

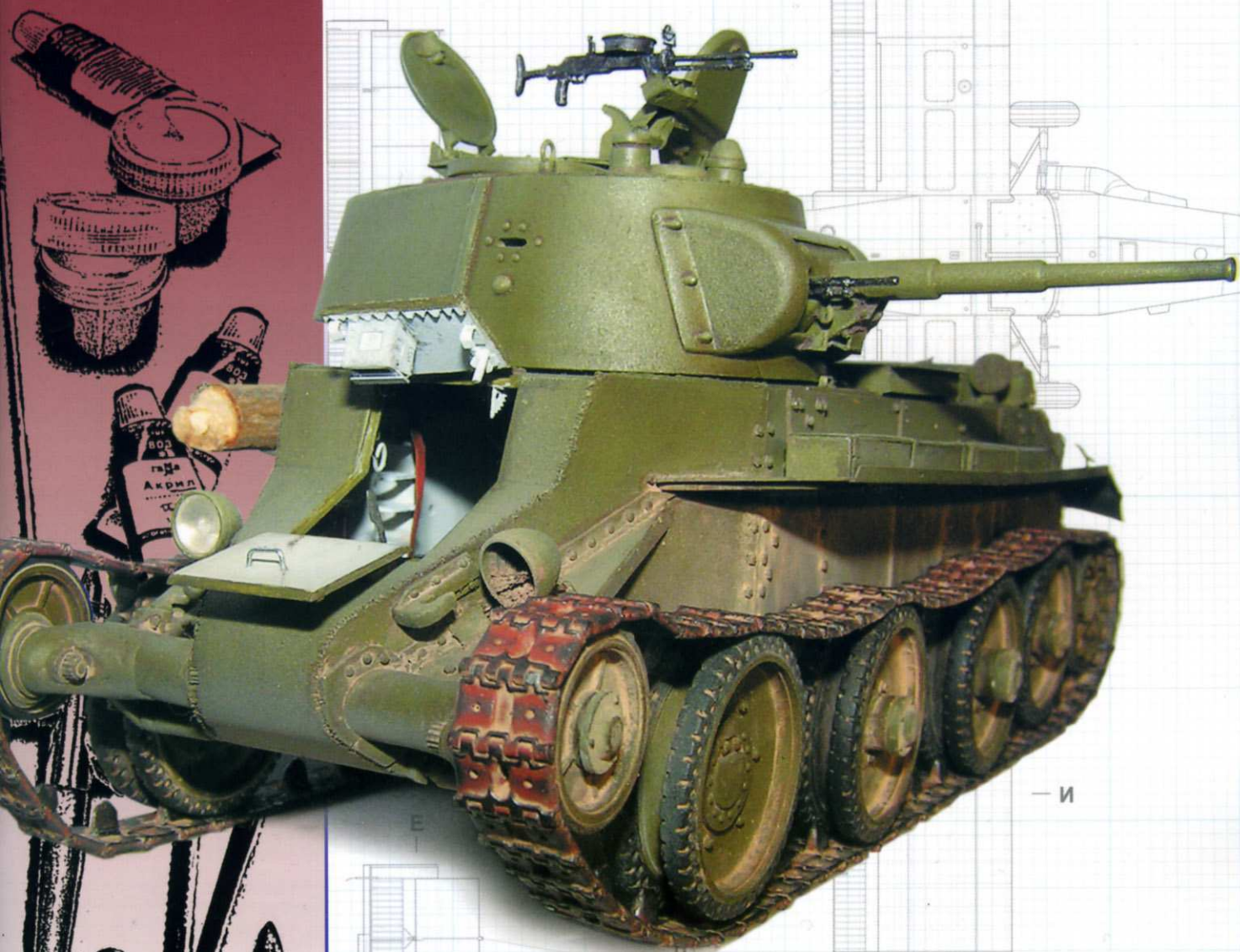
8 (114) 2010

АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ

М ХОББИ

ЖУРНАЛ ЛЮБИТЕЛЕЙ
МАСШТАБНОГО МОДЕЛИЗМА
И ВОЕННОЙ ИСТОРИИ

www.m-hobby.ru



ISSN 0236-058-6

08010



9 770236 058007

ПОДПИСНОЙ ИНДЕКС 79979

FW 189A-1

Германский самолет-разведчик II МВ



МАСШТАБ **1:48**

Россия, 140070, Московская обл., Люберецкий р-н,
Томилино, ул. Гаршина 11
т./ф.: +7(495) 514-99-14 icm-mos@mail.ru

www.icm.com.ua

- Точно передана геометрия прототипа
- Модель имеет детализированный интерьер кабин экипажа
- Модель комплектуется декалью на 3 варианта

HOBBY BOSS®

Официальный представитель торговой марки
HOBBY BOSS в России

INFO@HOBBY-WORLD.RU



Tornado ECR



F-111D/E Aardvark



FGF-3N Hellcat



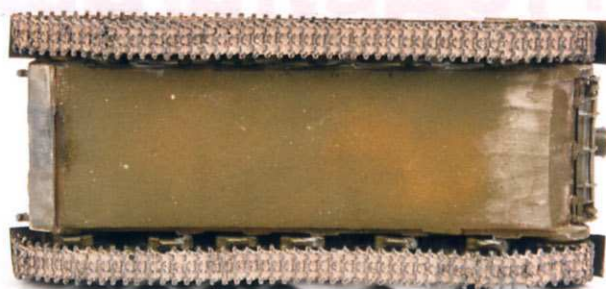
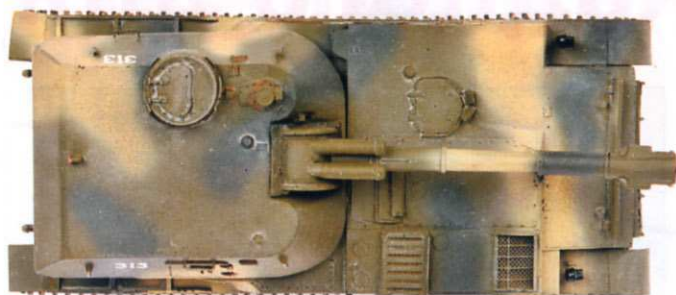
Sd.Kfz.222



USS Arizona BB-39 (1941)



T26E4 Pershing



ней лобовой детали, корме и крыше башни. Кромки отлитых вместе с корпусом мелких деталей нечеткие, как бы «замыленные» — их имеет смысл подрезать модельным ножом. Смола хрупкая, поэтому для отделения деталей нужно использовать микропилки. Для сборки смоляных моделей используется только цианакрилатный клей. Я пользуюсь «Моментом профи».

Чертежи «Акации», правда, весьма примитивные, были опубликованы в журнале «Моделист-конструктор» 12/87. Всерьез исправлять по ним деталировку явно не стоит, но основные размеры там выдержаны верно. Сравнив модель с чертежами, я пришел к выводу, что модель им не соответствует по большинству параметров. Так, длина корпуса венгерской «Акации» соответствует общей длине САУ с орудием — на прототипе ствол значительно выступает вперед за габариты корпуса. Та же история с высотой машины — модель получилась намного выше, поскольку разработчики использовали цифры общей максимальной высоты с установленным на башне пулеметом ПКТ (которого, кстати, в комплекте нет). В целом издавала модель на прототип похожа, но не более того.

Сборку начал с соединения верхней и нижней части корпуса. Сошлись они неплохо, но перед сборкой пришлось сошкурить литниковый прилив во все днище. Разумеется, ни о какой имитации лючков и других деталей дна корпуса при этом говорить не приходится. При сборке ходовой части модель была поставлена на кусочек пластика для выравнивания балансиров по одной линии.

Корпус, собирающийся из верхней и нижней частей, отлит без внутренних пустот. Как следствие — большой вес модели и серьезная нагрузка на балансир. Поэтому балансир я рассверлил и вставил в них штифты из канцелярской скрепки. Затем закрепил их на корпусе с помощью этих штифтов. Катки и звездочки были собраны, но пока не приклеены для удобства последующей окраски и тонировки. В комплекте даны два варианта ленивцев, однако в моем наборе один тип был безнадежно сломан при транспортировке. Также производитель предлагает два варианта кормы, отличающихся расположением и размером люков и прочей мелочевкой.

Заметно украшают модель фототравленные детали. Возиться с ограждением фар я не стал — много боевых машин ходит без

Геометрические размеры 2С3 «Акация»			
	Прототип	М 1/72	Модель
Длина полная, мм	7770	108	108
Ширина, мм	3250	45	45,5
Высота, мм	3050	42,4	45

них. Производитель же предлагает использовать для изготовления этих ограждений проволоку. Передние и задние крылья я согнул самостоятельно из остатков фототравления и латунной фольги.

Башня отлита одной сплошной деталью. Орудие можно клеить только в одном положении — для стрельбы прямой наводкой. Изменить угол возвышения при имеющейся конструкции башни очень сложно. Ствол гаубицы отлит из смолы и смотрится, конечно, хуже точеного. Больших трудозатрат потребовал дульный тормоз — собрать его без щелей и зазоров невозможно, поэтому пришлось использовать много шпаклевки.

Как я не откладывал сборку гусениц, заниматься ими пришлось. Производитель предлагает собрать гусеницу из верхней и нижней длинных ветвей, а участки, огибающие звездочку и ленивец, набрать из отдельных траков. Небольшой размер траков усложняет сборку. Без колебаний могу заявить, что это самый сложный и трудозатратный этап сборки этой модели. Из-за малых размеров и хрупкости смолы пришлось собирать гусеницу на модели до покраски.

Перед окраской модель была обезжирена в растворе воды и средства для мытья посуды «Фэйри», высушена и загрунтована грунтовкой Revell.

