

СУПЕРДЕТАЛИРОВКА
МОДЕЛИ САМОЛЕТА

ГРЕНАДЕР
ВЕРМАХТА

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ №15

Як-38



ДИОРАМА С ЯК-3



HUMMER

дорабатываем
ЭЛЕФАНТ



Масштабные Модели №15

октябрь 2003 г. (2-й выпуск)

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

Глаза боятся, а руки - делают.

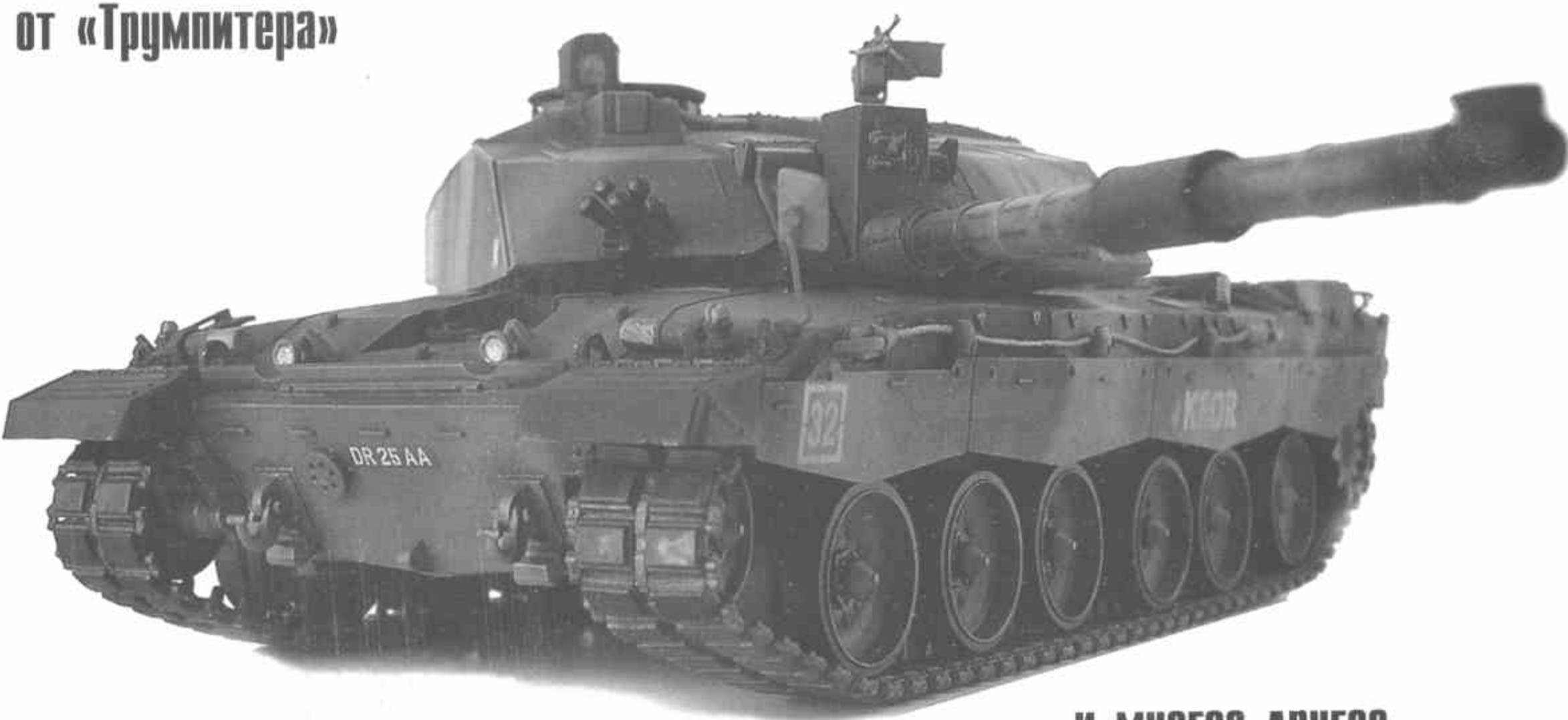
Русская народная мудрость

В этом номере:

- что лежит в коробочке: Ju 86 (1:72, Италери), A7V (1:35, Тауро-модел), Спитфайр Mk. 5 (1:24, Трумпитер), М4 Шерман (1:35, Италери), Торнадо (1:48, Италери), М-109 (1:35, Италери)
- листаем каталоги: Роден 2003
- дорабатываем «Элефант» (1:35, Звезда)
- 2С1 в Таджикистане (1:35, Скиф+Эдуард)
- Як-38 (1:72, Моделист)
- коротко: Кюбельваген (1:16, Тамия), Нортроп А-17 (1:72, МРМ)
- тонируем «Томкэт»
- Хаммер (1:35, Моделист)
- М1А1 Абрамс (1:72, Ревелл)
- супердетализировка модели самолета
- диорама с Як-3 (1:72, Хасегава)
- гренадер вермахта (1:16, Драгон)

В следующем номере:

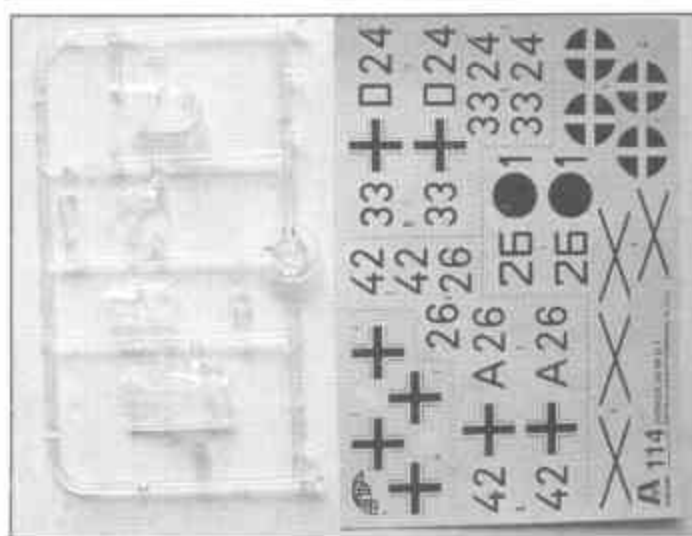
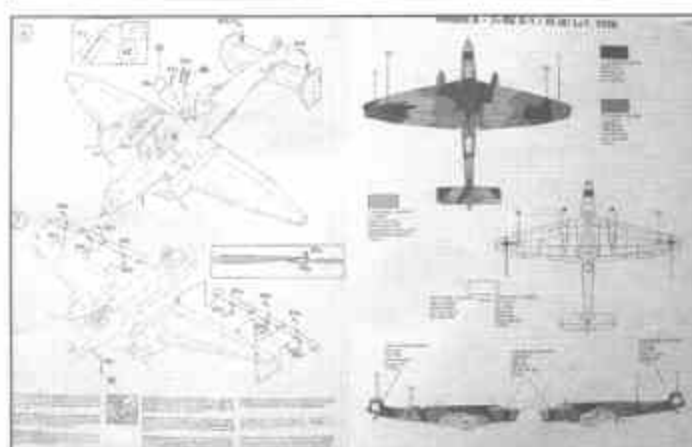
Челленжер 2
от «Трумпитера»



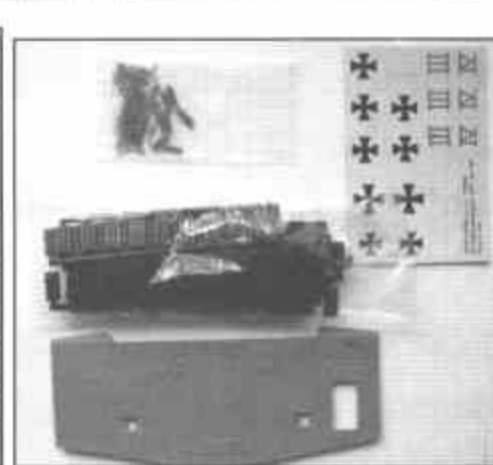
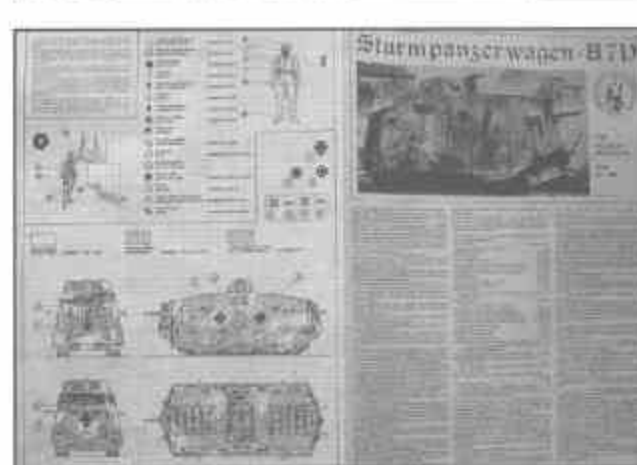
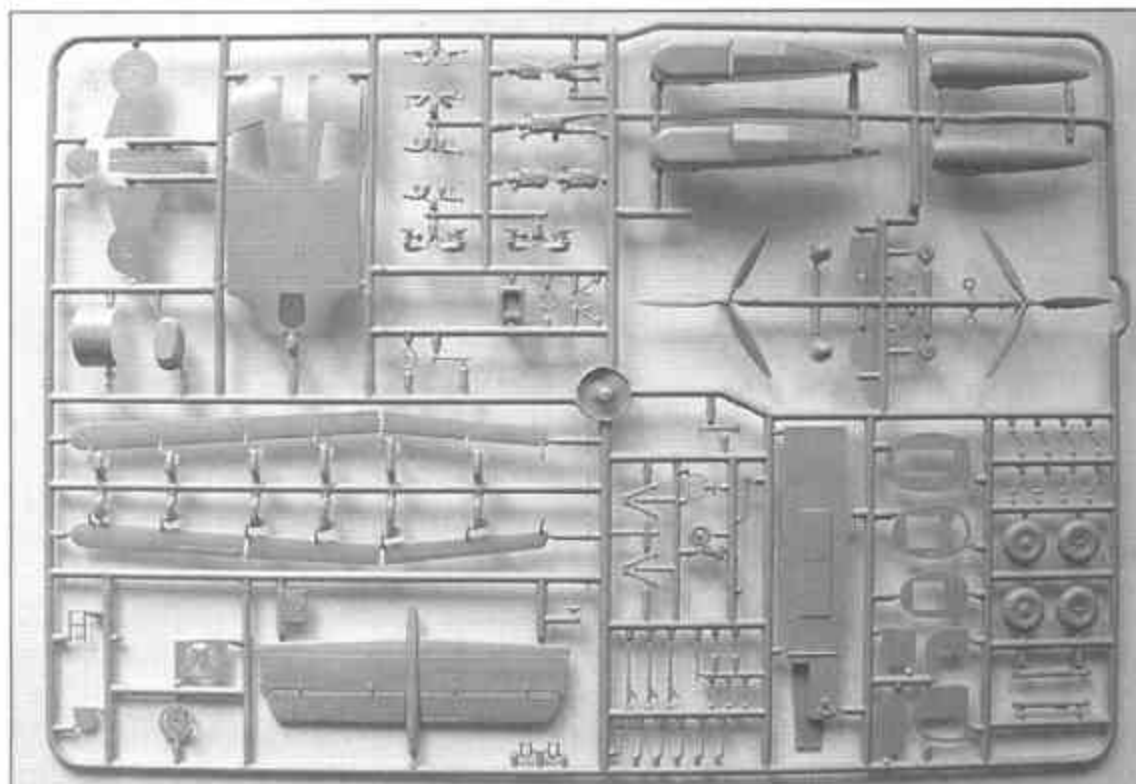
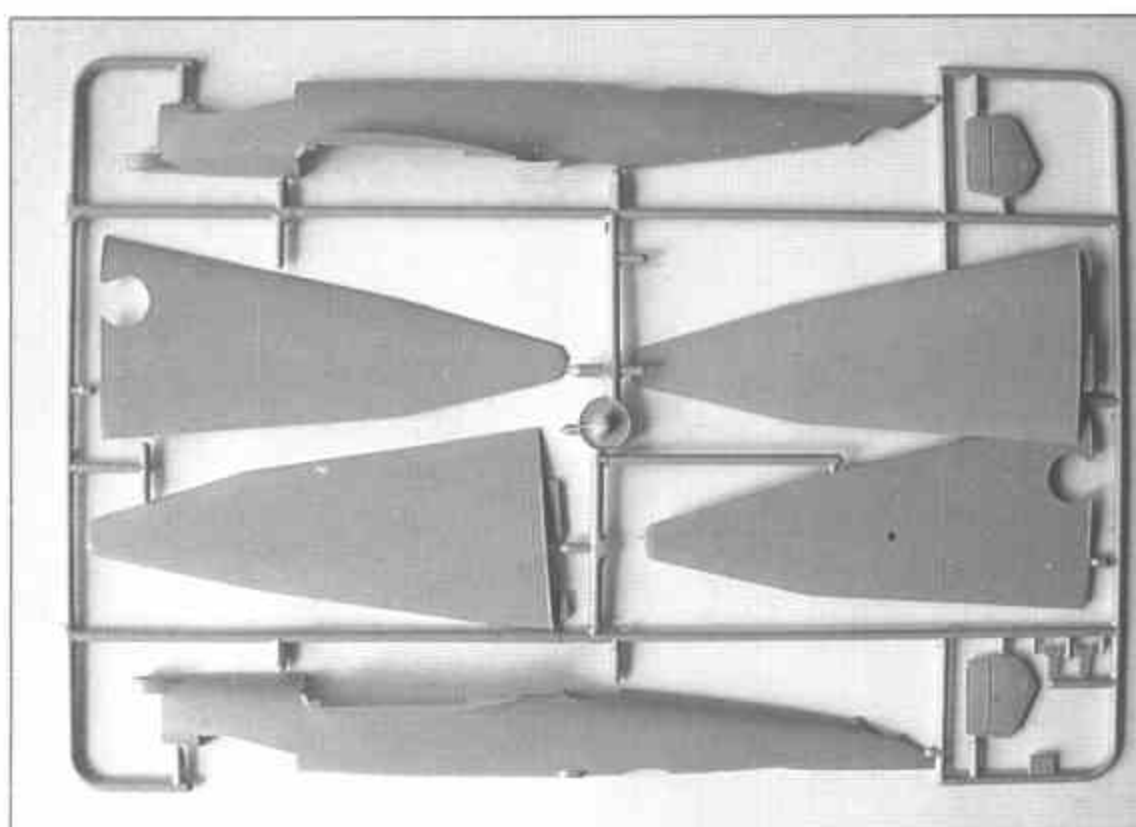
и многое другое...

Рецензируемые в журнале модели приобретены на средства редакции

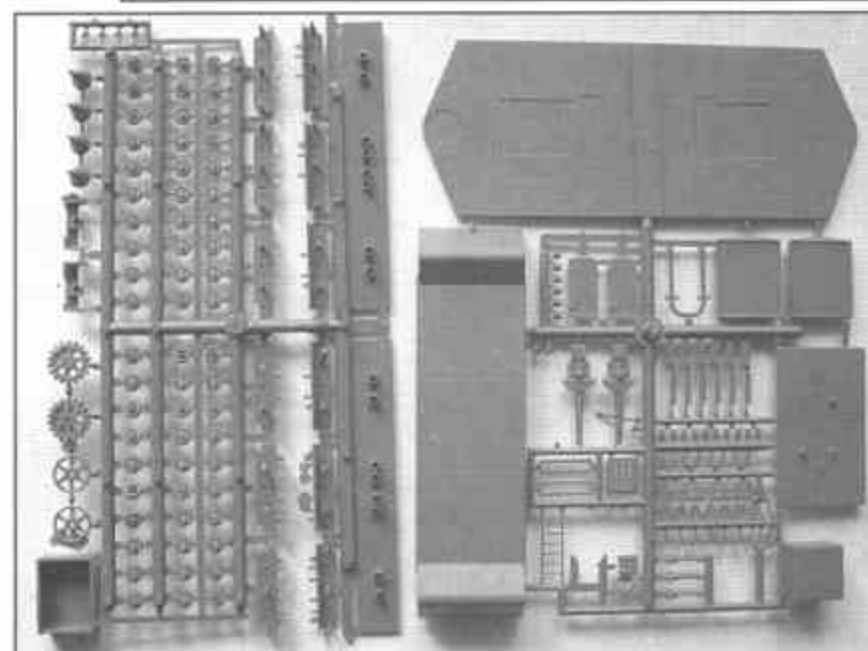
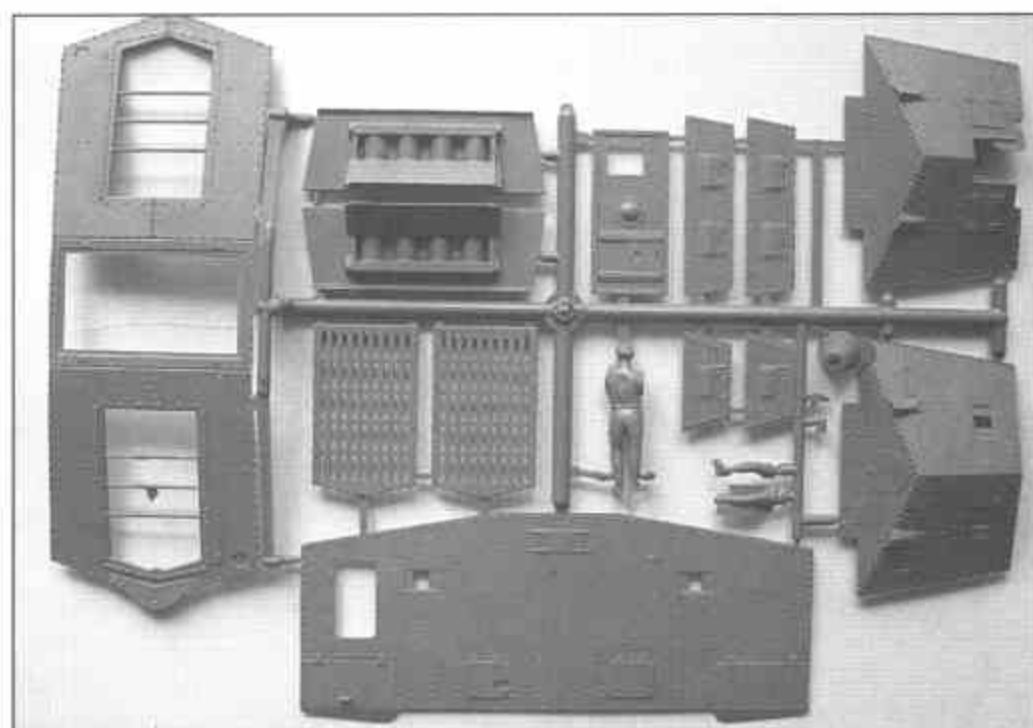
Издается Октябрьским обществом моделлистов-коллекционеров. Отпечатано в ООО «Алфавит». ЛР №016917 от 13.10 98 г. Главный редактор: Орлов Е. С., Редакционная коллегия: Никольский М., Корнев С., Тимченко О., Якушев А., Фото: Аксенов А., Кипнер Дж.
Журнал Вы можете заказать на Украине по адресу: 61168, Украина, г. Харьков, а/я 9292, e-mail: andy-yakushev@smtp.ru. В России: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35, e-mail: panzer@istra.ru

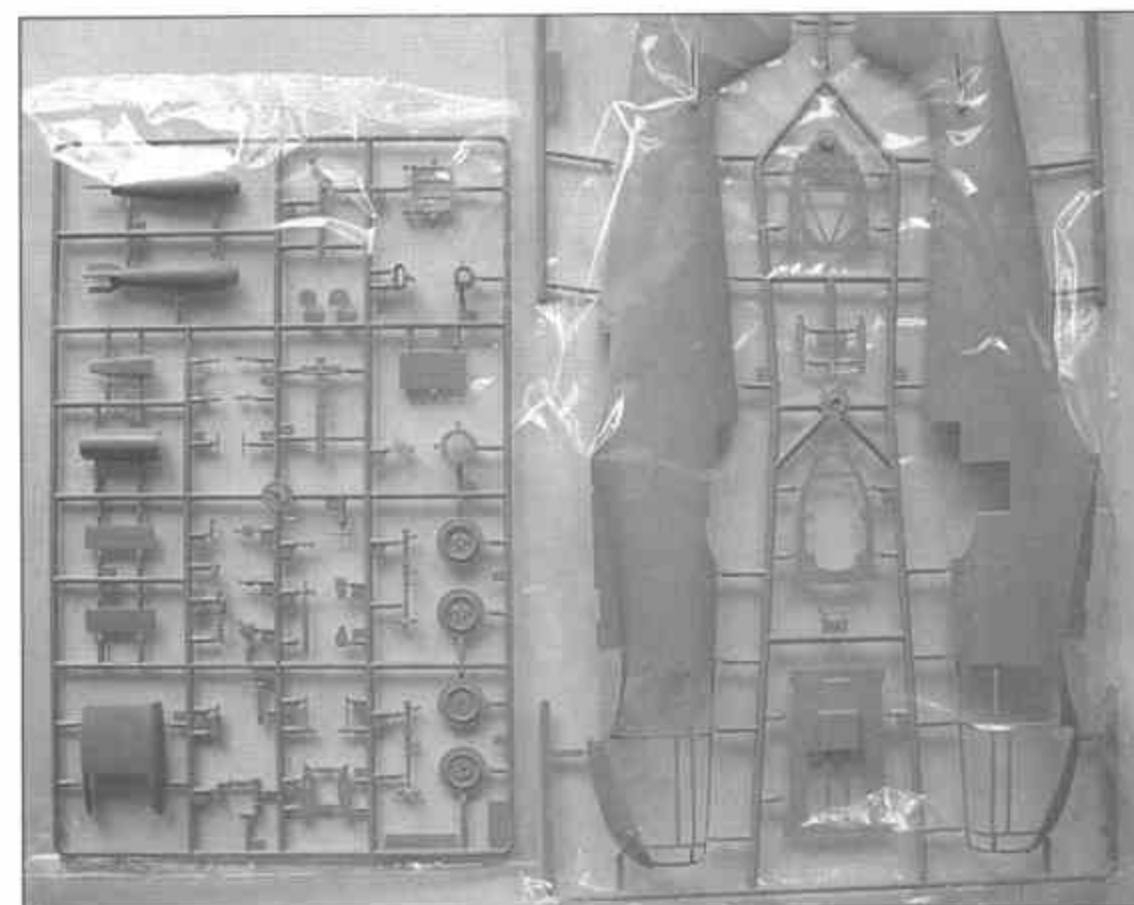
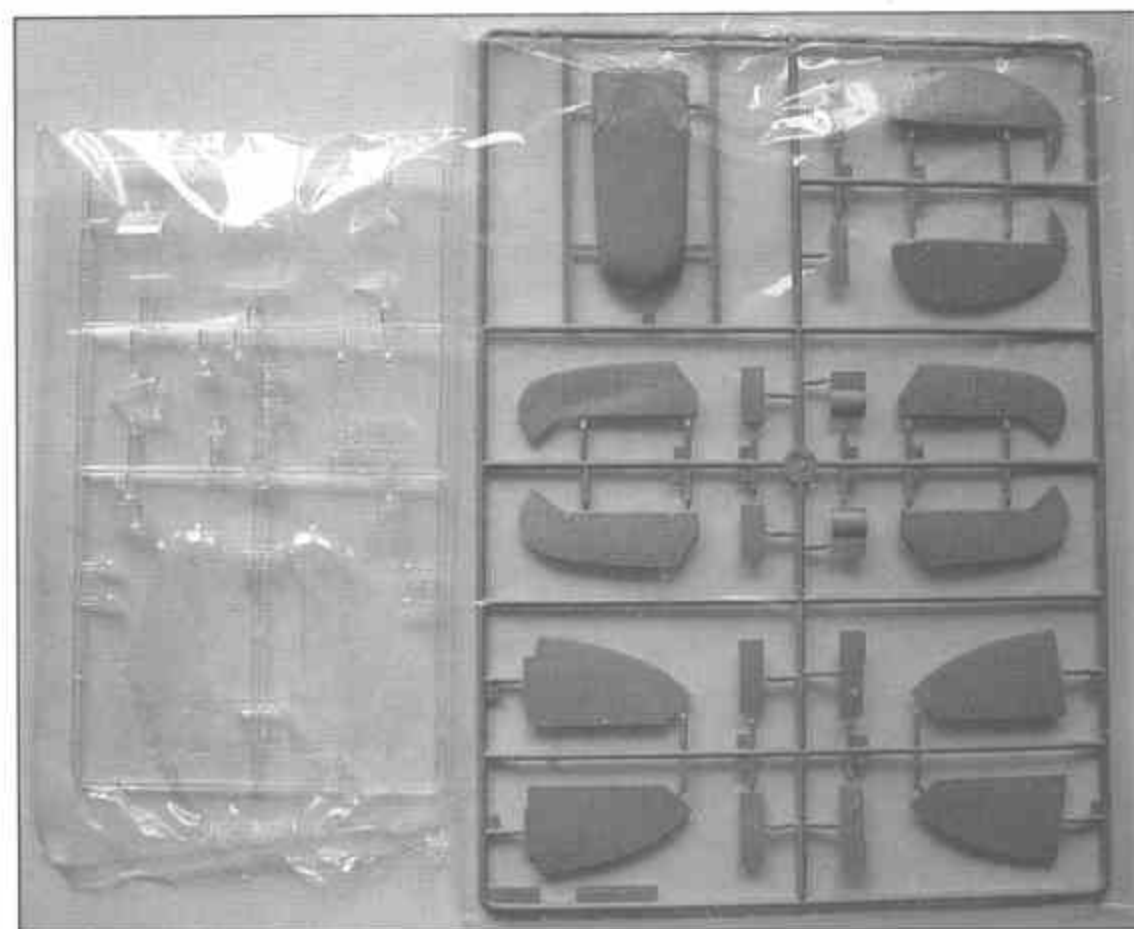
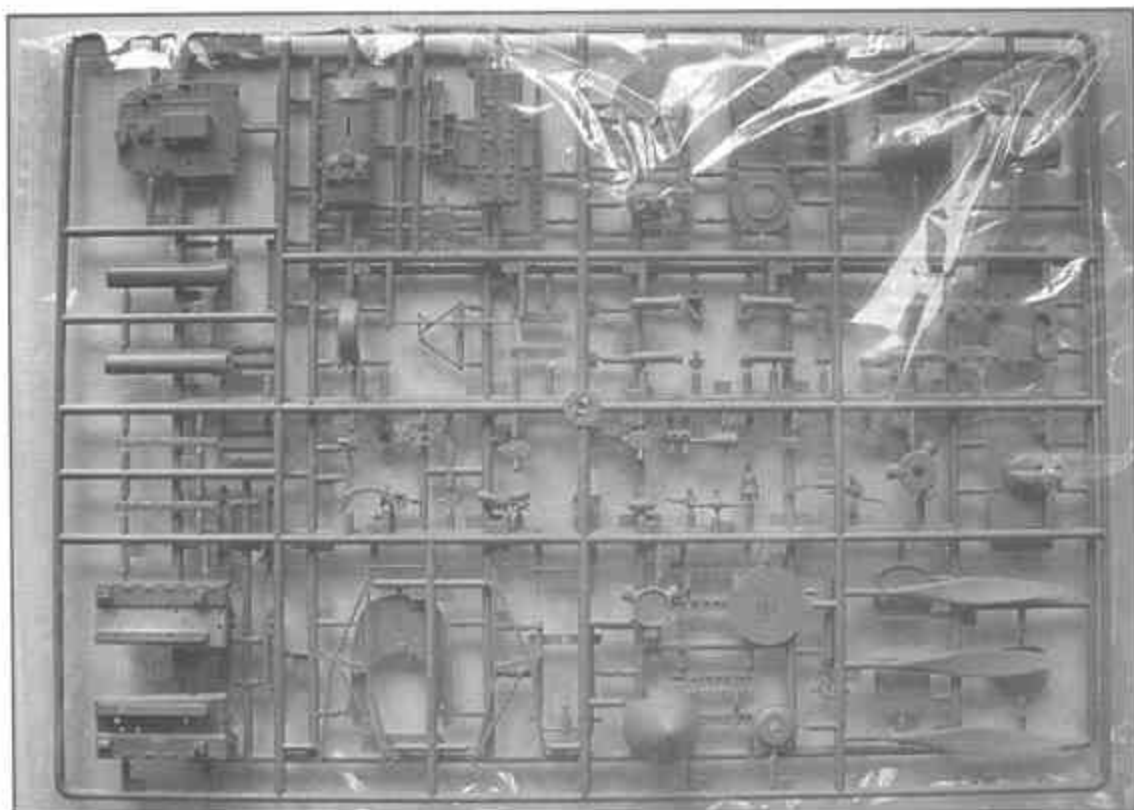


Юнкерс 86 разрабатывался как самолет двойного назначения - мог быть пассажирским, а мог и бомбардировщиком. В тридцатые годы фирме Юнкерс лучшие удавались гражданские самолеты, поэтому карьера 86-го как бомбардировщика была недолгой - повоевал только в Испании. Модель самолета вытупе на давно - расшивка внешняя, мелкая клепка кое-где, есть немного облоя. Хорошо выполнены пулеметы, пневматики шасси и пилоты. Декаль на три варианта - два немецких, один - «легион Кондор» в Испании. Жаль, что нет свастики.

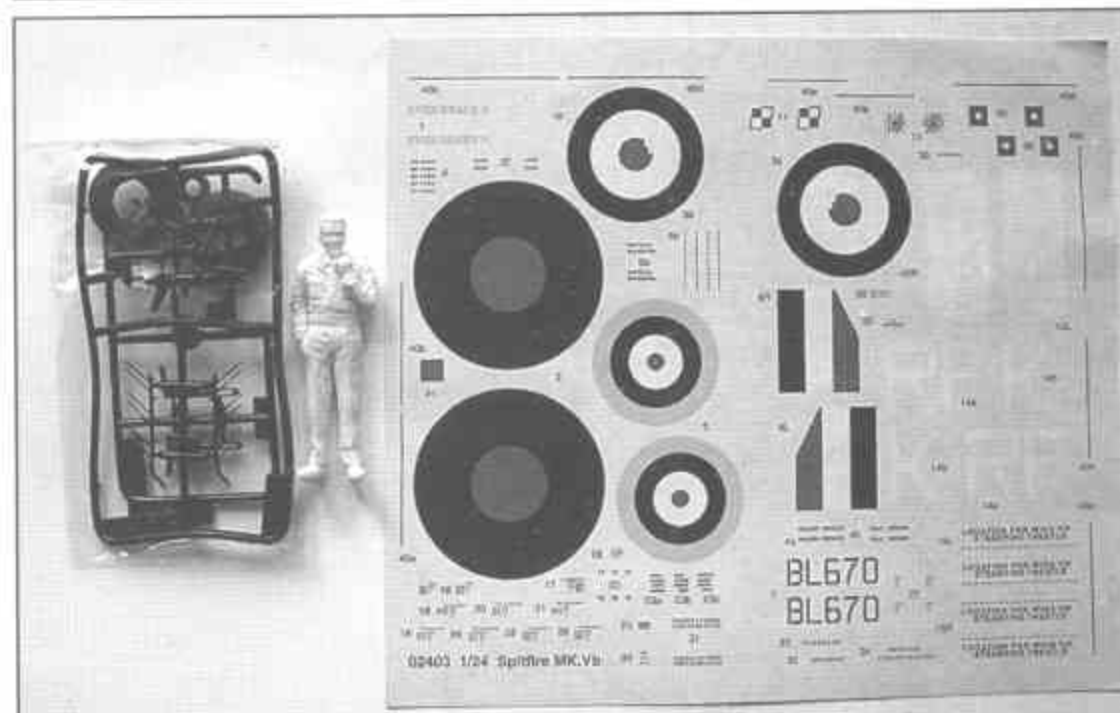
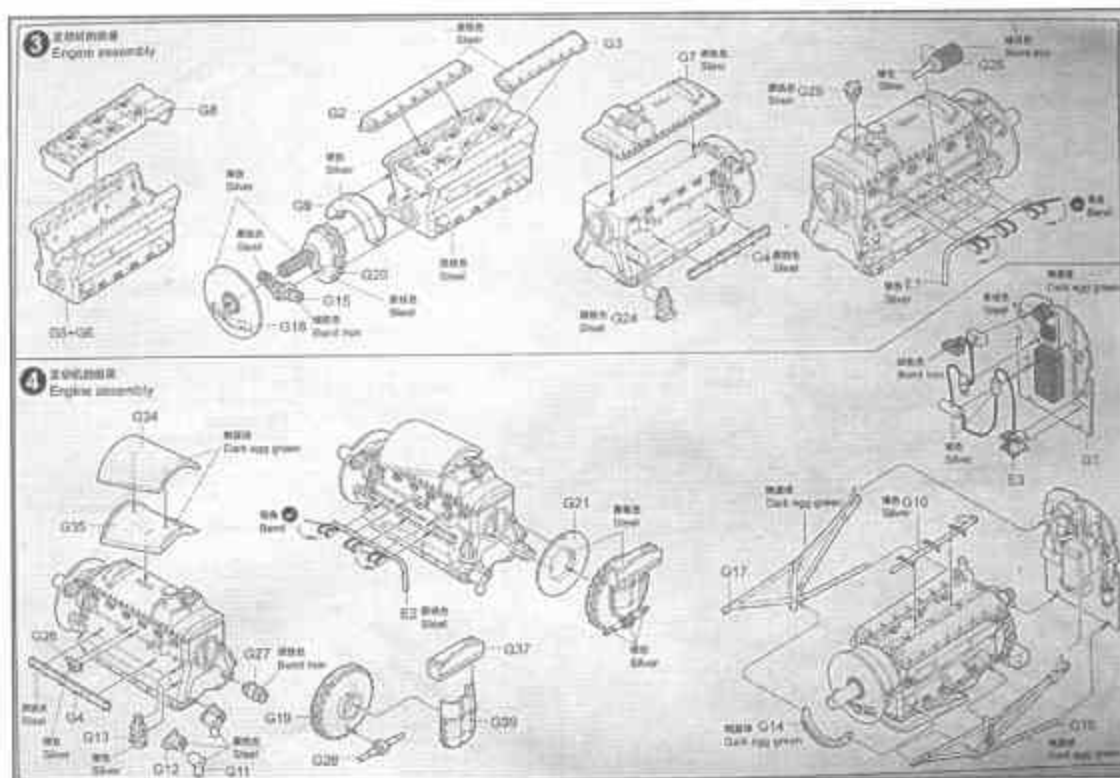
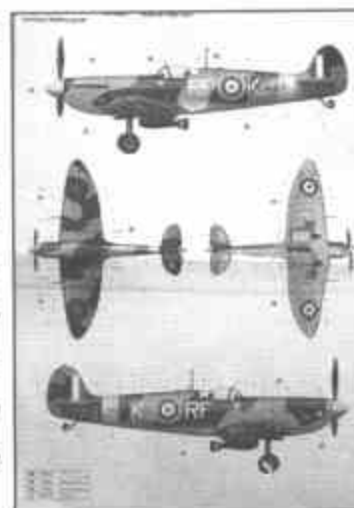


Почему-то крупнейшие производители моделей позабыли танки Первой мировой войны, поэтому нам приходится довольствоваться продукцией малоизвестных фирм. Модель первого немецкого танка A7V производит итальянская фирма «Tauro Model», производит уже лет тридцать, что хорошо заметно по отливке. Из 450 заявленных деталей большая часть приходится на ходовую часть: маленьке каточки на толстых литьевых рамках. Гусеница состоит из отдельных траков, которые должны соединяться при помощи прилагаемых к модели проволоочных отрезков - то есть гусеница должна быть работающей. Правда, зачем - не понятно. Гусеница-то почти невидна, да и возить танк вряд ли кто будет. Изготовлен и интерьер танка - довольно убогий - пара кресел, пара рычагов, радиаторы двигателя, так что лучше дверки корпуса настежь не открывать. Декаль на два варианта - Hagen и Wotan - реально существовавшие машины. Есть и фигурка танкиста. Цена модели высокая - около 35 долларов. Так что любители Первой мировой - копите деньги, а потом пилите полученные заготовки. Радует одно - моделей танков в той войне было немного: два британских, три французских и один немецкий.



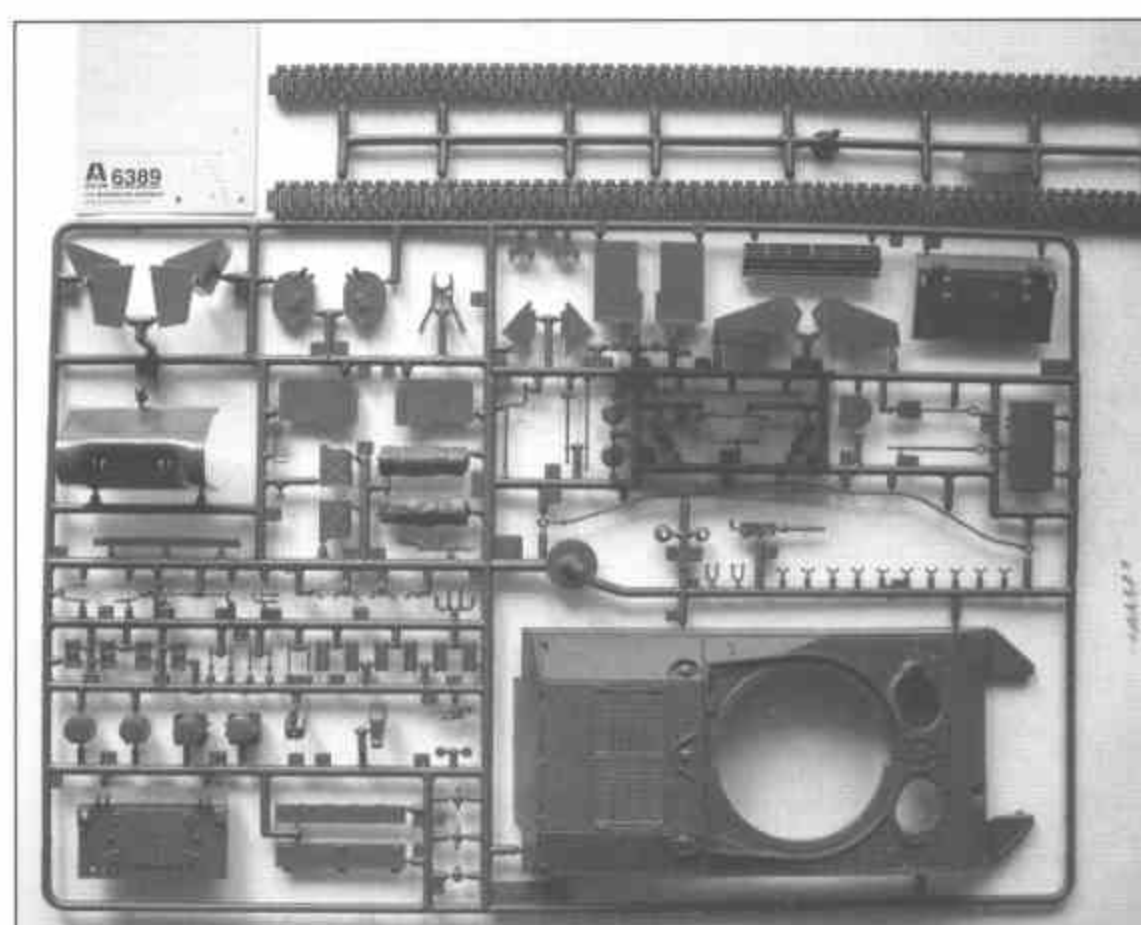
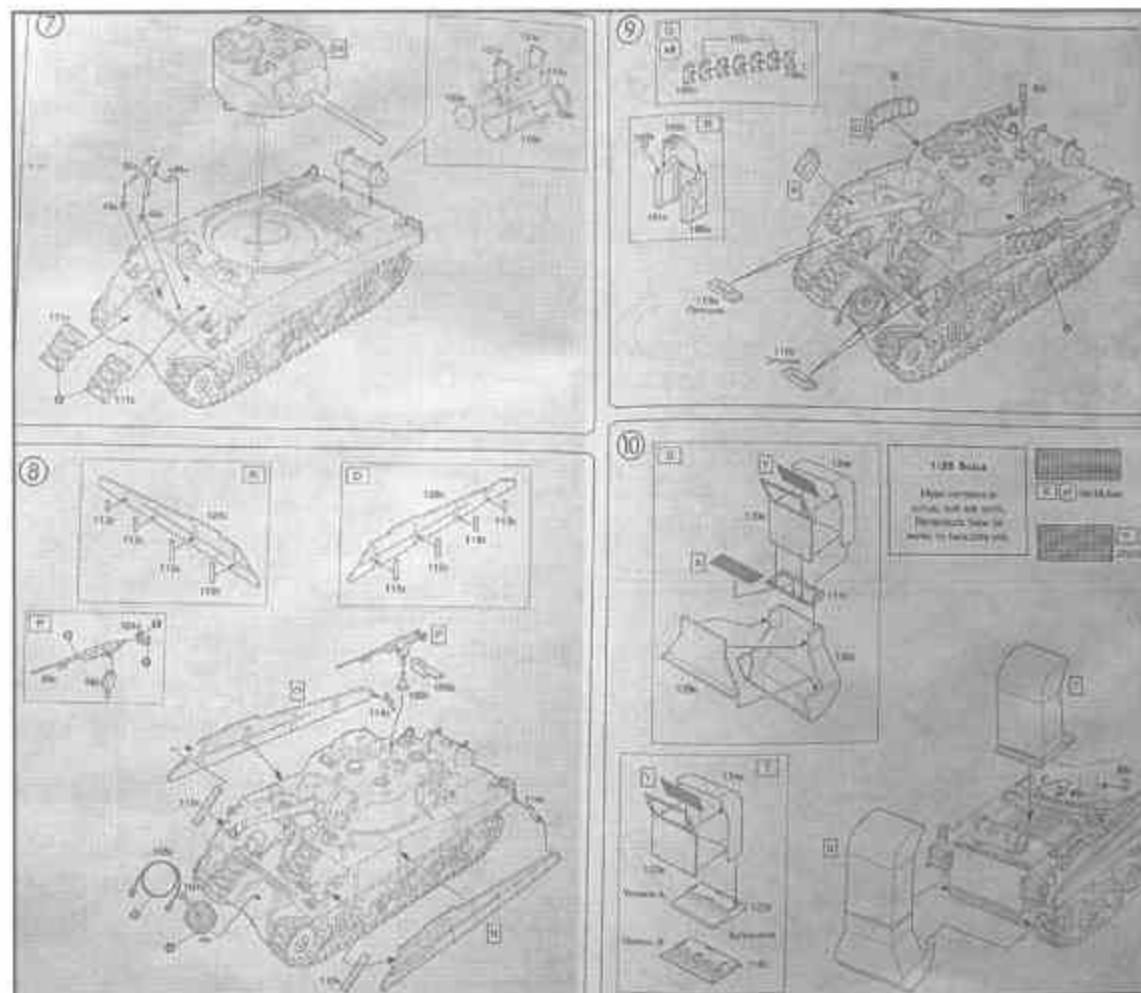
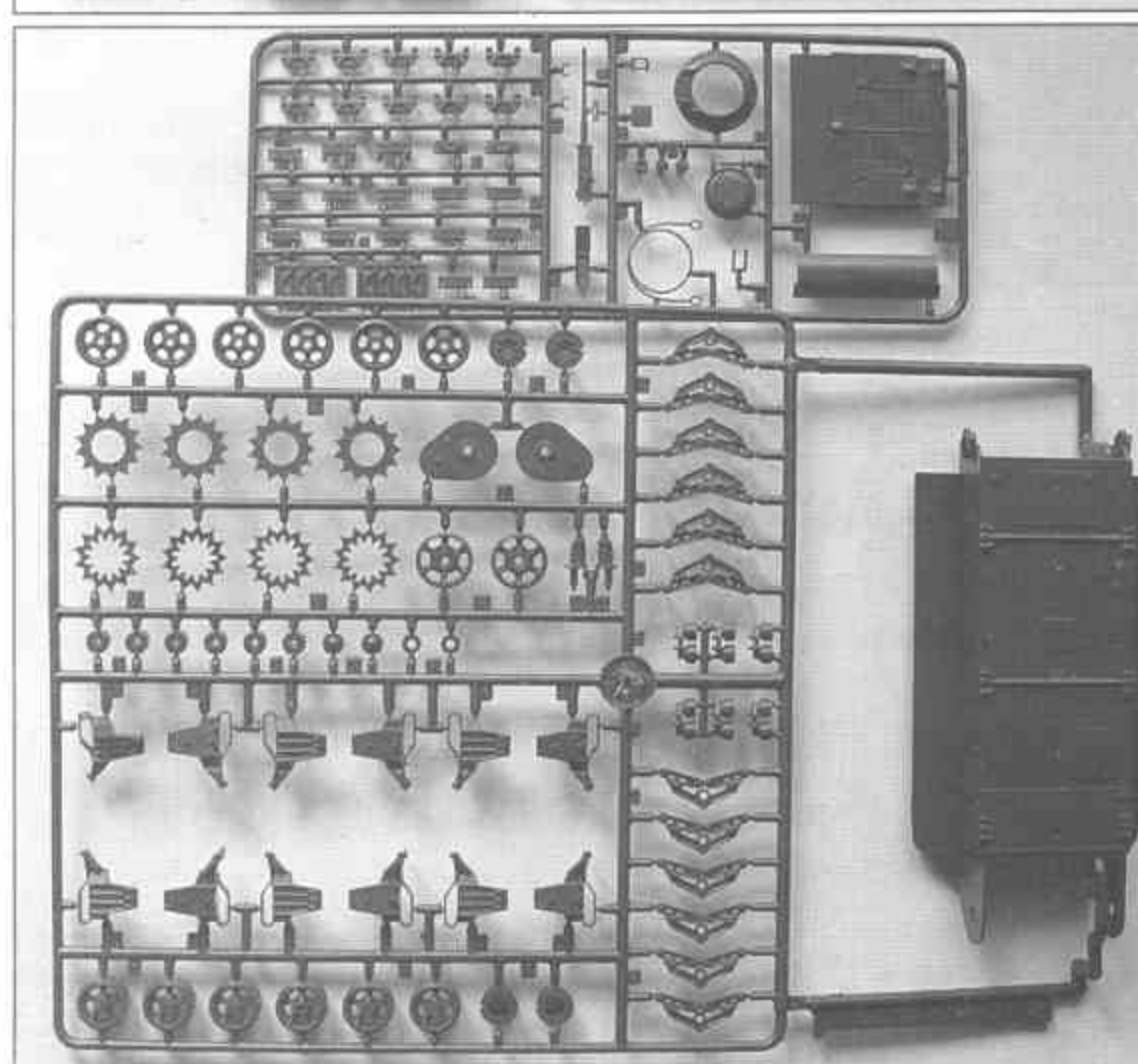
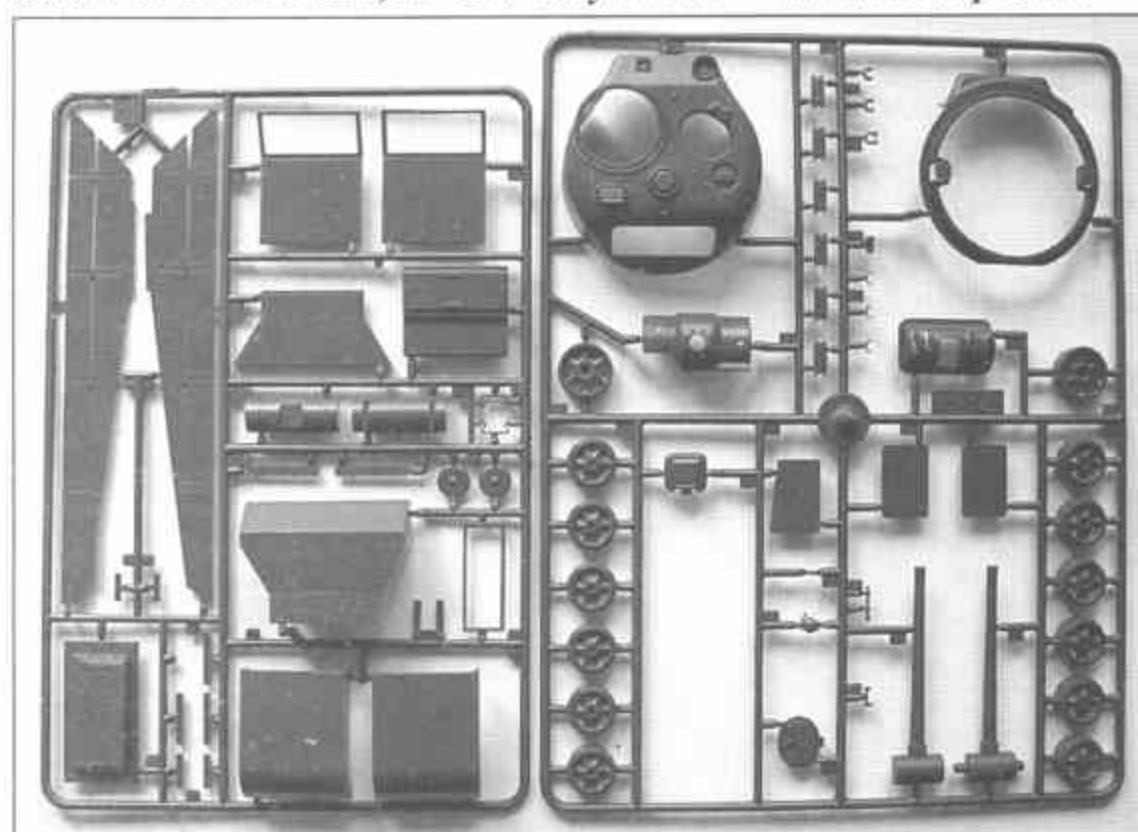


В недавние времена развитого социализма «домашним» масштабом самолетов считался 1:72, «музейным» - 1:48. Наше время отодвинуло 48-й масштаб в разряд домашнего, 32-й в разряд музейного. Несмотря на это неутомимый Трумпетер раздвигает дальше и эти рамки. Появившиеся недавно модели Мустанга и Спитфайра в 24-м масштабе ознаменовали собой переход пластиковых моделей на новый уровень детализировки. Размеры Спитфайра немаленькие: 37x47 см, 233 детали. Полностью детализован двигатель (не хватает некоторых трубопроводов), кабина (правда привязных ремней нет), подвижные элероны, рули, закрылки, стойки шасси с амортизаторами, колеса резиновые, открытые отсеки пушек и пулеметов с полной детализировкой. К модели прилагаются три эпоксидных фигурки пилотов в стоячей позе, проработка деталей лица и одежды просто прекрасная. Вариант декали только один (к сожалению, не дается имя пилота), вариант окраски - на цветном планшете. Отливка с аккуратной внутренней расшивкой, есть мелкая внутренняя клепка. В общем, даже если Вы собираете самолеты в меньшем масштабе, ничто не мешает сделать один большой аппарат в супердетализованном варианте. Скоро должны появиться Мессершмитт 109 и Зеро, подождем - увидим что там в коробочках.

