

# ИМПЕРАТОРСКАЯ ЯХТА



# ШТАНДАРТ

15

## ПОСТРОЙ ЛЕГЕНДАРНЫЙ КОРАБЛЬ

При сотрудничестве с ФГБУ  
«ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ МУЗЕЙ»  
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ РФ



МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ

# 1:130



**ПОД АНДРЕЕВСКИМ  
ФЛАГОМ**

ХОЖДЕНИЕ ЗА ТРИ МОРЯ.  
БРОНЕКОРАБЛЬ ПЕТРА ВЕЛИКОГО



**ЛЕГЕНДАРНЫЕ  
ЯХТЫ**

ЯХТА  
ПЕТРА ВЕЛИКОГО



**ИЗ ИСТОРИИ  
МОРЕПЛАВАНИЯ**

АРГОНАВТЫ И ОДИССЕЙ



ИЗ ИСТОРИИ РУССКОГО ФЛОТА

# Хождение за три моря Афанасия Никитина

**Нельзя сказать, что в допетровскую эпоху русские купцы были в заморских странах диковинными гостями. Но побывать в загадочной Индии и на восточном побережье Африки удалось только Афанасию Никитину.**

**И**стория невероятного путешествия в Индию началась во второй половине 1460-х гг., когда шах Ширвана, чьи владения располагались на западном берегу Каспийского моря, отправил посольство к великому князю Московскому. Когда послы весной 1468 г. отправились в обратный путь, к ним присоединились две ладьи тверских купцов во главе с Афанасием

Никитиным. Суда совершили переход по Волге протяженностью свыше 3000 км, но уже около самого устья, недалеко от современной Астрахани, они подверглись нападению. Небольшой караван был полностью разграблен, и русские купцы лишились и судов, и почти всего имущества.

Некоторым участниками предприятия все-таки удалось добраться



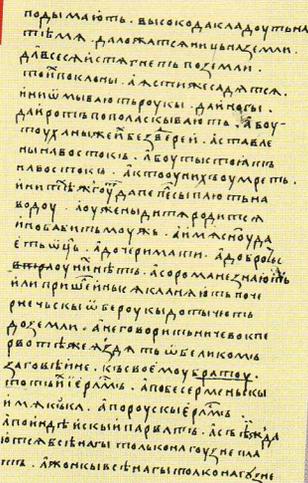
Так в представлении палехского художника Д. Н. Бутурина выглядела сцена нападения татар на русский купеческий караван на Волге. Во время этого нападения и было разграблено судно, на котором плыл Афанасий Никитин.



## ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

### ЗНАМЕНИТАЯ РУКОПИСЬ

Важнейшим результатом путешествия Афанасия Никитина стала рукопись «Хождение за три моря», в которой он изложил свои путевые наблюдения. Она написана простым языком (и даже содержит то, что ныне скромно именуют «ненормативной лексикой») и отнюдь не претендует на литературный шедевр. Зато автор привел достоверные сведения о малоизвестных в то время странах Востока – их природе, населении, обычаях, политической организации и хозяйстве. Стоит отметить, что, приводя



информацию о тех местах, где не бывал лично, Афанасий Никитин обязательно отмечал: сведения им получены из третьих рук. Этим он выгодно отличался от многих авторов той эпохи, которые имели обыкновение выдавать разные байки и досужий треп «бывалых людей» за истину (вспомним знаменитые истории о циклопах и псеглавцах).

Репродукция листа рукописного свитка начала XVI в. «Хождение за три моря» – описания путешествия Афанасия Никитина.



Императорская яхта «Штандарт»  
Еженедельное издание  
Выпуск № 15, 2016

РОССИЯ  
Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра  
Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор:  
А. Е. Жарков  
Главный редактор:  
Д. О. Клигин  
Старший редактор:  
Н. М. Зварич

Издатель:  
ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра  
Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор:  
А. Б. Якутов  
Финансовый директор:  
Т. В. Быстрова  
Операционный директор:  
Е. Н. Прудинова  
Менеджер по маркетингу:  
М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту:  
О. С. Кравцова

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru) или обращайтесь  
по телефону горячей линии в Москве:  
8-495-660-02-02  
Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», Императорская яхта  
«Штандарт». Пожалуйста, указывайте  
в письмах свои контактные данные  
для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ  
в Федеральной службе по надзору в сфере  
связи, информационных технологий  
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77 - 63890 от 09.12.2015 г.

**Уважаемые читатели!**  
Для вашего удобства рекомендуем приобретать  
выпуск в одном и том же киоске и заранее сообщать  
продавцу о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

БЕЛАРУСЬ  
Импортер и дистрибутор в РБ:  
ООО «Росчер», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,  
тел./факс: +375 (17) 331 94 41,  
тел./факс: +375 17 270 87 87  
(пн–пт, 9.00–21.00)  
Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчер», «Де Агостини»,  
«Императорская яхта «Штандарт».

КАЗАХСТАН  
Распространение:  
ТОО «Казакско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛПАТУ ПРЕСС», Казахстан,  
г. Алматы, ул. Зенкова, 22  
(ул. ул. Тоголы, 7 этаж,  
Тел.: +7 727 311 12 86  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
Факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 310 руб.  
Розничная цена: 59 900 бел. руб., 990 тенге.

Неотъемлемой частью журнала являются  
элементы для сборки модели.

ВНИМАНИЕ! Данный набор для  
моделизма не является игрушкой  
и не предназначен для детей до 14 лет.  
Издатель оставляет за собой право изменять  
последовательность номеров и их  
содержание. Соблюдите приведенные  
в журнале указания. Производитель  
оставляет за собой право в любое время  
комплексующих деталей данной модели.  
Предоставленные изображения модели  
Императорская яхта «Штандарт» в  
масштабе 1:130 и элементов для ее сборки  
могут отличаться от реального внешнего  
вида в продаже. Пауза в коллекции  
дается в качестве дополнения и могут  
быть использованы по желанию.

Отпечатано в типографии:  
ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500,  
Украина, Киевская область, г. Фастов,  
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 100 000 экз.

Редакция благодарит сотрудников ФГБУ  
«Центральный военно-морской музей»  
Министерства обороны Российской  
Федерации за помощь в подготовке журнала.

© 2016 Редакция и Учредитель  
ООО «Идея Центр»  
© 2016 Издатель ООО «Де Агостини»  
ISSN 2409-014X

Данный знак информационной  
продукции размещен в соответствии  
с требованиями Федерального закона  
от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите  
детей от информации, причиняющей  
вред их здоровью и развитию». Коллекция  
для взрослых, не подлежит обязательному  
подтверждению соответствия единым  
требованиям установленным Техническим  
регламентом Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября  
2011 г. № 797.

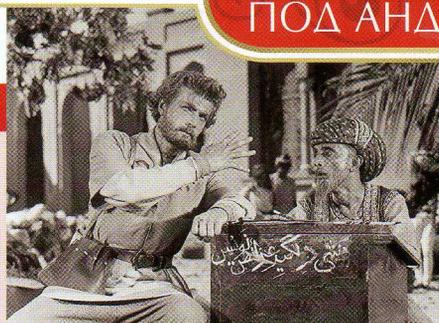
Дата выхода в России: 26.04.2016



## ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

## ФИЛЬМ «ХОЖДЕНИЕ ЗА ТРИ МОРЯ»

В 1958 г. история путешествия Афанасия Никитина, изложенная в его рукописи, послужила основой для создания полнометражного художественного фильма, снятого совместно советской киностудией «Мосфильм» и индийской «Найя сансар». Авторы сценария М. Н. Смирнова и Ходжа Ахмад Аббас, последний вместе с В. М. Прониным также был режиссером фильма. Главную роль, самого русского путешественника, великолепно сыграл Олег Александрович Стриженов (впоследствии ставший заслуженным и народным



© РИА Новости / Sputnik

артистом РСФСР, а в 1988 г. – народным артистом СССР). В отечественном прокате фильм шел как «Хождение за три моря», в Индии он получил название на хинди – *Pardesi* (англоязычное название представляет собой дословный перевод с русского – *Journey Beyond Three Seas*).

**Актер Олег Стриженов в роли Афанасия Никитина. Кадр из фильма «Хождение за три моря» (слева). Режиссеры Ходжа Ахмад Аббас, Василий Пронин.**

до Ширвана, но там они поддержки и защиты не получили. В своих путевых записках, ставших впоследствии известными под названием «Хождение за три моря», А. Никитин с горечью писал о дальнейших злоключениях своих спутников: «...у кого было что на Руси, тот пошел на Русь, а кто был должен там, тот пошел куда глаза глядят».

Странствия самого Никитина по берегам Каспия оказались довольно продолжительными. На морских судах он добрался до Шемахи, затем отправился в Баку, где провел несколько месяцев. Он намеревался заняться торговлей в чужих странах, а для этого требовалось многое узнать и понять. Путешествуя сначала морем, а затем по сухому пути, тверской купец пересек горы Эльбрус и достиг южной части Персии. По дороге он узнал, что в Индии очень ценятся породистые лошади, а там, в свою очередь, можно совсем недорого приобрести разные товары, которые затем можно будет с выгодой продать на Руси.

Проведя в персидских землях около двух лет, Никитин смог приобрести породистого жеребца и действительно отправился продавать его в Индию. Он совершил очередное плавание из Ормуза (сам путешественник именуется этот порт Гурмызом) в Маскат и далее, через Аравийское море, на территорию Индии. Судя по его дальнейшим

странствиям и скитаниям, торговцем Афанасий оказался не самым лучшим. Зато он был человеком любознательным, наблюдательным и способным сохранять здравомыслие даже в самых трудных ситуациях.

