

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ №9



Ла-5

МиГ-21 бис



Камуфляж пулеметчика



ГАЗ-51



Т-34 обр. 1940/41 г.

Масштабные Модели №9

май 2003 г.

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

В этом номере:

Глаза боятся, а руки - делают.

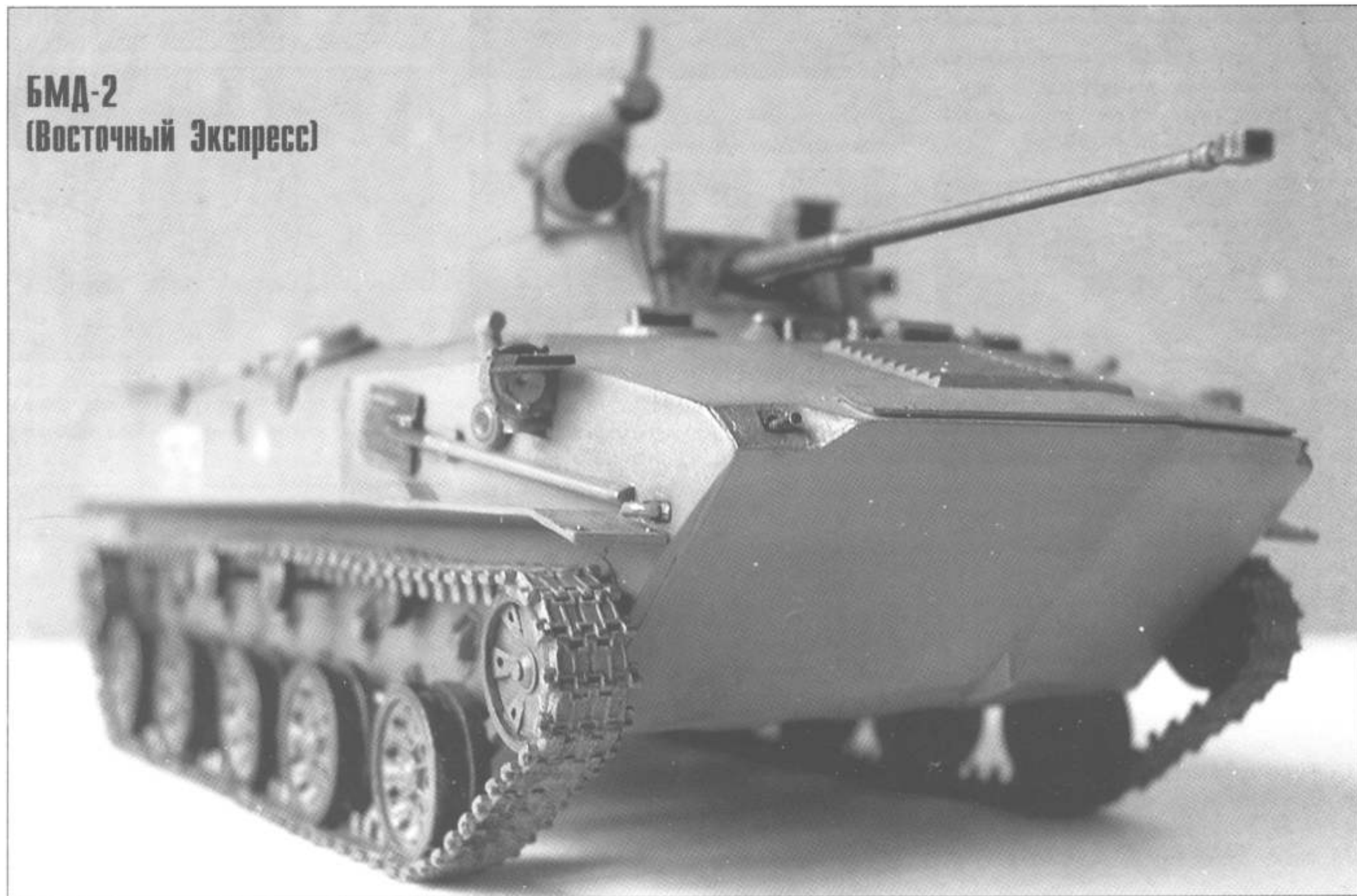
Русская народная мудрость

-новинки

- что лежит в коробочке: «Карл» от «Драгона»
- Т-34 обр. 1940/41 г. (1:35, Макет)
- коротко: «Пантера А» (Драгон), М-26 «Першинг» (Тамия)
- огромный «Корсар» (1:32, Ревелл)
- камуфляж немецкого пулеметчика
- длаем МиГ-21 бис из Р (1:72, Восточный экспресс)
- коротко: раз Альбтрос, два Альбатрос... (Роден)
- бочка на ГАЗоне (ГАЗ-51, 1:72, MW)
- как собрать модель танка
- Ла-5 (1:72, Макет)
- «Шерман» в мешках (1:35, Италери)

В следующем номере:

БМД-2
(Восточный Экспресс)



и многое другое...

Издается Октябрьским обществом моделлистов-коллекционеров. Отпечатано в ООО «Алфавит». ЛР №016917 от 13.10 98 г. **Главный редактор:** Орлов Е. С., **Редакционная коллегия:** Никольский М., Корнев С., Тимченко О., Якушев А., **Фото:** Аксенов А., Китнер Дж.

Уважаемые производители моделей и аксессуаров, если Вы желаете расширить аудиторию своих покупателей, присылайте вашу продукцию по адресу: 61168, Украина, г. Харьков, а/я 9292, e-mail: andy-yakushev@smr.ru. Мы опубликуем ее обзор. Помните, что по статистике, на одного купившего журнал, приходится еще 5 человек, его прочитавших. В России журнал можно заказать по адресу: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35, e-mail: panzer@istra.ru

НОВИНКИ

НОВЫЕ МОДЕЛИ. ЛЕТО 2003.

Эти строки адресованы тем, кто еще не приобщился к «богатствам» Интернета. Те же, кто имеет возможность посещать модельные сайты и форумы, согласятся, что в Сети с завидным постоянством возобновляются дискуссии о преобладании «врагов» в ассортименте производителей моделей и на всевозможных выставках. Не буду сейчас приводить какие-либо доводы «за» и «против», а попробую ознакомить вас с некоторыми новинками. Выводы делайте сами...



Киевская фирма Amodel продолжает серию отечественных вертолетов в 72-м масштабе, на этот раз это сельскохозяйственный КА-15НХ и санитарный Ми-1.

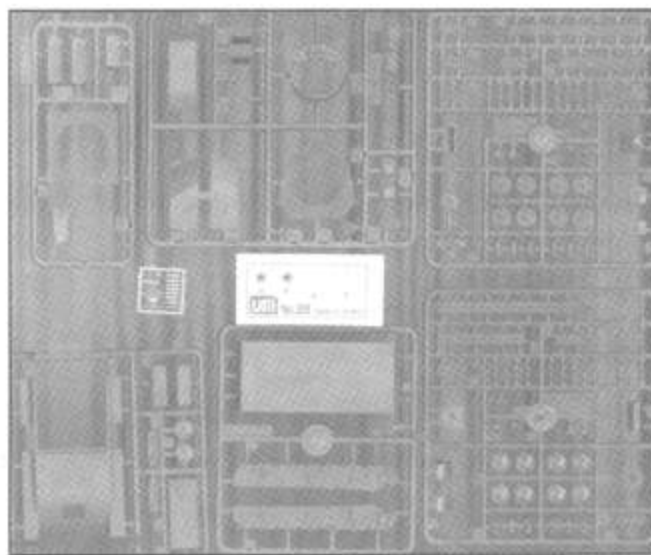


На базе уже имеющегося в продаже перехватчика Як-28П появился разведчик Як-28Р.

Из «супермоделей» этой фирмы можно с удовольствием сказать о появившейся в начале мая модели Ан-22 «Антей»! Фюзеляж, крыло и хвостовое оперение сделаны из стекловолокна, более мелкие детали отлиты из пластика по технологии ЛНД. Цена, конечно, впечатляет не меньше, чем размеры модели, но подобный набор от «забугорных» производителей, да еще дешевле, по меньшей мере наивно. Единственная надежда на китайский Trampeter, но, сами понимаете, гарантий здесь никаких.

Украинская UM решила «отдохнуть» от танков и САУ, порадовав любителей отечественной бронетехники в М1/72 моделью броневомобиля БА-10. В наборе 82 пластиковых деталей и 12 резиновых колес. Качество отливок на привычном высоком уровне.

Продолжая семейство СУ-76, «умовцы» сделали ЗСУ-37 на базе знаменитой самоходки.



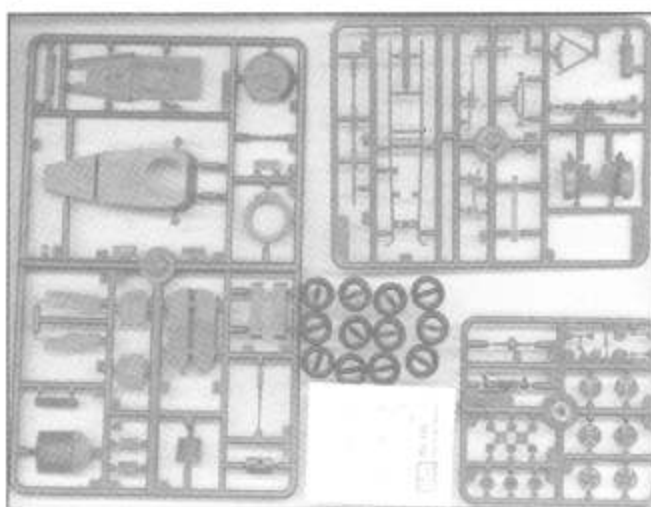
Московский «Восточный экспресс» отметил в миниатюрном масштабе 1/288, но в более крупном сделать Ту-160 не так просто, да и спрос на его будет заведомо ограничен. В более привычном М1/72 москвичи продают Су-17М4 и Су-17УМЗ, непревзойденная модель от Panther.



Тему отечественной бронетехники в «авиационном» 72-м продолжает фирма ACE.



Украинцы одну за другой выпустили модели БТР-50ПК (75 пластиковых деталей, декаль из 18-и позиций) и БТР-50ПУ. В планах фирмы плавающий танк ПТ-76.

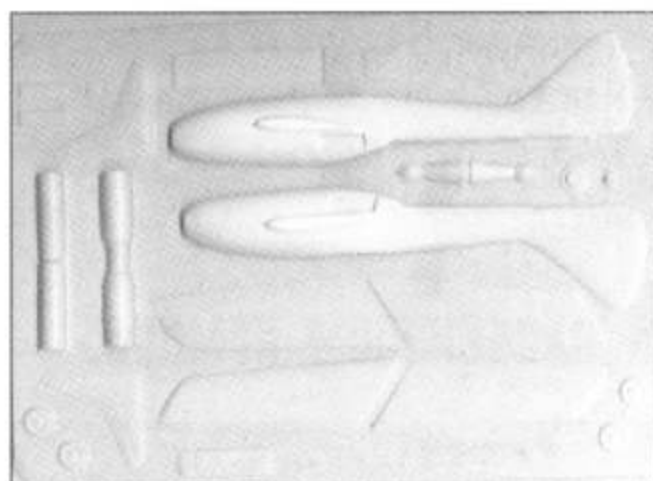
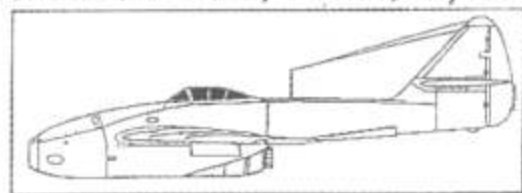


Комплектацию модели Ла-160 фирмы Prop&Jet из Нальчика можно увидеть на фото.

Prop&Jet

Kat # 7211

Вакуумная формовка • белый металл • декаль М 1:72
Лавочкин С.А. «160», Ла-160, «Стрелка»



«Забугорная» Sanger продает вакуформу патрульного и противолодочного самолета Ил-38 в масштабе 1/72.



В деле расширения ассортимента моделей советских и российских машин решили не отставать и некоторые другие фирмы. Причем в качестве прототипов зачастую выбираются не самые известные образцы.



Чешская фирма A&V Models продает эпоксидную модель самолета Як-19.

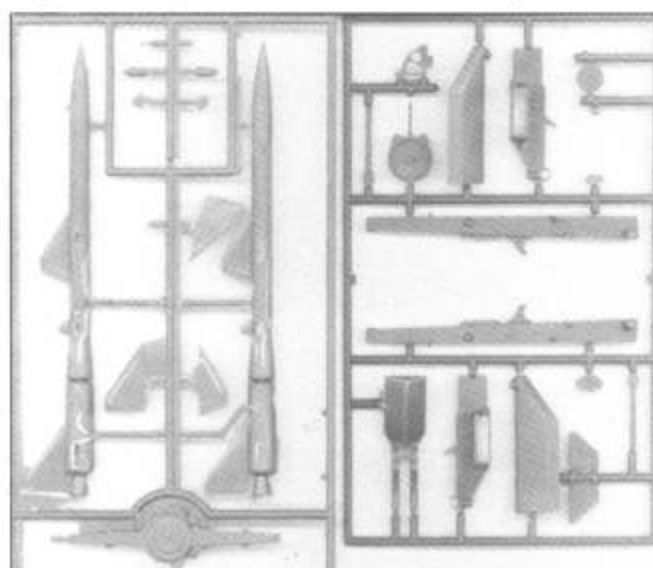
Также в эпоксидке выполнена модель пилотируемой версии одной из первых советских крылатых ракет КС-1 - это КСК-1 от фирмы Alpha Flight.



Вернемся на землю...



Legato в 1/72 предлагает эпоксидный набор для сборки тягача «Коминтерн».



Московская «Грань» демонстрирует отливки ЗУР и пусковой установки комплекса ПВО С-75 в масштабе 1/72.

Планируемые к выпуску в этом году модели пожарной машины ПМЗ-2, тяжелых танков КВ-122, Т-10, Т-10Б и Т-10М в 1/72 фирмы ПСТ из Беларуси можно увидеть на картинках, а в продолжение «доброй» традиции конкуренции с ACE заявлен и плавающий танк ПТ-76. Уже известный моделистам набор пусковой установки ЗРС С-300В должен пополниться другими машинами этого комплекса.

Под занавес этого короткого обзора следует остановиться и на самом популярном «бронетанковом» масштабе - 1/35. Здесь отличился уже упоминавшийся «Восточный экспресс», «десантировавший» на прилавки сразу БМД-1 и БМД-2. В каталоге фирмы заявлены модели ПТРК 2П32 и 2П27 на базе БРДМ и пусковая установка тактического ракетного комплекса «Луна».

Уважаемые производители моделей и аксессуаров. У вас есть возможность расширить круг покупателей. Присылайте вашу продукцию по следующим адресам. В Украине: 61168, Украина, г. Харьков, а/я 9292 или в России: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35. Мы опубликуем ее обзор. Страна должна знать своих героев.



Серия «Война в воздухе» №64 -52 стр, 15 цв. вариантов, фото, чертежи 1/72 АНТ-40РЦ. Первая часть книги посвящена разработке этого знаменитого самолета, описываются серийные варианты, экзотические проекты, служба в ГВФ, в Чехословакии и Болгарии. Даются фото ниш шасси, кабины, вооружения и др. деталей конструкции.

Серия «Война в воздухе» №65 -60 стр, 8 цв. вариантов, фото, чертежи 1/72 всех модификаций. Вторая часть книги посвящена боевому применению СБ в небе Испании, Китая и в Великую Отечественную войну.

Серия «Война в воздухе» №66 -52 стр, 8 цв. вариантов, фото, чертежи 1/72, развитие конструкции самолета, военные и послевоенные варианты..



Серия «Война в воздухе» №67 -40 стр + цв. вкладка, 5 цв. вариантов, цв. кабина, цв. детали шасси, кабины, двигателя, фото, чертежи 1/72, боевое применение и описание конструкции Ту-2.

Серия «Война в воздухе» №68 -52 стр, 13 цв. вариантов, фото, чертежи 1/48. История известного, но нелюбимого пилотами самолета. Так и просится восклицание: «Эх, был бы в СССР мощный двигатель жидкостного охлаждения, то самолет получился бы замечательный. Благо сделать его можно и на мебельной фабрике».

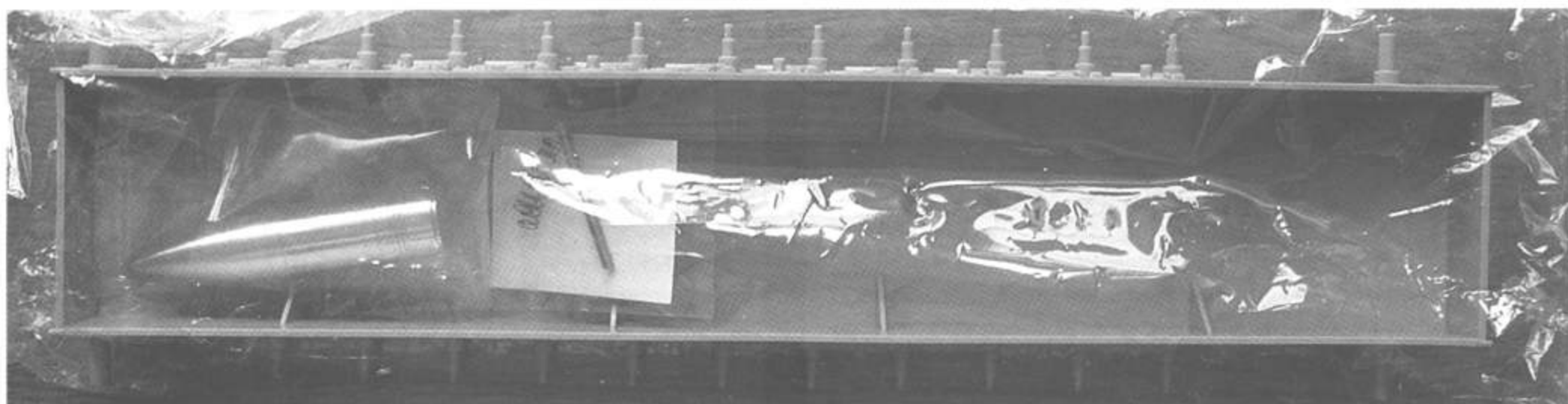
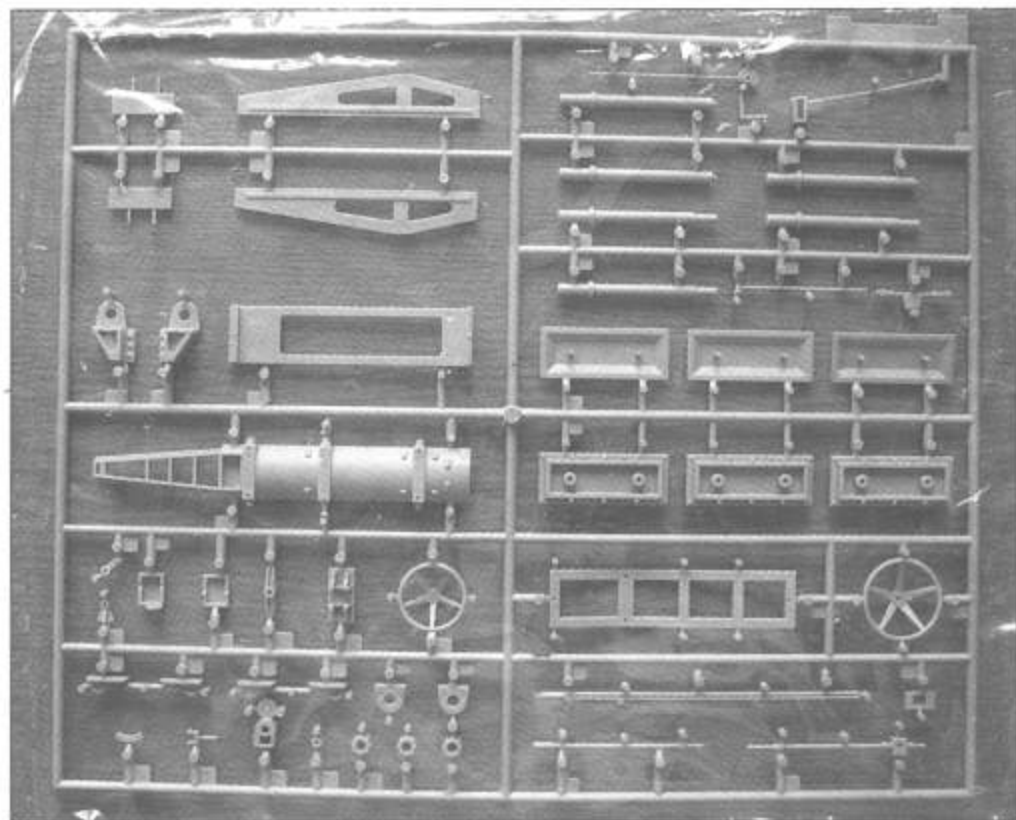
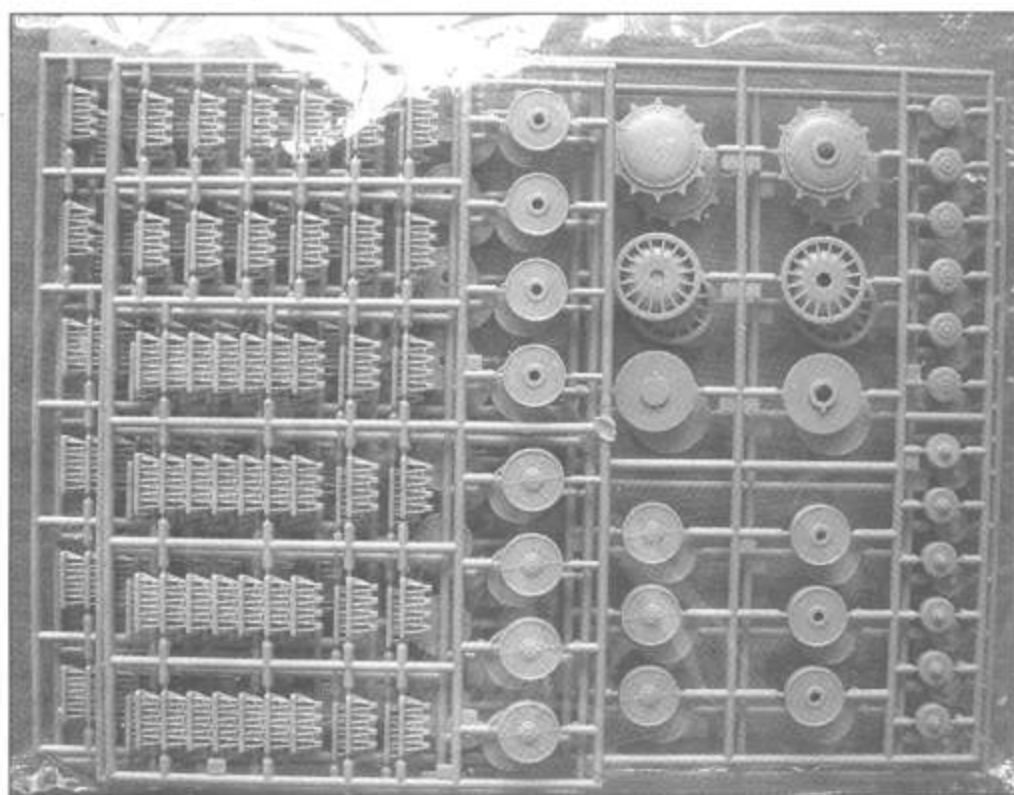
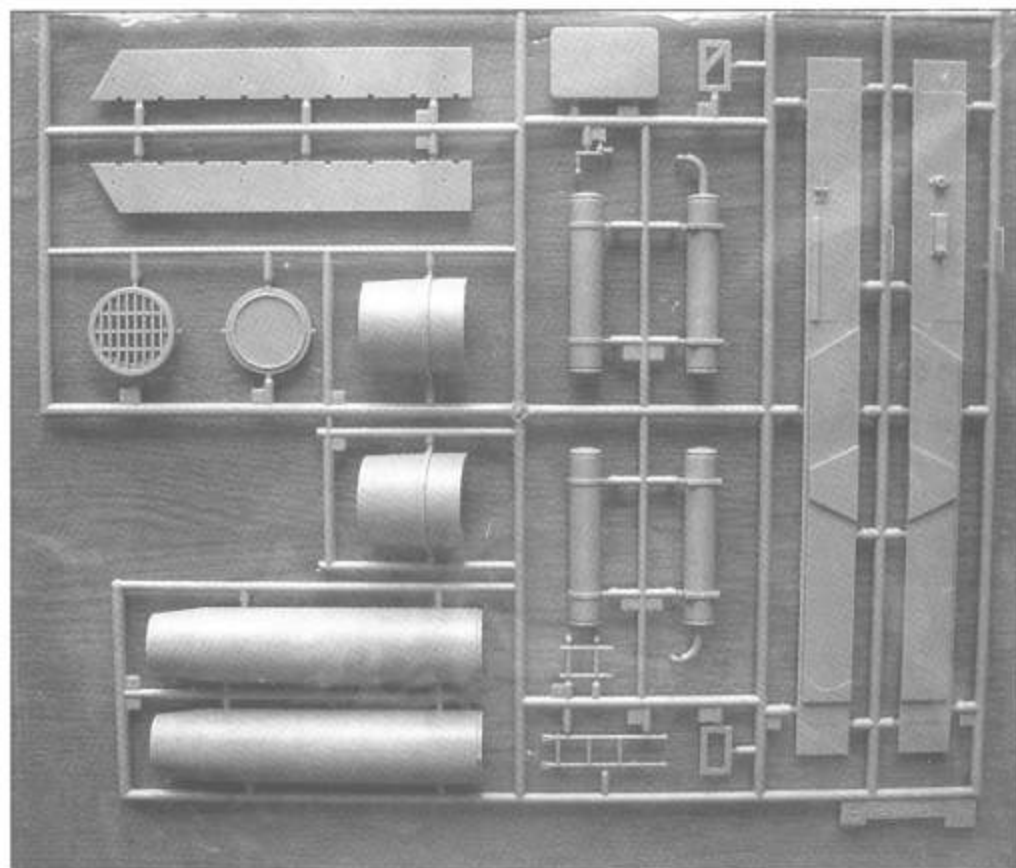
Серия «Война в воздухе» №69 -48 стр, 10 цв. вариантов, фото, чертежи 1/48. Все гениальное просто: на планер ЛаГГ-3 ставим мощный двигатель воздушного охлаждения и получаем один из лучших советских самолетов Второй мировой войны. О самом лучшем - истребителе Ла-7 «Война в воздухе» обещает рассказать в №70.

Серия «Военные машины» №13 -52 стр, 20 цв. вариантов, фото, чертежи 1/35. Атаковать немецкую пехоту опасались все пилоты союзников. И не мудрено: немцы ставили скорострельные пушки почти на все, что движется, поэтому пехота всегда получала очень эффективное зенитное прикрытие. 13-я книжка серии посвящена самой массовой полугусеничной зенитке вермахта. Очень кстати будет и модель от «Италери».

Все эти книги Вы можете получить по почте, обратившись по адресу: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35. К заявке приложите пустой самоадресованный конверт для каталога.

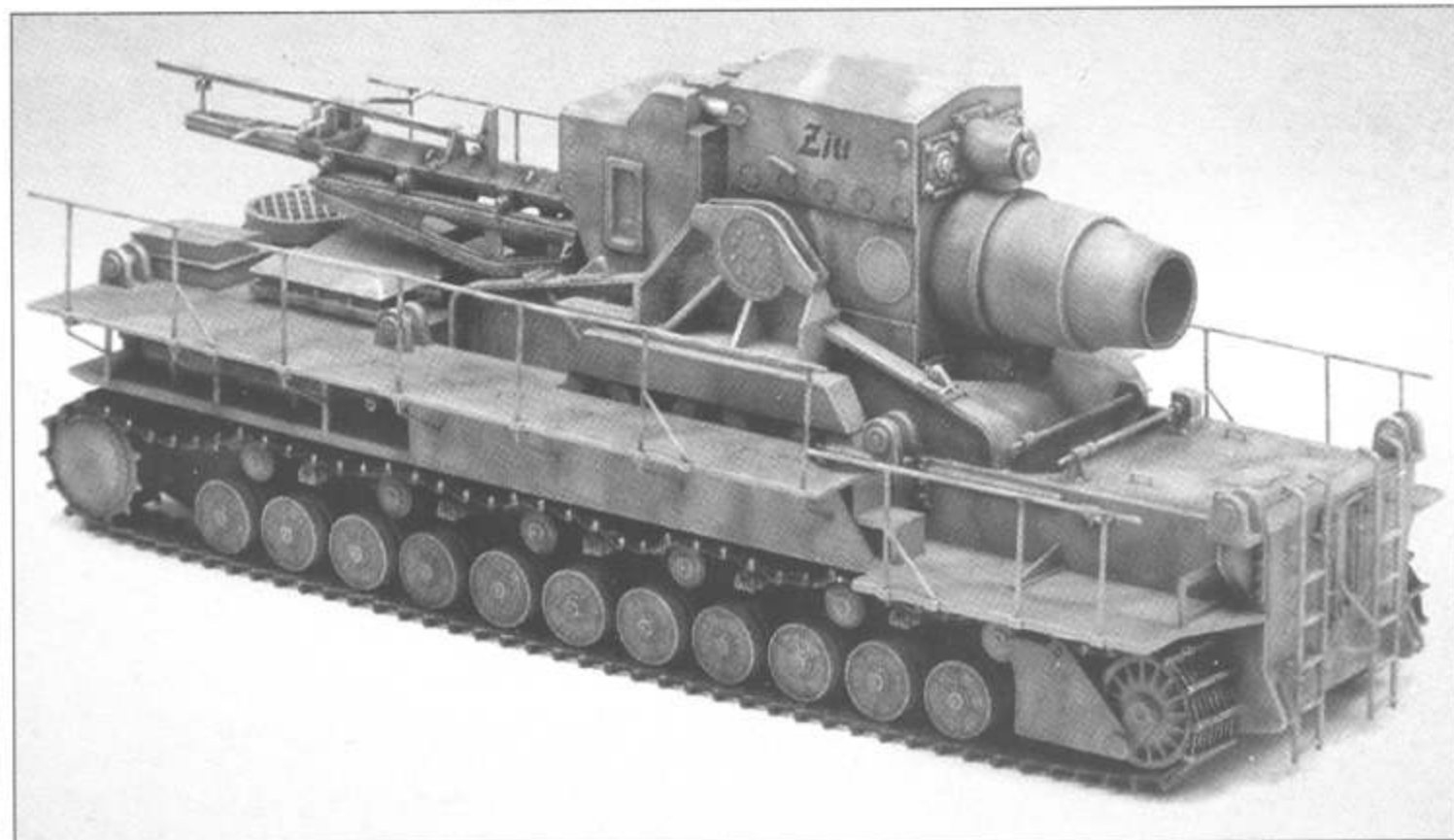
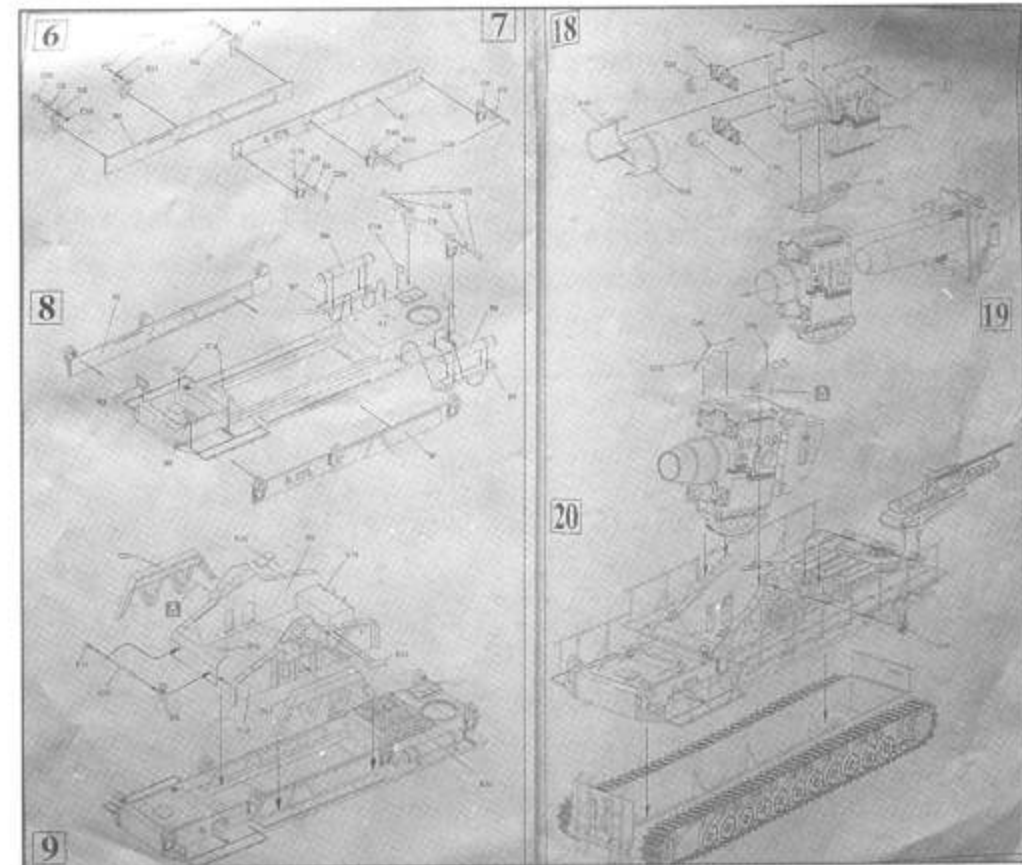
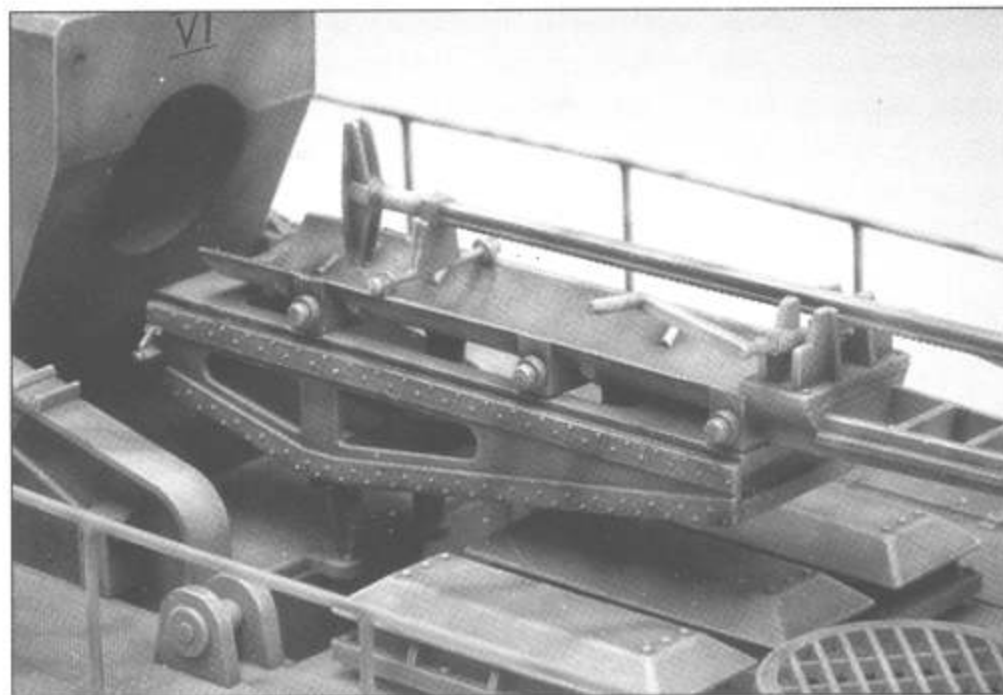
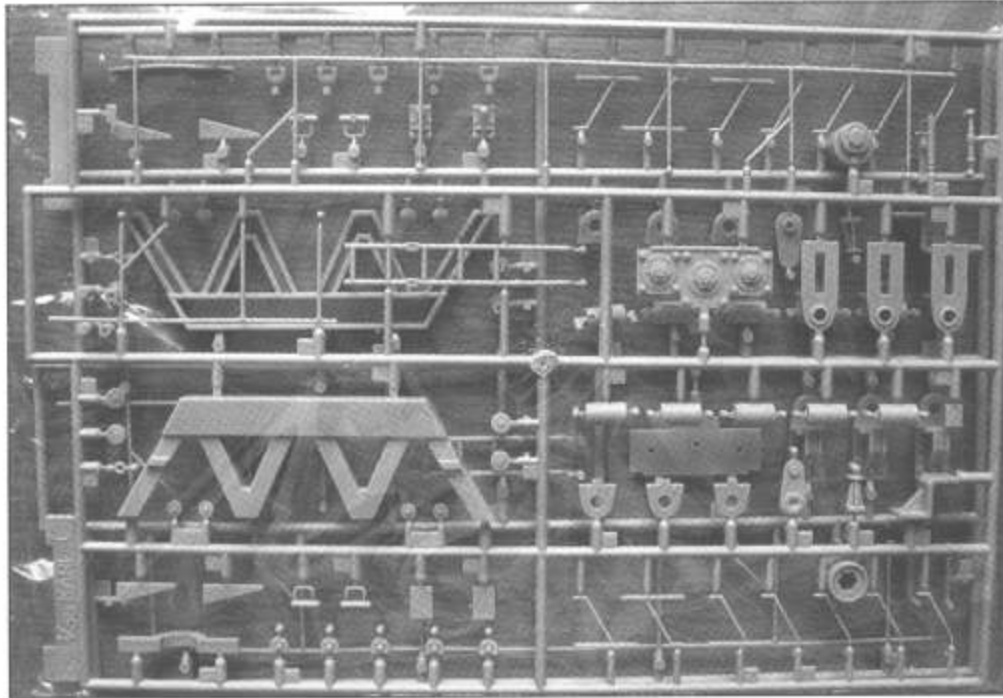
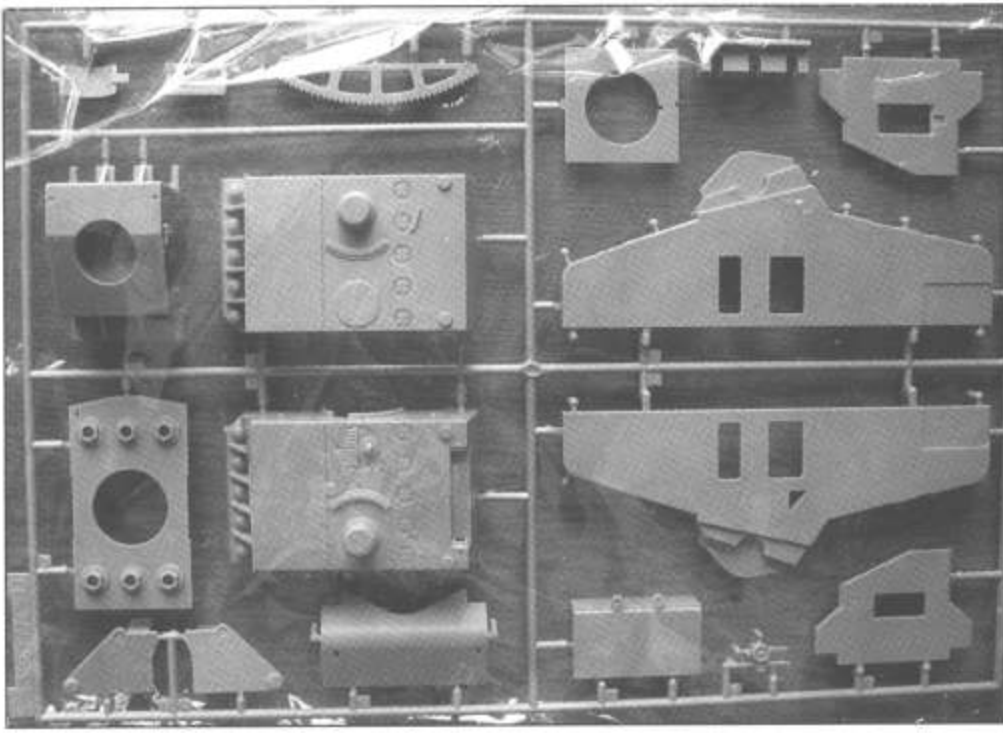


Что лежит в коробочке?



Что лежит в коробочке?

Гигантский «Карл» от «Дрэгона» наконец-то добрался до России. Огромная коробка вмещает в себя 383 детали из серого полистирола. Гусеничные траки - отдельные, с прямыми участками для облегчения сборки. Отливка, естественно, без облоя, имеется и точеный снаряд. Есть и пружинка для имитации отката ствола. Вариантов окраски всего два: серый и желтый с пятнами камуфляжа. Если Вы соберетесь делать машину времен осады Севастополя, то надо выбирать серый. В новинках фирма заявила железнодорожное орудие «Леопольд». Подождем - увидим. Может быть китайцы и до «Доры» доберутся. Хотя, лучше пока бы обслугу для «Карла» сделали, а также погрузчик боеприпасов для него на базе Panzer IV.



Т-34 обр. 1940/1941 г.

Масштаб 1:35, производитель: «Макет»

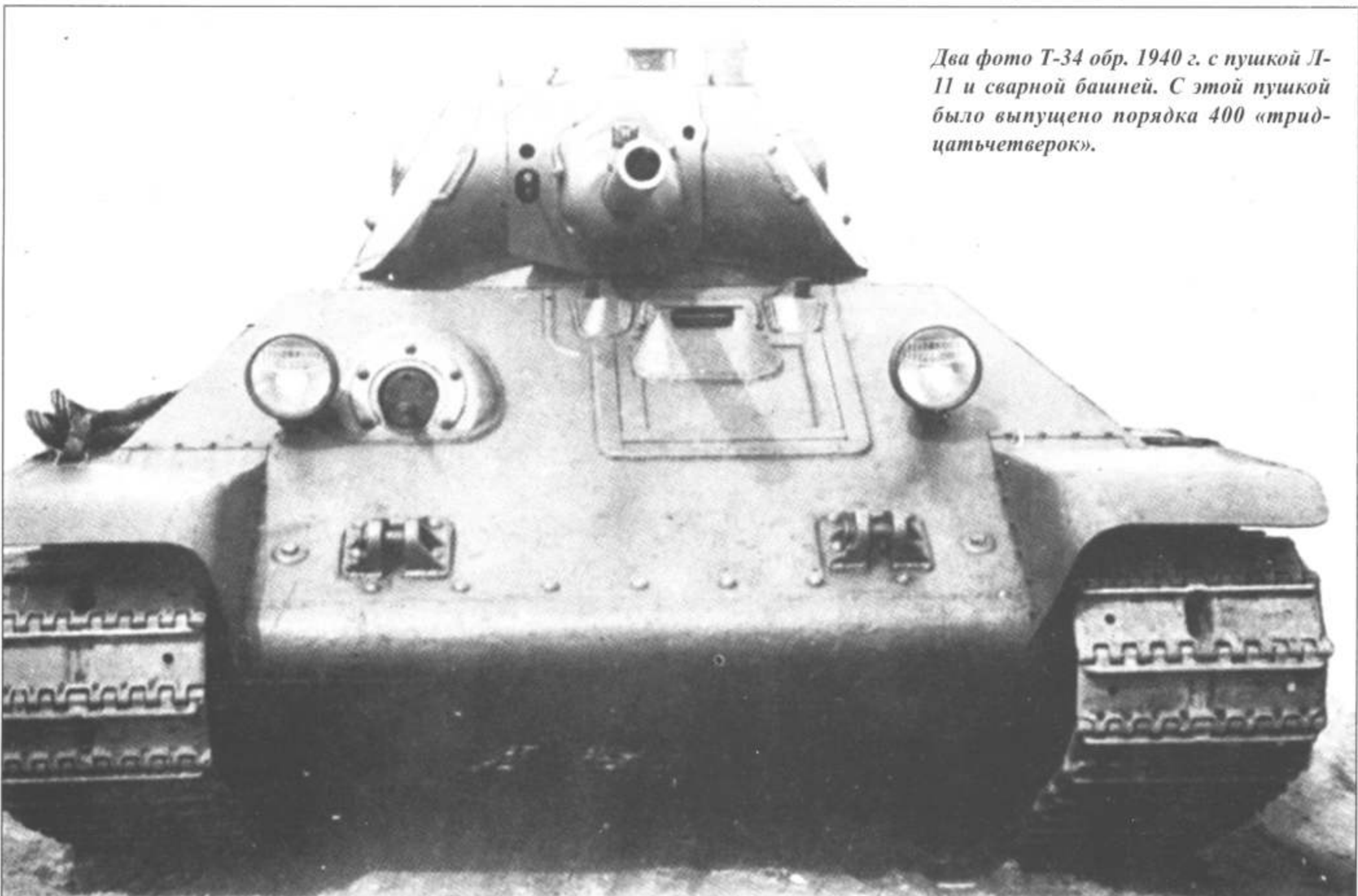


Танк

История создания знаменитого танка описана многократно, думается повторяться особого смысла нет. Равно как нет смысла приводить многочисленных хвалебные цитаты из западных источников. Касательно боевого применения, то оно в должной степени не будет написано никогда - слишком масштабный получился бы труд!

В последние годы вышло достаточно большое количество изданий посвященных танку Т-34. Вместе с тем ни в одном труде нет должной систематизации хотя бы по формам башен. Перефразируя нашего чекиста-президента, хотелось бы прочитать: «Тип башни, заводские номера танков с этими башнями, номера заводов, периоды производства», короче: «Фамилии, явки, пароли». То ли дело у немцев, приятно прочи-

тать о замене поддерживающих роликов на танке Pz.Kpfw IV, начиная с танка с заводским номером таким-то. Орднунг, как-никак. Они головки болтов снимают, а мы с башнями разобраться не можем. На мой взгляд - и не сможем. Прежде всего - масштабы производства другие, иной уровень культуры ведения конструкторско-технологической документации, а самое главное - иной уровень хранения ненужной КТД. Сколько бесценных чер-



Два фото Т-34 обр. 1940 г. с пушкой Л-11 и сварной башней. С этой пушкой было выпущено порядка 400 «тридцатьчетверок».



Т-34 обр. 1940 г. с пушкой Л-11 и литой башней. Хорошо видны отличительные особенности танков довоенного выпуска: обрезиненный ленивец, внешние топливные баки на бортах корпуса, смотровой прибор кругового обзора в башенном люке.

тежей были отправлены в переработку в различных «организациях ПЯ №...» за последние полвека? Самое печальное - процесс уничтожения истории продолжается.

