

**СУПЕРДЕТАЛИРОВКА
МОДЕЛИ САМОЛЕТА**

ИЛ-28

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ № 16

**БОЛЬШОЙ
ФАНТОМ**

**ОГРОМНЫЙ
ТИГР**

ЧЕЛЛЕНДЖЕР 2

**КОМАНДИРСКАЯ
ПАНТЕРА**



Масштабные Модели №16

ноябрь 2003 г.

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

Глаза боятся, а руки - делают.

Русская народная мудрость

В этом номере:

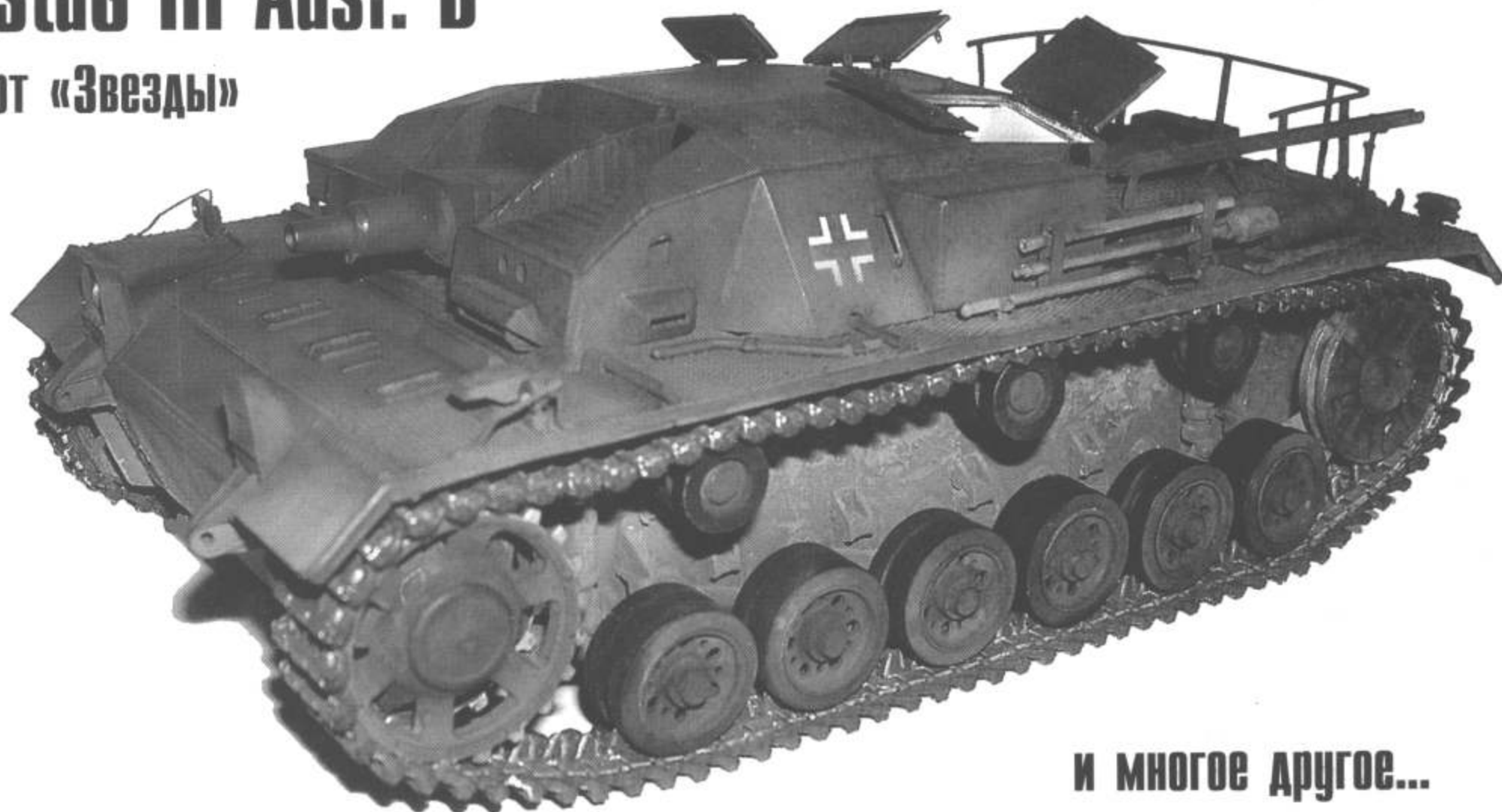
- что лежит в коробочке: *Wildcat* (1:32, Трумпитер), *SM 79* (1:48, Трумпитер), *Zero* (1:24, Трумпитер), *Wespe* (1:35, Тамия)
- листаем каталоги: *СМК*
- *Челленджер 2* (1 : 35, Трумпитер)
- большой «Фантом» (1 : 32, Ревелл/Монограмм)
- *Ju 87B-2* (1 : 48, Ревелл/Хасегава)
- *Ил-28* (1 : 72, Трумпитер)
- огромный «Тигр» (1 : 16, Тамия)
- супердетализировка модели самолета
- командирская «Пантера» (Италери+Академия+Абер)
- повторы, повторы (1:48, Ревелл)
- *Ми-1* (1:48, Спэшл Хобби)

В следующем номере:

супердетализировка

StuG III Ausf. B

от «Звезды»



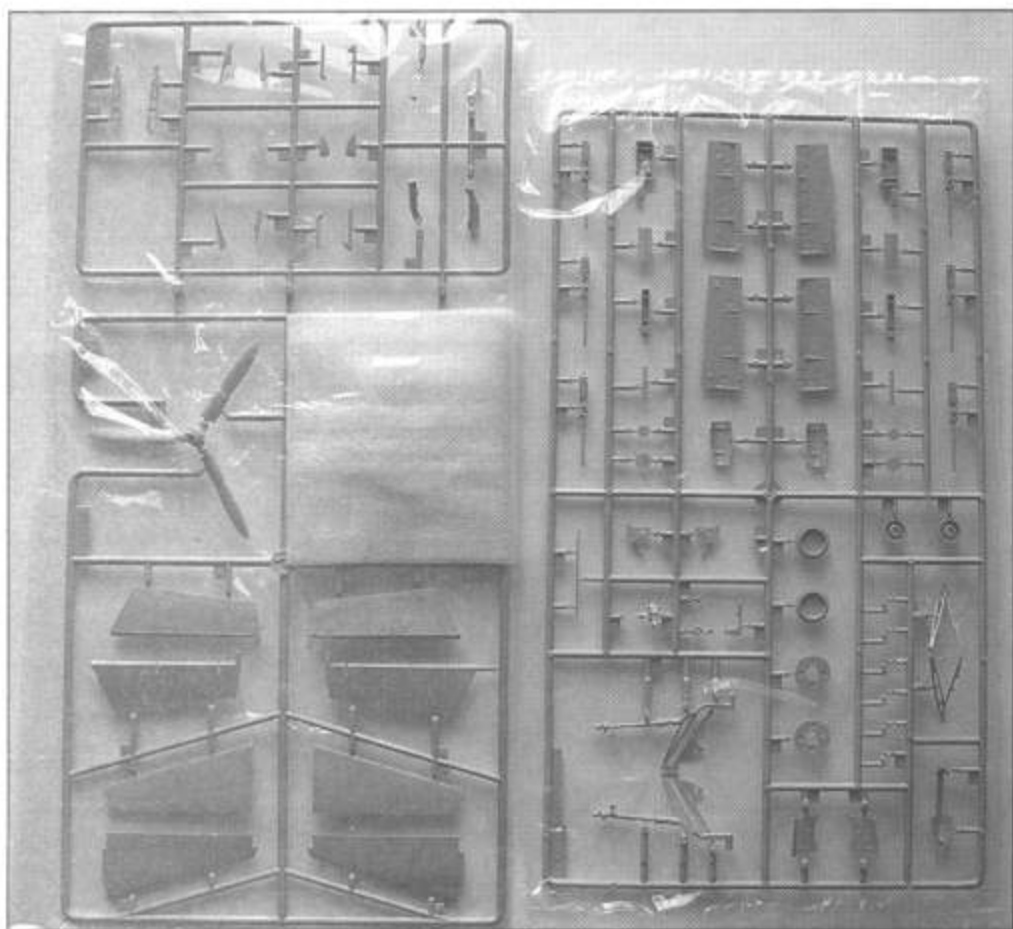
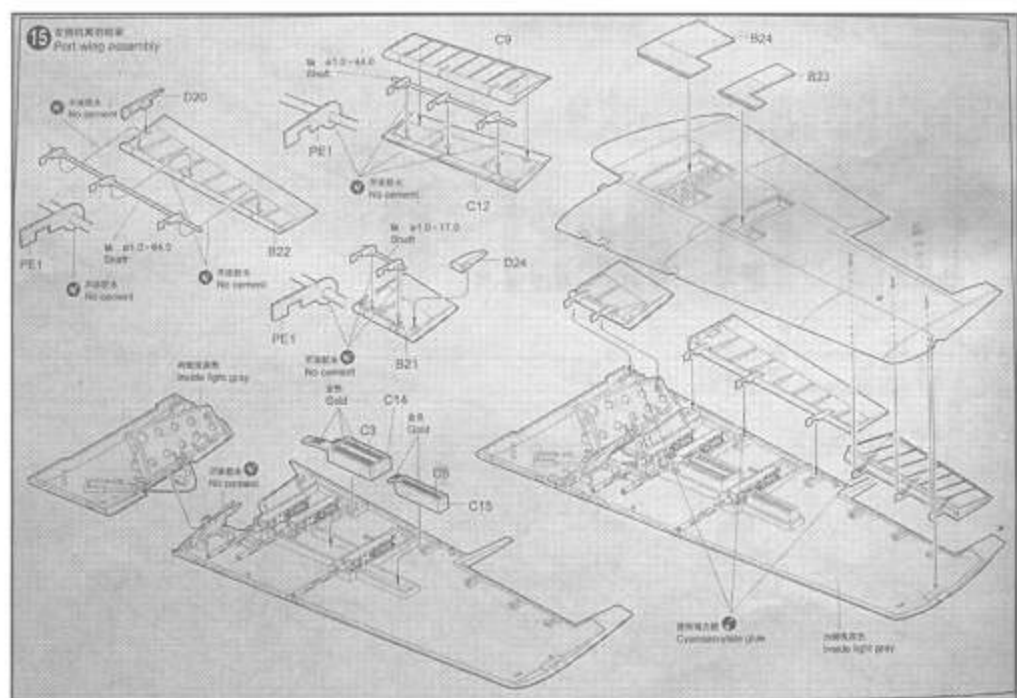
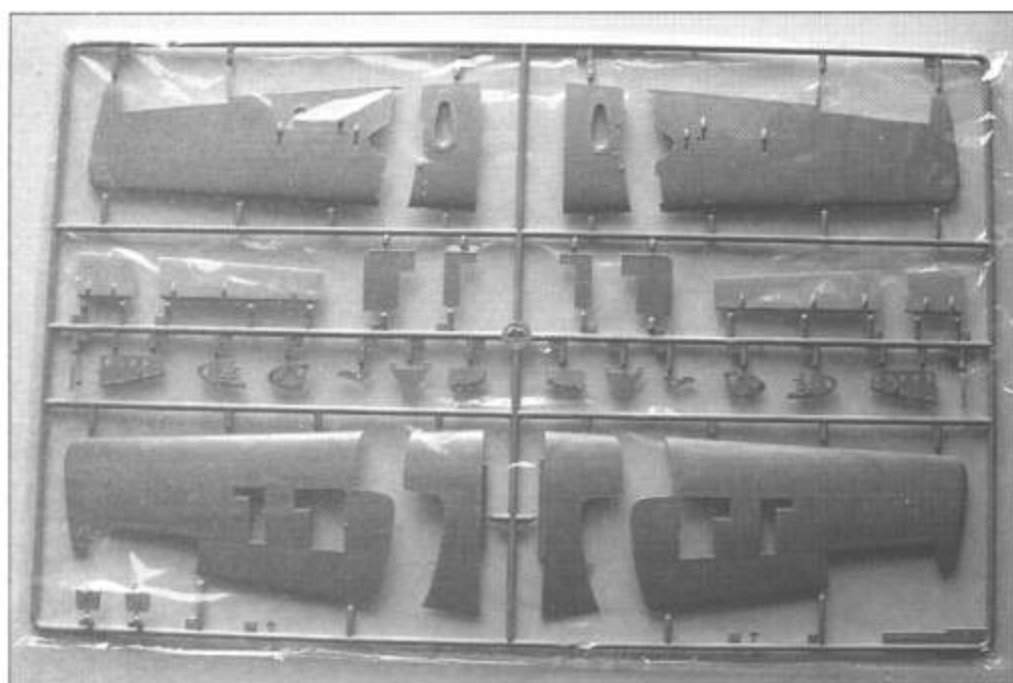
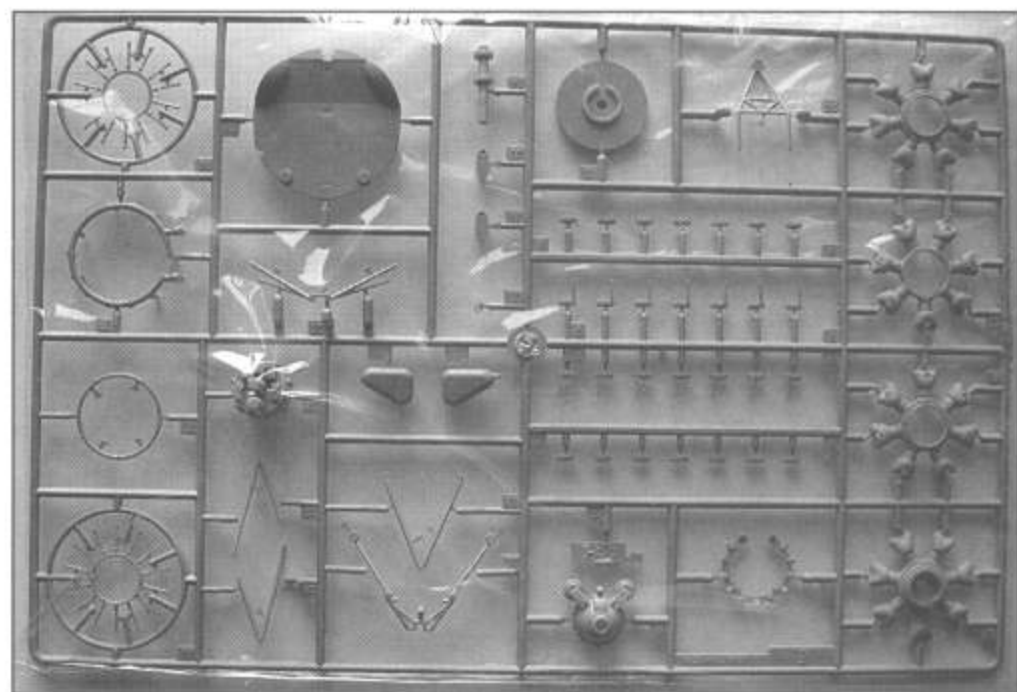
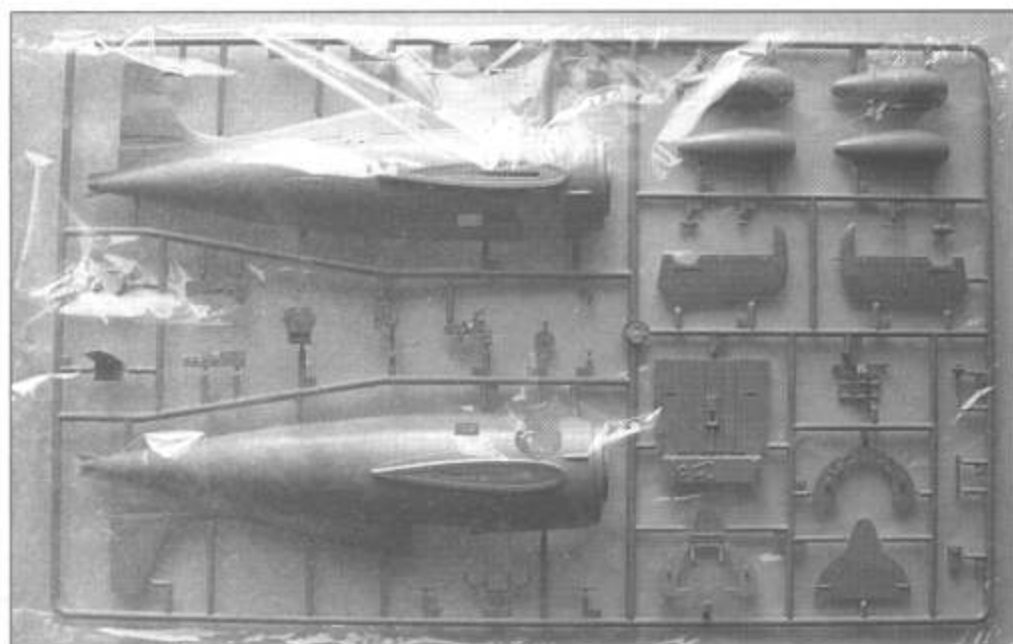
и многое другое...

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., Киннер 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

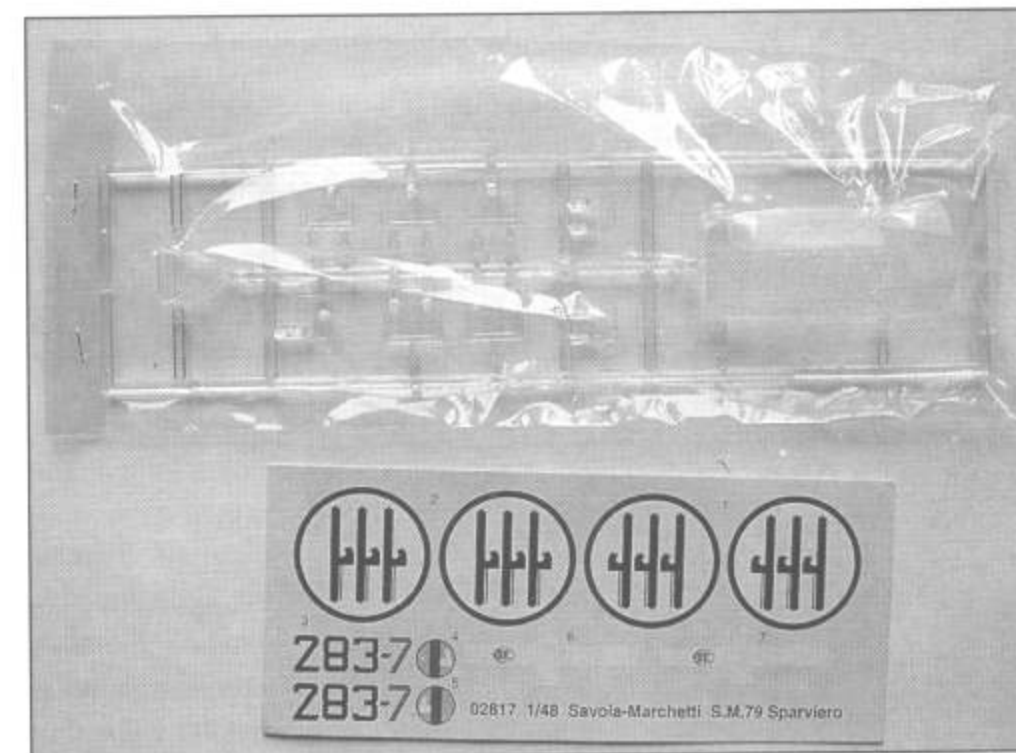
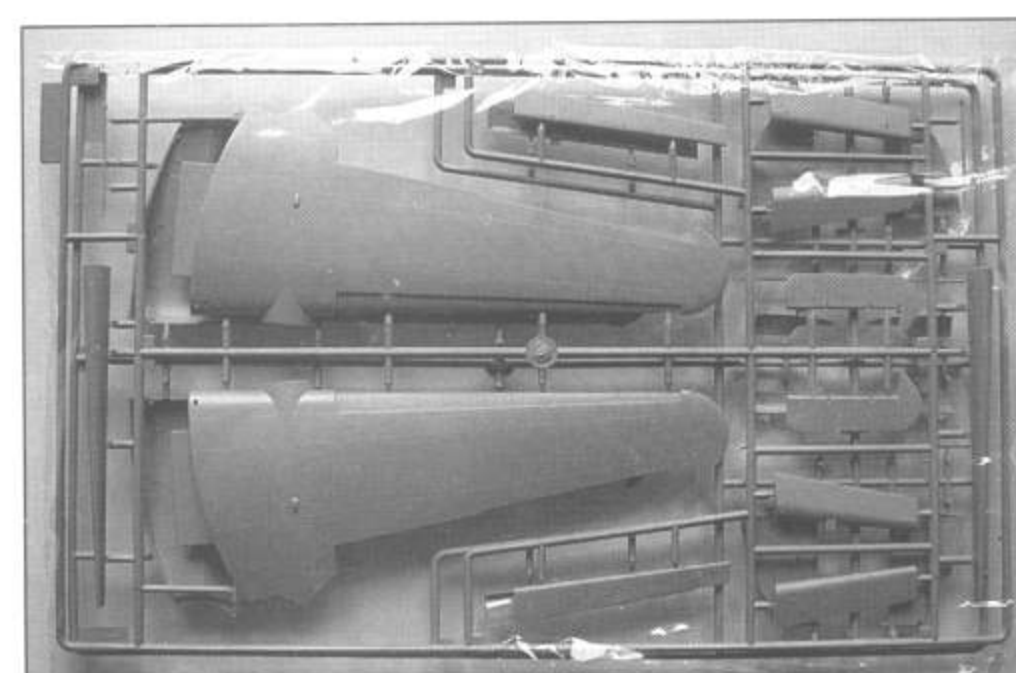
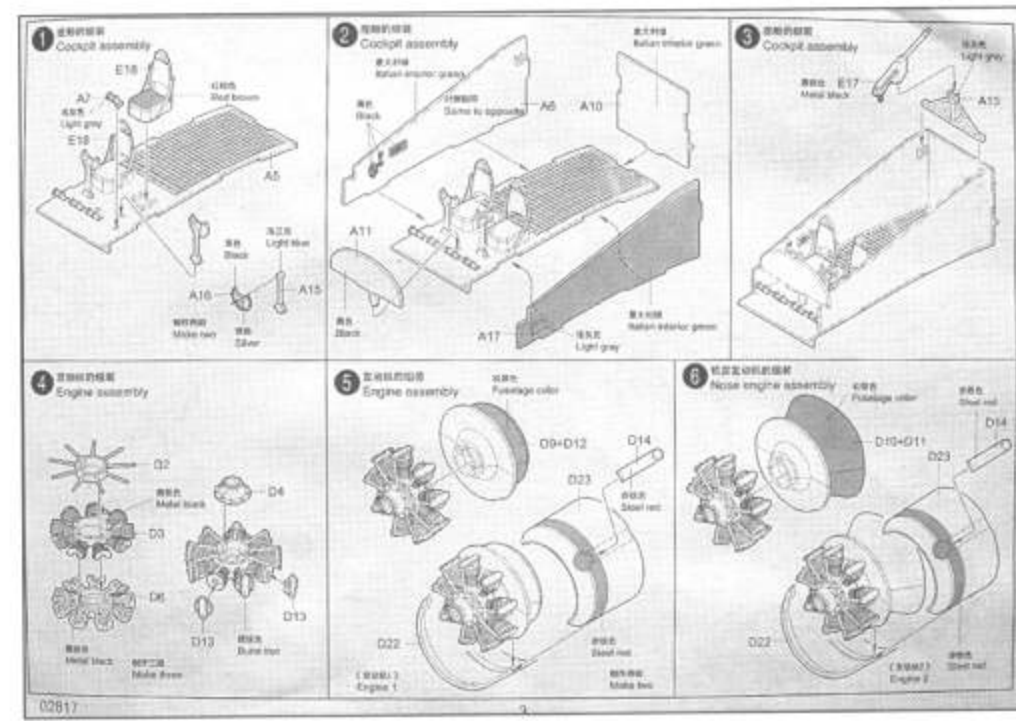
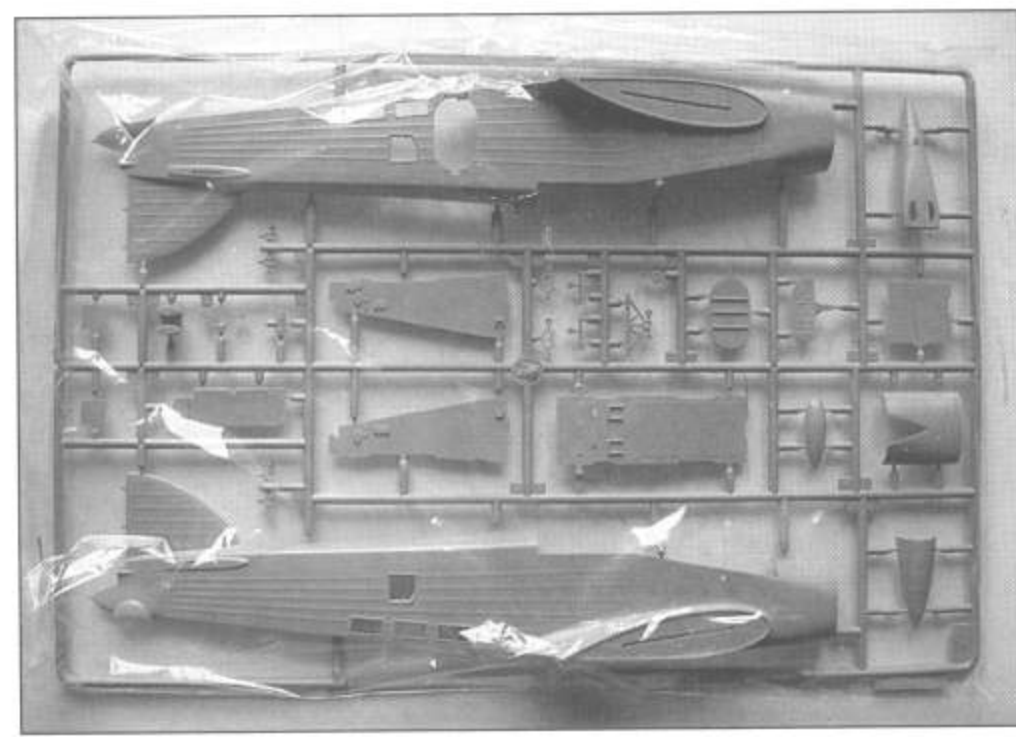
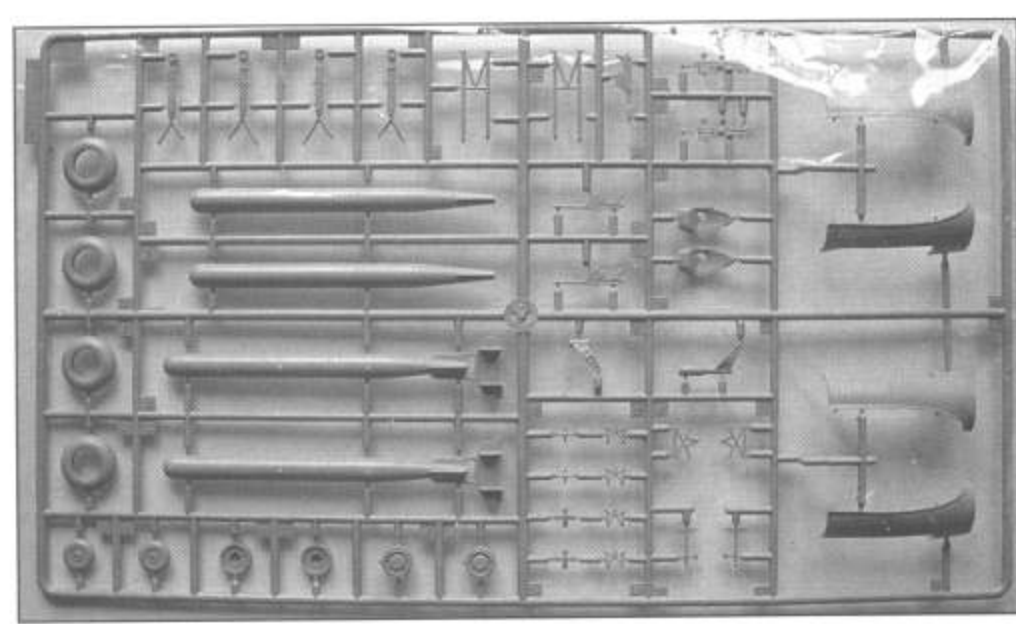
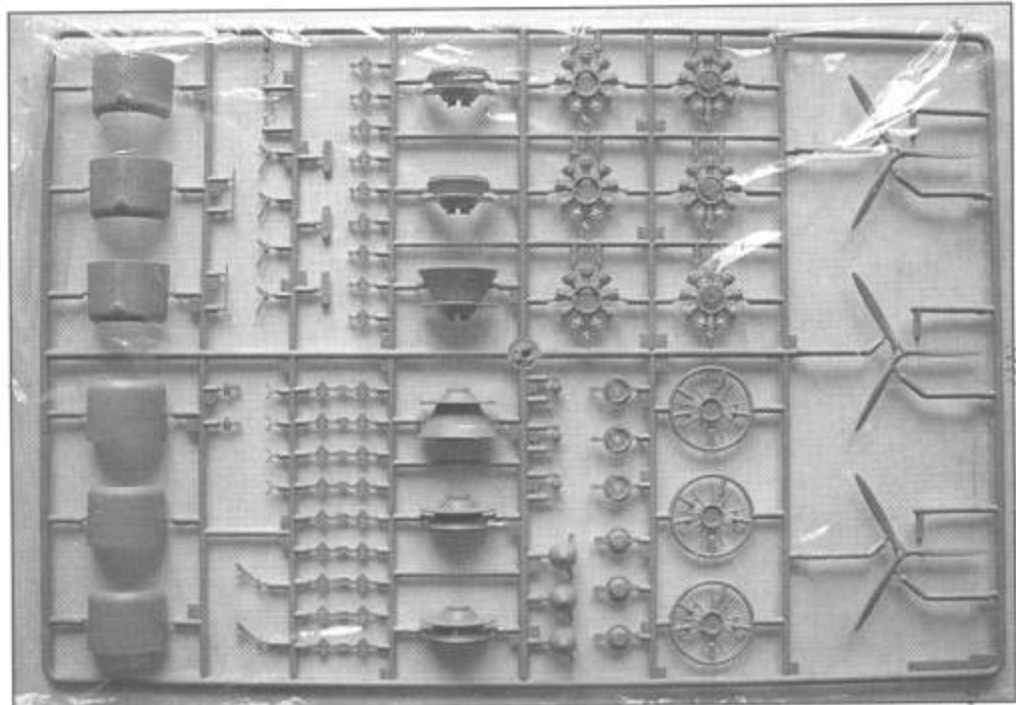


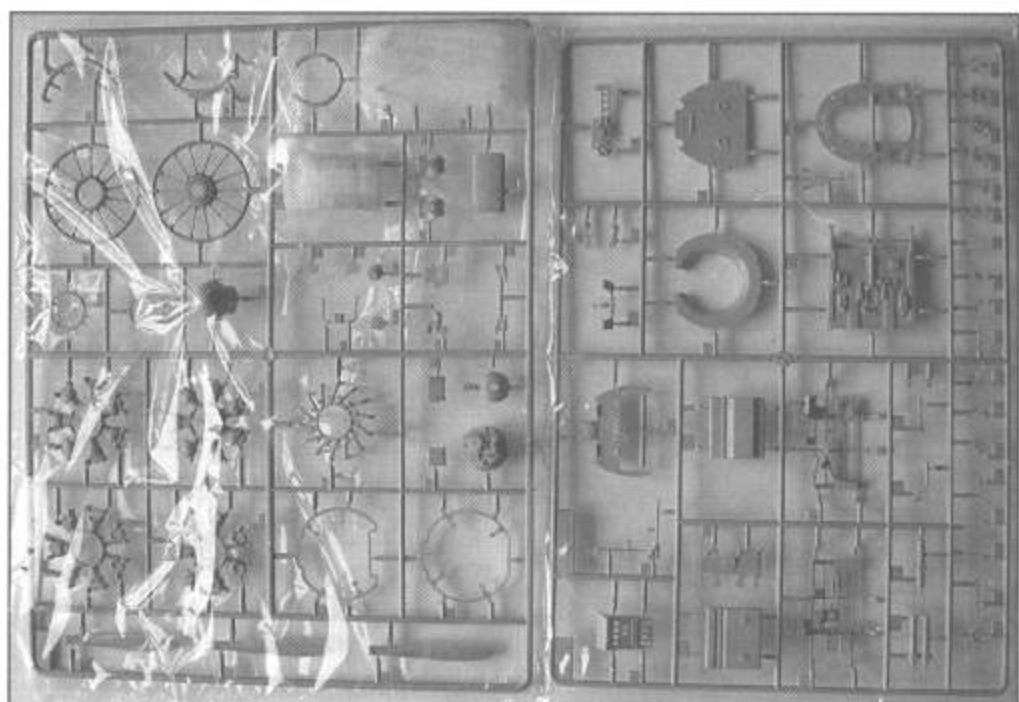
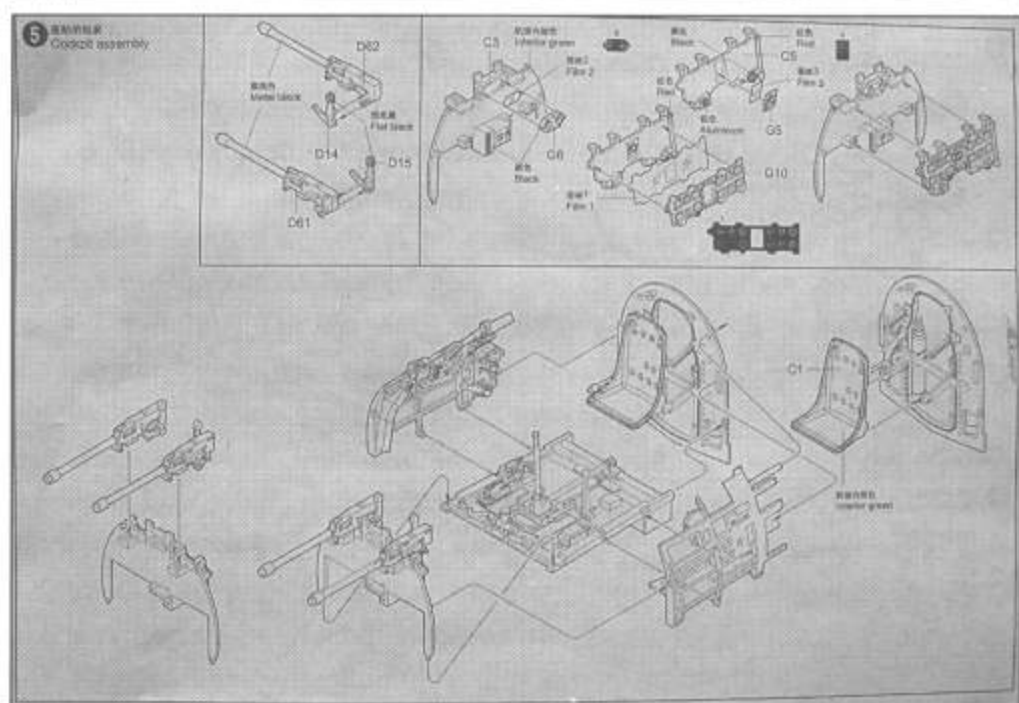
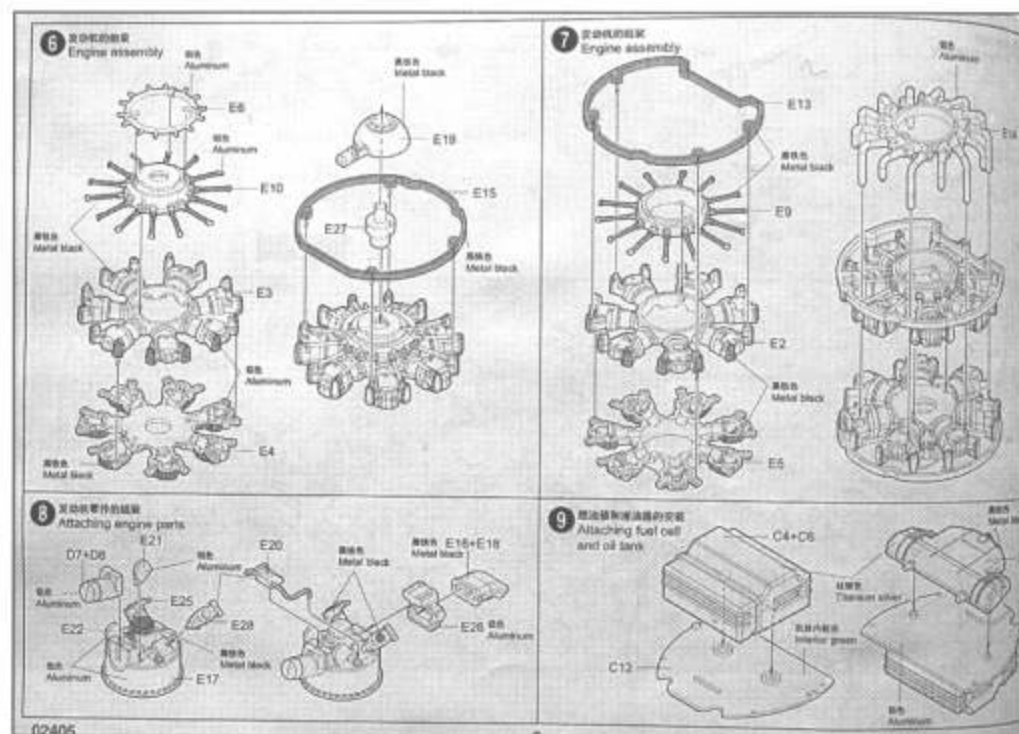
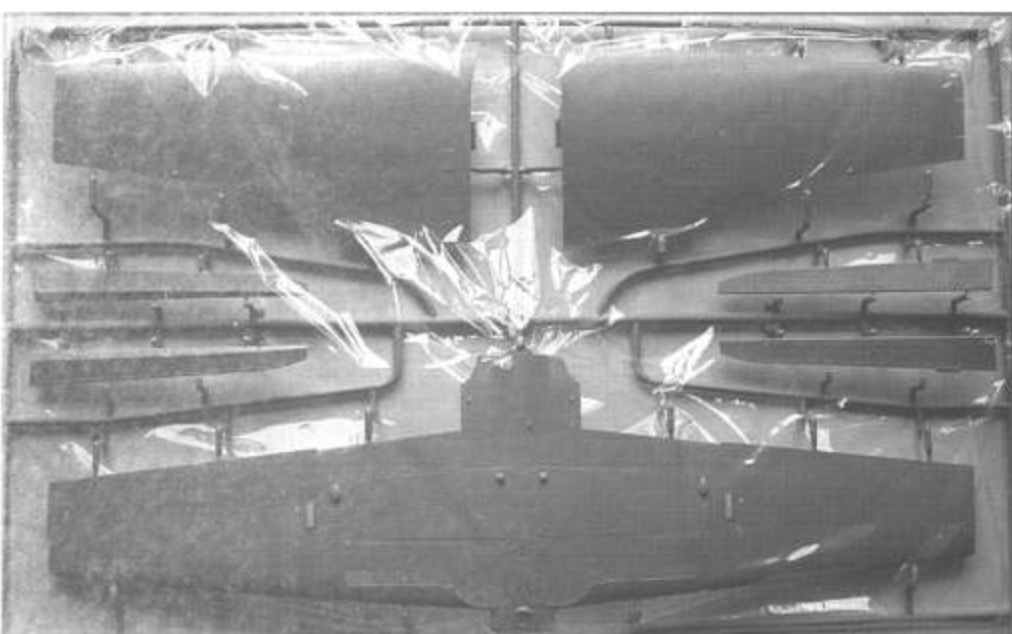
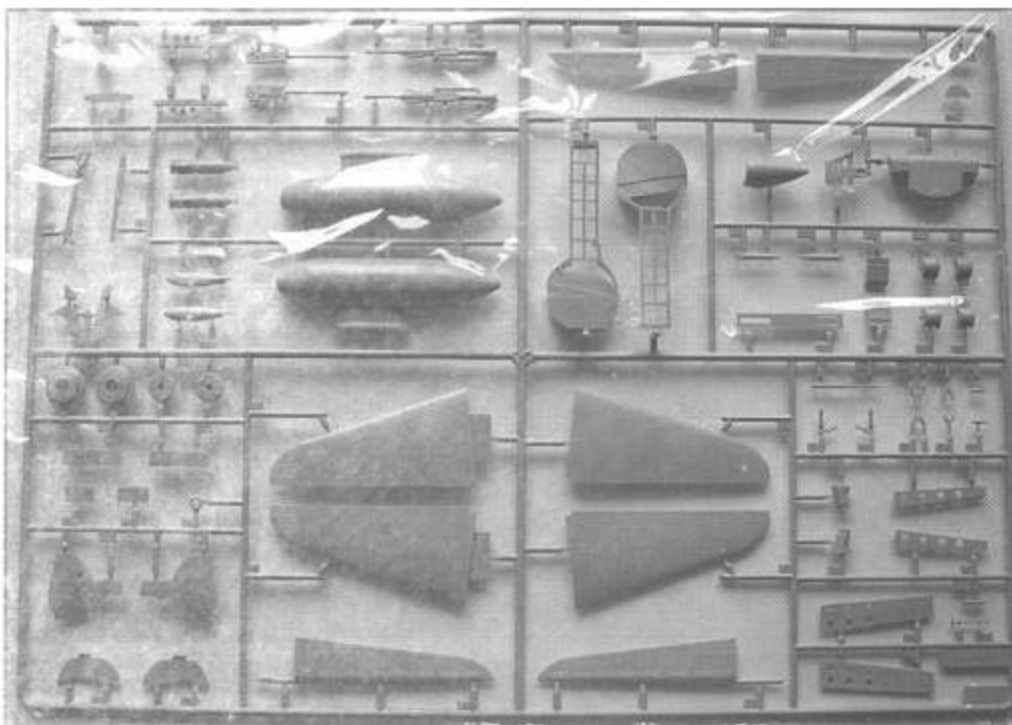
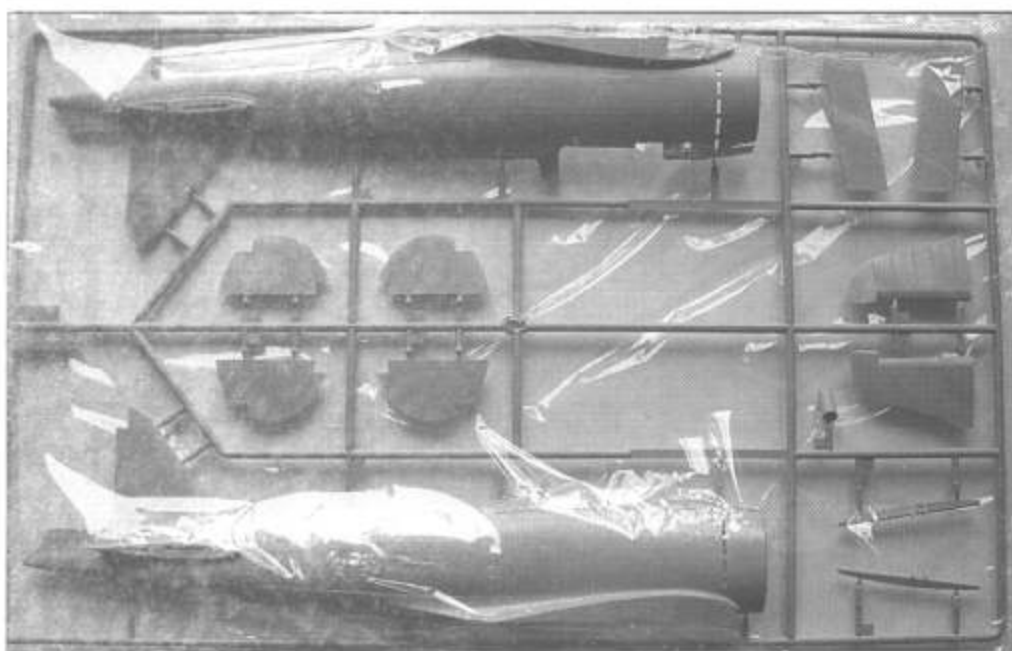
Большие масштабы наступают. Китайский «Тумпистер» выдал «на гора» очередной шедевр - модель американского палубника Грумман «Уайлдкэт». Модель состоит из 223-х деталей. Отливка из серого пластика, расшивка аккуратная внутренняя, все модель покрыта внутренней клепкой. Отлично детализирована кабина, двигатель самолета. В комплект входит прозрачный капот - можно показать внутренности. В крыльях сделаны пулеметы с патронными ящиками, лючки можно сделать открытыми. Рули, элероны, закрылки сделаны подвижными на специальных проволочках, очень хорошо детализирован отсек основного шасси. Крылья самолета можно сделать сложенными. Колеса - резиновые. Вариант декали - один - летчика морской пехоты США Джо Фосса, Гуадалканал, ноябрь 1942 г. С 26 сбитыми японцами пилот в то время был одним из самых результативных истребителей морской авиации США. Заболев малярией в 1943 году, он не смог увеличить свой счет, зато пережил войну и дослужился до бригадного генерала ВВС США.





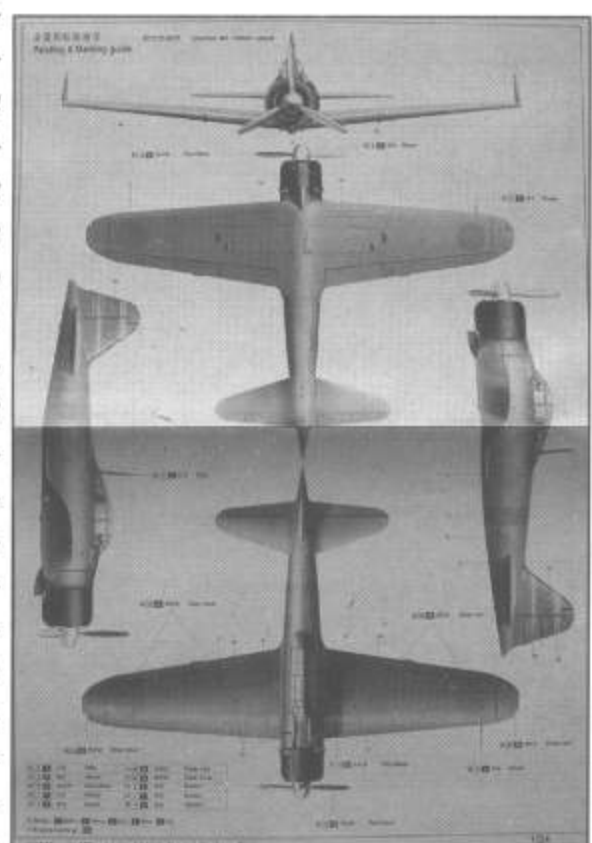
Итальянские самолеты Второй Мировой войны отличались присущей только им неповторимой колоритностью. Самым же интересным самолетом была Савойя-Марчетти SM 79 - большой трехмоторный бомбардировщик с характерным горбом пилотской кабины. Самолет разрабатывался как транспортный, но потом выяснилось, что он может быть неплохим бомбардировщиком. Боевую карьеру машина начала в Испании и провела всю войну. Самолет использовался и как торпедоносец, впрочем, в этом качестве больших успехов не добился. Трумпетер сделал именно торпедоносец - с двумя торпедами самолет смотрится очень эффектно. Отливки из серого пластика с аккуратной внутренней расшивкой. Интерьер кабины небогат, впрочем окна остекления - небольшие. Декаль на приборную доску отсутствует, зато сами приборы хорошо рельефно проработаны. Хорошо сделаны звезды двигателей, все рули, элероны, предкрылки сделаны отдельными деталями - их можно приклеить в выпущенном положении, что добавит реализма. Вариант декалей один: 130-я автономная группа, Средиземное море, 1942 г.





Наряду с немецким «Мессершмиттом» японский «Зеро» является культовым самолетом и появление новой его модели всегда интересно. Представленная Трумпетером модель в 24-м масштабе влезет не на всякую полку, ее размеры - 40x50 см. Модель выполнена из серого пластика с аккуратной внутренней расшивкой и клепкой.

