

М

6' 99

ХОББИ

ЖУРНАЛ ЛЮБИТЕЛЕЙ МАСШТАБНОГО МОДЕЛИЗМА И ВОЕННОЙ ИСТОРИИ

ПУСК!!!

Колеса:
ФАИ-М

Броня:
Валентайн

Выставка:
МКСМ-99

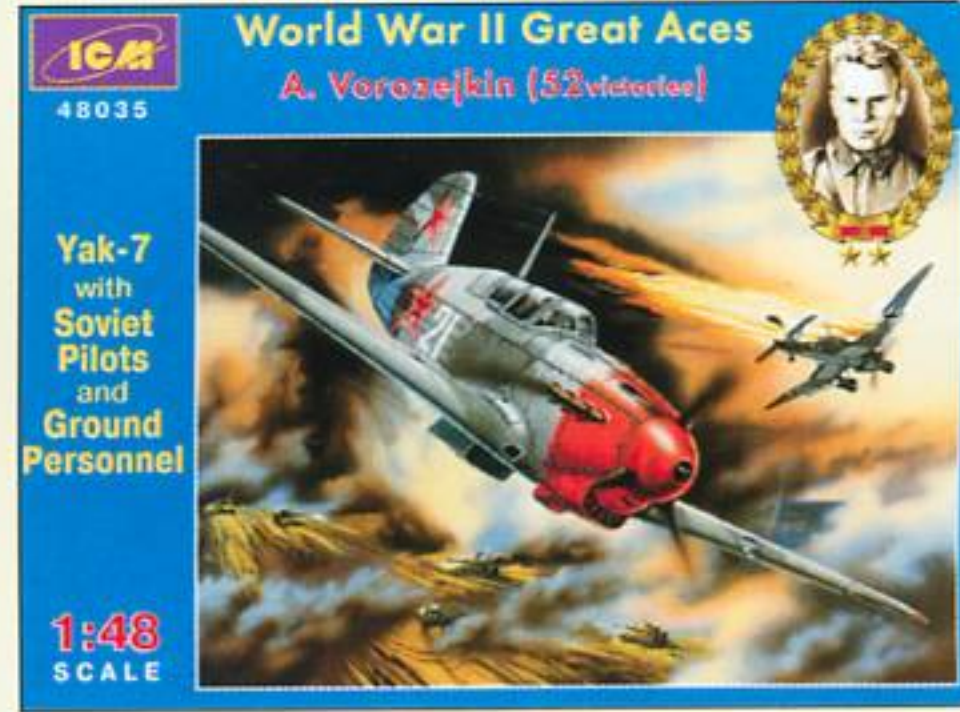
Крылья:
Планер ЯК-14



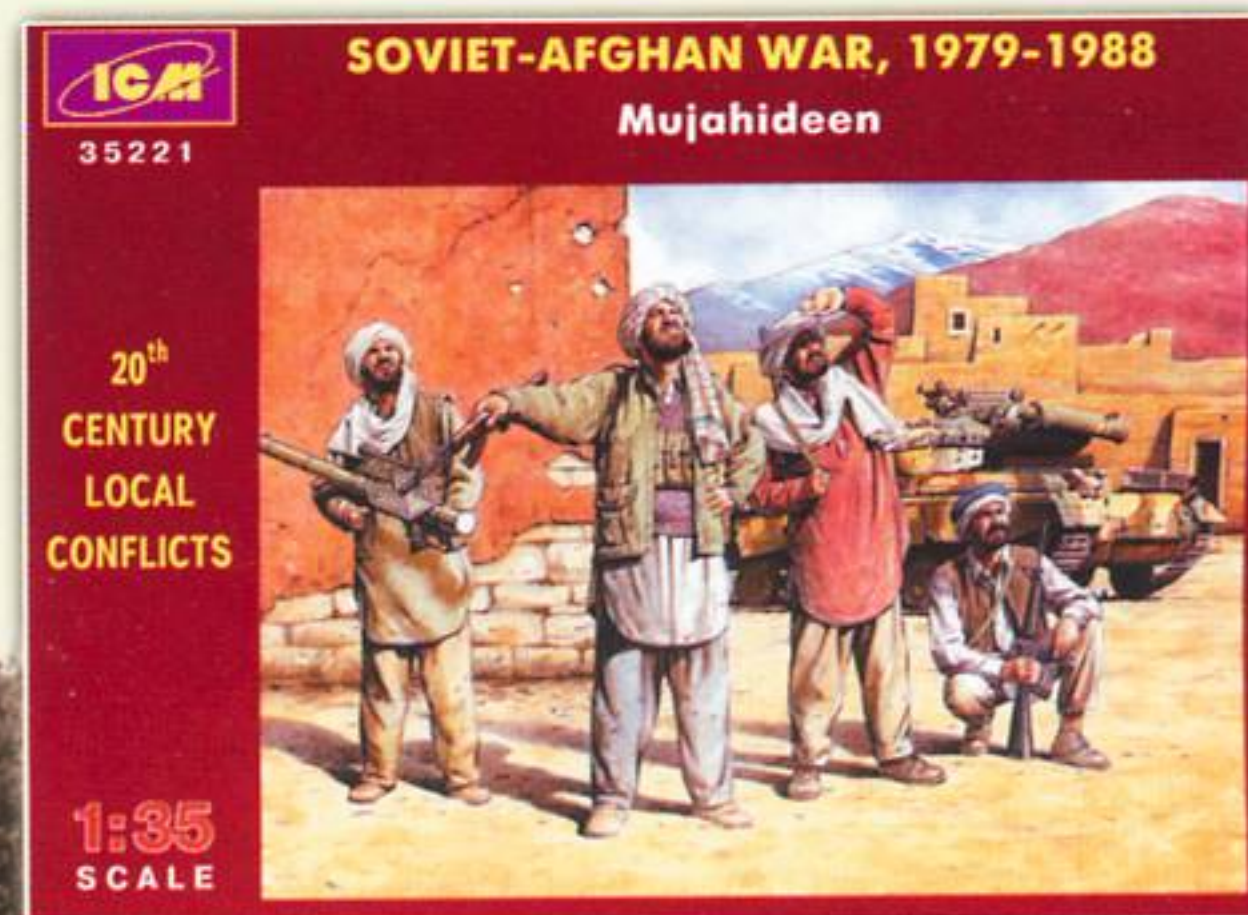


КИЕВСКИЙ ВОЕННЫЙ ОКРУГ

(to be continued ...)



Представительство фирмы ICM в России — ООО «Ермолай»
 тел./факс (095) 256-21-60, 256-32-61
 E-Mail: d-andrew@mtu-net.ru, ICM в Internet: www.icm.com.ua



БМ-21-1 ГРАД

см. стр. 42



Журнал выходит с 1993 г.

Главный редактор
Н.Поликарпов

Редакционная коллегия
А.Аксенов
С.Игнатьев
А.Кошавцев
С.Свинков

Фото
А.Аксенов

Фотоработы
ООО «Фотолабсистемз»

Ответственный за выпуск
С.Игнатьев

Отдел сбыта
Д.Янюк
М.Захаров

Web-мастер
М.Свирин

Издатель:
**ООО «Издательский
Центр «Экспринт»**

Директор:
А.Егоров

Адрес редакции и издателя:
121552, Москва, а/я 26
Тел./факс 149-98-15

<http://www.m-hobby.df.ru>

E-Mail: Ex.Print@g23.relcom.ru

Журнал зарегистрирован Государст-
венным Комитетом РФ по печати 4
июня 1999 г. Свидетельство № 01206.

Данное издание не может быть вос-
произведено полностью или частично
без письменного разрешения издате-
лей. При цитировании ссылка обяза-
тельна.

Подписной индекс издания
по Объединенному каталогу
«Почта России — Подписка-2000»
45393

Препресс:
Издательский центр Экспринт

© М-ХОББИ, 1999

Тираж: 3 000 экз.
Печать: Фабрика печатной рекламы

Published by ExPrint Ltd.

Editorial office:

P.O.Box 26, Moscow, 121552, Russia
Phone/fax: (095)149-9815

All rights reserved. This publication may
not be reproduced in part or in whole with-
out prior written permission of the publi-
shers.

© М-НОВВУ, 1999

В НОМЕРЕ:

ИЗ КОРОБКИ

Рецензии на новые модели 2

Фото А.Аксенова

ДИОРАМЫ

А.Завалий
Деревянное зодчество 6

ЗАВЕТЫ ДЯДЮШКИ ПО

Н.Поликарпов
Работаем с аэрографом 9

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

А.Аксенов
Тевтонская троица 12

КОЛЕСА

Н.Поликарпов
Бронеавтомобиль ФАИ-М 14

КРЫЛЬЯ

М.Маслов
Крылатая шкатулка пандоры 20

БРОНЯ

И.Мощанский
Танки «Валентайн» 30

ОКРАСКА

В.Вахламов, М.Орлов
Эскадрилья «Москва» 38

СТРАНИЦА ФОТОГРАФА

А.Аксенов
БМ-21-1 «ГРАД» 42

РЕПОРТАЖ

МКСМ—99 44

Новости 28

Частные объявления 27

ГДЕ КУПИТЬ М-ХОББИ

«Библио-Глобус» — ул. Мясницкая, 6.

«Военная Книга» — ул. Садовая Спасская,
д.3. Проезд — м. Красные Ворота.

«Звезда» — Арбат, д.21.

«Звезда» — ул. Бутырская, 97

«Лейбъ-Кампания» — Сокольническая пл.
д.7А, Дом Молодежи.

«Дом книги на Соколе» — Ленинградское
ш., д.13. Проезд — м. Сокол.

«Мир Моделей» — тел.116-02-88.

Словно мухи тут и там ходят
слухи по домам... Уж не знаю,
кто их разносит по умам, но
сразу и решительно отвечаю: врут!

Это я все о рецензиях в рубрике
«Из коробки». Рассказываю, как все
происходит на самом деле.

Во-первых, модели присылаются в
редакцию фирмами производителя-
ми или их дистрибуторами — кто
именно прислал, мы всегда сообщаем
в конце статей (мелким таким крас-
ным шрифтом). Если такой приписки
нет, значит редакция сама купила тес-
тируемую модель — практикуется
редко, но в исключительных случаях
бывает.

Во-вторых, это не реклама — пла-
тить журналу не надо. Для произво-
дителей моделей удовольствие совер-
шенно **БЕСПЛАТНОЕ!**

В-третьих, если вы прислали нам
свое изделие, факт его существова-
ния будет **ОБЯЗАТЕЛЬНО** отражен
на страницах журнала. Мы не делаем
различий между крупными фирмами
и полукустарным производством. Ка-
кое имеет значение для человека, ку-
пившего вашу модель, продается она
десятками тысяч или десятками эк-
земпляров? Важно только ее качест-
во и наличие в торговой сети.

Наконец, рецензия есть рецензия,
пишется она для того, чтобы наши
читатели могли составить себе мнени-
е о новом изделии. Мы с огромным
уважением относимся ко всем, кто
решается выпускать модели в ны-
нешних экономических условиях.
Однако, если на новой модели стра-
тегической ракеты обнаружится не-
что, что ее создатели считают «отра-
жателем фотонов» (помните, из того
самого анекдота, где генерал интере-
совался, почему он не покрашен?), то
в журнале «оно» будет честно назва-
но ведром.

«Мир Печати» — 2-я Тверская-Ямская ул.,
д.54. Проезд — м. Белорусская

«Молодая Гвардия» — ул. Б. Полянка,
д. 29. Проезд — м. Полянка.

«Столица Хобби» Проезд — м. Улица
1905 года (между вестибюлями метро).

«Транспортная Книга» — ул. Садовая Спас-
ская, д.21. Проезд — м. Красные Ворота.

«Хобби и игрушки из Японии» Москва,
ВВЦ, павильон №5 «Физика», тел. 974-61-42.

«Хобби-Центр» — Политехнический Му-
зей, подъезд №1. Проезд — м. Лубянка.



Aircobra

Модель: P-38N Aircobra.
Масштаб: 1/72.
Производитель: Звезда, Москва.
Характеристика: пластиковая, литая, 45 деталей, декаль.

Аероproducts. Его диаметр составил бы в 72-м масштабе 43,6 мм, против 40 на модели. Да и форма лопастей неверна.

Собирается все почти идеально. Схема шасси с носовой стойкой требует загрузки носа самолета — в инструкции про это забыли. Придется доработать выхлопные патрубки. Они, во-первых, абсолютно плоские с одной стороны, необходимо придать им «округлость» в сечении; во-вторых, если не подрезать по толщине пластину-основание, патрубки будут слишком сильно выступать в поток. Задняя секция фонаря не встанет на место, если не сместить вперед радиостанцию (дет.38).

Схема окраски предлагает два варианта — абстрактного американца и машину Г.А.Речкалова. На коробке они отличаются цветовой гаммой — это явная ошибка, обе «Кобры» должны иметь стандартный оливковый верх (Olive Drab 41) и серый низ (Neutral Gray 43). Речкалов воевал на P-39Q-15. Эта модификация имела два крупнокалиберных пулемета в подкрыльевых контейнерах, вместо 4 мелкокалиберных на серии «N». Но на истребителе нашего аса они были сняты, поэтому на модели достаточно удалить выступающие трубы обтекателей пулеметных стволов на крыльях (а заодно и мачту антенны). На декали неверно расположены «победные» звездочки, ориентируйтесь на рисунок с коробки. Кроме того, серийный номер и буквы P.A. даны лишь в одном экземпляре. А на другой борт где брать? Вызывает нарекания и качество лаковой подложки декали.

Тем не менее, «Аэрокобра» вышла у «Звезды» аккуратенькая, а невысокая цена, несомненно, будет способствовать ее популярности.

Н.ПОЛИКАРПОВ

Модель предоставлена фирмой «Звезда».

Метаморфозы P-39Q фирмы Heller начались с того момента, когда корейская Asademy взяла эту модель за основу при изготовлении собственной «Кобры». P-39N от «Звезды», в свою очередь, состоит в родстве с «корейкой».

Конечно, модель существенно изменена и упрощена — все детали умещаются теперь на одном литнике. Выполнена неплохая имитация провисания полотна на рулевых поверхностях (на элеронах, почему-то, только снизу). Задние кромки крыла и оперения имеют масштабную толщину. Отдельной деталью дается левая дверь кабины — ее можно приклеить в открытом положении. В этом нет никакой ошибки. Действительно, на P-39 для армии США предусматривалась посадка пилота справа, и на земле открывали только правую дверь. Но на самолетах, выпущенных для Великобритании, дело обстояло в точности наоборот. В СССР же попадали и те, и другие «Кобры», посему и дверь можно открывать любую.

Все опубликованные у нас чертежи P-39 делятся на две группы — по мотивам «Warpaint» или В.А.Бакурского (он чертил по обмерам подлинных обломков P-39N в Новосибирске и материалам

ЦАГИ, опубликованым в «Крыльях Родины» 8/89 и в книге «Аэрокобра» из серии «Самолеты мира»). К первой группе относятся, в частности, те, что были в книге В.Романа «Аэрокобры вступают в бой» и первые чертежи Бакурского («Крылья Родины» 7/88).

Так вот, контур фюзеляжа модели, по «позднему» Бакурскому, довольно точен. Это же можно сказать о крыле (кроме формы законцовок) и оперении. В нишах шасси выполнен характерный рельеф, но они явно мелковаты. Заужены участки ниш, в которые уходят при уборке стойки. Расшивка повсеместно внутренняя, изящная и тонкая, но много неверных или даже просто лишних линий. Колеса шасси примитивны, их лучше всего заменить изделиями фирмы «Экипаж».

Единственный практически неисправимый недостаток новой «Кобры» — сечения крыла. Они уплощены и имеют неправдоподобно острую переднюю кромку, где очень неуютно живет обтекатель ствол пулеметов. Напутали разработчики и с воздушным винтом. На P-39, начиная с серии «N», устанавливался более мощный двигатель Allison V-1710-85 и, соответственно, применялся увеличенный на 6 дюймов пропеллер

Молодцы, ай какие молодцы, работают на ICM'е, подумалось мне, при виде роскошной коробки с изображением этой очень интересной машины. Но откуда же они раскопали на нее документацию, когда в архивах, насколько мне известно, нет почти ничего? Собранный модель сама дала на этот вопрос исчерпывающий ответ...

Модель отлита из темно-зеленого пластика высокого качества, обложка на отливках нет совершенно, а утяжины столь редки и незначительны, что можно считать, что их нет вовсе. Крупные корпусные детали и фермы моста отлиты просто филигранно и совершенно не имеют повода. Стыкуемость деталей — на самом высоком уровне — ни о какой шпаклевке речь даже не идет, все собирается как бы само собой. Мост состоит более чем из ста деталей, но склеивается с удивительной легкостью, никаких проблем у меня при этом не возникало. Нижняя часть корпуса и ходовая часть машины полностью заимствована от T-28 и, как уже писалось в «М-Хобби», собирается она образцово вплоть до точной стыковки траков и полного их совпадения с шагом ведущей звездочки. В отличие от базового T-28, интерьер в данной модели не представлен.

Классическая ICM'овская инструкция, прилагаемая к модели, традиционно аккуратна, доходчива и удобочитаема.

Собранный танк, с огромным ажурным мостом на «спине» выглядит очень эффектно, но по сути являет из себя лишь чью-то фантазию сильно разнящуюся с фотографиями прототипа, а местами конфликтующую и со здравым смыслом.

Как свидетельствуют фотографии и скупые строки архива, единственный (!) построенный экземпляр создавался на базе танка T-28Э (т.е. «экранированный»), на модели же никакой экранировки нет и в помине. Опорные катки 4-й и 5-й тележек были литыми без резиновых бандажей — эта допущенная еще на T-28 ошибка перекечевала и на новую модель.

Мост в целом похож на прототип, но только в целом, концевые части ферм сложнее по форме и пластины, соединяющие их в пакеты, выглядели иначе.

Установка моста на танк вызывает лишь недоумение. Просто уложенный на танк без надежной приклейки мост, основной своей массой опирается на выхлопные патрубки

ки глушителя, что едва ли можно признать достоверным, а две пары кронштейнов, на которые он должен опираться, — соответственно отсутствуют.

Рычаги мостового привода, их опоры и лебедки не соответствуют прототипу ни по форме, ни по размерам, а узел навески моста на законцовки рычагов порождает лишь неразрешимые вопросы. Но самое, пожалуй, заметное — в приводе совершенно опущен целый ряд крупных и функционально необходимых узлов и деталей и окажись в такой комплектации реальный танк — никогда не навести ему моста на преграду, даже при всей изобретательности экипажа.

Подтвержденных данных о том, что единственный существовавший экземпляр ИТ-28, когда-либо отправлялся с НИИБТ полигона в войска и уж тем более был захвачен немцами, обнаружить пока не удалось, на испытаниях же машина опознавательных знаков и номеров не несла, поэтому прилагаемая к модели декаль так и осталась невостребованной.

С.ИГНАТЬЕВ

Модель предоставлена фирмой «ICM».



ИТ-28

Модель: ИТ-28,
Масштаб: 1/35
Производитель: ICM, Киев.
Характеристика: пластиковая, литая, 606 деталей, декаль.

Модель: МиГ-3
Масштаб: 1/48
Производитель: ICM, Киев.
Характеристика: пластиковая, литая, 122 детали, декаль.

МиГ-3 в 48-м до ICM выпускали многие фирмы — Classic Airframes, Eduard и, наконец, Amodel. Однако все эти модели были, мягко говоря, далеки от идеала. Новый МиГ радикально отличается от них в лучшую сторону.

Выполнен интерьер кабины пилота, двигатель с моторамой (аж из 28 деталей). Отливки очень аккуратные, но имеют шероховатую поверхность — следствие электроэрозионного изготовления пресс-формы. Расшивка тонкая внутренняя. Несколько странно симитирована полотняная обтяжка — ребра нервюр элеронов и рулей почему-то выступают над уровнем поверхности, а не «полотно» провисает... Фонарь кабины исключительно прозрачный, состоит из трех отдельных частей — можно установить его в открытом положении. Причем удачно решена конструкция его козырька, выполненного вместе с частью панели капота. Этим исключается риск его некорректного монтажа. Стойки шасси изящные и богато детализированные. Грубо переразмерены отверстия вентиляционных pistонов на нижней стороне крыла. Отсутствуют заклепочные швы на центроплане. Однако общее впечатление остается сугубо положительное.

Чертежи самолета были опубликованы в книге В.Воронина и П.Колесникова «Советские истребители Великой Отечественной войны МиГ-3, ЛаГГ-3, Ла-5». Сравнение с ними дало следующие результаты: идеально выполнен фюзеляж. Он не только имеет точные обводы, но даже такой технологически непростой момент, как установочный угол килей для компенсации разворачивающего момента воздушного винта, не забыт. Единственно, неплохо бы сделать более рельефными обтекатели механизма открывания фонаря кабины. Крыло и оперение тоже геометрически верны. На этом благостном фоне удивляет неверная форма гондолы водорадиатора



МиГ-3

(дет. С-3). Кстати, сам водорадиатор отлит с ней заодно. Получился он неважно и мне пришлось самостоятельно изготовить имитацию его ячеистой структуры из фольги. Кок винта был не вполне гладкий и без характерной линии разреза. Я его проточил на токарном станке, исправив эти недостатки.

Собирается модель удивительно легко. Даже установка заливов сложной формы (С1, 4, 5, 14) происходит без каких-либо проблем. При соединении половин крыла оказалось, что задняя кромка получается тонюсенькая — редкий праздник! Пропеллер может вращаться, а поставить его на место можно в самый последний момент, после завершения окраски, что очень удобно. Элероны и предкрылки даны отдельными деталями, позволяя при желании сделать их подвижными. БАНО на концах крыла лишь намечены расшивкой, я их вырезал, заклеил получившиеся «лунки» отражателями из фольги и залил тестерским «жидким стеклом», не забыв вклеить цветные «лампочки». К сожалению, если вы хотите поставить в модель двигатель,

придется проститься с надеждой закрыть капот. Впрочем, можно убрать бормашинкой излишек толщины верхней крышки капота (С12).

Схемы окраски и подписи к ним вызывают большие сомнения. В частности, МиГ-3 Покрышкина в 1941 году едва ли мог нести надпись «Гвардия»; самолет со схемы №3 воевал не под Ленинградом, а в Крыму; истребитель Долгушина с равным успехом мог принадлежать любому пилоту его полка; консоли крыльев «МиГов» с рисунков 6 и 7 должны быть не красные, а зеленые. Вообще, с цветами у ICM традиционная путаница. То камуфляж зелено-зеленый, вместо зелено-черного, то появляются загадочные светло-коричневые тона в 1941 году.

Декаль покрыта матовым лаком, оно бы и ничего, но прилегает она к поверхности отвратительно — только клей ПВА спас дело. Плюс к тому — звезды полупрозрачные, и на зеленом фоне приобрели коричневый оттенок.

С.ИГНАТЬЕВ

Модель предоставлена фирмой «ICM».

Модель FJ-1 — желанное дополнение к коллекции для любителей ранних реактивных машин — до недавнего времени его в 72-м масштабе делал только английский Pegasus — фирма редкая и дорогая.

Самолет послужил и в строевых эскадрильях, на учебных и экспериментальных полигонах, да еще был предком знаменитого «Сэйбра». Модель «Фьюри» выполнена по технологии литья под низким давлением (ЛНД). Цветная коробка, инструкция «а-ля Хасегава» и декаль в индивидуальном пакете, а также фототравленные детали — поневоле отнесешься к ней с уважением. По геометрии и расшивке «Фьюри», в основном, соответствует схеме и фотографиям из «In action», но ниши шасси необходимо радикально углублять — колеса в них влезть не смогут и наполовину.

Сборка фюзеляжных «потрохов» проходит гладко. Интерьер кабины оформляется с использованием фототравленных приборной доски, бортовых консолей (Внимание! Их нужно сгибать крайне аккуратно!), а также пристяжных ремней летчика.

Кабина, а также заглушки, имитирующие сопло и воздухозаборник, встают на место с минимальной подгонкой. Чуть хуже обстоит дело с колом носовой стойки шасси — его нужно вставить на должное место, затем «всухую» совместить боковинки фюзеляжа и отцентровать, а только потом вклеить. Не забудьте положить грузик в нос модели перед склейкой фюзеляжа.

Хотя половинки хорошо подходят друг к другу, при склейке выясняется, что они несимметричны! Особенно это заметно на участке «спины», приходящейся под фонарь, и на нижней части фюзеляжа. И если в первом случае недостаток можно замаскировать, приклеив под фонарь деталь 10 с гидроцилиндром его открывания, то во втором рецепт прост и неприхотлив — крупная шкурка! Естественно, придется затем восстановить довольно обильную расшивку. Не забудьте сточить зад-

нюю кромку руля направления, она толщиной в «пол-пальца». Кстати, то же самое относится к задним кромкам крыла и стабилизатора.

При окончательной отделке фюзеляжа необходимо обработать срез сопла и основание килей.

При сборке фюзеляжа шпатлевать пришлось довольно много — основание килей, «брюхо» и носовую часть: воздухозаборник и промежуток между козырьком и верхней губой заборника. Не мешает высверлить амбразуры пулеметов.

Пристыковка крыла к фюзеляжу проблем практически не создает. Придется только удалить неверно расположенные крепежные штифты. Впрочем, и крыло, и оперение прекрасно приклеиваются и встык. Обязательно следует установить на концы крыла баки — они весьма выигрышно смотрятся.

Монтируя шасси, имейте в виду, что тонкие детали очень хрупкие.

Фонарь кабины при приклейке не прилегает плотно к своему основанию — для ликвидации щелей я воспользовался жидким цианакрилатным клеем. Он затекает в щель и закрывает ее не хуже шпатлевки. Фонарь имеет непостоянную толщину, так что рассмотреть сквозь него все нюансы интерьера без искажений проблематично.

Модель окрашивается в один цвет (Navy Blue). Лучше всего использовать краску Testors или, как ни странно, нашу «Хобби Плюс».

FJ-1 FURY

Декаль богата разного рода техническими надписями и выполнена на мировом уровне. Инструкция по ее нанесению занимает целый разворот и отличается подробностью. Но к сожалению, подложка декали слишком хрупкая (мне так и не удалось спасти литеру «S» на киле), необходимо задуть ее лаком. Но не переусердствуйте! Если задуть в один проход крупный элемент декали толстым, долго сохнувшим слоем нитролака, он может вспучиться.

Не забудьте натянуть антенну между фюзеляжем и верхушкой килей. Как крепится антенна, хорошо видно на рисунке с крышки коробки.

Модель «Фьюри», конечно, явно не предназначена для новичков. Но стоит приложить к ней руки — и у вас в коллекции появится вполне достойный экспонат.

И.КУДИШИН

Модель предоставлена компанией SIGA Model.

Модель: FJ-1 Fury, Масштаб: 1/72.
Производитель: SIGA Model, Одесса.
Характеристика: пластиковая, литая (ЛНД), 38 детали, фототравление, декаль.





Модель: Бе-2.
Масштаб: 1/72.
Производитель: Amodel, Киев.
Характеристика: пластиковая, литая (ЛНД),
51 деталь, декаль.

Бе-2

полистирола, разработчикам модели пришлось дать нижнюю часть центроплана отдельной деталью (18), которую предлагается вклеить методом «инкрустации». Но она имеет избыточную толщину, да и по форме не слишком хорошо совпадает с предназначенной ячейкой. От штатных подкосов горизонтального оперения (15) я использовал только обтекатели их креплений. Сами подкосы оказалось проще вытянуть из литника, предварительно придав ему каплеобразное сечение. Счищать облой со столь тонких деталей не по мне. На одной из половинок фюзеляжа пришлось зашпаклевать усачную раковину в районе капота. Интересно, что на второй модели, отлитой, естественно, в ту же самую форму, такого дефекта не было. Для Бе-2 дается пара ужасного вида бомб, я почел за благо от них избавиться, закрыв места установки на крыле обтекателями бомбодержателей, согласно чертежам.

Оригинально решено крепление воздушного винта — его ось зажимается между играющим роль упорного подшипника шпангоутом (6) и мотором (7). Сам же он приклеивается к хвостовику оси после окончательной отделки модели. Ветровые козырьки пилота и наблюдателя я вырезал из ацетатной пленки — детали из набора не вполне прозрачны. Пилотское стекло склеено на Super Glue из нескольких частей, затем покрыто тамиевским прозрачным лаком Х-22 для устранения цианокрилатной «изморози» и улучшения блеска.

Amodel предлагает один вариант окраски для КОР-1 и три — для Бе-2.

КОР-1 взят с фотографии серийной машины на испытаниях в Севастополе, только красить его следует не «светло-серой» краской, как предложено в инструкции, а серебрянкой. И на фото так видно, и, вообще, в довоенный период на таганрогском заводе именно алюминиевым нитролаком (марки «НАК») было принято окрашивать полотняные поверхности гидросамолетов.

Цвета Бе-2 особых сомнений не вызывают, но и сами схемы, и их «историческая» привязка высосаны из пальца. Невозможно утверждать, что таких Бе-2 на указанных фронтах быть не могло, но ведь возможность события еще не есть само событие...

Декаль в обоих комплектах одна и та же. Единственная претензия к ней — звезды без белой подложки, из-за чего они на темном фоне заметно «коричневеют». Впрочем, для КОР-1 это не актуально. Белый бортовой номер для Бе-2 я взял из ранее припасенных обрезков, на камуфляже он смотрится эффектнее. Историческая правда от этого не пострадала (см. выше).

Украсили готовые модели бериевских разведчиков расчалки и антенны из капроновой нити, коварно выдернутой у моего ребенка из ленточки для бантика.

Н.ПОЛИКАРПОВ

Модели предоставлены фирмой Amodel.

КОР-1

Модель: КОР-1.
Масштаб: 1/72.
Производитель: Amodel, Киев.
Характеристика: пластиковая, литая (ЛНД), 46 деталей, декаль.

Морские самолеты Бериева — почти не паханое поле для производителей пластиковых моделей. А тут вдруг Amodel отважилась на КОР-1 (Бе-2), машину далеко не простую, с точки зрения литья под низким давлением. Фирма выпустила два набора — поплавковый КОР-1 и его вариант на колесном шасси, который для разнообразия назвали Бе-2. Поскольку отличаются они одной единственной литниковой рамкой (фюзеляж, крылья и мелочевка одни и те же), мы решили рассказать о них в одной статье.

Первое, что бросается в глаза на отливках — чудовищно глубокая внутренняя расшивка на фюзеляже. На этом месте должна была быть полотняная обшивка, но изучение фотографий из книги К.Г.Удалова и А.И.Сальникова «КОР-1» (или, что одно и то же, из первого тома «Иллюстрированной энциклопедии самолетов ТАНТК им. Г.М.Бериева») показало — разработчики модели не так уж и не правы. Полотно-то оно полотно, даже и провисает, как и положено, но какие то непривычные швы по стрингерам и впрямь есть. Конечно, все равно не столь грубые. На крыльях и оперении внутренней расшивкой показаны края киперных лент по нервюрам. Уместнее смотрелась бы тут имитация провисания полотняной обшивки. Для регулировки охлаждения двигателя самолета, его капот имел собранную из перекрывающих друг друга пластин «юбку». Это место на пластике вышло исключительно красиво. Хорошо получился и сам звездообразный двигатель — хотя показана только передняя половинка «звезды», но она пролита изящно, и в покрашенном виде выглядит вполне прилично.

Чертежи и поплавкового, и сухопутного КОР-1 были опубликованы в вышеупомянутых книгах. Фюзеляж модели совпал с чертежом не идеально, но достаточно точно. Еще лучше ситуация с центральным и поддерживающими поплавками. Контуры крыльев и оперения тоже прекрасно «попали в размер», однако на нижней поверхности крыльев

не размечены эксплуатационные лючки. На нижнем крыле Бе-2 придется удалить обтекатели узлов крепления ненужных на этой модификации поддерживающих поплавков. Как водится, не хватает множества мелких деталей: пера водяного руля на центральном поплавке и подножек для подъема в кабину (для КОР-1), трубок Вентури на стойках центроплана и Пито на правой крыльевой стойке, оптического прицела перед ветровым козырьком пилота и т.д. Интерьер кабин по-спартански прост — сиденье и условная приборная доска для пилота, и... больше всего это похоже на «пуфик» — для наблюдателя. К сожалению, мне тоже не удалось найти более полной информации по «начинке» КОР-1, пришлось оставить все как есть. Оборонительный ШКАС получился отнюдь не худшим образом, и после некоторых доработок вполне может быть установлен на модель. Предлагаемая для КОР-1 колесная тележка похожа на оригинал, но уж из больно толстых труб она «сварена». Лучше бы изготовить ее заново из тянутых литников, благо конструкция не сложная. В целях унификации Amodel предлагает одинаковые колеса и на эту подкатную тележку, и на шасси Бе-2.

Собирается модель неплохо, а для Short Run, даже очень хорошо. Следует помнить, что в этой технологии при создании пресс-формы применяется прямое копирование с мастер-модели методом гальванопластики, поэтому, даже если в сборочной инструкции детали имеют одинаковые номера, это еще совсем не означает их взаимозаменяемости. Не поленитесь потратить немного времени на выяснение индивидуального места, например, каждой стойки центрального поплавка КОР-1, и увидите, как легко все сложится. Кстати эти самые стойки еще и подразделяются на короткие передние и длинные задние, в инструкции же они все идут под номером 25.

Обтекатели пулеметов отлиты вместе с верхним крылом. Чтобы избежать в этом месте усадки



Модель: Российский спецназ ВДВ.
Масштаб: 1/35.
Производитель: ИСМ, Киев.
Характеристика: пластиковая, литая, 46 деталей.

Миротворческая операция в Югославском Косово началась неожиданным для многих броском русских десантников на аэродром в Приштине. На сенсацию, естественно, слетелись представители разномасштабных телекомпаний, мгновенно разнеся новость по миллионам экранов. Вот такая рекламная кампания предшествовала появлению нового набора фигур от ИСМ.

Набор состоит из офицера, вооруженного пистолетом, снайпера с СВД, пулеметчика с ПКМ и бойца с АКС-74. Оружие отлито на отдельной рамке и поначалу производит впечатление шедевра рельефностью и тончайшими деталями. Недостаток лишь один, но бороться с ним практически нельзя: все оружие является суперплоским, как у Джеймса Бонда какого-нибудь. Стволы, ствольные коробки, приклады и магазины имеют практически одинаковую толщину. При сборке фигур у СВД придется срезать пистолетную рукоятку, а у АКС-74, кроме этого, еще и «сложить» приклад, иначе они не поместятся в руках солдат. Сами бойцы склеиваются неплохо, хотя кое-где пришлось подшпаклевать стыки и усачные раковины (что особенно неприятно, в том числе и на паре голов). Позы и положения рук однозначно задиктованы разъемными деталями. Часть подсумков и кармашков отлита на жилетах, часть — дается отдельно.



Честно говоря, своей амуницией этот «спецназ» поставил меня в тупик. Во-первых, ни у кого нет ни фляг, ни ножей, во-вторых, бронежилет удалось идентифицировать лишь на пулеметчике, от остальных «разгрузок» знакомые десантники однозначно откристились. Это подтверждают и фотографии солдат тульской дивизии из Приштины, экипировка которых является стандартной для ВДВ. Кстати, нарисованный на коробке нарукавный шеврон «Россия» — старого образца и сейчас не применяется, а нашивки типа «Team special» вообще не имеют отношения к армии. По вооружению набор на «спецназ» тоже не тянет, поскольку все предложенные в наборе образцы оружия и снаряжения уже более 20 лет применяются в линейных частях, даже модификации не самые новые. В общем, подумав какое-то время, я решил покра-

сить фигуры под ВВ-шников. Источником информации послужили фотографии из различных изданий, в частности из «Солдата удачи». Впечатление от набора осталось двойственным: дело-то начали полезное — «наших» фигур давно не хватает, но до конца не довели.

Недостаточно проработан исходный исторический материал, иначе не было бы ляпов как, например, с командирским беретом: его обычно носят сдвинутым в другую сторону, а на фигуре — «парадный» вариант для Красной площади. Кроме того, в боевой обстановке не голове скорее окажется камуфлированная кепка или каска. Так что внимательнее смотрите «рекламу ВДВ» по ТВ.

А.АКСЕНОВ

Набор предоставлен фирмой «Ермолай».

Модернизация старой модели питерской фирмы «VM», пресс-форму которой купил «Макет», достигнута добавлением 74 деталей, в число которых входят оружейные стволы для «Валентина Х» и «Валентина XI», новая башня, новые катки и дополнительная детализация корпуса.

«Валентин Х» впервые появились на фронте в декабре 1942 года. Они воевали в Северной Африке, на советско-германском фронте и в Италии. Машины эти вооружались 57-мм длинноствольной пушкой длиной 45 или 52 калибров и 7,92-мм пулеметом Besa.

Вторая модификация — «Валентин XI» с 75-мм пушкой, появилась в 1944 году, в СССР не поставлялась и использовалась преимущественно в качестве командирских машин в корпусных противотанковых полках САУ «Арчер».

Новая башня конструктивно более сложна, чем старая, но собирается почти без шпательки. Однако и она имеет ряд недостатков. Обе пушки (57 и 75 мм), вернее, их стволы, на литниках напоминают плохо отесанное бревно, необходимо хорошенько поработать надфилем. На крышках люков заметны утяжки — их придется шпаклевать, да и сами они выполнены так, что сделать их открывающимися довольно трудно (а жаль — их внутренняя поверхность детально проработана, правда, в башне нет никакого интерьера...). Странно, но разработчики не предусмотрели традиционной подвижности ствола пушки. Какие-либо штифты для удобства установки орудия с маской на башне также отсутствуют, кроме того, этот «агрегат» приходится изрядно подтачивать и подпиливать по месту. Патронный ящик (B24, B28, B31), судя по фотографиям, может крепиться или параллельно корпусу (в боевых условиях), или под острым углом к нему (почему-то на предсерийных прототипах). Хорошо получились оптические приборы, а вот дымовые гранатоме-

ты (G20, G33) очень отдаленно похожи на оригинал. Места крепления антенных устройств (B8, B7) инструкция указывает не вполне конкретно.