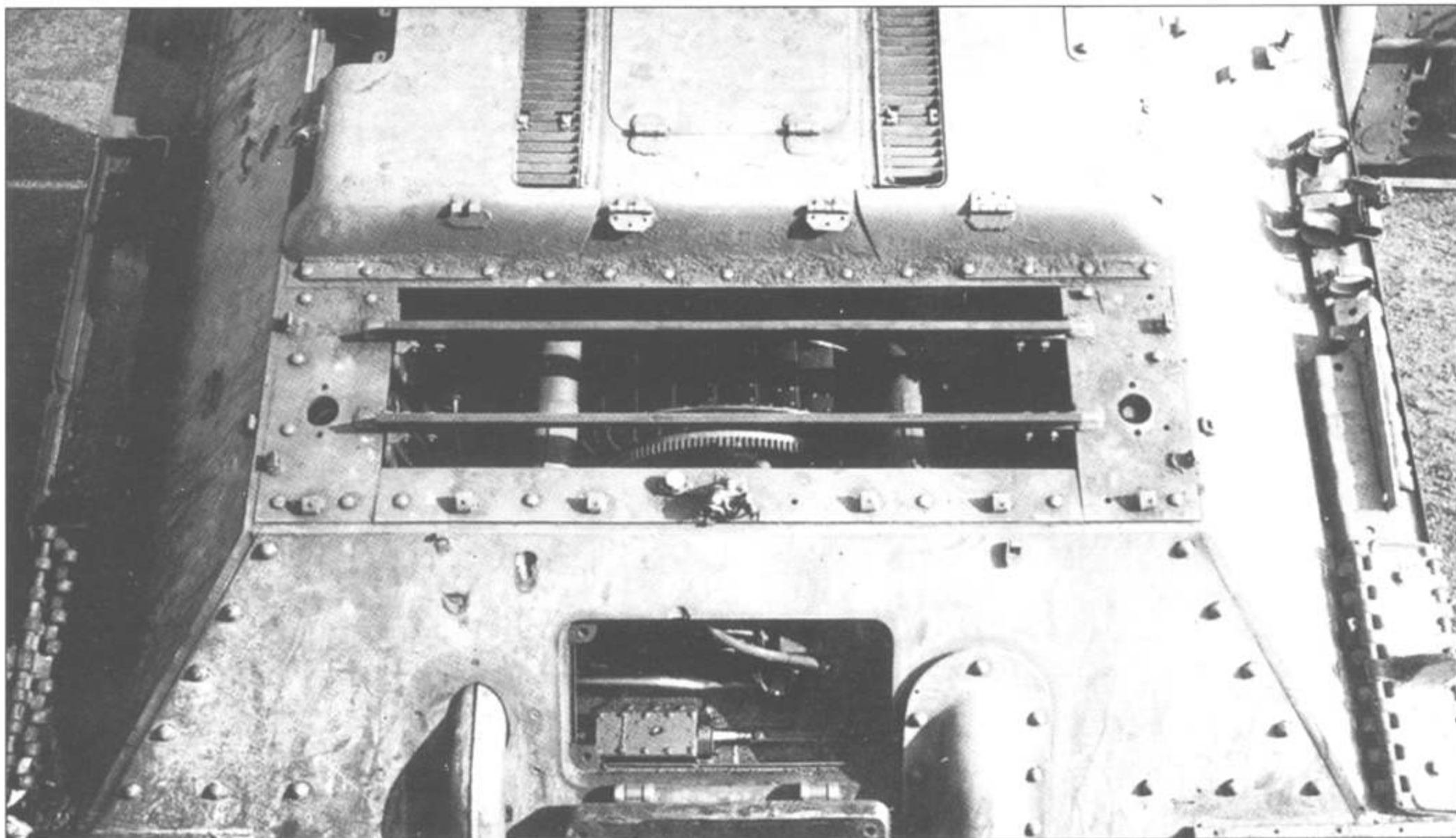
На первое взгляд такое вступление имеет мало отношения к первым серийным танка Т-34. На самом деле ничего удивительного в нем нет. Первые «тридцатьчетверки» выпускались с разными башнями. Главные отличия - это пушки, Л-11 или Ф-3, но были и другие отличия: сварная или литая, рас-

положение оптических приборов, рым-болтов. Простудировав несколько монографий лично, я себе однозначного ответа, что и как на какой башне стояло так и не дал. С корпусом - проще.

Еще раз повторяюсь - не вижу смысла писать «еще раз о Т-34». По большому счету машина вошла в разряд национальных символов: водка, икра, автомат Калашникова и танк Т-34 - это Россия в представлении западного обывателя.

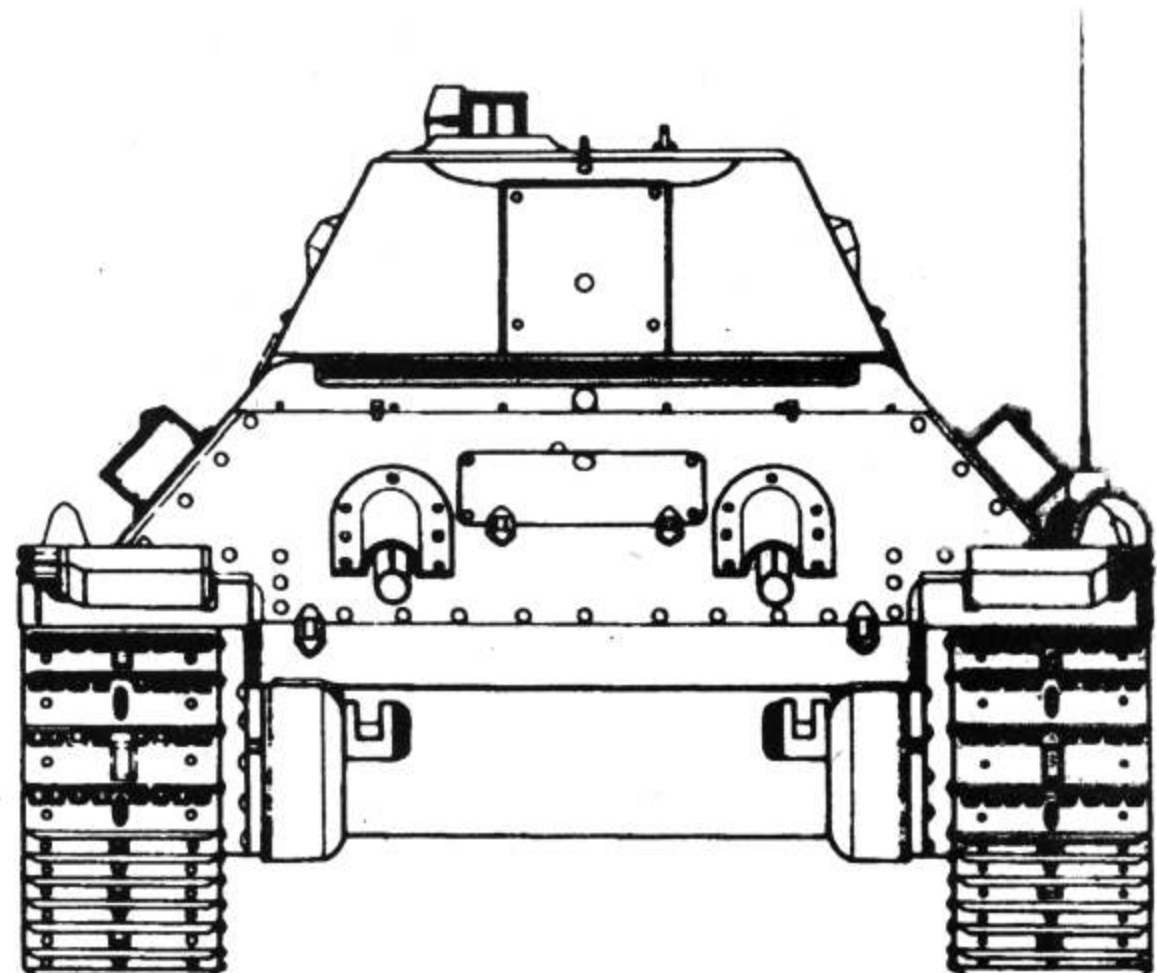
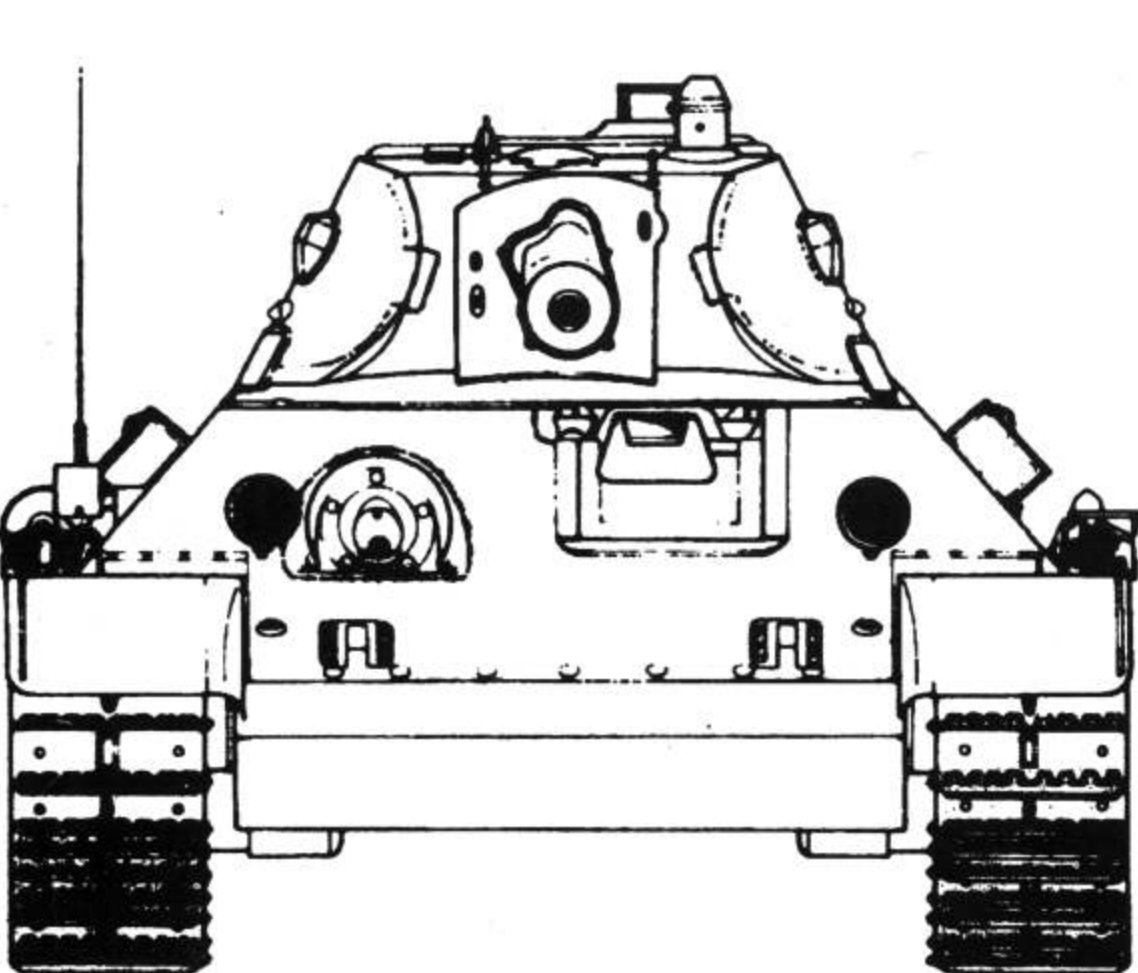
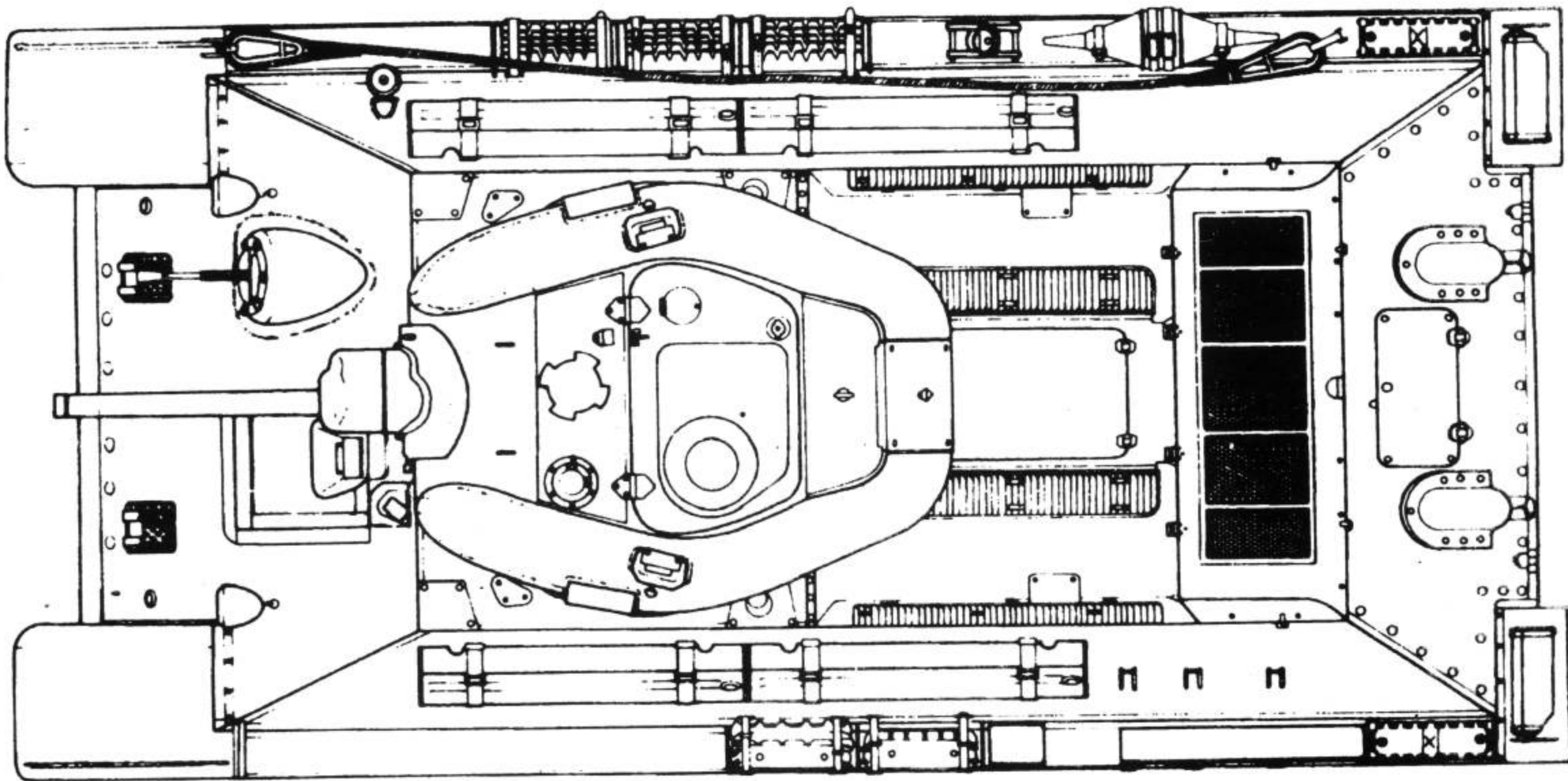
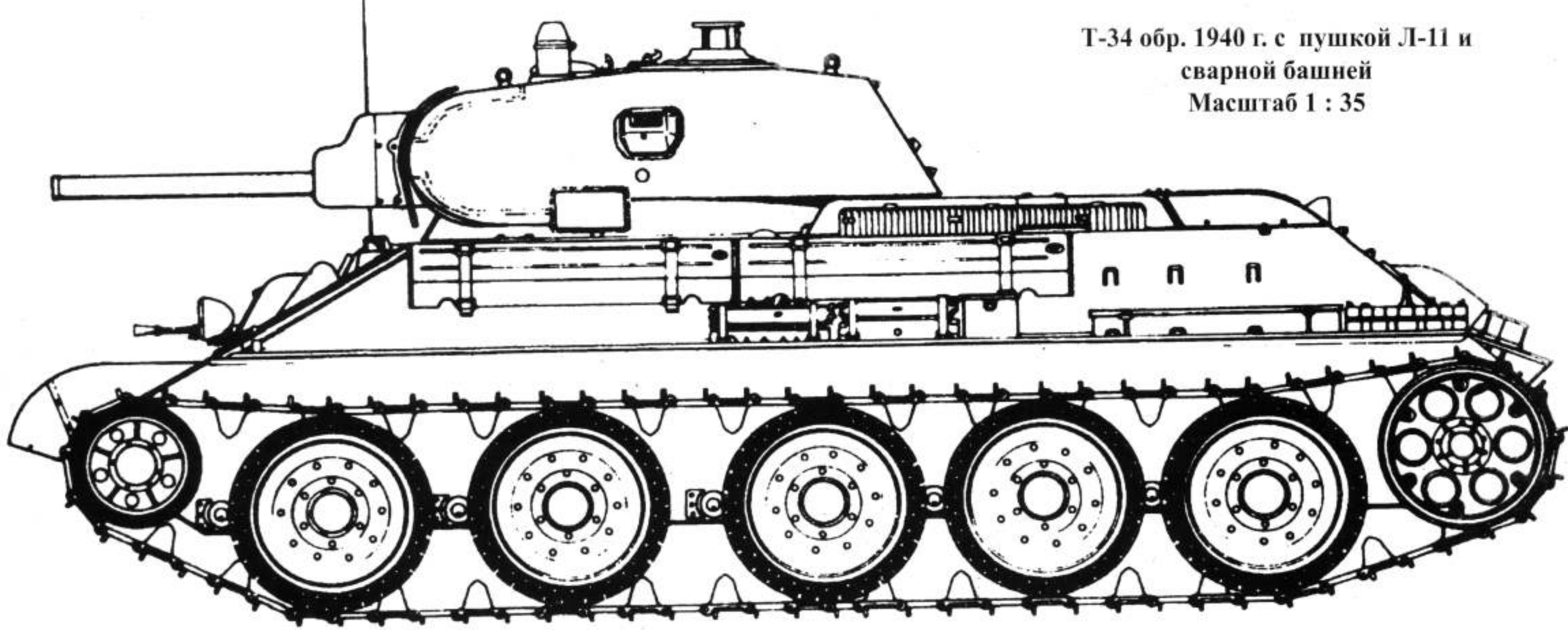
Модель

Наконец-то появились первые «тридцатьчетверки». Очень хочется поставить несколько восклицательных знаков, и поставил бы кабы не фирма, сей подарок сотворившая. «Макет» известен «стремностью» своих изделий, модели Т-34, увы, исключением не оказались. Макет выпустил на рынок две модели «Т-34-76 образца 1940 г.» и «Т-34-76 образца 1941 г.». На самом деле - это один набор, из которого можно собрать

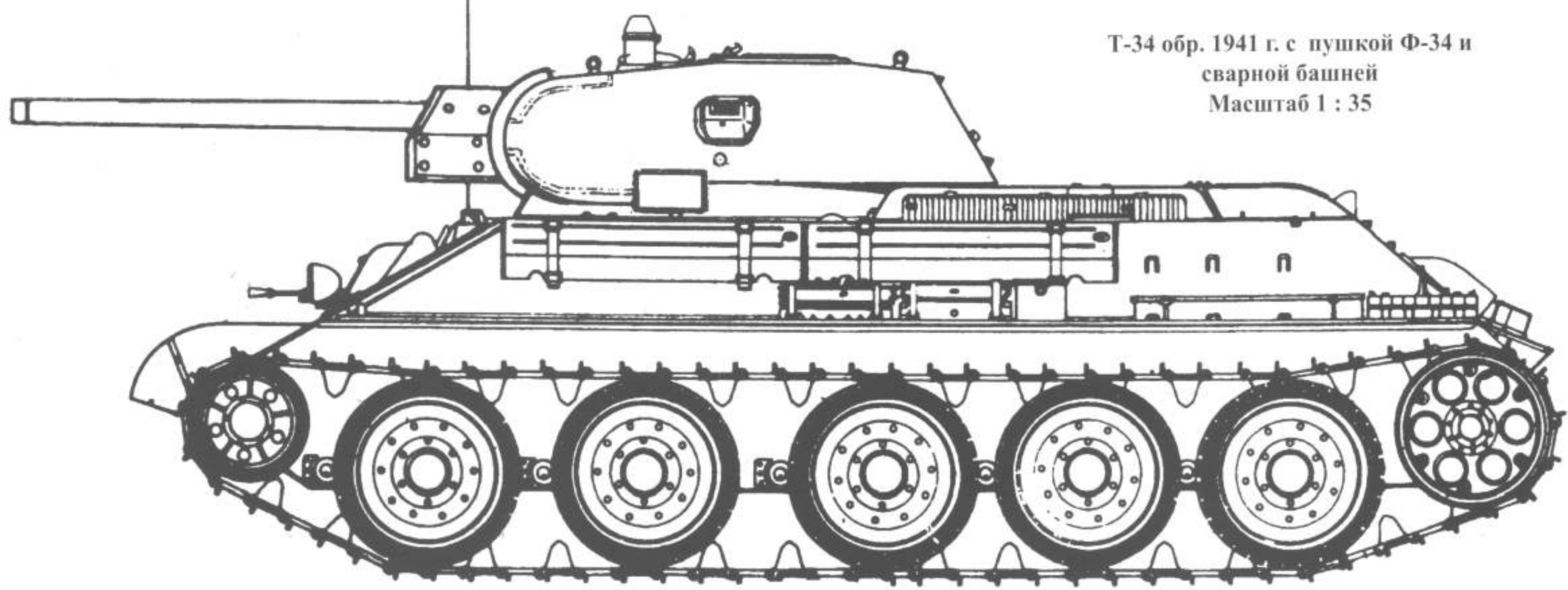


Кормовая часть Т-34 обр. 1940 г. Крышка с решеткой демонтирована.

Т-34 обр. 1940 г. с пушкой Л-11 и
сварной башней
Масштаб 1 : 35



Т-34 обр. 1941 г. с пушкой Ф-34 и
сварной башней
Масштаб 1 : 35



тот или иной танк. Вся разница заключается в коробках, инструкциях и наличии или отсутствии декали.

Лучшее с точки зрения качества исполнения - это рисунок на коробке. Открываем коробку - боже праведный! Впечатляющее количество рам, рамок и рамок плюс аккуратный пакетик с ниточкой троса и стеклышками для фар. Первый вопрос: «ЭТО лучше разбирать на трезвую голову или сра-

зу за пузырем бежать?» Лучше, конечно, сразу в магазин, не модельный естественно. Это я на основе личного опыта советую. Разбирать-то рамки-рамочки стал по-трезвому, вот и закручинился еще больше. Мало кучи рамок - так «макетчики» умудрились все это «великолепие» разливать из трех сортов (и цветов) пластика.

Основа очередного «шедевра» известной в узких кругах фирмы - старая модель

Т-34-85. В первых «тридцатьчетверках» 85-я присутствует почти полностью, нет только башни и траков. Корпус, ходовая часть, внешние баки, куча поручней - все в наличии. Совершенно очевидно - нам предлагают не модель «танка Т-34-76 образца 1941 г.», а конверсионный набор для изготовления модели «танка Т-34-76 образца 1941 г.» из модели танка Т-34-85. Причем, набор конверсионный сомнительного качества.



Т-34 обр. 1941 г. с пушкой Ф-34. Такое обозначение принято для удобства. Более правильно говорить не образца, а выпуска 1941 г., так как в официальной документации военных лет Т-34 на образцы не делились. С марта 1941 г. на танки Т-34 стали устанавливать пушку Ф-34 вместо Л-11. Хорошо видны отличия танков выпуска 1940/41 гг: квадратный трансмиссионный люк, фара в центре надмоторной решетки, деревянные чурбаки на крыльях, закругленный низ кормового листа, заваренное отверстие для смотрового прибора кругового обзора в крышке люка башни.

Большинство отливок подозрительно напоминают ЛНД со всеми вытекающими отсюда последствиями. Остатки Т-34-85 отлиты из гибкого черного пластика, из такого же пластика отлита и конверсионная башня. Этот пластик легко обрабатывается ножом, но довольно плохо шкурится. Между тем поверхность сварной в реальности башни имеет фактуру, которая больше подошла бы башне литой. Первые «тридцатьчетверки», кстати, отличались хорошей чистотой обработки поверхностей. Общее же впечатление от конверсионной башни можно выразить одним словом: «Коряво». На бортах корпуса масса удивительно аккуратных выступающих полосок. Они все параллельны крылу и друг другу. Никогда не видел такой расшивки ни на одном танке!

Ничуть не лучше башни отлит конверсионный люк механика-водителя, к счастью здесь пластик потверже, легче обрабатывается. Перечислять остальные «красивости» на мелких рамочках не буду. Остановлюсь на ложке меда в бочке дегтя. Прекрасно сделаны опорные катки и отдельные траки, а к фарам в кои-то веки даны очень хорошие рифленые прозрачные стекла. В наследство от модели Т-34-85 конверсионному набору достался и двигатель.

Инструкция выполнена в стиле Чехова: «Краткость - сестра таланта», четыре странички, вместившие историческую справку, варианты окраски, рисунки рамок и порядка сборки. По сюжету инструкция больше всего похожа на миниатюру молодого Винокура, которую он исполнял в паре с Леоном Огачевым: «Здесь читаем, здесь - не читаем, переворачиваем. Пятно - рыбу заво-



Кормовая часть башни выпуска 1941 г. Обратите внимание, что лист для демонтажа пушки Ф-34 крепится шестью болтами (на некоторых фото и четырьмя), тогда как для Л-11 только четырьмя.

рачивали». Вот уж когда бутылка явно лишняя - так это при знакомстве с технологической документацией на модель, с инструкций то есть. «Это не используем, это отрезать, это прижечь, здесь опять отрезать и т.д.»

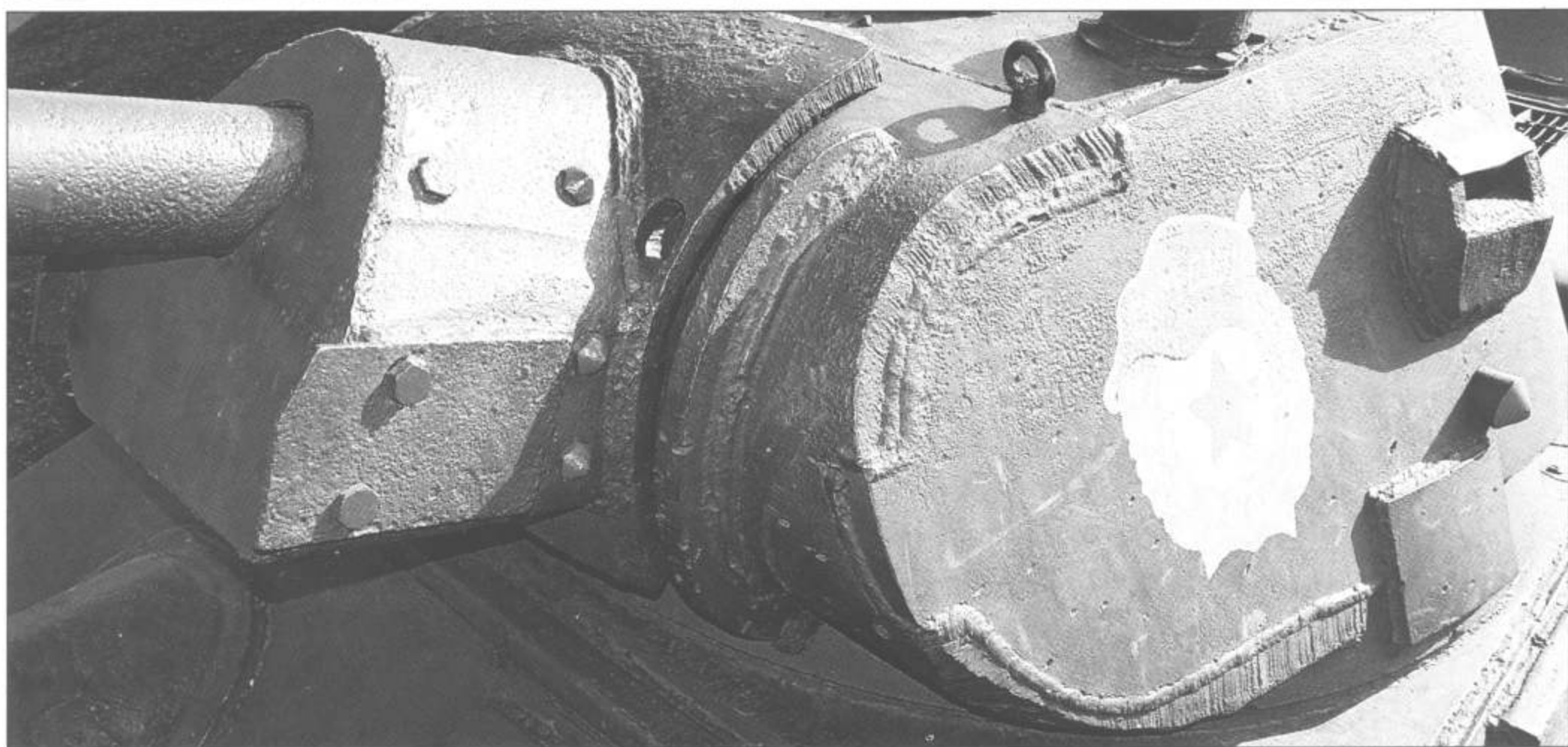
Простенькая декаль на два варианта есть только в модели «Т-34-76 образца 1941 г.».

Сборка

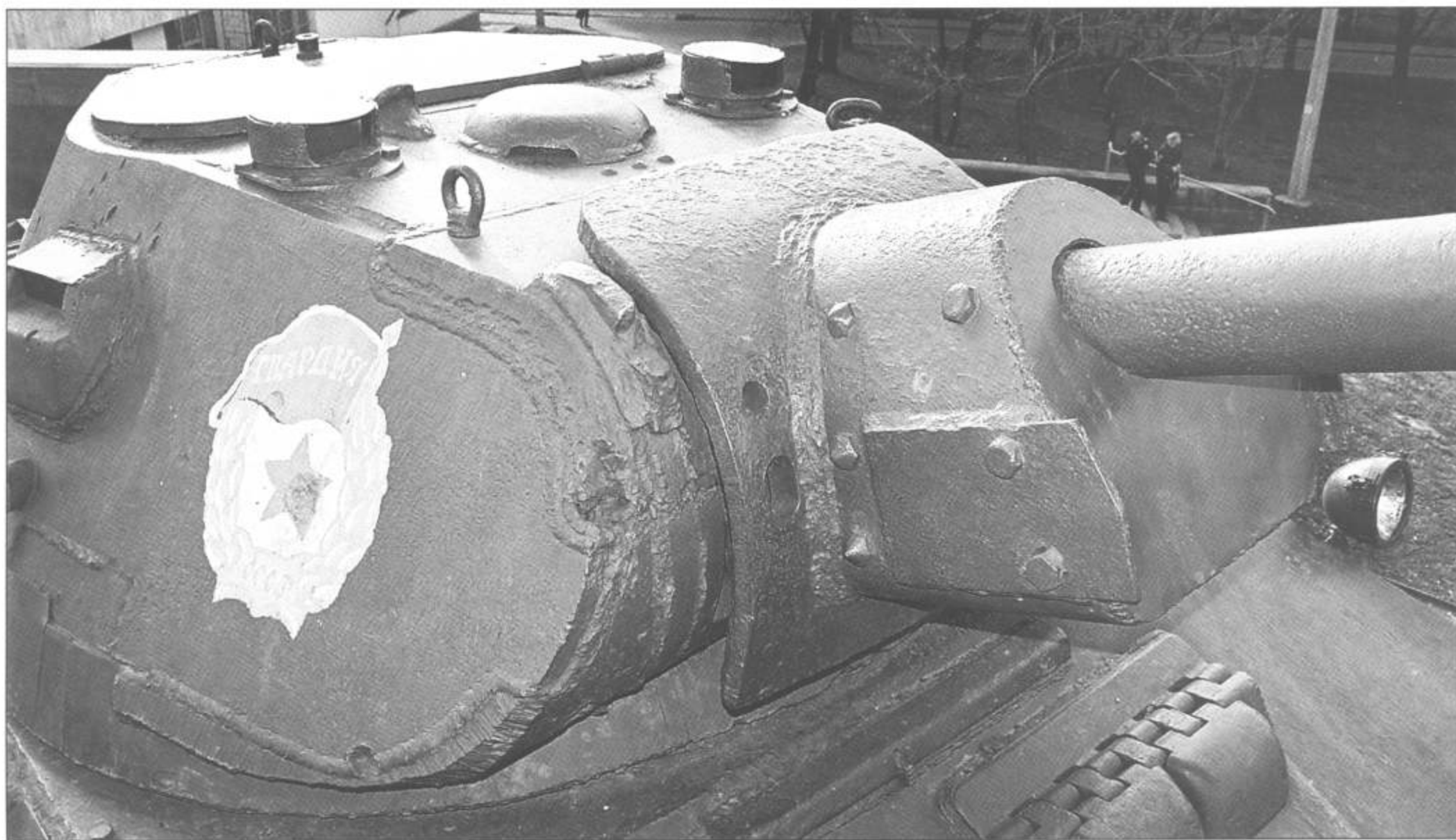
Это не сборка - это мучение! На ура были склеены только элементы ходовой части. Во всех остальных случаях требуется подгонка, прошкуривание, шпаклевка, зашкуривание. Плюс переделка корпуса из позднего в ранний с помощью ножа. Нож, кстати, должен быть не просто острым, а очень острым, ибо он - главный инструмент в борьбе с черным пластиком. Стыкуются все

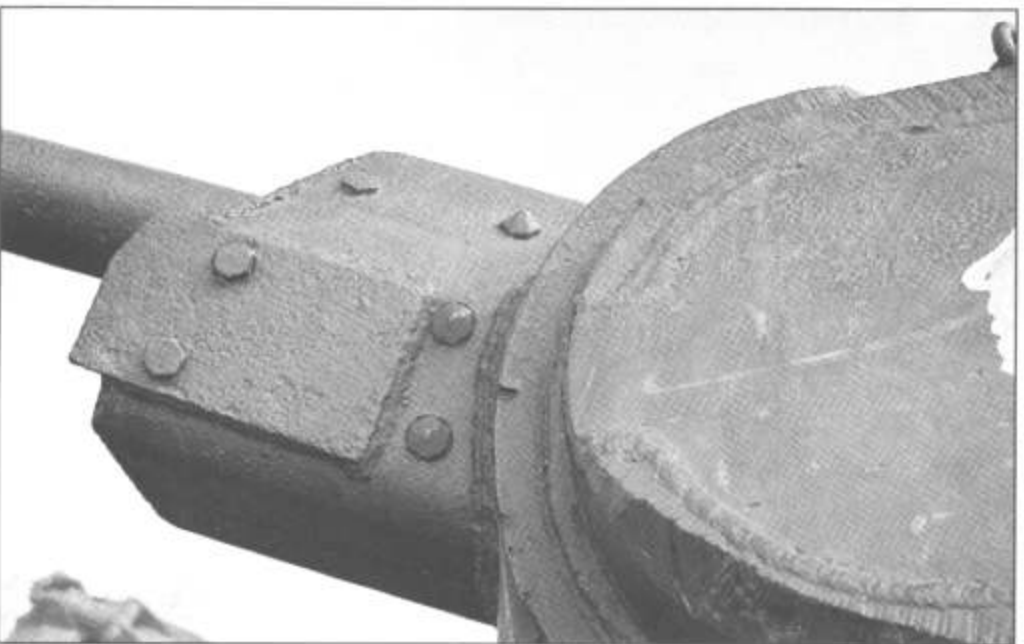
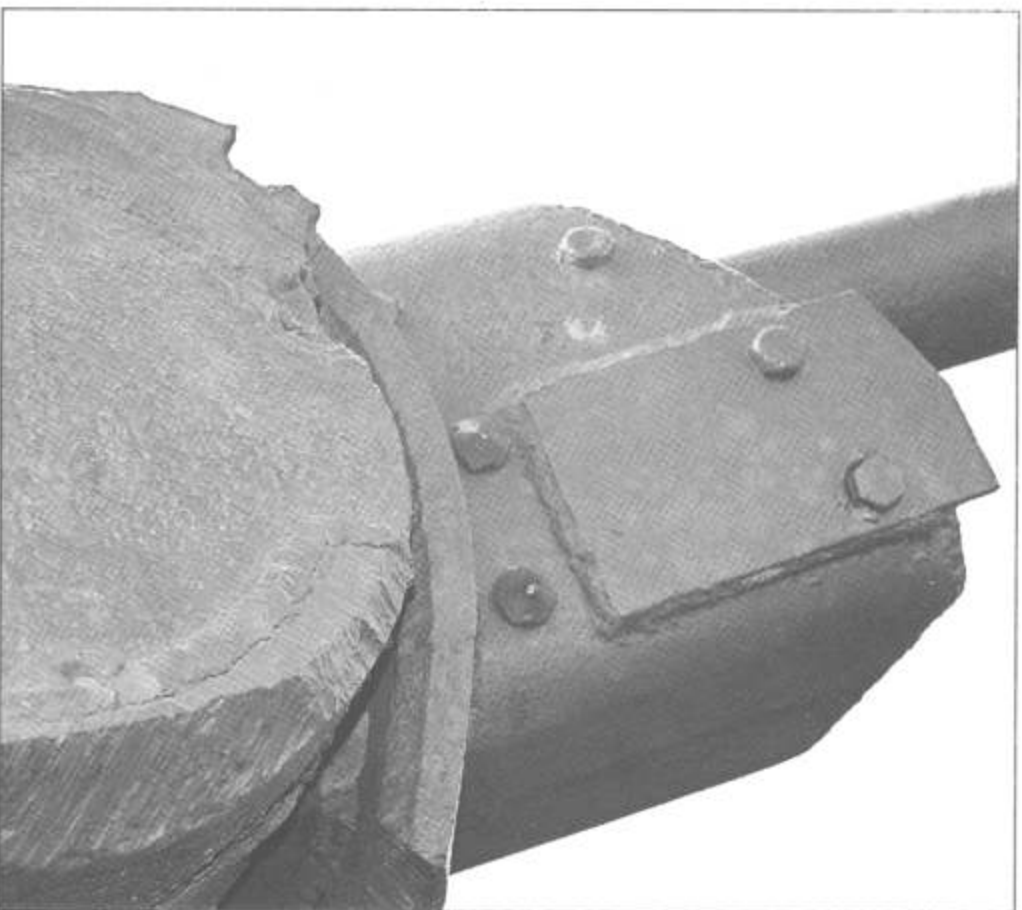
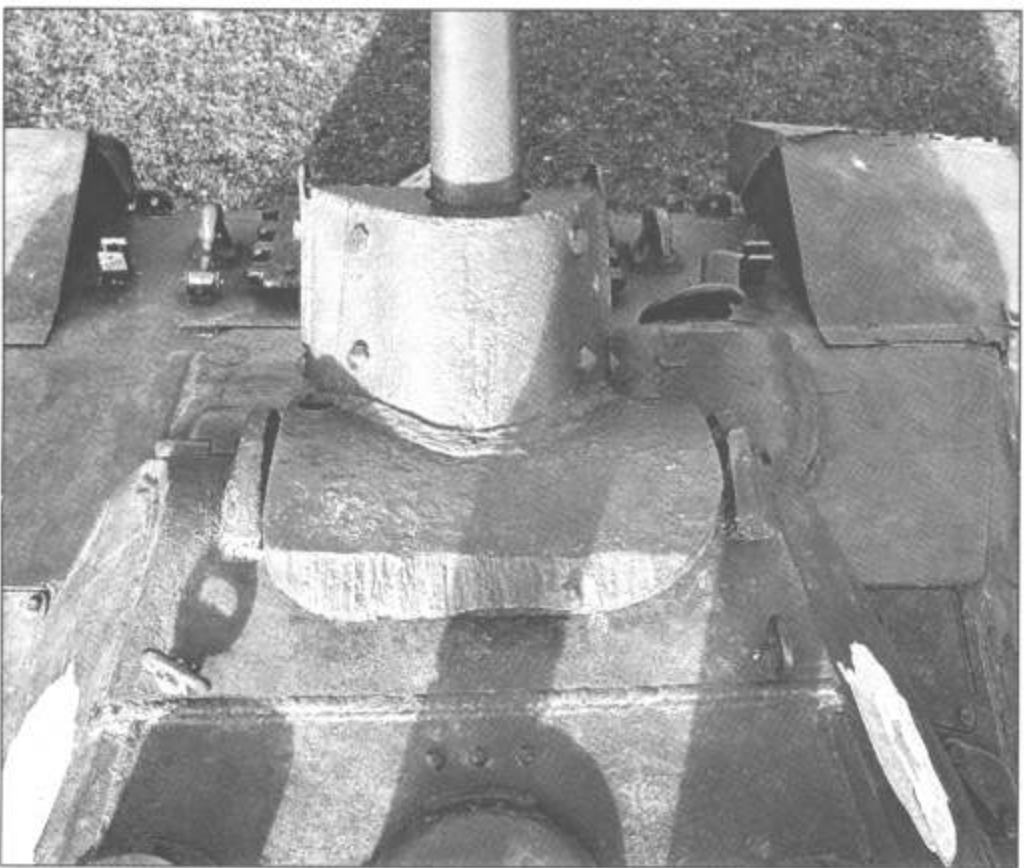
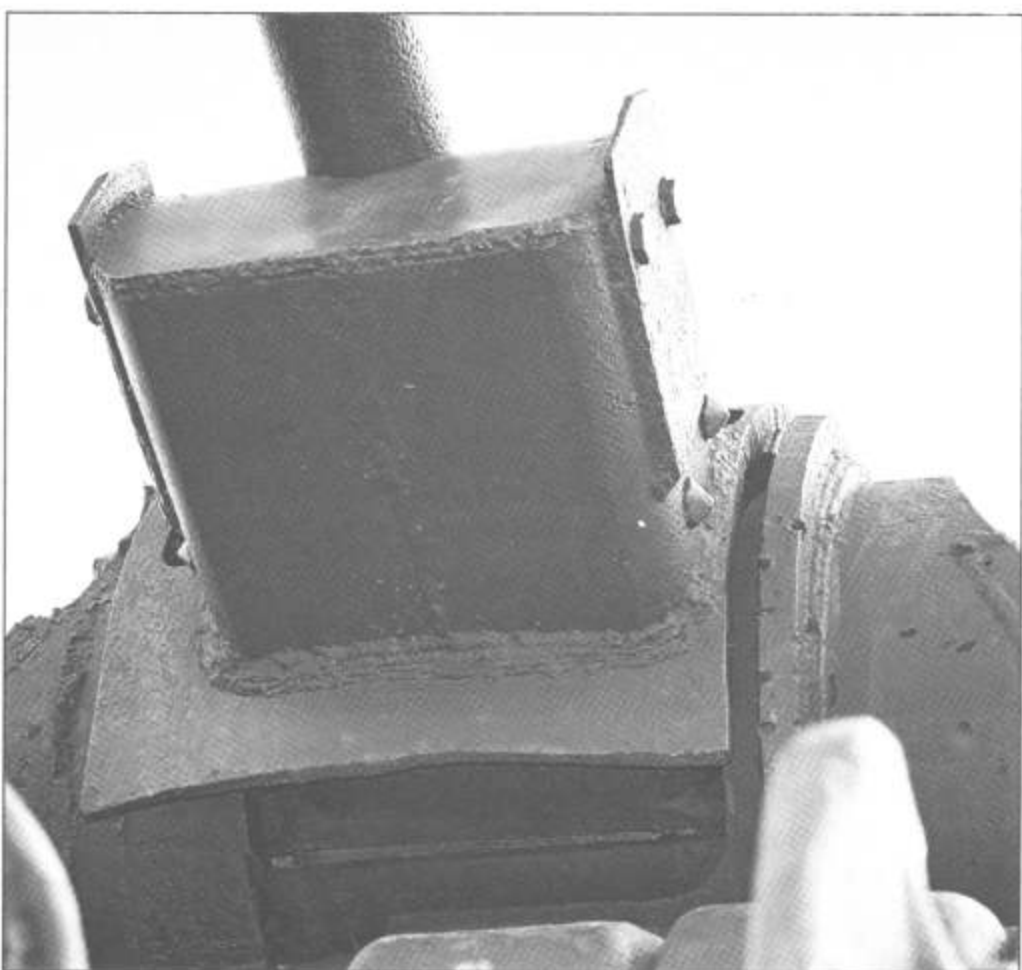
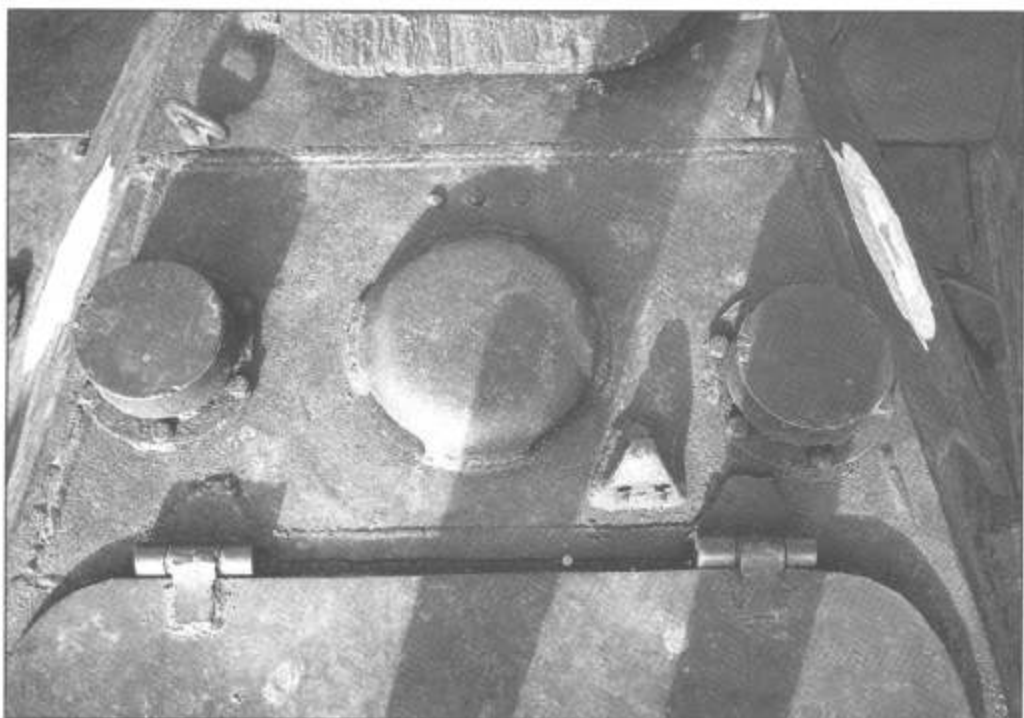
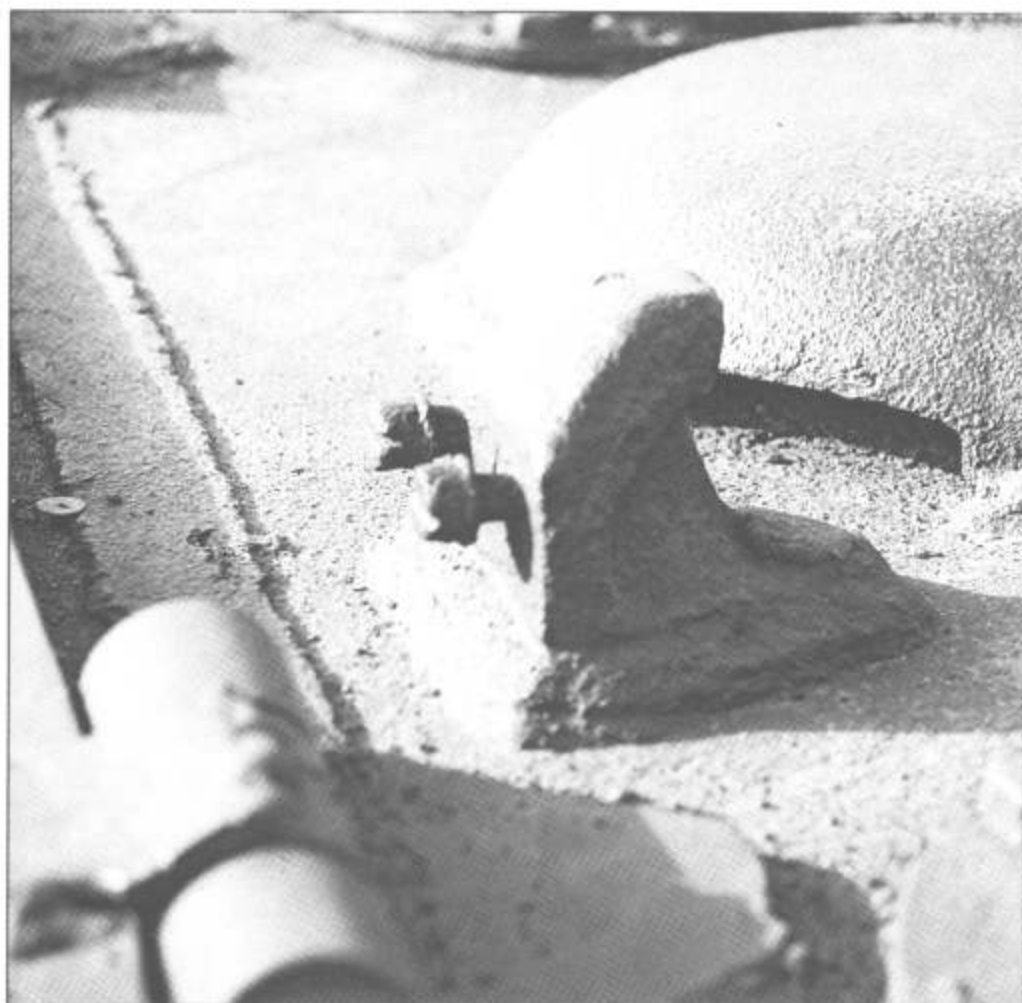
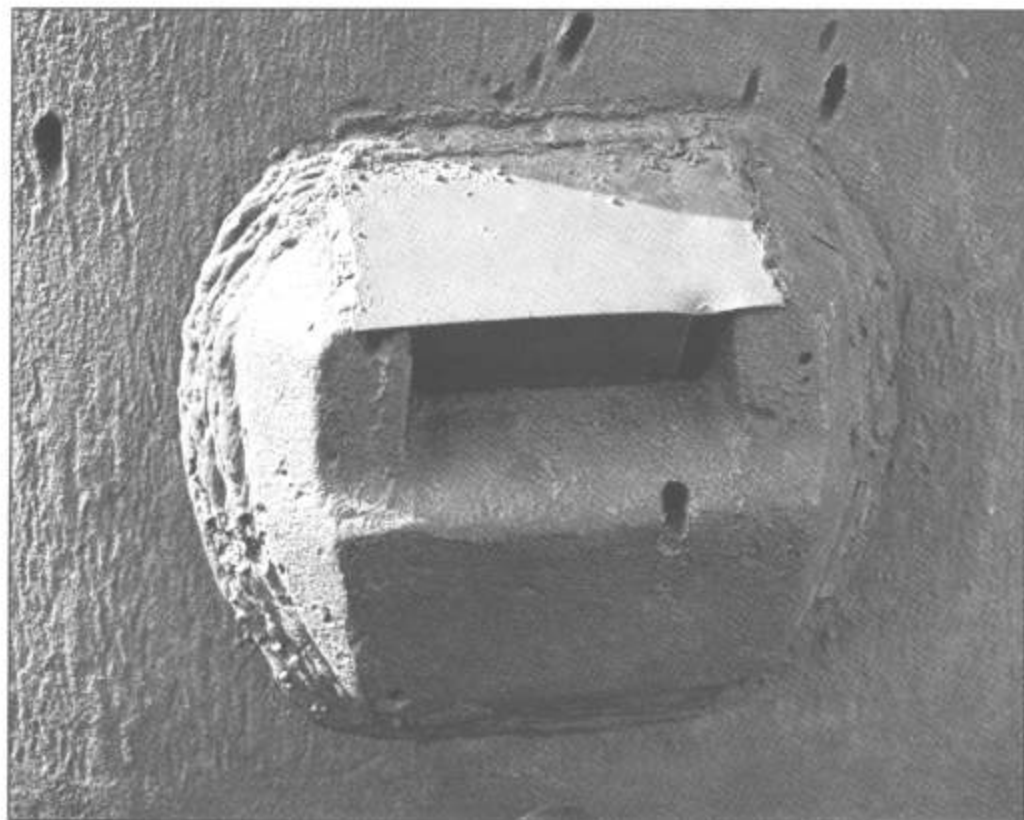


Крупный план башии выпуска 1941 г.
банка Т-34 из 10-й танковой дивизии
вермахта.



