



В детстве у меня был фотоаппарат СМЕНА, подаренный родителями мне на день рождения. Вместе с ним я стал обладателем домашней фотолаборатории с фотоувеличителем, бумагой, химией, ванночками и красной лампой. Чёрно-белая плёнка «СВЕНА» на 36 кадров за 35 коп. покупалась на карманные деньги вместо школьных обедов и наивкуснейшей котлеты на кусочке чёрного хлеба. Ограниченное количество кадров на плёнке заставляло обдуманно относиться к съёмке и запечатлеть самые важные, по меркам школьника, события и предметы, к которым относились, например, дом и деревья вокруг него, всеми любимым пёс, категорически отказывавшийся смотреть в объектив, бабушкин кот, смотревший в объектив смело и не моргая, вся родня, застигнутая за домашними делами, одноклассники, городские улицы, праздничные демонстрации и всё, что делалось своими руками на Станции Юных Техников и дома.

Просматривая эти плёнки и восстанавливая то, что можно восстановить я наткнулся на один кадр.

Стол у окна в нашей гостиной комнате. Свет из окна падает на стол, своей яркостью засвечивая правый верхний угол кадра и делая весь снимок каким-то фантастически ярким и веселым. А на столе, почти растворяясь в этом солнечном свете, стоит модель самолёта, гордо задравшего нос и отблёскивая своей прозрачной кабиной. Я вспомнил его, один из моих первых самолётов, собранный своими руками, на котором я впервые полетел, да, именно так. Я подносил его кабину близко-близко к правому глазу, зажмурив левый, создавая впечатление, что я сижу в его кабине и кружился так во всевозможных пируэтах по комнате, взлетая и падая, преследуя врага и стреляя из пушек. Вы не летали так в детстве? Попробуйте, это восхитительно...

Я влюбился в авиацию благодаря этому маленькому самолёту, сохранившемуся мне на память на той плёнке. Все дальнейшие увлечения, выбор профессии, знания и умения связаны неразрывно с теми первыми самолётами.

Сохранились у меня альбомы с моделями, сохранились обложки от первых собранных моделей, сохранилось название фирмы «Пеленг» из города Тула и имя автора моделей с его напутственным вступительным словом, описанием прототипа и процесса сборки...



Своё первое письмо, адресованное Ксандопуло В.А. в город Тула, я написал, когда оканчивал Московский Авиационный Институт (МАИ) и в голове витала идея создания своих моделей самолётов, а в период написания диплома очень хотелось сделать масштабную модель мной спроектированного самолёта для дипломного проекта.



Модели фирмы «Пеленг-Плюс»

Я был невероятно счастлив, получив ответ на своё письмо от человека, которого я считал своим вдохновителем, учителем, родственным по духу и интересам. Эту радость трудно передать сейчас, когда мы получаем мгновенно сообщения от кого угодно из любой точки планеты. А тогда это письмо было прочитано и перечитано не один десяток раз, это было событие, радостное и яркое.

Мы обменялись тогда несколькими письмами, из которых я узнал о процессе создания моделей.

Я узнал, как делались развёртки деталей по деревянной модели, как прорисовывалась каждая деталь и надпись вручную, как создавались рисунки и схемы сборки. Для нас сейчас, использующих инженерные и дизайнерские программы при создании моделей этот процесс кажется каким-то фантастическим, но, несомненно, доказывающим настоящую преданность, самоотдачу и любовь к своему делу. Такое отношение к делу не могло остаться незамеченным и модели «Пеленга» были невероятно популярны в начале 90-х среди моделлистов по всей стране и за рубежом. В те годы мы просиживали часами после школы и в период каникул за столом, склеивая модели, наблюдая за волшебством превращения плоских деталей в красивую объёмную модель. Маме приходилось выгонять на улицу подышать воздухом, но как тут оторваться...

Эти модели стали настоящей отдушиной в те очень сложные годы. Они помогли сделать правильный жизненный, профессиональный выбор тысячам ребят, спасая тем самым инженерный и конструкторский генофонд страны от исчезновения. И это не пафос. Я лично могу привести десятки таких примеров.