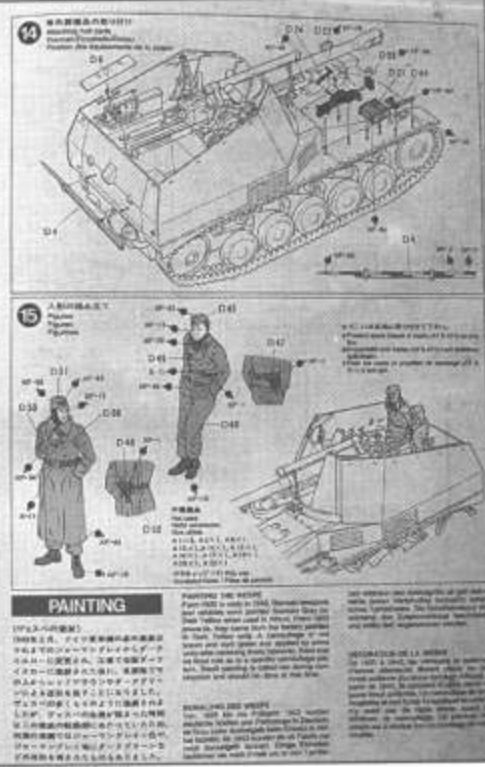
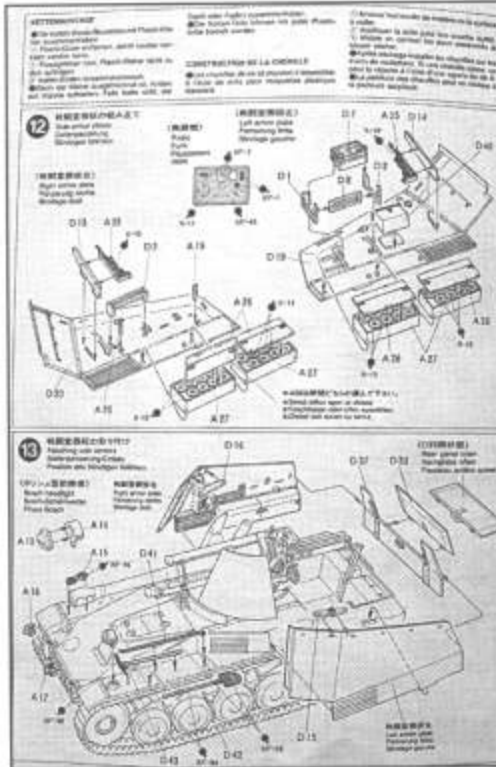
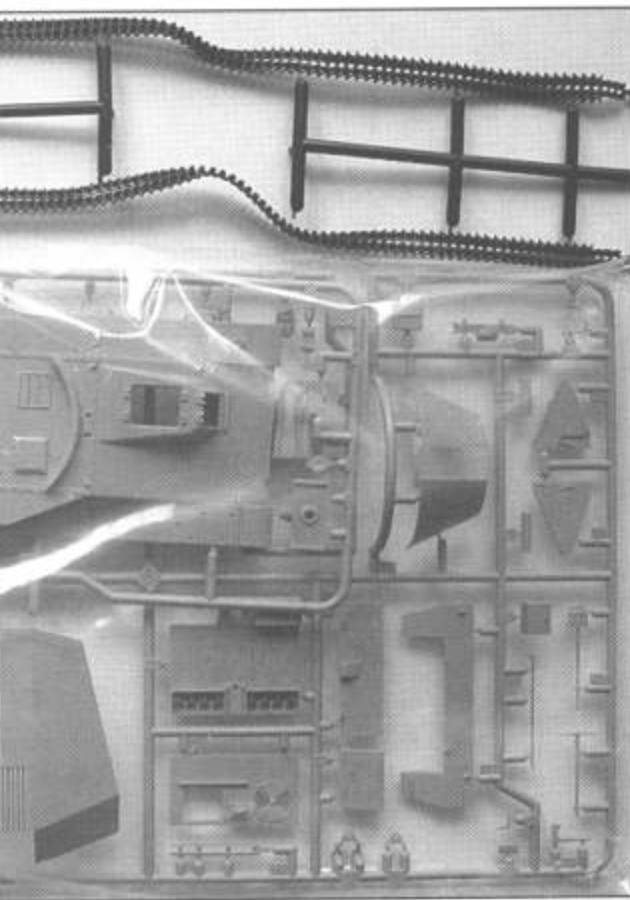
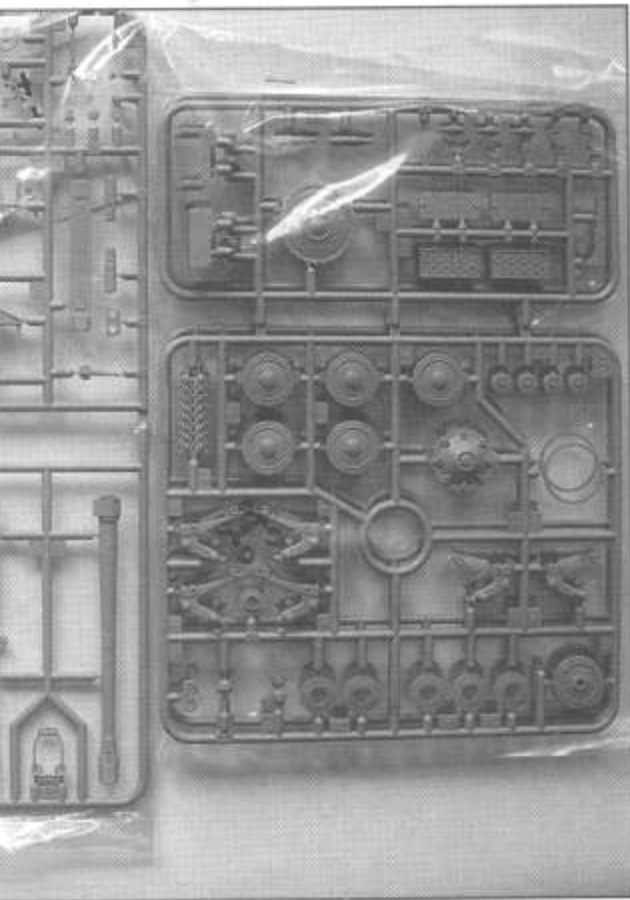
Наконец-то на трумпетеровских моделях самолетов начали появляться выступающие панели обшивки - очень добавляет реализма. В модели полностью детализована кабина, двигатель, правда капот дан непрозрачной деталью. Есть пушки и пулеметы, правда лючки для них не прорезаны. Все отклоняемые поверхности и законцовки крыльев сделаны подвижными. Колеса резиновые, стойки шасси с пружинными амортизаторами. Декаль на один вариант периода налета на Перл-Харбор.



1:35 1/35 Scale German Sd.Kfz.124 Wespe



Несмотря на то что эта модель выпускается Тамией уже семь лет, она относится к новому поколению моделей. Все детали отлиты очень качественно и аккуратно. Особенно это бросается в глаза, если рядом положить эту же модель фирмы Макет. Самоходки Веспе выпускались на стандартных и удлиненных шасси - Тамия сделала стандартную модель. Единственный недостаток модели - отсутствие наборных гусениц. Японская фирма не утруждает себя их производством, поэтому гусеницы можно взять от модели Макета. К самоходке прилагаются два танкиста, скрючившихся от холода. Вариантов окраски три: Франция 1943, Нормандия 1944 г. и операция «Цитадель». На самом деле модель можно сделать на любой ТВД с начала 1943 г до конца войны.



ЛИТЕРАТУРА



Серия «Война в воздухе» №75 - 52 стр, цв. обл. - 42 варианта окраски с видами сверху на крылья и хвосты. В последнее время модели самолетов Первой мировой войны сытятся как из рога изобилия, а вот с книжками как-то туговато. «Война в воздухе» обратила свое внимание на это непаханное поле и выпустила книгу о боевом применении одного из лучших германских аэропланов - «Альбатрос». Жаль что о развитии конструкции информации маловато, правда чертежи и качественные для начала века фото помогут моделистам. Книга рассказывает о первых истребительных эскадрильях немцев, о лучших асах и насыщена боевыми эпизодами из жизни этих «этакжеров», что в космический век читать весьма занимательно. На этих самолетах летал и Освальд Бельке, и Манфред фон Рихтгофен и даже Герман Геринг (он тогда был стройным и красивым, и даже мог поместиться в кабину истребителя).



Серия «Война в воздухе» №76, 77 - 60, 52 стр, цв. обл. - 5 и 12 цв. вариантов. Именно о таком самолете мечтали советские пилоты. Скоростной и живучий, отлично вооруженный средний бомбардировщик был бы подарком для фронтовой авиации СССР. Но все поставленные по ленд-лизу самолеты пошли в дальнюю авиацию. Первая книга рассказывает об истории создания этого неординарного самолета, подробно освещаются все модификации с фото, прорисовками и чертежами. Вторая книга посвящена боевому применению B-25 авиацией США - от налета Дуллитла на Японию до 1945 г. По логике, должны выйти еще части этой книги.



Серия «Война в воздухе» №78 - 56 стр, цв. обл. - 12 вариантов окраски, чертежи, фото, прорисовки. «Война в воздухе» не балует любителей реактивной авиации своими книжками, но в этот раз книжка получилась действительно неплохая. Известный историк авиации Михаил Никольский в своем труде подробно осветил историю этого созданного нашим бывшим соотечественником самолета. Особое внимание уделено боевому применению машины в небе Вьетнама.



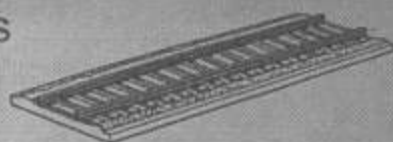
Серия «Война в воздухе» №79 - 48 стр, цв. обл. - 40 вариантов окраски, чертежи, фото. «Красный Барон» Манфред фон Рихтгофен в умах специалистов и простых любителей авиации прочно ассоциируется именно с этим самолетом. Как и во все времена, развитие авиационных двигателей не поспевало за требованиями фронта. В этих условиях конструкторам самолетов пришлось сделать ставку на сверхманевренность своих машин. Вслед за британским трипланом, Фоккер создал немецкий самолет аналогичной конструкции. Поначалу самолет разваливался в воздухе по причине своей хлипкости и похоронил под своими обломками немало хороших пилотов. Кроме того, при любой возможности летчики старались заменить двигатель машины на трофейный. Несмотря на эти недостатки в руках хорошего пилота самолет был поистине смертоносным оружием и наводил ужас на пилотов антанты. В книге подробно описываются деяния асов, летавших на триплане, есть чертежи в 72-м масштабе.

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

Your new resin armor
full resin kits

1/35 CMK

Highly detailed limited series 1/35
PUR cast armor kits, which would satisfy
any professional modeler.
Models include detailed instruction sheet and
high quality photo-etched parts. Some kits are
fitted with aluminium accessories.



3 pcs - total length 84 cm
RA 006 Rails with railway embankment
Gauge 1435 mm - for RA005 and RA 015



RA 008 CS Recoilless Gun 62 mm vz. 59



RA 004 Karl Mörser Gerät Late chassis



RA 001 Karl Mörser Gerät Early chassis



RA 002 Panzer IV, Munitionsträger



RA 005



Railway Carrier for Karl Mörser Gerät



RA 015

BR 52 Kriegslokomotive

- 2 -

1/35 CMK resin armor

RA 014 Studebaker US 6 - U5
750 gal. Gasoline TankRA 013 Studebaker US 2 1/2 ton 6x6 truck
Famous WWII truck

RA 003 Henschel Type 33 - D1 LKW



RA 011 Schwerer Minenräumer Alkett

RA 007 Praga RND - 3 ton 4x2 truck
WW II, post war

RA 009 LVT(A) - 1 Amtrak



RA 012 Praga V3S - 3 ton 6x6 truck



RA 010 LVT(A) - 4 Amtrak

Sculpted by Professional model
RA 016 M4 Howitzer Motor CarriageSculpted by Professional model
RA 017 M 19 40mm Gun Motor Carriage

1/35 CMK resin armor

- 3 -

NEW!

RA 020 Praga V3S PAD II (Workshop)
contains detailed compartment workshop body

NEW!

RA 022 BR 86 Kriegslokomotive

NEW!

RA 023 GTS-M

NEW!

RA 026 Kfz.17 Horch Radiocar (steel body)

NEW!

RA 021 BR 64 Kriegslokomotive

NEW!

RA 025 10,5cm GebH 40

NEW!

RA 024 SS-21

next releases 2003/2004

British vehicles WW II

RA 018 CMP C 15 Chevrolet 4x2

RA 019 CMP C 15A Ford 4x4

COUPON

WHAT'S COMING UP NEXT ?

This might be also in your hands. Please fill up this coupon and mail to CMK address.
Every 10's received coupon will be awarded by CMK.

FUTURE RELEASES - RESIN ARMOR 1/35

your suggestions

1. scale 1/35....

2. scale 1/35....

3. scale 1/35....

- 4 -

KRIEGSLOKOMOTIVE

BR 52

scale 1/35

Kriegslokomotive BR 52 cat. No. RA015
Highly detailed full resin cast kit
Limited series. Kit contains
quality PUR parts, photo-etched parts
and detailed instruction sheet.

Now available are also PUR figures 1/35!

RA 002 Panzer IV, Munitionsträger 1/35

RA 020 Praga V3S PAD II (Workshop) 1/35
contains detailed compartment workshop body

RA 007 Praga RND-3 ton 4x2 truck WW II, post war 1/35

RA 011 Schwererminenräumer Alkett 1/35

- 5 -

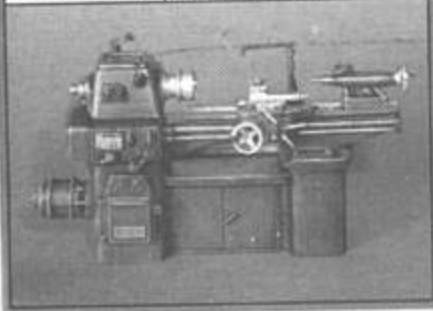


Military machine shop

We have prepared for you complementary detail sets of machine tools suitable excellently for dioramas. The machine tools are applicable in a period from end of W.W.II. until present time. They can be welcome complements in mobile shops or building of dioramas.

3031
Turning Lathe
late WW II and post war version

1/35
scale



NEW!

3032
Pedestal Drilling Machine
late WW II and post war version

1/35
scale



3033
Grinding Machines
late WW II and post war version

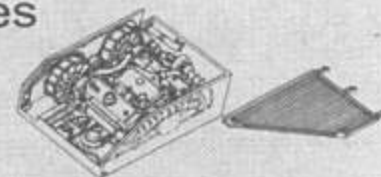
1/35
scale



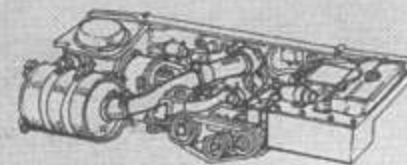
- 6 -

1/35
CMK
detail set

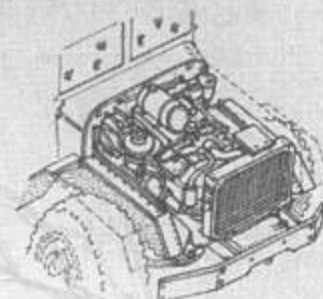
Your new accessories 1/35 details sets



3001 M - 109 engine set
(precise engine with hood)
for Italeri kit



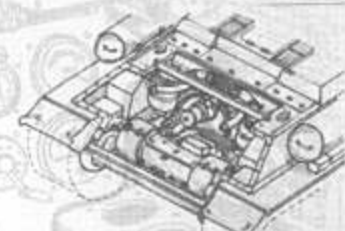
3003 M - 998 Hummer engine set
(detailed engine with accessories)
for Tamiya & Academy kit



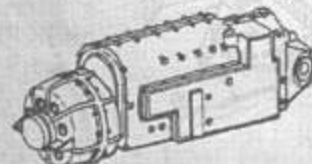
3004 M - 939 5ton US truck engine set
(engine processed in detail, detailed engine's hood)
for Italeri kit



3005 M939 series US trucks wheel set
(front and rear wheels provided with realistic tread, detailed rim and disc, spare wheel)
for Italeri kit



3006 Soviet tank T-34 transmission
(front and rear wheels provided with realistic tread, detailed rim and disc, spare wheel)
for Italeri kit

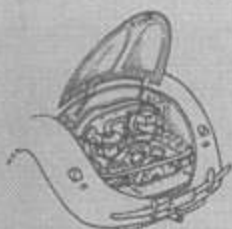


3007 Pz.Kpfw. IV transmission set
for Tamiya kit

3002 M - 151 Mutt engine set
(front mask with reflectors, engine hood, detailed engine)
for Tamiya & Academy kit

1/35
CMK
detail sets

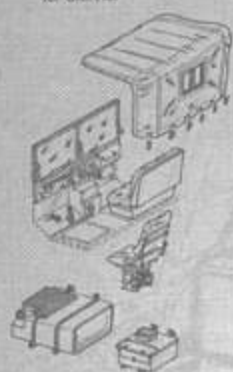
- 7 -



3009 VW "Beetle" engine set
(photo-etched parts, engine, exhaust, transmission and engine hood)
for CMK kit



3010 WV Typ 21 "Kastenwagen" conversion set
(injection molded conversion parts, vacu-formed canvas, decal sheet for "Reichspost" and "Krankentransport" version)
for Tamiya kit



3011 M939 interior set
(photoetched parts, instrument panel, new seats, canvas, opened tool chest, fuel tank)
for Italeri kit



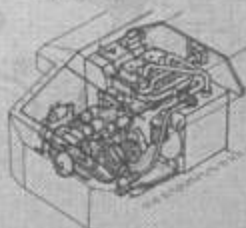
3008 VW "Beetle typ 92" interior set
(photo-etched parts, seats, instrument panel, jerry can, sliding canvas roll, front doors)
for CMK kit



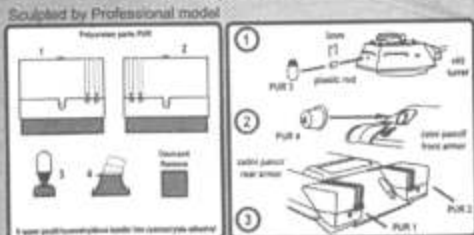
3013 Steyer 1500A engine set
(detailed engine Porsche type 145, 3517cc V8)
for Tamiya kit



3014 LVTP-5A1 "Merry Christmas"
(decal sheet for Jingle Bell Special marking of Vietnam War, resin parts: Christmas sleigh with Santa Claus figure)
for AFV kit

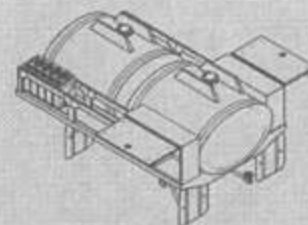


3020 Pz 35(t) engine set
(detailed engine, fuel tanks, battery and covers)
for CMK kit

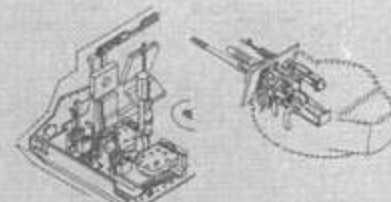


3015 OT - 34 - 34/76 mod.43 conversion set
for Italeri/Zvezda/Tamiya kit

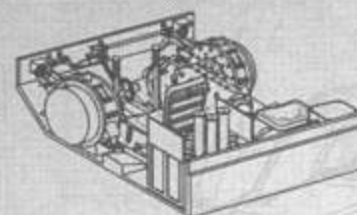
- 8 -



3019 GMC CCKW 353 fuel tank conversion set
for Tamiya kit



3018 Pz.Kpfw. 35(t) interior set
(photo-etched parts, radio set, ammunition box, guns, driver's compartment, turret interior)
for CMK kit



3012 Pz.Kpfw. IV driver set
(photo etched parts, transmission, detailed driver's compartment, new seats, ammunition box, instr. panel, new floor, fire extinguisher, ammunition)
for Tamiya kit



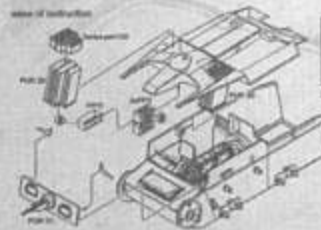
3016 Pz.Kpfw. IV interior set
(driver's and gunner's compartment, seats, guns, photo-etched parts)
for Tamiya kit



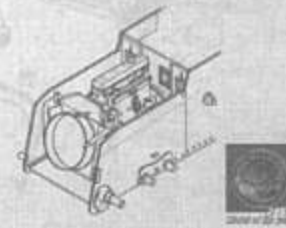
3021 Pz.Kpfw. III engine set
(photo etched parts, detailed engine, Maybach ML 120 TRM, engine compartment, fuel tanks, engine covers)
for Tamiya kit



3017 Pz.Kpfw. IV engine set
(detailed engine Maybach ML 120TRM, covers and engine compartment)
for Tamiya kit



3022 Marder III interior set
(photo etched parts, drivers compartment, ammunition boxes, transmission, seats and radio set)
for Tamiya kit



3023 Marder III engine set
(photo etched parts, detailed engine Praga AC, fuel tanks, engine covers, firewall, cooler)
for Tamiya kit

1/35
CMK
detail sets

- 9 -

NEW!



3035 M-151 IDF armament set
(detailed weapons for IDF version, jerry cans, canvas, knapsacks, helmets, arms, seats, ammunition boxes) for Academy kit

NEW!



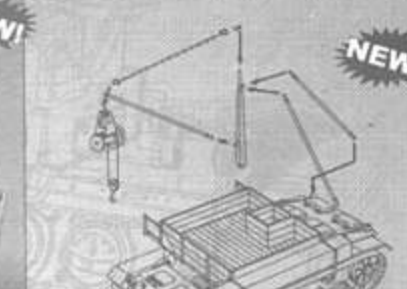
3036 M-151 Vietnam armoured version conversion set
(detailed armour conversion, machine guns, ammunition boxes, bags) for Academy kit

NEW!



3037 M-966 IDF conversion set
3037 M-966 Hummer IDF conversion set (detailed weapons for IDF version, jerry cans, canvas, knapsacks, helmets, arms, ammunition boxes, seats) for Academy kit

NEW!



3044 Bergenpanzer III conversion set
(new manipulation area, crane, tools) for Tamiya kit

3039 Panther G Ersatz M-10 conversion set
(conversion armoured plate, decal sheet) for Tamiya kit

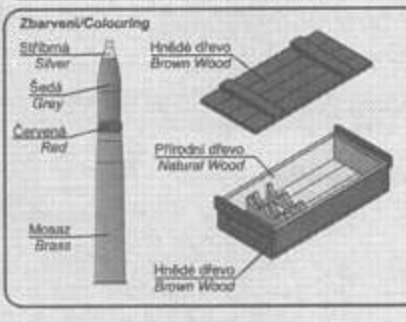
next releases 2003/2004

- 3024 Stug III - interior set for Tamiya
- 3025 M 4 Sherman - engine set for Tamiya
- 3026 M 4 Sherman - driver's set for Tamiya
- 3027 M 4 Sherman - interior set for Tamiya
- 3028 Pz.V Panther - engine set for Tamiya
- 3029 Pz.V Panther - driver's set for Tamiya
- 3030 Pz.V Panther - interior set for Tamiya
- 3034 Rucksacks and tents
- 3038 GMC DUKW 353 "Duck" engine set for Italeri

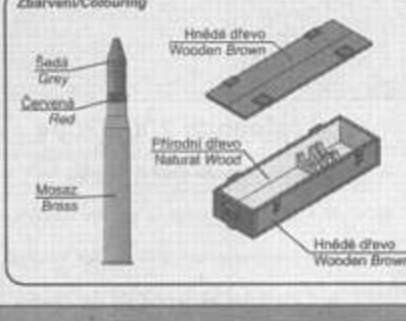
Ammunition sets

We have prepared new sets for your AFV models or dioramas. These ammunition sets are applicable for models or dioramas connected with WW II, where they can be welcome complements.

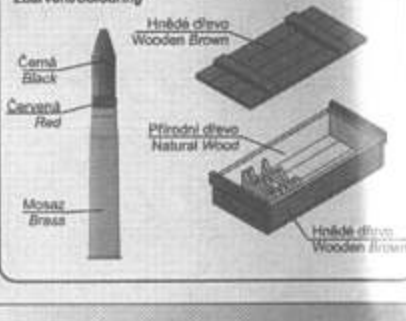
3040 Ammunition with box part I 1/35
75 mm KwK 40L43 for Pz IV G.H.J



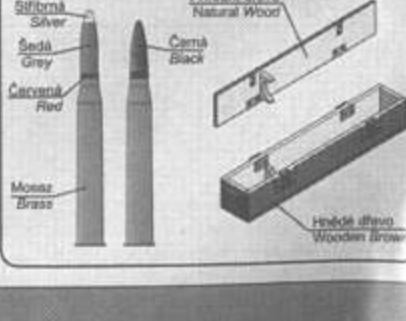
3042 Ammunition with box part III 1/35
75 mm KwK 42L70 for Panther



3041 Ammunition with box part II 1/35
75 mm KwK 40L48 for Stug III G



3043 Ammunition with box part II 1/35
88 mm Pak 43L71 for Tiger II, Jagdpanzer Nashorn, Elefant, Ferdinand

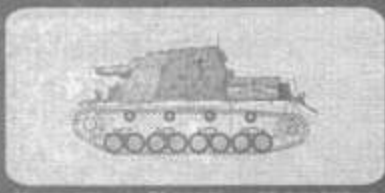


NEW!

Zimmerit 1/35

This Zimmerit is provided with Zimmerit identification serving for protection from attacking of Soviet magnetic mines. The upper hulls are complemented by Exposed Zimmerit workmarking by Zimmerit. The Zimmerit is suitable for use on all models and holding for two days.

Brummbär Sd.Kfz.166



scale 1/35

Panther Aust. G Sd.Kfz.171



scale 1/35

Sturmgeschütz III. G Sd.Kfz.142/1

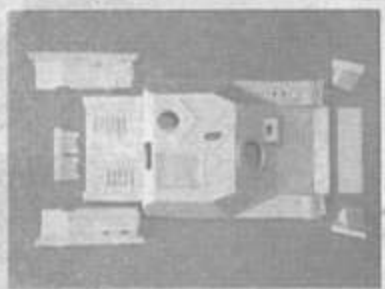


scale 1/35

Tiger I Aust. C Sd.Kfz.181



scale 1/35



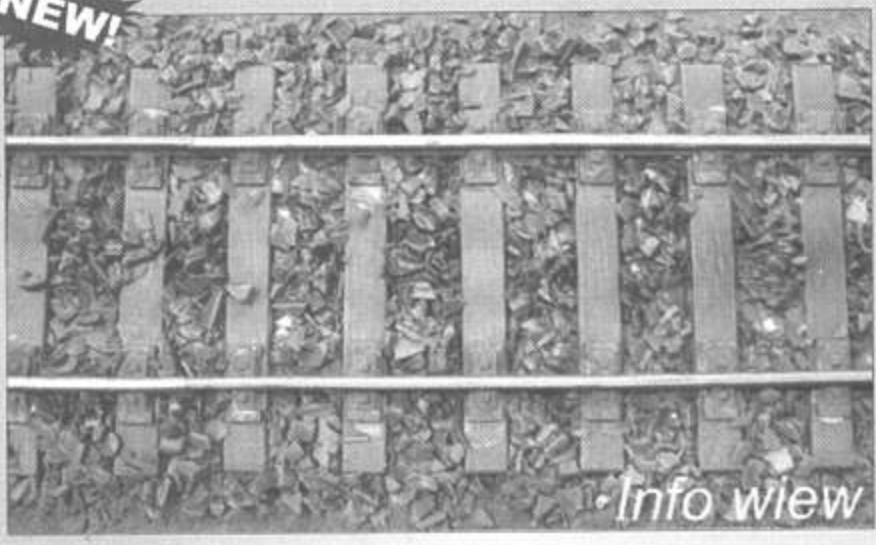

Welp PzK conversion parts come with Zimmerit!

ZM 35001 Sd.Kfz. 166 Brummbär

Diorama gravel

We have prepared for you a gravel perfectly suitable for armoured vehicles or aircraft dioramas. For gluing use only dispersion glues.

NEW!



Info view

NEW!



Info view

008 Diorama gravel - rough crushed stone
Set contains rough crushed material, suitable for imitation of stones (100g)

009 Diorama gravel - fine crushed stone
Set contains fine crushed material, suitable for imitation of stones (50g)



Info view

«Челленджер 2»

Масштаб 1 : 35,
производитель: Трумпетер

Танк

Танк «Челленджер-2» является дальнейшим развитием танков «Чифтен» и «Челленджер-1». Принятие на вооружение «Челленджера-1» не сняло с повестки дня вопрос о боевой машине, предназначенной для замены всех «Чифтенов» британской армии. Перевод всего парка основных боевых танков на «Челленджеры» изначально не планировался (справедливости ради стоит отметить, что причины продления срока службы «Чифтенов» были в первую очередь финансовые), а после поступления в войска новых танков стал просто невозможен. «Челленджер-1»

вызвал шквал критики, особенно отмечалась его низкая надежность, неудобство работы экипажа внутри башни и несовершенная система управления оружием. Масла в огонь подлил провал английских танкистов, выступавших на танках «Челленджер», в соревнованиях за Кубок канадской армии 1987 г. Результаты чемпионата НАТОвских танкистов привели в крайнее замешательство командование британской армии. Более того, премьер-министр Маргарет Тэтчер потребовала, чтобы ей лично доложили о причинах неудачи. Одной из этих причин было признано отсутствие конкуренции

среди английских танкостроителей, причем этот вывод был обращен не столько в прошлое, сколько в будущее.

«Железная леди» проводила политику повальной приватизации английской промышленности, благодаря которой фирме Виккерс удалось купить в 1986 г. Государственный танковый завод в Лидсе и превратиться в монополиста в области производства основных боевых танков на Острове.

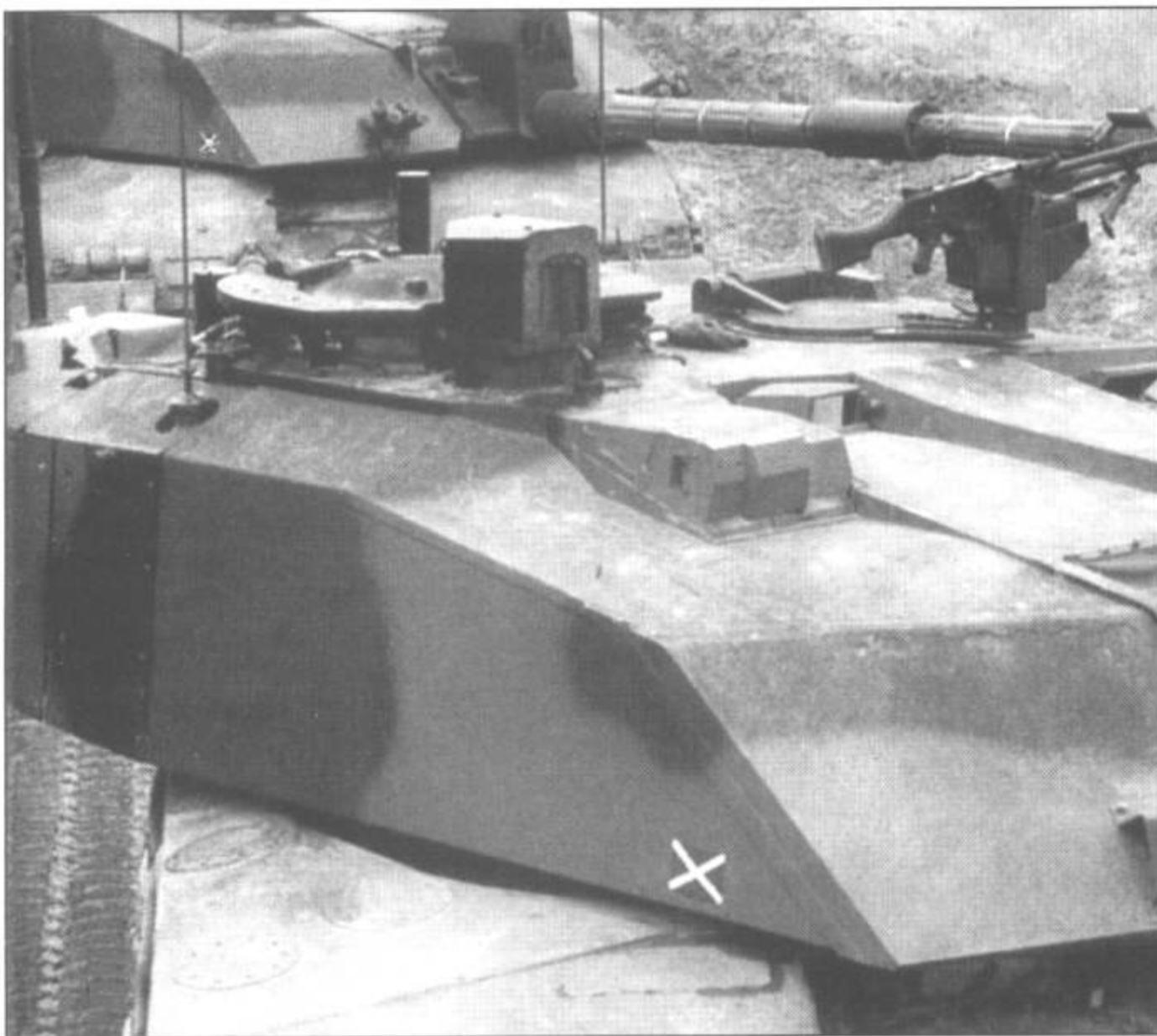
Выбор танка, предназначенного для замены «Чифтенов», решено было проводить на конкурсной основе. Однако в Британии у фирмы Виккерс конкурентов не было, и к конкурсу допустили иностранцев: американцы пред-

ложили М-1А1 «Абрамс», немцы - «Леопард-2»; также рассматривался

перспективный французский «Леклерк». Танк ЕЕ-Т1 «Озорио» выставили бразильцы. Выбор любого неанглийского танка означал, по существу, конец британского танкостроения и, как следствие, финансовый крах фирмы Виккерс вместе с множеством фирм-субподрядчиков. В 1988 г. заканчивалось производство «Челленджеров» для вооруженных сил Великобритании, а экспортных заказов британские танкостроители не ожидали. Таки образом



Главный подрядчик программы разработки основного боевого танка «Челленджер 2» фирма Виккерс Дифенс Системз передала британской армии первый танк данного типа 30 июня 1998 г. Церемония прошла в гарнизоне британской армии Берген-Хони, Германия.



Крупный план башни танка «Челленджер 2» Башня изготовлена из нового типа комбинированной брони, получившей название «Дорчестер». У командира установлен независимый панорамный прицел со стабилизированной линией визирования, в прицел интегрирован лазерный дальномер. По периметру командирской башни стоят восемь перископических наблюдательных устройств, обеспечивающих суммарное круговое поле обзора.

принятие на вооружение импортной машины могло тяжелейшим образом отразиться на британском танкостроении в ближайшие 20-30 лет. Нечто подобное уже случилось с английской авиапромышленностью - отказавшись в 60-е годы от программы ударного самолета TSR.2, Британия американские F-111 не получила, а вот потенциал самостоятельной разработки и производства боевых самолетов (исключая СВВП «Харриер») был утерян безвозвратно. Перед англичанами стоял выбор не только и не столько тактико-технический, сколько политико-экономический.

Результат этого выбора, конечно же, был предопределен. Номинально «Абрамс», и «Леопард-2» в 1987 г. проходили сравнительные испытания в Бовингтоне (с английской стороны в них принимал участие «Челленджер»). Анализ западной военно-технической прессы 1987-91 г.г. позволяет говорить о том, что американцы и немцы не придавали особого значения английскому конкурсу. Явным (потому что единственным) фаворитом был «Челленджер-2» фирмы Виккерс Дифенс Системз. Между тем, в 1987 г. фаворит существовал только на бумаге - презентация проекта, а не танка, состоялась в марте 1987 г. Основной упор был сделан на разработку новой башни, пушки и системы управления оружием, то есть всего того, что «недомодернизировали» в ходе превращения «Чифтена» в «Челленджер-1». В начале 1988 г. ру-

ководство фирмы Виккерс приняло решение изготовить на собственные средства восемь опытных башен, первая из них была готова осенью того же года, а уже в декабре министерство обороны заключило контракт на изготовление и проведение демонстрационных испытаний прототипов. Всего было построено девять опытных танков «Челленджер-2», и две башни, «рас-

стрелянные» на баллистических испытаниях. Испытания первого прототипа начались в 1989 г. Окончательный выбор победителя «конкурса» - танка «Челленджер-2» - удивительным образом совпал по времени с окончанием в 1991 г. его демонстрационных испытаний.

«Изюминкой» танка «Челленджер-2» стала башня новой конструкции, при ее проектировании специалисты фирмы Виккерс использовали опыт, полученный в ходе разработки башен танков Виккерс Mk.7 и бразильского EE-T1 (башню этой машины делали англичане). Новое 120-мм нарезное орудие L-30 с длиной ствола 55 калибров спроектировано специально для перспективного танка, с пушкой L-11 его роднят только общие боеприпасы. Канал ствола с целью увеличения срока службы орудия выполнен хромированным; диаметр цапф и гнезд под них увеличен для уменьшения колебаний ствола по азимуту и углу места и, как следствие, увеличения кучности стрельбы. Боекомплект к пушке включает 50 выстрелов раздельного заряжения; снаряды и заряды хранятся в боеукладках новой конструкции отдельно друг от друга. Углы наведения орудия в вертикальной плоскости от -10 град. до +20 град. Приводы поворота башни и наведения орудия - полностью электрические. Пушка стабилизирована в двух плоскостях. Слева от орудия установлен спаренный с ним 7,62-мм пулемет, еще один пулемет винтовочного калибра монтируется на турели рядом с люком заряжающего. Боекомплект к пулеметам 4000 патронов. В передней части башни имеется по пять дымовых гранатометов с каждой стороны.

Рабочие места членов экипажа в новой башни расположены так же, как и в



Толстая антенна позади командирской башенки - и не антенна вовсе, а мачта с датчиками атмосферных параметров, обеспечивающих работу системы управления огнем. В боевой обстановке мачта демонтируется, однако в мирное время датчики являются важным элементом обучения и тренировки танкистов. В случае отсутствия датчиков экипажам приходится получать информацию о скорости и направлении ветра, температуре и давлении воздуха, влажности от артиллерийских подразделений. Обратите внимание на своеобразную форму правой бочки. Слабо повторить на модели?



Вид 3/4 танка «Челленджер 2» командира Королевского шотландского драгунского гвардейского полка. На борту ненормально огромной башни стилизованное изображение шотландского льва. Позывной «IIb» написан на бортах и корме башни.



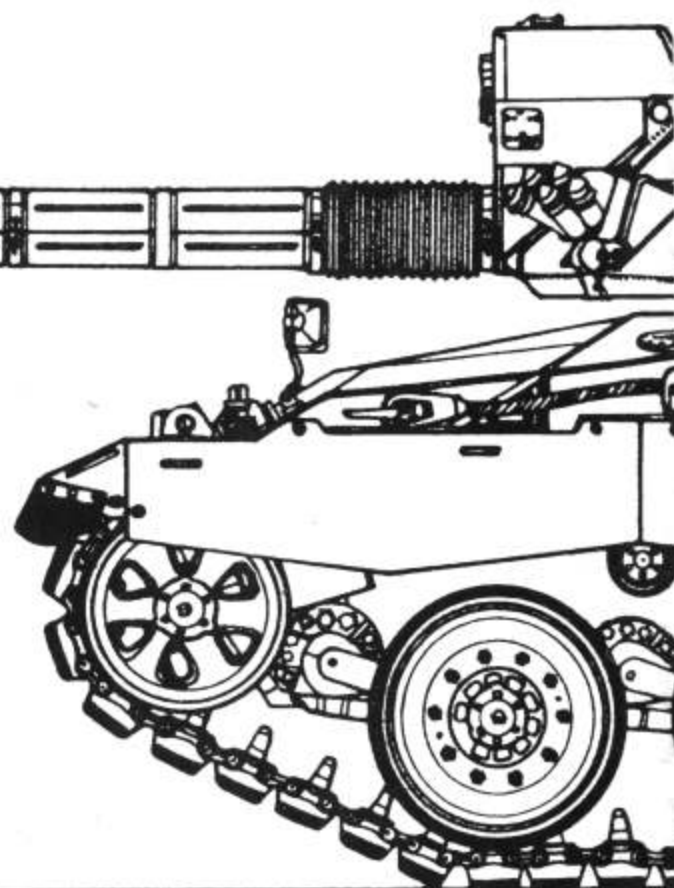
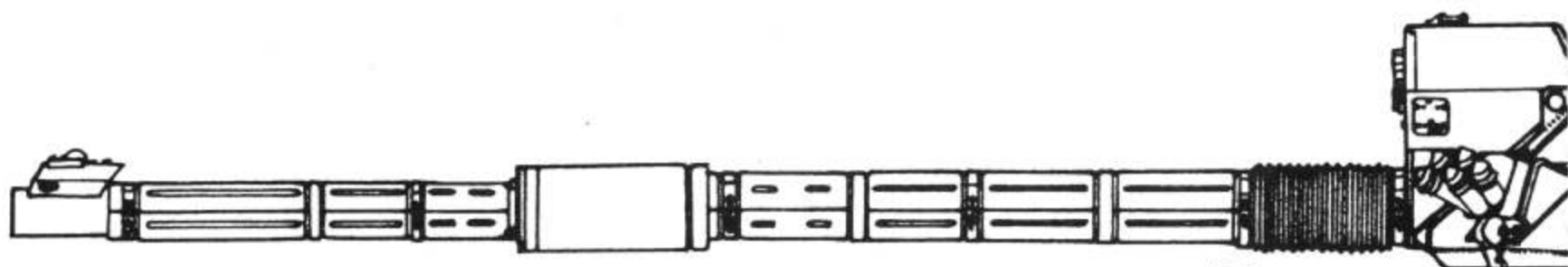
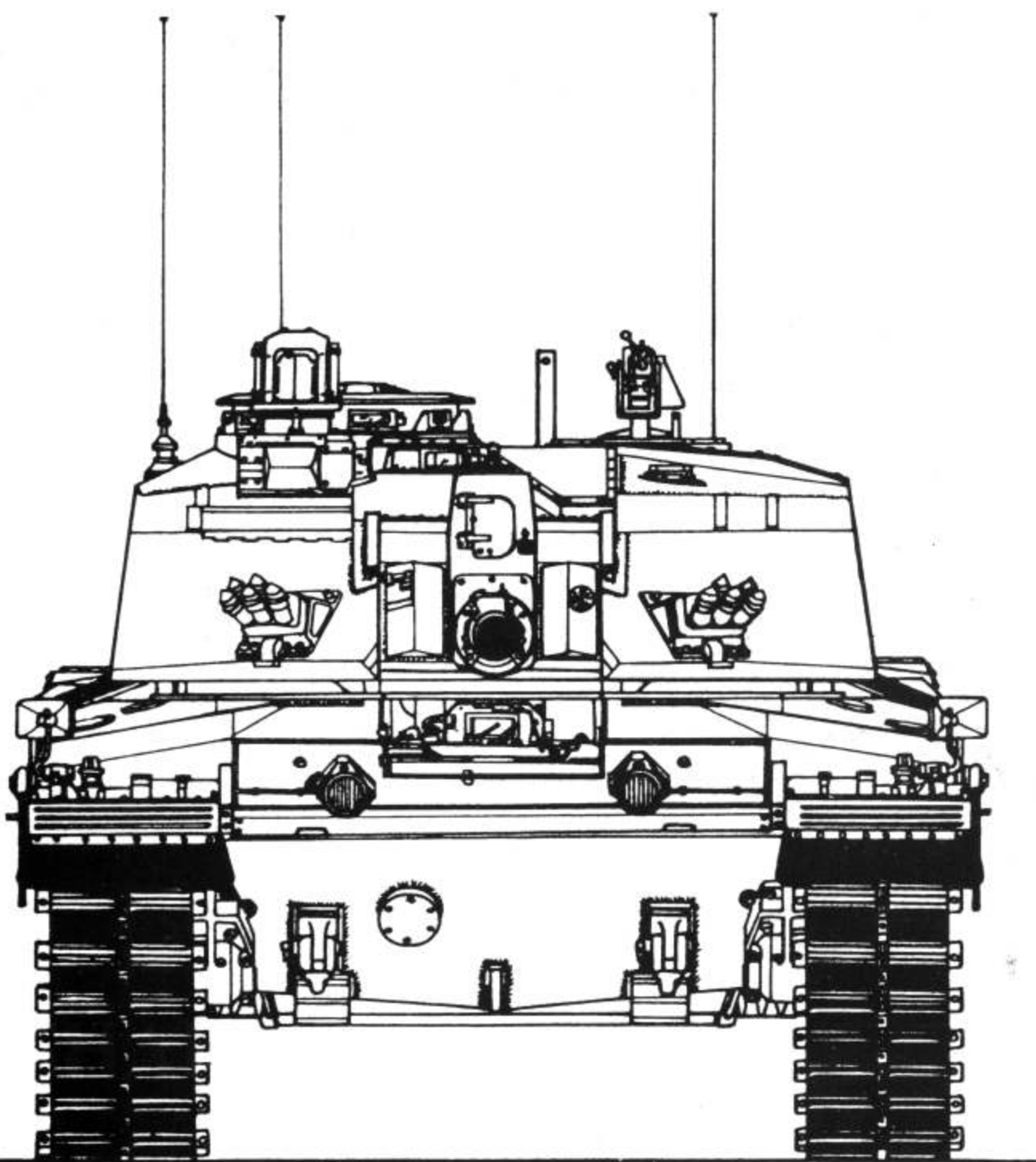
24 января началась погрузка танков «Челленджер» эскадрона «В» Королевского шотландского драгунского гусарского полка 7-й бронетанковой бригады 1-й (британской) бронетанковой дивизии на железнодорожные эшелоны. Бундесбан доставил танки от места постоянной дислокации в Фаллингбостиле в порт Эмден, отсюда морем эскадрон перебросили на Балканы, в Косово. Подразделения 7-й бронетанковой бригады сменили эскадроны 4-й бронетанковой бригады в составе сил KFOR. На все танки эскадрона «В» Королевского шотландского драгунского гусарского полка еще до погрузки была нанесена аббревиатура KFOR. Танк с позывным «32» - единственный в эскадроне, оснащенный бульдозерным оборудованием.

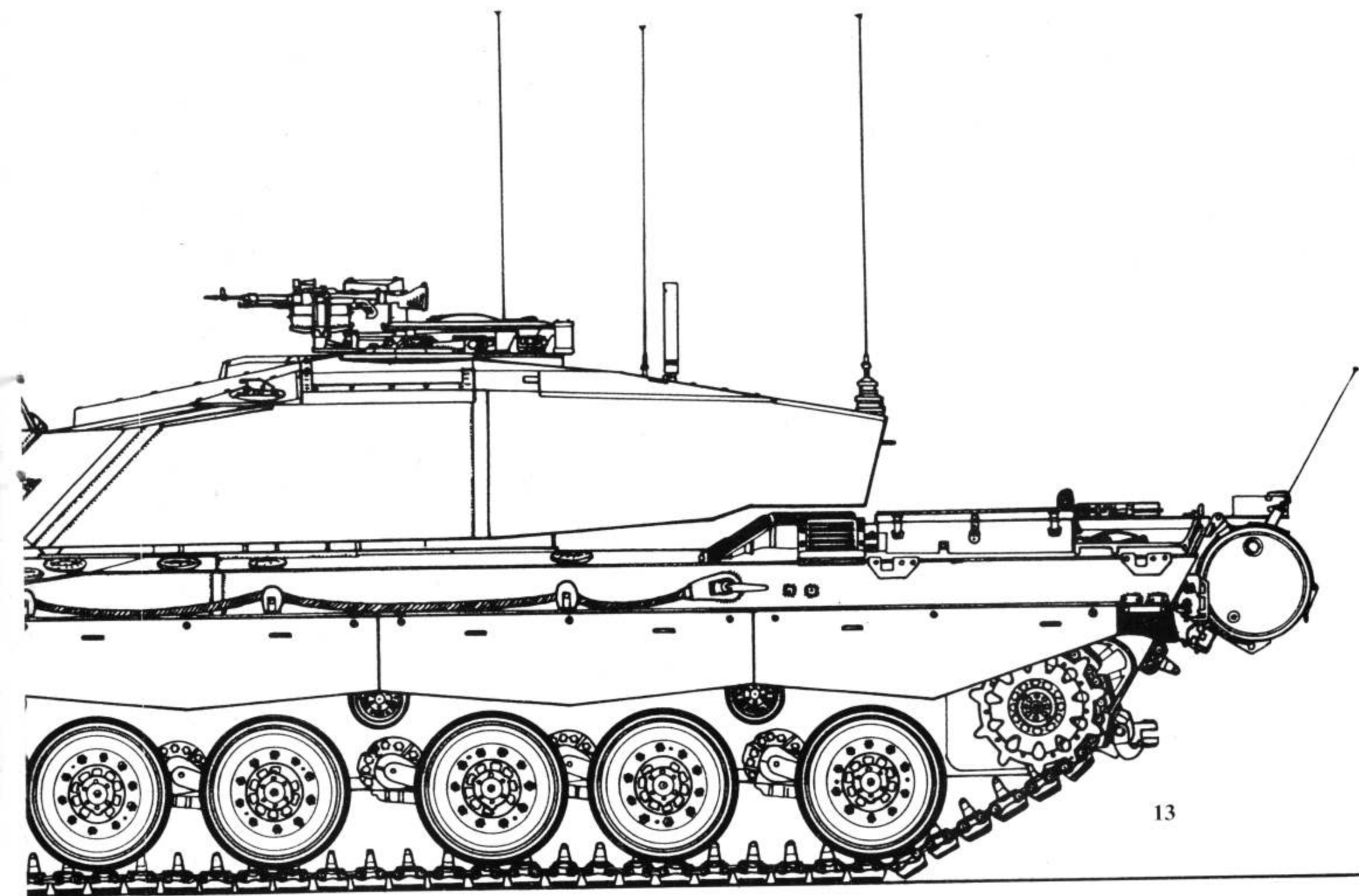
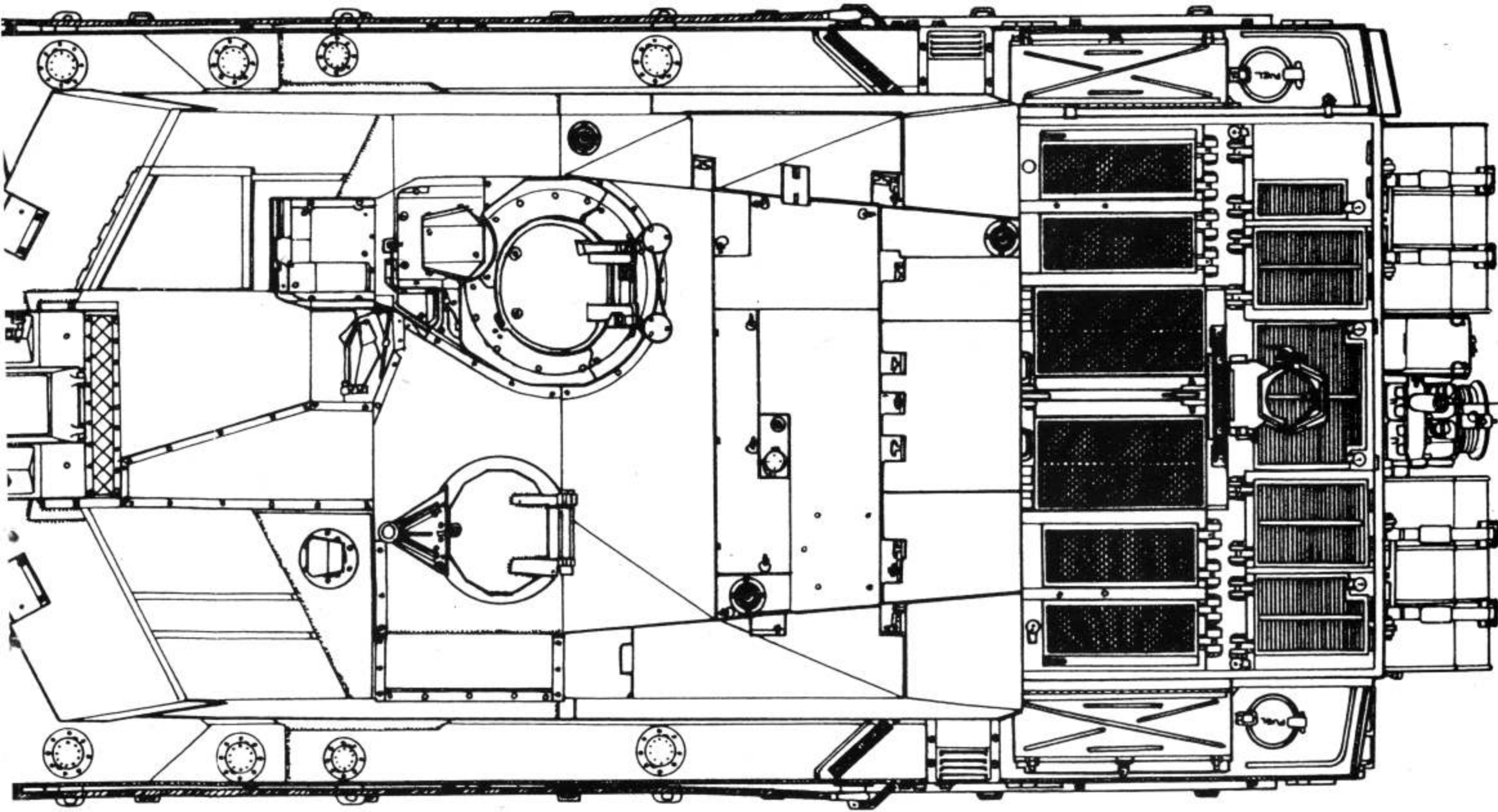
Основной боевой танк «Челленджер 2» (позывной «22», эскадрон «В» Королевского шотландского драгунского гвардейского полка), учения «Medicine Man 3», Канада, июль 1999 г. Обратите внимание - на башне танка поднят красный флажок - «Веду огонь». Судя по углу возвышения ствола стрельба ведется на предельную дистанцию. Для простоты идентификации на учениях каждому танку присваивался индивидуальный номер, в данном случае - «208» (написан на передней секции бортового экрана) белой краской, продублирован черным цветом на корме корпуса. Необычен камуфляж танков, принимавших участие в маневрах: полосы темно-зеленого и песочно-желтого цветов.

