

Выпуск **34**

www.papermodeling.net

БУМАЖНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

СЕРИЯ: ВОЕННЫЙ ФЛОТ



БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕР I РАНГА

Баян

Россия,
1903 г.



масштаб **1:200**

степень сложности

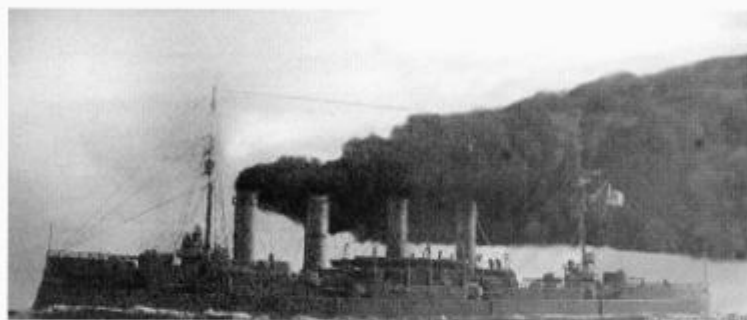
1

2

3



ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА



Среди кораблей — участников русско-японской войны — «Баян» по праву считается лучшим представителем класса броненосных крейсеров отечественного флота.

Работы на верфи Ла-Сен близ Тулона начались в конце 1898 года. 21 декабря 1898 года император Николай II присвоил строящемуся крейсеру имя «Баян».

Официальная закладка состоялась 26 июня 1899 года, одновременно с эскадренным броненосцем «Цесаревич». К этому времени на сталеле уже было собрано днище крейсера, установлены шпангоуты выше броневой палубы.

Спуск на воду состоялся 30 мая 1900 года.

30 марта 1902 года комиссия под председательством капитана 1 ранга Григоровича начала приемку крейсера.

3 апреля командование крейсером принял капитан 1-го ранга Роберт Николаевич Вирен.

24 апреля на «Баян» прибыли 370 человек команды и

четыре офицера. Французские власти отнеслись с большим вниманием к организации переезда экипажа от Донкерка до Тулона, выделив отдельный поезд со специальными сопровождающими. По всему маршруту жители приветствовали русских моряков, на станциях устраивались манифестации. В Лионе на платформе был построен почетный караул с оркестром.

8 мая «Баян» вышел в море на заводскую пробу, но вынужден был вернуться из-за выхода из строя рулевого привода. Приемные ходовые испытания затянулись до конца года из-за доводки котлов.

16 декабря 1902 года был подписан заключительный приемный акт, в котором указывалось, что «крейсер выполнил все условия приемных испытаний и никоим штрафам не подлежит».

1 января 1903 года стоявший на Тулонском рейде «Баян» поднял Андреевский военный флаг, гоис. вымпел и вступил в кампанию. 23 февраля командир крейсера получил телеграмму с приказанием немедленно следовать в Бриндизи за великим князем Борисом Владимировичем и греческим принцем Андреем Георгиевичем и доставить их в Пирей. Великий князь расположился на борту крейсера в адмиральских помещениях, днем посещал Афины. В марте именитый пассажир прибыл на «Баяне» в Неаполь. Затем вместе с эскадренным броненосцем «Император Николай I» и канонерской лодкой «Храбрый» «Баян» совершил переход в Алжир и принял участие в торжествах в честь президента Франции.

6 июня крейсер прибыл в Кронштадт.

19 июля капитан 1 ранга Вирен получил секретное приказание начальника ГМШ контр-адмирала З.П.Рожественского «экстренно» после императорского смотра отправиться на Средиземное море и оттуда в составе отряда контр-адмирала А.А.Вирениуса вместе с эскадренными броненосцами «Цесаревич», «Ослябя», «Император Николай I» следовать в Порт-Артур для усиления эскадры флота Тихого океана.

25 июля 1903 года «Ослябя» и «Баян» вышли из Кронштадта, но далее пути их разошлись. «Баяну» было предписано зайти во Францию, а «Ослябе» в Англию. В Шербуре Вирен получил телеграмму Рожественского с приказанием идти дальше, не ожидая броненосца.

В греческом порту Порос «Баян» встретился с броненосцем «Цесаревич», и 25 сентября они вместе направились в Порт-Саид.

19 ноября 1903 года корабли прибыли в Порт-Артур.

В ночь с 26 на 27 января 1904 года эскадра была атакована японскими миноносцами.

Утром 27 января «Баян» принял свой первый бой, сближаясь с противником до 19 кбт.

За время боя с японскими броненосцами и броненосными крейсерами «Баян» получил десять попаданий снарядов (калибром от 152 мм и выше) и 350 осколков. Пробоины площадью от 1,3 до 1,5 м² не сказались на его боеспособности.

14 июля при возвращении на внутренний рейд «Баян» подорвался на mine. Взрыв произошел с правого борта. Ремонтные работы заняли около двух месяцев (с 23 июля по 15 сентября) и проводились сначала в сухом доке, а затем на плаву.

С 19 сентября японцы начали обстрел внутреннего рейда, порта и города из мощных гаубиц. 27 сентября в «Баян», стоявший под Золотой горой в Восточном бассейне, попало четыре 280-мм снаряда. Один из них пробил верхнюю палубу напротив входа в левую машину на 17-м кормовом шпангоуте, причинив значительные повреждения. 11 октября один из двух попавших в крейсер бронебойных 120-мм снарядов пробил верхнюю и батарейную палубы и разорвался в жилой палубе.

Только с 27 сентября по 18 октября в крейсер попало шесть 280-мм снарядов и десять среднего калибра. Несмотря на сложные условия, повреждения исправлялись, корабль поддерживался в боеспособном состоянии и мог выйти в море.

22 ноября японцы захватили важнейшую позицию обороны — гору Высокую и уже корректировали с нее свою стрельбу. Началось уничтожение наших кораблей в Западном бассейне. В этот день затонул броненосец «Полтава», 23-го — «Ретвизан», 24-го — «Пересвет», «Победа», крейсер «Паллада».

25 ноября японцы перенесли огонь в Восточный бассейн по стоящему у стенки под Золотой горой «Баяну». Пришлось срочно выгружать боезапас и продовольствие. Утром 25-го к началу бомбардировки на корабле остались лишь несколько необходимых специалистов, вся команда была сведена на берег в безопасные места. Расстрел крейсера начался утром и продолжался до 17 часов. За это время в него было выпущено около 320 280-мм и 152-мм снарядов. В «Баян» попало около десяти. В жилой палубе, в опасной близости от погребов, вспыхнуло несколько пожаров. Пришлось затопить оба 203-мм и все носовые погреба, крейсер получил дифферент и сел носом на грунт. Подводных пробоин не было, но из-за увеличения осадки вода стала поступать через пробоины в надводном борту. Много снарядов взорвалось о бобы, прикрывавшие борта крейсера. С наступлением темноты снова выгружали 152-мм снаряды и заряды, и к утру все пригодные для стрельбы боеприпасы были отправлены на берег.

26 ноября японцы продолжили расстрел «Баяна». С началом бомбардировки пришлось остановить все вспомогательные механизмы, команда сошла на берег. До 11 часов в крейсер попало около десятка 280-мм снарядов, он накренился на левый борт до 15° и сел на грунт. Все помещения жилой палубы оказались затоплены.

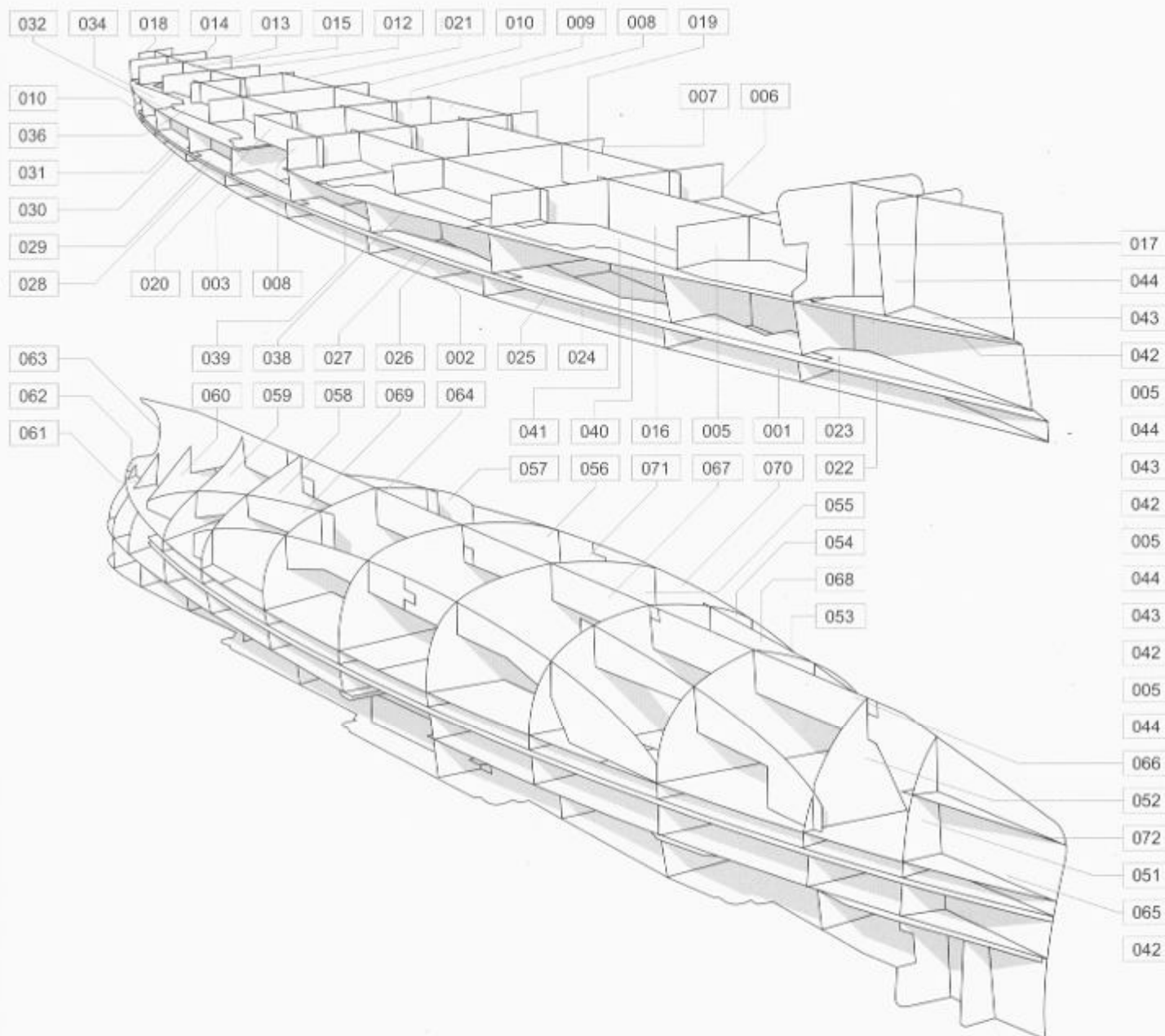
После занятия Порт-Артура японцы подняли «Баян». В 1906—1908 годах крейсер прошел восстановительный ремонт в Майдазуру и с новыми котлами Миябара и орудиями Виккерса (2 203-мм, 8 152-мм, 16 76-мм) под названием «Асо» вошел в состав японского флота.

