

СОБЕРИТЕ ТАНК ТИГР

ИСТОРИЯ, КОНСТРУКЦИЯ И МОДЕЛЬ ДЛЯ СБОРКИ

33

модель
в масштабе
1/16



hachette
коллекция

Купите все выпуски журнала и постройте танк «Тигр»

СОБЕРИТЕ ТАНК ТИГР

ИСТОРИЯ, КОНСТРУКЦИЯ И МОДЕЛЬ ДЛЯ СБОРКИ

СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА 33

СБОРКА МОДЕЛИ

Сборка танка «Тигр» 68–69

ТИГР: ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ

Фердинанд Порше – еще один создатель «Тигра» 67–68

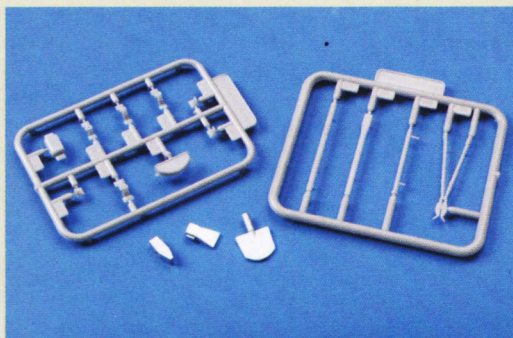
ВОЕННЫЕ ТРАНСПОРТЕРЫ И ТРАНСПОРТ СНАБЖЕНИЯ

Schützenpanzerwagen Sd. Kfz. 250, версии 2–12 1939

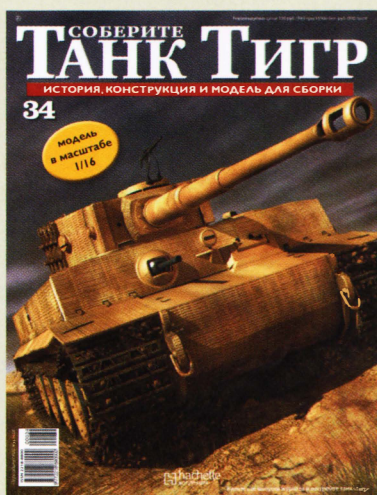
СОДЕРЖАНИЕ НОМЕРА 34

СЛЕДУЮЩИЙ УЧАСТОК СБОРКИ

Детали лопаты, молотка,
топора и болтореза



Размер изображения не соответствует реальному размеру деталей.



СБОРКА МОДЕЛИ

Сборка и крепление лопаты,
молотка, топора и болтореза

ИСТОРИЯ И РАЗВИТИЕ

Фердинанд Порше – еще
один создатель «Тигра»
(продолжение и окончание)

БОЕВЫЕ ТАНКИ

Panzer IV на всех фронтах

Соберите танк «Тигр»
Выпуск №33, 2012

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Ашет Коллекция»
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Главный редактор:

Фокина Мария Станиславовна

Адрес редакции, издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

8-800-200-09-79

По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере массовых
коммуникаций, связи и охраны культурного наследия.
Свидетельство ПИ № ФС77-41833 от 14 сентября 2010 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Распространение: ООО «Росчерк»

Республика Беларусь, г. Минск

Тел.: + (37517) 299-51-70

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: + (727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель:

ООО «Ашетт Коллексьон Украина»

Юридический адрес:

01601, Украина, г. Киев

ул. Шелковичная, д. 42–44, оф. 15

Генеральный директор:

Мазур Антонина Сергеевна

Распространение:

ООО «Эдипресс Украина»

03680, г. Киев, ул. Димитрова, д. 5, корп. 10а

По техническим вопросам, пишите на:

info@tigr-collection.ru

Отпечатано в:

RR Donnelley

Ul.Obroscow Modlina 11

30-733 Krakow

POLAND

Тираж 29 500 экз.

Рекомендуемая цена первого выпуска: 49 руб. /

7,9 грн / 3950 бел. руб. / 250 тенге

Второго выпуска: 99 руб. / 19,9 грн /

7900 бел. руб. / 490 тенге

Третьего и последующих: 199 руб. / 39,9 грн /

15900 бел. руб. / 990 тенге.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпусков.

Издатель оставляет за собой право изменять
последовательность номеров и их содержание.

В каждом номере журнала часть модели

и инструкция по сборке.

Не продавать отдельно.

Периодическое издание.

© 2012 Ашет Коллекция

© 2012 Hachette Collections

© 2012 Ашетт Коллексьон Украина

Перевод и исполнение: Macha Publishing

Воспроизведение материалов в любом виде,
полностью или частями, запрещено.

Все права защищены.

Коллекция для взрослых.

