

УДК:94(477.64):623.8/.9"15/17"  
DOI: 10.26661/swfh-2017-49-023

**В. Д. Саричев**

## **ЗАПОРОЗЬКА ЧАЙКА ТА ПИТАННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ**

*У статті обґрунтовується виділення човнів Запорізького козацтва в окремий клас парусно-гребних суден "чайка" на підставі спільності принципів їх застосування. Для дослідження козацького човна пропонується застосування принципів поділу на підкласи і типи. Виявлені закономірності дозволяють зробити висновок про існування чайки у вигляді класу суден протягом XVI - XVIII ст. як форми прояву традицій козацького судноплавства. Пропоновані підкласи і типи плавзасобів відображають процес внутрішньої еволюції запорозької чайки. Пропонується визначення терміну "чайка".*

**Ключові слова:** "класифікація суден", "чайка", "клас", "підклас", "тип", "традиція судноплавства"

У кількасотрічному протистоянні в басейні Чорного моря легендарний козацький бойовий човен "чайка" залишив свій слід як військово-технічний засіб вирішення об'єктивних історичних завдань збереження та розвитку українського народу, його культури та державності. Саме з чайками пов'язуються походи козаків Дніпром та Чорним морем до берегів Османської імперії та абордажні бої з турецькими кораблями.

Але чайка не витиснула інші назви, які, зокрема, були похідними від способу чи матеріалу виробництва козацьких суден. У XVI – XVII ст. судно, виготовлене на основі довбаного човна з липи, верби чи дуба також звали грецькою моносілами. Моноксіл "липа" відомий навіть з XV ст., а похідні від дуба назви "дубас" чи "думбас" - з XVI-го [1, с. 46]. Думбаси та стерни відомі, як "лодки большие мореходные" [2, Ч. II, с. 100], на яких козаки у XVI ст. ходили морем, захоплювали Акерман, Кілію, Ізмаїл, Варну, а також "так далеко по Чорному морю заезжали, что и близ Царьграда были, и многие при оном море лежащие на берегах местечки, села и деревни разоряли..." [2, Ч. I, с. 23]. Також джерела XVIII ст. наводять й інші назви козацьких морських суден XVI ст.: "...море было переплывать отваживаются, и суднами поездездя под турецкие города, и разоряя оные...", "...чолны и дубы свои в безопасных местах хранили" [3, сс. 213, 329]. У відомостях С. Величка (1720 р.) йдеться, що морський похід запорозьців 1638 р. на турецькі міста Кілію, Варну та околиці Константинополя здійснено "чолнами великими, иже нарицаются по козацку липи албо дубаси, по греческу же – моносила, еже есть судини воднии, единокровеснии, то есть з единого древа витесани" [4, с. 294].

Тобто йдеться про бойове застосування цих суден в один спосіб із чайками.

Водночас чайка зазнала певної еволюції. У XVI ст. козаки називали чайками (сзайкі) човни зі шкіри, які використовували для долання порогів за допомогою мотузки [5, с. 1359]. А 1634 року італійський місіонер Дортелі д'Асколі описує чайки (saiche) вже як довгі довбані човни із шаром соломи по бортах для підвищення плавучості та з екіпажем у півсотні козаків. За його словами, зібравши 30, 40, 50 та навіть 300 таких суден, козаки виходять в море, нападають на кораблі та спустошують турецькі міста на чорноморських берегах [6, сс. 97 – 98].

З огляду на це постає питання визначення змісту значення терміну "чайка" у якості військового човна та його співвідношення з іншими назвами таких суден. Метою цієї статті є їх класифікація – розміщення у групах за спільними ознаками, властивостями, на підставі схожості у середині одного класу та відмінності від інших класів. Завданнями є встановлення загальної основи для розподілу по групах, критеріїв такого розподілу, уточнення терміну "чайка" та хронологічних рамок існування цього човна.

Актуальність теми полягає в тому, що класифікація, яка виявляє істотні схожості і відмінності між предметами, є методом дослідження характеристик козацького судна – запорозької чайки та лежить в площині дослідження більш широких проблем, зокрема хронологічних меж існування цього військово-технічного феномену та ролі козацтва в глобальних процесах історії України.

