

Л И Н К О Р



РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗН. ЦЕНА: 299 РУБ. РОЗН. ЦЕНА: 8,49 БЕЛ. РУБ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

«СЕВАСТОПОЛЬ»

ФЛАГМАН ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

№ 5

МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ

1 : 200



2

ПЛАВУЧИЕ КРЕПОСТИ

АМЕРИКАНСКИЕ
СУПЕРФРЕГАТЫ

11

ВОЙНЫ ПАРОВОГО ФЛОТА

ПАРОХОДЫ
ВСТУПАЮТ В БОЙ (ЧАСТЬ II)

15

ИСТОРИЯ ТЕХНИКИ

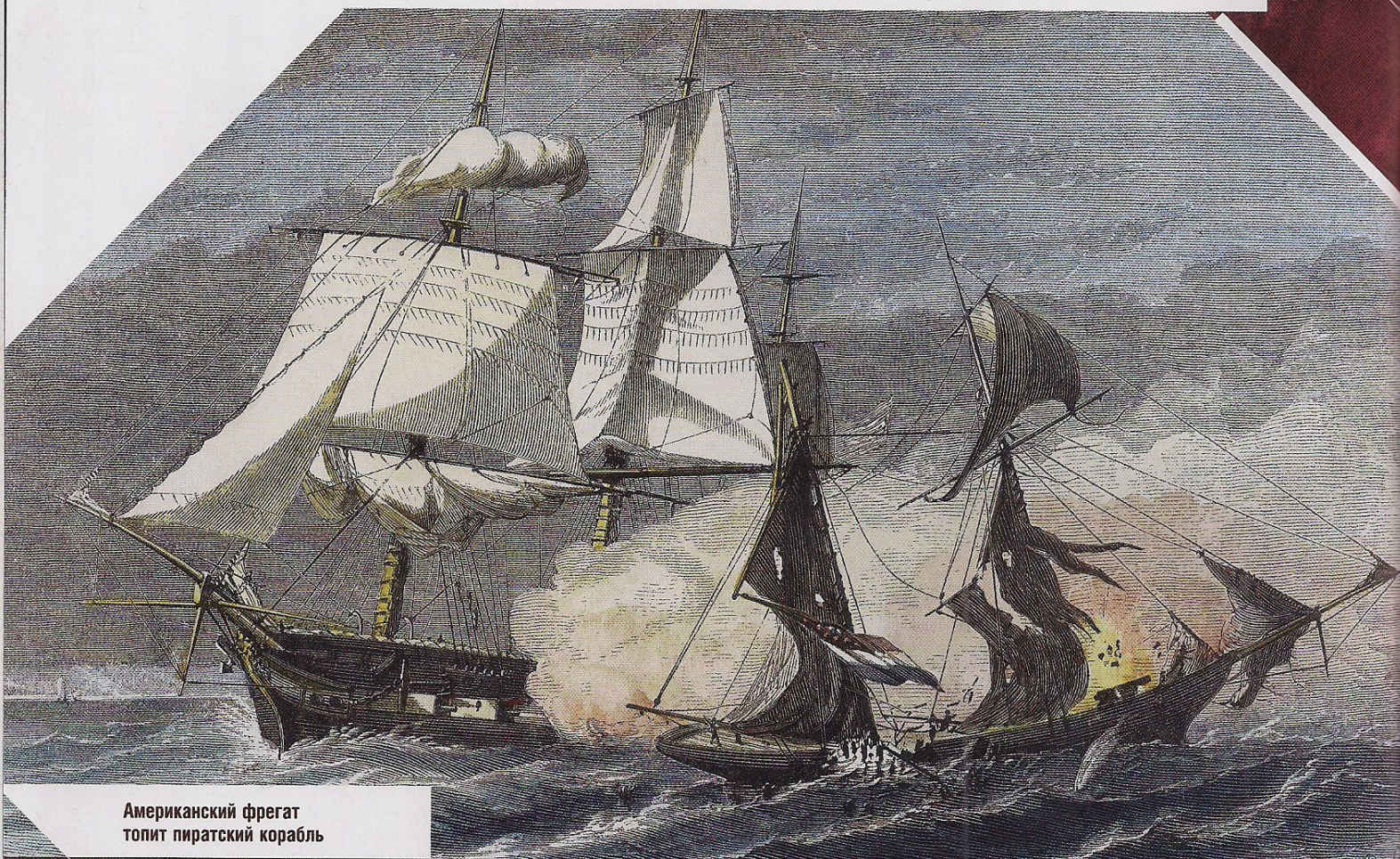
ГРЕБНОЙ ВИНТ



DeAGOSTINI

НОВЫЙ СВЕТ ПРОТИВ СТАРОГО. АМЕРИКАНСКИЕ СУПЕРФРЕГАТЫ

Крупные морские державы Европы, занятые противостоянием между собой, и не заметили, как заокеанский сосед набирает силу и становится серьезным игроком на этом поле. К середине XIX века основу американских ВМС составляли парусники, и это при том, что США были весьма прогрессивной, технически развитой страной.



Американский фрегат
топит пиратский корабль

ЛИНКОР «СЕВАСТОПОЛЬ» ФЛАГМАН ЧЕРНОМОРСКОГО ФЛОТА

Линкор «СЕВАСТОПОЛЬ»
Еженедельное издание
Выпуск № 5, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция:
ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова,
д. 3, стр. 1.

Генеральный директор:
А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Выпускающий 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. Прудникова

Директор по маркетингу:
М. В. Ткачук

Менеджер по продукту:
О. Д. Андина

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, 150961, г. Ярославль,
а/я 51, «Де Агостини», «Линкор
«Севастополь»». Пожалуйста, ука-
зывайте в письмах свои контак-
тные 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 (Рос-
комнадзор) ПИ № ФС 77-68282
от 27.12.2016.

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, д. 48а. Тел./
факс: +375 (17) 331-94-27.

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», «Линкор «Сева-
стополь»».

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «Казакхо-
Германское предприятие БУРДА-
АЛТАУ ПРЕСС», Республика Ка-
захстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтеке би, д. 88.

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:
8,49 бел. руб.

Неотъемлемой частью журнала
являются элементы для сборки
линкора «Севастополь».

ВНИМАНИЕ! Прилагаемый к жур-
налу набор для моделизма не яв-
ляется игрушкой и не предназна-
чен для детей до 14 лет.

Издатель оставляет за собой право из-
менять розничную цену выпусков. Редак-
ция оставляет за собой право изменять
последовательность номеров и их содер-
жание. Соблюдать приведенные в жур-
нале указания. Производитель оставляет
за собой право в любое время изменять
последовательность и свойства комплек-
тующих деталей данной модели. Пред-
ставленные изображения модели в мас-
штабе 1:200 и элементов для ее сборки
могут отличаться от реального внешнего
вида в продаже.

Отпечатано в типографии:

ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская обл., г. Фа-
стов, ул. Полиграфическая, д. 10.

Тираж: 20 000 экз.

© 2018 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»

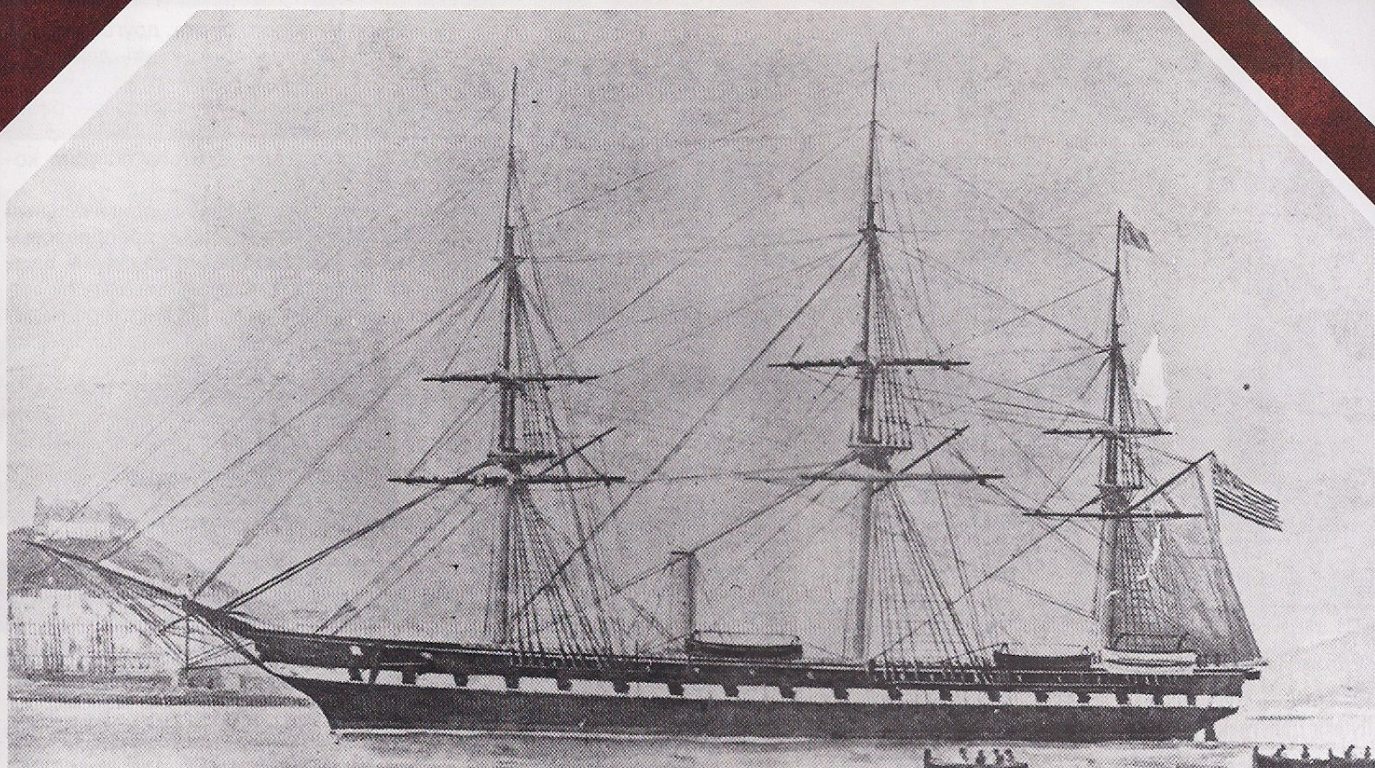
© 2018 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN: 2587-6384

Дата выхода в России: 05.02.2018

(16) Данный знак информационной про-
дукции размещен в соответствии с требо-
ваниями Федерального закона от 29 де-
кабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей
от информации, причиняющей вред их
здоровью и развитию». Коллекция для
взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым тре-
бованиям, установленным Техническим
регламентом Таможенного союза «О безо-
пасности продукции, предназначенной
для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797.

