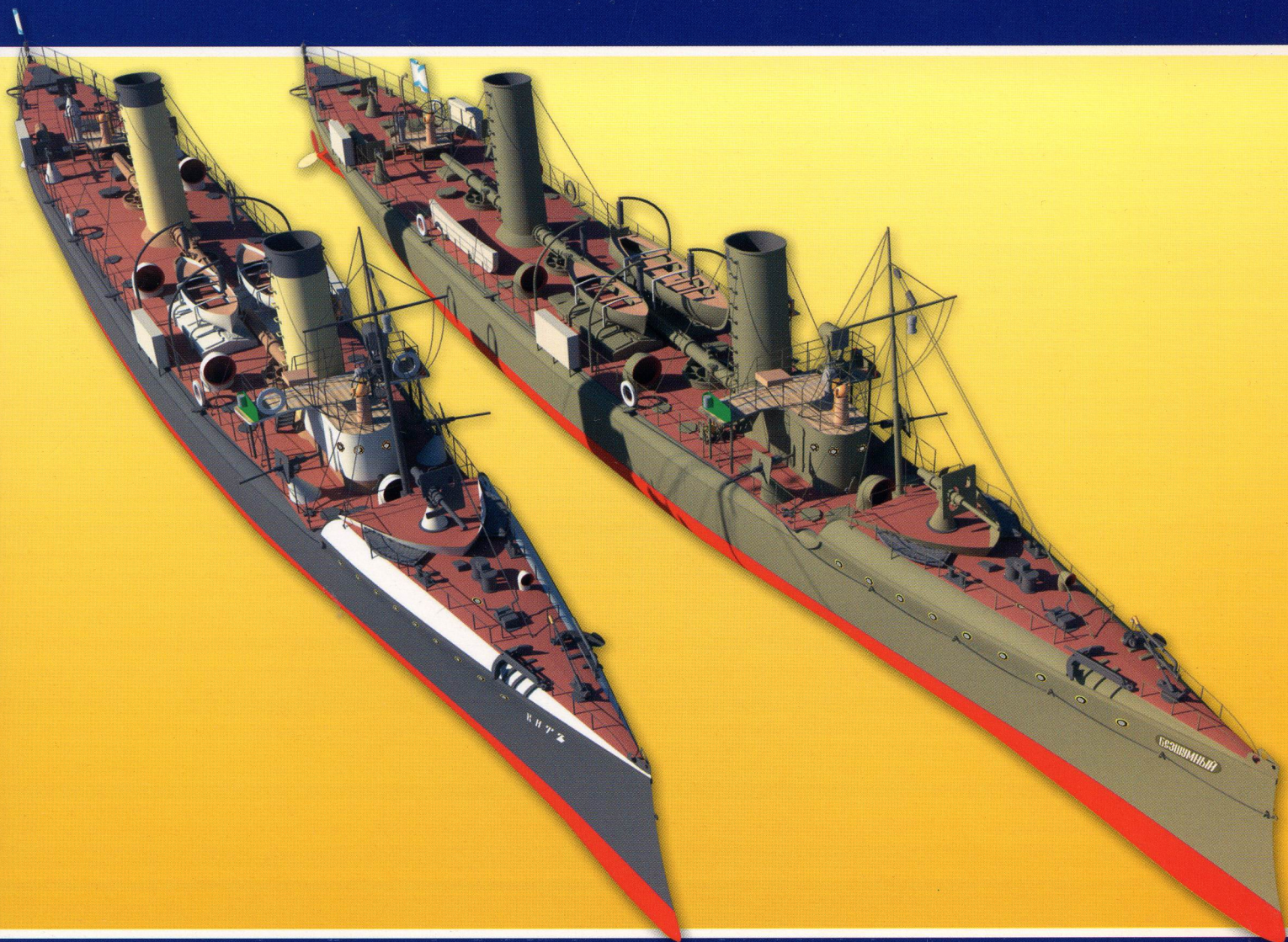


БУМАЖНАЯ МОДЕЛЬ - КОПИЯ

# Минноносцы "КИТЪ" и "БЕЗШУМНЫЙ"



масштаб 1:200

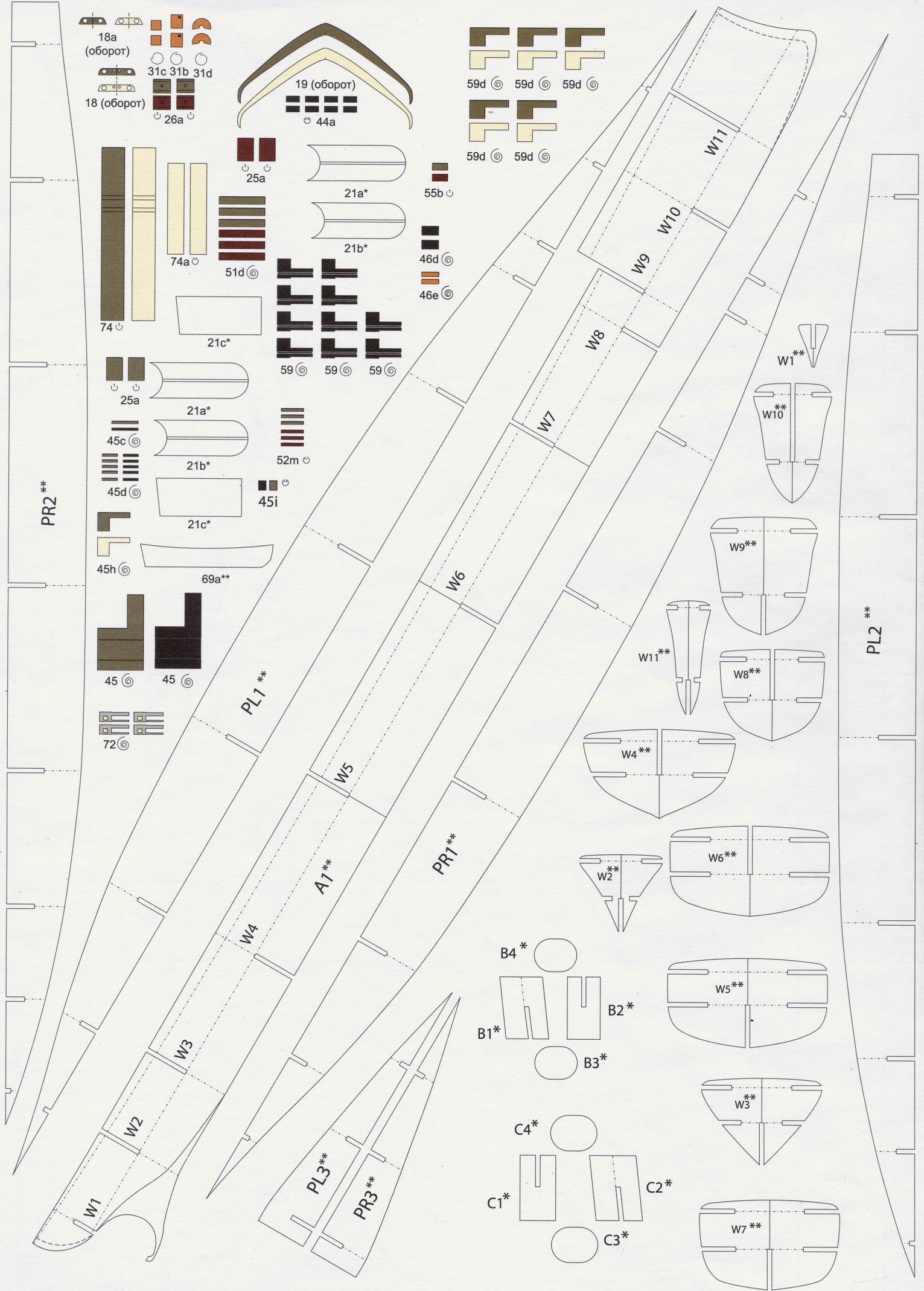
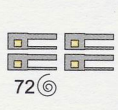
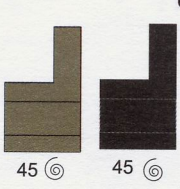
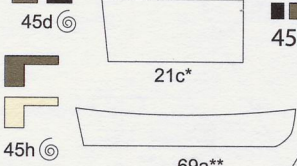
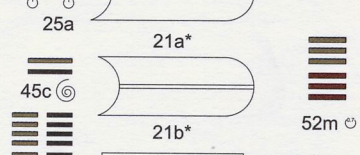
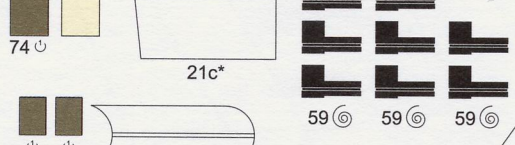
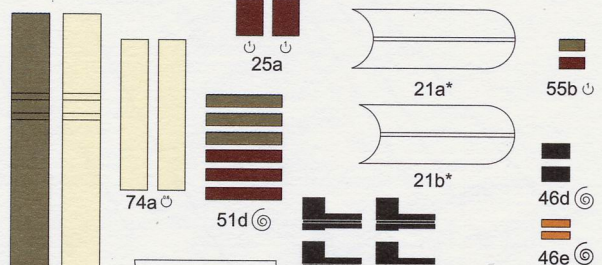
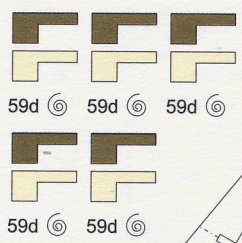
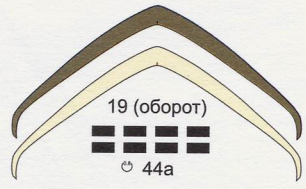
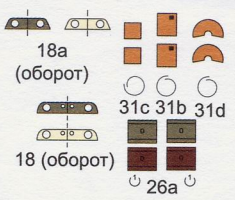


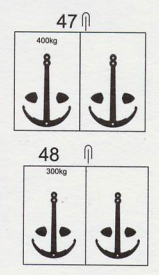
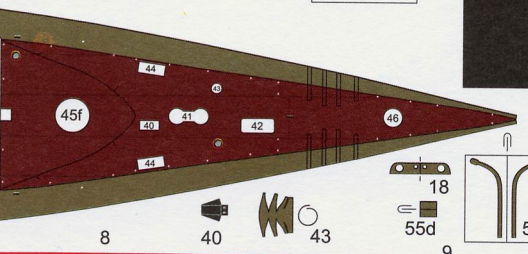
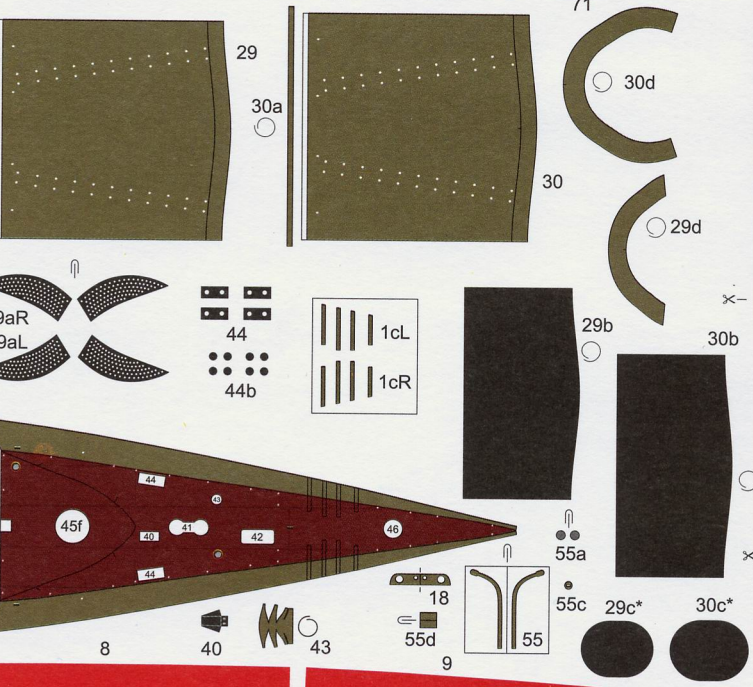
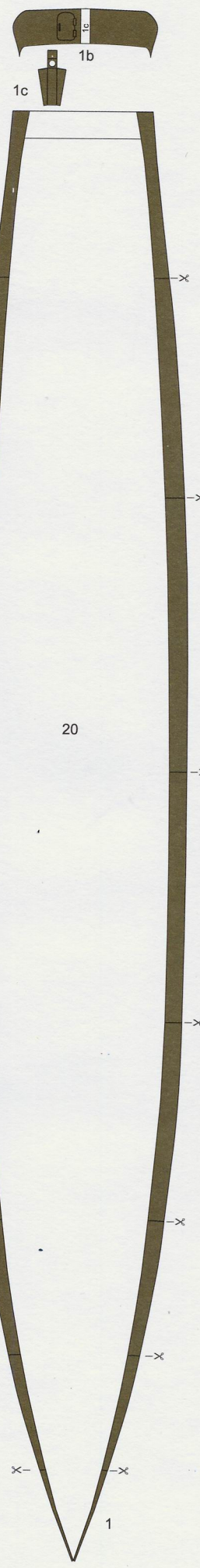
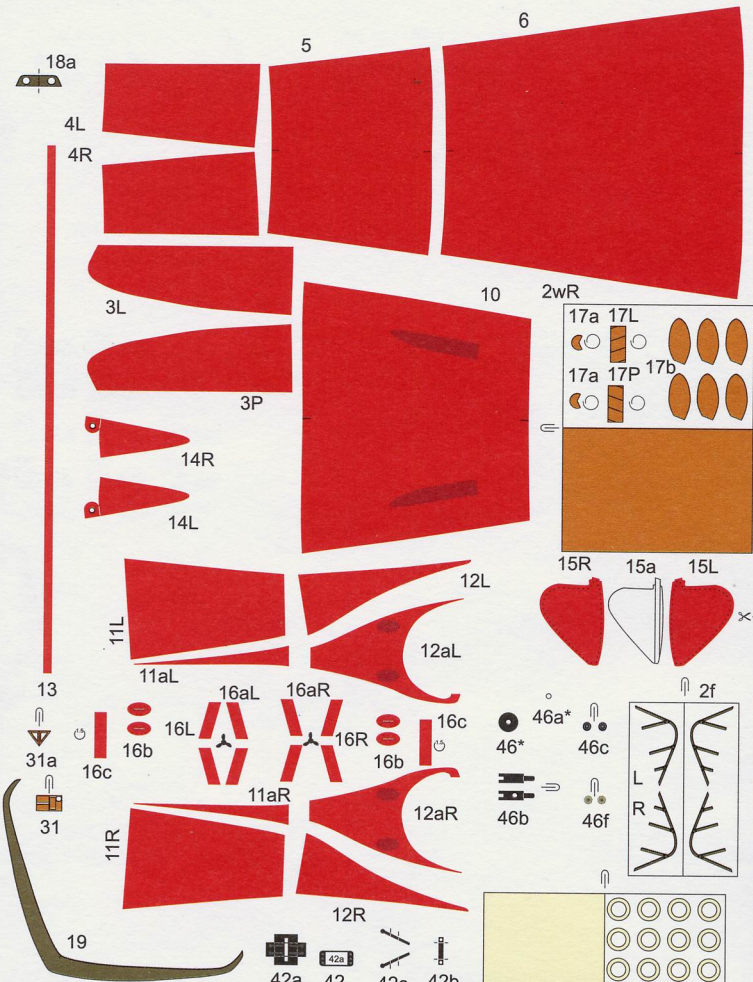
тираж 500 шт  
Украинское издание