Коня он сумел продать далеко не сразу, да и ожидаемого «навару» получить не удалось. Зато за время хождения по индийской земле, жизни в городах Никитин увидел

и подметил много интересного. Обратил он внимание и на невероятную роскошь местных правителей, и на ужасающую бедность значительной части простого народа: «...сельские люди очень бедны, а бояре богаты и роскошны». Еще один немаловажный вывод путешественник сделал о межконфессиональных отношениях между мусульманами (в записках он называет их «бесерменами», то есть «басурманами») и индуистами («язычниками»).

Относительно возможности организации торговли между Русью и Индией выводы Никитина оказались до крайности пессимистичными. Огромные расстояния, постоянная угроза нападения со стороны всевозможных грабителей, отсутствие потенциального спроса на исконно русские товары, с одной стороны, и отсутствие нужных для продажи на родине – с другой... Все вышеперечисленное усугублялось недоброжелательным отношением «бесерменов» к христианину, неоднократными, порой очень грубыми, попытками заставить его перейти в ислам. Кстати, отношение Никитина к индусам-язычникам, судя по его запискам, было намного более теплым.

**Памятник путешественнику Афанасию Никитину в Твери (создан скульпторами С. М. Орловым и А. П. Заваловым по проекту архитектора Г. А. Захарова; открыт в 1955 г.).**



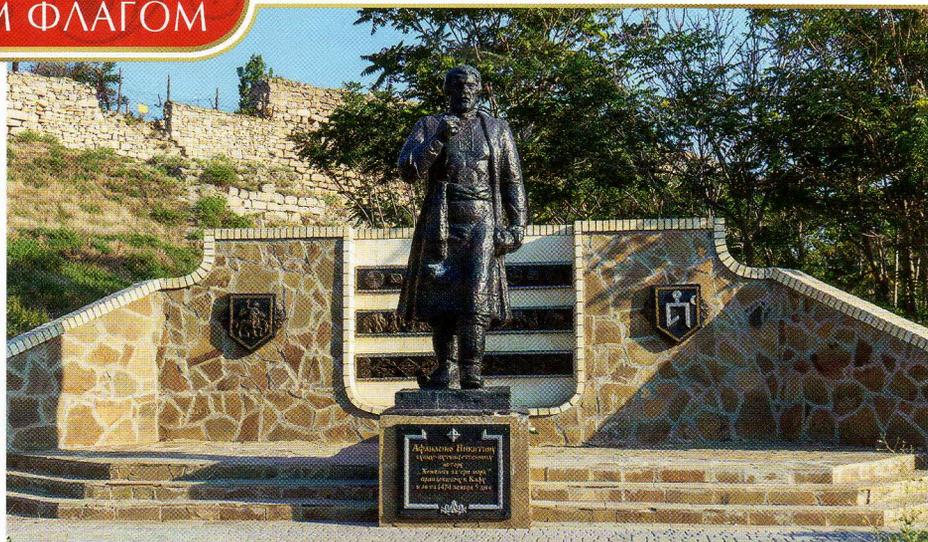
© РИА Новости / Sputnik



Памятник Афанасию Никитину, установленный в Феодосии. Поскольку никаких прижизненных изображений путешественника не сохранилось, каждый скульптор, художник или режиссер представляет его немного по-своему.

Кроме весьма точного описания земель, где он побывал лично, а также и народов, эти земли населявших, Никитин собрал немало сведений и о самых разных странах, увидеть которые ему не довелось. В записках он рассказывал и о лежащем на юге острове, богатом драгоценными камнями и слонами – Шри-Ланке (Цейлон), о городе в устье огромной реки далеко на Востоке – Пегу на могучей Иравади. Даже о стране фарфора «Чине и Мачине», то есть Китае, он смог узнать немало.

В то время когда Никитин пребывал в Бидаре, столице могущественного Бахманидского султаната, это государство воевало со своим южным соседом, Виджаянагарской империей. Описанию войны Никитин уделил немало места. Он повествует и о том, как султанская армия отправлялась в поход, и о вестях, приходивших с полей сражений. Кстати, события этого противостояния между двумя великими державами позволили более точно определить время пребывания Никитина на Индостане. Ранее начало его путешествия было принято относить к 1466 г., а возвращение – к 1472 г. Но, сопоставив даты баталий между султанатом и империей, историки поняли, что путешествие должно было начаться двумя



© Fotodom

годами позднее, а завершиться в конце 1474 или начале 1475 г.

Весной 1473 г. Никитин покинул Бидар и, проведя несколько месяцев в богатой драгоценными камнями области Райчур, в конце года решил возвращаться на родину. В Дабуле он сел на торговое судно, отправлявшееся в Ормуз. За проезд пришлось заплатить две золотые монеты, но плавание оказалось трудным и долгим. Сразу добраться до Аравийского полуострова не удалось, так как неблагоприятные ветры отнесли судно к берегам Африки, где путешественник увидел «Ефиопские горы» (гористое побережье современного Сомали). После пятнадцатидневного пребывания на Чёрной земле А. Никитин продолжил плавание и на сей раз благополучно добрался до Маската. Оттуда последовал новый переход морем в Ормуз.

Затем пришлось путешествовать по суше. В октябре 1474 г. А. Никитин добрался до Тебриза и, пересекши Армянское нагорье у Трабзона

(Трапезунд), вышел на берег Чёрного моря. В дороге ему пришлось испытать немало лишений и притеснений, однако все закончилось благополучно. Он получил место на судне, идущем в Кафу (Феодосию), но тут осеннее море показало свой суровый нрав: «С попутным ветром шли морем десять дней и дошли до Боны, и тут встретил нас сильный ветер северный и погнал корабль назад к Трабзону. Из-за ветра сильного, встречного стояли мы пятнадцать дней в Платане. Из Платаны выходили в море дважды, но ветер дул нам навстречу злой, не давал по морю идти». Судно все же смогло пересечь Чёрное море, но оказалось около Балаклавы и лишь затем пошло в Кафу.

На этом записки Афанасия Никитина заканчиваются. Увы, но в Тверь ему вернуться было не суждено. Скорее всего, путешественник умер весной 1475 г., не добравшись до Смоленска. Его записки кто-то из спутников привез в Москву... ■



## СО СЛАВНЫМ ИМЕНЕМ НА БОРТУ

### ЛЕДОКОЛ «АФАНАСИЙ НИКИТИН»

Имя Афанасия Никитина в разное время носили несколько судов, в том числе ледокол, построенный по проекту 97А. Серия ледоколов пр. 97 различных модификаций стала самой массовой в истории советского и российского флота. Они предназначались для военного флота, морпогранохраны и гражданских ведомств; ледокол «Штефан Янцен» построен в ГДР. «Афанасий Никитин» (заводской

№ 764; до 1966 г. – «Ледокол-2») был заложен 1 ноября 1961 г., спущен на воду 31 мая 1962 г. и сдан флоту в ноябре того же года. Он входил в состав Экспедиционного отряда аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических роботов Черноморского морского пароходства; списан в 1994 г. Ледокол имел водоизмещение (полное) 2935 т, длину 67,7 м и мощность энергетической установки 5400 л. с.



Портовый ледокол проекта 97А «Афанасий Никитин» (фотография сделана в 1968 г. у Черноморского побережья Кавказа).

© РИА Новости



КОРАБЛИ И СУДА

# Броненосец «Петр Великий»

*Построенный по проекту контр-адмирала А. А. Попова, этот корабль стал первым по-настоящему мореходным броненосцем в составе Российского императорского флота.*

**В** первые броненосцы, представлявшие собой еще очень несовершенные плавбатареи, были использованы французами при бомбардировке русской крепости Кинбурн осенью 1855 г. Выяснилось, что имевшиеся в то время на вооружении орудия бессильны против такого неприятеля, и вскоре ведущие морские державы приступили к строительству броненосцев. «Железнобокие» (от англ. *ironclad*) всего через шесть лет, в годы Гражданской войны в Америке (1861–1865), убедительно доказали свое превосходство над небронированными противниками. Особенно успешно действовали мониторы – броненосцы с вращающимися орудийными башнями. Однако, по мнению европейцев, из-за низкого надводного борта они плохо подходили для плавания в открытом море.

Но во второй половине 1860-х гг. американские мониторы совершили несколько дальних океанских

переходов, частично опровергнув мнения скептиков об их недостаточной мореходности. На русских моряков огромное впечатление произвел визит монитора «Миантономо» в Кронштадт летом 1866 г. (хотя большую часть пути через океан он проделал на буксире у обычного парохода).

К этому времени в составе российского Балтийского флота уже числилось несколько броненосцев. Еще ряд «железнобоких» находился в постройке. Но практически все они или относились к типу броненосных батарей с бортовым расположением артиллерии, или имели ограниченные размеры и предназначались для защиты своих берегов. Теперь же появилась идея о том, что стране нужен большой мореходный броненосец с орудиями, установленными во вращающихся башнях. Одним из наиболее энергичных и авторитетных сторонников постройки подобного корабля стал контр-адмирал Андрей Александрович Попов,

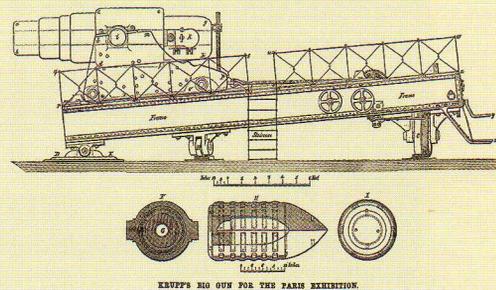
участник Крымской войны и начальник эскадр, действовавших в Тихом океане в первой половине 1860-х гг.