Сварная башия выпуска 1941 г. крупным планом. В ходе последующей модернизации были добавлены новые смотровые приборы, но форма бронирования осталась прежней и аналогична нашей модели. Обратите внимание на вертикальный отбойник для пуль и осколков, идущий справа и слева от маски пушки - он на модели отсутствует.





Детали конструкции сварной башни выпуска 1941 г.



детали, исключая ходовую часть и ствол пушки, просто отвратительно. Положения деталей мелких и не очень, задиктованы далеко не всегда, то есть - за редким исключением. Собирать эту модель только по инструкции, без чертежей, бессмысленно. Равно бессмысленно описывать процесс борьбы с отдельными конструктивными элементами.

Несколько слов в отношении сварных швов. В принципе они есть, местами. По периметру крыши башни шов имеется, но после приведения башни в божеподобный вид шов неминуемо исчезнет. Швов по стыкам бортовых и лобового листов башни нет. На башне Т-34-76 образца 1941 г. я эти швы имитировал из тянутых литников, обильно смазанных звездным клеем. Вторую башню оставил без швов.

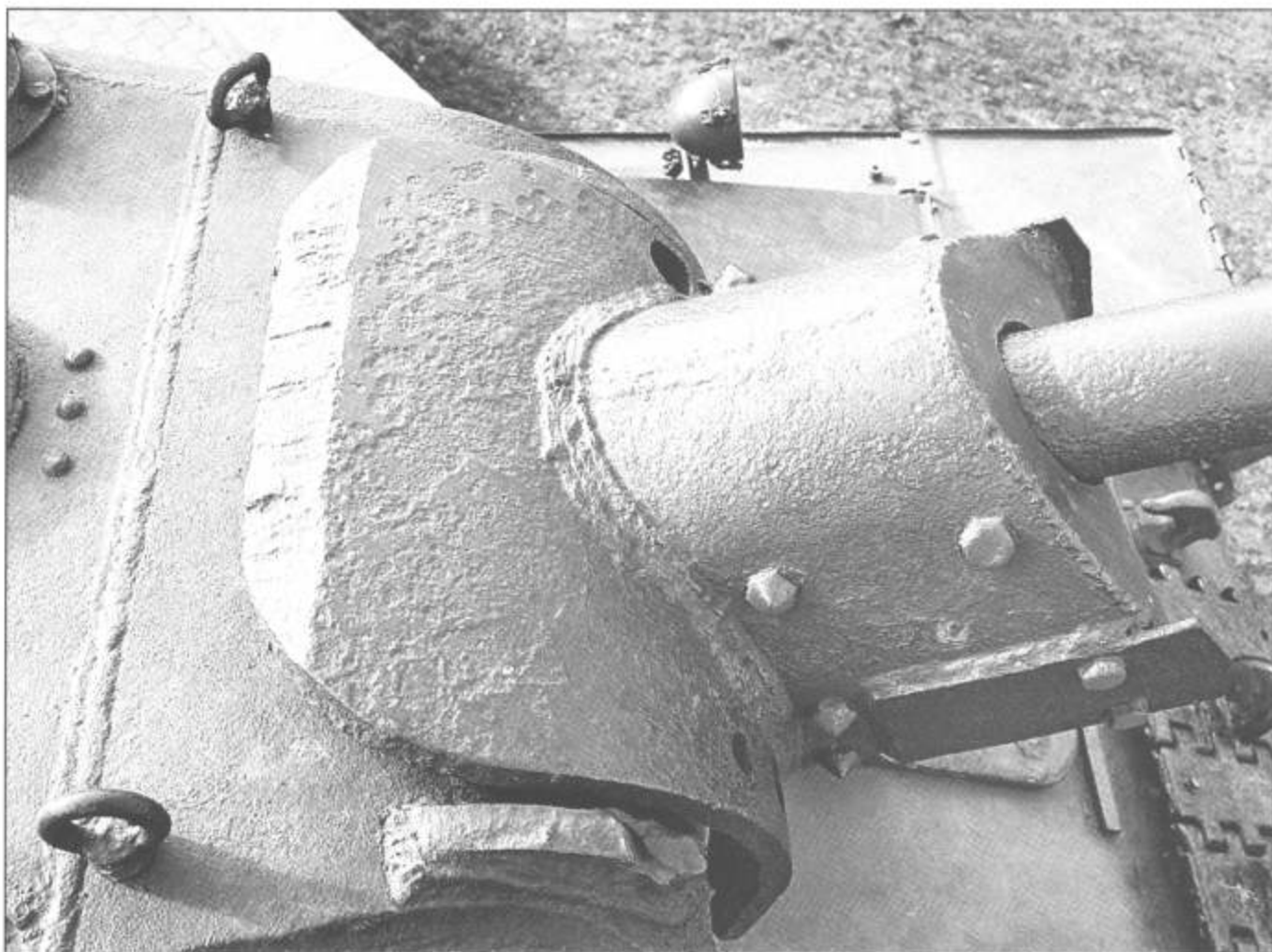
Решетка над моторным отделением дана капроновой сеточкой, что есть хорошо. Однако приклеивается сеточка на место только цианакрилатом - не стоит тратить время на эксперименты с обычным клеем.

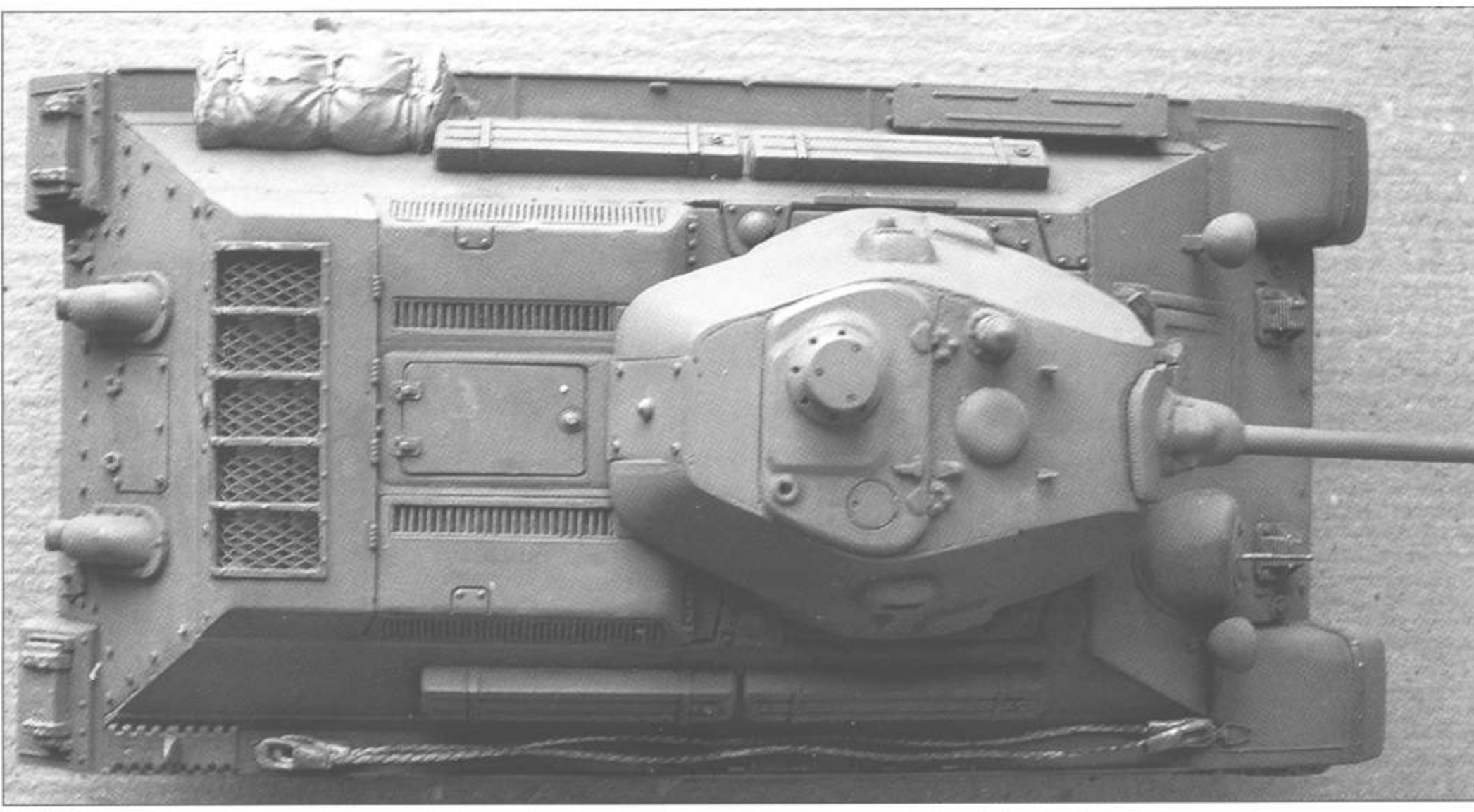
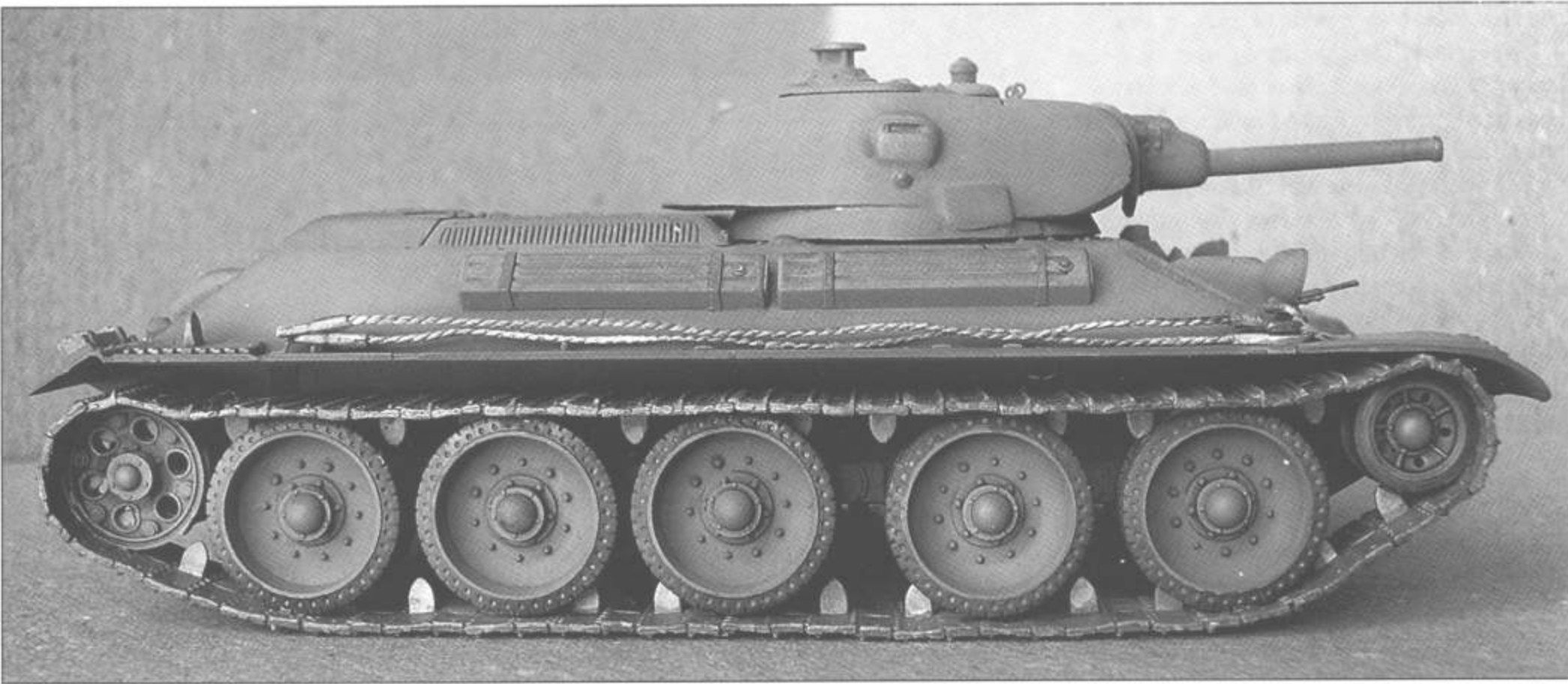
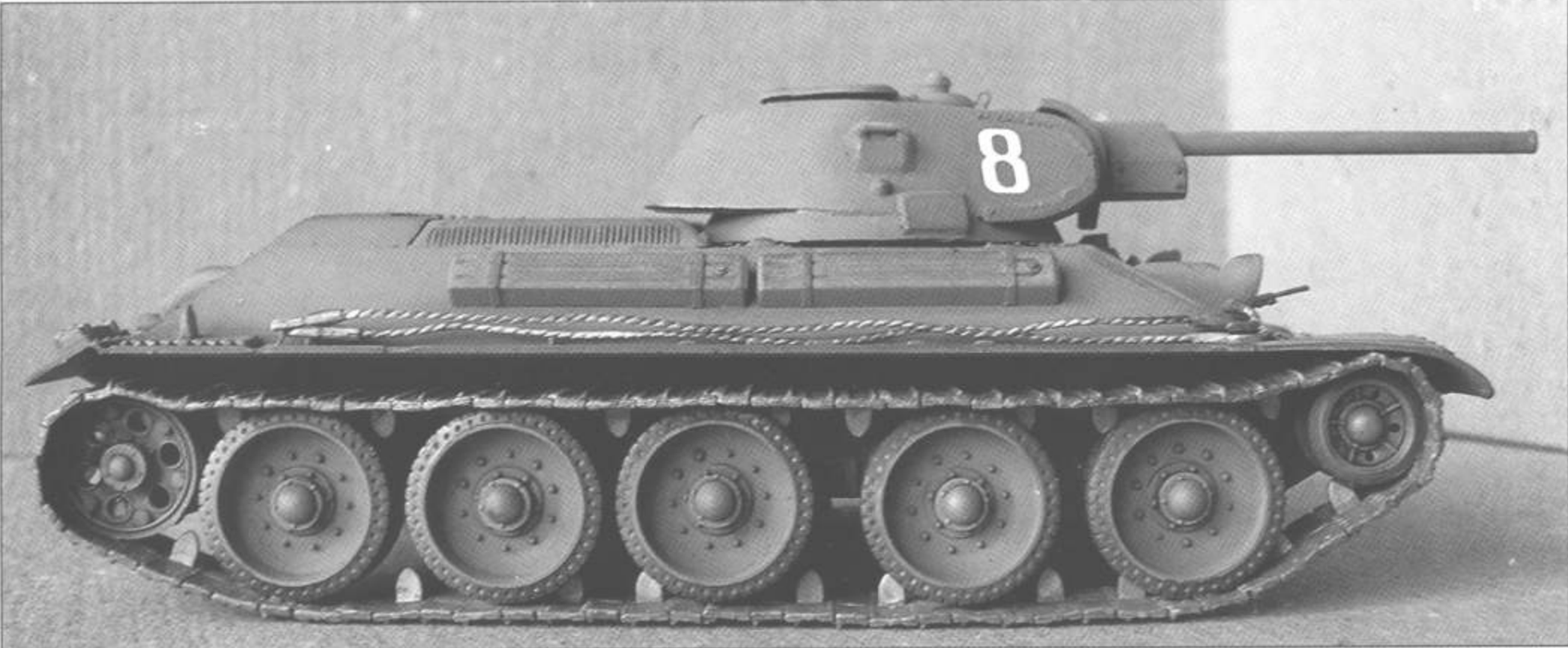
Траки отлиты превосходно, однако друг в друга лезут ну с очень большим трудом. Тщательный осмотр показал наличие буквально микроскопического облоя, которого вполне хватило, чтобы процесс сборки превратить в мучение. Подогнав пяток траков, я сильно задумался: таким темпом одну гусеницу придется собирать неделю, а то и две, при ежедневной плодотворной работе. Оказалось, можно обойтись без нудной подгонки. Облой более чем незначителен, а значит легко растворяется клеем. Достаточно намазать клеем ответные части траков и оставить из секунд на 20-30, после чего траки легко стыкуются. При сборке важно следить за положением гребней на внешней поверхности траков. Я, как ни следил, а пару раз траки развернул на 180 градусов.

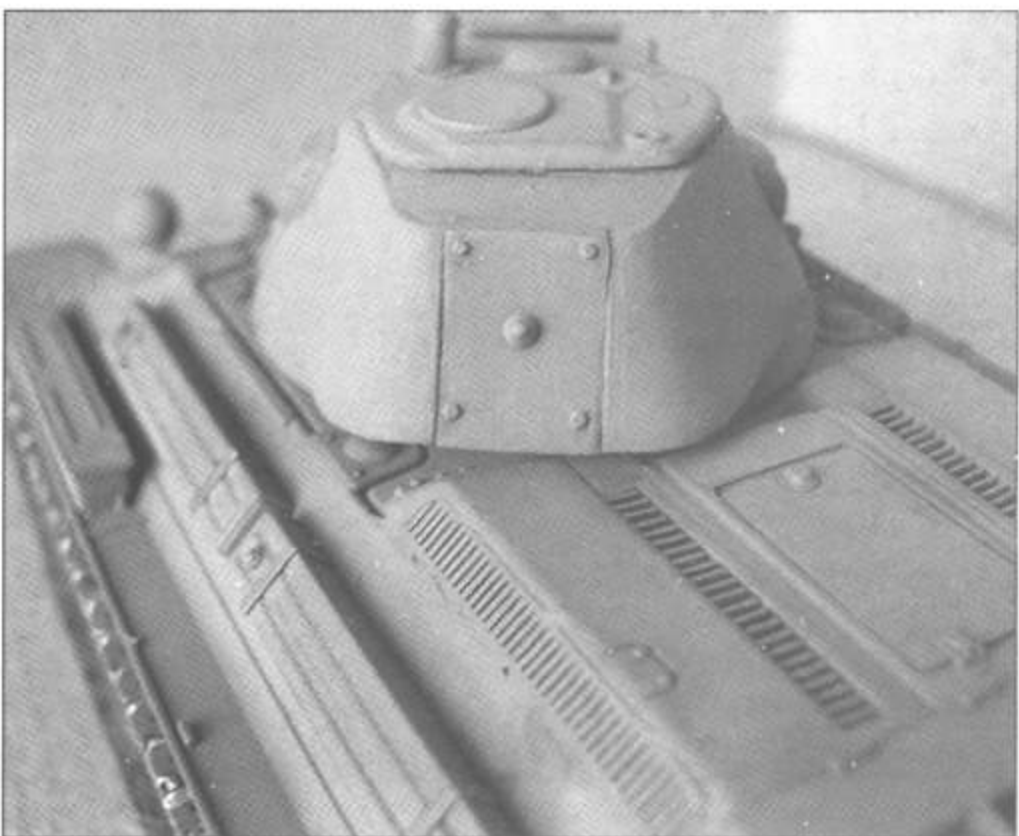
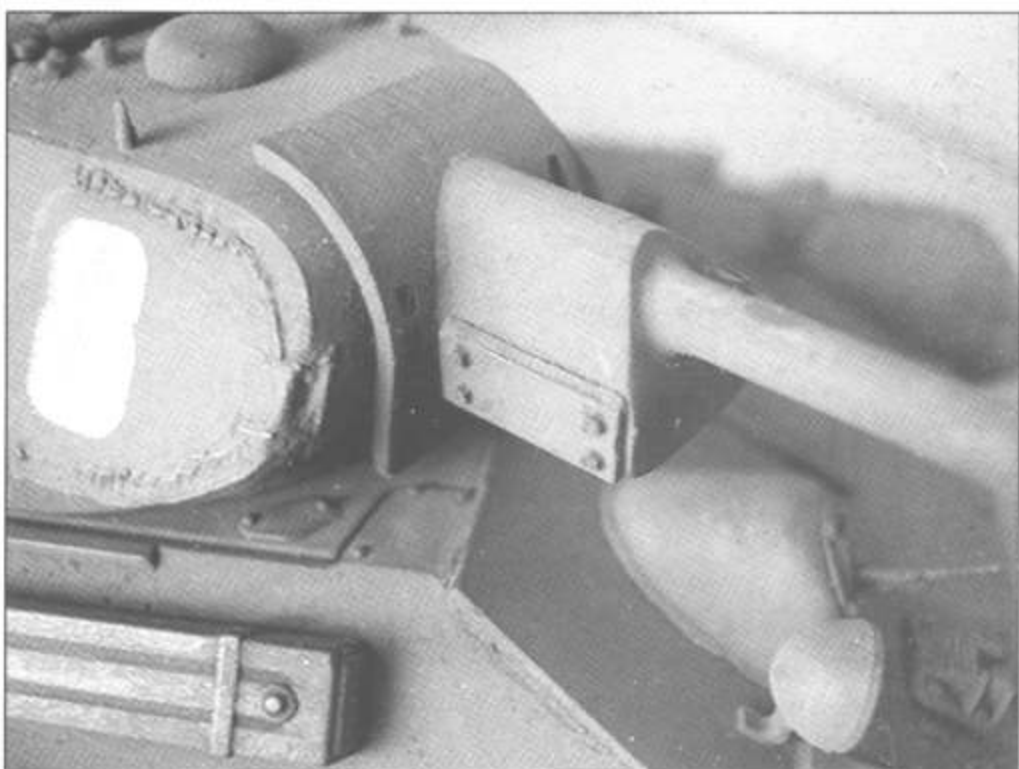
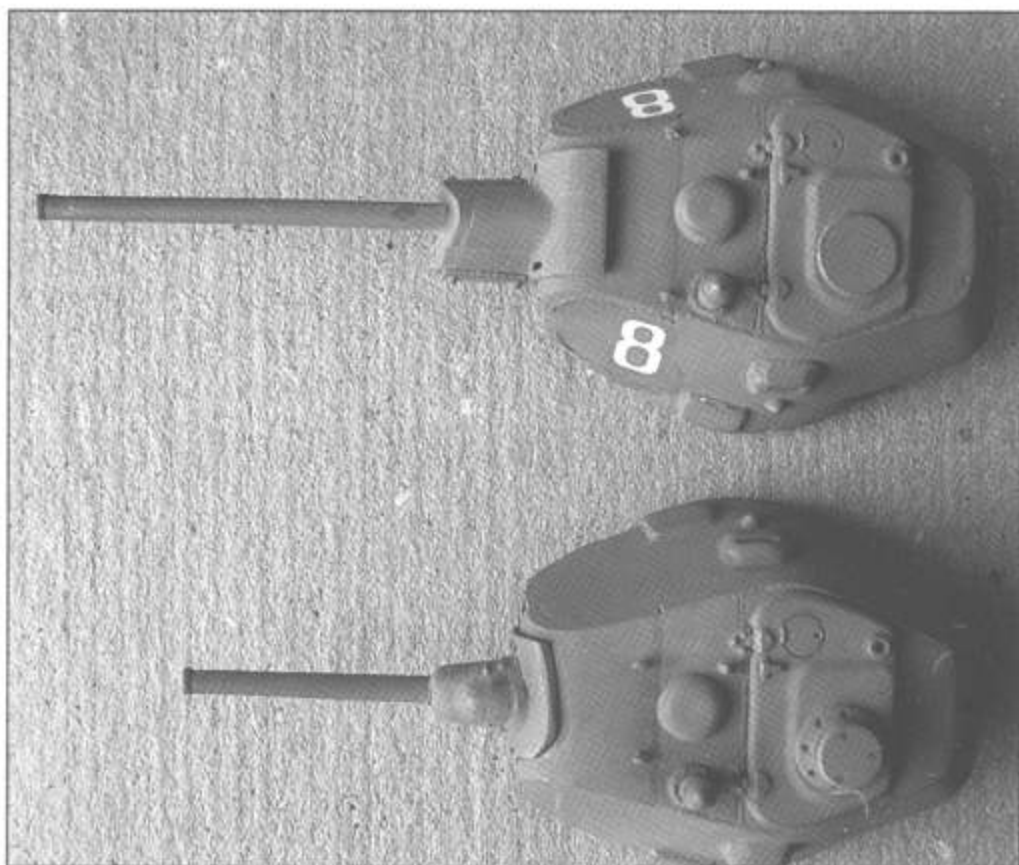
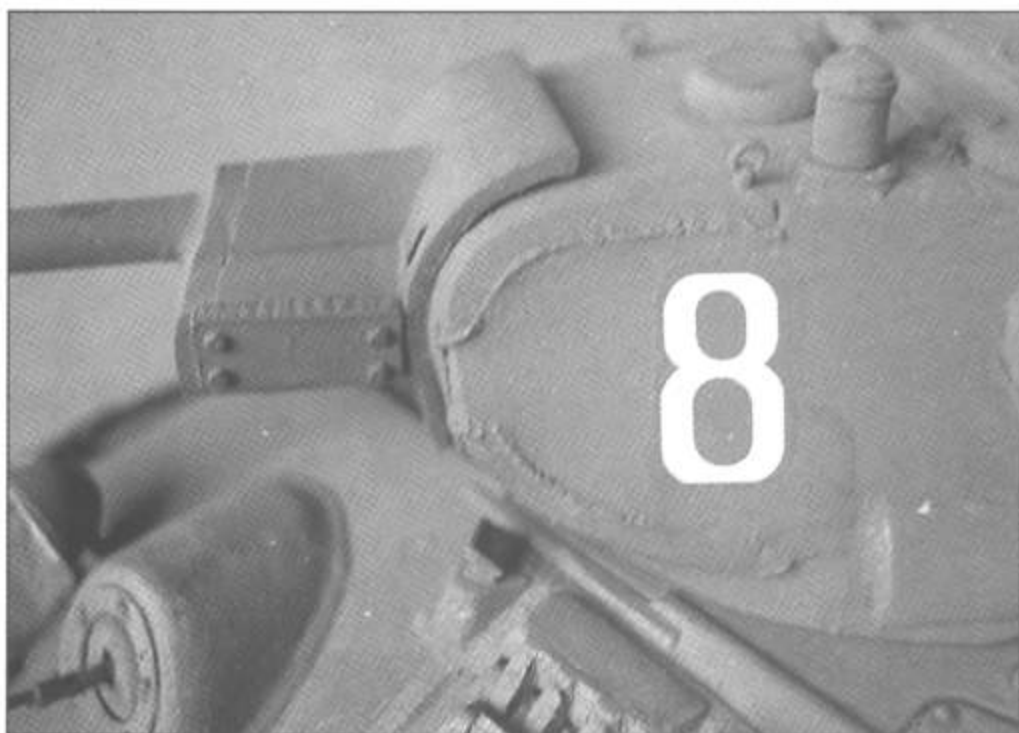
Собранная модель по причине цветастости пластика и массы шпаклевки производит сильное впечатление. А может и не красить?

Окраска

Ранняя «тридцатьчетверка» ассоциируется с трагическим летом 1941 г. Наверное не только у меня - в обоих наборах предлагается окрасить модель в однотонный «защитный серо-зеленый» цвет. О точном оттенке «защитного серо-зеленого» цвета в пору писать диссертацию. Я с наукой завязал после сдачи в институтский архив своего диплома, поэтому голову подбором оттен-







ка (точного!) не забивал. Взял краску «Акан» коричневого-зеленого цвета (цвета советской бронетехники после 1940 г.) и несколькими оттенками, от темного до светлого, обработал модель. Гусеницы - металлик трех оттенков, бандаж опорных катков и ведущих колес - серо-черные, брезент на крыле - чуть светлее общего тона модели. Модель расшита черной масляной краской, затем еще раз задута из аэрографа жидкой «основой», чтобы приглушить излишнюю черноту. Отдельные участки проработаны графитовой пудрой. Грязнить не стал, только имитировал припыленность серой и серо-красной красками.

Декаль есть только на танк образца 1941 г.: два номера и тактический знак. Я выбрал «восьмерку», согласно инструкции «Запад-

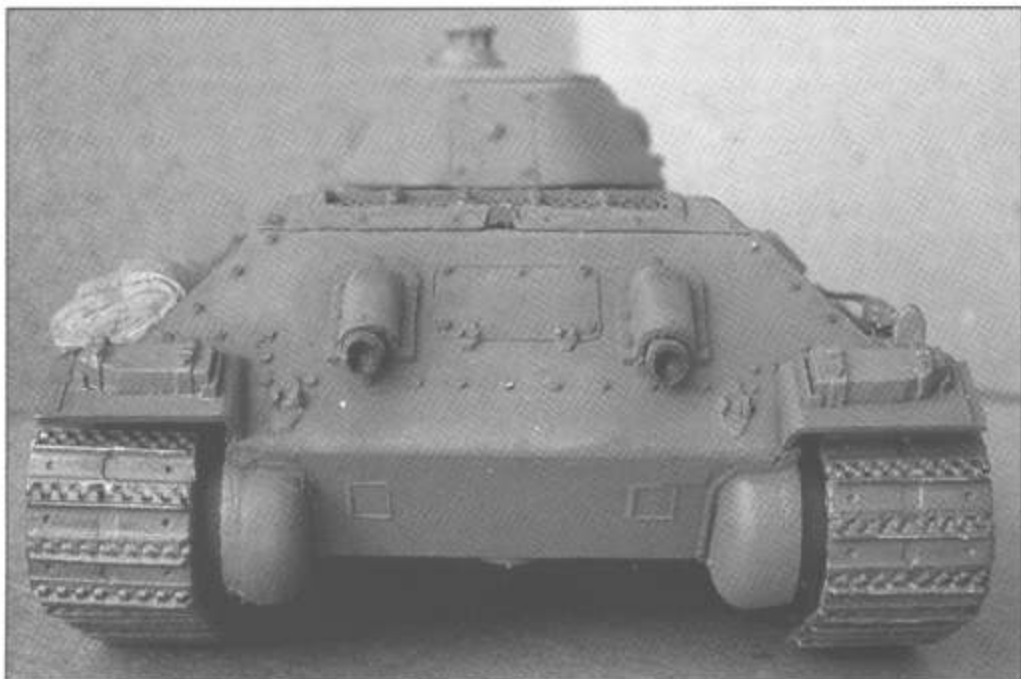




ный фронт, лето 1941 г.». Декаль хорошего качества, однако подложка здорово поблескивает на матовой поверхности башни.

Копийность

Сравнивал модель с выпуском бронекolleкции № 3 за 1999 г. «Средний танк Т-34». По всем размерам модель несколько больше чертежа, выполненного в 35-м масштабе, но пропорции соблюдены. Не совпадает форма люка механика-водителя, однако случай с люком аналогичен случаю с башней. О точном соответствии можно говорить только при привязке модели к конкретному танку, на который есть чертежи или фотографии. У меня конкретной привязки нет. Башни в принципе похожи, однако «Макет» дает по сути одну башню. Вся разница заключается в командирской панораме или ее отсутствии. Если верить чертежам из бронекolleкции отличий у башен больше, в частности иная расшивка крыш в передней части.

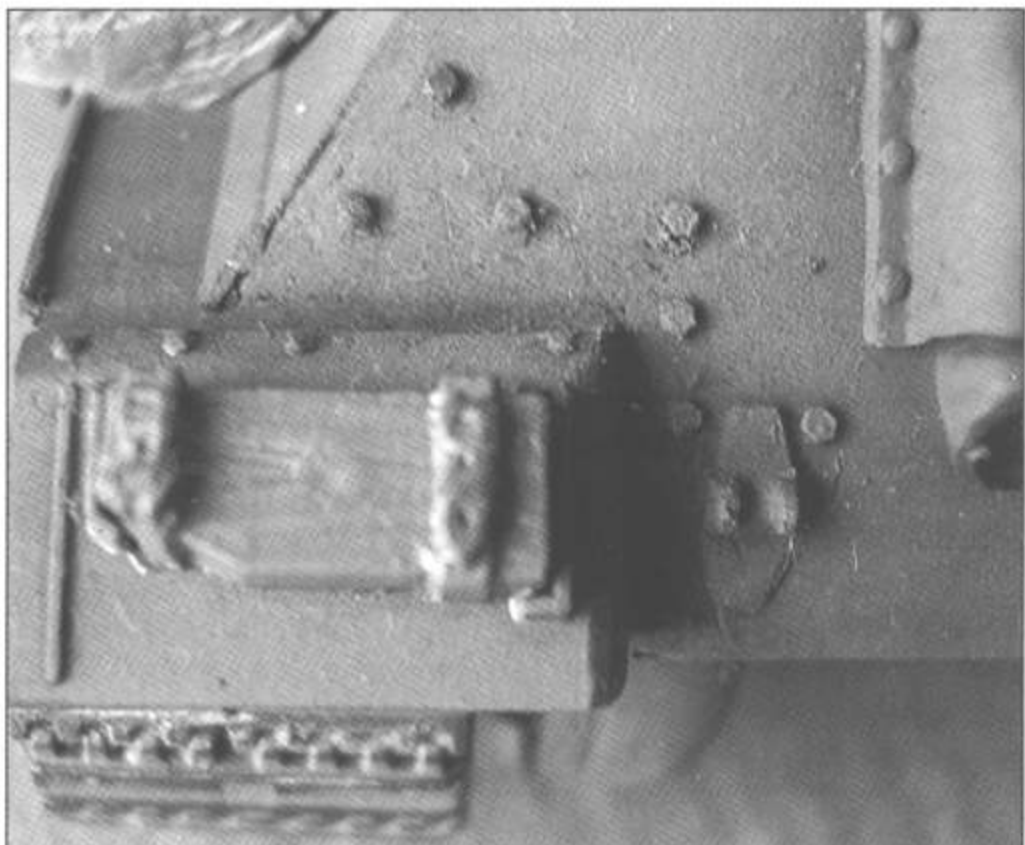
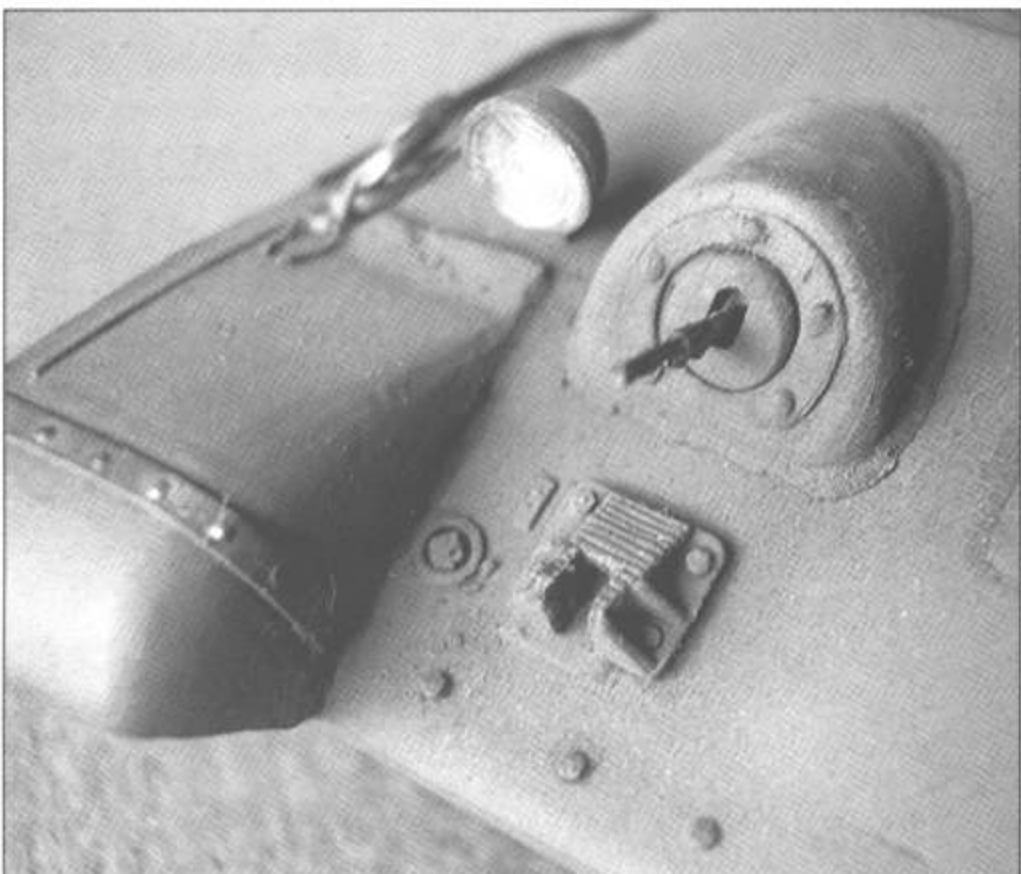
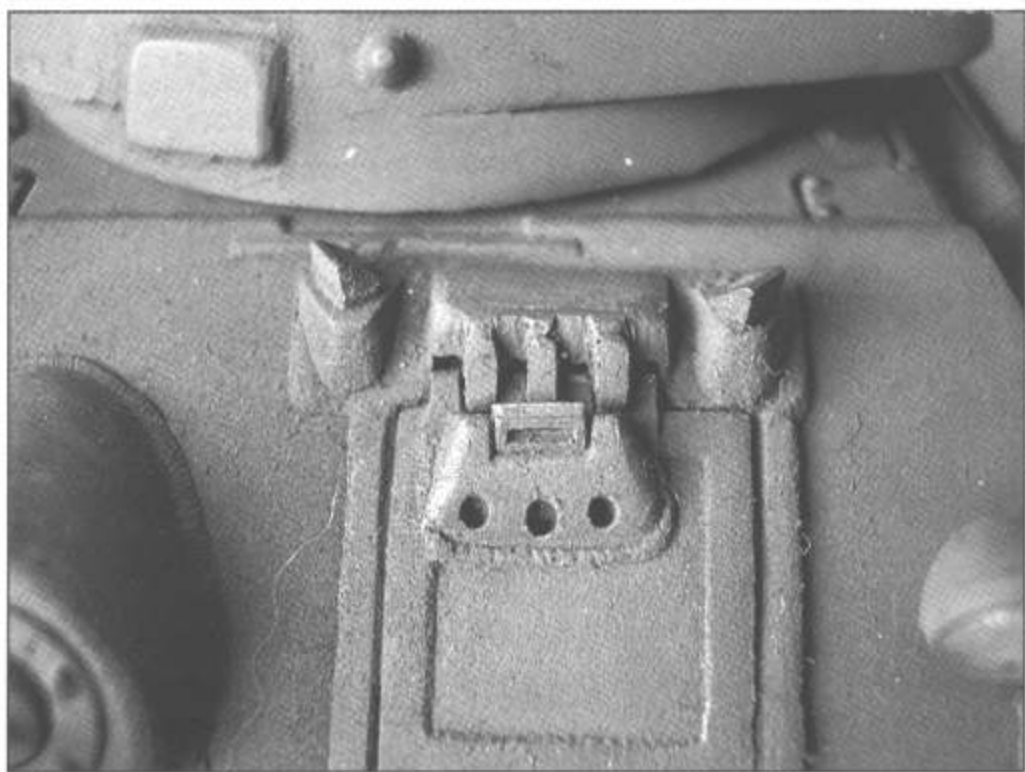


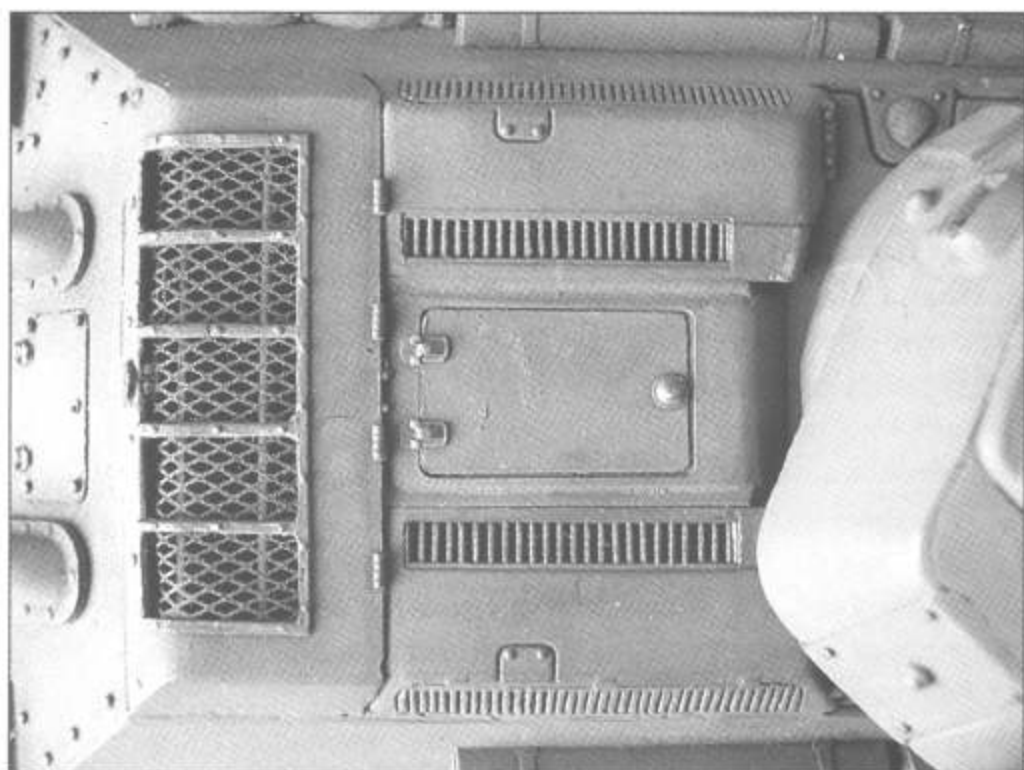
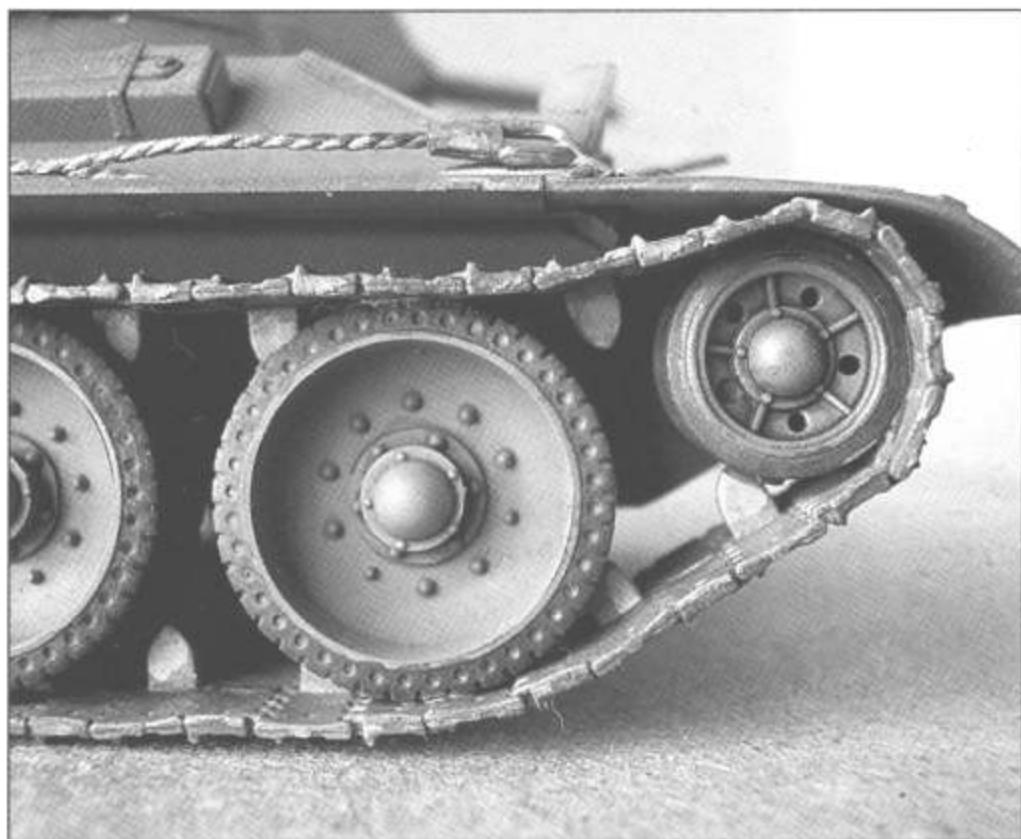
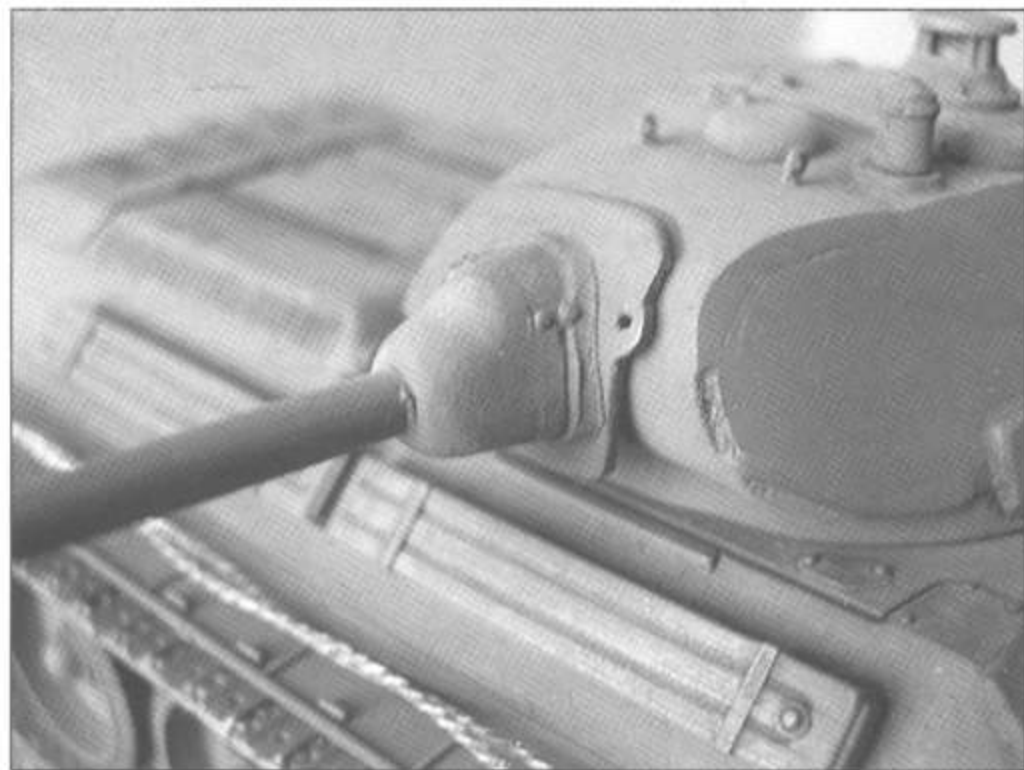
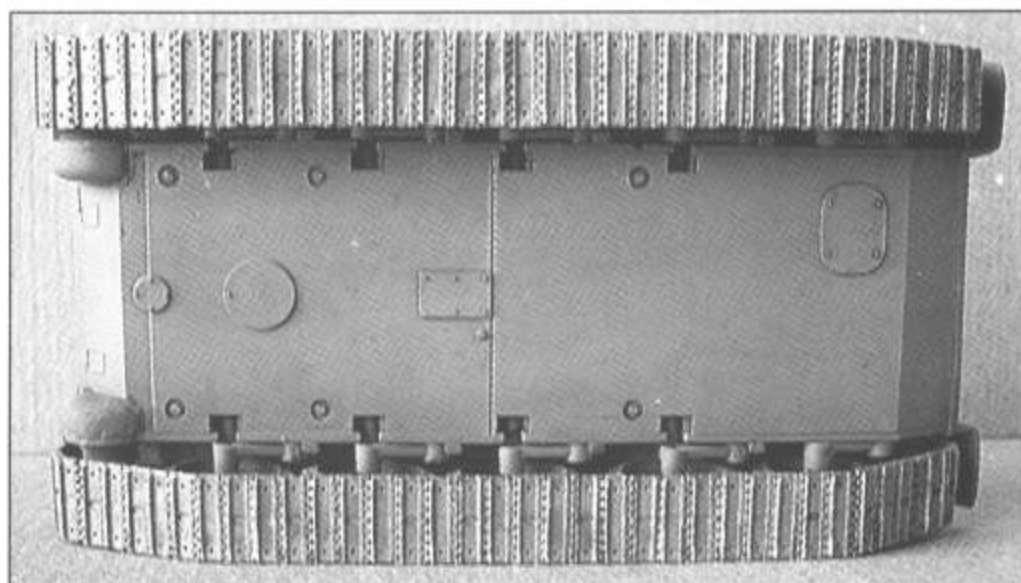
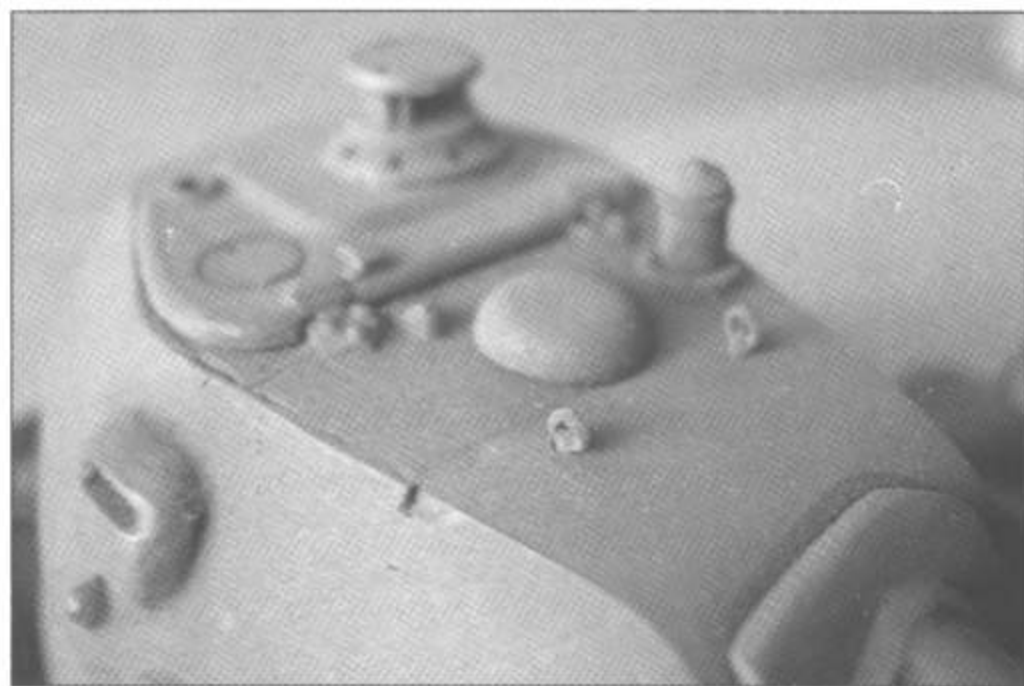
Из конверсионного набора «Макета» можно сделать прекрасную модель, но затратить на нее придется массу труда и времени. Причем лучше всего использовать для конверсии не гнутый черный пластик макетовской же Т-34-85, а нормальную модель от «Звезды», благо, что «Макет», что «Звезда» - не самые дорогие в этом мире модели.