Мне хотелось сделать модель машины, воевавшей в Абхазии и Южной Осетии. Для

этого из акриловых красок Tamiya намешал цвет, похожий на «советский зеленый». Камуфляж надул из аэрографа той же Tamiya, взяв за основу песочный и черный цвета. Номера подобрал с «сухой декали» от Micro World.

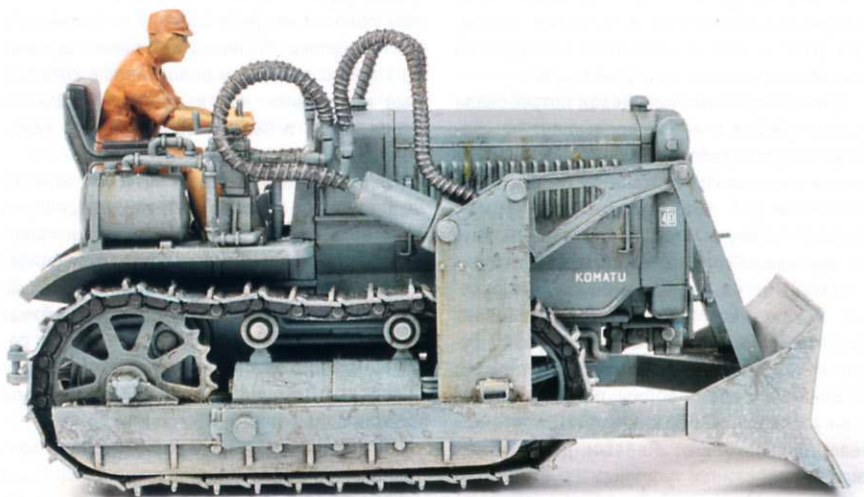
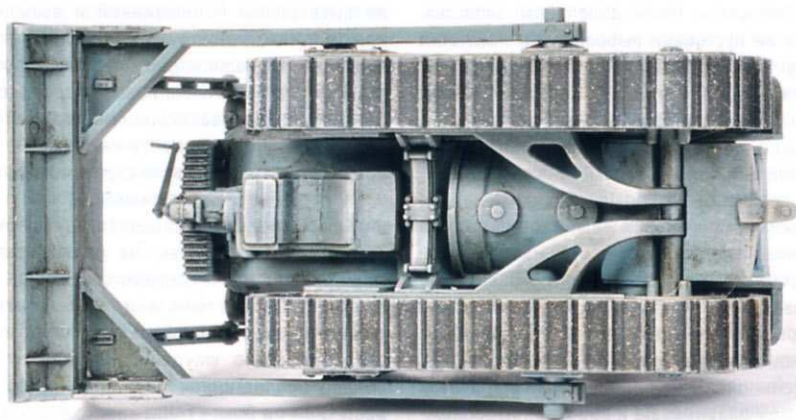
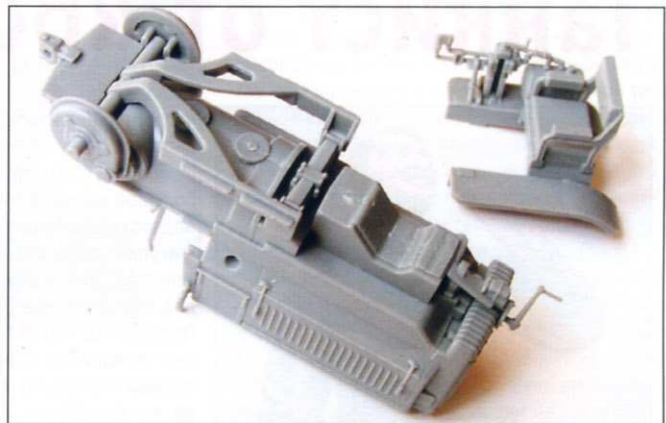
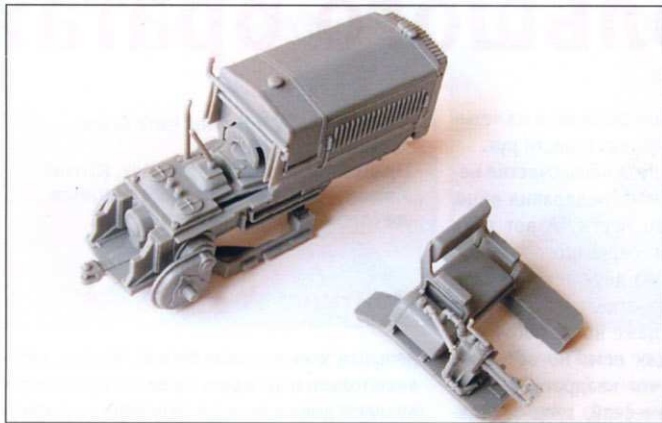
Несколько фильтров коричневых и песочных оттенков подчеркнули тяжелые условия, в которых служит боевая техника: грязь и пыль. Для имитации пропыленной поверхности очень подходит серо-бежевый фильтр, который обильно наносился на модель. Смыть поможет выделить рельеф и визуально «приподнять» некоторые детали. На данной модели использовались коричневая и темная готовые смывки от MIG. Нижняя часть самоходки тонирована более интенсивно с использованием масляных красок и пигментов.

Траки окрашены кистью в черный цвет и тонированы пигментами. В завершение боевые дорожки, гребни и подушки траков натерты графитом.

Оценить данную модель можно на 3 с большим минусом. От «двойки» ее спасает лишь интересный прототип и неплохое фототравление. Посоветовать эту модель я не могу, разве что весьма опытным моделистам — большим любителям современной брони.

Модель предоставлена фирмой Balatonmodels.





ном пакете лежит металлизированная эмблема японского флота и листик с декальными логотипами Komatsu. В наборе имеется фигурка бульдозериста, так что созданы все условия для размещения модели на диораме или виньетке.

Сразу замечу, что на капоте модели логотип написан как «Komatsu». Это не ошибка, надпись соответствует прототипу, хранящемуся в музее техцентра компании Komatsu. Судя по всему, именно с этой машины и делалась масштабная копия. Детализовка модели достаточно подробная, на мой взгляд. Единственное, что мне не понравилось – от-

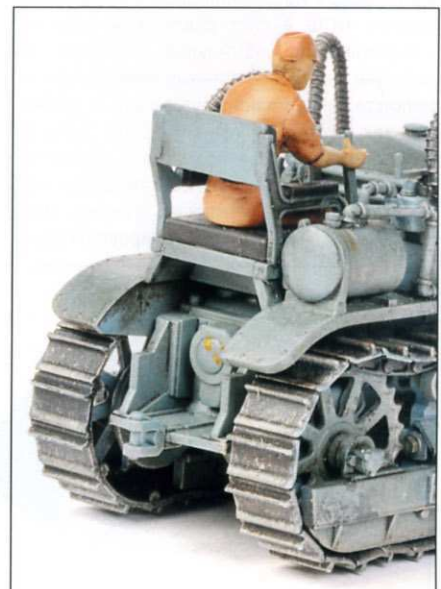
литые одной деталью с катками гусеницы. Возможно, большинство моделестов сочтут этот ход оправданным, поскольку на собранной модели хорошо видна лишь внешняя поверхность гусеницы, которая проработана превосходно. К тому же, благодаря этому упрощению значительно ускоряется процесс сборки.

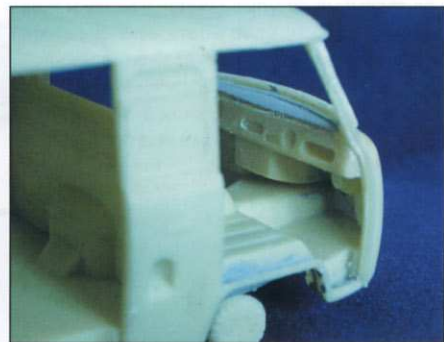
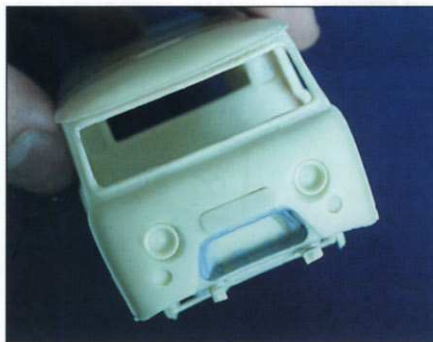
Желая сэкономить на литнике из прозрачного полистирола, разработчики Tamiya отлили фары монолитными деталями из обычного серого пластика, предложив просто покрасить «стекла» ярким «металликом». Кроме того, в задней части фар имеют-

ся вовсе неуместные цилиндрические углубления. Решается проблема вклеиванием кусочков штатного литника (благо он отлично подходит по диаметру). Затем выгрызаем бором полусферические углубления под отражатели из фольги, вставляем их, и заливаем прозрачной двухкомпонентной эпоксидной смолой. Все, фары готовы.

Следующий момент, который нельзя проигнорировать – отсутствие армирования на гидравлических шлангах привода ковша. Я распустил тонкий многожильный провод и навил одну из жил на каждый «шланг», стараясь наматывать витки через более-менее равные промежутки. После пролил витки супержидким циакрином, который если и увеличил общую толщину шлангов, то весьма незначительно. Получилось гораздо лучше, чем было в исходном варианте. Еще одна рекомендация: гусеницы окрасить и тонировать перед установкой их на модель – на полностью собранной модели доступ к ходовой части будет ограничен.

Сборка прошла легко, все детали стыкуются без проблем, следы толкателей, где они и есть, прячутся внутрь – шпаклевка не потребовалась. Три вечера – и на полке красуется новая очень интересная модель. Теперь можно строить макет японского аэродрома. 📸





Слева: «Травленка» без нумерации деталей — куда можно применить ряд полосочек занятого вида непонятно. В центре: Панель приборов хорошо отлита из смолы (а есть и травленный «дублер»), симпатичные сиденья, травленные коврики, педали, неплохой руль. Справа: Результат подрезания передней части кузова для соединения его с нижней деталью.