Источники иллюстраций: © Grafik/;
DailyPicture: 2, 3а, 1а; © Universal Images Group/
DailyPicture: 3а, 4а, 5а, 6; © Vostock Photo: 4а,
5а, 11а, 12-13, 14, 15а; © Фотобанк «Лори»;
15а; © Фотохроника ТАСС: 13 н.л.

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



Паровой фрегат «Роанок»

Занятые в основном внутренними проблемами, Соединенные Штаты предпочитали держаться в стороне от большой политики. При этом основной задачей военного флота была рейдерская война против торгового флота других стран и борьба с пиратами, для чего были необходимы высокие скорости и автономность. Первые паровые суда этим требованиям не соответствовали. Если для европейских кораблей запаса угля на две недели вполне хватало, то американским такого запаса было явно недостаточно для решения их задач. Да и финансировался флот в Америке куда хуже, чем в большинстве стран Старого Света.

Конечно, американский флот не остался в стороне от новых технических веяний, здесь успешно строили колесные и винтовые канонерки, небольшие суда для береговой охраны и вспомогательных

целей. Было и несколько пароходо-фрегат, а в 1847–1850 годах американские адмиралы заказали еще четыре парохода, один из них винтовой. Для сравнения, англичане в это же время заложили на своих верфях десять колесных и девять винтовых военных судов.

Но постепенно ситуация менялась, и в 1854 году для американского флота впервые было заказано строительство шести кораблей I ранга с вспомогательным винтовым двигателем. Причем это были фрегаты: в отличие от европейских стран, американцы предпочитали не линейные корабли, а именно их.

Надо заметить, что на закладку новых кораблей требовалось одобрение Конгресса, который давал его неохотно. Зато вопросы ремонта оставались полностью в ведении флота, поэтому в США в то время широко практиковалась переделка судов. Так произошло, например,

с 91-пушечным линейным кораблем «Франклин»: заложенный в 1815 году, к середине века он обветшал, под предлогом ремонта его полностью разобрали и, используя часть деталей, заложили новый корабль.

В 1853 году начальник бюро строительства и ремонта американского флота Джон Лентал разработал проект крупного винтового фрегата, в который и должен был превратиться «Франклин». Поэтому, когда через год Конгресс решил выделить средства на постройку пяти винтовых фрегат, эти чертежи были взяты за основу. Начальник бюро парового кораблестроения Бенджамин Ишервуд их переработал, причем первые два фрегата, «Колорадо» и «Роанок», были почти точной копией «Франклина», но следующие три, «Вабаш», «Мер- >>

ФАКТ ИСТОРИИ

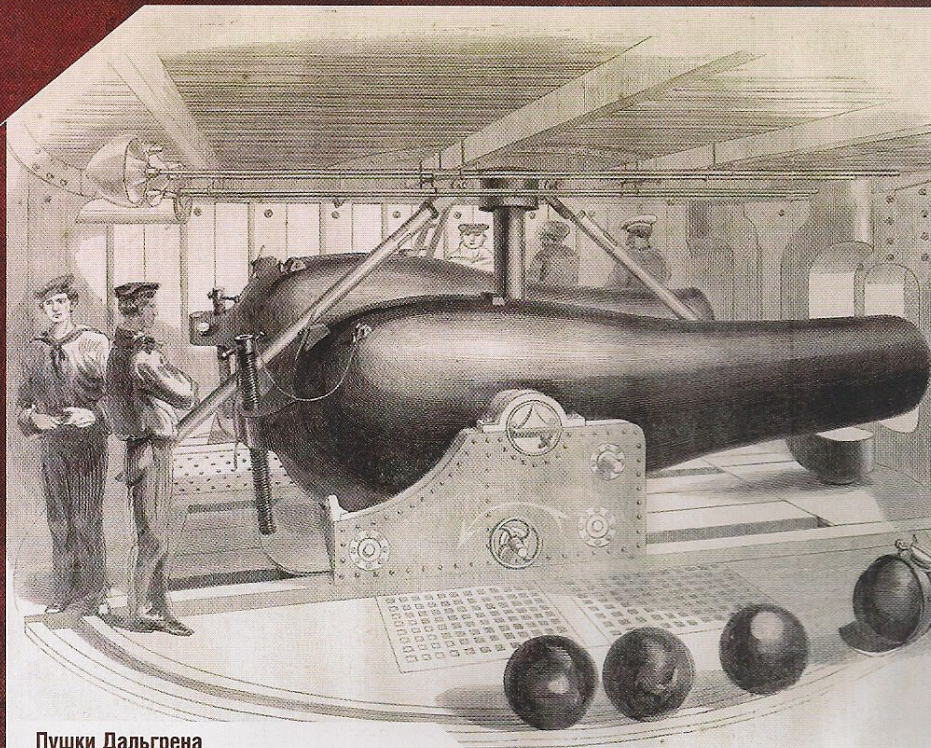


Американский фрегат ведет бой с линейным кораблем британского флота

ФРЕГАТЫ ПРОТИВ ЛИНКОРОВ

Основные задачи, стоявшие перед военным флотом США, заключались в защите торговых судов и борьбе с пиратами, а также «демонстрация флага» своим беспокойным соседям по континенту. И лучше всего для их решения подходили именно фрегаты. В состав военного флота входило всего семь парусных линейных кораблей: «Франклин», «Вашингтон», «Индепенденс», «Коламбус», «Огайо», «Норт Каролайн» и «Делавэр», но конструкция оказалась неудачной. В итоге «Франклин» и «Вашингтон» реально не служили и в 1840-х годах попросту сгнили на приколе, а «Индепенденс» и «Коламбус» бы-

ли перестроены во фрегаты. Но в создании и совершенствовании фрегат американцы опередили европейских кораблестроителей. К началу XIX века американские инженеры создали «суперфрегат», который в определенных условиях имел преимущество над линкором. Поскольку самые мощные орудия линкора располагались низко над водой, крупный фрегат в непогоду, благодаря своей высокой орудийной палубе, мог иметь вполне реальное преимущество. А высокая скорость позволяла уходить от нежелательных столкновений, выбирая выгодные для себя условия.



Пушки Дальгрена

римак» и «Миннесота» уже значительно отличались от прототипа.

Постройка каждого из этих кораблей обошлась в 725 тысяч долларов — огромные по тем временам деньги, и не удивительно, что Конгресс был не слишком сговорчив. Правда, кое-где удалось сэкономить, и даже без ущерба качеству: на верфях были заготовлены шпангоуты и балки для парусных фрегатов типа «Конгресс», их и было решено использовать. Тем более что, сделанные из знаменитого виргинского белого дуба, который выдерживает попадание пушечного ядра, они были к тому времени уже хорошо выдержаны и просушены.

Самые крупные на тот момент военные корабли США достигали до 80 метров в длину, для усиления конструкции в деревянные части вставляли железные диагональные подпорки. Кроме парового двигателя, эти суда несли и полное па-

русное оснащение. Его общая площадь составляла 4,5 тысячи квадратных метров. Поскольку в центре корпуса размещалась паровая машина с котлами, возникли проблемы с установкой грот-мачты. В результате ее поставили на металлическую скобу, проходившую над винтом.

На всех пяти кораблях было установлено по четыре водотрубных котла конструкции Мартина. Дым выводился в единственную трубу диаметром 2,5 метра, а когда корабль шел под парусами, ее можно было сложить по вертикали и опустить под палубу. Но двигательные установки различались довольно сильно.

Понятно, что это было нелегкой задачей — вписать громоздкую паровую машину в непригодный для этого узкий корпус фрегата. Так, на «Мерримак» была поставлена двухцилиндровая машина по перекрестной схеме: один

цилиндр с правого борта, другой с левого — это позволяло втиснуть двигатель в ограниченное пространство, не уменьшая длину штока машины. Правда, работа по такой схеме привела к быстрому износу двигателя, в итоге погубив корабль.

На «Вабаше» установили оригинальный двигатель с коромыслом, преобразовавшим горизонтальные движения штока в вертикальные движения шатуна. Цилиндры находились с одной стороны вала, конденсоры — с другой, а коромысло над ним.

На «Миннесоте», «Колорадо» и «Роанок» поставили так называемый складной двигатель, сконструированный в Британии. Сквозь цилиндр машины проходила жестко соединенная с поршнем труба, и шток крепился к поршню изнутри нее. Такая конструкция позволяла экономить место.

