

Работяга воздушных трасс

Модель можно заказать
наложенным платежом
по нашему каталогу



Модель: Ил-18В
Масштаб: 1/144
Производитель: Eastern Express, Москва
Характеристика: пластиковая, литая (ЛНД), 63 детали, декаль на 2 варианта.

Рейтинг: ★ ★ ★ ★

Минута славы для самолета Ил-18 наступила 14 апреля 1961 года, когда весь мир смотрел телевизионную трансляцию из Внуково. Первое появление Юрия Гагарина перед телевизионной камерой, рапорт о первом в мире полете в космос Генеральному секретарю ЦК КПСС Н. Хрущеву – все это происходило на фоне обычного аэрофлотовского Ил-18, которому выпала честь доставить Юрия Гагарина в Москву с места приземления.

Вообще, слава – понятие относительное. Если туполевским лайнерам Ту-114 и Ту-104 она досталась полной мерой, то на долю скромного Ил-18 выпала львиная доля прозаической, но очень полезной работы. 564 Ил-18, выпущенных за двадцать лет, с 1958 по 1978 год, все это время были основными перевозчиками «Аэрофлота» как на внутри-союзных, так и на международных линиях. Приглянулся он и другим ведомствам: возможность длительного нахождения в воздухе делала Ил-18 эффективным ледовым разведчиком и даже противолодочным самолетом. Всего было выпущено более семисот машин всех модификаций. Простой в пилотировании и обслуживании, не требовательный к аэродромам, очень экономичный, с большой дальностью полета, лайнер этот полюбился авиаторам и пассажирам. За Ил-18 прочно закрепился эпитет «самый надежный», хотя это, пожалуй, результат лишь меньшего резонанса катастроф с его участием. На самом деле, не только «самым», но и просто надеж-

ным самолет стал далеко не сразу. Многочисленные отказы двигателей, автопилота, усталостные разрушения конструкции преследовали Ил-18 всю первую половину его эксплуатационной жизни. Только по опубликованным данным, в период с 1958 по 2001 год в гражданской авиации СССР и СНГ произошло 52 тяжелых летных происшествия с Ил-18 – 28 катастроф и 24 аварии с полным разрушением воздушного судна, причем в 16 случаях особые ситуации возникали во время полета на эшелоне. Всего же, по данным Aviation Safety Network, было потеряно 98 машин – то есть разбился почти каждый пятый Ил-18. Несколько катастроф так и остались неразгаданными. Интересно, что в СССР разработкой серийных бортовых параметрических регистраторов и речевых самописцев («черных ящиков») занялись именно в связи с ростом катастроф Ил-18 и невозможностью установить их причины.

Не был Ил-18 и особенно комфортабельным: четыре турбовинтовых двигателя сопровождали полет высоким уровнем шума и вибрации. Как однажды сказал один мой знакомый, много полетавший пассажиром на Ил-18: «Всем, кто называет этот самолет комфортабельным, я предлагаю зайти в передний туалет (находящийся в плоскости вращения винтов) и попробовать там чего-нибудь сделать».

Тем не менее, Ил-18 прочно занял место основного пассажирского самолета СССР 1960-70-х годов. Точно так же он стал

неотъемлемой частью истории гражданской авиации стран социалистического лагеря – много лет ильюшинские лайнеры летали под флагами национальных авиаперевозчиков в Болгарии, Венгрии, ГДР, Польше, Румынии, Чехословакии, поставлялись на Кубу, в Китай, Афганистан, Алжир и Конго. Всего на экспорт было продано 107 самолетов, причем, в Сомали, Северной Корее и Шри-Ланке они эксплуатируются по сей день.

Модель от «Восточного Экспресса» представляет самую массовую модификацию лайнера – Ил-18В, – и предлагает два варианта окраски: чехословацкой авиакомпании «ЧСА» или советского «Аэрофлота» после 1973 года. Половинки фюзеляжа отлиты очень прилично, без утяжин, с тонкой подробной расшивкой, но почему-то без окон, хотя часть фюзеляжа, где размещается кабина пилотов, отлита отдельной прозрачной деталью. Из всех возможных вариантов: от полностью прозрачного остекления до полностью декального – такой смешанный (частично «стекло», частично декаль) представляется наилучшим, заведомо отменяющим какую-либо претензию на реалистичность образа модели. Поэтому я решил сде-



Слева: Распечатанный скан декали в качестве шаблона для засверливания окон. В центре: Просверленные окна изнутри надо рассверлить для получения тонких кромок.



Слева: Воздухозаборники обдува генераторов гораздо лучше смотрятся, если сделать их пустотелыми с помощью бормашины. В центре: Новые подкосы и цилиндры демпферов делают стойку копийнее. Справа: Щели отлично заделываются циакриновым гелем с активатором.



