

Д. Н. КОПЕЛЕВ

ИСКУССТВО НАВИГАЦИИ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЕ ТРАДИЦИИ НА ФРАНЦУЗСКОМ КОРОЛЕВСКОМ ФЛОТЕ В РАННЕЕ НОВОЕ ВРЕМЯ

В статье анализируются вопросы становления профессионального военно-морского офицерства на французском флоте в раннее Новое время. Автор показывает значение Дьеппской школы навигации, деятельности священников и иезуитов в формировании военно-морских образовательных традиций.

Ключевые слова: навигация, флот, корсары, Дьеппская школа картографии, священники, иезуиты, раннее Новое время, великие географические открытия.

Важное место в цивилизационных преобразованиях, происходивших в Западной Европе в раннее Новое время, занимали процессы, связанные с освоением морского пространства. В историографии они получили название «морской революции»¹. Доминирующим фактором, определившим специфику этого явления, выступало стремление молодых военно-морских держав монополизировать рычаги контроля над морем. С одной стороны, раздвинулись океанские границы, попавшие под прицел европейских государств. Если ранее в зону их контроля входили Северное море, Ла-Манш, побережье Атлантики, Балтийское море и акватория Средиземноморья, то в XVI–XVIII вв. ареной европейского вмешательства стали Атлантический, Индийский и Тихий океаны. С другой стороны, концентрация морского могущества приобретала все более агрессивный характер и обернулась вторжением военно-морских держав в международную торговлю и попытками захвата колоний. Применение пороха, линейные корабли с пушками на борту, введение агрессивного морского законодательства, заостренного на охоте за призами, рост грузоподъемности торговых судов и океанские плавания – составные элементы европейской экспансии, позволившие военно-морским империям завоевать морские трассы мира². Располагая

¹ Историографию и основной круг проблем, связанных с «морской революцией», см.: Glete. 1993.

² Padfield. 1980; Scammel. 1981; Gray. 1992; Tallett. 1992; Танстолл. 2005; Копелев. 2009.

технологическими возможностями для осуществления океанских плаваний и регулируя правовые вопросы владения морем, европейские страны модернизировали систему государственного строительства, превращая флот в мощное орудие продвижения державных интересов. Создание регулярных военно-морских сил стало одним из направлений в осуществлении так называемой «бюрократической революции», которой сопровождался длительный процесс формирования военных сил раннего Нового времени – начального этапа развития современной Европы. В ходе этого процесса складывался профессиональный офицерский корпус, штат чиновников и судостроителей; происходила формализация боевой тактики флота; учреждались органы центральной и местной военно-морской администрации; строились крупные военно-морские базы, оснащенные верфями и арсеналами³.

Исследователю, анализирующему феномен европейской экспансии, неминуемо приходится рассматривать проблему освоения океана комплексно. Общие вопросы морского переустройства Европы на пороге Нового времени были тесно связаны с «фактором рационализации» – с миром бесконечно совершенствующихся технических новаций, со все более ощутимыми переменами в ментальном укладе и разрастанием социума моряков-профессионалов. На рубеже раннего Нового времени этот технологический перелом предстал во всей своей необратимости. Однако прорыв Европы в океан, обусловленный новыми научными технологиями, произошел не вдруг, и масштабность преобразований никоим образом не должна заслонить будничного и кропотливого развития и совершенствования географической науки, навигационной практики, судостроительных умений и навыков ранней эпохи. Размышляя о влиянии технического переустройства на развитие цивилизации, Ф. Бродель заметил: «Общество – это медленная, незаметная сложная история, это память, упрямо повторяющая уже найденные, знакомые решения, которая избегает сложностей и опасных мечтаний о чем-либо ином. Всякое изобретение, постучавшееся в дверь, должно было ждать годы или даже столетия, чтобы войти или быть внедренным в реальную жизнь»⁴. Глубоко в Античность и Средневековье уходят явления и формы, характерные для Нового времени. Ничего удивительного: вся предшествующая история готовила океанический бросок Европы.

Система традиционного европейского мореплавания начала рушиться с выходом за Гибралтар в Атлантический океан. Как заметил

³ *Glete*. 1993. I. P. 12.

⁴ *Бродель*. 1986. Т. I. С. 358–359.

В. И. Вернадский, «движение корабля вдоль берегов возможно было без всяких наблюдений звезд и солнца, но в открытом море невозможно было идти более или менее сознательно без руководящих, неизменных точек сравнения»⁵. Бурная штормовая Атлантика предполагала совершенно иные условия плавания и требовала от людей, не привыкших к многомесячному пребыванию в открытом море, иного навигационного опыта. «Цепляясь за побережье, они знать не желают о карте или игле», – в сердцах говорил еще на заре экспансии о мастерах каботажного плавания, итальянцах, португальский принц Энрики Навигатор⁶. «Эти моряки боятся открытого моря,» – снисходительно обронил в 1611 г. севилец Томе Канне⁷. Подобные категорические суждения, разделенные двумя веками, при всей их пристрастности подчеркивают тенденцию, определявшую серьезные сдвиги, которые Европа переживала в XVI–XVII вв. Еще на заре океанской экспансии принц Энрики поручил капитану Жилу Эаннешу обогнуть мыс Бохадор, дав ему указание идти как можно дальше от берега. На подступах к мысу следовало выйти в открытое море, чтобы избежать «обрушивающихся с берега ужасных водопадов» и воронок, «затягивающих корабли на дно»: ими, по суеверным представлениям тогдашних моряков, изобиловали здешние воды⁸. Подобная стратегия открывала широкие возможности для исследования морских широт. Континент, во времена Античности и Средневековья тяготевший к Средиземному морю, начинает переносить свои интересы в океан. Два указанных столетия стали, по определению Броделя, свидетелями наступающей «смерти Средиземноморья», превращения европейской экономики из средиземноморской в атлантическую. На фоне столь принципиальных перемен падает и приоритет итальянских мореплавателей, оставшихся на протяжении многих веков пионерами морских трасс, «мастерами навигации», учителями всех народов.

Стоит ли удивляться, что такое смещение акцентов нашло отражение в смене навигационных школ и приобретении иберийскими и северо-европейскими моряками все большего влияния на навигационное знание. «Можно насчитать по крайней мере с полдюжины приморских территорий от Андалузии до Бристольского залива, которые располагали судами с хорошими мореходными качествами, умелыми моряками и мастерами, благоприятными условиями, прибрежными ресурсами и

⁵ Вернадский. 1981. С. 121.

⁶ Бизли. 1979. С. 94.

⁷ Бродель. 2002. Ч. 1. С. 142

⁸ Мензис. 2004. С. 516.