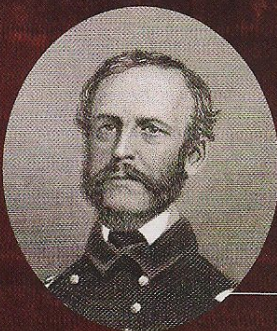
Чтобы винт не мешал судну, когда оно шло под парусами, его сделали подъемным. Лопасти в этом случае ставили вертикально, с помощью тросов снимали втулку с оси и поднимали винт в колодец, расположенный в свесе кормы над винтом.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Особого внимания заслуживает корабельная артиллерия. Американцы стали первой страной, которая решила полностью вооружить свои фрегаты бомбическими орудиями, выбрав для этого «бутылки» Дальгрена, стрелявшие как бомбами, так и ядрами. Новшеством было и то, что, кроме расположенных в бортовых батареях орудий, две 250-миллиметровые пушки были установлены на поворотных станках. При расчетной мощности батареи в 60 орудий первоначальное вооружение фрегатов было неполным и предполагало в дальнейшем возможность увеличить количество пушек и заменить 203-миллиметровые орудия на более крупные. К моменту спуска на воду бортовые батареи фрегатов состояли из 24 пушек калибром 229 миллиметров на орудийной палубе

ЛЮДИ ФЛОТА

ДЖОН ДАЛЬГРЕН

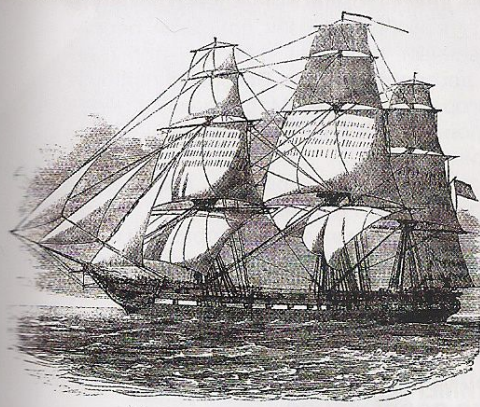


Джон Адольфус Бернард Дальгрена (1809-1870) — американский морской офицер, контр-адмирал, в историю военно-морской техники вошел как разработчик нескольких видов корабельных орудий. Сын шведского консула, в 17 лет он поступил на службу в военно-морской флот США. Из-за ухудшившегося зрения в 1838 году был вынужден оставить службу, но вскоре вернулся на флот, возглавив отдел вооружения, где занимался совершенствованием корабельных пушек, стремясь сделать их не только более эффективными, но и безопасными для канониров. Стенки у пушки

Дальгрена тоньше к дульному срезу, а к казенной части делаются толще и прочнее. На испытаниях, проходивших в 1851 году, из орудия сделали около двух тысяч выстрелов, и лишь на последнем оно треснуло. Безопасные и эффективные пушки Дальгрена широко использовались во время Гражданской войны, где рекомендовали себя лучшим образом. За характерную форму их называли «бутылки Дальгрена». В 1862 году президент Линкольн назначил Дальгрена командующим Вашингтонской верфью, и на этой должности он оставался до конца жизни.

Джон Дальгрена

ФАКТ ИСТОРИИ



Фрегат «Констительюшн»

ФРЕГАТ «КОНСТИТЬЮШН»

Легендарный фрегат «Констительюшн» был заложен на бостонской верфи в 1794 году, а 21 октября 1797 года сошел на воду. Один из самых дорогих американских кораблей — его создание обошлось в сумму, на которую по нынешнему курсу можно построить авианосец, — был хорошо вооружен. Тридцать четыре 24-фунтовых пушки располагались в закрытой батарее, двадцать 32-фунтовых карронад размещались на верхней палубе, и хотя они не отличались дальностью, в ближнем бою представляли собой серьезную силу. Под полными парусами «Констительюшн» мог развить скорость более 13 узлов. Обслуживала корабль команда в 450 человек. Первый бой фрегат принял 2 февраля 1800 го-

да, но наибольшую славу заслужил в войне с Англией 1812–1815 годов. В артиллерийской дуэли с английским фрегатом «Герьер» 19 августа 1812 года «Констительюшн» заслужил прозвище «Железнобокий старина». Большинство ядер, выпущенных из орудий «Герьера», отскакивало от дубовых бортов «американца» — победа, естественно, осталась за ним. Были в истории фрегата большие военные успехи, кругосветное плавание, всенародная слава и годы забвения. В 1900 году Конгресс принял решение сохранить «Констительюшн» в качестве музейного корабля. В 1970-е годы он вновь обрел облик 1812 года и в настоящее время является самым старым кораблем, находящимся на плаву.

и 14 орудий калибром 200 на верхней палубе — по 14 и 7 на борт соответственно.

Неудивительно, что во время визита «Мерримака» в 1856 году в Британию его огневая мощь повергла британских военных в шок. Американский фрегат по вооружению был мощнее практически любого из британских кораблей. По числу бомбических пушек «американец» превосходил британский 101-пушечный трехдечный линкор «Конкерор» вдвое, кроме того, их эффективность

была значительно выше, так как орудия имели больший калибр и, соответственно, несли больше пороха.

Конечно, большая толщина бортов линкоров давала им преимущество при попадании ядер, но вот фугасный снаряд, застряв в бортовой обшивке, наносил разрушений даже больше, чем пробив борт и попав внутрь корпуса. Так что, вздумай британцы устроить дуэль, у «Мерримака» были реальные шансы на победу.

Американские журналисты превозносили новые паровые фрегаты как не имеющие в мире аналогов и сравнивали их

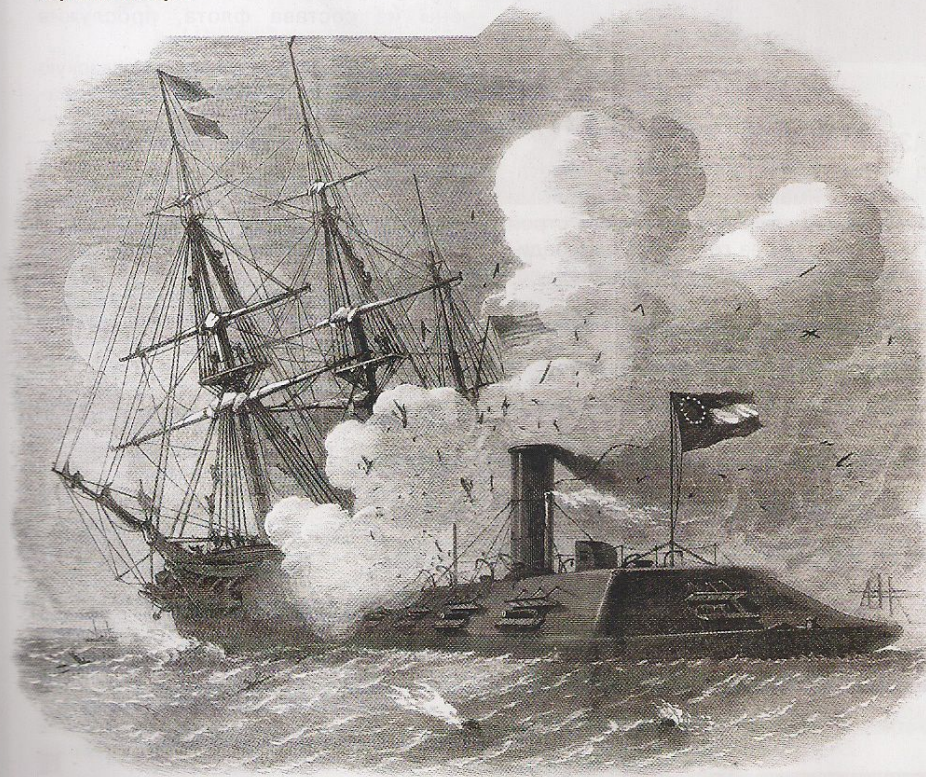
с легендарным парусным фрегатом «Констительюшн», предвещая им славу «Железнобокого старины». Но постепенно начали проявляться и недостатки новых кораблей. Пусть не настолько серьезные, чтобы полностью умалить их достоинства, тем не менее, весьма значительные.

