

М ХОББИ

www.m-hobby.ru

10 (172) 2015

ОКТАБРЬ

ЖУРНАЛ ЛЮБИТЕЛЕЙ
МАСШТАБНОГО МОДЕЛИЗМА
И ВОЕННОЙ ИСТОРИИ



ISSN 0236-0586

1 0 0 1 5



9 770236 058007

В номере:

- Чертежи: Бомбардировщик Пе-2
- Тяжелые автогрейдеры СССР

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 79979

12+

Главный редактор
Н.Поликарпов
Polikarpov-N@yandex.ru

Зам. главного редактора
Э.Чукашев
Eddy-M@yandex.ru

Фотографы
А.Мальшев
Е.Поликарпова

Верстка, обработка иллюстраций
и допечатная подготовка
А.Гусев

Учредитель и издатель:
ООО «Издательство
Цейхгауз»

Генеральный директор
А.Егоров

Адрес редакции и издателя:
117534, Москва, а/я 25
Тел. (495) 776-97-46
<http://www.m-hobby.ru>
<http://www.zeughaus.ru>
<http://www.facebook.com/MHobby>

Тираж: 10 200 экз.

Отпечатано в типографии ООО «Типографский комплекс «Девиз»

199178, Санкт-Петербург, В.О., 17 линия, д.60, лит. А, помещение 4Н. Заказ № ТД-5648

Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИН№ФС77-21925 выдано «Росохранкультурой» 14 сентября 2005 г.

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

Подписка через редакцию: (495) 776-97-46
sales@zeughaus.ru

По каталогу агентства «Роспечать»
«Газеты-журналы»: индекс 79979
По объединенному каталогу «Пресса России»: индекс 44095
Комплектование библиотек агентство «АРТОС-ГАЛ» тел.: (495) 981-03-24
Дальнее зарубежье: агентство МК-периодикател.: (495) 681-91-37
www.periodicals.ru

Published by Zeihgaus Publication. Editorial office:
P.O.Box 25, Moscow, 117534, Russia
Phone: (495) 776-97-46

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

© ЦЕЙХГАУЗ, 2015

ISSN 0236-0558

По вопросам размещения рекламы звоните по тел. (495) 776-97-46 или пишите sales@zeughaus.ru

Уважаемые товаропроизводители!
Если вы хотите, чтобы информация о производимых вами моделях и аксессуарах была опубликована в журнале, присылайте образцы продукции по адресу: 117534, Москва, а/я 25.

В НОМЕРЕ:

Новости 4

ИЗ КОРОБКИ

- Роман БУХАЛОВ**
Наконец-то «Галифакс»! 8
(Бомбардировщик *Handley Page Halifax* в Mk.I/II, GR.II в 1/72 от Revell)
Виктор КРЕСТИНИН
Артиллеристы, Никсон дал приказ! 13
(155-мм гаубица M114A1 в 1/72 от Tomsomodel)
Александр ГРИШИН
«Самолет 4302» Ильи Флорова 16
(Самолет 4302 в 1/72 от Prop&Jet)
Евгений РОЩИН
Уральский вездеход 18
(Грузовик Урал-4320 в 1/35 от Trumpeter)
Николай ШЕДЬКО
Десантники на броневике 21
(Советские солдаты на броне в 1/35 от ICM)
Николай ШЕДЬКО
За У-2, за «эмку», за успех! 22
(Автомобиль ГАЗ-М1 в 1/35 от «Звезды»)
Анатолий КАМЯГА
В тени горы Фудзияма 26
(Средний танк Type 74 в 1/35 от Tamiya)

КРЫЛЬЯ

- Александр АДАМЦОВ**
Еще раз о знаменитой «Пешке» 29
(Чертежи пикирующего бомбардировщика Пе-2 в 1/48)

КОЛЕСА

- Антон КРУГЛОВ**
Тяжелые автогрейдеры СССР 38

СЛОВО МАСТЕРУ

- Александр СЧАСТНЫЙ**
Маломощный, но «Бесстрашный» 45
(Палубный бомбардировщик *SBD Dauntless* в 1/72 от Hasegawa)
Карлос ГУЕСТА
По воде яко посуху 48
(Автомобиль-амфибию *Schwimmwagen* в 1/35 от Tamiya)

ТЕХНОЛОГИЯ

- Вячеслав ДЕМЧЕНКО**
Набор для реалистичного шасси 51
(Тестируем набор *Aircraft Landing Gear weathering set* от AK Interactive)

ДИОРАМЫ

- Камил Феликс ШТАРБАЛА**
Следуйте за голубым пальто! 52
(Виньетка в масштабе 1/72 с танком *Churchill* Mk. IV и фигурками)