торговыми связями, чтобы быть готовыми пуститься в рискованные заокеанские предприятия,» – констатирует Дэвид Мейниг⁹. Навигаторы, мореплаватели, лоцманы, моряки на заре Нового времени – это люди, располагавшие целым арсеналом постоянно совершенствовавшихся инструментов и приборов, позволявших выходить в открытое море, ориентируясь по небесным светилам¹⁰. Так, компас – «душа корабля», по образному выражению Виктора Гюго, – появился, по-видимому, на английских кораблях еще в царствование Эдуарда III. Мы обнаруживаем его упоминание и в судовых ведомостях времен Генриха V на кораблях «Мэри оф Уэймут» («солнечные часы и морская игла»), «Кристофер» («три компаса и солнечные часы») и «Кэтрин оф Тауэр» («компас и солнечные часы»)¹¹. В 1486 г. по три компаса числились на кораблях королевского флота «Мэри оф Тауэр», «Говене» и «Риджент». В практике навигации шаг за шагом закреплялись астролябия¹², буссоль¹³, градшток («посох Иакова»),¹⁴ квадрант,¹⁵ компас («генуэзская игла»)¹⁶,

⁹ Meinig. 1968. I. 6.

¹⁰ Об истории мореходных инструментов см.: Корякин, Хребтов. 1994.

¹¹ Nicolas. 1847. II. P. 180, 444.

¹² Астролябия (от *греч.* *astron* – «звезда» и *labe* – «схватывание») служила на морских судах для определения высоты светил над горизонтом. Представляла собой плоский бронзовый круг, на котором вращался визир-алидада с двумя диоптрами с прорезями на пластинках. Специальное приспособление позволяло подвешивать астролябию за кольцо и визировать светило с помощью алидады.

¹³ Буссоль (*итал.* *bossolo*, *франц.* *boussole*) – инструмент для измерения горизонтальных углов между меридианами и направлением на какой-либо предмет.

¹⁴ Этот инструмент (от *лат.* *gradus* – «шаг, ступень» и *нем.* *Stock* – «стержень») позволял определять высоту до звезды и свое второе название получил по имени предполагаемого изобретателя Иакова бен Макира. Был известен также как «астрономический луч», «золотой жезл», «геометрический крест». Он представлял собой два перпендикулярных стержня, один из которых (короткий – *брусок*), плотно прилежавший ко второму (длинному – *штоку*), свободно перемещался вдоль него. На концы бруска были нанесены маленькие отверстия (*диоптры*), а вдоль штока – деления и мушка для глаза. Глядя в глазную мушку и передвигая брусок, наблюдатель добивался такого положения, при котором в верхней диоптре была видна звезда, а в нижней – линия горизонта, – после чего снимал показания.

¹⁵ Квадрант (от *лат.* *quadrans* – «четверть» [круга]), служивший для измерения высот светил над горизонтом, имел вид деревянного сектора, соответствовавшего четверти круга, в вершине которого укреплялся отвес в виде тонкой шелковой нити со свинцовым грузом.

¹⁶ Легенда приписывала изобретение морского компаса (из *ит.* *compasso* – «циркуль», от «*compassare* – вымерять шагами, измерять») итальянскому моряку из Амальфи Флавио Джойя, предложившему скрепить свободно вращающуюся магнитную иглу (*стрелку*) с бумажным диском (*картушкой*), на который были нанесены градусные измерения и 16 румбов. По-видимому, уже в конце XIV в.

лаг¹⁷, лот¹⁸, армиллярная сфера¹⁹ – даже если командирам судов и приходилось, опасаясь обвинений в колдовстве, скрывать приборы от экипажа. Эта морального рода трудность сочеталась с трудностями технического плана. Дело в том, что европейские корабли той эпохи – по большей части небольшие «скорлупки», подверженные качке, препятствовавшей правильной установке инструментов и точным расчетам, тем более что сложные наблюдения, например, с помощью астролябии или квадранта, проводились не одним человеком²⁰.

Высокого уровня достигла и картография. В XIII–XV вв. карты-планисферы без сетки координат и компасных линий соседствовали с картами-портоланами, своеобразными лоциями, предназначенными для подробного изображения береговой линии и оснащенными «розой ветров». В конце XV в. появились карты мира, выполненные с помощью псевдоконической проекции Птолемея (карты Иоганна Мюллера Региомонтана и Мартина Вальдземюллера). Со второй половины XVI в. настало время новой картографической проекции, разработанной фламандскими учеными Герардом Кремером (Меркатором) и его учеником, картографом испанского короля Филиппа II Адамом Ортелием.

итальянские моряки начали пользоваться этим прибором, постепенно совершенствуя его. Так, в плаваниях Колумба компас – котелок с картушкой на шпильке, установленный в специальном деревянном ящике (*битагоре*), – размещался на специальной площадке палубы между ютом и фок-мачтой.

¹⁷ Лаг (от *голланд.* *log* – «чурбак, брусок» или из *др.-исланд.* *lág* – «чурбан») – прибор, появившийся, по-видимому, в XVI в. и позволявший измерять скорость судна и пройденное им расстояние. Делалось это следующим способом: с носа судна бросали щепку, определяли время ее дрейфа до кормы и, зная длину судна, вычисляли скорость. Впоследствии вместо щепки стали применять деревянный брусок, привязанный к размеченному узлами тросу-лаглиню, стравливаемому на ходу судна, а скорость измерялась по числу узлов, которое успело уйти за борт за определенное время (как правило, 30 секунд).

¹⁸ Лот (*голланд.* *lood*, *нем.* *Lot*) – свинцовая или чугунная продолговатая или пирамидальная гиря, прикрепленная к тонкому тросу (лотлиню), разбитому на отрезки определенной длины; использовался для измерения глубины под килем.

¹⁹ Армиллярная сфера (от *лат.* *armilla* – «кольцо») – модель небесной сферы с ее важнейшими точками, кругами – полюсами и осью мира, меридианом, горизонтом, небесным экватором и эклипстикой.

²⁰ Например, снятие отсчета с астролябии поначалу проводилось тремя наблюдателями. Один держал инструмент за кольцо, другой измерял высоту светила, направляя визир-алидаду на Солнце или Полярную звезду, а третий снимал отсчет. Два наблюдателя требовалось и для расчетов с квадрантом, позволявшим определять высоту стояния какого-либо небесного светила. Один человек устанавливал квадрант таким образом, чтобы он находился в вертикальной плоскости, проведенной от глаза к наблюдаемому объекту, а другой снимал отсчет.

