

СУПЕРДЕТАЛИРОВКА
МОДЕЛИ САМОЛЕТА

ОКРАСКА
ФИГУР

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ №18



Me 262A-1a



PANZER IV
Ausf. F1



T-55M

Масштабные Модели №18

декабрь 2003 г. (часть 1-я)

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

Глаза боятся, а руки - делают.

Русская народная мудрость

В этом номере:

- что лежит в коробочке: тягач Тип 50 (1:35, Трумпитер), ЗиЛ-157+С-75 (1:35, Трумпитер)
- листаем каталоги: СМК
- Panzer IV Ausf. F1 (1:35, Звезда)
- Me 262A-1a (1:48, Италери/Дрэгон)
- Т-55М «Мерида» (1:35)
- коротко: М151 (1:35, Академия), SM 79 (1:48, СА)
- путеводитель по «Альбатросам» D. II
- сделать пулемет под силу каждому
- супердетализировка модели самолета
- окраска модели самолета: метод «сухой» кисти
- «Кромвель» Mk IV (1:72, Ревелл)
- коротко: F-107 (1:72, Трумпитер)
- окраска фигур

В следующем номере:

Panzer II Ausf. J



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: Еггерс Е. В., Редакционная коллегия: Никольский М., Корнев С., Тимченко О., Якушев А., Фото: Аксенов А., Кишнер 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



68 стр. 110 фото, 16 цв. вариантов. Известные факты современной воздушной войны. Состав ВВС НАТО и республик Югославии.



52 стр. 36 цв. вариантов. Боевое применение Спитфайров Mk I/II в Битве за Англию.



52 стр+цв. вкладки, 58 цв. вариантов. Боевое применение Спитфайров Mk VIII-XVII.



56 стр+цв. вкладки, 54 цв. варианта. Американцы, австралийцы, южноафриканцы против МиГов.



56 стр. 35 цв. вариантов: CR.42, MC.200/202/205, G.50, Re 2001. Истребительные части и лучшие асы.



52 стр. 11 цв. вариантов. История создания и применения, фото, прорисовки.



52 стр. 11 цв. вариантов. История создания и применения, фото, чертежи, прорисовки.



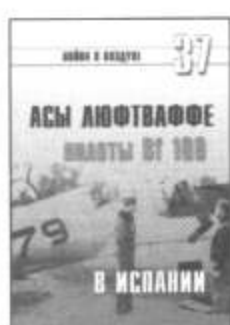
44 стр. 11 цв. вариантов. История создания и применения, фото.



44 стр. 6 цв. вариантов+цветной рис. кабины самолета. Боевое применение, чертежи, тех. описание.



56 стр. 40 цв. вариантов. «Фоккеры» на Западе.



60 стр. 24 цв. варианта. Боевое прим. мессеров в Испании, чертежи.



56 стр. 14 цв. вариантов, цв. кабина. История, чертежи, фото.



56 стр. 18 цв. вариантов. История налета, фото, схемы повреждений кораблей.



56 стр. 60 цв. вариантов.



44 стр+цв. обл. 19 цв. вариантов, цв. кабина. История, чертежи, фото.



56 стр. 13 цв. вариантов. История, фото.



40 стр+цв. вставка, 17 цв. вариантов, цв. кабина. История, чертежи, фото.



56 стр. 12 цв. вариантов. История, чертежи, фото.



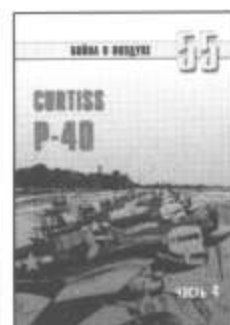
52 стр. 18 цв. вариантов, история, чертежи, фото. К, М, N, Франция, Англия, СССР.



52 стр. 18 цв. вариантов, история, чертежи, фото. К, М, N, Франция, Англия, СССР.



52 стр. 18 цв. вариантов, ц. кабины В и F, история, чертежи, фото. Камуфляж, техописание, боевое пр.



60 стр. 9 цв. вариантов, история, чертежи, фото. Боевое применение.



56 стр. 13 цв. вариантов, цв. кабина, история, чертежи, фото.



52 стр. 16 цв. вариантов, цв. кабина, история, чертежи, фото.



52 стр. 19 цв. вариантов, фото, чертежи 1/72 прототипов, Bf 109B-E7, T, компоновка В и E-1.



52 стр. 20 цв. вариантов, история, фото, прорисовки Bf 109E и T.



52 стр. 16 цв. вариантов, история, фото, чертежи 1/48 Bf 109F, прорисовки.



52 стр. 12 цв. вариантов, цветные кабины E и B, история, фото, чертежи 1/48 Bf 109G, прорисовки.



52 стр. 22 цв. варианта, история, фото, чертежи 1/48 Bf 109G-6-G-14, 1/72 Bf 109K, прорисовки, боевое применение.



№63-52 стр. 12 цв. вариантов, боевое применение: Франция, Норвегия, Африка, Восточный фронт, оборона Рейха.



52 стр. 8 цв. вариантов, история, фото, чертежи.



40 стр + цв. вкладки, 5 цв. вар. цв. каб. цв фото дет. констр., боевое применение, фото, чертежи.



56 стр. 13 цв. вариантов, история, фото, чертежи, детализировка.



56 стр. 21 цв. вариантов, цв. кабина, история, фото, чертежи, детализировка.



56 стр. 30 цв. вариантов, история, фото, чертежи, детализировка.



52 стр. 27 цв. вариантов, применение в СССР и др. странах, фото, чертежи, детализировка.



52 стр. 25 цв. вариантов, история боевого прим., асы, фото, чертежи.



60 стр. 10 цв. вариантов, история, фото, чертежи.



56 стр. 10 цв. вариантов, история, фото, чертежи.



56 стр. 12 цв. вариантов, история, фото, чертежи.



48 стр. 40 цв. вариантов, история боевого прим., асы, фото, чертежи.



56 стр. 13 цв. вариантов, цв кабина, история, фото, чертежи.



56 стр. 13 цв. вариантов, цв кабина, история, фото, чертежи.



56 стр. 15 цв. вариантов, история, фото, чертежи.



76 стр. 20 цв. вариантов, цв. кабина, история, фото, чертежи, прорисовки.



56 стр. 17 цв. вариантов, цв кабина, история, фото, чертежи.



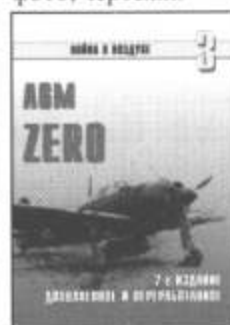
56 стр. 13 цв. вариантов, справочник, история, фото, чертежи.



56 стр. 13 цв. вариантов, справочник, история, фото, чертежи.



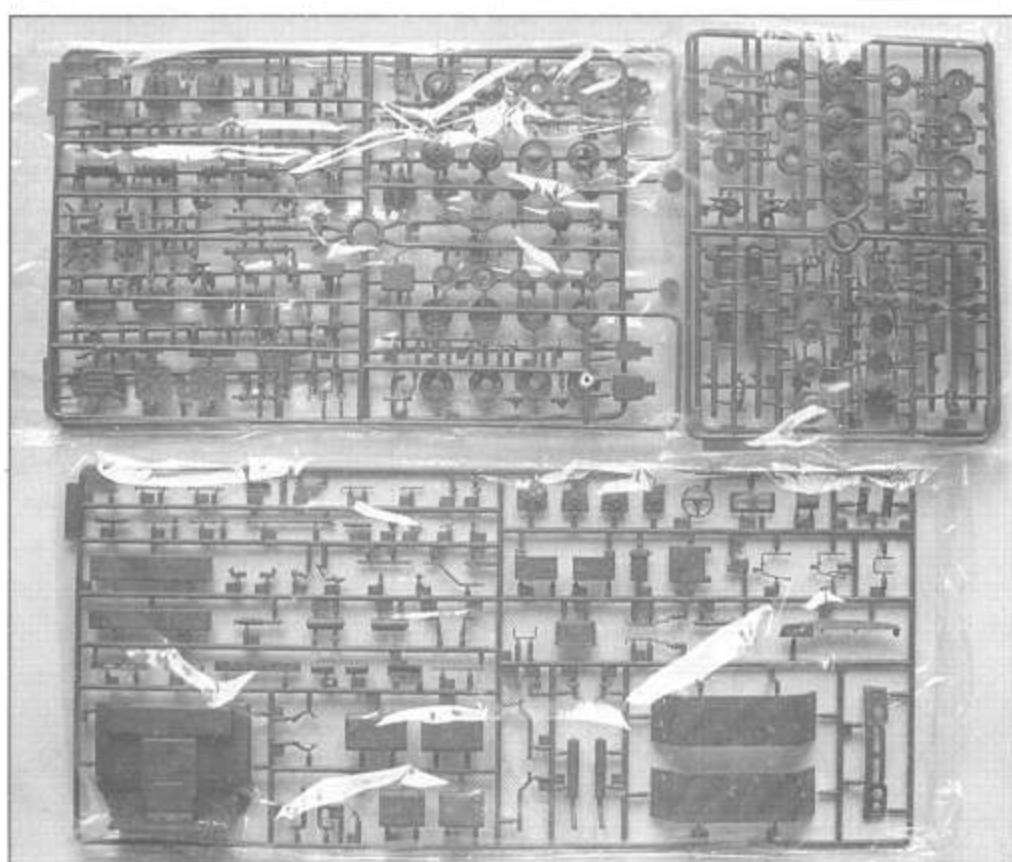
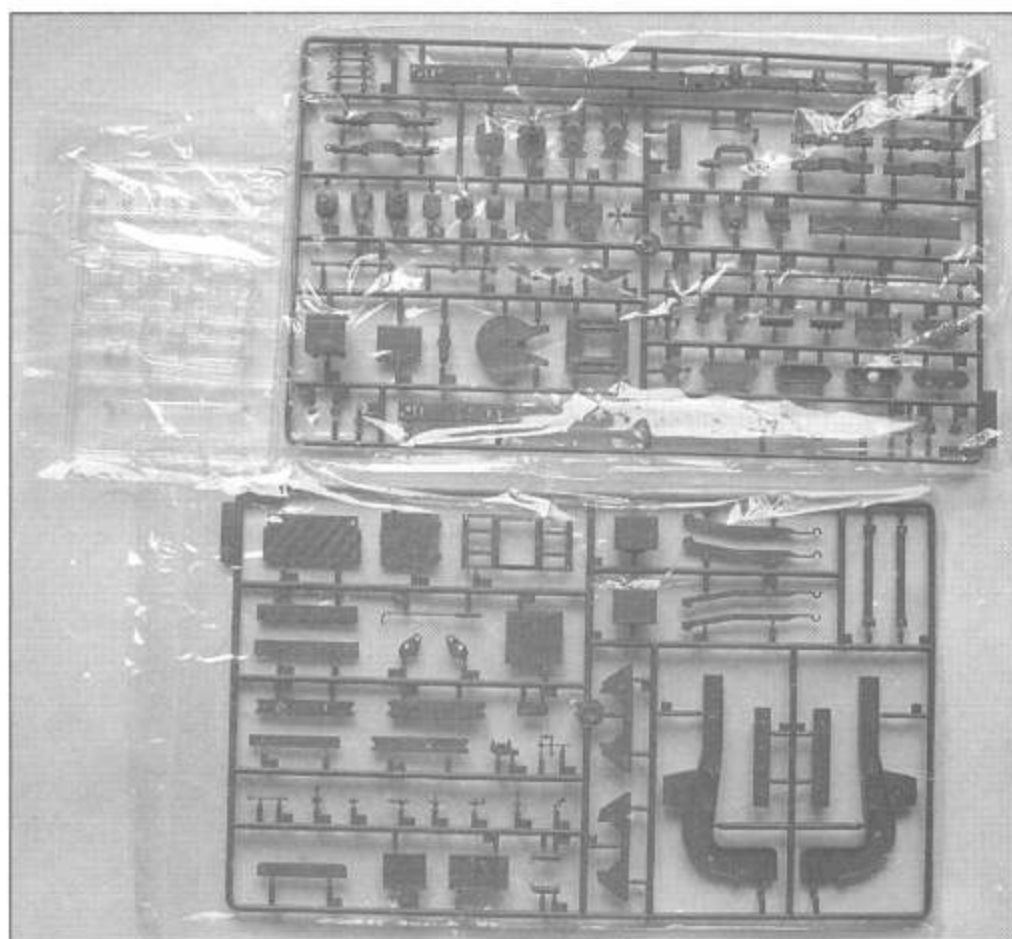
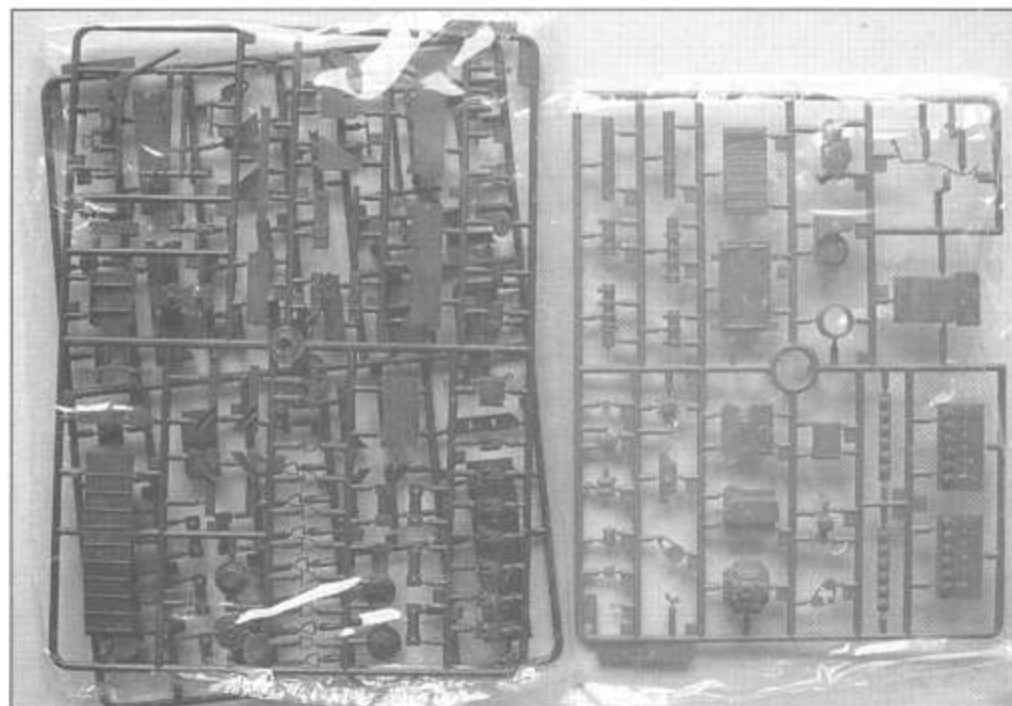
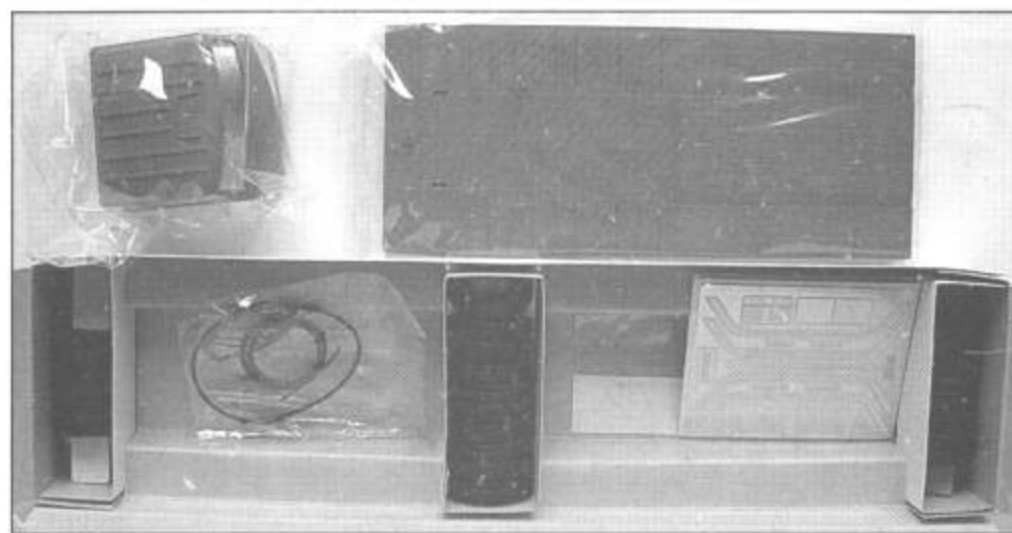
56 стр. 13 цв. вариантов, справочник, история, фото, чертежи.



Книга переработана и дополнена, 72 стр. 10 цв. вариантов, цв. кабина, история, фото, чертежи, прорисовки.

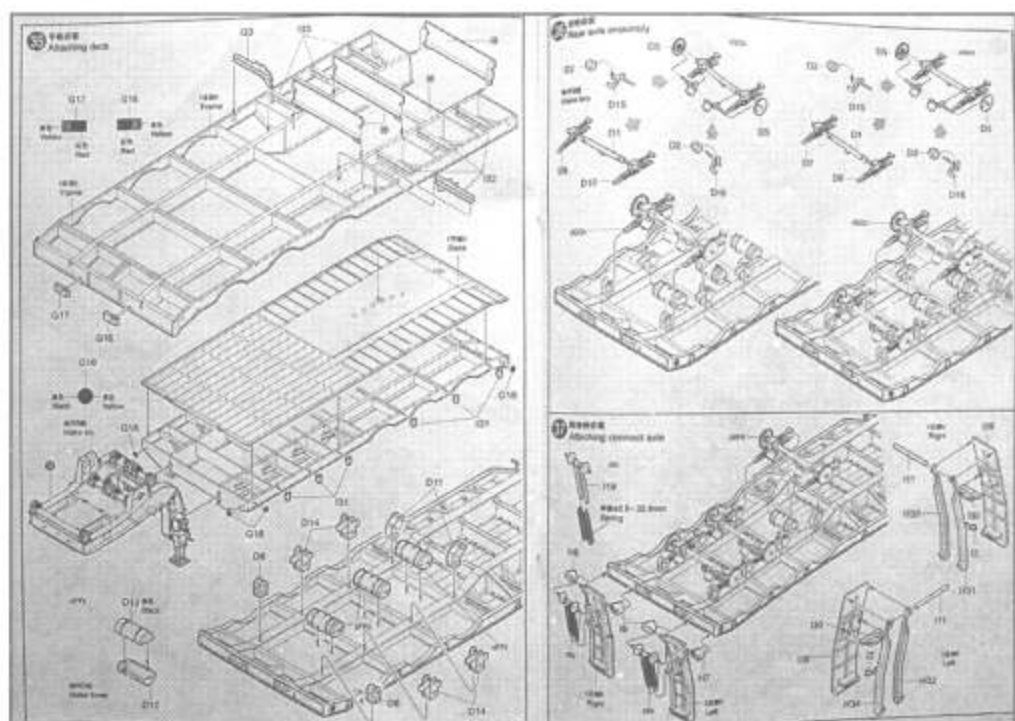
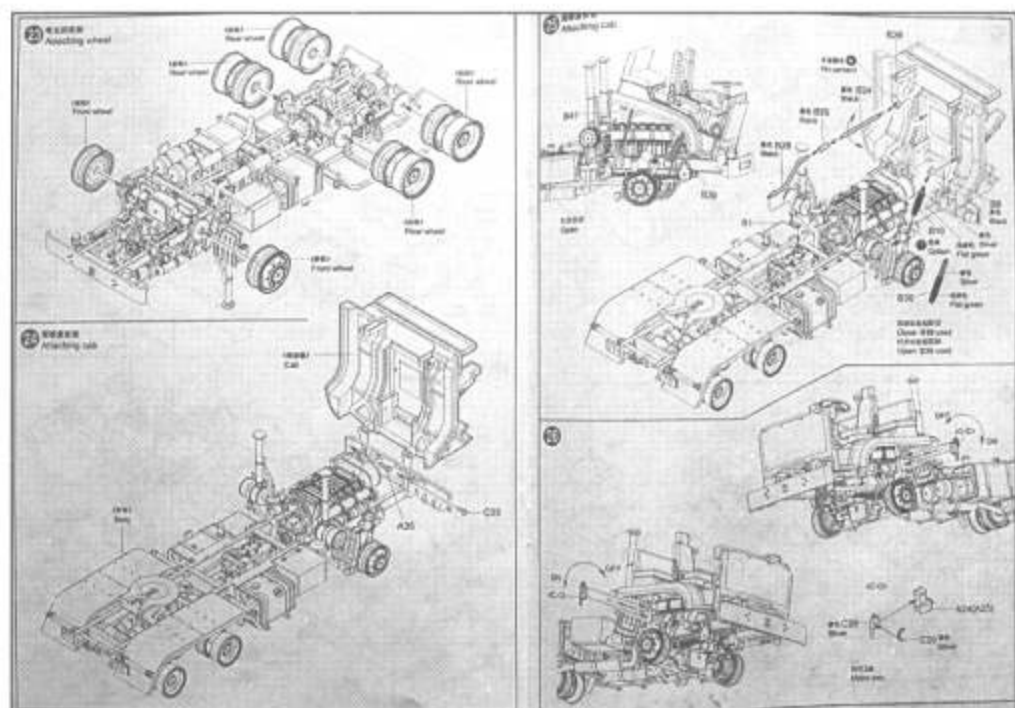
«Война в воздухе» самая популярная авиасерия в России