## ДОМ БУМАГИ

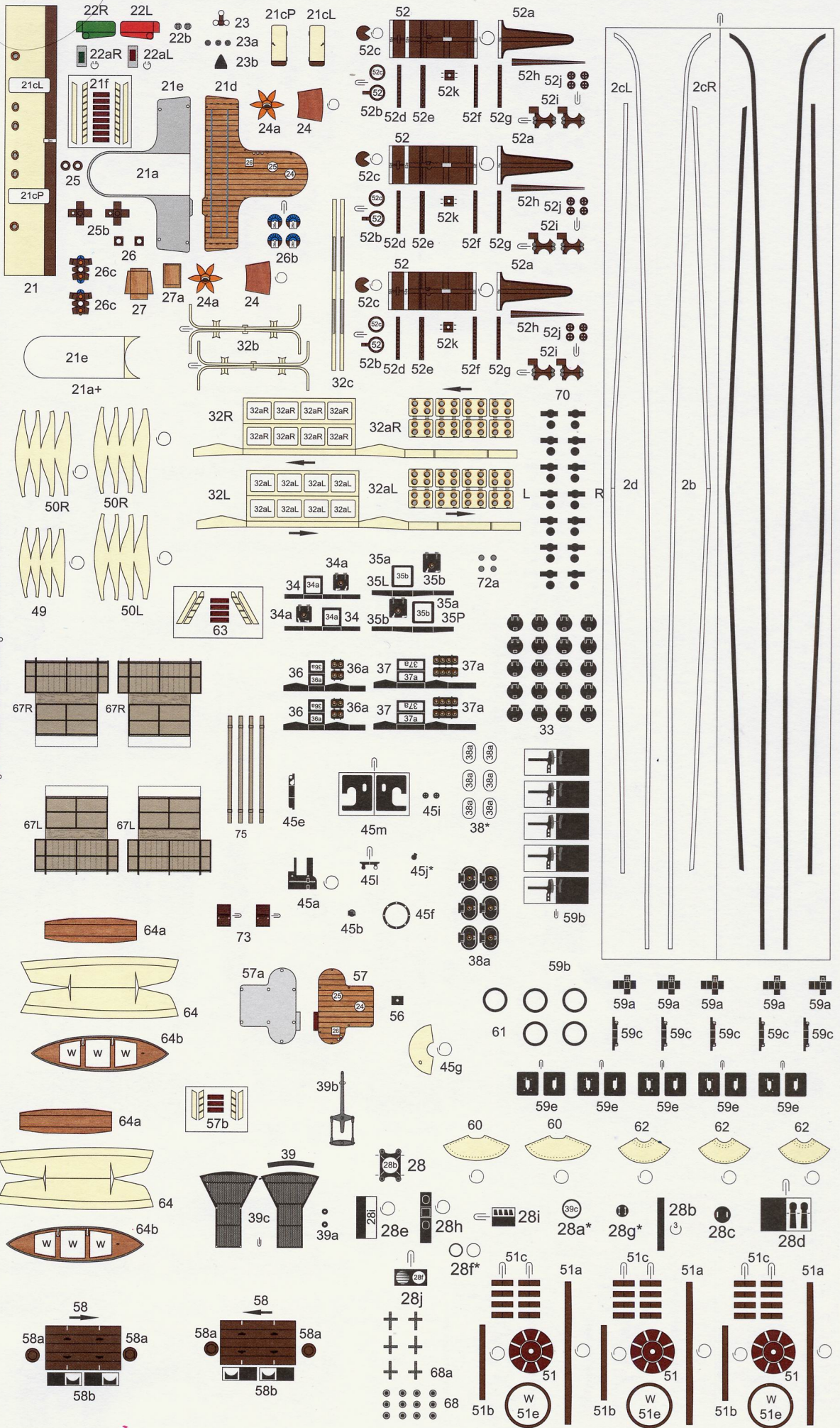
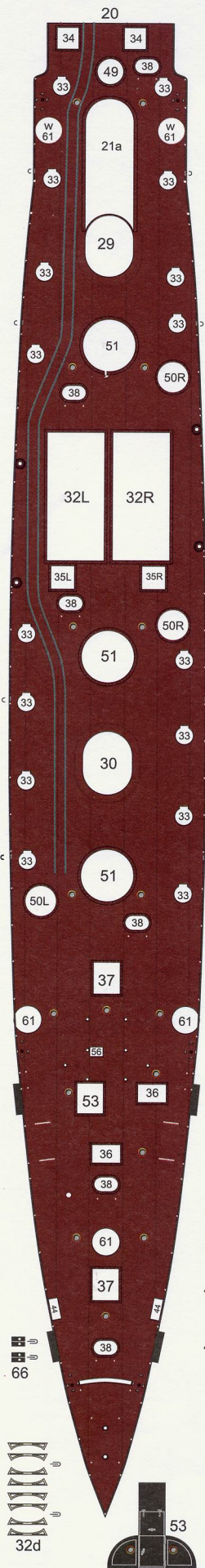
04/2009

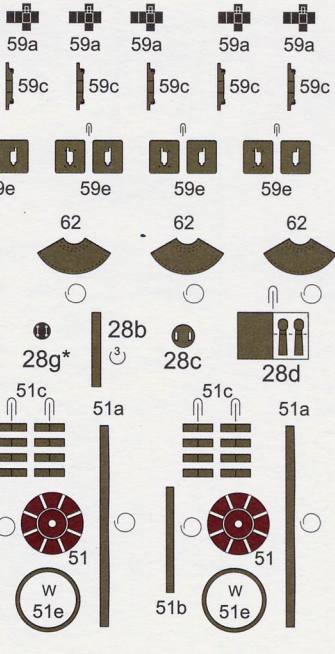
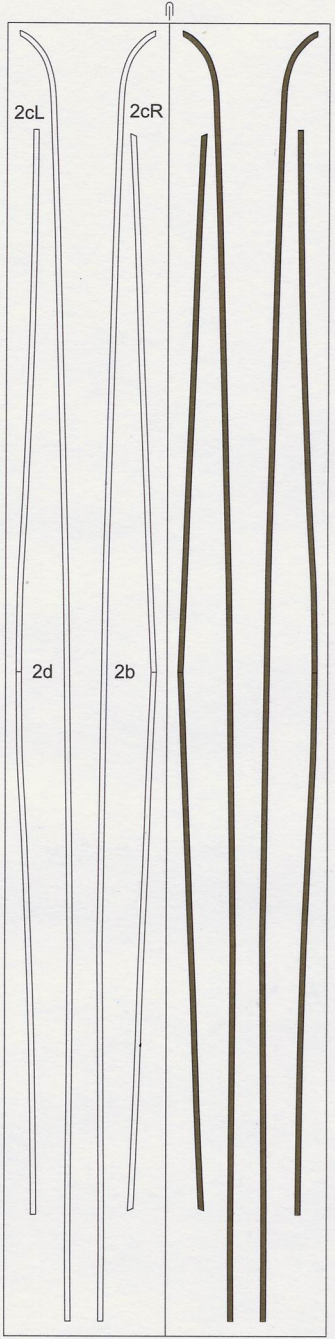
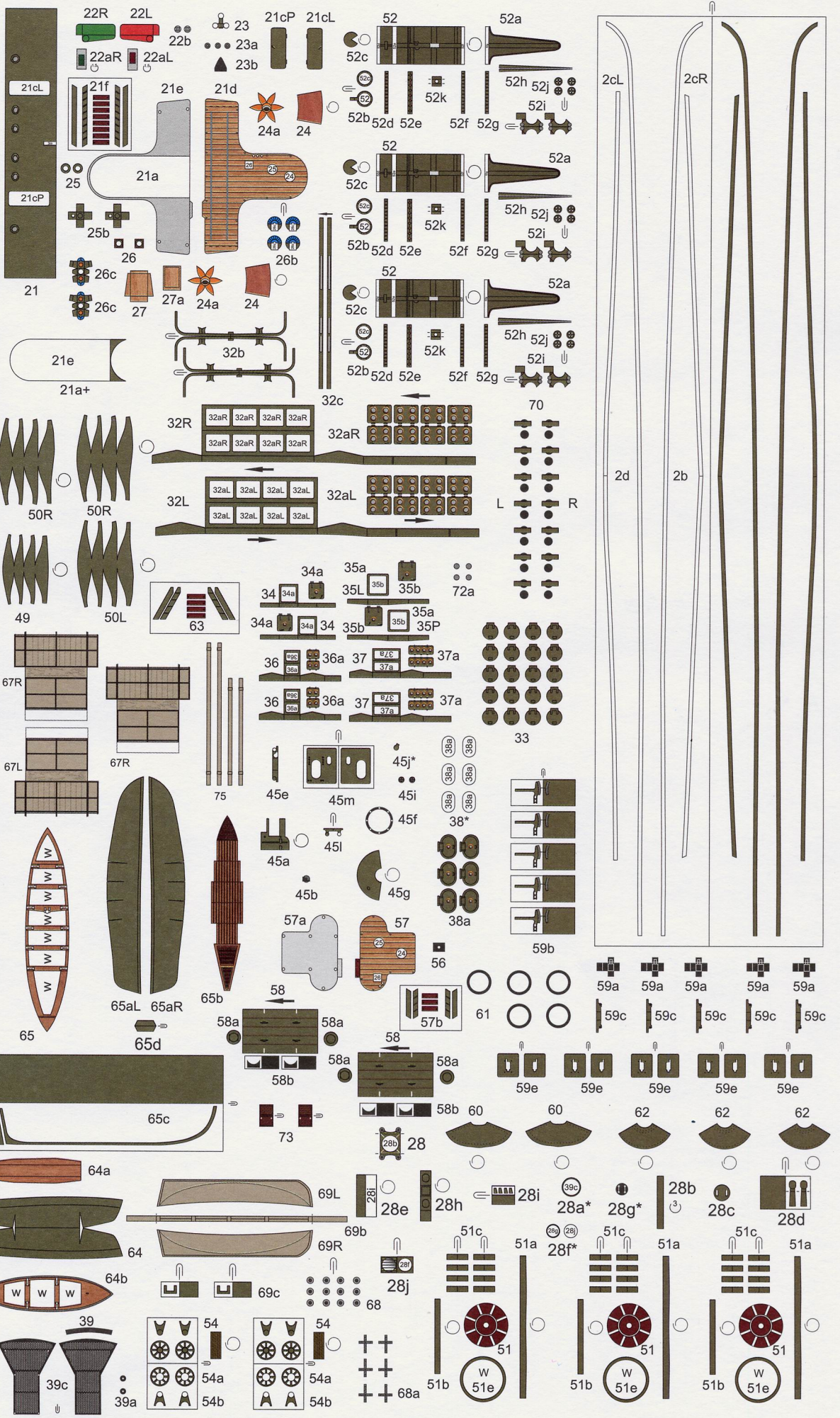
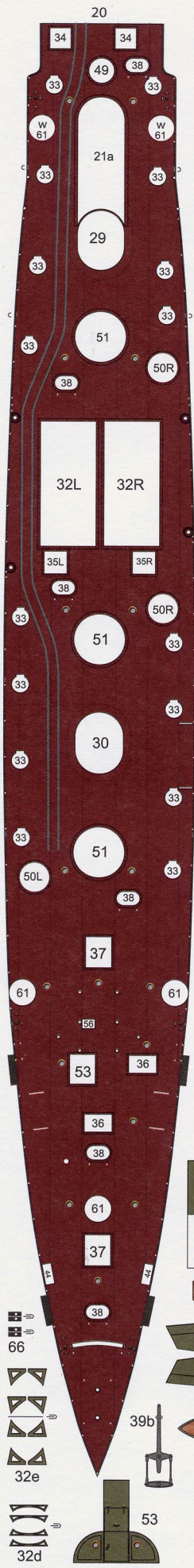
[www.homepaper.com.ua](http://www.homepaper.com.ua)

