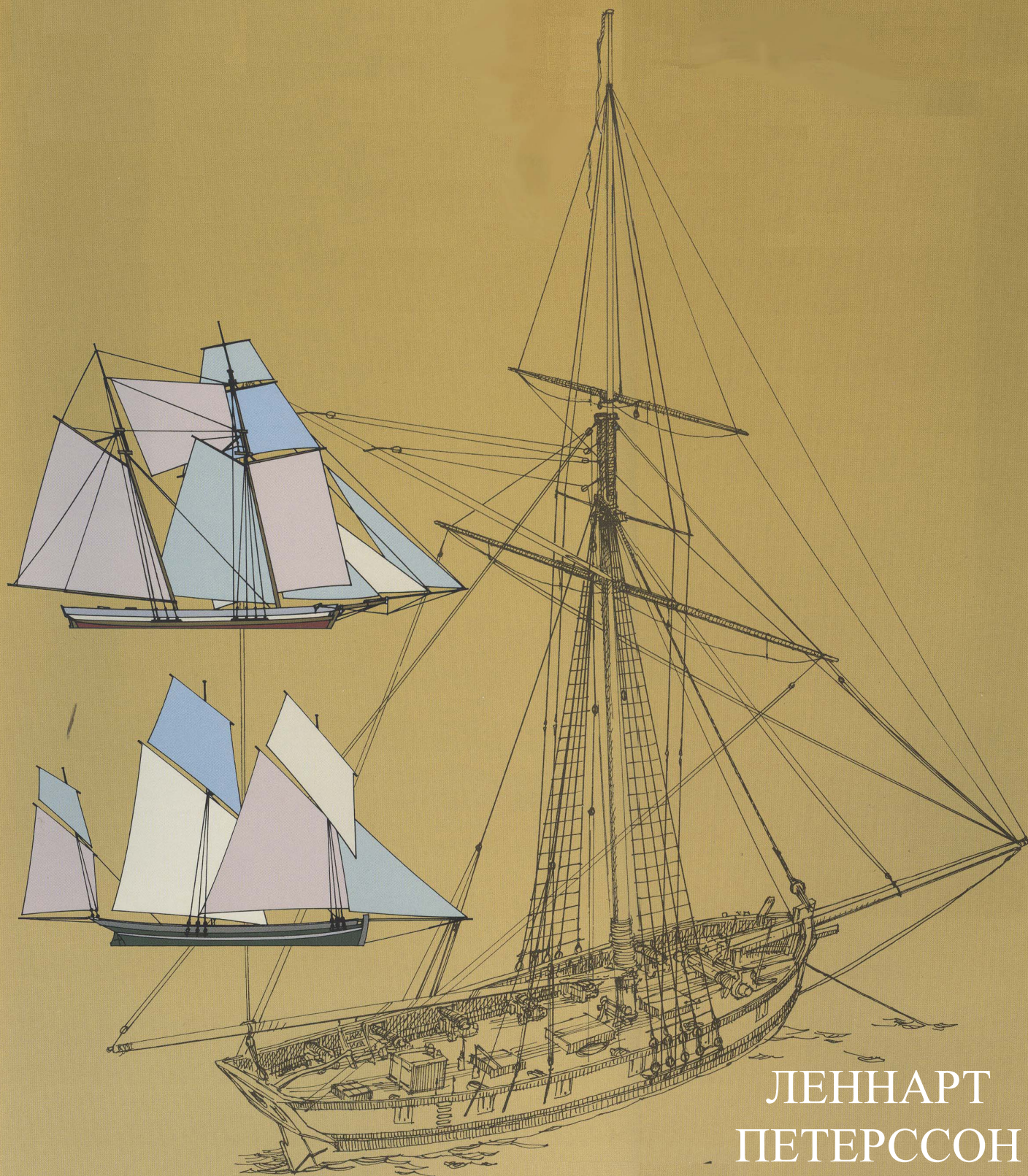


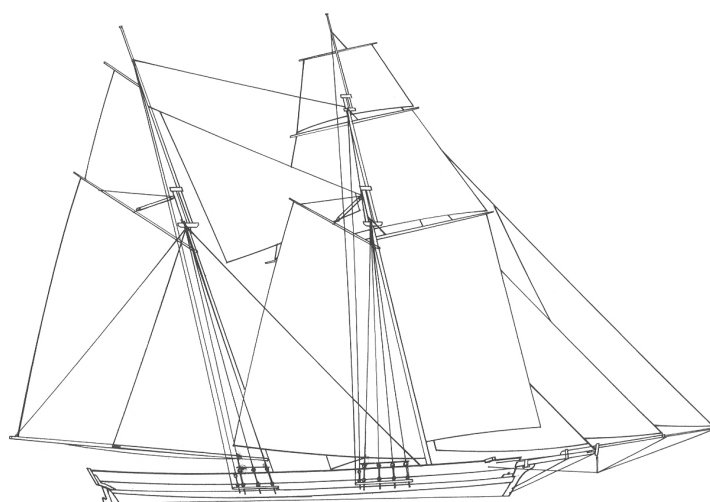
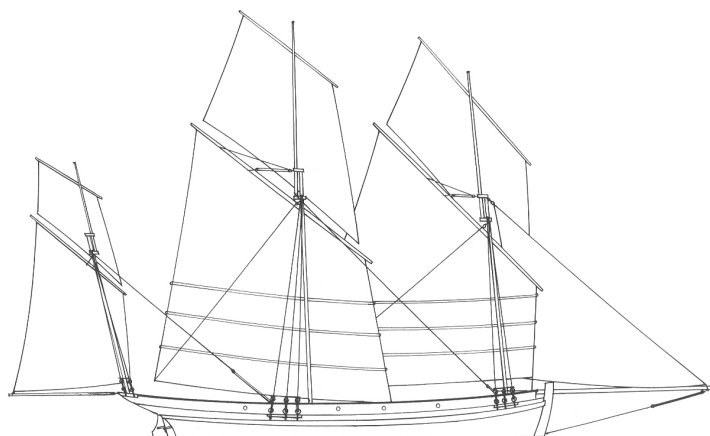
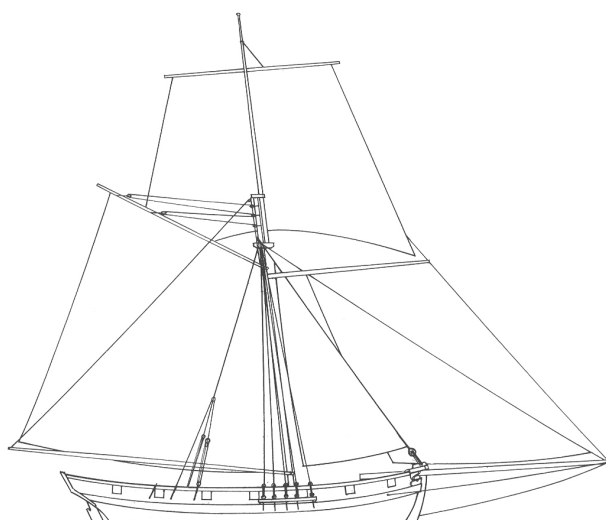
Такелаж

КОСОГО ПАРУСНОГО ВООРУЖЕНИЯ



ЛЕННАРТ
ПЕТЕССОН
Перевод Андрея Байтова

Посвящается Еве



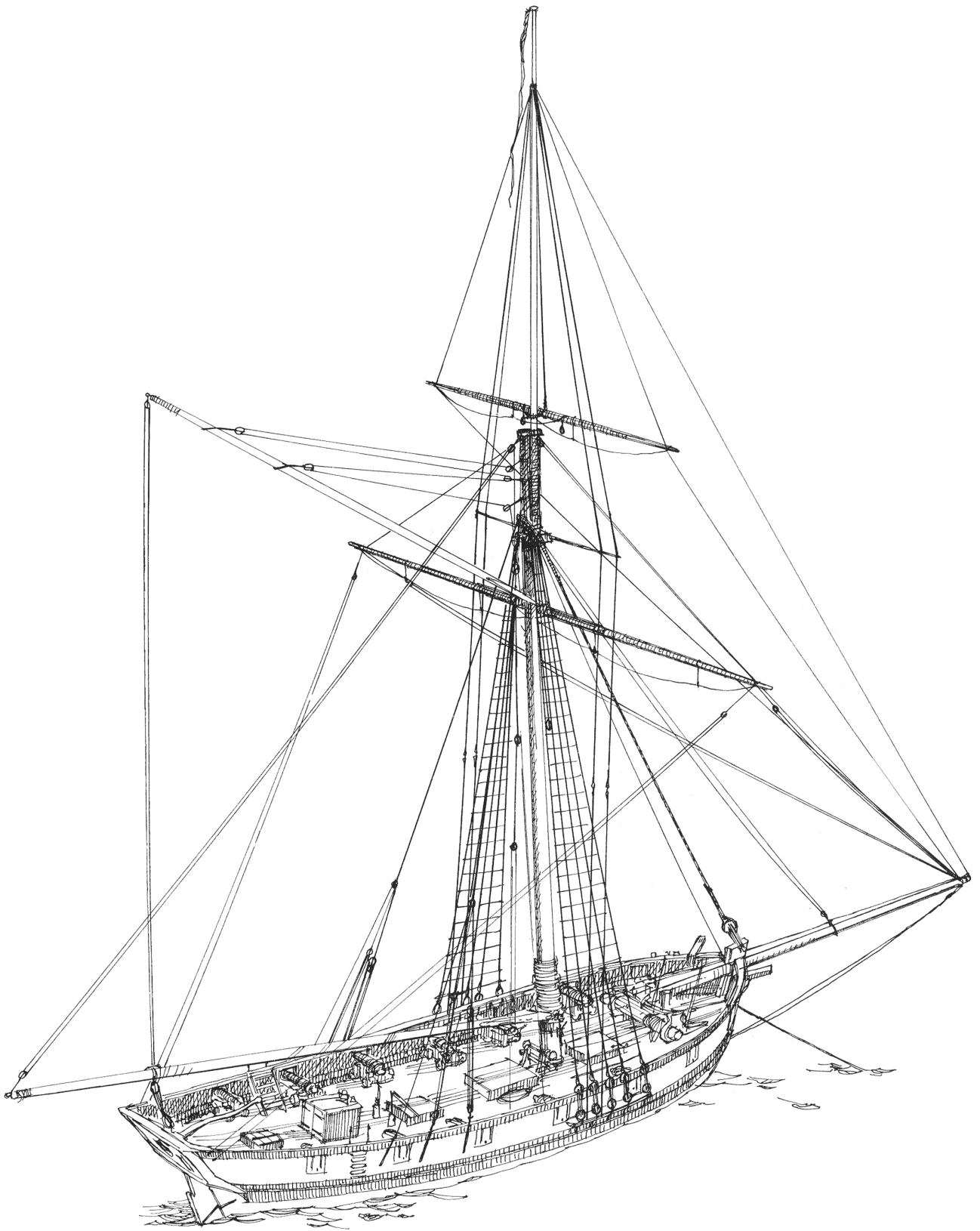
Такелаж

косо́го парусного вооружения

Леннарт Петерссон
(перевод Андрея Байтова)

CHATHAM PUBLISHING
ЛОНДОН

ЧУЛАНЧИК НА ВЕРФИ
ВЕРФЬ НА СТОЛЕ



Предисловие

КАК ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИЛЛЮСТРАТОР и моделист-любитель, я, как и многие другие, сталкивался с тем, что трудно было найти подробную информацию по кораблям и судам, которые мне нужно было нарисовать или воссоздать. Для кораблей ситуация чуть получше, а по такелажу небольших судов совсем плохая. Моя первая книга, «Такелаж Моделей Исторических Кораблей», должна была помочь моделистам и любому, кто интересуется кораблями этого периода, разобраться в такелаже трёхмачтового корабля. Энтузиазм, с которым, как мне кажется, приняли эту книгу, сподвиг меня попытаться написать то же самое про небольшие суда с косым парусным вооружением.

После поиска подходящих прототипов вместе с издателем, я, в конце концов, обнаружил три различных модели судов среднего размера. Это американская шхуна, британский военный куттер и французский люгер.

Модели кораблей это пленительный объект для изучения и очень отвлекающий, но важно было выполнить поставленную перед собой задачу. Чем больше я знакомился с кораблями, тем больше я осознавал ограниченность своих знаний. Я попытался, как и в предыдущей своей книге, описать и проиллюстрировать только парусное вооружение этих судов. Тем, кто хочет узнать больше о дизайне и конструкции носителей такого типа вооружения, следует обратиться к другим источникам.

Модель шхуны американской постройки «*Experiment*» была сделана в Швеции вскоре после покупки этой шхуны шведским ВМФ в 1812 году, и несколько отличается от чертежей, опубликованных Говардом Чапеллом в его «*The Search for Speed under Sail*». На модели нет никаких парусов, но я попытался воссоздать их все, кроме мидель-стакселя, так как не нашёл ни одного надёжного изображения такого паруса. Также я показал два варианта грот-марселя, так как на модели нет никакого рангоута, который бы указал на использовавшийся тип марселя.

На чертежах, сохранившихся в Военном Архиве в Стокгольме, судов «*Falk*» и «*L'Aigle*», которые оба были построены вместе с «*Experiment*», показаны разные версии.

Модель военного куттера тоже не имела никаких парусов, и я решил показать только кливер и фока-стаксель. Тем не менее, я надеюсь, что читатель сам сможет додумать и воссоздать марсель и грот по всем остальным рисункам, на которых изображён рангоут и бегучий такелаж, показанные по исходной модели.

Французский люгер был самой полной моделью и, вероятно, наиболее подходящей для воссоздания его парусов. Такелаж этой модели простой и функциональный, и, как мне кажется, меньше всего пострадал со временем от реставраторов.

Это книга не является научным вкладом в область морской истории, так как базируется на визуальном осмотре только этих трёх моделей. Я планировал сделать её своего рода понятным руководством для судомodelистов и тех, кому нравятся корабли. Все рассматриваемые модели того времени были сделаны людьми, хорошо знакомыми с судами этого периода. Таким образом, их можно рассматривать, как одни из самых лучших источников установки такелажа на этих судах. Более того, намного лучше, когда есть возможность рассмотреть трёхмерную модель со всех сторон, чем разглядывать двухмерные картины. Я надеюсь, что смог перенести этот трёхмерный вид на страницы своей книги.

Было классно изучать эти модели, и я надеюсь, что мои иллюстрации вдохновят и других моделистов. Лично я, не могу себе представить более красивого украшения дома, чем модель корабля, не важно сделанная профессионалом или любителем.

ЛЕННАРТ ПЕТЕРСОН
Хабо, Февраль 2007

Слова благодарности

Имена авторов этих моделей, как это часто и бывает, потерялись в тумане истории. К счастью их классные работы сохранились, чтобы поведать нам историю, но мне было бы трудно нарисовать иллюстрации этой книги без помощи множества грамотных людей.

Я очень благодарен за дружбу и помощь *Manne Dunge*, *Tom Ohlsson* и *Per-Inge Lindqvist* из Морского Музея в Карлскруне, Швеция. Также хотел сказать спасибо за помощь *Peter Fitzgerald* из Музея Наук в Лондоне и *Bernard Bruant* из Государственного Морского Музея в Гринвиче. Спасибо и *Olof Pipping* из Алингсоса, Швеция. А без помощи и терпения *Julian Mannering* из *Chatham Publishing* этой книги вообще бы не было.

Предисловие переводчика

Автора перевода вы всегда можете отблагодарить устно, письменно или деньгами

Реквизиты:

Webmoney: R453263925551 Z131012612488 E565660398487

Перевод на телефон (Билайн): 961-125-63-86

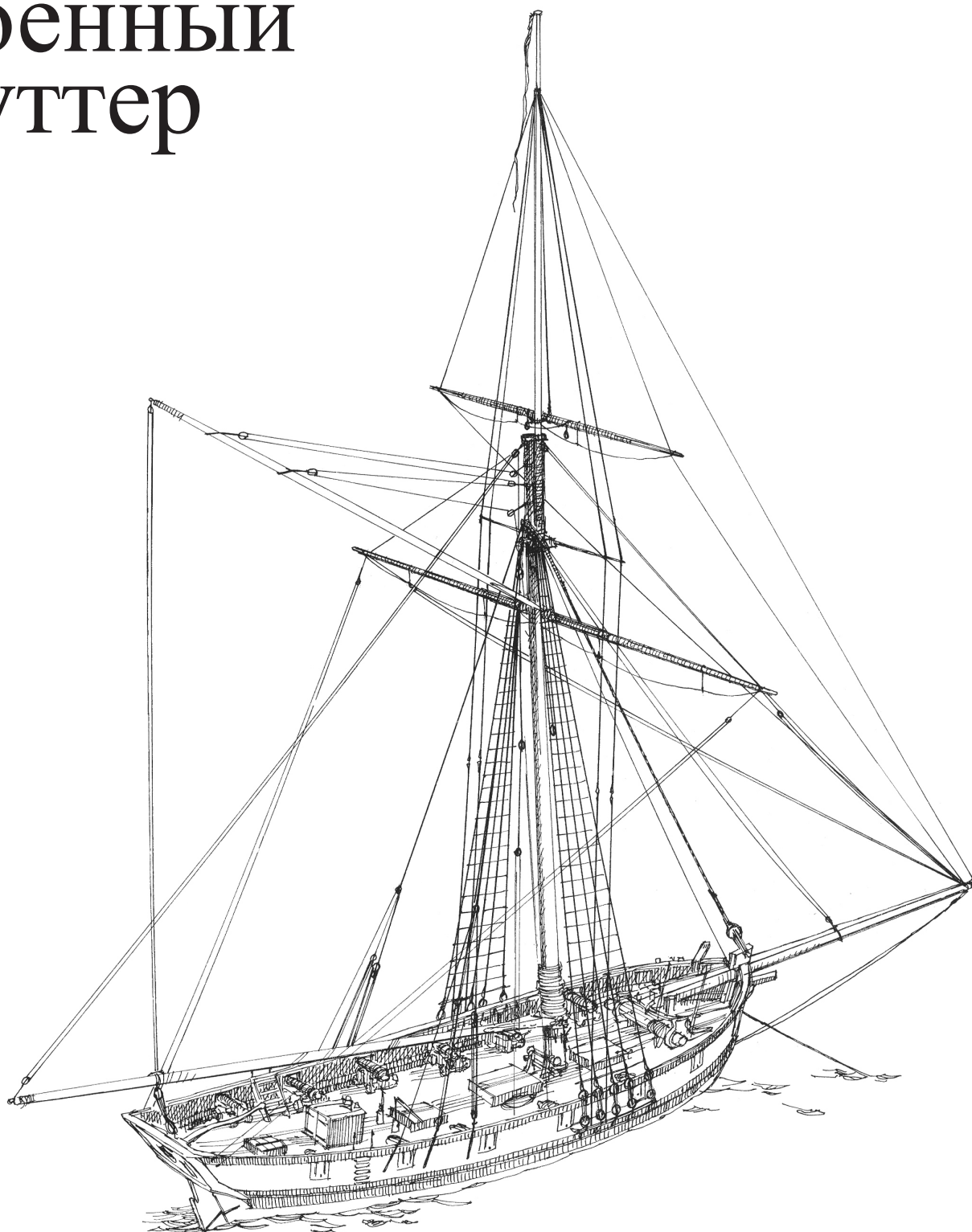
Меня по-прежнему можно найти в чуланчике на форуме www.shipmodeling.ru/phpbb/viewforum.php?f=68 и блогах www.shipmodeling.ru/blogs/evils_shipyard/, как (*Doctor Evil*), в почтовом ящике *dgagak@mail.ru* или в скайпе *abaitov*.

И да пребудет с вами, Море!
Баитов Андрей, 2013 год

Содержание

<i>Предисловие</i>	5	Американская Шхуна	64
<i>Слова благодарности</i>	6	Вид сбоку и на палубу	66
<i>Предисловие переводчика</i>	6	План укладки концов	68
Британский Военный Куттер	8	Фока-руслени	70
Вид сбоку и на палубу	10	Грота-руслени	71
План укладки концов	12	Фор-мачт-тали и топ	72
Руслени	14	Грот-мачт-тали и топ	73
Ванты	15	Фока-ванты и Юферсы	74
Стень-вынтреп	16	Грота-ванты и Юферсы	75
Стень-ванты	17	Стень-вынтреп	76
Фока-штаг	18	Фока-штаг	77
Фордуны	20	Грота-штаг	78
Бушприт-бакштаги	21	Фор-стень- и брам-ванты	79
Кливер-галс и кливер-галс-оттяжка	22	Грот-стень=ванты	80
Кливер-фал	23	Фордуны	81
Борг Нижнего Рея	24	Ватер-штаг	82
Фал Марса-рея	25	Бушприт-бакштаги, утлегарь-штаги	
Топенанты	26	и утлегарь-бакштаги	83
Гитовы и шкоты	27	Кливер-леер	84
Брасы нижнего рея		Бом-кливер-леер	85
и марса-брасы	30	Грот-стень-штаг и грот-брам-штаг	86
Гафель-гардель	30	Реи на Фок-мачте	87
Дирик-фал	31	Борг Фока-рея, Фалы Марса-рея и	
Гика-топенант	32	Брам-рея	88
Гика-шкот	33	Топенанты	89
Кливер	34	Брасы	90
Фока-стаксель	35	Гафель-гардель и Дирик-фал Фока-	
Подъем флага и вымпела	36	гафеля	92
Французский Люгер	38	Фор-эрэнс-бакштаги	93
Вид сбоку и на палубу	40	Гафель-гардель, Дирик-фал и Эрэнс-	
Детали палубы и фальшборта	42	бакштаги Грота-гафеля	94
План укладки концов	44	Грота-гика-топенант	95
Фока-, Грота-, Бизань-руслени	46	Гика-шкот и Штуртросы	96
Фока-ванты	47	Грота-шкот	97
Грота-ванты и мачт-тали	48	Бом-кливер	98
Грота-штаг	49	Кливер	99
Бизань-штаг	50	Фока-стаксель	100
Ватер-штаг и бушприт-бакштаги	51	Гитовы, Бык-гordени и Шкоты Пря-	101
Кливер	52	мого Фока	
Фока-рей	53	Булини Прямого Фока	102
Фок	54	Гитовы Фор-марселя и Риф-тали	103
Фор-марсель	55	Фор-марса-шкоты, -гитовы и -бык-	104
Грота-рей	56	гordени	
Грот	57	Фор-брам-гитовы, -булини и -шкоты	105
Грот-марсель	58	Косой Фок	106
Бизань-рей и бизань	59	Грота-гаф-топсель, Шведский	107
Кормовой выстрел	60	Грота-гаф-топсель, Американский	108
Крюсель	61	Косой Грот	109
Якорные снасти	62		

Британский военный куттер



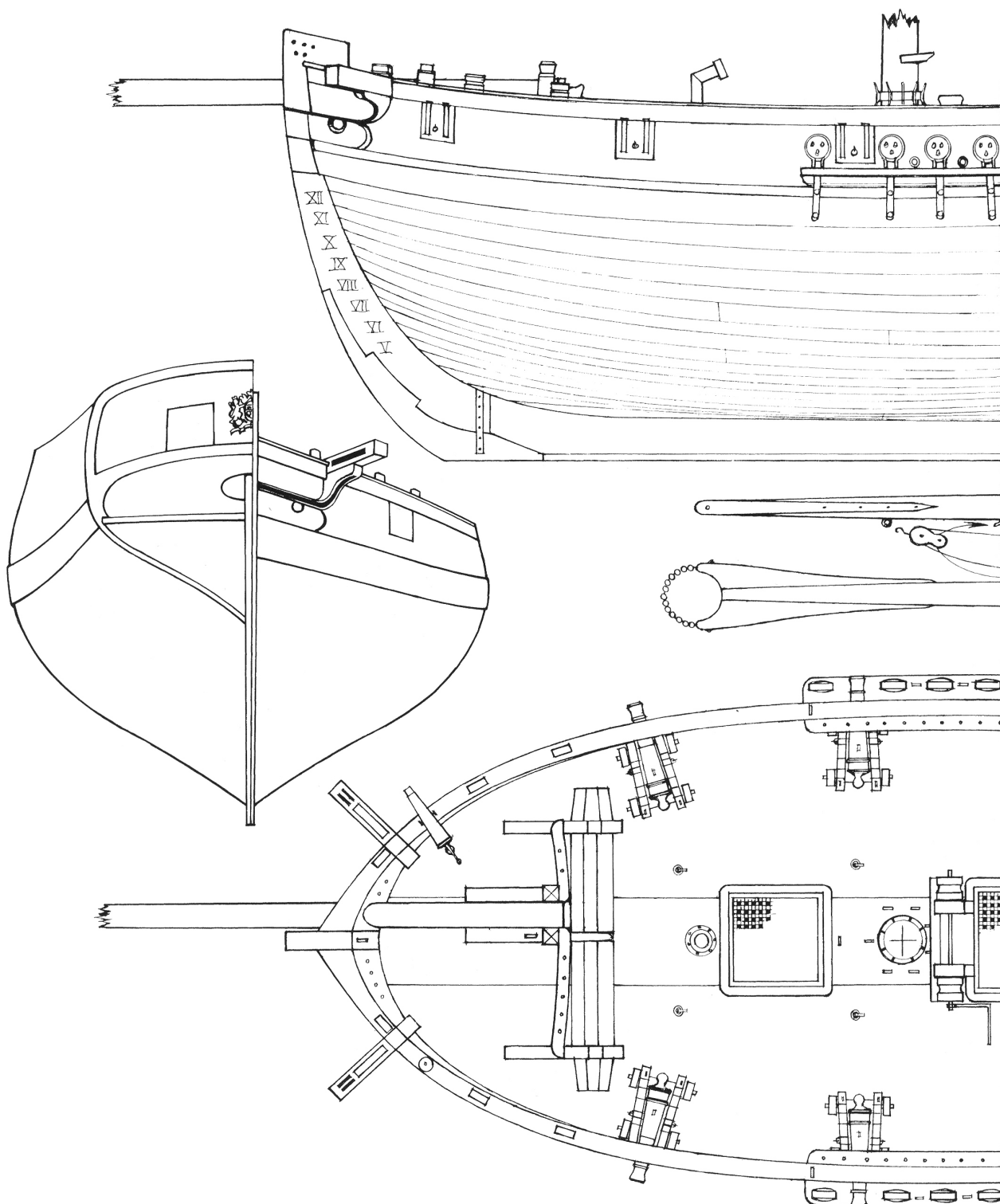
НА ПОСЛЕДУЮЩИХ СТРАНИЦАХ изображён такелаж военного куттера восемнадцатого века. Эти рисунки базируются на такелаже модели из лондонского Музея Наук. Эта модель одного из больших военных куттеров, которые были построены во второй половине восемнадцатого века для борьбы с растущей контрабандой. Как-то было определено, что в одно время в середине восемнадцатого века работало около двадцати тысяч профессиональных контрабандистов, а всю береговую линию Британии охранял лишь жалкий флот из тридцати таможенных катеров, небольших кораблей и парусных таможенных шлюпок. В 1745 году в Парламенте был сформирован комитет для рассмотрения «самых бесчестных способов контрабанды и рассмотрения самых эффективных методов борьбы с этой печальной ситуацией». После Семилетней Войны появилось новое поколение таможенных куттеров, которые были разработаны британским ВМФ. Они эволюционировали из быстроходных судов, которые использовали в Ла-Манше предыдущие десятилетия, как для легальной, так и контрабандной торговли. Военные куттера были широкими судами с клинкерной обшивкой и тупыми носовыми обводами. У них были острые подводные обводы, глубокая осадка и малая высота надводного борта. Они были спроектированы так, чтобы патрулировать Ла-Манш в любую погоду. Чтобы у них была приемлемая скорость, учитывая их вооружение, состоящее из двенадцати орудий, двух карронад и двенадцати фальконетов, требовалось использовать большую площадь парусов.

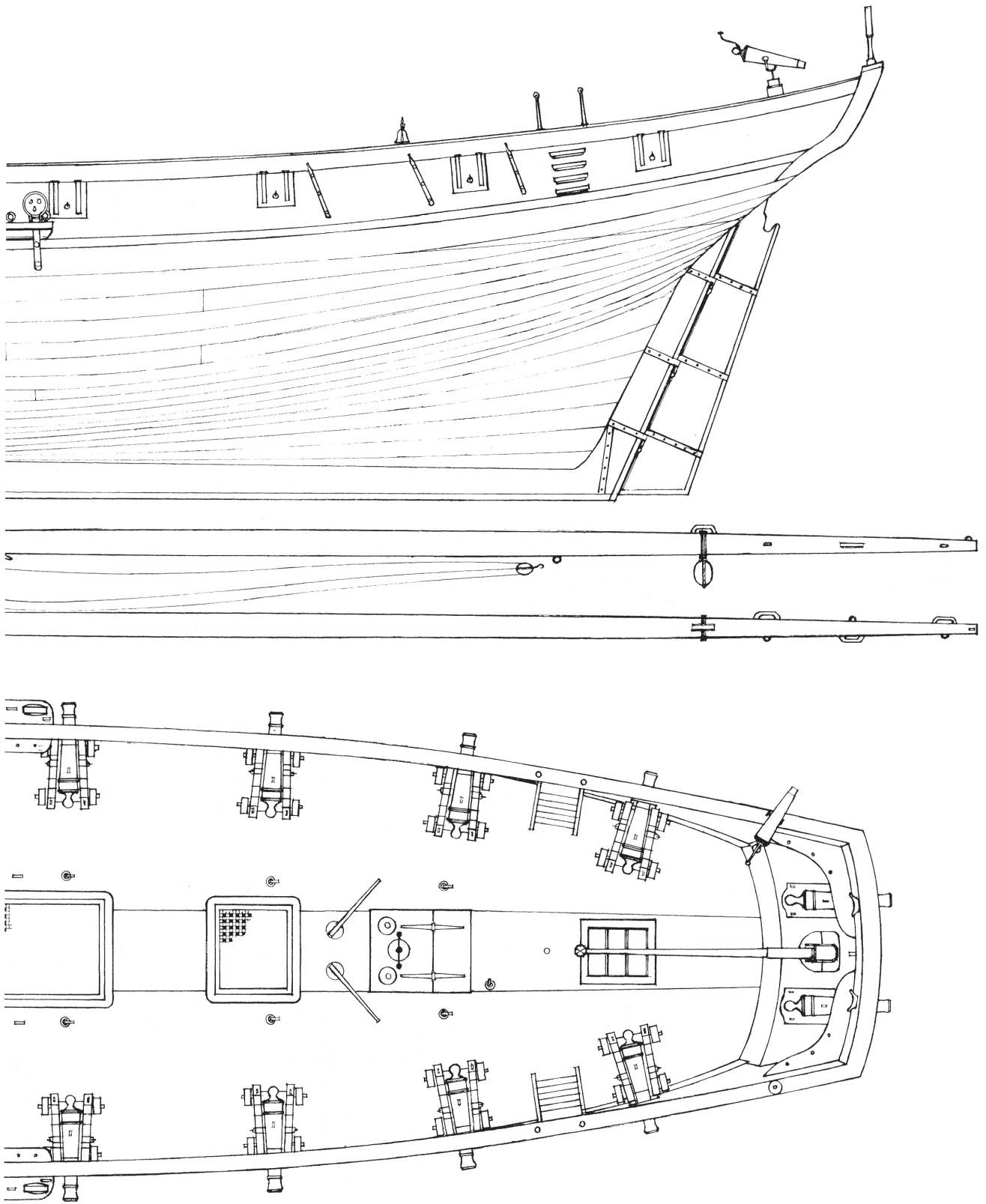
Фальконер в своём труде «*Universal Dictionary of the Marine*» даёт четкое определение куттера этого периода, описывая его, как «небольшое судно, обычно плавающее в Ла-Манше, оснащённое одной мачтой и горизонтально стоящим бушпритом, который при необходимости можно было втянуть на палубу; исключая это и большие размеры парусов, они имели парусное вооружение в основном как у шлюпов. Многие из этих судов используются для контрабандной торговли, а другие используются правительством для их поимки. Последние находятся в ведении Адмиралтейства или Таможни». Беглый взгляд на рангоут этого судна подтверждает, что у него была большая площадь парусов. Длина мачты, гафеля и гика очень большая, а длина стеньги, кажется, чрезмерной. Пять вант, стоящих с каждой стороны, были нужны для удержания такого колоссального веса парусов. В отличие от шлюпа, фока-штаг шёл к стему, а не на нок бушприта. Горизонтально стоящий бушприт тоже очень большой и на его ноке стоит стень-штаг. Куттер нёс прямой марсель, тогда как рей, показанный на мачте, был сухим.

Размерения судна, в пересчёте масштаба модели 1:30, были следующими: длина по верхней палубе 69 футов, длина киля 49 футов, ширина по миделю 24 фута и глубина интрюма 11 футов. Корпус этой модели является современником самого куттера и его размерения близки к чертежу куттера «*Expedition*», который спроектировал сэр Дж. Вильямс и который был построен в Дувре в 1778 году. Эти чертежи находятся в коллекции Государственного Морского Музея, в котором также можно увидеть модель куттера «*Hawke*», которая датируется 1777 годом, и на которой можно увидеть столь редко встречаемый полный набор парусов.

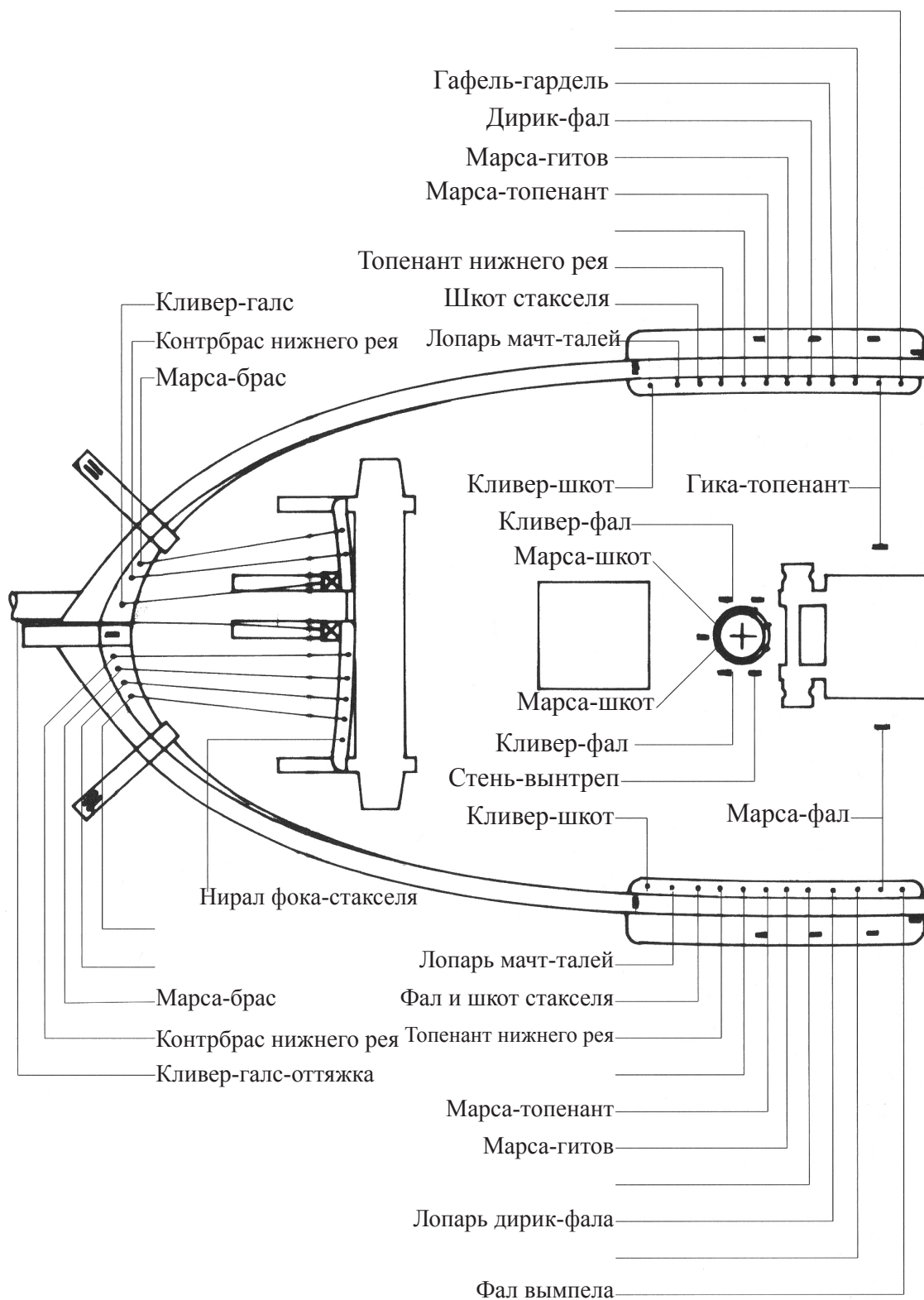
Эти несущие массивный рангоут куттера были одни из самых быстроходных судов своего времени. В британском ВМФ они использовались и для других целей. Их скорость позволяла им быть отличными посыльными судами, а их превосходная способность ходить круто к ветру пригодились при разведке в тех водах, где более неуклюжим судам с прямым парусным вооружением было трудно маневрировать.

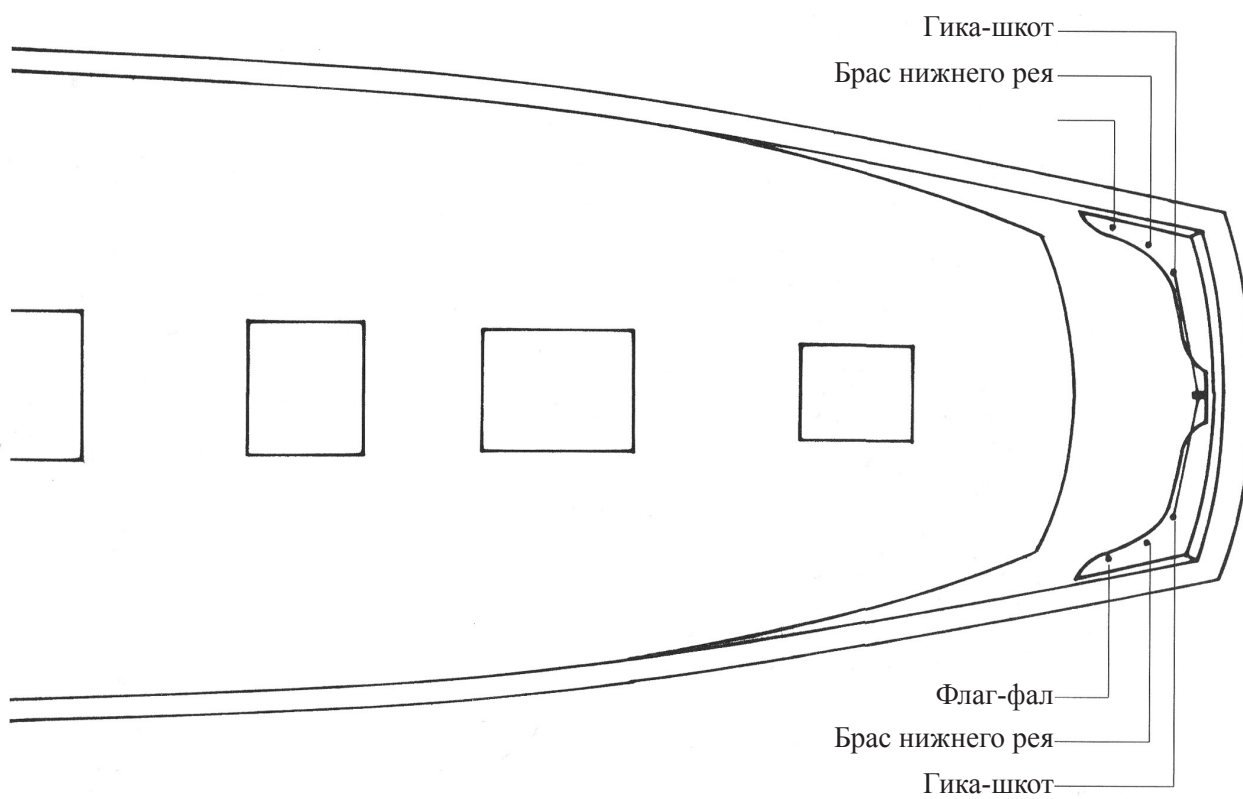
Вид сбоку и на палубу





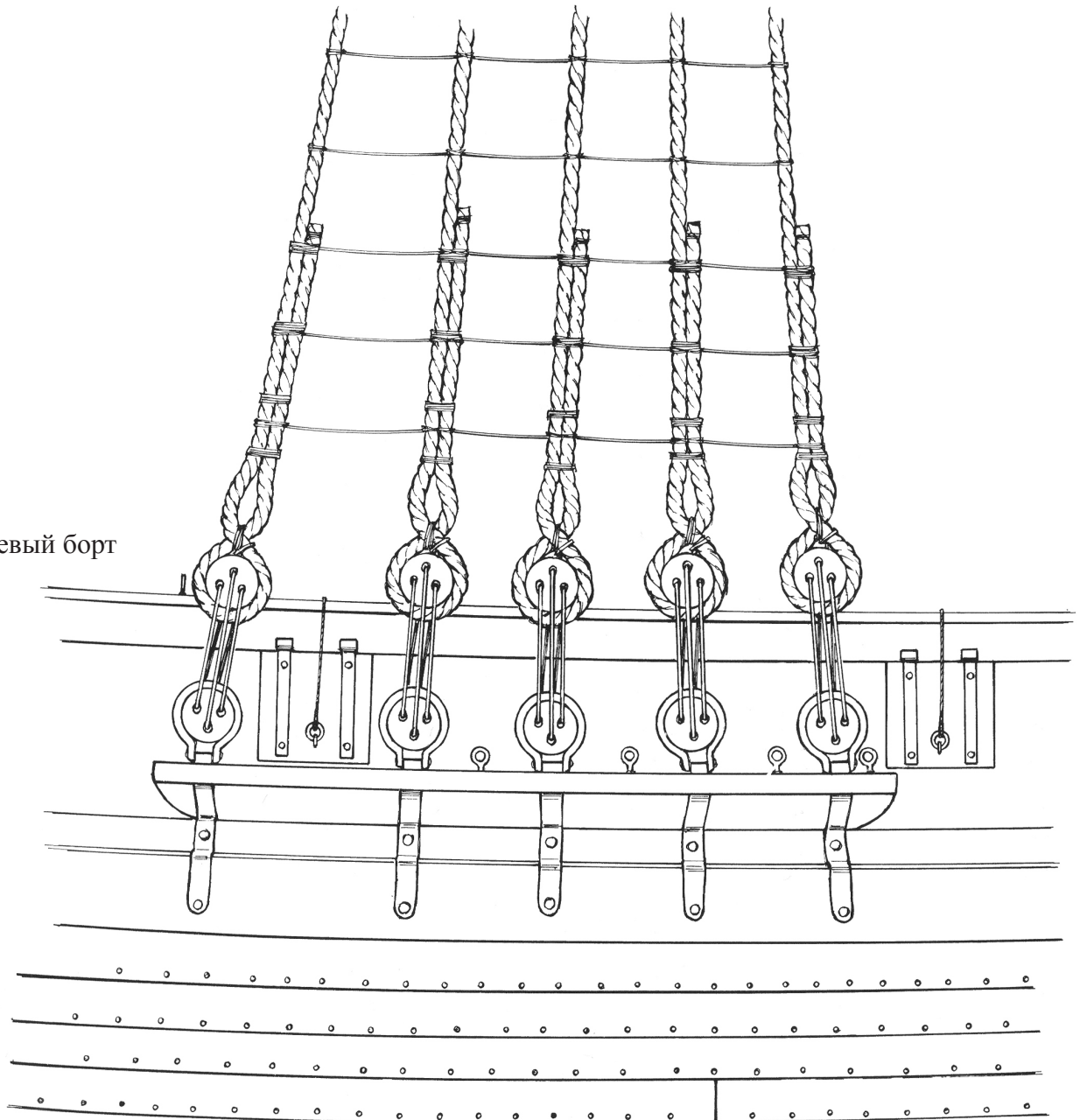
План укладки концов



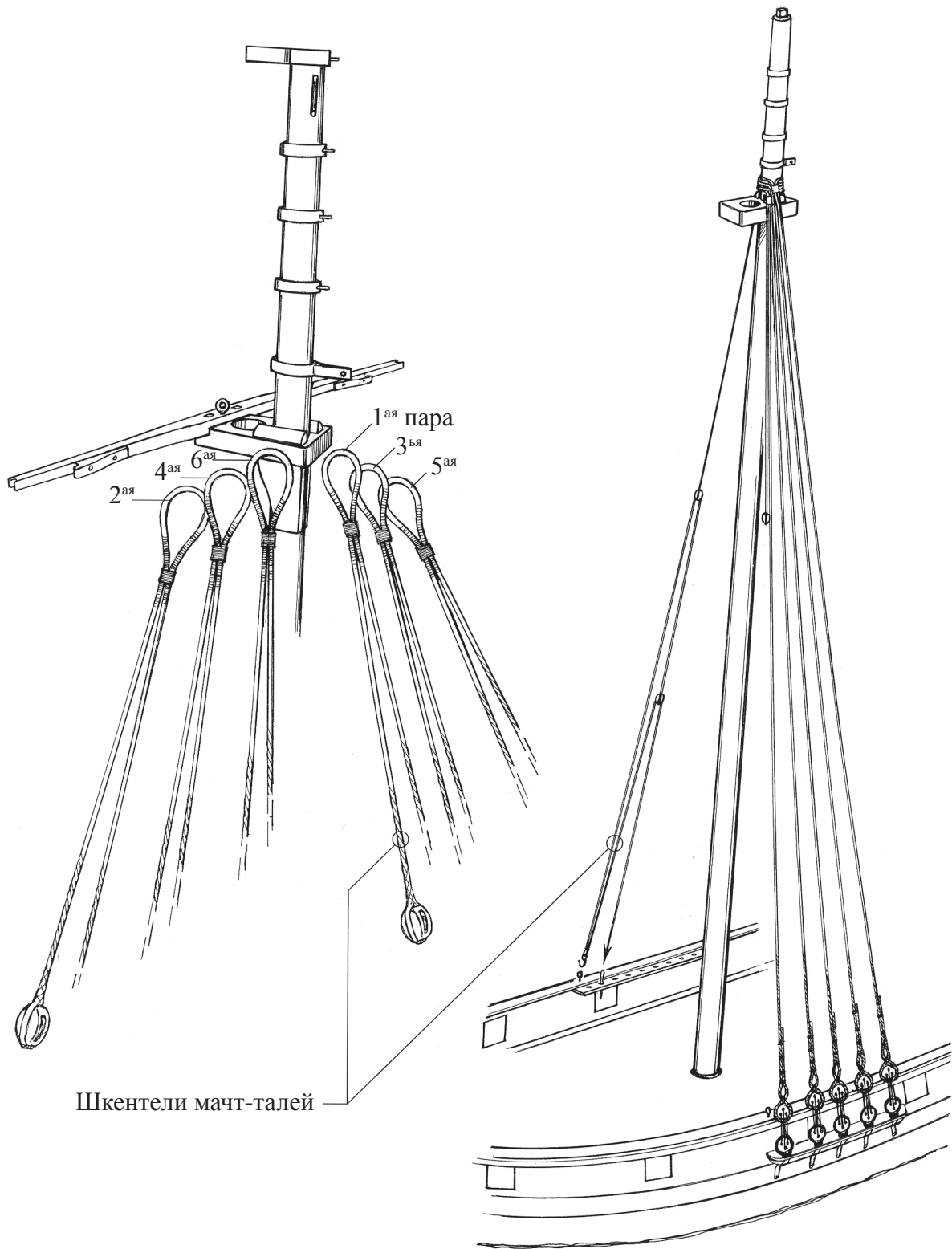


Руслени

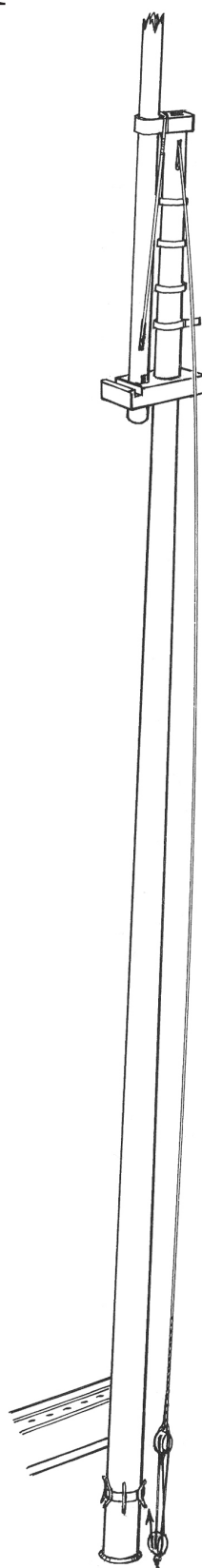
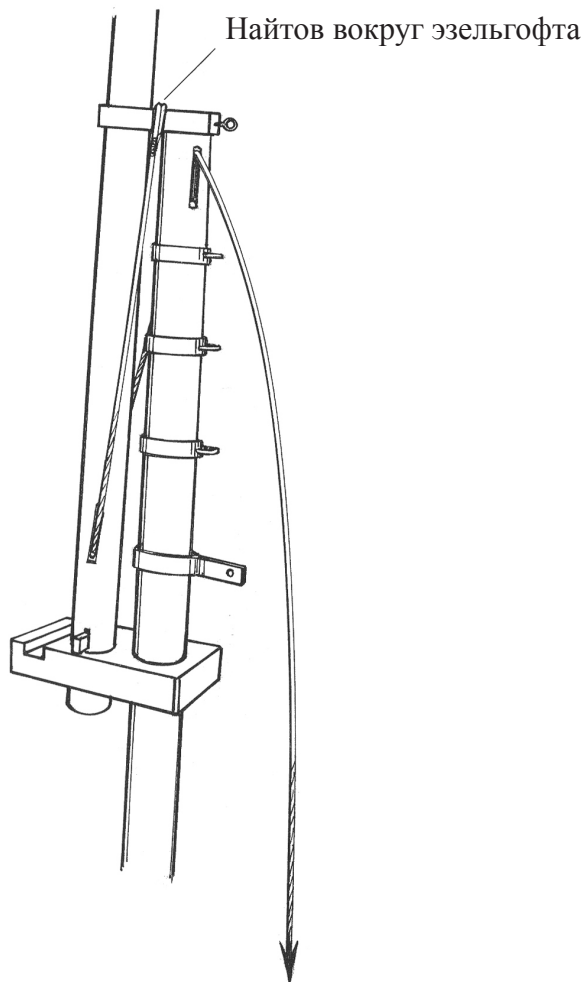
Левый борт