В 1913 г. демонтировали 8-дюймовые башни, а на их месте установили по одному палубному 6-дюймовому орудию со щитом, причём кормовое орудие подняли на специально возведённую для этого надстройку. Представляя собой, видимо еще значительную боевую ценность, корабль не был продан России в 1916 г., как произошло с бывшими крейсерами «Варяг» и броненосцами «Полтава» и «Пересвет».

В 1920 г. прежний «Баян» был перестроен в Иокосуке в минный заградитель, способный нести до 420 мин. Исключён из списков флота 1 апреля 1930 г. и переименован в «Хай Кан №4» («исключённое судно №4»). Потоплен 8 апреля 1932 г. во время практических стрельб орудийным огнём тяжёлого крейсера «Миоко».

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:

Длина между перпендикулярами:	135 м
Ширина наибольшая при миделе:	17,40 м
Среднее углубление:	6,70 м
Водоизмещение:	7800 т
Артиллерия:	2 - 203 мм, 8 - 152-мм, 20 - 75-мм, 8 - 47-мм, 2 - 37-мм
Бронирование:	
пояс по ВЛ:	200-100 мм,
верхний пояс и каземат:	80 мм,
палуба - 50 мм, барбетты:	170 мм,
башни:	150/30 мм,
рубка:	160 мм
Мощность механизмов:	16 500 л.с.
Скорость:	20,9 уз.



Каталог картонных моделей, книг и чертежей с доставкой по почте по России и СНГ.

Всегда широкий выбор и низкие цены!

NAVARIN.RU

Почти 700 наименований каждый день!

Ищете модели-копии из картона, судомодельные чертежи и военно-морскую литературу? Требуется доставка по почте по России, СНГ или дальнему зарубежью? Необходим высокий уровень сервиса и самые низкие цены?

Загляните к нам! Мы предлагаем:

- **Самый большой выбор картонных моделей в России:**

Модели кораблей (более 120 наименований). От "Авроры" до линкора "Бисмарк", от парусного фрегата до авианосца, от русско-японской войны до современных. А также подводные лодки, ларусники, гражданские суда. И все это в самых популярных масштабах 1:200, 1:100.

Модели авиации (более 250 наименований). От первого самолета братьев Райт до Су-34, от спортивных самолетов до "летающей крепости", от старинного "Альбатроса" до современного ударного вертолета. Все это в масштабе 1:33.

Модели бронетанковой и гражданской техники (более 180 наименований). От Т-34 до "Пантеры", от танка Первой мировой войны до современного БТР-80, а также модели паровозов, бронепоездов, легковые и грузовые автомобили в масштабе 1:25.

У нас вы найдете модели от самых известных польских и российских фирм: Maly Modelarz, Modelik, GPM, Gomix (Fly Model), A.Halinski, Orlik, Quest, Answer, Shipyard, Orpel и другие. А также дополнительные принадлежности и аксессуары, включая фототравление и лазерную резку.

Также мы предлагаем:

- **Полный ассортимент литературы военно-морской тематики** от петербургских издательств Арбузова и "Леко". Свыше 50 монографий по истории Российского флота и не только!
 - **Полный ассортимент судомодельных чертежей** от единственного в России издательства Гармашева, которое занимается этой тематикой.

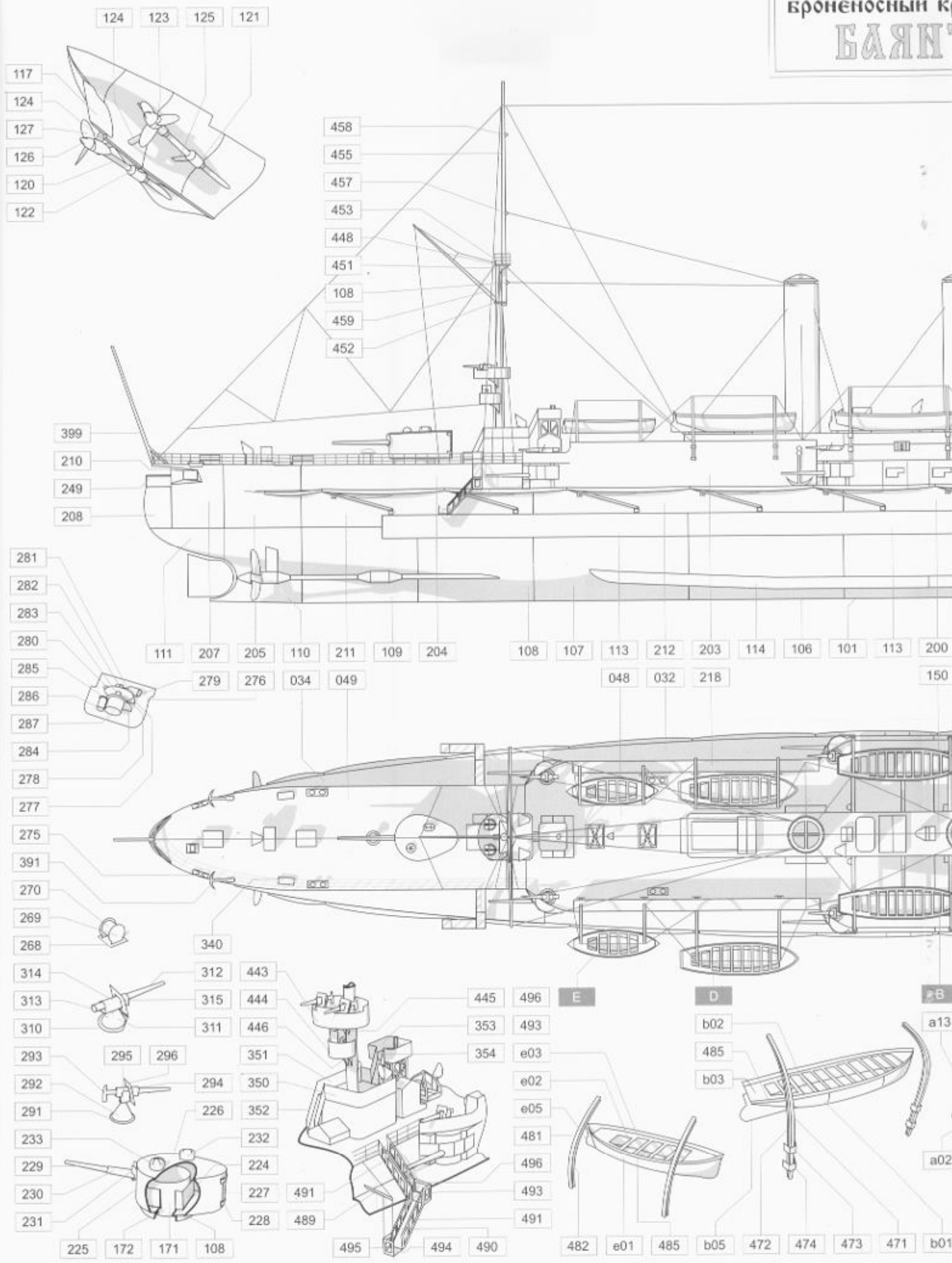
И все это по возмутительно низким ценам!

Убедитесь в этом сами. Напишите письмо по адресу: **Хотькину Д.В., а/я 449, Санкт-Петербург, 198259** и мы пришлем вам подробный прайс-лист всей имеющейся в ассортименте продукции (в письмо вложите конверт для ответа). Вы сможете выбрать то, что вам нравится, и заказать это по почте.