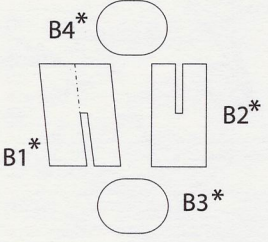
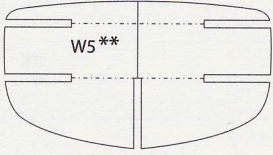
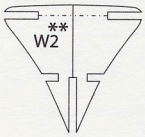
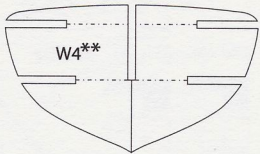
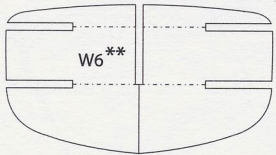
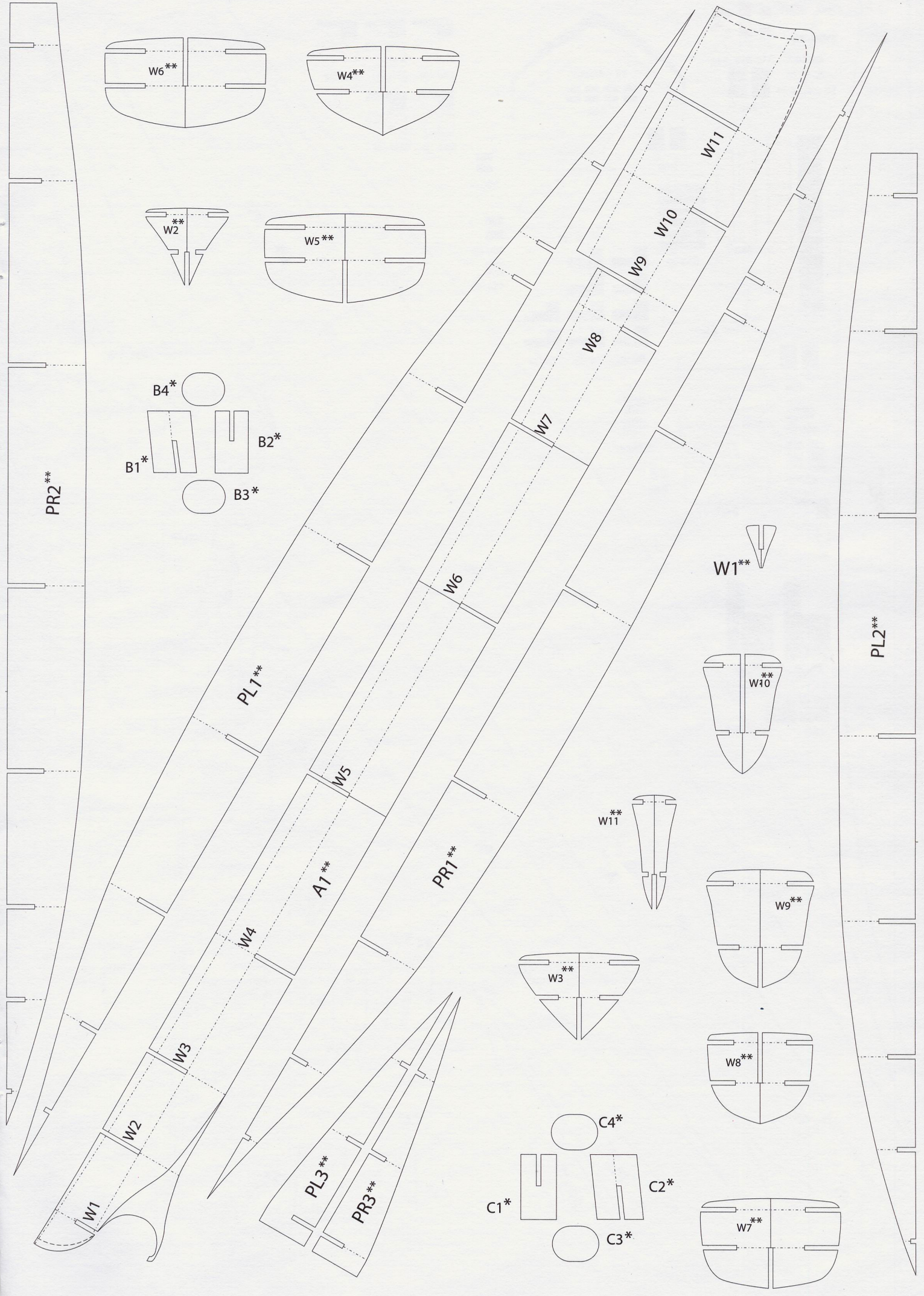












PR2\*\*

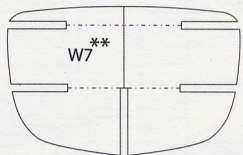
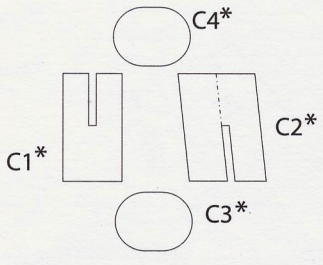
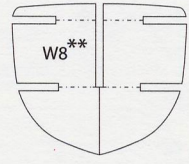
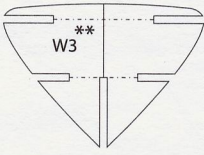
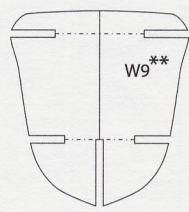
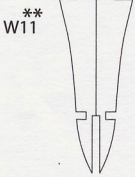
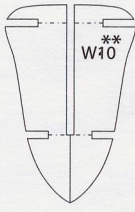
PL1\*\*

PR1\*\*

A1\*\*

PL2\*\*

W1\*\*



W1

W2

W3

W4

W5

W6

W7

W8

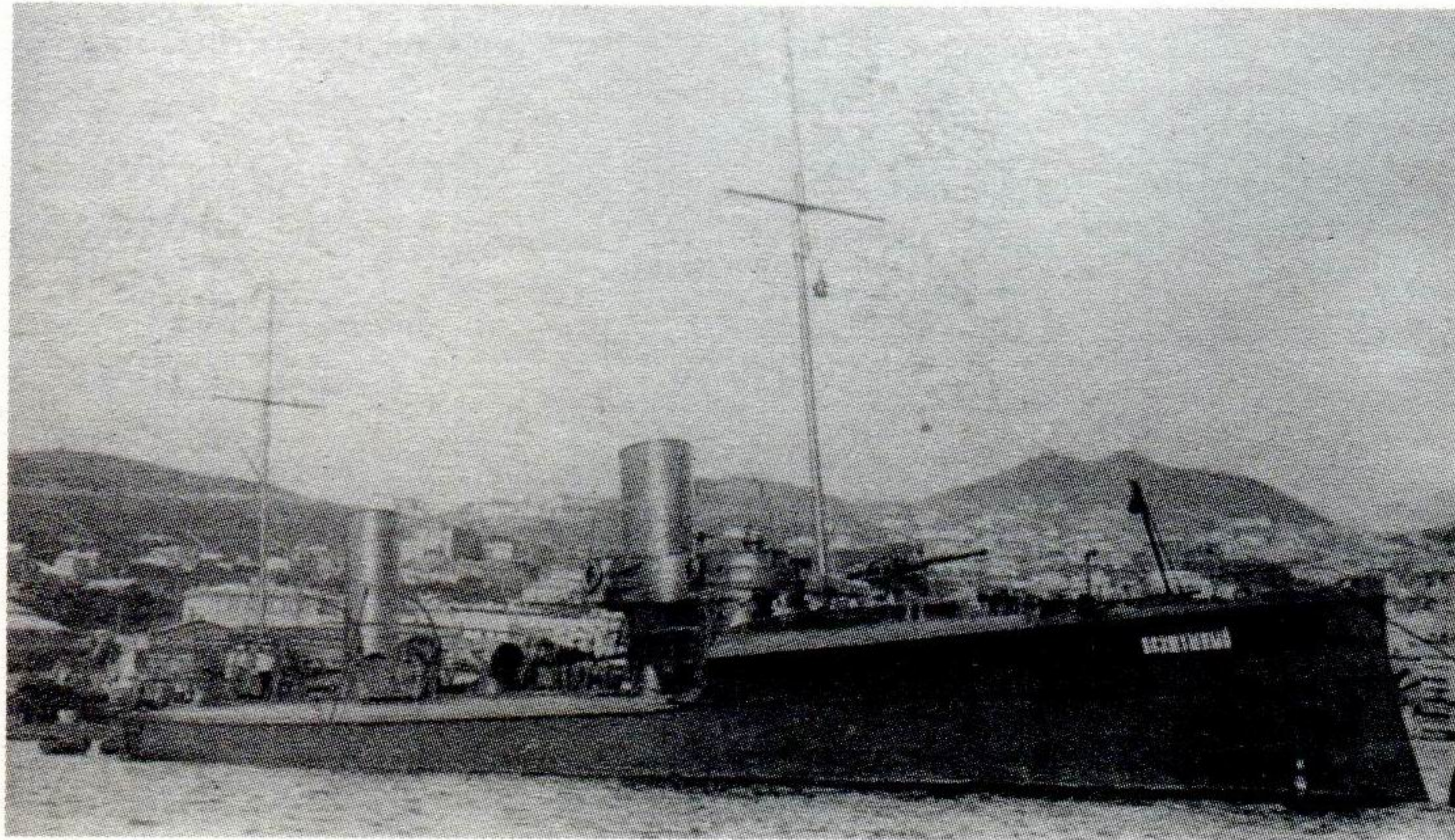
W9

W10

W11

PL3\*\*

PR3\*\*



## Историческая справка

С этого выпуска издательство «Дом Бумаги» начинает минисерию моделей минных кораблей Российского Флота, и первыми кораблями представленными в этой серии выпало стать миноносцам типа «Касатка».

Появление этих удачных кораблей в составе Российского Императорского Флота несколько неожиданно. Как известно, обострение политической обстановки на Дальнем Востоке в конце XIX века, имперские амбиции Японии, столкнувшись с амбициями империи Российской, кардинально изменило всю морскую политику.

Вынужденное переориентироваться на новый регион, Морское министерство пересмотрело весь ход выполнения промежуточной кораблестроительной программы 1895 года, и утвердило в начале 1898 года новую, получившую наименование «для нужд Дальнего Востока». Объединенная с программой 1895 года единым сроком выполнения (1905 год), она должна была обеспечить превосходство русского флота на Тихом океане над японским.

Одним из важных элементов новой программы были мореходные миноносцы в 350 тонн водоизмещения, которые задолго до появления этого класса в Российском флоте, стали называть «эскадренными миноносцами».

Одновременно с постройкой миноносцев типа «Буйный» на Невском заводе, Главное управление кораблестроения и снабжения направило техзадание на проектирование миноносцев и ряду зарубежных фирм, что позволило, как говорилось в составленном на имя управляющего Морским министерством докладе, «получить последние образцы» различных кораблей и «путем их сравнения выработать свой лучший тип». При этом предполагалось заказать истребители на тех верфях, которые «занимаются их постройкой и сами создают типы с полным успехом в отношении морских качеств».

Одной из миноносных фирм с мировым именем в тот момент заслуженно была машинно-судостроительная фирма «Ф. Шихау» в Эльбинге в Пруссии, которая являлась одним из ведущих поставщиков Германского флота.

15 июня 1898 года, техническая контора Р.А. Цизе, представитель заводов Ф. Шихау, представила начальнику Главного управления кораблестроения и снабжения «чертеж и описание эскадренного миноносца в 350 тонн водоизмещением со скоростью 27 узлов», а уже 30 июня 1898 года Морской Технический комитет предложил, а управляющий Морским министерством согласился заказать миноносцы фирме «Ф. Шихау» «со всеми указанными комитетом замечаниями», приказав определить с их стоимостью и сроками постройки.

Согласно контракту, стоимость каждого миноносца определялась в 472 тыс. кредитных рублей или 1020 тыс. германских марок. В эту цену входила и установка минного вооружения, которое Морское министерство обязалось доставить фирме по первому требованию, при том без расходов со стороны «Ф. Шихау». Эта сумма выплачивалась заводу при достижении миноносцами скорости хода в 27 уз. «при полном водоизмещении на трехчасовой пробе».

К работам завод приступал немедленно по заключении контракта и обязался приготовить миноносцы в Эльбинге для испытаний: первый — 1/13 января 1900 года, остальные три через двадцать один месяц после подписания настоящего контракта. Окончательная приемка миноносцев должна была состояться в Пиллау.

Тактико-технические элементы и устройство заказанных миноносцев были следующие: длина между перпендикулярами составляла 61 м, наибольшая ширина по шпангоутам 7 м; что касается осадки миноносцев, то эта величина в спецификации указывалась «до ватерлинии без нижней части ахтерштевня» (1,8 м или «8 фут 10 и 5/16 дюйма»). Высота от верхней части киля до верхней части бимса составила 4 м.

В носовой части сразу за срезом полубака помещалась боевая рубка, выполненная из листовой стали толщиной 3 мм. Внутри рубки размещались «паровая и ручная штурвальные машины», компас и машинные телеграфы, а также рупоры переговорных труб в машинное отделение. Иллюминаторы боевой рубки, которая также являлась и рулевой, снабжались устройствами, позволяющими очищать их от брызг, грязи и т.п. с обеих сторон одновременно. За рулевой рубкой находился камбуз, также выстроенный из 3-мм стали. Над рубкой размещался командный мостик, изготовленный из сосновых планок толщиной 35 мм. На нем располагались: штурвал, машинные телеграфы, компас и переговорные трубы, ближе к корме помещался прожектор. Наличие мостика выгодно отличало миноносцы Ф. Шихау от других кораблей программы 1898 года.

На полубаке миноносца стоял паровой шпиль для якоря и крепилась фиш-балка. Два якоря, один массой 400 кг и другой 300 кг снабжались стальным тросом длиной 150 м, что, как показала практика, оказалось не совсем удачно, так как миноносцы впоследствии, стоя на якоре, дрейфовали «при самом слабом ветре и течении». На миноносцах предусматривалась установка одной сиг-нальной мачты на каждом с вантами и штагами из стальной проволоки. Покрытие верхней палубы выполнялось из кортесина, «приклеенного и кроме того прикрепленного полосами оцинкованного железа».

На миноносцах стояло по две вертикальные машины тройного расширения пара, общей мощностью около 6000 индикаторных л.с. что должно было обеспечить контрактную скорость 27 узлов. Пар образовывался в четырех водотрубных котлах системы Шихау. Котлы стояли «спинками», а не топками друг другу, как на большинстве миноносцев того времени. В связи с таким расположением котлов, на миноносцах ограничили всего двумя дымовыми трубами (вместо четырех, как на прочих миноносцах, строившихся по этой программе), что позволило установить на палубе три минных аппарата. В итоге минное вооружение состояло из трех минных аппаратов для 17-футовых мин Уайтхеда, калибром 381 мм и шести торпед. Артиллерийское вооружение миноносцев включало одно 75-мм орудие и пять 47-мм, боезапас для 75-мм орудия составлял 160 снарядов, для 47-мм пушек -- 1350 патронов на пять орудий.

