

Вернуться к оглавлению

КЛЕЙ И КРАСКИ
НЕ ПРИЛАГАЮТСЯ



#4

ХОББИ

Весна 1995

ЧЕРТЕЖИ

Су-9

стр. 14–15

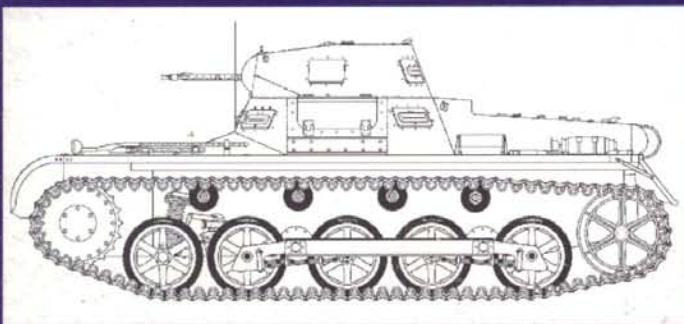
NOVO:

Решения
XXIV съезда КПСС —
в жизнь!

стр. 44–45



САМОЛЕТИК ИЗ ВАСИЛЬКОВА:
новая модель Су-17М3



PzKpfw I

КНИГА В ЖУРНАЛЕ:

- ◆ История
- ◆ Чертежи
- ◆ Модификации

ВЫ СЛЫШИТЕ ЛЯЗГ ГУСЕНИЦ? ВЫ ЧУВСТВУЕТЕ ЗАПАХ ДЫМА?

К вам движется **АРМАДА**

Это — новая серия иллюстрированных книг по истории техники издательства М-Хобби. Каждая книга серии посвящена боевым машинам, многие из которых стали символами эпохи.

- ◆ свыше 80 фотографий ◆ чертежи с качеством М-Хобби ◆ цветные иллюстрации
- ◆ уникальные факты из истории машины ◆ бескомпромиссное полиграфическое качество

В числе первых в серии выйдет книга о первых советских танках. Вы увидите вариант МС-1, перевооруженный 45-мм пушкой и принимавший участие в Великой Отечественной войне.

Вы узнаете о «Русском Рено», Т-16, Т-12, Т-17, Т-19, Т-20, Т-24, тягачах и спецмашинах на их базе. Любители авиации тоже не забыты — не пропустите книжку о штурмовике Ил-2!

Продажа книг серии будет осуществляться через каталог ВПК.



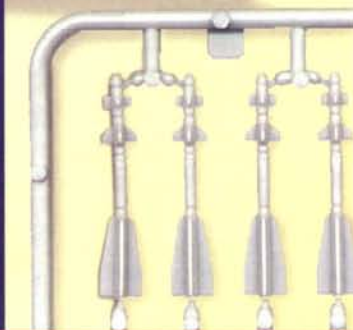
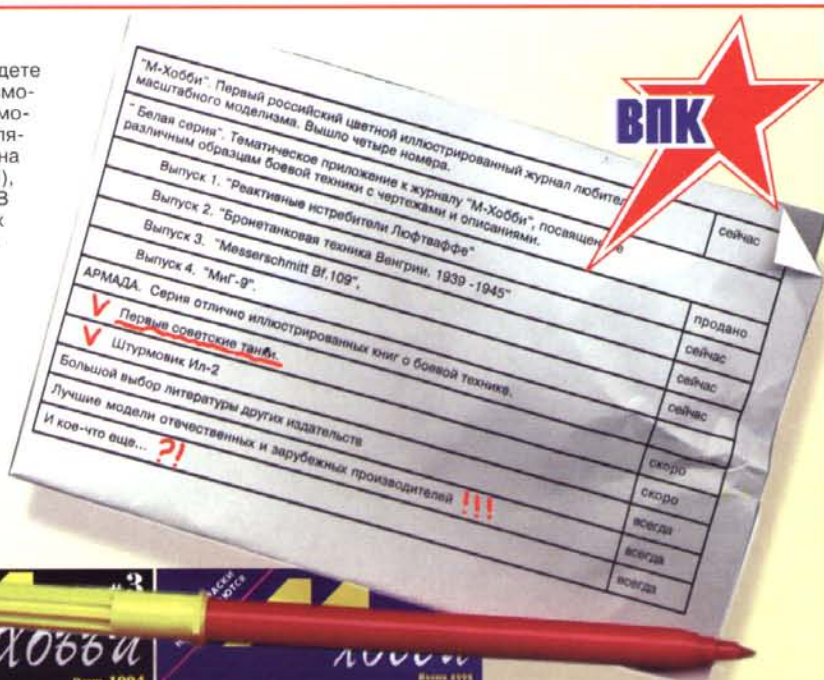
ЧТО ТАКОЕ ВПК?

Это Ваш Почтовый Каталог. Каждый месяц Вы будете находить в своем почтовом ящике наш конверт, и сможете заказать по почте то, что Вам необходимо — модели, литературу, аксессуары. Кроме того, ВПК является пока **единственным средством подписки** на журнал М-Хобби, приложения к нему (Белая Серия), а также книги серии АРМАДА. Но и это еще не все. В каталоге ВПК Вы найдете информацию о новинках модельного рынка, что позволит вам быть в курсе происходящего, рекламу многих производителей моделей, обзоры книжных новинок, и наконец — небольшие статьи об интересных образцах боевой техники, а иногда и чертежи. ВПК является также и средством общения между модельстами — в нем публикуется раздел «Контакт» и частные объявления.

Если Вы считаете, что попробовать стоит, то Вам необходимо всего лишь написать нам и мы пришлем Вам ВПК.

Наш адрес: 129346, Москва, а/я 12,

ВПК



Главный редактор
А. Сиротин

Редакционная коллегия
А. Аксенов
А. Ершов
А. Кошавцев
Н. Поликарпов
С. Свинков

Ответственный за выпуск
А. Дучицкий

Художники
В. Баркин
С. Ершов

Фото
О. Мосиенко
А. Страхов-Баранов

Издатель:
фирма **ЭксПринт НВ**

Адрес редакции:
125413, Москва, а/я 45
Тел./факс (095) 453-0228

Почтовая служба ВПК:
129346, Москва, а/я 12

Журнал зарегистрирован
Министерством печати и
информации РФ 2 июня 1992 г.

Свидетельство № 01206.

Данное издание не может быть
воспроизведено полностью или
частично без разрешения
издателей. При цитировании
ссылка обязательна.

Издание подготовлено
на оборудовании,
поставляемом фирмой
«Абрис-Альфа» (т. 962-14-75)

Тираж 15 000 экз.

© М-ХОББИ, 1995

Published by **ExPrint NV Ltd.**

Editorial office:
P.O.Box 45,
Moscow, 125413, Russia
Phone/fax: (095) 453-0228

All rights reserved.

This publication may not be
reproduced in part or in whole without
written permission of the publishers.

© М-НОВБУ, 1995

ПФ «Красный пролетарий».
103473, Москва, Краснопрудская, 16. Заказ № 895.

В НОМЕРЕ:

КУРС МОЛОДОГО БОЙЦА

Как сделать танк 2

ИЗ КОРОБКИ

Рецензии
на новые модели 4
Фото О. Мосиенко

МОНОГРАФИЯ

А. Кошавцев.
Легкий танк PzKpfw I 7
Н. Поликарпов.
Аэродромная техника
сороковых 21

ЧЕРТЕЖИ

В. Паньков. Су-9 14

ДИОРАМЫ

С. Маслов.
Что нам стоит
ДОТ построить 18

БАНОЧКИ-ФЛАКОНЧИКИ

Модельная химия 29

ПЕРВЫЙ КЛАСС

В. Шпаковский
Как красить фигурки 30

КЛУБ 1/43

А. Страхов-Баранов.
Minichamps 32

ЗАВЕТЫ ДЯДЮШКИ ПО

Н. Поликарпов.
Работаем с аэрографом ... 34

СТРАНИЦА ХУДОЖНИКА

С. Ершов.
Eject! Eject! Eject! 43

НОСТАЛЬГИЯ

С. Свинков
Неизвестная NOVO 44

КЛУБНЫЕ ХРОНИКИ

Отчет о выставке МКСМ . . 47

А ТАКЖЕ...

Lysander: какой выбрать .. 13
Есть контакт! 13
Итоги викторины 13

Что новенького 36

САМАЯ ХОРОШАЯ МОДЕЛЬ

Попробуйте-ка ответить на такой вопрос: чем хорошая модель отличается от плохой? Несмотря на разнообразие вкусов и интересов, некоторые критерии оценки у всех одинаковы, вот первые три, которые сразу приходят в голову: соответствие прототипу, уровень детализации, качество состыковки деталей. По этим критериям новинки модельных фирм обычно оцениваются в журналах, и мы в этом плане не исключение. Теперь представьте себе, что появившаяся в продаже новая модель сделана очень точно, отлично детализована и легка в сборке, что тогда? Тогда, скажете вы, журналу следует рекомендовать это изделие своим читателям. Отлично, допустим мы так и сделали, а что дальше? А дальше в редакцию нескончаемым потоком пойдут письма с одним и тем же вопросом: «Где эту модель взять, в нашем городе ее нет?»

В странах с развитой экономикой давно уже перестали говорить о качестве изделия — они говорят о качестве ТОВАРА. Это довольно широкое понятие включает в себя не только потребительские качества изделия как такового, но и качество системы рекламы и сбытовой сети. Говоря проще, это значит, что хорошая модель, про которую никто не знает или не может ее купить — плохая модель. Именно поэтому со следующего номера мы решили включать качество сбытовой сети производителя в число критериев оценки его модели. Это касается как наличия изделия в широкой продаже в крупных городах, так и возможности приобрести эту штуку по почте для тех, кто живет в тысяче верст от ближайшего модельного магазина. Мы хотим, чтобы производители поняли, что прошло то время, когда моделист бежал за ними — теперь их очередь. Включить свои модели в каталог одной из почтовых фирм — признак хорошего тона. Еще лучше, если производитель сам торгует по почте своей продукцией, это позволит сэкономить те небольшие средства, которые большинство из нас способно выделить на свое увлечение.

Часто складывается ситуация, когда молодая модельная фирма буквально заваливает двумя-тремя наименованиями своего товара все окрестные универмаги, а в соседней области моделисты безуспешно пытаются его купить. Другая фирма продлевает то же самое в другом городе, так почему бы им не обменять партию своего товара на партию чужого — это расширение ассортимента, и, как следствие, увеличение сбыта. Неплохим местом, где корифеи нашего модельного бизнеса могут встретиться, является «Мосаэрошоу» — нам есть о чем поговорить, звоните. Ну, а в журнале отныне мы будем давать оценку как качеству модели, так и возможности ее приобретения моделистом, в какой бы точке России он не жил — мы уверены, что в выигрыше будут все.

Тема: Как сделать танк



Наша почта приносит все больше писем от начинающих модельщиков, в которых они задают самые разные вопросы. Ответить каждому из них просто невозможно, поэтому мы решили завести в журнале специальный раздел для молодого пополнения. В конце концов они имеют полное право на свои странички журнала. Те из вас, кто уже прошел эту стадию, могут сюда не заглядывать, однако не стоит усмехаться — вспомните-ка лучше свою ПЕРВУЮ модель. Вспомнили? Тогда пройдите дальше — в этом номере мы подготовили немало интересного для вас. Ну, а самым юным нашим читателям мы рекомендуем остаться — это ВАШ раздел!

Если ты еще только начал увлекаться моделями, то не стоит сразу браться за что-то сложное с большим количеством деталей — результат может тебя разочаровать. Если ты еще не чувствуешь себя в силах взяться за сложную модель, требующую кропотливой сборки и окраски, то ты вполне можешь начать с простых моделей белгородской фирмы «ПРЕМО». Она выпускает модели танков в масштабе 1/87, которые продаются готовыми и не требуют сборки. Масштаб 1/87 означает, что модель в 87 раз меньше настоящего танка. Несмотря на свой небольшой размер, модели выполнены превосходно, и точно копируют настоящие танки. Кроме того, они сделаны из цветного полистирола, так что ты можешь и не красить их. «ПРЕМО» выпускает много нашей и «вражеской» техники, и ты можешь собрать приличную коллекцию этих моделей и даже устраивать целые танковые сражения.

Достав новый танк из коробки, отложи журнал на время в сторону — сейчас он тебе не нужен. Ну, а после того, как ты

вдоволь покатаешь модель по столу, покрутишь башней туда-сюда (как настоящая!), тебе, возможно, захочется улучшить модель. Попробуй это сделать — здесь ты найдешь несколько простых приемов, которые тебе помогут.

Во-первых, многие из моделей, выпускаемых «ПРЕМО», разбираются. Они собраны без клея, на специальных защелках, только будь осторожен и не прикладывай силу — защелка может сломаться. Если сломалась — ничего страшного, полистирольным клеем все можно приклеить на место. Кстати, баночки с клеем очень легко опрокидываются на стол, и тогда мама начинает сильно нервничать, ну, а с мамой — сам знаешь — лучше не спорить. Поэтому постели на стол газету, а баночку с клеем прилепи кусочками пластилина к какой-нибудь фанерке, тогда клей не прольется. Газету лучше найти старую. Можно, конечно, взять и свежую у папы, но это рискованный трюк — не говори потом, что я тебя не предупреждал.

На многих деталях модели есть заусенцы — очень неприятные кусочки пластмассы, оставшиеся после «откусывания» деталей от литника. Из-за них не крутятся колеса, а детали не могут плотно соединяться — получаются щели, которые портят вид модели. Вот здесь я удаляю такие заусенцы с корпуса германского танка «Леопард» (фото 1). Заусенцы лучше срезать резак. Если у тебя его нет, то попроси папу сделать его из старого полотна от ножовки. Только не испытывай новый резак на стенах и ножках стола (про маму не забудь?), лучше попробуй его, скажем, заточив карандаш.

Чтобы танк был больше похож на настоящий, ты можешь просверлить в стволе пушки отверстие. Глубоко сверлить не надо — достаточно на 1-2 миллиметра. Для этого желательно использовать тонкое, но длинное сверло. Тонкое — чтобы не испортить ствол, а длинное — чтобы было удобно держать. Здесь я сверлю пушку все тому же танку «Леопард» (фото 2). Этот танк появился уже после войны и был окрашен в оливковый цвет. Модель как раз такого цвета, поэтому красить ее не надо. На базе этого танка немцы сделали зенитную самоходку «Гепард» для стрельбы по самолетам, а кроме того — ремонтную машину «Стандарт». Эта машина несет на броне подъемный кран и может вытаскивать с поля боя подбитые танки. «ПРЕМО» выпускает модели этих машин — и «Гепард» и «Стандарт», причем подъемный кран может подниматься и поворачиваться.





Иногда в коробке с моделью ПРЕМО ты найдешь несколько дополнительных деталей, которые необходимо установить самостоятельно. И, наконец, ПРЕМО выпускает отдельно наборы деталей, которые годятся для любых танков — канистры, лопаты, пулеметы, и прочее оборудование, которым обвешаны машины. Обрати внимание на литники — пластиковые «деревья», на которых детали растут. От литников детали необходимо отделить, но отламывать нежелательно — они при этом приобретают грустный вид. Лучше аккуратно отрезать деталь при помощи кусачек или резака — смотри фото 3.



Устанавливаются детали при помощи все того же полистирольного клея. Когда приклеишь деталь, то не стоит держать ее пальцами. Во-первых, деталь мелкая, и может легко выскользнуть. Во-вторых, держа ее пальцами, ты неизбежно испачкаешь их клеем, а потом, схватив модель, оставишь на ней свои отпечатки. Эта дактилоскопия вряд ли сделает модель лучше, поэтому при приклейке держи деталь пинцетом (фото 4). Некоторые круглые детали пинцетом удерживать неудобно. В этом случае к детали можно прилепить небольшой кусочек пластилина, и удерживать деталь за него. Вот тут я как раз приклеиваю лопату на броню танка Т-28. Т-28 — очень интересная штука. Танк имел три башни (одну с пушкой, и две с пулеметами), и принимал участие в Великой Отечественной войне в ее начальном периоде. Кстати, сколько лет Победы мы отмечаем 9 мая? Впрочем, ладно, я и не сомневался, что ты в курсе, иначе тебе не стоило бы читать этот журнал.



Некоторые модели танков ПРЕМО отлиты из пластмассы, которая не соответствует цвету настоящего танка. Такими являются, например, модели немецкого танка Т-III и самоходки «Штурмгешютц». Немецкие танки времен войны были окрашены либо в серый цвет, либо (после 1943 года) в грязно-желтый. По грязно-желтому фону часто наносился камуфляж полосами и пятнами темно-зеленого и красно-коричневого цвета. Если хочешь, чтобы модель больше походила на настоящий танк, попробуй ее покрасить. Краска, разлитая по столу, вызовет у мамы ровно столько же восторга, сколько и клей, поэтому стоит застелить стол газетой. После того, как модель окрашена, попробуй сделать ее «повоевавшей». В боевых условиях машины часто бывают грязными, со следами потертостей, потеками масла и ободранной краской. Ободренные места имитируются серебряной краской, потеки масла — жидко разведенной черной, ну, а грязь, естественно коричневой (фото 5).

В этот раз мы попробовали некоторые весьма простые приемы, которые, тем не менее, здорово оживляют модель. Если не все у тебя получилось, то ни в коем случае не бросай. Работай над моделью еще и еще до тех пор, пока достигнутый тобой результат не начнет тебе нравиться. Если что-то отломалось, то это можно приклеить, если не получилась окраска, то модель можно перекрасить. Нет моделей безнадежно испорченных — при упорной работе любая из них станет украшением твоей коллекции.





ожно, видимо, говорить о качественном повышении уровня отечественных моделей. Взгляните на этот ЗиС-8, как на один из приятных примеров, подтверждающих это. Детали настолько хорошо подогнаны друг к другу, что модель можно полностью сложить без клея! Шпатлевка вообще не требуется при сборке. Есть только одно неприятное место — толстенный выход литника на внешней поверхности крыши кузова, но этот «пятяк» легко заглядить надфилями и шкурками.

Отличные по прозрачности стекла и сигнальные огни. Инструкция не только хорошо поясняет сборку, но и содержит интересную историческую справку о жизни и деятельности автобуса. Если вам все-таки лень собирать модель, можете не собирать — фирма «ЭТО» о вас позаботилась и выпускает все тот же ЗиС-8 в собранном виде, причем корпусные детали отлиты из металла. Специально для фанатов железа выпускается и сборная модель с металлическими частями.

Кроме городского автобуса ЗиС-8, «ЭТО» вы-

ЗиС-8

Модель: городской автобус ЗиС-8
Масштаб: 1:43
Производитель:
фирма «ЭТО», г.Запорожье
Характеристика: пластиковая,
литая, резиновые шины,
49 деталей

пускает еще штабной, санитарный и пожарный варианты. К сожалению, они слегка высосаны из пальца — нет никаких подтверждений, да и здравый смысл противится некоторым несуразностям таких странных переделок. А вот еще один вариант, милиционерский, очень даже неплох — вспомните Шарапова и Жеглова.

Как известно, и на солнце бывают пятна. Бывают они и на моделях городских автобусов. Диаметр шин меньше на 2 мм, искажена форма капота на виде сбоку и расположение на его стенках решеток охлаждения. Требуют изрядной минимизации некие продольные выштамповки, которые в оригинале являли собой не более, чем металлические полосы и, наконец, дверь водителя не плоская, а несколько более сложной формы.

Но несмотря на вышеперечисленные неточности, этот ЗиС-8 много лучше соответствующей модели фирмы ЛОМО, и в вашей коллекции может появиться модель того самого автобуса, на котором два Владимира — Высоцкий и Конкин, преследовали небезызвестного Фокса.

— Шарапов, держи меня!
— Как держать?
— Нежно!

Н. ПОЛИКАРПОВ



Як-3

Модель: истребитель Як-3
Масштаб: 1/72
Производитель:
М-Хобби (при участии ВЭС и «Альфа»)
Характеристика: пластиковая, литая,
34 детали, декаль



Модель одного из самых известных истребителей периода Великой Отечественной войны конструкции Яковлева выполнена на базе хорошо известной модели фирмы Heller, с соответствующей доработкой и исправлениями неточностей. Модель упакована в красочную коробку и комплектуется весьма понятной инструкцией и декалью от «Траверса».

После внешнего осмотра модель производит приятное впечатление. Чистая отливка с хорошо проработанной расшивкой. На небольших деталях, правда, присутствует излишний облой, но он легко устраним. После удаления облоя можно приступать к склеиванию модели. На правой половине фюзеляжа необходимо сразу удалить центрирующий штырек, единственный оставшийся, так как ответного отверстия на левой половине фюзеляжа Вы не найдете. После склеивания фюзеляжа легко убедиться в том, что щели между половинками несколько больше, чем у Heller'a, но это также легко устраним. В остальном все достаточно неплохо. Никаких перекосов и уступов у половинок фюзеляжа нет.

Несколько хуже обстоит дело с крыльями. Там и облой побольше и, видимо из-за недолива верхней половины крыла, плохо стыкуются зализы крыла по его задней кромке. Стабилизаторы требуют некоторой обработки по посадочным поверхностям, после чего стыкуются с фюзеляжем достаточно хорошо. Фонарь кабины са-

дится нормально, но его прозрачность оставляет желать лучшего.

Мелкие детали выполнены достаточно хорошо и в сильной подточке не нуждаются. В целом модель удобно собираема для моделестов любого возраста и запросов. Разумеется, любители дорабатывать модель могут сделать колоды шасси, воздухопроводы маслорадиаторов, снабдить модель антенной, навигационными огнями и т.д. Модель комплектуется декалью от «Траверса», которая в представлении не нуждается. После окраски и перевода декали (предлагаются два варианта: «Нормандия — Неман» и обычный советских ВВС) модель приобретает вполне законченный вид.

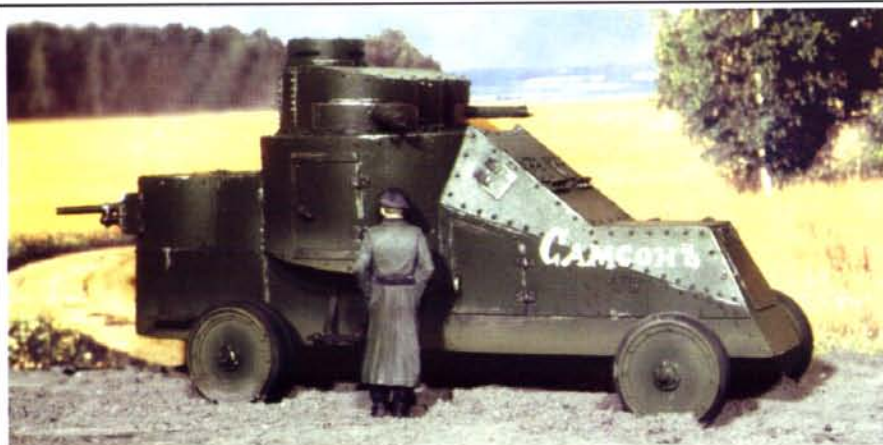
В заключение несколько слов о «геометрии» и «масштабности». В свое время журнал L+K по-

дробно описывал модель Як-3 от Smer'a, что, по сути, тоже самое. При этом в статье приводились чертежи, в которые модель совсем не «ложится». Я не знаю происхождения этих чертежей и свои сомнения относительно правильности того и другого решил очень просто — обмером размаха крыла и длины самолета. Ошибка в длине на модели исчисляется долями миллиметра. Размах на модели меньше на миллиметр, что тоже вполне допустимо. Обмер чертежей может вызвать только недоумение.

В конце хочу поздравить моделестов с удачной моделью известного самолета, без которого трудно себе представить коллекцию истребителей времен Второй Мировой войны.

И. ВИШНЕВСКИЙ





Мгебров-Уайт

Модель: Бронеавтомобиль Мгеброва
Масштаб: 1:35
Производитель: «Майор»
440018, Пенза, а/я 2451
Характеристика: смешанная, 23 детали
(9 эпоксидных, 14 — белый металл),
коробка

приклейки колес вам придется высверлить в них отверстия под центрирующие шипы, имеющиеся на мостах.

Хотя сборочная инструкция ясна, а положение мелких деталей можно найти по виду на коробке, никаких рекомендаций по сборке вы не обнаружите. История бронеавтомобиля и сведения о его окраске изложены на английском языке, и если вы имели несчастье изучать, скажем, французский, то, по мнению производителя, ваша модель должна стоять неокрашенной. Для интересующихся: бронеавтомобили красились в темно-серый или темно-зеленый/салатовый цвет (дословно с инструкции). На дверях обычно наносился значок в виде крылатого колеса. Я окрасил машину в темно-зеленый цвет и написал на борту название. Многие БА в те времена несли собственные имена, и я назвал машину Самсоном в честь библейского чудо-героя, а заодно и популярного в то время на Руси циркового артиста-силача. Мы поместили на фото фигурку от модели Т1 для обозначения размеров бронебика — аппарат не маленький.

На инструкции приводится фотография настоящего БА, и если вы выставите модель в тот же ракурс, то, при сравнении ее с фото, обнаружите, что главная башня отличается по конфигурации. Впрочем, я могу с этим жить — модель хорошего качества, легка в сборке, и, я думаю, что большинство из вас она тоже устроит.

С.СВИНКОВ



Может быть, мы живем в то время, когда в России возрождаются оба из существовавших в ней когда-то типов производства — промышленность и ремесла. И если «Звезда» являет собой яркий пример первого, то небольшие производители моделей, несомненно, относятся ко вторым. Пензенские модели для многих любителей брони стали таким же именем нарицательным как, скажем, хохломская роспись или тульские пряники. Новинка фирмы «Майор» представляет бронеавтомобиль, который был создан штабс-капитаном Мгебровым на шасси американского грузовика White. Его отличали сильный наклон бронелистов и высокая скорость (до 80 км/час по шоссе!). Надстройка неправильной формы с двумя пулеметами на крыше — главная башня. Она могла вращаться на все 360°, и, вдобавок к этому, каждый из пулеметов мог наводиться самостоятельно в пределах 90°. В задней башне располагалась 37-мм пушка.

На эпоксидных деталях имелись семь небольших дефектов в виде углублений размером со спичечную головку (пузырьки воздуха, оставшиеся в форме), заделать их легко. Детали из белого металла отличного качества. Бронекорпус снизу открыт, дно отсутствует. Я вышел из положения, приклеив днище, сделанное из куса листового полистирола размером 175x42 мм. Модель состоит из небольшого числа деталей, что вовсе не означает, что она бедно детализирована. Технология эпоксидного литья допускает изготовление форм с «поднутрениями», то есть, когда деталь больше сечения полости формы в плоскости ее разреза. Это означает, например, что бронекорпус выполнен в одну (!) деталь (при литье из пластика потребовалось бы никак не меньше шести). Модель собирается на удивление легко — весь бронебик я собрал за полтора часа, не считая покраски. Разумеется, полистирольный клей тут не работает — используйте Super Glue (продается в магазинах автозапчастей и мастерских металлоремонта), «Момент» или «Феникс». Для

Су-17М3

Масштаб: 1:72
Производитель:
ЮМТ, г. Васильков, Украина.
Характеристика: пластиковая, литая,
56 деталей, вакформованный фонарь
кабины, декаль.



модели, как известно, собирают люди разные (и по-разному). К примеру, если вы — эстет, воспитанный на Hasegawa, то для новинки из Василькова — истребителя-бомбардировщика Су-17М3 — вам потребуются лом и допата, чтобы, отрыв глубокую яму, похоронить там пластик и собственные надежды на расширение коллекции. Но если вы Настоящий Эстет, бессонница на ближайшее время обеспечена — у меня на постройку ушло более 40(!) часов, о чем, кстати, нисколько не жалею.

Эта модель — первая попытка литья кооператива ЮМТ, произведенная с помощью самодельной литейной машины и самодельной же формы. Все детские болезни проявились в полной мере (технология литья при низком давлении полистирола широко известна на Западе под названием Short-Run. В буржуйских моделях такого класса все нижеописанные прелести обычно присутствуют) — чудовищный облой, утяжки, неравнотолщинность; литниковая система окружает детали так, что их приходится буквально выпиливать, как из вакформованного листа. Почти половину мелких деталей можно считать безвременно погибшими — характерные конуса блоков НУР и

две ракеты Р-60 получились просто ужасно. Зато из оставшихся деталей при соединении в единое целое получается именно Су-17!

Модель испещрена большим количеством лючков и линий внутренней расшивки, выполненных достаточно аккуратно. Кстати, любителям чертежей будет небезинтересно узнать, что специалисты КБ им. Сухого весьма критически отзывались о разнообразных чертежах Су-17, в т.ч. и чешских, перепечатанных журналом «Аэрохобби». От статьи в «А-Х» #3-94 польза есть — интерьер кабины и цветные боковики, один из которых и был использован при окраске. В комплекте деталей предусмотрен вариант подвески для самолета-разведчика с гигантским (размером с И-16, только потоньше) контейнером ККР-1/2 и контейнером постановки помех СПС, оба получились неплохо.

В качестве альтернативы можно использовать наборы советского авиационного вооружения воронежской фирмы «ВЭС-модель»: контейнер СПП-22 и 2 варианта ракеты Х-25, причем «ВЭС-модель» не собирается закрывать эту тему.

С интерьером придется попотеть, но можно решить разом все проблемы с креслом К-36ДМ, т.к. его в числе прочего сделала московская фирма «НеОмега», — качество фантастическое...

Фонарь в попавшем ко мне комплекте оказался среднего качества, но его прозрачность удалось повысить полированием. Я не шучу, первый раз в жизни полировал вакуумный фонарь, который благодаря своей толщине благополучно вынес эту процедуру.

Декаль приемлемого качества, но всего двух цветов — красного и белого, цвета разнесены, соответственно и смешения нет. Не оказалось, впрочем, и лакового покрытия. Хорошо еще, что, заподозрив неладное, потренировался в переводе названия фирмы, которое, естественно, рассыпалось.

Итак, браться за эту модель лучше, имея за спиной некоторый (положительный, конечно) опыт общения с «вакуумом» и солидную «общемодельную» подготовку.

Цель оправдывает средства!

А.АНДРЕЕВ





Mercedes 190SL

Модель: Mercedes-Benz 190SL, 1955г.
Масштаб: 1/43
Производитель:
PROVENCE MOULAGE, Франция
Характеристика: смешанная, 31 деталь
(18 — полиэфирная смола, 8 — металл,
4 фототравленных, 1 вакуумная)



Многим известно, что «RENAULT» — лидер французского автомобилестроения, но немногие знают, что безусловным лидером в классе моделей Resin Kit является фирма «PROVENCE MOULAGE». Фирма работает в масштабе 1/43, существует далеко не первый год и известна высоким качеством литых. Собрать модель этой фирмы хотелось давно. К тому же, имея определенный опыт работы со смолой, правда отечественной, было вдвойне интересно познакомиться с французским изделием.