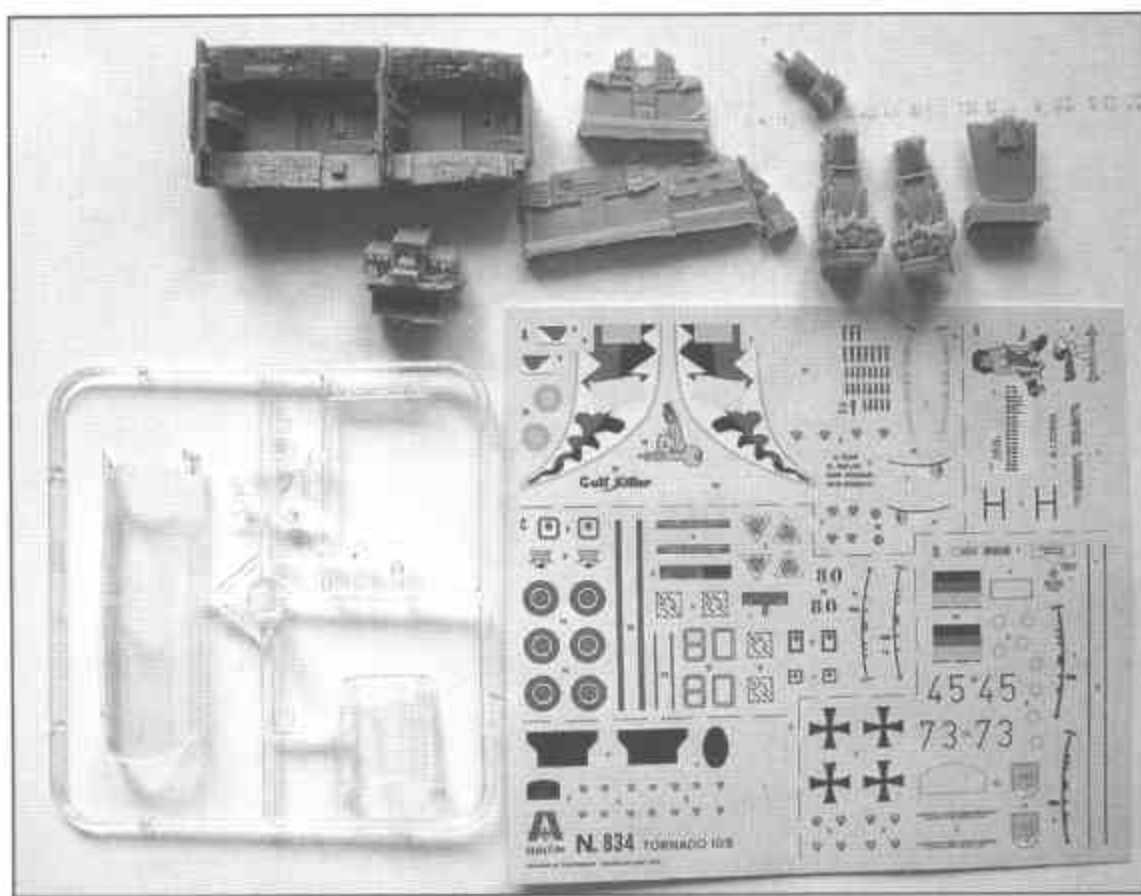




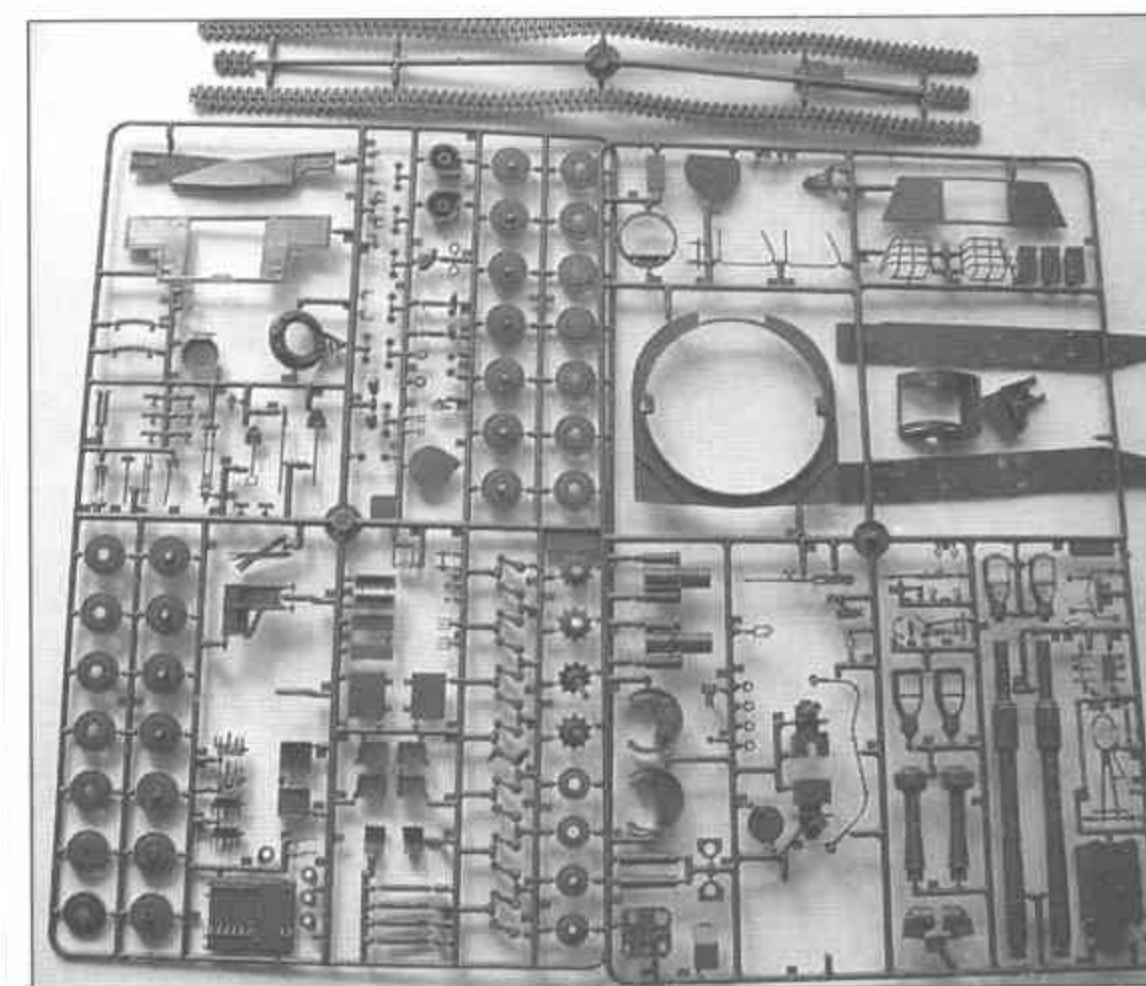
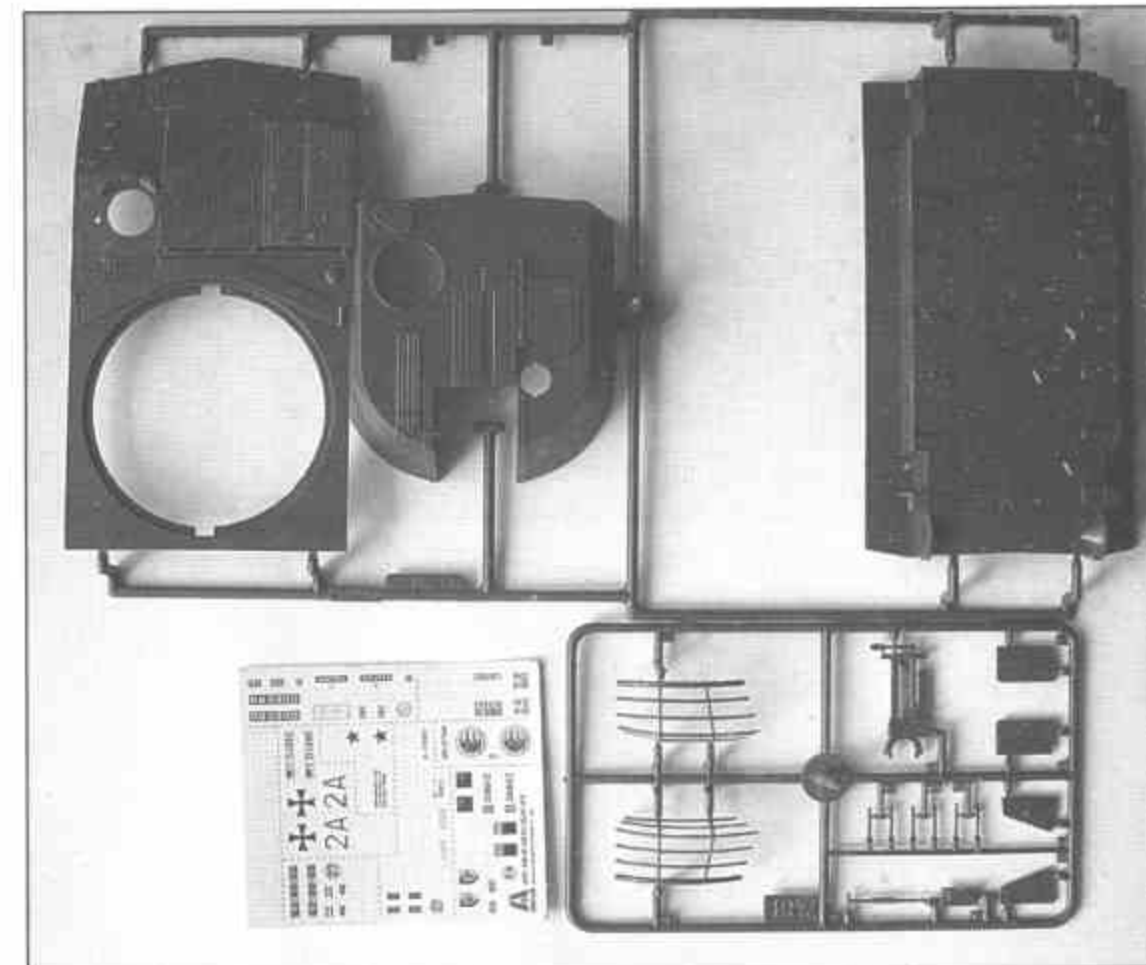
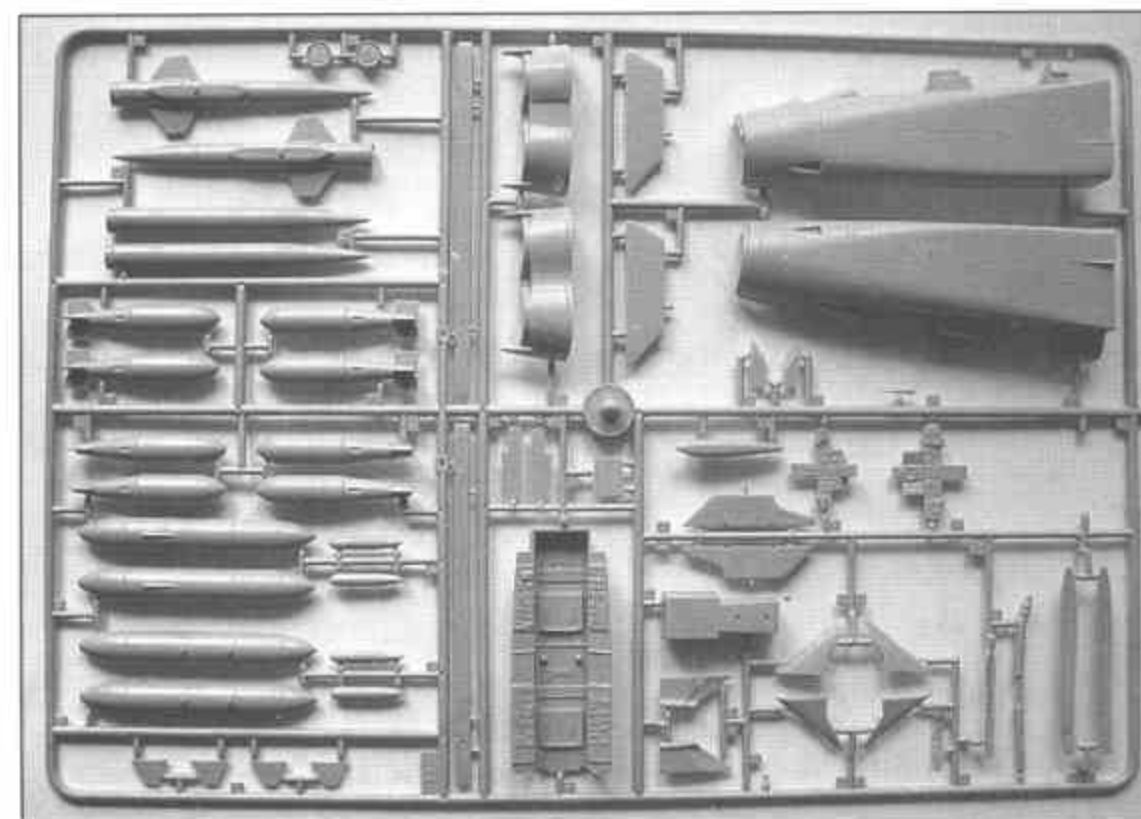
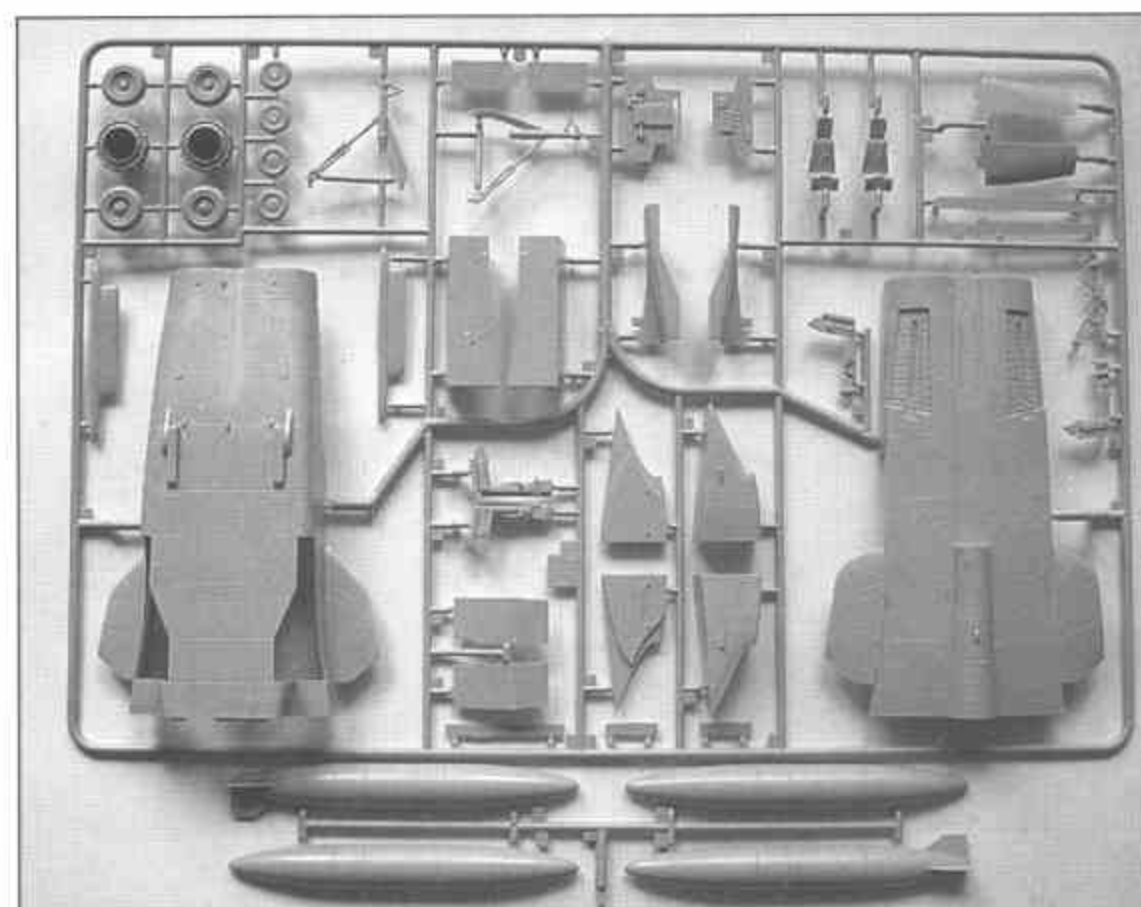
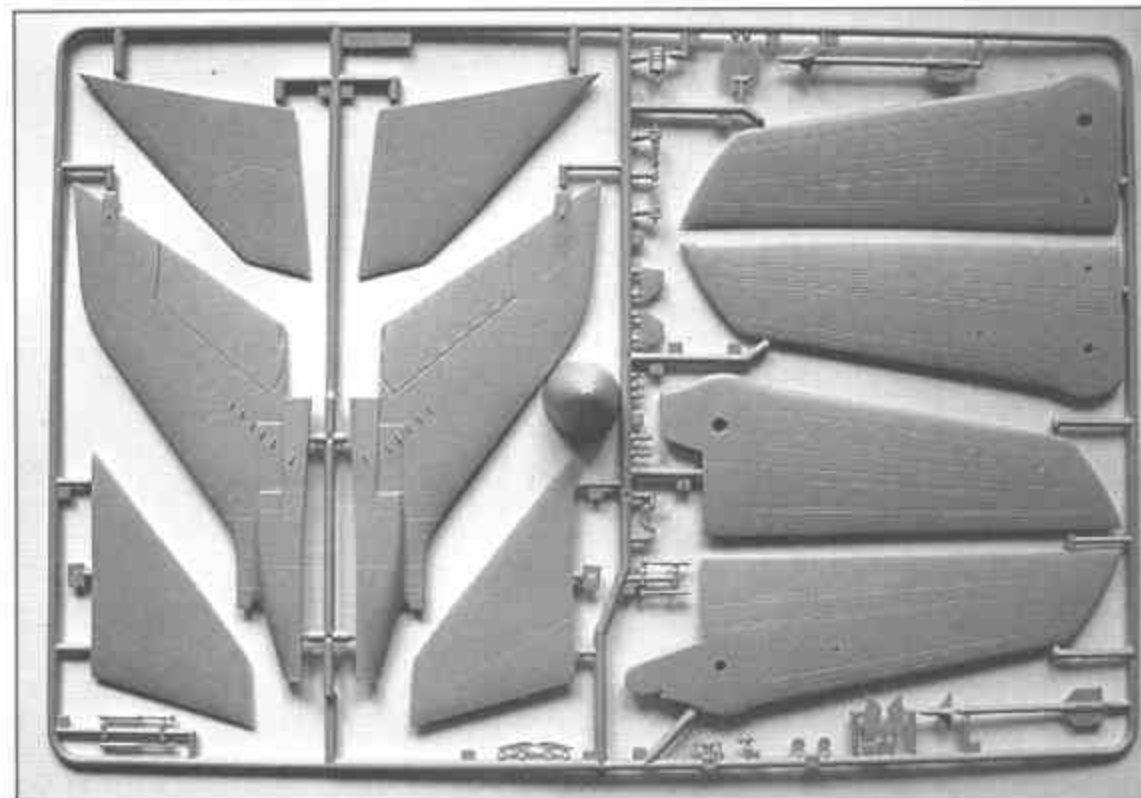
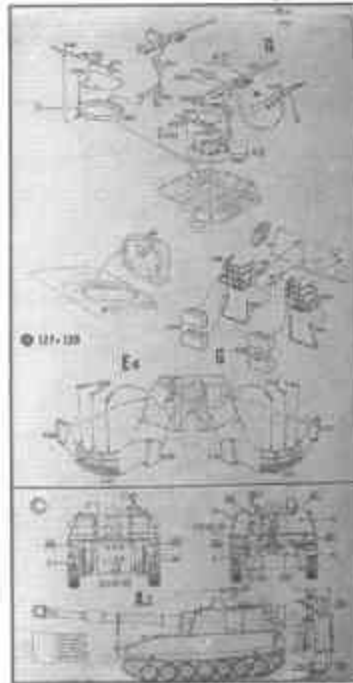
У американцев «тридцатьчетверок» не было. А был М4 «Шерман». Понастроили их немало как в количественном отношении, так и в смысле модификаций (благо основное достоинство этого танка - простота массового производства). Фирма «Италери» тему «Шерманов» любит и развивает. В данной коробке лежит старая отливка, дополненная новыми деталями - воздуховодами для преодоления вброд глубоких участков и доски на борта танка. Такие машины использовались морской пехотой США на Тихоокеанском ТВД. Декаль на два варианта, оба реально существовавшие, есть фото. Правда для соблюдения копийности придется постараться - на башни «Шерманов» с досками (американский аналог немецкого циммерита) были приварены вертикально стоящие отрезки металлических прутьев, а на люках имелись решетки. Все это воспроизвести нелегко, но при известной настойчивости можно, модель получится - глаз не оторвать.



Не очень удачный плод сотрудничества Германии, Британии и Италии по разработке многоцелевого самолета уже довольно давно выпускает фирма «Италери». Отливка из серого пластика, расшивка внутренняя италовская - т. е. широкая и с зава-ленными краями. Номенклатура вооружения большая: бомбы, ракеты, баки. Варианты декалей - два реально существовавших, британский и итальянский самолеты в операции «Буря в Пустыне», 1991 г. Интересно, что именно в этой операции «Торнадо» были основной составляющей потерь авиации многонациональных сил. Модель можно дополнить эпоксидным набором кабины от московской Неомеги - тогда машину лучше делать с открытым фонарем.



Эта удачная артсистема состоит на вооружении многих стран мира, поэтому для коллекции крайне желательна. Отливка стандартная италовская с множеством непослушных мелких элементов. Можно собрать два варианта машины: с коротким и длинным стволом. Вариантов декали много: США, Британия, Германия и Италия, но все они малоинтересны. На наш взгляд, лучше сделать короткоствольный вариант времен Вьетнама или длинноствольный армии Израиля, правда, в этом варианте придется помучиться с множеством навесных ящиков, брезентовых сумок и т. д.

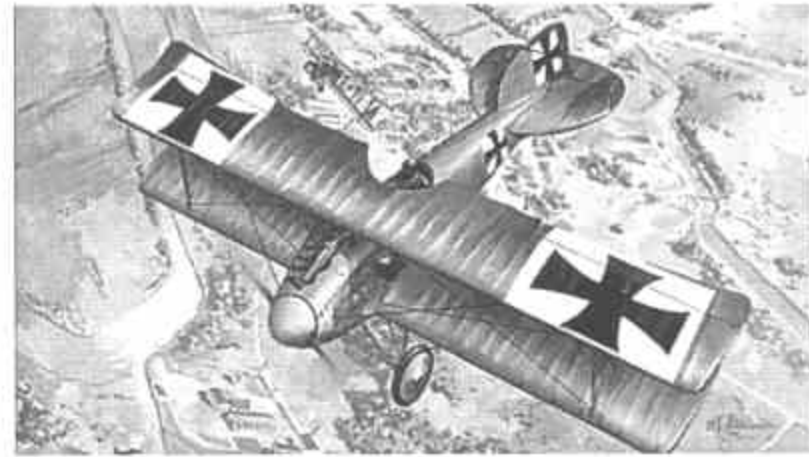




#010 Fokker Dr.I



#032 Albatros D.V



#006 Albatros D.II



#012 Albatros D.III



#028 Albatros W4(early)



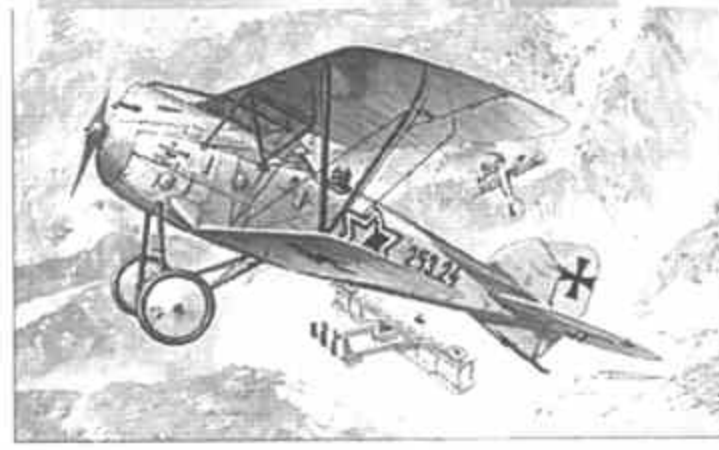
#034 Albatros W4(late)



#001 Albatros D.I



#022 Albatros D.III Delfag n.53



#026 Albatros D.III Delfag n.253



#024 Albatros D.III



#018 Albatros D.II Delfag n.53



#030 Albatros D.III Delfag n.153 (late)



#015 Pfalz D.IIIa



#004 Fokker E.V/D.VIII



#003 Pfalz D.III



#007 Fokker D.VI



#017 Fokker F.I



#029 Fokker D.VII OAW (mid)



#041 Junkers D.I



#033 Fokker D.VII Alb (early)



#013 Fokker D.VII OAV (early)



#035 Fokker D.VII Alb (late)



#025 Fokker D.VIIF (early)



#031 Fokker D.VIIF (late)



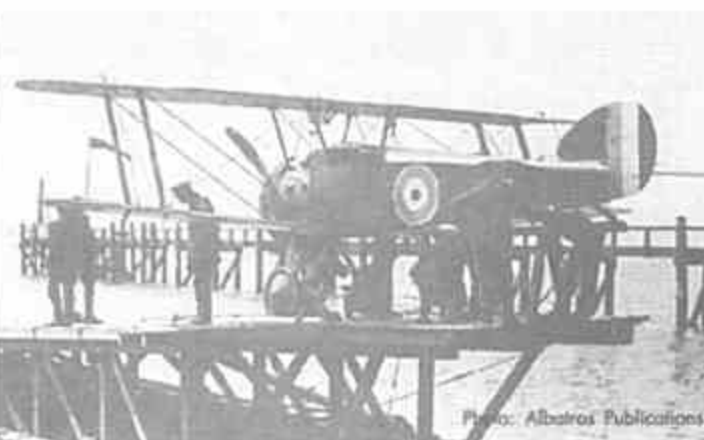
RAF S.E.5a w/Wolseley Viper



Bristol F.2B Fighter



#040 Sopwith F.1 Camel



#044 Sopwith 2F.1 Camel



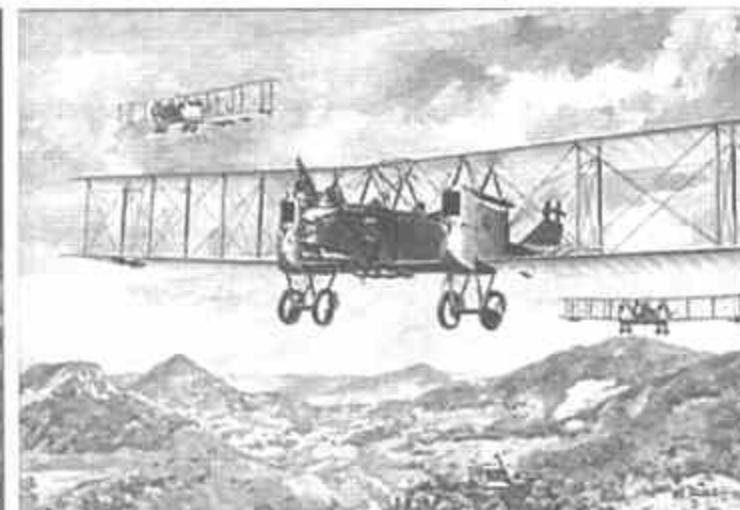
#023 RAF S.E.5a w/Hispano Suiza



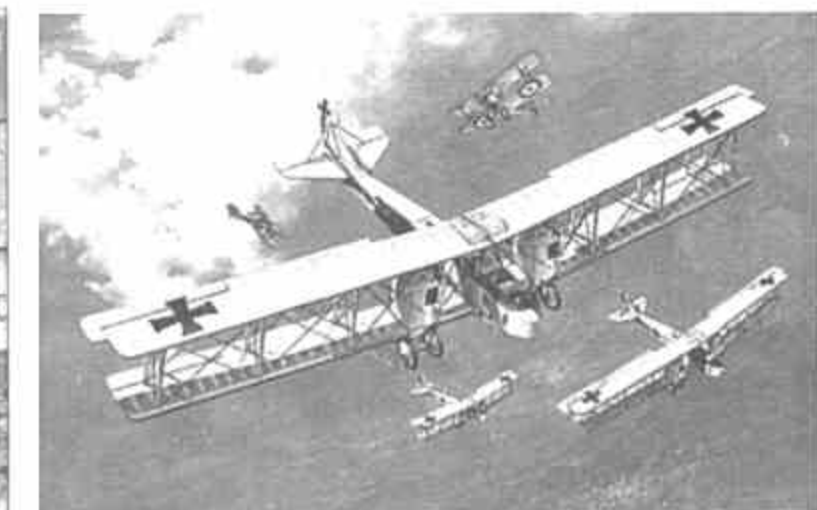
#036 De Havilland D.H.9



#016 Gotha G.V



#002 Gotha G.II, G.III



#011 Gotha G.IV



#020 Gotha G.Va/Vb



#0403 Nieuport 28



#008 PKZ-2



#014 Felixstowe F.2A



#019 Felixstowe F.2A (late)



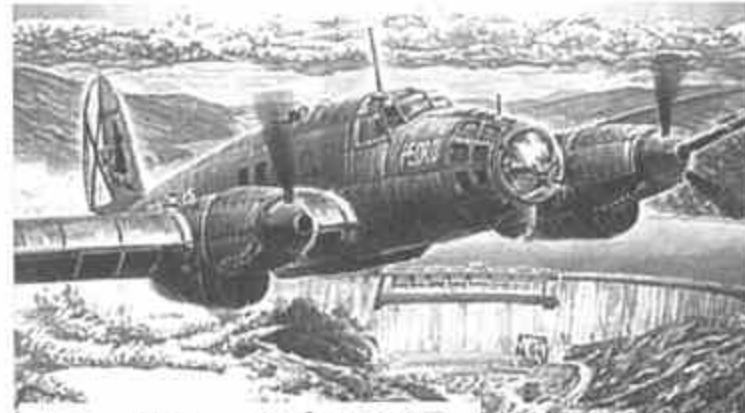
#037 LaGG-3 (1,5,11 series)



#038 LaGG-3 (35 series)



#039 LaGG-3 (66 series)



#005 Heinkel 111B



#021 Heinkel 111A



#009 Heinkel 111C



#027 Heinkel 111E



#048 An-12 BK Civil



#042 An-12 BK Cub



#046 An-12 BK-PPS Cub-C



#701 IS-3 "Stalin"



#708 Sd. Kfz. 263



#702 Sd. Kfz. 231



#704 Sd. Kfz. 232



#706 Sd. Kfz. 233

1 : 48



Sopwith 11/2 Strutter two-seat fighter single-seat bomber



Sopwith 1.B1 French Bomber



Sopwith 11/2 Strutter comic fighter

#405 Gloster Sea Gladiator



#408 Gloster Gladiator Mk.1



Gloster Gladiator Mk.11



#406 DV-1A/JOV-1A Mohawk



#410 OV-1B/OV-1C Mohawk

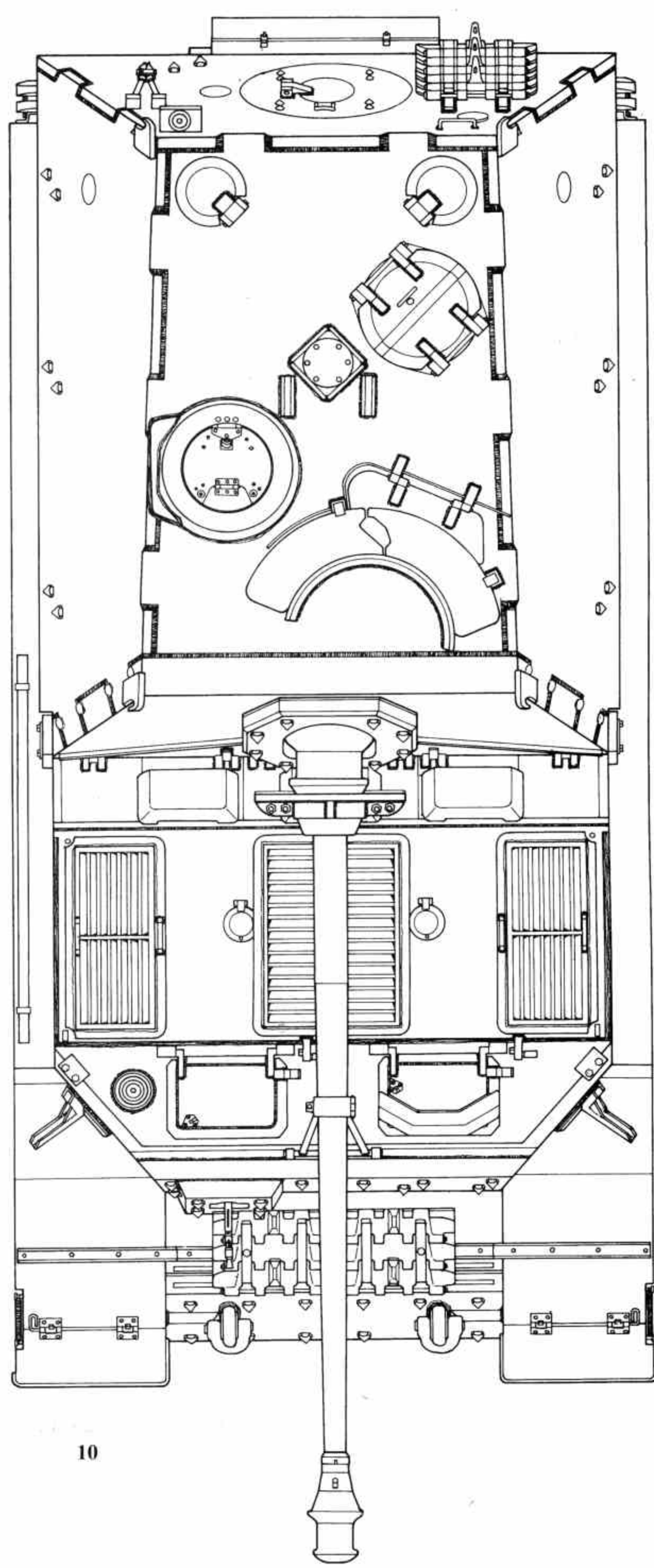
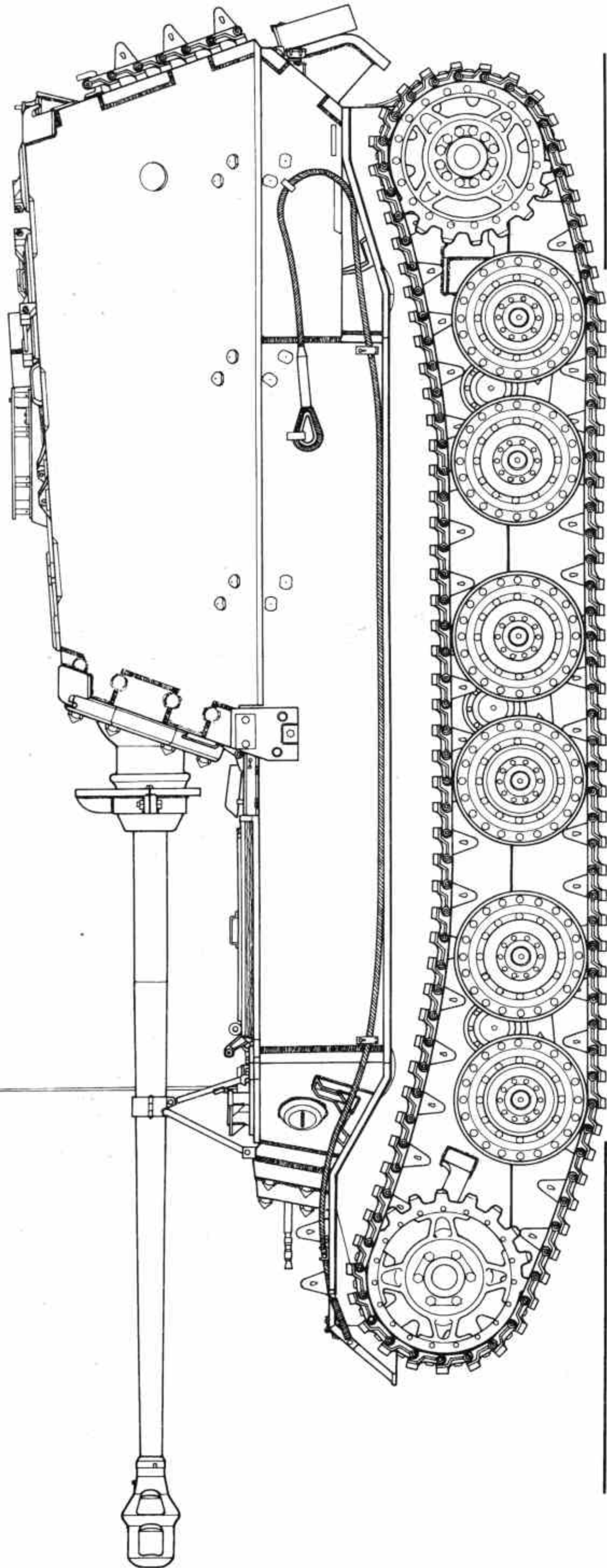
Panzerjäger Tiger (P) «Элефант»

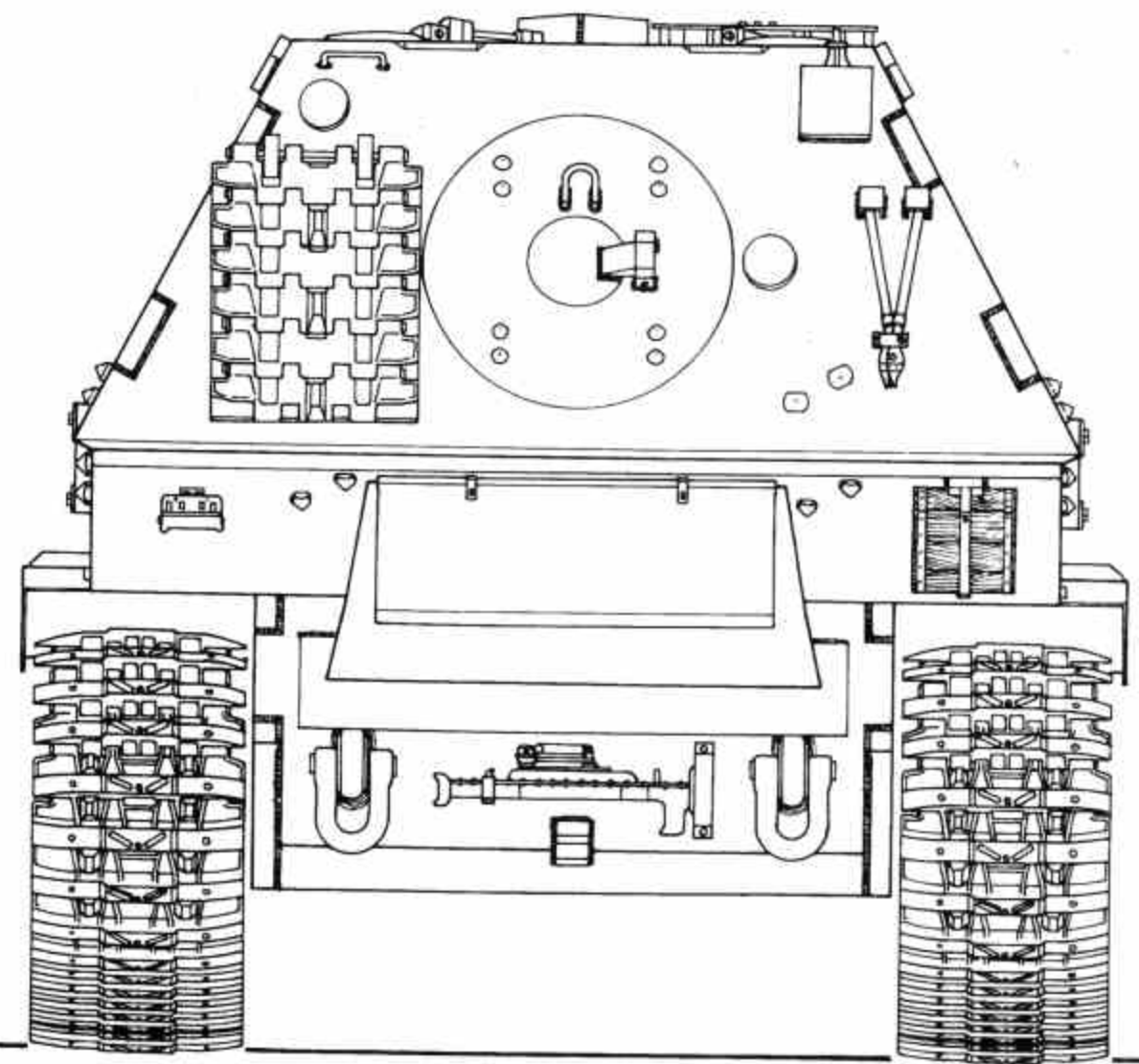
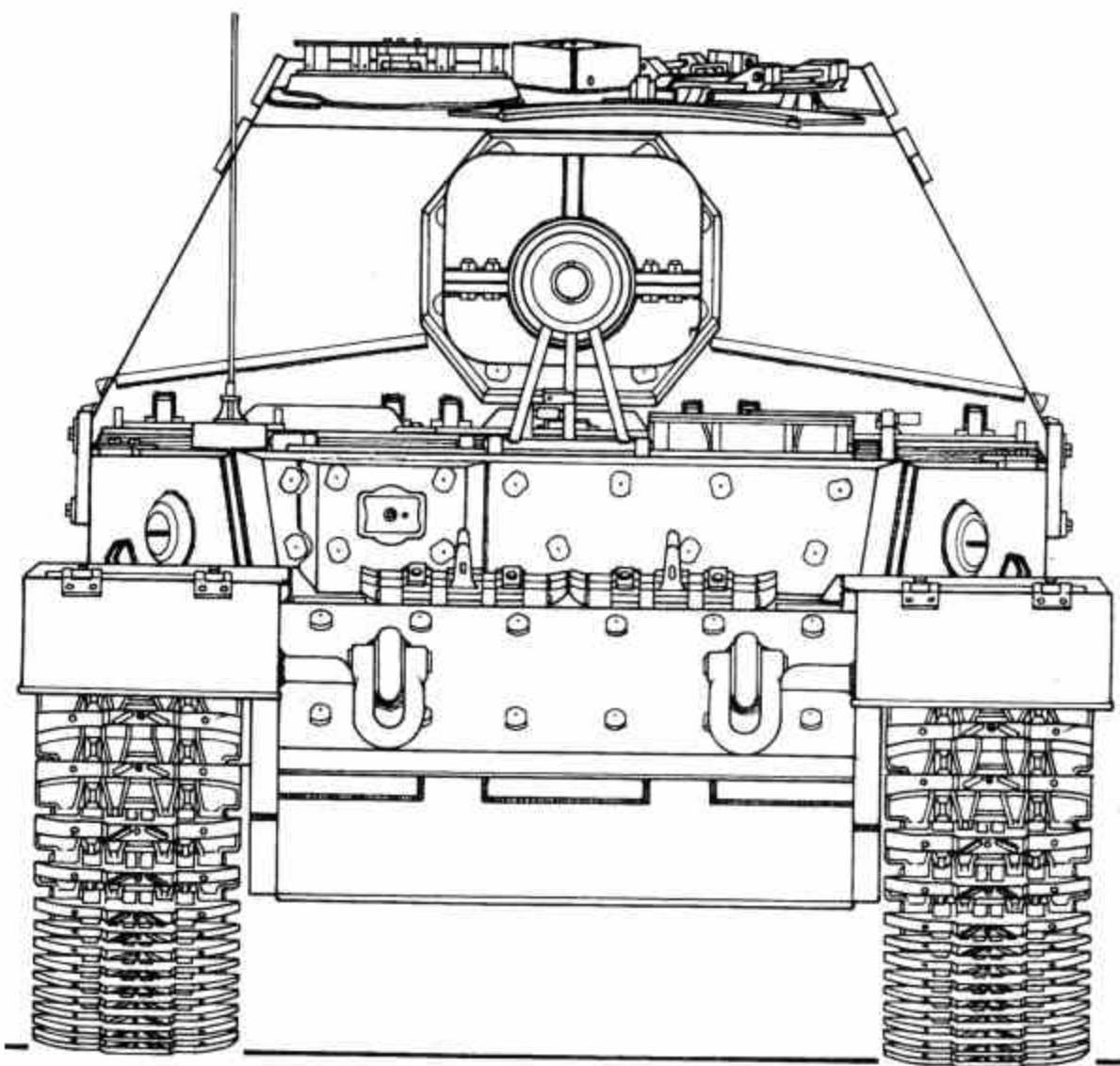
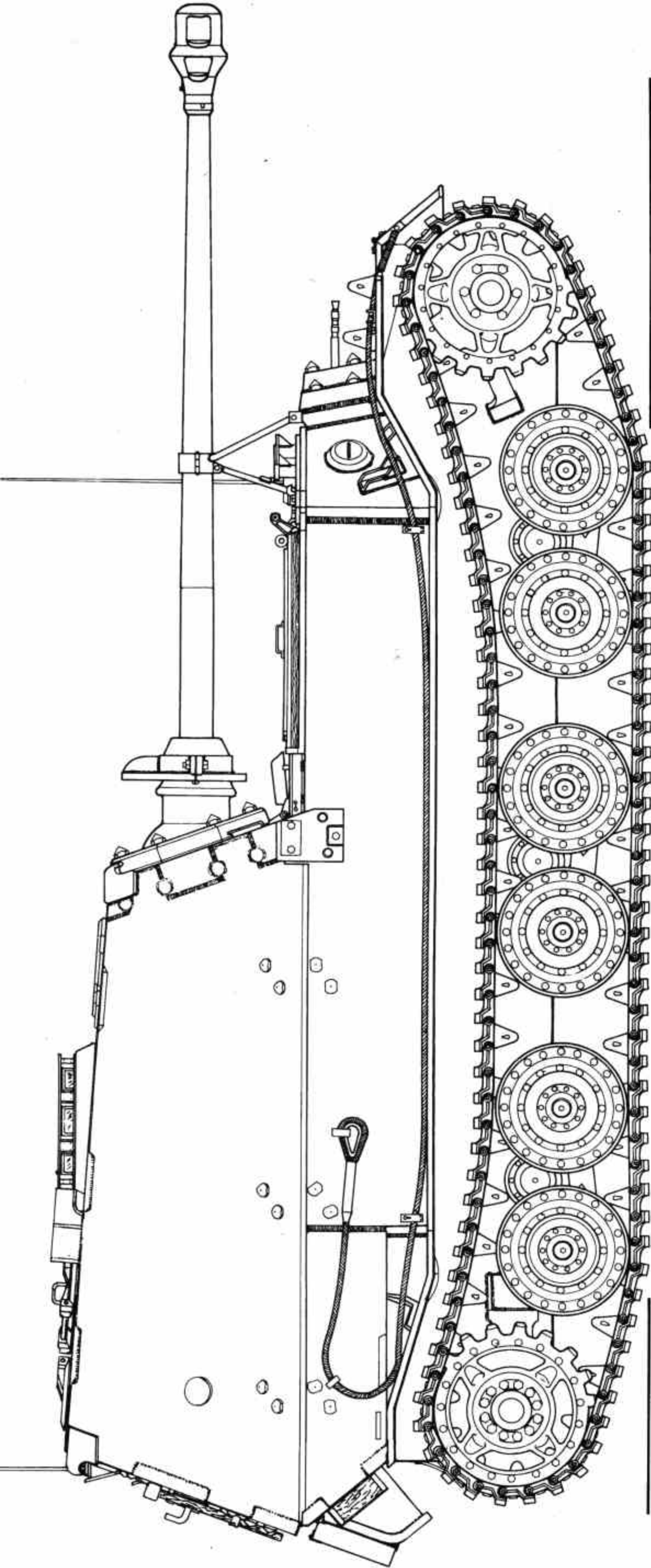
20 апреля 1942 года на полигоне в Растенбурге Гитлеру были продемонстрированы два прототипа тяжелого танка VK 4501 (H) фирмы Henschel и VK 4501 (P) фирмы Porsche. На танке VK 4501 (P) была применена необычная ходовая часть - два карбюраторных двигателя воздушного охлаждения вращали роторы двух генераторов, электроэнергия которых подавалась на два электромотора, вращавших ведущие колеса. Танк VK 4501 (H) имел классическую для немецких танков того времени компоновку. В результате сравнительных испытаний к серийному производству был рекомендован именно он. Так началась история легендарного тяжелого танка Pz.Kpfw. VI (Sd.Kfz.181) Tiger Ausf.H. «Неудачник» VK 4501 (P), судя по всему, должен был бы так и остаться в виде опытного экземпляра, но Фердинанд Порше думал иначе. Надеясь на личную дружбу с Гитлером и считая, что будущий контракт у него в кармане, он не дожидаясь результатов испытаний, организовал выпуск 90 шасси своего танка (известного также как «Тигр Порше») на заводе компании Nibelungenwerke. Планировалось завершить изготовление этой серии танков к июню 1942 года, а первое подразделение предполагалось сформировать к августу 1942. Решение Управления вооружений (по результатам вышеописанных испытаний), казалось бы, останавливало все эти планы. Однако вышло иначе. Еще в марте 1942 года Гитлер потребовал создания нового штурмового орудия, вооруженного 88-мм пушкой PaK 43 фирмы Рейнметалл. Доктор Порше охотно взялся за эту задачу, в расчете использовать шасси «забракованного» танка. Броневую рубку с орудием разместили в кормовой части машины, при

Масштаб 1 : 35, производитель: Звезда/Италери



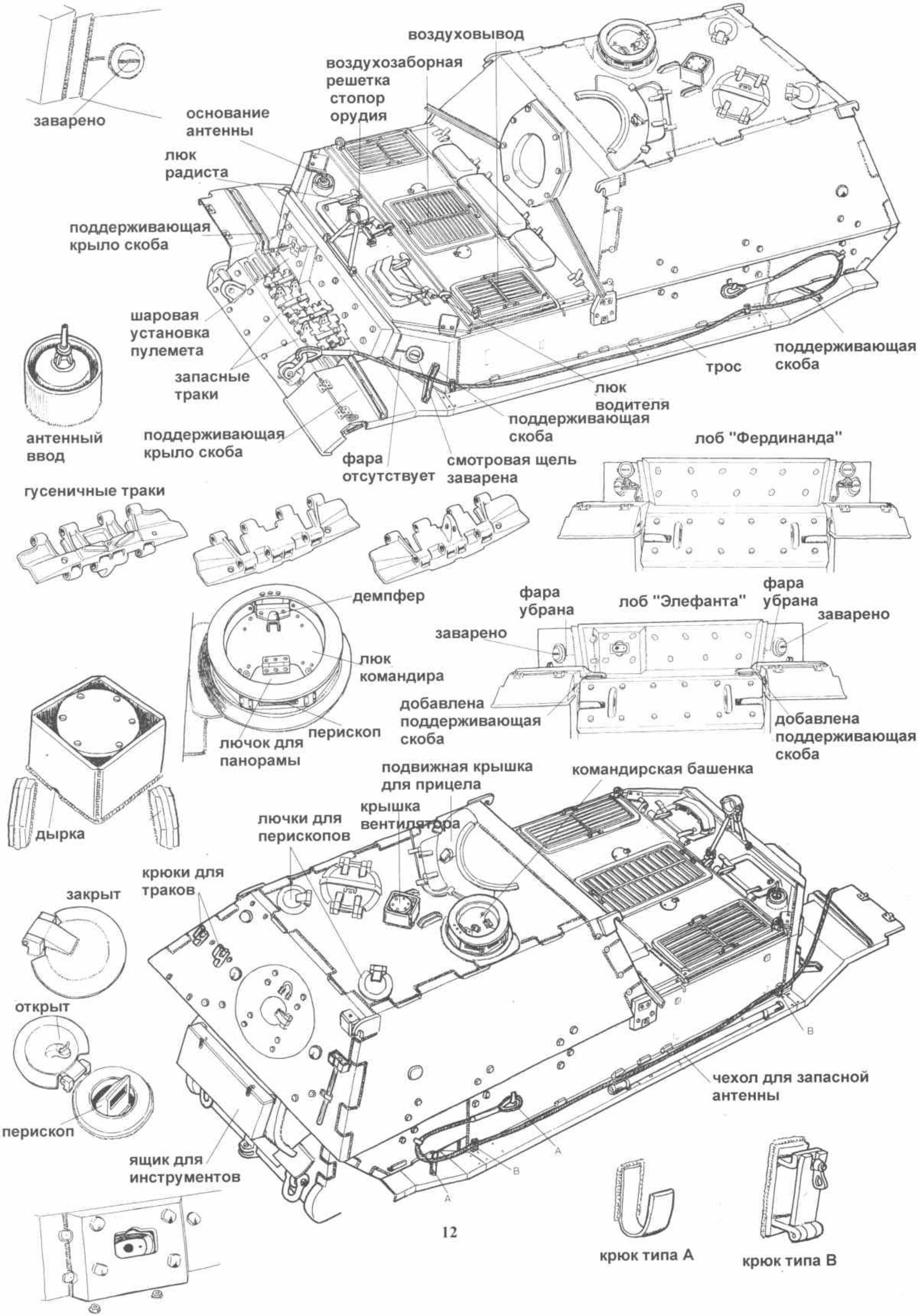
Тяжелый истребитель танков «Элефант». Вид спереди и сзади.