Для постройки миноносцев фирма «Шихау» заложила четыре новых стапеля. 26 февраля 1899 года была выставлена на стапеле первая деталь киля для миноносца, получившего имя «Кит». Три остальных миноносца по представлению Главного морского штаба (ГМШ) получили наименования «Скат», «Дельфин» и «Касатка». В переписке тех лет их чаще относили к типу «Касатка», и в январе 1899 года они были включены в списки судов Российского флота. 5 марта началась сборка киля миноносца «Скат», а 17 марта миноносца «Дельфин». На четвертом стапеле закончилась установка блоков, и в конце марта приступили к работам по сборке корпуса миноносца «Касатка».

Первым 31 июля 1899 года на воду в присутствии находившегося в это время в Германии управляющего Морским министерством вице-адмирала П.П. Тыртова был спущен «Дельфин». 12 октября 1899 года спустили на воду второй миноносец «Скат», 18 ноября «Кит». Спуск на воду «Касатки» несколько задержалась неожиданно наступившими в конце февраля — начале марта морозами, и лишь 4 марта 1900 года



«Касатка» благополучно сошла на воду, а 30 марта миноносцы «Дельфин», «Кит» и «Скат» были закончены постройкой.

Испытания кораблей прошли с определенными трудностями, но в итоге все четыре миноносца показали на мерной миле от 27,08 до 27,4 узла, и в течении июля-сентября 1900 года прибыли в Кронштадт, для осмотра и снабжения боевыми припасами перед отправкой на Дальний Восток.

После осмотра прибывших миноносцев комиссия МТК составила список исправлений и работ, которые необходимо было сделать перед отправлением на Дальний Восток, в том числе – замена шлюпок, установка буксирных браг, вышек спасательных линий, установке добавочных испарителей системы Круга, креплении по-походному 75-мм орудий, и некоторых других работ. Часть их удалось сделать в Кронштадтском порту, часть пришлось делать по приходе в Порт-Артур.

12 октября 1900 года первый отряд в составе миноносцев «Касатка» и «Скат» вышел из Кронштадта, и соединился в Средиземном море с отрядом Вирениуса. Миноносцы по очереди прошли докование и поменяли свою викторианскую черно-бело-палевую окраску на белую «для заграничного плавания». 6 мая 1901 года «Касатка» и «Скат» пришли в Порт-Артур. Второй отряд в составе миноносцев «Сом», «Кит» и «Дельфин» пришел в Порт-Артур раньше, 23 апреля.

Началась служба миноносцев в составе Тихоокеанской эскадры, плановые учения, плавания в составе отряда и эскадры. В 1902 году, вместе с остальными миноносцами Российского флота, их переименовали. «Кит» стал называться «Бдительным», «Дельфин» – в соответствии с дореволюционной орфографией, «Безстрашным», «Касатка» - «Бесшумным» и «Скат» — «Безпощадным».

К началу Русско-Японской войны миноносцы преследовали те же проблемы что и весь Российский флот – незнакомство командиров с театром боевых действий и слабое знакомство с возможностями своих кораблей, недостаточная выучка команд и малый опыт совместного плавания. Поэтому, несмотря на то что в ночь нападения японцев на русскую эскадру с 26 на 27 января 1904 года миноносец «Бесстрашный» вместе с миноносцем «Расторопный» были отправлены в море для осмотра 20 мильной зоны подхода, они даже не заметили приближающиеся японские истребители. Зато японцы заметили российские миноносцы, идущие под открытыми ходовыми огнями, экономическим ходом, и включившие в 22 часу боевой фонарь (прожектор). Это позволило японским истребителям уклониться от встречи с русским дозором и произвести атаки на корабли Тихоокеанской эскадры.

«Бдительный» (экс- «Кит») вместе с двумя другими миноносцами «шихауского» типа принимал участие в первом выходе Тихоокеанской эскадры под командованием адмирала С.О. Макарова. Этот выход вскрыл недостатки в подготовке кораблей. Командиры эсминцев не имели никакого опыта в совместном плавании, отсутствовала у них и тактическая грамотность.

В ночь с 19 на 20 апреля миноносец «Бесшумный» принял участие в отражении попытки заблокировать русскую эскадру в Порт-Артуре при помощи брандеров. Однако, разворачиваясь, чтобы пропустить стоящие у канонерской лодки «Отважный» миноносцы, он был отнесен к берегу и сел на мель, с которой снялся при помощи портового барказа.

8 мая при тралении внешнего рейда около кормы миноносца «Бесшумный» взорвалась мина. В результате этого взрыва миноносец получил ряд пробоин в корме и в середине корпуса, были залиты коцегарное и кормовое отделения и перестала работать одна машина. Благодаря энергичным мерам, принятым командиром лейтенантом А.С. Максимовым, «миноносец лихо и благополучно под одной машиной вошел в гавань», где потом подвели пластырь. 11 мая «Бесшумный» ввели в док. Осмотр показал, что один кронштейн гребного вала оторвало и вал погнуло.

За отличную службу адмирал Витгефт приказал выдать годовой оклад жалования команде миноносца, мотивируя это тем, что при взрыве корабль уцелел. Командир лейтенант А.С. Максимов удостоился благодарности в приказе.

19 июля «шихауские» миноносцы приняли участие в минной постановке, в ходе которой имели стычку с японскими миноносцами, 23 июля была еще одна минная постановка и стычка с японскими миноносцами.

28 июля три «шихауских» миноносца, за исключением «Бдительного», вынужденного остаться в Порт-Артуре из за неисправности котлов, приняли участие в последней попытке прорыва Тихоокеанской эскадры во Владивосток.

В ходе сражения, известного как бой в Желтом море, опять отличился миноносец «Бесшумный» под командованием лейтенанта Максимова. В полвторого дня, увидев по курсу эскадры четыре японских миноносца, миноносец развил полный ход и атаковал их, в ходе короткой перестрелки заставил ретироваться.

До выхода из строя броненосца «Цесаревич» миноносцы 2-го отделения продолжали идти в кильватерной колонне левее крейсеров. Во время неразберихи после выхода из строя флагманского броненосца русской эскадры миноносцы присоединились к крейсерам. После того как крейсера начали прорыв на Юг, миноносцы попытались к ним присоединиться, но поняв что топлива не хватит чтобы дойти полным ходом до Владивостока, повернули на Восток, чтобы попытаться атаковать японские броненосцы, видневшиеся на горизонте

Около 9 ч вечера миноносцы 2-го отделения разошлись с тремя японскими двухтрубными миноносцами. Сначала Максимов хотел таранить один из них, но спохватившись, что после таранного удара он вряд ли будет в состоянии продолжать плавание, отказался от атаки, пройдя под кормой японцев. Минную (торпедную) атаку также было произвести нельзя, так как торпеды поставили на значительное углубление для действия против крупных кораблей противника, кроме того, миноносцы разошлись так быстро, что это вероятно, и не успели бы сделать.

Во время этой встречи миноносец «Бесшумный» отделился от остальных, скрывшихся в темноте. Оставшись один, он шел некоторое время прежним курсом, но в 11 ч 30 мин ночи повернул на юг, «имея возможно большой ход, но однако, такой, при котором не выбрасывало из трубы пламени». В 4 ч утра с миноносца были замечены японские броненосцы, шедшие впереди «Бесшумного». Положение маленького миноносца становилось критическим, так как японцы, заметив его, пошли на пересечку курса, стараясь сблизиться с «Бесшумным». Несколько раз он вынужден был менять свой курс, пока наконец ему не удалось проскочить впереди японской эскадры на расстоянии всего 50 кабельтовых. В это время от эскадры отделился крейсер «Ниссин», который до 6 часов гнался за миноносцем, выпустив по нему «один большой снаряд» и два 75-мм, которые упали в 20-30 м от «Бесшумного». По правому борту в это время был замечен японский миноносец, который, однако, не стал преследовать «Бесшумный», а пошел к японской эскадре. Крейсер «Ниссин» вскоре отстал.

Позднее при сличении курсов «Цесаревича» и «Бесшумного» выяснилось, что миноносец задержал погоней за собой неприятельскую эскадру более чем на два часа, и тем дал возможность «Цесаревичу» незаметно пройти на юг.

Сам же «Бесшумный» после тяжелого перехода, в ходе которого вышла из строя правая машина, дошел до порта Киао-Чао. Командир миноносца, лейтенант Максимов, надеялся починить корабль, пополнить запасы, и повторить попытку прорыва во Владивосток, но 2 августа уже в 10 ч 30 мин утра на борт доставили письменное уведомление губернатора о том, что, по соглашению с российским правительством, все русские корабли, находящиеся в Киао-Чао, и в их числе «Бесшумный», должны разоружиться к 11 ч утра.

Для трех миноносцев типа «Касатка» война на этом закончилась, но их систершип «Бдительный», оставшись в Порт-Артуре, продолжал оказывать содействие в обороне крепости, обстреливал фланг японской армии, принимал участие в минной постановке и перестрелки с японскими истребителями, пока 29 октября не подорвало на mine. Миноносец остался на плаву и был благополучно отбуксирован в Порт-Артур, но ремонт его в осажденной крепости был невозможен. 31

## Инструкция по сборке

октября команда и офицеры миноносца, артиллерия и припасы были сняты с корабля и переданы сухопутной обороне крепости, а в ночь с 19 на 20 декабря, разоруженный миноносец был подорван вместе с остальными кораблями и судами в гавани Порт-Артура, чтобы не достаться врагу.

Миноносцы типа Касатка простояли в Киао-Чао до конца войны и дождались ратификации мирного договора, причем Бесшумный оказался одним из последних русских кораблей побывавших в Порт-Артуре, куда он ходил по согласованию с японской администрацией, чтобы забрать финансовые документы крепости, не представляющие ценности для японцев но необходимые российской казне «для отчетности»

После войны оставшиеся миноносцы вошли в состав Сибирской флотилии. Там они и прослужили до конца своей карьеры, модернизировались, меняли состав вооружения (по итогам миноносных боев под Порт-Артуром), получили заднюю рубку и мостик, беспроволочный телеграф и другое оборудование. После начала Первой мировой Бесшумный и Бесстрашный перевели в Флотилию Северного Ледовитого океана, где они встретили революцию и иностранную интервенцию. После победы Советской власти все три миноносца в 1922 году были пущены на слом.

Миноносцы типа «Касатка», среди своих одноклассников в составе Российского флота, показали себя очень неплохими кораблями, наиболее сильно вооруженными, с хорошей мореходностью (особенно по сравнению с миноносцами Невского завода). Неудивительно, что когда в ходе Русско-Японской войны встал вопрос об усилении минных сил флота, по типу Касатки, практически без изменений, морское ведомство заказало 10 единиц типа «Инженер-механик Зверев», а «комитет по развитию флота на добровольные пожертвования» чуть позже заказал заводу Ф.Шихау, четыре минных крейсера типа «Финн», представлявших собой увеличенный до 570 тонн тип Касатка. Эти надежные маленькие корабли вписали свои имена в историю Российского флота и оказали влияние на развитие минных кораблей вплоть до знаменитых Новиков.

### УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

R\L - правая \ левая сторона

W - вырезать

○ - свернуть в трубку

⊙ - свернуть в рулон

⊕ - свернуть в трубку диаметром...

→ - направление в нос \ в верх

⌒ - согнуть и склеить

\* - наклеить на картон толщиной 0,5 мм

\*\* - наклеить на картон толщиной 1 мм

**ДОМ БУМАГИ** ®

All rights reserved

Украина

29027, г.Хмельницкий, а/я 472,

E-mail: [homepaper@list.ru](mailto:homepaper@list.ru)

[www.homepaper.info](http://www.homepaper.info)

тел: 3(0382) 77-38-32, 8-050-90-42-367

Сборка каркаса истребителей традиционная и не представляет трудностей. Перед сборкой необходимо подточить оконечности килевой пластины согласно нанесенному на него контуру, для полного прилегания обшивки.

Следующим шагом рекомендуется наклеить обшивку надводной части. Наклеиваем черновую палубу со скатом борта (деталь 1). Перед наклейкой, для того чтобы качественно сформировался скат борта необходимо разрезать скат борта над шпангоутами по серым линиям. Далее наклеивается палуба полубака – деталь 1а и тыльная переборка полубака – деталь 1b. После этого встык со скатом борта наклеивается обшивка надводного борта, носовая часть - детали 2L и 2R и кормовая часть детали 2aL и 2aR. В деталях 2L и 2R можно предварительно проделать отверстия для закрепления рымов (шаблоны j2), поддерживающих носовую буксирную брагу. Место стыка ската борта и надводной обшивки необходимо закрыть привальным брусом (детали 2b – полубака, 2cL, 2cR и 2d – верхней палубы.), склеенным в два слоя, с прокраской цвет корпуса торцов. После этого наклеить чистовую палубу – деталь 20. Перед наклейкой палубы необходимо вырезать в ней отверстия под установку носовых тумб 47 мм. орудий, и склеить сами тумбы (деталь 60, 2 шт.) При наклейке чистовой палубы необходимо обратить внимание на следующие нюансы – крылья носовой части палубы – от кормового иллюминатора боевой рубки 21 и до передней кромки крыльев не повторяют поперечной погиби черновой палубы, а практически горизонтальны, и поддерживаются в таком положении тумбой 47мм. орудия (деталь 60) и опорами. В кормовой части необходимо согнуть под углом 90 градусов лотки для проводки рулевой тяги, согласно рисунку. Передней кромкой чистовая палуба упирается в переборку 1b. Сразу после этого наклеить кормовую (18а) и носовую (18) киповые планки, не забыв предварительно пробить в них отверстия для пропуска канатов, и подклеив изнутри деталями напечатанными на офсетной бумаге. Носовая киповая планка клеится на контур палубы полубака, кормовая – на контур кормовой части чистовой палубы.

