

ИМПЕРАТОРСКАЯ ЯХТА



ШТАНДАРТ

12

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
00012



2

**ПОД АНДРЕЕВСКИМ
ФЛАГОМ**

КАЗАЧЬИ СУДА В ЧЁРНОМ МОРЕ.
СПОДВИЖНИКИ ПЕТРА I (ЧАСТЬ I)



8

**ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ЯХТЫ**

«АПОСТОЛ
АНДРЕЙ»



11

**ИЗ ИСТОРИИ
МОРЕПЛАВАНИЯ**

ГОЛУБАЯ ЛЕНТА
АТЛАНТИКИ (ЧАСТЬ I)

DeAGOSTINI



ИЗ ИСТОРИИ РУССКОГО ФЛОТА

Казачьи суда на Чёрном море

Морские походы запорожцев в Чёрное море порой кажутся совершенно невероятными, но исторические хроники не позволяют усомниться в их реальности.



© Diomedia

Картина И. Е. Репина «Казачи в Чёрном море». На борту казачьей «чайки» хорошо видны камышовые «поплавки», упоминаемые во всех описаниях запорожских челнов.

Откровенно грабительская политика турецких султанов и их вассалов (крымских ханов) по отношению к населению русских, украинских и других восточноевропейских земель привела к появлению уникального территориально-политического образования, вошедшего в историю как Запорожская Сечь. С середины XVI в. населявшие его казаки не раз выходили в Чёрное море, вызывая панику среди подданных султана.

Наиболее достоверное описание судов запорожцев оставил французский военный инженер Боплан, много лет проведший на Украине. По его свидетельству, казаки строили довольно простые, но при этом прочные и надежные суда. Эти челны имели длину примерно 60 футов (хотя точно неизвестно, но, вероятно, имелся в виду старый «парижский» фут — 0,325 м), ширину 10–12 футов, высоту — до 12 футов. В качестве основы для постройки обычно брался выдолбленный ивовый или липовый ствол — длиной до 45 футов (колода). Борта колоды наращивались досками при помощи гвоздей. Делалось это таким образом, чтобы каждый



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

КАЗАЧЬИ ПРЕДАНИЯ

В разное время запорожские казаки выступали то противниками, то союзниками Речи Посполитой и Московского царства. Случалось запорожцам быть в союзе и с крымским ханом и турецким султаном. Но происходило это не слишком часто — в первую очередь по причине религиозного противостояния православных христиан и мусульман. Реальные события борьбы казаков с «басурманами» зачастую обрастали легендами и совершенно невероятными подробностями. Одной из самых забавных «сказок» смело можно считать предание о том, как запорожцы в XVII в. в совершенно непристойной форме ответили турецкому султану (предположительно — Мехмеду V). Якобы султан прислал казакам письмо с требованием признать его власть и прекратить «бесчинства». Смириться с подобным Сечь не пожелала, а острых на язык людей среди казаков всегда имелось достаточно...

Картина И. Е. Репина «Запорожцы пишут письмо турецкому султану».

последующий ряд досок обшивки выпускался над предыдущим. Челны не имели киля и палубы, зато внутри корпуса, как правило, устанавливались перегородки. Люди размещались на поперечных скамьях.



Императорская яхта «Штандарт»

Еженедельное издание
Выпуск № 12, 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. Жаркова
Главный редактор:
Д. О. Клиг
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:
П. В. Быстрова
Операционный директор:
Е. Н. Трудинова
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 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, 150061, 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 Сервисес»
Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору в сфере
связи, информационных технологий
и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77 - 63930 от 09.12.2015 г.

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Русчер», 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 «Русчер», «Де Агостини»,
«Императорская яхта «Штандарт».

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «Казакхош» Германское предприятие
БУРДА-АЛПАТУ ПРЕСС, Казакстан,
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: 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 изменить розничную цену выпуска. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Соблюдайте приведенные в журнале указания. Производители оставляют за собой право в любое время изменять последовательность и состав комплектовующих деталей данной модели. Представленные изображения модели Императорская яхта «Штандарт» в масштабе 1:100 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 «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 безопас-
ности продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября
2011 г. № 797.

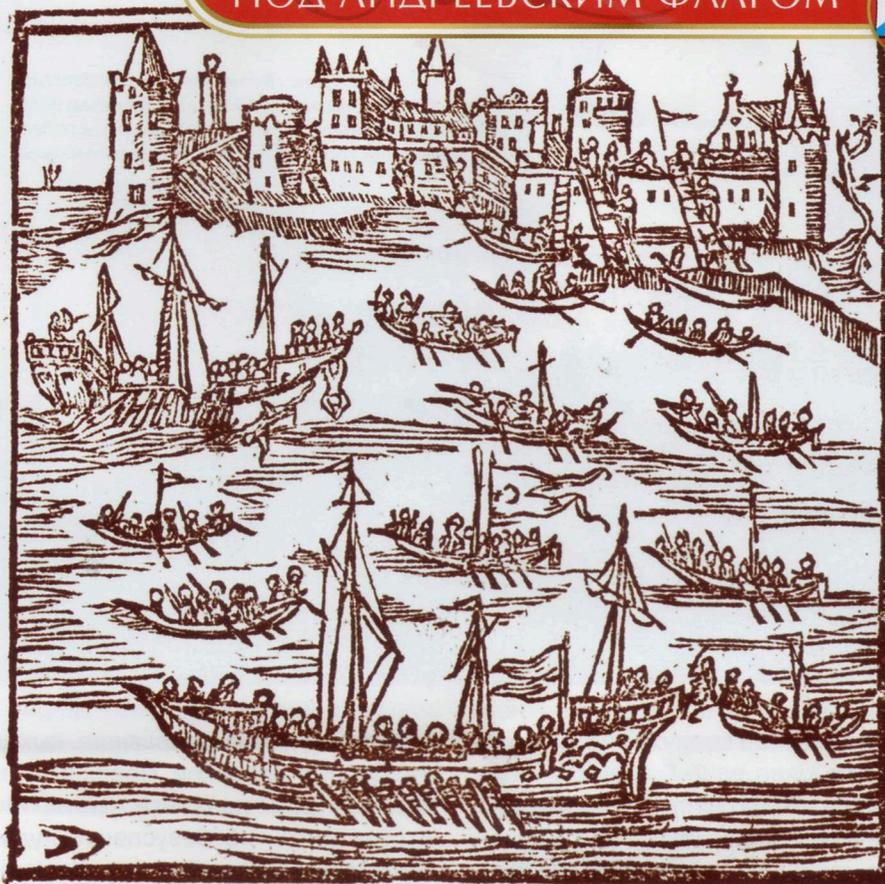
Дата выхода в России: 05.04.2016



Челны имели от 10 до 15 пар весел, каждым из которых работал один человек. По словам Боплана, их парусное вооружение было примитивным (один прямой парус), а сами паруса — неважного качества. Из-за этого ходить под парусом круто к ветру челны не могли, а ставился он лишь при попутном ветре. Единственную мачту старались делать съемной: чтобы затруднить обнаружение низкортного судна издалека.

Вдоль бортов казачьих судов обязательно крепились пучки сухого камыша «толщиной в бочонок», обвязанные черемуховым или липовым лыком. Такие «поплавки» обеспечивали челнам непотопляемость, поскольку через невысокий борт они заливались волнами даже не в самый сильный шторм.

Еще одной особенностью запорожских судов были два рулевых весла, носовое и кормовое, так как, со слов Боплана, «...вследствие значительной длины судна потребовалось бы слишком много времени при поворотах, чем сильно затруднялась бы свобода и быстрота движений». Рулевые весла отличались значительной длиной и широкими лопастями. Помимо этого носовая и кормовая оконечности челнов имели сходные обводы — как это впоследствии делалось на китобойных вельботах.



На рисунке начала XVII в. неизвестный автор запечатлел нападение флотилии запорожских казаков на один из городов Крыма (вероятно, Кафу — современную Феодосию).

Схожее описание запорожских судов несколькими десятилетиями спустя составил сподвижник Петра I вице-адмирал Крюйс. Он отмечал, что суда «кои они челнами называют, беспалубны и подобны неаполитанским фелюкам или гишпанским баркелонгам, с кормы и с носу

островаты», имеют длину до 70 футов и ширину до 20 футов (по всей видимости, он приводил размеры в английских футах, равных 0,305 м). Крюйс также указывал на слабозавитое парусное вооружение челнов — парус «употребляют только по ветру и то по нужде, а поспешают больше на греблях». Зато, по его словам, на веслах казаки догоняли не только татарские и турецкие торговые суда, но и корабли османского флота. Крюйс также обратил внимание на то, что камышовые или тростниковые «поплавки» обеспечивали челнам остойчивость, а экипажам, насчитывающим от 50 до 60 человек, неплохую защиту от стрел.

Обычно запорожские суда называют «чайками». Скорее всего, никакого отношения к названию птицы это не имеет. Отдельные исследователи считают, что распространенное у разных народов Причерноморья слово «чайка» пришло из итальянской Генуи.

