

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 59 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

ИМПЕРАТОРСКАЯ ЯХТА



# ШТАНДАРТ

7

ПОСТРОЙ ЛЕГЕНДАРНЫЙ КОРАБЛЬ

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



МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ

1:130



ISSN 2409-014X  
9 772409 014773  
0 000 07



**ПОД АНДРЕЕВСКИМ  
ФЛАГОМ**

ЛАДЬИ ДРЕВНИХ РУСИЧЕЙ.  
ДОБРОФЛОТ И «КРЕЙСЕРА-КУПЦЫ»



**ЛЕГЕНДАРНЫЕ  
ЯХТЫ**

«ХЕЙМДАЛЬ»



**ИЗ ИСТОРИИ  
МОРЕПЛАВАНИЯ**

КОРАБЛИ ГЕНРИХА VIII –  
«ГРЕЙТ ГАРРИ»

DEAGOSTINI



КОРАБЛИ И СУДА

# Боевые и торговые ладьи древних русичей

Восточные славяне строили суда различных размеров и назначений, но основными на протяжении столетий оставались ладьи.



© Getty Images

У славянских племен, расселившихся на просторах Восточно-Европейской равнины, заросшей густыми лесами, реки долгое время оставались основными артериями, по которым велась торговля, а также перемещались грузы и люди. Неудивительно, что судостроение в этом регионе получило самое широкое распространение. Появление на землях Восточной Европы

больших городов и образование первых государств стимулировали развитие ремесел и способствовали увеличению торгового оборота. Возросшие товарные потоки требовали не просто большего количества плавсредств для их перевозки, но и увеличения грузоподъемности судов. Нужно отметить, что древние русичи строили военные, торговые и промысловые суда различных типов

Восточные славяне для своих военных походов собирали флоты, состоявшие из сотен ладей. Столь грозная сила заставляла считаться с собой соседей, живущих на побережье как Чёрного, так и Балтийского морей.



## ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

### СТОЛИЦА ДРЕВНЕЙ РУСИ

Ожесточенная полемика относительно того, имело ли в действительности место легендарное призвание варягов на Русь, по-прежнему далека от окончания. В данном случае правило «В споре рождается истина» не срабатывает и научные дискуссии часто переходят в ссоры. Зато большинство исследователей сходятся во мнении, что первой «столицей Северной Руси» была Старая Ладога – город до 1703 г., а ныне просто село. Характерная деталь – к числу старейших построек, обнаруженных на территории Старой Ладоги и датируемых серединой VIII в., относятся корабельные (возможно – судоремонтные) мастерские.

© Value Stock / East News



Современный вид на Климентовскую и Воротную башни Староладовской цитадели со стороны реки Волхов.

## ИМПЕРАТОРСКАЯ ЯХТА ШТАНДАРТ

ПОСТРОЙ ЛЕГЕНДАРНЫЙ КОРАБЛЬ

Императорская яхта «Штандарт»

Еженедельное издание  
Выпуск № 7, 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:  
Анастасия Жаркова  
Главный редактор:  
Дарья Клиг  
Старший редактор:  
Наталья 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:  
Николаас Скипакис  
Финансовый директор:  
Полина Быстрова  
Коммерческий директор:  
Александр Якутов  
Менеджер по маркетингу:  
Михаил Ткачук  
Менеджер по продукту:  
Надежда Кораблева

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, 163051, 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 - 63930 от 03.12.2015 г.

БЕЛАРУСЬ  
Импортер и дистрибутор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,  
тел./факс: +375 (17) 331 94 41.  
Телефон горячей линии в РБ:  
+ 375 17 279-87-87  
(пн-пт, 9.00-21.00)

Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Императорская яхта «Штандарт»».  
КАЗАХСТАН  
Распространение:  
ТОО «КазАхИм» Германское предприятие  
БУРДА-АДАТАУ ПРЕСС», Казахстан,  
г. Алматы, ул. Зенкова, 22,  
(ул. ул. Гоголя), 7 этаж.  
Тел.: +7 727 311 12 86  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 299 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 изменить розничную цену выпуска. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и содержания комплектующих деталей данной модели. Представленные изображения модели Императорская яхта «Штандарт» в масштабе 1:130 и элементов для ее сборки могут отличаться от реального внешнего вида в продаже. Паруса в коллекции даются в качестве дополнения и могут быть использованы по желанию.

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

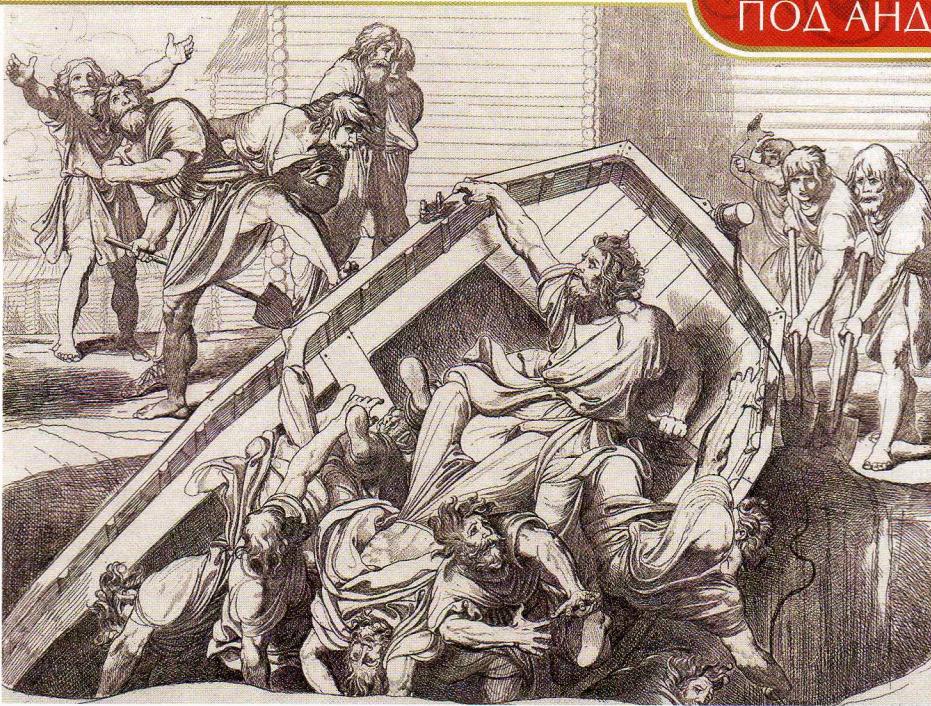
Тираж: 100 000 экз.

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 установленного 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: 01.03.2016



Княгиня Ольга, в отместку за убийство древлянами своего мужа великого князя Киевского Игоря Старого, приказала закопать живьем их послов, вместе с ладьей, на которой те прибыли на переговоры.

и разнообразных размеров. Согласно летописям, наибольшее распространение получили ладьи (лоды), также встречаются упоминания о насадах, кораблях и стругах. Согласно подсчетам современных историков, в Ипатском списке «Повести временных лет» слово «лодья» упомянуто 20 раз, «насад» – 10, а «корабль» – шесть.

Судя по описаниям походов на Константинополь, военные вожди и князья собирали «армады», насчитывавшие, по словам древних хронистов, до нескольких тысяч (!) судов: «...идея Олег на Греки. Игоря остави в Киеве... и с сими со всеми поиде Олег на конех и на кораблех и бе числом кораблей 2000». Безусловно, создание и оснащение столь значительного флота требовали большого количества качественной древесины, металлических изделий, канатов и холста. Это, без сомнения, свидетельствует о том, что в Древней Руси было широко распространено ремесленное производство.

В покрытой лесами стране не представляло труда найти подходящие деревья для постройки небольших челнов-моноксиллов, стругов и различных лодок. В дело годились любые породы древесины: ель, сосна, липа, ива или осина. Дуб из-за сложности его обработки использовался достаточно редко. Однако для создания ладей большой

грузоподъемности и вместимости, способных совершать морские плавания, следовало подбирать только прямоствольные деревья большой толщины. Поскольку длина у некоторых ладей превышала 20 м, для их постройки требовалась древесина с повышенной прочностью, чтобы лодки не переламывались на волне. Поэтому для их изготовления наиболее подходящими считались именно дубы несмотря на то, что их древесина очень твердая и ее обработка – дело непростое, трудоемкое и длительное.



## ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ И ТЕХНОЛОГИИ

### УКЛЮЧИНА

Важными элементами оборудования на гребных и парусно-гребных судах являются уключины, позволяющие обеспечивать подвижное крепление весла к борту. В древности гребец держал весло в руках, что было не слишком удобно. Знаменитый римский историк Тацит в своем описании северо-европейских судов указывал: «Форма их кораблей отличается тем, что с обеих сторон у них находится нос, что дает им возможность когда угодно приставать к берегу; они не употребляют парусов, а весла не прикрепляют к бортам одно за другим; они свободны, как это бывает на некоторых реках, и подвижны,



Уключина судна древних викингов, датируемая IX в. Экспонат музея кораблей викингов в Осло (Норвегия).

так что грести ими можно и в ту и в другую сторону, смотря по надобности». Однако со временем и скандинавы, и славяне начали повсеместно использовать уключины, которые в конце I тысячелетия изготавливались из сучков-вилков.



погружали в воду и вымачивали достаточно продолжительное время. Затем намокшее дерево держали над огнем, распаривая его, но не давая гореть. Подготовленную таким образом «колоду» с помощью распорок и клиньев как бы разворачивали, расширяя до нужных размеров, – лишь бы она не треснула. Далее будущую ладью просушивали, а внутри устанавливали шпангоуты, называемые в старину опругами. Верхняя часть их ветвей, выступавшая над бортами «колоды», позволяла нарастить высоту борта с помощью досок. Для крепления опруг и досок использовались и деревянные колышки, и особо обработанные еловые корни – вица. Нередко применялись и металлические изделия – скобы и кованые гвозди.

Доски («набой») могли крепиться внакрой – как это было принято на судах викингов, и вгладь. Последний способ со временем стал более распространенным, причем доски обшивки, для увеличения прочности борта, могли соединяться между собой деревянными шипами. Возможно, именно использование

такого соединения досок обшивки обусловило одно из названий судов – «насад».

Любопытно, что в «Русской правде» отдельно упоминается о «морской (заморской) лодье». По мнению выдающегося специалиста по истории отечественного кораблестроения И.И. Яковлева, от насада она отличалась дополнительными подкреплениями корпуса, несколько более развитым рангоутом и большими запасами снабжения на борту, включая второй комплект весел. Существует также предположение, что древнерусские кораблестроители освоили постройку судов с классическим набором по типу варяжских, что и обуславливало высокую цену подобных «морских ладей» – в полтора раза выше, чем у насадов. Но достоверных свидетельств создания на землях Киевской Руси в конце I – начале II тысячелетия аналогов дракаров и кнорров пока не обнаружено.

Ничего не известно и о строительстве палубных судов – вплоть до 1151 г. Тогда в ходе очередной войны за Киевский престол, которую

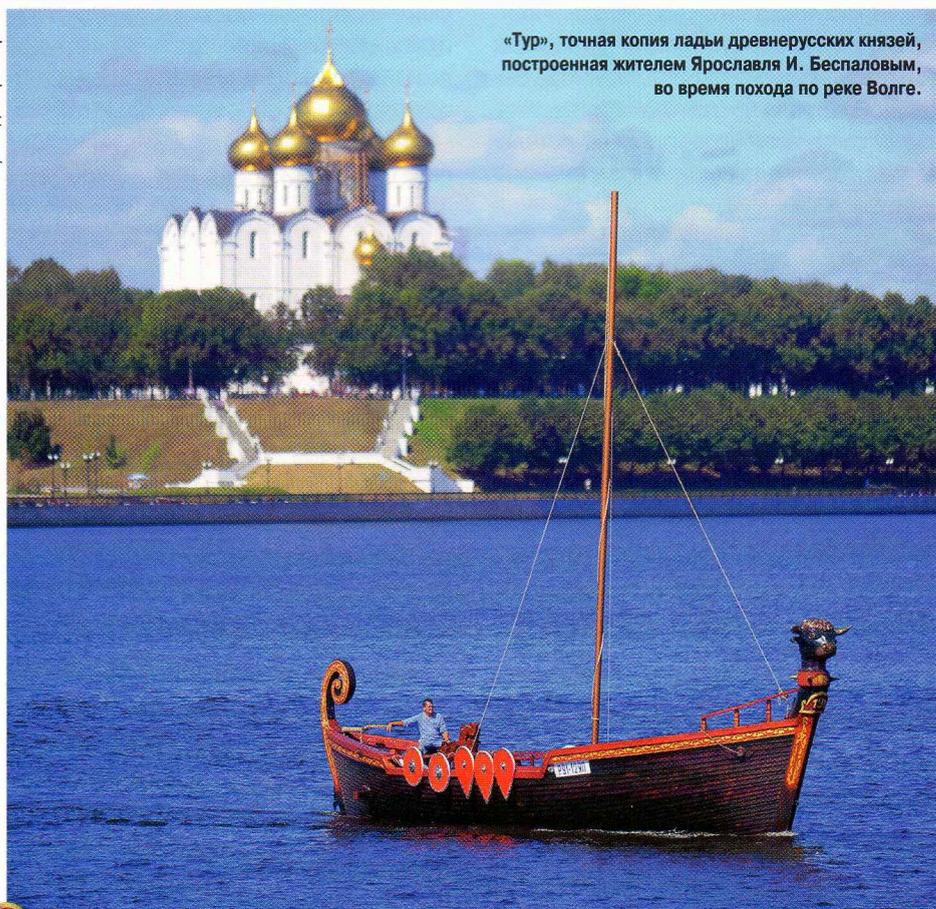
## СОВРЕМЕННЫЕ РЕПЛИКИ

Большой интерес к истории своей Родины с древнейших времен, возникший на территории некоторых независимых государств, появившихся после распада Советского Союза, привел к постройке нескольких копий и реплик славянских ладей. Среди них встречаются как грубые поделки, обычно призванные служить «заманухой» для туристов, так и весьма тщательно проработанные экземпляры. Одним из наиболее удачных образцов воссозданного исторического судна по праву считается копия боевой древнерусской ладьи «Князь Владимир». Она была построена в Киеве по чертежам, разработанным совместно украинскими и российскими историками-энтузиастами, и спущена на воду летом 2013 г.



Спущенная на воду реконструкция боевой ладьи Киевской Руси IX–XI вв. «Князь Владимир» у Южного моста города Киева.

© ИТАР-ТАСС / Владимир Смирнов



«Тур», точная копия ладьи древнерусских князей, построенная жителем Ярославля И. Беспаловым, во время похода по реке Волге.

вели между собой Юрий Долгорукий и Изяслав Мстиславович, произошло важнейшее событие. Князь Изяслав бросил в бой ладьи, на которых гребцы были укрыты под прочной сплошной палубой, – на ней находились защищенные доспехами воины. Еще одна интересная особенность этих палубных ладей – сходные формы носовой и кормовой оконечностей, каждая из которых снабжалась рулевым веслом. Это позволяло менять направление движения кораблей не разворачиваясь, что особенно важно при действиях на реках.

Кстати, одно из предположений о происхождении слова «палуба» таково. До появления «Изяславовых лодей» люди и грузы защищались от непогоды временными лубяными навесами (лубом называли изделия, сплетенные из коры, обычно липовой). ■

© ИТАР-ТАСС / Алексей Иванов



ПОД АНДРЕЕВСКИМ ФЛАГОМ

# Добровольный флот и «крейсера-купцы»

*История появления «Штандарта», как уже рассказывалось в первом выпуске, достаточно необычна.*

*Для переоборудования в императорскую яхту Александр III выбрал пароход, который с самого начала должен был совмещать в себе качества боевого корабля и торгового судна.*



Броненосцы эскадры вице-адмирала Хорнби минуют Дарданеллы, следуя в Мраморное море для защиты британских интересов, 1878 г.

**П**осле низложения Наполеона I Бонапарта и его ссылки на остров Святой Елены в Европе осталось только две доминирующие державы – Российская и Британская империи. Напряженность в отношениях между ними с каждым годом только нарастала. Стоит сказать, что противостояние Туманному Альбиону было краеугольным

камнем внешней политики России в течение целого столетия. Стремление нашей страны играть все более заметную роль в мировой политике и рост ее морской мощи при императоре Николае I привели к началу Крымской войны 1854–1856 гг. По ее итогам русский флот на Чёрном море фактически перестал существовать. К тому же для России

оказалась не по силам гонка военно-морских вооружений на новом техническом уровне, которая развернулась с началом броненосной эры. В результате противостоять в классических сражениях «Владычице морей» русский флот уже не мог. Поэтому начались поиски того, как нанести Британии максимальный вред без непосильного для отечественной промышленности массового строительства технически сложных и дорогостоящих мореходных броненосцев. Ставка была сделана на уничтожение вражеской торговли с помощью рейдеров.

