грузов и рыболовства, главным образом, в Бретани. Эти суда плавали даже до Антильских о-вов. Имели острые обводы и сплошную палубу. У трехмачтовых *шассе-марэ* средняя мачта была наклонена назад и несла необычайно большой рейковый парус, который при плохой погоде опускали на палубу. Сверху него ставили топсель. Фок-мачта стояла почти вертикально, очень далеко впереди и при такой же оснастке несла значительно меньшие паруса. Водоизмещение достигало 700 т, грузоподъемность – 100 т, скорость хода – 10 уз.

ШАТТЕ

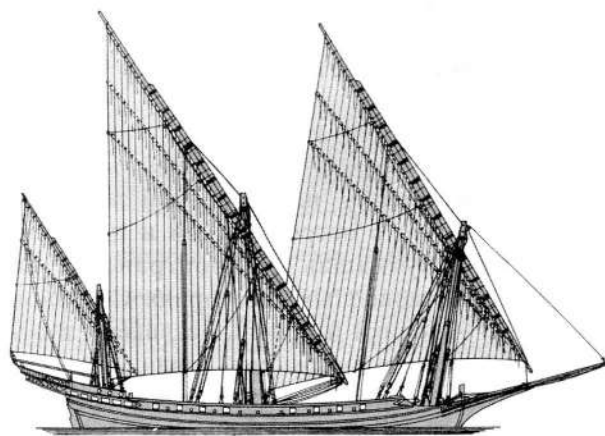
– французский *лихтер* и прибрежный парусник. По конструкции подобен *шассе-марэ*. В XVIII–XIX вв. получил распространение в Норвегии. Имел плоское днище, рулевые весла в носу и на корме, высокую среднюю мачту и малые фок- и бизань-мачты, нес рейковые паруса. Длина достигала 25 м, ширина – 7 м, осадка – 2,5 м, грузоподъемность – 60 т.

ШВЕРБОТ

– плоскодонная, *мелкосидящая яхта*, снабженная швертом и подъемным пером руля. Наибольшее распространение получил в качестве небольших *гоночных яхт*, в том числе олимпийских классов, такие, например, как *Финн* и *Летучий голландец*, а также как *туристские* и *крейсерские яхты*.

ШЕБЕКА

– 1. *Парусно-гребное* трехмачтовое судно Средиземного моря, распространенное в XVII–XVIII вв. Момент ее появления неизвестен. Возможно, это был усовершенствованный *дромон* с высокими бортам и малой осадкой. Явно проглядывается влияние конструкции *ихуны*. Сказывается также влияние арабского кораблестроения, о чем свидетельствует длинная усеченная корма, да и вся форма корпуса. Поначалу *шебека* имела от 30 до 40 весел, которые использовались в безветренную погоду. Позднее количество весел уменьшилось на одну треть, потому что главной движущей силой стали три латинских паруса, поставленные на три мачты. Фок-мачта наклонялась в нос, а бизань-мачта – в корму. Бушприт удерживал большой фок. Это судно было быстроходным и маневренным. Благодаря малой осадке его широко использовали на мелководье. Пушечное вооружение было очень мощным. Все эти элементы привели к тому, что *шебека* стала основой пиратского флота. Особенно грозными были такие суда у пиратов Алжира и Марокко. Их длина достигала 39 м, ширина – 7,5 м, а осадка – 2,7 м. По бортам стояли восемь 6-фунтовых пушек, на корме – четыре 12-фунтовые, а по фальшбортам – восемь 3-фунтовых кулеврин. Итого 28 орудий. В XVIII в. *шебека* входила в состав испанского и французского флотов. 2. В русском флоте *шебека* использовались со второй половины XVIII в. для посыльной службы, перевозки войск и военных действий в шхерах Балтийского моря. Длина достигала 37 м, ширина – 10 м, осадка – 3 м, имела до 40 весел и 35 пушек малого калибра. Малые суда этого типа назывались *полушебеками*.



Шебека

ШЕЛЬТЕРДЕЧНОЕ СУДНО

(от англ. *shelter deck* – защитная, навесная палуба) – транспортное судно с двумя или более полубаками, верхний твиндек которых оборудован специальными отверстиями, позволяющими исключить объем этого твиндека из регистражной вместимости (так называемые обмерные отверстия) и тем самым уменьшить размеры собираемых с судна сборов и пошлин. Появились в конце XIX в. В 60-х годах XX в. были широко распространены *шельтердечные суда* открыто-закрытого типа, на которых обмерные отверстия снабжались специальными закрытиями, что позволяло судам иметь две грузовые марки, соответствующие двум осадкам, измерявшимся от верхней палубы при закрытых отверстиях и от палубы – при открытых отверстиях. Поскольку наличие даже закрываемых отверстий в корпусе снижало безопасность, то в настоящее время строительство *шельтердечных судов* прекращено.

ШЕСТЕРКА (или *шестивесельный ял*) – см. *корабельная шлюпка*.

Шитик

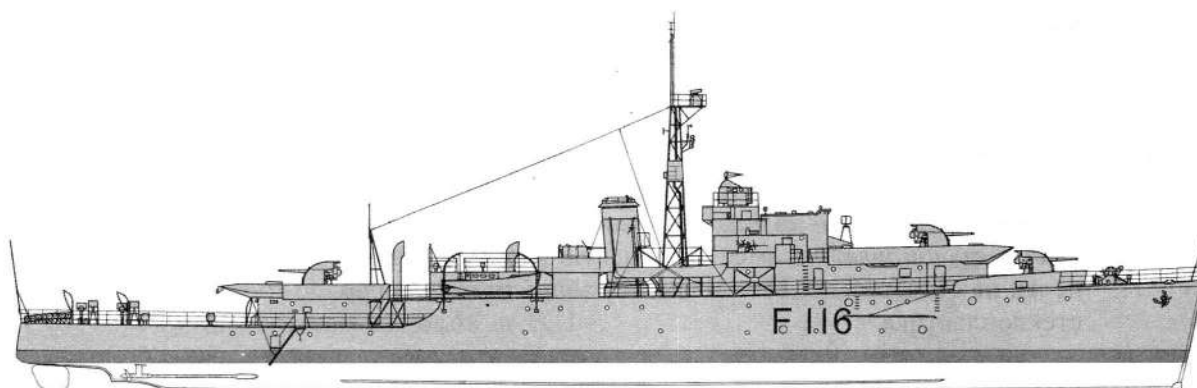
– новгородское *парусно-гребное* небольшое плоскодонное судно, используемое в прибрежной зоне и на реках для ловли рыбы и перевозки грузов. Оснащалось мачтой с прямым парусом, веслами и навесным рулем. Доски обшивки крепили к набору и сшивали друг с другом жгутами из мочалы. В XIII в. эти суда распространились среди северных поморов, а в XVII–XIX вв. – в Сибири и на Камчатке. Здесь доски обшивки крепили к набору при помощи кожаных ремней. Длина достигала 15 м, ширина – 4 м, а грузоподъемность – 24 т.

Шифаццо

– итальянско-сицилийское *парусное судно* XIX в. Имело почти вертикальные форштевень и ахтерштевень, 2-3 мачты с латинскими парусами, иногда со стакселем. Служило для перевозки зерна и вина, а также использовалось для рыбной ловли. Длина достигала 15 м, ширина – 5 м, грузоподъемность – 35 т.

Шлюп

(от голланд. – *sloop*) – **1.** *Парусный* трехмачтовый боевой корабль XVIII–XIX вв. с прямым вооружением. По размерам занимал промежуточное положение между *корветом* и *бригом*. Предназначался для разведывательной, дозорной и посыльной служб.



Шлюп эскаортный британских ВМС типа *Black Swan*

В 1939–1942 гг. по заказу ВМС Великобритании было построено девять шлюпов типа *Black Swan*. Все они принимали участие во Второй мировой войне. *Ibis* в ноябре 1942 г. был потоплен итальянской авиационной торпедой у берегов Алжира, а *Woodpecker* – был торпедирован немецкой ПЛ и через семь суток затонул в северной Атлантике. Остальные корабли оставались в строю до середины 50-х годов, причем *Erne* в 1957 г. передали ФРГ.

ТТЭ: водоизмещение полн. ~ 1770 т; 91,3 x 11,4 x 3,3 м; 2ПК + 2ГТЗА суммарной мощн. 3600 л.с.; скорость полн. хода – 19,3 уз; экипаж – 180 чел.

Вооружение: 3x2 102-мм универсальных АУ; 1x4 40-мм + 2x2 20-мм зенитных автомата; 4x1 бомбомета + 2 бомбосбрасывателя при общем боезапасе 40 гл. бомб.

В России строили в первой половине XIX в. и часто использовали для кругосветных плаваний и научных исследований (экспедиции О. Коцебу, Ф. Беллинсгаузена, М. Лазарева и др.). Водоизмещение достигало 900 т, вооружение состояло от 16 до 32 орудий. 2. *Эскортный корабль* как и *фрегат* появился в Великобритании незадолго до начала Второй мировой войны. Имея меньшие, по сравнению с *эсминцем*, водоизмещение и скорость хода, он почти не уступал ему в артиллерийском вооружении, но не нес при этом торпед. *Шлюпы* в мирное время предназначались для службы в колониях, а в военное — должны были поддерживать благоприятный оперативный режим на второстепенных морских театрах в условиях низкой активности сил противника. После окончания Второй мировой войны развития не получили.

3. *Парусное морское транспортное и рыболовное одномачтовое судно*, распространенное в Европе и Америке в XVIII–XIX вв. Парусное вооружение состояло из гафельного или бермудского грота, гафельного топселя и кливера. Иногда дополнительно снабжались еще одним кливером или стакселем.



Шлюп гафельный

ШЛЮПКА КОРАБЕЛЬНАЯ

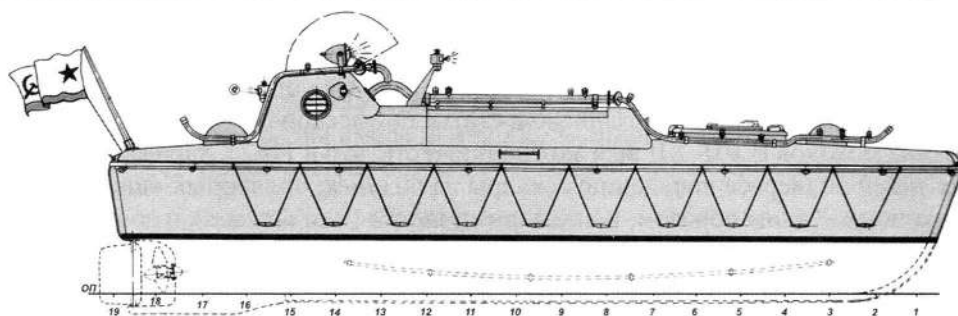
(от голланд. *sloep*) — *гребная* или *парусно-гребная шлюпка*, которой снабжаются корабли для тренировок, морской практики личного состава, соревнований по морскому многоборью, повседневной службы, связи на стоянках, спасательных операций и различного рода вспомогательных работ. Самой маленькой *шлюпкой* является *тузик* или *ялик*, рассчитанный на одного гребца и шесть пассажиров. *Ялы* бывают двух-, четырех-, шести- и восьмивесельными. По числу весел их соответственно называют «двойкой», «четверкой» и т. п. 16-весельные *шлюпки* именуются *катерами*, а самые большие, имеющие от 16 до 22 весел — *баркасами*. В отличие от *ялов*, имеющих наборную обшивку, деревянные баркасы имеют обшивку вгладь. Все *ялы* кроме «двойки», оснащены парусным вооружением типа разрезной фок, а *катера* и *баркасы* — двумя мачтами с фоком и гротом. Наряду с деревом, *шлюпки* строятся и из стеклопластика.

ШЛЮПКА РАБОЧАЯ

— *судовая шлюпка*, используемая для обеспечения связи с берегом и выполнения различного рода работ на плаву — завоза якоря, окраски бортов и т.д. В отличие от *спасательной шлюпки* имеет транцевую корму, а наличие встроенного запаса плавучести не обязательно. Может быть *гребной* или *моторной*, с корпусом из дерева или стеклопластика.

ШЛЮПКА СПАСАТЕЛЬНАЯ

— 1. *Судовая шлюпка*, коллективное спасательное средство. Тип и размеры регламентируются международными стандартами. Основным показателем является вместимость, которая составляет от 12 до 90 человек. Мореходные качества, конструктивное оборудование и снабжение должны удовлетворять требованиям Регистра. В подавляющем большинстве имеют *вельботную* корму. По конструкции могут быть открытого типа со съёмным парусиновым тентом, закрытого типа с жесткой надстройкой закрытого типа с огнестойкой изоляцией или системой водяной защиты, с радиостанцией, оборудованные небольшой закрытой радиорубкой. Требуемый запас плавучести обеспечивается так называемыми воздушными ящиками — герметичными, заполненными воздухом или



Советская огнезащитная спасательная шлюпка пр. 1395

Огнезащитные спасательные шлюпки пр. 1395 строились в 1975–1984 гг. Они в основном устанавливались на танкерах и вспомогательных кораблях ВМФ.