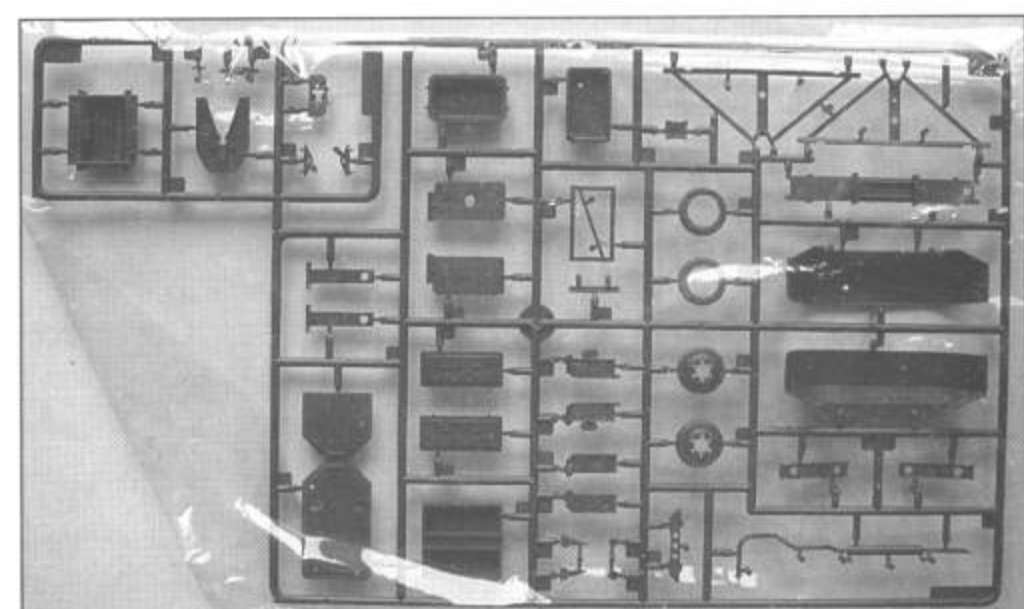
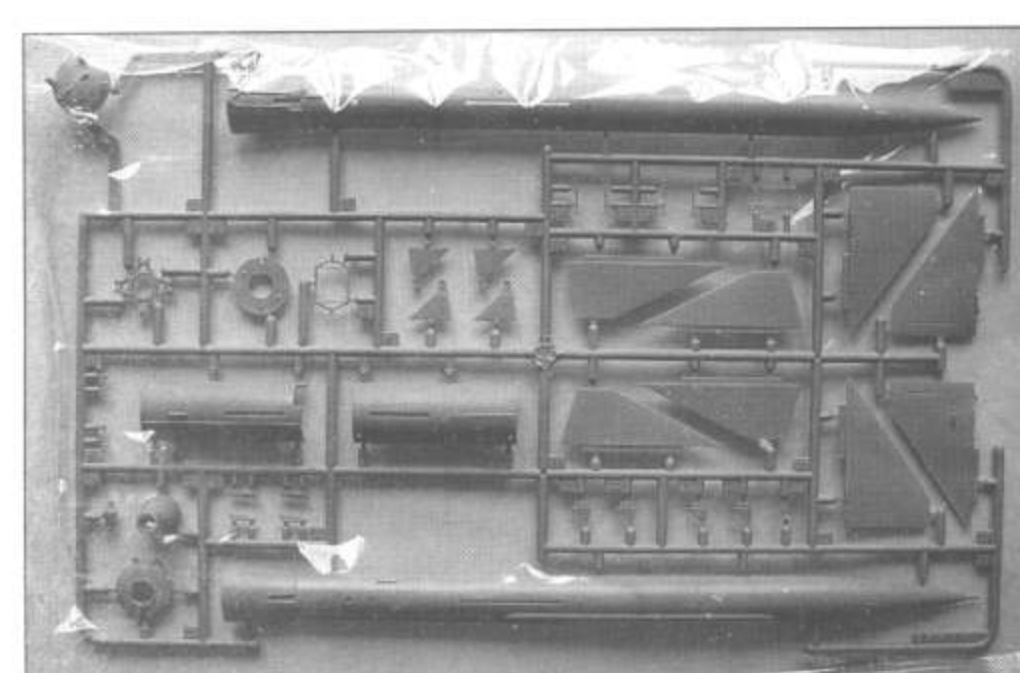
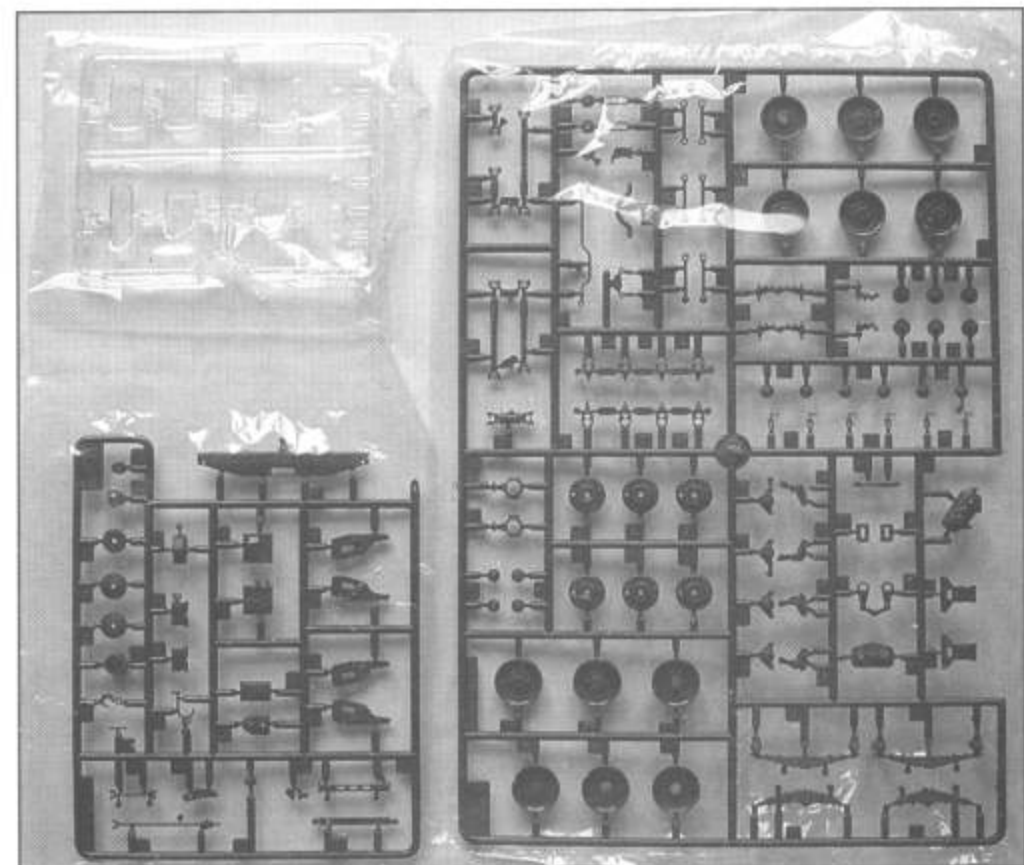
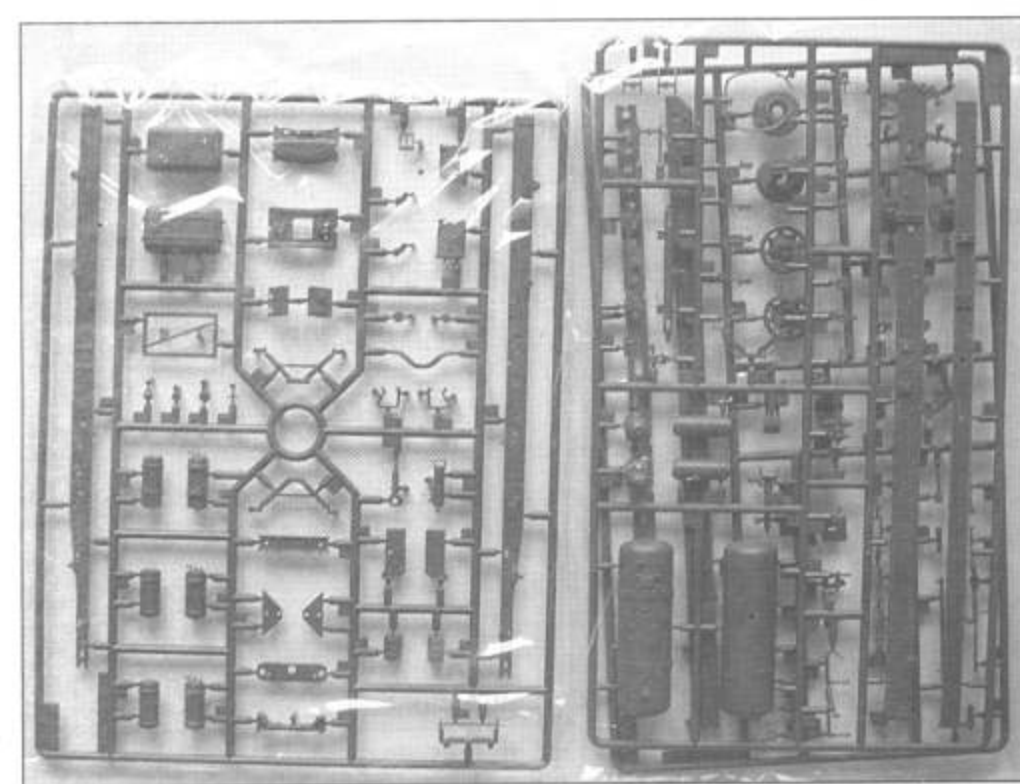
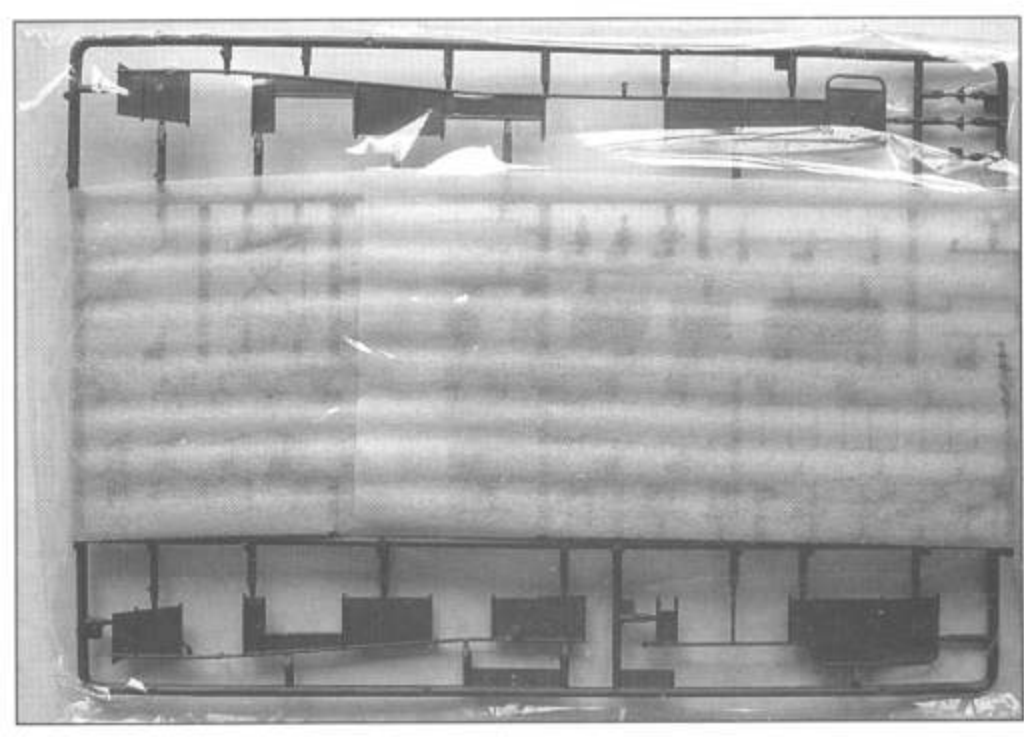
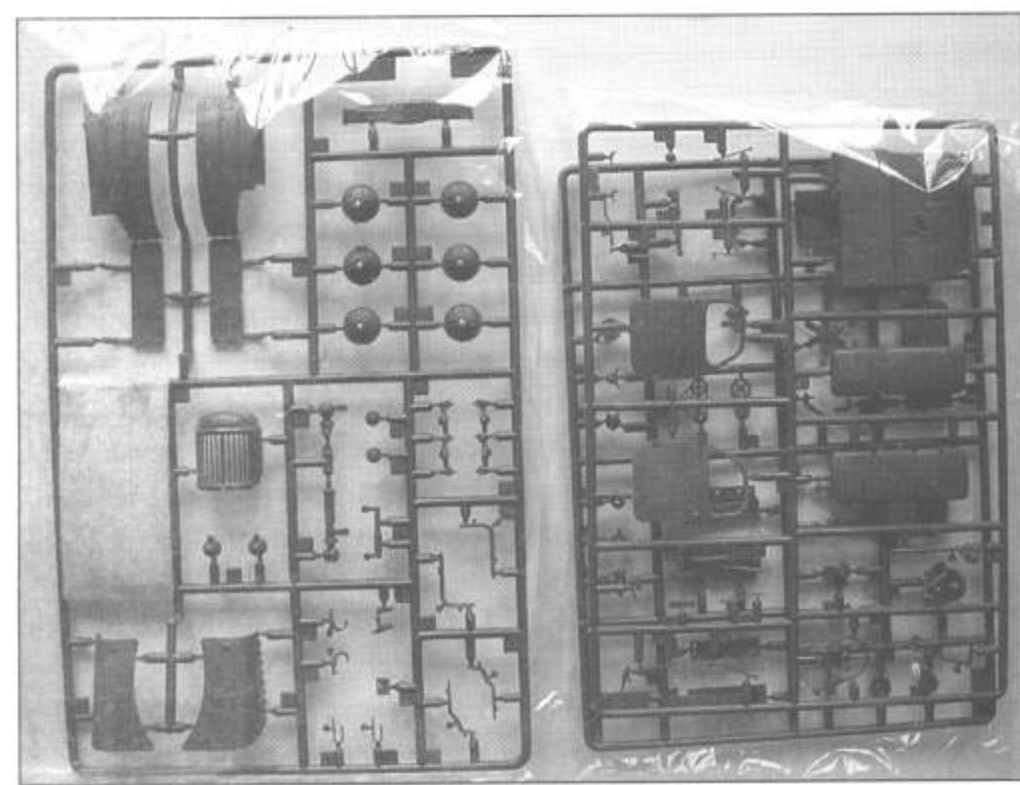
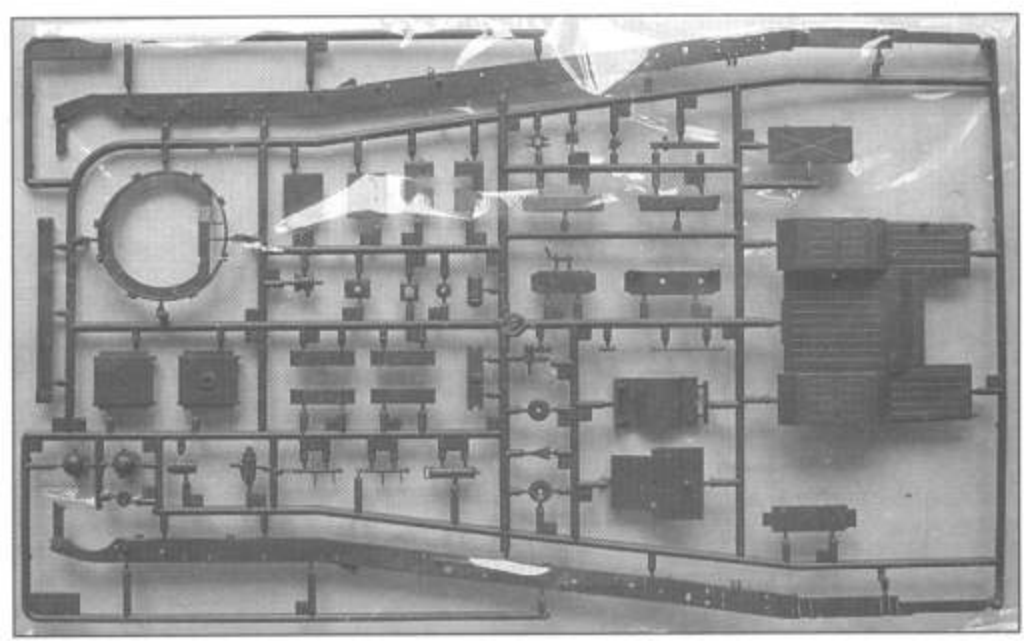
Все эти книги Вы можете получить по почте, обратившись по адресу: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35. К заявке приложите пустой конверт с маркой и Вашим обратным адресом - в нем Вам будет выслан бесплатный каталог.