Первоначально для этого планировалось использовать крейсер специальной постройки. Однако в ходе Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. на Чёрном море неожиданно успешными оказались действия вооруженных пароходов, зачисленных в состав Российского императорского флота по причине почти полного отсутствия на театре кораблей под Андреевским флагом: «Великий князь Константин», «Россия» и «Веста» прославились своими смелыми рейдами, причем последняя даже смогла выдержать бой с турецким броненосцем.

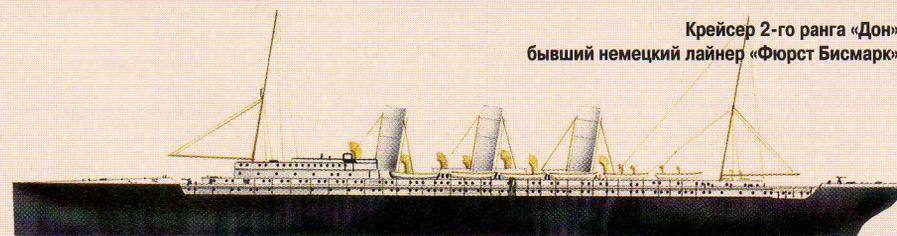
В ходе боевых действий Турция потерпела сокрушительное поражение, и в 1878 г. российские войска уже были готовы вступить в Константинополь (султан даже приказал готовить к расквартированию «неверных» казармы своей гвардии), но тут в игру вступила Великобритания. Эскадра под командованием адмирала Хорнби вошла в Мраморное



## МОРСКАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ

### РЕЙДЕР

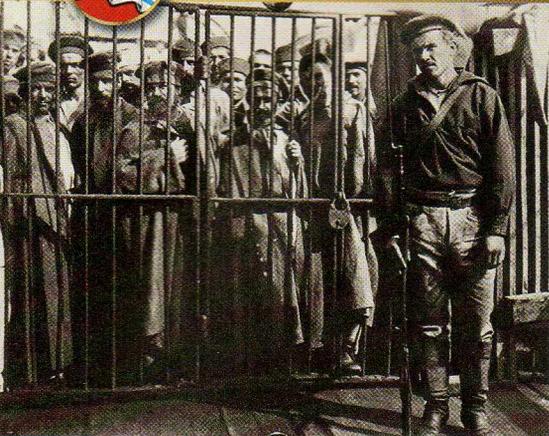
Рейдером (от англ. *raid* – «набег, налет») на флоте принято именовать военный корабль, действующий на морских коммуникациях противника с целью уничтожения его транспортных судов. Рейдеры также привлекались к постановке минных заграждений в неприятельских водах и нападениям на слабо защищенные береговые объекты. В XX в. для рейдерства использовались линкоры,



Крейсер 2-го ранга «Дон», бывший немецкий лайнер «Фюрст Бисмарк».

крейсера и зачисленные в состав флота вооруженные гражданские суда. В литературе порой встречается словосочетание «коммерческий рейдер», но оно может быть

сколько-нибудь уместным только в отношении каперов и приватиров прошлого, но совершенно неприменимо в отношении кораблей, действующих под военно-морским флагом.



© Diomedia / Heritage Images / Fine Art Images

**Перевозка каторжан на Сахалин на борту парохода Доброфлота «Петербург». Для таких миссий суда компании оборудовались соответствующим образом.**

море. Памятуя о печальном опыте Крымской войны, русские не рискнули идти на обострение отношений с Англией и не стали занимать Константинополь. Вместо очень выгодного для России и балканских славян Сан-Стефанского мирного договора летом по итогам Берлинской конференции был подписан другой, не позволивший Петербургу в полной мере воспользоваться плодами победы.

В русском обществе все происходящее вызвало чувство гнева и обиды, а также всплеск патриотизма, несколько угасшего в связи с большими потерями в ходе войны. Для помощи военно-морскому флоту на собранные населением деньги было решено организовать пароходную компанию. Ее суда в случае войны предполагалось переоборудовать в рейдеры или использовать

в качестве войсковых транспортов, госпитальных судов, а также судов снабжения для действующих в океане крейсеров. Компания получила название «Добровольный флот (Доброфлот)», а ее августейшим шефом и покровителем стал наследник престола великий князь Александр Александрович – с марта 1881 г. император Александр III.

Первоначально на собранные деньги в Германии приобрели четыре парохода, которые получили названия «Россия», «Москва», «Петербург» и «Нижний Новгород». О значении, которое правительство придавало Доброфлоту, говорит тот факт, что экипажи этих судов комплектовались чинами Морского министерства. Лишь по прошествии некоторого времени компания начала набирать вольнонаемные команды, причем значительную часть командного состава на крупных транспортах обычно составляли бывшие флотские офицеры.

В мае 1879 г. произошло важное событие – был утвержден устав Общества Добровольного флота. Авследующем месяце «Нижний Новгород» отправился в первый «специфический» рейс: пароход вышел из Одессы, имея на борту 600 каторжан, которых следовало доставить на Сахалин. По международным законам «Нижний Новгород» в то время считался не коммерческим судном, а вспомогательной единицей Российского императорского



### К. П. ПОБЕДОНОСЦЕВ

Когда весной 1878 г. в России начался сбор добровольных пожертвованных для создания Добровольного флота, то Комитет по его устройству возглавил наследник престола великий князь Александр Александрович. А вице-председателем стал Константин Петрович Победоносцев – одна из самых противоречивых и неоднозначных фигур в российской истории конца XIX в. Действительный тайный советник и член Государственного совета (а с 1880 г. – обер-прокурор Святейшего Синода), Победоносцев отличался крайней реакционностью взглядов и в годы правления Александра III стал главным вдохновителем контрреформ.



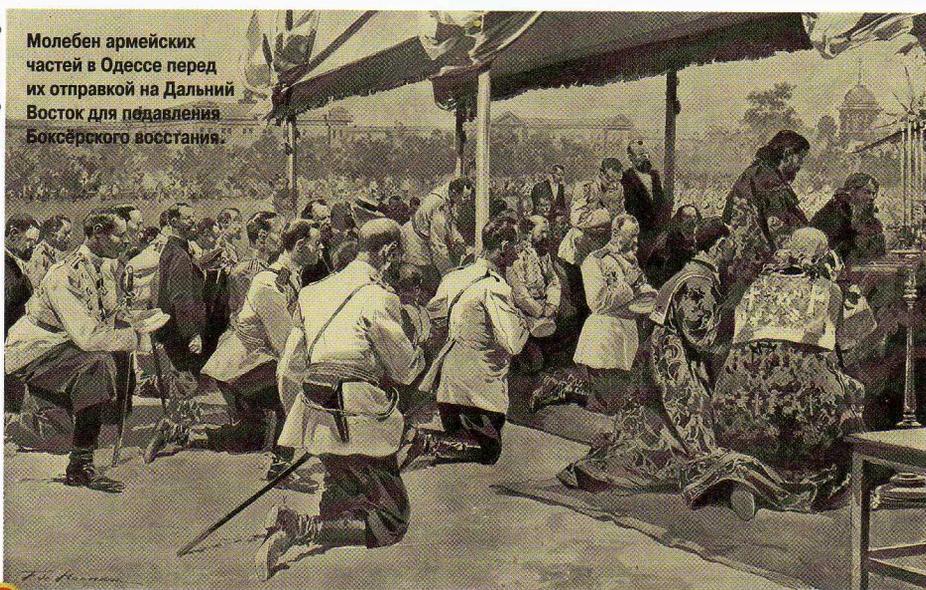
© Diomedia / Heritage Images / Fine Art Images

флота, поскольку переход совершался под военно-морским флагом. Впоследствии компания получила собственный флаг (с государственной символикой).

Для развития Доброфлота правительство выделяло из казны крупные субсидии, что позволяло использовать суда на тех линиях, которые представляли государственный интерес. В частности, именно пароходы Доброфлота обслуживали линию, связывавшую черноморские порты Европейской России с Дальним Востоком.