ТЗ: водоизмещение – 3,85 т; 7,5 x 2,4 x 0,5 м; 1 ДМ мощн. 23 л.с., скорость хода – 6 уз; экипаж – 2 чел. + 15 пассажиров.

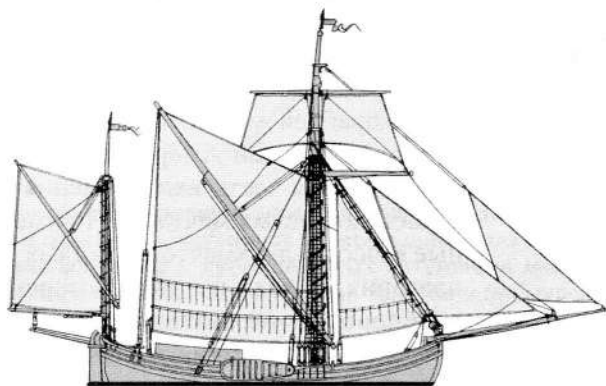
пенопластом отсеками, объем которых определяется с учетом того, чтобы головы людей, сидящих в полностью заполненной водой шлюпке, находились выше ее поверхности. Специальную группу составляют закрытые *самовосстанавливающиеся шлюпки*, конструкция которых предусматривает возвращение на ровный киль даже из опрокинутого положения. Эти *шлюпки* получили преимущественное распространение в Великобритании. Снабжаются двигателем, ручным приводом или веслами в качестве основного или резервного средства движения. *Спасательные шлюпки* открытого типа несут парусное вооружение. Строятся из стеклопластика, дерева и легких сплавов. Должна иметь запас воды и пищи, переносную радиостанцию, компас, карты, прокладочный инструмент, рыболовные принадлежности, аптечку и др. снаряжение. Обычно окрашивают в оранжевый цвет. **2.** *Спасательная шлюпка* береговых спасательных станций – *моторные* или *гребные*, предназначены для спасательных операций вблизи берега и базирующаяся, как правило, на берегу. Проектируются с расчетом на преодоление крутой прибойной волны на мелководье и на подход к борту аварийных судов, с которых снимают экипаж и пассажиров. Имеют вельботную корму, часто кокпит или палубу.

ШМАКА

(или *шмак* или *смак*) – небольшое палубное парусное судно, применявшееся в XVII–XIX вв. для транспортировки грузов, пассажиров и лова рыбы (главным образом тралового) в Северном и Балтийских морях. Имели парусное вооружение *шлюпа* или *кеча* в зависимости от размеров. В России двухмачтовые с косыми парусами применялись в первой половине XVIII в. в качестве военных транспортов, а также для перевозки леса на Балтийском и Каспийском морях. Длина достигала 27 м, ширина – 7 м, высота борта – 3 м, грузоподъемность 140 т.

ШНЕКА

– **1.** *Морское парусно-гребное судно* скандинавских народов в XII–XIV вв., служившее преимущественно для набегов. Имело одну–две мачты с прямыми парусами и от 15 до 20 пар весел, вмещало до 100 чел. **2.** Одно- или двухмачтовое *парусно-гребное рыболовецкое судно* славянопоморов XI–XIX вв. Имело длину до 12 м, ширину – до 2,5 м, осадку – до 0,8 м. Грузоподъемность достигала 4 т, экипаж насчитывал четыре человека.



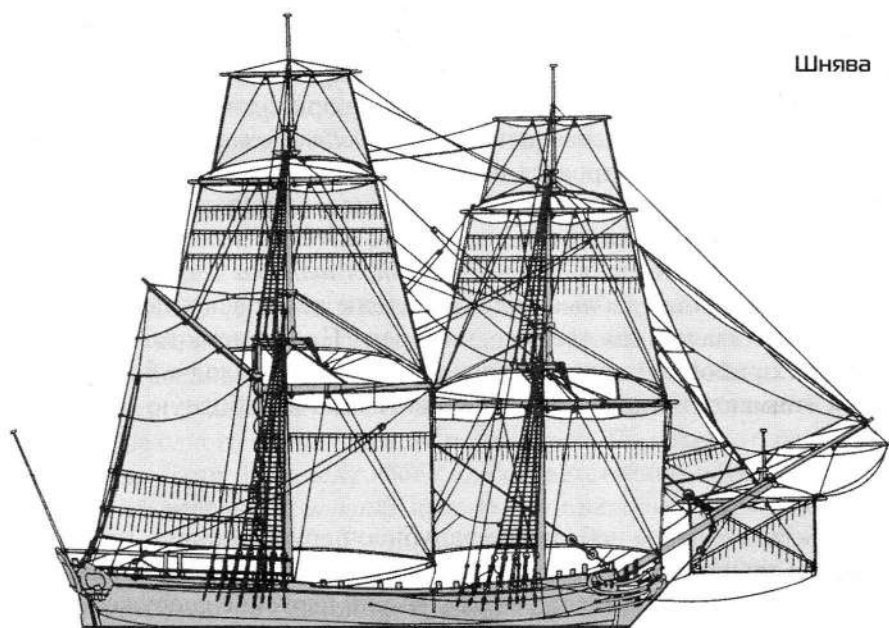
Шмака

ШНЕКЕР НОРМАНСКИЙ

— (конец XIII в.). По некоторым данным, термин *шнека* впервые встречается в новгородской летописи 1284 г., в которой речь идет о прорыве шведских кораблей в Ладожское озеро «на *лойвах* и *шнеках*». Однако в статье профессора К.В. Базилевича «Из истории морских походов В VII–XII вв.» можно прочесть, что в 1142 г. караван из трех *новгородских лодей* подвергся нападению эскадры из 60 *шнеков*, посланных «шведским королем и епископом». Таким образом, и сам термин *шнека* (или *шнекер*), и корабли, называемые подобным образом, появились не в XIII в., а по меньшей мере в XII. С другой стороны, судя по имеющимся изображениям, *шнекер* может быть кораблем, который следует датировать концом XIII – началом XIV вв.

ШНЯВА

— небольшое *парусное торговое судно* или *боевой корабль*, распространенные в XVII–XVIII вв. в Скандинавии и России. Имели две мачты с прямыми парусами и бушприт. *Боевые* вооружались 12–18 пушками и использовались для разведки и посыльной службы в составе шхерного флота Петра I. Длина достигала 30 м, ширина – 8 м, водоизмещение – 150 т.



Шнява

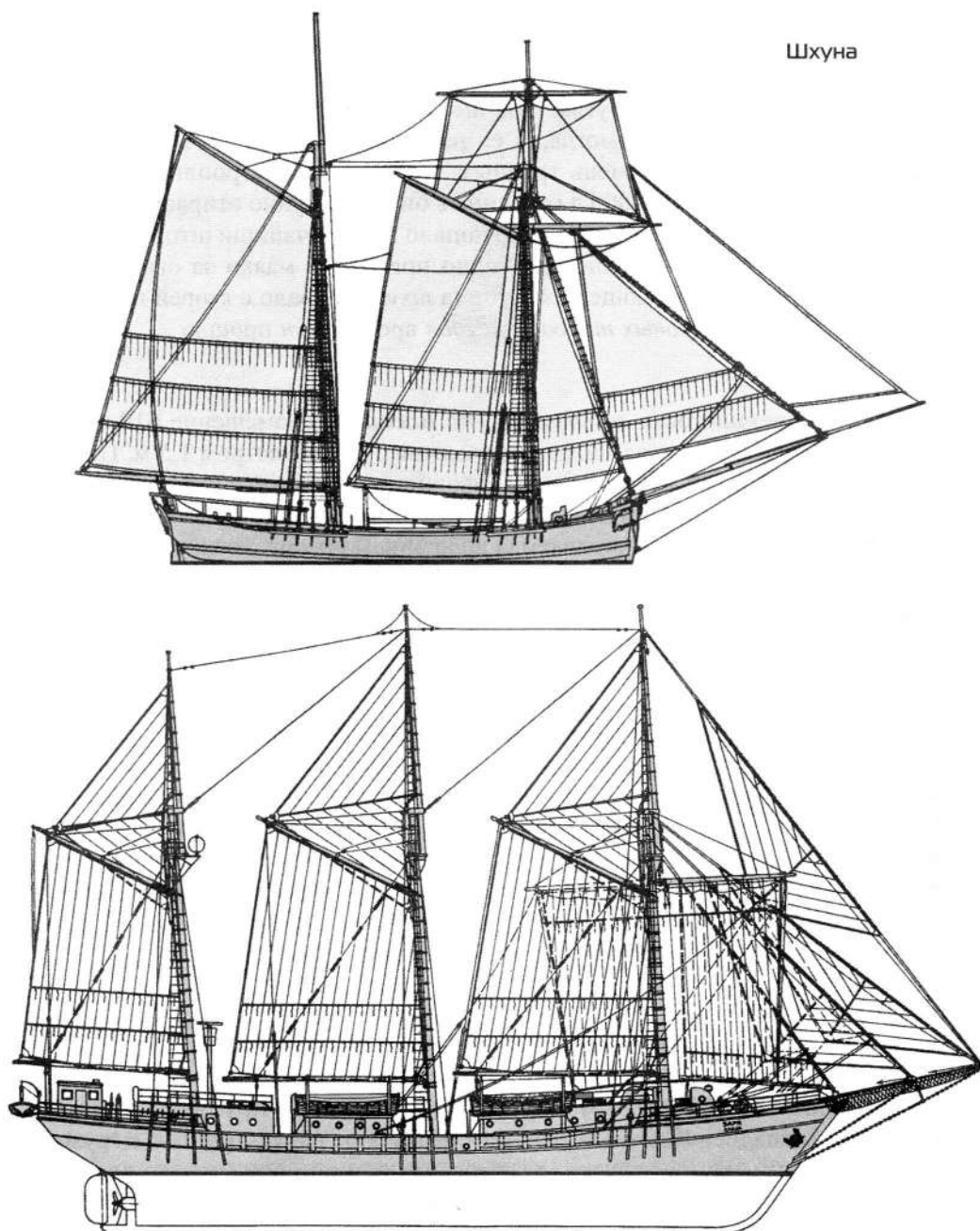
ШХЕРБОТ

— небольшое *парусно-гребное судно* шведского шхерного флота начала XVIII в. Имели мачту, от шести до восьми пар весел, вооружались шестью пушками. Длина достигала 8 м.

ШХУНА ДВУХМАЧТОВАЯ

(от англ. *schooner*) – *парусное двухмачтовое судно*, вооруженное бригантиной. Начало этих кораблей можно отнести к 1713 г., когда они впервые появились у восточных берегов Северной Америки. Некоторые специалисты относят начало *шхун* к XVII в., т. к. изрядная часть их оснащения уже была известна по голландским и французским кораблям с двумя мачтами. Но именно американцы сумели оценить высокие мореходные качества двухмачтовых малых судов. Поначалу *шхуны* ходили только в каботажные плавания, их даже называли «морское пони». Главное преимущество этих судов состояло в простоте управления парусами. Главные конструктивные особенности *шхуны*: заостренный нос, узкий корпус, малая осадка, высокие мачты и удлиненный бушприт. Одной из самых известных *шхун* была *America*, построенная в 1851 г. и впервые примененная в спортивных целях: она приняла участие в регате через Атлантику и вышла победительницей. Судно несло две бригантины и два фока. Последующие *шхуны* не-

редко имели прямоугольные паруса. Со временем *шхуна* перестала быть чисто американским типом корабля, она появилась и у европейских берегов. Эти суда были даже включены в состав военных флотов разных стран в качестве патрульных и связных кораблей. В частности, французская *шхуна Toulon* принимала активное участие в войне Франции с Испанией в 1823 г. Она имела длину 25,3 м, ширину – 6,4 м, осадку – 2,8 м, грузоподъемность – 112 т, вооружение состояло из восьми пушек. Экипаж насчитывал 25 чел.



Шхуна

Советская немагнитная шхуна *Заря*

Построена в 1952–1956 гг. в Финляндии. Предназначалась для составления немагнитных карт, отражающих распределение компонент геомагнитного поля в Мировом океане. Единственное в мире судно этого назначения таких размеров. Корпус и настрйки были выполнены из сосны и дуба, обшитых латунными листами. Изначально имела гафельное парусное вооружение, которое в процессе эксплуатации заменили бермудским вооружением. Эксплуатировалась по прямому назначению до января 1992 г. (выполнила 32 научных экспедиций и прошла расстояние, равное 250 земным экваторам). Затем была поставлена на прикол. В 1998 г. из-за пожара была разрушена и затем разобрана.