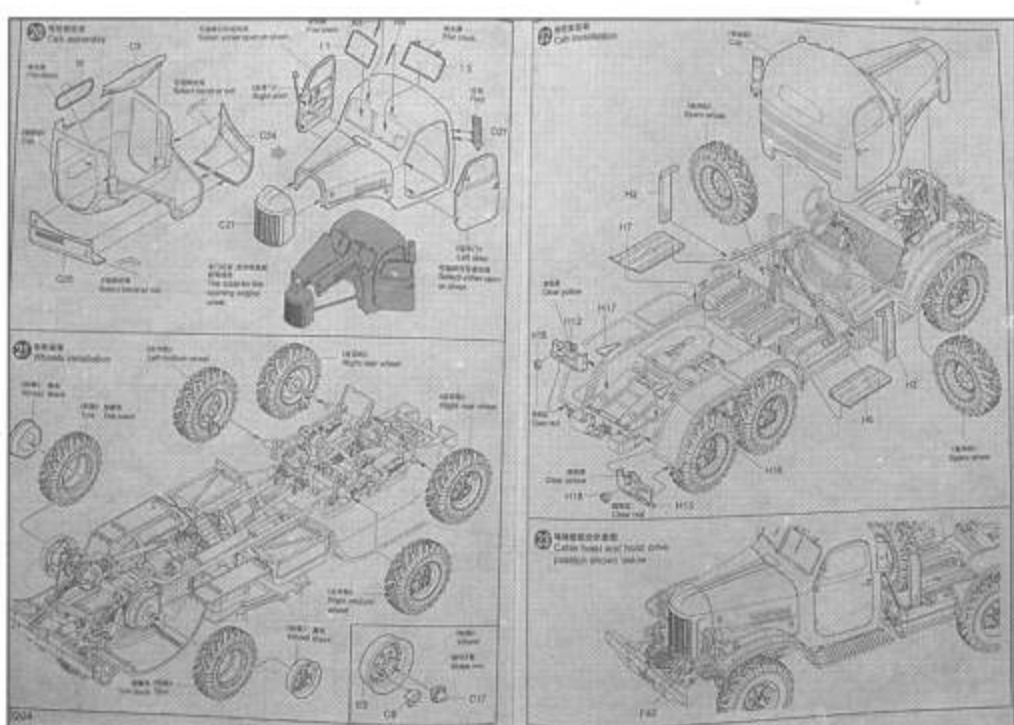
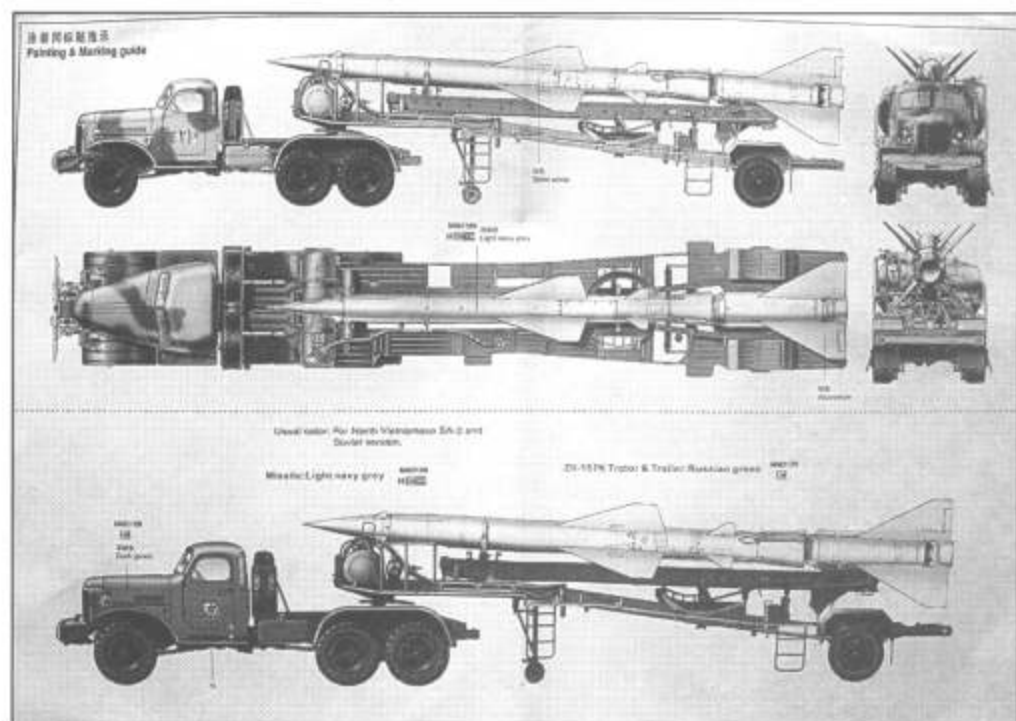
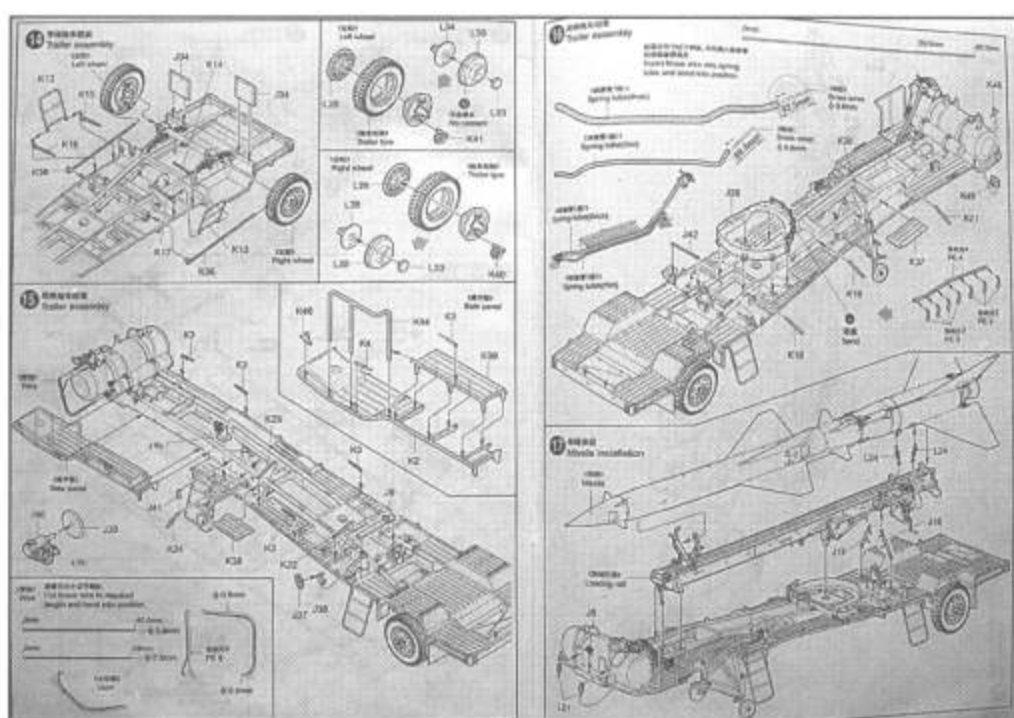
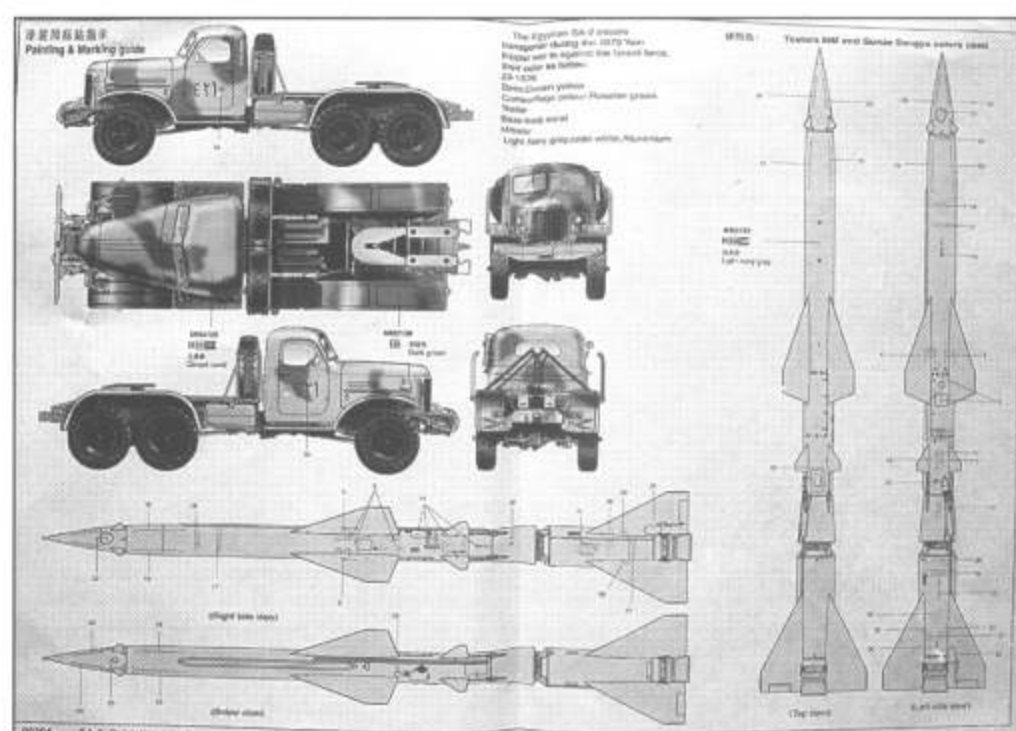
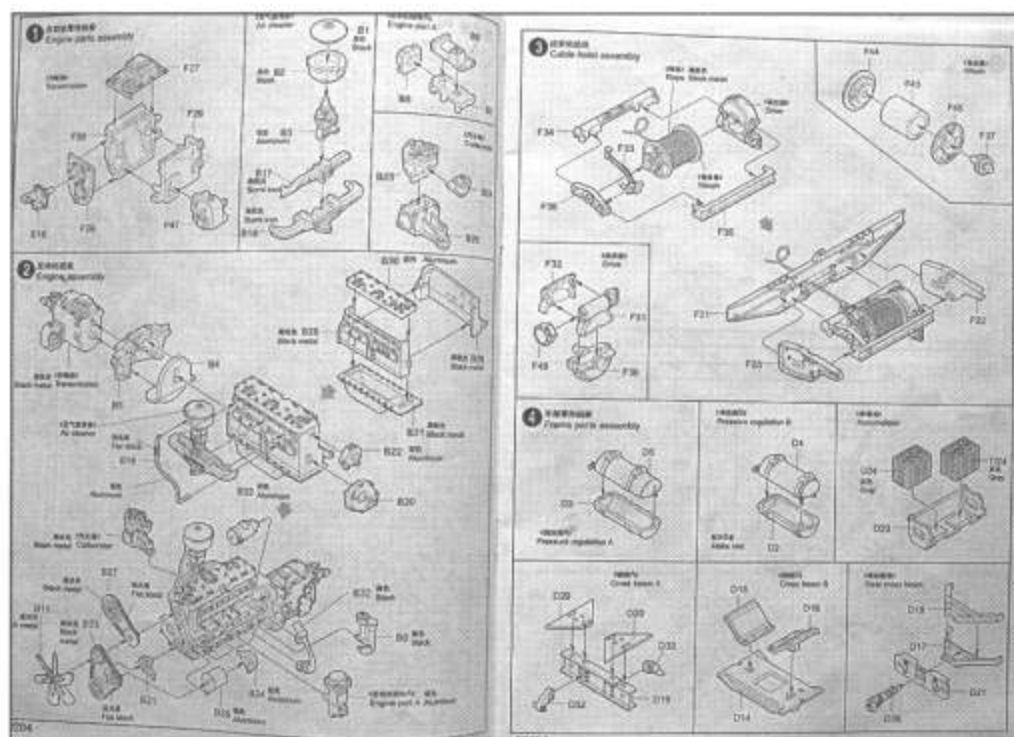
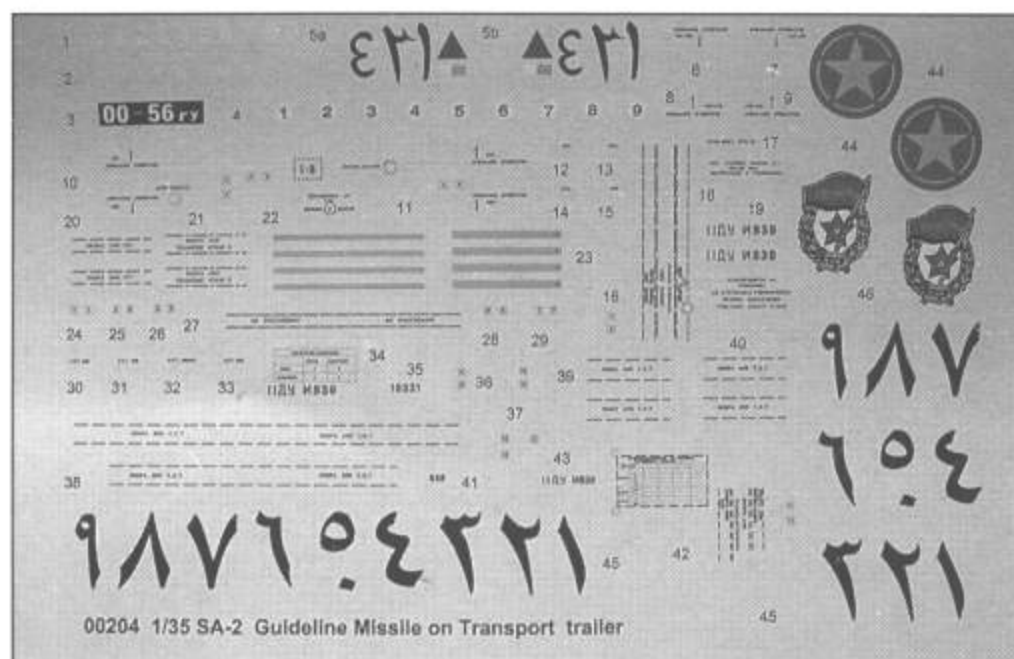


中国50吨坦克运输车

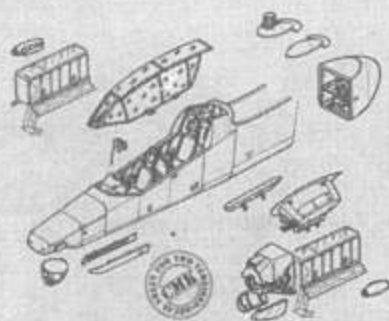
Этот тягач был разработан китайцами в начале 80-х годов прошлого века для эвакуации танков массой до 50 тонн. При создании машины китайцы опирались на опыт создания немецких и японских подобных машин. Модель тягача и трейлера поражает обилием деталей - всего их 653 штуки. Хорошо детализована кабина, правда двери не открываются. Подробнейше изготовлен двигатель, причем часть его деталей окрашивается оранжевой краской, поэтому эти детали отлиты из пластмассы аналогичного цвета - приятная забота о моделистах. Кабина крепится на болтах и откидывается вперед, так что двигатель и трансмиссия вполне обозримы. Модель комплектуется набором резиновых шин для автомобиля и трейлера, причем они разной размерности, есть плата фототравления, прилагаются тонкие трубочки для имитации трубопроводов. Декаль на один вариант, приборная панель машины тоже дана декалью. В общем, с виду очень хорошая модель, правда для ее сборки надо запастись просто огромным запасом терпения (инструкция по сборке на 23-х страницах), иметь много свободного времени и обожать китайскую технику.



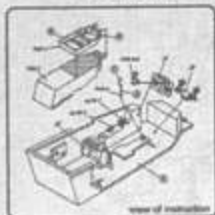




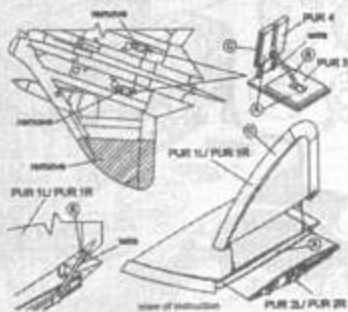
Зенитно-ракетный комплекс «Двина» - одно из самых известных и эффективных для своего времени средств ПВО. На его счету начиная со знаменитого Пауэрса сотни сбитых американских и израильских самолетов в «малых» войнах второй половины XX века. Пластиковую модель этой системы ждать пришлось довольно долго, но ожидание того стоило. Выпущенная китайским Трумпетером модель поражает своей детализировкой. Она состоит из 560 деталей и включает себя седельный тягач ЗиЛ-157 с полностью детализированным двигателем и ходовой частью, подробно сделанный трейлер для ракеты, причем в комплект входят трубочки для трубопроводов и фототравленные детали. Ракета, естественно, тоже есть. К ней прилагается декаль с многочисленными техническими надписями. Два варианта окраски машины (советский и египетский) даны на цветных планшетах. В общем, модель замечательная, правда сборка потребует немало времени.



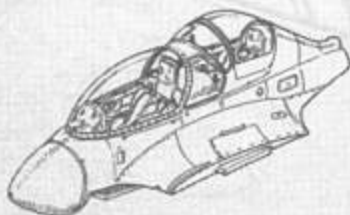
7029 OV-10D conversion set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, lengthened nose with FLIR turret, control surfaces, new interior) for Academy kit



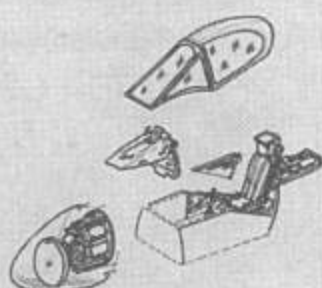
7015 Ta 154 interior set
(vacu-formed canopy, photo-etched parts, new cockpit, gunsight, armour plate, control stick, pilot's seat) for Hasegawa kit



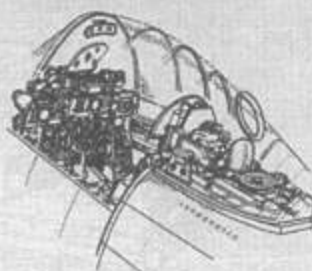
7027 F4D-1 Skyray wingfold set
for Tamiya kit



7040 Me 163S interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, new cockpit, decals for German and Soviet markings) for Academy kit



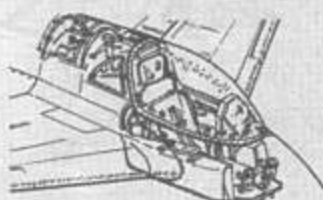
7013 F4D-1 Skyray interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, radar, radome nacelle, new cockpit, seat) for Tamiya kit



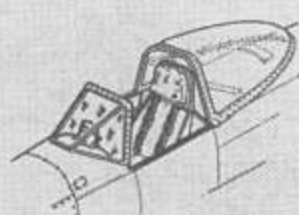
7033 F-84 interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, new cockpit, seat) for Tamiya kit



7035 F-84 undercarriage set
(wheel bay, nose wheel bay, new wheels and wheel bay covers) for Tamiya kit



7039 Me 163B interior set
(new cockpit, instrument panel, pilot's seat, fuel tank, control column, vacu-formed canopy, photo-etched parts) for Academy kit



7022 Typhoon Mk.Ib interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, new cockpit, seat, seat belts, control column) for Academy kit



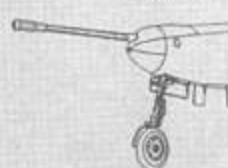
7017 Me 262A interior set
(vacu-formed canopy, photo-etched parts, new cockpit, gunsight, armour plate, control stick, pilot's seat) for Heller / Smir kit



7021 P-40M/N interior set
(vacu-formed canopy, photo-etched parts, new cockpit, gunsight, armour plate, control stick, pilot's seat) for Academy kit



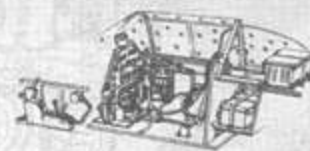
7004 Me 262A/B armament set
(Mk 108 cannon, nosewheel well, mainwheel and nosewheel doors, armament nacelle, photo-etched parts) for Revell kit



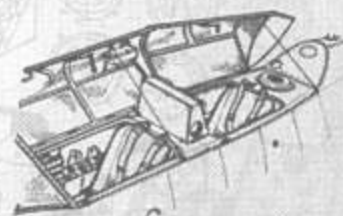
7007 Me 262A1a/U4" conversion set
(photo-etched parts, cannon MK - 214, nose wheel bay and doors, decals - V 083 and V 056 with FuG 21B) for Revell kit



7016 F4D-1 Skyray detail set
(vacu-formed canopy, photo-etched parts, control surfaces, cockpit and undercarriage, gunsight, armour plate, stick, seat) for Tamiya kit



7001 P-51 Mustang interior set
(new cockpit, control column, seat belts, vacu-formed canopy, photo-etched parts) for Italeri / Condor kit



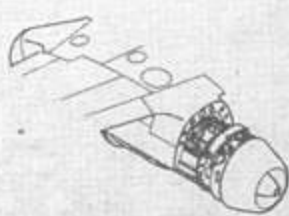
7018 Me 262B interior set
(vacu-formed canopy, photo-etched parts, new cockpit, gunsight, armour plate, control stick, pilot's seat) for Heller / Smir kit



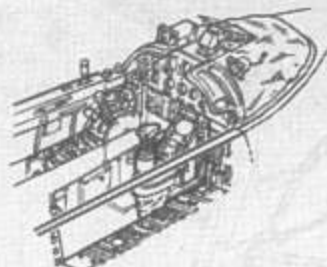
7020 Hurricane Mk. II engine set
(Merlin engine left side box, exhaust, mounting ring and beams) for Revell kit

- 33 -

- 34 -



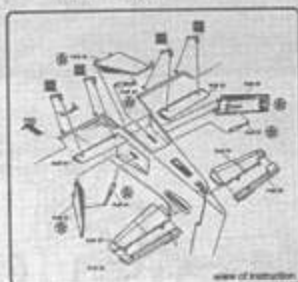
7005 Me 262A/B engine set
(left engine Jumo 004, top part of engine nacelle, new jet intake for right engine) for Revell kit



7056 F-104G/S interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, ejection seat, new cockpit, nose radome, radar, control column) for Hasegawa kit



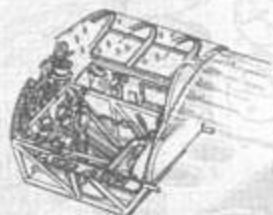
7048 A-1H interior set
(cockpit processed in detail, control column, gunsight, engine back compartment with cowling) for Hasegawa kit



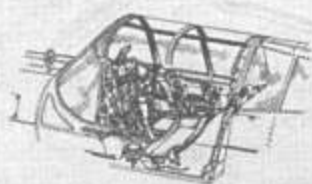
7049 A-1H exterior set
(control surfaces, air brakes, new wheels) for Hasegawa kit



7057 F-104G/S detail set
(photo-etched parts, armament box, engine box, new cockpit, radar, control surfaces, decals) for Hasegawa kit



7010 Hurricane Mk II interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, new cockpit, rudder pedals, armour plate) for Revell kit

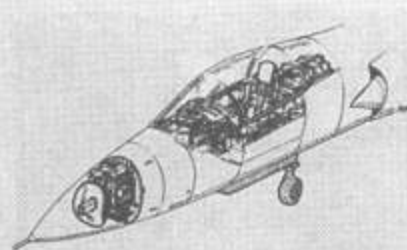


7002 P-40E Warhawk interior set
(vacu-formed canopy, photo-etched parts, new cockpit, gunsight, armour plate, control stick, pilot's seat) for Academy kit



7012 Me 262A/B control surfaces set
(ailerons, rudder, elevator with tailplane, flaps) for Revell kit

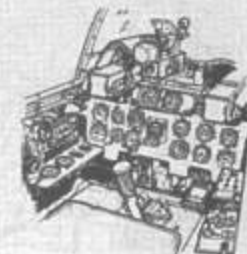
- 36 -



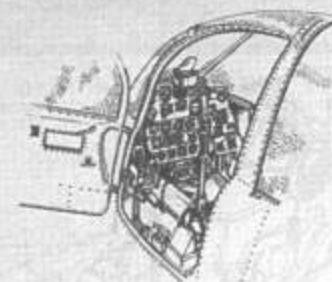
7008 F-104C Starfighter interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, ejection seat, new cockpit, nose radome, radar, control column) for Revell kit



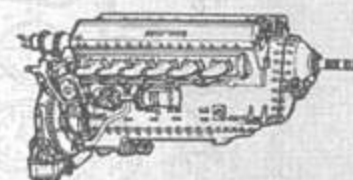
7037 Mosquito Mk.IV interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, seats, radio set, control stick, fuselage door) for Hasegawa kit



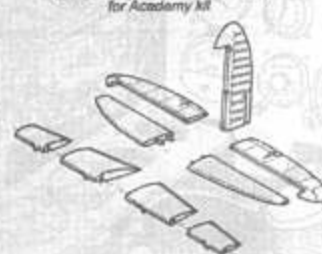
7009 A6M5c interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, seat, gun sight, guns, cockpit, control column) for Academy kit



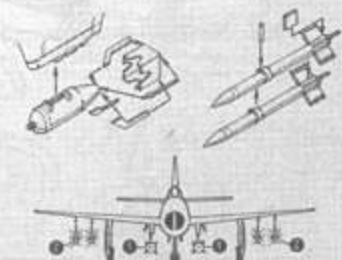
7006 P-39Q Aircobra interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, new cockpit with left door, seat, radio set, nosewheel well) for Academy kit



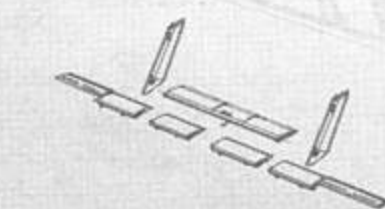
7036 Mosquito Mk.IV engine set
(left side engine bay, engine bed, nacelle parts) for Hasegawa kit



7038 Mosquito Mk.IV control surfaces
(ailerons, rudder, elevator with tailplane, flaps) for Hasegawa kit



7034 F-84G armament set
(8x HVAR rockets, two 500 kg bombs, photo-etched parts) for Tamiya kit



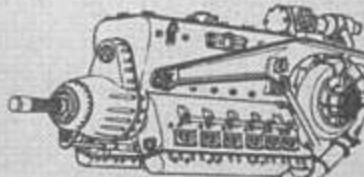
7030 OV-10A control surfaces
(ailerons, rudder, elevator with tailplane, flaps) for Academy kit