Помимо каторжан суда общества перевозили и еще один «специфический груз» – войсковые подразделения русской армии. Воинские перевозки приобрели особо важную роль после занятия российскими войсками Квантунского полуострова и начала строительства крепости Порт-Артур. Спешную переброску армейских частей пришлось организовывать и в период Боксёрского восстания, когда выяснилось, что имевшихся в регионе сухопутных войск и десантных отрядов с кораблей недостаточно для победы над китайцами. ■

© Bridgeman Images



**Молебен армейских частей в Одессе перед их отправкой на Дальний Восток для подавления Боксёрского восстания.**



КОРОЛЕВСТВО  
НОРВЕГИЯ

## «Хеймдаль»

*За долгие годы службы это вооруженное судно успело побывать королевской яхтой и кораблем охраны рыбных промыслов, штабным кораблем и блокшивом, а в последние годы своего существования стало грузовым пароходом.*

Среди королевских яхт «Хеймдаль» (*Heimdal*), безусловно, является одной из тех, чья жизнь была полна приключений. Ее построили в Осло, который в ту пору назывался Кристиания, на верфи Акерс, как вооруженное судно для охраны побережья. Спуск на воду состоялся в 1892 г. С первых дней и до 1940 г. «Хеймдаль», находясь в составе действующего флота, одновременно являлся кораблем береговой охраны и спасательным судном. Помимо этого, на протяжении 18 лет он числился королевской яхтой. Впервые в этом качестве «Хеймдаль» использовали с 6 июля по 4 августа 1896 г., когда Оскар II,

король Швеции и Норвегии, отправился в круиз вдоль западного побережья Скандинавии.

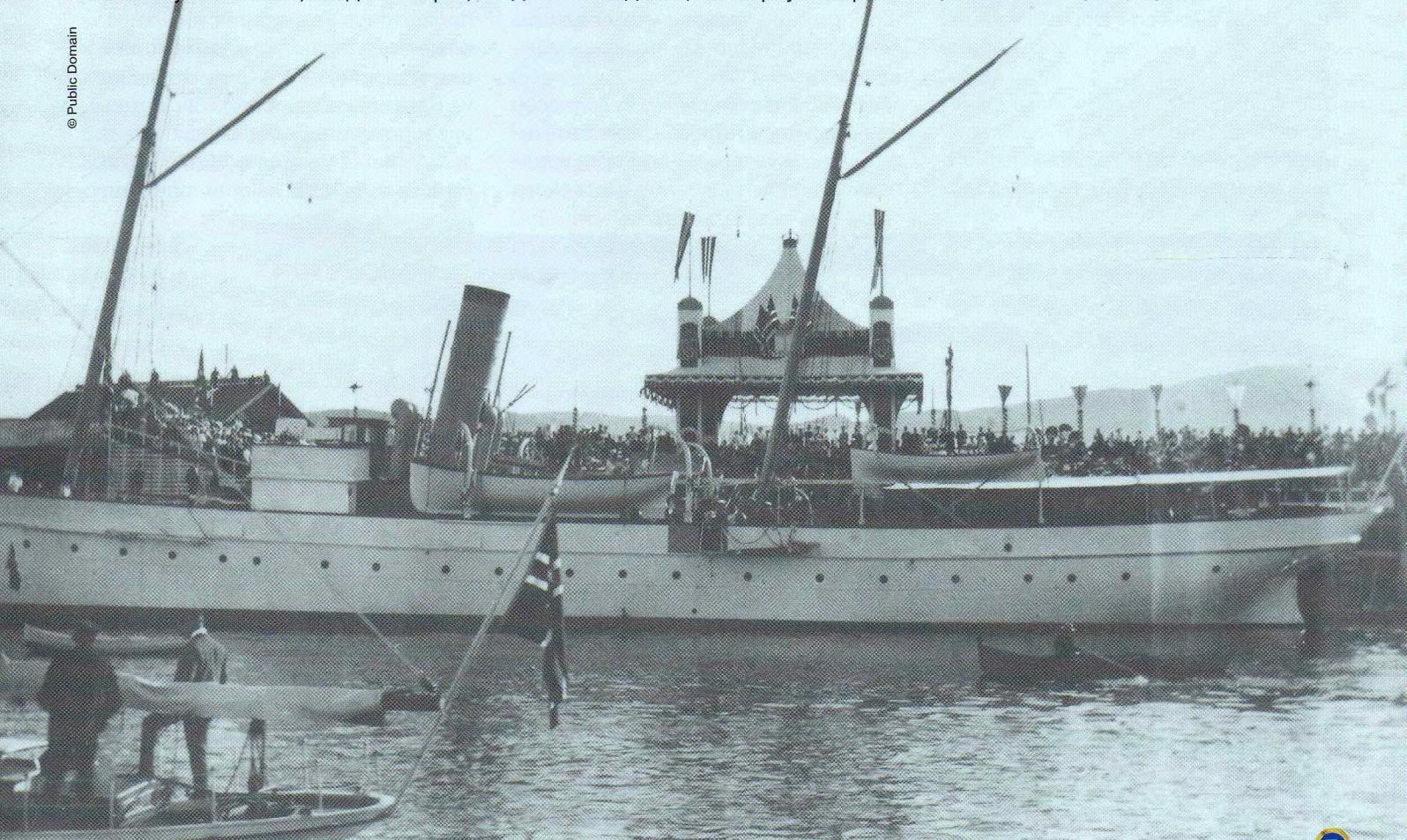
26 октября 1905 г. распалась Шведско-норвежская уния, заключенная в 1814 г. На норвежский трон был приглашен принц Карл Датский (из Шлезвиг-Гольштейнского рода), получивший при коронации имя Хокон VII. 18 ноября 1905 г. он с семьей поднялся на борт датской королевской яхты «Даннеброг» (*Dannebrog*) в Копенгагене, которая через несколько дней доставила высокопоставленных пассажиров в порт Дробак, расположенный в Осло-фьорде. Здесь их уже поджидал «Хеймдаль», на борту которого

Карл Датский 25 ноября прибыл в Кристианию. Через несколько месяцев все тот же «Хеймдаль» доставил принца в Тронхейм, где 22 июня 1906 г. его короновали в городском соборе. Хокон VII возглавлял норвежский королевский дом вплоть до своей смерти, последовавшей 21 сентября 1957 г.

### Корабль охраны рыбных промыслов

До 1908 г. король время от времени использовал «Хеймдаль» для

Яхта «Хеймдаль». Фотография сделана во время регаты 1914 г. в Хортене, Норвегия.





© Rykoff Collection / Corbis



Портрет Оскара II, короля Швеции и Норвегии, взошедшего на престол в 1871 г.

морских прогулок и государственных визитов. После этого корабль отрядили для охраны рыбных промыслов. Дело в том, что Норвегия ввела суровые ограничения на добычу морских ресурсов в той части моря, где поддержание поголовья рыбы на определенном уровне считалось необходимым для экономического благополучия страны. «Хеймдаль»

стал первым и единственным кораблем, на плечи которого легла задача следить за соблюдением данных ограничений. 11 марта 1911 г. возле побережья Финнмарк (самая северная часть страны) он задержал английское рыболовецкое судно «Лорд Робертс» (*Lord Roberts*).

В августе 1925 г., когда Норвегия формально присоединила к своим владениям архипелаг Свальбард (Шпицберген), министр юстиции и общественной безопасности Пауль Берг, прибывший на борту сторожевика на новоприобретенную территорию, зачитал от имени монарха декларацию о включении архипелага в состав королевства. Вслед за этим пушки «Хеймдаля» дали салют в честь этого знаменательного события.

## Для поддержки экспедиций

В тот же год корабль вернулся на Шпицберген и в дальнейшем неоднократно наведывался туда для осуществления снабжения и оказания помощи полярным экспедициям, что принесло «Хеймдалю» международную известность.

В 1925 г. норвежцы Руаль Амундсен и Яльмар Рисер-Ларсен, а также американец Линкольн Эллсворт предприняли попытку достичь Северного

полюса на двух гидросамолетах. Когда один из летательных аппаратов потерпел крушение, они были вынуждены вернуться на о. Шпицберген (крупнейший из островов архипелага). «Хеймдаль» приветствовал отважных путешественников залпами своих орудий.

На следующий год Амундсен и Эллсворт в сопровождении Умберто Нобиле предприняли знаменитый перелет через Северный полюс на дирижабле, и бывшая королевская яхта, вновь прибыв на Шпицберген, выполняла важнейшие задачи по обеспечению перелета.