принесло конструкторам большой радости — оказался перегружен передний мост. Отчасти этот недостаток был устранен смещением силового агрегата назад. А вот условия обитаемости в 1955 году никого особо не занимали. Шумит двигатель? Жарко в кабине? А мы его р-р-раз — и накроем чехлом. Впрочем, ковыряться в карбюраторе заглохшего двигателя на морозе немного приятнее, если делать это прямо из теплой кабины. Но вот если мотору действительно «стало плохо» и нужно серьезное вмешательство — тут-то и начнутся мучения с доступом к агрегатам. Мотор, кстати, сначала ставился нижнеклапанный, от ГАЗ-69. Впрочем, для 1958 года, в котором началось производство цельнометаллического фургона с индексом 450 (полноприводный) и 451 (заднеприводный), даже трехступенчатая коробка передач не была еще анахронизмом.

Позднее, когда пошла в серию вторая генерация знаменитых вездеходов, на машины начали устанавливаться более современный верхнеклапанный двигатель ГАЗ-21 и четырехступенчатую коробка передач. Одновременно машина изменила облик, и приняла знакомый всем нам с детства вид. Изменились и индексы — грузовик стал называться УАЗ-452Д («головастик» имел деревянную грузовую платформу, от этого, видимо, и «Д»), санитарная машина — УАЗ-452А (похоже, «армейская») и просто УАЗ-452 — фургон. Это было в 1966 году, а два года спустя в серию пошел 9-местный микроавтобус УАЗ-452В («вагон?»).

Несмотря на «прожорливость» двигателя и ряд конструктивных недостатков (к примеру, при лобовом ударе кузов срывается с рамы, ремни безопасности водителя и пасса-

жира не устанавливают до сих пор, просчеты в эргономике), другой машины, способной перемещаться не по дорогам, а «по направлениям» и ремонтироваться чуть ли не в деревенской кузнице, в ту пору не существовало. Да, были УАЗ-469 и ГАЗ-69, но это автомобили совсем другого назначения. Между тем, полноприводный «батон» совсем немного уступал им в проходимости, если уступал вообще. Но все равно, заполучить его в частные руки в ту пору было невозможно — «санитарки» и фургоны шли в основном в армию, микроавтобусы же, выпускаемые в сравнительно небольших количествах, как горячие пирожки расходились по организациям. Главным потребителем пассажирских «буханок» был «Автоэкспорт», пожиравший практически весь объем их производства. Дошло до того, что микроавтобусы стали выпускаться на авторемонтных предприятиях путем переоборудования фургонов.

Может статься, на пути постройки модели и нам придется пройти подобным путем. Итак, говоря о смоляной «санитарке», мы таки покривим душой — производитель предлагает нам собрать просто УАЗ-452. И пусть модель на наклейной на небольшую коробку с деталями картинке окрашена в защитный цвет, ничто больше не указывает на ее «военное» происхождение. В наборе нет ни характерной для УАЗ-452А фары-искателя, ни светового знака санитарного транспорта над лобовым стеклом. Кстати, по тем же зеркалам машину можно характеризовать как более-менее современную, но вот система выпуска вызывает подозрения — то ли самая дальняя от двигателя «банка» глушителя появилась сравнительно недавно, то ли производитель покривил душой, но... Не имея возможности четко идентифицировать изменения в выпускной системе в зависимости от года производст-





ки. Тесьма красная у артиллеристов и желтая у кавалеристов». На куртках-ракушках сзади были пришиты подушки (pillows) (Рис. 2) для поддержки ремня, выполнявшие ту же функцию, что и хлястик на современных шинелях.

В наборе ошибки нет, низкий воротник-стойка без обшивки был на повседневном варианте армейской куртки – аналогичной куртке «ракушке» (Рис. 3), и как вариант офицерской куртки – выбираем свой. Срезаем погоны, можно получить фигурку сержанта или срезать шеврон – получаем офицера. Срезаем воротник и лишние пуговицы, лепим отложной воротник и долепливаем подол – получаем вариант на период войн на равнинах. С 16 декабря 1861 г. все чины, кроме генералов, получили голубые брюки.

Шляпы «Харди» (Рис. 4) – черные, фетровые. На них офицеры носили знаки родов войск, вышитые золотом по черному велвье-

ту. У рядовых имелись латунные копии этих знаков: у кавалеристов – две скрещенные сабли острями вверх. Все чины на значке шляпы носили номер своего полка. На них же были шнуры по цвету рода войск, страховые перья (три – для генералов) с одной стороны и латунная кокарда, пришпиленная у всадников справа, у пехотинцев – слева. Введенные в 1858 году английские шляпы «Харди» (Hardee Hat) плохо зарекомендовали себя еще до начала ГВ. Хоть эти громоздкие и некачественные головные уборы оставались уставными, но использовались редко. По уставу 1861 г. предписывалось загнуть правое поле шляпы, чтобы оно не мешало орудовать саблей, тогда как пехоте предписывалось загнуть левое поле. С большим удовольствием кавалеристы носили по французской моде легкие и удобные кепи, которые были головным убором для повседневной службы.

Темно-синяя фуражка-кепи (Рис. 5) с тесьмой и желтыми металлическими буквами, обозначающими номер роты. Офицеры носили фуражки того же образца с характерным для рода войск и полка значком спереди. Представленный в наборе вариант также один из возможных. Хотя для рядового состава лучше металлические эмблемы поместить не на переднюю часть кепи, а на дно тульи. Шляпа, предлагаемая в наборе, может использоваться и на период ГВ – очень многие носили гражданские широкополюе шляпы различных фасонов и цветов. Но в идеале, конечно, лучше применить шляпу из набора на период после ГВ – Война на равнинах. Правда, в этом случае необходимо добавить кокарду и витой шнур с кисточками (Рис. 6).

Кушак (Рис. 7) у сержантов и госпитальных стюардов был красным. Кушак надевался поверх мундира во всех случаях, исключая ра-



Leichter Panzerspahwagen 202(e). Следующая довольно крупная партия была захвачена у британцев в Северной Африке. Эти машины успешно применялись в качестве разведывательных и штабных, но в войсках он прижился не сразу: на первых порах смущала необычная компоновка – здесь сидение водителя стояло под небольшим углом (для лучшего обзора при движении задним ходом), а руль был правой стороны. Радиостанцию оставили британскую, и немецким экипажам пришлось учиться ею пользоваться, ради чего написали инструкцию по эксплуатации на немецком языке. Зато после освоения трофейная техника начала показывать свои преимущества – особенно немцы отмечали хорошую для машин легкого класса бронезащиту.

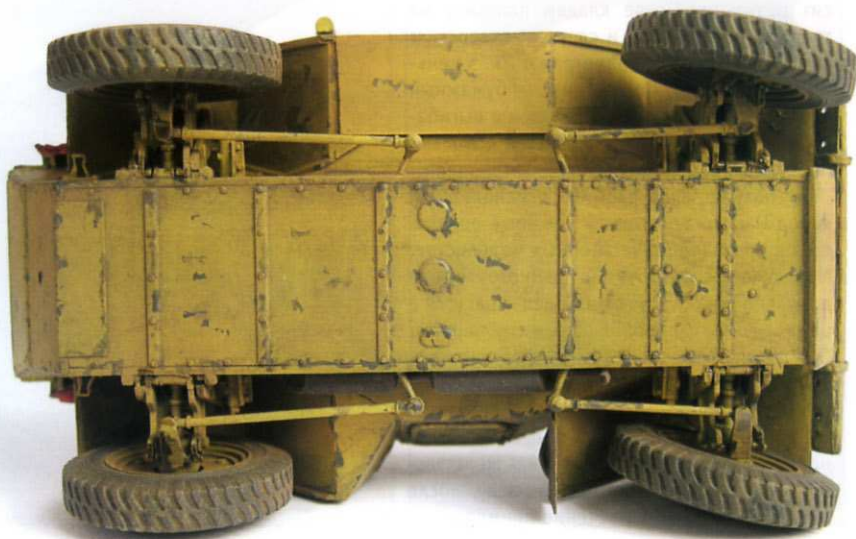
Модель упакована в коробку из плотного картона, на лицевой стороне качественный рисунок, который может послужить руководством при нанесении сколов краски на модели. В коробке 11 небольших рамок с деталями, четыре отдельно отлитых колеса и плата фототравления. Также в набор входят три фигурки (несколько непонятно, почему три – экипаж «Динго» состоял из двух человек).

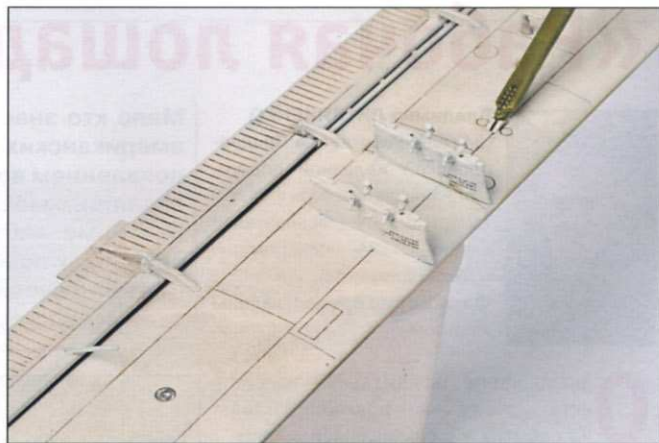
Качество отливок очень высокое, толкатели умело «спрятаны» на невидимых после сборки участках деталей и не требуют шпаклевания. Очень порадовала имитация сварных швов как снаружи корпуса, так и в интерьере. Особого внимания заслуживают колеса – они отлиты просто великолепно! Протектор точно соответствует прототипу, на боковинах покрышек читаются надписи, отлично пролиты диски довольно сложной формы.