Я изрядно потрудился, подгоняя новые детали к старому корпусу. «Макет» сделал более приличные створки люков механика-водителя, но на место их просто так не установишь — рельеф на внутренней поверхности упирается в крепления для старого люка. Нечто подобное произошло и с шланговым инструментом (C60) — из-за новой детали G4 на место он уже не встает. Подпилив лопату, я стал устанавливать остальные детали и обнаружил, что деталь G1 крепится не справа, как на схеме, а на той же плоскости слева. Элементы прежнего «Валентина» приходилось срезать с корпуса регулярно. Места для новых деталей (G7, G8, G23) однозначно не задиктованы.

Новые катки состоят из нескольких деталей и с высокой точностью копируют оригинал. Кроме них, в комплект входят катки старого образца, что позволяет смешивать оба типа, имитируя последствия фронтального ремонта танка. Еще есть дополнительный топливный бак и противопылевые эк-

раны (применялись англичанами в Африке) для британской ипостаси «Валентина».

В инструкции предлагаются три варианта окраски. Пара советских «Валентинов», бортовые номера которых там указаны, судя по фото, имели орудия длиной не в 45 калибров, как у данной модели, а более длинным стволом в 52 калибра (впрочем, его несложно сделать самостоятельно). Кроме того, танк с номером «6» воевал в 1944 году в Вильнюсе, а не в Румынии, как написано в инструкции.

К схеме окраски «британца» претензий нет, за исключением того, что в подписи 8 армию назвали 9.

В Африке «Валентины Х» из 8-й армии Монгомери камуфлировали крупными темно-зелеными или светло-коричневыми пятнами по песочно-желтому фону. Танки 1-й английской армии (6-я ТД), наступавшей на Роммеля из Алжира и Туниса, были зелеными. Такими же были машины на советско-германском фронте (советская зеленая краска 4 БО использовалась только для ремонта) и при высадке англо-американских войск во Францию. Не стоит окрашивать модель, как экспонат музея в Кубинке — мало общего с реальностью.

И.МОЩАНСКИЙ

Модель предоставлена фирмой «Макет».

Valentine XI



Модель: Mk.III «Valentine X-XI».
Масштаб: 1/35.
Производитель: Макет, Москва.
Характеристика: Пластиковая, литая, 492 детали, декаль.

Для
Внеслужебного
Пользования

КУРС МОЛОДОГО МОДЕЛИСТА

Статья № 3 «Постройка зданий» (начало)

Деревянное зодчество

Настало время поговорить о воспроизведении элементов архитектурных сооружений на диораме. И вновь с вами Александр Завалий и старшина Бутенко.

Так уж получалось во все времена, что осаждали крепости, брали штурмом города и разгорались бои на улицах столиц и поселков. И именно большие и малые населенные пункты становились целью противоборствующих сторон. Отражая эти события в своих диорамах, вам не обойдется без изготовления каких-то архитектурных сооружений и элементов городской среды.

Но как раз архитектуру редко увидишь в композициях коллег модельеров. «Вылизывая» саму модель бронетехники, считают это достаточным, помещая рядом, как максимум, руины, смастеренные на скорую руку из случайных материалов.

А, может быть, не всегда нужно «разрушать» все до основания? Ведь макет здания, с точно выдержанными пропорциями, чертами стиля, тонкой детализацией декоративных элементов, может стать самостоятельным художественным произведением и украсит любую диораму, да и сам интерьер, в котором она находится.

Предлагаем вам поместить в свою диораму «настоящую» архитектуру, тем более, что для того, кто имеет элементарные навыки работы с картоном и ДВП, это не составит большого труда.

Давайте рассмотрим некоторые приемы в изготовлении основных типов сооружений.

Начнем с самых простых и, в то же время, весьма характерных для средней полосы России во время Великой Отечественной войны — с деревянного зодчества. Чтобы слишком не усложнять себе задачу, в качестве прототипа возьмем дом, стены которого не из круглых бревен, а обшиты досками.

Для работы вам понадобятся эрзац картон (это тонкий картон, с одной стороны белый, глянцевый, с другой — матовый желтоватый) и фанерочный шпон без ярко выраженной текстуры, не из ценных пород древесины. Пусть вас не пугает трудоемкость. Следуя предлагаемому методу, вам не придется подгонять каждую «дощечку» по месту.

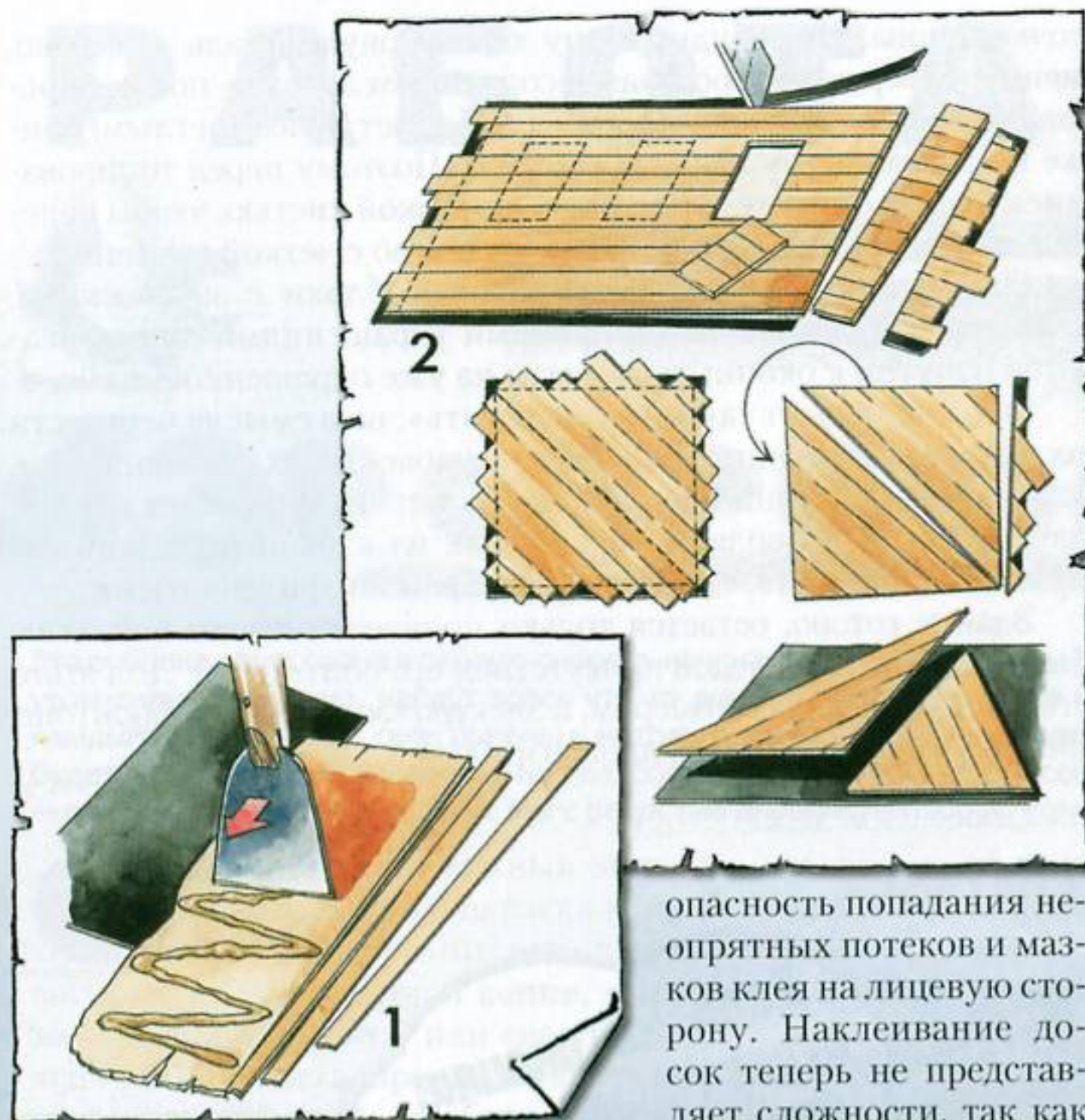
Дощечки из шпона наклеиваются на картон, сразу готовятся большие по площади «щиты», а затем из них выкраиваются нужные детали для стен, фронтона и крыши.

Итак, приступим. Картон желательно предварительно покрасить черной тушью, можно слегка разбавленной водой, для того, чтобы возможные щели между досками потом не «светились». После высыхания туши картон покрывается тонким слоем клея «Момент-1». Для этого наносите клей из тюбика зигзагообразно, а затем разравнивайте штапелем.

То же самое проделывается и со шпоном. После того, как клей впитается в древесину и подсохнет, шпон распускаете на отдельные полоски (рис.1). Это избавит вас от необходимости наносить клей на каждую дощечку в отдельности, что было бы и слишком трудоемко, и создало бы

Избы не
строят,
а рубят.





опасность попадания неопрятных потеков и мазков клея на лицевую сторону. Наклеивание досок теперь не представляет сложности, так как

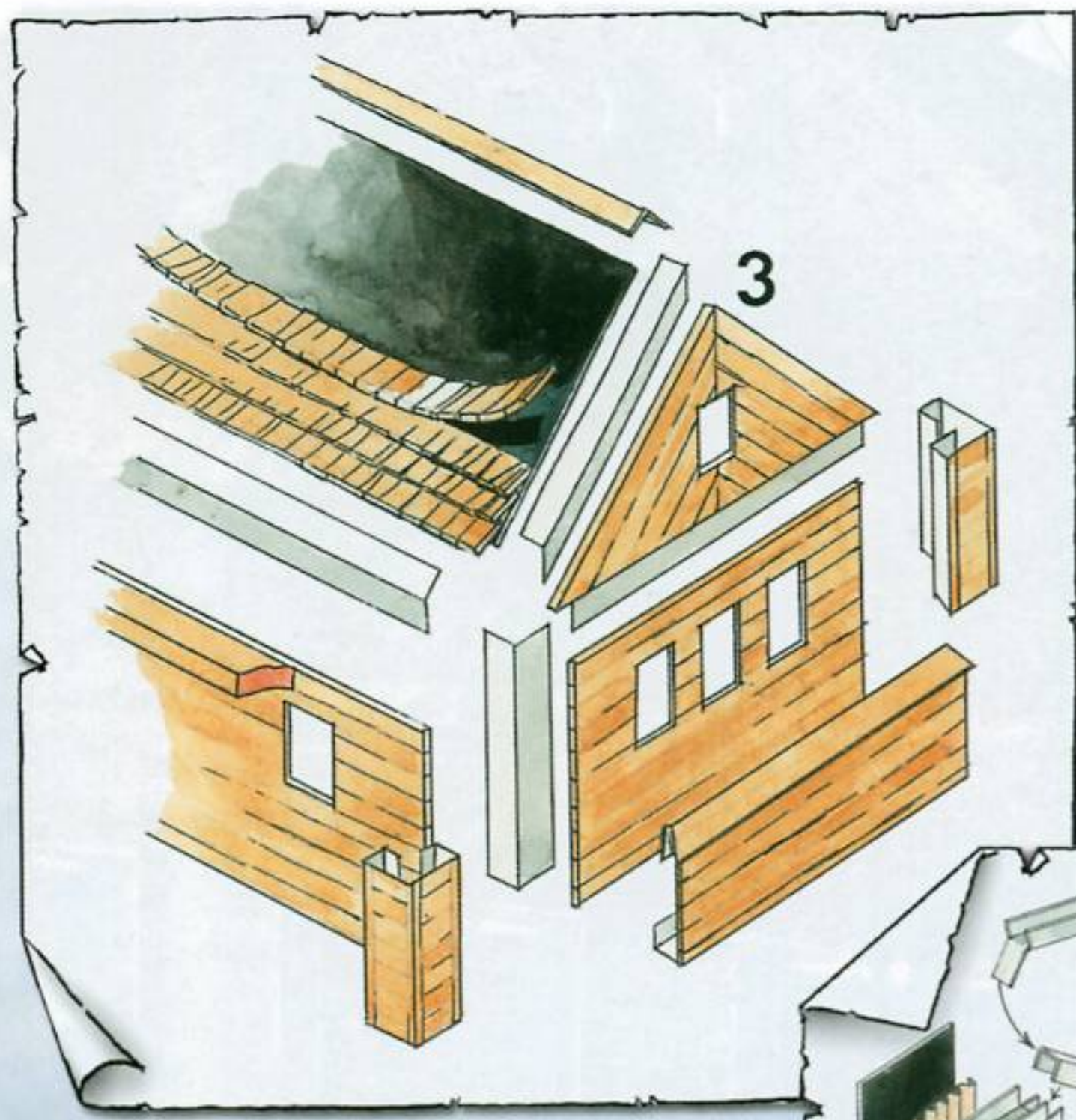
они стали «самоклеющиеся». Вам остается лишь плотно приглаживать их к основе, следя, чтобы доски располагались параллельно и не образовывали больших щелей между собой. Впрочем, некоторые зазоры можно оставлять, чтобы постройка не казалась монолитной, а была именно «дощатой».

Из собранных и просушенных щитов выкраиваются детали стен. Ножом по линейке вырезаются оконные и дверные проемы (рис. 2).

Для изготовления кровли, состоящей из рядов дощечек (см. фото) целесообразно более узкие «дощечки» наклеивать не на картон, а вначале на тонкую писчую бумагу, также покрытую тушью. Нарежьте лентами, шириной 6-8 мм и наклейте уже на картон по форме крыши, начиная с нижнего ряда, внахлест (рис. 3).

Стены, фронтоны и крыша собираются между собой на клею, при помощи картонных полосок, продавленных по оси и согнутых под углом 90 градусов.

Оконные рамы вырезаются из картона подходящей толщины, но чтобы они не были плоскими, постарайтесь воспроизве-

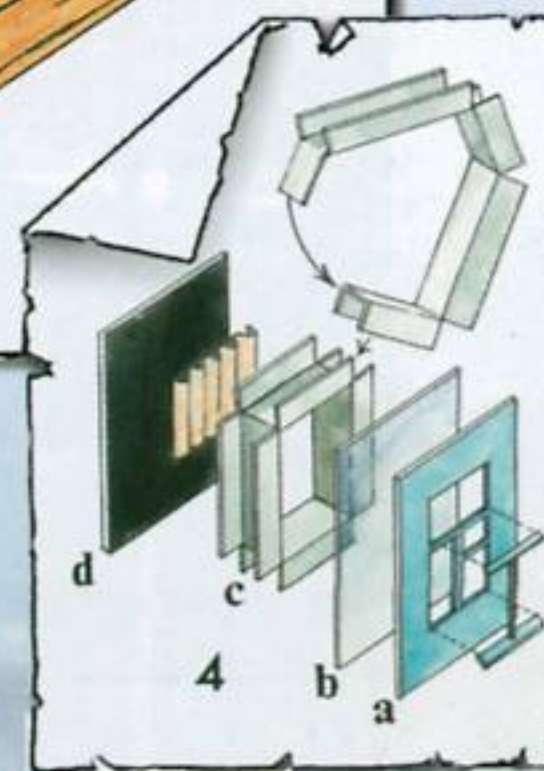


сти их профили, наклеив узкие полоски картона (рис. 4а).

Окна на макете здания представляют из себя блоки, состоящие из рамы (а); стекла из прозрачной пленки (в); коробка, имитирующего толщину стены (с) и, если интерьер не предусмотрен — «заглушки» из картона, окрашенного черной краской (д) (см. рис. 4).

Для того, чтобы здание смотрелось жилым, его надо «обжить» — на окнах, как минимум, должны быть «занавески» — (бумага, сжатая гофрами). Нелишне поместить на подоконниках какие-либо предметы, например, комнатные растения в горшках.

Полностью собранное здание у вас имеет пока слишком свежий вид, что реально бывает чрезвычайно редко, так как древесина, под воздействием атмосферных явлений становится, с течением времени, темно-серой. На макете это легко имитировать при помощи той же черной туши, разведенной водой до нужного тона. Определите его, сделав пробные выкраски на ку-





сочке шпона. Не забудьте одну характерную деталь — дерево, менее подверженное осадкам и солнечным лучам — под козырьком фронтона, под кромкой крыши бывает более светлым, ближе к натуральному цвету древесины. Поэтому перед тонированием тушью смочите эти места водой узкой кистью, чтобы нанесенная ниже тонировка не легла на дерево с четкой границей.

Окрашенные и собранные оконные блоки с занавесками, комнатными растениями и прочими украшениями приклеиваются изнутри к оконным проемам на уже окрашенной стене.

Окна не мешает также «обналичить», не в смысле перевести их в звонкую монету, а в смысле украсить их наличниками, ставнями. Часто они были крашенными, что упрощает нам задачу, так как позволяет вырезать их из картона, наклеив где нужно «толщинки», сделав их рельефными, филенчатыми.

Здание готово, остается только привнести в него побольше бытовых деталей, следов присутствия его обитателей. Для этого сгодятся и дощечка с номером, и электроизоляторы на фронтоне, и скворечник, поленница дров, изгородь и т.д.

Если на окошке
стоит герань, значит
явка провалена!

1/35, но наличники не простые, а с элементами деревянной резьбы, покрашены выгоревшей на солнце масляной краской. На подоконниках — учебники по научному коммунизму и цветы в горшках.

Различные виды кровель для домиков в 35-м масштабе. Вверху — досчатая, внизу — рубероид, а на предыдущей странице — дранка и шифер.



РАБОТАЕМ

АЭРОГРАФ

Эта рубрика адресована в первую очередь начинающим, но и достаточно опытные наши коллеги по увлечению, возможно, найдут здесь что-то для себя интересное. По мере приобретения опыта, каждый вырабатывает свои приемы и методы работы, поэтому мы надеемся, что материалы цикла будет писать не один человек, и не два. Если Вы готовы поделиться секретами своего мастерства — присылайте статьи и рисунки. Мы с радостью опубликуем любую конструктивную информацию.

Самый сложный и важный этап постройки модели — окраска и тонирование. Именно от него зависит восприятие завершенной копии, именно на этой стадии можно или свести на нет все усилия по детализовке и «вылизыванию» пластика, или, наоборот, замаскировать какие-то свои упущения и недоработки.

Как правило, первую в своей жизни модель каждый человек... не красит совсем. Потом человек подрастает (и в творческом, и в биологическом смысле этого слова. — *Прим. авт.*) и в рамках размышлений о смысле жизни начинает задумываться на тему: «А что же, собственно, делать с кучей покрытых пылью и частично поломанных танко-самолетов из во-он того темного угла?»

От ответа на этот краеугольный вопрос зависит не только дальнейшая судьба пары килограммов полистирола, но и рождение нового моделиста. Ведь как только он решит не выбросить, а наоборот, сделать похожим «вот этот Jaguar вот на эту картинку на коробке» (а не устарели ли мои представления о жизни? — *Сомнения. авт.*), человек этот, оставаясь «сапиенсом», переходит, тем не менее, на следующую (более высокую! — *Надежда авт.*) ступень эволюционной лестницы и становится моделистом. Моделист — в принципе, тоже человек (*Лозунг авт.*), но озабоченный вопросами не только добывания икры на хлеб, но и не менее дорогих коробок с мелкими кусочками пластика, баночек и тюбиков с дурно пахнущими разноцветными субстанциями. А еще он алкает все новых и новых картинок, изображения на которых должны будить его творческую фантазию и заставлять усталые руки вновь и вновь поднимать тяжелый напильник (а бывает и топор, — *Злорадство авт.*) в бесплодных попытках вогнать в чертежи очередной продукт химии полимеров или размахивать аэрографом в стремлении придать ему ну, именно, вот такой оттенок зеленого цвета. А кстати, все знают, что такое этот «АэроГраф»? Это вовсе не воздушный дворянин высокого

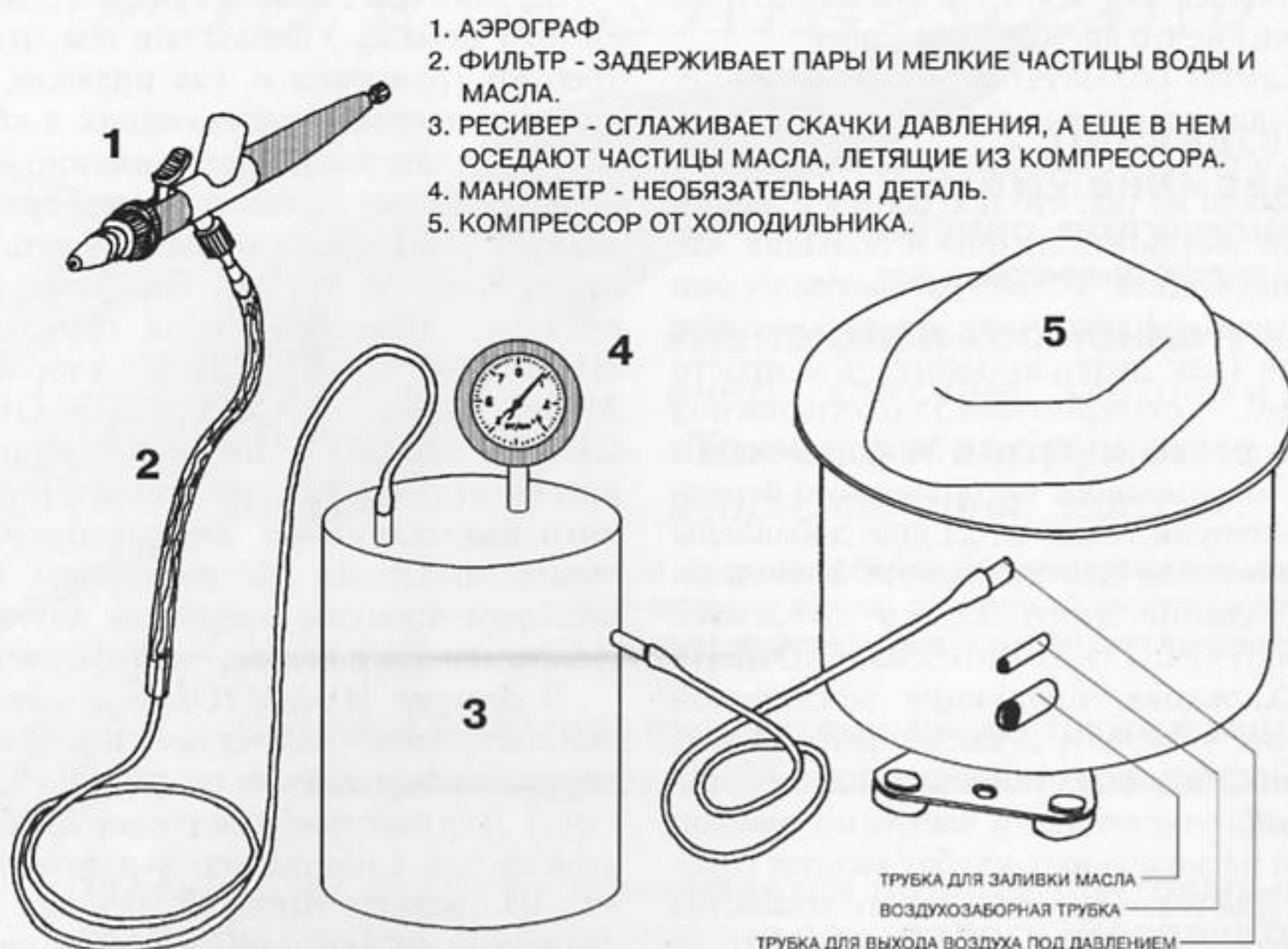
ранга, а прибор для нанесения краски на модель. В английском варианте его название звучит более прагматично «Airbrush» то есть «воздушная кисть».

В М-Хобби №3/94 мы уже писали немного об этом нехитром приборе и методах борьбы с ним, но времени прошло много, подросло очередное поколение, пять лет назад еще не интересовавшееся моделями. Поэтому, пожалуй, можно и повториться слегка.

В минимальном виде система для работы с аэрографом состоит из него самого, компрессора, ресивера и соединительных шлангов. Сегодня вполне возможно купить уже готовую систему, собранную на едином основании. Но можно для экономии средств и при наличии халважного компрессора (из старого холодильника с ближайшей помойки) собрать ее и самостоятельно. Для начала имеет смысл закупить аэрограф производства Новолукмольского завода (самый распространенный вариант). В отличие от импортных, он сравнительно недорог, а резуль-

таты работы позволяет получить ничуть не худшие. В последнее время упало качество исполнения — стали часто попадаться откровенно бракованные экземпляры, с эксцентричным отверстием в форсунке, например, поэтому при покупке поглядывайте. Есть в продаже аналогичного назначения приборы от японской фирмы Tamiya, цена которых колеблется в районе ста долларов. Радикального повышения качества работы в результате вложения этих денег не происходит, хотя, конечно, в обращении он более приятен. Но тут уж что кому нравится: кто-то моется в джакузи, а кто-то под душем, результат-то одинаковый. По мне уж лучше купить десяток наших простецких, собрать из них нечто, да еще деньги на пиво останутся. К слову, среди моих знакомых моделистов, как вполне именитых, так и не очень, большинство хранит верность именно отечественному изделию.

В Новолукмольских аэрографах чаще всего ломаются две детали: запирающая игла и гашетка. Запасная игла обычно входит в комплект, а вот гашетку придется изготовить самостоятельно. На самом деле, ее стоит заменить самодельной сра-





Новая самодельная гашетка куркового типа.

зу после покупки, поскольку работать со штатной «кнопочкой» откровенно не удобно — после получаса непрерывного нажатия на нее (а это вполне типичное время для нанесения, скажем, части камуфляжной окраски на средних размеров истребитель 1/72) разогнуть собственный палец (Отнюдь не казенный, между прочим, — *сетование авт.*) в исходное положение удастся лишь, сконцентрировав всю силу воли на данном процессе. Новая гашетка куркового типа делается из отрезка трехмиллиметровой проволоки или подходящего гвоздя за 15 минут, а жизнь облегчает кардинально.

В один из шлангов системы подачи сжатого воздуха, непосредственно перед аэрографом, желательно установить простейший фильтр для удаления паров и микрочастиц масла и воды, не осевших в ресивере.

Краску можно применять самую разную. Ниже попробуем кратко охарактеризовать наиболее распространенную. По большому счету, все модельные краски делятся на две большие группы — эмали на синтетическом растворителе и акриловые. Как правило, акриловые краски представляют собой ультразвуковую взвесь акрила в водно-спиртовом растворе. Однако, есть и исключения, такие как акриловый Du Pont, где растворителем служит нечто ацетонсодержащее.

Самую большую и дешевую группу составляют краски отечественного производства. По сути дела это обычные нитроэмали из тех, что продаются в любом хозяйственном магазине в больших железных банках. Только расфасованы они в аптечные флакончики; цвета более или менее (как правило, менее, чем просто менее... — *ехидство авт.*) подогнаны под образцы времен Второй Мировой войны или современного исторического периода развития техники; да еще добавлены наполнители для матовости. К модельной химии этого класса относятся «Hobby+PLUS» из Витебска, «ХОББИ» из Харькова, продукция московской фирмы «Звезда», а также нитрокраска, разливаемая в пенициллиновые пузырьки многочисленными частными продавцами на модельных клубах разных городов. Для всего перечисленного хозяйства годятся самые банальные растворители №646 и 647, перед нанесением этих кра-

сок поверхность модели необходимо покрывать грунтовкой. Для работы кистью они не пригодны, поскольку имеют малую укрывистость, быстро высыхают — следы от волосков кисти не успевают затянута, и разъедают полистирол. Правда, по последнему пункту исключение можно сделать для харьковской краски — за счет некоторых добавок она не столь агрессивна и позволяет окрашивать небольшие участки кистью за несколько приемов. В «Hobby+PLUS» самое лучшее — инструкция и историческая справка. Красить же ею не стоит: во-первых, туда явно добавлена добрая жменя художественной масляной краски или чего-то вроде, из-за чего сохнет она крайне долго, а окончательно, кажется, вообще не высыхает, создавая непрочную красочную пленку. Во-вторых, форсунка аэрографа постоянно забивается из-за значительной величины частиц пигмента. Самая же крупная неприятность состоит в отсутствии декларируемой и чуть ли не вынесенной в девиз точности цвета.

«Звезда» — обычная нитрокраска, что называется, «нитруха», как она есть. Цвета, опять же, точностью не блещут. Зато из их палитры удобно смешивать необходимые оттенки. Кстати, не забыли основного правила смешивания красок? Черный+красный=коричневый; желтый+синий=зеленый и т.д.

Особняком стоит Du Pont, который, являясь акриловым по сути, нормально разводится нашими растворителями 600 серии, не требует грунтовки, размешан в точном соответствии с историческими выкрасками, но дорог. В ассортименте этой фирмы есть и отличная грунтовка для полистирола, ее оптимально применять под отечественную нитрокраску, вместо распространенных выжимок из ГФ-021 или автомобильных АК-070, ФЛ-093 и прочих.

Заграничных красок сейчас продается тоже немало. Удобны они тем, что не требуют грунтовки и, как правило, кодировка цветов в инструкциях к сборным моделям указывается именно с оглядкой на одну из таких систем красок. Бывают полимеризующиеся и непolyмеризующиеся краски. Наиболее распространенные из первой группы — HUMBROL и REVELL. Из второй — Model Master, TAMIYA COLOR и GUNZE SANGYO. Полимеризующиеся краски отличаются тем, что после полного высыхания их уже невозможно смыть штатным растворителем (нештатным крепким раствором каустика смывается все и всегда, — *Прим. авт.*).

В системе HUMBROL есть глянцевые, матовые и полуматовые цвета, имитаторы металлических покрытий (Metal Cote). Для аэрографа подходят все виды этой краски. Совершенно не важно, что у них на этикетке написано — наши растворители можно применять без опасения. Metal Cote после короткой просуш-

ки полируются мягкой тряпочкой, после чего они становятся удивительно похожи на настоящий металл. У HUMBROL есть пара крупных недостатков: матовые цвета имеют настолько крупные частицы твердого вещества, что выглядят только что не бархатными (т.е. совершенно не пригодны для окраски самолетов, а только фигур и техники 1/35); блестящие цвета сохнут безумно долго, но даже после полного, казалось бы, высыхания отпечатки пальцев на них остаются с легкостью необычайной. Сейчас появилась новая серия HUMBROL-extra, где матовость доведена до терпимого уровня, но все же, все же...



Про REVELL можно сказать почти то же, что и про HUMBROL, с небольшой поправкой на более высокое качество и приемлемую матовость красок этой фирмы. В последние годы начался выпуск красок специально и только для аэрографа — им и следует отдавать предпочтение. Хотя и обычный REVELL, да под 646 растворитель... Пролетает со свистом!

Очень хорошая краска для работы аэрографом — японская GUNZE SANGYO (кстати, для кисти она совершенно не пригодна, — *Авт.*). По сути — это нитрокраска, но великолепного качества и с довольно точным соответствием цветов.

Model Master и TAMIYA COLOR ни в чем особенном не замечены и очень демократичны. Демократичны в том смысле, что Model Master легко смешивается с отечественными красками на нитрооснове в присутствии растворителя 600-й серии, а акриловая TAMIYA (бывает еще и эмаль TAMIYA на летучих растворителях), несмотря на свою «водочную» природу допускает применение нитрорастворителей.

Это все было про то, чем красить. Следующий естественный вопрос — как красить. Очень многие стараются выполнять эту операцию на свежем воздухе, гденибудь на балконе. Тут очень важна хорошая погода. При низкой температуре и высокой влажности воздуха (непосредственно после дождя, например) на окрашенной поверхности, особенно на блестящей, могут появиться белесые или матовые проплешины, избавиться от которых можно, только перекрасив все заново. Иногда вы с интересом наблюдаете на своей модели мелкие пузырьки, в которых под красочной пленкой находится капелька воды. Это

— симптом того, что загрязнился фильтр перед аэрографом и в факел распыла попадают пары воды и масла из компрессора. Поменяйте «начинку» фильтра, продуйте шланги, и, убедившись, что за перилами балкона нет проливного дождя, смело продолжайте работать. Краску разводить следует пожиже. Конечно, при этом снижается укрывистость и вам придется пройти по одному и тому же месту несколько раз (факел распыла нужно отрегулировать на минимальную подачу краски, завернув винт на торце рукоятки аэрографа), но зато покрытие получается с минимумом дефектов, равномерное и тонкое, не заливается рельеф и линии расшивки. Если на окрашиваемом участке нарастают бугры и брызги, аэрограф начинает «плевать», форсунка засоряется — значит вы залили непомерно густую краску, или она загрязнена частицами примесей и пигментного порошка грубого помола. Вообще, отечественные краски бесполезно перед употреблением тщательно перемешать, а затем профильтровать (для этой цели удобны металлические сеточки от автомобильных бензофильтров, но можно обойтись и марлей). Аэрограф желательно направлять на модель под углом, близким к 90 градусам, и ни в коем случае не держать долго на одном месте — моментально образуются «кляксы» и потеки. Факел должен постоянно находиться в движении. При прокрашивании сложных мест, типа стыка крыла с фюзеляжем самолета, одну из поверхностей вы неизбежно красите под острым углом, и на ней образуется буйная поросль из крупинок застывшей краски, весьма напоминающая щетину. В таких местах лучше увеличить подачу краски — она нальется лужей, зато капельки успеют в

этой луже раствориться и после высыхания покрытие выровняется. Следите только, чтобы «береговая линия» этой лужи была размытой, плавно переходила в основную окраску. Можно и проще поступить: одну из столь неудачно сопрягающихся плоскостей прикрыть от аэрографа кусочком ватмана, держа его на небольшом расстоянии от поверхности модели — пусть «щетина» на нем и нарастает. Использовать матовые краски целесообразно лишь для более или менее однотонных моделей, для танков в масштабе 1/35, скажем. Самолеты 1/72 удобнее красить глянцевой краской — слой получается тоньше, а значит, не так заметны края камуфляжных пятен; гораздо легче добиться качественного прилегания декалей к гладкой краске, не образуется эффекта «серебрения» из-за микроскопических пузырьков воздуха, попавших между подложкой декали и микронеровностями краски (эти то неровности и создают «матовость» краски). Уже после высыхания декалей и окончательной отделки самолет покрывается матовым или полуматовым лаком, при этом степень блеска отдельных участков его поверхности выравнивается. В этом смысле хороша отечественная нитрокраска или какая-либо хорошая импортная, вроде той же GUNZE SANGYO.

Есть немало мелких (и крупных! — Авт.) хитростей как «обмануть» матовую краску при нанесении декалей, как подготовить маски для камуфляжа, как проще покрасить колеса шасси самолета или катки танка и тому подобных. Но об этом поговорим в следующих номерах журнала.

Дерзайте, мы вас не покинем! (Авт.)



НАНЕСЕНИЕ ГРАНИЦ КАМУФЛЯЖА

РОО «ТЕХИНФОРМ»

Предлагает
Вашему вниманию
научно-популярные
ежемесячные журналы:

«Авиация и космонавтика,
вчера, сегодня, завтра» и
«Техника и вооружение,
вчера, сегодня, завтра».

В каждом номере подробно рассматривается история, современное состояние военной техники, а также вопросы создания отдельных видов вооружения и их боевого применения.

С января 2000 года вашему вниманию также предлагается новый журнал — «Мир техники для детей».

Подписка на журналы принимается во всех почтовых отделениях связи с любого месяца по каталогу «Роспечать».



Т

евтонская

А.АКСЕНОВ

троица



Перед вами вся троица. Слева-направо: «Marder IID», PzKpfw II Ausf D и огнеметный «Flamingo».

Новинки питерской фирмы Alan изначально планировалось осветить в разделе «прямо из коробки», однако его узкие рамки не позволили в полном объеме рассказать об этих моделях. А они этого заслуживают.

Наборы, о которых идет речь, появились весной 1999 года почти одновременно. Это и неудивительно, поскольку все три машины имеют одинаковые корпуса и ходовую часть.

Итак, легкий танк Pz.Kpfw II Ausf.D является ближайшим «родственником» предыдущей модели от Alan — Ausf.C. Они снабжены одинаковыми литниками с деталями башни. Эта рамка дает наглядное представление о том, насколько поднялся технологический уровень фирмы за три прошедших года. Все новые части — корпус, колеса и так далее — выглядят более четко, грани резкие, да и стыкуются лучше. Корпус сделан так, что швов от склейки практически не остается. Шпатлевка понадобилась в двух местах — на стыке передних листов и для устранения следов толкателей на кормовой детали A56.

В сборочной инструкции перепутаны некоторые номера деталей, так на передних двустворчатых люках необходимо поменять местами A46 и A48; неверно указан номер детали задних люков МТО — C13 вместо C14. Крышки смотровых приборов, указанные на схеме как B36, надо заменить деталями B25, которые неплохо бы утоньшить.

Крюки B37, в свою очередь, необходимо сточить по толщине вдвое, чтобы они смогли встать на предусмотренные для них места крыши корпуса. Инструменты и домкрат отлиты вместе со скобами и замками крепления, у последнего нет рукоятки (это общая беда всех трех наборов). Кстати, эти детали можно позаимствовать у «звездного» Pz.I, а фары и звуковой сигнал взять из набора запчастей Tamiya.