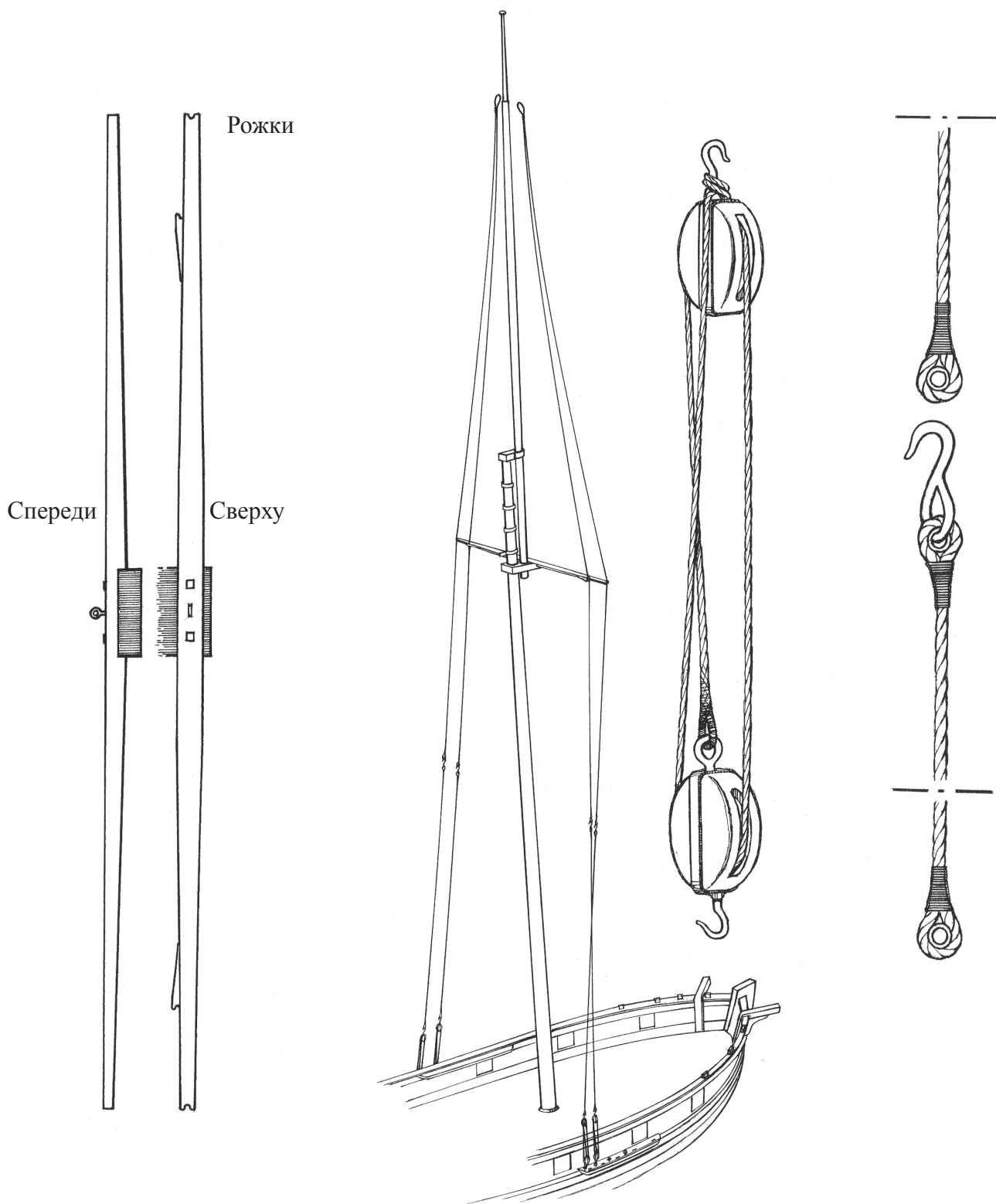
Ванты



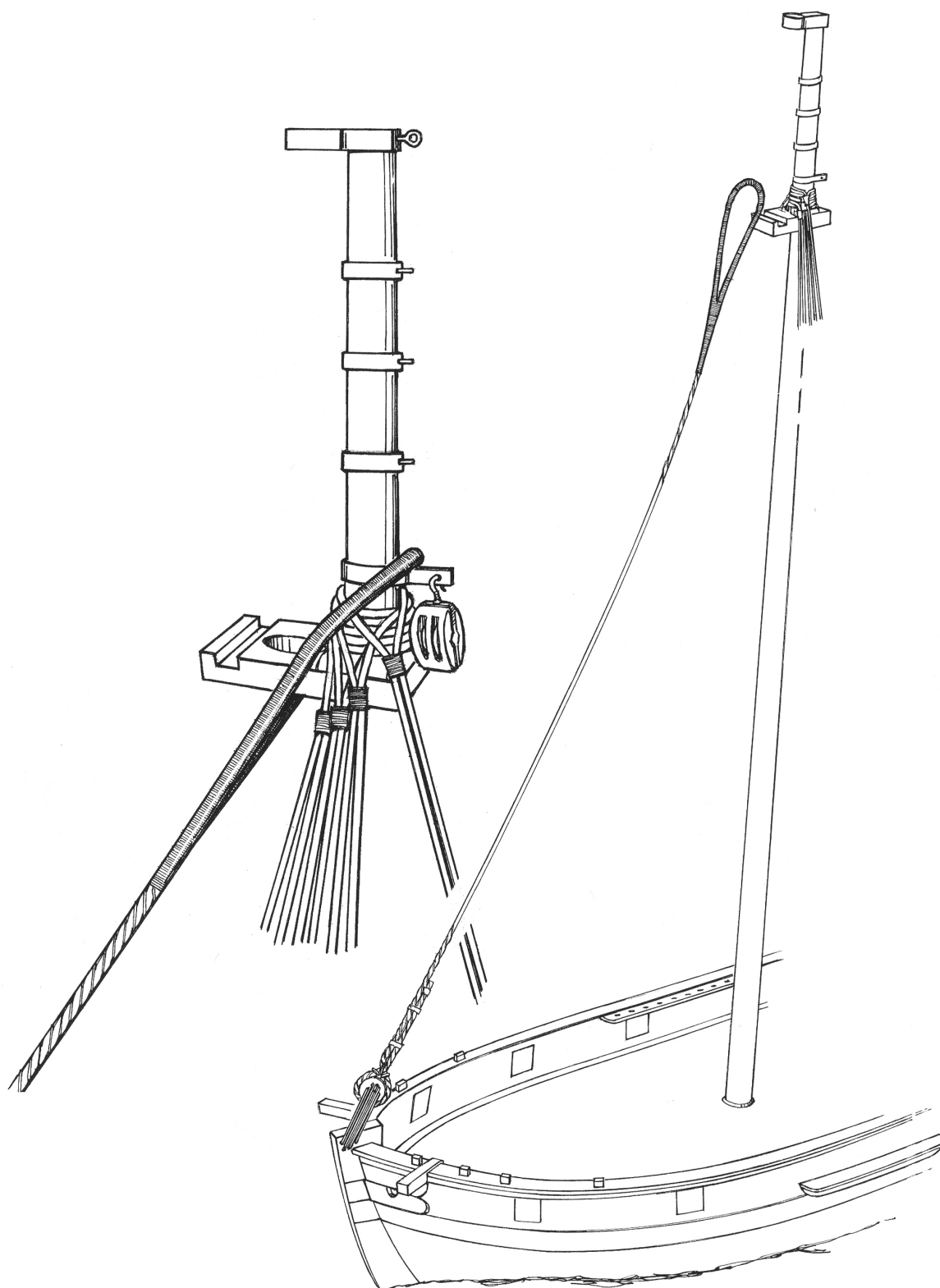
Стень-вынтреп

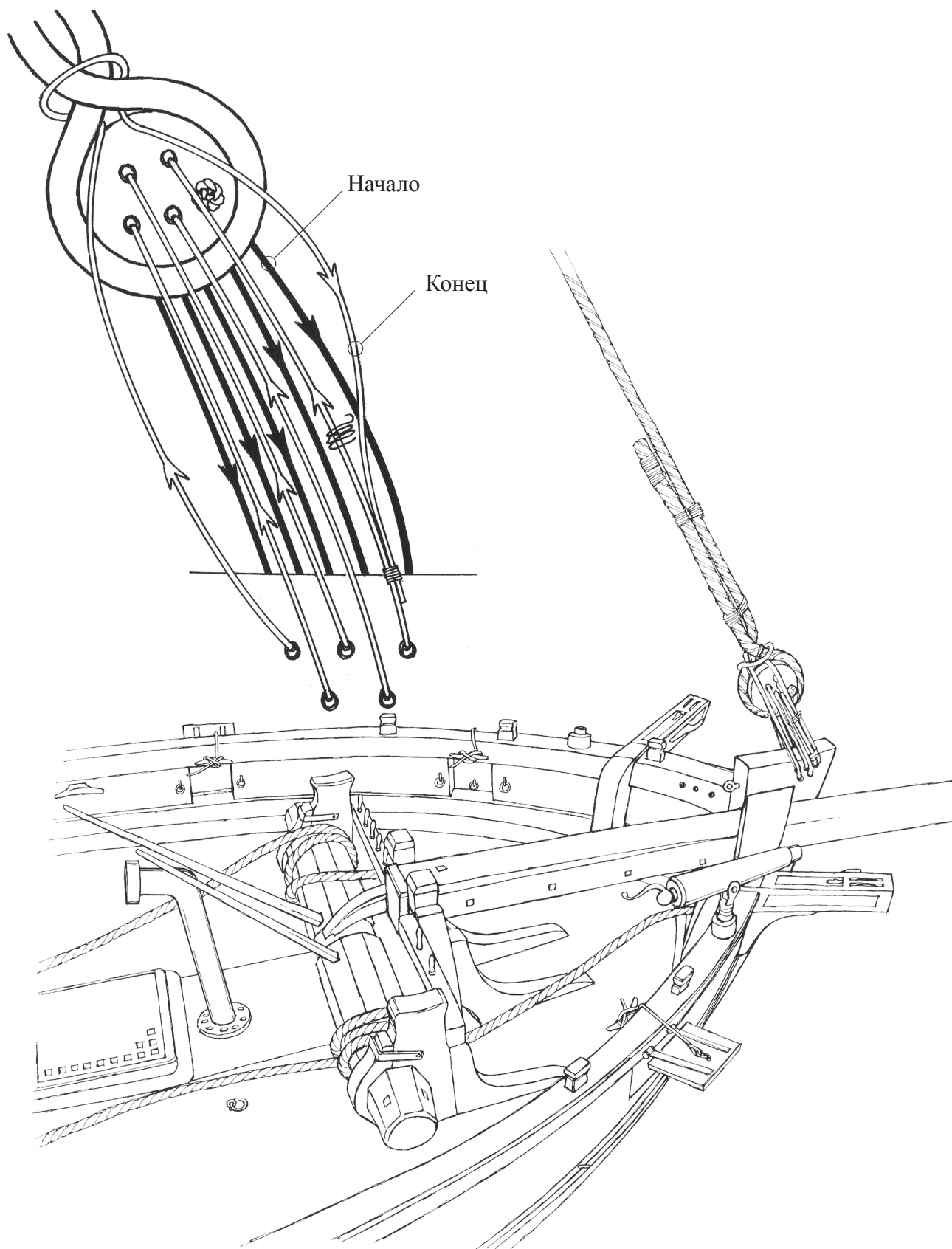


Стень-ванты

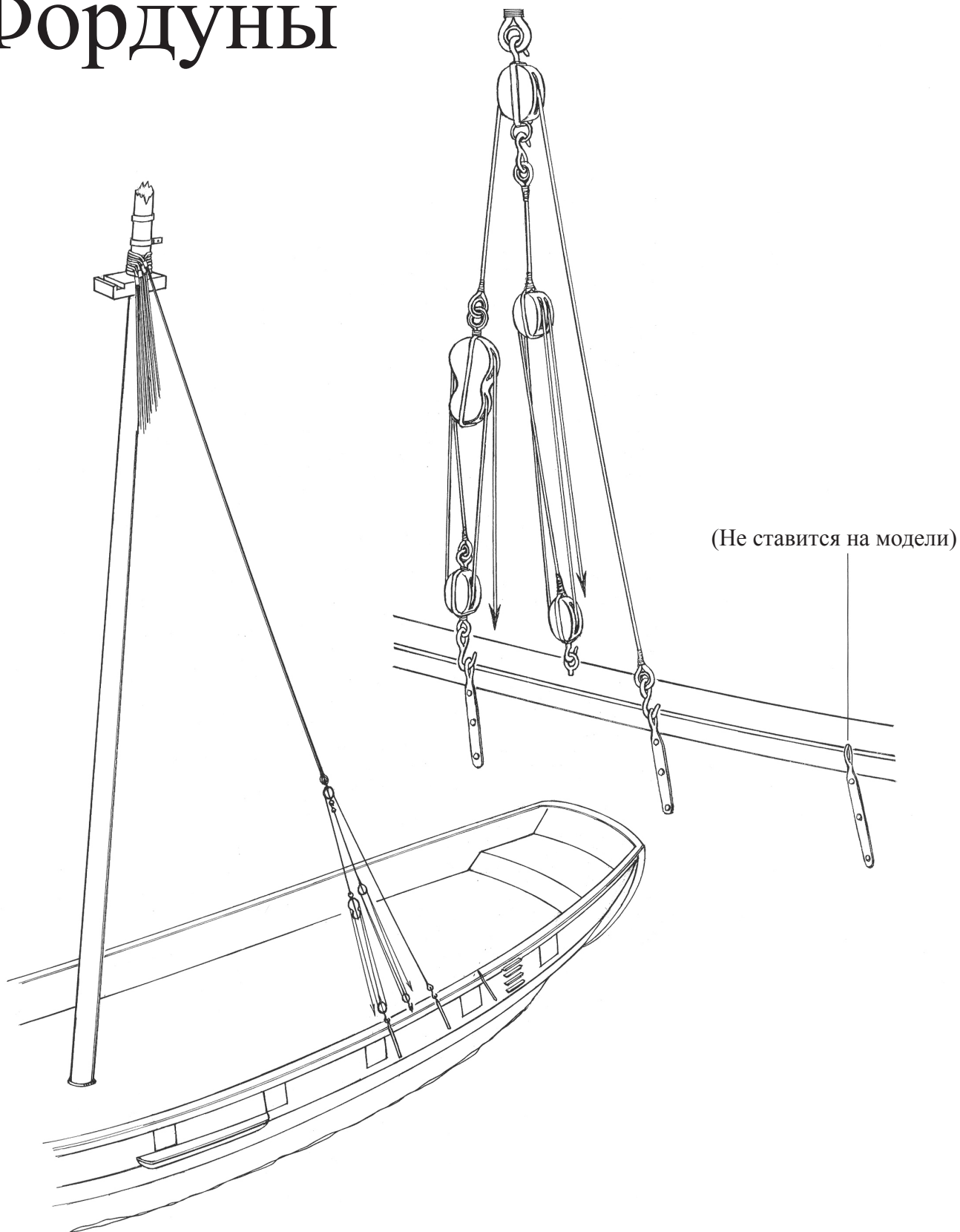


Фока-штаг

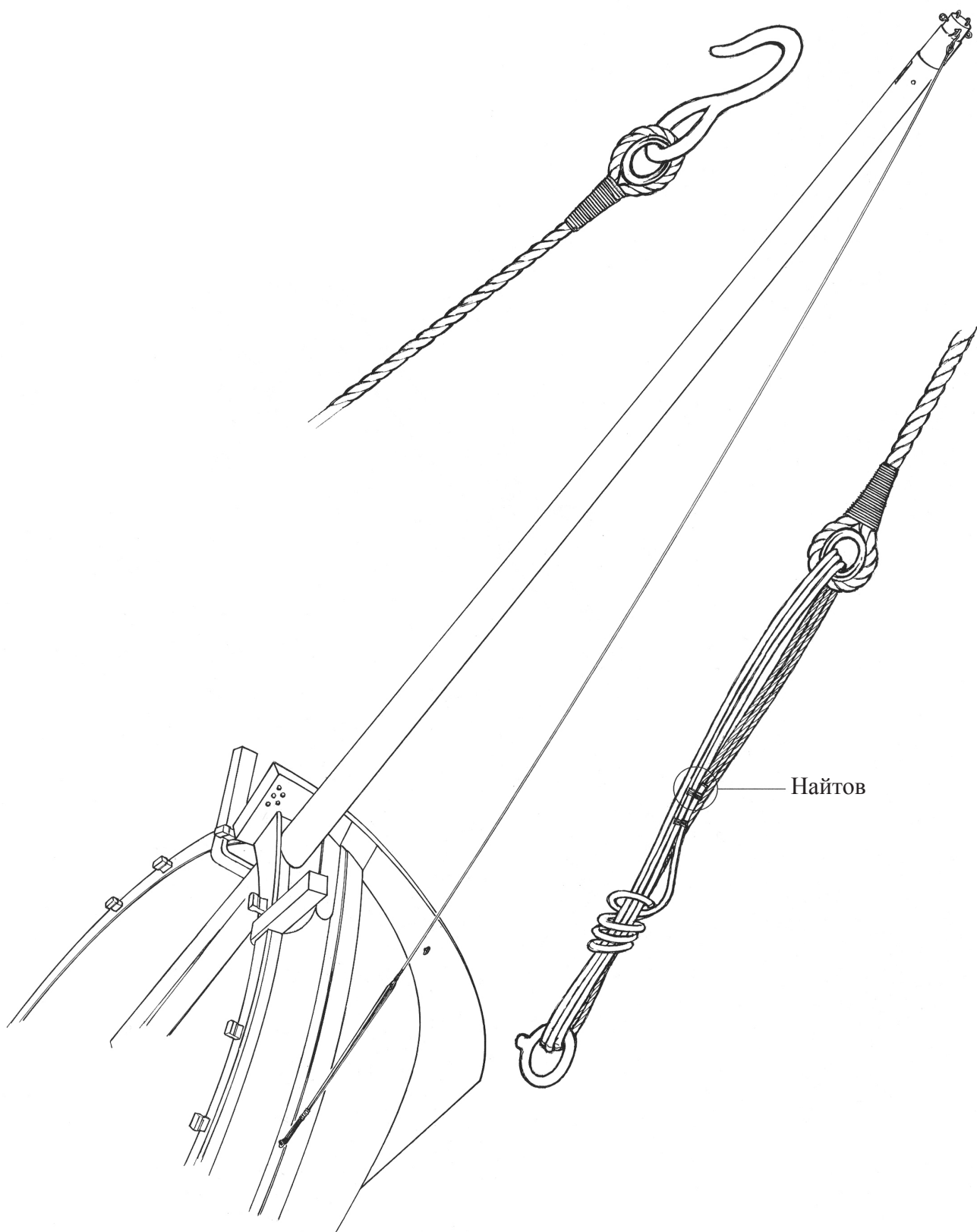




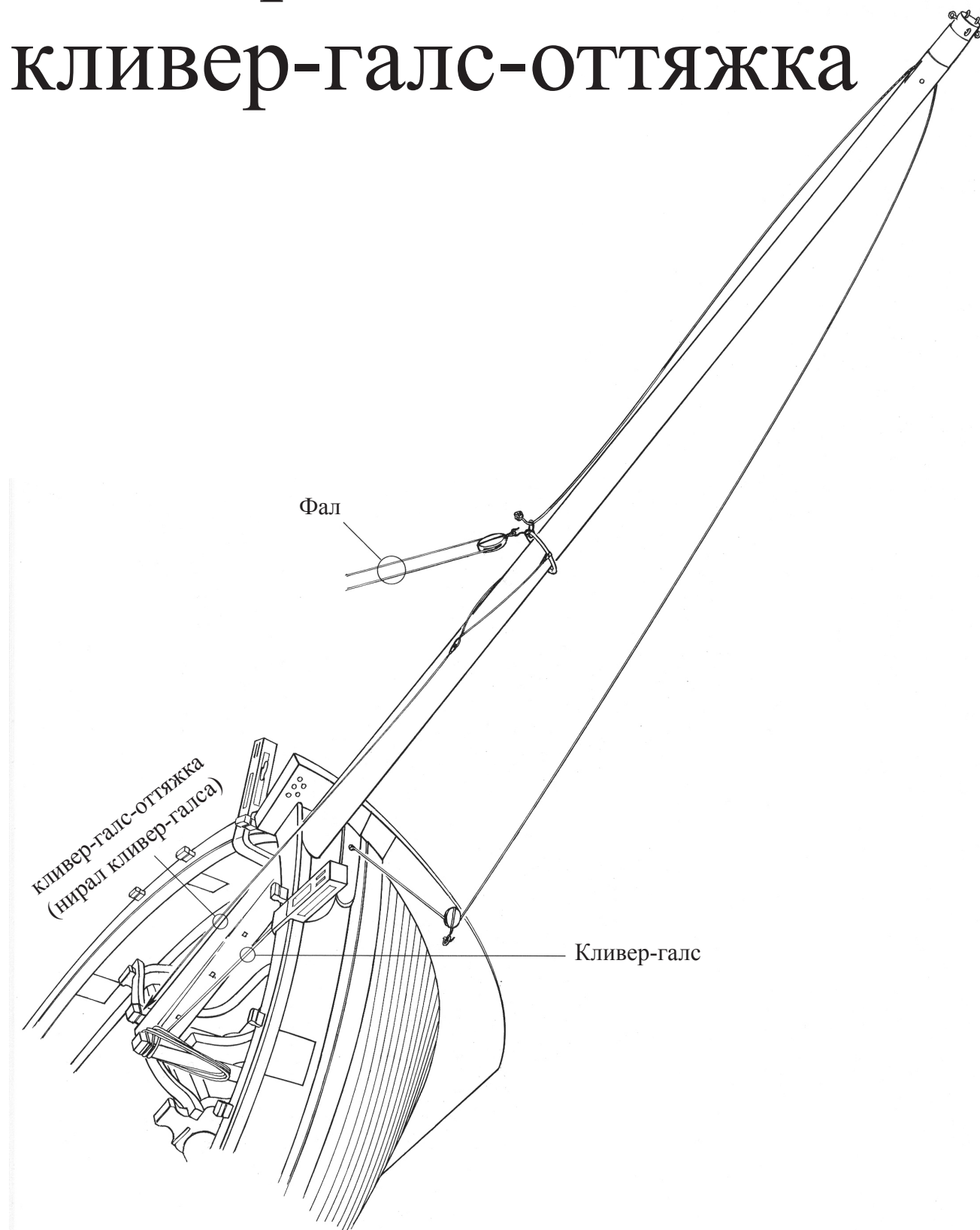
Фордуны



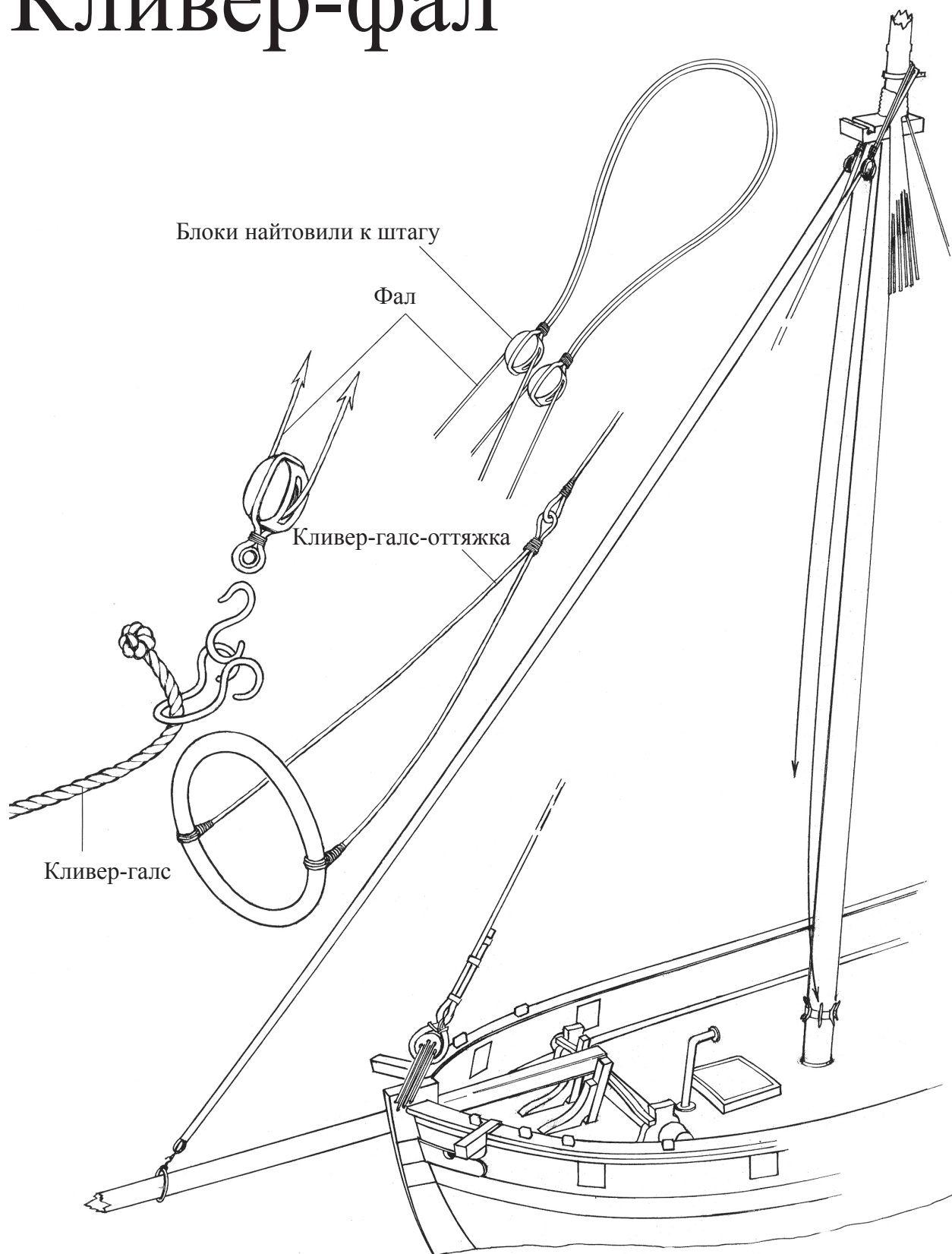
Бушприт-бакштаги



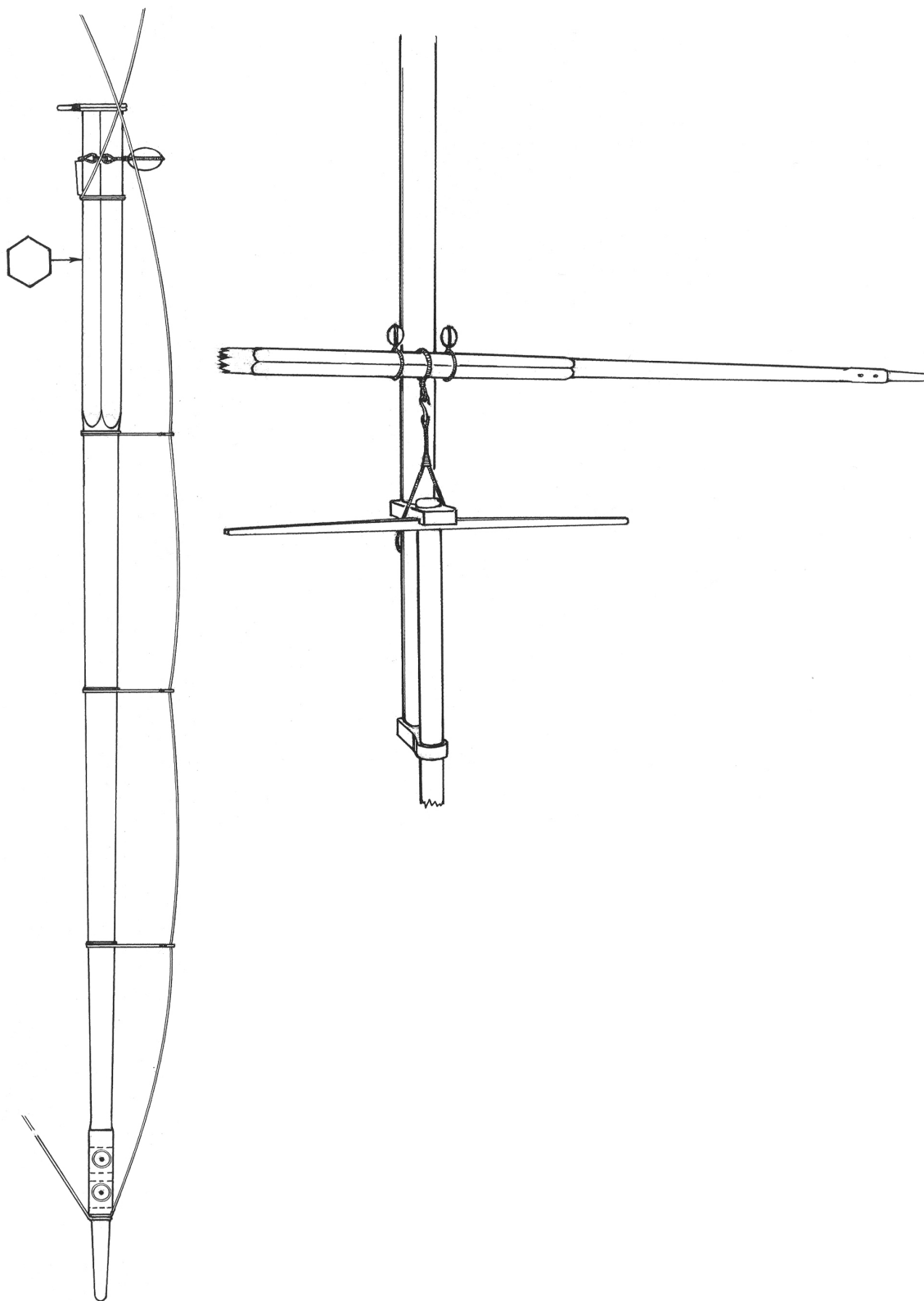
Кливер-галс и кливер-галс-оттяжка



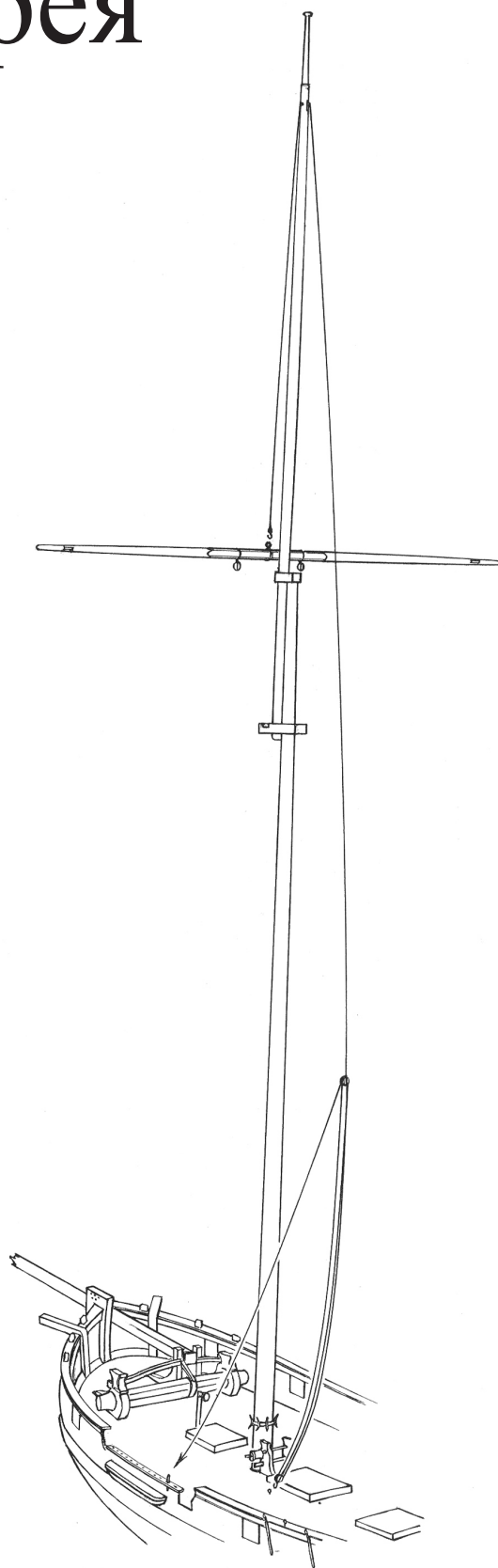
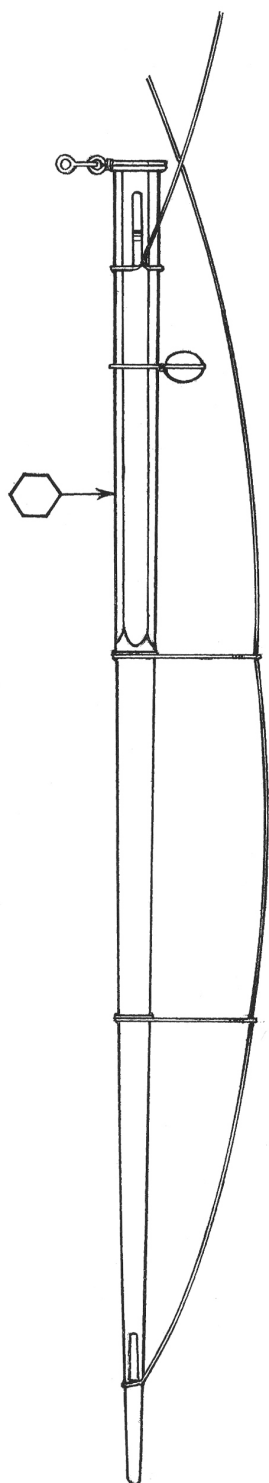
Кливер-фал