ТЭ: водоизмещение полн. – 580 т; 52,3 x 8,9 x 3,2 м; 1ДД мощн. 220 кВт; скорость полн. хода – 8 уз; экипаж – 27 чел.

Шхуна многомачтовая

– парусное судно сравнительно больших размеров. В первой половине XIX в. европейцы стали строить *многомачтовые шхуны*, где число мачт доходило до пяти. Они были очень рентабельными по сравнению с другими парусными судами, так как имели большую грузоподъемность (от 1500 до 4000 т) и легко управляемое парусное вооружение, что позволяло держать весьма малочисленный экипаж. При водоизмещении 3700 т это судно управлялось экипажем из 12 чел. Известная в истории шхуна *Wyoming* имела шесть мачт высотой в 108 м. Она была самым длинным парусным судном, которое знает история. Уникальной осталась в истории также и семимачтовая шхуна *Tomas U. Louson*, со стальным корпусом длиной (вместе с бушпритом) 132 м. В трюмы этой шхуны помещалось 8000 т угля. Она имела очень глубокую осадку – 8,5 м, так что в обычные порты войти не могла, и ее разгружали на рейде. При штормовой погоде управление становилось очень трудным. Потом ее перестроили, превратив в *танкер*. В ноябре 1906 г., приняв 6000 л керосина в бидонах, судно отправилось в Великобританию. У входа в Английский канал оно попало в жесточайший шторм и было вынуждено стать на якорь у о-вов Силли, ошибочно приняв их маяки за огни встречных судов. В результате все усиливающегося шторма *шхуну* сорвало с якорей и выбросило на скалы. С появлением *паровых торговых судов* время *шхун* прошло.

Шхуна роторная

– немецкая трехмачтовая *грузовая шхуна* *Vasaui* водоизмещение 610 т. На ней вместо мачт поставили два ротора-цилиндра высотой 13 и диаметром 1,5 м. Цилиндры сверху закрывались дисками. Эти роторы приводились во вращение двумя электромоторами постоянного тока напряжением 220 В. Электроэнергию вырабатывал дизель-генератор мощностью 45 л.с. Сила, вызываемая вращением ротора, во много раз превышала давление ветра на неподвижные цилиндры, так как на вращающемся цилиндре давление ветра с одной стороны цилиндра увеличивается, а с противоположной стороны – снижается. Эта разность давлений и создает движущуюся силу. Благодаря ей судно и приводилось в движение. После переоборудования *Vasaui* переименовали в *Baden-Baden*. Первые испытания судна были успешно проведены на Балтике, а затем – продолжены на переходах в Великобританию и к Атлантическому побережью США. Их успех дал возможность построить специальное роторное судно *Barbara*. На нем уже было три ротора, каждый из которых приводился во вращение электромоторами мощностью по 35 л.с. По своей сути это судно оставалось все той же *парусной шхуной* (оно не имело главной механической силовой установки), но сравнительно больших размеров. Как оказалось, это судно уступало по скорости хода обычным парходам, сильно зависело от погодных условий и не обладало требуемой грузоподъемностью. В результате работы над *роторными шхунами* были прекращены.

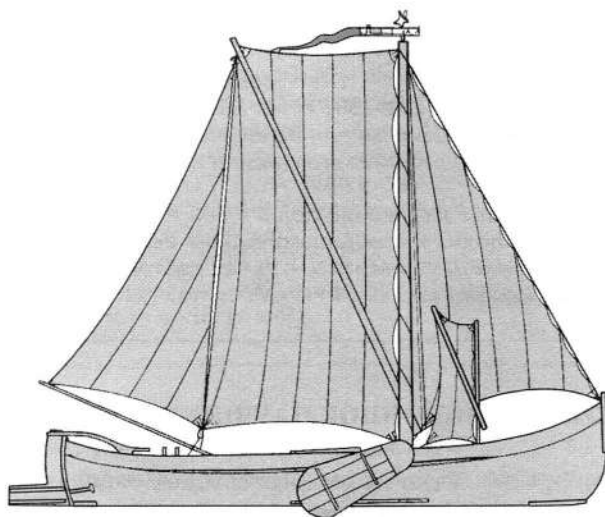
Щеповоз

– *грузовое судно* для перевозки древесной щепы – сырья для целлюлозно-бумажного, гидролизного производства и изготовления древесно-волоконистых и древесно-стружечных плит. Первый *щеповоз* вступил в строй в 1964 г. Крупнейшим в мире щеповозным флотом владеет Япония. *Щеповозы* разделяют на три группы: с грузовым устройством для разгрузки и выгрузки; с грузовыми устройствами только для выгрузки и без грузовых устройств. Дейдвейт может достигать 60 000 т, а скорость хода – 17 уз.

Э

ЭВЕРС

— *грузовое* одномачтовое плоскодонное судно с парусным вооружением *тендера*. Использовалось германскими племенами еще в древности для ловли рыбы. Имели низкие борта, наклонный форштень без бушприта, транцевую корму и шверцы. В палубе с большой седловатостью был оборудован люк средних размеров, а под ней — в носу и корме — жилые помещения. В XVIII в. применялись в русских экспедициях на Дальнем Востоке. Послужили прототипом для волжских *романовок*, а позднее — *расшив*. Длина достигала 15 м, ширина — 6,5 м, а осадка — 0,8 м.



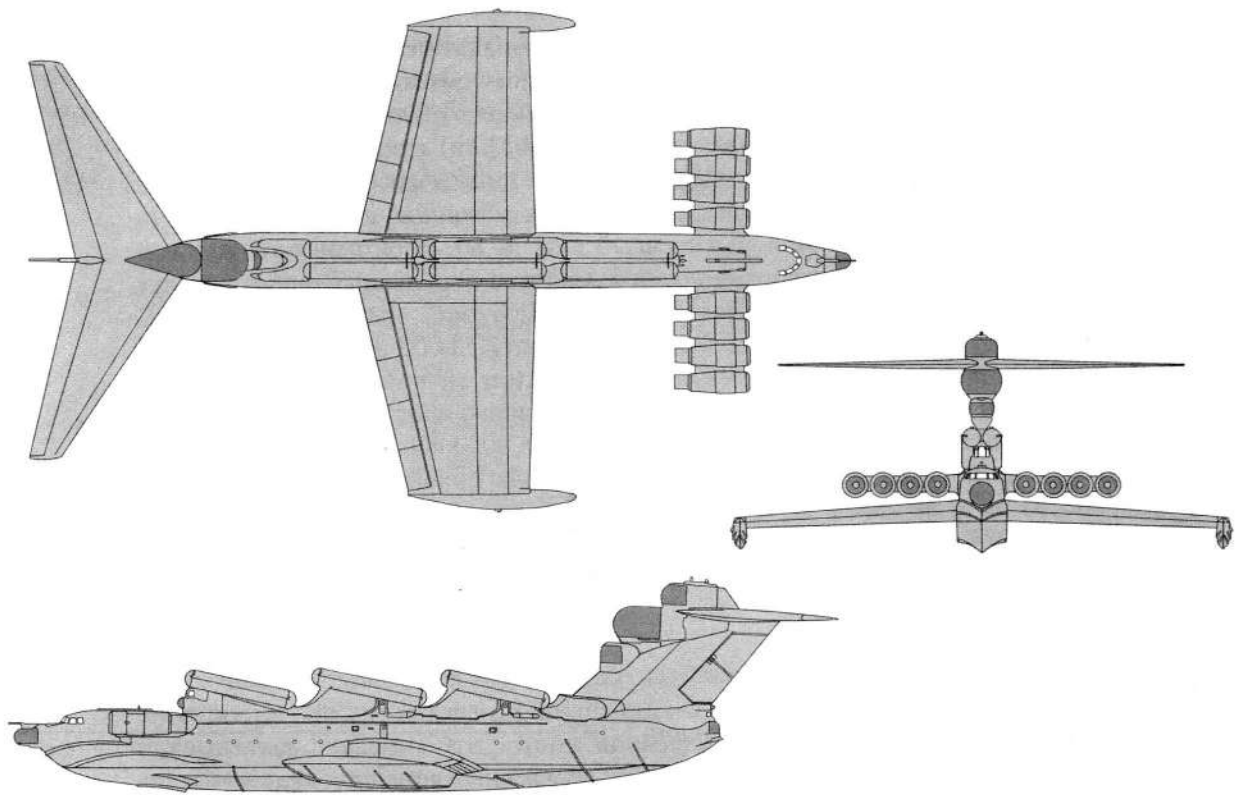
Эверс

Эйкосоры

— этрусское *пиратское* 20-весельное, килевое, быстроходное, *парусно-гребное* двухмачтовое судно с полной палубой. Несло по три паруса, расположенные один над другим. Гнутый форштень высоко возвышался над низким раскрашенным бортом, позволявшим в случае высадки на берег, обойтись без трапа. Работа с верхними парусами требовала не только хорошей выучки, но также и кошачьей ловкости и отваги, ибо ванты изобретены еще не были, и морякам приходилось довольствоваться канатами.

Экраноплан

— *летательный аппарат*, движущийся в крейсерском режиме вблизи водной поверхности или суши и реализующий при этом увеличенную подъемную силу несущих воздушных крыльев. В этом смысле *экраноплан* близок к самолету, однако его принципиальной особенностью является использование так называемого экранного эффекта (эффекта близкой опорной поверхности), что и определило название этого низколетающего воздушного судна.



Экраноплан советского ВМФ пр. 903 (шифр «Лунь»)

Построен в 1984–1987 гг. на МП «Волга». Официально классифицировался как ракетный корабль-экрано-план. Предназначался для нанесения ударов по надводным кораблям противника в условиях слабого противодействия со стороны его средств воздушного нападения. В начале 1992 г. был исключен из списков флота и разобран.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 380 т; 73,3 x 44,0 (по крыльям) x 2,5 м; 8ТРД суммарной мощн. 104 000 л.с.; скорость полн. в аэродинамическом режиме – 270 уз; крейсерская высота полета – 1–4 м; дальн. полета – 1100 миль (270 уз); экипаж – 15 чел.; автономность – 5 сут.

Вооружение: 2x3 ПКРК «Москит»; 1x2 25-мм пулемет.

ЭКСПЕДИЦИОННОЕ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬНОЕ СУДНО

– служебно-вспомогательное судно, предназначенное для проведения комплексных научно-исследовательских экспедиций с целью изучения удаленных и малоисследованных районов Мирового океана. Экспедиционным флотом обладает только Россия. Классическим представителем этой группы является судно *Академик Курчатов*.

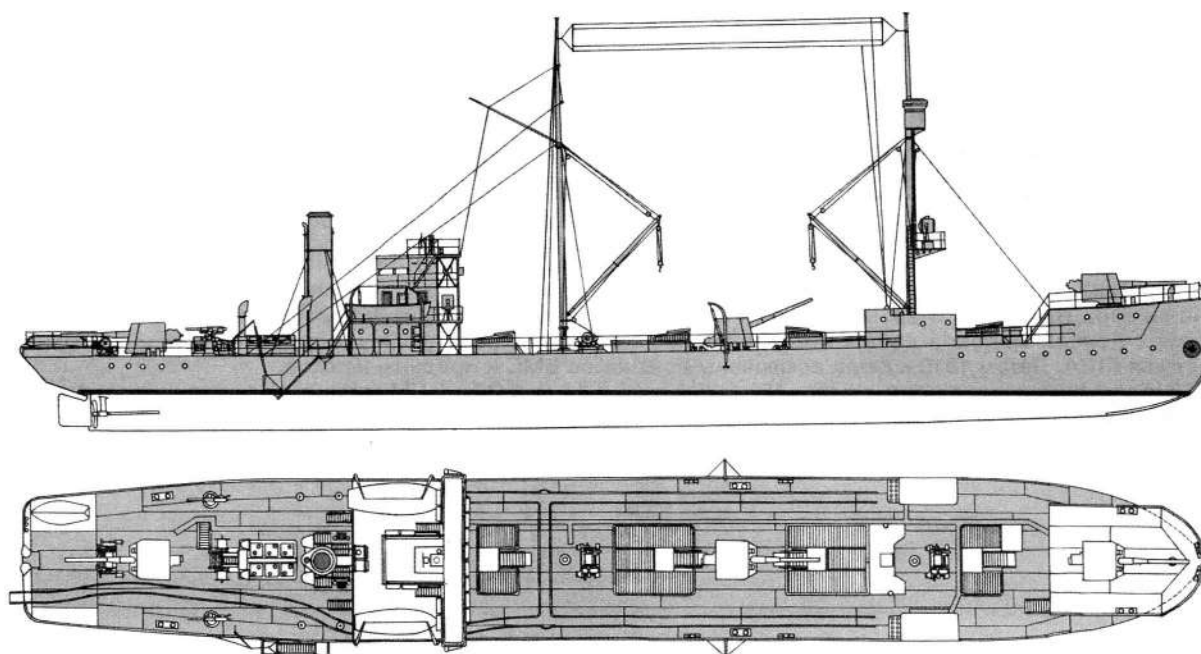
Эльпидифор

– транспортно-десантное паровое судно, применявшееся в составе русского Черноморского флота в период Первой мировой войны. Кормовое расположение МО позволяло перемещением грузов уменьшать осадку носом почти до нуля и осуществлять таким образом разгрузку и высадку десанта (от 500 до 1000 человек) по сходням прямо на необорудованный берег. В рамках программы 1915 г. ССЗ «Руссуд» в Николаеве было заказано 30 судов типа *Эльпидифор*.