ФЛОТ

- Дмитрий ДУДЧИК**
Романтика белого паруса 58
(Постройка галеона *San Giovanni Battista* от DeAgostini)

ВЫСТАВКИ

- IX Ступинская выставка 64



Страница 8



Страница 13



Страница 18

Страница 26





Build Your **Dream!**



ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ C-54D «SKYMASTER»

**ВПЕРВЫЕ
В ПЛАСТИКЕ**



04877
1:72

Легендарный и надежный самолет C-54 «Скаймастер», один из самых известных самолетов США 40-50-х годов, являлся личным самолетом Франклина Рузвельта, Гарри Трумэна и Уинстона Черчилля. После начала войны самолет стал выпускаться только для военного назначения, и основным преимуществом была силовая установка самолета. Военные самолеты прослужили до конца 60-х годов, после чего были переданы в гражданские и грузоперевозческие компании. Один из самых известных фактов о C-54 - его трансатлантический перелёт в 1947 году под полным управлением автопилота.

- Высокая детализация кабины с приборной доской и радиорубки
- Дверь грузовой кабины может быть открытой и закрытой
- Наличие внутренних перегородок, полного набора кресел внутри самолета, коек в кабине отдыха
- Высоко детализированная внутренняя сторона фюзеляжа, пол грузовой кабины
- Отдельно выполненные посадочные щитки, переднее шасси, элероны
- 3 обода колеса детализированного главного шасси
- Высокая детализация хвостовой и носовой (2 варианта) частей фюзеляжа
- Высоко детализированные двухрядные звездообразные двигатели с выпускными коллекторами
- Вращающиеся пропеллеры

Официальный дистрибьютор
ООО «Юнитойс МСК»
www.unitoys.ru
+7 (495) 276-02-86

Добро пожаловать
на официальные странички Revell Russia



facebook.com/RevellRu



vk.com/revellrussia



www.revell.de

Наконец-то «Галифакс»!



Модель: Handley Page Halifax B Mk.I/II, GR.II
Масштаб: 1/72
Производитель: Revell, Германия
Характеристика: пластиковая, литая, 334 детали (28 не используются), декаль на 2 варианта.

Рейтинг: ★ ★ ★ ★

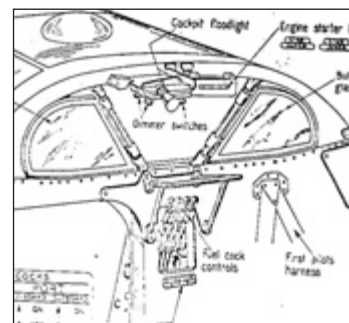
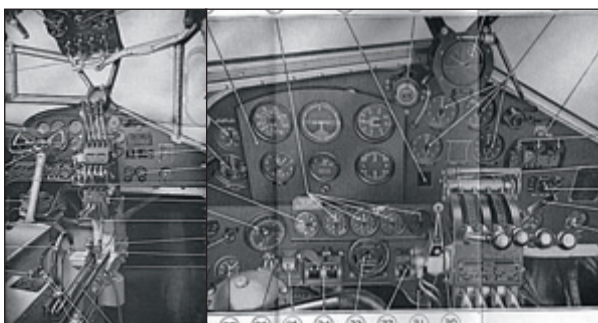
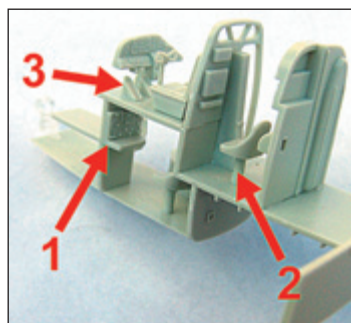
Модели этого известного английского бомбардировщика в 72-м масштабе, как ни странно, изначально выпускали всего две фирмы, обе английские же. Первой еще в 1962 году, Halifax B.III сделала Airfix, а в 1979 году и Matchbox предложила на рынок Halifax B Mk.I/II, GR.II. Пресс-формы Matchbox после банкротства этой компании в начале 1980-х годов приобрел концерн Revell, после чего «Галифакс» продавался под их торговой маркой с каталожным номером 04394 (все изменения свелись к новой декали). Судьба Airfix оказалась более успешной: в конце 2006 г. эту торговую марку приобрела Hornby Hobbies Ltd., результатом чего стал

настоящий взлет качества их моделей: к сегодняшнему дню уже перевыпущены на новом уровне многие старые и довольно «дубовые» самолеты. Но, увы, до «Галифакса» руки пока, видимо, не дошли, поэтому под логотипом Airfix «новинкой» 2014 года оказался все тот же старый и густо прокляпанный Halifax B.III с моторами воздушного охлаждения, поменявший лишь каталожный номер (на A06013), получивший коробку с новым красным фирменным стилем и новую декаль. Но пластик отлит на все тех же пресс-формах 1962 года разработки.