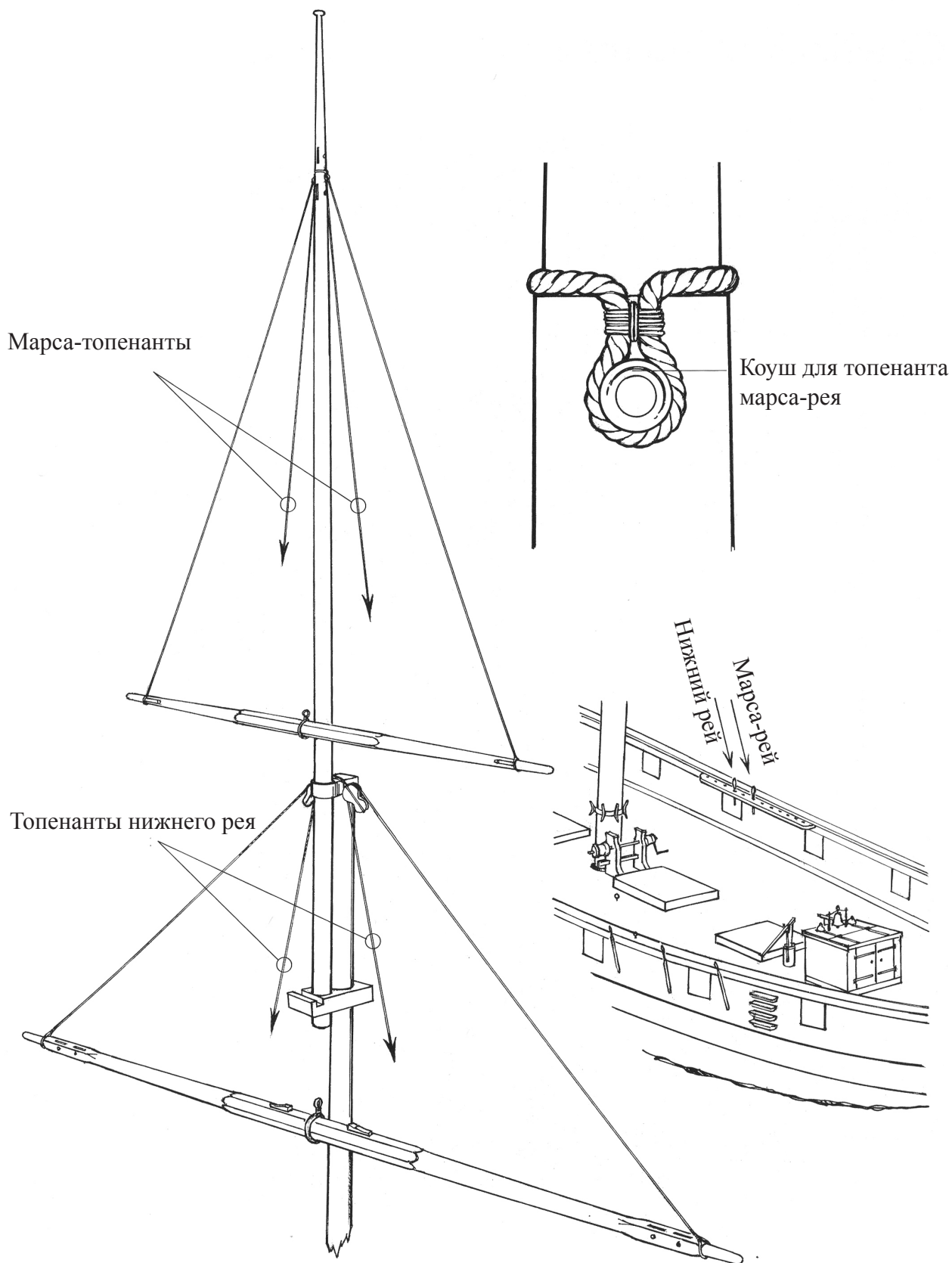
Борг Нижнего Рея



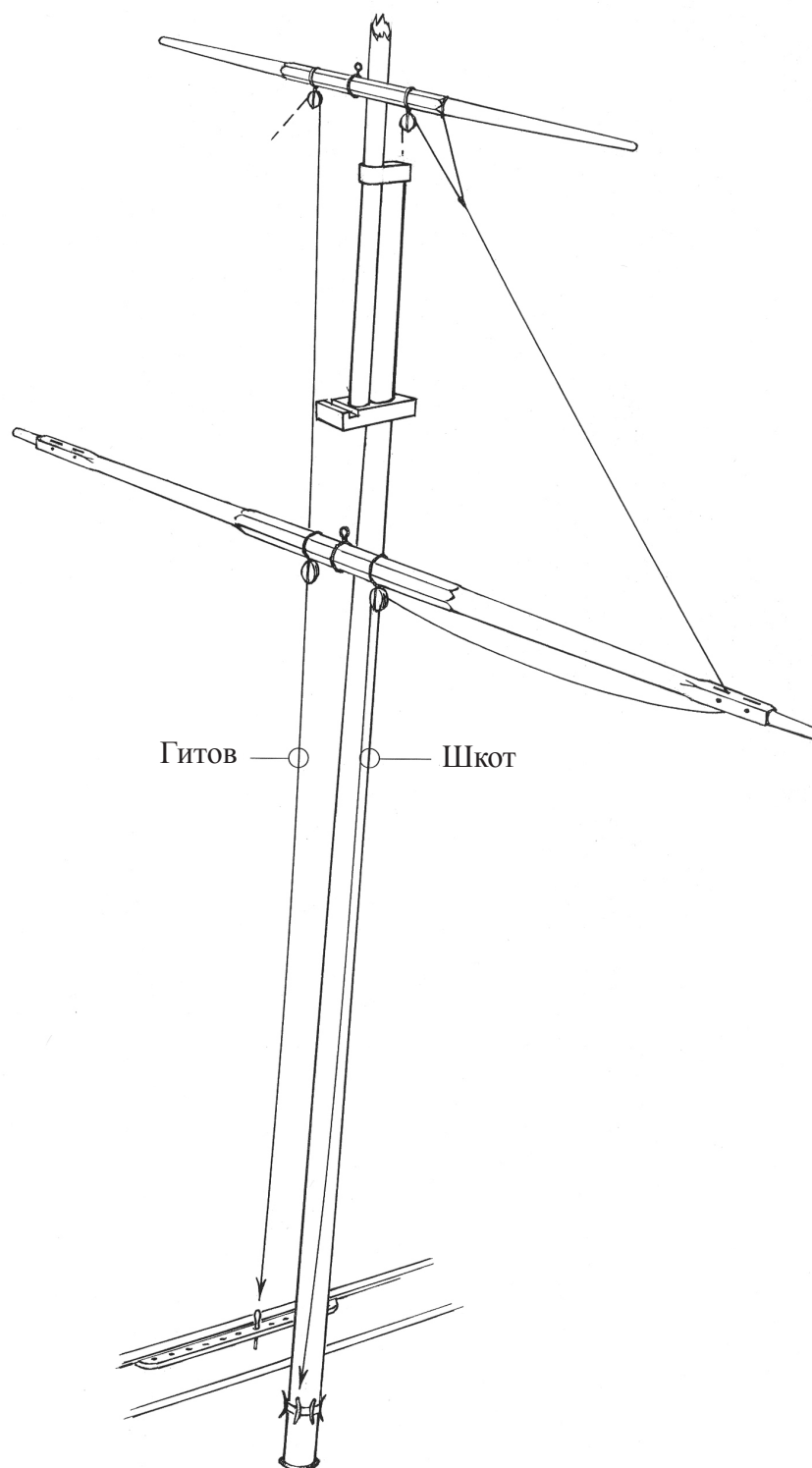
Фал Марса-рея



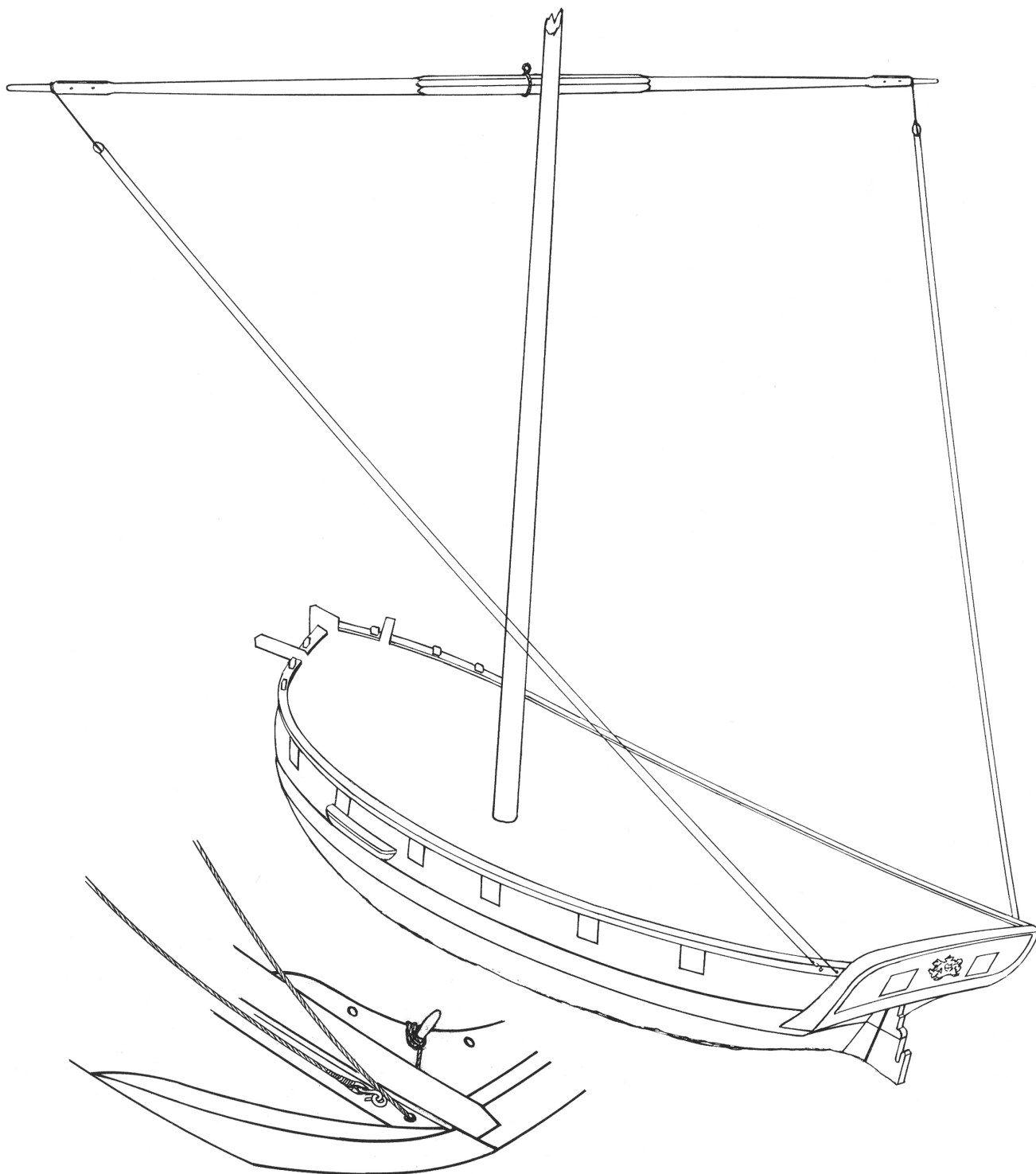
Топенанты



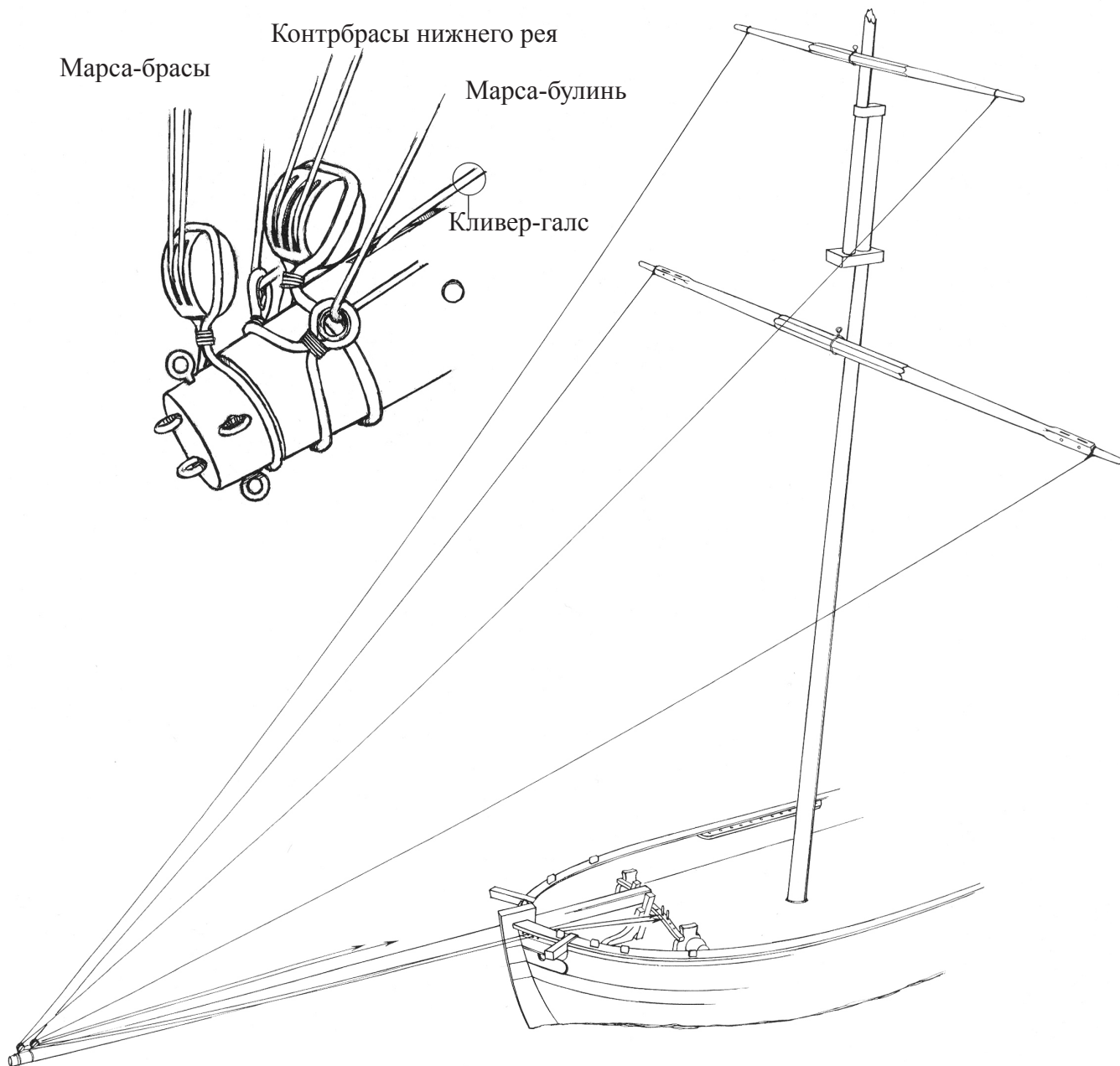
ГИТОВЫ И ШКОТЫ



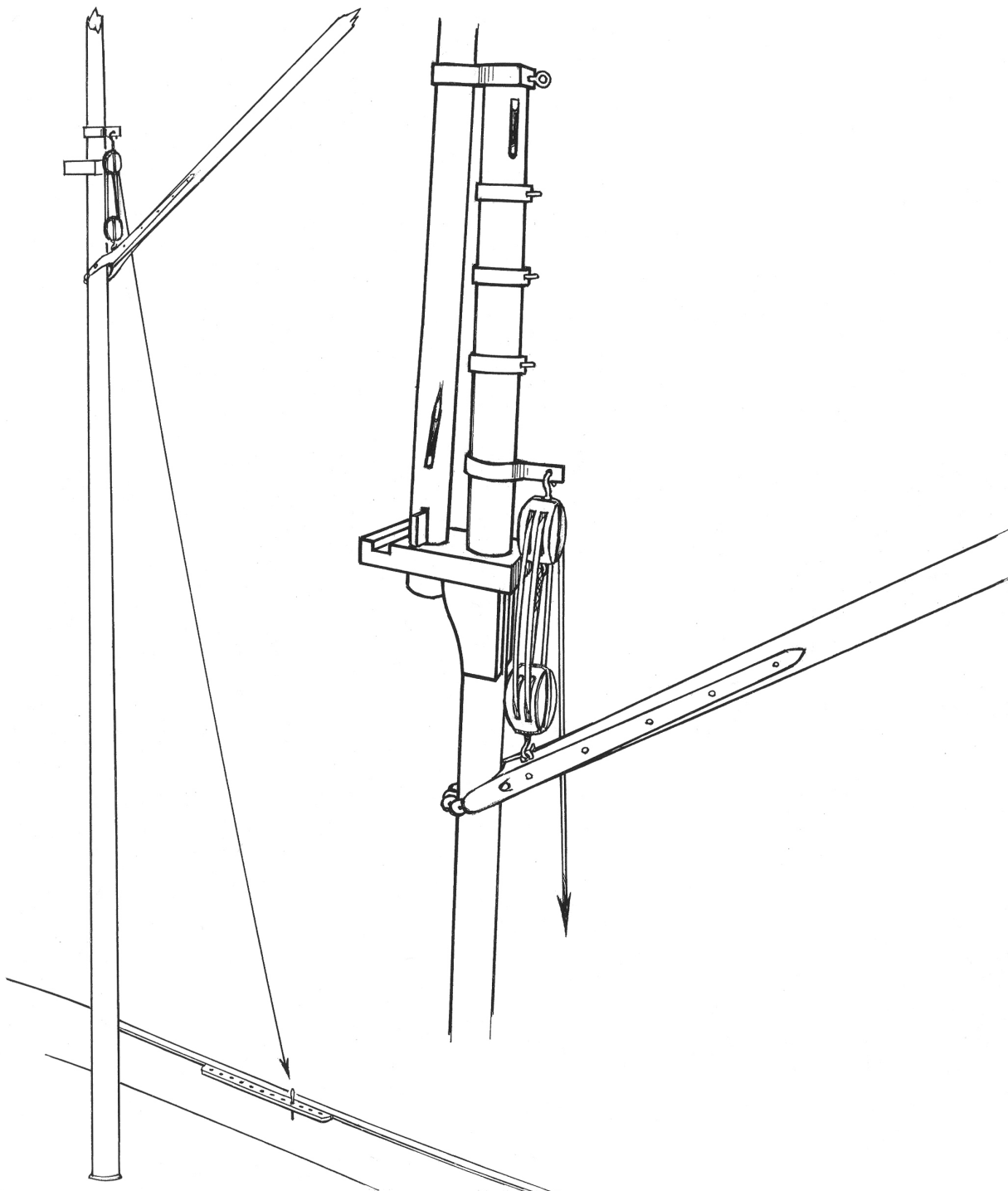
Брасы нижнего рея



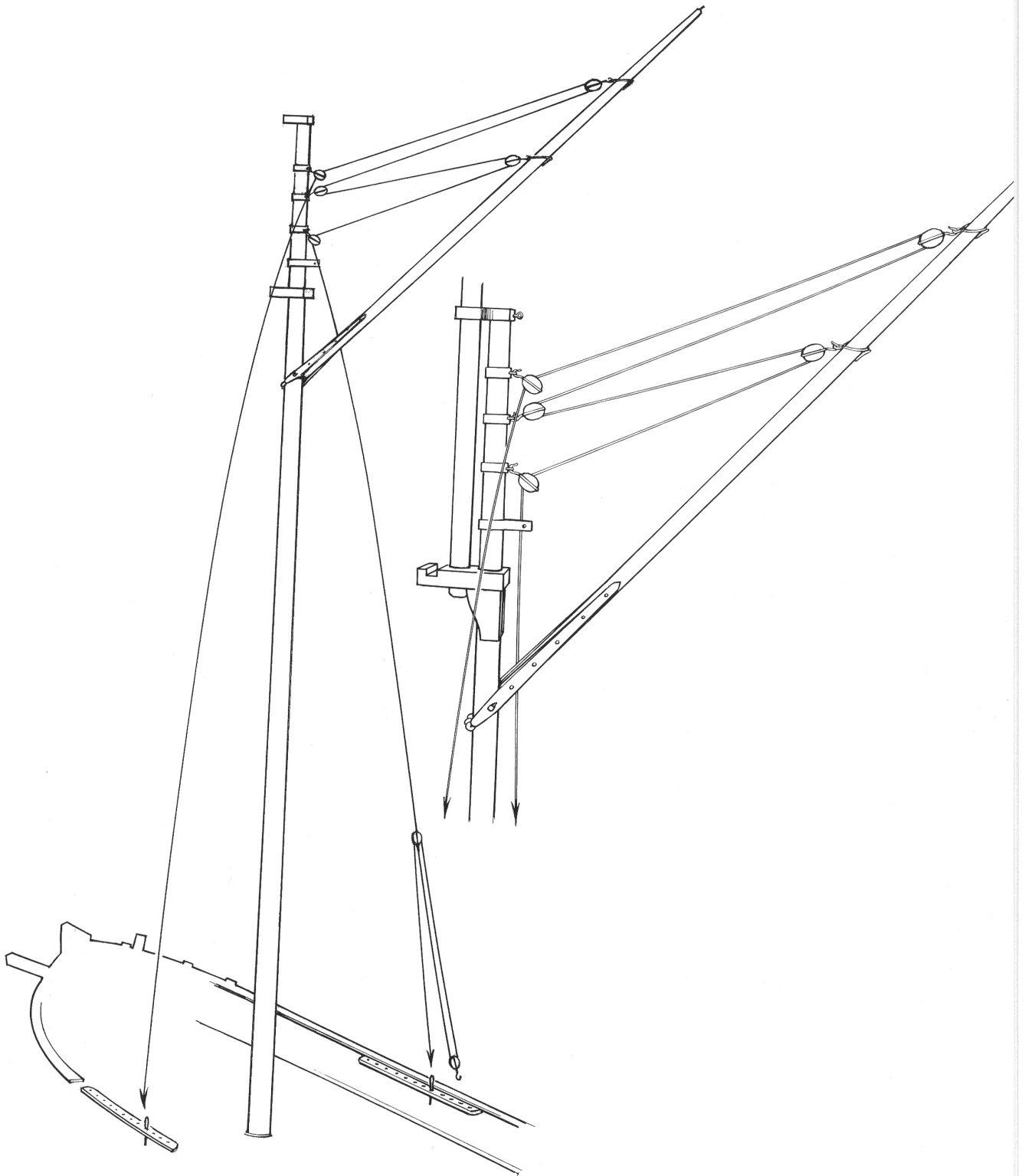
и марса-брасы



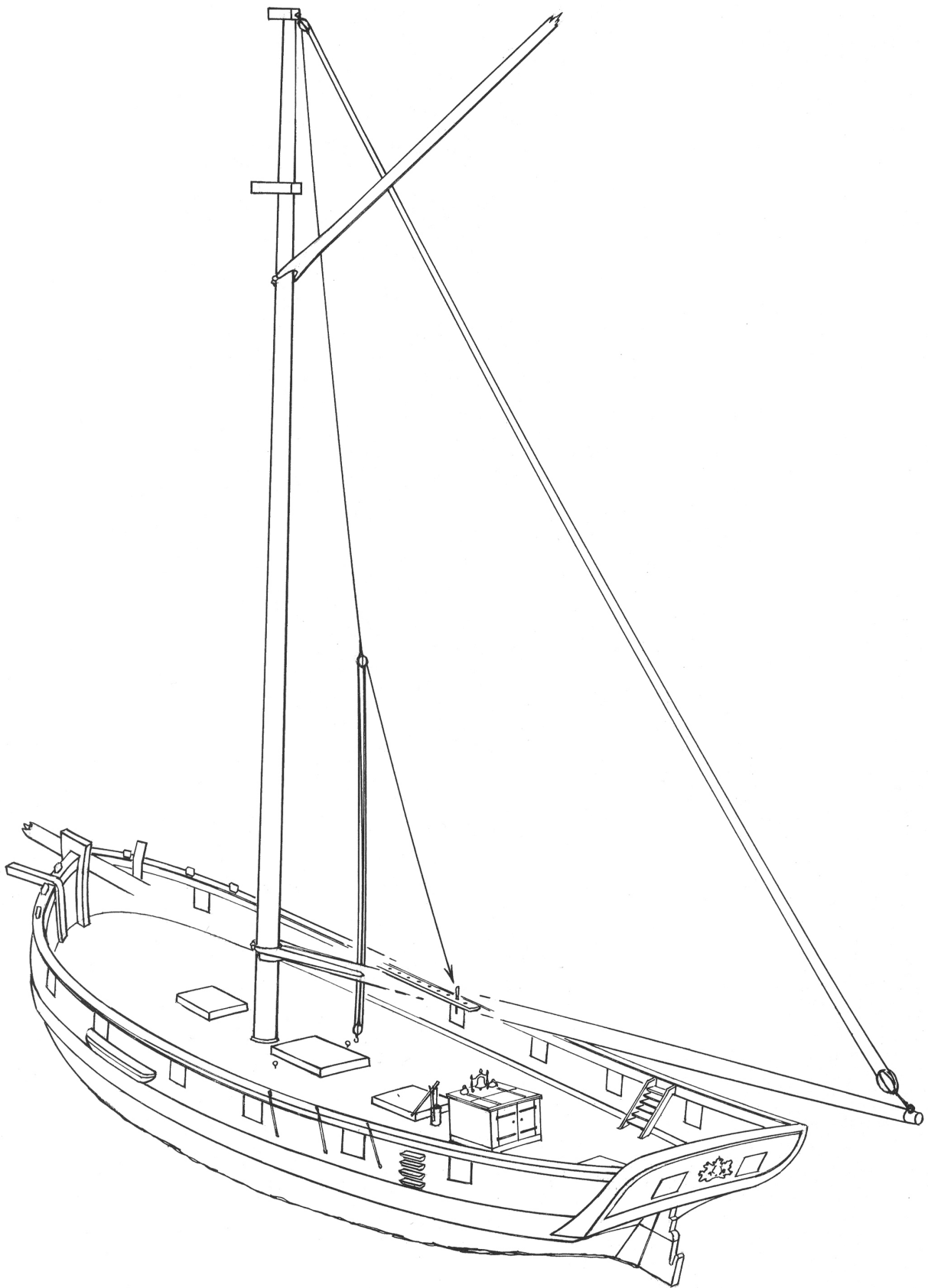
Гафель-гардель



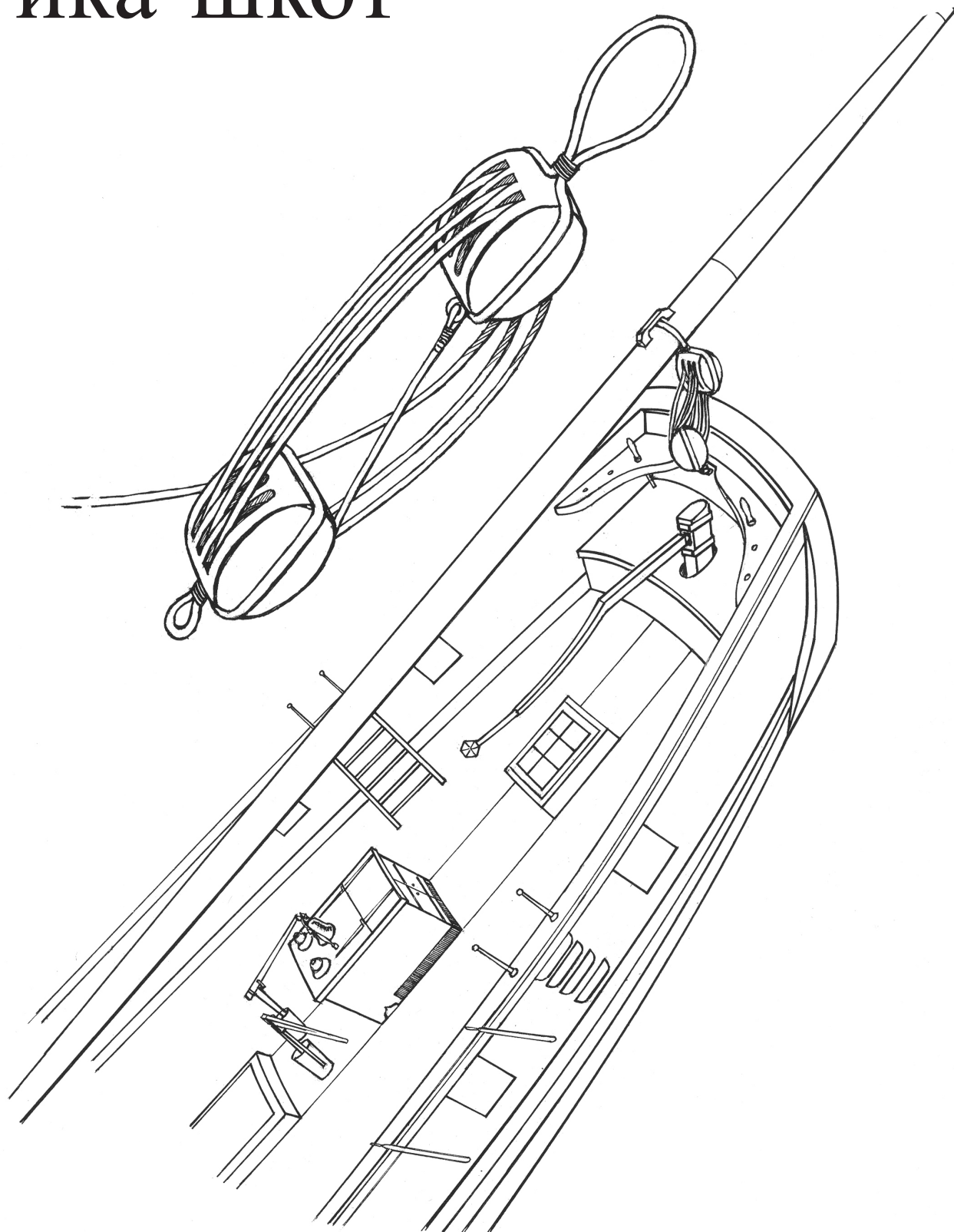
Дирик-фал



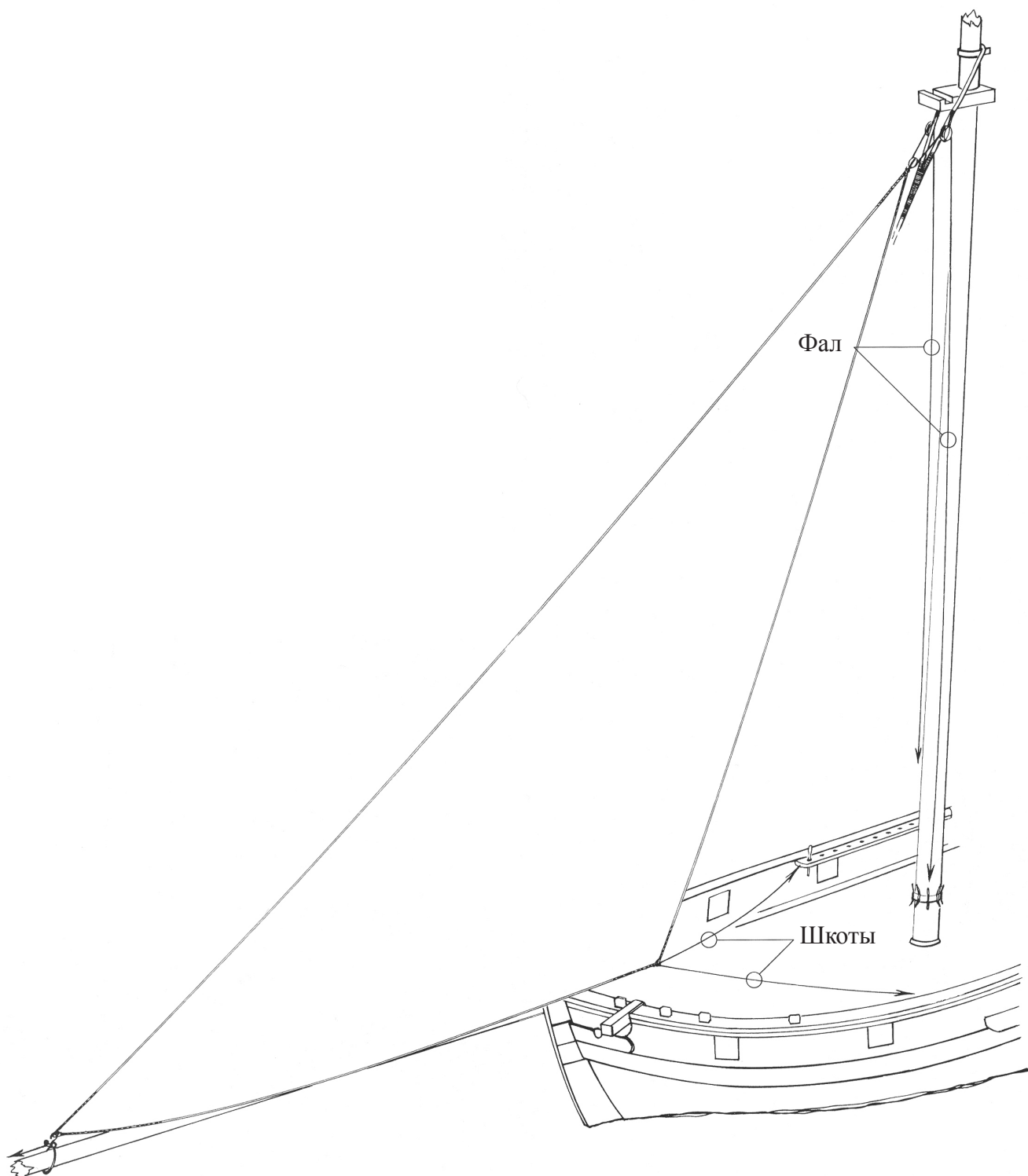
Гика-топенант



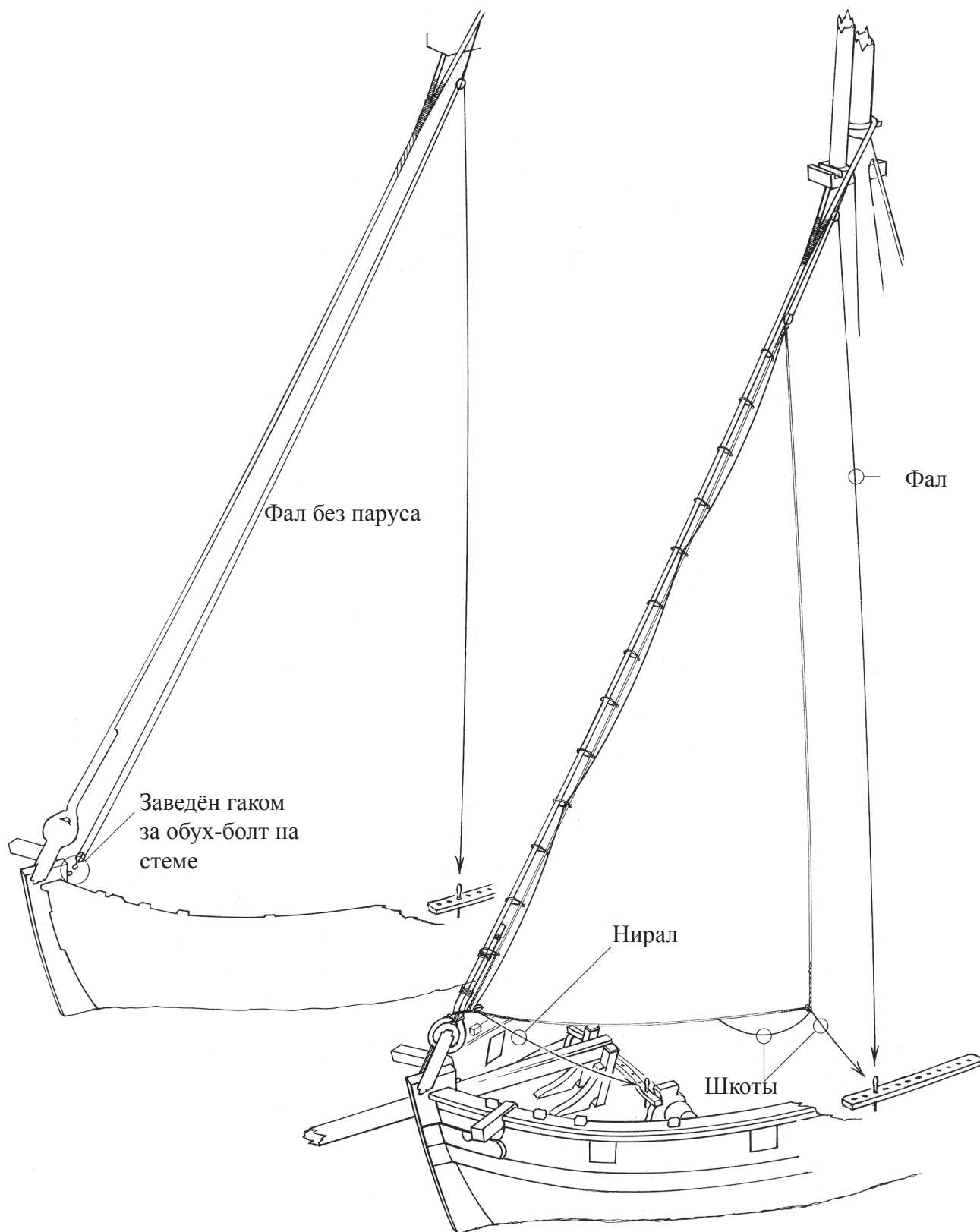
Гика-шкот



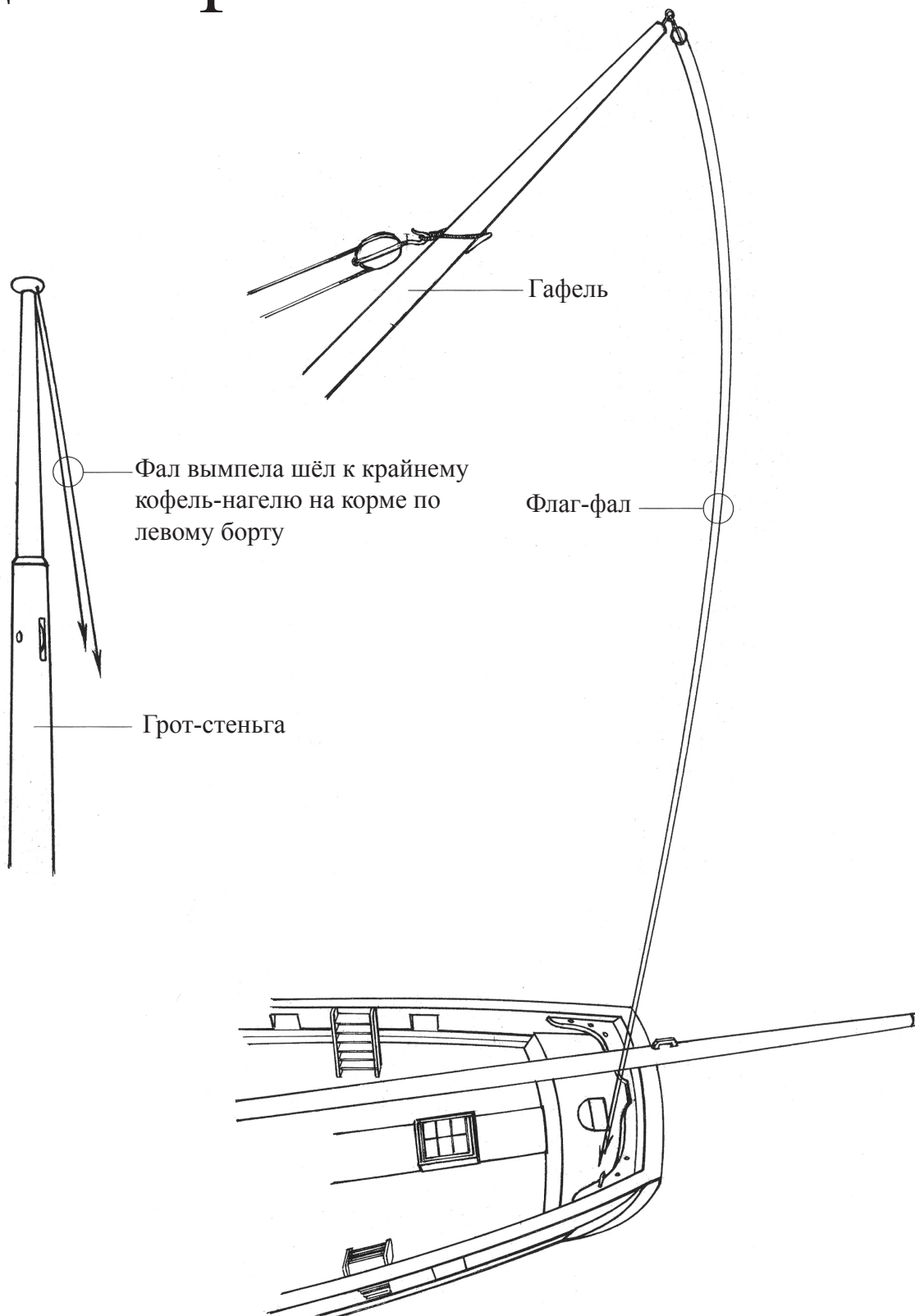
Кливер

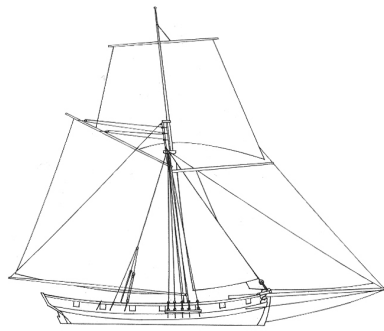


Фока-стаксель

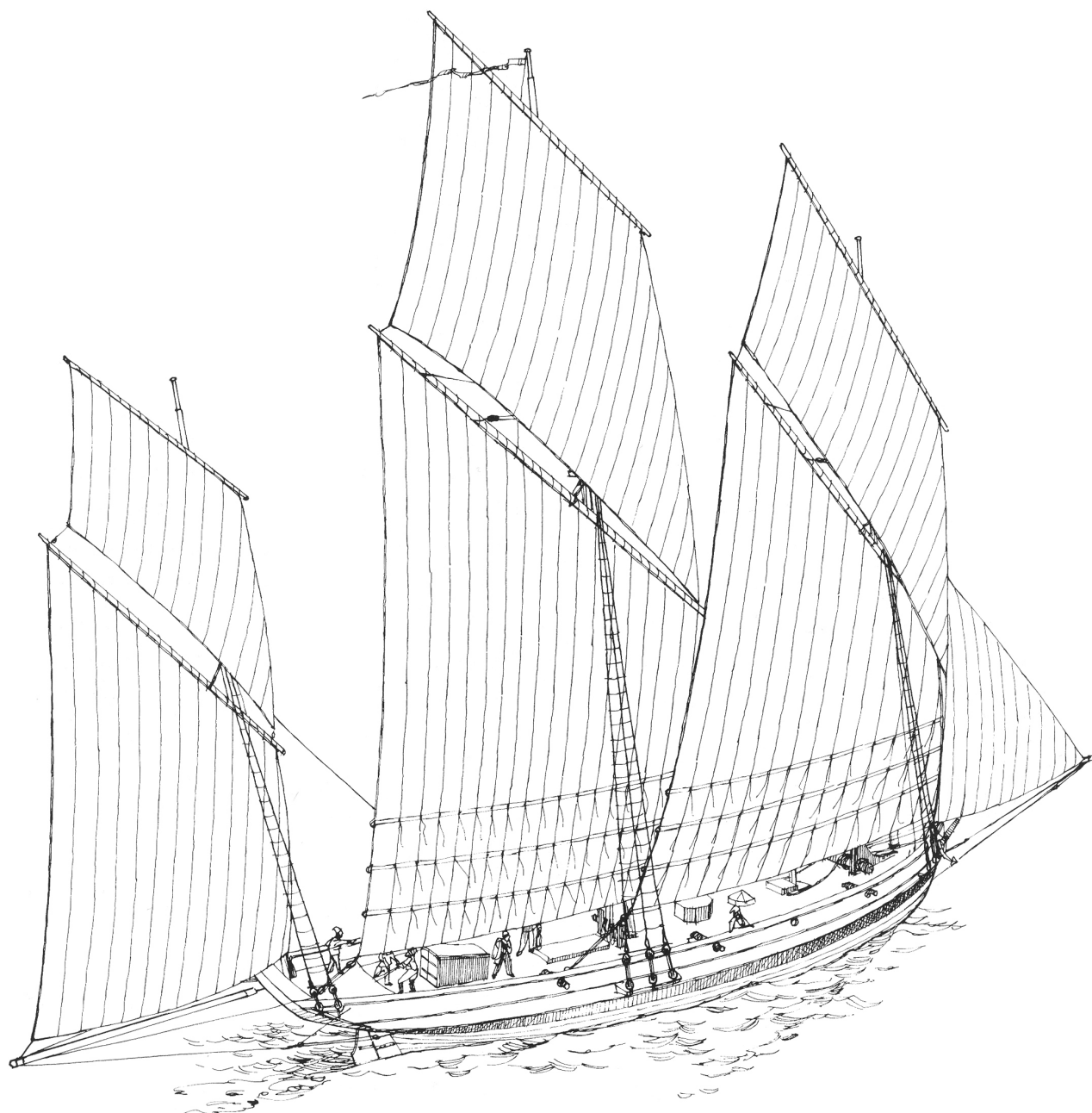


Подъем флага и вымпела





Французский Люгер



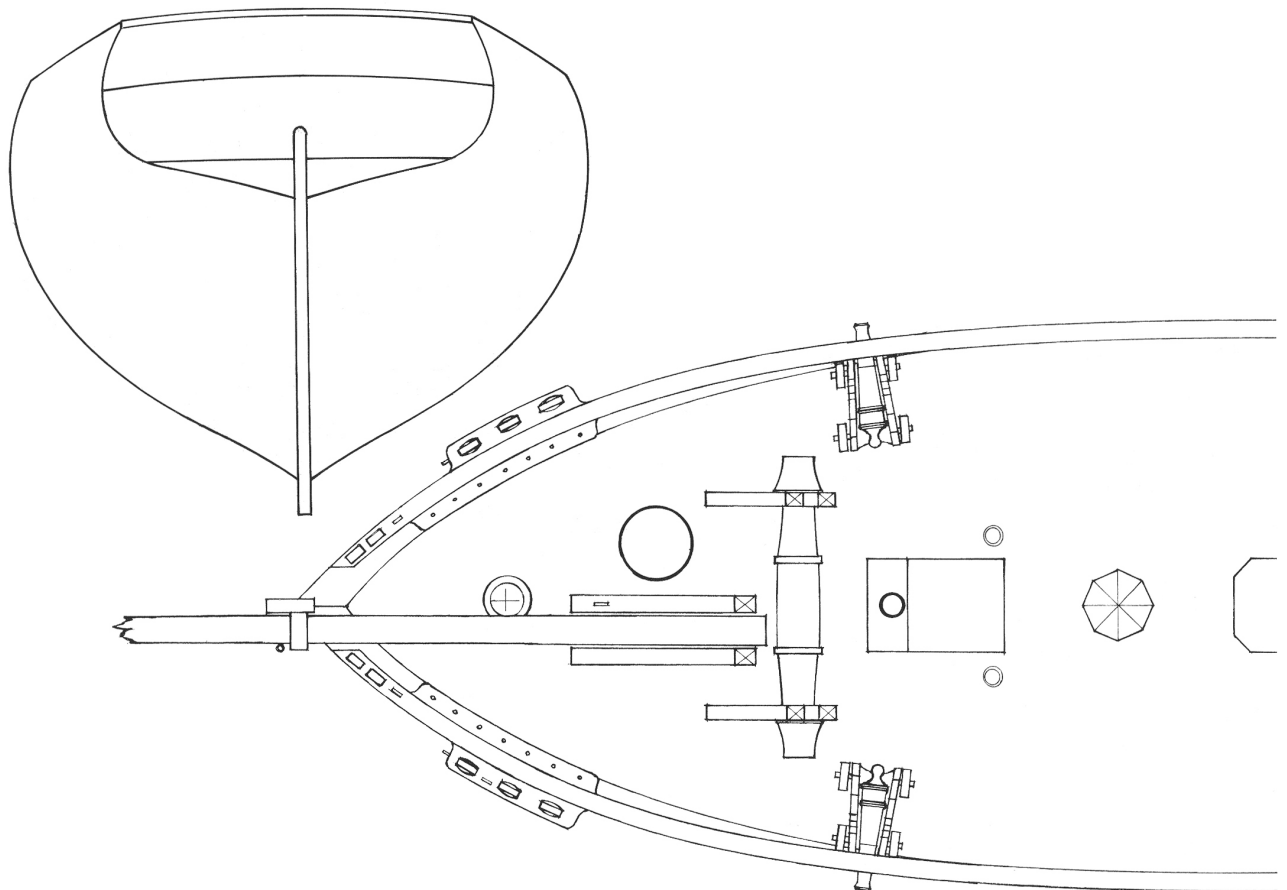
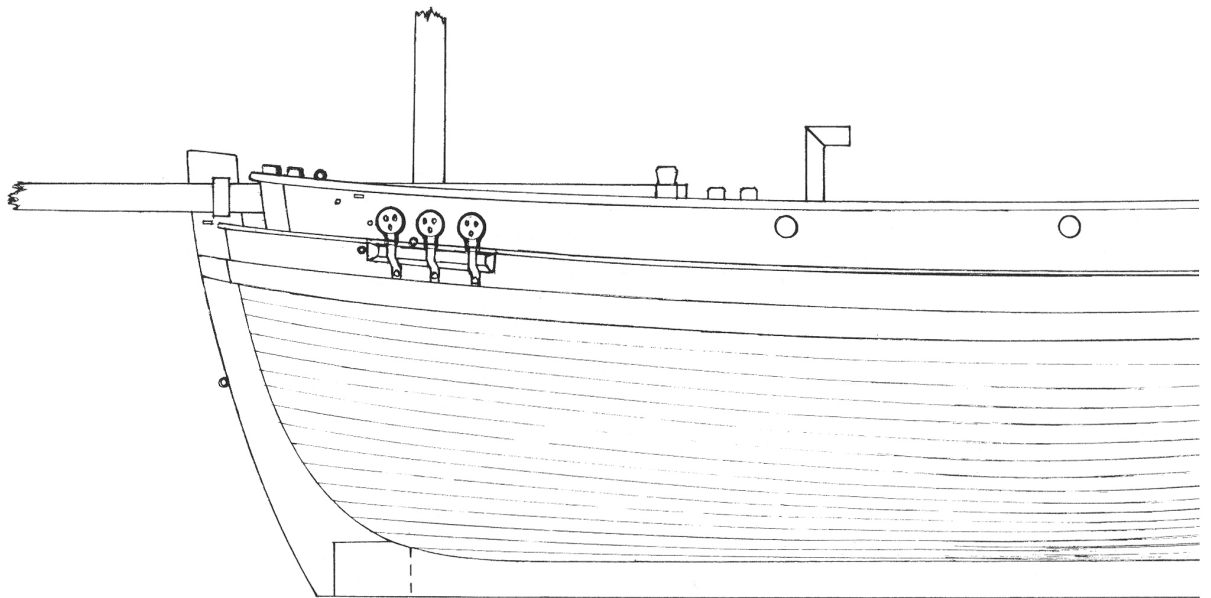
ФРАНЦУЗСКИЙ ЛЮГЕР, который показан на последующих страницах, является типичным трёхмачтовым представителем своего класса, который использовался французскими каперами в течение наполеоновских войн, особенно в Ла-Манше, где они грабили и беспокоили британский торговый флот. Корсары, так называли каперов во Франции, главным образом базировались в Дюнкерке и Сен-Мало. На протяжении наполеоновских войн они захватили сотни британских кораблей. Они могли выходить в море, иногда даже со спущенными снастями, и, прячась за каким-нибудь мысом, были практически невидимы для торгового корабля, плывущего вверх или вниз по Ла-Маншу.

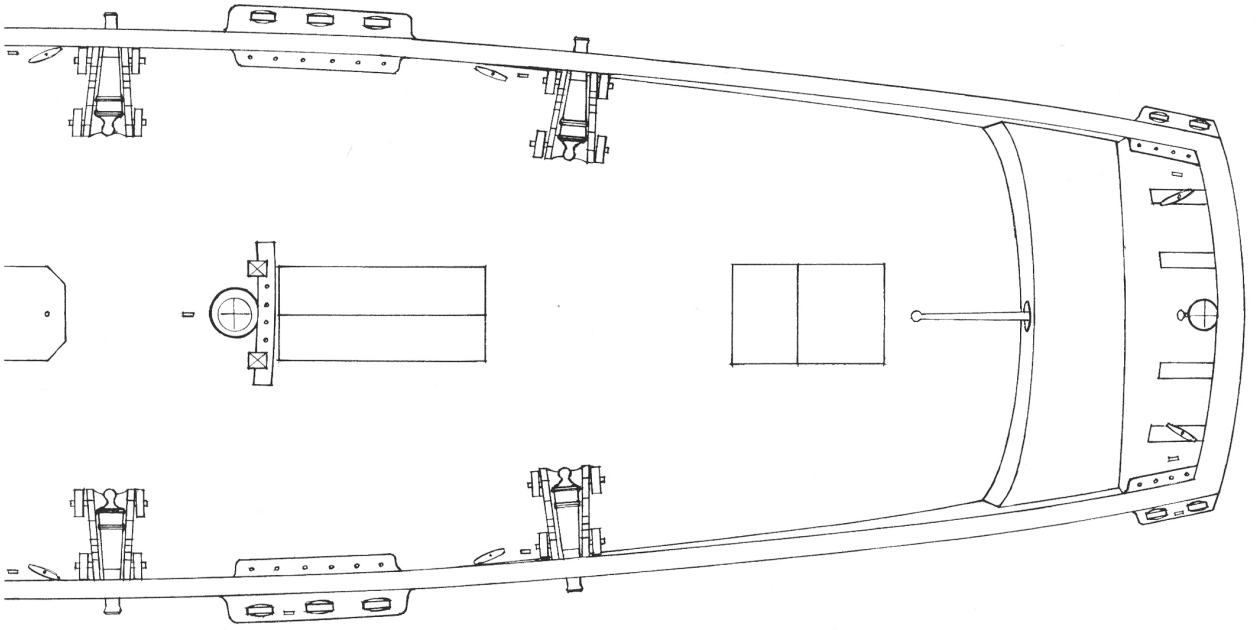
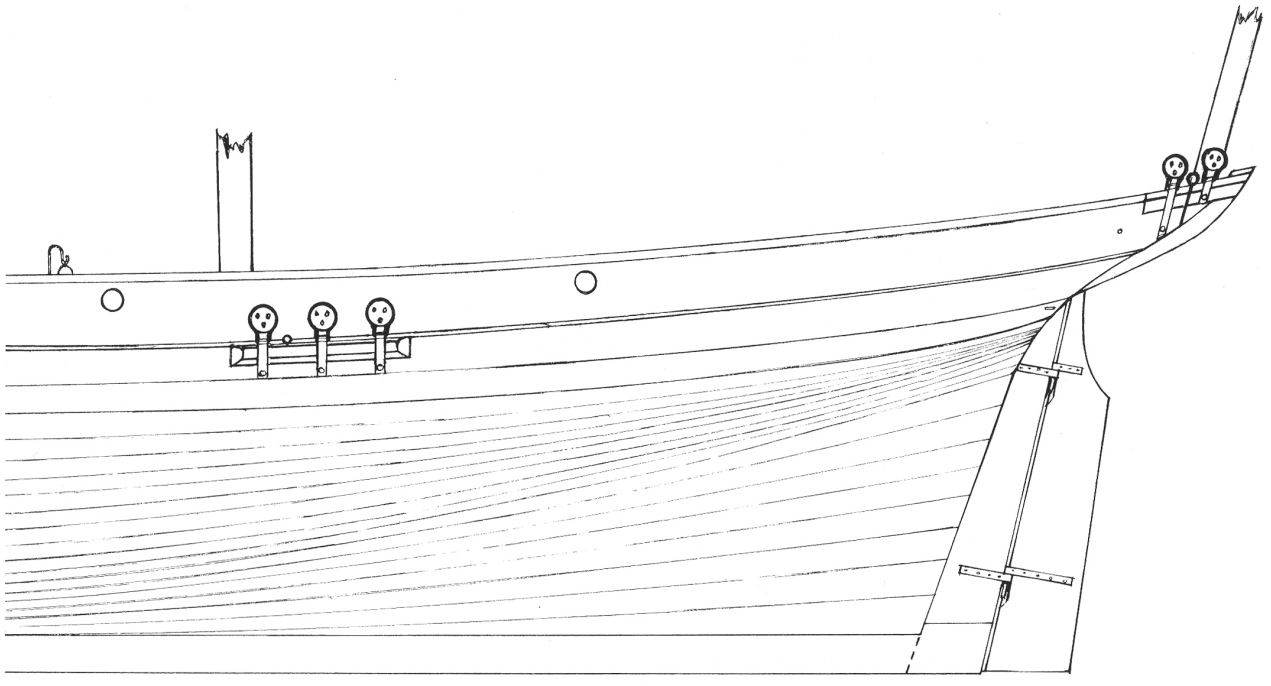
Эти вооружённые люгеры развились из трёхмачтовых люгеров, на которых в Северном море плавали рыбаки. Они сохранились до двадцатого века в форме французских «шас-маре»¹. Они имели острые обводы, были лёгкими и очень быстрыми, особенно когда шли круто к ветру. Вероятно, они быстрее всех ходили круто к ветру, поэтому неудивительно, что этот тип судов предпочитали и английские контрабандисты, которым приходилось уходить под ветер от британских таможенных куттеров. Учитывая меньшее сопротивление и турбулентность от их минимального такелажа, они хорошо шли при гораздо более лёгком ветре, чем куттера с их массивным рангоутом, и под более острым углом к ветру. Их паруса со свободными нижними шкаторинами были очень тяжелыми, и поэтому на этих судах требовалось много матросов для работы с ними, но это не было проблемой, когда они были каперами, так как на них всё равно была нужна большая команда для боя.

Модель из Государственного Морского Музея была построена в масштабе 1:24 и датируется примерно 1800 годом. Корпус того времени полностью обшит в клинкерной манере и несёт восемь орудий. На модели выполнен настил палубы, имеются дельные вещи и полный такелаж с поставленными парусами. И такелаж и паруса не подвергались никаким реставрационным работам. Если учесть масштаб модели, то прототип имел полную длину 76 футов, ширину по миделю 20 футов и примерное водоизмещение 110 тонн. На модели можно увидеть одну специфическую особенность – стеньга на ней установлена позади грот-мачты. И хотя такое очень редко встречалось и на куттерах, на больших люгерах того периода это было распространённой практикой. Одним из таких судов было «*Le Coureur*», построенный Денисом из Дюнкерка в 1776 году. Он был захвачен куттером «*Alert*» британского ВМФ 17 июня 1778 года и имеются, как исходные его чертежи, так и его чертежи после захвата.

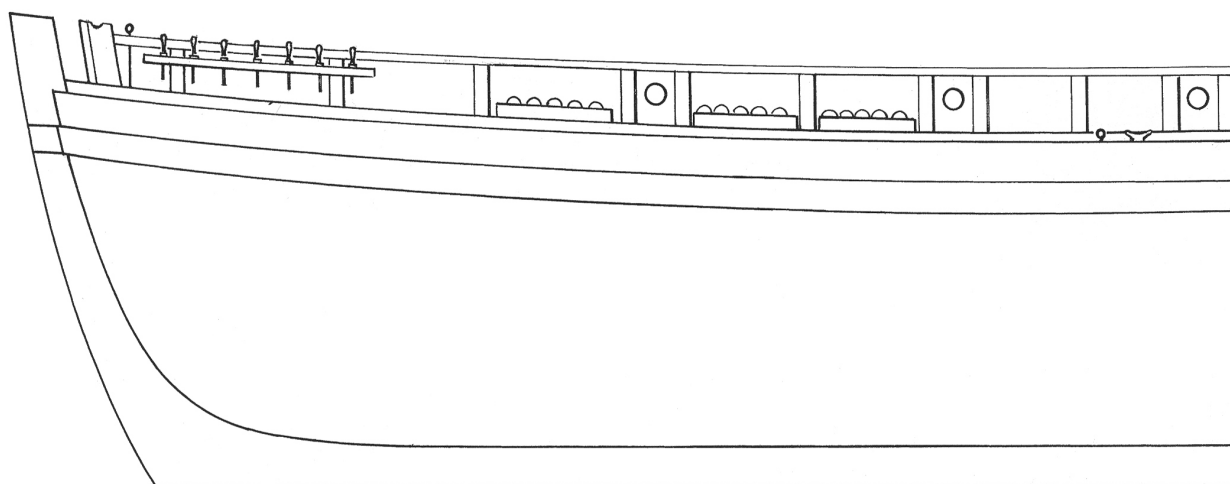
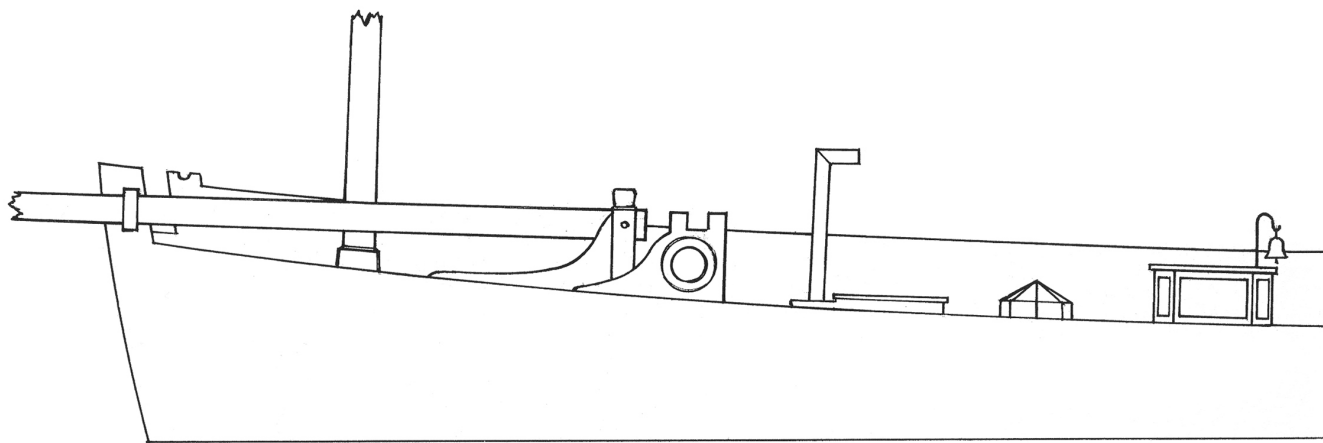
1 *Chasse-maree* (фр.) – охотники за приливами.