Старая армейская шутка гласит: инициатива наказуема. Именно Попову, как главному энтузиасту



МОРСКОЕ ОРУЖИЕ

## ПУШКИ КРУППА

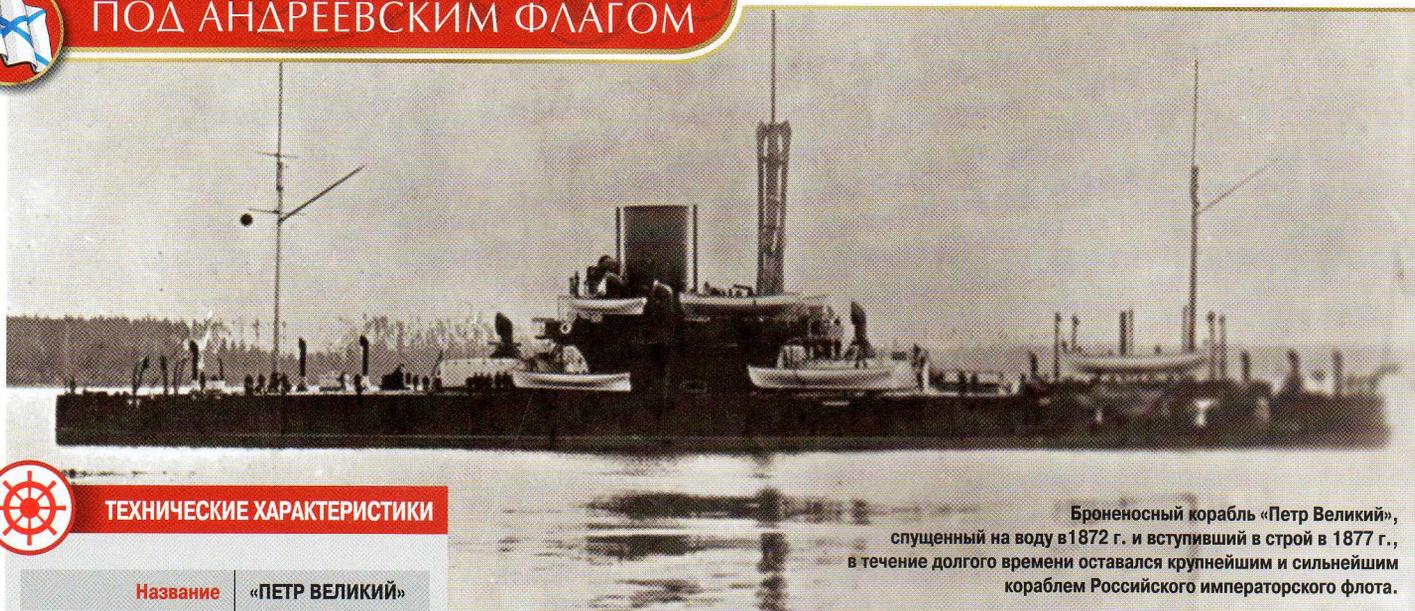


В 1860-е гг. среди разработчиков и производителей орудий особенно выделялась прусская фирма Круппа. Ее стальные нарезные казнозарядные «машины разрушения» отличались высокими боевыми характеристиками в сочетании с надежностью. Россия в то время явно отставала от «просвещенной Европы» (да и Америки тоже) в части разработки новых пушек, винтовок и револьверов. Так что на вооружение армии и флота поступали всевозможные образцы, спроектированные за рубежом. Кроме того, «фирмачи» умели делать подарки нужным людям. И речь вовсе не о вульгарных взятках: например после Парижской выставки 1867 г. одно из экспонировавшихся там достижений прусской промышленности (14-дюймовая стальная пушка) было презентовано русскому императору Александру II.

Одно из стальных орудий Круппа – «монстр разрушения», экспонировавшийся на Парижской выставке 1867 г. Пушки «Петра Великого» имели аналогичную конструкцию.

Модель броненосного корабля «Петр Великий» из коллекции Центрального военно-морского музея, изготовленная в 1872 г., – еще до вступления корабля в строй. Так броненосец должен был выглядеть по проекту.





## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Название	«ПЕТР ВЕЛИКИЙ»
Год начала постройки	1869
Год спуска на воду	1872
Год вступления в строй	1877
Место постройки	Верфь «Галерный Остров», Санкт-Петербург
Водоизмещение на испытаниях 1882 г.	9395 т
Длина	103,5 м
Ширина	19 м
Осадка средняя при норм. водоизмещении	7,6 м
Осадка средняя в полном грузу	8,3 м
Мощность машин	8296 л. с.
Скорость на испытаниях	14,36 уз (26,6 км/ч)
Вооружение (на 1882 г.)	Четыре 305-мм, шесть 87-мм (4-фунт.) пушек, два 2810-мм ТА
Бронирование	Борт – 365 мм, бруствер – 365 мм, башни – 356 мм
Экипаж	440 чел.

постройки мореходного «монитора-крейсера», и выпала честь в 1867 г. возглавить разработку проекта невиданного в российском флоте 10000-тонного корабля. Поскольку новый броненосец предназначался не только для береговой обороны, но и для дальних походов, назвать его решили – «Крейсер». До этого в России так именовались только фрегаты, в том числе и участник кругосветного плавания под командованием М. П. Лазарева.

Броненосный корабль «Петр Великий», спущенный на воду в 1872 г. и вступивший в строй в 1877 г., в течение долгого времени оставался крупнейшим и сильнейшим кораблем Российского императорского флота.

Отечественная промышленность оказалась не готова к постройке столь крупного броненосца. Уже на стадии выбора верфи-строителя пришлось столкнуться с немалыми трудностями, но в конечном итоге выбор пал на Галерный остров в Санкт-Петербурге. Заказ на изготовление паровых машин получил завод Берда, брони – Ижорский завод. Также было решено установить на «Крейсере» артиллерию главного калибра Пермского артиллерийского завода – четыре 20-дюймовых гладкоствольных орудия.

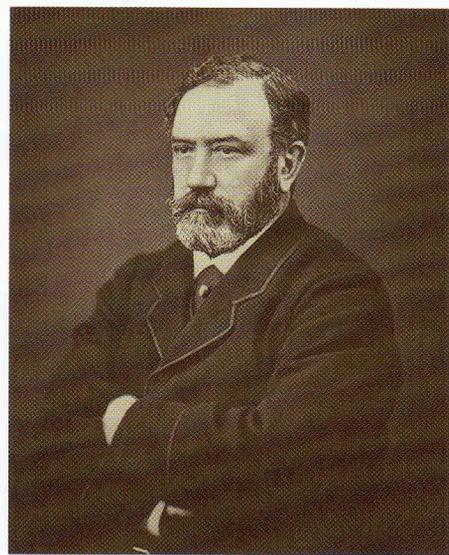
Фактическая постройка броненосца началась 12 июня 1869 г., спустить корабль на воду предполагалось через два года. Официальная церемония закладки «Крейсера» прошла в июле 1870 г., когда работы уже были в разгаре. Стапельный период несколько затянулся: одни изменения в конструкцию вносил сам Попов, другие сочли необходимым выполнить по совету известного британского кораблестроителя Э. Рида, посетившего Петербург в конце 1871 г. В итоге торжественный спуск броненосца на воду состоялся 27 августа 1872 г., причем к этому времени корабль переименовали. В честь 200-летия со дня рождения Петра I «Крейсер» стал «Петром Великим».

Изменился и состав его вооружения. От гладкоствольных пушек решили отказаться и установить в башнях 12-дюймовые нарезные казнозарядные орудия, конструкцию которых разработала прусская фирма Круппа. В России подобную

артсистему официально числили как «двенадцатидюймовое орудие образца 1867 года». Не удалось получить и броню от Ижорского завода, поскольку его мощностей едва хватало для выполнения предыдущих заказов. Изготовить в срок нужные броневые плиты ижорцы просто не успевали, поэтому пришлось размещать заказ за границей. Броню взялась изготовить одна из британских фирм.

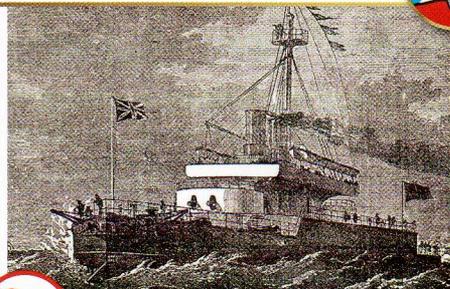
Лишь предприятие Берда выполнило свои обязательства, поставив для «Петра Великого» паровые машины, но именно механизмы стали ахиллесовой пятой корабля.

Британский кораблестроитель Эдвард Джеймс Рид дал ряд полезных советов во время постройки «Петра Великого», а впоследствии очень высоко отзывался о новом русском броненосце, который «...может совершенно свободно идти в любой английский порт, поскольку он сильнее, чем всякий из наших собственных броненосцев».





© Diomedia



## ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

## ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПРОТИВНИКИ

Когда в 1877 г. броненосный корабль «Петр Великий» вошел в состав Балтийского флота, шла очередная Русско-турецкая война. Появление турецких кораблей на Балтике справедливо считалось совершенно невероятным, но вот беда: отношения с Великобританией были хуже некуда. И наиболее вероятными противниками рассматривались корабли Королевского флота (еще раз до открытого противостояния едва не дошло в следующем десятилетии), в частности очень близкий по конструкции новейший броненосец «Девастейшн». «Англичанин» был заложен в один год с «Петром Великим». Но вошел в строй несколько ранее – в 1873 г. При схожем водоизмещении и вооружении (9330 т, четыре 305-мм пушки главного калибра) «Девастейшн» имел более качественную машину, но его дульнозарядные орудия были менее совершенными.

