

Отзыв официального оппонента
на диссертацию Глебова Александра Михайловича
«Российское военное парусное кораблестроение XVIII–XIX веков:
опыт исторической реконструкции», представленную на соискание
ученой степени кандидата исторических наук
по специальности 07.00.10 – История науки и техники
в диссертационный совет Д 212.267.18 на базе Национального
исследовательского Томского государственного университета

В последнее время заметно возрос интерес к морской истории России, развитию кораблестроения в разные исторические периоды, начиная с Петровской эпохи создания русского флота, до проектирования и строительства современных морских судов разных классов. Возникновению и поддержанию интереса способствует не только солидная дата – более 300 лет со дня основания русского флота, но и современная геополитическая ситуация. Сегодня, как и много лет назад, военно-морской флот России обеспечивает национальные интересы нашей страны в Мировом океане.

Чрезвычайный интерес представляет и опыт исторической реконструкции, который позволяет воссоздать облик судов, строившихся в разные исторические периоды. Опираясь на данные, полученные на основе формул вычисления остойчивости, парусности, ходкости судов и т.п., можно по-новому взглянуть на морскую историю России, проанализировать итоги морских сражений, учитывая ходовые качества, управляемость, маневренность и возможности кораблей прошлого, помноженные на талант флотоводцев. В этой связи актуальность работы Александра Михайловича Глебова не вызывает сомнения.

Принято считать, что исход войны на море определяется совершенством конструкции кораблей. Формирование русской кораблестроительной школы шло в тесной взаимосвязи с развитием науки и техники. Эволюция тактико-технических характеристик парусных судов с учетом достижений в области кораблестроения за рубежом, способствовала совершенствованию военного флота России, усилению его мощи. Доказательством тому служат морские победы России.

Новизна исследования заключается в том, что, используя комплексный подход в изучении отечественного кораблестроения, определение его роли и места в развитии российской науки и техники, автору удалось уточнить ряд фактов из истории технического развития флота и предложить обоснованную периодизацию этапов эволюции российского парусного флота. Помимо этого, Александром Михайловичем Глебовым предложена методика атрибутации и идентификации остатков затонувших старинных судов. Им восстановлены схемы парусности, найдено соотношение площадей отдельных парусов и определено изменение характерных показателей, используемых в теории парусных кораблей на протяжении XVIII – первой половины XIX вв.

Диссертация изложена на 450 страницах машинописного текста, состоит из Введения, трех глав, разделенных на параграфы, Заключения, Списка источников и литературы, Списка условных сокращений и обозначений, и объемного Приложения (более 100 стр.), которое автор для удобства разделил на четыре группы (А, Б, В, Г). Первая (А) включает в себя таблицы в количестве 57 штук, в которых систематизированы: характеристики парусных российских и зарубежных судов, основные типы и ранги судов по штатам российского флота, размерения и коэффициенты теоретического чертежа, данные о нагрузке, ходкости, остойчивости, парусном и артиллерийском вооружении. Во второй группе (Б) представлены перечень архивных документов – чертежей и планов, библиографический перечень периодических изданий и цитаты из работ отдельных авторов, позволяющие увидеть трансформацию характеристик разных типов судов. В Приложении (В) представлены соотношения показателей и характеристик парусных кораблей XVIII-XIX вв. В последней группе Приложений автор поместил иллюстративный материал. Приложение, возможно, стоило для удобства работы с ним переплести в отдельный том.

Во введении диссертант обосновал актуальность темы исследования (С. 3–4), подчеркнув, что проектирование и строительство парусного флота России способствовало развитию как фундаментальных, так и прикладных наук, и отметил отсутствие на сегодняшний день в научной литературе анализа эволюции тактико-технических характеристик разных классов парусников.