Сравнительно небольшие размеры «чаек» не позволяли разместить



ПРАВЯЩИЙ КЛАСС

БОГДАН ХМЕЛЬНИЦКИЙ

В морских походах запорожцев против турок несколько раз участвовал один из самых известных людей своего времени — Богдан Хмельницкий. Однако в историю он вошел не как борец с Османской империей, а благодаря тому, что в 1648 г. возглавил борьбу казаков с польскими властями. Армия Речи Посполитой потерпела несколько серьезных поражений, причем союзником восставших выступало Крымское ханство. После ряда неудач польское войско смогло нанести летом 1651 г. сокрушительное поражение объединенной армии Хмельницкого и крымского хана под

Берестечком. После этого положение восставших стало очень тяжелым, что привело к принятию в начале 1654 г. на Переяславской раде решения идти «под царя московского, православного». Умер Богдан Хмельницкий в Чигирине летом 1657 г. в возрасте 61 года.

Портрет одного из самых известных казачьих военачальников — гетмана Богдана Хмельницкого.





© Diomedea



Н. М. Кочергин: «Взятие турецкой крепости Азов донскими казаками в 1637 г.». На переднем плане изображены казацкие струги, без которых поход на Азов и овладение крепостью были бы просто невозможны.

на них сильное вооружение. Обычно оно состояло из 2–6 пушек малого калибра. В «правильном» морском бою челны имели мало шансов одолеть турецкие парусные корабли или крупные галеры. Однако казаки в открытый бой в светлое время суток старались не вступать, а предпочитали нападать на грозного противника под покровом ночи, пользуясь ставшей притчей во языцех отвратительной организацией службы в османском флоте.

Ко второй половине XVII в. морские походы запорожцев сошли на нет. Политическая ситуация в Восточной Европе претерпела слишком серьезные изменения...

Достаточно редкими гостями в Чёрном море в это же время стали и донские казаки. Немалую роль в этом играла сильная турецкая

крепость Азов, запиравшая выход из Дона в Азовское море. Ее несколько раз пытались захватить и разрушить, но безуспешно, удалось уничтожить только «каланчи» (сторожевые башни), стоявшие на берегу Дона. Но в начале 1637 г., пользуясь тем, что основные силы турок были заняты войной с Персией, большой войсковой круг постановил предпринять поход на Азов.

Казаки подступили к крепости в апреле, но гарнизон и жители-мусульмане оказали отчаянное сопротивление. Азов имел сильные укрепления, вооруженные многочисленной артиллерией. Важную роль в успешном продолжении осады сыграл караван стругов, прибывший в мае из Воронежа и доставивший значительное количество пороха, пушечных (пистальных) ядер и других запасов.

Взять Азов удалось только в июне. Обрушив участок стены крепости при помощи мощной пороховой мины, заложенной в сделанный подкоп, казаки ворвались в город. Уличные бои продолжались несколько дней, а отдельные уцелевшие укрепления оборонялись почти две недели, но город был захвачен. Победителям досталась большая добыча, включая почти 200 орудий; свободу получили около 2000 рабов-христиан.

Казаки быстро восстановили разрушенные укрепления, и вскоре Азов вновь превратился в грозную крепость. Когда в 1641 г. большое турецко-татарское войско, поддерживаемое с моря сильным флотом, попыталось овладеть казачьей твердыней, оно попало в тяжелейшее положение. Штурмы проваливались один за другим, артиллерийский обстрел, несмотря на разрушение многих укреплений, также не дал ожидаемых результатов. Казаки часто делали вылазки, рыли минные подкопы под позиции осаждающих. Понеся огромные потери под стенами Азова, султанское и ханское войско ушло восвояси.

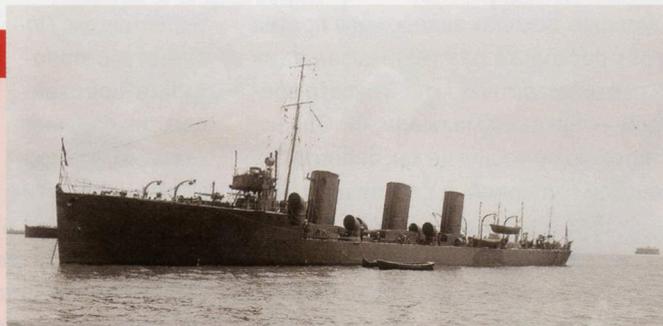
Казаки хорошо понимали, что удержать крепость только своими силами не получится. Поэтому они предложили московскому царю взять город под свою руку. Но для России в то время большая война с Турцией была крайне нежелательна. И Земский собор приговорил: от «подарка» отказаться, и летом 1642 г. казаки оставили Азов... ■



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

«КАЗАКИ» БРИТАНСКОГО ФЛОТА

Интересно, что в Королевском флоте Великобритании в разное время служило несколько кораблей с названием «Коссак» (англ. *Cossack*, то есть «Казак»). Одним из них был турбинный эскадренный миноносец типа «Трайбл», спущенный на воду в 1907 г. и вступивший в строй в следующем году. Его полное водоизмещение составляло 991 т, скорость превышала 33 уз, а вооружение включало три 12-фунтовых (трехдюймовых) орудия и два 18-дюймовых торпедных аппарата. В 1909 г. артиллерию усилили, добавив еще две 12-фунтовые пушки. В годы Первой мировой войны «Коссак» не раз участвовал в боях, попадал в аварии и чудом избегал



Один из британских «казачков» – эскадренный миноносец Первой мировой войны «Коссак».

гибели, а вскоре после окончания боевых действий был выведен из состава флота и в декабре 1919 г. продан на слом.

© Diomedea



ЛЮДИ ФЛОТА

Сподвижники Петра I

ЧАСТЬ I

Создание регулярного военного флота в России оказалось делом чрезвычайно сложным. Воплотить свои задумки Пётр I смог во многом благодаря людям, поддержавшим начинания молодого царя и ставшим его верными соратниками.

Хотя славяне считались отличными мореходами еще задолго до появления Государства Московского, во второй половине XVII в. военный флот у страны отсутствовал. Внешняя торговля на собственных судах велась лишь на Каспии (с Персией), выхода к Чёрному и Балтийскому морям не было вовсе.

Пётр I, еще в юности «заболевший» флотом, начал свое приобщение к морскому делу с легендарного ботика. Однако вплоть до Первого Азовского похода увлечение кораблями оставалось лишь прихотью царя, не имевшей государственного

значения. Лишь поражение под Азовом показало: обойтись без кораблей не удастся. Но создание флота оказалось невозможным без привлечения иностранных специалистов: кораблестроителей, моряков, оружейников. Одним из ближайших сподвижников и советников Петра стал Лефорт.

Franz Jakob Lefort, которого в России звали Францем Яковлевичем, родился в 1656 г. вдали от моря — в Женеве, в то время, кстати, в состав Швейцарии еще не входившей.

Лефорт был хорошо сложен и отличался немалой физической силой, поэтому он вопреки воле отца решил податься на военную службу. В 1674 г. он отправился в Голландию, где и поступил в армию. Спустя некоторое время он в чине капитана перебрался в Москву, где казалось возможным сделать быструю карьеру. Как и абсолютное большинство иностранцев, поселился Лефорт в Немецкой слободе. Умного, энергичного и храброго женевац отметил и фаворит правительницы Софьи В. В. Голицын, и не раз бывавший в Немецкой слободе молодой Пётр (в то время никакой реальной властью не обладавший). В составе армии Голицына Лефорт участвовал в походах к Перекопу, проявив себя в ходе этих неудачных кампаний вполне достойно. Когда же в 1689 г. дело дошло до открытого противостояния Софьи и Петра, полковник Лефорт без колебаний принял сторону последнего. Франц Яковлевич, получивший в 1690 г. генеральский чин, стал не только одним из ближайших сподвижников, но и близким другом молодого царя.



© Grafika.ru



ПРАВЯЩИЙ КЛАСС

ЦАРЕВНА СОФЬЯ

Смерть в 1682 г. не оставившего наследников царя Фёдора в Москве привела к борьбе за власть. Ее кульминацией стал стрелецкий бунт, после которого власть получила царевна Софья (1657–1704 гг.) — дочь царя Алексея Михайловича и его первой жены Марии Милославской. Царевна стала правительницей (регентом) при своих младших братьях Иване и Петре. Софья считается очень неглупой, достаточно образованной и главное — властолюбивой и энергичной. Впрочем, никаких кардинальных преобразований в стране она не проводила. В конечном итоге борьбу за власть Софья проиграла, в немалой степени это стало следствием неудачных военных походов на Крым. В 1689 г. царевну заключили под стражу, а после стрелецкого бунта 1698 г. ее постригли в монахини Новодевичьего монастыря, где она и умерла.

Царевна Софья Алексеевна, правившая Царством Московским «по малолетству» своих братьев — царей Ивана V и Петра I.



© Diomedea

Прижизненный портрет первого русского адмирала и формального руководителя «Великого посольства» Франца Яковлевича Лефорта, написанный в 1698 г. голландским художником Михаэлем ван Мюсшером (1645–1705 гг.).