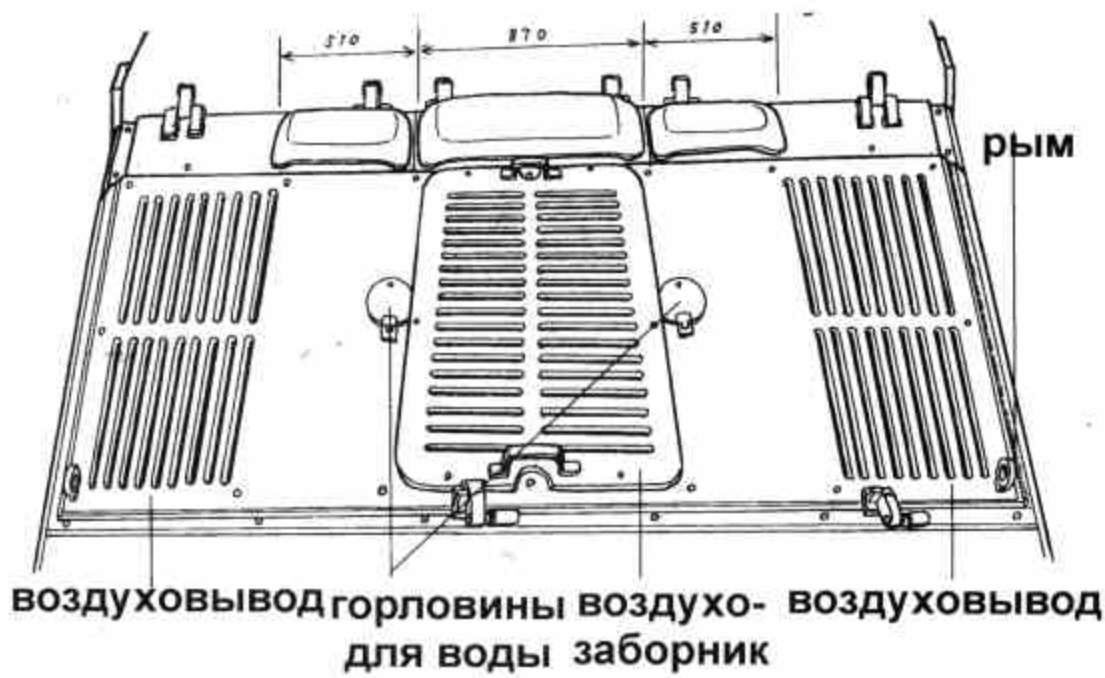


Panzerjager Tiger (P) für 8.8 cm Pak 43 L/71 «Elefant»

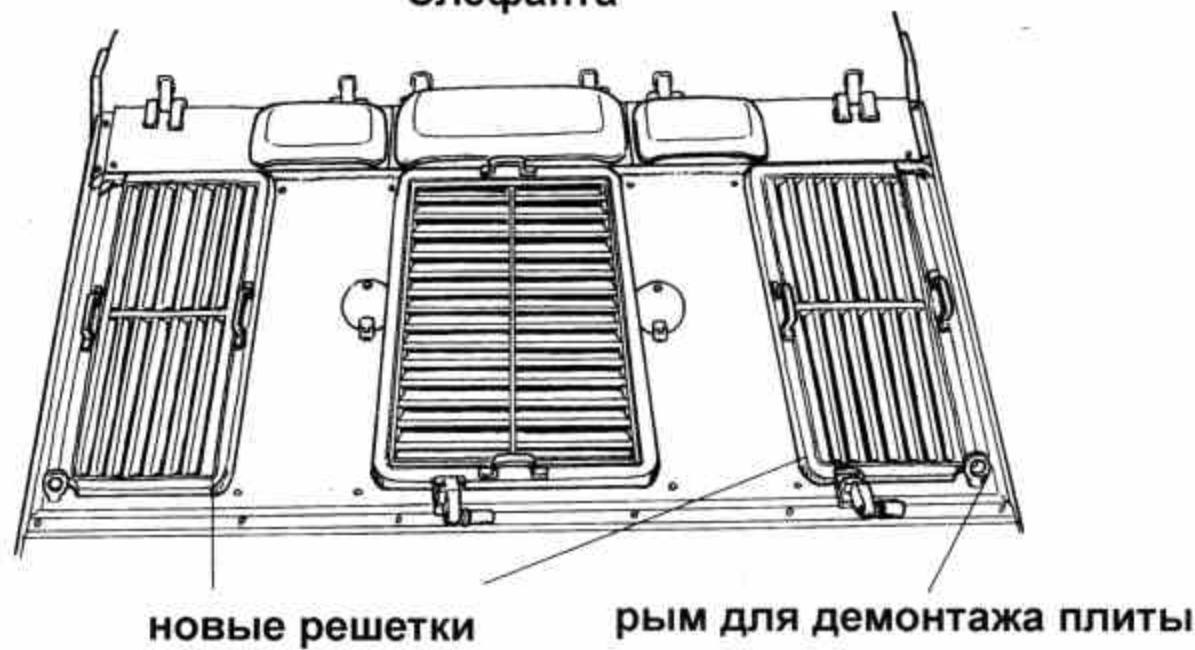
Машина 1 : 35



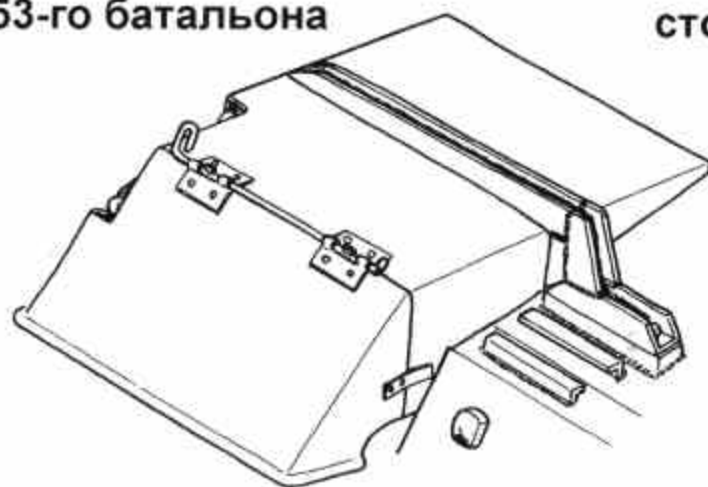
надмоторная плита
"Фердинанда"



надмоторная плита
"Элефанта"



поддерживающая
крыло скоба
машин из 1-й роты
353-го батальона



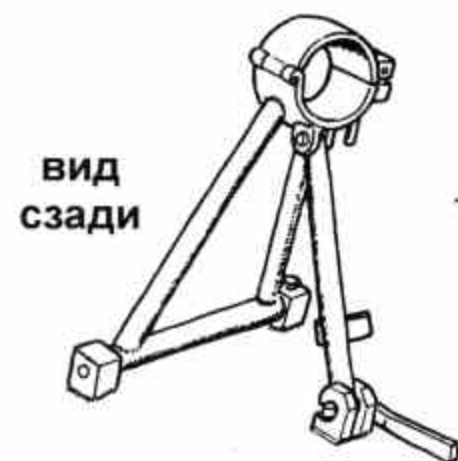
стопоры для люков



поддерживающая
крыло скоба
машин из 2 и 3-й роты
353-го батальона

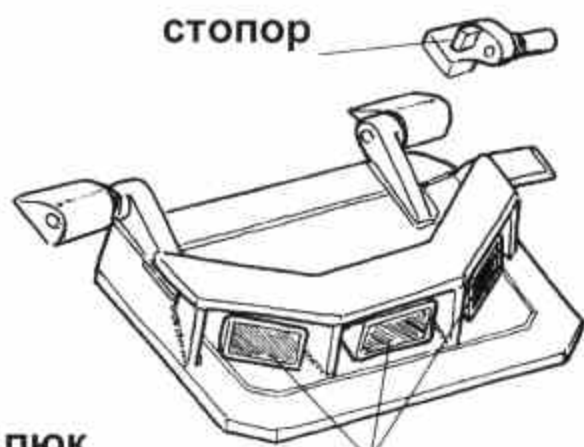


вид
спереди



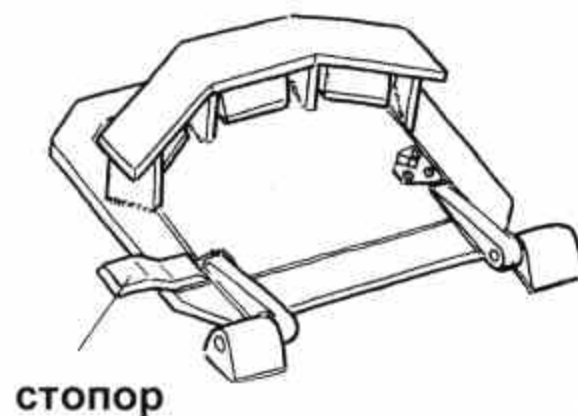
вид
сзади

стопор



люк
механика-
водителя

перископы

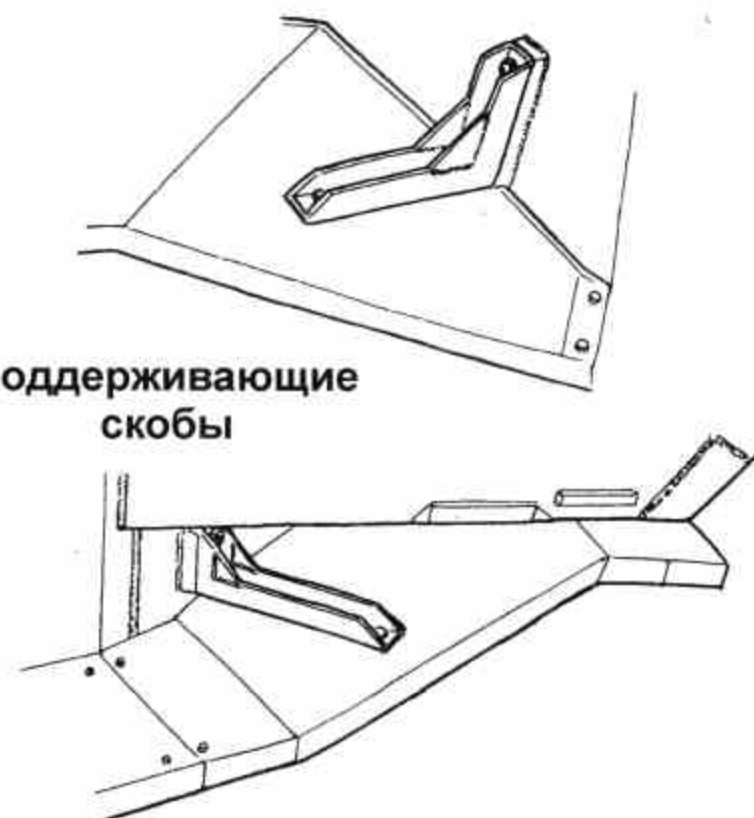


стопор

стопор
люк радиста

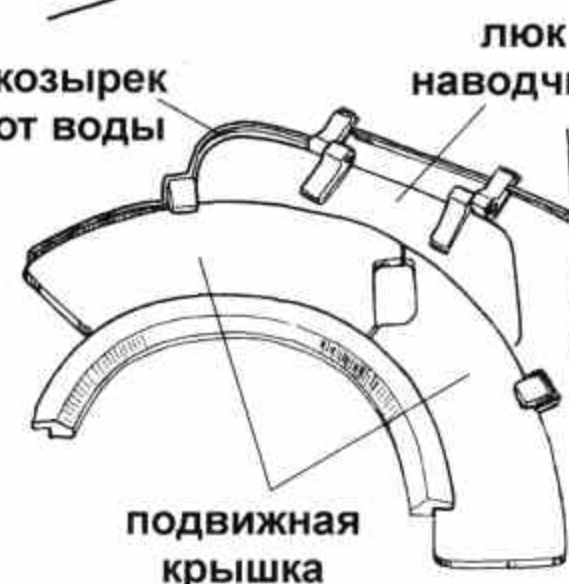


поддерживающие
скобы



козырек
от воды

люк
наводчика

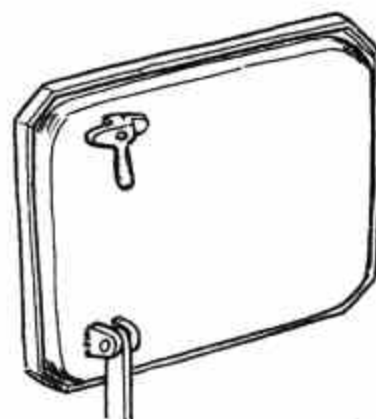


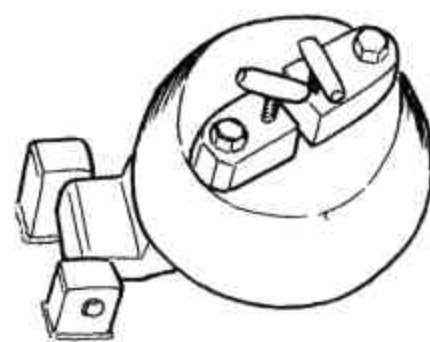
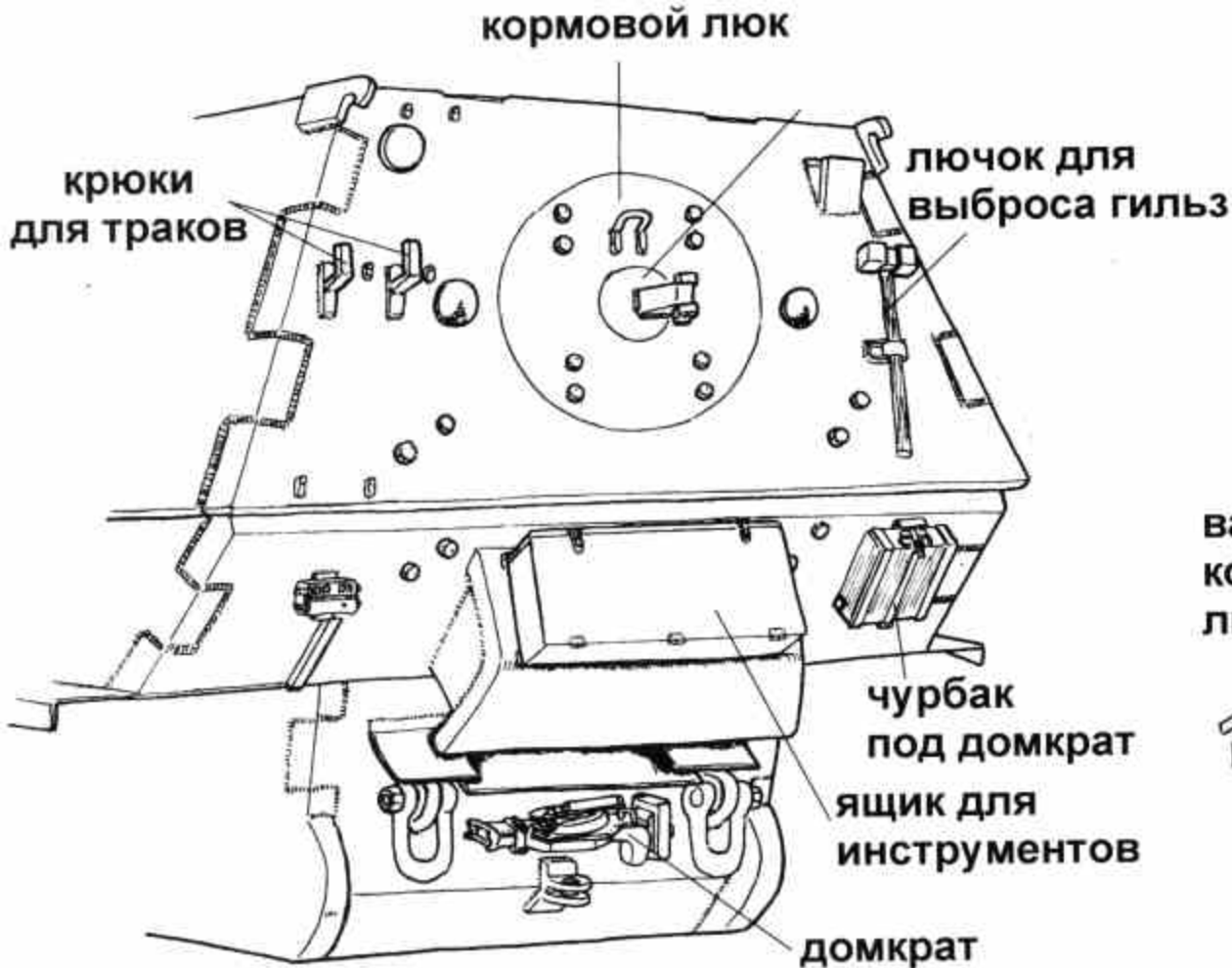
подвижная
крышка

Фердинанд

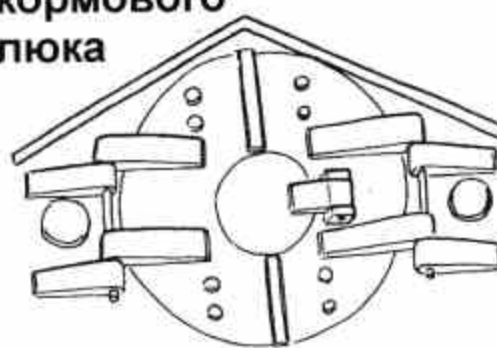
Элефант

козырек

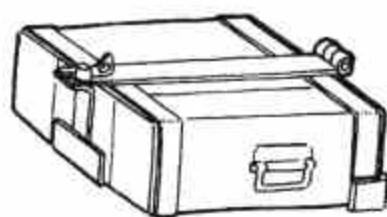
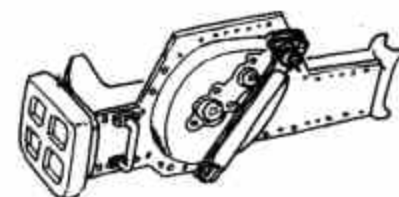
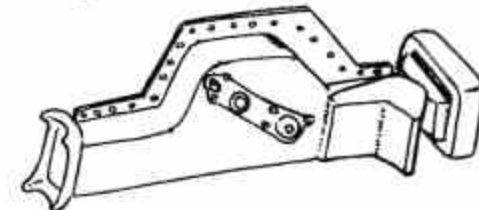




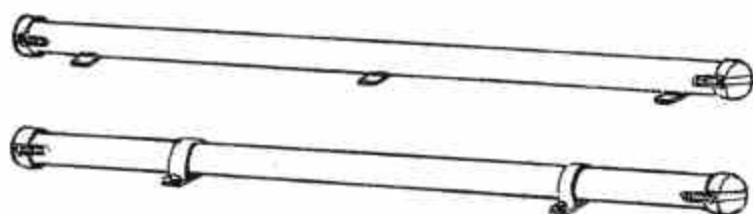
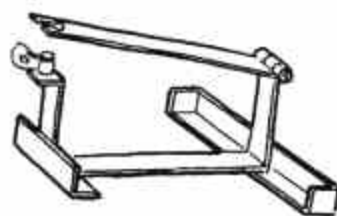
вариант кормового люка



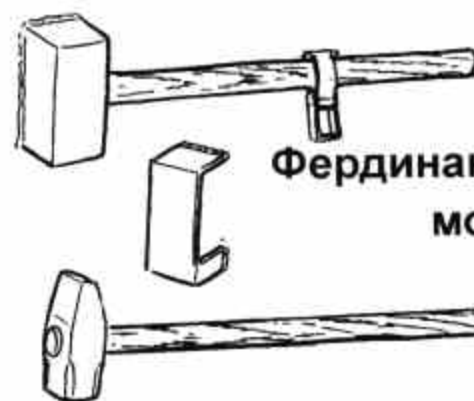
домкрат и его крепление



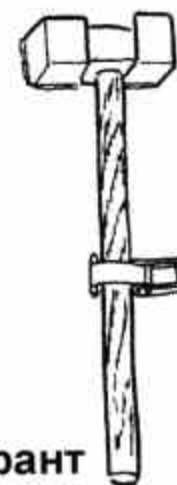
чурбак под домкрат и его крепление



чехол для антенн



Фердинанд
молот

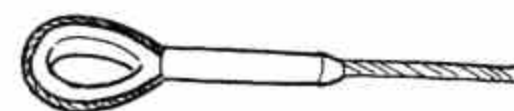


Элефант

буксирный трос

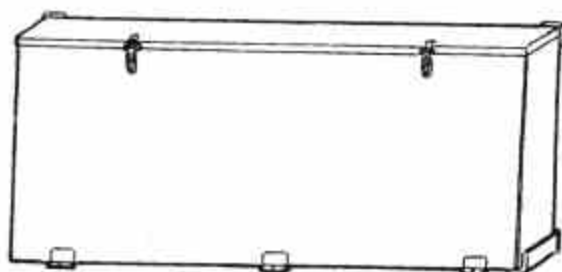


стандартный



на некоторых машинах

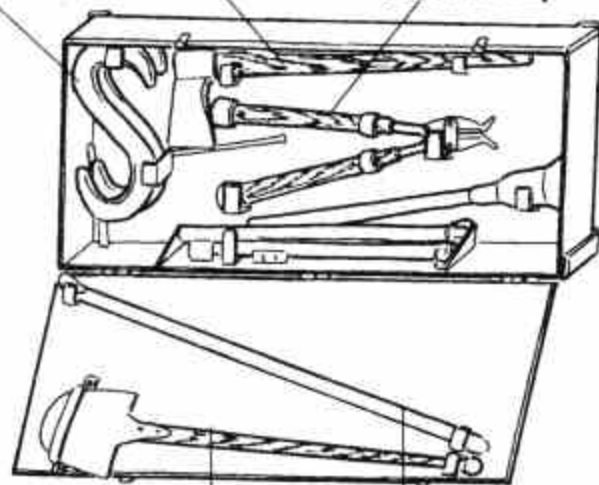
инструментальный ящик



буксирный крюк

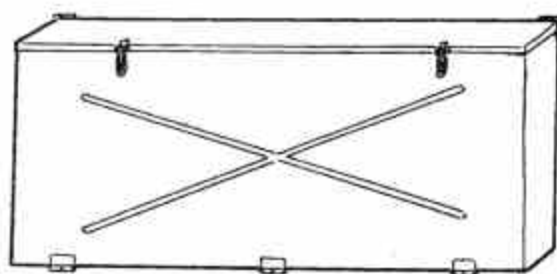
топор

ножницы

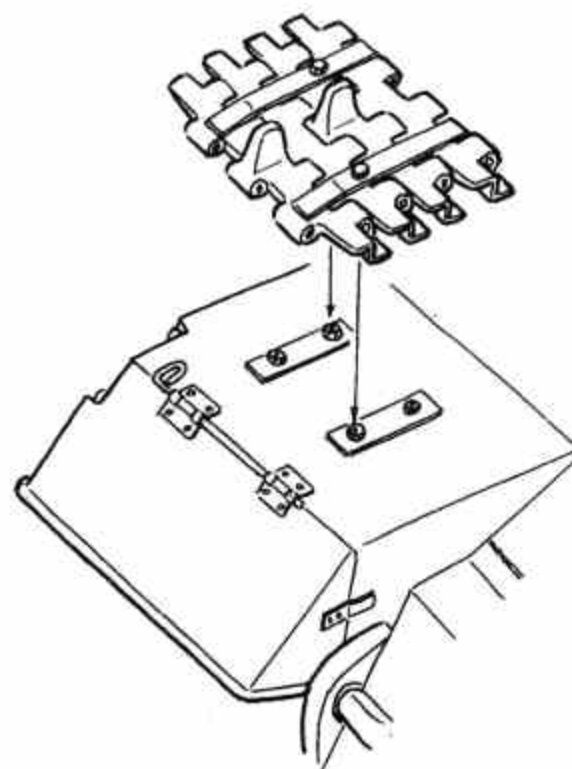


лопата

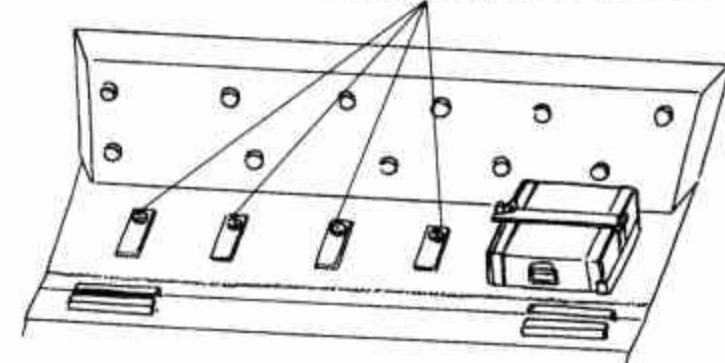
лом



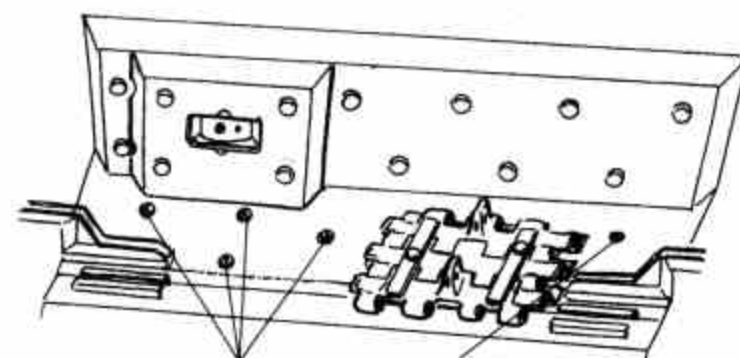
крепление
запасных траков
на Фердинанде



гайки приварены



Фердинанд из Кубинки



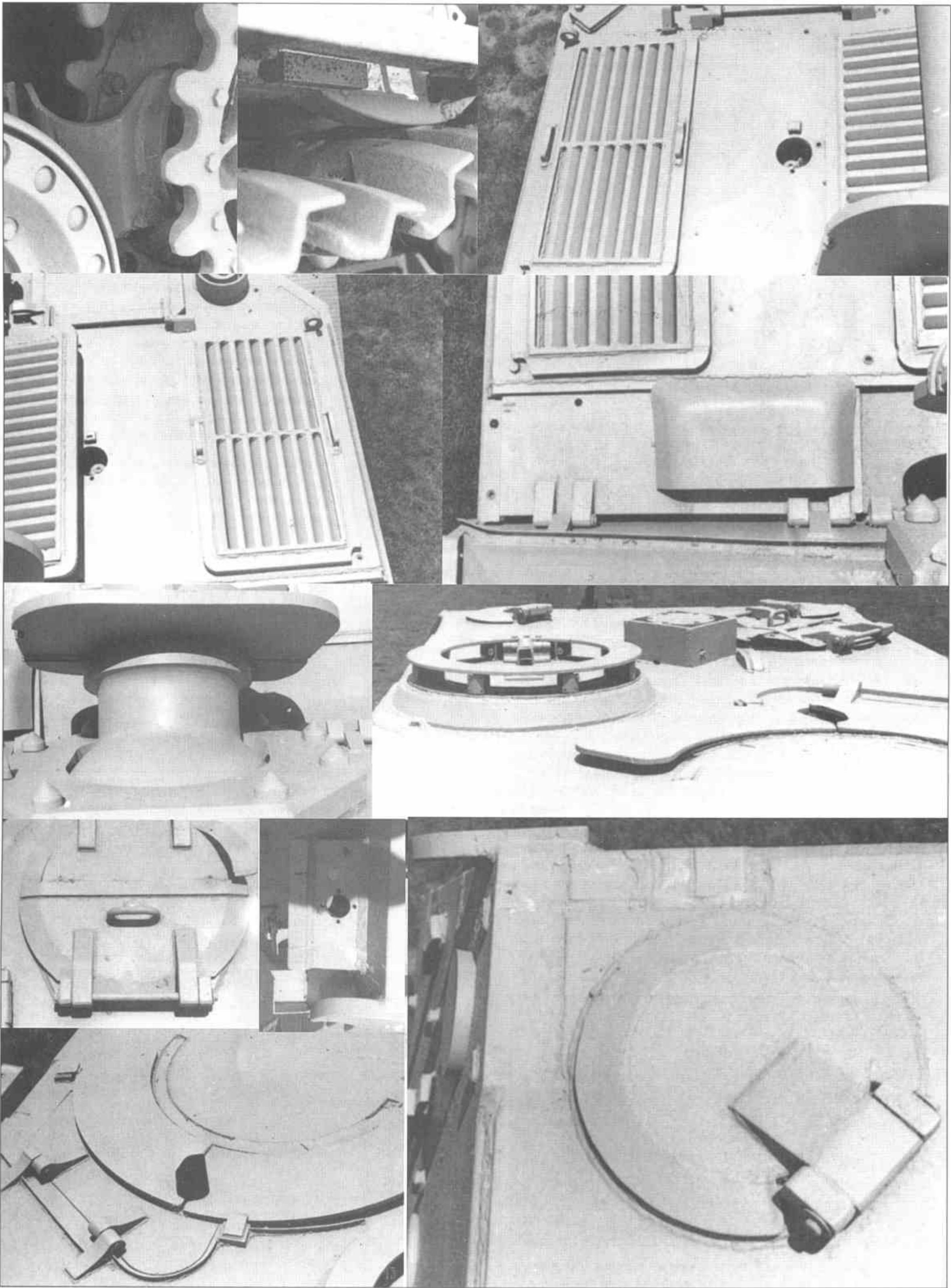
приваренные гайки

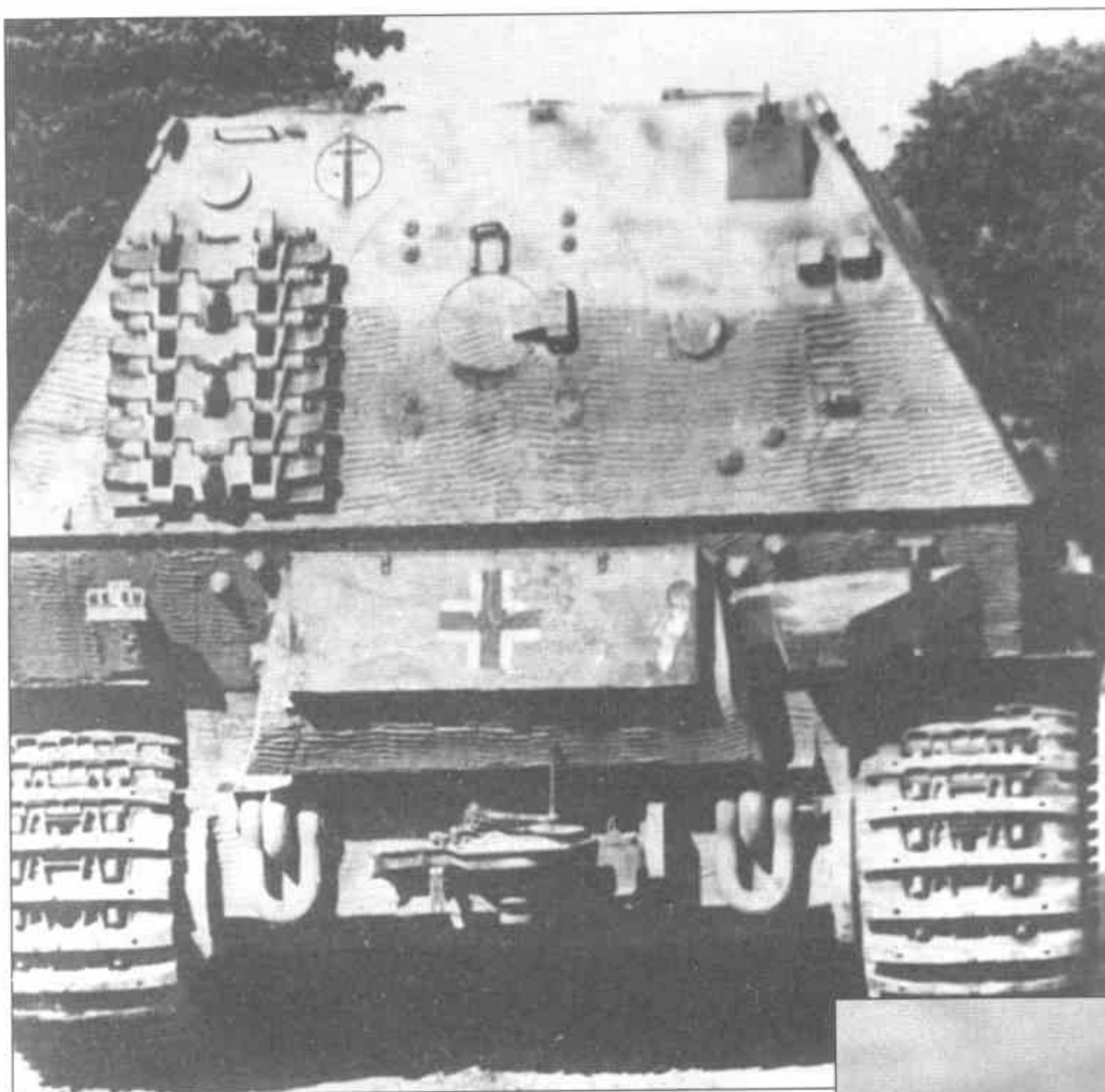
Элефант из Абердина



Детали конструкции «Элефанта» из Абердинского музея, США. Многие элементы конструкции утрачены, циммерит удален.







Кормовая часть «Элефанта» крупным планом.

этом пришлось перекомпоновать шасси, сместив двигатели и генераторы в середину корпуса. 100-мм лобовая броня корпуса была усилена 100-мм плитой, закрепленной при помощи болтов и гуженов. Аналогичную 200-мм толщину получила и лобовая броня рубки. Такую броню не пробивала даже танковая пушка самого «Тигра». Сочетание такой брони и мощного орудия придавало машине очень высокие боевые характеристики (вот оно чудо-оружие!).

В июне 1942 года было принято решение переделать все шасси для срочного изготовления штурмовых орудий.

Новая машина получила официальное обозначение 8,8-см PaK 43/2 Sfl L/71 Panzerjäger Tiger (P) Sd.Kfz.184 Ferdinand (последнее - якобы в честь самого конструктора). В дальнейшем имя «Фердинанд» стало нарицательным для обозначения германских САУ в наших войсках. Сборка всех машин закончилась в начале мая 1943 года. Ими укомплектовали 653-й и 654-й тяжелые дивизионы истребителей танков и, практически без испытаний, бросили на фронт. В ходе июльских боев в районе станции Поньри «фердинанды» хотя и понесли большие потери, но именно там и заслужили уважение наших бойцов.

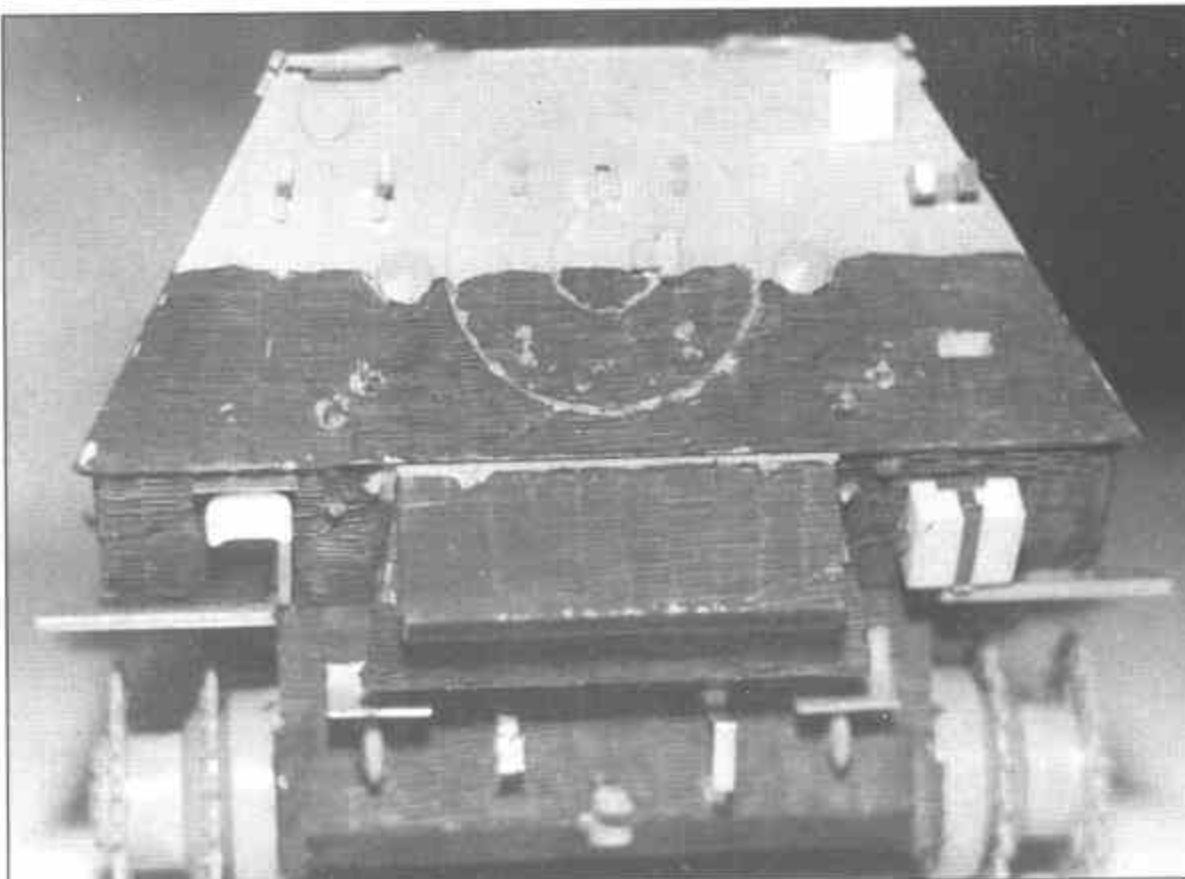


Мы собрали две модели. Одну - прямо из коробки, вторую - с доработками. Результат Вы можете видеть на фото.

Увидев в магазине модель «Фердинанда» фирмы «Звезда» я не раздумывал ни минуты. Модель была куплена немедленно. Однако, раскрыв дома коробку я был неприятно удивлен. Оказалось, что «Фердинанд» был только на коробке. Внутри же оказался пластик от Italeri, представляющий собой не что иное как «Элефант». Вот так сюрприз!

Чем же отличался «Элефант» от «Фердинанда»? Отличия эти очень хорошо показаны во «Фронтальной иллюстрации» [3]. В декабре 1943 года все уцелевшие «Фердинанды» (5 поврежденных 42 целые) сняли с фронта и отвели в тыл. Здесь они прошли полную модернизацию. В ходе этих работ машина получила курсовой пулемет, командирскую башенку, новые решетки на надмоторной плите и новые гусеницы. Корпус и нижнюю часть боевой рубки покрыли циммеритом. Взвесив все «за» и «против», пришлось смириться с мыслью, что переделать «Элефант» из «звездовского» набора в «Фердинанд» мне не удастся.

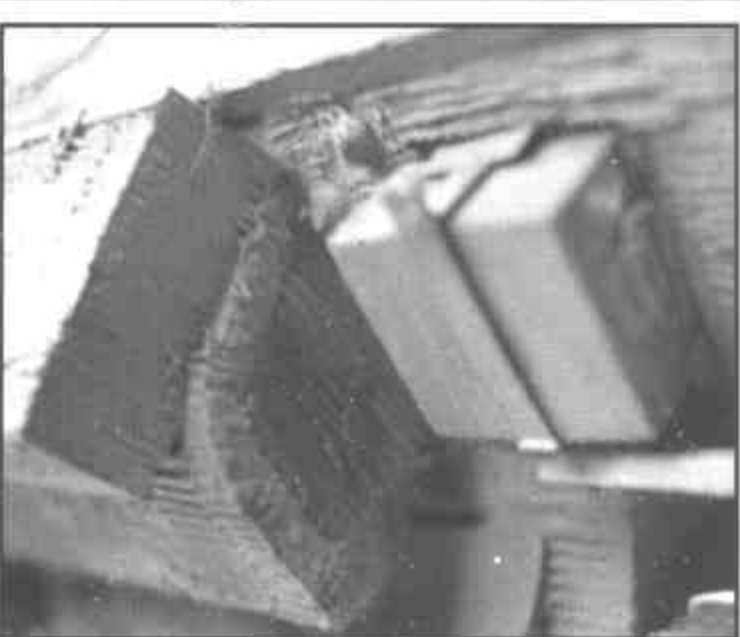
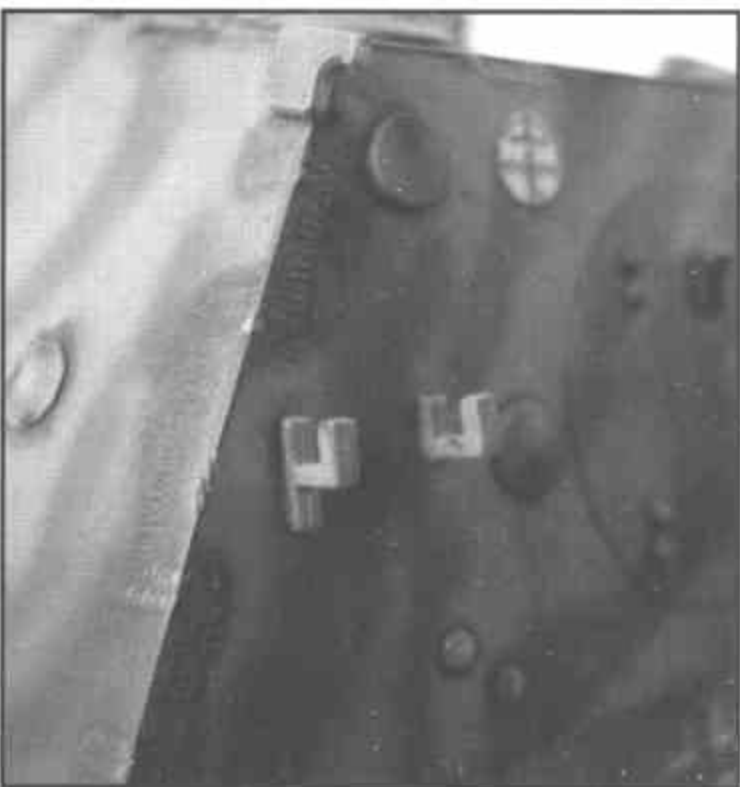
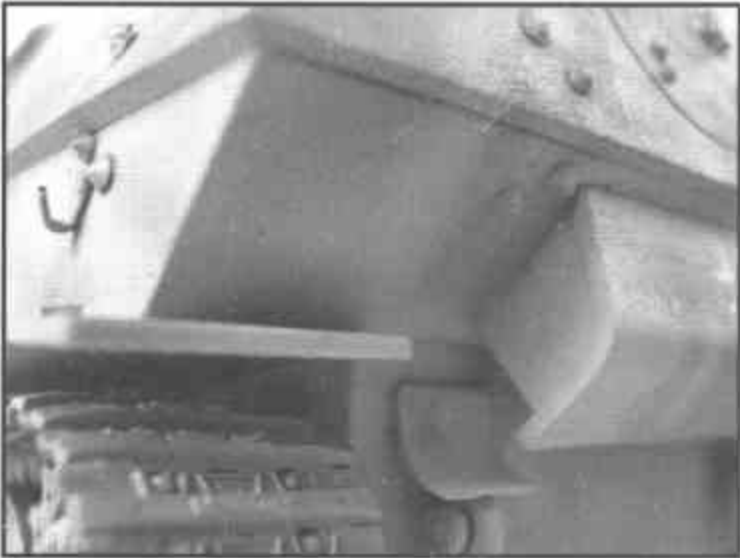
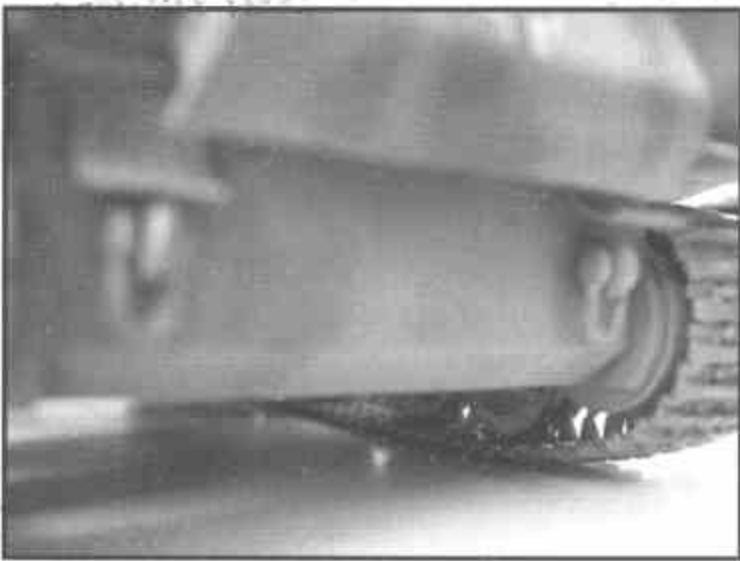
Модель покрыта «циммеритом». Белым цветом выделяются самостоятельно доработанные элементы.



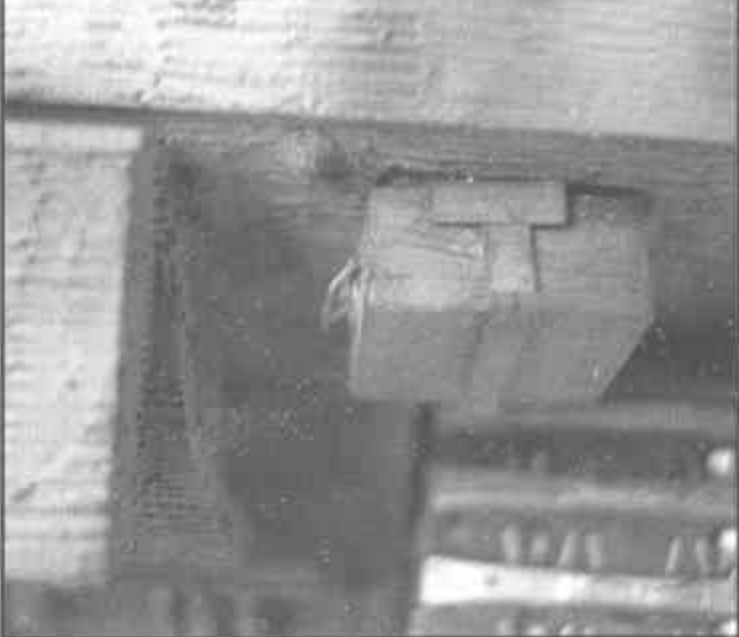
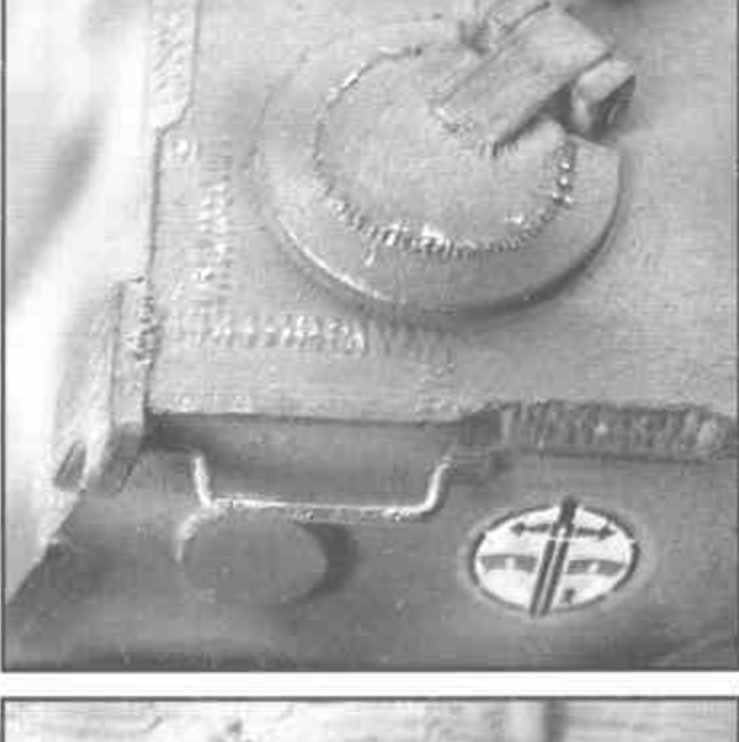
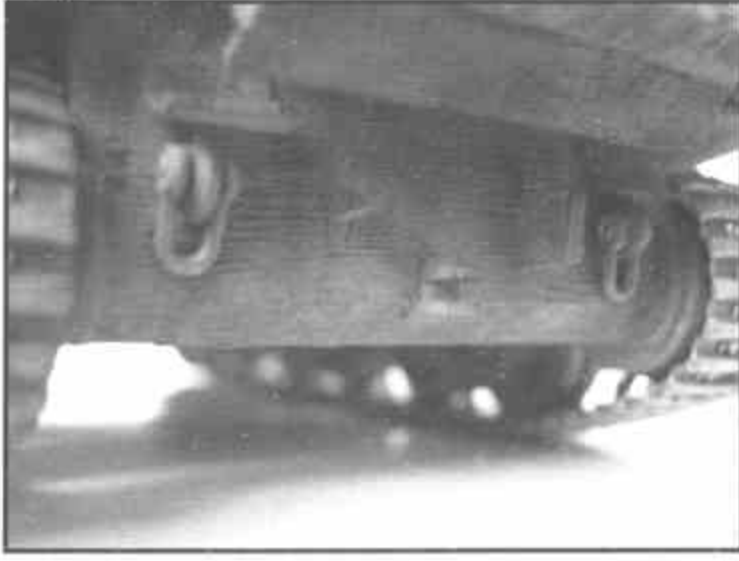
Основной причиной стали гусеничные траки, которые ни своими размерами, ни формой грунтозацепов не имеют ничего общего с траками от «Фердинанда». Если бы имелся соответствующий конверсионный набор траков я бы еще подумал, а так - выбора не было.