Сборку модели я начал с интерьера корпуса – все детали собирались без проблем, но советую красить интерьер до соединения корпусных деталей, так как потом это будет неудобно сделать. Кстати, в инструкции не указано, в какой цвет красить элементы интерьера, поэтому надо ориентироваться по фотографиям. Я красил таким образом: основа Khaki Green (Gunze Sangyo №54), руль черный, сидения светло-коричневого цвета, запасной пулеметный ствол – вороненая сталь. После окраски и тонировки элементов интерьера корпус был полностью собран и установлен на раму, затем приклеил и корпусную часть. Все детали соединяются отлично, кроме деталей Da 2 и Da 6. При их склеивании образовалась ступенька, которую нужно сошкурить.

Советую полностью собрать все элементы ходовой части до приклеивания рамы к корпусу, так как потом будет неудобно приклеивать детали из сборки №30. Также надо учесть, что в инструкции перепутаны между собой номера деталей B11 и B10. Ходовая проработана очень здорово, я лишь заменил отлитые в пластике пружины рессор, навив им замену из проволоки. Расположение лючков на днище немного не соответствует чертежам из «М-Хобби». Возможно, это связано с унификацией рамки, на которой находится эта деталь на всех модификациях «Динго», которые выпускает Miniart.

После полной сборки ходовой и корпуса я приклеил крылья, предварительно сточив их торцы до масштабной толщины. Крышу боевого отделения тоже немного доработал





белого цвета. На прототипе они, конечно, черные. После склейки половин снарядного короба 7G и 8G стык шпаклевать не стал, просто заклеил грани по всей площади «сыростиролом», так быстрее и ровнее. Заднюю стенку грузового отсека нарастил на 1 мм во избежание щели между ней и фюзеляжем.

В проеме двери американского самолета может быть установлена 20-мм трехствольная пушка M197. Простой заменой стволов на иглы тут не отделаешься, ведь стволы имеют переменный диаметр по длине. Остается либо искать знакомого токаря, либо не обращать внимания на копияность и все-таки установить иглы. Есть третий вариант – вытянуть стволы из литника. Я использовал самые толстые литники из набора, получилось весьма недурно. Главное – набить руку, а материала хватит с избытком.

Roden выпустил многовариантную модель – уже поступил в продажу и второй ее вариант, собственно сам Pilatus PC-6 Turbo Porter. Ради этого некоторые детали даются опционно, например, отдельно пристыковывается к фюзеляжу нос. К сожалению, он получился несколько шире, чем сам фюзеляж, и для ликвидации образовавшейся ступеньки понадобилось немного шпаклевки. Можно было, конечно, вставить распорку около 0,3 мм перед кабиной или немного сточить половинки носовой части по продольному стыку. Я же понадеялся на точность трехмерного моделирования, оказалось – зря. Перегородку, к которой примыкает передний воздухозаборник, прорезал цилиндрическим бором по контуру отверстия. На «подбрюшье» заменил замыленный пластиковый «совок» выгнутым из жести. В обтекателях (дет. 6I) выбрал бором лишний пластик, под них вставил трубки, свернутые из фольги (мне кажется, именно трубки эти обтекатели и ограждают)

Переходим к крылу. После склейки верхней и нижней части каждой консоли образуется щель по задней кромке. Если не планируете отклонять механизацию, можно так и оставить, щель спрячется под закрылком и элероном. В противном случае надо шпаклевать. На мой взгляд, Roden немного не до конца продумал крепление элеронов к крылу. Одной точки явно мало, для прочности я

залил клеем стыки между элероном и закрылком, другого решения не нашел. Горизонтальное оперение складывается отлично. Единственный минус – пазы в концевых шайбах стабилизатора, которые после установки надо шпаклевать, там должна быть плоская поверхность. Тяги триммеров на руле высоты и элеронах заменил отрезками более тонкой проволоки. Посадочные фары в крыле доработаны вставкой отражателей из фольги. БАНО на законцовках крыла я срезал и заменил их покупными — от «Хобби-Плюс».

Лопастей винта можно установить под любым углом, но перед этим советую сделать их тоньше, – отлиты грубовато. Кроме этого, я немного изменил способ установки винта, добавив к штатной втулке еще одну, в которую непосредственно входит вал винта. Это пришлось сделать, т.к. в штатной втулке отверстие слишком большое, он болтался бы в ней очень свободно.

К сожалению, пилоны прилегают к крылу недостаточно плотно – после их установки шпаклевка неизбежна. Из подвесного вооружения в наборе даются лишь пара блоков НУРС LAU-32B/A с 70-мм ракетами и пара блоков ADU-272 для сброса дымовых шашек и агитационных листовок. Кроме этих образцов подвесного вооружения самолет мог нести кассетные бомбы CBU-14, бомбы Mk.

81, 82 и 116 или осветительные ракеты Mk. 6 Mod 3. Еще на пилоны могли подвешиваться два контейнера SUU-11A с 7,62-мм шестиствольными пулеметами.

Мелочевка (в частности, антенны) нуждается в существенном уменьшении толщины. Штыревая антенна 15С меняется на тянутый литник или отрезок тонкой проволоки. Такая же замена не повредит противоведам элеронов 10D. Ни на одном снимке я не увидел деталей защиты хвостового колеса (26С и 28С), поэтому их не устанавливал. Шасси совсем немного усовершенствовал для удобства окраски/сборки. В хвостовое колесо вставил проволочную ось уже после окраски. Основные колеса можно было сделать свободно вращающимися, но тогда их очень неудобно было бы красить, – сделал неподвижными.

Для отделки я выбрал американский вариант в трехцветном камуфляже. В наборе такого нет, но в сети интернет нашлись фотографии, указывающие на схожесть камуфляжа тайских машин с американскими. Осталось только найти серийный номер, который я скомпилировал из разных обрезков декалей.

Резюме: модель далеко не идеальная, но вполне достаточная в качестве базы для получения хорошей копии AU-23A в масштабе 1/48.





Слева: Американский Peacemaker во Вьетнаме без каких-либо опознавательных знаков. В центре: Peacemaker (серийный номер 72-1307) на базе хранения Дэвис-Монтан, штат Аризона. Справа: Этот же самолет в Таиланде из 531 Squadron 53 Wing (авиабазы Prachuap Khiri Khan), снятый в аэропорту «Дон Муанг» Бангкока в 2009 году. В Королевские ВВС Таиланда «Писмейкеры» поступали уже без трехствольных пушек.



AU-23A Peacemaker RTAF (Королевских Таиландских Воздушных Сил) из 531 Squadron 53 Wing (531-я эскадрилья 53-го авиакрыла – примерно соответствует нашему авиаполку), авиабаза Prachuap Khiri Khan, 2003 год.

му же не стоит забывать, что «Миротворец» создавался для южновьетнамских ВВС, а низкорослым вьетнамским летчикам просто не хватало сил для управления машиной и им приходилось держать ручку двумя руками при выполнении основных маневров. При этом на манипуляции органами управления механизацией крыла при посадке рук просто не оставалось. В результате все построенные «Миротворцы» уже 30 июня 1972 г. отправились на базу хранения Дэвис-Монтан, штат Аризона.

Почему же австралийцы и пилоты «Эйр Америки» успешно использовали родствен-

ников «Миротворца» как в боевых, так и в приближенных к таковым действиях, а у ВВС США этого не получилось? Ответ кроется в подходе к применению авиации. Официальная стратегия армии США предусматривала крупномасштабные боевые действия с применением мощной огневой поддержки. Соответственно, «Миротворцев» пытались применять для вооруженного сопровождения вертолетов, непосредственной огневой поддержки войск (отсюда и стремление поставить на самолет «большую» пушку), обороне полевых укрепленных пунктов, патрулированию границ и разведке боем. Все эти задачи предусматривали непосредственное огневое соприкосновение с регулярными частями противника, к тому же находящимися в состоянии полной боевой готовности. То есть самолет, идеальный для проведения спецопераций в тылу противника, пытались применять на переднем крае. Результат закономерен.

Между тем на базе хранения «Миротворцы» простояли недолго, и в рамках программы военной помощи они были переданы Таиланду. Выбор Таиланда был неслучаен –

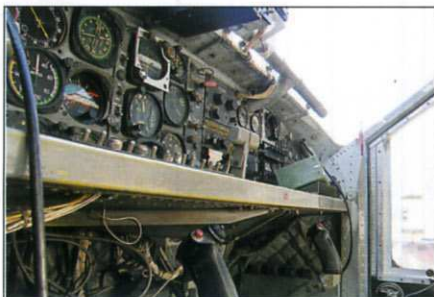
пилоты «Эйр Америки» были частыми гостями на авиабазах США в этой стране. В Таиланде «Миротворцы» применялись для контроля пограничной зоны и борьбы с пиратами. Самолеты сохранили пилоны на крыльях, но «ганшиповская» пушка на уже них не устанавливалась. Всего тайские ВВС получили 18 машин. Позже закупили еще 10 самолетов других модификаций. В ВВС Таиланда «Миротворцы» прослужили до 1992 года, когда из-за полного истощения летного ресурса были списаны.

Всего же «Портеры» стояли на вооружении ВВС тридцати стран мира, а в некоторых летают и до сих пор. В том числе и в США! Две машины модификации UV-20A Chiricahua (PC-6/B2H2) используются демонстрационной группой парашютистов ВВС США «Золотые рыцари» (Golden Team) из Форт Брэгг, Северная Каролина.

Несмотря на то, что первый «Портер» поднялся в воздух в 1959 году, фирма «Пилатус» продолжает выпускать новые модификации «Турбо Портеров» и, возможно, военная карьера этого самолета еще долго не закончится.



Таиландский AU-23A Peacemaker.



Слева и в центре: Приборная доска Fairchild AU-23 Peacemaker. Справа: Приборная доска Pilatus Porter PC-6.

