

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

Г79 **Гребенщикова, Галина Александровна.**
Линейный корабль «Виктори». Флагман адмирала Нельсона / Галина Гребенщикова. — Москва : Эксмо : Яуза, 2016. — 192 с. : ил. — (Война на море).
ISBN 978-5-699-91693-1

«Англия ожидает, что каждый исполнит свой долг» («England expects that every man will do his duty») — по приказу адмирала Нельсона этот сигнал был поднят на его флагмане — 104-пушечном линейном корабле «Victory» — перед началом Трафальгарского сражения, ставшего величайшим триумфом британского флота.

Сам Нельсон был смертельно ранен на шканцах «Виктори» в разгар абсордажного боя (пуля французского стрелка попала в эполет, пробила плечо и застряла в позвоночнике).

Национальный герой Великобритании погиб в возрасте 46 лет. Его флагман был младше своего адмирала всего на 6 лет, а в общей сложности HMS «Victory» оставался в строю более полувека (для сравнения: срок службы русских парусных кораблей редко превышал десять лет). И по сей день прославленный линкор хранится на вечной стоянке в старейшем морском доке Портсмута, став одним из самых посещаемых музеев Великобритании.

В новой книге ведущего историка флота вы найдете исчерпывающую информацию о строительстве, долгой службе и всех морских сражениях, в которых участвовал линейный корабль 1-го ранга «Виктори», — не только Трафальгарском, но и при острове Уэссан, мысе Спартель, мысе Сан-Висенте. Коллекционное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей, схем и фотографий.

УДК 94(410)''1805''
ББК 63.3(4Вел)

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА НА МОРЕ

Гребенщикова Галина Александровна

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «ВИКТОРИ»

ФЛАГМАН АДМИРАЛА НЕЛЬСОНА

Ответственный редактор *Л. Незвинская*

Художественный редактор *П. Волков*

Редактор *Л.И. Амирханов*

Технический редактор *И.И. Петрова*

Компьютерная верстка *А.С. Гребенщиков*

Корректор *М.А. Николаева*

ООО «Издательство «Яуза»

109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.

Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:

127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, корп. 3.

Тел. +7(495) 745-58-23.

E-mail: editor@yauza.moscow

ООО «Издательство «Эксмо»

123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел. 8 (495) 411-68-86.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Ресей, Зорге көшесі, 1 үй.

Тел. 8 (495) 411-68-86.

Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Тауар белгісі: «Эксмо»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша

арыз-талаптарды қабылдаушының

өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.

Тел.: 8(727) 2 51 59 89, 90, 91, 92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz

Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Сертификация туралы ақпарат сайтта: www.eksmo.ru/certification

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно
законодательству РФ о техническом регулировании
можно получить по адресу: <http://eksmo.ru/certification/>

Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 02.09.2016. Формат 84x108^{1/16}.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 20,16.

Тираж экз. Заказ



ISBN 978-5-699-91693-1



9 785699 916931 >



ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН
ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН
ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИН

СОДЕРЖАНИЕ

ГЛАВА ПЕРВАЯ

«В год славных побед? Только "Victory"»!	5
--	---

ГЛАВА ВТОРАЯ

Конструкция «Victory» и его вооружение	31
--	----

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

Парусное вооружение, артиллерия и нагрузка	89
--	----

ГЛАВА ЧЕТВЁРТАЯ

На театрах военных действий	141
---------------------------------------	-----

ПРИЛОЖЕНИЕ	178
----------------------	-----

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА.	190
---------------------------------	-----



ГЛАВА ПЕРВАЯ

«В год славных побед? Только "Victory"»!

Первой обязанностью нашего флота является
отыскание флота противника и его уничтожение
Сэр Джулиан Корбетт

Исторически так сложилось, что с линейным кораблем «Victory» связана целая эпоха становления Англии как сильнейшей морской державы. В течение длительного времени, ценой огромных усилий она решительно и бесповоротно вырывалась в лидеры, обгоняя на море другие государства Старого Света. Во второй половине XVII века Англия начала тяжелейшие войны с Голландией, которая никому не желала уступать своих позиций в торговом первенстве, в обладании морем, в праве контроля над основными водными коммуникациями.

Коммерческое соперничество Англии и Голландии резко обострилось в тот период, когда важными и стратегически значимыми предметами торговли, необходимыми для поддержания боеспособности парусных флотов, стали строевой лес, лён, пенька, железо, селитра, смола, порох. В эпоху колониальных захватов военные действия распространились на Атлантику, Северное море, Ост-и Вест-Индию, сделав их ареной ожесточенной борьбы за господство на море. Англо-голландские войны не прошли бесследно для обеих держав – их выдающие адмиралы существенно обогатили военно-морское искусство и привнесли в него важные новшества. Главным итогом того жесточайшего противоборства, закончившегося в пользу Англии, стало окончательное формирование принципов тактики и стратегии, правильного ведения морской войны.

Бесспорным законом стратегии британская военная элита признала достижение превосходства на море, будь то уничтожение неприятельских сил или перенесение войны к берегам противника. Согласно единому мнению высших морских чинов на перспективы действий флота, держава-победительница просто обязана не только разумно использовать, но и развить свою победу с максимальной выгодой для себя. В мирное же время,

считали они, правительство должно иметь наготове досконально разработанную и глубоко продуманную концепцию (военную доктрину) на случай очередной войны, где одним из центральных значился бы пункт о тщательной подготовке будущих театров военных



Адмирал Michiel de Ruyter 1607-1676 гг.
Гравюра XVII века



*Атака голландским флотом английских кораблей. Июнь 1667 г.
Худ. Pieter Cornelisz van Soest. National Maritime Museum, Greenwich.*

действий. Как английские, так и голландские моряки безоговорочно отдали приоритеты генеральному сражению, которое признавалось основной формой применения сил флота. В конце XVII века англичане определили для себя и некий национальный символ веры, неизменное кредо своей морской политики. Глобальные цели своего королевства они видели в перманентном, безраздельном господстве на море (Command of the sea), которое являлось главным условием закрепления окончательного успеха, обеспечения торговых и экономических интересов и национальной безопасности. А достигнуть подобного господства можно лишь единственным путем – дать (или навязать) противнику генеральное сражение и победить в нем. Но даже если и не удалось полностью уничтожить неприятельские морские силы, считали британские теоретики, то в любом случае победивший флот получит возможность в дальнейшем успешно решать поставленные перед ним задачи. Например, свободно оперировать у берегов противника, блокировать его порты, обстреливать побережье, разрушать верфи, гавани, приморские укрепления,

оказывать огневую поддержку сухопутным силам, высаживать десанты на территории врага и оккупировать его колонии. Противнику же, разбитому на море, не остается ничего иного, как прибегнуть к commercial destroy – крейсерской войне, да и то на колониальной периферии, далеко от главных театров военных действий.