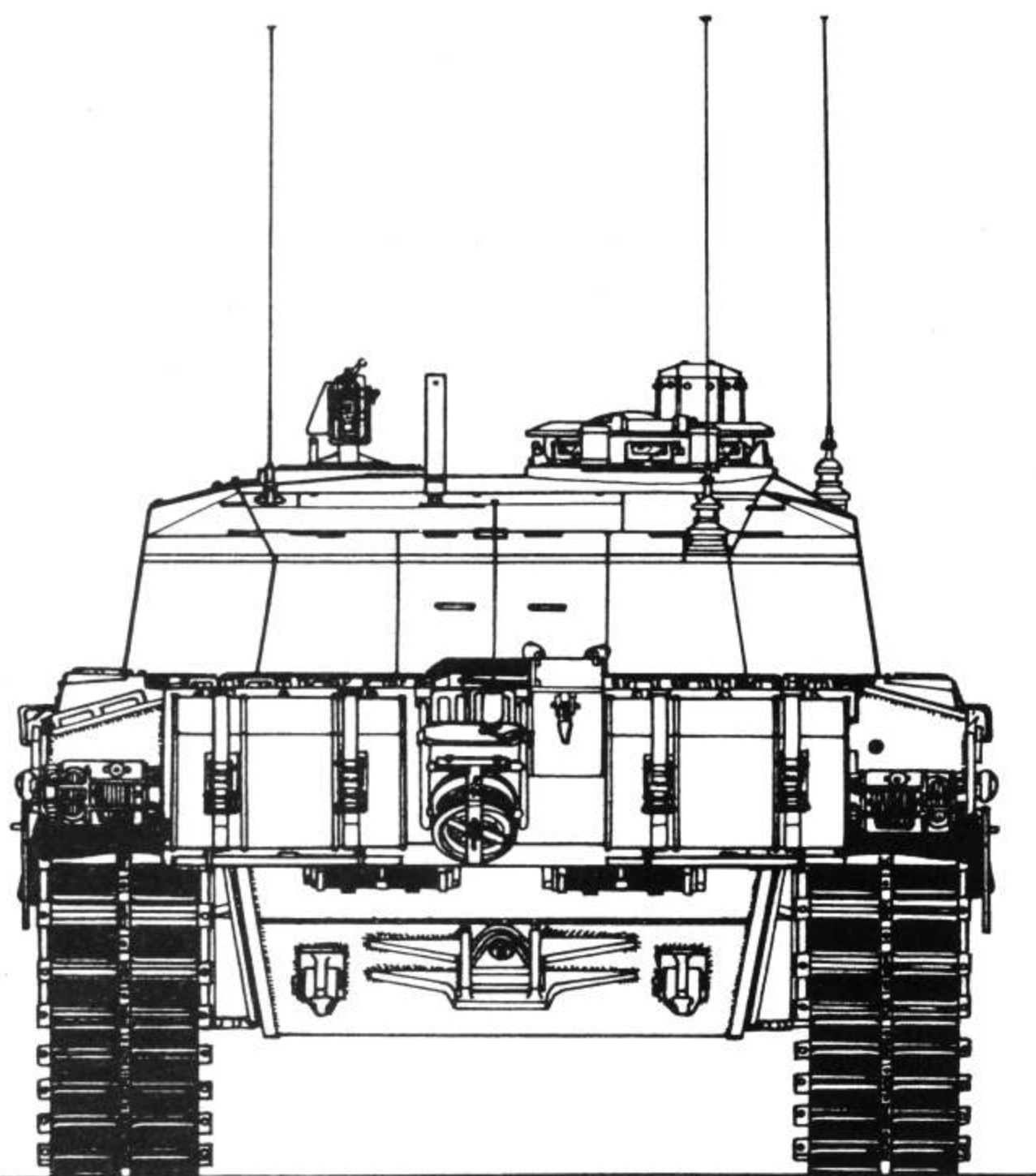


CHALLENGER 2

Масштаб 1 : 35







кий канал имеет 4- или 10-кратное увеличение, ночной - 4- или 11,4-кратное; в прицел интегрирован лазерный дальномер. В качестве чувствительного элемента ночного канала применяется тепловизор TOGS-2, разработанный на базе тепловизора TOGS танка «Челленджер-1». Чувствительный элемент установлен над стволом орудия и прикрыт бронированной створкой, которая открывается только при работе ночного канала. В качестве вспомогательного используется телескопический прицел NANOQUEST L30.

У командира установлен стабилизированный панорамный перископический прицел SFIM, представляющий собой упрощенный прицел французского танка «Леклерк» (отсутствует ночной канал). Оптический канал имеет 3- или 8-кратное увеличение. В поле зрения прицела выводится информация о местоположении танка и его курсе. Для ведения боевых действий ночью имеется видеоконтрольное устройство, на которое выводится изображение ночного канала прицела наводчика. По периметру командирской башенки расположено восемь наблюдательных приборов, дающих суммарное круговое поле зрения.

Система управления оружием построена вокруг БЦВМ канадской фирмы CDC, представляющей собой модернизированный компьютер танка M-1A1 «Абрамс». Используя СУО, командир может самостоятельно наводить орудие и вести из него огонь, маркировать цели или полностью передать управление орудием наводчику, продолжая самостоятельный поиск новых целей. Типовой цикл прицеливание-поражение занимает восемь секунд. Так, в ходе испытаний прототипов отдельные экипажи поражали восемь целей за 42 с.

Корпус танка «Челленджер-2» внешне практически не изменился, однако его

башне танка «Челленджер-1»: справа от орудия - наводчик, командир за ним (место командира несколько приподнято над местом наводчика), слева от пушки - заряжающий. Электронное и приборное оснащение новой башни полностью заменено. Впервые на английской бронированной машине установлена шина данных Mil Std 1553 - стандартный интерфейс НАТОвской военной техники, в частности, боевых вертолетов. Считает-

ся, что переход на единый стандарт интерфейса и оснащение им боевых средств позволит осуществить так называемую «диджитализацию» поля боя и резко повысить скорость обмена информацией между разнородными силами, ведущими боевые действия.

Комбинированный стабилизированный прицел наводчика разработан фирмой Барр энд Струд в кооперации с французской SAGEM. Дневной оптичес-



«Челленджер 2» с позывным «11В» из эскадрона «В» Королевского шотландского драгунского гусарского полка на железнодорожной платформе. Это машина командира эскадрона «В». Обратите внимание на шотландский флаг, изображенный внизу лобовой части башни, на третьей спереди секции бортового экрана серой краской нанесена аббревиатура KFOR. На кормовом бронелисте корпуса над правым подфарником - изображение флага Великобритании и регистрационный номер танка («66KK82»). На корме закреплены бочки для топлива, башня укрыта маскировочной сетью.

начинка подверглась модернизации, хотя и не такой кардинальной, как башня. Сам корпус, так же как башня и экраны, изготовлен из брони «дорчестер» (усовершенствованного варианта брони «чобхэм»), имеющей повышенную по сравнению с броней «Челленджера» снарядостойкость.

В передней части корпуса имеются узлы для навески бульдозерного оборудования. Конструкторы предлагали оснастить танк 1500-сильным вариантом дизеля 12V, но военные посчитали возможным оставить прежний - 1200-сильный. Трансмиссия TN-54, установленная на «Челленджере-2», уже была опробована на БРЭМ и «Челленджерах-1» последних выпусков. Всего в конструкцию моторно-трансмиссионного блока внесено 44 изменения. Так, установлены воздушные фильтры новой конструкции, улучшены генератор и стартер, система охлаждения, система смазки трансмиссии, усилены болтовые крепления блока.

Конструкторы «Челленджера-2» сделали реверанс в сторону советских танкостроителей. Впервые на западном танке установлены два внешних сбрасываемых топливных бака (емкость каждого 204,5 л), так критиковавшиеся разного рода экспертами на танках советских. Для создания дымовой завесы, кроме традиционных дымовых гранат, используется устройство впрыска дизельного топлива в выхлопную систему - решение давно применявшееся на танках, разработанных в СССР.

Первый серийный танк «Челленджер-2» изготовлен на заводе в Лидсе в июле 1994 г. В декабре 1995 г. первые танки поступили на вооружение Королевского гвардейского шотландского драгунского полка. Эксплуатация этих машин выявила целый «букет» недостатков, большая часть из которых была связана с прицелами и системой управления оружием. Поскольку министерство обороны заключило с фирмой Виккерс «фиксированный» контракт, заранее оговорив цену оптом, недостатки предлагалось устра-

нить фирме Виккерс за свой счет. Длительное время эти самые недостатки были только «зафиксированы», благодаря чему в ноябре 1997 г. из 150 построенных к этому времени танков в армии находилось лишь 36 (все у шотландских драгун), использовавшихся для обучения экипажей. Остальные хранились на двух заводах фирмы Виккерс в ожидании модернизации.

В 1995 г. 18 танков «Челленджер-2» закупили вооруженные силы Омана (контракт на поставку подписан в 1993 г.); в 1997 г. подписан контракт на поставку еще 20 танков с поставкой в первой половине 2000 г. У танков «Челленджер-2», предназначенных Оману, модифицирована система охлаждения и система кондиционирования, на башне вместо пулемета калибром 7,62-мм установлен 12,7-мм пулемет M2.

«Пустынная» модификация танка («Челленджер-2Е» или «Десерт Челленджер») создавалась специально для участия в конкурсе на основной боевой танк для вооруженных сил Саудовской Аравии. Конкурентом «Челленджера-2» выступал американский M-1A2. Сравнительные испытания проходили летом 1996 г.; саудовцы выбрали «Абрамс».

Модернизация коснулась в первую очередь моторно-трансмиссионной установки. Двигатель Перкинс 12V заменили немецким дизелем MT-883 Ka-500 мощностью 1500 л.с., а трансмиссию TN-54 - немецкой же трансмиссией Ренк HWSL-295TM. Были доработаны система охлаждения и воздушные фильтры, установлена цифровая система управления двигательной установки. Прицел командира с ночным каналом полностью аналогичен прицелу SFIM танка «Леклерк». Вместо 7,62-мм пулемета на башне смонтирован пулемет M2 калибра 12,7 мм.

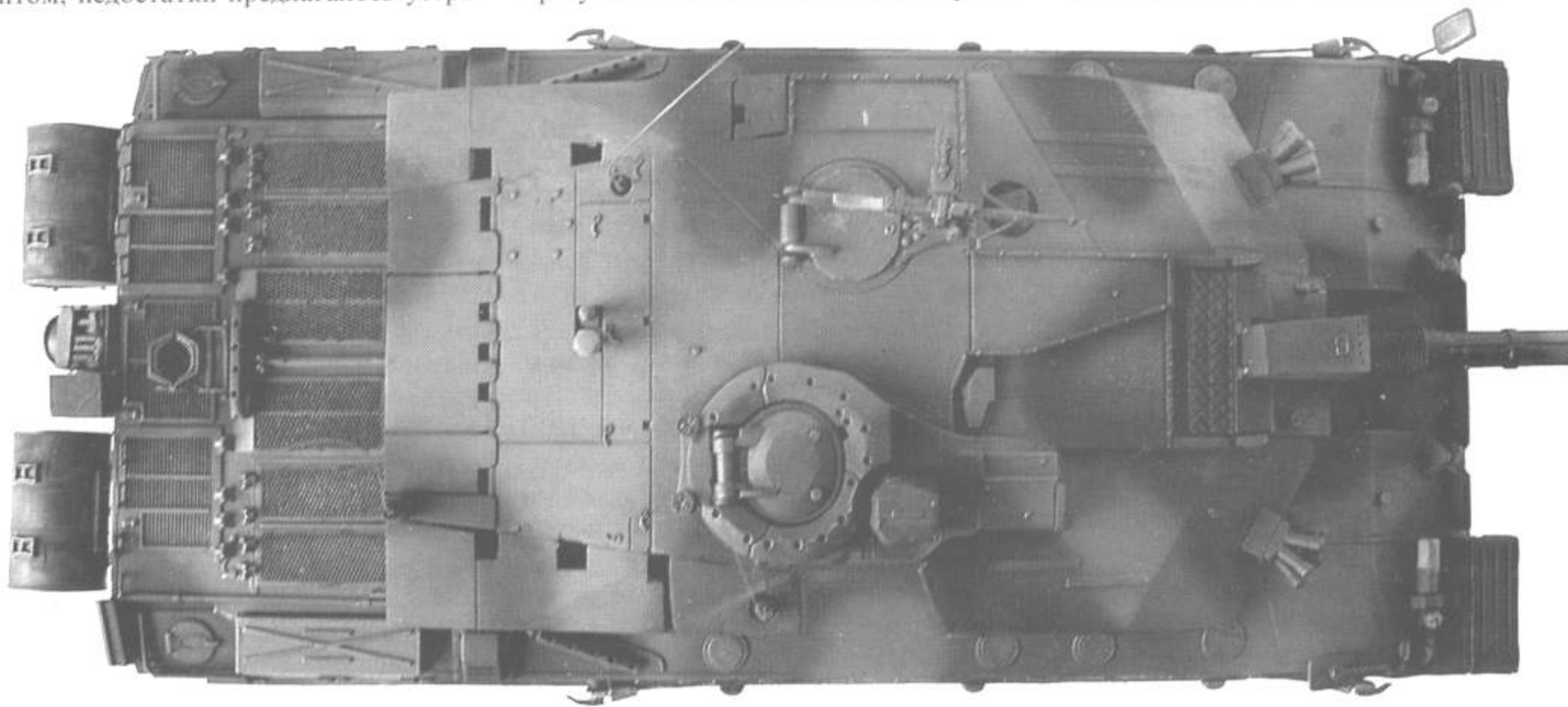
Модель

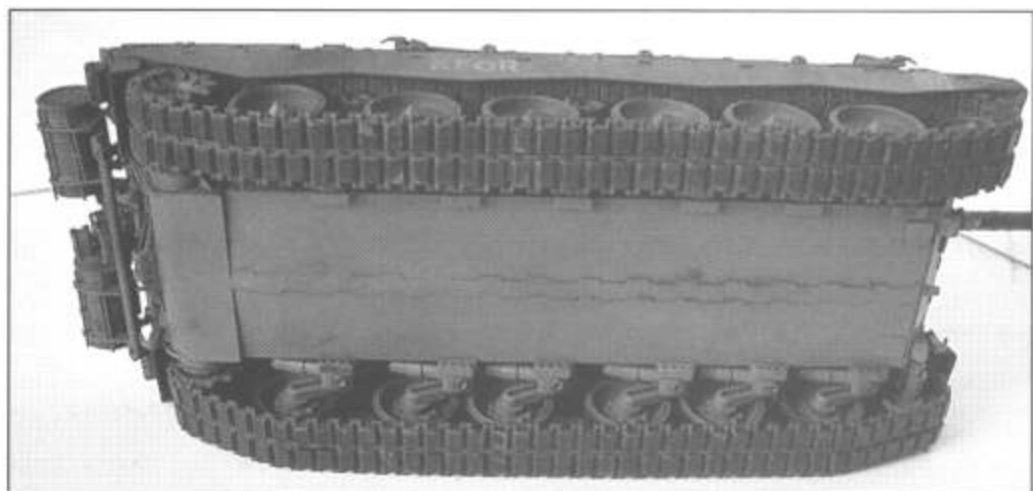
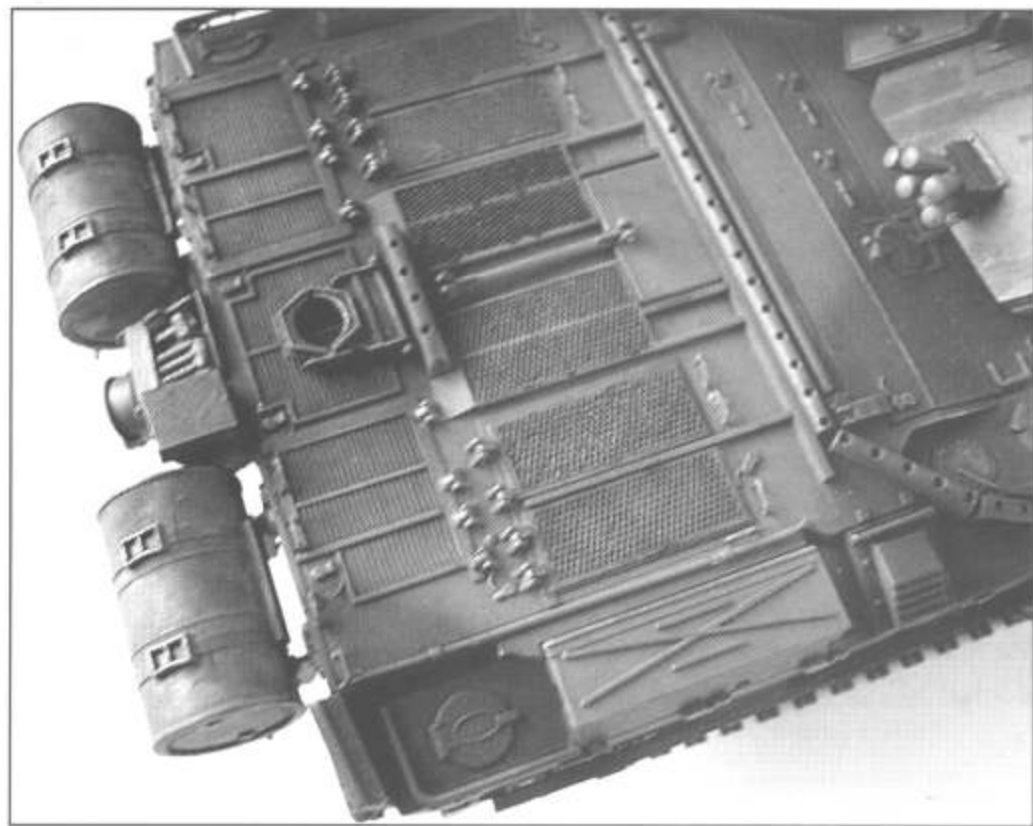
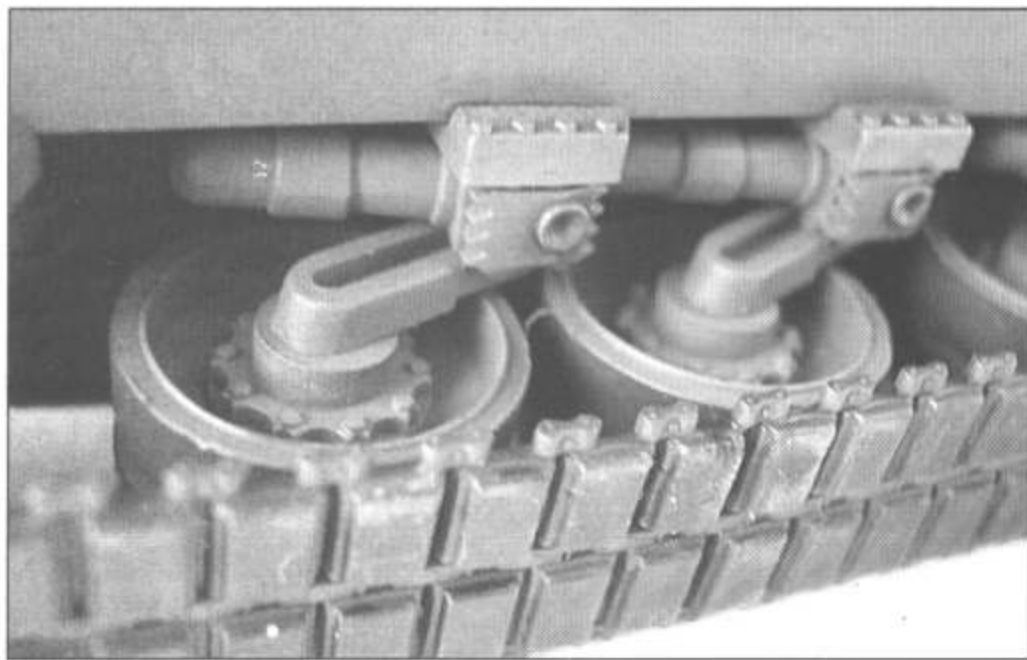
Модель «Челленджера-2» не так давно сделал китайский «Трубач». Фирма сразу взяла самый высокий стандарт ка-

чества упаковки: коробка из плотного картона с великолепным выполненным по фотографии цветным рисунком, инструкция в виде брошюры на 12 страницах, упакованные в отдельные пластиковые пакетики рамки с деталями, подробнейший лист декалей. Осмотр рамок с деталями оставил благоприятное впечатление: подробная детализировка, аккуратная внутренняя расшивка, люки в виде отдельных деталей. Облой есть, но в минимальном количестве, смещения половинок деталей по линии разъема формы обнаружить не удалось. Особенно понравилась продуманная нумерация деталей на рамках. Возможно - это пустяк, но меня частенько угнетает процесс поиска какой-нибудь детали A156, которую, как оказываются окружают детали A1, A10 и A362. У китайцев номера деталей идут на литниках согласно ранжиру, как буквы в алфавите. Первое впечатление не несколько подпортили замыленные края отдельных элементов, например - коробов для имущества, которые крепятся к башне. Более внимательный осмотр выявил и более серьезный изъян - на стенках башни без труда различимы следы от фрезы, которой обрабатывали пресс-форму. Значит без шкурки уже точно не обойтись. Гусеницы - резиновые, традиционные для «Трубача», столь же традиционно и их высокое для резины качество. Опорные катки и ленивцы сажаются на оси посредством виниловых втулок. Декаль позволяет оформить танк в затрудняюсь сказать скольких вариантах (как минимум, их пять). К сожалению в инструкции приведена схема окраски и нанесения декалей только на один (!) вариант.

Сборка

Я уже имел дело с «Трубачом», поэтому больших сложностей от сборки не ждал. Зря! Китайская Народная Армия пока не доросла до основных боевых танков, сопоставимых по боевой эффективности с «Абрамсом», «Челленджером-2» и «Леопардом-2», китайская модельная





промышленность не намного обогнала КНА.

Корпус и ходовая часть собирается нормально - согласно инструкции и без заслуживающих внимания проблем. Особо отмечу превосходную детализировку ходовой части. Я предпочитаю собирать танк перед окраской по максимуму, то есть склеивать верх и низ корпуса до установки гусениц. Чтобы гусеницы было проще одевать - задние фартуки (детали 32) приклеивались на уже окрашенную модель.

Ствол пушки собирается из двух секций (в свою очередь каждая секция - из двух половинок) и дульного среза с устройством юстировки прицела. Маска выполнена еще более хитро. Впрочем, складываются детали отменно. Щель между верхней и нижней частями башни имеет место быть, впрочем она «имеет место быть» на большинстве моделей современных танков с угловатыми башнями. Хуже другое. Вставил я маску с пушкой в отведенные пазы, склеил верх и низ башни, после чего скрепил все хозяйство аптечными резинками и оставил сохнуть. Сняв резинки захотел подвигать пушку. Двигается, только маска как-то странно выступает вперед. На настоящем «Челленджере-2» маска четко вписана в лобовую часть башни. На модели - нет. Из-за этого при околонулевом угле установки орудия между задней частью маски и башней образуется приличная щель. Исправляется изъян элементарно - достаточно отрезать и сместить вперед цапфы маски на 2 мм. К сожалению делать это следует до сборки башни. Разламывать башню своей модели я не стал. В результате танк выглядит реалистично только при задранном орудии, когда исчезает щель, а уловить выступание маски вперед почти невозможно. Наличие хорошо проработанных кормовых элементов бортов башни, выполненных в виде отдельных деталей (D35 и D36) следует понимать как понты производителя - их все равно закроют ящики. Теперь о ящиках, бортовых и кормового. Собираются они из отдельных элементов-стенок и крыш. Собираются далеко не на щелчке, зато с помощью великого и могучего русского языка. После склейки и просушки коробка требует обработки шкуркой - надо убрать изначальную «замыленность» кромок и устранить погрешности склейки. С башней коробка-ящики стыкуются еще хуже, чем собираются. Чтобы вписать их в контур башни мне пришлось потратить не один час, изведя гору шкурки и нервов - шкурить требуется ювелирно, иначе можно содрать наждаком тщательно пролитые на крыше башне ручки.

Люк заряжающего можно собрать в двух вариантах - на этом этапе следует определить как будет окрашена и оформлена модель. Точно так же, в зависимости от варианта оформления, надо решить клеить или нет на корпус устройства, снижающие ИК излучение выхлопов двигателя (детали E-52 и E-53).

Как ни странно пришлось помучиться с монтажом внешних топливных баков. Хорошая идея с богатой детализировкой привела к тому, что монтаж бака напоминает сборку коробки крыльев самолета-биплана.

Тросы выполнены уже изогнутыми. Именно эта изогнутость подвигла меня взять готовые тросы из набора, а не заниматься скручиванием их из медной проволоки. К сожалению как тросы не крути, но «изогнутости» не совпадают с крючками, на

которых трос должен лежать. Слава богу, трос легко гнется, поэтому его прогибы легко зафиксировать в реалистичном положении каплями цианакрилата.

Гусеница хорошо тянется, поэтому легко устанавливается. Правда нюанс есть и здесь. Гусеница отлита очень аккуратно, траки между собой соединяются в трех местах, а места эти довольно легко рвутся... Другое следствие мягкой гусеницы - прогиб на ведущей звездочке. Впрочем, он весьма незначителен и в глаза не бросается.

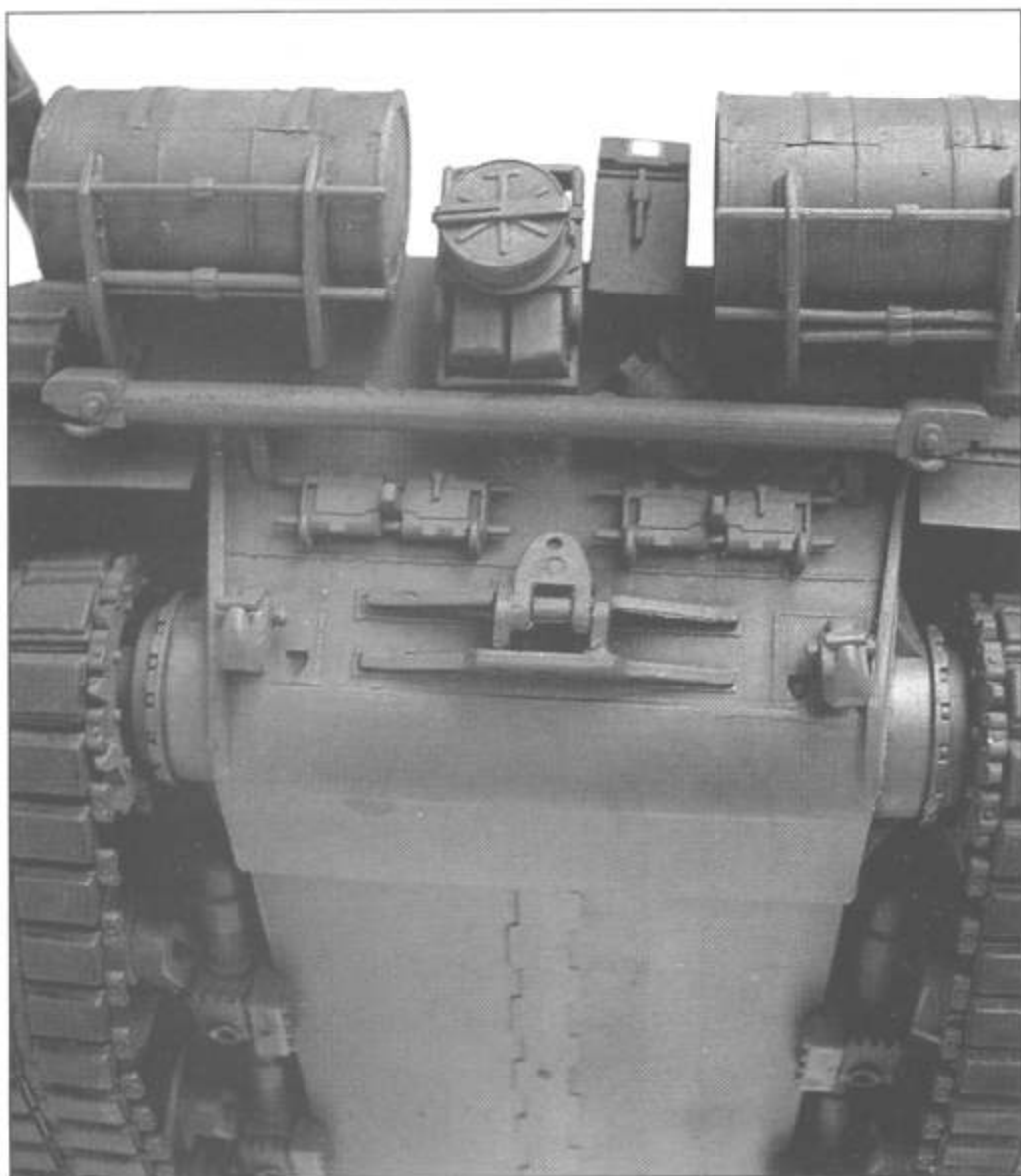
Бортовые экраны приклеивались на окрашенную модель.

Окраска

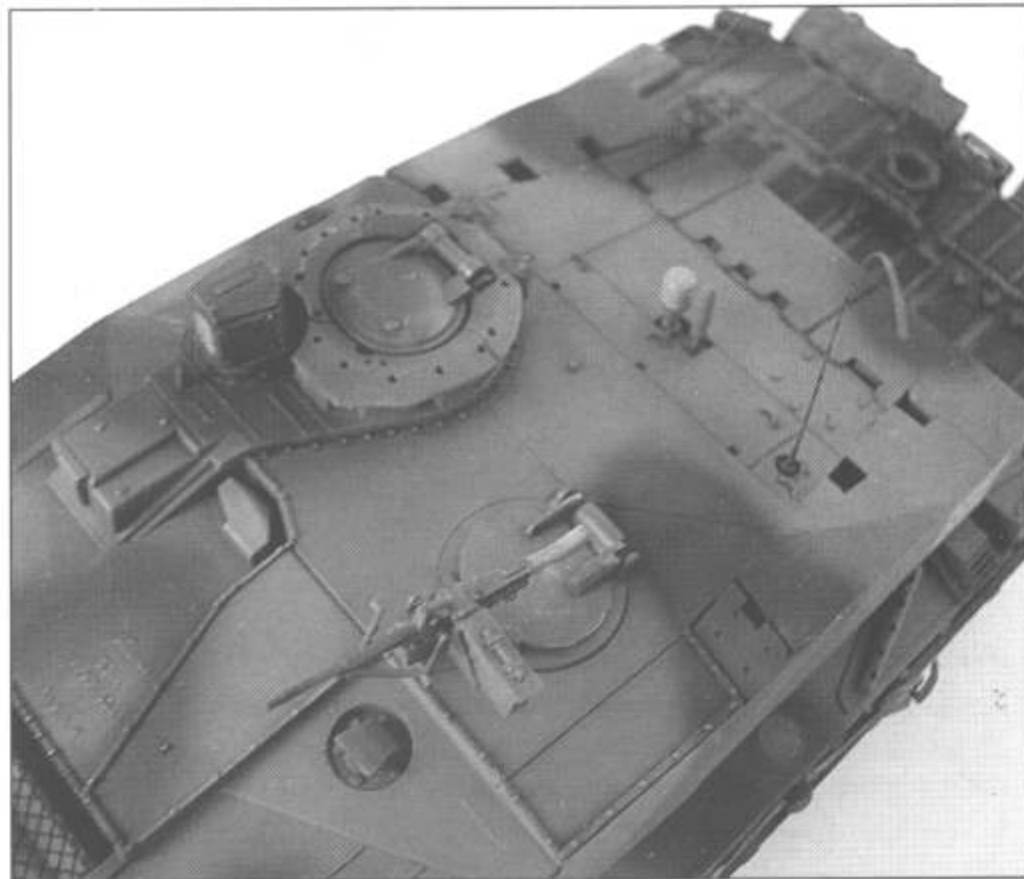
Пять проекций (справа, слева, сзади, спереди и сверху) со схемами камуфляжной окраски содержатся в инструкции. Особых расхождений схем с фотографиями я не обнаружил, а потому красил по инструкции. Сомнения вызывает рекомендованные цвета. Темный - это Flat Black 80% и Olive drab 20%. В принципе, можно сделать и так. Даже если танк красится в чистый Flat Black, то этот цвет на солнышке все равно не смотрится как чисто черный. Только зачем мудрить с точным выдерживанием компонентов? Все равно модель придется тонировать. Я красил черным матовым фирмы АКАН. Светлый цвет - это по мнению «Трубачей» чистый Olive drab. Между тем, британские танки - не оливковые, а зеленые. В качестве образца при составлении требуемого оттенка зеленого я пользовался цветными снимками и рисунками из альбома «CHALLENGER 1 & 2» издательства CONCORD. Не берусь утверждать, что я достиг 100% попадания, но искомый цвет - точно не Olive drab.

Окраска и тонировка - обычный процесс. Камуфляж задывается аэрографом, затем расшивка прорабатывается черной масляной краской, отдельные поверхности и кромки тонируются графитовой пудрой. Имитировать грязь шпаклевкой я не стал, ограничился нанесением из аэрографом краски коричневого, желто-коричневого, желто-серого и серого цветов. Вся эта икзбана по идее должна создать впечатления купания танка в грязной жиже. Конечно, имитации налипшей грязи не хватает...

Окраску отдельных элементов, фар, пулемета и т.д. - см. инструкцию по ходу сборки.



В инструкции дана схема нанесения декалей только на танк с бортовым номером «31» из состава KFOR. Я из чувства противоречия оформил машину как танк с бортовым номером «32» (эскадрон «В» Шотландского Драгунского полка 7-й бронетанковой бригады) из тех же KFOR. Снимки этой машины имеются в конкордовском альбоме. Правда, танк с бортовым номером «32» был оснащен бульдозерным отвалом. Ну да ничего, без отвала обойдемся. Эскадрон «В» был отправлен в Косово в



январе 2000 г. Аббревиатура «KFOR» на декали выполнена белой краской, а должна быть очень светло-серая, но - не белая.

Кстати, снимки почти всех танков, которые можно оформить воспользовавшись «трубачевской» деккой можно найти в альбоме Конкорда.

Копийность

Модель сравнивалась с чертежами из того же альбома. По габаритам китайский «Челленджер-2» в чертежи, выполненные в 35-м масштабе ложиться идеально. Различные элементы машины также соответствуют чертежу, за исключением местоположения маски пушки, но об этом уже говорилось. Несколько портит впечатление резиновая гусеница, но тут ничего не поделаешь.

Михаил Никольский (Москва)

Большой «Фантом»

Масштаб 1 : 32,
производитель: Ревелл/Монограм

Чем крупнее - тем лучше. Так, если приборная доска на модели самолетов в 72-м масштабе обычно дается декалью, то в 32-м уже надо прорисовать приборы. От этого модель только выигрывает.

«Фантом» - сам по себе немаленький аэроплан. Частенько за длинный нос его называют «гипо» - носорог. Чтобы нагляднее показать процесс сборки и окраски «биг кита» использовалась модель «Фантома» модификации F-4E фирмы «Монограмм» без каких бы то ни было аксессуаров.



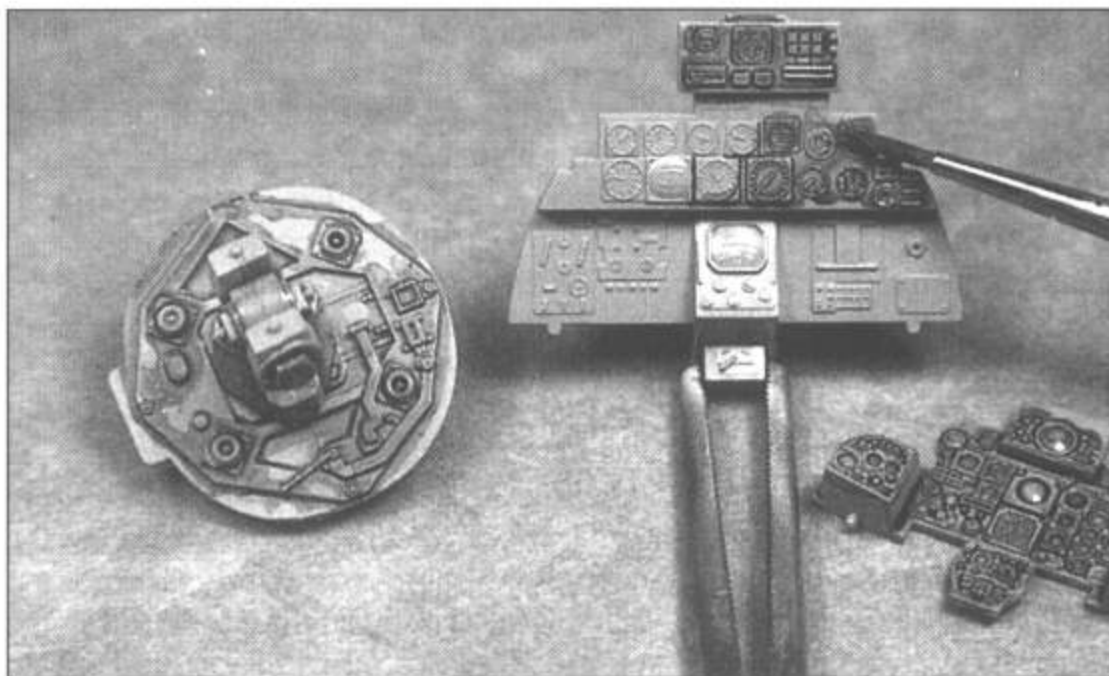
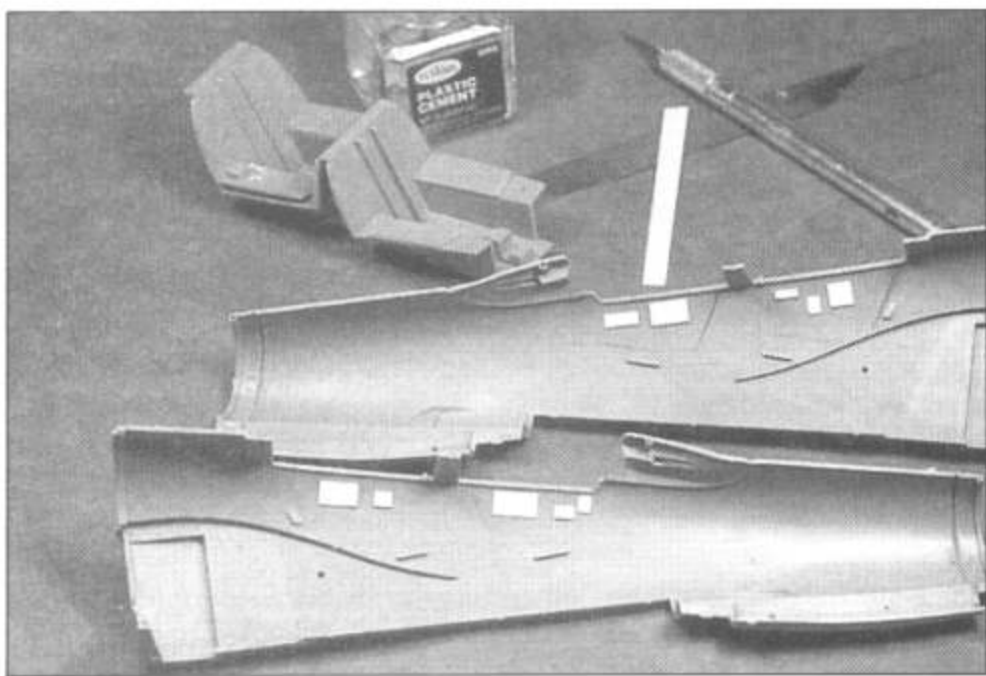
Интерьер

Прежде чем собирать фюзеляж необходимо полностью «отработать» кабину экипажа. Первым делом на борта кабины были наклеены небольшие пластины, вырезанные из тонкого листового полистирола (1). Внутренние поверхности фюзеляжа окрашиваются темно-серой краской (FS 36231 Dark Gull Gray), после чего тонируются сухой кистью краской под металл.

Следующий шаг - работа с приборными досками и боковыми панелями. Предварительно детали задуваются глянцевым акриловым лаком. После высыхания лака прорабатываются жидкой черной краской на водяной основе (2). По глянцевой поверхности краска за счет капиллярного эффекта затечет во все впадины, делая приборные доски более рельефными. В случае нанесения жидкой краски по матовой поверхности, эффект будет не столь хорошим. После высыхания краски детали рекомендуется протереть чистой тряпочкой или ватной палочкой - черный цвет останется только во впадинах (3).

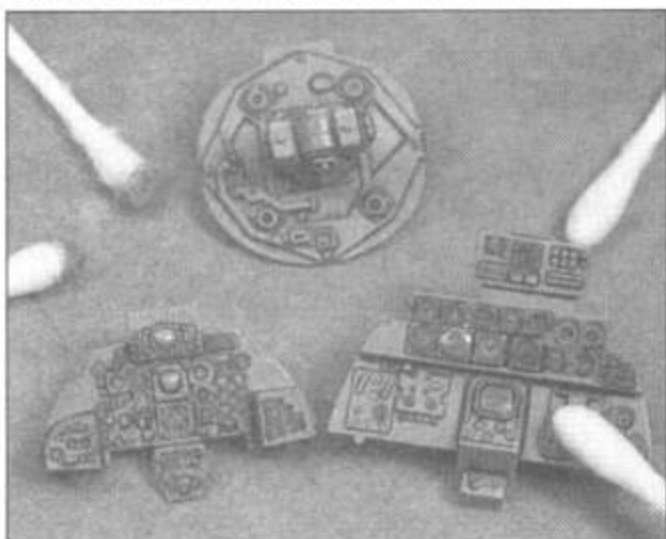
Затем приборы и пульты прорабатываются методом сухой кисти под металл.

Теперь - самое веселое. Зубочисткой в приборы наносятся капельки прозрачной эпоксидки - имитация стекла приборов (4). Делать это следует быстро, но аккуратно. Эпоксидка быстро густеет, а если она капнет мимо прибора, то предварительная работа пойдет насмарку. Вместо эпоксидки можно воспользо-

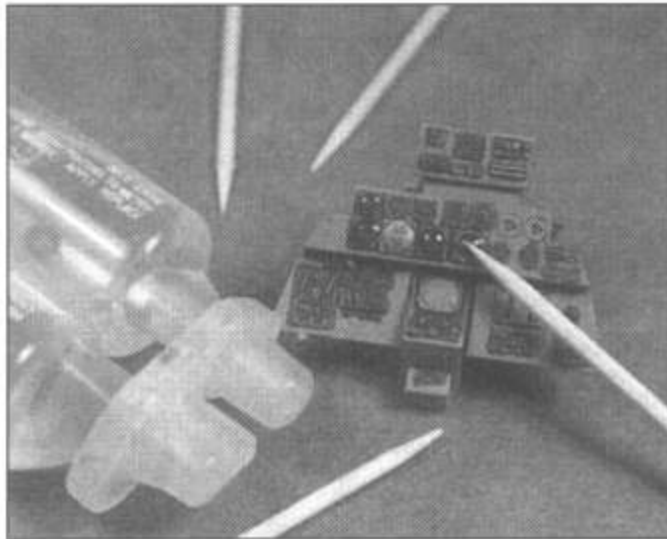


1. На борта кабины с внутренней стороны подклеены прямоугольные кусочки тонкого пластика.

2. Тонирование приборных досок черной краской.



3. Черная краска оттирается с помощью ватных палочек. Краска остается только во впадинах, выделяя приборы и пульта.



4. На шкалы приборов наносятся капельки прозрачной эпоксидки.



5. Катапультируемые кресла сначала окрашены в черный матовый цвет, затем тонированы серебранкой.

ваться составом типа жидкого стекла. После высыхания детали задуваются прозрачным глянцевым лаком.

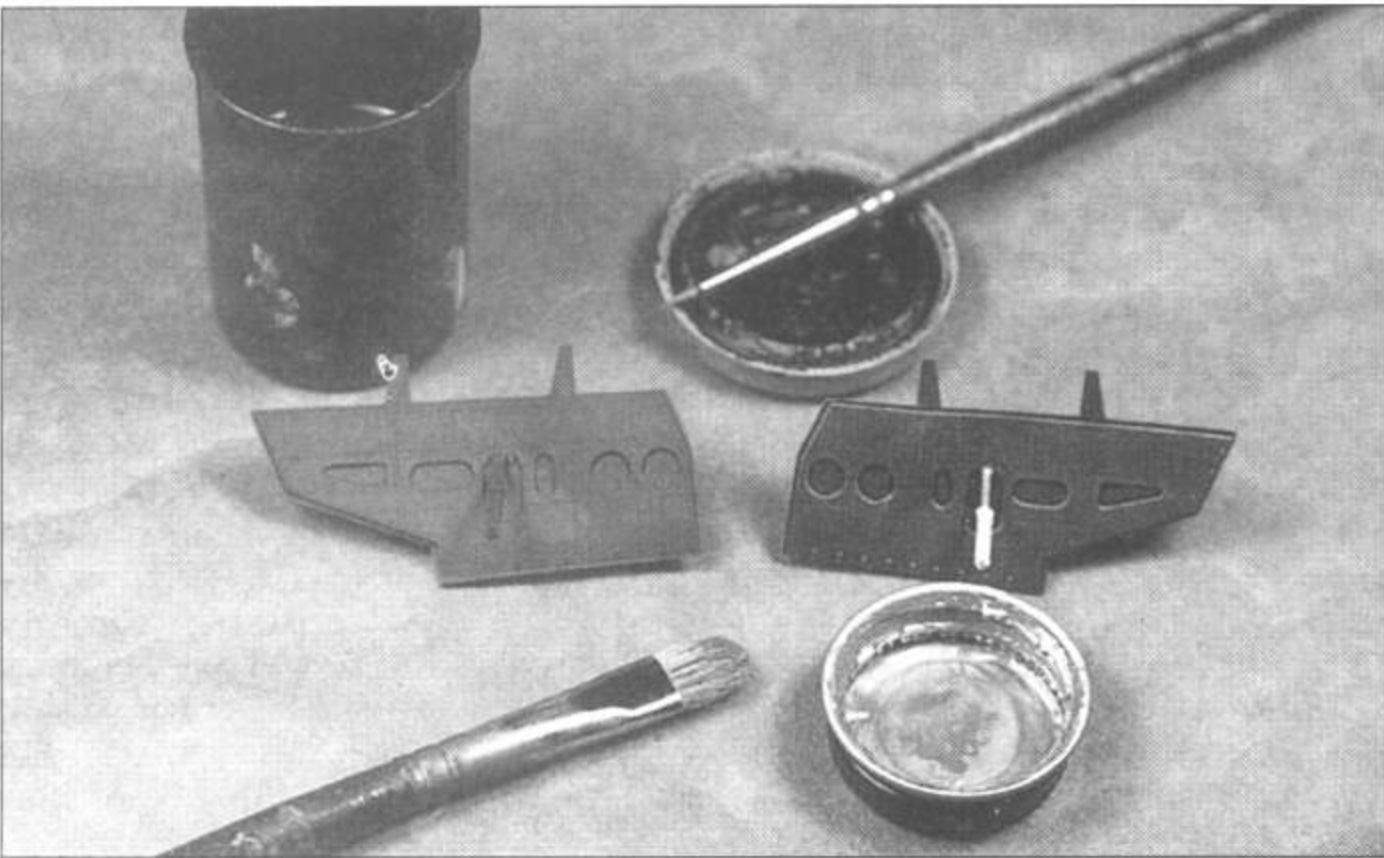
Не следует окрашивать катапультируемые кресла чисто черной краской, лучше - смесью черной и серой. Тонируются кресла методом сухой кисти под металл (5). Мягкие сиденья и заголовники кресел окрашиваются в оливково-зеленый цвет из аэрографа, тонируются песочной краской, отдельно прорабатываются привязные ремни краской песочного цвета, застежки ремней - краской под металл.

Интерьер нижней части планера

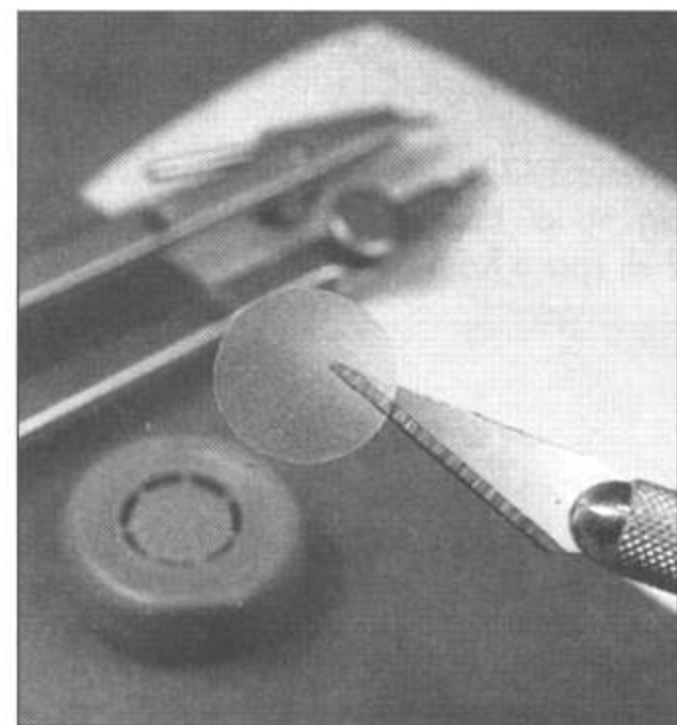
Внутренние поверхности посадочных закрылков задуваются из аэрографа матовой краской, затем тонированы методом сухой кисти под металл. После нанесения глянцевый лак (6). Аналогично красятся внутренние поверхности створок ниш шасси, только вместо красной краски используется белая.