Схема башенно-брустверного броненосца «Петр Великий». Первоначально он классифицировался как монитор и только с 1892 г. стал числиться эскадренным броненосцем.

устарел, однако сдавать на слом корпус, находившийся в хорошем состоянии, не стали. «Петра Великого» решили перестроить и превратить в учебно-артиллерийский корабль. Для этого предполагалось демонтировать орудийные башни и броню, а также перевооружить корабль современной артиллерией.

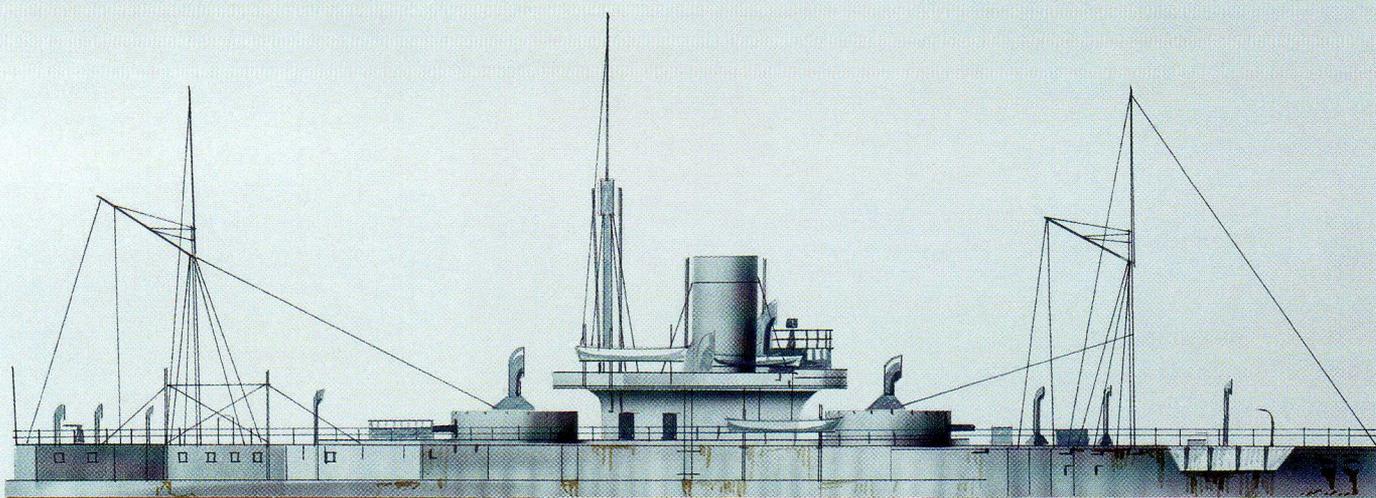
Работы начались в 1904 г., но из-за Русско-японской войны и Первой русской революции они завершились только в 1907 г. Перестроенный «Петр Великий» внешне мало напоминал старый броненосец, а его вооружение теперь состояло из четырех 203-мм, двенадцати 152-мм, двенадцати 75-мм, четырех 57-мм, восьми 47-мм и двух 37-мм орудий, а также двух десантных пушек.

В годы Первой мировой войны «Петр Великий» обеспечивал боевую деятельность подводных лодок. К началу 1918 г. он находился в Гельсингфорсе и весной принял участие в знаменитом Ледовом походе. Весной 1921 г. корабль исключили из состава флота и сдали на хранение в порт, а затем превратили в «Блокшив № 1». Во время сильнейшего наводнения 1924 г. блокшив выбросило на мель, с которой его сняли через три года и начали вновь использовать как плавучий минный склад. С 1932 г. бывший броненосец переименовали в «Блокшив № 4». В качестве плавучего склада и общезжития он служил до 1959 г., когда последовало решение о сдаче «старика» на слом. ■

Неудачная и архаичная конструкция, а также отвратительное качество изготовления машин привели к провалу на испытаниях и срыву сроков сдачи корабля в казну. Недобор мощности и невозможность достижения контрактной скорости, да еще в сочетании с различными поломками, стали настоящей головной болью для моряков. Для улучшения тяги в котлах, чтобы получить желаемый результат, на броненосце даже на 6 м удлинители трубу, что придало кораблю совершенно нелепый вид. Но это не помогло. К тому же возникли проблемы и с подбором оптимальных размеров и шага гребных винтов.

Зачислить корабль в строй пришлось в экстренном порядке в 1877 г. лишь в связи с ростом международной напряженности. В период Русско-турецкой войны резко обострились отношения с Великобританией. Но именно в эту страну спустя четыре года пришлось отправить «Петра Великого» на ремонт и модернизацию. Только после замены на броненосце главных механизмов английскими он превратился в по-настоящему мощный корабль. Во время испытаний в 1882 г. скорость превысила 14 уз, а надежность машин и котлов больше нареканий не вызывала.

«Петр Великий», до 1890-х гг. оставаясь единственным большим броненосцем на Балтике, успешно нес службу, причем зимой 1892/93 на корабле заменили котлы новыми. Но к началу XX в. он безнадежно





КУБА

# Яхта «Гранма» – символ кубинской революции

*Когда в 1943 г. по заказу американской фирмы Schuykill Products Company, Inc на воду спустили эту небольшую яхту, никто не мог даже предположить, что ей уготована судьба навсегда войти в историю.*

Нередко случается так, что самые дорогие и роскошные суда, самые грозные и мощные военные корабли не оставляют о себе никакой памяти. В лучшем случае о них знают лишь «оголтелые» любители морской истории да остаются скудные строки в старых справочниках. Но порой удивительные судьбы выпадают на долю совершенно непримечательных суденышек, казалось бы просто неспособных стать легендами и символами для целых государств и народов.

Едва ли не самым ярким примером подобной «несправедливости» стала небольшая, водоизмещением менее 60 т и длиной всего 13 с четвертью метров, яхта с добрым и совершенно невоинственным названием «Гранма» (англ. *Granma* – «Бабуля», «Бабушка»). Ее спустили на воду в 1943 г., когда казалось, что такие суда будут не нужны еще очень продолжительное время. «Гранма» представляла

собой каютную крейсерскую яхту со стальным корпусом, дизельным двигателем и обтекаемой закрытой надстройкой. Она имела ограниченные дальность плавания и мореходность, не отличалась высокой скоростью хода и рассчитывалась на дюжину пассажиров.

Наверное, «Гранма» благополучно дождалась бы отпущенное ей время в спокойных водах Мексиканского залива и Карибского моря и никто, кроме непосредственных владельцев да соседей по пирсу, и не узнал бы о ее существовании. Но в октябре 1956 г. ее за 55 000 мексиканских песо (15 000 долларов США) у компании владельца *Schuykill Products Company, Inc* приобрели представители кубинской революционной организации «Движение 26 июля».

Названием движение обязано событиям 26 июля 1956 г. В этот день 165 революционеров во главе с 27-летним адвокатом Фиделем



## ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ



© Fotodom

## РЕЖИМ БАТИСТЫ

Участники экспедиции на «Гранме» боролись с диктаторским режимом Батисты. Сам Фульхенсио Батиста-и-Сальдивар (1901–1973 гг.) с 1933 г. считался одним из негласных правителей Кубы, а впервые пост президента страны он занял в 1940 г. В 1944 г. Батиста проиграл президентские выборы и на несколько лет потерял власть, но своего влияния не утратил. Понимая, что законно победить на очередных выборах не удастся, Батиста в 1952 г. организовал на Кубе военный переворот и объявил себя президентом. При этом его режим был признан США, американцы снабжали его оружием и вкладывали немалые средства в экономику острова (в том числе игорный бизнес и публичные дома). Против режима Батисты неоднократно происходили вооруженные выступления, переросшие в большую революционную войну. Режим пал в самом начале 1959 г.

Кубинский диктатор (формально – президент) Фульхенсио Батиста. Фотография сделана 2 января 1959 г., на следующий день после того, как его режим пал.

© С. Турбин / ИТАР-ТАСС



Модель яхты «Гранма», выставленная в музее на крейсере «Аврора» (фотография 1965 г.). Во времена СССР «Гранму» называли не иначе, как «Младшая сестра «Авроры»».



Кастро Рус предприняли попытку свержения диктатуры Фульхенсио Батисты. Целью атаки стали армейские казармы «Монкада» в городе Сантьяго-де-Куба. Кастро и его соратники рассчитывали, что взятие казарм послужит сигналом к всенародному выступлению против не слишком популярной среди кубинцев диктатуры.

Однако план заговорщиков потерпел полную неудачу. Неожиданное столкновение с патрулем привело к тому, что гарнизон (около 400 человек) не удалось заставить врасплох, а в бою с превосходящими силами противника у Кастро и его людей не было никаких шансов. Из их числа несколько десятков погибли во время штурма или были казнены без суда и следствия. Над остальными власти организовали судебный процесс, по итогам которого Фидель, его брат Рауль и еще 23 участника атаки казарм оказались в тюрьме Пресидио Модело на острове Хувентуд. Но в 1955 г. диктатор счел возможным помиловать заключенных. Выйдя на свободу, братья Кастро перебрались в Мексику, где создали новую революционную организацию и собрали отряд единомышленников.

Подготовка к началу нового этапа борьбы против режима Батисты

© Diomedea



Яхта «Гранма», с которой в декабре 1956 г. на Кубу высадился отряд революционеров во главе с Фиделем Кастро, ныне экспонируется в гаванском Музее Революции.