КЛУБ
TM
ВОСТОК

Постоянно в наличии на складе в Москве растаможенный и сертифицированный товар для модельных и игрушечных магазинов

Отправка оптом по России

Тел.: 8-925-848-0000
www.clubtm-vostok.su
www.clubtm-vostok.ru

МОДЕЛИСТ

СБОРНЫЕ МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ
РОССИЙСКОГО И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА
Организация доставки в любой регион России
Гибкая система скидок

МОДЕЛИСТ

Эксклюзивный представитель
фирмы ACADEMY
в России

ACADEMY
HOBBY MODEL KITS
www.academy.com

Эксклюзивный представитель
фирмы TRUMPETER
в России

TRUMPETER
www.trumper-china.com

ООО «МОДЕЛИСТ»
Санкт-Петербург,
193231, ул. Латышских Стрелков,
д. 31, офис 311
Тел. / Факс: (812) 528-74-75
Москва, Остаповский
проезд, д. 13, офис 302
Тел. / Факс: (495) 926-17-39
www.modelist.spb.ru
modelist@modelist.spb.ru



КРУПНЕЙШИЙ В ЕВРОПЕ КЛУБ- МАГАЗИН "ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ" ПРИГЛАШАЕТ!

Розничная продажа!

Рассылка по почте!

Доставка по Москве курьером!

Единственный в Москве специализированный модельный магазин с залом самообслуживания где Вы можете внимательно изучить товар до покупки! Наши консультанты помогут Вам советом в выборе и постройке моделей, подберут к ним аксессуары и литературу.

Для всех любителей авиационной, бронетанковой, железнодорожной техники, флота, миниатюр, коллекционных автомобилей мы предлагаем большой выбор моделей-копий и аксессуаров к ним от известных фирм, тематическую и справочную литературу, видеофильмы.

Наш адрес: Москва, ст. метро «Проспект Мира», спорткомплекс «Олимпийский», подъезд 7, 9, 9А, торговый центр «Новый коллизей», 3 этаж.

Работаем с 10.00 до 20.30 без перерывов и выходных.
Тел./факс: (495) 933-64-41;
(925) 505-40-37.

E-mail: post@club-tm.ru
Почтовый адрес: 105215, Москва, а/я 5, Сумарокову Борису Юрьевичу.

**У нас более
100 000
наименований
товара!**

– Принимаем на комиссию.

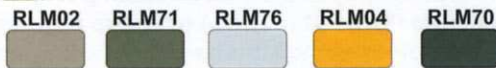
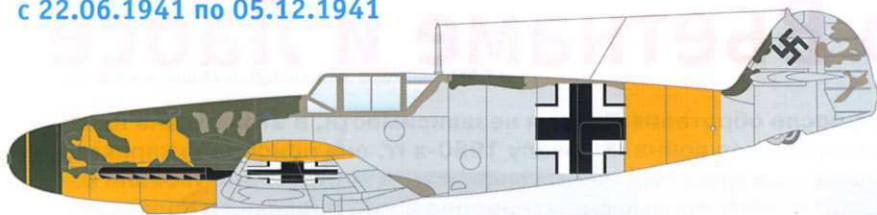
– Приглашаем к сотрудничеству производителей моделей, представителей фирм торгующих моделями, издательства и авторов книг.

– Принимаем к оплате кредитные карты основных платежных систем.

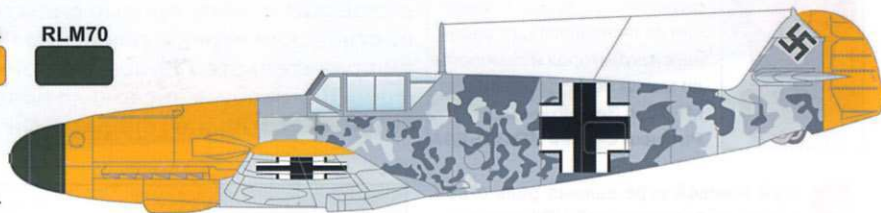
**Интернет-магазин
WWW.CLUB-TM.RU**

По воскресеньям – мастер-класс!

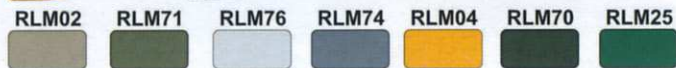
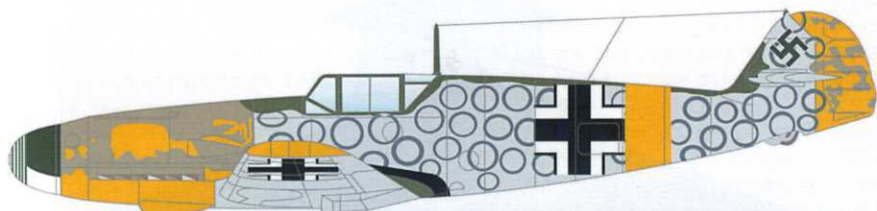




Наиболее ранняя схема окраски, применялась с 1940г. На восточном фронте летом 1941 была уже менее распространена. Для уменьшения заметности с воздуха желтый нос самолета покрывался пятнами либо полосами темных оттенков. Полоса быстрой идентификации на фюзеляже широкая и была характерна для III./JG53.

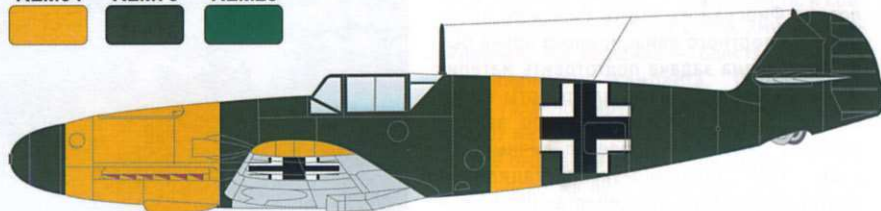


Наиболее распространенная летом 1941 и ставшая стандартной после выхода директивы LDv 521 схема окраски. Для затемнения бортов директива также позволяла использовать краски RLM 02 и RLM 71.



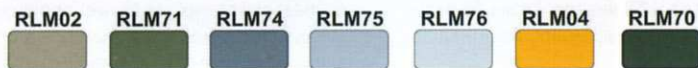
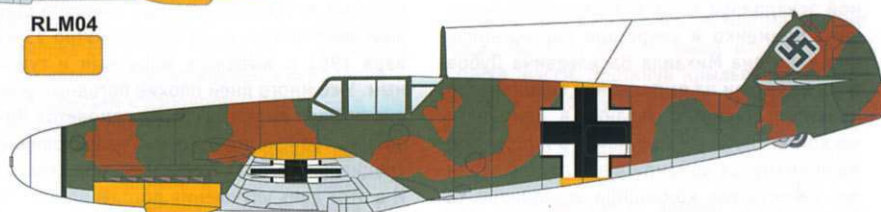
Еще один вариант ранней схемы применявшийся на восточном фронте летом 1941. Для снижения заметности на борта нанесены круги темных оттенков, желтые элементы быстрой идентификации «затемнены» предположительно краской RLM 02. Кок винта окрашен в цвета штаба JG3. Полоса на фюзеляже тонкая, применяемая в Stab I./JG3, II./JG77.

Зеленная окраска самолетов 77-й и штаба 52-й эскадр. Также использовалась на части самолетов III./JG52 и III./JG27.



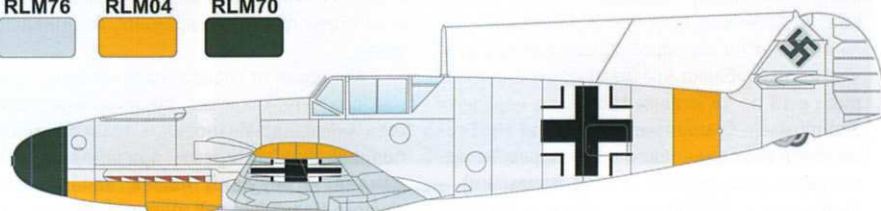
Зеленый камуфляж характерный для I./JG54. С начала 1942 г. эта схема стала типичной для всей 54-й эскадры.

Камуфляж, применявшийся в штабе JG54. Такая расцветка продержалась до зимы 1941 г. и не встречалась больше нигде.



«Мраморный» камуфляж был характерен для II./JG54 и ErgGr. 54. Машины 4./JG54 имели желтые кромки крыльев. Кок винта окрашивался в цвет эскадрильи.

Зимний вариант окраски, применявшийся зимой 1941/42 гг.



Во время работы на территории ДРВ и Лаоса экипажами группы были изучены возможности самолета Ли-2 для расчета посадки с попутным ветром на ограниченную полосу, посадки и взлета с полным полетным весом на высокогорных аэродромах. Кроме боевой работы по транспортировке грузов и личного состава подготовили два батальона десантников ДРВ. Обучение проводил экипаж заместителя командира авиационной эскадрильи капитана Олифиренко Алексея Алексеевича, штурман звена старший лейтенант Голдырев Павел Алексеевич.

Боевая работа эскадрильи майора Фирсова была высоко оценена Советским Правительством. 34 военнослужащих были удостоены боевых орденов и медалей. Орденом Красного Знамени был награжден майор Фирсов, орденами «Красная Звезда» – капитаны А.А. Олифиренко, П.А. Голдырев, М.В. Дубовцев, А.А. Чуланов, В.Л. Клименко и старшие лейтенанты И.М. Жуков, И.С. Шингарев, Е.А. Крайнов, Я.И. Власов и другие. 12 военнослужащих получили медали «За отвагу», а трое – медали «За боевые заслуги». Весь личный состав авиационной эскадрильи награжден медалями ДРВ «За дружбу». 40 человек из числа летного состава были представлены для награждения орденами Лаосского правительства. Однако в связи с несвоевременным изготовлением этих наград во Франции, объявленное награждение наших летчиков и техников орденами «Миллиона слонов и Белого зонта» было забыто премьером Лаоса Сувана Фумой. (Орден Лансангхонкхау, или орден «Миллиона слонов и Белого зонта» – так в XVIII-XX вв. называли Королевство Лаос. В центре орденского знака и серебряной звезды из пергородчатой эмали изображен трехглавый слон – символ королевской власти, могущества и процветания, увенчанный многоярусным белым зонтом в виде буддийской ступы – знак приверженности буддизму, главной религии страны. *Прим. ред.*).