Большая модель снабжена большими колесами. На их окраску не помешает обратить особое внимание. Существует по меньшей мере два метода окраски колес. В первом случае колесо полностью заду-

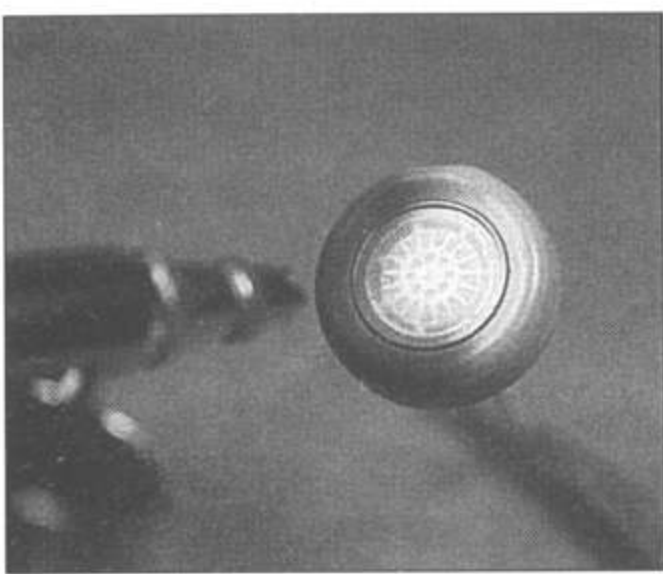
вается белой краской, затем тонируется под металл. Краска под металл хорошо выделяет бортики диска колеса, что облегчает окраску пневматика. Колесо насаживается на зубочистку. Кисть удерживается неподвижно, а колесо с зубочисткой вращается - краска ровно ложится на пневматик. Этот метод больше подходит для окраски сравнительно небольших по размеру колес носовой опоры шасси. Колеса основных опор шасси также сначала окрашены в белый цвет, но потом диски были закрыты круглыми масками (7) черная краска напылена на пневматики из аэрографа (8).



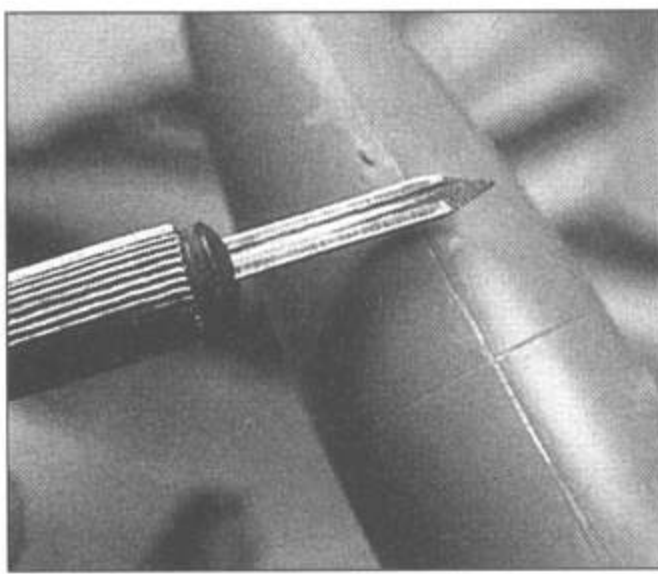
6. Окрашенные в ярко-красный цвет посадочные закрылки, справа - тонированный серебранкой и покрытый лаком закрылок.



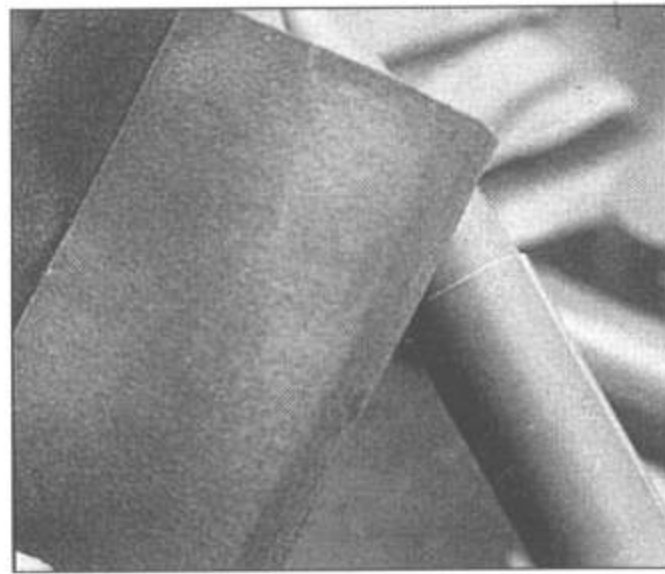
7. Диски колес основных опор шасси перед окраской пневматиков закрываются круглыми масками.



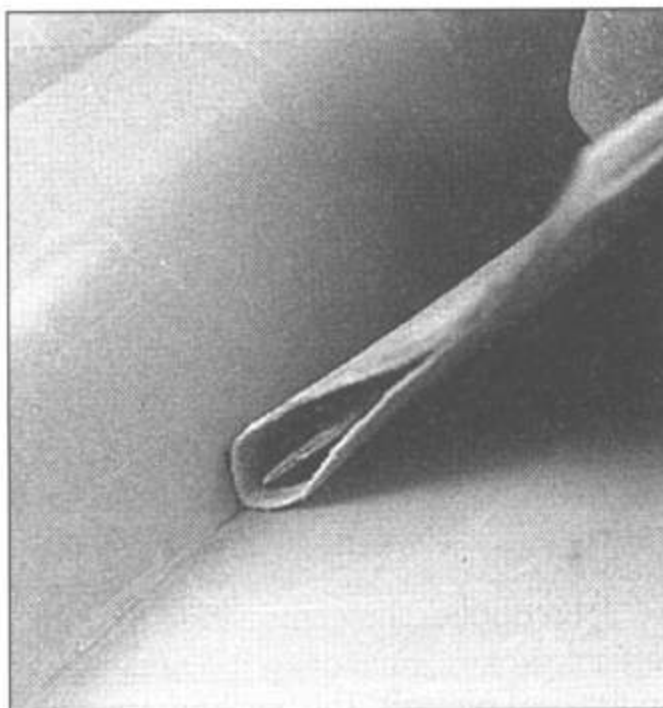
8. Окраска пневматиков выполняется аэрографом.



9. Шабер - идеально средство зачистки протяженных клеевых швов.



10. Окончательно шов обрабатывается мелкой шкуркой.

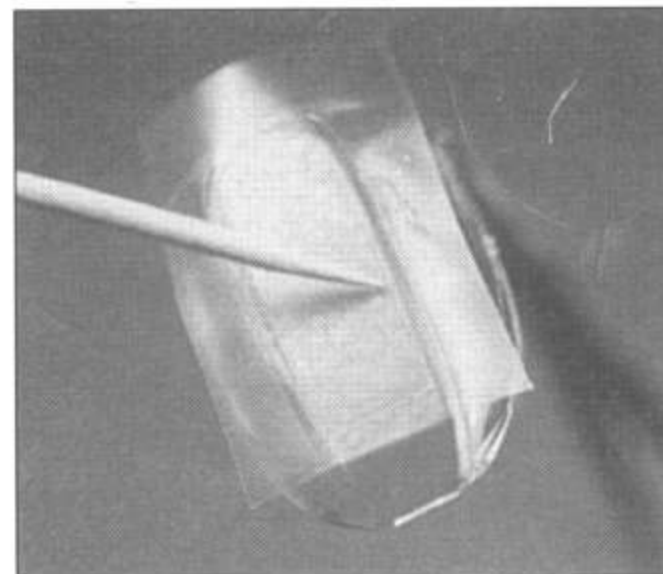


11. Для зачистки труднодоступных мест шкурка была обернута вокруг старой ненужной детали - стабилизатора от модели «Фантома» в 48-м масштабе.

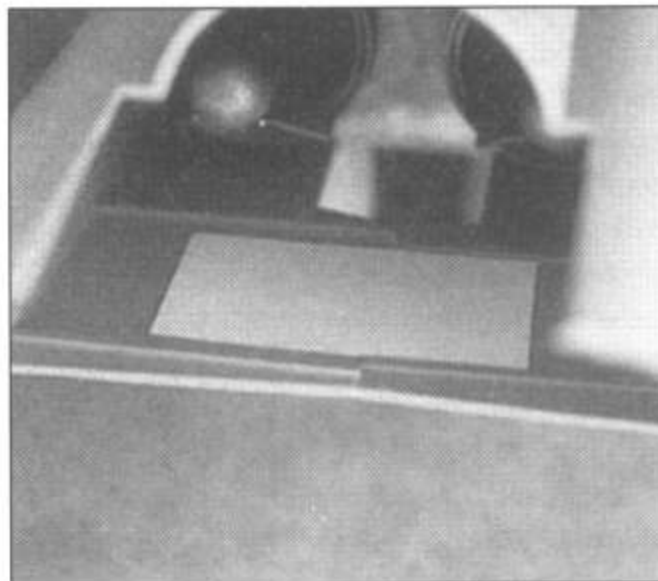
Больше - значит длиннее

Большая модель имеет большую длину, а значит - длинные клеевые швы. Шкурить эти швы можно часами. Лучше использовать специальный трехгранный модельный шабер, например от фирмы Micro-Mark (9). Шабер не только ускорит работу, но и позволит избежать плоскостности на скругленных поверхностях вроде гаргрота или подвесных топливных баков. После шабера по швам желательно пройти очень мелкой шкуркой (10).

Все клеевые швы необходимо тщательно отполировать. Любые неровности способны испортить внешний вид окрашенной модели. Чтобы зачистить швы в труднодоступных местах шкурку надо закрепить на какой-нибудь пластине. По



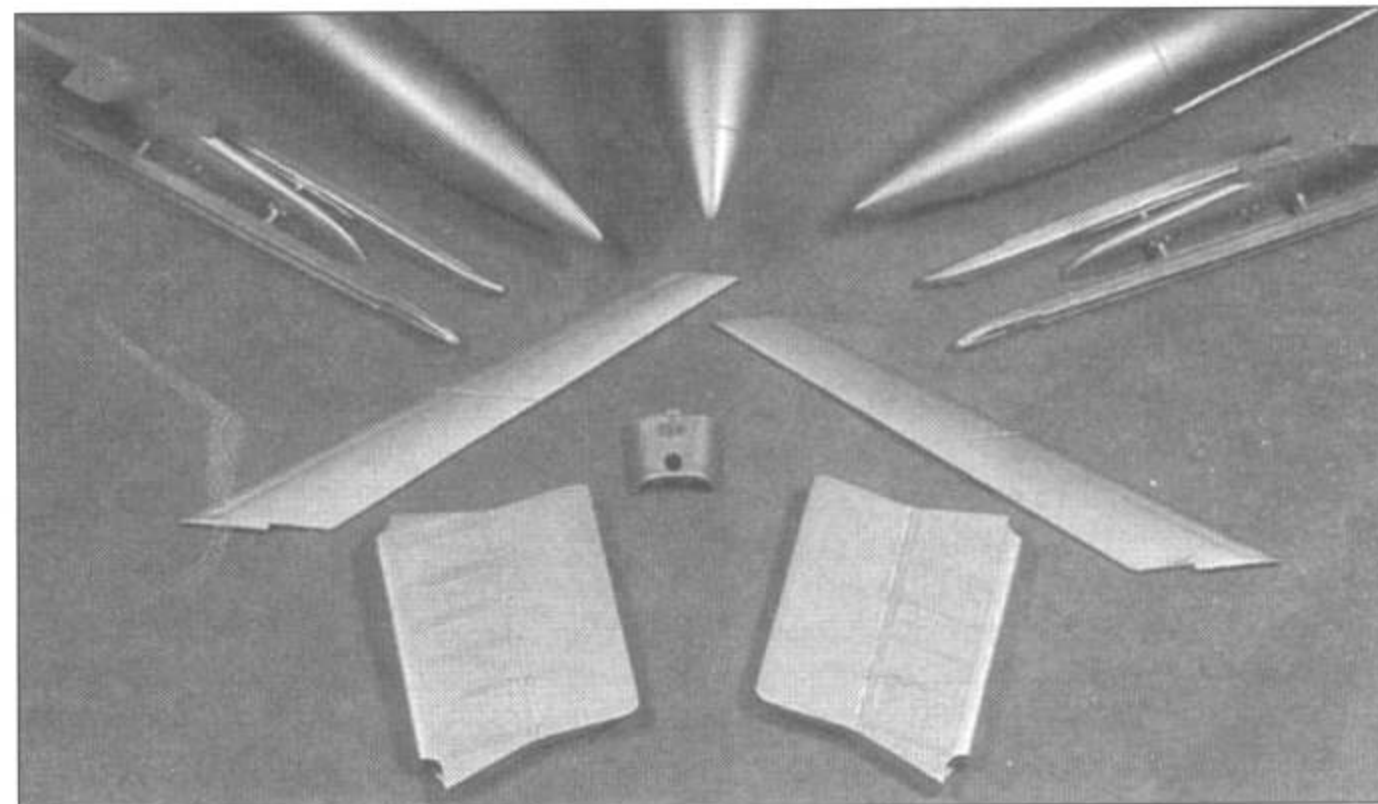
14. Маски прижимаются к фонарю зубочисткой.



12. Кусочки пластика подклеены с внутренней стороны фюзеляжа для придания прочности клеевому шву.

иронии судьбы в ходе постройки модели в качестве пластины для шкурки использовался стабилизатор от модели «Фантома» в 48-м масштабе (11). После зачистки модель следует задуть лаком. После просушки на лаке хорошо проявятся незаметные ранее дефекты поверхности, их необходимо зачистить.

Очень часто на крупномасштабных моделях клеевое соединение в стык не обеспечивает достаточной прочности. Рекомендуется промазать где возможно швы с внутренней стороны эпоксидкой, а в некоторых местах приклеить усиливающие накладки (12).



15. Предкрылки, клинья воздухозаборников, пилоны для подвески ракет и топливные баки предварительно, до нанесения камуфляжа, окрашены серебрянкой.



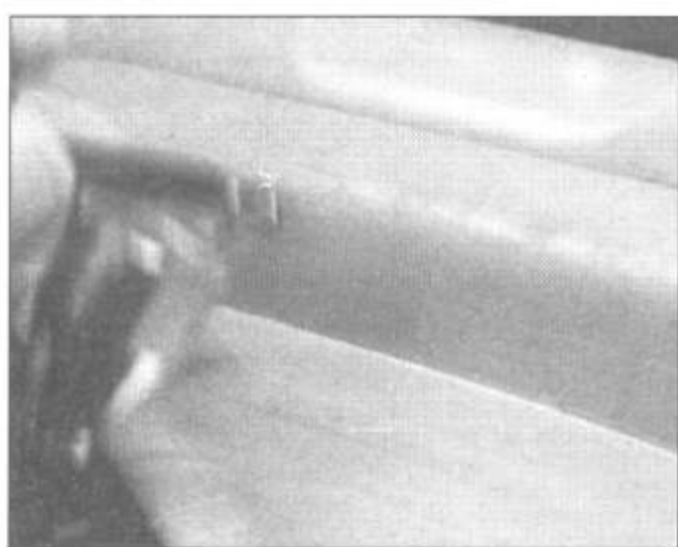
13. Дополнительную прозрачность фонарю придает покрытие составом Future.

Прозрачность

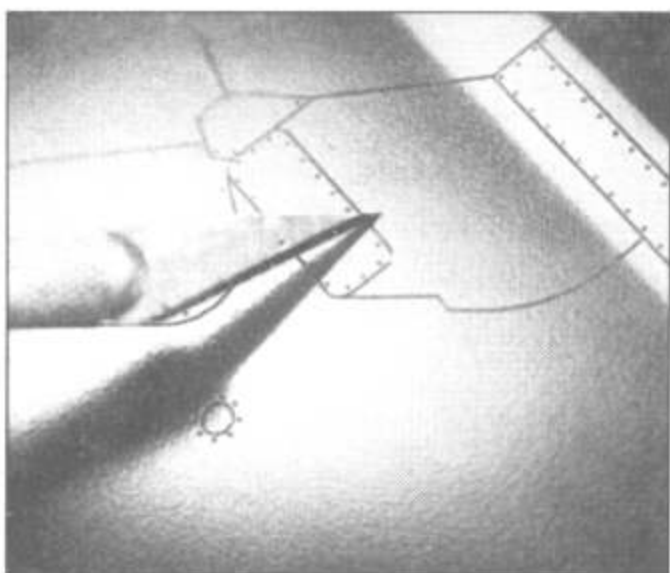
Фонарь бросается в глаза на любой модели самолета, на крупной - особенно. Полировка прозрачных деталей - обязательна. После полировки детали рекомендуется промыть в воде с мылом и высушить.

Дополнительную прозрачность придаст фонарю лак Future. Состав должен сохнуть не менее двух суток (12).

Качество фонаря во многом определяет четко окрашенный переплет. Лучше всего переплет задувать краской из аэрографа, предварительно закрыв прозрачные сегменты маскировочной лентой (14). После просушки переплеты также следует покрыть составом Future. После высыхания лака маски аккуратно снимаются.



16. Пятна камуфляжа наносились короткими движениями аэрографа поперек фюзеляжа - точно также окрашивались настоящие «Фантомы».



17. Отдельные крупные шероховатости поверхности, проявившиеся после окраски модели, удаляются острым модельным ножом, затем это место зачищается мелкой шкуркой и подкрашивается.

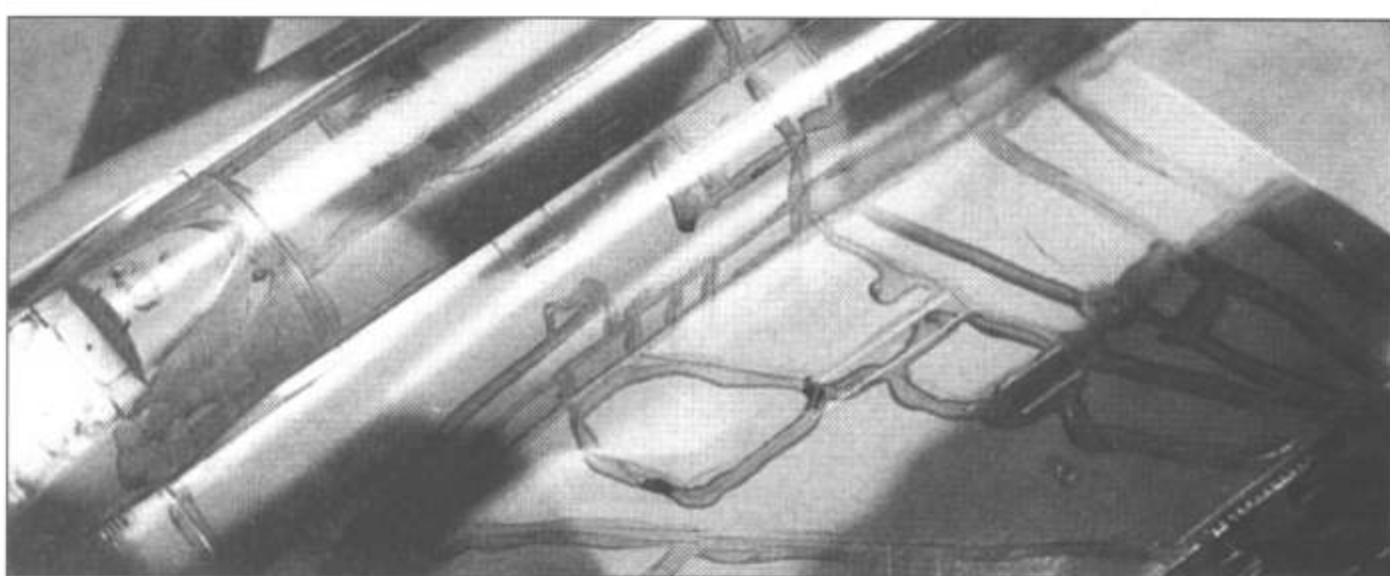
Отделка

На моделях крупного масштаба следы эксплуатации и воздействия погодных условий будут заметны гораздо в большей степени, чем на мелких моделях. В качестве прототипа при окраске модели был выбран истребитель-бомбардировщик F-4E ВВС США, принимавший участие в войне во Вьетнаме. На этом самолете летал Стив Ритчи.

Невозможно реально имитировать повреждения покрытия и загрязнения на уже окрашенной модели. Имитация следов эксплуатации начинается с чистой поверхности. Чистая поверхность достигается купанием модели в мыльной воде и обработкой щеткой с зубной пастой. Затем модель просушивается в закрытом от пыли месте.

Прежде чем наносить четырехцветный вьетнамский камуфляж краской Aluminium Plate Metalizer фирмы Testors были обработаны предкрылки и закрылки крыла, клинья воздухозаборников, подвесные баки и пилоны (15). Теперь можно приступить к нанесению камуфляжной окраски. Фюзеляж окрашивался вертикальными движениями аэрографа (16).

После нанесения камуфляжа супермелкой шкуркой была местами соскоблена краска до «металла» на предкрылках и закрылках. Движения шкуркой - параллельно продольной оси модели - так достигается большая степень реализма сколов краски.



18. Проработка расшивки.

Проработка линий расшивки

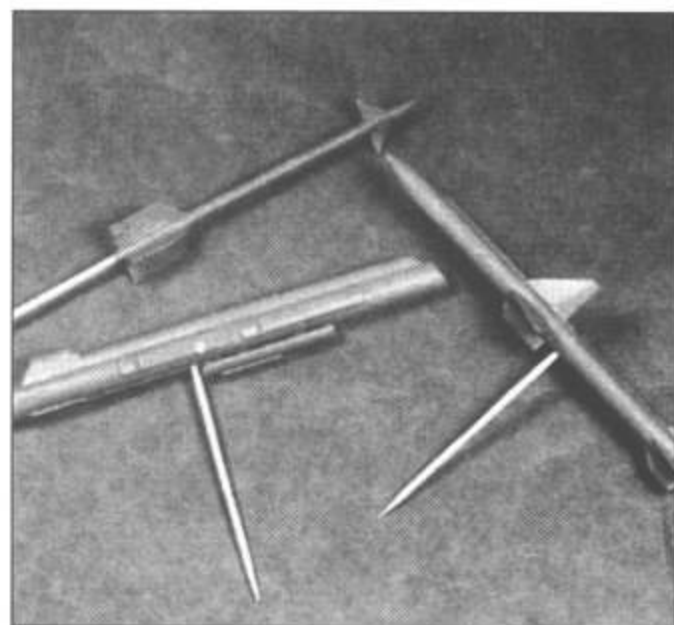
Крупные модели имеют ярко выраженные линии расшивки, однако их полюбому следует подчеркнуть. Линии расшивки были залиты толстым слоем темной акриловой краски (18). После полного высыхания краски, линии расшивки тщательно протерты сухой чистой тряпочкой - краска осталась только внутри расшивки.

Современные реактивные самолеты обычно несут массу разнообразного подвесного вооружения. Чтобы упростить процесс окраски подвесок в недоступных для взгляда местах этих деталей были просверлены отверстия, в которые можно вставить проволоочки или зубочистки для удобства окраски (19).

Следующий этап - нанесение деталей (20). Использовался набор фирмы «Eagle Strike». Модель завершена.

Прототип модели

Модель истребителя-бомбардировщика F-4E «Фантом» оформлена в варианте самолета, на котором летал Стив Ритчи. В 1972 г. Стив Ритчи стал единственным асом ВВС США периода войны во Вьетнаме - он сбил пять северовьетнамских самолетов (двое других асов являлись операторами СУО - Чаком де Бельвю с пятью победами и Джефф Фейнштейн с шестью). На юбилее ВВС США в 1997 г. был показан «Фантом», перекрашенный в «цвета» Стива Ритчи.



19. Окрашивать мелкие детали удобнее, держась за зубочистку, вставленную в просверленное отверстие.

Этот истребитель в небе авиабазы Неллис, шт. Невада, продемонстрировал сам Ритчи, уже в чине бригадного генерала.

Самолет, послуживший прототипом модели был списан из 20-й истребительной эскадрильи, авиабаза Холломэн, шт. Нью-Мексико. «Фантом» был окрашен в стандартный камуфляж ВВС США 70-х годов: низ светло-серый (FS 36222), верх - камуфляжные пятна песочного (FS 30219), зеленого (FS 34102) и темно-зеленого (FS 34079) цветов.

Три из своих пяти побед Ритчи одержал вместе с оператором СУО да Бельвю, летая на F-4D с серийным номером 66-7463. Этот самолет находится в академии ВВС США в Колорадо Спрингс, шт. Колорада. На левом клине воздухозаборника «Фантома» нарисованы пять красных звезд - отметки о победах аса.



20. Для оформления модели использована декаль «Eagle Strike».

Ju 87 B-2



Масштаб 1 : 48,
производитель: Ревелл/Хасегава

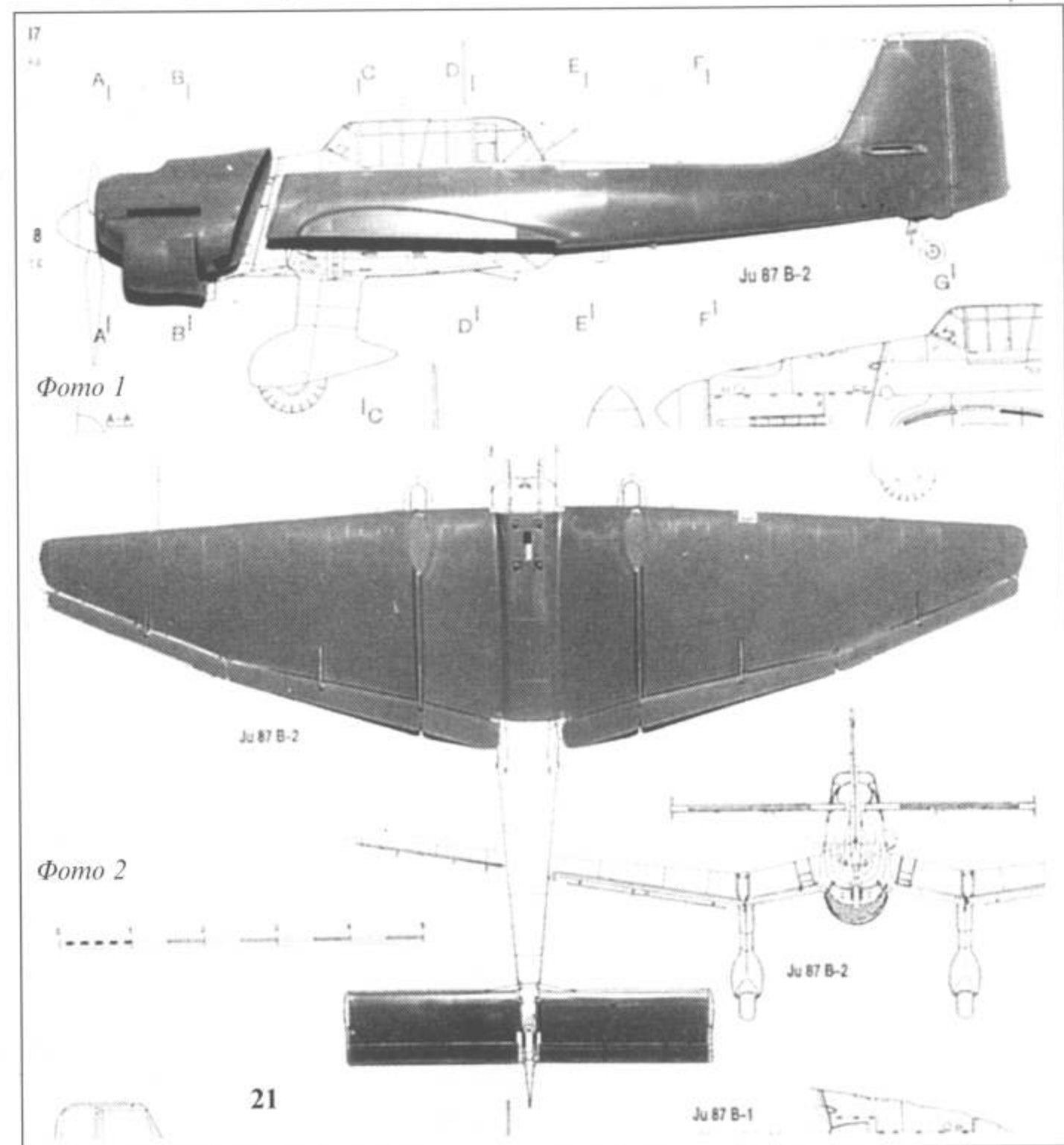
Вероятно, многих моделлистов удивило появление новой модели Ju 87 B-2 «Штука» с фирменным значком Revell'a. С большим интересом вскрываем коробку и убеждаемся в том, что это ни что иное, как уже известная нам модель Hasegawa'ы в другой упаковке, с иной инструкцией по сборке и декалью. «Новая «Штука» - это набор из 101 деталей отлитых из полистирола серого цвета и шести прозрачных деталей остекления. И крупные, и мелкие детали отлиты чисто и без утяжин. На верхних поверхностях планера тонкими линиями аккуратно выполнен раскрой обшивки. Некоторое удивление вызывают элементы задней части фюзеляжа, особенно грубые пластины, устанавливающиеся на соответствующие позиции. Выглядит это несколько странно, и приводит к необходимости использования напильника и шкурки. Не слишком хорошие результаты получились и при сравнении модели с чертежами самолета, хотя здесь мы и имели некоторую свободу - различные источники приводят различные размеры самолета. Разброс лежит в пределах 10 см, что в масштабе 1:48 составляет 2,08 мм. Однако это не очень много, и модель лежит в этих границах.

При постройке модели мы пользовались чертежами, опубликованными в №19-20 «Война в воздухе». В этом издании автор привел длину самолета равную 11,10 м и размах - 13,60 м. В масштабе 1:48 это составляет 231,2 мм и 283,3 мм соответственно, и на данные чертежи модель ложится совсем неплохо.

Крылья практически идеальны, так же как и горизонтальное оперение (фото.2). Их конфигурация довольно точно соответствует чертежу в масштабе 1:48, а некоторых небольших исправле-

ний требуют только консоли крыльев - результат использования форм для производства других модификаций самолета. Довольно существенным недостатком является способ изготовления закрылков. Производитель выполнил их в виде интегральной части нижней половинки крыла вместе с тягами и узлами крепления. Вероятно, это не лучший способ ото-

бразить этот очень характерный элемент крыла самолетов Юнкерса. В результате мы получаем его уже в установленном виде, однако возникают проблемы с обработкой, а так же неправоподобно выглядит набор приводных механизмов и элементов крепления, вынуждая выполнять ювелирные работы по доработке. В представляемой модели закрылки были



отрезаны от крыла, также были удалены и их тяги. На закрылках были оставлены только элементы крепления тяг, а они сами после просверливания соответствующих отверстий в крыльях были изготовлены из растянутых над огнем кусочков литников от рамок с деталями.

Фюзеляж оказался несколько менее точным, он имеет слишком сплюснутую заднюю часть и слишком низкий вертикальный стабилизатор (фото 1.). Строго придерживаясь чертежей, следовало бы разрезать фюзеляж вдоль продольной оси и вклеить там проставку, которая бы автоматически его «подняла». Однако оставим это для участников конкурсов и фанатиков, обожающих такие забавы. При постройке моей «Штуки» фюзеляж остался без подобных корректив.

Примеряя модель к чертежам невозможно не заметить щель между отсеком двигателя и центральной частью фюзеляжа, то есть модель короче, чем нужно. Проверив соответствие самих чертежей размерам самолета нужно все же признать, что длина фюзеляжа модели меньше чем необходимо на 2,4 мм. Этот недостаток удастся довольно легко устранить, приклеив к его головной части проставку соответствующей толщины, а затем обработав ее надфилями и шкуркой. Именно таким образом и была удлинена копия самолета. Остается только нанести на этом соединительном элементе линии расшивки и прикрепить к нему передний двигательный отсек самолета.

Внутренность кабины экипажа выполнена в виде вкладывающегося в фюзеляж модуля с бортами и соответствующим оснащением, но, несмотря на аккуратность исполнения характерную для «Хасегавы», остается довольно большой простор для приведения интерьера в соответствие с действительностью. Для исполнения правдоподобно выглядящего кокпита имеет смысл воспользоваться наборами фототравленных деталей, в большом количестве производящимися различными зарубежными фирмами, предлагающими аксессуары, либо воспользоваться деталями, отлитыми из эпоксидной смолы. Как в одном, так и в другом случае выбор имеется богатый, так как Ju-87 это вероятно один из наиболее популярных самолетов авиации III Рейха, то же можно сказать и о его пластиковой модели. Выбирая качественный, и в то же время недорогой набор я остановил свой выбор на одном из старых изделий Airesa, в который кроме уже упоминавшегося оборудования кабины выполненного на высоком уровне, входила миниатюра двигателя «с принадлежностями». Упомянутый набор давал возможность построить модель со снятыми капотами двигательной установки, хотя нужно отметить, что чешский производитель не завершил своего дела и не позаботился о достойной замене срезанным капотам, как это было сделано в его по-

здних продуктах. Решение о постройке «открытого» варианта с использованием «родных» разрезанных капотов, либо с изготовлением новых, каждый должен принимать для себя сам. В моем случае в модель Ju 87 был установлен отсек экипажа из упоминавшегося набора Aires, но желая сохранить характерный вид самолета, я не решился на вариант с раскапотированным двигателем.

Сборка модели не представляла особых проблем (за исключением уже описанных). Элементы набора прекрасно стыковались между собой, хотя еще одним небольшим недостатком является не очень точное сопряжение фюзеляжа с крылом - в процессе склейки там возникает миллиметровый уступ, для ликвидации которого приходится использовать шпаклевку и немного физических упражнений в ходе работы надфилями. Утешает тот факт, что это единственный случай, когда в существенных количествах пришлось использовать шпаклевку.

Немецкий производитель укомплектовал набор листом декали позволяющим выполнить модель самолета в вариантах принадлежащих двум различным подразделениям Luftwaffe:

-Ju 87 B-2 из Stab II/St.G 77 базировавшегося в мае 1941 года на аэродроме Аргос в Греции; самолет в стандартном сегментном камуфляже RLM 70/RLM 71/RLM 65 с кодовым обозначением F1+BC.

-Ju 87B-2 из 6.St/G с буквенным кодом T6+CP располагавшегося в июне 1941 года на аэродроме Тмими в Ливии; на стандартную сегментную окраску RLM 70/RLM 71/RLM 65 нанесены пятна RLM 79.

Интересной особенностью второй окраски являлся изображенный на левом борту красно-белый удав, протянувшийся почти на всю длину левого борта фюзеляжа. Однако эта окраска вызывает некоторые сомнения. Монография «ВВ» на своей цветной вкладке показывает такого же удава и другом борту этого самолета. Нужно отметить, что подобный вариант окраски не согласуется ни с одной фотографией. Хотя при этом можно вспомнить о лимитированной серии Ju 87 B-2 производства Hasegawa, в которой давались белые элементы «левосторонне-

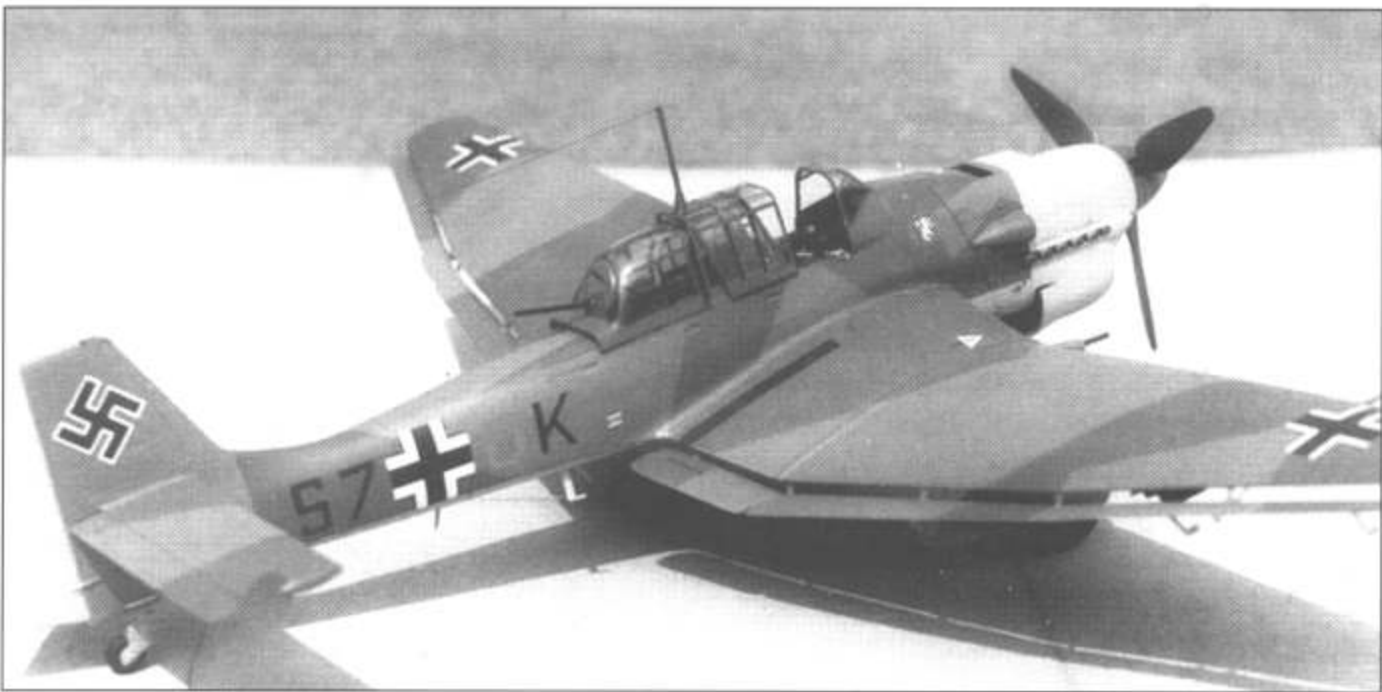
го» удава (в пустых полях просвечивала камуфляжная окраска) и о старой модели Ju 87 фирмы Airfix в масштабе 1:24, которая носила пустынный «мундир» и имела удава нарисованного на обоих бортах. Однако следует признать, что всего вышеупомянутого недостаточно, чтобы на этом основании выносить суждение о правдоподобности такой окраски и обозначения самолета.

Качество декали напечатанной итальянским производителем можно определить как среднее европейское. Предложение только двух схем окраски является типичным для Revella, и с точки зрения декали предпочтительнее выглядит Hasegawa, которая в своей модели предлагает обозначения для четырех различных машин.

Для своей «Штуки» использовал лист декали американской фирмы AeroMaster «Stuka Bomber Pt.III». Из предложенных там четырех обозначений выбрал окраску Ju 87 B-2 второй эскадры 1./St.G 3, воевавшей в апреле 1941 года в Греции. Машина имела типовой сегментный камуфляж RLM70/71/65 с желтым «носом» и рулем направления. Для окраски использовал акриловые краски Ractra, хотя как теперь понимаю, это был не лучший выбор. Цвета камуфляжа слишком сильно контрастировали между собой, а наиболее светлый зеленый (RLM 70) имел довольно сильный оливковый оттенок. Тона красок должны быть более «холодными». Из предлагаемых производителем оттенков RLM 70, RLM 71 и RLM 65 только последний приближается к соответствующему образцу цветов Luftwaffe издательства Eagle Editions.

Подводя итоги можно сказать, что несмотря на несколько изъянов, модель «Штуки» является наилучшей из доступных на рынке, а немного работы вложенной в ее постройку полностью окупаются. Еще одним и возможно самым существенным преимуществом является тот факт, что Ju 87 в упаковке Revell значительно дешевле чем оригинал в упаковке с фирменным знаком Hasegawa, а в наших условиях это возможно самый важный аргумент.

А.О.





Ил-28

Масштаб 1 : 72,
производитель: Никта/Трумпетер

Самолет

Ил-28 стал первым массовым отечественным реактивным бомбардировщиком. Конструктивно самолет стал преемником первого ильюшинского бомбардировщика с ТРД Ил-22. Эскизный проект Ил-28 С.В. Ильюшин утвердил 12 января 1948 г. Работы велись в инициативном порядке, официальный заказ ВВС на фронтальный реактивный бомбардировщик выполняла фирма А.Н. Туполева. Туполевы сделали Ту-14. Какое-то время Ту-14 выпускался серийно и состоял на вооружении морской авиации, но массовым фронтовым бомбардировщиком стал Ил-28. Апологеты двух фирм до сих пор спорят какой самолет был лучшим Ту-14 или Ил-28.

Впервые Ил-28 поднял в воздух бессменный шеф-пилот фирмы Ил Владимир Коккинаки. В 1949 г. было принято решение о развертывании серии ильюшинского бомбардировщика на трех заводах - в Москве, Воронеже и Омске. Помимо базовой бомбардировочной модификации строились разведчики Ил-28Р и учебно-тренировочные Ил-28У. Проходили испытания штурмовик Ил-28Ш и торпедоносец Ил-28Р.

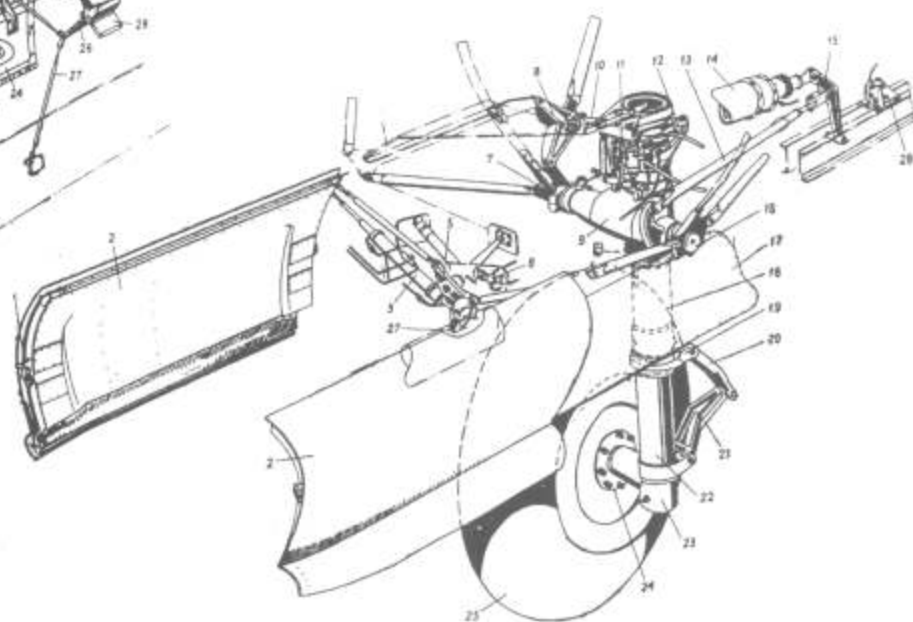
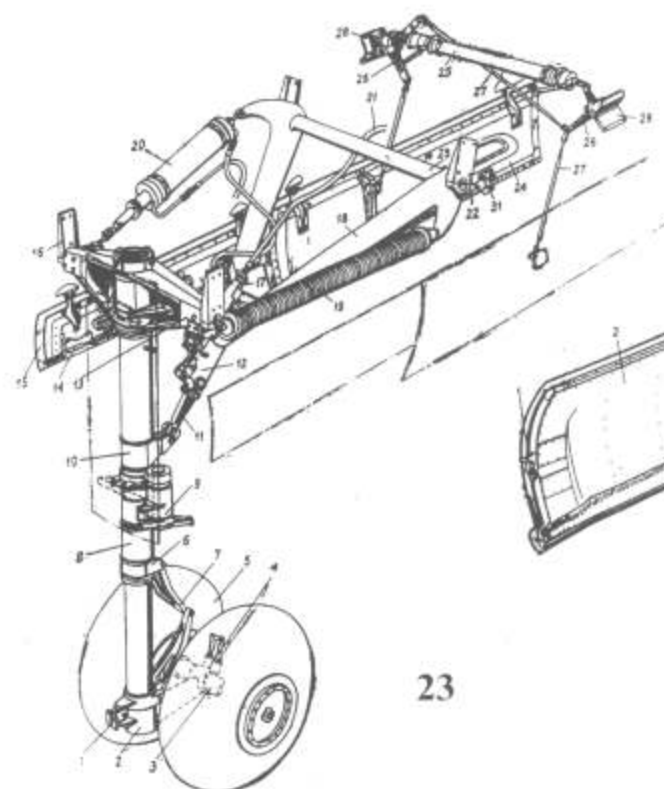
ВВС были перевооружены на новые бомбардировщики в короткий срок. Самолет полюбился летному и техническому составу. Многие пилоты Илов считают бомбардировщик самым удачным с точки зрения техники пилотирования самолетом в своей карьере. Боевую карьеру Ил-28 блестящей не назовешь. Наиболее яркой страницей считаются ближневосточные войны, хотя в них бомбардировщики сыграли скорее роль статистов. Самолет здесь ни причем совершенно. Давно известный факт - арабы способны испортить репутацию военной техники любого назначения и производства любой страны мира. Потенциал Ила пра-

вильно в свое время высоко оценили на Западе: достаточно вспомнить страхи американцев в период Карибского кризиса. В Корее наличие Ил-28 сыграло определенную сдерживающую роль. Даже в конце 60-х годов американцы не раз выражали тревогу по поводу наличия у Северного Вьетнама бомбардировщиков Ил-28.

Самолет состоял на вооружении многих стран мира. Одной из последних рассталась с ветеранами в 2002 г. Румыния. В нашей стране судьбу замечательного самолета волонтеристки решил известный любитель ракет в кукурузном соусе. После бурной для ВВС первой половины 60-х годов на вооружении Илов почти не осталось. Между тем, один из создателей Су-25 в частном разговоре как-то заметил: «Имей Союз на вооружении Ил-28, то новый штурмовик просто бы не потребовался». История не дала Илу шанса в полной мере раскрыть свои возможности. Для большинства самолет остался одним из многих. Для летчиков, техников, конструкторов - этапом, любимой машиной.

