

Глава из книги:Поспелов А.С. Парусники. История парусных судов от Античности до наших дней.-М. Эксмо.2015.-С.57-63.

Каравелла

Самый знаменитый парусный тип

Говоря о Великих географических открытиях, в первую очередь на ум приходит поистине универсальный для своего времени тип парусника — **каравелла**.

Как она появилась

Появление каравеллы связано с бурным развитием торговли и мореплавания на Средиземном море, где в средневековье сложилась ситуация, аналогичная античной. Торговцы не могли позволить себе иметь весельный корабль. По этой причине, как и в Северной Европе, торговые суда перешли исключительно на паруса. Только в данном случае это были паруса латинские, а судно называлось «латинский корабль». Постепенно на Средиземном море распространился классический неф. Его преимущество состояло в более крупном, объемном и вместительном корпусе и более рациональном расположении мачт. Единственным преимуществом «латинского корабля», резко уступающему нефу по размерам, были паруса, поэтому объединение двух типов в один было неизбежно. В результате в XII–XV вв. возникла каравелла (от порт. *caravo* — небольшой парусный корабль и итал. *cara bella* — «милая красотка», или корабль-красотка).



Самое раннее изображение каравеллы, датированное 5 декабря 1488 г.

Классическая каравелла — крупный и вместительный по тем временам корабль водоизмещением примерно 200–500 т, длиной 20–30 м и шириной — 6–9 м. При этом каравелла глубоко уходила в воду (осадка не менее 2,5 м) и отличалась высокими носовой и кормовой надстройками. Они предназначались не для размещения бордажных команд

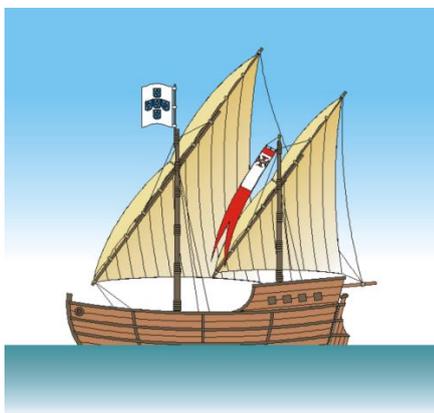
(хотя такой вариант действий не исключался), а для размещения экипажа и корабельного оборудования, в том числе пушечного вооружения.



www.shutterstock.com · 8588308

Классическая каравелла

На каравелле усилили и парусное оснащение, что привело к формированию двух ее разновидностей. **Каравелла-латина**, как правило, была двухмачтовым судном относительно малых размеров исключительно с косыми парусами, а **каравелла-редонда** (от исп. *redonda* — прямой парус) имела гораздо большие размеры и трехмачтовое парусное вооружение, где латинский парус поднимался лишь на бизани. Платить за это пришлось худшей маневренностью, но в океанских плаваниях это не имело решающего значения. В испанской и португальской традиции крупные каравеллы-редонда часто назывались **нао** — корабль.



www.shutterstock.com · 106595399

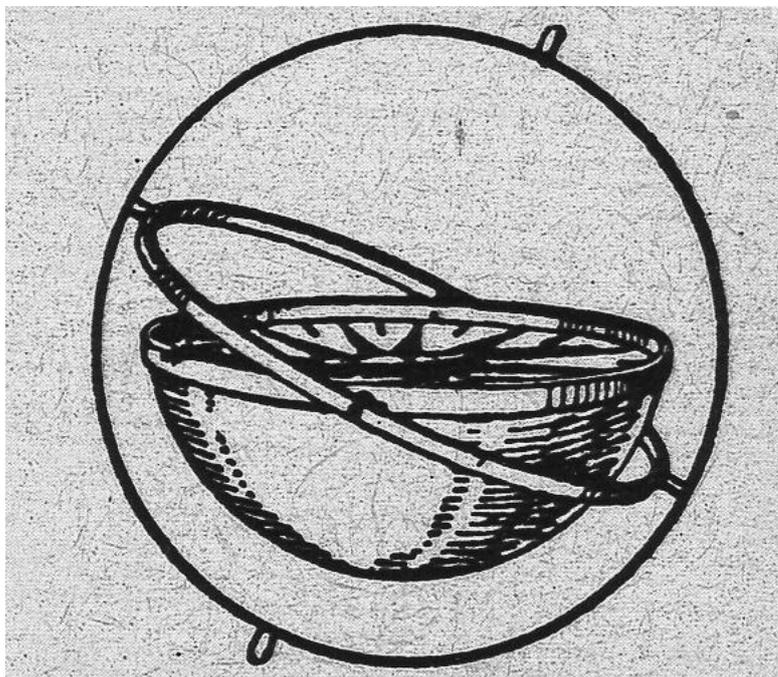
Парусное вооружение двух вариантов классической каравеллы (современный рисунок и компьютерная графика)