Питання класифікації козацьких суден не втрачає актуальності й у контексті гідроархеологічних досліджень кінця XX – початку XXI ст. в районі існування Запорозької верфі часів Російсько-турецької війни 1736 – 39 років.

Отже, класифікація, яка є розподілом об'єктів на їхні різновиди згідно з найважливішими ознаками, вимагає дотримання критеріїв такого розподілу. Для суднобудування ними є технічні характеристики та призначення судна. Критеріїв може бути більше, адже класифікація також є певною сукупністю розподілів, коли утворені класи в свою чергу поділяються на менші групи. Але перед цим чіткі та зрозумілі технічні та експлуатаційні критерії мають виявити окремий клас суден та його найважливіші структурні та функціональні особливості.

Вироблення таких критеріїв було тривалим процесом, який не можна вважати завершеним. Її варіанти включають у себе 40 – 50 найменувань, від лінійних кораблів до плотів та суден, тип яких встановити не вдалося. Причиною є те, що величезна кількість класів та типів суден, які змінювали одне одного, зникали або переходили у схожі, але більш досконалі.

При цьому тривалий час залишається відкритим питання, що є головним критерієм класифікації – технічні та технологічні ознаки або функціональне призначення плавзасобу. Прикладом домінування технологічних ознак на початку XX ст. є поділ суднобудування на чотири стадії – "корабель архаїчний, човен-однодеревка, човен набійний, човен дощаний (дощаник)". Човни (лодії) набійні (човни-однодеревки з набитими по бортах дошками) з VII ст. у морських походах використовували слов'яни, а з IX ст. давньоруські

князі. За своєю конструкцією вони складали загальний "тип" з лодіями запорозьких козаків які "мали в запорожців також назви "чайок" та "дубів". Тисячолітнє існування цього "типу" було наслідком потреби у суднах, одночасно придатних до морського плавання та здатних долати річкові мілини та пороги, в тому числі волоком [7, сс. 367 - 378]. Технічні та структурні ознаки фактично залишалися основними й наприкінці ХХ ст. у варіанті розподілу суден на плотові, лодійні, барочні, галерні та корабельні. До другої групи включили й чайку [8, с. 53].

Існує модель типології за назвами козацьких суден, які здебільшого походять від матеріалу виготовлення (байдак, дуб, дубас, думбас, липа) та за технічними ознаками або назвою частини судна (стерн). Висновок щодо використання цих видів суден "залежно від стратегії й тактики морського бою" є наближенням у бік принципу класифікації за функціональним призначенням. При цьому "моноцикл" фактично є узагальнюючою назвою всіх типів козацьких суден, побудованих на основі човна-довбанки [1, сс. 45-47].

На заваді класифікації також постає те, що дії козацького флоту в офіційних джерелах висвітлювалися епізодично, а креслення ранніх етапів невідомі. У ХІХ ст. офіційна російська класифікація суден, побудованих з 1688 року не містила даних про суднобудування запорожців. Хоча його суттєві ознаки втілені у суднах, побудованих на Дніпрі під час Російсько-турецької війни 1787 – 91 рр. Це бомбардирські катери, канонерські човни та інші невеликі судна з малою осадкою, довжиною у 30 -70 футів, озброєння яких становить від 1 до 8 гармат [9, сс. 590 – 591, 624 – 625, 638 - 639].

З огляду на це вбачається доцільним застосування загальних принципів класифікації суден в першу чергу за їх призначенням у відповідності до історичної ролі Запорозького козацтва в геополітичних процесах в чорноморському регіоні. Згідно цього клас кораблів складають кораблі однакового бойового призначення та основного озброєння. А кораблі одного класу, які відрізняються один від одного водотоннажністю або спеціалізацією складають підкласи. І лише на третьому рівні розподілу враховується корабельна архітектура, конструктивні деталі та технічна оснащеність. За цим принципом утворюються типи кораблів [10, сс. 183 - 184].