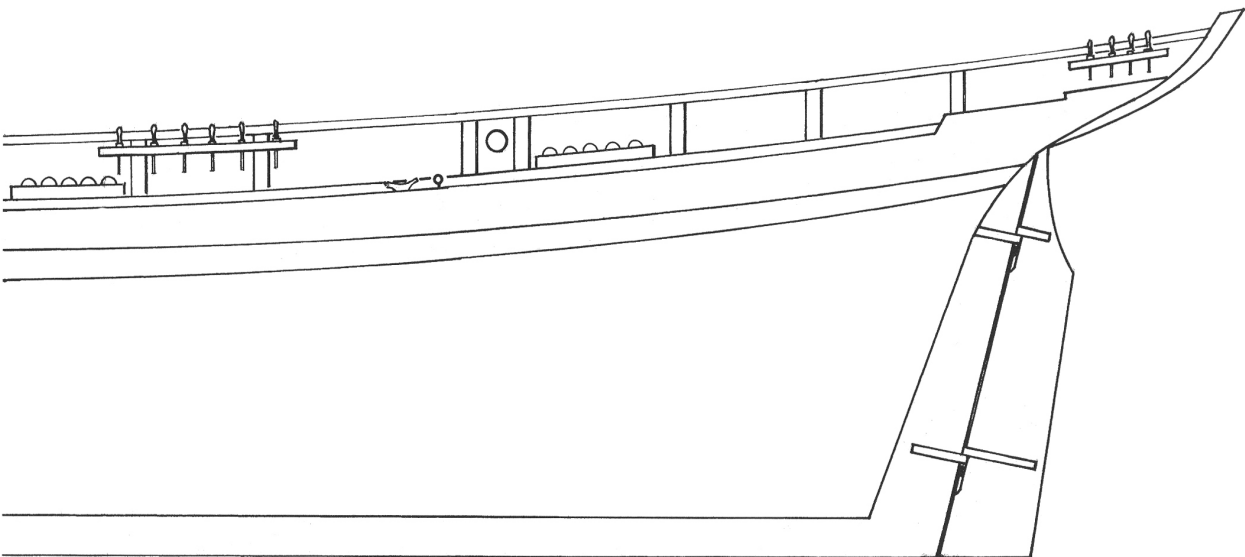
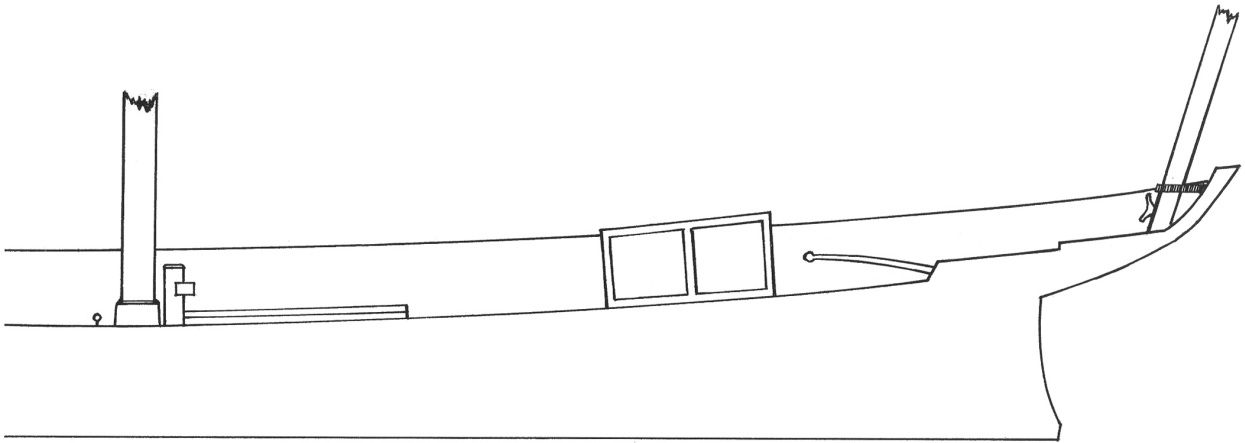
Вид сбоку и на палубу