- 35 -

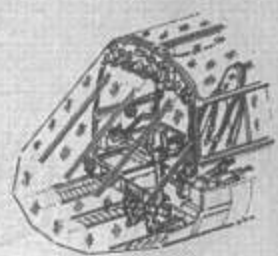
CMK detail sets
1/72



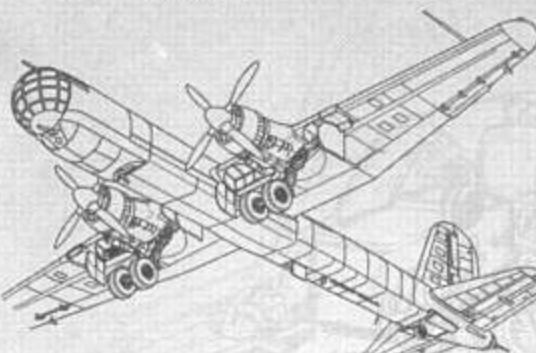
7075 B-17F/G engine set
for Academy kit



7066 DB 603 German engine WW II
(highly detailed engine for German aircraft of WW II engine bed not included)



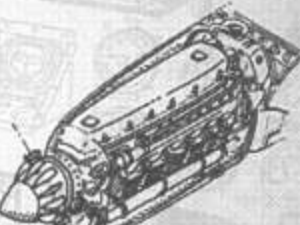
7042 Fw 189A interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, new seats, pilot's and gunner's compartment) for Condor kit



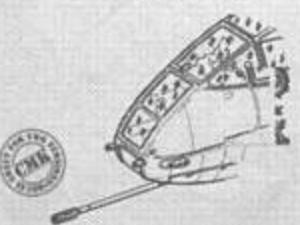
7062 He-177A undercarriage set
(new undercarriage bay and covers, white metal landing legs) for Revell kit



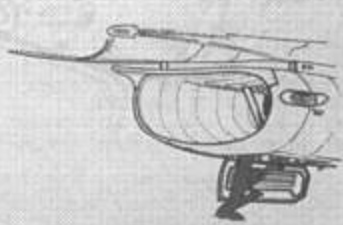
7058 AH-64A engine set
(detailed engine GE/T-700 box with covers, exhaust) for Academy kit



7044 Fw 189A engine set
(detailed engine Argus As-410 with complete covers, exhaust, bed) for Condor kit



7051 Me 410 conversion set
white metal gun, conversion parts, decal sheet for two versions for Italeri kit



7003 F-16 Falcon jet intake set
for Hasegawa kit

- 38 -

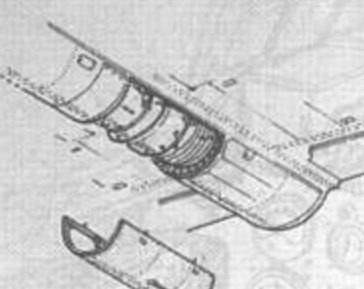
CMK detail sets
1/72



7046 Hurricane Mk.II detail set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, new cockpit, rudder pedals, armour plate, Merlin engine left side box, exhaust, mounting ring and beams, decal sheet for two versions) for Revell kit



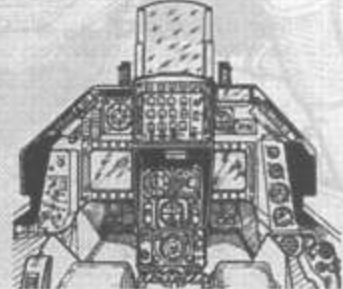
7053 F-16C exterior set
(exhaust nozzle, control surfaces, armament boxes) for Hasegawa kit



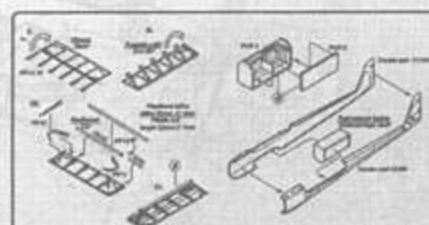
7032 F4D-1 engine set
(detailed engine and covers) for Tamiya kit



7050 A-1H detail set
(cockpit processed in detail, rudder, elevator, dive breaks, mainwheel wells) for Hasegawa kit



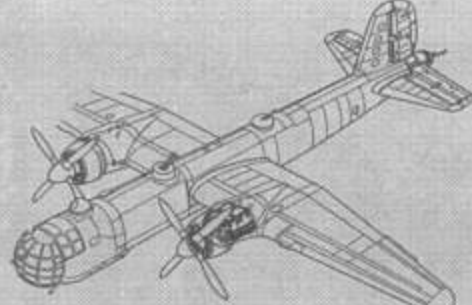
7052 F-16C interior set
(photo-etched parts, vacu-formed canopy, complete pilot's compartment) for Hasegawa kit



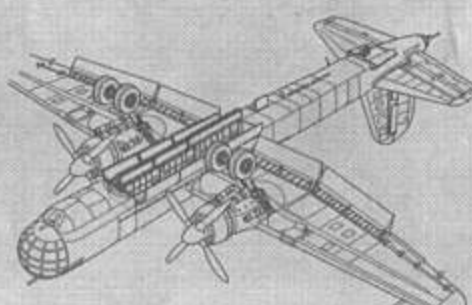
7043 Fw 189A exterior set
(complete control surfaces, new wheels bay) for Condor kit

- 37 -

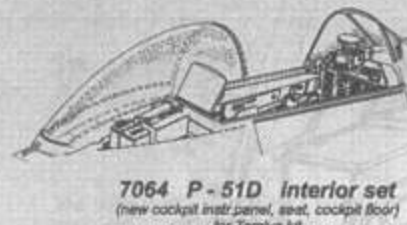
CMK detail sets
1/72



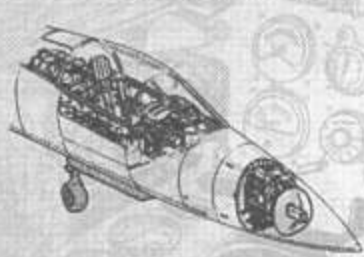
7060 He-177A engine set
(detailed engine DB 610, engine bed, covers, firewall) for Revell kit



7061 He 177A exterior set
(new bomb bay, door, control surfaces) for Revell kit



7064 P-51D interior set
(new cockpit instr panel, seat, cockpit floor) for Tamiya kit



7071 F-104 S/G exterior set
(nose radar, el. box with cover) for Hasegawa kit



7059 AH-64A interior set
(new cockpit, vacu-formed canopy, photo etched parts, seats, cockpit armour plate) for Academy kit



7078 UH 1B interior set
(for Italeri kit)



7079 UH 1B exterior set
(for Italeri kit)

- 39 -

CMK detail sets
1/72

Detail sets for Wellington

Highly recommended for 1/72 kit (as shown on picture)



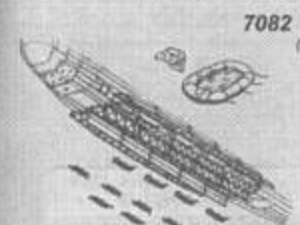
7072 Wellington Mk.I engine set
(detailed Pegasus X engine for both wing halves, covers, engine bed) for MPM kit



7080 Wellington Mk.I exterior set
(photo etched parts, control surfaces, wing flaps) for MPM kit



7082 Wellington Mk.I undercarriage set
(wheel bay, new wheels and wheel bay covers) for MPM kit



7081 Wellington Mk.I armament set
(ringing, bomb bay, door, racks) for MPM kit



7073 Wellington Mk.I interior set
(photo etched parts, pilot's compartment and gunner's compartment) for MPM kit

- 40 -

1/72 CMK detail sets

7045 Fw 189A detail set
(photo etched parts, engine Argus, covers, Eduard Express Mask, wheels, flaps) for MPM / Condor kit

7047 Mosquito Mk.IV/VI detail set
(bomb bay, wings radiators, dinghy, undercarriage bay) for Hasegawa kit

7063 P-51B engine set
(engine box, covers, struts) for Revell kit

7067 Bf 109E engine set
(detailed engine DB 601, covers, engine box, exhausts) for Tamiya kit

PUR1	PUR2	PUR3
Unknown	FuG-10 preplanned (switch)	EZ 6
PUR4	PUR5	PUR6
SK/KL FuG-10	EK/KL FuG-10	FuG-10 (tuner)
PUR7	PUR8	PUR9
Unknown	FuG-25	FuG-16/17
PUR0	PUR R	PUR L
FuG-10 SK/SL	FuG-10	Unknown

7065 P-51D exterior set
(control surfaces, wheels, propeller) for Tamiya kit

7031 "Navigation lights"
(detailed navigation lights for red, blue, clear and green colours in the characteristic types)

7068 German radio set WW II

- 41 -

1/72 CMK detail sets

7070 F-104S/G engine set
(engine box, covers, undercarriage cover) for Hasegawa kit

7069 OV-10 engine set
(detailed engine with covers) for Academy kit

7084 L-39C/ZA exterior set
(undercarriage bay and covers, control surfaces, airbrake) for Eduard kit

7083 L-39C/ZA interior set
(photo etched parts, new cockpit, ejection seats, instrument panel) for Eduard kit

next releases 2003/2004

7054 Ju 87G interior set for Academy
7055 Ju 87G engine set for Academy
7074 B-17F/G armament set for Academy
7076 B-17F/G interior set for Academy
7077 Wright 1820 US engine WW II
7085 L-39C/ZA armament set for Eduard
7087 Avia S-199 conversion set Hasegawa

7086 MG 15 German guns WW II
(for german airplane of WW II, 6 pcs.)

- 42 -

Figures 1/72

CZECH MASTER'S KITS

F72037
German pilots (3 figures) and mechanic WW II

F72038
German bomber pilots (3 figures) and mechanic WW II

F72039
US Army pilots (3 figures) and mechanic WW II

F72040
US navy mechanics (3 figures) WW II

F72041
RAF mechanics (3 figures) and pilot WW II

F72042
Japanese Army pilots (3 figures) and mechanic WW II

F72043
Japanese Navy pilots (3 figures) and mechanic WW II

F72044
Richtshoffen Flying (3 figures) Circus WW I

F72045
Italian pilots (3 figures) and mechanic WW II

F72046
French mechanics (3 figures) and pilot WW II

F72047
Soviet pilots (3 figures) and mechanic WW II

F72048
Royal Navy pilots (3 figures) and mechanic WW II

- 44 -

Figures 1/72

CZECH MASTER'S KITS

F72050
Warsaw Pact mechanics (3 figures)

F72051
Warsaw Pact pilots (3 figures)

F72052
WAAF personnel WW II (3 figures)

F72075
Fallschirmjäger WW II (3 figures)

F72076
Vietnam LRRP US Helicopter crew (3 figures)

F72077
Ki 21, Japanese crew (3 figures)

F72078
German mechanics WW II (3 figures)

F72079
RAF pilots before flight (3 figures)

F72080
US helicopter crew, Vietnam War (3 figures)

F72097
Japanese Army maintenance crew with bomb 250 kg. (8 figures)

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 - FIGURES
your suggestions

1.	scale ... 1/72...
2.	scale ... 1/72...
3.	scale ... 1/72...

- 45 -

Figures 1/48

CZECH
MASTER'S KITSF48017
German fighter pilots WW II
Battle of Britain (2 figures)F48018
German fighter pilots (winter) WW II
(2 figures)F48019
German bomber pilots WW II
Battle of Britain (2 figures)F48020
German bomber pilot
and ground crew WW II (2 figures)F48021
German fighter pilot sitting
and mechanic WW II (2 figures)F48022
US fighter pilot sitting and
mechanic WW II (2 figures)F48023
US fighter pilots WW II
(2 figures)F48024
RAF fighter pilots WW II
(2 figures)F48025
German pilot and officer WW I
(2 figures)F48026
German pilot and mechanic WW I
(2 figures)F48027
RFC pilot and mechanic WW I
(2 figures)F48028
French pilot and officer WW I
(2 figures)

- 46 -

Figures 1/48

CZECH
MASTER'S KITSF48065
German soldiers rolling barrels
(2 figures and barrels)F48083
USAF pilots - modern
(2 figures)F48084
US Navy pilots - modern
(2 figures)F48085
US Navy mechanics - modern
(2 figures)F48086
Warsaw Pact pilots
(2 figures)F48087
Warsaw Pact mechanics
(2 figures)F48088
Japanese Army mechanics
(2 figures)F48089
Japanese Kamikaze pilots
(2 figures)F48090
Japanese Kamikaze pilots
(2 figures)F48095
U.S. Army mechanics WWII
(2 figures)F48096
German pilots WWII at rest
(2 figures)F48104
EU mechanics present
(2 figures)

NEW

- 48 -

Figures 1/48

CZECH
MASTER'S KITSF48053
US helicopter crew, Vietnam war
(3 figures)F48054
US bomber pilots WW II
(3 figures)F48055
Fallschirmjäger "Crete"
(3 figures)F48056
US airborne "D day"
(3 figures)F48057
RAF pilots at rest
(2 figures)F48058
RAF pilots before flight
(2 figures)F48059
US airborne Desert Storm I.
(2 figures)F48060
US airborne Desert Storm II.
(2 figures)F48061
Italian pilots WW II
(2 figures and barrel)F48062
Italian pilot and mechanic WW II
(2 figures)F48063
Russian pilots - winter WW II
(2 figures)F48064
Russian infantry WW II
(2 figures and barrel)

- 47 -

Figures 1/48

CZECH
MASTER'S KITSF48105
EU jet pilots (present)
(2 figures)

NEW

Next releases 2003/2004

- scale 1/72
- F72049 Characteristic Heads, Hands and Accessories
 - F72099 RAF mechanics for Wellington (3 figures)
 - F72110 USAF pilots Korean war (3 figures)
 - F72111 US Airborne Vietnam war (3 figures)
 - F72112 German pilots at rest WW II (3 figures)
- scale 1/48
- F48100 WAAF Personnel WW II (2 figures)
 - F48101 German pilots for Me 262 (2 figures)
 - F48102 Richthofen flying circus WW I (2 figures)
 - F48103 Vietnam LRRP US Helicopter crew (2 figures)

Figures 1/32

new

Now also in 1/32 scale!

F32098
German pilot and mechanic WW II
(2 figures)F32091
US Army mechanics WW II
(2 figures)F32092
US Navy modern pilot and mechanic
WW II (2 figures)F32081
Japanese Navy pilots WW II
(2 figures)F32082
Japanese Mechanics WW II
(2 figures)

F320??



- 49 -

Panzer IV Ausf. F1

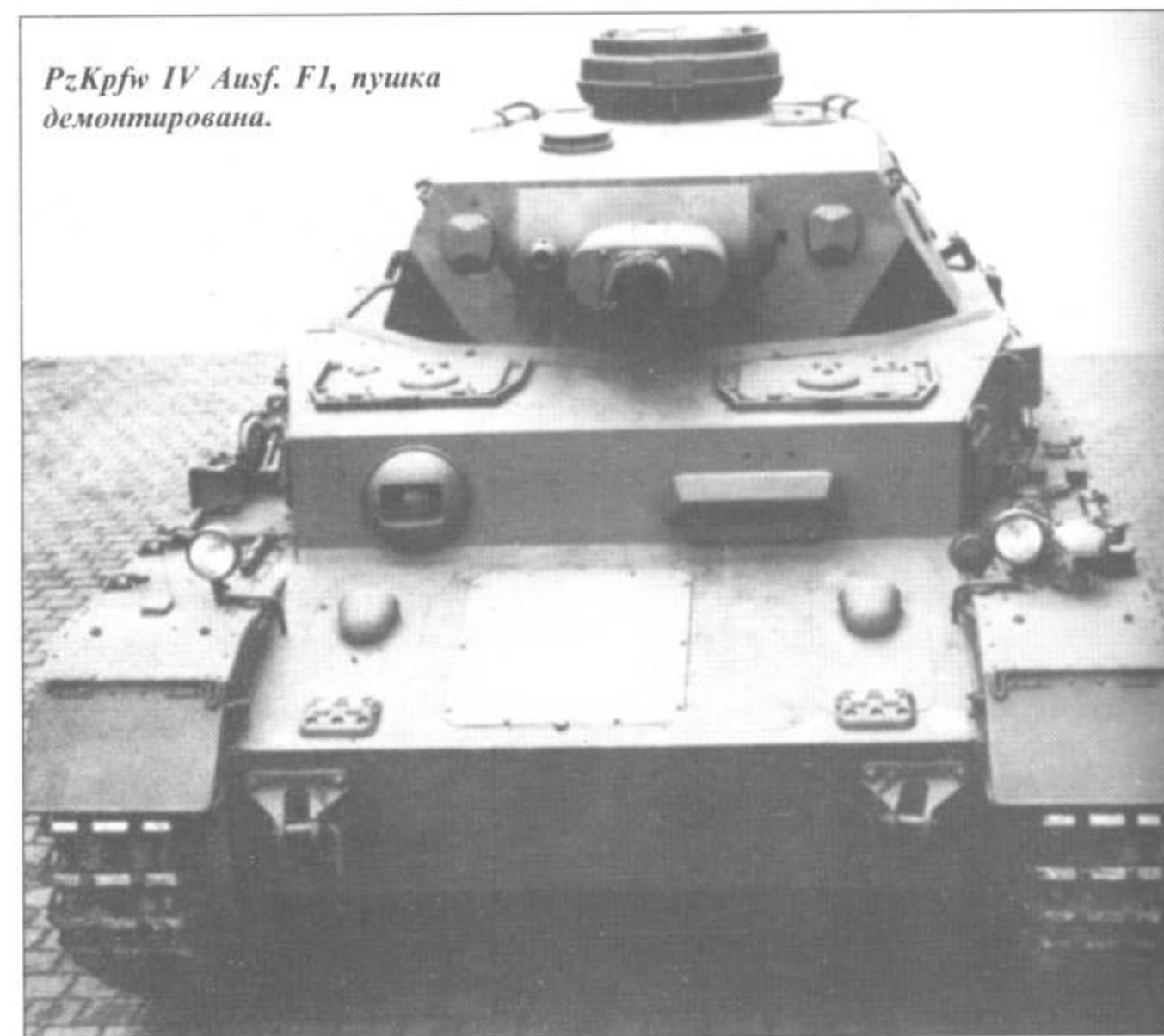
Масштаб 1 : 35,
производитель: Звезда

Танк

С октября 1937 г. по май 1945 г. было изготовлено примерно 8600 танков Pz.Kpfw. IV, вооруженных орудиями калибра 75 мм с длинным и коротким стволом. Танки выпускались в десяти модификациях. «Четверка» стала основным танком панцерваффе и принимала участие в боях на всех театрах военных действий, заслужив к себе уважительное отношение как со стороны немецких экипажей, так и со стороны танкистов противника. Танк Pz.Kpfw.



Pz.Kpfw IV Ausf. F1, пушка демонтирована.



IV стал одним из массовых танков периода второй мировой войны, однако по количеству построенных экземпляров он все же сильно уступал американскому танку М4 «Шерман» и советскому Т-34.

Основным назначением танков Pz.Kpfw IV с 24-калиберными 75-мм орудиями считалось оказание огневой поддержки другим танкам, прежде всего - разрушение укреплений и позиций противотанковых пушек. В теории в составе батальона танками Pz.Kpfw IV должна была быть вооружена одна тяжелая рота, на практике же, командиры чаще всего придавали по взводу «четверок» каждой танковой роте. Целеуказание танкам огневой поддержки выдавал командир роты обычных танков по радио или выстрелами трассирующими и дымовыми снарядами.