История появления каравеллы почти не отличается от эволюции когга, который мог бы стать океанским парусником. Однако океанский характер каравеллы определялся не столько конструкцией ее корпуса и парусного вооружения, сколько появлением на этом типе первых навигационных инструментов, причем не по отдельности, а в комплексе.

Навигационные инструменты — путь в океан

Чтобы понимать, куда движется корабль, нужно знать как минимум основы навигации и иметь соответствующие инструменты. Только в XV в. европейские мореходы наконец-то смогли получить целый набор весьма несовершенных, но полезных навигационных инструментов, применение которых позволило парусным кораблям оторваться от берегов.

Самым главным, полезным и распространенным у мореходов навигационным инструментом был и остается магнитный **компас** — прибор, который постоянно показывает направление на север. Изобретенный в Китае в XIII в., он впервые стал массово применяться во время знаменитых экспедиций адмирала Чжэн Хэ.



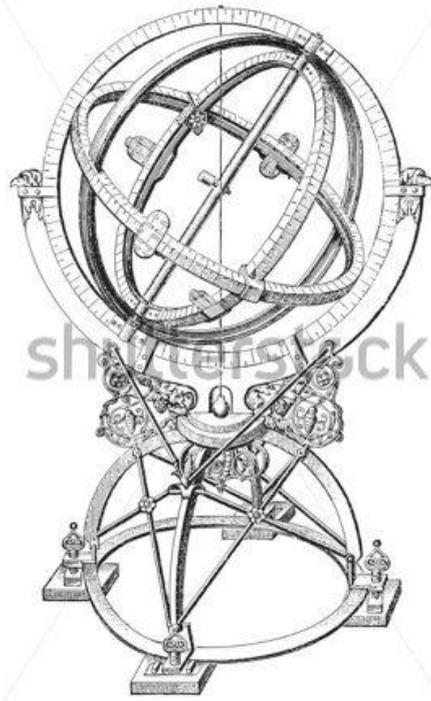
Старинный корабельный компас. Около 1570 г.

В Европе пригодный для использования в морском деле магнитный компас появился в конце XIV в. и его сразу стали монтировать на каравеллах на специальной конструкции в виде тумбы, намертво закрепленной в одной из надстроек. Тогда он был разделен специальными стрелками на 16 делений — по числу румбов и лишь два века спустя был создан компас с 32 делениями.

Не менее полезным навигационным инструментом стала **астролябия** — специальный прибор для определения широты по звездам. Она была известна еще в Древней Греции, реально ей долгое время пользовались лишь арабы, водившие по Индийскому океану простые и надежные доу. Лишь с XIV в., астролябия находит место на каравеллах португальцев, испанцев и генуэзцев. Как и компас, ее устанавливали на специальной платформе в кормовой надстройке.



www.shutterstock.com · 61859932



www.shutterstock.com · 99415823

Реплика типичной средиземноморской астролябии периода Великих географических открытий (слева) и ее поздний вариант конца XIX в.

К этому следует добавить также, что в начале XV в. существенных успехов достигло оптическое и картографическое дело в Европе, что также способствовало началу Великих географических открытий.

ЛИЧНОСТЬ В ИСТОРИИ



Энрике Мореплаватель. Портрет работы Нуну Гонсалвиша. XV в.