Эниера

– девятирядное весельное древнегреческое судно на рубеже V и VI вв. до нашей эры. Своеобразный супердредноут Античности. Представляло собой четырехъярусный боевой корабль, на каждом весле которого работало по два–три гребца. Помимо тарана имело на вооружении до 12 метательных машин.

ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ – см. броненосец.



Десантное судно русского Императорского флота типа *Эльпидифор*

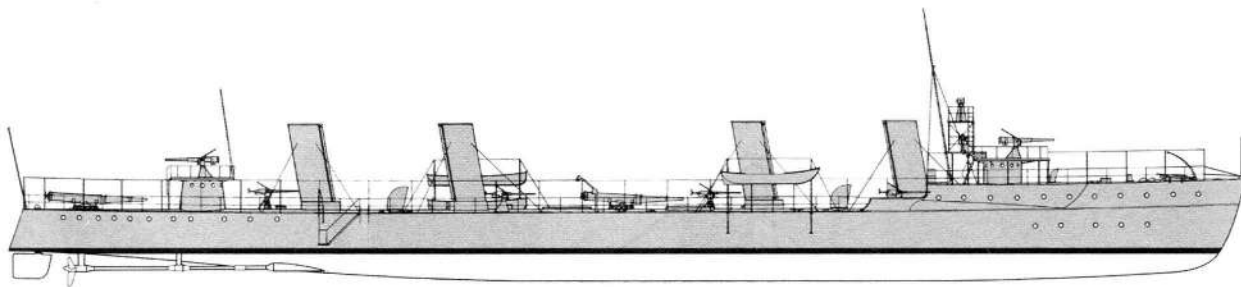
Строились на ССЗ «Руссуд» в рамках программы военного кораблестроения 1915 г. До конца 1917 г. все корабли были заложены. Для них заготовили главные механизмы и комплектующие. Суда № 410, № 411 и № 412 успели войти в состав флота, но в 1920 г. они были уведены белогвардейцами за границу. Дальнейшая судьба их неизвестна. Большинство остальных кораблей достроили при Советской власти: суда № 413–№ 417 – как канонерские лодки; № 418 и № 419 – как нефтеналивные самоходные суда; № 420 и № 421 – как баржи для перевозки нефти; № 422 – как самоходный танкер заправщик эсминцев; № 423 – как сухогрузное судно. Остальные корабли разобрали на стапелях. Корабли № 413 (с 1923 г. – *Красная Абхазия*), № 414 (с 1923 г. – *Красный Аджаристан*), № 415, № 416 (с 1925 г. – *Красный Крым*) и № 417 (с 1925 г. – *Красная Грузия*) входили в состав советского ВМФ. Все они (за исключением № 415, разобранного в 1922 г.) участвовали в Великой Отечественной войне. *Красный Крым* был потоплен в сентябре 1941 г. немцами в районе Тендровской косы, а *Красная Грузия* – в феврале 1943 г. торпедными катерами противника в районе Мысхако.

ТТЭ: водоизмещение в норм. грузу – 1050 т; 74,7 x 10,4 x 1,8 м; 2 ПК + 2 ПМ тройного расширения суммарной мощн. 1200 инд. с.; скорость хода полн. – 10 уз; дальн. плавания – 650 миль (10 уз); экипаж – 32 чел.

Вооружение: 3x1 120-мм орудия; 2x1 7,62-мм пулемета; 120 мин заграждения.

Эскадренный миноносец

(или *эсминец*, или *истребитель*, от англ. – *torpedoboat destroyer*) – боевой надводный корабль. Появились в составе флотов ряда стран накануне Русско-японской войны 1904–1905 гг. Изначально предназначались для борьбы с *миноносцами* во время классического боя между линейными силами. В отличие от *миноносцев* несли усиленное артиллерийское вооружение. К началу Первой мировой войны в составе ведущих флотов мира полностью вытеснили из их состава *миноносцы*. К этому моменту перед ними стали ставить задачу (помимо борьбы с *миноносцами*) нанесения ударов по тяжелым кораблям противника. В годы Первой мировой войны *эсминцы* зачастую использовали в качестве быстроходных *минных заградителей*. Получили широкое распространение в период между Мировыми войнами. В это время стали универсальными кораблями, так как стали получать минно-тральное и противолодочное вооружение. Предпринимались попытки (правда, не всегда удачные) внедрить на *эсминцы* универсальную артиллерию главного калибра. В годы Второй мировой войны помимо вышеперечисленных задач, *эсминцы* стали использовать не только для уничтожения *ПЛ* и *НК* противника, *ПЛЮ* и *ПВО* соединений своих тяжелых кораблей и судов на переходе морем, а также для огневой поддержки морских десантов и приморских флангов наступающих (или оборонявшихся) армейских частей. После завершения Второй мировой войны утратили свое значение как носители торпедного оружия (из-за широкого распространения радиолокации и палубной авиации вероятность применения торпед против *НК* была сведена

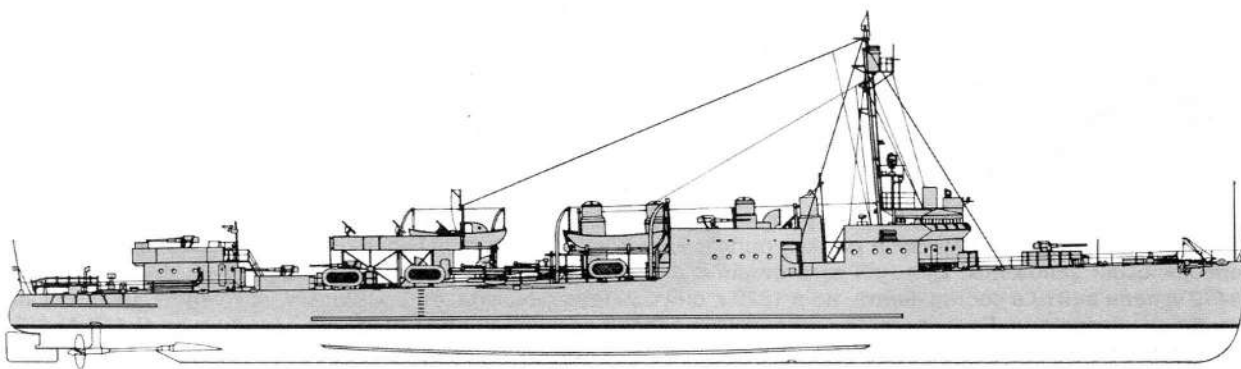


Эсминец ВМС США *Bainbridge* (DD-1)

В 1899–1902 гг. на верфях ф. «Neafe&Levy» (три единицы) и ф. «Trigg» (две единицы) было построено пять эсминцев типа *Bainbridge*. Первые эминцы ВМС США. Из-за морального устаревания к участию в боевых действиях Первой мировой войны не привлекались. Единственное, несли дозорную службу у восточного побережья США. Летом 1919 г. были исключены из списков ВМС и проданы на слом.

ТТЭ: водоизмещение в норм. грузу – 452 т; 75,1 x 7,1 x 2,2 м; 4 ПК + 2 ПМ тройного расширения суммарной мощн. 8000 инд. с.; скорость хода полн. – 28,45 уз; дальн. плавания – 420 миль (15 уз); экипаж – 75 чел.

Вооружение: 2x1 76-мм + 5x1 57-мм орудий; 2x1 457-мм палубных поворотных ТА.

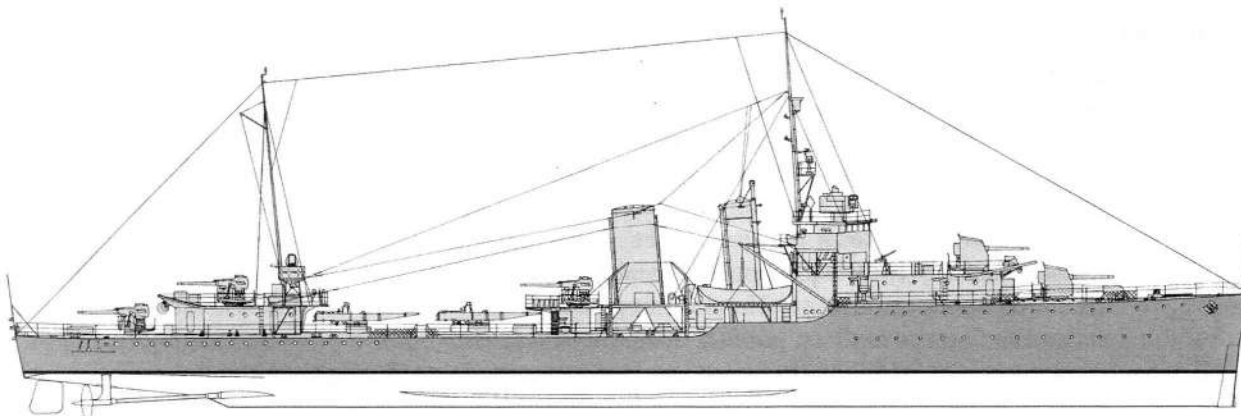


Эсминец ВМС США *Decatur* (DD-341)

Decatur принадлежал к последней серии (из девяти единиц) так называемых «гладкопалубных» эсминцев (flush-deck destroyer), построенных по заказу ВМС США в 1916–1920 гг. Всего было введено в строй более 250 кораблей этого типа. Долгое время они составляли основу миноносных сил ВМС США и активно использовались по прямому назначению в начальный период Второй мировой войны. На завершающем этапе кампании оставшиеся в строю эминцы этого типа были переоборудованы в эскортные корабли или быстроходные войсковые транспорты. Все они были исключены из списков флота во второй половине 40-х годов прошлого столетия.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 1300 т; 94,5 x 9,4 x 2,8 м; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 27 000 л.с.; скорость хода полн. – 35 уз; дальн. плавания – 2500 миль (20 уз); экипаж – 115 чел.

Вооружение (после модернизации): 5x1 76-мм универс. орудия; 4x2 12,7-мм пулеметов; 2x3 533-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя + 2 бомбомета.



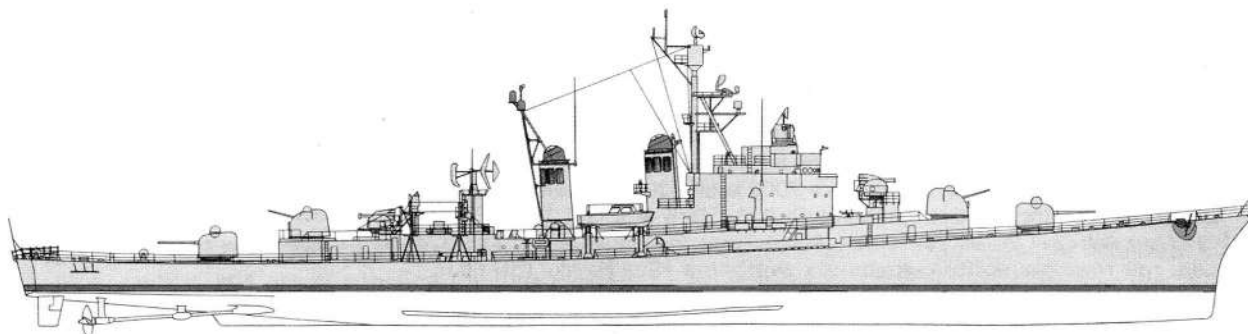
Эсминец ВМС США *Farragut* (DD-348)

В 1932–1935 гг. было построено восемь кораблей типа *Farragut* – первые эминцы ВМС США нового поколения после «flush-deck destroyer». Активно использовались в годы Второй мировой войны. Неоднократно модернизировались с целью увеличить возможности ПВО и ПЛО. *Hull* и *Monaghan* затонули в декабре 1944 г. центральной части Тихого океана во время тайфуна. Остальные корабли этого типа в 1946–1947 гг. были исключены из списков ВМС и проданы на слом.