завершилась в ноябре 1956 г. И 25-го числа «Гранма» вышла из мексиканского порта Туспан, штат Веракрус, взяв курс к юго-западной оконечности Кубы. Маршрут пролегал через Мексиканский залив и Карибское море, мимо полуострова Юкатан и Каймановых островов. Капитаном яхты был Норберто Колладо Абреу (1921–2008 гг.), в прошлом военный моряк кубинского флота. В годы Второй мировой войны он участвовал в потоплении германской субмарины U-176, единственной подводной лодки, отправленной на дно кубинскими кораблями.

Маленькое судно было перегружено сверх всякой меры: на нем в крайней тесноте разместились 82 человека, причем с большим количеством различного оружия, боеприпасами и прочими необходимыми для ведения боевых действий запасами. В целом отряд оказался неплохо вооружен, революционеры располагали автоматическими винтовками, пистолетами и револьверами. Имелись также пулеметы и даже два безоткатных орудия.

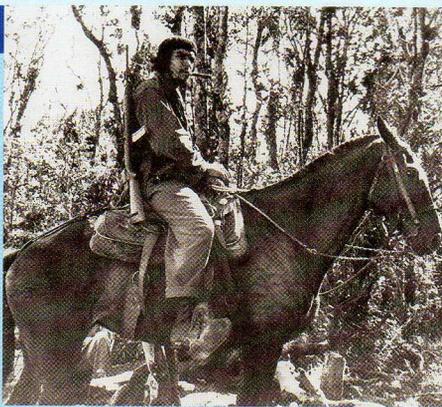
Переход стал для сторонников Кастро тяжелым испытанием. Перегруженная «Гранма» еле плелась по морю, ее скорость едва превышала 7 уз. В корпусе обнаружилась течь, но главное, большую часть «мореплавателей» жестоко терзала морская болезнь. Аргентинец Че Гевара, врач по образованию, впоследствии вспоминал: «Все судно являло собою живую трагедию: мужчины с тоской на лице держались за животы; некоторые просто погрузили лица в ведра, другие сидели неподвижно в странных позах в одежде, покрытой рвотой». Сам Че Гевара, в довершение всех бед, страдал от астмы.

Существовал немалый риск встретиться с кубинскими патрульными кораблями, бой с которыми ничего хорошего «Гранме» не сулил. Однако обнаруженные 29 ноября суда оказались простыми «купцами» и никакого интереса к яхте не проявили. Тем временем

## ИСТОРИЧЕСКАЯ ЛИЧНОСТЬ

### ЭРНЕСТО ЧЕ ГЕВАРА

Героем революции на Кубе стал аргентинец Эрнесто Че Гевара (1928–1967 гг.; настоящее имя – Эрнесто Рафаэль Гевара де ла Серна), выпускник медицинского факультета университета в Буэнос-Айресе. Он с раннего детства страдал от бронхиальной астмы, что не помешало ему совершить несколько дальних путешествий на мопеде и мотоцикле. В 1954 г. Гевара перебрался в Мексику, где и познакомился с кубинцами – противниками режима Батисты. Примкнув к Кастро, Эрнесто участвовал в высадке с «Гранмы» и боях с правительственными войсками. Ко времени взятия революционерами Гаваны Че Гевара стал одним из наиболее



© Fotodom

видных командиров повстанческой армии. В дальнейшем он пытался продолжить революционную деятельность в разных странах и в 1967 г. был убит в Боливии.

Один из участников высадки с «Гранмы» – герой борьбы с диктатурой Батисты и пламенный революционер Эрнесто Че Гевара (фотография 1965 г.).



батистовские власти действительно получили информацию о походе «Гранмы», но организованный ими поиск не принес результата. В ночь на 2 декабря, уже недалеко от Кубы, за борт упал один из революционеров, которого с трудом удалось найти в кромешной темноте.

Утром «Гранма» приблизилась к дикому берегу, но вскоре застряла на мелководье, не дойдя до твердой земли. Единственная шлюпка вскоре затонула, и отряду Кастро пришлось вброд выбирать на сушу. Спустя три дня, 5-го числа, революционеры вступили в бой с правительственными войсками и потерпели поражение. Немногим уцелевшим во главе с самим Фиделем Кастро удалось

укрыться в горах Сьерра-Маэстра. Остальные же участники высадки или погибли, или попали в плен. В числе последних оказался и Норберто Колладо Абреу. Впрочем, ему повезло и он дожил до победы революции и падения режима Батисты в самом начале 1959 г.

Брошенная яхта вскоре после оставления ее отрядом Кастро была обнаружена с воздуха правительственной авиацией. Но интереса для властей сидевшее на мели суднышко уже не представляло, а потому уничтожать его не сочли нужным. Позднее «Гранму» с мели благополучно сняли, но никакого участия в боевых действиях она уже не принимала.

В годы, последовавшие за победой над режимом Батисты, на Кубе возник настоящий «культ «Гранмы»». Провинцию, к берегу которой в 1956 г. подошла яхта, переименовали в ее честь. На побережье Карибского моря там открыт национальный парк Десембарко-дель-Гранма (в переводе с испанского – имени Высадки с «Гранмы»), расположенный в чрезвычайно красивой местности, объявленной ЮНЕСКО природным достоянием человечества. Есть в парке



© Фотобанк Лорри

Яхта «Гранма» на кубинской почтовой марке, посвященной XX годовщине революции. Обратите внимание на дату: на Кубе отмечают не победу над режимом Батисты, а именно высадку Фиделя и его спутников с «Гранмы».

и своя «Гранма»: реплика яхты, внешне практически не отличающаяся от оригинала. Название революционного судна в 1965 г. присвоили главной газете страны – официальному печатному органу Центрального комитета Коммунистической партии Кубы. На испанском языке «Гранма» выходит ежедневно, на пяти других языках – раз в неделю.

Сама же яхта, после свержения Батисты перешедшая в Гавану, была сохранена как символ кубинской революции. Главным инициатором превращения «Гранмы» в памятник выступил ее бывший капитан Норберто Колладо Абреу. В настоящее время судно находится в экспозиции Музея Революции в Гаване. ■

На Кубе существует настоящий культ яхты, ставшей одним из символов революции. На снимке: полноразмерная модель яхты «Гранма» – экспонат Национального парка имени высадки с «Гранмы». Парк расположен в провинции Гранма.



## ХАРАКТЕРИСТИКИ КОРАБЛЯ

Название	«ГРАНМА»
Год вступления в строй	1943
Водоизмещение	54,88 т
Длина	13,25 м
Ширина	4,76 м
Высота борта	2,4 м
Мощность механизмов	225 л. с.
Скорость хода (фактическая в 1956 г.)	7,2 уз (13,3 км/ч)
Экипаж и число пассажиров по проекту	12 чел.

© Richard Semik / Фотобанк Лорри

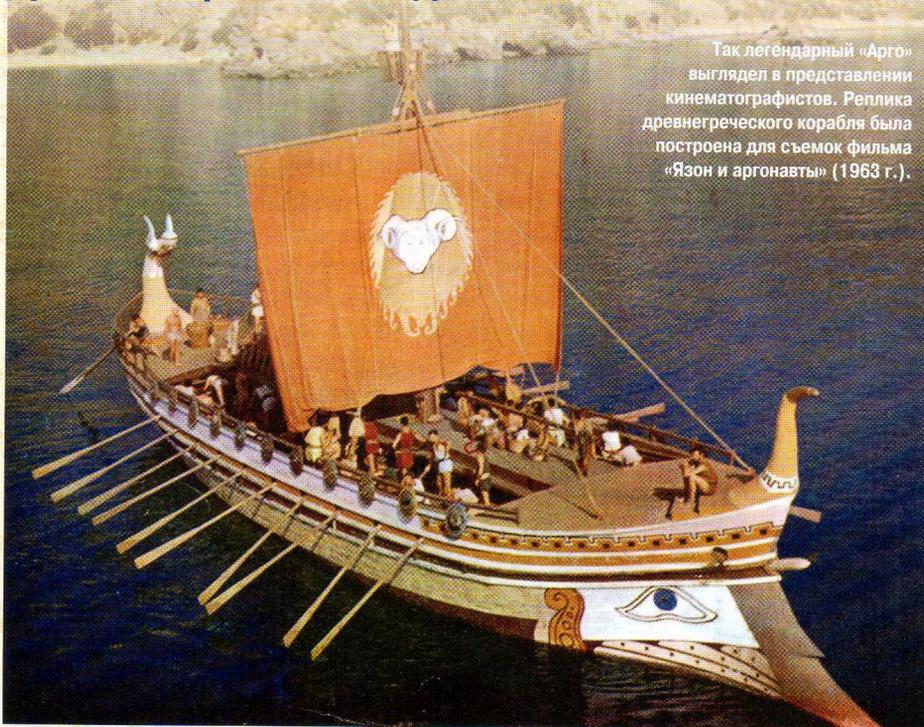




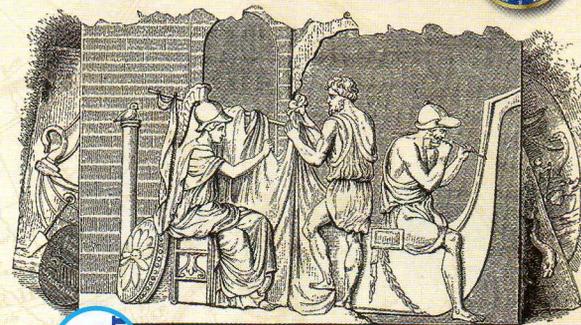
# Аргонавты и Одиссей

ЧАСТЬ I

**В древнегреческой литературе немало внимания уделено описанию морских походов и приключений. Встречаются они в мифах и легендах, а также в произведениях Гомера. В нашей стране наиболее известны мифический поход аргонавтов за золотым руном и странствия Одиссея.**



Так легендарный «Арго» выглядел в представлении кинематографистов. Реплика древнегреческого корабля была построена для съемок фильма «Язон и аргонавты» (1963 г.).