Удивительная вещь — человеческая память. В ней зачастую отражаются образы, которые не имеют ничего общего с действительностью, но передаются из поколения в поколение. Так случилось и с самым известным

королем Португалии Энрике Ависским (1394–1460 гг.), который вошел в историю под прозвищем Мореплаватель. Это тем более удивительно, если учесть, что за свою жизнь Энрике ни разу не ступил на борт корабля! Но для морского дела он сделал куда больше, чем кто либо в мире. Возможно, лишь английская королева Елизавета Тюдор и российский император Петр Великий по масштабам деятельности на благо флота сравниться могут со знаменитым португальцем.

Будучи королем государства, имеющего выгодный выход к Атлантическому океану, но в то же время крайне бедного природными ресурсами и населением, Энрике сделал ставку на развитие кораблестроения, флота и как следствие на колониальную политику своей страны. В этих целях с 1419 г. он начинает массово снаряжать морские экспедиции в неведомые земли, массово приглашает в Португалию кораблестроителей и ученых со всей Европы, лично участвует в разработке новых типов кораблей.

При нем португальские мореходы открыли новые земли и начали колонизацию Азорских островов, Мадейры, островов Зеленого мыса и практически всего северо-западного побережья Африки. Преодолев мыс Бохадор, португальцы вошли в так называемую черную Африку и приступили к колонизации земель в районе Сенегала и Гамбии. Начался поиск морского пути в Индию.

несмотря на то что политика Энрике имела и негативную сторону — в Европе появились рабы из числа захваченных в Африке чернокожих невольников, в целом его деятельность оказала огромное влияние на развитие мореплавания, географии и военного дела. Основанная Энрике Мореплавателем в городе Сагреше первая в мире школа для подготовки мореходов продолжает их выпускать и сегодня.

Известнейшие каравеллы, их капитаны и походы

С каравеллой связаны самые известные морские экспедиции в истории Великих географических открытий. Очень показательна и эволюция плавания этих парусников — вначале они ходили по старинке, не отрываясь от берега, а затем вышли в открытый океан.



Статуя Бартоломео Диаша в Лондоне



Маршрут экспедиции Бартоломео Диаша

В 1487–1488 гг. португальский мореход Бартоломео Диаш (1451–1500 гг.) возглавил экспедицию, чтобы исследовать весь африканский берег. Он достиг мыса Доброй Надежды, но дальше идти не рискнул. Командуя флотилией из трех малых каравелл-латина с экипажем всего в 60 человек, он двигался исключительно вдоль побережья Африки. Лишь на обратном пути, следуя от устья реки Конго до Кабо-Верде, Бартоломео Диаш рискнул совершить переход по прямой через открытое, но уже известное водное пространство.

Более показательной оказалась экспедиция 1497–1499 гг. другого португальца — Васко да Гаммы (1460–1524 гг.). 20 мая 1498 г. он достиг Индии. Эту экспедицию тщательно готовили и снаряжали. Для нее подготовили четыре корабля со 170 членами экипажей: два нао «Сан-Габриэл» и «Сан-Рафаэл» водоизмещением 120–150 т каждый, вооруженные 20 пушками, небольшая, но маневренная каравелла-латина «Берриу», вооруженная 12 мелкокалиберными пушками, и транспортное судно для перевозки припасов.

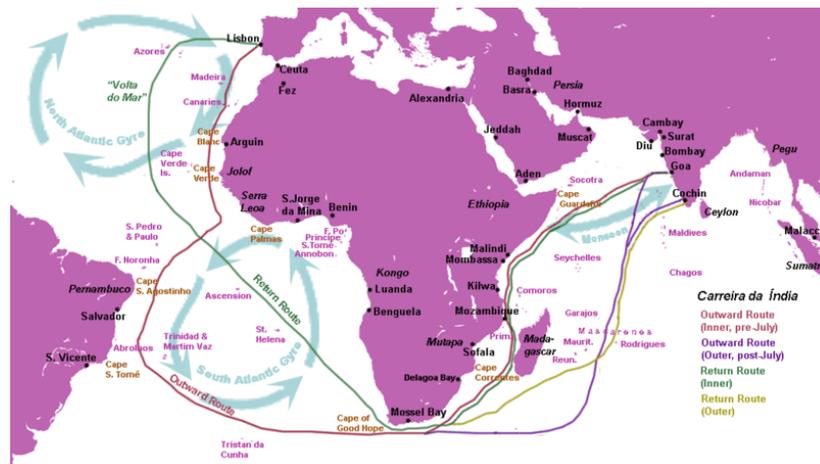


Отплытие экспедиции Васко да Гаммы из Лиссабона 8 июля 1497 г.