Подписано в печать: 18.01.2012 г.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

Ключи: V: первая страница,

R: последняя страница

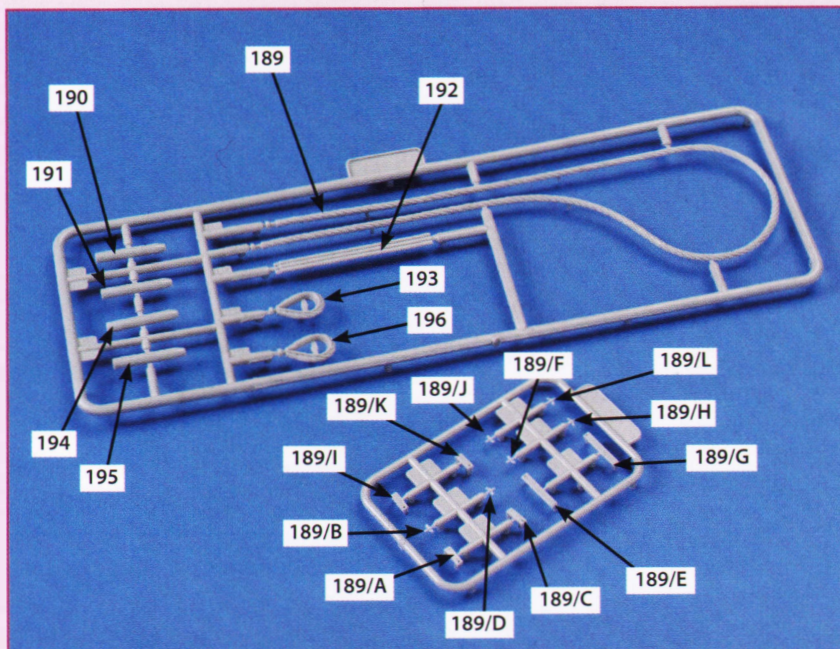
История и развитие:

67, R и V: частный архив;

68, R и V: частный архив.

Военные транспортеры и транспорт снабжения: bkr.

Иллюстрация обложки: Андреас Хёэр.



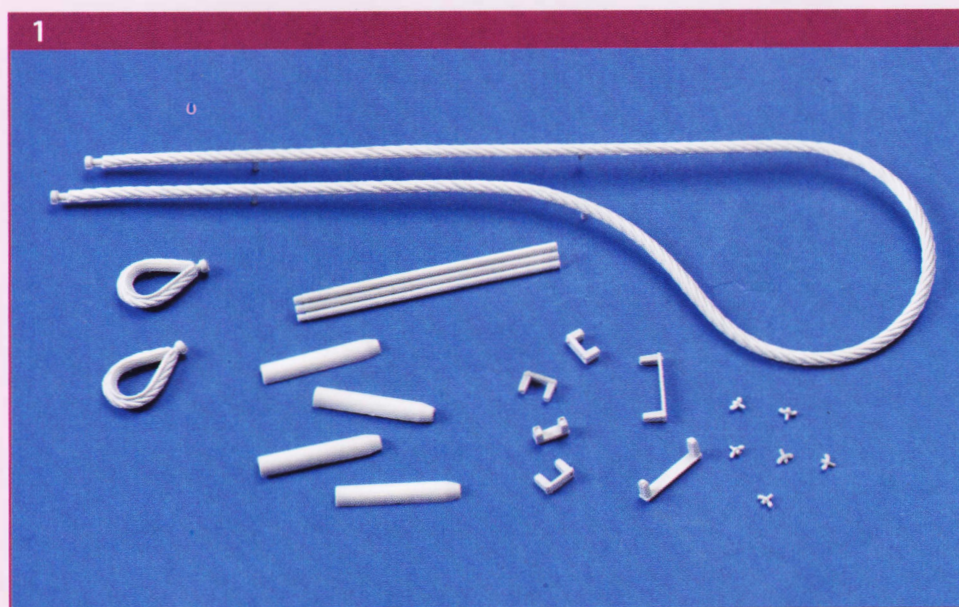
Вместе с этим номером вы получили две рамки с деталями для сборки буксировочного троса и стержни для чистки орудия.

В этом наборе:

- буксировочный трос (189)
- половинки первого зажима для буксировочного троса (190, 191);
- стержни для чистки орудия (192);
- два кольца для буксировочного троса (193, 196);
- половинки второго зажима для буксировочного троса (194, 195);
- крепления для троса и барашки (189/A–189/L).