Сейчас на различных форумах и сайтах посвящённых моделизму вы всегда встретите тех самых ребят, уже повзрослевших мечтателей, кто начинал свой путь в моделизм, в том числе, с моделей «Пеленга». А сколько этих «ребят» стали инженерами, конструкторами, военными, историками, учителями, пилотами? Они стали настоящей гордостью страны, на которых возлагается сейчас надежда возрождения и спасения страны.

По сети сейчас «расползлись», так называемые, «сканы» моделей «Пеленга» и вы их можете встретить. Я знаю, что многие их печатают и собирают до сих пор и дают своим детям для сборки. Мне хочется донести какая история стоит за каждой такой моделью. Это история жизни человека, его знаний, умений, талантов, мечты, любви, трудолюбия. Вот, что вы должны знать, помнить и ценить, беря в руки эти модели.

Владимир Анестьевич родился 16 марта 1938 года, а 17 февраля 2021 года оставил нас.

Осень 2018 года подарила мне очень радостное событие. Я получил ответ на своё письмо, адресованное, как и несколько лет назад, Ксандопуло В.А.

На тот момент Владимир Анестьевич был жив и здоров. Он жил со своей семьёй в Туле. Я благодарен его дочери Анне за то, что она откликнулась на мои письма и помогла установить связь с этим замечательным человеком.

Дадим слово герою нашего повествования. Знакомьтесь с человеком, подарившим нам мечту, Ксандопуло Владимиром Анестьевичем.



Владимир Ксандопуло, 1958 г.

«Авиация влекла меня с детства. Мой отец прошел всю Великую Отечественную войну в качестве врача Авиационного полка, сопровождая летный состав от Калинина до Восточной Пруссии. Его боевой путь закончился в апреле 1945 года после того, как снайперская пуля, раздробив височную кость головы, лишила его глаза. Всё моё общение с отцом, все его воспоминания о военных действиях были связаны с авиацией и небом.

В 1952 году мне посчастливилось попасть в пионерский лагерь Артек. Помню, что на площадке, рядом с линейкой стоял настоящий истребитель Як-9У, который просто поглотил мое внимание. Я тут же записался в кружок моделирования, где кроме общих знаний по аэродинамике, были уроки натурального моделирования – комбинации из фанеры, бумаги, картона и проволоки. В 14


лет я заболел мечтой получить профессию, связанную с самолетостроением.

В 1956 году, при поступлении в МАИ, я не добрал одного балла для зачисления на факультет самолетостроения и пошел учиться в Тульский Механический институт. После двух лет учебы, я перевелся в Харьковский Авиационный институт (ХАИ). Но через какое-то время обстоятельства вновь сложились так, что с мечтой об авиации приходилось расставаться. Умерла от туберкулеза моя мама, врач-педиатр, а ее родители, мои дед и бабушка, требовали ухода, и мне пришлось вернуться в Тулу. Заканчивал я Механический институт.

Взрослая, ответственная жизнь, женитьба, обязанности по службе, дети - все это на годы отодвинуло юношеские мечты. С началом «перестройки», когда начали ощущаться экономические трудности, и жизнь бросала массу вызовов, я решил попробовать новые для себя области деятельности. Был образован кооператив, который мог бы дать возможность реализовать мои инженерные мечты и фантазии, хотя к самолетостроению продукция наша отношения пока не имела. Новым толчком навстречу детской мечте стало посещение мною одной из отраслевых выставок в Подмосковной Сетуни, где демонстрировались новые образцы оборонной техники. В этот год был представлен истребитель МИГ-29. Неожиданно пришло желание попробовать воссоздать эту красивую машину в виде модели. Нужно сказать, что до этого момента я регулярно собирал русские МИГи и немецкие «Мессеры» польского производства, с которыми при сборке бывали серьезные проблемы. Вот, пожалуй, тот самый момент, который можно считать началом «Пеленга». Проведя оценку специфических технологий, уже через 4 месяца мы смогли выпустить наши первые модели.