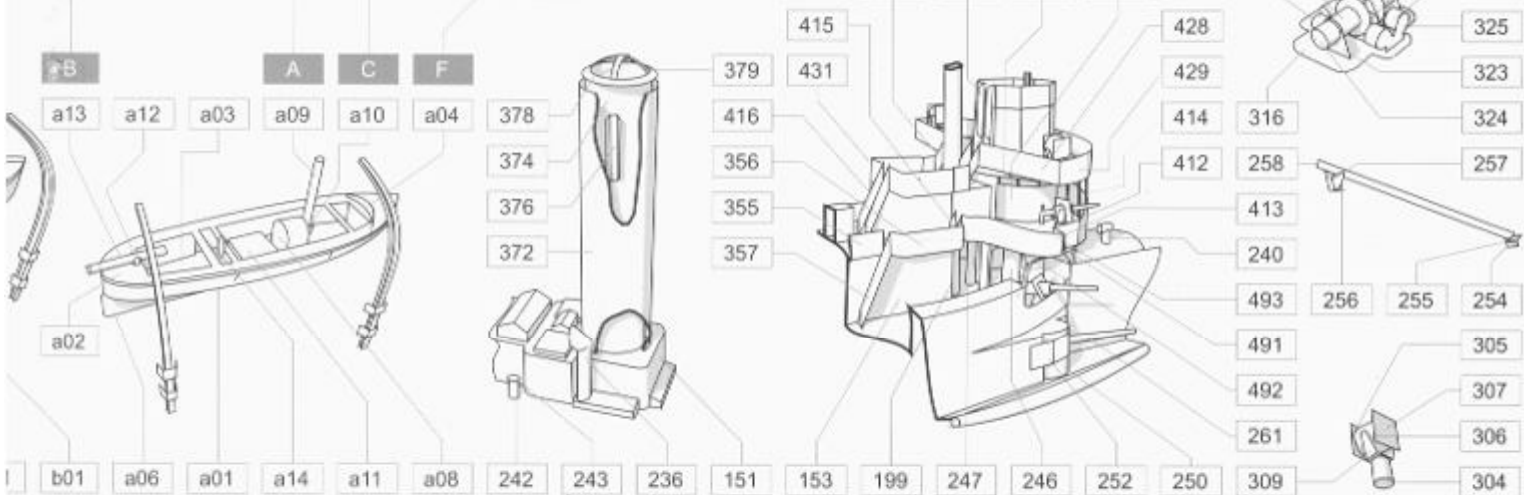
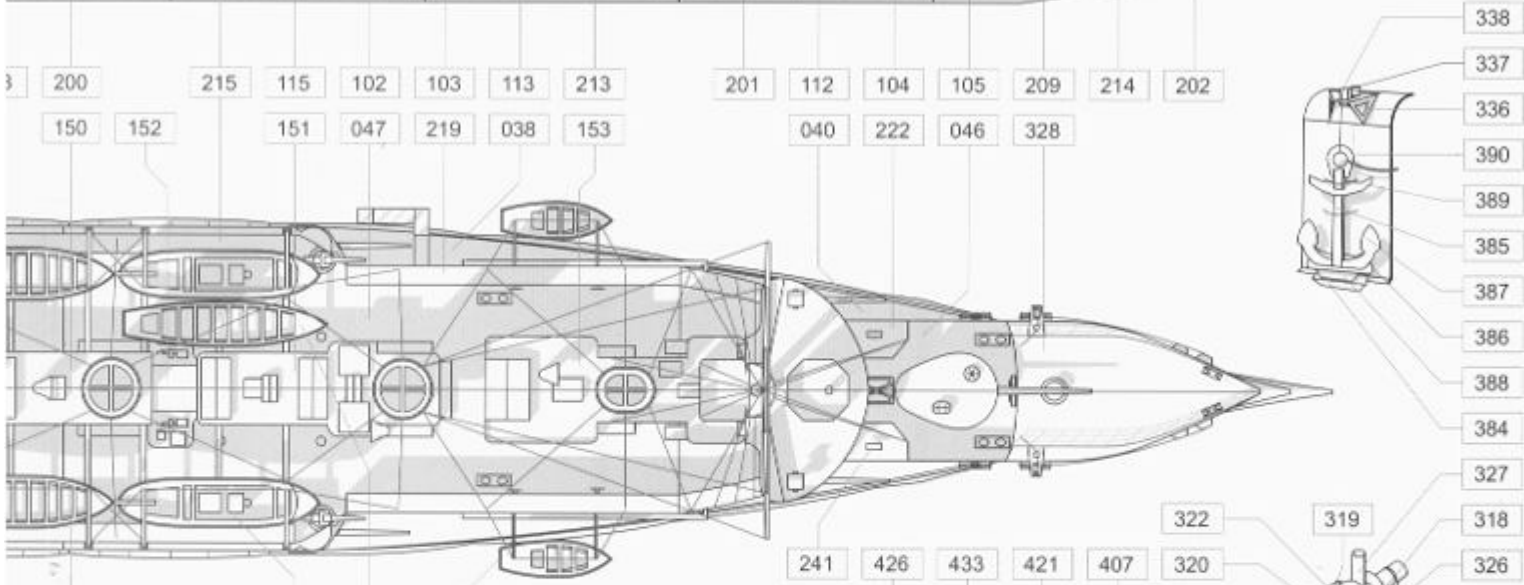
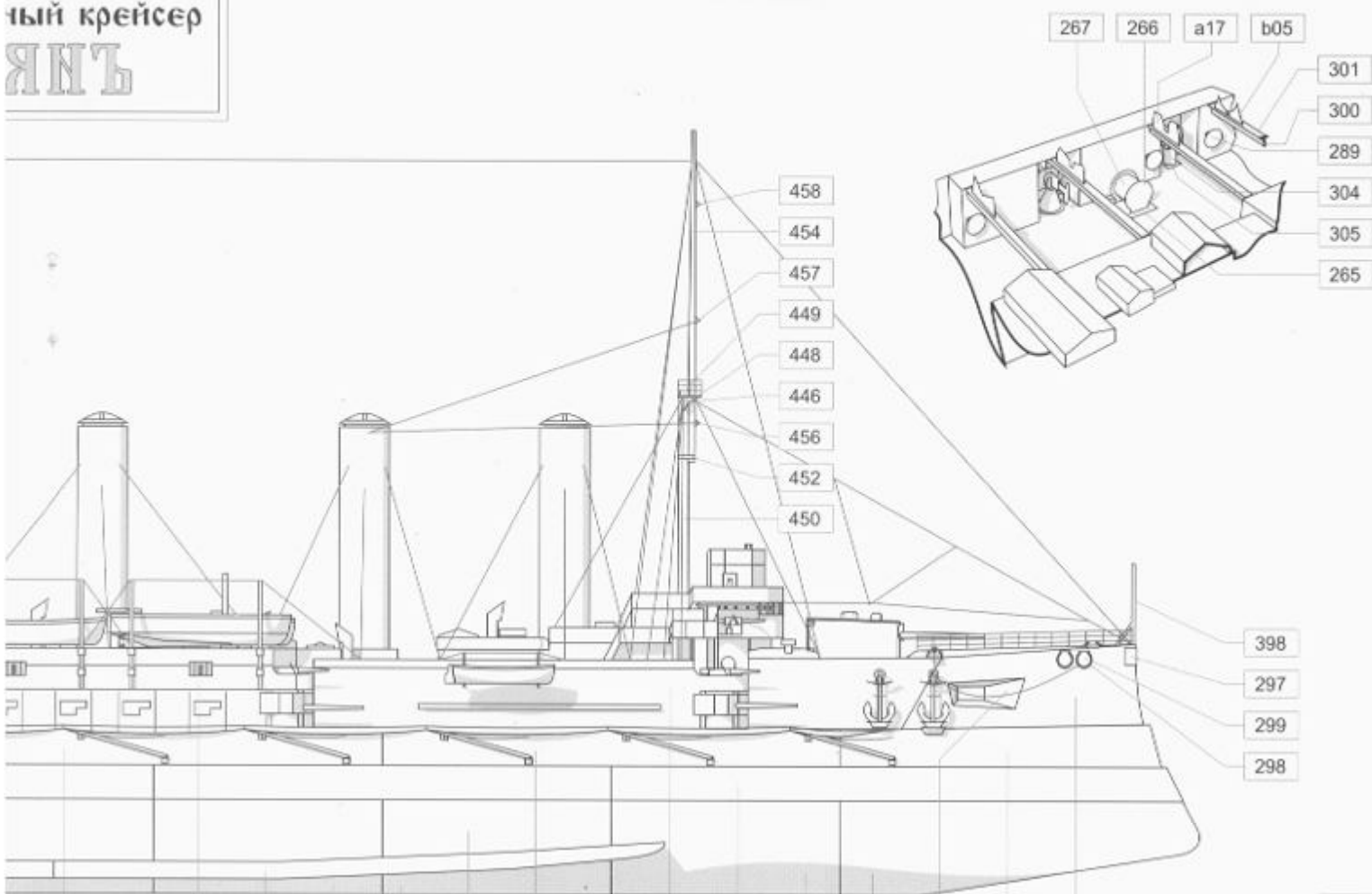
Или посетите наш интернет-магазин <http://www.navarin.ru>. Там представлено еще больше информации, чем в обычном прайс-листе, кроме того вы найдете там обзоры новинок, бесплатные модели и чертежи и многое другое. По всем вопросам обращайтесь по электронной почте: info@navarin.ru.

Тел. в Санкт-Петербурге: (812) 941-82-95. Покупатели из СПб могут сделать заказ по этому телефону на любые товары из нашего ассортимента и получать их по самым низким ценам напрямую, минуя почту.

Броненосный к БАЯН



ый крейсер ЯНЪ



Инструкция по сборке броненосного крейсера I ранга "Баия"

Основной концепцией данной модели является возможность изготовления максимального количества элементов только из бумаги. Исключение составляет только такелаж и леерное ограждение, которые изготавливаются из ниток.

Некоторая схематичность мелких деталей (шлюпбалки, стволы орудий, рангоут) компенсируется ощущением единства материала и при аккуратном изготовлении эти элементы модели с расстояния от 40-50 см смотрятся более реалистично, чем проволочные и деревянные.

Моделисту, работающему с бумагой, желательно понимать, что этот материал не только и не столько ускоряет процесс создания модели и снижает ее трудоемкость по сравнению с традиционными материалами. Материал самоценен. Зритель, глядя на готовую модель, мысленно или вслух произносит: "И это все... из бумаги?" Включение же металлических и деревянных деталей сразу превращает бумагу в некий дешевый заменитель.

По этой же причине не рекомендуется рассчитывать на маскировку дефектов сборки окраской, особенно подводной части корабля. Ощущение бумаги, не только прощающей, но делающей своеобразным достоинством некоторую граненость поверхности исчезнет после первого же слоя краски, а получить действительно гладкую поверхность можно лишь в результате многократных шпаклевок и полировок.

Единственное исключение составляет желательность и даже необходимость подкраски торцов вырезанных деталей цветом их основной поверхности. Лучше всего для этой цели подходят фломастеры.

Модель может быть выполнена как с подводной частью, так и по ватерлинию. Оба варианта имеют свои плюсы. Выполнение подводной части требует особой аккуратности и технических навыков, но при наличии таковых именно здесь можно продемонстрировать все возможности бумаги как материала моделирования.

Исполнение модели без подводной части, по ватерлинию, значительно облегчает процесс сборки. Кроме того, корабль предстает перед нами так, как мы могли бы видеть его в реальности.

Условные обозначения:

Номера деталей всегда находятся в прямоугольной рамке. Номер без рамки обозначает место, к которому приклеивается деталь с данным номером. В деталях набора, стыкуемых с помощью прорезей, обозначение вставляемой детали находится рядом с прорезью.