После надводной обшивки, можно приступать к подводной части. Детали надводной и подводной части клеились встык. Оклейку подводной части рекомендуется начинать с кормы, обладающей сложной формой. Клеим детали 12, 12а, 11, 11а обоих бортов, после чего деталью 13 закрываем торец килевой пластины от крайней передней точки детали 11а до подпятника руля, и торец килевой пластины, выступающий в вырезе под винты, до верхнего края детали 12. После этого клеим передние сегменты обшивки 3L и 3R, и продолжаем оклейку подводной части по направлению к миделю. После полной оклейки подводной части устанавливаем перо руля (детали 15а, 15L и 15R) и приступаем к винтам. Устанавливаем на свои места дейдвудные трубы 14L и 14R соответственно, и кронштейны винтов 16. Обратите внимание, кронштейны винтов отличаются – винт правого борта расположен ближе к корме, а винт левого борта – дальше. Положение винтов относительно кронштейнов обозначено символами винтов. Винты (узел 17) соответственно бортам – правый вращается по часовой стрелке, левый – против часовой. После установки винтов можно установить защиту винтов (детали 2f). Защита устанавливается по нижней кромке привального бруса, таким образом, чтобы ее задняя точка располагалась на одной линии с задней кромкой защиты рулевого механизма (деталь 39с), размеченной на палубе, а снизу подкрепляется пиллерсами. Далее, до установки остального палубного оборудования рекомендуется смоделировать тросы рулевой проводки. Их можно сымитировать с помощью лески диаметром 0.15-0.2 мм, темно-стального цвета. Предварительно клеятся и устанавливаются на места, обозначенные на палубе рисками, обоймы роликов проводки (детали 70). Склеиваются и устанавливаются детали рулево-

до механизма – направляющая 39 с роликами 39а, и параллелограмм 39b. По углам направляющей устанавливаются обоймы 68а с роликами 68, согнутые согласно иллюстрации в инструкции, и весь механизм закрывается защитным кожухом 39с. В соответствующих местах палубы аналогично устанавливаем детали 68. Начинаем вести проводку от роликов рулевой тяги, через угловые ролики, через направляющие кожухи чистой палубы 1d, через ролики 70, и обоймы 68. Оставляем запас в носовой части, чтобы потом ввести тягу в роликовый механизм боевой рубки. Проводим короткую ветвь тяги от направляющего лотка через обойму 68 до детали 5б, которую наклеиваем на свое место под задним мостиком (узел 57). Следующим шагом в палубе по разметке проделываем отверстия и клеиваем рымы (шаблон j2).

Сборка дымовых труб не представляет трудностей. Единственный момент на который надо обратить внимание это сборка переднего комплекса труба+рубка. Необходимо установить переднюю трубу без сапожка, потом встык к ней рубку и потом оклеить низ трубы сапожком, обеспечить подгонку сапожка к палубе и трубе. Растяжки можно закрепить в соответствующие рымы верхней палубы, если они не будут мешать установке других узлов.

Клеим из картона 1 мм. каркас боевой рубки – детали 21а, 21b и 21с, на деталь 21а наклеиваем 21е. Оклеиваем каркас обшивкой боевой рубки – деталь 21. Наклеиваем на нее двери 21с. Начинаем собирать настил переднего мостика. Он состоит из нижней детали 21е и верхней детали 21d. Склеиваем их вместе, придаем форму крыльям мостика (скат в сторону бортов). Наклеиваем мостик на крышу боевой рубки, на настиле мостика размещаем нактоуз компаса 24, машинный телеграф 26 и колонку штурвала 25. На колонку штурвала клеим штурвальное колесо согласно шаблону b3, с левого борта за машинным телеграфом размещаем переговорные трубы (три штуки), изогнутые согласно шаблону b5. Устанавливаем леерное ограждение мостика, на правое крыло леерного ограждения устанавливаем штурманский столик 27 (см иллюстрацию), подпираем его пиллерсом согласно рисунку в инструкции, устанавливаем ходовые огни с ограждением (узлы 22 левого и правого борта). На рельсы крыльев мостика устанавливаем боевой прожектор (28). В процессе установки мостика на палубу необходимо будет установить обойму с роликами рулевой проводки 23 и завести на нее тяги, установить опоры крыльев мостика (шаблоны b1) и трап с мостика на палубу 21f.

Киты были вооружены 3 торпедными аппаратами калибра 381 мм. со складным совком. На модели предусмотрена возможность собрать аппарат как в боевом разложенном, так и в сложенном положении. Начинаем сборку с барбета. Сварачиваем в кольцо деталь 51 – обратите внимание на волнистую форму нижней стороны кольца, повторяющей поперечную погиб палубы. Вклеиваем внутрь кольца деталь 51а, ориентируясь на места под ребра жесткости относительно стыка детали 51. При этом деталь 51а не должна мешать прилеганию детали 51 к поперечной погиби верхней палубы. Сварачиваем в рулончик и клеиваем центральную опору 51d, сварачиваем и клеиваем внутреннее кольцо 51b, и радиальные опоры 51с. Наклеиваем сверху направляющее кольцо 51е. Переходим к сборке тела торпедного аппарата. Сварачиваем в трубку деталь 52, наклеиваем на нее ребра жесткости 52d, 52е и 52f. Задняя крышка 52b состоит из двух деталей, склеенных тыльными сторонами. На нее наклеивается конус 52с, и на всю эту конструкцию устанавливается имитация замка (шаблон g2). Далее на трубу устанавливается опора для совка в откинутом положении – деталь 52k сгибается по линиям и устанавливается на посадочное место на трубу, а на нее наклеивается деталь 52m свернутая в рулончик по диаметру кружка. После этого труба устанавливается на опоры 52i согласно рискам на трубе и иллюстрации к инструкции. Прямоугольник на опоре 52i сварачивается в рулончик и на него наклеивается ось маховика наводки –

деталь 52j. Торпедный аппарат снабжается проволочными деталями, как видно на иллюстрации – тягой управления g1.

Световой люк машинного отделения клеится из деталей основы 32, левой и правой соответственно, стрелкой указано направление готового узла в сторону носа корабля. На тело светового люка наклеиваются крышки 32а, согласно стрелкам направления. Световые люки устанавливаются на свои места и на них клеятся шлюпочные ростры. На прототипе ростры были изготовлены из балки таврового сечения. Деталь 32b клеится на свои места согласно меткам на внешней стороне световых люков, таким образом, чтобы опора ростров уперлась в конек крышки световых люков. Поверх детали 6с клеится полка тавра, деталь 32с, с тем, чтобы получился Т-образный профиль.

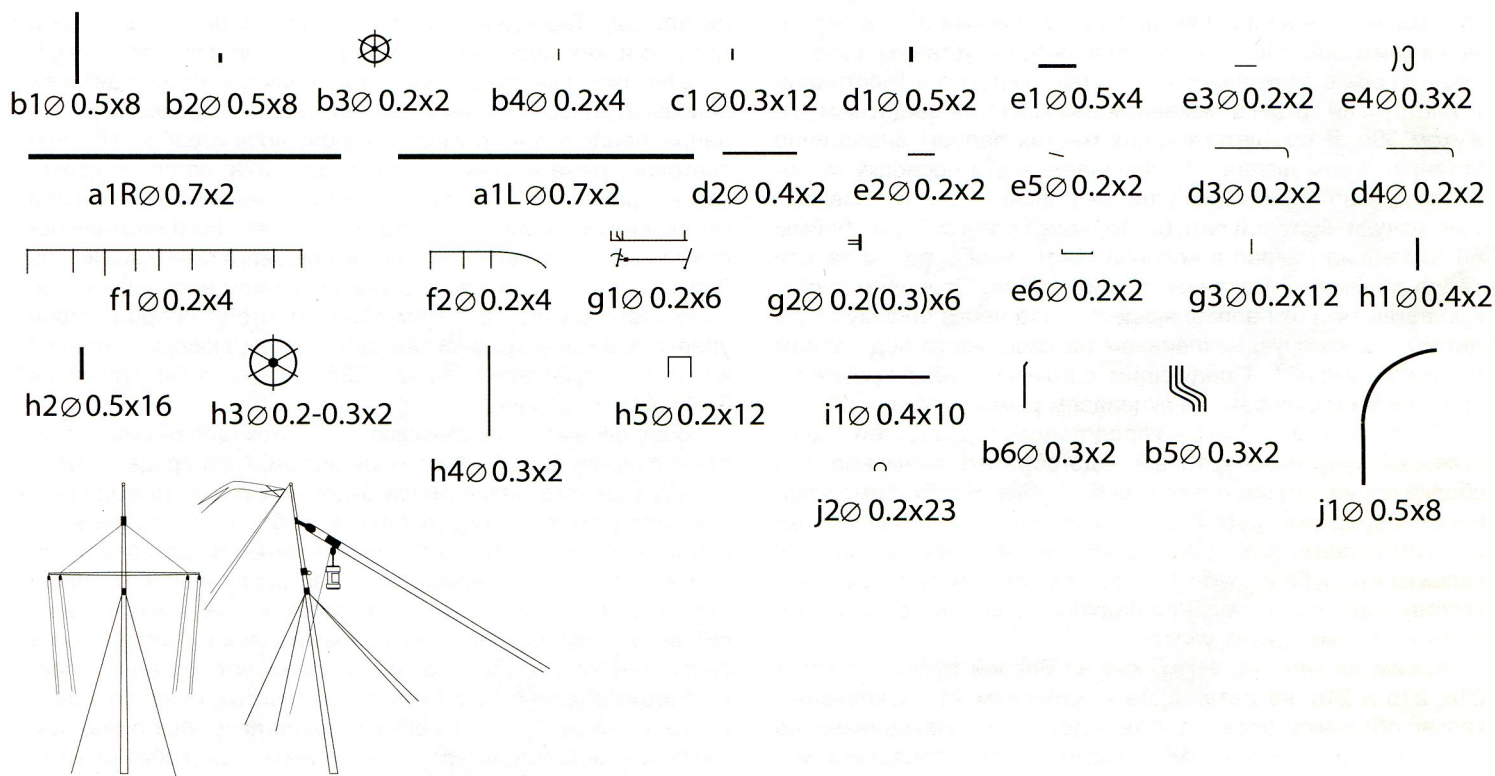
В вопросе изготовления коечных сеток (дет. 67) мы оставляем свободу действий за моделистом. Сам процесс будет зависеть от того, какие леера будет использовать моделист, и насколько он будет свободен в выборе дополнительных материалов. На прототипе коечные сетки представляли собой выгородки из леерных стоек, закрепленные с внешней стороны леерного ограждения, и обтянутые изнутри парусиной. В получившийся парусиновый ящик и укладывались свернутые койки. Если моделист планирует изготовить леера самостоятельно, то он может изготовить и леерное ограждение коечных сеток, используя прилагающуюся бумажную выкройку как шаблон, а потом наполнить ящик койками, изготовленными из подручных материалов. В противном случае можно клеить коечные сетки из прилагающихся выкроек и установить их на свои места. Обратите внимание – расположение коечных сеток на «Ките» и «Безшумном» различается, так как на «Безшумном» коечная сетка со стороны вельбота отсутствовала.

Вентиляционные раструбы (49, 50) клеятся по традиционной технологии, единственно необходимо обратить внимание что палуба миноносца имеет большую продольную перегиб, и нижняя кромка детали раструбов повторяет форму палубы, соответственно раструбы есть правого и левого борта.

Задний мостик (узел 57) на миноносцах типа «Кит» представлял собой легкий настил установленный на пиллерсах. Склеиваем нижнюю и верхнюю стороны настила – детали 57а и 57, к нижней части настила клеим пространственную конструкцию из пиллерсов, и валик рулевой проводки (на оси штурвальной стойки), шаблон h1. Мостик устанавливается на свое место, клеим и устанавливаем трап 57b, собираем, аналогично переднему мостику компас, машинный телеграф и штурвальную колонку, устанавливаем штурвал, две переговорные трубы.

75 мм. орудие Канэ. Собираем тело орудия. Из детали 45 сварачиваем ствол орудия, с тем чтобы его внешний диаметр составлял 0.8мм, на получившуюся деталь наклеиваем казенную часть – деталь 45b и кожух – деталь 45а (кожух начинать клеить с нижней части дет 45, далее обворачивается ствол орудия, и оставшийся свободный конец оставляем прямым. Площадь проклеиваемой части  $\frac{3}{4}$  от общей площади детали). Заднюю левую часть кожуха отгибаем на 20-300 – это деталь плечевого упора. На ствол наворачиваем полосу, имитирующую обойму накатника – деталь 45с. Сам накатник собирается из проволочных деталей – шаблон e1 и e2, и бумажных полосок – 45d. Полоски оборачиваются вокруг проволочной детали, и получившаяся конструкция приклеивается к телу орудия снизу (см. рис.). С левой стороны орудия крепится плечевой упор (шаблон e4). Из детали 45j, сложенной вдвое, клеится щит орудия. Обратите внимание, что на миноносце Безшумный на момент службы в Порт-Артуре щит был нестандартной формы. С помощью стремянок (см рис.) щит крепится к станку орудия. Сборка остальных деталей орудия хорошо видна на иллюстрации.

Клеим и устанавливаем волноотбойник 19 согласно рисункам в инструкции. С внешней стороны от волноотбойника



устанавливаем орудийные площадки (19а) левую и правую соответственно, таким образом чтобы внутренняя кромка площадки клеилась к палубе согласно разметке, а внешняя поддерживалась 4 стойками согласно иллюстрации

Собираем паровой шпиль 41. Он состоит из основания 41, барабанов 41с, которые сворачиваются в трубку и клеятся на основание, вала (шаблон) вклеиваемого между ними, и верхней части. Верхняя часть состоит из плиты (детали 41а и 41b), и ручного механизма выборки якорного каната. Он состоит из основания 41d и кожуха 41f, который клеится в «коробочку». В боковые отверстия кожуха вставляется проволоочная деталь, имитирующая валы, на которые надевались вымбовки при ручной выборке якоря.

Далее собирается якорная машинка 42, состоящая из основания, корпуса 42а, обоймы 42b и ручек 42с. Ручки выгибаются в виде буквы Z наружу от машинки, согласно рискам, как изображено на иллюстрации.