СУ-25

ШТУРМОВИК „ГРАЧ“ МОДЕЛЬ-КОПИЯ М1:48



СУХОЙ SU-25

SOVIET COMBAT AIRPLANE „FROGFOOT“ PAPER MODELKIT

СУ-25	МИГ-23			
СУ-27	МИГ-31		ЯК-38	

	Январь	Февраль	Март		Июль	Август	Сентябрь	
Пн	6.12.20.27	3.10.17.24	2.9.16.23.30		6.12.20.27	3.10.17.24.31	7.14.21.28	Пн
Вт	7.14.21.28	4.11.18.25	3.10.17.24.31		7.14.21.28	4.11.18.25	1.8.15.22.29	Вт
Ср	1.8.15.22.29	5.12.19.26	4.11.18.25		1.8.15.22.29	5.12.19.26	2.9.16.23.30	Ср
Чт	2.9.16.23.30	6.12.20.27	5.12.19.26		2.9.16.23.30	6.12.20.27	3.10.17.24.31	Чт
Пт	3.10.17.24.31	7.14.21.28	6.12.20.27		3.10.17.24.31	7.14.21.28	4.11.18.25	Пт
Сб	4.11.18.25	1.8.15.22.29	7.14.21.28		4.11.18.25	1.8.15.22.29	5.12.19.26	Сб
Вс	5.12.19.26	2.9.16.23.30	1.8.15.22.29		5.12.19.26	2.9.16.23.30	6.12.20.27	Вс

	Апрель	Май	Июнь		Октябрь	Ноябрь	Декабрь	
Пн	6.12.20.27	4.11.18.25	1.8.15.22.29		5.12.19.26	2.9.16.23.30	7.14.21.28	Пн
Вт	7.14.21.28	5.12.19.26	2.9.16.23.30		6.12.20.27	3.10.17.24	1.8.15.22.29	Вт
Ср	1.8.15.22.29	6.12.20.27	3.10.17.24		7.14.21.28	4.11.18.25	2.9.16.23.30	Ср
Чт	2.9.16.23.30	7.14.21.28	4.11.18.25		1.8.15.22.29	5.12.19.26	3.10.17.24.31	Чт
Пт	3.10.17.24	1.8.15.22.29	5.12.19.26		2.9.16.23.30	6.12.20.27	4.11.18.25	Пт
Сб	4.11.18.25	2.9.16.23.30	6.12.20.27		3.10.17.24.31	1.8.15.22.29	5.12.19.26	Сб
Вс	5.12.19.26	3.10.17.24.31	7.14.21.28		4.11.18.25	1.8.15.22.29	6.12.20.27	Вс

УВАЖАЕМЫЕ МОДЕЛИСТЫ!

Представляем альбом для сборки МИГ-25, одного из немногих в мире самолетов, для которого „Сухой“ является основным рожеником колес. Разработаны варианты ударного варианта МИГ-25 БМ („Грохат-ГТ“), выпускаемого в СССР в г. Горьком в 1982-85 гг., предназначенного для преодоления системы обороны противника и, особенно, для уничтожения радиолокационных станций.

В этом самолете, также как и в предыдущем Г-4 „предприятие „Пеленг“ отделилось и увеличению сложности модели, что привело к увеличению числа деталей свыше 700. Модель для наших разработчиков, как всегда, является конструкторской мысли, в судьбах людей. Уважая модель, мы уважаем Вас, друзья-моделисты.

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ СБОРКИ

Предлагается для более сложного варианта „залет-посадка“. Если из него исключить часть операций, определить которые без труда Вы можете сами, то получите модель в варианте „полет“.

1. Соберите переднюю часть фюзеляжа от носового конуса 1.1 до Ш8 (рис. 8). Склейте контейнер 2.18 и приклейте к нему все детали интерьера (рис. 9), кроме 6.64 и 6.31; далее склейте крыло пилота (рис. 11) и приклейте к 2.18. Склейте контейнер 2.20, приклейте к стенкам все мелкие детали (рис. 10). Вырежьте из 1.4 и 1.5 штрихованные локаторы ПЛ. Дополнительный шагунг 16.9 устанавливается по базису усмотрением в зависимости от наличия локаторов надувом: локаторы 2.18 и 2.20 в сборе вклейте в нишу в дет. 1.4 и 1.5. К 2.18, 1.3 и 1.4 приклейте 6.64 и 6.31.