ТТЭ: водоизмещение полн. – 1613 т; 113,4 x 11,2 x 3,1 м; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. – 42 800 л.с.; скорость хода полн. – 36,5 уз; дальн. плавания – 6500 миль (12 уз); экипаж – 160 чел.

Вооружение: 5x1 127-мм универс. орудия; 2x2 12,7-мм пулемета; 2x4 533-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя.

практически к нулю). Превратились в *эскортные корабли*, предназначенные в основном для борьбы с ПЛ противника и обеспечения ПЛО и ПВО авианосных соединений, а также безопасности торговых коммуникаций. В середине 70-х годов прошлого столетия, с появлением ПКР, а затем и крылатых ракет стратегического назначения, *эсминцы* стали *многоцелевыми боевыми кораблями*. Причем ракетное вооружение на них заменило собой торпеды, а торпедное вооружение стало предназначаться исключительно для противолодочной борьбы. Этой же цели служит один (или два) бортовой вертолет. Эволюция *эсминцев* за более чем 100-летнюю историю их развития наглядно прослеживается на пяти поколениях кораблей этого класса ВМС США.

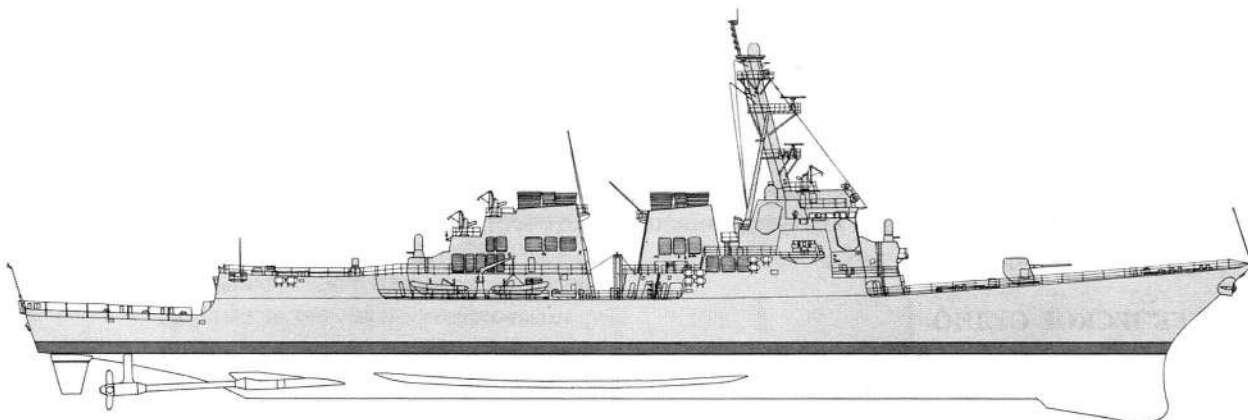


Лидер ВМС США *Mitscher* (DL-2)

В 1949–1954 гг. на верфях ф. «Bath Iron Works» (две единицы) и «Bethlehem Steel Co.» (две единицы) было построено четыре корабля типа *Mitscher*. Изначально классифицировались как эсминцы (DD-927 – DD-930), а с января 1968 г. – как эсминцы УРО (DDG-35 – DDG-38). За время эксплуатации эти корабли практически не модернизировались, за исключением того, что на *John S. McCain*, *Mitscher* и *Wilkinson* в 1960 г. было обеспечено базирование вертолета системы DASH, чей ангар и ВПП располагались за кормовой дымовой трубой (вместо одного из 76-мм автоматов). В 1972–1978 гг. были исключены из списков ВМС и проданы на слом.

ТТЭ: водоизмещение станд. – 3675 т; 147,2 x 14,3 x 4,2 м; 4 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 80 000 л.с.; скорость хода полн. – 36,5 уз; дальн. плавания – 4500 миль (20 уз); экипаж – 345 чел.

Вооружение: 2x1 127-мм универс. орудия; 2x2 76-мм универс. автомата; 2 x 1 реактивных бомбомета «Alpha» Mk 108 при общем боезапасе 88 гл. бомб; 4 x 1 533-мм ТА Mk 24 (4 торпеды Mk 37 различных модификаций); кормовой бомбосбрасыватель (12 гл. бомб).

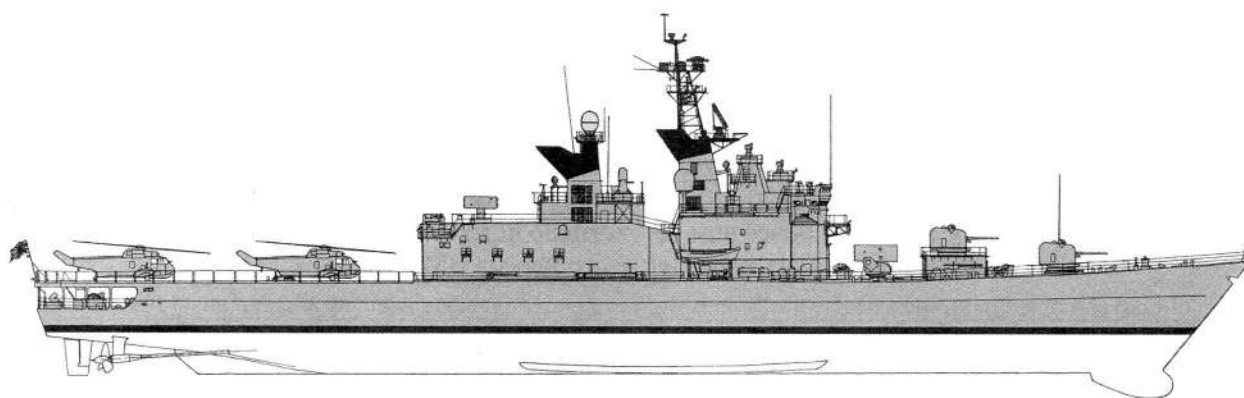


Эсминец ВМС США *Oscar Austin* (типа *Arleigh Burke II* серии)

Эсминцы типа *Arleigh Burke* строятся по заказу ВМС США с 1988 г. на верфях ф. «Bath Iron Works» (в Бате) и «Ingalls SB» (в Паскагула). Предназначены для зональной защиты от средств воздушного нападения соединений НК, десантных групп и конвоев, борьбы с ПЛ и НК противника, артиллерийской поддержки десантных операций, слежения за кораблями вероятного противника, обеспечения морской блокады тех или иных районов Мирового океана, а также участия в поисково-спасательных операциях. Официально классифицируются как эсминцы УРО (DDG). Всего предполагается ввести в строй 56 кораблей этого типа. Они должны заменить собой в ВМС США все типы эсминцев и фрегатов ранней постройки.

ТТЭ: водоизмещение станд. – 6914 т; 153,8 x 20,3 x 6,2 м; 4 ГТД суммарной мощн. 105 000 л.с.; скорость хода полн. – 32,0 уз; дальн. плавания – 4400 миль (20 уз); экипаж – 366 чел.

Вооружение: многофункциональная автоматическая система боевого управления (АСБУ) «Aegis»; 1x61 + 1x29 универсальные ВПУ; стратегические и тактические ракеты «Tomahawk» или противолодочные ракеты комплекса ASROC или зенитные ракеты комплекса «Standard» – всего 90 единиц в различных комбинациях; 2x4 ПКР «Harpoon»; 1x1 127-мм универс. орудие; 2x1 20-мм артиллерийских зенитных комплекса; 2x3 324-мм ТА при общем боезапасе 14 торпед; 1 вертолет системы LAMPS III.



Эсминец-вертолетоносец типа *Сиранэ*

В 1977–1981 гг. на верфи фирмы «Исикавадзима Харима» в Токио были построены два корабля типа *Сиранэ* (*Сиранэ* и *Курама*). Они являются флагманскими кораблями Соединений Поиска.

ТТЭ: водоизмещение ст. – 5200 т; 158,8 x 17,5 x 5,3 м; 2 ПК + 2 ГТЗА суммарной мощн. 70 000 л.с.; скорость хода полн. – 31,0 уз; дальн. плавания – 7000 миль (20 уз); экипаж – 360 чел.

Вооружение (после модернизации): 1х8 ПЛРК ASROC; 1х8 ЗПК «Sea Sparrow» при боезапасе 24 ЗУР; 2х1 127-мм АУ; 2х1 20-мм артиллерийских зенитных комплекса; 2х3 324-мм ТА при общем боезапасе шесть торпед; три тяжелых противолодочных вертолета «Sea Hawk» (SH-60J).

ЭСМИНЕЦ-ВЕРТОЛЕТОНОСЕЦ

– боевой корабль Морских сил самообороны Японии, основу вооружения которого составляют три тяжелых противолодочных вертолета. Торпедное вооружение на нем представлено лишь двумя трехтрубными 324-мм ТА, предназначенными для боевого использования противолодочных самонаводящихся торпед. Являются флагманскими кораблями Соединений Поиска (или Эскортных Соединений). Каждое из этих соединений состоит из эсминца-вертолетоносца, дивизиона эсминцев с усиленным зенитным вооружением (типа *Тамикадзэ* или *Такацуки*) двухкорабельного состава и двух дивизионов эсминцев с усиленным противолодочным вооружением трехкорабельного состава (типа *Хацуюки* и их модификаций поздней постройки), на каждом из которых было обеспечено постоянное базирование одного тяжелого противолодочного вертолета. С точки зрения тактики, трехкорабельный состав противолодочных соединений был определен использованием тактического приема «тройка». На кораблях одного Соединения Поиска было обеспечено постоянное базирование девяти тяжелых противолодочных вертолетов. В 1970–1974 гг. было построено два эсминца-вертолетоносца типа *Харуна*, а в 1977–1981 гг. – еще два типа *Сиранэ*. С известными оговорками можно утверждать, что они являются аналогами отечественных вертолетоносцев типа *Ленинград* (пр. 1123).

ЭСКЕКЭРСКОЕ СУДНО

– судно IX в., найденное в 1933 г. у сел. Эскеккэр (Швеция) в 25 км севернее Гетеборга. Раскопки производил Ф. Хамбл. Судно построено из дуба. Оно передвигалось с помощью весел и паруса. За прошедшие после раскопок годы выполнено несколько проектов реконструкции (последняя сделана норвежцем Г. Лейро в 1977 г.). Хранится в Гетеборгском археологическом музее. Длина составляет 15,8 м, ширина – 4,6 м, высота – 1,95 м.

ЭСКОРТНЫЙ КОРАБЛЬ

– общее название боевых кораблей, предназначенных для охранения ударных сил флота и транспортов (десантных судов), следующих в составе конвоев (десантных отрядов) от атак противника с моря и воздуха. В качестве эскортных кораблей во Второй мировой войне использовались специально построенные или переоборудованные из транспортных судов авианосцы, а также различные миноносцы, корветы, фрегаты, шлюпы и минно-тральные корабли. В современных условиях функции эскортных кораблей могут быть возложены на эсминцы, фрегаты, корветы, противолодочные и сторожевые корабли.

Я

Ядерное судно

— судно, оборудованное ЯЭУ. Термин введен в 1960 г. Лондонской конвенцией по охране человеческой жизни на море.

Ял

— легкая *гребная* или *парусно-гребная* корабельная шлюпка с вальковыми веслами. Служат для связи корабля (судна) с берегом, проведения работ у борта, перевозки грузов и т. д. По количеству весел разделяются на двух-, четыре- и шестивесельные.

Ялик

— маленькая лодка.

Янгада

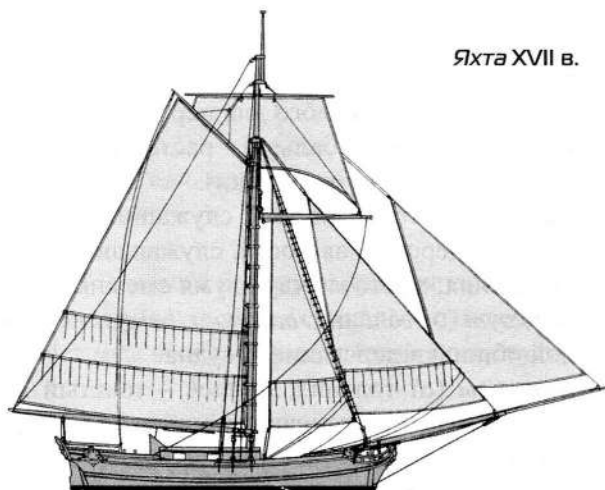
— *плот-судно* бразильского побережья. Этот быстроходный парусник в настоящее время используется в прибрежном рыболовстве. Он несет легкую мачту с треугольным парусом и простым гиком. В зависимости от направления ветра мачта может быть поставлена в различное положение. Длина *янгада* может достигать 8 м, а ширина — 2,5 м.