Сборка якорей не представляет трудностей. Истребители типа Кит были вооружены двумя стандартными адмиралтейскими якорями, 300 и 400 кг. Выкройка сгибается пополам, склеивается, вырезаются тело якоря и лапы, лапы клеятся на якорь согласно рисунку, якорь снабжается штоком (d3, d4) и двумя рымами, по возможности. Обратите внимание: якоря были вооружены в варианте Кита якорными канатами, ко времени же Порт-Артурской службы они показали свою ненадежность и были заменены якорными цепями. Якорный кран тоже не должен представлять трудностей. Он состоит из основания 46, горизонтальной части 46b, в переднюю (по отношению к стреле) часть которого устанавливается ролик 46с, через который проходит ходовой конец талей 46f, закрепленных на верхнем конце стрелы (шаблон). Стрела в нижней части оборачивается бумажной трубочкой 46d, а в верхней 46е. В рабочем положении стрела крепится оттяжкой, согласно иллюстрации.

Переходим к оснащению верхней палубы. Многочисленные люки, горловины угольных ям с крышками и овальные горловины сходных люков не должны создать проблем по их склейке. Обратите внимание, что крышка горловины сходных люков состоит из картонного основания 38 и крышки 38а, торцы детали основания окрашиваются в основной цвет. Горловины были снабжены П-образным поручнем, установленным на палубе перед горловиной.

Собираем гребные суда. Это две шлюпки Френсиса в

случае Кита, и шлюпка Френсиса, 24-футовый вельбот и 17-футовая парусиновая четверка, в варианте Безшумного. Шлюпки Френсиса и вельбот собираются по традиционной технологии и устанавливаются на свои кильблоки – 32d и 32е, закрепленные на рострах. Сами шлюпки крепятся к рострам ремнями 75.

Устанавливаем шлюпбалки. Ввиду небольших размеров шлюпбалок вооружение их остается на усмотрение моделиста. Если нет возможности сделать это аккуратно, то лучше и не делать, так как шлюпбалки играют большую роль в формировании силуэта миноносца, и их неаккуратный вид очень повредит общему впечатлению. В общем случае достаточно будет провести из тонких нитей и двух капелек клея имитацию талей, закрепленных на верхнем конце шлюпбалки и в походном состоянии набитых на банки шлюпок и вельбота, и соединить верхние концы шлюпбалок одного борта нитью, а с внешней стороны закрепить оттяжки, ходовые концы которых прикрепились на леерном ограждении на расстоянии 2 стоек от шлюпбалки. Можно попробовать симитировать проводку ходового конца талей шлюпбалки. Он шел через ролик, закрепленный на шлюпбалке в ее верхней четверти, перпендикулярно борту (диаметр ролика примерно 0.4 мм.) и наматывался на утку, закрепленную на половине высоты шлюпбалки.

Около кормового 47 мм. орудия устанавливаем кранцы запасных торпед 58 и легкий торпедный кран 55.

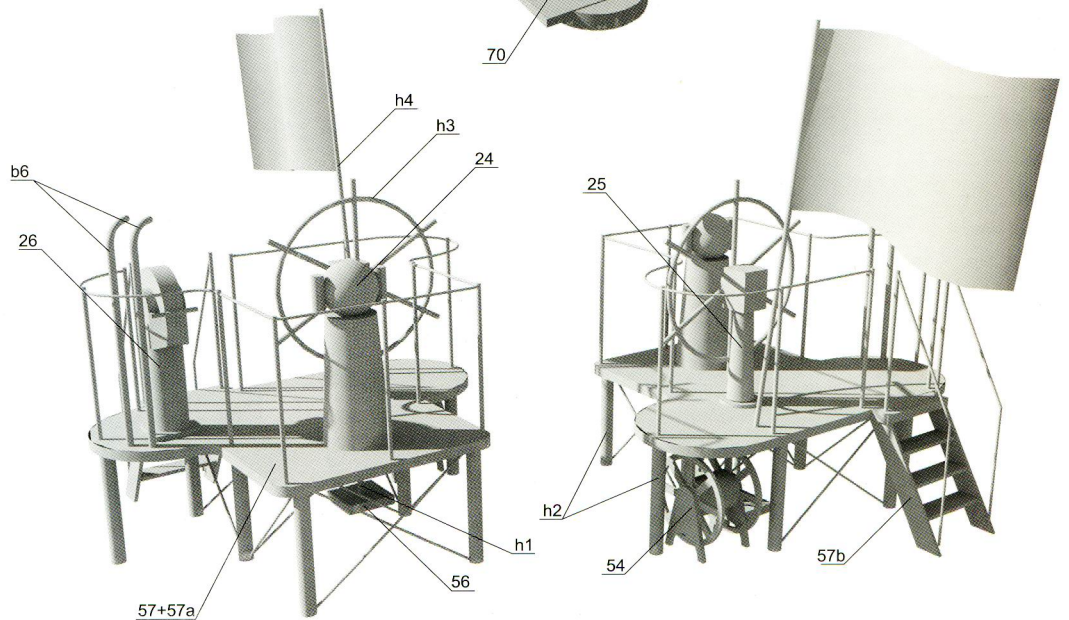
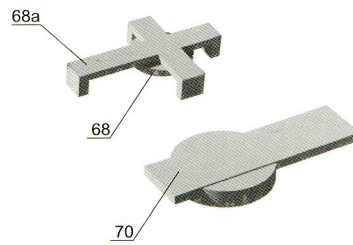
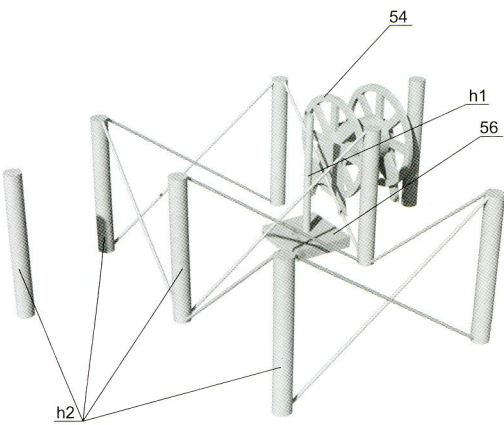
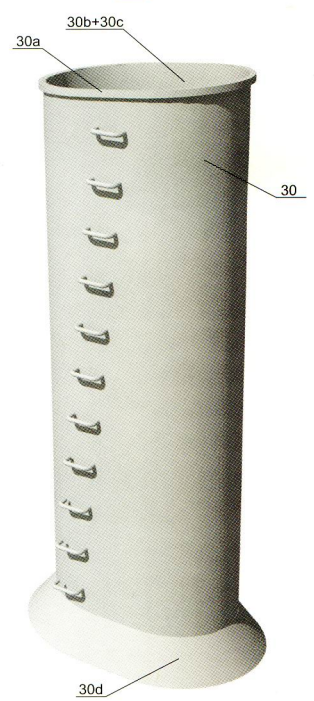
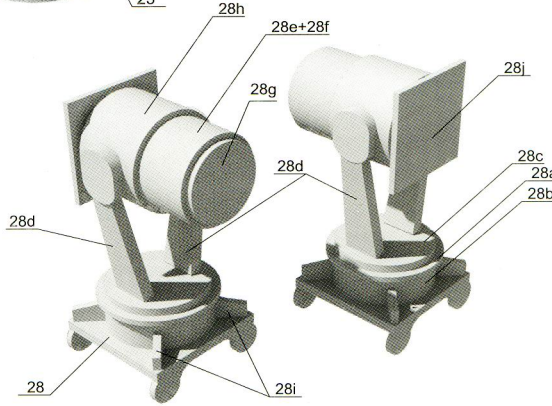
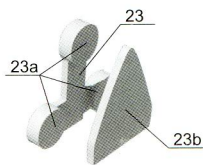
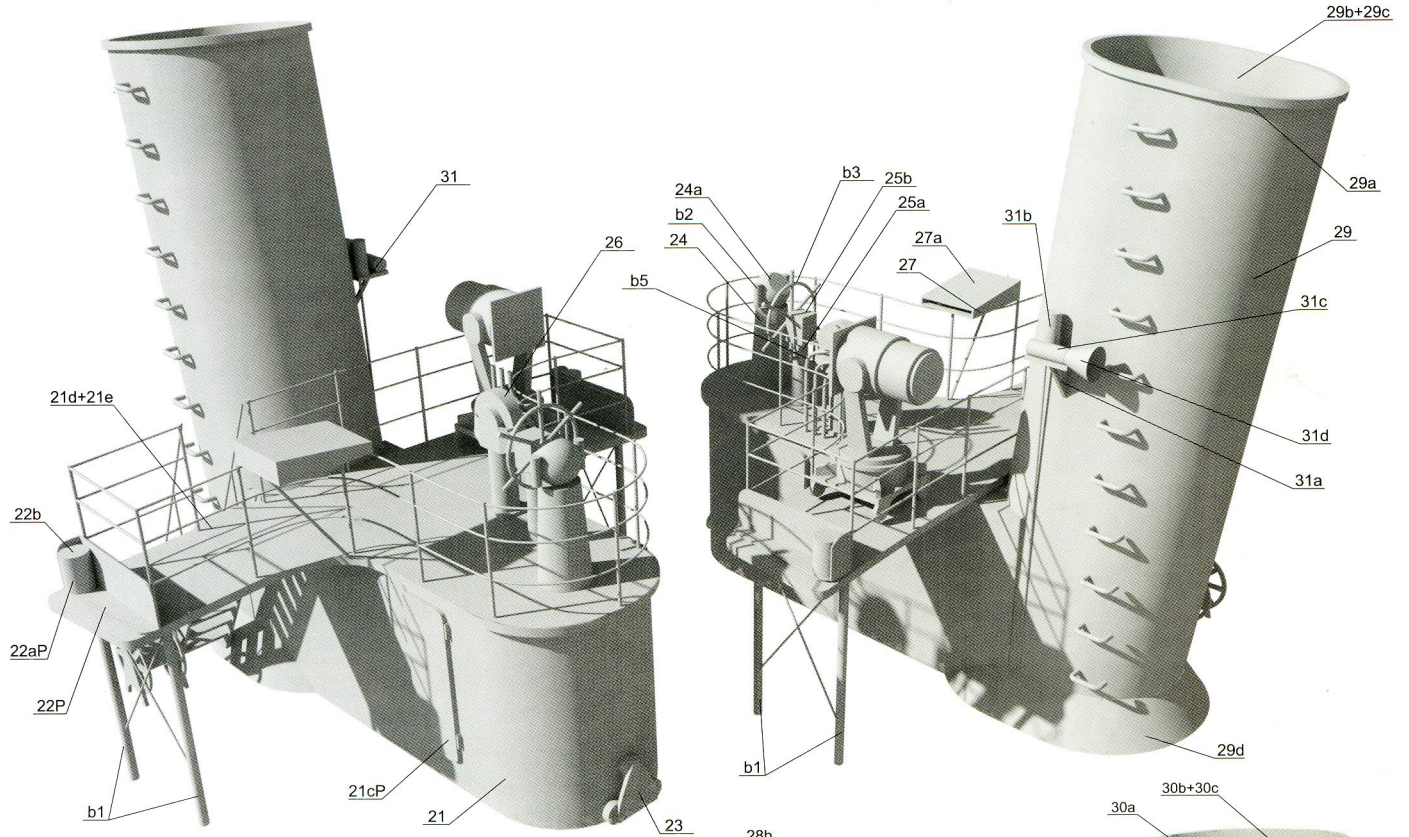
На варианте Безшумного собираются и устанавливаются на своих местах вьюшки спасательного линия 54. Одна вьюшка стоит у передней трубы справа, вторая – под левым крылом заднего мостика.