Памятник Васко да Гаммы в Лагуше, Португалия

Зная путь к мысу Доброй Надежды, Васко да Гамма смело вел флотилию через открытые воды Атлантики. Обогнув юг Африки и взяв на борт знаменитого Ибн Маджида в качестве лоцмана, да Гамма привел корабли в Индию, используя летний муссон. Этот поход показателен не только как первое плавание европейцев в Индию, на берегу которой они высадились после обстрела его из пушек, но и в плане мореходности каравелл. Это было первое крупное плавание европейских кораблей, в котором они полностью оторвались от берега и двигались, используя как силу известных и новых ветров, так и силу океанских течений.



Маршруты экспедиции Васко да Гаммы в Индию (1497-1499 гг.) и обратно в Португалию

Не менее показательна и знаменитая экспедиция Христофора Колумба (1451–1506 гг.) летом — осенью 1492 г., в результате которой была открыта Америка. В этом походе два нао и одна каравелла-латина шли исключительно в открытом море. И если в первой трети пути корабли использовали известное им Канарское течение, то далее каравеллы Колумба повиновались лишь силе ветров, практически не известных европейским мореплавателям.



www.shutterstock.com · 165060842

Памятник Христофору Колумбу в Барселоне



Модель корабля экспедиции Христофора Колумба «Санта-Мария»

Этими ветрами были пассаты, дующие круглый год вблизи экватора с востока на запад между 25–30° северной и южной широты. Пассаты, имеющие постоянную силу в 2–3 балла, буквально уносили корабли экспедиции Колумба на запад. Интересно, что первоначально спутники Колумба приняли пассаты за какую-то дьявольскую силу и со страхом думали, не всасывает ли она их в бездну на краю земли.

Возвращаясь в Испанию, Колумб интуитивно выбрал наиболее удачный путь. Он сразу пошел на северо-запад, используя местные бризы, а далее океанские течения и легкие попутные ветра.



Карта ветров над Атлантикой



www.shutterstock.com · 44853805

1



2

Реплика флагмана экспедиции Колумба – нао «Санта Мария», построенная в США в конце XIX в. (справа, 1) в сравнении с репликой типичной португальской каравеллы конца XV в. (2)

Наиболее интересно первое в истории кругосветное плавание, осуществленное в 1519–1521 гг. под руководством знаменитого португальского и испанского мореплавателя Фернана Магеллана (1480–1521 гг.). В хорошо подготовленной экспедиции участвовали пять крупных каравелл-редонд, общая численность экипажей которых составляла 234 человека.



Фернан Магеллан (1480–1521 гг.)



Маршрут кругосветной экспедиции Фернана Магеллана 1519–1521 гг.

В ходе этого путешествия каравеллы показали великолепную прочность, мореходность и выносливость, столкнулись с различными климатическими условиями, неизвестными ветрами и течениями. Благодаря экспедиции Фернана Магеллана, европейские мореходы познакомились с наиболее сильным постоянным ветром — западным. Он дует круглый год в широкой полосе от 40 до 60° южной широты с запада на восток с силой в 8–10 баллов. Не зря со времен Магеллана моряки всего мира прозвали зону между 40 и 50° южной широты «ревущими сороковыми», а далее к 60° — «вопящими пятидесятыми».



Средневековое изображение флагмана экспедиции Ф. Магелана нао «Виктория» и ее современная реплика, установленная как памятник в чилийском городе Пуэнт-Аренас

Чистые паруса и открытие Бразилии

Со времен господства каравелл на просторах морей и океанов прошло без малого 500 лет. Но эти парусные корабли именно этот тип оставили в истории неизгладимый след, поэтому о них сочиняют романы и повести, пишут картины и снимают фильмы. Но вот парадокс — зачастую на картинах современных художников и в исторических фильмах создатели одевают каравеллу в паруса с крестами или гербами. А ведь это грубейшая историческая ошибка!