Щодо встановлення загальної бази класифікації, то потрібно зазначити, що термін "чайка" найбільше втілює в собі узагальнюючу тенденцію. У ХVІ - ХVІІ ст. він фактично об'єднував різні за технічними ознаками плавзасоби – легкі шкіряні човни для долання порогів та озброєні артилерією судна, здатні діяти на річках та на морі. Шкіряні чайки через свою легкість, зокрема, могли стати в нагоді Дмитру Вишневецькому під час його відступу від Хортиці у бік порогів у 1556 році [11, с. 88], але для морських походів потрібні міцніші плавзасоби. Тенденції до узагальнення можна простежити в контексті документів, коли термін "чайка" вживається разом із його конкретним уточненням: "чайки или водные судна", як здатні, на відміну від турецьких галер, долати пороги, "чайки или дубы" в описі походу козаків на низ Дніпра 1575 року в літописних списках ХVІІІ ст. [12, сс. 331, 348]. Це ж стосується будівництва човнів для походу в Крим, які у 1673 р. гетьман Іван Самойлович у листі протопопу Адамовичу конкретно іменує "чолны морские". У листі-відповіді з Москви ті ж самі човни мають загальну назву: гетьману наказано надіслати в Брянський, Трубчевський та Путівльський повіти "знающих людей", аби "чайки делать". Пізніше Самойлович звітує, що конкретні "челны морские сделаны" та готуються до спуску за пороги, а з Москви підтверджують, що "чайки присланы будут к вам на Запорожье вскоре" [13, сс. 137 – 138, 172 – 173, 260].

У ХVІІІ ст. традиції козацького судноплавства існували у суднобудуванні та назвах човнів. У 1736 р. фельдмаршал Мініх вимагав будівництва човнів на підставі креслення "запорожской казацкой лотки именуемой дуб" [14, с. 10].

Креслення цього дуба довжиною 15 - 16 м [14, с. 80] відрізняються від бопланівського зображення козацького човна ХVІІ ст. зокрема наявністю мініатюрного транця – конструкції з дошок, якою закінчується корма. Але це не могло бути перешкодою для плавання заднім ходом, що було однією з характеристик човнів ХVІІ ст. На основі дуба російське командування вирішило будувати "новоманірні козацькі човни", відомі також як "запорожские ботики... пропорцією как у казаков имеется... называемые по тамошнему именованию дубы", "способные к препровождению за пороги ... дабы могли не только по лиману, но и по морю ходить..." [15, с. 660].

На побудованій у 1738 р. на острові Мала Хортиця Запорозькій верфі працювало більше двохсот, запорожців, курені яких були розташовані біля води та місць будівництва суден [16, с. 318]. З 1788 р. тривало збільшення артилерійської потужності козацьких суден, які навіть в офіційних документах зветься "козацькі човни" та "запорізькі човни" [17, сс. 81, 85, 151, 185, 186, 197]. Окрім цього Г. Потьомкін писав про будівництво у Кременчуку човнів для гребної флотилії "на подобие Запорожских лодок..., могущих носить и большия пушки" [18, с. 29]. Ці перші канонерські човни були аналогами козацьких човнів та будувалися з урахуванням козацького досвіду: на відміну від інших козаки не відмовлялися від цих суден, які увійшли до складу їх флотилії. На них також розповсюджується назва "запорізькі човни". З потужними гарматами в 18 – 30 фунтів вони прибувають в Дніпровський лиман з Кременчуцької верфі [17, сс. 86, 123, 213, 228], а всі разом судна іменують канонерськими човнами [17, сс. 169 – 170, 184, 197]. Майже півтисячі Чорноморських козаків (тих же запорожців) будували подібні мореходні судна для гребної флотилії у містечку Фальчі на р. Прут у 1791 році та спустили їх в Дунай [19, сс. 261-265, 300, 336, 344, 347]. 1788 року ад'ютант генерал-поручика князя В. Долгорукого Ф. Сталь записав у щоденнику: "...Остров и крепость Березань были взяты нашими Запорожцами под командою их кошевого атамана Головатого: утром около 9 часов казаки на своих чайках, под сильным огнем и в виду нашей армии, поплыли к острову, пристали к нему и овладели береговыми батареями, которые ими были обращены против неприятеля, отступившего к крепости..." [20, с. 600]. У свідомості сучасників козаки навіть після знищення Запорозького козацтва залишалися

запорожцями, а їх дуби чайками, “козацькими човнами” [21, с. 273] “запорізькими човнами”, “бо їхні команди складалися з запорізьких козаків з пониззя Дніпра” [22, с. 432].