Обширная естественнонаучная программа эпохи Великих географических открытий с поразительной точностью и широкой эрудицией изложена Франсуа Рабле в «Гаргантюа и Пантагрюэле»²¹. Со страниц романа перед нами предстает мир новых инструментов навигации, демонстрирующих богатство открывающихся перспектив²². Вспомнив, как «главный лоцман, Жаннэ Брейе, разметил весь путь и наставил стрелки всех буссолей»²³, можно домыслить, с какой тщательностью велись подготовительные работы, предшествовавшие отправлению в плавание, и корректировка приборов на судах экспедиции. Важной роли на судне специалистов-навигаторов Рабле касается на страницах четвертой и пятой книг, повествующих о морском плавании Пантагрюэля. Бравый моряк благодаря своей мореходной сметке спасает гибнущий корабль во время бури: лоцман, «подняв бизань-мачту и направив руль прямо по стрелке компаса... пробился через вихрь»²⁴; ученость Эпистемона, определившего при помощи астрологии, «на какой высоте от нас находится полюс»²⁵ помогает кораблю не затеряться в океанских просторах. За строками великого писателя стоит опыт сотен безвестных нормандских, гасконских, бретонских, фламандских, баскских, андалузских, кастильских, португальских лоцманов и кормчих, проводивших торговые, исследовательские, корсарские и пиратские суда в Атлантике и Индийском океане. В документах остались списки знатока навигации Коллена Вассера, сопровождавшего француза Полмье де Гоннвиля в плавании к берегам Бразилии, «астрологов» Пьера Мокле и Пьера Криньона, участвовавших в путешествии братьев Пармантье к Суматре, космографа Джироламо Веррацано, помогавшего своему брату Джованни найти дорогу к берегам Северной Америки. Однако большинство лоцманов и кормчих так и остались безликим множеством, растворившимся в повседневности морского ремесла. Таковыми и предстают они из донесения испанского агента, отправленного в апреле 1541 г. из Сен-Мало. Сообщая о судах, подготовленных для экспедиции сьера де Ро-

²¹ Историографию вопроса см.: *Julien*. 1947. P. 351–360.

²² Исследуя творчество Рабле, М. М. Бахтин обратил внимание на эту особенность его мировосприятия: преобладает в нем «все новое, свежее, первичное», это «энциклопедия нового мира. Она была конкретной и вещной, и многие из этих вещей впервые вступали в живой кругозор современников Рабле, впервые обрели имя или обновляли старое имя новым значением» (*Бахтин*. 1990. С. 503). Противоположные взгляды см.: *Jal*. 1840. II. P. 496–560.

²³ *Рабле*. 1956. С. 361, 362.

²⁴ Там же. С. 530.

²⁵ Там же. С. 477.

бервала в Канаду на поиски золотой страны Сагены, шпион писал, что на них насчитывалось «400 матросов и 20 кормчих»²⁶.

Плавания и экспедиции XVI в. продемонстрировали неплохую оснащенность навигационными инструментами и картографическими материалами. Красноречиво выглядела, например, комплектация французского королевского галеона «Шьен» в июне 1561 г.:

Капитан Лодоньер:

Часы в футляре из ярко-красного бархата, отороченном золотыми блестками.

Книга морских карт.

Клеман:

Морская карта.

Астролябия.

Контр-метр:

Морская карта.

Астролябия.

Кормчий Нормандии:

Две морские карты.

Астролябия.

Два арбалета для небесной выси.

Таблица склонений²⁷.

Обращает на себя внимание серьезная научно-техническая подготовка первого плавания Мартина Фробишера в 1576 г. На изготовление инструментов в лондонской мастерской Хэмфри Кола было израсходовано около 100 фунтов, навигационную карту по специальному заказу исполнил Уильям Борроу, знаменитый астролог и математик Джон Ди привез из Нидерландов «посох Иакова». В ведомости приборов экспедиции значились морская астролябия («медный обод») и обычная астролябия, не менее двадцати «компасов различного вида», восемнадцать получасовых песочных часов и армиллярная сфера²⁸. Флотилия Магеллана (5 кораблей) располагала 23 морскими картами, изготовленными служившим в Совете Индий итальянским космографом Нуньо Гарсией, 6 парами циркулей, 7 астролябиями (в том числе одной медной), 21 квадрантом, 35 компасными иглами и 78 получасовыми песочными часами. Когда флагманское судно «Тринидад» попало на Молуккских островах в руки португальцев, они первым делом конфисковали судовые книги главного кормчего Андреса де Сан-Мартина, две карты-планисферы Педро Рейнеля и все найденные карты и инструменты²⁹.

²⁶ *Morison*. 1978. P. 255.

²⁷ *La Roncière*. 1900. II. P. 534, 535.

²⁸ *Morison*. 1978. P. 282, 283.

²⁹ *Ibid*. P. 569.

Навигационные карты всегда были ценным приобретением и вместе с дорогими инструментами нередко попадали к корсарам и пиратам в качестве морской добычи. Мишель Молла со ссылкой на документы португальских архивов приводит записи о взятии французскими корсарами астролябий, бусселей и карт на португальских судах «Галуш» в марте 1524 г. и «Санту-Спириту» в январе 1529 г. В 1533 или 1534 г. руанцы завладели морскими приборами (в том числе «арбалетом для небесной выси») на взятом у Мадейры португальском судне³⁰. Рукопись, датированная 1544 г. и обнаруженная Шарлем де Ларонсьером в Парижской Национальной библиотеке, своего рода «записная книжка» синдиката руанских купцов во главе с арматором Ж. Кордые, зафиксировала любопытную опись вещей, необходимых для плавания и ведения торговли на африканском побережье и в Америке. В ней перечислены портолан, франко-бразильский словарь, франко-гвинейский словарь, таблица приливов и отливов, а кроме того – запись расходных средств на изготовление морских карт³¹. И подобных материалов в конторах европейских торговых компаний и на кораблях, идущих в испанские и португальские моря, год от году становилось все больше, секреты мореплавания становились все более доступными.

Но, как нам представляется, не следует питать иллюзий в отношении научной подготовки основной массы специалистов по навигации. Чтобы пользоваться морскими приборами, прокладывать курс и пользоваться навигационными картами были необходимы разносторонние технические знания, и не только практические, но и теоретические. Умения же большинства командиров военных кораблей и кормчих того времени – это, скорее, навыки и опыт знающих лоцманов побережий, постигших природу ветров и течений в Атлантике, выучка профессиональных навигаторов, способных найти обратную дорогу в родной порт. «Почему мы терпим этих кормчих, их грубую речь, варварские нравы, – вопрошал в 1537 г., в разгар великих географических открытий, математик, изобретатель верньера португальский еврей Педру Нуньеш. – Они лишены всяких знаний о солнце, о звездах, о луне; им неизвестны расположение и движение небесных светил, магнитное склонение; нет у них никакого понятия ни о широте и долготе, начертанных на глобусе, ни об астролябии, квадранте, «посохе Иакова» или о часах; не отличают они обычный год от високосного, равноденствие от солнцестояния»³². В

³⁰ *Mollat*. 1952. P. 352.