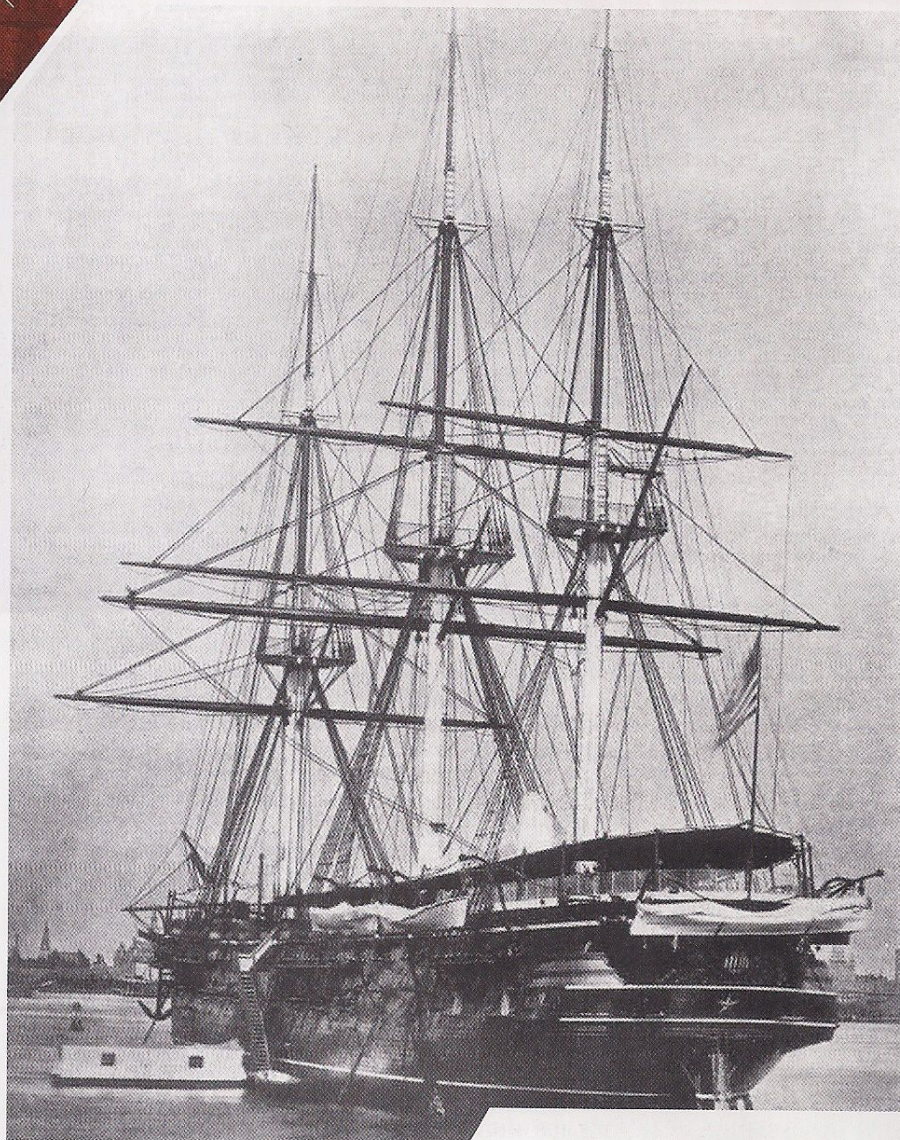
Основным недостатком была низкая по сравнению с парусными собратьями скорость. Так, «Мерримак» на ходовых испытаниях смог развить под парами максимально 8,8 узлов в безветренную погоду на спокойной воде, а средняя скорость составила всего 5,2 узла. Под парусами он показал 10,5 узлов, а одновременно под парусами и парами — 6,2 узла. Похожие результаты были и у остальных из этой пятёрки фрегатов. Хотя «Миннесота» и «Вабаш» оказались немного быстрее.

Результаты ходовых испытаний стали неприятным сюрпризом и поводом для критики со стороны противников паровых военных кораблей. Надо заметить, что американские паровые фрегаты уступали в скорости даже своим европейским собратьям. Самые быстрые из паровых линкоров могли развить скорость 12–14 узлов, не давая возможности фрегатам ни догнать их для атаки, ни сбежать, уклоняясь от боя с превосходящим по силе противником.

А причина была проста и стара как мир: чиновники из Адмиралтейства надавили на инженеров, настояв на вспомогательной роли пара, и в результате фрегаты были оснащены слишком слабыми для их размеров паровыми машинами. Тот же британский линкор «Конкерор» при меньшем водоизмещении располагал втрое более мощной, чем у «Мерримака», паровой машиной — в 3100 лошадиных сил. Еще одним недостатком оказалась значительная осадка фрегатов. «Мерримак», вооруженный сорока >>

Броненосный таран «Вирджиния» топил корабль северян





Фрегат «Вабаш»

орудиями, имел осадку 7,8 метра, что делало недоступным для него большинство американских гаваней.

И тем не менее, эта пятерка «суперфрегат» стала гордостью американского флота середины XIX века, их регулярно использовали в дипломатических миссиях, что называется, для демонстрации флага.

РАЗНЫЕ СУДЬБЫ

Из заложенных в 1854 году пяти фрегат «Мерримак» и «Вабаш» первыми сошли на воду в 1855 и вступили в строй в 1856 году. Через год к ним присоединились «Роанок», «Минессота» и «Колорадо». Все они успешно служили во время Гражданской войны (1861–1865), в основном для поддержания блокады

гаваней южан и огневой поддержки береговых операций.

Самая короткая жизнь оказалась у «Мерримака». Когда в 1861 году федеральные войска были вынуждены покинуть базу в Норфолке, они подожгли блокированный в гавани фрегат, чтобы он не достался южанам. Вскоре те подняли выгоревший остов «Мерримака» и перестроили его в броненосный таран «Вирджиния».

Остальные суперфрегаты постепенно сдавали свои позиции, уступая место быстроходным железным кораблям с нарезными пушками, но еще долго служили в качестве учебных судов. В 1912 году отправился на слом последний из них — «Вабаш».

ПРИМЕР ДЛЯ ПОДРАЖАНИЯ

После первого визита «Мерримака» в Британию адмиралы Королевского флота были вынуждены признать, что кораблестроители их бывшей колонии (а возможно, и будущего противника) оказались впереди в вопросе построения винтовых кораблей. Чтобы исправить ситуацию, на британских верфях в 1855–1857 годах заложили шесть винтовых фрегат, вошедших в историю как «большие фрегаты Уокера» — по имени адмирала Бэлдуина Уокера, отвечавшего в то время на флоте за строительные программы. Однако самые крупные из них, «Орландо» и «Мерсей» водоизмещением 5645 тонн, из-за слишком больших размеров и недостатков конструкции оказались непрочными и были исключены из состава флота, прослужив чуть больше десяти лет.

Русские адмиралы, проиграв Крымскую войну, поняли, что без паровых кораблей не приходится говорить о современном флоте. В противостоянии «пароходы — парусники» победили первые. И так же, как американцы, они сделали выбор в пользу фрегат. В 1856–1860 годах Россия построила и купила несколько паровых фрегат, включая созданный в Нью-Йорке на верфи Уэбба стометровый колоссальный фрегат «Герал-Адмирал».

РЕЗУЛЬТАТЫ ХОДОВЫХ ИСПЫТАНИЙ АМЕРИКАНСКИХ СУПЕРФРЕГАТОВ

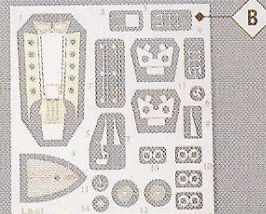
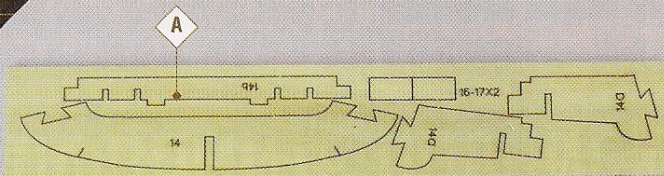
Скорость (узлы)	«Мерримак»	«Колорадо»	«Роанок»	«Вабаш»	«Миннесота»
	Подтип «Мерримак»			Подтип «Миннесота»	
Под парусами максимальная	10,5	10-11,4	10-11,4	12-12,5	12-12,5
Под парами максимальная	8,8	8,8	8,8	9,1	8,9
Под парами средняя	5,2	5,5	5,7	6,7	5,9
Под парами и парусами максимальная	7,6	7	7	8,5	8,7
Под парами и парусами средняя	6,2	6,3	6,4	7	6,9

СБОРКА КОРПУСА И ГЛАВНОЙ БАШНИ

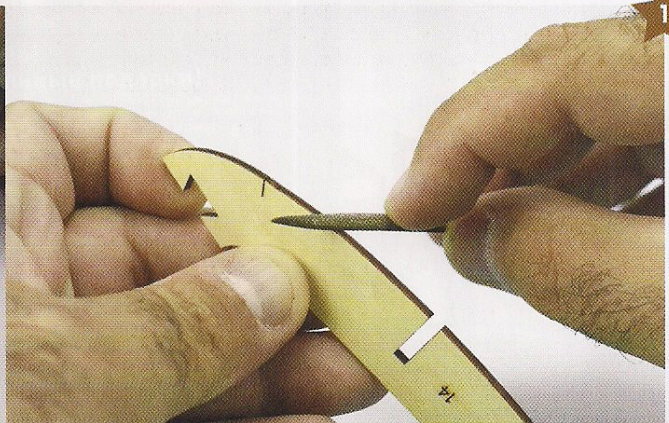
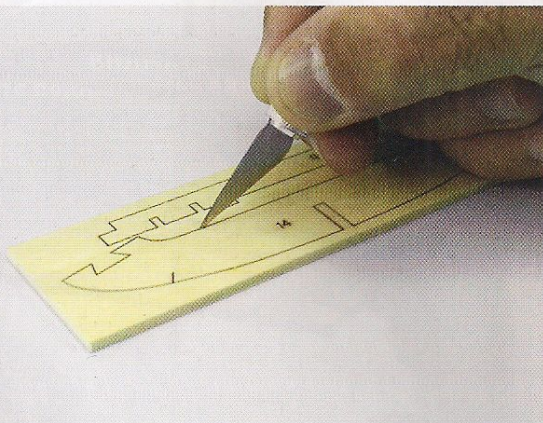
ДЕТАЛИ, ПРИЛАГАЕМЫЕ К ДАННОМУ ВЫПУСКУ

№ 05

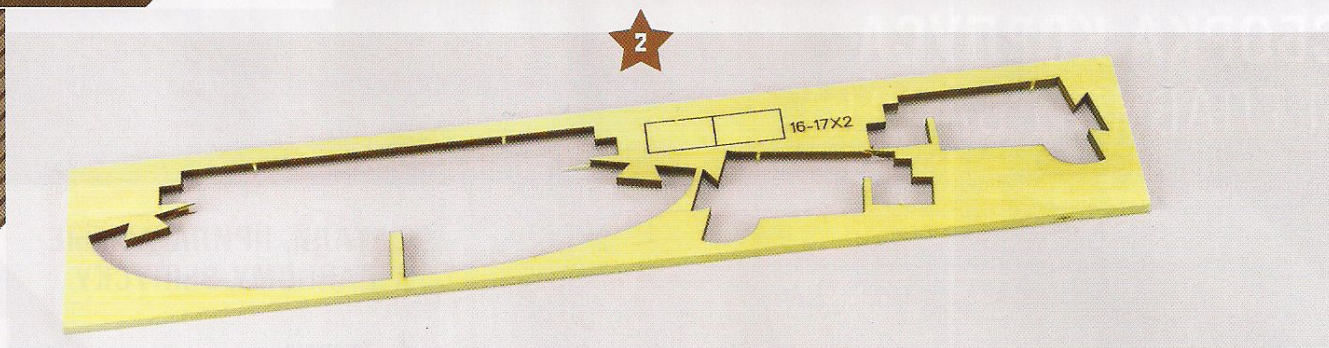
- А. Заготовка из 3-х миллиметровой фанеры с деталями для 8-го шпангоута каркаса корпуса модели.
- В. Детали моторного катера, изготовленные методом фототравления.