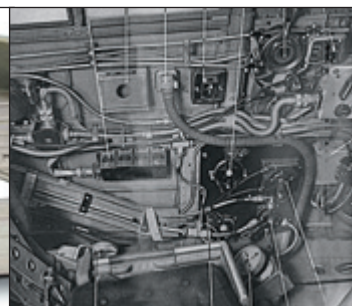
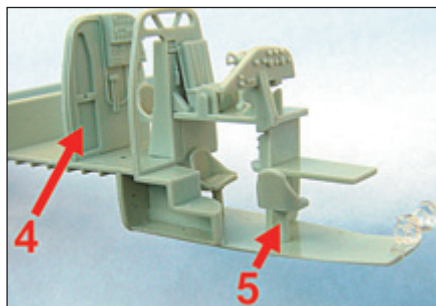
При таком довольно безрадостном фоне Revell решился на радикальный шаг, заменив в своем каталоге как раз отметившую 35-

летию модель Matchbox совершенно новым Handley Page Halifax B Mk.I/II, GR.II собственной разработки (каталожный номер новинки 04670 – не перепутайте со старым 04394). Так что на сегодняшний день это единственный «Галифакс» в масштабе 1/72, выполненный на современном уровне качества.

Вся расшивка внутренняя, четкая и аккуратная. Очень неплохо выглядит провисание



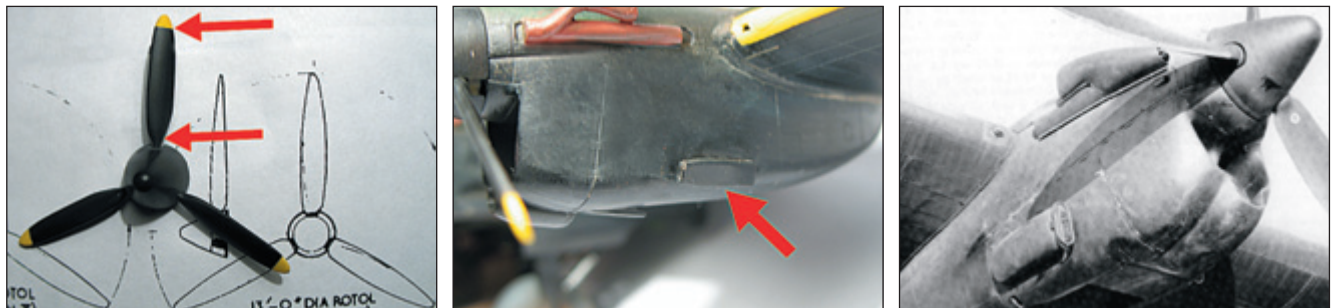
Слева: 1. Стол радиста явно маловат, а блоки радиоаппаратуры слишком уж «плоские», но, к счастью, разглядеть все это на собранной модели удастся лишь через небольшое окошко, которое, к тому же, можно еще и шторкой завесить; 2. Никакого сиденья бортмеханика здесь быть не должно – на этом месте размещался помост для работы под астронавигационным куполом. Складное сиденье бортмеханика крепилось к правому борту. Это все желательно исправить, поскольку через верхнее остекление видно будет; 3. Педали управления явно переразмерены и утрированы – через фонарь кабины их видно. В центре: Интерьер Halifax В Mk. II. Видна овальная форточка в правой секции лобового стекла фонаря кабины. Приборная доска Halifax В Mk. II – обратите внимание на несимметричное сечение верха носовой секции фюзеляжа. Справа: Перегородка за спинкой сиденья пилота с бронестеклами в проемах.



Слева: 4. Двери рядом с пультом бортмеханика быть не должно – там был просто проем в шпангоуте; 5. Сиденья штурмана тут не было. Вместо него были два откидных сиденья, прикрепленных к правому борту. В центре: Пульт бортмеханика. Справа: Правый борт кабины модели и Halifax В Mk. II. Для самостоятельной работы место есть.



Слева: Мотогондолы на 3 мм шире, чем должны быть, и из-за этого искажена форма воздухозаборника радиаторов. Нет внутренней перегородки, направлявшей воздух в жидкостные и масляный радиатор «Гэллей». Стрелкой 1 указан излишне уплощенный патрубок забора воздуха для нагнетателя карбюратора. 2 – один из портов установки ножей для резания тросов аэростатов заграждения. В центре: Установочный порт и нож для резки тросов аэростатов – справа нож установлен на место. Справа: Кок воздушного винта на 2 мм больше в диаметре, а его форма отнюдь не коническая.



Слева: Форма лопастей 13-футовых винтов «Ротол» не верна в комлевой части и на законцовках. В центре и справа: Воздухозаборники карбюраторов прототипа более «объемные» и иной формы, чем на модели.