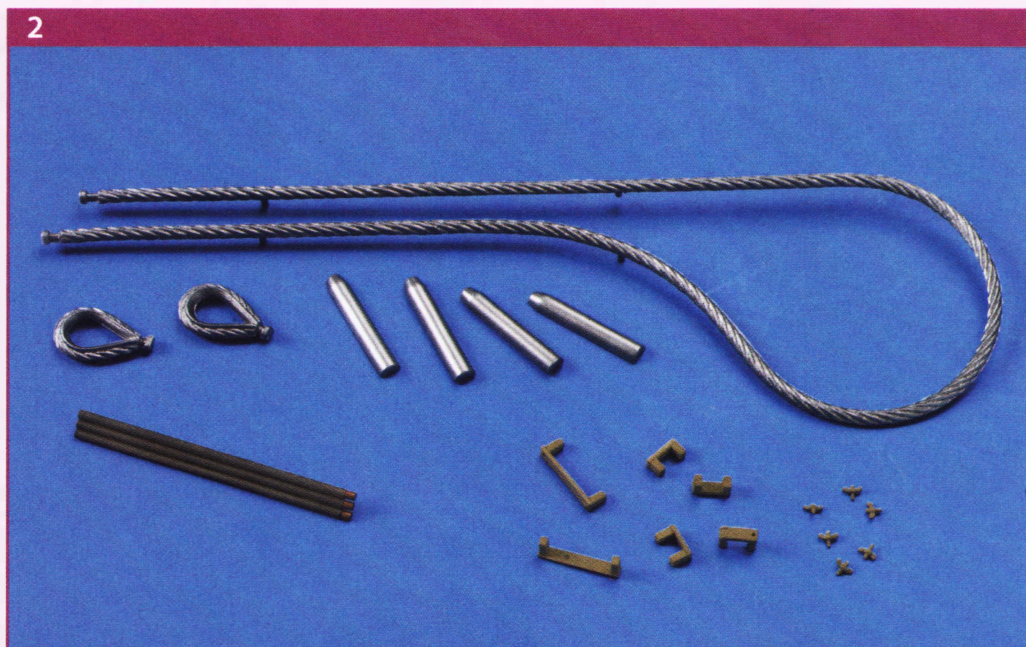
С грунтовкой, краской, растворителем и клеем всегда работайте в хорошо проветриваемом помещении.

Цвет окрашенных деталей может вам казаться иным из-за освещения и угла, под которым были сделаны фотографии.



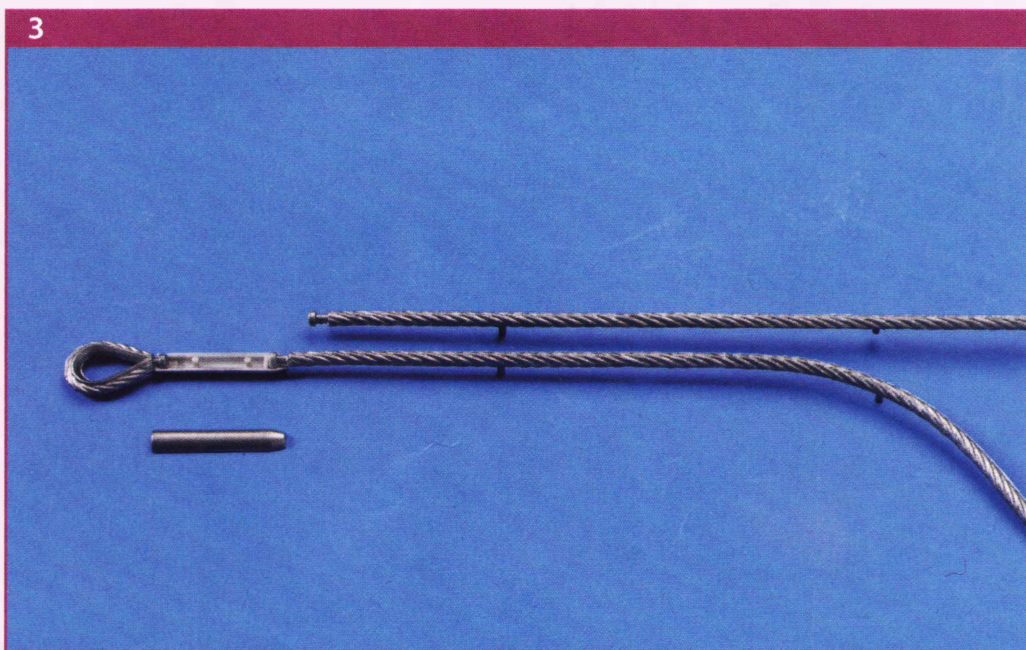
С помощью резака или кусачек аккуратно выньте детали из рамки, не оставляя на них следов соединительных элементов. Покройте детали слоем грунтовки, совместимой с пластмассой. Грунтовка должна сохнуть не меньше 2-х часов.

Если вы заметили, что при сборке вашего танка вам не удастся прочно склеить загрунтованные и покрашенные детали, мы советуем вам на последующих этапах применить другой тип клея или грунтовать и прокрашивать уже склеенные детали.