Начав сборку я сразу же отказался от схемы сборки предлагаемой в модели. По моему мнению предложенный там способ сборки нетехнологичен. Кроме того многие детали пришлось дорабатывать самому. На нижний короб корпуса были установлены ленивцы и ведущие колеса, а затем собрана носовая часть корпуса (детали A37 и A38). С детали A37 были срезаны плоские выступы и наклеены сделанные из полистирола угольники. При установке накладной лобовой брони с пулеметной амбразурой (деталь A41) я отказался от установки пулемета, так как на большинстве фотографий «Элефанта» он отсутствует. Ограничился лишь «шариком» с просверленным отверстием для ствола и прицела. С корпуса также были срезаны площадки для установки фар и «заварены» смотровые щели на бортах. На надгусеничных полках перед установкой следует срезать шарнирное крепление передней откидывающейся части щитка и изготовить новое. Для изготовления петель отлично подходит палочка-трубочка от «Чупа-Чупс», вытянутая над пламенем свечи, и кусочек проволоки подходящего диаметра. Детали S73 (две штуки) были отправлены в мусорную корзину, а вместо них навиты «пружины», которые после установки закрепились «болтами». После установки надгусеничных полок на корпус придется доделать заднее усиление крепления крыльев, так как в наборе эти детали (как и многие другие) отсутствуют. Надмоторная плита потребовала самых значительных переделок. Здесь итальянцы сделали действительно «точную копию». Они скопировали машину из экспозиции музея бронетанковой техники на Абердинском полигоне в США. Дело в том, что данный прототип является некомплектным. На фотографиях [3] все решетки МТО сняты и находятся рядом с машиной. Производители модели центральную решетку дали отдельной деталью. Но нигде не указано как она правильно устанавливается! Пришлось «перерыть» массу литературы и привлечь на помощь

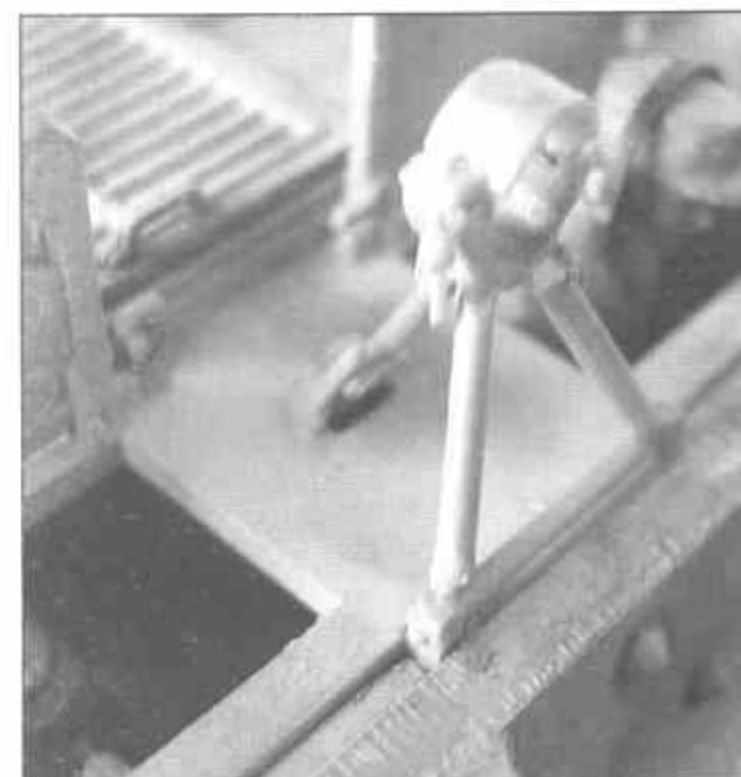
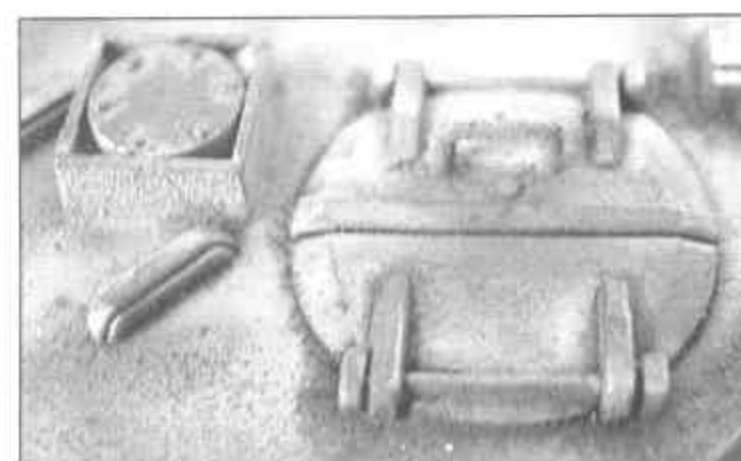
Исходная модель



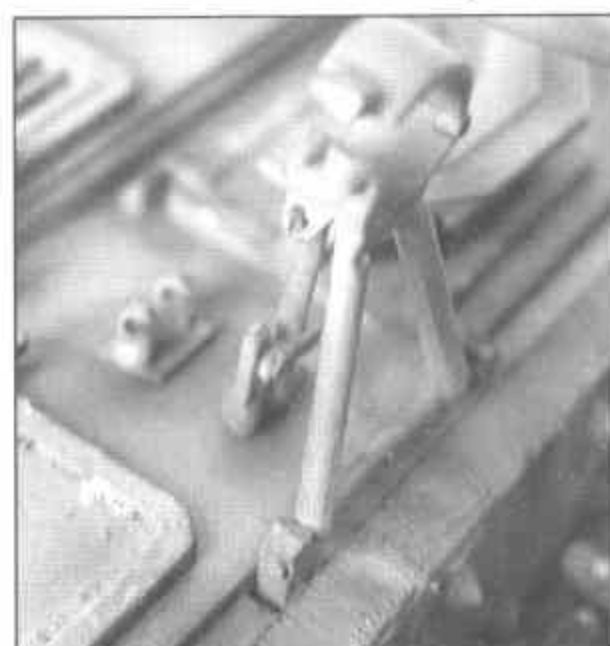
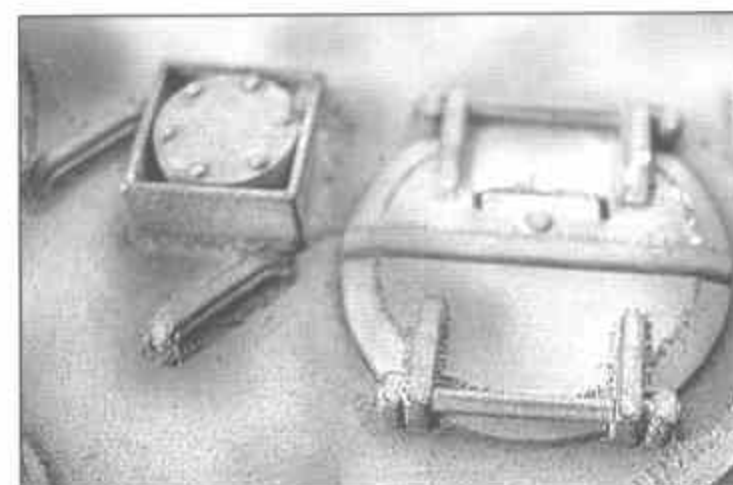
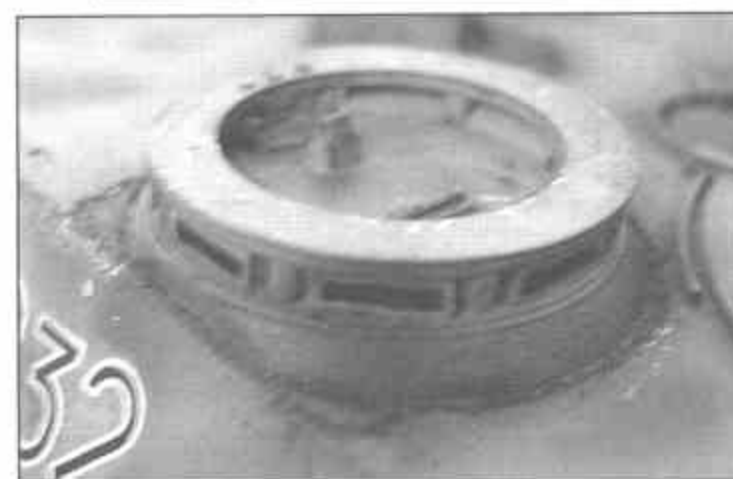
Модель доработанная



Исходная модель

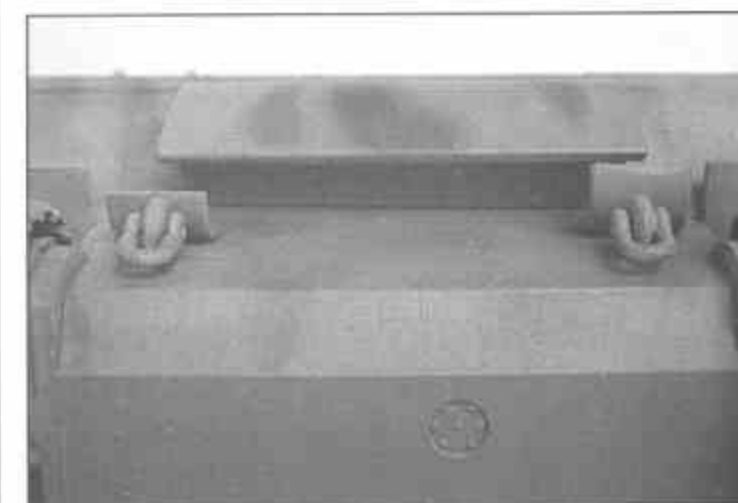
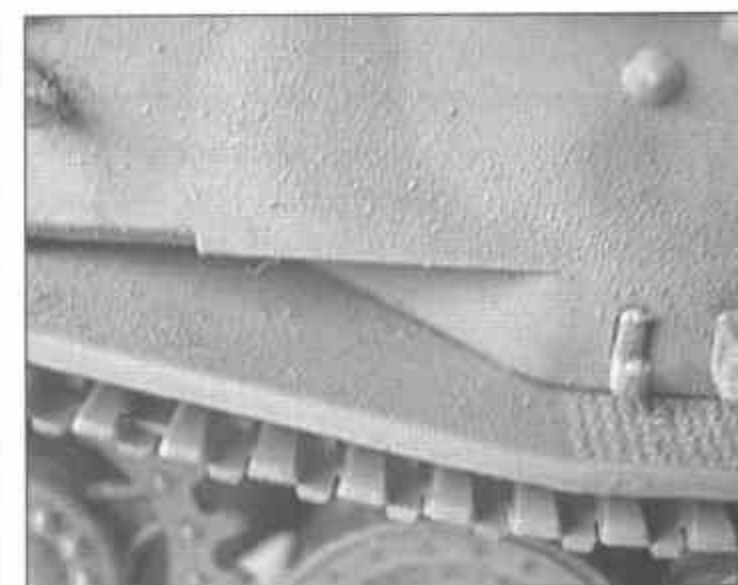
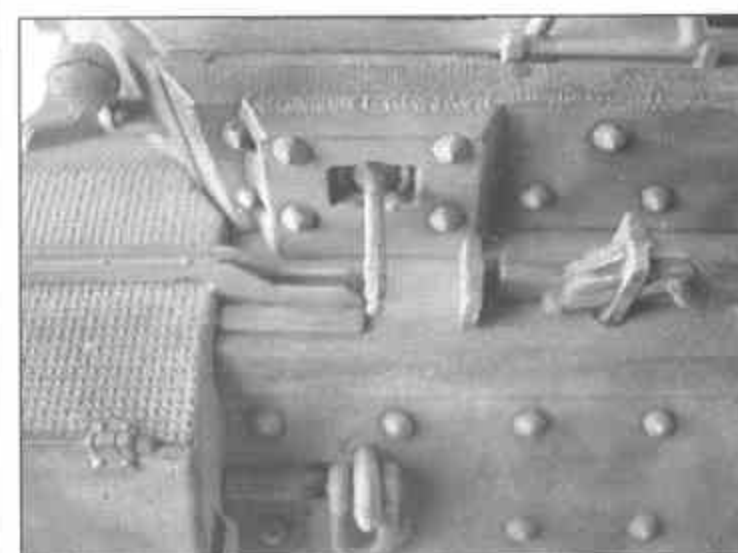


Модель доработанная

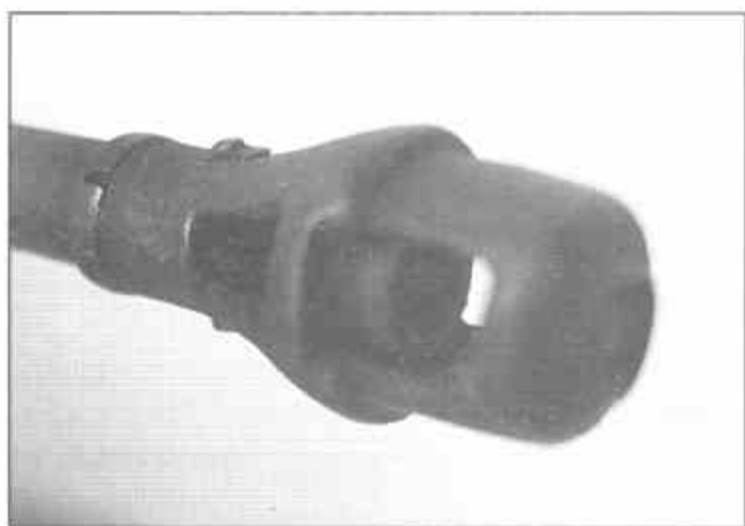
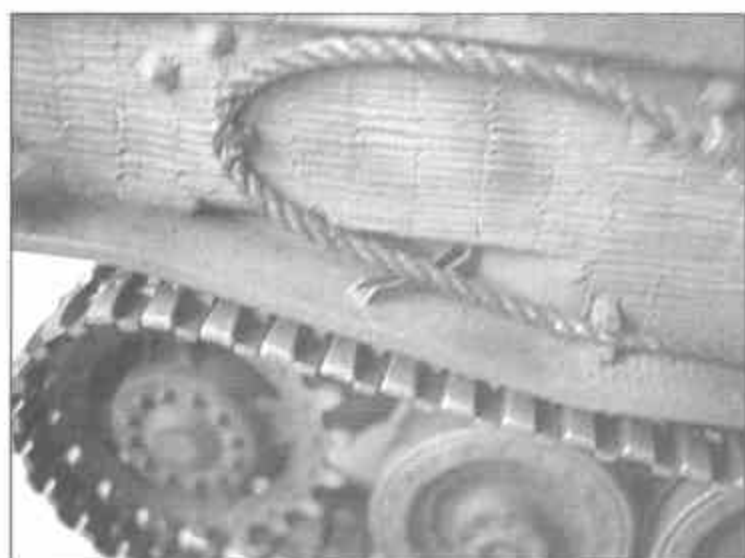
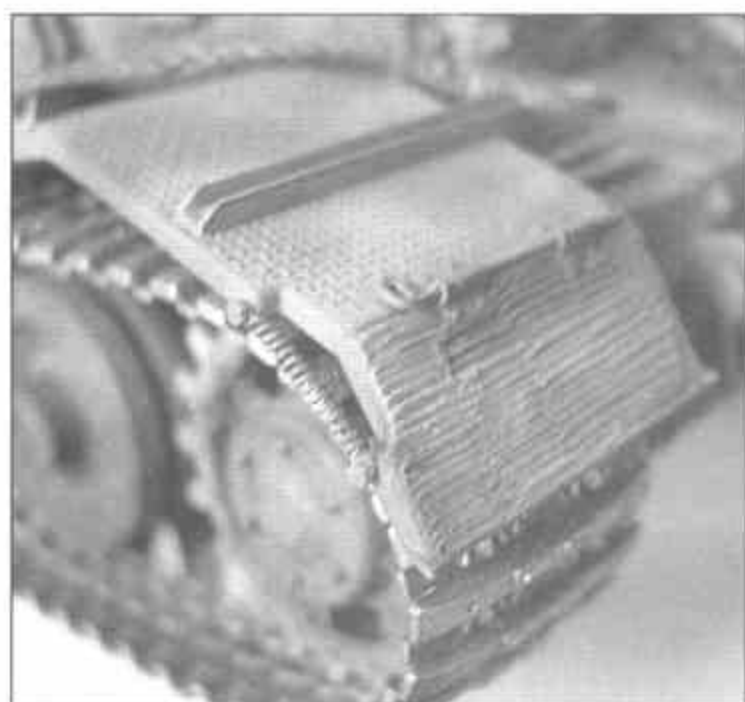


Транспортная опора для ствола сделана подвижной. На снимке ее задняя нога не доведена до стопорных крюков.

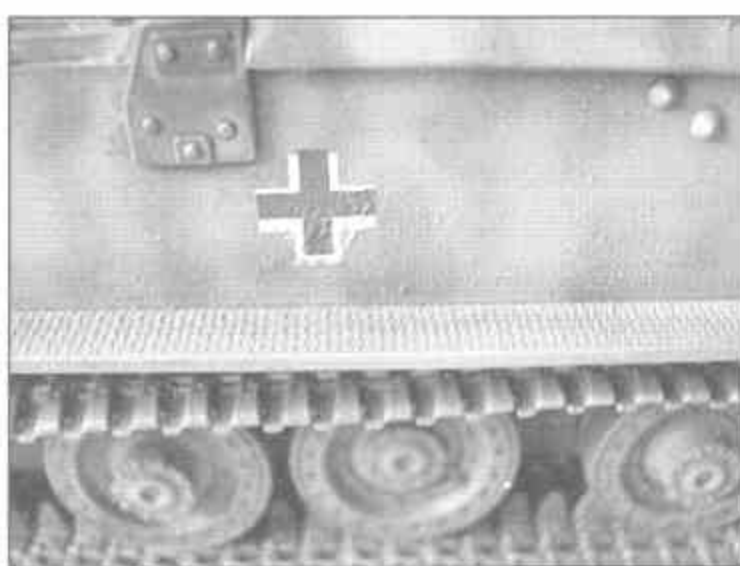
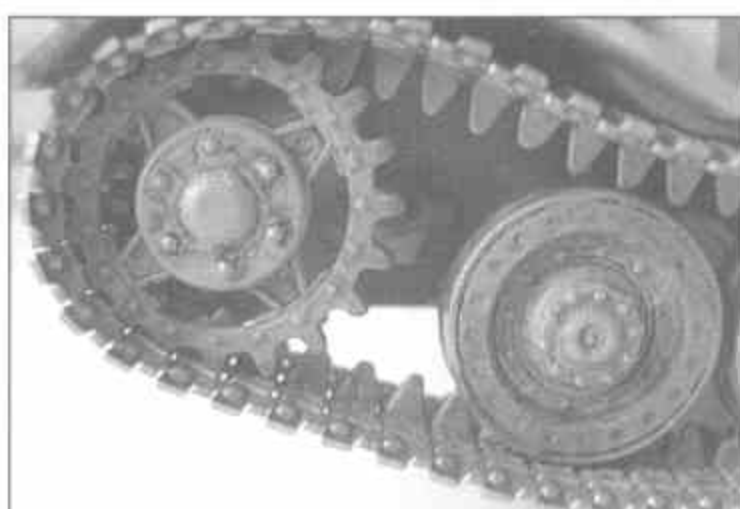
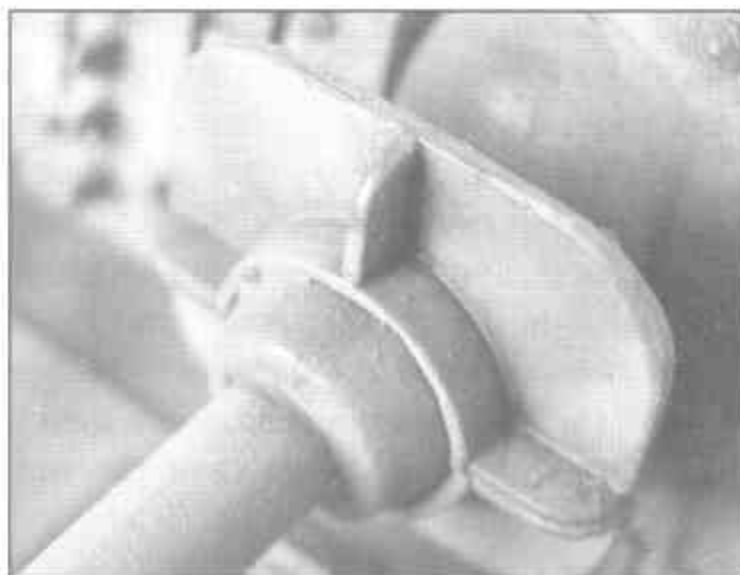
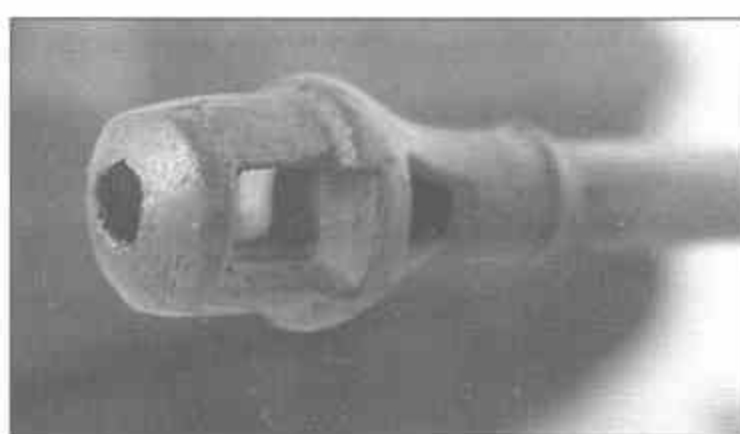
Исходная модель



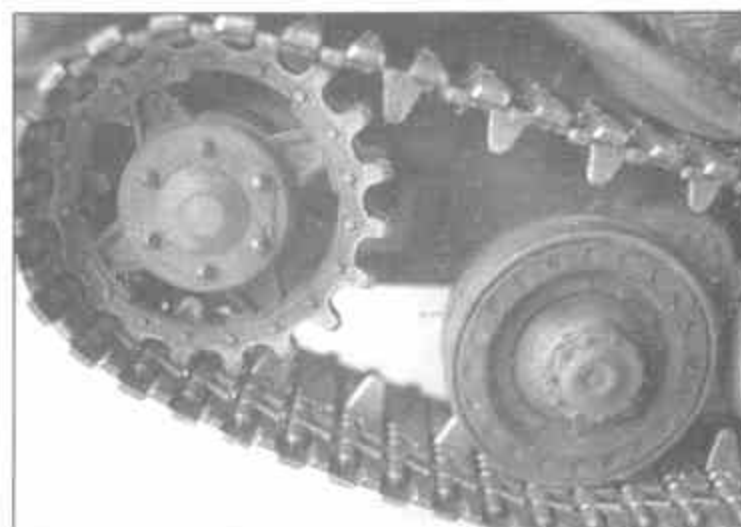
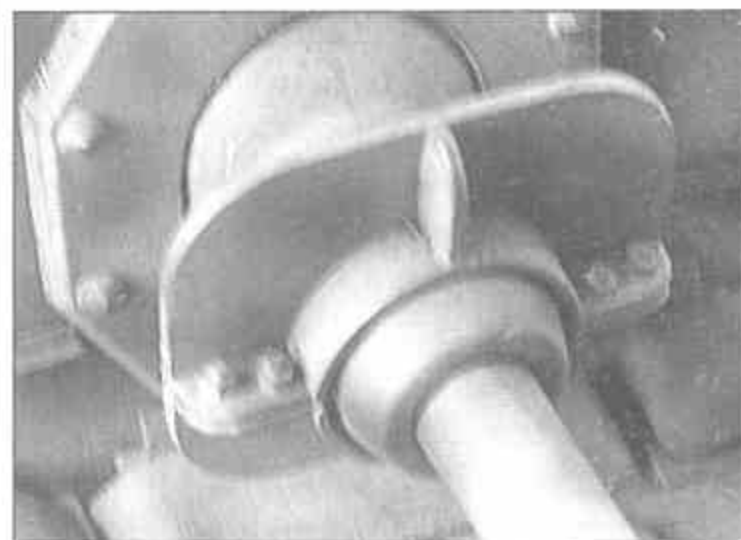
Модель доработанная



Исходная модель



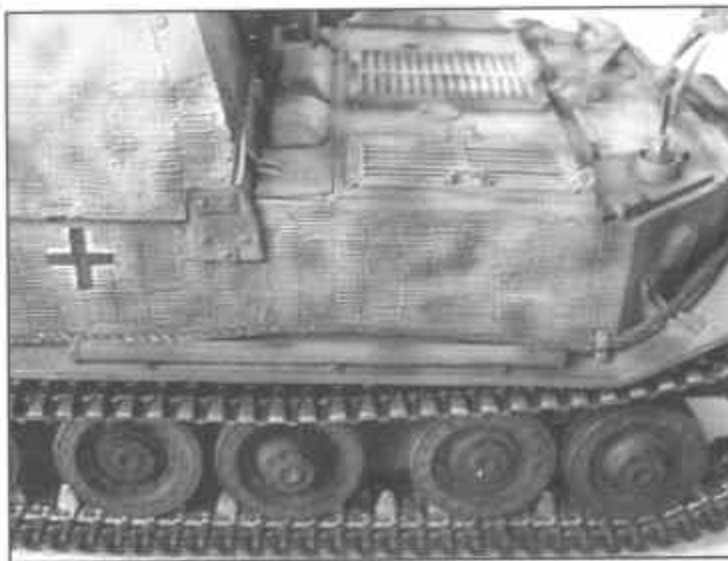
Модель доработанная



Исходная модель



Модель доработанная



здравый смысл. Результат Вы можете видеть на фотографиях готовой модели. На «абердинской» машине также демонтированы крышки защиты вентиляторов.

Проблема «заваливания» задней части плиты вниз была решена путем подреза линии изгиба изнутри и отгиба ее вверх с фиксацией на клею. Сверху накладывался тонкий полистирол для имитации подвижной части. Броневые крышки защиты вентиляторов пришлось изготавливать самому, так как в наборе таковая была дана всего одна (деталь A63), да и та переразмерена. Боковые решетки требуют переделки. Я решил эту проблему вставкой полосок полистирола под углом от вертикали. Далее под все решетки МТО была вклеена сетка - дабы не лицезреть зияющую пустоту. После этого, добавив три перископа на люк механика-водителя, можно установить надмоторную плиту на место.

Боевая рубка серьезных переделок не требует, поэтому я решил хоть что-то на ней доделать от себя. Бритвой был аккуратно срезан люк перископа и после обработки оставлен дожидаться своего часа. После покраски на этом месте, в предварительно просверленное отверстие, был вставлен перископ, изготовленный из полистирола, а затем уже люк занял свое место.

На люке заряжающего (детали C79 и C80) «штатные» петли удалил, а взамен сделал новые. Командирская башенка (деталь C76) наконец-то получила свои перископы. Работа «на крыше» закончилась имитацией «сварных» швов вокруг командирской башенки, защиты вентиляции и по люку заряжающего. С кормовой части рубки была срезана деталь якобы имитирующая крепеж молота (вместе с ним самим). Вместо нее из тонкого полистирола, алюминиевой фольги и проволоки было изготовлено новое крепление, а сам молот (тоже самодельный) занял свое законное место. Дополни-

тельный антенный ввод (деталь C102) также лучше изготовить самому, а вот крючья для навески запасных траков (дет. C100) нужно перенести вправо-вверх, потому что траки, на них навешенные, будут выступать за габариты рубки. Обратите внимание на болты крепления в нижней части рубки. После склейки и обработки ствола с дульного тормоза была срезана передняя часть и внутрь (на перегородку) наклеено кольцо. Посадив переднюю часть на место, весь дульный тормоз дорабатывался в соответствии с фотографиями и чертежам. Щиток дополнительной бронировки маски орудия был «скручен» болтами с гайками, а на тыльной стороне симитированы сварные швы. После того как изнутри боевой рубки были приклеены площадки для перископического прицела и перископа, на свое законное место был установлен ствол. Перед установкой рубки на корпус необходимо сделать шарнирные соединения для крепления защитных крышек вентиляторов к передней стенке рубки.

На собранный таким образом корпус были наклеены желобки для стока дождевой воды, сделанные из алюминиевой фольги, а также фиксатор для крепления ствола орудия в походном положении. Перед приклейкой бронекожуха (деталь A109) в него вместо детали C108 была вклеена сетка. Кстати, на него же следует приклеить и ящик ЗИП (деталь A93), так как на месте указанном в инструкции он размещался только на «Фердинанде». А мы что собираем, помните?

Для имитации циммерита, после долгих экспериментов, решено было остановиться на шпаклевке XB-004. Как указано на упаковке, время ее высыхания два часа - что меня вполне устроило. Шпаклевка имеет нитрооснову (при необходимости разводится ацетоном) благодаря чему она отлично «цепляется» к пласти-

ку модели без всякой дополнительной грунтовки или обезжиривания модели. Наносить на модель ее лучше небольшими участками тонким слоем и сразу же придавать нужный рельеф. После высыхания шпаклевка становится немного мягче полистирола, что позволяет с помощью всевозможных стамесок и резачков имитировать места потери части циммеритового покрытия, а также сделать площадки для установки всякой мелочевки на корпус (крепежные крючья для буксирного троса, крепеж для домкрата и поддомкратного бруса и т.д. и т.п.). Кстати, о домкрате, место его крепления на модели дано, опять-таки как на «Фердинанде», а сам домкрат «доброго слова не стоит». Поэтому он улетел вслед за многими другими деталями. Но не имея желания делать его самому я из тонкой жести изготовил лишь его крепление и установил на корме самоходки, где ему и надлежало находиться. Точно также «с нуля» был изготовлен поддомкратный брус с креплением и задний фонарь (увы, в наборе все это отсутствует).

Ходовая часть модели отлично проработана и никаких нареканий не вызывает (за исключением гусениц). Дело в том, что производители «слегка» перестарались и все траки оказались с гребнями, в то время как реальная гусеница состояла из двух видов траков - с гребнем и без него. Поэтому это самое «слегка» пришлось удалять с помощью бритвы. На каждом гребне должно также присутствовать по два отверстия - но беру «грех на душу» - руки «не дошли».

Осталась окраска. За основной цвет я взял Revell №16, а камуфляжные пятна, подтеки, ржавчина и вся тонировка делалась «нитрой». Гусеницы, из боязни, что краска не будет держаться, задуты обычным красно-коричневым грунтом и после изрядной порции «пыли» оттонированы «серебром». Тросы данные в наборе не подтверждаются ни одной фотографией, поэтому пришлось изготовить новые из толстой нитки и фольги. Трос также окрашен «ржавчиной» и тонирован «сухой кистью» родной по тону серебрянкой.

В результате всех усилий получилась неплохая копия легендарной «самоходки», но хотелось бы чтобы господа производители на коробке изображали и писали правду о содержимом. А так получается как в старом анекдоте - «после сборки доработать напильником».

Виктор Стрюк (г. Харьков)

Литература:

1. «Фердинанд» - германский истребитель танков. Рига: Tornado, 1998. - 44 с. - (Военно-техническая серия, вып. 38.).
2. М.Свириш. Тяжелое штурмовое орудие «Фердинанд». М.: Экспресс, 1999. - 48 с. - («Армада», приложение к журналу «М-Хобби», вып. 12.).
3. И.Переяславцев. «Фердинанд» и «Элефант». М.: «Стратегия КМ», 2001. - 48 с. - («Фронтовая иллюстрация», серия «Танки в деталях», вып. 2.).

Як-38

Масштаб: 1 : 72, производитель «Моделист»

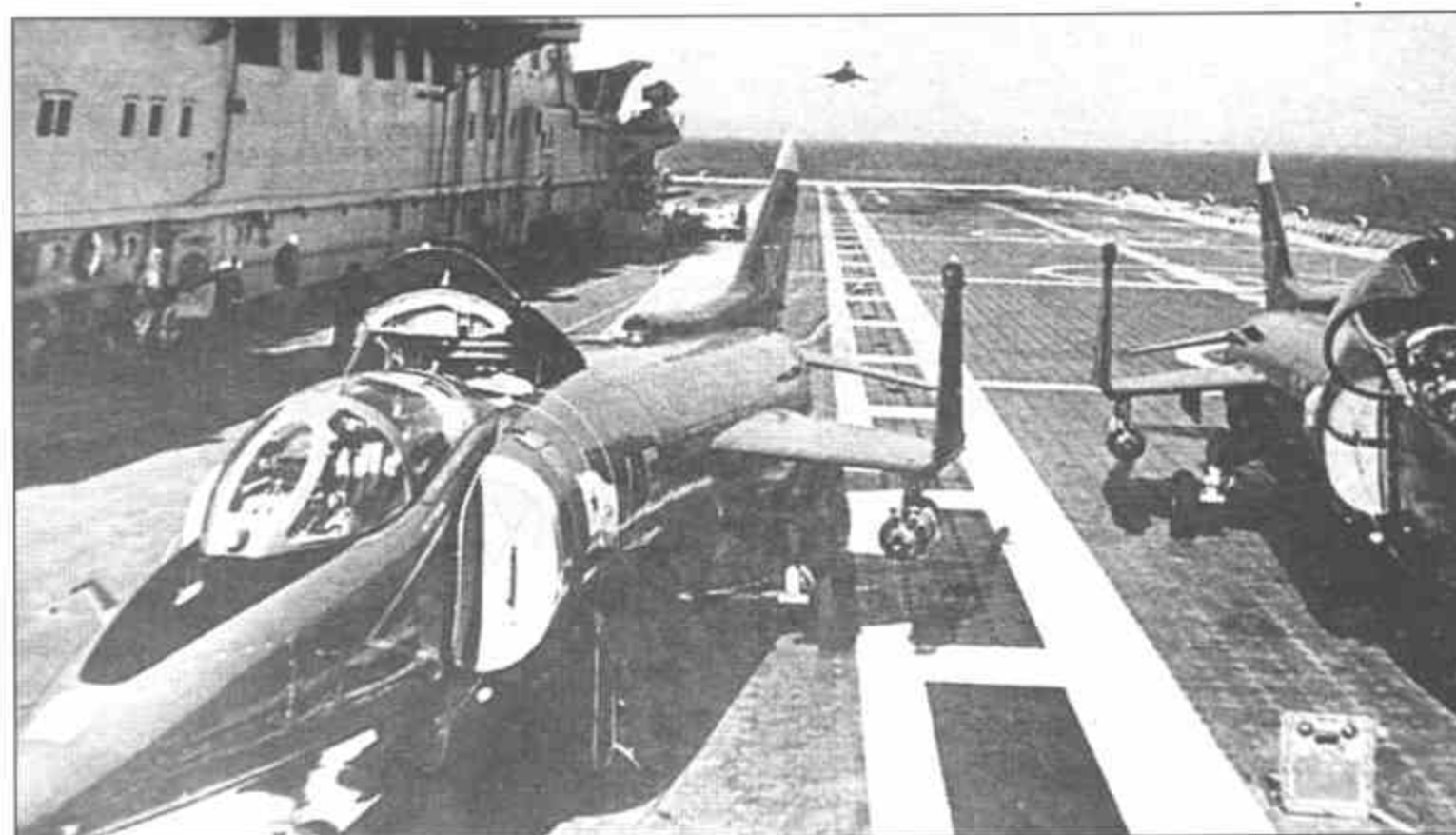
Самолет

Первым советским палубным самолетом стал СВВП Як-38 (СВВП - самолет вертикального взлета и посадки). Опытный Як-36 был поднят в воздух в 1964 г., командованию ВВС он не приглянулся, зато моряки ухватились за необычный летательный аппарат. Доводка Як-36 шла с учетом требований ВМФ. В 1971 г. начались летные испытания доработанного Як-36М, а в 1972 г. впервые в истории советского флота самолет совершил посадку и взлет на крейсер-вертолетоносец «Москва». На вооружение СВВП был принят в 1975 г. под обозначением Як-38. Серийное производство осуществлялось на Саратовском авиационном заводе, где с 1974 г. по 1989 г. Построили 231 Як-38. Самолеты базировались на авианесущих крейсерах проекта 1143. Типовой состав авиагруппы включал 15 Як-38, один двухместный Як-38 и 18 вертолетов Ка-25.

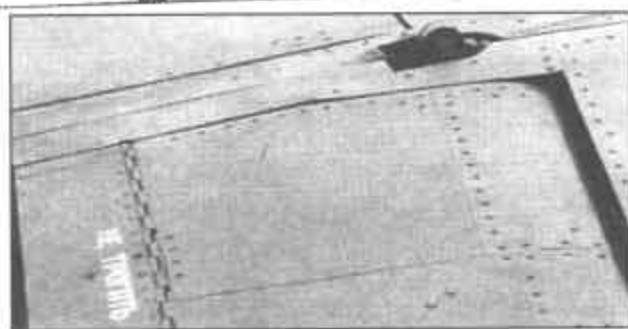
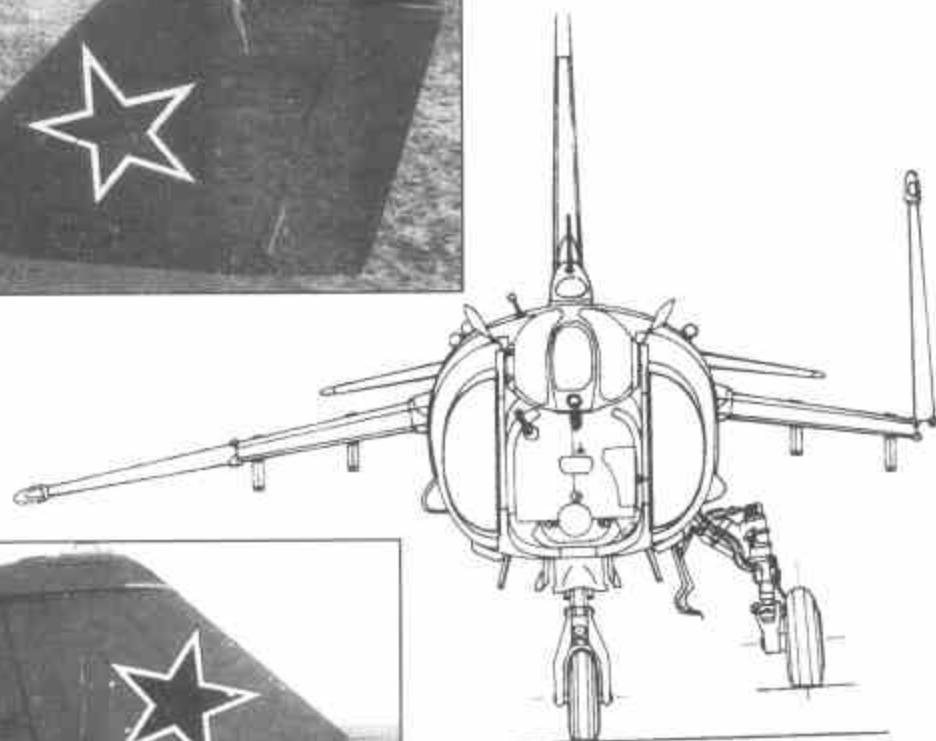
Первый отечественный СВВП имел крайне ограниченные боевые возможности, даже по сравнению с его английским «одноклассником» - СВВП «Харриер», не говоря об американских палубных истребителях-бомбардировщиках. Конечно, этот самолет сыграл выдающуюся роль в истории ВМФ СССР, дав опыт практической эксплуатации самолета на корабле. Ущербность боевых качеств первого палубного штурмовика была очевидной: так, к примеру, Як-38 никогда не предлагался на экспорт, хотя Индия в свое время закупила в Англии СВВП для вооружения авианосцев. (Индия была и остается одним из крупнейших в мире покупателей отечественной военной техники и тем удивительней тот факт, что Як-38 индийцам даже не предлагали). Тем не менее, сей аэроплан долгое время являлся символом ставшего наконец-то на крыло могучего океанского флота адмирала Горшкова. Долгое время Як-38 являлся большим, очень большим, секретом. Кстати, первая официальная фотография Як-38 на страницах газеты «Правда» появилась только в 80-е годы. Сегодня информация по этапному, пусть и не самому удачному самолету, морской авиации нашей страны найти не сложно. Да и модели имеются.

Модель

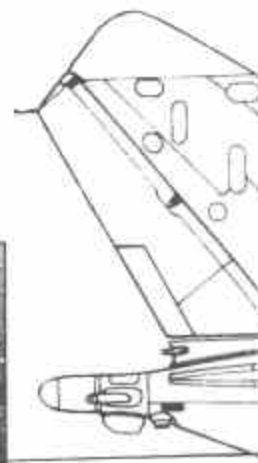
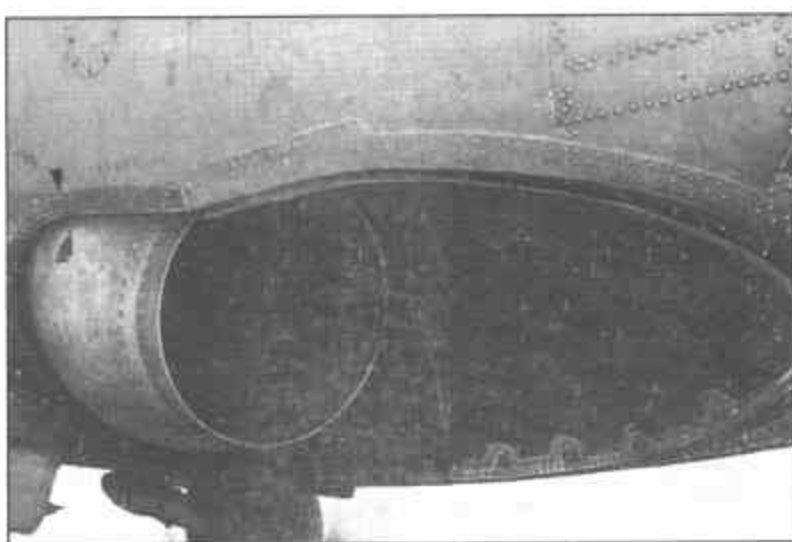
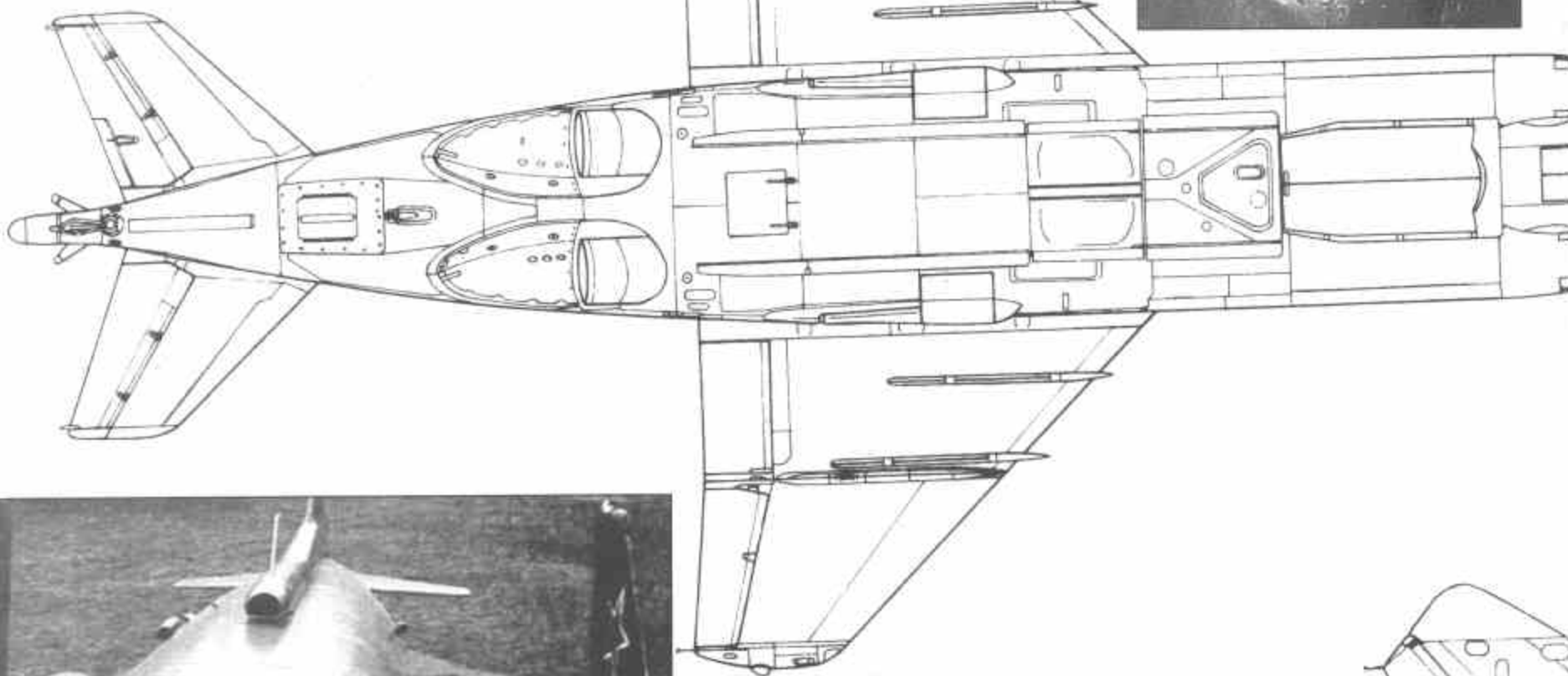
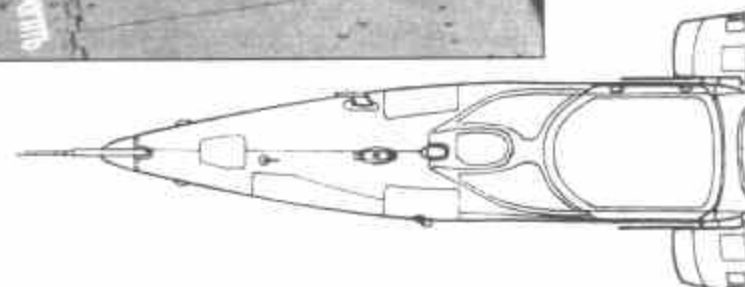
Очередная новинка с бородой о питерского «Моделиста» - Як-38. С бородой - потому что впервые русский СВВП на русском языке (заграничный Як-38 от украинской фирмы «А-Модель» патристично в расчет брать не будем). С бородой - дык модель от южно-корейской

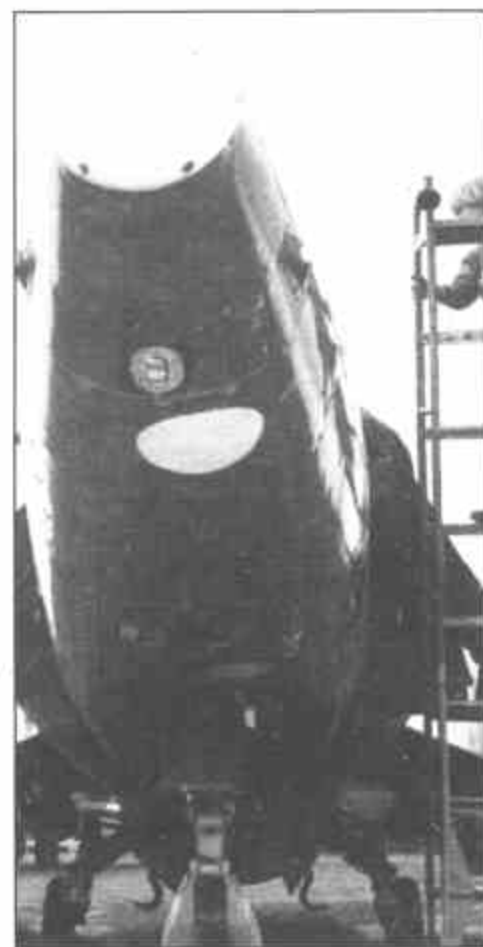
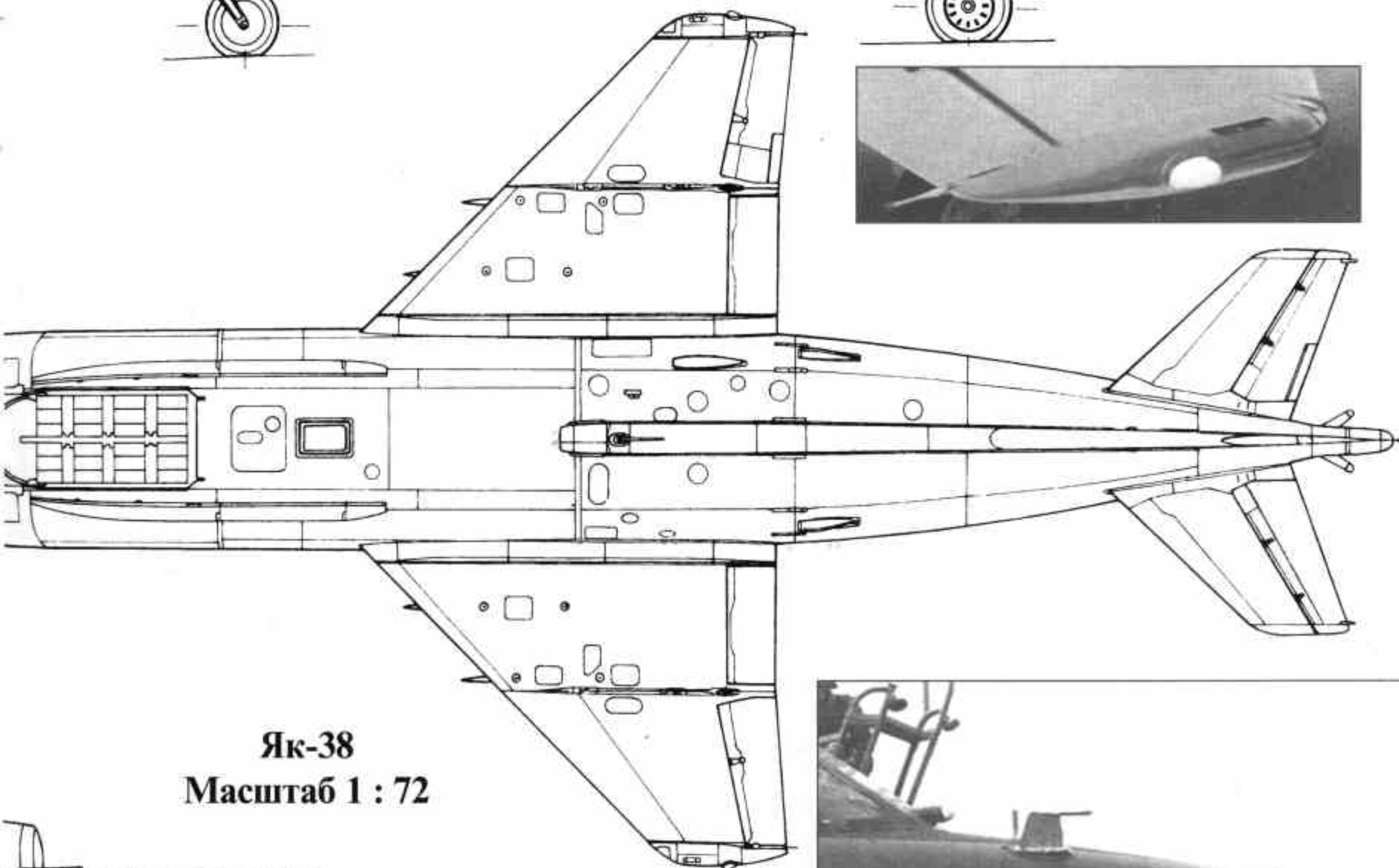
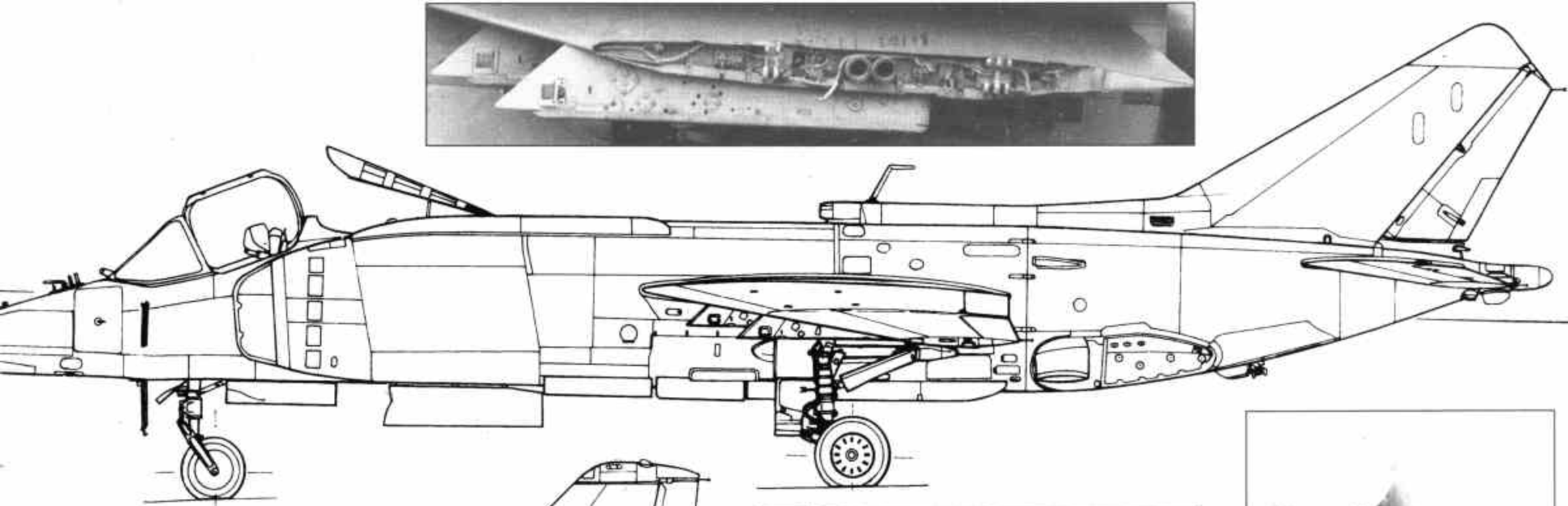


Три фото Як-38 во время учений.