## В годы Второй мировой войны

В сентябре 1939 г. началась Вторая мировая война. Норвегия, как и во время конфликта 1914–1918 гг., объявила нейтралитет, а месяц спустя «Хеймдаль» получил приказ следовать в Тромсё (в распоряжение командования ближайшей военно-воздушной и военно-морской базы в Скаттёра). Помимо всего прочего это назначение имело своей целью отправить корабль подальше от беспокойных вод Северного и Балтийского морей, в которых разворачивались боевые действия.

Однако 7 апреля 1940 г. германские войска начали операцию



## МИФЫ И ЛЕГЕНДЫ

### БОГ ХЕЙМДАЛЛЬ

В северной (скандинавской) мифологии Хеймдалль (др.-сканд. – *Heimdallr*) – бог из рода Асов, охраняющий жилище богов. Сын девяти матерей – девяти сестер, он считался «самым светлым (точнее, самым сверкающим) среди всех богов». Хеймдалль имел зубы из золота, а также золотого коня, прозванного Гуллотпр (что на др.-сканд. языке означает «золотая грива»). Этот бог, наделенный острым зрением и слухом, восседал там, где магическая радуга Бифрест касается неба, и наблюдал за ходом событий за кружкой пива.

Он обладал большим рогом – Гьяллархорном (в переводе с др.-сканд. – «звучный

рог»), с помощью которого возвещал о наступлении знаменательных событий и в который ему нужно было затрубить в случае приближения опасности к Асгарду (по др.-сканд. – *Asgarðr*, что означает «крепостная стена Асов»).

В период новой волны интереса к мифологии, в том числе и к древнескандинавской, прокатившейся по всей Европе в эпоху позднего романтизма (конец XIX в.), при выборе названия для корабля, главным назначением которого должна была стать охрана побережья страны, имя древнего бога Хеймдалля показалось наиболее подходящим.



Изображение древнескандинавского бога Хеймдалля, трубящего в рог Гьяллархорн, из исландского манускрипта XVIII в.



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

ОРУДИЯ «ХЕЙМДАЛЯ»

С тех пор как пушки обосновались на кораблях и торговых судах, их стали устанавливать и на королевских яхтах. Так, «Мэри» (*Mary*) Карла II Английского несла восемь орудий небольшого калибра. Главным образом они предназначались для производства салютов в ходе торжественных церемоний и празднеств. Однако с их помощью экипаж яхты мог отразить неожиданное нападение заговорщиков или пиратов, если бы они вздумали напасть на короля во время морской прогулки.

С орудиями «Хеймдаля» ситуация сложилась несколько иначе. Поскольку он строился как боевой корабль, то уже по проекту получил соответствующее вооружение из четырех 65-мм и двух 37-мм скорострельных пушек. Для борьбы с браконьерами и контрабандистами более тяжелой артиллерии не требовалось.

В 1925 г. окончательно устаревшие 65-мм артиллерийские установки заменили новыми, 76-миллиметровками. Четыре 76-мм и две 37-мм пушки оставались на корабле до момента его превращения в блокшив, но сделать из них хоть один боевой выстрел морякам так и не пришлось, даже несмотря на то, что «Хеймдалю» довелось поучаствовать во Второй мировой войне.



Портрет Карла II Стюарта (Лондон, 1630–1685 гг.) кисти Джона Майкла Райта (1617–1694 гг.).



Хокон VII поднимается на борт английского крейсера «Девоншир», который доставит его из норвежского Тромсё в Англию, откуда король будет продолжать борьбу с нацизмом вместе со своим правительством.

«Учения на Везере» (нем. *Fall Weserübung*) по внезапному захвату Дании и Норвегии. Бывшая королевская яхта, к этому моменту базировавшаяся в Нарвике и по счастливому стечению обстоятельств в момент германского вторжения находившаяся в открытом море, избежала судьбы большей части кораблей норвежского флота, погибших в боях, затопленных своими экипажами или захваченных у причалов немцами. В течение следующих

двух месяцев «Хеймдаль» базировался на Карлсёй, выходя для сопровождения войсковых транспортов, а 29 мая даже попал под удар самолетов Люфтваффе.

Тем временем бои в Норвегии благодаря высадке англо-французского экспедиционного корпуса продолжались. Хокон VII, оставаясь в стране, вдохновлял свой народ на противостояние захватчикам. Сначала он перебрался из Осло в Хамар, затем в Элверум. Но и там он надолго не задержался, под натиском немецко-фашистских войск король был вынужден бежать на северо-восток Норвегии. В Тромсё, который провозгласили новой столицей государства, Хокон VII прибыл на борту британского легкого крейсера «Глазго» (*Glasgow*) из Ондалнеса. На этом переходе «Глазго» вместе с несколькими другими кораблями сопровождал и «Хеймдаль».

Но в конце мая, из-за катастрофического положения англо-французских и бельгийских войск (окруженных в Южной Бельгии и в районе Дюнкерка во Франции), союзники начали эвакуацию из Норвегии. 7 июня 1940 г. Хокон VII вместе с кабинетом министров был вынужден



Английский уличный продавец газет. Заголовки пестрят сообщениями о германском вторжении в Норвегию (1940 г.).

© Bettmann/Corbis

© Hulton-Deutsch Collection / CORBIS

© De Agostini



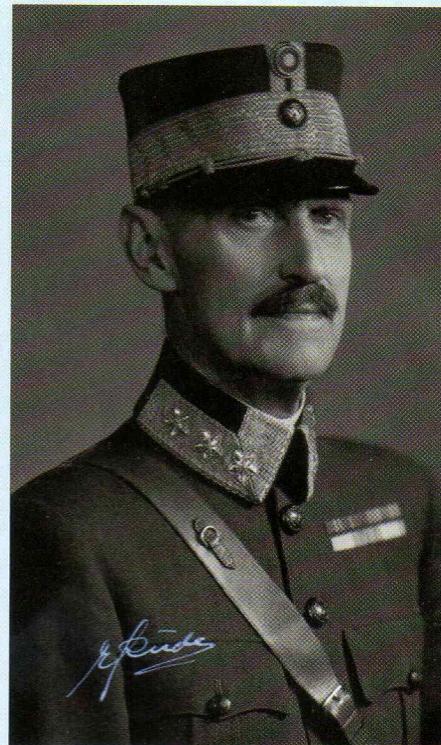
покинуть страну на английском тяжелом крейсере «Девоншир» (*Devonshire*) и искать убежища на Туманном Альбионе. Перед этим он отдал приказ всем оставшимся в строю кораблям и самолетам покинуть Норвегию.

8 июня в 3.55 «Хеймдаль» вместе с тральщиком «Дородд» (*Thorodd*) взял курс к берегам Туманного Альбиона и без особых приключений 14 июня добрался до порта Леруик (Шетландские острова), присоединившись к тем немногим единицам норвежских ВМС, которым удалось прорваться в Великобританию.

На Британских островах было образовано правительство Норвегии

в изгнании. Хотя остатки норвежского флота продолжали сражаться с нацистами, базируясь на порты Англии, бывшая королевская яхта по причине высокого износа и тихоходности (ее максимальная скорость изначально не превышала 12 уз, т.е. 22,2 км/ч) к участию в боевых действиях не привлекалась. Она использовалась в качестве штабного корабля, а позднее – блокшива в Розайте. Однако служба «Хеймдаля» даже блокшивом оказалась непродолжительной и завершилась 29 октября 1943 г.

По окончании войны, в мае 1945 г., «Хеймдаль» вернулся в Норвегию, а в 1946 г. его продали частному судовладельцу, который превратил бывшую королевскую яхту в грузовое судно. Однако под новым названием «Ровена» (*Rovena*) старое судно прослужило совсем недолго. Оно затонуло у берегов Исландии 18 августа 1947 г. во время перевоза 2800 бочек сельди. ■



© Bettmann/Corbis

Король Норвегии Хокон VII в военной форме и морской фуражке. Осло, 25 июня 1952 г.



## ХАРАКТЕРИСТИКИ КОРАБЛЯ

Название	«Хеймдаль»
Значение имени	Хранитель жилища богов
Год спуска на воду	1892
Верфь	Акерс, Осло
Современное состояние	Затонул 18 августа 1947 г.
Тип	Вооруженное судно
Длина	55,0 м
Ширина	8,2 м
Осадка	4,5 м
Водоизмещение	578 т
Двигатель	Винт, приводимый в движение паровой машиной тройного расширения пара (650 л. с.)
Максимальная скорость	12 узлов (22,2 км/ч)



22 июня 1906 г. Будущий король Норвегии Хокон VII на яхте «Хеймдаль» совершает переход из Кристиани в Тронхейм на церемонию коронации.