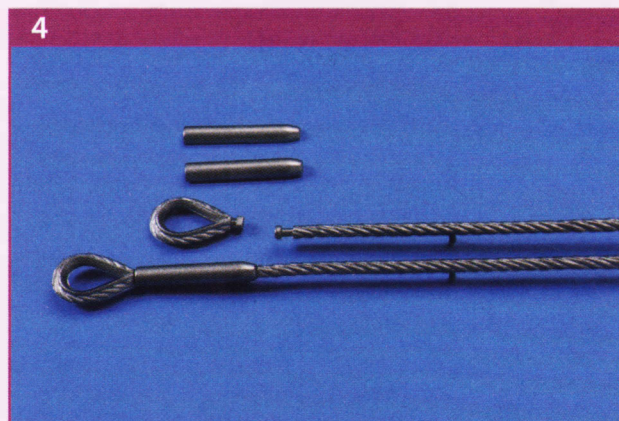


После того, как грунтовка высохла, покрасьте детали:

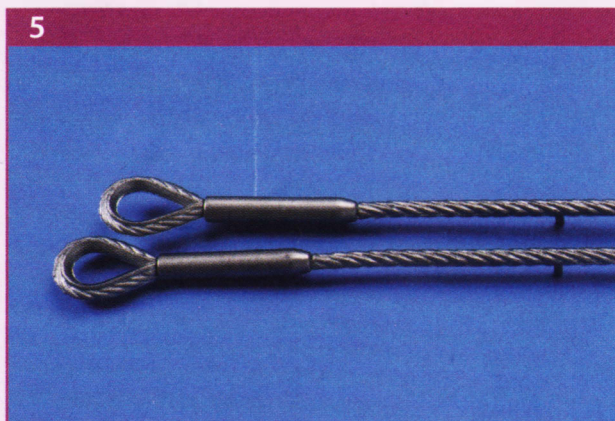
- детали в верхней части (буксировочный трос, кольца и зажимы) – в стальной цвет;
- стержни для чистки орудия (внизу слева) покройте двумя разными красками: центральные части – цвет натурального дерева, а концы (с одной стороны) – цвет латуни;
- детали справа внизу покрасьте в темно-желтый цвет.



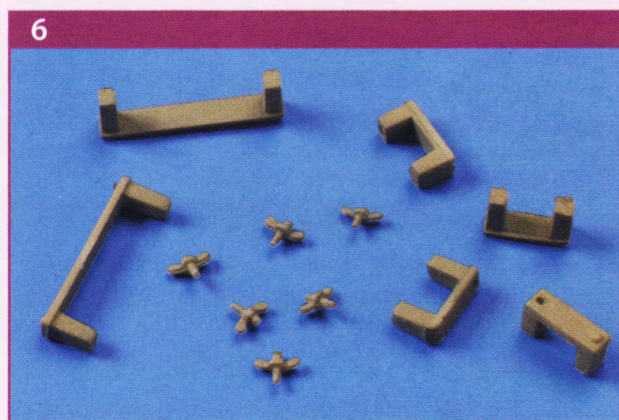
Возьмите буксировочный трос (189), половинки первого зажима (190 и 191) и одно кольцо (193). Чтобы вы правильно закрепили концы троса и колец в зажиме, на них есть штифты. Возьмите первую половину зажима, попробуйте соединить ее с тросом и кольцом. Нанесите немного клея на штифты троса, кольца и штифты на половине зажима.



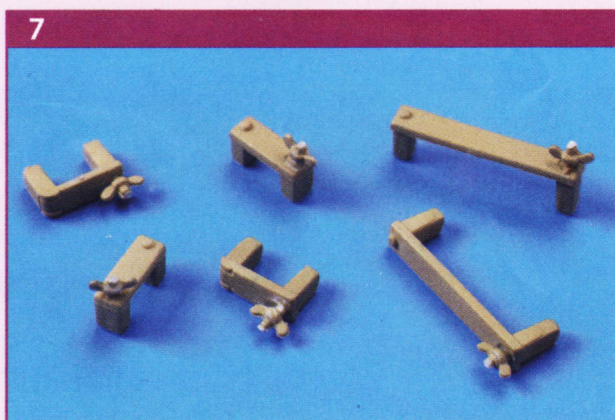
Накройте второй половиной зажима и крепко прижмите детали, чтобы они хорошо склеились.