Очень похожий на Pz.Kpfw.III, танк Pz.Kpfw.IV оставался основным средним танком панцерваффе на протяжении всей войны. Конструктивно танки Pz.Kpfw.III и Pz.Kpfw.IV очень похожи, разрабатывались они в одно и то же время. Корпус, надстройка корпуса и башня «четверки» представляют собой несколько увеличенные в размерах и слегка видоизмененные аналогичные конст-

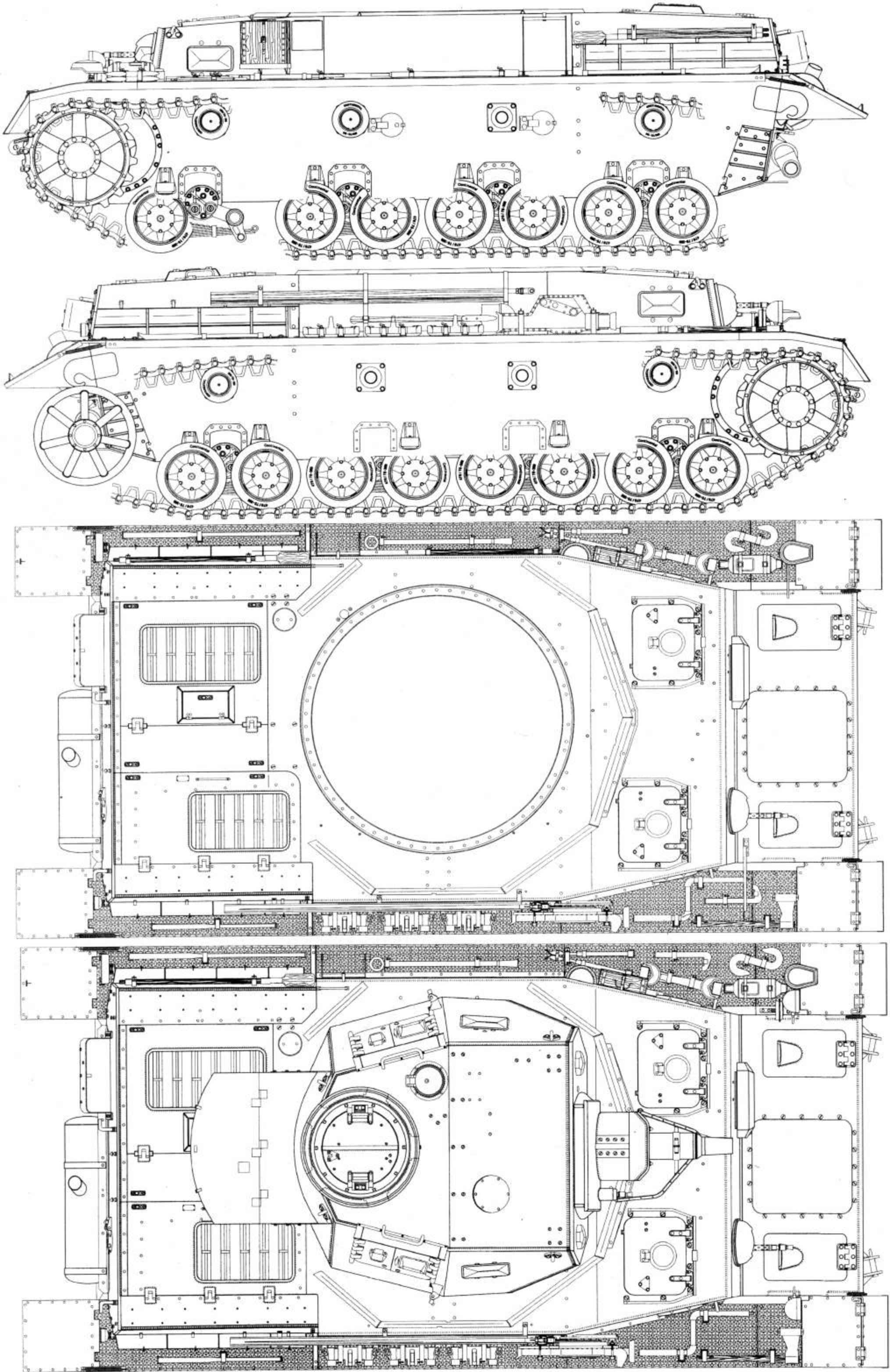


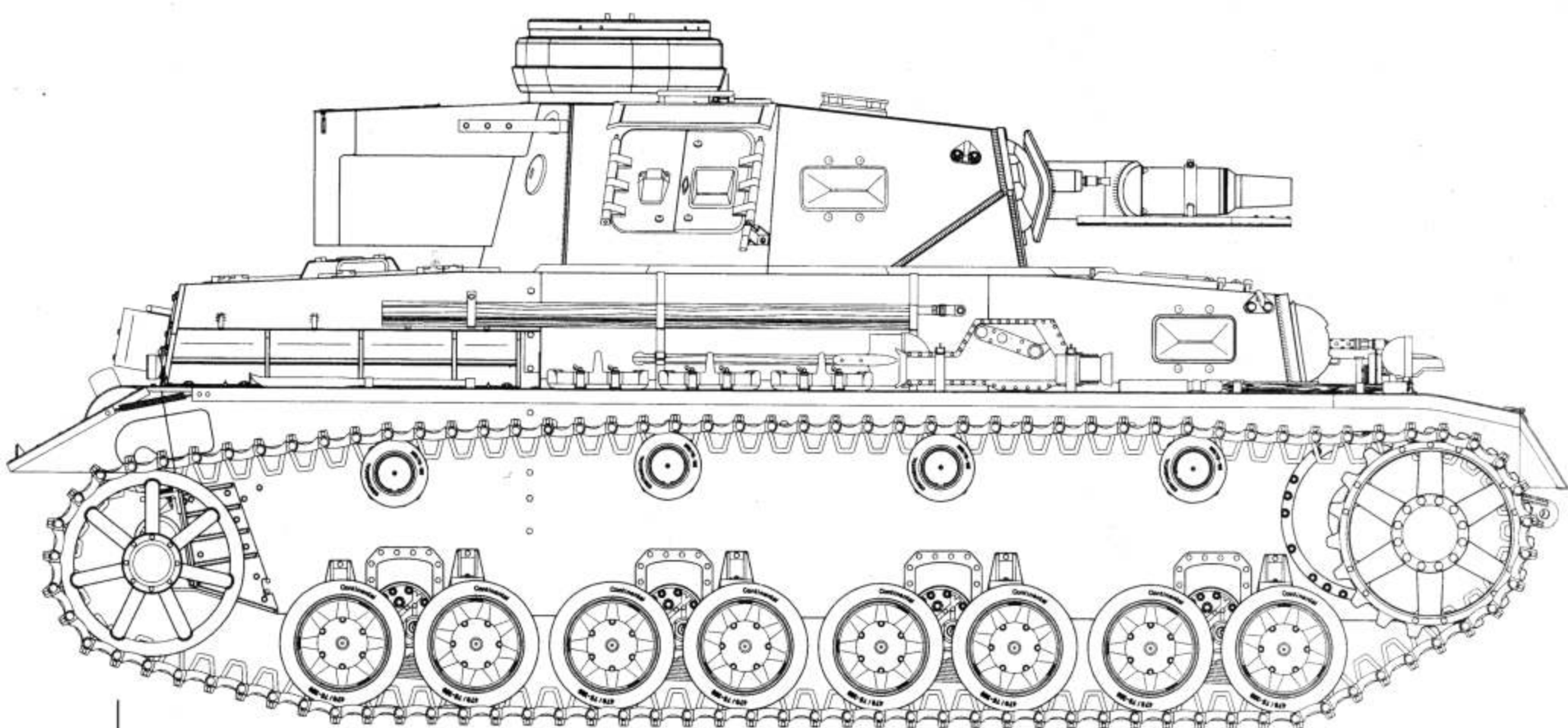
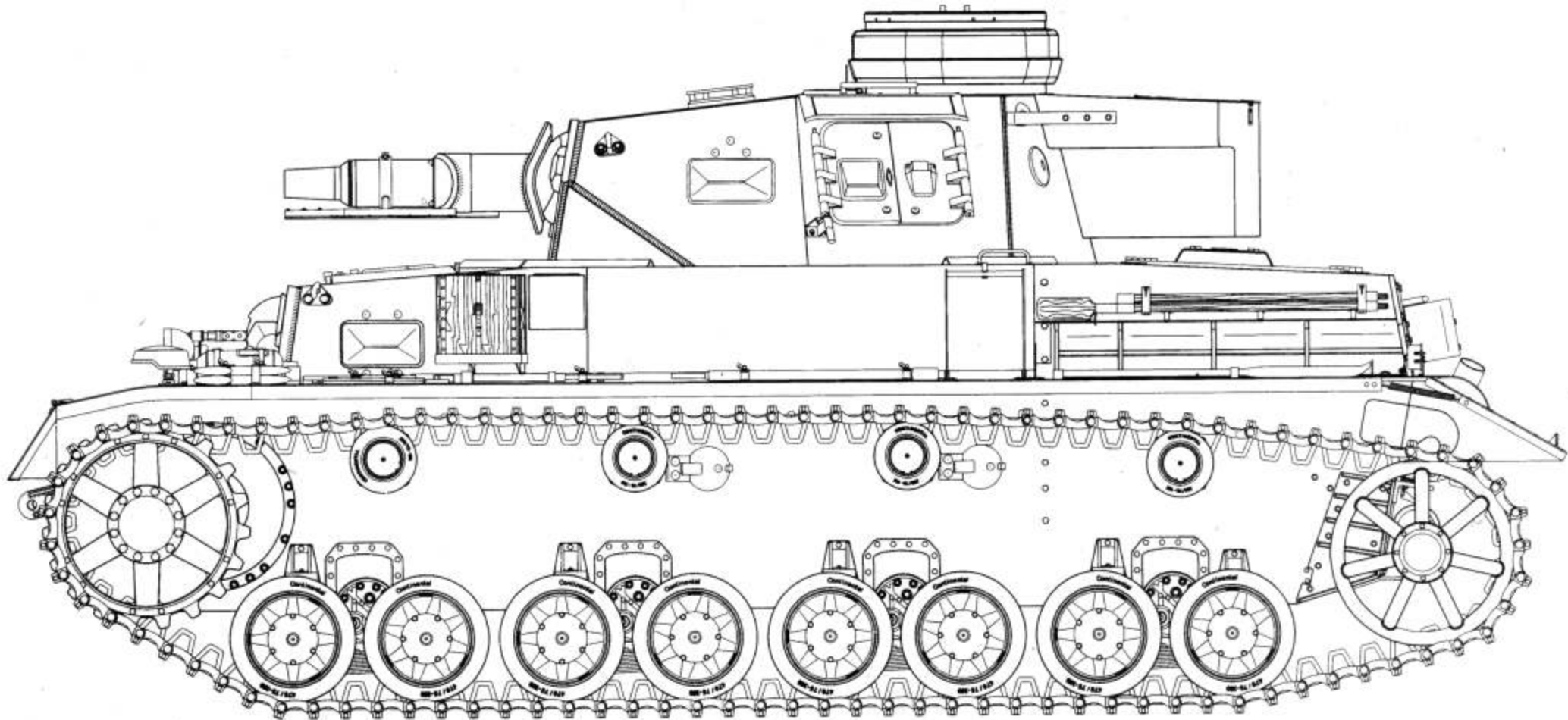


Несмотря на то, что бронезащита большинства танков модели Ausf. F1 была усилена, кормовой бронелист по-прежнему имел толщину 20 мм, что делало танк уязвимым при обстреле сзади. Учитывая, что в корме был установлен бензиновый двигатель, высокой оставалась вероятность возникновения пожара. На танках PzKpfw IV Ausf. F1 устанавливалось два глушителя, один, большой, в выхлопной системе основного двигателя и второй, меньшего размера, в выхлопной системе двухтактного мотора привода электрогенератора. Дымопускная установка закрыта броней и перенесена на левую сторону кормового бронелиста.

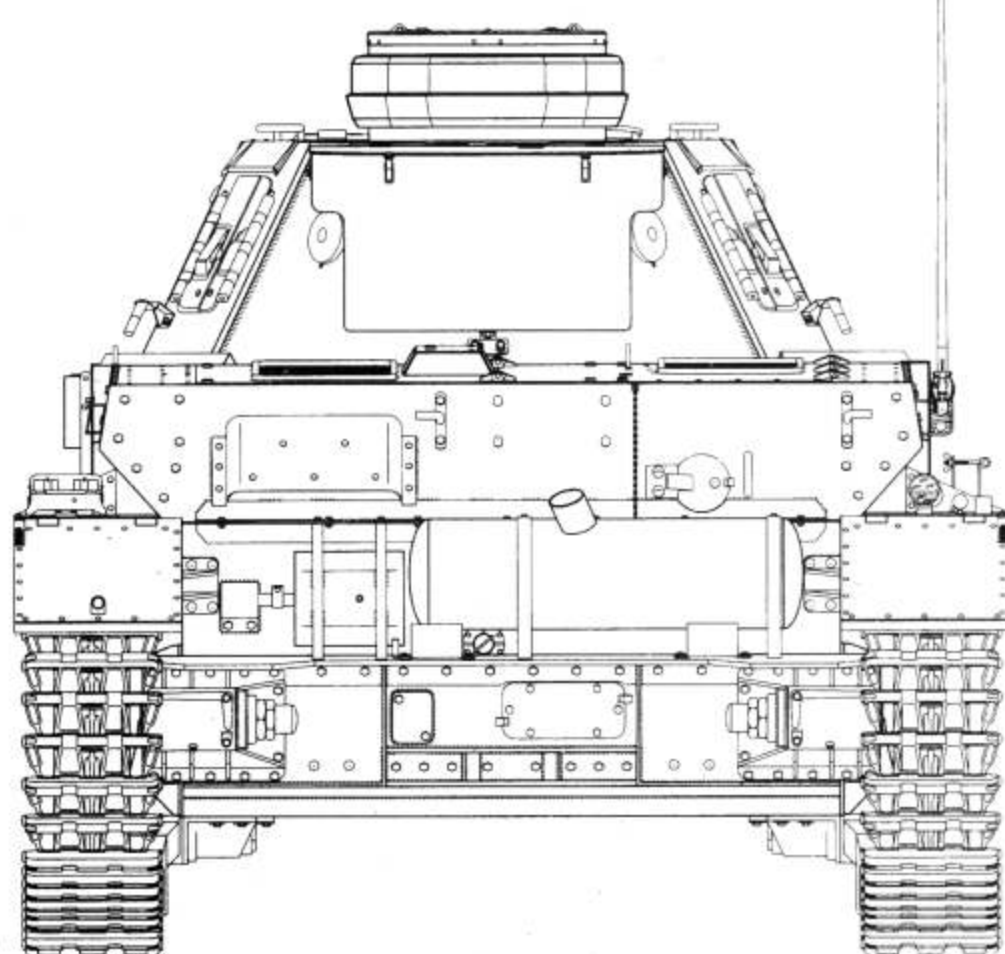
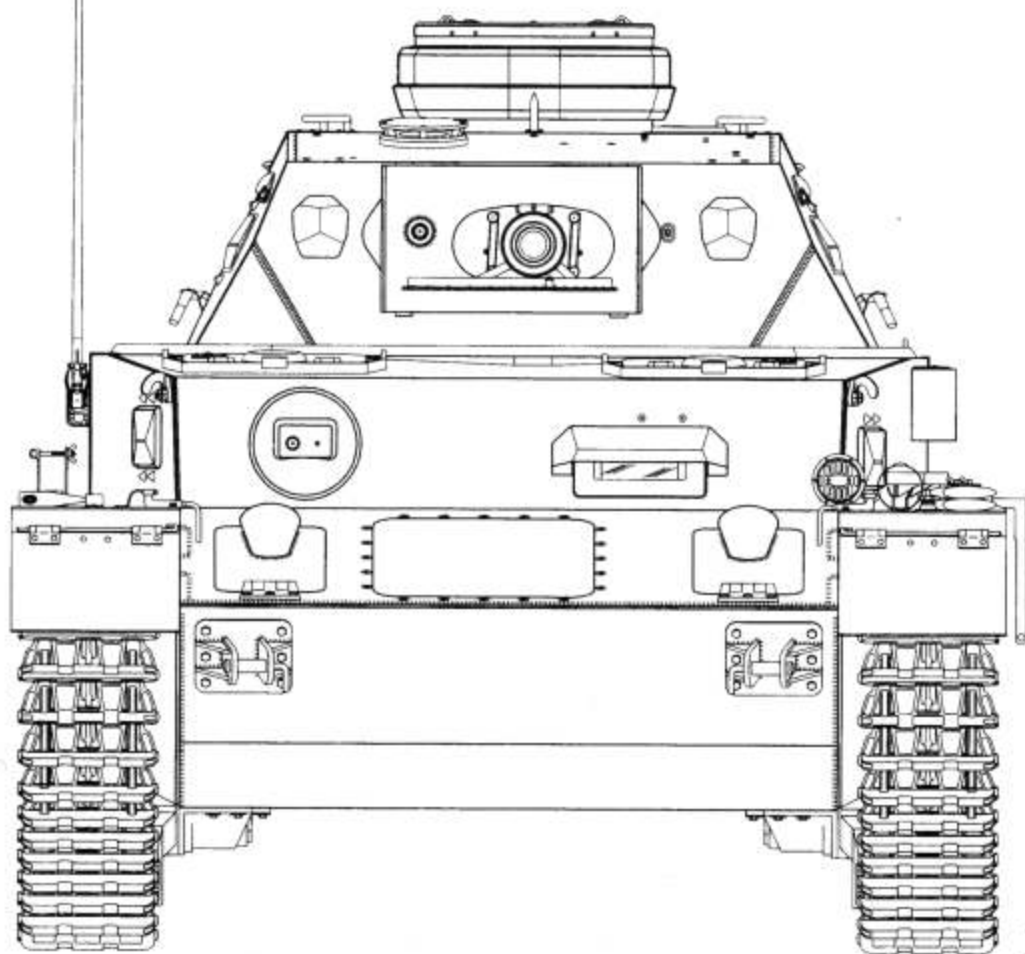


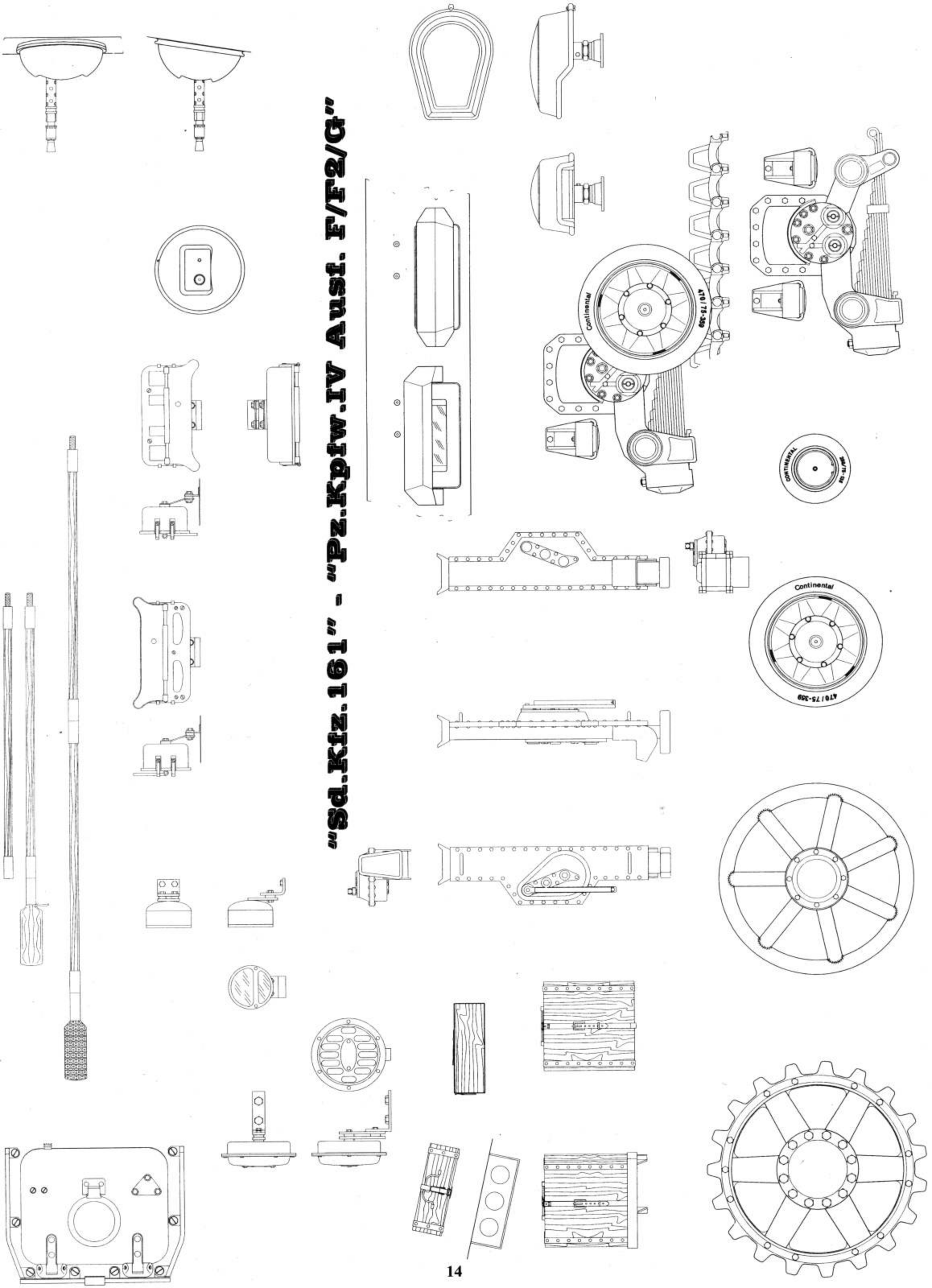
Грязь не лучше снега, танк PzKpfw IV Ausf. F1 из 5-й панцердивизии медленно продвигается по раскисшей степи, командир машины высунулся из люка для лучшего обзора окрестной местности. Башня танка по форме аналогична башне модели Ausf. E, но имеет более толстую лобовую броню. Увеличение толщины брони потребовало изменить конструкцию смотровых щелей и амбразур для стрельбы из пистолетов. Чтобы сохранить на приемлемом уровне удельное давление на грунт из-за возросшей массы, танки PzKpfw IV Ausf. F1 стали оснащаться гусеницами с траками шириной не 360, а 400 мм.





PzKpfw IV Ausf. F1
Масштаб 1 : 35





"Sd.Kfz.161" - "Pz.Kpfw.IV Ausf. F/F2/G"



рук -
тивных со-
ставляющие
танка Pz.Kpfw.III.
Силовые установки
обоих боевых машин иден-
тичны, однако масса «четвер-
ки» на 2,5 т больше, чем у «трой-
ки». Двигатели являлись основной го-
ловной болью германских танкостроите-
лей. В ходе серийного производства мас-
са танка Pz.Kpfw.IV возросла до 25 т, а
мощность двигателя увеличилась всего
на 50 л.с. То же самое произошло и с тан-
ком Pz.Kpfw.III, первые варианты которо-
го весили 16 т и имели моторы мощностью
250 л.с., а последние - 23 т и 300 л.с. соот-
ветственно. Двигателя мощностью в 300
лошадей «четверке» явно не хватало. С точ-
ки зрения подвижности на пересеченной
местности Pz.Kpfw.IV скорее соответство-
вал тяжелому танку, нежели среднему.

Основным боеприпасом 37-мм танко-
вой пушки, установленной на «тройке»,
являлся бронебойный снаряд. Задача же
огневой поддержки и, прежде всего -
уничтожения расчетов противотанковых
орудий, возлагалась на танки Pz.Kpfw IV
с 75-мм короткоствольными орудиями. В
боекомплект этих пушек входили фугас-
ные снаряды. Фактически танки Pz.Kpfw
IV предполагалось применять в том же

самом так-
тическом клю-
че, что и штурмо-
вые орудия Sturmgeschutzz III.

Серийный выпуск очередной модели
«четверки» - Pz.Kpfw IV Ausf. F1
(SdKfz.161) - начался в апреле 1941 г.