Не вызывают возражения определение объекта и предмета исследования (С. 27), правомерной представляется постановка целей и задач исследования (С. 27). Обоснованными являются хронологические рамки работы, которые охватывают время с эпохи становления русского флота до первой половины XIX в. – времени, когда паровой двигатель начинает вытеснять парус (С. 28). Территориальные рамки исследования охватывают центры военного кораблестроения в России, что также вполне закономерно (С. 28).

Рассматривая историографию вопроса, диссертант отметил, что, несмотря на наличие большого количества работ по истории российского флота, значительная часть написана непосредственно историками флота, не всегда являющимися специалистами в области парусного кораблестроения, а без привлечения специальных методов теории корабля и теории парусных судов полный анализ всех конструктивных изменений выполнить затруднительно. В этой связи изучение истории военного парусного кораблестроения с применением методологии теории проектирования судов и теории парусных кораблей представляет несомненную новизну и позволяет говорить о практической значимости работы Александра Михайловича. Он подробно рассматривает вклад отдельных исследователей в историю изучения российского кораблестроения, выделяя при этом три классических периода: досоветский, советский и постсоветский.

В своем исследовании диссертант опирался на значительное количество статей, опубликованных в различных периодических изданиях: «Судостроение», «Морской сборник», «Морской флот», «Мидель-шпангоут», «Катера и яхты», «Моделист-конструктор». Возможно, стоило проследить изменение тематической направленности статей разных периодических изданий, выделив статьи исторической направленности, с преобладанием историко-технических описаний, и работы, написанные с учетом положений теории проектирования судов, теории парусных кораблей и т.п. Так как в Приложении значительная часть статей выделена в отдельную группу, возможно, логично было выполнить их сравнительную характеристику и определить, какие вопросы получили наиболее полное освещение на страницах перечисленных журналов.

Диссертацию отличает использование широкой источниковой базы, основу которой составляют материалы фондов Российского государственного

военно-морского архива (РГАВМФ), Российского государственного архива древних актов (РГАДА), Российской национальной библиотеки (РНБ) и Центрального военно-морского музея (ЦВММ). Автором изучено более 220 чертежей судов XVIII – первой половины XIX вв. В ЦВММ исследована коллекция моделей судов – вещественного и очень информативного источника. Ряд документов введен в научный оборот впервые.

Диссертант, анализируя опубликованные и неопубликованные источники, разбивает их на несколько групп: Государственные законодательные акты Российской империи, в которую входят штаты флотов и флотилий, артиллерийские и парусные штаты; документы делопроизводства, возникшие в ходе проектирования, строительства и эксплуатации кораблей. Дает подробную характеристику архивных фондов и самих просмотренных дел. Отдельную группу несомненно ценных источников составляют многочисленные воспоминания современников, в которых содержатся сведения «о прототипах, характеристиках и конструкции отдельных типов старинных парусных судов». Также к источникам автор относит «научные труды XVIII – XIX вв.» по кораблестроению и истории мореплавания, всего 78 работ, из них – три на иностранных языках, содержат сведения о методах проектирования, характеристиках отечественных и зарубежных кораблей.

В процессе написания своей научной работы Александр Михайлович Глебов использовал сведения «более чем о 200 отечественных и 110 иностранных старинных парусных судах», кроме того, предложил характеристики 25 кораблей-копий и 20 современных парусных судов.

В первой главе автор проследил становление и развитие кораблестроительных наук в России, проанализировал особенности создания отечественной кораблестроительной школы. Так, на основе синтеза английской и голландской кораблестроительных школ в России в первой четверти XVIII в. под руководством Петра I сформировалась самобытная национальная школа проектирования судов. Диссертант отмечает, что «отличительной чертой отечественной кораблестроительной школы было обязательное коллегиальное согласование корабельными мастерами чертежей кораблей до их постройки» (С. 56). Такой порядок был закреплён законодательно Регламентом 1722 г. Принятые Петром I нормы, штаты и регламенты, четко определявшие основные размерения судов, с одной

стороны, способствовали оптимизации и стандартизации военного парусного судостроения, а с другой – уже спустя несколько десятилетий, скорее, тормозили развитие отечественного кораблестроения, т.е. ограничивали творчество кораблестроителей. Тем не менее, страна, которая до конца XVII в. не имела военного флота, за короткий период времени смогла научиться проектировать и строить корабли, которые по основным мореходным и боевым качествам не уступали, а порой даже превосходили зарубежные аналоги, делает вывод диссертант.