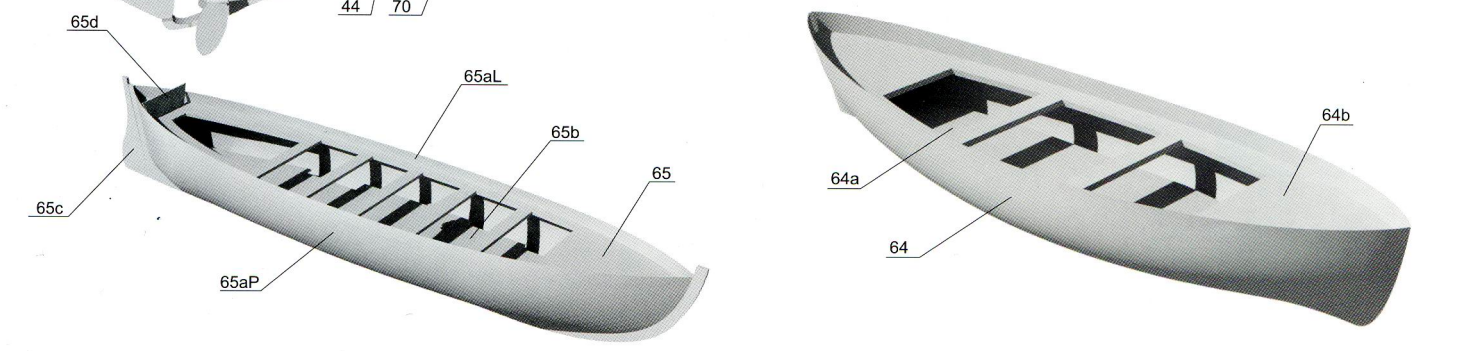
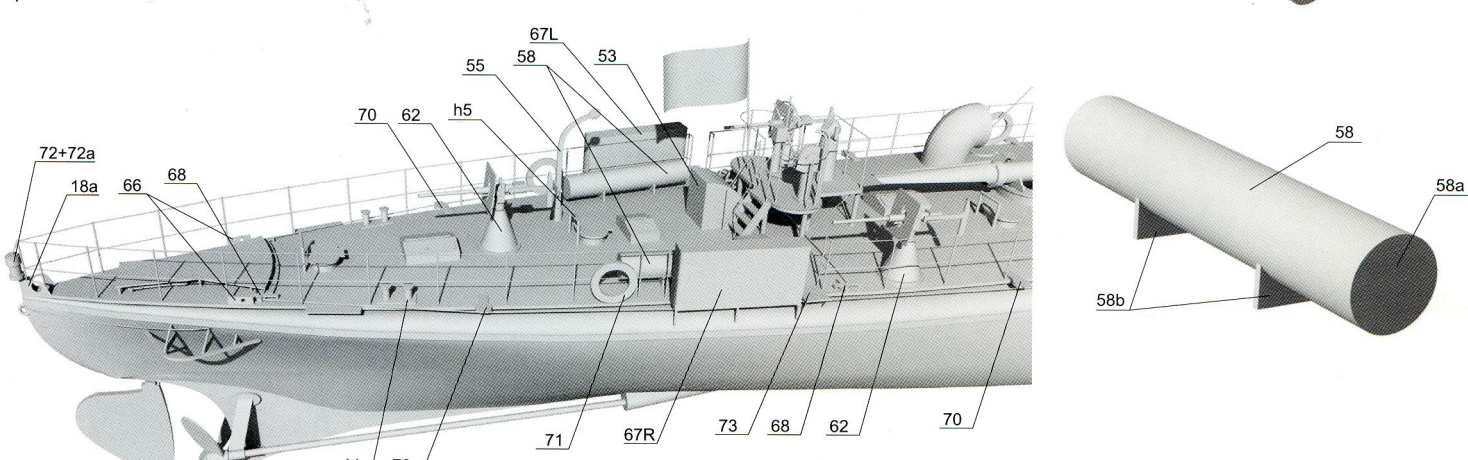
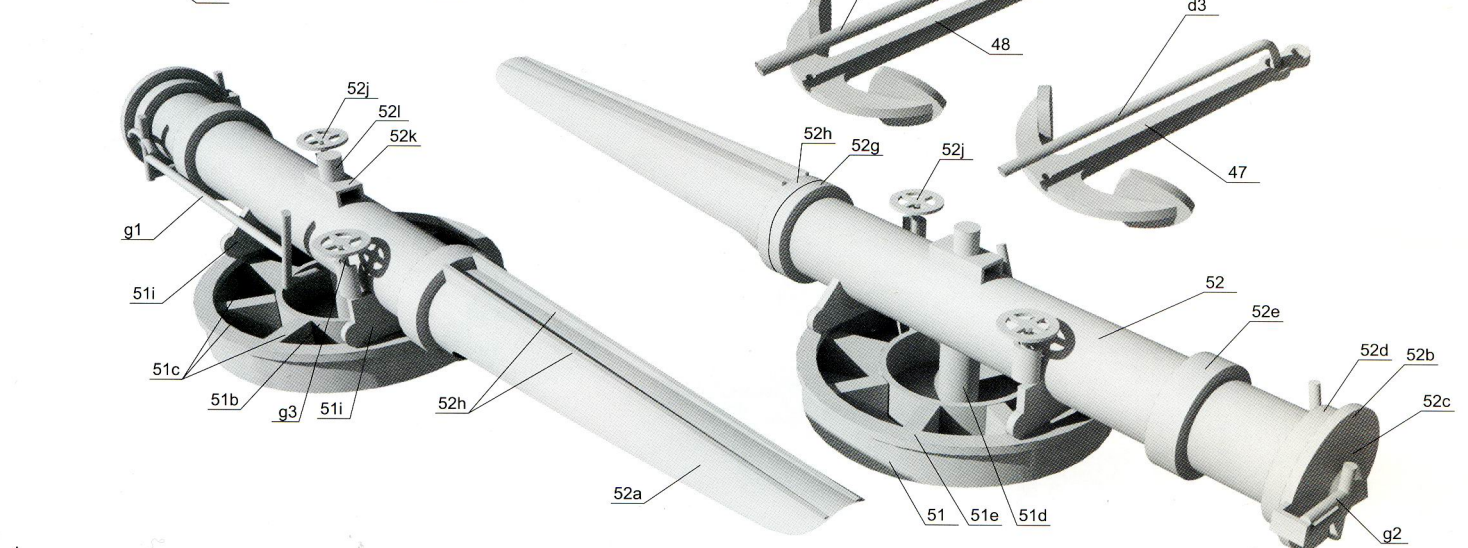
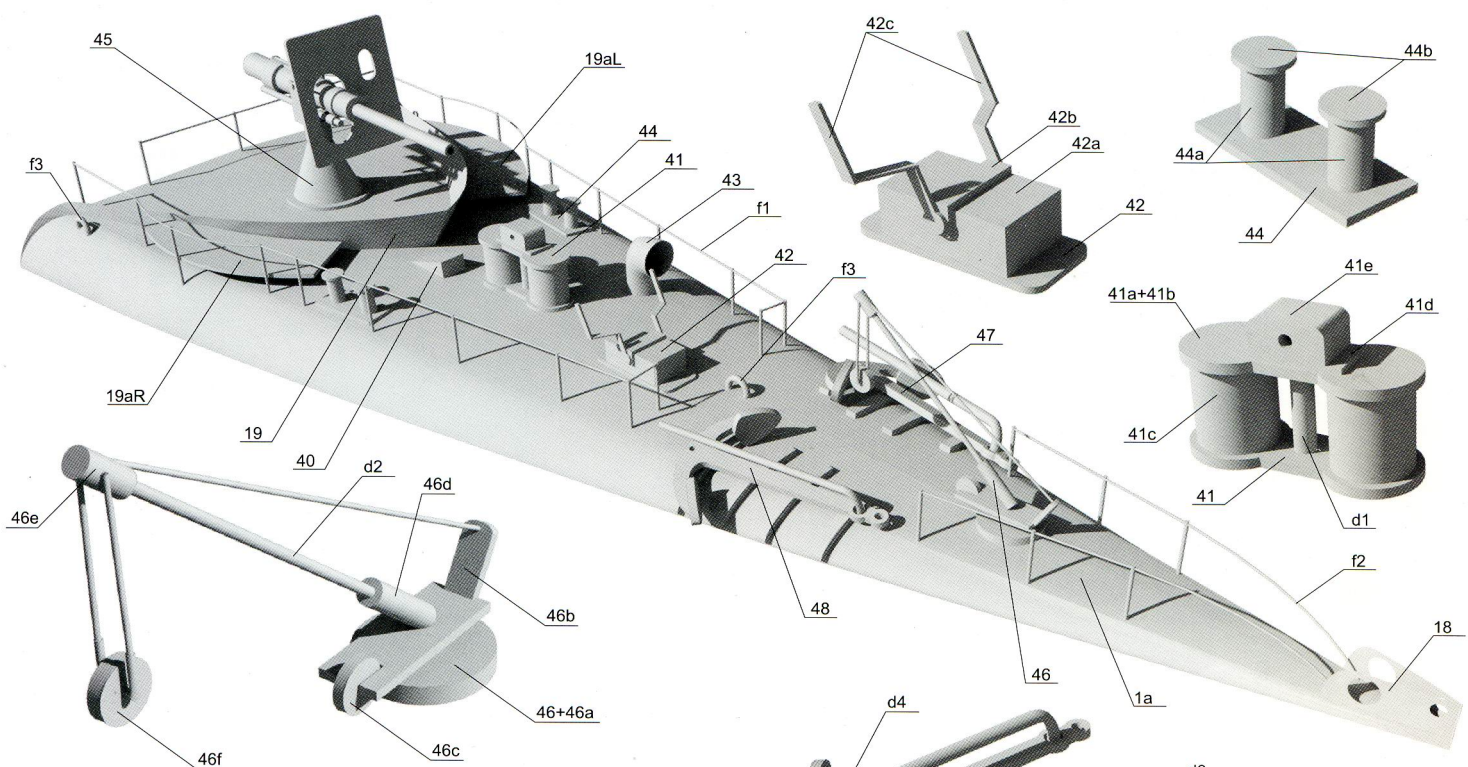
На леера согласно схемам крепятся спасательные круги.

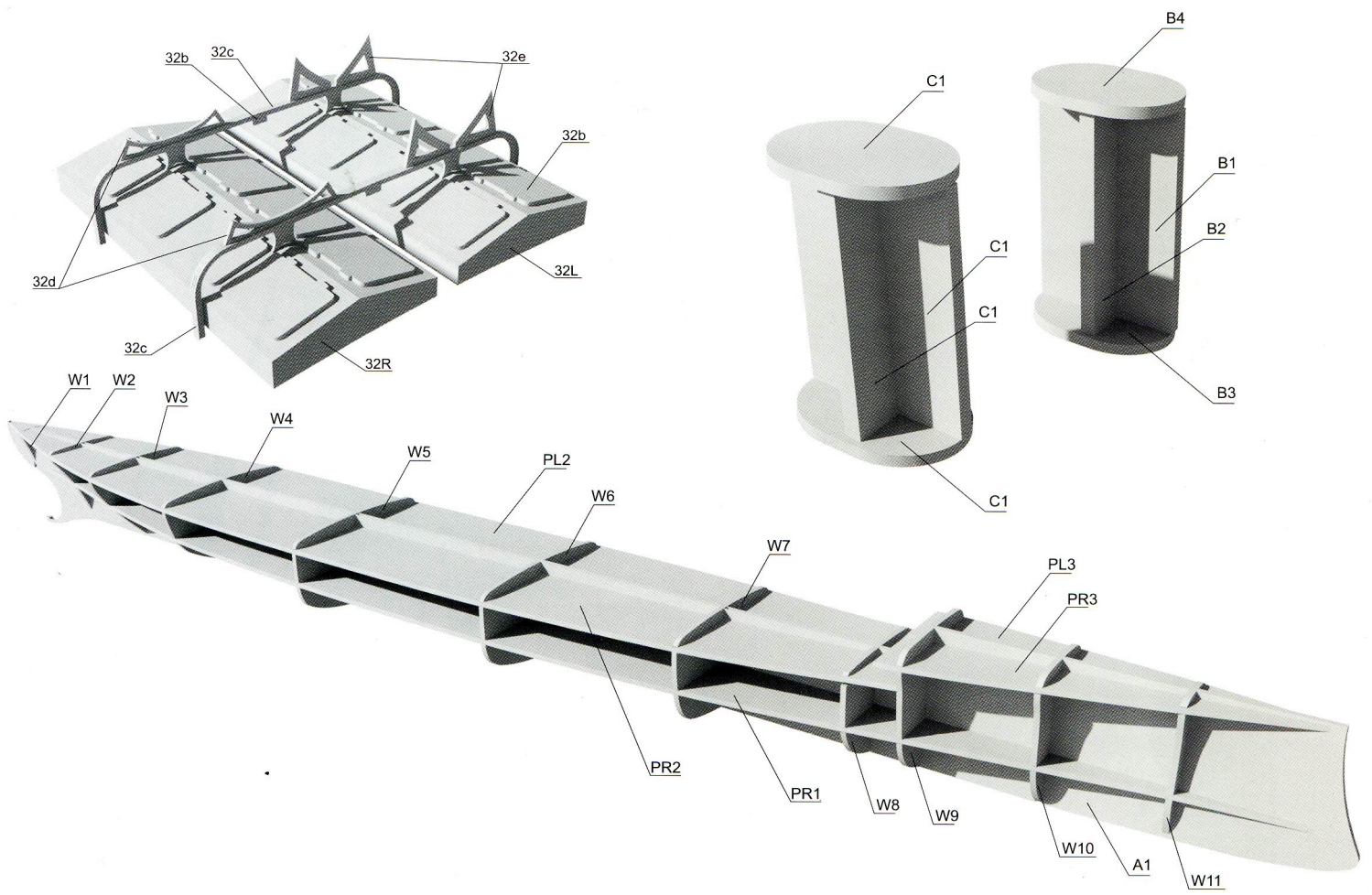
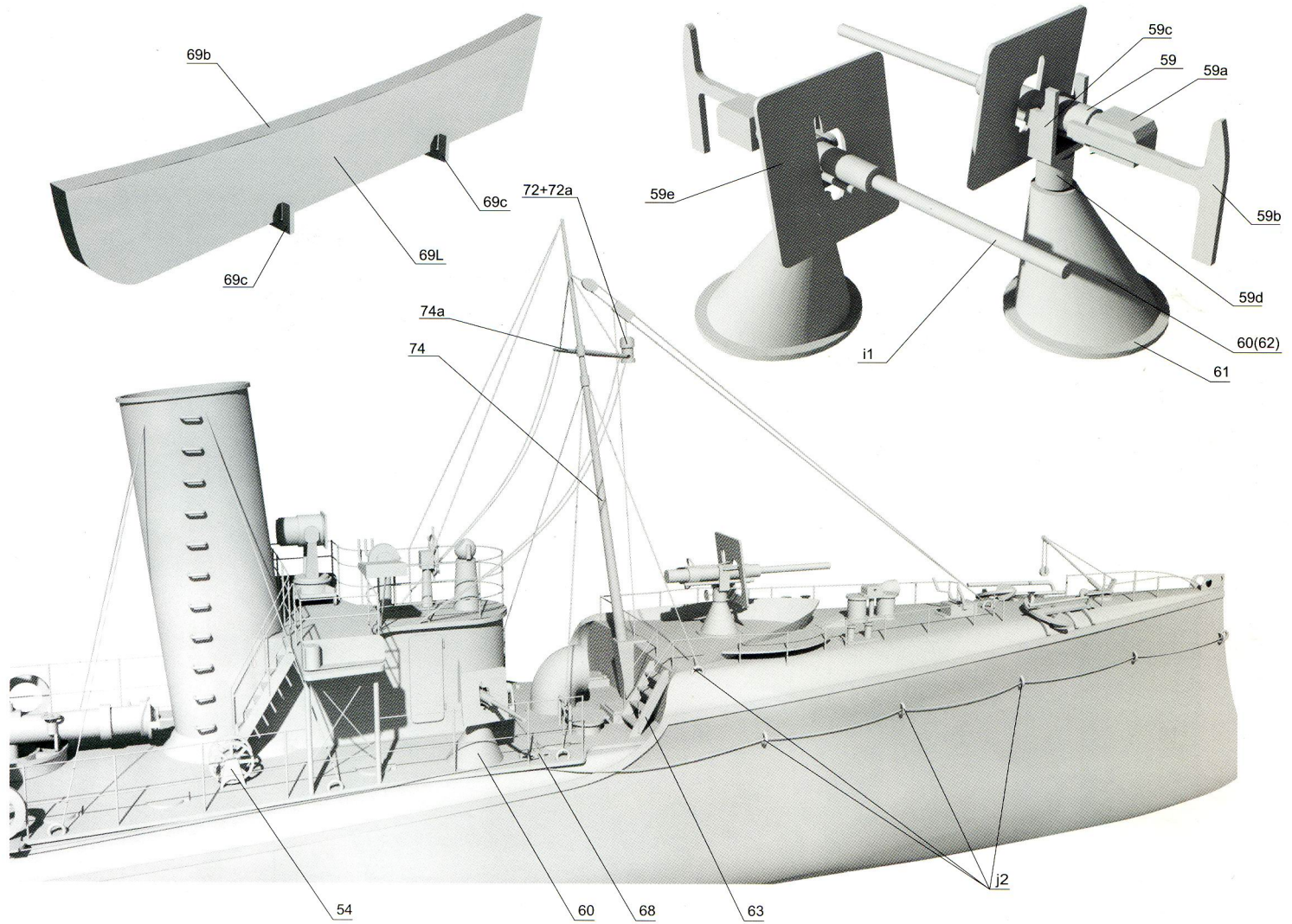
Сборка остальных узлов не представляет трудностей и видна на прилагаемых иллюстрациях.