Весьма оригинально по этому вопросу высказывался крупный морской историк XX века сэр Джулиан Корбетт. В отличие от большинства своих коллег по перу, он был убежден в том, что «нормальна не та обстановка, когда на море имеет место чье-либо господство, а когда на нем никто не господствует». Господство на море, говорил Корбетт, «не означает ничего, кроме контроля морских сообщений (коммуникаций), военных или торговых. Объект морской войны – это контроль сообщений, а не завоевание территории, как на суше».

В течение трех изнурительных войн голландские и британские флотоводцы окончательно выработали главное правило тактики в бою, которое гласило: надо уметь распорядиться своими силами так,



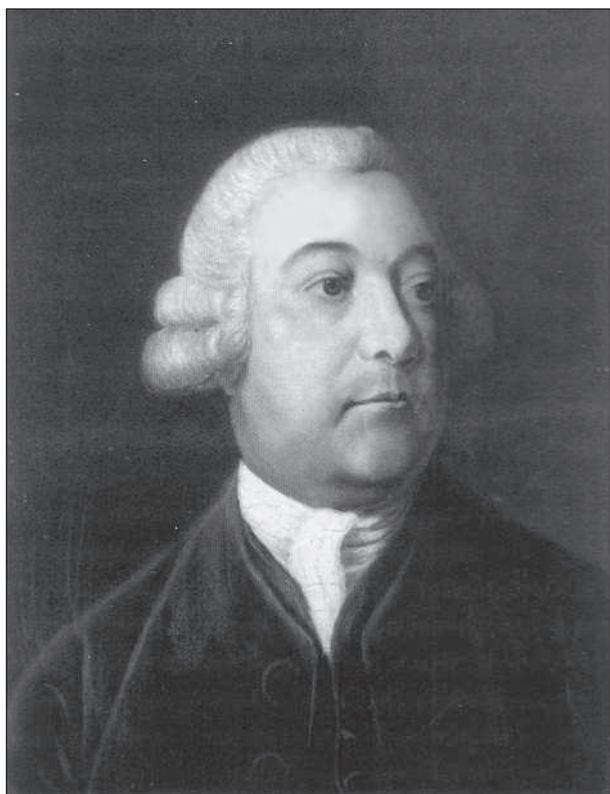
*«Royal Prince» в сражении 1–4 июня 1666 г.
Худ. Abraham Storck. National Maritime Museum, Greenwich.*

чтобы разбить равного или даже превосходящего в силах противника. Определили они и важнейшие тактические элементы эскадренного боя: сражение на ближних дистанциях, выигрывать ветер у неприятеля, держаться по возможности сомкнуто, взаимовыручка и помощь в бою. Большое значение придавалось искусству эволюций и маневрирования. В качестве наиболее сложного, можно даже сказать – амбициозного (а при хорошем выполнении еще и эффективного) маневра единодушно признавалась необходимость прорезать линию противника и поставить его в два огня. Моряки предпочитали сохранять наветренное положение, так как оно считалось самым выгодным, потому что позволяло всеми силами нападать на флот противника или отдельную его часть, прорезать линию и начинать бой на ближней дистанции.

Талантливый голландский адмирал М.-А. де Рюйтер вывел формулу идеального боевого строя, в который должен выстраиваться флот перед сражением: это линия сомкнутой кильватерной колонной в бейдевинд – так называемая линия де

баталии. Строй состоял из трех частей – авангарда, кордебаталии и арьергарда. Линия строя совпадала с линией курса, угол строя равнялся 180° , и корабли следовали за головным в колонне в кильватер друг другу на установленной дистанции. По правилам ведения боя, адмирал, командующий флотом, находился в центре кордебаталии.¹ Линия кильватерной колонной позволяла всем кораблям задействовать максимальную силу своей артиллерии, которой отводилась одна из решающих ролей. В линии де баталии меткость и скорость стрельбы на 90 процентов определяла исход всего сражения. Реализуя при стрельбе огневую мощь орудий одного борта и обрушивая сокрушительные залпы на суда противника, морские артиллеристы имели возможность прикрывать корпуса кораблей как наиболее уязвимые из-за их быстрой возгораемости. Чтобы во время боя не отвлекать команду от орудий, корабли несли только самые необходимые для управления паруса.

¹ В английском флоте кордебаталией командовал адмирал красного флага, авангардом – белого и арьергардом – синего флага.



*Thomas Slade, капитан флота в 1755-1770 гг.
National Maritime Museum, Greenwich.*

Линейная тактика в сражениях корабельных эскадр преобладала на протяжении всей эпохи существования парусного флота. Но в исторических анналах крупных морских операций встречаются случаи, когда флотоводцы отступали от традиционных правил и применяли иные тактические приемы, которые в конкретных обстоятельствах считали наиболее верными и результативными. Это происходило, например, когда командующий не хотел терять время на рутинные построения, а будучи на ветре, предпочитал стремительно приблизиться к застигнутому врасплох неприятелю и без промедления атаковать его.

Сокрушив основных соперников, Англия заняла лидирующее положение среди морских держав и начала интенсивно наращивать свою морскую мощь. Кроме того, офицерам и матросам упорно внушали мысль об их неизменном превосходстве над другими нациями, и насколько крепко эта мысль осела в их головах, наглядно свидетельствует случай, произошедший в послевоенные годы. Когда маленькая английская яхта потребовала, чтобы целая голландская эскадра, стоявшая в собственных водах, отсалютовала ей первой, Голландия немедленно

приступила к доведению количества линейных кораблей в своем флоте до 72 единиц!

