

# НЕИЗВЕСТНАЯ NOVO

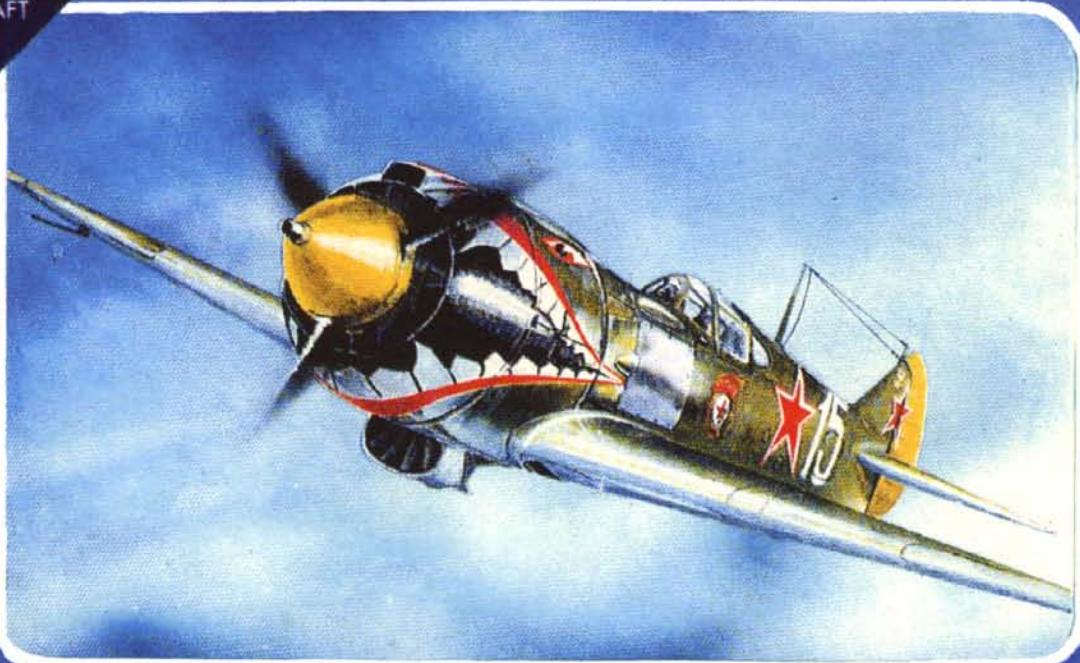
**Novo**

AIRCRAFT KITS

Lavochkin La-5 - Fighter

F313

SCALE  
1:72



MADE IN USSR

**С**егодня содержание этой рубрики будет соответствовать ее названию «на все двести» — мы поговорим о фирме, с которой практически у каждого советского (см. название рубрики) любителя связаны самые нежные воспоминания. И хотя происходило все это, казалось бы, совсем недавно, это уже история. Именно с продукции этой фирмы началось массовое увлечение масштабным моделизмом в этой (простите — в той) стране.

Да, модели производились и до этого, но продавались лишь в крупных городах, вроде Москвы и Ленинграда и потому, наверное, наш читатель из Новороссийска посетовал на статью во втором номере («Танковый прорыв»), заявив, что Т-34 «ходили косяками» только в Москве, а моделлистам из многих других городов продукция «Огнька» была недоступна. Все правильно — так оно и было.

Мне трудно судить о том, что было в других городах, зато здесь была «толпа» — пятаков около «Детского мира», у выхода на гостиницу «Берлин» (теперь «Славия»), где в теплые майские дни, под газировочку из близлежащих авто-

матов (любители чего покрепче бегали в сороковой гастроном за здание КГБ), десятка два завсегдатаев вели нескончаемые беседы, малопонятные непосвященным. Ох уж эти мне «бакинские «Вампиры» (приходило ли в голову ребятам с De Haviland, что их детище будут так называть?), ох уж эти «Меняю F196 на F182», ох уж эти цены...

— Сдается мне, доктор Ватсон, что Вы сегодня были на толпе и промотали там все свое состояние.

— Гениально, Холмс, но как Вы догадались?

— Элементарно, Ватсон — у вас под мышкой коробка с донецким «Харриером».

«В «ДОМИКЕ» — WHITTELEY!» — раздавался боевой клич, и компания брала штурмом автобус и летела в «Дом игрушки», чтобы успеть запастись желанной моделью. Впоследствии толпа переместилась к противоположному выходу — на площадь Дзержинского, где под осуждающим взглядом «железного Феликса» особо бессовестные продавцы торговали «Эрзац-Москито» — местным изобретением, идея которого заключалась в том, что широко рас-

пространенный DH Hornet упаковывался в коробку от почти мифического DH Mosquito, и этот номер часто проходил из-за сходства машин.