В начале 1690-х гг. женеваец получил некоторый опыт в морском деле — сначала на Переяславском озере, а затем на Белом море. Генерал Лефорт принимал участие практически во всех начинаниях царя. Когда перед Вторым Азовским походом понадобился начальник для вновь построенного флота, Пётр I произвел Франца Яковлевича в адмиралы и назначил на ответственный



пост. Не обладая должными знаниями и опытом, Лефорт, тем не менее, оказался превосходным организатором, к тому же отличался преданностью делу. После победоносного окончания похода царь осыпал своего сподвижника наградами и милостями.

Пользуясь большим влиянием на Петра, первый русский адмирал предложил отправить в Европу так называемое «Великое посольство». Естественно, сам Лефорт оказался в его составе, причем в ранге формального руководителя. В это время для него по приказу царя был построен роскошный дворец, но пожить в нем Лефорт не успел: в марте 1699 г. он умер «от горячки».

Пётр считал смерть Франца Яковлевича настоящей трагедией, в частности царю приписывают слова: «Плохой был адмирал, а стоил целого флота» и «Я потерял самого лучшего друга моего в то время, когда он мне наиболее нужен!»

Среди других иностранцев, занимавших высокие посты в российском флоте во времена Петра I, следует особо выделить Корнелия Ивановича Крюйса. Cornelis Cruijs (или Cruys) родился в норвежском городе Ставангер в 1655 г. в незнатной

НЕДОВОЛЬСТВО СРЕЛЬЦОВ

После страшных для Петра и его семьи событий 1682 г. (тогда во время стрелецкого бунта погибли многие близкие к Нарышкиным люди) он навсегда сохранил неприязнь к стрельцам. И действительно: созданное при Иване Грозном стрелецкое войско уже не соответствовало требованиям времени, зато сами стрельцы считали себя едва ли не «вершителями судеб» Государства Московского. Последнюю серьезную попытку изменить вектор развития страны они предприняли в 1698 г., однако очередной бунт был подавлен

После подавления бунта, устроенного по наущению царевны Софьи, Пётр I казнил более 2000 стрельцов, в том числе нескольких собственноручно.

регулярными войсками под командованием А. С. Шеина. С участниками бунта Пётр I расправился очень жестоко, однако «известить под корень» всех противников своих реформ царю удалось далеко не сразу. Слишком уж непривычными были происходившие в стране перемены...



© fotodom.ru

и не слишком богатой семье — его отец был портным. Мальчика назвали Нильсом Ульсеном, но во время службы в голландском флоте он сменил имя. О ранних годах его жизни почти ничего не известно. Считается, что будущий адмирал поступил во флот в 14 лет и довольно долго служил под голландским

флагом, в том числе в годы Третьей англо-голландской войны.

К началу 1680-х гг. Крюйс уже стал капитаном торгового судна, совершив за последующие полтора десятка лет немало дальних плаваний. Ему довелось побывать в различных европейских, азиатских и американских портах. Немало приключений

Молодого русского царя Петра I и генерала Лефорта приветствуют экипажи кораблей, построенных по приказу самодержца на Плещеевом озере. Картина Д. Н. Кардовского «Флот Петра I на Плещеевом озере».



© Diomedea



выпало на долю Крюйса в годы войны с Францией, известной как «Война Аугсбургской лиги». Однажды его судно действовало в качестве капера и захватило приз — французского «купца». Но в другой раз ему не повезло и он сам стал добычей французских кораблей. Однако предприимчивый моряк в плену не растерялся и сумел доказать, что, как уроженец Ставангера, является датским подданным (Дания в этой войне сохраняла нейтралитет). В результате французские власти не только освободили самого Крюйса и его людей, но и вернули им судно!

В 1696 г. Крюйс перешел на службу в голландское Адмиралтейство, однако дела там у него складывались не слишком успешно. В это время последовало предложение отправиться в Россию; немного поколебавшись, моряк его принял. Вместе с несколькими сотнями соотечественников, нанятых русскими, он прибыл в Архангельск летом 1698 г.

По условиям найма многоопытному мореплавателю сразу был дан чин вице-адмирала и положено очень большое, по европейским меркам, жалованье. Однако и дел у него оказалось «выше крыши». Для начала ему пришлось приложить огромные усилия, превращая безобразно построенные на воронежских верфях корабли в хоть немного



Портрет вице-адмирала Корнелия Ивановича Крюйса (работа неизвестного художника начала XVIII в.).

пригодные для плавания единицы. Также он руководил закладкой и строительством новых кораблей для Азовского флота. Когда после смерти Лефортова царь назначил командующим флотом неопытного в морском деле Ф. А. Головина, Крюйс стал его первым советником и фактическим начальником всех морских сил.

Он строил корабли в Воронеже, укреплял Архангельск, возглавлял ответственную военно-дипломатическую миссию в Нидерланды, нес нелегкую службу на Балтийском море в годы Северной войны (весной

1705 г. стал командующим Балтийским флотом). В 1711 г., в ходе подготовки очередной войны с Турцией, Крюйс отправился в Таганрог заниматься подготовкой Азовского флота, а после окончания неудачной для России кампании вернулся на Балтику.

В 1713 г. Корнелий Иванович, командовавший эскадрой в Балтийском море, допустил ошибку. Во время погони за неприятелем два русских корабля, включая флагманскую «Ригу», сели на мель. «Ригу» спасли, а «Выборг» пришлось сжечь, шведам же удалось уйти. В следующем году вице-адмирала судили и приговорили к смертной казни, замененной ссылкой в Казань. Впрочем, уже вскоре его вернули в Адмиралтейство. В конце 1717 г. царь назначил Крюйса вице-президентом Адмиралтейств-коллегии, а спустя пять лет пожаловал ему чин адмирала.

По мнению историков, после смерти Петра I в январе 1725 г. только Крюйс и Ф. М. Апраксин продолжали всерьез заниматься делами флота. Однако продлилось это недолго: в июне 1727 г. Корнелий Иванович умер в Санкт-Петербурге от сердечного приступа. ■



ПРАВЯЩИЙ КЛАСС

ЦАРЕВИЧ АЛЕКСЕЙ

Сын Петра от первого брака, родившийся в 1690 г. царевич Алексей, взглядов и устремлений отца не разделял. Считаясь наследником престола, Алексей Петрович не испытывал интереса к проводившимся в государстве реформам, многие действия отца вызывали у царевича откровенную неприязнь или страх. Очевидно, что создание флота, строительство Санкт-Петербурга и многие другие дела Петра I его сын воспринимал как «батюшкину блажь». Завершилось скрытое противостояние бегством Алексея в Австрию (имперские земли) в 1716 г. Однако в следующем году царским дипломатам во главе с П. Толстым удалось убедить царевича вернуться в Россию, где последний был лишен прав на престол, заключен в крепость и подвергнут «допросам с пристрастием». 26 июня (7 июля) уже осужденный Алексей умер в Петропавловской крепости — по официальной версии, «от удара».



Пётр I допрашивает своего сына, царевича Алексея Петровича, в Петергофе после его возвращения в Россию. Картина Н. Н. Ге (1871 г.).



«Апостол Андрей» и его три кругосветки под парусами

1 августа 1993 г. в Твери состоялась закладка крейсерской яхты, предназначенной для плавания в самых суровых климатических условиях.

Новое судно от обычных крейсерских яхт отличалось конструкцией и материалом корпуса. Последний по замыслу создателей проекта предполагалось построить из стали по бесшпангоутной схеме с «гранеными» обводами, что должно было обеспечить возможность плавания даже во льдах.

Пока в Твери сооружался корпус судна, в Москве шла работа над электрооборудованием, а в Санкт-Петербурге – над палубным

оборудованием и парусным вооружением, включая изготовление самих парусов. Однако из-за финансовых, организационных, технических и технологических проблем стапельный период растянулся на три года.

Лишь 31 августа 1996 г. яхта покинула территорию Тверского вагоностроительного завода, а 9-го числа ее спустили на воду. В конце сентября судно пришло в свой порт приписки – Москву. Выбор названия для яхты затянулся, предлагались и отвергались разные варианты, но в конечном итоге после обращения к Патриарху Московскому и всея Руси Алексею II было утверждено предложенное им название «Апостол Андрей».

Этим подчеркивалась связь времен, ведь Андреевский

Яхта «Апостол Андрей», пройдя Северным морским путем, под всеми парусами входит на рейд базы Северного флота России – города Североморска. На ней виден ТАКР «Адмирал Кузнецов». Снимок сделан 16 сентября 1999 г.