³¹ *La Roncière*. 1906. III. P. 299.

³² *Morison*. 1974. P. 175.

словах Нуньеша – горькая констатация несоответствия между научными достижениями в навигации и реальным положением дел.

Оставшись без профессионалов, способных сладить с «инструментами моряка», простые матросы зачастую были совершенно беспомощны. О том, сколь мало изменилась ситуация и спустя век после Нуньеша, свидетельствует рассказ кардинала де Реца. В сентябре 1654 г., спасаясь из Нанта от преследовавших его солдат Мазарини, коадьютор пустился на рыбацьем баркасе в морское плавание из Бель-Иля в Испанию. Путь был неблизкий, и чтобы добраться до ближайшего безопасного порта Сан-Себастьян, где он мог высадиться, «не страшась опасности», жожаку фрондеров нужно было преодолеть Бискайский залив. Баркас потрепал сильный ночной шторм, стихший лишь к утру. Каков же был ужас беглецов, когда они обнаружили, что лишились единственного компаса, по нелепой случайности упавшего в море. «Наши моряки совершенно растерялись и, будучи к тому же людьми невежественными, не могли определить, где мы находимся; они, – пишет де Рец, – взяли курс туда, куда принудило направиться погнавшееся за нами судно». А ведь с де Рецем в море вышли опытные бретонские рыбаки – пять человек, неплохо знавших местные воды и ходивших здесь на лов сардин. В течение целого дня они пытались уйти от преследовавшего их марокканского корсара и только к вечеру увидели, что преследователи, отчаявшись догнать лодку, убрали паруса. Расценив поведение мавров, прекративших погоню, как свидетельство близости берега и, кроме того, заметив каких-то птиц, садившихся на мачту, де Рец и его сопровождающие начали терзаться новыми сомнениями: у каких берегов они находятся («ибо мы одинаково боялись и французов, и турок»). Всю ночь и следующий день морские путники лавировали вдоль побережья, пытаясь разобраться, куда их занесло, пока, наконец, не заметили на рассвете рыбачью шлюпку, которая и привела беглецов в Сан-Себастьян³³.

Наивно было бы думать, что и командиры кораблей все сплошь до одного владели искусством обращения с морскими инструментами и знали основы навигационной науки. Вопрос о том, кто поведет военные и торговые корабли в безбрежном океане и насколько командиры смогут управлять ими в открытом море, следить за показаниями навигационных инструментов и работать с картами, превратился в один из самых насущных, «ведь решение, – как справедливо подметил Бродель, – не было в первую очередь техническим»³⁴. В конечном счете, мореплава-

³³ Рец. 1997. С. 587.

³⁴ Бродель. 1986. I. С. 439.

ние в океане во многом определялось, как мы сказали бы сегодня, человеческим фактором.

Не случайно при реформировании европейских военно-морских сил совершенствование навигационного искусства моряков выходит на первый план. Ведь в конечном итоге создание флота было немислимо без подготовки квалифицированного офицерского корпуса и компетентных управленческих кадров. На первых порах флотский состав рекрутировался по большей части из сухопутных войск, откуда и приходили многие офицеры и командующие. Однако трудно представить, как можно было бы без губительных последствий передать им командование фрегатом и линейным кораблем. Поэтому на протяжении второй половины XVII в. происходит модернизация военно-морских сил и формируются национальные школы мореплавания, а подготовка будущих офицеров полностью переходит в руки государства³⁵. И в первую очередь это коснулось обучения навигации.

Дело в том, что на протяжении всей ранней истории великих географических открытий искусство навигации находилось в монопольном владении лоцманов и кормчих, главных фигур на корабле. Когда же началось строительство государственных военно-морских сил, «искусство моряка» все более специализировалось и усилиями инженеров, гидрографов и астрономов превращалось в самостоятельную отрасль знания, вобравшую в себя комплексные достижения топографии, географии, картографии, гидрографии и астрономии.

Одним из важнейших очагов навигационной науки во Франции был старинный порт Дьепп, один из крупнейших центров торговли в Атлантике и в Восточной и Юго-Восточной Азии. Дьеппские моряки и рыболовы, занимавшиеся промыслом сельди и трески, всегда отличались отвагой. На своих легких судах они ходили к берегам Канады, основали колонию на реке Сенегал, плавали к Доггер-Банке, в Левант и вокруг Кольского полуострова³⁶. В 20–40-х годах XVI в. здесь задавал тон влиятельнейший купец Жан Анго. Выходец из семьи руанских негочантов (он родился около 1480 г.) Анго унаследовал жесткий расчет и практичность своего отца, судовладельца, прибавив к ним широту понимания проблем, необыкновенную деловую хватку, способность вести рискованную игру. Это был один из влиятельнейших коммерсан-

³⁵ Vergé-Franceschi. 1991.

³⁶ О плавании дьеппского капитана Жана Соважа в Россию см.: Relation du voyage en Russie ... P. 385–396; Memoire du voyage en Russie ...; *Соваж*. С. 223–230; *Ларин*. 1936; *Ларин*. 1948; *Алексеев*. 1957; *Алексеев*. 1983; *Ларин*. 2002.

тов Франции. Банкир, финансист, арматор, он контролировал торговую и коммерческую жизнь в портах Нормандии. Любитель пожить на широкую ногу, вдохновенный и щедрый покровитель искусств, Анго любил роскошь и проводил много времени в обществе одаренных людей: скульпторов, художников, литераторов. Этот сказочно богатый человек был посвящен в секреты французской короны, находился в центре корсарской паутины, свитой во Франции в первой половине XVI в., охватившей европейские моря и достигавшей Бразилии, Лонг-Айленда и Индии. Он играл ведущую роль в финансировании и стратегической разработке военно-морских операций и окружил себя когортой прекрасных моряков, которые, в соответствии с принципом «свободы морей», колонизовали новые земли для Французского королевства³⁷.

В окружении Анго было немало авторитетных географов, картографов и гидрографов. Известность приобрел капитан Пьер Криньон – знаток астрономии и гидрографии, который получил от моряков почетное прозвище Великий капитан. Знаменитыми на весь мир стали братья Жан и Рауль Пармантье, в 1529 г. пересекшие экватор и первыми после португальцев открывшие скрываемую теми дорогу к Островам пряностей. По-видимому, вместе с ними к Суматре плывал шотландец Жан Ротц, получивший морское образование в Дьеппе. В 1539 г. он побывал в Гвинее и Бразилии, в 1542 г. стал картографом английского короля Генриха VIII, которому преподнес карты с удивительными точными для того времени очертаниями Китая, Азии, Индии и Африки, а также неизвестной земли, напоминающей северные очертания Австралии³⁸.