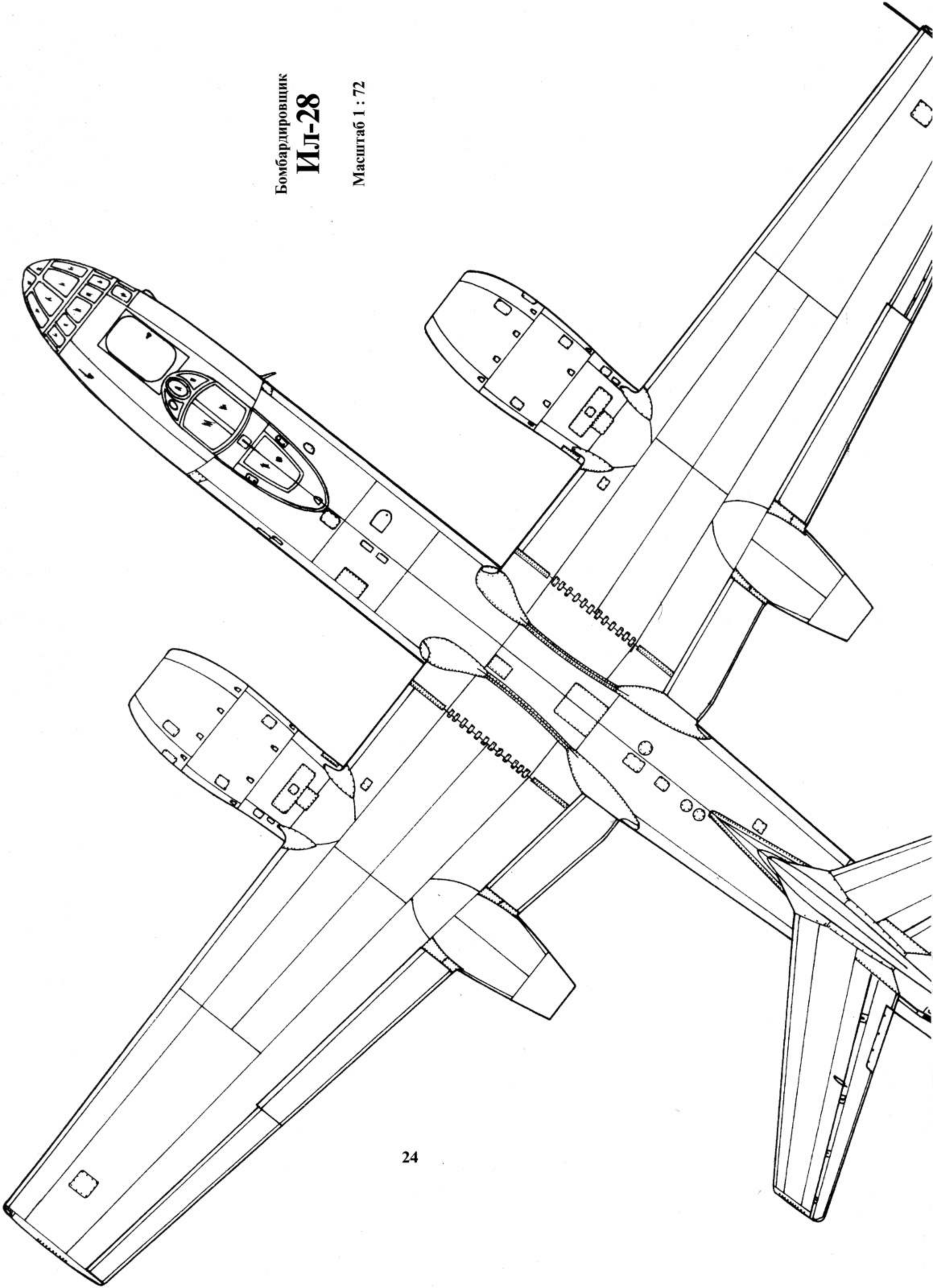
Модель

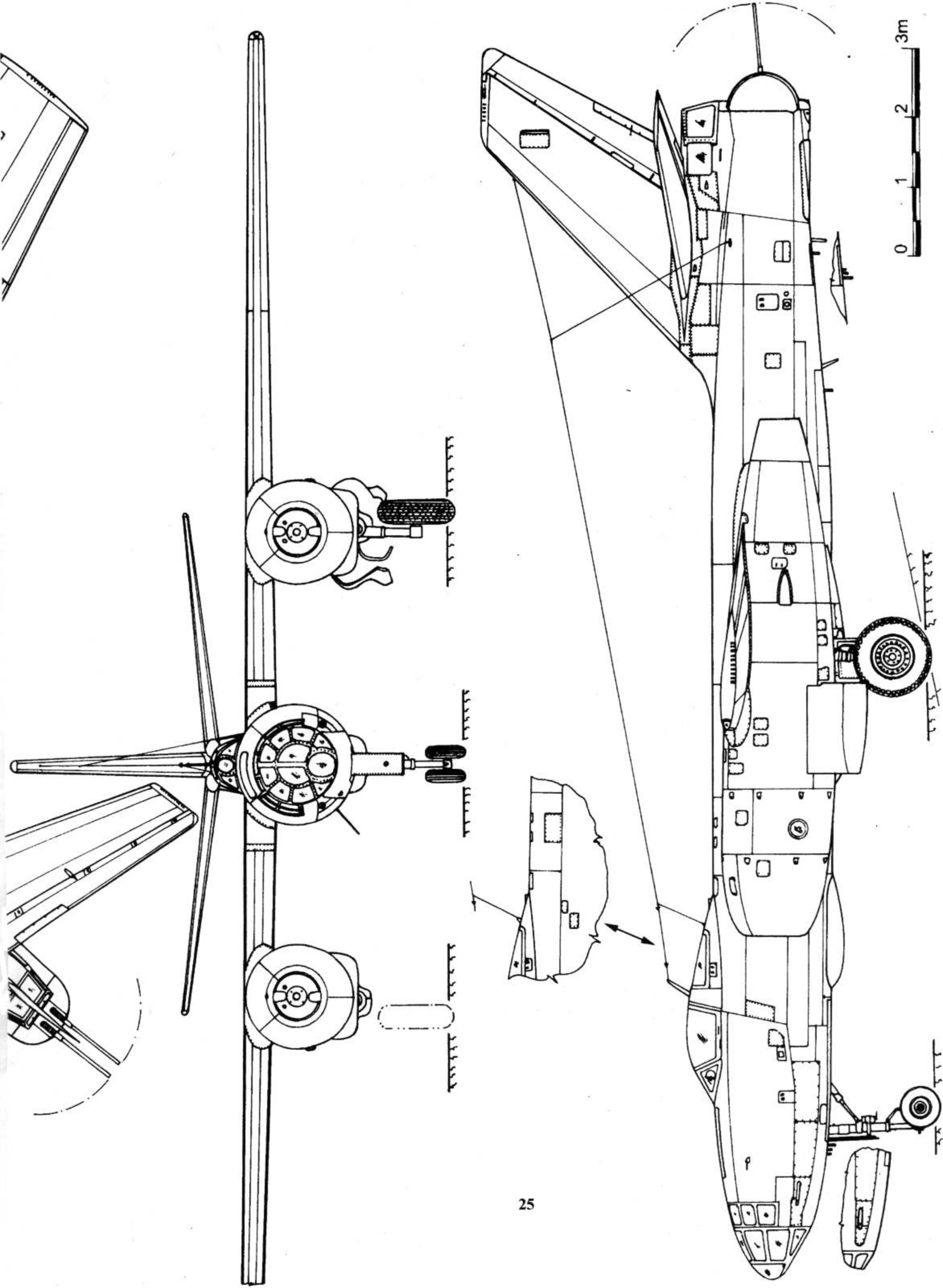
Фирма «Никта» перепаковала китайский «Трумпетер». Строго говоря, китайцы делает не Ил-28, а В-5 (или Н-5, такое обозначение также встречается), а это разные самолеты. Отличие Ил-28 от В-5 обозначено «сменной» хвостовой стрелковой точкой. Отливки - традиционные для «Трумпетера». Облой отсутствует напроць, расшивка внутренняя, но грубоватая. Прозрачные детали - высокого качества, но вот переплеты на сегментах фонаря сделаны опять же грубо. Фонарь кабины летчика, как и люк кабины штурмана можно открыть, отдельной деталью дан люк кормовой стрелковой установки. Толщина всех люков, а также створок шасси очень далека от масштабной, зато максимально приближена к реальной... Открытым можно сделать и бомболюк. Количеством бомб и бомбочек производитель видимо хотел искупить явные огрехи модели. Ему это удалось. Интерьер бомболюка воспроизведен достаточно подробно, намечен интерьер основных ниш шасси, а интерьер передней ниши просто забыт. Знакомство с убранством кабины летчика напроць от-

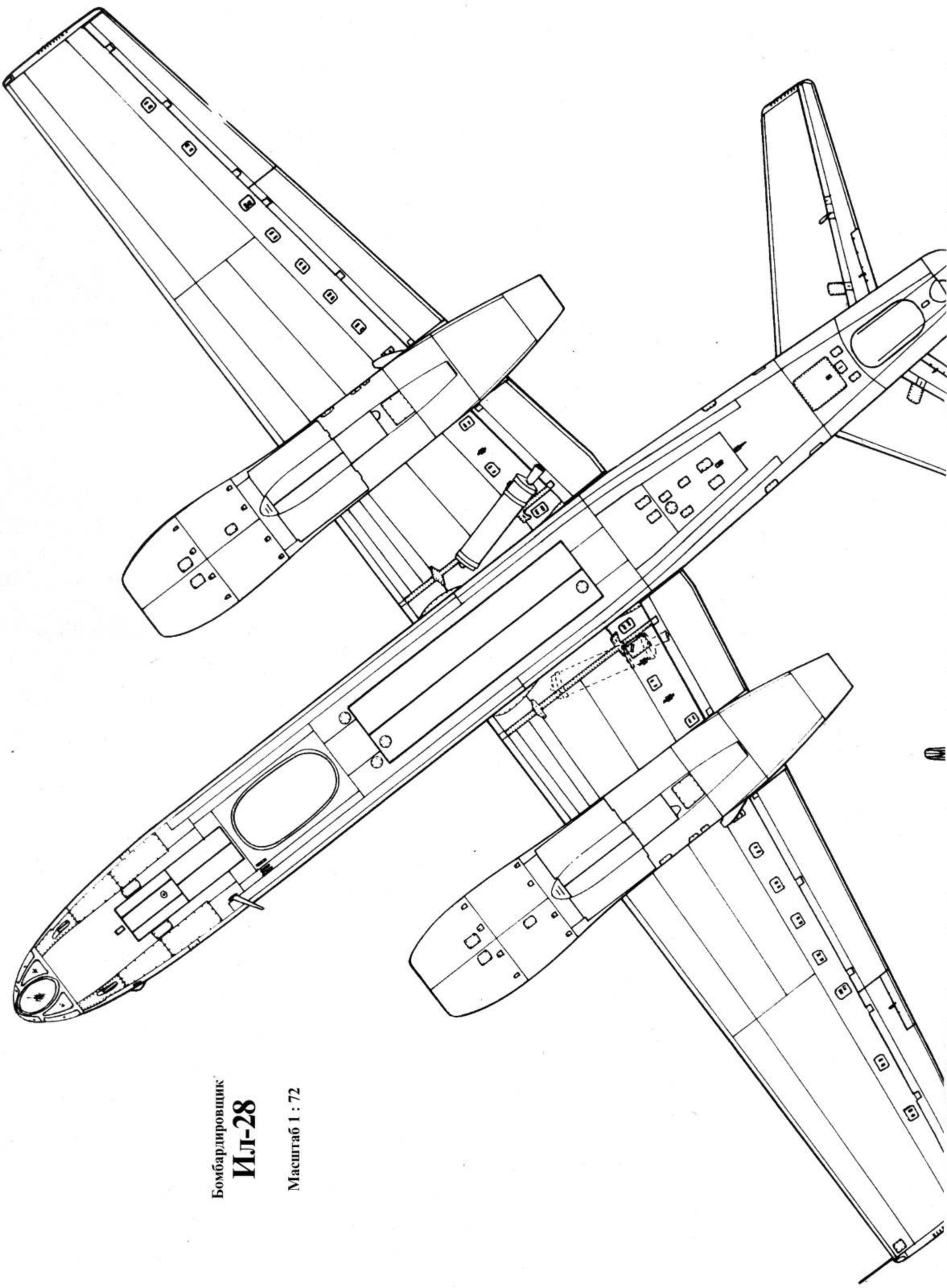


Бомбардировщик
Ил-28

Масштаб 1 : 72



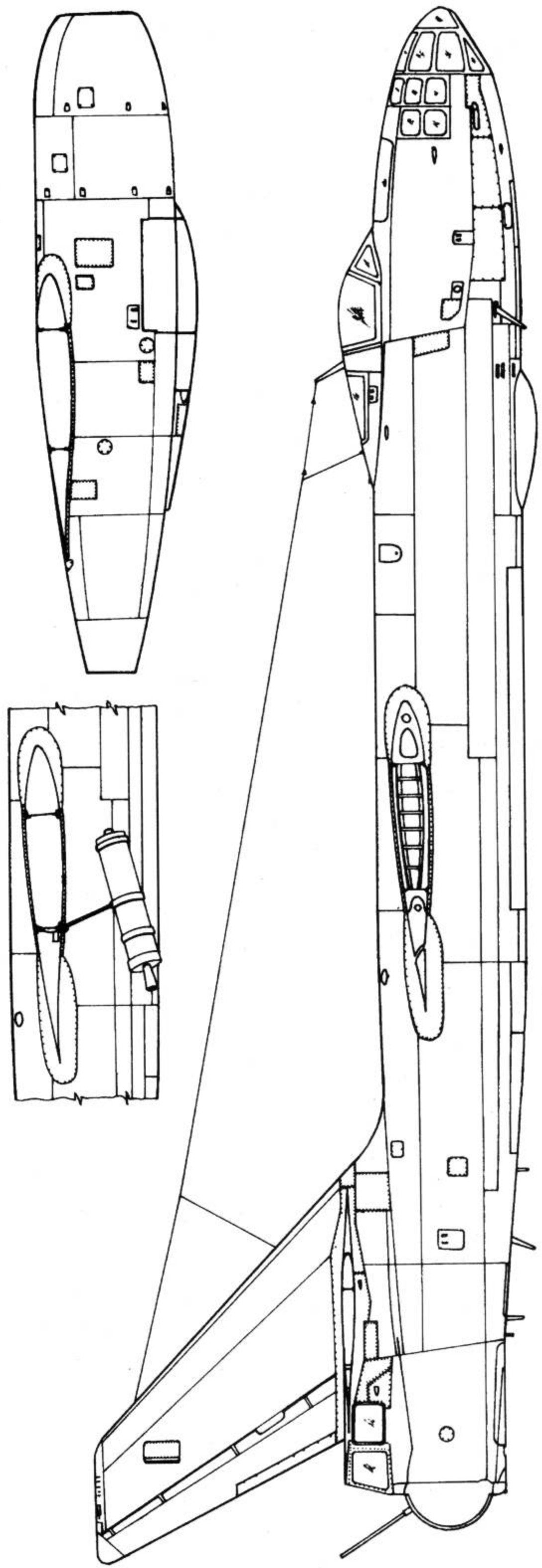
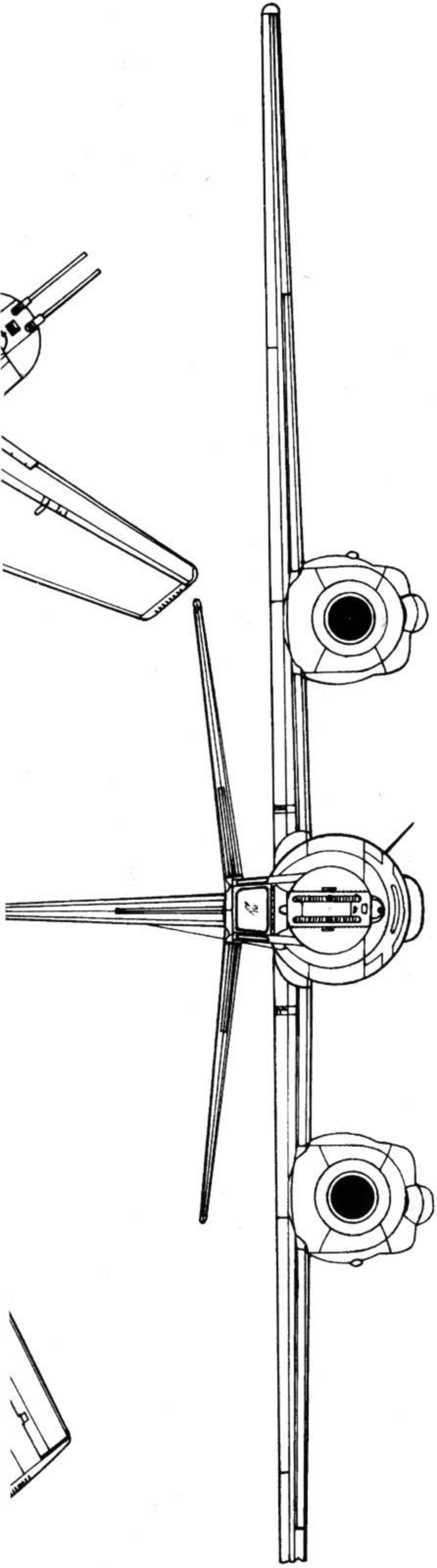


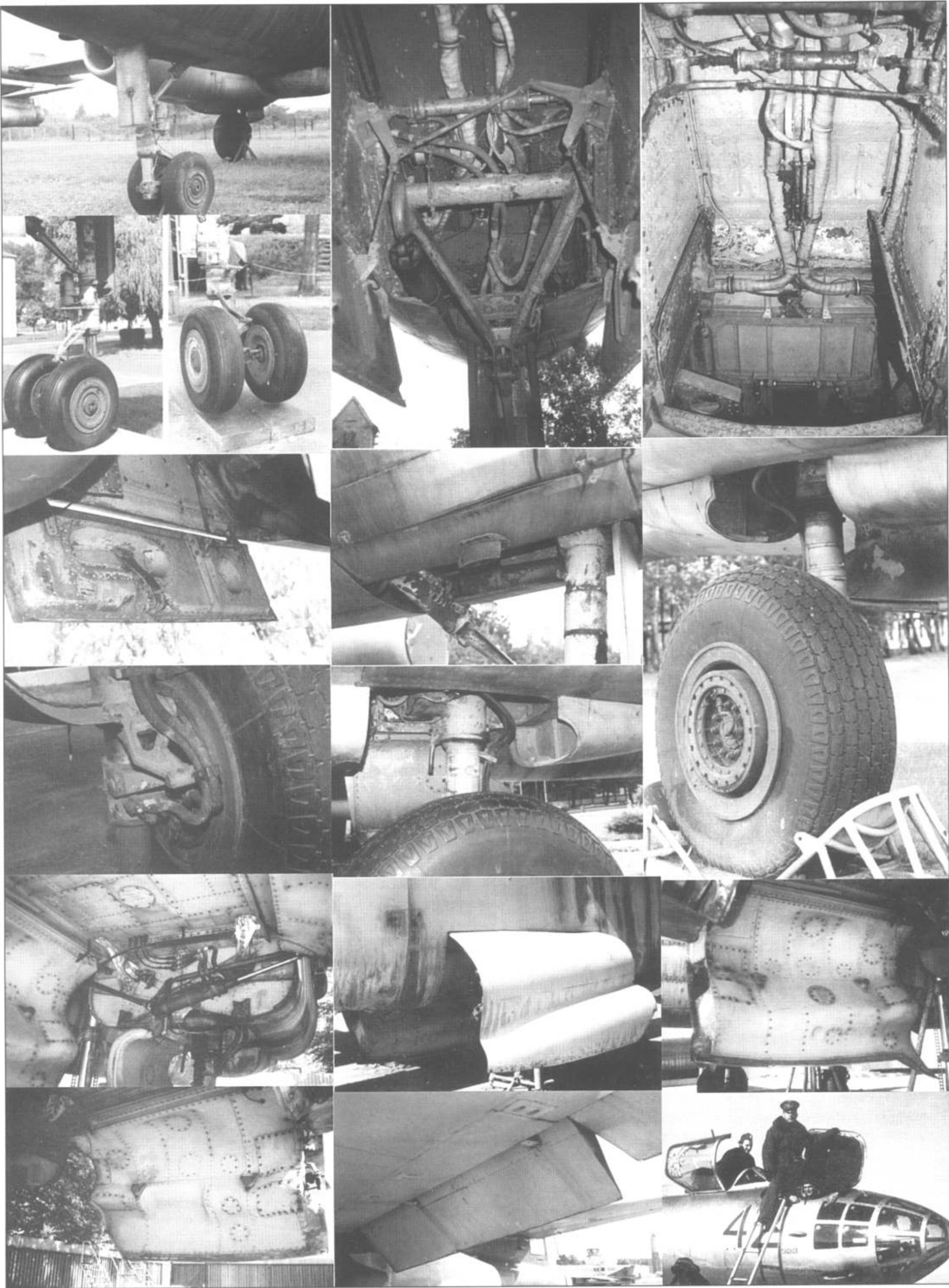


Бомбардировщик

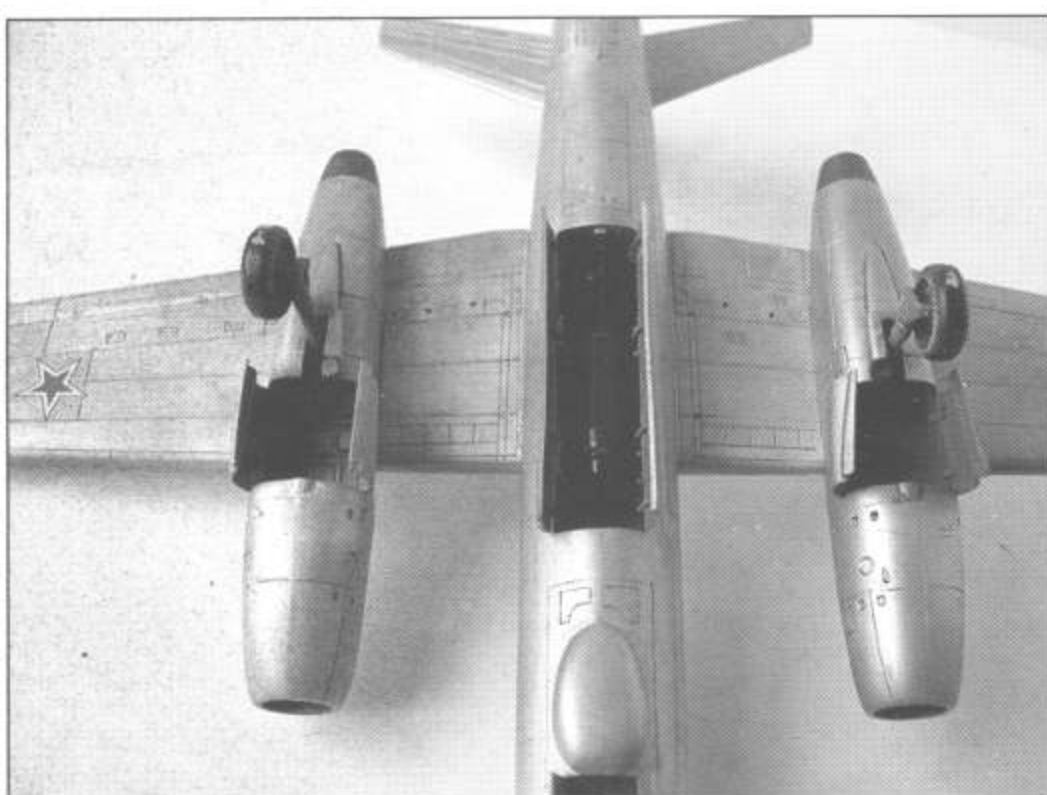
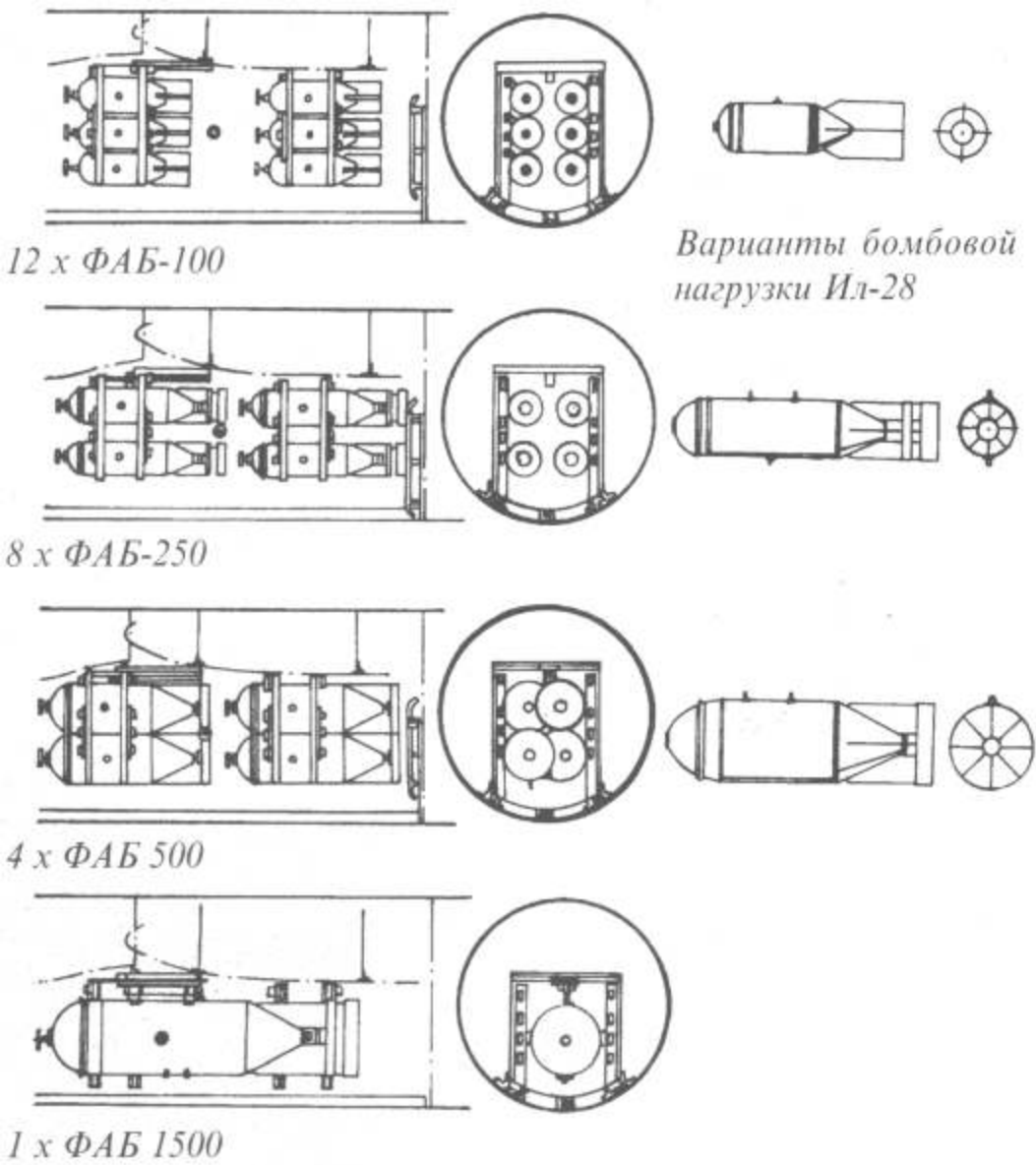
Ил-28

Масштаб 1 : 72





Детали конструкции Ил-28



было желание делать ее открытой: приборная доска (сделана весьма и весьма недурственно), штурвал, намеки на боковые пульты. Штурману повезло еще меньше - ему достался всего лишь круглый стол вроде тех, которые стоят в летних кафе. Кресла на общем фоне интерьера кабин выглядят шедевром.

Инструкция явных ляпов не содержит. Декаль - на два варианта: ВВС СССР и ВВС КНДР. Помимо номеров и опознавательных знаков в декали присутствует нечто, напоминающее «техничку». Первое знакомство с моделью заставляет поскорее начать ее собирать. Кажется, что «все у нас получится».

Сборка

С помощью лома и какой-то матери «все» действительно может получиться. Я не утрирую. Все что может не стыковаться - не стыкуется, все швы требуют зачистки и шпаклевки. Стык прозрачного носа кабины штурмана и фюзеляжа ужасен. После сошкуривания с колпака штурмана напрочь исчезли нехилые по высоте переплеты. Во многих местах пропала глубокая внутренняя расшивки. Правильнее писать не о сборке, а о навыках работы с абразивными материалами различной степени зернистости. В остальном же - нет проблем. 90% времени, затраченного на сборку и окраску ушло на шпаклевание, зачистку и полировку.

Нюанс в сборке один, но бо-о-ольшой: между кабиной пилота и передней стенкой бомболюка желательно уложить как

можно больше свинца. Стойки у модели мощные - выдержат. Я впихнул в фюзеляж аж шесть рыболовных грузиков, в результате самолет приобрел нейтральную устойчивость. Модель одинаково охотно стоит на «трех точках» и садится на хвост.

И еще. Есть даже не нюанс, а проблема, вытекающая из китайских корней модели. Расположение и форма антенн на самолете В-5 иное, чем на Ил-28. Подробно перечислять отличия смысла нет, тем более, что в «АиВ» № 1 за 1997 г. были опубликованы превосходные чертежи на Ил-28.

Окраска

Изначально, наплевав на китайские корни модели, я остановился на советском варианте. Илы ВВС и морской авиации Советского Союза имели девственный цвет некрашенного дюраля. Обычно «дюралиевые» самолеты выглядят «заплатанными» по причине различного оттенка отдельных панелей обшивки, однако Ил-28 смотрится иначе. На большинстве снимков, видно, что самолет однотонный. Тем не менее, я не лишил себя удовольствия слегка оттенить некоторые панели и поверхности управления. Базовая краска - «полуматовый алюминий» от АКАНа. Тонировал той же краской с добавкой черно-синей и «яркой стали» в различных пропорциях. Линии расшивки проработаны черной масляной краской. Затем, после полного высыхания, модель слегка отполирована плотной бумагой.

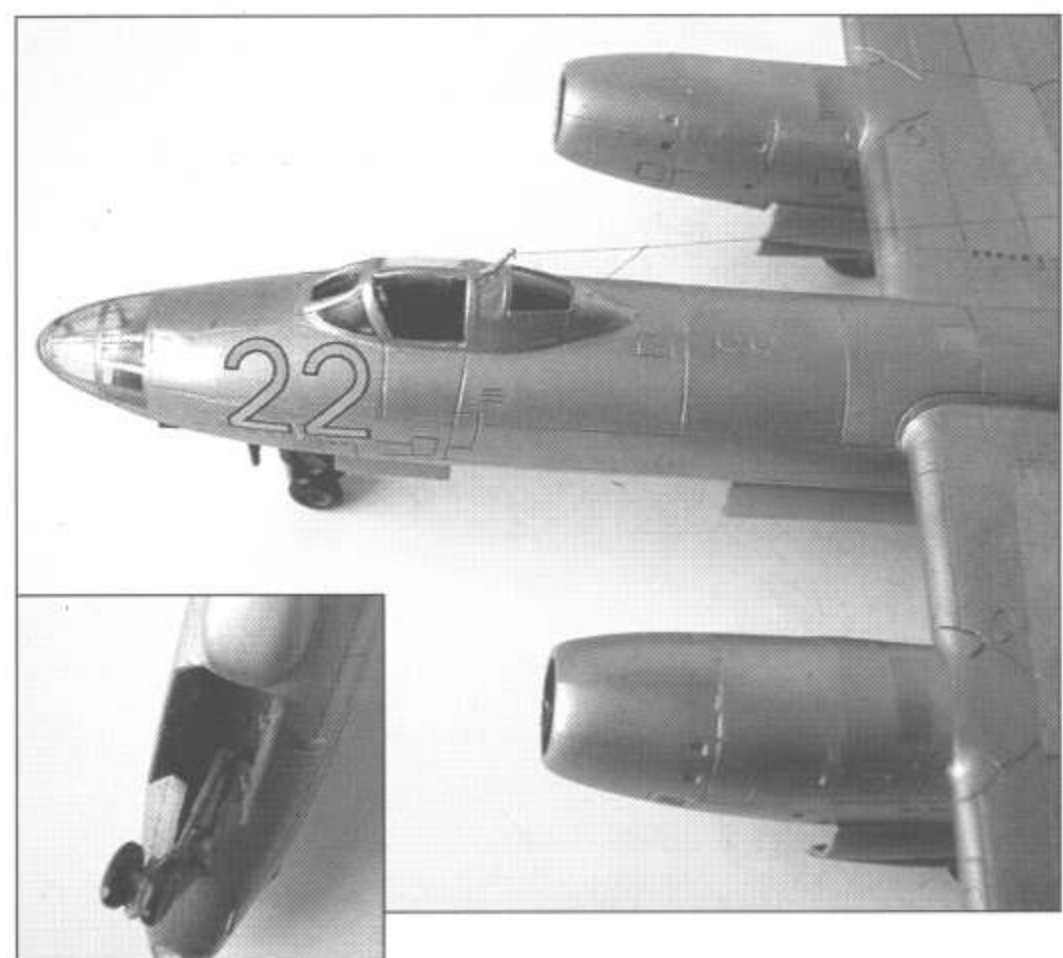
Декаль насыщенная, укывистая, легко переводится. К сожалению на серебристом фоне здорово выделяется подложка, особенно у звезд. Использование спецсредств «Микросет» и «Микросойл» полностью недостаток не устранило. Сами звезды по размерам явно меньше, чем нужно. Обратите внимание на бортовые номера на фюзеляже: согласно рисунку в инструкции они нанесены на правый и левый борта несимметрично.

Копийность

По габаритным размерам модель В-5 (будем называть вещи своими именами) очень неплохо ложиться в чертежи из «Авиации и Времени». Только вот не одни габаритные размеры определяют копийность. На копию же Ил-28 эта модель явно не тянет: мотогондолы двигателей в передней части не имеют характерных «припухлостей», неправильны носовая часть фюзеляжа и контур фонаря кабины летчика. Обводы фюзеляжа можно списать на китайские корни. В-5 как раз и отличается внешне от Ил-28 главным образом «мордой лица». Примитивнейшим образом сделаны шасси - на основных опорах нет никаких тяг, как открываются/закрываются створки ниш также непонятно из модели совершенно.

Общее впечатление модель оставила крайне неблагоприятное. Пилишь, пилишь, а в результате получаешь нечто похожее на Ил-28.

Михаил Никольский (Москва)



Огромный «Тигр»

Экипаж и машина хорошо смотрятся на фото, если его сделать черно-белым, то от настоящего не отличишь.

*Tiger I (M 1:16), Tamiya
Фототравление и ак-
сессуары: Aber
Фигурки: Kirin и Verlinden
Text: Jerome Hadacek*

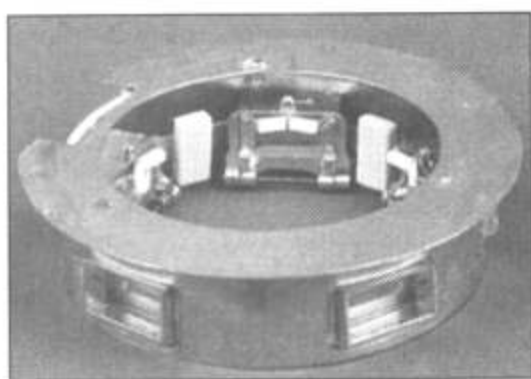
Несколько лет тому назад Дед Мороз по ошибке положил мне «под елку» радиоуправляемую модель танка Patton M47 фирмы Solido. Так началось мое увлечение. С тех пор меня не покидала детская мечта управлять техникой. И хотя военная служба исполнила большую часть моих стремлений, желание управлять боевой машиной все же продолжало сидеть во мне, как хищник в засаде.

«Супер модель», именно так фирма Tamiya сама первой представила нам новую модель открывающую новое поколение радиоуправляемых моделей. Это действительно самый сложный агрегат, доверху набитый различной электроникой, который соответствует оригиналу по звуку и светотехническим устройствам. Наконец-то мечта мальчишки могла быть исполнена, хотя цена и заставила дважды подумать. Хотя когда любишь...

Нет необходимости представлять известную японскую фирму и тем более ее продукцию, признанную за свое качество, детализировку и точность.

Ода фототравлению

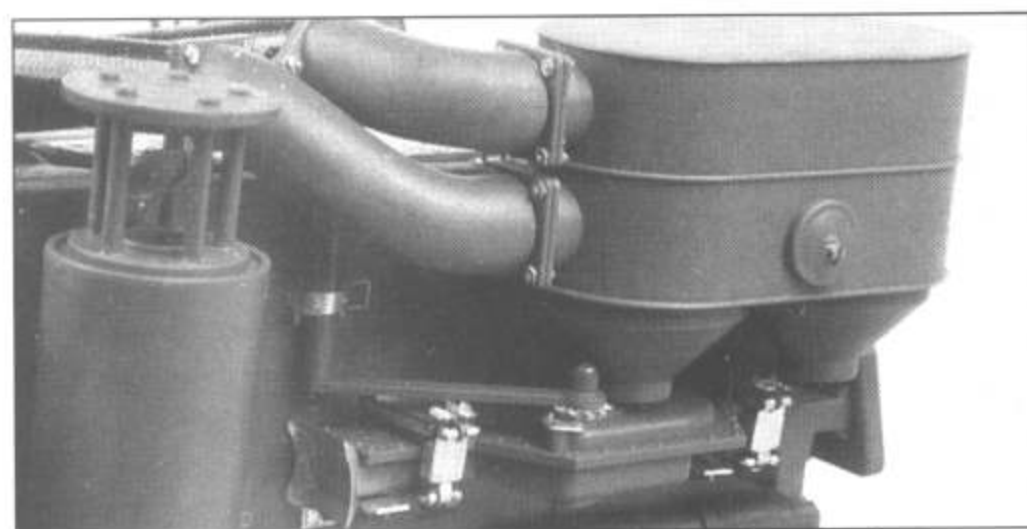
Изучение мелких деталей очень быстро заставило меня признать необходимость делать улучшения даже в этом масштабе. Если я сообщу, что столкнулся с проблемой выполнения решетки моторного отделения, меня сочтут всеобщее негодование.



ABER представляет полностью внутреннюю начинку командирской башенки танка. Этот узел сложно будет увидеть на готовой модели, но и он может быть улучшен при помощи дополнительных пластмассовых деталей.



Красивый пример сочетания деревянных ручек и металлического крепления ножниц выполненного из фототравленных деталей.



В этом масштабе каждая мелочь максимально приближена к оригиналу благодаря добавлению фототравленных деталей из набора фирмы ABER.

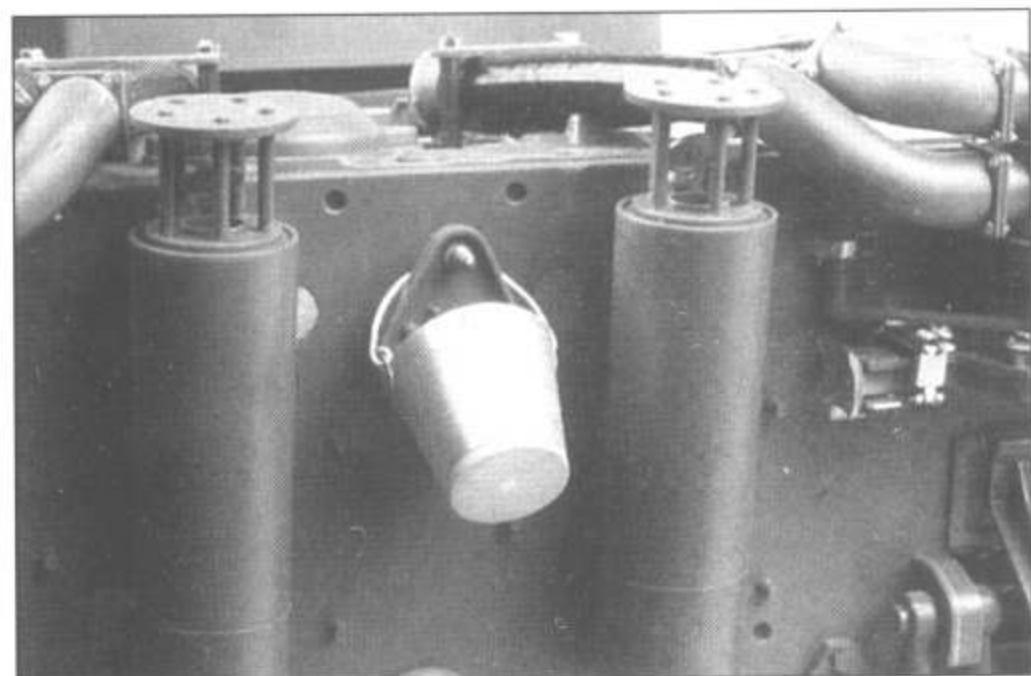


Какая чушь! Кто бы мог

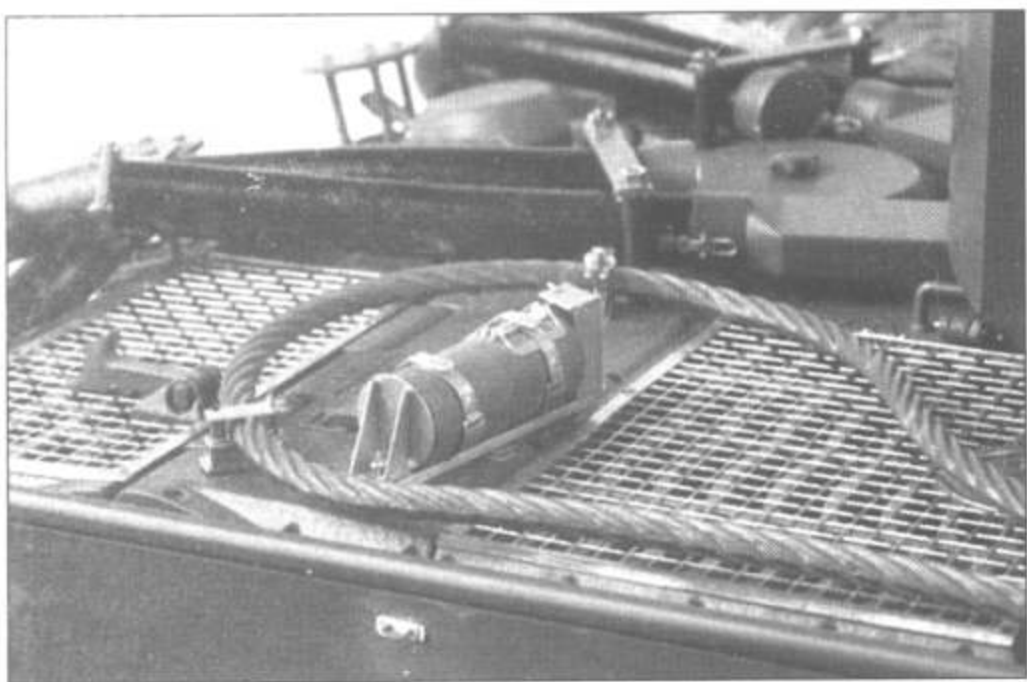
подумать, что можно устанавливать фототравленные детали на движущейся и радиоуправляемой машине? Чудо смогло реализоваться только благодаря большому авторитету в этой области: польской фирме Aber. И хотя нет совершенства в этом мире, Aber поможет нам его достичь.

Если пластмасса имеет свои технические ограничения в передаче тонких деталей и в других мелочах, то фотоэтикет лишен этого недостатка и не может считаться излишеством. Особенно в случае, когда позволяет лучше показать реальные металлические части, например, при замене даже прекрасно отлитой пластмассовой лопаты на идеально тонкую металлическую деталь. С другой стороны, с учетом опыта работы над моделями, я предвижу все возможные затруднения, хорошо зная, что склеенные детали долго нельзя подвергать нагрузке (пока клей не застынет) и что клей, даже нанесенный дважды, не всегда выдерживает возникающие нагрузки.

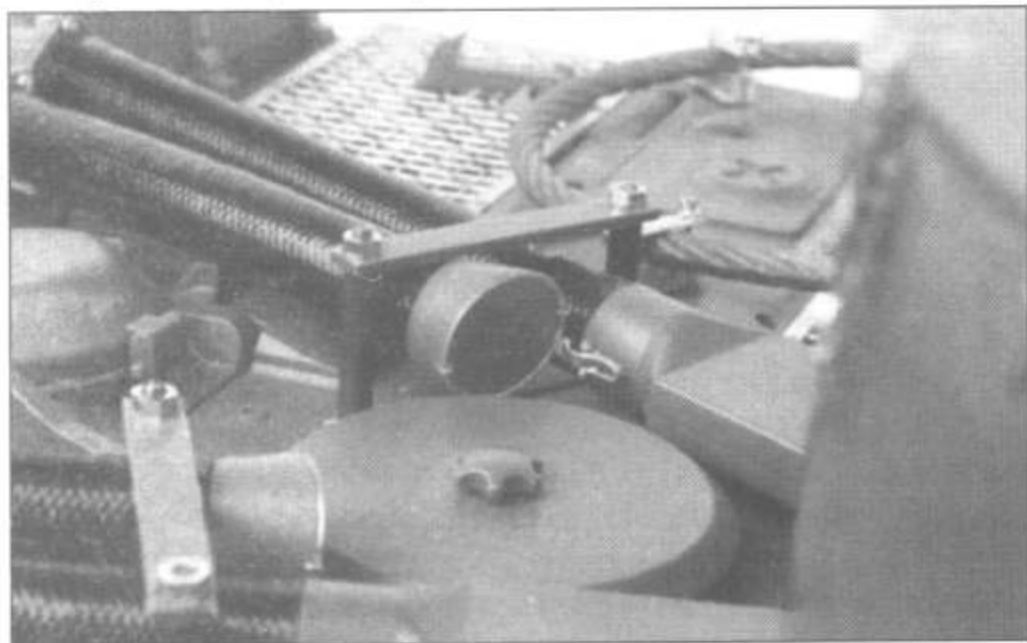
Итак, я принял решение, что необходимы будут испытания на прочность, даже если придется несколько раз повторять все с начала. Мой «Тигр» во время езды, наверняка будет ломать даже и то, что я переделаю с помощью фототравленных деталей, но все-таки надеюсь убедить даже самых упрямых в необходимости применения фотоэтикета в масштабе 1:16. Даже если эти «скобяные изделия» устанавливаются без особых проблем, все равно при сборке придется призвать на помощь всю аккурат-



Выхлопные патрубки удерживаются съемными втулками, чтобы быть отдельно покрашенными. Обратите внимание обязательное ведро (присутствующее на всех немецких танках) собственного изготовления.



Некоторые пластмассовые детали смотрятся хуже по сравнению с реальными, что потребовало их замены фототравленкой.



Отметьте качество деталей исходного набора Тамши.

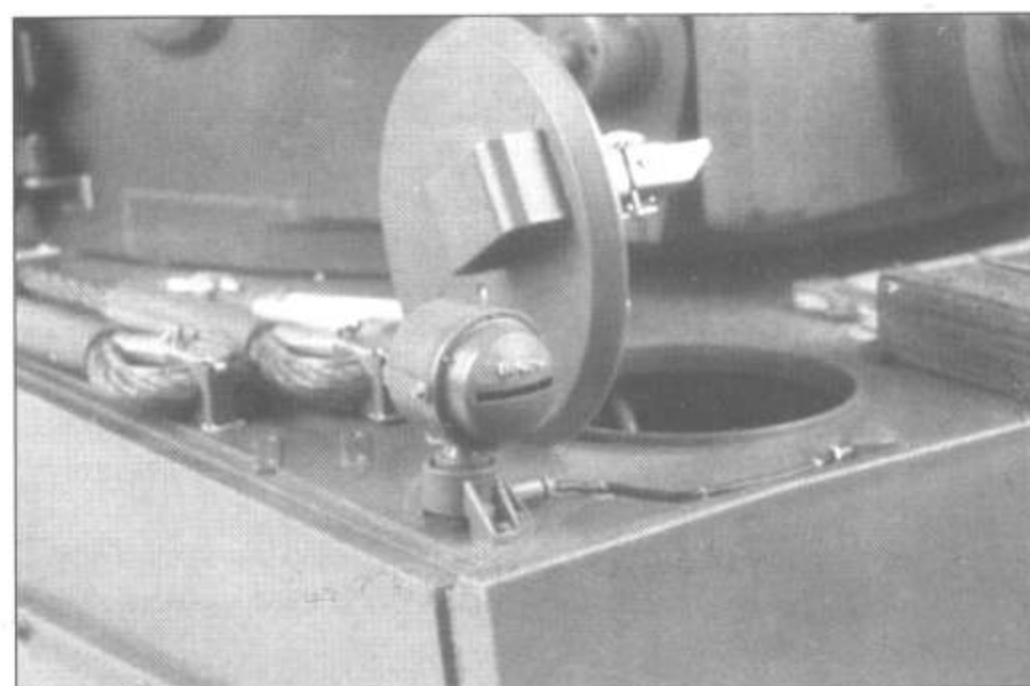
ность, ловкость и упорство, чтобы успешно закончить работу.

Учитывая хорошее качество литья пластмассовых деталей из исходного набора, иногда не стоит заменять их на металлические, представленные ABER.

В этом масштабе черенки инструментов могут быть вырезаны из дерева и затем обточены, а впоследствии покрыты слоем матового лака, слегка окрашенного. Так инструменты выглядят более чем реалистично. И хотя ручку банника было трудно переделать на деревянную, я все же сумел просверлить их с двух сторон, чтобы с торцов можно было добавить два микровинтика (с целью имитации каждой мелочи). Что же касается чистящей части банника, то она выполнена из металла и соединена с ручкой. Крепления кусачек для разрезания проволоки, должны быть полностью переделаны и увеличены, чтобы



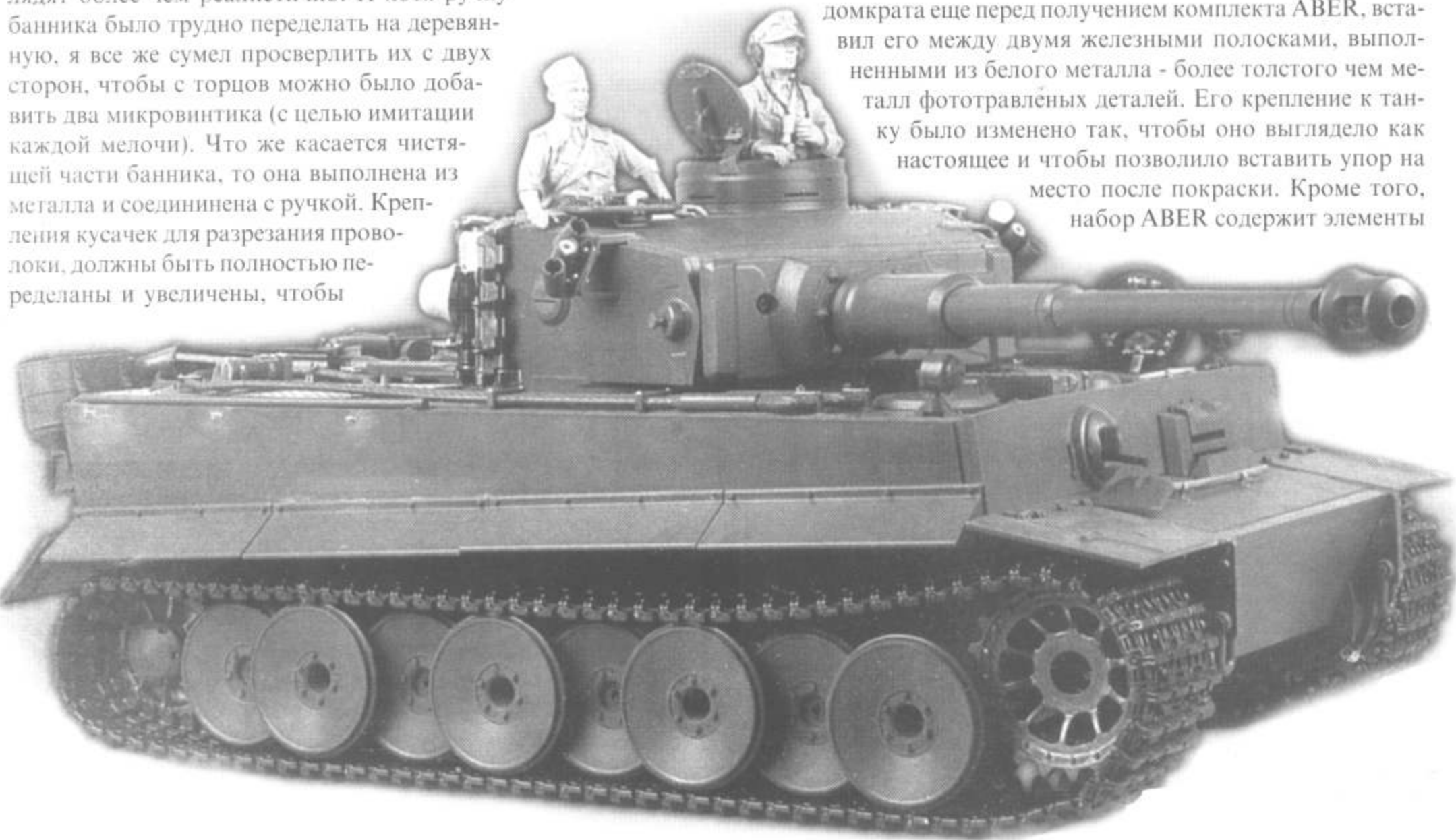
Петля люка тоже сделана из фототравления.

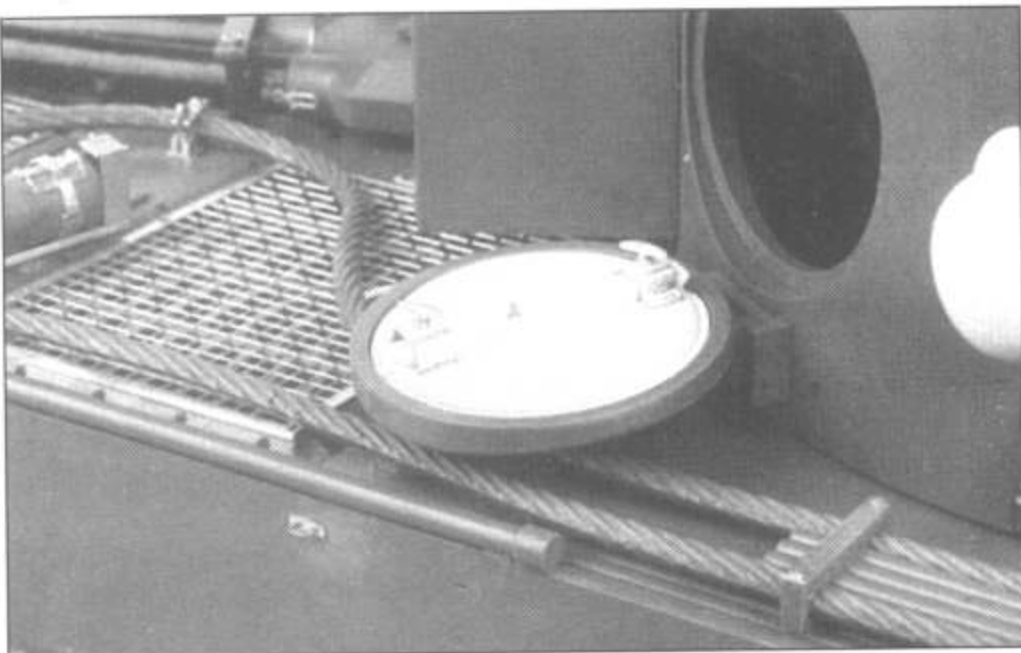


С фототравлением можно делать что угодно. В частности, они позволяют даже написать название фирмы-производителя боевых огней.