Буквы "R" и "L", дополняющие цифровое обозначение, обозначают принадлежность детали соответственно к правому (R) или левому борту (L). Такие детали всегда имеют пару.

Буква "W" обозначает участок, который следует вырезать из детали, не нарушая ее внешнего контура. Как правило, это удобнее сделать в первую очередь, до отделения детали от листа.

Любой сгиб детали всегда желательно предварительно надрезать. Там, где это необходимо сделать с высокой точностью, поставлены черточки-засечки длиной 1 мм. В обязательном порядке такими засечками, а также обводкой тыловой стороны снабжаются двухсторонние детали.

1 этап сборки

Разогнув скрепки, разобрать брошюру на листы. Разделить листы по месту сгиба.

Листы с номерами 1, 3, 4, 6, верхнюю часть листа 2, а в случае создания модели с подводной частью и лист 5 наклеить на картон толщиной 1 мм.

В случае пользования клеем на водной основе типа ПВА следует обратить особое внимание на предупреждение деформаций листов: клей наносится только на картон, склеенная пара картон-бумага немедленно отправляется под пресс и выдержится там до полного исчезновения ощущения сырости.

Из деталей 001-004 склеивается ватерлиния. Склеивание производится встык с подкреплением шва полосками тонкой бумаги. На серые полосы на клею устанавливаются шпангоуты 005-014. В их прорези вставляются носовой и кормовой участки диаметральной плоскости 015 и 016 и приклеиваются к ватерлинии в местах контакта. Далее следуют шпангоуты 017 и 018 и продольные связи 019-021. Все детали должны входить друг в друга с очень легким усилием, шпангоуты - остаться вертикальными, а ватерлиния - плоской, плотно прилегающей к поверхности, например, стола.

В порядке нумерации в шпангоуты вклеивается верх броневое пояс 022-031, батарейная палуба 032-043 и носовой шпангоут 044. Большинство деталей здесь парные, склеивание их друг с другом для образования уступа (а, при необходимости, и просушку под прессом) необходимо проводить до монтажа на шпангоуты.

Главная палуба 045-049 склеивается встык с подкреплением бумажной полоской снизу, а далее после высыхания швов под прессом приклеивается на торцы шпангоутов и продольных связей.

2 этап сборки (при создании модели без подводной части пропустить)

Снизу к ватерлинии точно под надводными приклеиваются подводные части шпангоутов. Черные квадратные точки на кормовых шпангоутах предназначены для моделистов, несогласных с вводной частью данной инструкции и решивших заменить гребные валы из бумаги на деревянные палочки или металлические спицы. В этом случае следует превратить их в отверстия соответствующего диаметра до монтажа на ватерлинию.

Немедленно после монтажа шпангоутов следует осуществить монтаж килевой рамы 063-067 (от оконечностей к миделю), продольных связей 068-071 и детали 072. В местах их контакта с ватерлинией - приклеить.

До полного высыхания клея важно осуществить контроль сборки. Линия киля должна быть абсолютно прямой, шпангоуты - перпендикулярны ватерлинии.

3 этап сборки (при создании модели без подводной части пропустить)

Вырезать детали обшивки 101-111, окрасить их торцы красным фломастером и придать необходимую форму. Можно также окрасить торцы шпангоутов акриловой или гуашевой краской. Монтаж обшивки вести в порядке нумерации от миделя к оконечностям.

Скулловые кили имеют в сечении форму треугольника и приклеиваются к обшивке без клапанов, "на торец".

На этом этапе также желательно сделать подставку (детали 140-145).

4 этап сборки

На этом этапе удобнее отложить окончание обшивки и смонтировать основные объемы на главной палубе - детали 150-199. Единственная потенциальная проблема на этом этапе - определение мест сгиба в развертках рубок. Внимательно изучите схему сборки!

5 этап сборки

Обшивка надводного борта 200-219 ведется в порядке нумерации и может вызвать проблемы только в кормовой части в случае неточного исполнения шпангоутов.

Заканчивается сборка обшивки монтажом броневое пояса 112-113. Эти детали представлены в двух вариантах: широкий - для модели с подводной частью (низ пояса клеится поверх обшивки), и узкий для модели без подводной части. Порядок монтажа - от носа к корме.

6 этап сборки (при создании модели без подводной части пропустить)

Винты и руль, завершающие работу с подводной частью требуют большой аккуратности и тщательности исполнения. Детали 124 и 125 должны иметь в сечении лизообразную форму. Лицевую и тыловую стороны гребных лопастей можно просто склеить между собой, а можно также придать им объем, изогнув вырезанную лицевую сторону, приклеив по контуру к плоской тыловой стороне и затем вновь обрезав по контуру.

7 этап сборки

Дымовые трубы представляют собой комбинацию из двух цилиндров, соосность которых достигается вставками 376, приклеенными к внутреннему цилиндру (окрасить изнутри черным). К рубкам сначала приклеивается внешний цилиндр, а вовнутрь его вставляется уже собранная комбинация из остальных деталей. 1-я труба имеет по бокам плоские участки, что достигается приклеиванием к внутреннему цилиндру картонных накладок 377 и приклеивания их же к внешнему цилиндру.

До монтажа труб на рубки желательно проколоть отверстия под растяжки. Торцы всех черных деталей обработать фломастером.

8 этап сборки

Итак, крейсер приобрел основные очертания, прочно стоит на подставке (или на столе) - следующим этапом будут мелкие детали борта, палубного оборудования, артиллерии, рангоута и т.п. Регламентировать порядок их сборки представляется нам излишним. Стоит обратить внимание только на некоторые тонкости.

Релинговое ограждение, затянтое парусиной, сначала вырезается, а потом склеивается. Его наружная сторона на 0,5 мм больше внутренней. Этим излишком ограждение и закрепляется на основании.

Противоторпедная сеть состоит из трубок 259-260, примятых на концах для уменьшения диаметра.

Детали рангоута - стеньги, рея, гафель, штоки (все, кроме мачт) - имеют V-образное сечение и требуют подкраски торцов, обратной стороны и очень тщательного сгибания.

9 этап сборки

Изготовление шлюпок начинается с монтажа полосы 485 на обшивку (изображение у обшивки шлюпки внутри!). Согнув полосу 485 пополам, начинаем приклеивать ее снаружи к борту шлюпки от носа к корме. Дойдя до разреза, изгибаем обшивку так, чтобы разрез исчез, и, продолжая приклеивать полосу 485, фиксируем это положение. Сложность состоит в том, чтобы повторить эту операцию для другого борта и для другой шлюпки, создав такую же кривизну поверхности.

Дальнейший процесс сборки шлюпок представлен на схеме и сложности не представляет.

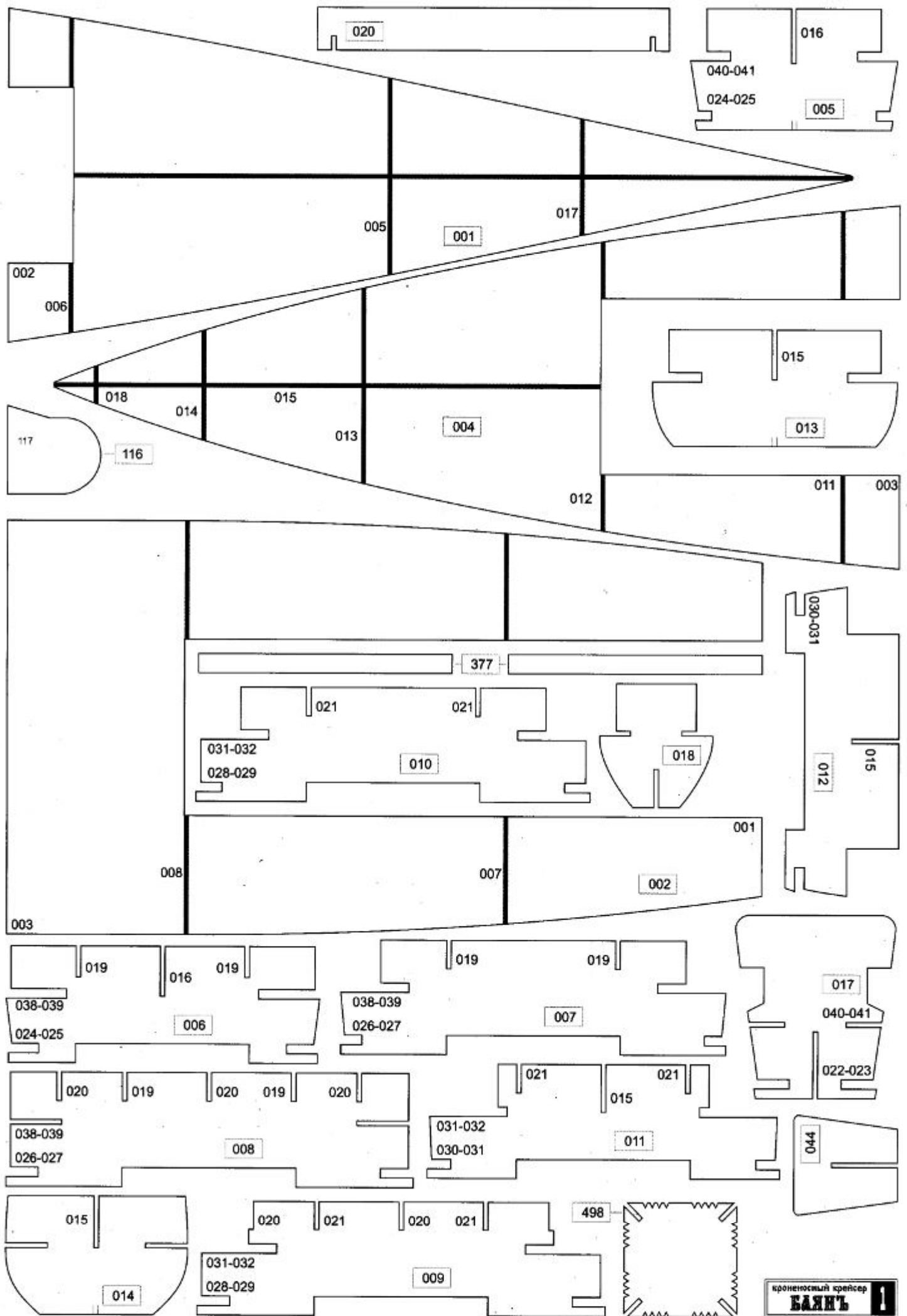
10 этап сборки

Такелаж - последний этап сборки модели. Штаны и ванты каждой мачты лучше натягивать одновременно во избежание ее перекоса. Все нити, крепящиеся к трубам, желательно начинать монтировать именно с крепления к трубе.