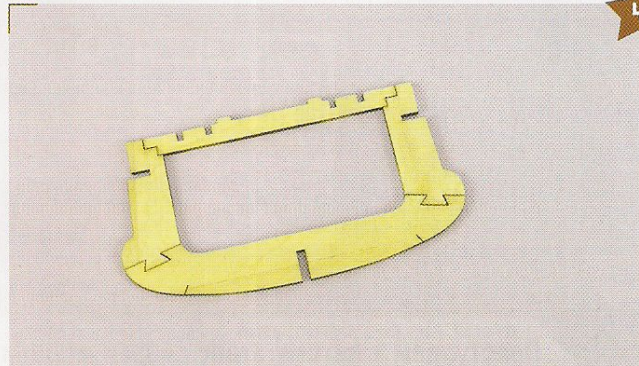
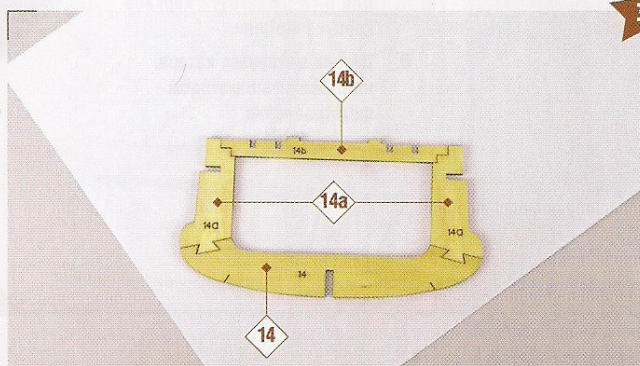
Приступаем к пятому этапу сборки модели линкора «Севастополь».



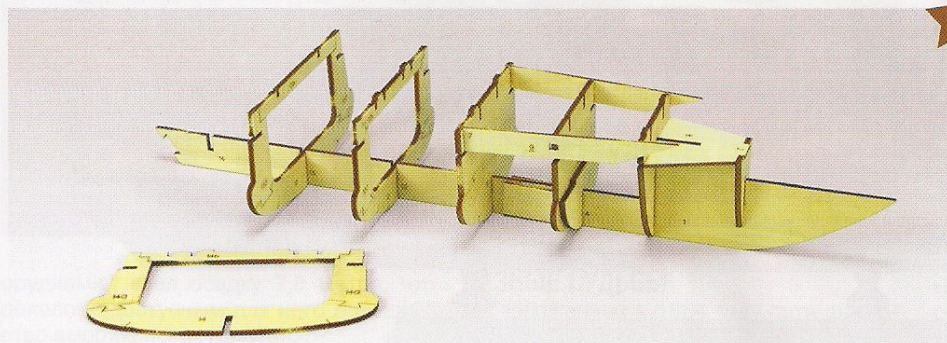
Возьмите заготовку из фанеры и аккуратно вырежьте из нее детали 14, 14а и 14б, а затем обработайте все неровности с помощью напильника или мелкозернистой наждачной бумаги для получения гладких краев.



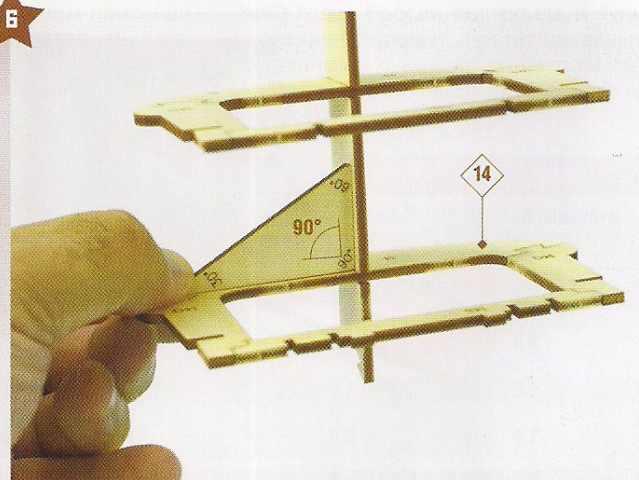
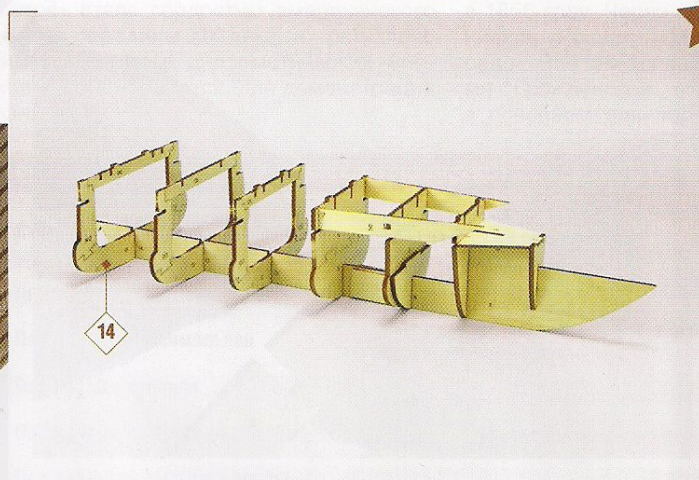
Сохраните лист с оставшимися на нем двумя деталями, которые понадобятся на следующих этапах сборки.



Используйте детали **14**, **14a** и **14b** для сборки **8-го шпангоута** каркаса корпуса модели. Склейте их быстросохнущим столярным клеем. Помните, что склеивать детали надо на ровной поверхности на бумаге, после высыхания уберите остатки бумаги с обратной стороны каркаса с помощью мелкозернистой наждачной бумаги.

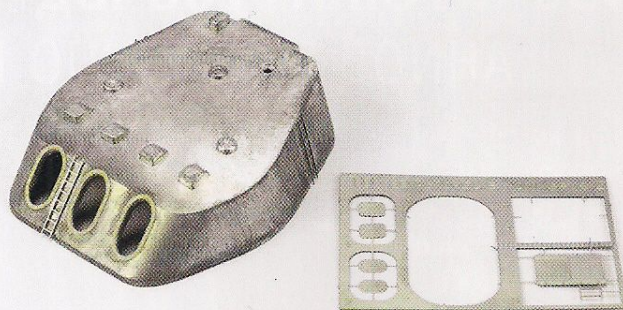


Возьмите каркас корпуса, над которым мы работаем, и готовый **шпангоут №8**.



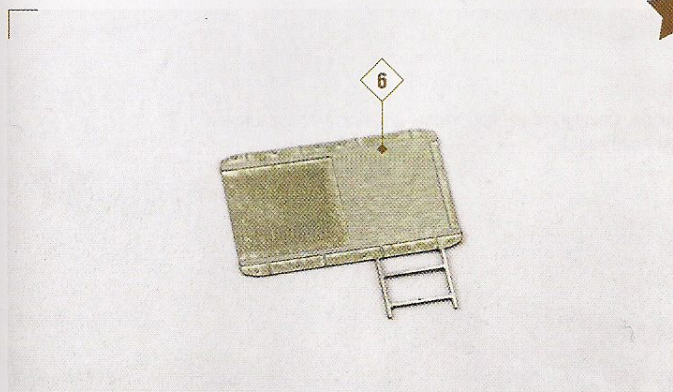
Установите и приклейте быстросохнущим столярным клеем **шпангоут №8** на килевую балку, как показано на рисунке. Удостоверьтесь с помощью угольника, что шпангоут установлен под углом 90° к киле. На этом мы закончим сегодня работу над каркасом корпуса модели.

ПАРХОСТЫ ВОЗВРАЩАЮТ БРЕДВЕРЬ

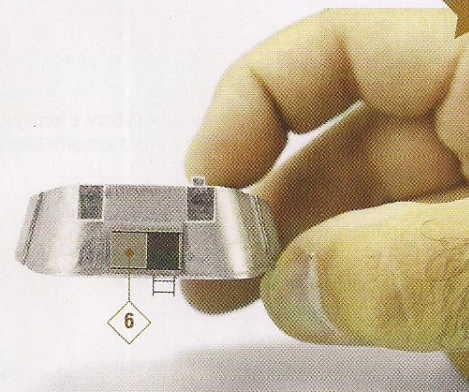


7

Возьмите корпус башни главного калибра, полученный с выпуском №2, и фототравленные бронедверь и два люка для замены лейнеров башни главного калибра, полученные с выпуском №3.



8



9

Вырежьте из листа с фототравленными частями откатную бронедверь башни главного калибра (деталь 6). Приклейте маленькими капельками универсального моментального клея эту часть на заднюю стенку башни главного калибра, как показано на рисунке. Проследите, чтобы трап аккуратно выступал под нижним краем задней стенки башни. После высыхания аккуратно счистите выступившие частицы клея модельным ножом или скальпелем.