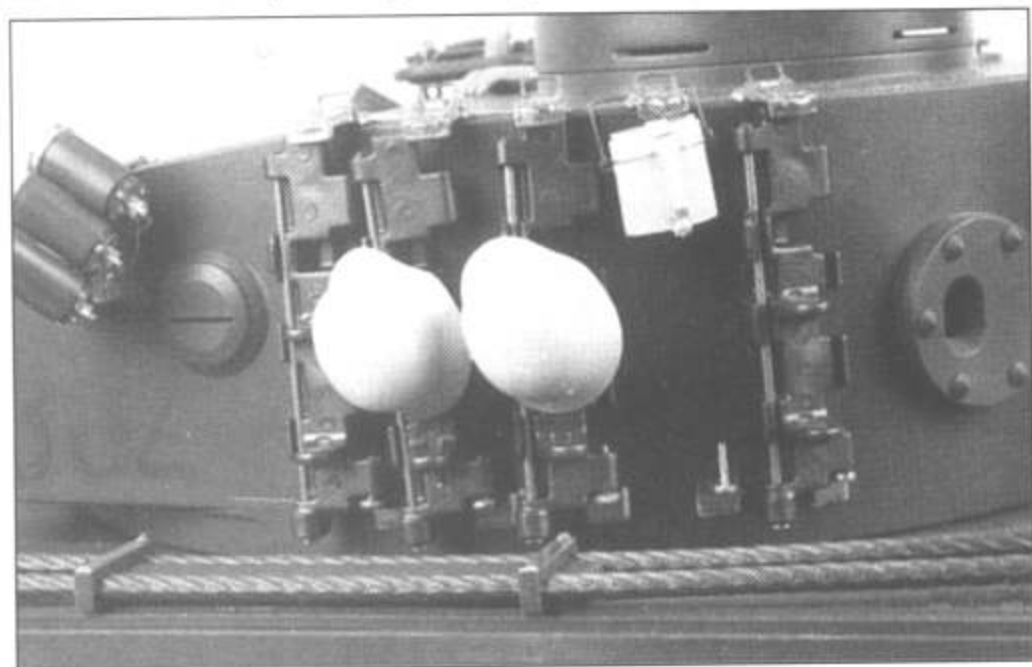
они могли фиксировать инструменты. Дымовые гранатометы выполняются различными: один заряжен гранатой, другой закрыт заглушкой, третий пустой. Водосточный желоб, выполняющий одновременно функцию светоотражателя, вырезанный из фототравленной детали, закрывает головку перископа Tzf 9b.

Я самостоятельно изготовил деревянный брусок для упора домкрата еще перед получением комплекта ABER, вставил его между двумя железными полосками, выполненными из белого металла - более толстого чем металл фототравленных деталей. Его крепление к танку было изменено так, чтобы оно выглядело как настоящее и чтобы позволило вставить упор на место после покраски. Кроме того, набор ABER содержит элементы





Крышка люка выполнена подвижной, чтобы в случае необходимости ее можно открыть и рассмотреть штерьер во всех деталях.

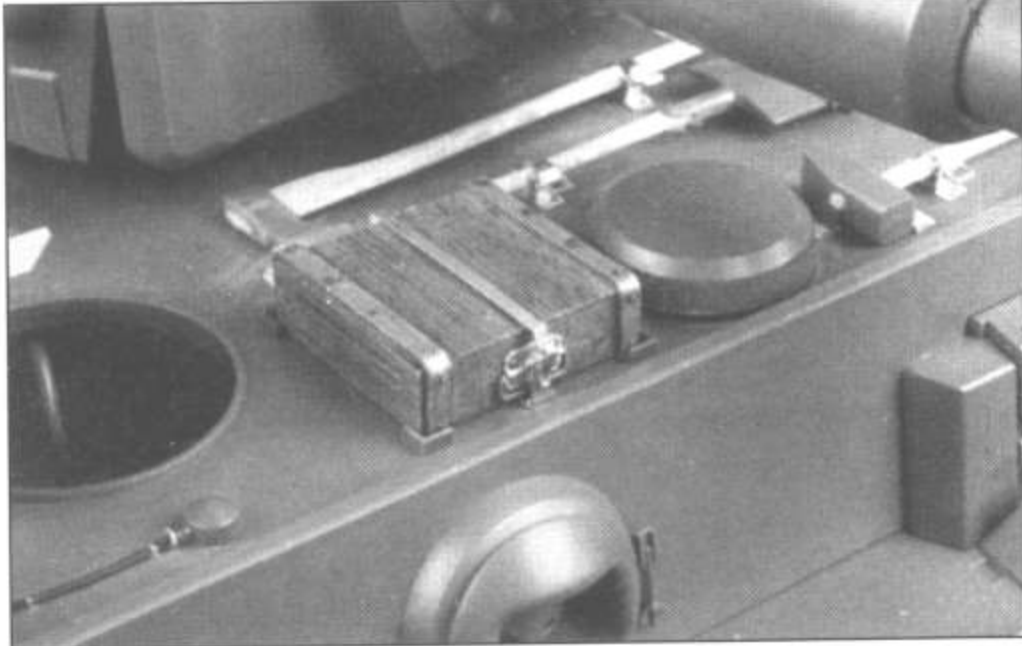


Запасные траки гусеницы отлиты с таким качеством, что читается даже номер литейной формы.

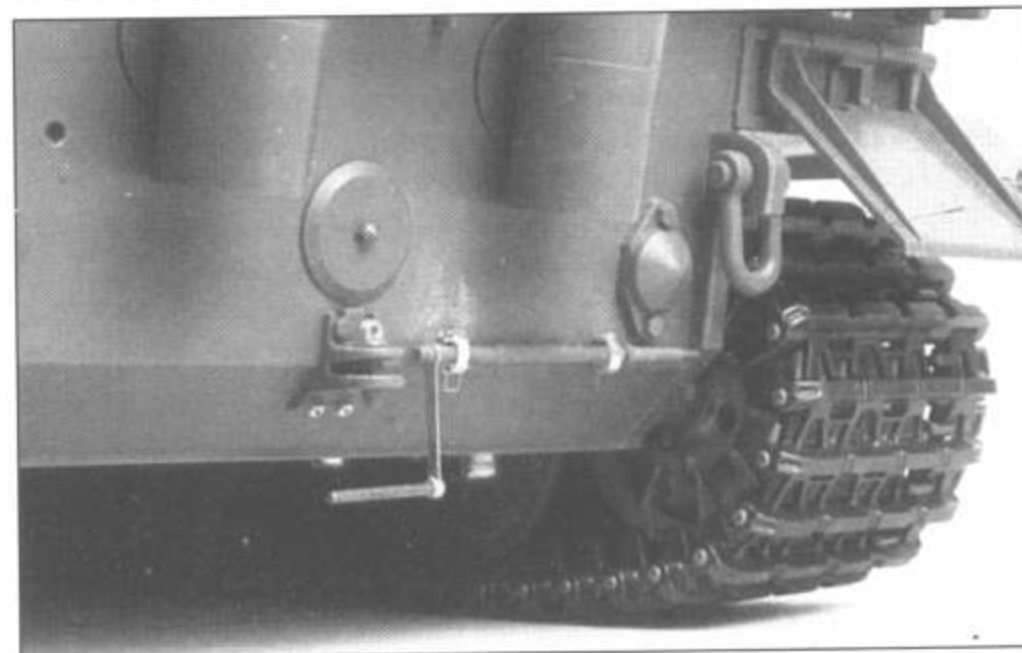
для сборки скоб для запасных траков и других элементов, которые собираются с помощью пайки. Советую использовать для этого паяльник мощностью 40 В и припой.

Некоторые особенности подключения механизма управления, предложенные инструкцией по сборке мне показались нелогичными. После продолжительных размышлений и нескольких испытаний я решил сконцентрировать на левой ручке все двигательные функции шасси, а на правом тумблере, соответствующие исключительно движениям башни и пушки. Эти исправления являются чисто техническим и ни в коей мере не мешают функциям вашего танка, а наоборот дают больше свободы в одновременном управлении машиной без «путанья педалей».

Справа от пушки находится спаренный пулемет, он почему-то сделан «нестреляющим». Провод подобный тому, что



Чурбак под домкрат полностью изготовлен самостоятельно. Обратите внимание на скобы крепления, выполненные из белого металла.



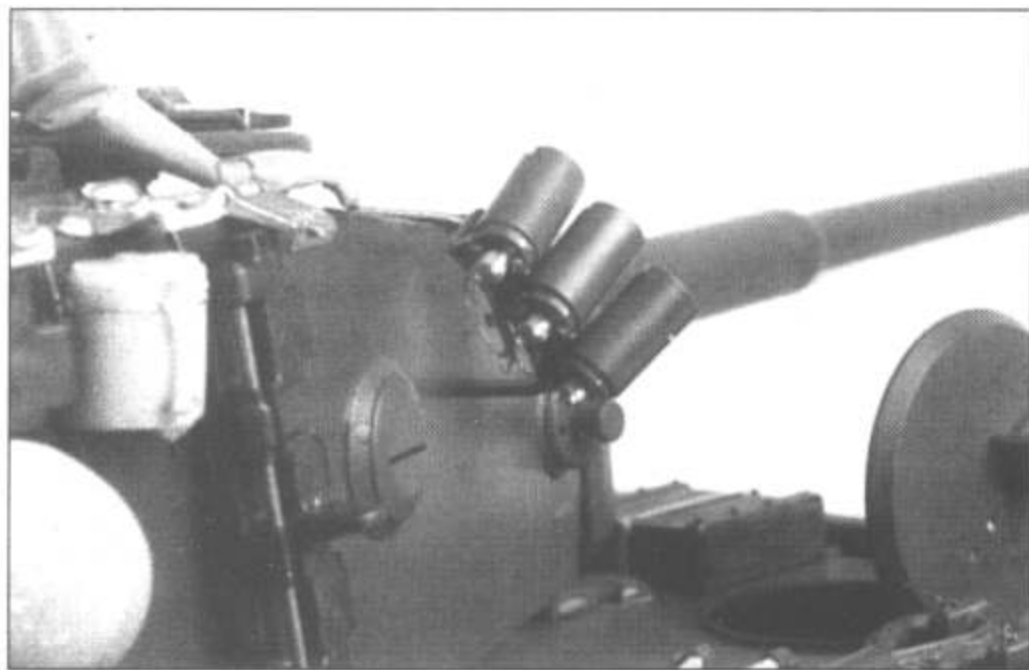
Рукоятка запуска на своем штатном месте. Она сделана составной (как на реальном танке).

идет на корпусной пулемет, дополненный небольшой лампочкой и закрепленной в раструбе алюминиевой трубки легко восполняет это упущение. Затем достаточно соединить его ответвлением проводов с питанием на первый пулемет, соблюдая цвет проводов, чтобы пользоваться миганием и треском (имитирующими стрельбу) предлагаемым в конструкции модели Tamiya.

Да будет свет

По сравнению с недавно появившейся модели танка Sherman, я испытал легкое неудобство от отсутствия проводов питания огней Notek моего «Тигра». Два провода по 3 мм,





К дымовым гранатам сделана проводочная проводка.

два медных прямоугольника, штуцер подсоединения, несколько точек в местах пайки и модель смотрится совсем иначе. Чтобы переделать задние фонари я воспользовался алюминиевой трубкой, обрезанной по форме и служащих защитой для двух прямоугольных фонарей. Чтобы закончить со светотехникой, я вам советую установить черную виниловую деталь №11, которая прочно удерживает лампочку, даже если при этом дульная часть 88-мм пушки потеряет немного в реалистичности.

Свежая краска

В нашем масштабе этот этап становится действительно промышленной покраской, которая к тому же дополняется грунтовкой для железных деталей. После грунта наносим TS3 от фирмы Tamiya. Мелкие детали окрашиваются отдельно. Эта операция требует нудной работы по маскированию скотчем (сохраняющим тыльные стороны из необработанной пластмассы для лучшего их склеивания).

Хотя речь идет о раннем «Тигре» из 502-го батальона, еще сохранившем все характерные признаки первых машин (фильтр Feiffel, и др.), он покрыт трехцветным камуфляжем с размытыми границами, используемом на Восточном фронте летом 1944 года. В основном это зеленые пятна в сложной смеси из 1/3 Flat Green XF5, 1/3 Olive Drab XF62 и 1/3 Dark Yellow фирмы Tamiya, перекрывающие похожие пятна коричневатого Red Brown XF64 и Flat Earth XF52. Все вместе потом покрывается желтым XF60, очень разбавленным, чтобы смягчить контуры и выделить общую размытость контуров. Нижняя часть корпуса запылена Flat Earth, затем отделана разными цветами и брызгами. Наконец, выход глушителя и основания ночных огней, отделаны акриловым матовым лаком Polydco фирмы Tollens. Не забудьте подготовить большой запас наиболее используемой краски!

После камуфлирования модели, начинается работа по нанесению следов эксплуатации. Я использовал в основном следующие краски: черную, слоновой кости, титановый белый, охровый красный и пр.

Методы работы очень разнообразны. Полосы, царапины, облупившаяся краска, усеивающие танк (особенно в местах, подверженных естественному износу) рисуются с помощью двух карандашей: толстого охрово-красного (в местах ржавчины) и серого, с кончиком 0,7 мм. Многие места смягчены растушевкой для выделения полированной металлической брони и износа краски. Наконец, наносится слой акрилового лака, завершающего всю работу.

Бортовой номер (в нашем случае «302») выполнен в виде красных цифр, окаймленных белой полоской. Клеящиеся трафареты были разработаны и напечатаны с помощью компьютера: вначале широкие цифры для белой окантовки, затем поверх них трафарет для цифр более узких, наносимых красным цветом. Получившийся результат дает полное сходства с тем, что получается при использовании декали, но получается более прочным. Теперь нужно нанести опознавательные знаки - немецкие танковые кресты соответствующие тому периоду и камуфляжу. Они были нанесены с помощью трафарета, специ-



Форма нашего командира танка уставная. Мы только добавили ему аксессуары, соответствующие его должности: бинокль, ларингофон и наушники.

ально изготовленного, для такого случая. С помощью другого маленького трафарета изготовленного из латунной пластинки, серой краской я нанес результаты потертостей под шайбами и болтами, появившиеся на брызговиках. Спереди справа, симметрировал еще номер шасси, наносимый на танк при выходе его с завода-изготовителя. С помощью аналогичных приемов нанес технические надписи. Техническая табличка, вырезанная из уменьшенной фотокопии, украшает огнетушитель.

Фигурка, представленная в наборе, не очень понравилась, поэтому пришлось поискать нормальные верхние части тела, головы, руки и ладони. Это не считая пластической хирургии докторов Miliput и Sintofer, для соответствия положения тел членов экипажа с люками машины. Командир танка, так же как и стрелок изготовлены из деталей фирм Kirin и Verlinden. Поясные ремни, знаки различия СС на петлицах и на груди были заменены на эмблемы и орлы соответствующие вермахту. Руки сделаны по образцу и вынуты из формы «свежими», чтобы их можно было вывернуть и приспособить в нужное положение: либо согнуть на башенке и с биноклем, либо положить на плоской верхней части башни.

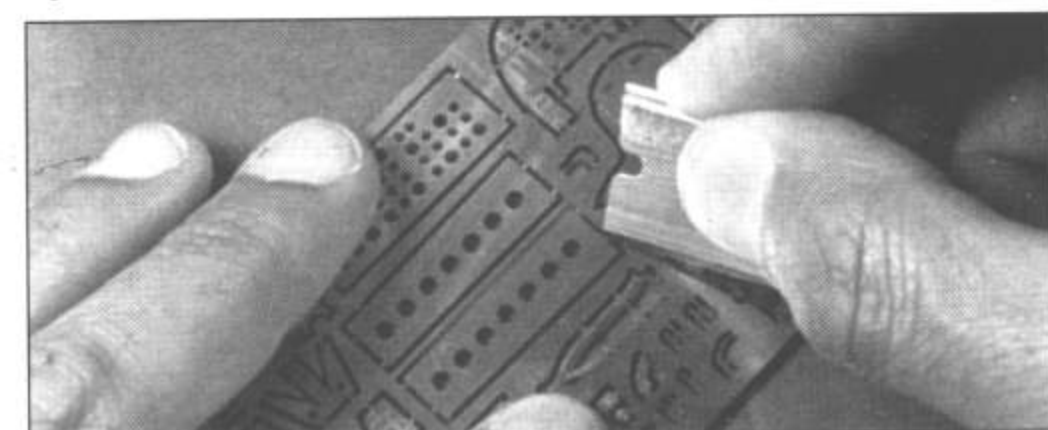
Боевое ведро

В отличие от большинства других машин, «Тигр» редко бывает увешан различными дополнительными предметами, благодаря его значительным размерам. Фотографии того времени показывают, что большей частью это были каски, навешенные по бокам башни (они были «похищены» у фирмы Warrior), сумки для противогазов или котелки (взято у фирмы Kirin). Я изготовил эти ремни и пряжки из подручных материалов, закончил детализровку самым распространенным элементом всех немецких машин того периода - ведром. Эта красивая, очень важная деталь требует долгой работы, но в конце концов, результат был отличный. Ведро помещено на свое законное место, на бока башни навешены запасные. Конечный результат заставит вас забыть о многих потраченных на сборку модели часов и о стоимости этой маленькой, но дорогой игрушки. Парадоксально, но никогда ранее не ощущал этого так сильно пока не услышал нежное гудение этого танка при движении.

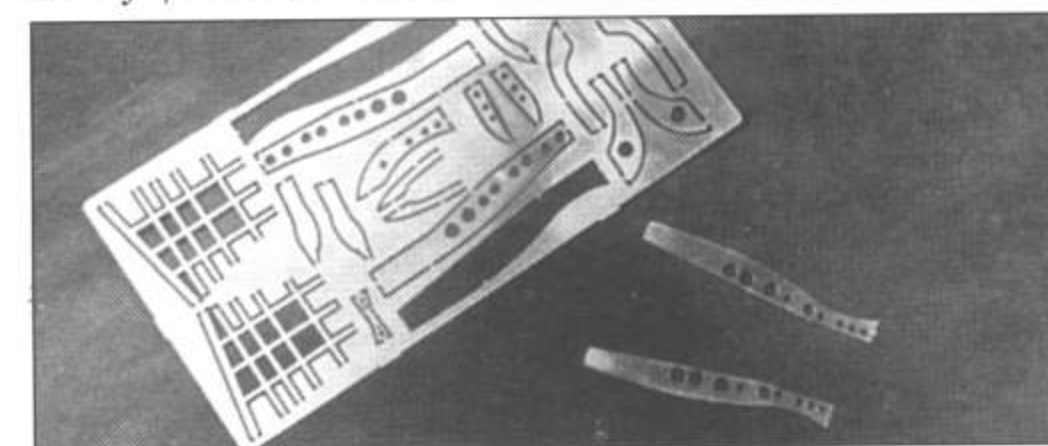


Супердетализировка модели самолета

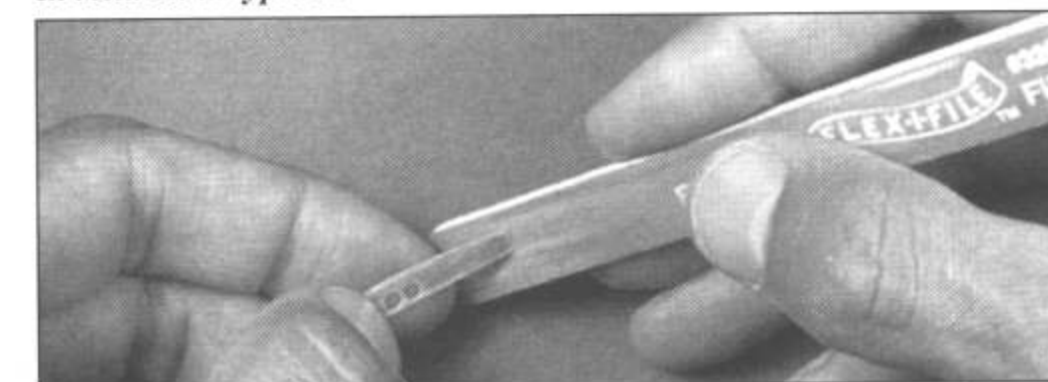
Продолжение. Начало в ММ№13-15



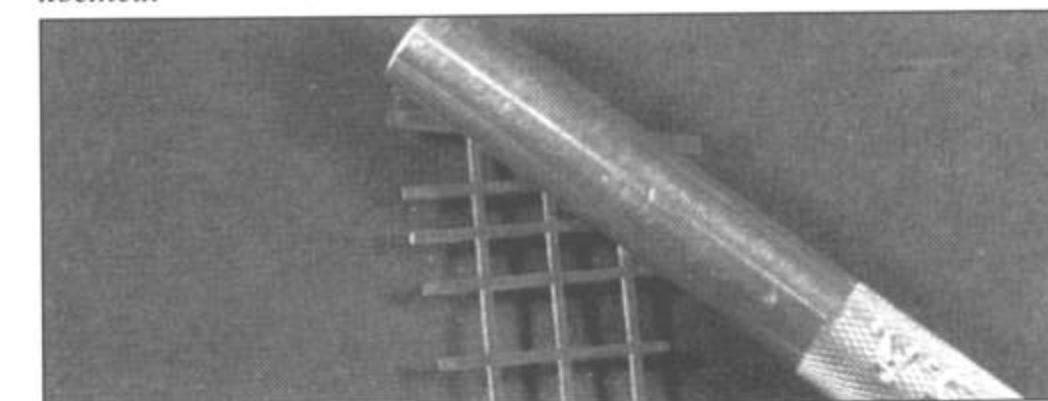
2-47. Фототравленная плата с деталями раскладывается на твердой ровной поверхности. Например - на стекле. Отделение деталей осуществляется ножом или лезвием также на стекле.



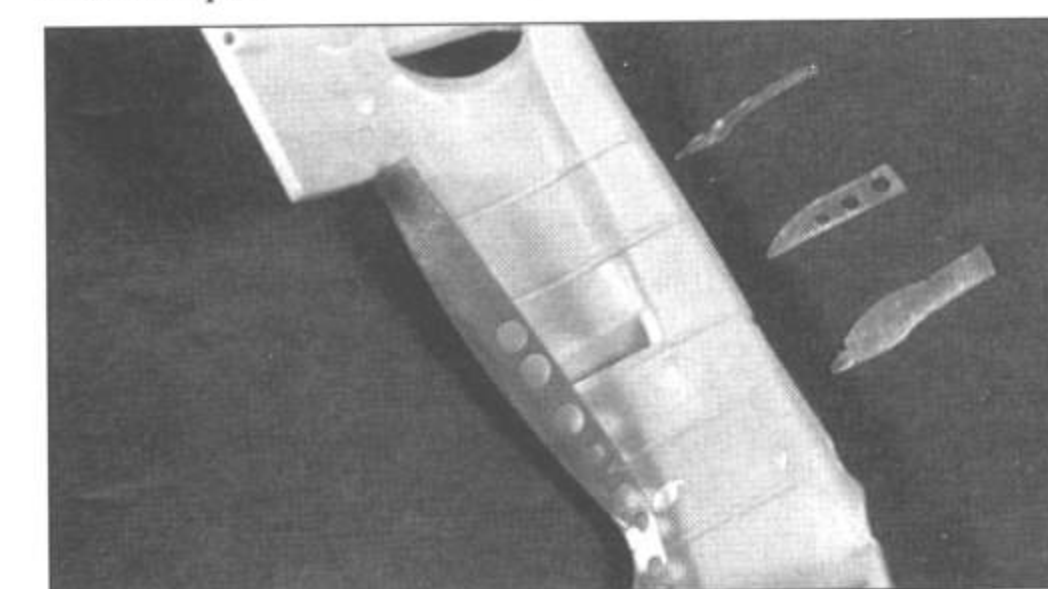
2-48. Медные или стальные фототравленные детали зачищаются мелкой шкуркой.



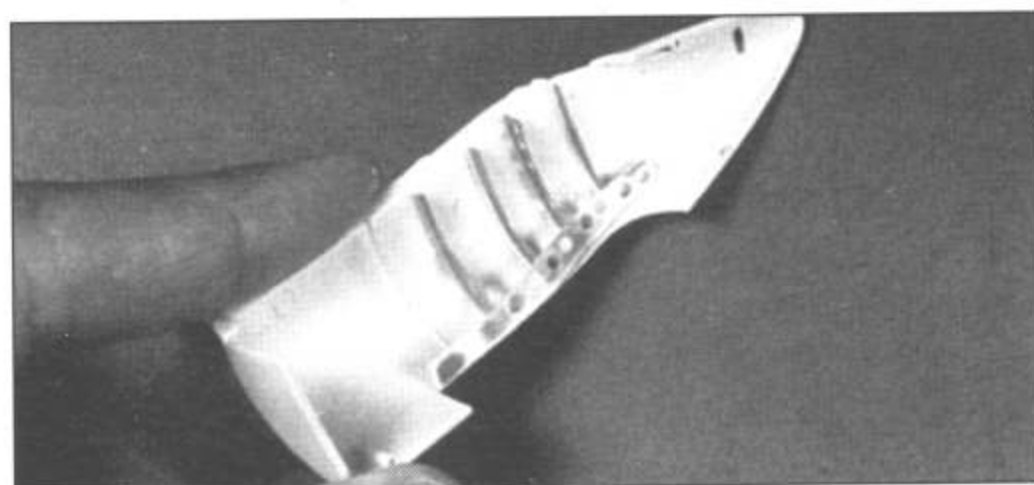
2-49. Места крепления детали с платой зачищаются пилкой для ногтей.



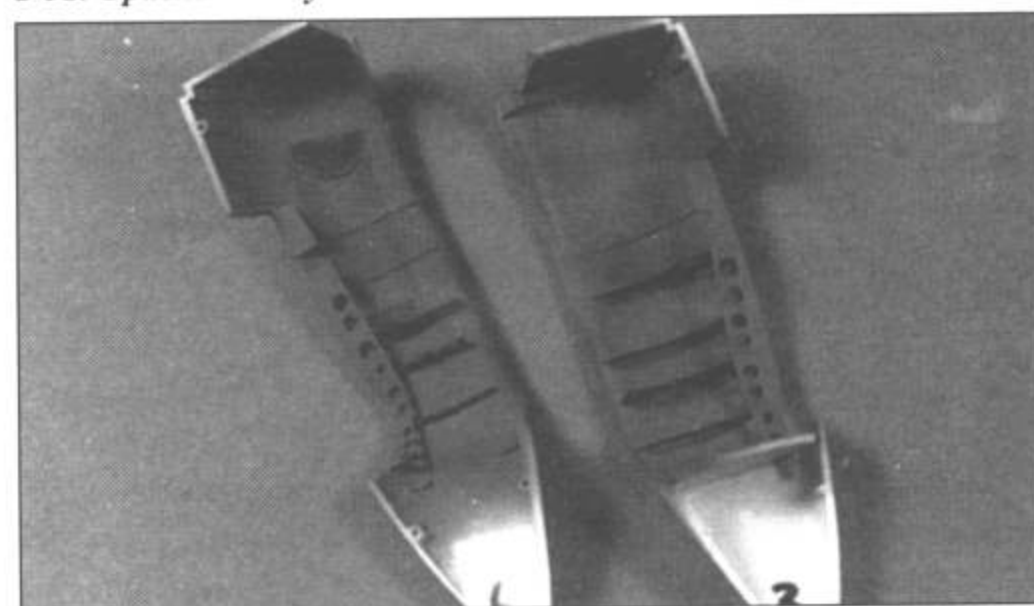
2-50. Прямление травленной детали стальным стержнем на твердой плоской поверхности. Стержень прокатывается по детали несколько раз.



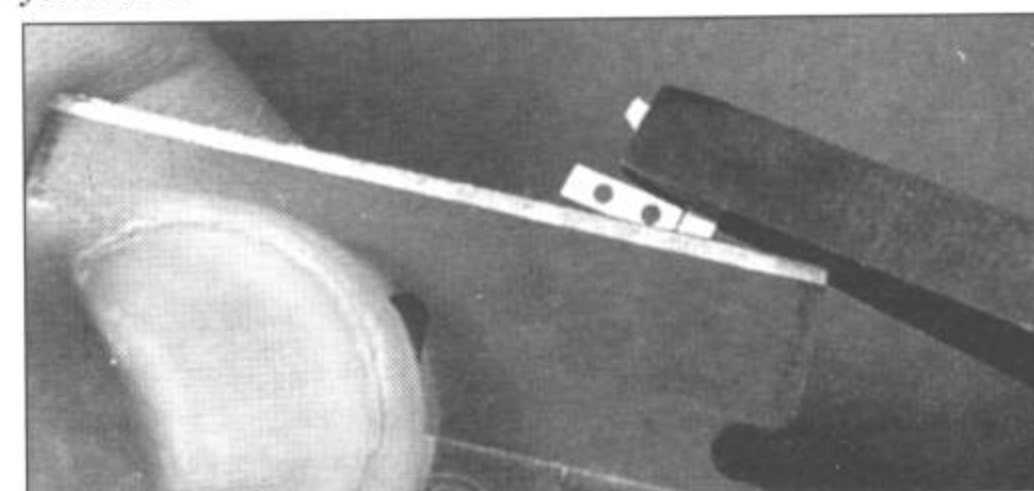
2-51. Набор фототравленных деталей фирмы Eduard хорошо подходит к модели самолета А0-20G «Хэвок» в масштабе 1:48 от фирмы АМТ. Кластику травленные детали лучше всего клеить «супер глЮ».



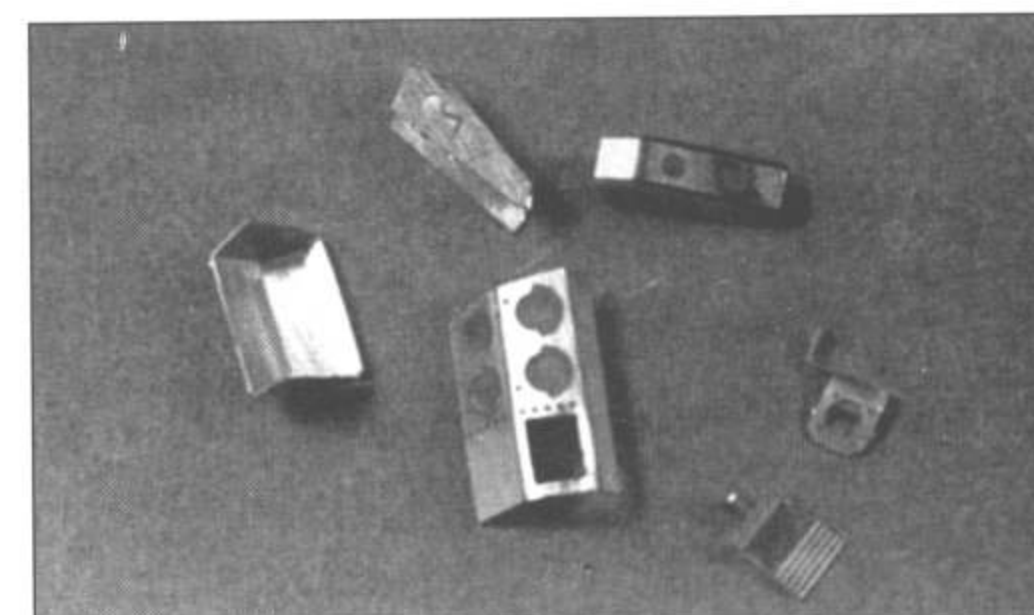
2-52. Травленные установлены на свои места.



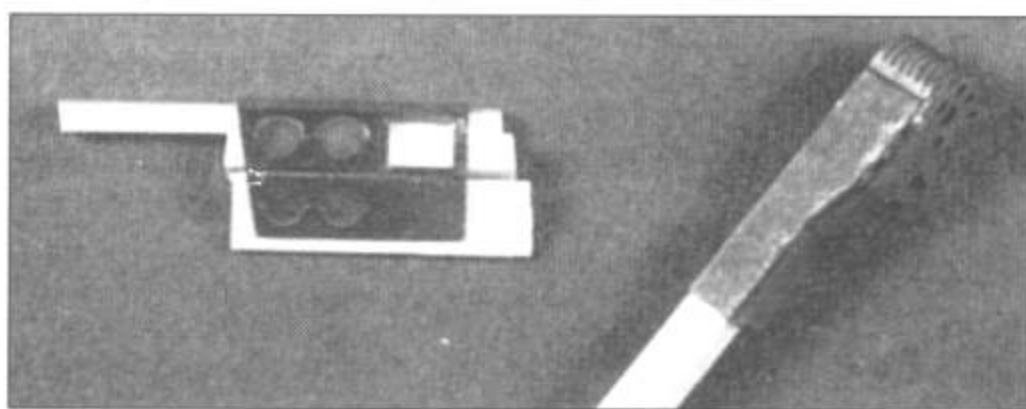
2-53. Окрашенные правая и левая половинки ниши шасси с установленными травленными деталями. Травленка здорово прибавляет модели в реализме, но требует аккуратности и опыта в установке.



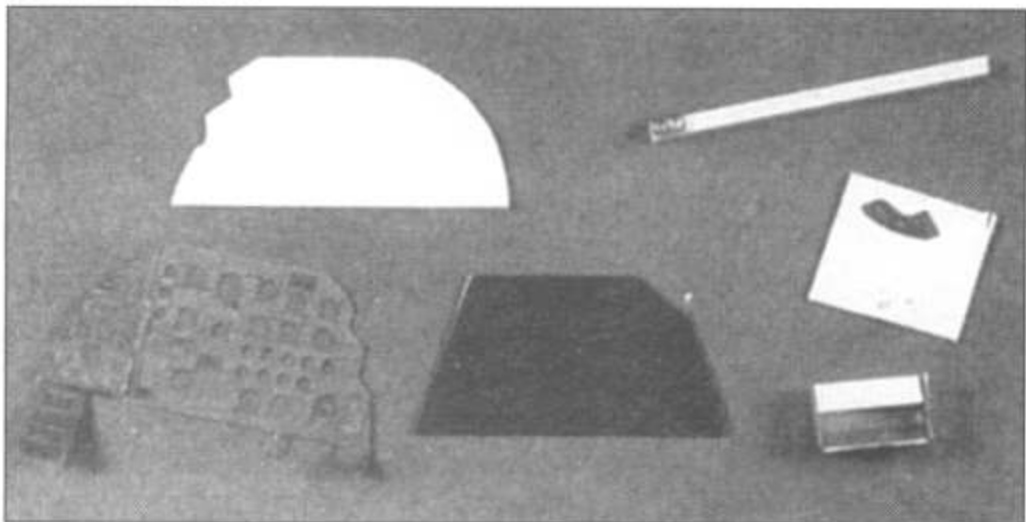
2-54. Наборы фототравленных деталей, особенно фирмы Eduard, часто содержат большое количество полос для формирования коробчатых структур. Такие полоски лучше не отрезать, а отламывать пассатижами на лезвии бритвы.



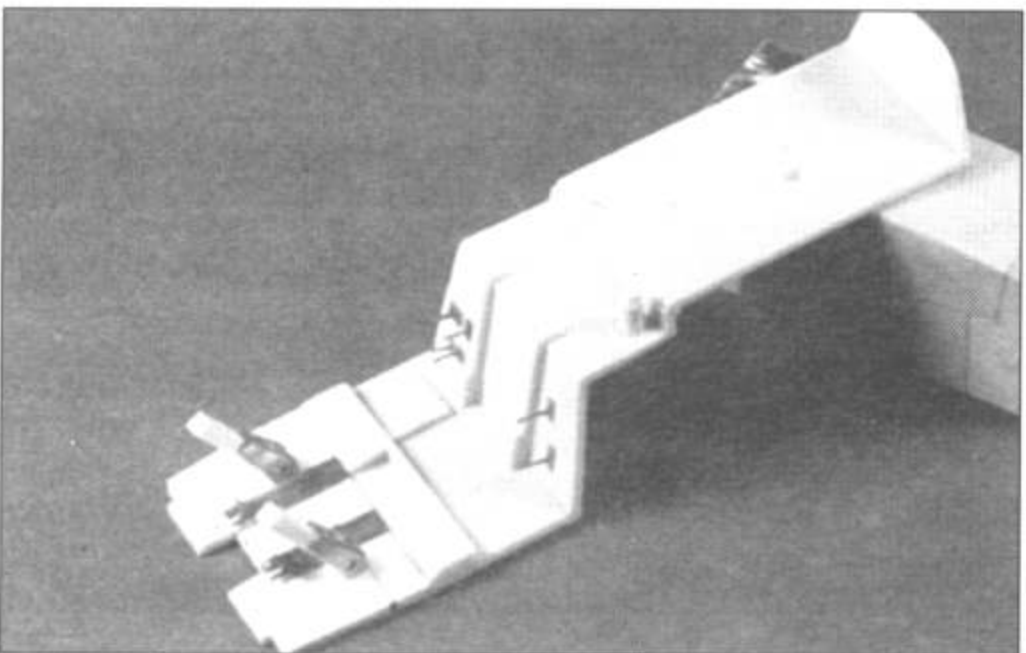
2-55. Коробчатые структуры согнуты как положено. Использовались бритвенное лезвие, пассатижи с плоскими губками и тисочки.



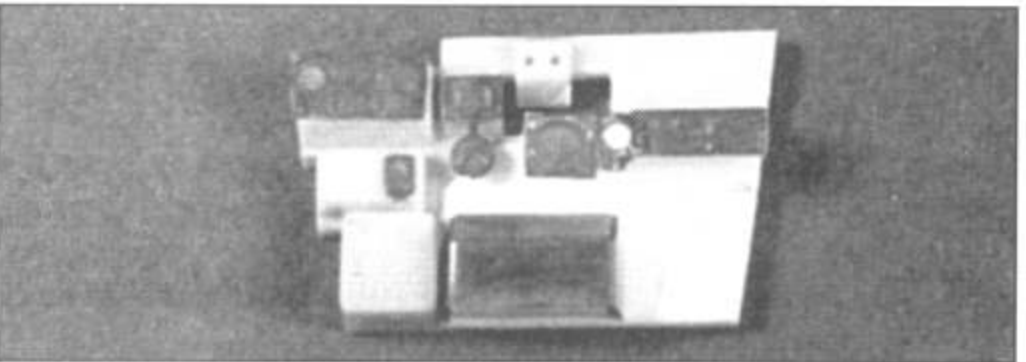
2-56. Такие структуры из тонкого металла очень хрупкие. Увеличить их прочность можно, подклеив с обратной стороны полоски пластика.



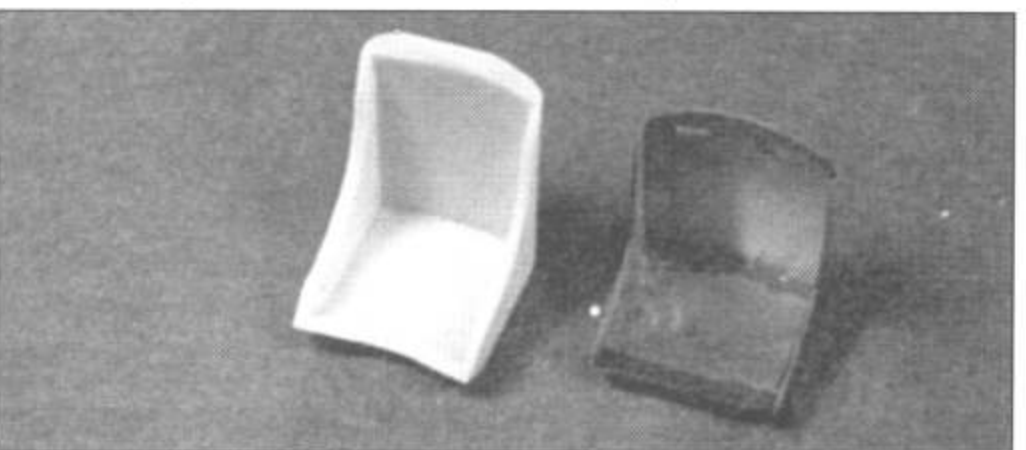
2-57. Качественную приборную доску можно получить, склеив сэндвич из травленной детали, прозрачной ацетатной пленки и кусочка листового полистирола.



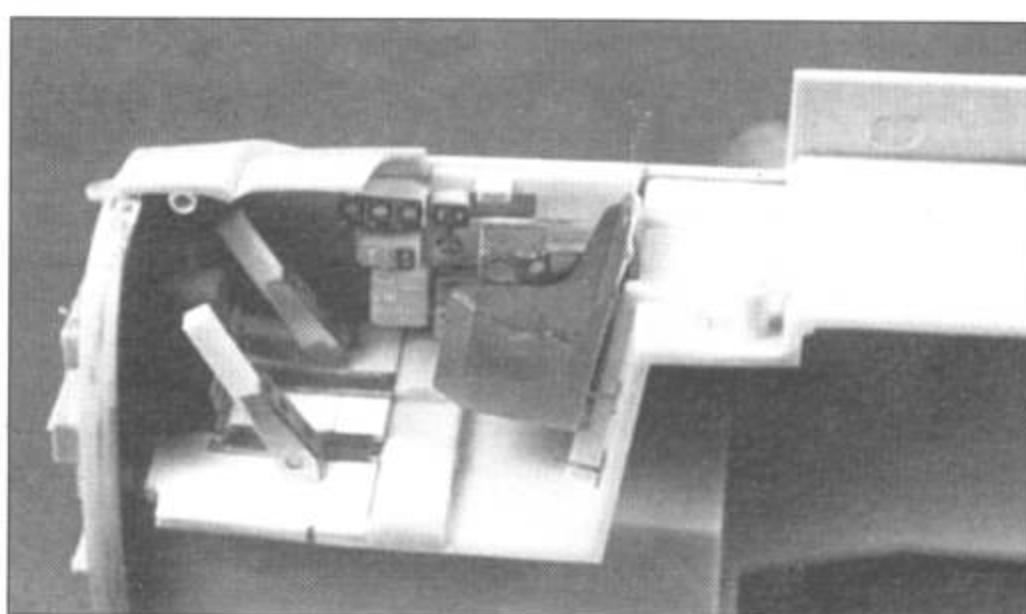
2-58. Технология доработки интерьера кабины с использованием фототравленных деталей проста, однако требует точности и терпения. Всегда контролируйте свою работу. Первые детали установлены на пол кабины модели самолета А-20G «Хэвок».



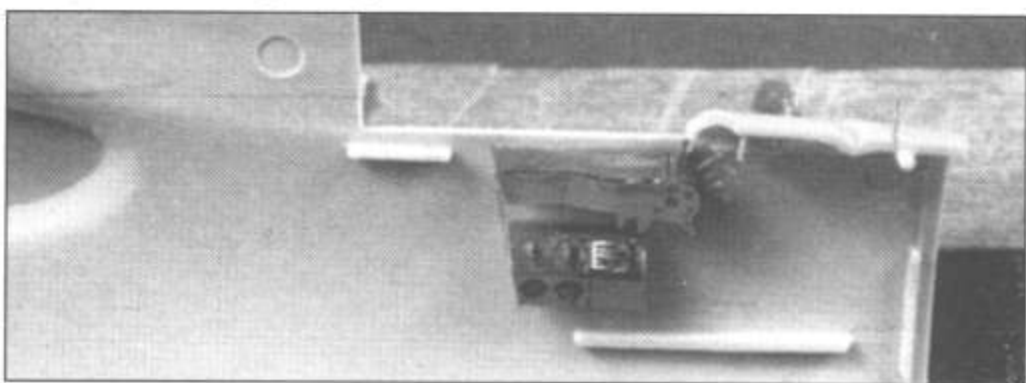
2-59. Фототравленные детали подклеены к правой консоли кабины.



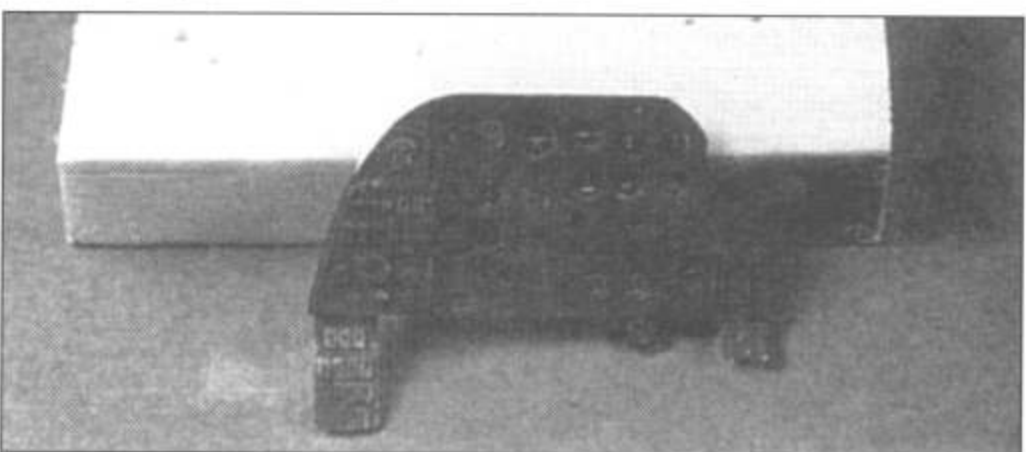
2-60. Толщина кресла, собранного из фототравленных деталей гораздо масштабнее, чем пластмассового. Кресло согнуто из развертки, швы промазаны клеем «супер глЮ».



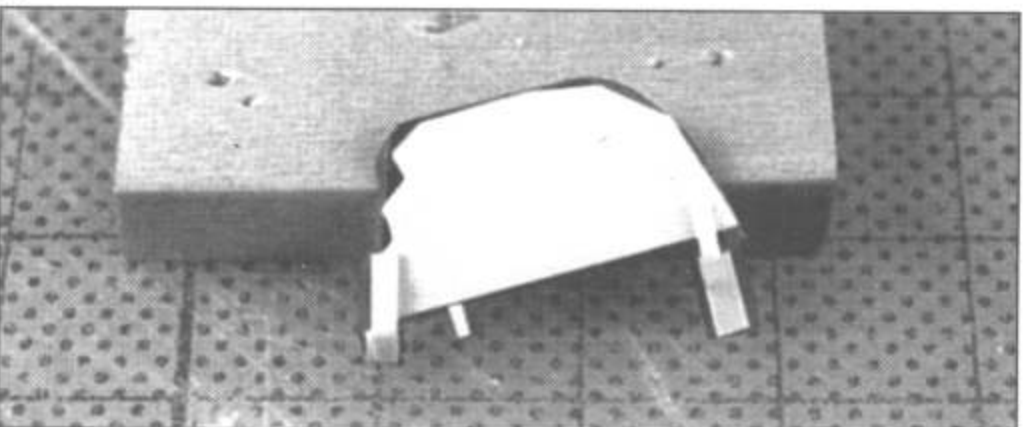
2-61. Доработанная с использованием фототравления кабина. Контролируйте свою работу по шагам.



2-62. Левый борт кабины с установленными фототравленными деталями. Осталось покрасить и проверить не будут ли мешать доработки интерьера кабины склеиванию половинок фюзеляжа. Сложите фюзеляж и скрепите его скотчем.

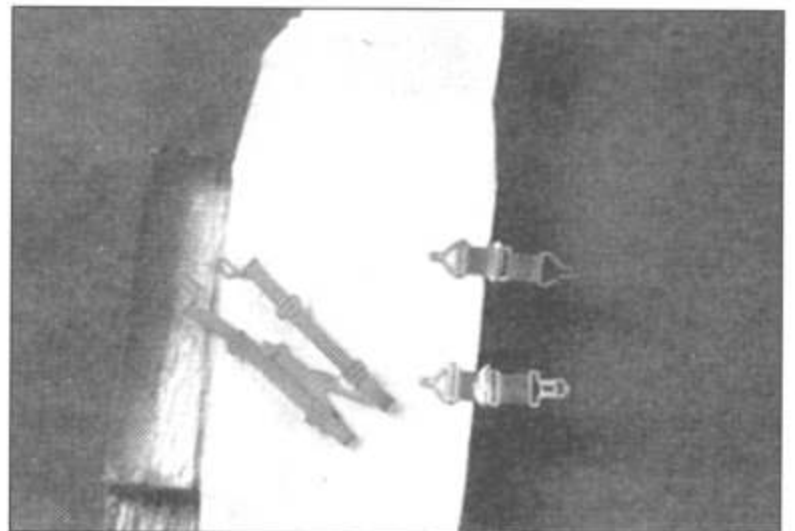


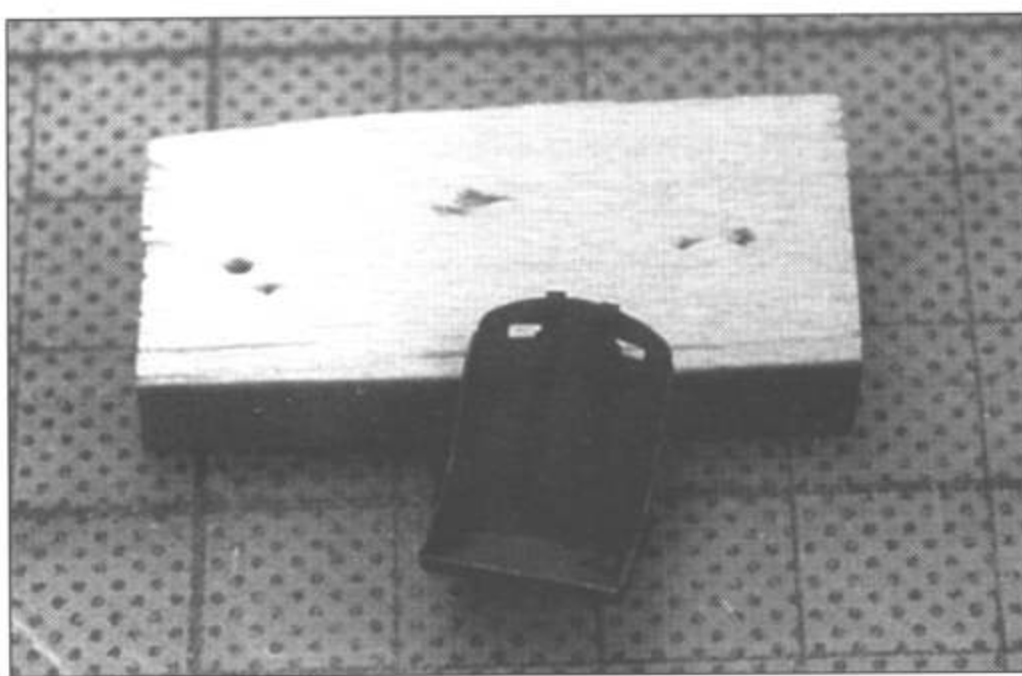
2-63. Приборная доска из сэндвича в собранном виде. Левая часть доски тонирована, кромки проработаны серебранкой методом сухой кисти.