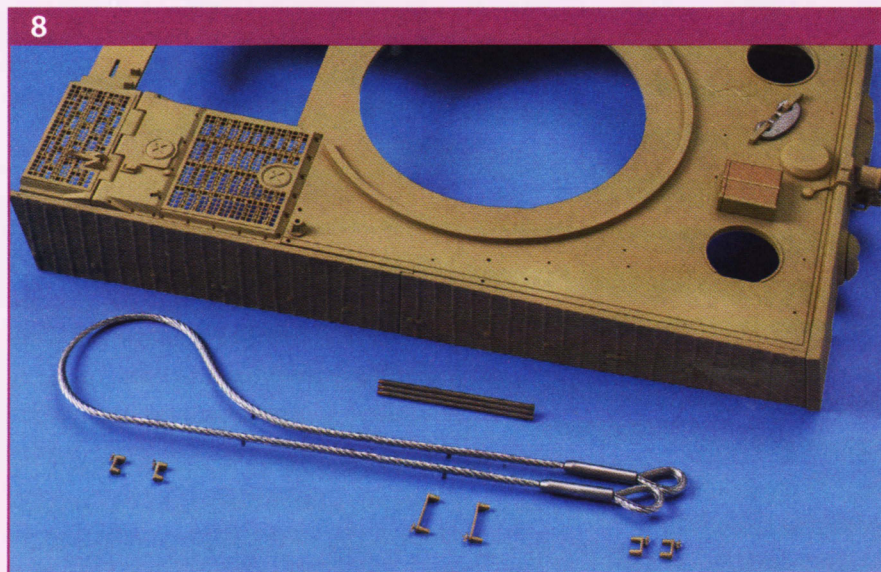
Повторите шаги 3 и 4 с деталями второго зажима (194 и 195) и вторым кольцом (196). На фотографии вы видите собранный буксировочный трос.



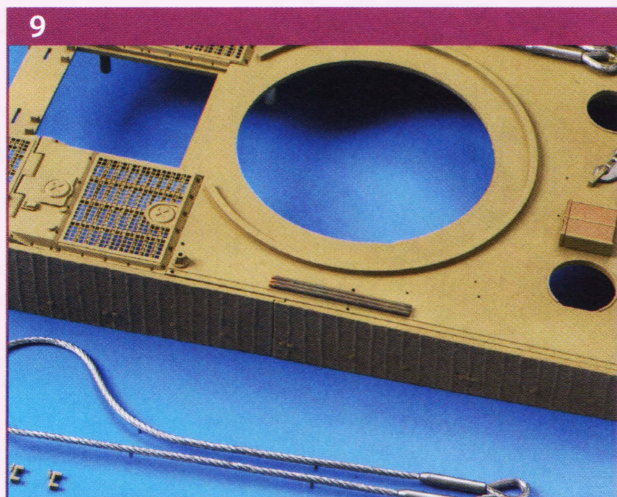
На фотографии вы видите шесть креплений и шесть барашков (детали 189/A-189/L). Приклейте по одному барашку к каждому креплению (подробнее см. следующий шаг).



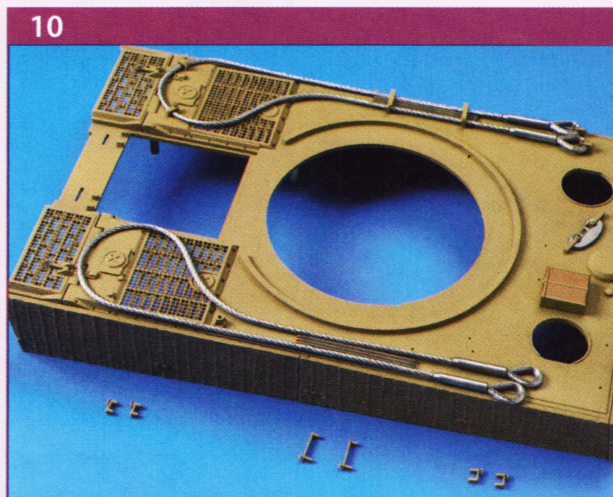
На этой фотографии вы видите три пары креплений с приклеенными барашками: справа – два широких крепления, в центре – два крепления с длинными ножками и слева – два крепления с короткими ножками.



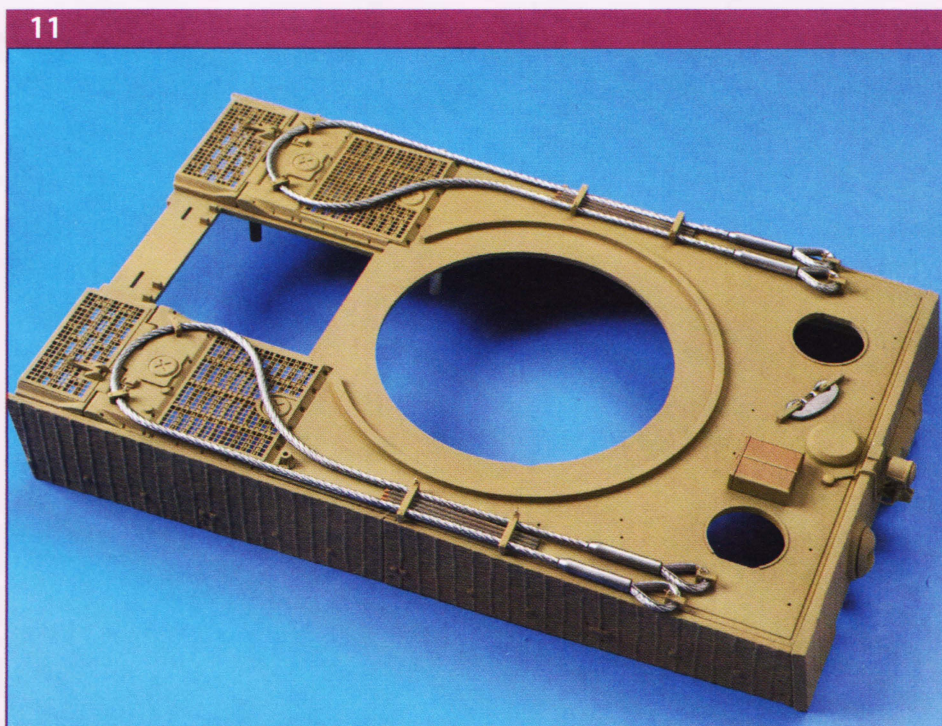
Возьмите бронекорпус, стержни для чистки орудия и шесть креплений, расположите их, как показано на фотографии. Крепления расположены парами в порядке размещения на корпусе: слева – зажимы с короткими ножками, широкие – в центре, а справа на фотографии – зажимы с длинными ножками.