5 июня 1961 г. личный состав части и члены семей военнослужащих, нарядно одетые, с цветами прибыли на летное поле аэродрома для торжественной встречи возвращавшихся из Лаоса боевых товарищей. В 20.00 над аэродромом появился Ан-10 Командующего ВТА. Сделав круг и произведя посадку, самолет подрулил к встречающим. Еще не успели остановиться двигатели, а майор Фирсов из открытой входной двери самолета радостно машет рукой. Под звуки авиационного марша «Все выше» и крики «ура» встречающих, майор Фирсов и его боевые товарищи попали в крепкие объятия родных и близких.

Выполняя решение вышестоящего командования, личный состав срочно готовил для работы в Лаосе вторую группу из состава 2 авиационной эскадрильи. Однако для выполнения правительственного задания отправили только три экипажа. 2 августа 1961 г. уходит на выполнение правительственного задания в Лаосе и Камбодже эки-



Слева: Орден «Миллиона слонов и Белого зонта». Справа: Экипаж капитана В.И. Гассиева у своего самолета. Лаос, декабрь 1961 г.

паж капитана Григорьева Дмитрия Ивановича со штурманом старшим лейтенантом Павленко Владимиром Ильичем.

Спустя месяц, 6 сентября 1961 г., на выполнение этой же задачи уходят экипажи капитана Антонова Павла Михайловича со штурманом старшим лейтенантом Лысенко Николаем Яковлевичем и капитана Гассиева Владимира Исаковича со штурманом старшим лейтенантом Багаевым Алексеем Егоровичем. Самолеты Ли-2 несли стандартную «аэрофлотовскую» окраску того времени, но опознавательные знаки Лаоса. На самолете капитана Антонова был нанесен на киле черный бортовой номер «01», на самолете капитана Гассиева – «02». Экипаж капитана П.М. Антонова совершил 358 полетов с общим налетом 426 часов, из них 329 боевых. Для обеспечения безопасности полетов в аварийных бортовых люках были установлены пулеметы Горюнова, а при себе экипаж имел два автомата Калашникова и 4 пистолета «ТТ». Самолет неоднократно подвергался обстрелу с земли и получил много пробоин. Но, несмотря на это, экипаж мужественно выполнял поставленную задачу. За период боевой работы экипажа капитана Антонова перевез около 400 тонн военных грузов, оружия и боеприпасов и более 3000 человек с оружием.

В январе 1962 г. после успешного окончания работы в Лаосе и Камбоджи вернулся экипаж капитана Григорьева Дмитрия Ивановича, который совершил 161 боевой вылет с общим налетом 230 часов. За успешное выполнение задания капитан Григорьев был награжден орденом Красного Знамени, а летчик лейтенант Фоминых Олег Иванович и радист старшина Вялов Виктор Клавдиевич – орденами «Красная Звезда». Правительство Лаоса высоко оценило работу экипажа и наградило членов экипажа высшей наградой Лаоса орденом «Миллиона слонов и Белого зонта».

22 февраля 1962 г. в Лаосе на 151 боевом вылете был подбит Ли-2, где командиром экипажа был капитан Гассиев Владимир Исакович. При посадке самолет потерпел катастрофу, в которой погибли летчик старший

лейтенант Андреев Сергей Николаевич, штурман старший лейтенант Багаев Алексей Егорович, радист рядовой Кузьменко Владимир Григорьевич и бортовой механик младший сержант Корнев Анатолий Иванович. Командир корабля капитан Гассиев и бортовой техник В. Кравчук получили травмы, но остались живы. Капитан Гассиев лечился в военном госпитале в городе Ханое в течение трех месяцев. По возвращению из командировки был списан с летной работы и уволен из рядов Советской Армии 31 декабря 1962 г.

Из воспоминаний П.М. Антонова: «Мы видели, как заходил на посадку самолет Гассиева, и видели произошедшую на аэродроме Фон Савон катастрофу. Самолет упал недалеко от столовой и полевого госпиталя. Сразу же началась эвакуация пострадавших, мертвых относили сразу в полевой госпиталь, а на самолете Антонова, расстелив брезент на грузовом полу, живых доставили в центральный госпиталь в городе Ханое, до которого было два часа лету. В госпитале скончался радист рядовой Владимир Григорьевич Кузьменко».

Советское Правительство высоко оценило работу экипажа капитана Гассиева, наградив командира корабля орденом Красного Знамени, а штурмана старшего лейтенанта А.Е. Багаева и летчика старшего лейтенанта С.Н. Андреева орденами Красного Знамени посмертно. Рядовой В.Г. Кузьменко и младший сержант А.И. Корнев были посмертно награждены орденами «Красная Звезда». А лаосское правительство всех членов экипажа – живых и мертвых, – наградило орденами «Миллиона слонов и Белого зонта».

25 мая 1962 г., закончив успешно выполнение специального задания за рубежом, вернулся на Родину экипаж капитана П.М. Антонова. Капитан Антонов, старший лейтенант Н.Я. Лысенко, старший лейтенант А.Н. Руковец были награждены орденами Красного Знамени, а старший техник-лейтенант В.Ф. Федоров, старший техник-лейтенант П.И. Сиротин, старший сержант В.Ф. Грашин, старшина И.И. Гаращенко и ефрейтор П.Ф. Деринг – орденами «Миллиона слонов и Белого зонта».

Охотник за трофеями



Сафие АЛЬ ХАФФАФ
(18 лет. Учится в РЭА им. Плеханова, увлекается подводной охотой, теннисом, фотографией, таксидермией, гравировкой. Инструктор по дайвингу. г. Москва)
Фотографии автора

Моей следующей моделью стал исполнин высотой 65 см, Хищник, пришелец из одноименного фильма 1987 г., которому пришлось сражаться с командиром элитной группы спецназа Датчем в исполнении Арнольда Шварценеггера.

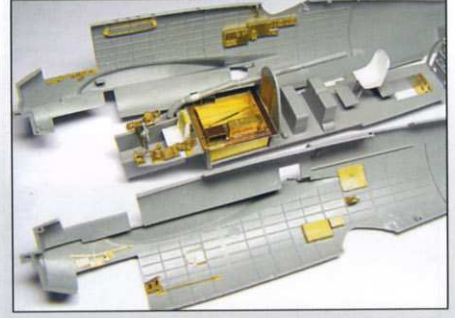
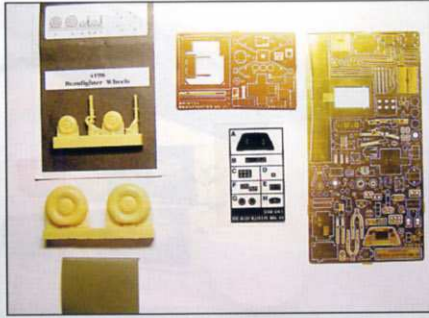
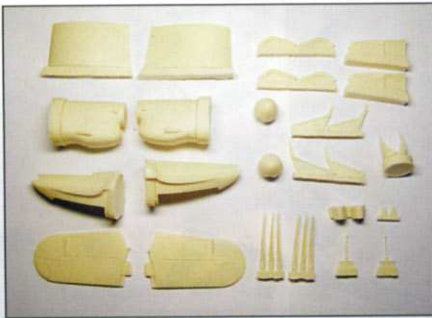
Для тех, кто никогда не слышал про Хищника, я привожу краткую справку: «Хищники» – вымышленная инопланетная раса, представители которой являются центральными персонажами серии фантастических фильмов «Хищник» и «Чужой против Хищника», а также внушительного медиа-франчайза, включающего компьютерные игры, комиксы, книги и т. д. В процессе охоты хищники добывают так называемые трофеи, которыми являются черепа существ, на которых идет охота.

Созданные братьями Джимом и Джоном Томасами, Хищники изображаются как 2,5-метровые разумные гуманоиды, обладающие передовой технологией, такой как активный камуфляж и энергетическое оружие, а также владеющие возможностью совершать межзвездные полеты на своих кораблях.

Когда ко мне в руки впервые попал этот Хищник, он представлял собой 8 больших полых виниловых частей и множество дополнительных частей (жвалы, дреды, черепа, пистолет). Самая большая проблема винила при транспортировке – его деформация. В моем случае, были сильно деформированы торс и ноги. Их как будто приплюснули. Но винил обладает и выигрышным для моделиста свойством – при высокой температуре его можно гнуть. Я набрала целую раковину горячей воды и положила туда обе части. Вынимать их нужно по усмотрению – чем больше часть, тем больше времени она должна провести под водой. Я продержала их там около 2 минут, после чего придала частям нужную форму и тут же опустила в холодную воду, чтобы придать им твердость. От горячей воды винил не теряет детали, только меняет форму. Эту процедуру мне пришлось проводить несколько раз, чтобы торс и ноги состыковались. Далее я соединила 2 фрагмента при помощи клея Tamiya Cement Quick Type для того, чтобы предотвратить их смещение при лепке. После высыхания клея я смоделировала часть ремня Хищника и заделала линию стыка при помощи двухкомпонентной шпатлевки Aprox Sculpt.