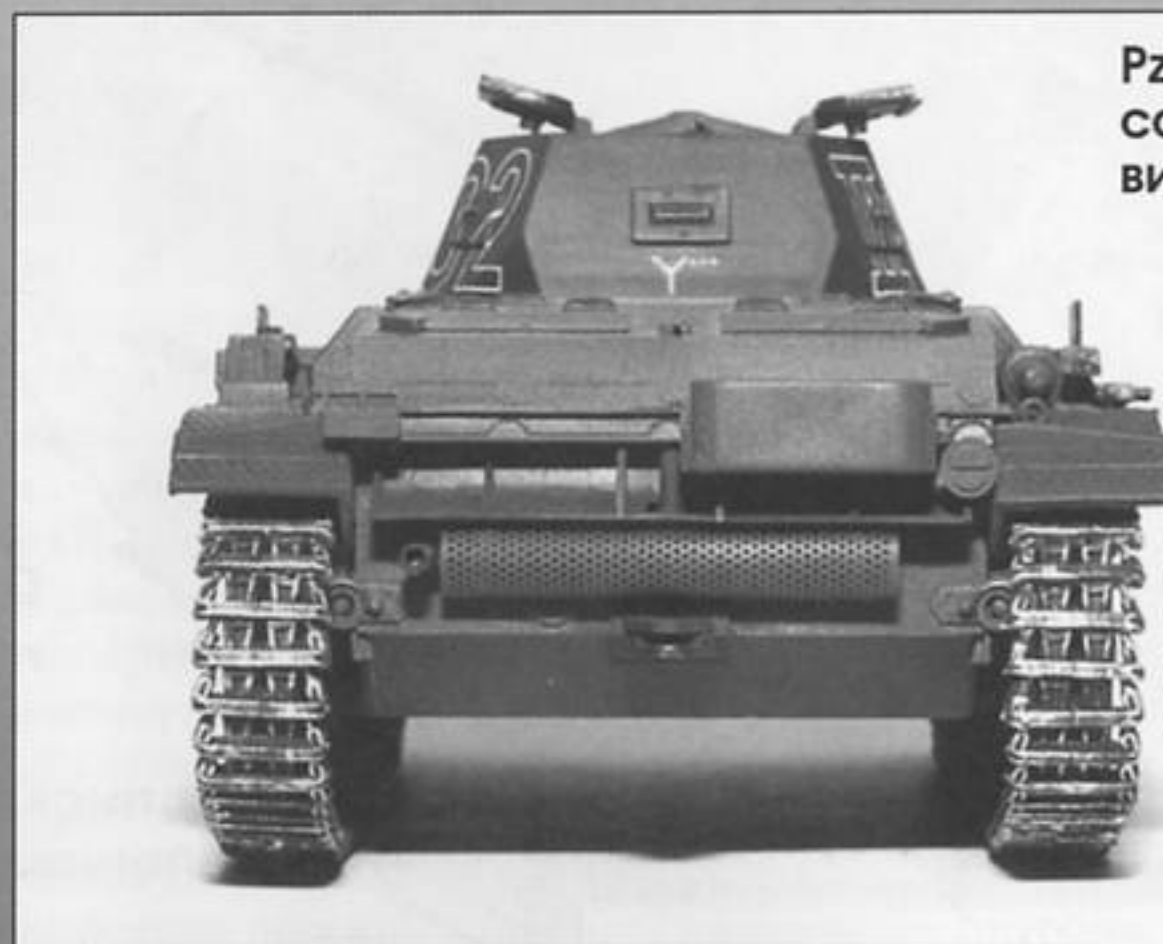
Глушитель снабжен медным перфорированным экраном. Он легко гнется, принимая необходимую форму. Эта деталь изготовлена не по технологии фототравления, но очень такую напоминает.

Башня собирается из трех деталей (верх, низ и перед), стыкующихся не лучшим образом. Плоскости листов неплохо бы прошкурить до склейки для выравнивания поверхностей, да и «заваленным» углом это пойдет на пользу. В подвижную маску устанавливаются 20-мм пушка и 7,92-мм пулемет MG 34. Ими интерьер, в общем-то, и исчерпывается.

Ходовая часть модели, судя по динамике роста качества, делалась в последнюю очередь, с учетом всего предыдущего опыта. Особенно удались колеса со сложным рельефом на дисках, ленивец и ведущее колесо чуть похуже. На ведущем, к приме-

ру, есть усадка (на всех виденных мною отливках). Кроме того, пазы на детали C3 диктуют неправильное положение для C4, смещая внешнюю зубчатую звездочку относительно внутренней. Их лучше подгонять, используя трак в качестве шаблона. Собранный гусеница, кстати, надевается на ведущее колесо без подгонки зубьев. Траки правдоподобны и стыкуются в ленту также без нареканий. Декаль к этому набору представляет три варианта, два — времен польской кампании Вермахта и один — из французской, который я сгоряча и выбрал. Номер «1102» оказался втрое больше, чем на рисунке в инструкции, заняв полностью боковины башни, он «съел» место для крестов. Кроме того, я не вполне уверен, а не был ли он цветным (красным или синим) в белой окантовке? Политические сложности с декалью сопровождались и технической проблемой в виде лакового слоя, который никак не реагировал на специальные жидкости. На поверхностях с уступами знаки пришлось прорезать по контуру выступающих деталей. Окончательная победа была достигнута с помощью растворителя, «осадившего» декаль.

Огнеметный танк Flamingo отличается внешне довольно сильно, несмотря на одинаковый корпус с базовым шасси. Его пропорции сильно изменили баки с огнесмесью на надгусеничных полках. Сборка этой модели начинается с устранения лишних частей — передних крыльев и косынок. В остальном проблем не больше, чем с предыдущим «фрицем». Я заменил стаканы дымовых гранатометов (C19/20) на аналогичные детали от «макетовского» Pz.38(t) — там они действительно круг-



PzKpfw IID в собранном виде.

лые в сечении. При установке левого гранатомета не забудьте про домкрат. Для его установки деталь С77 придется слегка подрезать (хотя судя по фото, именно на этом танке домкрат на крыле был сдвинут вперед, значит подрезать нужно и С78).

Башня не имеет ничего общего с предыдущими моделями и выполнена гораздо аккуратнее. Люк отлит отдельно, в него вставляется перископ. В отверстиях на крыше корпуса сделаны слишком большие прорезы для прохода удерживающих башню уголков, их можно слегка уменьшить, подклеив кусочки полистирола и выровняв затем поверхность шкуркой.

Места для огнеметов на надгусеничных полках никак не задиктованы. Поворотная часть огнемета С22 отлита со смещением, его ствол лучше срезать и выточить заново.

Декаль от фирмы Anpa & Co дается лишь с одним вариантом 100-го огнеметного отряда. Номера, кресты и тактические знаки отпечатаны белой краской на белой подложке и, видимо, из лучших побуждений кто-то из разработчиков догадался дать красную окантовку к каждому элементу. Красные линии, извиваясь, огибают знаки по периметру, норовя залезть во все углубления и проходя ближе, чем в 1 мм от красочного слоя. Я не хочу сказать, что вырезание таких кренделей в принципе невозможно, однако впредь предпочел бы обойтись без подобных упражнений зрения и ловкости рук.

Самоходки Marder II завершили карьеру легкого танка, в своем первоначальном виде уже не годившегося для строевой службы. На шасси PzKpfw IID были смонтированы трофейные советские пушки Ф-22, защищенные примитивным бронекорпусом с открытым верхом. В модели представлен поздний вариант с бронированием по всему периметру (на ранних машинах на корме стояла металлическая сетка). Заново сделаны тяжелые крюки D16, их установка больше не вызывает мучений. Фары С17 можно не устанавливать — на большинстве исторических фотографий их нет. Неверно указано положение домкрата (А24) на сборочной позиции 5. Его надо поменять местами с деталью D18, да и влезает он на свое место плохо. Там же неправильно нарисована установка транспортного крепления ствола (D11/13), правильно она отображена на сборочной позиции 11. Интерьер боевого отделения не отличается богатством детализировки. В реальной обстановке все пустые места, наверняка, заваливались барахлом экипажа. Снарядные ящики отлиты вместе с торчащими доньшками гильз, отдельных унитарных патронов или стреляных гильз не предусмотрено.

Пушка имеет вертикальную и горизонтальную наводку. Ствол (В1+В2) после склейки оказывается в сечении более квадратным, чем это от него требуется, дульный тормоз также надо переделать. Из фотографий ясно, что крепление орудийного щита было иным, чем на модели. Это произошло из-за того, что конструкторы питерской фирмы пользовались информацией по Marder III с Ф22, сохранившемуся до наших дней в музее г.Самюр, Франция. В качестве базы там использован Pz.38(t). При кажущейся внешней схожести артиллерийская часть самоходов в мелочах различается. Например, немного по-другому крепится ящик прицела. Само орудие в модели

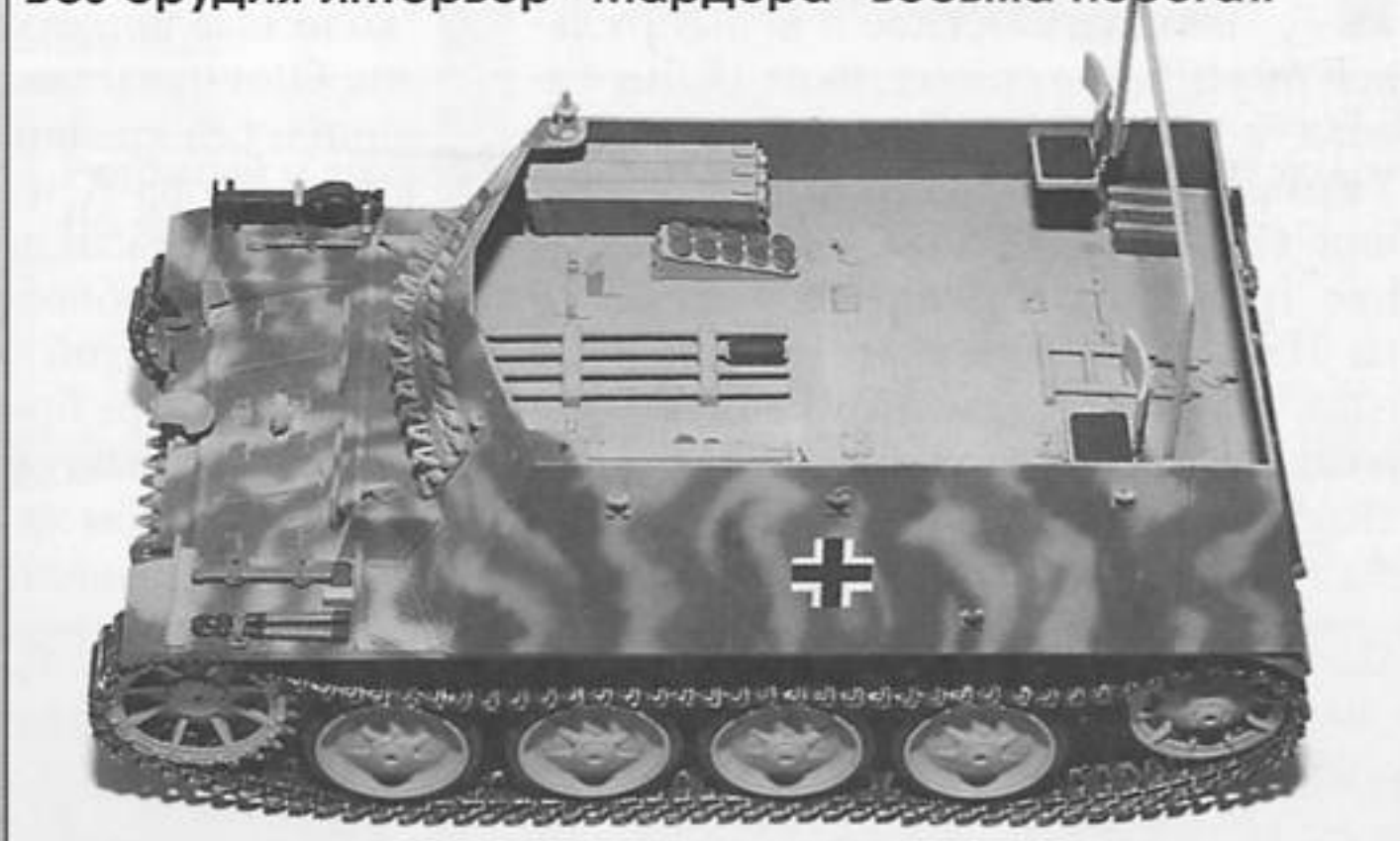
сделано очень недурно, не считая вышеуказанных промахов. Сборка происходит быстро и не требует подгонки.

На декали проводятся три варианта машин из панцергренадерских дивизий, однако машина с номером «403» из дивизии «Викинг» была в действительности Marder'ом раннего типа. Я ограничился лишь эмблемами и крестами. Такая самоходка участвовала в подавлении варшавского восстания, ее фотография была в польской книге из серии Militaria №65.

Можно не сомневаться, что новые изделия Alan'a уже нашли изрядное количество почитателей. Не за горами, видимо, конверсионные доделки в виде точеных орудийных стволов, наборов ФТД и эпоксидных экипажей. Но вот что интересно: догадается ли кто-нибудь выпустить конверсионный набор для возвращения пушки Ф-22 обратно в ее первоначальный колесный вариант? В любом случае, эхо троекратного залпа с берегов, Невы будет долгим...



Без орудия интерьер «Мардера» весьма небогат.



«Фламинго» сзади.



ФАИ-М



ФАИ на шасси ГАЗ-А на маневрах Киевского военного округа в 1935 году.

Фото из архива М.Коломийца

К концу 20-х годов стало ясно, что одного только пушечного броневедомителя БА-27 для Красной Армии недостаточно. Требовался легкий пулеметный броневик для разведки и связи. В качестве базы для такой машины было решено использовать шасси легкового автомобиля Форд-А, выпуск которого (сборку из американских комплектов деталей) предполагалось начать на заводе «Гудок Октября» в Нижнем Новгороде. Это шасси имело неплохие характеристики: оно отличалось малой массой, простотой и хорошей проходимостью.

Разработку бронированного варианта Форд-А вело опытно-конструкторское и испытательное бюро под руководством Н.Дыренкова и научно-технический комитет Управления моторизации и механизации (НТК УММ РККА). Изготовление трех опытных образцов началось на Ижорском заводе в сентябре 1930 года. Однако «из-за загруженности завода текущими заказами УММ и нехватки кадров», броневики были готовы только в январе 1931 года.

Внешне все машины (в документах именуются как «Форд-А с броней» или «колесные танкетки») были очень похожи. Они представляли собой броневые ящики без крыши, смонтированные на шасси Форд-А и вооруженные двумя пулеметами каждая (один пулемет размещался в лобовом листе справа от водителя, а другой — на штыревой установке в центре броневика кузова).

Параллельно с разработкой броневых Фордов, на том же шасси были изготовлены два броневедомителя по проекту

Н.Дыренкова. Они получили индексы Д-8 и Д-12 и различались, главным образом, установкой вооружения. Д-8 имел пулемет ДТ, который мог устанавливаться в одно из четырех пулеметных гнезд, а Д-12, кроме этого, еще и авиационную турель с зенитным пулеметом на крыше корпуса. В феврале 1931 года машины были осмотрены комиссией НТК УММ РККА. В заключении комиссии говорилось: «Признать, что броневедомители Д-8 и Д-12 не удовлетворяют требованиям, предъявляемым к легким разведывательным автомобилям ввиду неудобства пользования вооружением, плохой видимости для водителя и перегрузки передней оси»...

Тем не менее, после небольших доработок эти броневедомители были рекомендованы для серийного производства — ведь ничего другого просто не было, а армия нуждалась в новой технике. В течение 1932-1934 годов Ижорский завод изготовил несколько десятков таких броневиков.

В ходе работ по выпуску Д-8 и Д-12 конструкторы Ижорского завода разработали башенный броневик, получивший обозначение ФАИ (Форд-А Ижорский). Как видно из названия, в качестве базы использовали все то же шасси Форда, производство которого наладили на Нижегородском автомобильном заводе. Новая перспективная компоновка машины привела к значительному увеличению ее высоты (до 2240 мм) и массы, достигшей 2 тонн. Тем не менее, боевые качества и удобство работы экипажа в новом броневике значительно улучшились.

Производство ФАИ началось в 1933 году на Ижорском заводе в Ленинграде,

ФАИ на шасси ГАЗ-А на маневрах Киевского военного округа в 1935 году.



Фото из архива М.Коломийца

затем было передано на Выксинский завод дробильно-размолоточного оборудования (г. Выкса Горьковской области), где и продолжалось до 1936 года. Всего за это время было выпущено 676 броневинов, причем с 1934 года использовалось уже отечественное шасси ГАЗ-А — лицензионный вариант Форд-А. В 1936 году ФАИ сменил в производстве бронеавтомобиль БА-20, разработанный на более мощном и надежном легковом шасси ГАЗ-М1.

ФАИ поступали на вооружение танковых частей Красной Армии и по состоянию на 25 марта 1936 года в семи (из 13) военных округах имелось 574 таких броневинов. Больше всего их было в Киевском (129 машин), Белорусском (113 машин) и Забайкальском военных округах. Эти машины поставлялись и на экспорт — в Монголию и Испанию, а также участвовали во всех военных конфликтах, которые вел СССР в 30-е годы.

Однако, стремление усилить бронезащиту и вооружение легких броневинов неизбежно приводило и к увеличению боевой массы. Стандартное легковое шасси уже не могло выдерживать такую нагрузку — на ФАИ она превосходила номинальную примерно на 40%. В результате, проходимость машины была довольно низкой на грунтовых дорогах (особенно в весенне-осенний период) и полностью отсутствовала на пересеченной местности.

В 1934 году появился трехосный автомобиль ГАЗ-ТК, спроектирован-

Испытания первого опытного ФАИ-М на НИИ БТ полигоне в Кубинке. Ноябрь 1938 — январь 1939 года.



Фото из архива М.Коломийца

Испытания первого опытного ФАИ-М на НИИ БТ полигоне в Кубинке. Ноябрь 1938 — январь 1939 года.

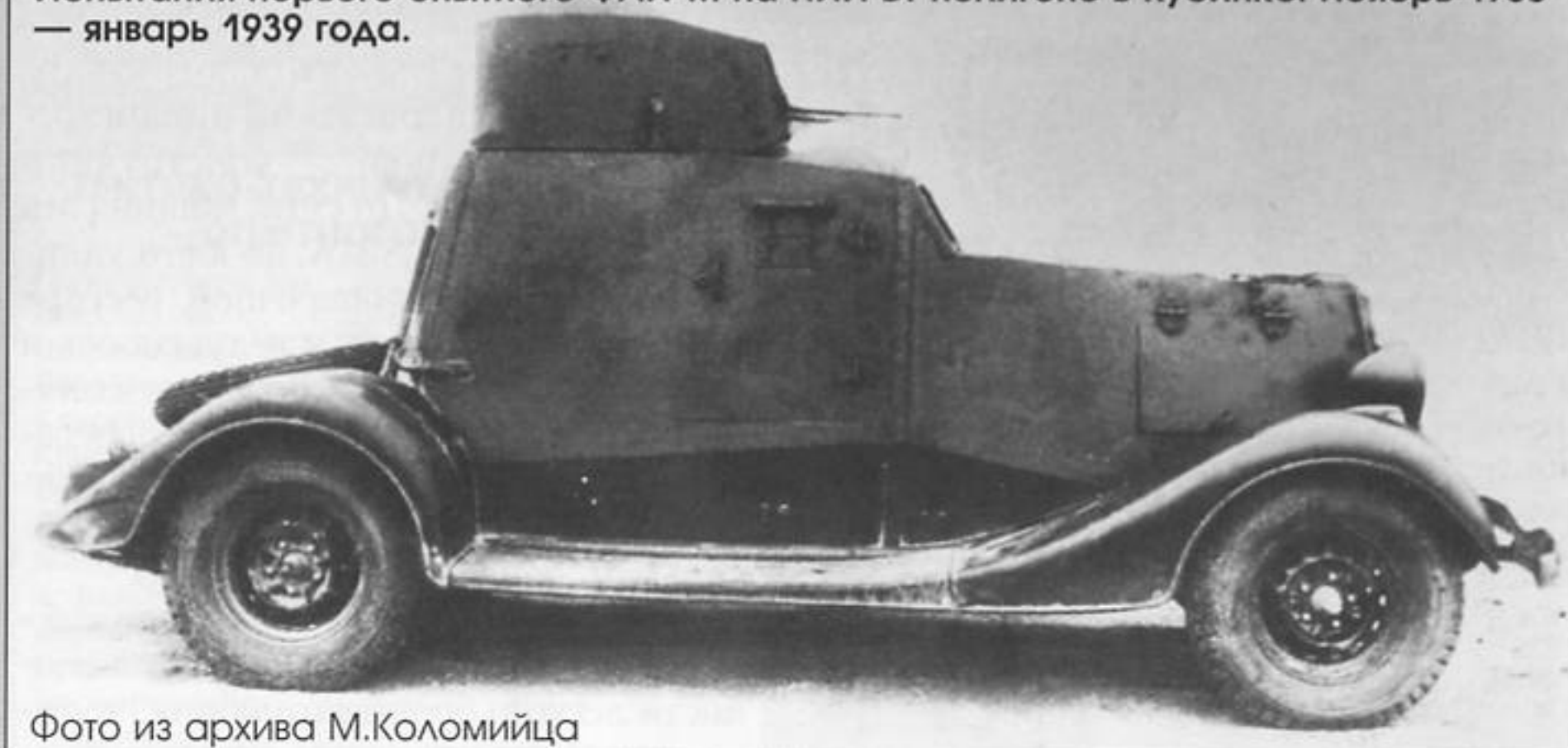


Фото из архива М.Коломийца



Фото РГАКФД

Разбитый и захваченный немцами ФАИ-М летом 1941 года. На фото слева — та же машина.



Фото РГАКФД

ФАИ-М из состава 5 армии в Подмоскowie. Западный фронт, декабрь 1941 года.



Фото из архива М.Коломийца



Фото из архива М.Коломийца

Бригадный комиссар Георгий Павлович Романов на водительском месте ФАИ-М. Ленинградский фронт, 1942 г.

ный на Горьковском автозаводе как самоходное шасси для 76-мм динамо-реактивной пушки конструкции Л.В.Курчевского. По сути, машина эта была все тем же ГАЗ-А, но к его удлиненной раме на поперечной рессоре была подвешена третья ведущая ось и применены в главной передаче конические шестерни с большим передаточным числом для обеспечения лучших тяговых качеств при слабом 40-сильном двигателе ГАЗ-А.

Появилась надежда, что новое шасси может решить проблему боевой ценности легкого броневедомобиля, повысив его проходимость и динамические качества. В 1935 году на ГАЗ-ТК установили удлиненный корпус ФАИ. При том же вооружении и броне, новый броневедомобиль ГАЗ-ТК имел более просторное боевое отделение, что позволило оборудовать его радиостанцией и ввести третьего члена экипажа — радиста. Однако из-за возросшей боевой

массы и неудачной конструкции самого шасси ГАЗ-ТК остался только в опытном экземпляре.

К 1939 году большая часть ФАИ, находившихся в войсках, были сильно изношены в результате длительной эксплуатации. Запасных частей для ремонта также не хватало — ГАЗ-А был снят с производства в 1935 году. Выход из создавшегося положения был найден путем перестановки броневедомобильного корпуса ФАИ на шасси ГАЗ-М1. Впервые подобную операцию провели на рембазе №6 в 1938 году. В ноябре 1938 — январе 1939 года такой броневедомобиль, получивший обозначение ФАИ-М, прошел испытания на НИИ БТ полигоне в подмосковной Кубинке.

Бронекорпус с шасси ГАЗ-А был переставлен на шасси М-1 с усиленной накладками передней осью. Так как длина рамы М-1 была значительно больше длины броневедомобильного корпуса ФАИ, то задняя часть рамы и бензобак закрепили дополнительными листами, приваренными к заднему броневедомобильному листу корпуса. Всего на испытаниях ФАИ-М прошел 3180 километров по шоссе и проселочным дорогам. Несмотря на то, что боевая масса машины увеличилась и достигла 2280 кг, благодаря более мощному двигателю динамические качества даже несколько выросли. Например, максимальная скорость по асфальтовому шоссе составляла 83,1 км/ч.

В заключении комиссии, проводившей испытание броневедомобиля, говорилось: "Модернизация ФАИ путем постановки корпуса на шасси М-1 делает его по своим динамическим качествам равноценным с БА-20. Однако применение ФАИ-М будет ограничено ввиду наличия неполноценного бронирования. Корпус по конструкции и качеству уступает БА-20. При серийной модернизации необходимо внести следующие изменения:

1. Усилить передний мост.
2. Провести герметизацию корпуса (от жидких ОВ и т.п.).
3. Увеличить запас хода путем установки дополнительного бензобака.

Все перечисленные изменения должны быть осуществлены при серийной модернизации и только после этого броневедомобиль ФАИ-М может быть принят для эксплуатации в РККА как дополнительный тип к основному БА-20".

Неизвестно, были ли внесены все вышеперечисленные изменения, но со второй половины 1939 года на рембазах Народного комиссариата обороны начались работы по модернизации ФАИ. Сколько всего ФАИ было переставлено на шасси ГАЗ-М1 автору не известно. Достоверно можно сказать лишь то, что этой операции подверглись далеко не все броневедомобили.

К началу Великой Отечественной войны в частях Красной Армии чис-

Захваченный финнами ФАИ-М из состава броневедомобильной бригады R-28. Aan'slinna, лето 1942 года.



Фото из книги "Финские бронетанковые силы 1918-1997"

лилось 376 ФАИ и ФАИ-М (в документах того периода не проводилось четкого деления на ФАИ и ФАИ-М). Известно, что к 22 июня 1941 года небольшое число машин этого типа имелось в 34-й танковой дивизии (8-й механизированный корпус), 24-й танковой дивизии (10-й механизированный корпус), 17-й танковой дивизии (5-й механизированный корпус) и в некоторых других частях. Практически все они были потеряны в первые месяцы войны, хотя отдельные бронеавтомобили этого типа встречаются в списках танковых частей Красной Армии весной-летом 1942 года.

Летом-осенью 1941 года несколько трофейных ФАИ-М досталось финнам. Не обманываясь их боевой ценностью, те использовали наши легкие броневики преимущественно в полицейских и учебных частях. В финской армии ФАИ-М прослужили до 1950 года.



Финский ФАИ-М на складе военно-технического имущества летом 1946 года. Хорошо видно крепление для запасного колеса на «хвосте».

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ОПЫТНОГО ФАИ-М:

Полная длина, мм	4325
Высота, мм	2140
Ширина, мм	1750
База, мм	2845
Клиренс передний, мм	185
Клиренс задний, мм	210
Боевой вес, кг	2280
Экипаж, чел.	3*
Максимальная скорость по асфальтовому шоссе на шинах ГК, км/ч	83,1
Преодолеваемый подъем, град.	14
Бронирование:	
лоб и борт, мм	6
корма, мм	4
пол, мм	3
башня, мм	4,75
Боекомплект к пулемету ДТ	24 диска с 1512 патронами.

* У строевых машин — 2 чел.



Фото Н.Поликарпова



Комментарии к чертежам

Чертежи были выполнены с использованием обмеров подлинного бронекорпуса ФАИ-М, любезно предоставленного для этой цели военно-историческим клубом «РККА» (их электронный адрес: www.rkka.msk.ru). К сожалению, интерьер машины практически не сохранился, поэтому сейчас проблематично его достоверно воспроизвести в чертежах или на модели. В процессе восстановления машины были заново изготовлены двери боевого отделения — они отличаются от оригинальных. Правильные двери — на чертеже. На ФАИ-М от «РККА» установлен кронштейн звукового сигнала на левом борту. Причем, установлен не в ходе реставрации, а еще «при жизни» машины. Такой способ установки «гудка» уникален и не встречается больше ни на одной из известных архивных фотографий ФАИ-М. Возможно, как это, так и другие подобные мелкие отличия разных машин данного типа объясняются тем, что ФАИ-М модернизировались непосредственно рембазами воинских частей, а не строились серийно на заводе. Конечно, из центра рассылались руководства по такой переделке (объемом около 5 страниц), но все же, все же...

На фотографиях ФАИ, ФАИ-М, БА-3 и БА-6 встречаются два типа боковых люков для доступа к двигателю — складной двусторчатый и одностворчатый (на чертеже). В первом случае замки верхнего капота двигателя размещались на передних наклонных

бронелистах (как на БА-6 в М-Хобби №3/99), а во втором — по бокам, и их барашковые гайки служили одновременно фиксаторами открытого положения бортовых люков, имевших для этой цели специальные кронштейны (так на чертеже).

Корпуса ФАИ и ФАИ-М, естественно, идентичны, но для установки на шасси «эмки» приходилось заменять нижние треугольные бронелисты для сопряжения с автомобильной рамой иной конфигурации и ширины. Новые листы устанавливались на заклепках под более пологим углом к бортам корпуса. На заклепках же, при помощи угловых накладок, пристыковывался и защищавший заднюю часть рамы и бензобак «хвост». На одном только опытном ФАИ-М вышеупомянутые бронедетали были приварены, в войсках же была доступнее технология клепки.

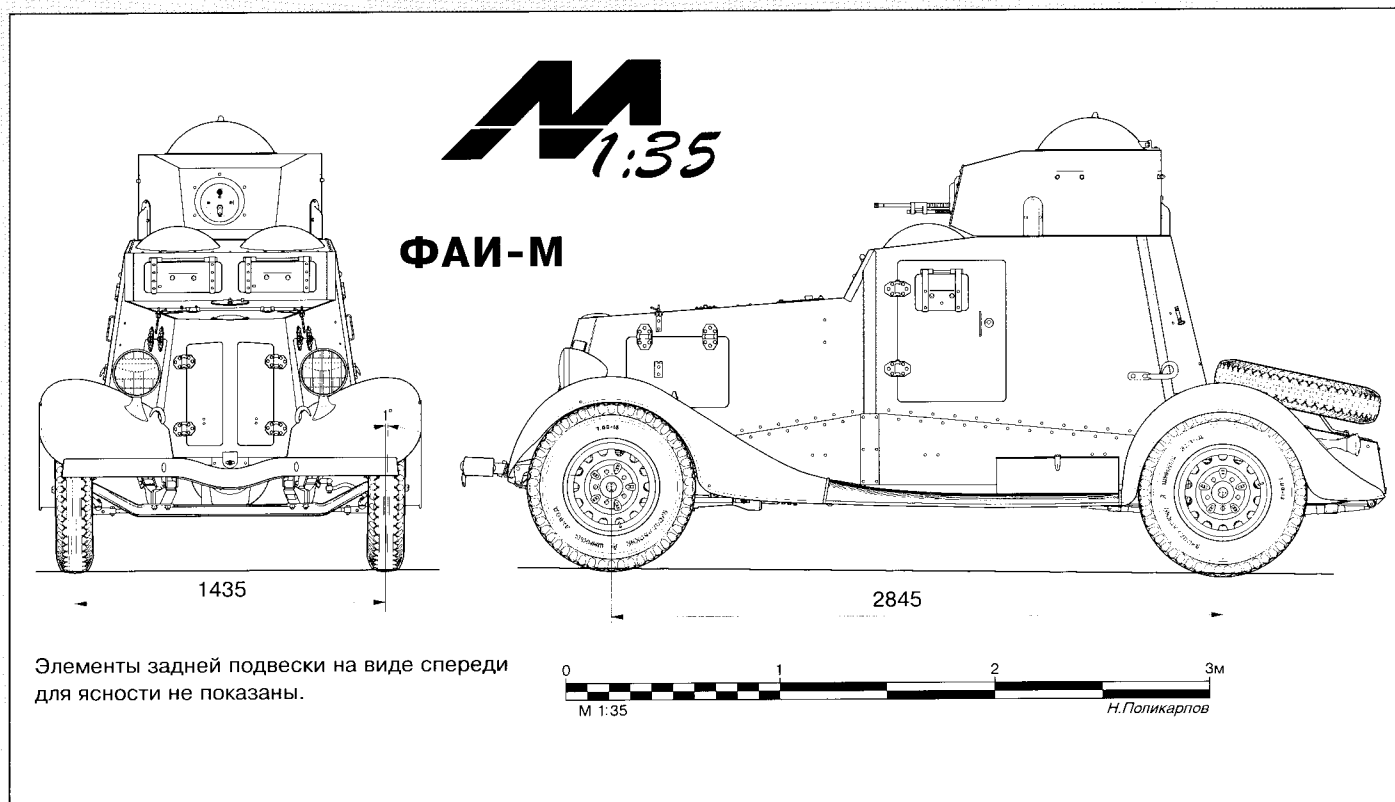
Обратите внимание на асимметричное расположение задней смотровой щели в башне и пулестойкой гайки на бронеколпаке башенного люка (она была смещена к корме на 20 мм).

ФАИ-М ездили на обычной «эмовской» резине 7,00-16" с шоссейным рисунком протектора. В зависимости от времени выпуска партии шин, на них была надпись или «Ярославский резинокombинат», или «Ярославский шинный завод». Применялись и так называемые «шины ГК» с наполнителем из губчатой резины. Колеса с ГК внешне отличались лишь отсутствием ниппе-

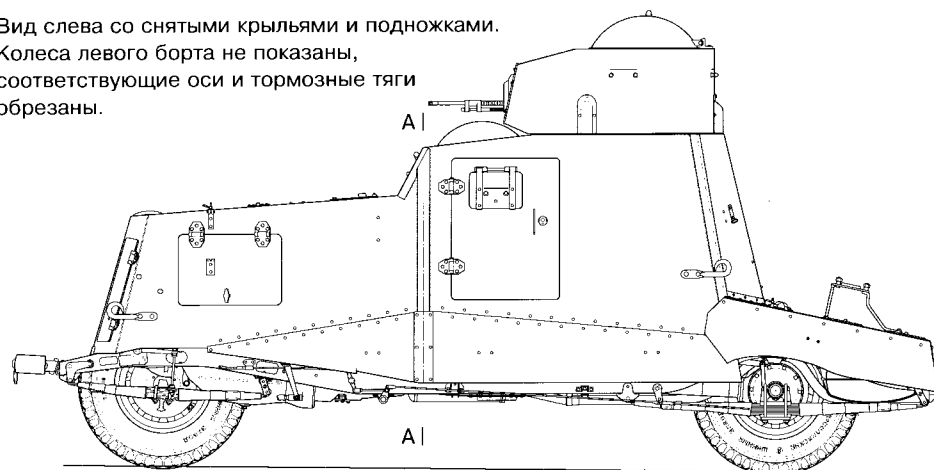
лей для подкачивания камеры. На колесных дисках у ГАЗ-М1 были декоративные колпаки. На некоторых фотографиях броневиков колпаки видны, но в основном обходились без них — удерживались они на диске пружинящими пластинками, и достаточно было пару раз «приложиться» боковиной колеса об «элементы рельефа дороги», чтобы этих выступающих за габариты деталей лишиться. Да и колесо удобнее снимать-ставить без колпаков.

Передние фонарики «эмки» (не считайте их поворотниками, в те времена «об этих глупостях» не помышляли — они выполняли, преимущественно, декоративную функцию) и правый стоп-сигнал на строевых броневиках отсутствовали.

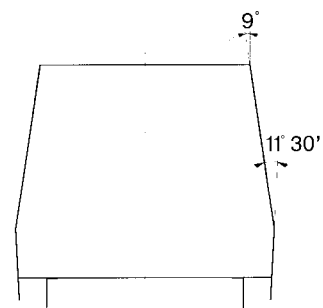
Ящик для мелкого инструмента был, как правило, один — на левой подножке. Но это отнюдь не догма — ездили ФАИ-М и с зеркальным его расположением, и вообще с двумя... Из шанцевого инструмента снаружи предполагалось возить лопату, топор и лом. Лопата лежала по диагонали на «хвосте», топор и лом теоретически (и на опытном ФАИ-М) крепились к заднему бронелисту, аналогично тому, как это делалось на обычном ФАИ. У ФАИ-М там тоже есть некие скобочки, но вот как к ним могли бы что привязать, мне не ясно. Разве веревочками... Похоже, и в 40-е годы этот вопрос у кого-то возникал — ни на одной фотографии топора с ломом не видеть.



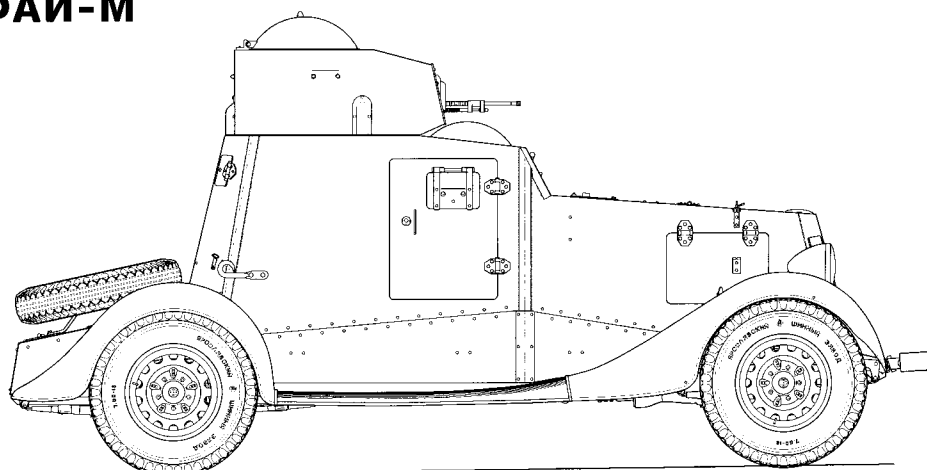
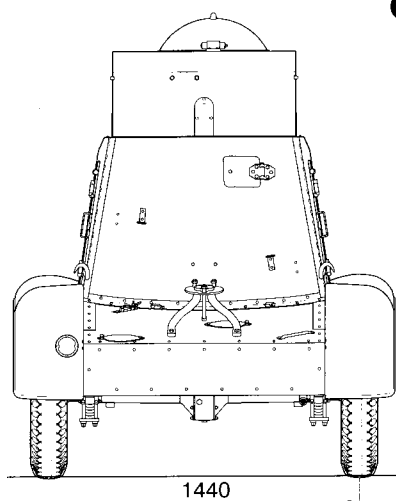
Вид слева со снятыми крыльями и подножками.
Колеса левого борта не показаны,
соответствующие оси и тормозные тяги
обрезаны.