Mercedes-Benz 190SL иногда любовно называют «младшим братом» легендарной «трехсотки» 300SL 1954 года. Братик имеет менее мощный двигатель, да и появился он годом позже, а значит и младше!

Первое, что бросается в глаза, это литые, очень качественное и чистое. Облой есть лишь на лобовом стекле и литниках, но и то, и другое легко удаляется скальпелем или специальным модельным ножом. Увлечаться надфилем я бы не советовал, как не советовал бы и дополнительно прорезать щели и границы дверей, капота и т.д. Дело в том, что свойства полиэфирной смолы сильно отличаются от эпоксидной, и, если последнюю можно до

бесконечности пилить, стачивать, прорезать и процарапывать, а потом еще и шкурить до дыр (на шкурке, конечно), то «французенка» этого не терпит. Основных деталей две — кузов и днище вместе с салоном. Подготовив их к покраске, не стоит сразу красить. Советую положить все остальные детали. Советую потому, что сам чуть не попался, полагая, что все встанет на свои места. Не все. Когда я привинтил днище к кузову и попытался вставить оси для колес, то был поражен тому, что вставить их некуда! Представьте себе, что днище своей толщиной перекрыло прорези под оси, сделанные в кузове. Я взял ножовку и пропилил в днище очень приличные канавки под оси. Диаметр оси почти 2 мм, а толщина днища — 2,7 мм, так что работа тонкая, ошибка может стоить целостности днища. Решив эту проблему, я засверлил в кузове дырки под дворники и обезжирил кузов, вымыв теплой водой с хозяйственным мылом. Приступая к покраске, следует помнить, что рельеф на кузове очень слабый, и поэтому красить нужно по возможности тонкими слоями, иначе — можно залить все щели. И тогда уже трудно будет угадать, где начинаются и где кончаются границы дверей, капота и багажника. Хотя поверхность кузова очень чис-

тая, первый слой нужно наносить узким факелом, осторожно, полусухо. Если поднажать на педальку подачи краски и сделать широкий распыл, то краска поведет себя на полиэфирной смоле очень странно — начнет растекаться круглыми пятнами. Окрашенный в 3 слоя нитрокраской кузов желательно выдержать подольше. Хотя известно, что нитрокраска высыхает быстро, при сборке иногда невольно сжимаешь кузов очень крепко. И, если он не был выдержан как следует, есть возможность оставить свои отпечатки пальцев навсегда. Салон и тент я покрасил черной матовой краской Humbrol. При окончательной сборке особых проблем не возникает, если, конечно, все детали были подогнаны до покраски. Особой аккуратности требует вклеивание лобового стекла.

Единственный недостаток модели — облицовка радиатора. Дело в том, что деталь, имитирующая фирменную звезду и горизонтальную полосу, проходящую по всей длине радиатора, прилагается в виде «фототравленки», а вот облицовка радиаторной решетки со всех сторон показана на кузове, хотя и то, и другое должно быть хромированным. Какой же выход? Пришлось наклеить на это место травленую деталь, а затем покрасить ее и всю окантовку краской Silver. На красном кузове Silver не смотрится нормально, хотя разница с хромированным бампером заметна. Когда модель уже собрана, остается лишь наклеить эмблемы Mercedes-Benz и надпись 190SL на крышку багажника. После этого собранный kit лучше поставить на стол, отодвинуться на полметра и посмотреть внимательно. Нравится?

А. СТРАХОВ-БАРАНОВ

PzKpfw1 AusfB

Модель: PzKpfw1 AusfB
Масштаб: 1/35
Производитель: «Звезда»
Характеристика: пластиковая, литая,
162 детали, декаль



Маленький сельскохозяйственный трактор, отнюдь не нарушавший положений Версальского договора, стал началом Panzerwaiffe. Первый танк фашистской Германии выглядел весьма скромно, и в то время никто не предполагал, что закончится все большим «Тигром» и очень большим «Маусом», так и не спасшими третий Рейх.

Впрочем, сам Panzer I, несмотря на скромные возможности, успел «показать зубы». Началось все еще в Испании, куда танки попали в составе легиона «Кондор». Решено было делать модель в испанском камуфляже. Сборка не доставит проблем, если все делать аккуратно. Все катки ходовой части можно сделать вращающимися. При сборке я использовал цианакрилатный Super Glue, позволяющий производить точечную сварку. Все люки на корпусе и башне сделаны отдельно, что позволяет их открывать, но интерьер отсутствует. Модель собирается просто и приятно. Некоторой ложкой дегтя можно считать пулеметы, не имеющие характерных отверстий в кожухах и деталь, прикрывающую глушитель. Первые можно откуда-нибудь взять, а вот перфорированный до изумления лист пришлось изображать латунной сеткой. Деталь, предлагаемая в комплекте, совершенно не годится, так как отверстия в ней втрое больше по диаметру, соответствен-

но их в 3 раза меньше, да и облой на полиэтилене — вещь трудноустраняемая. Тем, кто будет делать танк в испанском варианте следует помнить, что на нем отсутствовал фонарь для ночного вождения (деталь B70, имеющая форму карикатурной немецкой каски, по которой кто-то проехал). Дополнительные щели для охлаждения на моторном отделении появились позже, в Африке, так же как и дополнительный броневой лист впереди (дет. A40). Модель окрашена красками Testors (см. статью на с.29), за-

пылена и тонирована «сухой кистью» (см. М-Хобби #2). Фигурка танкиста, миролюбиво курящего трубку, была окрашена в немецкие цвета по той причине, что я собираюсь ее применить в другом месте. На сборку ушло шесть часов, из них более половины на — окраску. А теперь пролистайте журнал дальше, посмотрите чертежи и статью и прикиньте, сколько вариантов PzI вы поставите на полку. Я уже считал, количество удручает.

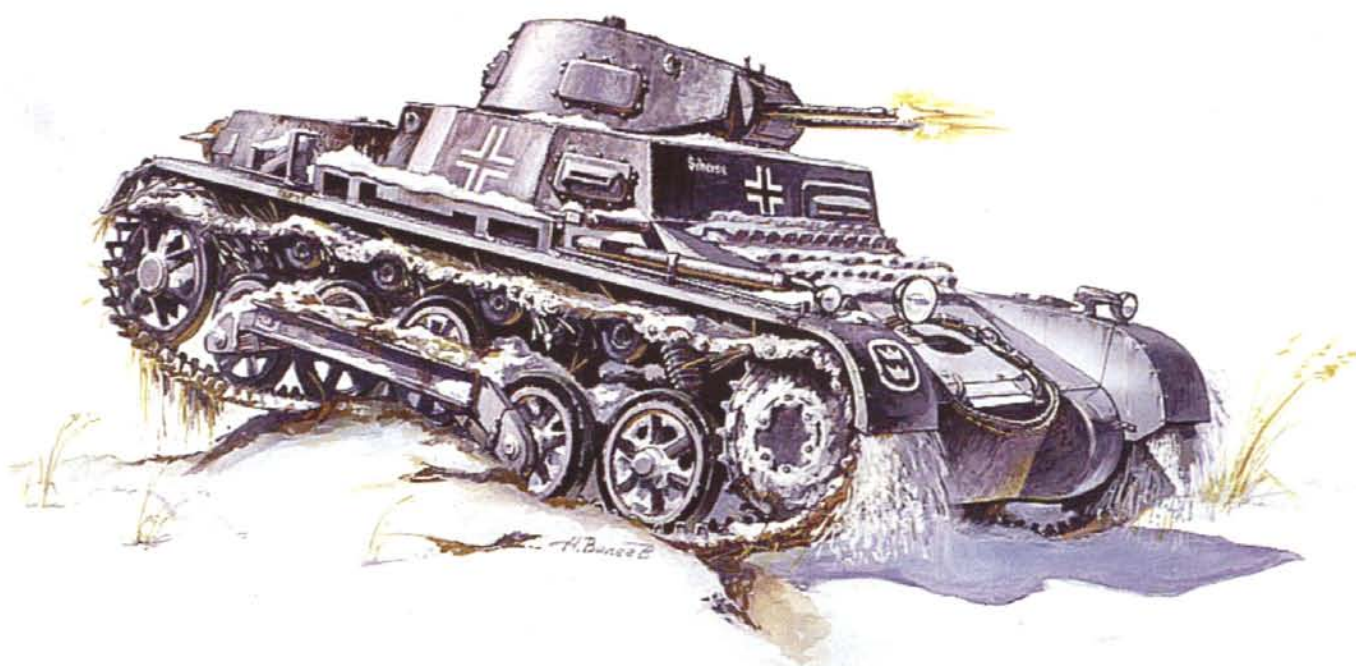
А. АКСЕВ



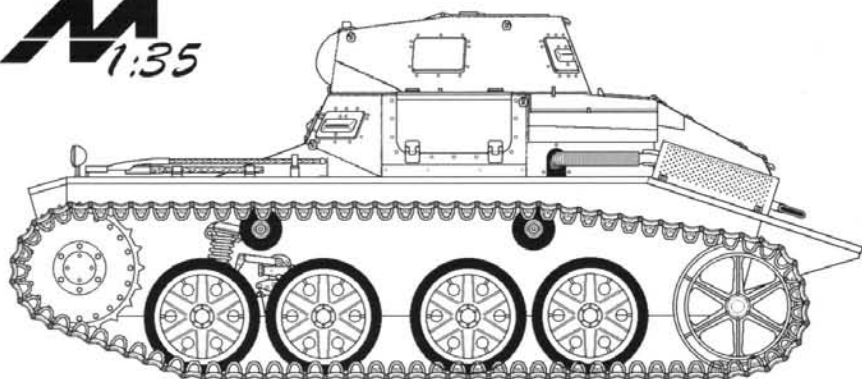
Текст и чертежи: А.КОЩАВЦЕВ

Рисунки: В.БАРКИН, А.ВАЛЕЕВ

Легкий танк PzKpfw I



М
1:35



Landwirtschaftlicher Schlepper (LaS)

История создания

Согласно Версальскому соглашению Германии не было разрешено иметь собственной боевой техники, поэтому все свои разработки в этой области немцы тщательно скрывали под всякими двусмысленными названиями. Это коснулось и первого серийного боевого танка для сухопутной армии. Единственной лазейкой для создания подобных изделий были малые бронированные невооруженные учебные машины весом до 5 тонн. Идея создания полноценного танка, отвечающего данным требованиям, но вооруженного пулеметом и/или пушкой, исходила от Гейнца Гудериана, который носился с ней по всем инстанциям. В необходимости производства таких машин он сумел убедить инспектора автомобильных войск рейхсвера Освальда Лутца (Oswald Lutz), начальником штаба которого в то время являлся сам Гудериан. Официально Heerswaffenamt (Управление/Служба вооружений Сухопутной Армии) выдал требование на создание учебного танка массой до 5 тонн в 1931 году и для его создания был объявлен конкурс между ведущими фирмами Daimler-Benz AG, Rheinmetall-Borsig, MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg) и Friedrich Krupp AG. Новый танк в документах обозначался как *Landwirtschaftlicher Schlepper* (LaS), то есть «сельскохозяйственный трактор».

После изучения решений, предложенных фирмами, была выбрана машина Круппа. Следует отметить, что победа концерна определялась отнюдь не наилучшими боевыми качествами будущей машины, а быстрым сроком возможного воплощения и малыми затратами при освоении серийного производства. Как показала практика, боевые возможности танка были практически

равны нулю, но тем не менее фирма, имевшая большой опыт работы совместно со шведской фирмой Landsverk при изучении английского шасси Carden-Lloyd Mk VI, смогла создать самый дешевый проект легкого танка. Отметим, что создание этого танка было бы невозможно без помощи СССР, купившего в 1929 году два шасси Mk VI и ознакомившего с его конструкцией немецких конструкторов.

Легкая боевая машина, имевшая индекс LKA, была спроектирована инженерами Хогельлохом (Hogelloch) и Вёльффертом (Woelfert) и после немногих доработок принята за эталон при изготовлении предсерийной партии машин. Производство опытных образцов машины 1 A LaS Krupp было поручено фирме Henschel, которая летом 1933 года выпустила на испытания в Кумерсдорфе первые 5 прототипов танка. Испытания показали малую надежность конструкции танка, особенно в части трансмиссии и ходовой части. В результате были проведены доработки в ходовой части, направленные на упрочнение ее конструкции. Так, три опорных катка вместе с ленивцем были скреплены общей балкой, а также было добавлено три поддерживающих катка в ходовой части. Корпус и башня машины проектировались на фирме Daimler-Benz, которая впервые применила для них сварно-клепаную конструкцию. Следующая предсерийная партия из 15 машин собиралась уже на пяти заводах: Krupp-Gruson, Daimler-Benz, Henschel, Rheinmetall-Borsig и MAN. Целью такого расширения «сферы изготовления» была подготовка персонала и оборудования этих заводов для будущего массового производства танков и обретения опыта в создании новых боевых машин.

Первые серийные шасси были построены в декабре 1933 года на заводах Krupp-Gruson, следующая партия была

выпущена в феврале 1934 года на фирме Henschel (первая машина покинула ворота фирмы 3 февраля). Первые три танка прошли официальную инспекцию 27 апреля 1934 года. Конец июля 1934 года ознаменовался тем, что фирма Henschel урвала «толстый» контракт на производство 150 танков, а также тем, что первые шасси 1 A LaS Krupp были переданы трем ротам *Kraftlehrkommando Zossen* (учебное моторизованное командование в Цоссене). В сентябре в Цоссен прибыли первые серийные танки, а месяц спустя *Kraftlehrkommando* было переименовано в 1 *PzAbt* (*PanzerAbteilung* — танковый отряд). Аналогичное подразделение в Ордруфе было переименовано в 2 *PzAbt*. Так создавались первые части *Panzerwaffe*. Летом 1935 г. машины обоих отрядов приняли участие в учениях близ Мюнстера.

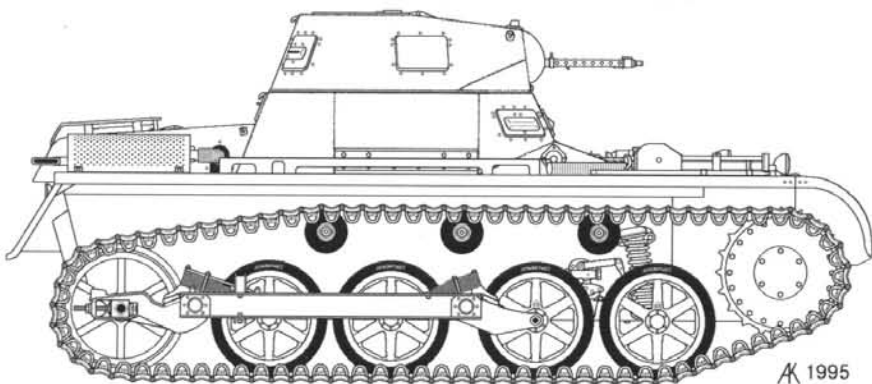
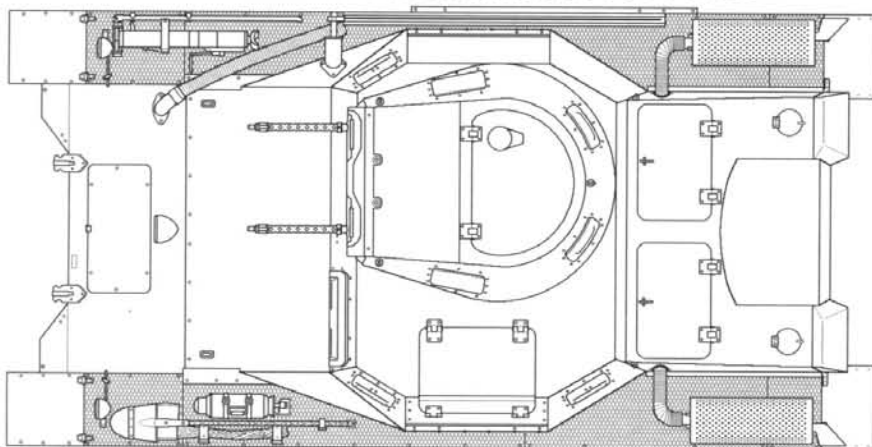
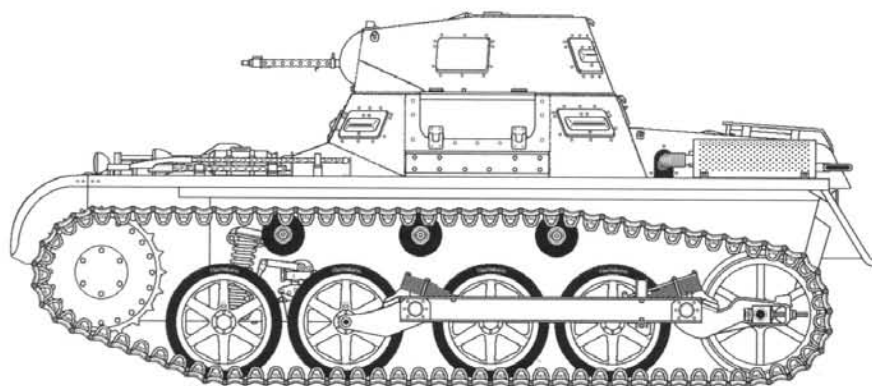
В октябре 1935 года танками 1 A LaS Krupp были оснащены первые 3 панцердивизии. В 1938 году «трактору» было присвоено официальное обозначение *PzKpfw* (MG) I *Ausführung A* (боевая машина (пулеметная) 1 модификация А). По единой системе нумерации специальных машин Вермахта (*Kraftfahrzeuge Nummernsystem der Wehrmacht*) танк *PzKpfw I* (*PanzerKampfswagen* — бронированная боевая машина) и его модификации имели обозначения от *Sd.Kfz.101* до *Sd.Kfz.120* (*Sonder-Kraftfahrzeug* — специальная машина).

Всего было выпущено 477 танков *PzKpfw 1A*, 349 на заводах Henschel и 128 на заводах MAN. Машины имели серийные номера 10001-10477.

В 1934 году одна машина была продана в Венгрию. В сентябре 1936 года 50 (а по некоторым данным всего 32) танка *Pz 1A* было отправлено в Испанию в составе легиона «Кондор». Нескольких танков (предположительно около 10 машин) *Panzer 1A* были проданы в Китай, где даже приняли участие в боевых действиях против Японии. По крайней мере один из них был захвачен японской армией в 1941 году и подвергнут полным испытаниям.

Устройство танка

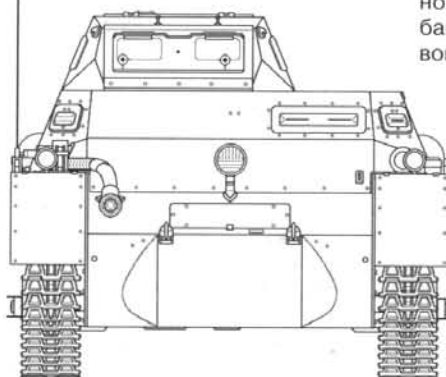
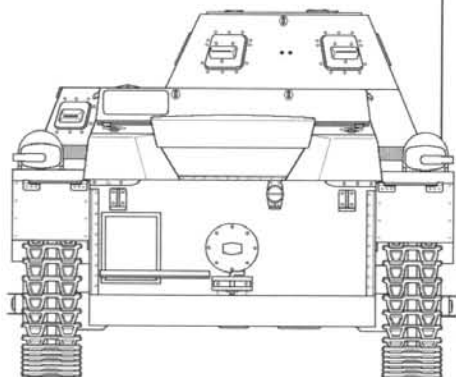
Поскольку машина создавалась прежде всего для обучения экипажей для будущих танковых войск, конструкция ее была предельно простой. Ходовая часть (одного борта) состояла из переднего ведущего колеса, четырех опорных катков и ленивца, соединенных единой внешней балкой. Эта балка крепилась к корпусу на болтах. Амортизация обеспечивалась двумя четверть-эллиптическими рессорами. Натяжение гусеницы обеспечивалось перемещением ленивца. В качестве силового



А 1995

PzKpfw 1 Ausf A

М
1:35



агрегата был применен четырехцилиндровый оппозитный бензиновый двигатель воздушного охлаждения Kurrp M305 с карбюратором Solex 40JEP мощностью 57 л.с при 2500 об/мин. Несколько машин были укомплектованы экспериментальным дизелем Kurrp M601, но его мощность 60 л.с. при 2200 об/мин для танка была признана недостаточной. Запас топлива составлял 144 литра и располагался в двух баках в задних углах отделения управления. Передача крутящего момента от двигателя к коробке передач осуществлялась с помощью двухдискового сухого сцепления. Коробка передач ZF Aphon FG35 имела одну заднюю и пять передних скоростей и располагалась в передней части машины. Водитель находился в левой передней части машины. Управление танком производилось с помощью сцепления, тормоза и двух рычагов. Каждый рычаг был оснащен двумя рукоятками: одна — для нормального управления и вторая со специальным плунжером — для приведения в действие стояночного тормоза. Приборная панель имела спартанский вид, что неудивительно. Присутствовали только самые необходимые приборы. На приборной доске имелись: датчик температуры масла, тахометр, градуированный от 0 до 3000 об/мин с опасной зоной выше 2500 об/мин и спидометр со шкалой от 0 до 50 км/ч. Максимальные скорости, которые были рекомендованы экипажу: на первой передаче не более 5 км/ч, на второй — 11 км/ч, на третьей — 20 км/ч, на четвертой — 32 км/ч и на пятой — 42 км/ч. При скорости 35 км/ч машина имела запас хода по шоссе до 145 км. Охлаждением отделения управления «ведаль» небольшой вентилятор. Выводной шланг этого вентилятора очень хорошо заметен на правой надгусеничной полке как Pz 1, так и всех машин на его базе созданных.

Второй член экипажа, командир/стрелок, располагался в башне. Поскольку этот, с позволения сказать, танк имел мизерные размеры, конструкторам пришлось пойти на некоторые ухищрения. Для обеспечения достаточного места для механика-водителя башня была несколько смещена к правому борту машины.

Вооружением танка стали два 7,92-мм пулемета Dreise MG13 с практической скорострельностью 680 выстр./мин, смонтированные во вращающейся башне. Боезапас состоял из 61 магазина по 25 патронов в каждом (всего 1525 патронов). Из них одна укладка с 8 магазинами складировалась в башне, а остальные 4 укладки (по 8, 20, 6 и 19 магазинов) — в корпусе. Пулеметы были расположены в

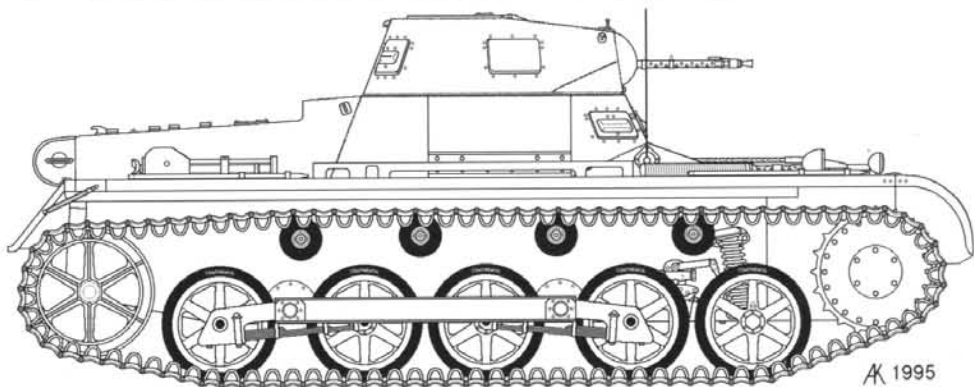
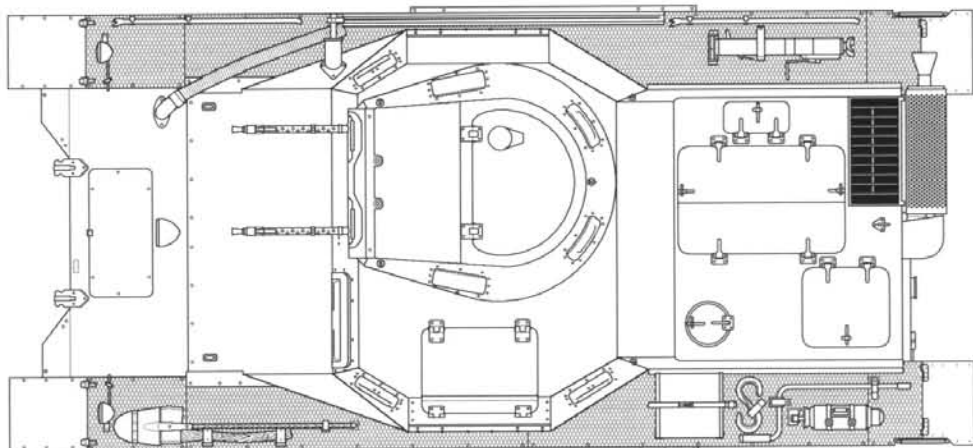
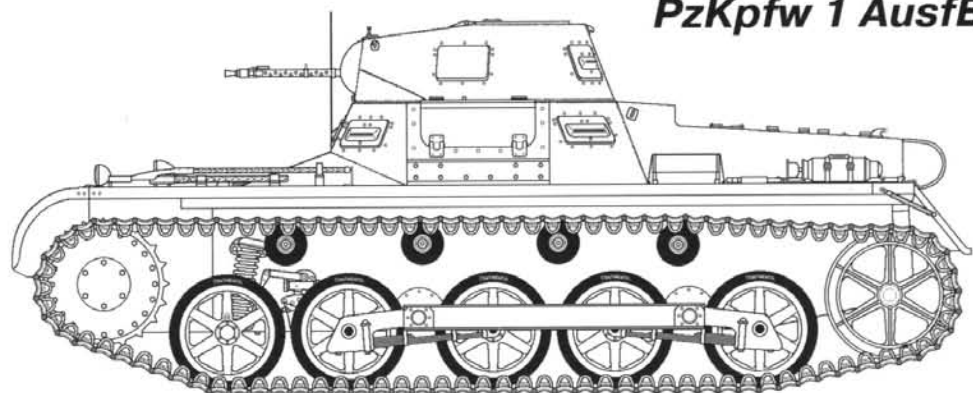
одной маске, но могли вести стрельбу независимо друг от друга. Спусковой крючок левого пулемета был расположен на штурвале подъема оружия слева от командира, а правого — на штурвале поворота башни (на Pz 1B), справа от него. При этом стрелок вел огонь «по македонски», то есть правой рукой из правого пулемета, а левой из левого. Угол подъема оружия +18°, склонения — 12°. Маска пулеметов могла фиксироваться в горизонтальном положении. Сиденье командира вращалось вместе с башней, чего нельзя сказать о полке боевого отделения. Общение членов экипажа между собой обеспечивала звуковая труба.

Как уже упоминалось, по боевым возможностям машина получилась очень неудачной. Круговое бронирование толщиной 13 мм спасало только от огня легкого стрелкового оружия. По испытаниям трофейного образца в Англии, башню и маску пулеметов очень часто заклинивало при стрельбе из последних (особенно при залповой стрельбе), а воздухозаборник как будто бы специально был создан для забрасывания его гранатами. Во время войны в Испании его закрыли дополнительным листом. К тому же машина показала отвратительную проходимость в условиях бездорожья.

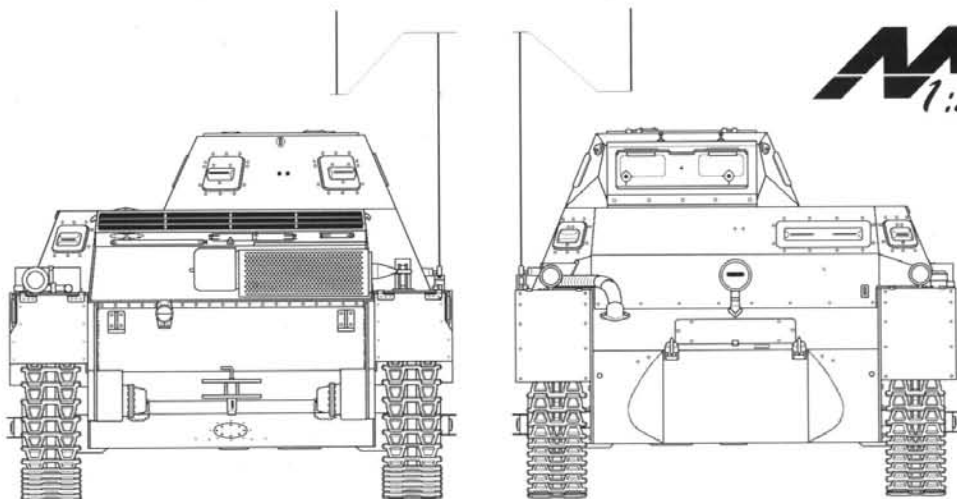
PzKpfw I Ausf B

Как только PzKpfw IA был передан в войска, обнаружилось, что он совершенно непригоден для боевых действий, кроме как на отличных магистралях — райхсбаннах, строительство которых широко развернулось по всей Германии (наверное, специально для Panzer I). Назрела революционная ситуация, которая и привела к рождению новой модели. В 1935 году началось производство улучшенной модификации PzKpfw IB, которая сначала называлась 1B LaS May. На новой машине был применен более мощный шестицилиндровый двига-

PzKpfw 1 Ausf B



А 1995



М
1:35

Производство танков *PzKpfw I*.

Годы производства	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Шасси	31	337	811	574	114	—
Корпуса	—	54	851	565	255	22
Башни	—	54	851	557	31	—

Разница в количестве произведенных шасси (1867) и корпусов (1693), объясняется тем, что некоторое количество танков были открытыми учебными или вспомогательными машинами. Количество башен (1493) меньше количества корпусов, поскольку определенная часть машин была безбашенными машинами управления. Несколько танков были переоборудованы под тягачи артиллерийских систем калибра 75 и 105 мм.

SdAnh 115 грузоподъемностью 8000 кг и SdAnh 116 грузоподъемностью 22000 кг (SdAnh от Sonder Anhänger — специальный прицеп). В качестве тягловой силы для этих прицепов применялись тяжелые колесные тягачи типа Hanomag SS100 или полугусеничные 18-тонники SdKfz 9 фирмы Famo, хотя Panzer I спокойно буксировался даже 8- и 5-тонниками.