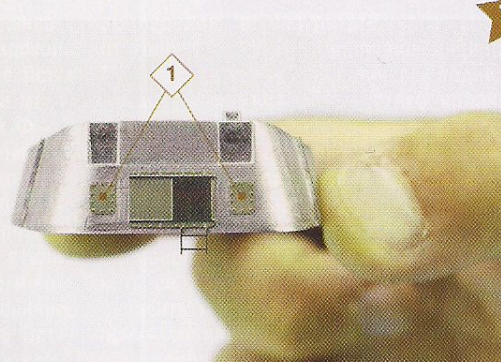
Во избежание повреждения трапа необходимо поставить корпус башни, установив ее на какой-нибудь предмет, как показано на рисунке.



10



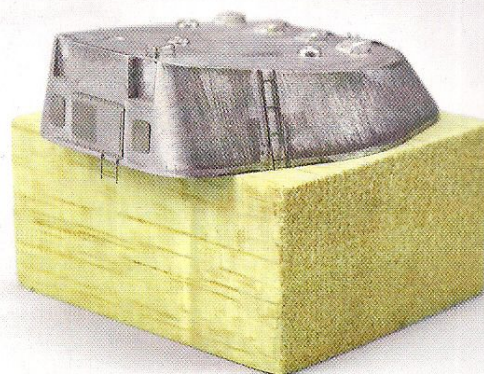
11



12

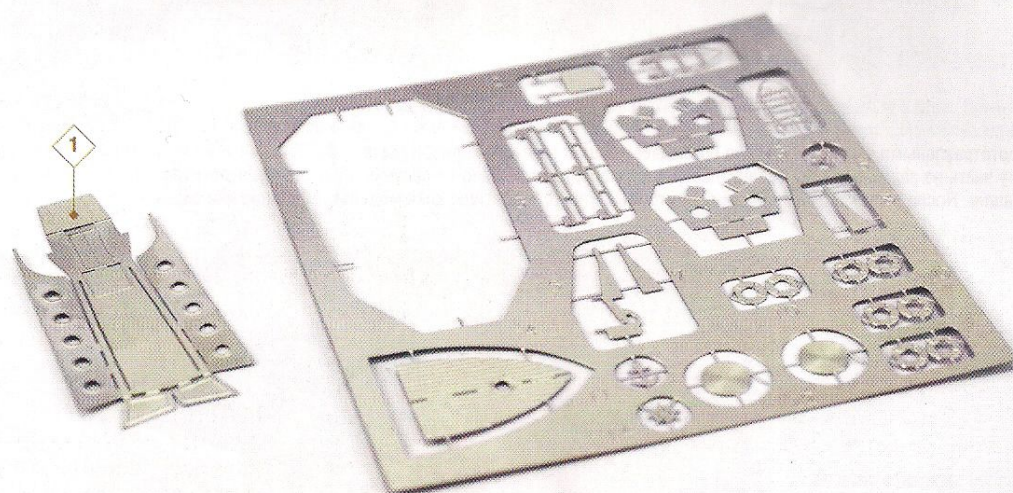
Вырежьте из листа с деталями оба люка для замены лейнеров стволов орудий башни главного калибра (две детали 1). Приклейте их маленькими капельками универсального моментального клея на обе стороны задней стенки башни главного калибра, как показано на рисунке.

13



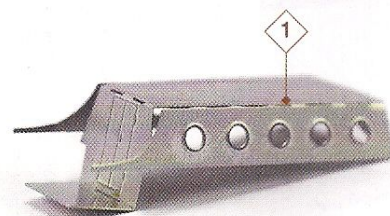
Сегодня мы закончили работу с корпусом башни главного калибра. Сохраните ее так, чтобы избежать повреждения мелких деталей. Для этого хранить башню лучше в перевернутом положении.

14



>> ВИДЕОИНСТРУКЦИЯ

15



Возьмите лист с частями для моторного катера, полученный в этом выпуске. Вырежьте из него заготовку для рубки (деталь 1) и с помощью плоскогубцев согните её, как показано на рисунках. Этапы сборки рубки моторного катера в деталях показаны в видеоинструкции.

ПАРОХОДЫ ВСТУПАЮТ В БОЙ. ПЕРВАЯ ОПИУМНАЯ ВОЙНА

(ЧАСТЬ II)

Годы правления королевы Виктории (1837-1901) стали временем расцвета Британской колониальной империи. Фактическим проводником колониальной политики была Британская Ост-Индская компания, действия которой в Китае привели в результате к ряду войн, вошедших в историю как опиумные.



Начиналось все вполне невинно. Основав в 1711 году торговое представительство в городе Гуанчжоу (в Европе известен как Кантон), Ост-Индская компания закупала чай, стоивший в метрополии немалые деньги, а также шелк, фарфор, экзотические предметы роскоши. Со своей стороны британские купцы не могли предложить ничего такого, что пользовалось бы в Китае спросом, и рас-

плачивались за товары серебром. Разумеется, это не устраивало Британию, но выход быстро нашелся — компания начала контрабандно поставлять в Китай опиум, выращиваемый на ее плантациях в Индии. Несмотря на запрет китайских властей на торговлю опиумом, а затем и введение смертной казни, объемы поставок неуклонно росли и к 1838 году достигли 1400 тонн в год.

Нападение китайских джонок на британский военный корабль

«НЕПОДУПНЫЙ ЛИНЬ»

Подобное положение дел не могло понравиться правительству Китая, и восточное государство первым дало повод для начала войны. Им послужила деятельность китайского чрезвычайного

ФАКТ ИСТОРИИ



Английский военный фрегат и корабли Британской Ост-Индской компании

ОСТ-ИНДСКАЯ КОМПАНИЯ

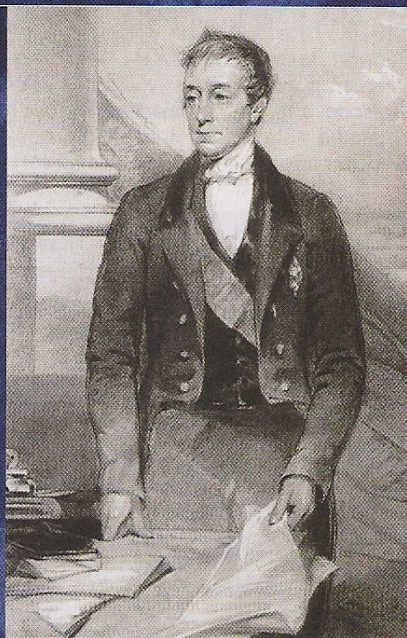
31 декабря 1600 года Елизавета I подписала указ о создании Английской Ост-Индской компании (с 1707 года — Британская Ост-Индская компания), которая получила массу привилегий для торговли с Индией. Фактически это было предоставление монополии. Первоначально в компанию входили 125 акционеров, во главе стояли губернатор и совет директоров. Очень быстро изначально коммерческая компания стала выполнять еще и правительственные, и военные функции, а ее интересы не ограничивались пределами Индии. Политика Ост-Индской компании в Индии привела к разрушению традиционных ремесел и упадку

земледелия, в результате чего умерли от голода около 40 миллионов индийцев. Местное население периодически поднимало восстания, которые жестоко подавлялись. Одно из самых значительных, Восстание сипаев, произошло в 1857 году. Впрочем, еще в конце XVIII века британское правительство было вынуждено вмешаться в деятельность компании и ограничить ее монополию, а в 1813 году ликвидировать ее торговые привилегии. Чтобы обезопасить торговые пути, Ост-Индская компания создала свой военный флот, ставший предшественником Королевского Индийского флота.

ЛЮДИ ФЛОТА

АДМИРАЛ ДЖОРДЖ ЭЛЛИОТ

Джордж Эллиот (1784 — 1863) в 1794 году поступил добровольцем на флот и завершил свою карьеру в звании адмирала. Первым кораблем, на котором он осваивал нелегкую науку военного моряка, был 98-пушечный линейный корабль II ранга «Святой Георгий» под командованием капитана Томаса Фоли. В течение нескольких лет Эллиот служил под его началом, переходя со своим капитаном на разные корабли: на 100-пушечном линкоре I класса «Британия» он в 1797 году участвовал в битве у мыса Сент-Винсент, в 1798-м в сражении при Абукире — на 74-пушечном «Голиафе». Произведенный в 1800 году в подпоручики, Эллиот поступил под командование Горацио Нельсона, который в 1803 году назначил его командиром на 18-пушечный шлюп «Мегера». Дальнейшая карьера Джорджа Эллиота развивалась вполне успешно, и в 1830 году он был назначен первым секретарем Адмиралтейства и Третьим лордом Адмиралтейства. Первым лордом Адмиралтейства в то время был его старший брат Гилберт. В 1837 году Джордж Эллиот был произведен в контр-адмиралы и отправился во главе эскадры в Китай. После возвращения он в 1848-1851 годах занимал должность оперативного командующего Королевским флотом. Вышел в отставку в 1853 году в звании полного адмирала.



Джордж Эллиот



уполномоченного Линь Цзэсюя, который потребовал от англичан в Гуанчжоу сдать весь опиум, а когда те отказались, блокировал территории их факторий и отозвал весь китайский персонал. По приказу «неподкупного Линя» было уничтожено более 19 тысяч ящиков и двух тысяч тюков опиума. Он разрешил торговать в Гуанчжоу только тем иностранным негодьям, которые давали подписку об отказе провозить опиум.

Но деловые люди всегда пытаются найти лазейки, и англичане переместились в нейтральный тогда Макао, продолжая демонстративно игнорировать противоопиумные законы Китая. Это вынудило Линя в августе того же года блокировать западных партнеров в этом порту — собственноручно, так и началась Первая опиумная война.