Ярусник

— *рыболовное судно*, ведущее промысел с помощью яруса. Существует два типа яруса: морской перемет-ярус пелагический и донный. Пелагический ярус представляет собой трос длиной до 150 км и более, удерживаемый на плаву при помощи буйков, или, как их еще называют, кухтылей. Примерно через каждые 50 метров от горизонтального троса (его называют «хребтиной») отходят вертикальные поводцы с крючками на конце. Один ярус может состоять из 2000 и более крючков. На крючки насаживают наживку — мелкую мороженную рыбку. Донный ярус не удерживается на плаву, а спускается вертикально вниз. Ярусники, в свою очередь, разделяются по размерам на *автономные суда* и на *бортовые боты*. Первые являются *промысловыми судами* средних размеров. Их водоизмещение достигает 1000 т. Водоизмещение вторых редко превышает 300 т.

Яхта

1. *Парусное, парусно-моторное* или *моторное судно*, предназначенное для водного спорта и прогулок. Спортивные *парусные яхты* различают по конструкции корпуса, площади парусов, наличию киля или шверта. Морские *яхты* делают с постоянными балластными киллями.
2. Правительственные суда для высокопоставленных лиц и гостей.



Яхта XVII в.

КРАТКИЙ МОРСКОЙ СЛОВАРЬ

А

Абордаж – прием ведения морского боя. Корабли сходились борт о борт, сцеплялись, и начинался рукопашный бой.

Аппарель (от франц. *appareil* – въезд) – устройство в носовой части корабля для схода личного состава и воен. техники.

Апсель – парус, до 1076 г. изготовляли треугольным, а позднее четырехугольным.

Ахтерпик (от голланд. *achterpiek*) – крайний кормовой отсек судна для хранения запаса воды, водного балласта.

Ахтерштевень (от голланд. *achtersteven*) – кормовая оконечность судна, составляющая продолжение киля, в виде рамы. Опора для руля, а на одновинтовом судне – и для кормового конца гребного вала.

Б

Бак (от голланд. *bak*) – носовая надстройка судна для защиты верхней палубы от заливания встречной волной, для улучшения мореходных качеств и повышения непотопляемости (закрытый бак), размещения служебных помещений. На баке находятся якорное и швартовное устройства.

Бакс (от голланд. *bakkes* – лицо, морда) – серповидная деталь набора корпуса деревянного судна, соединяющая киль с наружным брусом (водорезом) форштевня.

Бакистаг (от голланд. – *bakstag*) – 1. Курс парусного судна при попутно-боковом ветре, когда угол между продольной осью судна и направлением ветра больше 90 и меньше 180°. 2. Трос для крепления судовых мачт, дымовых труб и т. д.

Балласт (от голланд. – *ballast*) – груз (вода, песок и т. д.), помещаемый на судно для улучшения его мореходных качеств.

Баллер (от англ. *barrel* – вал, цилиндр) – вал, жестко соединенный в нижней части с пером руля, а в верхней – с румпелем. Служит для передачи создаваемого румпелем крутящего момента, необходимого для перекладки руля и удержания его в заданном положении.

Бальзовое дерево (бальса) – растение семейства бомбаксовых в Юж. и Центр. Америке. Древесина легкая (легче пробки).

Балясина – точеный реек, служащий ступенькой у штурмтрапа.

Банка – деревянная доска, служащая одновременно для укрепления шлюпки и сиденья для крепления; место между двумя смежными бортовыми орудиями на парусных кораблях.

Бархоут (от голланд. *barghout, bergen* – охранять, *hout* – дерево) – утолщенные пояса наружной обшивки деревянного судна.

Батоксы (от голланд. *buttock* – толстый конец, край) – кривые теоретического чертежа, получаемые от пересечения поверхности судна плоскостями, параллельными диаметральной плоскости судна.

Башмак – деревянное или металлическое гнездо, служащее местом упора для мачт, стрел, пиллерсов, шлюпбалок и т. д.

Бегин – термин, относящийся к нижнему рею бизань-мачты, к его брасам и топенантам (бегибрас, бегин-топенант).

Бейфут – обшитый кожей кусок троса, удерживающий рею или гафель в обхват у мачты или стеньги.

Бизань – на бизань-мачте четырехугольный косой парус, верхнюю шкаторину которого шнуруют к гафелю, а нижнюю растягивают по гику бизань-мачты. Слово «бизань» прибавляется к названиям всех частей рангоута, такелажа и парусов, крепящихся на бизань-мачте.

Бикгед – переборка в носовой части парусных судов, у которых бак не доходит до форштевня.

Бимсы (от англ. *beam* – бревно, балка), поперечные балки, поддерживающие настил палубы. Связывая противоположные бортовые ветви шпангоута, придают судну поперечную прочность, жесткость палубам, распределяют палубную нагрузку на борта, переборки и т. д. Расстояние между бимсами кратно шпации.

Битенг (от голл. *beting*) – стальная или чугунная тумба на палубе судна для закрепления буксирного троса или якорного каната. Якорная цепь обносится вокруг битенга, что уменьшает скорость отдачи якоря.

Блинд – прямой парус на блинда-рее под бушпритом до XVIII в.

Блоки – простейшие механизмы, служащие для подъема тяжестей и парусов. Бывают трех видов: металлические, деревянные с оковкой, деревянные без оковки.

Боканцы – старинное название шлюпбалок.

Бомбарда – одно из первых арт. орудий применявшееся в XIV–XVI вв.

Брамсель – третий прямой снизу парус.

Брам-стенг – рангоутное дерево, служащее продолжением стеньги и идущее вверх от нее.

Брасы – снасти бегучего такелажа, укрепленные на ноках реев и служащие для поворачивания реев в горизонтальной плоскости.

Брашпиль (от голланд. *braadspil*) – судовая якорная машина с горизонтальным валом для подъема якорей.

Бугель (от голланд. *beugel*) – металлическое кольцо, набитое на части рангоута. Служил для скрепления частей рангоута, либо для крепления к ним блоков, такелажа.

Буй (от голланд. *boei*) – плавучий знак (поплавков) для ограждения опасных для судоходства мест, обозначения фарватеров или местонахождения каких-либо предметов. Может иметь световые, звуковые или радиосигнальные устройства.

Буйреп (от голланд. *boeireep*, *boei* – буй, *reep* – трос) – стальной трос, которым соединен буй, указывающий место стоянки судна на рейде, с биделем мертвого якоря или сигнальный с затонувшей ПЛ.

Бушприт (от англ. *bowsprit*) – горизонтальный или наклонный брус, выступающий за форштевень судна. Служит для отнесения центра парусности от центра тяжести судна, крепления фок мачты, увеличения вращательной силы кливера. Продолжение бушприта – утлегарь.

В

Ванты (от голланд. *want*) – снасти судового стоячего такелажа, укрепляющие мачты, стеньги и брам-стенг. Расположены с боков и сзади мачт.

Ватер-бакиштаги – снасти стоячего такелажа бушприта.

Ватервейсы – толстые деревянные брусья палубного настила, идущие по бортам вдоль судна. Служат для продольного крепления судна и стока воды.

Ватер-вулинг – крепление бушприта с форштевнем.

Ватерлиния (от голланд. *water* – вода и *lijn* – линия) – линия соприкосновения спокойной поверхности воды с корпусом плавающего судна. Грузовая ватерлиния совпадает с поверхностью воды при полной загрузке судна и соответствует максимально допустимой в эксплуатации осадке.

Верп (от голланд. *werpen* – бросать, кидать) – легко заводимый якорь на судне, использующийся в аварийных ситуациях, например, для самостоятельного снятия судна с мели.

Волноотвод (или волнорез) – стальной лист в носовой части судна для предохранения палубы от заливания водой во время хода.

Вооружение судна – совокупность элементов оснастки парусного судна.

Ворон – перекидной мостик с крюком на конце, которым цеплялись за палубу или борт корабля противника при abordage. Первое упоминание о применении относится ко времени Пунических войн 264–146 г. до н.э.

Выбленки – ступеньки вант, по которым команда взбегают по марсам или реям для установки или уборки парусов.

Вымбовка – деревянный рычаг для вращения шпиля вручную.

Выстрел – рангоутное дерево (метал. балка), прикрепленное к борту судна шарнирным соединением. Служит для разноса шкотов или другого такелажа, крепления и постановки шлюпок, катеров во время якорной стоянки. На ходу убираются к борту.

Вьюшка тросовая – барабан с дисками и зубчатой передачей; предназначенный для наматывания троса и его хранения на судах.

Г

Гак – стальной крюк, применяемый для разных целей.

Галс (от голланд. *hals*) – курс судна относительно ветра. Различают левый и правый. Отрезок пути судна от поворота до поворота при зигзагообразном движении.

Гардель – снасть бегучего такелажа на судах с прямым парусом, служащая для подъема нижних реев или гафелей.

Гафель (от голланд. *gaffel* – вилы) – наклонный рей, закрепляемый подвижно под углом на верхней части мачты. Служит для подъема флага и сигналов; на парусных судах к гафелю крепят верхнюю кромку косого паруса.

Гельмпорт – отверстие в корме судна, через которое проходит баллер (ось) руля.

Гик – рангоутное горизонтальное дерево на мачте, по которому растягивают нижнюю шкаторину трисселя или бизани.

Гика-топенант – снасти на конце гика, поддерживающие его в горизонтальном положении.

Гика-шкот – крепится на нок гика для постановки гика с растянутым по нему парусом в положения, необходимые при различных курсах парусного судна.

Гитовы – снасти бегущего такелажа для уборки прямых парусов, подтягивания задней шкаторины к гафелю, к середине рея их шкотовых углов на косых парусах.

Гребной вал – ось, вращающая гребной винт.

Грот – четырехугольный прямой парус. Самый нижний на грот-мачте.

Д

Дедвейт (от англ. *deadweight*) – полная грузоподъемность судна (полезный груз, судовые запасы и экипаж). Основная эксплуатационная характеристика морского судна измеряемая в весовых метрических тоннах.

Дейдвуд (от англ. *deadwood* – мертвое дерево) – кормовая подводная часть судна между килем и ахтерштевнем.

Дейдвудная труба – металлическая труба для вывода из корпуса судна наружу гребного вала.

Дек (от англ. *deck*) – палуба парусного судна. По количеству деков, не считая верхней открытой палубы, ппрксные суда делились на двух-и трехдечные.

Дельные вещи (от голланд. *deel* – часть) – общее название частей и деталей оборудования судна: рамы, клюзы, кнехты, трапы и пр.

Дельфин – устройство для разрушения палубы и днища корабля противника, применявшееся в древней Греции. Представляло собой тяжелый груз, выполненный в форме тела дельфина, подвешенный на специальной балке, выступавшей перпендикулярно борту судна.

Дирик-фал – снасть бегучего такелажа для подъема нокового конца гафеля.

Драйвер – четырехугольный парус, закрепленный на драйв-рее. Поднимался при слабом ветре.

Драйреп – снасть для подъема марса-рея.

Е

Единорог (назв. от изображения на стволе единорога, части герба графов Шуваловых) – старинное русское длинное гладкоствольное артиллерийское орудие. Имелись на вооружении русского флота в XVIII–XIX вв.

Ж

Живучесть – способность (корабля) судна противостоять воздействию сил ветра и волн, пожаров, оружия противника, а при повреждениях – сохранять и восстанавливать (полностью или частично) мореходность и боевые качества. Важнейшие элементы – непотопляемость и остойчивость судна (корабля).

К

Каботаж (от франц. *cabotage*) – судоходство между портами одной страны. Различают большой каботаж (между портами разных морей, например Балтийского и Черного) и малый каботаж (между портами одного или двух смежных морей, например, Черного и Азовского). **Каземат** (от франц. *casemate*) – бронированное помещение на кораблях для хранения (или размещения) и защиты боезапаса, а также артиллерийских орудий.

Камбуз (от голланд. *kombuis*) – судовая кухня.

Киль (от голланд. *kiel* и англ. *keel*) – балка, проходящая посередине днища судна от носовой до кормовой оконечности.

Кильсон – продольная связь, соединяющая днищевые части шпангоутов на судах с одним дном.

Кип – желоб для направления или проводки троса.

Кливер (от голланд. *kluiver*) – треугольный парус между носовой фок-мачтой и бушпритом. На парусных судах бывает до четырех кливеров.

Княвдигед – выдающаяся вперед верхняя часть водореза, старинного парусного судна, украшенная резной фигурой.

Кокпит (от англ. *cockpit*) – углубленное открытое помещение в средней или кормовой части палубы для рулевого и пассажиров (на катерах и парусных яхтах).

Комингс (от англ. *coamings*) – окаймления отверстий в палубах судна (корабля), грузовых и сходных люков, выполненные из стальных листов или деревянных брусьев, и предотвращающие попадание забортной воды внутрь корпуса.

Корма – задняя часть судна (корабля), простирающаяся от ахтерштевня до ближайшего люка или конца кормовой надстройки.