В параграфе 1.3. первой главы исследователь рассматривает отдельные виды кораблестроительной проектно-конструкторской документации XVIII – первой половины XIX вв. Прослеживаются изменения, которые происходили с проектной документацией. Так, ко второй трети XIX в. увеличивается информативность чертежей и номенклатура наименований с 1–2 в XVIII в. до 10 (С. 89). Автор связывает это с развитием методов проектирования и постройки парусников. При реконструкции парусных судов определенные трудности, по замечаниям Александра Михайловича Глебова, представляет реконструкция парусного вооружения, т.к. чертежей парусного вооружения сохранилось очень мало. Именно оно определяет внешний вид ретро-судна и влияет на мореходные качества.

В параграфе 1.4 диссертант описывает технологические этапы строительства судов в XVIII – первой половине XIX в. Приводит основные этапы строительства и достройки судна на плаву, особенности балластной нагрузки и т.п. Если первоначально для строительства русских кораблей использовались иностранные прототипы, то впоследствии создавались самостоятельные проекты, не имеющие аналогов в иностранном кораблестроении. И несомненно определяющим этапом в развитии отечественного кораблестроения стало открытие училищ корабельной архитектуры в 1792 г. в Херсоне и в 1798 г. – в Санкт-Петербурге (С. 97).

Во второй главе диссертант рассматривает эволюцию судов российского парусного флота и их технических характеристик. Автор предпринял попытку систематизации терминов, применявшихся в классификации кораблей. Характеризовал штаты русского военно-морского флота вплоть до середины XIX в. и сделал вывод, что на их формирование влиял морской и боевой опыт, а также направленность внешней политики государства.

Географически рамки диссертации охватывают помимо Черного моря и Балтики, Беломорскую и Охотскую флотилии, однако о морских судах, ходивших по этим акваториям, в диссертации упоминается не часто. Автор пишет, что «суда этих флотилий в штатах специально не выделены», а «охрану дальневосточных владений России в первой половине XIX в. осуществляли корабли, отправляемые с Балтики» (С. 109).

В параграфе 2.2. Александр Михайлович проследил эволюцию архитектуры судна для различных классов военных парусных судов на протяжении XVIII – первой половины XIX в. Соотношение показателей и характеристики парусных судов этого периода представлены в 57 таблицах Приложения (А) и иллюстративном материале Приложения (Г), дифференцированы по классам и типам. Это позволяет использовать их, как отмечает автор, «для воссоздания недостающей технической информации» (С. 121).

В параграфе 2.3. диссертант анализирует ходкость, остойчивость, устойчивость на курсе и парусность судов при разных ветро-волновых условиях. Им применяется методика, позволяющая сопоставить и оценить парусные качества разных типов судов в разные исторические периоды.

В параграфах 2.4, 2.5, 2.6 приведены этапы эволюции малых трех-, двух- и одномачтовых судов российского флота, что на сегодняшний день еще не достаточно изучено исследователями. Малые суда представляли собой многочисленный класс кораблей в русском парусном флоте. Именно с командования этими судами начиналось становление будущих знаменитых адмиралов русского флота. Диссертант отмечает конструктивные изменения этих судов на протяжении изучаемого периода: исчезновение надстроек, изменение парусности и обводов, что улучшило ходкость и их мореходные качества. А.М. Глебов рассматривает все разнообразие малых парусных судов, выделяет их отличительные признаки, характеризует их предназначение и делает вывод, что «в связи с увеличившимся разнообразием задач, количество подтипов двухмачтовых судов возросло от 2 до 4» (С. 180). Александр Михайлович полагает, что появление в русском флоте судна с вооружением шхуны ознаменовала построенная в 1734 г. в г. Тобольске дубель-шлюпка «Тобол» (С. 191). Отмечается, что значительное влияние на формирование судов типа шхуны в русском

парусном флоте оказали английские суда с парусным вооружением шхун и северо-американские клипер-шхуны конца XVIII – начала XIX в. (С. 199).