В Дьеппе плодотворно соединились практический опыт сотен моряков, выходящих в просторы океана, и традиции научной культуры, которую поддерживали католические священники и отцы-иезуиты, ставшие настоящими хранителями навигационных знаний. Благодаря усилиям духовных лиц в Дьеппе в середине XVI в. сформировалась знаменитая школа картографии³⁹. Ведущие картографы Дьеппской школы были известны всей Европе точностью и аккуратностью изготавливаемых ими карт и морских лоций и обучали шкиперскому искус-

³⁷ Окунева. 2005; Guénin. 1901; Julien. 1947; Mollat. 1952; Morison. 1971; Michel. Jehan Ango....

³⁸ Полемику относительно открытия Австралии в XVI в. см: Wallis. 1982. P. 40–42; Мензис. 2004. С. 261, 262, 211–218. Следует, впрочем, учитывать, что в картографии XVI в. научное знание соседствовало с вымыслом, и реальные знания об устройстве мира попадали в плен противоречивых теоретических представлений ученых, по-разному определявших координаты исследуемого объекта. См.: King. 2009.

³⁹ Vergé-Franceschi. 1991. P. 153–155.

ству пилотов, кормчих и командиров торговых судов⁴⁰. Известнейшими специалистами Дьеппской школы были священник из Арка аббат Пьер Деселье, автор знаменитых портуланов 1546, 1550 и 1553 гг., космограф и навигатор Никола Вайяр, составивший «Атлас» 1547 г. с 15 морскими картами, Никола Дельен, начертивший в 1566 г. карту мира, застолбившую притязания французских монархов на территорию Канады, пилот Жак де Во де Клее, составивший в 1579 г. план колонии «Антарктическая Франция» с бухтой Гуанабара и написавший специальное руководство для лоцманов.

Особую страницу в историю французской навигации вписал нормандский кормчий Гийом Ле Тестю, выходец из Гавра, получивший образование в Дьеппской школе. В 1550-х гг. он в качестве лоцмана участвовал в секретных плаваниях французов в Бразилию⁴¹. Проведя несколько лет в «Антарктической Франции», Ле Тестю в 1655 г. возвратился в родной Гавр и получил должность королевского лоцмана. В эти годы он создал знаменитый атлас мира «*Cosmographie universelle*», последнее слово географической науки на тот момент, и преподнес свой труд королю Генриху II. В разгар Религиозных войн Ле Тестю, убежденный гугенот, не прекращал морских плаваний и, командуя 80-тонным корсарским судном, в 1573 г. отправился в Вест-Индию и у побережья Панама встретился с Фрэнсисом Дрейком. Договорившись о совместных действиях против испанцев, корсары в марте 1573 г. атаковали «караван мулов», идущий в Номбре-де-Диос. Захватив его, англичане и французы постарались уйти от погони и, взяв с собой столько серебра, золота и драгоценностей, сколько каждый из них мог унести, оставшуюся «добычу» закопали в лесу. На беду, во время боя самого Ле Тестю ранили в живот, и он был так плох, что его решили оставить в джунглях. Испанцы, преследуя пиратов, захватили капитана и двух матросов, добровольно оставшихся со своим начальником. «Географ короля» погиб на месте, а его голову испанцы водрузили на шест и выставили на городской площади Номбре-де-Диос⁴².

В правление кардинала де Ришелье, перекупившего в 1626 г. у герцога Анри де Монморанси должность адмирала Франции⁴³ и в качестве сюринтенданта навигации и торговли сосредоточившего в своих руках

⁴⁰ См. подробнее: *Julien*. 1947; *Maps and Text ...*; *Wallis*. 1988.

⁴¹ О них подробнее см.: *Слезкин*. 1970; *Окунева*. 2003.

⁴² О Ле Тестю см: *Anthiaume*. 1911.

⁴³ *Люблинская*. 1965. С. 298. См. также: *Vergé-Franceschi* 1991. P. 45, 46; *James*. 2004. P. 55–64.

руководство колониальными делами, Дьеппская школа получила новые импульсы для развития. Появлялись новые рукописные и печатные руководства по мореплаванию: Гийом Левасер написал в Дьеппе «Трактат по гидрографии, или искусству навигации», а лоцман Жан Летелье в 1639 г. опубликовал «Плавание в Восточные Индии, сведенное в таблицы, дабы обучать определять долготу по колебаниям магнита». В Дьеппе работали известные специалисты по навигации и кораблевождению: священник Бретон, аббат Прескот и Жан Кодерон, утонувший 2 ноября 1655 г. на пути к Мадагаскару. На какое-то время здесь, в доме иезуитов, обосновался преподобный Жорж Фурнье, профессор математики иезуитского коллежа Ла Флеш, автор знаменитой «Гидрографии» 1643 г.

С 1655 г. Дьеппская шкиперская школа находилась в ведении местного уроженца, «весьма ученого» теоретика аббата Гийома Дени, собиравшего в своем доме моряков и преподававшего им бесплатно курс навигации. Генеральный контролер финансов Жан-Батист Кольбер внес изменения в эту устоявшуюся практику и основал для Дени «бесплатную государственную школу» со штатом 200 учеников. 18 марта 1666 г. Дени был назначен «учителем гидрографии» и «комиссаром-экзаменатором» всех лоцманов королевства с пенсионом в 1200 ливров. Фактически в его руках сосредоточилось преподавание навигации офицерам королевского флота, а труд Дени «Искусство навигации, дополненное знанием о колебаниях магнита, или Трактат о колебаниях магнитной стрелки» стал основополагающим руководством для всех лоцманов Франции. Спустя несколько лет одним из учеников шкиперской школы аббата Дени стал молодой нормандец Жан Дубле.

Корсар Жан Дубле не столь известен, как его «коллеги», корсары Жан Бар, Рене Дюге-Труен и граф де Форбен. В его послужном списке значится немало плаваний и корсарских рейдов в Балтийском и Средиземном морях, к Ньюфаундленду, в Вест-Индию, вдоль западных берегов Африки и тихоокеанского побережья Южной Америки. Однако вписал он свое имя в историю французского флота, оставив потомкам рукопись воспоминаний, названных «Вахтенный журнал». В 1883 г. нормандский историк Шарль Бреар подготовил записки Дубле к изданию и опубликовал их в издательстве «Charavay frères»⁴⁴.

Биография Дубле условно распадается на два больших этапа. Путь, пройденный им в начале жизни, был вполне характерен для француз-

⁴⁴ Journal du corsaire Jean Doublet... Мы пользовались современным изданием воспоминаний Дубле, подготовленных Ивоном Ле Козанне и Жераром Дюкаблем (Le corsaire du Roi-Soleil...).