полотняной обшивки на рулевых поверхностях. Проработана детализровка интерьеров кабины пилотов и бомбоотсека, есть основные элементы конструкции в нишах шасси. Из прозрачного полистирола отлиты обтекатели аэронавигационных и строевых огней на законцовки крыла и фара под левым крылом. Очень тонкие и прозрачные фонари и стекла кабин, вдобавок впервые правильно передана ассиметричная форма носа фюзеляжа перед кабиной пилотов. Как в связи с возможностью построить из этого набора Halifax В Mk. I/II или патрульный GR. Mk. II Берегового Командования, так и в расчете на будущие модификации бомбардировщика набор содержит ряд альтернативных деталей. Это вертикальные кили двух видов: ранние «треугольные» «тип F» или поздние «тип D» – «прямоугольные»; трехлопастные воздушные винты «Ротол» или четырехлопастные для GR.II; стойки шасси «Мессие» или «Даути» (последние будут нужны для Halifax В Mk V); радиаторы двигателей «Гэллей» (детали 208) или «Моррис» (детали 161) с соответствующими воздухозаборниками (их аж целых три типа); четыре вида пламегасителей выхлопных патрубков двигателей. На выбор есть ранняя носовая часть с вооружен-

ной двумя пулеметами башенной стрелковой установкой «Боултон-Пол тип С» Mk. I или поздняя «модификация 452» с прозрачным обтекателем и одним пулеметом «Виккерс К» в шаровой установке, предлагаются две верхние оборонительные установки четырехпулеметная «Боултон-Пол тип А» Mk. VIII или ранняя «Боултон-Пол тип С» Mk. II с парой пулеметов. Кроме того, имеется целый ряд антенн, включая антенны радара «Моника» (дет. №125). Такой богатый набор деталей позволяет построить не только предложенные на схемах окраски из инструкции два самолета Halifax В Mk. II «серия 1» или GR. Mk. II, но и многие иные ранние модификации «Галифаксов» с двигателями Rolls-Royce Merlin X, Merlin XX или Merlin 22.

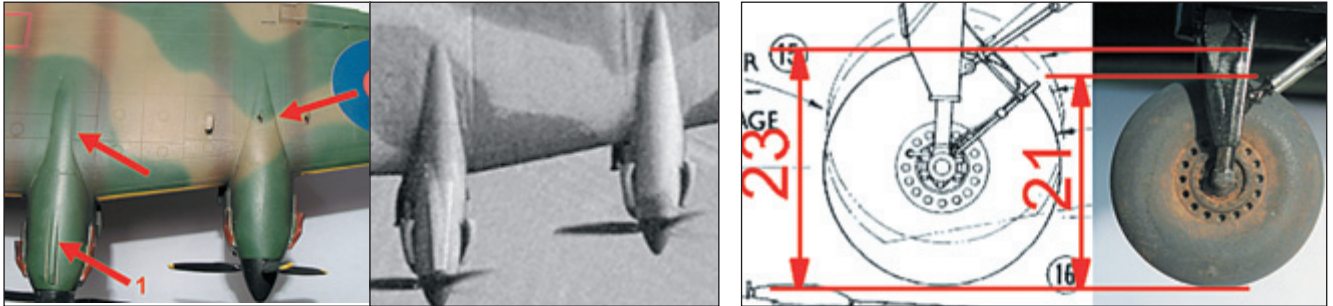
Модель в целом соответствует чертежам А. Грэйнджера – а эти чертежи 1976 года все еще лучшие на сегодняшний день. Но есть несколько досадных ошибок, возможно, ставших следствием унификации с будущей

моделью 04936 Halifax В Mk. III с двигателями воздушного охлаждения «Бристоль Геркулес». По этой ли причине или почему еще, но мотогондолы модели получились на три миллиметра шире, чем должны быть у бомбардировщиков с двигателями жидкостного охлаждения «Мерлин». Ошибка была бы не слишком заметной, если бы не воздухозаборники в передней части, форма которых из-за расширенных мотогондол выглядит некорректно. Кроме того, воздухозаборники раннего типа для барабанных радиаторов «Гэллей» (дет. 209) у прототипа имели хорошо заметные внутренние перегородки, направлявшие поток воздуха к боковым жидкостным радиаторам и нижнему масляному – в пластике этих раскателей-перегородок нет. Из-за неправильной ширины мотогондол разработчикам пришлось увеличить на 2 мм и диаметр коков воздушных винтов, а чтобы при этом не возросла их длина, пришлось и форму коков исказить: они должны быть коническими, а