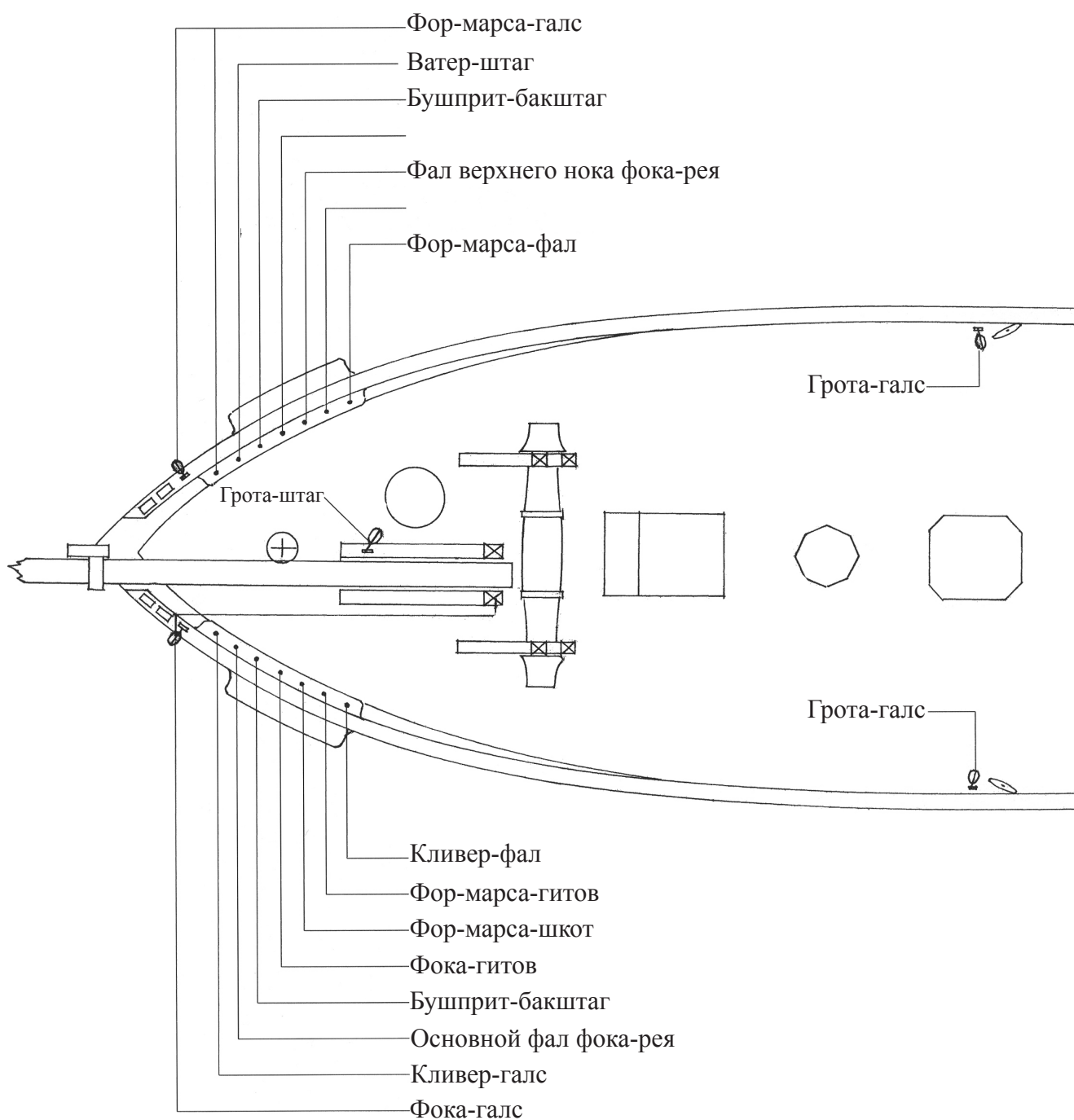


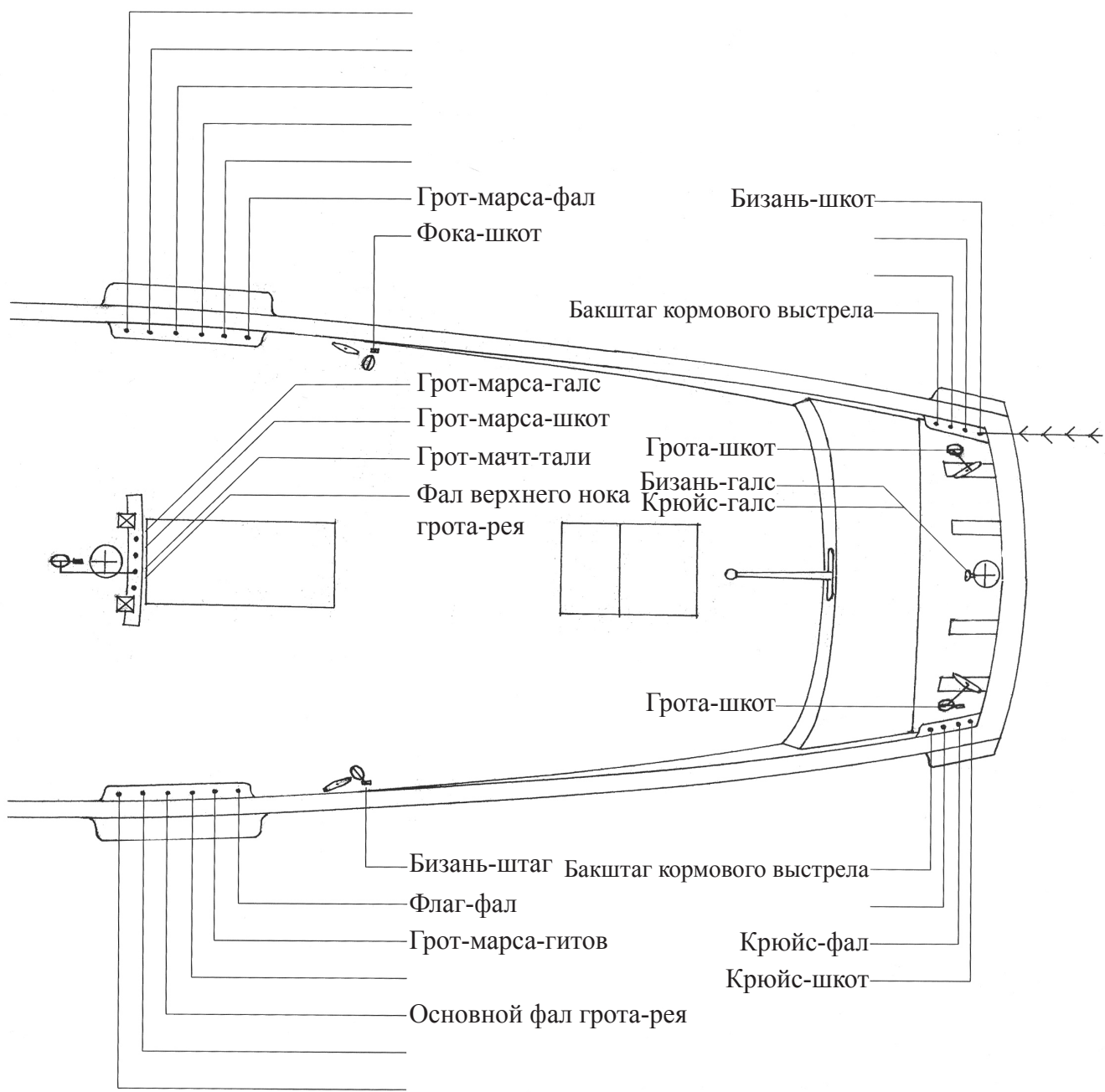
Детали палубы и фальшборта



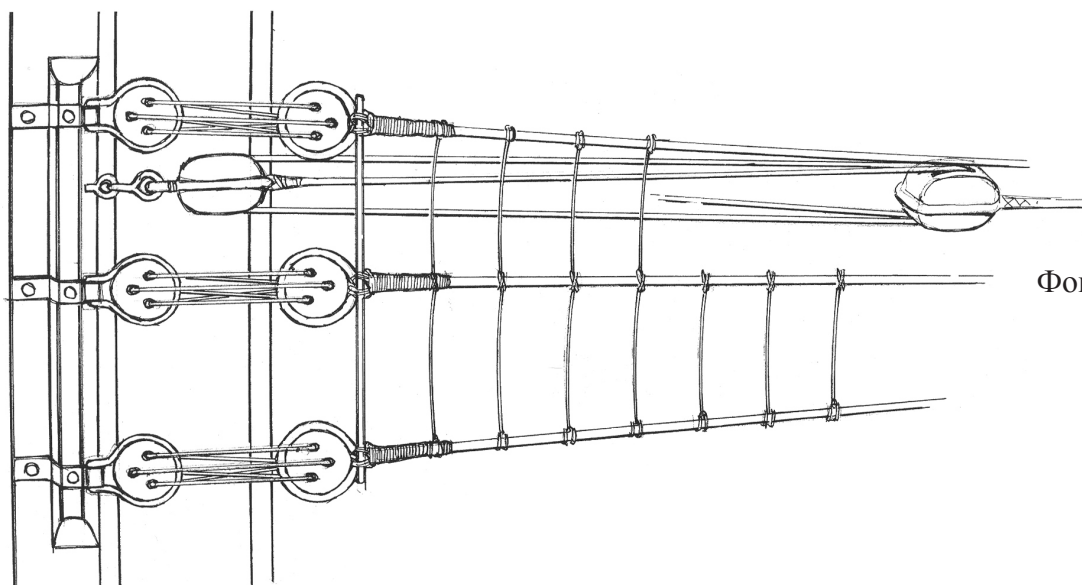


План укладки концов

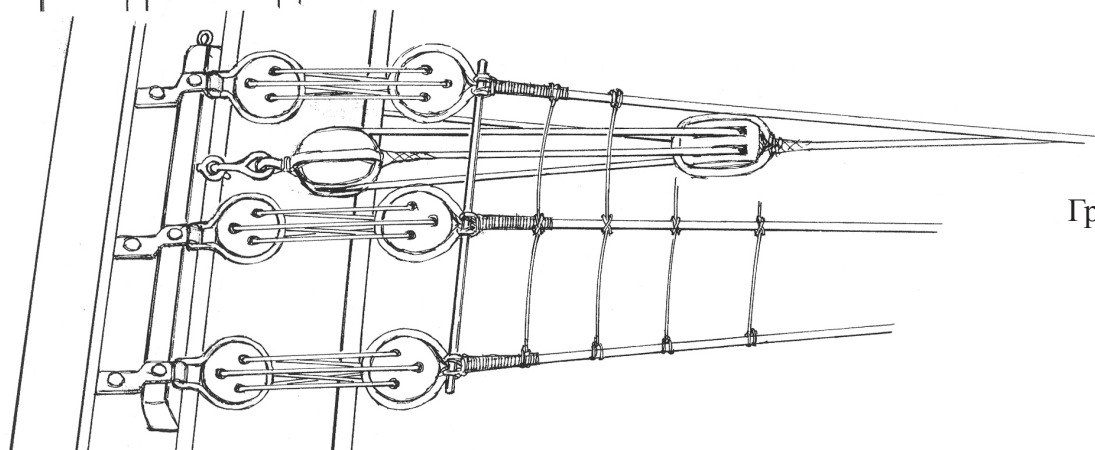




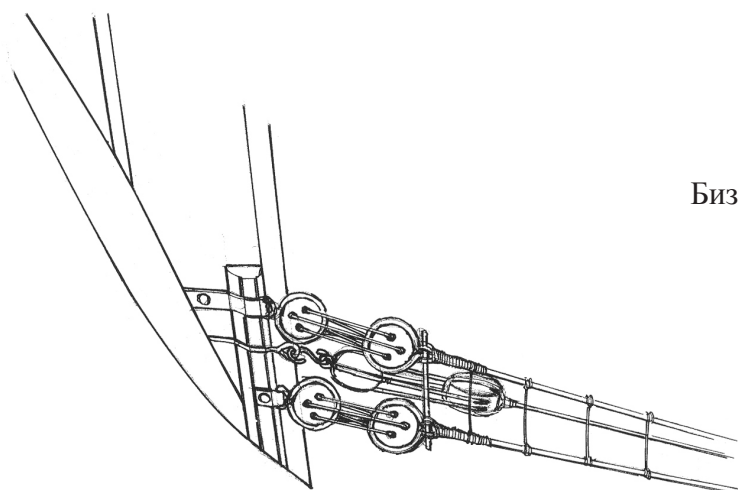
Фока-, Грота-, Бизань-руслени



Фок-мачта

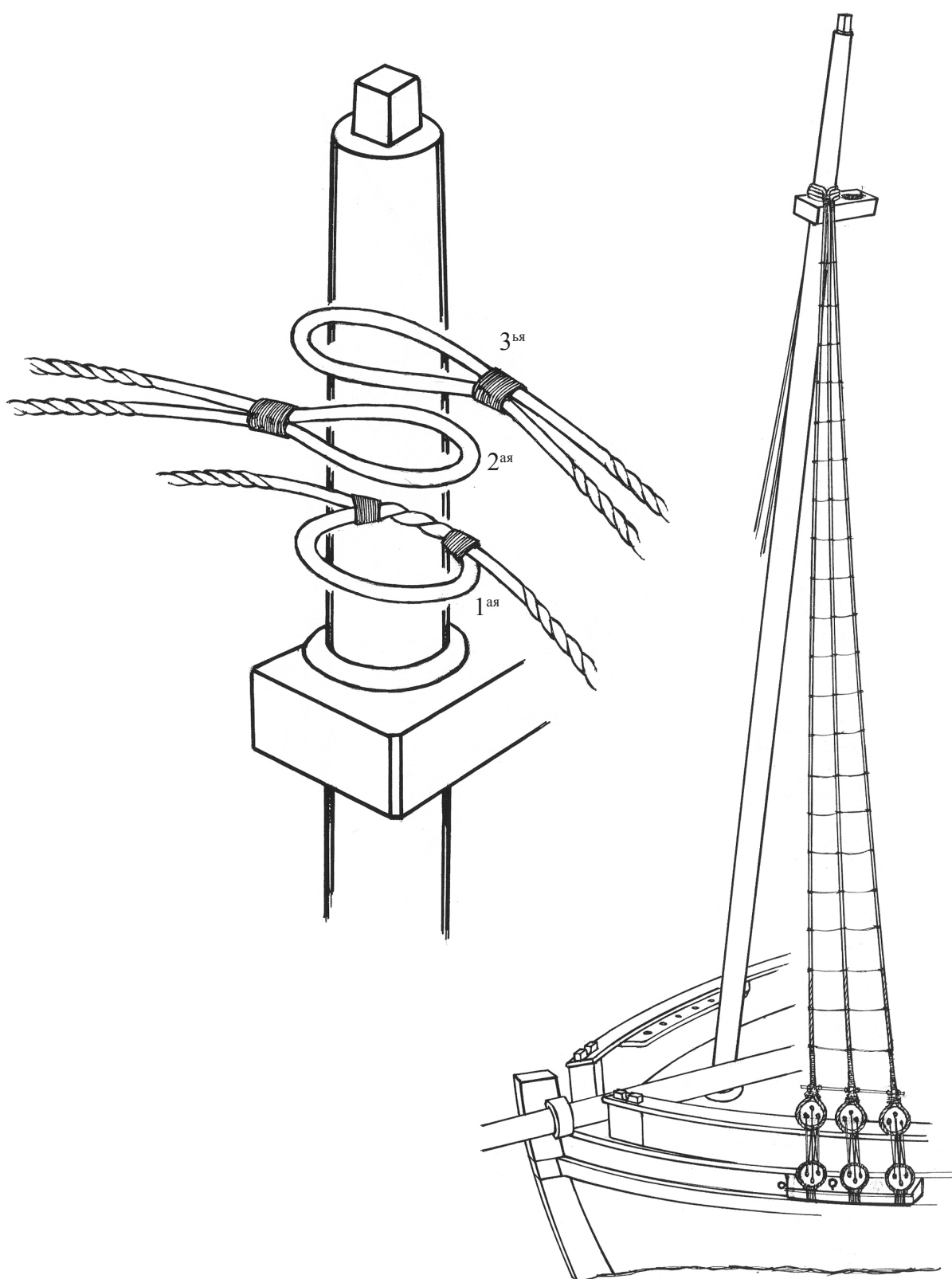


Грот-мачта

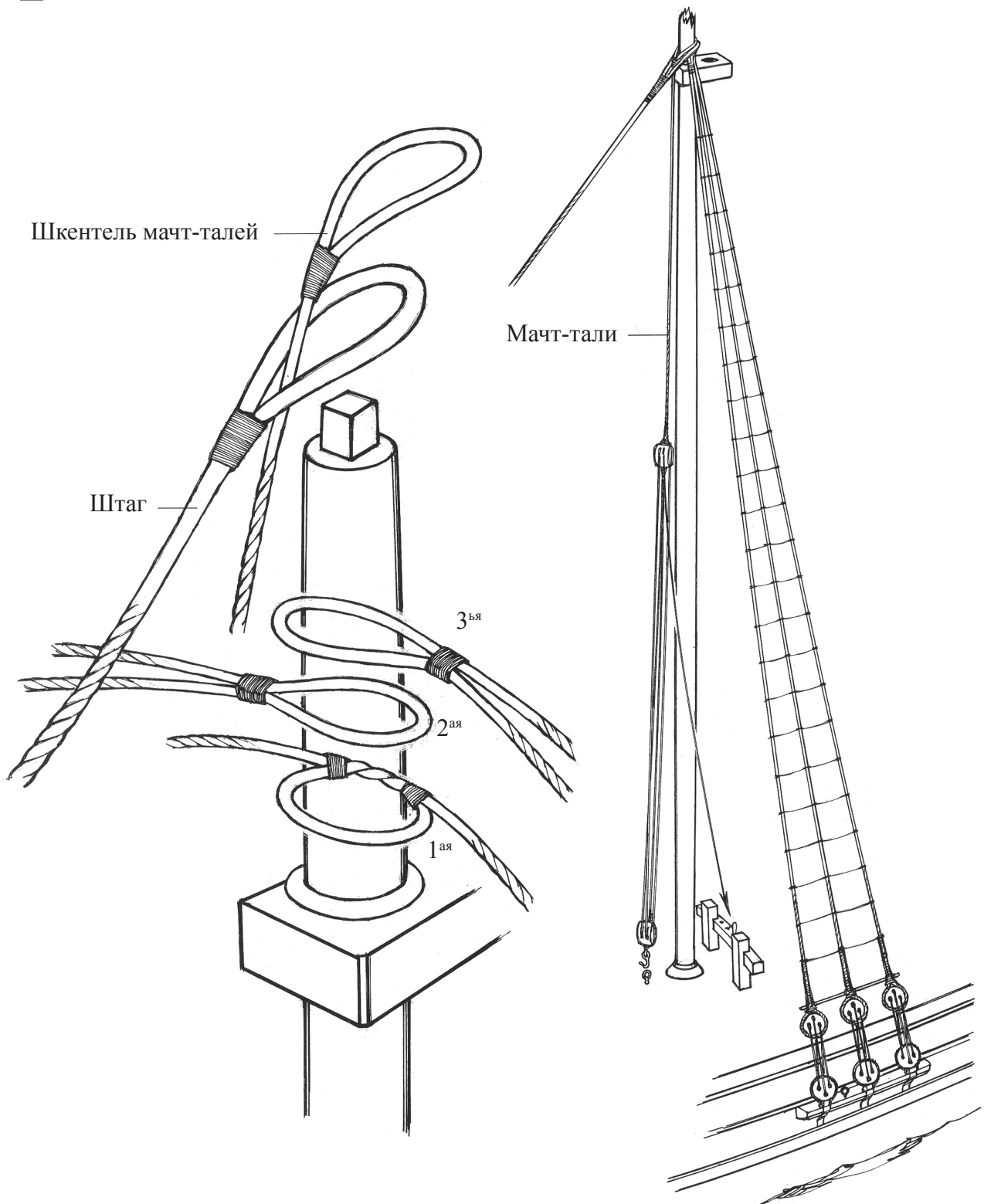


Бизань-мачта

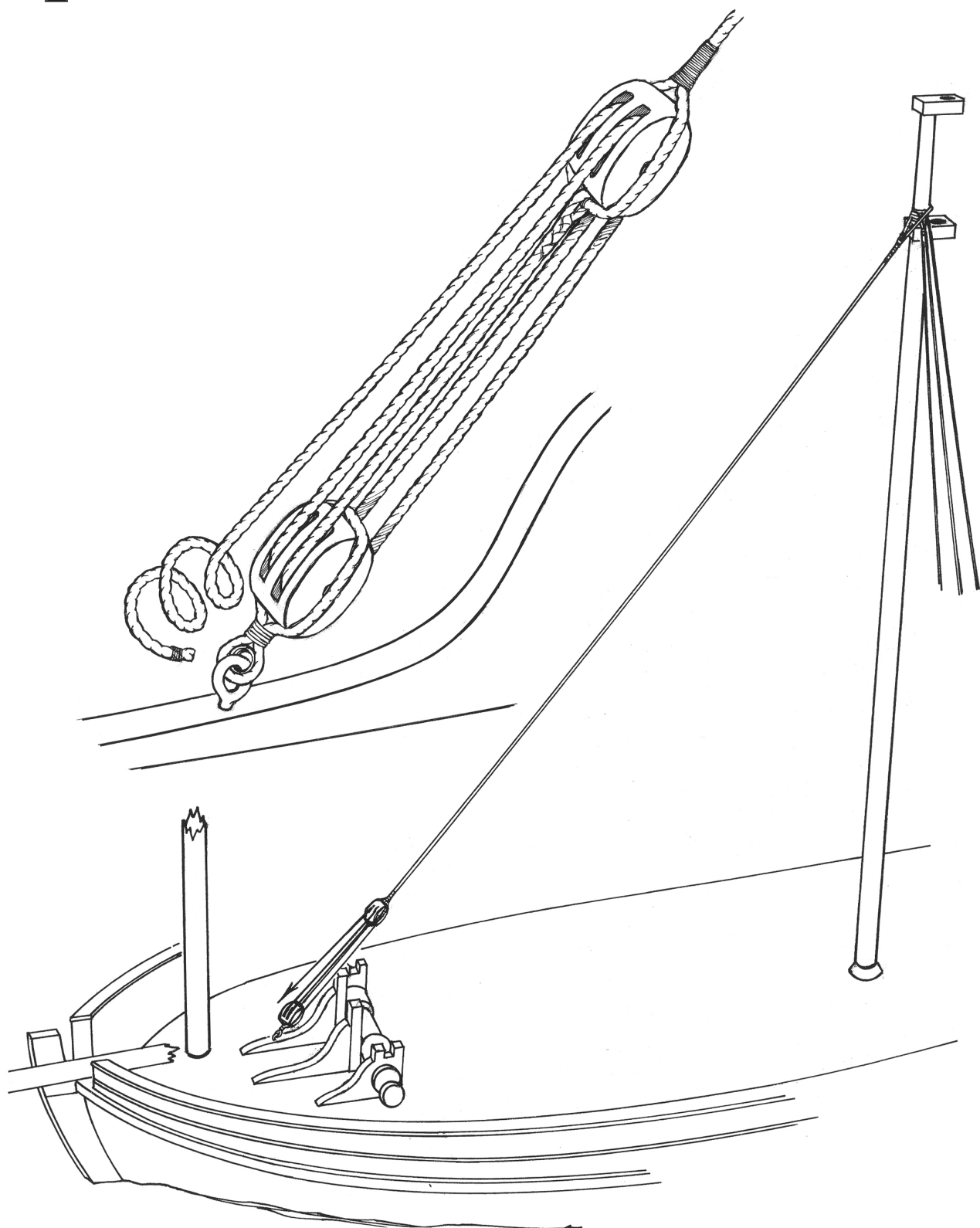
Фока-ванты



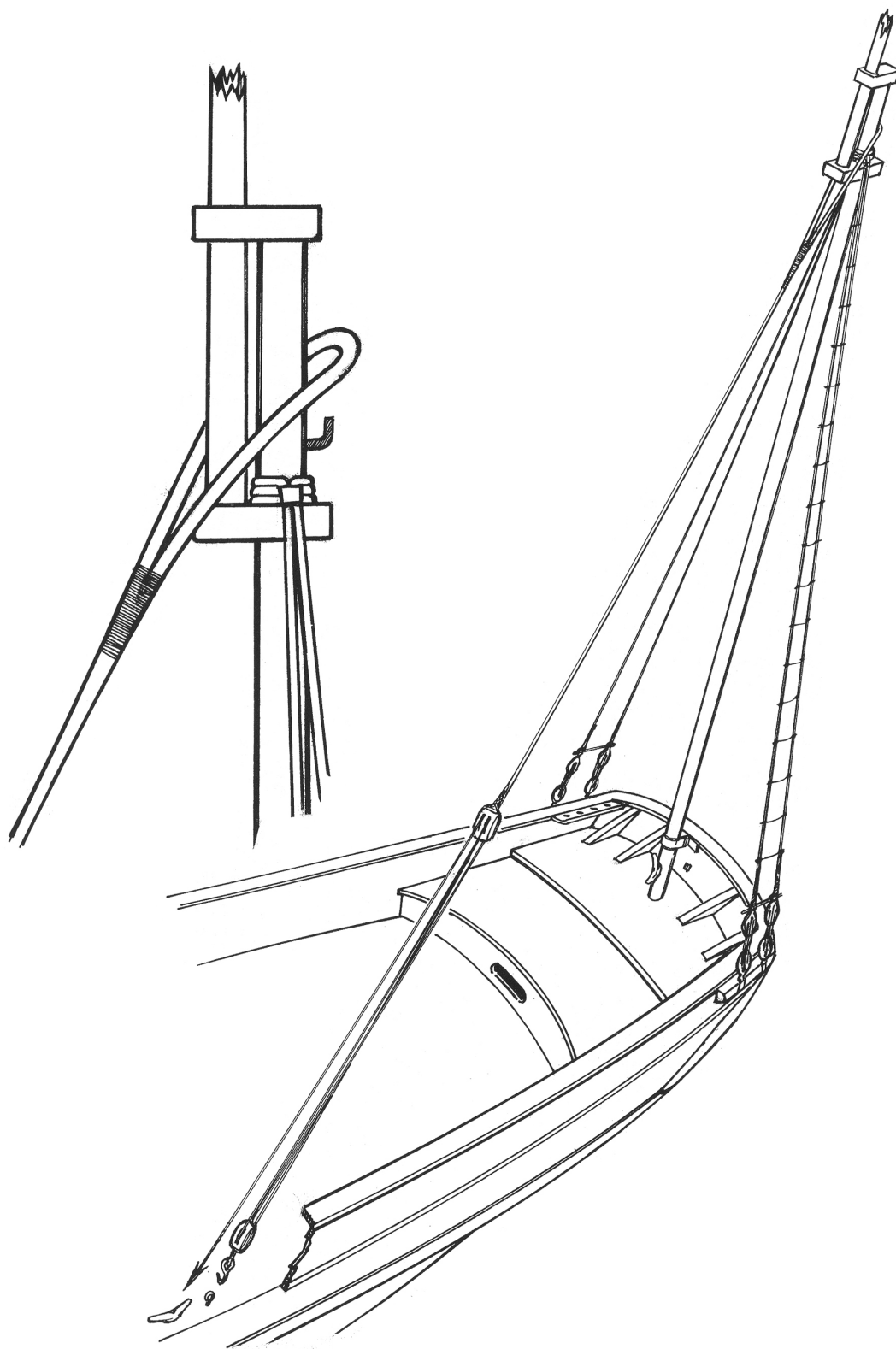
Грота-ванты и мачт-тали



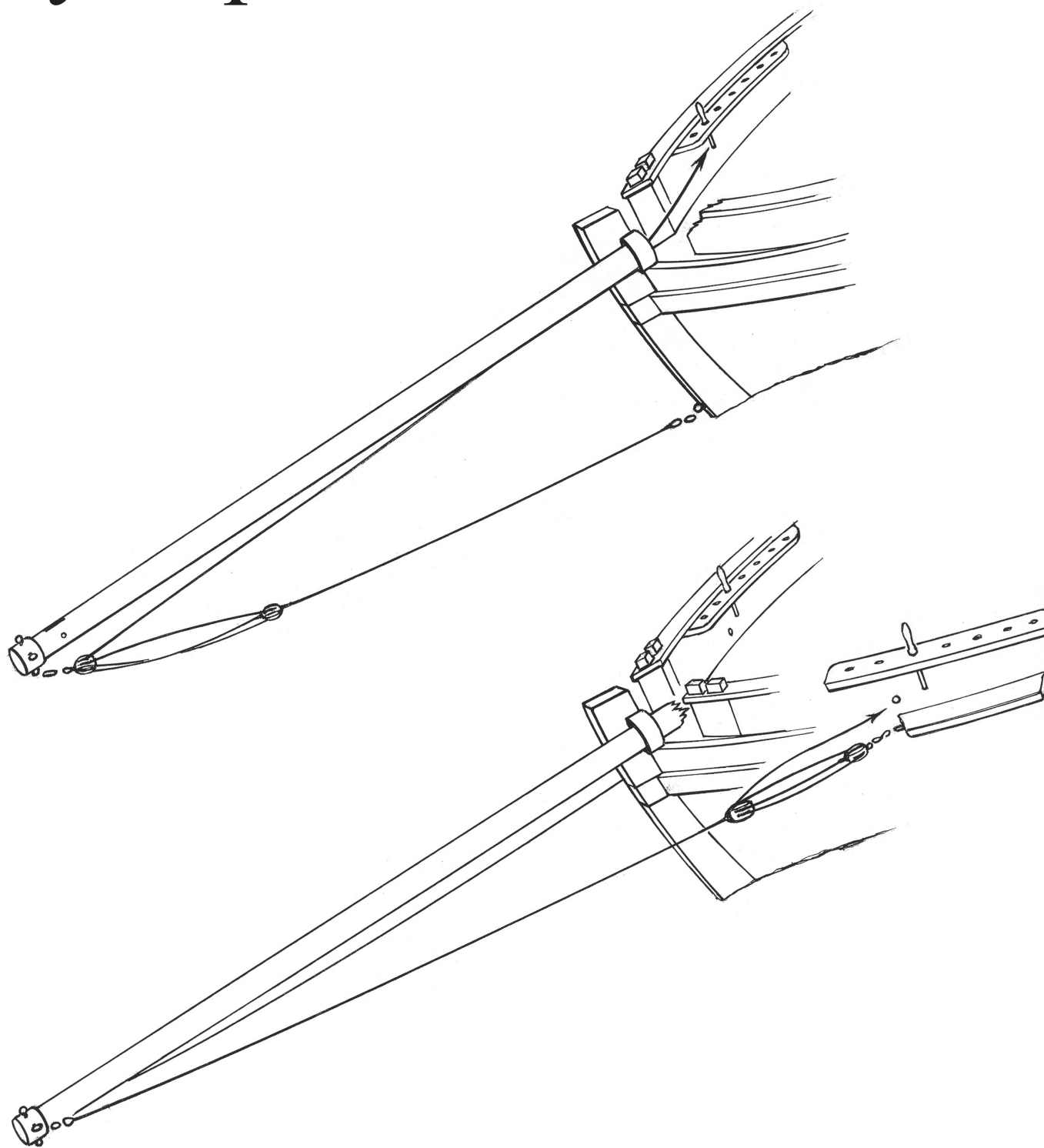
Грота-штаг



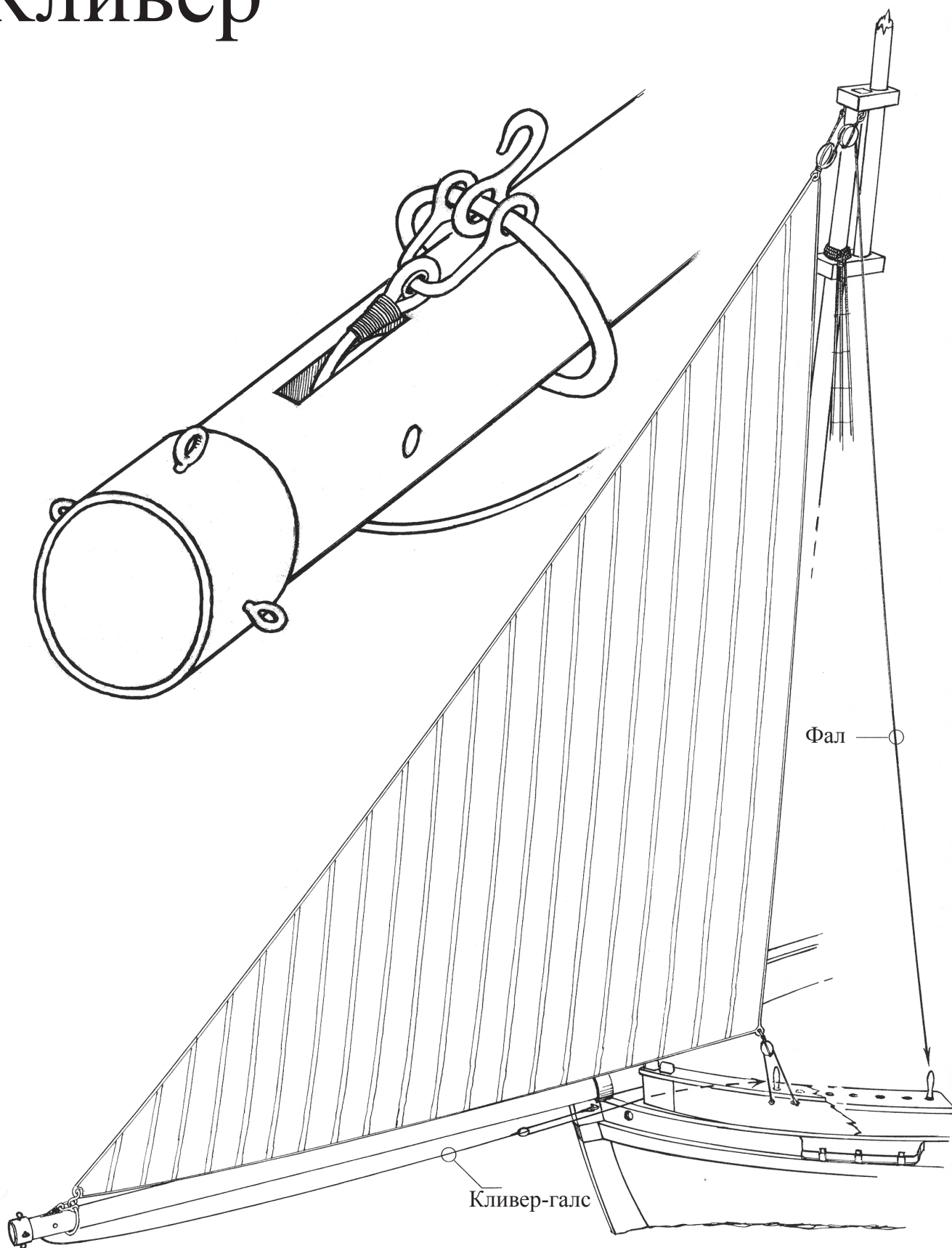
Бизань-штаг



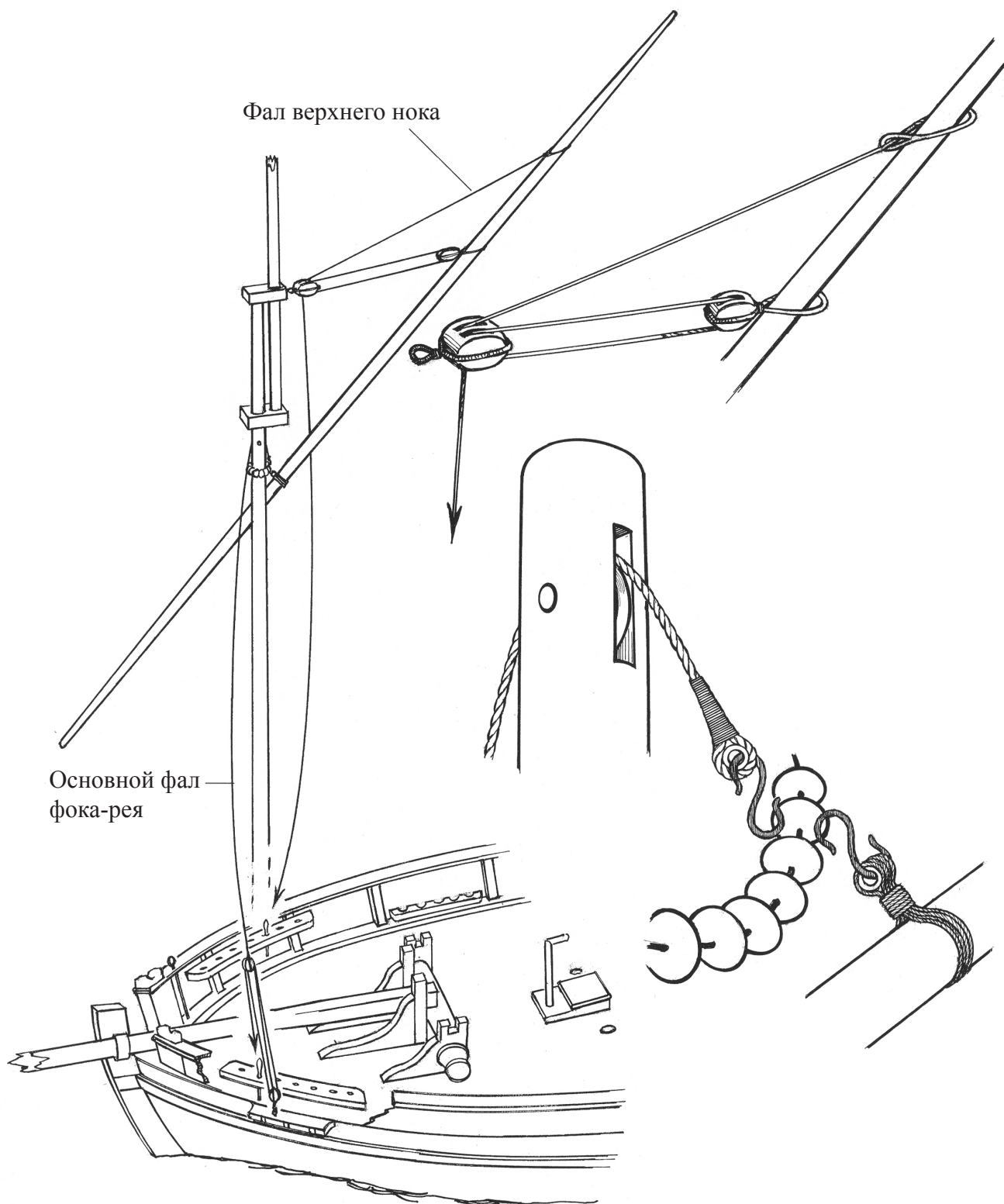
Ватер-штаг и бушприт-бакштаги



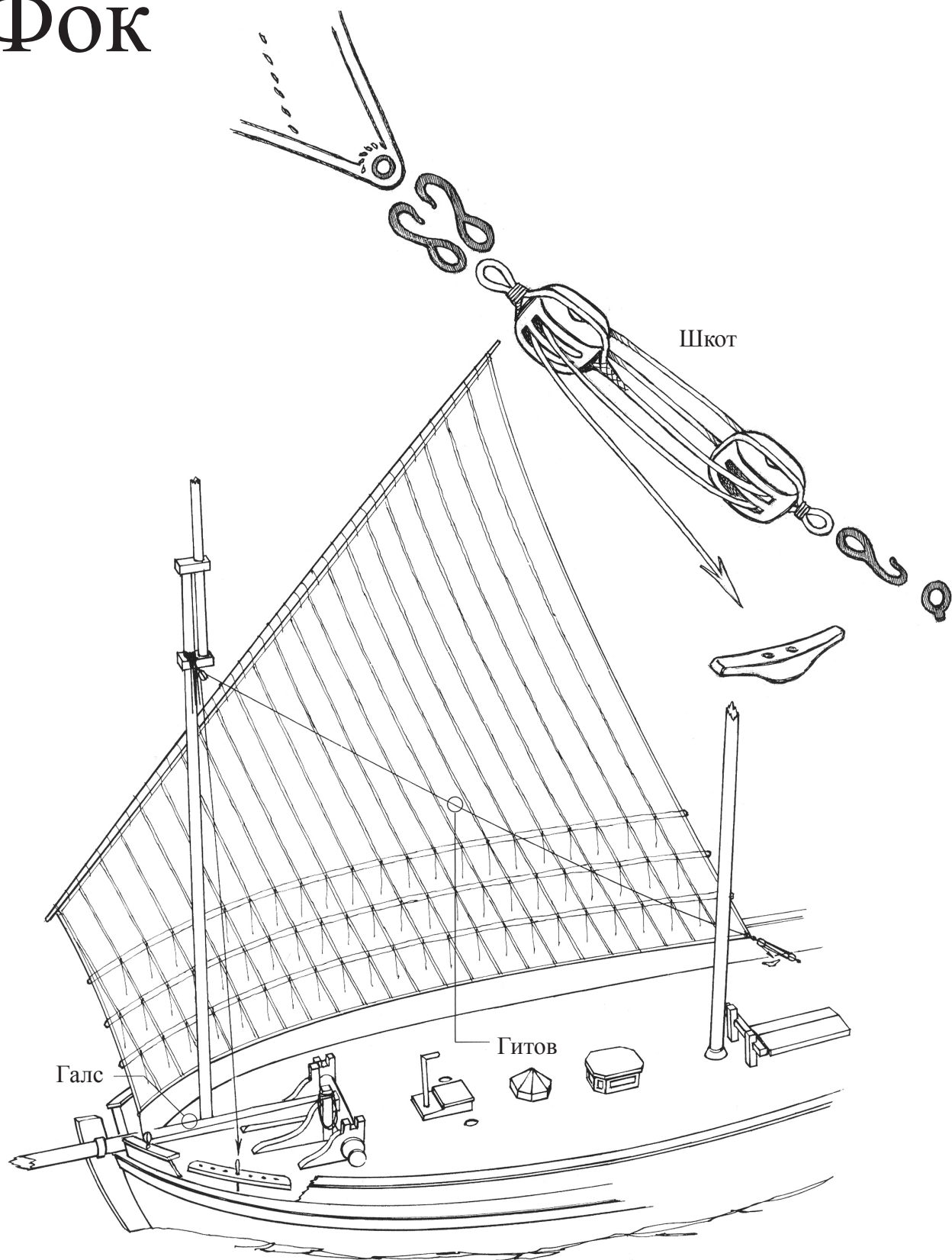
Кливер



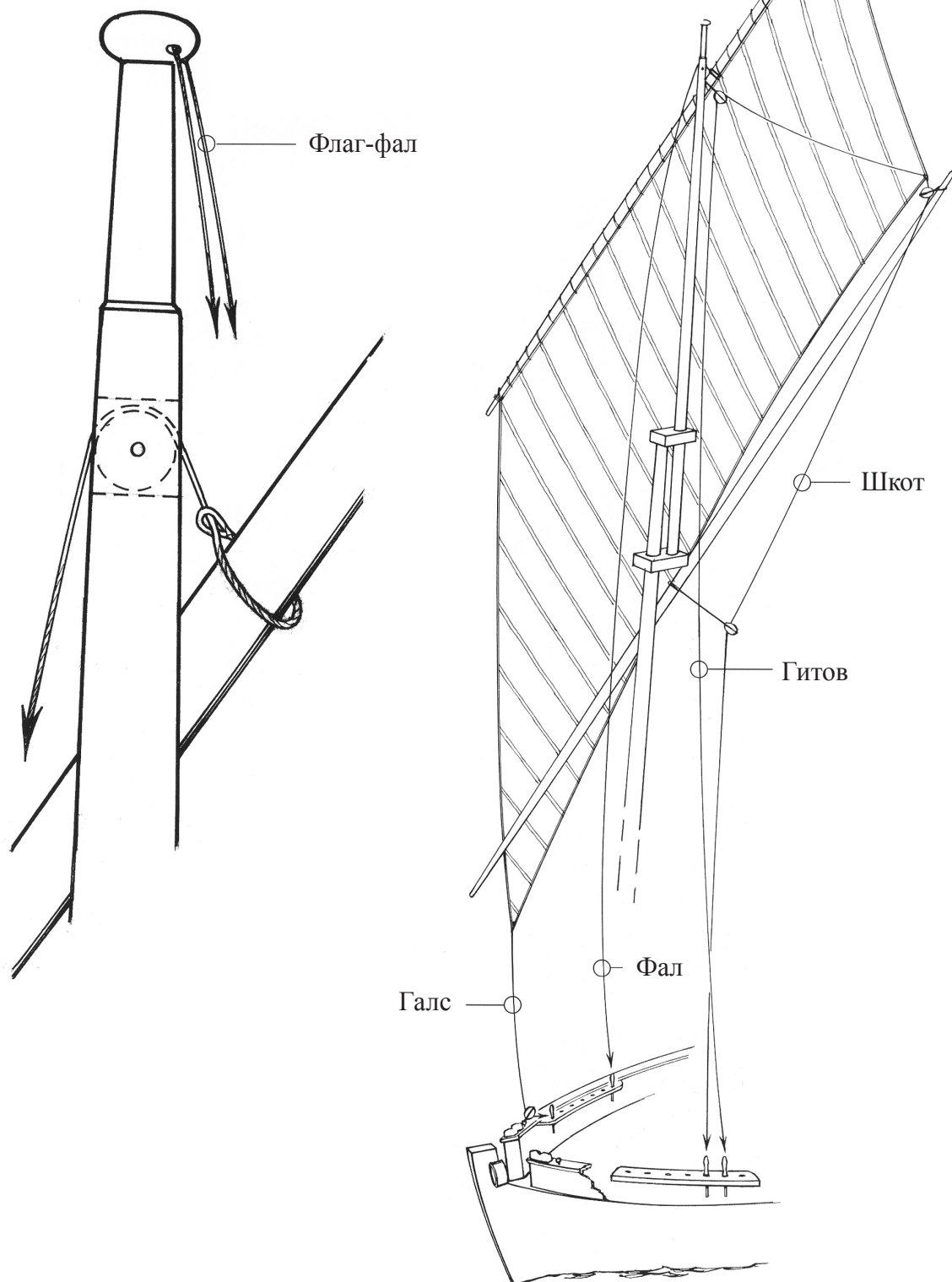
Фока-рей



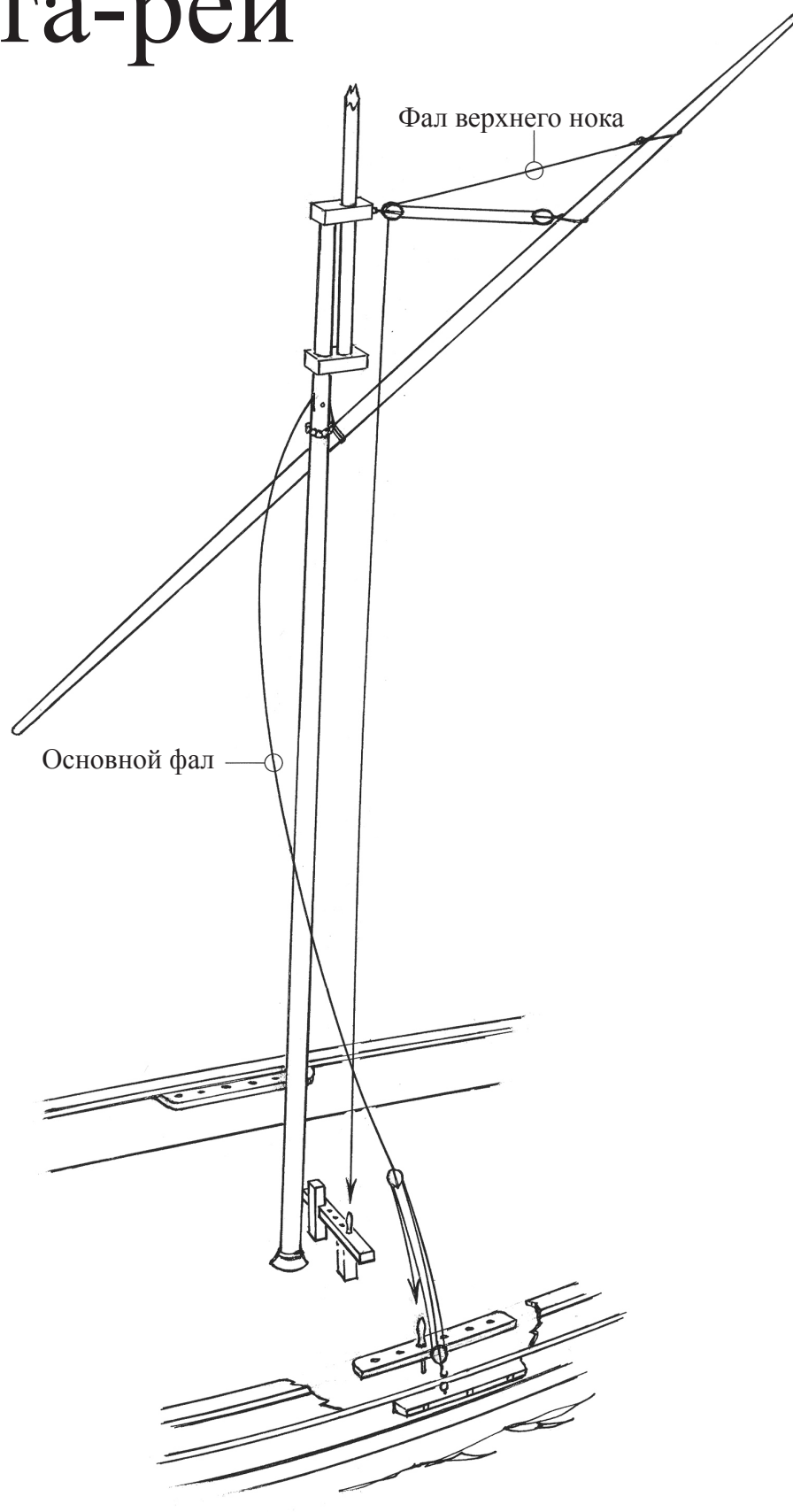
Фок



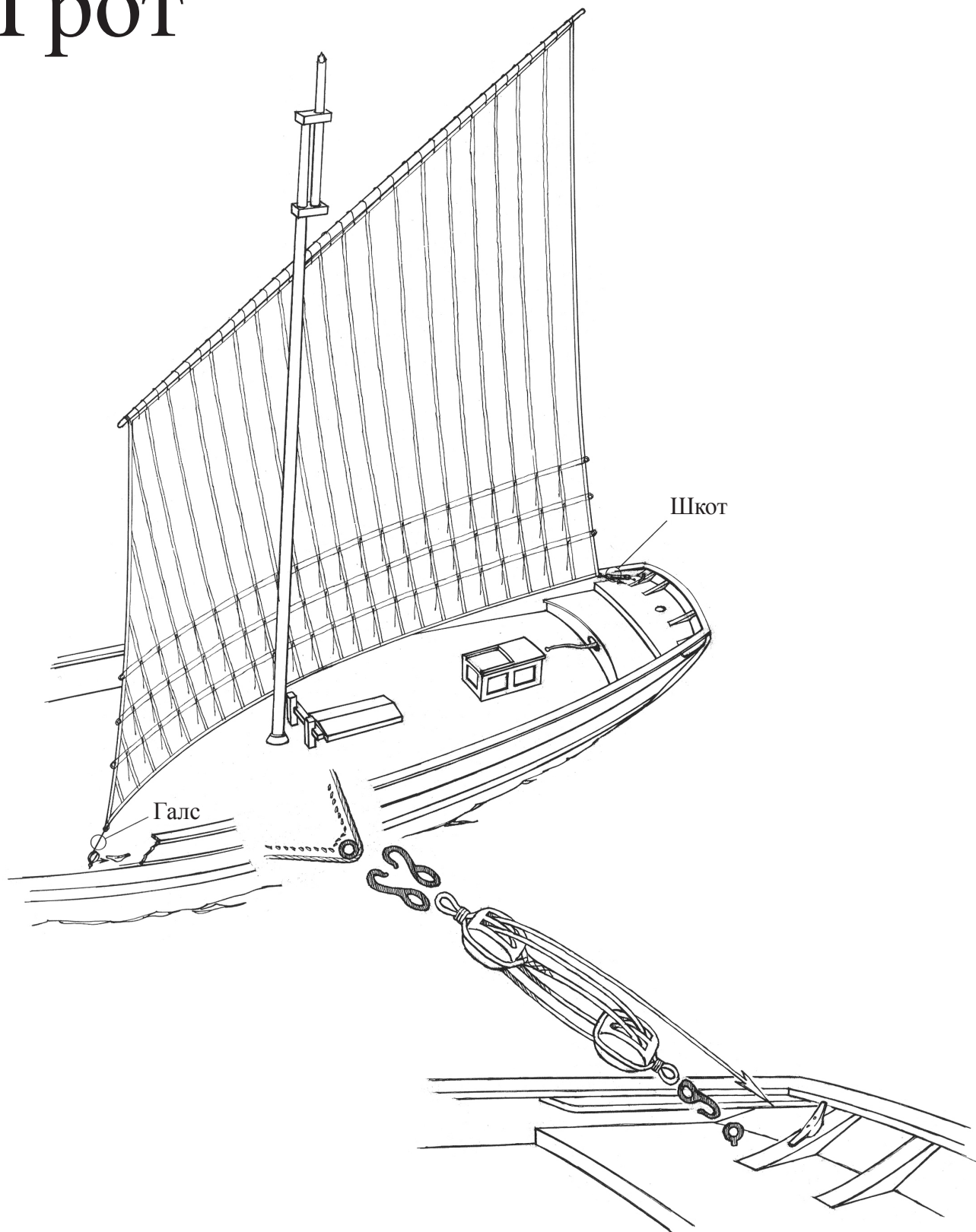
Фор-марсель



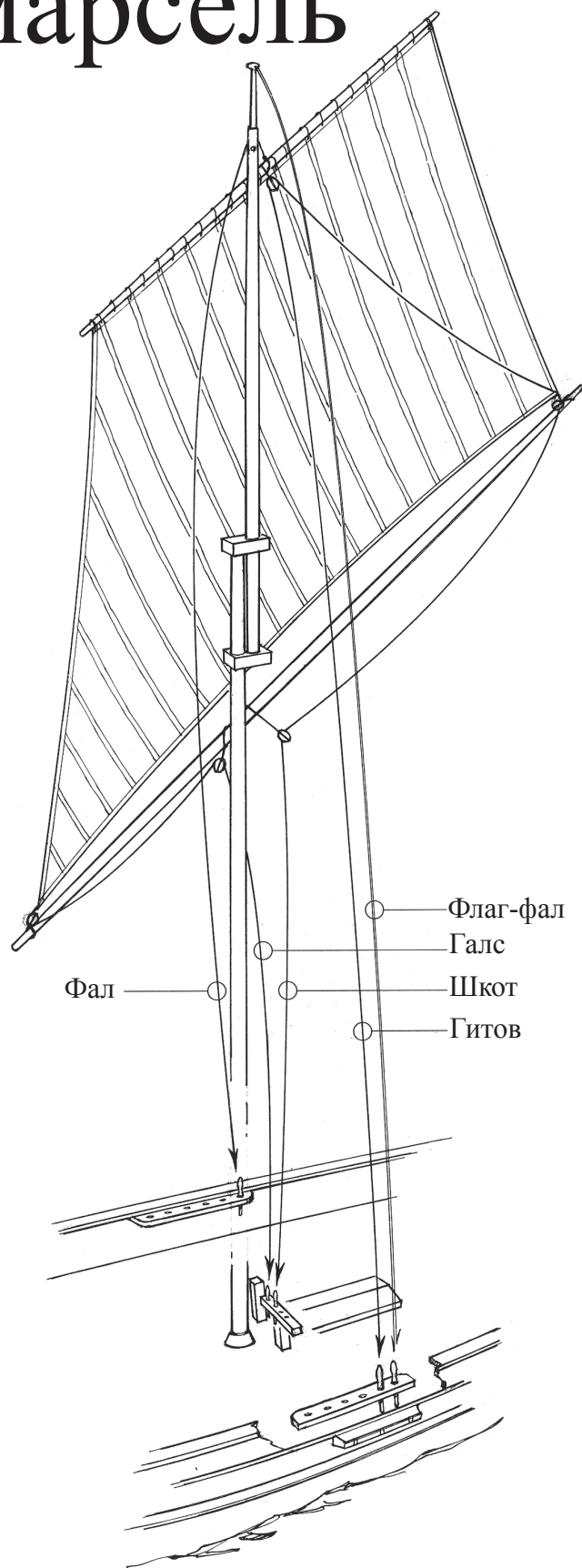
Грота-рей



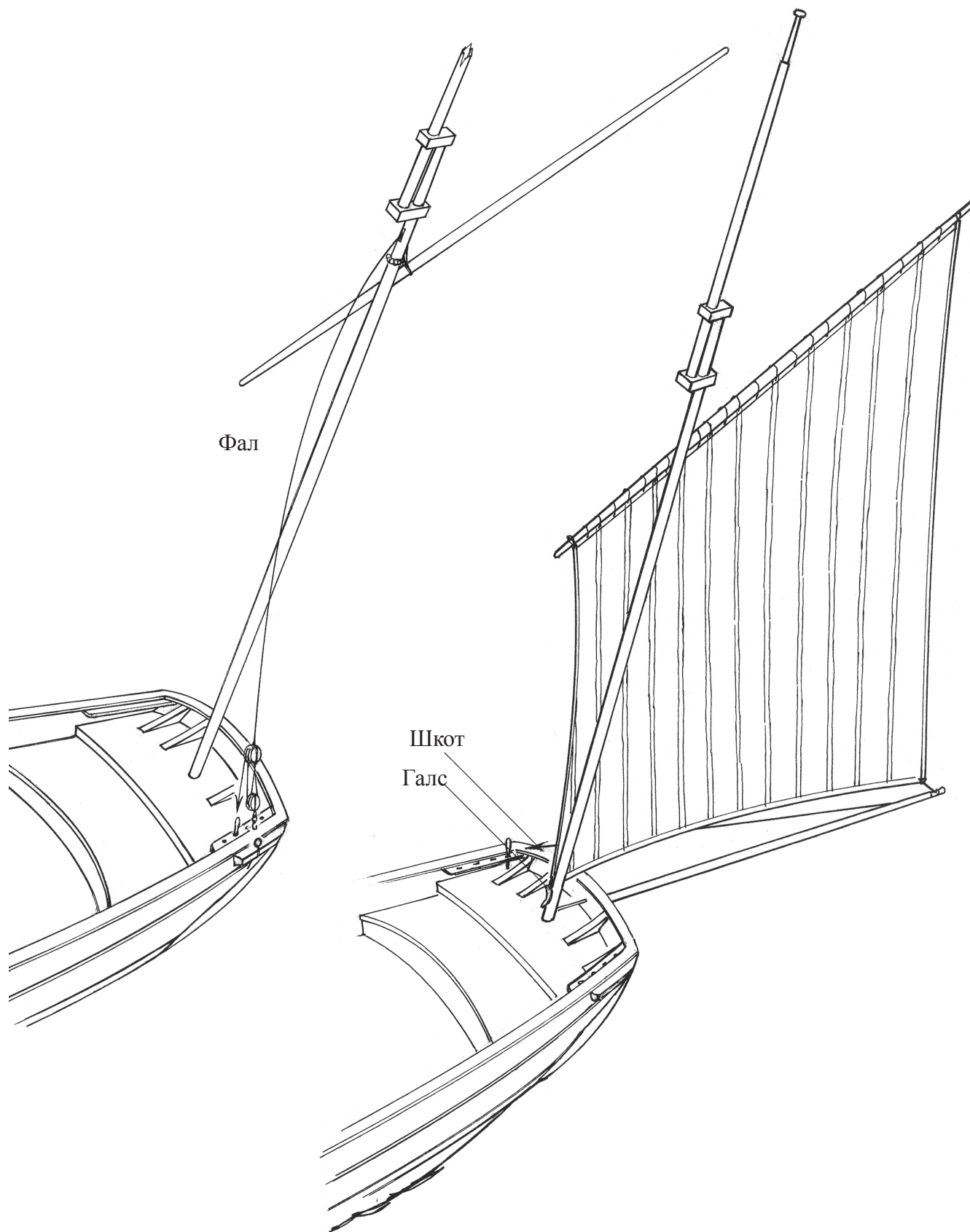
Грот



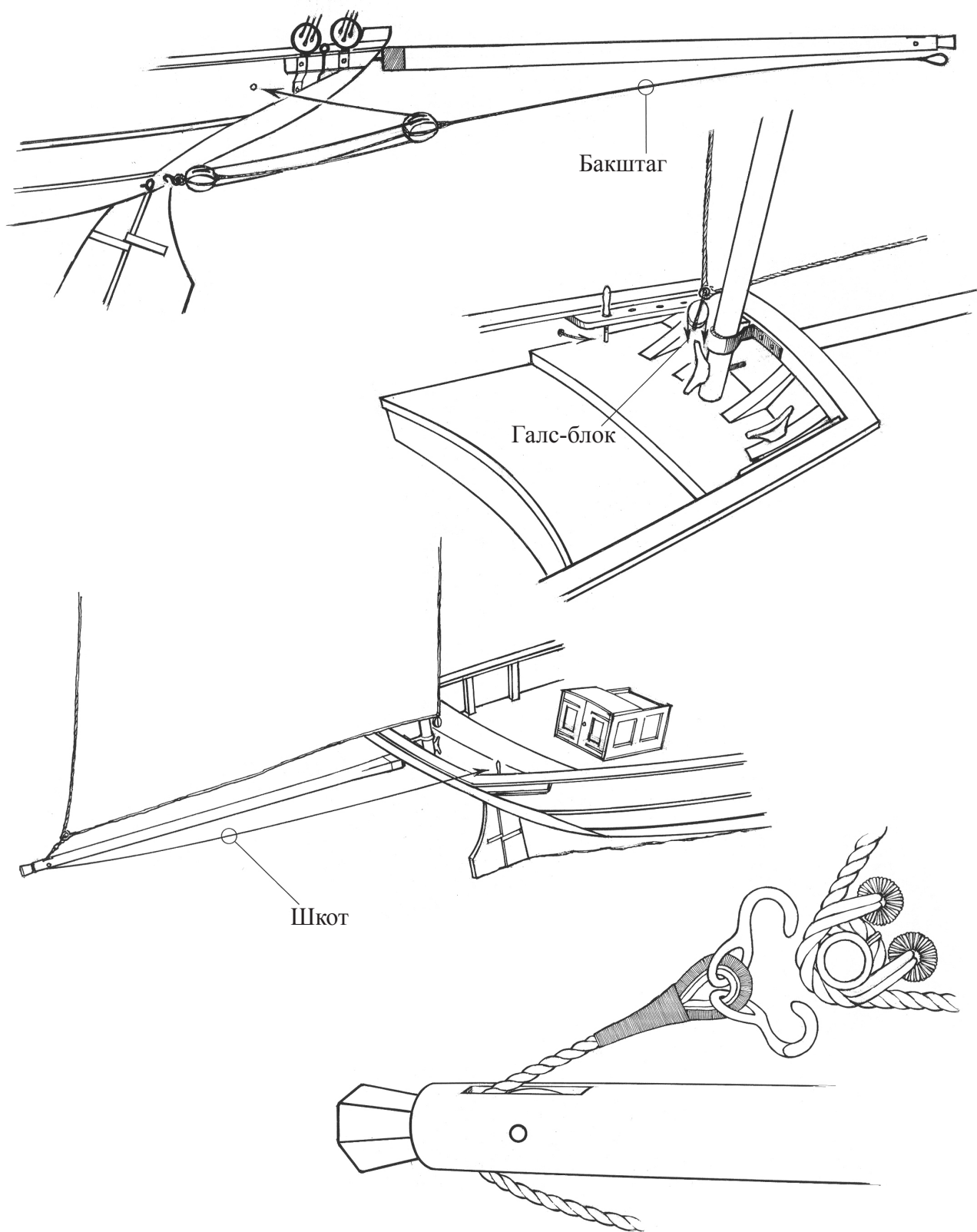
Грот-марсель



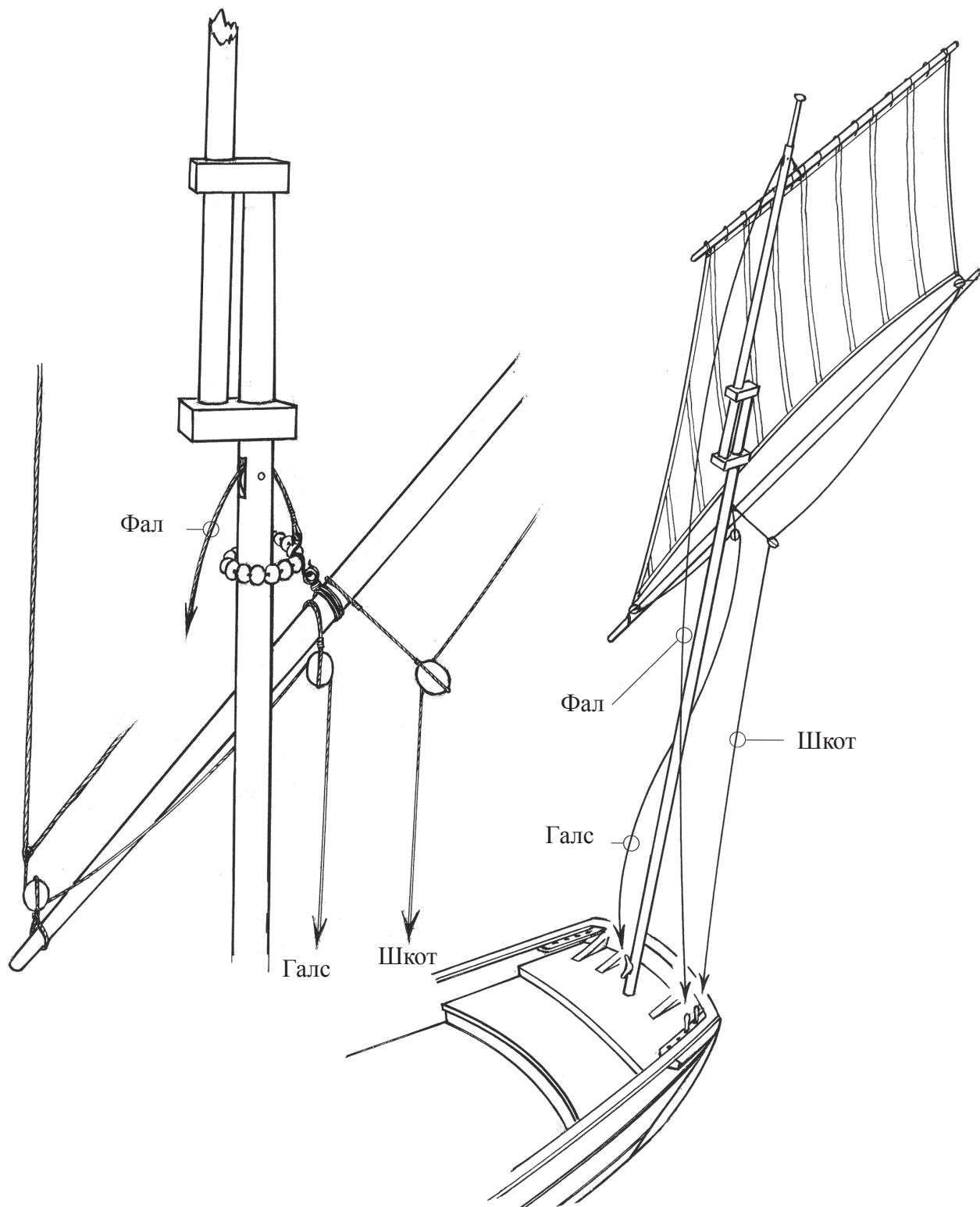
Бизань-рей и бизань



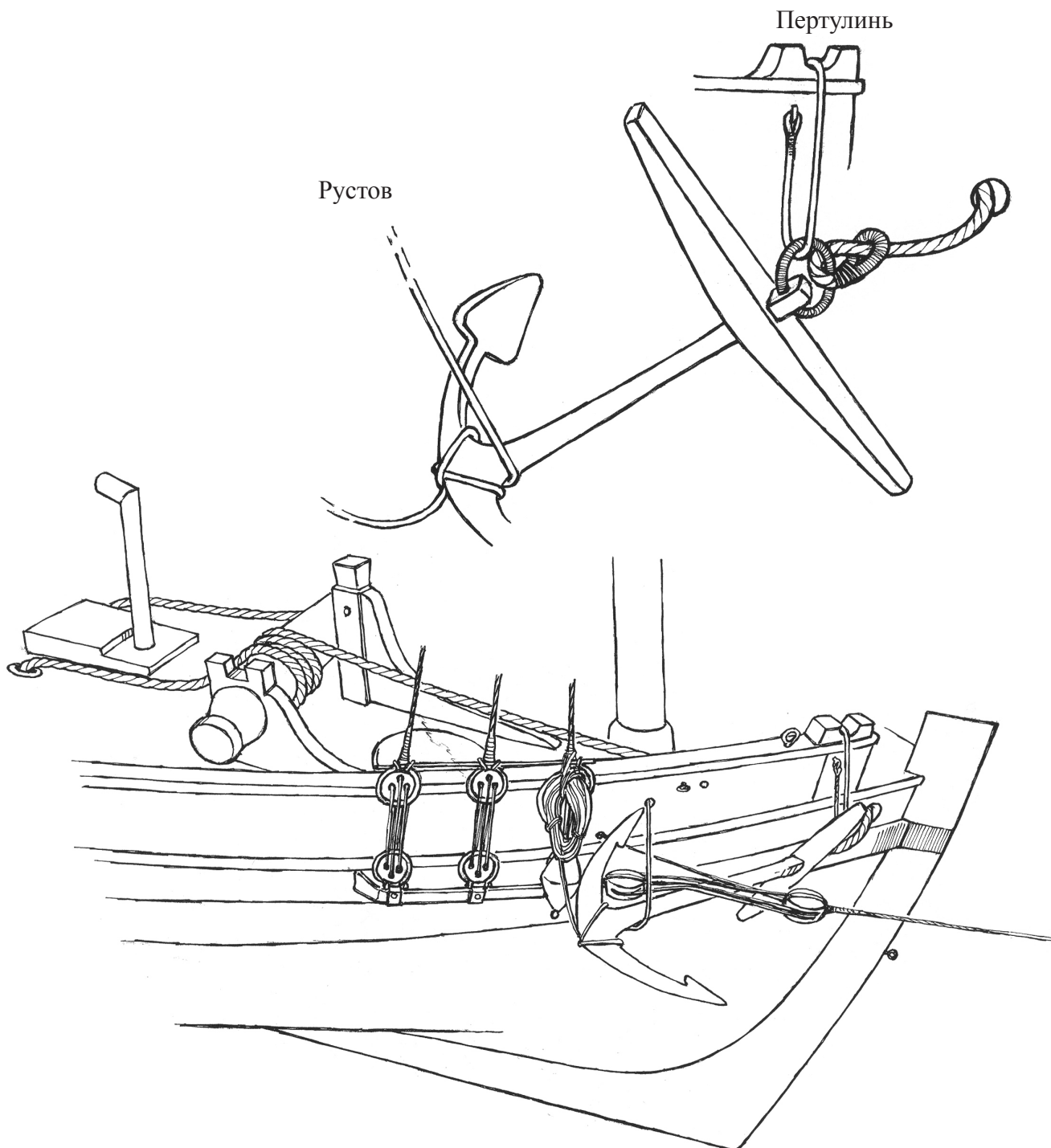
Кормовой выстрел

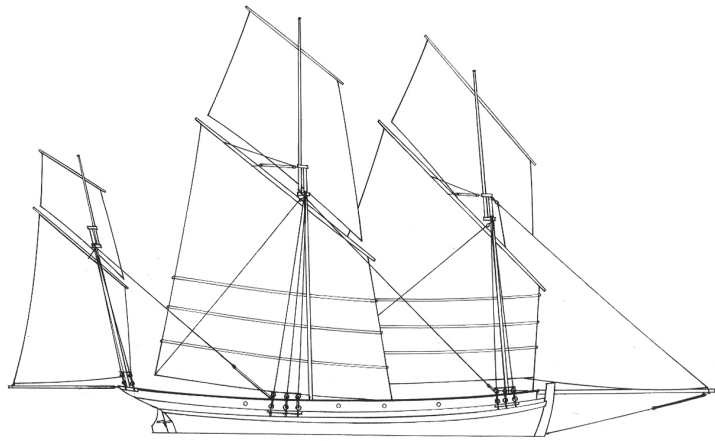


Крюйсель



Якорные снасти





Американская Шхуна

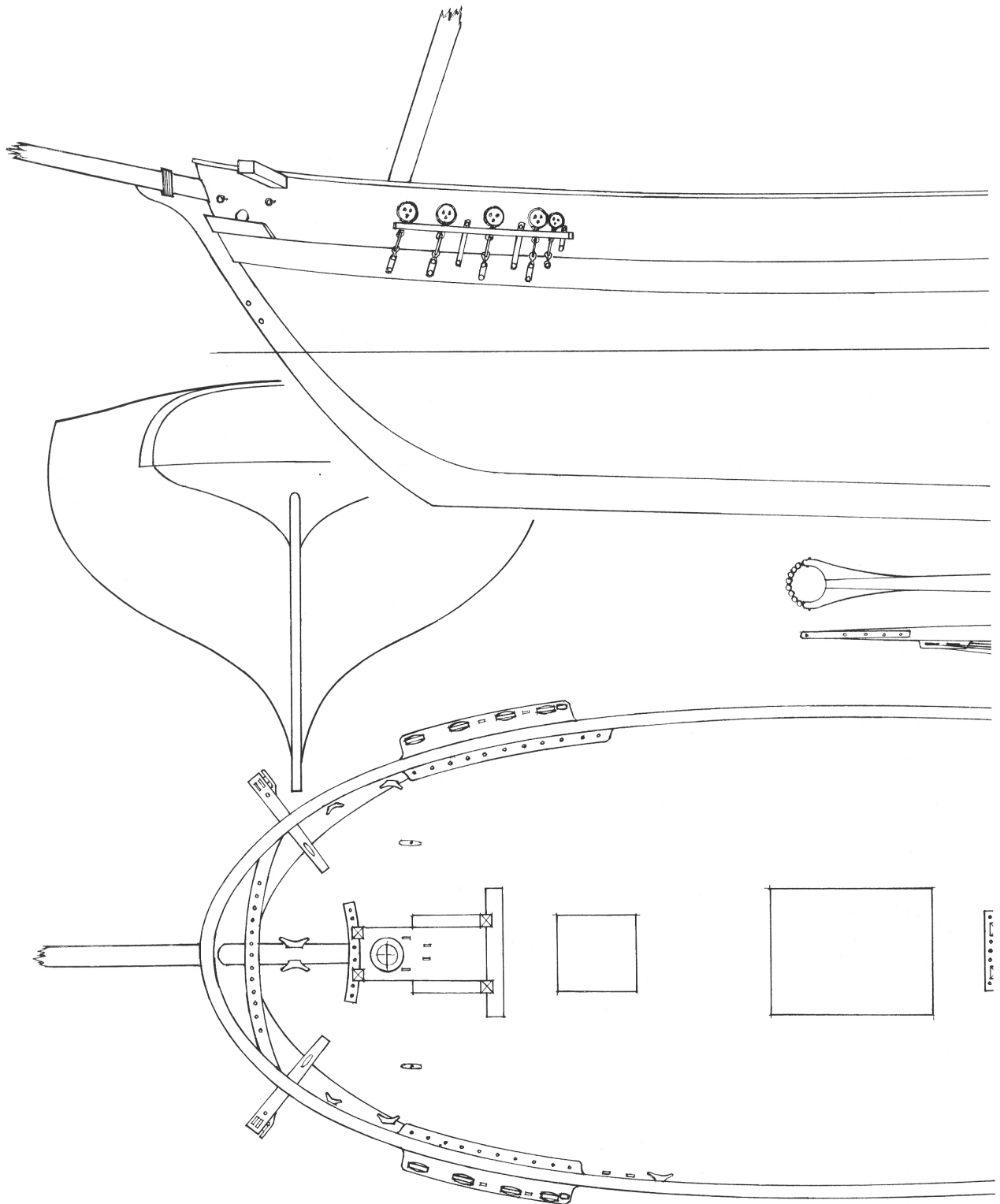


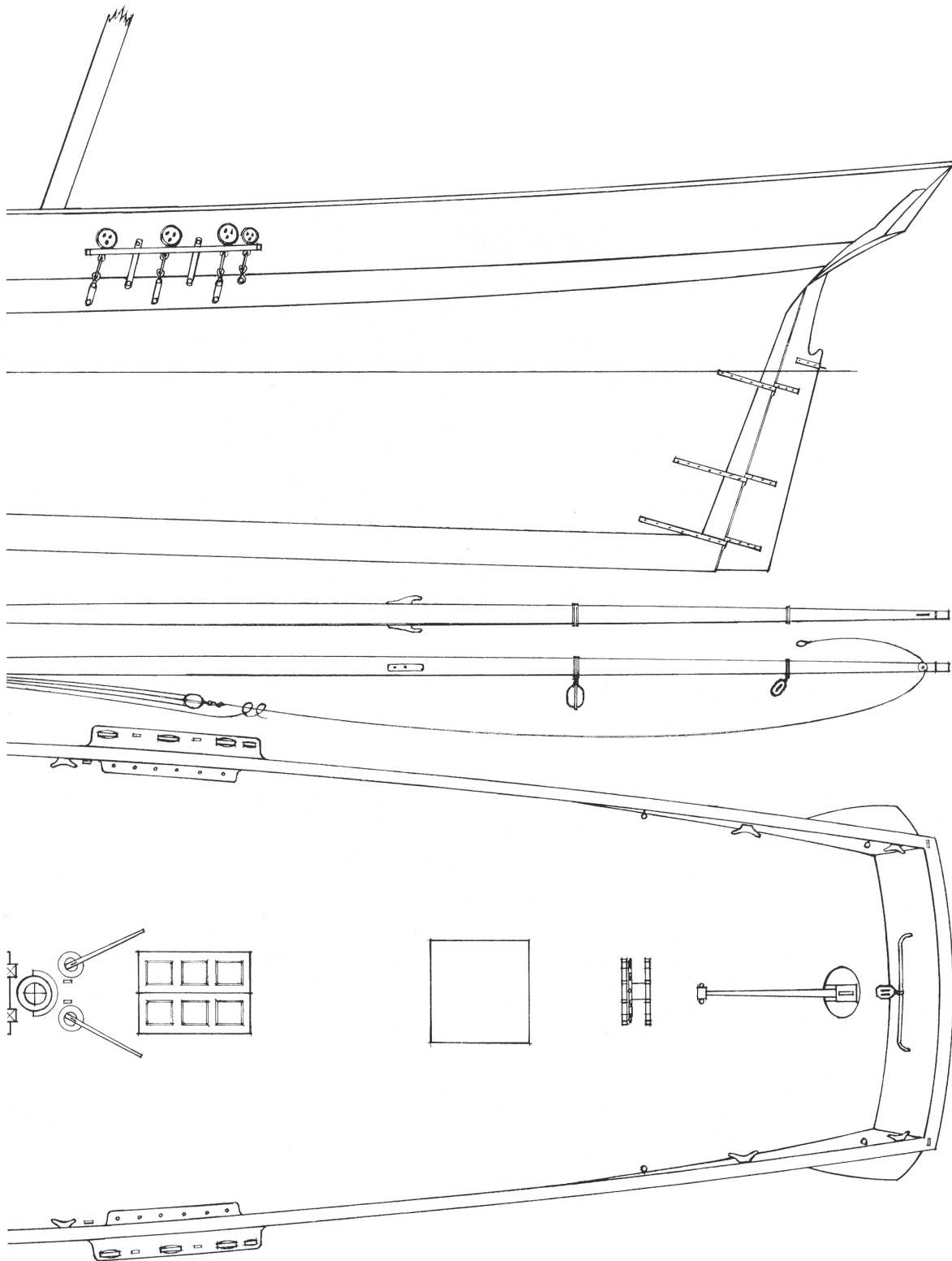
ПЛАН ТАКЕЛАЖА типичной американской шхуны базируется на модели из Морского Музея в Карлскруне, что находится в Швеции. И хотя она не является точной копией оригинала, она очень похожа на то судно, которое прибыло в Карлскруну в конце лета 1812 года с продовольствием для шведского военно-морского флота. «*Experiment*», так называлась эта шхуна, произвела неизгладимое впечатление на шведского адмирала Йохана Пуке, и в том же году было решено, что её следует приобрести для шведского военно-морского флота. Она стала прототипом для четырёх судов, построенных с 1831 по 1847 года (а, именно «*Falk*» «*af Puke*» «*L'Aigle*» и «*Activ*»). И хотя эта модель не числилась в реестре моделей кораблей до 1862 года, всё же, вероятно, она датируется временем покупки шхуны «*Experiment*».

Построенная в Нью-Йорке в 1808 году шхуна «*Experiment*» имела 73.3 фута полной длины, 20.4 фута ширины по миделю, водоизмещение 138 тонн и несла шесть орудий различного калибра. Она была одним из самых первых кораблей, которые впоследствии будут называть «балтиморскими клиперами», и была одной из самых быстроходных судов шведского ВМФ. На службе она оставалась до 1871 года. Такие косые шхуны быстро ходили против ветра и были отличным выбором каперов. Но у них была малая высота надводного борта, они были относительно лёгкими и имели высокий такелаж, что не очень-то подходило для морских путешествий, и ими определённо было трудно управлять. Также на них не хватало водоизмещения, чтобы нести большое вооружение. Но их наклонённые мачты, несущие паруса, и длинные узкие корпуса делали их очень быстрыми и опасными кораблями. Нестабильная политическая ситуация в течение французской революции и наполеоновских войн приводила к огромному спросу на быстроходные суда, которые подходили для прорыва блокады, разведки, контрабанды и каперства. Эти американские шхуны, знаменитые своей быстроходностью и превосходным ходом под парусами, были отличным решением и имели очень большой спрос в европейских ВМФ. Однако не все они были куплены, некоторые были просто захвачены.

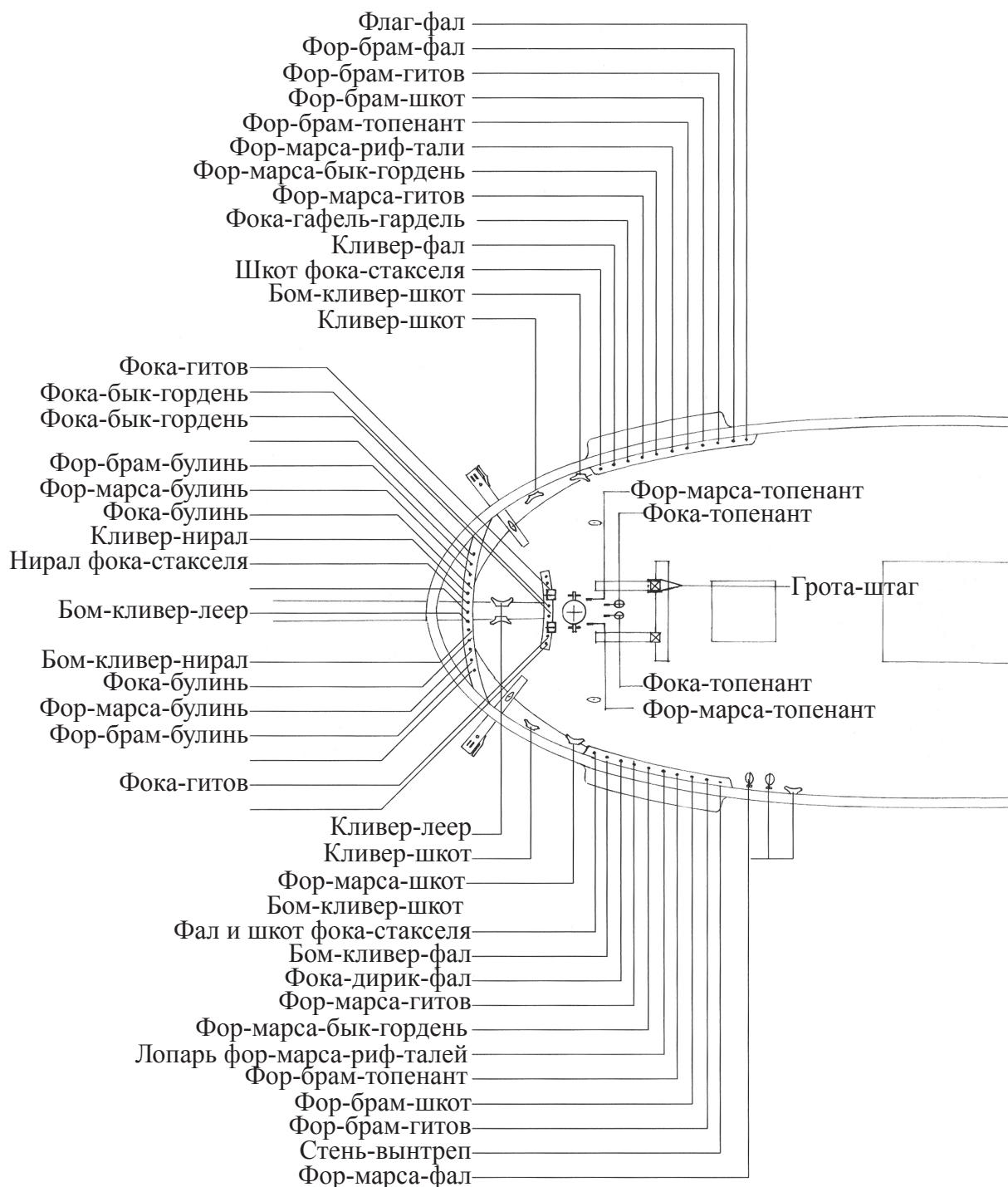
Шхуна «*Prince de Neufchatel*», одна из самых больших построенных американских каперов, так впечатлила британский ВМФ, что с неё сняли мерки, но конец войны 1812 года привёл к тому, что эти чертежи были положены в стол. Но, тем не менее, даже по окончании войны эти суда сыграли значительную роль в развитии парусных кораблей и на всём протяжении девятнадцатого века их обводы и такелаж влияли на дизайн, как кораблей британского ВМФ, так и торговых судов. В парусных соревнованиях они стали предшественниками элегантных яхт, которые участвовали в гонках за Кубок Америки.