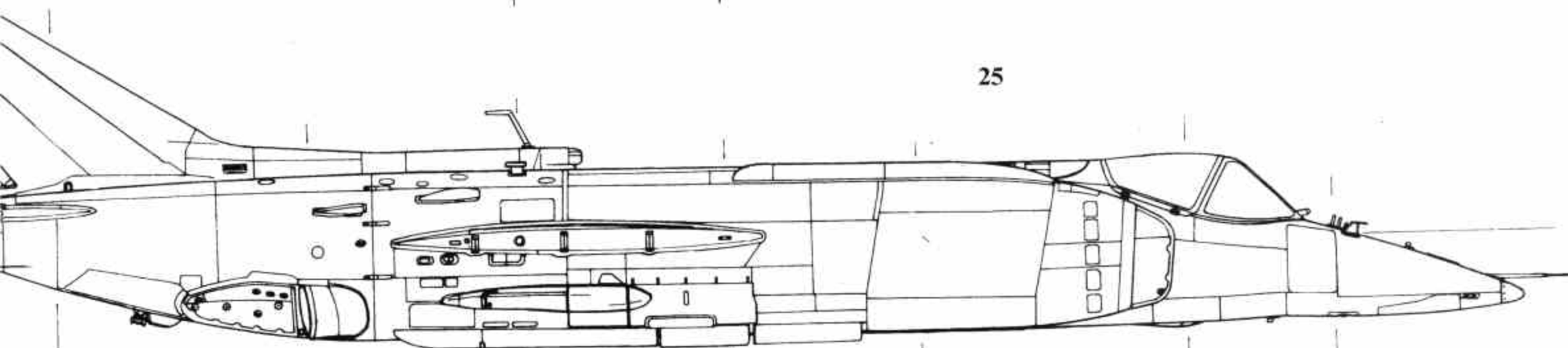
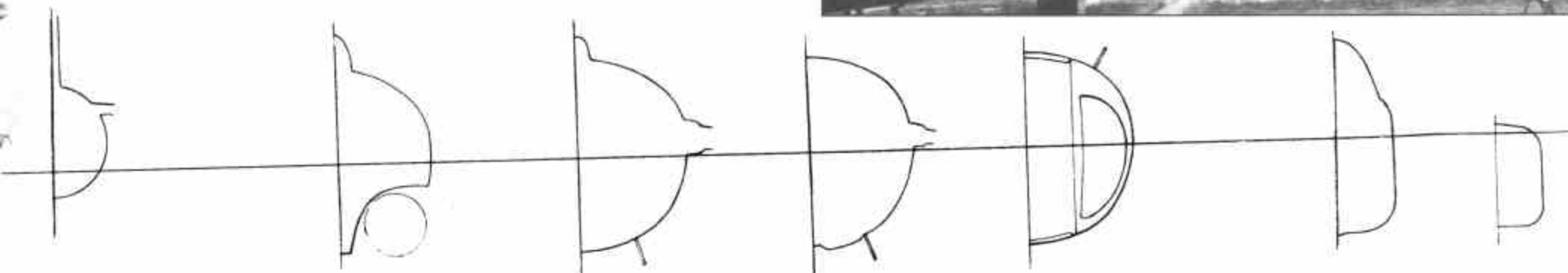
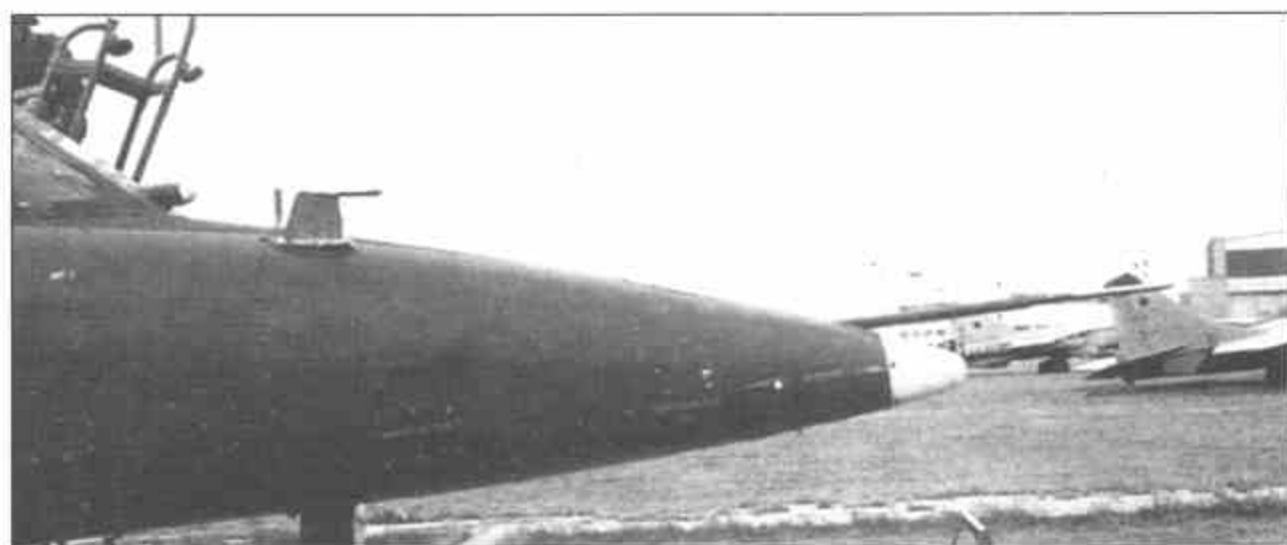
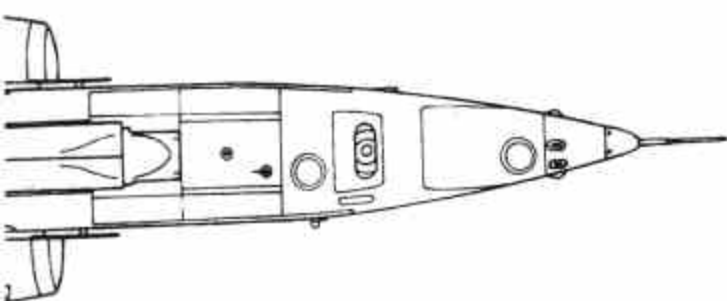


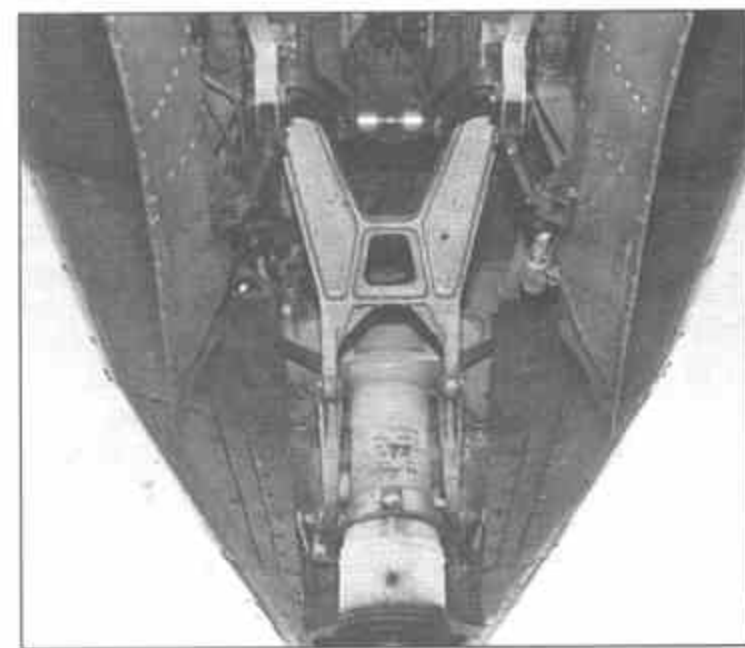
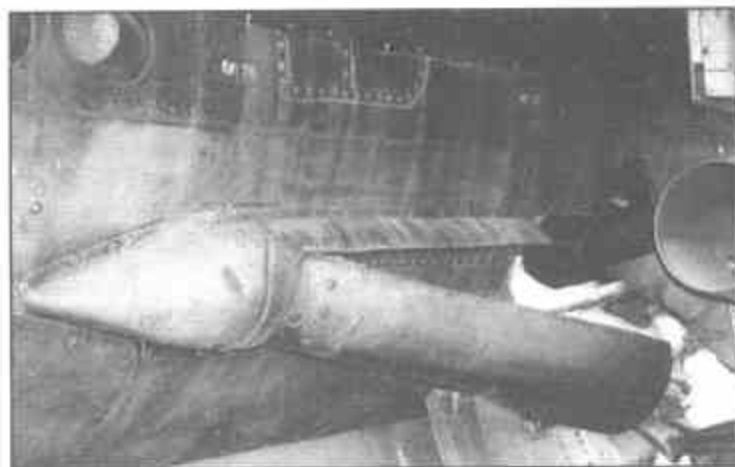
Як-38 с пушечным контейнером УПК 23-250 и ракетой Р-60М

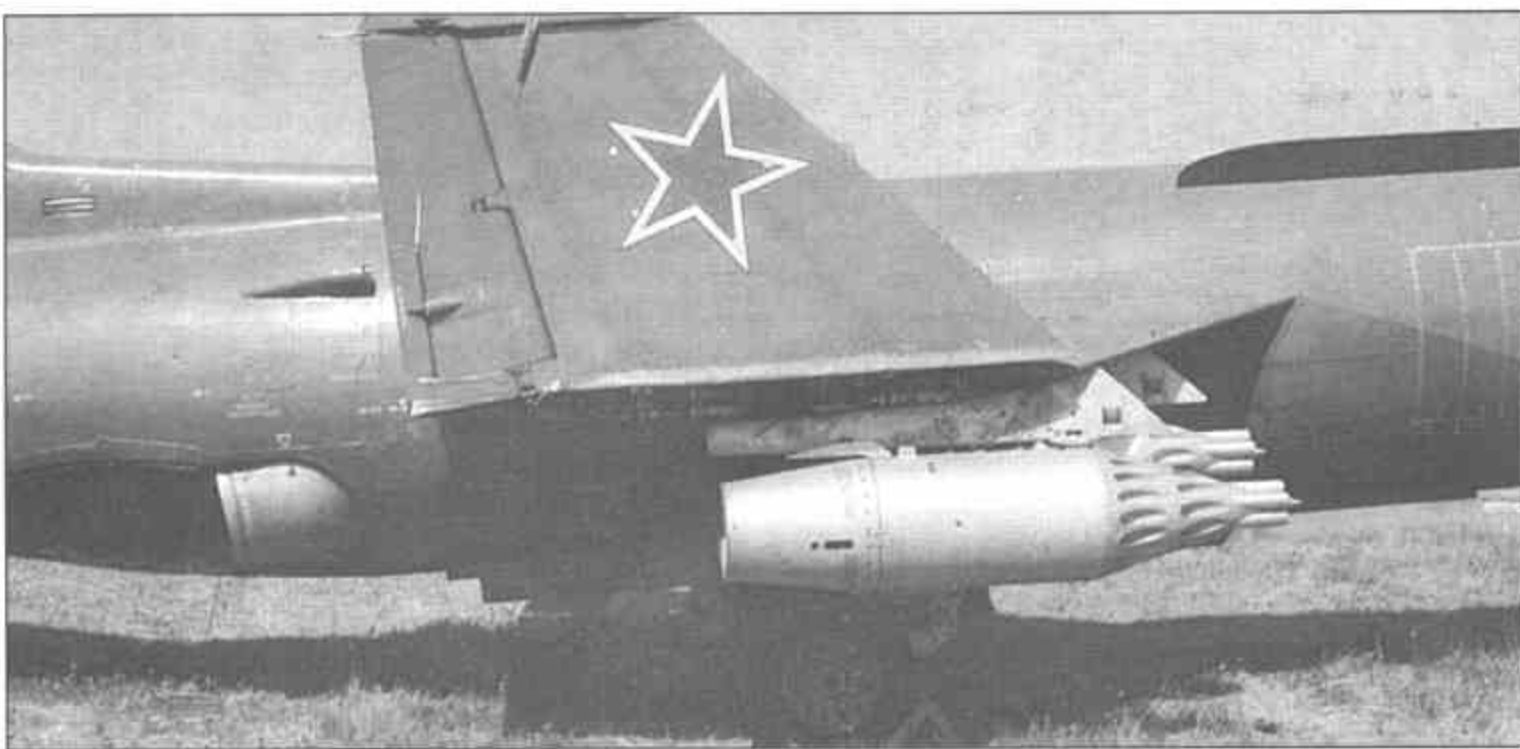




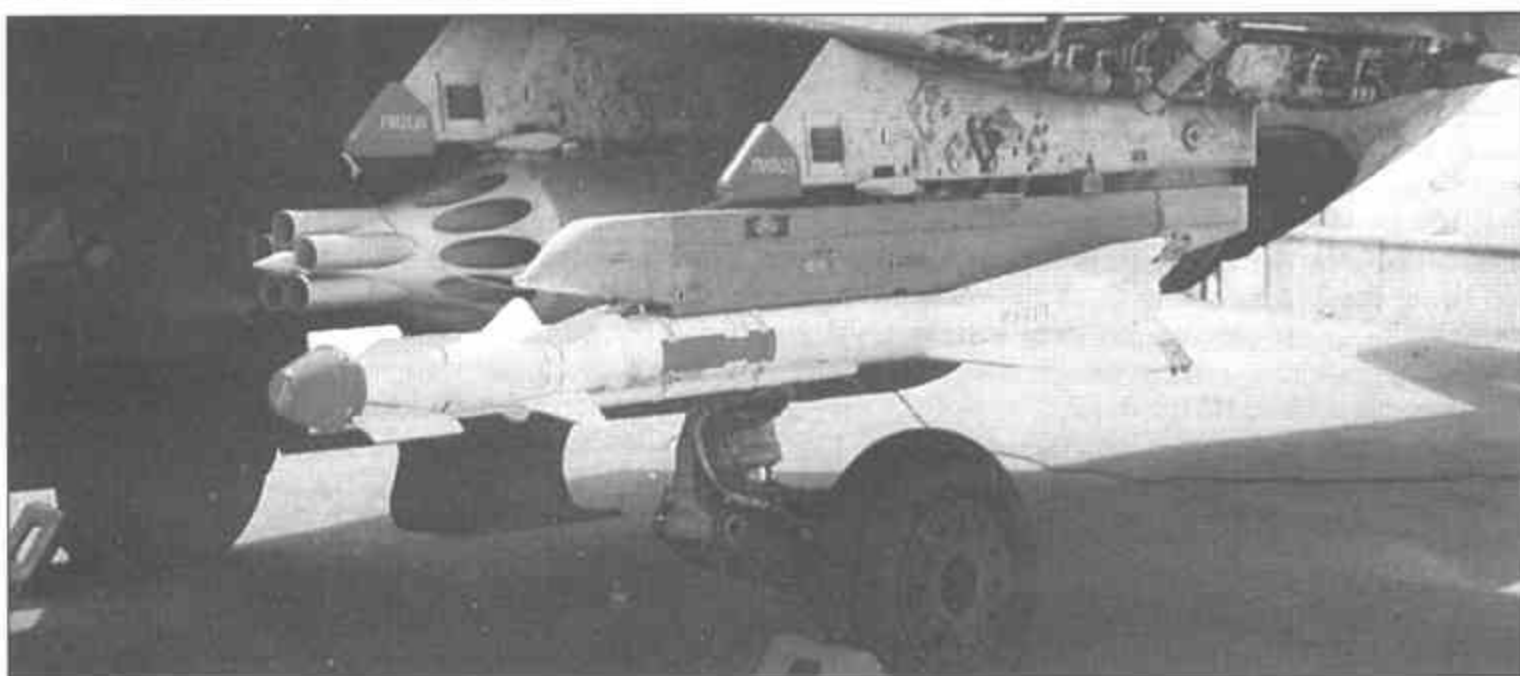
Як-38
Масштаб 1 : 72







Под крылом Як-38 НУРС УБ-16 и УБ-32



Як-38 с УБ-16 и ракетой Р-60М

фирмы «Кангнам» (которая вошла в состав «Академии») уже вступила в пору юности, это когда пушок на губах пробивается. Лет...дцать ей точно есть. Ранний «Кангнам» при очень приличном качестве обычно сделан в стиле «примитивизм». К счастью Як-38 примитивизмом уже не является. О качестве отливок наверное говорить излишне, качество есть - и все тут! Литники впечатляют количеством ненужных деталей. Очень позабавил подъемно-маршевый двигатель, который собирается аж из пяти деталей. Воздухозаборники и сопла на модели глухие. Ну и зачем тогда двигатели? Или почему нет внутренних топливных баков, а также прочей начинки? Пара подъемных движков представлена в сборе «бочками», хотя видны будут на модели лишь вентиляторы первой ступени компрессора. Ассортимент подвесного вооружения сделает честь серьезному сухопутному ударному самолету вроде Су-17: два блока НАР, две бомбы, две УР воздух-воздух и две - воздух-поверхность плюс пара подвесных баков. Как шутили некоторые одиозные настроенные пилоты: «Як-38 способен поднять сам себя и летчика». На большинстве снимков самолет запечатлен с двумя блоками НАР. Приятно, конечно, получить качественное подвесное вооружение, ракеты с бомбами и на другую модель подвесить можно. Зато приборная доска отсутствует как класс интеллигенции в советском обществе. Нет даже прослойки (коей и была пресловутая интеллигенция) между черной пустотой носовой части фюзеляжа и светлым

внутренним пространством кабины. Сам интерьер даже не беден, а убог: кресло вообще без намека на копийность и кусочек пластика типа «ручка управления». Прозрачных деталей - две: козырек и подвижный сегмент фонаря. Согласно инструкции должны быть еще и посадочные фары, но их нет. Инструкция проста, но понятна. Содержит историческую справку, достойную рекламного буклета. В ней все правильно, но как-то уж однобоко. «В 1980 г. несколько Як-38 использовались в войне в Афганистане в тяжелых высокогорных условиях и в ходе боевых действий потерь не понесли». Невольно представляешь себе картину: «Штурмовики Су-25 не сумели выполнить поставленной задачи, понесли потери. Вдруг откуда не возьмись появились «несколько» Як-38. СВВП блестяще выполнили задачу». М-да... Чем-то сия фраза напоминает другую: «Вертолеты Ка-50 принимали участие в антитеррористической операции, проводимой в Чечне». Вроде как наравне с вертолетами Ми-24... Ну да ладно хаять инструкцию. Далеко не самый худший вариант это инструкция. Собирать и красить модель по ней можно запросто.

Сборка и копийность

Начну с копийности. При осмотре фюзеляжа меня терзали смутные сомнения. Вложил я половинку фюзеляжа в чертеж из польской монографии «Як-38», и сомнения рассеялись одновременно с желанием собирать модель. Фюзеляж в средней части худой как мессерш-

митт, как «Старфайтер», как кто угодно. В данном случае уместна поговорка: «Горбатого могила исправит». Пусть не горбатый, пусть худой, ну все равно полить новый фюзеляж - все равно что делать модель с нуля. Заодно уж сравнил чертеж с моделью более подробно с прикладкой деталей «на сухую» (качество изготовления модели вполне позволяет это сделать). Выяснился еще один крупный грех - угол V-образности крыла как минимум вдвое меньше, чем должен быть. Установочный угол крыла исправляется элементарно, но после знакомства с фюзеляжем исправлять было ну очень лениво. Абсолютно неверно сделаны створки и стойки основных опор шасси. Теперь кое что по-мелочи: в модели есть лишний ПВД (дет. В39) и совершенно неверно сделан гидропривод створки подъемных двигателей (в реальности их два меньшего размера, расположены они не по оси самолета, а по бокам створки). Несколько удивляет качественное литье оперения ракет и створки ниш шасси, толщина которых близка к реальной - примерно 1 мм. Вам еще хочется собирать эту модель?

Собирается она не просто, а очень просто. Проблем всего две. Первая: пришлось подгонять к фюзеляжу верхние ребра-кили (дет. А23, А24), что совершенно не напрягает. Вторая: - после приклейки колес основных опор шасси подвесить хоть что-нибудь на внутренние пилоны не удастся, ибо подвеска неминуемо упрется в колеса. Эту проблему я решил еще более просто, чем первую: не стал ничего подвешивать на внутренние пилоны.

Вот собственно по сборке и все.

Окраска

Схема окраски инструкция содержит. Она тривиальна для строевой машины: сине-зеленый верх и зеленый низ. Нюансы, как всегда, лучше изучать по фотографиям.

Честно признаюсь при окраске я дал маху в полном соответствии с афоризмом отечественного политического златоуста ЧВС: «Хотел как лучше, получилось как всегда». Уже традиционно красил «АКАНОМ». Обычно я растворял эту краску ацетоном или алкоголем, а тут решил прикупить фирменный весьма недешевый растворитель. Растворитель позорно повел пластик. Долговременная полировка модели посредством тряпочки и плотной бумаги почти не исправила положение. Пользуйтесь для разбавления краски «АКАН» не растворителем «АКАН», а изделиями ЛВЗ «Кристалл»!

Декаль отменного качества. Технички нет, ну и не надо. Судя по фотографиям великоват угол раствора красных полосок перед входами воздуховозборников.

Как писал некогда минский журнал «Аэроплан»: «Появилась еще одна модель отечественного самолета». Ну что ж, порадуемся. Или как раз наоборот?

Михаил Никольский (Москва)

Огромный Кубельваген от Тамии



Модель: Kubelwagen тип 82, Масштаб 1:16

Производитель Tamiya, Цена 89 долл.

Литая, 225 деталей, декаль

Достоинства: качественное литье, подробная
детализировка, наличие подвижных элементов

Недостатки: пластик хрупкий

Фирма

Тамия продолжает

сглаживать различия между традиционными
стендовыми моделями и «работающими» модель-
ми-копиями. Не так давно фирма порадовала новым
изделием - копией германского автомобиля повышенной
проходимости «Кубельваген» - военным вариантом знаме-
нитого «Жука». Модель выпускается в двух вариантах: tradi-
ционном стендовом и в комплекте с аппаратурой радиоуправ-
ления. Ниже рассматривается стендовый вариант.

Серийный выпуск «автомобилей-лоханок» начался в 1940
г., гражданский вариант «Кубельвагена», «Жук», продержал-
ся на конвейере до 70-х годов XX века. Этот автомобиль явля-
ется идеалом для выпуска модели в двух вариантах, поскольку
имеет большие объемы, пригодные для размещения моторчи-
ка и аппаратуры радиоуправления. За исключением ходовой
части стендовая и радиоуправляемая модели идентичны, но в
комплект стендовой модели входят два комплекта шин: «пус-
тынные» и более узкие «европейские».

Модель содержит 225 деталей, включая полые резиновые
шины, крошечные винтики и две фигурки. Нижняя часть кор-
пуса собирается на основе одной панели, верхняя часть - склеи-
вается из семи деталей, причем технологическое членение вер-

хней части

модели почти

один в один, как на настоящем «Кубельвагене».

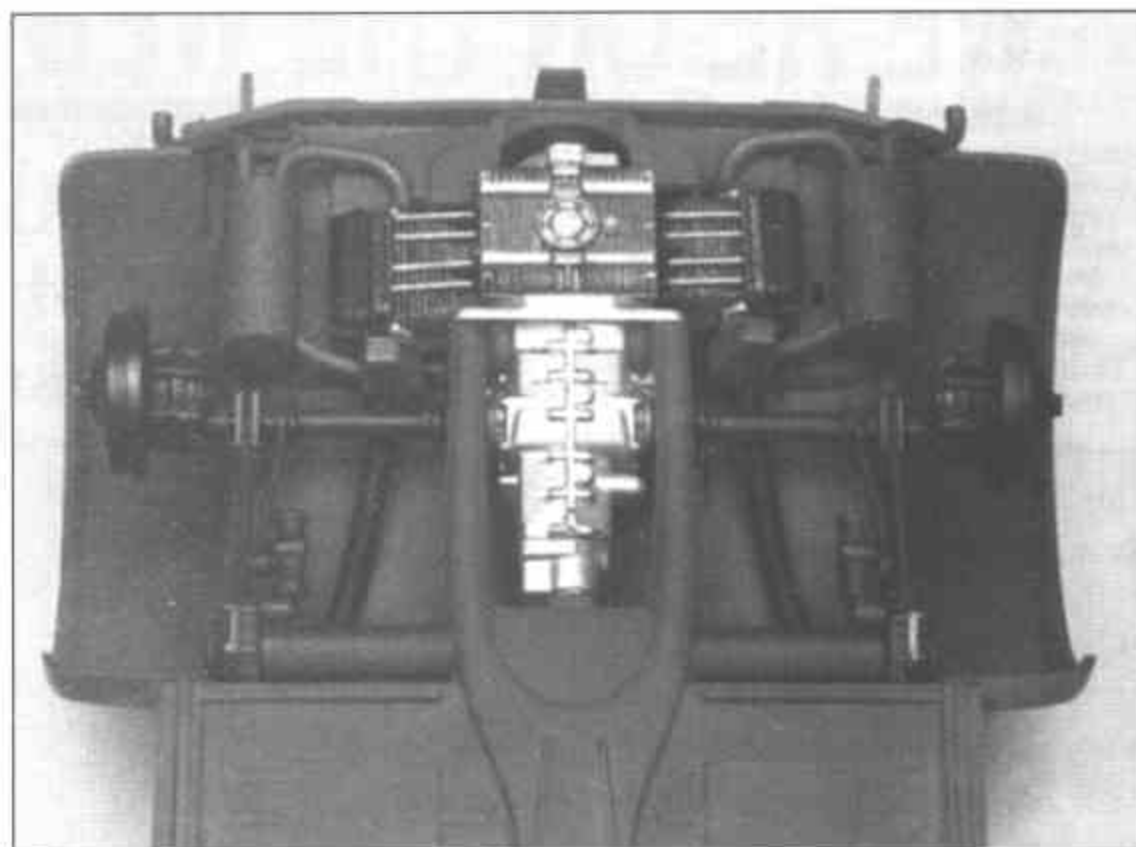
Дверцы и люки выполнены отдельными деталями. Облоч-
нет совершенно, но кое-где заметны следы от толкателей.

Собирая модель, получаешь представление о сборке насто-
ящего «Кубельвагена».

Очень хорошо детализован передний мост, но после склей-
ки он нуждается в небольшой зачистке. Собранный передний
мост должен быть очень надежно приклеен к корпусу - на него
приходится значительная нагрузка.



Передняя подвеска выполнена частично работающей: колеса кру-
тятся и поворачиваются, но рессоры отсутствуют. Соответ-
ствие реальной подвески очень близкое, однако необходимо на-
дежно склеить передний мост и лист днища корпуса.



Двигатель, трансмиссия и задний мост выполнены очень точно и
подробно, однако их по инструкции (и по реалиям) следует зак-
рывать листом. Наверное делать этого не стоит - пропадет ци-
мес, однако!

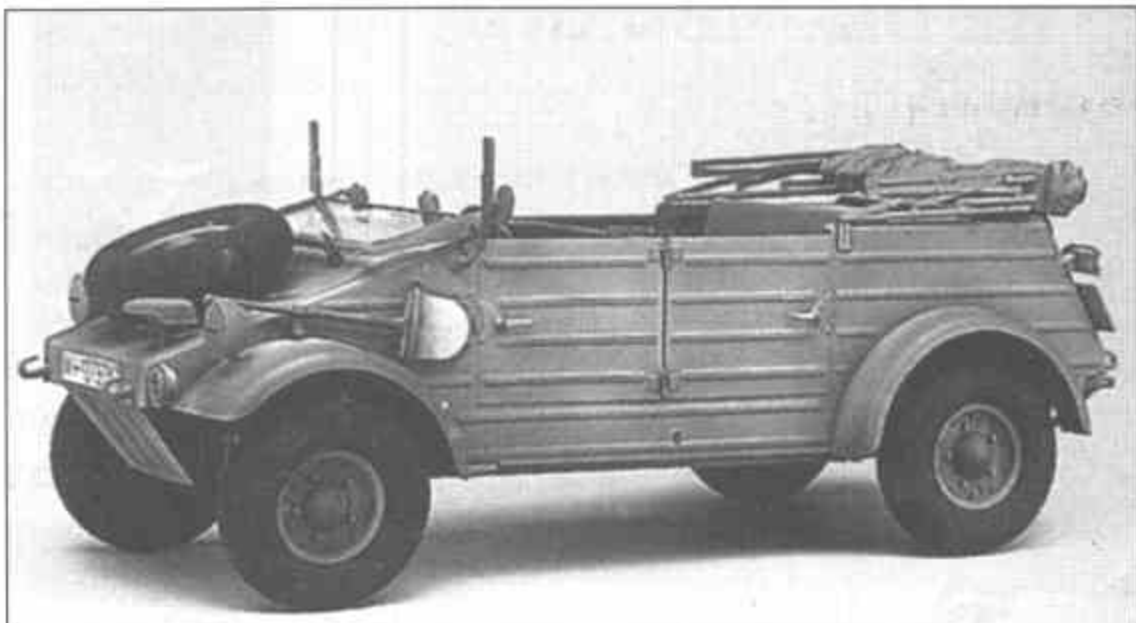
Нортроп А-17 от МРМ

Масштаб 1 : 72, производитель: МРМ, Чехия

Литая модель, 50 деталей, включая эпоксидный воздушный винт, декаль

Достоинства: хорошая стыковка деталей, неплохая внешняя детализировка, качественная декаль

Недостатки: плохо стыкуются крыло и фюзеляж, не обозначены посадочные места для мелких деталей



Модель автомобиля «Кубельваген» комплектуется полыми резиновыми шинами пустынного типа. В комплект также входит широкий ассортимент вооружения и амуниции.

Чтобы добиться качественной окраски пришлось пойти на нарушение описанного в инструкции порядка сборки. Отдельно окрашивались корпус, передний и задний мосты. Подвеска и двигатель также отлиты качественно и подробно, но цилиндры все же требуют небольшой доводки. Закрывающий снизу двигатель и задний мост от пыли лист не клеился - он закрывает прекрасно выполненную «начинку».

Колеса крепятся на винтах. При желании колеса можно сделать вращающимися, однако - это процесс довольно трудоемкий по причине хрупкости пластика.

Модель окрашена акриловыми красками фирмы Тамия. Похоже, что большинство, если не все, автомобили, которые германская армия использовала в Северной Африке, имели серую заводскую окраску. В желтый цвет их перекрашивали уже в Африке в полевых условиях. Желтая краска облезала, обнажая серую заводскую окраску во многих местах. Чтобы добиться близкого к реализму эффекта модель сначала была задута двумя оттенками серого цвета, затем - песочно-желтой краской. «Сколы» краски имитировались осторожным стачиванием желтой краски до серого слоя мелкой шкуркой. Чаще всего краска облезала на углах и выступах. В отдельных местах краска скалывалась до металла - для имитации использовалась графитовая пудра.

В желтый цвет окрашены только наружные поверхности модели, интерьер и ходовая часть оставлены серым. Логика - простая: солдаты нигде и никогда не любят утруждать себя лишней работой, очевидно, что они красили в желтый цвет только видимые поверхности (к тому же их и красить проще). Сиденья и тент - цвета хаки, складки проработаны охрой и коричневой краской.

Ветровое стекло можно приклеить как в поднятом, так и в откинутом положении. Для вклейки прозрачной детали использовался прозрачный акриловый клей. Перед установкой шин пришлось срезать шов по линии разъема литьевых форм.

В целом модель превосходная по качеству литья и уровню детализировки, вполне пригодна для строительства диорамы. Большим плюсом набора является его комплектация двумя фигурами (одна воспроизводит фельдмаршала Эрвина Роммеля) и большим ассортиментом вооружения и амуниции. На постройку модели ушло примерно 60 часов. Учитывая большое количество мелких деталей, которые порой требуют зачистки в сочетании с хрупкостью пластика модель можно рекомендовать только опытным моделистам.



Разработанный Джоном Нортропом на базе монопланов «Дельта» и «Гамма» штурмовой самолет А-17 поступил на вооружение Авиационного корпуса армии США в 1935 г. А-17, как и принятый в это же время на вооружение авиации флота пикирующий бомбардировщик ВТ-1, стали предшественниками лучшего пикирующего бомбардировщика союзников периода второй мировой войны Дуглас SBD «Даунтлесс». Все три самолета имели близкую конструкцию крыла с характерными перфорированными тормозными щитками.

Чешской фирме МРМ принадлежит честь выпуска первой литой модели самолета А-17. Детали отлиты с неплохим качеством из пластика серого цвета. Винт отлит из эпоксидки очень качественно. Фонарь в одну деталь прозрачный и довольно тонкий.

Качество отливок лучше, чем ожидалось. Стыкуются друг с другом детали в целом хорошо, в отличие от многих более ранних моделей фирмы МРМ. Детали кабины встают в фюзеляж без подгонки. Интерьер кабины включает два сиденья, переборку, кормовой пулемет с турелью, приборную доску, пол, магазины к пулемету, радиостанцию. К сожалению, внутренности кабины почти не видно из-за переплета фонаря.

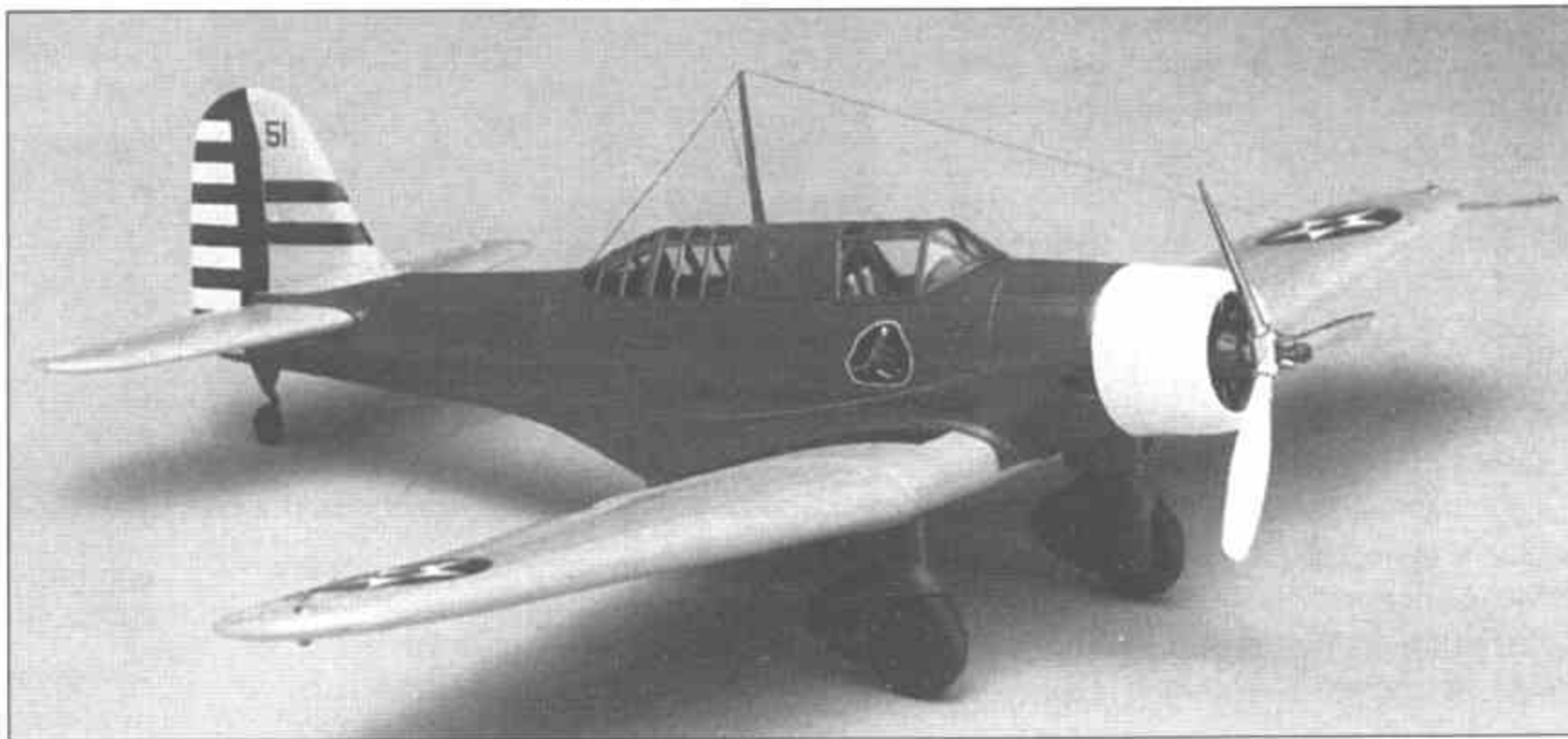
Самым «узким» местом является сборка крыла, которое расчленено на пять деталей, и фюзеляжа. Лучший метод сборки - именно тот, который указан в инструкции. Обрабатывается пластик легко.

Посадочные места под стойки шасси, воздухозаборники, стабилизаторы и капот не обозначены.

Желто-синяя окраска самолетов Авиационного корпуса армии США делает модель похожей на попугая. Интерьер кабины окрашен в зеленый цвет. Затем вся модель задута белой краской фирмы Тесторз. После высыхания, крылья, стабилизатор и киль окрашены глянцевой желтой краской. Краска сохла почти неделю. Желтый цвет был закрыт масками, а фюзеляж окрашен в блестящий голубой цвет USAAC. Затем вся модель задувалась лаком Future, на который переводились декали. Поверх декалей нанесен еще один слой лака.

Качество декалей - очень высокое, единственное нарекание - несколько длинные полосы на руль направления, их пришлось обрезать.

Модель окрашена согласно фотографиям самолета А-17 из книги Дэна Белла «Air Force Colors, vol. I 1926-1942» издания Squadron/Signal. Работа над моделью в чистом виде заняла 28 часов.



Тонируем «Томкэт»



Самолеты палубной авиации ВМС США выглядят абсолютно грязными, причиной чему струи раскаленных газов из реактивных двигателей, работа корабельной катапульты, следы от задерживающих посадочных тросов, но и конечно же коррозия в условиях влажного соленого океанского воздуха. Впрочем, так было не всегда, в 70-е годы палубные самолеты ВМС США блистали чистотой, положение изменилось со сменой окраски, возможно - это случайность, возможно - нет.

Чистенькими палубные самолеты бывают только в первое время после прибытия на авианосец. Иногда технический состав закрашивает особенно облезлые места, причем не всегда цвет краски подбирается в тон базовому. В результате самолет приобретает неповторимый внешний облик, особенно если еще учесть неравномерное выгорание краски на солнце.

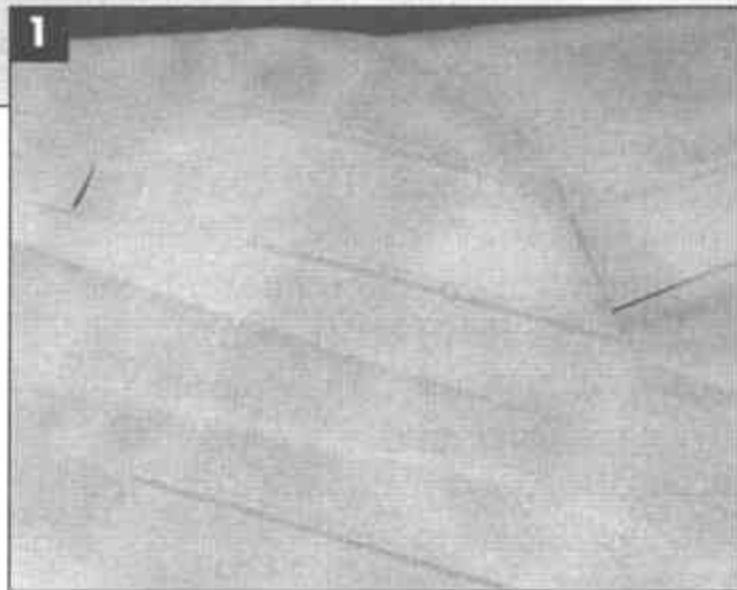
Существует несколько способов имитации реалистичного облика современных американских палубных самолетов. Процесс имитации - многоступенчатый, но не сложный. В качестве примера рассмотрим окраску модели истребителя «Томкэт» от фирмы «Академия» в масштабе 1:48.

Шаг 1: основной цвет

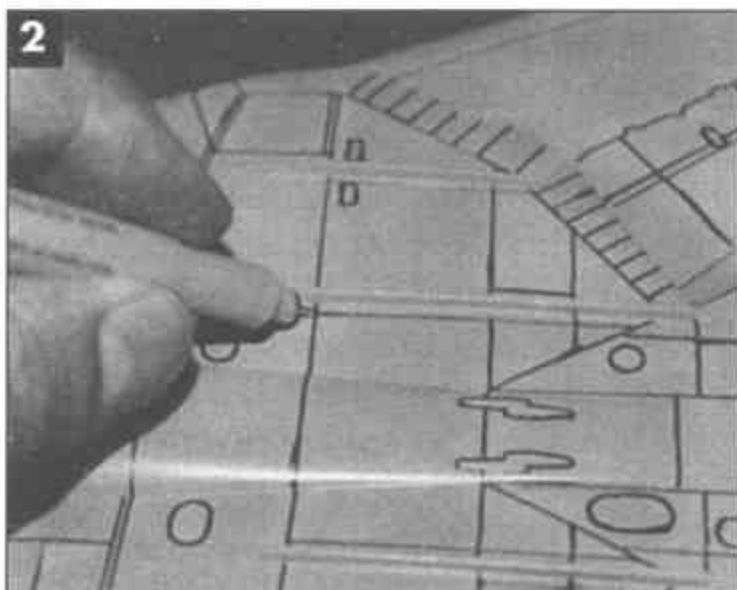
Первым делом модель окрашивается в базовые цвета акриловыми красками фирмы Модель Мастер: нижние поверхности - light ghost gray (FS 36375), антибликовые панели и фонарь - dark ghost gray (FS 36320), верхние поверхности - blue gray (FS 35237).

Шаг 2: коррозия

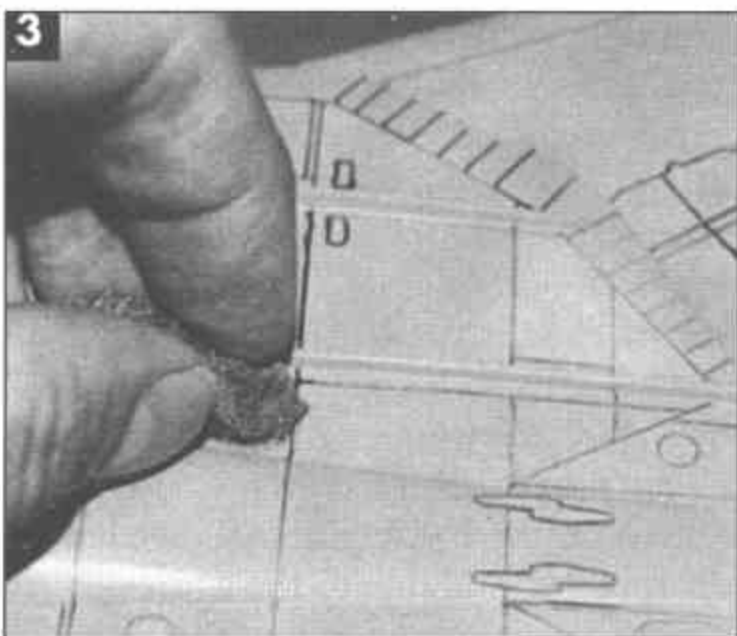
После окраски в базовые цвета можно приступить к имитации повреждений окраски от коррозии. Обычно техники закрашивают именно места, поврежденные коррозией. Чаще всего для этого используется краска, более светлая, чем основной тон. Следы коррозии концентрируются в основном в районах съемных панелей и лючков. Имитация закрашенных мест производилась краской цвета dark ghost gray по blue gray (1). Для ими-



1. Своеобразный пятнистый камуфляж современных палубных самолетов ВМС США получается в результате закрашки пострадавших от коррозии участков обшивки. Закрашенные участки имитируются нанесением пятен светло-серого цвета.



2. Проработка линий расшивки заправленным черными чернилами рапидографом.



3. Излишек чернил, выступивших на обшивку, можно удалить мягкой металлической губкой.

тации закрашенных мест на нижних поверхностях использовалась смесь белой краски и краски light ghost gray в равных пропорциях, впрочем внизу можно использовать и более темный по сравнению с light ghost gray тон. После тонирования модель была покрыта легким слоем Polly Scale.

Шаг 3: глянецовое покрытие

В рамках подготовки модели к проработке линий расшивки и нанесении следов эксплуатации самолет задувается акриловым лаком Future. Состав Future защитит от возможных повреждений при дальнейшей работе уже нанесенную окраску.

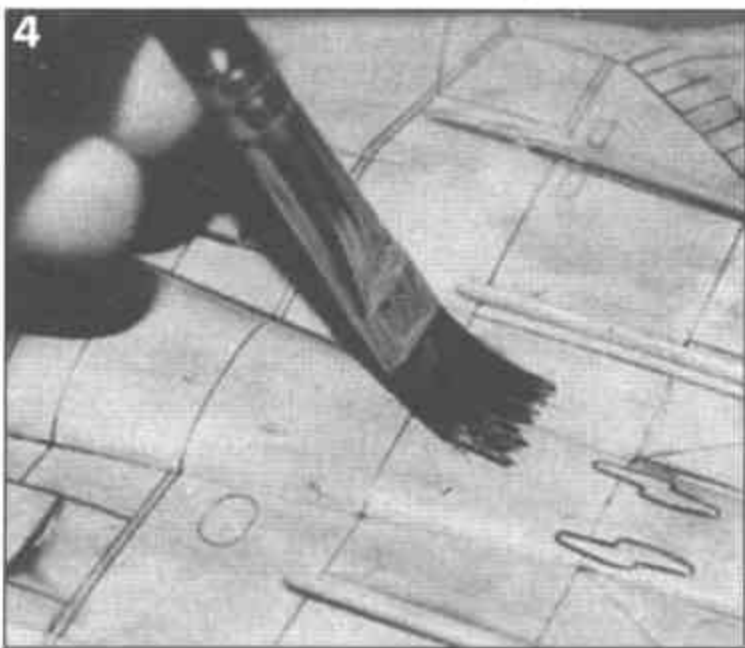
Шаг 4: расшивка

После полного высыхания линии расшивки были прорисованы рапидографом с диаметром стержня 0,002 (2). Ничего страшного, если рапидограф выскочит из канавки и прорисует линию прямо на обшивке - ее легко удалить. Рапидограф был заправлен чернилами, а не тушью, в этом случае процесс идет быстрее, вдобавок чернила пачкают меньше, чем тушь.

После проработки линий расшивки рапидографом, лишние чернила были тщательно удалены мягкой металлической губкой (зернистость 0000). Затем модель вновь покрыта составом Future, после высыхания лака - переведены декали.

Шаг 5: отделка пастелью

Мелок пастели охряного цвета следует натереть в мелкую пудру. Пудра наносится на модель плоской широкой кистью из мягкого натурального волоса (4). Пастелью покрывается абсолютно вся модель, но потом отдельные места промываются водой или же пудра удаляется тряпочкой. Можно наносить на модель смесь пудры из пастели и воды.



4. Загрязнение поверхностей имитировано пастелью, смешанной с водой.



5. Излишек пастели удаляется бумажной салфеткой.

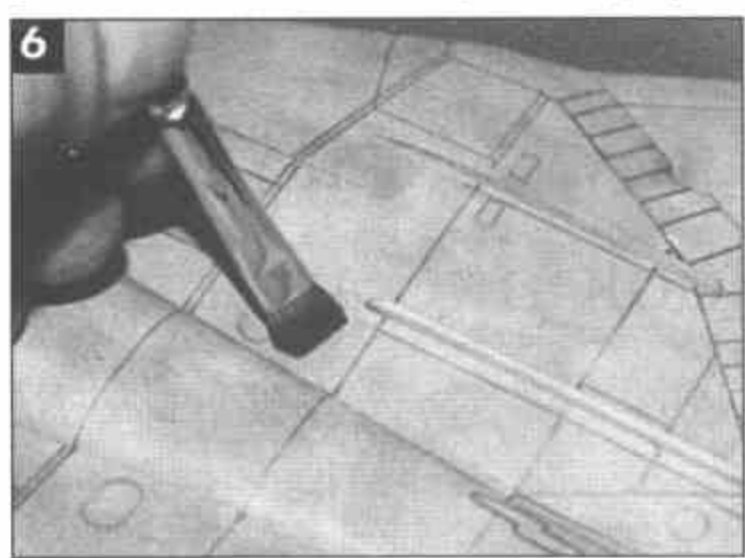
После просушки модель обрабатывается бумажной салфеткой и хлопковым тампоном (5). Процесс припудривания можно выполнять несколько раз, устраняя ошибки или для достижения желаемого эффекта.

Шаг 6: следы загрязнений

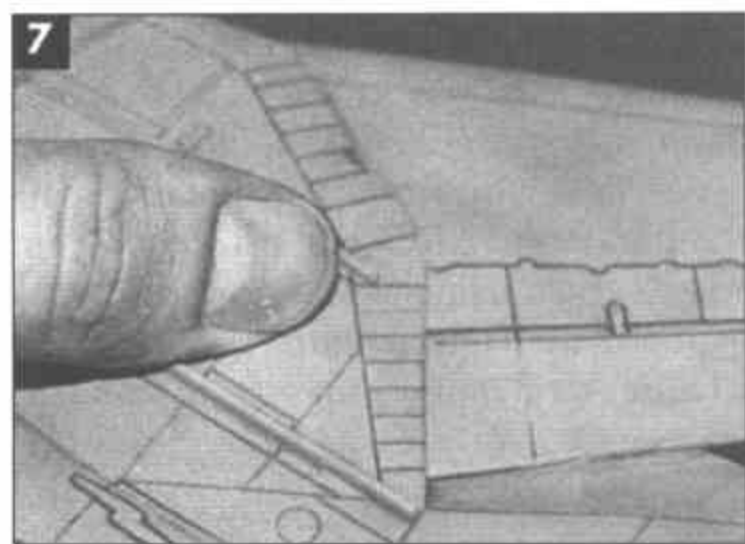
Чтобы подчеркнуть отдельные пятна использовалась смесь из трех частей пудры, натертой из пастельного мелка коричневого цвета, и одна часть черной пастели. Порошок наносился плоской кистью среднего размера пятнами по всей поверхности модели в случайном порядке (6). Больше всего пятен грязи бывает на нижних поверхностях планера. Лишнюю пыль можно удалить тряпочкой (7).

Шаг 7: полосы и пятна

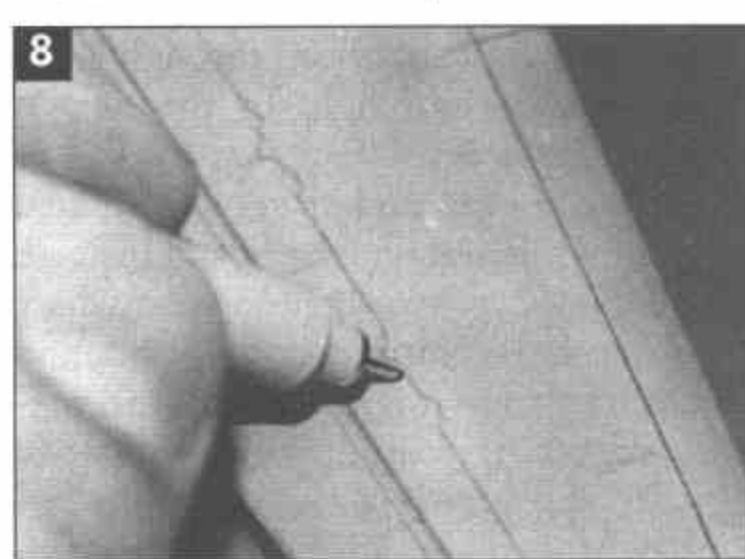
Загрязненная модель была задута прозрачным лаком, затем приклеен ряд деталей - фонарь кабины, приемник воздушного давления, сопла двигателей. После чего оставалось имитировать потеки различных рабочих жидкостей на обшивке самолета: масла, горючего, гидросмеси. Потеки рабочей жидкости гидросистемы наносились рапидографом:



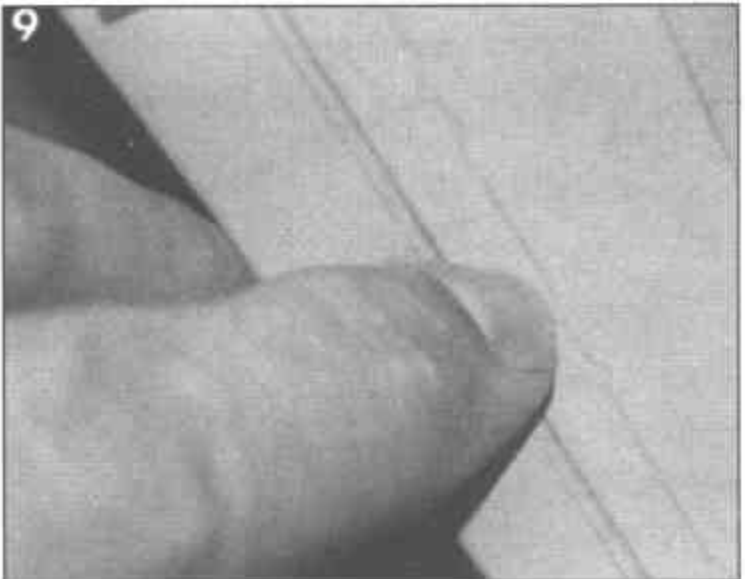
6. Нанесение следов загрязнения широкой плоской кистью.