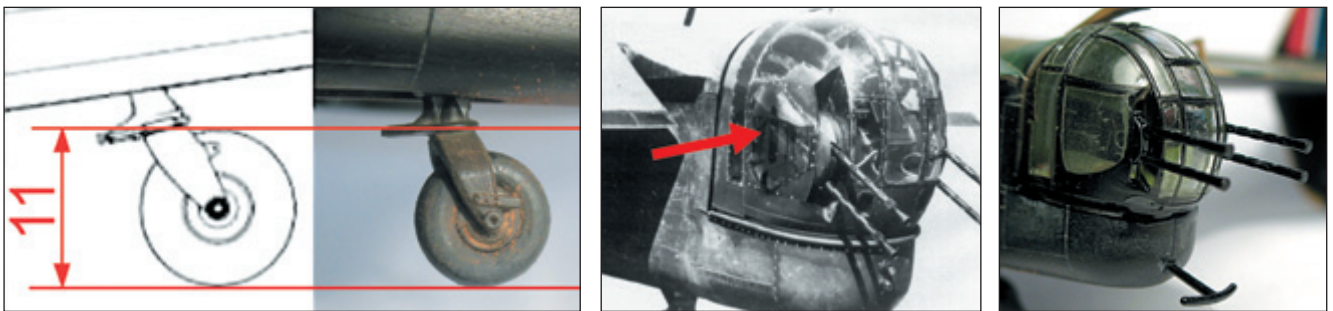




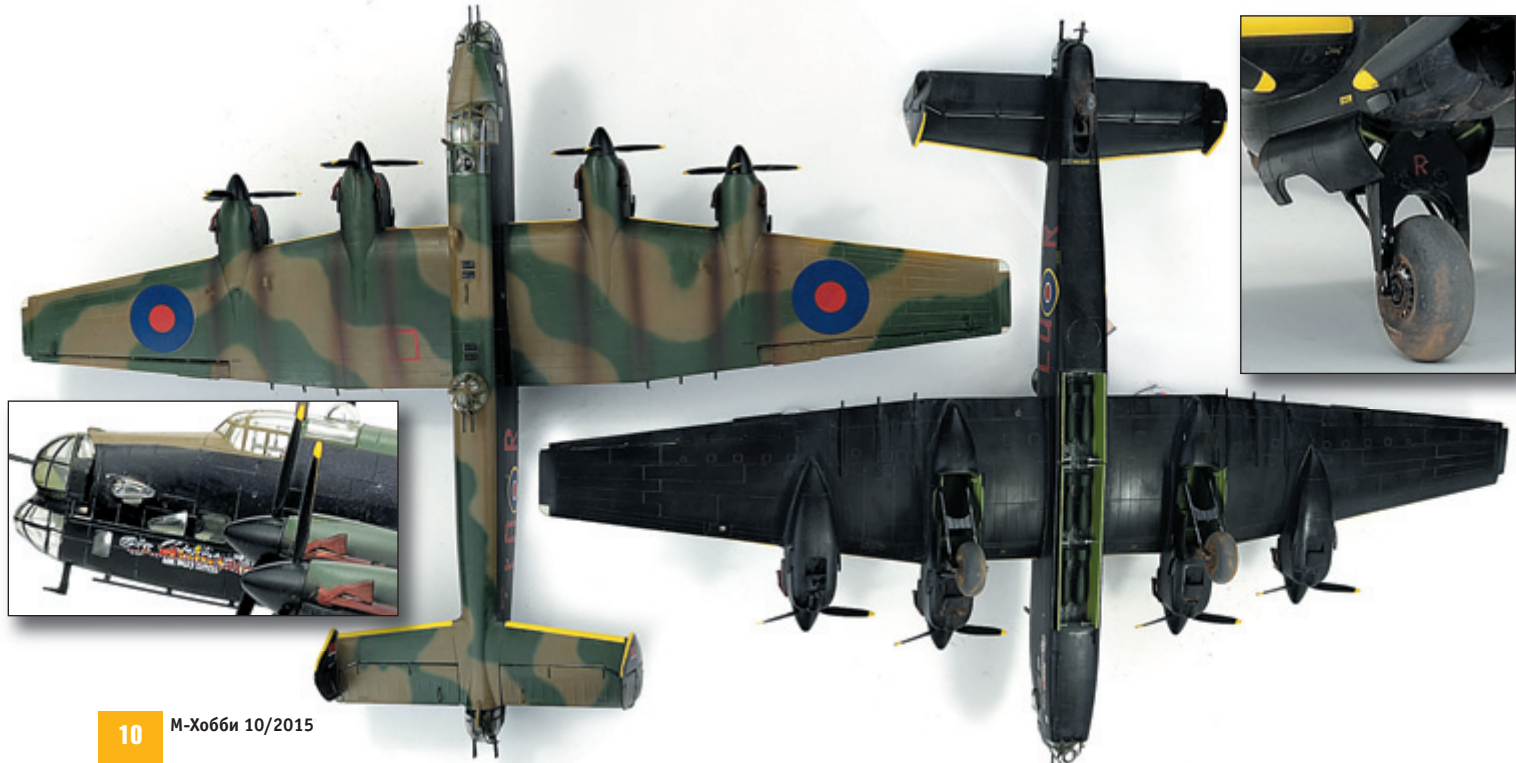
Слева и в центре: **Впервые на этой модели корректно изображена форма лобового остекления фонаря кабины и асимметричное сечение фюзеляжа в этом месте.** Справа: Триммер элерона левого крыла не регулировался в полете и не выступал за контур элерона. На модели оба триммера сделаны выступающими, но таким был только один – управляемый триммер на правом крыле. Профиль элерона несколько странный.