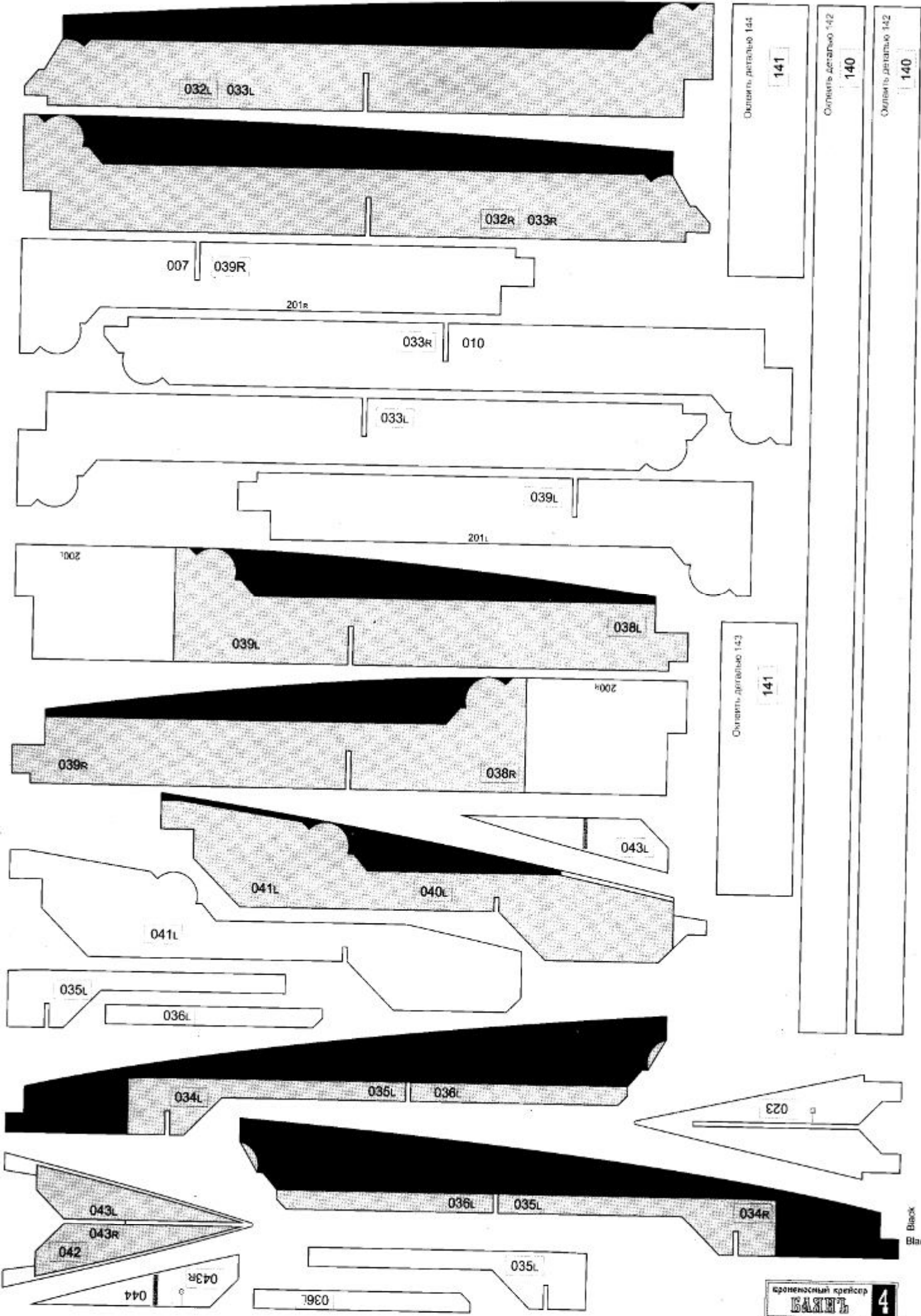
Релинговое ограждение создается при помощи кондуктора, собираемого из деталей 490 и 499. После натяжения нити пропитываются лаком или клеем (например, жидким ПВА), а после его высыхания разрезаются и монтируются на палубу бака, юта и марсовые площадки.

Желаем Вам удачной сборки и удовольствия от полученного результата.