Не желая нести материальные потери, суперинтендант британской торговли сэр Чарльз Эллиот на свой страх и риск в сентябре-ноябре 1839 года спровоцировал нападения на китайские военные суда. Впрочем, эта акция не помогла, англичане были вынуждены дать подписку о нераспространении наркотика и прекратить столкновения в устье реки Чжуцзян. Китайский император, в свою очередь, объявил в декабре 1839 года Китай закрытым для всех коммерсантов из Англии и Индии. В ответ британское правительство в апреле 1840 года объявило Китаю войну, и из Индии в Китай отправились 40 кораблей с четырьмя тысячами солдат на борту.

НАЧАЛО ВОЙНЫ

В целом к началу войны сухопутные силы Британии составляли вместе с армиями Бенгальского и Мадрасского президентства более 5 тысяч человек и имели более 20 пушек. В июне 1840 года эскадра под командованием адмирала Джорджа Эллиота с экспедиционным корпусом на борту блокировала устье реки Чжуцзян. Вскоре английские войска захватили архипелаг Чжоушань, после чего в Пекине поняли всю серьезность намерений британцев и приняли меры по обороне побережья.

С июля 1840 года до получения приказа из Лондона и подготовки флота основной тактикой англичан был маневр флотом вдоль побережья Восточно-Китайского моря вверх от дельты Янцзы до Великого императорского канала — важнейшей транспортной артерии страны. Рейд сопровождался обстрелом линейными кораблями с последующим десантом и быстрым уничтожением инфраструктуры. Китайцы были вынуждены принять навязанную им англичанами тактику обороны своих крепостей.

Британцы очень быстро подошли к столице. Оставив большинство судов и гарнизон в архипелаге Чжоушань, наиболее боеспособная часть английской эскадры отплыла на север в Желтое море. В августе, заблокировав Бохайский залив, британские корабли вошли в устье реки Байхэ, бросили якорь у форта Дагу и перекрыли доступ к городу Тяньцзиню, что вызвало панику при императорском дворе.



**Британские войска захватывают мост
через Великий канал**

Испуганный император пошел на переговоры с Джорджем Эллиотом. Тот выдвинул требования о возмещении стоимости уничтоженного опиума и о погашении долгов совместной британско-китайской корпорации «Гунхан». Также он заставил императора извиниться перед своим двоюродным братом Чарльзом.

Ведущий переговоры от лица императора Цишань пообещал адмиралу выполнить все его требования при условии, что переговоры будут переведены в Гуандун. Эллиот поверил и отвел эскадру на юг.

По приказу императора торговля с англичанами возобновилась, а борьба с опиумом была прекращена. Сделанный «козлом отпущения» Линь Цзэсюй был снят со всех своих постов, а его место занял Цишань. В декабре 1840 года он принял все требования британского министра иностранных дел лорда Палмерстона, кроме одного — передачи Англии острова Сянган (Гонконг). Тем не менее император не спешил выполнять данные обещания, он запретил не только отдавать остров и оплачивать уничтоженный опиум, но и двинул на Гуандун крупные военные силы.

В ответ англичане в январе 1841 года взяли штурмом укрепление Чуаньби, прикрывавшее путь к Гуанчжоу по Жемчужной реке — Чжуцзян, и повели наступление на форт Хумэнь. Испуганный Цишань начал переговоры с Чарльзом Эллиотом и не только удовлетворил все требования по части денег за опиум, но и отдал Гонконг. Император пришел в бешенство и велел арестовать Цишаня, а его конвенция, соответственно, потеряла силу. Война возобновилась. Британские войска взяли штурмом форт Хумэнь. Положение дел не спасло и наступ-

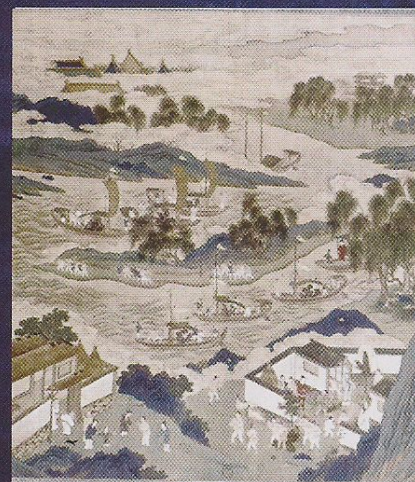
пление племянника императора Ишаня, назначенного командующим гуандунскими войсками, начавшееся через три месяца и закончившееся полным поражением его флота.

22 февраля 1841 года английская эскадра направилась к устью Чжуцзян. В условиях войны среди островов и речных протоков пароходы, двигавшиеся в авангарде, показали себя с лучшей стороны благодаря хорошей маневренности. Китайцы активно строили на их пути заграждения, вбивая в дно сваи и затопливая джонки с камнями. Пароход «Немесис» и четыре больших десантных шлюпки с пушками,

ТОЧКА НА КАРТЕ

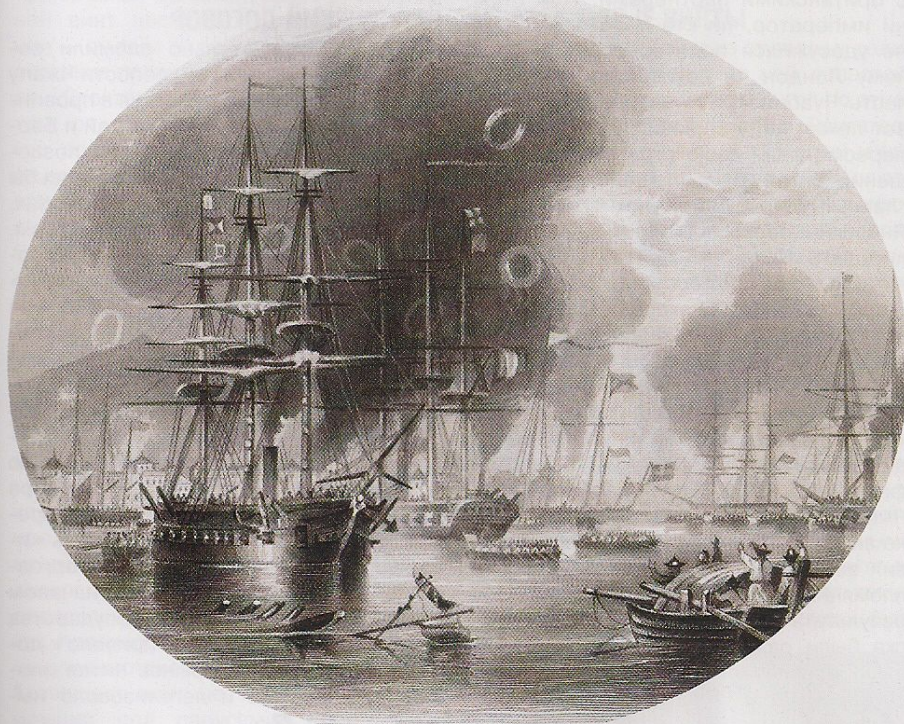
ВЕЛИКИЙ КИТАЙСКИЙ КАНАЛ

Одна из важнейших водных артерий Китая, соединяющая Шанхай и Тяньцзинь, является одним из древнейших в мире гидротехнических сооружений, действующих и по сей день. Его строительство началось в VI веке до нашей эры и закончилось в XIII веке нашей эры. Канал соединяет реки Янцзы и Хуанхэ, включая в себя несколько озер и русла рек Байхэ, Вэйхэ, Сышуй. Его протяженность составляет 1782 километра, но с ответвлениями в Пекин, Ханчжоу и Нантун достигает 2470. Ширина канала на разных участках варьирует от 40 до 350 метров. На канале построен 21 шлюз. Американский астронавт Уильям Поуг, глядя на Китай с орбиты, принял Великий канал за Великую китайскую стену. В 2014 году Великий канал Китая был включен в реестр объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО.



**Великий китайский канал.
Старинный рисунок**

Бомбардировка Гуанчжоу британскими кораблями





Переговоры между представителями британских и китайских властей на борту британского военного корабля

войдя в устье реки, попали в ловушку, угодив под огонь хорошо замаскированной китайской батареи. Огнем с парохода и десантом батарея была уничтожена, англичане потерь не понесли — стреляли китайские пушки плохо.

26 февраля англичанам удалось войти в устье и под прикрытием батареи, размещенной ими на одном из островов, начать штурм китайских укреплений. В ходе этой операции китайская сторона потеряла более 500 человек убитыми и тысячу пленными, в бою погиб командовавший войсками адмирал Гуань Тяньпэй. Британцы двинулись вверх по реке к Гуанчжоу.

Перейдя в наступление, британцы захватили укрепления к северу от города и вынудили китайскую армию, возглавляемую Ишанем, укрыться за его стенами. В крепости не хватало воды и продовольствия, вдобавок ее обстреливала британская артиллерия. Будучи молодым полководцем, Ишань пал духом и запросил перемирия. Воспользовавшись этим, англичане подписали соглашение о выкупе Гуанчжоу за долги. Соглашение предусматривало возврат китайцами укреплений, отвод их войск от города и выплату англичанам контрибуций. После этого армии были разведены по зимним квартирам. В Пекине

решили, что война окончена, начали вывод войск из приморских районов, возобновили торговые отношения с британскими партнерами. При этом ни император, ни кто-либо при дворе не удосужился поинтересоваться, почему Лондон не ратифицировал свою часть Чуабийской конвенции. Хотя ответ лежал на поверхности — партнеры пересмотрели свою стратегию в отношении Китая. Было решено перенести главный удар в район нижнего течения Янцзы и, перекрыв Великий канал, изолировать Пекин от центральных провинций, то есть от основной житницы. В августе 1841 года экспедиционные силы Британии под командованием генерала Поттинжера прибыли к побережью Фуцзяни, взяв штурмом укрепления острова Гуланю у города Сямэня, и захватили сам город. После этого, высадившись в провинции Чжесян, в октябре фактически без боя заняли города Чженьхай и Нинбо, где расположились на зимних квартирах. Император направил войска под командованием своего племянника Ицзина, но это не принесло результата — в марте 1842 года его войска были разбиты. Ситуация осложнилась появлением в китайских водах эскадр США и Франции, а также обострением ситуации внутри двора. Пот-

тинжер, в отличие от Эллиота, не стремился вести переговоры, а жестко диктовал волю Лондона.