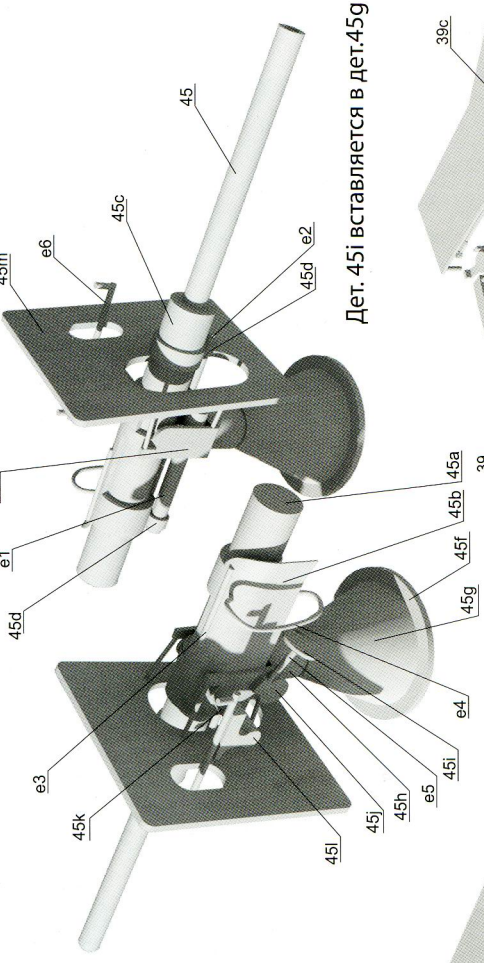
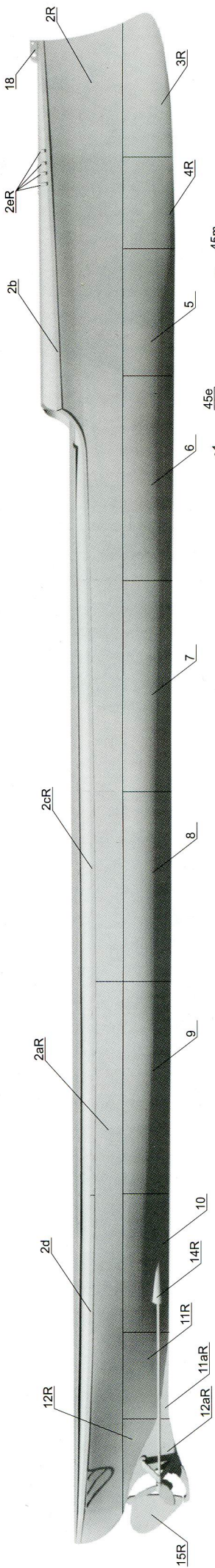
Автор модели: Владимир Сергиенко

Отдельная огромная благодарность Роману Дубинину, за неоценимую помощь в создании модели.

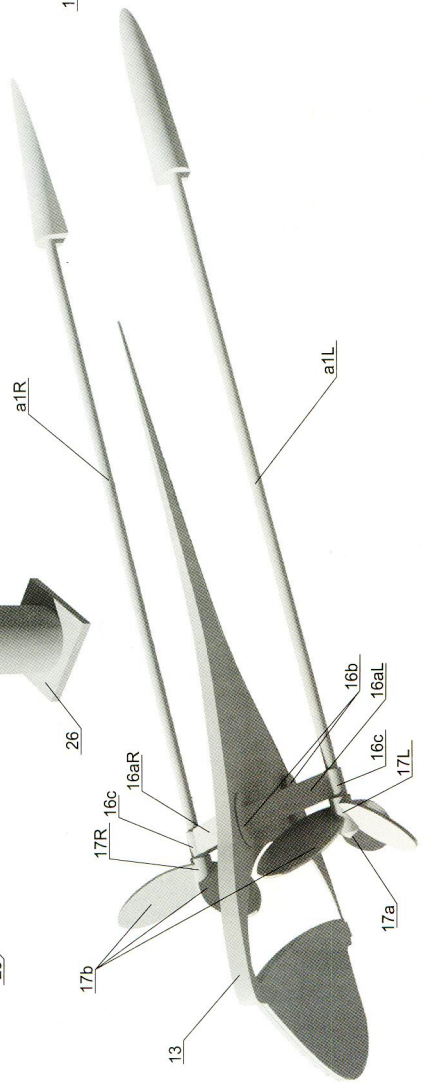
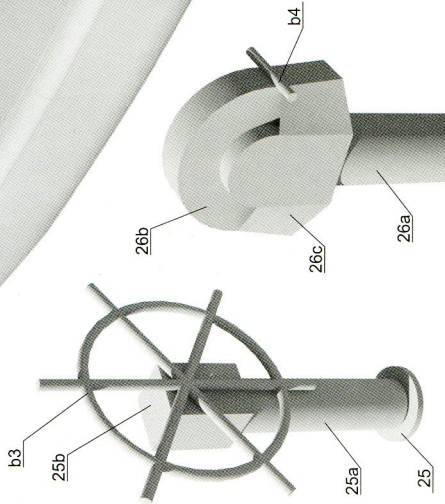
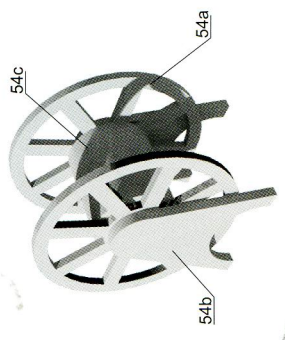
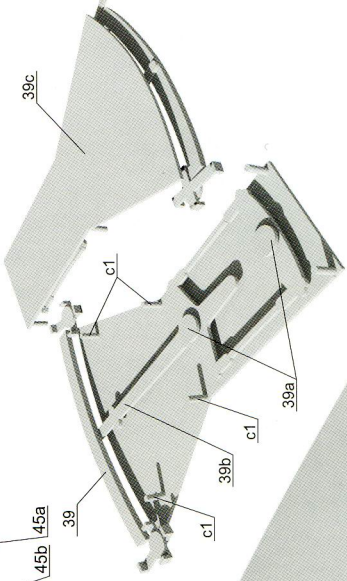






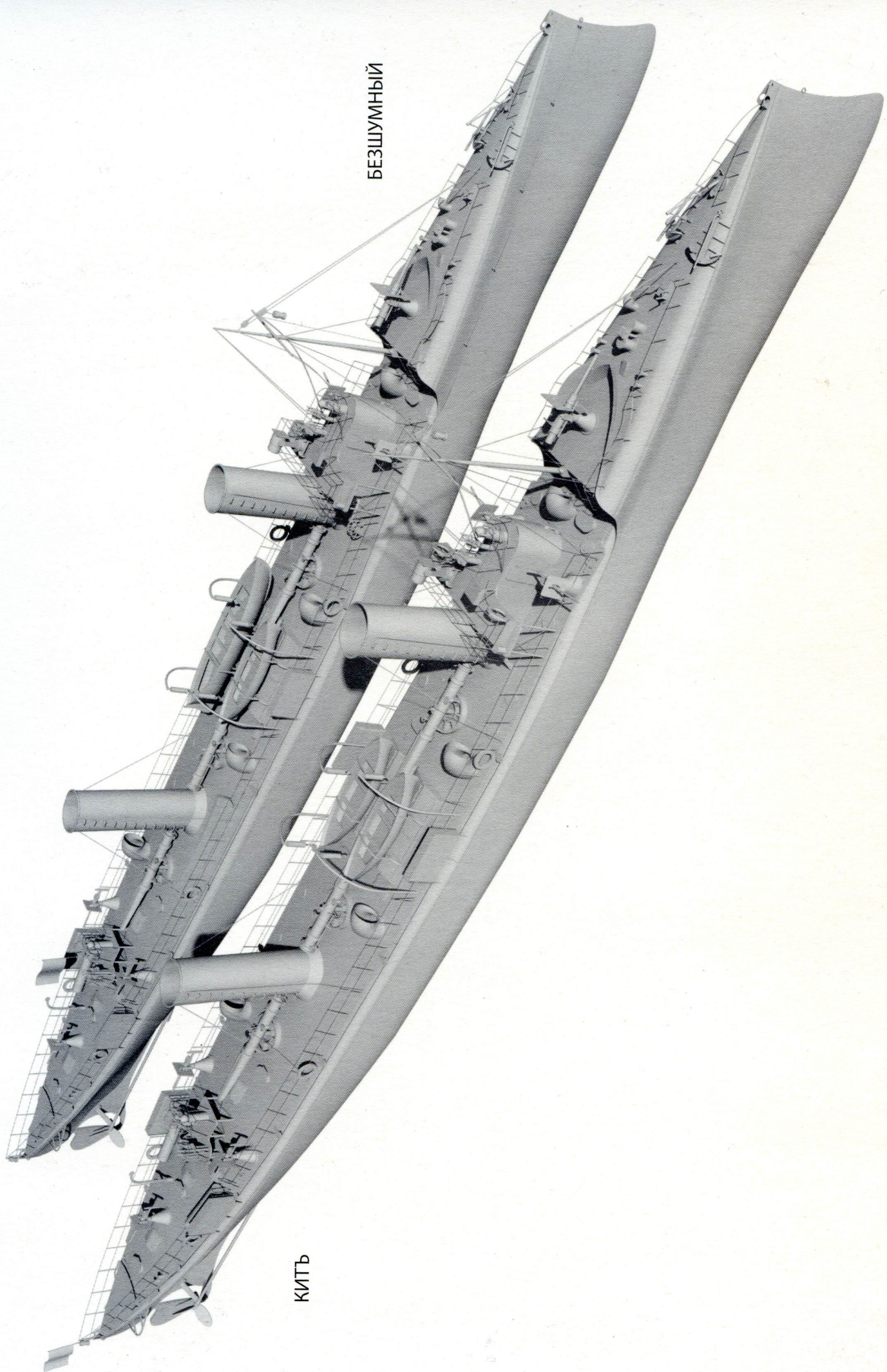


Дет. 45i вставляется в дет.45g





БЕЗШУМНЫЙ



КИТЬ

**MODELARSTWO OKRĘTOWE**  
Журнал для судомodelистов

Польский журнал для судомodelистов.  
Модели из пластика, картона, смолы, дерева  
и на радиуправлении  
В каждом номере чертежи!!!

[www.modelarstwookretowe.pl](http://www.modelarstwookretowe.pl) [saga@modelarstwookretowe.pl](mailto:saga@modelarstwookretowe.pl)

**СКОРО !!!**

Российский крейсер "Варяг"  
Броненосный крейсер "Россия"  
IJN "Takao"

**2010**

ЕМ "Гремящий"  
IJN "KAGA"  
IJN "AKAGI"  
БПК пр. 1134Б  
SMS "Radetzky"  
Линкор "Парижская Коммуна"  
SMS "Sachsen"

**MILITARY КРЫМ**  
ВОЕННО - ИСТОРИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

*Журнал для тех,  
кто умеет  
думать...*

Адрес редакции: 95053, а/я 2925 г. Симферополь - 53, АР Крым, Украина  
тел. + 38 0652 51 77 73, + 38 050 149 39 11  
e-mail: crimeawar@mail.ru

**ДОМ БУМАГИ**  
[www.homepaper.com.ua](http://www.homepaper.com.ua)

**ЯКОРА**  
USS "HELENA", "GAMBIER BAY", "OAKLAND",  
"JEREMY-O'BRIAN", "INDIANAPOLIS"

2 шт.

**ДОМ БУМАГИ**  
[www.homepaper.com.ua](http://www.homepaper.com.ua)

**ДШК 1:100**

3 шт.

Осторожно! Мелкие детали.  
Перед приклеиванием на модель  
убрать облой

**ДОМ БУМАГИ**  
[www.homepaper.com.ua](http://www.homepaper.com.ua)

**КИПОВЫЕ ПЛАНКИ  
USS "HELENA"**

- 18 шт.  
 - 2 шт.

Осторожно! Мелкие детали.  
Перед приклеиванием на модель  
убрать облой

**ДОМ БУМАГИ**  
[www.homepaper.com.ua](http://www.homepaper.com.ua)

**НАКТОУЗЫ КОРАБЛИ РЯВ**

- 2 шт.

Осторожно! Мелкие детали.  
Перед приклеиванием на модель  
убрать облой

**ДОМ БУМАГИ**  
[www.homepaper.com.ua](http://www.homepaper.com.ua)

**СТВОЛЫ КЛ "КОРЕЕЦ"**

- 2 шт.  
 - 1 шт.  
 - 4 шт.  
 - 2 шт.  
 - 4 шт.

Осторожно! Мелкие детали.  
Перед приклеиванием на модель  
убрать облой