Муниципальное общеобразовательное учреждение

«Средняя общеобразовательная школа №33 имени П.А. Столыпина»

Энгельсского муниципального района Саратовской области»

**«Русский флот»**

Выполнили:

Дорогобед Григорий, Рыженко Артем

Учащиеся 4 «з» класса

Руководитель: Бикашева А.Ж.

2020 г

*Содержание*

Введение ………………………………………………………………………… 3

1. Исследование…………………………………………………………………. 4

1.1. История становления российского флота ………………………………... 5

1.2. Великие флотоводцы ……………………………………………………… 9

1.3. Кораблестроение ………………………………………………………….. 10

Заключение …………………………………………………………………….. 13

***Введение***

**Актуальность** выбранной темы заключается в том, что человеческая цивилизация неразрывно связана с морем со времен ее зарождения, а для нашей страны, берега которой омывают моря трех океанов, флот всегда имел особое значение. По морям приходили на Русь варяги, сыгравшие немаловажную роль в становлении русского государства. По морям ходили русские князья на Царьград и в менее известные походы к городам Каспия. По морям возили новгородские купцы свои товары в Ганзейские города. По морям двигались на восток землепроходцы, усилиями которых Россия превратилась в самое большое по площади государство земли.

**Цель работы**: исследовать истоки зарождения, становления и рассмотреть основные перспективы развития Военно-морского флота России.

**Предмет исследования**: военно-морской флот.

**Объект исследования**: корабли российского флота.

**Гипотеза исследования**: если изучить историю российского флота, создание кораблей, то можно сделать вывод, что они сыграли немаловажную роль в истории нашей страны.

**Основные результаты**: когда говорят, что российский флот создан Петром Великим, это верно лишь отчасти. На самом деле флот у России был во все эпохи ее существования. Петр лишь вдохнул новую жизнь в традиции русского мореплавания, соединив западные технологии судостроения и методы навигации с несгибаемым духом русских мореходов.

Для выполнения исследования мы искали информацию в интернете, использовали **метод** отбора и анализа. Оказалось, что тема изучения флота популярна и востребована. Интересно было рассматривать энциклопедии, посвящённые этой теме, специальные справочники, карты городов России. В выборе исторического и искусствоведческого материала нам было интересно обратить внимание на материалы, на которых воспроизводились корабли.

***Исследование***

Русское кораблестроение, как и мореплавание, берет свое начало в глубокой древности. Наши предки не только плавали по рекам и озерам, но и выходили на своих судах — ладьях, стругах, челнах, «чайках» и кораблях — далеко в открытое море.

Более тысячи лет назад славяне совершали неоднократные походы на **Константинополь** — столицу могущественной в те времена Византии. Первый большой морской поход в Византию был совершен дружинниками князя **Аскольда** в **867 г.** на двухстах судах и второй поход — дружинниками князя **Олега** в **907 г.** в составе двух тысяч боевых ладей.

Большой интерес представляют собой походы **казаков** по Черному морю в XVI и XVII вв., а также их флот, строившийся для этой цели в Запорожской Сечи. По свидетельству современников, основанием челна являлось цельное днище, выдолбленное из ствола липового или ивового дерева с длиной основания **13,7 м** при наибольшей длине, учитывающей носовые и кормовые свесы, **18,3 м.** **«Чайки»** (так назывались казацкие челны) имели ряд поперечных переборок при высоте борта до **3,96 м.**Артиллерийское вооружение «чаек» составляли **фальконеты** числом до четырех—шести, в современном понятии соответствующие 50-мм калибру пушки при длине калибра 30.

Смелые нападения на берега Турции, в том числе на Варну, Очаков, Перекоп, Кафу (ныне Феодосию), Синоп и Трапезунд, совершались обычно флотилиями до ста челнов в соединении, несмотря на наличие у турок сильного по тем временам морского флота.