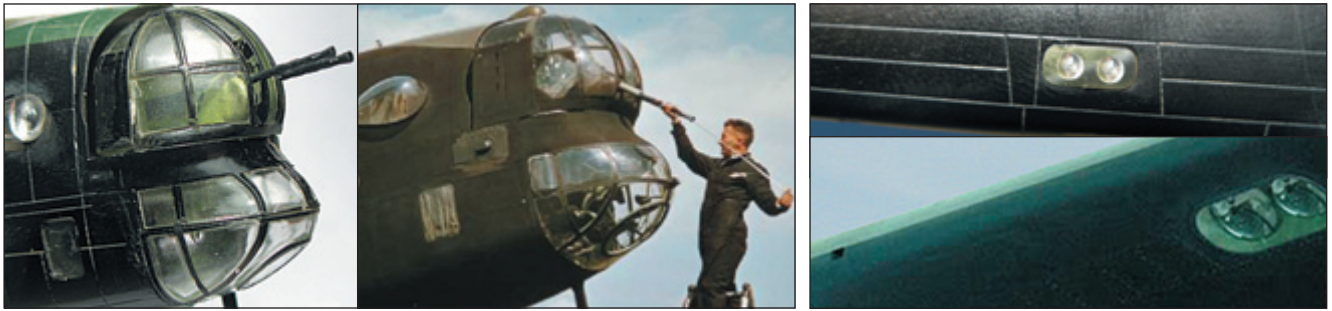


Слева и в центре: **Очертания обтекателей мотогондол в месте сопряжения с крылом не верны.** Воздухозаборник системы отопления (1) на внутренних двигателях неверен по форме и размерам. Справа: Колеса основных стоек шасси меньше по диаметру.

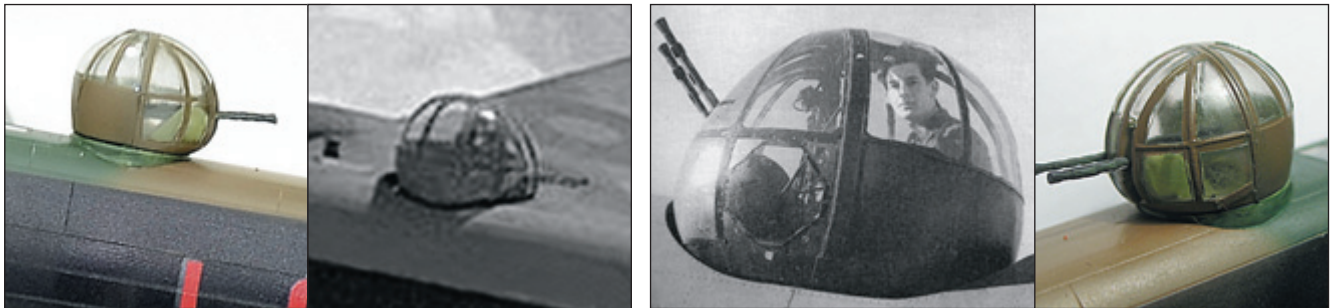


Слева: **Костыльное колесо также меньше на 2 мм.** В центре: **Кормовая оборонительная стрелковая установка Boulton Paul Type E Mk. I с четырьмя 7,7-мм пулеметами «Браунинг».** Стрелкой указаны выпуклые боковые стекла. Справа: **У модели форма этих окон неверна и они плоские.** Под стрелковой башней видна антенна радиолокатора «Моника».





Слева: Носовая башня Boulton Paul Type C Mk. I. Видно, что форма боковых окошек неверна. К счастью, здесь это можно исправить при окраске. Справа: Не следует закрасивать прозрачный обтекатель выдвигных посадочных фар. На ранних «Галифаксах» стояли сдвоенные фары. На поздних под тем же обтекателем осталась одна – правая.



Слева: Верхняя стрелковая башня Boulton Paul Type C Mk. II у модели примерно на 2 мм сильнее приподнята над фюзеляжем. Справа: Ну и опять не сделаны срезанные углы боковых стекол (эта Type C Mk. II установлена на «Хадсоне»).