Слева: Изготовление KV-антенны из эластичной нити. Справа: Прешейдинг на крыле и оперении я в целях эксперимента решил делать по-разному.

лать окна сам, тем более что на Ил-18 они имеют простую круглую форму. Нужно было лишь просверлить отверстия и заполнить их на заключительной стадии сборки «жидким стеклом» от Microscale. Для того чтобы не было нестыковок окон с декалью, я отсканировал декаль, разметил центры будущих отверстий посередине кружков-иллюминаторов, распечатал 1:1, вырезал и приклеил бумажные копии полос читлайна к половинкам фюзеляжа клеевым составом Micro Liquitape от Microscale. Потом в центрах крестиков толстой иглой наметил углубления и просверлил последовательно сверлами 0,6, 1,0, 1,5, 2,3 и 2,7 мм. С обратной стороны сверлом 4 мм выбрал лунки для получения тонких стенок оконных отверстий, чтобы при заполнении жидким стеклом избежать эффекта линзы.

Две рамки с деталями силовых установок и шасси пролиты тоже неплохо, значительно хуже получилось крыло, разбитое на цельную нижнюю часть и две половинки верхней. Тут проявились все особенности ЛНД – утяжины, толстые кромки, кривизна плоскостей сочленения. Особенно заметной она оказалась в области маслорадиаторов первого и четвертого двигателей, сами мотогондолы даны отдельными половинками, а их нижняя часть с маслорадиаторами отлита зацело с

нижней половинкой крыла. При попытке установить двигатели на место оказалось, что маслорадиаторы отогнуты вниз, причем правый гораздо сильнее левого. Пришлось сделать надрез пластика изнутри и немного отогнуть маслорадиаторы вверх, после чего сошлифовать горб в месте изгиба. Сделать изгиб менее заметным помогло также прорезание выходной створки маслорадиатора, обозначенной на пластике только контуром расшивки. Воздухозаборники обдува генераторов на всех, и воздухозаборники маслорадиаторов на крайних двигателях обработал бормашиной и резаком, чтобы имитировать входные отверстия.

Пластик, из которого отлита модель, мне не понравился. Вероятно, для лучшей проливаемости в него добавили слишком много присадок, а в результате под действием клея он превращается в тягучий, очень долго сохнущий «кисель». Поэтому в половине случаев, особенно тех, где необходимо некоторое усилие для стягивания склеиваемых поверхностей, пришлось использовать циакриновый клей, иногда даже spraysывая шов активатором. Самый неприятный стык крыла с фюзеляжем я оставил напоследок, собрав сначала крыло с мотогондолами. Инструкция рекомендует обратный порядок, но я рассудил, что, поскольку избежать подгонки и шпаклевки не удастся, лучше сначала проде-

лать это с двигателями в отсутствии фюзеляжа, а уже потом мучиться с одним швом вместо четырех. А помучиться пришлось: линия сопряжения крыла и фюзеляжа сложной формы, и как-то неуловимо не совпадающая практически по всему периметру, так, что сразу и не поймешь, где надо подточить или подрезать. Повертев детали и так, и этак, я приложил крыло к вырезу на фюзеляже, и отметил карандашом явно выпирающие участки, а потом срезал их с некоторым запасом. Таким образом я заранее обеспечил себе необходимость шпаклевки щелей, но, с другой стороны, создал и возможность выровнять крыло во всех плоскостях, зафиксировав его положение точечными порциями циакринового геля. Заделка щелей в наше время уже перестала быть проблемой – тот же циакриновый гель с активатором, пролив стыка сверхтекучим циакрином, а поверх всего – небольшое косметическое количество тамиевской шпаклевки, вот и вся работа.

Шасси сделано в традициях масштаба 1:144 по технологии ЛНД – потоньше смоляных, потолще масштабных, колеса упрощены, но, по крайней мере, правильной формы. Если основные стойки, прикрытые от взгляда крылом и двигателями, можно оставить без изменений, то переднюю явно надо было доработать. Она хорошо видна почти со всех





Слева: Передняя стойка шасси и фюзеляжная посадочная фара. В центре: Сопло ВСУ из кусочка отожженной стальной трубки. Справа: Основная стойка шасси.

ракурсов, и во многом определяет «лицо» модели. Собственно, сама стойка не настолько плоха, чтобы заменять ее целиком, но вот в двух неопределенной формы штукovinaх, со смещением половинок и облоем, признать подкосы очень трудно. Замена их двумя отрезками тянутого литника не только существенно улучшила вид и копияность стойки, но и потребовала меньше времени, чем зачистка и обработка деталей из набора. А еще два кусочка того же литника со слегка оплавленными кончиками, имитирующие демпферы, добавили копияности и «ажурности» агрегату.