Потомки *PzKpfw I*

15 сентября 1939 года Heers-waffenamt принял решение разработать легкую боевую машину, которая могла бы использоваться как разведывательная, а также для поддержки воздушно-десантных операций, для этого машина должна была иметь возможность транспортировки десантными самолетами, например Messerschmitt Me 321 «Gigant». Над этим проектом, названным *PzKpfw I nA VK 601* (Panzerkampfwagen neuer Art Volkettentrakt-farzeug 601 — бронированная боевая машина нового типа массой 6 тонн, прототип номер 01) совместно работали фирмы Krauss-Maffei и Daimler-Benz. На фирме Krauss-Maffei под руководством инженера-полковника В. Кникампа (W. Kniekamp) было разработано новое шасси, здесь же началось и серийное производство нового танка. Корпус и башня были спроектированы и выпускались фирмой Daimler-Benz. Машина была обозначена как Panzerkampfwagen I Ausführung C. Танк не имел ничего общего с *PzKpfw I B* — это была совершенно новая машина. Вооружение состояло из 20-мм пушки EW141 (Einheitswaffe), спаренной с 7,92-мм пулеметом MG34 в поворотной башне. Подвеска (одного борта) состояла из 5 основных катков, расположенных в шахматном порядке, переднего ведущего колеса и заднего ленивца. Бензиновый двигатель HL45P фирмы Maybach развивал мощность 150 л.с. Бронирование корпуса достигало 30 мм. В 1943 году была выпущена установочная партия из 46 машин, которые постигла разная судьба. Некоторая их часть поступила на вооружение

I PzDiv на Восточном фронте, где они и сгинули. Остальные танки использовались как учебные и их судьба неизвестна. Впоследствии был построен VK602 с более мощным двигателем Maybach HL61 (180 л.с.). Эта машина «дожила» до стадии прототипа, после чего необходимость в ней отпала.

Дальнейшей разработкой стал *PzKpfw I nA verst* (neue Ausführung, verstärkt — новая модель, дополнительно бронированная) или VK1801, который иногда обозначается как Ausführung F. «Затребованная» 12 декабря 1939 года, эта машина не вписывалась в базовую философию Panzerwaffe, поскольку предназначалась для поддержки пехоты. Заказ был на постройку 30 машин. Этот проект также осуществляли фирмы Krauss-Maffei и Daimler-Benz, которые использовали для него то же шасси и двигатель, что и на модели C. На VK1801 была применена коробка передач ZF SSG 47, в то время, как на втором прототипе VK1802 она была заменена на Maybach VG 15319. Вооружение состояло из двух пулеметов MG34, смонтированных в башне. Бронирование достигло 80 мм, что и определило вес этой «малютки» в 21 т (против 18 т по техническому заданию). Максимальная скорость в 24 км/ч была признана достаточной для выполнения задач, на которые был рассчитан этот танк, и была вполне сравнима со скоростями английских пехотных танков. Благодаря широкому гусеницам (540 мм) этот танк производит впечатление *Pz I*, возмнившего себя «Тигром». Опытная машина была создана в июне 1940 года. Первые серийные танки были выпущены лишь к концу 1942 года. Всего было произведено 30 штук, после чего заказ был аннулирован. В 1943 году 8 *Pz I F* были отправлены в части I PzDiv на Восточный фронт. По крайней мере один из них был захвачен Красной Армией и отправлен в НИИБТВ в Кубинку, где и находится до сих пор. Несколько машин использовались в боевых действиях на территории Югославии.

тель водяного охлаждения Maybach NL 38 TR с новой коробкой передач ZF Arhion FG31 (хотя на некоторых *Pz I B* выпуска 1935 года стояли еще старые КПП). Мощность двигателя выросла до 100 л.с. Поскольку новый мотор был заметно больше старого, пришлось удлинить корпус на 400 мм. Вследствие этого в ходовой части появилась еще одна пара опорных катков, а ленивец для облегчения поворота был немного приподнят над уровнем земли. Кроме того, изменились задняя стенка и крыша моторно-трансмиссионного отделения (МТО). Выхлопная труба была выведена через задний борт в отличие от двух выхлопных труб по бортам, как на *PzKpfw I A*. На первых сериях использовались пулеметы MG 13, которые впоследствии были заменены более современными MG 34 калибра 7,92 мм со скоростью 825 выстр./мин. С 1936 г. боезапас был увеличен до 90 магазинов. Также была установлена новая прямо-передняя радиостанция FuG5. Запас топлива был увеличен аж на 2 литра. Если учесть, что его расход по сравнению с *Pz I A* возрос со 100 л/100 км до 125 л/100 км, прогресс заметен невооруженным глазом. Во всем остальном обе модификации остались практически идентичными. Производство танков модификации В велось на заводах Henschel, Krupp-Gruson в Магдебурге, а с 1936 года и на заводах MAN в Нюрнберге и Wegmann в Касселе. Производство продолжалось до середины 1937 года, за это время выпущено 1016 танков *PzKpfw I B*, а фирма Wegmann выпустила еще 22 корпуса в 1938 году. Серийные номера этих машин лежали в пределах от 10478 до 15000 и от 15201 до 16500. Непрерывность серийных номеров была применена в целях дезинформации, кроме этого Panzer IВ не поставлялся на экспорт. Ремонт машин обеих модификаций проводился или на немецких, или на зарубежных (относительно Германии) заводах, например на заводе Ceskomorawska-Kolben-Danek, который был переименован в Bohemische-Mahrtsche Maschinenfabrik.

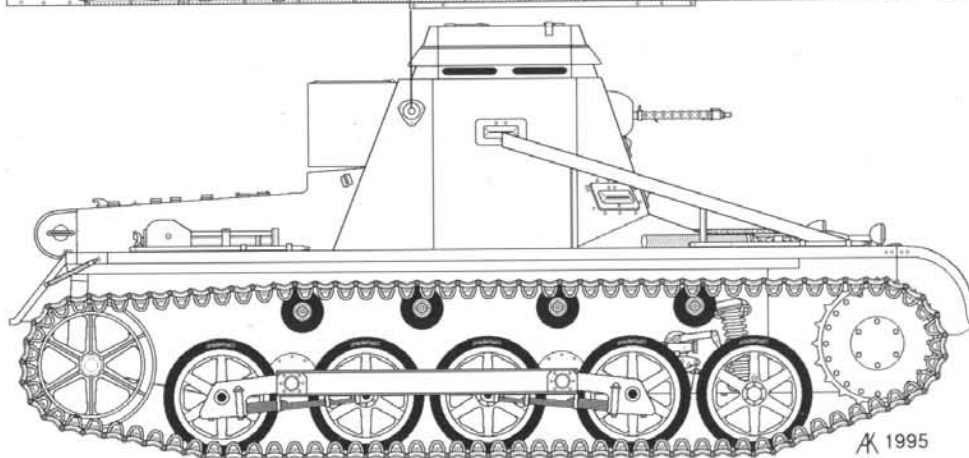
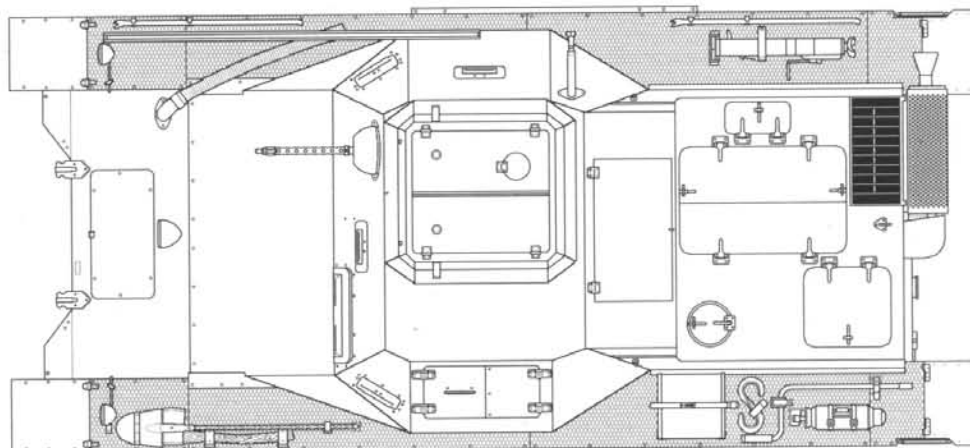
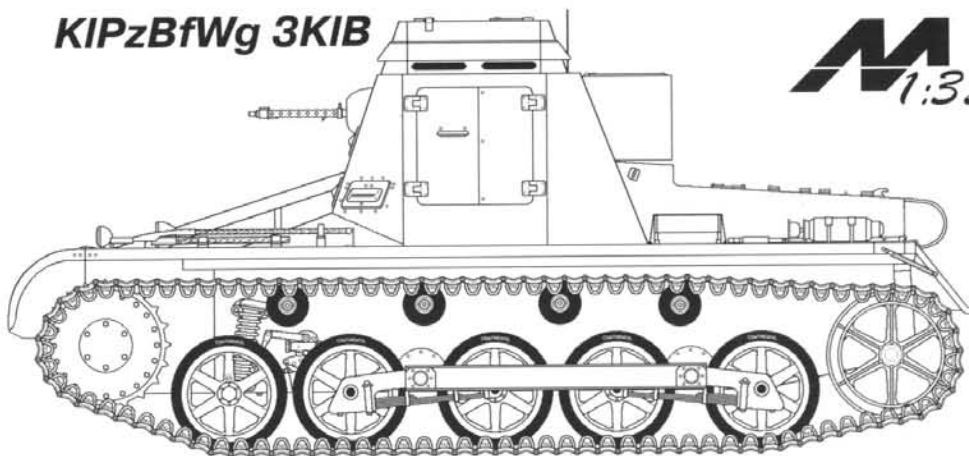
Вследствие малой надежности на дальние расстояния танки перевозились на автомобилях. Для этого в Германии были разработаны несколько моделей тяжелых грузовиков грузоподъемностью 8800-9500 кг. Самыми известными были Bussing-NAG 900 и 900A, Faup L900D567. Кроме того для транспортировки танков могли использоваться захваченные машины типа чешских Skoda 6VTP6-T и Skoda 6K, Tatra T81, французских Laffli S45TL, Bernard и Willem. Также на вооружении Вермахта состояли специальные прицепы большой грузоподъемности типа

Внимание!

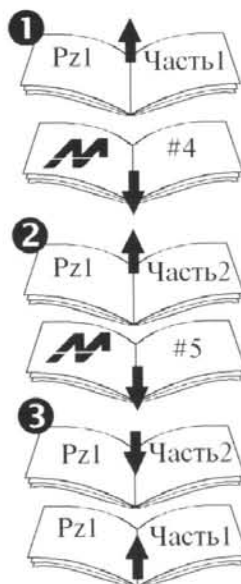
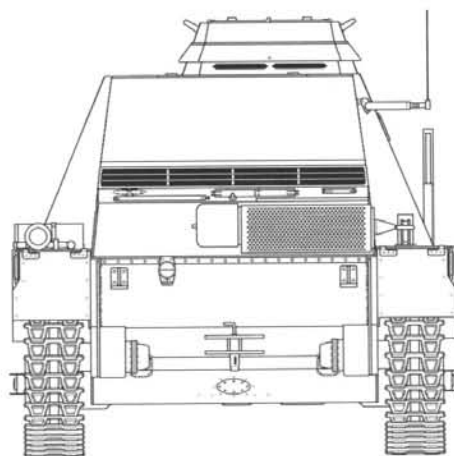
В нашем журнале монографии, посвященные той или иной машине, выполнены так, что могут быть изъяты из-под скрепок и выделены как отдельное издание. Если монография имеет продолжение в одном из последующих номеров, то Вам следует также вынуть страницы с продолжением из под скрепок и вставить их внутрь первой части. Материал построен таким образом, что в получившейся брошюре он будет расположен вполне логично. В следующем номере Вас ждет продолжение этой монографии, посвященное САУ и ЗСУ на базе Panzer 1 — поступайте с ним так, как написано выше. Мы просим вас воздержаться от покупки ксерокопий материалов М-Хобби. Несанкционированное копирование является нарушением наших авторских прав, а кроме того, заплатив деньги нам, Вы не только получаете материалы несравненно лучшего качества, но и оказываете поддержку своему любимому изданию. Это поддержка позволит нам сделать для вас лучший журнал — больше цвета, больше фото, больше чертежей, больше М-ХОББИ!

KIPzBfWg 3KIB

М
1:35



А 1995



ЕСТЬ! КОНТАКТ

Если Вы увлекаетесь коллекционированием масштабных моделей, то, возможно, Вы не одиноки в своем городе! Местные клубы и руководители инициативных групп любителей стендового моделизма всегда окажут Вам помощь. Если клуба в Вашем городе нет, но Вы хотите его создать, объединив своих коллег, то присылайте нам НА ОТДЕЛЬНОМ ЛИСТЕ БУМАГИ свои адресные данные (телефон желателен) для опубликования с пометкой «**Контакт**». Присылайте также и адреса уже существующих клубов. Общайтесь друг с другом!

Ваших писем и звонков ждут:

Клуб любителей автобронетанковой техники: 416303 Астраханская обл., Камызякский р-н, п. Чаган, ул. Ленина, д. 11 кв.1 Савельев Владимир Степанович, координатор.

Всем, кто болеет морем. Бюллетень по морской истории Вы можете выписать по адресу: 620195, Екатеринбург, а/я 85, Горенко Елена Сергеевна, редактор.

Второй Алтайского края: Петров Виталий Викторович, ул. Ленинградская, д. 41/2, кв. 53, тел. 25-5918.

Вологда: 160029, ул. Разина, д. 25, Обл. ЦНТТУ, клуб ИТСМ, тел. 4-85-07.

Иркутск: 664007, ул. Карла Либкнехта, д. 97, кв. 35. Кузнецов Родион.

Кемеровская обл.: 652382, Промышленный р-н, п. Пор-Искитим, ул. Молодежная, д. 3, кв. 2, Шамонин Андрей Борисович.

Красноярск: ККСМ «Колибри», пер. Вузовский, д. 8, тел. 34-7997. Время работы: суббота, воскресенье, с 10 до 17 часов.

Курган: 640016 КВАТУ «Б» Дьяков Дмитрий Александрович.

Невинномысск: Ставропольского края, ул. Белова, 4, Центр технического творчества, клуб «Стенд».

Новошахтинск: 346900, ул. Р. Зорге, д. 51, кв. 16. Селиверстов Владимир Геннадьевич.

Новошахтинск: 346903, ул. Седова, д. 15 «А», кв. 20. Федяшов С. В. раб. тел. 2-33-87.

Пермь: 614056, ул. Красноярская, д. 6, кв. 127. Перминов Максим.

Саранск: 430000, пр-д Жуковского, д. 8, кв. 8, Борискин Александр Львович

Тамбовская обл. Инжавино: 393320 ул. Лунина, д. 11 Агарков А. В. тел. (253) 2-20-74.

Туапсе: Клуб собирается по четвергам с 17.00 в ДК Моряков (зимой), или на площади у фонтанов (летом). Справки у председателя: 352803 Краснодарский край, Туапсе, а/я 310. Дразин Сергей Адамович

Улан-Удэ: клуб собирается зимой во Дворце детского творчества, летом — в городском саду. Справки: 670000, Улан-Удэ, а/я 10748

Ульяновск: УКСМ. 432071, а/я 2604. тел. (8422) 25-3675 до 18 час.

Уссурийск: 692500 ул. Ленина, д. 108, Станция юных техников. Любимый день с 9 до 12 и с 15 до 19 часов.

Челябинск: Долгошеев Сергей Васильевич, тел. (3512) 52-5244.

Череповец: 162614, ул. Горького, д. 89, кв. 48, Сметанину А. В.

ИТОГИ ВИКТОРИНЫ

Опубликовав во втором номере условия викторины, мы получили немало ответов от наших читателей. Просим извинить, мы забыли указать срок, до которого следовало присылать ответы. Посоветовавшись, мы решили установить в качестве последнего дня принятия ответов 31 декабря 1994 года, учитывая, что до многих наших читателей журнал доходит довольно поздно. Итак, наши вопросы и ваши ответы.

Первый вопрос касался даты первого полета бомбардировщика Ту-22, мы также просили назвать фамилию командира экипажа. Отвечает Игорь Семушкин (Комсомольск-на-Амуре): «21 июня 1958 года экипаж, возглавляемый Ю. Алашеевым поднял впервые в воздух самолет «105», но это был еще не Ту-22. В июле 1959 года самолет «105А» совершил первую рулежку, а 7 сентября того же года экипаж в составе командира Ю. Алашеева, штурмана И. Гавриленко, и оператора К. Щербакова ушел в первый испытательный полет. Именно «105А» был первым Ту-22 в том виде, в котором мы его привыкли видеть». Отличный ответ, и Игорь получает 12 очков.

На этот вопрос также правильно ответили Войтенков Владимир из Твери, Карзинин Владимир из Вичуги, Сафин Шамиль из Уфы, Ломакин Геннадий, из Кировского района Мурманской области (всем этим участникам мы начислили по 10 очков), а кроме того Корпачев Дмитрий из Нижнего Тагила (8 очков — фамилия командира названа, но дата первого полета указана для изделия «105», а не «105А»).

Второй вопрос касался асимметричного профиля килей самолета P51 Mustang: зачем это было сделано?

Ответ прост — поскольку к винту приложен крутящий момент, равный моменту сопротивления, то и к самолету приложен такой же по величине и противоположный по знаку момент, проще говоря, вращая винт в одну сторону, двигатель стремится «провернуть» самолет в обратную. С этим фактом вы встречаетесь и в быту — попробуйте-ка выпустить из рук электродрель, когда сверлите стену. Аэродинамический профиль килей «Мустаंगा» создавал «подъемную силу» направленную вбок, и, как следствие, момент, компенсирующий реактивный момент винта (по крену). Кроме того, эта поперечная сила компенсировала и разворачивающий момент (по курсу), возникающий из-за закрутки воздуха винтом.

Отвечает Александр Борискин из Саранска: «На P51D это было сделано, чтобы компенсировать разворачивающий момент. Наибольшую составляющую в него вносит закрутка воздуха винтом, также влияет и реактивный момент винта. Подобным образом В. Мессершмитт поступил на своем Bf109 (правая сторона килей плоская, левая — выпуклая)». Игорь Семушкин и Александр Борискин получают по 12 очков, Владимир Войтенков и Дмитрий Корпачев — по 10.

На третий вопрос (мы спрашивали, какая фирма, из какой страны выпускала модели P51 и МиГ-15 в масштабе 1/100, которые появились в продаже в СССР) правильно ответил только один человек, и этот один — Дмитрий Корпачев (12 очков). «В семидесятых годах МиГ-15 и P51D в M1/100 производила фирма Kurt Haufe из ГДР». В миллиметре от правильного ответа прошел Александр Борискин, который не смог назвать фирму, но назвал страну — он получает 8 очков.

На последний вопрос (мы просили назвать фирму, выпускавшую модели FROG в неизменной упаковке и не упомянутую в нашей статье) правильно ответит не смог никто. Речь шла о Minicraft — последняя, и самая неудачная попытка FROG торговать на американском рынке. До этого FROG торговал в Америке под знаменем Air Lines и JoHan, но упаковка была другая.

Итак, первое место занял **Дмитрий Корпачев** — 30 очков. На втором месте — **Игорь Семушкин** (24 очка), третье место поделили **Владимир Войтенков** и **Александр Борискин** (20 очков). **Шамиль Сафин, Владимир Карзинин и Геннадий Ломакин** награждаются поощрительными призами. Всем победителям в качестве приза будут предложены на выбор модели фирм Italeri, Academy и других фирм.

Lysander: какой выбрать?

При нынешнем долгожданном разнообразии модельного рынка, в котором Москва, например, уже успешно обогнала Мальту по ассортименту моделей, часто возникает вопрос: «Ну ладно, вот Bf109 от Hasegawa, вот от Matchbox, вот от Airfix. Какой купить?» Поскольку «Мессершмитт» мы договорились на страницах журнала не обсуждать, так как материалов о нем не публиковала еще разве что «Пионерская правда», мы отнесем этот вопрос к не самой известной машине фирмы Westland — «Lysander». Итак, в масштабе 1:72 их есть два: Matchbox выпускает Lysander Mk2, а Донецкая фабрика игрушек (ex-NOVO/ex-Frog) выпускает Mk1/Mk3A Long range. Для тех, кому лень читать дальше, сразу скажу, что NOVO никуда не годится, и стоит купить Matchbox. Для тех, кому не лень, объясню, почему.

Боковые проекции обоих Lysander довольно точны, но на Frog отсутствует обтекатель узла поворота руля направления (на правом борту), неточно показано расположение стрингеров, имеется лишний разъем капота двигателя (он был только на левом борту), неправильны сечения фюзеляжа (снизу он почему-то плоский), и толщина его меньше, чем нужно, примерно на 2 мм. Подвесной бак для Long range меньше и неправильной формы, подгуляла форма обтекателей шасси и «крылышек» для подвески бомб. Отсутствует пулемет Vickers K для Mk1. Детализовка слабая, да и то, что на фюзеляже отштамповано, сплошь неверно как по форме, так и по расположению. Прозрачные окна в хвостовой части фюзеляжа отсутствуют (как, впрочем, и на Matchbox). Модель на Matchbox вполне корректна, за исключением их знаменитой внутренней расшивки, которую придется зашпательвать. Провисы полотна выполнены на своих местах, только на участке крыла между элероном и фюзеляжем нервы даны слишком часто. Очень хорошо показан двигатель. Интерьер чуть поизящнее, чем у Frog, хотя тоже довольно грубый. С бомбами, правда, что-то неладно — маловато их будет на бомбодержателях. Посадочных фар в обтекателях шасси нет ни у той ни у другой модели. Короче говоря, основное здесь перечислено, а остальных блох (а они есть, есть и их достаточно) Вы доловите сами по нашим чертежам.

Есть, конечно, и такие поклонники знаменитого Frog, кто считает, что модель их любимой фирмы может отличаться от прототипа только в лучшую сторону. Что же, для них наш художник воспроизвел варианты окраски со ставшего уже раритетом «лепестка» NOVO.

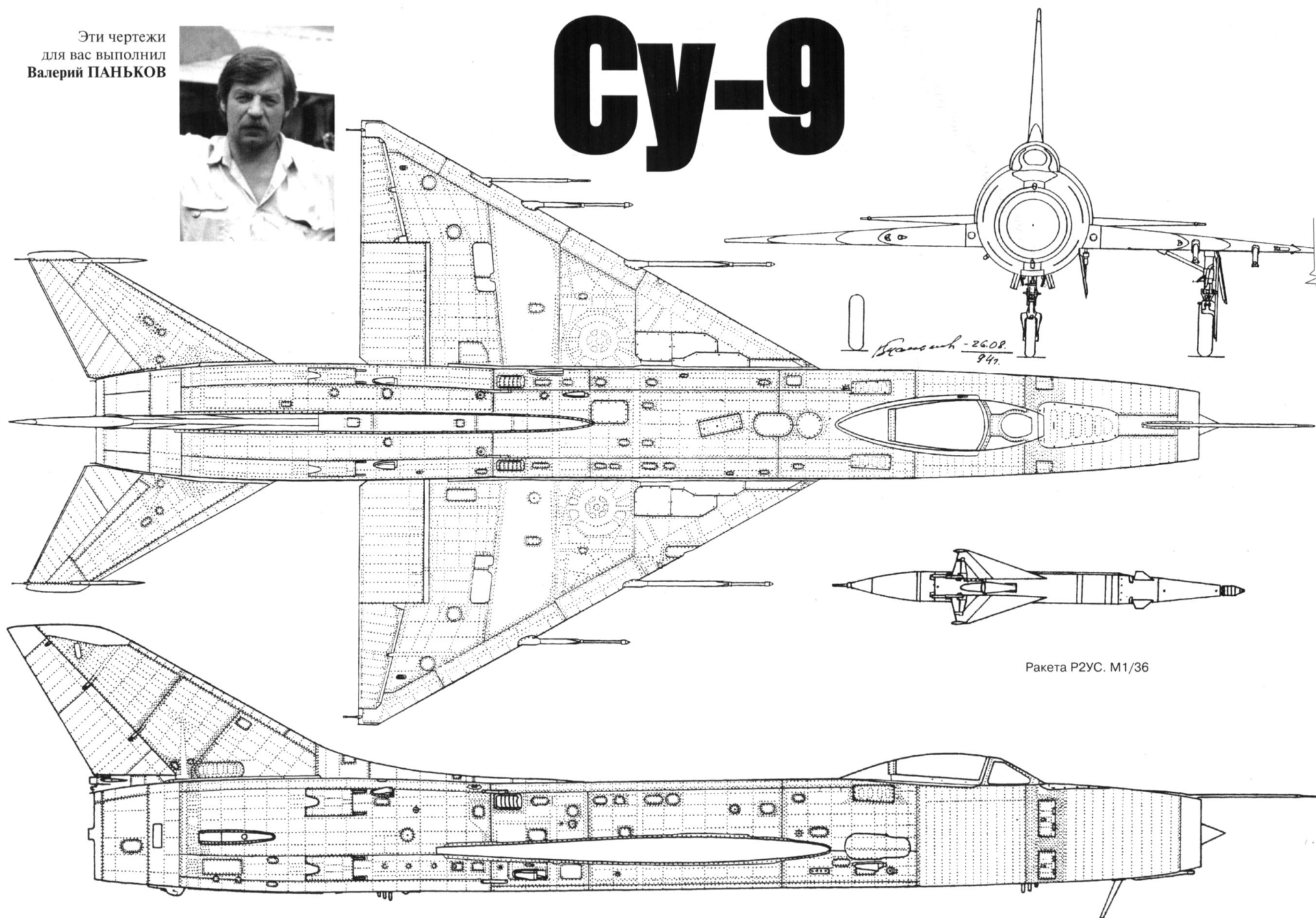
П. АЛЕКСЕЕВ

см. стр. 16

Эти чертежи
для вас выполнил
Валерий ПАНЬКОВ



Су-9

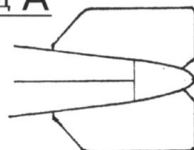


Ракета Р2УС. М1/36

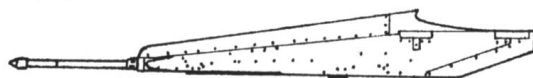
Высотный истребитель-перехватчик Су-9.
Заводской номер 0608, бортовой номер 68.
Самолет находится в музее ВВС в Монино.

M
1:72

Вид А



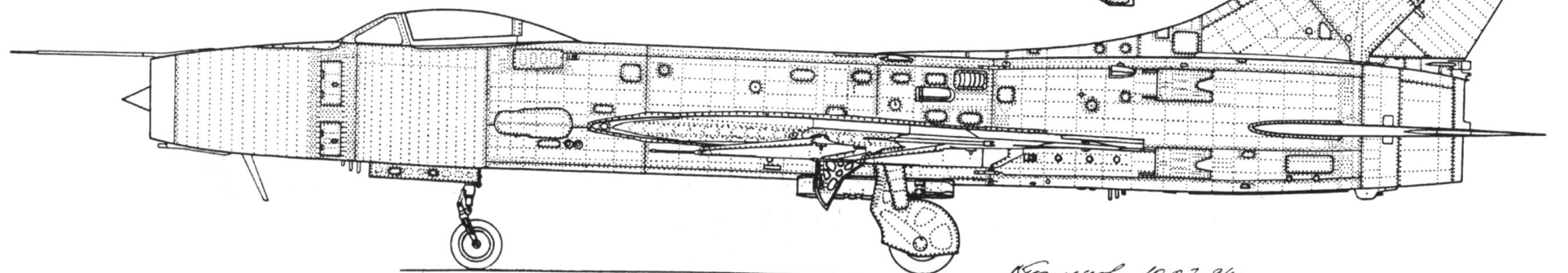
Пилоны
М 1/36



Левый внутренний

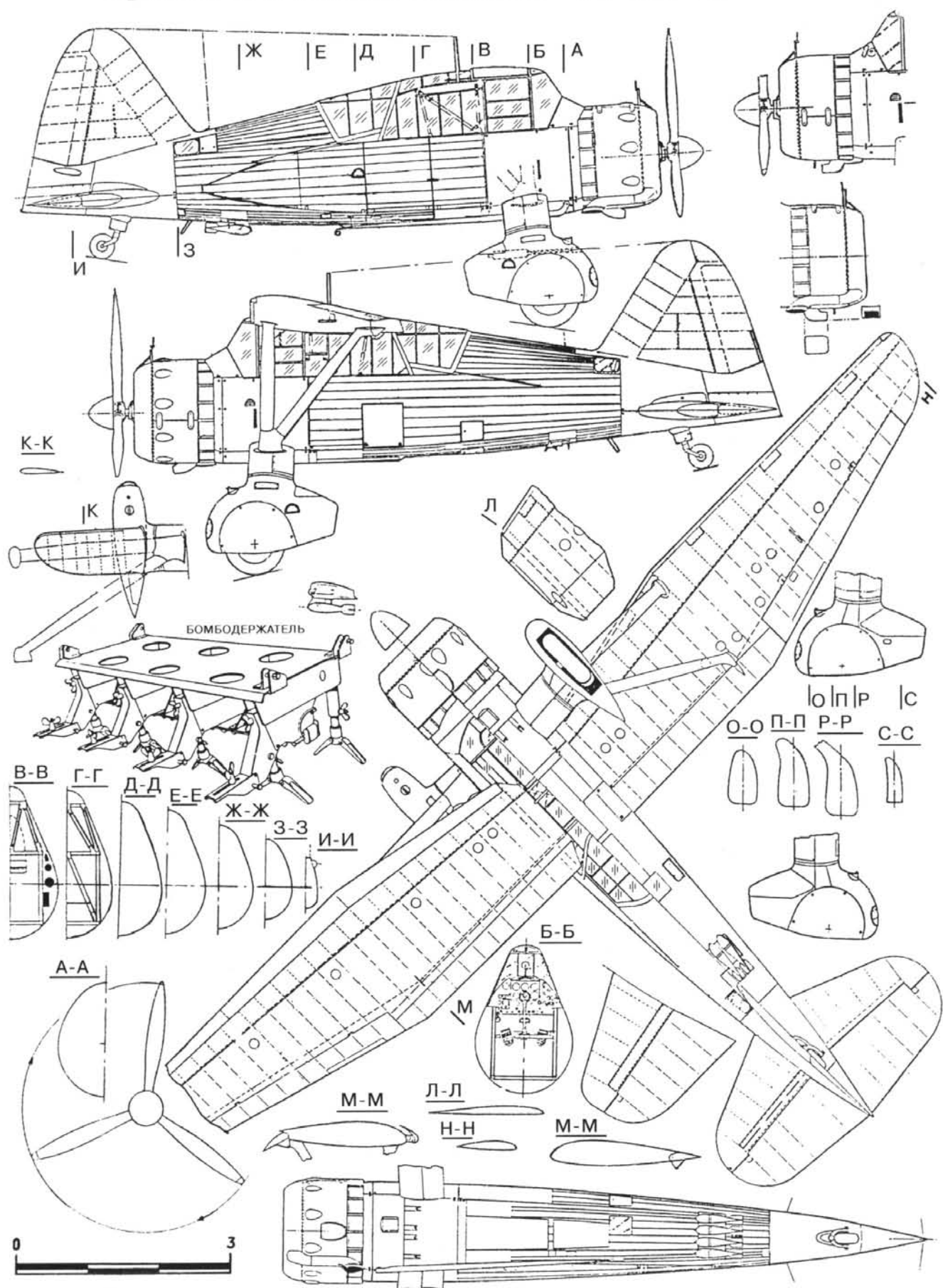


Левый наружный



В.А.С. - 10.07.94г.