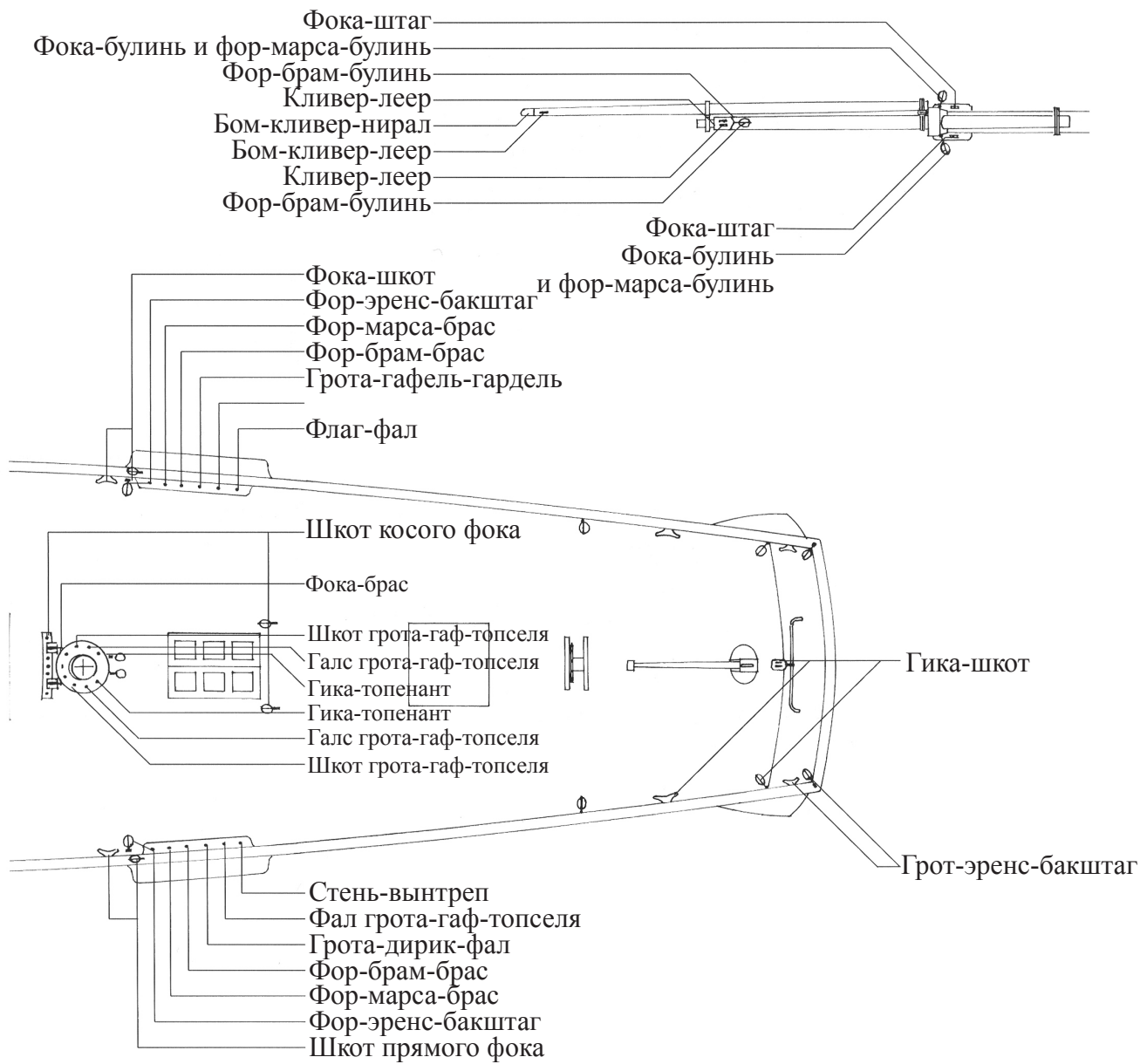
Вид сбоку и на палубу



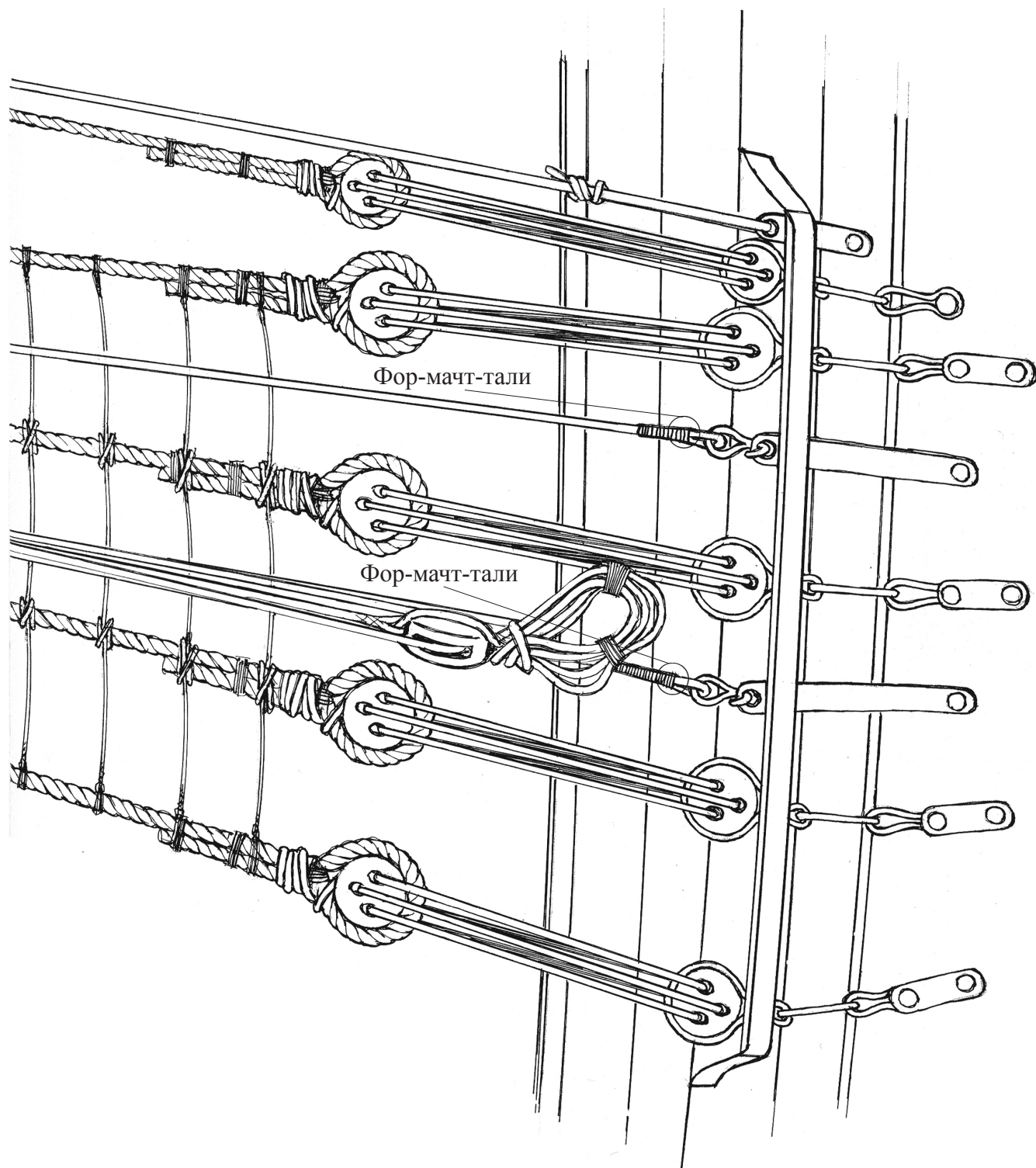


План укладки концов

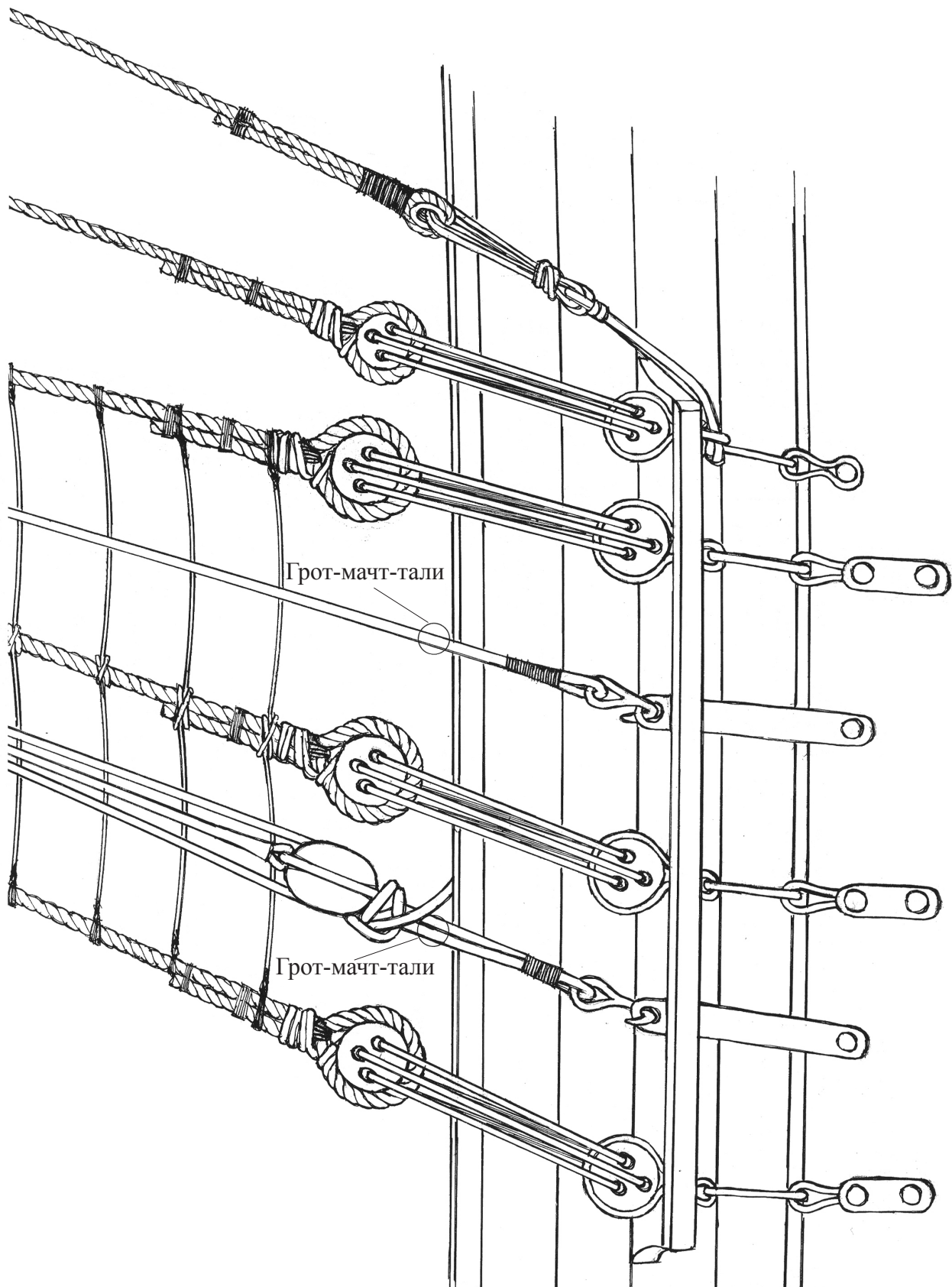




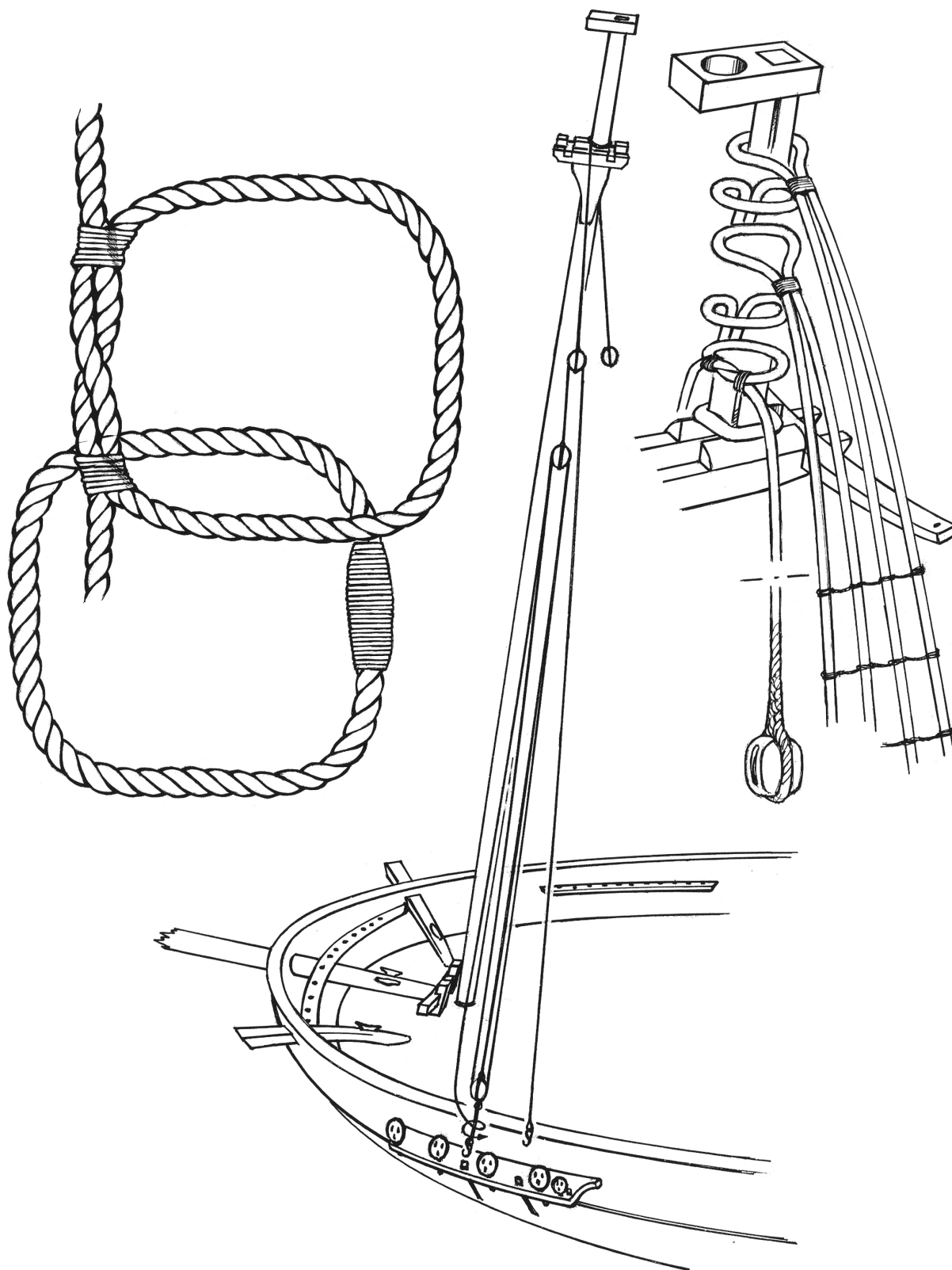
Фока-руслени



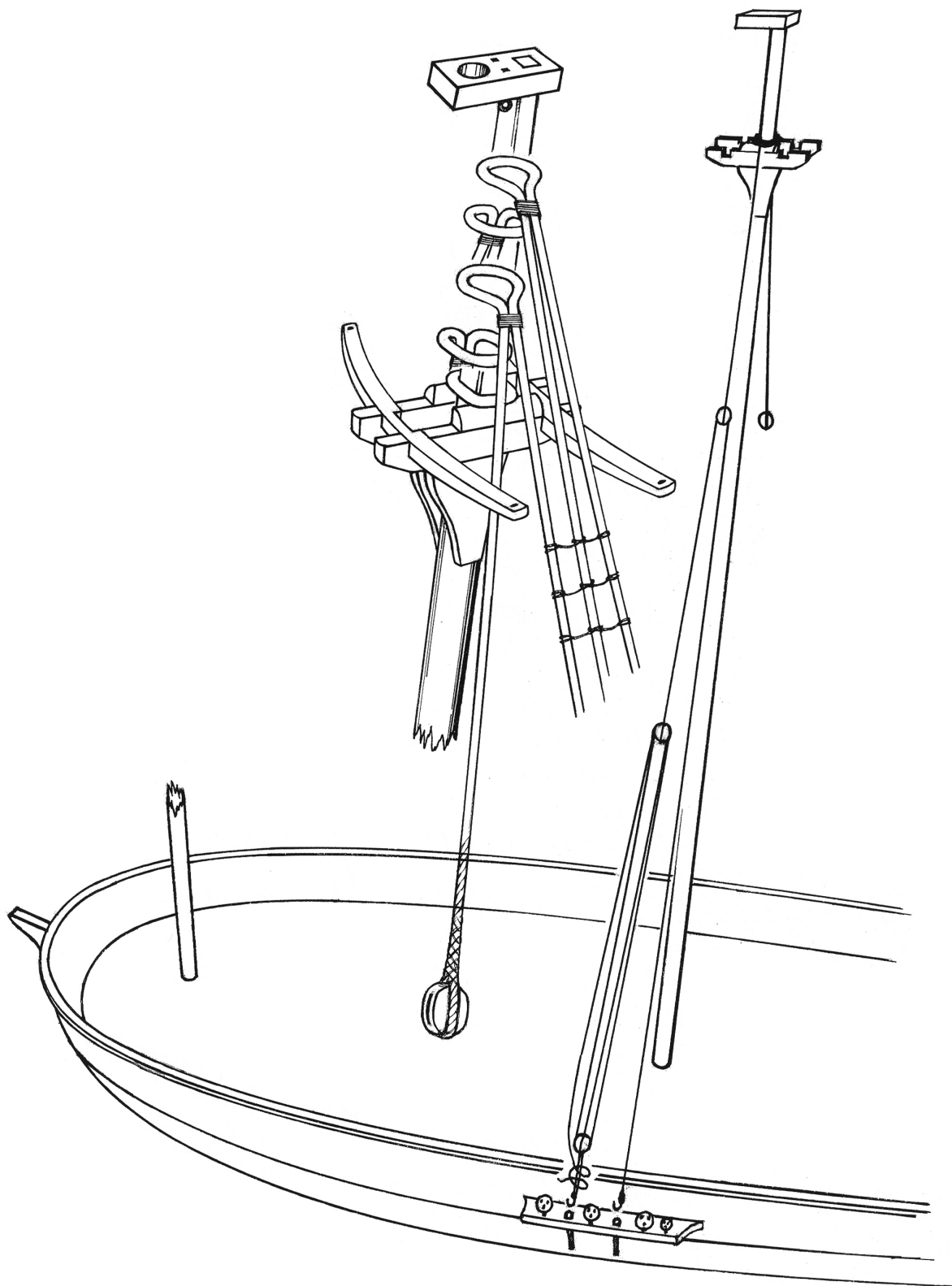
Грота-руслени



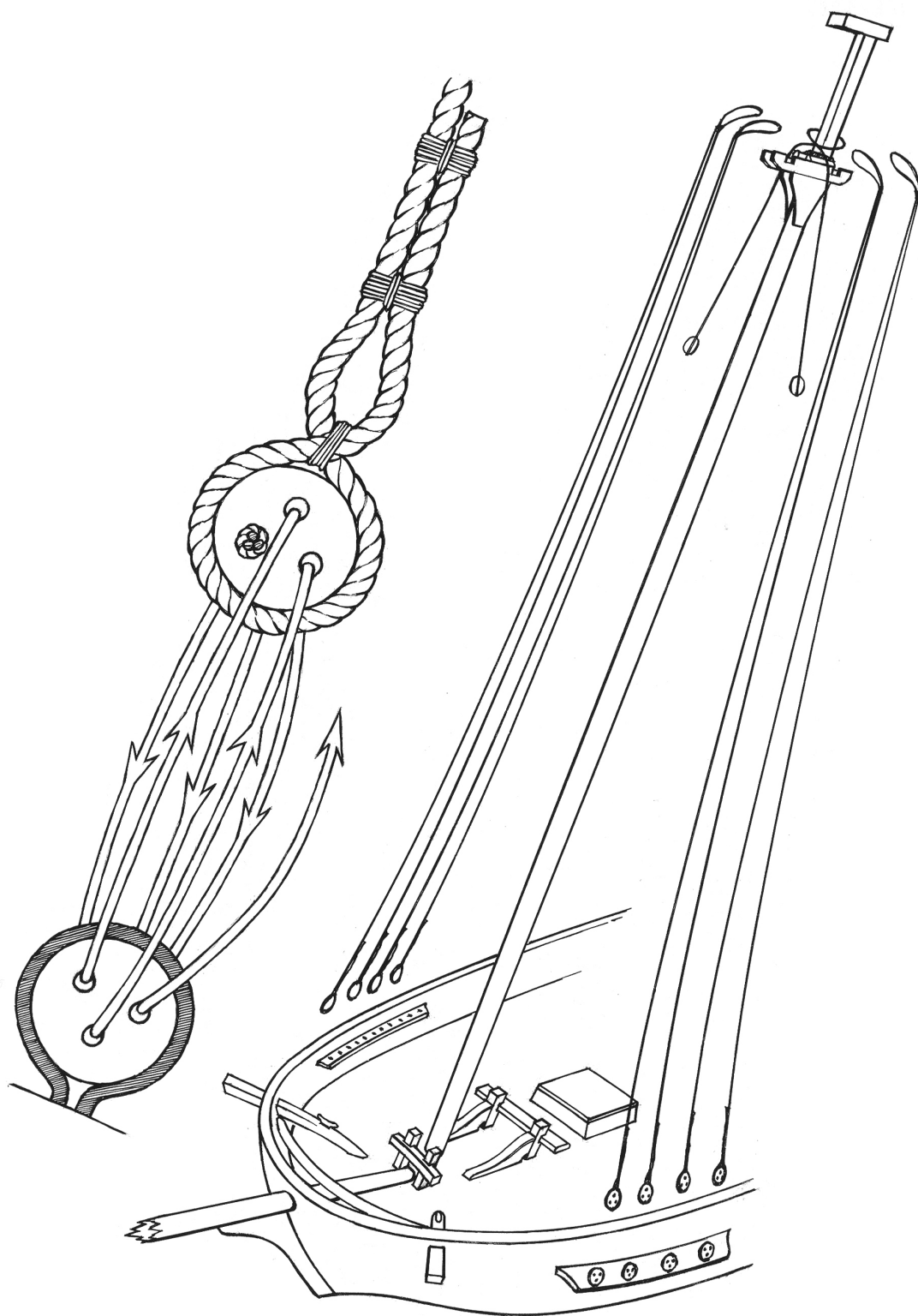
Фор-мачт-тали и топ



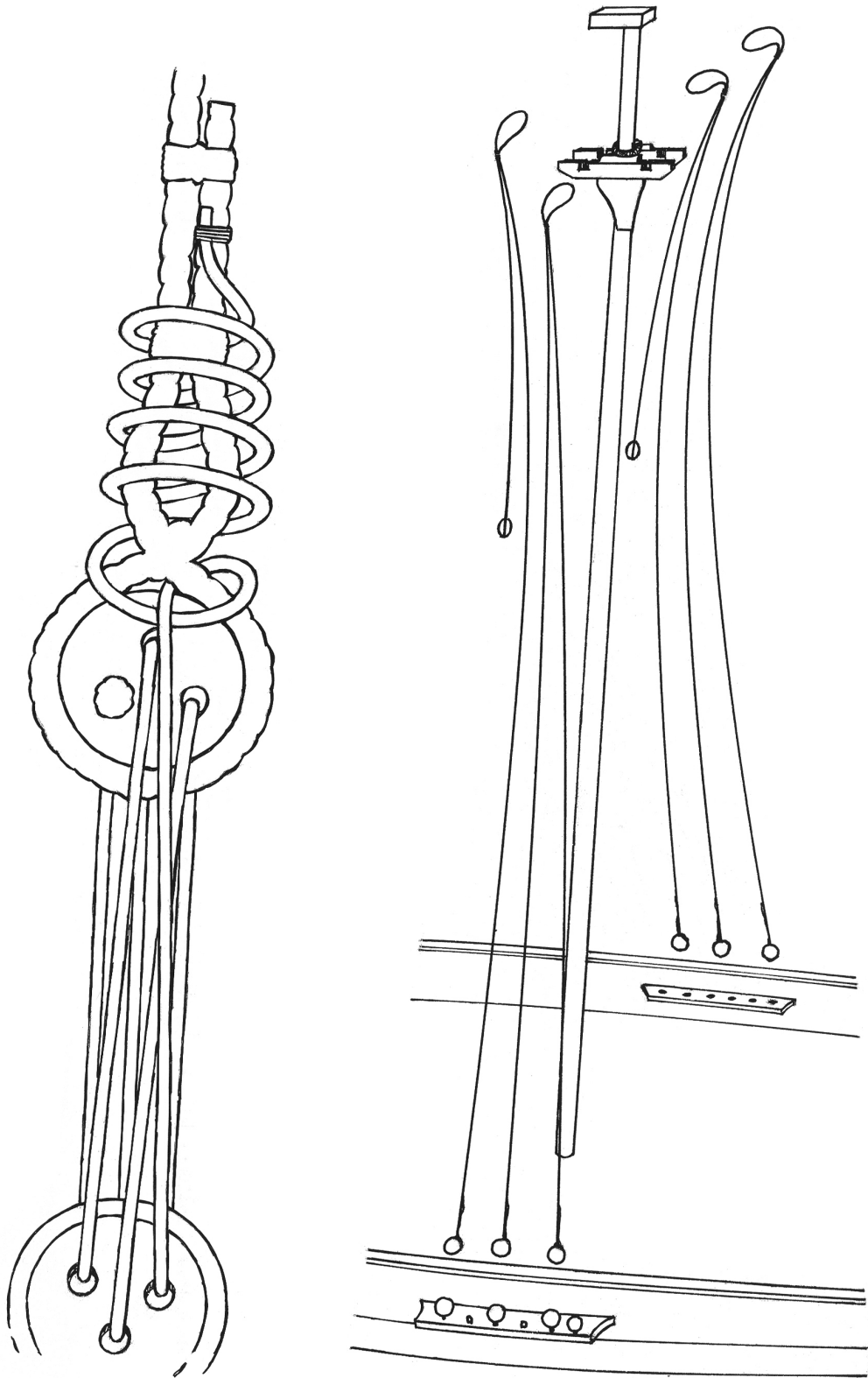
Грот-мачт-тали и топ



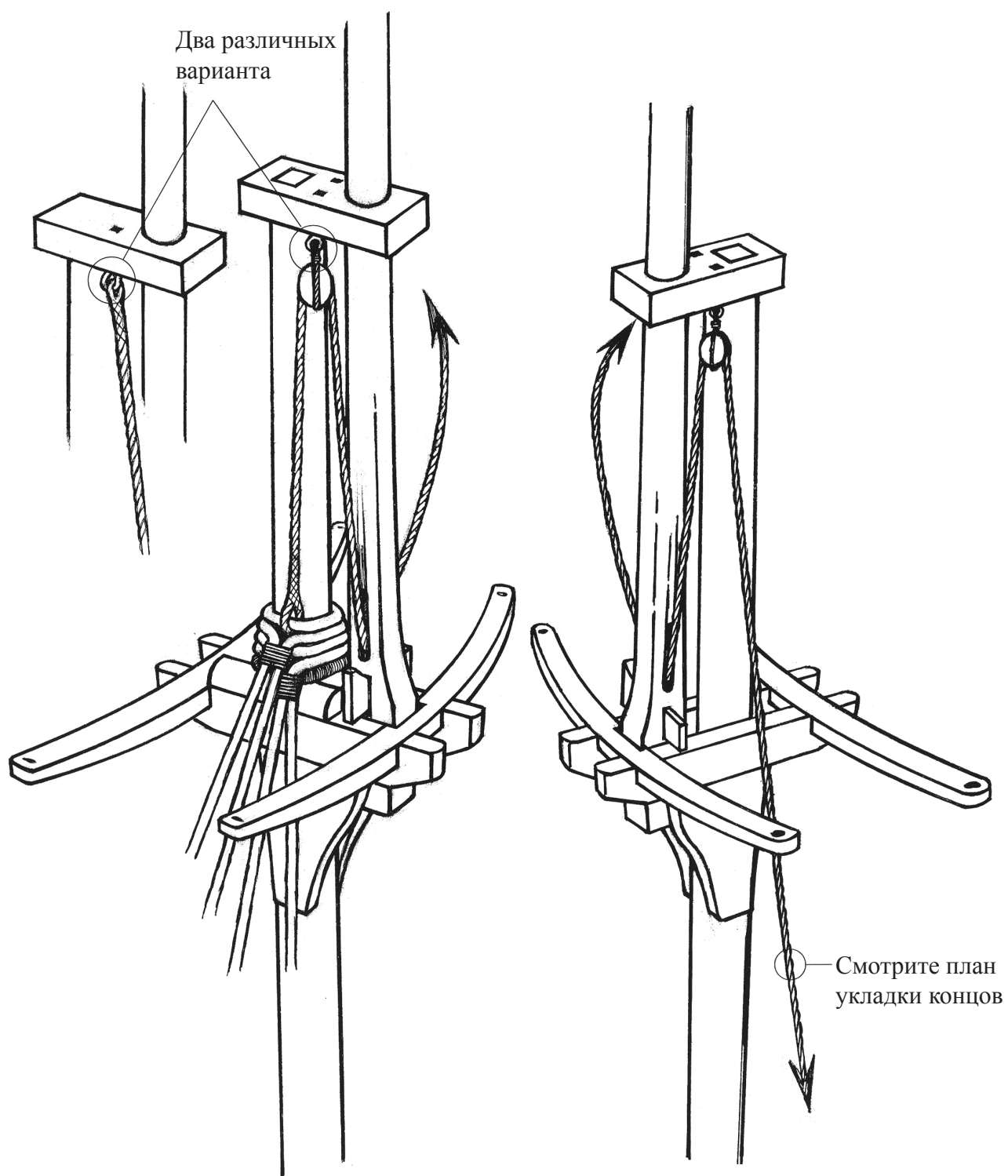
Фока-ванты и Юферсы



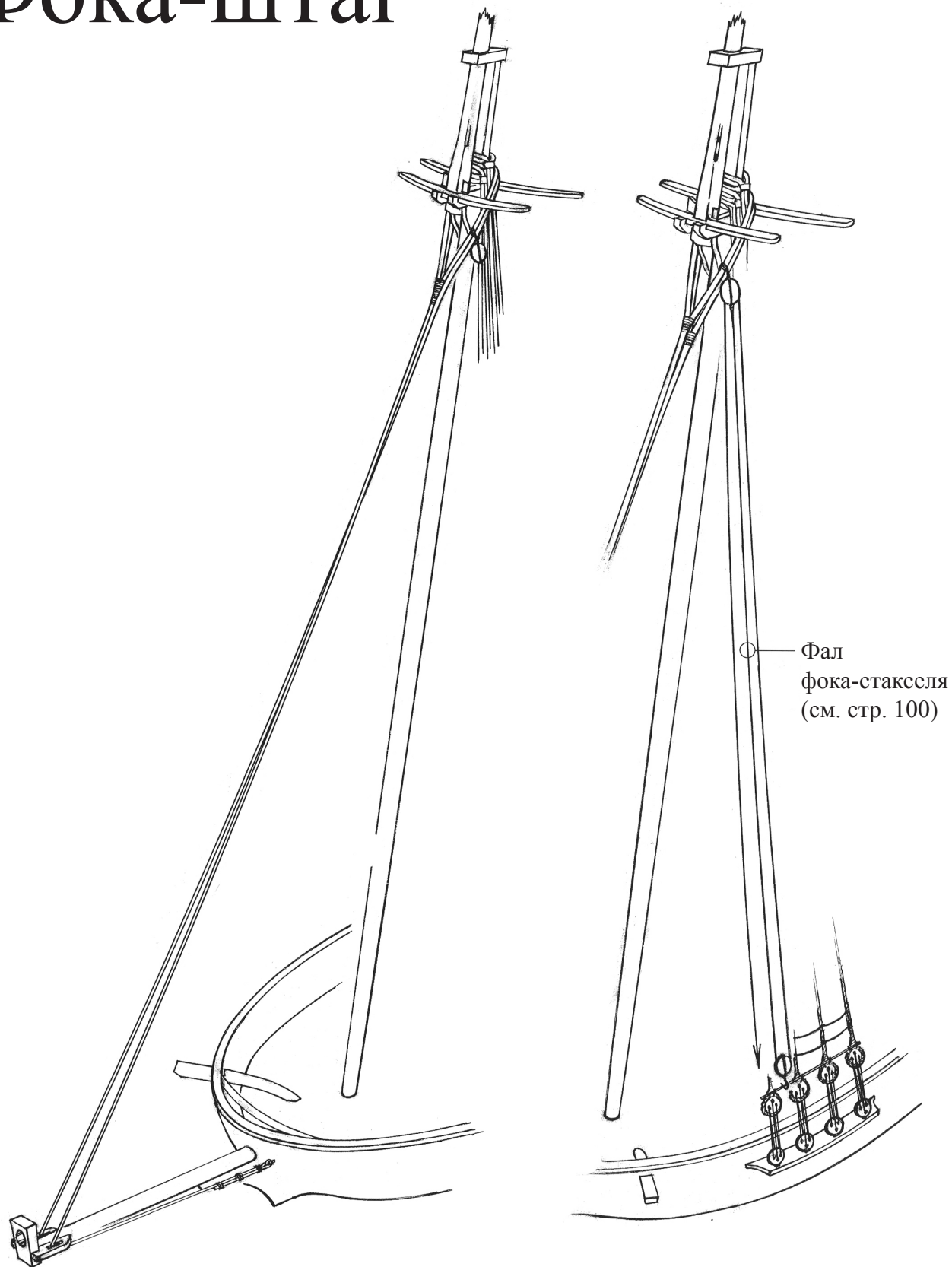
Грота-ванты и Юферсы



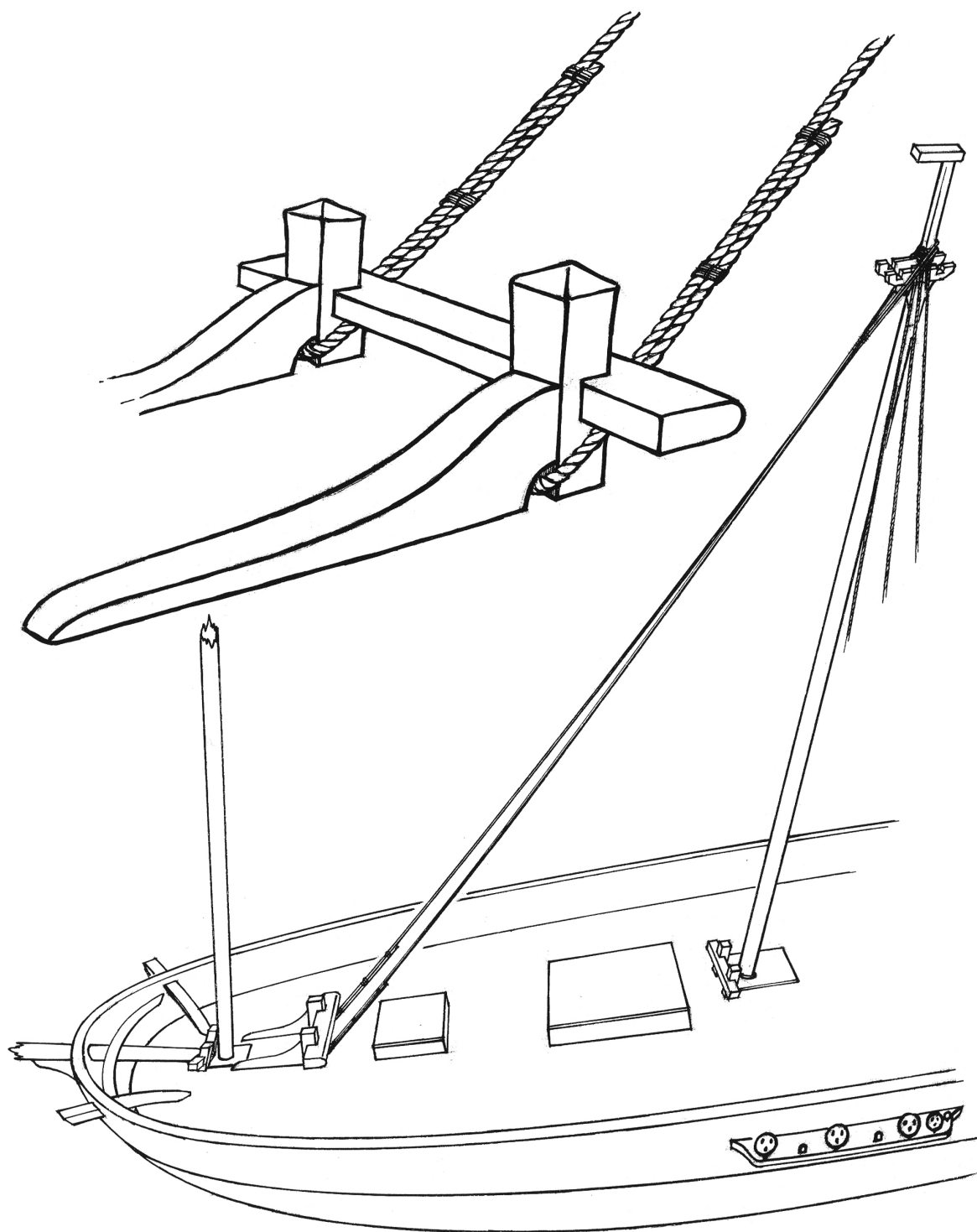
Стень-вынтреп



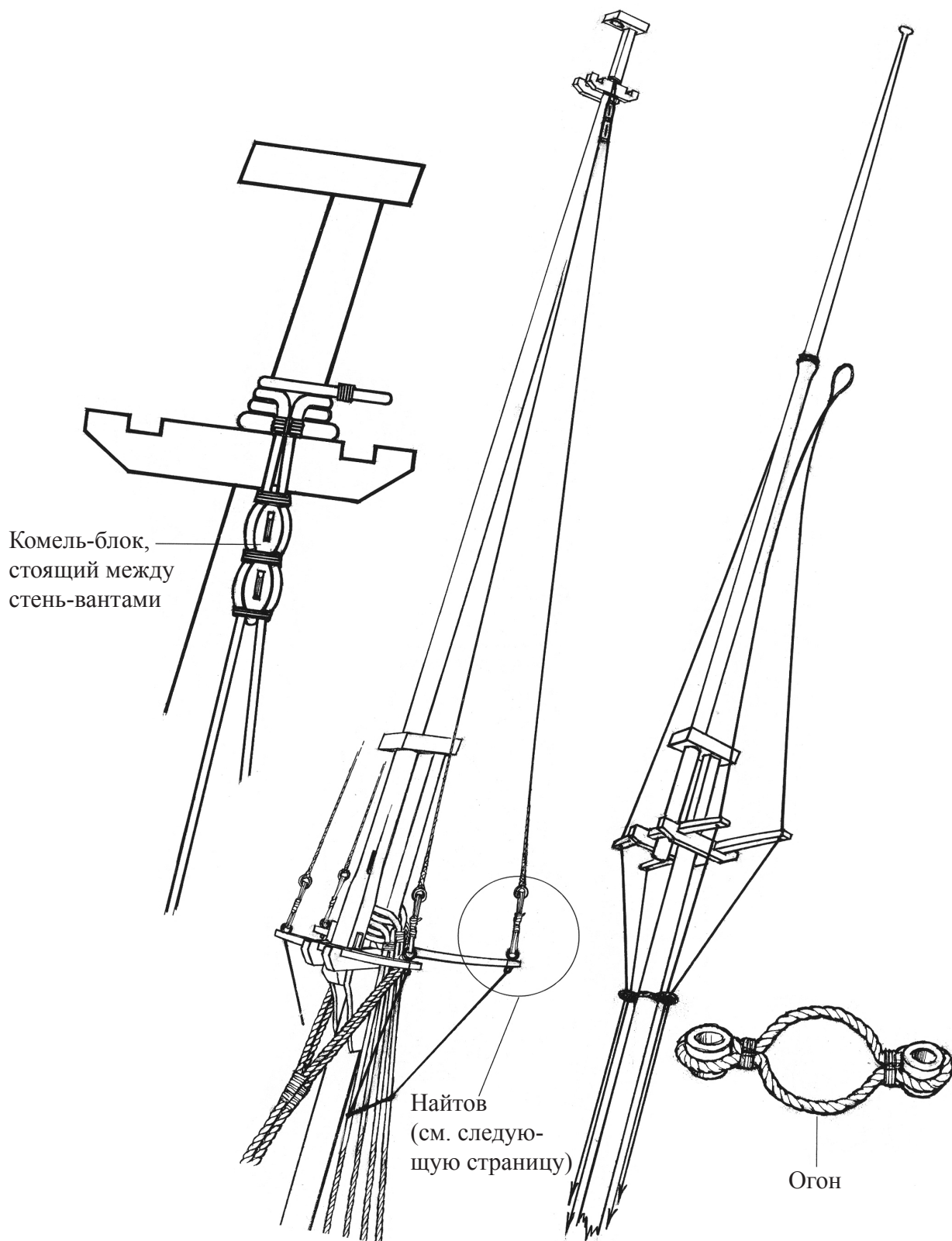
Фока-штаг



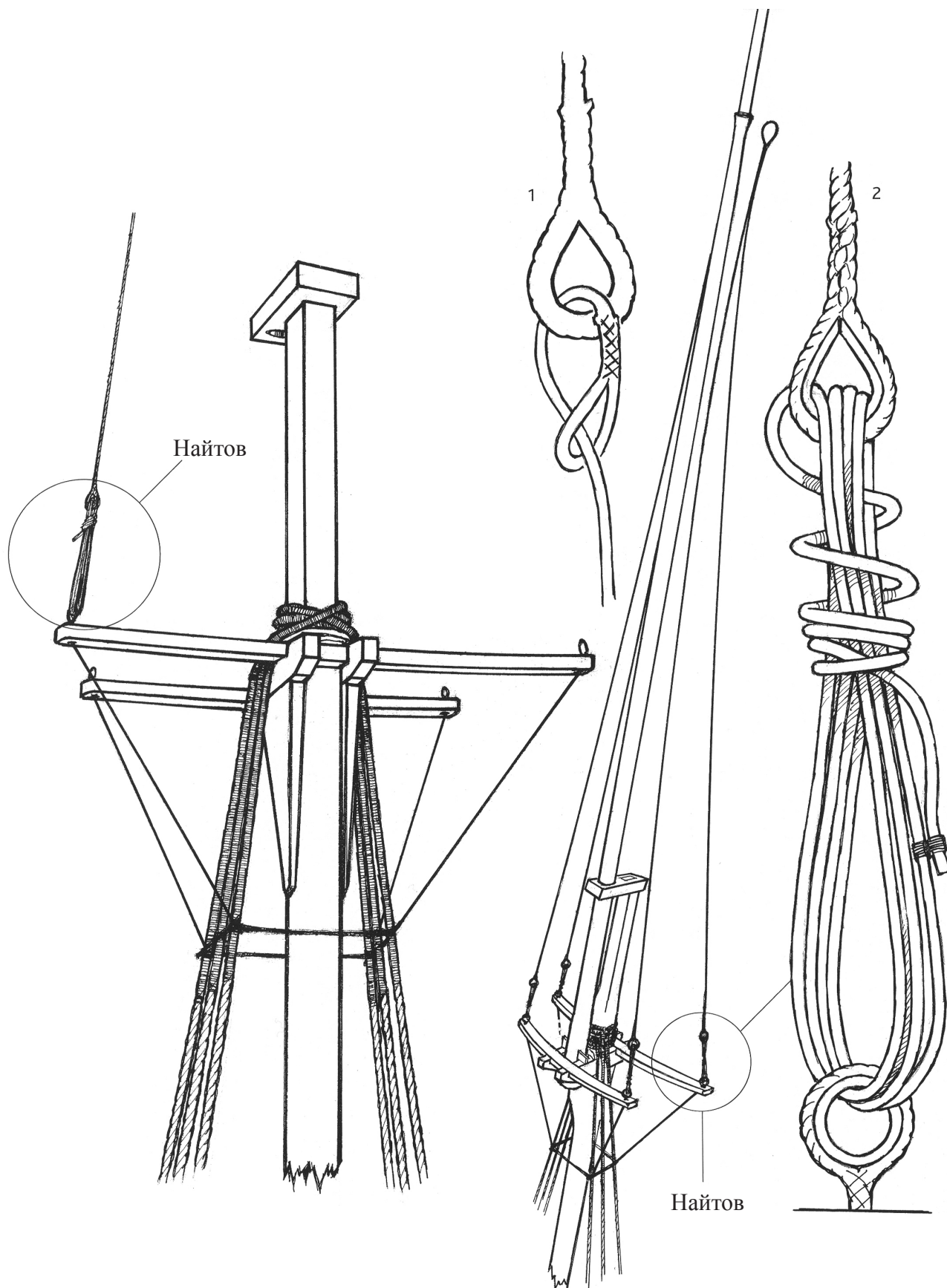
Грота-штаг



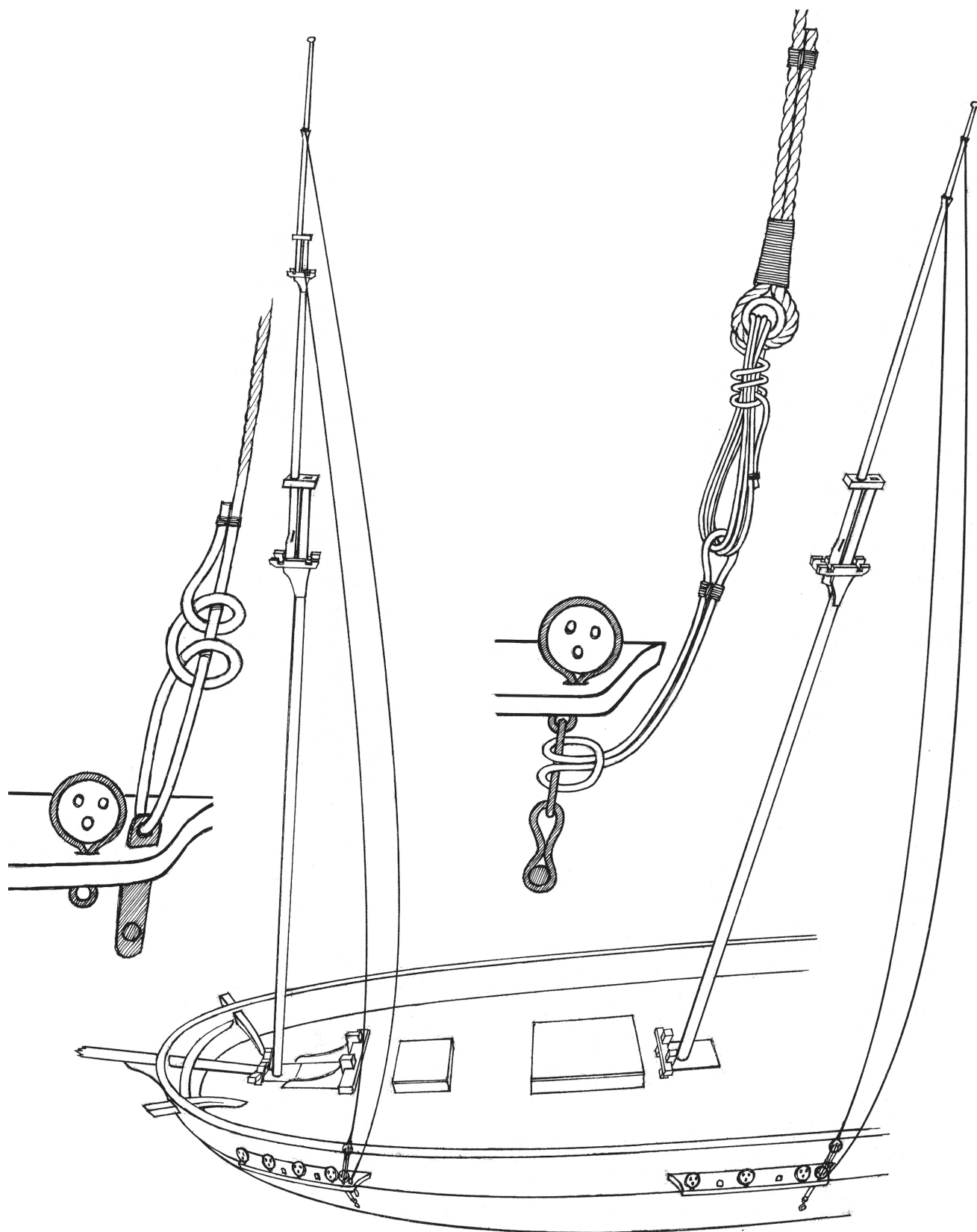
Фор-стенень- и брам-ванты



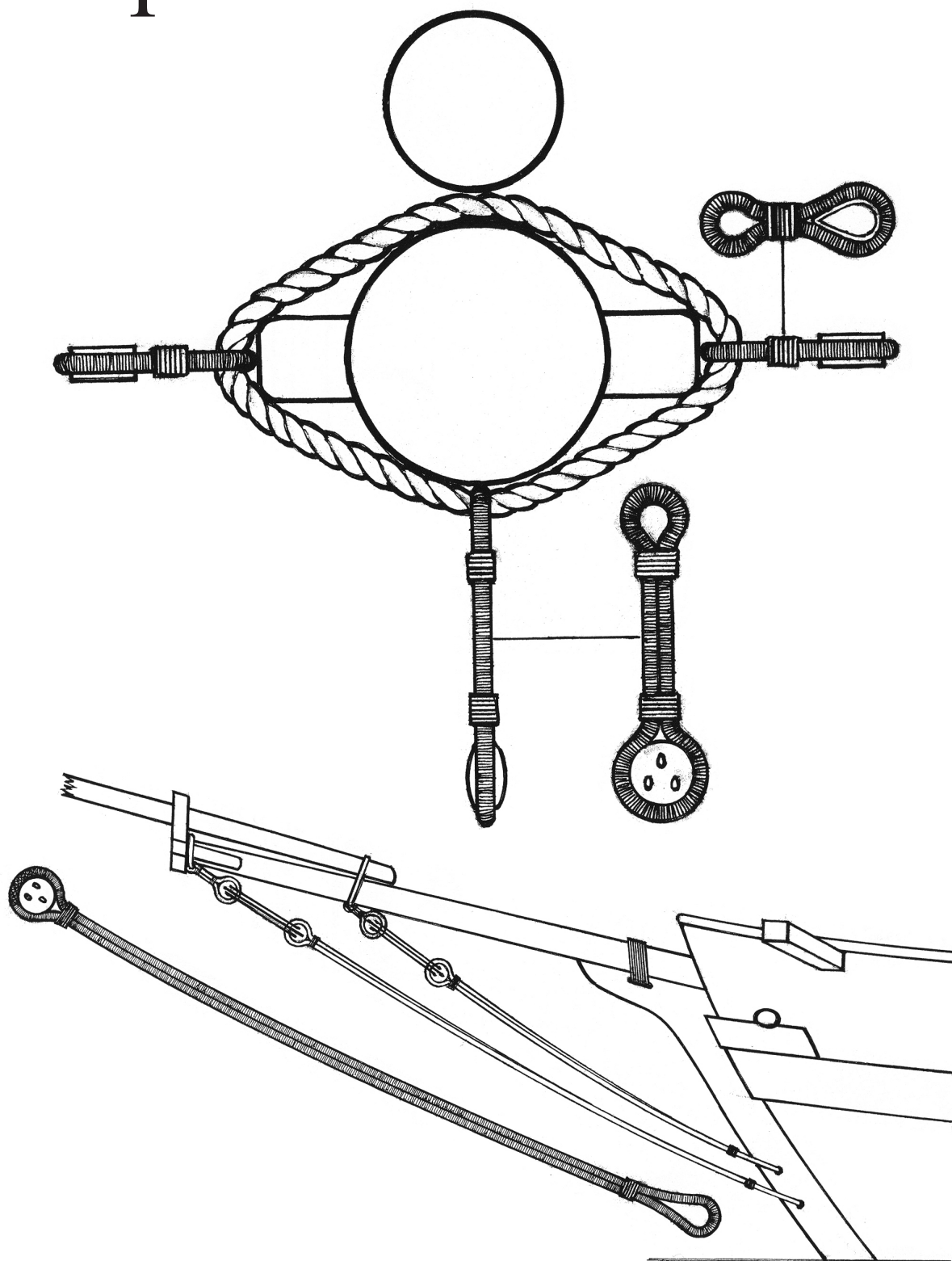
Грот-стеня-ванты



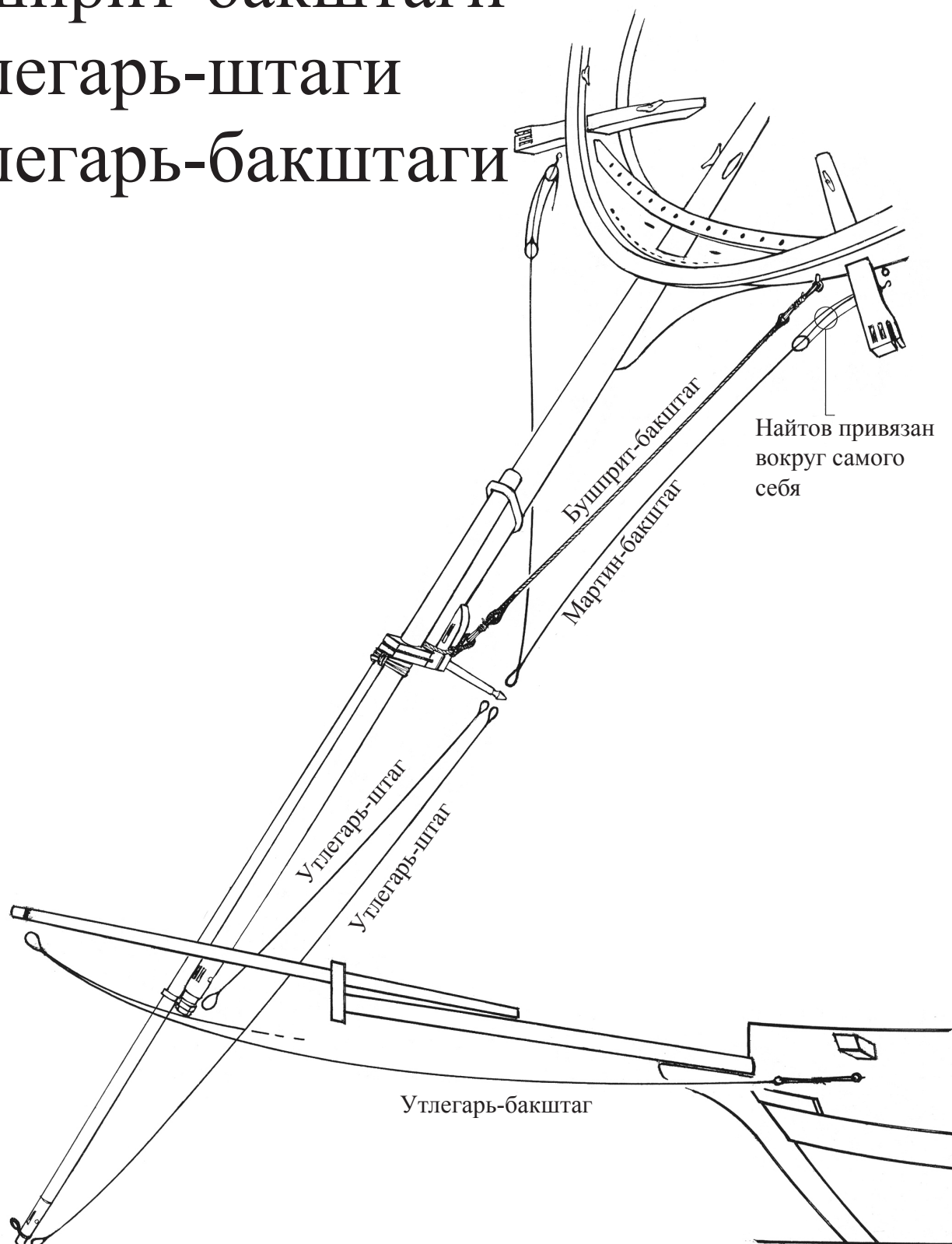
Фордуны



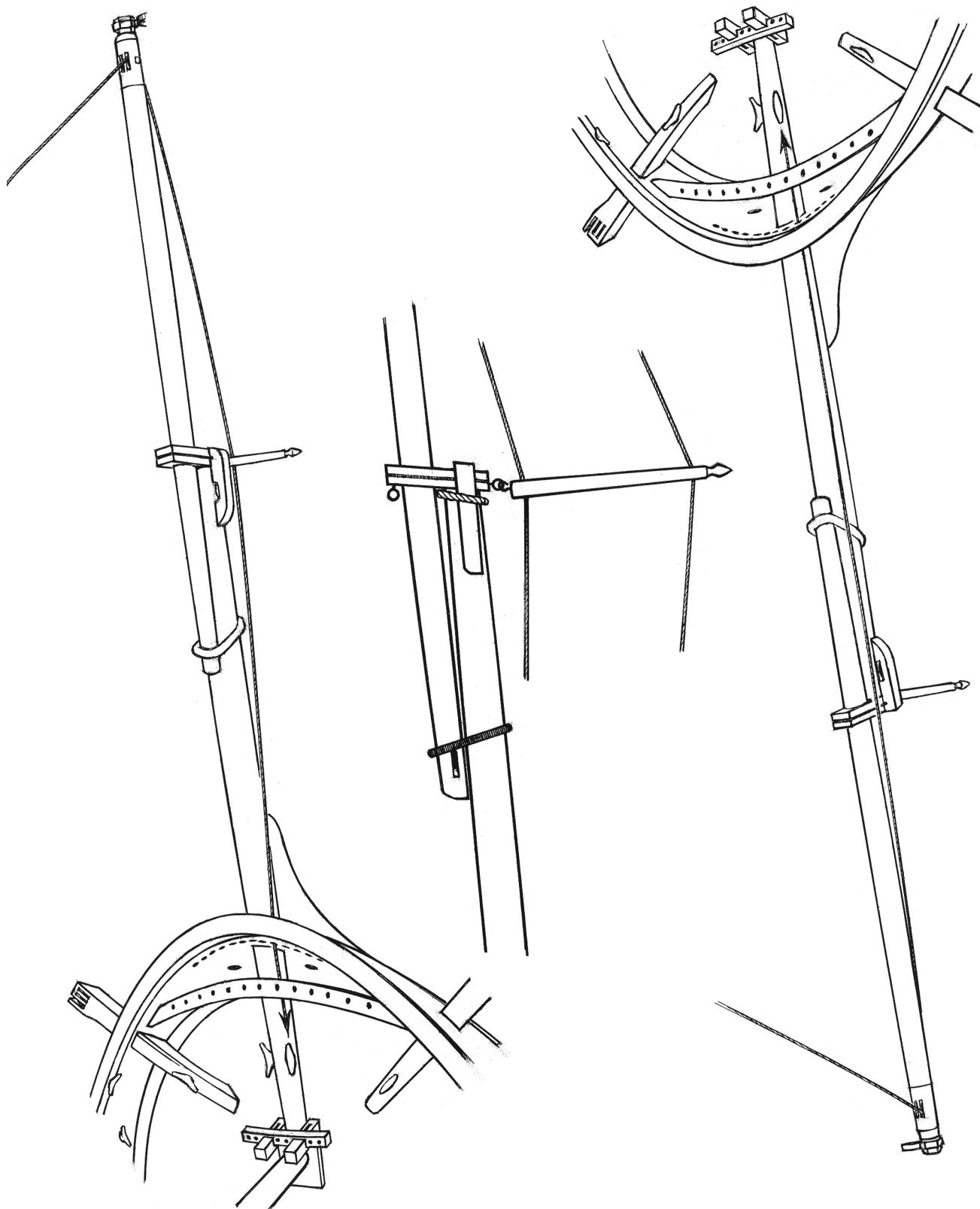
Ватер-штаг



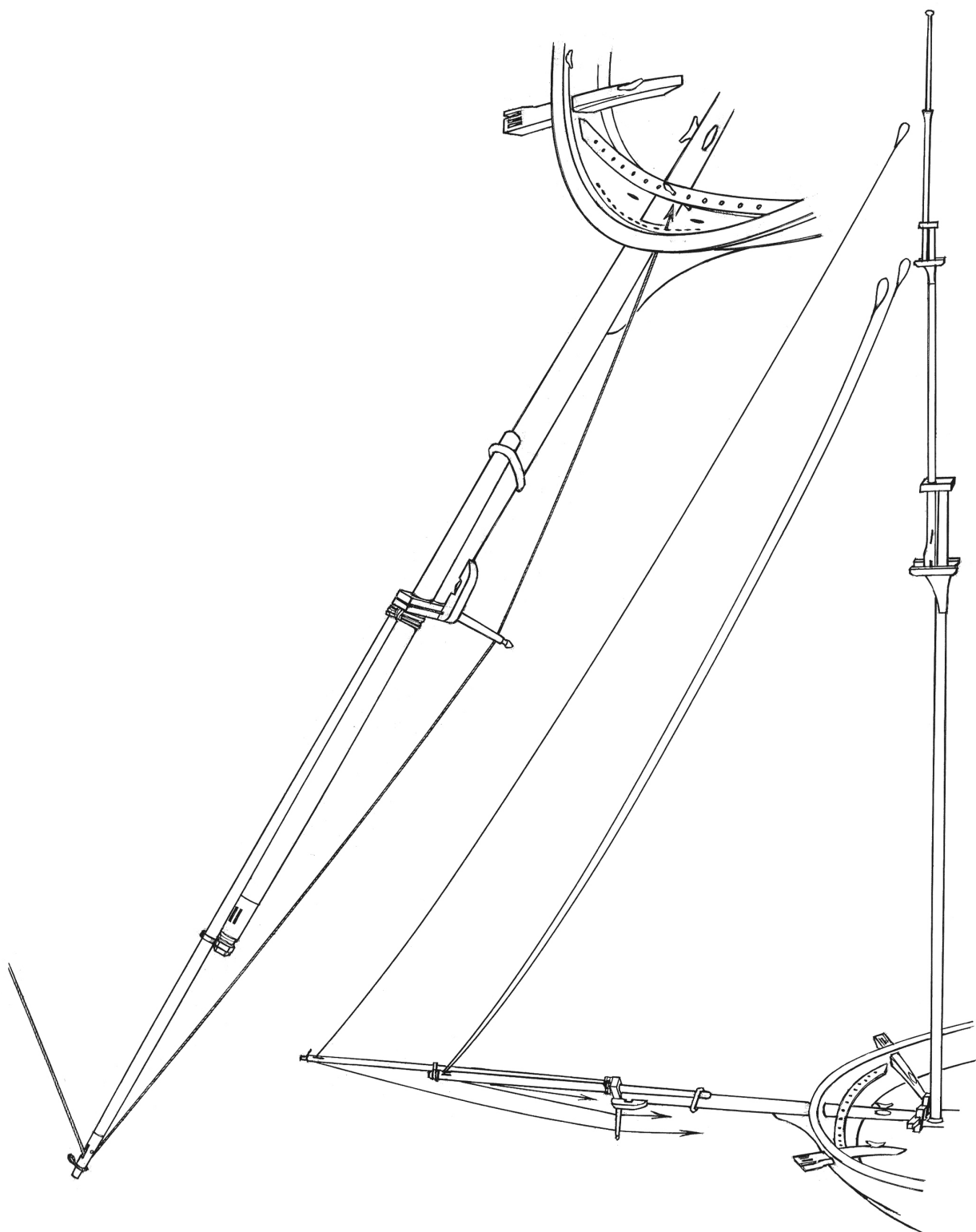
Бушприт-бакштаги Утлегарь-штаги Утлегарь-бакштаги