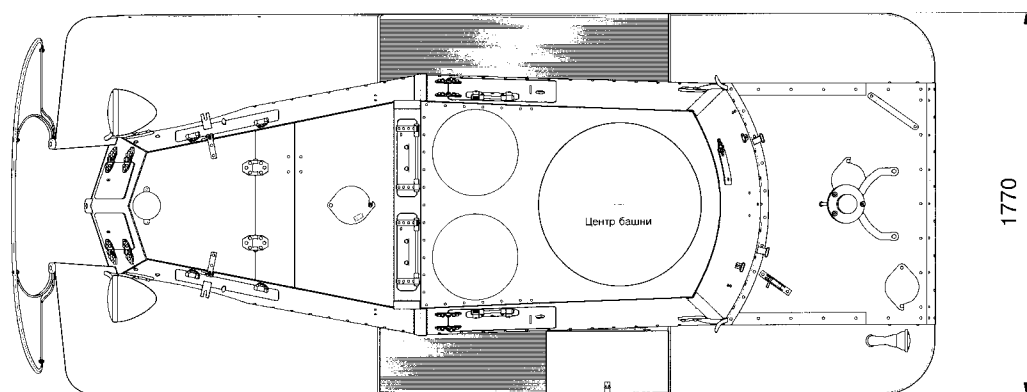
Сечение бронекорпуса по А-А



ФАИ-М

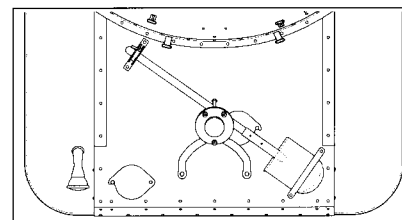
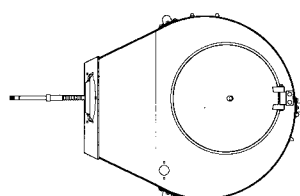


Элементы передней подвески на виде сзади
для ясности не показаны.



Подножки покрыты рифленой резиной.

М
1:35



В рамке - укладка большой саперной
лопаты на "хвосте".



Михаил МАСЛОВ

КРЫЛАТАЯ ШКАТУЛКА ПАНДОРЫ



Вверху: Газ-67Б в «чреве» Як-14.
Внизу: Погрузка ГаЗ-51. Носовой обтекатель отведен в сторону.



Если кому-то приходилось бывать на территории Таганрогского Авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК), то он мог заметить в районе заводского аэродрома внушительных размеров предмет, напоминающий железнодорожный вагон. При ближайшем рассмотрении вагон оказывался центральной частью фюзеляжа транспортного планера Ил-32, приспособленного техсоставом для хозяйственных нужд. До последнего времени (не известно, жив ли он еще) таганрогский вагончик оставался едва ли не единственным свидетельством программы строительства в СССР в конце 40-х годов тяжелых транспортных планеров. КБ С.В.Ильюшина разработало тогда планер Ил-32 грузоподъемностью 7 тонн, КБ А.С.Яковлева — планер Як-14 грузоподъемностью 3-3,5 тонны. Если гигант Ил-32 по ряду причин развития не получил, то судьба среднего планера Як-14 сложилась вполне удачно: была построена крупная серия, впоследствии имела место успешная эксплуатация. История с постройкой вышеозначенных аппаратов началась, можно сказать, на самом высоком уровне — в кабинете И.В.Сталина.

Летом 1947 года на одном из совещаний в Кремле рассматривались вопросы совершенствования воздушно-десантных войск, оценивались различные варианты средств доставки боевой техники, включая бронемашину и танки. Руководство ВДВ, ссылаясь на опыт прошедшей войны, особенно на успешную высадку союзнических войск в 1944 году в Нормандии, сетовало на отсутствие у нас тяжелых транспортных планеров. Те аппараты, которые строились ранее, могли поднимать лишь вооруженных бойцов и небольшие грузы. Запущенный в 1944 году в производство грузовой планер Ц-25 конструкции П.В.Цыбина вмещал в себя автомобиль

«Виллис» с противотанковой пушкой — этого уже было недостаточно. И.В.Сталин, выслушав пожелания «вэдэвэшников», предложил желаемые планеры построить, а разработку поручить КБ Ильюшина и Яковлева.

Конструкторское бюро А.С.Яковлева получило задание спроектировать планер грузоподъемностью 3 тонны, способный перевозить грузовой автомобиль или небольшую артиллерийскую самоходку. Хотя КБ до этого специализировалось на истребителях, и планеры здесь были в диковинку, само задание не представлялось особо сложным. Помог летчик-испытатель С.Н.Анохин. Он вспомнил, что под Нарофоминском стоит немецкий планер «Гота» (Gota-242), который наши летчики перегнали из Германии в 1945 году. «Готу» перевезли на заводской двор, разобрали и обстоятельно изучили. Естественно, что многие удачные конструктивные элементы были использованы. Проект своего планера, разработкой которого занимались Л.М.Шехтер и Е.Г.Адлер, был готов в октябре 1947 года. Это был высокоплан с большим коробчатым фюзеляжем ферменной конструкции. Носовая и хвостовая части фюзеляжа откидывались, что позволяло осуществлять загрузку планера с двух направлений. Основной причиной подобного решения являлось предположение, что в боевой обстановке при приземлении планер может врезаться в препятствие, после которого выгрузка через нос будет не-

возможна. Расположение пилотов поначалу было по центру фюзеляжа. Уже в ходе обсуждения проекта А.С.Яковлев предложил сдвинуть пилотскую кабину влево для улучшения обзора командир экипажа планера.

Под обозначением Як-14 новый аппарат уже в ноябре 1947 года начал строиться на авиационном заводе в городе Долгопрудный под Москвой. Ведущим инженером был назначен Е.Г.Адлер. Всего поставили два опытных образца. Первый экземпляр Як-14 №01 полетел 31 января 1948 года, заводские испытания закончили 4 марта.

В качестве самолета-буксировщика использовался Ил-12. В заключение по результатам испытаний отмечалось, что Як-14 полностью соответствует своему назначению, устойчив в полете на буксире и в свободном полете, обзор из кабины пилотов отличный. Испытатели Б.Г.Песков и В.Г.Ильин технику пилотирования планера оценивали как очень простую и считали, что Як-14 может быть освоен летчиком средней квалификации.

Одновременно отмечалось, что при повышении скорости до 260 км/час нагрузки на рулях возрастают, кроме этого пилоты заметили появление тряски. Были и еще некоторые недоработки, которые устранили уже на втором опытном экземпляре. Конструкция Як-14 №02 была несколько усилена, количество стрингеров в верхней части фюзеляжа увеличено. Для повышения путевой устойчивости вертикальное оперение увеличено при помощи форкиля. Для снижения нагрузки на органы управления на повышенных скоростях была увеличена аэродинамическая компенсация рулей высоты и поворота. Было доработано кабинное и приборное оборудование, элементы грузовой кабины.

Як-14 №02 проходил испытания с 10 мая по 22 июня 1948 года. Внесенные изменения оценивались как положительные, нагрузки на все органы управления стали небольшими и гармоничными. Значительно улучшилась путевая устойчивость на больших углах скольжения. Проведенные испытания при открытых интерцепторах, призванных уменьшить посадочную дистанцию планера, показали их эффективность. По оценке летчиков-испытателей, после доработок Як-14 стал доступен для пилотирования летчиками ниже средней квалификации.

После прохождения госиспытаний в середине 1948 года Як-14 был рекомендован к серийной постройке. За 1949 год на ростовском авиазаводе №168 выпустили пять серийных Як-14. Одновременно с выпуском велись испытания в войсках и соответствующие доработки. Требования к планеру весной 1949 г. еще более повысились. В связи с появлением артиллерийской самоходной установки АСУ-57 (вес с экипажем из 3 чел. — 3350-3433 кг) массу поднимаемой нагрузки требовалось довести до 3500 кг, кроме того, нужны были приспособле-

ния для посадки на неподготовленную площадку (пашню).

Доработкой Як-14 на данном этапе занимался назначенный ведущим инженером Л.Л.Селяков. Новая модификация получила обозначение Як-14М, конструкция планера была усилена, установлен металлический пол, новые швартовочные приспособления. Для посадки на пашню в нижней части фюзеляжа оборудованы посадочные лыжи. Кроме этого улучшениям подверглось оборудование кабины летчиков, была увеличена эффективность интерцепторов. Як-14М №640203 постройки завода №464 проходил госиспытания во второй половине 1949 года. Результаты были признаны положительными, и командование ВДВ подтвердило ранее выданный заказ на планеры типа Як-14 в количестве 200 экземпляров. Теперь в серии должны были строиться Як-14М. За 1950 год ростовский авиазавод выпустил 189 планеров Як-14 и Як-14М.

Во исполнение приказа Главнокомандующего ВВС Советской Армии №0346 от 6 июля 1950 года на аэродроме Липицы (в/ч 21897) были начаты войсковые испытания Як-14. Всего на испытания

было представлено 9 планеров производства завода №168. Полеты начались 10 августа, однако 24 августа были прекращены в связи с запрещением полетов самолетов-буксировщиков Ил-12.

Продолжены войсковые испытания были летом 1951 года на аэродроме города Пскова (в/ч 22645). На этот раз было представлено 13 Як-14. 9 планеров летали в строю эскадрилий, 4 испытывались при посадке на пашню. В качестве самолетов-буксировщиков использовались Ил-12Д производства завода №30 (бывший «Дукс», бывший №1, г.Москва) выпуска декабря 1949 года и Ил-12Т выпуска 1947-48 г.г.

В заключение по результатам войсковых испытаний Як-14 говорилось: «Средний десантный планер Як-14 конструкции тов. Яковлева войсковые испытания прошел удовлетворительно. Недостатками группы планерных поездов, состоящих из самолетов Ил-12 и планеров Як-14, являются:

— полеты в строю эскадрильи возможны только в простых метеоусловиях днем при слабой болтанке, а ночью в тех же условиях в составе отдельных поез-

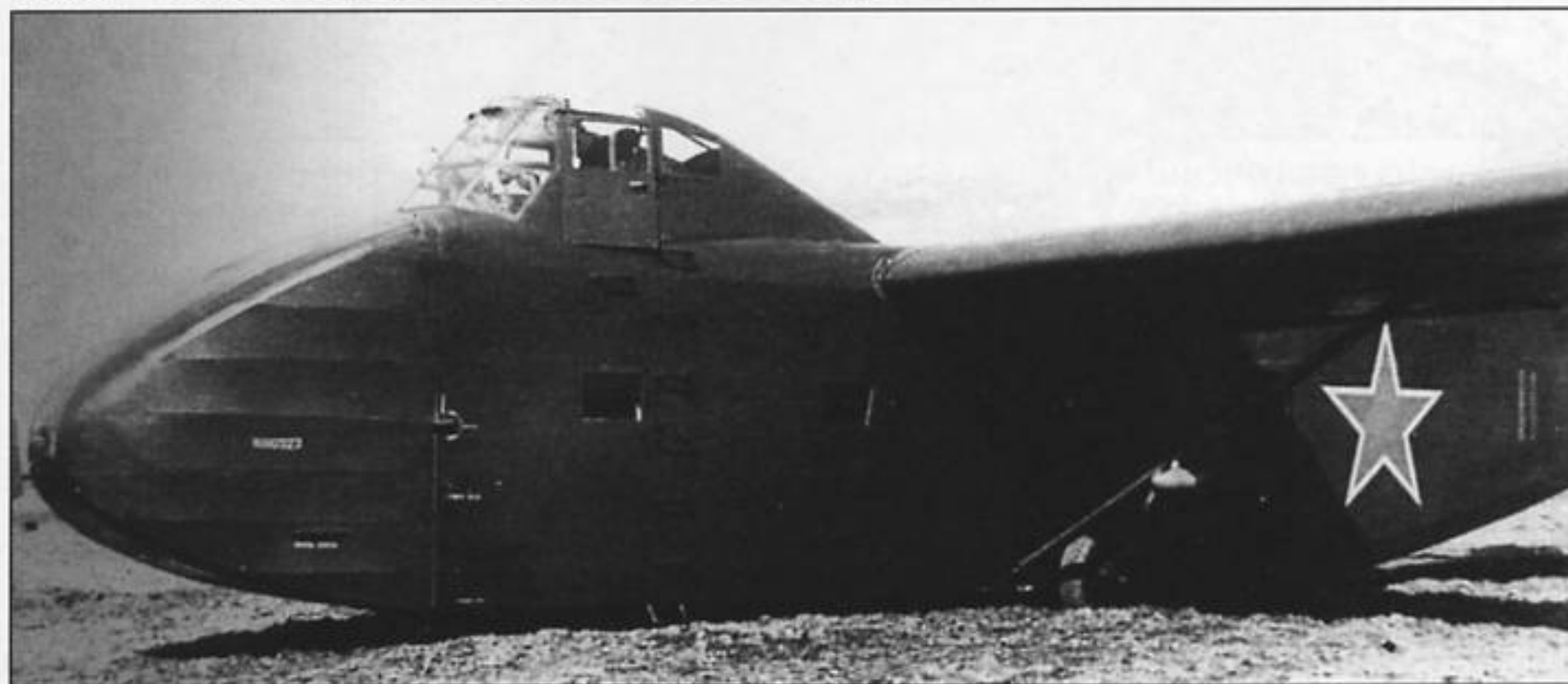
Варианты загрузки планера:

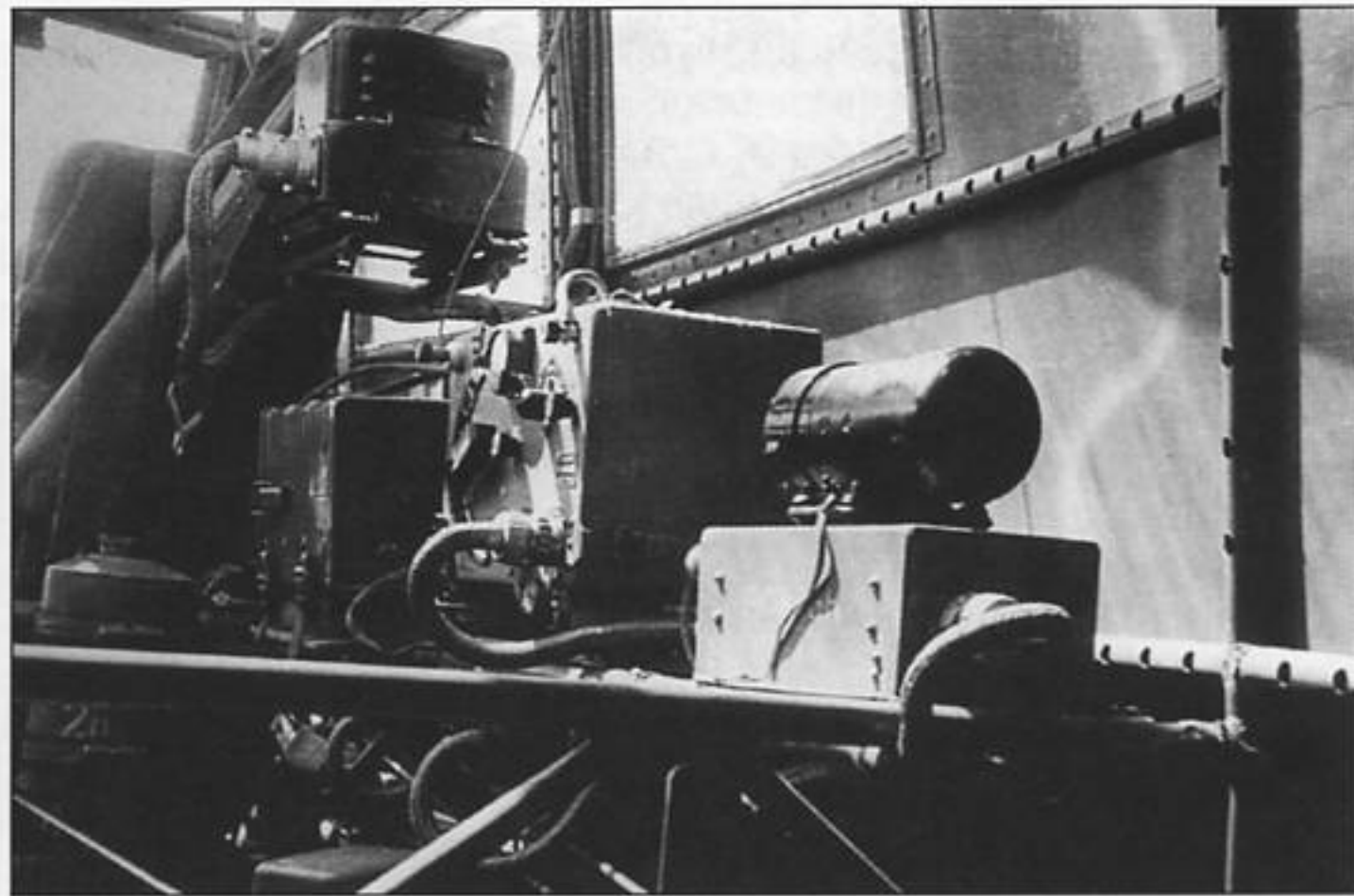
	Вес груза (кг)	Полезный вес планера
1. Десант 25 человек	3000	6150
2. Бронеавтомобиль Ба-64 с экипажем	2400	5680
3. Пушка калибра 57 мм. Снаряды. Расчет 7 чел.	2900	6180
4. Пушка калибра 57 мм. Снаряды. ГАЗ-67Б с водителем	2920	6200
5. Пушка калибра 76 мм. Снаряды. Расчет 7 чел.	2850	6130
6. Миномет БМ-82. Мины. Расчет 6 чел, ГАЗ-67Б с водителем	2920	6200
7. ГАЗ-51 с водителем	2800	6080
8. 2 ГАЗ-67Б с водителями	2950	6230
9. Керосин, 15 бочек	3000	6150



Вверху: Первый опытный Як-14 № 01.

Внизу: Як-14М «прилег» на живот и готов к загрузке техники.





Вверху слева: Кабина пилотов. Над головой видны матерчатые шторки.
Вверху справа: Радио- и электрооборудование за правым пилотом.



Вверху: В систему шасси подано давление — планер приподнялся с земли.
Внизу: Посадка на пашню на лыжах — колеса подобраны, планер лежит на «брюхе».



дов и звена с включенными огнями на самолетах и планерах;

- малый диапазон скоростей и ограниченность маневра при полете в строю «клин эскадрильи» приводит к необходимости выполнять полеты только в строю «колонны звеньев» при большом радиусе разворота, вследствие чего крупные боевые порядки сильно растягиваются;

- при полете в составе даже эскадрильи практический потолок равен 2500 м, что при полете в составе крупных групп

позволяет иметь высоту не выше 2000 м; — большая длина разбега и взлетной дистанции требует аэродромов с взлетными полосами не менее 1800 м с открытыми подходами, что при недостаточном радиусе действия планерных поездов еще более ограничивает возможность их применения;

- буксировка планеров, особенно в полете строем, требует постоянно повышенных режимов работы моторов, что приводит к быстрому их износу.»

Одним словом, несмотря на все достоинства самого планера Як-14, массовое его применение в крупных войсковых операциях представлялось достаточно сложным и сковывалось, прежде всего, возможностями самолета буксировщика Ил-12. Одним из вариантов повышения летных характеристик планерных поездов могла стать установка ракетных стартовых ускорителей на самолет Ил-12, однако неизвестно, проводились ли такие опыты.

Что касается оценки непосредственно самого планера Як-14 по результатам войсковых испытаний, то она, в основном, совпадала с прежними положительными отзывами. Было и кое-что новенькое: «Кабина не отделена от грузовой кабины планера, вследствие чего десантники имеют возможность следить за действиями летчиков в полете, что крайне нежелательно».

Эксплуатация Як-14 оценивалась как простая и могла осуществляться одним механиком с привлечением летного экипажа. Хранение планера под открытым небом усложнялось его недостаточной герметичностью. Российские климатические условия, как известно, малым количеством дождей не отличаются, поэтому проблема извлечения дождевой воды изнутри Як-14 оказалась достаточно серьезной. Несмотря на имеющиеся дренажные отверстия, влага накапливалась и ее приходилось выливать древним методом: раскачивать аппарат, наклонять его на бок, на хвост. Были это, впрочем, проблемы бытовые. Як-14 в десантных войсках прижился. По результатам первого опыта эксплуатации заказ на яковлевский грузовоз было решено увеличить до 400 штук. С 1951 года Як-14 стали выпускать на авиазаводе №47 в городе Чкалов (Оренбург).

Использование в войсках Як-14 продолжалось до середины 50-х годов. В связи с появлением тяжелых транспортных самолетов (Ан-8, Ан-12) интерес к этому средству доставки грузов по воздуху постепенно угас.

За рубежом Як-14 эксплуатировался в чехословацкой армии. В 1953 году, в соответствии с двусторонними соглашениями, Советский Союз передал Чехо-

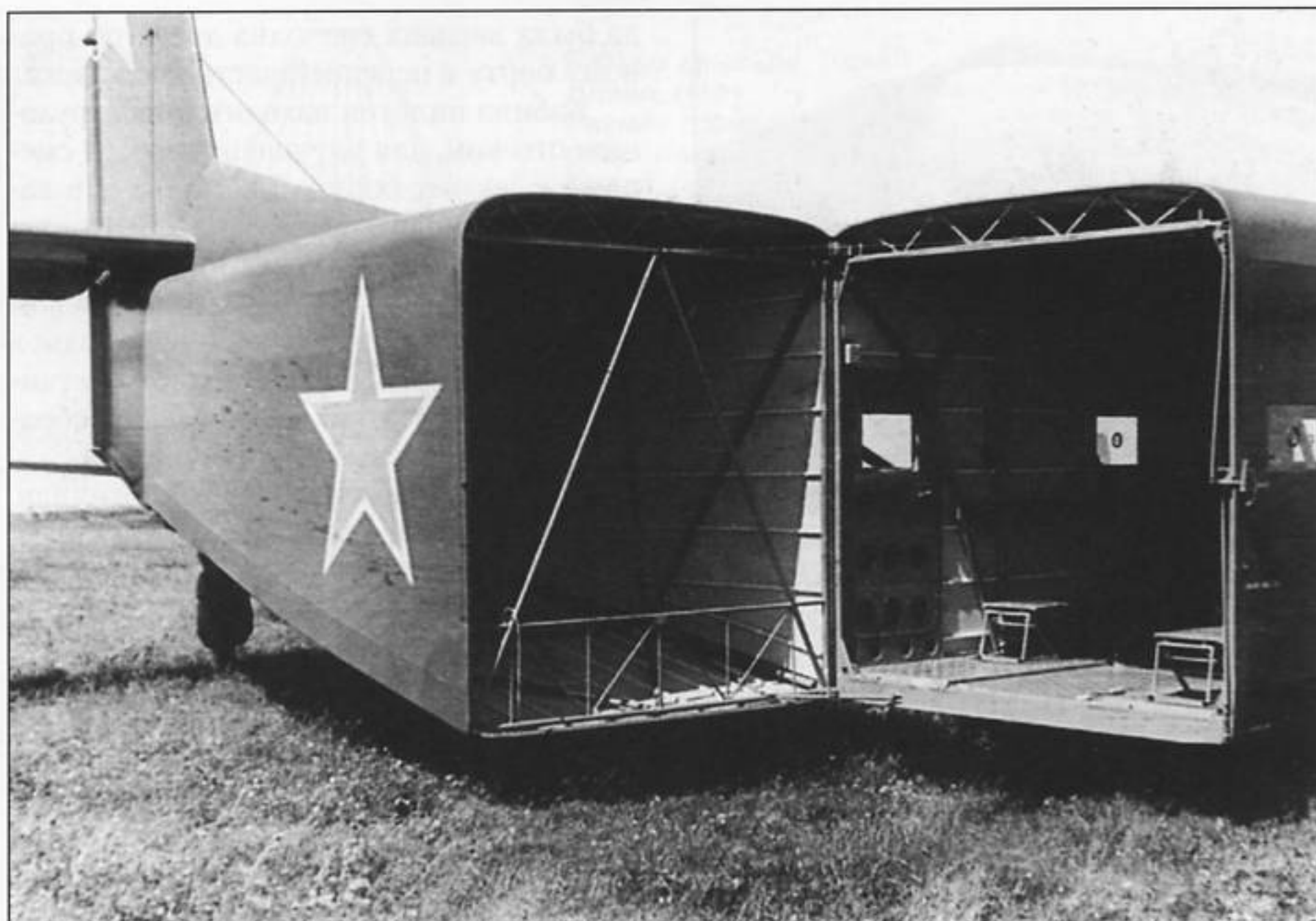
словакии 10 планеров Як-14 и два Ц-25. Там они получили обозначения соответственно К-14 и К-25. Первые два Як-14 были доставлены на буксире за самолетами Ил-12 на аэродром Прешов, расположенный в восточной Словакии. После прохождения испытаний планеры были переправлены на аэродром Клебы в районе Праги. До середины 1953 года шло обучение летчиков, после чего планеры вошли в состав отдельного полка транспортной авиации (4-я эскадрилья). Весной 1955 года Як-14 участвовали в учениях чехословацкой армии. Доставляемый по воздуху груз — автомобиль Татра Т-805 с пушкой и шестью солдатами.

В сентябре 1955 года два Як-14 участвовали в авиационном празднике на пражском аэродроме в Рузине. Эксплуатация продолжалась до 1956 года.

Техническое описание.

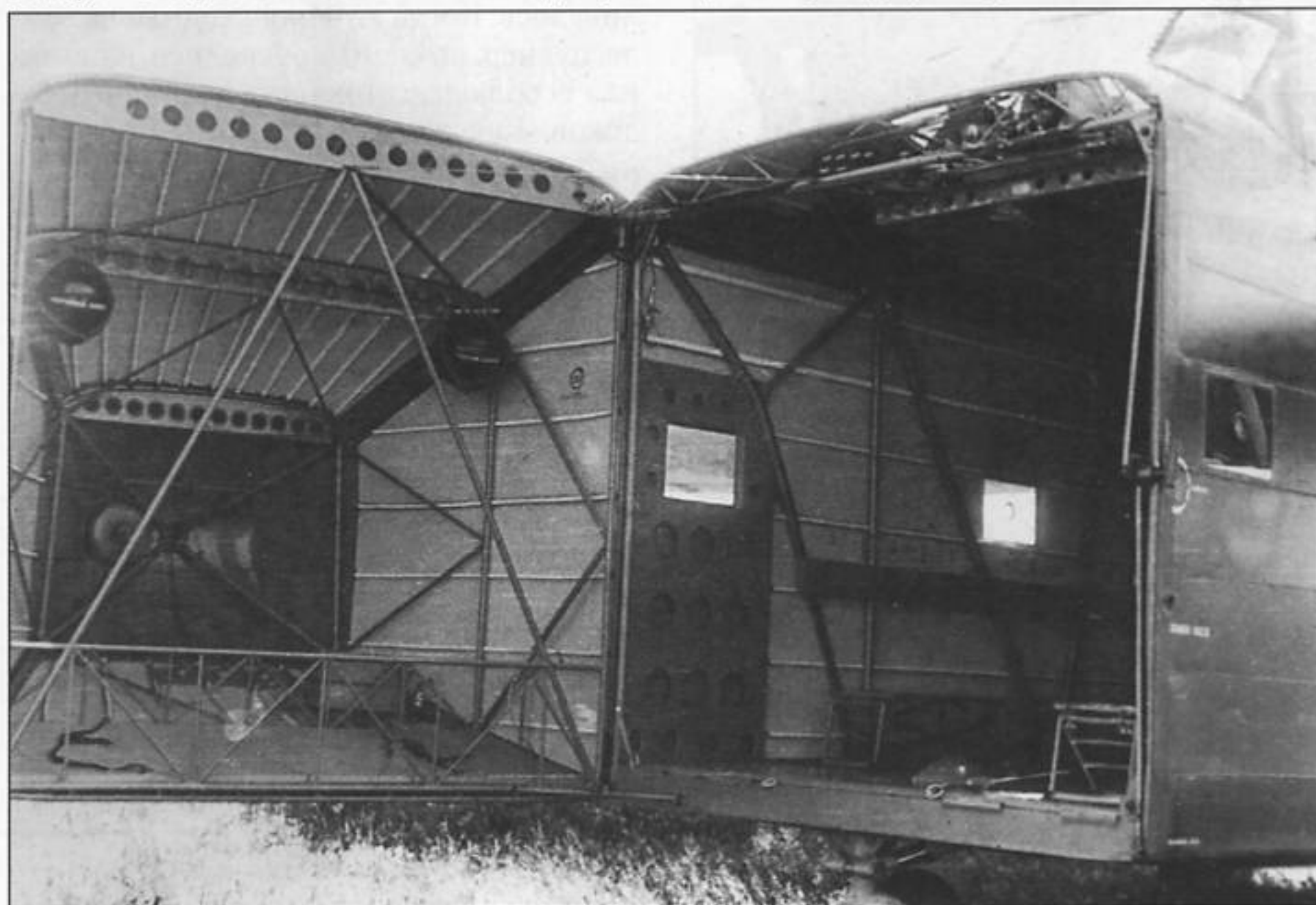
«Яковлев-14» — десантный металлический планер, по схеме — подкосный высокоплан. Крыло однолонжеронное, профиль Clark Y. Носок крыла обшит дюралем, центральная часть обшита полотном. Щелевые закрылки и элероны расположены по всему размаху крыла и разделены на две секции. На трапецевидных участках крыла размещены интерцепторы, изготовленные из дюралевых пластин.

Фюзеляж ферменной конструкции из хромансильевых труб. Средняя часть фюзеляжа, поперечного сечения, является грузовым отсеком объемом 42,5 м³, с размерами 8х2,3х2,3 м. Вдоль нижней плоскости средней фермы проходят две сварные балки, воспринимающие нагрузки от перевозимых грузов. Пол на первых серийных планерах — из десяти-миллиметровой фанеры, на последующих сериях — из дюралевого листа. Поверх пола вдоль грузового отсека кладутся трапы, по которым производится перекатывание автомашин, бронеавтомобилей или пушек во время загрузки или выгрузки. При перевозке десанта трапы могли превращаться в сидения. Вдоль бортов грузового отсека установлены деревянные спинки сидений. Для покидания планера десантом в воздухе на левом борту имеется дверь. С 1951 го-



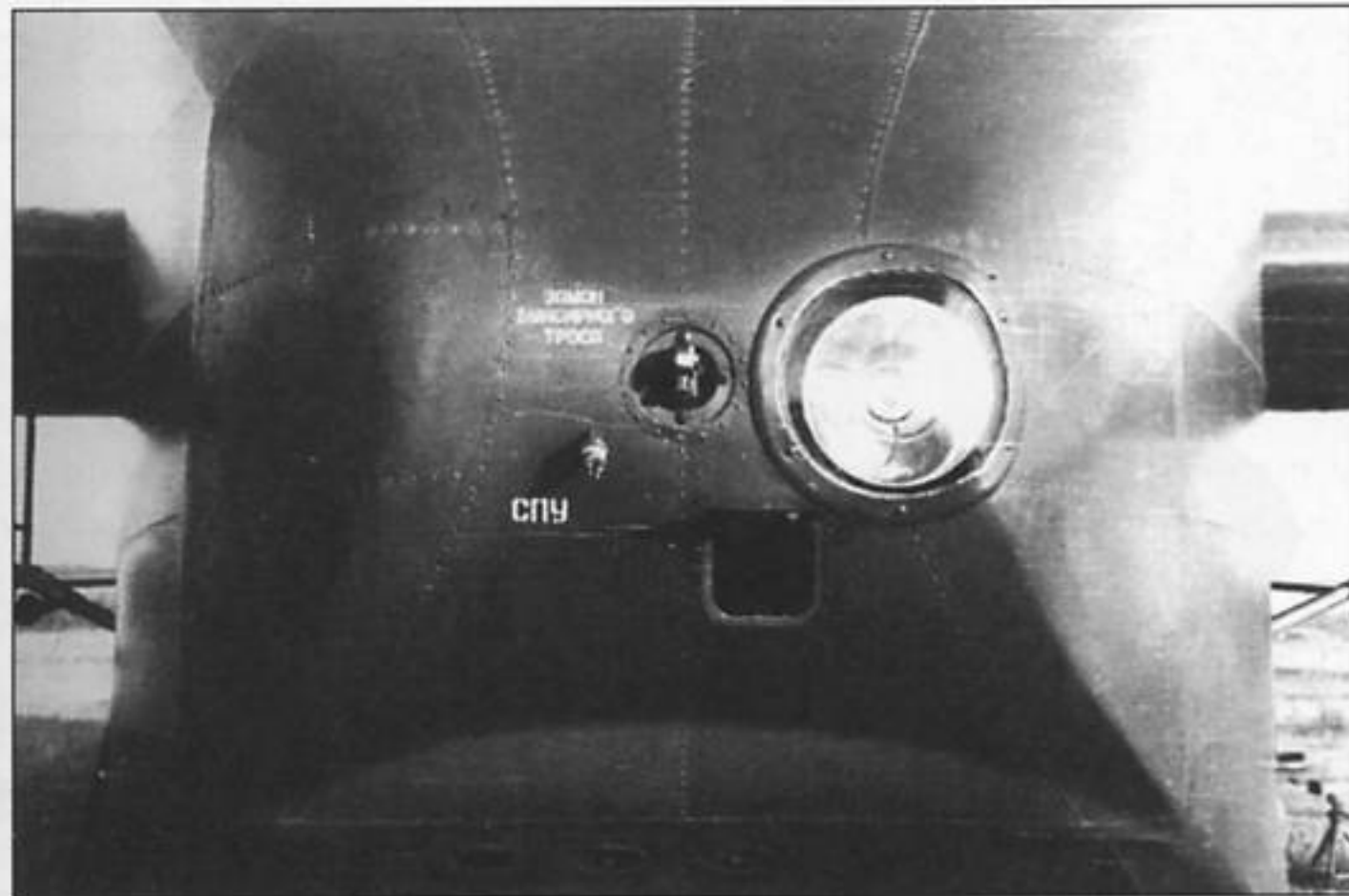
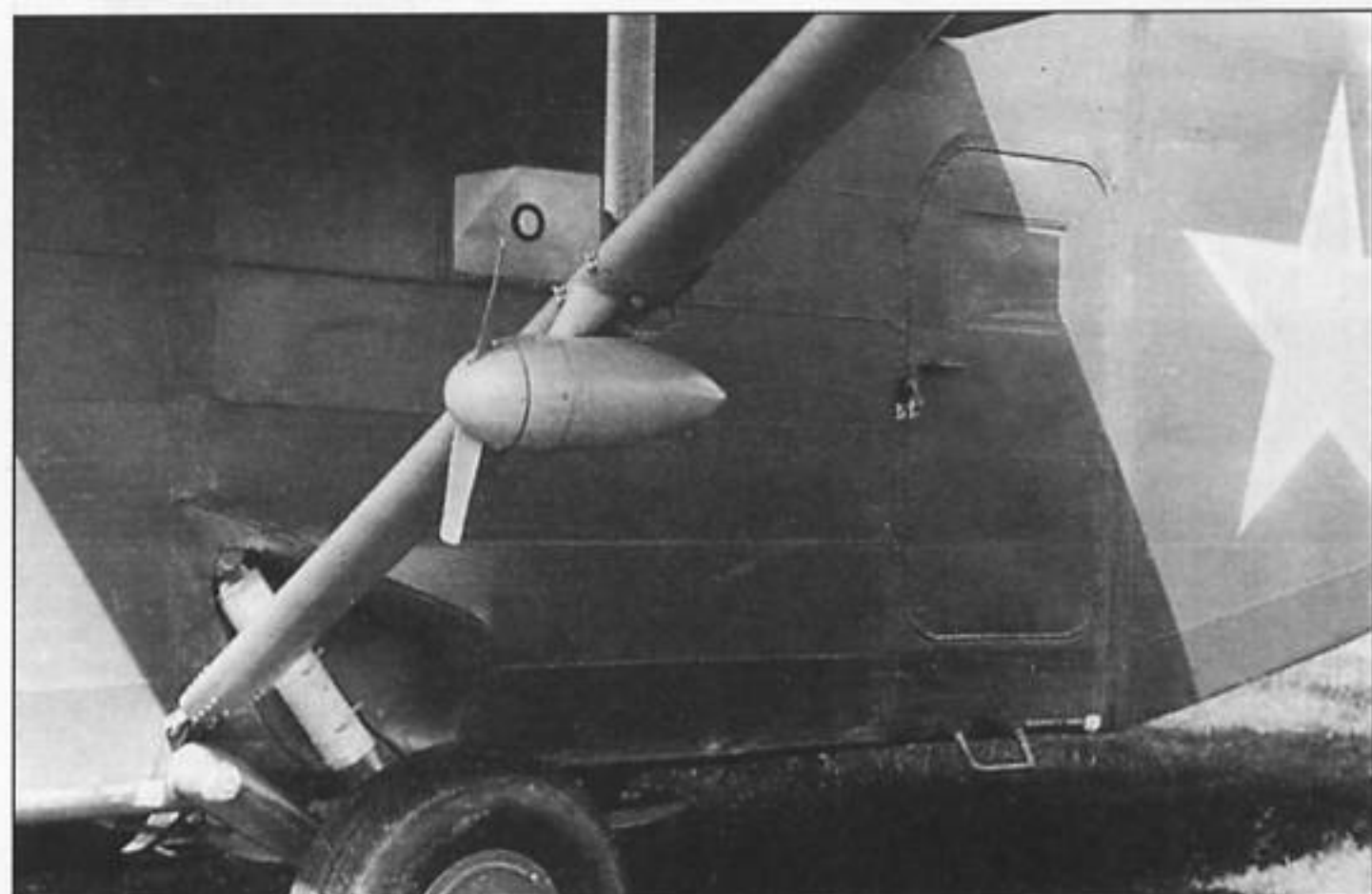
Вверху: Хвостовая часть фюзеляжа отведена в сторону.