И если с продукцией фирмы Novo большинство моделлистов хорошо знакомо, то об истории ее известно весьма немного, кроме того факта, что это советский производитель моделей FROG.

К тому времени, о котором идет речь, FROG был отделением британской фирмы Rovex. Вопреки распространенному мнению, FROG не был большой компанией: в середине семидесятых годов 70 процентов сбыта пластиковых моделей в Великобритании приходилось на изделия Airfix (историю этой старейшей фирмы мы расскажем вам в следующем номере), и лишь 30 процентов делились между остальными производителями (в том числе иностранными). С 1974 года на этот рынок можно вторгся Matchbox, уже всемирно знаменитый своими металлическими моделями автомобилей, и, как следствие, имевший развитую сбытовую сеть. Для старого доброго FROG оставалось все меньше места, и у Rovex это становилось все большей головной болью.

Решение пришло оттуда, откуда его никто не ожидал — из России. В начале семидесятых годов на XXIV съезде КПСС было принято решение об увеличении объемов выпуска детских игрушек и товаров для технического творчества, для чего предполагалось привлечь и западные компании, имеющие опыт производства таких товаров и необходимую оснастку. Пластиковые модели, например, в стране производились, но их требовалось больше, гораздо больше, чтобы обеспечить ими всех потенциальных моделлистов от Мурманска до Камчатки и письмо нашего новороссийского читателя — явное подтверждение прозорливости «руководящей и направляющей».

В ответ на брошенный клич, некоторыми из первых в Москве оказались представители британской промышленной группы DCM (Dunbee-Combex-Marx), которая являлась владельцем Rovex, и, соответственно FROG. Они привезли с собой огромное количество образцов производимой ими продукции, в том числе и несколько пластиковых сборных моделей. Кроме них были показаны железнодорожные модели Tri-ang Railways, трассовые автомобили Scalextric и множество самых разных других игрушек. Большинство представленных образцов было слишком сложно для производства, а вот пластиковые модели понравились. Кроме них для производства в СССР были отобраны автомобили Scalextric, которые также не требовали сложной оснастки и станочной базы, и несколько других изделий.

Наибольшим препятствием было то, что советская сторона не хотела платить в валюте, а предпочитала расплачиваться за оснастку изделиями, которые на ней производились — вполне здравый подход. Именно с этой целью DCM создала дочернюю фирму Novo Toys Ltd. (это ее адрес вы может быть видели на инструкциях: Maxey, Peterborough, England PE6 9HQ), которая отвечала за поставку в СССР оснастки, а равно и за получение оттуда отливок, их упаковку и продажу. Название фирмы происходило от имени организации, выступавшей партнером с советской стороны — В/О «Новоэкспорт», но вопреки распространенному мнению, «Новоэкспорт» не имел никакого отношения к Novo — все 100% акций принадлежали британской стороне.

Соглашение было подписано в августе 1975 года, а затем были подписаны двенадцать контрактов, которые касались деталей сделки. В них в частности устанавливалось, что платой за прессформу вовсе не обязательно должны быть отливки, полученные именно с нее — просто, исходя из ресурса прессформ, была определена их цена, и цена каждой отливки. После полной выплаты стоимости оснастки, она становилась собственноностью советской стороны, и любые другие закупки отливок британцами должны были осуществляться за валюту.

Большим препятствием были политические соображения — «Новоэкспорт» наотрез отказался брать модели немецких и японских самолетов, пришлось переделывать коробку на туполовский СБ (на старой он был показан «в цветах» Luftwaffe). «Не прошел» гоминдановский вариант декали на P38 Lightning — заменили на американский, большие трения возникли с Fokker D XXI — хорошо известно, что наши летчики называли «Фоккерами» самолеты Focke-Wulf, и потребовалось объяснить, что эта голландская фирма, не имеет никакого отношения к Германии. Однако, новые коробки были изготовлены, «немцы» и «японцы» продаются Revell, и производство началось.

Советская сторона потребовала также увеличить количество моделей советских самолетов, и DCM согласилась изготавливать оснастку для их производства с частотой до 10 форм в год! Был составлен список требующихся машин, они получили номера по каталогу FROG, и советская сторона даже взялась предоставить документацию для изготовления точных копий в M1/72. Вот этот список с номерами, которые предполагалось присвоить моделям в каталоге:

Ангара ДС «Анасаль»	F312
ЛаГГ-3	F310
МиГ-3	F308
Як-3	F311
Ил-2	F314
Ил-4	F316
Ла-5	F313
МиГ-19	F317
И-16 тип 24	F360
И-153	F343
По-2	F319
Р-5	F348
Ту-22	F315
Як-1М	F318

К сожалению, лишь первые четыре модели из этого списка были изготовлены, но и они к нам не попали — их дальнейшей судьбы мы еще коснемся. Прошло время, и этот список перестал быть лишь благим пожеланием — мы научились обходиться и без помощи Запада. Как видите, многие из перечисленных моделей производятся нашими фирмами (спасибо: «Альфа», «Звезда», АПЕКС, «ВЭС-Модель» и неизвестная фирма из Самары), а некоторые имеют даже и от двух производителей. Наверное, вы уже поняли, что изображение коробки в начале статьи — всего лишь небольшая мистификация. Мы использовали рисунок с коробки Ла-5 фирмы «ВЭС-Модель» — безукоризненная работа Владимира Руденко лишний раз подтверждает, что наши фирмы способны не только достичь уровня своих западных коллег, но и превзойти его.