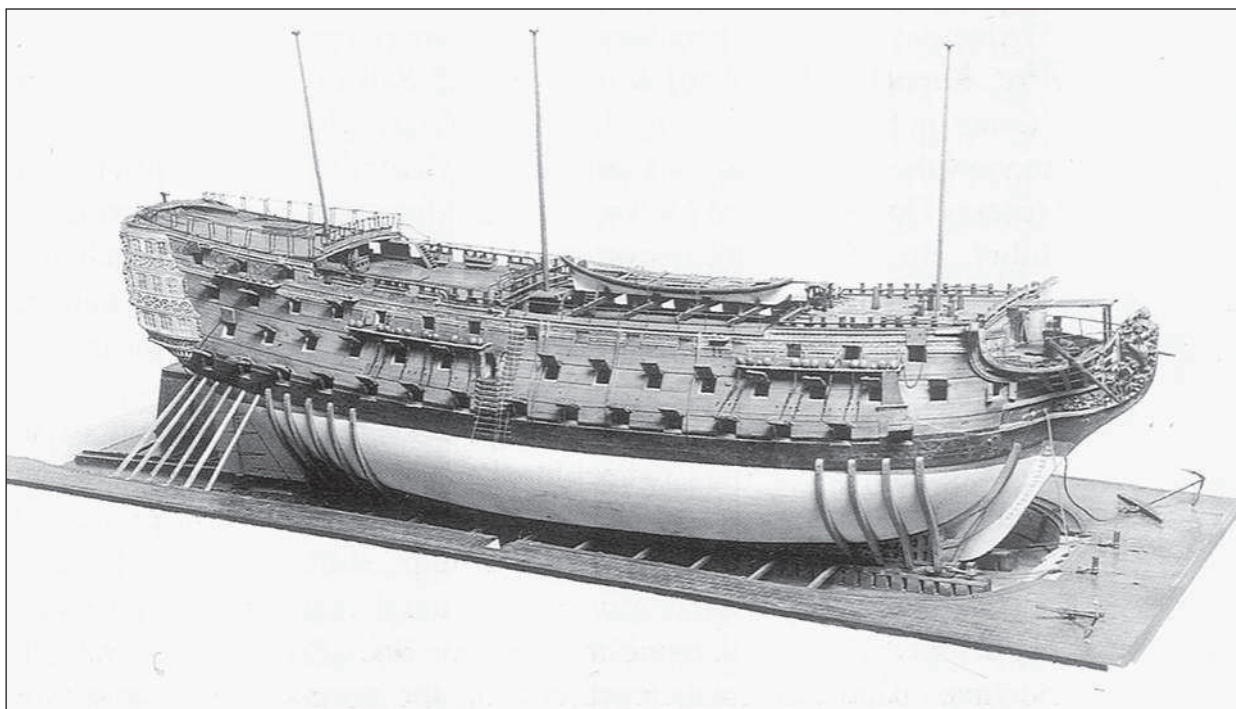
К середине XVIII века у Великобритании фактически оставался единственный серьезный соперник на море – Франция, хотя таковой она часто находила и в лице Испании. На тот период столкновения с Францией в Средиземном море и в Атлантике выкристаллизовывались у англичан как в более объемные, так и в конкретные формы. Англичане стремились нанести французам непоправимый колониальный и экономический урон, опередить их в строительстве линейных кораблей и добиться превосходства боевых возможностей судов. Эти и другие факторы влияли на выработку военной и геополитической доктрин Англии, которая в то время находилась в поисках и обустройствах военно-морских баз. Рассчитывать на порты и базы дружественных держав ей не приходилось, так как в большинстве случаев при открытии военной кампании англичане вообще оставались без союзников.

В похожей ситуации Англия оказалась в 1756 году, когда разразилась общеевропейская война. В Лондоне не питали особых надежд на то, что в борьбе против французов на море союзная Пруссия окажет им хоть самую малую помощь, поэтому опирались исключительно на собственные ресурсы. Тогда в состав королевских ВМС входил единственный мощный боевой корабль – только что отстроенный 100-пушечный «Royal George»; на стапелях достраивалась «Britannia» того же ранга, сошедшая на воду незадолго до окончания войны, в 1762 году. Для сравнения отметим, что в 1758 году флот Его Христианнейшего Величества французского короля Людовика XIV насчитывал 77 линейных кораблей, среди которых также как у англичан находился всего один 110-пушечный «Le Royal Louis».²

В декабре 1758 года премьер-министр Великобритании сэр Уильям Питт Старший внес на рассмотрение парламента особый законопроект о принятии новой судостроительной программы. Большинство голосов члены парламента утвердили все пункты этой программы, нацеленной на ускоренное строительство 12 линейных кораблей, включая один корабль первого ранга. Несмотря на значительные финансовые затраты и обременительные для населения налоги, король Георг II санкционировал этот билль, столь необходимый в условиях военного времени.

В целях ускорения введения в строй ново-го 100-пушечника, 6 июня 1759 года лорды Адмиралтейства приняли решение о его строительстве, используя уже имевшиеся чертежи. Поэтому в

² Оставался в строю до конца 1780-х годов.



Модель HMS «Victory», изготовлена примерно в 1765 г.
National Maritime Museum, Greenwich

Главные размеры «Royal George»:

длина по гон-деку	178 фут
длина киля для исчисления груза в тоннах	143 ф. 5 ½ дюйма
ширина с обшивкой	51 ф. 9 ½ д.
водоизмещение порожнего корабля	2041 т
глубина интрюма	21 ф. 6 д.

Главные размеры нового корабля:

длина по гон-деку	186 фут
длина киля для исчисления груза в тоннах	151 ф. 3 ⅝ дюйма
ширина без обшивки	50 ф. 6 д.
ширина с обшивкой	51 ф. 10 д.
водоизмещение порожнего корабля	2162 т
глубина интрюма	21 ф. 6 д.

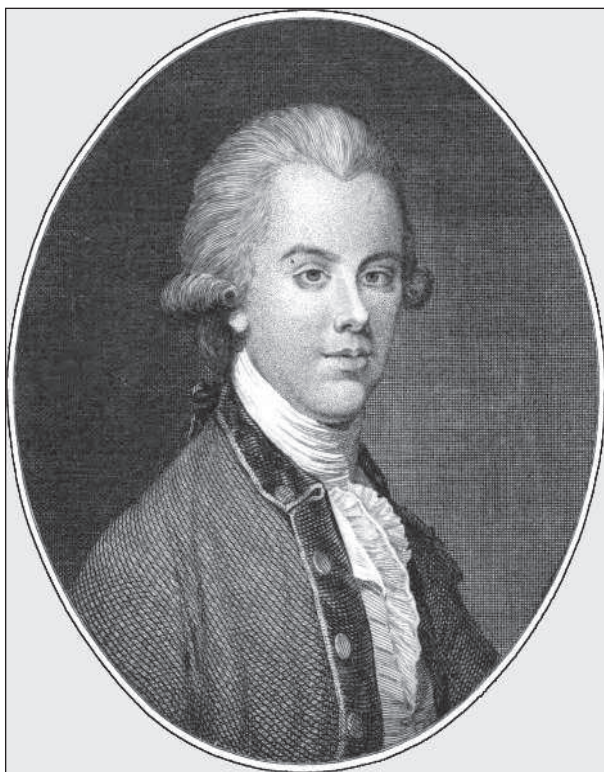
Вооружение:

нижняя орудийная палуба	30	42-фунтовых пушек
средняя орудийная палуба	28	24-фунтовых пушек
верхняя орудийная палуба	30	12-фунтовых пушек
открытая батарея:		
на шканцах	10	6-фунтовых пушек
на баке	2	6-фунтовых пушек

качестве базовых взяли проект «Royal George», но новый корабль предусматривался несколько улучшенной конструкции и с изменениями в параметрах. Техническое задание на разработку проекта получил сарваер флота Томас Слэйд,

В таком варианте проект получил окончательное утверждение лордов Адмиралтейства; 15 июня его передали начальнику королевского дока в Чатаме.

23 июля 1759 года в доке № 2 на одной из старейших судостроительных верфей Англии, основанной еще в



Леонард Эйлер. 1707-1783 гг.
Гравированный портрет. Около 1740 года.