Воздушные винты и способ их крепления «Восточному Экспрессу» удалось вполне. Каждый винт состоит из трех деталей – собственно винта, ступицы с осью и обтекателя. Благодаря этому и винты, и обтекатели очень удобно красить по отдельности, только в центре каждого винта я просверлил технологическое отверстие диаметром 0,8 мм и насадил винты на острия зубочисток, чтобы было за что их держать при окраске. Окрасив концы лопастей желтым, закрыл их кусочками тамиевской ленты и покрасил остальную часть блекло-синим. Ступицу и крепления лопастей красил в цвет темного металла уже кисточкой. Передняя часть мотогондол с воздухозаборником выполнена отдельными деталями, благодаря чему не возникает сложностей при окраске их в алюминиевый цвет. Собранный винт с обтекателем по мысли конструктора модели должен вставляться в воздухозаборник и закрепляться с обратной стороны шайбой. Правда, тут все уже не так радужно – ось винта выступает с обратной стороны менее чем на миллиметр, и никакую шайбу приклеить на нее, не заклеив ось намертво, невозможно. Винты же хотелось оставить подвижными, причем из самых практических соображений – лопасти воздушных винтов самая нежная и хрупкая часть модели, и не задеть их рукой ни разу, наверное, невозможно. Свободно закрепленный винт при этом просто повернется, а у неподвижного с высокой долей вероятности сломается лопасть. Пришлось выбрать сверлом

диаметром 3 мм воронку с обратной стороны воздухозаборника и осторожно плавить выступающую ось кончиком жала паяльника. Так как сами воздухозаборники на удивление точно встают на свои места, монтаж винтов можно выполнять на финальной стадии сборки, перед покрытием всей модели лаком.

Красил я модель, как обычно, автомобильной краской Motip, стравленной из баллончиков: передние кромки крыла, оперения и воздухозаборники «серебром» 04007 (после стравливания надо дать краске отстояться, и использовать только верхний слой с мелкодисперсной алюминиевой пудрой), все остальное – белой №202 и серой «светло-серый газ», законцовки крыла и стабилизатора – «рубин» №110. Покрасив кромки серебрянкой и закрыв их масками из тамиевской ленты, решил на этот раз вместо привычной тонировки пигментами и темперой поэкспериментировать с технологией прешейдинга. Особенность «эксплуатационных следов» пассажирских самолетов состоит в некоторой «ступенчатости» загрязнения панелей обшивки: задняя по полету часть панели светлее, чем передняя часть пристыкованной к ней панели. Это связано с утолщением пограничного слоя на стыках листов и микровихрями, «приклеивающими» к обшивке за стыком частицы пыли. Это характерно для старых самолетов, на которых не применялась герметизация и полировка стыков обшивки, и особенно на плоскостных частях – крыле и оперении. Такие же следы и в районе капотов двигателей из-за значительных зазоров. Для эксперимента я задул черным матовым цветом стыки панелей обшивки, причем, заодно проверил два варианта. Киль целиком закрасил черным цветом, а на крыле и мотогондолах предварительно закрыл полосками ленты задние по полету края панелей. Соответственно, по-разному наносил и основной цвет. На киль наклеил «елочкой» узкие полоски ленты, и поочередно снимая от носа к хвосту полоски, закрасивал перед очередной полоской каждую панель плотно, а затем уже наносил вырав-

нивающие и общие слои более жидко разведенной краской по всей поверхности киля до получения нужного эффекта. Крыло же красил сразу целиком, проходя некоторые участки большее число раз для выравнивания эффекта. Первый вариант получился гораздо убедительнее второго, а крыло и капоты я в будущем все же буду тонировать привычным способом, втирая пигмент вдоль маски из ленты по стыку панелей. Тем не менее, прешейдинг определенно заслуживает того, чтобы включить его в «арсенал» технологических средств коллекционеров масштаба 1/144. По рулям, элеронам и триммерам прошелся тамиевской смывкой – черной по серому и серой по белому, – излишки стер тряпочкой, слегка смоченной уайт-спиритом.

Последние штрихи – БАНУ из смолы «пятиминутки», проблесковые маяки из тянутого красного прозрачного полистирола, стальная отожженная трубка в качестве сопла ВСУ, вклеенная в высверленное отверстие и коротковолновая антенна из эластичной нити. Нить я предварительно закрепил клеем на остриях зубочисток, воткнувших в кусок пенопласта, антенный ввод отщепил и зафиксировал капелькой циакрина, в хвостовой части антенны промазал нить циакрином, чтобы потом было удобно вклеить ее в отверстие, высверленное в кромке киля, а к передней части антенны и антенному вводу приклеил стойки из полистирола.

Перед нанесением слоя полуматового лака Tamiya, слабым факелом жидкой черной краски я надул следы от выхлопов двигателей на стабилизаторе, а после лакировки вклеил в предварительно просверленные лунки диаметром 1,5 мм фары из стразов. Затем кончиком резака OLFA прорезал окна и удалил с них декаль, зубочисткой затянув проемы «жидким стеклом».