Однако, вернемся на 20 лет назад. Первые формы были доставлены в СССР в начале 1976 года (то есть за год до того, как производство моделей FROG в Англии полностью прекратилось). Изделиям присваивались номера

по каталогу Novo (идентичны нумерации FROG), исключения составляли лишь модели, которые не пользовались спросом на Западе — им номера вообще не присваивались. Это были сборные модели автомобилей в M1/18, а также некоторые самолеты — Britannia, например. Поставка первых моделей в Англию началась в 1977 году, и вновь созданная фирма заработала.

Самой большой проблемой в деятельности Novo было постоянное невыполнение производственных графиков советской стороной. Происходило это по самым разным причинам — часть фабрик имела устаревшее оборудование, а отношение к оснастке часто вызывало удивление англичан — форму на «Мираж», например, оставили на зиму на улице. Естественно, к весне она порядком поржавела, и ее пришлось реставрировать. Когда в Британию для ремонта вернули форму на «Тайфун», то выяснилось, что утеряны все шесть болтов, которыми скреплялись плиты. Вместо них были установлены четыре самодельных, которые, к тому же, были изготовлены из недостаточно прочного материала — памяту об огромном давлении полистирола, легко понять, что работать на такой оснастке было просто опасно.

Огромной трудностью стал наш полистирол. FROG использовал пластик Shell S173, имевший коэффициент жидкотекучести (Melt Flow Index) равный 35. У советского пластика, как оказалось, эта величина была около 4, что требовало повышения температуры на 50°C, и давления впрыска вдвое! Работа на таких режимах вызывала расширение половин формы, поэтому обой — не редкость на моделях Novo. Дело, кстати, было не только в этом коэффициенте — в 1978 году британские специалисты исследовали наш пластик, и составленный отчет больше похож на дефектную ведомость: «Ударная прочность крайне мала... цвет ужасен... качество поверхности плохое... крайне хрупок и не очень прочен... и т. д.

К производству вновь приплетали политику — в каталоге Novo 1980 года было упомянуто, что Sea Fury сбивали МиГ-15 во время войны в Корее, и советская сторона отказалась поставлять отливки этой модели! Лишь небольшое число отливок из пробной партии, изготовленных ранее, попало на западный рынок от Novo.

Однако дела у фирмы шли неплохо. На европейском рынке модели пользовались огромным спросом из-за низких цен, поэтому, несмотря на трудности, директорат компаний чувствовал себя уверенно. Вопреки распространенному мнению, отнюдь не проблемы со сбытом изделий привели Novo к упадку. Просто владелец Novo — компания Dunbee-Combex-Marks Ltd., благодаря финансовым трудностям тех времен, была объявлена банкротом, и, как следствие, выставлена на продажу с молотка со всеми дочерними фирмами. Во



Образец «лепестка» модели, предназначавшейся для продажи в страны социалистического содружества. Обратите внимание: «лепесток» — красный, а не голубой, вместо логотипа NOVO — эмблема NOVOEXPORT.

времена экономического кризиса производство сворачивали все, и на Novo покупателей не нашлось, поэтому в 1980 году фирма прекратила свою деятельность, хотя формально ликвидация состоялась лишь в 1985 году. Поскольку фирмы, с которой советской стороной был заключен договор более не существовало, вся оснастка оказалась отныне собственностью СССР.

Последние модели были поставлены в Англию в середине 1980 г., и проданы к концу 1981 г., после чего британцам было принято решение передать советской стороне имеющиеся запасы коробок и декалей, а также оригиналы рисунков на коробки, что и было сделано (коробок на Twin Mustang, к примеру, передали 46 тыс. штук). Именно эти коробки и появлялись у нас в продаже, как в государственной торговой сети, так и на разного рода толкучках и клубах.

Большинство коробок Novo имели ту же картинку на крышке, что и соответствующая модель FROG, однако шестнадцать коробок имели полностью отличные картинки, несколько других — слегка измененные, а пять коробок имели ту же картинку, что и упаковка фирмы Air Lines — американского дистрибутора FROG. Не успели напечатать ни коробок, ни декалей на модели, оснастка на которые передавалась на поздних стадиях контракта — Whitley, Shackleton и т. д.