Славяне плавали не только по Черному морю. Еще в XII в. **новгородцы** совершали большие плавания по Балтике, доходя до Швеции и Дании, причем на острове **Готланд** новгородцы имели свою факторию для продажи товаров. Морские парусные суда новгородцев имели длину до 25—30 м при чистой грузоподъемности до **200 т**.

***История становления российского флота***

Наша Родина - великая морская держава. На западе и востоке, на севере и юге ее территорию омывают воды двенадцати морей, принадлежащих к бассейнам трех океанов, и двух внутренних морей. История отечественного флота неотделима от истории нашего многонационального государства. Вечную славу заслужили многие поколения российских моряков блистательными победами над иноземными захватчиками, героическими подвигами во имя изучения Мирового океана.

Русские издавна славились искусством мореплавания и самобытного судостроения. О морских походах предков восточных славян на Черном, Мраморном и Средиземном морях документально известно с VII века. В Х веке на Русском (Черном) море никто, кроме руссов, не плавал. Древний водный путь "из варяг в греки" проходил через Новгород и Киев. Другой освоенный русскими великий торговый путь из Хвалынского (Каспийского) моря по Волге через Окско-Волжское междуречье также доходил до Варяжского (Балтийского) моря, а по Каме и далее по Северной Двине - до Белого моря. Одновременно русские спустились по рекам к Северному Ледовитому океану. Блестящий период освоения северных берегов Сибири был завершен подвигом Семена Дежнева, который в 1648 году, обогнув Чукотку, вышел на коче в Тихий океан.

Героическая история отечественного Военно-Морского Флота продолжается уже более трех столетий. Известно, что до середины XVI века наши предки плавали по Варяжскому, Студеному и Русскому морям, отстаивали свои интересы в морских походах на Царьград (Византия) и Сигтуну (Швеция), вели бои с иноземными захватчиками на своих торговых и промысловых парусно-весельных судах - ладьях, кочах и чайках.

Первый российский военный корабль "Орел" был построен в 1669 году в селе Дединово на Оке и по Волге спустился в Астрахань для охраны купеческих судов.

Жизненную необходимость создания военного флота для России хорошо понимал Петр I, по настоянию которого 20 октября 1696 года боярская дума издала указ "морским судам быть". С 1696 по 1711 год для Азовского флота было построено 215 судов, в том числе корабли с вооружением от 44 до 64 пушек. С 1702 года начал создаваться Балтийский флот. Через 20 лет в его составе было 32 линейных 50-100-пушечных корабля, около 100 парусных и до 400 гребных судов. Русские парусные корабли, галеры и скампавеи показали отличные боевые и мореходные качества в сражениях Северной войны 1701 - 1721 гг. Одним из лучших кораблей петровского времени был "Ингерманланд".

Революционное движение в России неотделимо от действий военных моряков. Уже в декабре 1825 года моряки гвардейского флотского экипажа вышли на Сенатскую площадь Петербурга. В историю первой русской революции золотыми буквами вписаны имена боевых кораблей "Князь Потемкин-Таврический", "Память Азова", "Очаков", "Скорый" и других.

Корабли Балтийского флота еще до октября 1917 года стали на сторону революции. До конца сражались и выполнили свой долг перед революционным народом в сражении у Моонзунда с германскими оккупантами линейный корабль "Слава", канонерская лодка "Храбрый", эскадренный миноносец "Гром"... А 25 октября в Петроград для участия в вооруженном восстании прибыло 11 боевых кораблей, в их числе эскадренные миноносцы "Забияка" и "Самсон", посыльное судно "Ястреб", минный заградитель "Амур" и яхта "Зарница", тысячи матросов-балтийцев. Легендарный крейсер "Аврора" своим историческим выстрелом возвестил всему миру начало новой эры в развитии общества - эры крушения капитализма и утверждения нового социалистического строя.

Великий Октябрь положил начало истории советского Военно-Морского Флота. 29 января (11 февраля) 1918 года вслед за созданием Красной Армии декретом Совета Народных Комиссаров Республики было объявлено об образовании Рабоче-Крестьянского Красного Флота страны.