МИФЫ И ЛЕГЕНДЫ

## ПОМОЩЬ БОГОВ

В греческих мифах боги принимали самое непосредственное участие в делах людей, нередко вмешиваясь в ход событий, отводя удары или насылая проклятия. Походу Язона и аргонавтов особое покровительство оказывала Афина Паллада. В частности, она приняла деятельное участие в постройке корабля «Арго», поместив в его корме (или наоборот, в носу, – в разных вариантах мифа на сей счет нет единого мнения) кусок священного додонского дуба, способного давать предсказания. Вообще, Афины почитали и как создательницу и покровительницу мореплавания и кораблестроения, а славный «Арго» богиня считала одним из самых удачных своих творений. Согласно одной из версий легенды, после окончания похода аргонавтов их корабль был взят на небо, отчего и появилось созвездие Арго.

Древнеримское изображение постройки «Арго». Мастеру-корабелу Аргу помогает сама богиня Афина.

**В** Древней Греции с незапамятных времен развивалось морское дело. Рыбаки и купцы, исследователи и воины выходили в море, постоянно рискуя жизнью. В незапамятные времена появилась не то шутка, не то поговорка: «Все люди делятся на три части – те, кто жив, те, кто умер, и те, кто в море». Кораблестроители и мореплаватели пользовались всеобщим уважением, а дальние плавания и приключения отважных героев становились одной из любимых тем мифов и сказаний.

Большой популярностью в античные времена пользовался миф о походе аргонавтов за золотым

руном (по времени это событие предшествовало Троянской войне). Мы не станем пересказывать историю этого интереснейшего и полного приключений путешествия, а обратим внимание на его «морской компонент». Ведь название и всей истории, и ее главным героям дал корабль, на котором греки отправились к берегам Колхиды.

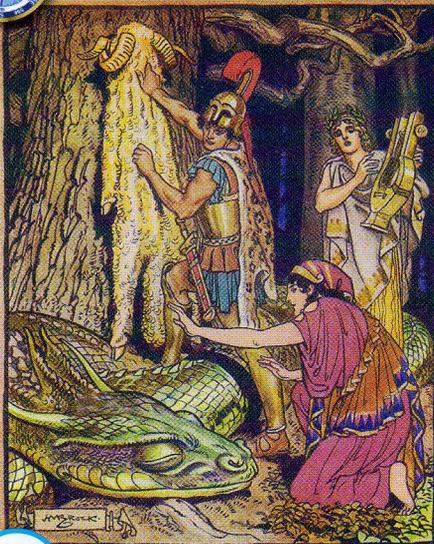
Считается, что корабль «Арго» построил мастер по имени Арг, которому помогала сама Афина Паллада. Многие историки склонны полагать, будто своим названием корабль и был обязан своему

создателю. Но существует и другая точка зрения: название «Арго» означает «Быстрая», причем слово это женского рода. Таким образом оказалось увековечено главное достоинство корабля – его выдающаяся быстроходность. Кстати, «Арго» можно считать первым плавсредством, название которого дошло до нашего времени из глубины веков.

О размерениях и особенностях конструкции «Арго» сказать ничего определенного невозможно. Судя по времени постройки, которое относится (конечно, с поправкой на достоверность описанных



© Diomedea



## ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

### ЗОЛОТОЕ РУНО

Целью похода аргонавтов было возвращение в Грецию золотого руна – шкуры летающего барана с золотой шерстью, посланного богами Фриксу и Гелле – детям орхоменского царя Афаманта, которых преследовала злая мачеха. Во время бегства на спине барана Гелла упала в воду, и в память об этом событии пролив между Эгейским и Мраморным морями получил название Геллеспонт. Фрикс же, достигнув Колхиды, принес барана в жертву Зевсу. Шкура жертвенного животного, то самое золотое руно, повешенная на дереве в священной роще, служила волшебным оберегом для всего Колхидского царства. Естественно, что царь колхов Аэт сделал все возможное, чтобы не дать Язону забрать руно. Однако греки все-таки сумели доставить драгоценную шкуру в Иолк.

**Язон смог добыть золотое руно только с помощью дочери царя колхов, волшебницы Медеи. Она усыпила охранявшего руно могучего дракона.**

в легенде событий) к XIII или XIV веку до н. э., корабль представлял собой ранний аналог широко распространенных впоследствии пентеконтер. Вероятно, это было килевое беспалубное парусно-гребное судно. Оно имело наборный корпус, и вряд ли его днище обшивалось пластинами из тонкого свинца, как это часто делалось в следующем тысячелетии.

Согласно легенде, на постройку «Арго» пошла сосна с горы Пелион в Фессалии. Эта древесина была известна в Греции как почти не подверженная гниению. В корму судна Афина лично вставила некую деталь из дуба, срубленного в посвященной Зевсу-Громовержцу священной роще. Также высказывалось мнение, что из священного дуба был изготовлен весь киль.

Можно не сомневаться, что «Арго» имел сильно вытянутый корпус, малую осадку, а форма его днища позволяла экипажу без труда вытягивать корабль на берег. Ведь в то далекое время греческие мореходы плавали в основном вдоль берегов и только в светлое время суток, а ночь и непогоду старались, если имелась хоть малейшая возможность, переждать на берегу. Судя по всему, в темное время суток в плавание решались отправиться только от безысходности или с недобрыми целями. Есть этому подтверждение и в «Аргонавтике»: когда Язона и его спутников в море застала буря, им пришлось выбираться на берег в темноте. И местные жители, обитатели города Кизик, ранее встречавшие аргонавтов как друзей, немедленно атаковали пришельцев. Горожанам просто не могло прийти в голову, что по ночам плавают не только пираты...

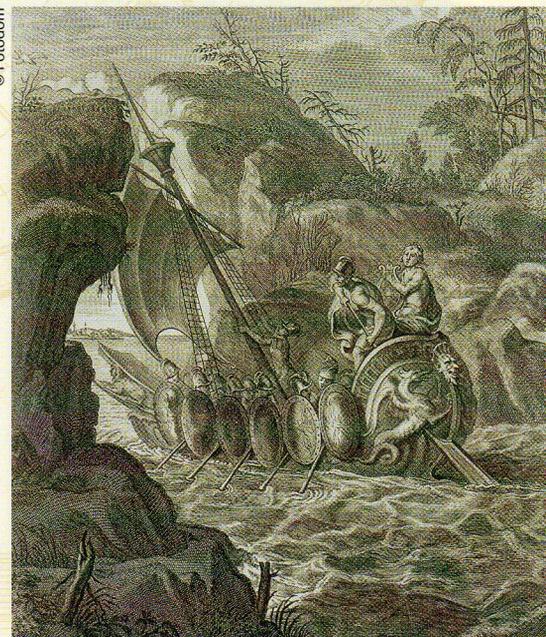
Любопытно, что в различных вариантах мифа не совпадает число героев, отправившихся в Колхиду. Оно варьируется от 40 до 60, причем имена аргонавтов, за исключением главных персонажей, заметно разнятся. Всего дотошные исследователи насчитали почти 100 участников похода, встречающихся в рукописях античных авторов. Есть упоминание и о том, что к берегам Колхиды наряду с мужчинами отправилась Аталанта – отважная героиня, великолепная лучница, прославившаяся участием в охоте на калидонского вепря. Правда, в более известных пересказах говорится, что Язон не рискнул брать

Аталанту на корабль, опасаясь раздоров среди мужчин.

Спутники Язона были настоящими героями в греческом понимании этого слова, многие из них имели божественное происхождение. И не приходится удивляться тому, что на веслах «Арго» мог развить невиданную для того времени скорость. Впрочем, завидной быстротой корабль отличался и под парусом. Особенно пригодились скоростные качества «Арго» при проходе мимо Симплегад – сдвигающихся скал, губивших корабли в узком проливе между Мраморным и Чёрным морями (современный Босфор). Именно прорыв «Арго» положил конец действиям Симплегад: промахнувшись, они разошлись по сторонам пролива и навсегда застыли на месте.

В 1980-е гг. известный ирландский путешественник Тим Северин решил построить новый «Арго» и повторить на нем поход к берегам Колхиды (Абхазии). Он вместе с другими историками очень основательно изучил все, что к тому времени было известно о кораблестроении в Древней Греции. Построенный на основании их исследований, корабль имел следующие характеристики: водоизмещение менее 6 т, длину от носа до кормы около 16 м, ширину 3 м, осадку около 30 см. Площадь прямоугольного паруса оказалась небольшой – всего

© Fotodom



«Аргонавты проходят Симплегады» (французская гравюра XIX в.). Согласно мифам, только необыкновенная быстротой «Арго» уйти от удара сдвигающихся скал.



Современная реплика знаменитого корабля «Аргоси» — одна из достопримечательностей греческого города Волос, стоящего на том месте, где некогда располагался Иолк.

28 кв. м. Набранные Северином добровольцы не были легендарными героями, а потому на веслах развивали ход примерно в 5–5,5 уз, причём на короткое время.

Интересно, что ирландец оснастил свой корабль тараном. В I тысячелетии до н.э. подобное «украшение» получило повсеместное распространение, однако, по мнению многих историков, применение таранных ударов в микенскую эпоху ничем не подтверждается. Ещё одним спорным решением Северина стала установка двух рулевых весел, ведь на небольших кораблях греки обходились, как правило, одним.