Lysander: какой выбрать? (со стр. 13)





Этот материал адресуется и тем, кто еще только поглядывает на прилавки модельных секций, заполненные отечественными и импортными коробками с "человечками", и тем, кто уже испытал себя в изготовлении так называемых военных миниатюр, но не хочет, чтобы они оставались лишь "оловянными солдатиками". В любом случае, кропотливая работа по созданию крупного воинства требует достойного завершения. Таковым может стать размещение фигур в специально изготовленном предметном плане с узнаваемыми историческими или жанровыми деталями.

Я предлагаю несколько достаточно универсальных вариантов оформления предметного плана, которые могут быть использованы для размещения фигур из наборов довольно широкого исторического диапазона.

Общим для всех планов является широкое применение пенопласта. Огромное количество этого материала в виде упаковок от теле-, радио- и видеоаппаратуры валяется сейчас в любом дворе. Среди них можно подобрать подходящие по конфигурации заготовки для изготовления зданий, ДОТов, руин и т.д. Кроме того, подкупает легкость обработки пено-

пласта. Резка его при помощи раскаленной проволоки достаточно часто и подробно описывалась в различных журналах для модельстов и юных техников. Но, хотелось бы отметить, что при отрезании зернистого пенопласта обычным ножом можно получить эффектную поверхность стен, выщербленных снарядами. Приклеить пенопластовый элемент к основанию (у меня это обычно оргалит или толстый картон) можно ПВА или любым клеем типа «Момент». Окрашивать предметный план легче всего густой гуашью, приготовив два — три оттенка основного цвета каждого элемента. Следы ко-

поти, грязи и т.д. можно нанести жидкой гуашью или акварелью на влажную поверхность — при этом получаются довольно реалистичные пятна с расплывчатыми краями. Вообще, для достижения максимального правдоподобия моделируемой обстановки, рекомендую заранее подобрать и проработать опорный «иллюстративный материал»: фотографии, рисунки и описания очевидцев.

Итак, рассмотрим несколько примеров оформления предметного плана и технологических приемов исполнения.



Штурм душманского дувала



Диорама смонтирована на панели из оргалита. Ключевыми элементами композиции являются развалины восточного жилища — дувала. Остатки глинобитной стены — отломанный кусочек оргалита. Верхний его край «распушен» крупным напильником (рашпилем), обломки жердевого каркаса — из расщепленных спичек. Доски вырезаются из картона «маштабной» толщины и окрашиваются в естественный цвет.

Пепелище имитируется следующим образом. Бугорок обмазывается клеем ПВА и обсыпается опилками из того же пенопласта. Полученная куча окрашивается в пепельно — черные тона и «украшается» несколькими тлеющими головешками — черными щепками с ярко — оранжевыми точками.



Закопченный котел (если под рукой нет детали какой — нибудь игрушки подходящих размеров) можно выдавить пальцами из фольги, обмазать внутри для прочности ПВА, приклеить ручки и, после высыхания, покрасить гуашью.

Камни на диораме — настоящие, подбираются в районе ведения дорожных работ. Акварель помогает в имитации на них грязи и копоти.

Разрушенный ДОТ



Бетонный ДОТ с земляным бруствером — элемент пенопластовой упаковки от телевизора. Для придания формы брустверу жалом аппарата для выжигания с заготовки удаляется все лишнее. Броневые накладки и дверь вырезаны из картона и окрашены шаровой эмалью. Бронеколпак ДОТа изготовлен из контейнера от популярного ныне «Киндер-сюрприза» (дополнительный материальный стимул юному

моделисту). Щели в колпаке аккуратно прожигаются жалом аппарата для выжигания.

«Изюминкой» композиции является разлом в бетоне — следы недавнего штурма. Сам разлом вырезается или выжигается, а обломки металлической арматуры — воткнутые в пенопласт кусочки проволоки.

Городские руины



Страницы газет пестрят сейчас фотографиями результатов современной политики. Руины зданий, «миротворческие силы» на улицах чужих городов... Впрочем, похожие картины сопутствовали ходу практически всех войн второй половины XX столетия.

Как же имитировать городские руины на диораме? Изготовление стен из пенопласта затруднений не представляет. Детали, придающими диораме реалистичность, являются дверь, каменные архитектурные украшения на стенах, обли-

цовка бордюров и т.д. Все эти элементы вырезаются из картона и окрашены в естественные цвета гуашью.

В пенопластовой стене вырезается дверная ниша, в которую вклеивается уже готовая дверь, а поверх — «каменная облицовка» дверной коробки.

Вся композиция щедро засыпается «кирпично-известковыми обломками» из пенопластовой крошки, окрашенной в цвета строительного мусора.

Застава в «горячей точке»



Особенность этой диорамы — пенопластовый «снег» на оргалитовом основании. Имитируется он следующим образом. Тонкие пластинки пенопласта приклеиваются в нужных местах основания клеем «Момент». Под воздействием этого клея пенопласт немного расплавляется и «оседает». Кстати, ноги фигуры, приклеенной «Моментом» к этому пенопласту, «проваливаются» на глубину снежного покрова».

Ключевые детали композиции — ворота, костер и армейский тарный ящик. Каковы же особенности их изготовления?

Для изготовления ворот я сделал специальный шаблон из сапожных гвоздиков, вбитых в деревянную дощечку по контуру будущих створок. Элементы створок («зигзаг» и окантовка) выгибаются и спаиваются прямо на шаблоне. Столбы ворот — из использованных стержней от шариковой ручки или детских леденцов. Дорожный знак «кирпич» вырезается из жести, немного «сминается» для реальности и припаивается к одной из створок. Вся конструкция окрашивается белой и красной эмалью с пятнами ржавчины. На одну из створок «набрасывается» ржавая цепь с замком. Цепь изго-



товляется так: тонкая медная проволока отжигается для мягкости на огне и завязывается узелками. В крайние звенья цепи просовывается скоба замка (согнутая из тонкой проволоки). Корпус замка вырезается и склеивается из картона. Ржавчина хорошо имитируется, если подмешать в коричневую эмаль немного бронзовой порошковой краски.

Как «разжечь костер» на диораме, я уже описывал. Особенность этого костра — дымок из сильно распушенной целлюлозы (ваты), приклеенной прямо к сырой гуаши кострища.

Армейский ящик, все элементы которого вырезаны из картона и склеены ПВА, окрашен эмалью в защитный цвет и «утоплен в снег» при помощи «Момент».

Даже используя и комбинируя только описанные элементы, можно создать весьма эффектные композиции с военными миниатюрами. А если тщательно подобрать и изучить материалы, «включить» собственную фантазию, поэкспериментировать с технологией — можно добиться неожиданных даже для самого себя результатов.

Желаю успеха!



TIGERCAT!

**ВАКУУМНАЯ МОДЕЛЬ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ
ОТ ФИРМЫ «ГРАЙ-1»**

- Точная копия американского палубного истребителя в масштабе 1/72
- Внутренняя расшивка
- Комплектуется пластиковыми литыми деталями
- Литой фонарь кабины
- 3 варианта декали (включая Корейскую войну)
- Возможность установки эпоксидных двигателей от фирмы «НеОмега» и резиновых колес фирмы «Экипаж»
- Наилучший выбор для начинающих работать с вакуумом

Заказы по адресу: 129346, Москва, а/я 12, ВПК

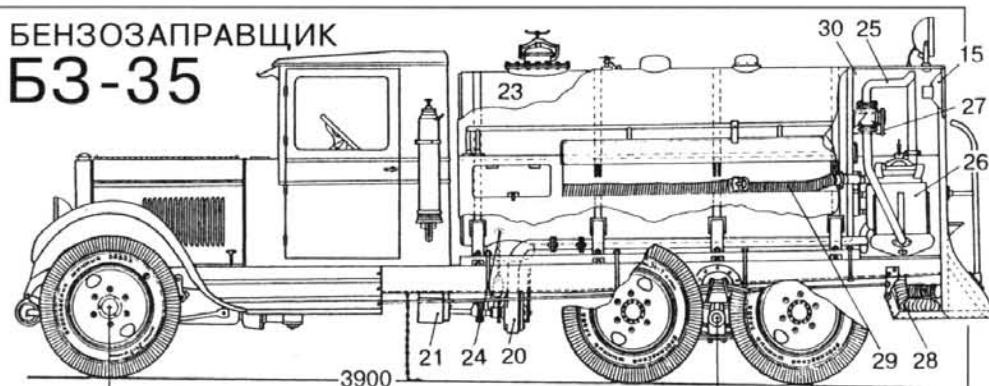
Текст и чертежи: Н.ПОЛИКАРПОВ

Рисунки: С.ЕРШОВ

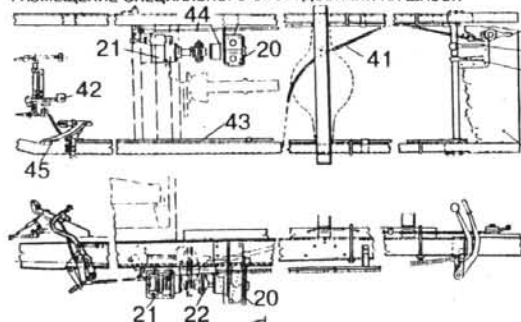
Аэродромная техника сороковых



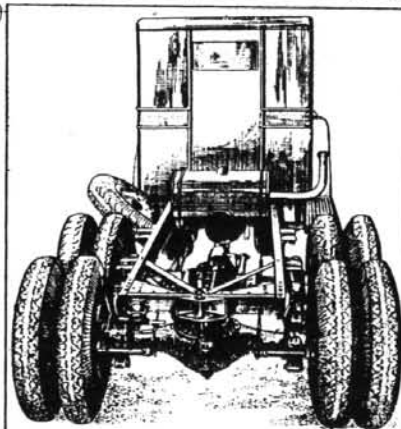
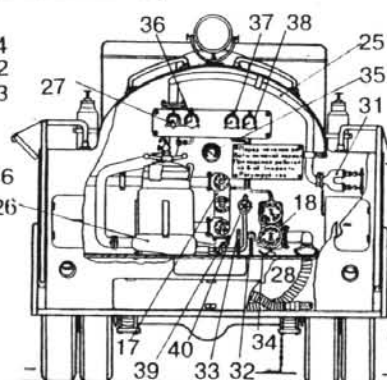
БЕНЗОЗАПРАВЩИК БЗ-35



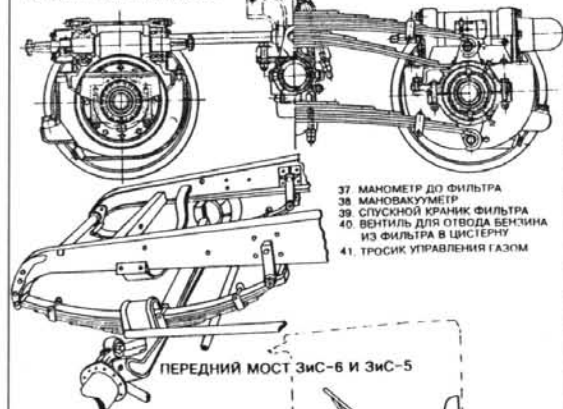
РАЗМЕЩЕНИЕ СПЕЦИАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ НА ШАССИ



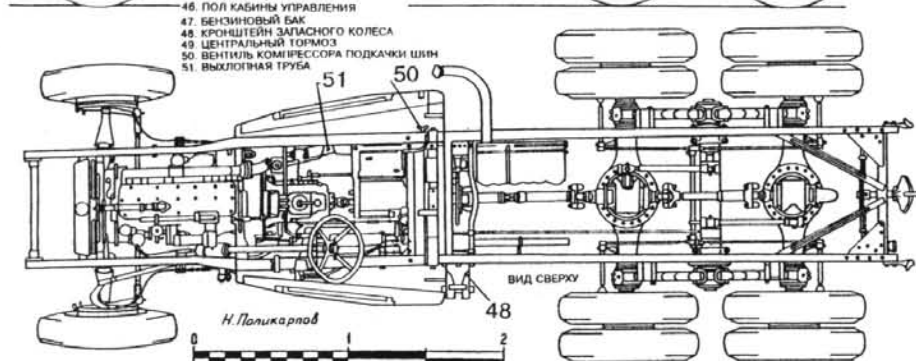
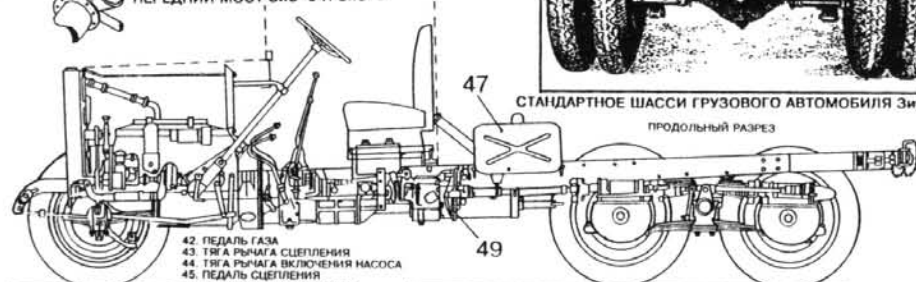
ЗАДНЯЯ ТЕЛЕЖКА ЗиС-6



СТАНДАРТНОЕ ШАССИ ГРУЗОВОГО АВТОМОБИЛЯ ЗиС-6
ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЕЗ



ПЕРЕДНИЙ МОСТ ЗиС-6 и ЗиС-5



Н. Поликарпов



Мой знакомый пятилетний Антон, увидев однажды на полке заправщик и стартер в 72 масштабе фирмы Hasegawa, и, с надеждой глядя на меня, сообщил, что именно этих двух машинок не хватает в его коллекции. Под коллекцией он, правда, понимает свою большую картонную коробку, в которой мирно покоятся останки многих игрушек. В том числе и машин. Однако, если и вас по прочтении статьи о ЗиС-5 в М-Хобби #3 посетила мысль о коллекции, или, скажем, о диорамах, этот материал будет вам полезен.

Действительно, на базе этой модели в самом популярном самолетном масштабе 1:72 можно наплотить целую стаю всевозможных спецмашин, присутствие которых на настоящем аэродроме просто обязательно, а на модельном — весьма желательно.

Кроме таких машин, в последующих номерах журнала, мы обратим ваше благосклонное внимание на некоторые детали аэродромного пейзажа, как то краны, домкраты, средства подогрева винтомоторных групп самолетов и т. д.

На снабжении ВВС Красной Армии в годы Отечественной войны и некоторое время после нее состояли бензозаправщики БЗ-39 (ЗиС-5), БЗ-43 (ЗиС-5В), БЗ-35 (ЗиС-6), БЗ-41 (ЗиС-6), БЗ-38 (ГАЗ ААА), БЗ-38У, БЗ-42 (ГАЗ АА), БЗ-44 («Студебеккер»), бензоперекачечная станция БПС-42 (ГАЗ АА), водомаслозаправщики ВМЗ-34 (ЗиС-5 и ЗиС-6), ВМЗ-38 (ГАЗ-ААА), ВМЗ-43 (ЗиС-5), ВМЗ-40 (ЗиС-5), маслозаправщик МЗ-38 (ГАЗ-АА), ряд прицепов, а также бензовозы на шасси ЗиС и ЯГ.

Специально для любителей танков: многие заправщики повышенной проходимости, например БЗ-35, применялись и в других родах войск для заправки наземной техники. Бензовозы предназначались для транспортировки топлива с баз снабжения на аэродромы и не могли непосредственно заправлять самолеты.

Бензозаправщики и бензоприцеп БП-35 имели механические насосы СКБ с приводом от двигателя шасси (БП-35 — ручной насос «Иматра») и могли не только транспортировать горючее, но и заправлять аэропланы фильтрованным топливом (как из своей емкости, так и из прицепов или бочек), перекачивать бензин в свою цистерну, или, как перекачивающая станция из одной емкости в другую, минуя свою цистерну. Могли они также и приготавливать горючие смеси путем циркуляции бензина. Все бензозаправщики комплектовались приемным шлангом диаметром 65 мм и длиной 10 м (у БЗ-35 — 6,5 м), одним или двумя раздаточными шлангами диаметром 38 мм и длиной 7,5 м и одним 8-метровым шлангом для перекачки топлива диаметром 50 мм. На раздаточных шлангах установлены заправочные пистолеты. Все шланги из бензостойкой резины — тиокола и армированы стальной спиралью (по этой

причине они не могут «спадаться», как пустые пожарные рукава и имеют гофрированную поверхность). Спецмашины снабжались огнетушителями «Богатырь» №3, закрепляемыми на стенках кабины водителя. Внутри нее были предусмотрены кронштейны для крепления винтовки. Надо сказать, независимо от марки шасси и типа заправщика все они комплектовались стандартными узлами и агрегатами и отличались друг от друга, в основном, способом отбора мощности на насос и емкостью цистерны. Фильтры для бензина, заправочные горловины, поплавковые и речные указатели уровня топлива в цистерне, всевозможные клапаны были, что называется, установочными изделиями.

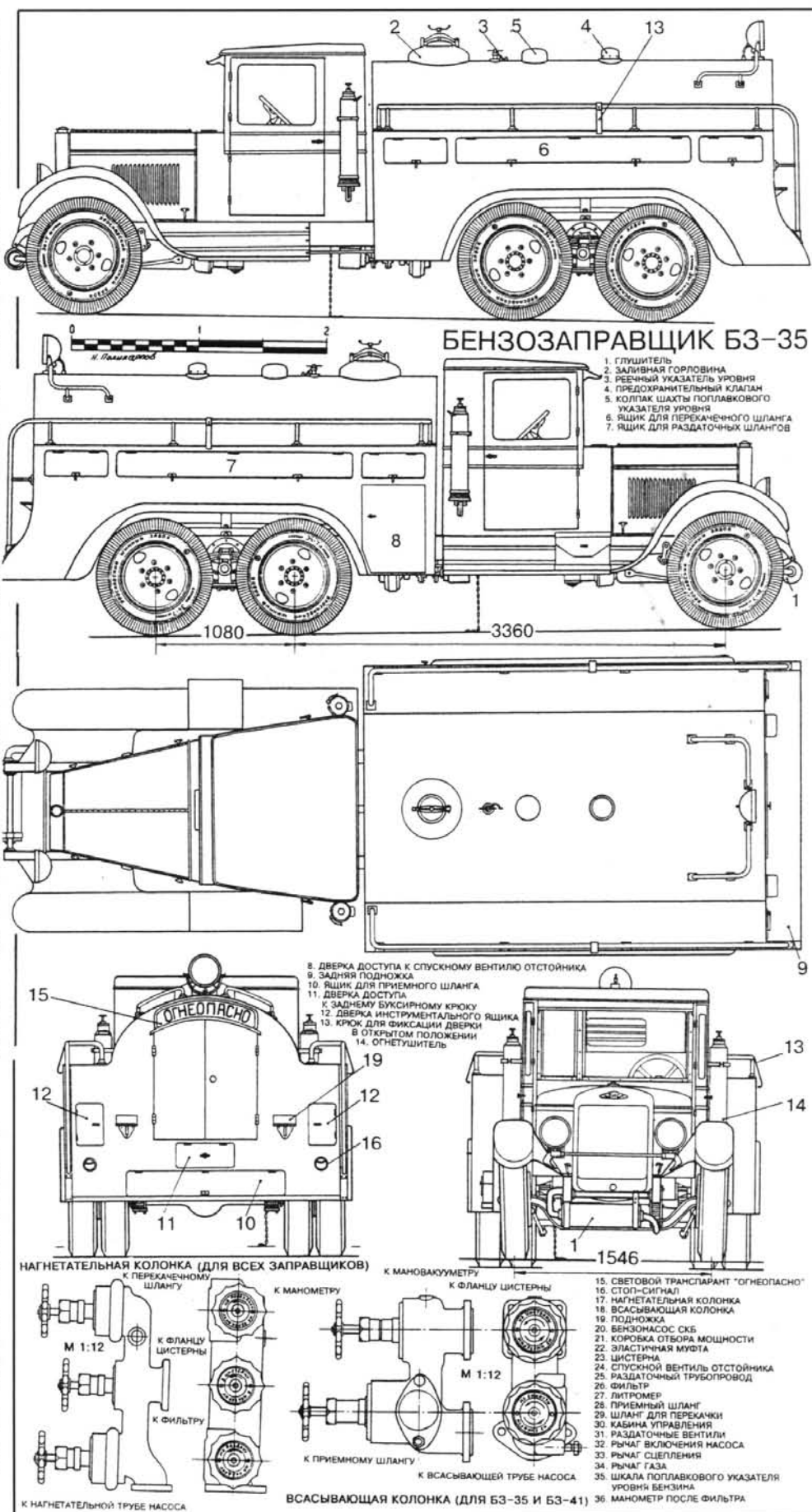
На чертежах БЗ-35 и БЗ-39 есть эти стандартные узлы, на них я и буду ссылаться в следующих номерах. Кстати, монография в следующих номерах будет продолжаться, и Вы сможете вставить новые страницы в эту обложку — см. рис. на стр. 12. Облицовка горловины не устанавливалась на заправщиках военного выпуска, да и с довоенных машин часто снималась во фронтовых условиях. Вообще, многообразие бензозаправщиков кажущееся. Во время войны потребность в них была велика и необходимо было делать конструкцию все более простой, дешевой и технологичной. Попутно увеличивали емкость цистерн. После таких модернизаций из довоенного БЗ-35 получился БЗ-41. БЗ-39 упростили дважды. Сначала он стал БЗ-39М, внешний вид при этом почти не изменился, изменили способ отбора мощности на насос и схему трубопроводов, а вот во второй раз БЗ-39 стало не узнать. Теперь он назывался БЗ-43, емкость цистерны возросла с 2500 до 3200 литров. Аналогично сложилась судьба БЗ-38, который став БЗ-38У (упрощенный) растерял облицовку цистерны и «пополнел» до 2050 литров, против 1500 у БЗ-38 выпуска 1939 года.

Цифра в обозначении заправщика означает год принятия его на вооружение. Это следует учитывать, соединяя их с самолетами в одной диораме, чтобы избежать хронологических противоречий.

БЗ-35

Бензозаправщик на трехосном шасси ЗиС-6 с эллиптической цистерной емкостью 3200 л. Машина довоенной разработки, тщательно закапотирована. В облицовке цистерны размещены ящики для шлангов, которые постоянно укреплены на соответствующих штучерах и готовы к работе сразу после открытия дверки ящика. Поскольку раздаточные шланги уложены в правом бортовом ящике, БЗ-35 при заправке всегда стоит правым бортом к самолету. При переездах от аэроплана к аэроплану шланги раскладываются на боковой площадке.

В ночное время работа с заправочным оборудованием проводилась при освещении задней поворотной фарой на кабине управле-



ния, лампами внутри кабины управления и световым транспарантом «ОГНЕОПАСНО» (буквы прорезаны насквозь в листе металла, снаружи он покрыт стеклом, изнутри подсвечен лампой). Световая надпись была только у БЗ-35, у других заправщиков «ОГНЕОПАСНО» писалось белой краской, а на камуфлированных машинах закрашивалось.

Щиток приборов в кабине управления

крепился на шпильках, из-за чего выступал вперед, а вот шкала поплавкового указателя уровня установлена непосредственно на заднем днище цистерны. При постройке модели обратите внимание на то, что все дверки кузова закрывались «заподлицо» и должны быть размечены расшивкой. Исключение — дверки инструментальных ящиков, приемного шланга и доступа к заднему буксирному крюку (поз. 10, 11, 12 чертежа). Их следует

имитировать наклейкой пластин тонкого полистирола. Во фронтовых условиях поз. 10 и 11 часто отсутствовали. Не забудьте водосточный желобок над дверями кабины управления.

Заправщик снабжался двумя огнетушителями «Богатырь» №3. Машина постоянно заземлялась цепочкой, приваренной к раме, и дополнительно, на время заправки — тросиком с металлическим клином. Все оборудование от раздаточных pistols до шасси соединено в единую электрическую цепь. Глушитель размещен перпендикулярно оси машины в передней части рамы. Выхлоп — влево.

В инструкции по эксплуатации предписано бережное обращение с облицовкой, т.е. запрещалось, во избежание порчи краски, стирать с автомобилей пыль и грязь сухой тряпкой и протирать поверхности бензином или маслом. Мыть технику следовало слабой струей холодной или теплой воды из шланга. Запрещалась для предотвращения разбалтывания петель езда с незапертыми, а тем более с открытыми лючками и дверками. Несколько слов о шасси ЗиС-6. Привычно считается, что ЗиС-6 имел радиатор более толстый, чем ЗиС-5. Это не так. Действительно, емкость системы охлаждения у него 32 л, против 23 л у ЗиС-5, но достигалось это не увеличением числа рядов трубок, а увеличением количества трубок в каждом ряду, за счет уменьшения интервалов между ними. Соответственно и площадь охлаждения возросла при неизменной толщине радиатора. Правда, на ЗиС-6 ставились и «специальные радиаторы», они были вдвое толще и имели большую емкость, но ставили их только на спецшасси с большим отбором мощности от двигателя на стоянке. В основном, это были прожекторные станции, генераторы и т. д. Радиатор этого типа узнается не только по толщине, но и по отсутствию эмблемы ЗиС. На заправщиках они не применялись. Обратите внимание, что на виде сверху радиатор не продолжает линию схождения капота, что часто можно встретить на чертежах. Облицовка радиатора почти параллельна лонжеронам рамы, небольшой «завал» объясняется технологией штамповки.

Кабина ЗиС-6 отличалась укороченной левой подножкой, так как там на раме располагался кронштейн запасного колеса. На БЗ-35 и БЗ-41 разместить колесо мешала облицовка цистерны, но подножка осталась укороченной. Из-за установки цистерны пришлось снять 105-литровый бензобак ЗиС-6 и установить вместо него 60-литровый бак от ЗиС-5 под сиденье водителя. Еще одно изменение коснулось выхлопной трубы (см. выше). Все ЗиС-6 комплектовались компрессором для накачки шин с приводом от двигателя. Его штуцер размещался под правой подножкой.



БЗ-35 заправляет Ил-4. 1943 г. На лобовом стекле заправщика номер. Фото РГАКФД



БЗ-35 заправляет Пе-2. Западный фронт. 1942 г. Заправщик камуфлирован в три цвета. Фото РГАКФД

БЗ-39

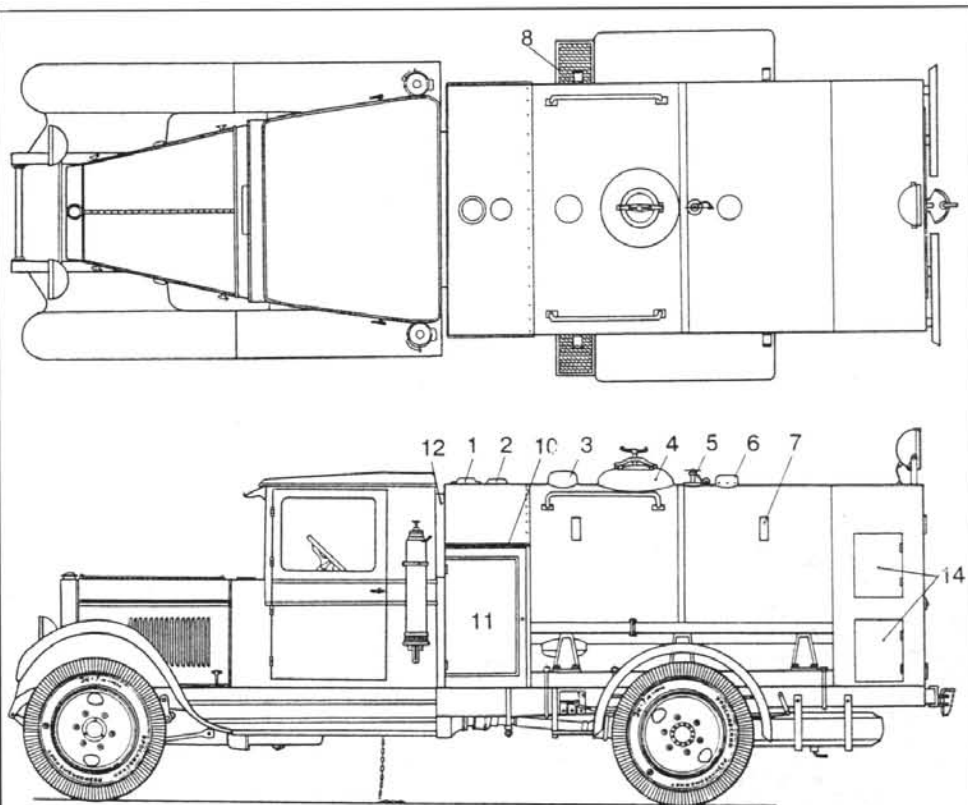
Бензозаправщик довоенной разработки с цистерной емкостью 2500 л на шасси ЗиС-5. Имелось несколько модификаций. Наиболее существенная модернизация — БЗ-39М, отличалась от базовой способом отбора мощности и схемой трубопроводов. У БЗ-39 отбор осуществлялся от раздаточной коробки, а у БЗ-39М — от коробки скоростей автомобиля. Остальные варианты имели незначительные отличия в облицовке цистерны, установке поручней. Подножка (поз. 8) могла быть длинной с переходом в подножку шофера. Был БЗ-39 с наклонной стенкой кабины для шлангов.

Управление заправкой у этих машин осуществлялось из кабины водителя, которая сообщается с кабиной управления заправкой откидным окном в задней стенке кабины ЗиС-5. Приборы контроля заправки аналогичны БЗ-35. Поплавковый указатель уровня бензина в цистерне размещен на передней стенке цистерны. Для хранения шлангов БЗ-39 имеет заднюю кабину, разделенную на четыре отделения.