Чтобы спасти от захвата интервентами корабли, революционные балтийцы в феврале- мае 1918 года совершили тяжелейший ледовый поход из Ревеля (Таллина), Гельсингфорса (Хельсинки), Котки и Выборга в Кронштадт. Колонны боевых кораблей, транспортных и вспомогательных судов вывели из ледового плена первый в мире линейный ледокол "Ермак", линейный корабль "Андрей Первозванный" и другие суда. 236 кораблей и судов стали основой для возрождения Красного Балтийского флота и создания многочисленных речных и озерных флотилий, которые в годы гражданской войны самоотверженно защищали завоевания Октября, оказали поддержку войскам Красной Армии в разгроме белогвардейцев и интервентов. В марте 1921 года X съезд Коммунистической партии принял решение, направленное на возрождение и укрепление Рабоче-Крестьянского Красного Флота, а 16 октября 1922 года V Всероссийский съезд комсомола принял шефство над Военно-Морским Флотом.

Благодаря заботам партии и правительства уже в 1922 году начали бороздить воды морей линкор "Марат", учебные крейсера "Коминтерн" и "Аврора", подводные лодки, эскадренные миноносцы, тральщики и другие суда. Успехи, достигнутые нашей промышленностью, позволили уже с 1927 года развернуть строительство новых кораблей. Благодаря самоотверженному труду всего народа, рабочих-кораблестроителей флот стал пополняться подводными лодками, торпедными катерами, эскадренными миноносцами и другими современными кораблями, созданными на отечественных заводах.

В 1932 году был создан Тихоокеанский флот, а в 1933 году - Северный. В годы предвоенных пятилеток было построено 312 боевых кораблей, 211 находилось в достройке. Новые подводные лодки и надводные корабли обладали мощным оружием и хорошими мореходными качествами. На флотах и флотилиях проводилась интенсивная боевая и политическая подготовка.

В результате всенародной заботы Военно-Морской Флот к началу Великой Отечественной войны занял достойное место в боевом строю Советских Вооруженных Сил. Он включал Северный, Краснознаменный Балтийский, Черноморский и Тихоокеанский флоты. Амурскую Краснознаменную, Дунайскую, Каспийскую и Пинскую флотилии. В его состав входили 3 линкора, 7 крейсеров, 7 лидеров и 52 эскадренных миноносца, 218 подводных лодок, 22 сторожевых корабля, 7 канонерских лодок, 18 минных заградителей, 80 тральщиков, 269 торпедных катеров...

Выдающиеся подвиги совершили военные моряки в годы Великой Отечественной войны, сыграли важную роль в достижении общей победы над врагом. Военно-Морской Флот участвовал во всех оборонительных и наступательных операциях на приморских, приозерных и речных направлениях. Флоты и флотилии надежно обеспечивали фланги сухопутных войск, участвовали в героической обороне Лиепаи, Риги, Таллина, Ленинграда, Москвы, Киева, Одессы, Севастополя, Керчи, Новороссийска и других городов, полуострова Ханко и Моонзундских островов. Северного Кавказа и советского Заполярья...

Высадкой более 110 десантов, по общей численности равных тридцати дивизиям, мощной артиллерийской и авиационной поддержкой, а также героическим участием 500 тысяч краснофлотцев, старшин и офицеров в боях на суше советский Военно-морской Флот оказал существенную помощь войскам фронтов и армий.

Флоты и флотилии уничтожили за годы войны более 2500 кораблей и судов противника, обеспечили перевозку по водным путям около 10 миллионов человек и более 100 миллионов тонн грузов.

Во время войны с империалистической Японией моряки Тихоокеанского флота и Краснознаменной Амурской флотилии участвовали в освобождении Маньчжурии, Кореи, Курильских островов и Южного Сахалина, в овладении Порт-Артуром.

Боевая деятельность моряков отличалась беззаветной стойкостью и мужеством, смелостью, отвагой, высоким воинским мастерством.