Автор и разработчик модели - Кустов Александр Олегович



Кроненбургский крейсер
БАЯНЪ



Окрасить деталию 141

141

Окрасить деталию 142

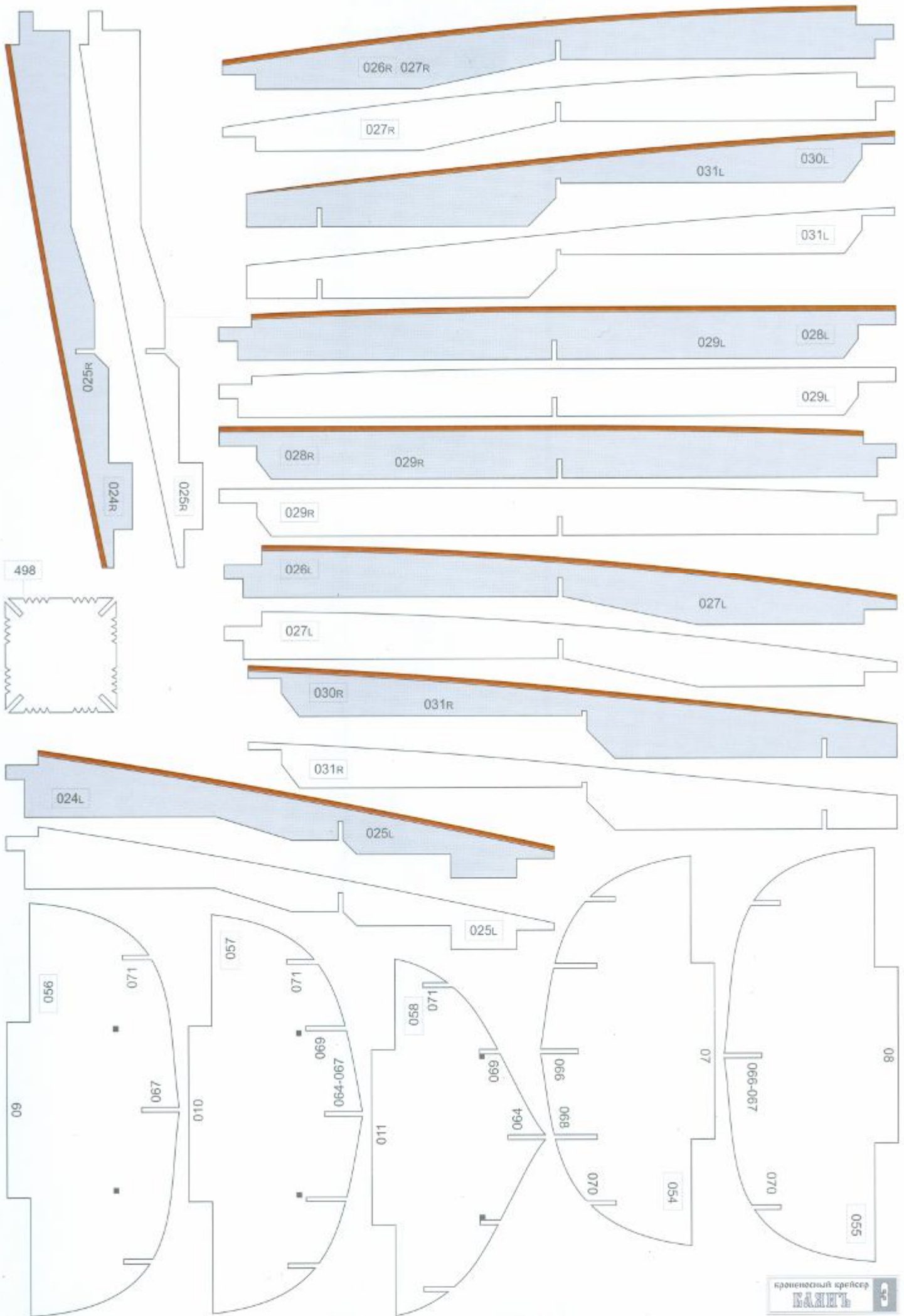
140

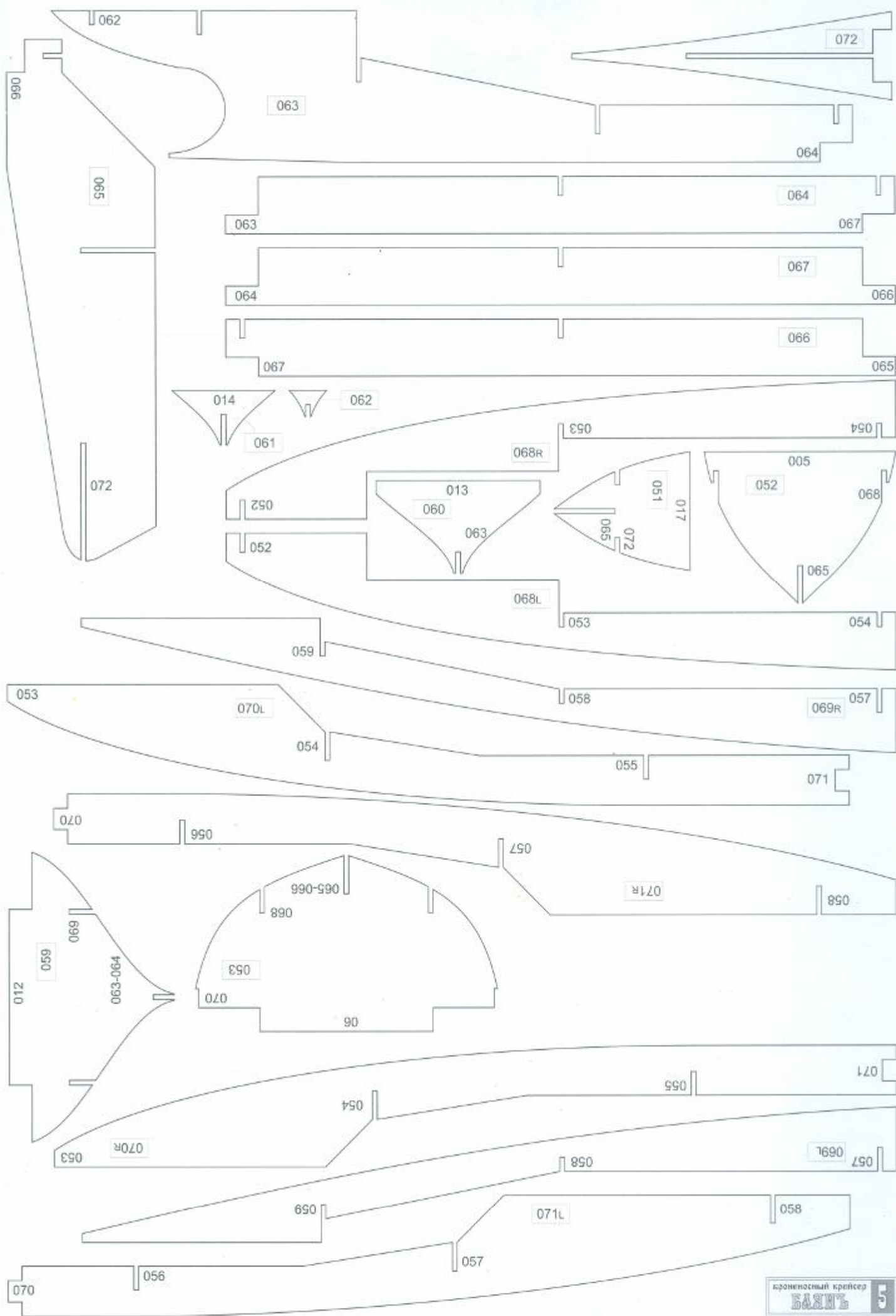
Окрасить деталию 142

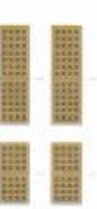
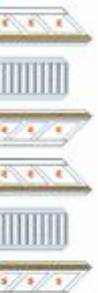
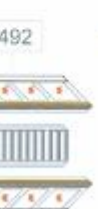
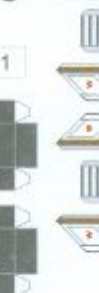
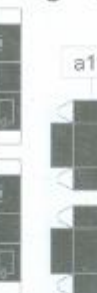
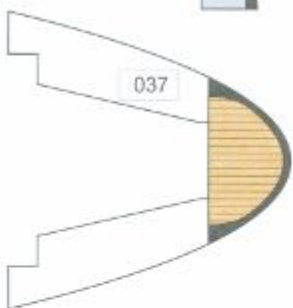
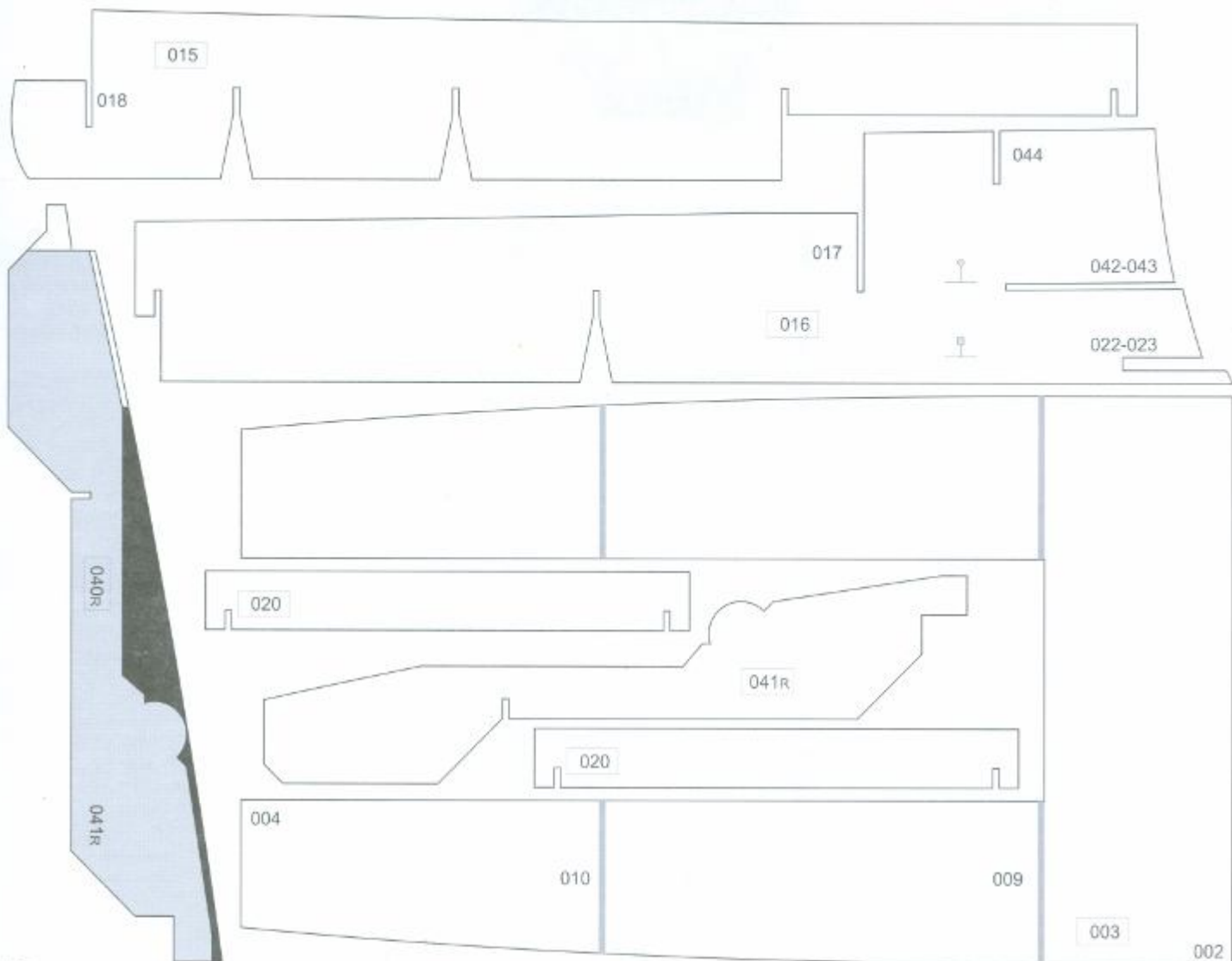
140