2. Детали каркаса остального фюзеляжа 3.1, Ш8, Ш7, Ш8, Ш9, Ш10, 3.23, 3.24, 3.25, Ш11 наклейте на более толстый картон (1-1,2 мм) и склейте между собой без видимых перекосов и смещений (рис. 8).

3. Склейте 4.5а, 4.5б, и вклейте их, желательно в одно время, между Ш8, Ш6, Ш7. К 4.5а, приклейте сборки 2.33 (рис. 8) и (4.7 + 4.8 + 4.9 + 7.20).

4. Склейте 4.13а, вклейте ее между Ш7 и Ш8, между Ш6 и Ш7 вклейте 4.12а, (рис. 8), что также, но избегая перекосов, желательно сделать в одно время.

5. После выполнения операций 2-4 проверьте у собранного каркаса остального фюзеляжа отсутствие перекосов и смещений, в противном случае это скажется на точности последующих операций.

6. К Ш11 (рис. 8), по разметке с лица, приклейте 16.1 и 16.2 (рис. 16), учитывая, что между пружинками 16.2 должно быть около „д“ дет. 16 (рис. 16).

ним и, при окончательной установке, промажьте клеем (рис. 8). Приклейте на место 4.24 (рис. 8).

11. Приклейте к 1.5 дет. Ш7 (рис. 14). Сформируйте 1.8, приклейте 16.8, 16.9, (1.10 + 5.3) и все это приклейте к 1.5, у которой удалены штрихованные отверстия. Затем эту сборку приклейте к 2.18, Ш7, 1.5.

12. Сформируйте 6.42, приклейте к 5.4 со стороны Ш11 (рис. 8). Склейте сопла (рис. 8.12), приклейте к Ш11.

13. Вклейте 3.10, 3.11 (рис. 8) к Ш8 и к Ш9. Склейте левую и правую консоли крыла (рис. 8, 15), причем между 3.14, 3.15 и 3.29 предусмотреть зазор 1,5-2 мм, в который войдет 3.10 и 3.11. Стяжку конс. крыла и фюзеляжа закройте коробом 6.3а (рис. 14).

14. Выполните сборку (рис. 12) подвижных взводно-механического тормоза и контейнера тормозного парашюта.

15. Склейте правый (3.29, 1.41, 3.3, 2.35, 1.15, 2.41, 2.42, 5.17) и левый (3.29, 3.28, 6.65, 3.3, 5.16, 5.17) кили (рис. 8), пригоните и приклейте на место. Склейте подфюзеляжные левый (6.73) и правый (6.23) кили (рис. 8) и приклейте на место. Выполните операции (рис. 8, 16) по сборке подвижных симметрированных стабилизаторов-рулей.

16. Склейте стойку носового шасси, присоедините колеса, шток (рис. 10), склейте стойку основного шасси, присоедините колеса (рис. 13), вклейте стойки в соответствующие контейнеры, обратив внимание на углы, образуемые элементами стоек по отношению к фюзеляжу (рис. 17).

17. Приклейте (5.23 + 1.44) к 1.13, далее, к этой сборке приклейте 1.63 и 1.14, затем все вклейте к 1.4 и 1.3. Сродную часть фюзеляжа можно выполнить откидной (рис. 17).

18. Склейте (4.10 + 3.2 + 3.2 + И-) - 2 шт., (3.20 + 3.21 + 6.62 + П8) - 2 шт., (3.16 + 2.2 + П8) - 2 шт., установите на место (рис. 8), обеспечивая подвижность.