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

ОРДЕН СВЯТОГО АПОСТОЛА АНДРЕЯ ПЕРВОЗВАННОГО



© fotodom.ru

Высшей наградой в России до 1917 г. был орден Святого апостола Андрея Первозванного. Пётр I учредил орден в 1698 или 1699 г., а первым его кавалером стал один из ближайших сподвижников царя – Фёдор Алексеевич Головин. Девиз ордена – «За веру и верность», награждались им только «лучшие люди», имевшие воинские звания не ниже генеральского или приравненные к ним гражданские или придворные чины в соответствии с Табелью о рангах. Однако впервые статут ордена был утвержден и опубликован лишь при Павле I, в 1797 г. В следующем году также ввели особое орденское одеяние для кавалеров. В современной России орден был возрожден в 1998 г. и в настоящее время вновь считается высшей наградой страны.

Инсигнии и одеяние кавалера ордена Святого апостола Андрея Первозванного – высшего ордена Российской империи.



© ИТАР-ТАСС / Иван Куртов

Недавно достроенная яхта «Апостол Андрей» отправляется в свое первое кругосветное плавание, посвященное 300-летию Российского регулярного флота, 14 ноября 1996 г.

плавания по Северному морскому пути. Но в том году в Арктике сложилась очень сложная ледовая обстановка. И хотя «Апостол Андрей» почти дошел до пролива Вилькицкого, сам пролив оказался закрыт льдом. Яхте пришлось возвращаться в Тикси на зимовку. Продолжение похода стало возможным лишь в конце июля 1999 г. Часть пути судно прошло следуя за атомным ледоколом «Арктика», по оценке самих яхтсменов, они получили просто невероятный опыт.

2 сентября «Апостол Андрей» вошел в пролив Югорский Шар, а спустя некоторое время яхту и ее отважную команду тепло приветствовали в Североморске. Далее путь лежал вокруг Скандинавии. Завершилось плавание в Санкт-Петербурге 11 ноября 1999 г. За время экспедиции яхта преодолела свыше 31000 морских миль, посетив порты 16 стран на трех континентах (Евразии, Африки и Австралии). Всего в путешествии приняло участие 15 человек, из которых весь путь проделали только капитан (Николай Литая), старший помощник (Аркадий Гершуни) и второй помощник (Александр Киреев).

Спустя два года, 14 октября 2001 г., «Апостол Андрей» отправился в новое сверхдальнее плавание. На сей раз маршрут был проложен таким образом, чтобы пройти всю Атлантику, подойти к берегам Антарктиды,

флаг считался символом отечественного флота, а после развала СССР вновь появился на российских кораблях.

Первое кругосветное плавание, в которое «Апостол Андрей» вышел 14 ноября 1996 г., посвящалось 300-летию регулярного флота России. По внутренним водным путям яхта достигла Балтийского моря. Затем, пройдя вдоль берегов Европы и Западной Африки, отправилась в Индийский океан. Там ее ждало первое настоящее испытание – сильнейший шторм, во время которого был потерян руль. В ходе этого плавания выявились некоторые недостатки конструкции и не очень высокое качество постройки. Неудивительно, что регулярно случались различные поломки, например несколько раз терялся гребной винт.

До Петропавловска-Камчатского «Апостол Андрей» добрался только в середине октября 1997 г., там яхта и встала на зимовку. Когда летом следующего года открылась навигация в Арктике, экипаж повел свое судно по трассе Северного морского пути. Но тут мореплавателей поджидали «рукотворные» трудности – в бухте Провидения яхту на три недели задержали из-за бюрократических проволочек и чиновничьей, скажем прямо, глупости.

Лишь в конце июля было получено разрешение на продолжение

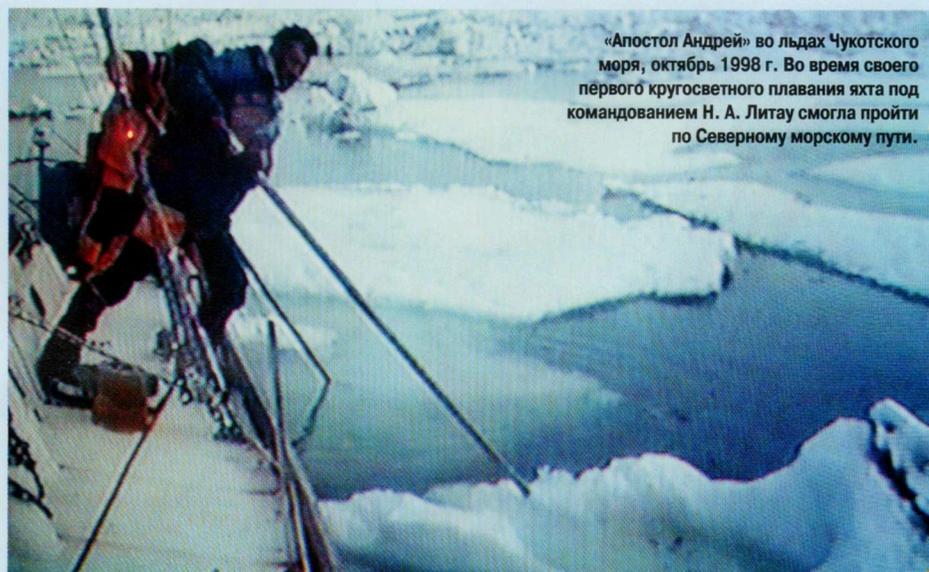


ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Название	«АПОСТОЛ АНДРЕЙ»
Год закладки	1993
Год спуска на воду	1996
Год вступления в строй	1996
Место постройки	Тверской вагоностроительный завод
Водоизмещение	25 т
Длина	16,2 м
Ширина максимальная	4,6 м
Осадка средняя	2,7 м
Площадь парусов	130 м кв.
Мощность вспомогательного двигателя	85 л. с.
Экипаж	7 человек

а оттуда через Тихий океан добраться до Петропавловска-Камчатского. Далее следовало через Берингов пролив войти в воды Северного Ледовитого океана и пройти вдоль арктического побережья Канады легендарным Северо-Западным проходом. Затем через Атлантику вернуться в город на Неве.

Само собой, плавание получилось очень непростым. Хотя к берегам Антарктики яхта подошла летом (для Южного полушария, разумеется) – на станцию Беллинсгаузен «Апостол Андрей» прибыл 13 февраля 2002 г., тяжелейшие условия не позволили



«Апостол Андрей» во льдах Чукотского моря, октябрь 1998 г. Во время своего первого кругосветного плавания яхта под командованием Н. А. Литая смогла пройти по Северному морскому пути.

© ИТАР-ТАСС / Кузьмин



выполнить всю намеченную программу и пройти к острову Петра I. Жестокие встречные шторма и начавшееся обледенение вынудили путешественников повернуть на север. В ночь со 2 на 3 марта яхта пересекла 60-ю параллель и вышла за условные границы Антарктики. А уже 2 августа «Апостол Андрей», пройдя весь Тихий океан и побывав на разных экзотических островах и в Петропавловске, пересек Северный полярный круг и начал очередной «ледовый поход».

Несмотря на многочисленные трудности, яхтсмены с помощью канадского ледокола смогли благополучно выйти в Атлантику и 14 ноября закончить плавание, за время которого за кормой остались 29 000 миль. Н. А. Литая, по его собственным словам, испытал законное чувство гордости. Ведь ему, первому из яхтенных капитанов, удалось обогнуть крайние точки всех континентов (мысы Доброй Надежды и Горн, Дежнёва и Альмади, арктические мысы Челюскин и Зенит).

Невероятно сложным оказался и маршрут третьего кругосветного плавания, в которое «Апостол Андрей» отправился 14 сентября 2004 г. По замыслу его организаторов – в первую очередь самого Николая Андреевича Литая – следовало пересечь Атлантический океан

«ТЕЗКИ» ЯХТЫ

В честь апостола Андрея (Андрея Первозванного) не раз называли корабли и суда до Октябрьской революции. В Российской Федерации эта традиция получила свое продолжение. Например, с 1990-х гг. по Оби в плавание регулярно отправляется плавучая церковь «Святой апостол Андрей Первозванный». А в начале 2000-х гг. Санкт-Петербургская «Северная верфь» по проекту 01010 построила серию из четырех сухогрузных теплоходов смешанного плавания («река-море») типа «Валдай». Головное судно, названное «Св. апостол Андрей», заложили в январе 2001 г., спустили на воду в апреле 2002 г. и передали заказчику в ноябре того же года. Суда типа «Валдай» предназначены



Церемония спуска на воду теплохода «Св. апостол Андрей» на АО «Северная верфь» в Санкт-Петербурге, 12 апреля 2002 г.

для перевозки генеральных и навалочных грузов, их грузоподъемность составляет 3720 / 4960 т (в вариантах «река» и «море» соответственно).

и, достигнув берегов Антарктиды, обогнуть ее. При этом предполагалось не выходить севернее 60-й параллели, считающейся границей Антарктики. Не приходится удивляться, что поход посвятили экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный». Идею плавания поддержали руководство Военно-морского флота России и правительство Москвы. Соорганизатором экспедиции выступил журнал «Вокруг света»,

нашлись и спонсоры среди известных бизнесменов.