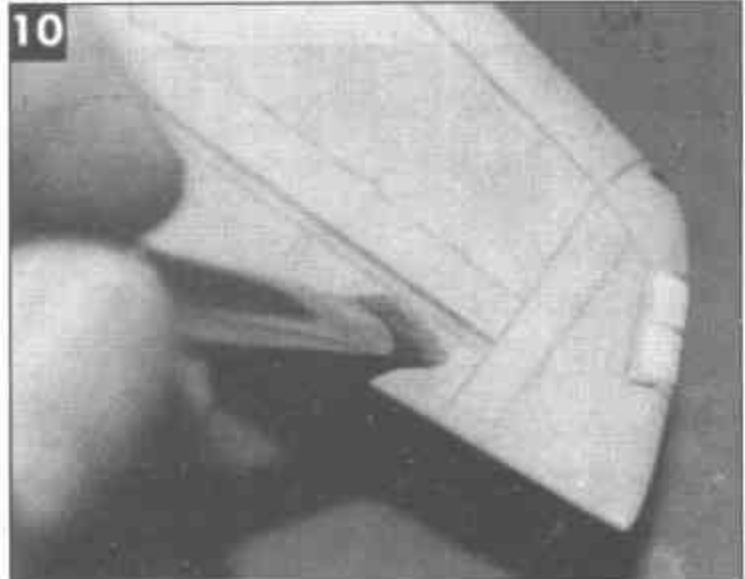
7. Для лучшего эффекта можно втереть пастель кончиком пальца.



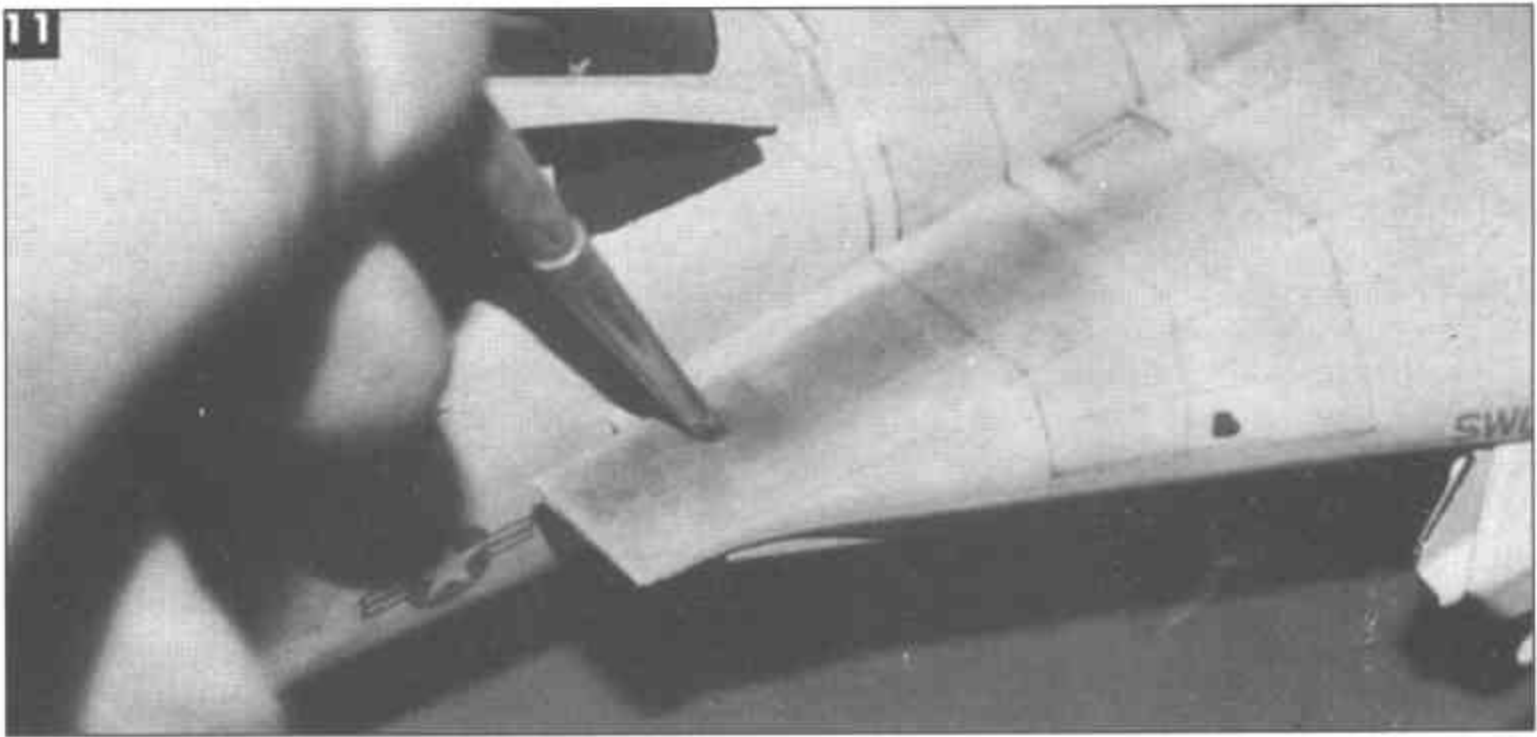
8. Имитация потека смазки или гидрожидкости. Рапидографом ставится небольшая клякса в районе лючка для заливки рабочей жидкости.



9. Клякса растирается пальцем.



10. Элерон загрязняется черной пастелью, которая наносится широкой плоской кистью.

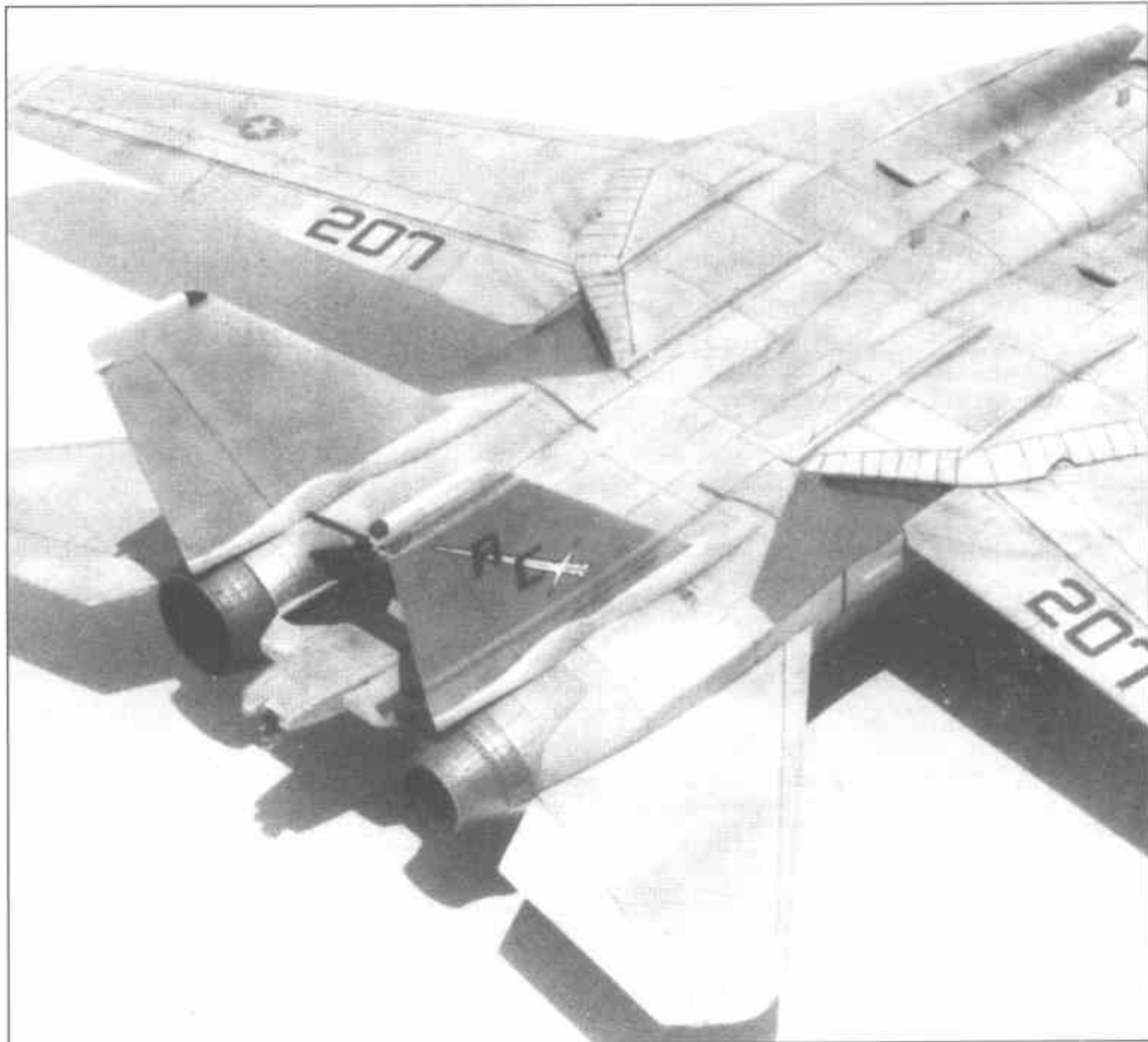


11. Самое интенсивное загрязнение на верхней поверхности воздухозаборника имитировано пастелью цвета охры, нанесенной круглой кистью с коротко обрезанными волосками.

ставилась микроскопическая чернильная клякса (8), которая растиралась сначала пальцем (9) «по потоку». Загрязнение на большой площади имитировалось черной пастелью, нанесенной широкой плоской кистью (10).

Особенно интенсивному загрязнению подвержены верхние поверхности воздухозаборников и борта фюзеляжа в районе выдвижных лесенок. Здесь имитация грязи производилась коротко обрезанной круглой кистью.

Модель закончена. С точки зрения блюстителя чистоты внешний вид модели «Томкэа» по-настоящему ужасает - как и вид настоящего «Томкэа».



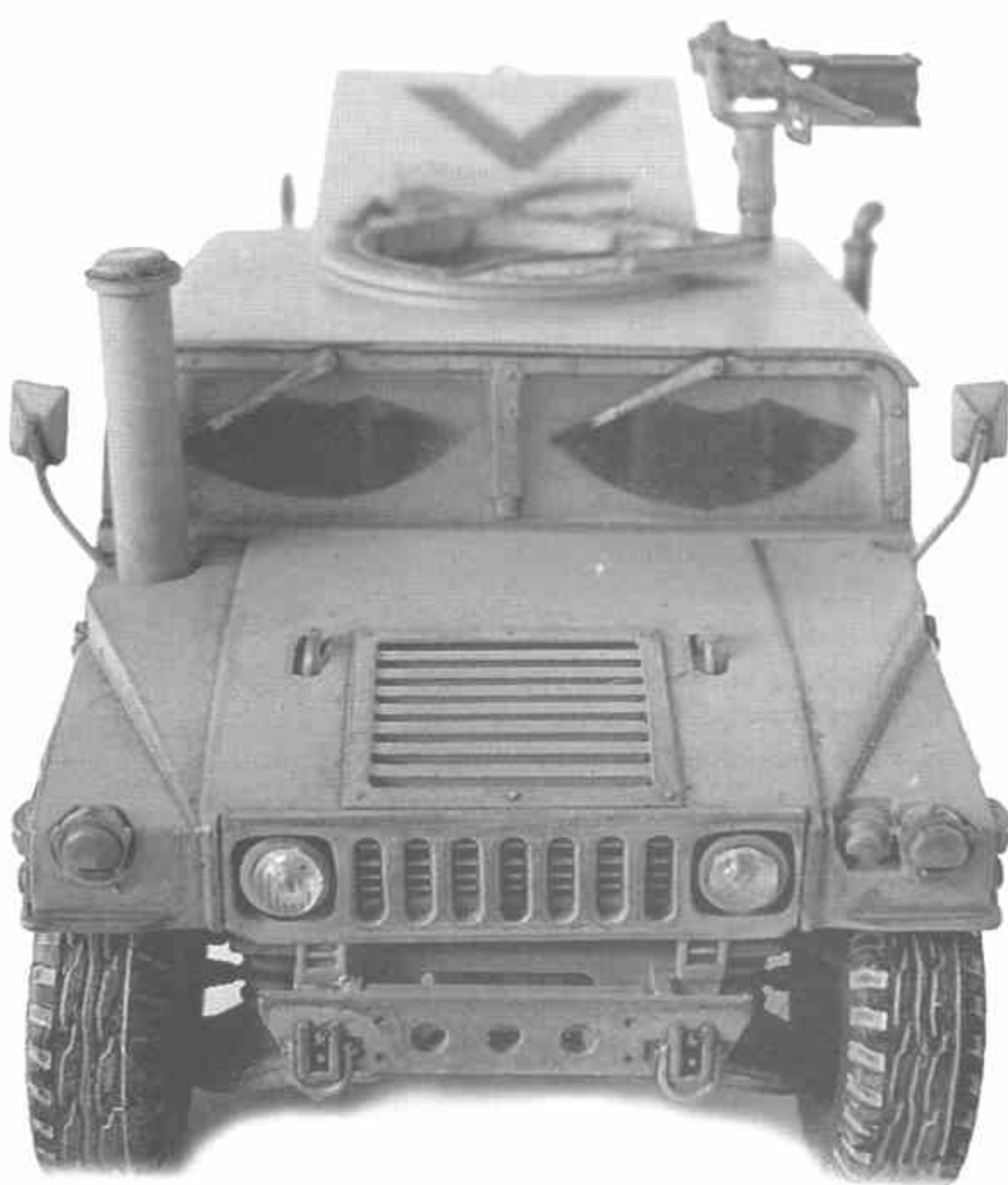
Хаммер

Масштаб 1 : 35,
производитель: Моделист/Академия

Питерский «Моделист» продолжает радовать отечественных моделлистов дешевой «Академией». Я давний поклонник корейской фирмы и «Хаммер» в 35-м масштабе меня не разочаровал. Приятно собирать модель, не думая о шпаклевке, двуручной пиле, огромном напильнике и килограммах дополнительной к инструкции литературы. Упаковка - прекрасная, декаль подробная, отливки - качественные, без намека на облой. Поворачать можно разве, что на отсутствие двигателя под капотом, зато дана сетка, правда - не фототравленая. Предусмотрено два пулемета - крупнокалиберный «Браунинг» и 7,62-мм М60. Качество изготовления оружия - превосходное. Оживляет модель фигурка солдата. Фигурка меня особенно поразила, с нее и начну.



«Хаммеры» военной полиции США во время операции «Буря в Пустыне», 1991 г.



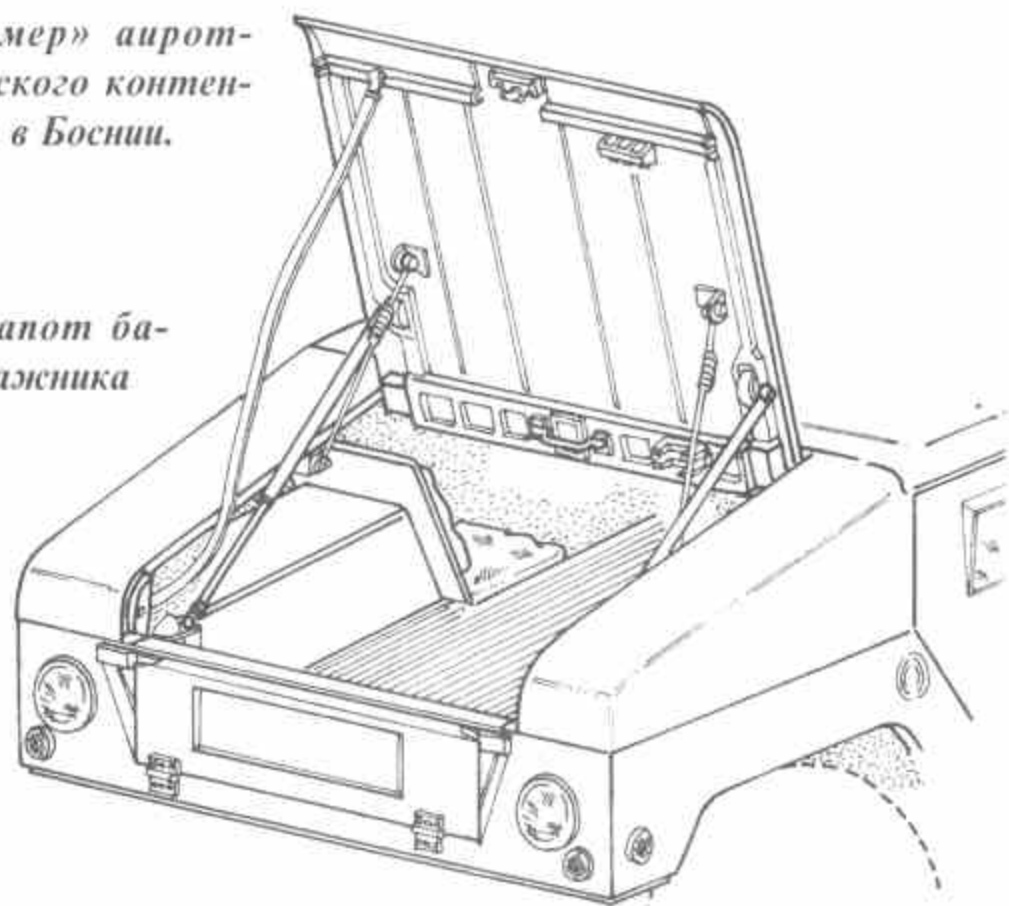
Во-первых у одного тела две головы - одна вберете, вторая со снятым скальпом. Вместо скальпа предлагается приделать или каску, или панаму. Бойцу положен явно избыточный комплект военных «аксессуаров»: винтовка М16 (ну как же без нее), пистолет в кобуре, боевой нож, бинокль, пара фляг, два фонарика, подсумок и еще кое-что по мелочи. Вешать на себя все это хозяйство человек, сидящий в джипе, в здравом уме вряд ли будет. Впрочем фигурку можно использовать для оживляжа какой-нибудь иной модели. Инструкция предполагает окраску машины в песочный цвет - типа «Буря в Пустыне». Пустыня так пустыня, поэтому на голову без скальпа я нахлобучил панаму. Известно, что американцы помешаны на соблюдении уставных правил ношения униформы в боевых условиях. Даже в сравнительно мирном Косове эти парни парятся в касках и бро-



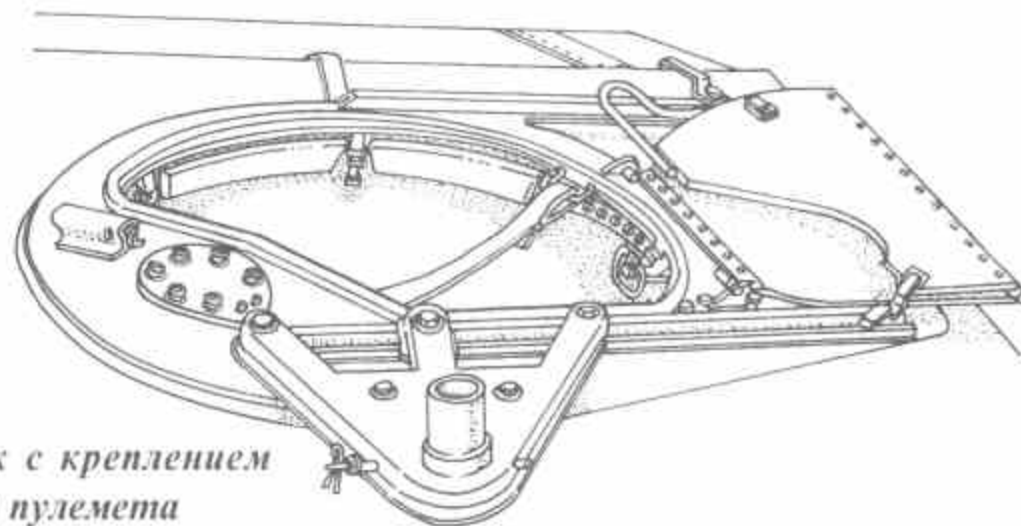


*«Хаммер» аирот-
ворческого контен-
гента в Боснии.*

*капот ба-
гажника*



*люк с креплением
для пулемета*



нежилетах. Оно понятно - случись чего, а ты в панаме, то страховку могут и не заплатить. Однако, мой парень бесшабашный - бросил каску в багажники и прикрыл тыковку легкой панамой. Был соблазн посадить бойца за пулемет, но руки у него не так заточены. Заточены они под M16, винтовка едва не прыгает в эти руки сама. Ну держи свою M16. Снаряжение я ограничил парой фляг и подсумком. Нормально мужик собрался. В инструкции приведен рисунок американского камуфляжа, так и окрасил. В смущение меня ввел нарисованный рядом с кусочком камуфляжа боец с протянутой рукой. Мой-то - сидит, а этот стоит. Долго я искал по рамкам второй комплект рук-ног-туловища. Кроме головы ничего не нашел. Жаль, конечно. Ничего не поделаешь - один джип - один солдат, два джипа - два солдата.

Автомобиль собирал почти по инструкции. Почти, потому, что до окраски не клеивал стекла (очень прозрачные и тонкие, почти масштабные по лощине) и фары. Единственная сложность при сборке - не хотела вставать на свое место радиостанция (деталь A31). Внутри полости этой детали оказались кусочки пластика от толкателей. Пришлось удалить. Простоту сборки определило не только качество отливок, но и продуманная ин-



струкция, к тому же проиллюстрированная фотографиями отдельных «темных» узлов.

Набор позволяет небольшие вариации - приклеить выхлопной патрубок или «крутую» трубу, закрыть/открыть багажник, про вооружение уже говорилось. Не стал я клеить на задний борт скатку, она закрыла бы великолепно сделанную надпись «AM General». Скатку (уже окрашенную, как и все остальное) «бросил» в багажник вместе двумя канистрами, патронными коробками, каской и пулеметом М60. Завалить багажник имеет смысл не только по эстетическим соображениям. «Академия» прекрасно проработала внешний облик модели, но интерьер примитивен, внутренности дверок не сделаны вообще. Надо чем-то отвлечь внимание, благо через открытой багажник кабина просматривается прекрасно.

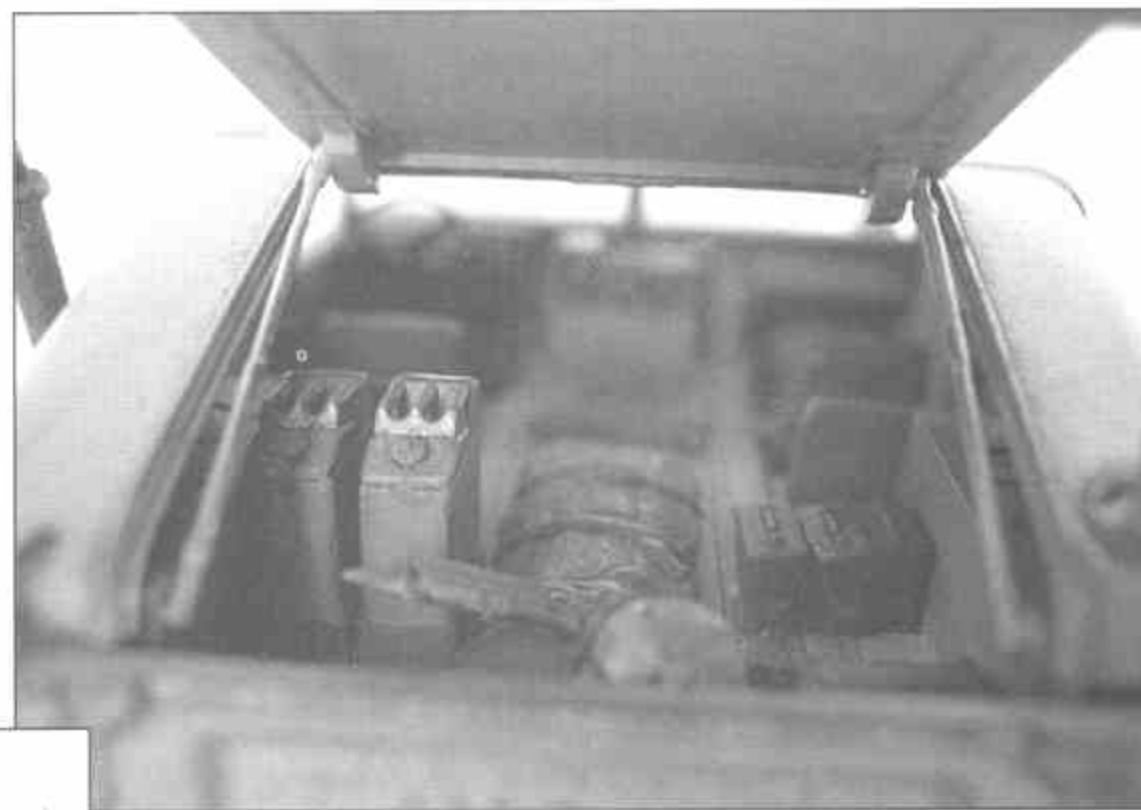
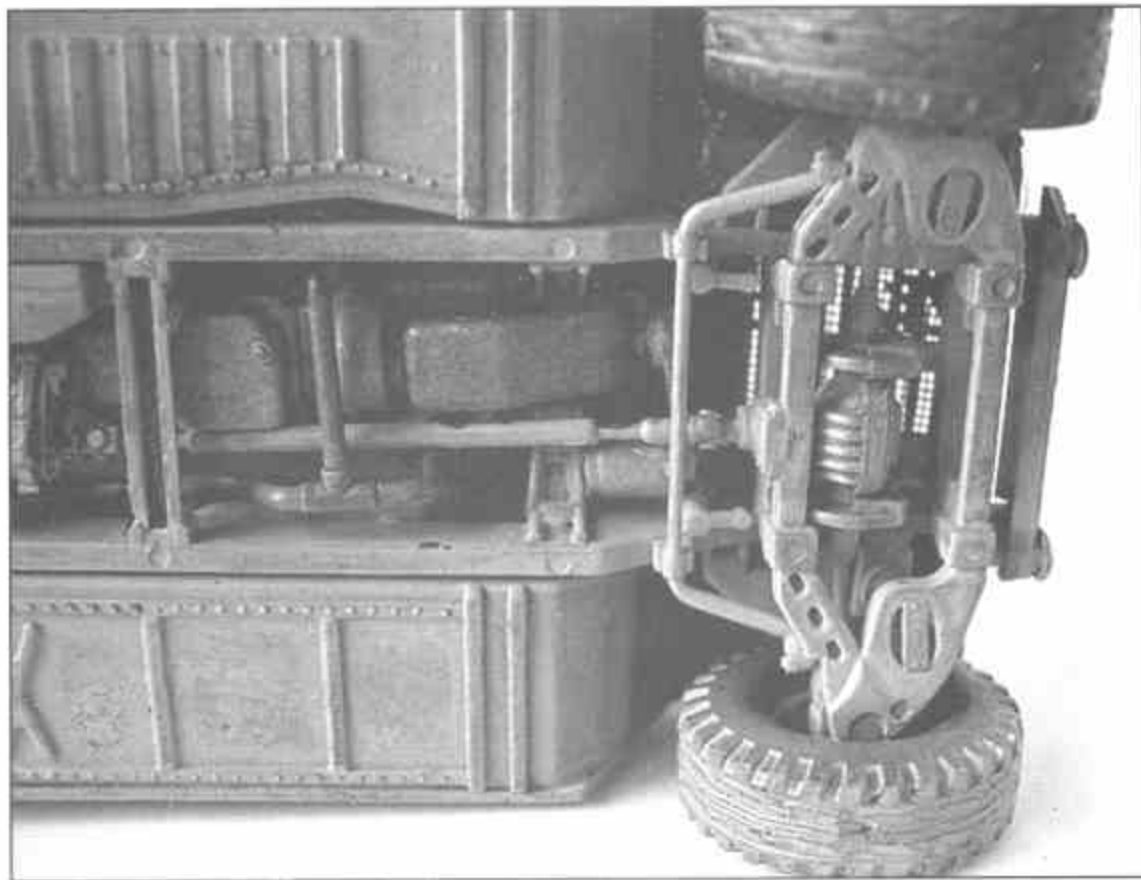
Окраска - см. инструкцию, вся машина песочно-желтая. Окраска отдельных элементов другого цвета указана в рисунках по ходу сборки. Конечно же сугубо желтый «Хаммер» смотрится немногим лучше, чем вообще неокрашенный. Тем более - пластик желтый. Я поизмывался над мечтой новых русских от души. Облезлости краски до металла, ржавчина, толстый-толстый слой пыли - разве что ничего не сломал: джип все-таки, больших долларов стоит. Для имитации загрязнений и облезлости использовал натертый грифель простого карандаша, разведенные скипидаром масляные краски нескольких цветов и витебскую расшивку «рыжая ржавчина».

Декаль как всегда у «Моделиста» гораздо подробнее обозначений в инструкции. Более того - в инструкции показан вариант военной полиции, а в декали присутствует еще и вариант «Хаммера» из подразделения корпуса морской пехоты США. Не знаю как джипы, но вот танки КМП США, отправленные в Залив, были перекрашены в пустынный цвет далеко не все. У меня есть снимки период войны 1991 г., на которых запечатлены танки М-60 из КМП в обычном трехцветном камуфляже. Есть и снимок погрузки на транспорт «Хаммеров» из КМП в трехцветном «европейском» камуфляже. Судно доставило автомобили в Саудовскую Аравию. К слову, эти «Хаммеры» были «двухтрубными» - труба спереди (деталь A10/B11), труба (детали C47/C48) сзади.

Я не стал забивать голову и выбрал вариант военной полиции. К сожалению, первая же декаль слишком быстро соскользнула с подложки, после чего очутилась на дне чашки. Пришлось делать автомобиль корпуса морской пехоты. Качество декали - хорошее, но перевернутые шевроны с трудом обтягивают сложный рельеф передних дверок. После высыхания распространил на декали грязь - модель готова.

Процесс сборки и окраски у меня вызвал сугубо положительные ощущения - хороший отдых и разрядка после возни с различными монстрами вроде пушек отечественного производителя.

Михаил Никольский (Москва)



M1A1 Абрамс

Масштаб 1:72,
производитель: Ревелл

С тех пор как фирма Revell начала выпускать миниатюры военной техники в масштабе 1:72, мы уже успели привыкнуть к их высокому качеству, можно сказать, что они предложили новые, более высокие стандарты для изделий этого класса. Но пять лет тому назад, ревелловский M1A1 Abrams, явился для меня шоком. Оказалось, что все модели техники в масштабе 1:72 виденные мною до сих пор - просто игрушки, а не настоящие масштабные модели своих прототипов. Возможно, я несколько и преувеличиваю, но новые ревелловские модели упомянутого масштаба - это действительно качественно новые изделия. Поэтому нет ничего удивительного, что я сразу же решил склеить эту модель, несмотря на то, что занимаюсь, главным образом, моделями самолетов. Свой Abrams я дополнительно снабдил фототравленными деталями из наборов производства фирмы Part (номера по каталогу P72-014 и P72-015 - минный трал). Источником графической и фото-информации послужил выпуск издательства Verlinden Publication серии Warmachines #6 - M1-A1IP-M1A1 Abrams.

Склеивание элементов ревелловской модели это весьма нудное занятие - проще говоря, все происходит без каких-либо проблем - нужно только строго следовать инструкции по сборке и модель готова. Использование фототравленных деталей требует уже больше внимания, терпения и аккуратности. Чтобы приклеить фототравленку, необходимо предварительно удалить ее пластиковые аналоги. Это требует большой тщательности, чтобы ни повредить фактуры вблизи этих элементов.

Для того, что бы установить металлические буксирные крючья на задней части корпуса, предварительно нужно удалить пластиковые детали, которые отлиты вместе днищем. Приклеивание металлических мелочей на маске пушки требует полной концентрации - детали этого типа особенно часто «проявляют характер» выскакивая из пинцета. Металлическая «кошелка» за башней собирается из нескольких десятков деталей. Во время склеивания, ее необходимо постоянно примеривать к башне, а только потом этот готовый элемент крепить к ее кормовой и боковым стенкам. Использование остальных деталей набора фототравления не вызвало проблем, за исключением расходов...но это совсем другая история.



Приступая к склеиванию трала, решил, что сделаю его подвижным, чтобы он мог опускаться и подниматься. Благодаря этому решению все точки соединения, которые можно было бы в обычном случае склеивать «намертво» большими порциями цианакрилового клея, пришлось клеить очень деликатно, а зачастую и сверхделикатно. Возможность движения отдельных деталей сохранилась, но часто швы не выдерживали нагрузки и трескались. Дополнительной трудностью являлась довольно сложная конструкция самого трала и необходимость соблюдения относительной симметрии, что было совсем не простой задачей. Без сомнения, трал являлся наиболее сложным узлом этой модели. Надо сказать, что после окраски модели его сочленения оказались залиты краской, и трал, несмотря на все мои муки, навсегда остался в поднятой позиции.

Когда все элементы модели были склеены, пришла пора окраски. На приведенных фотографиях можно видеть, что колористика модели не особенносложна, в связи с этим я решил сосредоточиться на тонировании, подчеркивающим фактуру поверхности модели. Для этого использовалась техника, применяемая для окраски фигур, так называемое оттенение художественными масляными красками, а затем очень легкая работа сухой кистью. Сухая пастель применялась почти исключительно для «закопчения» решетки выхлопных газов, расположенной на корме корпуса и дульного среза орудия. Так же сухой пастелью были покрыты фартуки передних грязевых щитков, но по той простой причине, что я забыл их покрасить вовремя. Гусеницы покрасил в угольный цвет перед самой установкой на катки. Тонирование гусениц выполнил сухими пастелями. Перед установкой гусениц, бело-черными точками отметил соединительные элементы траков. Тросы и антенны выполнил из жил очень тонкого медного провода скрученных между собой. В заключение склеил последние элементы модели воедино и при помощи аэрографа и очень жидко разведенной краски выполнил загрязнение нижних фрагментов корпуса, лемехов трала и бортовых экранов. Модель готова.



Супердетализировка модели самолета

Продолжение. Начало в ММ №13, 14



Работа с эпоксидкой, белым металлом и фототравленными деталями

В последние несколько лет появился огромный выбор из готовленных из эпоксидки и белого металла различных аксессуаров и конверсионных наборов к моделям самолетов, а также наборы для детализировки, сделанные методом фототравления. Прежде чем начать разговор о работе с этими изделиями, кратко остановимся на технологии их изготовления. Эпоксидные детали, равно как и изделия из белого металла, производятся методом литья в форму, процесс этот очень трудоемкий и сильно отличается от технологии изготовления моделей методом литья под давлением. Сначала изготавливается из дерева, пластика и проволоки мастер-модель. Производитель должен проявить недюженную инженерную сметку, заранее продумав как готовое изделие будет крепиться к модели, продумать конструкцию литейной формы, учесть различия технологии в зависимости от материала. Сама мастер-модель должна быть сделана максимально точно и качественно. Часто мастер-модель дорабатывается с учетом ошибок, выявленных при изготовлении пробных отливок. Неотъемлемой частью процесса является упаковка, изготовление инструкции, маркетинг. При производстве конверсионных наборов используется только ручной труд - никакой автоматизации нет. Ручная работа здорово повышает стоимость изделий. Такой кратенький экскурс объясняет солидные цены конверсионных моделей, сопоставимые со стоимостью пластиковой модели. Кроме того, оснастка для таких деталей обычно недолговечна.

Работа с деталями из эпоксидки проста, но длительно по времени и требует аккуратности. Самое главное: эпоксидка - материал хрупкий, поэтому отделать деталь от литника следует крайне осторожно, лучше всего пилкой, сделанной из половинки лезвия для бритвы. Эпоксидка хорошо шлифуется и режется, поэтому неточность отделения детали от литника легко компенсировать стачиванием излишков на шкурке. Лучше стачивать деталь на смоченной водой шкурке, так как пыль от эпоксидки крайне вредна для органов дыхания. Детали из эпоксидки часто имеют включения в виде пузырьков воздуха. Ликвидировать такие пузырьки в местах расшивки можно капнув в них клеем «супер глЮ». После высыхания клея поверхность зачищается. Если отверстие в пузырьке мало настолько, что клей в пузырек не попадет, рассверлите пузырек сверлом небольшого диаметра. Клеем «супер глЮ» можно также предохранить от возможного облома грани детали. Для этого по краям приклеиваются на «супер глЮ» тонкие полоски пластика. После высыхания клея полоски стачиваются до эпоксидки, тем не менее, в верхнем слое эпоксидки остается «супер глЮ», который увеличивает прочность. Иногда на деталях из эпоксидки

остается смазка от литейной формы - вымойте деталь теплой мыльной водой, затем обезжирьте.

Перед приклейкой детали обязательно удалите с нее все загрязнения вроде пыли и т.д., эпоксидка клеится очень плохо. Из-за прозрачности деталей глаз плохо воспринимает точное ее пространственное положение, отсюда частые ошибки при приклеивании.

Детали из белого металла также доступны моделисту средней руки. Их можно обрабатывать также как пластик. На деталях из белого металла, также как и на эпоксидных, может остаться смазка от литейной формы - удалите ее растворителем или ацетоном. Обычно металлические детали имеют швы по линии разъема литейной формы. На фоне блеска металла разглядеть такой шов порой бывает сложно. Удаляются швы со скабливанием и сошкуриванием, так же как на пластике. Чтобы «проявить» швы можно окрасить деталь в серый цвет. Детали из белого металла обладают повышенной гибкостью, зачастую они гнутся в самый неподходящий момент. Бороться с этим недостатком невозможно, тут надо просто смириться и работать тщательнее. Учтите, однако, отлитые из белого металла опоры шасси выдерживают гораздо меньшую нагрузку, чем аналогичные изделия из пластика. Если модель тяжелая - стойки могут разъехаться, из-за повышенной гибкости материала.

Фототравленные детали производятся по технологии химического травления, разработанной в свое время для изготовления печатных плат радиоаппаратуры. Ассортимент таких деталей особенно велик. Чаще всего они требуются при доработке интерьеров кабин. Перед работой с фототравленными деталями первым делом следует зачистить пластинку на шкурке. Поверх металла образуется оксидная пленка, которая мешает надежному соединению при склеивании, пленка удаляется сошкуриванием. Отделить детали от рамки - не просто, здесь лучше всего воспользоваться острым ножом. Медная травленка худо-бедно отделяется, гораздо сложнее справиться со стальной. С другой стороны большая прочность стальных деталей явный плюс против медных. Если из полоски травленки надо изготовить кольцо, то обжимать полоску следует на палочке подходящего диаметра, чуть меньшего, чем необходимо. Как медные, так и стальные детали слегка пружинят. Углы и грани получают выгибая травленные детали на лезвии модельного ножа. Очень важно перед склеиванием тщательно очистить стыковочные поверхности. Лучше всего сажать травленные детали на «супер глЮ», но в этом случае деталь фиксируется моментально, подкорректировать ее местоположение уже не удастся. Клей ПВА дает меньшую прочность склейки, но позволяет корректировать позицию детали. Фотоэтched приклеивается до окраски, на чистый пластик. Иногда требуется придать дополнительную прочность изготовленным из фототравленных деталей объемным структурам типа коробов или ящичков. В этом случае с обратной стороны к металлическим деталям по углам подклеиваются полоски пластика. Такие же полоски не мешают подклеить и изнутри гнутых травленных деталей, чтобы они сохраняли свою форму.

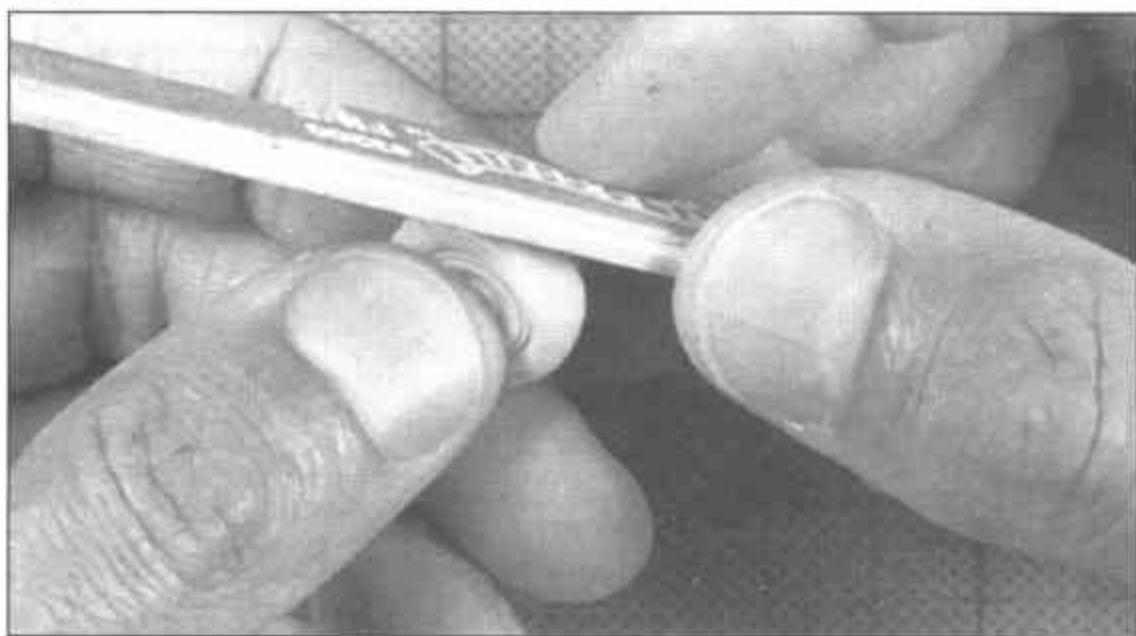
Как правило конверсионные наборы требуют доработки самой модели - что-то прорезать, что-то удалить. Для работы понадобится инструмент, не помешает основательно продумать порядок конверсии модели и даже может быть изложить его на бумаге в виде плана работ. Причем не помешает подумать и о том, что вставка новых деталей, особенно из эпоксидки, сместит центр тяжести модели. Не сядет ли ваша модель с носовой опорой шасси после конверсии на хвост? Сделанные из эпоксидки внешние топливные баки простое клеевое соединение может и не удержать. Возможно стоит усилить соединение вставными проволочками.



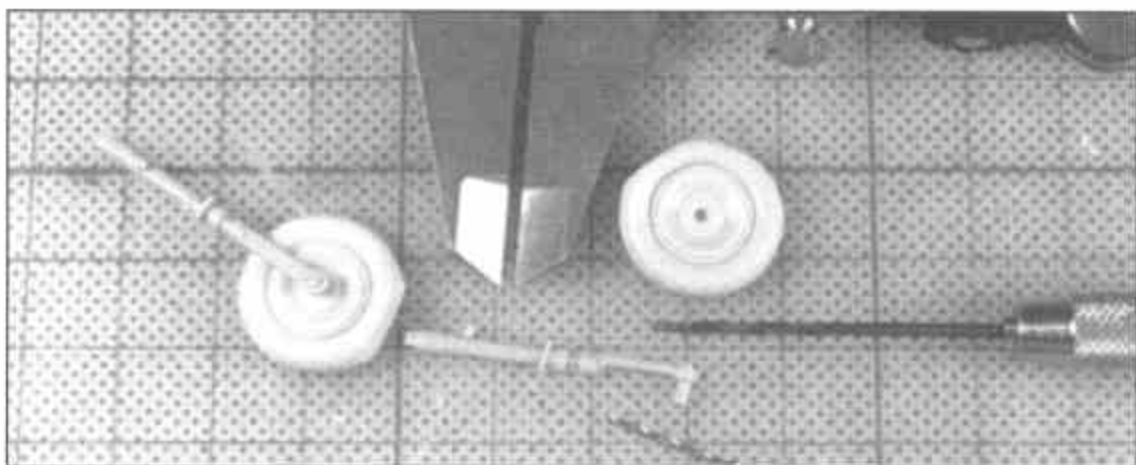
2-1. Первый шаг в работе с отлитым из эпоксидки колесом - это отделение детали от литника. Колесо следует отрезать лезвием как можно ближе к шне.



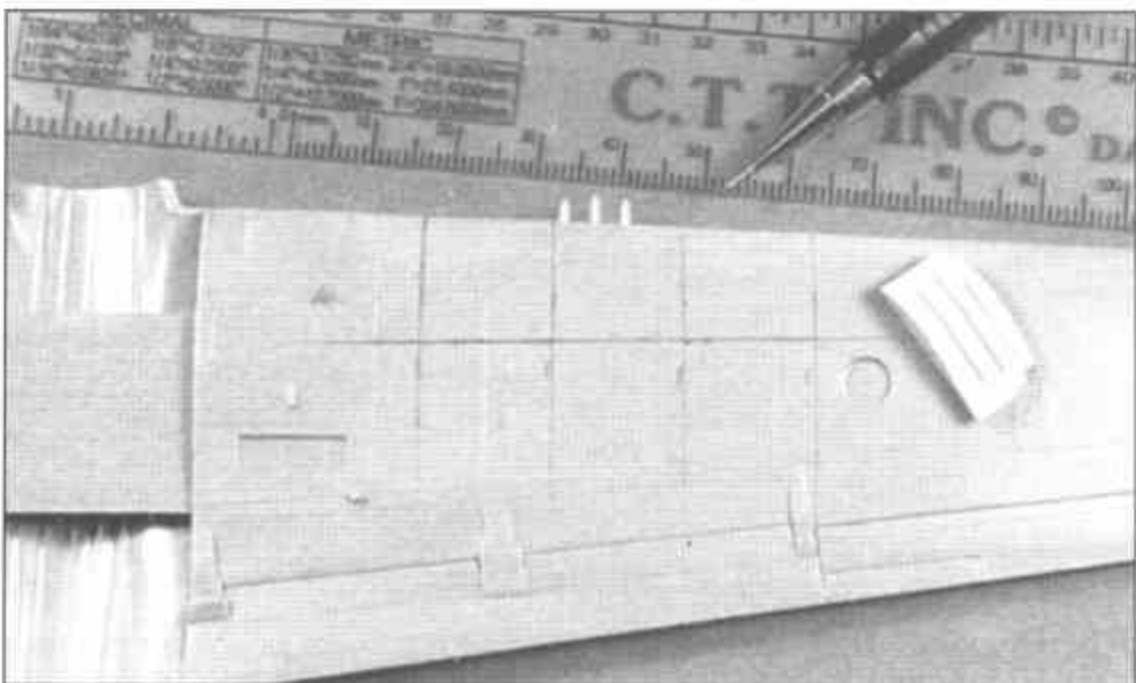
2-2. Зачищаем колесо на закрепленной на плоской поверхности шкурке.



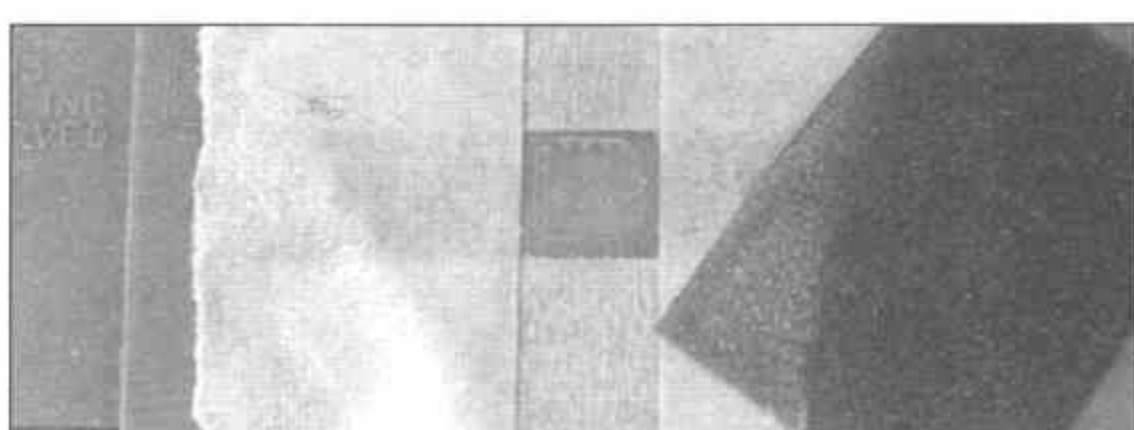
2-3. Окончательно обрабатываем шины пилкой для ногтей.



2-4. Стойка шасси - от модели. Измеряем штангенциркулем диаметр оси, подбираем подходящее сверло, после чего просверливаем отверстие в эпоксидном колесе.



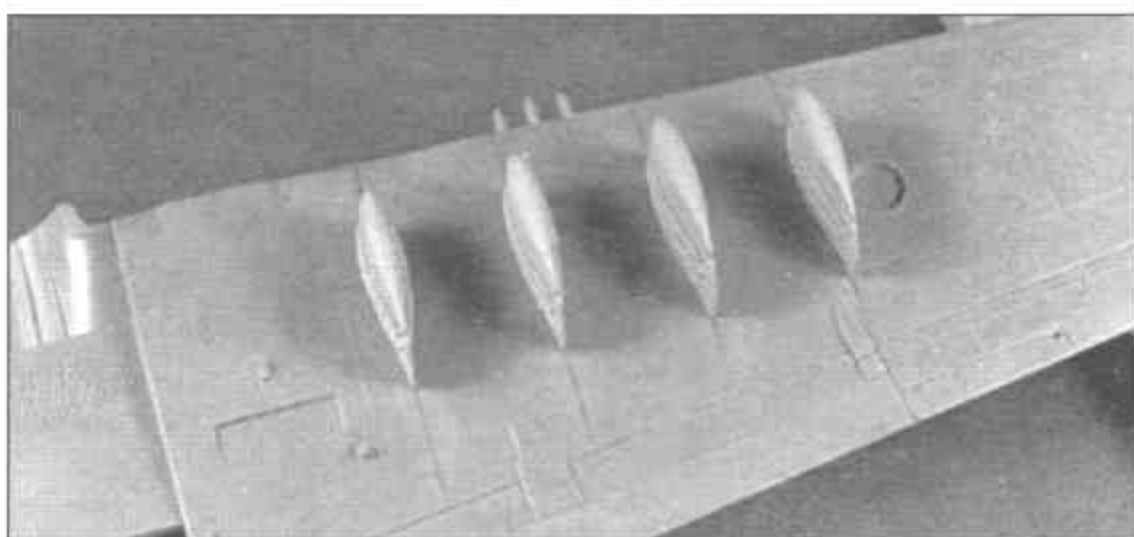
2-5. Размечаем место на крыле под эпоксидную деталь.



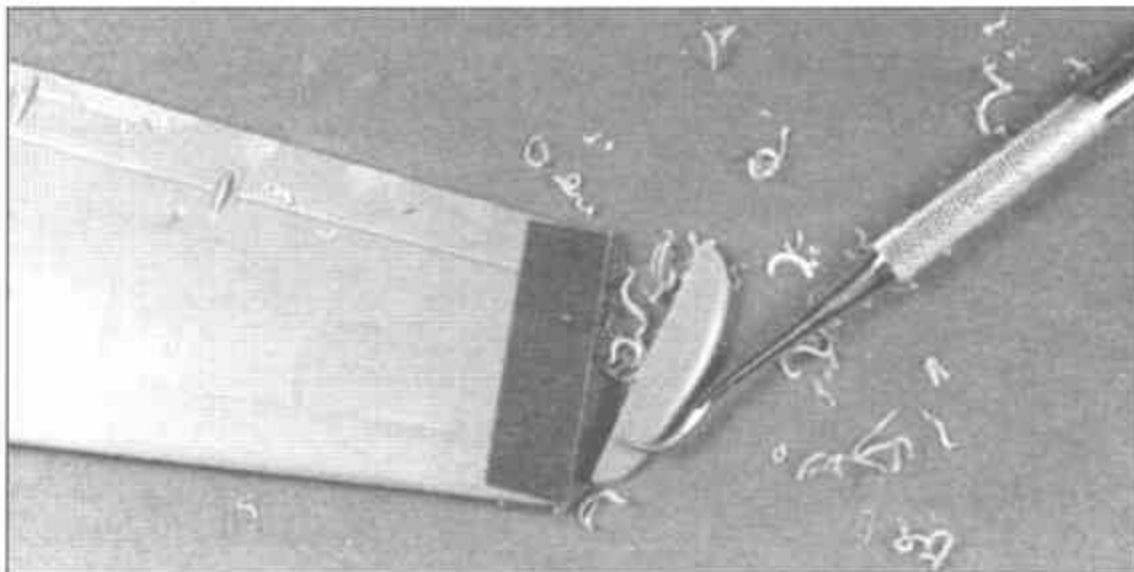
2-6. Зачистить шкуркой нужно только место под деталью, поэтому все остальную поверхность крыла по контуру закрываем масками.