Если вы решились все-таки брать «Макет», то делайте покупку как можно быстрее. Мне достались «горячие» модели, а облой уже есть. В будущем модель вполне может стать просто несобираемой (хотя ее и сейчас можно отнести к этому «почетному» классу).

О будущем конверсионного набора можно судить по «замыленным» отливкам опорных катков к модели Т-34-85 - сколько дырок-то сверлить надо! Вместо дыр сплошь и рядом торчат стерженьки пластика.

Михаил Никольский (Москва)





«Пантера» Ausf. A от фирмы Dragon



Sd.Kfz. 171 «Panther A» (ранний тип)

Производитель: Dragon

Литая модель, 447 деталей, декали

Достоинства: подробная детализовка, хорошо передан внешний облик танка, реалистично выполнены бортовые экраны, хорошее качество отливок

Недостатки: верхняя и нижняя части корпуса плохо стыкуются, нет циммеритного покрытия, декаль хрупкая

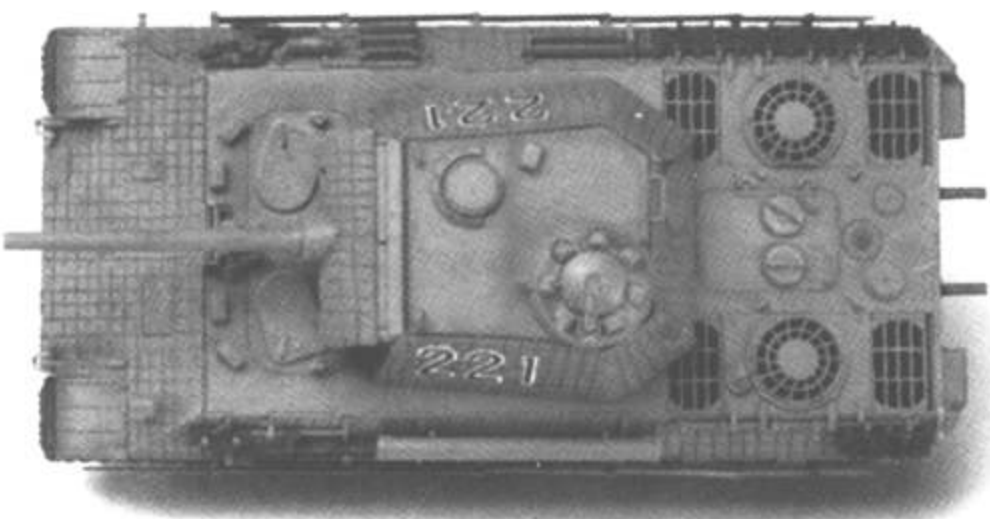
Танков «Пантера А» было изготовлено сравнительно немного, но они воевали на всех фронтах: в России, на Западе, в Италии.

Фирма Дрэгон не столь давно представила полностью новую модель «Пантеры А». Литые - очень качественные, отливки нейтрально серого цвета. Все люки даны отдельными деталями, но интерьер отсутствует полностью. Бортовые экраны предлагается вырезать самостоятельно из вложенных в набор листов тонкого пластика - интересное и заслуживающее внимания нововведение. Еще одна новинка - полностью цветная инструкция, точнее - буклет. Вместо традиционных рисунков в буклете приведены фотографии.

Модель подается как танк «Пантера А» раннего выпуска, имеющий ряд характерных отличий: башенные амбразуры для стрельбы из пулеметов, бинокулярный прицел пушки, одиночные выхлопные патрубки. Фигурки танкистов в комплект не входят. По технологическому членению модели можно предположить, что вскоре появится другие модификации «Пантеры» - «Пантера D» уже в продаже.

Сборка началась согласно инструкции с нижней части корпуса и ходовой части. Подвеска опорных катков сделана упрощенной - узлы подвески отлиты заодно с корпусом. Впрочем, качество литых великолепное, а совмещение подвески с нижней частью корпуса в значительной степени сокращает время на сборку модели. Опорные катки и гусеничные траки не перешли по наследству от старой модели «Пантеры G» фирмы Дрэгон, а сделаны заново. Траки отлиты по отдельности, для сборки гусениц требуется значительное время и терпение.

Согласно инструкции верхняя и нижняя части корпуса собираются и окрашиваются отдельно друг от друга. Так проще монтировать гусеницы и ходовую часть.



Верхняя часть корпуса собирается легко.

Инструкция и модель не задают однозначного положения верхней части корпуса относительно нижней. При сборке возник ряд проблем.

Башня хорошо детализована, ее половинки соединяются друг с другом без щелей. Особенно хорошо удался колпак вентилятора на крыше башни. На командирской башенке предусмотрена установка V-образных кронштейнов.

В старой модели «Пантеры» нарекания вызвала длина ствола орудия, теперь ствол приведен в соответствие с чертежами и фотографиями. Турель для зенитного пулемета в модели дана, но самого пулемета нет. Турель на модель не устанавливалась.

Большинство танков «Пантера А» покрывались циммеритной обмазкой, естественно возникло желание имитировать циммерит на модели. Покрытие наносилось без использования специальных «циммеритных» приспособлений. Метод - достаточно оригинален. Небольшой участок поверхности обильно покрывался жидким модельным клеем. После того, как верхний слой пластика размяк в него вдавливались проволоочки. Затем проволоочки вынимались, а модели оставалась циммеритная решетка. Таким образом постепенно была обработана вся модель.

После сборки и окраски (окраска производилась акриловыми красками фирмы Poly Scale) пришел черед бортовых экранов. Тонкий листовый пластик смотрится гораздо реалистичнее, чем традиционные отливки. Нарезанные экраны без проблем приклеиваются в пластиковому крепежу.

Варианты декали дают возможность оформить модель в двух вариантах. Привариваются декали к краске хорошо, но и повреждаются при нанесении также очень хорошо.

На сборку и окраску модели ушло 22 часа, плюс еще три часа было потрачено на имитацию циммерита. Модель «Пантеры А» фирмы Дрэгон является очень удачным компромиссом между копийностью, подробной детализовкой и простотой сборки.



«Першинг» от Тамии

модель: средний танк M26 «Першинг» (T26E3)

масштаб: 1:35

производитель Tamiya

литая модель, 318 деталей, в том числе 38 виниловых

достоинства: прекрасная детализровка, работающая ходовая часть, качественные виниловые гусеницы

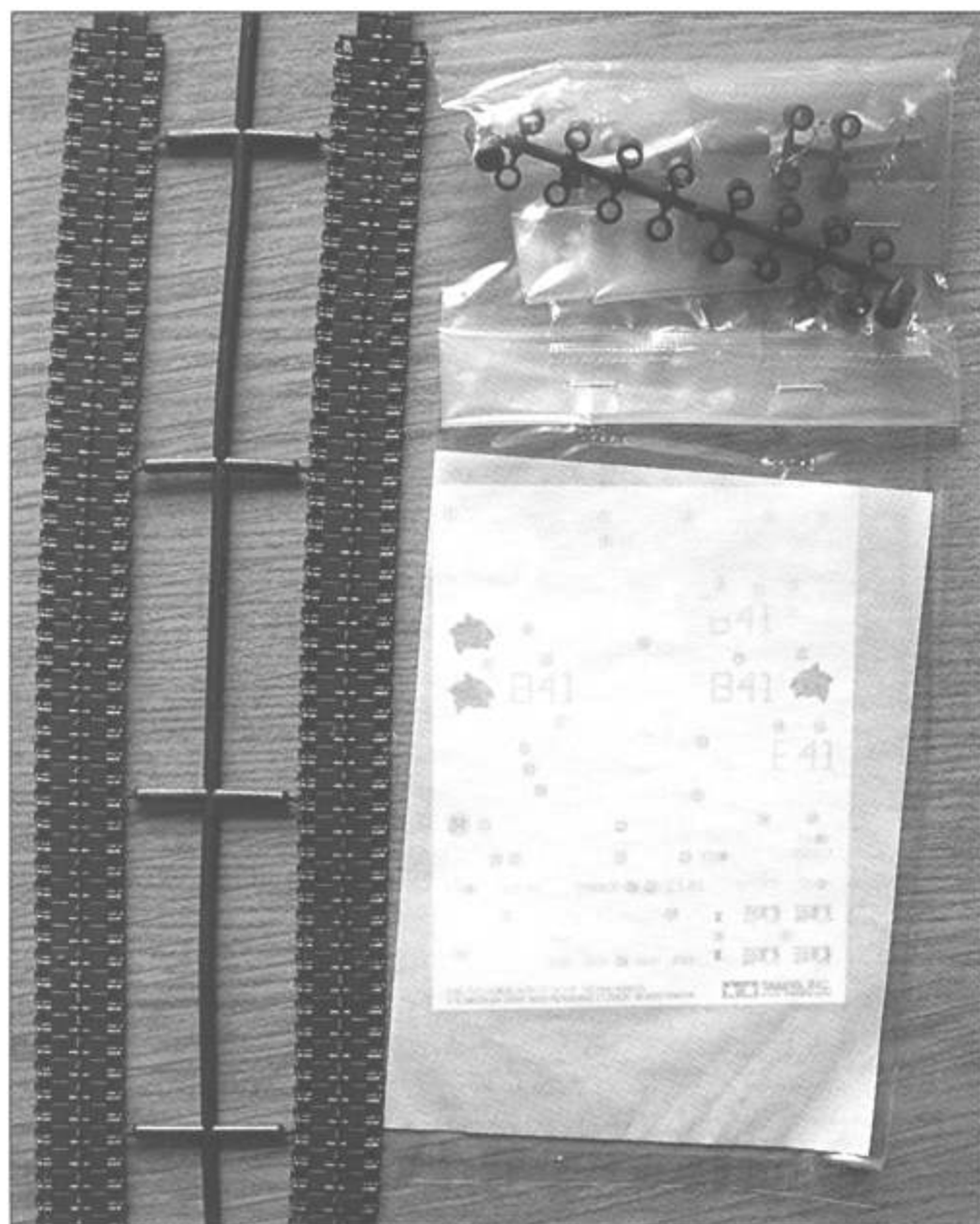
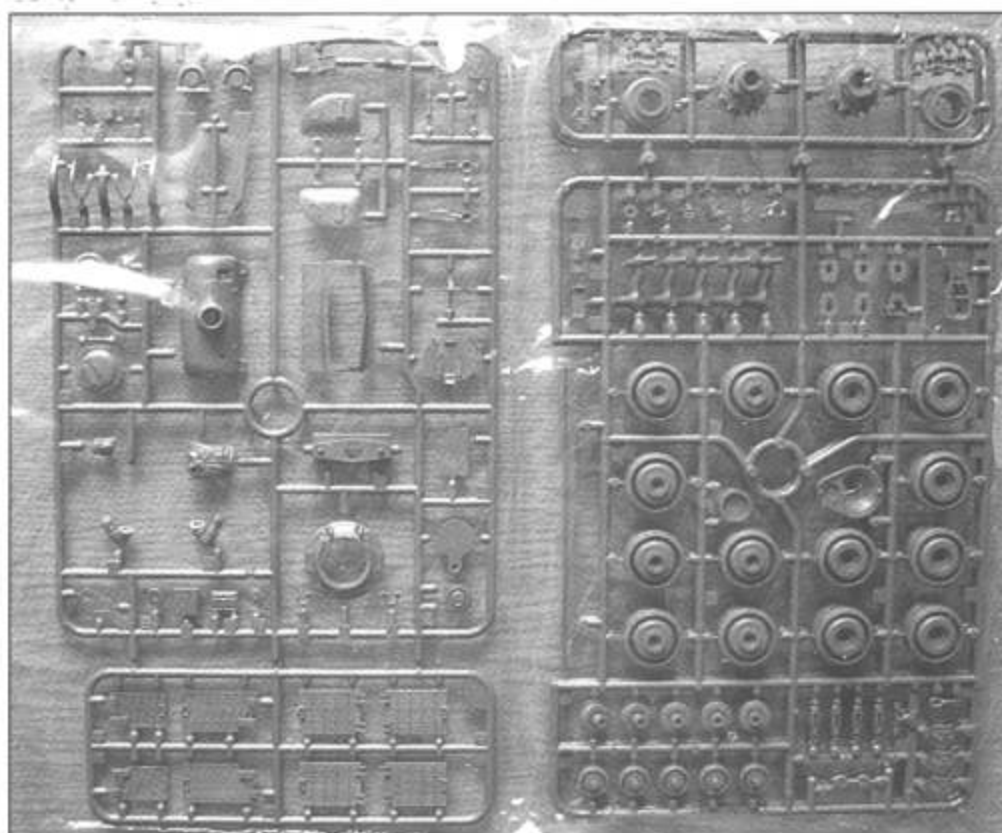
недостатки: отсутствует интерьер и имитация чехла на маске пушки

Танк M26 «Першинг» - это тот танк, который был так необходим армии США для борьбы с немецкими «Тиграми» и «Пантерами» в годы второй мировой войны. К сожалению для янки, «Першинг» на войну не успел, он был принят на вооружение в начале 1945 г. под обозначением T26. В боях эти машины практически участия не принимали. Войной «Першингов» стала Корея. Танк M26 послужил базой для разработки основных боевых машин американской армии 60-х - 70-х годов - танков M-7, M48 и M60.

Модель танка M26 фирмы Тамия - совершенно новое изделие. Отливки выполнены из пластика оливково-зеленого цвета. Предусмотрена возможность сделать работающую ходовую часть, в комплект помимо деталей, предназначенных собственно для сборки танка, входят две фигурки танкистов, контейнеры для пищи и боекомплекта. Даны также траки T81, из которых набирались гусеницы танков T26E3, проходивших войсковые испытания в боевых условиях на Европейском театре военных действий.

Первые шесть этапов - это сборка нижней части корпуса и ходовой части. В конструкции ходовой части модели широко используются виниловые и металлические детали. Рычаги подвески даны отдельными деталями, их можно сделать подвижными, а можно зафиксировать. Рычаги вставляются в виниловые втулки, втулки - в корпус, клей здесь можно не использовать. Опорные катки одеваются на рычаги также с помощью виниловых втулок. К собранной части корпуса подклеивается кормовая лист.

Верхняя часть корпуса собирается легко и быстро. Курсовой пулемет можно сделать подвижным - прекрасная конструкция. Часть детализровки отлита заодно с верхней частью корпуса. Решетки над двигателем даны отдельными деталями. Также отдельно выполнены все люки для доступа экипажа. Люки можно приклеить как в





открытом, так и в закрытом положении. Линзы для фар также отлиты отдельными деталями, но почему-то из непрозрачного пластика оливково-зеленого цвета. При сборке модели эти «линзы» не использовались, фары были залиты составом Microscale Kristal Keer. Инструкция предлагает установить на танк коробку с полевым телефоном, однако на снимках танков 26Е3 такого устройства обнаружить не удалось.

Башня собирается легко, но шов между верхней и нижней половинками нуждается в зачистке. На башне хорошо имитирована

фактура литой поверхности, после зачистки шва ее придется восстанавливать: нанести два - три слоя жидкого клея, затем пройти по поверхности зубной щеткой. Ствол и дульный тормоз стыкуются хорошо. Башенные люки можно открыть, однако интерьер в башне отсутствует напрочь.

Виниловые гусеницы одевались в конце сборки модели. Гусеницы выполнены очень качественно, она в меру гибкая и легко склеивается жидким клеем. После установки гусениц были приклеены бортовые щитки.

Дальше - окраска и нанесение декалей.

Модель окрашена краской Poly Scale. Декали позволяют оформить танк в четырех вариантах: три периода второй мировой войны и один - периода войны в Корее.

Копийность модели проверялась по книге Р.П. Ханниката «Pershing: A History of the Medium Tank T20 Series». Модель хорошо совпадает с чертежами и фотографиями из книги. Качество и детализация модели превосходны. Работающая ходовая часть доставит огромное удовольствие моделистам, которые любят катать игрушки на веревочке.

Огромный «Корсар»

F4U-1A Corsair

Масштаб 1 : 32

Производитель: Revell



Превосходную модель истребителя «Корсар» фирма Ревелл сделала в 1970 г. На модели подробно выполнен двигатель, подробно детализирован интерьер кабины, плоскости крыла - подвижные. Тем не менее, по стандартам 2003 года этот «кит» можно считать спарганским. Потенциал модели велик, но чтобы его реализовать от моделиста потребуется экстраординарные усилия.

Прототипом для модели послужил истребитель F4U-1A авиации ВМС США, на котором летал Айра «Айк» Кипфорд в период боев на Бугинвилле в 1944 г. Кипфорд стал самым результативным летчиком эскадрильи VF-17, одержав 16 побед в воздушных боях.

В ходе изготовления модели пришлось использовать большое количество покупных деталей из эпоксидки, не меньшее число деталей было изготовлено самостоятельно. В частности, из покупных деталей был использован эпоксидный двигатель от фирмы Teknics, который уже сам по себе является моделью, ниши шасси, закрылки, колеса производства фирмы Lonestar, интерьер кабины и сиденье от фирмы Waldron.

Кабина

Для доработки кабины использовались детали из наборов фирм Lonestar и Waldron,

самостоятельно изготовлены тумблеры, рычаги, кнопки и прицел (1, 2).

Прицел нуждался в основательной доработке, на что пришлось потратить изрядное количество полосок пластика и проволоки. Для имитации оптики был подобран подходящий выгнутый кусочек полистирола. Из проволоки сделаны тумблеры и электропровода на прицеле и козырьке фонаря кабины. На козырек фонаря подклеены имитаторы зеркал (3).

Двигатель, юбка капота, воздушный винт, маслорадиатор

«Родной», от фирмы Ревелл, двигатель Пратт энд Уитни R-2800 сделан не совсем точно. Совершенно неправильно воспроизведено магнето, а цилиндры сделаны достаточно условно. В принципе можно задаться целью исправить недостатки модели мотора, но это путь долгий и сложный.

Вместо доработки имеющегося была приобретена эпоксидная модель двигателя R-2800 производства фирмы Teknics (4). Однако и этот мотор нуждался в доводке. Пришлось самостоятельно изготовить электропроводку, свечи, колена поршней. В наборе имеются только цилиндры, кольцо на которое они крепятся отсутствует. Зато кольцо есть в модели от Ревелла, оно и использова-

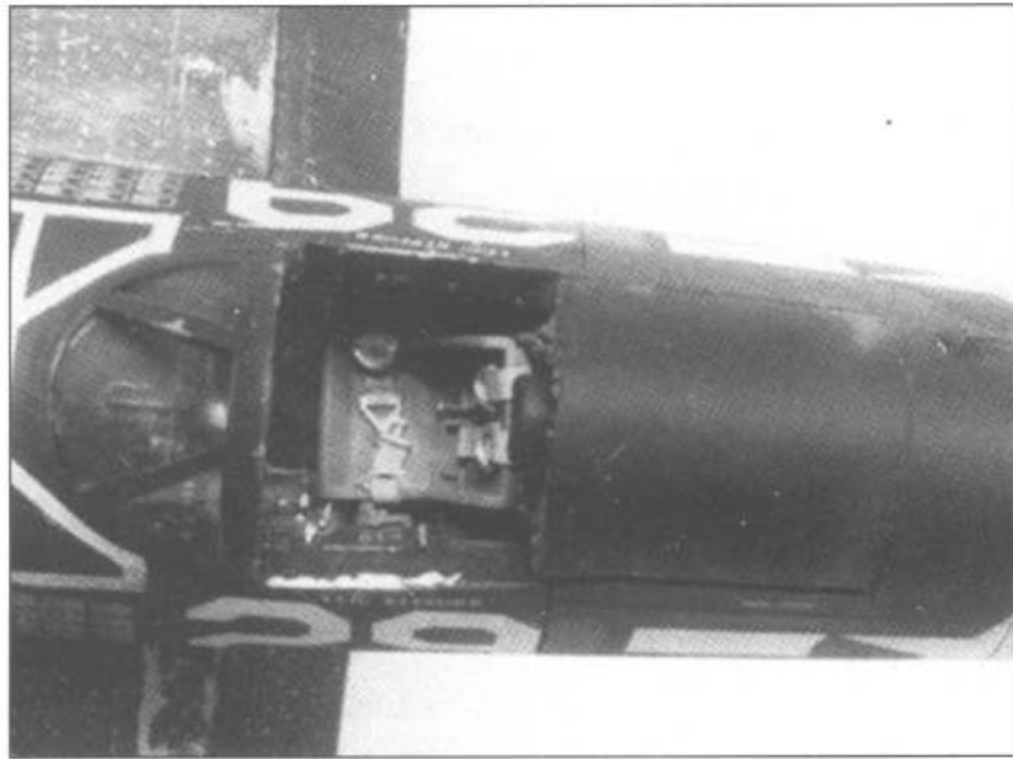
лось для постройки двигателя. Собранный двигатель пришлось подгонять по месту, чтобы он влез в фюзеляж.

Количество створок юбок капота в модели Ревелл не совпадает с реальностью, их форма и толщина также ошибочны. Створки пришлось удалить, заменив самостоятельно изготовленными из алюминиевой жести. Кроме того, пришлось добавить тяги открывающие/закрывающие створки. С внутренней стороны створок имитирован рельеф (5). Для изготовления капота потребовалось порядка 200 пластиковых, алюминиевых и проволоочных деталей. Работа - адова, но результат райский!

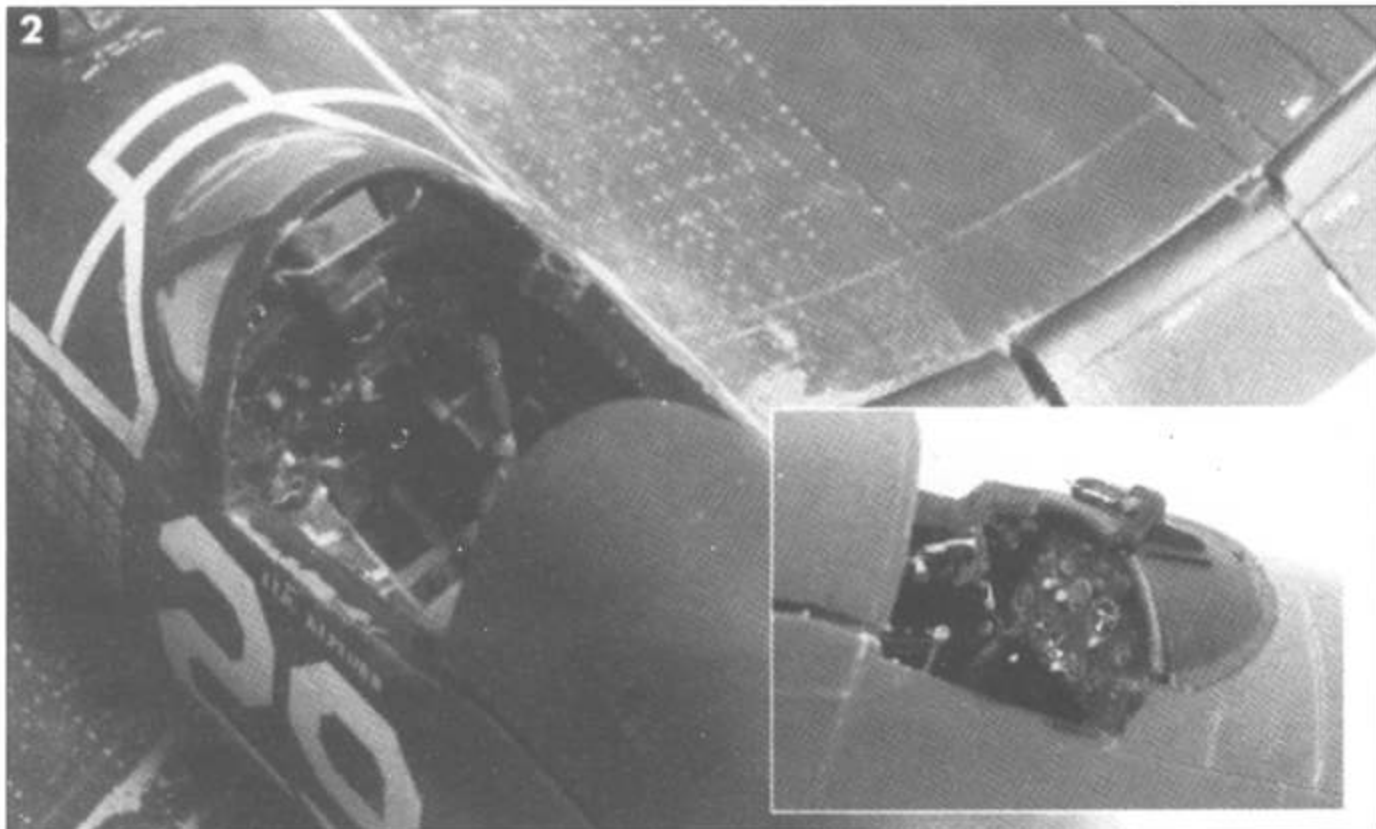
Через открытые нижние створки становится видна пустота внутри фюзеляжа копии, пустота закрыта пластиной, вырезанной из листового пластика.

Размеры и форма воздушного винта модели - корректны. Здесь пришлось лишь добавить несколько деталей к втулке для более подробной детализировки.

Воздухозаборники маслорадиатора, расположенные в корнях плоскостей крыла выглядят бедновато, их пришлось делать с нуля (6). Полоску пластика пришлось вложить в щель, которая образовалась после стыковки крыла и фюзеляжа. Затем щель



Когда модель впервые появилась в продаже, интерьер кабины может быть и поражае тогдашних моделистов. По меркам современности кабина сделана примитивно. Ее обязательно следует доработать, в данном случае для доработки использован набор фирмы Lonestar.



Приборная доска взята из набора аксессуаров фирмы Waldron. Прицел нуждается в кардинальной переделке.



Даже козырек фонаря кабины пришлось доработать путем установки имитаций зеркал, электропроводки, ручек.

была прошпаклевана и зачищена.

Поскольку створки капота двигателя сделаны приоткрытыми, то становится видна задняя часть самого мотора - ее надо детализировать до приклейки капота.

Опоры шасси, ниши шасси, бомбодержатель

Шасси модели абсолютно неверны и слабо проработаны. Опоры всех трех стоек изготовлены заново из пластика, проволоки и латуни. В результате удалось достигнуть почти 100% копийности (7).

Хвостовой гак изготовлен из полистирола (8).

Ниши шасси из набора заменены на изделия фирмы Lonestar. Отдельные элементы ниш сделаны самостоятельно из проволоки. Из пластика и проволоки изготовлен бомбодержатель Brewster (9). Бомбодержатели типа Brewster широко применялись в 1944 г. В реальности конструкция бомбодержателя еще более сложная.

Поверхности управления

Закрылки от модели мало похожи на закрылки «Корсара» - использовались детали из набора фирмы Lonestar (литье под низким давлением) (10). Покупка на стороне позволяет сэкономить массу времени, кото-

рое могло уйти на доработку «фирменных» деталей. Закрылки были приклеены к модели уже после окраски.

Модель содержат прозрачные детали навигационных огней, но опять же, качество этих деталей далеко от идеала. АНО выточены из кусочка прозрачного полистирола. С внутренней стороны дрелью имитирована лампа, выточка от сверла окрашена в ярко-красный или ярко-зеленый цвет (в зависимости от того какой огонь - правый или левый). Затем к торцам деталей подклеена фольга для имитации рефлектора. АНО приклеены к плоскостям крыла и отполированы заподлицо с поверхностью крыла (11).

Окраска

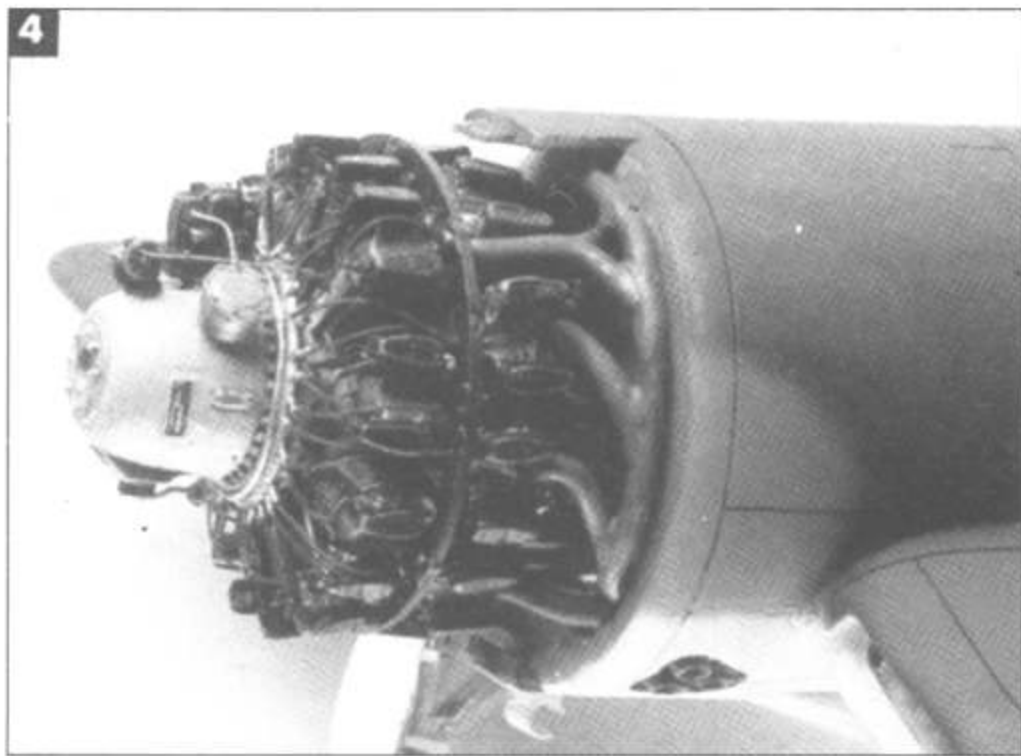
Модель окрашена красками фирмы Тесторз по трехцветной камуфляжной схеме. Качество декалей - не на уровне, плохо ложатся и пристают к поверхности. От декалей пришлось отказаться. Декали были отсканированы, затем по копиям были прорезаны маски для окраски опознавательных знаков. «Веселый Роджер» и бортовой номер «29» - сухие декали фирмы Archer.

Отделка

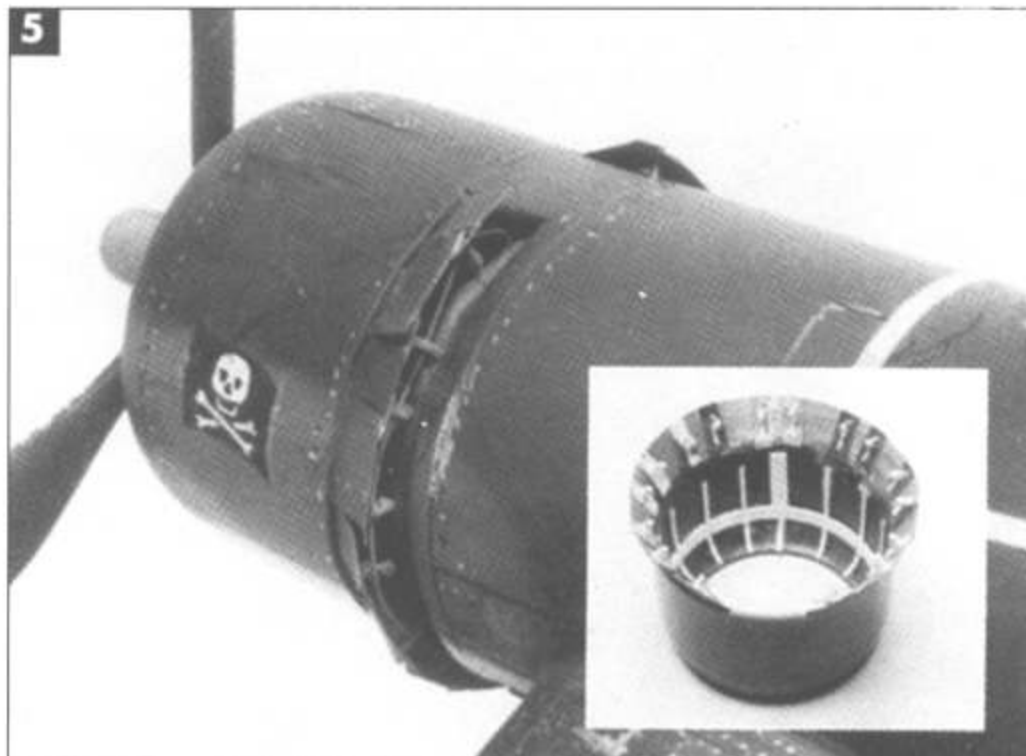
Климатические условия южной части Тихого океана отнюдь не благотворно влия-

ют на внешний вид авиационной техники. На фотографиях видно, что примерно с трети поверхности самолета Кипфорда краска облезла. Наибольшему воздействию подверглись носки крыла, передние кромки стабилизатора и киля. Облезлости имитировались краской под алюминий. Труднее всего оказалось имитировать сколы краски до металла в районе стыка крыла и фюзеляжа. Каждую головку заклепки пришлось вручную обводить кистью серебрянкой.

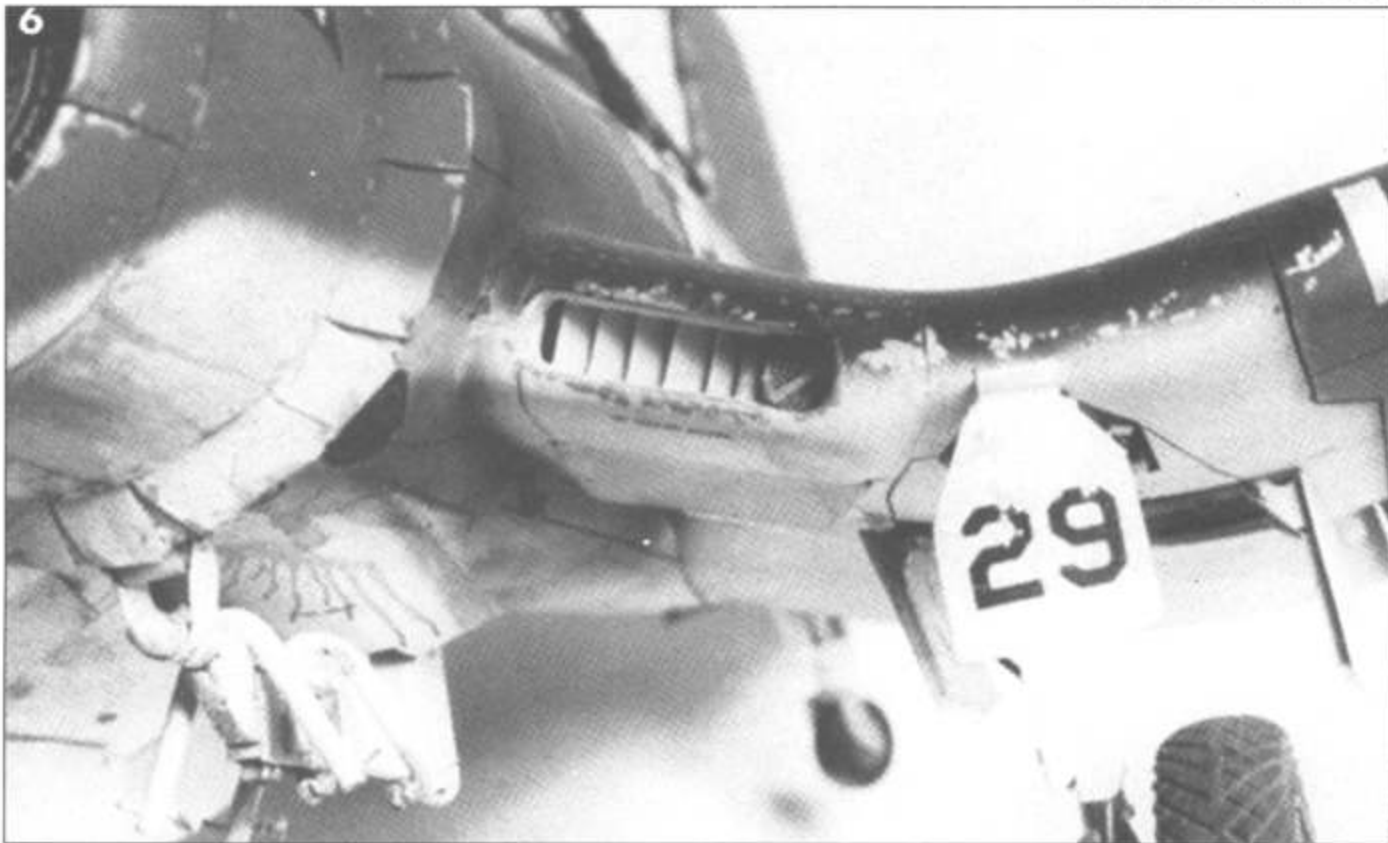
Тонировка модели осуществлялась обычными методами пастелью. Пастелью же имитирован нагар от пороховых газов у стволов пулеметов и копоть от выхлопов двигателя. Звездообразные двигатели славятся своей способностью разбрызгивать масло - потеки имитированы смесью красной, черной и желтой красок с лаком. Пулеметные порты и отверстия от стреляных гильз на «Корсарах» перед боевым вылетом закрывались тканью (мера, предохраняющая стволы от попадания пыли на взлете). Ткань имитирована полосками папиросной бумаги.



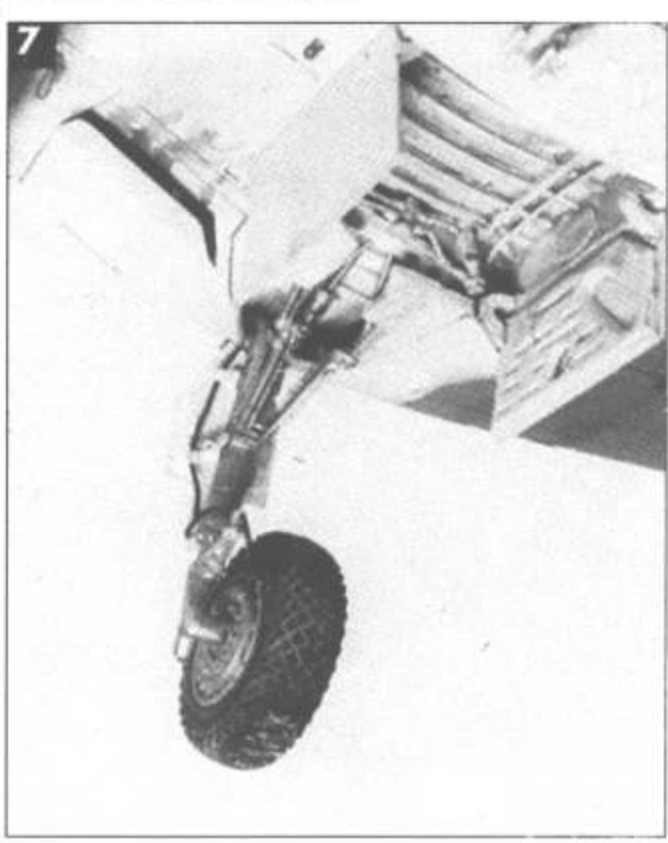
Неточный двигатель из набор сменил эпоксидный движок от фирмы Teknics, но и его пришлось доводить до ума.



Створки капота заменены самодельными, сделанными из алюминиевой жести от баночек с напитками. Добавлены тяги и раскрой внутренних поверхностей створок.



Заново сделан воздухозаборник маслорадиатора. Чуть левее маслорадиатора заметны выхлопные патрубки двигателя, изготовленные из алюминиевых трубочек.



Выполненная самостоятельно основная опора шасси.

Делаем МиГ-21 бис из Р

Масштаб 1:72, производитель: «Восточный экспресс»

Самолет

21-й МиГ из тех самолетов, которые в представлении не нуждаются. Вместе с тем очень немногие способны без справочников разобраться в нескольких десятках модификациях этой машины. Сильно сомневаюсь, что на такой подвиг способны и создатели визитной карточки советской авиации 60-х - 70-х годов.

Оставим пока в покое модификации, займемся историей. В 50-е годы ведущие авиационные КБ всего мира на нехватку работы не жаловались. Конструкторы «сдавали» в серию одно изделие, а на чертежных досках уже проступали контуры преемника. На протяжении всего лишь десятка лет появились МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21, это не считая кучи экспериментальных машин.

МиГ-21 родился в переломный для авиации период, когда истребители готовились шагнуть за два Маха. Достигнуть скорости $M=2$ можно было разными способами. История о выборе компоновки трех истребителей, появившихся примерно в одно время уже набилась оскомину. Тем не менее... Келли Джонсон выбрал для своего «звездоборца» прямое крыло малого удлинения с очень острой передней кромкой, Марсель Дассо предпочел схему бесхвостки, инженеры фирмы МиГ сделать выбор между стреловидным крылом и треугольным на уровне расчетов или интуиции не смогли. Так появились экспериментальные машины с одним фюзеляжем, но разными крыльями - треугольным и стрелкой. Ответ на вопрос

какое крыло лучше дали летные испытания - треугольное, причем ответ был не совсем ясным, решение в пользу «балайки» принималось и с учетом интуиции.