стали оживальными. Не вполне корректен и абрис лопастей винтов.

На мотогондолах внутренних двигателей сверху стояли воздухозаборники системы вентиляции и отопления самолета. От них воздух, нагретый в установленных на двигателях радиаторах системы отопления, шел по трубам к кабинам экипажа. Эти воздухозаборники у модели, к сожалению, слишком узкие и неверной формы (кстати, на чертежах А. Грэйнджера они тоже изображены неправильно). Чрезмерно плоскими получились и воздухозаборники нагнетателей карбюраторов, расположенные по бокам каждой мотогондолы (дет. 163, 164, 169, 170).

Колеса основных стоек шасси имеют диаметр 21 мм, что на 2 мм меньше, чем на чертежах. Соответственно, для компенсации стойки шасси сделаны чуть длиннее. Хвостовое колесо также слишком маленькое – 9 мм вместо 11.

Обращенные назад строевые огни на законцовках крыла были только на ранних бомбардировщиках, так что при постройке GR. Mk. II их прозрачные обтекатели (дет. 147 и 151) можно смело закрасивать. Не нужны для этого варианты и трубы аварийного слива топлива, поэтому здесь не следует использовать детали 152-154 и, соответственно, открывать намеченные для их установки отверстия в нижних половинах крыльев на сборочном этапе 15.

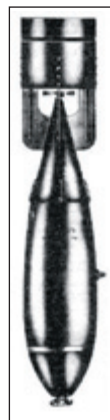
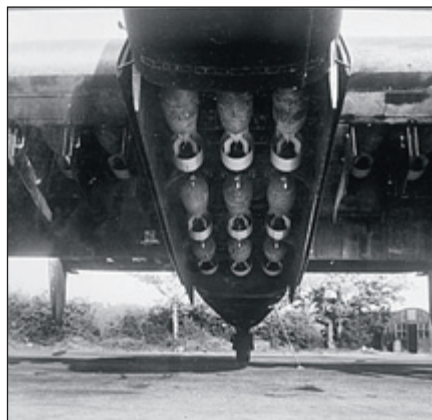
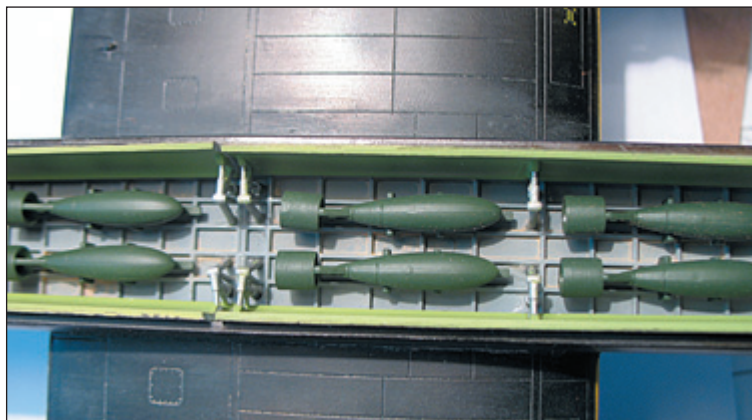
Посадочная фара под левой консолью крыла на «Галифаксах» ранних типов была сдвоенной, а в пластике выполнена одиночная фара – как на поздних машинах с двигателями воздушного охлаждения. Закрасивать ее овальный стеклянный обтекатель вокруг намеченного на нем кружочка собственно фары не следует – и с одной, и с двумя фарами под ним это стекло было целиком прозрачным. Элероны имеют чрезвычайно

странный профиль, а выступающий за обводы элерона триммер был только на правом крыле, а не на обоих, как сделано в этой модели. Впрочем, вот это как раз исправляется вообще без проблем – триммер легко срезать. Но крылья сделаны симметричными и по расшивке тоже – из-за этого на правой консоли сверху появились совершенно там ненужные люк отсека спасательной надувной лодки и лючок для обслуживания фары, которой здесь, естественно, нет.

В передней кромке крыла модели проделаны шесть прямоугольных отверстий. На самом деле их должно быть по шесть на каждой консоли – всего, значит, 12. Это порты для установки ножей резки канатов аэростатов заграждения. Такие ножи были только на ранних бомбардировщиках (но не только именно на «Галифаксах») – при сборке GR. Mk. II отверстия нужно зашпаклевать. В них вставлялись довольно слож-



Handley Page Halifax В Mk. II серии 1 с номером W7710 из канадского 405-го сквадрона, летавшего с базы английских ВВС Поклингтон в Йоркшире. Бомбардировщик имел собственное имя Ruhr Valley Express («Экспресс в долину Рура»). На картинке под кабиной после боевого вылета добавляли вагончик с новой бомбой – всего их набралось 12 (по числу миссий, которые успел выполнить экипаж с момента получения этого самолета 23 мая 1942 года до своей гибели ночью 2 октября 1942 года). В последний полет ушел экипаж под командованием флайнг-офицера (ст. лейтенант) Е.С. Олсена в составе пилот-офицеров (лейтенант) Дж. С. Китчена и А.М. Грина, флайт-сержантов (ст. сержант) А.Дж.Р. Винеберга, А.М. Картера и В.Г. Мак Крона, сержанта Б.Б. Копелэнда. Все они погибли вместе с бомбардировщиком.