Тенденція до об'єднання човнів з різними назвами під однією знайшла своє відображення в європейській історіографії XVIII ст. Автор праці з історії України француз Жан-Бенуа Шерер у 1788 році розповсюджує термін “чайка” на всю історію існування Запорозького козацтва [23, сс. 78, 158]. У книжці 1796 року видання Йоганн-Христіан Енгель описує річково-морське козацьке судно чайку у розділі про першу половину XVI ст., але на підставі даних XVII ст. [24, с. 102]. Чайка є наскрізним терміном козацької історії, доведеної автором до кінця XVIII ст. А витoki цієї ж тенденції в українській історіографії пов'язані з Д. І. Яворницьким.

По-перше, назву “чайка” він розповсюджує на “козацький човен” Боплана. Посилаючись на видання бопланівського твору 1832 р. він вказує, що гармати, які козаки захоплювали на турецьких галерах, перевантажували на чайки [25, с. 442], хоча в оригінальному тексті Боплана та вказаному перекладі йшлося лише про “судна” та “човни”, а не про “чайки” [26, с. 66]. Традиція об'єднання козацьких суден під єдиною назвою “чайка” мала продовження. В “Історії запорожських козаковъ” видання 1892 р. бопланівський малюнок козацького човна XVII ст. підписаний “Козацкая лодка по Боплану” [25, с. 448], адже Боплан писав не про “чайку”, а використовував терміни “bafteau” (човен), “vaiffeau” (судно), а для основи з липи або верби “canot” (човен) [27, сс. 257 – 269]. Але в “Історії запорізьких козаків” Д. І. Яворницького видань 1990 р. та 2015 р. цей малюнок має вже інше пояснення – “Козацька чайка. Малюнок з книги Боплана. Середина XVII ст.” [28, с. 275; 29, с. 269]. Фактично назву “чайка” д'Асколі та інших авторів поєднано з технічними характеристиками “козацького човна”, які навів Боплан.

По-друге, через схожість технічних параметрів до переліку човнів з різними назвами, які об'єднані терміном “чайка” Д. І. Яворницький фактично долучив дуб XVIII ст. довжиною 21 та висотою борта 2,1 м. з дубовою конструкцією дна та нижньої частини корпусу, знайдений біля місця Нової Січі (1734 – 1775 рр.) [25, сс. 457, 462].

Причина полягає у наочній всеохопності поняття “чайка”, яке може означати множину різновидів суден, що тотожні в своїй основі, але зберігають індивідуальні якості. З іншого боку, розвитком чайки у XVIII ст. став дуб, на підставі якого на державних верфях за участю козаків тривав процес подальшої модифікації. Це заперечує тезу про обмеження часу існування чайки лише протягом XVI - XVII ст. [30, с. 626], та свідчить на користь ширшого хронологічного коридору у XVI - XVIII ст. [31, с. 484].

Наведене дозволяє зробити наступні висновки.

1. Історія запорозької чайки, як і інших суден у світовій історії, складається з етапів технічної еволюції, протягом якої один різновид переходив в інший, змінювалися деталі, оснащення та корабельна архітектура.

2. Чинником такої еволюції були традиції українського судноплавства в пониззі Дніпра та на Чорному морі, початок яких простежується щонайменше зі слов'янсько-княжої доби. Саме в пониззі Дніпра виникла чайка – специфічний різновид судна, придатного для плавання серед порогів, мілин, в річкових протоках та прибережних ділянках моря та для виконання військових завдань.

3. Головний напрямок еволюції чайки – розвиток суднобудування від архаїчних човнів-довбанок та каркасно-шкіряних човнів до набійних та дощаних човнів. В процесі еволюції змінювалася корабельна архітектура. Зокрема, козацький човен XVIII ст. (дуб) у порівнянні із козацьким човном XVII ст. вже мав розширену корму та транець, що відповідало потребі раціонального використання внутрішнього простору човна. Поширення застосування деталей з дуба зміцнювало всю конструкцію судна, що стало основою чергового етапу еволюції, ознакою якого було збільшення калібру та відповідно і ваги корабельних гармат.

4. Іншим напрямком еволюції чайки було створення її аналогів. Це відбувалося за безпосередньої участі запорозьких козаків під час війн з Османською імперією 1736-1739 та 1787-1791 рр. і було свідченням життєздатності українських суднобудівних традицій, на підставі яких виникали нові різновиди плавзасобів.