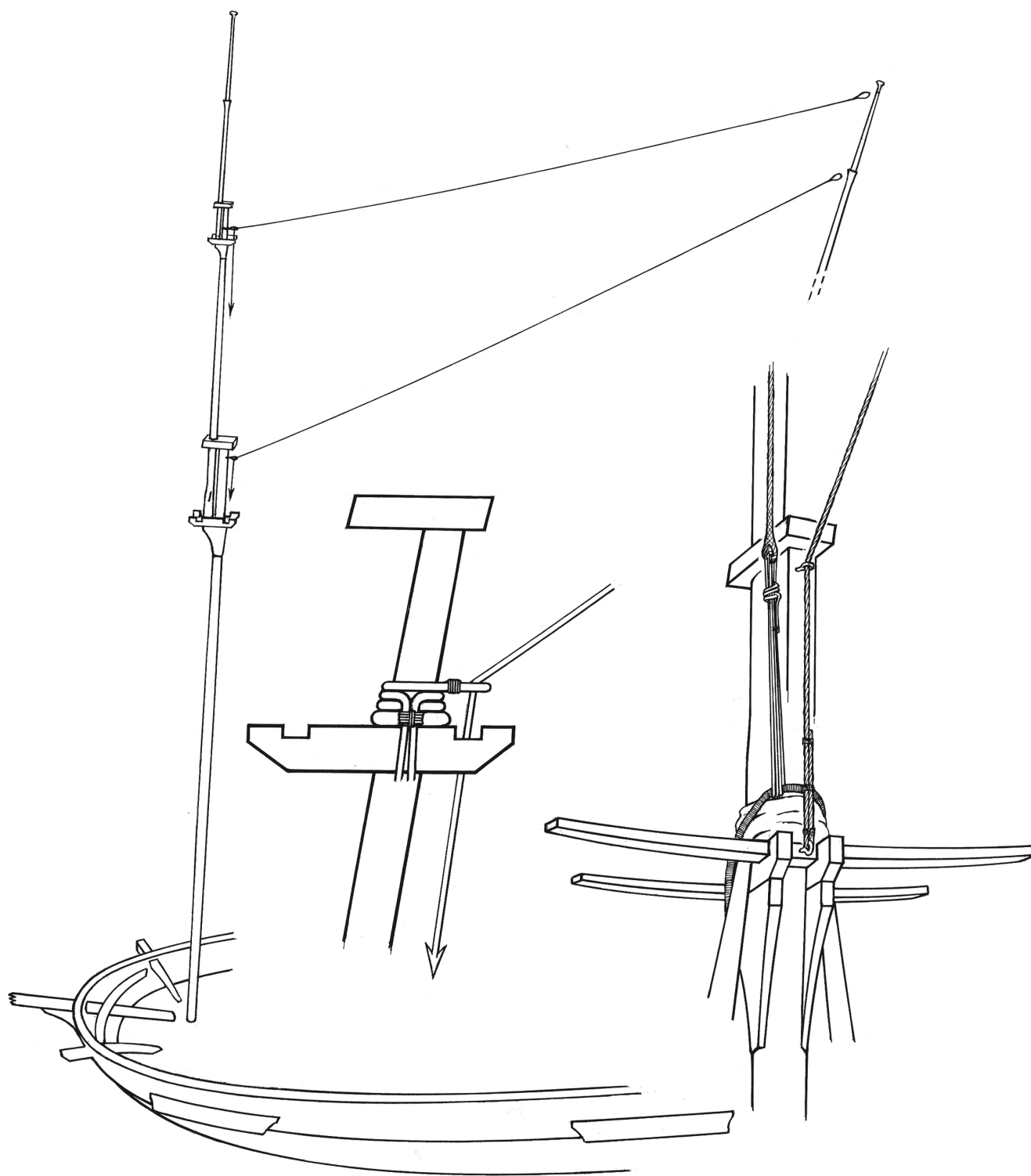
Кливер-леер



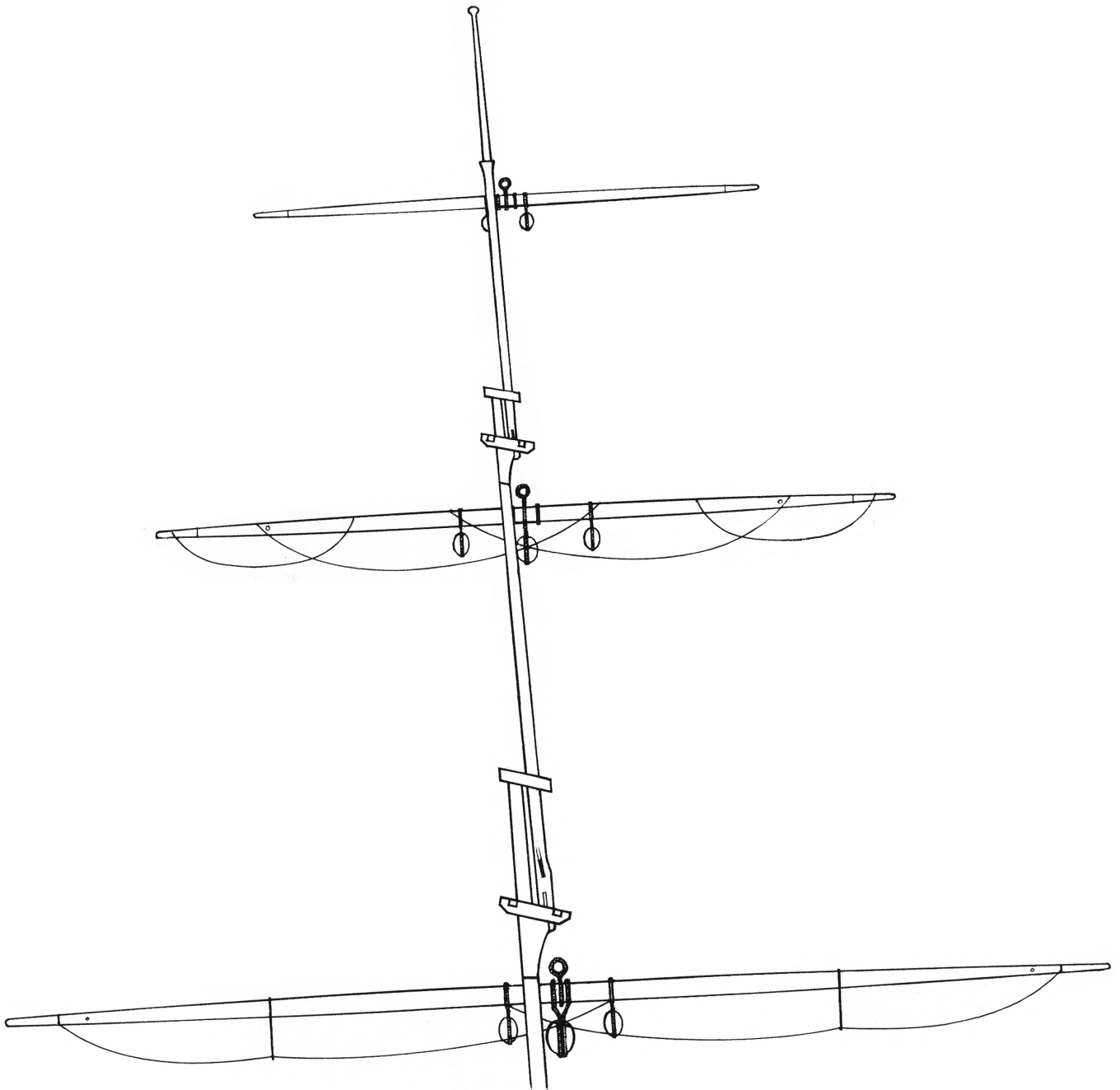
Бом-кливер-леер



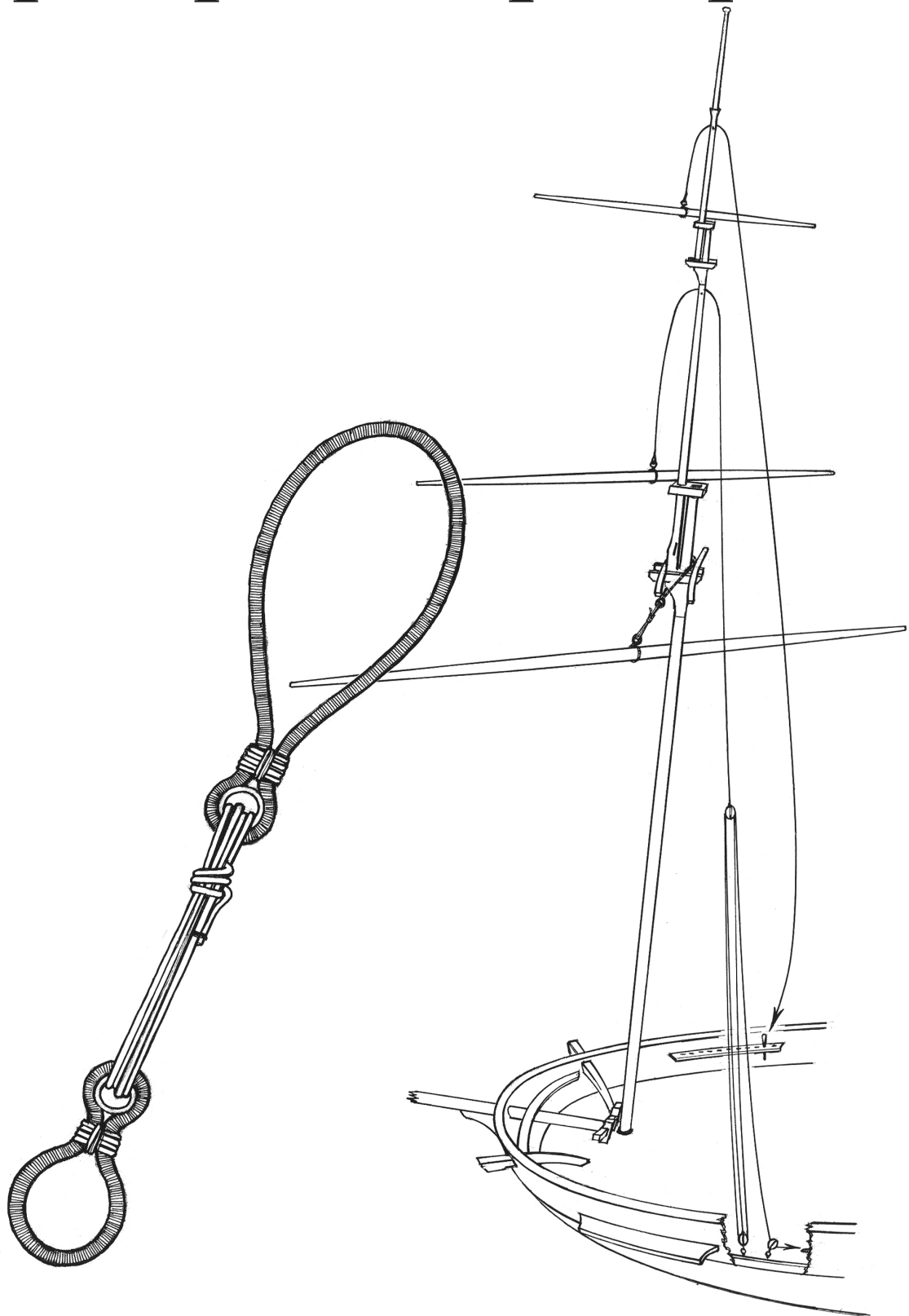
Грот-стенень-штаг и Грот-брам-штаг



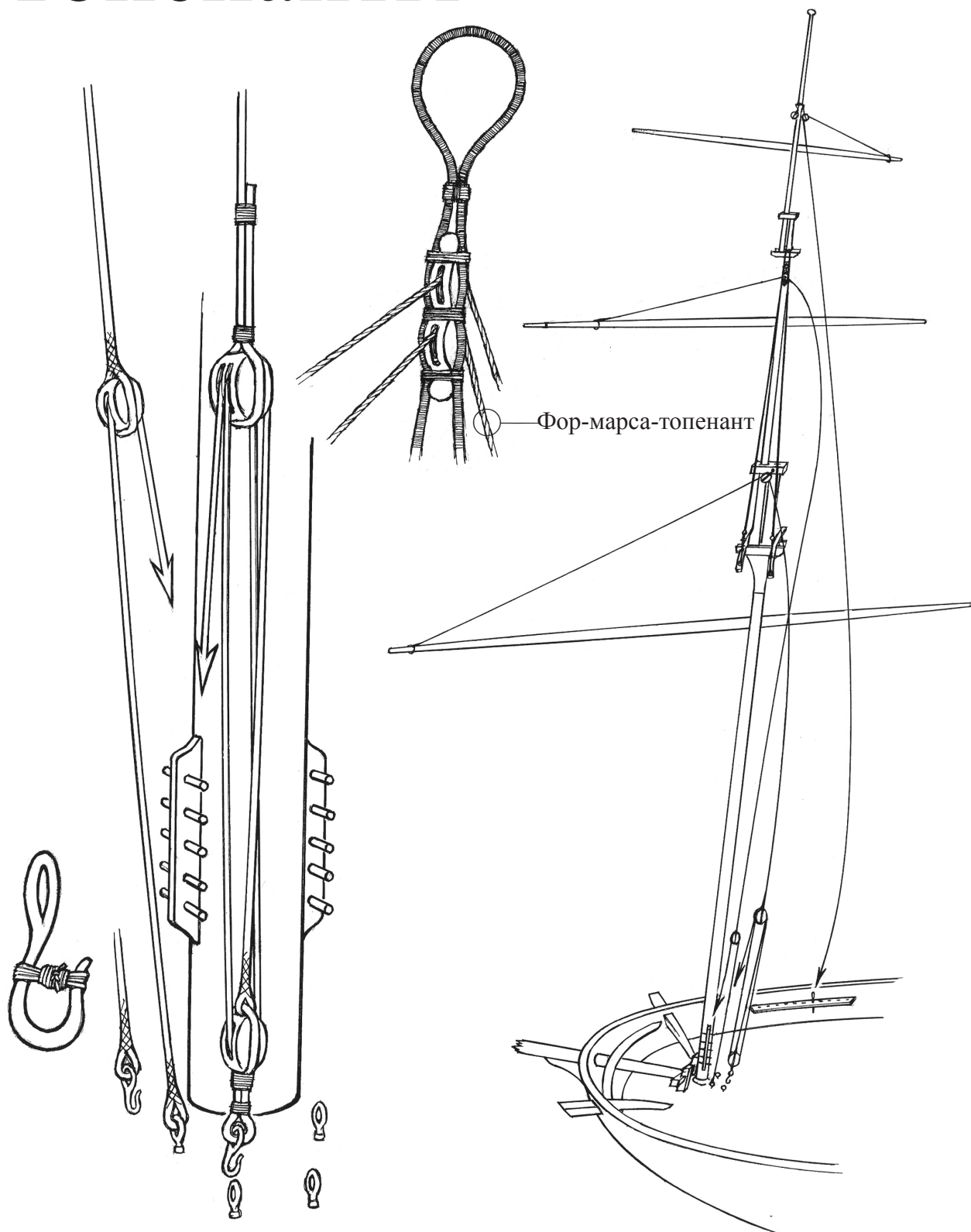
Реи на Фок-мачте



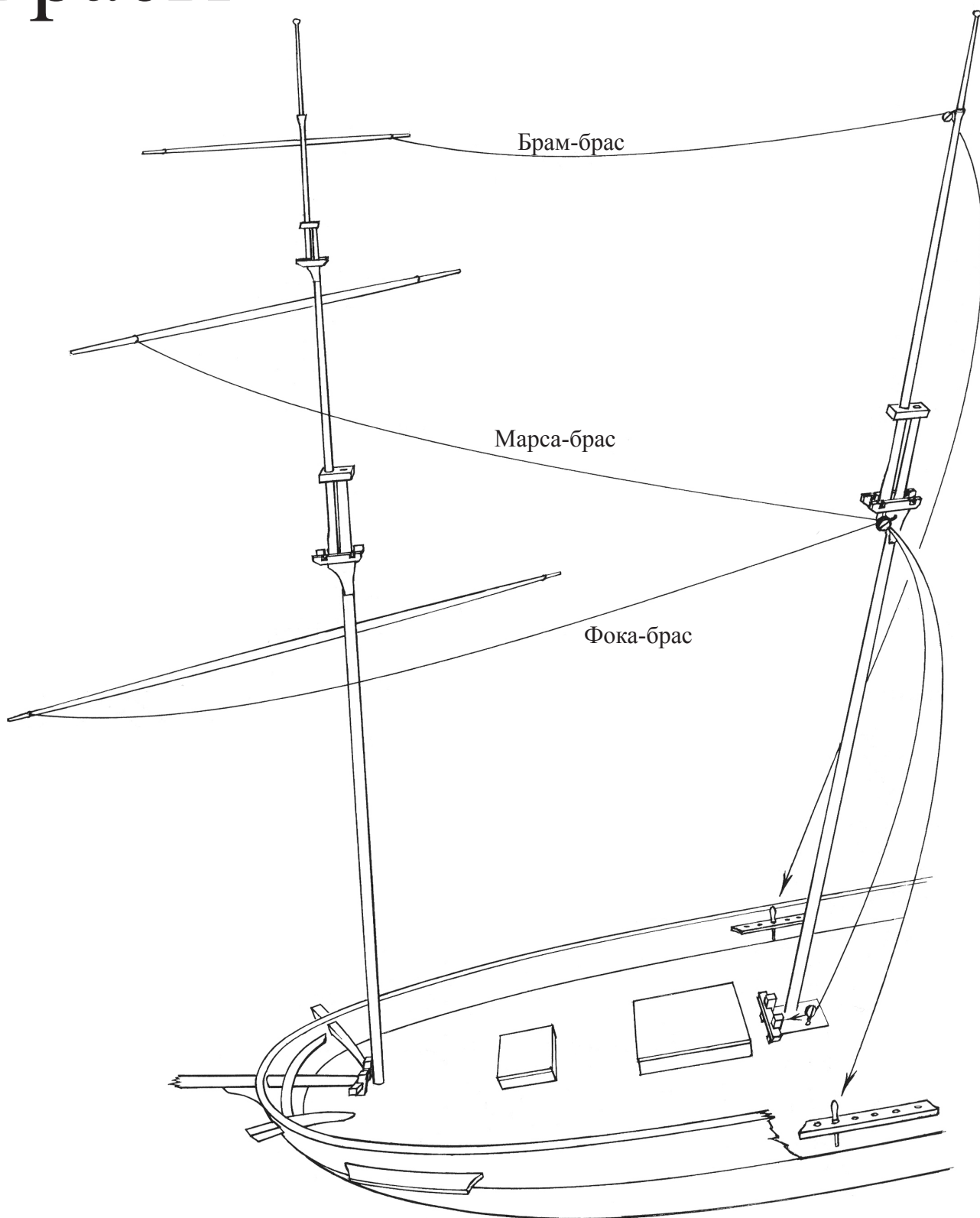
Борг Фока-рея, Фалы Марса-рея и Брам-рея

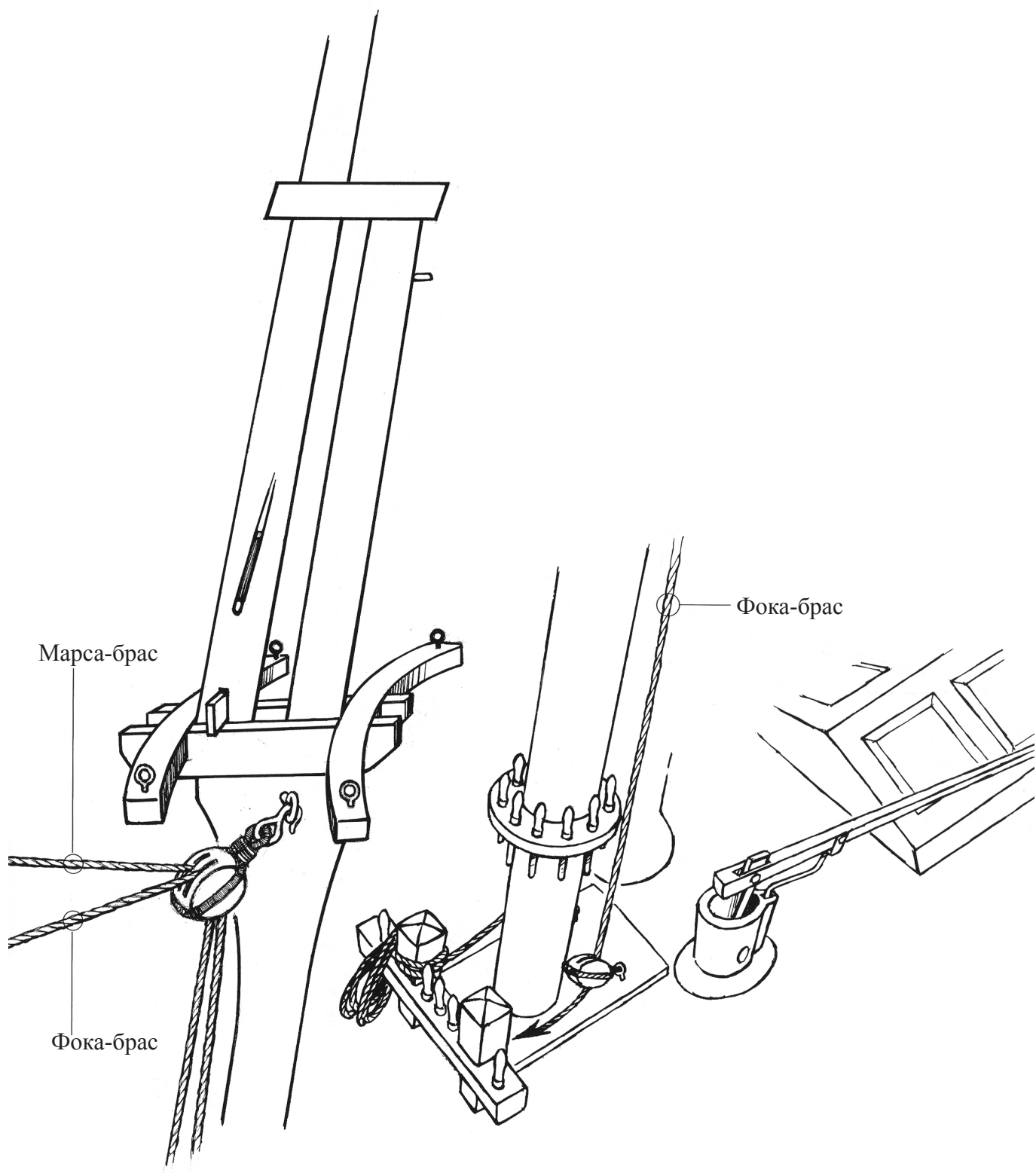


Топенанты

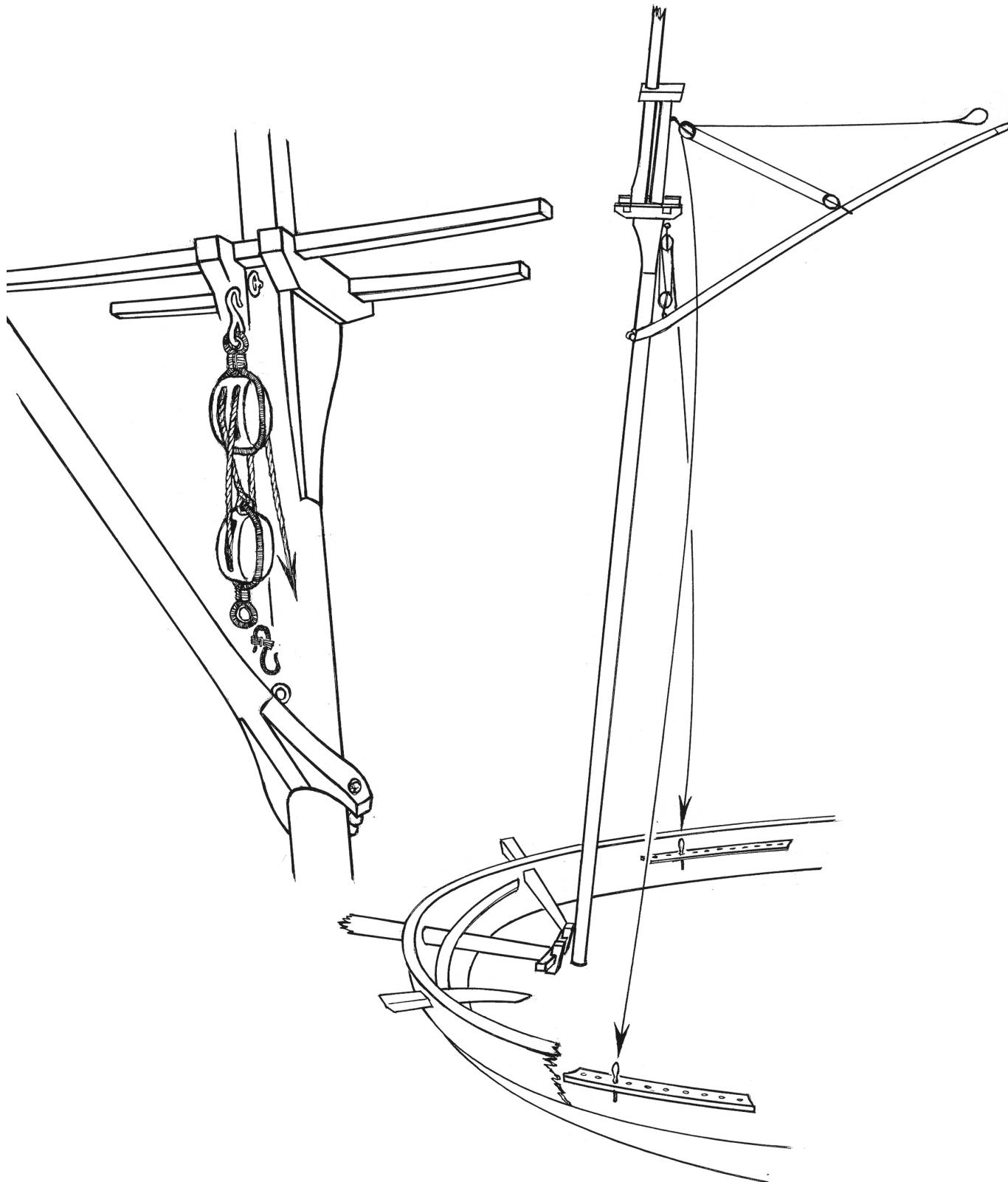


Брасы

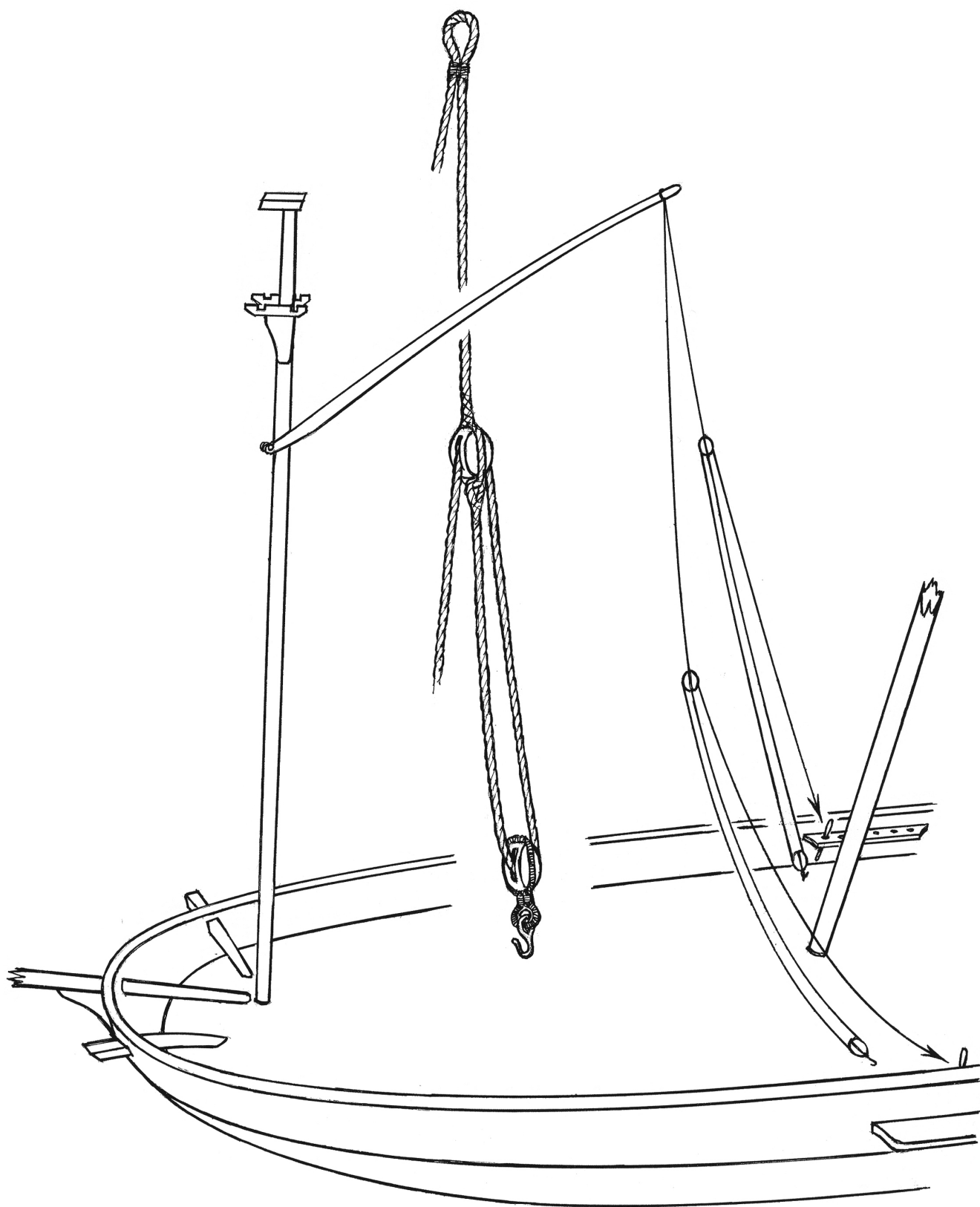




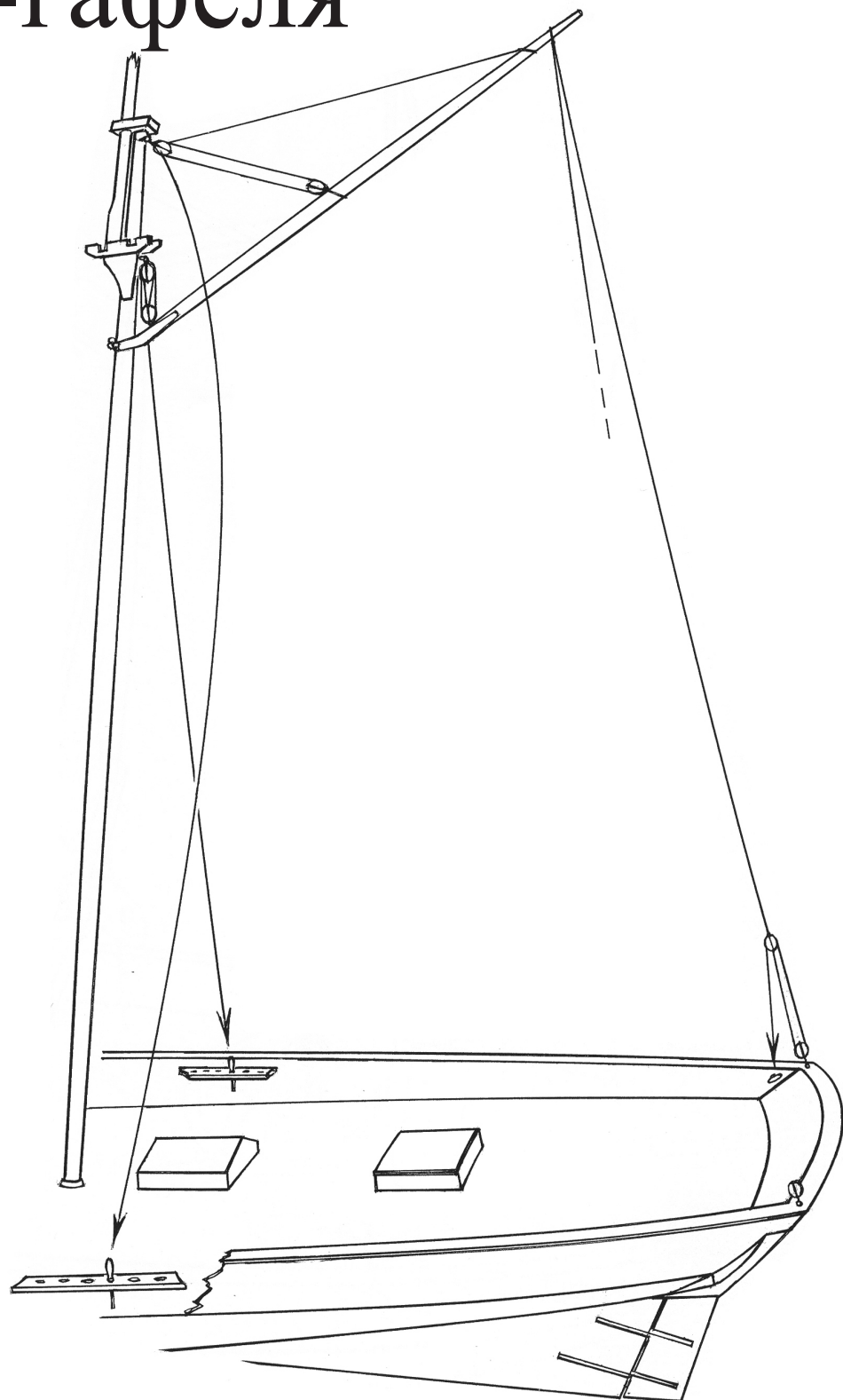
Гафель-гардель и Дирик-фал Фока-гафеля



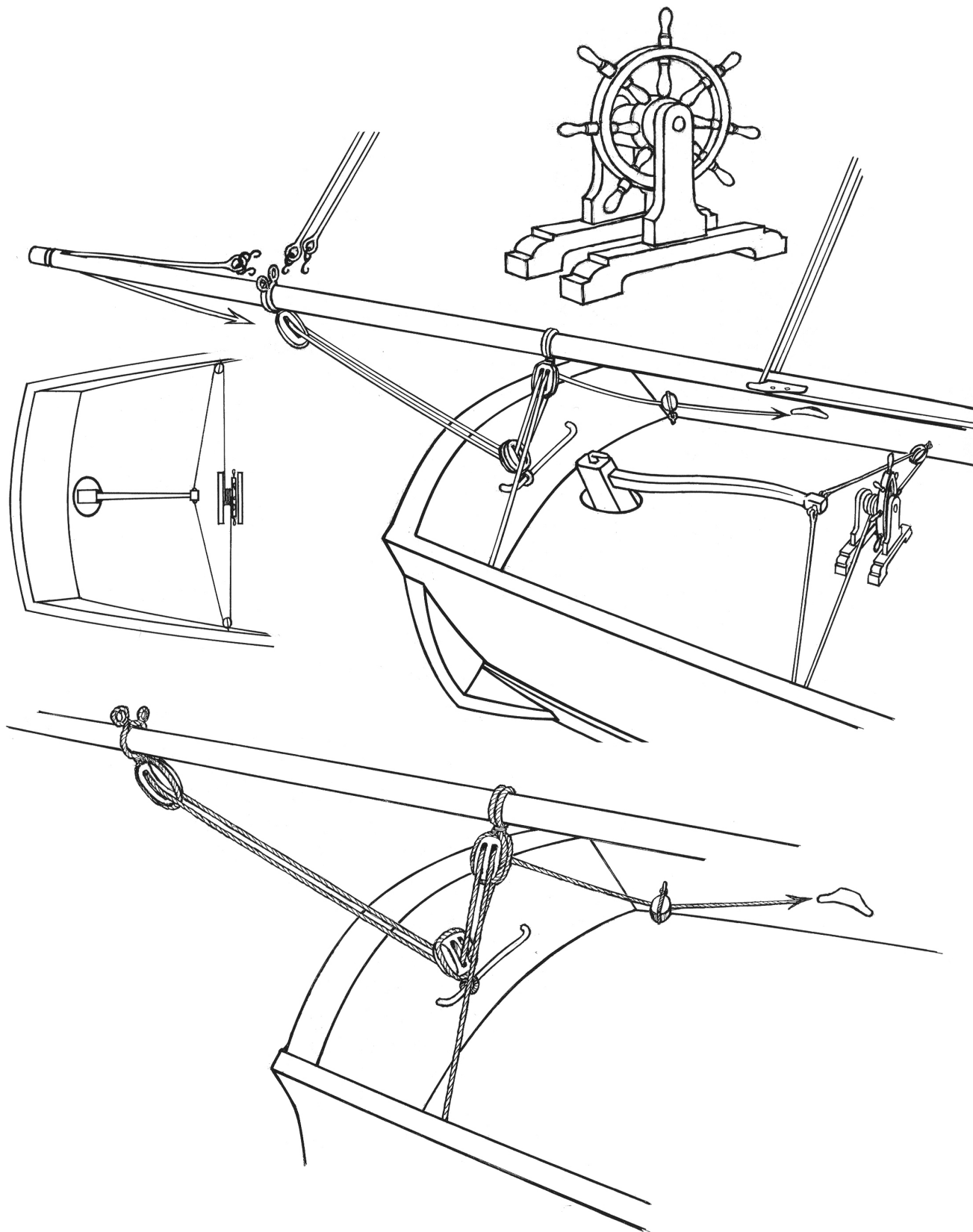
Фор-эренс-бакштаги



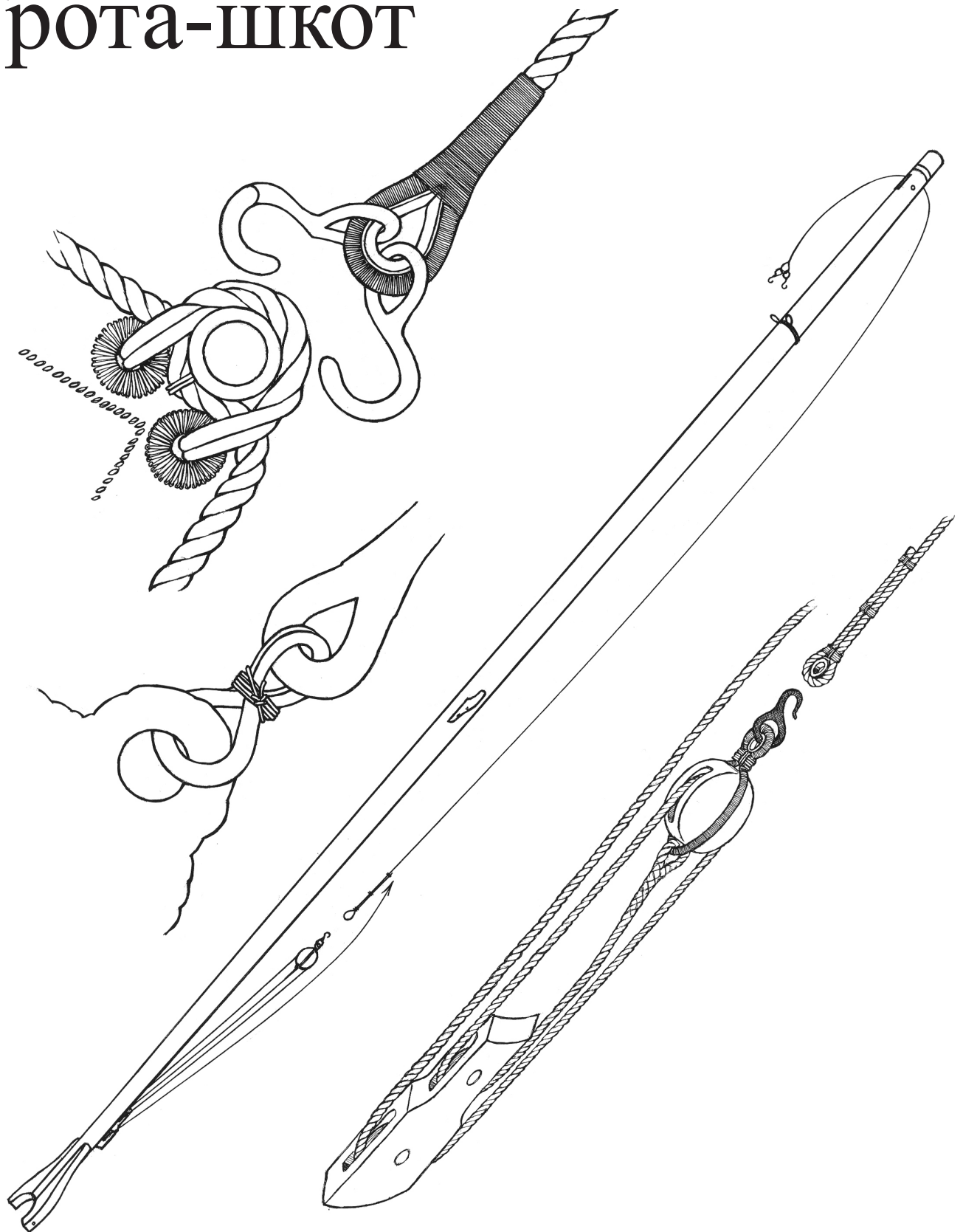
Гафель-гардель, Дирик-фал и Эренс-бакштаги Грота-гафеля