По количеству проданных на Западе экземпляров среди моделей Novo лидируют D.H.106 Comet (1/96), Caravelle I (1/96) и Fairey F.D.2 (1/72) — их было продано по 160 тыс. штук. Близко за ними следуют Avro Lancaster (1/96), G.A.L. Hotspur II (1/72), Miles Master III (1/72) и Supermarine Attacker (1/72) — этих удалось продать по 155 тыс. Странность этого выбора определяется просто-напросто тем, что формы на эти модели

были поставлены раньше других. На первых стадиях контракта, когда FROG еще работал, британцы, разумеется, стремились передавать наименее интересные формы, а с наиболее интересных снимать сливки самостоятельно. Последние же формы передавались нам прямо с инструментального участка — их вообще не эксплуатировали. Из имевшихся моделей фирма Novo совсем не поставляла на западный рынок 36 наименований — в основном те, оснастка на которые передавалась на поздних стадиях.

«Новоэкспорт», однако, хотел не только поставлять отливки Novo, но и торговать ими самостоятельно. Британцы ничего не имели против, поскольку речь шла о торговле на рынках стран, контролировавших СССР. Более того — англичане решили даже помочь с упаковкой. Для предотвращения резэкспорта, а также чтобы, была возможность отличить эти модели, было решено оснастить их лепестками (даже если вариант Novo имел коробку) и сменить цвет фона с голубого на красный. Чтобы не возиться с изготовлением новой упаковки, брали в основном модели, комплектовавшиеся лепестками и у Novo, оставалось лишь сменить цвет фона. Я думаю, вы встречали такие лепестки на La-7, Bleriot XI, Wessex, Barracuda, Scua и т. д. Обратите внимание, что логотип Novo на этих лепестках отсутствует, вместо него стоит эмблема «Новоэкспорт». Однако, из-за срыва поставок отливок советской стороной англичане в дальнейшем отказались печатать упаковку, боясь еще более усугубить ситуацию.

Да, а что там с формами на «Анатру», МиГ-3, ЛаГГ-3 и Як-3, оставшимися в Англии? Rovex вел переговоры о продаже этих форм фирмам Lindberg, Monogram, Revell и Starfix. Ни одна из этих компаний формы не купила, и все

они достались вновь созданной фирме Red Star. Все началось в 1982 году, когда будущий основатель фирмы Джим Чэпмен во время отпуска отправился в СССР. Он вошел в контакт с советской внешнеторговой фирмой, предложив свою помощь в поставке бывших моделей FROG на Запад. Вскоре выяснилось, что внешнеторговая фирма имеет смутное представление о моделях как о товаре, в особенности об упаковке. Советская сторона вполне серьезно предлагала, например заменить декали на наклейки, и были даже отпечатаны их пробные тиражи (они потом попали на советский рынок).

Пока Джим занимался изучением ситуацией с FROG, он обнаружил четыре формы, не попавшие в СССР (это как раз и были четыре модели наших самолетов, о которых шла речь выше). Видя отношение советских партнеров к производству, Чэпмен решил не дать добро пропасти, и начал искать людей, желающих войти в консорциум по производству этих моделей. После некоторых трудностей консорциум был сколочен, и новая фирма получила имя Glenprime Ltd., которое вскоре заменили на более броское Red Star Model Kits Ltd.

В конце октября 1983 года Red Star поставила первые 7000 отливок фирме CMS, которая стала их дистрибутором на рынке. В США модели поставлялись с лепестками, а последние серии даже с их ксерокопиями. Red Star пыталась импортировать модели и из СССР, снабжив их соответствующей упаковкой. Фирма даже заказала художнику новые картинки на коробки (или лепестки) моделей Skua, Vengeane и Ventura, а также новые декали на Skua и Ventura. Планировались поставки Shakleton и Whitley, но в конце концов у нас началась перестрочная чехарда, и сделка так и не состоялась. Впоследствии Red Star пришла в упадок, а формы перешли к фирме Emhar, которая и владеет ими сейчас.

Название фирмы, стоящее в заголовке, наши моделисты всегда будут вспоминать с благодарностью, хотя мне недавно довелось беседовать с двумя представителями молодого поколения, которые даже не слышали имени Novo. Они воспитывались уже на продукции «Звезды», и именно для них я и решил это все написать — пусть знают. Ныне оснастка знаменитой английской фирмы рассеяна по многим заводам, находящимся, увы, теперь уже в разных странах. Старой добрый Novo больше нет, но мэр сделал свое дело — продукция этой фирмы пробудила интерес к моделизму в России. О результатах этого события я говорить не буду — об этом весь журнал.

С. СВИНКОВ

Считаю необходимым выразить признательность Владимиру Морскому за предоставленные материалы.