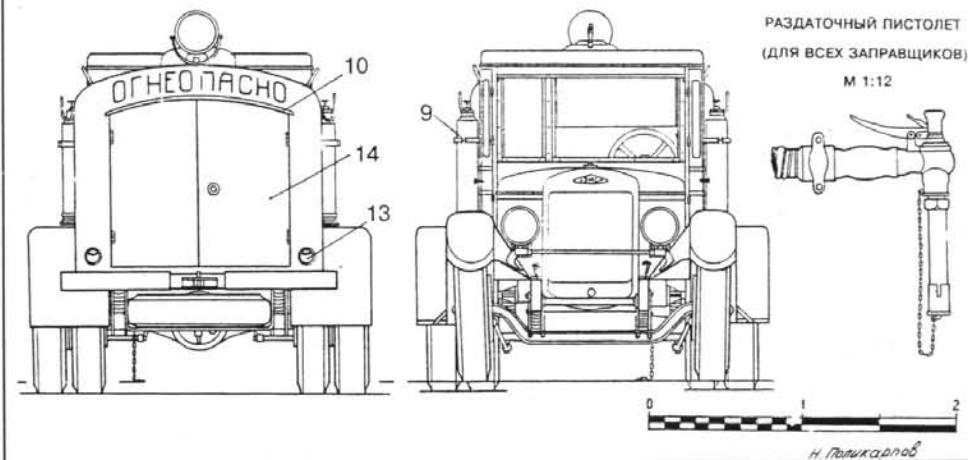
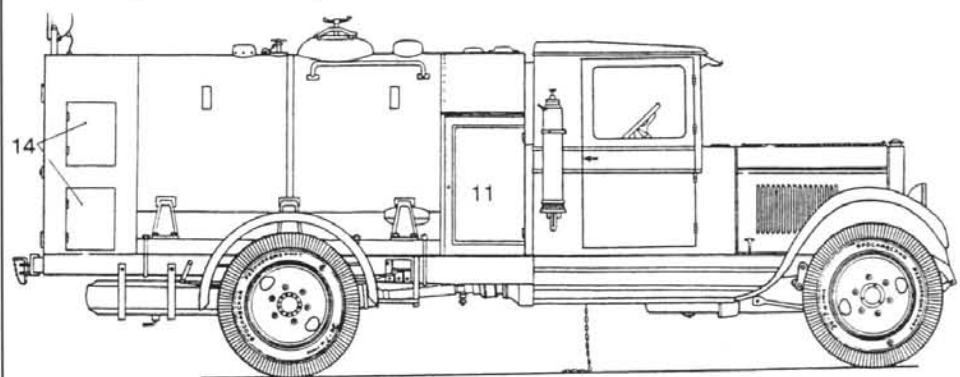
В левой верхней и нижней частях задней кабины размещены два раздаточных шланга с заправочными пистолетами. При переездах от одного самолета к другому раздаточные шланги, вынутые через боковые окна, подвешиваются на специальных скобках. Дверь задней кабины остается закрытой для предотвращения попадания в нее пыли и грязи. На щитке приборов смонтированы мановакуумметр, два манометра и литромер. Кроме того, в кабине управления расположены насос, фильтр и приемно-раздаточная аппаратура. Для обслуживания насоса, фильтра и арматуры с боковых сторон кабины управления имеются двери.

В шоферской кабине имеется крепление для винтовки и ящик для хранения инструкций по уходу за заправщиком, на боковой стенке укреплен щиток с двумя выключателями и штепсельная розетка для переносной лампы. Глушитель повернут на 180 градусов и расположен в передней части машины с правой стороны вдоль лонжерона для обеспечения пожарной безопасности. Той же цели служили два огнетушителя по бокам кабины. Рама автомобиля заземлялась цепочкой. У БЗ-39 с наклонной стенкой кабины глушитель установлен аналогично БЗ-35 в передней части машины перед радиатором. При заправке машина находилась справа от самолета, чтобы водитель мог через левое окно видеть обслуживающий персонал и выполнять его команды.

При выполнении модели следует иметь в виду, что дверки доступа в кабину управления и к шлангам закрывались заподлицо, и над ними были водосточные желобки.



БЕНЗОЗАПРАВЩИК БЗ-39



РАЗДАТОЧНЫЙ ПИСТОЛЕТ
(ДЛЯ ВСЕХ ЗАПРАВЩИКОВ)
М 1:12

БЕНЗОЗАПРАВЩИК БЗ-39 С НАКЛОННОЙ СТЕНКОЙ КАБИНЫ ДЛЯ ШЛАНГОВ

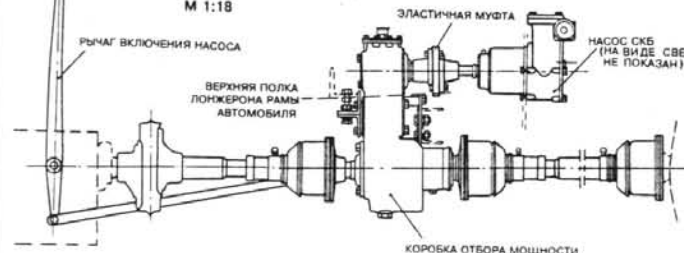


БЕНЗОЗАПРАВЩИК БЗ-39



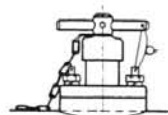
УСТАНОВКА КОРОБКИ ОТБОРА МОЩНОСТИ И НАСОСА НА ШАССИ

М 1:18



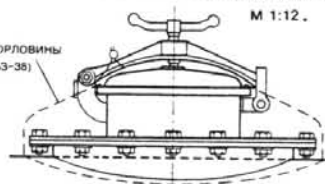
РЕЕЧНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ УРОВНЯ
(НА ВСЕХ ЗАПРАВЩИКАХ И
БЕНЗОЦИСТЕРНАХ)

М 1:12



ЗАЛИВНАЯ ГОРЛОВИНА
(НА ВСЕХ ЗАПРАВЩИКАХ И БЕНЗОЦИСТЕРНАХ)

М 1:12

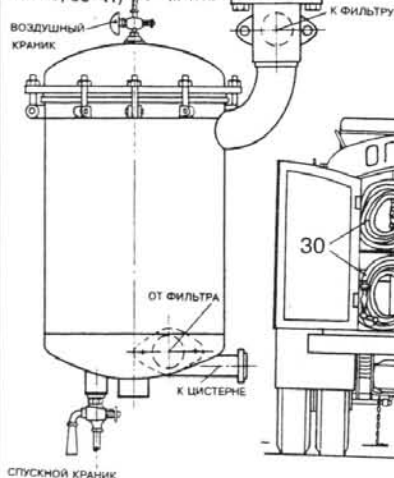


БЕНЗИНОВЫЙ ФИЛЬТР

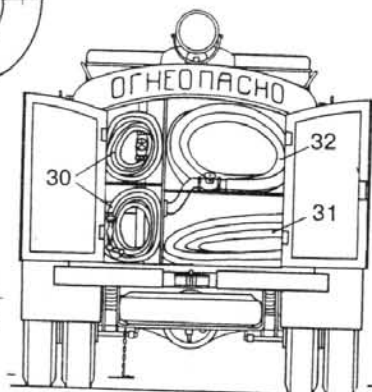
(НА БЗ-38У; БЗ-39; БЗ-42;

БЗ-43; БЗ-41)

М 1:12



ОБЛИЦОВКА ЗАЛИВНОЙ ГОРЛОВИНЫ
(НА БЗ-35; БЗ-39; БЗ-38)



БЗ-39:

условные обозначения

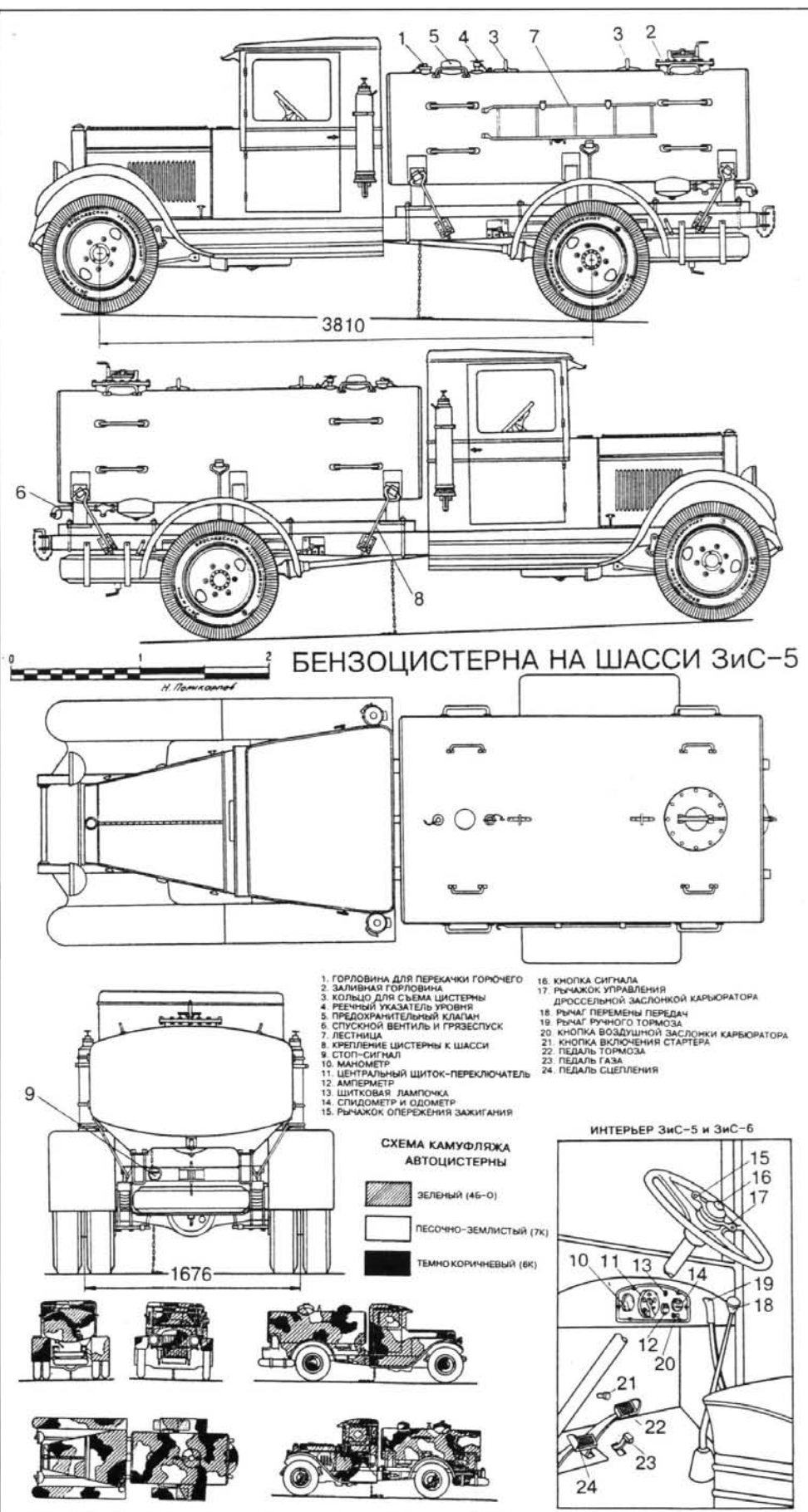
1. Плафон освещения кабины управления
2. Вентиляционная отдушина кабины управления
3. Колпак шахты поплавкового указателя уровня
4. Заливная горловина
5. Реечный указатель уровня
6. Предохранительный клапан
7. Скоба для подвески шлангов
8. Подножка
9. Огнетушитель
10. Водосточный желоб
11. Дверь кабины управления
12. Окно доступа в кабину управления из кабины шофера
13. Стоп-сигнал
14. Двери кабины для шлангов
15. Глушитель
16. Фильтр
17. Труба к приемному шлангу
18. Труба к раздаточным шлангам (проходит сквозь цистерну)
19. Цистерна
20. Кабина управления
21. Кабина для шлангов
22. Бензонасос СКБ
23. Раздаточная коробка
24. Рычаг включения насоса
25. Вентиль грязеотстойника
26. Передний карданный вал
27. Задний карданный вал
28. Раздаточный вентиль
29. Раздаточный пистолет
30. Раздаточный шланг с пистолетом
31. Перекачный шланг
32. Приемный шланг

Бензоцистерна на шасси ЗиС-5.

Выпускалось несколько вариантов автобензовозов на шасси ЗиС. Один из них на чертежах, а на фото вы увидите еще один. На чертежах представлен ЗиС-5 со съемной цистерной на 3000 литров. Цепочка заземления прикреплена непосредственно к ее нижней части. По бокам кабины два огнетушителя «Богатырь» №3. Все аэродромные машины имели свои типы камуфляжа, и теоретически должны были маскироваться, однако, встречается очень много фотографий чисто зеленых автомобилей. По инструкции 1941 года машины окрашивались красками 4Б0 (охра 40-60%, цинковый крон 15-20%, белила 10-25%, ультрамарин 8-13%), песочно-землистой 7К и темно-коричневой 6К, состоящей из охры, белил и газовой сажи. В количестве последней и была разница между 7К и 6К. Размер зерен краски — 30-35 микрон. Уменьшите это в 72 раза и получите, что красить модель следует ну никак уж не матовым Humbrol. Это называется эффектом масштабной фактуры. Зимой спецмашины рекомендовалось красить легкосмываемой белой краской на основе белил, оставляя незакрашенными небольшие пятна летнего камуфляжа. Кроме того, сами белила местами стирались, и машины приобретали очень живописный вид. Машины, схемы окраски на которые в инструкции не были определены, следовало красить по схемам других агрегатов, сходных с ними по внешним формам. Так, БЗ-39 мог быть камуфлирован «а la бензоцистерна».

Литература:

1. Основные средства механизации аэродромного обслуживания самолетов. М., 1945.
2. В.И. Анохин. Советские автомобили. Справочник. М., 1947.
3. Инструкция по уходу за автомобилем ЗиС-6. М.-Л., 1939.
4. Вознюк В.С. Инструкция по техническому обслуживанию и эксплуатации автобензозаправщиков. М., 1944.
5. Инструкция по маскирующей окраске специальных машин ВВС РККА. М., 1941.





Бензозаправщик БЗ-35



Водомаслозаправщик ВМЗ-43

Clear Fix

Продукт: Clear Fix
Производитель: Humbrol
Упаковка: стеклянный
флакон, 28 мл



не, как наверное и каждому из вас, часто приходится решать проблему изготовления небольших прозрачных деталей, поэтому, когда Clear Fix появился в продаже, я тут же решил испытать новое средство. Эта густая прозрачная жидкость предназначена для изготовления разного рода «стекла» на модели: посадочных фар, небольших иллюминаторов, навигационных огней на самолетах; иллюминаторов и ходовых огней на кораблях; смотровых приборов, фар и габаритных огней на бронетехнике и автомобилях. Кроме того, этой штукой фирма рекомендует приклеивать фонари кабин и другие прозрачные детали во избежание их порчи обычным клеем. Возможно, что понадобится Clear Fix и тем, кто делает фигуры (стекла биноклей, оптические прицелы, очки-консервы у летчиков и механиков-водителей).

Способ применения чрезвычайно прост: при помощи заостренной палочки небольшая капля жидкости наносится на нужное место, и после застывания образует твердую прозрачную массу. В случае изготовления иллюминатора, рекомендуется вначале нанести жидкость по периметру отверстия, а затем — небольшую капелюшку в центр. После нанесения деталь следует оставить на сутки для полного отверждения. Этикетка на упаковке предупреждает о том, что жидкость крайне огнеопасна, и ее следует держать подальше от детей. Присоединяюсь к этой рекомендации — юное поколение обладает гениальной способностью находить самое неожиданное применение самой простой вещи.

Я испытал Clear Fix по нескольким пунктам, вот результаты кратко:

1. Агезия (способность хорошо сцепляться с поверхностью). По небольшой капле жидкость была нанесена на пластик, нитрокраску, стекло, алюминиевую фольгу, полиэтилен. Все поверхности, естественно были чистыми и обезжиренными. При попытке удалить застывший слой потребовалось довольно значительное усилие. Лучше всего Clear Fix пристал к нитрокраске и полистиролу, хуже всего, естественно — к полиэтилену, но даже и там усилие было заметным.

2. Усадка. Довольно значительна по мере высыхания, особенно при нанесении толстым слоем. Проверки ради, я нанес каплю внутрь фары от ненужной модели так, чтобы жидкость слегка выпирала на манер линзы. Буквально через десять минут выпуклость пропала, а к моменту полного высыхания стекло фары даже стало вогнутым.

3. Прочность. Жидкость была нанесена в отверстия в соответствии с рекомендацией. При попытке разрушить ее (после отверждения, конечно), надавливая кончиком карандаша в центр иллюминатора, потребовалось заметное усилие. Разрушение было скорее вязким, чем хрупким. На готовой модели иллюминатор вряд ли разрушится, если, конечно, сильно не захотеть, но даже если это произойдет — вы можете легко восстановить его повторным применением средства.

4. Прозрачность. Масса чрезвычайно прозрачна и не имеет каких-либо оттенков. Поверхность, образующаяся после высыхания, определяется силами поверхностного натяжения в капле и ее усадкой, поэтому не получается вполне ровной. Однако, не является она и «буристой» — то, что остается после высыхания напоминает линзу (выпуклую или вогнутую — определяется размерами отверстия и тем, сколько жидкости вы нанесли). Мне показалось, что поверхность от этого даже выигрывает из-за появления яркого блика, особенно эффектного на мелких иллюминаторах и посадочных фарах. При нанесении в избыточном количестве поверхность может «сморщиться» за счет усадки — наносите столько, сколько достаточно для «затягивания» отверстия тонким слоем жидкости. Если вам нужно абсолютно ровное и не преломляющее свет стекло (кабина пилота), то Clear Fix, на мой взгляд, применять не стоит.

При нанесении толстым слоем на краску, внутри прозрачной массы после ее высыхания появился небольшой дефект, сильно преломляющий свет (видимо, результат усадки). Это может быть неприятно, если вы для имитации отражателя решили покрыть внутреннюю поверхность фары серебрянкой, а затем нанести Clear Fix.

5. Совместимость. Clear Fix слегка разъедает нитрокраску. Совместимость с растворителями я не проверял, поскольку разводить просто не зачем.

В целом, на мой взгляд, новое средство отвечает своему назначению и неплохо годится для изготовления мелких прозрачных деталей. Особенно хорошо оно при нанесении в сквозные отверстия, хуже — на поверхность. Мне новый продукт определенно нравится и я намерен его применять.

С. СВИНКОВ



Model Master

Продукт: краски Model Master
Производитель: Testors
Упаковка:
стеклянный флакон, 15 мл



ногочисленная армия отечественных коллекционеров и моделеров лишь недавно получила возможность пользоваться при постройке моделей специальными лаками, красками и растворителями, без которых остальной мир уже не представляет себе моделизма как такового.

В самом деле, там никому не придет в голову идти за краской для любимого «Шермана» или «Миража» в автомастерскую или хозяйственный магазин. Лучшие умы человечества бьются над задачей окраски пластиковых комплектов! Мы готовы познакомить вас с некоторыми результатами их деятельности.

Краски «Model Master» фирмы «Testors», появились у нас в продаже относительно недавно, вслед за «Humbrol» и «Revell». Краска расфасована, в отличие от обеих последних, в стеклянные баночки с закручивающейся крышкой емкостью 15 мл. Такая упаковка лучше обеспечивает сохранность от высыхания. К слову, при нанесении на пластик аэрографом или кистью следует помнить, что время полного высыхания несколько больше, чем у нитрокраски, не требуется и грунтовка, т.к. адгезия и без того потрясающая. Пластик при этом не разъедается. При большом желании краску можно вообще смыть в растворе каустика или спиртом, предварительно проверив, не погубит ли модель от таких экспериментов, т.к. полистирол реагирует на химию по-разному. С нитрокраской «Model Master» можно смешивать, но желательно в отдельной посуде. Это может понадобиться, когда в разгар работы над моделью в 11 часов вечера у вас под руками не окажется нужного «фирменного» цвета.

Что касается палитры, то каталог на 1994 год включал около 100 различных цветов и оттенков; например, было 9 оттенков зеленого, смешивая которые, можно получить новые оттенки. Плюс к этому — специальный растворитель и лаки — блестящий, полуматовый и матовый. Растворитель я покупать не стал, с успехом заменив его отечественным 647, 648 и бутилацетатом, а вот от разведения ацетоном хотел бы предостеречь. Блестящий лак желателен, т.к. большая часть краски изначально является матовой и изменений фактуры поверхности можно добиться путем примешивания лака. Краски «Model Master» можно порекомендовать собирателям техники и солдат в М1:35 и авиации в М1:32 и крупнее. В более мелких масштабах проблема матовости весьма деликатна (читайте следующие номера «М-Хобби»). Есть, правда, одна краска, которую я посоветовал бы купить всем: это #1790 Chrom Silver, дающая при умелом использовании эффект действительно хромированной поверхности. Она пригодится и «железнодорожникам», и «самолетчикам», и прочим, разве что заядлого «динозавростроителя» заставит саркастически хмыкнуть...

А. АКСЕНОВ



Украинская фирма ЮМТ

производит следующие литые модели в М1/72:

Су-2, МиГ-23П, Су-17М-3, БТР-70.

В ближайшее время - **Як-28ПМ и МиГ-15УТИ.**

Модели фирмы ЮМТ вы можете заказать по адресу:
255130 Украина, Киевская обл., Васильков, а/я 112

В России обращаться по адресу: **107241, Москва, Амурская ул., д. 32, кв.20, Павлов А.И.**

КАК КРАСИТЬ ФИГУРКИ

Советы и наставления
по материалам зарубежной прессы,
а также собственный опыт автора

В странах, где хобби-индустрия достаточно развита, все просто: захотел стать коллекционером фигурок — пожалуйста, — фирмы стиля Tradition предоставят их вам окрашенными, профессиональные художники выкрасят их вам с самым отменным качеством. А хочется все делать самому, — краски, кисточки и соответствующая литература к вашим услугам. Какой номер журнала Military Modelling не откроешь, в нем обязательно будет что-нибудь из советов о том, как раскрашивать либо «натурализовать» фигурки солдатиков или модели разных типов, размеров, потому как в любом случае есть свои тонкости. Например, фигурки типа Wargamer раскрашиваются совсем не так, как Tradition, а пластиковые «сборки» в масштабе 1:35/32 несколько иначе, чем «супергигантские» масштабы 1:15/16, 1:10/8. Масса всевозможных наставлений печатается там и по переделкам фигурок. Например, каким образом показать на фигурке израильского парашютиста торчащий во все стороны ежик волос, особенно если ее высота составляет 200 мм? А очень просто, оказывается: сделайте в голове отверстие и поместите внутри нее небольшой магнит. Потом, заделав отверстие шпатлевкой, намажьте голову клеем, как раз там, где нужно показать волосную покров и... посы-

пайте ее металлическими опилками! Вот вам и «ежик», да еще дыбом вставший, и, следовательно, призвое место на одном из конкурсов масштабных фигурок вам обеспечено! Даются советы, какими красками и что красить; чем краски Tamiya хуже Gunze Sangyo и наоборот; очень много рекомендаций, как окрашивать фигурки обыкновенными масляными красками; в какой последовательности окрашивать лицо, руки, обмундирование и снаряжение, деревянные и металлические части оружия, лошадей...

Последним
и наиболее



Диорама «Горячее лето 1941 года», выполненная автором статьи. Танк Т-26 — переделка из польской модели танка 7ТР. Фигурки фирмы «Звезда» также подвергнуты некоторым переделкам.

полным изданием на эту тему стала на сегодня книга Шеперда Пейна «Изготовление и окраска масштабных фигурок», выпущенная в США издательством Kalmbach, тем самым, что издает ко всему прочему отличный журнал FineScale Modeler и целый ряд других модельных изданий. Итак, что же советует по раскраске мистер Пейн, и что из его советов для нас пригодно?

Вообще-то говоря, меня всегда удивляла способность англичан и американцев «наворачивать» в своих статьях много текста, в общем-то «ни о чем». Но... есть в этом и своя прелесть. Читаешь, читаешь, а тебе все разжевывают, разжевывают, пока не дойдет... Мы же привыкли на всем, в том числе и на манере изложения, экономить. Хорошо помню, как редакторы моих книг резали их, что называется, «по-живому», лишь бы повысить информативность текста и... поменьше заплатить! Я здесь постараюсь, объединив «запад и восток», дать, насколько это возможно, максимально подробную подборку советов для тех, кто еще только примеривается начать красить фигурки.

Наборы «Звезда» сегодня не редкость, наборы фирменных красок по почте можно выписать даже в самую глухомань, масляные краски давно уже вышли из дефицитного разряда, хотя не следует забывать и старую добрую традицию российских моделлистов мешать нитроэмаль (сорт и качество значения не имеют!) с зубным порош-

ком и ацетоном: матовость при этом гарантируется, а «суконная» фактура порошка на шпатель выглядит особенно хорошо!

Фигурку для раскрашивания прежде всего надо собрать — склеить — и закрепить на подставке. Затем подумать, будет ли она у вас стоять на диораме вместе с другими фигурками или же красоваться на «постаменте» в одиночку. Дело в том, что в первом

случае нужно будет продумать всю цветовую гамму диорамы в целом и красить и то и другое одновременно.

Начинать надо с лица, а красить его самыми тонкими кисточками. Поскольку кожа на лице в любом случае не лишена блеска, более светлыми при раскраске выглядят надбровные дуги, нос, щеки, «усы», подбородок. Носогубные складки всегда имеет смысл подчеркнуть более темным, а губы ни в коем случае не следует рисовать «красным бантиком». Итак, вы красите лицо и руки телесным цветом, подбирая его в зависимости от типажа. Затем, когда краска высохнет, рисуете глаза — полоски белков, а на них черные точки зрачков с узкими стрелочками ресниц, которые делаются не кисточкой, а острием иглы, масляной краской. Затем идут брови, складки на лице, тени в ноздрях, а краской белого оттенка наносятся блики на выступающие части. При этом щеки и нос можно нарумянить (слегка), а само лицо покрыть масляным лаком или тонким слоем полистирольного клея, чтобы оно выглядело не сухой маской, а живым и слегка «сальным» лицом, можно сказать, «блестящим от пота». Точно также отделяются руки: ладони светлее, тыльная сторона более темная, в ложбинках между пальцами — тени, кончики пальцев (ногти) либо светлее, либо темнее — в зависимости от «контекста» фигурки.

Раскрашивая «звездинцев», неплохо посмотреть на наших реальных солдат, особенно тех, что по стройбатам донашивают обмундирование старого образца. «Вылинявшие» гимнастерки и галифе раскрашивают также, как и лица: сначала основной фон, затем более темный цвет во всех углублениях, затем более светлый на выступающих складках. Ноги необходимо «запылить» аэрографом, при этом обмотки должны быть темнее самой униформы, а толстый слой серой или красновато-коричневой «пыли» постепенно распределяется от колен к башмакам. Вообще, раскрашивая фигурки, следует избегать «чистых» цветов, потому как реально в жизни они встречаются очень редко. Одно дело, если вы раскрашиваете фигурку гусара 1812 года в парадном мундире и высотой 70 мм, — тут чистые цвета еще

возможны, а складок на рейтузах и ментике и вовсе не должно быть, и совсем другое — красноармеец или солдат вермахта после недельного пребывания в окопах.

И здесь, опять-таки, очень многое зависит от подставки, вернее, диорамы, где будут расположены ваши фигурки. Допустим, что вами представлено вспаханное поле после дождя, а по нему идут в атаку фигурки «звездинцев». А раз так, то после каждого воина на «земле» должны быть оставлены хорошо заметные следы, а на ногах у них должны быть налеплены комья грязи. При этом «грязь» нужно насытить лаком, чтобы она производила впечатление темной, мокрой, а не сухой налипшей корки, что нередко бывает у неопытных моделеров. Приемы отделки фигурки тут могут быть самые разные. Допустим, что вашего бойца вы решили обуть в валенки, так вот лучшим способом их окраски будет осторожное копчение над свечкой, так как налет копоти исключительно точно в масштабе 1:35 имитирует поверхность валяного войлока!

Всевозможная кожаная амуниция должна блестеть, причем блеск может быть как явным, так и «скрытым», для чего, во-первых, используются специальные краски и разбавители, а во-вторых, неимением всего этого, обычный лак для ногтей или... растительное масло, которым я подмазываю фигурку в нужных местах после исполнения. Кстати, именно маслом хорошо имитируется «сырость» на одежде, например, пятна пота под мышками — да простится мне эта натуралистическая деталь. Краски типа «сырость», «копоть», «пороховой нагар», «масло» (также как и металлы всех оттенков) выпускаются западными фирмами, но и подручными средствами они имитируются неплохо.

Ну и конечно, тот, кто раскрашивает фигурки, должен уметь сочетать их с окружающей средой. Тому, кто держит в руках винтовку со штыком, не следует рисовать «очи горе», точно также, как и «косить» глаза тому, кто смотрит вперед. Некоторые поэтому вообще предпочитают обозначать глаза темной тенью (напомню, что речь идет в основном о фигурках в масштабе 1:35), но...

чисто традиционно у них хочется видеть глаза, пусть даже при этом они будут чуть-чуть больше тех, что положены по масштабу. Так же, как с заклепками на танках: сделай их заметными, и получится, что каждая из них по меньшей мере с кулак, но... уменьшенные в соответствии с масштабом на модели, они теряются совершенно — проверено, и не единожды! Так что искусство создавать впечатление при раскраске фигурок должно присутствовать также, как и у Сурикова в картине «Меньшиков в Березове», где потолок в избе нарисован ниже роста любого из сидящих!

Подводя итог всему сказанному, хотелось бы добавить, что очень многому можно научиться просто рассматривая хорошо сделанные работы мастеров, а тексты под ними, особенно иностранные, можно даже и не читать! Смотри, думай и пытайся повторить, при неудачах не унывай, а добившись чего-то хорошего, радуйся! И еще один совершенно личный совет, у западных моделеров его не встретишь. Заметил я и у себя, и многие другие моделеры мне в этом признавались, что, начав заниматься всем этим, поначалу они стремились ну так хорошо все отделать, что портили отличные вещи в самый последний момент. Может быть, подобное стремление к совершенству в нас заложено генетически, вот только вреда от него больше, чем пользы. Увидев, что порчу одну модель за другой, и все только потому, что никак не могу вовремя остановиться, я положил зарок, что буду делать модель или фигурку как бы для других, а если где-то что-то и не так, то пусть кто-нибудь другой сделает все это лучше. И... сразу все пошло как по маслу! Так что не пытайтесь «перепрыгнуть через себя», моделизм должен приносить удовольствие, а не служить испытанием воли и нервов.

P.S. Краски для окраски фигурок советской и германской пехоты производства витебской компании «Хобби плюс» можно заказать у почтовой службы «М-Хобби» — ВПК: 129346, Москва, а/я 12.

MINICHAMPS



Три модели Mercedes-Benz C180 Esprit, C 280 Sport, C 220 Classic



Mercedes-Benz 300 CE-24



BMW E1



Porsche 911 Carrera 2/4



BMW 507 1956 г., слева кабриолет, справа Hardtop



Полицейская модификация Mercedes-Benz 250 TD

Pauls Model Art — так красиво называется немецкая фирма, по заказу которой в Китае налажено производство масштабных моделей автомобилей, чаще называемых MINICHAMPS. На самом деле MINICHAMPS — всего лишь название серии, правда, самой большой серии, с очень широким ассортиментом моделей в масштабе 1/43. MINICHAMPS началась как спортивная серия и сохраняла эту направленность около 10 лет. Но в начале 90-х годов удалось совместить три важных момента: очень дешевую, как известно, китайскую рабочую силу, первоклассное немецкое оборудование с последними достижениями технологии изготовления пресс-форм и литья из металла, а также приличные инвестиции, опять же из Германии. И результат, как говорится, не заставил себя ждать.