На фотографии видно, как расположить стержни для очистки орудия: концы латунного цвета направлены к задней части бронекорпуса. Капните немного клея на штифты стержней, затем вставьте их в отверстия на бронекорпусе и прижмите детали.



Поместите трос на бронекорпус, как показано на фотографии. Штифты нужно вставить в соответствующие отверстия на бронекорпусе. Капните немного клея на каждый из штифтов, на кольца и под изогнутой частью троса, затем прижмите трос к бронекорпусу, чтобы клей хорошо схватился.



Приклейте крепления на бронекорпус следующим образом:

- крепления с длинными ножками крепят кольца, барашек направлен внутрь кольца;
- широкие крепления находятся с двух сторон стержней для чистки, барашки располагаются с внутренней стороны бронекорпуса;
- крепления с короткими ножками крепят округлый изгиб троса, барашки направлены внутрь изгиба.



Фердинанд Порше – еще один создатель «Тигра»

Фердинанд Порше остается важной фигурой в области автомобилестроения, хотя его опытная модель танка «Тигр» не победила в соревновании. Прирожденный изобретатель (зарегистрировано не меньше 181 изобретений Порше для опытной модели «Тигра»), поклонником которого был Гитлер, Фердинанд Порше сыграл значительную роль в процессе разработки тяжелого танка.

«В этот момент стало со всей очевидностью ясно, что фюрер отдавал явное предпочтение танку конструкторского бюро Порше, поскольку около экспериментального образца танка компании “Хеншель” он задержался не более нескольких минут... У меня создалось впечатление, что Гитлер заметил мое раздражение и предпочел сократить время нашей встречи» – писал соперник Порше Эрвин Адерс, вспоминая демонстрацию обеих опытных моделей «Тигра», которая состоялась 20 апреля 1942 года (см. История создания и развитие, листы 55–57).

Известно, что Гитлер не скрывал своих чувств по отношению к Фердинанду Порше, изобретательностью которого он восхищался. Мы не знаем, было ли это восхищение взаимным, но нет никакого сомнения, что Порше пользовался своим положением, чтобы заниматься изобретательской деятельностью.

Хорошие отношения между диктатором и инженером сложились благодаря схожему социальному происхождению. Как и Гитлер, Порше жил в Австрии и также был выходцем

из семьи скромного достатка. современники вспоминают Порше энергичным, настойчивым и трудолюбивым.

Прирожденный изобретатель

Фердинанд Порше – третий ребенок водопроводчика. Он родился в Мафферсдорфе, в Богемии (провинция обширной Австро-Венгерской империи) 3 сентября 1875 года. С юных лет он интересовался техникой и любил работать в мастерской. В 18 лет Порше поступил на работу в электропромышленную компанию



Портрет Фердинанда Порше, 1940 год. Гениальный изобретатель и блестящий инженер.



«Ферайнигте электрицитэт АГ» в Вене в качестве простого инженера-механика в отдел исследований. Через четыре года он стал руководителем этого отдела.

В 1898 году Порше разработал и построил первый электромобиль, «Лонер-Порше», для сельскохозяйственной компании «Людвиг Лонер & Со».

Эта машина могла развивать скорость 50 км/ч и вызвала сенсацию во время демонстрации на Всемирной выставке 1900 года. Технической новинкой был электромотор в ступицах передних колес, питающийся от батарей, срок действия которых составлял 3 часа. Это была первая машина с передним приводом. Немного позднее Порше установил двигатель внутреннего сгорания для подзарядки аккумуляторных батарей.

Изобретения Порше нашли применение при производстве двигателей и трансмиссий многих австрийских и немецких автомобилей.

От гоночной машины до самолетного двигателя

В нижеприведенном отрывке рекламного сообщения фирмы Порше, разосланном в 1931 году всем управляющим немецких автомобилестроительных предприятий, видно, сколь разнообразна его деятельность:

«В 1924 году я начал работать в «Даймлер АГ Унтертуркхайм» в качестве директора и члена совета административного совета. Я разработал около 20 моделей машин для этой компании, включая знаменитые модели с наддувом, а именно, – спортивные автомобили SS и SSK.