Слева: Для подвески в бомбоотсек модели предлагаются шесть 500-фунтовых (227 кг) бомб Mk. IV. Варианты бомбовой загрузки фюзеляжного и шести крыльевых бомбоотсеков были стандартизованы (case A, case B и далее до J), но данный вариант не является типовым. Только в фюзеляже ранние «Галифаксы» могли нести 8 тыс. фунтов бомб (3629 кг), а поздние модификации и до 10 тыс. фунтов (4535,9 кг), так что модель несколько «недогружена». В центре: Вариант загрузки пятнадцатью 500-фунтовыми бомбами (9 в фюзеляжном бомбоотсеке и 6 в крыльевых). Справа: 500-фунтовая британская авиабомба общего назначения Mk. IV.

ные устройства с пиропатроном, который срабатывал при захвате троса и перерубал его специальным ножом. На некоторых архивных фотографиях можно видеть эти приборы, на некоторых – только пустые порты для них. Дело в том, что для замены пиропатрона приходилось вынимать все устройство, а вот обратно их устанавливали далеко не всегда.

Радар «Моника» представлял собой, говоря современным языком, «станцию предупреждения об облучении» поисковым радаром немецкого ночного истребителя с кормовой полусферы. Она использовалась на бомбардировщиках Королевских ВВС с весны 1942 по 1944 год. Предложенная в наборе антенна «Моники» (деталь 125) уместна будет для В Mk. II, но не нужна на патрульном GR. Mk. II. Из интересного радиооборудования в наборе дается еще обтекатель радиолокационного прицела H2S, позволявшего осуществлять бомбометание без визуального наблюдения цели – в темноте или через облака. Здесь он предназначен для GR. Mk. II Берегового Командования, но такими прицелами с 1943 года оборудовали и многие бомбардировщики, летавшие на цели в Германии. Форма обтекателя не совсем корректна, но толщина пластика позволяет его доработать.

При сборке модели поручень (дет. 123) следует приклеивать не по оси фюзеляжа, как рекомендует инструкция, а со смещением влево. Имеет смысл самостоятельно подточить каплеобразный обтекатель антенны радиополукомпы (дет. 121+122) – его сопряжение с кронштейном не совсем правильное.

Декаль предлагает обозначения на два варианта окраски разных модификаций «Галифакса». Первый – ранний Handley Page Halifax B Mk. II серии 1 с двигателями Merlin XX, выпущенный в период с марта по июль 1942 года. Этот самолет из 405-го эскадрона с собственным именем Ruhr Valley Express разбился в Дании при возвращении домой после налета на цели в германском Фленсбурге в ночь с 1 на 2 октября 1942 года. Инструкция рекомендует окрашивать бомбоотсек и ниши шасси в традиционный британский серо-зеленый цвет, но, скорее всего, следуя инструкции о перекраске ночных бомбардировщиков, все это было окрашено в тот же цвет «найт», что и нижние поверхности самолета. Второй – патрульный бомбардировщик GR. Mk. II с двигателями Merlin 22 и

радиаторами «Моррис». Этот «Галифакс» летал в 58-м эскадроне Берегового Командования. Машина сравнительно поздняя – выпущена в период с ноября по декабрь 1943 г. Этот самолет с номером JP165 и кодовой буквой «D» разбился при вынужденной посадке на шотландском острове Харрис 9 апреля 1945 года.

Качество декали отличное: четкая печать без смещения цветов, эластичная и прочная лаковая подложка, хорошо обтягивающая рельеф поверхности модели, изображения великолепно привариваются жидкостями Set и Sol.

В сборке модель проста и приятна. Более того, на сегодняшний день это лучшая модель «Галифакса» из всех имеющихся, хотя тоже не лишенная неточностей. Но мы на то и моделисты, чтобы уметь их исправлять, а в данном случае результат может получиться более чем удовлетворительный.

Модель предоставлена официальным дистрибьютором компании Revell в России «Юнитойс МСК».

Геометрические размеры Handley Page Halifax B Mk. II

	Прототип	M 1/72	Модель
Размах крыла, мм	30180	419,2	420
Длина, мм	21320	296,1	295