ского моряка из приморской провинции, для которого высшим достижением могло бы стать командование торговым судном. Второй этап, на котором Жана Дубле стал командиром дюнкеркских корсаров и офицером аристократического королевского флота, никогда бы, по видимому, не состоялся, если бы моряк недворянского происхождения не прошел обучение в школе аббата Дени и не получил здесь блестящую теоретическую подготовку.

Начал Дубле свою морскую одиссею так стремительно и авантюрно, что его судьба вполне могла бы послужить сюжетом для приключенческой повести. Часто рассуждают о том, как рвутся мальчишки в морское путешествие. Обратившись к ранним страницам жизнеописания французского корсара, мы можем увидеть, как сильно повлияла на его формирование атмосфера родного дома. Он родился в конце 1655 г. в довольно зажиточной семье в портовом Онфлере. Его отец, Франсуа Дубле, был известным в морских кругах человеком, владел аптекой, и у него подрастало шестнадцать детей, причем родители рассчитывали и дальше продолжать свой род. Разумеется, отец будущего корсара ломал голову над тем, как ему прокормить огромную семью. В конце концов, он решил поменять род занятий и с фармацевтики переключился на колониальную торговлю, став в 1663 г. командиром торгового судна⁴⁵. При помощи своих родственников – богатых буржуа из Парижа и Руана, входивших в управление Компании ста акционеров⁴⁶ – Дубле-старший добился в январе 1663 г. концессии на колонизацию островов Брион и острова Сен-Жан (соврем. остров Принца Эдуарда) в заливе Св. Лаврентия к западу от побережья Французской Акадии (соврем. Новая Шотландия). Французские власти, предоставив Дубле королевский патент на право разработки всех богатств на островах и привилегию поместить в свой герб двух дикарей с дубинками и голову грифа, разрешили ему также переименовать острова Брион в острова Магдален, по имени его супруги⁴⁷.

Закупив в Голландии три судна, Дубле подготовил все необходимое корабельное снаряжение, приобрел орудия для обработки земли, рыболовные снасти и в феврале 1663 г. стал готовиться к отплытию. По традиции отслужили большую мессу, и с приливом суда вышли в море. Провожавшие корабли родственники оставались на борту флагманского

⁴⁵ Le corsaire du Roi-Soleil. P. 6.

⁴⁶ Компания ста акционеров, созданная в 1627 г. при участии кардинала де Ришелье, занималась колонизацией Французской Канады и обанкротилась в 1663 г.

⁴⁷ Последнее название так за ними и осталось.

судна «Сен-Мишель» до выхода на внешний рейд – оттуда открывался вид на часовню на побережье, словно провожавшую уходивших в плавание. Никто тогда и не подозревал, что к морякам тайком присоединился и семилетний Жан.

«Замыслив совершить путешествие, я спрятался в каюте нижней палубы и накрылся с головой, чтобы меня не было видно. Я отлично слышал, как при прощании раздавались крики: «сажай, сажай всех в лодку, сейчас последняя отойдет». Но я и носа не казал, хоть и проголодался. Потом корабль закачался на волнах, и я уснул. Около девяти вечера в каюту пришел боцман Жан Эспуар и стал устраиваться на ночлег как раз там, где я спрятался. Он очень устал и рухнул на койку – прямо на меня. “Вы меня раздавите!” Он с ворчанием поднялся: “Кто попал ко мне в каюту?” Я назвался. Он взял меня на руки и отнес в постель к отцу, который уже спал. Отец, увидев меня, очень удивился и рассерженно спросил, почему я не вернулся на берег. Я ответил, что уснул и хочу плыть вместе с ним. Он очень разгневался и сказал, что, как только встретит идущее в порт судно, отправит меня на нем. Потом он распорядился дать мне поужинать и положил меня спать рядом с собой. Но ему пришлось-таки разрешить мне идти в плавание, так как случая отправить меня обратно не представилось»⁴⁸.

На протяжении следующих десяти лет жизнь Дубле складывалась вполне буднично: с торговыми судами он ходил к берегам Новой Франции, участвовал в невольничьих рейсах к побережью Сенегала, побывал с торговым конвоем на Французских Антильских островах и в 1672 г. потерпел кораблекрушение у острова Сан-Доминго. Традиционный ритм жизни молодого нормандца изменился, когда Франция начала войну с Голландией, и Дубле, уже неплохо овладевшим мастерством кораблевождения, явился в Онфлер, где попытался устроиться на французский военный корабль.

Узнав о приезде из Дюнкерка капитана Пьера Делаттра, набиравшего команду добровольцев, матросов и солдат, Дубле отправился на постоянный двор, где тот остановился, и предложил свои услуги в качестве лоцмана. «Да их у меня достаточно, – услышал он в ответ, – и все люди известные». После второй предпринятой им попытки Дубле все же попал к Делаттру шкипером шлюпки и вместе с ним и завербованным экипажем отправился в Дюнкерк, поступив на 18-пушечный фрегат «Випер» («Гадюка») в эскадру капитана 1-го ранга Франсуа Паннесье⁴⁹. Более всего после выхода в море Дубле сетовал на свое низкое положение. По заведенному на кораблях правилу, все лица командного состава,

⁴⁸ Le corsaire du Roi-Soleil... P. 43–45.

⁴⁹ Подробности ранней карьеры Дубле и критический анализ первой и второй частей его мемуаров см.: Villiers. 2002. P. 163–186.

в том числе и шкиперы, столовались с командиром в кают-компании. Дубле же «не получил ничего», ел с матросами и никак не выделялся из общей массы. Донельзя огорченный, он чувствовал себя униженным и потерял всякий аппетит. «Однажды в час обеда я стоял, – писал Дубле, – опершись о борт, и наш корабельный лекарь спросил меня, не болен ли я, коль не ем с другими матросами. Я вздохнул и поспешил поведать о причинах моей грусти». Слово за слово, и Дубле раскрыл душу, поделившись, сколь тяжело образованному человеку, непривычному к такому обращению, столоваться не с офицерами, а с обычными работягами. Лекарь спросил, как его имя, кто был его отец. «Так я его знал и служил под его началом», – воскликнул лекарь и пообещал переговорить с Делаттром, с которым был на короткой ноге. Тот приказал привести Дубле к себе в каюту и расспросил о причинах его печали. Выслушав молодого человека и пожурился за несвойственное возрасту «уныние», Делаттр задал юноше неожиданный вопрос: «Знакомы ли вы с основами навигации?» – то есть с математикой, главным образом тригонометрией, необходимой для прокладывания курса корабля. «Я ответил, что знаю гораздо больше элементарных основ, иначе не просил бы о должности шкипера». Тогда Делаттр предложил ему выпить вина и за столом расспросил о том, насколько сложно овладеть основами навигации⁵⁰. «Я сказал, – вспоминает Дубле, – что такого смышленного человека, как он, я обучу менее чем за полтора месяца и преподаю ему на месте первое правило. Он пригласил меня поужинать за его столом и сказал, что оставляет столоваться с ним на всю кампанию. Он очень меня полюбил и поселил в соседней каюте. Экипаж меня сразу зауважал»⁵¹.