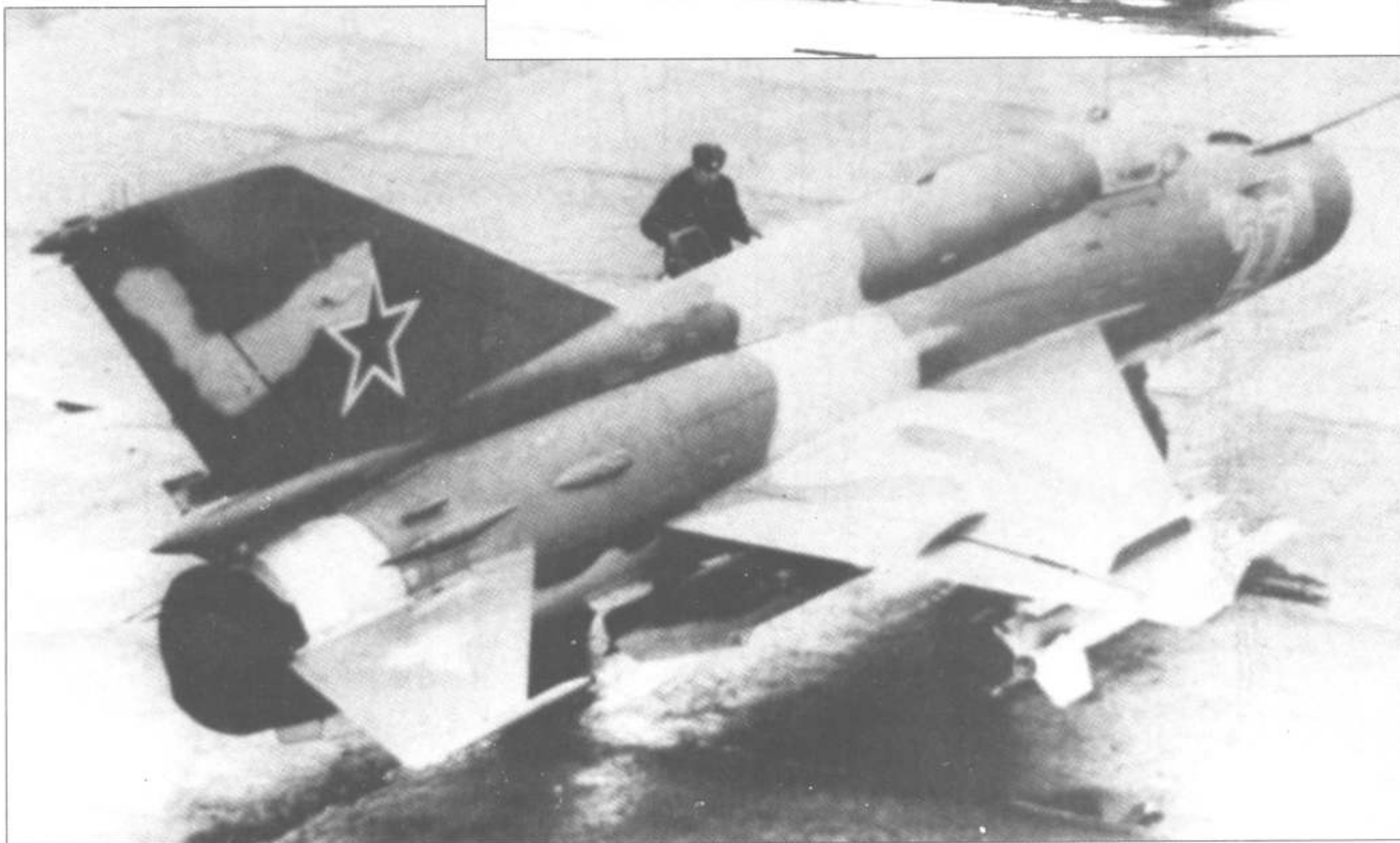
Первую треуголку Е-4 поднял в воздух летчик-испытатель Г.А. Седов 16 июня 1955 г. 9 января 1956 г. начались летные испытания второго самолета с треугольным крылом - Е-5, его поднимал В.А. Нефедов. Индекс МиГ-21 появился уже применительно к опытным Е-6, которые имел ряд существенных отличий от Е-4/Е-5. 28 мая 1958 г. в седьмом полете на Е-6/1 на высоте 18 000 м отказал двигатель. Нефедов попытался посадить самолет, но при касании полосы машина перевернулась, начался пожар. Летчика вытащили из самолета, однако Нефедов скончался в госпитале

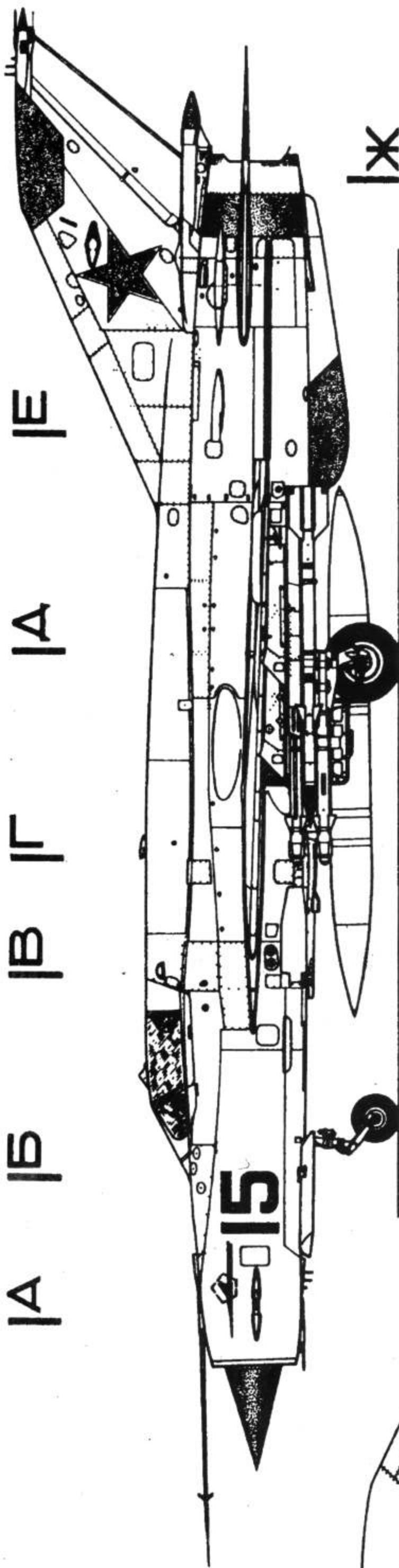
Тактический разведчик МиГ-21Р
Tactical Scout Jet Fighter MiG-21R



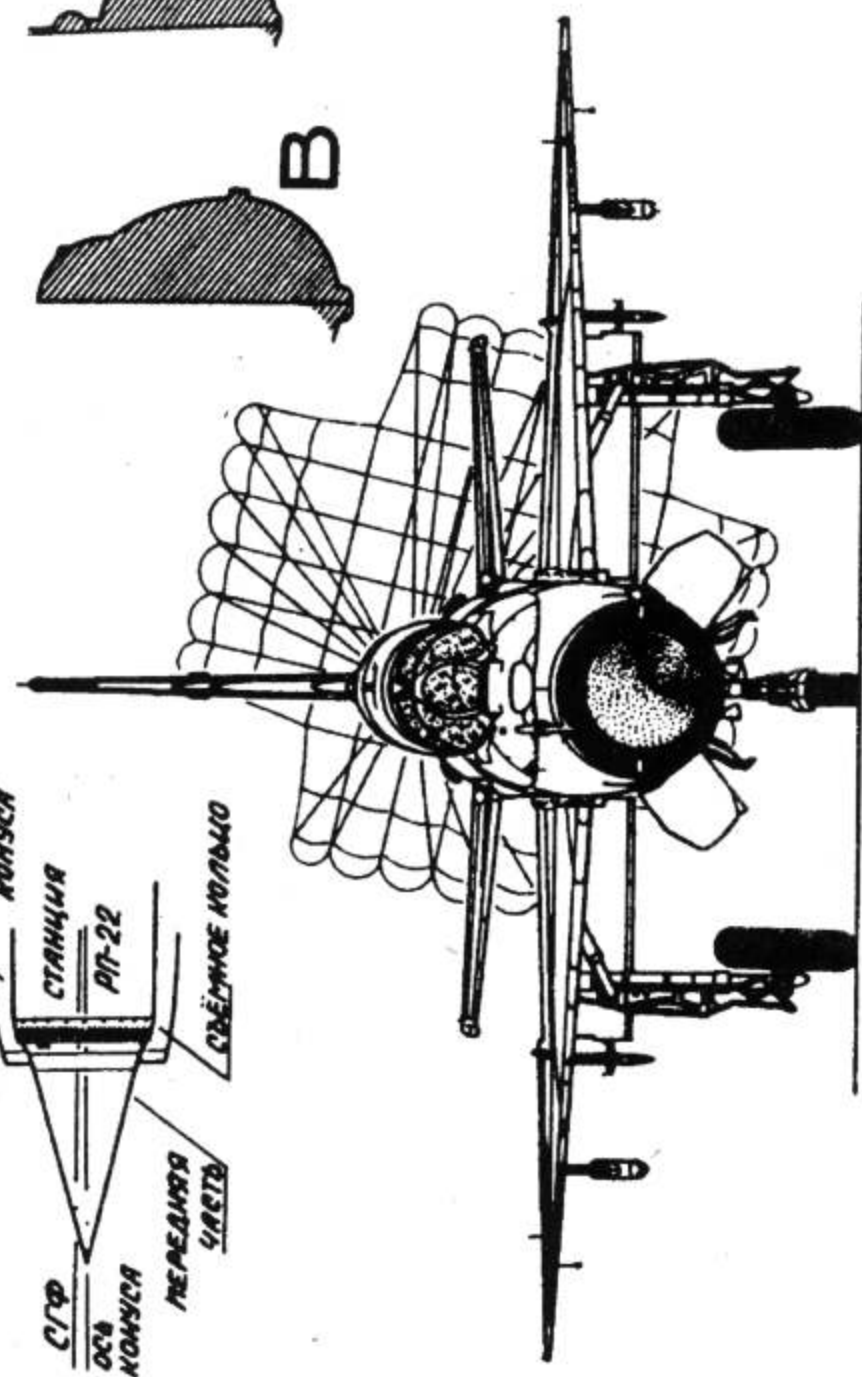
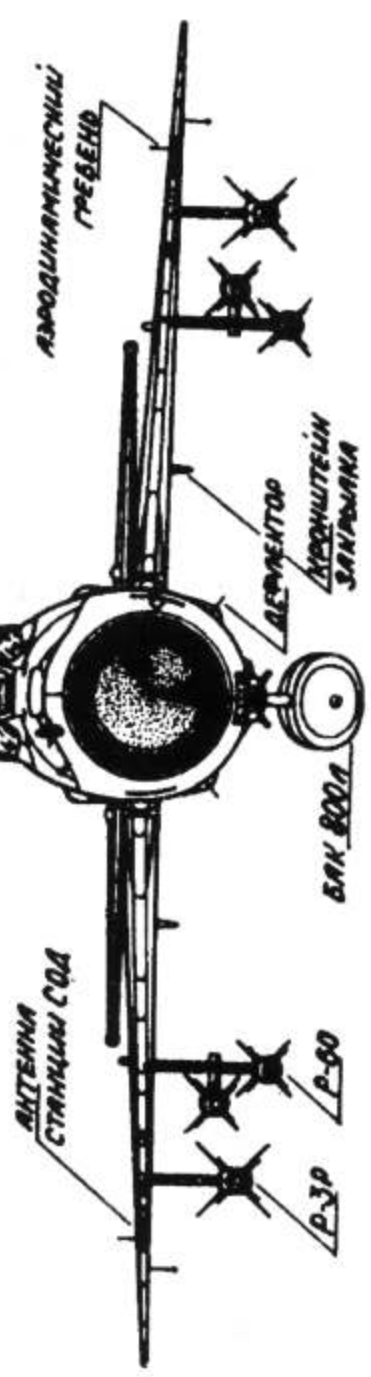
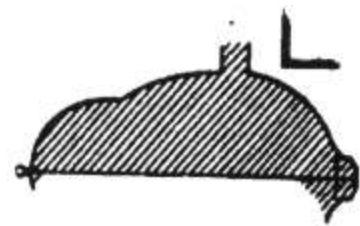
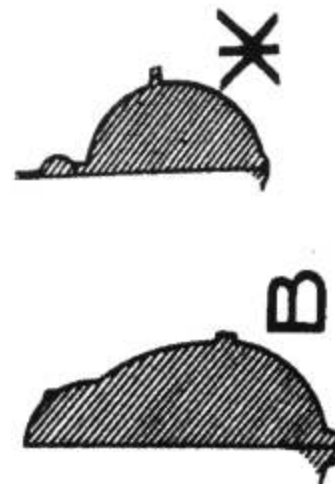
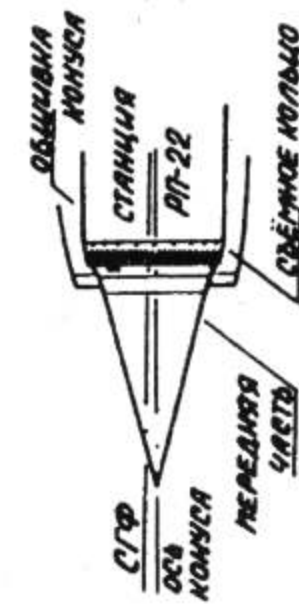
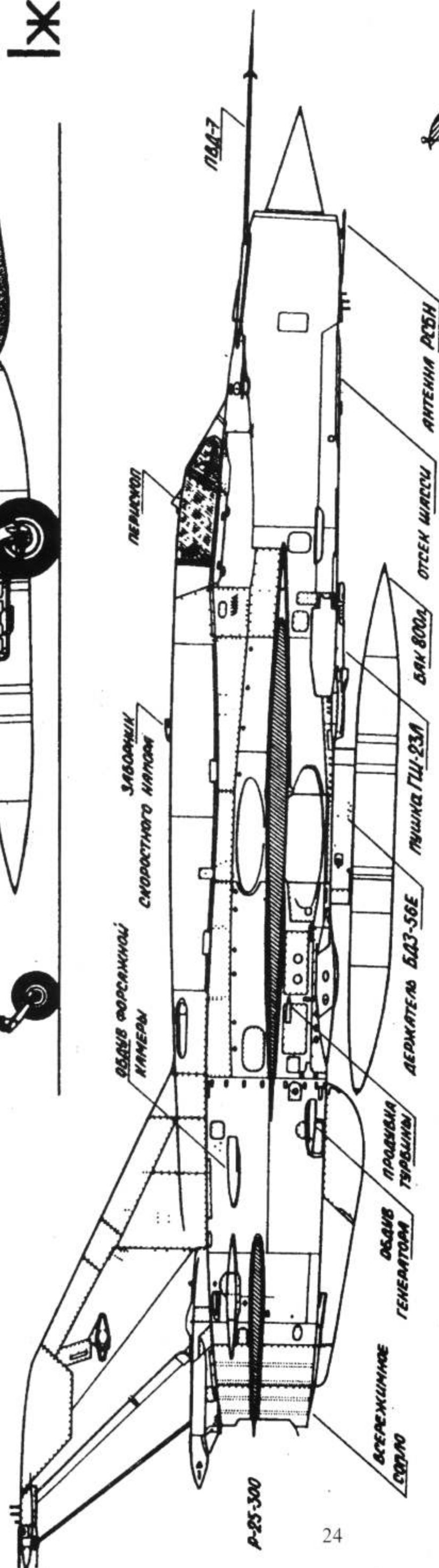
через несколько часов. Катастрофа на посадке произошла не в результате ошибки пилота, а из-за конструктивного дефекта аварийной системы управления. Винить в этом создателей СУ глупо - далеко не все нештатные ситуации можно предусмотреть на стадии проектирования. В причине катастрофы разобрались, дефект был устранен ценой жизни летчика-испытателя. На Е-6 много летали К.К. Коккинаки и Г.К. Мосолов. Они установили на Е-6/3 два абсолютных мировых рекорда скорости, Коккинаки - на

МиГ-21 бис фронтовой авиации СССР. Тактический номер «27» голубого цвета с белой окантовкой.

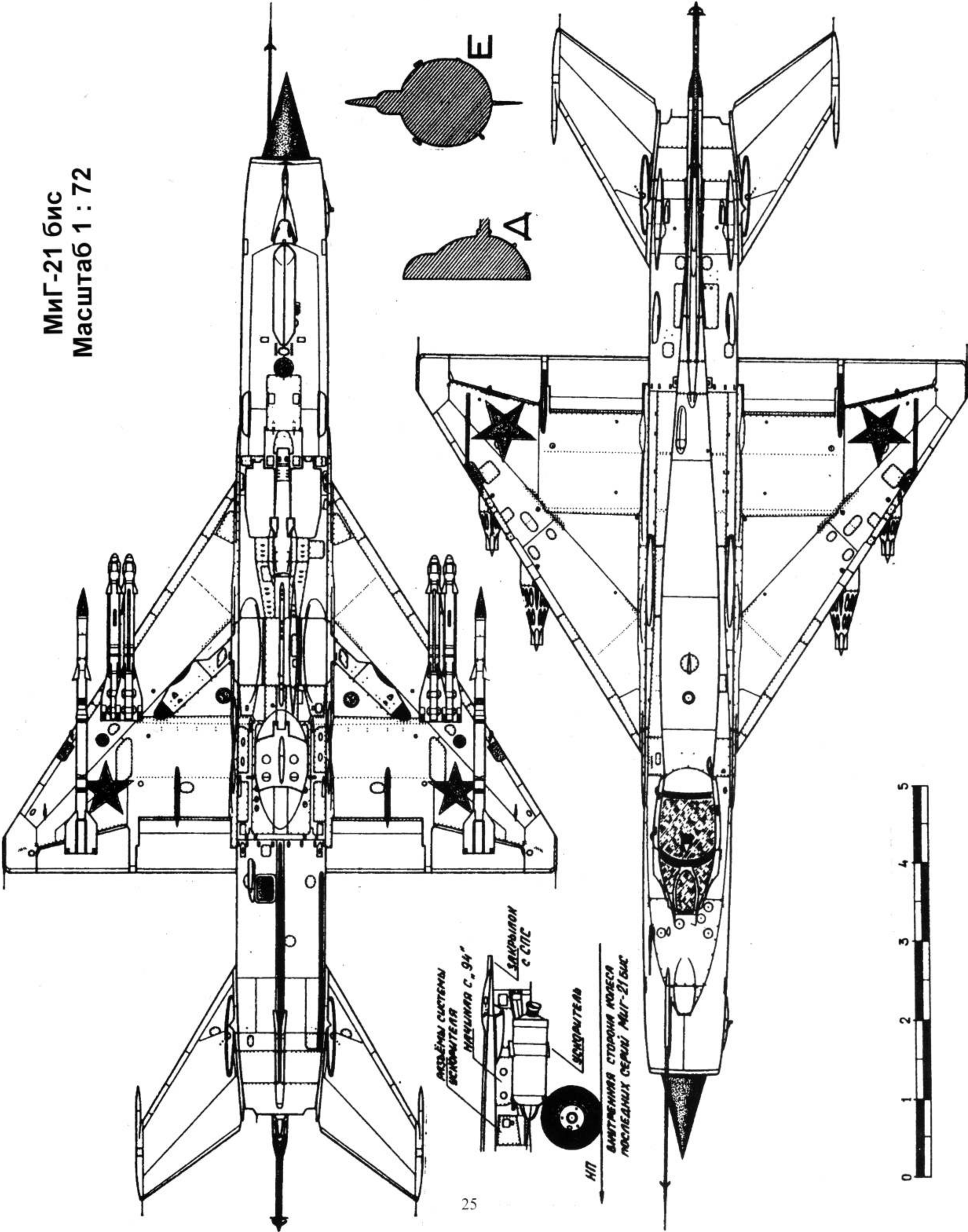


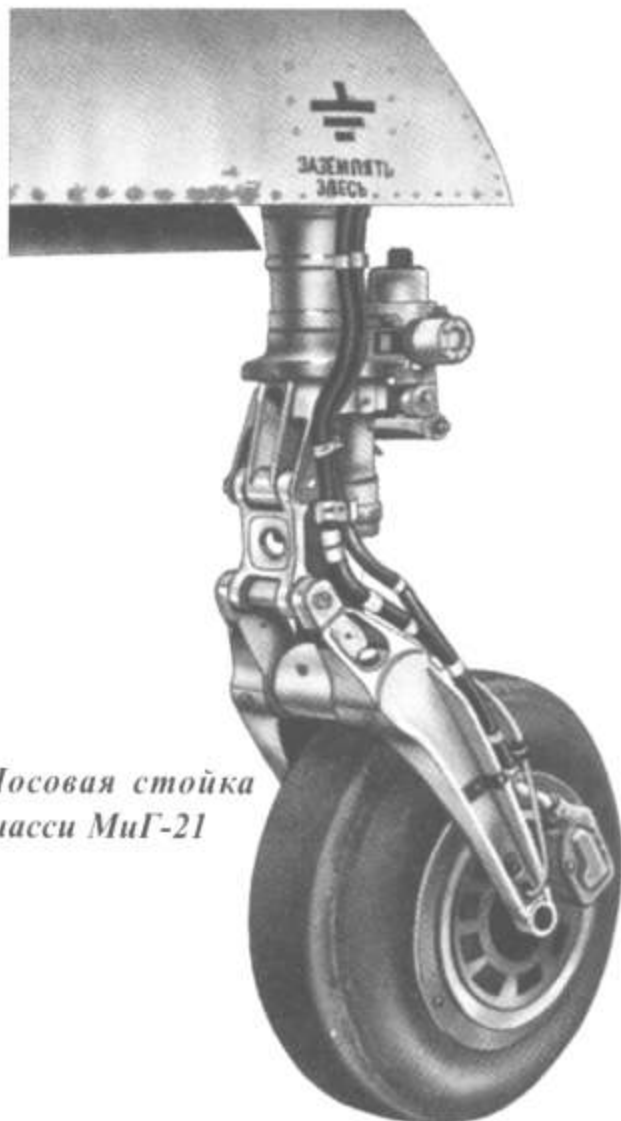


Ж



МиГ-21 бис
Масштаб 1 : 72





Носовая стойка шасси МиГ-21

базе 25 км (2388 км/ч), Мосолов - по замкнутому 100 км маршруту (2499 км/ч).

Официально серийное производство МиГ-21 началось в 1959 г., но фактически первым массовым вариантом стал не МиГ-21Ф, а МиГ-21Ф-13, запущенный в производство на заводе в Горьком чуть позже. Помимо Советского Союза МиГ-21 по лицензии строился в Чехословакии и Индии, китайцы выпускали МиГ-21 по собственной инициативе, наплевав на лицензии и авторские права.

Перечислять все страны и вооруженные конфликты, в которых принимали и принимают участие 21-е - занятие тухлое. Состоящие на вооружении бедных стран МиГ-21 нередко меняют хозяев, а что же касается конфликтов, то можно точно утверждать, что хотя бы раз в месяц в какой-нибудь горячей точке планеты совершает боевой вылет МиГ-21.

Обкатку войной МиГ-21 прошел во Вьетнаме. Первую скрипку в воздушной войне с бравыми парнями из USAF и NAVY играли дозвуковые МиГ-17, однако появление вооруженных ракетами МиГ-21 оказало на уверенных в своем техническом превосходстве американцев потрясающий моральный эффект.

В апреле 1966 г. на вооружении ВВС ДРВ поступили перехватчики МиГ-21ПФ.

Высокая честь первыми осваивать «двухмаховые» истребители МиГ-21 выпала летчикам старейшего подразделения ВВС ДРВ - 921-го истребительного авиационного полка «Сао До» (Sao Do). Свою боевую работу летчики МиГ-21 начали с охоты на американские беспилотные разведчики «Файрби». Первый такой самолетик был сбит 4 марта 1966 г. В 4 часа утра РЛС обнаружила воздушную цель, которая приближалась с северо-востока. Заместитель командира 921-го ИАП Тран Хань отдал Нгуену Хонг Ньи приказ взлететь на перехват.

Через 19 минут МиГ-21 набрал высоту 16 000 м, цель в этот момент находилась от вьетнамского истребителя на удалении 15 км и на 2000 м выше него. Беспилотный разведчик шел курсом на Куангнинь. Наземный командный пункт уверенно управлял действиями летчика и через несколько минут истребитель МиГ-21 открыл свой боевой счет в небе Вьетнама. На следующий день истребителем МиГ-21 из 921-го ИАП был сбит еще один беспилотный разведчик.

Удачный дебют не получил продолжения. В апреле истребители МиГ-21 несколько раз вступали в бой с американскими истребителями, но удача отвернулась от пилотов МиГов. Первый воздушный бой произошел 23 апреля, когда пара МиГ-21 атаковала звено «Фантомов». Несмотря на фактор внезапности, вьетнамцы не смогли занять положение для пуска ракет К-13. В апреле-мае с МиГ-21 было произведено не менее 14 пусков ракет, но ни одна из них не попала в цель. Первые потери в самолетах понес 921-й полк, несколько летчиков были вынуждены катапультироваться из-за того, что закончилось топливо. Американцы претендуют на один МиГ-21 сбитый за данный период. Его записал на свой счет 26 апреля экипаж «Фантома» из 480-й эскадрильи 35-го тактического авиакрыла ВВС США.

Когда командование ВВС ДРВ проанализировало воздушные бои апреля-мая с участием МиГ-21, выяснилось, что летчики испытывали затруднения в работе с прицельной системой истребителя. При поиске цели летчик использовал бортовую РЛС, после обнаружения цели он должен был переключаться на применение оптического прицела, по которому уже определять момент пуска ракеты. Понятно, что пилот самолета противника при этом всячески пытался уйти из-под удара. Чтобы удержать маневрирующую цель в узком поле зрения оптического прицела требовалось недожин-

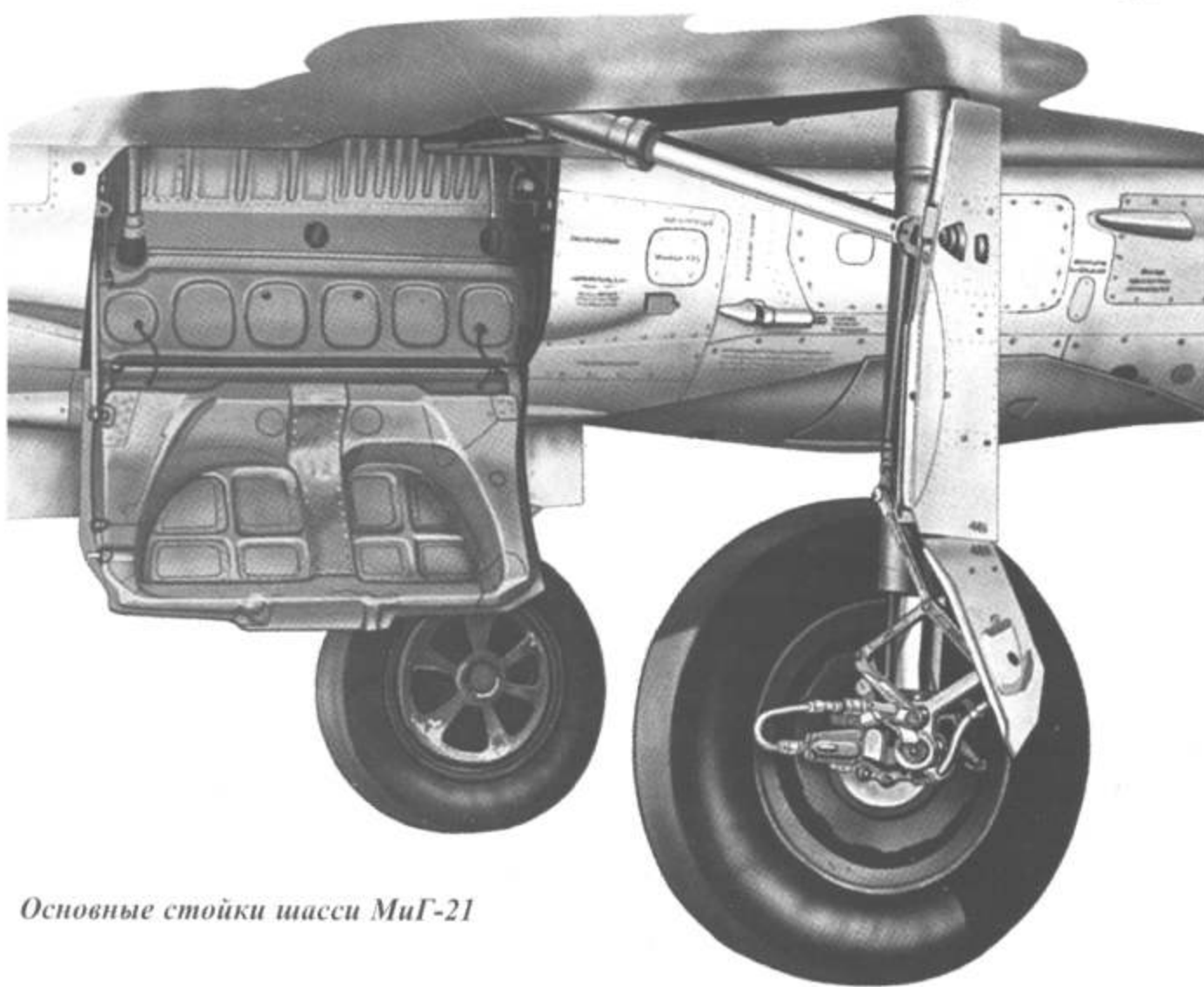
ное летное мастерство, которого у вьетнамских летчиков весной 1966 г. просто не было.

Анализ первых боев показал, что наиболее эффективным будет использование пар истребителей МиГ-21 со смешанным вооружением: истребитель ведущего вооружается двумя ракетами К-13 с инфракрасными головками самонаведения, самолет ведомого - парой блоков НАР с ракетами С-5М.

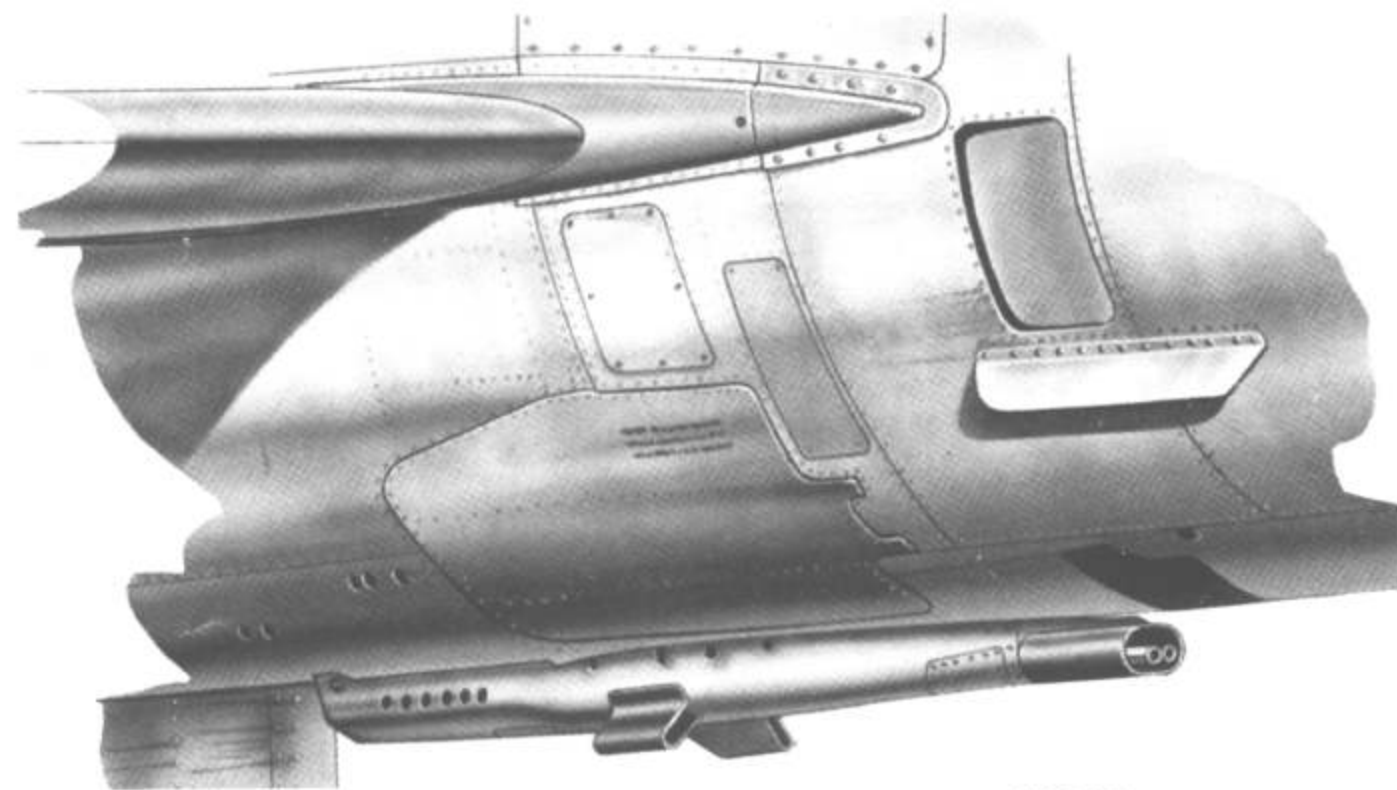
Именно пара истребителей со смешанным вооружением одержала первую на МиГ-21 победу в воздушном бою с пилотируемым самолетом. Летчики двух МиГ-21ПФ обнаружили 7 июня 1966 г. два истребителя-бомбардировщика F-105 «Тандерчиф», летевших на высоте всего 500 м. Летчик ведомого МиГа пустил неуправляемые ракеты с дистанции 1500 м, но летчик «Тандерчифа» вовремя заметил пуск и уклонился от НАР левым виражом. МиГ не отставал от «Тада»: последовали еще два залпа с дистанций 500 и 200 м. Согласно вьетнамской версии ракеты нашли цель, однако ВВС США не подтвердили потери в этот день в воздушном бою истребителя-бомбардировщика F-105 «Тандерчиф».

В течение 1966 г. эффективность действий истребительной авиации ВВС ДРВ постоянно росла, однако успех сопутствовал истребителям МиГ-17. Летчики 921-го ИАП провели несколько воздушных боев, но не сбили ни одного американского самолета. Причины неудач подверглись всестороннему анализу. Выяснилось, что летчики МиГ-21 продолжают использовать те же тактические приемы, которые они освоили, пилотируя самолеты МиГ-17.

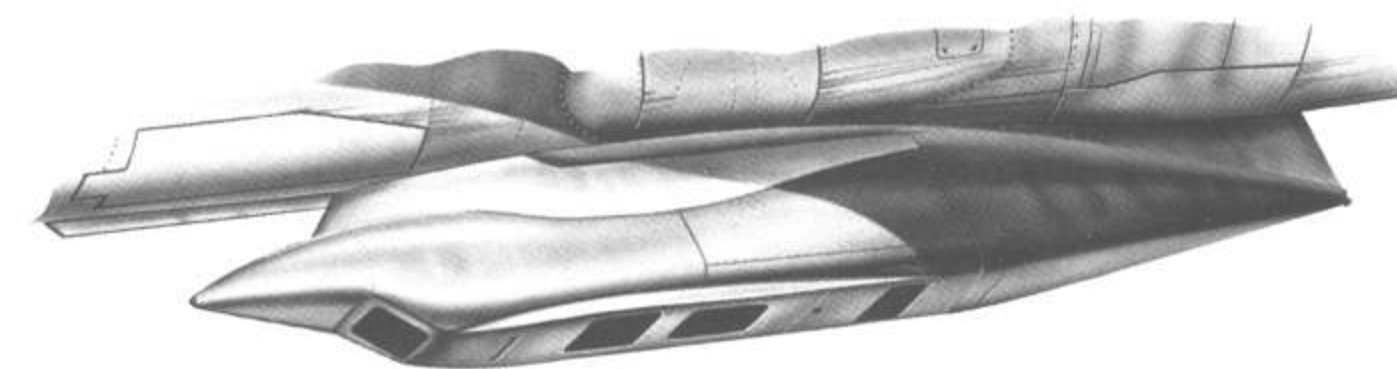
Командование ВВС подвергло коренному пересмотру тактику действий своей истребительной авиации. Теперь истребителям МиГ-17 и МиГ-21 предстояло действовать в соответствии с единым планом. Их тактика чем-то напоминала тактику американских боевых воздушных патрулей



Основные стойки шасси МиГ-21



Контейнер с двумя пушками ГШ-23



Контейнер с фотоаппаратурой разведчика МиГ-21Р/РФ

(Combat Air Patrol, CAP). Истребители МиГ-17 должны были патрулировать на высотах ниже 1500 м, в то время как МиГ-21 - на высоте более 2500 м. В интервале высот от 1500 до 2500 м воздушные бои могли вести истребители обоих типов.

Летчики ВВС ДРВ имели два неоспоримых преимущества перед американскими пилотами: хорошее знание рельефа местности и отлаженную систему наведения с земли.

В конечном итоге совместные действия МиГ-17 и МиГ-21 заставили американцев в корне пересмотреть тактику действий авиации и систему подготовки летчиков-истребителей. В морской авиации США появилась знаменитый ныне центр «Топ Ган», где летчиков учили вести маневренный воздушный бой, а типовой целью выступал истребитель МиГ-21. МиГи имитировали близкие по характеристикам истребители F-5.

Анализ летно-тактических характеристик самолета МиГ-21 был учтен при разработке технического задания на перспектив-

ный истребитель завоевания превосходства в воздухе. Эту машину сегодня все знают под обозначением F-15, однако малоизвестно, что один из проектов будущего F-15 носил откровенные следы влияния маленького МиГа.

Самой жирной добычей во вьетнамской войне добился летчик Фам Таун, который сбил над Ханоем В-52.

Вьетнам, Ближний Восток, Индия, Африка, Афганистан, Балканы - этапы большого пути. Ушлые журналисты успели неоднократно обозвать самолет устаревшим. Хорошее оружие не стареет. Истребители МиГ-21 составляют ядро ВВС Хорватии и Сербии, не спешат расстаться со своими МиГ-21 НАТОвские новички венгры и чехи. Озаботились модернизацией парка своих МиГов Румыния и Индия. Румынам МиГи модернизировала израильская фирма IAI без санкции РСК «МиГ». В результате румынские МиГи стали регулярно спускаться с небес на землю по своей воле. Несколько летних происшествий послужили причиной

международного скандала. Проект модернизации истребителей МиГ-21 для ВВС Индии разработан в Москве, а доработка первых самолетов проводилась на заводе в Нижнем Новгороде.

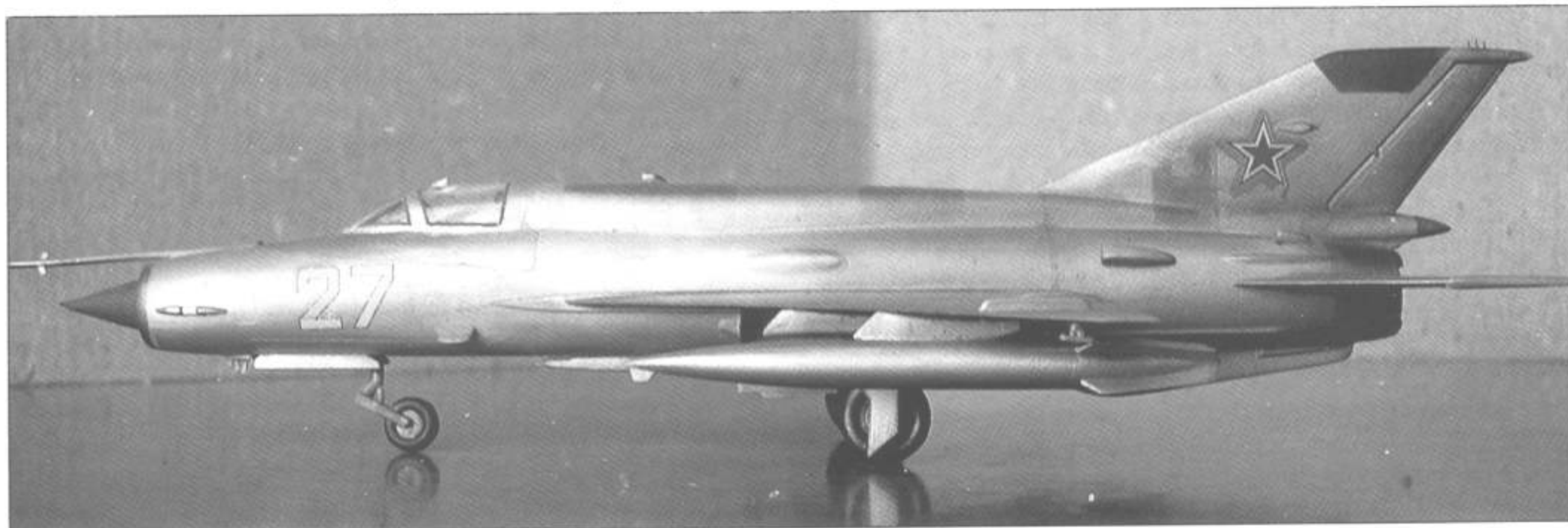
Фирма постоянно работала над совершенствованием самолета. Облик истребителя плавно менялся. Наиболее заметные внешние изменения - замена фонаря кабины, киля и рост горба на фюзеляже. Казалось бы вот где простор для модельных фирм. Самолет - известнейший, на базе одной основы рожай себе и рожай модельки. Увы...

Нельзя сказать, что 21-й обойден вниманием. Родословная у моделей МиГ-21 в 72-м масштабе длинная и старая, можно вспомнить МиГ-21Ф-13 от Академии, раритетный ныне МиГ-21ПФ от Матчбокса, даже «Огонек» (или нечто вроде «Огонька») отметился в свое время моделью МиГ-21 в непонятном масштабе. Реально на рынке сегодня есть лишь четыре модели от «Восточного Экспресса» (МиГ-21бис, МиГ-21Р, МиГ-21УМ и МИГ-21-93), старый знакомый МиГ-21МФ от чешского КП да МиГ-21Ф-13 от Академии. Давно мне не попадался не менее знаменитый, чем «МФ» от КП МиГ-21СМТ из Минска. Беда заключается в далеком от идеала качестве исполнения всех этих моделей. Говорят какая-то навороченная японская Хасегава или Фуджими печатает «21-е» разных модификаций, изумительные по качеству исполнения, но не совсем копийные... Кучу «21-х» наплодил чешский Билек, но цена, но качество...

Меня, точнее заказчика, интересовал МиГ-21 одной из последних модификаций. Время на сборку, как всегда бывает, было сильно ограничено. Логично было бы взять японское чудо, тем более модель просили сделать скорее «красиво», чем «копийно». Японцев я не нашел. Даже «Восточный Экспресс» в ближайшем магазине оказался представлен только «Р» и «УМ». Пришлось брать «Р» в надежде сделать «бис».

Модель

Как и следовало ожидать модель МиГ-21Р - не что иное как модель МиГ-21бис с дополнительной рамкой, на которой отлиты половинки двух контейнеров с разведывательной аппаратурой и законцовки на крыло. Кстати, в исторической справке совершенно обоснованно отмечено: «МиГ-





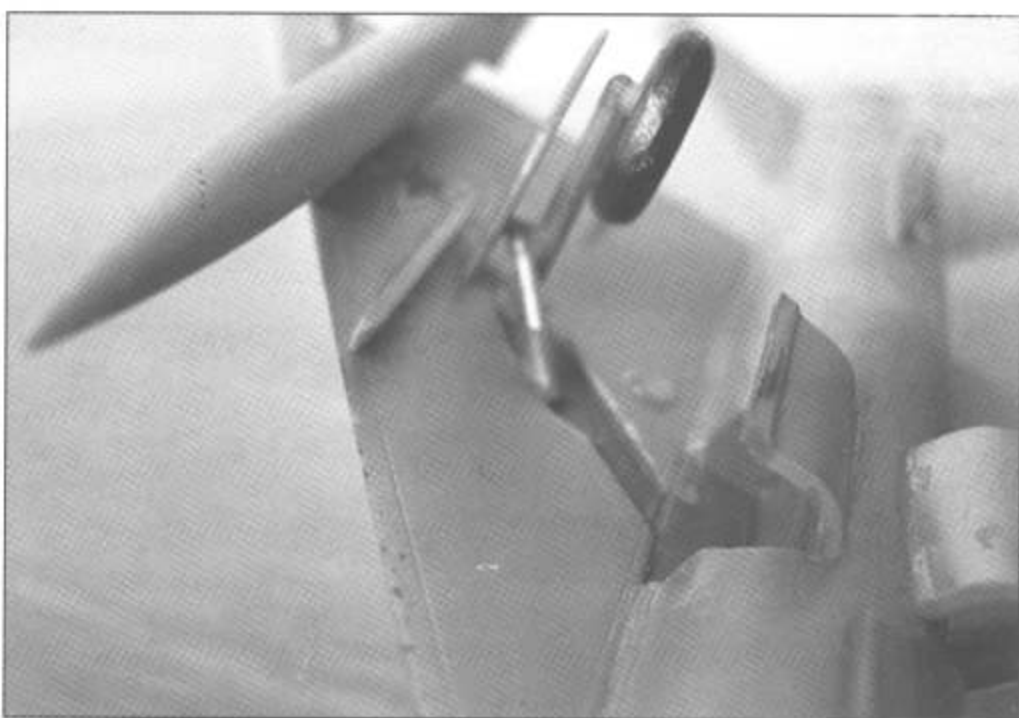
21Р вариант самолета тактической разведки на базе МиГ-21ПФ». Только вот, МиГ-21бис - внешне далеко на МиГ-21ПФ, а пластик - именно МиГ-21бис. Не надо делать МиГ-21Р, делайте просто «бис».

Детали отлиты из серого пластика. Модель в высшей степени по качеству исполнения похожа на известную минскую, но «корни» конструктивные - скорее все-таки чешские. Расшивка внутренняя и ювелирная настолько, что ее надо специально искать на отливках. Она есть, но ее не видно. Облой тоже есть, хотя и не в ужасающем количестве. Хуже с крепежом отдельных деталей вроде пилонов - литники примыкают к передним кромкам, которые после отделения пилонов придется обрабатывать. Подвеска представлена двумя подкрыльевыми топливными баками, двумя ракетами К-13 и двумя блоками НАР, про разведывательные контейнеры уже говорилось (на модели можно использовать только один). Прозрачных деталей четыре: фонарь из двух частей, две посадочные фары. Кабина - спартанская (приборная доска, кресло, кочережка с намеком на ручку управления и «ванна»), впрочем, большего если не открывать кабины и не потребуется. Общее впечатление - ожидания оправдались, не хуже, чем могло бы быть, однако и щенячьего восторга от лицезрения отливок не испытаешь. Инструкция - два листочка с краткой исторической справкой, рисунками расположения деталей на рамках, рисунками в помощь моделисту и так называемой схемой окраски - черно-белым боковиком без каких бы то ни было пояснений («Пример окраски модели»). Декаль очень недурственна - ВВС СССР (или России?), Чехословакии (или Чехии?) и арабы. Помимо традиционных опознавательных знаков и тактических номеров имеется техничка, приборная доска, боковые пульта кабины и некий герб с лисенком. И куда все лепить, если ориентироваться только на «схему окраски»? Элементы декали, между тем, пронумерованы. К номеру «25» красного цвета прицепился небольшой рой маленьких белых звездочек, из чего можно сделать вывод - самолет принадлежал Ограниченному Контингенту. Кажется, кроме как в Афгане, белые звездочки по числу боевых вылетов на советских МиГ-21 не рисовали. Коробка по части окраски несет гораздо больше информации - эффектный рисунок неокрашенного разведчика и на боку коробки - тот самый боковик из инструкции, но только в цвете.

Впрочем, меня проблема окраски не интересовали совершенно, ее просто не существовало. Как красились истребители МиГ-21бис в ВВС СССР в 70-е годы? В большинстве своем никак не красились. Они имели цвет неокрашенного металла. Вся символика в большинстве случаев ограничивалась бортовыми номерами.