Танки Pz.Kpfw IV Ausf F имели тол-
щину интегральной лобовой брони кор-
пуса и башни 50 мм, бортов - 30 мм. Бро-
нирование башни имело толщину в ло-
бовой части 50 мм, бортов и кормы -
30мм, толщина орудийной маски также
составляла 50 мм. Усиление бронезащи-
ты не прошло бесследно для массы тан-
ка, которая возросла до 22,3 т. Как след-
ствие - вышла за допустимые пределы
удельная нагрузка на грунт, пришлось
вместо гусениц с шириной траков 380 мм
использовать гусеницу с траками шири-
ной 400 мм, провести соответствующие
доработки ведущих колес и ленивцев. На
машинах ранних выпусков новые гусени-
цы устанавливали после врезки в ведущие
колеса и ленивцы расширительных встав-
ок. Вместо одностворчатого люка ко-

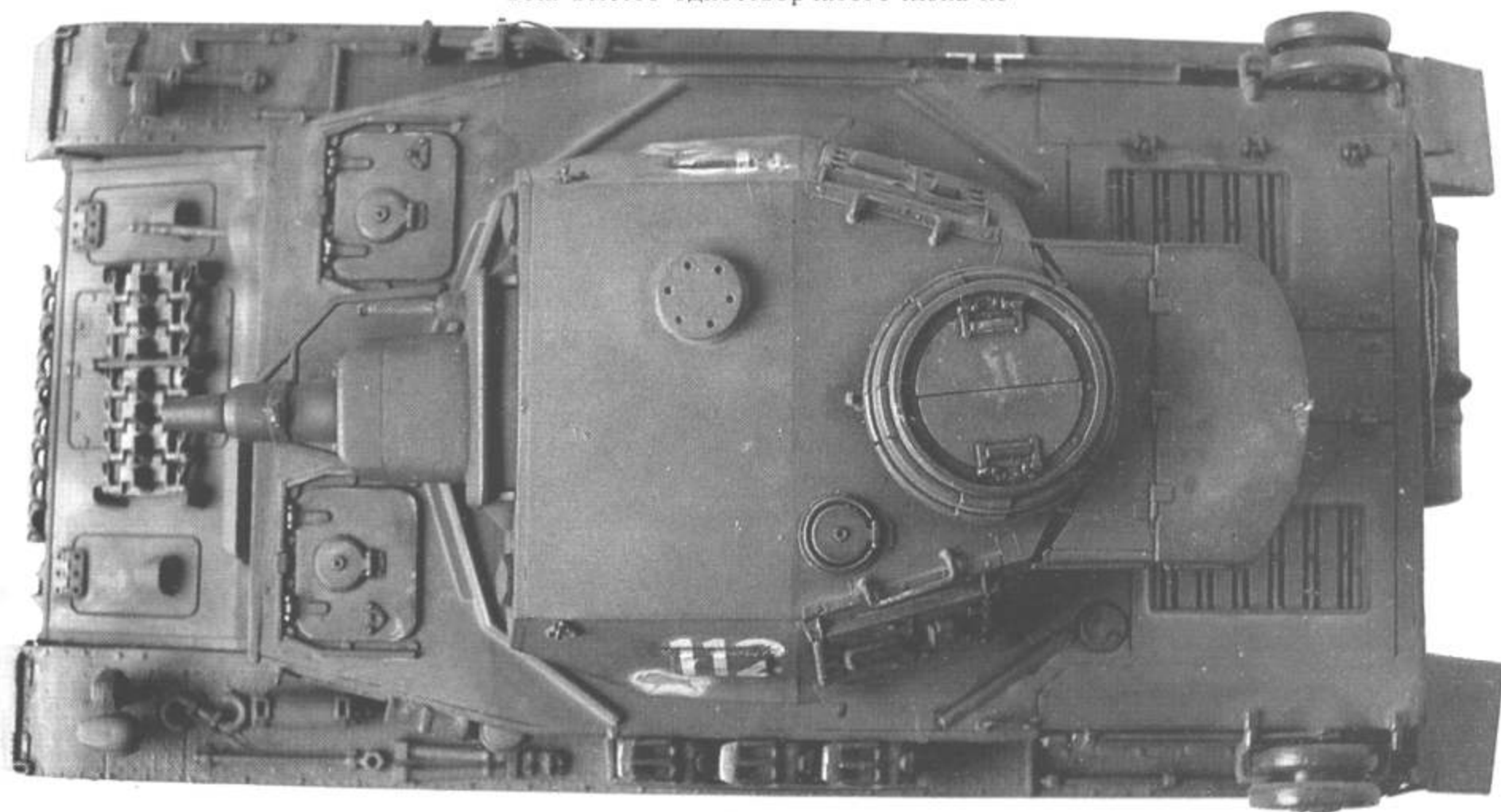
мандирские башенки танков Ausf F по-
лучили двустворчатые люки, а на кормо-
вые стенки башен в заводских условиях
стали монтировать большой ящик для
снаряжения. Курсовой пулемет монтиро-
вался в шаровой установке «Кугельблен-
де-50» новой конструкции. Всего изго-
товлено 462 танка Pz.Kpfw IV Ausf. F.

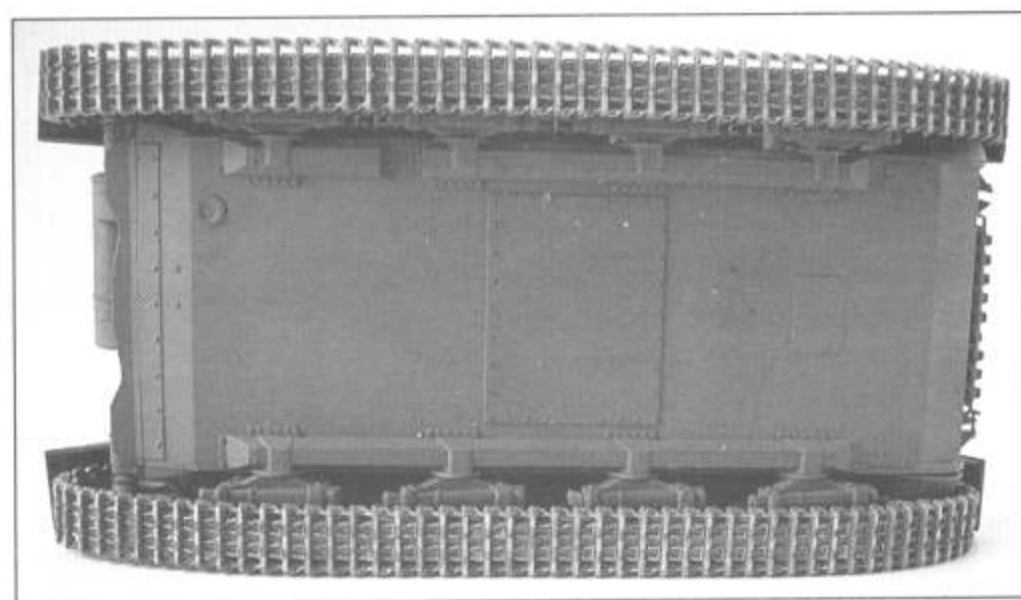
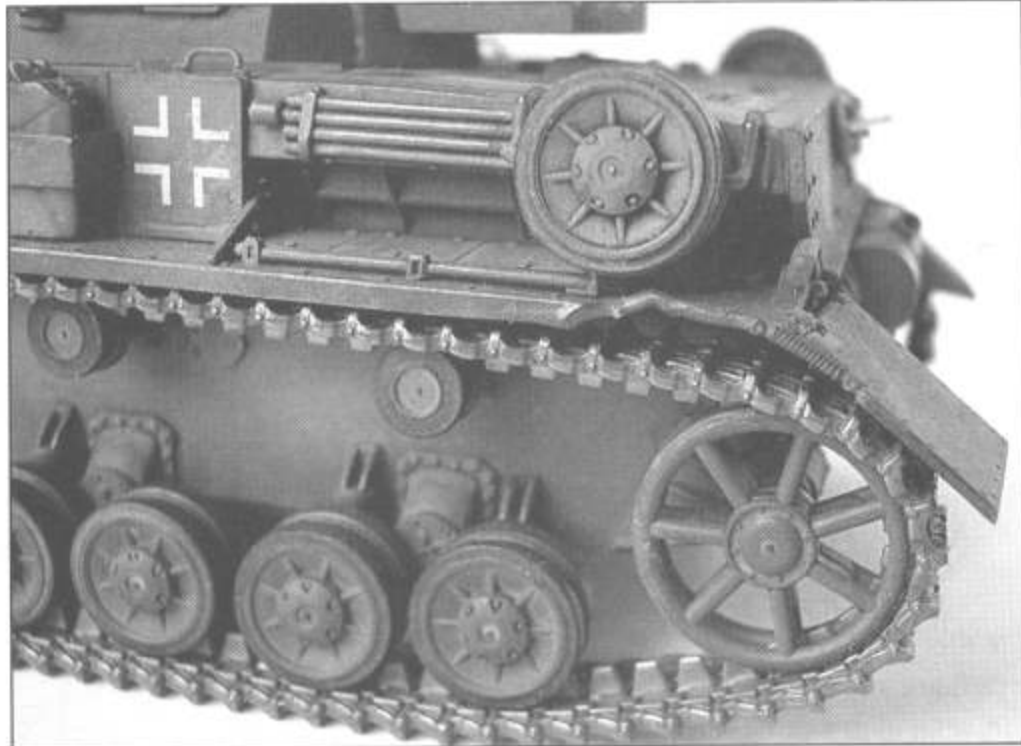
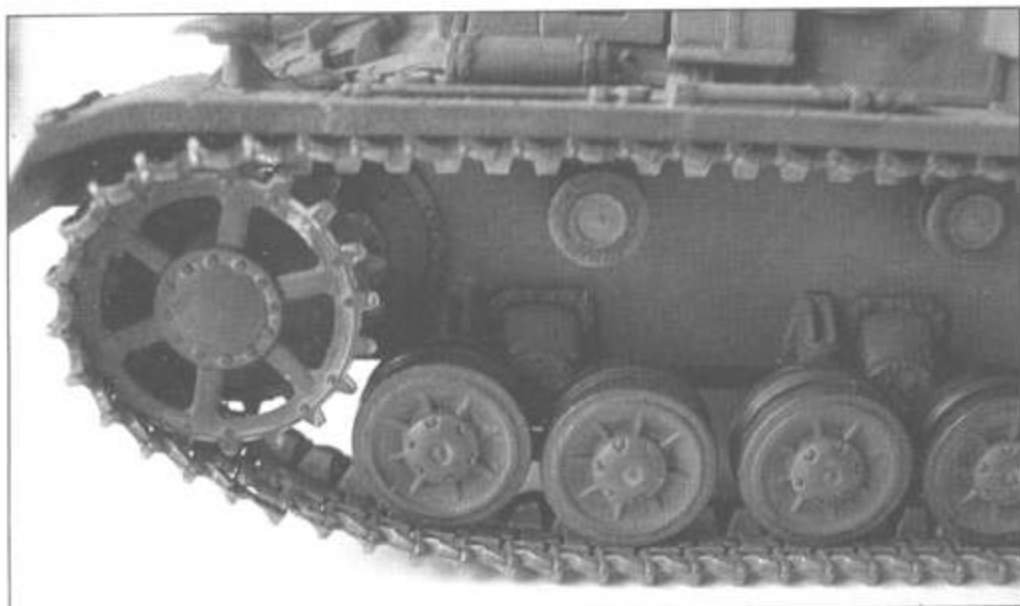
Кроме фирмы Крупп, машины моде-
ли Ausf. F выпускались заводами
фирм Вомег (собрано 64 танка,
№№ шасси - 82501-82395) и Ни-
белунгверке (13 машин 82601-
82613). №№ шасси танков вы-
пуска завода фирмы Крупп в Маг-
дебурге - 82001-82395. Позже к про-
изводству танков Pz.Kpfw IV подклю-
чилась австрийская фирма Штейр-Дайм-
лер-Пух, а фирма Вомег (Vogtiandische
Maschinenfabrik AG) в 1940-41 г.г. специ-
ально для производства «четверок» по-
строила новый завод в Плауэне.

К июню 1941 г. в вооруженных силах
Германии имелось 17 панцердивизий, на
вооружении которых числилось 3200 тан-
ков, 517 из них - Pz.Kpfw IV. Соотноше-
ние «четверок» по отношению к другим
танкам составляло 1:6, это было меньше
чем перед началом войны, когда это со-
отношение находилось примерно на
уровне 1:4.

В то же время количества вновь вы-
пускаемых танков едва хватало на вос-
полнение потерь, так по состоянию на 1
июля 1941 г. в войсках имелся 531 танк
Pz.Kpfw IV, а в апреле 1942 г. - 552 «чет-
верки», количественный рост, прямо ска-
жем, незначительный.

Вероятно, боевое крещение «четвер-
ки» модели Ausf. F1 приняли в Северной
Африке. Особого впечатления эти маши-
ны не произвели как на танкистов Ром-
меля, так и на союзников. Отношение к
«четверкам» в Дойче Африка Корпус из-
менилось в лучшую сторону только с по-
явлением осенью 1942 г. на этом театре





военных действий машин, модели Ausf. F2, вооруженных пушками с длиной ствола 43 калибра. Короткоствольные PzKpfw IV принимали участие во всех основных сражениях войны в Пустыне, но англичане гораздо более серьезными противниками, чем Pz.Kpfw IV Ausf. F1, считали вооруженные 50-мм пушками танков PzKpfw III и 88-мм зенитки.

Весной 1942 г. промышленность Германии перешла на выпуск танков Pz.Kpfw. IV Ausf. F2 с пушками 7.5 cm KwK40 L/43

Модель

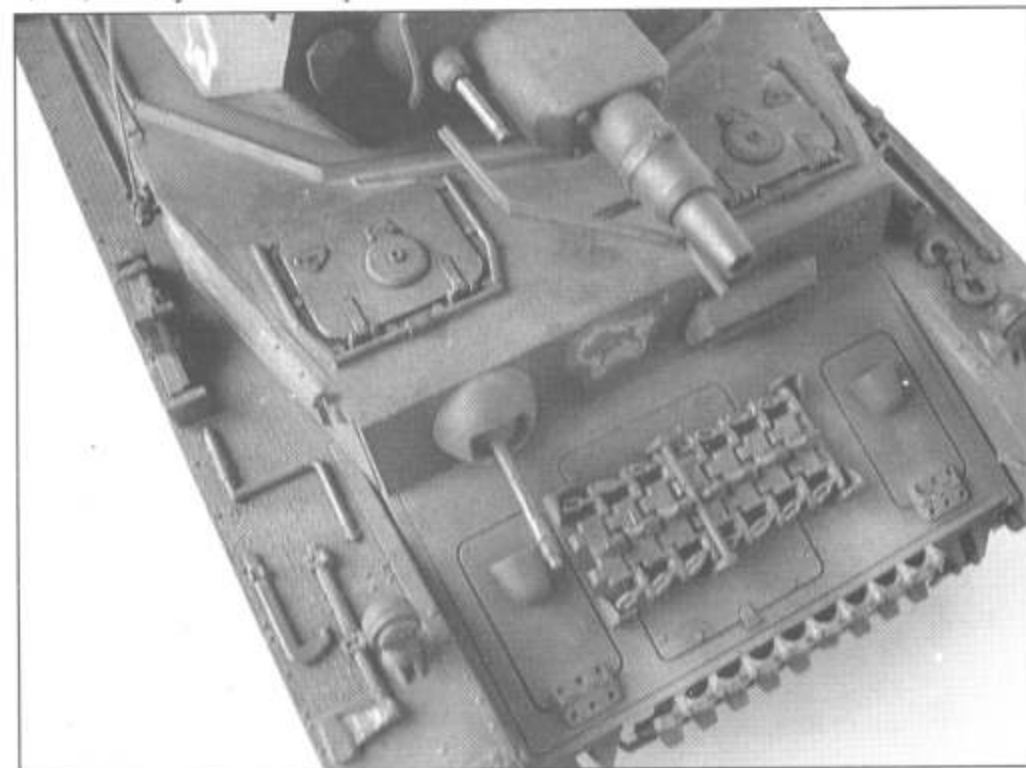
В коробке «Звезды» - нормальный Итал. Детали отлиты из пластика желтого «африканского» цвета без малейших следов облоя. Швы по линии разъема форм кое-где прослеживаются, именно - прослеживаются, не более того. Гусеницы резиновые, также без облоя, с хорошо проработанными траками. Помимо богато детализированного танка имеются три фигурки. Остановлюсь на них, чтобы больше к солдатикам не возвращаться. Я не большой знаток униформы гансов-фрицев, не берусь утверждать со 100% точностью, но по-моему ни одного танкиста среди них нет. Есть офицер с сигаретой в руке, гренадер в каске с автоматом и человек в шортах. Позы офицера и гренадера вполне реалистичны. Офицер стоит себе покуривает, заложив руку за спину. Боец куда-то тычет вытянутой левой рукой, в правой - зажат автомат, типа «Вон она, матка, у которой курка-яйко». Поза третьего солдата, который в шортах, может конечно и реалистична... Ну зачем парень наклонился, оттопырив задницу, да еще и руки расставил? Курки-яйки пересчитывает? Не подумайте чего совсем не приличного, а ведь можно подумать-то, глядя на рисунок солдата в сборе. Нет, эту порнографию я клеить не стану. В целом же солдатики отлиты очень хорошо, собираются из нескольких деталей, причиндалы вроде автомата и фляги отлиты отдельно. В общем, читая на коробке «Средний танк T-IV(F!)» не верь глазам своим - в коробке модель танка и набор солдатиков. Приятно, однако.

Вдвойне приятно, что «Звезда» в кои-то веки укомплектовала модель декалью на два варианта - 31-й танковый полк 5-й панцердивизии, группа армий «Центр», зима 1941-1942 г.г. и 7-й танковый полк 10-й панцердивизии, октябрь 1941 г., дер. Бородино. Качество декалей великолепно! Понятно желание отечественного производителя переместить «четверку» в страну родных осин, но солдат в шортах, октябрь 1941 г., дер. Бородино... Снег падает. Класс!!! Итал-то делал «четверку» явно под Северную Африку. Впрочем, специальной «тропической» модели Pz.Kpfw IV Ausf. F1 похоже не существовало. Таким образом, помещение танка, послужившего прототипом модели вполне на поле у дер. Бородино вполне оправдано. Хотелось бы все-таки, чтобы производитель как-то прокомментировал в инструкции сочетание «русского» танка с «африканскими» солдатами.

Инструкция, на первый взгляд, вполне понятная.

Сборка

Сборка могла бы быть простой и приятной кабы не «Звезда». Решил в очередной раз проверить на прочность инструкцию, следуя за автором наставления след в след. Споткнулся





уже при сборке ходовой части. Всю ходовую легко сделать подвижной, не только катки, но и тележки. Долго не мог въехать зачем если есть шайбы, закрепляющие оси катков в корпусе еще и «деформировать» детали. Кстати как деформировать? Изогнуть? Несколько катков я поставил на место фиксируя шайбочки клеем и ничего не «деформируя». Потом меня осенило - над шайбочкой остается небольшая часть оси, может ее то и надо расплавить жалом отвертки? Действительно так.

тавшуюся жизнь поразила «резиновая» гусеница к модели Т-34 от «Звезды». Резиновая в кавычках, потому что та гусеница не тянется вообще. Я ее так и не одел на склеенную и окрашенную «тридцатьчетверку». Чего-то подобного можно было ждать от гусеницы к «четверке». Я ошибся. Гусеница одевается (и снимается) легко и просто, вообще для «резины» она идеальна: аккуратная, прочная и эластичная.

В модель я внес всего одно изменение - заменил штыревую антенну из набора тянутым лит-

ком.

Антенна отлита на пределе технологических возможностей, однако все равно толстовата.

Проблем сборки не представляет ровным счетом никаких, если не считать проблемой авторский заморочки с «деформацией».

Окраска

К одному из указанных в инструкции вариантов окраски я отнесся скептически - зима 1941-1942 г.г. и «четверка» с камуфляжными «червяками» по серому фону - странно все это... Снимок камуфлированного Ausf F1 из 5-й танковой дивизии я нашел в монографии «PANZER IV» часть 2, выпущенным известным всей стране Кировским обществом Любителей военной техники и моделизма. Правда, танк на снимке принадлежит 33-му, а не 31-му полку и датирован не зимой 1941-1942 г.г., и июлем 1942 г. Возможно, что летом 1941 г. и даже зимой в вермахте ездили камуфлированные танки, но это были «белые воро-

ны». Я же хотел сделать эдакий «немецкий танк». Немецкий танк в 1941 г. - серый танк. Оставался вариант у дер. Бородино.

Красил АКАНОм, основа - цвет немецкой бронетехники выцветший. Мне после покраски даже выцветший краской модель показалась излишне темой, поэтому развел немецкий серый светло-серым и задул танк еще раз. Дальше тонировал аэрографом от коричневого к очень светло серо-песочному. Кромки выделены графитовой пудрой, впадины проработал расшивкой. Известны две «школы» в бронетанковом моделестроении. Одни кричат, что впадины надо прорабатывать темным, другие: «Во впадинах пыль собирается, а она светлая». Я «расшивал» модель и черным, и светлым, исходя исключительно из эстетических соображений.

Декаль перевелась легко, подложка, конечно, слегка поблескивает. Не совсем понятно куда переводить крест на правом борту корпуса - мешает желоб для укладки антенны. В монографии, упомянутой выше, есть фотография танка, у которого крест нарисован прямо поверх желоба. Я так и поступил - перевел крест на желоб. К сожалению, он перевелся именно на желоб, в то время как должен заходить на борт корпуса. Слава богу в декали был лишний (!) крест, отрезал от него кусочки и перевел на борт, совместив изображения двух декалей.

В заключении «припылил» всю модель из аэрографа.

Небольшой нюанс. Я сделал ходовую часть полностью подвижной, поэтому резиновая гусеница, пружиня, слегка отклоняет вверх крайние тележки. Поставить тележки на место можно закрепив в корпусе впереди и сзади по кусочку свинца, кусочки должны быть весьма приличными.

Копийность

Модель идеально легла в размерения чертежей из вышеупомянутого опуса Кировских любителей. Кстати, этот «опус» в нескольких частях - наиболее полное и доступное в нашей стране описание всех вариантов «четверок». Неоднозначности возникли при сличении деталей. К примеру, скоба (дет 99a) на правом крыле появилась на Ausf F2, а инструкция рекомендует приклеивать ее на Ausf F1. Я и не приклеивал. Сильно различается состав и расположение инструмента на крыльях. Кто прав? Скорее всего, и те, и те. Беда в том что положение инструмента на модели не задиктовано а инструкция трактует его более чем широко. На модели полностью отсутствуют сварные швы.