5. Це надає підстави розглядати чайку як об'єднаний загальним призначенням клас суден. Його призначенням було перевезення військ, проведення десантів та боїв з кораблями супротивника. При цьому підкласи утворюють групи суден, відмінні від інших за водотоннажністю та спеціалізацією. Такими є підкласи річкових суден, річково-морських, та річково-морських з підсиленою артилерією (канонерські човни). Третій підклас, зокрема, має ознаки спеціалізації на веденні артилерійських боїв. Підкласи складаються з типів, які утворюють човни із схожими тактико-технічними даними, але відрізняються від інших кораблів цього підкласу конструктивно. За цим принципом можна виокремити типи каркасно-шкіряний, моноксильно-набійний та дощаник, але через технічне різноманіття цей перелік на можна вважати остаточним: судна мають безліч відмінностей в корабельній архітектурі, конструктивних деталях та оснащенні, що є основою для утворення підтипів. Перелік суден класу чайка в їх класифікаційній співвіднесеності наведено в Таблиці 1.

Таблиця 1. Судна класу чайка

| Підклас    | Тип                  | Назва              | Час            |
|------------|----------------------|--------------------|----------------|
| Річковий   | Моноксильно-набійний | Липа               | XV ст.         |
|            | Каркасно-шкіряний    | Чайка              | XVI ст.        |
| Річка-море | Моноксильно-набійний | Дуб (дубас, човен) | XVI ст.        |
|            |                      | Думбас             | XVI - XVII ст. |
|            |                      | Стіорн             | XVI - XVII ст. |

|                                |         |   |                               |
|--------------------------------|---------|---|-------------------------------|
|                                | Дощаник | Козацький човен (чайка, дуб, дубас, липа та ін.)            | XVII ст.                      |
|                                |         | Дуб (човен, запорозький човен, великий бот)                 | к. XVII ~ с. XVIII ст.        |
|                                |         | Дуб (запорозький човен, козацький човен, чайка)             | к. XVII – к. XVIII ст.        |
|                                |         | Новоманірний козацький човен (запорозький бот)              | з к. 30-х рр. XVIII ст.       |
| Річка-море, канонерський човен | Дощаник | Запорозький човен (кремечукський човен, канонерський човен) | к. 80-х - 90-ті рр. XVIII ст. |

Як і кожний приклад систематизації цей варіант є досить умовним. Це в першу чергу стосується меж підкласів, адже козацьким човнам була притаманна універсальність. Їхні розміри не дозволяли тривалий час використовувати потужну артилерію. З цих причин існує певне протиріччя між відомостями Боппана про артилерійське озброєння запорозьких човнів у середині XVII ст. та відомостями Крюйса про оснащення донських суден артилерією лише з кінця XVII ст., на які спирається Д. І. Яворницький [25, с. 455]. Втім ця систематизація відображає зв'язок з іншими класами та процес внутрішньої еволюції класу чайка та може бути доповнена згідно з наведеними критеріями.

6. Отже, чайка – клас вітрильно-гребних транспортно-бойових суден для перевезення вояків річками та морем, розвідувальних рейдів та диверсій, абордажних боїв та десантів із застосуванням власної артилерії у добу протистояння Запорозьких козаків з Кримським ханством та Османською імперією в чорноморському басейні у XVI – XVIII ст. Різновиди чайок (підкласи та типи) утворюються за спеціалізацією та технічними особливостями, мають схожі розміри та принципи будовання і відповідають етапам еволюції від човнів зі шкіряними бортами до козацького прообразу канонерського човна. Таке визначення базується на принципах об'єктивного зв'язку кожного історичного явища із глобальними процесами та існування явища у своєму розвитку. Такий феномен як чайка не виник з нізвідки та не зник в нікуди. Він розвивався, доки козацтво вирішувало свої історичні завдання у взаємодії західної та східної цивілізацій. Це накладало відбиток на усі сторони існування та розвитку козацтва, зокрема на його судноплавства та суднобудування. Ігнорування цих зв'язків та впливів потенційно призводитиме до штучного звуження хронології існування козацького флоту, а відтак – до певного нівелювання значення козацької історії для розвитку України.