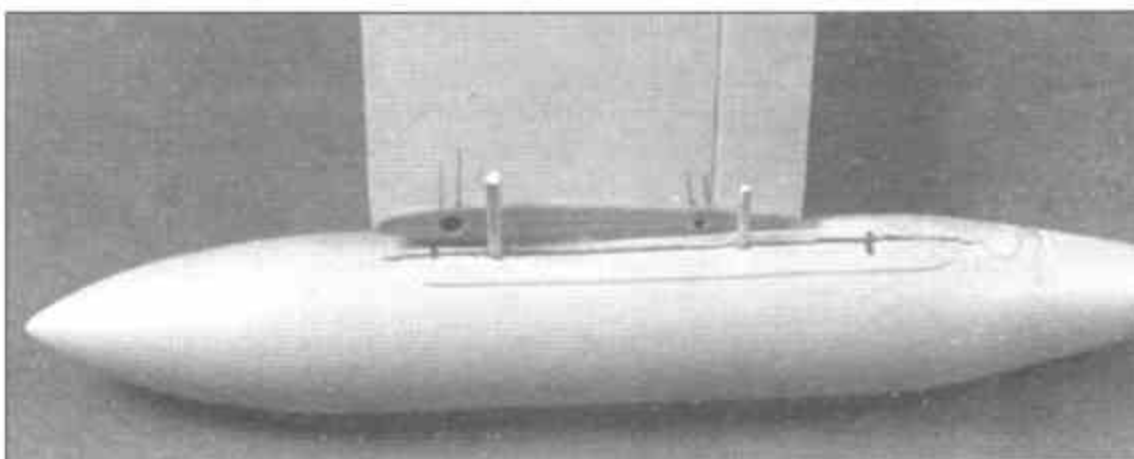
2-7. Чтобы придать эпоксидной детали в месте стыка точный профиль, стачиваем ее на наклеенной на крыло шкурке.



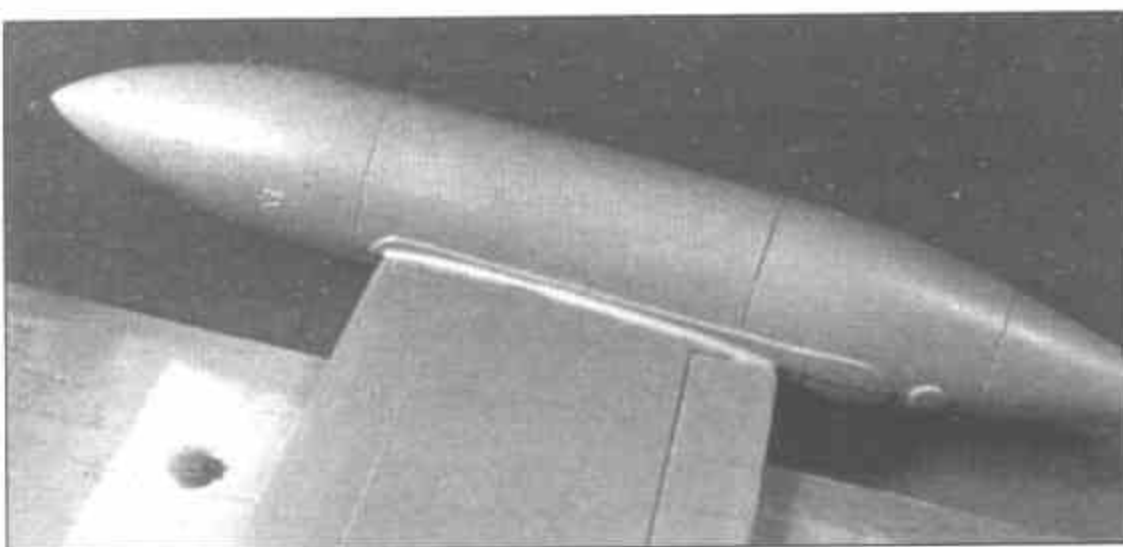
2-8. Все эпоксидные детали приклеены. Тщательно осматриваем их на предмет нарушения чистоты поверхности. В случае обнаружения пустот, заливаем их клеем ПВА.



2-9. Первый этап монтажа торцевых топливных баков - обрезка законцовки крыла. Точный пропил («проскреб») выполняется по наклеенному на крыло скотчу.



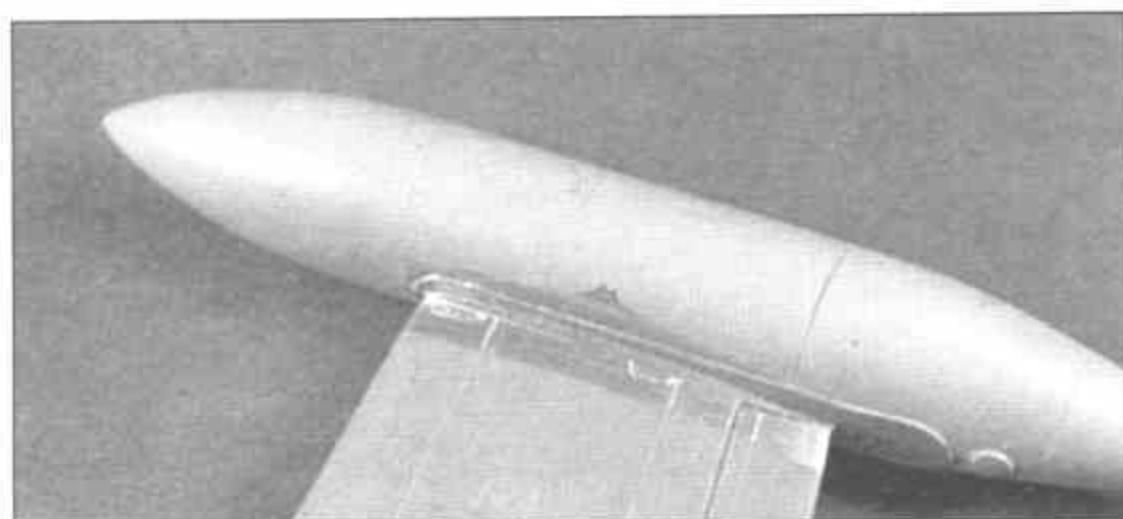
2-10. Если эпоксидный топливный бак просто приклеить к крылу, то он скорее всего отвалится - мала площадь склейки. Укрепляем соединение проволочками, вставленными в просверленные отверстия. Очень важно соблюсти соосность отверстий в торце крыла и в топливном баке.



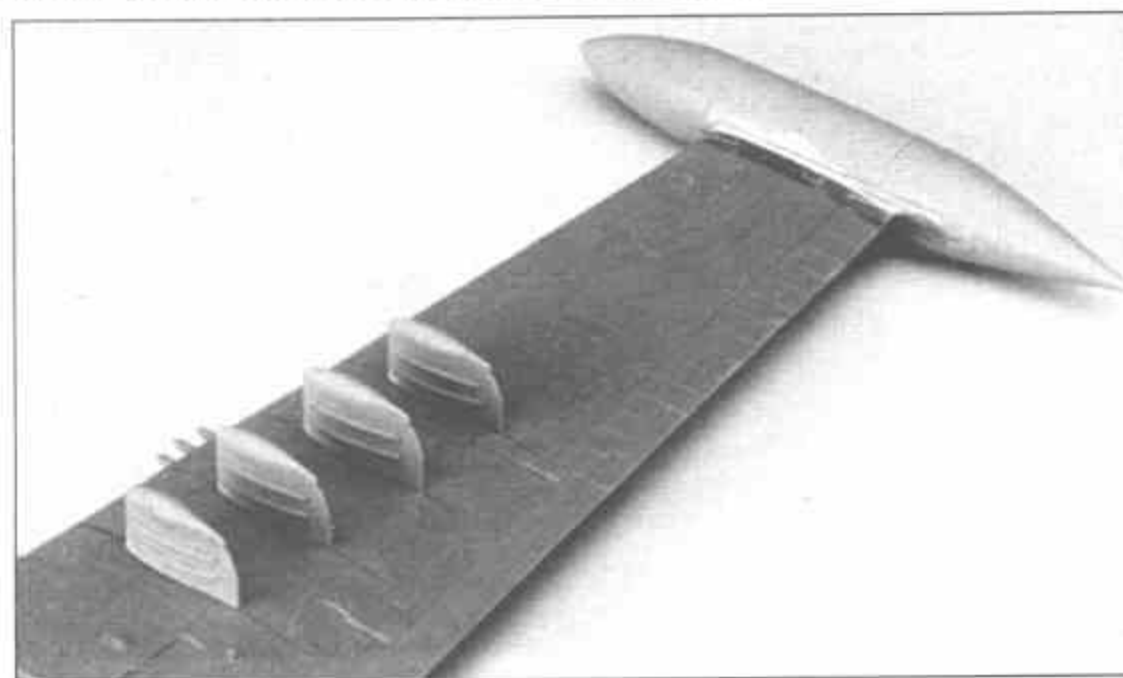
2-11. Шов между торцом крыла и топливным баком шпаклюется и зачищается. Также шпаклюются и зачищаются полости, если они есть, на топливном баке.



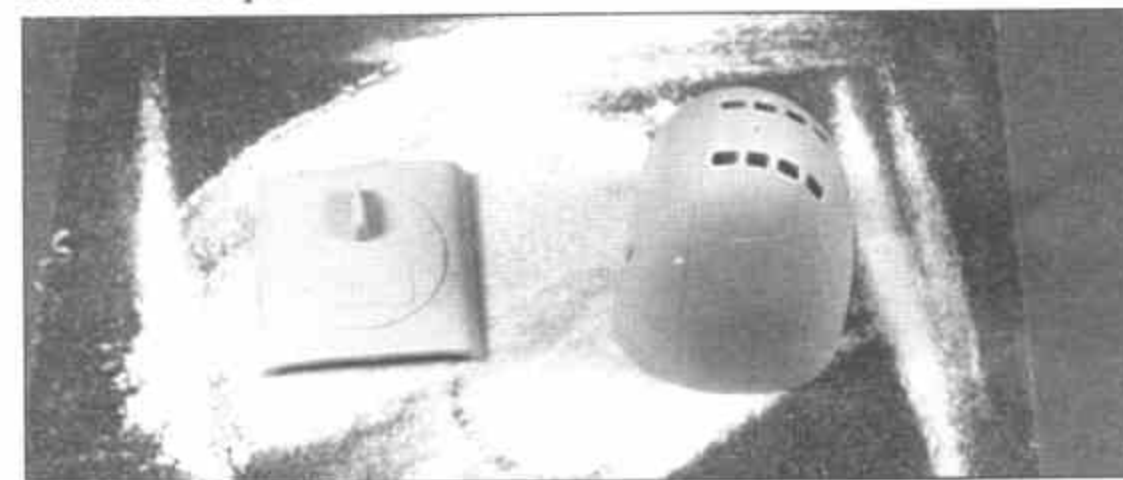
2-12. Еще раз осматриваем бак на предмет обнаружения полостей на поверхности или воздушных пузырьков.



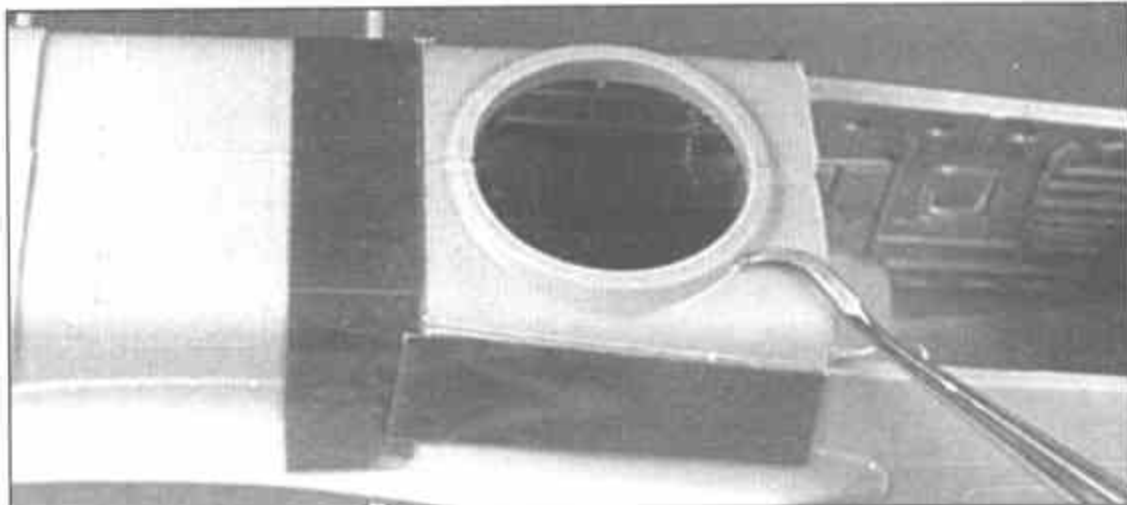
2-13. Убедившись, что нарушений поверхности бака нет, промазываем стык крыла и бака серебрянкой фирмы Тесторз - она выявит незамеченные дефекты поверхности.



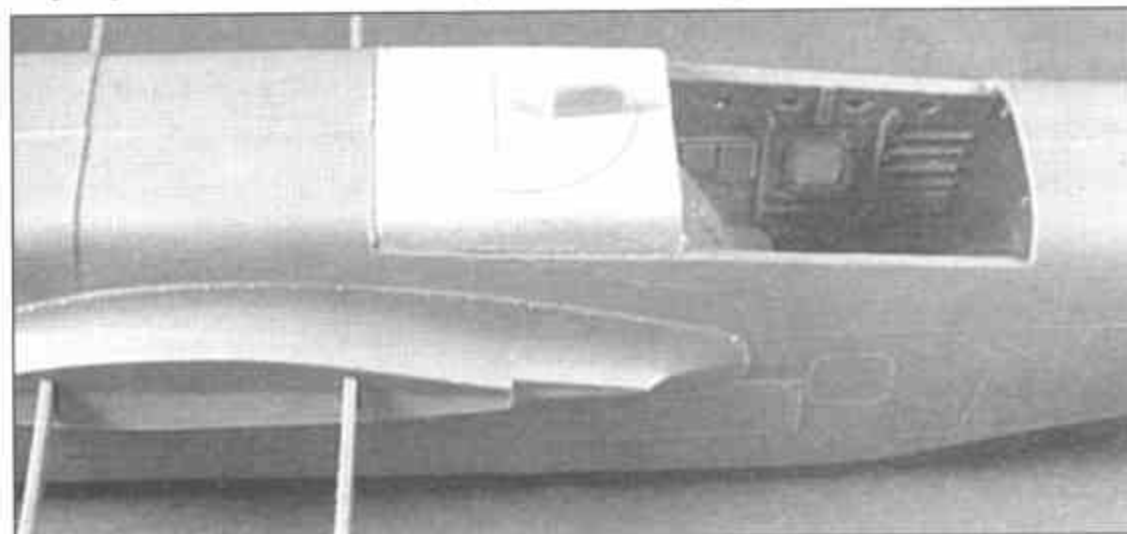
2-14. Доработанное с помощью эпоксидных деталей крыло. Добавлены подкрыльевые пилоны и подвесной топливный бак.



2-15. Зачищаем торцы крупных эпоксидных деталей. Плоскостности торцов проще добиться совершая деталями фигуры в виде восьмерки по разложенной на плоскости шкурке.



2-16. Часть фюзеляжа, которая будет вырезана обклеивается маркировочной лентой. Вырезаем часть фюзеляжа скребком.



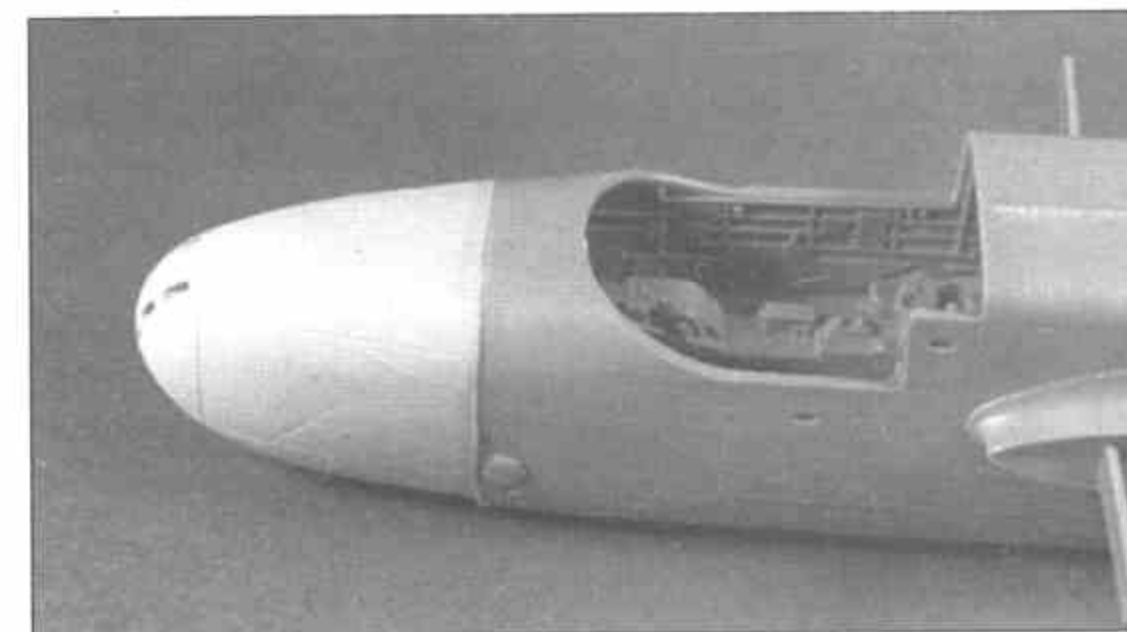
2-17. Приклеиваем эпоксидную деталь на место, промазываем швы клеем «супер глю». После высыхания зачищаем поверхность.



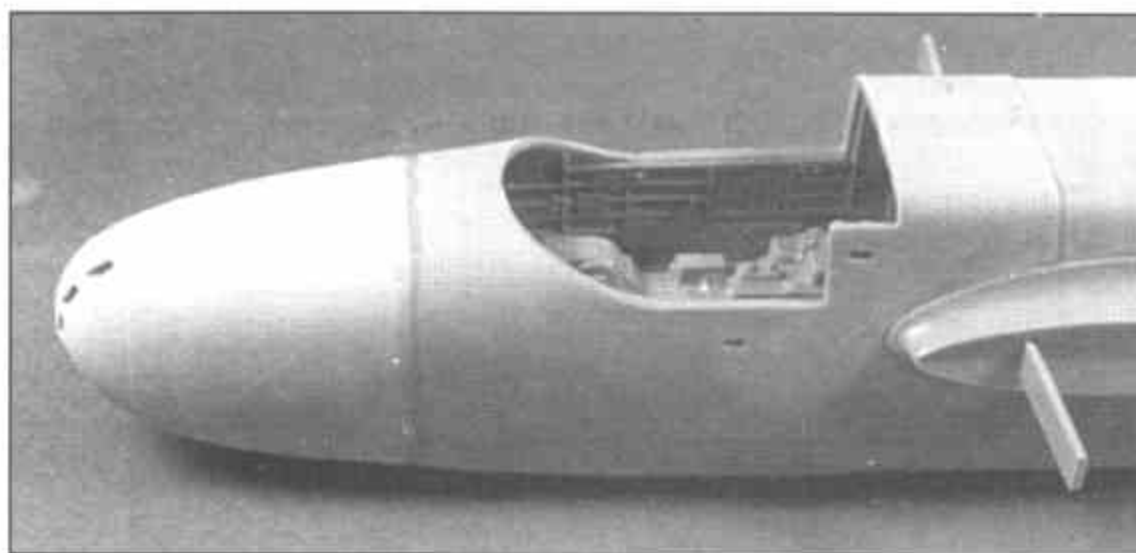
2-18. Осматриваем поверхность детали и швы. Возможно придется добавить «супер глюка» и еще раз все зачистить.



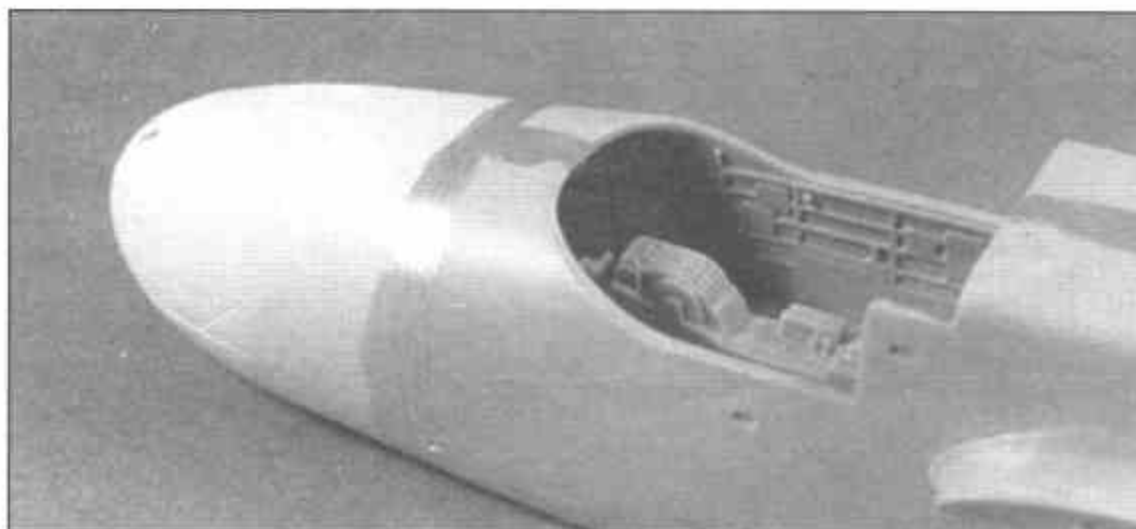
2-19. Серебрянка выявляет даже самые мелкие дефекты поверхности - промазываем швы серебрянкой.



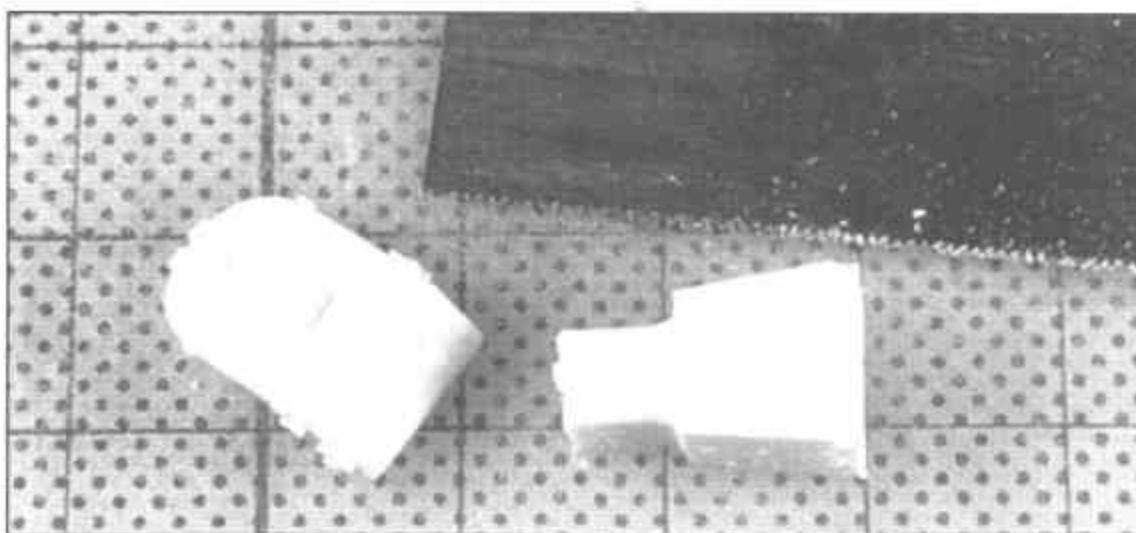
2-20. Новая носовая часть фюзеляжа подклеена к модели самолета А-26 фирмы Монограм. Сечение носовой части и торца фюзеляжа не совсем совпадают - необходима механическая обработка.



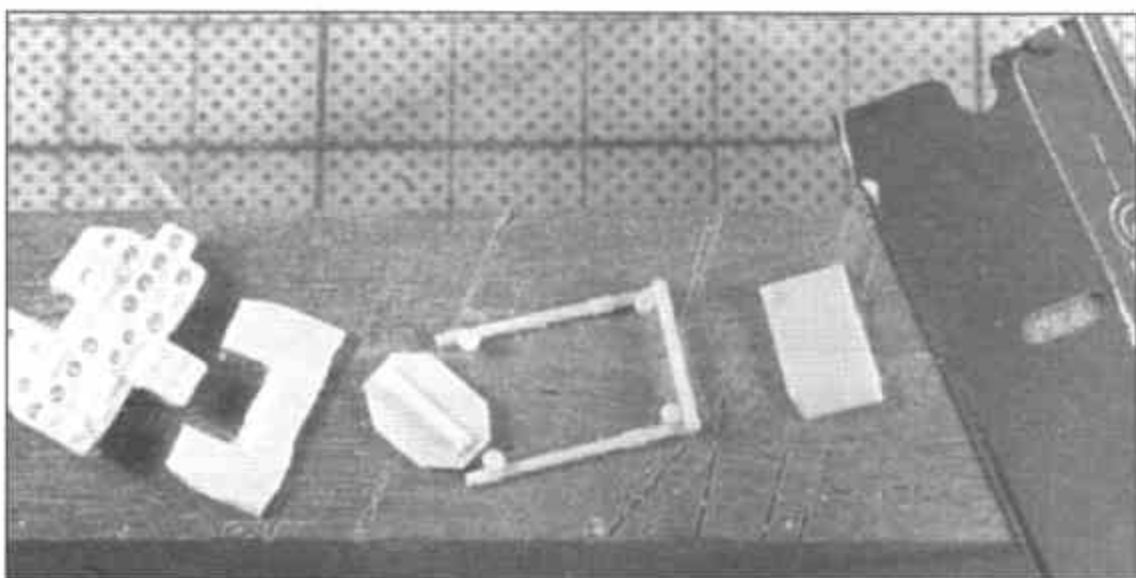
2-21. Соединение фюзеляжа и носовой части сглажено. Промазываем шов клеем «супер глю», после высыхания зачищаем. В процессе вышкуривания поверхностей пострадала часть расшивки.



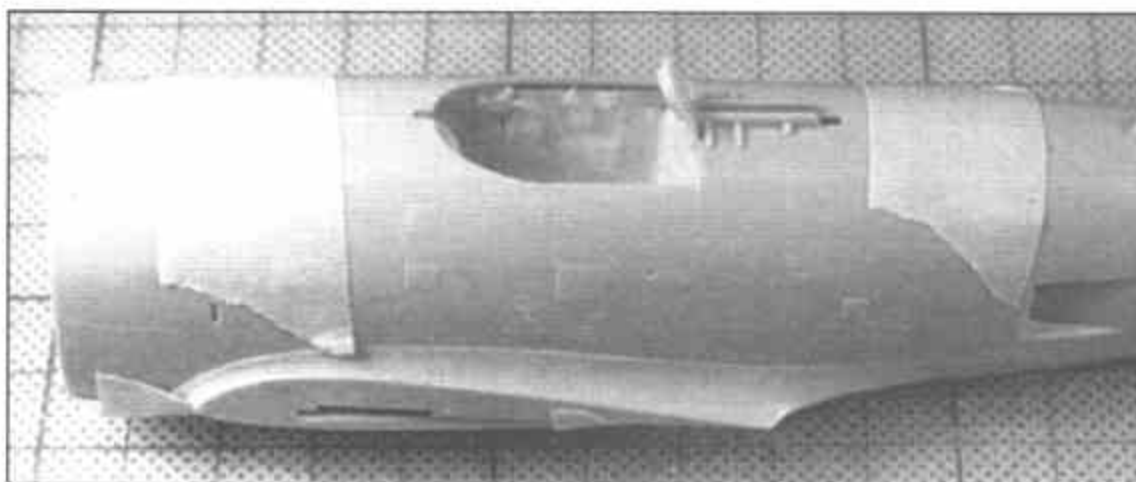
2-22. Окончательная проверка чистоты поверхности - как всегда с помощью серебрянки фирмы Тесторз.



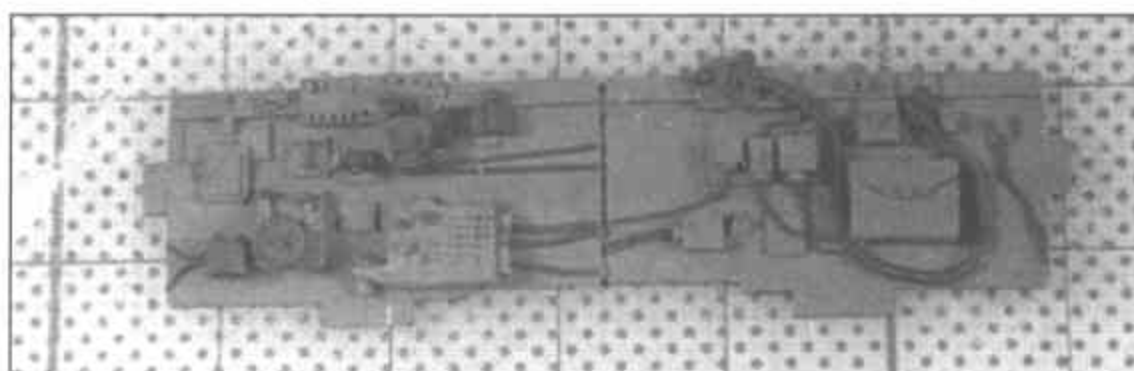
2-23. Крупные эпоксидные детали вроде кресел, обычно, имеют массивные литники. Отрезаем литник лезвием.



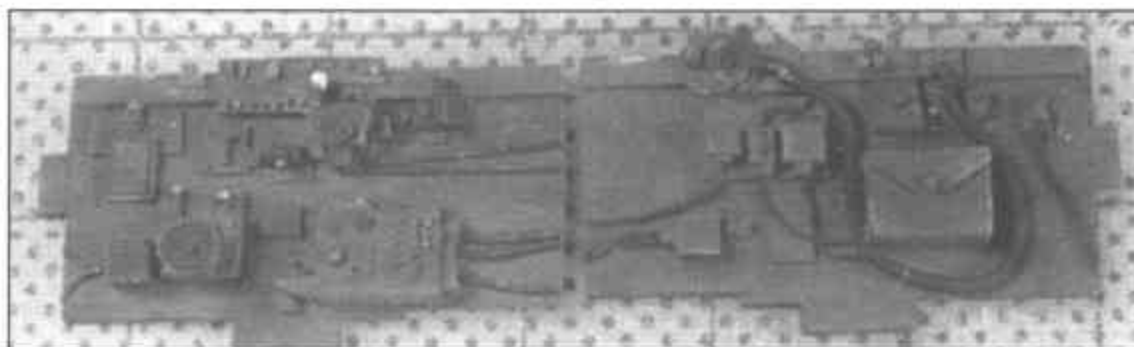
2-24. Некоторым деталям из эпоксидки надо придать дополнительную прочность, наклеив на них полоски или кусочки пластика с внутренней, невидимой, стороны. Пластик нарезается лезвием.



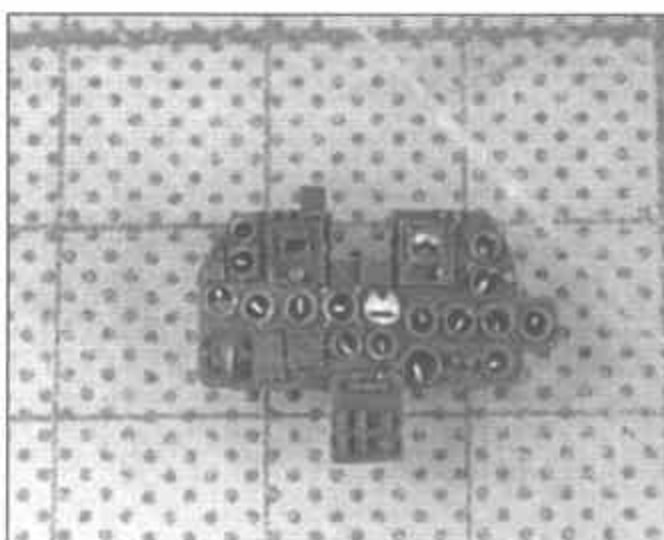
2-25. После того, как в фюзеляж вставлен эпоксидный интерьер кабины, скрепляем половинки фюзеляжа скотчем. Это - проверка насколько точно встанут детали интерьера на свои места.



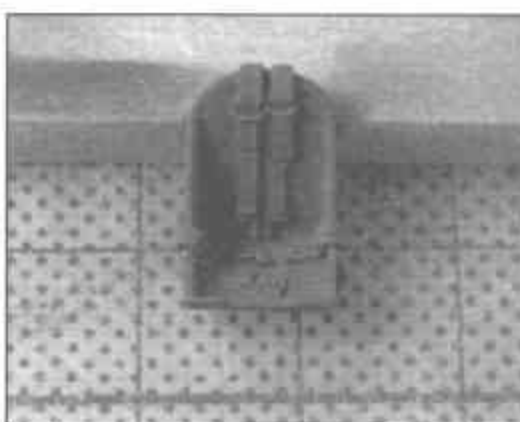
2-26. Фирма «Метеор» выпускает набор эпоксидных деталей для доработки кабины модели истребителя P-47N «Тандерболт» от фирмы «Академия». Качество деталеровки - великолепное. После окраски высветляем выступы, затем окрашиваем отдельные элементы - трубопроводы, электрокабели кисточкой.



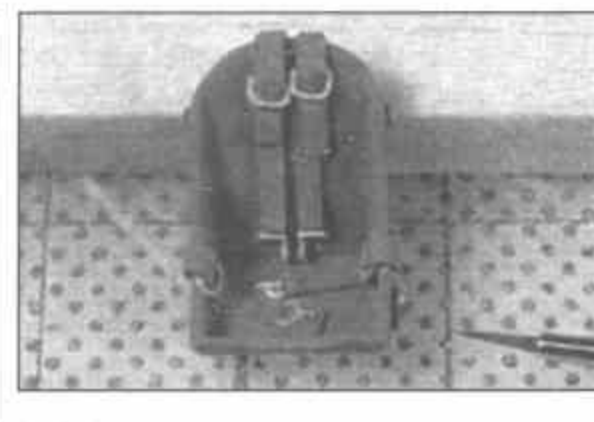
2-27. Отдельные детали, ручка сектора газа, переключатели, окрашиваются светлой краской. Кромки коробов обрабатываются методом сухой кисти серебрянкой. Отдельные поверхности тонируются пастелью.



2-28. Приборная доска для «Тандерболта» из набора от «Метеора» - очень хороша. Каждый прибор прокрашивается отдельно тонкой кистью. Кромки выступающих элементов приборной доски обрабатываются методом сухой кисти серебрянкой.



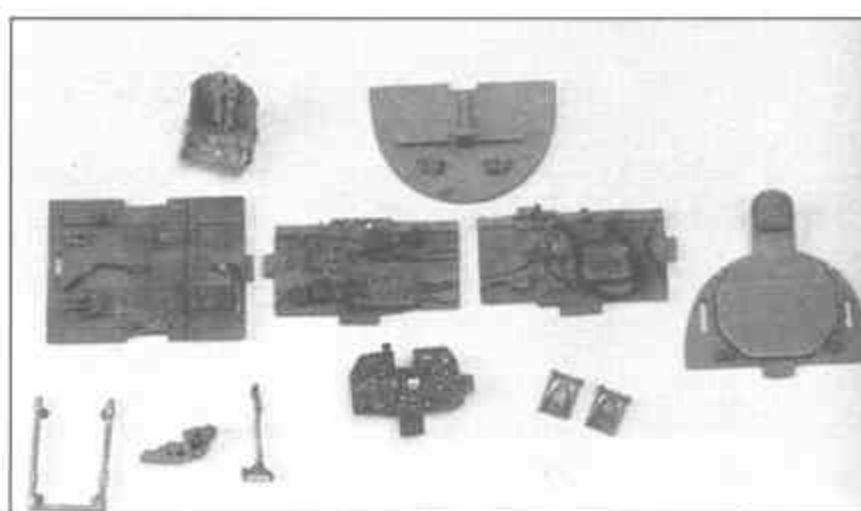
2-29. Кресло сначала задувается из аэрографа в базовый тон.



2-30. Второй шаг - окраска привязных ремней. Ремни выполнены объемными, поэтому их окрашивание не вызывает сложностей. Затем серебрянкой окрашиваются пряжки и петли ремней.



2-31. Последнее - тонирование кресла. Ремни тонируются светло-коричневой краской. Кромки кресла - серебрянкой, имитируя эффект облезлости.



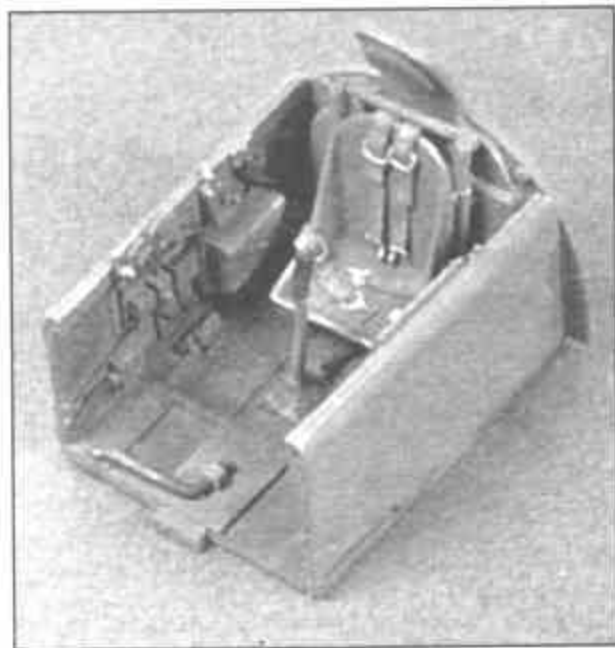
2-32. Все детали из набора фирмы «Метеор» выполнены очень качественно. Детали окрашены, тонированы и подготовлены к сборке.



2-33. Сборка кабины из эпоксидных деталей. Сначала монтируется задняя стенка, левая или правая консоль.

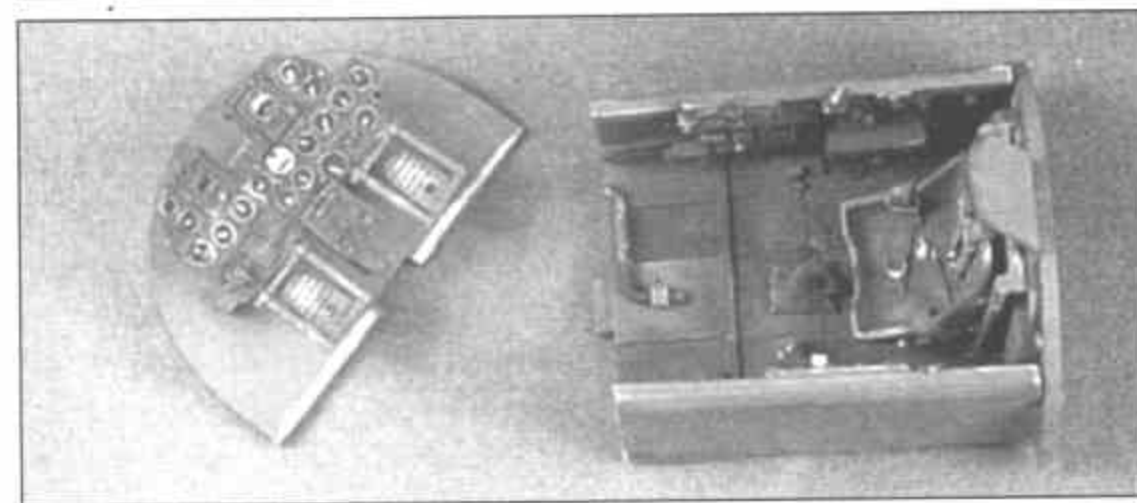


2-34. Затем добавляются кресло и ручка управления.

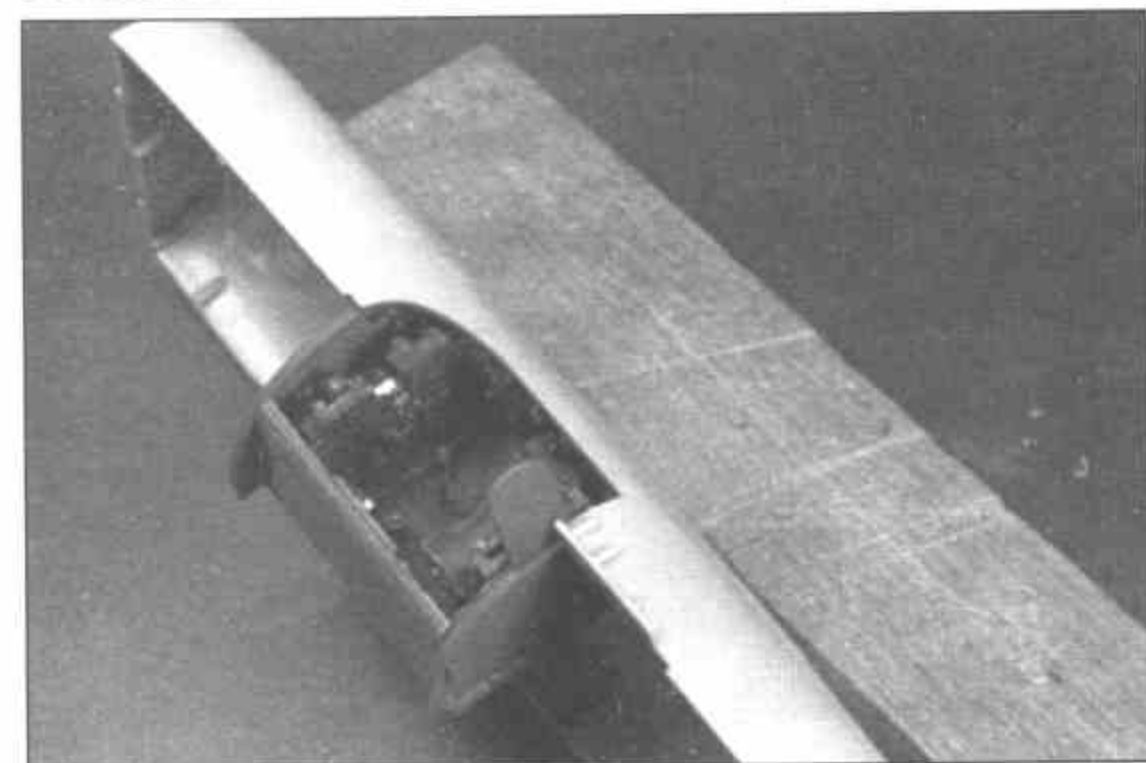


2-35. Устанавливаем правую консоль. Обратите внимание на прочность склейки. Обычно в окрашенных местах адгезия клея сильно падает.

2-36. На модели P-47N в масштабе 1:48 будет видна обратная сторона приборной доски, поэтому следует имитировать электропроводку из нейлоновых нитей. Нити окрашиваются после монтажа приборной доски.



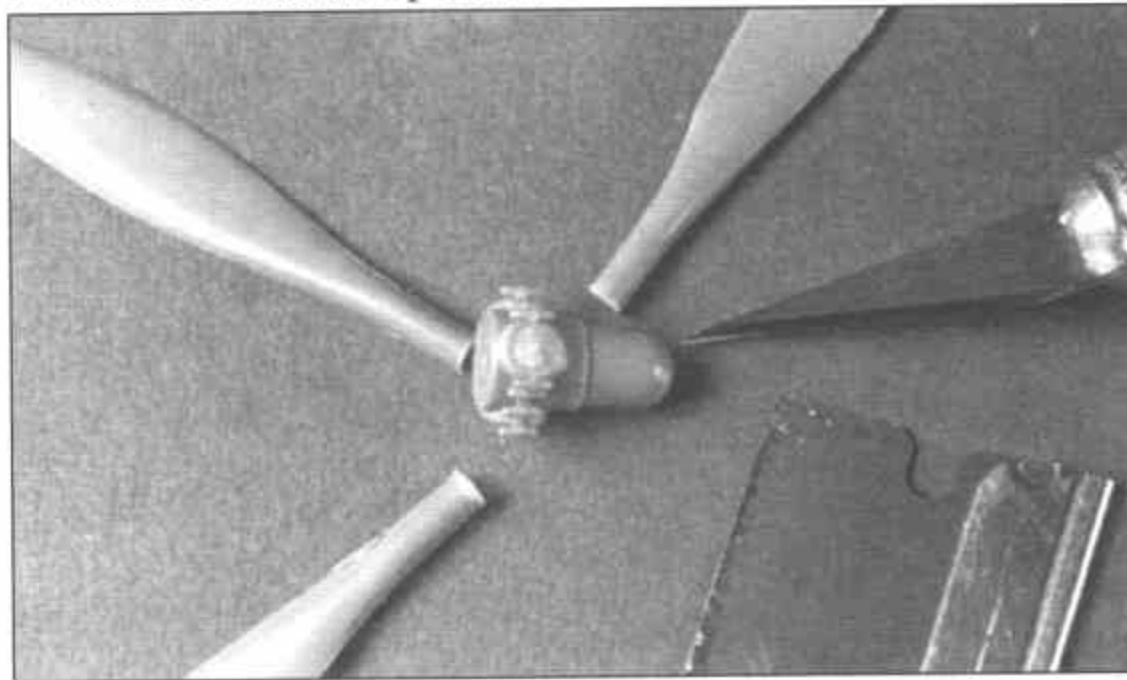
2-37. Последний шаг - установка на место приборной доски.



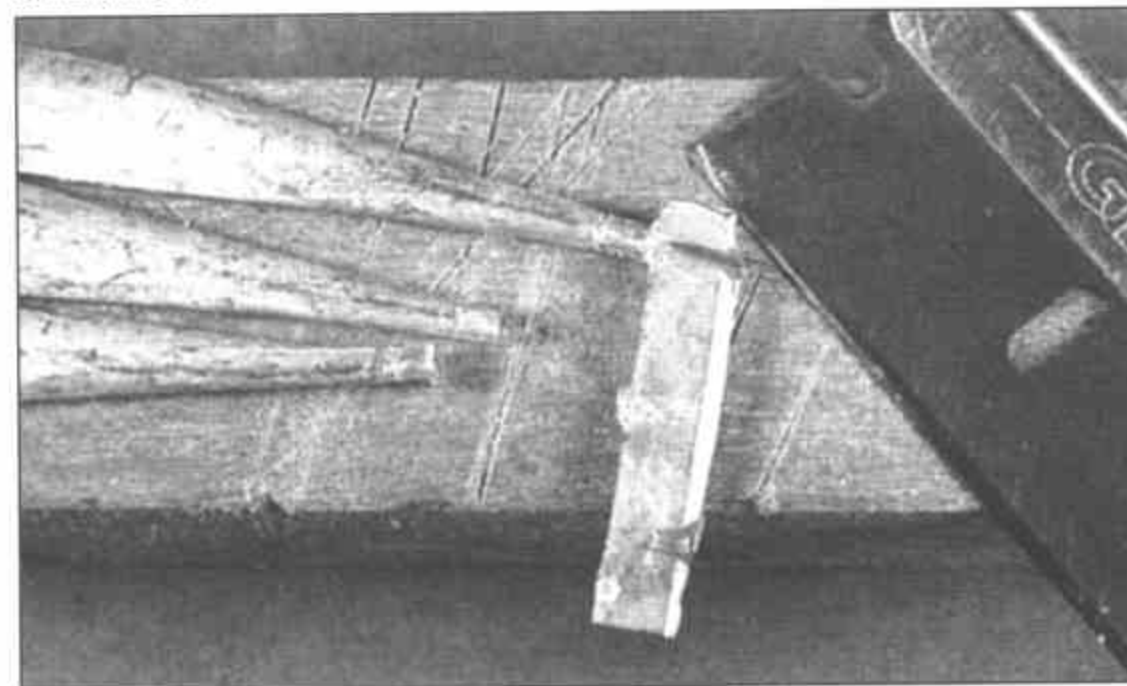
2-38. Устанавливаем собранную кабину в правую половину фюзеляжа, точно так же как устанавливали бы кабину из набора.



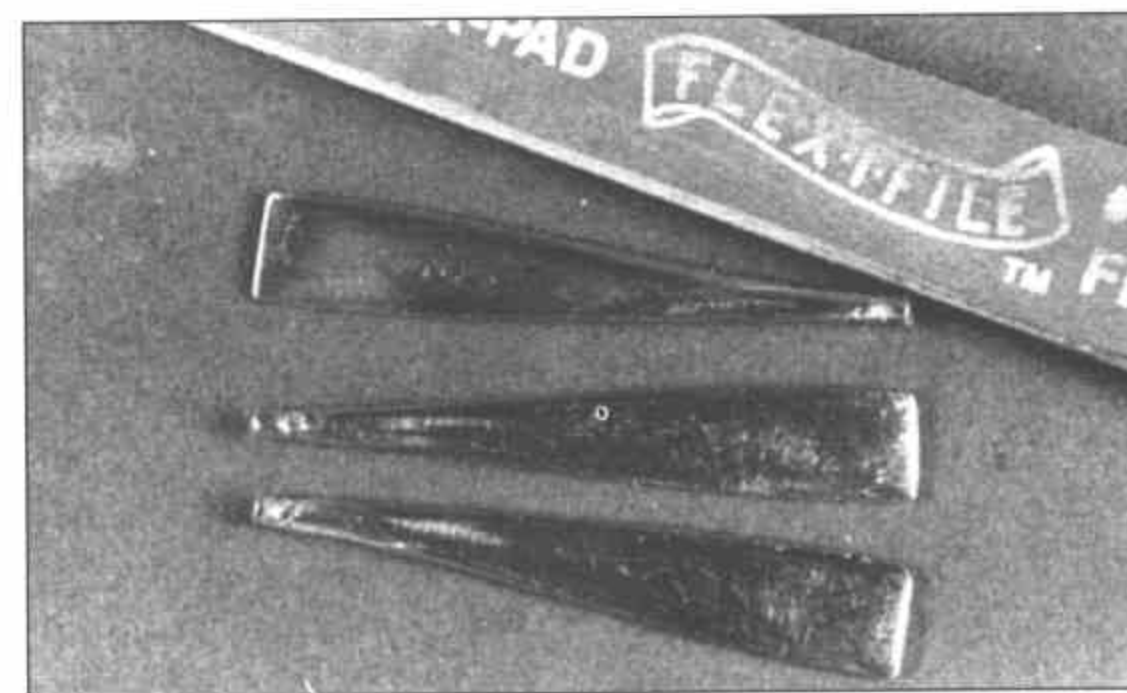
2-39. Завершаем работу с кабиной «Тандерболта» монтажом прицела. Эта операция производится уже после окраски модели, нанесения декали и тонирования. Доработанная кабина сильно добавляет модели в реализме.