Вердикт простой - прекрасная модель, но продвинутым товарищам вместе с ней следует прикупить набор (или несколько) для супердетализировки, можно сделать супердетализировку самому: швов и заклепок явно не хватает.

Михаил Никольский (Москва)

Me 262 A-1a

Масштаб 1 : 48,
производитель: Италери

«Эта машина - настоящая улыбка фортуны! Она дает нам преимущества, пока противник использует самолеты с поршневыми двигателями. Насколько я могу судить, фюзеляж самолета сделан как надо, двигатели дают самолету все, что ему надо, за исключением условий взлета-посадки. Этот самолет открывает новую страницу боевого применения.» - писал Галланд Герингу.

Его слова были пророческими. Создание Me 262 в один момент свело на нет боевую ценность всех предыдущих самолетов. Преимущество Me 262 было таким, что только один этот тип истребителя чуть было не позволил люфтваффе вновь, как в первые дни Второй Мировой войны, почувствовать себя хозяином в воздухе. Но вместо боевых подвигов Me 262 запомнился только как образец тех колебаний и нерешительности, которые испытывали программы производства самолетов незадолго до краха «Третьего рейха».

Но несмотря на это очевидно главное: Me 262 стал первым боевым самолетом с турбореактивным двигателем, пошедшим в бой. Таким образом, каким бы ни был результат боевого применения Me 262, он навсегда связан с новой страницей в истории войн.



Me 262 в масштабе 1:48 представлен в количестве не меньшем, чем Ка-50 или Су-27. Как Вы уже поняли из названия статьи, речь у нас пойдет о Me 262 фирмы Italeri (№2613). Модель упакована в яркую красочную коробку, что типично для капиталистического моделестроения. В коробке находятся 7 рамок светло-серого пластика, 1 рамка прозрачного пластика и 1 рамка с резиновыми покрывками. Декаль небольшая, всего на 2 варианта. При поверхностном ознакомлении с пластиком и инструкцией захватывает дух. При более внимательном изучении «всплывают» множественные следы от толкателей в весьма неподходящих

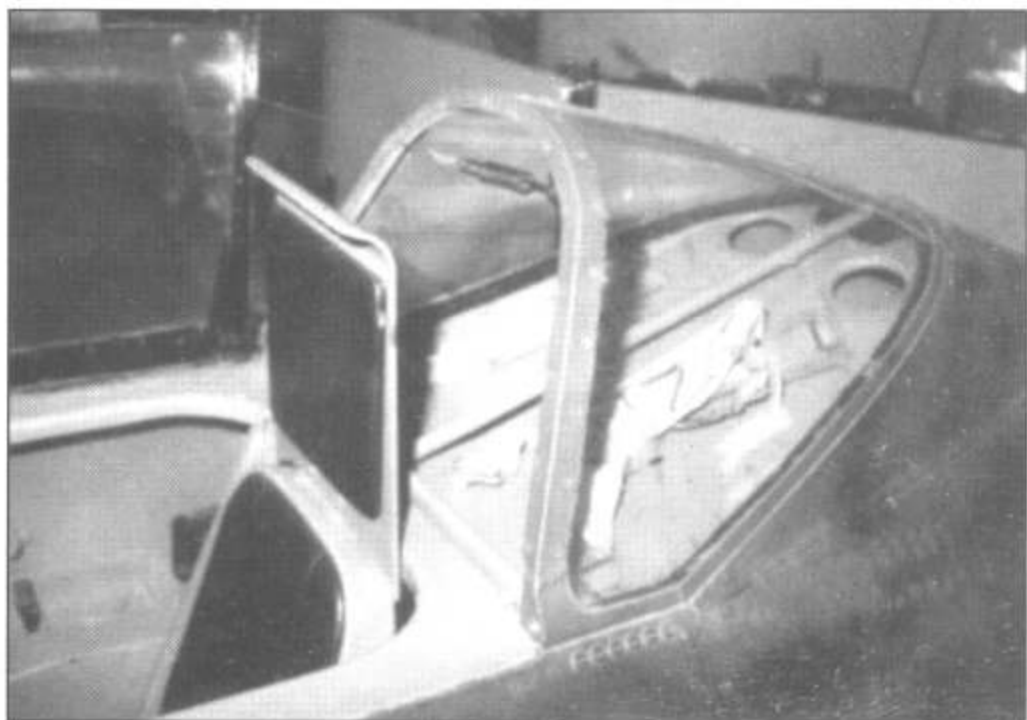
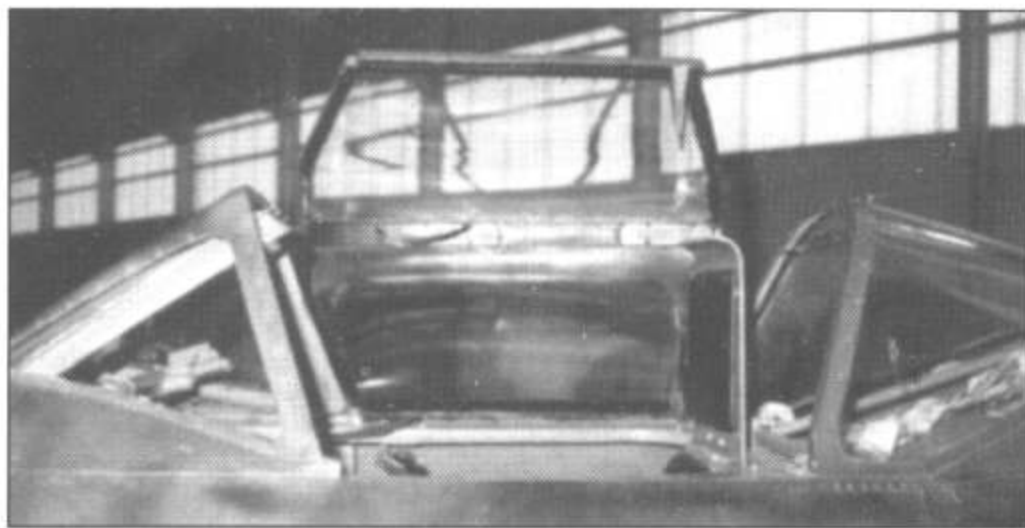
местах, кое-где имеются недоливы. Это указывает на изношенность формы. Надпись на литниках «Made in China» сразу же выдает «первородство» модели. Итальянцы просто-напросто перепакуют «Драгоновский» Me 262 снабдив его своей декалью. Справедливости ради нужно отметить, что Me 262 от Dragon в свое время произвел настоящий фурор в модельном мире. Но вернемся к нашей модели.

Отсек вооружения

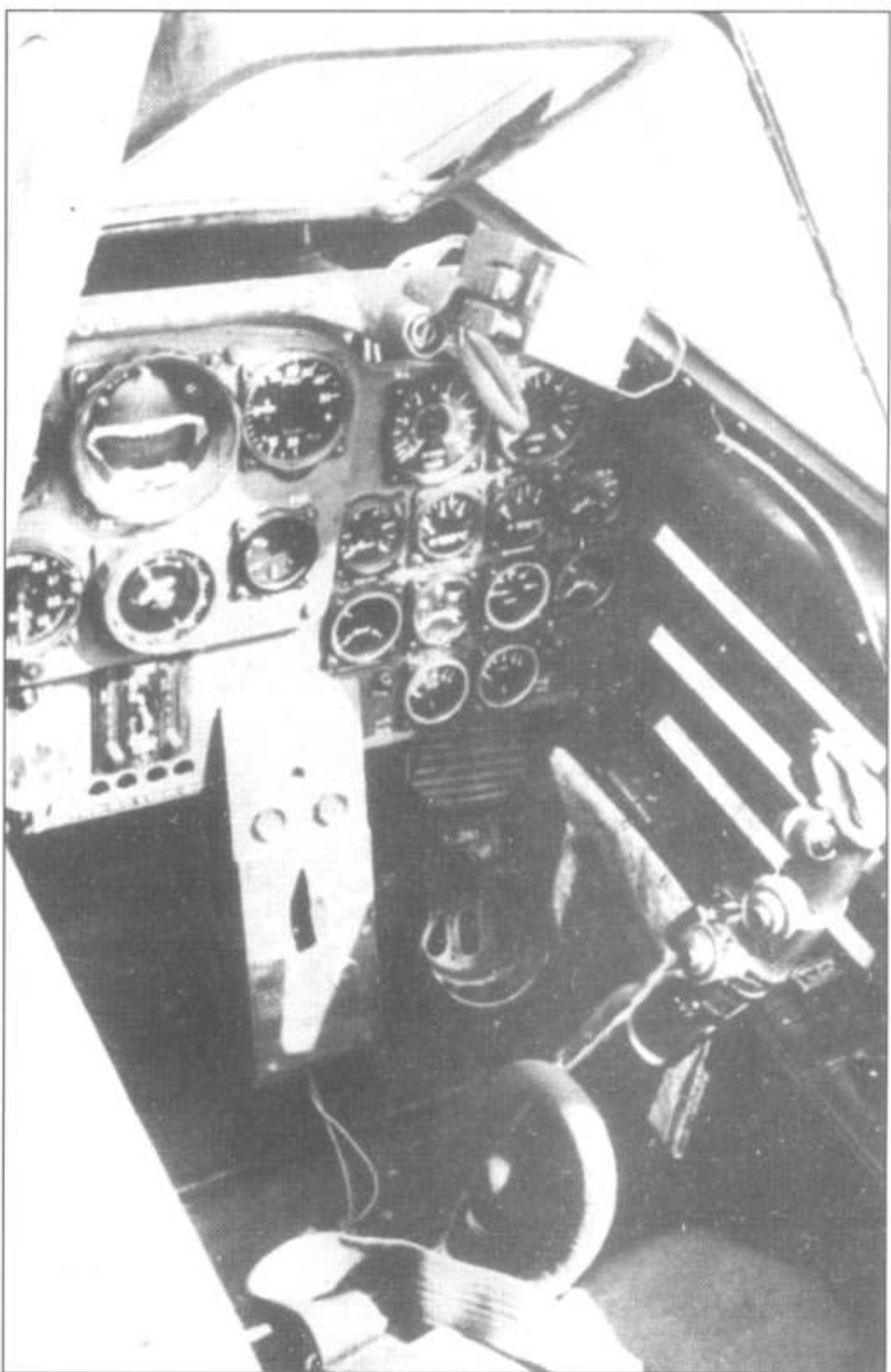
Это первое, что бросается в глаза. Неискушенному изобилием и весьма дорогими прелестями отечественному моделисту, этот узел доставит «райское на-



Отреставрированный Me-262 A «Швальбе» в экспозиции музея. Этот же экземпляр «Швальбе». Виден открытый отсек вооружения, в котором размещаются четыре пушки МК 108 калибра 30 мм, а так же открытый фонарь кабины пилота.



Правая боковая панель, ручка управления, а так же пилотское кресло в кабине Me-262 A-2.



Нижняя передняя часть кабины пилота Me-262 A-2. Виден рычаг, на котором установлены педали, а так же фрагмент левой боковой панели.



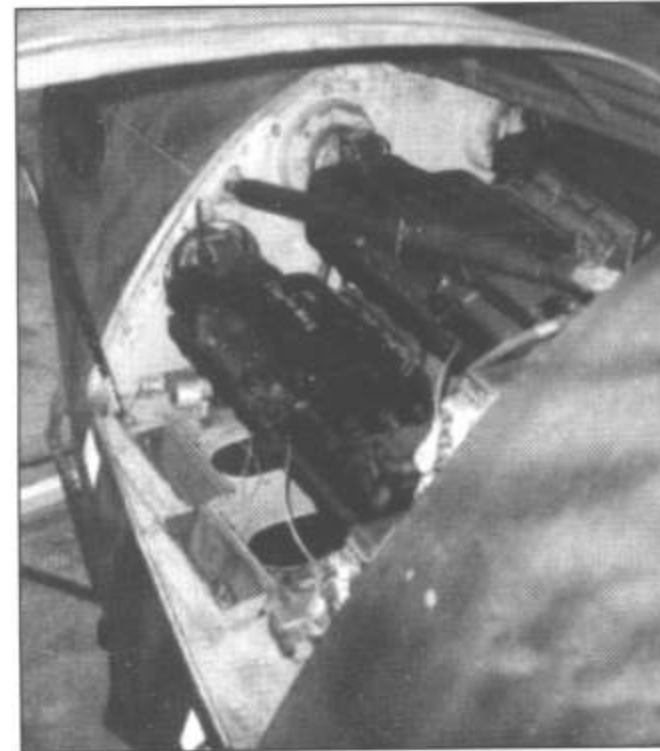
Левая боковая панель в кабине пилота Me-262 A-2. Хорошо видны рычаги управления тягой двигателей. Снизу в левой части снимка видна часть пилотского кресла, правее ручка управления со спусковой гашеткой вооружения.



Крупный план передней створки ниши передней стойки шасси Me-262 «Швальбе». Надпись на створке «ВНИМАНИЕ! не буксировать за переднюю стойку».



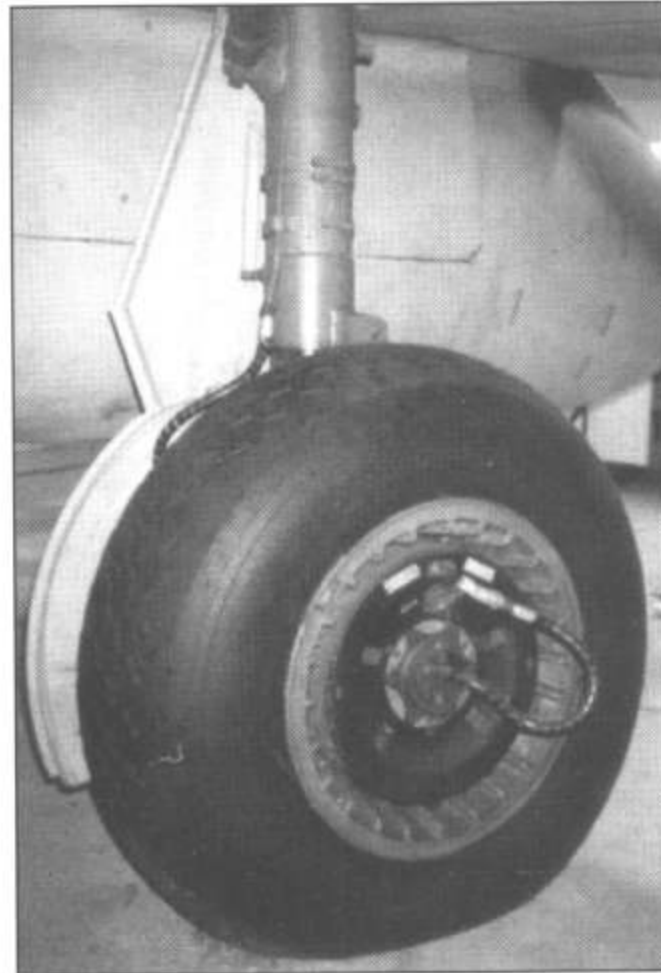
Колесо правой основной стойки шасси, вид сзади. На переднем плане видна антенна типа Morane.



Отсек вооружения Me 262 A



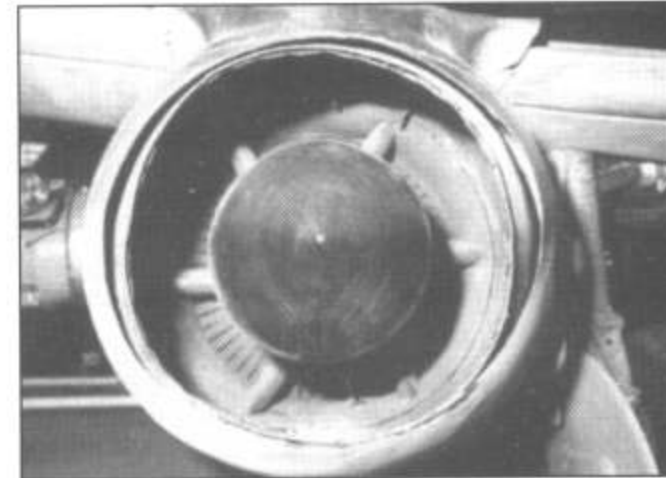
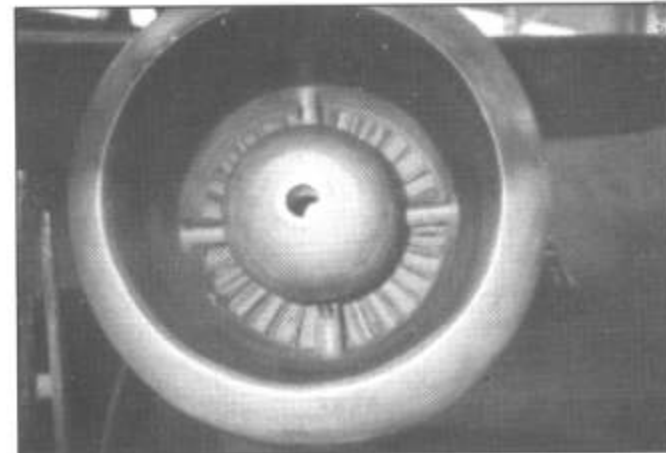
Передняя стойка шасси Me-262 «Швальбе», вид спереди.



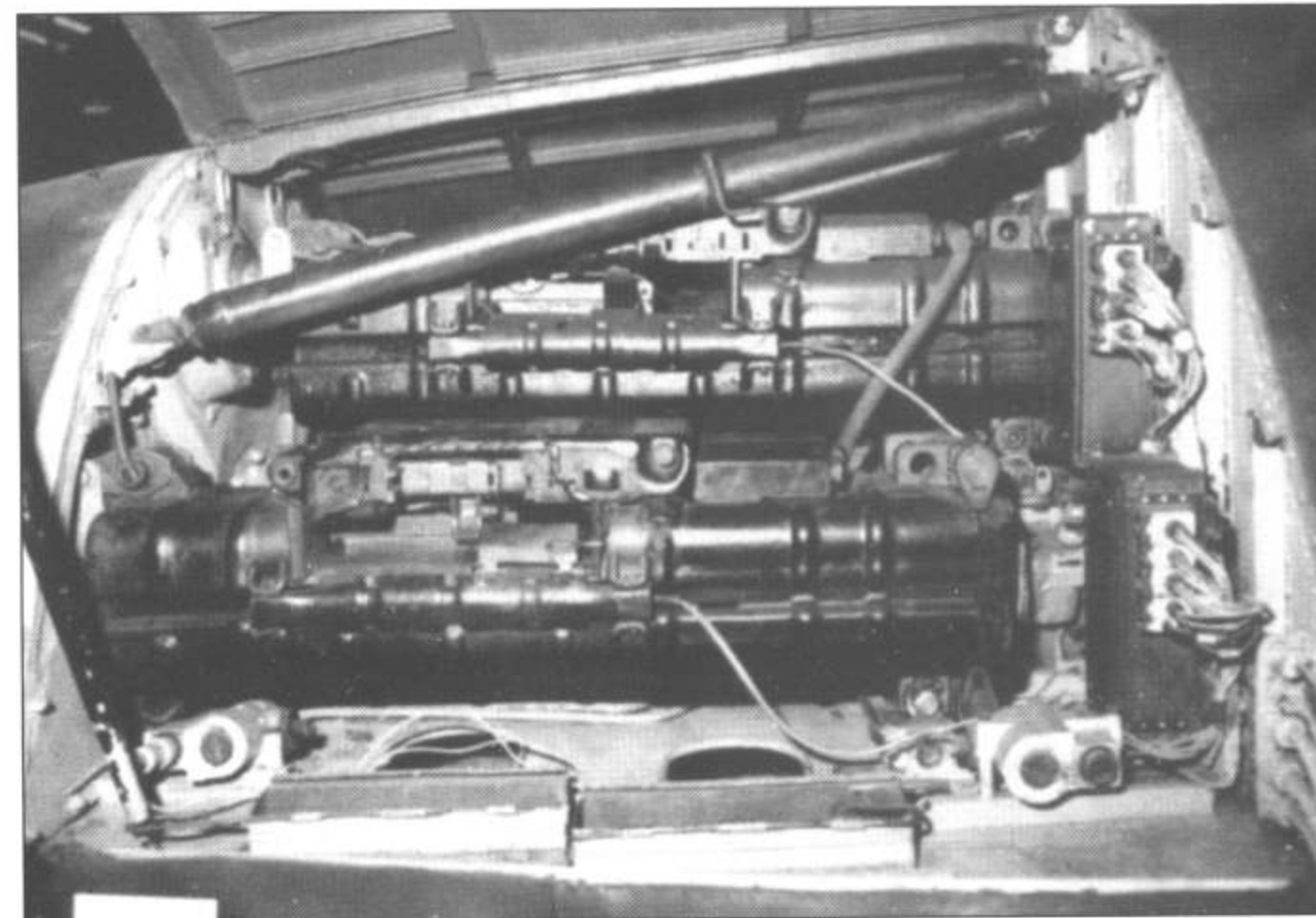
Вид на это же колесо со стороны фюзеляжа.