Кофель-нагель – болт для наворачивания на него снасть.

Кофель-планка – брус или планка с гнездами для кофель-нагелей.

Коффердам (от англ. *cofferdam*) – узкий непроницаемый для воды и газов отсек на судне (например, отделяющий жилые помещения от цистерн с нефтепродуктами).

Кринолин – нависающая за кормой судов (кораблей) часть палубы, укрепленная на кронштейнах. Предохраняет руль (или рулевое устройство) от повреждений.

Крюйсель-рей – второй снизу рей на бизань-мачте. К нему привязывают парус называемый крюйселевый.

Л

Латинское вооружение – треугольные паруса. Один из древнейших видов парусного вооружения дошедший до наших дней без изменений.

Лацпорт – герметически закрывающийся в верхней части борта судна (корабля), используемое для погрузки (выгрузки) грузов и служащее в качестве портов артиллерийских орудий (или других видов оружия).

Леерное устройство (от голланд. *leier*) – ограждение (тросовое, из металлических труб и пр.) на судне вдоль бортов, вокруг люков и т. д.

Ликтрос – мягкий трос, которым обшивают кромки парусов.

Лисели – добавочные паруса на судах с прямым парусным вооружением, устанавливающиеся только на фок-и грот-мачтах.

Лонга-салинг – два деревянных бруса служащие основой марса или салинга.

М

Марс (от голланд. *mars*) – площадка в верхней части мачты для, установки прожекторов, навигационных и др. приборов; на парусных судах для управления парусами, разноса стень-вант и наблюдения.

Марсель – прямой парус, между марса-реем и нижним реем, у судов с прямым вооружением. На фок-и грот-мачтах второй снизу, на бизань-мачте первый снизу.

Мартин-гик – рангоутное дерево укрепленное вертикально под бушпритом для разноса стоячего такелажа утлегарь-штагов.

Мачта (от голланд. *mast*) – вертикальная металлическая или деревянное рангоутное дерево, установленное в диаметральной плоскости судна. К мачте крепят грузовые стрелы, судовые огни и т. д. На парусных судах мачты – основа всего рангоута и парусного вооружения. Носовая мачта на них называется фок-мачтой, вторая (следующая за ней) – грот-мачтой, а третья – бизань-мачтой. На судах (кораблях) с механическим двигателем, как правило имеются только фок- и грот-мачты.

Мидель – вертикальная поперечная плоскость, делящая судно (корабль) на две части и указывающая на его самое широкое место.

Мореходные качества – совокупность характеристик судна или корабля (непотопляемость, остойчивость, плавучесть, управляемость и ходкость), определяющих его способность совершать безопасное плавание в неблагоприятных метеорологических условиях.

Мортира (от голланд. *mortier*) – артиллерийское короткоствольное орудие для навесной стрельбы. Применялась с XV до середины XX вв. В основном против береговых оборонительных сооружений.

Мостик – 1. Огражденная часть палубы верхней рубки, где расположены приборы управления судном (компас, пеленгатор, посты связи и наблюдения). 2. Переход над верхней палубой вдоль судна (обычно танкера) для сообщения между надстройками.

Н

Набор корпуса судна – остов или каркас судна (корабля), состоящий из различных взаимосвязанных между собой продольных (стрингеров) и поперечных (шпангоутов и бимсов) балок, придающих корпусу заданную форму и служащих для крепления обшивки.

Нагель (от нем. *nagel*) – деревянный или железный стержень для скрепления частей конструкции.

Надстройки – помещения судна (корабля), расположенные выше главной палубы судна.

Найтов – соединение двух или нескольких рангоутных деревьев, концов двух тросов или троса с рангоутным деревом с помощью отрезка троса путем их обвивания.

Нок – концы всех реев.

Нос судна – носовая часть судна (корабля), простирающаяся от форштевня до ближайшего люка или начала носовой надстройки.

О

Обводы – внешние очертания корпуса судна. Различают острые и тупые обводы. От формы обвода зависят многие эксплуатационные качества судна (корабля).

Обнос – ограждение устройств, выступающих за габариты корпуса речного судна. Площадки обноса, поддерживаемые кронштейнами, служат продолжением палубы.

Обшивка – водонепроницаемая оболочка корпус, которая вместе с поддерживающим ее набором образует борта, днище и оконечности судна (корабля).

Осадка судна – вертикальное расстояние от ватерлинии до нижней точки корпуса.

Оснастка – весь стоячий и бегущий такелаж судна (корабля).

Отсеки – пространство в корпусе судна (корабля), ограниченное по длине сплошными (как правило, водонепроницаемыми) поперечными переборками, а по ширине – бортами или сплошными (как правило, водонепроницаемыми) переборками.

П

Папирус (от латин. *papyrus* или от греч. *papyrus*) – африканское высотой до 5 м многолетнее растение семейства осоковых.

Пиллерс (от англ. *pillars* – колонна, столб), вертикальная стойка, служащая опорой для палубы судна.

Планиширь (от англ. *planksheer*) – 1. Деревянные или металлические перила поверх судового леерного ограждения или фальшборта. 2. Деревянный брус с гнездами для уключин, идущий по бортам шлюпки и покрывающий верхние концы шпангоутов.

Платформа (от франц. *plate-forme*, от *plat* – плоский и *forme* – форма) – возвышенная площадка, помост или вращающаяся часть станка артиллерийского орудия.

Погонное орудие – орудие на парусных судах, установленное для ведения огня прямо в нос и в коорму.

Поясья – продольные ряды наружной обшивки корпуса судна (корабля) состоящие из отдельных листов. Соединение листов одного ряда называется стыками, а рядов обшивки между собой – пазами. Различают днищевые, скуловые и бортовые полосья. верхний ряд бортовой обшивки называют ширстрекром.

Р

Ракса – железная скоба, движущаяся по штагу и тянущая за собой шкаторину треугольного паруса (стакселя и кливера).

Рангоут (от голланд. *rondhout* – круглое дерево) – 1. Совокупность круглых деревянных или металлических трубчатых (мачты, стеньги, утлегарь, реи, гафели и пр.) конструкций, предназначенных для постановки и несения парусов. 2. Как правило, металлические трубчатые конструкции, предназначенные для размещения судовых огней, антенн, крепления грузоподъемных средств и т.д.

Редан – уступ на днище быстроходного судна (корабля) или на корпусах поплавков гидросамолетов, снижающий сопротивление воды в режиме глиссирования (скольжения по поверхности воды).

Рей (или *рея*, от устар. голланд. *рее*) – круглое веретенообразное рангоутное дерево, суживающееся к обоим концам (нокам), которое крепится горизонтально к мачтам (стенгам) при помощи бейтфута. Служат для установки антенн и подъема сигналов, а на парусных судах – для крепления прямых парусов и управления ими.

Рубка (от голланд. *roef* – каюта) – закрытое служебное помещение (рулевое, штурманское и другие), размещенное на главной палубе или надстройках судна (корабля), не доходящие до наружных бортов.

Руль (от голланд. *roer*) – плоскость, поворачивающаяся вокруг вертикальной оси, размещенная в кормовой подводной части судна (корабля), служащая для удержания судна (корабля) на курсе, а также для его поворотов на ходу.

Румпель (от голланд. *roerpen*, от *roer* – руль и *pen* – шпенек) – рычаг на верхней части оси руля, служащий для переключивания (поворота) руля на судах (кораблях).

Рында (от англ. *ring the bell* – звони в колокол) – особый бой (звон) в судовой колокол. В полдень – момент начала очередной вахты (до середины XIX в. на судах сутки начинались в полдень) отбивали три склянки (удара). В течение одной вахты (равна четырем часам) отбивали склянки в следующем порядке: по истечении получаса – один удар; часа – два удара и так до восьми ударов. Рынду на судах (кораблях) начали использовать с XIII в. (по английским источникам), а в российском флоте – с XVII в.

С

Сикомор (библейская смоковница) – дерево со съедобными плодами и прочной древесиной из рода фикусовых, распространенное в восточной Африке.

Скула – участок перехода подводной части корпуса судна (корабля) от борта к днищу.

Снофу – египетский фараон, основатель IV династии, правивший около конца XXVIII – начала XXVII вв до нашей эры. В более поздней египетской традиции был прославлен как могучий и справедливый царь, идеал правителя. Много воевал на Синайском полуострове, где оставил ряд своих рельефных надписей и изображений на скалах, впоследствии почитался как местное божество. Достроил ступенчатую пирамиду последнего фараона III династии Хуни III и возвел две пирамиды: одну с надломленными (меняющими угол наклона у середины) гранями и другую – впервые правильной геометрической формы.

Спардек – верхняя легкая палуба от форштевня до ахтерштевня, расположенная выше главной палубы или палуба средней надстройки.

Стабилизатор (от латин. *stabilis* – устойчивый) – горизонтальная жемткая конструкция ПЛ, обеспечивающая устойчивость ее движения на переднем ходу в подводном положении.

Стаксель – треугольный парус, расположенный между фок-мачтой и бушпритом.

Стеньга (от голланд. *steng*) – рангоутное дерево, являющееся продолжением мачты, и на парусных кораблях служащее для крепления парусов. Продолжением стеньги является брам-стеньга, а брам-стеньги – бом-брам-стеньга. На современных судах (кораблях) с механическим двигателем стеньга служит для крепления радиоантенн, сигнальных реев и судовых огней.

Степс – деревянное или металлическое гнездо, куда встается мачта своим шпором.

Стрингер (от англ. *stringer* – привязывать, скреплять) – продольное ребро жесткости корпуса судна (корабля), идущее по всей его длине.

Строй корабля – строго определенное расположение кораблей относительно друг друга при совместном плавании и боевом маневрировании. Различают строи пеленга (корабли располагаются на линии, проходящей под углом к курсу ведущего корабля), фронта (располагаются на линии перпендикулярно курсу) и др.

Т

Талреп – приспособление для обтягивания слабины стоячего такелажа, лееров, штуртросов, крепления по-походному различных предметов на палубе и т.д. Различают винтовые и тросовые талрепы.

Такелаж (от голланд. *takelage*) – совокупность всех снастей для крепления рангоута, управления парусами, грузоподъемных работ. Различают стоячий (ванты, штаги и пр.) и бегучий (фалы, шкоты и пр.) такелаж.

Таран – заостренный выступ в носовой части корабля или выдающаяся часть форштевня для нанесения удара по кораблю противника.

Твиндек – межпалубное расстояние.

Теоретический чертеж судна – графическое изображение наружных очертаний судна (корабля) в трех взаимно перпендикулярных проекциях: диаметральной; мидель-шпангоута и основной. Сечение судна (корпуса) плоскостями, параллельными диаметральной называют батоксами, параллельными мидель-шпангоуту – теоретическими шпангоутами (теорией), а параллельными основной – теоретическими ватерлиниями (полуширотой).

Топ – верхний конец всякого вертикального рангоутного дерева.

Топenanты – снасть бегучего такелажа, служащая при прямом парусном вооружении для поворачивания рея в вертикальной плоскости и поддержания его ноков, а при косом парусном вооружении – для поддержания нока гика, а также его подъема или спуска.

Топсель – небольшой треугольный или трапециевидный парус, поднимающийся между стеньгой и гафелем на барках, баркентинах и шхунах.

Транец (от англ. *transom*) – плоский срез кормы шлюпки, яхты или другого судна (корабля).

Трап (от голланд. *trap*) – 1. Веревоочная, деревянная или металлическая судовая (корабельная) лестница, предназначенная также для сообщения между судами (кораблями). 2. Веревоочная,

деревянная или металлическая лестница, называемая шторм-трапом, предназначенная для подъема на борт судна (корабля).

Трисель – косой четырехугольный парус.

Трюм (от голланд. *truim*) – самое нижнее помещение на судне (корабле) между палубой и днищем. Разделяются на грузовые, машинные и т.д.

У

Узел – внесистемная единица для определения скорости судна. один узел соответствует одной морской миле, пройденной судном (кораблем) в один час или 1,852 км/ч или 0,514 м/сек.

Узлы морские – временное соединение двух гибких тросов или троса с каким-либо предметом. Свойствами морских узлов являются повышенная надежность соединения с усилением натяжения троса и устранение зажима петель при снятии нагрузки (что позволяет легко развязать узел). Наиболее широко распространены следующие морские узлы: беседочный; шкотовый; выбленочный; восьмерка; удавка; плоский; шлюпочный; кошачьи лапки; рыбацкий штык; стопорный и штык с двумя шлагами.

Уключина – принадлежность гребного судна для упора весла при гребле.

Утлегарь – рангоутное дерево, продолжение бушприта.

Ф

Фал (от голланд. *val*) – трос, веревка – снасть бегучего такелажа, используемая для подъема парусов и т.д.