И это плавание не обошлось без поломок. 3 марта 2005 г. было потеряно перо руля и пришлось повернуть на север, к берегам Новой Зеландии. Вдобавок ко всему вскоре плохо управляемая яхта с временным рулем попала в жесточайший шторм (12 баллов по шкале Бофорта). С огромным трудом удалось добраться до Веллингтона, где и был выполнен необходимый ремонт. Поскольку в Антарктике начиналась зима, «Апостол Андрей» взял курс на Владивосток, а к берегам Шестого континента вернулся к началу следующей антарктической навигации.

Плавание, в ходе которого все же удалось обойти Антарктиду, завершилось в Санкт-Петербурге 6 августа 2006 г. За время третьей «кругосветки» было пройдено (по лагу) 49 650 морских миль.

Этот поход стал самым продолжительным в истории «Апостола Андрея», но, к счастью, не последним. В дальнейшем яхта совершила еще несколько неординарных экспедиций, в частности обогнула Новую Землю. Н. А. Литая за свои подвиги был награжден российским орденом Мужества, а также американскими и британскими медалями. ■

Яхта «Апостол Андрей», завершившая свое третье кругосветное путешествие оставив за кормой 49 650 морских миль, причаливает к набережной Москвы-реки в Коломенском. Снимок сделан 1 сентября 2006 г.





ПАКЕТБОТЫ



Пакетбот (англ. *packet boat*, дословно – «почтовое судно») – первоначально небольшое парусное судно или бот, предназначенное для посылной службы и доставки почты. Пакетботы были широко распространены в военном и торговом флотах Англии (Великобритании) и других стран в XVII–XIX вв. Состояли они и в Российском императорском флоте, обычно это были корабли водоизмещением до 400 т и вооруженные легкой артиллерией. В ряде европейских стран – Великобритании, Германии, Нидерландах и др. – а также в Соединённых Штатах Америки в XIX – начале XX в. пакетботами называли рейсовые почтовые и почтово-пассажирские пароходы. В первой половине XIX в. парусные пакетботы поддерживали почтовое сообщение и перевозили пассажиров через Атлантику.

© Diomedea

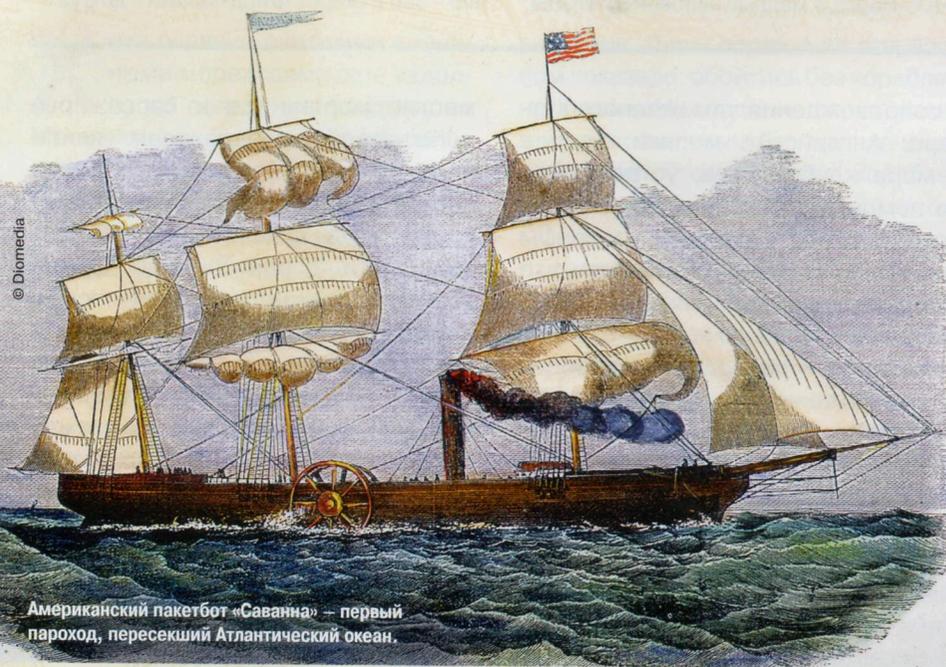
Пакетбот под флагом США входит в Гавр.

постройки самих пакетботов, первоклассной подготовкой экипажей, опытом капитанов и штурманов.

Но даже самые знающие капитаны не могли «обеспечить» нужное направление ветра. А порой суда попадали в штиль, что могло привести к печальным последствиям. Так, один из парусников, везший в Америку эмигрантов из Европы, надолго попал в полосу штиля посреди океана. В результате на борту судна закончились продукты и пресная вода. В ходе этого рейса, растянувшегося более чем на три месяца, немало людей умерло от истощения. Такое положение дел не устраивало

Голубая лента Атлантики: начало

Первые пароходы, пересекавшие Атлантику, боролись не со временем, а с расстоянием. Главная задача, стоявшая перед ними, звучала очень просто – добраться до противоположного берега океана не используя паруса.



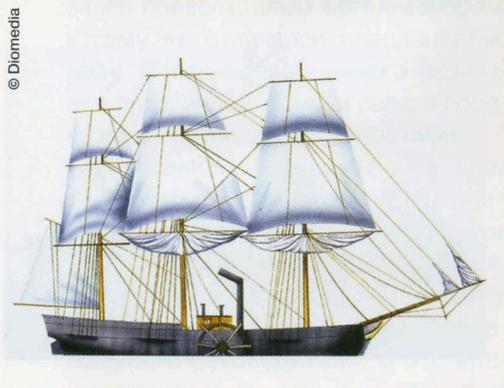
Американский пакетбот «Саванна» – первый пароход, пересекший Атлантический океан.

Ближе ко второй четверти XIX в. технический прогресс шел очень быстро. В частности, появились первые удачные пароходы, хотя их строили и раньше, но только Фултону удалось создать образец, пригодный для коммерческой эксплуатации. Помимо этого применение паровых машин дало жизнь ранее невиданному железнодорожному транспорту. Еще несовершенные паровозы уже уверенно тянули по рельсовым путям грузовые и пассажирские составы. Тем временем череда масштабных войн в Европе и в Северной Америке завершилась и начала возрастать интенсивность трансатлантических перевозок.

На морских путях, связывающих Старый Свет (прежде всего порты Британии) и Восточное побережье США, появились суда, которые

принято называть «стандартными пакетботами». Хотя их нельзя считать однотипными, все они имели много общих черт – три мачты с близким по составу парусным вооружением, схожие обводы корпуса, примерно одинаковые условия обитаемости. Да и по основным размерениям они мало чем различались между собой.

Пакетботы отправлялись по заранее составленному расписанию, но вот время нахождения в пути и сроки прибытия предсказать заранее было невозможно, слишком уж многое зависело от погодных условий. К чести корабелов и моряков, аварийность этих судов держалась на очень низком уровне (по подсчетам историков – 0,37%, что сопоставимо с показателями второй половины XX в.). Достигалось это качеством



© Diomedea

«САВАННА» – ПЕРВЫЙ ПАРХОД-ТРАНСАТЛАНТИК

«Саванна» была заложена в 1818 г. на нью-йоркской верфи «Крокер & Фиккет» как чисто парусное судно. Но в процессе постройки последовало решение о ее переоборудовании в парход, и на судно установили одноцилиндровую паровую машину низкого давления (в различных документах ее мощность варьируется от 72 до 90 л.с.). Саму машину изготовили в Нью-Йорке, а медный паровой котел для

нее – в Элизабеттауне (штат Нью-Джерси). Машина расходовала очень много топлива, и капитан «Саванны» Мозес Роджерс с самого начала предполагал, что гребные колеса послужат лишь дополнением к парусам. Судно, спущенное на воду 22 августа 1818 г. и вступившее в строй в начале следующего года, имело длину по верхней палубе 29,8 м, строительное водоизмещение – 380 т, скорость под парами – до 6 уз.

ни судовладельцев, ни пассажиров. Поэтому нет ничего удивительного, что первым парходом, пересекшим Атлантический океан, стал именно пакетбот. Это было американское судно «Саванна».