© Bettmann / Corbis

Король Хокон VII с сыном, принцем Улафом, в Норвегии в июне 1940 г. Это одна из последних фотографий королевской семьи, сделанных перед эвакуацией союзников с норвежской земли, оставленной под оккупацией нацистов.



# «Грейт Гарри» Генриха VIII

**«Генри Грейс е'Дью» (Henry Grâce à Dieu) был самым большим парусником своего времени. Предполагалось, что, превосходя мощью своих вероятных противников, он станет главной ударной силой флота в морских сражениях. Однако ему ни разу не довелось сыграть в схватках ту роль, которая ему отводилась.**

«Генри Грейс е'Дью», прозванный народом «Грейт Гарри» (Огромный Гарри), был построен по повелению английского короля Генриха VIII и назван в его честь. Созданный знаменитым корабелом Уильямом Бондом, он был самым большим кораблем своего времени. Хотя его строили по образцу португальских и испанских каракк, в отличие от них «Грейт Гарри» никогда не предназначался для перевозки

грузов. Его планировалось использовать исключительно в военных целях. Построенный верфью в Вуличе, он сошел на воду в 1514 г.

Корабль имел длину по верхней палубе около 50 м (по килю – 38 м), ширину – 12,5 м, а его водоизмещение достигало 1500 т. Согласно традиции, принятой в Северной Европе, «Грейт Гарри» имел клинкерную обшивку, т. е. доски обшивки внешне-го борта укладывались «внахлест»,

частично перекрывая друг друга. К набору они присоединялись с помощью деревянных нагелей. В тех же местах, где доски обшивки накладывались одна на другую, они скреплялись между собой медными заклепками, а стыки аккуратно конопатились просмоленным конским волосом. Кстати, по этой же системе, сочетающей прочность и эластичность, были построены все самые большие корабли эпохи



Генрих VIII поднимается на борт «Генри Грейс е'Дью» в Дувре в 1520 г., когда он отплыл для встречи с французским королем Франциском I на «Поле золотой парчи»

© De Agostini



Тюдоров. Первоначально «Грейт Гарри» вооружили 184 пушками, из которых 43 были тяжелыми.

Баковая надстройка «Грейт Гарри», возвышавшаяся на 16 м над уровнем моря, имела четыре палубы, в то время как кормовая – всего три. Однако столь массивные надстройки и многочисленная тяжелая артиллерия существенно повлияли на остойчивость корабля, приводя к поистине устрашающим кренам даже при не очень сильном боковом ветре, что, помимо всего прочего, не позволяло в таких условиях открывать оружейные порты нижней палубы. К тому же корабль оказался валким на волне и склонным к дрейфу по ветру.

Эти недостатки попытались устранить во время перестройки «Грейт Гарри», проведенной в 1536 г. Высоту кормовой и носовой надстроек заметно уменьшили, правда из-за этого пришлось отказаться от 30 пушек (при этом для облегчения корабля большую часть тяжелых орудий заменили более легкими), а число солдат, принимаемых на борт, сократить в два раза. В результате всех этих изменений полная численность экипажа «Грейт Гарри» с 1000 человек сократилась до 700–800 моряков и солдат, а водоизмещение уже не превышало 1000 т.

Новое вооружение состояло только из 151 орудия. Из них особо выделялись две 60-фунтовые бронзовые пушки. К тяжелым орудиям также



© De Agostini

Генрих VIII поднимается на борт «Генри Грейс е'Дью». Фрагмент рисунка Фридриха Бутервека (1806–1867 гг.).

относились шесть 32-фунтовых и двенадцать 24-фунтовых пушек. Помимо них на корабле установили тридцать 18-фунтовых кулеврин, пять 9-фунтовых железных полупушек, десять 5-фунтовых «Сакеров», двадцать железных 4-фунтовых «Миньонов» и шестьдесят пять 2-фунтовых железных «Фальконов».

## Четыре мачты

Рангоут корабля состоял из четырех мачт и бушприта, на котором крепился блинд-парус. Две мачты, расположенные ближе к носу, несли только прямые паруса, а две

другие – латинские. Единственное дошедшее до нас изображение этого корабля (сделанное современником Энтони Роллом) показывает его с убранными парусами, однако очевидно, что на фок-мачте (первой от носа) помимо фока (нижнего паруса на мачте) ставилось еще два яруса парусов – фор-марсель (средний парус) и фор-брамсель (верхний парус). На грот-мачте (второй от носа) – также три яруса прямых парусов (грот, грот-марсель и грот-брамсель). А вот на бизань-мачте (третьей по счету от носа) он нес три яруса латинских (треугольных) парусов, в то время



## МОРСКОЕ ОРУЖИЕ

### БЛИНД-ПАРУС

На единственном рисунке «Грейт Гарри», сделанном в эпоху его существования, он показан стоящим на якоре и с убранными парусами.

В отличие от тех изображений, на которых художники зачастую пририсовывали парусное вооружение или весла совершенно фантастических размеров и конфигурации, рангоут этого корабля воспроизведен с достойным восхищения правдоподобием. В частности, под бушпритом показан рей с парусом, использование которого было распространено к концу XV в., поскольку к тому времени было установлено, что он придавал кораблю большую курсовую устойчивость, в особенности при ветре, дующем в корму, и при волнении моря.

Из-за своего низкого расположения, напоминающего место

расположения мешка с овсом, подвешивавшегося под мордой лошади (по-итальянски он называется *civada*, по-французски – *civadi re*), и получил свое название этот парус. Само же это слово происходит от провансальского названия овса – *civada*. По-английски он называется *spritsail*, т. е. парус на палке (здесь имеется в виду бушприт), а по-немецки – *Blind*, поскольку перекрывал собой видимость непосредственно перед носом судна.





как на бонавентур-мачте (четвертой мачте) – только два латинских паруса. Такое парусное вооружение, весьма редкое для того времени, должно было обеспечивать кораблю хорошие ходовые качества и маневренность даже при слабом ветре. Однако очень быстро выяснилось, что «Грейт Гарри» оказался очень неповоротливым и «тяжелым» на ходу даже в свежий попутный ветер. Поэтому во время перестройки 1536 г. для облегчения работы с парусами на бизань- и бонавентур-мачте оставили только по одному латинскому парусу.

© Steven Vidler / Eurasia Press / Corbis



Фрагмент рисунка неизвестного художника, изображавшего королевскую семью: принца Эдуарда, Генриха VIII и Джейн Сеймур. Ок. 1545 г. Картина находится в Хэмптон-Корт Палас в Лондоне.

## Печальный конец

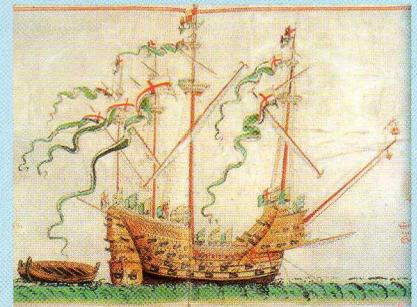
«Грейт Гарри», когда только приступали к его строительству, виделся английским морякам, да и самому Генриху VIII, не только самым мощным кораблем флота, но и неким чудо-оружием, способным чуть ли не в одиночку решить исход морского сражения. Но все эти ожидания оказались сильно завышенными. Несмотря на то что корабль действительно не имел на тот момент равных себе в мире ни по размерам,

ни по огневой мощи, он обладал рядом существенных недостатков, сводивших практически к нулю его достоинства. К тому же «Грейт Гарри» так и не удалось по-настоящему проявить себя. Те единичные стычки с кораблями противника, в которых ему довелось участвовать, отличались крайне осторожными действиями с обеих сторон, да и погодные условия явно не благоприятствовали англичанам. В 1547 г. «Грейт Гарри» переименовали в «Эдвард» (*Edward*), в честь нового английского короля Эдуарда VI, унаследовавшего трон



## ХАРАКТЕРИСТИКИ КОРАБЛЯ

Длина	50 м
Ширина	12,5 м
Первоначальное водоизмещение	1500 т
Водоизмещение после 1536 г.	1000 т
Материал	Дерево



Каракка «Генри Грейс е' Дью»: иллюстрация из рукописи, изображавшей корабль своего времени, известной под именем ее автора, Энтони Ролла.