Сборка

Удовлетворительно. То есть собирается, но местами не повредит шпаклевка. Фюзеляж стыкуется хорошо, однако между отлитым заодно с половинкой фюзеляжа вертикальным оперением и другой половинкой фюзеляжа остается щель. Заодно с половинками отлиты антенны СРО. Честно говоря, я был убежден - эти штырьки до окончания сборки модели не доживут. Ошибся однако - материал отливки удачно сочетает гибкость и прочность. Не забудьте положить в нос груз, иначе склеенная модель сядет на хвост. Детали фонаря стыкуются друг с другом очень хорошо, но сам фонарь с гаргротом - далеко не блестяще. Фонарь чуть шире и чуть выше. Пришлось сошкуривать по сечению гаргрота, потом полировать пастой ГОИ. На фонаре нет перископа, мелочь, но профиль самолета становится иным. Впрочем, перископ элементарно делается из кусочка литника от того же фонаря. Небольшие щели появляются в местах присоединения плоскостей крыла. Главная проблема сборки та самая ювелирная расшивка. Сошкуривается она не просто, а

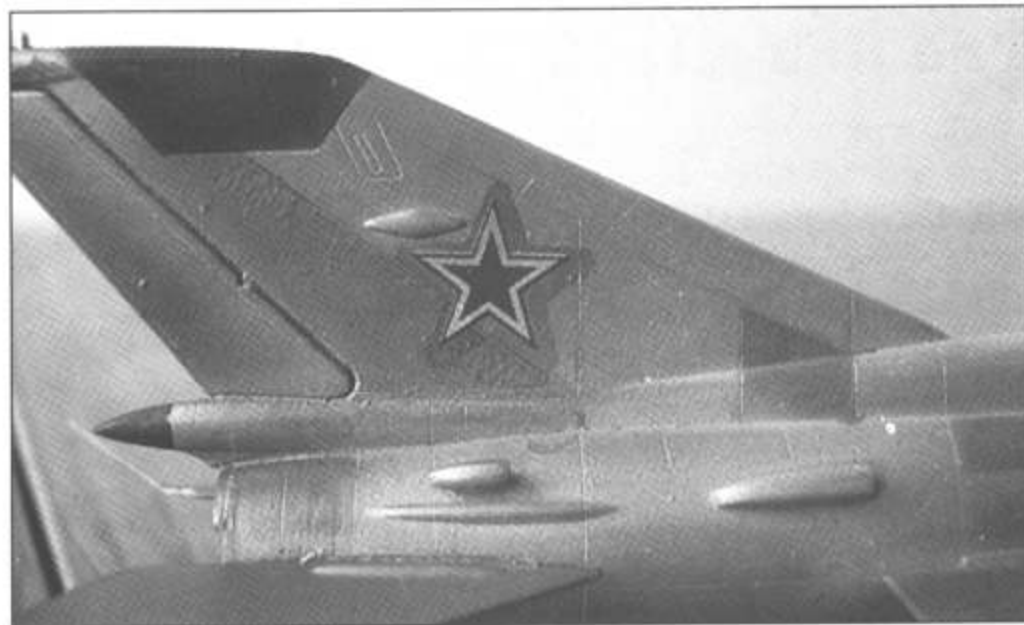
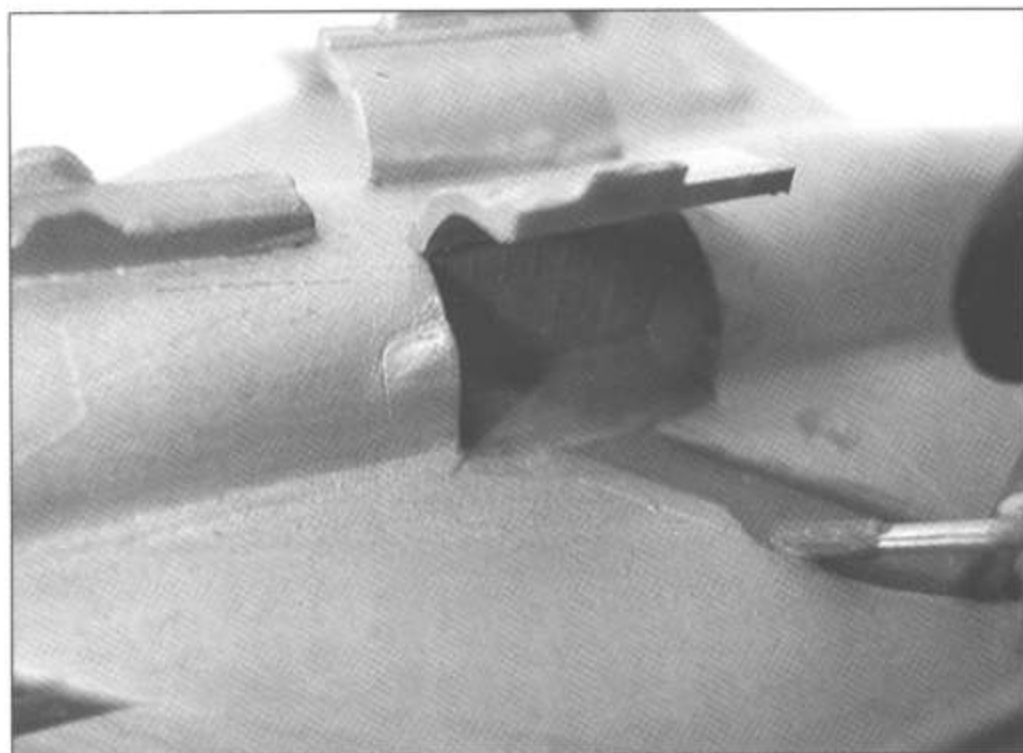
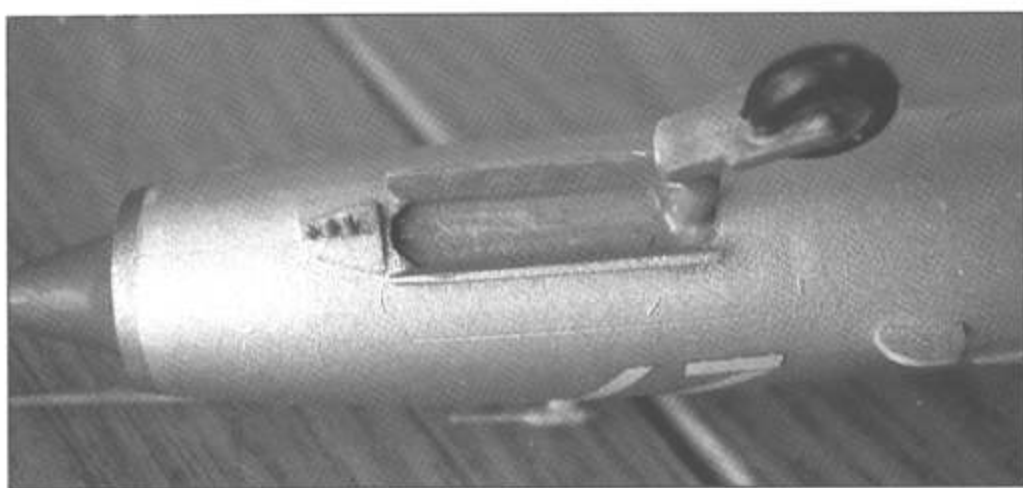


очень просто. Восстанавливать поврежденную смысла нет - такую мелкую канавку сделать все равно не удастся. Можно или плюнуть, или расшить весь самолет по новой, или имитировать расшивку тонированием (последнее годится только в случае «неокрашенного» самолета). Той же самой совершенно невидимой на сером пластике расшивкой обозначены посадочные места приемников давления и дополнительных воздухозаборников. Я поначалу решил, что посадочные места под эти детали не даны вообще и клеил их сверяясь с чертежом. После склейки обнаружил «расшивочку». Удивительно, но я «попал» в нее. Сверятся при установке мелких деталей с инструкцией - смысла нет. На мой-то взгляд в наличии инструкции на эту модель вообще нет смысла. Все настолько очевидно, а непонятки по поводу мелких деталей инструкция не разъясняет. Лучше бы чертеж в 72-м масштабе вложили. Плохо совпадает (точнее совсем не совпадает) профили верхней части пилонов и нижней поверхности крыла. Я решил эту проблему следующим образом - просто приклеил предварительно зачищенные пилоны (пилоны отлиты со смещением примерно в 1-1,5 мм) на место, а щель между крылом и пилоном аккуратно залил «супер глём». Площадь склейки основных опор шасси маловата, хорошо предусмотрены гидроцилиндры механизмы уборки/выпуска, которые в данном случае играют очень положительную роль усиливающих жесткость конструкции подкосов. Еще более безобразно крепятся к стойкам створки ниши. Их пришлось сажать на «супер глём». Пока застынет жидкий клей, створки однозначно отвалятся от стоек. Я делал боевой истребитель, а не разведчик, а посему приклеил под фюзеляж пушку. У разведчика пушки нет, поэтому сей момент в инструкции совершенно обоснованно проигнорирован.

По сборке модель от «Восточного Экспресса» представляет собой хорошее НОВО.

Окраска

Серебристый - не значит однотонный. На любом снимке видно, что листы обшивки неокрашенного истребителя имеют разный оттенок. Почему-то на моделях оттенки листов обшивки часто стараются имитировать симметрично. При всем желании не могу представить себе ситуацию, когда интеллигентный мастер в сборочном цеху вместе с не менее интеллигентными работягами рано по утру в понедельник подбирает под тон обшивку для самолета. В общем,



Прорабатывать на этой модели линии расшивки - дело зряшное, слишком ювелирны канавки. Можно выделить только поверхности управления.

Не смотря на все сложности сборки, модель мне понравилась. В меру аккуратная, в меру дешевая, но, конечно, не из тех, которые складываются на щелчке за один вечер.

Копийность

Модель МиГ-21МФ от КП считается наиболее точной моделью 21-го. Неудивительно, что и ее потомок от «Восточного Экспресса» - правильный. Некоторые сомнения у меня вызвал профиль гаргрота. Модель я сличал по чертежам из спецвыпуска «Крыльев Родины» «МиГ-21» и книги Р.А. Белякова и Ж. Мармена «Самолеты «МиГ» 1939-1995». В книге Белякова приведены только боковики. В этом фактически официальном издании КБ на боковике МиГ-21бис у гаргрота есть очень небольшой горбик сразу за фонарем кабины, на чертжах из монографии Гордона горба нет. На модели горба нет также. Кто прав? Как ни странно, полагаю - «Крылья Родины». Откуда взяты боковики в труде Белякова не берусь судить, но в «Крыльях» чертили с привлечением фотоматериала. В любом случае, горб крайне невелик не очень влияет на общий облик модели.

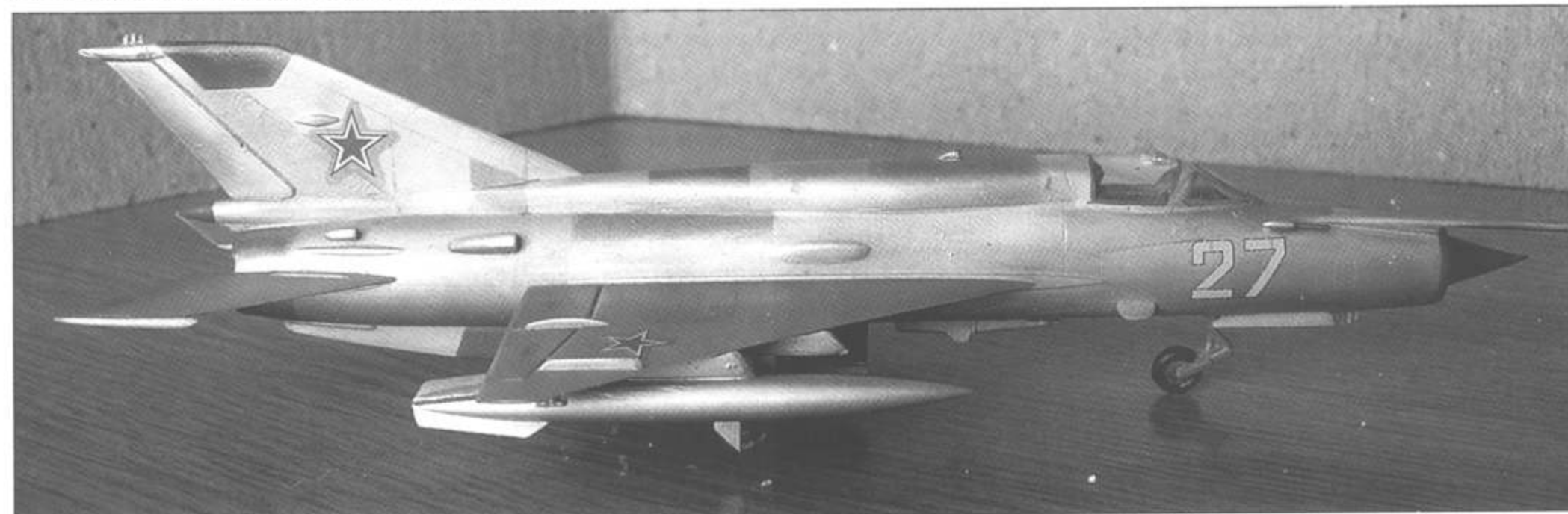
Расшивка нанесена на модель верно, но как часто бывает - далеко не полностью. Особенно обделена линиями оказалась хвостовая часть фюзеляжа. Говорить о копииности шасси смысла не имеет. Ниши для передней опоры просто нет, а для основных - что-то где-то. Детализовка самих опор - в высшей степени примитивна. Пушка - просто никакая. Размеры пушечного контейнера в целом примерно правильные, но его форма далека от реализма, про детализовку контейнера производитель забыл. Даже два торчащих из контейнера стволика пушек на отливке слились в единое целое. Поражает своей толщиной приемник воздушного давления - в обратном пересчета он соответствует стволу 76-мм пушки. «Крылышек» на ПВД настоящего МиГ-21 четыре, а не два как на модели.

И все же - модель смотрится выигрышно. Гибрид КП и «Восточного Экспресса» вышел совсем недурственно. Бывает хуже, а по цене куда как круче. Даже без доработок модель смотрится очень неплохо, почти как настоящий МиГ-21.

Михаил Никольский (Москва)

тонирование листов обшивки должно подчиняться закону случайного распределения. Можно и нужно тонировать все листы обшивки, за счет чего удастся получить изумительную расшивку модели без помощи скребков-резцов. Я выбрал компромиссное решение - только обозначил отдельные листы и поверхности управления. В технический зеленый цвет окрашиваются конус воздухозаборника, радиопрозрачные обтекатели на киле и на подфюзеляжном киле, диски колес. Дополнительный цимес приобретает перепплет фонаря если по краям серебрянки нанести тонкую коричневую полосу.

Тонировать серебрянку можно как «под краску», так и «по краске». В первом случае избранные панели окантовываются маскировочной лентой и задуваются черной, темно-серой или темно-коричневой краской, в зависимости от степени насыщенности оттенка будущей серебристой окраски. Повторять всю это окантовку надо нудно и долго. В идеале все панели следует тонировать. Причем маскировочные работы придется перемеживать малярными, иначе не удастся тонировать две смежные панели. Понятно, что краска перед нанесением маскировочной ленты должна полностью высохнуть. После высыхания тонировки вся модель задувается серебрянкой, цвет тона будет просвечивать через краску под металл. Во втором случае уже окрашенный самолет тонируется с помощью масок оттенками серебрянки. На мой взгляд первый метод предпочтительнее, так как окончательное покрытие получается «единым». Во втором случае есть вероятность образования по границам маскировочной ленты «горбиков» краски. По-любому, после окраски модель желательно отполировать шерстяной тряпочкой.



Раз Альбатрос, два Альбатрос...

В соответствии со своими обещаниями, после моделей Albatros D. I и Albatros D. II украинская фирма RODEN представила коллекцию моделей Albatros D. III. Этот чрезвычайно интересный цикл из пяти моделей, который нельзя определить иначе, чем коллекция, появившийся на модельном рынке разрабатывает «до дна» тему Albatros'ов D III.

Серия состоит из следующих моделей:

- Albatros D. III, номер по каталогу 012
- Albatros Oeffag D. III s.53.2, номер по каталогу 022
- Albatros D. Oeffag III s.153. (early), номер по каталогу 024
- Albatros D. Oeffag III s.153. (late), номер по каталогу 030
- Albatros Oeffag D. III s.253, номер по каталогу 026

Модели в основном базируются все на том же наборе литевых рамок, что и предыдущие Albatros'ы. Единственной новинкой является рамка с элементами крыльев. Не имеет смысла подвергать подробному анализу пластик этих наборов. Сосредоточимся в основном на комментариях к предлагаемым окраскам, на которые изготовитель действительно не поспешил...

Albatros D. III

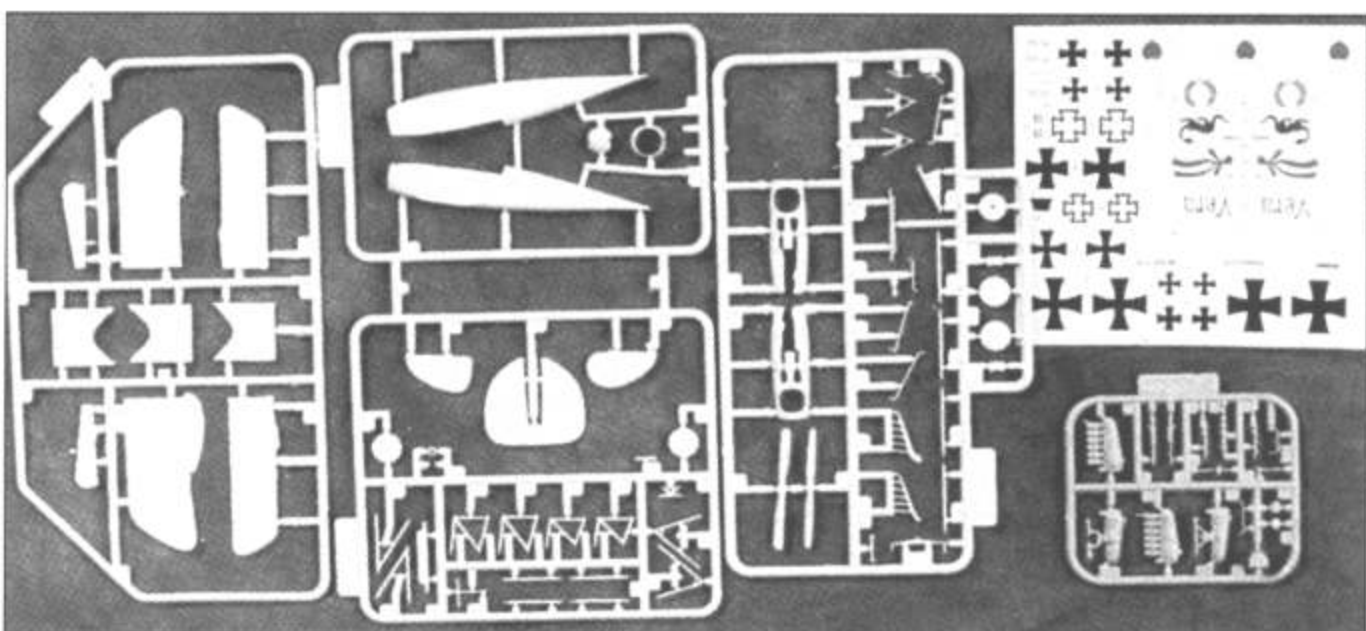
На выбор предлагается аж одиннадцать очень ожидаемых вариантов окраски. Причем они практически не имеют существенных недостатков, что не всегда было сильной стороной украинской фирмы. Несомненно, наиболее интересным из предлагаемых вариантов являются: самолет Wernera Vossa со свастикой в лавровом венке, самолет Rudolfa Bertholda с эмблемой в виде изогнутого меча, а так же экземпляр с нарисованным зеленым ... динозавром.

Albatros Oeffag D. III s.53.2

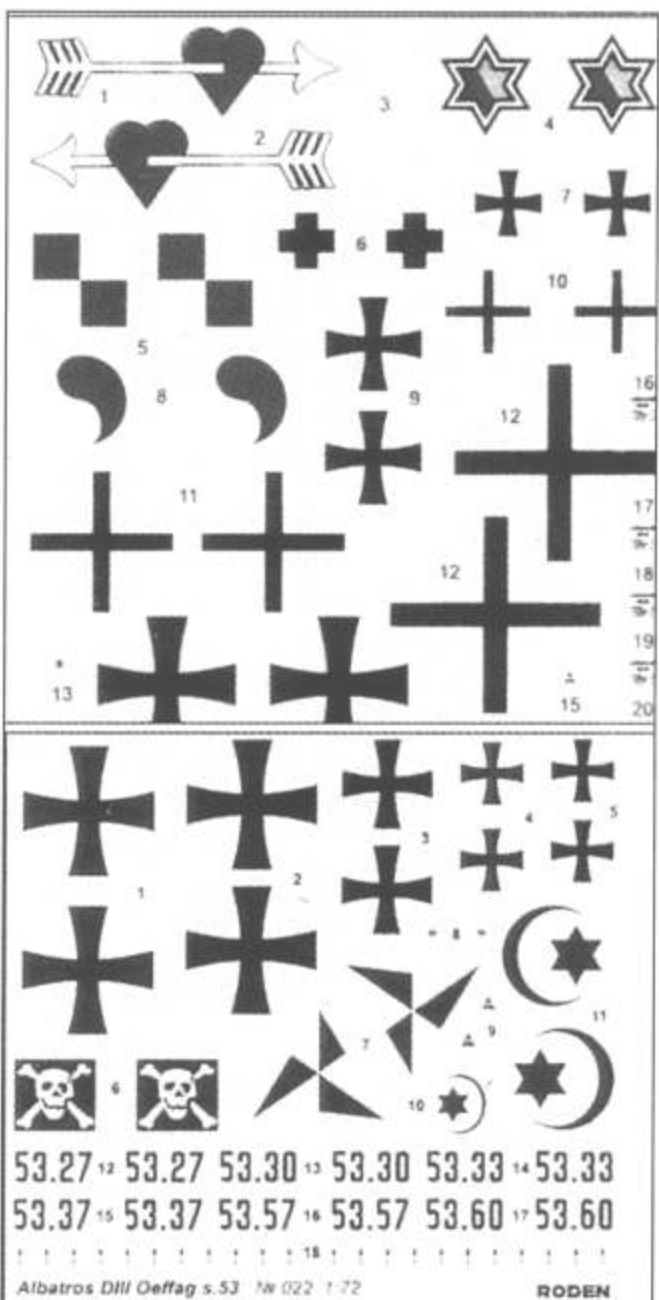
Oeffag D. III серии.53, которая была продолжением заказа на вариант D II, был изготовлен в количестве всего 45 штук. Здесь количество предлагаемых окрасок не так велико как в случае «оригинального» D. III. Тем не менее на выбор предлагается шесть вариантов, из которых наиболее интересными являются три машины, верхние поверхности которых окрашены в камуфляж, так называемый «desen Brumowskiego». Он имел вид мелких «червячков» цвета охры нанесенных на темно-зеленый фон. К индивидуальным обозначениям пилотов нет никаких замечаний, за исключением эмблемы машины Ferenc Gräsera, в которой форма пирамиды должна быть несколько более остроконечной. Другой, интересно окрашенный и хорошо проиллюстрированный фотографией экземпляр - это самолет Jilusa Arigi с эмблемой в виде мертвой головы со скрещенными костями.

Albatros D. Oeffag III s.153. (early)

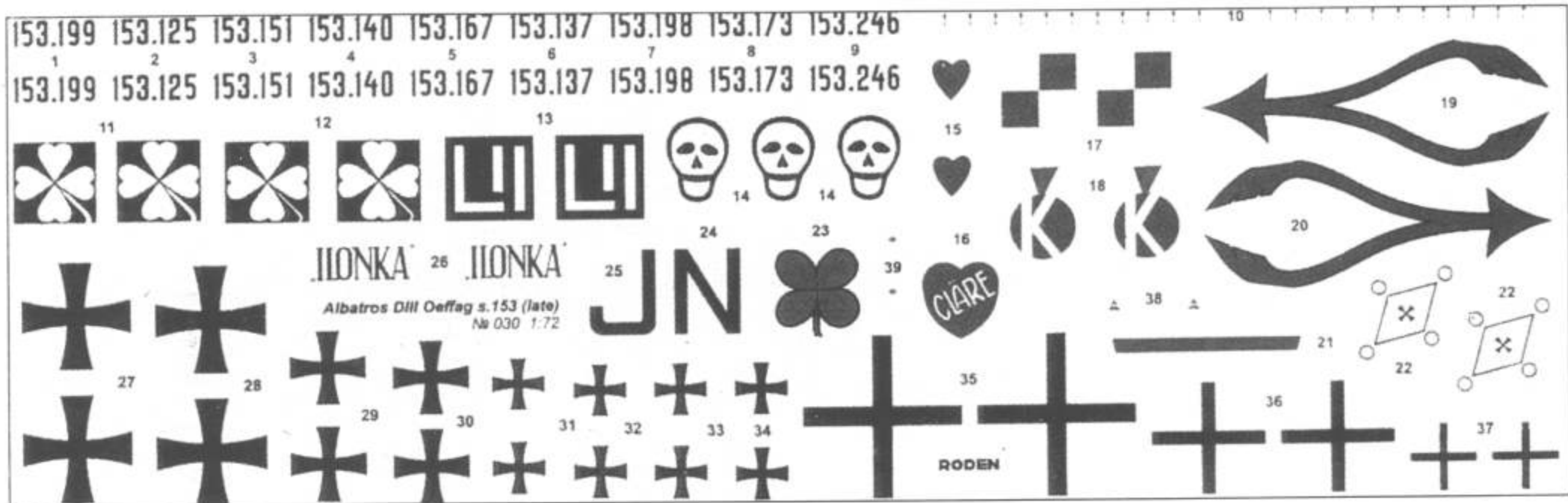
Эта модель, скорее всего, попадет в Книгу Рекордов Гиннеса!!! Изготовитель предлагает нам ... 22 (прописью - двадцать две) различных окраски. На большом листе декали находятся обозначения практически



для всех самолетов австро-венгерских асов. Некоторые из эмблем не вполне свободны от мелких ошибок. Например, эмблема в виде летящей птицы на машине Franka Linke-Crawforda должна быть скорее розовой, а не красной; ярко-красный самолет № 153. 45 Godwina Brumowskiego не имел эмблемы скелета на верхней части фюзеляжа, а только лишь на его бортах; эмблема кометы на самолете Kurta Grubera имела более «развитый» хвост; геометрическая эмблема на самолете № 153.06 Brumowskiego была большего размера, и заходила на верх фюзеляжа окрашенного в «desen Brumowskiego»; и так далее. В общем, собирая модель конкретного экземпляра самолета необходимо прежде всего разыскать источники с фотоматериалами и исправить основные несоответствия. Работа моделиста это не только механическое повторение операций шлифования, окраски и тому подобное, но так же и работа архивно-историческая. Из всех предложенных окрасок наиболее «хитовой» представляется окраска самолета Godwina Brumowskiego который изображен на лицевом рисунке коробки. Этот экземпляр окрашен в уже упоминавшийся камуфляж «desen Brumowskiego», но на красном фоне, на фюзеляже нарисована эмблема, характерная для этого пилота - имевшего 35 подтвержденных воздуш-



Albatros D.III Oeffag s.53 No 022 1:72 RODEN



ных побед. Дополнительная изюминка данного самолета - лишенный кока винт, придающий ему очень оригинальный вид. Конечно, замечания не должны определять конкретный выбор моделиста, так как все остальные окраски так же очень интересны и их происхождение имеет увлекательную историю.

Albatros Oeffag D. III s.153 (late).

Поздний вариант Albatros'a серии 153 так же можно выполнить в большом количестве - до двенадцати штук, различных вариантов окраски. Большинство из них имеют очень эффектный, так называемый «летний камуфляж» состоящий из нанесенных на полотняное покрытие размазанных нерегулярных пятен зелено-серого и коричневого цветов. К идентификационным эмблемам пилотов нет серьезных замечаний.

Albatros Oeffag D. III s.253.

Albatros'ы Oeffag D. III серии 253 неразрывно связаны с историей польской авиации. Собственно говоря, Польша была обладателем наибольшего количества Oeffag D. III серии 253, естествен-

но после Австро-Венгрии. Они составляли костяк польских истребительных эскадр в первые годы обретения независимости. Пока что мы имеем три варианта, связанные с упоминавшейся выше авиационной частью - Flik 3J, в том числе и самолет Stefan'a Stec'a с эмблемой в виде красно-белой «шаховницы». Другая машина, это известный самолет Friedricha Navratila с эмблемой в виде сердца пронзенного стрелой, а так же самолет Francizka Petera с символом «ying-yang».

Фестиваль Albatros'ов вскоре будет увенчан премьерой последних заявленных моделей из этого цикла, а именно гидросамолетами Albatros W.4 в раннем и позднем производственных вариантах.

Следует добавить, что фирма RODEN совершенствуется не только в технологическом плане, но так же и в издательском. Начиная с Albatros'ов D. III модели упаковываются в коробки, изготовленные из ламинированного картона более высокого качества, что улучшило их эстетику, появились иллюстрации на боковых сторонах коробки.

Бочка на ГАЗоне

Топливозаправщик ГАЗ-51

Масштаб 1 : 72, производитель «MW»

Модель Идентификация

ГАЗ-51 мне нравился уже давно, но модель этой машины появилась только недавно. Украинская фирма «Military Wheels» или просто «MW» выпустила ГАЗ-51 бортовой переходного варианта (номер по каталогу 7208). Модель представляет собой грузовик переходной модели (кабина уже нового образца, а грузовая платформа ещё старая). Такие машины выпускались с 1956 года. Следом за моделью бортового ГАЗ-51 появилась модель бензозаправщика (номер по каталогу 7209) на той же базе. В инструкции эта машина значится как АК-2-04-ПС, но я нигде не встречал упоминаний о такой машине. Скорее всего, речь идёт о цистерне АЦ-1,9-51А или АЦ-2-51А или о топливозаправщике АТЗ-2,2-51А, а может и о АБЗ-50, поэтому для краткости в дальнейшем я буду называть просто бочкой (кстати, на коробке он так, и обозначен, не вдаваясь в подробности).

Мне всегда нравились бензовозы, поэтому при выборе модели я сразу же выбрал бензовоз (№ 7209). В коробке лежали четыре литниковые рамки довольно толстого и неаккуратного вида. Первой мыслью было: «Какой кошмар!», но первое впечатление оказалось обманчивым.

Двигатель

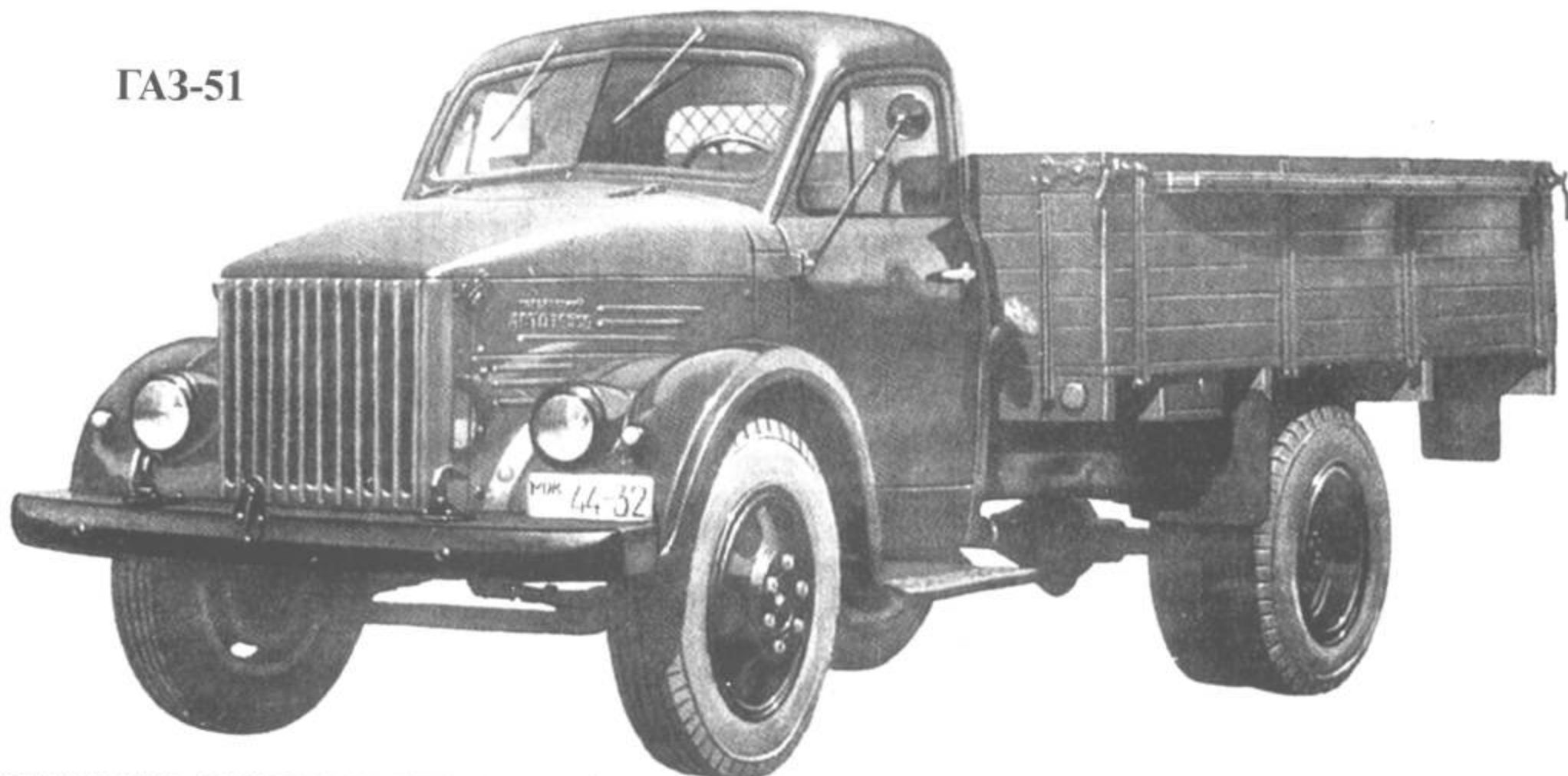
Двигатель на модели очень сильно упрощен и поэтому дорабатывать его можно до бесконечности. Сборку я начал с двигателя, как советовала инструкция. Двигатель собирается без проблем, только при установке радиатора следует следить за тем, чтобы радиатор (деталь № 6) стоял ровно, без перекосов. Водяную трубку (деталь № 1) нужно подгонять по месту (подрезать примерно на полтора миллиметра). Выхлопная труба с двигателем не стыкуется, а

заканчивается (точнее начинается) не доходя до двигателя. Карбюратор отсутствует, так же как и прерыватель-распределитель и все остальные детали системы зажигания. Красить двигатель можно после сборки, но до установки на раму, а можно и до вклеивания радиатора (если капот будет открытым), для удобства покраски ремней и вентилятора (он отлит вместе с радиатором).



Кабина

Далее идёт сборка кабины. Попытки сложить кабину (детали № 11, 12 и 14) вызвали лёгкую панику: без клея детали складываться просто не хотели! С клеем всё пошло намного лучше, хотя без подгонки и шпаклёвки никак не обойтись. Перегородку между кабиной и моторным отсеком (деталь № 7) устанавливать надо с приклеенной торпедой (деталь № 8) и рулевой колонкой (деталь № 9), а рулевое колесо (деталь № 10) удобнее приклеить после сборки и окраски. Короб для запасного колеса (деталь № 31) можно приклеить до окраски кабины, а само запасное колесо уже после окраски. Сразу хочу предупредить, что шпаклёвки на кабину уйдёт очень много, да и с подгонкой придётся повозиться. Заливную горловину (деталь № 42) топливного бака, расположенного под полом кабины, удобнее приклеить так же до окраски кабины. Крышка капота (деталь № 15) позволяет оставить моторный отсек открытым. Но я этого делать не советую, так как тогда придётся сильно дорабатывать двигатель (мотор очень сильно упрощён), а лучше его вообще изготовить заново. Крышку капота (деталь № 15) придётся подгонять к радиатору (деталь № 14) и боковинам капота (точнее наоборот, подгонять радиатор и боковины капота к крышке капота). Приборная панель примитивна, но сквозь стекла этого не видно. Передние габаритные огни (на крыльях, рядом с фарами) выполнены



просто кошмарно, но их довольно легко исправить (срезать весь этот ужас и изготовить новые по фотографиям), это не сложно. Двигатель (сборочная позиция № 1) в моторный отсек сразу устанавливать не стоит. Гораздо удобнее будет установить двигатель на раму, а уже потом накрыть всё это безобразие готовой кабиной. Сидения (детали №28 и 29) лучше покрасить и клеить до установки в кабину. Спинку сидения (деталь № 29) надо приклеивать не к дивану сидения (деталь № 28), а к задней стенке кабины. Крылья, подножки и пол кабины (деталь № 37) приклеивается после покраски (следует учесть, что сборка кабины и крыльев с подножками требует подгонки и шпаклёвки) и установки сидений и рулевого колеса (деталь № 10).

Рама

Рама собирается лучше всего, абсолютно без шпаклёвки. Рессоры, правда, сильно упрощены, но в собранном виде всё это выглядит весьма неплохо. Выхлопную трубу с глушителем (деталь № 25) и карданный вал (деталь №19) удобнее устанавливать окрашенными на уже окрашенную раму. В торце выхлопной трубы необходимо просверлить отверстие для имитации трубы. Поскольку я делал машину, имеющую уже довольно большой пробег, глушитель и выхлопную трубу покрасил своей любимой «ржавой» краской. В дисках колёс необходимо рассверлить отверстия облегчения колеса (шесть отверстий по кругу, вдоль обода). У запасного колеса так же необходимо рассверлить три отверстия для установки колеса (два других заняты болтами крепления запасного колеса).

Кузов (бочка)

С цистерной пришлось повозиться больше всего. Сначала надо склеить верхнюю (деталь № 37) и нижнюю (деталь № 32) половины цистерны. Затем приклеить боковины цистерны (детали № 35 и 36). Поскольку боковины цистерны меньше самой цистерны на полтора миллиметра, недостающее придётся восстановить с помощью шпаклёвки. Поскольку ящики, расположенные по бокам цистерны, короче на два миллиметра, они повисли в воздухе, не доходя до задней опоры. Это безобразие легко устранить с помощью двух кусков полистирола соответствующей толщины и формы. Я применил прямоугольные куски полистирола от футляра компакт-диска. Здесь опять потребуется шпаклёвка. Эту неприятную процедуру лучше проводить после установки боковин ящиков (детали № 33 и 34). Поручни на боковых ящиках, отлитые вместе с боковинами ящиков, лучше удалить и выгнуть заново из

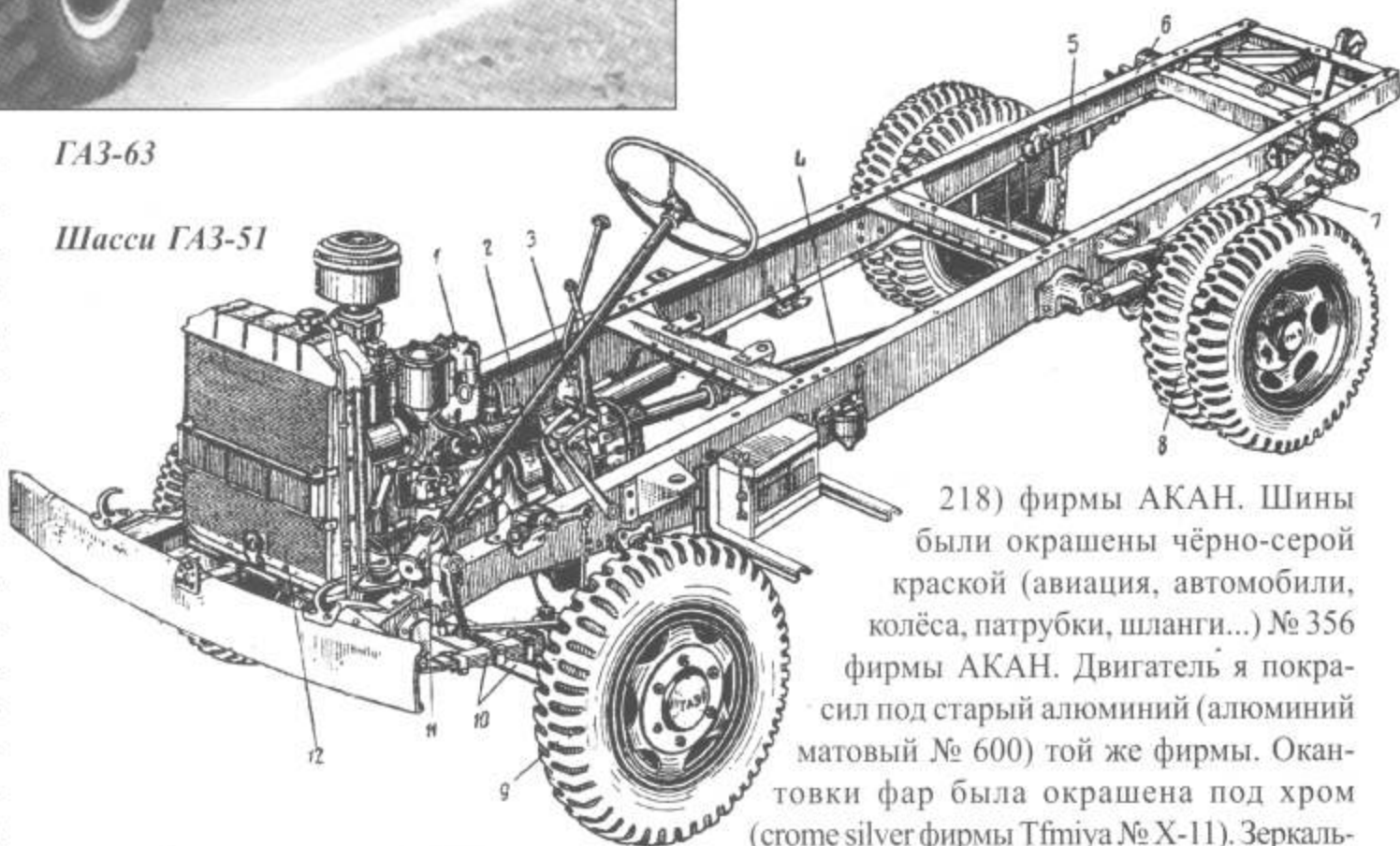


Кабина ГАЗ-51А



ГАЗ-63

Шасси ГАЗ-51



Окраска

Красились машины в зелёный защитный и в серо-песочный цвет. О камуфляже в те времена знали только по западным фильмам, а у нас все армейские машины имели одноцветную окраску. Не являлся исключением и ГАЗ-51. Рама и диски колёс красились чёрной блестящей краской, а кабина и кузов - блестящей зелёной защитной или блестящей серо-песочной (аэродромные

машины были, как правило, жёлтые с белым). Кстати, короб для запасного колеса и опоры кузова красились в тот же цвет, что и кабина и кузов, а не в чёрный (как в инструкции). Бампер (деталь № 39) и площадка между бампером и решёткой радиатора красилась чёрной блестящей краской, как и рама. Опоры цистерны красились не в чёрный цвет, как в инструкции, а в цвет кузова.

Для своей машины я выбрал блестящий зелёный защитный цвет (зелёно-защитный (выцветший) - ГАЗ-57 (?); ЗИЛ:150; 151; 157; 164...(1950 - 1960е годы) №390) фирмы АКАН. Рама, мосты, карданный вал, рессоры и диски колёс я покрасил чёрной блестящей краской (federal black (gloss) №

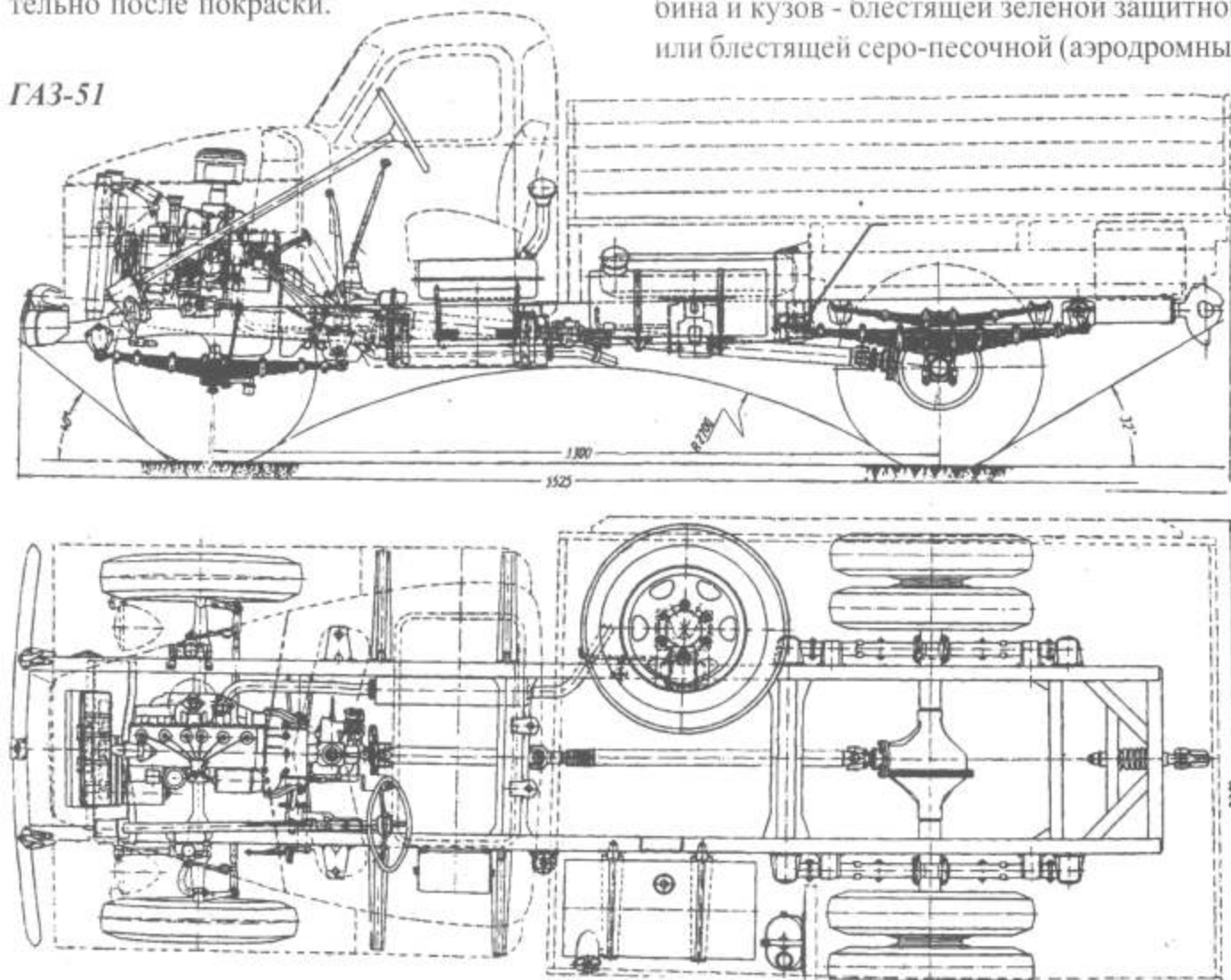
218) фирмы АКАН. Шины были окрашены чёрно-серой краской (авиация, автомобили, колёса, патрубки, шланги...) № 356 фирмы АКАН. Двигатель я покрасил под старый алюминий (алюминий матовый № 600) той же фирмы. Окантовки фар была окрашена под хром (chrome silver фирмы Tamiya № X-11). Зеркальную поверхность зеркала заднего вида я покрасил так же. Сидения водителя и пассажиров я покрасил в коричневый цвет (flat brown фирмы Tamiya № XF-10). Выхлопная труба и глушитель были окрашены моей «ржавой» краской (смесь собственного изготовления).