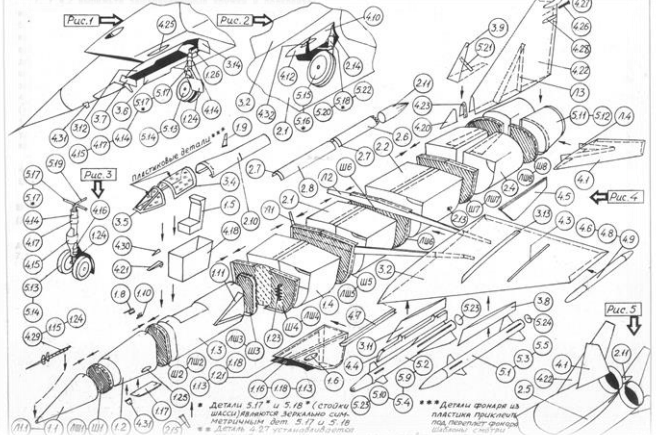
19. Склейте вооружение (рис. 15), наружные подвески для него и установите на место.

20. Склейте двусторонние створки контейнера носового шасси (рис. 10), основного шасси (рис. 13), установите на место. Фотоконтейнер - 1.16 и 1.1, 1.2, далее, к 1.16 склейте сформованную 1.20, 1.17; затем, приклейте к 1.19 изнутри 2.17, а сверху 1.18; последней сборкой накройте предыдущую.

21. Установите антенны, фонари, мелкие воздушозаборники и остальные детали (рис. 8, 14).

Покройте модель бесцветным лаком (НЛ-218, 222), в если пользоваться „Моментом“, то перед лаком нанесите несколько слоев ПВА, или БИО-1. Вы получите прекрасную копию военной техники, сверхзвуковой крейсер 70-х годов.

СБОРНЫЕ РИСУНКИ



За мою жизнь, мне приходилось раз десять менять профессии, и я должен сказать, что деятельности сложнее, скрупулезнее и ответственнее, чем разработка и производство моделей, я не встречал.

Моделирование – это процесс, который требует необыкновенного терпения, аккуратности и трудолюбия, но даёт он намного больше, чем требует...»

Я возьму на себя право поблагодарить настоящего авиатора, моделиста, инженера, мастера своего дела – Владимира Анестьевича Ксандопуло от имени тысяч моделлистов нашей страны и зарубежья.

Владимир Анестьевич почётный участник Общества Друзей Воздушного Флота и его имя включено в списки людей, внёсших неоценимый вклад в развитие авиации России.



ОБЩЕСТВО ДРУЗЕЙ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА

Сертификат

выдан

Ксандопуло Владимиру Анестьевичу

Ф.И.О.

за большой вклад в развитие

авиации в России

Председатель Совета ОДВФ РФ / Бондарев О.Ю. /

"25" *августа* 20*18* г.



Юбилейный нагрудный знак
"70 лет ПОЛЕТОВ АН-2"

УДОСТОВЕРЕНИЕ

Ксандопуло

(фамилия)

Владимир

(имя)

Анестьевич

(отчество)

Награжден(а) юбилейным
нагрудным знаком

"70 лет ПОЛЕТОВ АН-2"



Самое главное, что нам посчастливилось общаться с этим удивительным человеком, сохранились тиражи выпущенных им моделей и они, несомненно, достойны вашего внимания.

Есть планы на будущее и продолжение истории и дела «Пеленга».

Обязательно на наших занятиях по моделизму познакомим ребят с моделями «Пеленг».

Вдохновение, которое я испытываю от общения с такими людьми, их пример и опыт, осознание, что они незримо присутствуют рядом, помогает мне не опустить руки в очень непростые периоды жизни. Я счастлив, что успел пообщаться с Владимиром Анестьевичем, успел сказать ему слова благодарности, храню с теплотой письма, написанные его рукой.

Мне хочется верить, что настоящей элитой нашей страны станут инженеры, конструкторы, изобретатели, учёные, размышлы, как называли их в древности, настоящие солдаты и офицеры, честные историки, люди созидательного труда, а не самозваная, наглая, пошлая, циничная, жадная и тупая, называющая себя «элитой», горстка людей.

Эта вера укрепляется благодаря нашим учителям и вам мои дорогие единомышленники.

Будем рады и благодарны вашим письмам с историями и, возможно, фотографиями моделей издательства «Пеленг». Присылайте письма адресу cardkit@cardkit.ru, мы с радостью разместим их на нашем сайте.

Аверьянов Владимир

Июнь 2022 г.