В свой знаменитый рейс оно отправилось с рейда городка Саванна 24 мая 1819 г. и взяло курс на английский Ливерпуль, имея на борту большой по тем временам запас топлива – 75 т угля и 90 кубометров дров. Хотя большую часть пути парход шел под парами, к концу плавания все дрова и уголь были израсходованы. Пришлось заходить в небольшой порт Кинсейл для пополнения запасов топлива. В Ливерпуль пакетбот прибыл 20 июня. Любопытная подробность: в гавань «Саванна» входила

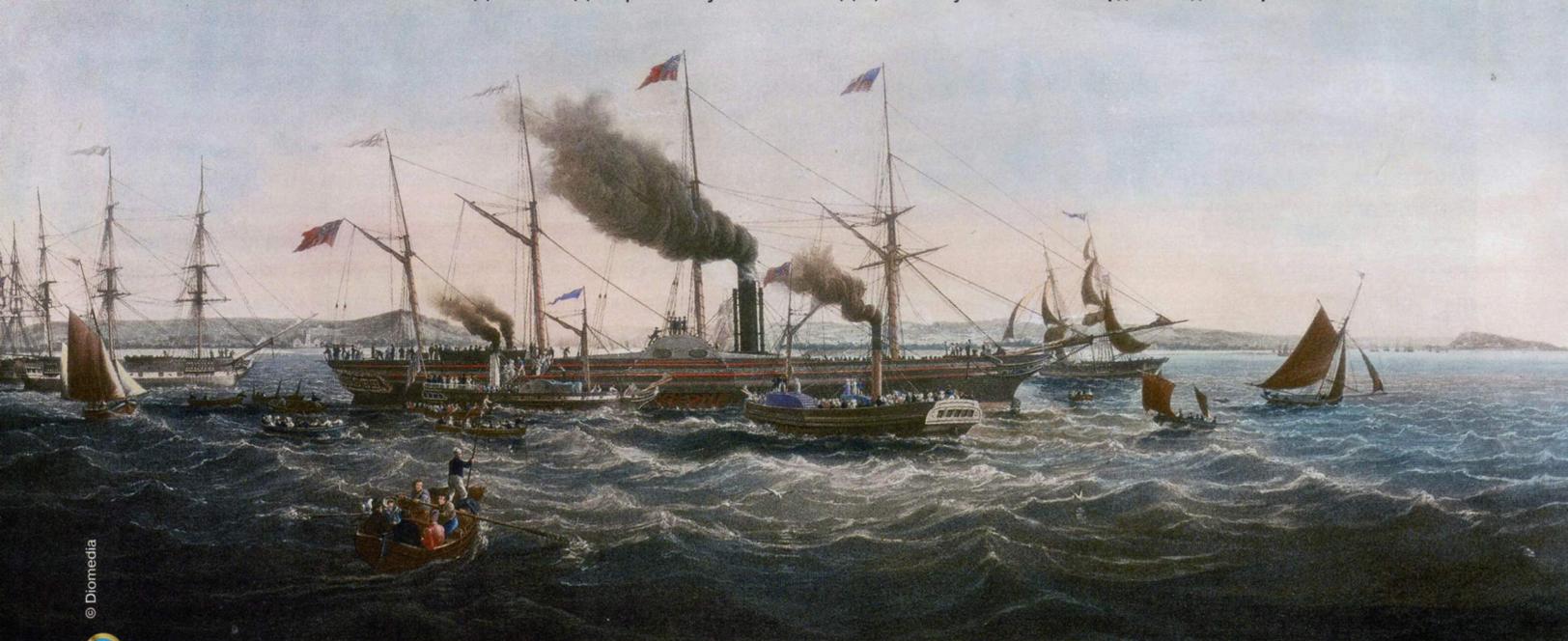
в сопровождении таможенного куттера. Английские моряки, увидев в море клубы дыма, устремились на помощь «горевшему» судну (парходы еще оставались диковинным зрелищем) и, даже убедившись, что все в порядке, решили довести за океанского гостя до порта.

Никаких рекордов скорости на переходе через океан «Саванна» не поставила. К тому времени парусники пересекали Атлантику порой намного быстрее. А по возвращении в Америку паровую машину с судна сняли, и оно вплоть до своей гибели в 1821 г. использовалось как «чистый» парусник.

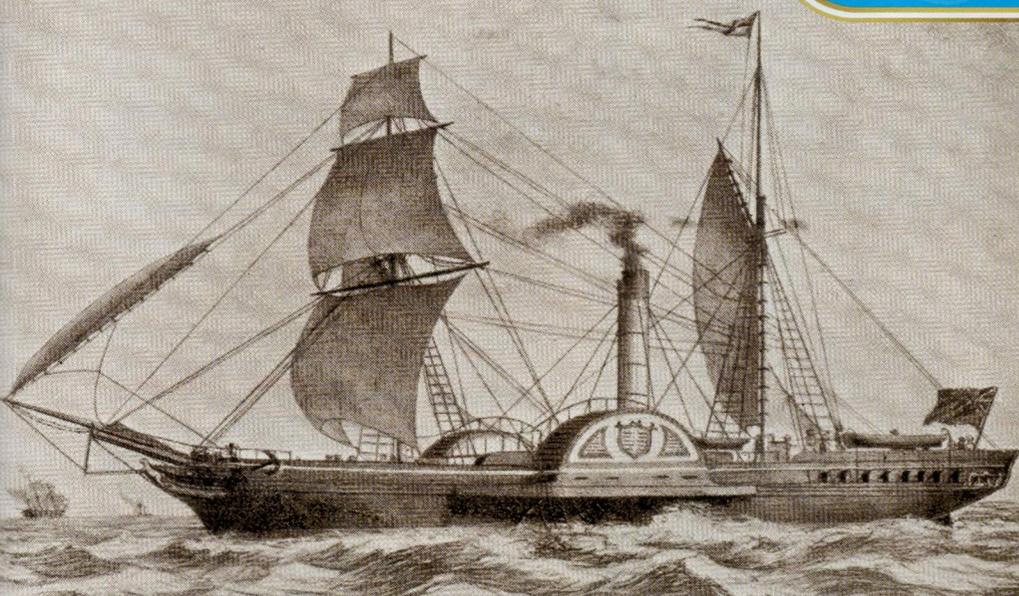
Совершенствование паровой машины и получение кораблестроителями опыта в создании парходов растянулись на годы, к тому же

многие моряки (да и пассажиры) испытывали к парходам явное недоверие и неприязнь. Однако постепенно колесные парусно-паровые суда начали успешно конкурировать с парусниками. Среди трансатлантиков с механическим двигателем можно особо отметить канадский парход «Ройял Уильям». Это небольшое судно изначально строилось для плаваний между Квебеком и Галифаксом, но в силу ряда обстоятельств его в 1833 г. решили перегнать в Европу. На борт «Уильяма» удалось «заманить» лишь семь пассажиров, что наглядно показывает отношение людей того

«Грейт Вестерн» – первый из лайнеров, спроектированных выдающимся инженером Изамбардом Кингдомом Брюнелем.



© Diomedea



© Diomedia

Британский пароход «Сириус», которому впервые в истории удалось пересечь Атлантический океан только под парами, без использования парусов.

времени к пароходам; да и груза приняли совсем немного. Возможно, о плавании «канадца» никто бы и не вспомнил, но одним из акционеров компании, отправившей «Ройял Уильям» в Европу, значился Сэмюэль Кунард...

Капитаны парусных судов, ходивших по трансатлантическим маршрутам, старались тщательно фиксировать затраченное на переход время и гордились достигнутыми успехами. Но это было предметом сугубо профессионального интереса, не слишком волновавшего остальной мир. Однако с появлением пароходов ситуация изменилась. Для начала общество в странах по обе стороны Атлантики начало разбирать любопытство: кто сумеет первым пересечь океан не используя паруса?

Первая гонка «настоящих» пароходов состоялась в 1838 г. и имела интереснейшую предысторию. Несколько годами ранее в Британии начала действовать железная дорога, связавшая Юго-запад Англии и Южный Уэльс с Лондоном. По-английски она называлась Great Western Railway – «Великая Западная железная дорога» – и в 1830-х гг. рассматривалась как настоящее чудо техники. У дороги обнаружился и серьезный изъян: чрезвычайно высокая стоимость. Все решили, что виновата слишком большая длина Великой Западной, но один из ее создателей, выдающийся инженер Изамбард Кингдом Брюнель, высказал парадоксальное мнение:

дорога слишком коротка и ее надо продлить до... Нью-Йорка! Брюнель предложил построить для этого специальный пароход, проектированием которого был готов заняться лично.

Правление Великой Западной предложение приняло, и в 1836 г. новый трансатлантик спустили на воду на бристольской верфи «Уильям Паттерсон». Судно получило наименование «Грейт Вестерн». Для своего времени это был первоклассный лайнер. Он имел водоизмещение свыше 2300 т (валовая вместимость – 1350 рег. т), машину мощностью 750 л.с. и мог принять значительный запас топлива,

позволяющий пересечь океан только под парами, не ставя парусов. Впрочем, в остальном судно оставалось вполне традиционным – корпус из дуба, гребные колеса, стандартные для той эпохи паровые котлы (зато целых четыре).