Большую роль в разгроме врага сыграли корабли речных и озерных флотилий. Они участвовали в форсировании Днепра, Березины, Припяти, Западного Буга, Вислы, Одера, Шпрее, Дуная, Амура, Уссури и десятков других рек.

Военно-морской Флот в Великую Отечественную войну с честью выполнил свой долг перед Родиной. За выдающиеся боевые заслуги более 350 тысяч моряков награждены орденами и медалями, 520 человек стали Героями Советского Союза, а семеро из них дважды удостоены этого высокого звания. Список кораблей-героев отечественного флота пополнили в годы Великой Отечественной войны гвардейские и орденоносные надводные корабли, подводные лодки, соединения боевых катеров. В боевую летопись советского Военно-Морского Флота навечно занесены имена линейных кораблей "Октябрьская революция" и "Севастополь", крейсеров "Красный Кавказ", "Красный Крым", "Киров" и "Максим Горький", эскадренных миноносцев "Гремящий", "Сообразительный" и "Незаможник", лидеров "Ташкент" и "Баку", подводных лодок "Д-3", "К-22", "Л-3", "М-172", "С-13", "С-56" и "Лембит", минных заградителей "Марти" и "Охотск", мониторов "Свердлов" и "Железняков", тральщиков "Гафель" и "Змей", десятков и сотен других кораблей, боевых катеров и судов.

Послевоенные годы - годы коренного, качественного изменения флота. В его состав вошли надводные и подводные корабли и самолеты новейшей конструкции, оснащенные ракетным и ядерным оружием, современной артиллерией и торпедами, ядерной энергетикой, первоклассными навигационными, связными и радиотехническими комплексами, обладающие отличными мореходными качествами. Все это значительно расширило боевые возможности нашего Военно-морского Флота, превратило его в стратегическую силу, в один из важнейших видов Российских Вооруженных Сил.

Во имя мира и счастья народа бдительно несут вахту на морях и океанах корабли российского Военно-морского Флота.

***Великие флотоводцы***

Наш народ помнит и чтит имена таких флотоводцев, как Г. В. Спиридов (1713—1790), Ф. Ф. Ушаков (1743—1817), Д. Н. Сенявин (1763—1831), М. П. Лазарев (1788—1851), П. С. Нахимов (1802—1855) и другие.

Русские моряки были всегда не только храбрыми воинами, но и отважными путешественниками и исследователями. **564**наименования рек, морей, проливов, островов и архипелагов земного шара носят имена наших соотечественников. Только во второй половине XVIII столетия воды малоизвестного тогда Тихого океана посетило **85** русских экспедиций. За первую половину XIX столетия русские моряки совершили 36 кругосветных плаваний.

Широкую известность получили имена Челюскина, Седова, Пояркова, братьев Лаптевых, Головнина, Невельского и многих других русских мореплавателей.

Лазарев и Беллинсгаузен открыли в **1820 г.** новую часть света — **Антарктиду**, а 17 декабря 1932 г. советскими полярниками был окончательно проложен великий **Северный морской путь** от Белого моря до Берингова пролива.

***Кораблестроение***

Изучая историю кораблестроения, нельзя пройти и мимо того факта, что первая паровая машина универсального назначения, совершившая впоследствии переворот в судостроении, была построена в России **И. И. Ползуновым** (1722—1766) в 1765 г., т. е. за двадцать лет до англичанина **Джемса Уатта**.

Постройка судовых паровых машин в России началась в 1815 г. В 1838 г. русским академиком **Б.С. Якоби** (1801 — 1874) было построено первое в мире судно с электродвигателем. Судно имело электродвигатель, действовавший от гальванической батареи, состоявшей из двухсот элементов, и приводилось в движение гребными колесами. При испытании на Неве с двенадцатью пассажирами судно показало скорость 4 км в час. За границей электродвижение судна было впервые применено лишь через двадцать лет после работ Якоби и то с чисто рекламными целями.

Корабли, строившиеся в России, отличались оригинальностью конструкции, и их боевые и эксплуатационные качества высоко оценивались современниками. Построенный в 1877 г. броненосец «Петр Великий», созданный русскими кораблестроителями целиком из русских материалов, представлял собой самый совершенный и сильный корабль того времени.