#### Джерела та література

1. Жавжарова Т. Л. Назви річково-морських суден Запорозьких козаків / Т. Л. Жавжарова // Вісник Запорізького державного університету: Збірник наукових статей. Філологічні науки [Гол. ред. Толоч В. О.]. – Запоріжжя: Запорізький державний університет, 1999. – С. 44 – 48.
2. Ригельман А. И. Летописное повествование о Малой России / А. И. Ригельман. – Москва, 1847.
3. Краткое описание Малоросии // Летопись Самовидца по новооткрытым спискам съ приложением трех малороссийских хроникъ: Хмельницкой, "Краткого Описания Малороссии" и "Собрания Исторического". – Киевъ, 1878. – С. 209 – 319.
4. Величко С. Лѣтопись событій : Т. 4. / С. Величко. – Киевъ, 1864. – 407 с.
5. Kronika Marcina Bielskiego: T. III (Ksiega VI. wraz z kontynuacją). – Sanok, 1856.
6. Описание Чёрного моря и Татарии, составил доминиканец Эмиддио Дортелли Д'Асколи, префект Каффы, Татарии и проч. 1634. // Записки Одесского общества истории и древностей. – Одесса, 1902. – Т. 24. – Материалы. – С. 89 – 180.
7. Загоскин Н. П. Русские водные пути в до-петровской России / Загоскин Н. П. – Казань, 1910. – 464 с., XIV, 25 с.
8. Богатырев И. В., Мельников Р. М. Эволюция конструкций неметаллических судов / И. В. Богатырев, Р. М. Мельников // Судостроение. – 1990. – № 12. – сс. 49 – 54.
9. Веселаго Ф. Ф. Список русских военных судов с 1688 по 1860 год. / Ф. Ф. Веселаго. – Санктпетербург, 1872. – 796 с., XXX.
10. Военно-морской словарь / [ Гл. ред. В. Н. Чернавин]. – М.: Воениздат, 1990. – 511 с.
11. Люта Т. Мапа Великого князівства Литовського 1613 р. Миколая-Христофора Радивіла / Т. Люта // Пам'ятки України : історія та культура. – 1996. – №2. – С. 81 – 88.
12. Лукомский С. В. Собрание историческое // Летопись Самовидца по новооткрытым спискам съ приложением трех малороссийских хроникъ: Хмельницкой, "Краткого Описания Малороссии" и "Собрания Исторического". – Киевъ, 1878. – С. 321 – 374.
13. Акты, относящиеся къ истории Южной і Западной России, собранные и изданные археографическою комиссією: Т. XI (1672 – 1674). – Санктпетербургъ, 1879. — 820 ст.
14. Кобалія Д. Р., Нефьодов В. В. "Запорозька чайка": історія однієї знахідки / Д. Р. Кобалія, В. В. Нефьодов. – Запоріжжя: Дике поле, 2005. – 168 с.: іл.
15. Материалы для истории русского флота. В 17 ч.: Ч. 6. / Глав. ред. Ф. Веселаго. – Санкт-Петербург, 1877. – 770 с.
16. Кобалія Д. Р. Локалізація військових лагерей Хортицького ретраншементу 1736 – 1740 гг. / Д. Р. Кобалія // Заповідна Хортиця. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції "Історія запорозького козацтва в пам'ятках та музейній практиці". – Спеціальний випуск. – Запоріжжя : А&V. Art GROUP, 2010. – С. 313 – 320.
17. Материалы для истории русского флота. В 17 ч. : Ч. 15 / Глав. ред. Ф. Веселаго. – Санкт-Петербург, 1901. – 596 с.
18. Князь Григорій Александрович Потемкинъ-Таврической, 1739 – 1791 гг. Биографический очеркъ. Гл. VI. Очаковъ и Суворовъ // Русская старина. – Санктпетербургъ, 1875. – Май. – С. 20 – 41.
19. Сборникъ историческихъ матеріаловъ по истории Кубанскаго Казачьяго Войска. Томъ III. Войско Верныхъ Черноморскихъ Казаковъ. 1787 – 1795 гг. / Собраны и изданы И. И. Дмитренко. – С. – Петербургъ, 1896. – 799 с., XL.
20. Сталь К. События под Очаковом в 1788 г. с сентября до половины ноября / Сталь К. // Записки Одесского Общества Истории и Древностей. – Одесса, 1867. – Т. 6. – С. 597-601.