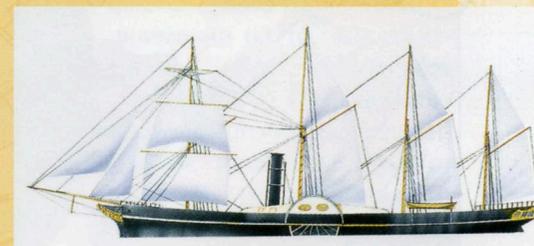
Брюнель не сомневался, что его детищу достанется пальма первенства, но случилось непредвиденное. Когда весной 1838 г. «Грейт Вестерн» готовился к первому плаванию через океан, в его котельном отделении возник пожар, на устранение последствий которого потребовалось некоторое время. В плавание лайнер вышел только 8 апреля. Тем временем конкуренты не дремали. К переходу через Атлантику готовился меньший по размерам (валовая вместимость – 703 рег. т) и не столь совершенный пароход «Сириус». Однако командовал им человек, которого можно без преувеличения назвать фанатиком паровых машин – капитан Ричард Робертс, ранее служивший в военном флоте. Он смог подобрать себе экипаж, буквально одержимый идеей выполнить первый переход через океан без использования парусов. ■



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

СУДЬБА «ГРЕЙТ ВЕСТЕРНА»

Первый из спроектированных Брюнелем пароходов был для своего времени очень большим. Но принципиальных новшеств на нем не использовалось. И уже вскоре новые лайнеры превзошли его по всем показателям – одни были больше, другие – быстрее. Тем не менее он до 1846 г. 64 раза пересек Атлантику, а затем после ремонта был приобретен компанией «Ройял Мэйл Стим Покет Ко». В основном пароход использовался на вост-индском направлении. В период Крымской войны «Грейт Вестерн» был зафрахтован Адмиралтейством для обеспечения воинских перевозок, ему довелось участвовать в доставке британских



войск в Крым. После окончания боевых действий пароход вернули прежнему владельцу, но, как устаревший, он был выведен из эксплуатации и в 1856 г. отправлен на разборку.

«Грейт Вестерн» – один из первых паровых лайнеров-трансатлантиков.

© Diomedia



Пятнадцатый и шестнадцатый шпангоуты, а также пятая секция основания рабочей подставки

12

ДЕТАЛИ, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ДАННОМУ ВЫПУСКУ

① Пятая секция основания рабочей подставки Р7



② Шпангоут 15



③ Шпангоут 16



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° *

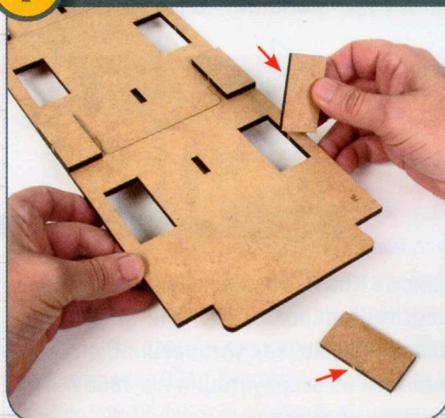
* Не входит в комплект.

В руководстве по сборке соблюдается приведенная нумерация.



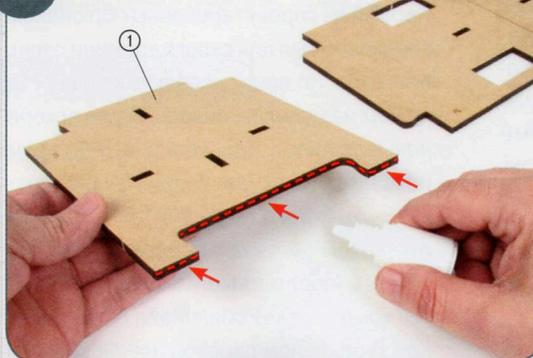
Шпангоуты 15 и 16

1 СОЕДИНЕНИЕ ДЕТАЛЕЙ



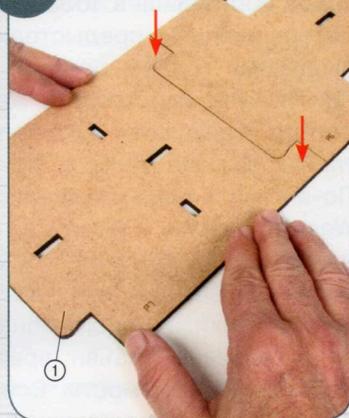
Достаньте собранную ранее рабочую подставку. Отделите от ее четвертой секции два прямоугольника не сильно надавив на них: предварительно острым модельным ножом или скальпелем слегка подрежьте соединительные фрагменты, на которых держатся эти два усилительных элемента.

2



Возьмите пятую секцию основания рабочей подставки Р7 (деталь ①), полученную с данным выпуском, и зашкурьте ее. Нанесите быстросохнущий столярный клей на торец пятой секции основания рабочей подставки Р7 (деталь ①), как показано на рисунке. Перед нанесением клея удостоверьтесь в том, что пятый участок основания рабочей подставки без больших зазоров и щелей, но в то же время без особых усилий стыкуется с четвертой секцией основания рабочей подставки.

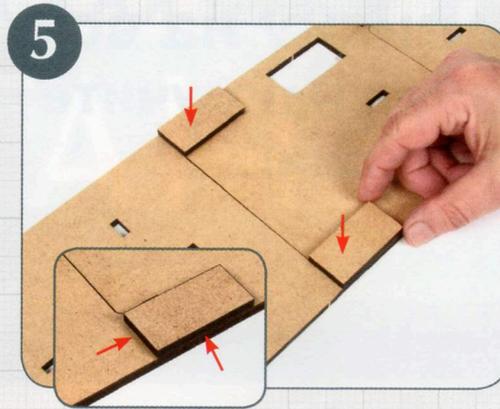
3



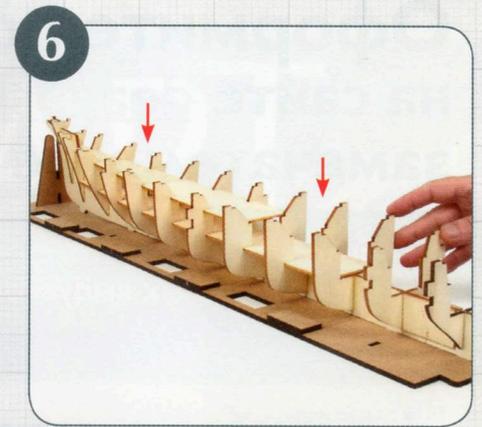
Уложите склеиваемые участки рабочей подставки на ровную поверхность. Не забудьте подложить пластиковый коврик на рабочую поверхность, чтобы защитить ее от попадания клея.



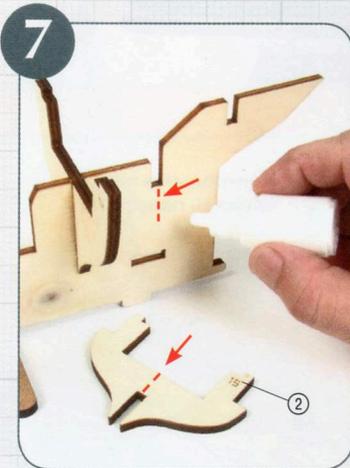
Нанесите быстросохнущий столярный клей на поверхность обеих секций рабочей подставки в тех местах, где крепятся накладки, отделенные от четвертой секции основания рабочей подставки в шаге 1.



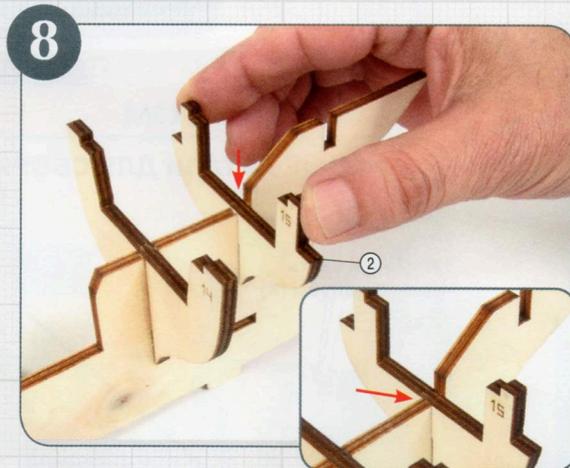
Приклейте накладки по одной с каждой стороны рабочей подставки так, как вы это видите на рисунке. Приклейте их таким образом, чтобы они были выровнены по краям рабочей подставки и по линии соединения четвертого и пятого участков основания рабочей подставки. Оставьте собранную рабочую подставку до полного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



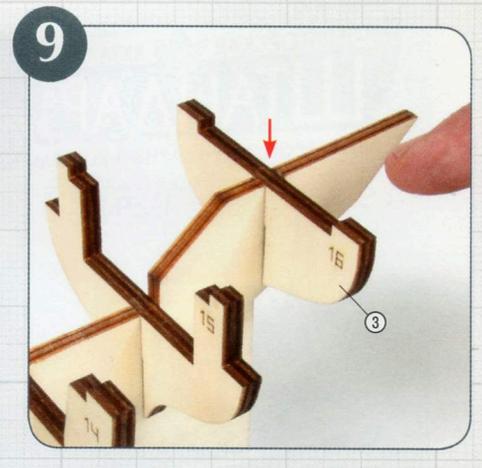
Вставьте выступы на наборе корпуса модели, собранного на предыдущих этапах сборки, в пазы подставки, не нанося на них клея. Удостоверьтесь в том, что выступы кила плотно входят в предназначенные для них пазы в рабочей подставке.