Обучая господина Делаттра, Дубле не забывал и о дальнейшем совершенствовании собственного навигационного мастерства. В первой же кампании Делаттра Дубле сумел отличиться. Со своими людьми на шлюпке он абординировал несколько призов, одним из первых поднимаясь на борт противника. Положенные за отличия премии позволили ему собрать деньги и продолжить свое образование. Он замыслил поехать в шкиперскую школу аббата Дени. Делаттр, правда, немало удивился научному пылу своего «учителя» – он не мог взять в толк, зачем учиться

⁵⁰ Заинтересованность Делаттра в наставнике по навигации вполне объяснима. Из корреспонденции интенданта флота в Дюнкерке Юбера явствует, что по профессии Делаттр был хирургом и служил корабельным лекарем на корсарских судах. Во вполне уже зрелом возрасте (28 лет) Делаттр был в 1673 г. назначен командовать 10-пушечным фрегатом.

⁵¹ *Le corsaire du Roi-Soleil...* P. 65, 66.

лоцманскому делу, когда доступна карьера военно-морского офицера. Но капитана удалось «уломать», и Дубле поехал в Дьепп. Он отыскал школу и договорился с аббатом об условиях обучения: за ежемесячную плату в 50 ливров ему предоставляли пансион с едой, ночлегом и стиркой, и аббат еще брал на себя обязательство предоставлять ученику все нужные книги. Дени предложил своему ученику обычный курс навигационного мастерства и ознакомил Дубле с науками об устройстве земного шара, теориями приливов и течений, науками о долготе, преподавал ему «синусы, тангенсы и логарифмы». И тем не менее объем полученных знаний показался Дубле недостаточным, и он потребовал дальнейшего «совершенствования». Аббат «раздобрился» и продолжил учение.

Прошло шесть месяцев, и в июне 1675 г. Дубле получил письмо от Делаттра, сообщавшего, что дюнкеркский отряд Паннетье перевооружился и командир эскадры отдал ему приказ возвращаться. Перед молодым корсаром встала дилемма: или отправиться в море и заработать, или продолжать учение. Он решил показать письмо своему наставнику, а заодно выяснить размеры платы за обучение. «Что вы делаете, – воскликнул аббат. – Вы хотите прервать учение, когда все хорошо пошло. Оставайтесь на два-три месяца. Вы слишком быстро проглотили то, чему научились, и поэтому усвоили все недостаточно прочно. Поработайте у меня классным надзирателем. Это укрепит ваши знания, и я ничего не возьму за пансион». Дубле, ничего не имевший против продолжения учебы, воспротивился лишь отказу аббата от оплаты. «Буду платить», – заявил он безапелляционно. «Нет. Нет. Вы бесконечно меня обяжете. Вы же будете заниматься моими учениками, а большинство из них – твердолобые тупицы!» В конце концов, Дубле остался еще на три месяца. Узнав об отказе Дубле вернуться на эскадру, Паннетье показал Делаттру патент на чин лейтенанта: «Раз он не захотел идти со мной, отдам-ка я этот патент кому-нибудь другому».

Дубле совершенствовал свои знания еще три месяца, а аббат так и не взял с него денег. Более того, сочтя, что его ученик добился больших успехов, он предложил Дубле сдать экзамен на «шкипера адмиралтейства». Дубле согласился. Аббат пригласил в экзаменационную комиссию четырех капитанов и четырех шкиперов. Они гоняли молодого моряка по всем разделам навигационной науки, пока, наконец, не убедились в его отличной подготовке и не согласились аттестовать его. После экзамена все отобедали у аббата, который как лицо духовного звания отказался идти на постоялый двор. Теперь Дубле с чистой совестью мог ехать в Дюнкерк. Задержавшись по просьбе аббата еще на

день, чтобы доесть остатки праздничной стряпни, он, наконец, отбыл на эскадру, в дальнейшем совершив блестящую карьеру⁵².

Разумеется, аббат Дени был не одинок, когда жаловался Дубле на «каменные головы» своих незадачливых учеников. Те же трудности испытывали и другие специалисты-навигаторы, распространявшие ученые знания в других портах королевства: де Кайяк в Тулоне и Ларош-Курбон в Рошфоре. Тем не менее Дени сумел подготовить себе достойную смену. Уроженец Дьеппа Франсуа Голетт преподавал гидрографию в Тулоне, Вутремер – в Байонне, Кубар в Бресте, Ле Кордые из Гавра и Бертело из Нанта вели занятия в Марселе, а Жан-Батист Франклен передавал свой опыт в Новой Франции⁵³. Тем самым, в результате деятельности специалистов Дьеппской шкиперской школы навигационные знания постепенно переходили из рук интеллектуальной элиты в широкие слои офицерства, становясь важным фактором в формировании научных традиций французского королевского флота.

БИБЛИОГРАФИЯ

- Алексеев М. П.* Эпизоды из русской истории в «Опытах» Монтеня / Романогерманская филология. Сборник статей в честь академика В. Ф. Шишмарева. Л.: Изд-во ЛГУ, 1957. 352 с.
- Алексеев М. П.* Эпизоды из русской истории в «Опытах» Монтеня / Сравнительное литературоведение / Ред. Г. В. Степанов. Л.: Наука, 1983. 447 с.
- Бахтин М. М.* Творчество Франсуа Рабле и народная культура средневековья и Ренессанса. М.: Художественная литература, 1990. 543 с.
- Бизли Ч. Р.* Генрих Мореплаватель: 1394–1460 / Пер. с англ. М.: Наука, 1979. 340 с.
- Бродель Ф.* Материальная цивилизация, экономика и капитализм XV–XVIII вв. Т. 1–3. М.: Прогресс, 1986–1992.
- Бродель Ф.* Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II. Ч. 1–3. М.; Языки славянской культуры, 2002–2005.
- Вернадский В. И.* Избранные труды по истории науки. М.: Наука, 1981. 359 с.
- Копелев Д. Н.* Раздел Океана в XVI–XVIII веках: Истоки и эволюция пиратства. СПб.: Крига, 2009. 735 с.
- Корякин В. И., Хребтов А. А.* От астролябии к навигационным комплексам. СПб.: Судостроение, 1994. 240 с.
- Ларин Б. А.* Парижский словарь москвитов 1586 г. / Исследование, издание текста, комментарии, указатели. Рига: Латвийский гос. ун-т, 1948. 216 с.
- Ларин Б. А.* Парижский словарь русского языка 1586 г.: (Исследование об авторе словаря) // Советское языкознание. Т. II. Посвящ. В. Ф. Шишмареву. Л.: Изд-во ЛГУ, 1936. С. 65–91.