Я начала заниматься моделизмом сравнительно недавно – в конце 2009 года. Произошло это случайно – на одном из форумов, посвященном фигуркам из фантастических фильмов я впервые увидела пришельца из фантастического фильма «Чужой». Поскольку тот «кит» был выставлен на продажу, я, не раздумывая, его приобрела. Хочу заметить, что все мои навыки, полученные из разных сфер и специальностей очень помогли в сборке, и покраске композиции. Так, я создала свою первую модель Aqua Alien или «Чужой, плывущий под водой».





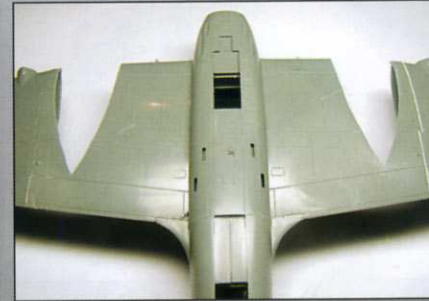
Детали конверсионного набора SMK. Дополнительные наборы – колеса Aires и фототравление Part. Кабина собрана с использованием фототравленных деталей.



Нанесение прешейдинга на детали интерьера. Окраска интерьерным цветом. Мелкие детали окрашены кистью эмалевыми красками Tamiya.



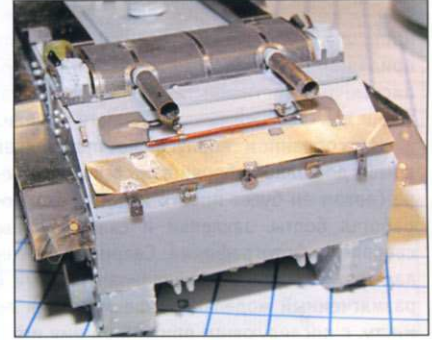
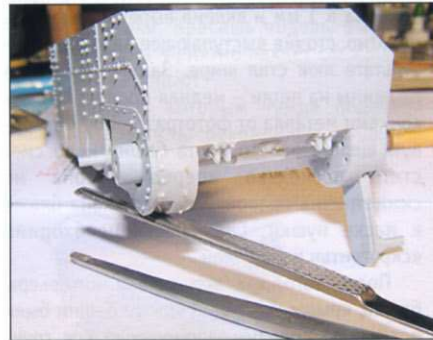
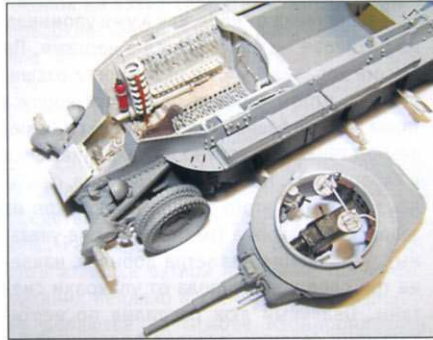
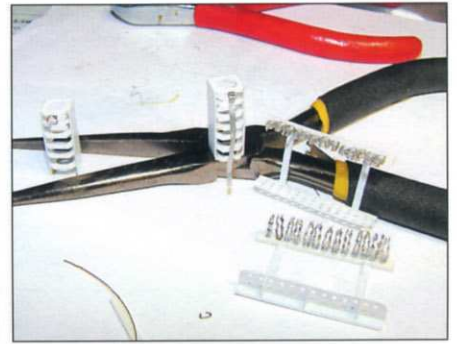
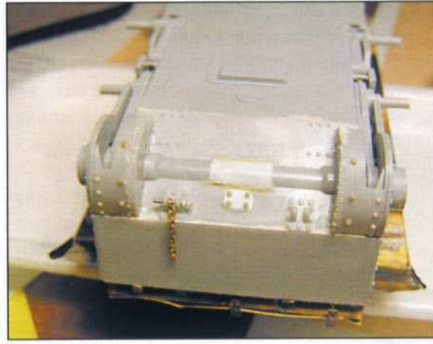
Половины фюзеляжа склеены и нанесена шпаклевка. Склеены детали крыла. Зазоры устранены тонким полистиролом. С помощью пилки и скрайбера удалены заменяемые части модели.



После удаления мотогондол консоли потеряли жесткость, которая была восстановлена вставками из тонкого полистирола.



Вставки в крыло из набора SMK имеют профиль, отличный от профиля крыла, поэтому обшивку сделал из листового полистирола, зашпаклевал щели и зачистил наждачной бумагой. Смоляные детали отделял от литников с помощью микропилки Olfa. Обтекатели и вставки из набора SMK потребовали не только подгонки, но заделки щелей двухкомпонентной шпаклевкой Tamiya.

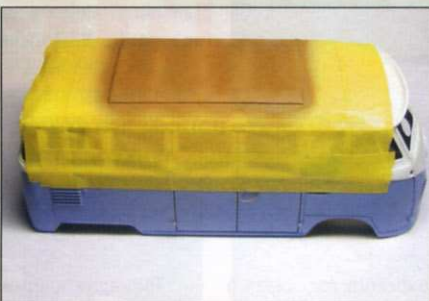


детали из набора фототравления, домкраты копиями у «Звезды», равно как бандажы колес и передние крылья. У «ВЭ» мне больше понравились элементы ходовой части. Хотя переделывать нужно и там и там, благо, пластик у обеих моделей хороший, пилится и обрабатывается легко.

Корпус от «ВЭ» имеет двухслойный борт, как на реальном танке, что навело на мысль сделать интерьер и открытые люки. При всем моем старании, чертежей и исчерпывающей информации по «внутренностям» я не нашел, так что руководствовался только вышеперечисленными источниками. Все детали интерьера изготовлены из полистирола, который применяется для упаковки пищевых продуктов. Надо заметить, что полистирол от крышки супа «Доширак» потолще, от сметанных баночек – помягче, а от стаканчиков из-под йогуртов – потоньше. Педали механика-водителя, рычаги, ручки, скобы спаяны из медной проволоки и жести. Различные трубки – трубочки для коктейлей.

При сборке набор фототравления от «Эдуарда» (имелось два: для модели «Звезды» и для остальных «for soviet kit») использовал процентов на 50 – многие предлагаемые детали или не копии, или не имеют





реты, брэнчать на гитаре, вести разговоры о мире, о любви. И, собственно, этой самой любовью заниматься. Поэтому оба задних сиденья не устанавливал, а изготовил из листового пластика некое подобие углового дивана и небольшой навесной столик. Интерьер (пол, стены и потолок) был окрашен в различные оттенки серого цвета, а на диван и пол были «уложены» пестрые накидки (распечатанные на цветном принтере картинки из Интернета). Показалось странным, что водителю не полагается ни одной педали, притом, что отверстия под них имеются. Впрочем, этого не видно на собранной модели.

Детализировка двигателя более чем скромная. Вернее, «движка», как такового, нет. Есть только имитация поддона картера силовой установки и выхлопная система. Подвески тоже несколько упрощены, хотя при сборке передней предусмотрена возможность сделать передние колеса подвижными вокруг осей поворота. Сами колеса собираются легко, после окраски и монтажа смотрятся очень симпатично, а виниловые втулки, устанавливаемые под декоративные колпаки, позволяют колесам вращаться. Всю ходовую часть окрасил черным акрилом «Тамия», выхлопную систему – коричневой эмалью для имитации ржавого налета.

Кузов очень качественно отлит в одну деталь, надо только удалить следы стыка частей пресс-формы и подшпаклевать пару маленьких утяжин. После нанесения грунтовки Mr. Surfacer 1200 окрасил кузов в два цвета, по моде тех лет. Верх – белым «Акан», боковые панели – Azure Blue Mr. Color. Тент, закрывающий вырез в крыше, после нанесения прешейдинга, окрасил двумя оттенками коричневой эмали «Тамия», притемняя впадины на провисающем материале. Маски делал из модельного скотча той же фирмы.

Перед началом росписи кузова, т.е. перед приданием автомобилю хиппи-стиля, изучил полтора десятка фотографий, найденных в Интернете, и решил сделать соби-

рательный образ «хиппимобилья». Цветы, надписи и звездочки наносил кистью, используя желтый, белый, красный и зеленый цвета из палитры «Акана».

Руль, переднюю панель, корпуса внутреннего и наружных зеркал окрасил черным акрилом и перевел декали с изображениями эмблем и шкалы спидометра. После этого установил детали остекления, наружные элементы (зеркала, дверные рукоятки, стеклоочистители, светотехнику, отдельно окрашенные бамперы и номерные таблички). Передние фары собираются из двух прозрачных деталей каждая, поэтому для их склеивания использовал прозрачный акриловый лак. Указатели поворотов и задние габаритные огни окрасил цветными эмалевыми лаками «Тамия».

Осталось только соединить кузов и шасси (сборка происходит без клея, с помощью выступов на деталях), повернуть передние колеса и сфотографировать.

Результат мне понравился, и цель была достигнута – отдохнуть, отвлечься от самолетно-танкового направления. Удовольствие доставила роспись кузова, где пришлось приложить фантазию, поэтому работа над «хиппимобилем» была творческой, интересной и очень приятной.

Фирма Revell выпустила свою версию «Фольксвагена» Т1 в этом же масштабе, которая гораздо более подробно детализирована, но и модель Hasegawa тоже очень неплоха. Особенно для тех, кто хочет просто приятно провести время за сборкой интересного объекта, не гоняясь за подробной детализировкой. 📷



Цена: 144 руб.