«Петр Великий» имел длину по конструктивной ватерлинии (КВЛ) 100 м, наибольшую ширину 18,6 м и осадку 7,9 м при водоизмещении в 9 665 т. Скорость хода при общей мощности главных паровых машин в 8258 л. с. составила 14,3 узла. Броневой пояс был толщиной 356—203 мм, причем верхняя палуба была покрыта 76-лш броневыми плитами. Главный калибр состоял из четырех 305-лш пушек, расположенных в двух башнях. «Петр Великий», по оценке крупнейшего английского кораблестроителя того времени Рида, «представлял собой судно более сильное, чем всякое из наших собственных броненосцев».

В 80-х годах прошлого столетия известнейшие русские ученые и инженеры В. И. Калашников и В. Г. Шухов создали первые удачные типы форсунок для сжигания мазута в топках паровых котлов. В области газотурбинных установок еще в 1892 г. инженер-механиком русского флота П. Д. Кузьминским была разработана конструкция судовой газотурбинной

установки, а в 1897 г. такой двигатель был уже установлен на быстроходном катере. 7 мая 1895 г. офицер русского флота ученый-физик А. С. Попов выступил с докладом в Русском физико-химическом обществе и продемонстрировал изобретенные и сконструированные им первые в мире радиоприборы. Этот день вошел в историю как день открытия радио. В 1899 г., поздней осенью, при аварии броненосца «Генерал-адмирал Апраксин», севшего на камни у острова Гогланд в Финском заливе, была использована радиосвязь для вызова и оказания помощи броненосцу. Первые в мире судовые двигатели и теплоходы, как морские, так и речные, были построены в России. Первый речной теплоход «Вандал», являвшийся одновременно и первым дизельэлектроходом, был построен в 1903 г., с общей мощностью главных дизелей 360 л. с. Первый в мире морской теплоход «Дело» — танкер для Каспия, построенный Коломенским заводом, вступил в строй в 1908 г. Теплоход был оборудован двумя главными дизелями общей мощностью 1 200 л. с. и имел длину 108 м, ширину 15,2 м и осадку 4,6 м. При водоизмещении в 5 700 т его чистая грузоподъемность составляла 4 200 т. Следует отметить, что за границей первый большой морской теплоход «Зеландия» был построен только в 1911 г. 8 1908 г. на заводе Нобеля в Петербурге (ныне «Русский дизель») были построены для подводной лодки «Минога» два первых в мире реверсивных четырехтактных судовых двигателя по 120 л. с. каждый. С тех пор все сложные способы получения заднего хода у дизелей от пали, и реверс (перемена хода) стал осуществляться с такой же легкостью и быстротой, как и у судовых паровых машин. Электропривод вентиляторов был впервые в мире осуществлен на русских крейсерах в 1886 г., так же как и первое в мире применение трехфазного переменного тока для электропривода вспомогательных судовых механизмов, осуществленное в период 1909—1914 гг. на кораблях Балтийского и Черноморского флотов. Для сопоставления можно указать, что в США трехфазный ток для вспомогательных надобностей на судах впервые был применен только лишь в 1932 г. В нашей стране впервые были применены торпедные катера лейтенантом С. О. Макаровым, впоследствии прославленным вице-адмиралом и ученым. По его же проекту в 1899 г. был построен первый в мире большой ледокол «Ермак» для работы в Арктике. В 1915 г. вступил в строй первый в мире подводный минный заградитель «Краб», построенный М. Н. Налетовым. При водоизмещении 560/740 т, скорости хода 12/7 узлов и при двух носовых и двух бортовых торпедных аппаратах «Краб» вмещал 60 мин заграждения