Казалось бы, в Германии развиты все отрасли и направления, какие только можно было развить, в том числе и сфера масштабных моделей для коллекционеров. Но это не совсем так. Германия среди коллекционеров считается страной 1/87 масштаба. Этот рынок действительно заполнен почти до отказа. Более 10 немецких фирм, каждая из которых предлагает разнообразный ассортимент моделей, вполне удовлетворяют огромную массу коллекционеров «Н0» («Н0» — обозначение масштаба 1/87). А вот масштаб 1/43, самый популярный и распространенный во всем мире, представлен всего двумя крупными фирмами — GAMA и SCHABAK. Историю фирмы GAMA вы могли прочитать в нашем предыдущем номере. Что же касается фирмы SCHABAK, то ей одной, конечно, не под силу объять необъятное. Несколько лет назад в Германии был своего рода бум на модели SCHABAK. Во-первых, фирма схватила сразу несколько направлений, представив небольшими сериями современные модели Audi, BMW, VW, Ford. Во-вторых, эти модели делались на новом оборудовании, по современной на тот момент технологии и, конечно, в сравнении с моделями GAMA заметно выигрывали. Но время берет свое, и сегодня SCHABAK — далеко не первый. На вопрос, кто же сегодня лидирует на рынке моделей массового производства в масштабе 1/43, ответить легко — Pauls Model Art. Остановимся подробнее на том, за счет чего же эта новая фирма взяла верх над известными и популярными ранее производителями. Мне кажется, что в успехе Pauls Model Art два слагаемых. Во-первых, четко выявлены пробелы в ассортименте немецких моделей 1/43. Самый яркий пример — модель Mercedes-Benz с кузовом W124.

Настоящие автомобили серии W124 выпускаются в Штутгарте с середины 80-х годов, и за все эти годы они так и не были толком отражены в масштабе 1/43. Вот вам один из пробелов, быстро заполненных моделями MINICHAMPS. Кроме базового седана, здесь все основные кузовные модификации: «универсал», «купе», «кабриолет». Недавно серию дополнили модели специального назначения — «такси» и «полиция». А взять предыдущее поколение среднего класса Mercedes-Benz — кузов W123. MINICHAMPS и здесь поправил положение: в прошлом году появлялись «седан», «универсал» и «купе», а в этом году их дополняют модификации «такси» и «полиция». Кроме современных легковых автомобилей MINICHAMPS верно просчитал и другую тематическую нишу — классика, правда, послевоенная. Здесь очень интересные модели Mercedes-Benz 300S 1951 года, VW Käfer 1953 года (знаменитый «жук»), BMW-501/502 1954 года, BMW-507 1956 года.

Но чтобы не возникло ошутимого разрыва между послевоенной классикой и современными автомобилями, занята и промежуточная ниша: OPEL Rekord P-1 1958 года, BMW-700 1960 года, BMW-1600/2 1966 года Mercedes-Benz-280SL 1968 года. Этот период, согласитесь, не менее интересен. Важно отметить также, что, взявшись за какую-то модель, MINICHAMPS не обойдет стороной и все возможные модификации на ее базе. Причем, эти модели могут появиться не все сразу. Вначале выходит одна модель, к примеру, Mercedes-Benz-280SL открытый «кабриолет», а далее вы уже заинтригованы ожиданием «кабриолета» с поднятым тентом и знаменитой модели «Pagode» с жестким верхом.

Ассортимент моделей MINICHAMPS растет не по дням, а по часам, словно на дрожжах, или, говоря серьезно, не по годам, а по месяцам. Подобные темпы не имеют аналогов. SCHABAK, например, выпускает в год 5-6 новинок. Невольно задумаешься о «китайском чуде».

Второе слагаемое успеха — качество. Качество во всем. И в продуманности конструкции модели, и в «чистеньком» литье, в ослепительной покраске и в сборке с элементами ручной работы. Глядя на модель MINICHAMPS, сразу понимаешь, что это не игрушка — раз, и не компромисс между игрушкой и моделью — два, как, например, SCHABAK. Ну, скажите мне, зачем делать у четырехдверной модели передние двери открывающимися, а задние — нет? Разве это логично? Ребенку было бы интереснее, если бы открывалось все, а коллекционеру, наоборот, открывающиеся элементы вообще не нужны. Я имею в виду наиболее распространенный подход коллекционеров во всем мире к этому вопросу. Подумайте сами, что произойдет, если

MINICHAMPS

А. СТРАХОВ-БАРАНОВ

настоящий автомобиль взять да и уменьшить в 43 раза. Скажите мне, во сколько раз уменьшатся толщины, щели между дверьми, да и все остальное? Поэтому и считается, что наиболее масштабно и достоверно модель можно сделать только «глухую», без открывающихся элементов. Я и сам сторонник этого мнения, хотя могу предположить, что через несколько лет, когда технология производства моделей сделает еще несколько шагов вперед, станет возможным делать открывающиеся элементы на моделях без особого ущерба для копийности. И первая ласточка уже есть, — это модели Ferrari в масштабе 1/43 фирмы HERPA, рассказать о которых я обещаю в ближайших номерах.

Итак, все модели MINICHAMPS — «глухие», ориентированные на истинных коллекционеров, трепетно относящихся к своим моделям. Все, кроме двух. И эти две — явная ошибка фирмы, к счастью, не повторяющаяся на новых моделях. Речь идет о моделях «купе» и «кабриолет» W124 Mercedes-Benz. На этих двух моделях сделаны открывающиеся капот и багажник, причем капот стал короче почти на 3 мм, чем должен быть, и чем есть на «седане» и «универсале». Согласитесь, что это двойная ошибка. Посмотрев на эти модели, становится понятно, почему капот стал короче. Если бы размеры остались правильными, то при открытии он задевал бы дворник и возможно ломал бы его. Вот капот и «урезали», сделав безумный проем между кромкой капота и плоскостью лобового стекла. Теперь и дворник не выглядывает из-за капота, как должно быть, а словно лежит на подушке, обрезаемый со всех сторон. Но подчеркну, что это единственная ошибка. В остальном MINICHAMPS верен «глухому» исполнению. Что еще заслуживает особенного внимания? Конечно, салоны. Салоны на всех моделях сделаны очень хорошо. Подробно проработаны не только основные элементы — сиденья, внутренности дверей, руль, рычаги, но и такие «мелочи», как приборы, здорово имитированные с помощью декалей. Присмотревшись внимательно, можно разглядеть спидометр, тахометр, стрелочки и даже разноцветные лампочки. В некоторых моделях Mercedes-Benz в салоне установлен мини-радиотелефон, на котором различимы даже кнопки. Не меньшей похвалы заслуживают колеса. Шины резиновые с очень аккуратным рельефным протектором. Не менее аккуратно сделаны диски. А вот днище на разных моделях сделано по-разному — где — более подробно, где — менее. Это, пожалуй, наиболее важный вопрос, который можно было бы задать разработчикам, — почему такая разница? На модели Mercedes 190 E «Evolution» — оно совершенно гладкое, только фирменные надписи, а, например, на Mercedes 280 SL днище очень подробное и рельефное. Еще одна важная вещь — это оптика, вернее, ее имитация. Тут можно сказать, есть большой плюс и большой минус. Плюс в том, что задние фонари, к примеру, сделаны как настоящие: поворотник — оранжевый, стоп-сигнал и габарит — красный, а задний ход, как водится, — белый. Подобного раньше никогда не было. Вспомним SCHABAK, у которого задние фонари сделаны из одного куска красной прозрачной пластмассы. А вот передние фары на большинстве моделей выглядят неестественно, в них нет глубины, они не воспринимаются объемно, и это большой минус. Еще один важный штрих, на котором хочется остановиться. Это использование деталей, изготовленных методом фототравления, или, как еще говорят, методом прожига. Безусловно, самая эффектная деталь — звезда Mercedes-Benz. Кстати сказать, раньше фототравленные детали можно было обнаружить только в дорогих сборных моделях, а на серийных моделях массового производства травление впервые использовано на MINICHAMPS. Нельзя пройти мимо таких деталей, сделанных, кстати, очень аккуратно, как дворники, зеркала бокового и заднего вида, антенны. На большинстве моделей наклеены номерные знаки, что очень оживляет модель и придает ей вполне настоящий вид. Кроме этого каждую модель удачно дополняют надписи и эмблемы, выполненные тампон-печатью.

Подытоживая все вышесказанное, можно смело утверждать, что в современном модельном мире MINICHAMPS — явление новое и по своему единственное. Возможно, вскоре появятся новые фирмы и новые модели, качество которых будет еще лучше, и это, конечно, не без влияния фирмы Pauls Model Art, существенно поднявшей требования к качеству своих моделей.

Фото автора

С АЭРОГРАФОМ

В прошлом номере мы немного поговорили о том, какая материальная база необходима для того, чтобы живительный факел краски коснулся унылой и серой (зеленой, белой и т.д.) поверхности вашей новой модели.

Теперь самое время подсказать, каким образом управляться с этой материальной базой, дабы результат был таким, каким вы его хотите видеть, а не таким, каким она его может сделать. Наши читатели, уже покрасившие пару-тройку аппаратов с применением аэрографа, поступают благоразумно, не теряя времени на прочтение дальнейшего, ибо все свои шишки они уже набили и пути борьбы с родными нашими проблемами наверняка уже нашли сами. А тем, кто еще не слышал в своих руках зловещего шипения сжатого воздуха и не обонял острый аромат разлитого растворителя, возможно что-то из ниженапечатанного и пригодится. Ориентироваться будем на самый распространенный в наших широтах вид аэрографа — Новолукомльского завода, помня, что все прочие машинки среднего класса от него отличаются не принципиально.

Прежде всего о том, чем красить. Через аэрограф можно прогонять нитрокраски (НЦ), краски ХВ, некоторые другие отечественные краски и большое количество фирменных, в том числе популярные Humbrol, Revell, Testors, Tamiya. К импортным краскам желательно купить соответствующий растворитель, лучше этой же фирмы, обратив внимание на тот факт, что под покраску кистью и аэрографом большинство компаний дает различные растворители. Как правило, краски и растворители для

работы с распылителями имеют на упаковке маркировку «Airbrush only». Однако иногда можно обойтись и отечественным. Кроме того, если вы купили акриловые краски, например, Tamiya, то и растворитель нужен, естественно, для акриловых красок, и не иначе. Для отечественных НЦ красок применяется широкий спектр растворителей, самый необходимый из них — 646 или 647 (они могут использоваться в равной мере и наиболее универсальны), еще полезно закупить какой-либо «тяжелый» растворитель, скажем 649. Всегда кстати ацетон и бутилацетат. Последний — еще и клей для полистирола, по совместительству.

Я не сторонник применения фирменных красок для работы аэрографом, поскольку выгода от их применения значительно меньше, чем отличие их цены от отечественных НЦ-красок. С другой стороны, при некотором навыке, обычные нитрокраски дают не худший результат, чем Testors, и много лучший, чем Humbrol. Когда я спрашивал своих знакомых, почему они работают западными красками, то выяснялось, что им просто лень смешивать основные пять красок для получения требуемого цвета. Да, да, нужно всего пять цветов — белый, черный, синий, желтый и красный, ну и еще два цвета, которые невозможно получить из этих основных — вишневый и фиолетовый. Наверняка вы это знаете, но все же напомним: черный + красный = коричневый; желтый + синий = зеленый. Очень доверять надписям на фирменных банках не советую — как правило, цвета и их оттенки изрядно отличаются не только от оригинала,

но и от краски с тем же названием, но из другой партии. Особенно это справедливо для красок Humbrol. По всем названным причинам удобнее все же родная нитра, к которой недурно прикупить каталог цветов Federal Standard. По нему и составлять краски. Поэтому дальше речь пойдет только о технике работы с красками НЦ. Итак, вы взяли в руки аэрограф и включили компрессор. Теперь осталось только залить... Нет, не краску, а грунтовку. Это такая штука, которая заставит красочный слой намертво прилипнуть к модели и не отскакивать лоскутами при попытке наклеить маски для следующего цвета камуфляжа. Годами многие автомобильные грунтовки, в частности «настойка» из ГФ-21 (раствор одноименной глифталевой шпатлевки в любом нитро-растворителе, применять ту розоватую жидкость, которая будет над слоем осадка), АК-070, ГФ-020, ФЛ-093. Проще всего подойти на ваш модельный клуб (если он есть) и купить там что-нибудь, проверенное многими до вас, с соответствующими рекомендациями по применению. Конечно, можно обойтись и без грунта, добавив в краску, кроме нормального растворителя, немного бутилацетата, но тут важно знать меру — «пожрет» полистирол. Методом проб и ошибок можно подобрать грунтовку из какой-либо заграничной системы красок, например, Testors, благо, фирменные товары есть в продаже уже во многих городах.

После нанесения грунтовки модель необходимо некоторое время не беспокоить — пусть просохнет. Это время колеблется, в зависимости от типа грунта, от часа до суток.

Теперь можно и красить. Краска должна быть очень жидкой. Чем жиже краска и меньше факел распыла, тем выше качество покрытия, но тем больше времени займет окраска. Если ваш аэрограф «плюется» краской, засоряется и перестает работать — краска слишком густая.

У вас скорее всего возникнет вопрос о том, как достичь матовой или блестящей поверхности. Это зависит от величины микроскопических шероховатостей красочного слоя, образованных засохшими капельками краски. Чем они крупнее, тем поверхность сильнее рассеивает свет и более матовой выглядит. Для достижения матовости можно добавить в краску специальный порошок Flate

base (Tamyu) или, за отсутствием такового, зубной порошок или тальк (в малых дозах).

Однако, это не всегда гарантирует качественное покрытие, создает проблемы с забиванием форсунки, да и просто такая «резиновая» матовость далеко не всегда нужна. Применительно к самолетам, с учетом масштабы окраски, обычно не нужна никогда. Поэтому лучше так отрегулировать аэрограф, чтобы сразу получать слегка матовый отблеск. Это достигается изменением густоты краски и регулированием давления воздуха. Чем гуще краска, тем более матовое получится покрытие, однако не очень усердствуйте — можете получить вместо микронеровностей вполне обычные бугры и брызги. Поэтому краску лучше не трогать, а играть воздухом. Далеко не всегда можно напрямую увеличить его давление (это зависит от компрессора), но можно уменьшить подачу краски в факел распыла (винтом на торце ручки аэрографа) или развести краску более летучим растворителем (ацетоном). Не возбраняется эти меры комбинировать. Кроме того, матовость достигается при большем расстоянии от аэрографа до модели. Все, конечно, хорошо, но для одноцветного камуфляжа. А если цветов три или четыре, то получить равномерно матовые пятна едва ли удастся — разные краски ведут себя по-разному. Но не стоит расстраиваться. Лучше всего красить модель, не особенно заботясь о степени блеска красочных пятен, лишь бы покрытие было тонким и равномерным, а потом, уже после нанесения декалей, задуть все ваше произведение прозрачным лаком, добившись матовости по предложенному рецепту уже на этом этапе. Заодно и декали по блеску уравниваются с фоном. Можно применить и специальный матовый лак.

Если вы все-таки покрасили модель матовой краской, при нанесении декалей не забудьте хотя бы смазать их клеевую поверхность жидким ПВА, это поможет частично избавиться от очень неприятного явления. Состоит оно в том, что под некоторыми углами зрения становится видна прозрачная основа изображения.

Рецепт получения блестящей поверхности тоже очень прост. Подача краски — увеличена, краска разведена «тяжелым» растворителем 649. Лучше всего добавлять его к стандартному 647 или 646, иначе, на од-

ном 649, краска будет очень долго сохнуть. Для пушего сияния модель можно задуть лаком на том же 649 растворителе. Особенно капризный пигмент — серебрянка. Постоянно норовит забить форсунку аэрографа. Поэтому лучше сразу поставить сопло и форсунку большего диаметра. Если хотите получить полированный алюминий, после высыхания слегка пройдитесь по окрашенной поверхности мягкой тряпочкой, она будет сверкать как фольга от шоколада. Только потом не хватайтесь пальцами за полированные места — останутся отпечатки.

При необходимости создать многоцветный камуфляж, для разделения цветов можно использовать тысячу и один способ — это и маски из газетной бумаги, приклеенные на мыле, и крем для бритья, которым замазывают не подлежащие окраске участки, и скотч, и Color Stop. Но иногда можно поступить попроще. Когда первый слой краски (основной цвет) просох, скажем, сутки, отрегулируйте аэрограф на минимальную подачу краски и самый узкий факел (вращением сопла) и рисуйте пятна второго цвета. А теперь, не давая второму цвету долго сохнуть (больше часа), оботрите края пятен ватным тампоном на спичке, смоченным бензином. Вы увидите, что более свежая краска легко стирается и получается совершенно четкая граница цветов. Аналогично удаляются случайные поддувы краски.

Немало проблем обычно бывает при прокрашивании стыка крыла и фюзеляжа. Тут обычно набрасывают краску мелкими буграми, которые кто называет манкой, кто — щетиной, дело вкуса. Появляется это счастье из-за слишком густой краски и высокого давления воздуха. Беда в том, что при сопряжении плоскостей под 90°, аэрограф неизбежно красит одну из них под острым углом, что и создает условия для образования пресловутой манки. Когда красите такие места, прикройте одну из сторон угла листом плотной бумаги, не прижимая его вплотную к поверхности, чтобы не оставить след. Пусть манка нарастает на нем. А еще надо увеличить расход краски и снизить давление, чтобы краска не слишком быстро высыхала. Полученные блестящие проплешины в этих местах сравняются по матовости с общим фоном при обработке лаком. Если вы все-таки «набросали» краской, дайте

ей основательно высохнуть, а потом аккуратно прошкурьте это место мелкой шкуркой и либо подкрасьте заново, либо покройте лаком, если удалось не нарушить слой краски. Несколько советов, список которых вы продолжите сами.

— Не следует держать аэрограф под острым углом к поверхности — будут бугры краски и прочая дрянь. Оптимально факел распыла направлять на окрашиваемую плоскость под 90°.

— Не держите факел распыла на одном месте — получите подтеки краски. Аэрограф постоянно должен быть в движении.

— Без нужды не применяйте ни легкие, ни тяжелые растворители. Каждому зверю — свое место. Ваша «рабочая лошадка» имеет номера 646 или 647.

— При нанесении камуфляжа начинайте с самого светлого цвета. Закрасить черную краску белой еще никому не удавалось.

— Если вы хотите надуть через трафарет опознавательные знаки на темный фон, скажем, звезды на зеленый И-16, сначала дуньте через этот же трафарет белой краской, иначе звезды будут коричневыми.

— Бойтесь красной краски. Закрасить ее можно только радикально черной, из под любой другой вылезет обязательно, пусть и не сразу, но через пару дней. После красной краски лучше всего аэрограф разобрать и протереть отдельно внутренние детали ватой, иначе придется прогнать через него литр растворителя, чтобы избавиться от розового оттенка. Аналогичным образом полезно поступать и после серебрянки.

— И последнее. Все, что вы сейчас прочитали, вам, скорее всего, не понадобится. В каждой конкретной ситуации вам придется выкручиваться самостоятельно. Поэтому смело включайте компрессор в сеть и вперед! Собственный опыт — лучший учитель в таких делах, а мне еще не приходилось видеть человека, который научился бы чему-либо, начитавшись журнальных статей.

Н. Поликарпов

ЧТО НОВЕньКОГО?

В этом разделе мы публикуем сведения о вновь поступающих в продажу моделях, декалях, аксессуарах. Мы даем информацию о новых продуктах, присланных нам в редакцию. На рынке сейчас появляются все больше изделий, и мы не в состоянии отслеживать все новинки, если производители нас о них не информируют. Итак, наше меню:

Масштаб 1/72

Горячие блюда. Предприятие «Звезда» порадовало любителей советской реактивной авиации моделями МиГ-29, МиГ-29УБ, Су-27, Су-27М (имеется в виду палубная версия истребителя). Готовятся к производству FW 190A-8/F-8, FW 190D-9, He 111, B-25, Пе-2, МиГ-23. Модели и полный цветной каталог предприятия «Звезда» можно заказать по каталогу почтовой службы «М-Хобби» — ВПК (129346, Москва, а/я 12).

Московский АПЕКС (123371, Москва, а/я 24) изготовил пресс-форму на бомбардировщик «Илья Муромец», сама модель выпускается фирмой «Макет». АПЕКС также работает над пресс-формами МиГ-17 и Ил-28. Воспряните духом, любители первых реактивов — новосибирская фирма «Скарабей» неожиданно выбросила на рынок модели МиГ-9 и МиГ-9УТИ. Машины этой эпохи редки в каталогах производителей, но «Скарабей» — приятное исключение. Еще одна интересная модель — биплан Р1 из Санкт-Петербурга (192241, СПб, а/я 110). Она весьма аккуратно отлита и комплектуется декалью с огромным количеством вариантов. Воронежская ВЭС готовит к производству Су-24 в М1/72.

Хорошие новости с Украины: фирма ЮМТ, известная ранее своими ваффрами, перешла на литье под давлением, и выпускает модели Су-2, МиГ-23, Су-17 (см. рецензию на стр. 5). Ребята, кажется, взялись за дело серьезно — на подходе у них Як-28ПМ, МиГ-15УТИ и БТР-70 в том же масштабе, так что не пропустите адрес их российского представителя на стр. 29. Другая украинская фирма — «Аэрос» из Тернополя выпустила модель МиГ-29/29УТИ (65 деталей).

Если говорить о бронетехнике, то тут вряд ли кто-нибудь может сравниться с молдавской компанией АЕР, которая отпраздновала 50-ю годовщину Победы выпуском целой серии моделей в М1/72: ЗиС-5, ЗиС-5В, Аэродромный заправщик БЗ-35, Т-34/85, СУ-100.

Вакуформы. Новинка от фирмы «КАЮК» — финский Fokker DXXI, который вы можете заказать по почте (192241, СПб, а/я 110). Фирма МАВИ выпускает более 60 наименований вакуумных моделей самолетов и вертолетов. Модели и полный каталог вы можете заказать по адресу: 121069, Москва, Мерзляковский пер., д. 5/1, кв. 101, Старостин И. А. Появился новый производитель — московская фирма «Грань» предлагает вакуумную модель истребителя Tigercat, приобрести ее можно через каталог ВПК.

Холодные закуски. Воронежская фирма ВЭС производит авиационное вооружение: блоки НУРС Б-13, УБ-32М/57, УБ-16/57У; ракеты Х-25МР/МТ, Х-25МЛ/МП, Х-29Л, Х-29Т, Х-31; пушечный контейнер СППУ-22-01, контейнер КМГУ-2. Все вооружение отлито из пластика и комплектуется пилонами. В Москве производится следующее авиационное вооружение из эпоксидной смолы: ФАБ-5000, —2000, —1000, —500, —250, авиамина 1000 кг, КР Х-4, АС-7, авиабомбы ВБ 13 «Tagzan» в масштабах как 1/72, так и 1/48. Адрес: 123317 Москва, Стрельбищенский п., д. 22-А, кв. 11. Синельников Игорь.

Витебская «Хобби плюс» выпускает наборы аэронавигационных огней (1/72/48), эластичную нить для антенн и растяжек, а также фототравленные наборы.

Московская фирма «Экипаж» продолжает расширять свой ассортимент резиновых шин и дисков — для получения каталога обращайтесь по адресу: 115407, Москва, Судостроительная, д. 28, кв. 31. Абоимов А. Е.



Масштаб 1/35

Горячие блюда. Новые модели предприятия «Звезда»: Т-34 (кат. № 3525), в ближайших планах — мотоциклы Zundapp KS750+BMW R75 (оба без колясок, кат. № 3526), Zundapp KS750 (с коляской, кат. № 3527), BMW R75 (с коляской, кат. № 3528), а также СУ-100 и ИС-2.

На московском клубе замечена литая модель танка KB из Донецка.

Фирма АЕР Moldova выпускает пластиковые модели танков Т-38, Т-18, тягача Т-20 и самоходки АСУ-57. Они также планируют выпуск БА-64. Санкт-Петербургская компания Allan Hobbies выпустила пластиковую литью модель грузовика ЗиС-5 и завершает работу над британским танком Valentine.

Десерт. Ниже приводится список новых моделей из эпоксидки и белого металла. Прежде чем о них говорить, считаю не лишним напомнить, что эти модели изготавливаются мелкой серией, предназначены для ОПЫТНЫХ МОДЕЛИСТОВ и, в большинстве своем, крайне дороги.

Фирма «Майор» (440018, Пенза, а/я 2451) предлагает модели из эпоксидки и белого металла: БА «Мгебров-Уайт», «Остин» 1916 г., DAF M39, бронеавтомобиль Ford-T британский (не путать с польским!), САУ СУ-76 (мод. 1942 г. без крыши) конверсионный набор для переделки «Земовенте» («Звезда») в танк М1139, а также советский танк Т-80 (1943 г.). Пензенская фирма «Надежда» предлагает недорогие модели одесских танков «НИ-1» и «НИ-2». Заказать эти модели вы можете по адресу: 440052, Пенза, а/я 155.

Московский «Комбриг» (109428, Москва,

а/я 74, тел. (095) 282-1365) предлагает следующие модели из эпоксидки и металла: танки Т-29-5, Т-28, Т-28Э, СМК, Т-24, МС-1/Т-18 (и САУ на его базе), Т-50, Т-26 двухбашенный (2 вар.), Т-26, Т-26 с конич. башн., Т-26-4, ТГ, Т-70; самоходки RSO PaK-40, 150-mm StuG 33B; автомобили ГАЗ-АА, ГАЗ-ААА; бронеавтомобили БА-6, БА-10, БА-27, М39 CSABA; немецкую бронедрезину с башней Pz III, бронекатер проекта 1125 (+4 фигуры). Эта же фирма выпускает также 122-мм гаубицу обр. 1928/33, 45-мм пушку обр. 1932/38, счетверенный зенитный «Максим», станковый «Максим», пулемет СГ-43, полковой 82-мм миномет.

Фигуры в М1/35. «Звезда» выпускает набор из 8 фигур советских артиллеристов (кат. № 3517), «Морская пехота» (6 фигур, кат. № 3520), в их ближайших планах — конные фигуры кавалеристов. Фирма «Латник» (440039, Пенза, ул. Ленина, 24-28, Небогатов Б.Б.) выпускает фигуры германского танкиста Первой мировой войны, немецкого тяжелого пехотинца в противогазе и бронжилете, немецкого пулеметчика, а также итальянского пехотинца Второй Мировой войны. Фигуры из эпоксидки производства фирмы «Комбриг» (адрес см. выше): экипаж СУ-76 в бою, экипаж СУ-76 покидает разбитую машину, партизаны (3 фигуры), советская морская пехота (3 фигуры), медсестра и раненый (2), лыжники (3), пограничники (2 фигуры, лошадь, собака), Пензенский «Танкомастер» (440061, Пенза, а/я 546) выпустил фигуры мексиканских повстанцев в дополнение к мексиканскому бронеавтомобилю, о котором мы писали в предыдущем номере. Фигуры выполнены из эпоксидки и белого металла.



Боевики мексиканских незаконных вооруженных формирований 1914-1917 гг. в М1/35. Танкомастер, Пенза

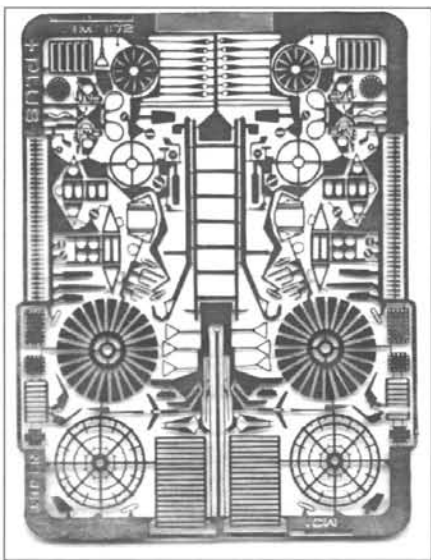
Аксессуары. К. Вершинин из Санкт-Петербурга выпускает наборы советских и немецких плакатов и дорожных указателей для диорам в М1/35. Адрес: 194354, СПб, Учебный пер., д. 6/1 кв. 9. Витебская фирма «Хобби-плюс» выпускает фототравленные моторные решетки для танков, металлические бочки для горючего.

Масштаб 1/43

Фирма «Уральский сокол» (620102, Екатеринбург, ул. Шаумяна, 94-9) выпускает БА: ФАИ, ФАИ-М, БА-20.

Сладкое. Московская компания «Старт» удивила всех отлично выполненной моделью космического корабля «Буря» с носителем и на стартовом столе в М1/288. Модель легко собирается и весьма эффектно выглядит.

Фирма «Нептун» (Пенза-25, ул. Советская, д. 4, ПКП «Нептун») выпускает настольную игру «Танковый бой». В комплект входит игровое поле и миниатюрные металлические модели советских и немецких танков.