На этой фотографии Фердинанду Порше 23 года. В то время он работал на компанию Людвиг Лонера, для которой спроектировал электромобиль «Лонер-Порше».

Я также занимался разработкой гоночных автомобилей для соревнования «Тарга Флорио» и «Гран-При». Все автомобили «мерседес», которые выпускаются серийно в настоящий момент разработаны и спроектированы под моим руководством, также как и автомобиль с 7.7-литровым двигателем с наддувом...

Кроме этого, в течение этого времени я подготовил небольшие двух- и трехцилиндровые самолетные моторы, водоохлаждаемый двигатель мощностью 1000 л. с. и воздухоохлаждаемый двигатель мощностью 800 л. с.

В 1929 году я начал работать на заводе «Штейр» в качестве директора и члена административного совета. На производстве, сравнимом по масштабу с «Даймлер-Бенц», я разработал шестицилиндровый двухлитровый

и восьмицилиндровый пятилитровый автомобильные двигатели. Эти два двигателя получили высокие оценки на автомобильных салонах в Париже и Лондоне.

В отличие от своих конкурентов, таких как Эрвин Адерс и другие главные инженеры немецкого автомобилестроения, Порше не имел высшего образования, несмотря на наличие двух почетных докторских степеней. Одну ему присудило среднее техническое училище Вены в 1917 году, когда он возглавлял австрийское отделение компании «Даймлер-Бенц». В 1924 году он начал сотрудничать с технологическим училищем в Штутгарте, не прерывая работы над вышеупомянутыми спортивными автомобилями «мерседес». В 1949 году в этом же училище он получил звание почетного профессора.



В 1931 году Порше, находясь в расцвете творческих сил, основал свою собственную компанию. Она занималась «изготовлением и консультациями по изготовлению двигателей и транспортных средств». Порше закончил рекламное сообщение об услугах своей фирмы такими словами:

«Мне часто говорили, что моих идей достаточно для одновременной работы над несколькими проектами, и я решил основать собственную фирму, чтобы разрабатывать проекты по созданию двигателей и автомобилей и давать производственные консультации. Моя компания уже получила заказы, она располагается в Штутгарте, Кроненштрассе, 24».

Опора Германии

Самые значительные достижения компании Порше накануне Второй мировой войны – это гоночные автомобили, разработанные для «Ауто Юнион», «вандерер Ркв» и «фольксваген жук». «Жук» был создан по заказу Имперского союза автомобильной промышленности. Легендарный «жук» изначально был известен под именем «KdF-Wagen», поскольку под девизом «Kraft durch Freude» – «Сила через радость» – проходила кампания единственного разрешенного профсоюза «Рабочий фронт» по сбору средств на создание народного автомобиля. Предполагалось, что

машина будет стоить не больше 1000 рейхсмарок, что сделает ее доступной для людей разного дохода, отсюда и произошло название «Volkswagen» – «народный автомобиль». Гражданский вариант не успели распространить, но большое количество конструктивных элементов и общая идея автомобиля были использованы для разработки военной машины «кюбельваген» и разработанной на его основе амфибии «швиммваген».

Международный успех

В начале 1930-х годов Порше получил мировое признание. В 1932 года его пригласили в Советскую Россию в надежде



26 мая 1938 года Фердинанд Порше после открытия завода в Фаллерслебене (сейчас это район города Вольфсбурга) представил Адольфу Гитлеру первый «фольксваген».



Ферри Порше, сын Фердинанда, в 1941 в «Волчьей логове» представил Гитлеру автомобиль-амфибию «швиммваген». Эта машина могла развивать в воде скорость 10 км/ч.

получить содействие в активизации процесса автомобильного производства.

Фердинанду Порше предоставили неограниченный банковский счет и роскошную виллу в Крыму, а также предложили создать любые условия для работы. Однако после посещения нескольких промышленных центров, он вежливо отказался от предложения Советов.

После возвращения в Германию Порше дал этому прагматичное объяснение:

«Я не мог поговорить с рабочими на заводах. Если я не могу

общаться, я не могу работать. В моем возрасте я не буду учить новый язык». Предложение не учитывало, что для работы Порше нужны не шикарные условия, а скромная мастерская в штутгартском доме, где и родилась большая часть его разработок.

Простой человек

В быту Фердинанд Порше был неприязнителен и прост. Обедая с Гитлером, как правило, он заказывал привычные сосиски, пиво и ничего больше. Несмотря на восхищение этим инженером, Гитлер с трудом принимал неко-

торые решения Порше. В 1934 году Порше выбрал гражданство недавно образованной согласно Сен-Жерменскому мирному договору Чехословакии (1919). В некоторых ее областях жили немцы, которые должны были принять чешское гражданство или уехать. Гитлер настаивал, чтобы Порше получил немецкое гражданство. Однако Порше отдал распоряжение выполнявшей при нем обязанности секретаря племяннице Гислен Каес: «Я не хочу, чтобы меня беспокоили по этому поводу. Займитесь этим».