Почему так? Ответ прост: парус — это не просто собранные вместе куски ткани, это одновременно и двигатель, и движитель корабля. От качества самого паруса зависит его работа. Для того чтобы парус был эффективным, он должен быть легким и прочным. Прочность паруса — вопрос отдельный, а вот легкости может помешать все, что на нем нарисовано или вышито. По этой причине, поэкспериментировав на «круглых» кораблях с различными изображениями, которые должны отличать принадлежность одного парусника от другого, моряки всего мира поняли, что никакими изображениями утяжелять паруса не стоит.

Лишь одна страна — Португалия — выпала из общей тенденции. До настоящего времени на парусах ее кораблей изображается красный португальский крест, под которым во времена Энрике Мореплавателя страна стала великой морской державой.



www.shutterstock.com · 428534



www.shutterstock.com · 108814430

Соединение истории и современности: реплика каравеллы XV в., построенной в современной Португалии, и учебный парусник ее военно-морского флота «Сагреш». Корабли разные — паруса неизменные...

Однако любое правило имеет исключение. Так, когда португальцы поняли, что испанцы открыли западный путь в Индию (через несколько лет станет ясно, что Колумб открыл новый континент — Америку), и, боясь остаться «за бортом», в 1499–1500 гг. они разработали настоящую спецоперацию.

По всей Европе португальские агенты стали скупать чистые паруса, которыми снабдили специально подготовленную экспедицию Альфареша Кабрала. Он повел свои 13 кораблей следом за вышедшей из Кадиса испанской экспедицией во главе с Яньесом Пинсоном. Но последнему не повезло: попав в осенние атлантические шторма, его корабли стало сносить к югу. Промучавшись почти два месяца, уставшие испанцы 26 января 1500 г. пристали к доселе неизведанному берегу, где сразу были атакованы туземцами. Решив не испытывать судьбу, испанцы удалились восвояси.

А португальцы не только вошли в устье большой реки, но и смогли высадиться во всеоружии на берег, предварительно обстреляв его из пушек. Каково же было их удивление, когда они увидели, что противниками были вооруженные женщины!

Так Альфареш Кабрал и его моряки открыли Бразилию, а реку, которая была к ним столь негостеприимна, назвали Амазонкой.



www.shutterstock.com · 102462533

Человек, открывший Бразилию, знаменитый португальский мореплаватель, адмирал и автор первой в мире морской спецоперации Педро Альфареш Кабрал (1468–1520 гг.). Памятник на его родине в Бельмонти, Португалия



www.shutterstock.com · 122201689

Типичная пушка каравелл эпохи Великих географических открытий. Такими орудиями португальцы возвестили о своем прибытии в Индию и Бразилию

Загадка каравелл

На удивление мало дошло до нас достоверной информации о каравеллах. До сих пор не обнаружены даже фрагменты корпуса хотя бы одной каравеллы, что резко контрастирует с найденными многочисленными останками древнеегипетских, античных кораблей Древнего Египта, Античности и Скандинавии, которые использовались на много ранее каравелл. Рисунков и чертежей данного корабля также сохранилось считанные единицы и судить по ним об каравелле крайне затруднительно – все они появились тогда, когда знаменитый тип «сходил со сцены». В чём же заключается такой необычный парадокс.

Ответ видимо в том, что испанцы и португальцы постоянно называли все каравеллы словом корабль – *нао*. Термин каравелла использовался редко и исключительно как специальный, дабы отличить особо подготовленный для дальних путешествий или экспедиций парусник от обычного торгового нао. Да и внешне, со времён каравелл, парусные корабли стали похожи друг на друга весьма значительно, и только специалист или опытный моряк мог быстро классифицировать тот или иной парусник. Не удивительно поэтому, что подобное положение продолжает сохраняться и ныне. Лишь оснащение боевых кораблей многочисленными пушками смогло значительно изменить их внешний вид, хотя бы по корпусу. Но до массового распространения артиллерии каравелла не дожила. В историю уже «рвались» парусники принципиально нового типа...