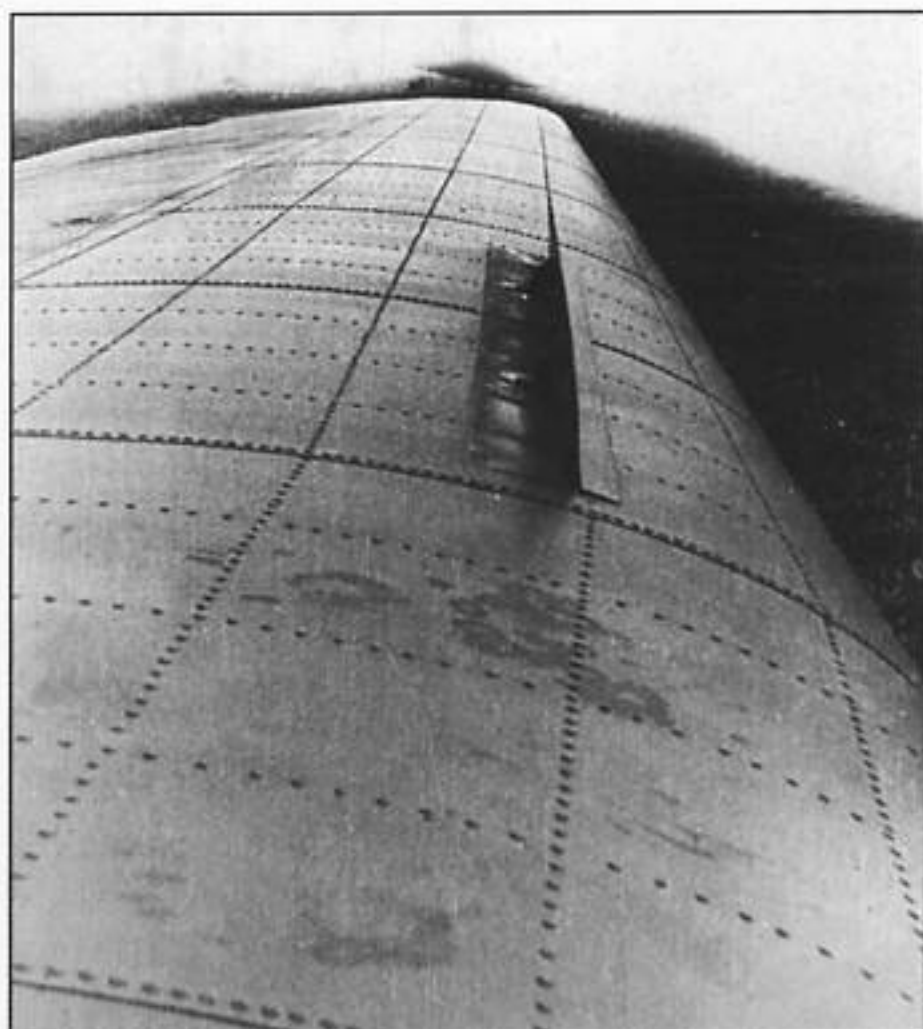
Внизу: Открытая носовая часть. Дверь по правому борту введена с 1951 года.



Внизу слева: Левый борт. Видна посадочная лыжа, на подкосе крыла установлен ветрогенератор.

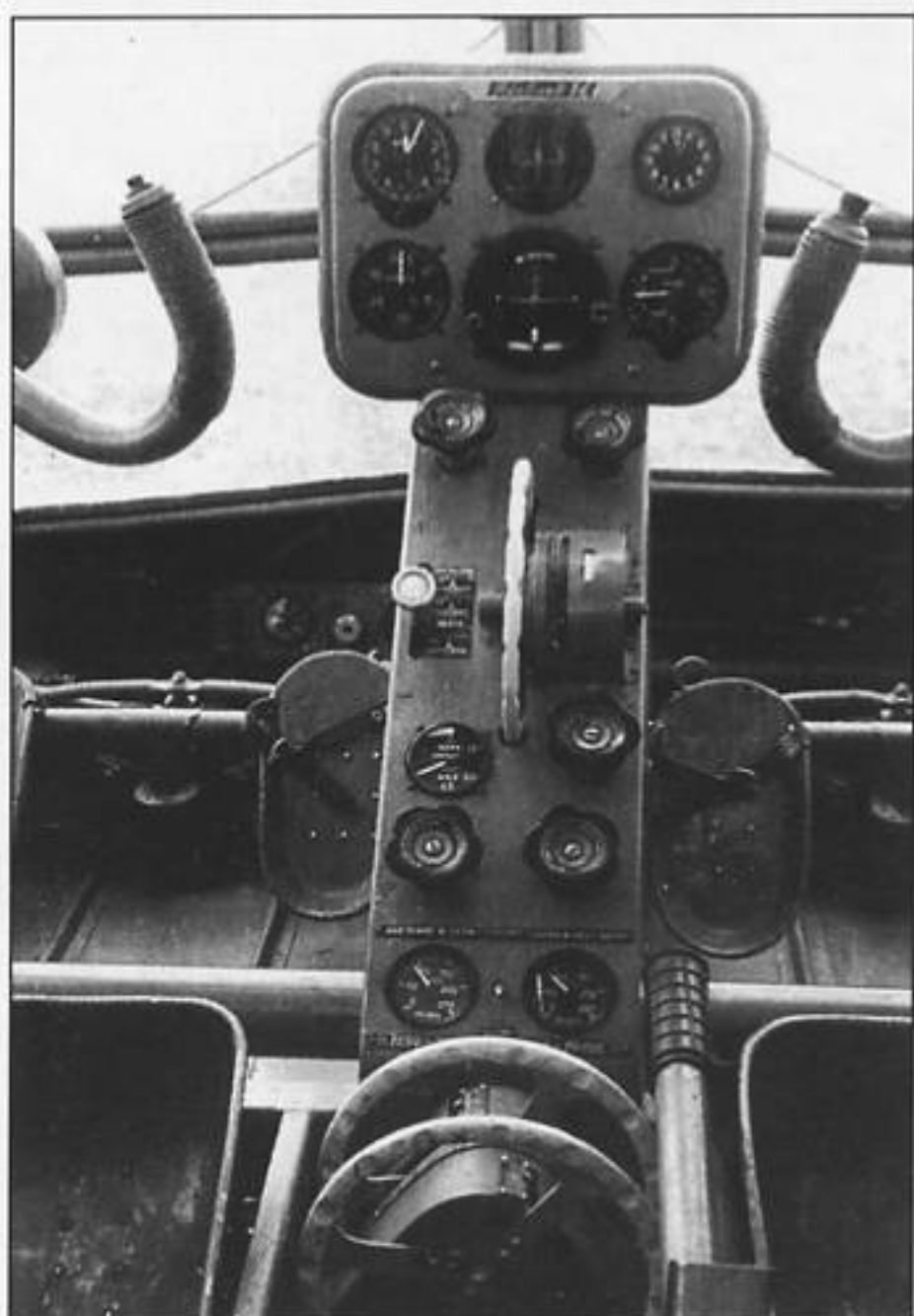
Внизу справа: Буксировочный замок, гнездо СПУ, посадочная фара.





Вверху: Интерцептор выпущен.

Внизу: Центральный пост управления.



да была введена еще одна дверь по правому борту в передней части фюзеляжа.

Кабина пилотов находится над грузовым отсеком, для улучшения обзора смещена к левому борту. Для подъема в кабину к ферме фюзеляжа приварены ступеньки, выступающие в поток. Вход в кабину снаружи — через дверь на левом борту, из грузового отсека — через люк в потолке. На правом борту кабины летчиков также имелась маленькая дверь, сбрасываемая при аварийном покидании.

Обшивка фюзеляжа — полотняная, крепилась к продольным стрингерам, обшитым киперной лентой и крепящимся к поперечным шпангоутам.

Оперение — однокилевое, расчалочной схемы. Каркас оперения дюралевый, обшивка — полотно.

Шасси — трехколесное, с носовым колесом, с масляно-пневматической амортизацией. Главные колеса — тормозные, 900х300. Переднее колесо — ориентирующееся, 600х250. Для облегчения погрузки техники, а также при посадке на лыжи, давление в амортизаторах стравливалось. Когда это происходило на земле, планер, по словам очевидцев, напоминал верблюда, готовящегося принять седоков. Как только открывался воздушный кран, поначалу приседала правая основная нога (шасси), затем носовая стойка, затем правая нога. Вот так, враскачку, подобно «кораблю пустыни», Як-14 опускался на 450 мм. Перед взлетом давление в амортизаторах вновь повышалось до нормального от бортовой воздушной системы, и планер приподнимался.

В ходе серийного строительства Як-14 в конструкцию и оборудование было внесено порядка сотни изменений. Наиболее заметными были: замена носовой посадочной фары ФС-155 на более мощную ФС-240, дополнительный дренаж пола кабины, грузового отсека, заливов крыльев (по сути, на заводе делались все новые и новые отверстия для удаления

дождевой воды), оборудование съемных сидений для десантников, снятие остекления в нижней обшивке носовой части. Большинство изменений документально было оформлено с Як-14 №1680830 выпуска 1951 года.

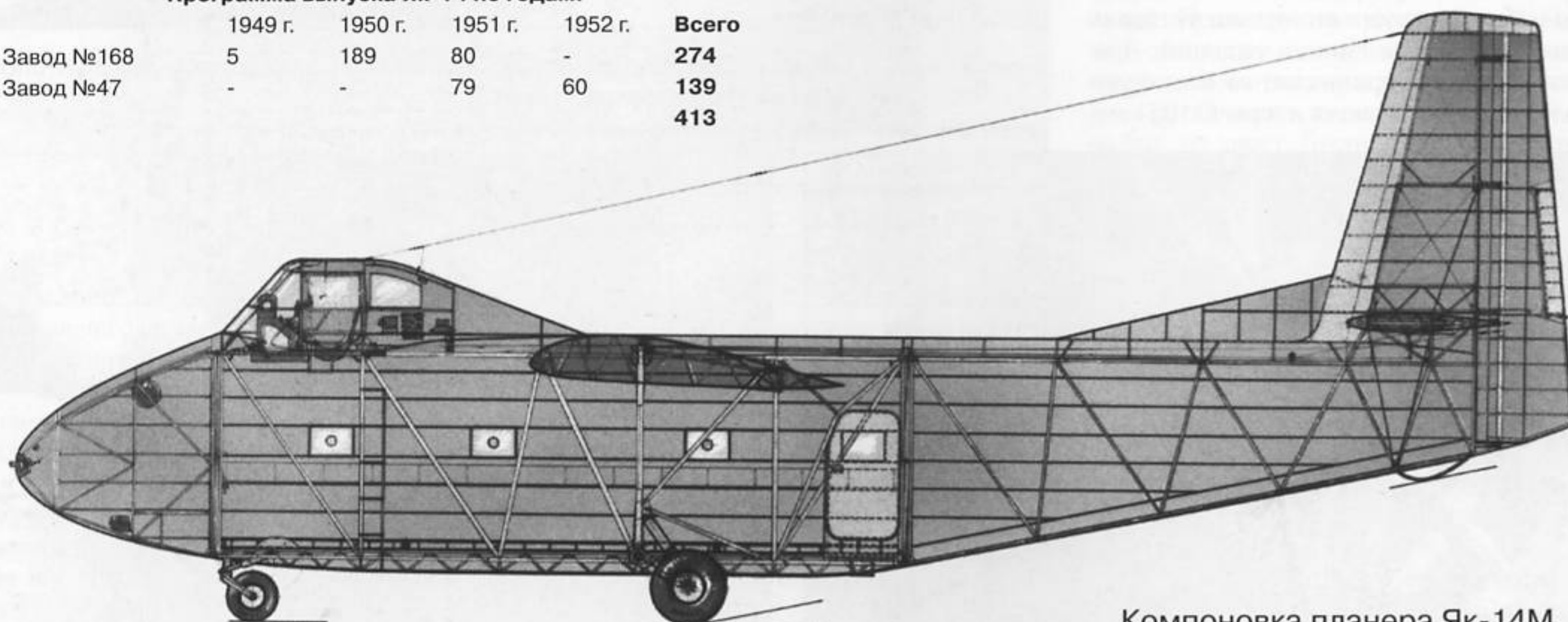
Буксировка планера Як-14 осуществлялась самолетами Ил-12Т и Ил-12Д при помощи троса диаметром 14,5 мм и длиной 100 м. Запас топлива Ил-12Т составлял 3950 литров и позволял обеспечить тактическую дальность заброски планера (с отцепкой на высоте 1000 м в районе цели) 495 км. Дальность при использовании самолета Ил-12Д с запасом топлива 3000 литров составляла 340 км. Связь во время буксировки осуществлялась по телефонному проводу, соединенному с буксирным тросом. Связь с наземными станциями и другими планерами — при помощи радиостанции РСИ-6К. Дальность связи при полете на высоте 1000 м — 150 км.

После отцепки наивыгоднейшая скорость планирования составляла 140 км/час. При посадке на сухой травяной покров длина пробега на колесах — 380 м, на лыжах — 275 м. При посадке на влажный травяной покров длина пробега на лыжах увеличивалась до 480 м. Большим неудобством в последнем случае было то, что пилот не мог пользоваться тормозами и не мог производить отвороты, необходимые при массовой посадке планеров. Как видим, не все было просто. При посадке на пашню или рыхлый снег достаточно было площадки 300х70 м, имеющей открытые подходы. Як-14 садился с полным полетным весом 6750 кг на свежеспаханное поле поперек борозд глубиной 300-400 мм. Длина пробега при этом составляла 70-140 м.

Вот, собственно, и все, что вкратце можно сказать о столь замечательном сооружении, каковым являлся средний транспортно-грузовой планер Як-14.

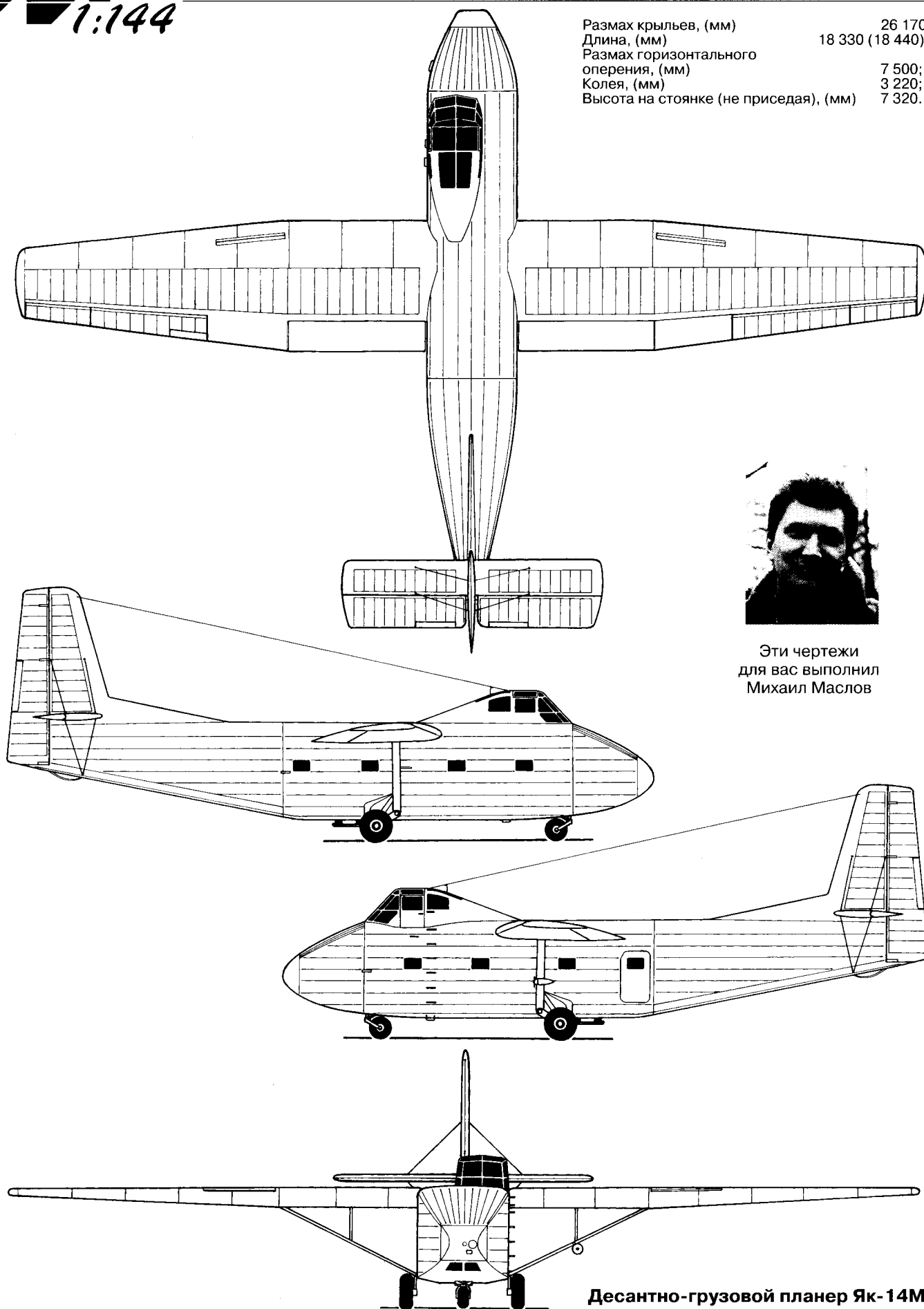
Программа выпуска Як-14 по годам.

	1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	Всего
Завод №168	5	189	80	-	274
Завод №47	-	-	79	60	139
					413



Компоновка планера Як-14М

Размах крыльев, (мм)	26 170;
Длина, (мм)	18 330 (18 440);
Размах горизонтального оперения, (мм)	7 500;
Колея, (мм)	3 220;
Высота на стоянке (не приседая), (мм)	7 320.



Эти чертежи
для вас выполнил
Михаил Маслов

Десантно-грузовой планер Як-14М



ЗАО «Хобби и игрушки из Японии» —

ТАМИЯ официальный дилер японской фирмы «ТАМИЯ».



Розничные цены на склеиваемые модели японской фирмы ТАМИЯ.

Оплата производится по безналичному и наличному расчету. Оптовые скидки в зависимости от суммы покупки. Скидка 10% (250\$-350\$), скидка 15% (350\$-500\$), скидка 20% (более 500\$). Принимаются кредитные карты VISA, Master Card, JCB, Diners Club, Union Card, Расширяем дилерскую сеть.

Наши банковские реквизиты р/с 40702810700000000831, кор/с 301018101060 0000000140, БИК 044518140, ОКПО 45870112 в КБ «Славянский кредит»

Наш адрес: 129223, г.Москва, Проспект Мира, ВВЦ, павильон №5, 2 этаж. Время работы салона-магазина: Ежедневно, с 10.00 до 19.00 без перерыва на обед.

Тел: (095) 755-81-29, 974-61-42, т/ф 755-81-28, E-mail: hobbyjapan@glasnet.ru, http://www.hobbyjapan.ru

Наш адрес для получения корреспонденции: 129223, Москва, А/Я 20

Прайс действителен из расчета 1\$=26 руб.

Код	Наименование товара	Цена, \$	Цена, руб	Код	Наименование товара	Цена, \$	Цена, руб
Серия автомобилей в масштабе 1:12							
12020	Порш 934 турбо RSR	63.75	1 658р.	35078	Семовенте M40-75/18-танк	10.42	271р.
Серия мотоциклов в масштабе 1:12				35082	Английский 3/4т Ровер «Скорая помощь»	9.58	249р.
14026	Ямаха YZR500	10.00	260р.	35083	Американский бронетранспортер с минометным расч	14.40	374р.
14034	Сузуки GSX750S	9.00	234р.	35091	20-мм немецкая зенитка	4.00	104р.
14057	Хонда BФР750P	15.00	390р.	35093	Советское самоходное орудие СУ-122	12.80	333р.
14062	Бимота 1/12	24.00	624р.	35099	Самоходная зенитка Флакпанцер Leopard	14.40	374р.
14066	Хонда CB750F	14.00	364р.	35102	Немецкая 20-мм зенитка	4.00	104р.
14067	Ямаха TZ250M	18.00	468р.	35103	Немецкая полевая кухня	8.00	208р.
14074	Ямаха	20.00	520р.	35104	Немецкая автомобиль Крупп Протзе	9.60	250р.
14077	Репсол Хонда NSR500'99	16.00	416р.	35105	Немецкий Хорьх с 2мм пушкой	14.40	374р.
14006	Хонда CB750F	9.00	234р.	35106	Команда английских носильщиков 4чел	2.40	62р.
Серия мотоциклов в масштабе 1:8				35108	Танк Т-62А	12.80	333р.
16028	Хонда Магна 50	46.40	1 206р.	35109	Немецкие солдаты сидят 4фигуры	2.40	62р.
Формулы и болиды в масштабе 1:20				35113	Немецкий бронетранспортер Sd.kfz.250/3 Гриф	12.79	333р.
20014	Вильямс FW-07	12.00	312р.	35115	Немецкий бронетрансп. Sd.kfz.250/9	12.80	333р.
20021	Бенеттон Форд B188	12.00	312р.	35118	Знаменитые генералы 5 фигур	2.40	62р.
20029	Браун Турел Хонда 020	12.00	312р.	35123	Джип 1/4т. U.S.M151A2 Ford Mutt	6.40	166р.
20032	Джордан 191	12.00	312р.	35127	Танк Меркава МБТ	14.40	374р.
20038	Лотус 107Б Форд	12.80	333р.	35128	Набор животных	2.40	62р.
20042	Тирелл Ямаха	14.40	374р.	35133	Американские пехотинцы	12.00	312р.
Серия спортивных автомобилей в масштабе 1:24				35138	Танк Т34/85	16.00	416р.
24014	Форд Капри	7.65	199р.	35142	Советский танк КВ-1В	16.00	416р.
24032	Хонда Прелюд ХХ	8.50	221р.	35144	Немец. 8-ми тонный грузов.с 3,7см пушкой	20.00	520р.
24042	Ниссан Фейрильди	7.65	199р.	35145	Немецкая 3,7мм пушка	6.40	166р.
24060	Саванна FX-7 GT-limited	8.50	221р.	35148	Немецкий 8-ми тонный тягач SdKfz7	16.69	434р.
24062	Тойота Супра 3.0GT	8.50	221р.	35149	Советский танк Т34/76 «ЧТЗ»с 2фигур.	16.00	416р.
24064	Тойота Соарер	8.50	221р.	35158	Танк M1A1 Абрамс с минным тралом	22.39	582р.
24081	Форд Сьерра RS500	8.50	221р.	35160	Танк Т-72М1	25.60	666р.
24085	Энос Родстер	8.50	221р.	35162	Мардер 1A2	14.40	374р.
24088	Ниссан 180SX	8.50	221р.	35165	Траки для королевск.тигра	12.00	312р.
24090	Скайлайн	10.20	265р.	35168	Танк тип 74 зимняя версия	16.00	416р.
24102	Кальсоник Скайлайн	11.05	287р.	35173	Снаряды для Пантеры	5.60	146р.
24115	Мицубиси Паджеро	18.70	486р.	35175	Британск. бронетранспортер MkII	10.40	270р.
24118	Мерседес-Бенс 600SEL	17.00	442р.	35177	Штурмтигр 38см с солдатом	27.20	707р.
24120	Ниссан 300ZX	12.75	332р.	35180	Набор немецких механиков	7.20	187р.
24121	Мицубиси Паджеро 92	18.70	486р.	35182	Снаряды Панцержауфг. IV	5.60	146р.
24123	Тойота Супра	12.75	332р.	35183	Аксессуары для Панцержауфг. IV	4.80	125р.
24129	Ягуар XJ220	17.00	442р.	35188	Набор немецких грузчиков снарядов	5.60	146р.
24131	Тойота Целика SS-II	12.75	332р.	35189	Снаряды 88мм для Тигра-1	5.60	146р.
24132	Ниссан Скайлайн	11.90	309р.	35190	M4 Шерман	22.40	582р.
24141	Форд Мустанг	13.60	354р.	35195	Немецкий бронетранспортер Sd.Kfz.251/1	17.60	458р.
24142	Ниссан примера	13.60	354р.	35198	Снаряды для Штурмгешутца Бунд	5.60	146р.
24144	Форд Эскорт RS	15.30	398р.	35203	Якпантер полз.версия	24.00	624р.
24147	Калсоник Ниссан Примера	13.60	354р.	35204	Вооруж.нем.пехоты набор А	2.80	73р.
24148	Альфа Ромео джаммастер	17.00	442р.	35205	Вооруж.нем.пехоты В	4.00	104р.
24150	Джип Рендлер хардтоп	15.30	398р.	35206	Вооруж.амер.пехоты	2.40	62р.
24151	Ягуар Mk.II Салуи	17.00	442р.	35220	Нем.механик Кубельвагена	4.80	125р.
24159	Ягуар Mk.II	17.00	442р.	35222	Решетка радиатора Кромвеля	4.80	125р.
24166	BMW 23	11.75	306р.	35232	Британский танк Центавр	20.80	541р.
24168	Вольво 850 салун BTCC	15.30	398р.	35233	4-х ствольная зенитка	20.00	520р.
24169	Фиат 500F	15.30	398р.	35234	Военная машина сервиса США	19.20	499р.
24170	Морган 4/4	17.00	442р.	35237	Мобельваген с 37мм пушкой	24.00	624р.
24193	Хонда Mugen NSX	17.00	442р.	35238	Кубельваген тип 82 африканский корп.	9.60	250р.
24196	Порш 911 Carrera	15.30	398р.	89548	Немецкий мотоцикл DKW NZ 350	3.70	96р.
24206	Мерседес CLK-GTR	17.00	442р.	94005	Немецкий велосипедист	2.40	62р.
24207	Феррари F50	17.00	442р.	Серия динозавров в масштабе 1:35			
24208	Порш 911 GT1	17.00	442р.	60101	Часмозаурус	14.00	364р.
24209	Тойота корола	15.30	398р.	60103	Паразауролопус	16.00	416р.
24214	Мерседес CLK-GTR	17.00	442р.	Серия военной авиации в масштабе 1:50			
24217	Форд Фокус WRC	15.31	398р.	94158	Японский истребитель Ки 61	8.64	225р.
Серия военных кораблей в масштабе 1:700				Серия военной авиации в масштабе 1:32			
31711	Амер. авианосец CVE-9 Bogue	18.00	468р.	60304	F-15C «Eagle»-истребитель	78.40	2 038р.
Серия военных кораблей в масштабе 1:350				60305	F-4E «Фантом-II»	70.40	1 830р.
78012	Эсминец Флетчер DD445	19.17	498р.	Серия военной авиации в масштабе 1:72			
Серия космических кораблей в масштабе 1:100				60738	Аичи M6A1-K	9.00	234р.
60401	Космический корабль «Шаттл»	32.00	832р.	Серия военной авиации в масштабе 1:48			
Каталоги и календари				61013	Накаджима K184	6.40	166р.
64235	Каталог общия Тамия 97г.	0.75	20р.	61018	Интерсептор Райден	6.40	166р.
64250	Каталог общия Тамия 98г.	0.95	25р.	61028	Тандерболт II A10A	20.80	541р.
64260	Каталог общия Тамия 99г.	3.86	100р.	61030	F-15J	20.80	541р.
64244	Каталог по 4 мини ВД	0.75	20р.	61036	Каваники N1K1 тип 11	14.40	374р.
64228	Каталог по радиоуправляемым моделям 98г.	0.95	25р.	61037	Фокке-Вульф Fw190A-3	14.40	374р.
64264	Мотоспорт календарь Тамия 6 цвет.листов	1.93	50р.	61041	Фокке-Вульф Fw190D9	14.40	374р.
Серия военные миниатюры в масштабе 1:35				61042	П-51В Мустанг	14.40	374р.
35002	Немецкая пехота	2.40	62р.	61043	МИГ-15	16.00	416р.
35009	Немецкий танк PzKpfw II	5.60	146р.	61048	Девотинг Д.520	14.40	374р.
35013	Американская пехота	2.40	62р.	61053	Бристол Бьюфайтер Mk.VI	22.40	582р.
35018	Разведавтомобиль «Даймлер»	4.80	125р.	61056	Хиакушики Штейт III	20.80	541р.
35023	Мотоциклист на Zundapp KS750 BMW R75	4.00	104р.	61062	Mosquito FB	22.40	582р.
35025	Набор мешков с песком	2.25	59р.	61048	Фейри Сквордфиш Mk.I	33.62	874р.
35026	Бочки	2.40	62р.	61067	Бристол Бьюфайтер	22.40	582р.
35027	Набор баррикад	2.40	62р.	89534	Истребитель П-51Д (покрыт серебром)	16.00	416р.
35028	Набор «Кириличная стена»	2.40	62р.	89535	Истребитель МиГ-15 (покрыт серебром)	17.60	458р.
35029	Гусеничный мотоцикл	4.80	125р.	Краски и аксессуары для моделирования			
35033	Британский джип с 2фигурами	4.80	125р.	87013	Кисточка N5 Тамия	1.65	43р.
35034	Танк Sargo Armato M13/40	10.42	271р.	87020	Эпоксидная шпаклевка	3.62	94р.
35037	Немецкие солдаты африк.корпуса 8фиг	3.20	83р.	87045	Кисточка N02	2.50	65р.
35040	Амер. бронетранспортер M113	14.38	374р.	87047	Кисточка N2	3.00	78р.
35041	Английский средний танк M3 Грант Mk1	9.28	249р.	88005	PM-5-маркер черный	3.00	78р.
35049	Советский танк Т34/76 1942г.	4.80	125р.	89012	Маркер X-12 золото Тамия	2.10	55р.
35051	Немецкая броневомобиль Sd.kfz222	12.79	333р.	89202	Маркер Мини 4ВД-красный	2.00	52р.
35059	Танк Т34/76 1943г.выпуска	12.79	333р.	89204	Маркер Мини 4ВД-черный	2.00	52р.
35060	Самоходное орудие Мардер-II	6.40	166р.	89206	Маркер 4 мини ВД МР-6 зеленый	2.00	52р.
35061	Немецкие гренадеры	3.20	83р.	89211	Маркер Мини4ВД желтый	2.00	52р.
35062	Немецкий броневомобиль Sd.kfz223	4.80	125р.	73004	Футляр для моделей M1/20 и M1/24	14.17	368р.
35064	Леопард-танк	12.80	333р.	Краска эмалевая X.XF (10мл) в ассортименте			
35067	Дорожные знаки	2.40	62р.	Краска акриловая X.XF (10 мл)			
35068	Танк MK5	12.80	333р.	Краска спрей TS (100мл) в ассортименте			
35070	Американ.бронированный грузовик M3A2	14.42	375р.	Краска спрей PS (100мл) в ассортименте			
35072	Самоходное орудие СУ-85	12.80	333р.	Краска спрей AS (100мл) в ассортименте			
35073	Немецкая группа наблюдателей 8фигур	3.20	83р.	Краска поликарбонат PC (23мл) в ассортименте			
35076	Ленд Ровер «Розовая пантера»	6.40	166р.				
35077	Немецкий Sturmpanzer IV Brummbar	12.80	333р.				

Отправка по почте: +15% от розничной цены. Для ускорения доставки, деньги просьба отправлять на наш расчетный счет в банке с указанием кода товара и количества.

Внимание! Ассортимент постоянно обновляется. Ждем Вас в нашем салоне-магазине.

Заказ на сумму более 2500 рублей, направленный на наш почтовый адрес в Интернете (E-mail: hobbyjapan@glasnet.ru), мы доставим бесплатно в пределах Москвы в течение 2-х дней.»

1. В данном разделе публикуются объявления коллекционеров, касающиеся приобретения, обмена, или продажи (в нетоварных количествах) предметов хобби.
 2. **БЕСПЛАТНО** публикуются объявления, присланные **ТОЛЬКО** на бланке, помещенном ниже на этой странице. Копии бланка не принимаются.
 3. Стоимость ПЛАТНОГО объявления 12 руб. Оплата — почтовым переводом по адресу: 121552, Москва, а/я 26, Яньюку Дмитрию Богдановичу. В бланке перевода в графе «для письма» пометьте: «Частные объявления».
 4. Объявление должно содержать не более 30 слов, включая адрес. Предлоги, союзы, буквенно-цифровые обозначения («Т-34», «Як-3», д.б, кв.24) считаются словами.
 5. Редакция оставляет за собой право редактирования текста, а также право отказать в публикации объявления, если оно содержит антиобщественные призывы, обвинения в адрес юридических и физических лиц, коммерческую рекламу.
 6. Редакция не несет ответственности за достоверность информации в объявлениях.
 Для сокращения объема просим использовать следующие сокращения: «П.П.» — почтовый перевод; «С.А.К.» — самоадресованный конверт, «К.№» — каталоговый номер, «М» — масштаб, «ж-л» — журнал, «бр.» — брошюра.

КУПЛЮ:

- ♦ Журналы «Моделист-Конструктор» или вырезки из них с чертежами (статьями по авиации Первой Мировой войны. Другую литературу по указанной теме, чертежи, модели. 620147, г. Екатеринбург, ул.Бардина, 48-31. Слодарж А.А.
- ♦ Бумажные модели военной техники (кроме кораблей). 606450, Нижегородская обл., г. Бор, II мик-он, 48-18. Козырев И.В.
- ♦ Армада №4 «Ил-2», Ас 1/90, Ас 1/91. Каталог FS-595, Котлобовский «Послевоенные ударные самолеты» 4.1 (или ксерокопия вкладки чертежей), АВиО 1, Zlinek 1/97 (и последующие). 184200 Мурманская обл., г. Апатиты, ул.Ферсмана, 48-13. Алтухов Д.В.
- ♦ Каталоги Tamiya до 1995 года. Журналы «Формула - 1» (сентябрь 1998, октябрь 1998, январь 1999). 142104, Московская обл., г. Подольск-4, а/я 20. Мельников О.Е.
- ♦ Журналы Modell Fan, Tamiya (20045) Ferrari F310 B, фигурки в М 1/20, 1/24, журналы АМС (автомотоспорт). 142104, Московская обл., г. Подольск-4, а/я 20. Мельников О.Е.
- ♦ Журналы Tamiya Model Magazine, материалы по японским кольцевым автогонкам. 142104, Московская обл., г. Подольск-4, а/я 20. Мельников О.Е.
- ♦ Книги: «Самолетостроение в СССР» (1-я книга) и «Крылья Люфтваффе» (изд. ЦАГИ), «Цель-корабли его Величества (Люфтваффе против английского ВМФ)» Е.Грановского, «Камикадзе» О.Лейко. 443056, г. Самара, а/я 14890. Андреев В.П.
- ♦ Журнал «М-Хобби» №2 (7), 3(8) - 96, с №1 - 97 по 8 - 97. Условия в С.А.К. 394018, г. Воронеж, Никитинская ул., 36-10. Ситников Ю.И.
- ♦ Бронекolleкция №2(95). Литературу по Т-28, Т-35. 142104, Московская обл., г. Подольск-4, а/я 20. Мельников О.Е.
- ♦ 1/24 Fujimi, аксессуары, ФТД, шланги, декали, диски, колеса. Модели автомобилей спортивных Hasegawa, Fujimi, Tamiya 1/24. Литературу, видео о спортивных автомобилях. 142104, Московская обл., г. Подольск-4, а/я 20. Мельников О.Е.
- ♦ Истребители 39-45 г.г. том 1, изд. «Мир Авиации», «М-Хобби» 9/97. 665832, Иркутская обл., г. Ангарск, 6-1-15. Печенкин А.В.
- ♦ Журналы «М-Хобби» №2(7) - 96 г., №3(8) - 96 г., «Танкомастер» №2 - 96 г. Иркутская обл., Шелеховский р-н, Чистые Ключи, 4-45. Захарченко Сергей.
- ♦ Наборные траки для «ИС-2» («DRAGON»), Германские танковые антенны («DRAGON»). 618710, Пермская обл., г. Добрянка, ул. Победы, д. 31, кв. 30.
- ♦ Журналы «Крылья Родины» №1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 - 97 г., №1, 2, 3, 5 - 98 г. 142040, Московская обл., г. Домодедово, ул. Рабочая, д. 44, кв. 152. Борискин В.А.

ПРОДАМ:

- ♦ Брошюры издательства OSPREY серии Vanguard и New Vanguard, а также AFV/WEAPONS Profile. Список в — С.А.К. 309292, Белгородская обл., г. Шебекино, ул.Ленина, 78-68. Головашкин Э.С.
- ♦ Коллекцию авто М 1:24, 1:12 Tamiya, Monogram, Revell и др. Классик, городские, кольцевые, ралли. Высокое качество сборки, раритеты, эксклюзив. г. Москва, 16 Парковая ул., 19-211. Тел. 464-64-39.
- ♦ Авианосцы: Forrestal М 1:542, Ark.Royal М1:720 (Revell). Самолеты: F-14F, МиГ-23, 27, М 1:72, В-52Н М 1:144 (Akademy), МиГ-15 (JL-2) М 1:72 (Китай) 113303, г. Москва, Балаклавский пр-т, 34-8-738. Тел. 319-48-42. Фомин Е.
- ♦ Конверсию в М 1/35 на Valentine, модификацию Mk III/V, противоминный трал ПТ-для Т-34-76, Т-44-85, защитников Брестской крепости (4 фигурки). 440600, г. Пенза, ул.Плеханова, 12-5. Бахмутов С.Е.

ОБМЕНЯЮ:

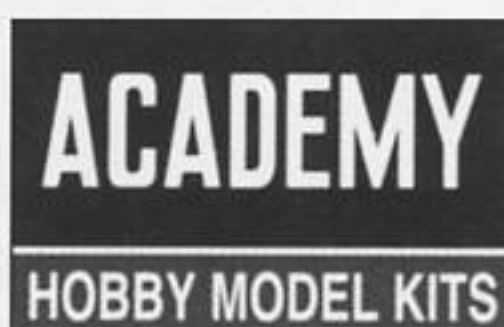
- ♦ «М-К» вырезки из рубрики «Морская коллекция» 1982-89 г.г. на литературу по БТТ или продаж. Подробности в С.А.К. 676650, Амурская обл., г. Завитинск, в/ч 55053, 2 РУБВиТ. Зинкевич О.Г.
- ♦ Tamiya 35017 88 mm. Flak 36/37 (1/35) на ESKI 9098 Ty-22. «Blinder В» (1/72). Возможна доплата или довесок товаром. Жду предложений. 620137, г. Екатеринбург, ул. Блюхера, 63-100. Мысину М.А.