АВИАЦИОННЫЙ ФОНД

АФ 103	Кузнецов С.	Бомбардировщики Дорнье До 17	48 стр.
АФ 105	Марковский В.	Истребитель-бомбардировщик МиГ-27	48 стр.
АФ 106	Кузнецов С.	Камуфляж самолетов Люфтваффе 1939-1945	48 стр.
АФ 107	Мороз С.	Многоцелевой вертолет Ми-8	48 стр.
АФ 108	Борисов Ю.	Истребитель Фокке-Вульф Fw 190А	48 стр.
АФ 109	Маслов М.	Истребитель И-16	48 стр.
АФ 110	Петров В.	Пикирующий бомбардировщик Юнкерс Ju 87	48 стр.
АФ 111	Борисов Ю.	Ночной истребитель Хейнкель He 219	48 стр.
АФ 113	Мороз С.	Истребитель Су-27	48 стр.
АФ 114	Мороз С.	Фронтальной бомбардировщик Су-24	56 стр.
АФ 115	Мороз С.	Фронтальной истребитель МиГ-29	48 стр.
АФ 116	Мороз С.	Боевой вертолет Ми-24	48 стр.
АФ 117	Борисов Ю.	Штурмовик Фокке-Вульф Fw 190F/G	40 стр.
АФ 118	Морозов М.	Торпедоносцы люфтваффе 1939-1945	40 стр.
АФ 119	Маслов М.	Истребители И-15	48 стр.
АФ 121	Маслов М.	Истребитель И-153	48 стр.
АФ 122	Мороз С.	Истребитель МиГ-23	48 стр.
АФ 123	Марковский В.	Бомбардировщики Су-24 в Афганистане	40 стр.
АФ 124	Марковский В.	Советские авиационные ракеты «воздух-воздух»	48 стр.
АФ 125	Марковский В.	Советские авиационные ракеты «воздух-земля»	48 стр.
АФ 126	Борисов Ю.	Истребитель Хейнкель He 162	40 стр.
АФ 127	Марковский В.	Штурмовики Су-25	48 стр.
АФ 128	Марковский В.	Истребители МиГ-23 в Афганистане	40 стр.
АФ 129	Марковский В.	Штурмовики Су-25 в Афганистане	48 стр.
АФ 130	Борисов Ю.	Ил-76 на службе в ВВС	48 стр.
АФ 131	Борисов Ю.	Самолет-разведчик Фокке-Вульф Fw 189 «Рамм»	48 стр.
АФ 132	Марковский В.	Ил-76 на службе в ВВС	48 стр.
АФ 133	Маслов М.	Скоростной бомбардировщик СБ. Начало пути	48 стр.
АФ 134	Маслов М.	Скоростной бомбардировщик СБ. Развитие	48 стр.
АФ 135	Маслов М.	Скоростной бомбардировщик СБ. Война	48 стр.

АФ 136	Маслов М.	Тяжелый бомбардировщик Пе-8	48 стр.
АФ 137	Маслов М.	Русские самолеты 1914-1917	88 стр.
АФ 139	Борисов Ю.	Истребитель Дорнье Do 335	48 стр.
АФ 140	Якубович Н.	Самолет Ил-18. Пассажирские авиалайнеры	48 стр.
АФ 141	Якубович Н.	Ил-18. Самолеты особого назначения	48 стр.
АФ 142	Якубович Н.	Истребитель МиГ-21. Рождение легенды	48 стр.
АФ 143	Якубович Н.	Истребитель МиГ-21. Перехватчики и разведчики	40 стр.
АФ 144	Якубович Н.	Истребитель МиГ-21. Последние модификации	40 стр.
АФ 145	Борисов Ю.	Истребитель Мессершмитт Me 163	48 стр.
АФ 146	Маслов М.	Амфибия Ш-2	48 стр.
АФ 147	Маслов М.	и другие самолеты Вадима Шаврова	48 стр.
АФ 148	Якубович Н.	Тяжелый бомбардировщик ТБ-1	56 стр.
АФ 149	Маслов М.	Авиалайнер Ту-154	40 стр.
АФ 150	Маслов М.	Ночной бомбардировщик По-2	40 стр.
		Ли-2 Воздушный извозчик	48 стр.



Цена: 144 руб.

БРОНЕТАНКОВЫЙ ФОНД

БФ 201	Свирин М.	Тяжелый танк Пантера	48 стр.
БФ 202	Свирин М.	Тяжелые танки ИС	48 стр.
БФ 204	Коломиец М.	Камуфляж танков Красной Армии 1930-1945	48 стр.
БФ 205	Коломиец М.	Камуфляж германской техники 1939-1945	48 стр.
БФ 206	Свирин М.	Штурмовое оружие Штурмгешютц III	48 стр.
БФ 207	Свирин М.	Тяжелый истребитель танков Ягдтигр	40 стр.
БФ 209	Свирин М.	Легкий истребитель танков Хетцер	48 стр.
БФ 210	Постников М.	Бронезащита средних танков Т-34	40 стр.
БФ 211	Постников М.	Бронезащита тяжелых танков КВ и ИС	40 стр.
БФ 213	Кириндас А.	Полугусеничные вездеходы Красной Армии	48 стр.
БФ 214	Солянкин А.	Советские тяжелые танки 1917-1941	40 стр.
БФ 215	Солянкин А.	Советские средние САУ 1941-1945	48 стр.
БФ 216	Солянкин А.	Советские тяжелые САУ 1941-1945	40 стр.
БФ 217	Солянкин А.	Средний танк Т-34 1939-1945	56 стр.
БФ 218	Мащанский И.	Тяжелый танк «Тигр»	48 стр.
БФ 219	Орловский М.	Средний танк Pz.III	48 стр.
БФ 220	Орловский М.	Пехотный танк «Матильда»	48 стр.
БФ 221	Солянкин А.	Советские тяжелые танки. 1941 – 1945	128 стр.
БФ 222	Солянкин А.	Советские малые и легкие танки. 1941 – 1945	48 стр.
БФ 223	Прочко Е.	Броневые автомобили БА-64/Амфибия ГАЗ-011	56 стр.

БФ 224	Солянкин А.	Советские легкие танки. 1920 – 1941	64 стр.
БФ 225	Солянкин А.	Отечественные броневые автомобили 1905 – 1941	64 стр.
БФ 226	Поликарпов Н.	Грузовой автомобиль ЗИС-5	48 стр.
БФ 227	Солянкин А.	Советские огнеметные и химические танки	56 стр.
БФ 228	Солянкин А.	Советские средние танки 1924 – 1941	56 стр.
БФ 229	Солянкин А.	Советские средние танки 1941 – 1945	96 стр.
БФ 230	Солянкин А.	Советские САУ 1923 – 1941	48 стр.



Цена: 144 руб.

ФОНД ВОЕННОГО ИСКУССТВА

ФВИ 002	Мусалов А.	Даманский и Жаланашколь. 1969 г.	40 стр.
ФВИ 003	Былинин С.	Танковое сражение под Бродами и Ровно 1941 г.	48 стр.
ФВИ 004	Былинин С.	Сталинградская битва	48 стр.
ФВИ 005	Статюк И.	Оборона Заполярья. 1941	40 стр.
ФВИ 007	Статюк И.	Оборона Прибалтики. 1941	40 стр.
ФВИ 008	Статюк И.	Оборона Западной Украины. 1941	40 стр.
ФВИ 009	Былинин С.	Русско-японская война. 1904-1905.	56 стр.
ФВИ 010	Виниченко М.	Утраченные возможности	40 стр.
		Оборона Порт-Артура.	48 стр.
		Подземное сопротивление.	48 стр.
ФВИ 011	Малов А.	Русско-польская война. 1654 – 1667	48 стр.
ФВИ 012	Курбатов О.	Тихвинское осадное сидение 1613	48 стр.
ФВИ 013	Оськин М.	Галицийская битва. Август 1914.	48 стр.
ФВИ 014	Статюк И.	Оборона Ленинграда. 1941	48 стр.
ФВИ 015	Базанов С.	Алексей Алексеевич Брусилов.	48 стр.
ФВИ 016	Статюк И.	От обороны к наступлению	56 стр.
ФВИ 017	Статюк И.	Смоленское сражение. 1941 г.	48 стр.
ФВИ 018	Нелипович С.	Брусиловский прорыв. Кампания 1916 г.	48 стр.
ФВИ 019	Нелипович С.	Варшавское сражение. Октябрь 1914 г.	48 стр.
ФВИ 020	Статюк И.	Оборона Москвы. 1941 г.	48 стр.
ФВИ 021	Овчинников В.	Сражения Черноморского флота под командованием Ф.Ф. Ушакова	56 стр.
ФВИ 022	М.В. Оськин	Крушение германского блицкрига в 1914 году	48 стр.
ФВИ 023	Статюк И.	Контрнаступление под Москвой 1941-1942	48 стр.
ФВИ 024	Оськин М.	Штурм Карпат	48 стр.
ФВИ 025	Козлов Д.	Сражение за Рижский залив. Лето 1915 г.	64 стр.
ФВИ 026	Козлов Д.	«Мемельская операция» флота Балтийского моря. Июнь 1915 г.	48 стр.
ФВИ 027	Статюк И.	Керченско-Феодосийская десантная операция	48 стр.

ФВИ 028	Статюк И.	1941-1942 гг.	48 стр.
ФВИ 029	Виниченко М.	Ржевско-Вяземская операция 1942 г.	48 стр.
		Оборона Севостополя 1854-1855 гг.	48 стр.
ФВИ 030	Кузнецов Н.	Наземно-подземное противостояние	48 стр.
ФВИ 032	Оськин М.	А.В. Колчак	48 стр.
		Лодзинская оборонительная операция. Осень 1914 г.	48 стр.
ФВИ 033	Козлов Д.	Цель – шведская руда. Действия надводных сил флота Балтийского моря на неприятельских коммуникациях в кампанию 1916 года.	48 стр.
ФВИ 034	Артамонов А.	Калишская битва 18 октября 1706 г.	48 стр.
ФВИ 035	Тюменцев И.	Оборона Троице-Сергиева монастыря в 1608-10 гг.	64 стр.
ФВИ 036	Артамонов А.	«Несказанная виктория»: Сражение при Лесном. 1708 г.	64 стр.
ФВИ 037	Бабулин И. Б.	Битва под Конотопом. 28 июня 1659 года	48 стр.