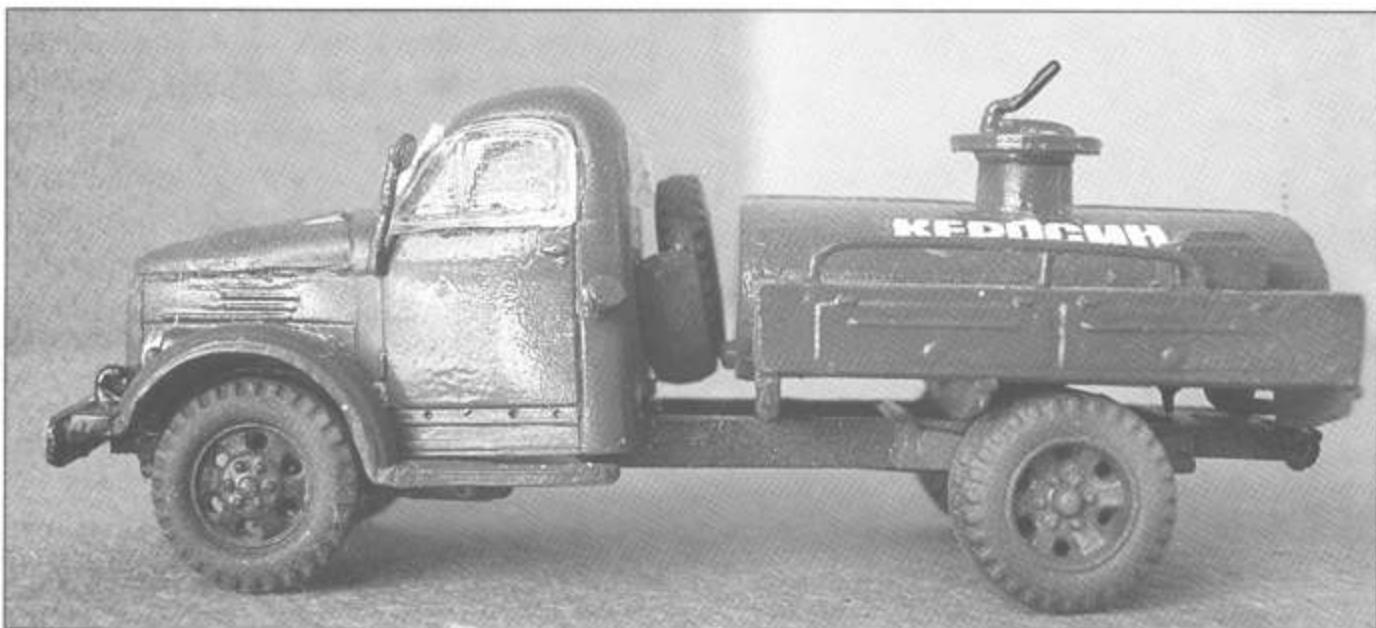
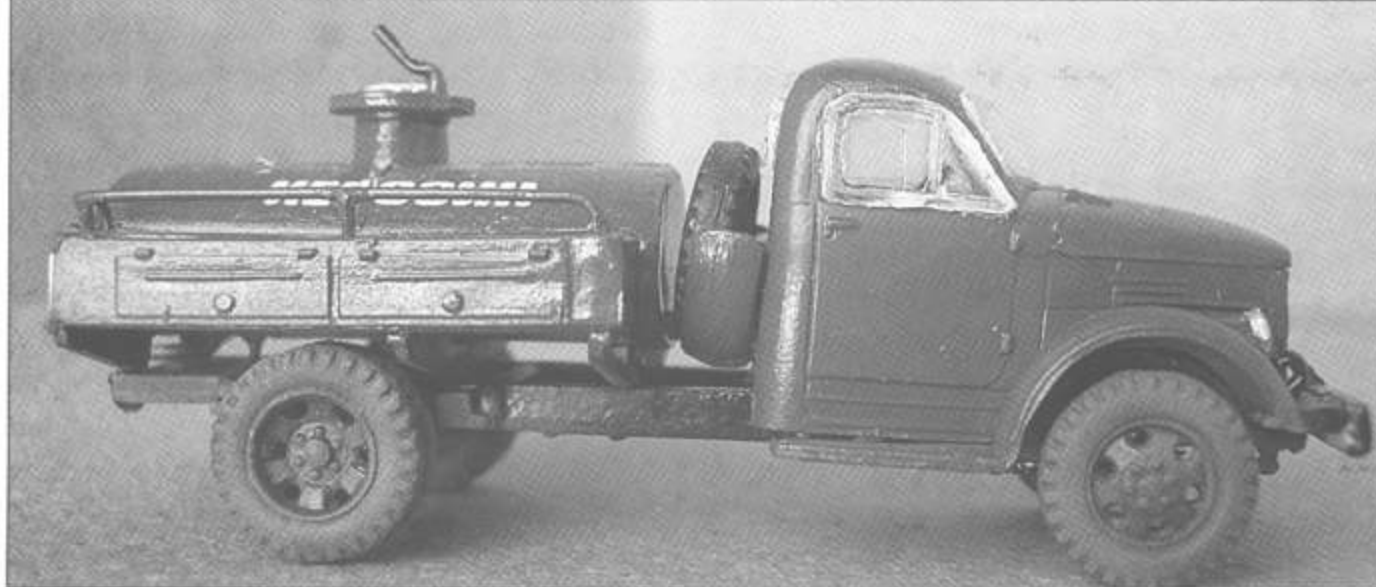
Окончательная сборка и декали

После полной окраски и просушки на раму устанавливается двигатель и коробка переключения передач карданным валом (деталь № 19). Затем я приклеил колёса (посадочные отверстия в задних колёсах необходимо немного расширить), предварительно склеив задние колёса. Пока рама сохнет займёмся кабиной, а здесь есть над чем поработать. Для начала приклеим рулевое колесо (окрашивалось чёрной блестящей краской). Затем вклеиваем переднюю стенку кабины (деталь № 7). После этого я приклеил спинку сидения (деталь № 29) на заднюю стенку кабины, а диван сидения (деталь № 28) наклеил на пол кабины (деталь № 27). Когда сидение вклеено, собираем кабину целиком. При стыковке боковин капота и передних крыльев образуется щель. Исправить это безобразие можно с помощью клея «супер-момент гель» (на боковины капота, в местах соприкосновения с крыльями, наносим слой клея потолще и после соединения он затягивает щель). Правда, потом это место придётся заново красить. Затем вклеивается запасное колесо. После я покрасил

проволоки диаметром 0,8 миллиметров по образцу имеющихся, вставив в рассверленные отверстия и проклеить клеем «Супер-Момент-гель». К тому же поручень на правом ящике (деталь № 33) (судя по рисунку в инструкции и форме самого поручня) должен поворачивать вдоль задней стеки ящика и заканчиваться у цистерны. Среднюю опору цистерны удобнее приклеивать, примеряясь к посадочным местам на раме. Посадочные места под переднюю и заднюю опоры цистерны также придётся подгонять. После этого можно приклеивать на цистерну все оставшиеся детали. Ещё один недостаток в том, что на машине напрочь отсутствуют задние фонари. На ГАЗ-51 устанавливались задние фонари круглой формы красного цвета (как правило, только с левой стороны). Установить их местоположения (в связи с полным отсутствием информации по данному топливозаправщику) мне не удалось. По вышеперечисленным причинам я не стал их делать. В результате, на цистерну ушло рекордное количества шпаклёвки. Приклеивать цистерну к раме желательно после покраски.

ГАЗ-51





томобильным заводом. Автомобиль имел трёхместную дерево-металлическую кабину. Бензобак первоначально располагался за кабиной, под кузовом, с левой стороны. Кузов - бортовая платформа с тремя открывающимися бортами. Автомобиль имел карбюраторный, четырёхтактный, шестицилиндровый двигатель ГАЗ-51, объёмом 3,48 литра, мощностью 70 лошадиных сил. Максимальная скорость 70 км./ч. Грузоподъёмность 2,5 тонны, по грунту 2 тонны. Предсерийная машина имела кабину переделанную из кабины от «Студебеккера». На серийных машинах кабина сильно отличалась от привычной нам кабины ГАЗ-51. В 1955 году завод начал выпускать модернизированный вариант ГАЗ-51А. Машина имела уже привычную, цельнометаллическую кабину, бензобак располагался под кабиной. До 1957 года автомобиль выпускался со старым кузовом (именно эта модификация была воспроизведена в модели №7208 этой же фирмы, что и выше описываемая бочка).

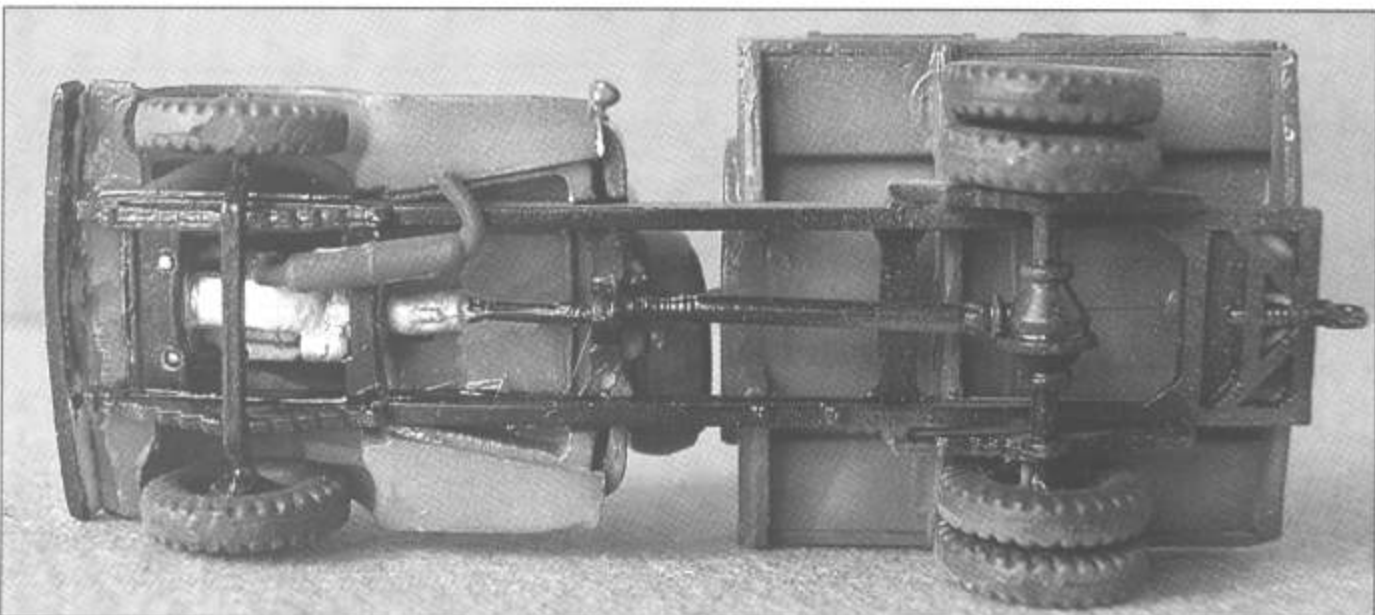
С 1957 года окончательно приобрела привычный нам внешний вид. На базе ГАЗ-51 был создан полноприводной вариант для армии ГАЗ-63. Машина пошла в серию с 1946 года. Параллельно с ГАЗ-63 выпускался вариант с лебёдкой ГАЗ-63А. На базе ГАЗ-51 были созданы седельные тягачи ГАЗ-51П, а на базе ГАЗ-63 - ГАЗ-63П. Также ГАЗ-51 имел модификации: ГАЗ-51У (экспортный), ГАЗ-51В (экспортный, длиннобазный, грузоподъёмностью 3,5 тонн), ГАЗ-51Ю (экспортный тропический), ГАЗ-51Ж (газобаллонный), ГАЗ-51Р (с высокими бортами и тентом), ГАЗ-51С (с двумя бензобаками), ГАЗ-51Т (грузовое такси) и ГАЗ-51Н (с двумя бензобаками и сидениями вдоль бортов). Кроме бортовых модификаций существова-

площадку между передним бампером и радиатором (передний бампер и передние буксирные крюки приклеиваются до покраски) чёрной блестящей краской. Когда кабина высохла можно «припылить» колёса, раму, нижние поверхности передних крыльев и нижнюю часть кузова краской песочного цвета из аэрографа (самый тонкий факел распыла с минимальной подачей краски). Потом в кабину вставляются стёкла (детали № 50, 51, 52 и 53). Все стёкла нуждаются в сильной подгонке (особенно боковые!). Затем на раму приклеиваются кабина и цистерна. Когда собранная машина высохнет можно приклеить стёкла фар с окантовкой и зеркало заднего вида. Теперь настала пора декалей. Мои худшие ожидания насчёт декалей полностью оправдались. Сначала я планировал нанести по бокам цистерны надпись «огнеопасно» (Декаль № 4), но она у меня развалилась в руках. Поэтому пришлось клеить надпись «керосин» (Декаль № 8). Для того, что бы Декаль не рассыпалась её пришлось покрыть слоем бесцветного глянцевого лака. На заднюю стенку цистерны надпись наклеивать не стал. Номер на машине (по инструкции) почему то давался только передний (задний номер наносится на заднюю стенку цистерны). Я взял другие номера из набора (чёрного цвета, передние и задние). Номера я переводить не стал, а наклеил их вместе с бумажной подложкой (вырезав по контуру, оставив по краям тонкую белую окантовку) на «супер-момент гель». Задний номер установил не так как советовали в инструкции (под цистерной, с левой стороны), справа, на торце бокового ящика. После всего этого задул машину из аэрографа (самый широкий факел распыла при минимальной подаче краски) краской песочного цвета (сперва немного спереди,

а затем сзади, посильней). Выхлопную трубу внутри покрасил матовой чёрной краской, а снаружи и вокруг неё изобразил закопчёность «сухой кистью». После сборки, покраски, тонировки, грязнения и старения модель пополнит коллекцию и будет радовать взгляд всех фанатов этой машины.

Историческая справка

Грузовой автомобиль ГАЗ-51 производится с 1946 по 1955 годы Горьковским ав-

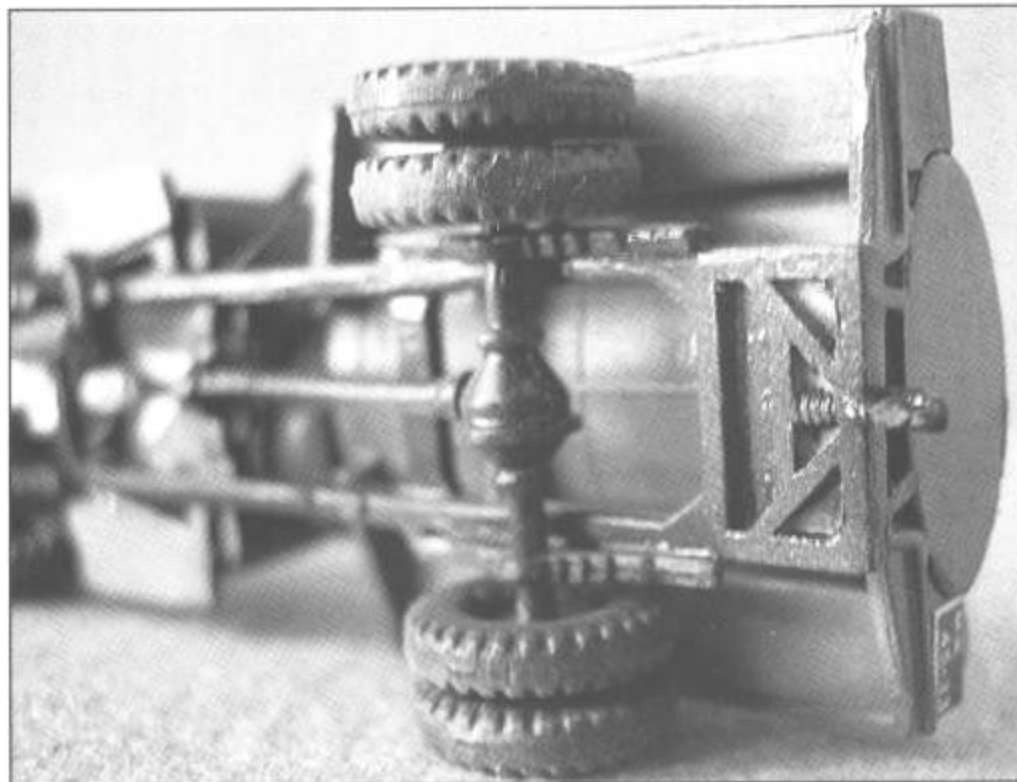




ло ещё множество специальных маши: самосвалы ГАЗ-93, ГАЗ-93А, ГАЗ-93Б, ГАЗ-93Е, ГАЗ-93С, хлебовозка КХА-2-57, мебельный фургон ГТМЗ-954, фургон ГТМЗ-952, изотермический фургон ГТМЗ-953, рефрижератор 1АЧ, кран АК-2,5-1Э, санитарный автобус ПАЗ-653, автобус КАВЗ-651, множество автоцистерн различного назначения (молоковозы, бензовозы, топливозаправщики, маслозаправщики и пожарные автомобили). Этот список можно продолжать ещё очень долго. Машина получилась очень удачной. Шофера любили ГАЗ-51 и поэтому машина была очень распространена. Даже сейчас, несмотря на то, что выпуск этого автомобиля был прекращён в 1975 году, машину ещё можно встретить на улицах довольно часто (для машины тех лет). На селе ГАЗ-51 обще был самым массовым и распространённым грузовиком. ГАЗ -51 и ГАЗ-63 выпускались по лицензии во многих странах. И вообще писать об этой машине можно до бесконечности.

Заключение

Модель такой заслуженной и любимой машины была нужна уже давно, и не только в семьдесятвтором масштабе, но и в более крупном. В целом машина не плохая, но то, что модель отлита под низким давлением накладывает свои особенности. Вообще-то модель не для новичков, а скорее даже для опытных моделлистов. Во всяком случае, покупать набор как первую модель не стоит. При хорошей сборке модель выглядит хорошо, но спешить при сборке



категорически запрещается. Собрать модель без хотя бы минимальных доработок просто не представляется возможным. На базе этих двух моделей можно создать множество других машин на базе ГАЗ-51. Когда модель была уже готова, и я дописывал эту статью, появилась третья модель МЗ-51А (аэродромный маслозаправщик). Я надеюсь, что фирма не ограничится этим и будет развивать серию и дальше.

Материалы: ГАЗ-51 бочка MV № 7209; краски: АКАН № 356, 390, 218 и 600; Tamiya

№ XF10, X 11; проволока.

Литература: Краткий автомобильный справочник (издательство «Транспорт» Москва 1967 г.), Автомобили России и СССР часть II («Протстрэкс» Москва 1993 г.), Музей техники № 2: ГАЗ-51, ГАЗ-63. часть I, Моделлист Конструктор № 3 1983г, личный фотоархив.

Корнев Сергей (Москва)



Как собрать модель танка

Советы дяди Миши

(Начало в «ММ» №№ 5-8)

Реалистичность внешнего вида

В боевой обстановке техника «обрастает» багажом, снаряжением, запасными частями. На фронте танк является не только боевой машиной, но и буквально домом для танкистов, а в любом доме хлама, нужного и не очень, достаточно. Внешний вид модели сильно улучшится, если и копию обвешать баулами членов экипажа, канистрами, ящиками и т.п. Известны фотографии, на которых запечатлены танки с укрепленными на броне велосипедами, причем велосипеды держались на специально приваренных к корпусу штырях. В Северной Африке майор Боб Крисп закрепил на задней стенке своего полугусеничного бронетранспортера М3 пружинную металлическую кровать.

Изучение снаряжения

Как обычно, лучший способ узнать, что экипажи крепили на брону своих железных коней - это внимательно рассматривать фотографии. Если вы заметите, что какой-либо предмет крепится к разным машинам в одном месте, то смело можете клеить его и на свою копию. К примеру, экипажи «Тигров» постоянно крепили к бортам башни гусеничные звенья. Однако помните, если что-то интересное подвешено у одного танка на одной фотографии, то это вовсе не значит будто бы «что-то» подвешивалось там и на других машинах, если вообще подвешивалось.

Характер снаряжения сильно зависел от театра военных действий. Глупо увешивать танк канистрами и скатанными солнцезащитными тентами где-нибудь под Сталинградом зимой 1942-43 г.г. В то же время в Северной Африке такие тенты не будут выглядеть анахронизмом и в зимние месяцы. С другой стороны, большое количество немецких танков, действовавших на Восточном фронте, имели специальные стартеры, облегчавшие запуск двигателей на морозе, а на траки гусеницы с целью снижения удельного давления на грунт устанавливались расширители. В армиях всех воюю-



Запасное колесо закрепленное цепями на решетке радиатора здорово оживляет облик модели грузового автомобиля Шевроле. Машина окрашена под трофейную. Рифленая подножка сделана заново.

щих стран шоферы имели привычку оснащать свои машины кроме штатных еще и дополнительными запасными колесами.

Техника западных союзников и немцев (в меньшей степени) была увешана снаряжением, личным имуществом и запасными частями. Советские боевые машины выглядели проще. На Западе «чистый» вид русских танков объясняют спартанской природой Советской Армии и высочайшими потерями: якобы экипаж не успевал обвешать свою машину, потому что терял ее в бою. Кстати, в вермахте обычно «увешанный» внешний вид имела лишь боевая техника второго эшелона. На самом деле просто по количеству имущества можно судить, что стоит на первом месте: танк - дом или танк - боевая машина.

Анализируем нужды членов экипажа

Члены экипажа старались не хранить ничего лишнего, исключение делалось разве что для музыкальных инструментов - гитар, баянов, губных гармошек.

Попробуем проанализировать потребности среднего танкового экипажа из пяти человек. Каждому положена скатка с постельным бельем, сидор или рюкзак с личным имуществом. Обычно в машине возился пищевой рацион на два-три дня, посуда, термосы. Нормальный англичанин даже на войне не обходился без «файф-о-клока», поэтому британские танкисты обязательно имели чайные причиндалы.

Каждый член экипажа имел личное оружие - пистолеты и пистолеты-пулеметы. К пистолету полагались ремень, кобура и вытяжной шнур. Последний имел дурную привычку постоянно цепляться внутри боевой машины за выступающие части. Неслучайно танкисты едва ли не первыми в армиях некоторых стран перешли на наплечные кобуры. Пистолеты-пулеметы обычно хранились внутри танка в специальных державках. Помимо шлемофонов членам экипажа полагалось иметь стальные каски и бронежелеты. В жаркую погоду касками и жилетами танкисты пренебрегали.



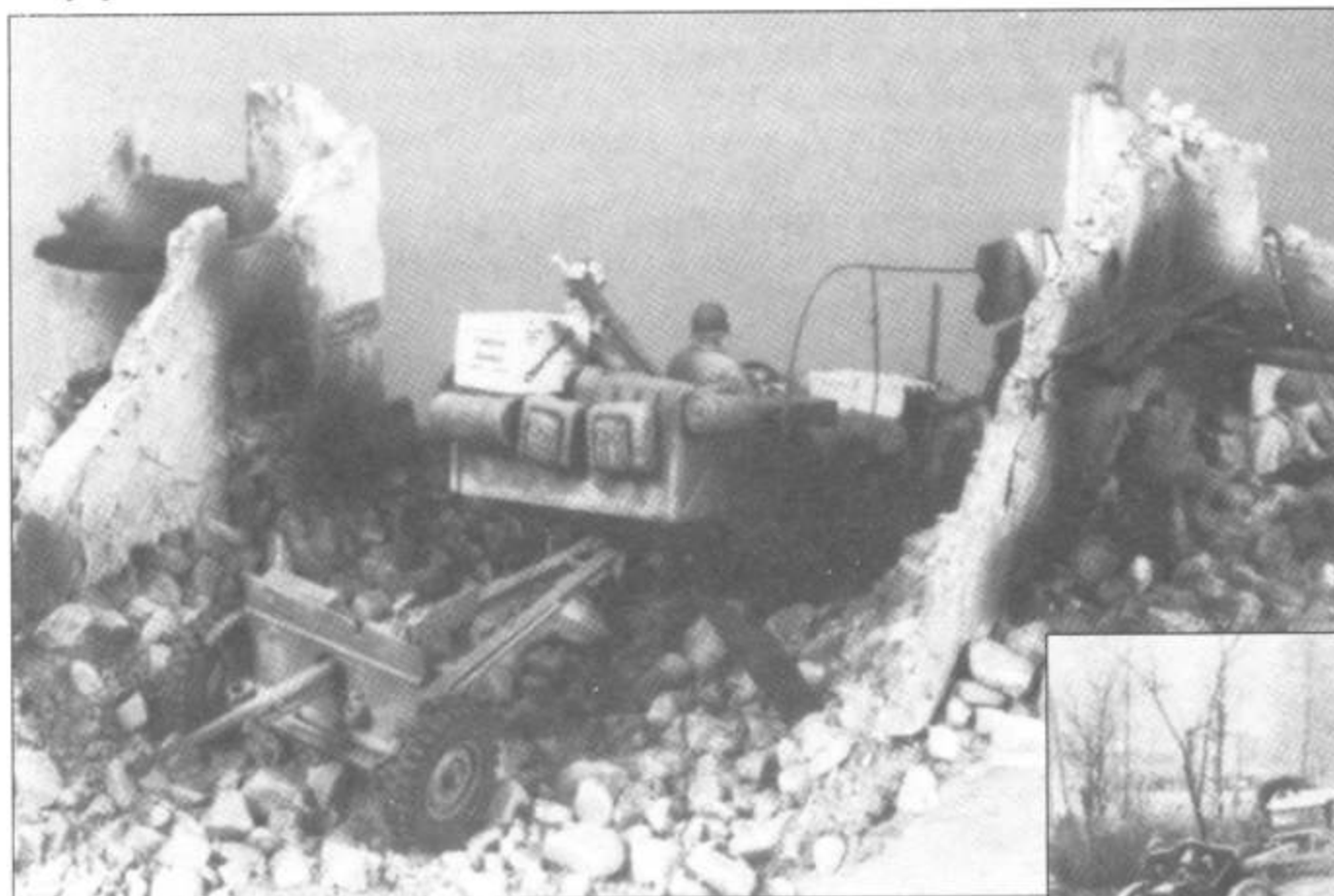
Самоходная гаубица М8 в бою, район Арнема, 1944 г. На броне хорошо видны рюкзаки членов экипажа. На лобовой части корпуса уложены мешки с песком.



Экипаж «Шермана» украсил свой танк бюстом великого фюрера Германской нации, нахлобучив юмора ради ему на голову вязаную шапочку. Вдоль борта корпуса протянута металлическая сетка для крепления маскировки.



Основательно доработанная модель полугусеничной зенитной самоходной установки от фирмы Тамия.

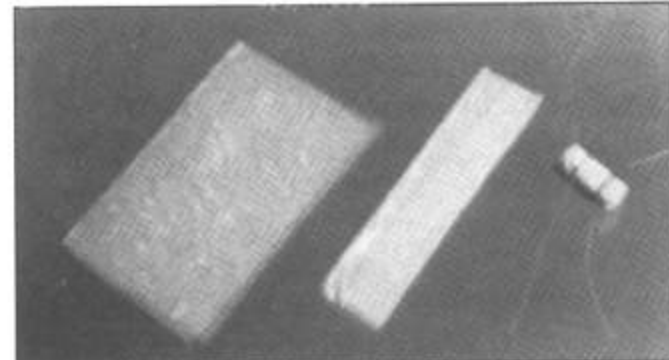


Обратите внимание на задний борт модели джипа от фирмы Монограмм. Моделист подарил расчету противотанковой пушки коробку шампанского. Большие ящики для имущества часто монтировались на корме джипов III-й бронетанковой дивизии армии США.



Реальный снимок времен второй мировой войны. Дополнительная защита лобовой части «Шермана» обеспечена мешками с песком. Мешки с песком укреплены также по бортам корпуса и башни. На траки гусениц установлены уширители с целью снижения удельного давления машины на грунт.

Танкисты союзников постоянно пытались усилить защищенность своих боевых машин от снарядов германских орудий калибра 88 мм. В данном случае в роли дополнительной защиты борта в районе размещения боекомплекта выступают обмотанные сеткой-рабицей бревна. На снимке - доработанная модель танка «Шерман» от фирмы Монограмм.



Этапы изготовления скатки. Слева - мокрая салфетка сложена вдвое. В центре - салфетка сложена по ширине скатки. Справа - готовая скатка.

Таким образом экипаж американского танка имел снаряжение из пяти рюкзаков или вещмешков, пяти скаток или спальных мешков, пяти стальных касок, пяти бронежилетов и портупей для пистолетов. Обычно все это снаряжение крепилось в разных местах на внешней поверхности танка.

Где и как? Танкисты стремились крепить свое имущество прежде всего надежно, так, чтобы не потерять на марше или в боевой обстановке. Стандартные корзины для имущества и снаряжения обычно оказывались слишком маленькими, и экипажи собственными силами расширяли их или делали заново. Так известно не менее 27 вариантов импровизированных багажников на бронетранспортерах М113. Далеко не всегда имущество размещалось на броне согласно вышеустановленным правилам. Командир танка всегда может привязать личный спальный мешок именно там где пожелает, а не где положено. Ну и кто ему чего скажет?

Изготовление скаток и брезента

Очень часто на модель приходится монтировать разнообразные скатки. Проще всего их сделать из бумажных салфеток. Работа не представляет особой сложности даже для новичков.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ МЕШКОВ С ПЕСКОМ

Раскатать «колбаску» из эпоксидной шпаклевки и расплющить ее

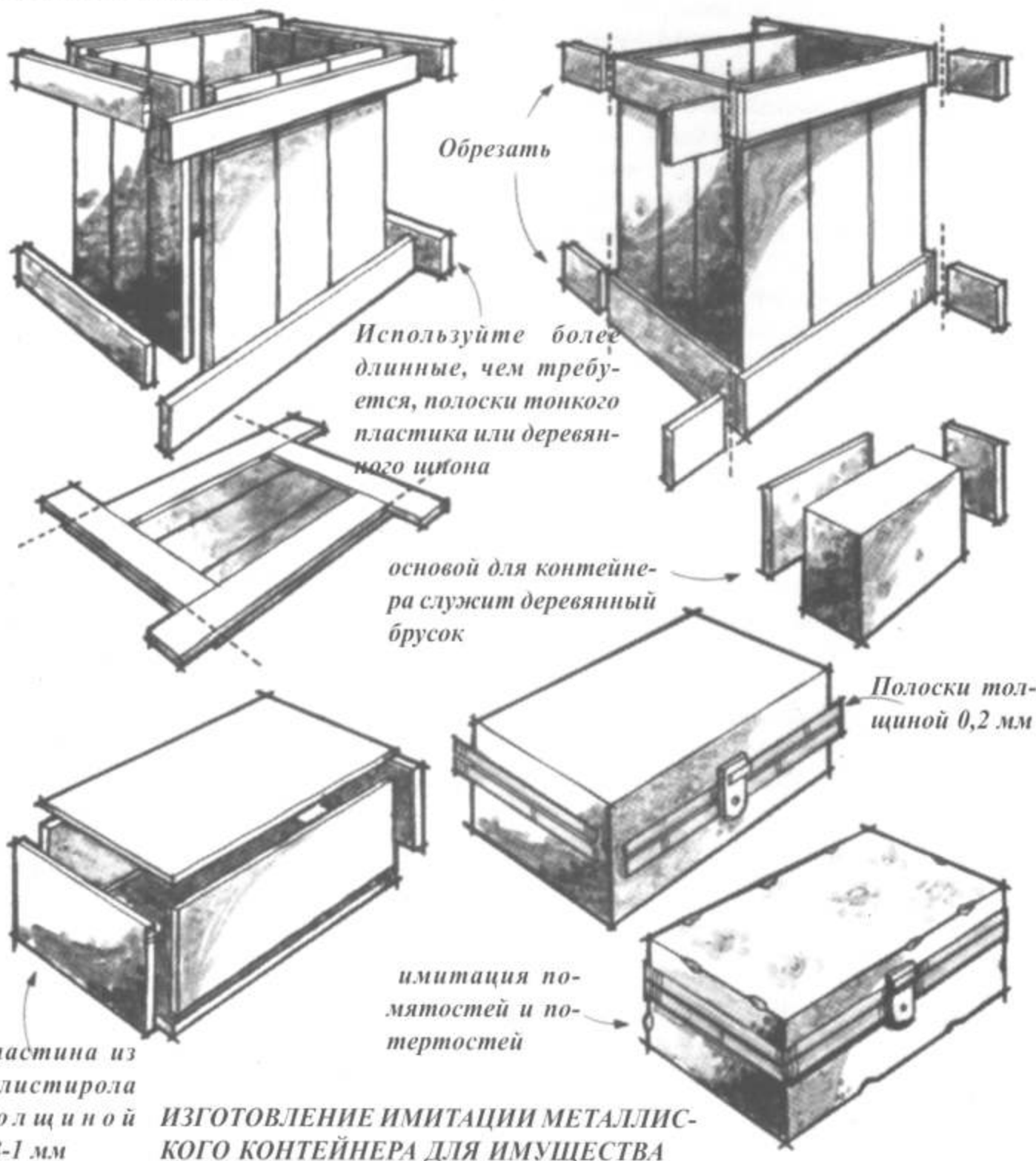


Нанести фактуру мешковины можно и напильным узором пальца



Укладка мешков с песком на модель должна производиться с соблюдением реализма

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ИМИТАЦИИ ДЕРЕВЯННОГО ЯЩИКА



Обрезать

Используйте более длинные, чем требуется, полоски тонкого пластика или деревянного шпона

основой для контейнера служит деревянный брусок

Полоски толщиной 0,2 мм

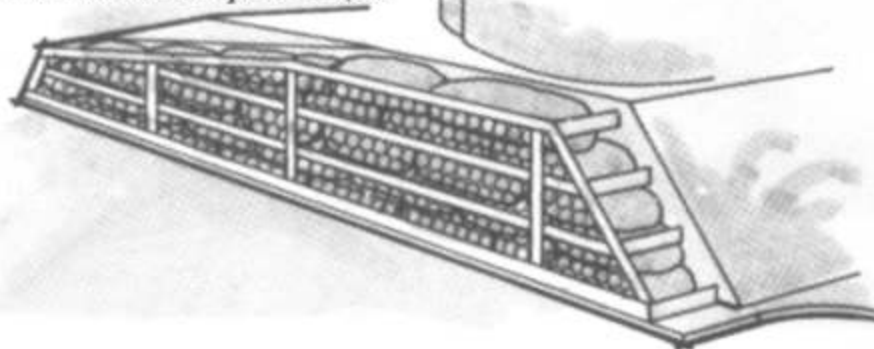
имитация помятостей и потертостей

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ИМИТАЦИИ МЕТАЛЛИЧЕСКОГО КОНТЕЙНЕРА ДЛЯ ИМУЩЕСТВА

ИЗГОТОВЛЕНИЕ КОРЗИН ПОД МЕШКИ С ПЕСКОМ

Корзины изготавливаются из узких полосок тонкого полистирола

Корзины сваривались в ремонтных мастерских и сильно отличались друг от друга - сплошная импровизация



поддерживающий мешки уголок

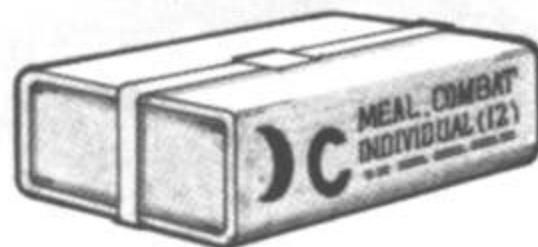
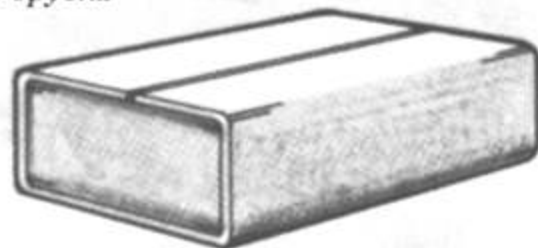
Нередко бока корзин заделывались металлической сеткой, чтобы мешки не вываливались при движении танка.

КОРОБКА ДЛЯ ПИЩЕВОГО РАЦИОНА

Выточить из дерева брусок по размеру коробки в избранном масштабе и обклеить его вдоль тонким картоном



Наклеить полоску тонкого картона поперек бруска



Добавить стяжной ремень, изготовленный из фольги или бумаги, сделать надписи на обеих сторонах коробки

Изготовление вещмешков

Вещмешки и другие подобные аморфные предметы снаряжения лучше всего формировать прямо на модели из эпоксидной шпаклевки. Следует нанести небольшое количество шпаклевки, а после частичного схватывания сформировать шпателем, ножом или скальпелем вещмешок желаемой формы.

Импровизированная броня

Экипажи всегда старались защитить свои машины лучше, усилить бронирование. Танкисты нередко устанавливали на боевую технику импровизированную защиту, которую не стоит путать с накладной броней. Наибольшее распространение в качестве дополнительной защиты получили траки гусениц. Сложно найти снимок немец-

кого «панцера» периода второй мировой войны, на котором танк был бы лишен подобной дополнительной «брони». Как правило траки гусениц крепились к броне сваркой или на болтах.

Помимо траков для усиления защищенности боевых машин применялись деревянные брусья и просто бревна. В плане моделирования основную сложность представляет не процесс изготовления «деревянной» брони, а ее окраска. Брусья или бревна сохраняли природный цвет и фактуру дерева, достоверно имитировать которую на пластике весьма непросто. Можно конечно использовать природные материалы - веточки с корой подходящей фактуры. Бревна как правило фиксировались на боевой машине с помощью проволоочных связок. Дерево, как и следовало ожидать, мало помогало от бронебойных снарядов, но вызывало преждевременную детонацию кумулятивных боеприпасов.

Мешки с песком и крепление мешков с песком

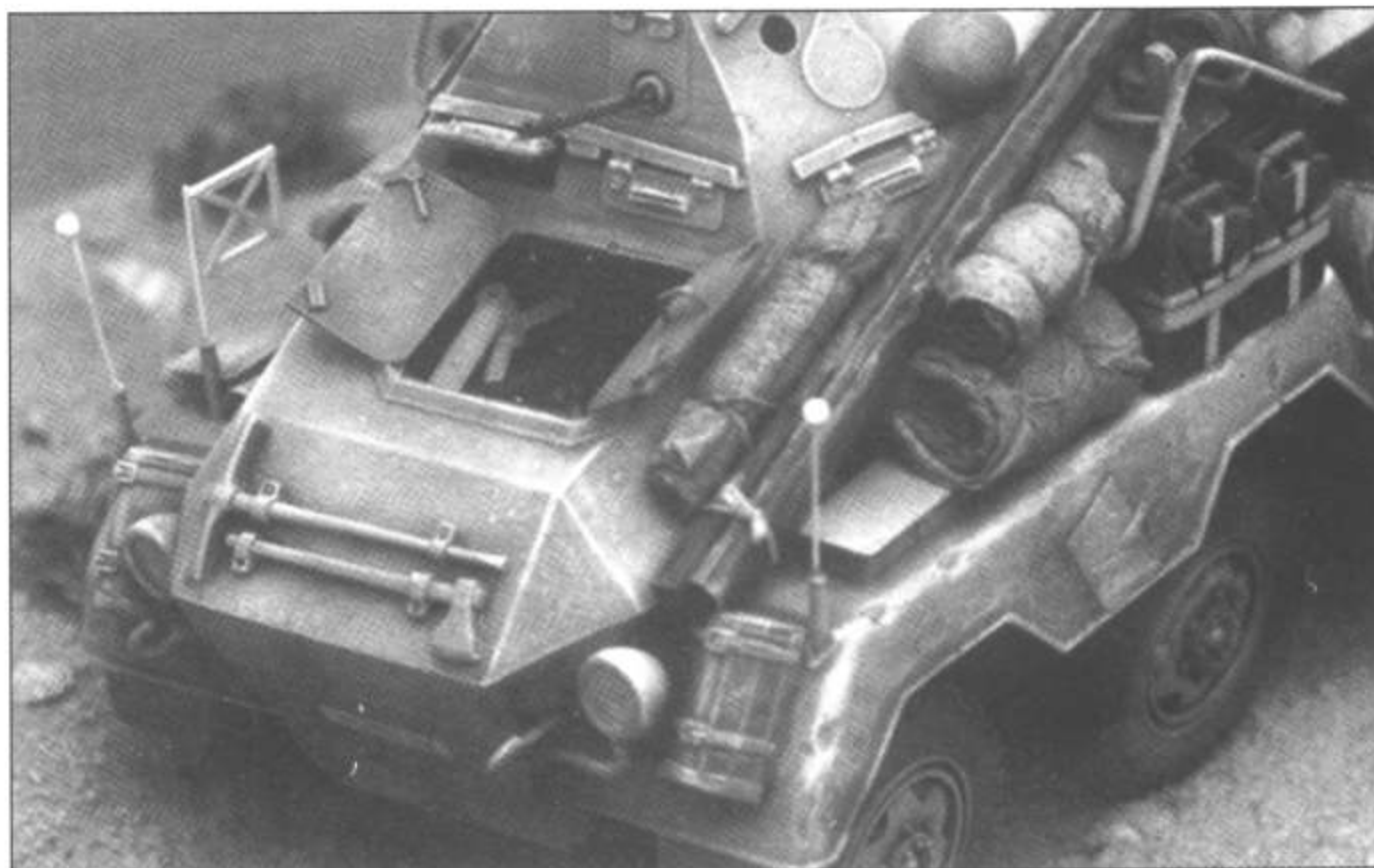
Самой популярной дополнительной импровизированной броней стали мешки с песком. Мешки с песком укладывали в специальные корзины, которые наваривались на броню в полевых ремонтных мастерских.

Готовые «мешки с песком» несложно купить в модельных магазинах, однако в подавляющем большинстве случаев на копии танка они будут выглядеть не реалистично. Песок - субстанция сыпучая, поэтому мешок повторяет очертания поверхности, кроме того из-за дождей, вибраций танка и элементарной силы тяжести песок сбивается к нижней (или боковой, если она обращена вниз) части мешка. Натуральный вид придают также следы от попадания пуль и осколков. Желательно, конечно, изготовить мешки самостоятельно. Материалом может послужить шпаклевка. Из шпаклевки формируется полоска по ширине и высоте соответствующая мешку с песком, затем она ножом нарезается на отдельные «мешки». Мешкам придается форма и, не успев застыть, они укладываются на модель. Поскольку шпаклевка не застыла, то мешки будут повторять форму поверхности. Фактура мешковины имитируется прикладыванием какого-нибудь старого, основательно потертого, куска ткани. Существует еще один очень экзотический способ заполучить копии мешков с песком. Всем известна жевательная резинка в подушечках. Твердая оболочка смывается содой и вы получаете готовый мешок, который можно лепить на модель, придавая ему любую форму. Самое главное - взять жвачку без сахара, дабы модель не страдала от кариеса. Маленькие жвачки больше подходят для 76-го масштаба.

Изготовление корзин для мешков с песком также не представляет особых трудностей, но требует терпения. Материал - полоски полистирола или тонкой жести. Часто на мешки с песком набрасывалась маскировочная сеть. Ее можно изготовить из вуали или ткани типа кисеи, лучше брать черную. Сеть здорово оживляет модель.



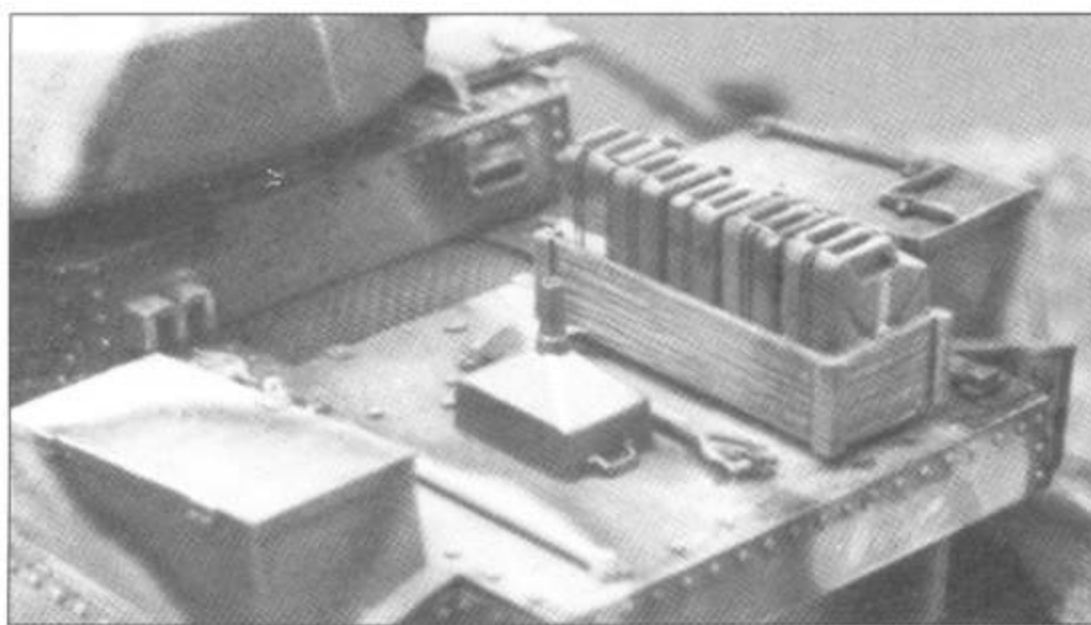
Обратите внимание на имитацию крепления снаряжения на модели танка «Шерман». Экипаж всегда стремился надежно крепить на броне свое имущество, дабы не потерять его при резких рывках и бросках машины в бою или на марше.



Скатки, брезент и шесты для натягивания тента закреплены на борту модели броневомобиля Sd.Kfz. 231 фирмы Монограмм. Все имущество изготовлено «с нуля».



Снимок части этой диорамы был уже приведен выше. Здесь модель джипа сфотографирована сбоку спереди. Видны уложенные на переднем сиденье рядом с водителем коробки с пищевым рационом. На борту кузова закреплены скатка и канистра.



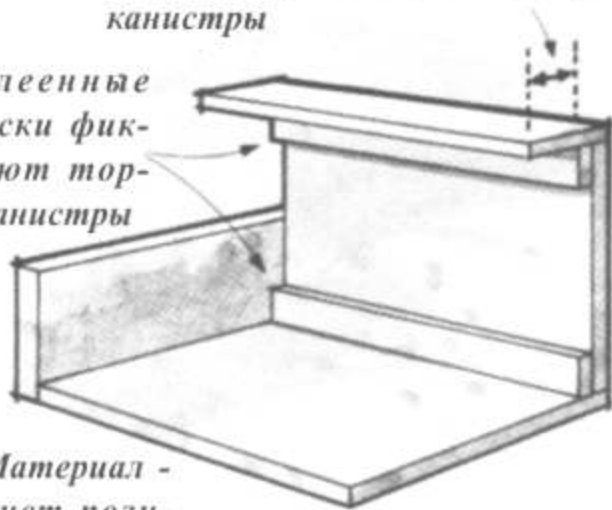
Экипажи бронетехники, действовавшей в Северной Африке, всегда стремились возить с собой как можно больше канистр с водой и горючим. На снимках - крыша моторного отделения доработанных моделей танков «Грант» и «Ли». Имитация деревянной тары, в которую установлены канистры, изготовлена из листового пластика.



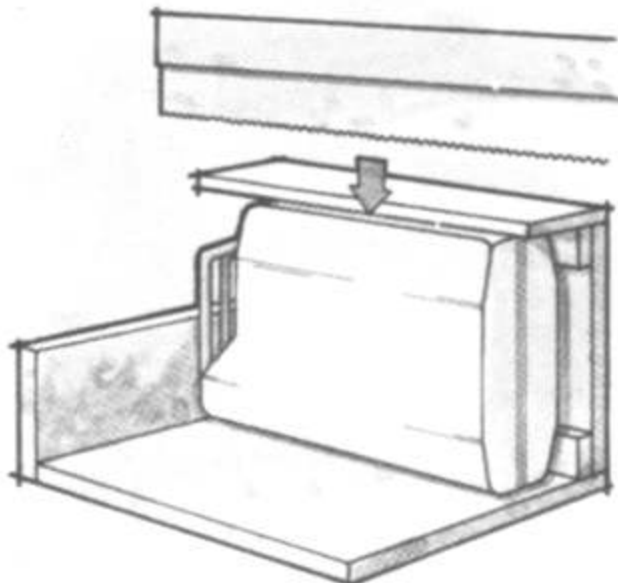
ИЗГОТОВЛЕНИЕ ТАРЫ ДЛЯ КАНИСТР

Ширина чуть больше толщины канистры

Наклеенные полоски фиксируют торцы канистры



Материал - лист полистирола



Срезьте один шов, согните материал вокруг канистры и срезьте второй шов. При необходимости подклейте днище, после высыхания обрежьте его по периметру тары.

Запасные части и личное имущество

Запасные части, рюкзаки и прочие элементы снаряжения можно позаимствовать из других наборов сборных моделей, совсем не обязательно моделей танков. Сковородки, кастрюли и прочую кухонную утварь можно найти в наборах модельных аксессуаров. Фигурки солдат служат исходным материалом для необычного «оживляжа» - неплохо воткнуть где-нибудь на модели пустой башмак. Башмак, понятное дело, получается в результате ампутации голенистопа пехотинца в 35-м масштабе. Надо только довести процесс до логического завершения, удалив остатки плоти бойца из башмака путем высверливания.