РАЗНОЕ:

- ♦ Куплю или обменяю «Konig Tiger» от ESCI (1/72) и M3 Lee/Grant» Hasegawa на нужные вам аксессуары, модели и т.п. 196128, С.-Петербург, Кузнецовская ул., 13-43. Тарусов Александр.
- ♦ Ищу единомышленников по изготовлению моделей болидов «Формулы 1» Подробности в С.А.К. 142104, Московская обл., г. Подольск-4, а/я 20. Мельников О.Е.

ООО «Моделист» — официальный представитель фирмы «Академия» в России.

Широкий выбор сборных моделей и аксессуаров.
 Производим и продаем клей и краску для моделей.
 Организована доставка по России.
 Приглашаем к сотрудничеству.



www.modelist.dux.ru; E-mail: modelist@mail.lanck.net
 Почтовый адрес: 195213, С.-Петербург, а/я-31
 Тел./факс (812)528-74-75

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

Текст: (не более 30, слов включая адрес)

.....

Отметьте нужную рубрику

Куплю ☐

Продам ☐

Обменяю ☐

Разное ☐

Адрес:

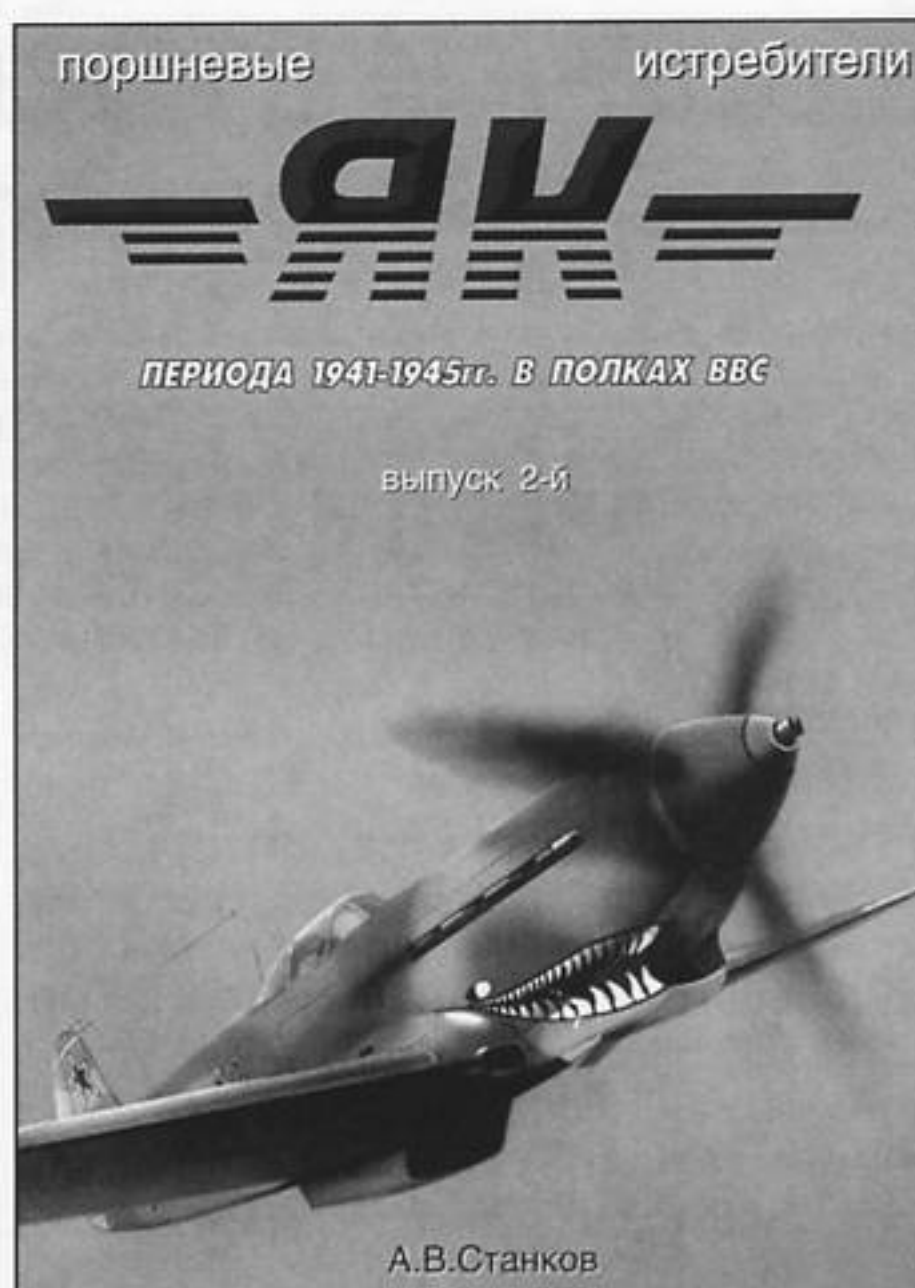


А.В.Станков

“Поршневые истребители “ЯК” периода 1941-45 годов в полках ВВС”, выпуск 2.
120 страниц, документальные фотографии и 64 цветные схемы окраски.

Книга появилась как итог многолетней работы автора по сбору информации о схемах окраски самолетов 294 ИАД, 13 гв.ИАД, 256 ИАД, 12 Гв.ИАД, 324 ИАД, 288 ИАД, 185 ИАД, 4 Гв.ИАД, и других среди ветеранов Великой Отечественной войны. Практически все фотографии публикуются впервые. Материал удачно скомпонован — по каждому самолету дается несколько фотографий, цветной боковик (как минимум) и краткая справка о пилоте и его портрет. В некоторых случаях объясняется назначение тех или иных элементов быстрого распознавания или индивидуальных опознавательных знаков. На всех цветных рисунках присутствуют подписи летчиков или техников изображенных машин, подтверждающие их истинность. Однако, некоторые вещи вызывают большое сомнение. Например, на многих “Яках” звезды имеют не белую, а серебристую окантовку. В этот же цвет покрашены и кое-какие другие фрагменты. Любопытно, что серебряный цвет воспроизведен полиграфически, просто серебрянкой напечатано! При всем уважении к проделанной автором колоссальной работе, это неправдоподобно. Есть претензии к цветам камуфляжа и расположению пятен. Таким образом, самое ценное в книге — фотографии, а к «цвету» относиться следует осторожно.

В перспективе ожидается выход первого и третьего выпусков по той же теме, того же автора. Можно предположить, что будет не менее интересно.



«Авиация и время №5' 99»

В последнем номере центральный материал посвящен знаменитому Ли-2. Рассказывается о его создании, эксплуатации и конструкции. Есть цветные иллюстрации, а также дается вкладка с чертежами 1/72 нескольких модификаций этой машины. Среди прочего кратко описывается и боевое использование самолета в годы Великой Отечественной. Об этом хотелось бы поподробнее, но понятно, что в узкие рамки журнальной статьи всю историю ТАКОГО самолета не впихнуть... Публикуется вторая часть статьи «Флагман» о Ту-114 с вызывающими ностальгические воспоминания фотографиями, а так же продолжение (4 часть) истории Европейской кооперации в деле создания «коммунального» истребителя — «Грипен» и его конкуренты — на этот раз речь идет о «Еврофайтере» EF-2000, чертежи прилагаются. Кроме того, в рубрике «Домашний авиамузей» есть чертежи в 72-м масштабе на английский истребитель 30-х годов Hawker Fury (воспроизведение соответствующего «Warpaint») и справочная статья с его историей и краткой характеристикой выпускаемых пластиковых моделей. Приводятся 5 цветных схем окраски. В рубрике «Аэроархив» описывается малоизвестный эпизод Второй Мировой войны — подавление прогерманского мятежа 1941 года в Иране силами советских и британских воинских частей — речь идет, естественно, в основном, о действиях авиации. Еще вы найдете в журнале размышления В.М.Заярина и А.Ю.Совенко по поводу МАКС-99 и анализ состояния авиапромышленности Украины на рубеже XXI века в интервью с Президентом Ассоциации «Укрaviaпром» В.Н.Шмаровым. Как обычно, журнал открывает хроника основных событий авиационной жизни Украины в сопровождении фотографий С.А.Попсуевича.

БЛАНК ЗАКАЗА

Фамилия

Имя, Отчество

Почтовый индекс

Адрес

код

Наименование литературы

шт.

Какие книги Вы хотите увидеть в серии «Армада»

1.
2.
3.

Почтовая служба «М-Хобби» предлагает:

- издания серии «Армада»;
- издания серии «Армада-вертикаль»;
- журналы «М-Хобби»

по ценам, опубликованным в рекламе на 3 стр. обложки этого журнала.

Как правильно оформить заказ

1. Разборчиво напишите свой адрес в «Бланке заказа». В соответствующих графах «Бланка» укажите код (M000), название оплаченного вами издания, количество заказанной литературы.
2. Вырежьте «Бланк заказа» из журнала (копия допускается), вложите в конверт и отправьте по адресу: **121552, Москва, а/я 26.**
3. Оплатите заказ почтовым переводом по адресу: **121552, Москва, а/я 26, Янюку Дмитрию Богдановичу до 25 января 2000 года** (по почтовому штемпелю отделения связи отправителя).
4. На бланке перевода в графе «Для письма» обязательно продублируйте свой заказ, т.е. еще раз напишите названия заказанных книг.
5. Для получения подробного каталога вышлите самоадресованный конверт.



«Стендмастер» № 12

Рубрика «Детальный обзор», рецензия на модель Ил-4 от «Звезды». В рубрике «Обзор» — рецензии на модели Citroen 2CV (Tamiya, 1:24), Honda «Ballade» (Tamiya, 1:24), американский палубный истребитель FJ-1 «Fury» (SIGA, Украина, 1:72), Немецкий огнеметный танк T-11D (Алан, 1:35). Продолжение цикла статей о технологии изготовления диорам и статья о создании диорамы «Этюд в красно-коричневых тонах» (о встрече советских и германских войск в 1939 году под Брестом). Также отчеты о различных конкурсах стендового моделизма, обзор новинок модельного рынка, литературы и т.д.



«Мир Авиации» № 3/99

Основной объем номера занимает статья «Чемодан из Гастронома» посвященная перехватчику МиГ-31 («Чемодан» — МиГ-31, «Гастроном» — МиГ-25). В статье рассмотрены: история создания, летные испытания, доводка и эксплуатация самолетов семейства МиГ-31, который по мнению автора является лучшим (!) авиационным комплексом в мире. Другие материалы номера: продолжение рассказа о истории создания штурмовика Ил-2, боевая биография летчика В.С.Елисеева (15 воздушных побед), продолжение рассказа о действиях советских вертолетчиков во время вооруженного конфликта в Афганистане, статья про создание и эксплуатацию летающего командного пункта Ил-22 (на базе Ил-18) и, наконец, «Галерея», где подробно рассмотрена окраска самолета Ту-16 К-26 — носителя радиоуправляемых мишеней одного из полков ПВО.

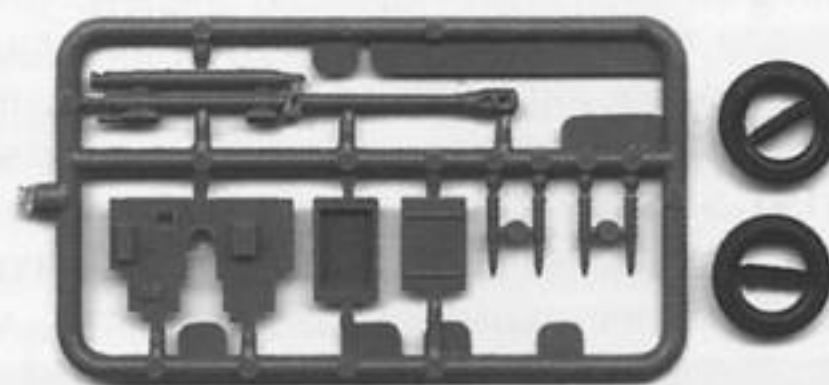
В прошлом номере «М-Хобби» мы опубликовали рецензию на И-1 (Ил-4006) от ИСМ, в которой было сказано, что на картинке с коробки они (в смысле, два Ил-4006) летят над Киевом. Был не прав, вспыхнул, обещаю исправиться, искупить... Слаб в архитектуре. Как оказалось, там изображена Троице-Сергиевская лавра в Подмоскowie, а не Киевско-Печорская. Приношу ИСМ свои извинения (Н.Поликарпов).

1/72 • **ЗВЕЗДА** заменила в своем Ил-4 (см. «М-Хобби» 3/99) бомбы на торпеду 45-36-АН/АВ. Новая модель называется теперь Ил-4Т, отличий от обычного Ил-4, кроме торпеды и декали, не имеет. В каталог 2000 поставлены принципиально новые С-37 «Беркут», МиГ-31, МиГ-21ПФМ, Ми-8, а равно и доработки уже существующих моделей — Су-39 (близкий родственник Су-25), Ка-52 (с использованием деталей Ка-50), Ка-27. Fokker VII «Southern Cross» и Mosquito — перепакровка старого пластика от NOVO (exFROG).

• Московский **МАКЕТ** продает ДБ-3. Пластик — наш старый знакомый пятилетней давности (он же «Апекс», он же «Хорос» — рецензия в «М-Хобби» 3/94), но упакованный в новую коробку и снабженный новой декалью на 5 вариантов. «Макет» также переупаковывает посвоему нововский пассажирский лайнер «Dart Herald». Готовится оригинальный Ме-163, разработанный совместно с «Моделистом».

• Васильковский **ЮМТК** выпустил Ту-16 (Во как!). Модель отлита под низким давлением и, в силу технологических ограничений, собирается из большого количества отдельных секций, нарезанных по длине фюзеляжа и по размаху крыла. При беглом взгляде, недурно.

• Минская фирма **ПСТ** продолжает свою серию отечественных танков. На этот раз появился целый ряд КВ, в том числе КВ-1, КВ-2 и гипотетический КВ-122 с башней от ранее выпущенного этой же компанией ИС'а.



• Техника в 72-м вообще переживает ренессанс. Мало того, что киевский **СКИФ**, «застолбивший» нишу современной бронетехники 1/35, сделал вдруг пушки ЗИС-2 и ЗИС-3 (фото сверху), так еще фирма **АСЕ** из того же Киева развила из своего БРДМ-2 целую серию «ракетных» машин. Здесь и «Конкурс», и «Малютка», и «Стрела-1» (см. фото справа, а рецензию ждите в ближайших номерах журнала). Да, еще БРДМ-2У в этом ряду. Хотя БРДМы тоже отлиты под низким давлением, это не изделия ЮМТК (рецензия на их БРДМ-2 была в «М-Хобби» 3/97), а действительно новые модели.

1/35 • Московский **МАКЕТ** готовит производство очередных вариантов Т-34, именно — Т-34 обр.1940 г., Т-34 обр.1941 г. и истребитель танков Т-34/57.

• Поступил в продажу новый набор фигурок **ИСМ** из серии «Локальные конфликты XX века» — афганские моджахеды 1979-88. Обещают наборы пленных — наших в 1941-м и немцев в 1944-м.

• Питерский **ALAN** собирается конвертировать свой Pz.II Ausf.C в самоходку с 15-см пушкой SIG-33.

• **СТАРТ** продолжает работу над пресс-формой Т-60, где планируется использовать траки и катки от Т-30/Т-40.

• **АРСЕНАЛ** из Пензы начал продавать «Комсомолец» и ЗИС-30. Отлиты они из эпоксидки и белого металла, снабжены гусеницами из отдельных полистироловых траков от днепропетровского Т-38 и не имеют ни чего общего с неправильными «Комсомольцем» от АЕР-Молдовы.

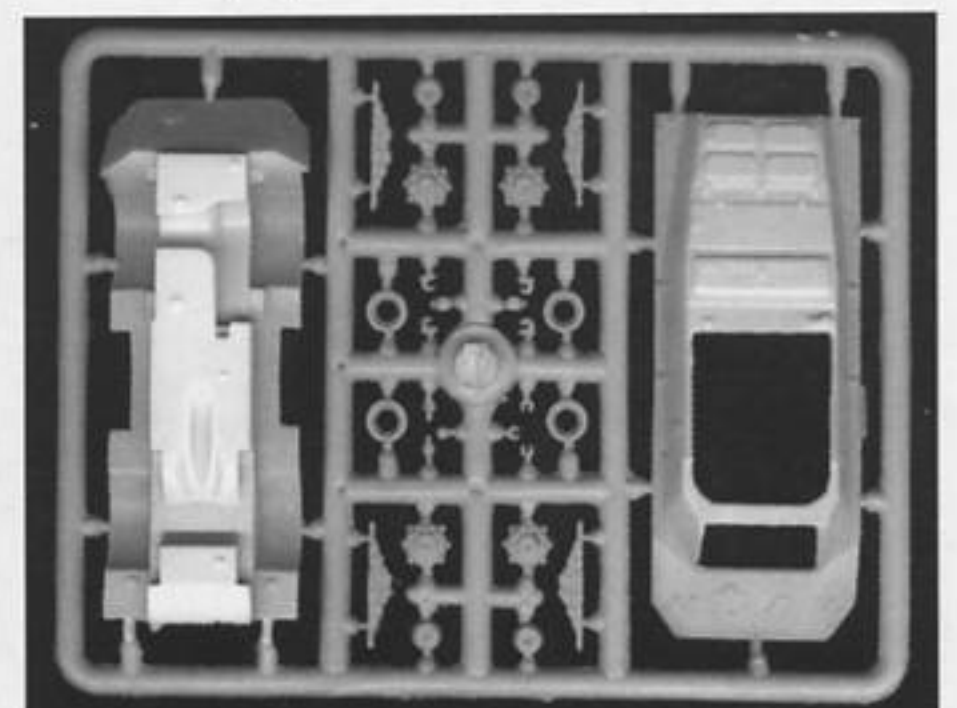
• Из Питера прислали отливки ЗСУ-23-2. Продавать новую модель будет компания «Восточный Экспресс».



• Сам по себе **ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС** дорабатывает пресс-формы своих КВ — увеличивает толщину бортов башен, чтобы лучше проливались. Так что ждем's...

Разное:

• **СТАРТ** из Москвы, вдохновленный коммерческим успехом «Бурана», решил продолжить космическую тему моделями орбитальной станции «Альфа» и, в перспективе, даже морской стартовой платформой.



ТАНКИ VALENTINE

В ЧАСТЯХ КРАСНОЙ АРМИИ

М. Коломиец
И. Мощанский

Еще не так давно, упоминая о какой-либо технике, отправленной в СССР по Ленд-лизу, авторы всегда отмечали незначительность зарубежных поставок в сравнении с отечественным производством, а так же прескверное качество и архаичность конструкции данных образцов. Теперь, когда борьба с буржуазными фальсификаторами успешно закончилась победой последних, можно более или менее объективно проанализировать достоинства и недостатки отдельных образцов бронетанковой техники англо-американского производства, в значительных количествах применявшейся в частях Красной Армии. В этой статье речь пойдет об английском легком танке Mk.III «Валентин», который стал самой массовой британской бронированной машиной, использовавшейся на Советско-Германском фронте, а также в боях на Дальнем Востоке.

Мk.III «Валентин» (по документам РККА «Валентин» или «Валентина») был разработан фирмой «Виккерс» в 1938 году. Как и «Матильда», он относился к пехотным танкам, однако по массе — 16 т — скорее являлся легким. Правда, при этом толщина брони «Валентина» составляла 60-65 мм, а вооружение (в зависимости от модификации) состояло из 40-мм, 57-мм или 75-мм пушки. На «Валентине I» использовали карбюраторный двигатель АЕС в 135 л.с., замененный на последующих модификациях дизелями АЕС и GMC мощностью 131, 138 и 165 л.с. Максимальная скорость танка составляла 34 км/ч.

По советским меркам «Валентины» имели архаичную конструкцию — броневые плиты крепились на каркас из уголков с помощью заклепок. Бронезащитные элементы устанавливались, в основном, практически вертикально, без рациональных углов наклона. Однако «рациональное» бронирование не всегда использовалось и на немецких машинах — данный подход значительно уменьшал рабочий внутренний объем танка, что влияло на работоспособность экипажа. Но зато все английские машины были радиофицированы (радиостанция №19), а также имели дизельный двигатель, что облегчало их эксплуатацию вместе с советскими образцами.

«Валентины» выпускались с 1940 до начала 1945 года в 11 модификациях, различавшихся, главным образом, вооружением и типом двигателя. В общей сложности тремя английскими и двумя канадскими фирмами было изготовлено 8275 танков (6855 шт. — в Англии и 1420 шт. — в Канаде). В Советский Союз было отправлено 2394 британских и 1388 канадских «Валентайнов» (всего 3782 шт.), из которых до России дошло 3332 машины. В СССР поставлялись «Валентины» семи модификаций:

«Валентайн II» — с 42-мм пушкой, дизельным двигателем АЕС, мощностью 131 л.с. и дополнительным наружным топливным баком;

«Валентайн III» — с трехместной башней и экипажем из четырех человек;

«Валентайн IV» — «Валентайн II» с дизелем GMC в 138 л.с.;

«Валентайн V» — «Валентайн III» с дизелем GMC в 138 л.с.;

«Валентайн VII» — канадский вариант «Валентина IV» с цельнолитой лобовой деталью корпуса и спаренным 7,62-мм пулеметом «Браунинг» (вмес-

Вверху: Mk.III «Валентайн II» 196-я ТБр. Расположение 360-й стрелковой дивизии. Калининский фронт, август 1942 г.

Слева: Mk.III «Валентайн IX» в Бухаресте, август 1944 года.

Справа вверху: Mk.3M «Валентайн-мостовик» в Кубинке на испытаниях. 1945 г.

Справа: Mk.III «Валентайн IX» в Белоруссии, 1944 г.



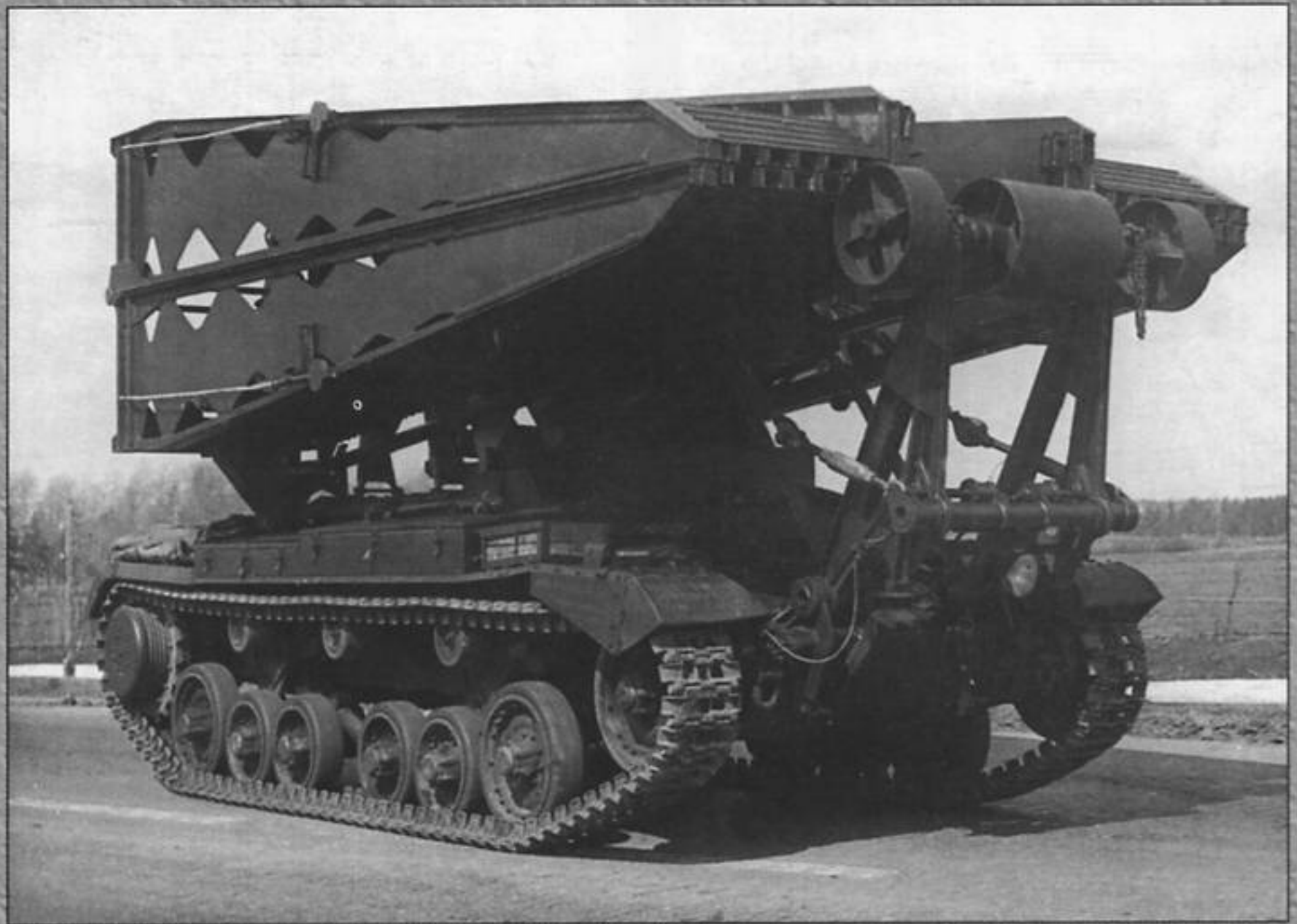
то 7,92-мм пулемета BESA, устанавливавшего на «Валентайнах» английского производства);

«Валентайн IX» — «Валентайн V» с 57-мм пушкой с длиной ствола в 45 или 42 калибра, установленной в двухместной башне без спаренного пулемета;

«Валентайн X» — «Валентайн IX» с 57-мм пушкой с длиной ствола в 45 или 42 калибра, спаренной с пулеметом и двигателем GMC мощностью 165 л.с.

Кроме основных модификаций «Валентайна» в 1944 году Красная Армия получила и Mk.III «Валентайн-мостоукладчик» (Valentine-Bridgelayer) — по советской терминологии «Mk.3M». Пожалуй, канадский вариант «Валентайна» (модификации VII) был даже надежнее и технически совершеннее, чем его английский предшественник. Канадские «Валентайны» поставлялись в Красную Армию с 1942 по 1944 годы, причем основная доля поставок пришлось на 1943 год. Самыми массовыми модификациями в Красной Армии стали «Валентайн IV» и его канадский аналог «Валентайн VII», а так же основной вариант заключительного периода войны — «Валентайн IX». Причем, в Советский Союз поставлялась преимущественно модель IX с артсистемой, имеющей длину ствола в 52 калибра, тогда как в британской армии использовались модели с длиной ствола в 45 калибров. Модель «XI» с 75-мм пушкой в СССР не поставлялась.

Следует отметить, что система обозначений британской бронетанковой техники была довольно сложной и громоздкой. Сначала указывался индекс, присвоенный танку Военным министерством (Mk.II, Mk.III, Mk.IV и т.д.), затем шло название машины («Валентайн», «Матильда», «Черчилль» и т.д.) и указывалась ее модификация (римскими цифрами). Таким образом, полное обозначение танка могло выглядеть следующим образом: Mk.III «Валентайн IX», Mk.IV «Черчилль III» и т.п. Во избежание путаницы, мы будем использовать обозначения английских танков, принятые в Красной Армии в



годы войны: название с указанием модификации, например: «Валентайн IV», «Валентайн IX» и т.п., или без указания модификации, например: Mk.III «Валентайн».

За четыре года войны танки и бронемашин зарубежного производства получили различные соединения, подразделения и части бронетанковых войск Красной Армии. Поэтому отчетов об их эксплуатационных и боевых характеристиках было множество. Причем, оценка одной и той же машины командным составом среднего и высшего звена нередко не совпадала с мнением экипажа танка. Это и понятно, командование в первую очередь волновали тактические характеристики техники — вооружение, скорость на марше, запас хода и т.п., — а для экипажа были важны удобство эксплуатации, размещения агрегатов и возможность быстрого ремонта, а равно и другие параметры бытового и технического характера. Совокупность этих двух точек зрения во многом определяла заключение о представленном образце бронетанковой техники.

Кроме этого, зарубежная техника конструировалась с расчетом на более высокую культуру производства и эксплуатации. Во многом именно техническая неграмотность экипажей, отсутствие нужных для обслуживания агрегатов становились причинами выхода из строя союзной техники. Впрочем, «пропасть» разрыва была не так уж велика, и наши танкисты очень скоро освоились с зарубежными машинами, доработав многие из них под особенности эксплуатации на советско-германском фронте.

Первые «Валентайны» появились в частях нашей действующей армии в конце ноября 1941 года, правда, в незначительном количестве. При этом была использована только часть из поступивших 145 «Матильд», 216 «Валентайнов» и 330 «Универсалов». Так, на Западном фронте на 1.01.1942 «Валентайны» имелись в составе 146-й (2-Т-34, 10-Т-60, 4-Мк.III), 23-й (1-Т-34, 5-Мк.III) и 20-й (1-Т-34, 1-Т-26, 1-Т-60, 2-Мк.III, 1-БА-20) танковых бригад, действующих в боевых порядках





Сверху-вниз:

Мк.III «Валентин II». В период битвы под Москвой. Январь 1942 года.

Мк.III «Валентин IV» в боях за Харьков. Юго-Западный фронт, май 1942 года.

Мк.III «Валентин V» в Белоруссии, лето 1944 г.

16, 49 и 3-й армий, а также в составе 112-й ТД (1-КВ, 8-Т-26, 6-Мк.III и 10-Т-34), приданной 50-й армии. На Северо-западном фронте (4-я уд. армия) сражался 171-й отдельный танковый батальон, а также оснащенный «Валентайнами» (10-Т-60, 12-Мк.II, 9-Мк.III).

Немецкие документы 4 танковой группы отмечают факт первого применения английских танков «Тип 3» (Мк.III «Валентин». — Прим.авт.) против 2 танковой дивизии 25 ноября 1941 года в районе Пешки. В документе сообщалось: «Впервые немецкие солдаты столкнулись с фактом действительной помощи Англии, о которой так давно кричала русская пропаганда. Английские танки много хуже советских. Экипажи, которые немецкие солдаты взяли в плен, ругают «старые жестяные ящики, которые всучили им англичане».

Судя по этому донесению, можно предположить, что экипажи «Валентайнов» имели очень ограниченный срок подготовки и плохо знали английскую матчасть. В частях 5 армии,

прикрывавшей Можайское направление, первым подразделением, получившим «инотанки», был 136 отдельный танковый батальон (отб). Батальон закончил свое формирование 1 декабря 1941 года, имея в своем составе десять танков Т-34, десять Т-60, девять «Валентайнов» и три «Матильды» (английские танки были получены в Горьком 10 ноября 1941 года, танкисты проходили обучение непосредственно на фронте). К 10 декабря, в ходе тренировки экипажей, было поломано пять «Валентайнов», две «Матильды», один Т-34 и четыре Т-60. После приведения матчасти в порядок, 15 декабря 1941 года 136 отб. был придан 329 стрелковой дивизии (сд). Затем, совместно с 20 танковой бригадой, участвовал в контрнаступлении под Москвой.

15 января 1942 года командование батальона составило «Краткий отчет о действиях Мк.III» — видимо, один из первых документов с оценкой техники союзников:

«Опыт применения «Валентайнов» показал:

1. Проходимость танков в зимних условиях хорошая, обеспечивается движение по мягкому снегу толщиной 50-60 см. Сцепление с грунтом хорошее, но при гололедице необходимы шпоры.

2. Оружие действовало безотказно, но были случаи недоката пушки (первые пять-шесть выстрелов), видимо из-за загустения смазки. Оружие очень требовательно к смазке и уходу.

3. Наблюдение в приборы и щели хорошее.

4. Моторная группа и трансмиссия работали хорошо до 150-200 часов, в дальнейшем наблюдается снижение мощности двигателя.

5. Броня хорошего качества.

Личный состав экипажей проходил специальную подготовку и танками владел удовлетворительно. Командный и технический состав танки знал слабо. Большое неудобство создавало незнание экипажами элементов подготовки танков к зиме. В результате отсутствия необходимых утеплений, машины с трудом заводились на морозе и поэтому держались все время в горячем состоянии, что вело к большому расходу моторесурсов. В бою с немецкими танками (20.12.1941 года) три «Валентайна» получили следующие повреждения: у одного 37-мм снарядом заклинило башню, у другого — пушку, третий получил пять попаданий в борт с дистанции 200-250 метров. В этом бою «Валентайны» подбили два средних немецких танка Т-3.

В целом, Мк.III — хорошая боевая машина с мощным вооружением, хорошей проходимостью, способная действовать против живой силы, укреплений и танков противника.

Отрицательные стороны:

1. Плохое сцепление гусениц с грунтом.
2. Большая уязвимость тележек подвески — при выходе из строя одного катка танк двигаться не может.
3. К пушке нет осколочно-фугасных снарядов.»

Видимо, последнее обстоятельство послужило причиной распоряжения Государственного Комитета Оборона о перевооружении «Валентайна» отечественной артсистемой. Эту задачу в сжатые сроки осуществило на заводе № 92 конструкторское бюро под руководством Грабина. В декабре 1941 года в течение двух недель один «Валентайн» вооружили 45-мм танковой пушкой и пулеметом ДТ. Эта машина получила заводской индекс ЗИС-95. В конце декабря танк был отправлен в Москву, однако дальше опытного образца дело не пошло.

Большое количество танков «Валентайн» участвовало в битве за Кавказ. В целом, Северо-Кавказский фронт в период 1942-1943 годов имел очень значительный «удельный вес» англо-американских танков — до 70% от общего числа машина. Данное положение объяснялось прежде всего близостью фронта к иранскому каналу снабжения Красной Армии техникой и вооружением, а также удобством транспортировки по Волге танков, прибывших в северные порты СССР.

Из бронетанковых частей Северо-Кавказского фронта самой именитой и опытной считалась 5 Гвардейская танковая бригада. Боевые действия на Кавказе бригада начала 26 сентября 1942 года, прикрывая грозненское направление в район Малгобек, Озерная (на тот момент бригада имела 40 «Валентайнов», три Т-34 и один БТ-7). 29 сентября бригада контратаковала немецкие части в долине Алханч-урт. В этом бою экипаж Гвардии капитана Шенелькова на своем «Валентайне» уничтожил пять танков, одну самоходку, грузовик и 25 солдат. В течение нескольких последующих дней бои в этом районе продолжались. Всего за время боев в районе Малгобек бригадой было уничтожено 38 танков (из них 20 сгорело), одна САУ, 24 орудия, шесть минометов, один шестиствольный миномет, до 1800 солдат противника. Потери бригады составили два Т-34, 33 «Валентайна» (из них восемь сгорели, остальные были эвакуированы и восстановлены), 268 человек убито и ранено.

Возвращаясь к использованию танка «Валентайн» на советско-германском фронте, можно сказать, что наши командиры нашли верное решение — стали использовать эти танки комплексно, вместе с советской техникой. В первом эшелоне (по документам 1942 года) шли танки КВ и «Матильда СС» (с 76,2-мм гаубицей), во втором эшелоне — Т-34, а в третьем — «Валентайн» и

Т-70. Такая тактика очень часто давала положительные результаты. Пример этому — разведка боем системы огня оборонительной полосы немцев на Северном Кавказе — «Голубой линии».

Для атаки были привлечены силы из состава 56-й армии: 5-я гвардейская танковая бригада (на 1.08.1943 года имела 13 М4А2, 24 «Валентайна», 12 Т-34) и 14-й гвардейский танковый полк прорыва (16 КВ-1С), а также батальон 417-й стрелковой дивизии.

Ровно в шесть часов утра 6 августа 1943 года по хутору Горно-Веселому (объекту атаки) дали залп «катюши», и сразу за огневым валом вперед устремились три КВ-1С, а за ними три «Валентайна» под командованием гвардии старшего лейтенанта Г.П.Полосина. За танками двигалась пехота. Далее небезынтересно привести воспоминания участника боя Г.П.Полосина:

«Лавируя среди снарядных разрывов (тридцатиминутная артподготовка, конечно же, не подавила в полной мере вражескую систему огня), мой «Валентайн» неожиданно оказался буквально перед домами хутора. Вот это удача! Только вот как другие танки?..

Сверху-вниз:

Мк.III «Валентайн II». Юго-Западный фронт, май 1942 г.

Мк.III «Валентайн IV» Зап. фронт, 1942 г.

Мк.III «Валентайн IX» из состава конно-механизированной группы Плиева Румыния, 1944 г.





Сверху-вниз:

Мк.III «Валентайн IV». Сев. Кавказ г. Алагир, Предположительно 5-я Гв. ТБр, 03.11.1944 г.
Мк.III «Валентайн VII» канадского производства. Район Витебска, март 1944 года.

Я огляделся через смотровые щели. Увидел, что еще два «англичанина» моего взвода — машины Полозникова и Воронкова — идут чуть сзади. А вот тяжелых KV не видно. Может, отстали или взяли в сторону... Пехоту, конечно же, еще раньше отсекали от танков...

Круша по пути пулеметные точки и дзоты противника, наши танки вышли в лощину. Здесь остановились. Я отдал по рации распоряжение:

—Без моего приказа не стрелять! Беречь снаряды. Неизвестно еще, сколько так-то вот придется... Да и к своим потом пробиваться...

Командиры танков ответили коротко: —Поняли.

Затем попытался связаться с командиром роты гвардии старшим лейтенантом Максимовым. И не смог. Эфир до предела был заполнен истерическими командами на немецком языке. Видимо, гитлеровцы были серьезно обеспокоены

неожиданным прорывом русских танков на этом участке своей обороны.