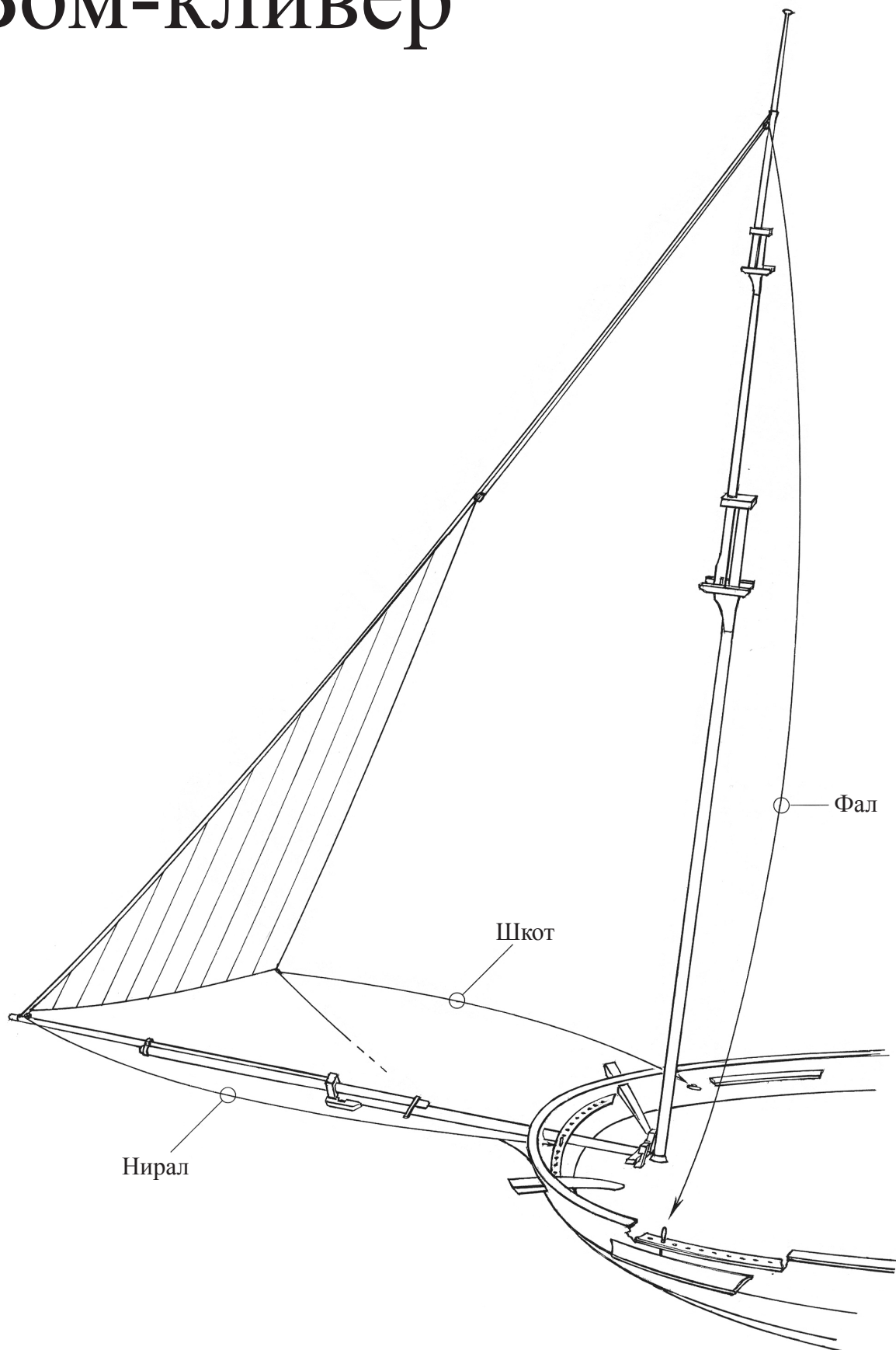
Гика-шкот и Штуртросы



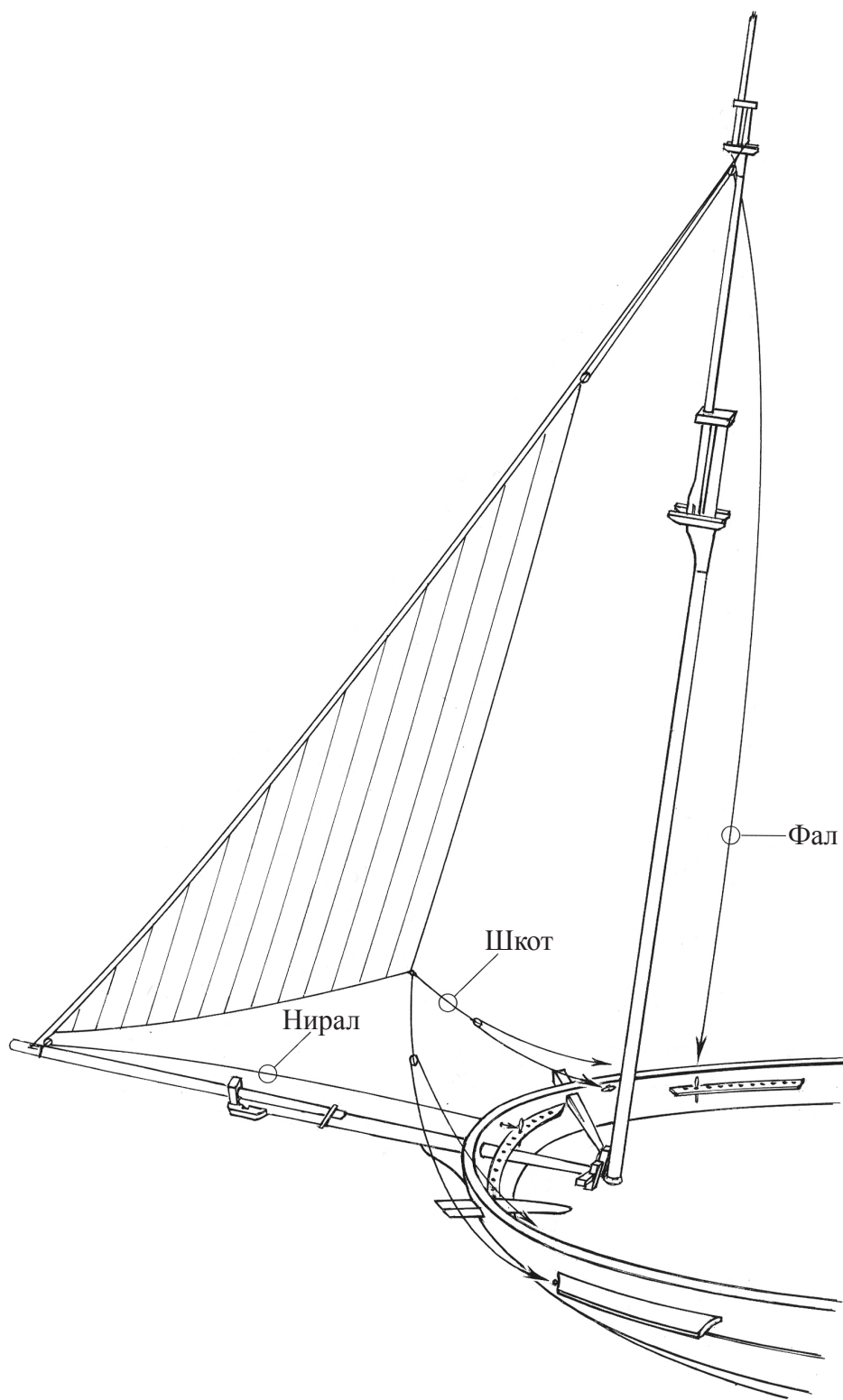
Грота-шкот



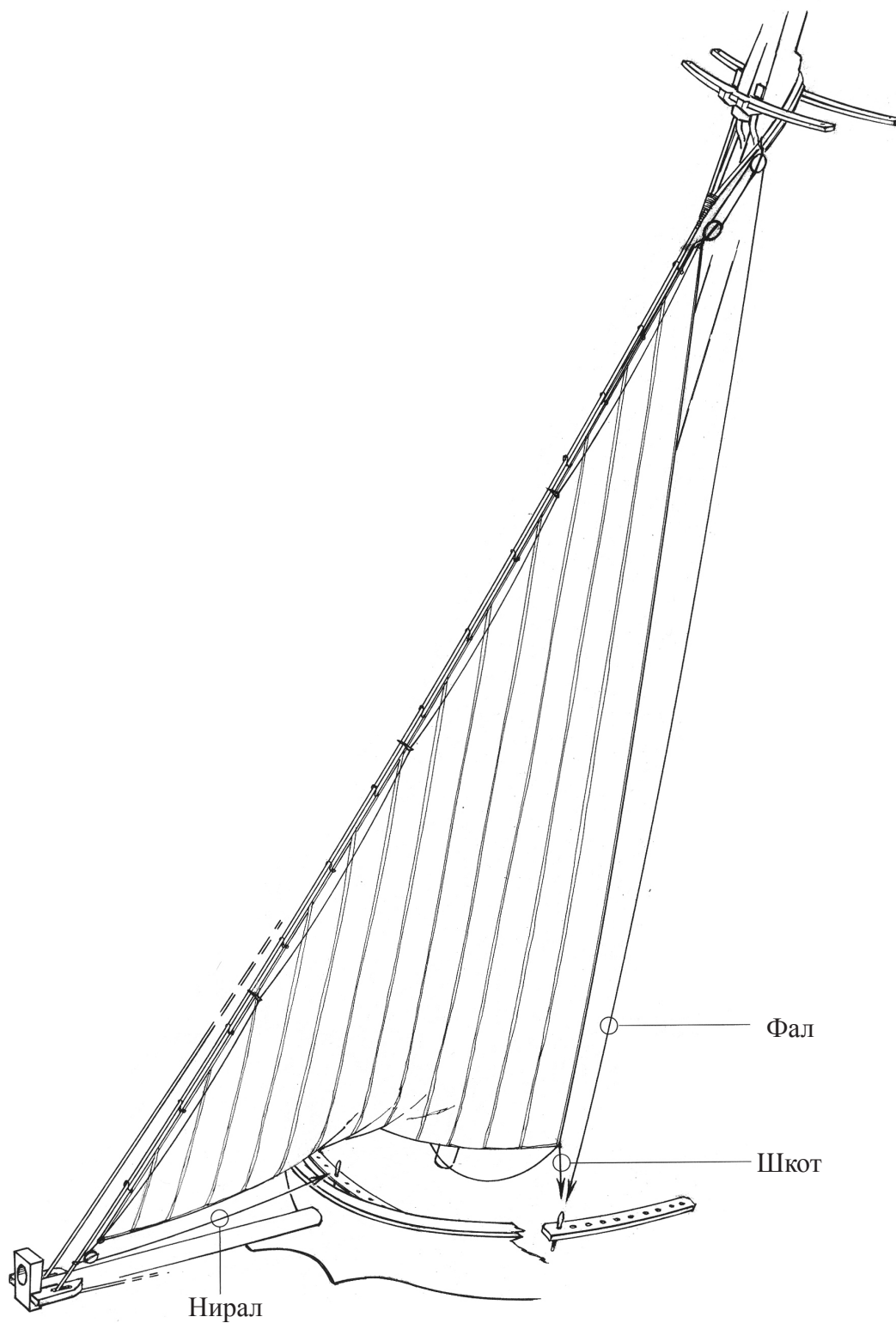
Бом-кливер



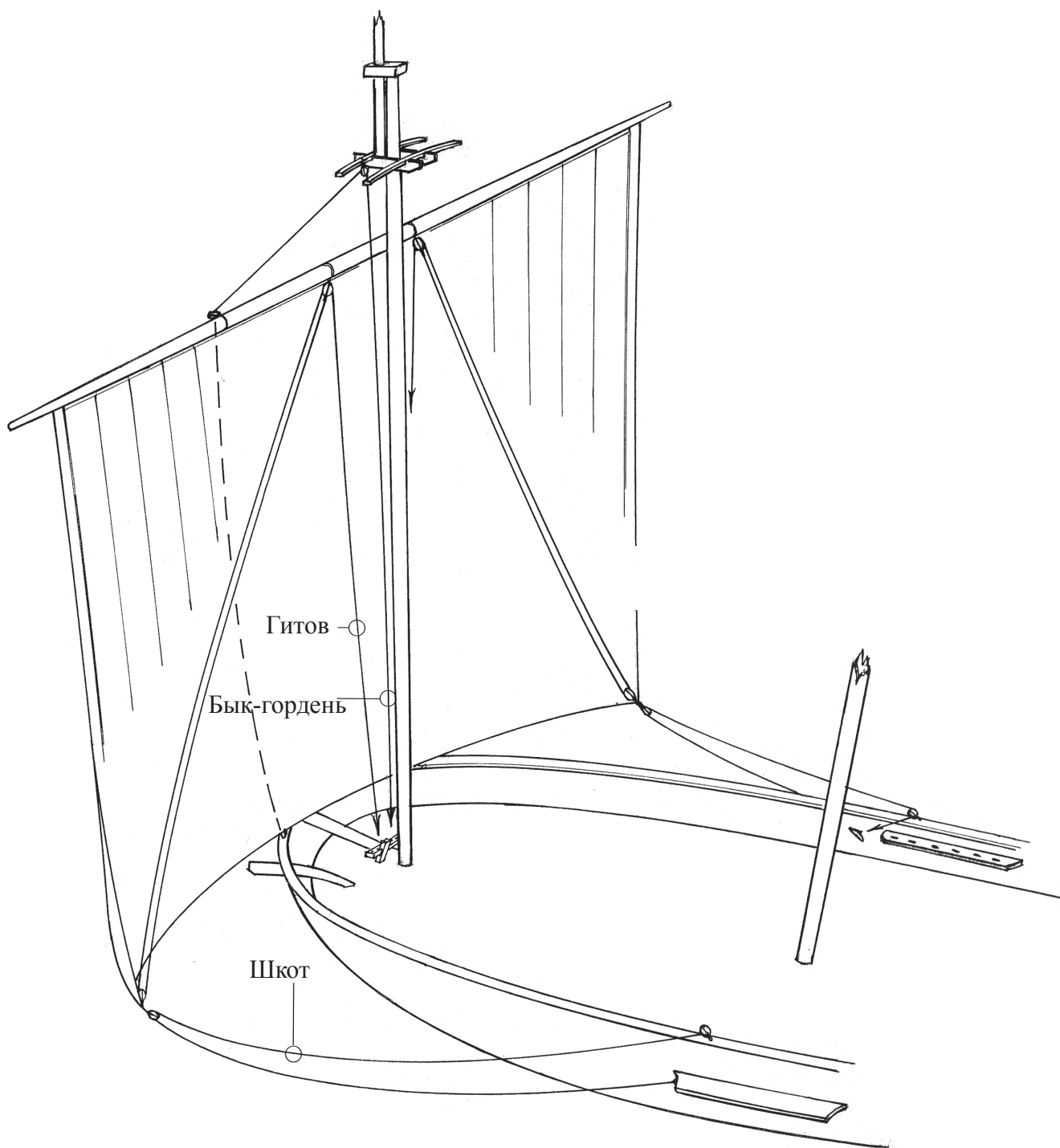
Кливер



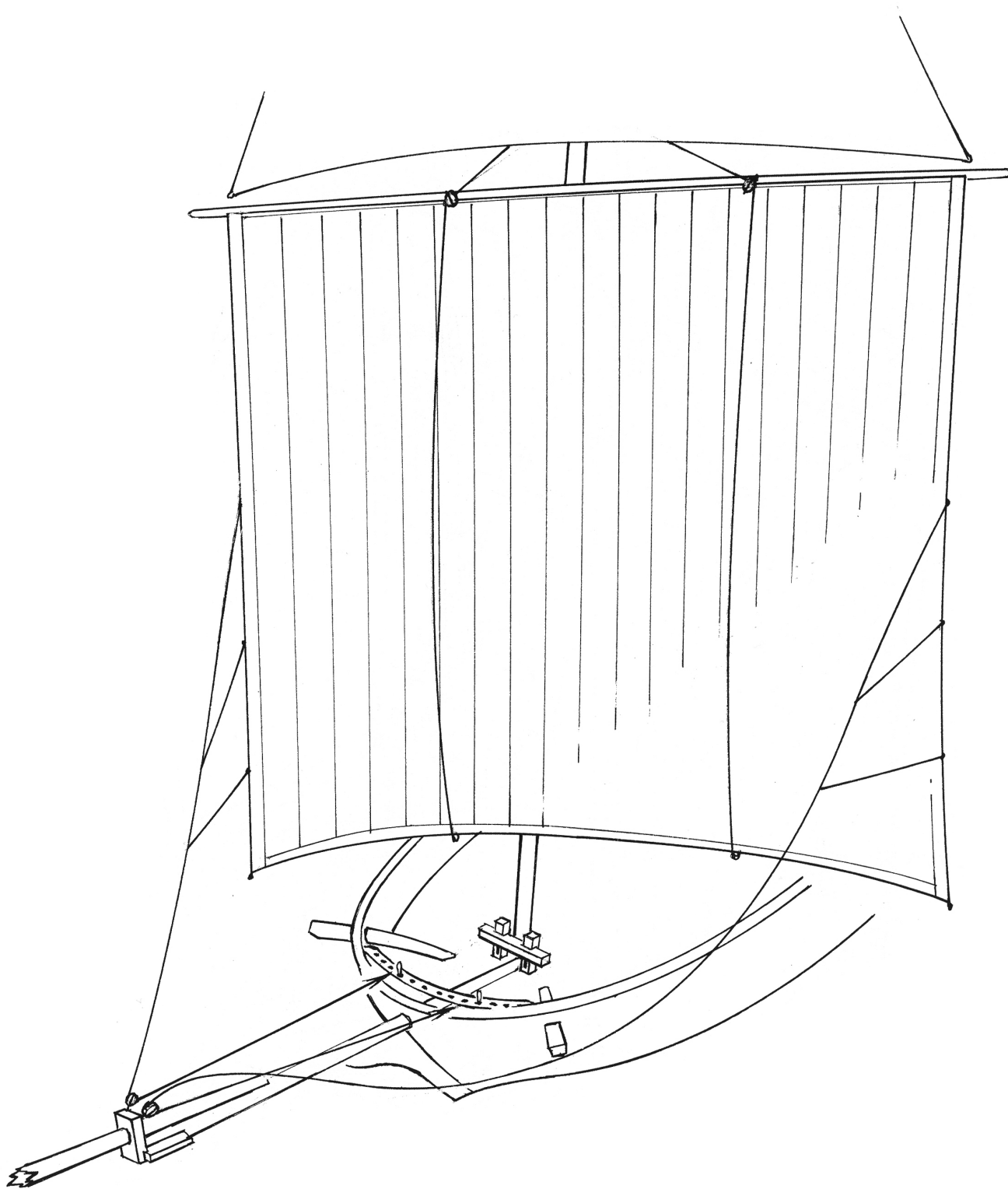
Фока-стаксель



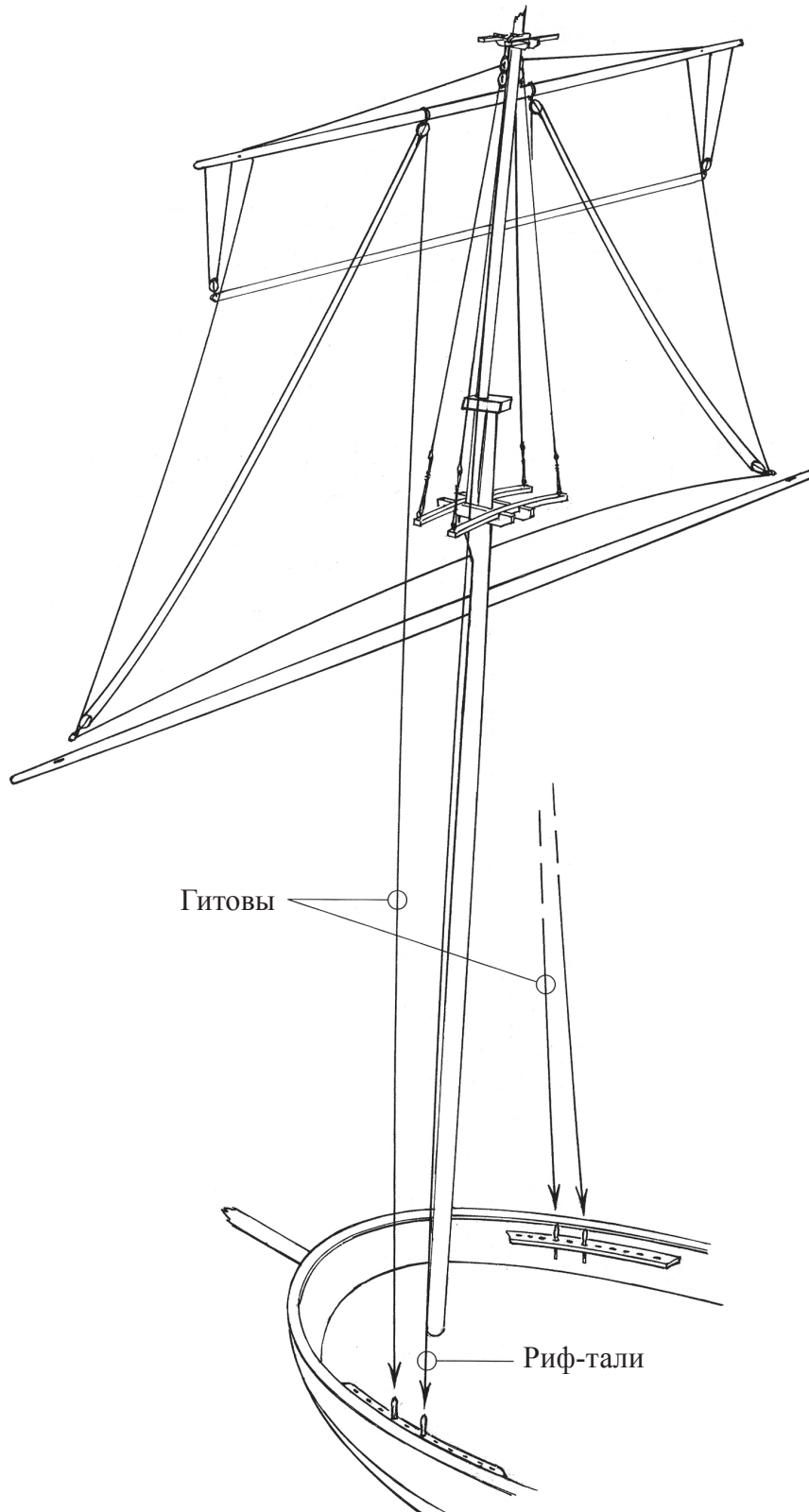
Гитовы, Бык-гордени и Шкоты Прямого Фока



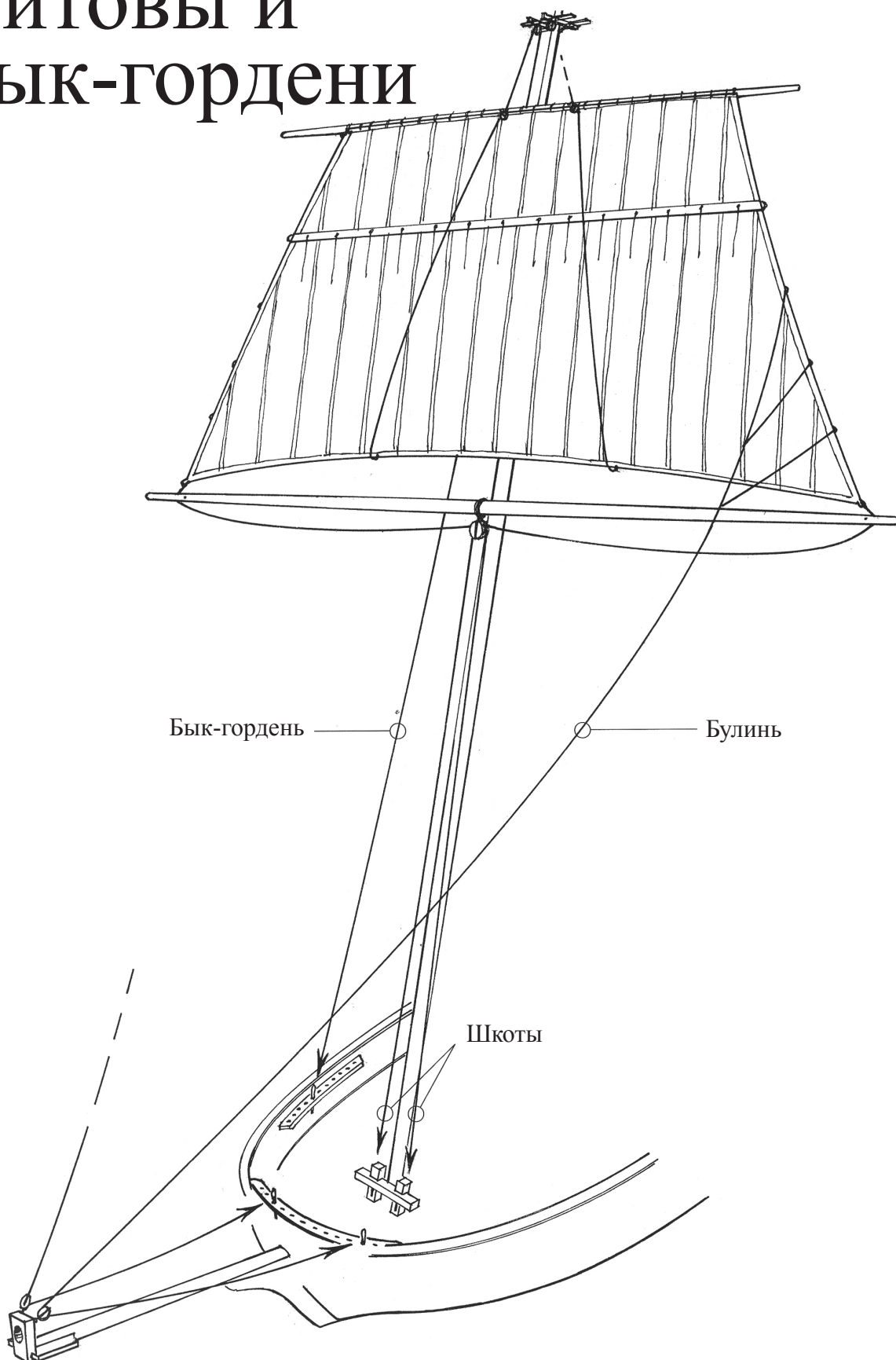
Булини Прямого Фока



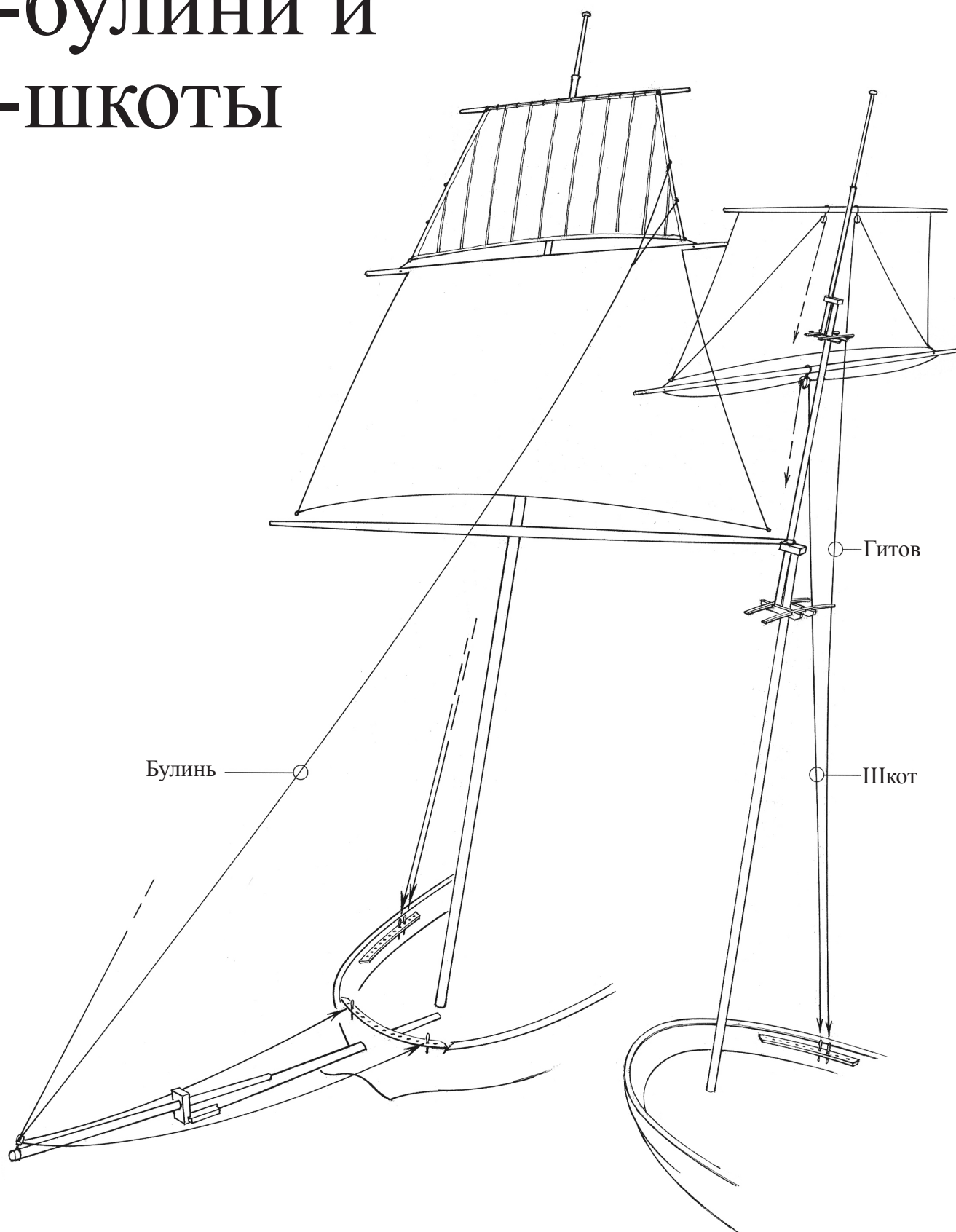
Гитовы Фор-марселя и Риф-тали



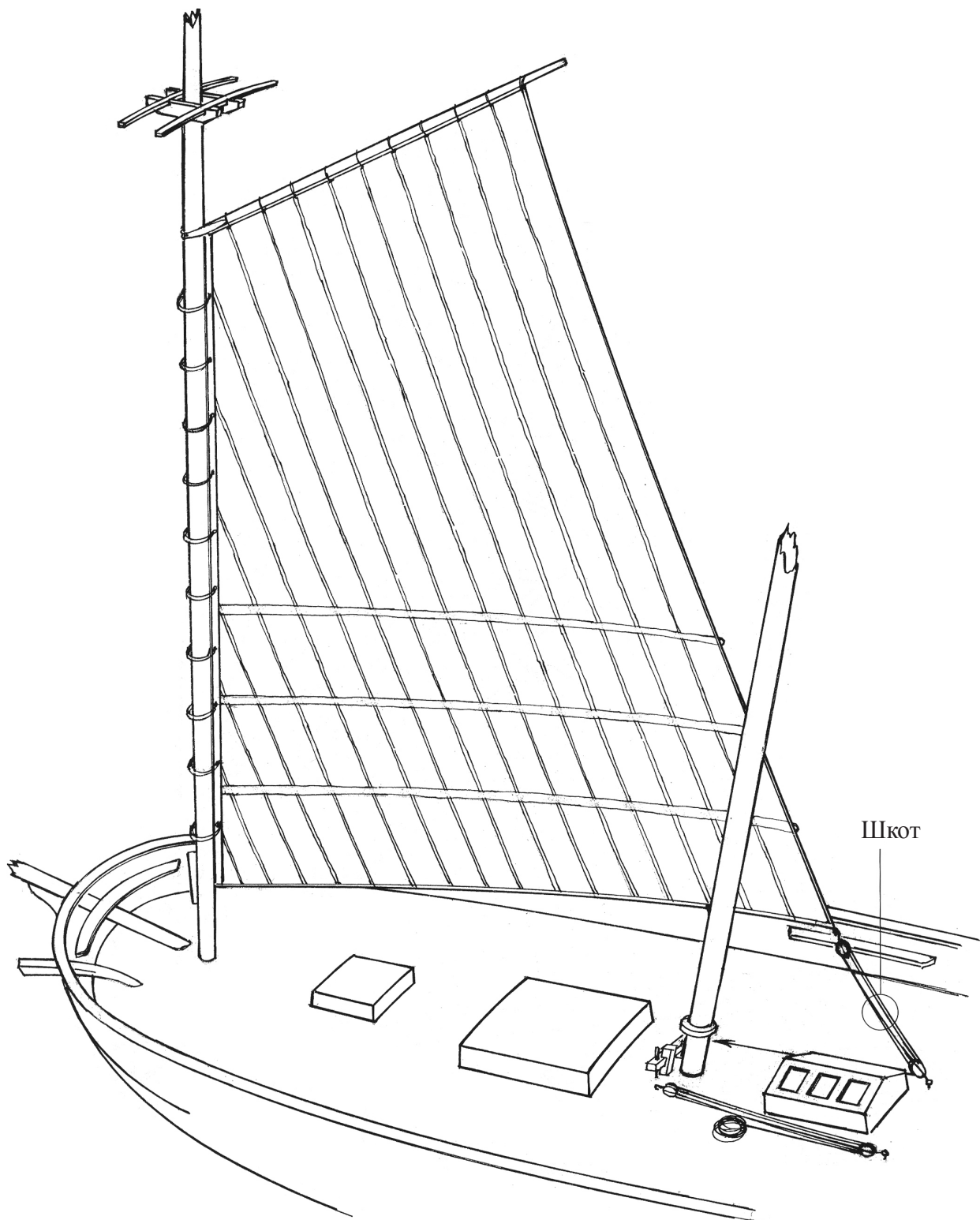
Фор-марса-шкоты, - ГИТОВЫ И - БЫК-ГОРДЕНИ



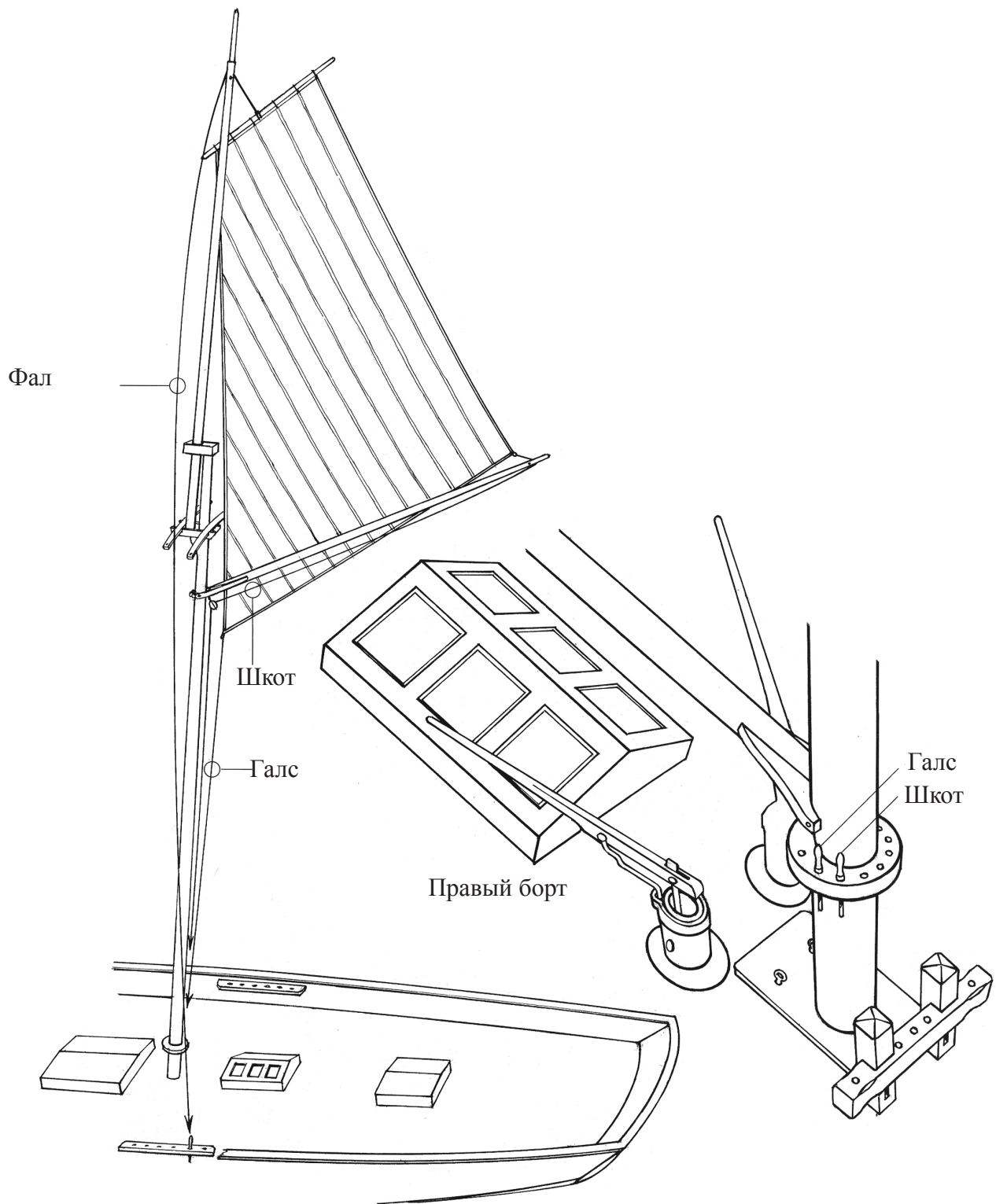
Фор-брам-ГИТОВЫ, -булини и -ШКОТЫ



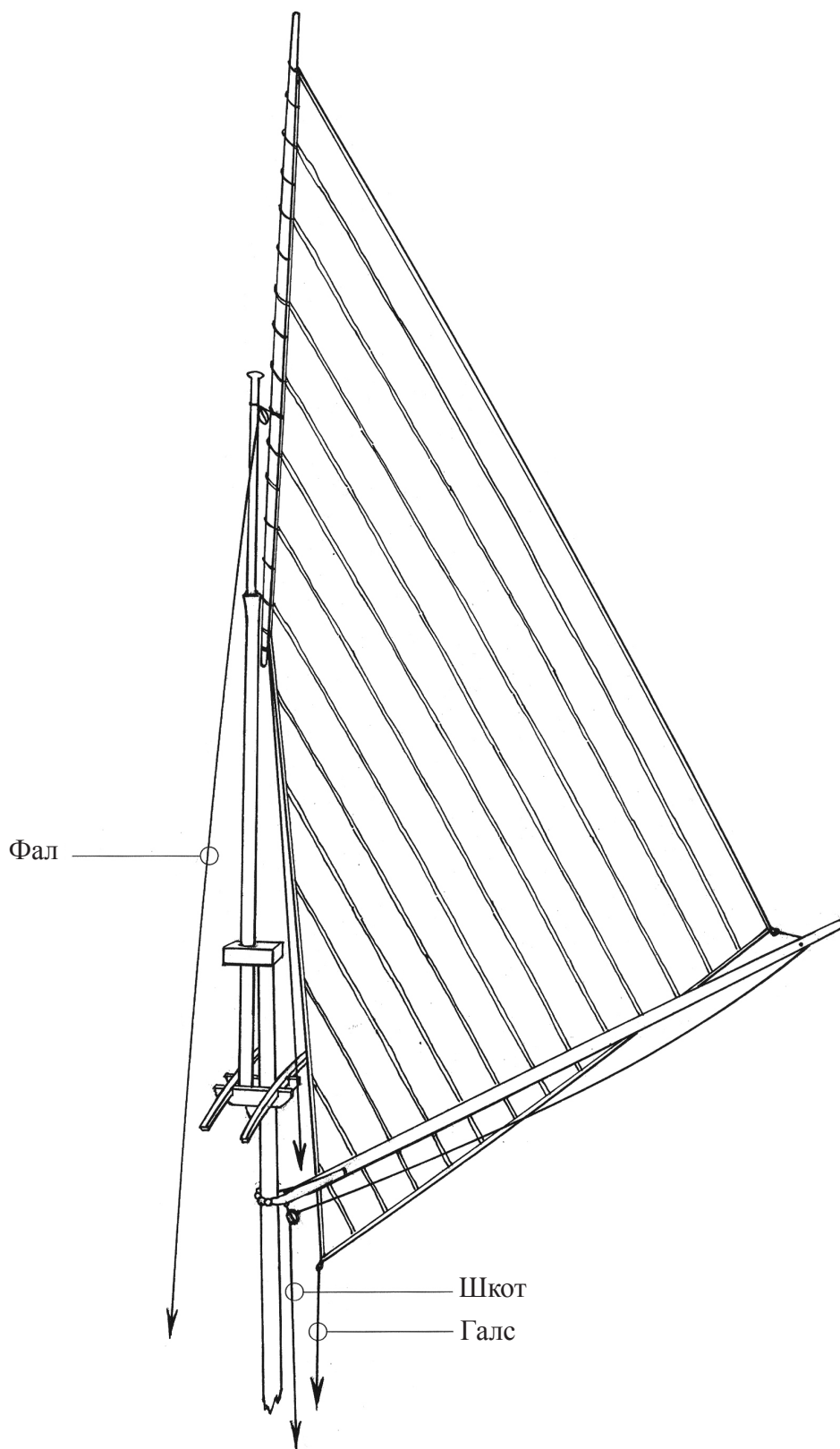
Косой фок



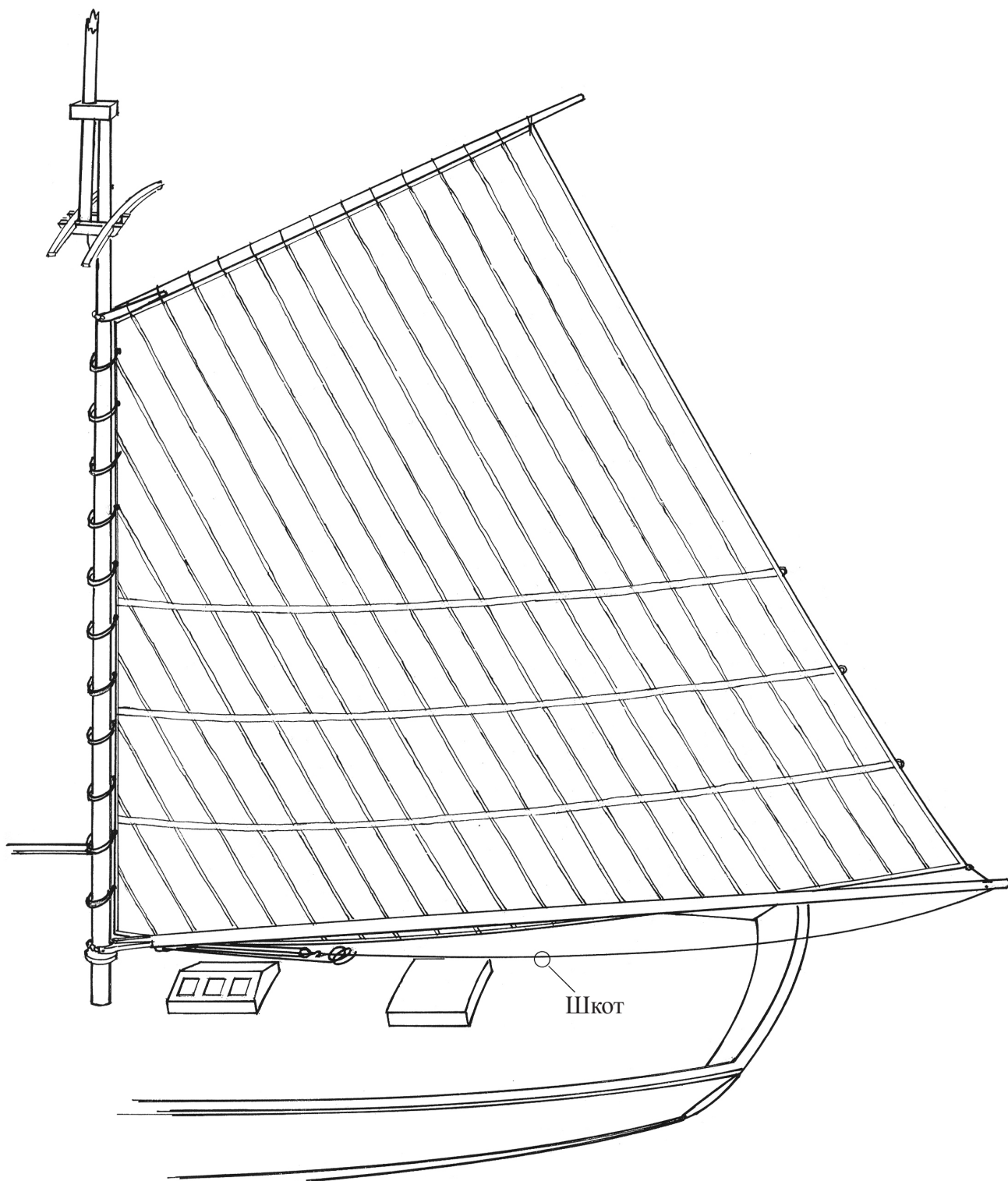
Грота-гаф-топсель, Шведский

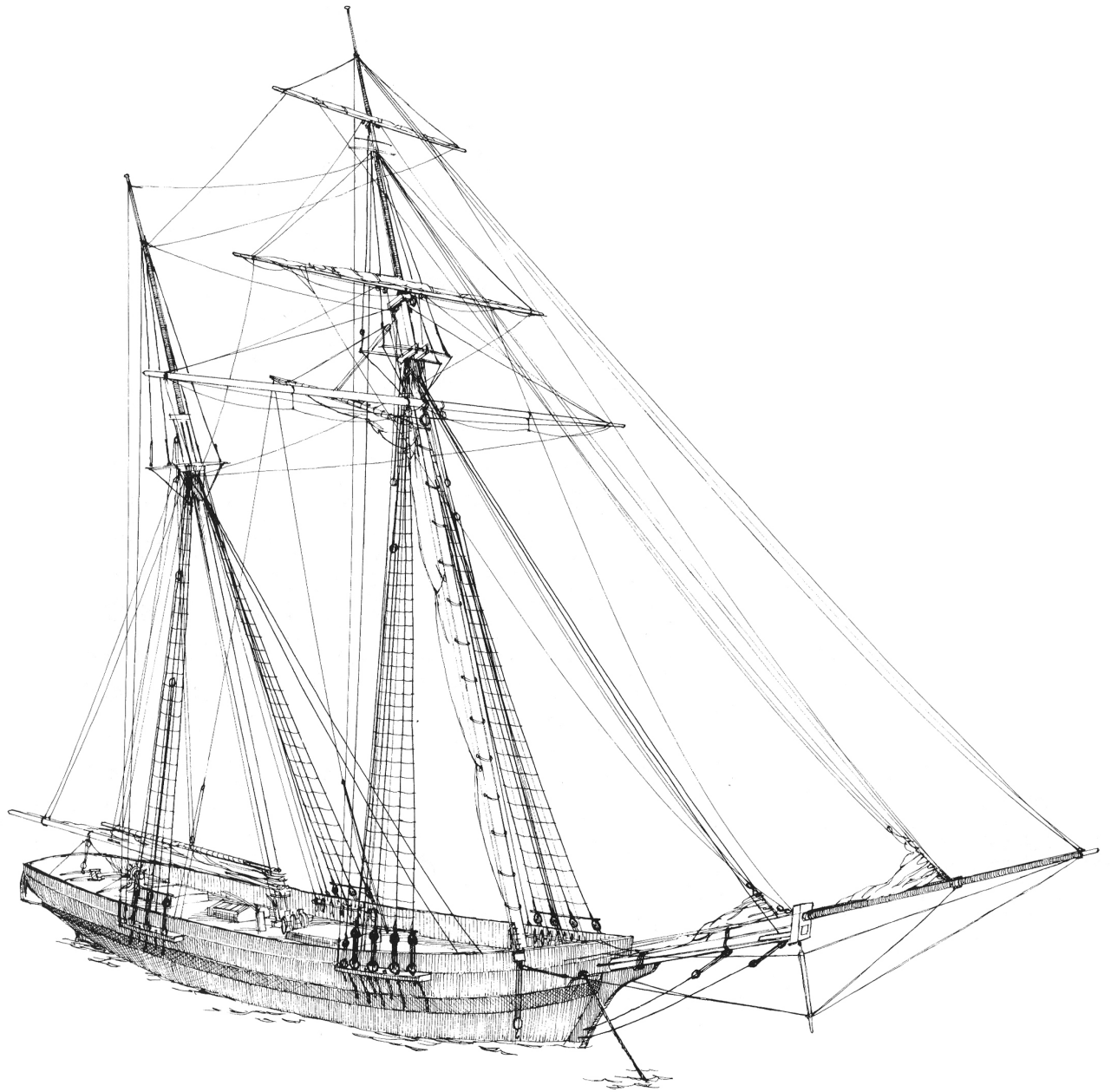


Грота-гаф-топсель, Американский



Косой Грот





Такелаж

косо́го парусного вооружения

На великолепных и чётких чертежах этой книги показана каждая деталь такелажа судов с косым парусным вооружением.

Такелаж моделей исторических кораблей, является, вероятно, самой сложной работой, с которой сталкивается моделист. Первая книга автора «Такелаж моделей исторических кораблей» очень помогла тем, кто желал разобраться в прямом парусном вооружении, а эта новая книга должна помочь в изучении косо́го парусного вооружения. В ней показаны три типичных для восемнадцатого века судна - английский куттер, трёхмачтовый французский люгер и американская шхуна. Приблизительно на 200 рисунках чётко показано, где крепится каждая снасть стоячего и бегучего такелажа, куда идёт и где укладывается. Нужно ли моделисту оснастить такелажем весь корабль или нужна информация по какому-то определённом вопросу, всё он найдёт в этой книге.

Эта превосходная работа чётко и удобно раскрывает всю сложность такелажа и понравится любому, кто интересуется такелажем традиционных судов с косым вооружением.

ТАКЖЕ СМОТРИТЕ

Р.Ч. Андерсон. Такелаж и рангоут судов в дни блинда-стенги. Перевод Баитова Андрея.

www.shipmodeling.ru/content/news/book_rigging_1600_1720

Р.Ч. Андерсон. Такелаж и рангоут 17 века. Перевод Баитова Андрея.

www.shipmodeling.ru/content/news/Seventeenth_century_Rigging

Рон Хок. Идеальная кромка. Перевод Баитова Андрея. Редактор Д. Глазов.

www.shipmodeling.ru/content/news/RonHock

В. Мондфельд. Модели исторических кораблей. Перевод Баитова Андрея.

www.shipmodeling.ru/content/books/book_hsm

Л. Петерссон. Такелаж моделей исторических кораблей. Перевод Баитова Андрея.

www.shipmodeling.ru/content/news/petersson

Б. Ландстрём. Королевский военный корабль “Васа”. Перевод Баитова Андрея.

Ч.Г. Дэвис. Помощник судомоделиста. Перевод Баитова Андрея.

К.Х. Марквардт. Мир Шхун. Перевод Баитова Андрея.

По вопросам приобретения обращаться на dgagak@mail.ru