⁵² Le corsaire du Roi-Soleil... P. 68–70.

⁵³ Vergé-Franceschi. 1991. P. 154, 155.

- Ларин Б. А.* Три иностранных источника по разговорной речи Московской Руси XVI–XVII веков. СПб.: Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2002. 683 с.
- Люблинская А. Д.* Французский абсолютизм в первой трети XVII в. М.–Л.: Наука, 1965. 361 с.
- Мензис Г.* 1421 – год, когда Китай открыл мир. Пер. с англ. А. Кашина. М.: Яуза, Эксмо, 2004. 640 с.
- Окунева О. В.* В погоне за «красным золотом»: франко-португальское соперничество в Бразилии в первой половине XVI века // Новая и новейшая история. 2005. № 5. С. 198–210.
- Окунева О. В.* Французы–первооткрыватели Бразилии? // Латинская Америка. 2003. № 4. С. 66–77.
- Рабле Ф.* Гаргантюа и Пантагрюэль. М.: Правда, 1956. 640 с.
- Рец. Ж. Ф. де.* Мемуары / Изд. подг. Ю. В. Виппер и др.; пер. с фр. и послесл. Ю. Я. Яхниной; прим. А. Ф. Строева. М.: Ладомир, Наука, 1997. 832 с.
- Слезкин Л. Ю.* Земля Святого Креста: Открытие и завоевание Бразилии. М.: Наука, 1970. 160 с.
- Соваж Ж.* Записка о путешествии в Россию в 1586 году. / [Пер. по рукописи с франц.] // Русский вестник. 1841. Т. 1. Вып. 1. С. 223–230.
- Танстолл Б.* Морская война в век паруса, 1650–1815: Сражения великих адмиралов. М.: Эксмо, 2005. 448 с.
- Anthiaume A.* Un pilote et cartographe havrais au XVIth siècle. Paris: Imprimerie nationale, 1911. 70 p.
- Glete J.* Navies and nations. Warship, navies and state building in Europe and America, 1500–1860. Vol. 1–2. Stockholm: Almqvist and Wiksell International, 1993.
- Gray C. S.* The Leverage of seapower. The strategic advantage of navies in war. New York: The Free Press, 1992. xii, 372 p.
- Guénin E.* Ango et ses pilotes d'après les documents inédits tirés des archives de France, de Portugal et d'Espagne). Paris: Imprimerie nationale, 1901. ix, 292 p.
- Jal A.* Archéologie navale. Vol. I–II. Paris: Arthus Bertrand, 1840.
- James A.* Navy and government in early modern France, 1572–1661. Suffolk; Rochester: Royal Historical Society, Boydell and Brewer Inc., 2004. ix, 198 pp.
- Journal du corsaire Jean Doublet de Honfleur, lieutenant de frigate sous Louis XIV / Publié d'après le manuscrit autographe avec introduction, notes et addition par Charles Bréard.* Paris: Charavay Frères Éditeurs, 1884. 402 p.
- Julien Ch.-A.* Les voyages de découverte et les premiers établissements (XV-e–XVI-e siècles). Paris: Presse Universitaires, 1947. 533 p.
- King R.* The Jagiellonian Globe, a Key to the Puzzle of Jave la Grande // The Globe: Journal of the Australian Map Circle. 2009. № 62. P. 1–50.
- La Roncière Ch. de.* Histoire de la marine Française. T. I–VI. Paris: Plon–Nourrit et Cie, 1899–1932.
- Le corsaire du Roi-Soleil / Éd. par Yvon Le Cozannet et Gérard Ducable.* Paris: Éditions du Rocher, 1990. 348 p.
- Meinig D. W.* The shaping of America. A geographical perspective on 500 years of history. Vol. I: Atlantic America, 1492–1800. New Haven: Yale University Press, 1988. 528 p.

- Memoire du voyage en Russie fait en 1586 par Jehan Savvage / Le Trésor des pieces rares ou inédites. Publié pour la premiers fois d'auprès les manuscrits de la Bibliothèque Impériale par Louis Lacour de La Pijardievre. Paris: August Aubry, 1855. x, 30.
- Michel P.* Jehan Ango. L'armateur dieppois de la Renaissance // dieppe.fr/quiquengrogne/quiquengrogne35-ango.pdf
- Mollat M.* Le commerce maritime normande à la fin du Moyen-Âge. Étude d'histoire économique et sociale. Paris: Plon, 1952. xxxv, 617 p.
- Morison S. E.* The European discovery of America: The Northern voyages. A. D. 500–1600. New York: Oxford University Press, 1971. xiv, 712 pp.
- Morison S. E.* The European discovery of America: The Southern voyages. 1492–1616. New York: Oxford University Press, 1974. xvii, 758 p.
- Morison S. E.* The great explorers: The European discovery of America. New York: Oxford University Press, 1978. xxv, 752 p.
- Nicolas H. N.* A History of the royal navy, from the earliest times to the wars of the french revolution. Vol. 1–2. London: Richard Bentley, 1847.
- Padfield P.* Tide of Empires: Decisive naval campaigns in the rise of the West. Vol. I: 1481–1654. London: Routledge & Kegan Paul Books, 1979. vi, 266 p.
- Relation du voyage en Russie fait par Jehan Sauvage de Dieppe, en l'an 1586 / La Chronique de Nestor. Par Louis Paris. T. I. Paris, 1834. P. 385–396.
- Scammel G. V.* The world encompassed: The first European maritime empires. C. 800–1650. London, New York: Metuen, 1981. 538 p.
- Tallett F.* War and society in early-modern Europe, 1495–1715. London: Routledge, 1992. xv, 314 p.
- The Maps and Text of the Boke of Idrography Presented by Jean Rotz to Henry VIII: now in the British Library / Ed. by Helen Wallis; with a foreword by Viscount Eccles. Oxford: Printed for presentation to the members of the Roxburge Club, 1981. 96 p.
- Vergé-Franceschi M.* Marine et éducation sous l'Ancien régime. Paris: Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1991. xvi, 470.
- Villiers P.* Jean Doublet, à Dunkerque au temps de Louis XIV, corsaire ou officier du roi // Les Tyrans de la mer. Pirates, corsairs et flibustiers / Textes réunis par Sylvie Requemora et Sophie Linon-Chipon. Paris, 2002. P. 163–186.
- Wallis H.* Did the Portuguese discover Australia // History today. 1988. Vol. 38. Issue 3. P. 30–35.
- Wallis H.* The Dieppe Maps // The Globe: Journal of the Australian Map Curator's Circle. Canberra. 1982. №. 17. P. 23–51.

Копелев Дмитрий Николаевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории факультета социальных наук Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена (Санкт-Петербург); kopelll07@list.ru