Фальконет (от итал. *falconetto*) – название артиллерийского орудия калибром от 45 до 100 мм, использовавшееся армиями и флотами европейских государств в XVI–XVIII вв.

Фальшборт (от нем. *falschbord* – ложный борт) – продолжение бортовой обшивки судна (корабля) выше верхней палубы. Служит для ограждения палубы от наката на нее волн. Для стока воды в фальшборте устраивают отверстия (штормовые портики или шпигаты).

Фальшкиль – брус из твердого дерева или металлическая полоса, прикрепленная к нижней кромке киля либо к днищу судна (корабля), защищающая киль или обшивку от повреждений в случае касания грунта.

Фарватер (от голланд. *vaarwater*, от *varen* – плавать и *water* – вода) – безопасный в навигационном отношении проход по водному пространству. Обозначают бакенами, буями, створными знаками и пр.

Флагишток (от голланд. *vlaggestok*) – вертикальный шест для подъема флага.

Флот (от франц. *flotte*) – совокупность судов (кораблей) определенного назначения (транспортный флот, промысловый флот, военный флот и т.д.), типа (парусный флот, галерный флот, дизельный флот) или района дислокации (например, Тихоокеанский флот) и др.

Фок – прямой парус самый нижний на фок-мачте.

Форпик (от англ. *forepeak* или голланд. *voorpiek*) – крайний носовой отсек судна, где обычно размещается цистерна для водяного балласта.

Форштевень (от голланд. *voorsteven*) – брус по контуру носового заострения судна; в нижней части соединен с килем.

Ш

Шверт – выдвижной киль.

Шверцы – щиты в виде овальных крыльев (плавников), спускающихся в воду и закрепленные снаружи бортовнебольших парусных судов. Служат для уменьшения крена и дрейфа.

Шканцы – часть верхней палубы на парусных судах (кораблях) между грот-и бизань-мачтами. Считались наиболее почетным местом.

Шкаторина – кромка паруса, обшитая ликтросом.

Шкафут – 1. На деревянных военных парусных кораблях доски для перехода с корабля на корабль. 2. Пространство на верхней палубе военного корабля между фок-и грот-мачтами.

Шкипер (от датского *skipper* – корабельщик) – 1. До начала XX века судоводитель морских торговых судов. 2. Капитан несамостоятельного судна в речном транспортном и промысловом флотах.

Шкот (от голланд. *schoot*) – снасть (трос) судового бегучего такелажа для управления парусами.

Шлюпбалки – стальные прямые или изогнутые балки с таями для спуска (подъема) шлюпок на воду.

Шпангоут (от голланд. *spanthout*) – поперечное ребро жесткости бортовой обшивки судна (корабля) между днищем и палубой.

Шпигат (от голланд. *spiegat*) – отверстие в палубе судна для удаления воды за борт.

Шпритовое вооружение – парусное вооружение небольших судов и шлюпок, состоящее из четырехугольного паруса, передняя шкаторина которого пришнуровывается к мачте.

Шток – шест специального назначения.

Штурвал (от голланд. *stuurgewiel*) – орган управления судном.

Я

Якорь – приспособление для удержания судна (корабля) или другого плавучего средства на месте. Соединяется с судном (кораблем) якорной цепью. Держащая сила якоря в среднем в 10–12 раз больше его веса. По конструкции различают якоря двурогие, однорогие (ледовые), безрогие(мертвые), с неподвижными и поворотными лапами и др.

ОСНОВНЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

| | | | |
|---------|---|-------|---|
| АБ | – аккумуляторная батарея | ОМП | – оружие массового поражения |
| АСУ | – автоматизированная система управления | ПА | – подводный аппарат |
| АЭУ | – атомная энергетическая установка | ПБУ | – плавучая буровая установка |
| ВВР | – водо-водяной реактор | ПВО | – противовоздушная оборона |
| ВЛ | – ватерлиния | ПКО | – противокатерная оборона |
| ВМБ | – военно-морская база | ПЛ | – подводная лодка |
| ВМС | – Военно-Морские Силы | ПЛА | – подводная лодка атомная |
| ВМФ | – Военно-Морской Флот | ПМ | – плавучий маяк |
| ВРШ | – винт регулируемого шага | ПМО | – противоминная оборона |
| ВФШ | – винт фиксированного шага | ППБУ | – полупогружная плавучая буровая установка |
| ВЦ | – вычислительный центр | ПРО | – противоракетная оборона |
| ГАС | – гидроакустическая станция | ПТА | – паротурбинный агрегат |
| ГЛС | – гидрологическая станция | ПТУ | – паротурбинная установка |
| ГСМ | – горюче-смазочные материалы | ПУ | – пусковая установка |
| ГКП | – главный командный пункт | РЛС | – радиолокационная станция |
| ГТД | – газотурбинный агрегат | РНС | – радионавигационная система |
| ГТЗА | – главный турбозубчатый агрегат | РПКСН | – ракетный подводный крейсер стратегического назначения |
| ГЭУ | – главная энергетическая установка | РЭБ | – радиоэлектронная бомба |
| ДВК | – десантно-высадочный катер | СВП | – судно на воздушной подушке |
| ДРК | – двигательно-рулевой комплекс | СВВП | – самолет вертикального взлета и посадки |
| ЗКП | – запасной командный пункт | СДПП | – судно с динамическим принципом поддержания |
| ЗИП | – запасные инструменты и приспособления | СПБ | – стационарная буровая установка |
| ЗРК | – зенитный ракетный комплекс | СПБУ | – самоподъемная плавучая буровая установка |
| ЗУР | – зенитная управляемая ракета | СПК | – судно на подводных крыльях |
| инд. с. | – индикаторная сила | СРЗ | – судоремонтный завод |
| к.-адм. | – контр-адмирал | СРТМ | – средний рыболовный траулер морозильный |
| КВЛ | – конструктивная ватерлиния | ТЗА | – турбозубчатый агрегат |
| КП | – командный пункт | ТС | – трубоукладочное судно |
| КПД | – коэффициент полезного действия | уз | – узел |
| ЛА | – летательный аппарат | УРО | – управляемое ракетное оружие |
| л/с | – личный состав | ЭВМ | – электронная вычислительная машина |
| МКО | – машинно-котельное отделение | ЭУ | – энергетическая установка |
| МО | – машинное отделение | ЯО | – ядерное оружие |
| НИР | – научно-исследовательские работы | | |
| НИС | – научно-исследовательское судно | | |
| НП | – наблюдательный пункт | | |
| ОВР | – охрана водного района | | |
| ОКР | – опытно-конструкторские работы | | |

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Ашрашиан Э. А.* Героические корабли (очерки). 2-е изд. доп. Одесса, Маяк, 1980.
- Белавенец П. И.* Значение флота в истории России. СПб., Якорь, 1909.
- Белавенец П. И.* Материалы по истории русского флота. М., Военмориздат, 1940.
- Белавенец П. И.* 200-летие русского флота. СПб., 1896.
- Бескровный Л. Г.* Хрестоматия по русской военной истории. М., 1947.
- Бестужев Н. А.* Опыт истории русского флота. Л., Судпромгиз, 1961.
- Богатырев И. В.* Главные адмиралтейские верфи России. Судостроение, №2 11, 1979.
- Боголюбов Н.* История корабля. М., тип. Снегирева, 1880.
- Богославский И. О.* О купеческом судостроении в России. СПб., 1859.
- Болгурцев Б. Н.* К неизвестным берегам. Л., Лениздат, 1990.
- Большая Советская энциклопедия. М., Советская энциклопедия, 1986–1989.
- Быховский И. А.* Корабельных дел мастера. Л., Судостроение, 1961.
- Боевая летопись ВМФ, 1941–1942 гг. М., Воениздат, 1983.
- Вайнер Б. А.* СФ в ВОВ. М., Воениздат. 1964.
- Вахтин В. В.* Краткий морской словарь. СПб., 1874.
- Веселаго Ф. Ф.* Очерки русской морской истории. СПб., 1875.
- Веселаго Ф. Ф.* Краткая история русского флота. 2-е изд. М–Л., 1939.
- Висковатов А.* Краткий исторический обзор морских походов русских и мореходства их вообще. СПб., 1864.
- Годлевский Г. В., Гречанюк Н. М.* Походы боевые. М., Воениздат, 1966.
- Гришин Ю. А.* История мореплавания. М., Транспорт, 1972.
- Гуляш Ш.* Парусники. ООТ «Лилы», Минск, 1996.
- Военно-морской словарь. М., Военное издательство, 1990.
- Дмитриев В. И.* Атакуют подводники. М., Воениздат, 1973.
- История Русско-японской войны 1904–1905 гг./ под редак. И. И. Ростунова. М., Наука, 1977.
- И. фон Фиркс.* Суда викингов. Л. Судостроение, 1982.
- Кабанов С. И.* На дальних подступах. М., Воениздат, 1971.
- КБФ в ВОВ 1941–1945 гг. М., Наука. 1981.
- Корабли-герои. Сост. А. С. Елкин. М., изд. ДОСМФ, 1976.
- Крылов А. Н.* Мои воспоминания. 8-е изд. стереотип. 7-му. Л., Судостроение, 1984.
- Лебедев Д. М.* Русское мореплавание до XIX в. М., Воениздат, 1953 г.
- Левченко Б. П.* В кильватер без огней. Л. Лениздат. 1981.
- Мавродин В. В.* Начало мореходства на Руси. Л. издат. ЛГУ. 1949.
- Магидович И. П.* Очерки по истории географических открытий. М., Просвещение, 1967.
- Митрофанов В. П.* Школы под парусами. Л., Судостроение, 1989.
- Морской сборник / журнал. СПб., 1865–1996.
- Морской энциклопедический словарь. Под редакцией В. В. Дмитриева. Л., Судостроение, 1991.
- Обзор заграничных плаваний судов русского военного флота с 1850 по 1868 г. Т. I и II. СПб., 1871.
- Очаков В. И., Большаков Н. В.* Боевой путь Советского ВМФ. 3-е изд. доп. М., Воениздат, 1974.
- Олонский В.* Корабль. М., Молодая гвардия. 1950.
- Раздолгин А. А.* Кронштадтская крепость. Л., Стройиздат, 1988.
- Снисаренко А. Б.* Властители античных морей: М., Мысль, 1986.
- «Судостроение» / журнал. Л.–СПб., 1936–2008.
- Сырмай А. Г.* Корабль: его прошлое, настоящее и будущее. М., Наука, 1967.
- Яковлев И. И.* Корабли и верфи. Л., Судостроение, 1970.

ОГЛАВЛЕНИЕ

| | |
|---------------------------------|-----|
| От автора..... | 3 |
| А | 5 |
| Б | 18 |
| В | 53 |
| Г | 61 |
| Д | 79 |
| Е, Ж | 101 |
| З | 102 |
| И | 104 |
| К | 105 |
| Л | 165 |
| М..... | 181 |
| Н | 195 |
| О | 199 |
| П | 202 |
| Р | 231 |
| С | 237 |
| Т | 260 |
| У | 274 |
| Ф | 277 |
| Х..... | 282 |
| Ц..... | 284 |
| Ч..... | 284 |
| Ш, Щ..... | 285 |
| Э | 293 |
| Я..... | 299 |
| Краткий морской справочник..... | 300 |
| Основные сокращения..... | 309 |
| Список литературы..... | 310 |



Издательство «МОРКНИГА» – самый широкий ассортимент литературы для моряков всех уровней подготовки и специальностей, любителей истории флота, яхтсменов, судоводителей-любителей, судомodelистов, а также:

- Морские сувениры и подарки
- Морские программы на CD
- Морские знаки и форма одежды
- Морской магазин при издательстве
- Книги и другие товары почтой в любую точку мира
- Индивидуальный подход к каждому клиенту
- Интернет-магазины: www.morkniga.ru, www.centrmag.ru

125464 г. Москва, Пятницкое шоссе, д. 7, офис 1
тел./факс (495) 759-22-01, 754-33-32, 794-71-37
e-mail: morkniga@yandex.ru info@morkniga.ru www.morkniga.ru

Л.Б. Жданов

ПОЛНАЯ ЭНЦИКЛОПЕДИЯ КОРАБЛЕЙ и СУДОВ

Гл. редактор – Ю.В. Апальков
Компьютерная графика Ю.В. Апалькова
Верстка, дизайн С.Ф. Апальковой

Подписано в печать 15.06.2009 г.

Бумага офсетная. Формат 60 х 90/8. Гарнитура Times New Roman.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 39. Тираж 1500 экз. Заказ № 0911220.
125464, Москва, Пятницкое шоссе, д. 7, корп. 1.



Отпечатано в полном соответствии с качеством
предоставленного электронного оригинал-макета
в ОАО «Ярославский полиграфкомбинат»
150049, Ярославль, ул. Свободы, 97