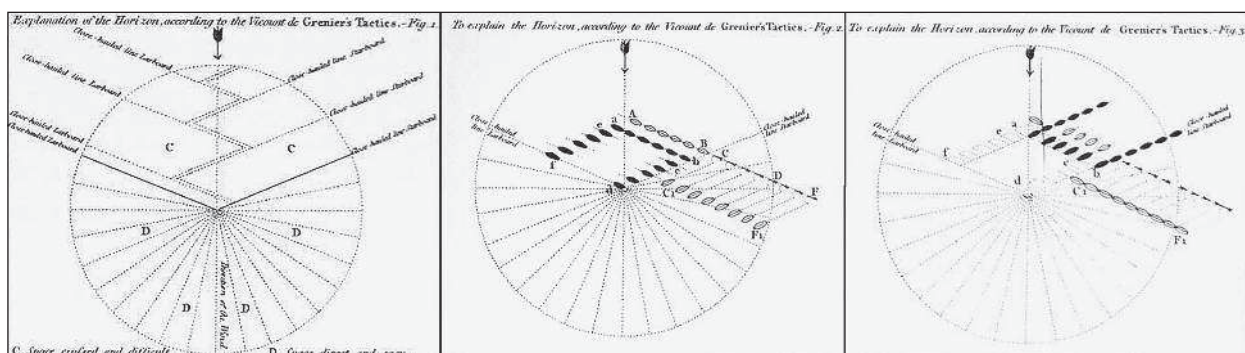
1623 году, состоялась торжественная закладка киля корабля 1 ранга. Его строительство начинал ведущий мастер Джон Локк, а после его смерти в 1762 году продолжил Эдвард Аллен. В октябре 1760 года кораблю присвоили наименование «Victory». Так совпало, что через пять месяцев после его закладки британские моряки под командованием адмирала Эдварда Гауке одержали ряд блестящих побед над французским флотом и нанесли морским силам Франции колоссальный урон. Действительно, цифры впечатляли: в течение только одного 1758 - 1759 года французы лишились 27 линейных кораблей и фрегатов, не считая восемь погибших в штормах и разбившихся на рифах. Впервые в истории существования своего флота Франция понесла такие огромные потери. Тот год англичане назвали «marvellous year» – восхитительным, прелестным, поэтому, когда Первый лорд Адмиралтейства сэр Георг Энсон в приватной беседе задал премьер-министру Питту вопрос о наименовании будущего корабля, тот, не задумываясь, воскликнул: конечно же «Victory»! Интересно отметить, что на флагманском корабле адмирала Э. Гауке 100-пушечном «Royal George» в том «прелестном» году служил волонтером будущий адмирал Российского флота Самуил Карлович Грейг,

которого после одного из сражений за проявленную храбрость Гауке лично произвел в лейтенанты.

Несомненный успех англичан на море однако еще не означал, что Франция тогда являлась тогда неким аутсайдером в военно-морской области. Наоборот, в этом отношении она значительно опережала свою соперницу, причем во всех отраслях морского дела. В 1697 году в Лионе вышла книга профессора математики королевской семинарии в Тулоне Поля Госта «Искусство военных флотов, или сочинение о морских эволюциях, содержащее полезные правила для флагманов, капитанов и офицеров». Свой труд Гост посвятил королю Людовику XIV, за что получил от него щедрую награду. В книге Госта подробно разбираются инструкции по управлению парусами, сигналы и приказы в бою, способы связи между кораблями, различные системы построения боевых и походных порядков (ордеров). В 1724 году книга была переиздана и еще на протяжении 50 лет считалась базовым учебником по морской тактике. В 1764 году труд Госта вышел в России в переводе с французского директора Морского кадетского корпуса И.Л. Голенищева-Кутузова, который преподнес ее Екатерине II. Однако некоторые французские адмиралы оценивали эту книгу как ненужную и даже вредную, так как, по их мнению, Гост нацеливал флот на выполнение только задач обороны. Позже, в 1787 году, другой французский автор – де Гренье опубликовал своё видение тактики эскадренного боя, подвергнув критике взгляды Госта.³

Большую роль в развитии ВМС Франции сыграло открытие в Париже в 1752 году Королевской морской академии, которая готовила превосходных специалистов и флотских офицеров. К тому времени прошло уже почти полвека, как французские мастера решительно отказались от ненаучных и сомнительных методов, а на нужды кораблестроения работали лучшие ученые и практики. Так, в 1757 году швейцарский математик Даниэль Бернулли получил специальную премию, учрежденную Парижской Академией Наук за достижения в области гидродинамики и гидродинамической остойчивости. До этого Д. Бернулли успел принести пользу и России: в 1725 - 1733 годах он жил и работал в Петербурге и состоял почетным членом императорской Академии

³ Де Гренье предложил новый боевой порядок, когда три части флота вместо линии кильватерной колонны образуют ромб. Гренье был убежден, что ромбическое построение позволяет кораблям эффективнее вести оборону, оказывать помощь друг другу, облегчает адмиралу контроль за всеми кораблями, а командирам позволяет быстрее разбирать сигналы командующего. Но при этом Гренье, критикуя своих предшественников, ничего не пишет о преимуществах ромбической схемы во время атаки.



Маневрирование флотов согласно ромбической тактике Гренье (de Grenier Jacques-Roymond 1736-1803).
«L'art de la guerre sur mer ou tactique navale». Paris, 1787. «The Elements and Practice of Rigging And Seamanship». London, 1794

Наук. В 1738 году, также в России, он опубликовал свой классический труд «Гидродинамика».

Принято считать, что родоначальником теории начальной остойчивости являлся выдающийся французский математик Леонард Эйлер, который в 1749 году в трактате «Корабельная наука» ввел понятие метacentра и привел методы его расчета по теоретическому чертежу. Таким образом, Эйлер заложил научный фундамент одного из основополагающих принципов в судостроении – остойчивости и, соответственно, ее положительной и отрицательной степеней, а также связанной с остойчивостью метacentрической высотой. Любопытно, что не успела книга Эйлера выйти в свет, как ее тут же взяли на заметку англичане, перевели на английский язык и издали в Лондоне под названием «A Complete Theory of the Construction and Properties of Vessels, with Practical Conclusions for the Management of Ships, made Easy Navigator» - «Общая теория судовых конструкций и свойств судов, с практическими заключениями по управлению кораблями».