Но и наше положение было незавидным. Так уж вышло, что от основной группы, проводящей разведку боем, оторвались, боеприпасы и горючее на исходе, одни в тылу противника, который, правда, пока еще не до конца разобрался в обстановке, но это — дело времени.

Раздав по пути немецкое противотанковое орудие, наш танк выскочил из лощины на открытое пространство и увидел странную картину. На машине Воронкова, которая находилась правее в 30-40 метрах, стояли немцы. Они приняли «Валентайны» за свою технику, стучали прикладами по броне и не понимали, почему танкисты не вылезают. Подождя, пока немцев набралось до десятка человек я приказал ударить по ним из пулемета. Затем, выстрелив из дымовых гранатометов (вот где пригодилось это оружие, которое было толь-

ко на английских танках) и, установив дымовую завесу, машины через ту же лощину вернулись в расположение своих войск. Около Горно-Веселого по прежнему шел бой. Танки KV были подбиты. Один из них стоял без башни. Другой чуть дальше от него уткнулся пушкой в землю. У его правой распластанной гусеницы двое танкистов отстреливались из пистолетов от наседавших немцев. Разогнав вражескую пехоту огнем из пушек и пулеметов, мы втащили обоих раненых в свой «Валентайн». Тут же выяснилось, что не сумев пробить броню KV противотанковой артиллерией, немцы применили против них управляемые мины».

За этот короткий рейд по тылам врага взвод гвардии старшего лейтенанта Г.П.Полосина уничтожил пять противотанковых орудий, раздавил пять ДЗОТов, 12 пулеметов, расстрелял до сотни гитлеровцев. Но главное, своим неожиданным ударом с тыла заставил врага полностью раскрыть свою систему огня. Что, собственно, и было нужно.

Остается добавить, что все члены экипажей взвода Полосина были удостоены за это правительственных наград. Лично Георгий Павлович Полосин получил орден Красной Звезды.

В 196-й танковой бригаде (30-я армия Калининского фронта), участвовавшей во взятии г. Ржева, в августе 1942 года на каждый из траков танков «Валентайн» наваривали стальные пластинки, увеличивающие площадь гусеницы. Обутая в такие «лапти», машина не проваливалась на снегу и не застревала в болотистом грунте средней полосы России. Мк.III активно использовались в позиционных боях на Западном и Калининском фронтах до начала 1944 года. За подвижность и маневренность «Валентайны» очень любили кавалеристы. До конца войны «Валентайн IV» и дальнейшее его развитие «Валентайн IX и X» оставался основным танком кавалерийских корпусов. Как основной недостаток кавалеристы отмечали отсутствие осколочно-фугасных снарядов к пушке. И еще: на «Валентайне» не рекомендовалось производить крутых разворотов, так как при этом у него гнулся кривошип ленивца и соскакивала гусеница.

К концу войны модификации «Валентайна IX и X» (наряду с американским «Шерманом») остались единственными типами танков, которые СССР продолжал запрашивать для поставок в Красную Армию. К примеру, в 5-й гвардейской танковой армии (3-й Белорусский фронт) на 22 июня 1944 года числилось 39 танков «Валентайн IX», а в 3-м кавалерийском корпусе — 30 «Валентайн III». Свой воинский путь эти машины закончили на Дальнем Востоке в августе-сентябре 1945 года. В составе 1-го Дальневосточного

фронта находились 20 мостовых танков Mk.III Valentine-Bridgelaye, в составе 2-го Дальневосточного — 41 «Валентайн III и IX» (267-й танковый полк) и еще 40 «Валентайнов IV» находились в рядах конно-механизированной группы Забайкальского фронта.

Приданные танковым бригадам армиями 15 и 16, танко-мостовые роты (по 10 Mk.III) совершали марш вместе с танками, но не применялись, так как небольшие речки и ручьи танки и САУ преодолевали сами, а большие препятствия (свыше 8 м) не могли быть обеспечены Mk.III.

Канадские танки «Валентайн IV» по советской терминологии также обозначались как «Mk.III», поэтому достаточно трудно определить, где собственно английские, а где канадские машины. Несколько машин «Валентайн VII» принимали участие в освобождении Крыма. В 19 Перекопском танковом корпусе был 91-й отдельный мотоциклетный батальон, имевший два «Валентайн VII», десять БА-64, десять БТР «Универсал» и 23 мотоцикла.

Однако, это несколько не умаляет канадской доли поставок в СССР. Ведь практически половина поставленных «Валентайнов» была канадского производства. Эти танки наряду с английской продукцией участвовали во многих операциях Великой Отечественной войны.

Одним из примеров использования канадских машин стал бой 139 танкового полка 68-й мехбригады 5-го механизированного корпуса 5-й армии за овладение населенным пунктом Девичье поле в ноябре 1943 года. 139 тп (68 мбр, 8 Mk, 5 армия) поступил в оперативное подчинение 5 армии 15 ноября 1943 года. Имея в своем составе 20 танков Т-34 и 18 танков «Валентайн VII», полк был полностью укомплектован и до 20 ноября в боях не использовался.

После того как подготовка материальной части к боям завершилась, 20

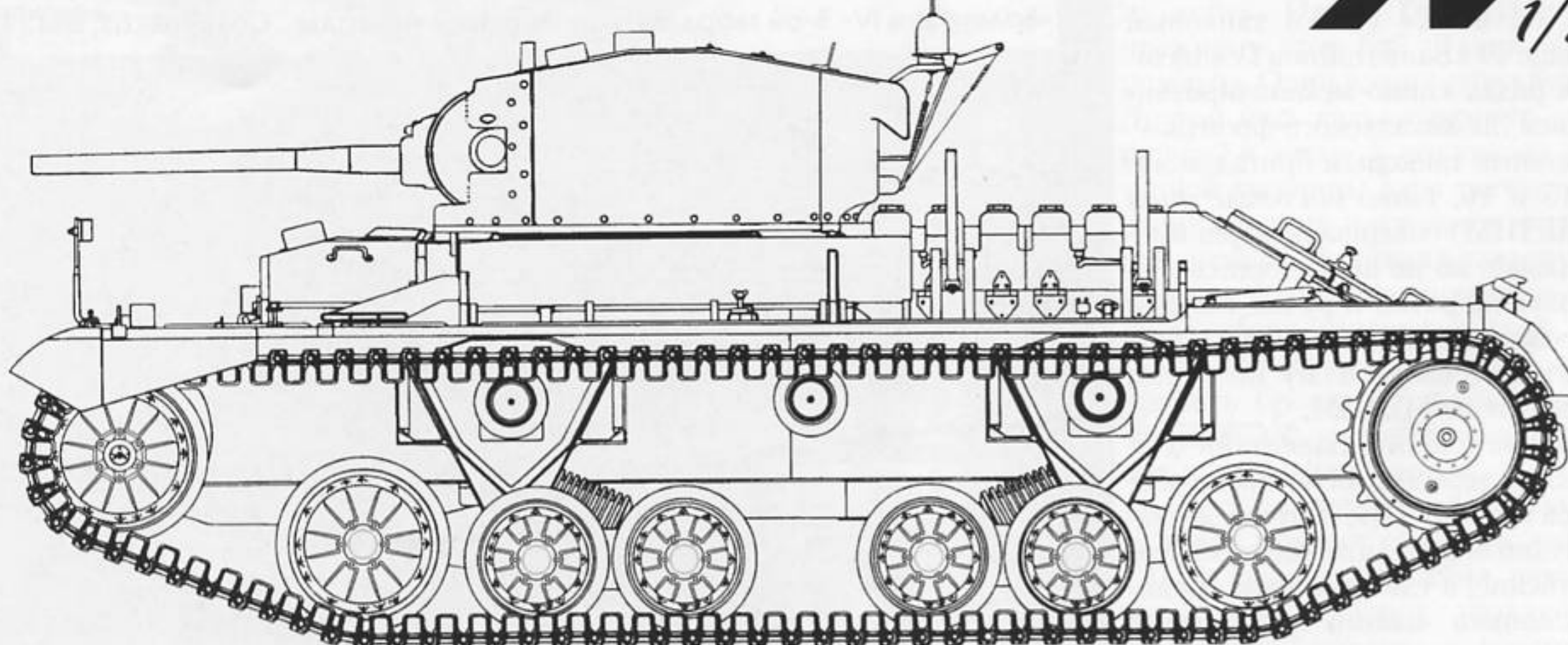
Сверху-вниз:

Mk.III «Валентайн IV». В Вильнюсе, 1944 год.

«Валентайн IX» в Бухаресте. 4-й отдельный гвардейский мотоциклетный полк. 1944 г.

«Валентайн IV» 5-ой гвардейской танковой бригады. Сев. Кавказ, 1942 г.





Вверху: Mk III «Валентайн X». Старшего лейтенанта Волкуладзе. Вильнюс, лето 1944 г.

ноября 1943 года во взаимодействии с 57 Гвардейским танковым полком прорыва, имеющим на вооружении машины KV и Т-34, и пехотой 110-й Гв.сд, танки 139-го тп пошли вперед. Атака осуществлялась на высоких скоростях (до 25 км/ч) с десантом автоматчиков (до 100 человек) и с прицепленными к танкам противотанковыми орудиями. В этой операции участвовало 30 советских танков. Противник не ожидал столь массированного стремительного удара и не смог оказать эффективного сопротивления наступающим частям. Когда первая линия обороны была порвана, пехота спешила и, отцепив пушки, стала занимать вражеские позиции, готовясь к отражению возможной контратаки. В прорыв же были введены остальные части 110-й гв.сд. Однако, немецкая контратака не состоялась — герман-

ское командование было столь ошеломлено советским прорывом, что в течение суток не смогло организовать сопротивления. За этот день наши войска прошли 20 км в глубину немецкой обороны и захватили Девичье поле, потеряв при этом 4 танка (KV, Т-34, два «Валентайн VII»).

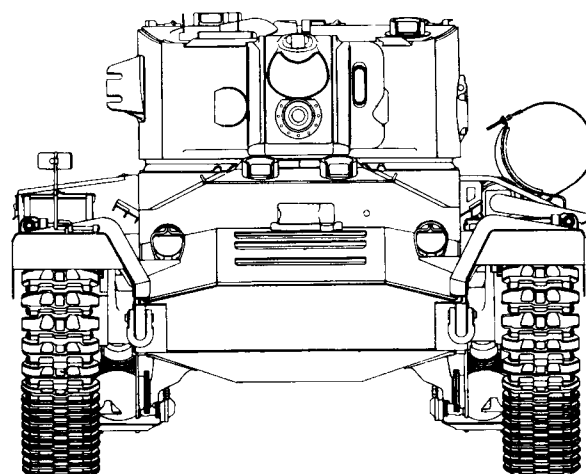
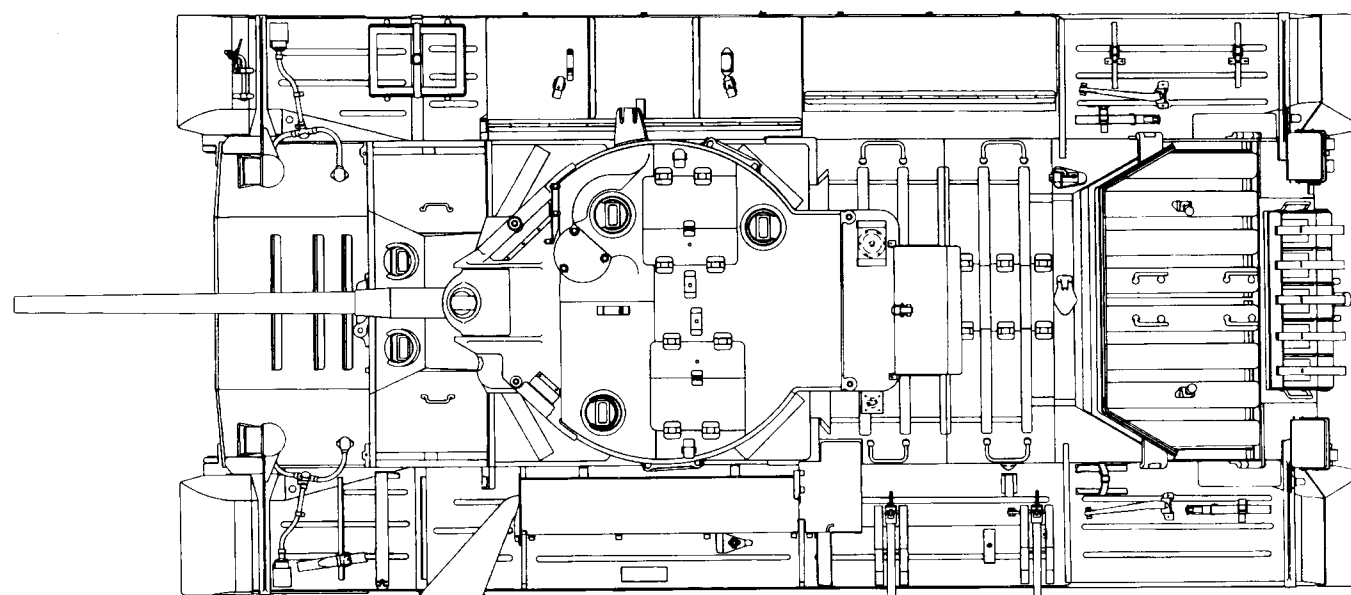
В конце войны танки «Валентайн» использовались, в основном, в составе танковых рот мотоциклетных разведывательных полков (по штату — 10 танков), смешанных танковых полков (типовой штат М4А2 «Шерман» — 10, Mk.III «Валентайн» (III, IV, VII, IX, X) — 11 машин) и различных кавалерийских соединениях: кавкорпусах и смешанных конно-механизированных группах. В отдельных танковых и мотоциклетных полках преобладали модификации «IX» и «X», а в кавалерийских корпусах преобладали машины модификации «IV» — «VII». Танки Mk.III «Валентайн» III-IV использовались на советско-германском фронте в значительно меньшем количестве, чем остальные модификации и преобладали почему-то(?) на Северо-западном ТВД в составе Прибалтийских фронтов.

После окончания Второй Мировой войны техника, поставленная по Лендлизу, должна была быть возвращена бывшим владельцам. Однако большинство танков было представлено советской стороной как лом и уничтожена, а меньшая часть исправленных танков была передана национально-освободительной армии Китая для борьбы против гоминдановских сил.

КИТОГРАФИЯ

Как ни странно, в масштабе 1/35 модель британского танка выпускают исключительно в России. Разработана она на питерской фирме Alan, позже поделившейся на собственно Alan и VM. Танк достался VM. Часть отливок продавалась корейскому Dragon'у, который паковал их в свои коробки. Затем пресс-форму у VM купил московский «Макет». Так подробно я остановился на судьбе модели «Valentine IV» Mk.III для того, чтобы вы не смущались многообразием его коробок — пластик внутри один и тот же. Недавно «Макет» добавил в набор новую башню, катки и аксессуары, превратив танк в Mk.III «Valentine X» или XI, в зависимости от используемого ствола пушки (даются оба).

Таким образом, в виде моделей существуют лишь Mk.III «Valentine IV» и «Valentine X/XI».



Mk III «Valentine IX»

Эскадрилья «Москва»

Василий ВАХЛАМОВ



В истории советской авиации существуют имена, утвердившиеся в сознании символами эпохи, события или явления. Чкалов, Талалихин, Покрышкин, самолет, подаренный Головатым Еремину. В этом ряду — эскадрилья «Малый театр — фронту». Но знак сам по себе может быть наполнен содержанием, а может оставаться лишь непонятным иероглифом. Так произошло в последнем случае. Все знают о том, как уважаемые и в общем-то даже в то время небедные артисты академического театра собрали деньги и подарили летчикам-героям отличные самолеты, на которых те громили ненавистного врага. Гораздо меньшему кругу известно, что самолеты были далеко не лучшие, пилоты не нюхали пороха, и подаренные машины они теряли и сами гибли на них чересчур быстро. Героизм и отсутствие опыта — страшное сочетание даже в конце войны. И практически занесло ветрами истории тот факт, что одновременно с «театральной» эскадрильей получили такие же Яки, купленные на действительно последние деньги рядовых москвичей, летчики соседнего полка. На бортах этих машин было лаконично написано «Москва». И прошли они свой путь к Победе без особого шума, но значительно успешнее, чем их вошедшие в историю собратья. О боевых делах эскадрильи «Москва» этот рассказ.

В ходе Великой Отечественной войны многие самолеты носили имя «Москва». Среди них были Ил-2, Ту-2, Яки разных типов. В нашем случае речь пойдет о Як-9Л («люковый», так его называли в войну, а в наши дни он больше известен, как Як-9Б), истребителя-бомбардировщика, способном нести в фюзеляже до четырех 100-килограммовых бомб. Для освоения и войсковых испытаний этой техники в мае 1944 года была создана 130 ИАД в составе 168 ИАП, выведенного из 303 ИАД, и не имевших боевого опыта 409 и 909 ИАП. Командиром дивизии стал Герой Советского Союза полковник Ф.И.Шинкаренко, один из лучших истребителей советско-финского конфликта, неоднократно проводивший в своих частях в военные годы испытания новой техники в боевых условиях. 168-й ИАП, летчикам которого была подарена эскадрилья «Москва», возглавлял

многоопытный подполковник Г.А.Когрушев, начинавший войну командиром 11 ИАП ПВО Москвы. Это под его началом совершал свои подвиги ставший легендой среди защитников столицы Герой Советского Союза К.Н.Титенков.

Вручение самолетов произошло на летном поле завода № 301 в Химках 13 июня 1944 года и было организовано по первому классу: среди московских делегатов были секретарь парткома завода имени Сталина Кузнецов, ответственный секретарь Моссовета Майоров, один из первых Героев Советского Союза И.В.Доронин. Принимавшую сторону возглавлял комдив. На аэродроме работали кинооператоры Фроленко и Цирюльников, благодаря которым это событие до нас и дошло. После митинга машины поднялись в воздух, и вероятно, в тот же или на следующий день летчики возвратились на свой аэродром Старая Торопа. Во всяком случае боевой состав

полка 15 июня увеличился на пятнадцать единиц. По крайней мере двенадцать из них имели имя «Москва». В течение следующих месяцев шло изучение и освоение новых непривычных машин. Собственно, техника сама по себе была известная — Як-9Л переделали на 301-м заводе из Як-9Д завода 153-го — и пилотирование этих самолетов мало чем отличалось. А вот боевое применение имело особенности. Основным для летчиков было, конечно, бомбометание, для чего истребитель-бомбардировщик и создавался. Но о технической стороне вопроса и порожденных конструкцией проблемах будет рассказано в другой статье.

Пока же летчики 1-й эскадрильи, куда после укомплектования полка были сведены именные машины, добросовестно грызли гранит военной науки, что было им крайне необходимо — из 12 человек боевой опыт имели лишь трое: командир эскадрильи капитан И.И.Петров, его заместитель ст.лейтенант А.Ф.Хайла и командир звена ст.лейтенант А.И.Духанин. Комэск, на счету которого было 206 боевых вылетов и 2 победы, вряд ли мог считаться блестящим истребителем в прямом смысле этого слова, но в надежности при выполнении поставленных задач, умении воспитать подчиненных, т.е. по сути сохранить им жизнь, ему не откажешь. Обучение, начатое в Старой Торопе, было продолжено в Степыгино вблизи Подольска, куда полк перелетел 16 августа 1944 года.

16 октября самолеты 168 ИАП вошли в боевой состав 1-й ВА 3-го Белорусского фронта; 21 октября приземлились на аэродроме Калвария, откуда в последующие

Як-9Л командира 168 ИАП подполковника Г.А.Когрушева.



Командир 168 ИАП подполковник Г.А.Когрушев во время передачи эскадрильи «Москва». На заднем плане видны самолеты Як-9Л №2 капитана И.И.Петрова и №3.



месяцы и летали в бой. Война началась без раскочки — первые боевые вылеты 17 октября, а уже 22-го (по другим данным даже 18-го) дивизией был сбит первый немец. ФВ-190 отправил на землю летчик 1-й эскадрильи 168 ИАП мл.лейтенант Н.А.Галицкий, награжденный за это орденом Красной Звезды. 25 октября добавили к счету побед эскадрильи две вражеские машины лейтенант П.Ф.Воробьев и мл.лейтенант Н.А.Роменский: один уничтожил Me-109, второй — ФВ-190.

В первые — октябрьские — дни на фронте самолеты дивизии еще не выполняли самостоятельных задач в своем основном качестве истребителей-бомбардировщиков. Основным пока было сопровождение штурмовиков, что не мешало, впрочем, добавить немцам бомб и от себя. Так было и 25 октября. В 17.30 около 10 ФВ-190 и шестерка Me-109 на высоте 1200 метров попытались атаковать Илы, которые прикрывали «москвичи». Освободившись от бомб, Воробьев и Роменский вступили в бой. Подоженные ими самолеты упали в районе селенья Гольдан. В первом своем воздушном бою Николай Роменский прикрывал ведущего и, сбив врага, сам от атаки уйти не сумел. Его «тройка», у которой снарядом была перебита воздушная система и пробит козырек фонаря, с трудом дотянула до своего аэродрома, но при посадке была разбита. Первая потеря техники в именной эскадрилье — Як-9Л с заводским № 1315327 ремонту не подлежал. Летчик, к счастью, остался жив.

Вскоре, в ходе так называемой Первой Восточно-Прусской операции пилоты 168 ИАП занялись тем, для чего они собственно и прилетели на фронт — бомбежкой и полетами на «свободную охоту» в качестве бомбардировщиков. Наряду с сопровождением Ил-2 и Пе-2 эти задачи составляли по одной трети боевых вылетов. Як-9Л не имел бомбардировочных прицелов, и приходилось использовать различные метки и штырьки на капоте и крыле; пикировать на боевом курсе круче

45° не позволяло вертикальное расположение бомб во внутреннем отсеке. Тем не менее, успехи приходили. 12 декабря 1944 года пара Петров — Ляпкин, вылетев на «охоту», обнаружила на перегоне эшелон в 30 вагонов и две платформы с зенитками. Спикировав со стороны солнца с полутора тысяч метров до ста, летчики высыпали на состав запас ПТАБов. Загорелись пять вагонов, в поезде начались взрывы. В следующих двух заходах противника расстреливали из пушек и пулеметов и, выведя из строя паровоз, благополучно ушли.

В 1945 году бомбоштурмовые удары стали основной работой эскадрильи, составив более 50% ее заданий. Дополнение составляли полеты на сопровождение и разведку. Лишь однажды, 10 апреля, удалось активно проявить себя в качестве

истребителей. В этот день около семи вечера в районе Кенигсберга в бою 14 Яков с 20 ФВ-190 было сбито пять «фоккеров» без своих потерь. Но удача не всегда сопутствовала нашим летчикам — 18 февраля, штурмуя аэродром, погиб от зенитного огня лейтенант Б.А.Иванов, 15 апреля был сбит зенитками, но вернулся в часть Хайла, трижды серьезно поражали с земли самолет комэска. Два раза он с трудом дотягивал «двойку» до наших аэродромов: 27 января на ней за ночь сменили мотор, 18 февраля сел у соседей, но 21 февраля во время штурмовки эшелона его машина загорелась, и перелетев линию фронта, летчик выбросился на парашюте. 16 января под Яком Хальченко взорвался собственный ПТАБ — эти бомбочки высыпались «кучей» и бились друг о друга при отделении от самолета. Вскоре их применение в дивизии было запрещено полковником Шинкаренко. Истребитель после взрыва уцелел, чтобы быть списанным на своем аэродроме. 7 апреля в машину Батюка на пикировании врезался Ла-7. Оба пилота погибли.

Можно привести еще десятки эпизодов успешной деятельности летчиков эскадрильи «Москва» и какое-то число их неудач, но это выходит за круг возможностей «модельного» журнала. Но очевидно, что сделав примерно по 90 боевых вылетов на пилота, сбив 12 самолетов, потеряв лишь одного человека от зенитного огня и ни одного от истребителей, летный состав честно отработал подарок москвичей. Эскадрилья стала лучшей в двух полках дивизии, вооруженных Як-9Л. После окончания войны 168 ИАП базировался на аэродромах Восточной Пруссии. В декабре 1945 года все Як-9Л были списаны и заменены на Як-3.

Летчики 1-й эскадрильи 168 ИАП (первоначальный состав).							
Должность	Звание	Ф.И.О.	Борт. номер	Боев. выл. на 1.9.44	Боев. выл. на 9.5.45	Сбито лич./в гр.	Примечания
Ком. эскадр.	Капитан	Петров Илья Иванович	2	206	315	3 / 3	Сбит ЗА 21.2.45, жив
Зам. ком. эскадр.	Ст. л-т	Хайла Александр Федорович	4	4	99	1 / 0	Сбит ЗА 15.4.45, жив
Ком. звена	Лейт.	Ляпкин Федор Егорович	6	-	115	1 / 0	
Ком. звена	Ст. л-т	Духанин Алексей Иванович	11	50	99	1 / 1	
Ст. летчик	Лейт.	Воробьев Павел Федорович	10	-	103	1 / 0	
Летчик	Мл. л-т	Батюк Александр Семенович	1	-	85	-	Погиб 7.4.45 столк.с Ла-7
Летчик	Мл. л-т	Роменский Николай Андреевич	3	-	97	3 / 0	Погиб 13.4.45 в катастр.
Летчик	Лейт.	Кочмарик Николай Иванович	5	-	89	1 / 0	
Летчик	Лейт.	Иванов Борис Алексеевич	8	-	39	-	Погиб 18.2.45 в бою
Летчик	Мл. л-т	Ивановский Ал-др Павлович	7	-	72	1 / 0	
Летчик	Мл. л-т	Галецкий Николай Алексеевич	12	-	90	1 / 0	
Летчик	Мл. л-т	Хальченко Иван Архипович	9	-	99	1 / 0	
Летчик	Мл. л-т	Врублевский Вас. Андреевич	?	-	?	-	Пер. в УТАБ 8.12.44

Первый слева — командир 1-й эскадрильи капитан И.И.Петров. Сзади виден Як-9Л №3 мл. лейтенанта Роменского.



Як-9Л командира 168 ИАП подполковника Г.А.Когрушева. На фото справа: подп. Когрушев у своего самолета.



Окраска Як-9Л эскадрильи «Москва»

Как и все советские истребители того периода, именные Як-9Л были окрашены сверху пятнами темно-серого АМТ-12 и серо-голубого АМТ-11 цветов, снизу голубым АМТ-7. 22 ноября 1944 года в дивизии было приказано отшлифовать до зеркального блеска поверхности крыльев не менее 30% хорды от передней кромки сверху и 15% — снизу. В составе эскадрильи были выпущенные новосибирским заводом № 153 Як-9Д 12-й, 13-й, и 14-й серий, переоборудованные в Як-9Л заводом № 301. Между этими событиями прошло несколько долгих месяцев, которые самолеты «хранились» под открытым небом, поэтому не исключено, что они были вновь окрашены в Химках. В любом случае, при всей стандартности камуфляжа на фотографиях заметно, что его пятна на разных машинах одинаковой формы, но их границы имеют значительные сдвиги. Белая с красной «объемной» окантовкой надпись «Москва», которая была только на правом борту, тоже не фиксировалась в одном месте. Уже в день вручения в хвостовой части фюзеляжа самолеты несли белые номера с 1 до 12. Практически с начала пребывания в полку они были закреплены (номера, как, впрочем, и самолеты) за конкретными пилотами, и это соответствие сохранялось почти без отступлений. При потере машины на новом самолете летчика появлялся «его» номер, но надпись, скорее всего не возобновлялась. Так, командир эскадрильи И.И.Петров всегда летал на «двойке».

Петров Илья Иванович, родился 2 августа 1922 года, участник войны с

22.06.1941г. по 9.5.1945 г. В 168 ИАП до 16 января 1951 года — в должности зам. командира полка. Позже командир 916 ИАП. Награжден орденами Красного Знамени, Суворова III степени, Александра Невского, Красной звезды, Отечественной войны I степени. Погиб в катастрофе.

На сегодня известен вид Яков с №№ 1, 2, 3 и 10. К сожалению, невозможно с уверенностью утверждать, что какой-то самолет виден на снимках с обоих бортов, а поскольку пятна камуфляжа не повторяют друг друга абсолютно точно, реконструкция окраски носит слегка приближенный характер. Первоначальный вид Яки имели лишь до прибытия на фронт, а может быть, лишились его и раньше. Дело в том, что на них появились различные элементы окраски, обозначающие принадлежность к дивизии, полку, эскадрилье и проч. В частности, дивизионным знаком была белая полоса, нанесенная как раз на месте первоначального номера. Разнообразие и бессистемность символов были так велики, что комдив был вынужден 15 марта 1945 года издать специальный приказ по этому вопросу. Вновь определялась дивизионная эмблема: круговая полоса в хвосте фюзеляжа шириной один метр. Для 168 ИАП — коки винтов красные, хвостовой номер — красный с черной окантовкой на дивизионной белой полосе. Для летчиков, имевших победы, предлагалось по указанию командира полка нанести звезды под сдвижной частью фонаря: за сбитые лично — красные с белой окантовкой, в групповом бою — белые с красной окантовкой. Размер звезд — 120 мм по

диаметру. В награжденном к тому времени орденом Суворова III степени 168 ИАП лучшим пилотам разрешалась нарисовать его изображение на левой стороне капота. В приказе по 168 ИАП из 1-й эскадрильи в этот список были включены все одиннадцать летчиков кроме погибшего к тому времени Б.А.Иванова, во 2-й — шесть, в третьей — пять. Обидно, но фотоснимки самолетов в таком оформлении нам пока не известны.

Нельзя не упомянуть еще один самолет 168 ИАП — машину командира полка подполковника Г.А.Когрушева. Она была получена в один день с эскадрилей «Москва», но надписи, судя по всему, не имела. Зато был белый № 100 (совпадающий с последними цифрами заводского — 12153100), слева на капоте которого нарисован туз червей, пробитый черной стрелой.

Когрушев Григорий Александрович родился 20.11.1909 г., в годы войны командовал 11, 172 и 168 ИАП, совершил 180 боевых вылетов, сбил 4 самолета лично и 2 в группе. Полковник с 26.10.1944 г., уволен в запас 4.10.1946 г. В 70-е годы жил в Подмосковье. Награжден двумя орденами Красного Знамени, Александра Невского, орденами Красной Звезды, Отечественной войны I степени.

При подготовке статьи были использованы материалы фондов 168 ИАП и 130 ИАД ЦАМО РФ. Опубликованные фотографии предоставлены РГАКФД. Автор выражает признательность сотрудникам упомянутых архивов за помощь в работе, а также благодарит ветерана 168 ИАП К.И.Саломатина, поделившегося фронтовыми воспоминаниями.

Як-9Л командира 1-й эскадрильи капитана И.И.Петрова.



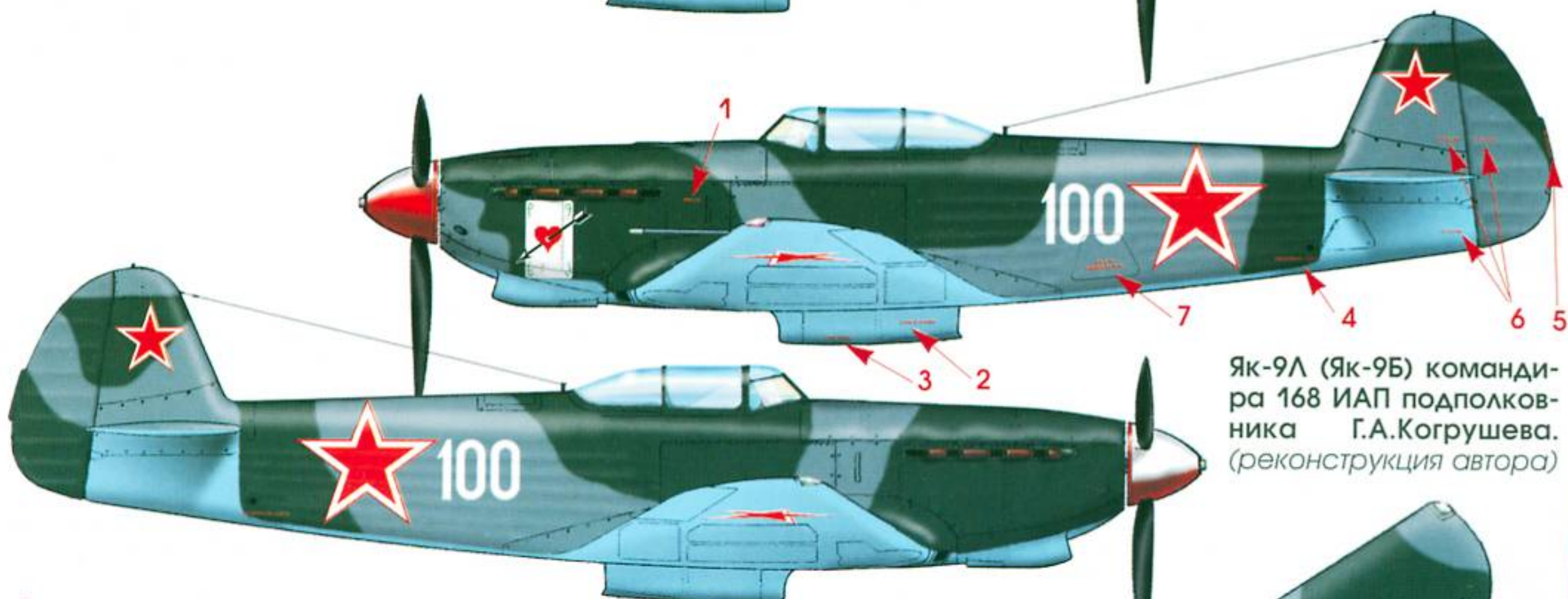
Обратите внимание на различия в форме пятен камуфляжа и начертание звезды, относительно левого фото.



МОСКВА



Як-9Л (Як-9Б) командира 1-й эскадрильи 168 ИАП капитана И.И.Петрова. 13 июня 1944 г., город Химки.