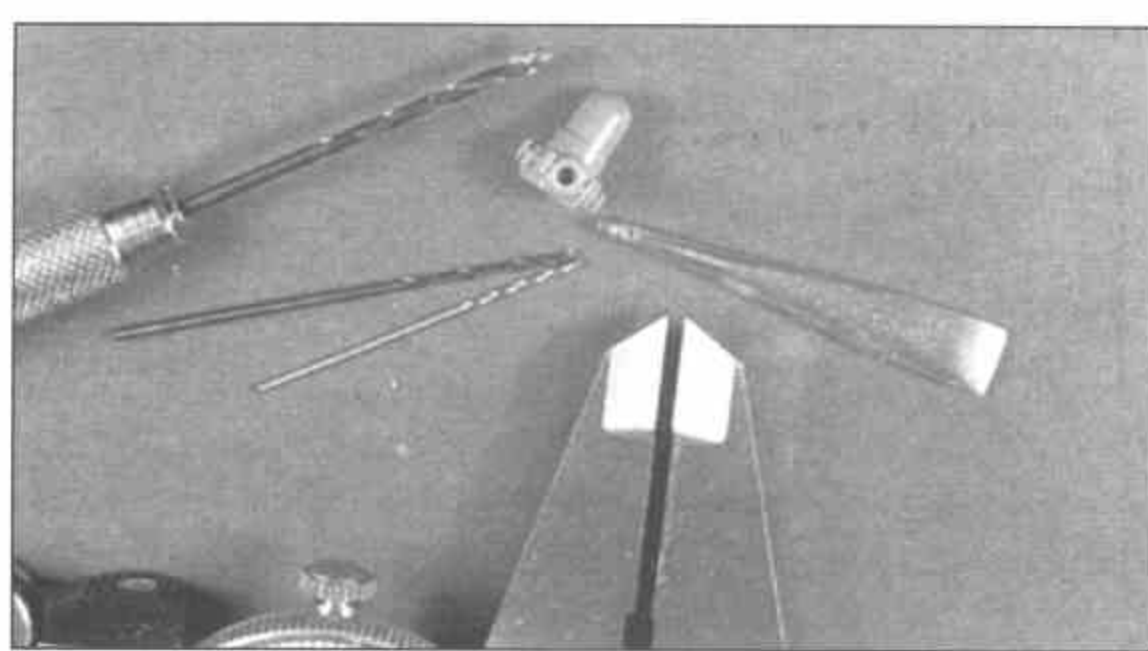
2-40. Заменяем лопасти пластикового воздушного винта лопастями, отлитыми из белого металла. Сначала отрезаем пластиковые лопасти от втулки. Поверхность среза должна получиться плоской.



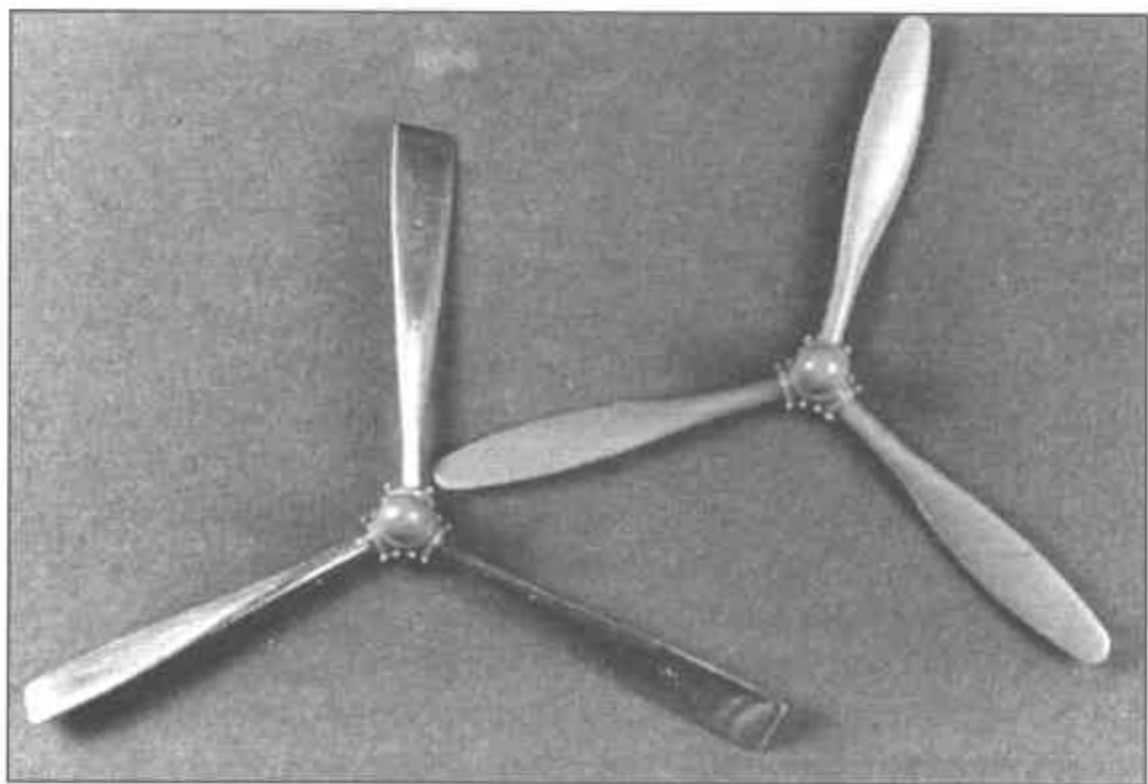
2-41. Отделяем ножом от литников металлические лопасти. Обрезку следует производить на твердой поверхности. Металл очень мягкий и легко гнется, будьте аккуратны.



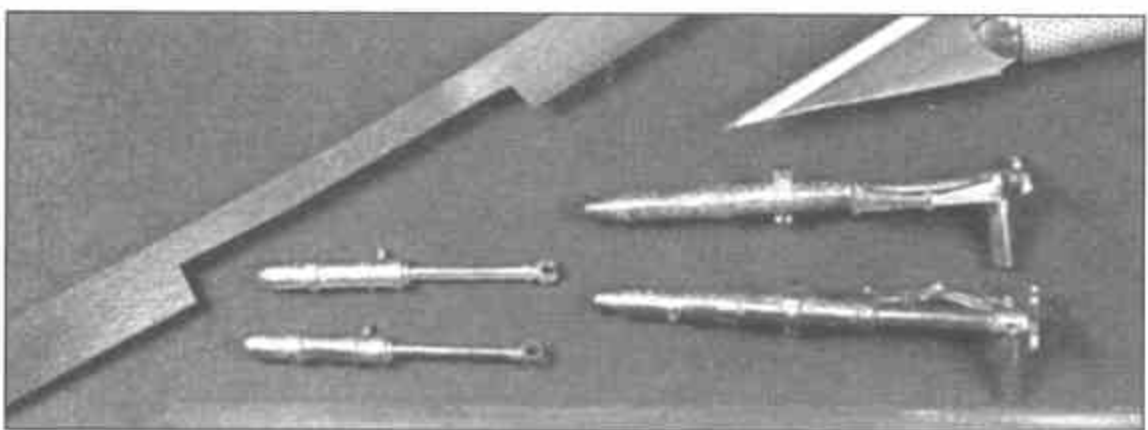
2-42. Зачищаем поверхность металлических лопастей. Раковины и царапины заливаются клеем «супер глю», после высыхания клея шлифуются.



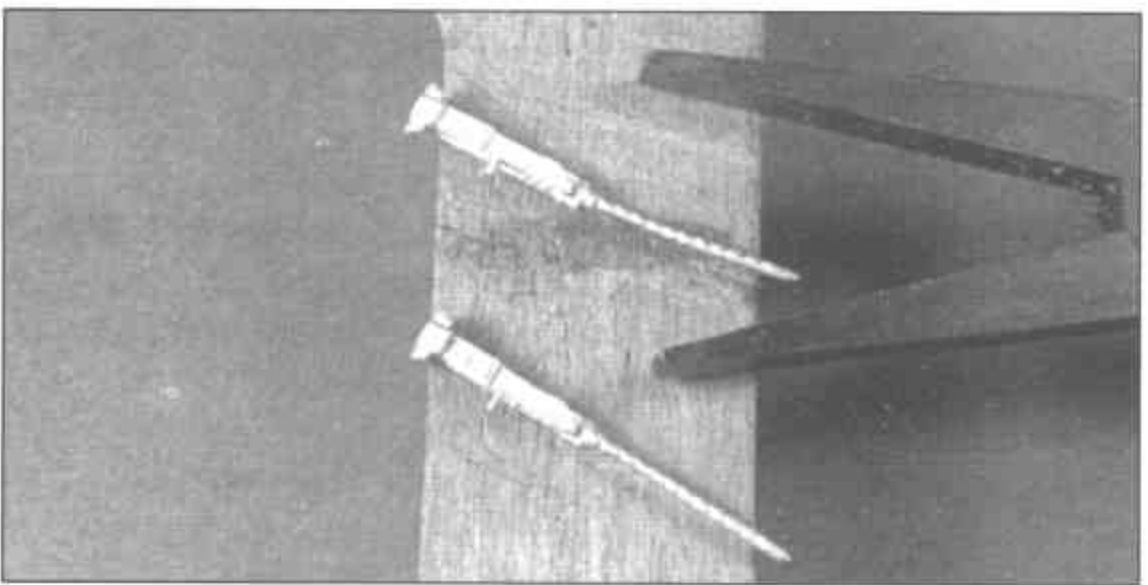
2-43. Штангенциркулем измеряем диаметр основания лопасти металлического винта. Подбираем подходящее по диаметру сверло и высверливаем глухие отверстия во втулке винта в местах крепления лопастей. Очень важно точно сцентрировать сверло, от этого зависит правильность установки лопастей.



2-44. Металлические лопасти клеятся на «супер глю». Убедитесь, что лопасти развернуты на одинаковый угол. Посмотрите насколько винт с металлическими лопастями отличается от пластмассового.



2-45. Детали из белого металла типа стоек шасси почти всегда имеют литые швы, также как и пластмассовые. Соскребите швы ножом, затем зачистите детали шкуркой. Все - как при обработке стоек из пластика.



2-46. Очень хорошие пулеметы из белого металла отливает фирма Koster Aero Enterprises. К сожалению, белый металл очень мягкий, поэтому стволы часто гнутся. Не страшно. Их можно выпрямить. Грубое прямление осуществляется прокаткой ствола по твердой ровной поверхности, окончательное - пассатижами с плоскими губками.

Диорама с Яком

Авиационные диорамы - не очень популярная тема в нашей среде. А жаль, так это очень удачный способ популяризации, как моделизма, так и самой авиации. Имея для все более совершенные миниатюры самолетов, все больше моделей машин и различного рода аксессуаров стоит попробовать построить диораму в соответствии со своими возможностями и умением. И не обязательно она должна быть огромной! Хотя уже много лет я являюсь поклонником масштаба 1:48, но время от времени приятно построить небольшую диорамку в «семьдесят втором». Одна из них, где главным героем выступает Як-3 и является темой данной статьи.

Основание

Использованное в диораме основание, это продукт немецкой фирмы HP Model (данный производитель уже несколько лет не существует). Это макет самолетной стоянки, вероятнее всего на Восточном фронте. Для ее производства использован материал, который трудно однозначно идентифицировать, однако, учитывая ее довольно большой размер, можно думать, что это какая-то разновидность кремнезема. Основным недостатком основания является большое количество дыр (пузырьков), которые необходимо латать. Тем не менее, после окраски и тонирования стоянка приобрела вполне реалистичный вид. Откосы земляного вала были покрыты травой сделанной из сушеного папоротника (для декорирования цветов, продается в каждом цветочном магазине). К основанию «трава» приклеивалась при помощи полуматового бесцветного лака (не модельного, а для дерева - выходит значительно дешевле), а затем она была покрашена, разными оттенками зеленой и коричневой красок. После высыхания трава обработана по методике «сухой кисти», для чего использовалась акриловая краска Praetra - цвета грязи.

Модели

На диораме расположены две модели: советский истребитель Як-3, а так же грузовик ЗиС-5. Копия самолета является изделием японской фирмы Хасегава (номер по каталогу AP-1). Набор не лишен недостатков (например, неверное расположение линий расшивки), но зато его сборка - чистое удовольствие. Собранный прямо из коробки самолет является идеальной диорамной моделью. Истребитель выполнен в серой окраске, характерной для Яков на заключительном этапе войны. Машина несет обозначения командира 303-й ИАД (истребительной авиационной дивизии) Георгия Захарова, одного из наиболее известных пилотов советской авиации периода II мировой войны. Чтобы немного оживить серо-серую окраску, модель была интенсивно состарена. Линии расшивки были залиты разбавле-



ной скипидаром коричневой масляной краской, а аэрографом выполнены следы закопчения вблизи выхлопных патрубков, и стволов пулеметов. Модель ЗиСа-5 модельной фирмы ARL (номер по каталогу 7101) - это несколько другой уровень. Конечно это не полный «отстой», но ее постройка требует значительно больше усилий (тщательной обработки деталей, шпаклевки). Но при постройке данной диорамы поле для маневра было очень ограничено, и кроме ЗиС-5 в магазинах нечего было купить. Теперь ситуация стала несравненно более благоприятной.

Фигурки

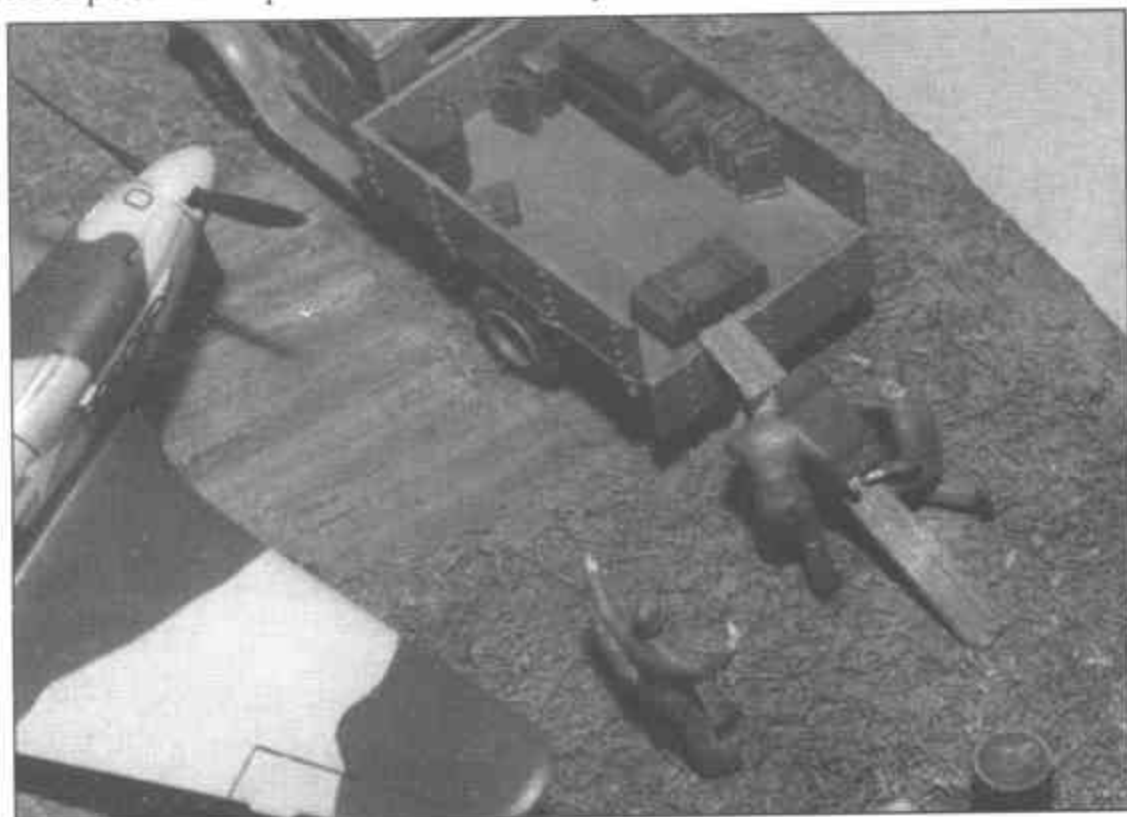
Все фигурки происходят из наборов немецкой фирмы Preiser - Luftwaffe Pilots и Ground Crew WW2 (номер по каталогу 67001 и 72508). Конечно это не летчики и механики Советских ВВС, а персонал Luftwaffe, однако другого набора не было. Фигурок представляющих советских летчиков, вероятно, нет и до сих пор. Все же при пристальном изучении набора Preiser'a мне удалось выбрать несколько фигурок, которые давали надежду на удачную переделку их в русских. Остановив окончательно выбор на нескольких из них, я провел небольшие пластические операции (корректировка обмундирования) и в результате вышли настоящие молодцы. Достоинством фигурок фирмы Preiser является использованный для их изготовления материал - твердый пластик, который прекрасно поддается обработке и не доставляет никаких проблем в ходе окраски. Собственно говоря, окраска и тонирование фигурок было последним этапом преобразования немцев в русских. Затем фигурки были расставлены таким образом, что бы одну группу составляли летчики у самолета (плюс пес), а другую солдаты, загружающие ящики в кузов.

Аксессуары

Каждый моделист, строящий диораму, все равно авиационную, или танковую должен иметь специальную коробку с аксессуарами. В моей, нашлось несколько очень ценных вещей, которые и попали на диораму с Яком. Прежде всего, это были бочки, мешки, ящики и канистры. Различного размера доски - это попросту соответствующим образом отрезанные и раскрашенные кусочки бальзы.

Заключение

Представленная диорама не претендует на мировой рекорд. Это небольшой макет, который поместится на любой полке, построенная при минимальных финансовых затратах.



Немецкий истребитель танков от «Dragon»

Dragon 1612: German Panzerjager, (M1:16, Warrior series)

*«Именем Господа я даю эту священную клятву в том, что буду беспрекословно повиноваться фюреру Немецкого Рейха и народа, Адольфу Гитлеру, и как храбрый солдат буду готов в любое время пожертвовать своей жизнью, чтобы исполнить эту клятву»
Клятва немецкого солдата*

В мирное время немецкая армия практически не обучала солдат приемам ближнего боя с танками противника. Предполагалось, что для борьбы с танками будет достаточно рот истребителей танков, оснащенных самоходной и моторизованной буксируемой артиллерией. До нападения на Советский Союз немцы не испытывали проблем с танками противника и только в России проявилась вся слабость немецкой противотанковой обороны. Снаряды рикошетировали от брони «тридцатьчетверок» и КВ, и разрывались в воздухе. Лишь неумелое использование советских танков и тяжелые потери Красной Армии позволили смягчить этот чудовищный недостаток в первые месяцы войны. Увеличивающееся число советских танков требовало от немецкого командования принятия ответных мер. Прежде всего в новом противотанковом оружии нуждалась пехота. Немецкой пехоте приходилось вступать в бой с танками по необходимости. Когда танки противника прорывались на позиции, солдатам приходилось применять все доступные средства. При этом пехота несла потери, но и причиняла ущерб неприятелю. В результате ОЖХ не оставалось ничего иного как объявить ближний танковый бой одной из разновидностей боя и начать подготовку личного состава к ведению подобных боев. Официальная доктрина гласила: каждый солдат должен уметь защитить себя от вражеских танков применяя для этого любое подручное средство. Это утверждение касалось всего личного состава: солдат на передовой и поваров в тылу.

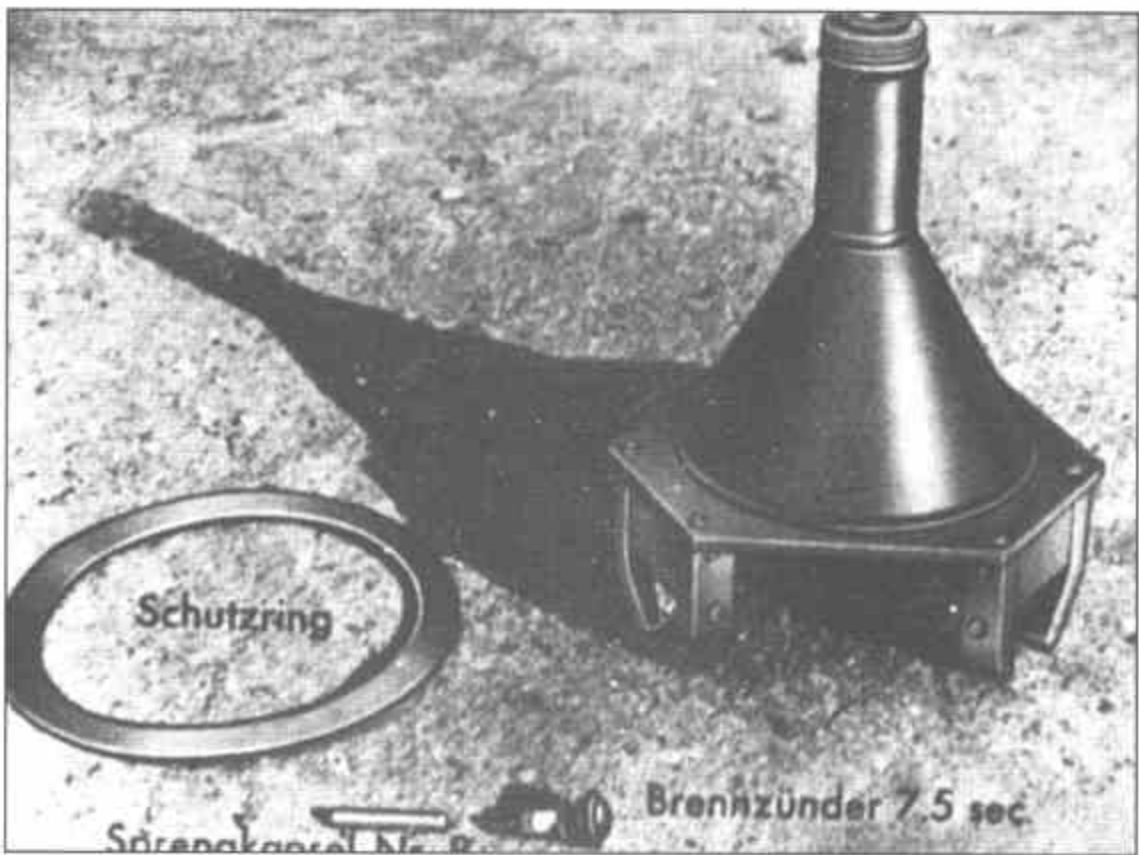
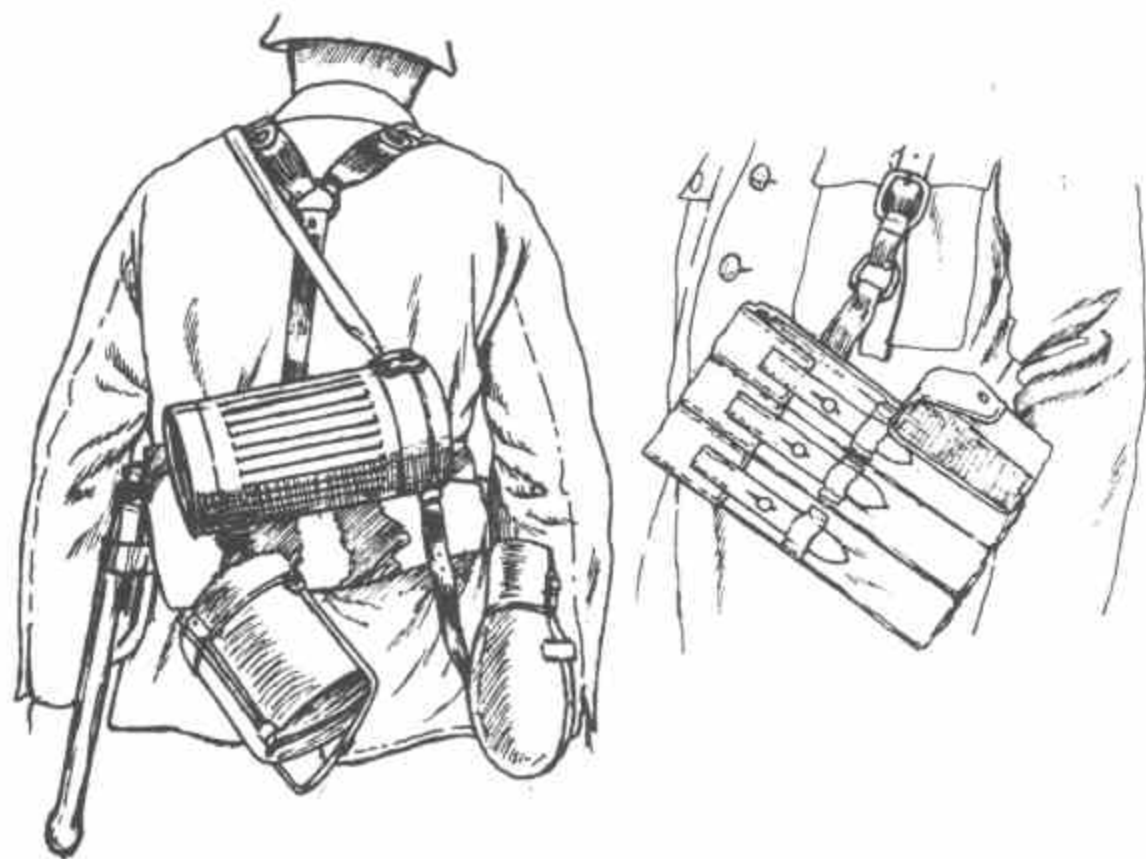
Для борьбы с танками использовались: осветительные ракеты, толовые шашки, бутылки с зажигательной смесью и другие подручные средства. И только осенью 1942 года на вооружении немецкой армии появилась штатная магнитная кумулятивная мина Н 3 массой 3 кг. Кумулятивная струя пробивала броню толщиной до 140 мм. Кумулятивная мина оказалась одним из наиболее эффективных видов противотанкового оружия немецкой пехоты. Все вышеперечисленные средства, хотя и не были особенно популярны в войсках, но имели широкое распространение.

Ближний бой с танками приносил свои результаты. По данным генерал-полковника Гудериана, по состоянию на май 1944 года в ближнем бою немецкие солдаты вывели из строя до 10000 советских танков. К концу войны эта цифра увеличилась до 14 тысяч. То есть, любой танковый корпус Советской Армии (насчитывающий до 250 танков) терял в ближнем бою с немецкой пехотой до 50 машин.

Фигурку одного из немецких истребителей танков предлагает собрать фирма «Dragon». Стоит отметить, что военная серия в «шестнадцатом» масштабе явление на просторах СНГ достаточно новое и, может быть, некоторые с ней еще не сталкивались.

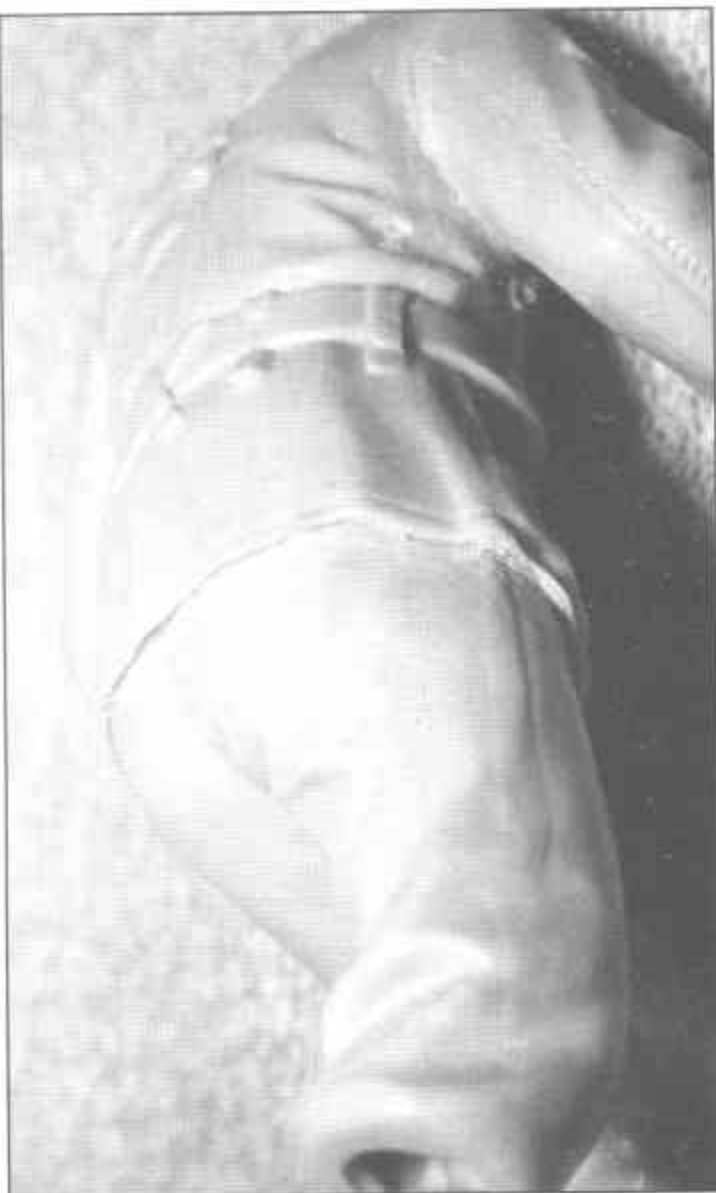
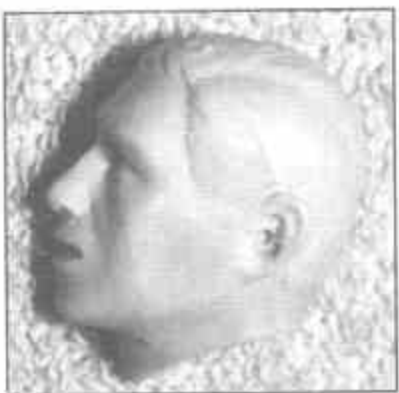
Упаковано сие «чудо» в красочную коробку, на одной из боковых сторон которой даются фотографии готовой окрашенной фигуры. Внутри коробки находятся 7 литниковых рамок из серого пластика, несущие на себе 40 деталей. Отдельно дан постамент из черного пластика и плата фототравленных деталей. Да, после «навороченных» моделей танков и самолетов как-то не впечатляет. Но это, поверьте, только сначала. Приступим к сборке.

Корпус фигуры отлит из двух половинок. Качество отливки отменное (это обычное явление для моделей фирмы «Dragon»). Стыкуются половинки между собой довольно хо-



рошо и при качественной склейке шпаклевка не требуется. Но каким бы хорошим не было качество литья, есть вещи, которые технологически выполнить невозможно. В нашем случае это полы кителя, клапаны карманов и отвороты воротника. Объясняю: полы кителя должны отделяться от брюк, клапаны от карманов, воротник от самого кителя. Мы же имеем просто ступеньку - поэтому берем бормашину и фрезой отделяем эти детали друг от друга. В нашем масштабе нужно учитывать каждую мелочь. После фрезеровки можно смело приклеивать рукава. Стыковка их мне показалась грубоватой и здесь пришлось применить шпаклевку. Затем имитируем рукавный шов. После приклейки рукавов появился второй нюанс - погоны. Просмотрев фотографии я обратил внимание, что практически везде погоны на форме топорщатся, особенно при движении. Изготовить погоны самостоятельно не самая трудная задача. Сначала из тонкого пластика вырезаются сами погоны, слегка сминаются и приклеиваются к фигурке. Пуговицы выдавливаются из алюминиевой фольги. Все, мы получили готовую к покраске заготовку. Почему так быстро и сразу? Отвечу. В ногах модели есть отверстия для крепления сапог. С их помощью можно закрепить корпус в приспособлении, тем самым облегчив работу с корпусом - практически не касаясь его руками.

Весь личный состав пехотных дивизий носил единую униформу серого (feldgrau) цвета. Немецкий серый цвет имел зеленоватый оттенок. Для окраски униформы я использовал краску фирмы Revell №37. Под солнцем форма выгорала, в бою довольно быстро пылилась и пачкалась, поэтому сразу же стоит ее немного припылить. Теперь нужно оттонировать одежду. Этим мы придадим пластику «мягкость» ткани. Выпуклые части одежды нужно высветлить, а складки наоборот затемнить. После тонировки окрашиваем портупею, погоны, кант и петли на воротнике. У нашей фигуры погоны и воротник одного цвета с униформой (до 1943 г. погоны были темного сине-



Корпус окрашен в базовый серый цвет.



Доработанные лицо и мундир солдата.

зеленого цвета, карманы имели другую форму, а китель имел 5 пуговиц). Пехота имела белый кант на погонах и воротнике, но лучше сделать его светло-серой краской. Я наградил свою фигурку погонами фельдфебеля и железным крестом. Затем выкрашиваем арийского орла и ленточку за зимнюю кампанию 1941-1942 годов. На правом рукаве наносим нашивку за подбитый танк (крест, танки на нашивку и медали даются на фототравленной плате). На этом радости заканчиваются - так как все хорошее рано или поздно заканчивается. Дело в том, что инструкции, как таковой, в наборе нет. «Dragon» дает один красочный листик с раскраской - он же инструкция по сборке фигурки. Отдельно имеется инструкция по сборке автомата, коробки противогаза и мины Н 3. И все! Остальное как хотите так и лепите. Пришлось пользоваться фотографиями на коробке и перелопатить кучу литературы по пехоте Вермахта. Самое трудное - это приклеить патронные сумки к MP 38/40, так как каждая сумка имела три отделения, а в наборе каждое из них дано отдельно, плюс фигурка-то не на параде, да и граната за поясом. Так что пришлось помучаться. С остальной амуницией проблем поменьше. Плохо приклеивается футляр противогаза (он ведь круглый - вот и крутится). Ну вот - все мучения позади и мы оставляем корпус фигурки в покое.

Теперь беремся за голову. В первую очередь убираем ремешок каски. Он на модели смотрелся грубо и неестественно. Да-

лее - ушные раковины (для тех кто хочет). У фигуры отлиты только мочки ушей. Напомню: в этом масштабе каждая мелочь имеет значение. В общем-то и с ушами тоже ничего нет сложного. Просто минут сорок помучал супругу (в качестве натуры) и получил неплохой результат. Теперь окраска и все та же тонировка. Складки лица затемняются, выпуклые места высветляются. Главное мера и работа одной краской разных оттенков. Если не получается - лучше оставьте. Не надо плодить «Франкенштейнов» с автоматами, а то иной раз насмотришься модельных журналов перед сном - потом всю ночь кошмары снятся. Обратите внимание на глаза и зубы: глазное яблоко имеет сероватый оттенок, а зубы желтоватый.

Каска имеет маскировочный чехол с довольно сложным камуфляжем. Советую сначала потренироваться на чем-нибудь другом. Ремешок каски я изготовил из алюминиевой фольги. С помощью кусочка пластилинаотрегулируем посадку каски (без пластилина она наезжает на нос) и ремешком зафиксируем ее на голове. Ремешок застегивается на левую сторону.

Кисти рук собираются (правая) и окрашиваются отдельно. Мину в правую кисть нужно вложить до приклейки большого пальца. На автомате имитируем ремень из той же фольги и тоже приклеиваем его к кисти.

Отдельно красятся и тонируются сапоги. Не забывайте - Ваш солдат на фронте, а не на параде. Теперь все заготовки приклеены к корпусу. Фигура готова.

Остался черный постамент. Чтобы наш фельдфебель не стоял на нем как памятник нужно его «оживить». Наметим карандашом места крепления фигурки к подставке. Остальное зальем 88-м клеем и присыпаем сухой чайной заваркой. Для разнообразия воткнем пару кустиков травы (изготовленной из распушенной пакли). Окрашиваем все это разными оттенками зеленого. Для более надежного крепления фигурки к постаменту стоит посадить ее на металлический штифт.

В итоге мы получили как бы «маленький кусочек» диорамы, да еще и в «шестнадцатом» масштабе. По-моему для разнообразия стоит попробовать - полезно для рук и для головы.

Олег Тимченко (г. Харьков)

Список использованной литературы:

1. *Солдаты Вермахта. Экипировка и оснащение 1939-1945 гг.* Рига: Tornado, 1997
2. *Пехота Вермахта (в трех частях).* Рига: Tornado, 1997
3. *Мотонизованная пехота Вермахта (в двух частях).* Рига: Tornado, 1998
4. *Журнал «Оружие» №6.* М.: 1999
5. *Waffen SS (1) Forging an army (1934-1943).* Hong Kong: Concord, 1997

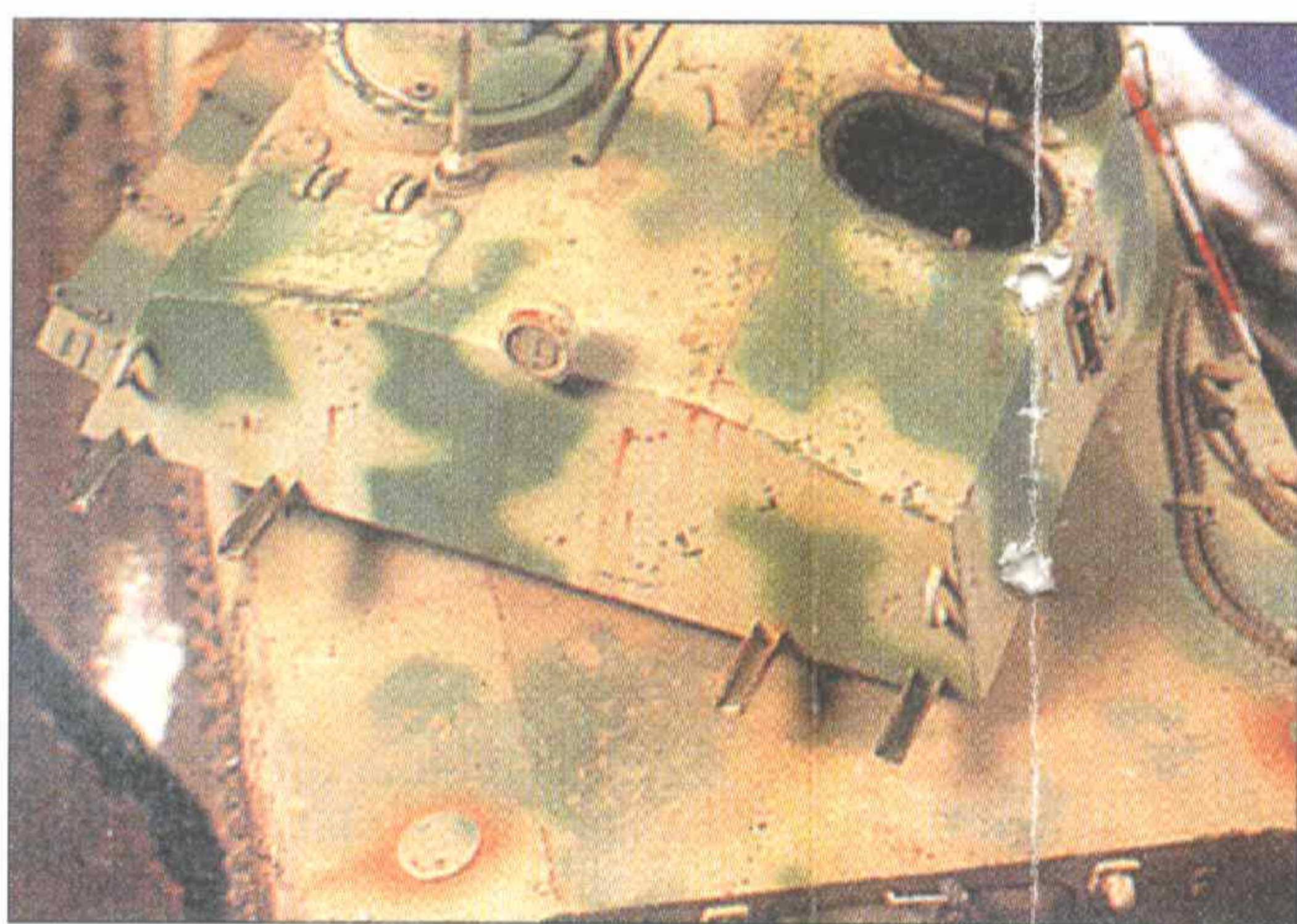
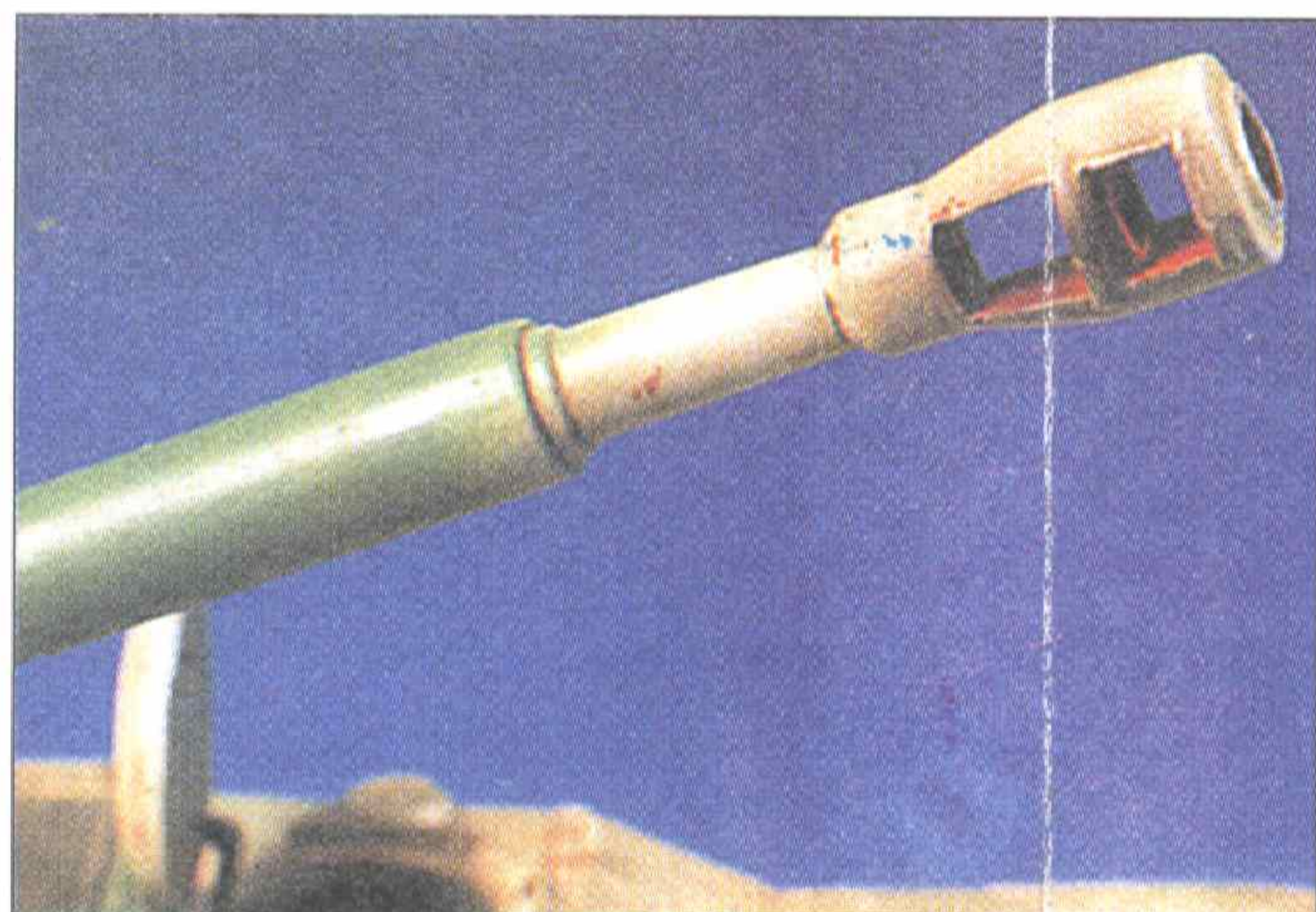
«Элефант»





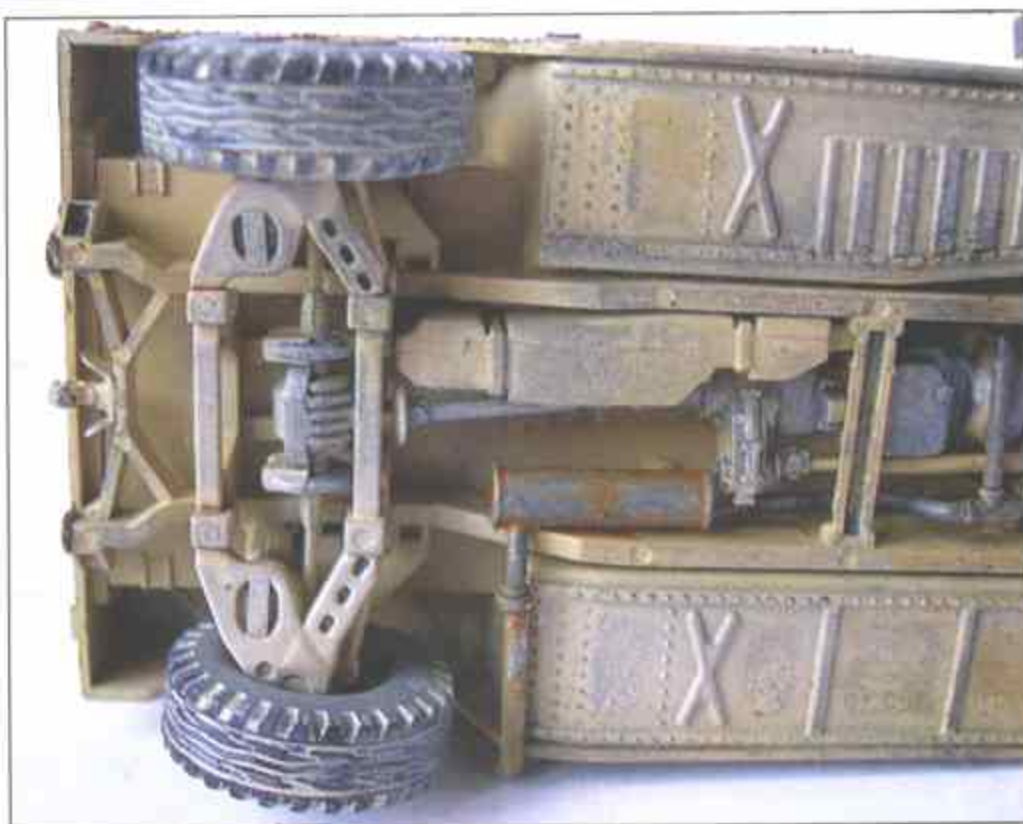
Известный испанский моделист Мигуэль Джиминес изготовил небольшую диораму, используя самоходку «Гвоздика» производства «Скифа». Исходная модель дополнена металлическими траками и фототравлением фирмы «Эдуард», ручки сделаны из проволоки. Машина окрашена серой краской, поверх нее - зеленые разводы. Потечи грязи имитированы масляными красками и тампийским акрилом «buff».





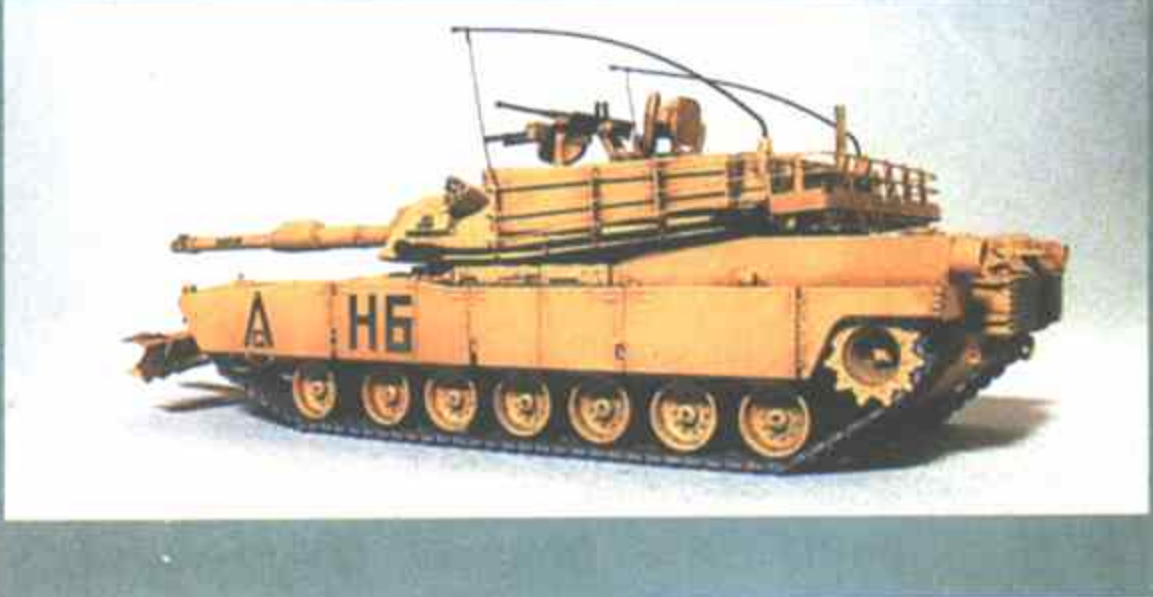
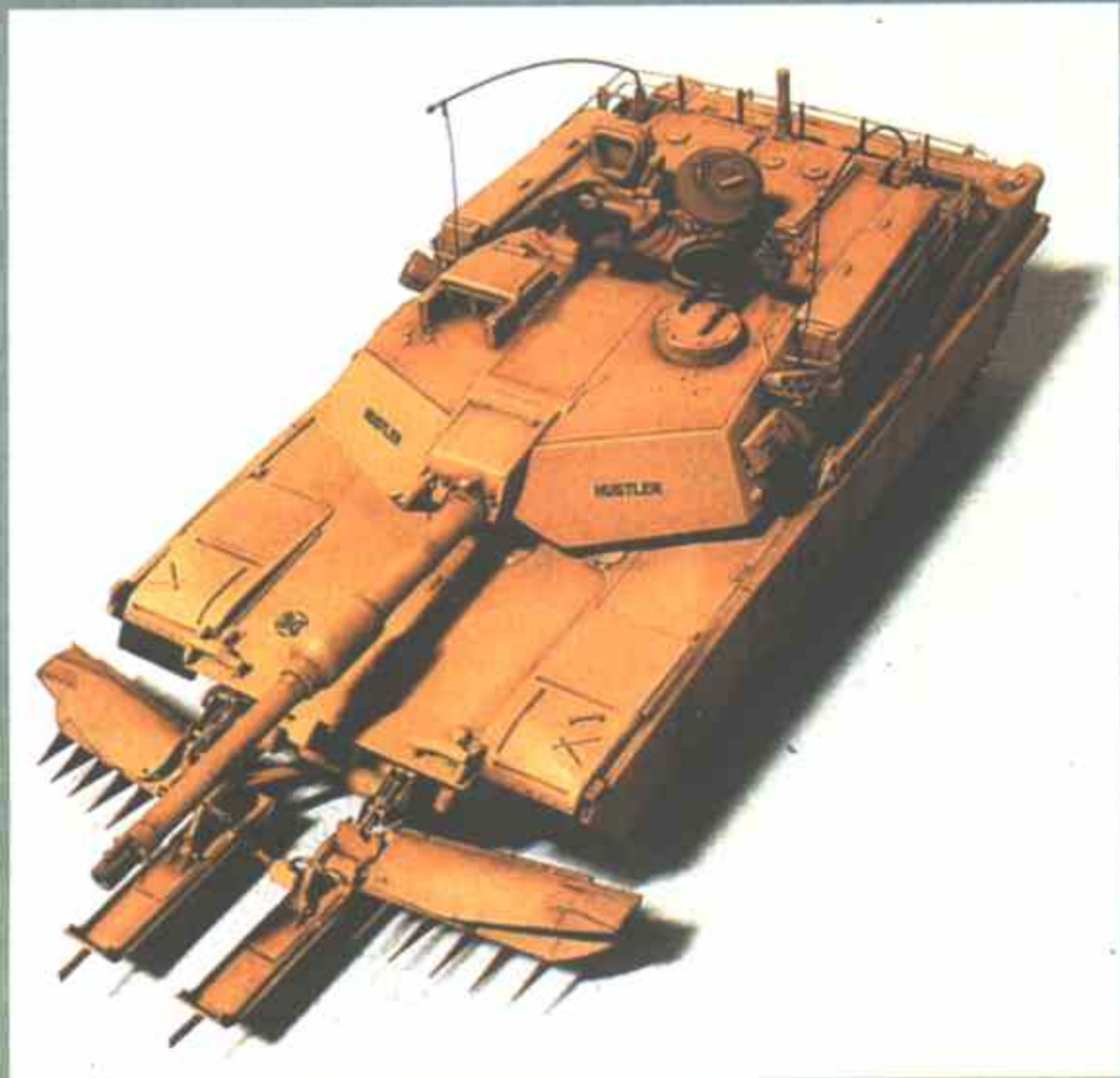


Як-38



Хаммер





M1A1 Abrams
Revell 1/72







Як-3 командира 303-й истребительной авиадивизии Георгия Захарова. Рядом с самолетом нашлось место для двух летчиков и пса. Фигурки слева изображают погрузку очередного ящика. На фотографии хорошо видна трава, выполненная из сушеного папоротника.