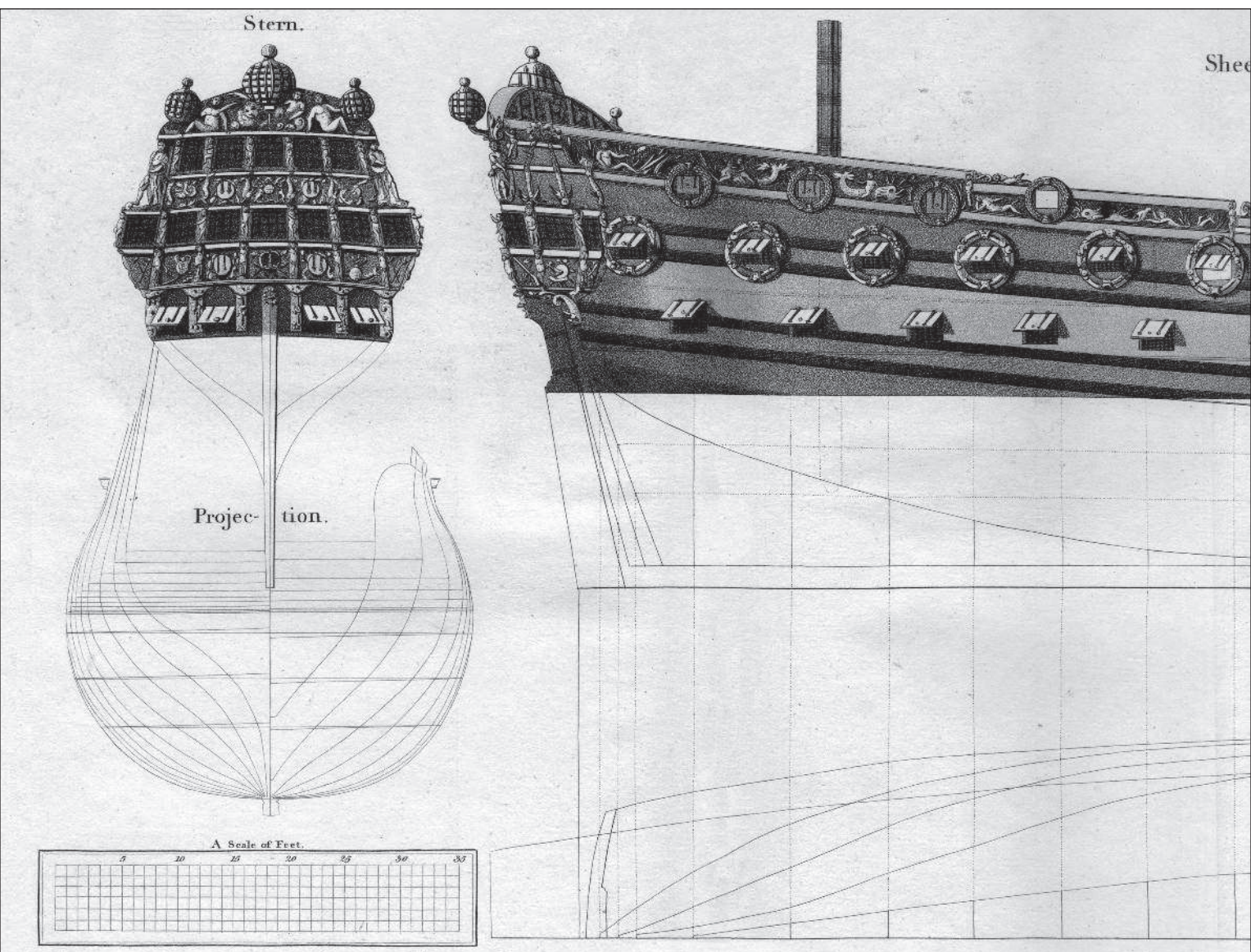
На французских верфях царили строгие законы. Постройку ядра флота – линейных кораблей и фрегатов не доверяли не слишком опытным и ранее не очень положительно зарекомендовавшим себя мастерам. Множество своих теоретических разработок Д. Бернулли, Л. Эйлер и другие ученые посвящали проблемам плавучести, нахождения оптимальных обводов, элементов размеров и форм корпусов кораблей, предназначенных для дальних плаваний в открытом океане. При каждой крупной судовой верфи – в Бресте, Рошфоре, Шербуре и Тулоне существовали гидродинамические лаборатории⁴, где испытывали модели судов с целью измерения действующих на них сил. Модели буксировали в жидкости по заданной траектории и изучали

параметры их движения, а по особым проектам было построено несколько опытовых кораблей разных рангов.

Именно в те годы в научный обиход французского кораблестроения, равно как и в военно-морской лексикон, вошло такое понятие как мореходность судов, их способность длительное время находиться в море. Много внимания уделялось такому вопросу, как влияние давления силы ветра на паруса различного покроя, фактически не прекращался поиск приемлемых размеров рангоутных деревьев. Во время практических плаваний молодые офицеры изучали различного рода эволюции, маневрирование, движение флота в эскадрах. Отрабатывались также курсы судна относительно волнения, лавирование против ветра, изменение курса последовательно и повороты «все вдруг». Всем командирам начальство вменяло в обязанность знать точные математические расчеты, необходимые при построении в линию де баталии в зависимости от направления ветра, а на учебных занятиях при прорезании линии условного противника проверяли натренированность их глазомера. Важное значение придавалось управляемости и организованности каждого корабля, умению держать отведенную ему позицию в строю и быстро и точно выполнять распоряжения командующего. И наоборот, беспомощность при измерении курсовых углов или при переходе на другой галс порицались самым строгим образом. Особенно тяжкими проступками командиров считались неумение перестроиться и занять свое место в ордере, незамеченные или неточно выполненные сигналы адмирала, ведущего эскадру, столкновение с другим кораблем и уваливание под ветер.

Постепенно сплоченный тандем науки и искусства во французском судостроении и активное содействие этой отрасли со стороны Академии Наук