Диссертант рассмотрел вопрос периодизации этапов развития российских парусных кораблей. Анализируя парусное вооружение военных судов XVIII – первой половины XIX в., автор выделил шесть периодов, связанных с изменением состава и пропорций парусов и рангоута (С. 218–224). Сделан вывод, что во все периоды развития русского флота парусное вооружение отвечало лучшим образцам мирового кораблестроения. Были случаи заимствования лучших зарубежных образцов и вместе с тем создание собственных оригинальных типов парусного вооружения.

В третьей главе рассматривается ретродизайн кораблей. Диссертант, используя собственные наработки, предложил методики ретродизайна и реконструктивного проектирования. Проанализировал построенные ретро-суда: бриг «Ниагара», фрегат «Штандарт», корабль «Гото Предестинация». Им предложена методика обоснования недостающих проектных параметров, определена последовательность решения задач реконструктивного проектирования. Разработана методика атрибуции и идентификации подводных археологических объектов в виде затонувших кораблей.

Выводы А.М. Глебова соответствуют обобщенному материалу и обозначенным во введении цели и задачам исследования, их достоверность определяется широтой источниковой базы и корректным применением использованных методик. Отмечено, что русская кораблестроительная школа сложилась в первой четверти XVIII в. Диссертантом выявлен алгоритм создания проекта нового корабля: от технического замысла до спуска на воду и установки парусного вооружения. Подтвержден сделанный ранее Ю.С. Коючковым и А.Г. Сацким вывод, что зная название и год постройки линейного корабля или фрегата, можно соотнести его с определенным периодом и определить его архитектурно-конструктивные особенности (С. 226).

Работа представляет самостоятельное научное исследование по актуальной проблеме. Язык, стиль и оформление диссертации отвечают предъявляемым к научным сочинениям требованиям. Исследовательские задачи, обозначенные соискателем, выполнены, а цель достигнута. В целом положительно оценивая диссертацию, необходимо высказать некоторые общие замечания.

Первое. Не совсем понятен замысел автора относительно расположения списка источников и периодических журналов в Приложении (Б) среди таблиц и архивных документов, а не в соответствующем разделе. Тем более что сразу после перечня коллекции моделей судов из фондов ЦВММ (С. 278) следует перечень используемых автором журналов: «Катера и яхты», «Моделист-конструктор», «Морской сборник». Далее в разделе «Монографии и статьи» (С. 285–308) вновь встречаются статьи из периодических изданий, опубликованные в журналах «Катера и яхты», «Морской сборник», и не упоминавшиеся ранее – «Судостроение», «Морской вестник», «Морская история».

В Приложении (Б.1) на (С. 371) автор размещает неопубликованные документы делопроизводства из РГАВМФ, затем – вновь материал ЦВММ (С. 399) – альбом рисунков и чертежей, перечень моделей судов. Ранее в сокращенном виде этот перечень уже приводился (С. 278), и в следующем Приложении (Б.2) (С. 401–402) автор вновь размещает уже дополнительную библиографию.

Размещение в Приложении выдержек из архивных документов и научных работ XIX в., а также графиков и иллюстративного материала абсолютно оправдано и придает работе большую значимость.