Эскадренный миноносец «Новик» Спущенный на воду в 1911 г. эскадренный миноносец «Новик» явился по тем временам сильнейшим в мире по своему вооружению и скорости. Главные размеры составляли: длина 102,4 м, ширина 9,5 м и осадка 3,2 м. При водоизмещении 1 260 т и общей мощности трех паровых турбин 30 000 л. с. «Новик» развивал скорость хода 37,3 узла. Его вооружение состояло из четырех 100-лш орудий, четырех малокалиберных орудий и четырех однотрубных 450-лш торпедных аппаратов. На нем же впервые паровые котлы были оборудованы для работы на мазуте вместо везде применявшегося ранее угольного отопления. Исключительно удачными по своим боевым качествам были также наши линейные корабли типа «Петропавловск». Значительный вклад в мировую науку внесли русские и советские ученые в области кораблестроения.

В наши дни советские кораблестроители, металлурги, энергетики и все специалисты, принимающие участие в строительстве боевых кораблей и судов морского флота, повседневно трудятся над дальнейшим усовершенствованием отечественного судостроения и борются за выполнение задач. Молодежь, занимающаяся морским моделизмом, а также и те, кто в дальнейшем хотят стать моряками, должны изучать и знать основные данные боевых кораблей и судов морского флота, кратко изложенные в настоящей книге. Каждый моряк должен знать, чем и как обеспечиваются хорошие качества корабля, его безопасность плавания при различных условиях и какие меры надо принимать, чтобы предотвратить гибель корабля при авариях и боевых повреждениях.

***Вывод***

   История флота неотделима от истории государства, периоды процветания и упадка которого отражались во взлётах и падениях морской силы. У российского мореходства многовековое прошлое, признанное в мире. Английский морской писатель Ф. Джейн свою книгу "Императорский Российский военный флот: его прошлое, настоящее и будущее" открыл словами: "Русский флот, начало которого хотя обыкновенно относят к сравнительному позднему учреждению, основанному Петром Великим, имеет в действительности большие права на древность, чем флот Британский. За столетия до того, как Альфред построил британские корабли, русские суда сражались в отчаянных морских боях; и тысячу лет тому назад первейшими моряками того времени были они, русские ...". Однако не только война звала россиян на морские просторы, а прежде всего стремление к расширению торговых связей. Уже с XII в. купеческие и промысловые суда проложили путь на Балтике и в северных морях, выходили на просторы Черного и Каспийского морей. Нашествие кочевых племен и западных соседей надолго оттеснило Россию в глубь континента, прервав на несколько столетий связи с цивилизованным миром. Загоняемая железной рукой Петра I в европейскую цивилизацию Россия задыхалась в замкнутом пространстве "курных изб" и боярских теремов. Путь интеграции в мировой торговый рынок и западную культуру, к прогрессу, лежал через моря, пробиваться к которым пришлось мечом и огнём. Собственноручно вписал Петр в Морской устав 1720 г. слова: "Всякий потентат, который едино войско сухопутное имеет, одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет". И Российский флот на протяжении веков оправдывал своё предназначение, оставался важнейшим инструментом имперской политики, участвуя практически во всех войнах XVII-XX столетий. Но не только борьба за территории и сферы влияния империи запечатлена в летописи отечественной морской истории. Значительный вклад внесли российские моряки в науку, культуру, изучение и освоение Мирового океана. Корабли под Андреевским и бело-сине-красным (коммерческим) флагами совершили немало кругосветных плаваний, открыли и исследовали сотни островов Тихого океана, северо-западное побережье Северной Америки, Антарктиду, обширные пространства Арктики и европейских морей. Буквально во всех частях света достойной памятью русских моряков остаётся множество нанесенных ими на карты географических названий. Из морского офицерства вышли десятки видных государственных деятелей и дипломатов, ученых и инженеров, просветителей, писателей, художников и музыкантов.

   Военно-морской флот нашей Родины имеет давнюю и славную историю. Он буквально с колыбели демонстрировал врагам Отечества свою мощь и постоянно растущую силу. В победных сражениях при Гангуте и Гренгаме, под Наварином и Синопом, во многих других славных морских баталиях родились и утвердились русские боевые флотские традиции.