Набор фототравленных деталей для МиГ-29 в М1/72. Хобби Плюс, Витебск

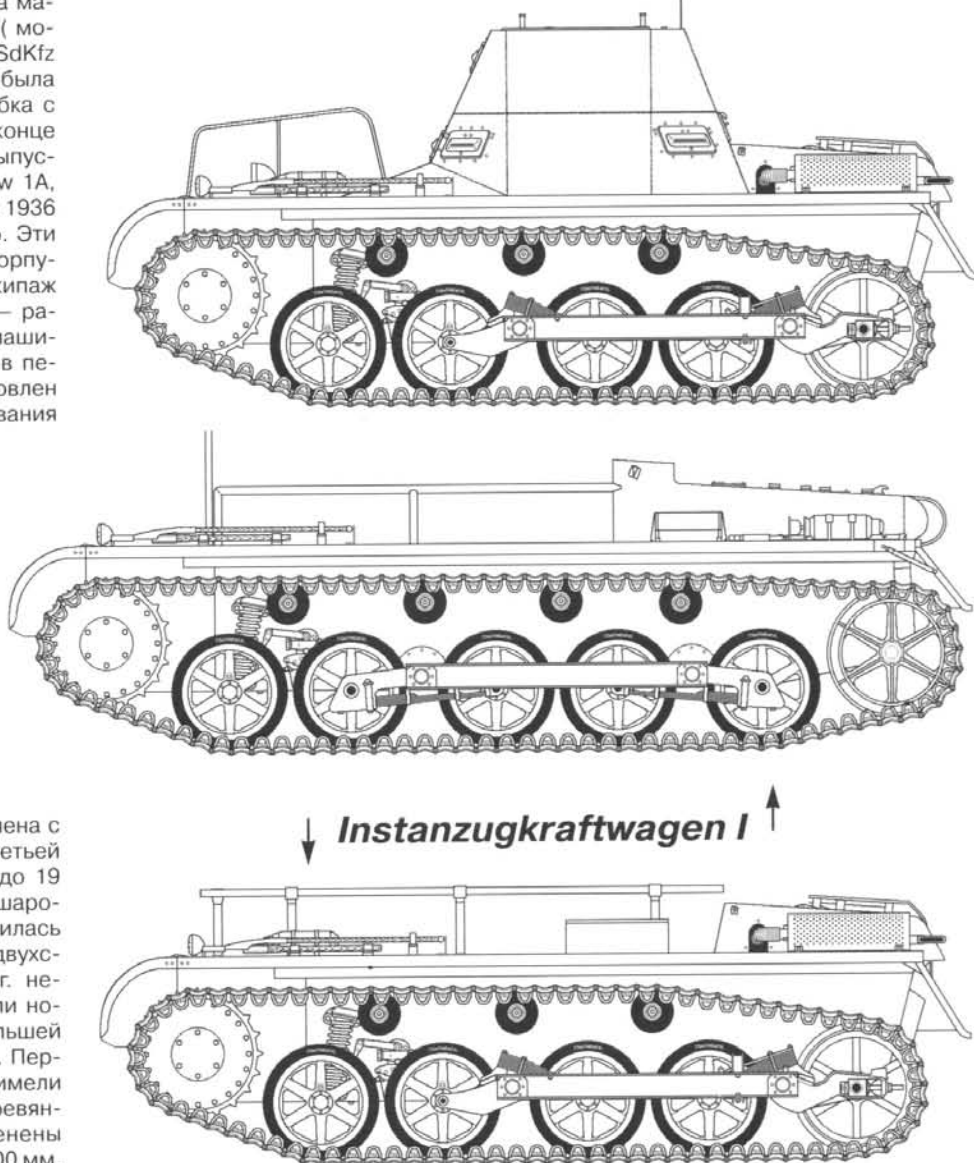
Модификации PzKpfw I

На шасси модификаций А и В было создано большое количество различных специальных машин. Самой распространенной, и наверное, самой известной была Kleiner Panzerbefehlswagen (малая бронированная командная машина), которая выпускалась как на шасси А, так и на шасси В. Эта машина обозначалась как KIPzBfWg (модификации 1KIA, 2KIB и 3KIB) или SdKfz 265. Вместо башни на корпусе была воздвигнута большая сварная рубка с люками в бортах и на крыше. В конце 1935 года фирма Daimler-Benz выпустила 6 «вагенов» на шасси PzKpfw 1A, из которых два или три в сентябре 1936 году были отправлены в Испанию. Эти танки не имели башни, а высота корпуса была увеличена на 250 мм. Экипаж увеличился на одного человека — радиотелеграфиста. Сначала эти машины не имели вооружения, затем в передней части корпуса был установлен пулемет MG 13. Из радиооборудования были установлены приемопередающая радиостанция FuG 6 с дальностью действия 13-16 км и приемная радиостанция FuG 2. В период с 1936 по 1938 год фирма Daimler-Benz выпустила 200 машин на шасси В (серийные номера 15001-15200). Эти машины выпускались в двух сериях 2KIB и 3KIB. Машины управления 2KIB вооружались одним пулеметом MG 34 в амбразуре, на них или была высокая командирская башенка, или она совсем отсутствовала. Толщина лобовой брони по сравнению с 1KIA была увеличена с 13 мм до 14,5 мм. На машинах третьей серии толщина брони возросла до 19 мм, а пулемет устанавливался в шаровой установке. На корпусе появилась низкая командирская башенка с двухстворчатый люком. В 1939-40 гг. несколько десятков машин получили новую радиостанцию FuG 8 с большей дальностью действия, чем FuG 6. Первоначально, командные машины имели жесткую антенную мачту на деревянной раме, которые были заменены рамными антеннами шириной 2000 мм. С 1939 года была установлена более практичная гибкая штыревая антенна.

Ladungsleger I, наверное, самая оригинальная конструкция, созданная на базе Pz IB. Бронированная гусеничная подрывная машина для инженерно-штурмовых частей. Ее оборудование состояло из двух штанг, смонтированных на специальной раме над моторным отделением. С помощью тросовых приводов эти штанги поворачивались относительно оси, параллельной осям вращения катков. На концах штанг находился контейнер для 75-кг

заряда тротила, который мог быть сброшен на крышу ДОТа или иного сооружения, требующего подрыва. После отхода танка на безопасное расстояние заряд дистанционно подрывался по проводам. Прототип машины был создан в конце 1939 года. Предполагалось применение этого инженерного танка для прорыва линии Мажино, для

KIPzBfWg 1KIA



Instanzugkraftwagen I

чего на переломе 1939-40 гг. на заводах Talbot в Аахене было выпущено около 30 таких машин. Однако, широкого распространения эта идея не получила, поскольку на испытаниях результат был всегда противоречивый. Небольшое количество этих машин использовалось в подразделениях Panzer-Pionier в составе первых десяти танковых дивизий Вермахта в 1940 и 41 годах. Но в реальных боевых условиях танки оказались пригодными лишь в очень ограниченных случаях. Однако им довелось по-

участвовать в Французской, Балканской компаниях и на Восточном фронте. Иногда эти машины назывались также Zerstorерpanzer (танк — разрушитель).

Instanzugkraftwagen I. Несколько десятков танков модификаций А и В были переоборудованы в части в машины технической помощи. Одна такая машина приписывалась к каждой танковой роте. На танке снималась башня и срезалась верхняя часть бронекорпуса. В результате получалась открытая грузовая платформа. Эти машины ис-

пользовались для перевозки запасных частей, канистр с топливом, маслом и водой. На некоторых машинах устанавливалось ветровое стекло из плексигласа и тент над грузовой платформой.

Munitionsschlepper I (SdKfz 111). В конце 1939 года на фирме Alkett 51 PzKpfw IA был переделан под транспортер боеприпасов. Эти транспортеры придавались соединениям самоходных и штурмовых орудий. С весны 1942 года шасси танков моделей А и В переоборудовались под транспортеры боеприпасов путем установки на месте башни большого прямоугольного ящика, сваренного из листовой стали. 12 машин этого типа были, например, в составе PzGrenDiv SS «Leibstandarte SS Adolf Hitler».

Brückenleger auf PzKpfw IA.

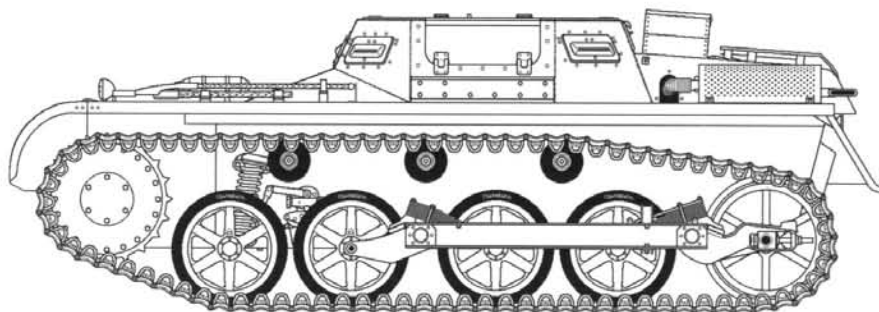
Шасси нескольких Pz IA использовались как основа для создания мостоукладчиков, для преодоления различных препятствий, например, противотанковых рвов. Две таких машины могли соорудить мост длиной 11 метров. Мост был постоянно закреплен на корпусе танка, поэтому при наведении переправ мостоукладчик заезжал в ров и его корпус являлся своеобразной опорой моста. Из-за недостаточной прочности моста и слишком высокого давления на грунт работы над этим мостоукладчиком были прекращены и все усилия были сосредоточены на аналогичной машине на шасси Pz 2.

Кроме этих машин на безбашенных, открытых сверху, шасси были созданы специальные учебные танки. С 1942 года они оборудовались громоздкими газогенераторами, работавшими на древесных чурках.

Встречались также и некоторые переделки машин непосредственно в частях. Известна фотография PzKpfw IB, принадлежащего 1 PzAbt, 1 PzDiv, который был переделан в импровизированную санитарную машину. На этом танке вместо бронекорпуса была смонтирована открытая сверху и сзади рубка. Внутри, видимо, располагались крепления для носилок. Эта машина была уничтожена в Бельгии в 1940 году.

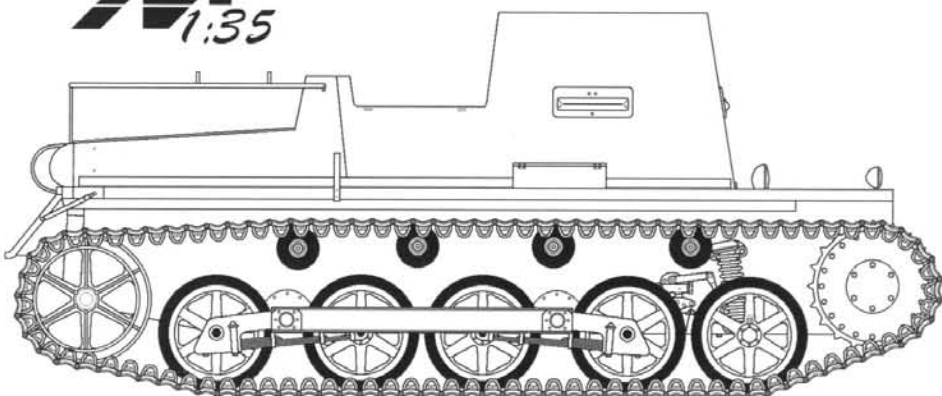
И, напоследок, хотелось бы отметить одну из интересных боевых машин, созданных на московском опытном заводе ВИМ, занимавшимся в годы войны ремонтом танков, значительную часть которых до осени 1943 года составляли трофейные боевые машины.

В феврале 1942 года на завод прибыли три командирских танка KIPzBfwg на шасси PzKpfw I Ausf B. Довольно долго их ремонт не представлял интереса для завода, поскольку танки не имели пушек, а радиооборудование было практически неприменимо в Красной



Munitionsschlepper I (SdKfz 11)

М
1:35



Войсковая переделка Pz1 AusfB в санитарную машину

Армии. Но фронт требовал хорошо вооруженных танков и потому на заводе был объявлен конкурс на оснащение их артиллерийскими орудиями отечественного производства. Особого выбора не было, ибо на завод было поставлено лишь около четырех десятков 20-мм пушек ТНШ, 20-мм авиационных мотор-пушек ШВАК и пять 45-мм танковых пушек образца 1938 г.

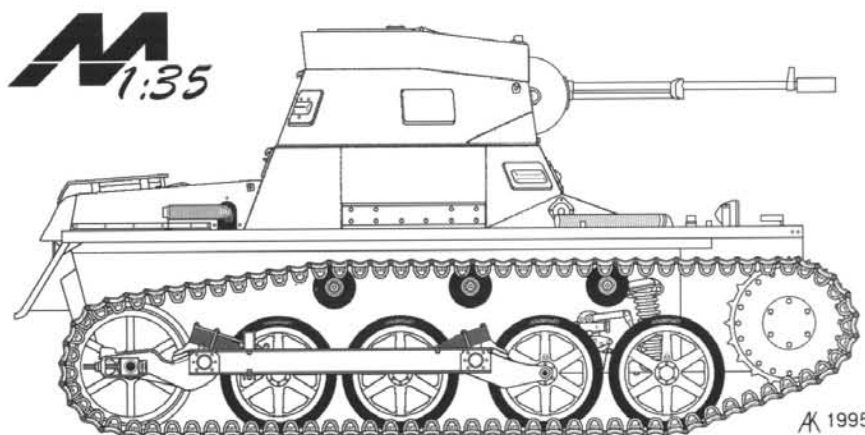
Одним из победителей конкурса стал И. Беликов (или Беляков). Он предложил изъять из KIPzBfwg (именуется по документам «Немецкий пулеметный радиотанк без башни») все радиооборудование, а вместо пулемета установить в увеличенной шаровой установке 20-мм автоматическую пушку ШВАК, что позволяло использовать танк в борьбе с немецкими бронеобъектами. Один танк был переоборудован в марте 1942 года. В его лобовой броне прорезали увеличенную амбразуру, в которую при помощи 8 болтов монтировалась литая маска пушки. В маске находился «грушевидный вкладыш» с пушкой, дополненной упрощенным спусковым механизмом с рукояткой и плечевым упором, служащим для упрощения наводки. После опробования нового вооружения орудийная установка была дополнена винтовым стопором и в таком виде два танка из трех отбыли на фронт. Дальнейшая судьба их неизвестна.

Также Pz I стали базой для нескольких самоходных артсистем и спецмашин. Переделка шасси проводилась фирмой Alkett (Altmarkische Ketten37 fabrik GmbH) в Берлине-Шпандау. Самой первой САУ стал истребитель танков 4,7-см Pak(t) Sfl auf PzKpfw I Ausf B (47-мм самоходная противотанковая пушка на шасси танка 1B). С марта по май 1940 года фирма Alkett переоборудовала 132 шасси. В октябре-ноябре 1940 и в феврале 1941 на заводе Daimler-Benz AG (Берлин-Мариенхейм) и на заводе Skoda в Пльзене было переоборудовано еще 60 танков. На этой машине была использована чешская 47-мм противотанковая пушка Skoda A-5 (немецкое обозначение 4,7-см Pak 38 (t) — Panzerabwehrkanone 38 (tschechoslowakische) с длиной ствола 43,4 калибра, которая имела ограниченный угол поворота в горизонтальной плоскости, всего 17,5°. Угол склонения орудия был равен —8°, угол возвышения — +12°. Пушка могла вести огонь бронебойными снарядами Pzgr (o) массой 1510 г с начальной скоростью 805 м/с или Pzgr (t) 36 — 1650 г и 782 м/с, соответственно. Кроме того использовались подкалиберные снаряды Pzgr 40 массой 825 г и со скоростью 1080 м/с. Бронепробиваемость с 500 метров была, соответственно 41,1, 47,7 и 59,0 мм. С трех сторон орудие и расчет были прикрыты

14,5-мм (на первых машинах — 12 мм) бронелистами. Экипаж САУ состоял из трех человек (механик-водитель, заряжающий и командир, который одновременно был и наводчиком), боезапас составлял 68 снарядов в двух укладках. Эти машины использовались в Европе и в Северной Африке в составе 605 PzJagdAbt (PanzerJagdAbteilung — отряд истребителей танков), а на Восточном фронте дожили до зимы 1941-42 годов. Очень часто эта машина называется Panzerjager 1. Проводились эксперименты с установкой 50-мм пушки PAK 38, но машина получилась перетяжеленной, двигатель совсем не справлялся, и этот проект закрыли.

Второй не менее известной САУ была sIG 33 auf PzKpfw 1 Ausf B (тяжелое пехотное орудие образца 1933 года на шасси 1В). Первоначально было построено две опытные машины с 150-мм пушкой sIG 30 (schweres Infanterie Geschutze — тяжелое пехотное орудие); sIG 30 с длиной ствола 11,4 калибра была установлена на шасси танка вместе с лафетом и колесами! Однако на серийных машинах было применено более новое орудие sIG 33, того же калибра, принятое на вооружение вермахта в 1936 году. Это орудие устанавливалось на последних выпущенных САУ уже на специальных подпорках, после чего колеса снимались. Для защиты расчёта вокруг орудия было построено сооружение довольно устрашающего, по сравнению с самим шасси, размера из 10-мм бронелистов. Кроме увеличения высоты до почти 3-х метров, масса машины возросла до 8,5 тонн, что не лучшим образом сказалось на проходимости, и без того весьма скромной. Кроме того машина получила большую склонность к опрокидыванию. Экипаж машины насчитывал 4 человека. Угол горизонтального обстрела составлял 12,5°, вертикального — от -4° до +75°. Начальная скорость снаряда — 240 м/с, дальность стрельбы до 4700 м. До 1941 года это орудие не имело штатных бронбойных боеприпасов, но осенью оно начало комплектоваться кумулятивным снарядом Gr 39 H1/A массой 25 кг, имевшим начальную скорость 280 м/с. С расстояния 100 м он пробивал броню толщиной 160 мм. Однако в боекомплекте этих САУ кумулятивных снарядов практически не встречалось. В боекомплект орудия sIG 33 входили осколочные, осколочно-фугасные и дымовые гранаты. В январе—феврале 1940 года фирма Alkett изготовила 38 САУ. Машины принимали участие в французской и балканской кампаниях, а также на Восточном фронте. После войны эти САУ ошибочно назывались некоторыми авторами «Бизон».

В начале 1941 года на заводах Alkett



Pz1 Ausf A с пушкой Breda

было создано 26 зенитных установок на шасси Pz 1A. На машины со снятой башней и срезанной подбашенной коробкой была установлена 20-мм зенитная пушка Flak 38. Первые две машины по некоторым данным несли зенитное орудие Flak 30 (Flugzeugabwehrkanone — противосамолетная пушка). Этими машинами были вооружены 3 батареи 614 зенитного дивизиона. Батареи придавались три-четыре транспортера боеприпасов Munitionsschlepper I (на шасси PzKpfw I), или SdKfz 250/6. Данные САУ больше стояли в ремонте, чем участвовали в боях, поскольку их шасси, выпущенные в 1935-36 гг., почти выработали свой ресурс. Эти машины принимали участие в боевых действиях на Восточном фронте и последние из них окончили свое существование зимой 1942-43 гг. под Сталинградом в районе г. Калач. Две таких зенитных САУ достались Красной Армии в более или менее исправном состоянии, после чего одна была прислана для испытаний в Москву. О судьбе ее ничего не известно. Скорее всего она попала на НИИБТполигон и ее постигла участь большинства экспонатов, присланных на исследование — она, или все что от нее осталось, — отправилась на металлолом.

Боевое применение

Рассказывая о боевом применении, не будем углубляться в дебри исторических изысканий. О многих кампаниях, предшествовавших Второй мировой войне, как и о ней самой уже написано предостаточно. Поэтому упомянем только события, имеющие непосредственное отношение к «бытию» Panzer 1.

Свое боевое крещение Panzer I получил в Испании. Принятие Гитлером решения о помощи своему сотоварищу Франко привело к созданию известного легиона «Кондор», в который входили части ВВС и сухопутных войск. Танками командовал майор Вильгельм Риттер

фон Тома (Wilhelm Ritter von Thoma). В Испании немецкие танки столкнулись с республиканскими Т-26. Сравнение было явно не в пользу «фрицев». Т-26 являлся сильным противником, и франкисты при первой же возможности старались включать трофейные машины в состав своих танковых частей. Беспомощность PzKpfw I перед Т-26 оказалась настолько очевидна, что после боя при Sesena было принято решение о переделке нескольких машин PzKpfw IA. Башня танка несколько увеличивалась по высоте и вместо двух пулеметов устанавливалась 20-мм пушка Breda model 35.

Второй «героический» подвиг Pz I совершили во время аншлюса Австрии в марте 1938 года, когда 2 PzDiv (2-я танковая дивизия) генерала Гудериана за двое суток совершила марш-бросок в 420 км. При этом до 30% танков вышли из строя из-за недостаточной надежности и были оставлены на обочинах дорог. После этого «похода» Гудериан остро поставил вопрос в своем Инспекторате об улучшении системы эвакуации и ремонта танков. При оккупации Судетской области Чехословакии в октябре 1938 года ситуация значительно улучшилась. К своим оперативным зонам танки Panzer I и Panzer II «добирались» на обычных грузовиках, чтобы хоть как-то сохранить мизерный ресурс гусениц.

В сентябре 1939 года пришла очередь Польши. К этому времени самая мощная из танковых дивизий Вермахта — 1 PzDiv имела в своем составе 68 Pz I, остальные дивизии имели 136 Panzer I, такое соотношение достигалось за счет того, что в этих дивизиях было намного меньше современных танков типа PzKpfw III и PzKpfw IV. В боях приняли участие все типы танков Вермахта, включая и те, что были захвачены в Чехословакии. При этом потери оказались достаточно значительными. Механические повреждения танков при пе-

Тактико-технические характеристики *PzKpfw I* и его модификаций

Данные	PzKpfw I Ausf A	PzKpfw I Ausf B	PzKpfw I Ausf C	PzKpfw I Ausf F	4.7cm Pak	sIG 33 Sfl	PzBfWg I
Экипаж, чел	2	2	3	3	3	4	3
Масса, кг	5400	5800	8000	21000	7600	8500	5700
Длина, мм	3960	4390	4195	4379	4420	4420	4390
Ширина, мм	2060	2060	1920	2640	2060	2060	2060
Высота, мм	1720	1720	1920	2050	2130	3350	1960
Клиренс, мм	250	290	—	—	290	290	290
Колея, мм	1676	1676	1630	2100	1676	1676	1676
Длина опорной поверхности, мм	2470	2440	2200	2200	2440	2440	2440
Ширина трака, мм	280	280	380	540	280	280	280
Вооружение:							
тип	MG13	MG34	EW141+ MG34	MG34	Pak38(t)	sIG 33	MG34
калибр, мм	7,92	7,92	20; 7,92	7,92	47	150	7,92
количество	2	2	1 + 1	2	1	1	1
Прицел	—	—	—	—	TZF2	TZF2	TZF2
Боезапас	1525	2250			68	32	1625
Двигатель	Krupp M305	Maybach NL38TR	Maybach HL45P	Maybach HL45P	Maybach NL38TR	Maybach NL38TR	Maybach NL38TR
Мощность, л.с.	57	100	150	150	100	100	100
Удельная мощность, л.с./т	11,1	17,2	18,75	7,1	13,2	11,8	17,0
Удельное давление, кг/см.кв	0,40	0,42	0,56	0,41	—	—	—
Скорость по шоссе, км/ч	39	40	79	25	39	40	—
Запас хода по шоссе, км	145	153	300	150	153	100	153
Запас хода по грунту, км	97	123	—	—	95	60	123
Подъем, °	30	30		59	30	30	30
Ров, м	1,4	1,4	1,2	1,5	1,4	1,4	1,4
Брод, м	0,58	0,58	0,875	0,57	0,58	0,58	0,58
Стенка, м	0,36	0,36	0,3	0,33	0,36	0,36	0,36
R повор., м	2,1	2,1		2,1	2,1	2,1	2,1

редвижении, особенно Pz I и Pz II, достигли 25% и остались на этом уровне всю польскую кампанию. Но страшнее всего были повреждения боевые. Поляки сражались за свою страну ожесточенно, стараясь использовать те немногие противотанковые средства, которые были у них на вооружении. Кроме

противотанковых пушек и ружей использовалась даже полевая артиллерия, стрелявшая прямой наводкой. Результаты оказались ошеломляющими. 4 PzDiv, пытаясь пробиться к центру Варшавы, потеряла за один день 60 танков. Всего же за эту кампанию Panzerwaffe потеряла 218 танков, т.е. около

10% от участвовавших в боевых действиях. Из них, как и следовало ожидать, больше всего досталось PzKpfw I: всего было уничтожено 89 машин. Известна фотография Panzer I, разрушенного прямым попаданием польской 76,2-мм пушки (русская «трехдюймовка» обр. 1902 г.). Корпус машины спереди про-

ломлен, как будто он сделан не из броневой стали, а из тонкого полистирола.

В Дании и Норвегии Pz I были, но ничем особенным не отличились.

К 10 мая 1940 года, когда началось долгожданное наступление на Францию, Бельгию и Голландию, Вермахт имел в своем распоряжении 523 танка PzKpfw I и 93 PzBfWg I. В нападении на Голландию и Бельгию участвовали 3, 4 и 9 PzDiv, которые все вместе имели в своем составе примерно 380 танков типа Pz I. Все эти дивизии входили в армейскую группу В фон Бока (von Bock). Во Франции к ним подключалась армейская группа А под командованием Гота (Hoth) в составе XV, XLI и XIX танковых корпусов. XV Panzer-Korps состоял из 5 и 7 PzDiv. 5-я дивизия имела около 140 танков Pz I, в то время как 7-я — всего только 10 таких машин. XLI Panzer-Korps Райнхардта (Rheinhardt) включал в себя 6 и 8 PzDiv, всего около 20 PzKpfw I. Самым мощным в этой группе был XIX корпус Гудериана: 1, 2 и 10 PzDiv. Эти дивизии имели примерно по 30 танков типа Pz I, каждая. По окончании этой кампании французская армия, одна из самых мощных армий в Европе, была уничтожена. При этом за шесть недель боев немцы потеряли 150000 человек. Однако боевые и неболевые потери в Panzerwaffe были таковы, что суммарная мощь танковых войск снизилась почти на 50%.

Стоит также упомянуть, что некоторое количество Pz I в составе Deutsche Afrika Korps попали в Северную Африку, но жизнь их там была совсем недолгой. Единственным выдающимся событием было то, что один PzKpfw I А из состава 5 PzAbt 5 LhDiv был переделан в огнемётный танк. Вместо одного из пулеметов MG 13 в башне был установлен стандартный пехотный танцевый

огнемёт Flammen-werfer 40. Огнемёт мог произвести 8-10 односекундных выстрелов на дальности до 50 м. Эта машина в мае 1941 года повоевала под Тобруком.

Производство средних танков в Германии все увеличивалось, и к началу нападения на Советский Союз, Вермахт обладал 3332 танками. Из них 410 составляли Panzerkampfwagen I. К своему сожалению, «фрицы» поздно поняли, куда они вляпались. Продвижение бронегрупп вглубь советской территории, кроме ожесточенного сопротивления Красной Армии осложнялось многими факторами. В России, как известно, «нет дорог, есть только направления». Пока стояло лето, все было более менее нормально. Но «наступила осень, отцвела капуста» и... бескрайние просторы нашей страны благодаря осенним дождям превратились в бесконечное море грязи. Двигаться в этом море могли только танки, да и то с большим трудом. В итоге многие PzKpfw I и PzKpfw II превратились в те самые «сельскохозяйственные тракторы», буксирующие по грязи «составы» из 3-4 грузовиков, сядивших в грязь по самые мосты. Потом подморозило и наступление вновь обрело прежние темпы, но как оказалось, ненадолго. 8 декабря 1941 года продвижение вперед частей вермахта прекратилось, поскольку они оказались полностью «утопнувшими» в русских снегах.

В первый год войны Красная Армия потеряла около 17000 танков и более миллиона человек. Германия же понесла на первый взгляд меньшие потери: около 2700 боевых машин Panzerwaffe и 743000 человек. Однако это были 25% личного состава войск, вторгшихся в СССР, и около 81% (!!!) всех танков вермахта. При этом Panzer I были унич-

тожены почти полностью. А в 1942 году вышел приказ о снятии с вооружения машины типа PzKpfw I.

Операция «Barbarossa» стала прощальной песней легких танков вермахта. Командование одной из Панцер-групп пришло к выводу, что на Восточном фронте ни один танк, имеющий менее чем 75-мм основное орудие, не сможет выжить.

В настоящее время танки Panzer I и машины на их базе можно увидеть в нескольких музеях мира. PzKpfw I А находятся в Pansarmuseet в Аксвалле в Швеции, в Panzermuseum в Мюнстере в Германии, в El Goloso Barracks в Мадриде, в Military Museum в Осло, в War Museum в Оттаве. PzKpfw I В находятся в El Goloso Baracks в Мадриде, в San Clemente de Sasebas Recruit Centre в Героне (Испания), в Ordnance Museum на Абердинском полигоне (США) с нестандартным МТО. В России в Музее БТТ при НИИ-38 (Кубинка) стоит редчайший PzKpfw I В, ранее приспособленный для форсирования водных преград вплавь. KIPzBfWg (3KIB) находится в Bovington Tank Museum в Уорхэме (Великобритания), Один PzKpfw I F находится в военном музее Белграда и еще один стоит в Кубинке. 4.7 cm Pak (t) Sfl I В, некоторое время обитавший в Абердине, теперь в восстановленном состоянии находится в Кобленце (Германия).

Источники:

F.M. von Senger und Etterlin. Die deutschen Panzer 1926-1945, J.F. Lehmanns Verlag, Munchen, 1959

Bryan Perret. German Light Panzers 1932-42. Osprey Vanguard 33, London 1989

Spielberger. Panzer I und Panzer II.

Spielberger. Flakpanzer «Gepard».

Trevor Larkum. Preserved German Tanks: A7V to Panzer IV. Armour Archive, Northampton, 1994

Janusz Ledwoch. Czołg lekki PzKpfw I. Bellona, TBU N146, Warszawa 1992

Janusz Ledwoch. Panzer I. Militaria, Warszawa 1993

HPM N1.1990, N1.1991

Tankette. Vol 11, N4

Особую признательность за помощь в подготовке материала автор выражает Михаилу Свиринову и Стивену Залого.

КИТОГРАФИЯ

1/35

Italy	Pz I Aasf B	ПЛ
Italy	K1PzBfWg	ПЛ
«Звезда»	Pz I Ausf B	ex-Italy
«Звезда»	K1PzBfWg	ex-Italy

Конверсии и «примочки»

A.E.F. Designs	Bison	Э
Конверс. набор под Pz I B Italy		
Commanders Series Models Inc.	Bison	Э
Конверс. набор под Pz I B Italy		
Accurate Armour	набор траков Pz I	БМ
Танкомастер	башня с 20-мм пушкой Breda	Э, БМ
Jordi Rubio	ствол для siG33 Bison	точный мет.