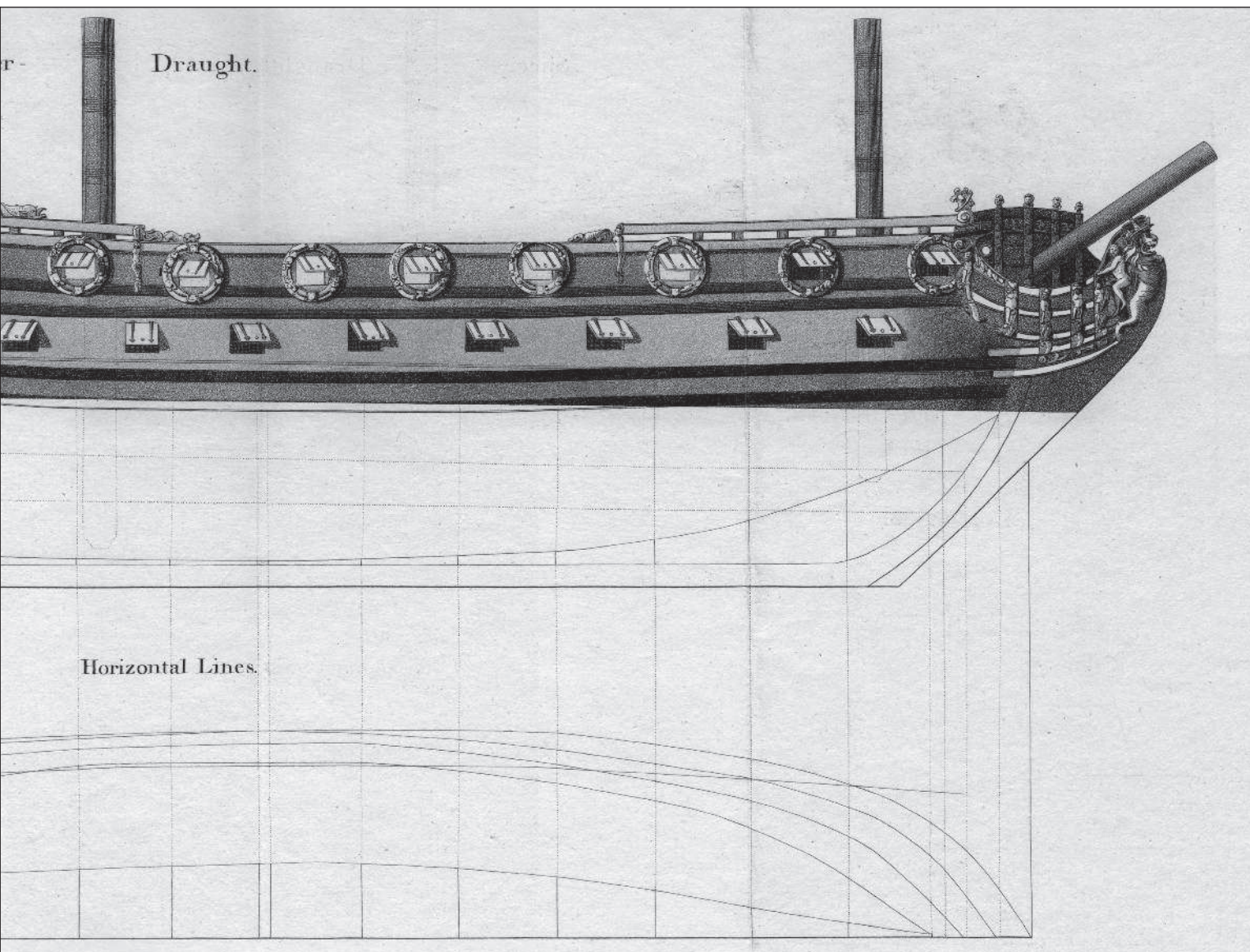
⁴ Предшественники опытовых бассейнов.



приводили к закономерному результату: корабли становились образчиками архитектуры, славились пропорциональностью и прочностью постройки. Но в боевых операциях обстоятельства не всегда складывались в пользу французов. Английские моряки умели воевать. Также у них существовала отлаженная система разведки, которая со временем достигла высокого уровня организации. Например, отлично поставленную службу разведки имел вице-адмирал Нельсон накануне Трафальгарского сражения, а вдобавок он сам и его подчиненные применяли прогрессивную на тот период «телеграфную» систему сигналов, изобретенную Хьюмом Попхэмом. К тому же, всех англичан отличало одно очень важное качество – в дни особой опасности, грозившей их острову извне, нация всегда сплачивалась и выступала

единым патриотическим фронтом, когда каждый был готов жертвовать собой ради спасения отечества.

В 1763 году Морское министерство Франции возглавил умный и энергичный герцог Э.-Ф. Шуазель, до этого являвшийся фактическим главой кабинета короля Людовика XV. При Шуазеле Франция совершила мощный качественный рывок в развитии своего флота, когда вслед за поражением на море последовал взрыв национальных чувств в пользу возрождения морской силы. По всей Франции звучали призывы к восстановлению флота, умело подпитываемые Шуазелем, целые города, крупные торговые компании и частные лица приносили пожертвования в специально образованный фонд, а в портах и на верфях развернулась кипучая деятельность.



Английский корабль 3 ранга 1678 года.
Charnock J. «An History of Marine Architecture» London, 1800-1802 гг.

Министр поставил цель не только восполнить количественный состав флота, но еще и полностью реорганизовать и усовершенствовать его материальную часть. Усилия Шуазеля не пропали даром: к концу Семилетней войны во французском судостроении произошел невиданный ранее прорыв. Так, в составе королевских ВМС числилось до 40 линейных кораблей, и таких результатов французы достигли всего без малого за четыре года. В 1770 году, когда герцог покидал пост морского министра⁵, Франция имела уже 64 линейных корабля и 50

фрегатов, а еще через восемь лет – целых пять 100-пушечного ранга: «La Bretagne», «L'Invincible», «Le Majestueux», «Le Royal Louis», «La Ville de Paris».⁶ Материальная часть флота была превосходная, адмиралтейства и порты в полном порядке, склады и магазины наполнены всеми необходимыми запасами, личный состав в комплекте, на флоте царила безукоризненная дисциплина. При Шуазеле корпус морских артиллеристов увеличился до 10 тысяч человек, и все они систематически выходили в море на учебные стрельбы. Так что у Англии имелся достойный соперник!

⁵ Вскоре Э.-Ф. Шуазель стал министром иностранных дел Франции. О его политике в отношении России см. книгу «Балтийский флот в период правления Екатерины II». СПб., Наука. 2007.

⁶ См.: Boudriot Jean. Les Vaisseaux de 74 a 120 canons. Étude Historique 1650 - 1850. Paris, 1995.