© Public Domain

после смерти своего отца Генриха VIII. Вскоре после этого корабль перевели в устье реки Хэмбл, где он и сгорел от удара молнии в 1553 г. ■



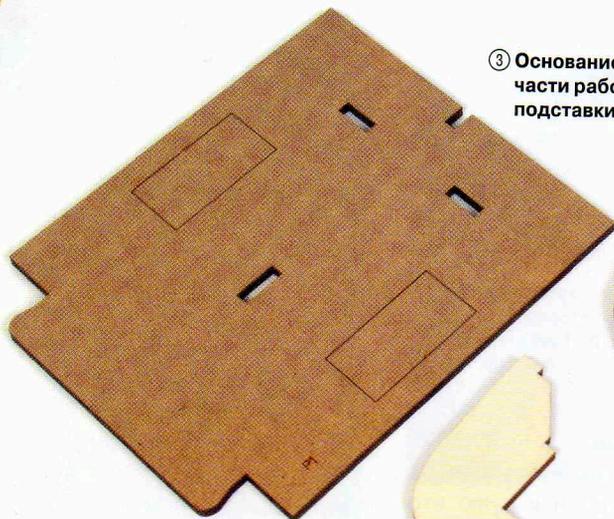
«Въезд Генриха VIII, короля Англии, на Поле Золотой Парчи для встречи с французским королем Франциском I, 7 июня 1520 г.». Картина Фридриха Бутервека. Холст, масло, 1845 г.



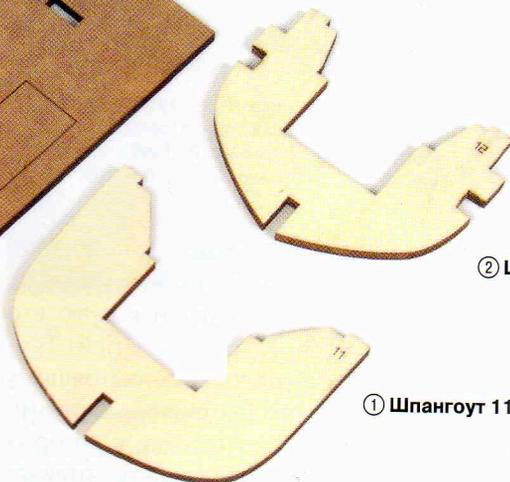
7

# Установка шпангоутов 11 и 12 на центральную секцию киля

ДЕТАЛИ, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ДАННОМУ ВЫПУСКУ



③ Основание передней части рабочей подставки Р1



② Шпангоут 12

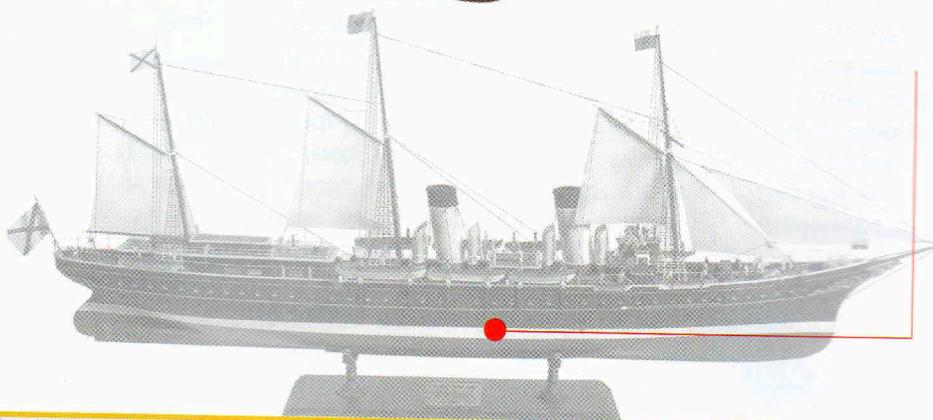
① Шпангоут 11

**ВАМ ПОТРЕБУЕТСЯ:**

- Наждачная бумага (прилагается к выпуску 1)
- Быстросохнущий столярный клей (прилагается к выпуску 1)
- Маленькая кисточка для клея (прилагается к выпуску 1)
- Угольник 90° \*

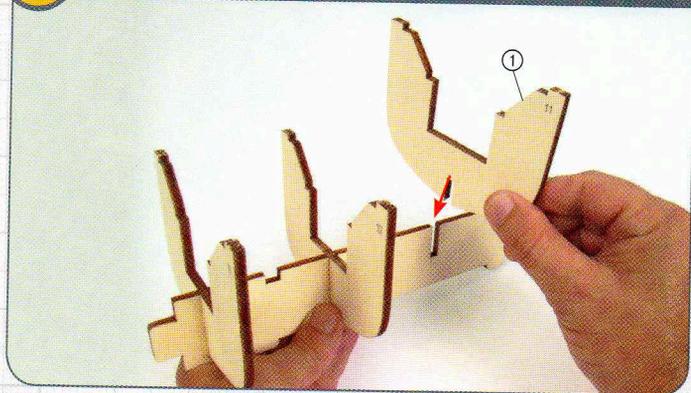
\* Не входит в комплект

В руководстве по сборке соблюдается приведенная нумерация деталей.



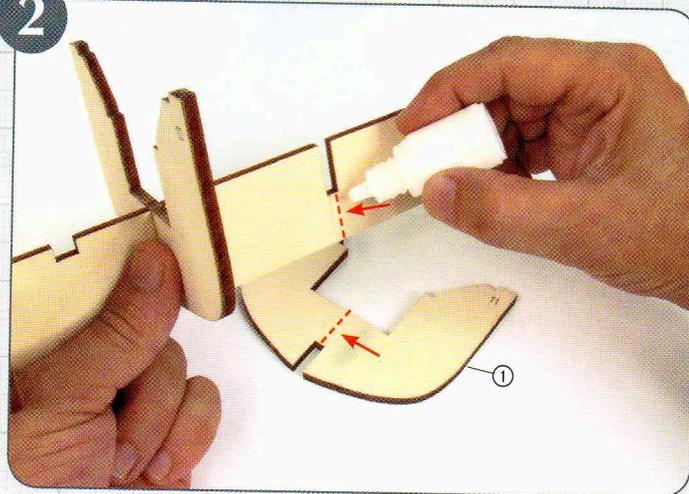
Установка шпангоутов 11 и 12

1 СОЕДИНЕНИЕ ДЕТАЛЕЙ

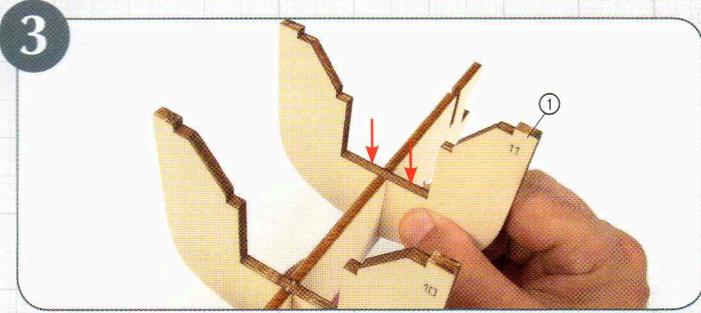


Достаньте среднюю часть киля (F), на который вы установили на предыдущем этапе сборки девятый (9) и десятый (10) шпангоуты. Сначала примерьте по месту установки одиннадцатый шпангоут (деталь ①). Он должен входить в соответствующий паз средней части киля (F) свободно, но в то же время без больших щелей и зазоров. При необходимости обработайте места соединения наждачной бумагой с мелким зерном.

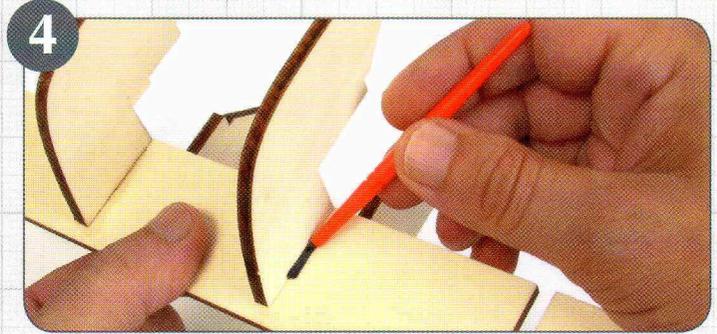
2



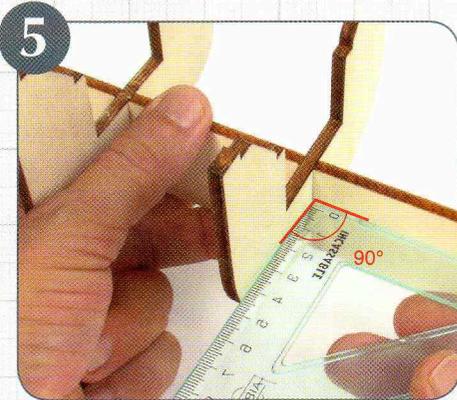
Теперь разъедините детали и нанесите быстросохнущий столярный клей на места соединения одиннадцатого шпангоута (деталь ①) и киля (F), как показано красными стрелками на рисунке. Клей следует нанести с обеих сторон деталей.