1/72

ESCI	Pz I Ausf B	ПЛ
ESCI	PanzerJager	ПЛ
ESCI	K1PzBfWg	ПЛ

1/76

Hinchliffe Models	Pz I Ausf B	БМ
-------------------	-------------	----

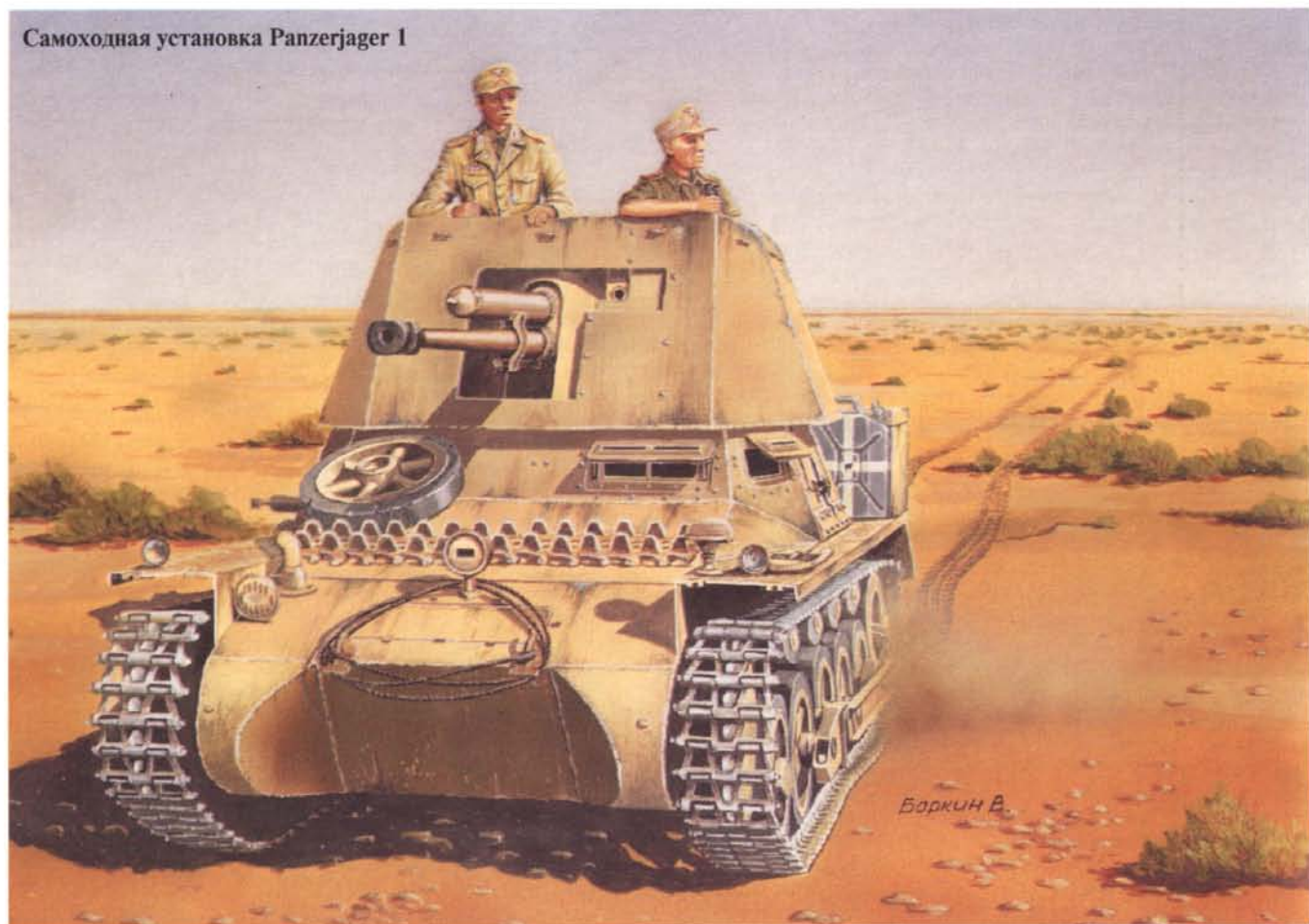
В последней графе: ПЛ - пластиковая литая, Э - эпоксидная, БМ - белый металл

Унификация

Башня Pz I использовалась на минном трале фирмы Alkett (имеется в Кубинке) и на трехбашенном танке NbFz.

Гусеничные траки Pz I аналогичны тракам транспортера Maultier.

Самоходная установка Panzerjäger 1

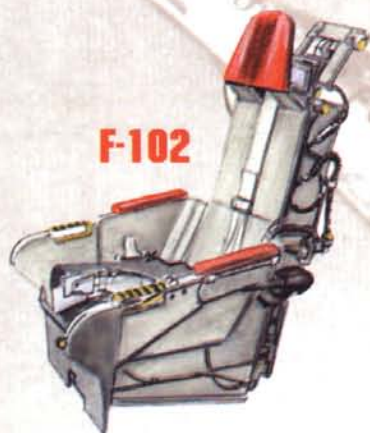


20-мм ЗСУ на базе Panzer I Ausf A



ЕЖЕСТ! ЕЖЕСТ! ЕЖЕСТ!

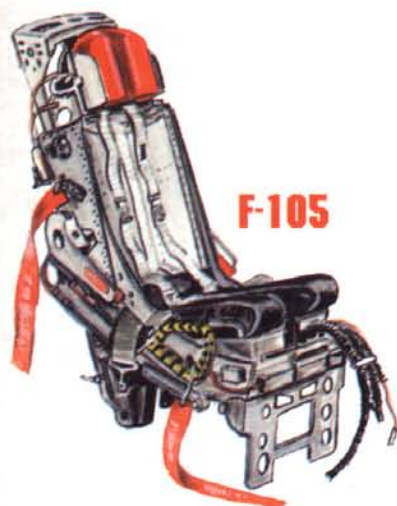
Команда «Ежест!», повторенная трижды служит сигналом катапультирования для экипажа самолета. На этой странице представлены катапультируемые кресла американских истребителей «сотой» серии, а также снаряжение пилота. Мы надеемся продолжать эту рубрику — многие из наших читателей предпочитают дополнять модели фигурками пилотов.



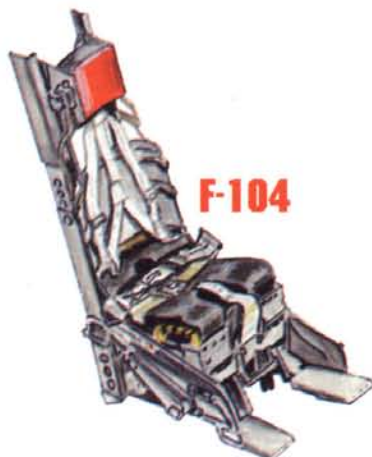
F-102



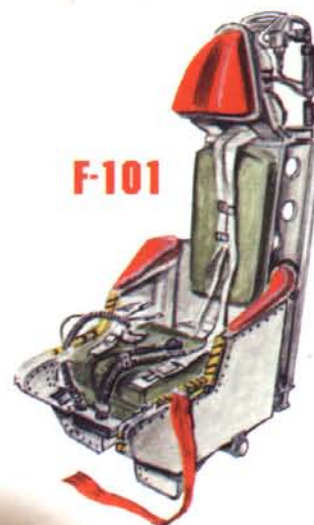
F-100



F-105



F-104



F-101

Рисунки С.Ершова

НЕИЗВЕСТНАЯ NOVO

novo

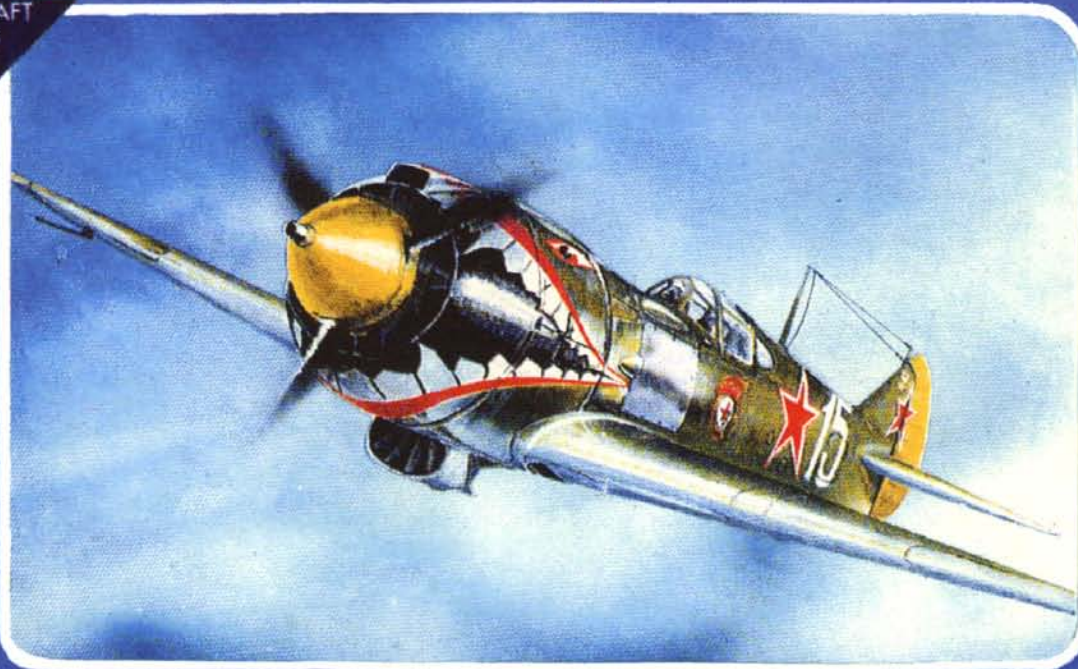
AIRCRAFT
KITS

Lavochkin LA-5 - Fighter

F 313

SCALE
1:72

MADE IN USSR



Сегодня содержание этой рубрики будет соответствовать ее названию «на все двести» — мы поговорим о фирме, с которой практически у каждого советского (см. название рубрики) любителя связаны самые нежные воспоминания. И хотя происходило все это, казалось бы, совсем недавно, это уже история. Именно с продукции этой фирмы началось массовое увлечение масштабным моделизмом в этой (простите — в той) стране.

Да, модели производились и до этого, но продавались лишь в крупных городах, вроде Москвы и Ленинграда и потому, наверное, наш читатель из Новороссийска посетовал на статью во втором номере («Танковый прорыв»), заявив, что Т-34 «ходили косяками» только в Москве, а моделистам из многих других городов продукция «Огонька» была недоступна. Все правильно — так оно и было.

Мне трудно судить о том, что было в других городах, зато здесь была «толпа» — пятачок около «Детского мира», у выхода на гостиницу «Берлин» (теперь «Савой»), где в теплые майские дни, под газировочку из близлежащих авто-

матов (любители чего покрепче бегали в сороковой гастроном за зданием КГБ), десятка два завсегдатаев вели нескончаемые беседы, малопонятные непосвященным. Ох уж эти мне «бакинские «Вампиры» (приходило ли в голову ребятам с De Havilland, что их детище будут так называть?), ох уж эти «Меняю F196 на F182», ох уж эти цены...

— Сдается мне, доктор Ватсон, что Вы сегодня были на толпе и промотали там все свое состояние.

— Гениально, Холмс, но как Вы догадались?

— Элементарно, Ватсон — у вас под мышкой коробка с донецким «Харриером».

«В «ДОМИКЕ» — WHITTLEY!» — раздавался боевой клич, и компания брала штурмом автобус и летела в «Дом игрушки», чтобы успеть запасть желанной моделью. Впоследствии толпа переместилась к противоположному выходу — на площадь Дзержинского, где под осуждающим взглядом «железного Феликса» особо бессовестные продавцы торговали «Эрзац-Москито» — местным изобретением, идея которого заключалась в том, что широко рас-

пространенный DH Hornet упаковывался в коробку от почти мифического DH Mosquito, и этот номер часто проходил из-за сходства машин.

И если с продукцией фирмы Novo большинство моделистов хорошо знакомо, то об истории ее известно весьма немного, кроме того факта, что это советский производитель моделей FROG.

К тому времени, о котором идет речь, FROG был отделением британской фирмы Rovex. Вопреки распространенному мнению, FROG не был большой компанией: в середине семидесятых годов 70 процентов сбыта пластиковых моделей в Великобритании приходилось на изделия Airfix (историю этой старейшей фирмы мы расскажем вам в следующем номере), и лишь 30 процентов делились между остальными производителями (в том числе иностранными). С 1974 года на этот рынок мощно вторгся Matchbox, уже всемирно знаменитый своими металлическими моделями автомобилей, и, как следствие, имевший развитую сбытовую сеть. Для старого доброго FROG оставалось все меньше места, и у Rovex это становилось все большей головной болью.

Решение пришло оттуда, откуда его никто не ожидал — из России. В начале семидесятых годов на XXIV съезде КПСС было принято решение об увеличении объемов выпуска детских игрушек и товаров для технического творчества, для чего предполагалось привлечь и западные компании, имеющие опыт производства таких товаров и необходимую оснастку. Пластиковые модели, например, в стране производились, но их требовалось больше, гораздо больше, чтобы обеспечить ими всех потенциальных моделестов от Мурманска до Камчатки и письмо нашего новороссийского читателя — явное подтверждение прозорливости «руководящей и направляющей».

В ответ на брошенный ключ, одними из первых в Москве оказались представители британской промышленной группы DCM (Dunbee-Combex-Marx), которая являлась владельцем Rovex, и, соответственно FROG. Они привезли с собой огромное количество образцов производимой ими продукции, в том числе и несколько пластиковых сборных моделей. Кроме них были показаны железнодорожные модели Tri-ang Railways, трассовые автомодели Scalextric, которые также не требовали сложной оснастки и станочной базы, и несколько других изделий.

Наибольшим препятствием было то, что советская сторона не хотела платить в валюте, а предпочитала расплачиваться за оснастку изделиями, которые на ней производились — вполне здравый подход. Именно с этой целью DCM создала дочернюю фирму Novo Toys Ltd. (это ее адрес вы можете быть видели на инструкциях: Maxey, Peterborough, England PE6 9HQ), которая отвечала за поставку в СССР оснастки, а равно и за получение оттуда отливок, их упаковку и продажу. Название фирмы происходило от имени организации, выступавшей партнером с советской стороны — В/О «Новоэкспорт», но вопреки распространенному мнению, «Новоэкспорт» не имел никакого отношения к Novo — все 100% акций принадлежали британской стороне.

Соглашение было подписано в августе 1975 года, а затем были подписаны двенадцать контрактов, которые касались деталей сделки. В них в частности устанавливалось, что платой за пресс-форму вовсе не обязательно должны быть отливки, полученные именно с нее — просто, исходя из ресурса пресс-форм, была определена их цена, и цена каждой отливки. После полной выплаты стоимости оснастки, она становилась собственностью советской стороны, и любые другие закупки отливок британцами должны были осуществляться за валюту.

Большим препятствием были политические соображения — «Новоэкспорт» наотрез отказался брать модели немецких и японских самолетов, пришлось переделывать коробку на туполевский СБ (на старой он был показан «в цветах» Luftwaffe). «Не прошел» гомигдановский вариант декали на P38 Lightning — заменили на американский, большие трения возникли с Fokker D XXI — хорошо известно, что наши летчики называли «Фоккерами» самолеты Focke-Wulf, и потребовалось объяснять, что эта голландская фирма, не имеет никакого отношения к Германии. Однако, новые коробки были изготовлены, «немцы» и «японцы» проданы Revell, и производство началось.

Советская сторона потребовала также увеличить количество моделей советских самолетов, и DCM согласилась изготавливать оснастку для их производства с частотой до 10 форм в год! Был составлен список требующихся машин, они получили номера по каталогу FROG, и советская сторона даже взялась предоставить документацию для изготовления точных копий в M1/72. Вот этот список с номерами, которые предполагалось присвоить моделям в каталоге:

Анатра ДС «Анасалъ»	F312
ЛаГГ-3	F310
МиГ-3	F308
Як-3	F311
Ил-2	F314
Ил-4	F316
Ла-5	F313
МиГ-19	F317
И-16 тип 24	F360
И-153	F343
По-2	F319
Р-5	F348
Ту-22	F315
Як-1М	F318

К сожалению, лишь первые четыре модели из этого списка были изготовлены, но и они к нам не попали — их дальнейшей судьбы мы еще коснемся. Прошло время, и этот список перестал быть лишь благим пожеланием — мы научились обходиться и без помощи Запада. Как видите, многие из перечисленных моделей производятся нашими фирмами (спасибо: «Альфа», «Звезда», АПЕКС, «ВЭС-Модель» и неизвестная фирма из Самары), а некоторые имеются даже и от двух производителей. Наверное, вы уже поняли, что изображенные коробки в начале статьи — всего лишь небольшая мистификация. Мы использовали рисунок с коробки Ла-5 фирмы «ВЭС-Модель» — безукоризненная работа Владимира Руденко лишний раз подтверждает, что наши фирмы способны не только достичь уровня своих западных коллег, но и превзойти его.

Однако, вернемся на 20 лет назад. Первые формы были доставлены в СССР в начале 1976 года (то есть за год до того, как производство моделей FROG в Англии полностью прекратилось). Изделиям присваивались номера

по каталогу Novo (идентичны нумерации FROG), исключения составляли лишь модели, которые не пользовались спросом на Западе — им номера вообще не присваивались. Это были сборные модели автомобилей в M1/18, а также некоторые самолеты — Britannia, например. Поставка первых моделей в Англию началась в 1977 году, и вновь созданная фирма заработала.

Самой большой проблемой в деятельности Novo было постоянное невыполнение производственных графиков советской стороной. Происходило это по самым разным причинам — часть фабрик имела устаревшее оборудование, а отношение к оснастке часто вызывало удивление англичан — форму на «Мираж», например, оставили на зиму на улице. Естественно, к весне она порядком поржавела, и ее пришлось реставрировать. Когда в Британию для ремонта вернули форму на «Тайфун», то выяснилось, что утеряны все шесть болтов, которыми скреплялись плиты. Вместо них были установлены четыре самодельных, которые, к тому же, были изготовлены из недостаточно прочного материала — памятуя об огромном давлении полистирола, легко понять, что работать на такой оснастке было просто опасно.

Огромной трудностью стал наш полистирол. FROG использовал пластик Shell S173, имевший коэффициент жидкотекучести (Melt Flow Index) равный 35. У советского пластика, как оказалось, эта величина была около 4, что требовало повышения температуры на 50°C, и давления впрыска вдвое! Работа на таких режимах вызывала рапирание половин формы, поэтому облой — не редкость на моделях Novo. Дело, кстати, было не только в этом коэффициенте — в 1978 году британские специалисты исследовали наш пластик, и составленный отчет больше похож на дефектную ведомость: «Ударная прочность крайне мала... цвет ужасен... качество поверхности плохое... крайне хрупок и не очень прочен...» и т. д.

К производству вновь приплетали политику — в каталоге Novo 1980 года было упомянуто, что Sea Fury сбивали МиГ-15 во время войны в Корее, и советская сторона отказалась поставлять отливки этой модели! Лишь небольшое число отливок из пробной партии, изготовленных ранее, попало на западный рынок от Novo.

Однако дела у фирмы шли неплохо. На европейском рынке модели пользовались огромным спросом из-за низких цен, поэтому, несмотря на трудности, директорат компании чувствовал себя уверенно. Вопреки распространенному мнению, отнюдь не проблемы со сбытом изделий привели Novo к упадку. Просто владелец Novo — компания Dunbee-Combex-Marks Ltd., благодаря финансовым трудностям тех времен, была объявлена банкротом, и, как следствие, выставлена на продажу с молотка со всеми дочерними фирмами. Во



Образец «лепестка» модели, предназначавшейся для продажи в страны социалистического содружества. Обратите внимание: «лепесток» — красный, а не голубой, вместо логотипа NOVO — эмблема NOVOEXPORT.

времена экономического кризиса производство сворачивали все, и на Novo покупателей не нашлось, поэтому в 1980 году фирма прекратила свою деятельность, хотя формально ликвидация состоялась лишь в 1985 году. Поскольку фирма, с которой советской стороной был заключен договор более не существовало, вся оснастка оказалась отныне собственностью СССР.

Последние модели были поставлены в Англию в середине 1980 г., и проданы к концу 1981 г., после чего британцами было принято решение передать советской стороне имеющиеся запасы коробок и декалей, а также оригиналы рисунков на коробки, что и было сделано (коробок на Twin Mustang, к примеру, передали 46 тыс. штук). Именно эти коробки и появлялись у нас в продаже, как в государственной торговой сети, так и на разного рода толкучках и клу-бах.

Большинство коробок Novo имели ту же картинку на крышке, что и соответствующая модель FROG, однако шестнадцать коробок имели полностью отличные картинки, несколько других — слегка измененные, а пять коробок имели ту же картинку, что и упаковка фирмы Air Lines — американского дистрибутора FROG. Не успели напечатать ни коробок, ни декалей на модели, оснастка на которые передавалась на поздних стадиях контракта — Whitley, Shackleton и т. д.

По количеству проданных на Западе экземпляров среди моделей Novo лидируют D.H.106 Comet (1/96), Caravelle I (1/96) и Fairey F.D.2 (1/72) — их было продано по 160 тыс. штук. Близко за ними следуют Avro Lancaster (1/96), G.A.L. Hotspur II (1/72), Miles Master III (1/72) и Supermarine Attacker (1/72) — этих удалось продать по 155 тыс. Странность этого выбора определяется просто-напросто тем, что формы на эти модели

были поставлены раньше других. На первых стадиях контракта, когда FROG еще работал, британцы, разумеется, стремились передавать наименее интересные формы, а с наиболее интересных снимать сливки самостоятельно. Последние же формы передавались нам прямо с инструментального участка — их вообще не эксплуатировали. Из имеющихся моделей фирма Novo совсем не поставляла на западный рынок 36 наименований — в основном те, оснастка на которые передавалась на поздних стадиях.

«Новоэкспорт», однако, хотел не только поставлять отливки Novo, но и торговать ими самостоятельно. Британцы ничего не имели против, поскольку речь шла о торговле на рынках стран, контролировавшихся СССР. Более того — англичане решили даже помочь с упаковкой. Для предотвращения реэкспорта, а также чтобы, была возможность отличить эти модели, было решено оснастить их лепестками (даже если вариант Novo имел коробки) и сменить цвет фона с голубого на красный. Чтобы не возиться с изготовлением новой упаковки, брали в основном модели, комплектовавшиеся лепестками и у Novo, оставалось лишь сменить цвет фона. Я думаю, вы встречали такие лепестки на Ла-7, Bleriot XI, Wessex, Barracuda, Scua и т. д. Обратите внимание, что логотип Novo на этих лепестках отсутствует, вместо него стоит эмблема «Новоэкспорт». Однако, из-за срыва поставок отливок советской стороной англичане в дальнейшем отказались печатать упаковку, боясь еще более усугубить ситуацию.

Да, а что там с формами на «Анатру», МиГ-3, ЛаГГ-3 и Як-3, оставшимися в Англии? Rovex вел переговоры о продаже этих форм фирмам Lindberg, Monogram, Revell и Starfix. Ни одна из этих компаний формы не купила, и все

они достались вновь созданной фирме Red Star. Все началось в 1982 году, когда будущий основатель фирмы Джим Чэпмен во время отпуска отправился в СССР. Он вошел в контакт с советской внешнеторговой фирмой, предложив свою помощь в поставке бывших моделей FROG на Запад. Вскоре выяснилось, что внешнеторговая фирма имеет смутное представление о моделях как о товаре, в особенности об упаковке. Советская сторона вполне серьезно предлагала, например заменить декали на наклейки, и были даже отпечатаны их пробные тиражи (они потом попали на советский рынок).

Пока Джим занимался изучением ситуации с FROG, он обнаружил четыре формы, не попавшие в СССР (это как раз и были четыре модели наших самолетов, о которых шла речь выше). Видя отношение советских партнеров к производству, Чэпмен решил не дать добру пропасть, и начал искать людей, желающих войти в консорциум по производству этих моделей. После некоторых трудностей консорциум был сформирован, и новая фирма получила имя Glenprime Ltd., которое вскоре заменили на более броское Red Star Model Kits Ltd.

В конце октября 1983 года Red Star поставила первые 7000 отливок фирме CMS, которая стала их дистрибутором на рынке. В США модели поставлялись с лепестками, а последние серии даже с их ксерокопиями. Red Star пыталась импортировать модели и из СССР, снабдив их соответствующей упаковкой. Фирма даже заказала художнику новые картинки на коробки (или лепестки) моделей Skua, Vengeance и Ventura, а также новые декали на Skua и Ventura. Планировались поставки Shackleton и Whitley, но в конце концов у нас началась перестроенная чехарда, и сделка так и не состоялась. Впоследствии Red Star пришла в упадок, а формы перешли к фирме Emhar, которая и владеет ими сейчас.

Название фирмы, стоящее в заголовке, наши моделисты всегда будут вспоминать с благодарностью, хотя мне недавно довелось беседовать с двумя представителями молодого поколения, которые даже не слышали имени Novo. Они воспитывались уже на продукции «Звезды», и именно для них я и решил это все написать — пусть знают. Ныне оснастка знаменитой английской фирмы рассеяна по многим заводам, находящимся, увы, теперь уже в разных странах. Старой доброй Novo больше нет, но мавр сделал свое дело — продукция этой фирмы пробудила интерес к моделизму в России. О результатах этого события я говорить не буду — об этом весь журнал.

С.СВИНКОВ

Считаю необходимым выразить признательность Владимиру Морскому за предоставленные материалы.

Событием для всех моделлистов России стала проходившая с 28 по 29 января в библиотеке Московского энергетического института выставка стендовых моделей, организованная Московским клубом стендового моделизма (МКСМ). Клуб был организован в 1988 году, и невзирая на организационные сложности и экономическое положение в стране, стал в короткий срок серьезной общественной организацией со своим юридическим адресом, гербом, а также многочисленными связями как со странами бывшего СССР, так и с дальним зарубежьем. Несмотря на слово «Московский» в своем названии, клуб практически превратился во всероссийский. Заседания клуба проводятся раз в неделю и для людей, интересующихся историей военной и гражданской техники, занимающихся стендовым моделизмом, клуб служит своеобразной Меккой, где всегда можно встретиться со своими коллегами и получить нужную информацию.

В клубе всегда можно увидеть документальные и художественные тематические видеофильмы, приобрести по минимальной стоимости самые свежие журналы, монографии, модели и аксессуары к ним, но что особенно важно, так это общение с людьми, которые испытывали или эксплуатировали боевую технику. Один из таких людей — ветеран Великой Отечественной войны, фронтовой летчик Александр Леонидович Седун. Этот человек стал верным другом нашего клуба с самого первого дня его работы, и не просто другом, а постоянным участником и победителем выставок. Александр Леонидович собрал большую коллекцию советской авиации периода Великой Отечественной войны в масштабе 1/48 — практически все типы самолетов, которые участвовали в войне как наших, так и поступавших по ленд-лизу. В его коллекции есть и самолеты, на которых летали его боевые товарищи, так что копийность этих моделей не вызывает сомнения.

Кроме выставки проводился еще и конкурс. В состав оценочной комиссии входили члены клуба С. Журко, А. Самохвалов, А. Зайцев, Л. Козлов, К. Золотов, И. Желтов, В. Востриков, которые имеют большой опыт в проведении подобных конкурсов. Председателем оценочной комиссии был П. А. Панкратов, для которого моделизм не только хобби, но и профессия — он является модельщиком в одном из авиационных КБ.

Победителями конкурса стали:

В категории «Модель-копия винтомоторного самолета в М1/48»

1 место	модель ЛаГГ-3	Яхонтов С. Г.
2 место	модель Р-26А	Пилипенко С. Г.
3 место	Buffalo	Косачев

В категории «Модель-копия винтомоторного самолета в М1/72»

1 место	Буазен LA	Бабич С. В.
2 место	ТБ-3	Зайцев Б. Ю.
3 место	ИТП М1	Самохвалов А. В.





Московский клуб стендового моделизма собирается каждый понедельник в доме культуры завода «Компрессор» с 16 до 19 часов. Проезд - метро «Авиамоторная». Здание ДК находится сразу за железнодорожным мостом справа (не более 5 мин. ходьбы). Об изменениях в графике работы клуба вы можете узнать по телефону редакции: 453-02-28.

В категории «Модель-копия реактивного самолета в М1/72»

1 место	F111F	Вишняков В. Л.
2 место	Su-35	Гуменюк М. С.
3 место	A-10	Колотилин А.С.

В категории «Модель техники в М1/35»

1 место	STRV-103B	Грянкин А. С.
2 место	PzKpfw VI Ausf E	Переяславцев И. В.

В категории «Модель техники в М1/72»

1 место	Willis MB	Поликарпов Н. А.
---------	-----------	------------------

В категории «Лучшая модель корабля»

1 место	торпедный катер	Золотов К.Е.
	C-2 «Люрсен»	

Решением правления клуба были также установлены призы зрительских симпатий и поощрительные призы. Их получили: Липецкий И.Н. за модель истребителя Corsair F4U1, Бушуев А. А. за модель самолета Me-163B-1a, В. О. Шпаковский за модель танка M60, Мосолов С. за модель вертолета Ми-8МТ, Похило В. В. за свой RF-4C Phantom II, Яковлев А. В. за модель-копию ракетной установки Scud, Лагутин А. за коллекцию моделей танков в М1/25 из бумаги. Специальный приз получил Переяславцев И. В. за диораму «Т-34/76 на Курской Дуге». Как постоянный коллективный участник выставок отмечен призом детский технический центр «Лефортово» (руководитель — Зайцев Б. Ю.), а два его представителя — Алеша Зайцев и Максим Булаев были премированы как самые юные участники выставки.

Особо следует поблагодарить фирмы «Лейбъ-Компания», «Комбриг», «Центавр», «Росич», «Интертрейд», которые предоставили призы для награждения победителей. Нельзя обойти благодарностью и председателя клуба Несынова А. В., членов оценочной комиссии, а также Елену Борисовну Ухловскую, которая провела необходимую организационную работу. Спасибо всем, выставка явно удалась, и мы надеемся увидеть вас среди участников в следующий раз.

От редакции: Описывать выставки — занятие неблагодарное. Это что-то вроде тех искусствоведов, что мучают зрителя своим вступительным словом перед показом интересного фильма. Мы хотим, чтобы Вы просто побывали на этой выставке — смотрите фото, любезно предоставленные нам МКСМ. Не можем не поздравить двух своих сотрудников, занявших призовые места — Александра Колотилина и Николая Поликарпова. Они не держат никаких секретов, и надеемся, еще не раз поделятся с Вами опытом на наших страницах.

* DRAGON * FUJIMI * MATCHBOX *

AIRFIX

HASEGAWA

TAMIYA

ROBBE

ФИРМА "СТЭКС"

- Пластиковые модели самолетов, вертолетов, кораблей, машин, военной техники.
- Радиоуправляемые модели: летающие, ездящие, плавающие
- Железные дороги: самые популярные масштабы.
- Краски и принадлежности для моделирования.
- Отечественная и зарубежная литература по истории техники и моделированию.

2 < S

ИГРУШКИ

Торговля оптом, в розницу и на заказ

Адрес : ул. Земляной вал, 68/18, м. Таганская-кольцевая.

☎ 915-7951, 915-7994, fax 915-3011.

* ITALERI * MARKLIN * GRAUPNER *

HELLER

REVELL

MONOGRAM

ARNOLD

на компьютерах

ИЗДАТЕЛЬСКИЕ СИСТЕМЫ

Macintosh



Authorized dealer

Абрис Альфа

962-14-75

СОЗДАЙТЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НА СВОЁМ СТОЛЕ

Вернуться к оглавлению



ВОЕННАЯ ИСТОРИЯ В ПЛАСТИКОВОЙ МИНИАТЮРЕ

Каждая из наших моделей точно воссоздает облик когда-то существовавшего самолета, танка, автомобиля. Именно на этих машинах наши деды отстаивали свободу своей Родины, и они отстояли ее, хотя враг был силен. Насколько силен, судите сами — боевую технику тех, с кем наша страна воевала, мы тоже воссоздаем в своих моделях.

Спрашивайте модели предприятия «Звезда» в ваших магазинах.

Заказы на полный цветной каталог и модели предприятия «Звезда» принимаются по адресу:
141730, Московская обл., г. Лобня, ул. Промышленная, 2.

Оптовая и мелкооптовая продажа моделей «Звезды» и ведущих стран мира производится по адресу:
Москва, ул. Сущевский вал, 5. Проезд: ст.м. «Савеловская».



3525

Средний танк Т-34



3521

Гвардейский миномет «Катюша»



3519

Бронеавтомобиль МЗ «Скаут»



7206

Истребитель Су-26



3520

Морская пехота