Schützenpanzerwagen Sd. Kfz. 250, версии 2–12

На протяжении войны было выпущено 11 вариантов машины Sd. Kfz. 250, которая изначально разрабатывалась как легкий бронетранспортер. Некоторые модели представляли собой транспортные средства связи и разведывательные бронеавтомобили.

Самые эффективные современные боевые машины – те, что хорошо умеют приспосабливаться боевым условиям. Немецкие полугусеничные машины, с этой точки зрения, – прекрасный пример адаптации к задаче. Требования солдат, разработка новых стратегий и применение нового оружия были очень быстро приняты во внимание и, в общем и целом, Sd. Kfz. 250 отвечала ожиданиям военных. Офицеры и инженеры, которые занимались разработкой этого многофункционального транспортного средства, тесно сотрудничали между собой. Тем не менее, необходимость постоянно вносить изменения и расширять сферу применения машины вызывала проблемы поточного производства, которое не поспевало за новыми запросами. Требовалось постоянно упрощать производство. К тому же изготовление небольшой серии специализированных машин стоило очень дорого.

Известная военная энциклопедия дает этому транспортеру следующую оценку: «Немецкие полугусеничные транспортеры были лучше построены, были более эффективными и служили более долгий срок. Но для их производства требовалось много

времени, их было сложно содержать и они были более уязвимы, нежели аналоги союзников, которые стоили меньше и были удобны для серийного производства».

Версии 2–4

Было изготовлено всего несколько единиц модели 250/2, она почти ничем не отличалась от прототипа. Только телефонные кабельные барабаны на двух передних крыльях говорят нам, какова была задача машины, способной проложить три телефонные линии на поле боя. Экипаж 250/2, оснащенной телефонным оборудованием, состоял из четырех человек.



Военный фотограф Бенно Вундсгаммер (слева) позирует на полугусеничной машине Sd. Kfz. 250/3, оснащенной радиостанцией и большой антенной, возвышающейся над корпусом. Фотография сделана в Сталинграде в октябре 1942 года.

ГЕРМАНСКИЙ РЕЙХ



Sd. Kfz. 250/10 с противотанковым орудием PaK 36 калибра 37 мм. Эта машина из 1-й бронетанковой дивизии СС «Лейбштандарте Адольф Гитлер» была сфотографирована в Нормандии в 1944 году.

Модель 250/3 – легкий бронетранспортер, оснащенный радиостанцией. Сначала на машине была установлена гигантская горизонтальная трубчатая антенна, окружавшая корпус, но демаскирующая технику. Это оборудование впоследствии заменили менее заметной гибкой штыревой антенной. Машина предназначалась для уведомления высшего командования о ходе операций и служила связующим звеном между офицерами и их военными частями. 250/3 – тот самый знаменитый «Greif» генерала Эрвина Роммеля, использовавшего машину во время кампании в Северной Африке. Модификация 250/4, задуманная как бронемашинка антизенитной разведки, в конечном итоге не вошла в производство.

Версии 5–8

Модель 250/5 предназначалась для разведывательных целей

и вмещала четырех человек. Небольшой размер делал ее идеальной для такого вида деятельности, и некоторые машины были впоследствии приспособлены для указания целей артиллерийским батальонам и батальонам САУ.

250/6, экипаж которой состоял из двух человек, служила транспортом для перевозки легких боеприпасов, также она часто тащила специальный буксир, просто облегчая снабжение войск.

Бронетранспортер 250/7 с пятью людьми на борту, перевозил мортиру калибра 80 мм, которая могла быть переведена в боевое положение прямо с корпуса, что обеспечивало ее повышенную мобильность.

250/8, которая также называлась «каноненваген» («пушечная машина»), была боевой машиной и машиной поддержки с экипажем из трех человек.

Машина была оснащена пушкой StuK L/24 калибра 75 мм.

Версии 9–12

Модель 250/9 появилась в 1942 году для нужд Восточного фронта. Легкий разведывательный танк был оснащен башней со скорострельной пушкой KwK калибра 20 мм и пулеметом MG 34 или MG 42 калибра 7.92 мм. Башня, открытая сверху, была такая же, как на бронемашинках Sd. Kfz 222.

250/10 также была разведывательной машиной с пушкой калибра 3.7 см PaK, расположенной на передней верхней части корпуса над рацией. Версия 250/11 комплектовалась противотанковым ружьем с коническим стволом Panzerbüchse 41 калибра 28 мм. И, наконец, версия Sd. Kfz. 250/12 была бронемашинкой артиллерийской инструментальной разведки.