В мифе об аргонавтах не раз повествуется о боях на суше, но ни разу

не упоминается о битве на море. Подобное могло случиться лишь во время погони за «Аргоси» кораблей колхов. Однако тогда Язону с помощью своей возлюбленной, дочери царя Колхиды волшебницы Медеи, удалось обмануть преследователей. Зато, по остроумному наблюдению современных авторов, «Аргоси» стал первым в истории кораблем, подвергшимся воздушной атаке: его осыпали медными перьями (как тут не вспомнить специальные стрелы, сбрасывавшиеся с самолетов в годы Гражданской войны в России) ужасные птицы-стимфалиды.

Согласно мифу, Язон смог доставить в Иолк золотое руно, а затем свергнуть своего дядю-узурпатора,

царя Пелия, и стать правителем полиса. О дальнейшей судьбе героя рассказывается по-разному. Наиболее известная версия гласит, что власть в Иолке он не удержал и вместе с Медеей перебрался в Коринф. Но там Язон бросил свою спутницу ради дочери царя Коринфа, и обезумевшая от горя колдунья убила их сыновей и умчалась прочь на колеснице бога Гелиоса. А одинокий и забытый всеми бывший предводитель аргонавтов однажды пришел к своему кораблю, поставленному в качестве памятника на берегу моря. Уставший старик уснул в тени «Аргоси», но налетевший порыв ветра разрушил корабль, обломки которого и погубили Язона. ■

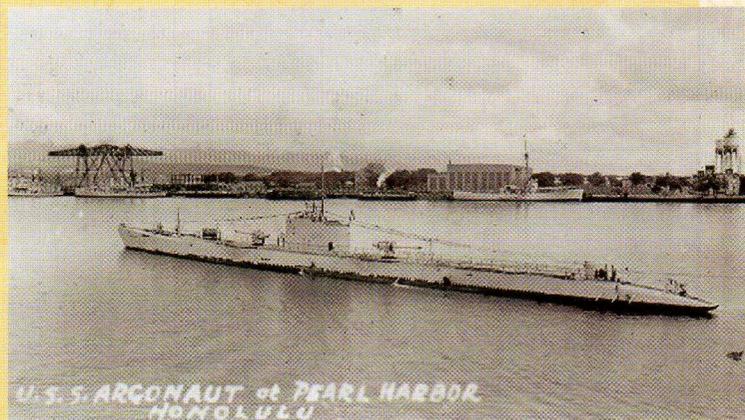


СО СЛАВНЫМ ИМЕНЕМ НА БОРТУ

СТАЛЬНЫЕ «АРГОНАВТЫ»

Популярность греческих мифов в Новое и Новейшее время привела к тому, что в честь богов и героев Древней Эллады называли корабли во флотах многих стран мира. История о походе аргонавтов не стала исключением. Так, в составе американского ВМФ в годы Второй мировой войны на Тихом океане воевал подводный минный заградитель «Аргонот» (SM-1 Argonaut) — большая субмарина, имевшая полное надводное водоизмещение 3095 т и подводное — 4228 т. Дизель-электрическая подводная лодка, спущенная на воду в 1927 г. под обозначением V-4 и переименованная в 1931 г., ко времени вступления США в войну считалась одной из крупнейших в мире. Судьба «Аргонота» оказалась трагической: в январе 1943 г. субмарина погибла в бою с японскими эсминцами.

© Diomedea



Подводный минный заградитель «Аргонот» («Аргонавт») американского флота. Фотография сделана в 1938 г. в Пёрл-Харборе.



## Шестая секция основания и задняя стойка рабочей подставки, а также шлюпбалка

### 15

ДЕТАЛИ, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ДАННОМУ ВЫПУСКУ

① Шестая секция основания рабочей подставки Р8

② Деталь задней стойки рабочей подставки Р9

④ Шлюпбалка, 60 мм

③ Деталь задней стойки рабочей подставки Р10

### ВАМ ПОТРЕБУЕТСЯ:

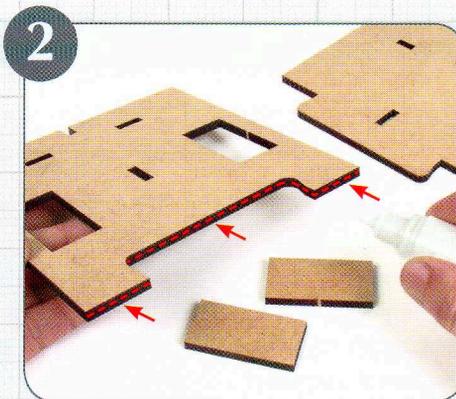
- Наждачная бумага (прилагается к выпуску 1)
- Быстросохнущий столярный клей (прилагается к выпуску 1)
- Маленькая кисточка для клея (прилагается к выпуску 1)
- Грунтовка по металлу \*
- Белая акриловая краска \*
- Кисточка \*

\* Не входит в комплект.

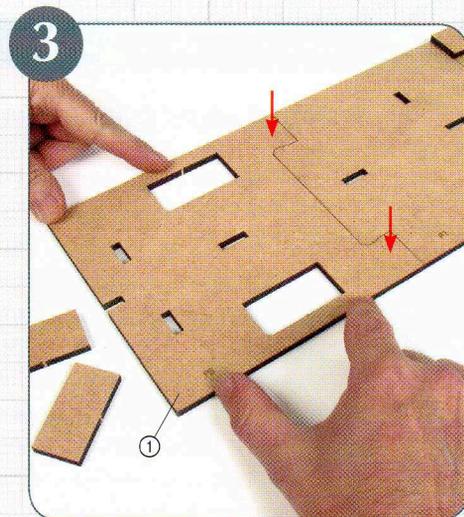
В руководстве по сборке соблюдается приведенная нумерация деталей.



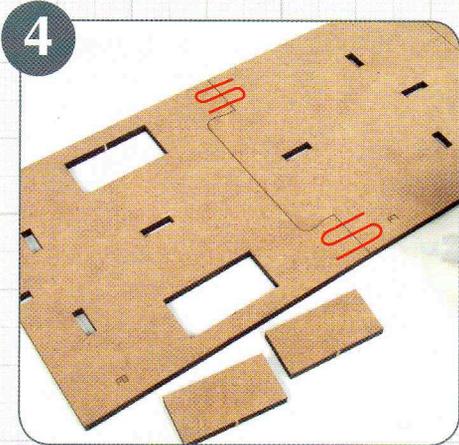
Достаньте рабочую подставку, собранную на предыдущих этапах сборки. Отделите от шестой секции рабочей подставки Р8 (деталь ①), полученной с данным выпуском, два прямоугольника, несильно надавив на них. Предварительно острым модельным ножом или скальпелем слегка подрежьте соединительные фрагменты, на которых держатся эти два усилительных элемента.



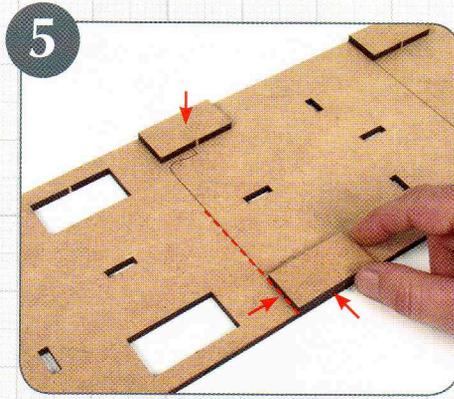
Теперь возьмите шестую секцию основания рабочей подставки Р8 (деталь ①) и зашкурьте ее. Нанесите быстросохнущий столярный клей на торец шестой секции основания рабочей подставки Р8 (деталь ①), как показано на рисунке. Перед нанесением клея удостоверьтесь в том, что шестая секция основания рабочей подставки без больших зазоров и щелей, но в то же время без особых усилий стыкуется с пятой секцией основания рабочей подставки.



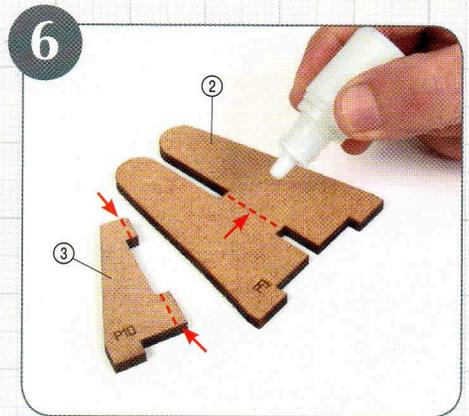
Уложите склеиваемые участки рабочей подставки на ровную поверхность (предварительно еще раз прочитав совет в начале руководства по сборке выпуска № 9).



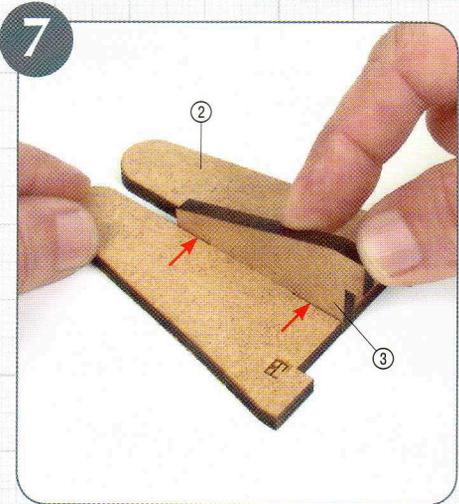
Затем нанесите быстросохнущий столярный клей на поверхность обеих секций рабочей подставки в тех местах, где крепятся накладки, отделенные от шестой секции основания рабочей подставки в шаге 1.