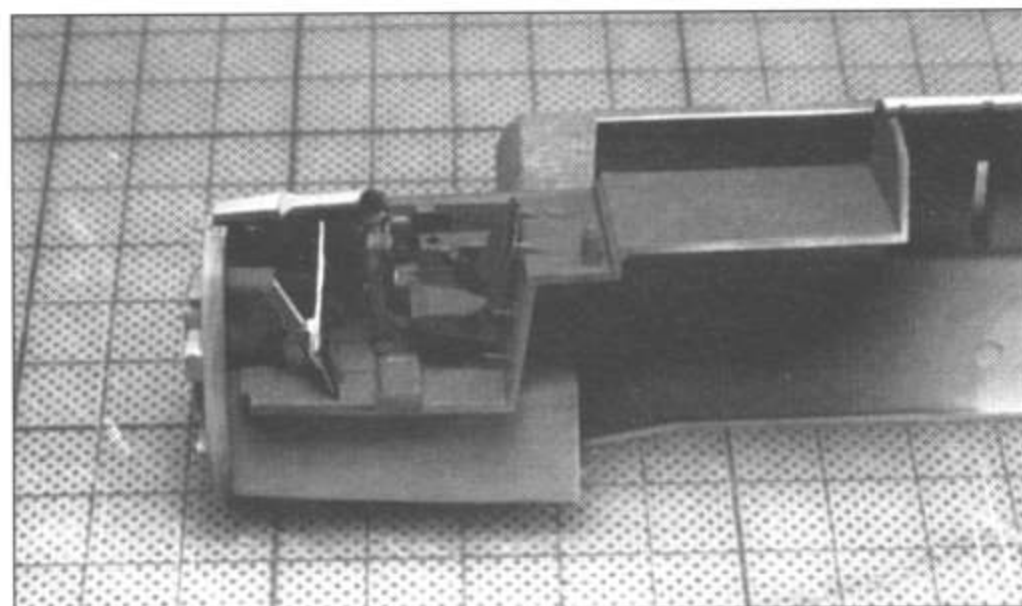
2-64. С обратной стороны к приборной доске подклеена пластина листового полистирола толщиной 0,01 дюйма. Пластик одновременно имитирует «доньшки» приборов и придает конструкции необходимую жесткость. Толстые пластинки установлены для придания жесткости фототравленным панелям переключателей.

2-65. Изготовленные методом травления металлические привязные ремни подготовлены к окраске.

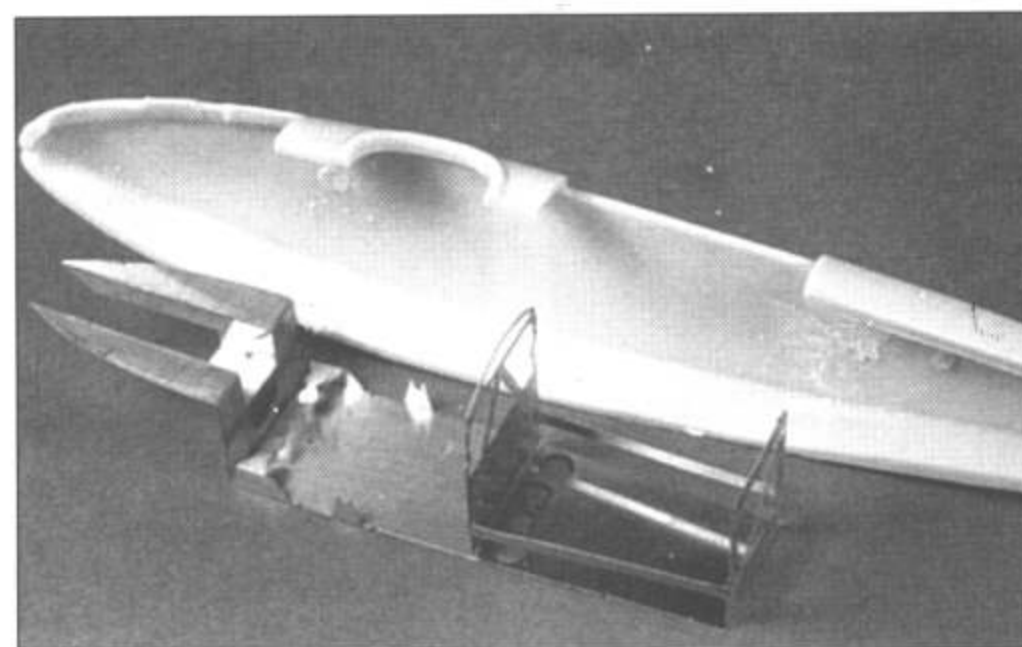




2-66. Собранное и окрашенное кресло из фототравленных деталей. К креслу на клее ПВА приклеены привязные ремни.

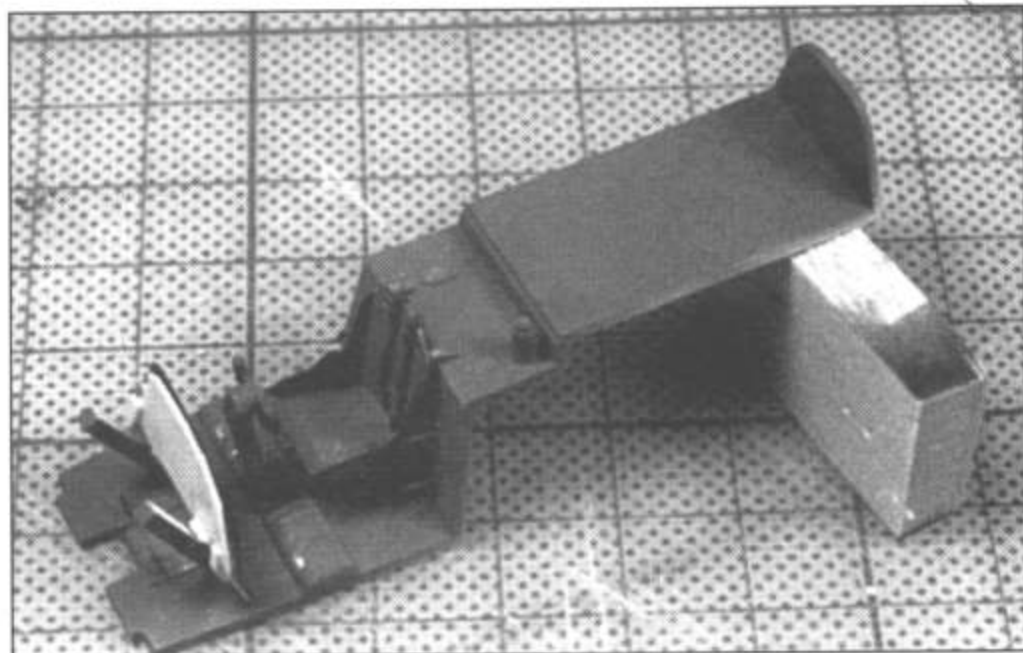
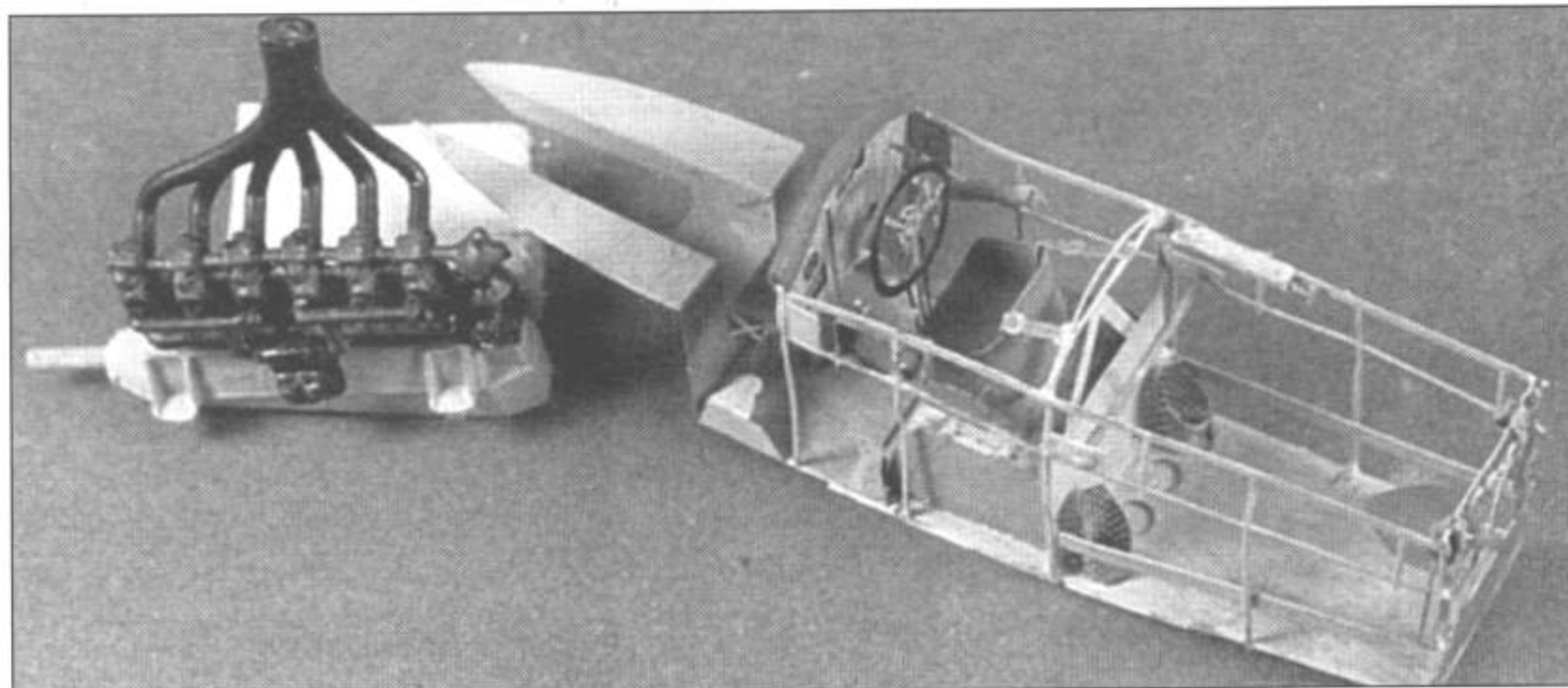


2-68. Кабина почти завершена. Интерьер окрашивается, после чего половинки фюзеляжа склеиваются.

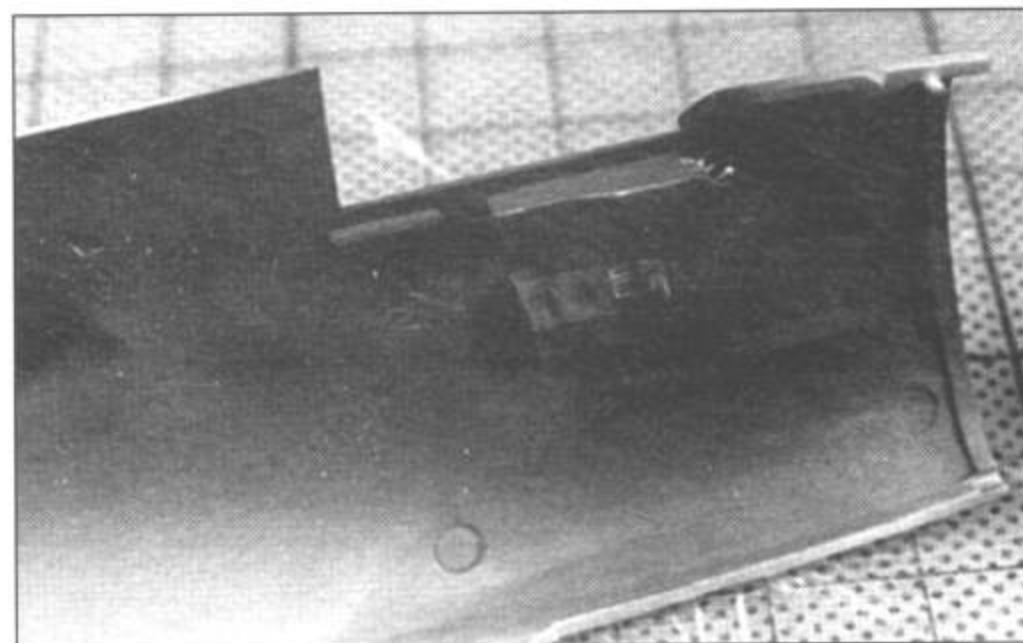


2-70. Фирма Eduard выпускает широкий ассортимент фототравленных наборов для доработки самолетов в масштабе 1:48. Не забывайте проверять собираемость модели после монтажа порций травленных деталей.

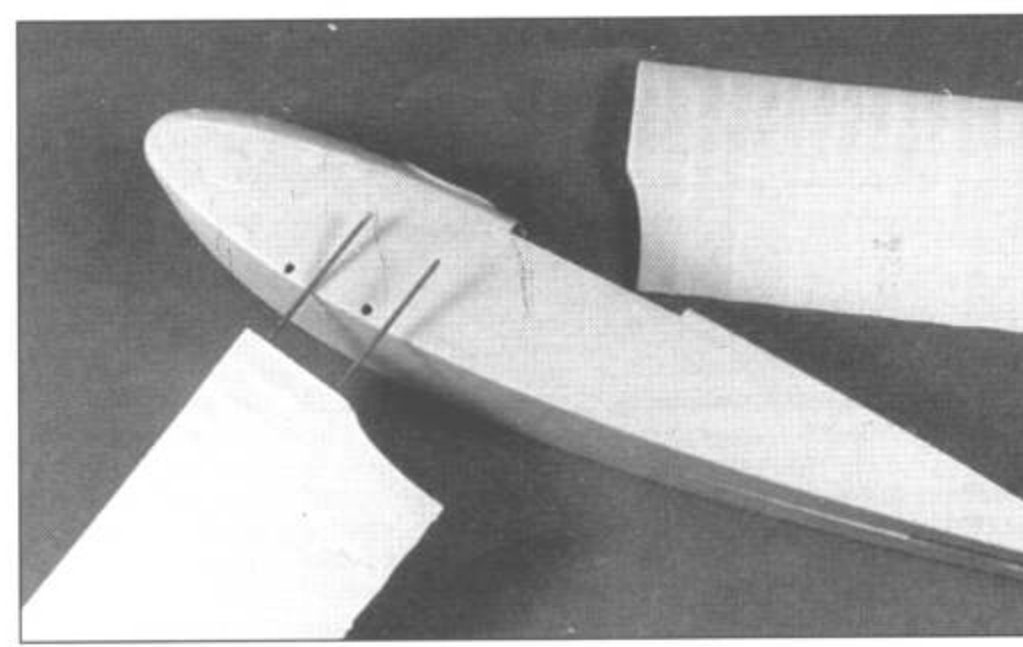
2-71. Собранный из фототравленных деталей интерьер кабины и двигатель из белого металла (все детали фирмы Eduard) для модели самолета «Альбатрос» С-III в масштабе 1:48. Обратите внимание на качественную окраску отдельных элементов.



2-67. Кабина обретает форму. Приборная доска, кресло, ручка управления уже установлены.



2-69. Левый борт. Интерьер окрашен и тонирован методом сухой кисти.



2-72. Некоторые модели из эпоксидки не имеют хороших крепежных поверхностей. Из положения можно выйти, придав соединению прочность за счет использования отрезков проволоки.

Командирская «Пантера»

Масштаб: 1 : 35

Производитель: Италери+Академия+Абер

Тяжелый немецкий танк Пантера в своей базовой версии известен повсеместно, но о существовании его варианта, о котором речь пойдет ниже мало кто знает. Данный танк был вторым в отделении управления 653-го батальона тяжелых истребителей танков.

Командирская машина

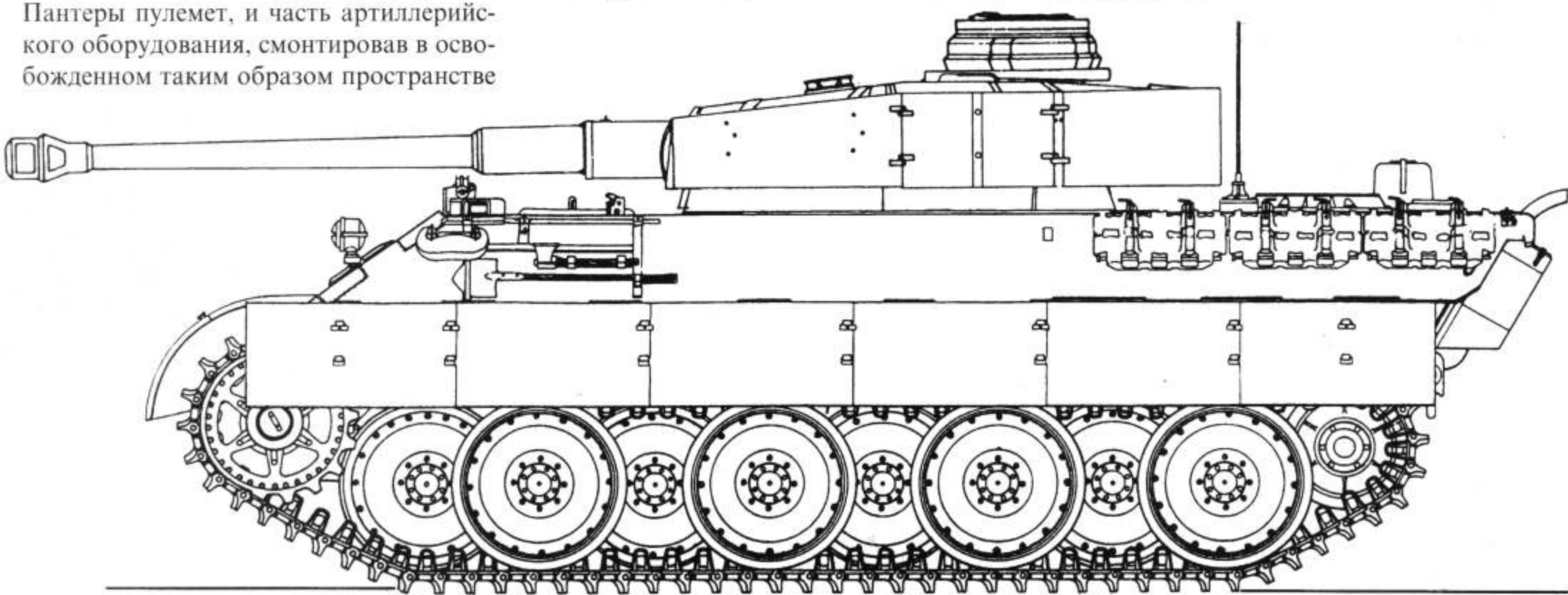
Вскоре после разработки Пантеры, возникли проблемы с созданием на ее основе командирского танка. Разрабатывая новую машину, конструкторы убрали с Пантеры пулемет, и часть артиллерийского оборудования, смонтировав в освобожденном таким образом пространстве

дополнительную радиостанцию Fu 7 (SdKfz 267) либо Fu 8 (SdKfz 268), и оставив в башне находившуюся там Fu 5.

Экипаж командирского танка был дополнен офицером связи (на месте стрелка-радиста). Функции радиотелефониста исполняли, заменяя друг друга, наводчик и заряжающий. Снаружи командирский танк можно было отличить по антеннам - штыревой и типа «звезда» (либо «метелка»).

Командирский танк, который я решил отобразить в масштабе 1:35 был произведен вероятнее всего в единственном экземпляре, и является очень интересным. Дело в том, что его неизвестные

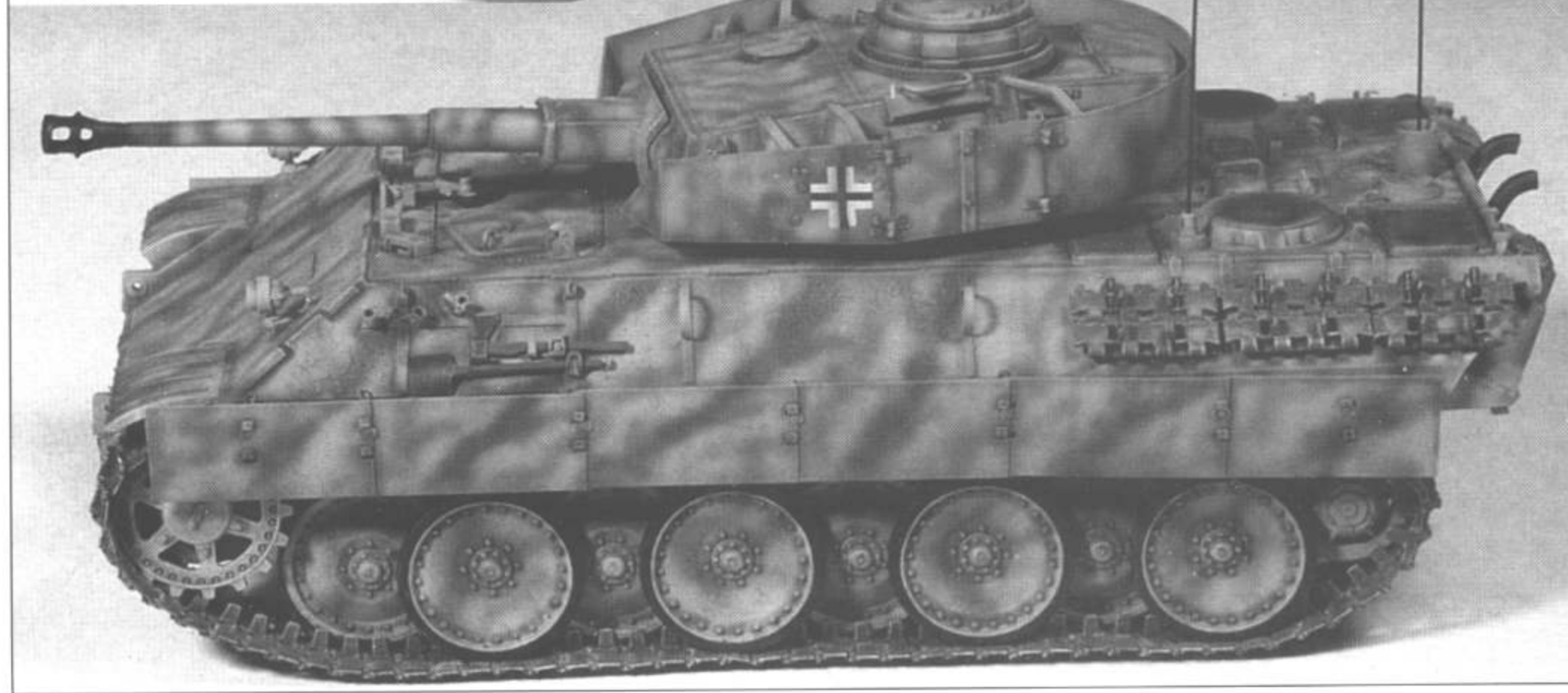
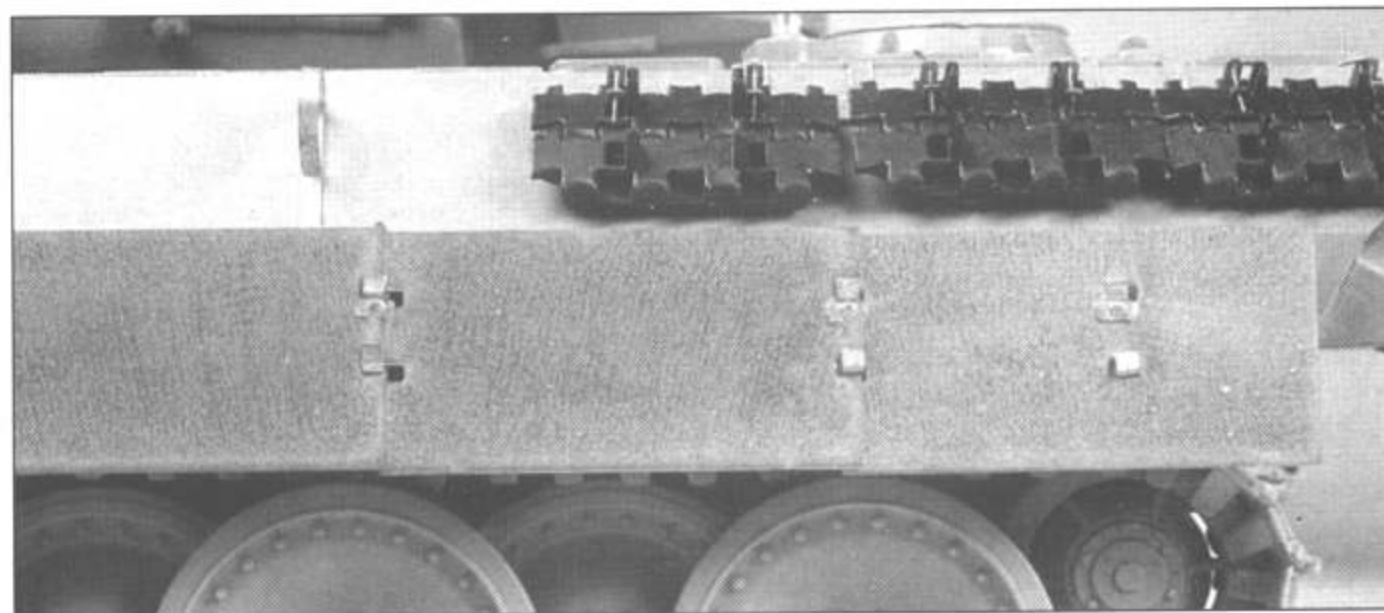
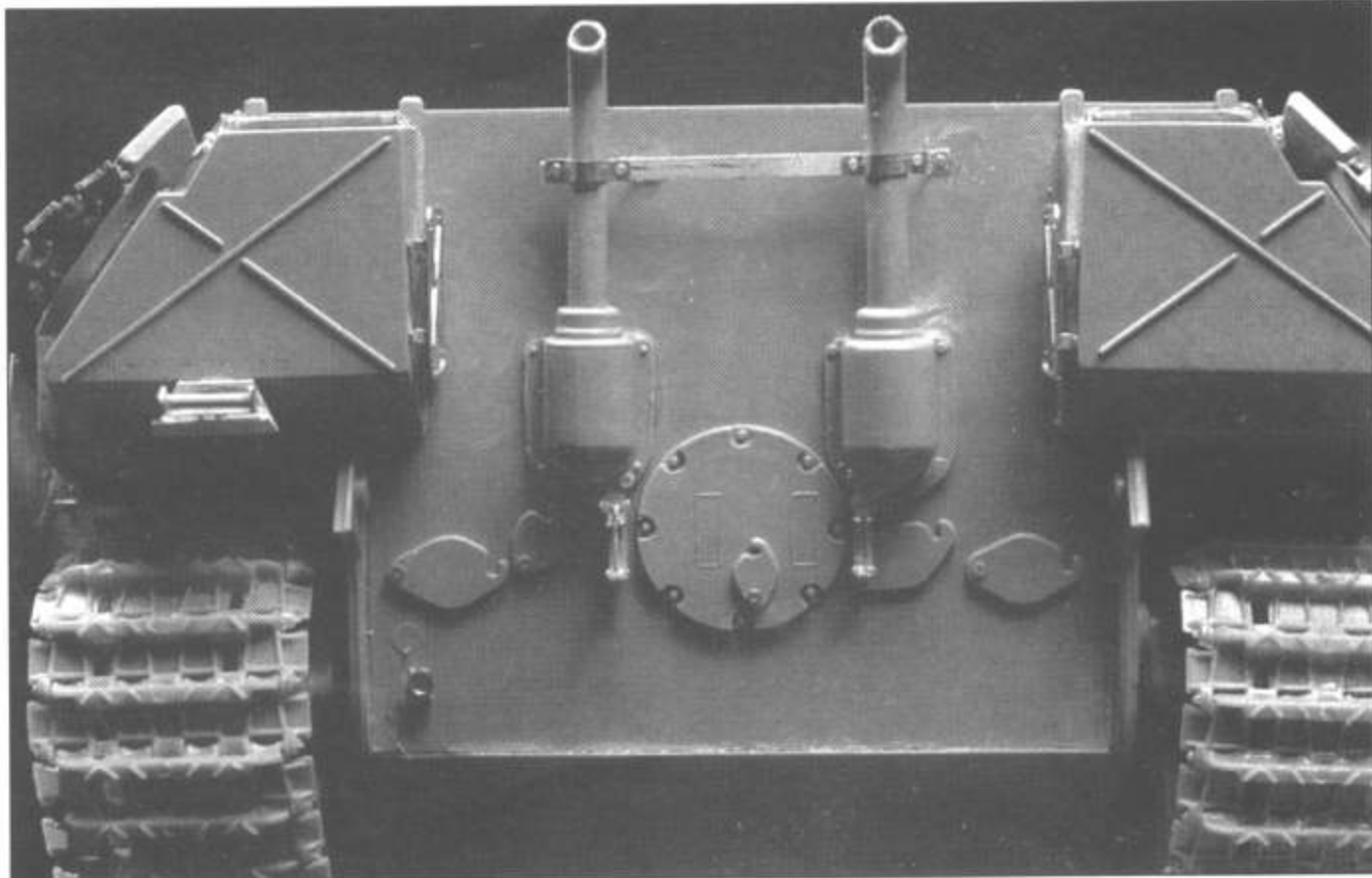
конструкторы (можно допустить, что это были инженеры «Nibelungenwerk» в Saint-Walentin) наложили на корпус Пантеры Ausf D башню танка PzKpfw IV Ausf H (W.Szpilberger утверждает, что для постройки этой машины был использован корпус Bergerpanter). Имеется только два снимка этой машины, стоящей на железнодорожной платформе. Несмотря на то, что этот танк существовал только в одном экземпляре, он в 1944 году использовался в боях на Восточном фронте в составе 653 батальона истребителей танков, на вооружении которого находились Ferdinand'ы.



Хорошо видно высокое качество исполнения фототравленных элементов, а так же гусениц фирмы Dragon. Конечно, стоит отрезать выхлопные трубы, так как появились эти детали производства российской фирмы Москит, выполненные из металла.

Для изготовления описываемой модели использовалось шасси Пантеры D фирмы Italeri, номер по каталогу 290, а так же башня модели PzKpfw IV Ausf H фирмы Academy, номер по каталогу 1327.

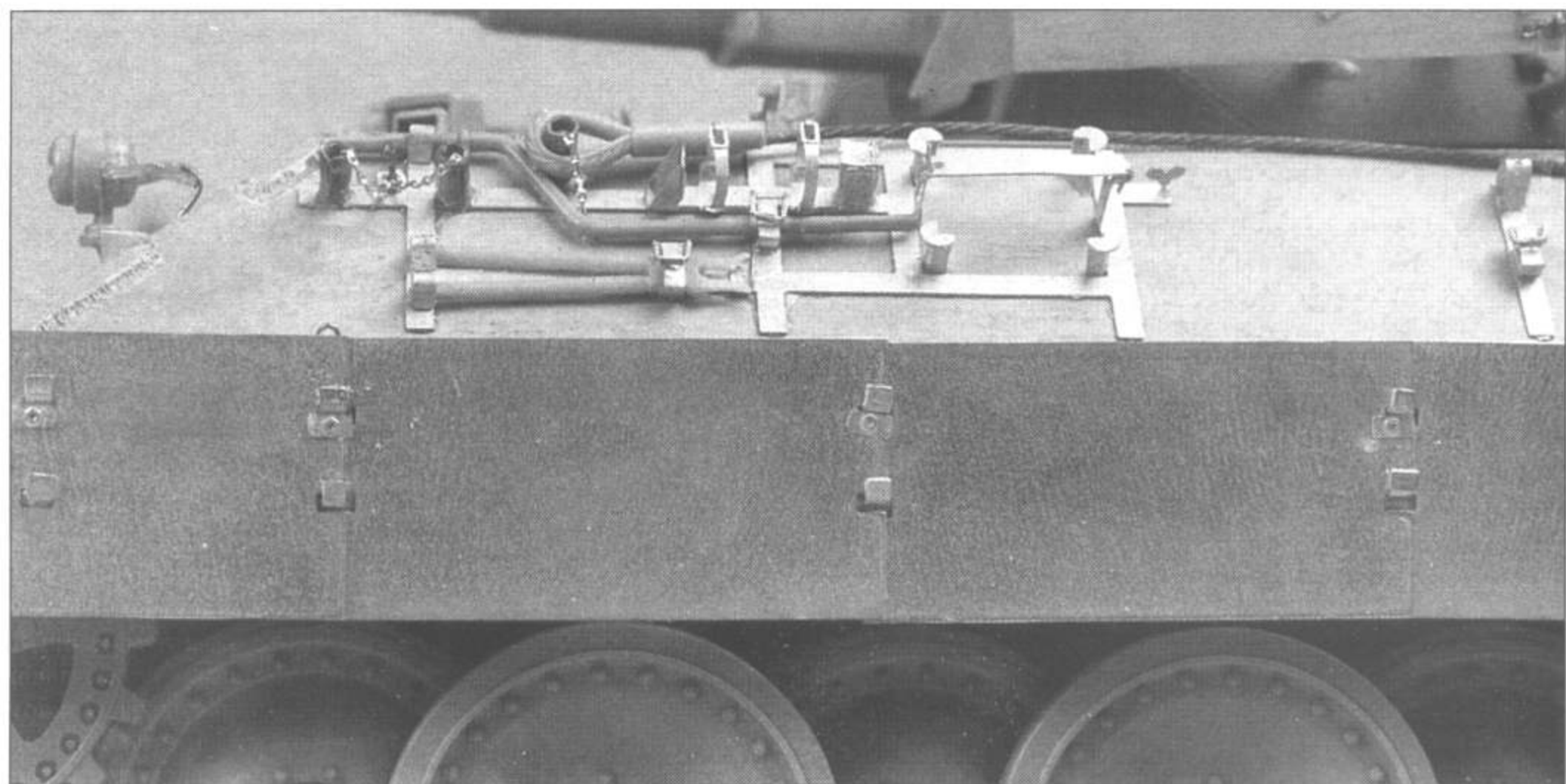
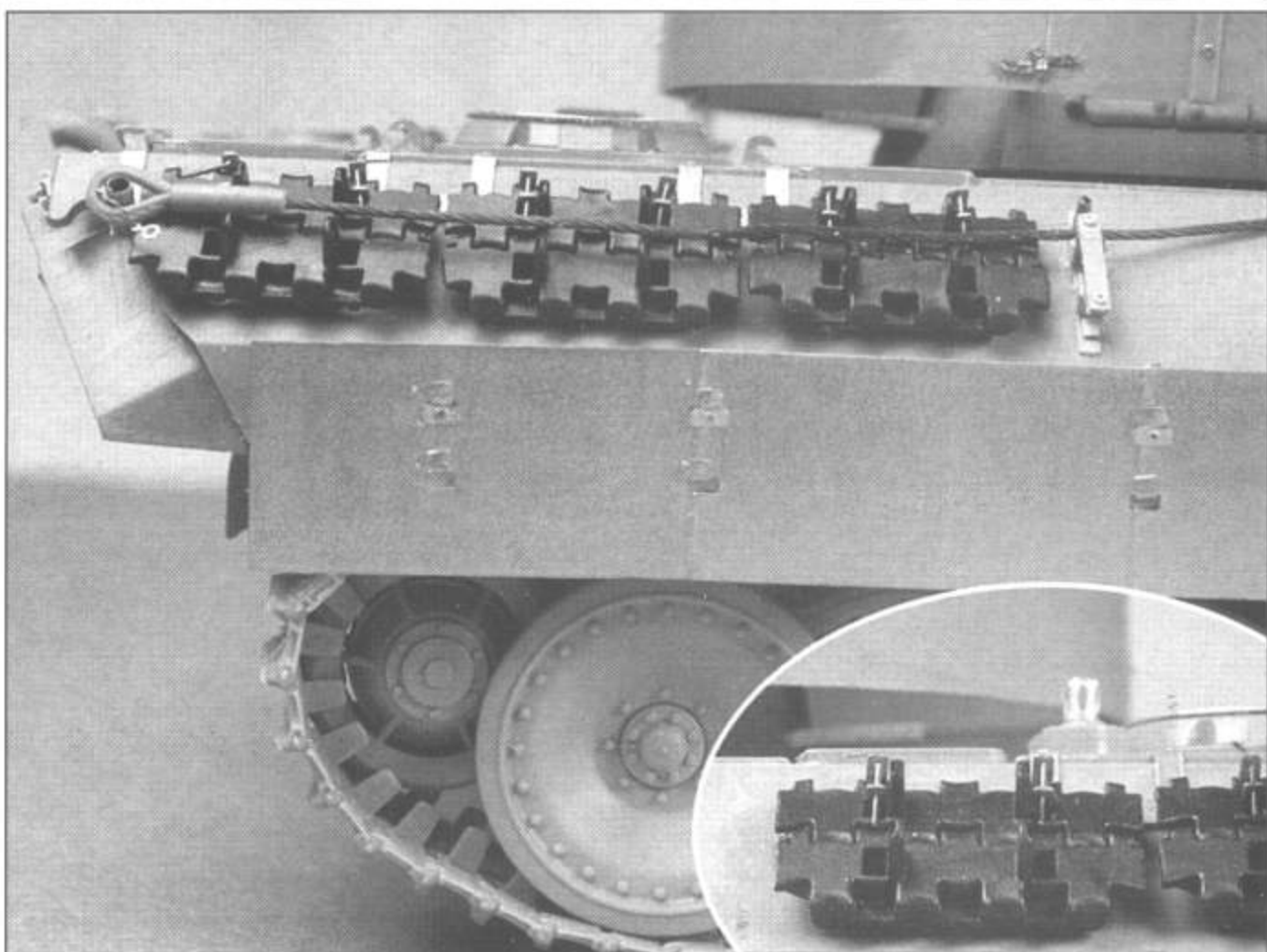
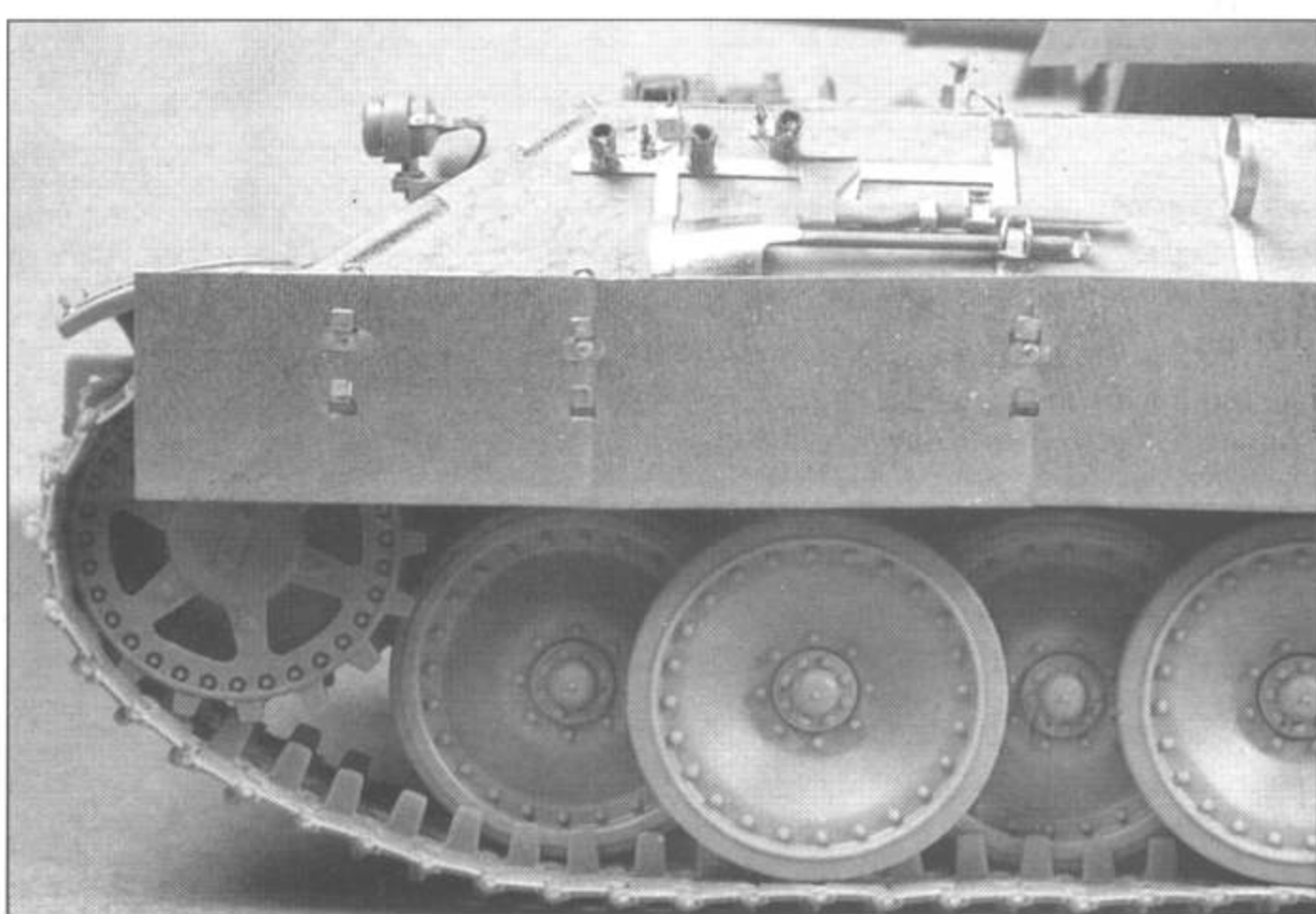
После склейки корпуса и выполнения фактуры поверхности стальных бронелистов при помощи зубообразной фрезы установленной в 12-ти вольтовую минидрель, я приступил к оснащению модели полезными деталями из набора «фототравленки» производства фирмы Aber, номер по каталогу 35029. В состав так называемого «общего» набора к Пантере D, кроме прочего входят сетки, перископы, узлы крепления инструментов и т.д. Монтаж этих элементов не доставляет больших хлопот. К пластику они приклеивались клеем Super glue. Гусеницы, а так же нужное дополнительное оборудование и инструменты, предлагаемые Италери имеют низкое качество. Поэтому они не использовались, а были заменены деталями из домашних запасов, источником которых частично послужил набор Пантеры фирмы Dragon.



Установка боковых фототравленных экранов производства Aber, номер по каталогу 35A08, трудностей не представляет. Однако необходимо вовремя удалить с корпуса модели подготовленные производителем места, предусмотренные им для установки «родных» пластиковых экранов (в наборе Italeri это детали 37B и 38B).

Затем приступаем к склеиванию башни и выполнению на ее поверхности соответствующей фактуры брони. Сама башня проста в сборке. Значительно больше сил и внимания требуется посвятить приклеиванию ее боковых экранов. Лучше всего делать это при помощи клея, который схватывает долго и прощает возможную невнимательность (например, Revell-Professional с иглой). Предлагаю сделать петли для дверок в экранах башни. Их можно сделать, пользуясь тонкими полосками, отрезанными, например, от металлической трубы для клея. Выполним так же имитацию сварных швов вокруг маски орудия и вдоль листов поддерживающих ограждение башни. Ствол орудия был заменен выточенным из металла, который производится чешской фирмой Professional Models.

На основании черно-белого снимка, представляющего этот танк, трудно определить вид камуфляжа, который несла данная машина. Поэтому решил окрасить свою модель по схеме так называемой «зебры». Ее основной цвет - *Wermacht-olive*. Получил его, смешивая краски Xtra-Color 805 и Molak 20400 в пропорции 1:2. Зеленый цвет, это Xtra-Color 806, а коричневый получен в результате смешения красок Hambrol 10, 9 и 19 таким образом, что бы возник коричневый цвет с ржавым оттенком. Для передачи эффекта интенсивной эксплуатации танка, все ребра, заклепки, головки винтов и углубления были выделены

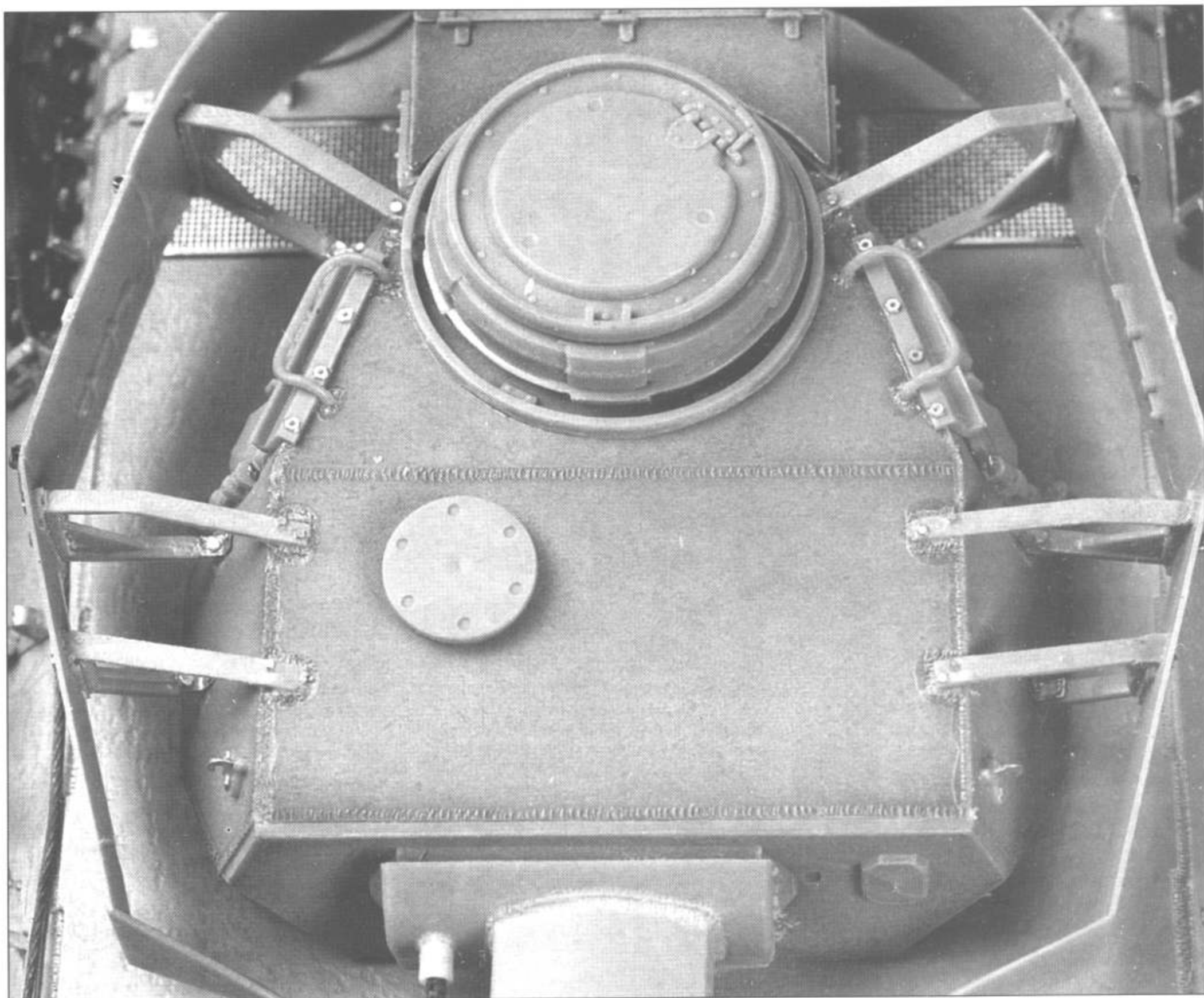
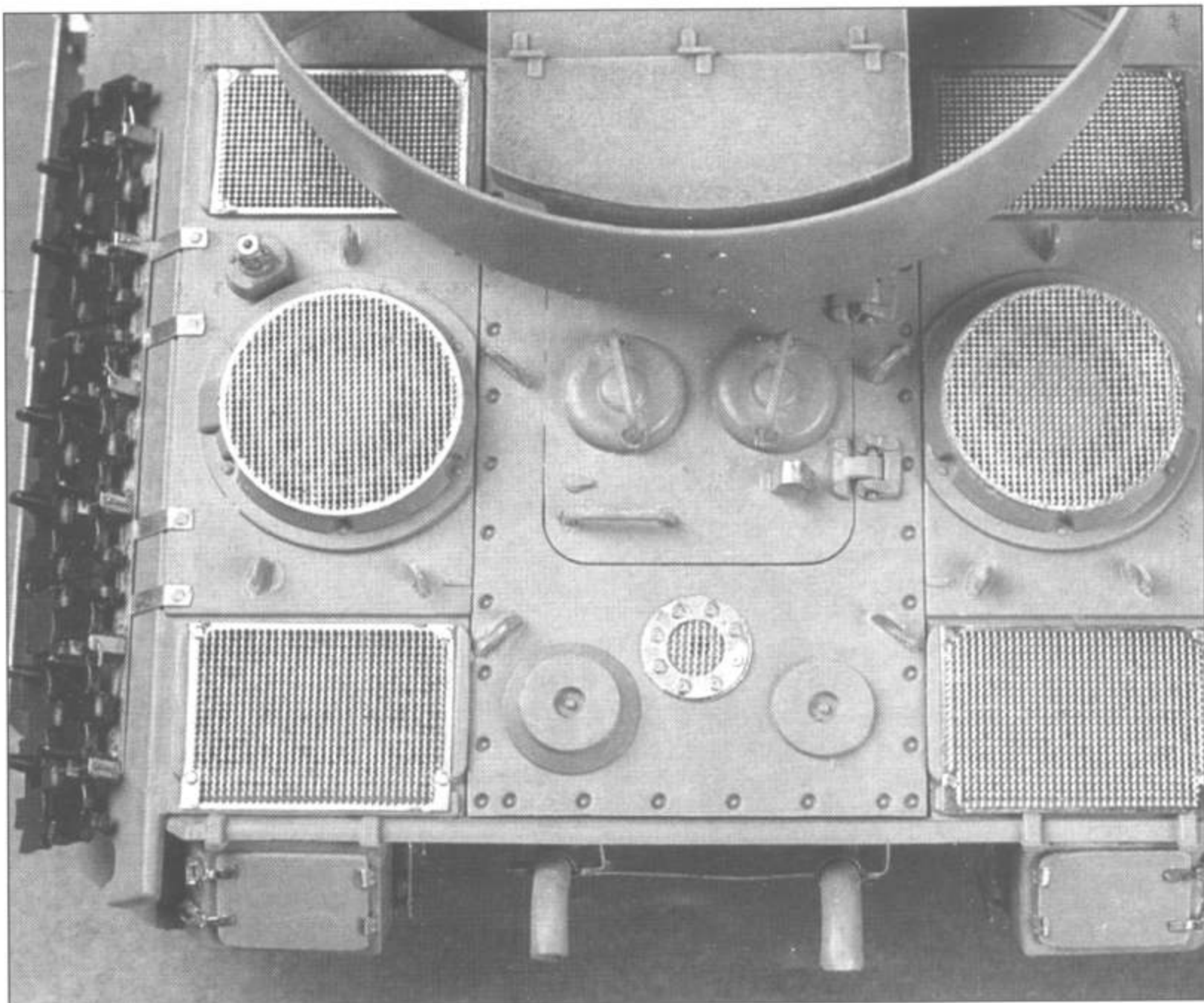


темно-коричневой краской Humbrol №10.