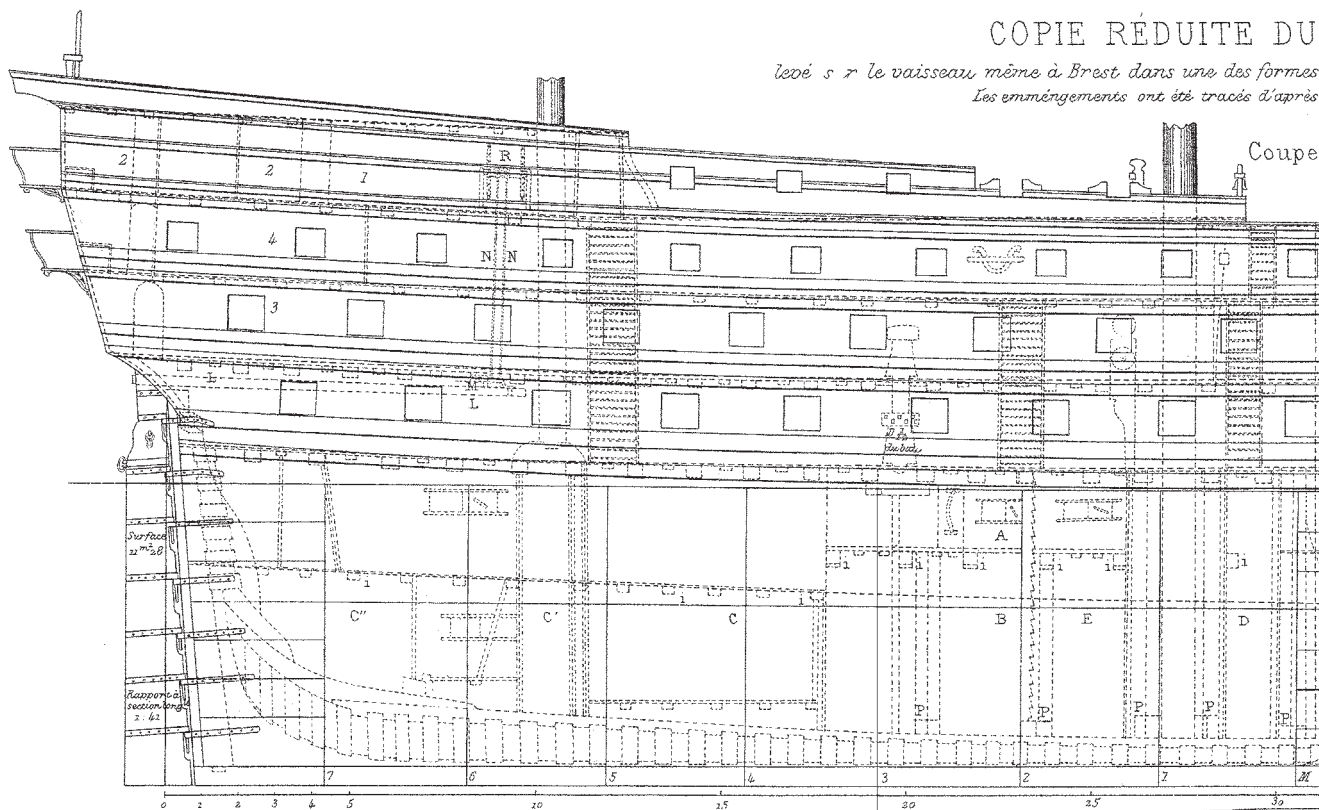


Fig. 2.
Plan du Pont
d'après le modèle du Sans Pareil

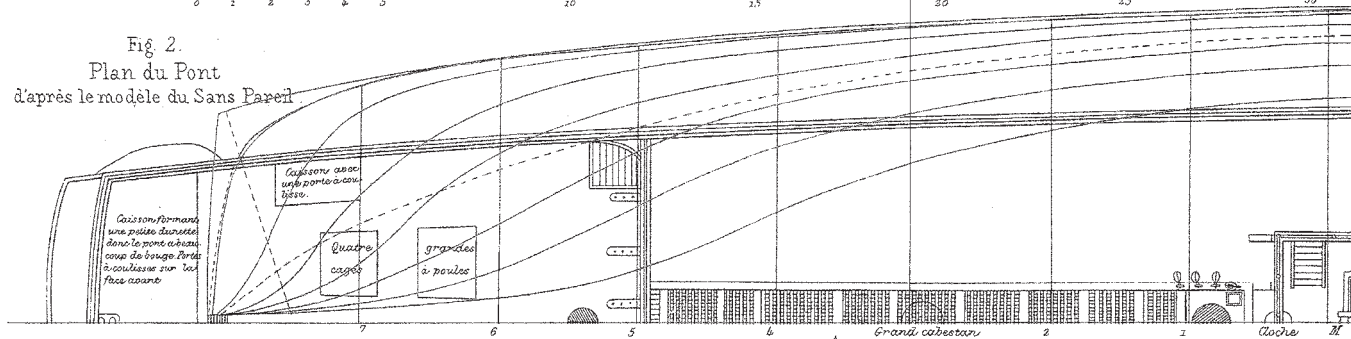
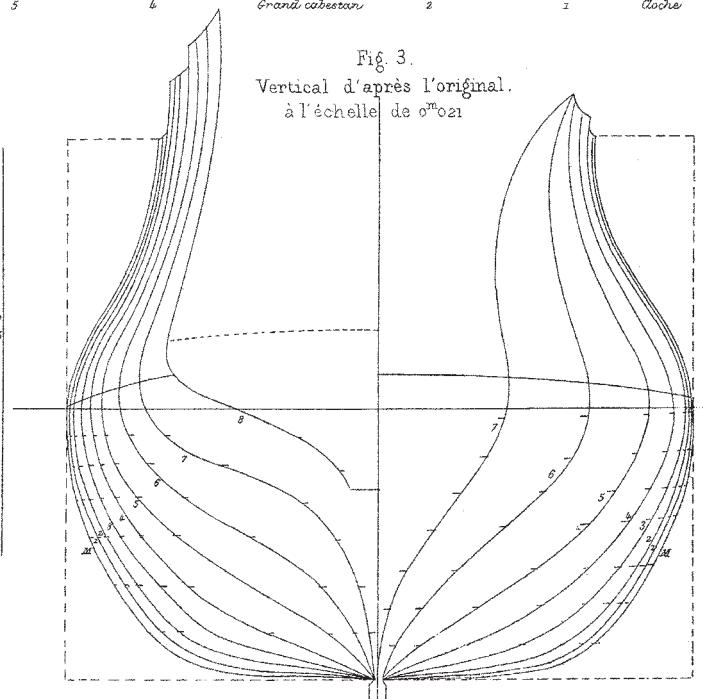


Fig. 3.
Vertical d'après l'original.
à l'échelle de 0.001

Dimensions principales d'après les chiffres du plan.

Long" de l'étrave à l'étrave.....	61.72	Quête de l'étrave.....	0.70
Longueur au maître gabari.....	16.61	" de l'étrave.....	6.70
Croix..... id.....	7.31	Elancement de la poulaie à l'étrave.....	5.60
Long" de la maîtresse varangue.....	8.28	Hauteur de planche en pl ^{re} batterie basse.....	2.20
Acculement..... id.....	0.22	" " batterie haute.....	2.20
Longueur de la tresse d'hourde.....	11.37	1 ^{re} batterie 32 sabords 2 ^{me} 36. 3 ^{me} 36.....	
Longueur au couronnement.....	8.45	gaillards 18.....	
" au plus bord au milieu.....	11.37	Distance des sabords d'axe en axe.....	3.40
Renflement de chaque côté, 30 %.....	2.84	Sabords de batterie basse.....	2.00 x 0.90
Stabilité.....		" de 1 ^{re} batterie.....	0.95 x 0.80
Hauteur du centre de carène.....		" de 3 ^{me} batterie.....	0.80 x 0.65
sur quille.....	6.384		
Hauteur du méacentre sur le centre de gravité.....	4.049		
Le centre de carène est éloigné de la perpendiculaire de l'étrave de.....	27.224		
Il est en avant du milieu de.....	0.503		
Dimensions d'après le plan original.....			
Longueur de quille.....	55.70		
Longueur hors bordages.....	17.25		
Trant d'eau arrière.....	8.10		
" " avant.....	7.60		
Différence.....	0.50		
Hauteur de batterie au milieu.....	1.50		
" à l'arrière 1 ^{re} 0.86, à l'avant.....	2.00		



PLAN DU ROYAL- LOUIS

de Pontaniou, par ordre de M^r le Comte d'Estaing, le 25 7^{bre} 1772
le dictionnaire encyclopédique de Flah du Clair Bois

suivant la quille d'après l'original, à l'échelle de 0^m,021

Fig. 1.