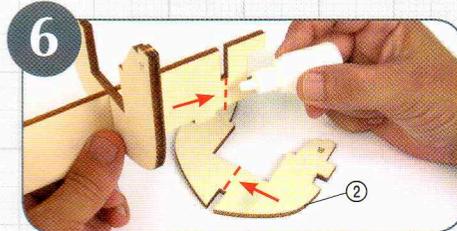
3  
Снова вставьте одиннадцатый шпангоут (деталь ①) в паз киля (F). Удостоверьтесь в том, что шпангоут вставлен до упора и что верхняя кромка внутренней части шпангоута (отмеченная на рисунке красными стрелками) точно совпадает с верхней кромкой киля.



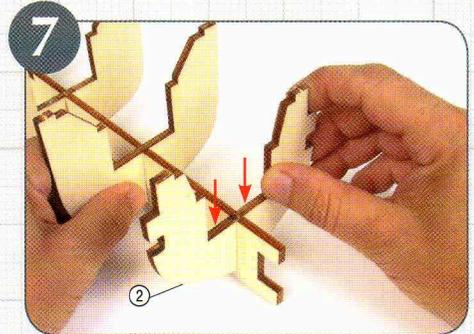
4  
Возьмите кисточку и распределите излишки и подтеки клея вдоль мест соединения деталей, чтобы обеспечить их лучшую фиксацию.



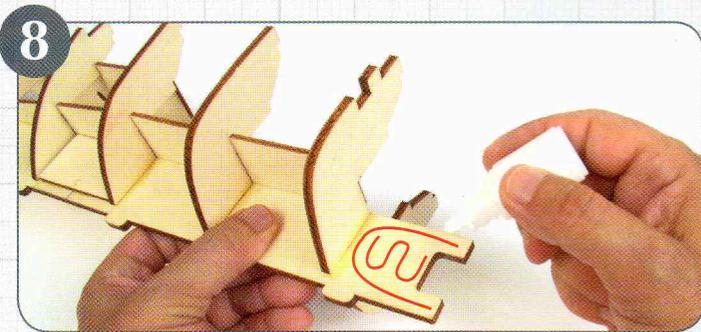
5  
Не забудьте проверить с помощью угольника, что шпангоут строго перпендикулярен килю.



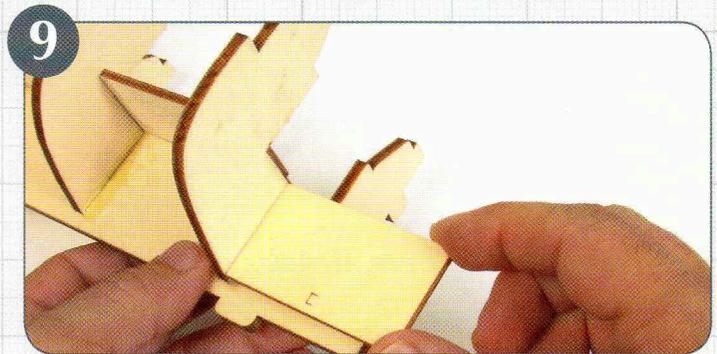
6  
Примерьте по месту установки, без нанесения клея, двенадцатый шпангоут (деталь ②). Он должен входить в соответствующий паз средней части киля (F) свободно, но в то же время без больших щелей и зазоров. При необходимости обработайте места соединения наждачной бумагой с мелким зерном. Затем нанесите быстросохнущий столярный клей на места соединения двенадцатого шпангоута (деталь ②) и киля (F), как показано красными стрелками на рисунке. Клей следует нанести с обеих сторон деталей.



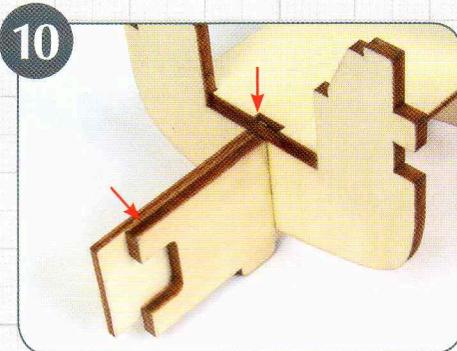
7  
После этого вставьте двенадцатый шпангоут (деталь ②) в соответствующий паз киля (F) до упора. Удостоверьтесь в том, что верхняя кромка внутренней части шпангоута (отмеченная на рисунке красными стрелками) точно совпадает с верхней кромкой киля.



8  
Достаньте одну из накладок на место соединения (деталь C) носовой и средней части киля, полученную с выпуском № 5, и носовую часть набора корпуса, собранную ранее. Нанесите быстросохнущий столярный клей на место соединения носовой и средней части киля, как показано на рисунке.



9  
Установите накладку киля (деталь C) на носовую часть киля, вплотную к восьмому шпангоуту, как показано на рисунке. Следите за тем, чтобы верхний край накладки был выровнен по верхнему краю киля. Внимательно ознакомьтесь с указаниями, содержащимися в следующем шаге.



10  
Проверьте правильность установки накладки. Она должна быть выровнена по верхнему краю киля, не выступая за него, поскольку в дальнейшем это затруднит установку средней части нижней палубы.



## ИТОГИ ОЧЕРЕДНОГО ЭТАПА СБОРКИ

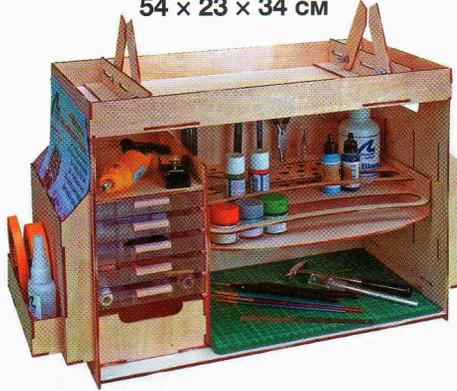
Так выглядят собранные на данный момент узлы корпуса. Уберите их в место, обеспечивающее надежное хранение, вместе со сборочной подставкой P1 до следующих этапов сборки.



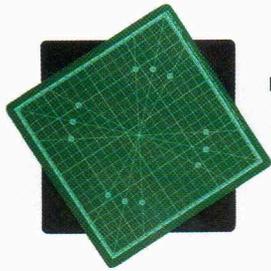
Очки моделиста с лупой и подсветкой



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

Деталь опоры  
рабочей подставки P2



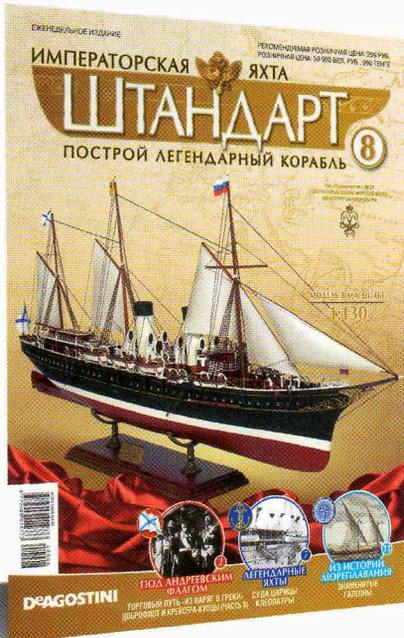
Якоря



Якорный шток



Деталь опоры  
рабочей подставки P3



**ПОД АНАРЕВСКИМ ФЛАГОМ**

ТОРГОВЫЙ ПУТЬ «ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ»,  
ДОБРОФЛОТ И «КРЕЙСЕРА-КУПЦЫ» (ЧАСТЬ II)



**ЛЕГЕНДАРНЫЕ ЯХТЫ**  
СУДА ЦАРИЦЫ КЛЕОПАТРЫ



**ИЗ ИСТОРИИ  
МОРЕПЛАВАНИЯ**  
ЗНАМИТЫЕ ГАЛЕОНЫ