Второе. Автор определил довольно обширные территориальные рамки, но в связи с масштабностью исследования не все центры военного кораблестроения удалось упомянуть. В своей работе автор неоднократно указывал, что строительство военного парусного флота в России велось по утвержденным штатам. Кроме того, чертежи для постройки судов подлежали обязательному утверждению, первоначально коллегиальному. Но в Иркутске была распространена несколько иная практика. Для строительства военных судов на Байкале из Адмиралтейств-коллегии присылали утвержденные чертежи. Так, чертеж такого транспортного судна для Байкала под названием «Ермак» приводит в перечне документов автор. Но суда, построенные по разработанным в Петербурге стандартам, не подходили для акватории Байкала, поэтому местные кораблестроители вносили свои изменения и строили суда такой конструкции, которые были удобнее для совершения рейсов по Байкалу. Возможно, подобные отступления от утвержденных штатов могли наблюдаться и в других центрах кораблестроения.

Третье. В своем исследовании автор рассматривает архитектурно-конструктивные изменения российских военных парусных судов, отмечает влияние иностранных школ кораблестроения, но не показывает, как именно влияли навигационные условия различных водных бассейнов на соотношение основных размерений парусных судов и предпочтения в выборе типов строящихся судов. Диссертант лишь вскользь упоминает о появлении «в конце 1780-х гг. кораблей и фрегатов с острыми обводами, что было оптимально для условий черноморского театра» (С. 68). Ничем не объяснено, к примеру, нововведение А.С. Грейга в 1821 г. – изготовления шпангоутов больших судов из маломерного леса. В связи с чем могла сформироваться подобная рационализаторская идея?

На странице 96 диссертант пишет о том, что «основой для проектов русских кораблей служили иностранные прототипы, оптимизированные для конкретных оперативно-тактических условий прибрежных морских театров. Иногда упоминаются умеренные или сложные ветро-волновые условия, ограниченные прибрежными акваториями (С. 115). Не ясно также, почему для Морского кадетского корпуса в Санкт-Петербурге строились суда с плоскодонными обводами и ограниченной осадкой (С. 141).

Несомненно, приведение более подробных характеристик условий навигации хотя бы в отдельных районах способствовало бы возможно лучшему выявлению неких закономерностей и особенностей русской кораблестроительной школы.

Отмеченные замечания носят, скорее, рекомендательный характер и нисколько не умаляют достоинств диссертационного исследования Александра Михайловича Глебова. Оно выполнено на высоком научном уровне и вносит весомый вклад в изучение актуальной темы, связанной с развитием российского военного парусного кораблестроения. Содержание автореферата полностью соответствует основным положениям диссертации и дает представление о полученных результатах и основных выводах, выносимых на защиту. Положения диссертации отражены в 20 публикациях автора, в том числе в 3 статьях в журналах, рекомендованных ВАК. Материалы исследования уже востребованы при чтении спецкурсов на историческом факультете ГАГУ, на факультете кораблестроения и океанотехники СПбГМТУ. Диссертант регулярно принимает участие в

научных конференциях, выступая с материалами по теме исследования, последняя такая конференция состоялась в мае в Горно-Алтайске (материалы по ней уже не вошли в список опубликованных работ).

Текст диссертации А.М. Глебова соответствует п. 9 «Положения о присуждении ученых степеней» от 24 сентября 2013 г. № 842. Данное диссертационное исследование является научно-квалификационной работой, содержащей решение задачи, имеющей важное значение для истории науки и техники.

Таким образом, диссертационная работа Глебова Александра Михайловича «Российское военное парусное кораблестроение XVIII–XIX веков: опыт исторической реконструкции» отвечает современным требованиям и может служить достаточным основанием для присуждения Глебову Александру Михайловичу ученой степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.10 – История науки и техники.

Сведения об организации, в которой работает официальный оппонент:
Почтовый адрес: 664003, Иркутск, ул. Ленина, д. 11; телефон: (3952) 5-0000-8;
E-mail: info@bgu.ru; адрес сайта: www.bgu.ru.

Официальный оппонент

доцент кафедры истории и международных отношений
федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования

«Байкальский государственный университет»,

кандидат исторических наук (07.00.02 – Отечественная история),

доцент



Распопина Алена Александровна

29 мая 2017 г.