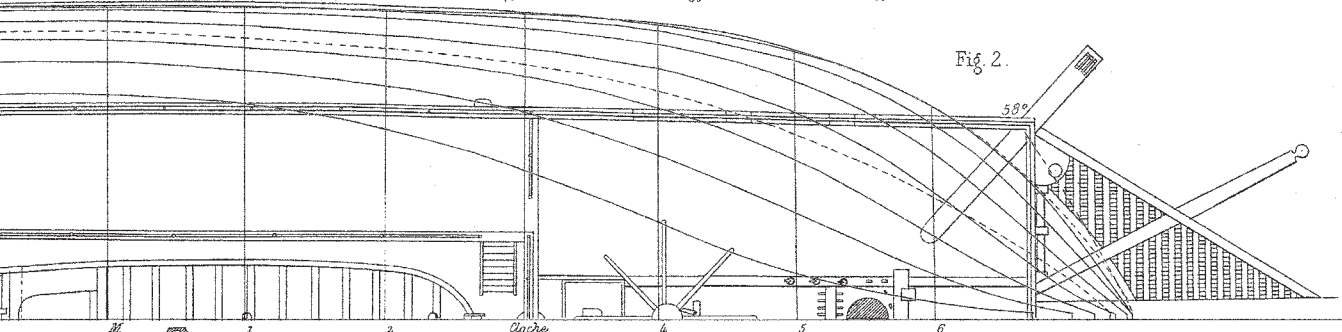
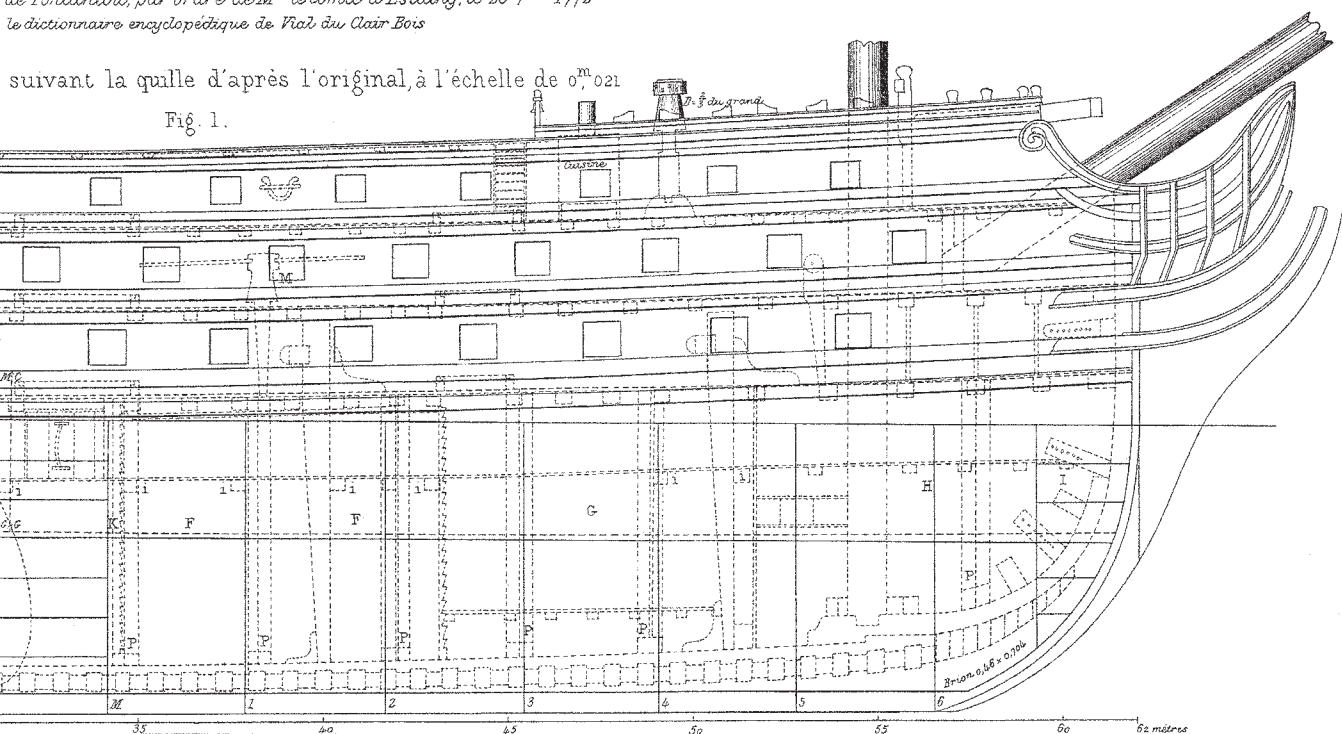


Fig. 4.
Coupe à l'estain

Fig. 5.
Coupe au maître

La rentrée est 0,68 du bau
soit 2^m60 de chaque bord.

Bau isolé du faux pont

Emménagements.

A Plate-forme du maître valet, notre cambuse; B cale à vin et a salaisons; C soute à poudre en barils avec coffres pour gargousses; C' fanal; C" soute du canonier. En abord soutes du capitaine, du chirurgien, du pilote et de l'écrivain, sur des plateformes, le milieu n'étant pas bordé et les baux ii se trouvant isolés. Les soutes à bisouit étaient sur l'arrière et en abord, ainsi que celles à légumes. D l'archipompe. Un petit cabestan M servait probablement à mouvoir les pompes, qui ont été très longtemps à chapelet, puis remplacées par les pompes royales. E puits aux boulets. F cale à eau sur trois plans de pièces de 4 barriques, posées sur le lest en vieux canons pleins de boulets avec courillons cassés, de gros cailloux et de gueuses. G fosse aux câbles, et derrière soute aux voiles, quand on ne les pendait pas aux baux pour éviter leur pourriture. A côté soutes du charpentier et du caïfat, ainsi que coffres pour placer des gargousses en branlebas. H fosse aux lions pour les cordes et les poulies. A l'avant en I soute à charbon; le bois à brûler servait en partie à l'arrimage des barriques. L'ancore dite de miséricorde était debout, l'anneau en bas, le long de l'épave avant de la grande écoutille, en K. Ses patres posaient sur le pont de la batterie basse qui était percé de plusieurs écoutilles pour entrer dans les soutes, puisqu'il n'y avait pas de faux pont continu. On entrait dans le puits à boulets par la grande cale. Dans la sainte-barbe L était la barre du gouvernail avec sa ramissaille circulaire M, sa drosse N et sa roue R. Longueur de la barre 9^m50. D'après le règlement de 1765, il y avait sur la dunette quatre cabanes pour les maîtres, sur le gaillard une chambre de conseil 4 et à bord des trois ponts une seconde sur le pont de la 3^{me} batterie. En abord étaient des chambres en toile sur tringles, démontées pour le combat. Toutes avaient un emménagement de couchette, armoire, table et caissons. Les vaisseaux à trois ponts avaient seuls deux poires de bittes.

Edmund Paris

Чертеж 110-пуш. корабля «Royal Louis». 1757 г.
«Souvenir de Marine», vol. 2