НАНКИНСКИЙ ДОГОВОР

Англичане окончательно сломили сопротивление гарнизона крепости Чжапу и перенесли боевые действия в провинцию Цзянсу, взяв города Шанхай и Баошань без единого выстрела. Это позволило им, отметая настойчивые просьбы китайских сановников о переговорах, подойти к Нанкину, угрожая штурмом. 29 августа 1842 года Поттинжер продиктовал запуганному китайским чиновникам условия мира — описываемое событие произошло на борту британского военного корабля «Корнуэллс» и вошло в историю под названием Нанкинский договор. Он закрепил победу Великобритании над империей Цин, заставив ее выплатить контрибуцию в размере 15 миллионов лян серебра (21 миллион долларов), а также передать британцам Гонконг и открыть китайские порты для британской торговли. Для Китая эта война стала началом длительного ослабления государства и гражданской смуты, что привело к доступу на внутренний рынок Китая иностранных держав и легализовало импорт опиума. **С**

ГРЕБНОЙ ВИНТ

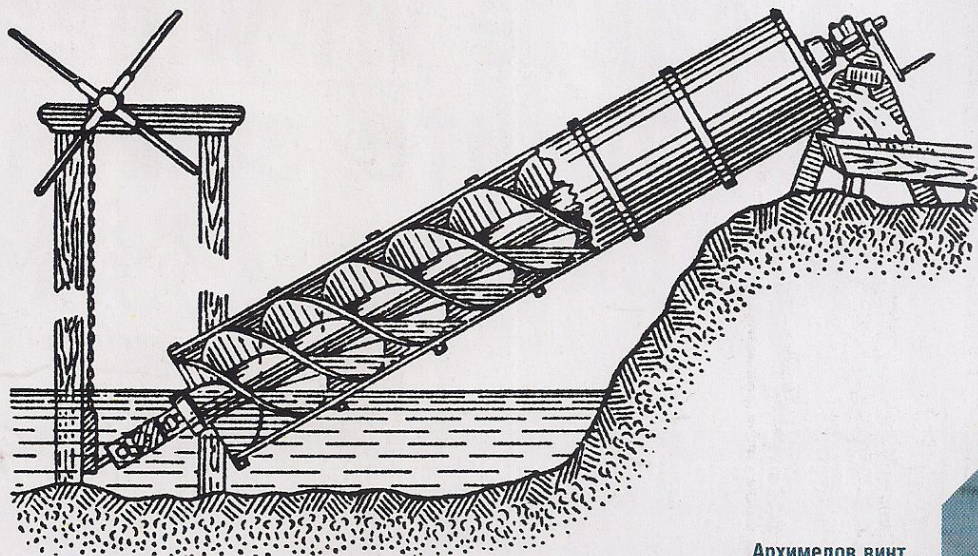
К XX веку гребные колёса, за редкими исключениями, вытеснил технически более прогрессивный гребной винт. Он компактнее, у него выше коэффициент полезного действия (КПД). Кроме того, при установке винта на военных кораблях ничто не мешало размещению пушек вдоль всего борта.

Считается, что еще Архимед изобрел водоподъемный винт, который мог совершать и обратную работу — отталкивать винт от воды. В качестве двигателя винт пытались применить еще в XVIII веке. Так, в 1752 году Даниил Бернулли, член Петербургской Академии наук, создал проект судна с винтом в виде двухзаходного отрезка архимедовой спирали, установленным в трубе за кормой.

В 1836 году английский изобретатель Френсис Смит еще укоротил архимедову спираль, оставив только один виток, а затем придал ему привычную для нас форму с лопастями. Существует версия, что произошло это случайно — от удара о камень отломилась часть винта, установленного Смитом на паровом катере, и его скорость сразу возросла. Построенный в 1838 году по проекту Смита винтовой пароход «Архимед» с двумя паровыми машинами мощностью по 45 лошадиных сил и одним винтом диаметром два метра развивал скорость до 9,8 узлов.

В то же самое время шведский изобретатель Джон Эрикссон разработал гребной винт несколько другой конструкции — он взял за основу гребное колесо, поставив лопасти под углом. На пароходе «Стоктон», оснащенном таким винтом, он совершил переход в Америку, где решил остаться. Там в 1843 году по его проекту построили первый винтовой фрегат «Принстон», который развивал скорость до 14 узлов.

Если гребное колесо не спешило завоевывать позиции на военном флоте, то гребной винт быстро заслужил симпатии военных моряков, и в середине XIX века парусные суда начали активно переделывать в винтовые — правда, пока на них сохранялась и парусная оснастка. Модернизация была достаточно простой: корпус корабля разрезали примерно посередине и делали деревянную вставку, в которой размещали машинное отделение. Мощность паровой машины обычно составляла 400–800 лошадиных сил. Надо сказать, что установка парового двигателя, располагавшегося, как правило, ниже ватерлинии, делала ненужным прием балласта. Чтобы неработающий винт не тормозил корабль, идущий под парусами, большинство



Архимедов винт

проектов предусматривало сооружение специального колодца в корме, а трубу зачастую делали телескопической. Вооружение корабля при подобной переделке оставалось на своих местах.

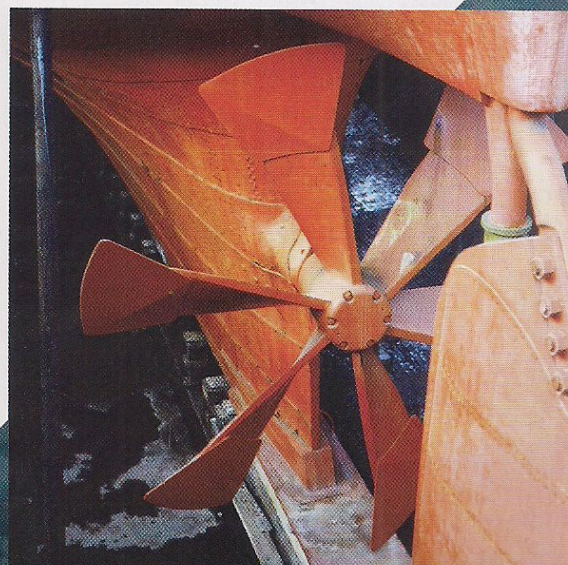
СОВРЕМЕННЫЕ ВИНТЫ

Гребной винт состоит из ступицы и радиально установленных на ней лопастей, повернутых на одинаковый угол по отношению к плоскости вращения. Двигатель вращает гребной вал, на который и насаживается винт. При его вращении лопасти захватывают воду и отбрасывают ее назад, сила реакции этой воды передает импульс лопастям винта, тем самым, в свою очередь, гребному валу и затем корпусу судна.

Современные гребные винты делятся на цельные, так называемые винты фиксированного шага, и винты регулируемого шага, в которых лопасти поворачиваются в ступице, меняя его шаг. Таким образом можно изменить скорость движения судна, не меняя число оборотов гребного вала. Суда с винтом регулируемого шага обладают лучшими маневренными качествами по сравнению с винтами фиксированного шага, поэтому такие винты чаще ставят на речных судах, бук-

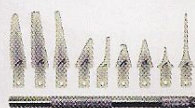
сирах, траулерах. Большинство крупных морских судов, редко меняющих режим движения, обычно оснащают винтами фиксированного шага. Также их применяют в случае, когда требуется повышенная прочность винта, например на ледоколах.

Для изготовления винтов кроме латуни, бронзы, стали используют сплав под названием «куниаль», состоящий из меди с добавлением никеля и алюминия. Не уступая по прочности стали, он гораздо устойчивее к коррозии.



Винт и руль британского корабля, спущенного на воду в 1845 году

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



НАБОР МИНИ-ПИЛ
И АППЛИКАТОРОВ



МИНИ-ЗАЖИМЫ
ПРИ ОПЛАТЕ
БАНКОВОЙ КАРТОЙ



ЛУПА ДЛЯ МОДЕЛИЗМА
С КОМПЛЕКТОМ
СЪЕМНЫХ ЛИНЗ



ДЕМОНСТРАЦИОННАЯ
ПОДСТАВКА

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

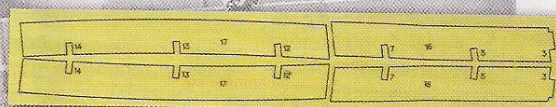
**В ВЫПУСКЕ № 6
ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ:**



- ★ ПЕРВЫЕ БРОНЕНОСЦЫ
- ★ ПАРОХОДЫ ВСТУПАЮТ В БОЙ
(ЧАСТЬ III)
- ★ ПУШКА-КАРРОНАДА
- ★ ИНСТРУКЦИЯ ПО СБОРКЕ

НОВЫЕ ДЕТАЛИ ВАШЕЙ МОДЕЛИ:

- А. Заготовка из 2-х миллиметровой фанеры
с продольными рёбрами жёсткости для сборки каркаса
корпуса модели
- В. Башенный дальномер зенитной артиллерии для башни
главного калибра №1
- С. Башенный дальномер орудий главного калибра
для башни №1



А

В

С

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

16+