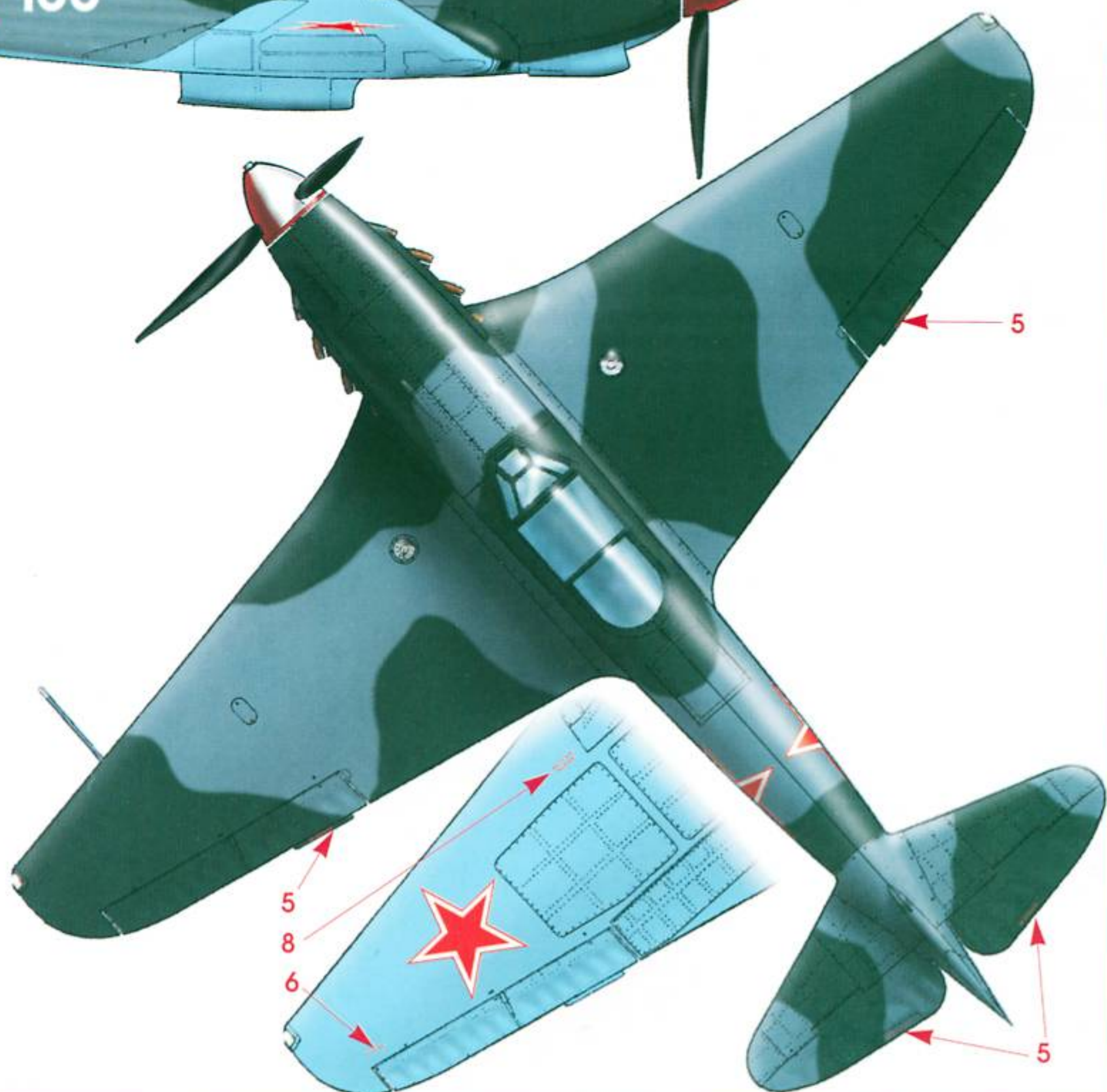


Як-9Л (Як-9Б) командира 168 ИАП подполковника Г.А.Когрушева. (реконструкция автора)

- 1 — МАСЛО
- 2 — СЛИВ БЕНЗИНА
- 3 — СЛИВ ВОДЫ
- 4 — ПОДНИМАТЬ ЗДЕСЬ
- 5 — НЕ БРАТЬСЯ
- 6 — 12153100
- 7 — 12В-5-24 ВОЗДУХ 50 АТМ
- 8 — МЕСТО ДЛЯ КОЗЕЛКИ

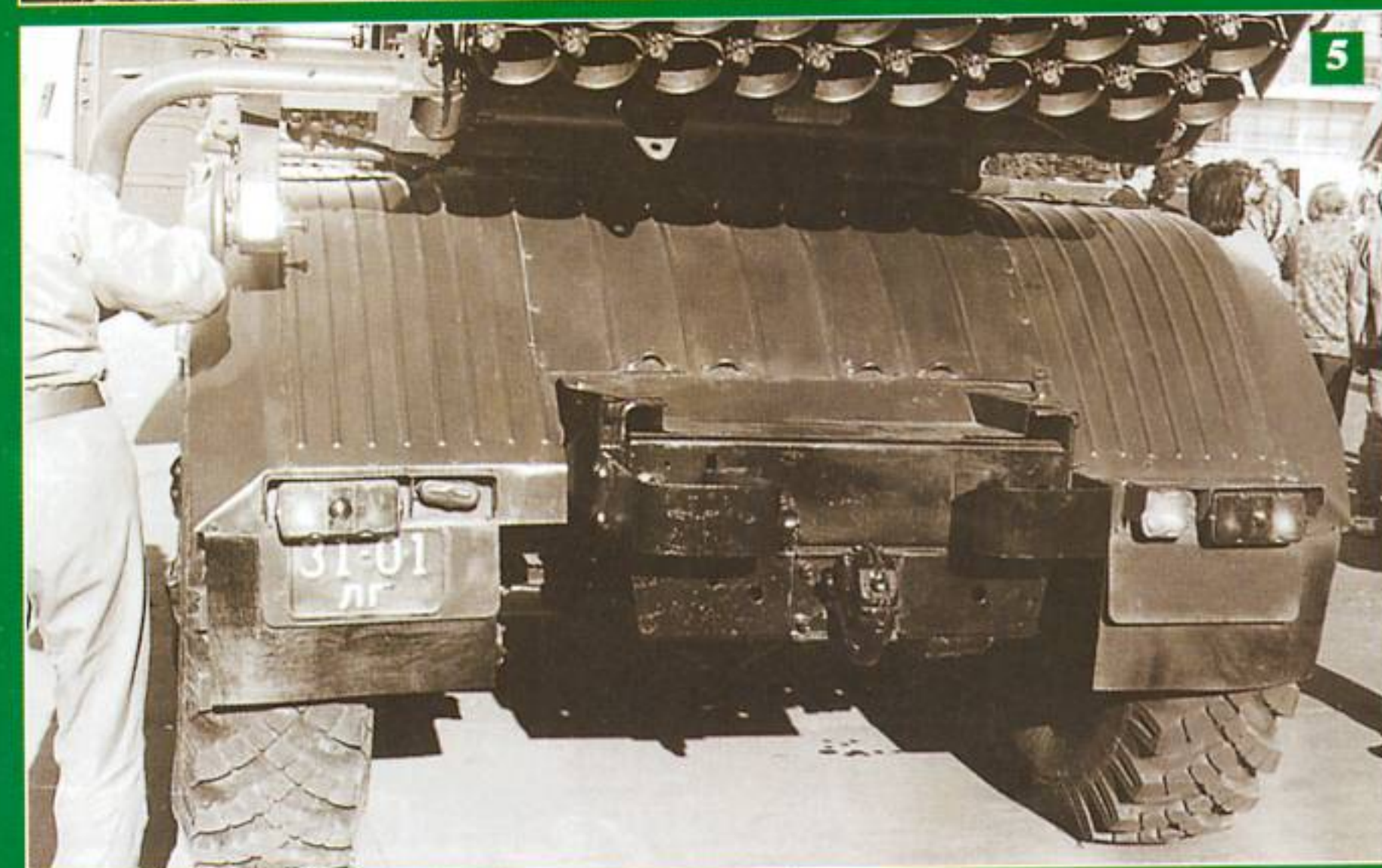
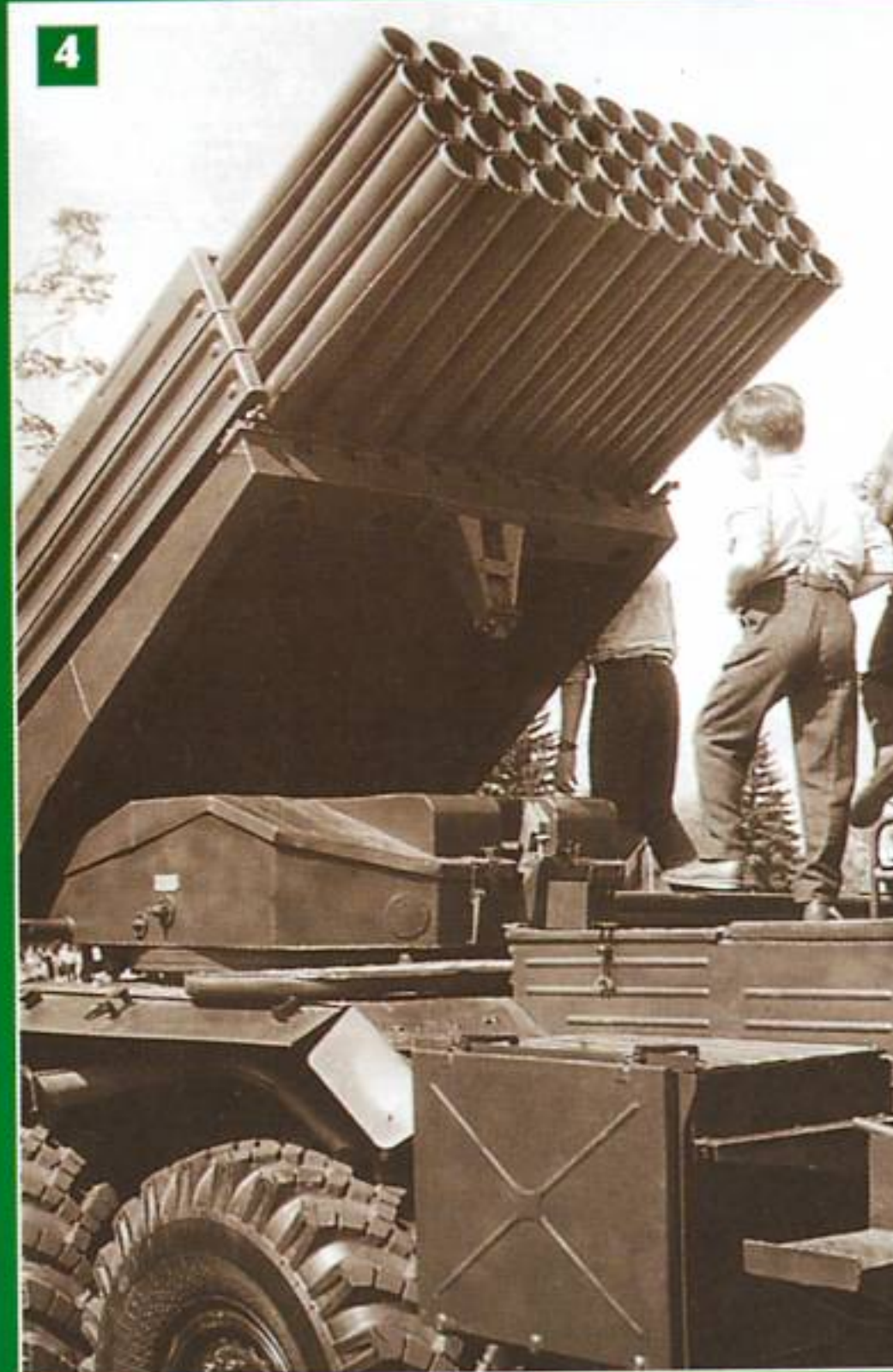
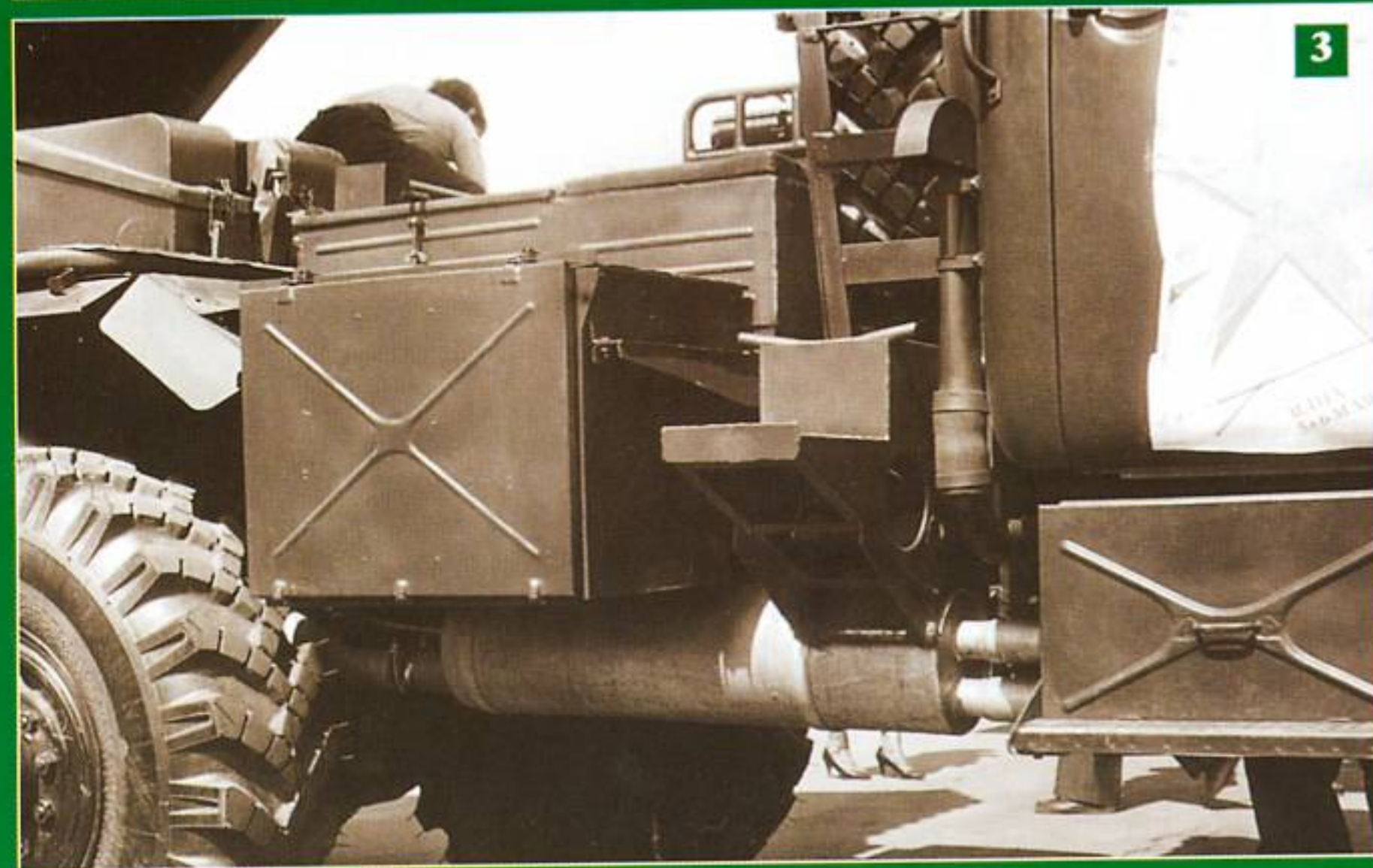
Як-9Л, полученные 168 ИАП
13 июня 1944 г.

Заводской номер	Борт. № на 13.06.44
12 153 09	—
12 153 23	5
12 153 24	—
12 153 28	—
12 153 46	11
12 153 47	9
12 153 53	—
12 153 63	10
12 153 100	100
13 153 09	—
13 153 27	3
13 153 74	—
13 153 75	—
13 153 91	—
14 153 19	—



БМ-21-1 ГРАД

Фото А.Аксенова





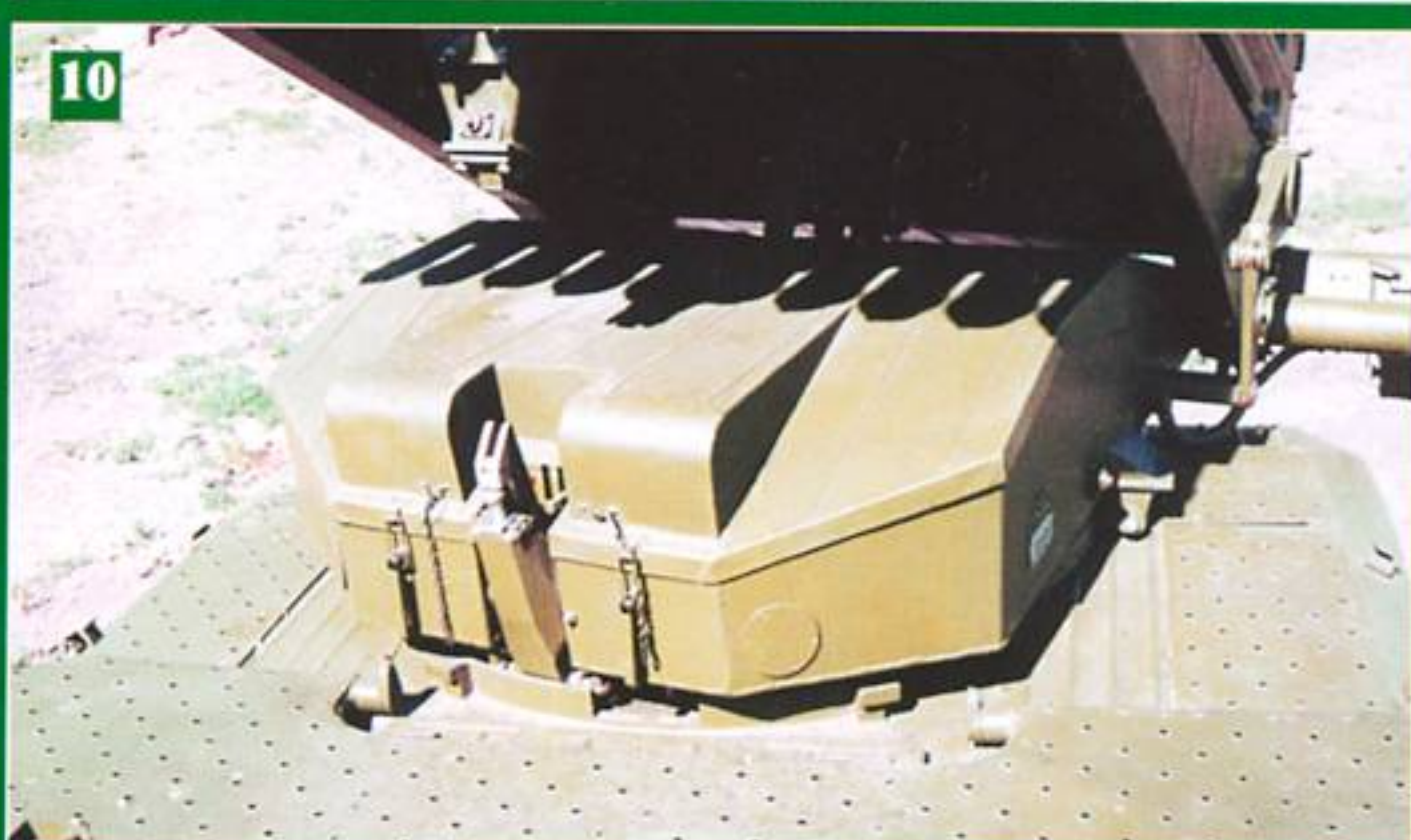
7



8



9



10



11

1,2. Пусковая установка БМ-21.

3. Глушитель по сравнению с «Урал-4320» сдвинут по раме назад.

4. Пакет направляющих БМ-21-1.

5. На задних крыльях — стандартные фонари, на раме — буфера.

6. Поворотная платформа.

7,8. БМ-21-1 в стандартном камуфляже.

9. Держатель запасного колеса расположен почти по оси машины.

10. Поворотная часть пусковой установки.

11. Пакет трубчатых направляющих БМ-21-1.

12,13. Прицел и панорама.

14. В центре кабины радиостанция Р-105 на кронштейне.

15. Приборная доска такая же, как на грузовике. Перед ветровым стеклом — блок управления стрельбой.

16,17. Прибор световой сигнализации о готовности машины.



16



17



14



15



12



13

Н.Поликарпов
Фото А.Аксенова

МКСМ 99

В выставочном зале парка «Сокольники» с 24 октября по 14 ноября 1999 года прошла очередная осенняя выставка МКСМ-99, организованная правлением московского клуба стендового моделизма.

Как обычно, выставка сопровождалась и конкурсом. Но вот он-то на этот раз был организован не вполне обычно. Новшество состояло в том, что кроме привычного разделения на «взрослую» и «юношескую» группы, любителей бронетехники II Мировой в масштабе 1/35 поделили на «основной конкурс» и «конкурс профессионалов».

Справа: Super Sherman M51, 1/35. В.Востриков, 1 место в конкурсе современной БТ.

Внизу: «Огненные поцелуи» (танк М-60), В.Востриков, 1 место в конкурсе диорам с современными БТ.



«Tiger I перед атакой. 1942 г.» 1/35. Илья Переяславцев, 1 место.

Провести «основной» конкурс по современной бронетехнике не удалось за отсутствием достойных моделей.

Под категорию «профи» автоматически попали те соискатели, которые на прошлых выставках занимали призовые места. Идея совершенно здравая и давно назревшая, ведь раньше человек, собравший свой ненаглядный «Тигр» вечером

после работы, удовольствия ради, должен был выставляться в одной номинации, например, с тем же Ильей Переяславцевым. В подобной ситуации все было ясно заранее и без всякой судейской коллегии...

С самолетчиками пока такое разделение не введено, но там и разрыв по уровню исполнения моделей между «фаворитами» и общей массой участников не столь пугающий.

В этом году 216 моделестов представили более 700 своих работ. Приехали представители клубов из Курска, Московской области, Сургута, Твери, Тобольска, Ульяновска, Ханты-Мансийска. К сожалению, по финансовым причинам большинство из них не смогло остаться в Москве и, следовательно, оставить свои модели на стендах, на весь срок работы выставки. Многим пришлось уехать сразу после подведения итогов конкурса — 7 ноября. Из-за этого некоторые прекрасные экспонаты посетителям не суждено было увидеть. Впрочем, вы получите возможность прочитать статьи самих авторов наиболее интересных работ на страницах нашего журнала.

На МКСМ-99 впервые(!) бронетехника доминировала не только по зрелищности экспозиции, но и по количеству. Судите сами, в 35-м было представлено 145 объектов по данной теме, в 72-м — еще 50, плюс еще 67 диорам и в обоих масштабах и 4 танка 1/25. На всю эту армаду всего 132 самолета и вертолета 1/72, 54 — 1/48, 4 в 32-м и целых 10 авиационных диорам в 72-м и 48-м масштабах. Зачем я мучаю вас этой цифирью? Так ведь ТРЕВОГА,



ТЗМ PR-11А ЗРК С-75 «Волхов» с ракетой 13Д в масштабе 1/35. Илья Переяславцев.

Американский БРАМ М 88 в 35-м масштабе.
Илья Переяславцев,
2 место в конкурсе современной БТ.



M923 A1 «Big Foot» в масштабе 1/35 Юрия Чучкина.



2 место
в юношеском конкурсе БТ.

T-34/85, 1/72.
В.Бурковский.



1 место.

господа хорошие! Подъем! Авиаторы всех стран, соединяйтесь! Чего модели-то на выставку не несем? Ведь, скажем, даже в том же 72-м масштабе изрядную долю всех самолетов составили работы М.Гумениока (ни много не мало, 11 штук) и еще трех-четырех человек. И это все?! А кто ж на клубе-то толпу каждый понедельник создает?

Да и общее впечатление от большинства самолетов осталось, как бы это помягче сказать, очень среднее... Да, собирать и красить более или менее научились; да, психоделических «Яков» цвета морской волны вроде бы не было на этот раз, но подавляющее большинство моделей просто аккуратно собраны по инструкции. Кое о чем говорит хотя бы уже тот факт, что на общем фоне вполне достойно смотрелись наши журнальные самолетики, сделанные для рецензий в рубрику «Из коробки», все эти Ил-4, Ш-2, И-1 и т.д. А ведь цена-то этим работам максимум одна неделя (уж поверьте, знаю). В итоге, заслуженное первое место в 72-м занимает доработанный с применением наборов фототравления «италовский» Me-410 Олега Комонова. Среди «реактивов» этого же масштаба, естественно, первенствует Александр Мигачев из Ульяновска с очередным МиГ-19, оклеенным фольгой. И люди, и модели более чем достойные, но ведь конкуренции им практически не было оказано — второе и третье место в «винтах» заняли модели вполне ординарные, а в «реактивах» вторым стал симпатичный Су-27 Геннадия Кузнецова, но стоявший рядом неплохой Су-24 (В.Похило) вообще не был на конкурсе заявлен. Многие авторы поверхностно отнеслись к подготовке конкурсной документации, например, из-за этого чуть не засудили Мигачева. Зато уж если бумаги в порядке (хотя бы просто имелись в наличии), банальная «изкоробочная» сборка имела все шансы... И не жюри в этом виновато, а мы с вами — судить ведь было почти нечего.



Sherman M4A2, 1/35. Дмитрий Шумаков,
1 место в конкурсе БТ союзников периода II М.В.

Картонный T-34 «Красное Сормово», 1/25. А.Лагутин.



«Пленные, товарищ лейтенант! Халхин-Гол, 1939», 1/35. Е.В.Гречаный, 3 место в конкурсе диорам.

Похожая ситуация и с авиацией в масштабе 1/48, но тут, к счастью, было много самоделок. Первое место у Бори Потапова с эпоксидным Ут-1 от «НеОмеги». Интересно, что в 1999 году организатор и вдохновитель «НеОмеги» Алексей Руссиян возил этот Ут-1 на выставку IPMS в Великобританию, где он получил высокую оценку, хотя по ряду формальных причин в конкурсе участвовать не мог. Всех поразил немецкий буксируемый автожир FA-330 — его уменьшенную в 48 раз самодельную копию представил А.Кутищев. Там сделаны не только циферблаты и стекла приборов, но даже и проводка к этим самым приборам от трубки Пито. Однако, А.Кутищев в конкурсе не участвовал, получил приз зрительских симпатий.

Привлекала внимание и серия моделей самолетов микояновского КБ, начиная с МиГ-3. Все они были изготовлены в 48-м масштабе из дерева известным макетчиком Валерой Кузнецовым, имеют массу подвижных элементов — фонари кабин, щитки, закрылки и т.д. Выставлял их новый владелец — В.Новиков и, видимо из скромности, в конкурсе не участвовал. С.Захаров из Новокуйбышевска, специализирующийся на современных советских самолетах в масштабе 1/48, привез МиГ-25ПДС — как обычно, самодельный, отформованный из стеклоткани.

В городе Ульяновске живут отличные моделисты. На этой выставке прозвучала, в добавление к Мигачеву и Торощину, новая фамилия — Курицын Михаил. Он привез самодельный Fw-190 D9/R2 из бумаги, оклеенный фольгой, с открывающимся фонарем кабины. Внутри установлены электромоторы, вращающие воздушный винт и приводящие механизм уборки шасси. Рули и элероны двигаются синхронно с пилотской рукояткой. К сожалению, из-за малого числа моделей, в 32-м масштабе конкурс не проводился, и «фоккер» не получил явно заслуженного приза.



МиГ-19ПМ 1/72 Александра Мигачева с обшивкой из фольги. 1 место.



Me-410 В/У4 1/72 Олега Комонова. 1 место.

Среди бронетехники в 35-м выделялись модели Ильи Переяславцева. Причем не только характерным для этого профессионального художника высоким уровнем исполнения, но и количеством — уж несколько десятков-то танков и машин, считая с диорамами, точно были подписаны его фамилией. Он-то и собрал все первые места и по отдельным объектам и по диорамам... Хорошо хоть Илья выставлялся преимущественно со своими ненаглядными немцами из Второй Мировой войны, а их выделили в отдельный

конкурс. Иначе всем остальным могло бы призов и не хватить. Впрочем, огонек патриотизма тлеет и в его большой душе — советский зенитный комплекс С-75 с импозантными пальмовыми листьями а'la Вьетнам (из фототравленки) тому доказательство. Фамилии Вострикова и Шумакова тоже вполне привычны в списке призеров. Впервые на моей памяти появился на выставке МКСМ А.Американов — с замечательной диорамой «Отвоевались» (Т-34/76 и РАК-40) — ее фотография есть в каталоге «Звезды» на 2000 год.



«Дилижанс» (Andrea).
Анна Брусенина.





Бумажный
Fw-190 D9/R2
1/32 Михаила
Курицына из
Ульяновска.



Самодельный МиГ-13 1/48 Валерия Кузнецова
(владелец В.Новиков). Приз Правления МКСМ.



F6F-3 Hellcat 1/72 Максима Гуменюка. 2 место.



Су-27 1/72 Геннадия Кузнецова. 2 место.

Ут-1 1/48 Бориса Потапова. 1 место.



А вот Г.А.Киселев в чемпионы не выходил ни разу, но его диорамы из года в год удивляют неординарными сюжетами. Помните? «Рассказ ветерана» — с фашистом, спасающимся от лихих казаков с трофейным поросенком под мышкой, «Торг здесь не уместен» — где комиссар «покупает» у крестьянина гуся на фоне БА-20? На этот раз была диорама «Возвращение» — после Победы советский солдат пришел домой, а от дома одна печка осталась... Жаль, что общий уровень исполнения не позволяет пока «подвинуть» мэтров.

Некоторое оживление произошло на полках с маленькими танками в масштабе 1/72. В большой степени тут заслуга минской фирмы ПСТ, выпустившей серию ИСов.

Неизменно толпились зрители у витрин с масштабными фигурками. Андрей Блесткин, Илья Переяславцев (опять-таки) и многие другие мастера представили здесь свои миниатюры. Аня Брусенина представила свою очередную, нетипичную среди «зеленых и пятнистых», работу — нападение индейцев на дилижанс.

«Panzerfaust» Антона Волчинова в чем-то похож на работы Переяславцева, но... автору 15 лет! Что ж дальше будет!?

Наряду с «нормальными» персонажами, были и герои различных направлений «Варкрафт» — все эти гоблины, гномы и прочие чудища мира фэнтези.

С автомобилями в 43-м и 24-м масштабах в этом году было «не очень как, я даже думаю, совсем никак» (Цитата из о. Иа-Иа) — и немного, и не больно хорошо они были сделаны. Однако, забавно, что наши чертежи по аэродромной технике 40-х годов нашли своих адресатов и среди почитателей масштаба 1/43.

Кроме перечисленного, в исчезающе малых количествах имели место модели кораблей — 6 штук, включая «Титаник», и динозавров — 2 штуки.

Самодельный МиГ-25 ПДС 1/48 Сергея Захарова из Новокуйбышевска.
Приз Правления МКСМ.



Вверху: «Летчики морской авиации 1942 г.» и «Красноармеец 1943 г.», самодельные, литье, 54 мм. Андрей Блескин.

Справа: Монгольский хан и воин (Verlinden 1/15). Илья Переяславцев.



«Повар» (Andrea, 1/35). Анна Брусенина.



Американский солдат химической разведки (Verlinden 1/15). Илья Переяславцев.

Победители конкурсов выставки МКСМ-99

Место	Модель	Автор
Конкурс моделей самолетов 1/48		
1	Ут-1 (HeOmera)	Б.Потапов
2	Bf-109 G-4 (Hasegawa)	О.Карлика
3	SBD-5 Dauntless (Accurate Miniatures)	А.Колотилин
Конкурс моделей реактивных самолетов 1/72		
1	МиГ-19ПМ (конверсия «КР»)	А.Мигачев
2	Су-27 (конверсия «Звезды»)	Г.Кузнецов
3	A-7E Corsair II (Fujimi)	М.Гуменюк
Конкурс моделей винтомоторных самолетов 1/72		
1	Me-410 B/U4 (Italeri)	О.Комонов
2	F6F-3 Hellcat (Academy)	М.Гуменюк
3	Ан-2 (Bilek)	А.Виноградов
Конкурс моделей бронетехники периода II Мировой войны 1/35 (основной)		
1	King Tiger (конверсия Tamiya)	И.Аралов
2	Tiger I (Academy)	А.Синюхин
3	Pz.IV F1 (Dragon)	И.Яковлев
Конкурс моделей бронетехники периода II Мировой войны 1/35 (профи)		
1	King Tiger (конверсия Tamiya)	И.Переяславцев
Конкурс моделей бронетехники (союзники) периода II Мировой войны 1/35 (профи)		
1	Sherman M4A2	Д.Шумаков
2	ИС-2 (конверсия «Звезды»)	В.Марков
3	Willys MB + 76-мм гаубица (Italeri)	С.Корнев
Конкурс моделей современной бронетехники 1/35 (профи)		
1	Super Sherman M51	В.Востриков
2	M-88 (AFV Club)	И.Переяславцев
Конкурс диорам с моделями бронетехники периода II Мировой войны 1/35		
1	«Tiger I» перед атакой	И.Переяславцев
2	«Отвоевались» Т-34/76 + ПАК-40	А.Американов
3	«Дорога на Восток»	В.Сокульская
3	«Пленные, товарищ лейтенант! Халхин-Гол»	Е.Гречаный
Конкурс диорам с моделями современной бронетехники 1/35		
1	«Огненные поцелуи»	В.Востриков
2	«Афганистан 1982»	В.Безлепкин
3	M163 AI «Vulkan»	А.Ясаков
Конкурс моделей бронетехники 1/72		
1	Т-34/85 (конверсия AER)	В.Бурковский
2	ИС-2 (ПСТ)	А.Черемискин
3	Phanomen Granit 25H (JV model)	Д.Балыков
Юношеский конкурс моделей винтомоторных самолетов 1/72		
1	P-39N (Academy)	Д.Матошин (13 лет)
2	Ил-2 (ДакоПласт)	Л.Юрченко
3	F3F-3 Wildcat (Academy)	Д.Цыганков (9 лет)
Юношеский конкурс моделей бронетехники периода II Мировой войны 1/35		
1	Tiger I (Academy)	А.Иноземцев
2	Т-34/76 (Звезда)	С.Родин
3	Jagdpantera (Revell)	М.Плосков
Юношеский конкурс моделей современной бронетехники 1/35		
1	Т-64БВ (Скиф)	М.Каменский
2	M923 Big Foot (Italeri)	Ю.Чучкин
3	M113A (Tamiya)	Р.Гарифулин
Юношеский конкурс диорам с моделями современной бронетехники 1/35		
1	Tiger I (Academy)	С.Родин
2	Sd.Kfz.222 (Tamiya)	Р.Гарифулин

Почтовая служба **М-ХОББИ** предлагает:



MX106 №3'99 50-00



MX107 №4'99 50-00



MX108 №5'99 50-00

книги серии **АРМАДА**

AP202 М.Хайрулин. Воздушный корабль "Илья Муромец". (Армада №8) История создания, боевые действия в I Мировую и Гражданскую войны с уникальными фотодокументами. 131 фотография, чертежи, таблицы, цветные боковые проекции. 56 стр. **50-00**



AP206 М.Медведь, Д.Хазанов. Пе-2, часть 1 (Армада №13) История создания и боевого применения самого массового советского бомбардировщика Великой Отечественной войны. Описание конструкции. 126 фотографий, чертежи 1:72, цветные проекции. 48 стр. **70-00**



AP205 М.Коломиец, И.Мощанский, С.Ромадин. Танки Гражданской войны (Армада №14) Издание признано специалистами уникальным. Боевое применение. 144 фотографии. Чертежи 1:35 танков Рено FT 17, Мк.А «Уиплет», Мк.В, Мк.У. Цветные боковые проекции. 56 стр. **70-00**



AP207 И.Желтов, И.Павлов, М.Павлов. Танки БТ (часть 2) (Армада №15). История создания и боевого применения танков БТ-5 в боях на озере Хасан, на реке Халхин-Гол, в Испании, Польше, Финляндии и Великой Отечественной войне. 122 фотографии, чертежи, цветные боковые проекции. 48 стр. **65-00**



AP208 Н.Якубович. Сверхзвуковой бомбардировщик Ту-22 (Армада №16). История создания нашего первого сверхзвукового стратегического бомбардировщика, его модификации. Боевое применение в ВВС СССР, Ирака, Ливии. 85 фотографий, чертежи, цветные боковые проекции. 40 стр. **65-00**



AP209 И.Желтов, И.Павлов, М.Павлов. Танки БТ (часть 3) (Армада №17). История создания и боевого применения танков БТ-7 в боях на реке Халхин-Гол, в войне с Польшей, «Зимней войне» с Финляндией и Великой Отечественной войне. 110 фотографий, чертежи, цветные боковые проекции. 48 стр. **65-00**



книги серии **АРМАДА ВЕРТИКАЛЬ**



AB201 М.Свирин. Артиллерийское вооружение советских танков 1940-1945 гг. (Армада-Вертикаль №4) История создания и боевого применения артиллерийского вооружения советской бронетехники в годы II Мировой войны. Сведения о танковых боеприпасах. Фотографии серийных и опытных советских танков, чертежи. 40 стр. **60-00**



AB202 М.Коломиец, И.Мощанский. Камуфляж танков Красной Армии. 1930-1945 гг. (Армада-Вертикаль №5) Сведения об окраске советской техники, тактических обозначениях, нанесении оригинальных надписей. Фотографии, цветные боковые проекции, чертежи. 56 стр. **85-00**



AB203 М.Коломиец, И.Мощанский. Камуфляж германской техники. 1941-1945 гг. (Армада-Вертикаль №6) Сведения об окраске немецкой бронетехники, тактических обозначениях. Фотографии, цветные боковые проекции, чертежи. 48 стр. **85-00**

Правила оформления и бланк заказа — на стр.28. Для получения подробного каталога вышлите самоадресованный конверт по адресу 121552, Москва, а/я 26, Яньюку Дмитрию Богдановичу.

М-ХОББИ

на каждый верстак!

Модели можно строить и без нас, но с нами гораздо интереснее!

Подписка «М-Хобби»-2000

Мы предлагаем три способа:

1 По Объединенному каталогу «Почта России — Подписка-2000». Наш журнал находится в т.1 на стр.165 под индексом **45393**. Цена одного номера для жителей Москвы и Подмосковья составляет 47 руб. 95 коп.; двух номеров — 90 руб. 12 коп.; трех номеров — 132 руб. 29 коп. Для жителей других регионов страны цена будет изменяться в зависимости от стоимости услуг местной почты.

2 Через редакцию журнала «М-Хобби», перечислив на расчетный счет издателя журнала ООО «Издательский центр «Экспринт» 120 рублей (на полгода) или 240 рублей (на год).

Реквизиты: Московский банк Сбербанка России, г. Москва;
БИК 044525342; к/с 30101810600000000342;
ИНН 7707186722; р/с 40702810938190103193

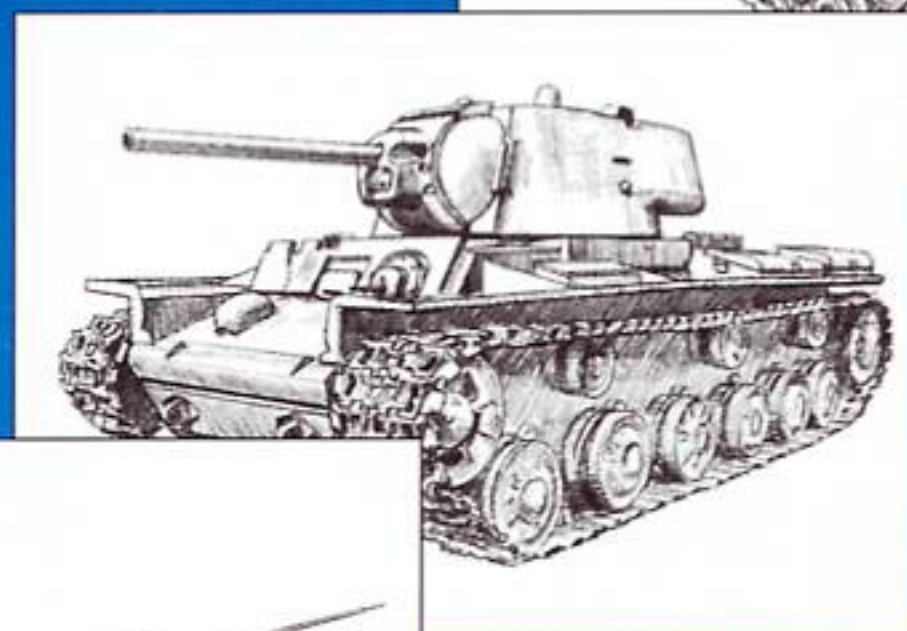
3 Через редакцию журнала «М-Хобби», переводя обычным почтовым переводом на адрес: 121552, Москва, а/я 26, Яньюку Дмитрию Богдановичу 120 рублей (на полгода) или 240 рублей (на год).

Вы также можете приобретать журнал «М-Хобби» традиционным способом в нашей почтовой службе, присылая деньги на адрес 121552, Москва, а/я 26, Яньюку Дмитрию Богдановичу всякий раз по выходу очередного номера журнала. Однако стоит это будет дороже.

Поздравляет всех моделистов с Новым 2000 годом
и желает всего самого доброго в наступающем году.



В Новый 2000 год
С НАМИ!



141730 Московская обл., Лобня, ул. Промышленная, дом 2.
Тел. (095) 577-11-20, 577-03-85. Факс. (095) 577-31-63, 578-67-76.
E-mail: zvezda@mail.magelan.ru; <http://www.zvezda.org>
Склад в Москве: Тел. (095) 210-88-71 тел./факс (095) 979-51-34