Ящики

Разнообразные ящики и контейнеры можно изготовить из бумаги, пластика и дерева. Приемы изготовления копий деревянных и металлических ящиков из листового пластика показаны на рисунке. Хороший эффект дает изготовление деревянных ящиков из шпона.

Доработка канистр

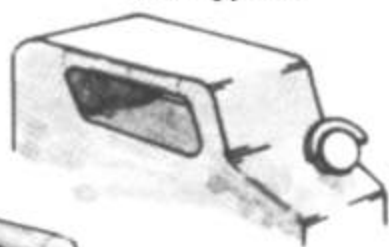
Канистры являются одной из важнейших внешних деталей, влияющих на облик модели в целом. С грустью можно констатировать, что в подавляющем большинстве случаев канистры сильно упрощены. Так вместо двух или трех ручек отливается одна, примитивно выполняется заливочная горловина, на боках отсутствуют ребра жесткости. По форме и габаритам канистры, исполь-

зуемые в разных армиях близки, хотя и имеют отличия: разные горловины, количество ручек, форма и расположение ребер жесткости. Если горловину еще можно попробовать сделать «на коленке», то грамотно провести ребра жесткости - занятие почти бесполезное. Лучше один раз потрудиться и изготовить металлический кондуктор. Тем более, что иную модель, например - бронетехнику Северной Африки, приходится обклеивать канистрами с ног до головы.

КАНИСТРЫ

Неправильно - одна ручка

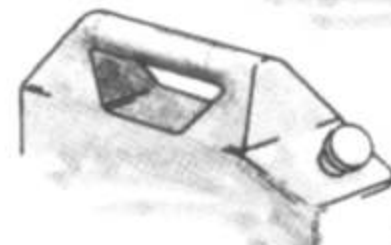
Неправильно - две ручки



Правильно - три ручки



Израильская канистра с одной ручкой



Заливочные горловины



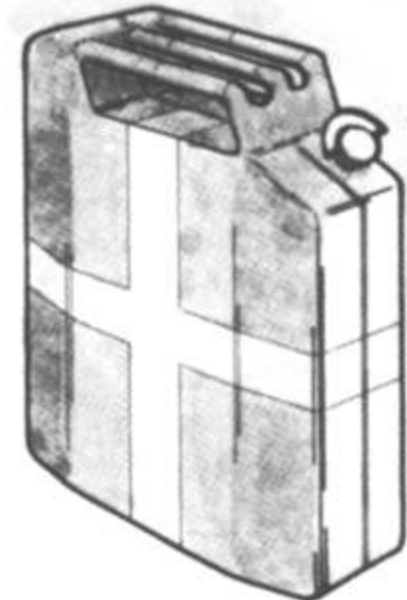
Американская для воды



Германская и британская



Американская для бензина



Маркировка: в Северной Африке немцы и англичане помечали канистры с водой белыми крестами.

Ла-5

Масштаб 1:72, производитель: «Макет»



История истребителя Ла-5 известна любому человеку, сколь-нибудь разбирающемуся в авиации. Но собственно Ла-5, как ни странно, может считаться самолетом малоизвестным, вся слава заслуженно досталась Ла-5ФН. Тем не менее, без «промежуточного» Ла-5 не мог появиться Ла-5Ф и Ла-5ФН.

Напоминать историю известнейшего истребителя вряд ли имеет смысл. Стоит отметить, что обкатку войной Ла-5 прошли

под Сталинградом. Одним из первых новейшие истребители получил 19-й Краснознаменный истребительный авиационный полк. Полком командовал Лев Львович Шестаков. Позже этот полк станет известен всему миру как 176-й гвардейский Проскуровский, полк свободных охотников, полк Ивана Кожедуба. Этот полк интересен еще и тем, что в разные периоды своей истории был вооружен всеми типами поршневых истребителей конструкции Лавочкина: ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-5ФН, Ла-7, Ла-9, Ла-11.

Модель

В одном ряду с мессершмиттами, фокке-фульгами, «Спитфайрами» и всякими «Мустангами» стоят и самолеты марки Ла. Только вот, в 72-м масштабе можно собрать настоящие стада этих забугорных истребителей и даже небольшой табун наших Яков, а звездообразные Лавочкины до сих пор представлены всего пятью моделями, все разных вариантов: Ла-5, парой Ла-5ФН, Ла-7 и Ла-9/11. Ла-7 фирмы НОВО смело можно занести в разряд раритетов, которых днем с огнем не сыщешь. Так что «при всем богат-

стве выбора другой альтернативы нет», тем более с богатством выбора также проблемы те еще.

Ла-5 сделал воронежский ВЭС, эта модель продается сегодня под вывеской «Макет». Описать модель можно даже не заглядывая в коробку: у воронежцев всем известные проблемы с воплощением замыслов в пластик. По уровню детализации - чудо, швы, заклепочки, копияность. Отливки зато смотрятся, мягко говоря, не очень, а уж как воронежские модели собираются...

Естественно, отливки Ла-5 оставляют очень двойственное впечатление. Потуги производителя добиться подробнейшей детализации заслуживают уважения, но попытки - остаются попытками. Облой, грубое литье, но самое главное - противный мягкий пластик черного цвета. Пластик очень плохо обрабатывается шкуркой, его лучше скоблить острым ножом, только не всегда нож может заменить шкурку. Прозрачные детали даны только на фонарь, их качество удовлетворительное. Фара отсутствует, ну и бис с ней - все равно плексиглаз полировать заподлицо с носком крыла.



Летчики 159-го истребительного авиаполка готовятся к боевому вылету, Кубань, май 1943 г. Самолет с бортовым номером «60» красного цвета принадлежит эскадрилье «Валерий Чкалов». Обратите внимание: жаропрочная панель выделяется своим цветом тусклого металла, на капоте и переплете фонаря многочисленные сколы краски, на центроплане видны следы от ботинок техников, стяжные полосы капота мотора окрашены, но уже облезают, границы камуфляжа - размытые.



Кстати, выреза в крыле под фару тоже нет. Инструкция - на приличном уровне, помимо качественных рисунков имеются схемы окраски. Лучшее, что есть в наборе - это декаль от Анна & Ко. Декаль позволяет оформить самолет в четырех вариантах окраски: зимний и летний варианты Ла-5 эскадрильи «Валерий Чкалов», именной самолет им. Александра Чекалина и именной самолет «От колхозников Горьковской области». Помимо традиционных звезд-номеров-ярких надписей дана техничка.

Общее впечатление от модели - был бы еще Ла-5 от другой фирмы, с этим не стал бы возиться.

Сборка

Процесс сборки можно выразить одной фразой: «Шпаклевка не понадобилась только при сборке воздушного винта и опор шасси». Можно долго и нудно перечислять, как и где шпаклевалось, полировалось, отрезалось и заменялось новыми деталями. Муторно все это. К тому же стандартный «звездовский» клей весьма неохотно соединяет диковинный пластик, иногда пришлось пользоваться супер глём.

Для себя я сделал однозначный вывод: если буду собирать еще один Ла-5, то поступлю согласно примеру инженеров команды Лавочкина. То есть приобрету ЛаГГ-3 от «Восточного Экспресса» и Ла-5 от «Звезды» или КР. Дальше - понятно, замена мотора. Почему-то этот путь кажется наименее трудоемким.

Да, чуть не забыл: от красивой расшивки-клепки не осталось почти ничего.

Окраска

Именные самолеты я не люблю, не они в конце-концов на войне погоду делали. К тому же было желание собрать истребитель из 19-го ИАП. Увы, снимков Ла-5 я не нашел даже в архивах наследника прославленной части - 237-го Центра показа авиационной техники в Кубинке. Пришлось красить, полагаясь на здравый смысл. Схема окраски взята из инструкции. После окраски и тонирования на капот супер моментом наклеил стяжные металлические полосы из фольги. Лучше пользоваться блестящей лавсановой пленкой - фольга слишком легко рвется. Не мешает наклеить вырезанные из

фольги прямоугольники, имитирующие жаропрочные панели на борту фюзеляжа.

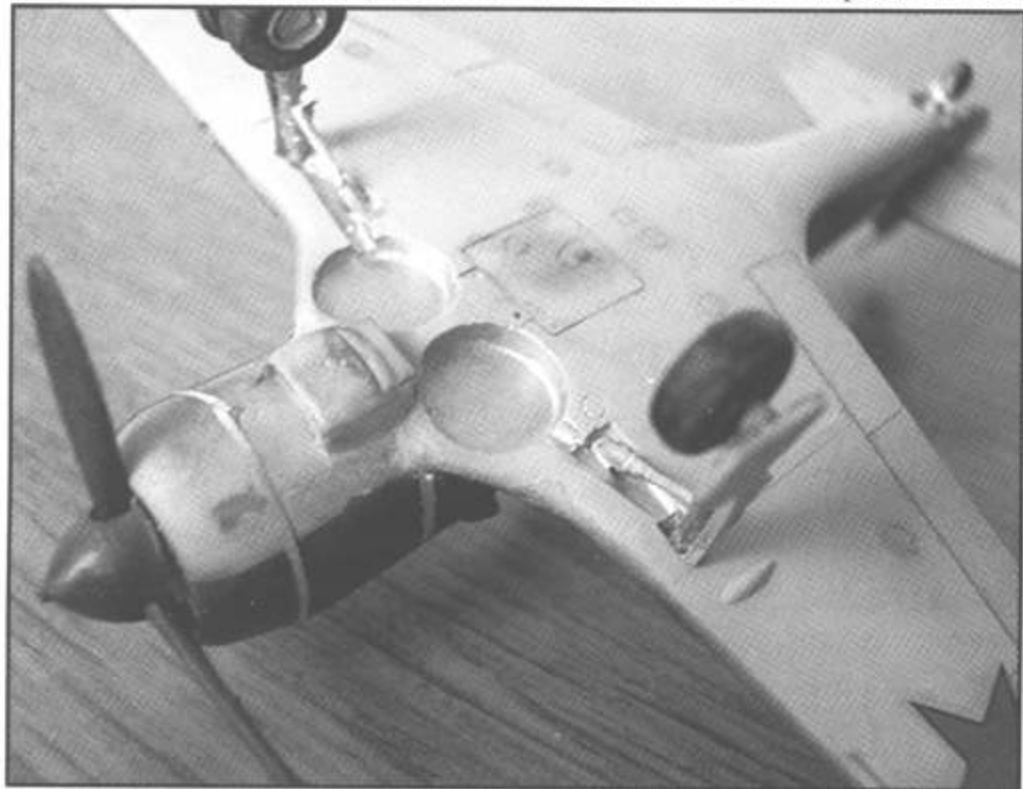
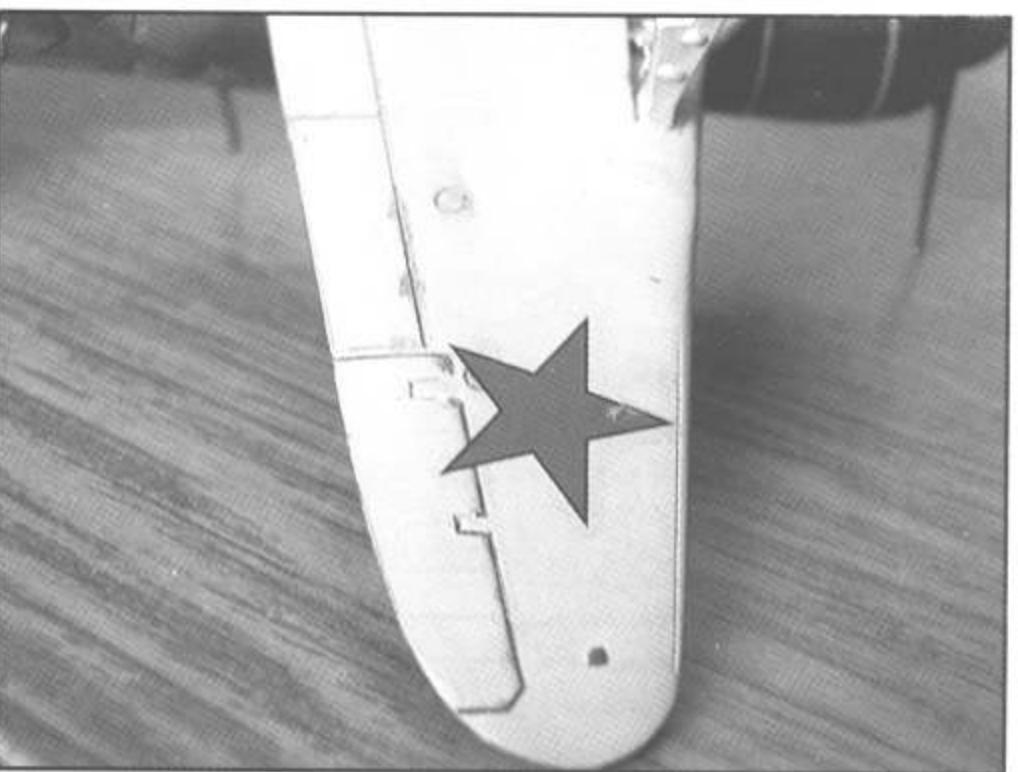
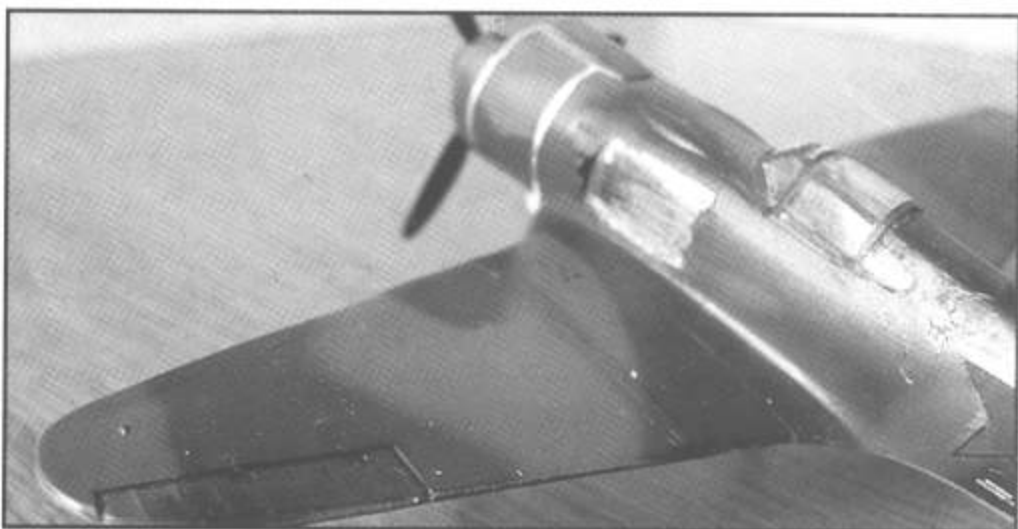
Декаль - превосходна. Я использовал звезды, техничку и бортовые номера «40».

Собранная и окрашенная модель смотрится неплохо, однако, на мой взгляд трудозатраты на изготовления полученный эффект совершенно не окупает. Удовольствие от сборки - минимальное: какое на фиг хобби, шкурить можно и модель, и деревяшку! Данная модель не многим лучше деревяшки.

Копийность

К чести воронежцев модель прекрасно ложится в чертежи, а ее детализовка до обработки поражает точностью воспроизведения. После сборки модель поражает уже отсутствием детализовки...

Михаил Никольский (Москва)



«Шерман» в мешках

Шерман был одним из наиболее известных танков II-ой мировой войны и одним из наиболее массовых танков в мире. С точки зрения количества изготовленных экземпляров (46732) он уступал только такому же знаменитому Т-34. Шерманы различных модификаций использовались на всех фронтах II-й мировой войны, и еще долгое время после ее окончания, причем не только армиями союзников. Тем не менее Шерман ассоциируется с армией США, так же как облако с дождем.

Об истории этого знаменитого танка написано множество хороших монографий, и поэтому мы не будем углубляться в этот вопрос. У моделиста собирающего танки II-ой мировой войны должен быть хотя бы один Шерман в коллекции.

К идее постройки Шермана с мешками я пришел, когда несколько лет назад мне в руки попала подробная публикация издательства CONCORD - «The M4 Sherman at War» Стивена Залогги. Этот труд представляет историю производства и применения этого танка, а основным его достоинством является большое количество снимков (около 300). Собственно говоря, я имел несколько Шерманов в своей коллекции, но «снаряжение» из мешков выглядело так необычно, что я решил сделать еще один. Выяснилось, что мешки с песком, монтировавшиеся на танке были своего рода дополнительной броней, так же как экраны на гусеницах или накладываемый на броню бетон на немецких StuG.

Подобная модификация производилась прямо на фронте и выполнялась силами ремонтной службы данного подразделения. Она в основном была распространена в американских дивизиях воевавших на западном фронте. Огонь панцерфаустов и панцершреков был губителен для Шерманов, и таким способом танкисты пытались защитить свои машины от воздействия кумулятивных снарядов.

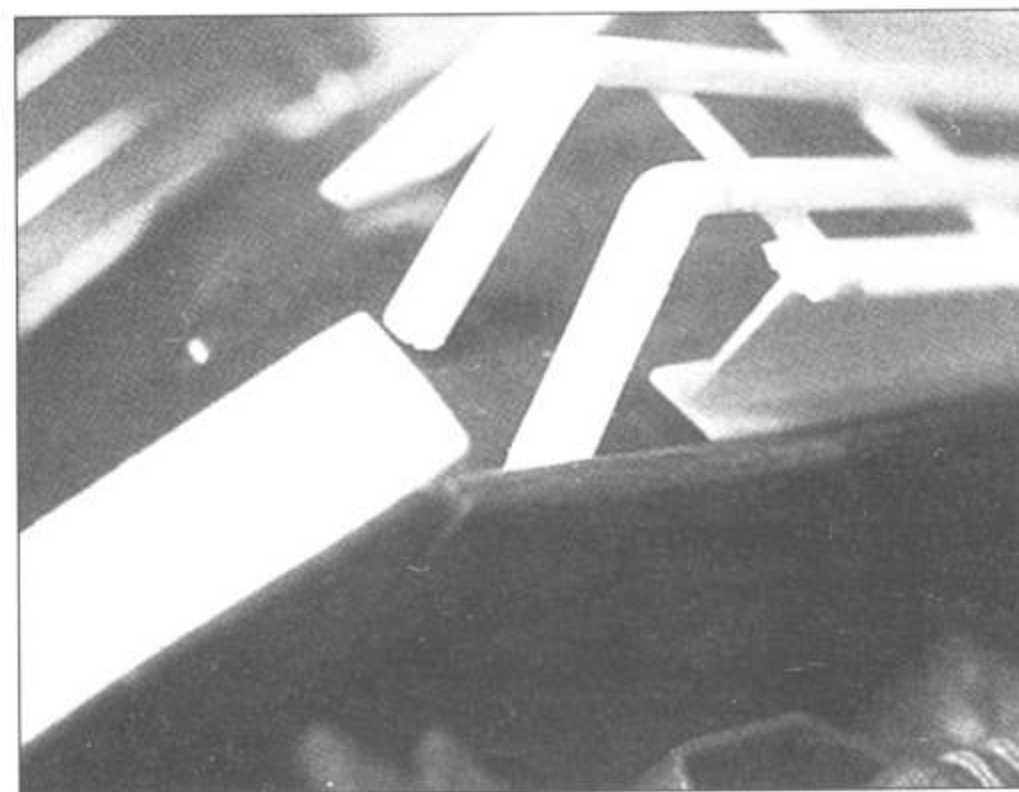
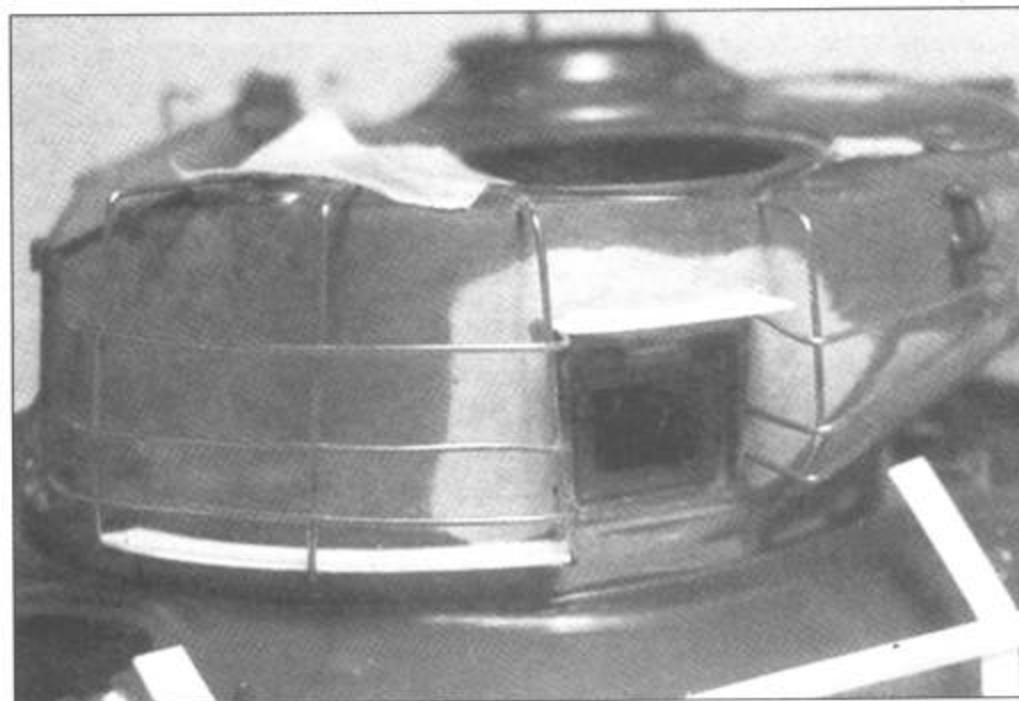
Ведущие модельные фирмы, такие как Tamiya, Italeri, Dragon имеют в своем ассортименте по несколько моделей этого интересного танка в различных модификациях. Однако я выбрал наиболее доступный - Italeri №225 - Шерман M4A1(76)W. Это модель модификации Шермана с литым корпусом и длинноствольной 76 мм пушкой. Набор уже довольно старый и поэтому имеет довольно большое количество упрощений и недоделок. Но все это компенсируется ценой соответствующей возрасту - около 13 долларов. При покупке наборов более знаменитых фирм представляющих эту машину, нужно быть готовым к тому, что сумма чека, который выдаст вам касса, составит по меньшей мере стоимость нескольких Шерманов Italeri.

Никогда не имел «пунктика» на точности размерений модели, и не знаю насколько точна модель Italeri. Считаю, что если модель визуально не отличается от оригинала и имеет соответствующие пропорции, то все в порядке.

Сборка Шермана началась со склейки корпуса с ходовой частью и частично башни.

Затем принимаемся за стеллаж с мешками. Анализируя снимки танков, модернизированных таким образом, я пришел к выводу, что к нижней части борта танка были приварены толстые швеллеры, либо двутавры, являющиеся опорой для мешков. На различных танках они имели различную длину. Затем к ним и к корпусу прикреплялся каркас, собранный из пластин и уголков, в который позже и укладывались мешки с песком. На Шерманах с подвеской HVSS основанием под мешки служили надгусеничные щитки. На некоторых машинах мешки с песком дополнительно обвязывались толстой проволокой. Каркас на башне обычно собирался из плоских пластин либо из толстых стальных прутков.

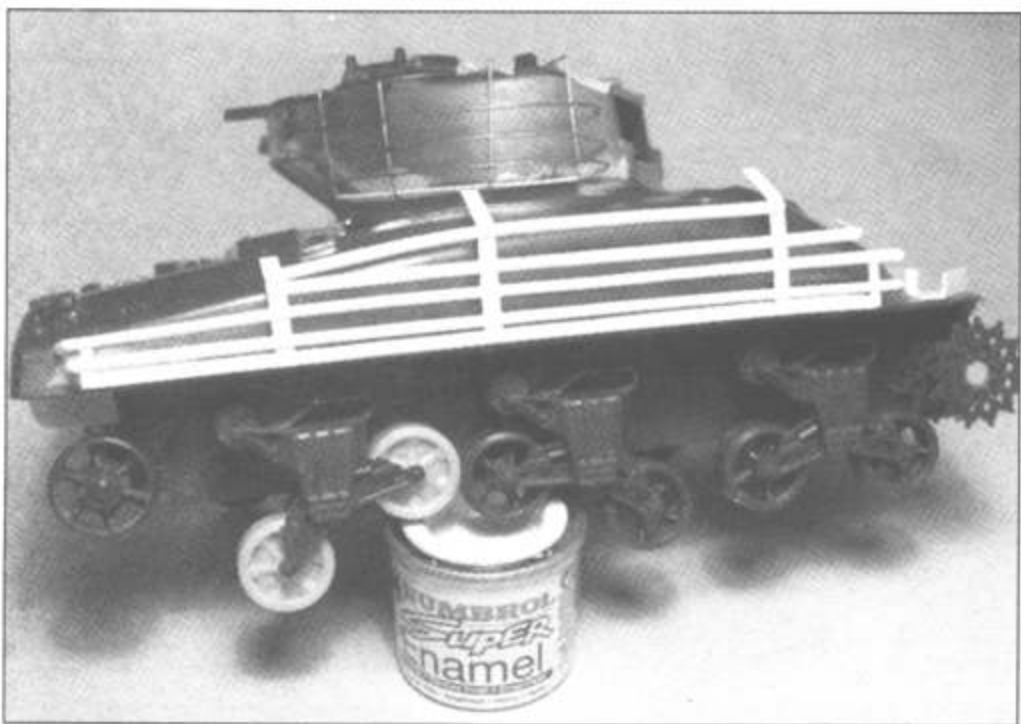
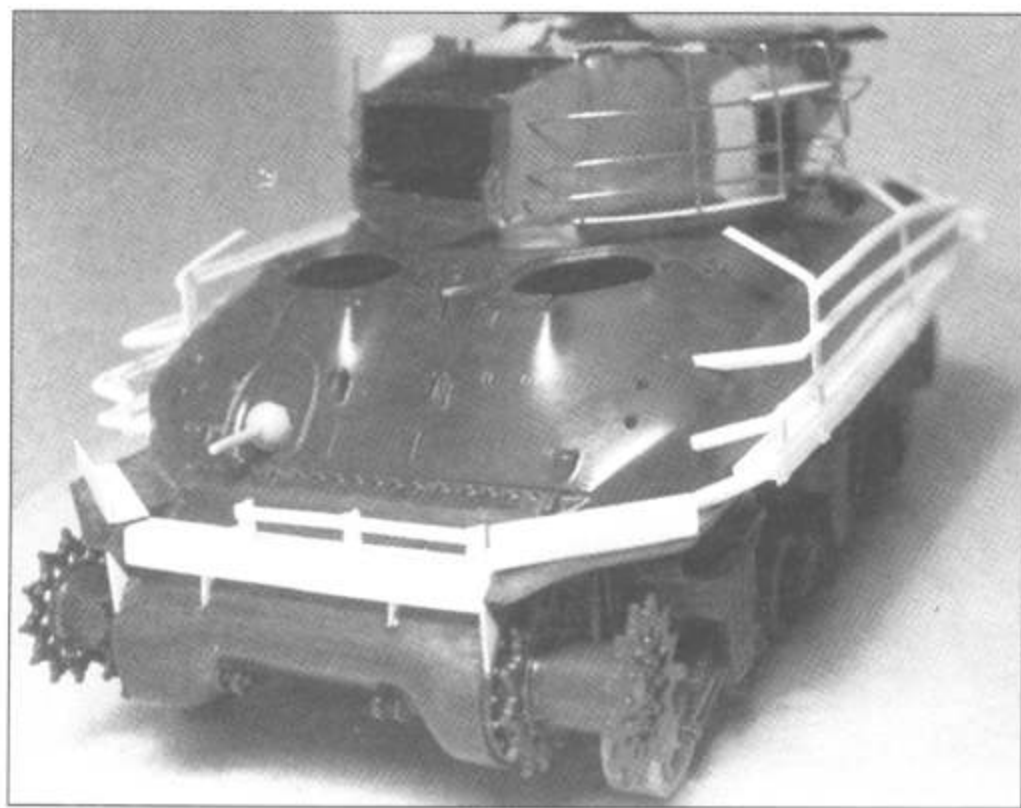
На моем Шермане, ввиду того, что я не обнаружил в магазинах соответствующих уголков и двутавров (может быть плохо искал), пришлось сделать их самостоятельно из листового полистирола толщиной 0,3 мм. Двутавры изготовил следующим образом - к отрезкам полистирола длиной около 110 мм и шириной 7 мм приклеил отрезки размером 110x4 мм, уголки были изготовлены путем склеивания под прямым углом отрезков шириной около 1 мм. После этого приступаем к сборке рамы на корпусе модели, не приклеи-



вая верхних пластин, так как во внутрь еще необходимо втиснуть «мешки». На передней части корпуса прикрепляем опоры, которые изготовлены таким же способом из уголков и пластин. Аналогично поступаем и в случае стеллажа на башне, с той разницей, что изготавливаем его из медной проволоки толщиной 0,6 мм.

Мешки я решил изготовить из двухкомпонентной затвердевающей массы. Такие массы характерны тем, что после смешивания двух компонент различного цвета до получения однородной массы одного оттенка, она твердеет. Смешивается она примерно так же как обычный пластилин, а после затвердевания ее можно шлифовать, окрашивать и т.д. Я использовал массы WAMODU и CHEMATIC. Первая имеет длительный период затвердевания (около 40 мин.), что удобно для такого типа работы, но к сожалению она оставляет на модели жирные пятна, которые чрезвычайно трудно удалить (практически невозможно!!!).

Другая масса затвердевает быстрее, но в остальном все ОК. Для изготовления мешков было сделано несколько кулечков, шириной



около 1 см, куда укладывалась смешанная масса, которой затем придавалась необходимая форма, а после ее затвердевания мешки укладывались на соответствующие места модели и соединялись в единое целое. Для реалистичности на некоторых мешках, добавлялись «перевязанные горловины».

После окончания этой нудной работы переходим к монтажу остальных деталей. При сборке модели использовались наборы фототравленных деталей ABER, ствол был заменен точеной деталью JORDI RUBIO; курсовой пулемет, командирская башенка, буксирные крюки заменены соответствующими деталями из подручного «лома». В результате изучения снимков следовало, что эта модификация Шермана (M4A1 76W) имела установленный сзади рассекающий выхлопных газов (!!!), в виде рамы из пластин. Естественно на модели этого нет, и я изготовил его заново из прямоугольных кусочков полистирола толщиной 0,3 мм. Доделал еще пулеметную турель на башне и лопату, которую выполнил из жести баночки из под пива (безалкогольного), а черенок - из вытянутого над огнем литника (лопата ITALERI на лопату не похожа). Буксирные тросы взяты из набора ABER, а гусеницы из старого набора Шерман M4A3 производства Tamiya. На заднюю часть модели уложил коробки (собственного изготовления), ящики, канистры, брезент из наборов VERLINDEN, TAMIYA, ACADEMY. Все это прикрыл свернутым «брезентовым чехлом» изготовленным из твердеющей массы. Фигурки это «салат» из нескольких наборов VERLINDEN'a соответствующим образом доработанных для данной модели. Этот этап заканчиваем нанесением «грязи», с помощью кисти и старого матового лака.

В качестве основного для сборки модели использовался цианоакриловый клей EDUARD SUPER GLUE, только там где была необходима подгонка, использовался обычный HAMBROL. Удобство такого клея состоит в том, что он очень быстро связывает «все со всем», так же его можно использовать и в качестве быстросохнущей шпаклевки, кроме того, он устойчив к воздействию растворителей.

После того как модель была тщательно вымыта, приступаем к окраске, используя аэрограф и краски HAMBROL. Начинаем с чер-

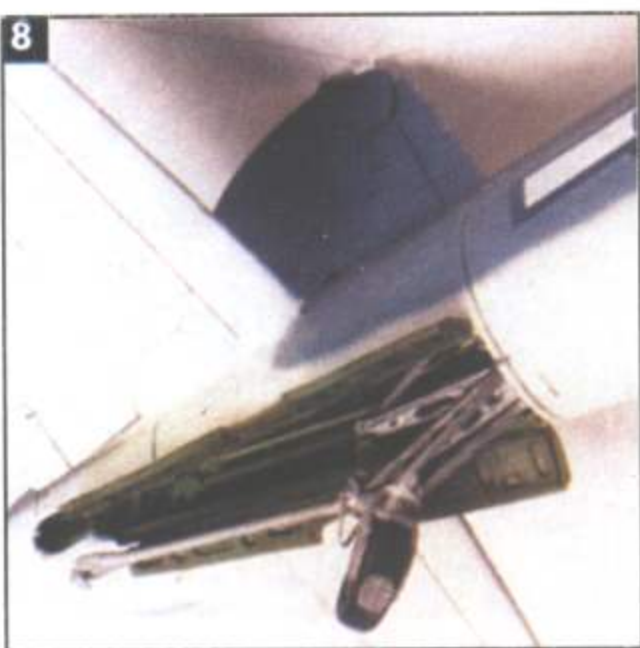


ной основы (H33), а затем окрашиваем мешки (Khaki H26 + Brown Yellow H94). После высыхания краски закроем ее масками, а затем накладываем основной цвет (Olive drab H66), осветленный (Light Olive H94). Ходовую часть окрашиваем (Dark Earth H29). Следующим этапом было нанесение «грязи» - растворителем HAMBROL закрасенным смесью красок черного и ржавого цветов (H33 + H113). После снятия масок производим «отделку» смесью красок (H29, 66, 72, 86, 28) используя кроме прочего так называемую технику «сухой кисти». Гусеницы были окрашены смесью красок: H33; H29; H113 и оттенены полирующей краской Polished Steel (H27003).

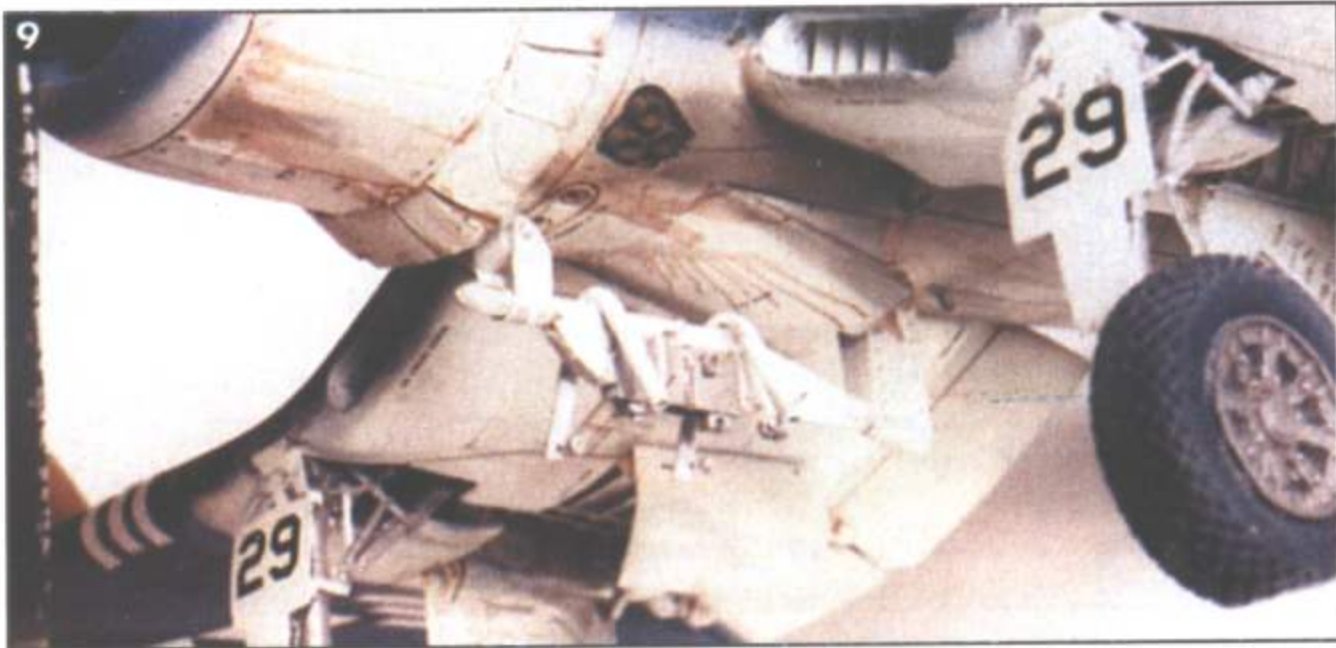
Следующим этапом стало выполнение дивизионных значков и опознавательных знаков. Тут возникла проблема, так как на фотографиях попавших мне на глаза часто не было видно конкретных символов данной части. Традиционно полезным оказалось описание фотографии. Судя по нему, на снимке был представлен Шерман M4A1(76)W из 14-ой танковой дивизии во время боев в Германии, 23 марта 1945 года. После просмотра остальных фотографий и описаний, оказалось, что в составе 14-й танковой дивизии было три танковых батальона: 25-й, 47-й и 48-й. Так как два первых были лучше всего отражены в фотоматериалах выпуска CONCORD, то я решил, что модель будет нести обозначения 47-го танкового батальона. Шерманы, «забронированные» мешками с песком имели обозначения этой части нарисованными на стволе орудия либо на его маске, а американские звезды на стандартных местах. Так как я не имел соответствующего набора декалей, то решил использовать надпись принадлежности к части, взятую из декали прилагавшейся к набору. Надпись «Puzzle», вырезанную ножом нанес на ствол, используя размягчитель для декали. Надписи на пакетах и ящиках взяты из наборов сухих декалей VERLINDEN'a. Звезды использованы из остатков декалей от других моделей, и все покрыто матовым прозрачным лаком с помощью аэрографа. Фигурки окрашены - лица красками Model Master Autentic (набор для фигур), а обмундирование - HAMBROL (H26, H29, H33 + H113, H66, H155). В конце укладываем последние части, выполняем следы эксплуатации, краской ржавого цвета Model Master, а так же черным акрилом RACTRA и оттеняем все сухими пастелями.

Подводя итоги, надо сказать, что после долгих часов нудной работы, полученный эффект превзошел все мои ожидания - из довольно посредственного набора ITALERI получилось (не хваля себя) настоящее украшение коллекции. Вероятно, можно было бы «добыть» набор с эпоксидными мешками таких фирм как KIRIN, либо CUSTOM DIORAMS, но они практически не встречаются на нашем рынке и разработаны только для единственной модели - Шерман M4A3 фирмы Tamiya, кроме того, в них нет мешков на башню. С другой стороны изготавливая все самостоятельно, получаем в результате абсолютно оригинальное произведение. Из этого вытекает вывод, что иногда для своего удовлетворения надо сделать что-либо большее, чем то, что находится в коробке. Основой должны стать хорошая документация, обдуманный план работ и ясная цель. Приглашаю всех к экспериментам.

Григорий Шпиндель



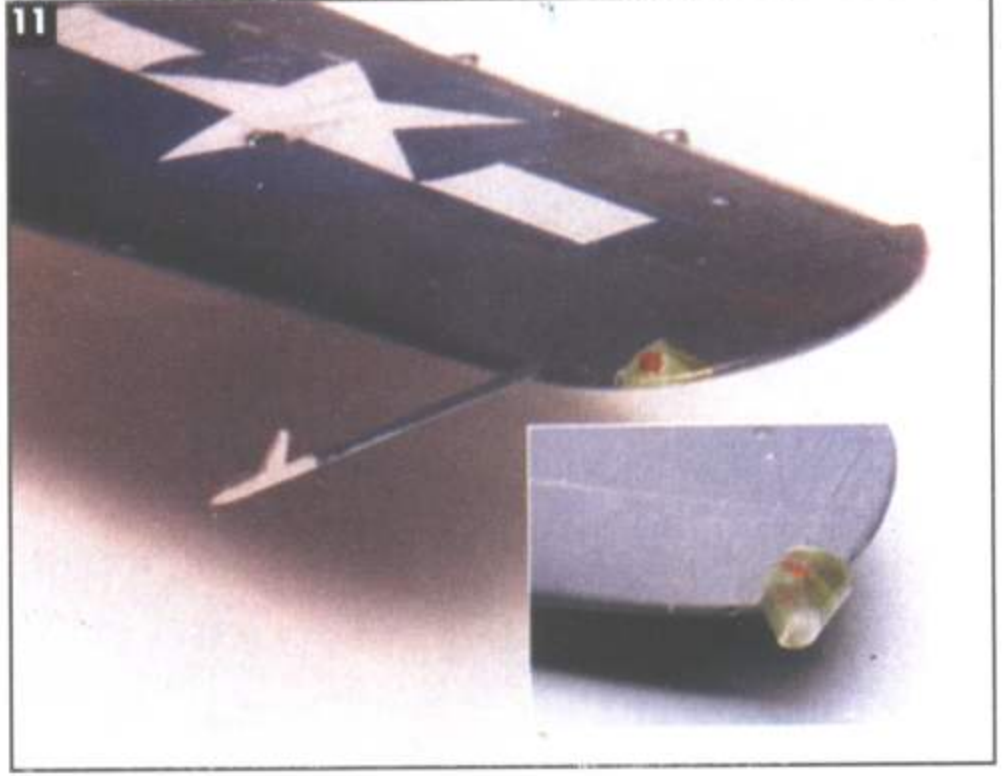
Хвостовая опора и тормозной как также сделаны с нуля.



Под фюзеляжем установлен самостоятельно сделанный бомбодержатель Brewster.



Закрылки - от фирмы Lonestar. Их можно сделать в выпущенном положении.



От внимания моделиста не ускользнули аэронавигационные огни.



Окраска камуфлированной униформы

Камуфляж униформы можно наносить любой модельной краской, от нитры до акрила включительно. Вариаций камуфляжа существовало и существует великое множество. Для примера взята фигурка германского пулеметчика времен второй мировой войны. Парень одет в куртку, имеющую камуфляжный рисунок *Eichenlaub* - дубовые листья.

Общая методика

Существует два основных метода нанесения камуфляжа: от светлого к темному, когда сначала наносятся самые светлые цвета, затем все темнее и темнее и первоначальная окраска в цвет, который занимает самую большую площадь, с последующим нанесением пятен. Первый метод предпочтительнее при нанесении контрастного камуфляжного рисунка. Этот метод использовался и при окраске куртки пулеметчика.

Базовое покрытие

Сначала куртка окрашена в базовый песочно-коричневый цвет (1). Затем нанесены крупные и мелкие пятна неправильной формы средне-зеленого цвета (2). Камуфляжные пятна схемы *Eichenlaub* обычно быстро выцветали, причем выцветали неравномерно.

На снимке 3 показаны пятна с нанесенной внутри пятен краской третьего цвета - светло-зеленой. Затем в пятна добавлена еще и темно-зеленая краска (4). Последней вновь наносится светло-зеленая краска. Жидкой светло-зеленой краской аккуратно покрываются все пятна (5).

Сглаживание контраста

Камуфляжный рисунок куртки готов, но он слишком контрастно выделяется на общем фоне. Реализма это не прибавляет. Следует тонировать все очень жидко разведенной темно-серой краской.

Краска наносится в несколько слоев широкой кистью на всю куртку, каждый слой должен просохнуть. Краска скапливается в складках, выделяя их, а ее тонкий слой несколько смягчает границы пятен (6).

Затемнение и высветление

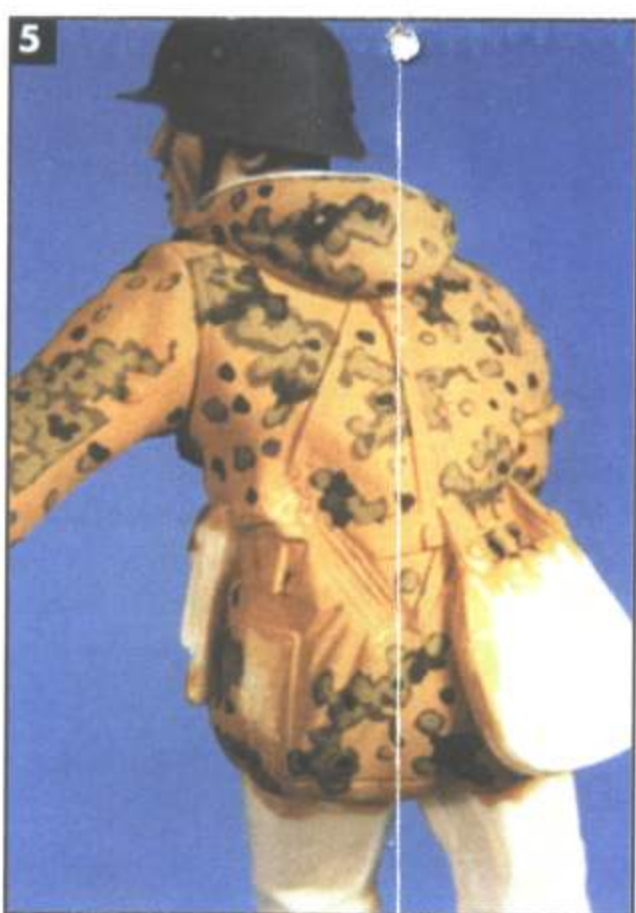
Еще один аспект окраски - это подчеркивание выпуклых мест и впадин. Традиционная ошибка модельстов - впадины подчеркиваются темным оттенком базового цвета, выпуклости - светлым оттенком. Для тонирования следует брать краски другого, не базового, цвета. Для высветления в данном случае использовался цвет хаки (7). Краска наносилась методом сухой кисти кистью с очень коротко обрезанными волосками.

Тени проработаны жидкой краской более темного, чем базовый цвет тона. Будьте внимательны - нельзя смешивать тона на выпуклых местах и во впадинах, иначе вся работа пойдет насмарку.

Куртка пулеметчика окрашена в базовый цвет камуфляжа - песочно-коричневый. В данном случае совпадают обе известные методики окраски моделей: от светлого к темному и первоначальное нанесение основного цвета. Песочно-коричневая краска светлее темно-зеленой, занимая одновременно большую площадь.



Куртка пулеметчика окрашена в базовый цвет камуфляжа - песочно-коричневый. В данном случае совпадают обе известные методики окраски моделей: от светлого к темному и первоначальное нанесение основного цвета. Песочно-коричневая краска светлее темно-зеленой, занимая одновременно большую площадь.



Поверх получившихся трехцветными пятен камуфляжа нанесена светло-зеленая краска для смягчения контраста.



Выпуклые места фигурки высветлены краской цвета хаки методом сухой кисти. Так удастся придать солдатику дополнительный объем.

ление

это подчерки-
т. Традиционная
подчеркивают
цвета, выпук-
для тонирования
не базового, цве-
в случае исполь-
наносилась ме-
ень коротко об-

краской более
на. Будьте вни-
тона на выпук-
аче вся работа



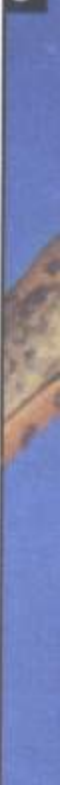
По
на
го

6



Вся
сер-
бол

8



Шо
тан



Поверх базовой окраски нанесены пятна неправильной формы средне-зеленого цвета.



Третий цвет - светло-зеленый, им частично заполнены пятна камуфляжа.



В отдельных местах пятна оживлены темно-зеленым цветом.



Вся куртка обработана жидкой темно-серой краской. Куртка выглядит гораздо более реалистично.



Шоколадно-коричневой краской проработана амуниция и снаряжение.



Последний шаг - осветление деталей снаряжения и амуниции.

Проработка швов

Очень важным аспектом окраски фигурок является выделение швов, карманов, амуниции и т.д. В действительности все эти элементы особенно не выделяются, но фигурке «расшивка» придаст жизненности.

Расшивка выполнена жидкой краской шоколадно-коричневого цвета (8). В заключение осталось осветлить детали амуниции и снаряжения.

Как оказывается, нанесение камуфляжного рисунка на униформу не такой уж и сложный процесс. Требуется терпение и аккуратность.



КОМСОМОЛЬСКАЯ
ГАРАНТИЯ



Два МиГ-21 бис авиации СССР. Верхний самолет цвета неокрашенного металла, нижний - покрашен светло-серой краской.

Т-34 обр. 1940 г.