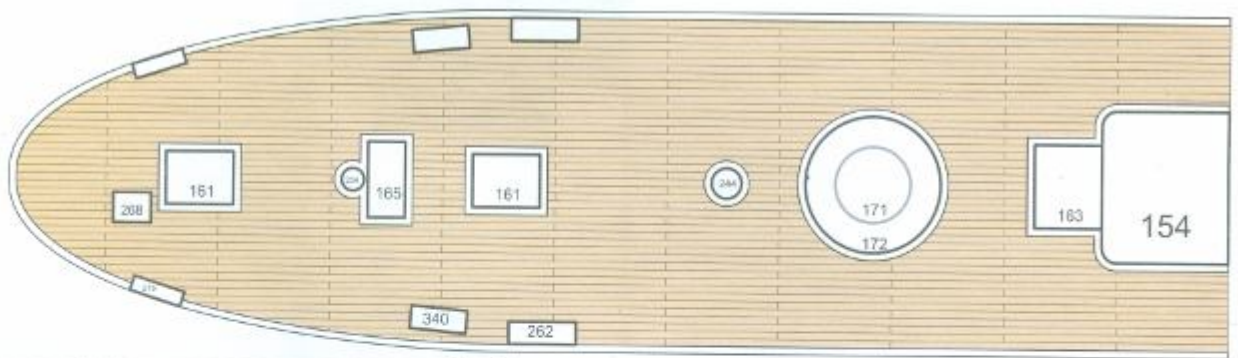
Окрасить деталию 143

141

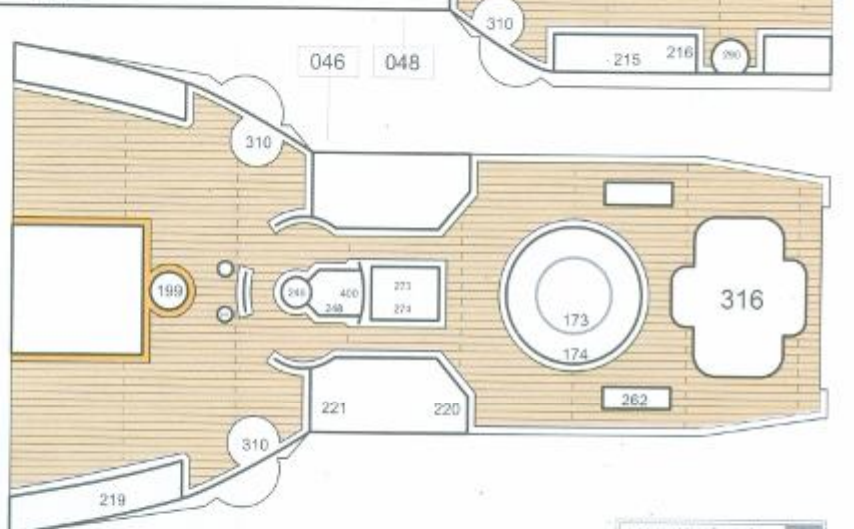
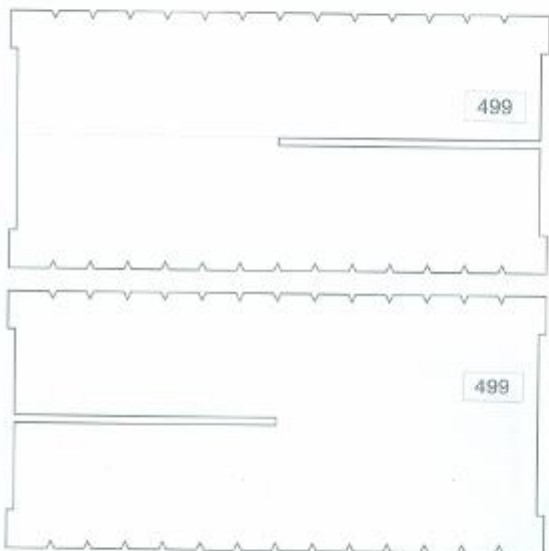
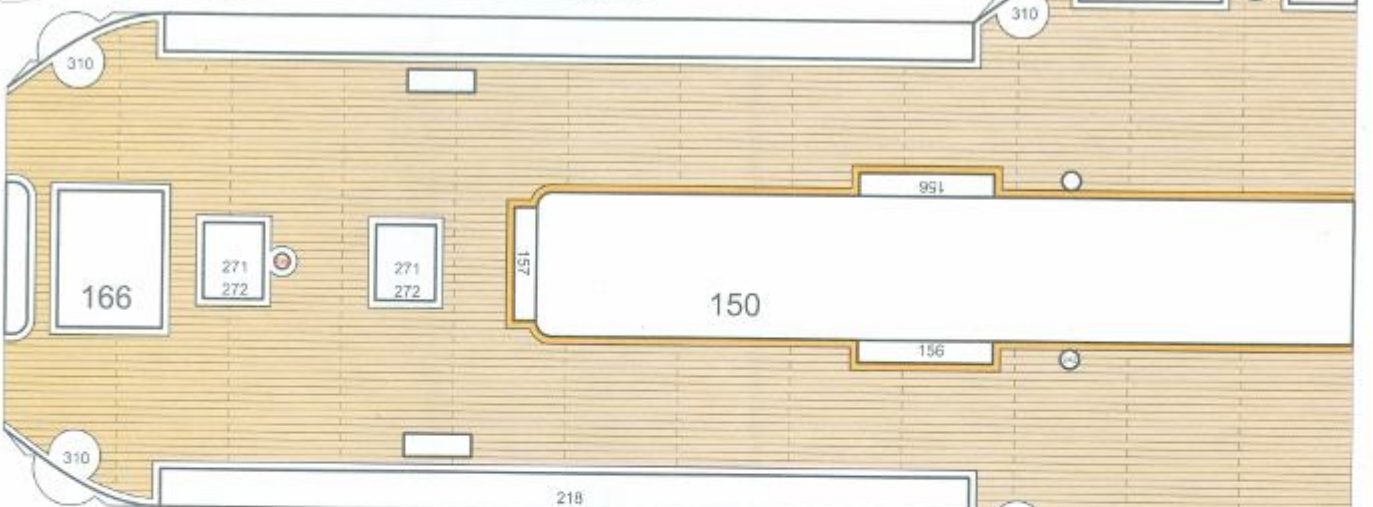
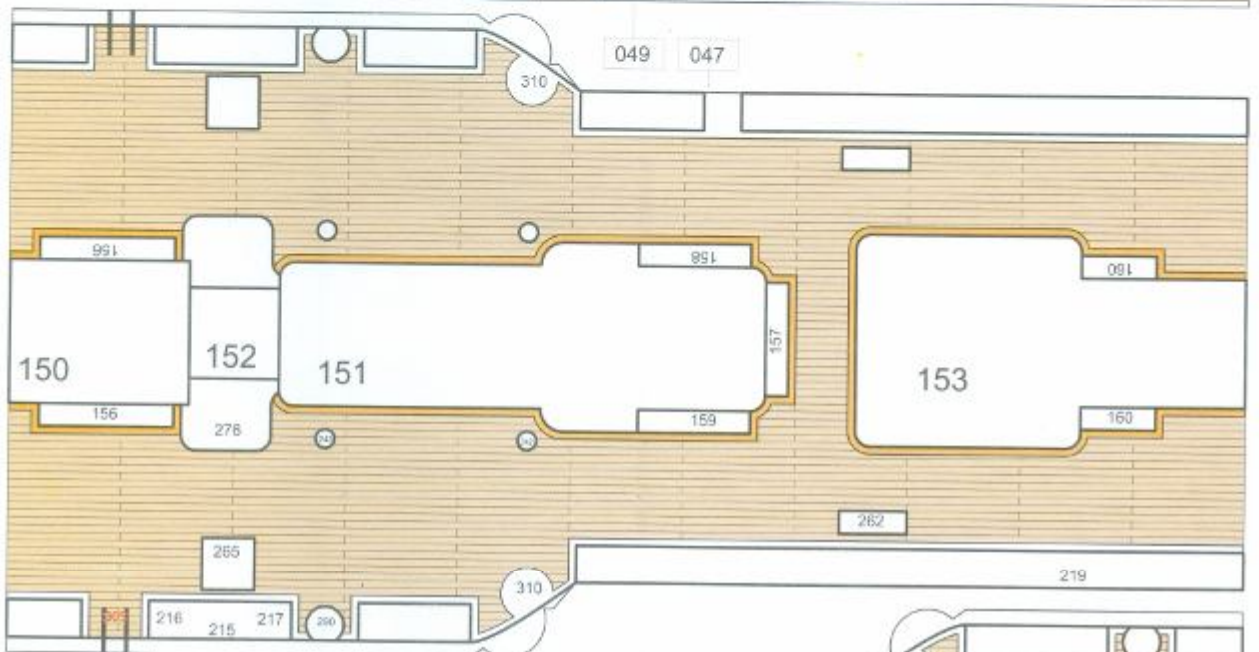