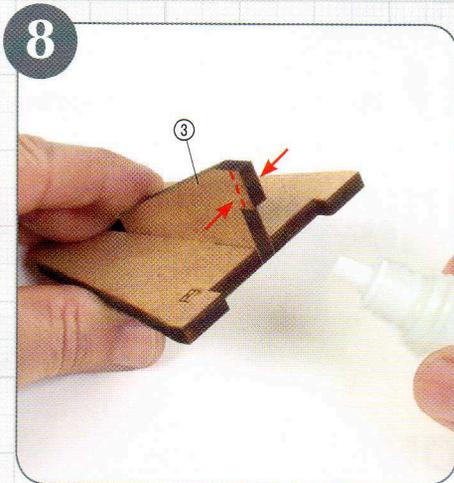
Приклейте накладки по одной с каждой стороны рабочей подставки так, как вы это видите на рисунке. Приклейте их таким образом, чтобы они были выровнены по краям рабочей подставки и по линии соединения пятого и шестого участков основания рабочей подставки. Оставьте собранную рабочую подставку до полного высыхания клея.



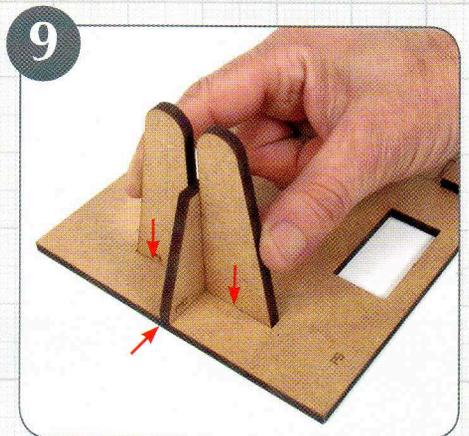
Зашкурьте деталь задней стойки рабочей подставки P9 (деталь ②) и нанесите на нее клей по центру, как показано на рисунке красной пунктирной линией. В этом месте будет приклеена деталь задней стойки P10 (деталь ③). Также нанесите клей на выступы детали P10.



Вставьте выступы детали задней стойки P10 (деталь ③) в пазы детали P9 (деталь ②). После этого плотно прижмите детали друг к другу. Дождитесь, когда клей высохнет, прежде чем перейти к следующему шагу.



Нанесите быстросохнущий столярный клей только на один из выступов задней опоры рабочей подставки, расположенной на детали P10 (деталь ③), как показано на рисунке красным пунктиром. Обратите внимание, что клей следует нанести на обе стороны выступа.



Вставьте выступы задней опоры рабочей подставки в пазы последней секции основания рабочей подставки. Обратите внимание на то, что выступ опоры, на который вы нанесли быстросохнущий столярный клей в предыдущем шаге, следует вставить в соответствующий паз, как показано на рисунке. На более поздних этапах сборки вашей модели заднюю стойку рабочей подставки, как и переднюю, нужно будет убрать.



В завершение окрасьте шлюпбалку, полученную с данным выпуском, в белый цвет. Используйте матовую белую краску того же оттенка, которую вы использовали на этапе сборки № 5. Также достаньте и окрасьте шлюпбалку, полученную с выпуском № 13.

Не забудьте перед окрашиванием обработать шлюпбалки наждачной бумагой с мелким зерном и покрыть их тонким слоем грунтовки по металлу.



## ИТОГИ ОЧЕРЕДНОГО ЭТАПА СБОРКИ

На рисунке вы видите уже собранный набор корпуса модели, установленный на рабочую подставку, сборку которой вы завершили на данном этапе.



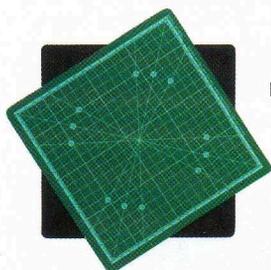
Очки моделиста с лупой и подсветкой



Рабочий органайзер для модели корабля  
54 × 23 × 34 см



Набор инструментов для моделизма



Поворотный мат для резки  
20 × 20 см



Цифровой штангенциркуль

Инструмент ручной для шлифования, фрезерования и гравировки



## ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ МОДЕЛИЗМА!

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ  
ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ:

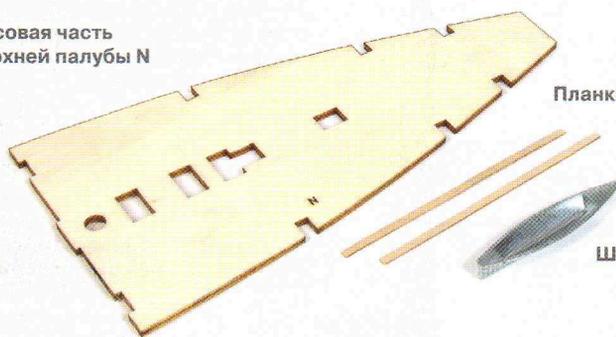


ШАГ ЗА ШАГОМ

НОВЫЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ СБОРКИ



Носовая часть  
верхней палубы N



Планки 1 × 3 × 100 мм

Шлюпка № 2



ПОД АНАРЕВСКИМ ФЛАГОМ

ФЛОТ ЦАРЯ АЛЕКСЕЯ МИХАЙЛОВИЧА.  
АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ «ЛЕНИН»

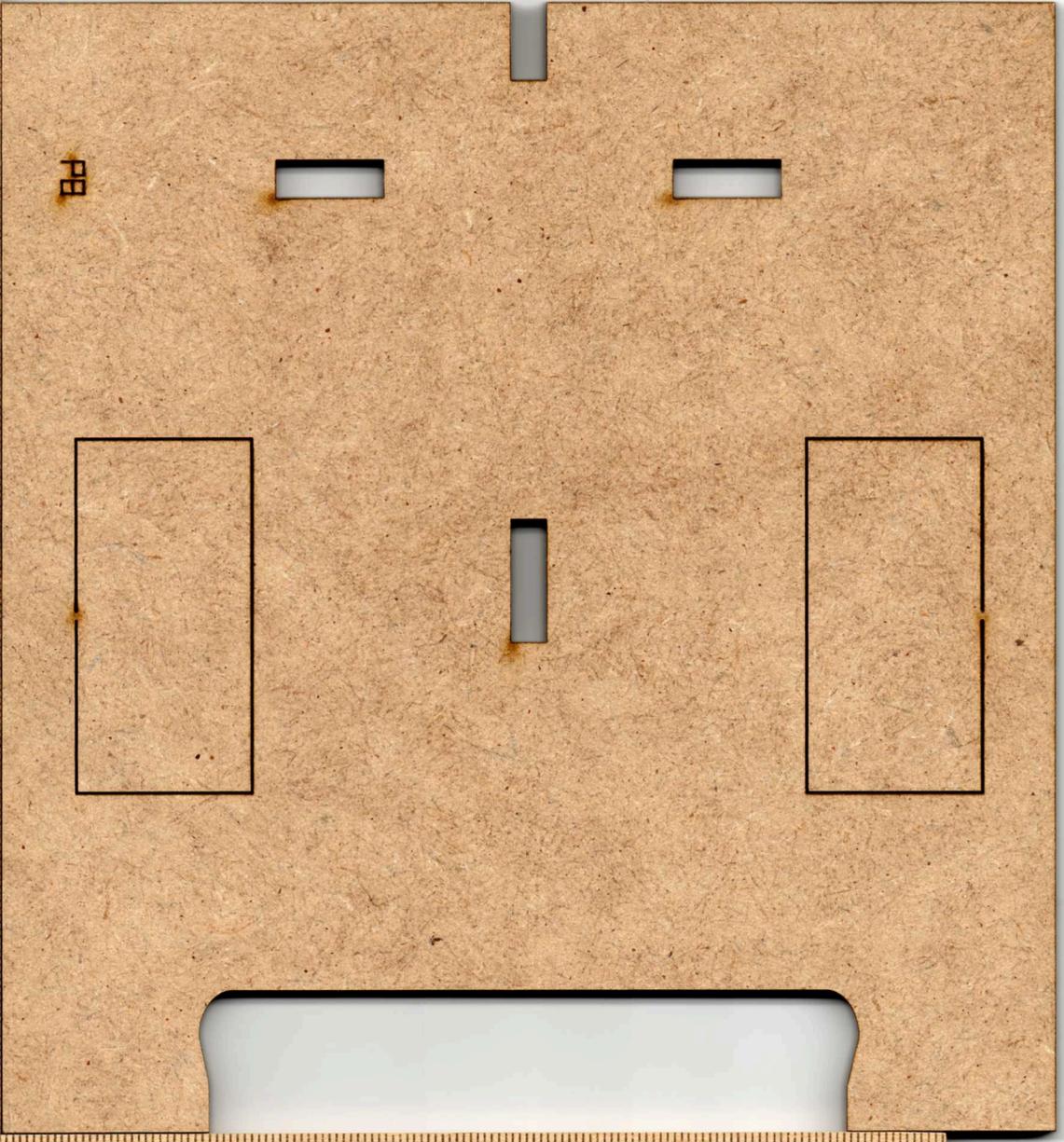


ЛЕГЕНДАРНЫЕ ЯХТЫ  
ПЕРВЫЙ «ГОГЕНЦОЛЛЕРН»



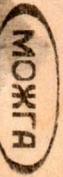
ИЗ ИСТОРИИ  
МОРЕПЛАВАНИЯ

АРГОНАВТЫ И ОДИССЕЙ  
(ЧАСТЬ II)



ГОСТ 17435-72

IX-11



pitpet



T49692-037-02962861-2010

VIII-11