21. Аркас З. Начало учреждения Российского флота на Черном море и действия его, с 1778 по 1798 г. / З. Аркас // Записки Одесского Общества Истории и Древностей. – Одесса, 1858. – Т. 4. – С. 261-309.
22. Морисон С. М. Джон Пол Джонс : біографія моряка / С. М. Морисон. – Київ: Вид-во ім. Соломії Павличко “Основи”, 2013. – 520 с.
23. Шерер, Жан-Бенуа. Літопис Малоросії, або історія козаків-запорожців та козаків України або Малоросії / Жан-Бенуа Шерер [пер. з фр. В. В. Коптілов] – К. : Укр. письменник, 1994. – 311 с.
24. Енгель Й.-Х. Історія України та українських козаків / Ін-т укр. археографії та джерелознавства ім. М. С. Грушевського НАН України, Східний ін-т українознавства ім. Ковальських, Центр укр. студій ім. Д. І. Багалія Харківського нац. ун-ту ім. В. Н. Каразіна. [Заг. ред., вступ. сл. В. В. Кравченка; упоряд. Т. О. Чугуя]. – Харків: Факт, 2014. – 640 с.
25. Эварницкий Д. И. История запорожских козаковъ: Т. I. / Д. И. Эварницкий. – С.-Петербургъ, 1892. – 542 с.
26. Описание Украины. Сочинение Боплана / Г. Л. де Боплан [Пер. с фр. Ф. Г. Устрялов]. – Санктпетербургъ, 1832. – 178 с., XX.
27. Боплан Г. Л. де. Описание Украины / Г. Л. де Боплан [Пер. с фр. З. П. Борисюк; ред. перевода А. Л. Хорошкевич, Е. Н. Ющенко]. – М. : Древлехранилище, 2004. – 576 с., илл.
28. Яворницький Д. І. Історія запорізьких козаків: Т.1. / Д. І. Яворницький [Пер. з рос. І. І. Сварника]. – Львів: Світ, 1990. – 329 с.: іл.
29. Яворницький Д. Історія Запорізьких козаків / Д. Яворницький [Пер. з рос. І. І. Сварника]. – К.: ФОП Стебеляк О. М., 2015. – 1072 с.
30. Українське козацтво: Мала енциклопедія / [кер. авт. колект. Ф. Г. Турченко; відпов. ред. С. Р. Лях]. – Київ: Генеза; Запоріжжя: Прем'єр, 2006. – 672 с.: іл., карти.
31. Енциклопедія історії України: Т. 10. Т. – Я. / [Редкол. : В. А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут Історії України]. – К. : В-во “Наукова думка”, 2013. – 784 с. : іл.

**Sarychev V. Zaporizhzhia chaika and issue of classification.**

*The article substantiates the allocation of vessels of the Zaporizhzhia Cossacks into a separate class of sailing-rowing vessels “chaika” on the basis of the commonality of the principles of their application. The issue of the main classification criterion remains open for a long time. Technological approach takes into account peculiarities of the construction of vessels. There is a variant of the typology for the names of Cossack ships, which are mostly derived from the material of manufacture or by the name of the vessel part. But these principles do not take into account the function of the vessels. In view of this, it is advisable to apply the general principles of classification on the basis of their functional purpose in accordance with the historical role of the Zaporizhzhia Cossacks in the geopolitical processes in the Black Sea region. The revealed patterns show the possibility of uniting Cossack ships into the “chaika” class. It is proposed to classify the class into subclasses and types, which reflects the internal evolution of the Zaporizhzhia chaika. Signs of this class also contain vessels built on the Dnieper during the Russian-Turkish War of 1787-1791. From the classification for functional purpose the definition of the term “chaika” follows. It also substantiates the existence of this Cossack ship during the seventeenth and eighteenth centuries. Such a timeline is proof of the viability of Ukrainian navigation and shipbuilding traditions. The chaikas were multipurpose transport warships for action in specific geographic conditions. They existed until there was a historical demand for these traditions, and the Zaporozhzhya Cossacks and their descendants remained an important military-political factor in the historical development of Ukraine.*

**Key words:** “Classification of vessels”, “chaika”, “class”, “subclass”, “type”, “tradition of navigation”