223



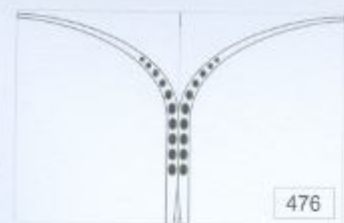
117

118

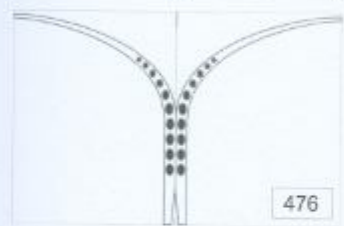
111L

111R

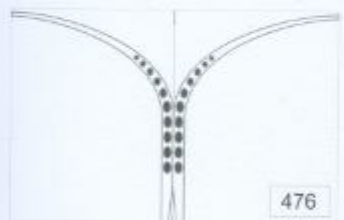




476



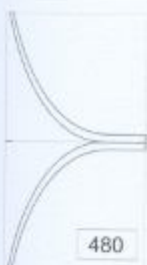
476



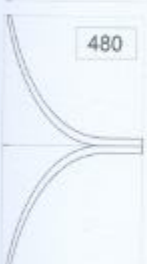
476



476



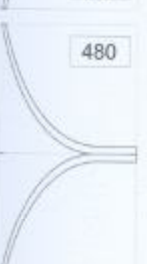
480



480



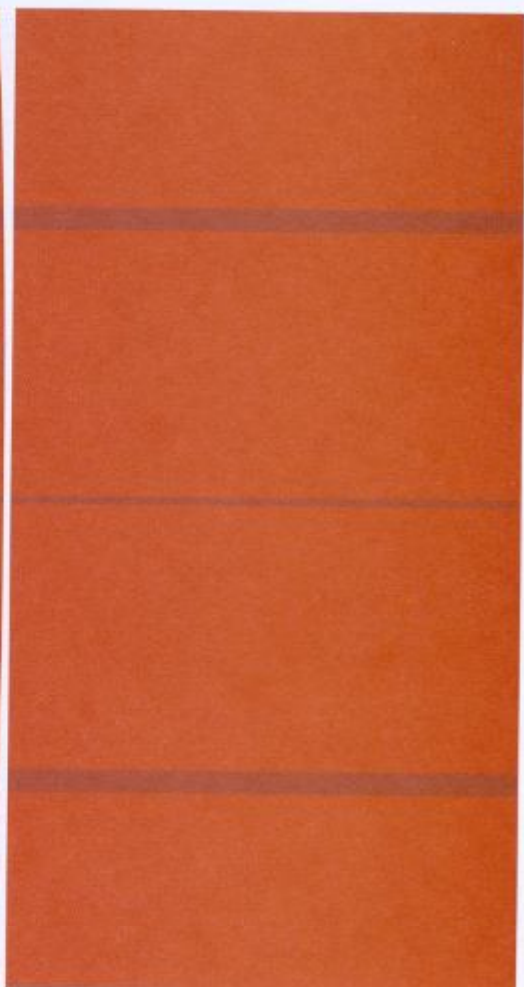
480



480



485



102

107

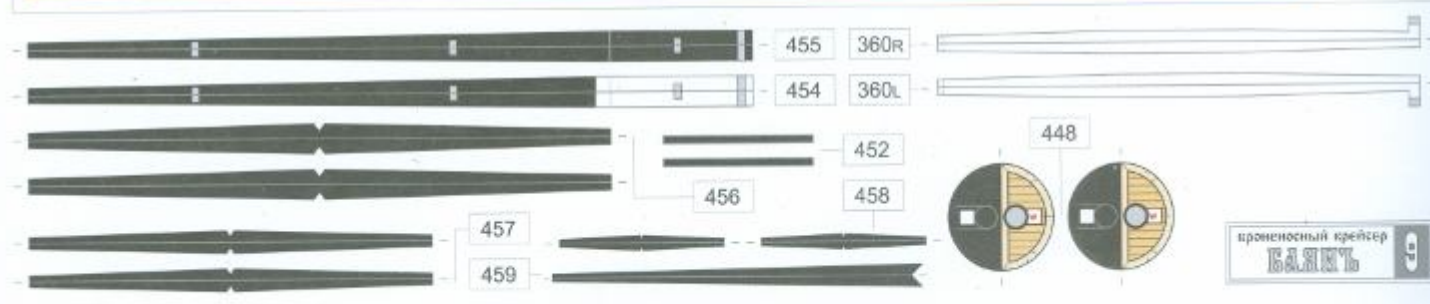
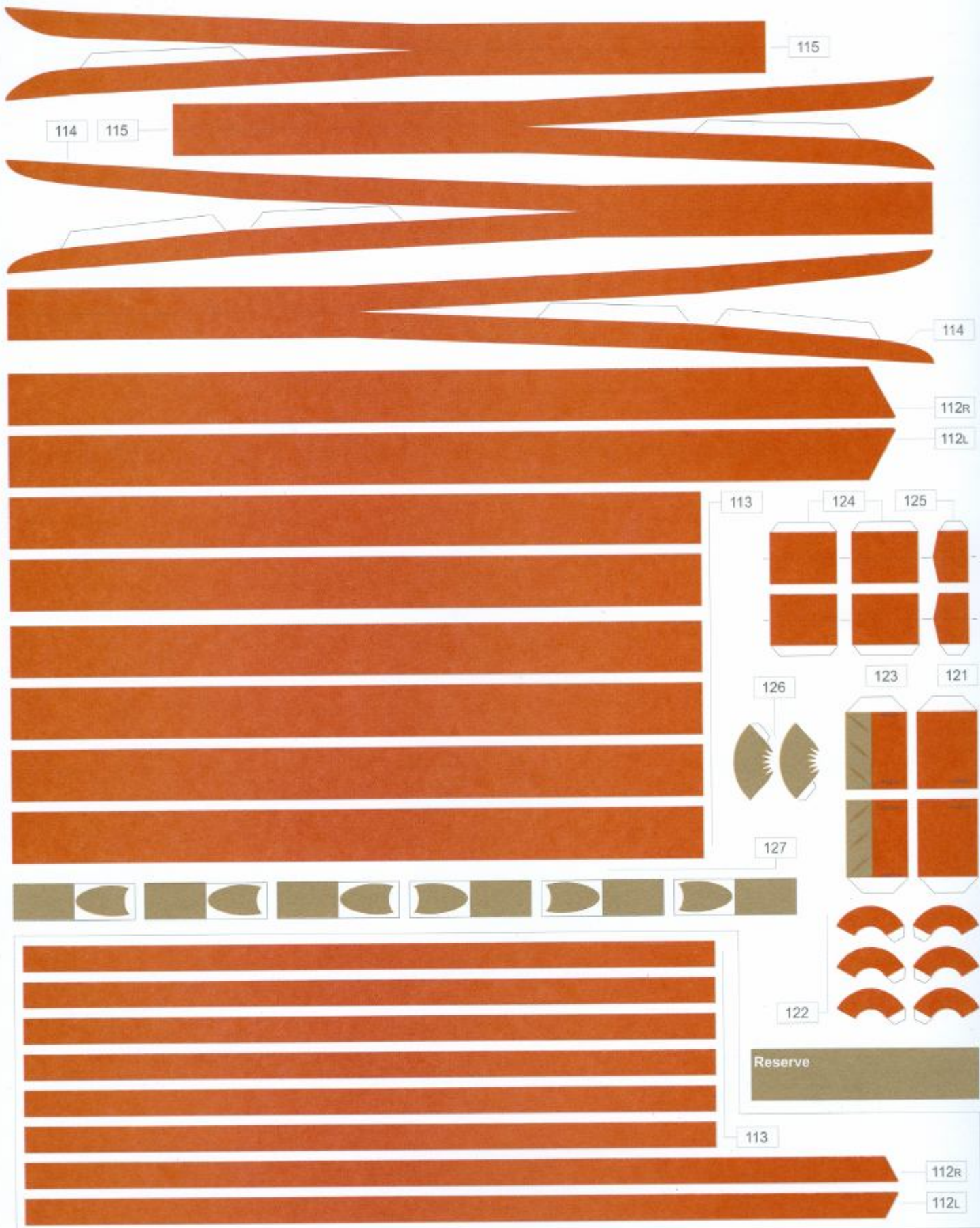
101

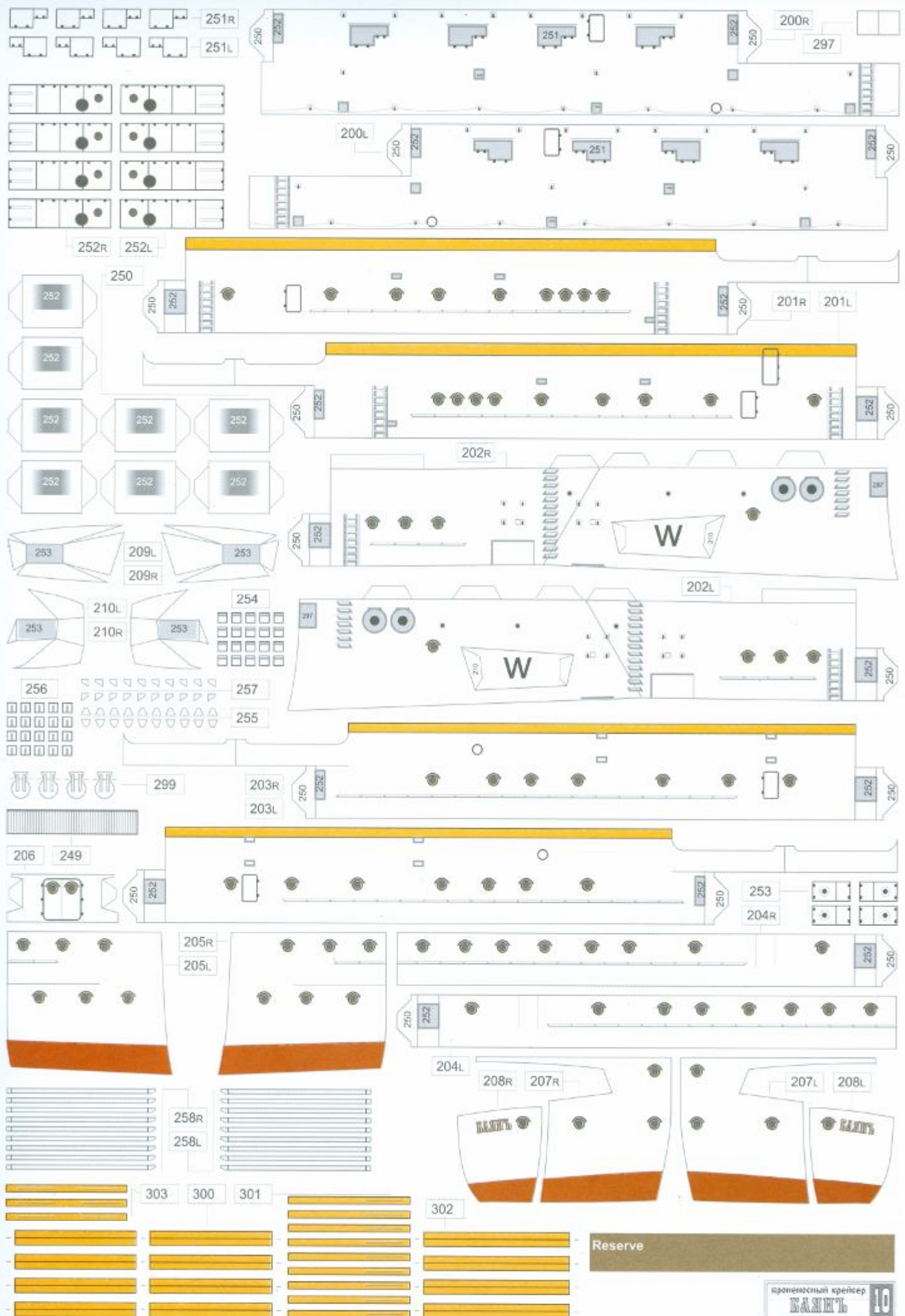
106

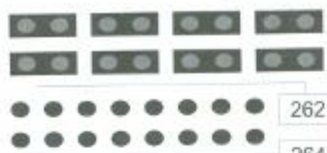
Reserve

броненосный крейсер
БАЛЕТ

8







262

264



211R 211L



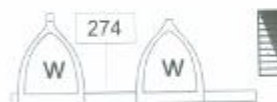
271



272

212R

212L



274

213R

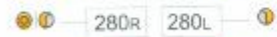
273



285R 285L

284L

284R



280R 280L



278

277L



278

277R



276L

276R



275

269

213L

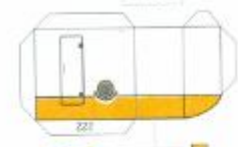
214R

214L

268



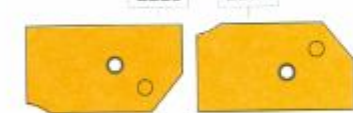
220L



221L



221R



222L

222R



219L.3

219R.3

219L.2



219L.3

219R.3

219L.2

219R.2



219L.3

219R.3

219L.2

219R.2



266

265



248

218R



215R

216



215R

216



215L

216



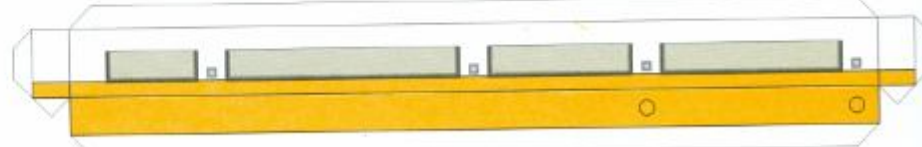
215L

216

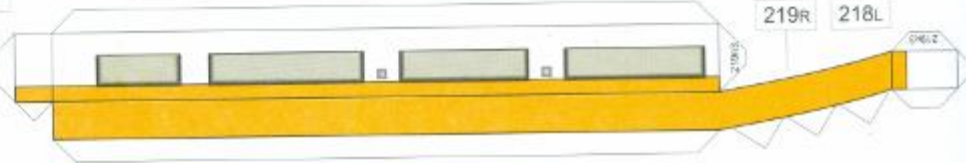


215L

216

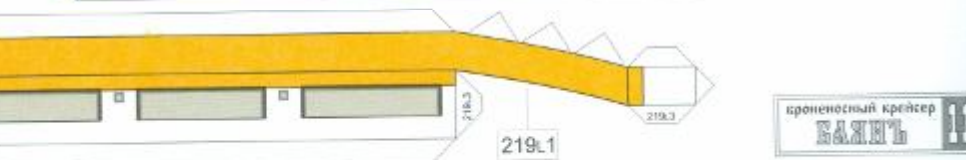


217



219R

218L



219L.3

219R.3

219L.2

219R.2

219L.1