Следующим этапом стало покрытие всей модели бесцветным лаком №2 фирмы Revell. После этого детали, которые ранее были окрашены краской Humbrol №10 были протерты по технологии «сухой кисти» кремовой краской Humbrol №103. Последней ступенью окраски стала имитация пыли на катках, боковых экранах, передней и задней броневых плитах, разведенной уайтспиритом в соотношении 1:5 желто-коричневой краской №93 той же самой фирмы.

Приглашаю всех построить этот тип модели, учитывая ее неповторимый силуэт, а так же удивленные вопросы коллег-моделистов - «а, что это действительно ездило?».

Григорий Шпиндель



Повторы, повторы...

Есть модели, которые, несмотря на многие годы, прошедшие с момента их появления на рынке, остаются востребованными и пользуются успехом. Кроме того производители моделей подогревают интерес братии моделестов, тем что время от времени прекращают производство отдельных типов моделей, а затем через несколько лет снова выпускают их на рынок. Модели выходят в малых, лимитированных сериях, так называемых «limited edition», зачастую с декалями приуроченными к каким-либо значительным событиям. Другое, довольно частое явление - это маркетинговые изменения, например производство моделей на прессформах полученных от другой, зачастую уже не существующей фирмы. После необходимой «ретуши», комплектации собственной декалью и упаковки в новую коробку, модель получает освеженный вид и начинается... «жизнь после жизни». Такого рода модели можно определить общим наименованием «повтор». Надо сказать, что в последнее время на модельный рынок возвратились модели (описываемые ниже), история которых точно соответствует этому определению.

Revell 1:48

Royal Aircraft Factory S.E.5a

Модель Revell'a соответствует заголовку настоящей заметки. Продукт немецкой фирмы появился из прессформ изготовленных несколько десятков лет тому назад. По имеющейся информации, ранее эта модель предлагалась в каталогах фирм Aurora и Monogram. Модель демонстрирует качество соответствующее своему возрасту. После того как коробка больших размеров с эффектной картиной атакующего S.E. распакована, взору открываются четыре «ветки» с деталями модели, выполненными из качественного пластика кремового цвета. Остальные составляющие модели - это лист декали, напечатанной с типичным для Revell'a высоким качеством, рамка с ниткой для натягивания расчалок (!), а так же инструкция по сборке со схемами окраски. Декаль несет обозначения для двух самолетов в следующей окраске:

- самолет британского асса - майора Edward C. Mannock (73 воздушные победы) из 74-го дивизиона RAF

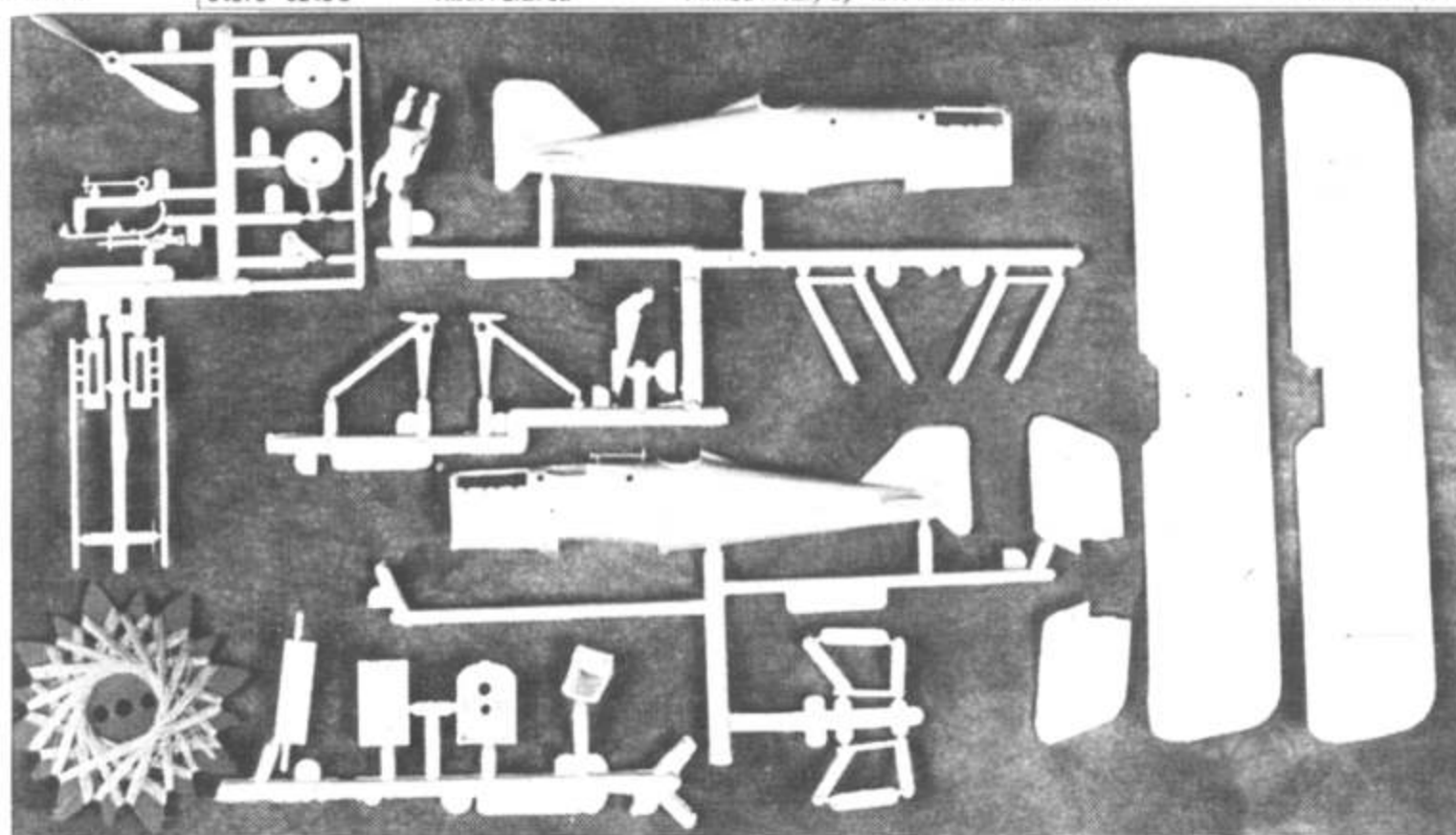
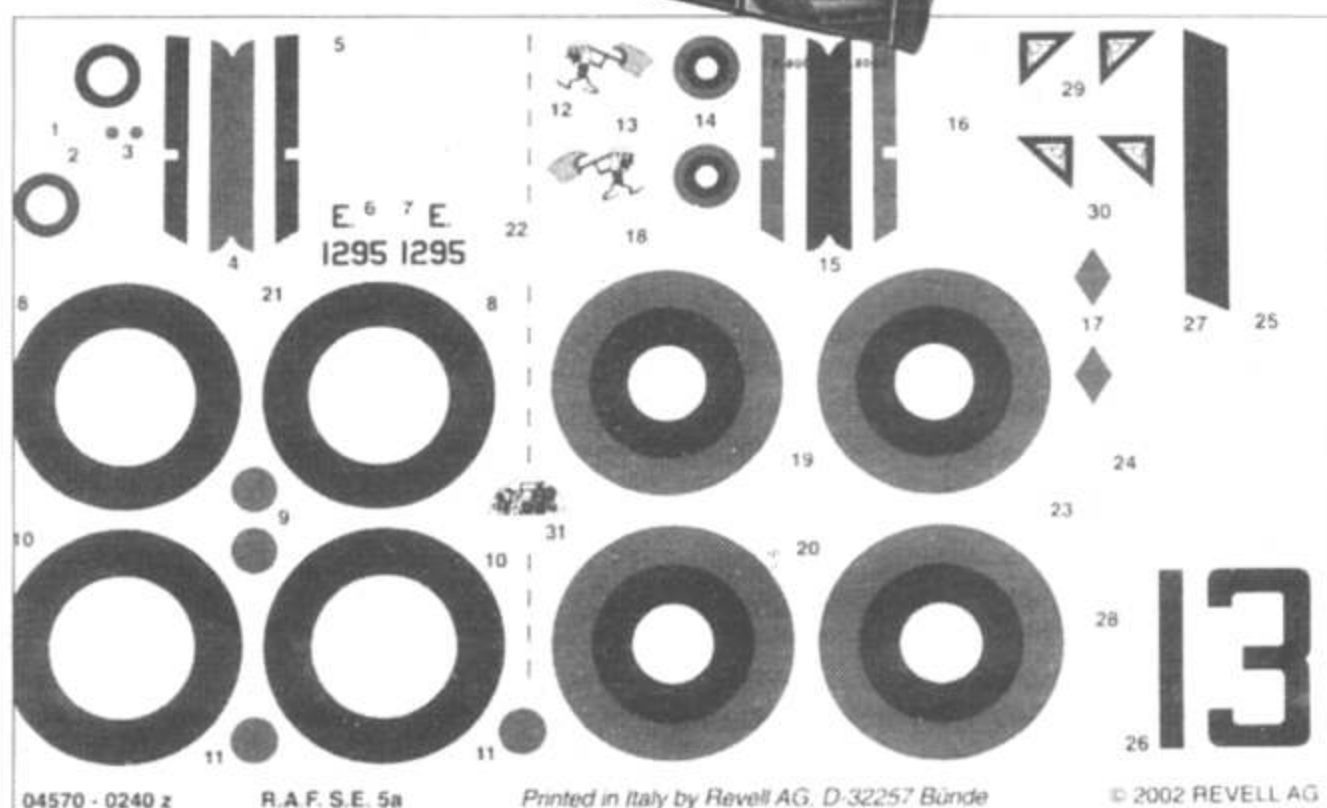
John C. Rorison из американского 25-го дивизиона, воевавшего во Франции в 1918 году (необычная окраска с интересной эмблемой и большим номером «13»).

Оба самолета имели стандартную британскую окраску: верхние и боковые поверхности - цвета PC-10 (коричневый с зеленоватым оттенком), нижние - цвета полотна.

Кроме знаков на декали находится довольно правдоподобно воспроизведенная приборная доска.

Сравнение размеров модели с наиболее достоверными чертежами S.E.5a, дает, увы, не лучшие результаты. Фюзеляж длиннее на несколько миллиметров, так же неверны обводы его закабинной части. Исправление этих ошибок требует больших затрат труда. Так же не соответствуют оригиналу очертания рулей и законцовок

крыльев. В этом случае можно внести коррективы без особых проблем. Довольно убого выглядит интерьер кабины, где отсутствует целый ряд деталей оборудования, что вообще-то обычно для такой древней модели. С другой стороны ряд деталей, например колеса



шасси, винт, радиатор, пулеметы Lewis, выполнены довольно аккуратно, что улучшает общую оценку модели. В общем ясно, что целью фирмы Revell было не потрясти моделистское общество суперкачественной моделью - адекватной обычным стандартам, а только напомнить о почти забытой модели, на базе которой можно выполнить достойную миниатюру славного S.E.

Revell 1:48 Fokker D.VII

Вторая модель, предложенная фирмой Revell, это миниатюра знаменитого Fokker D. VII. Несмотря на огромную роль, которую этот самолет сыграл в воздушных схватках Первой мировой войны, он не был «обласкан» производителями моделей. Кроме относительно многочисленных копий в масштабе 1:72 (ESCI, Revell, MAC, RODEN) доступных, практически единственными копиями в других масштабах, до настоящего времени, оставались: D.VII в масштабе 1:28 от фирмы Revell и модель в масштабе 1:48 Auroga/Monogram. Возможно, вскоре мы дождемся копий Fokker'a в исполнении, например, чешского EDUARD'a, но пока что получаем «повтор» старой Auroga.

Вид модели весьма близок к описанному выше S.E.5a. Набор состоит из 39 деталей выполненных из светло-серого полистирола, рамки с ниткой для натягивания расчалок, декали и инструкции по сборке со схемами окраски. Качество исполнения деталей находится примерно на том же уровне, что и у S.E. К геометрии и основным размерениям модели можно иметь замечания, но надо помнить, что формы для ее изготовления были произведены несколько десятилетий тому назад. Особенно прилично выполнен фюзеляж, с имитацией обтянутой полотном ферменной конструкции и тщательно размеченными жалюзи для выхода воздуха, охлаждающего двигатель. Благоприятное впечатление портит бедное оборудование кабины пилота, которое следовало бы практически все выполнить заново самому. Ситуацию должна была спасти декаль приборной доски, которая закрыла бы от взоров соответствующую пластиковую деталь. Однако она слишком мала и больше соответствует «семьдесят второму» масштабу. Значительно упрощены (для такого масш-

таба...) пулеметы Spandau и копия двигателя BMW. Прилагающаяся к набору декаль имеет хорошее качество и позволяет выполнить модель в окраске соответствующей:

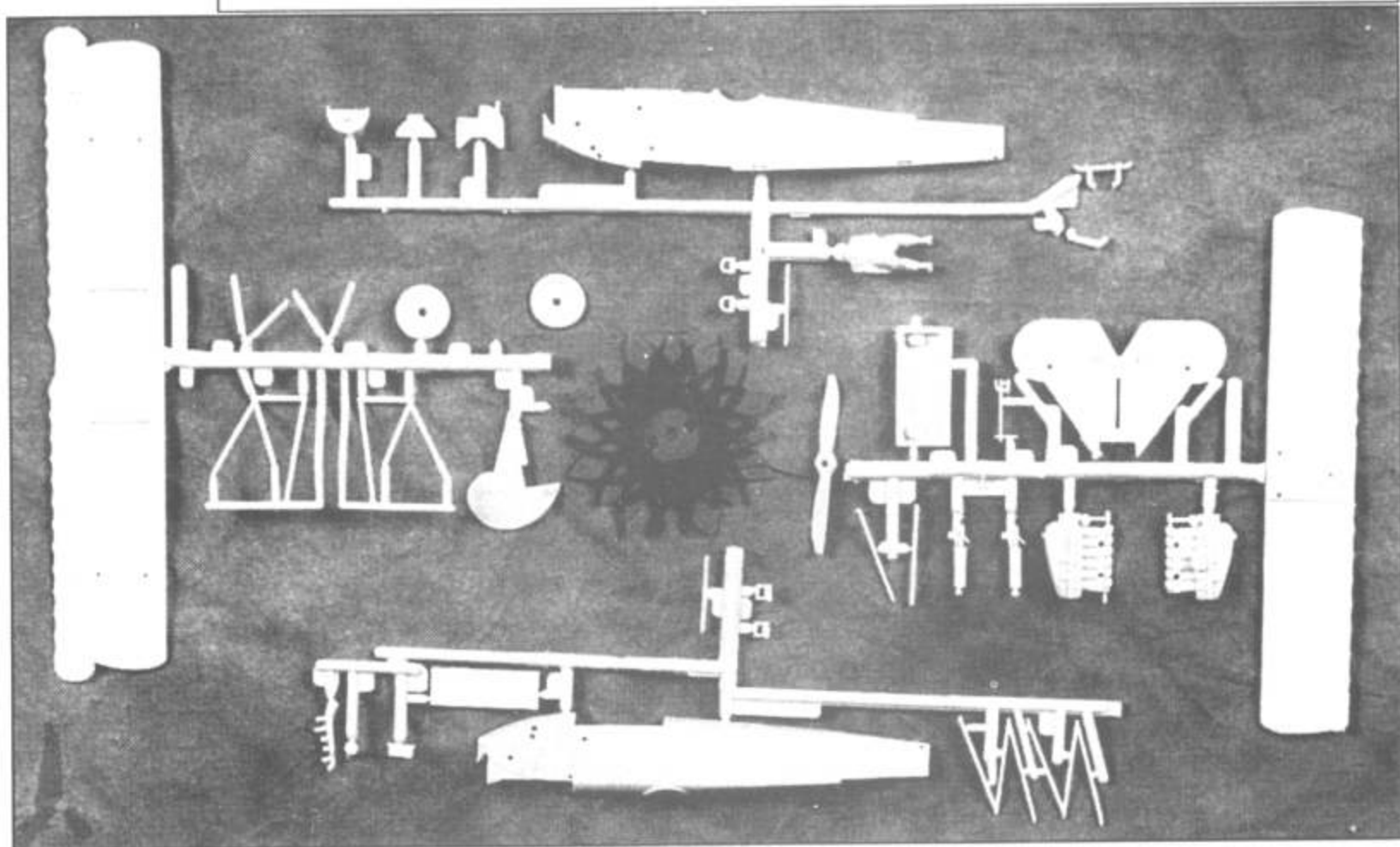
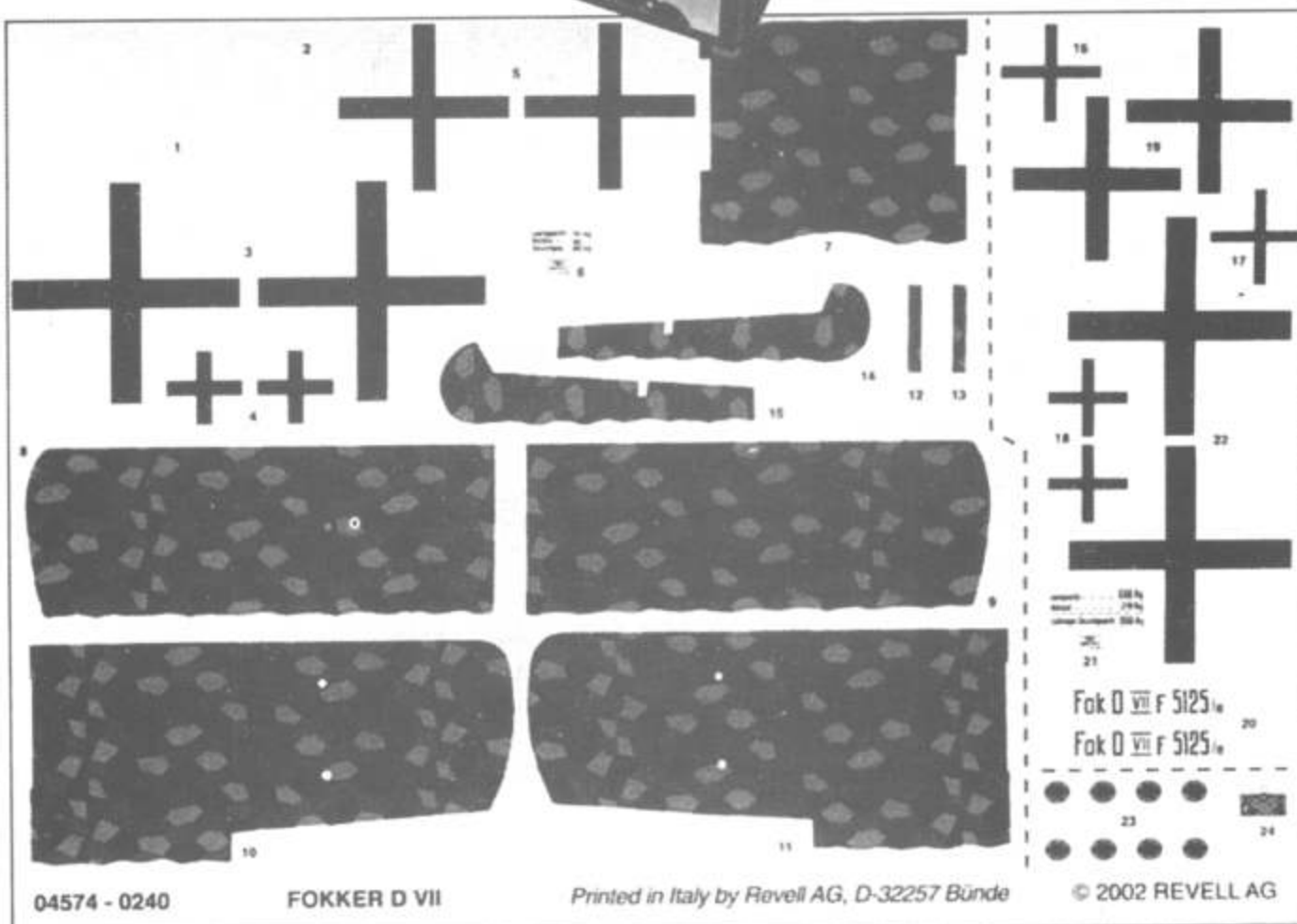
- самолету из Jasta 11 окраске

шенного полностью в белый цвет - пилотируемого Германом Герингом, ставшего позднее маршалом III-го Рейха.

- самолету из Jasta 15 - с красно-голубым фюзеляжем и нижними поверхностями в рисунке «losenge».

Что касается последней окраски, то в декали предлагается имитация 4-х цветного полотна, но цвета неверны. Для желающих выполнить модель в

данной окраске более разумно использовать запасные «кальки» с моделей EDUARD. Резюмируя вышеизложенное, можно утверждать, что из наборов Revell'a возможно выполнить правильные и эффектные модели - но это задача по плечу только орлам...



Ми-1

Масштаб: 1 : 48

Производитель: Special Hobby



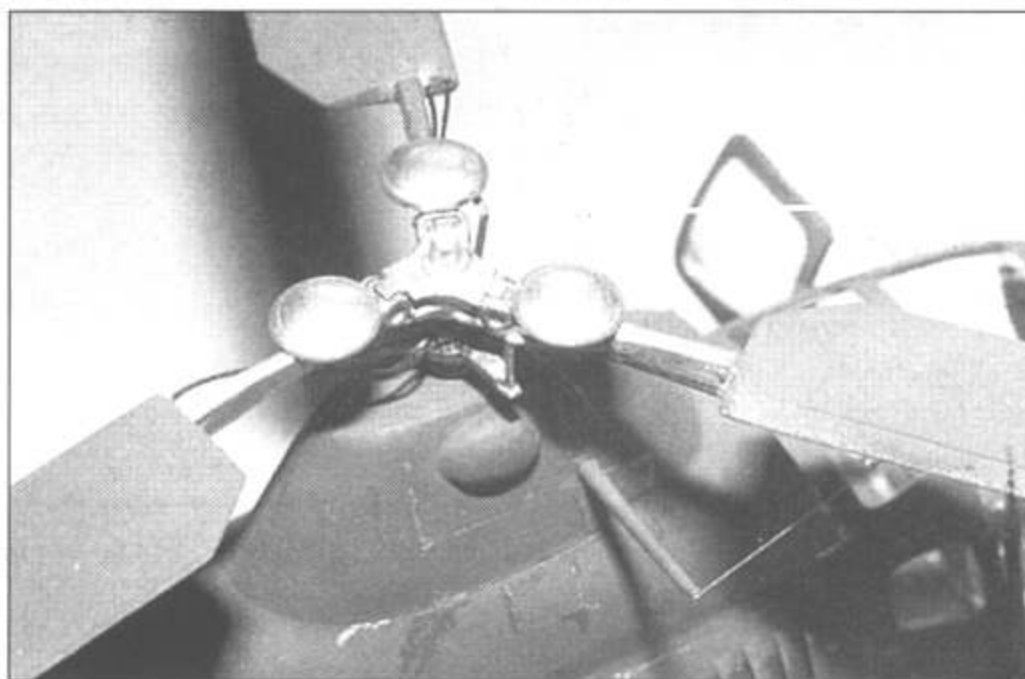
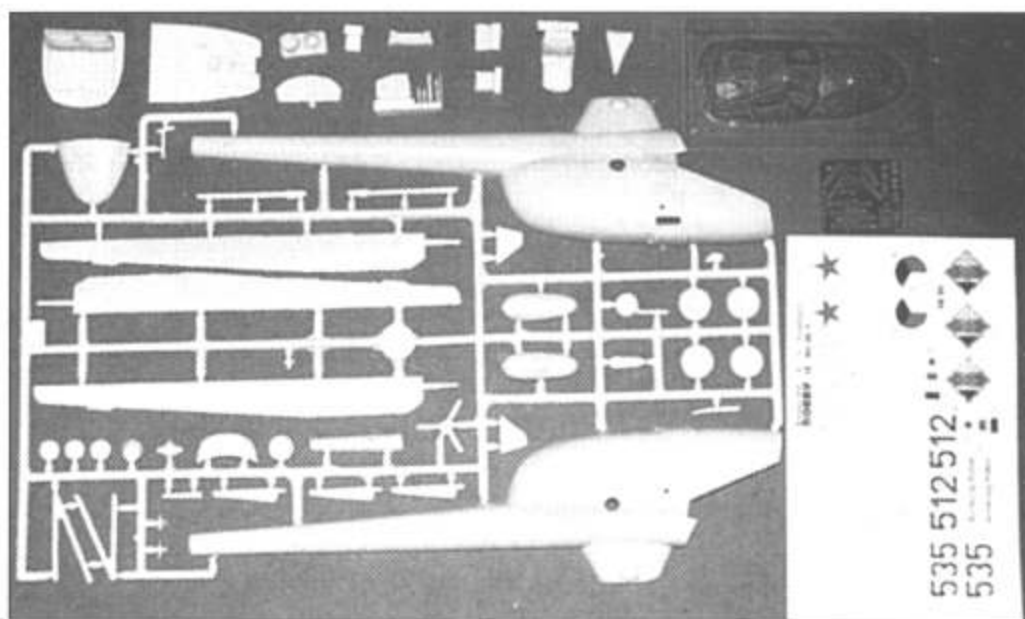
Первый вертолет польской авиации

После окончания 2-й мировой войны в авиации появился новый тип летательного аппарата, открывающий качественно новые возможности использования авиации. Это был вертолет, или как говорят некоторые геликоптер.

В СССР работы над трехместным вертолетом начались в 1947 году и уже в 1948 году на конкурс были представлены три конструкции, а именно: Братухин Б-11, Яковлев Як-100 и Миль ГМ-1. Победителем вышел ГМ-1, позднее получивший наименование Ми-1. После испытаний и соответствующих доводок конструкции в 1950 году Ми-1 был запущен в серийное производство, а уже в 1951 году прошла первая публичная демонстрация нового вертолета на воздушном параде в Тушино.

В Польше первые Ми-1 появились в 1953 году, а в 1955 году предприятие Wytwornia Sprzet Komunikacyjny в Свиднике получило из СССР лицензионную документацию на Ми-1Т, в соответствии с которой началось производство этого вертолета в Польше. Первые четыре машины, собранные из узлов, доставленных из СССР, были облетаны в 1956 году. В Польше вертолет получил наименование СМ-1 и производился в различных вариантах до 1965 года. Всего здесь было изготовлено 1594 экземпляра, что вместе с теми машинами, которые были произведены в СССР, дает общее количество - более 2000 штук. Польские вертолеты в больших объемах поставлялись на экспорт, в основном в Советский Союз и страны Варшавского Договора, но так же в Афганистан, Бразилию, Египет, Финляндию, Китай, Сирию. По коду НАТО Ми-1 получил обозначение «Наре»- заяц.

Я уже давно хотел иметь в коллекции модель этого вертолета, однако были доступны изделия только в масштабе 1:72, поэтому пришлось подождать. Как всегда, производители не подвели, и фирма Special Hobby выпустила модель Ми-1 в масштабе 1:48. Модель принадлежит к классу так называемых «мультимедийных наборов». Основа модели - это детали из серого пластика, исполненные по технологии «short run» и остекление, изготовленное по технологии «vacu», к этому добавлено несколько элементов из эпоксидной смолы и рамка фототравленных деталей. Все это выглядело изготовленным довольно аккуратно и, казалось бы, не обещало возникновения проблем при сборке. Написал «казалось бы», так как действительность оказалась жестока, и первоначальное мнение пришлось довольно скоро изменить, но обо все по порядку. Склеив предварительно половинки фюзеляжа, я примерил полук кабины и ее заднюю стенку. Так как все выглядело нормально, половинки фюзеляжа были склеены окончательно, и можно было проводить необходимые поправки и переделки. Первым этапом стало прорезание «жабр» и имитация решеток, расположенных в центральной части фюзеляжа прикрывающих двигатель на капотах. Работа кропотливая, но полученный эффект себя оправдал. Следующим шагом стала косметическая операция, имеющая своей целью ликвидацию небольших утяжин и неровностей на всей поверхности фюзеляжа. С самого начала я решил, что мой вертолет будет иметь открытые дверцы кабины, поэтому с фюзеляжа были срезаны фрагменты, соответствующие нижним частям дверей. Таким образом, фюзеляж был подготовлен к установке оборудования кабины, и тут начались проблемы. Оказалось, что полук кабины вылезает над проемом двери на значительную высоту и единственным способом его «углубления» является отодвигание назад задней стенки. После примерки передней части фюзеляжа оказалось, что, по мнению производителя модели, так и должно быть, и это нашло подтверждение и в инструкции. Однако в соответствии с чертежами и детализировкой, задняя стенка должна располагаться



Изготовленная втулка винта с управляющими тягами и шлангами, подводящими спиртовой раствор к антиобледенительному оборудованию лопастей.

между кабиной и отсеком двигателя, а не в последнем, как это получилось на модели. Все попытки по передвиганию полки дали мизерные результаты, поэтому единственным кардинальным выходом стало изготовление нового полки, что собственно и было сделано. Проблема была решена и все стало на свои места. Следующей деталью, которая совершенно не соответствовала чертежам, была приборная доска. Собственно говоря, она соответствовала рисункам, которые были опубликованы в Letecvi+Kosmonautika 26/90, но не совпадала с тем, что было приведено в более свежих журналах - Modelarz 4/2001 и в TBU. Новая приборная доска была изготовлена по чертежам, и проблемы связанные с кабиной были успешно решены. Внутренность кабины я окрасил серой матовой краской Н 64, а затем приклеил подготовленную ранее, в соответствии с инструкцией, переднюю часть фюзеляжа. После неоднократных попыток мне удалось подогнать к своему посадочному месту и верхнюю прозрачную часть кабины, из которой были предварительно вырезаны фрагменты верхних частей дверей. После вклейки имитации трубчатой конструкции, и оборудования - кресла пилота, пристяжных ремней, приборной доски и т.д. к полку кабины, накрываем кабину сверху. Из деталей, получившихся после вырезания фрагментов дверей, изготавливаем новые двери, добавив дополнительно петли и внутренние дверные ручки.

Очередным этапом работы стал несущий винт, у которого в мелких доделках нуждались лопасти, а втулка была отправлена в мусорную корзину. Затем изготовил новую втулку с управляющими тягами, где оси установки лопастей были продолжением сторон равностороннего треугольника, центром которого является ось вращения винта, а не лучи проведенные из него с углом между ними в 120°, как это было сделано на модели. Очередные доработки ожидали меня при установке стоек основного шасси. Предлагаемые стойки-амортизаторы имели такой значительный сдвиг половинок, что имело смысл изготовить новые, а после сравнения их с имеющимся фотоматериалом оказалось еще, что они совершенно не соответствуют своему оригиналу. Изготовление новых не вызвало трудностей и



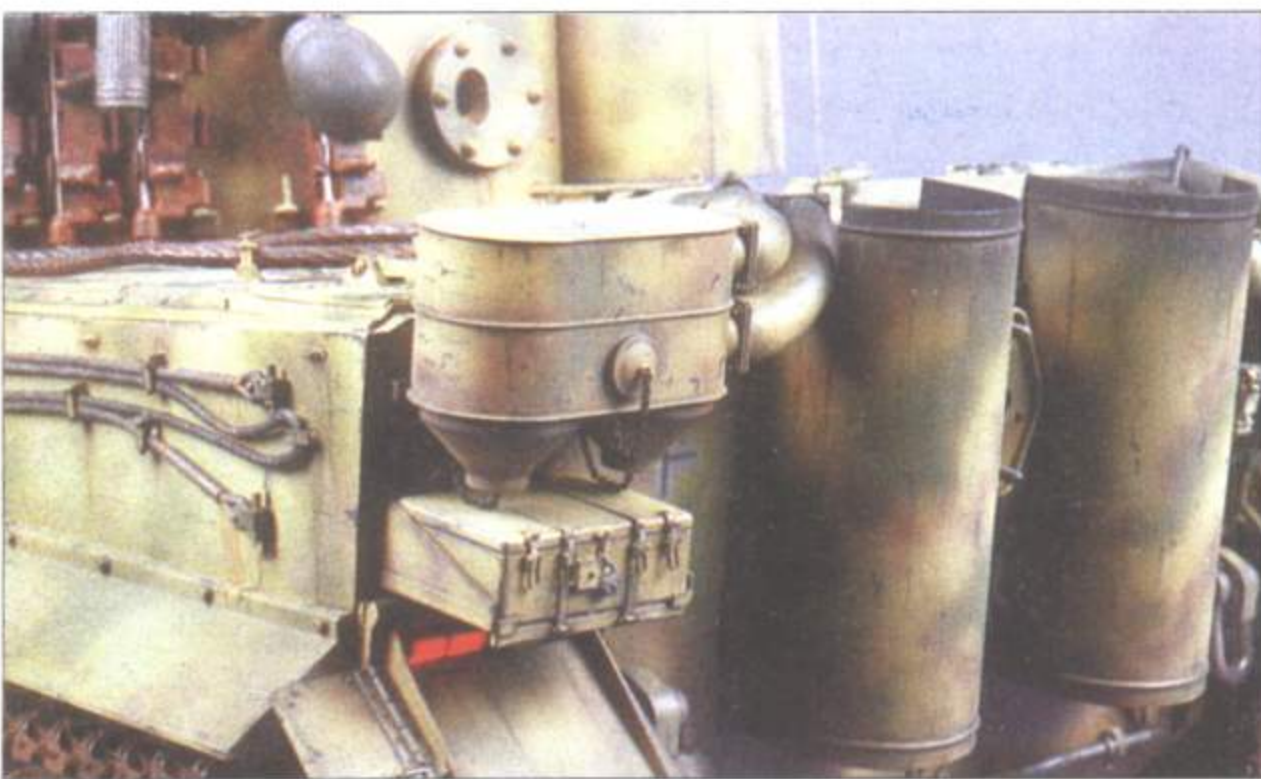
Три вида на внутрен-
ность кабины экипажа.



Модель Ju 87 B-2 Revell/
Hasegawa в окраске вто-
рой эскадры 1./St.G 3 вое-
вавшей в апреле 1941 года
в Греции.

Обозначения для модели были
использованы из листа декали
«Stuka» Bomber Pt.III» амери-
канского производителя
AeroMaster; характерными
для машин второй эскадры 1./
St.G 3 были желтые элемен-
ты быстрого распознавания -
носовая часть фюзеляжа и
руль направления.

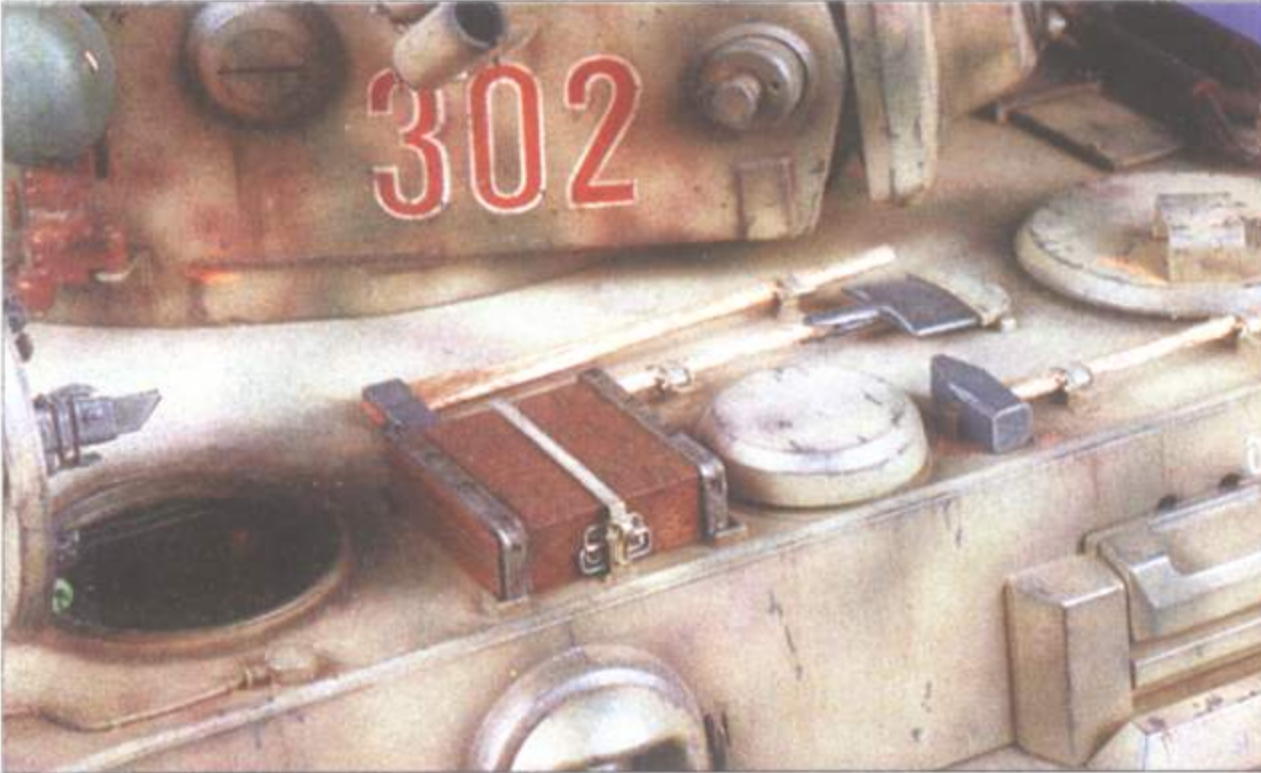




К коробам фильтров Feiffel идет миниатюрной цепочки. Задний фонарь Notek включен.



Бронированная створка люка механика-водителя подвижна. Вблизи она открывает два отверстия, предназначенных для перископа.



Хорошо виден ящик с ЗИП и различный инструмент, изготовленный по отдельности, после покраски зафиксированный на танке с помощью креплений из фототравленных деталей.



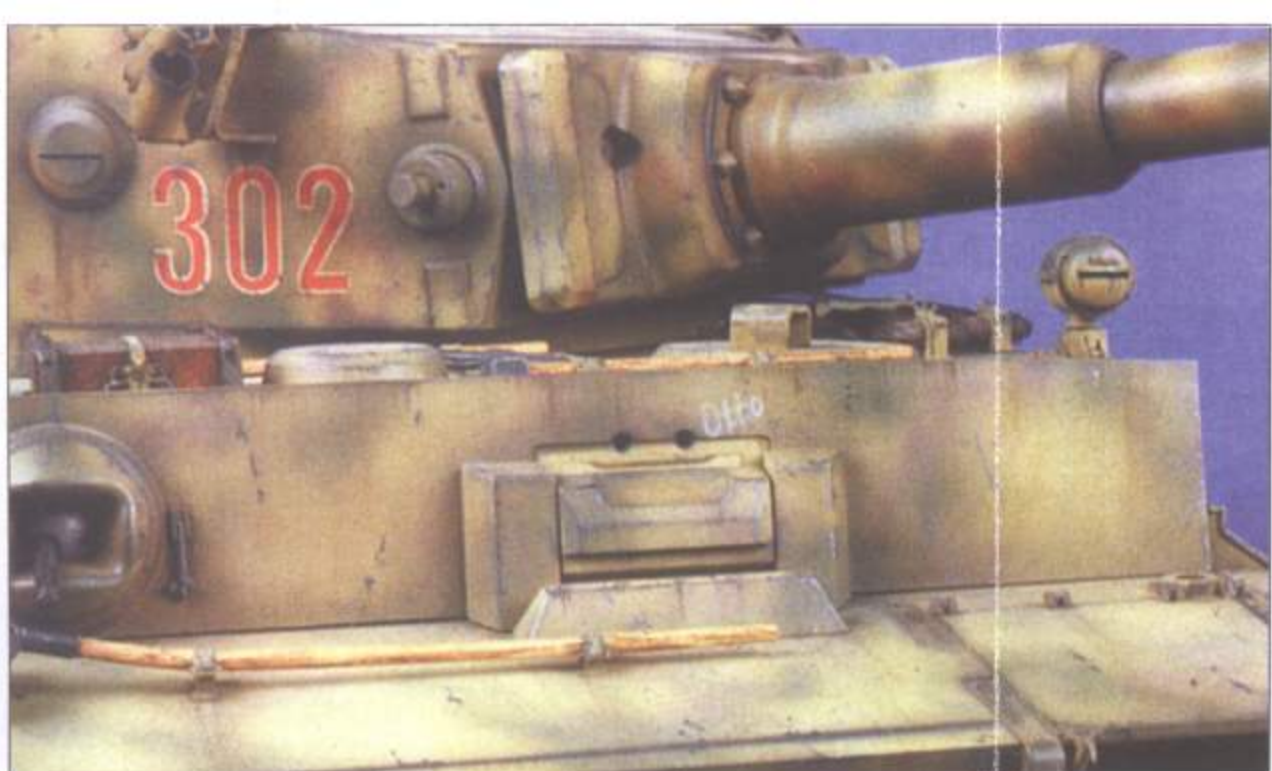
Номер танка был нанесен аэрографом через двойной трафарет. В результате номер получился слишком аккуратным и его пришлось немного испортить царапинами.



Экипаж занимает классическое положение: один облакачивается рукой на командирскую башенку, другая рука лежит на верхней части башенки, заряжающий, опирающийся на крышу башни выглядывает из своего люка.



Висящее сзади в...
ляет модели коло...



Бронированная створка люка механика-водителя подвижна. В нижнем положении она открывает два отверстия, предназначенных для перископа KFF 2.



Номер танка был нанесен аэрографом через двойной трафарет. В результате номер получился слишком аккуратным и его пришлось немного испортить царапинами.



Обратил
лезным
трубой,



Рассмат
ки смазк
крытые

Висящее сзади ведро добавляет модели колорита.



ложе-

В таком масштабе каждая деталь должна быть идеальной и находиться на своем месте. Как например эта техническая табличка, наклеенная на огнетушитель (который никогда не бывал красного цвета).



Система запираания люка на танках не красилась и ей придан оттенок ружейного металла. Приборы наблюдения имеют различный цвет от обычного серого танкового до зеленого.

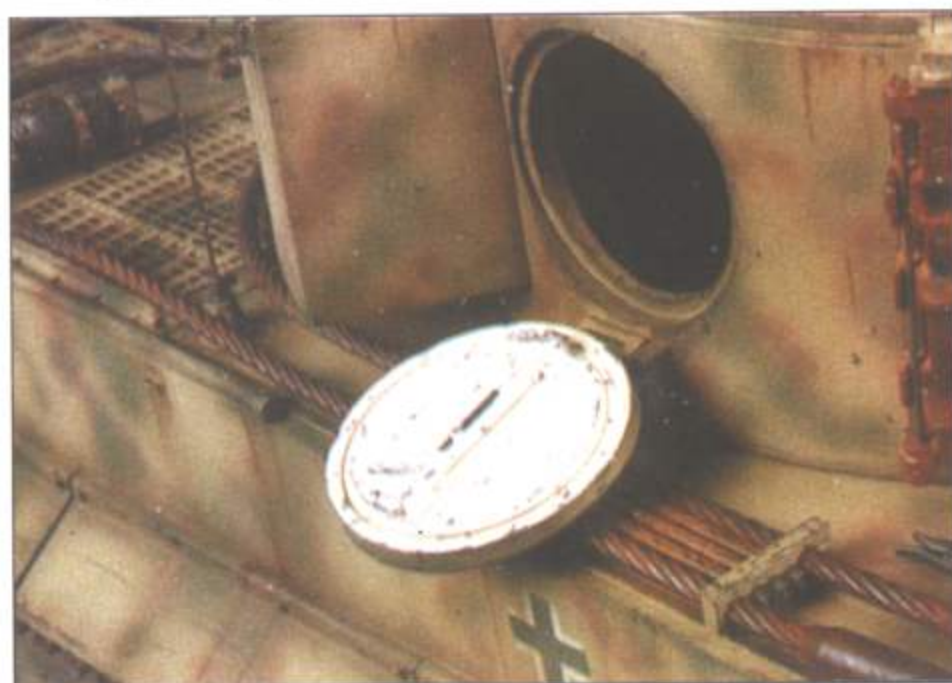


Обратите внимание на три различных дымовых шапки: с защитным железным колпачком, с патроном, готовым к стрельбе и, наконец, пустой трубой, почерневшей от выбрасывания дыма.



Рассматривая фото реальных машин, в первую очередь отмечают потеки смазки накатках. Обратите внимание на резиновые бандажки, они покрытые налетом пыли.

Добав-



Изнутри крышки люка белого цвета, как и вся внутренняя поверхность машины. Цвет очень маркий и поэтому сразу же покрывающийся многочисленными царапинами и потертостями.

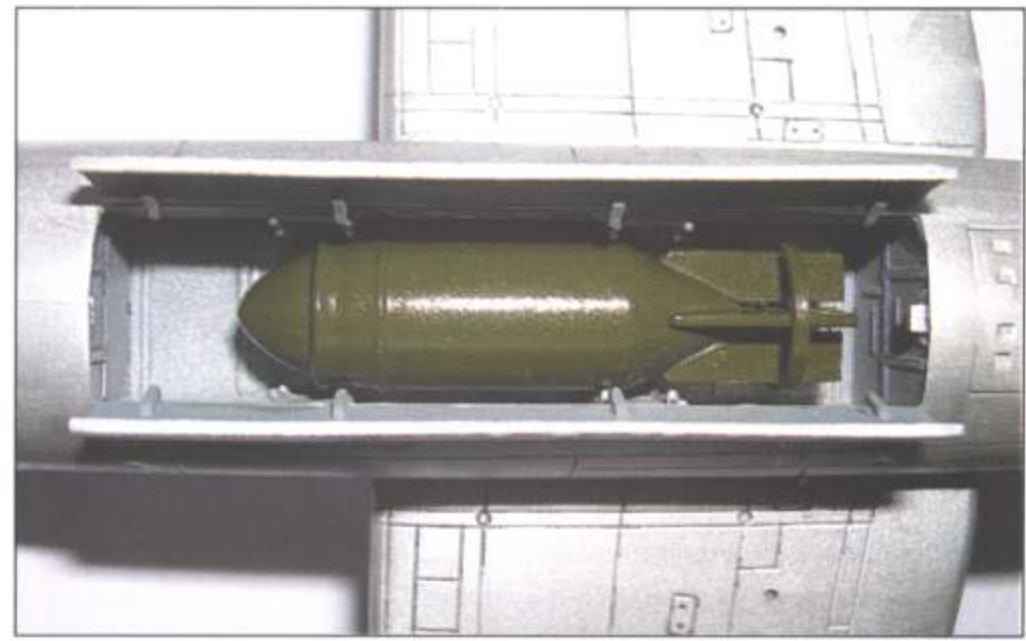


Это фото позволяет нам увидеть командирскую башенку со смотровыми приборами. Потертости краски здесь должны быть максимальными.



Фигурка идеальной формы. Знаки отличия СС заменены на обычные знаки Вермахта.





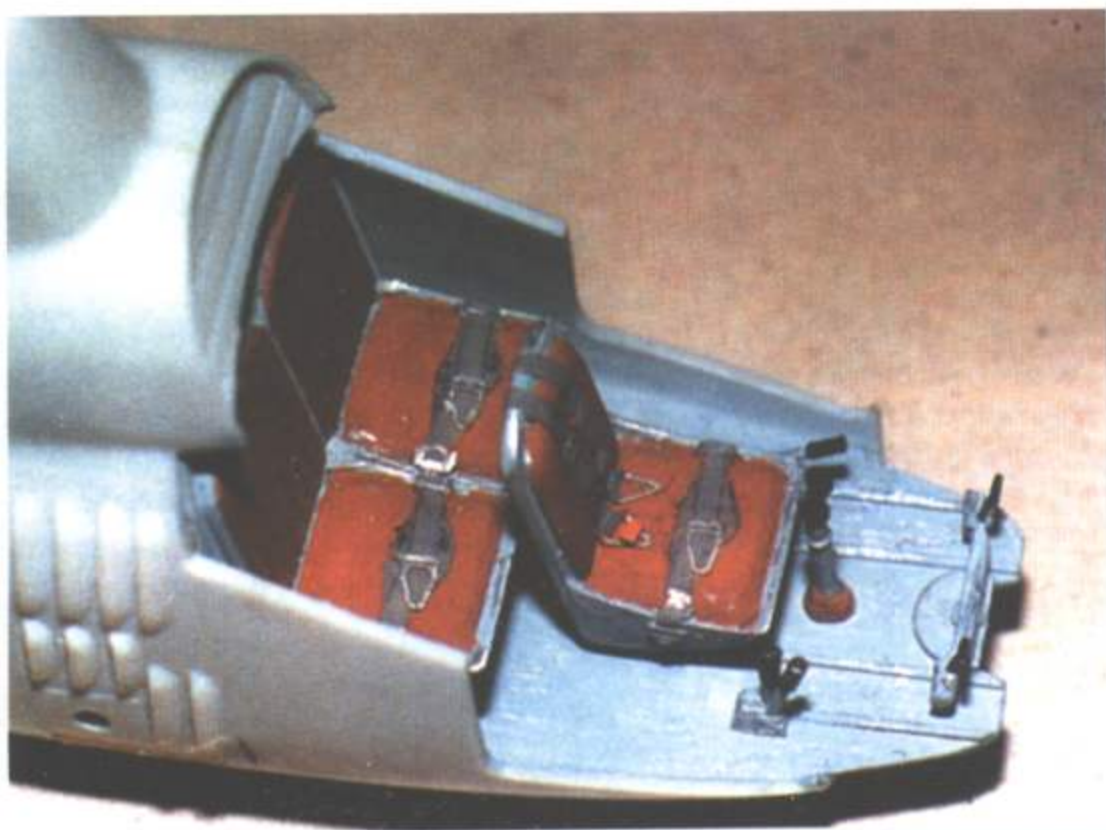




стойки шасси были установлены на свои места после некоторой коррекции колеи колес.

Подобным образом, собранная модель была подвергнута процессу наложения масок и окраски несколько осветленной голубой краской Н 115 на нижние, и зеленой Н 15Г- на верхние поверхности. С завершением модели возникли некоторые трудности, так как не удалось найти ни одного качественного снимка Ми-1 либо SM-1 в польской окраске, а единственное, что удалось установить, что они имели двухзначные, либо трехзначные номера. Подводя итоги должен сказать, что это неплохой материал для создания копии этой интересной «вертушки», но бессмысленным является его удорожание за счет комплектации фототавленными деталями, из которых используется только 50% и эпоксидными деталями которые не соответствуют реальному прототипу.

Вольдемар Вишинский (Польша)





Командирская «Пантера» из 653-го батальона истребителей танков «Фердинад». На верхних снимках представлена неокрашенная модель. Хорошо видны фототравленные детали польской фирмы «Абер», наборные гусеничные траки «Драгона» и точеный ствол орудия производства фирмы Professional Models.