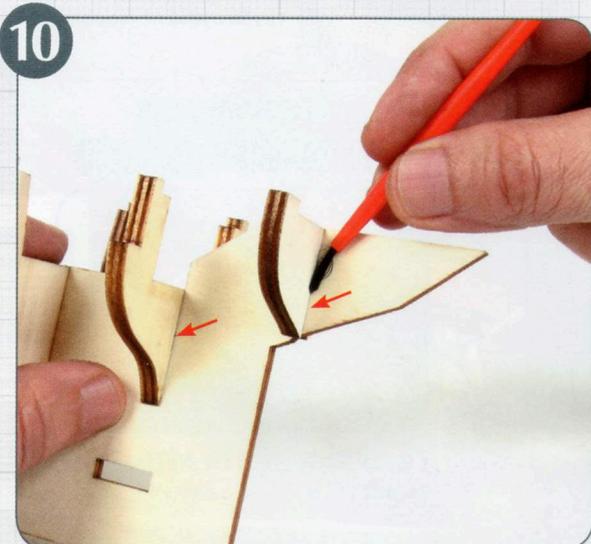
Теперь возьмите набор корпуса модели и нанесите быстросохнущий столярный клей на края паза кила, предназначенного для установки пятнадцатого шпангоута (деталь 2), и на паз самого шпангоута. Нанесите клей на обе стороны склеиваемых деталей.



Вставьте пятнадцатый шпангоут (деталь 2) в предназначенный для него паз кила. Удостоверьтесь в том, что шпангоут вставлен в паз до упора, а верхняя кромка внутренней части шпангоута точно совпадает с верхней кромкой кила. В заключение маленькой кисточкой распределите излишки и подтеки клея вдоль мест соединения деталей, чтобы обеспечить их лучшую фиксацию.



Наждачной бумагой с мелким зерном обработайте шестнадцатый шпангоут (деталь 3). Затем нанесите быстросохнущий столярный клей на его паз и паз кила, предназначенный для его установки. После этого вставьте шпангоут в предназначенный для него паз кила до упора так, чтобы верхняя кромка внутренней части шпангоута точно совпала с верхней кромкой кила.



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



ИТОГИ ОЧЕРЕДНОГО ЭТАПА СБОРКИ

На рисунке изображены уже собранный на данный момент набор корпуса модели и готовая часть рабочей подставки.



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Оформите подписку на всю коллекцию на сайте deagoshop.ru и получите замечательные подарки!

Для белорусских читателей:
заказ пропущенных выпусков возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ
ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ:



ШАГ ЗА ШАГОМ

НОВЫЕ ДЕТАЛИ ДЛЯ СБОРКИ

Центральная часть
средней палубы (L)

Кормовая часть
нижней палубы (K)



Шлюпбалка

Вентиляционная
труба с дефлектором

ПОД АНДРЕЕВСКИМ
ФЛАГОМ



ПОКОРЕНИЕ СИБИРИ (ЧАСТЬ I).
СПОДВИЖНИКИ ПЕТРА I (ЧАСТЬ II)

ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ЯХТЫ



«ДЖИПСИ МОТ»

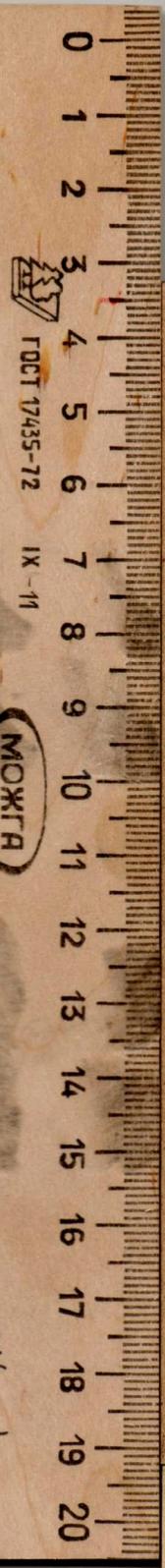
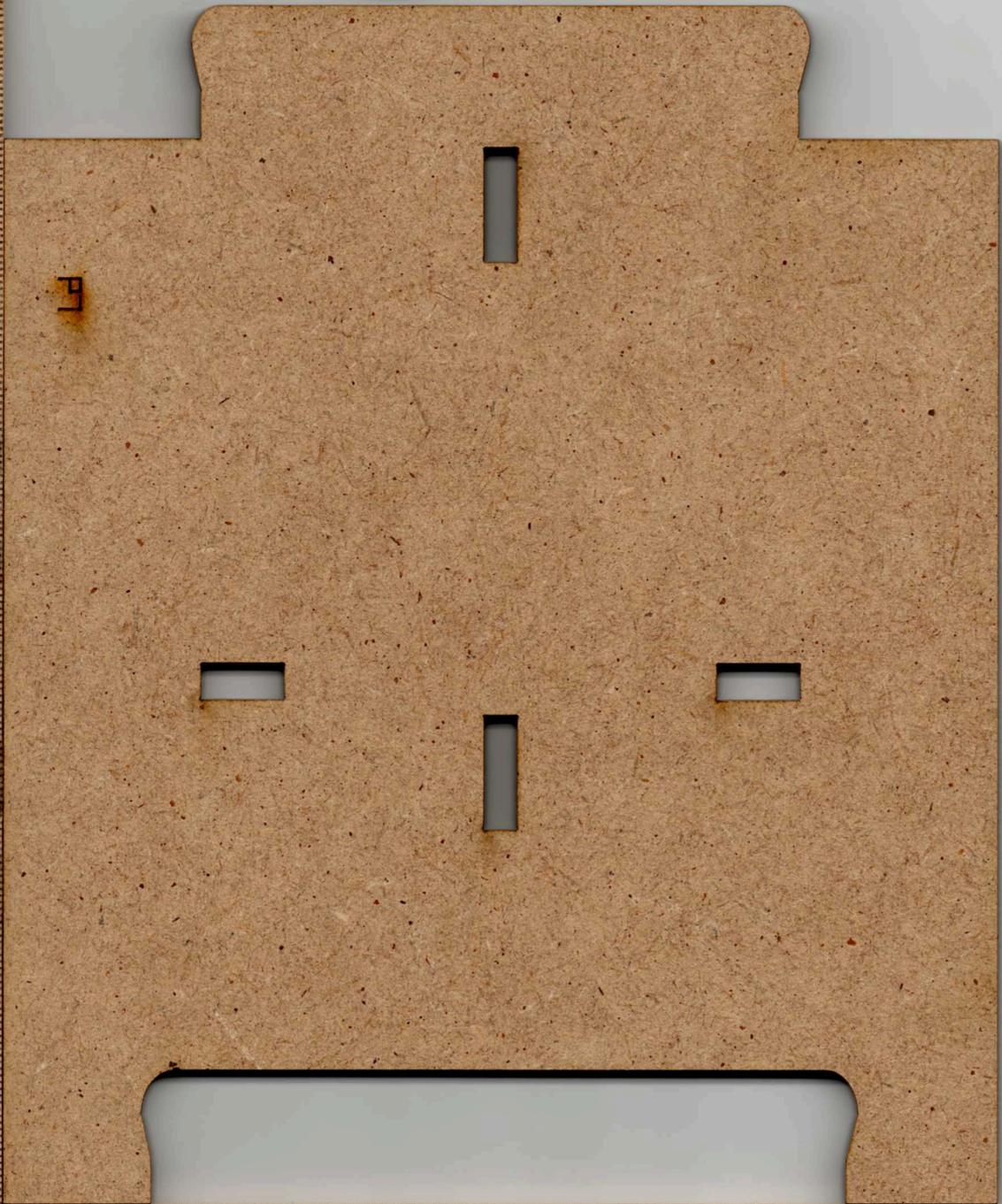
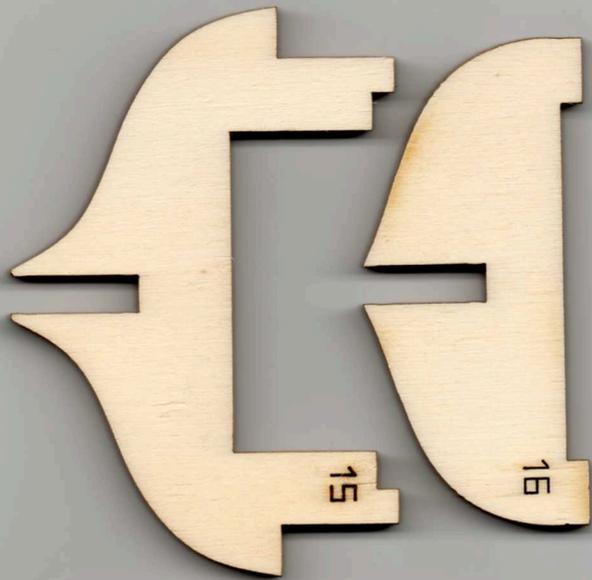
ИЗ ИСТОРИИ
МОРЕПЛАВАНИЯ



ГОЛУБАЯ ЛЕНТА АТЛАНТИКИ
(ЧАСТЬ II)

12+

DeAGOSTINI



ГОСТ 17435-72 IX-11

МОЖГА

pitpet

Т9 9692-037-02962861-2010

VIII-11

МОЖГА