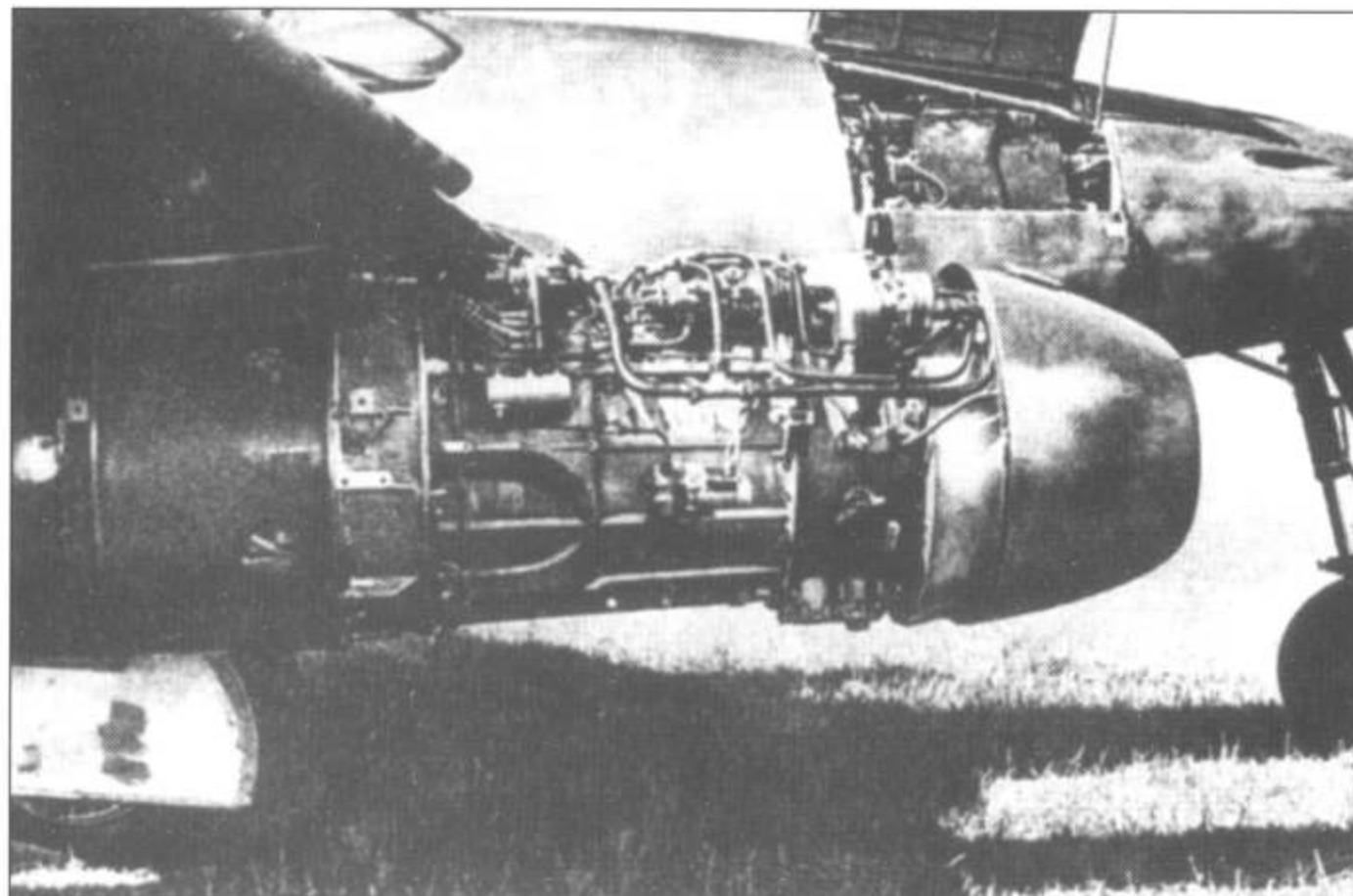


Передняя стойка шасси Me-262 «Швальбе», вид слева.



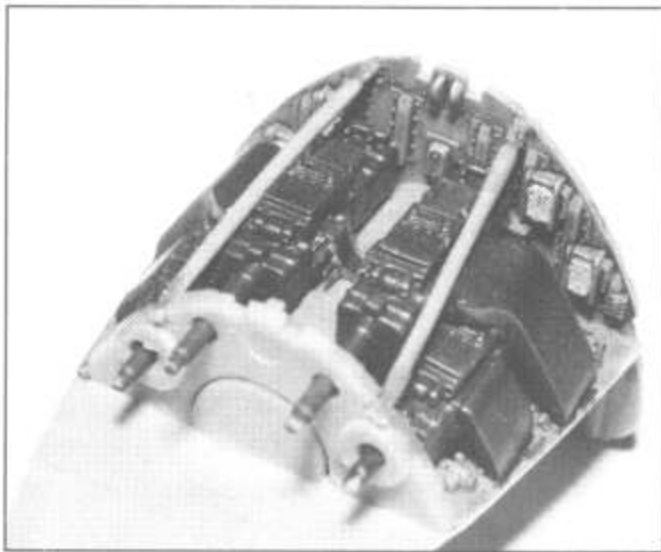
Двигатель Jumo 004 вид спереди и сзади.





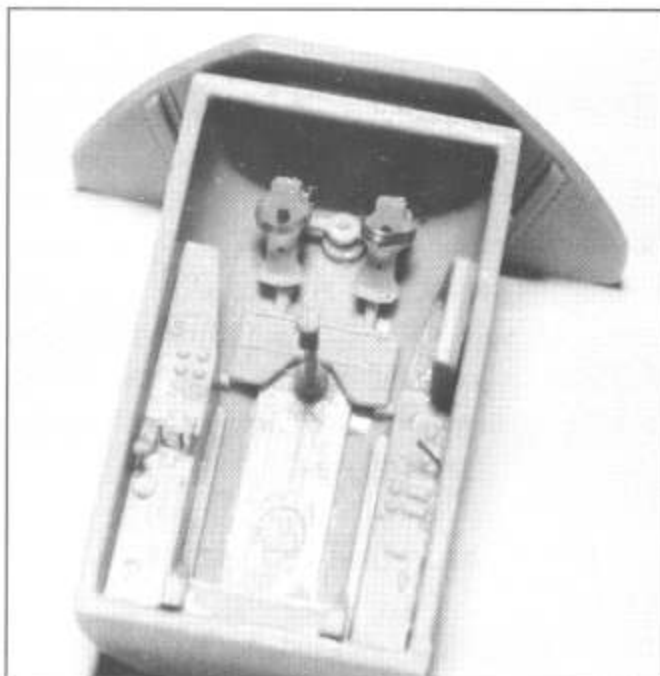
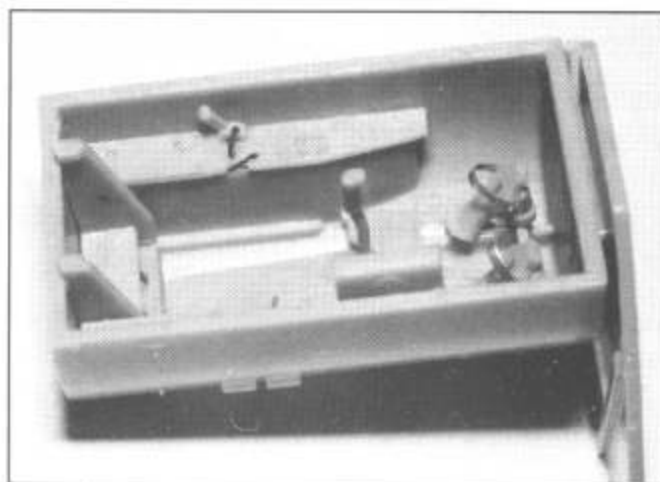
Вид на двигатель Jumo 004 и отсек вооружения Me-262 A-1a «Швальбе». Капоты двигателя сняты.

слаждение». Детали отсека пролиты четко и рельефно. Особого внимания заслуживают 4 пушки МК 108. Детали узла лучше окрасить перед сборкой. Пушки становятся на свои места с помощью «Суперклея» и некоторого усилия. И все из-за того, что отверстия под стволы находятся несколько ниже. Я дополнил две верхние пушки лентами питания от фирмы «АСЕ». Гильзоотводы верхних пушек нужно слегка подточить в верхней части, иначе детали рамы (10Н) не сядут на свои места. Под отсеком вооружения находится ниша переднего шасси. В ней (по желанию) нужно изготовить магистраль гидропривода.



Кабина

Это второй узел поражающий своей детализировкой. Окрашивать и собирать ее можно прямо из коробки. Я на своей модели перед окраской «ванны» (деталь 23В) с обратной стороны сразу же высверлил отверстия под технологические магистрали. Доработке подверглось только кресло пилота и боковые панели. Само кресло выполнено безукоризненно, но деталь 13А явно лишняя. Для кресла из фольги и проволоки были изготовлены привязные ремни. На ремнях использованы букли фирмы «Part». Из той же фольги сделаны и ремни на педалях. На боковые панели нужно добавить рычаги управления. Явно не хватает «драгоновского» фотоэичеда. На прицеле рамки заменены на более тонкие. Прицел лучше приклеивать после сборки фюзеляжа.

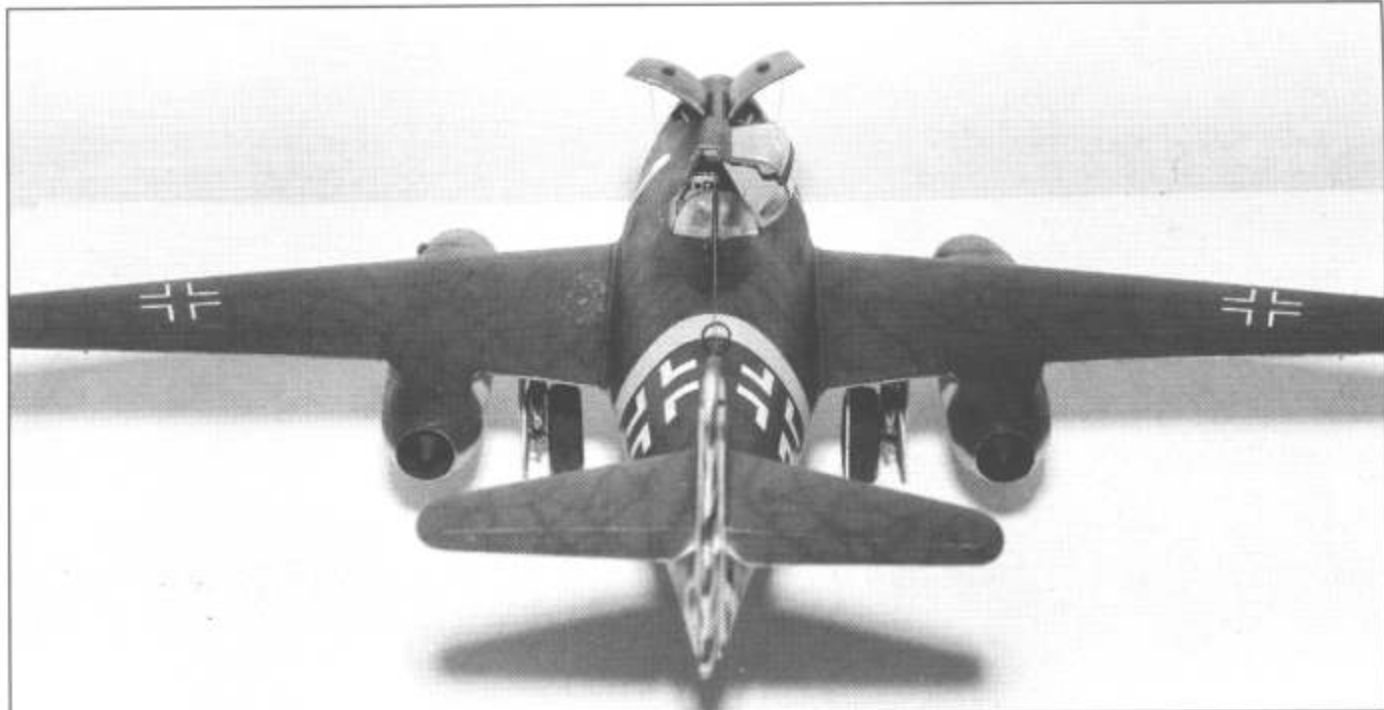
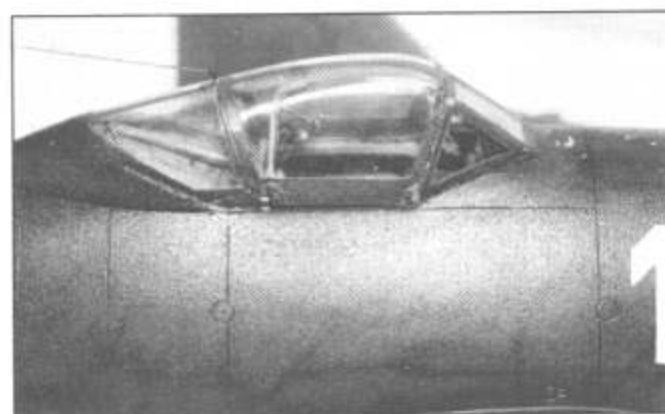
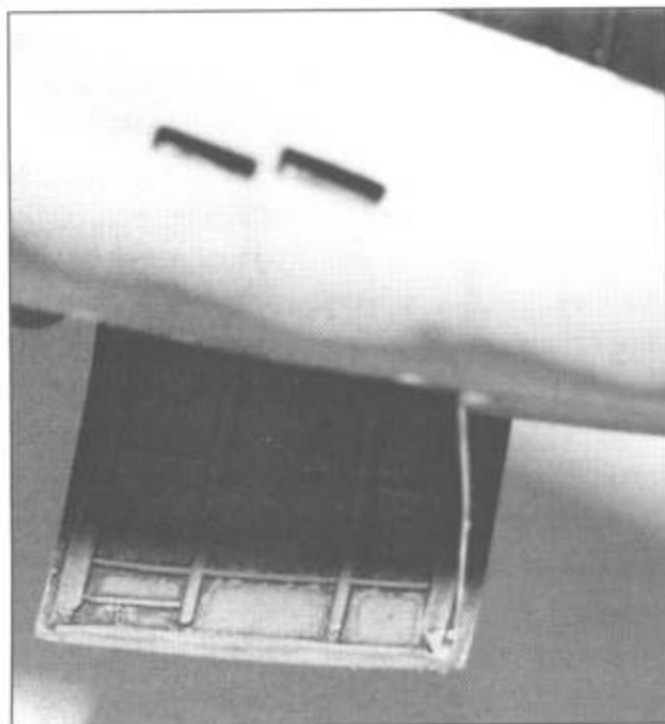


Фюзеляж

На половинках фюзеляжа довольно точно воспроизведен силовой набор и интерьер ниш основных стоек шасси. Однако и при этом изобилии ниши нужно дополнить проводкой и технологическими магистралями. Все узлы без проблем становятся на свои места (удивительно!). Не забудьте положить груз, грамм 20-30. В инструкции об этом не сказано ни слова. Самое удобное место для него - между отсеком вооружения и кабиной. Отсек вооружения можно либо закрыть (это будет варварством), либо сделать с открытыми створками. Хотелось бы, чтобы створки (детали 12Н и 13Н) были подвижными, но увы. Деталь 16Н на собранный отсек вооружения так же не становится. Так что придется створки оставить открытыми, что создаст некоторые трудности при окраске модели. Газоотводные трубы пушек (детали 23Н и 25Н) лучше заменить иглами от шприцов. Отверстие под кинопулемет лучше зашпатлевать и выдавить его затупленной иглой от шприца. На модели оно очень велико. Стыковка фюзеляжа неидеальна, поэтому при сборке потребуются шпаклевка. На время обработки шпаклевки, открытые узлы лучше прикрыть, чтобы в них не попадали пыль и влага. После обработки потребуется восстановление поврежденной расшивки. Когда все «мыльные» дела закончены, добавляем в ниши шасси магистрали ведущие от кабины к бортам. «Паутинка» получается еще та. Стабилизаторы и руль направления стыкуются с фюзеляжем идеально. Фонарь кабины пилотов состоит из четырех частей. Трех основных и бронестекла. Откидную часть фонаря можно сделать подвижной. Работа эта довольно кропотливая и неблагодарная. Детали «механизации» требуют подгонки. Ось вращения (деталь 10Н) я сразу заменил на металлическую. Прилегание подвижной части фонаря не идеальное. Не добавляют копияности и вырезы под петли, но тем не менее, все же оно вертится. Теперь о бронестекле. Приклеить его обычным клеем даже не пытайтесь - разьест все. Есть такое народное средство, как сок чеснока. Не проверял, поэтому пока еще не знаю как поведет себя приклеенная таким способом деталь через какое-то длительное время. Я приклеил бронестекло с помощью тамиевского лака Х-22. Нанес его на внутреннюю часть козырька, удалил пузырьки воздуха (лак наносится кистью) и через минуту приклеил бронестекло. Последним шагом в сборке фюзеляжа было сверление отверстий под антенны, которые будут посажены на свои места после окраски модели.

Крыло

Половинки крыла стыкуются между собой отлично, чего не скажешь о мотогондолах. Первое - это узел К (детали 4В, 11В и 3В). Рассекатель реактив-



ции), а под углом, отклонив деталь влево, чтобы она встала на свое место при стыковке крыла с фюзеляжем. Силовой набор стоит окрасить сразу, потому что потом до него уже не доберешься. И последнее на что нужно обратить внимание при сборке крыла - это качалки триммеров. Их на модели нет, хотя посадочные места под них на крыле обозначены (опять же сказывается отсутствие «родного» фотоэпипеда). Стыковка крыла с фюзеляжем требует подгонки и аккуратности. Силовые приемы тут не помогут - только переломаете рулевые тяги. Крыло садится на свое место со щелями и ступеньками. Потребуется довольно много шпаклевки и терпения. Потом Вас ждет не менее кропотливый процесс по восстановлению расшивки и клепки. Но все это вознаграждается тем, что модель почти собрана и готова к покраске.

Покраска

Внутренние поверхности немецких самолетов окрашивались серо-зеленой краской RLM Grau 02 (хотя довольно часто, особенно в конце войны, встречаются и темно-серые интерьеры). Также окрашивались ниши шасси и внутренние поверхности щитков ниш шасси. Стойки были окрашены матовой темно-серой краской Schwarzgrau 66, а диски колес - полуматовой черной. В конце войны один за другим (часто с интервалом в 2 недели) стали появляться приказы об изменении камуфляжных схем. Были разработаны новые камуфляжные краски, такие как фиолетово-коричневая (Braunviolett 81) и новые оттенки зеленой (Dunkelgrün 82, Hellgrün 83). В 1944-1945 годы на фюзеляже и на крыльях снизу крест состоял из черных уголков, а сверху на крыльях - из белых. От свастики к концу войны осталась только обводка - белая или черная. Так же в конечной фазе войны на истребителях вокруг фюзеляжа в хвосте появились полосы «защиты Рейха» (Reichsverteidigung).

Все вышеописанное напрямую касается Me 262. Фирма Italeri в первом варианте предлагает окраску самолета

майора Вальтера Новотны (сентябрь 1944 года). В инструкции приводится камуфляжная окраска из двух оттенков зеленого цвета. На самом же деле самолет нес камуфляжную окраску из сочетания цветов RLM81 и RLM82. Нижние поверхности окрашивались светло-голубой краской (Lichtblau 76). Под большим вопросом находится и достоверность камуфляжной схемы второго варианта. Также вызывает подозрения и предлагаемая эмблема 77 эскадры. На всех доступных мне источниках - на голубом фоне белая гонимая изображена на темно-синей ленте. И с техническими обозначениями братцы-итальянцы перестарались. Треугольники, обозначающие топливозаправочные горловины, должны быть желтыми, а не красными. Так что придется покопаться в своих запасах, чтобы все это правильно отобразить. Вариантов окраски Me 262 великое множество, поэтому заикаться на предлагаемых фирмой-изготовителем вариантах не стоит. Большое разнообразие камуфляжных схем Me 262 вызвано тем, что большая их часть собиралась на так называемых «лесных заводах». Так что ни о какой стандартизации речи уже быть не могло. В один из таких нестандартных (критических) камуфляжей я и окрасил свою модель. Самолет не имеет на киле серийного номера, что и повлияло на выбор варианта. Истребитель принадлежит JG7, базировавшейся в Австрии. В мае 1945 года он был захвачен 103-й пехотной дивизией армии США.

Олег Тимченко (г. Харьков)

Литература:

1. Истребитель Мессершмитт Me 262, Крылья Дайджест №10, 1997.
2. Messerschmitt Me 262: последняя надежда Люфтваффе части 1,2, серия «Война в воздухе» №№29, 30, 2001.
3. Messerschmitt Me 262, Praga: MBI, 1995.
4. Luftwaffe 1939-45. Malowanie i oznakowanie cz.4, Warszawa: AJ-Press, 1997.
5. Replic #131/2002.

ной струи утоплен в мотогондole - его нужно выдвинуть на 2-3 мм. Довольно хитрое членение мотогондол в задней части приводит к необходимости шпатлевки данного узла. Шпатлевка должна быть довольно аккуратной, а обработка ювелирной, чтобы не повредить имитацию накладных листов обшивки. Хотя в некоторых местах ее все равно придется восстанавливать. Но лучше свести эту операцию к минимуму. К крылу мотогондолы крепятся также не самым лучшим способом, что снова приводит к необходимости шпатлевки и процесса восстановления поврежденной обшивки. Маленькие воздухозаборники с правой стороны обеих мотогондол лучше сточить, а после шпатлевки и обработки изготовить заново. Иначе все равно придется их стачивать во время обработки. Навигационные огни даны прозрачным пластиком. В них нужно высверлить неглубокие отверстия и заполнить соответствующей краской (для имитации лампочек). К крылу также приклеиваются ниши шасси - в них нужно проложить магистрали гидропривода и тормозной системы. Рулевые тяги (деталь 15B) нужно вклеить не прямо (как показано в инструк-

T-55 M «Merida»

Масштаб 1 : 35,
производитель: Esci

Одним из самых массовых советских танков был танк Т-55. Во многих бывших странах Варшавского Договора этот танк остается на вооружении по сей день. Например, в Польше до сих пор танки Т-55 имеются в большом количестве. Хотя конструкция танка была создана в Советском Союзе, страны Варшавского Договора выпускали танки Т-55 самостоятельно. В процессе выпуска в конструкцию вносились местные изменения, появлялись модификации, заметно отличавшиеся от оригинала.

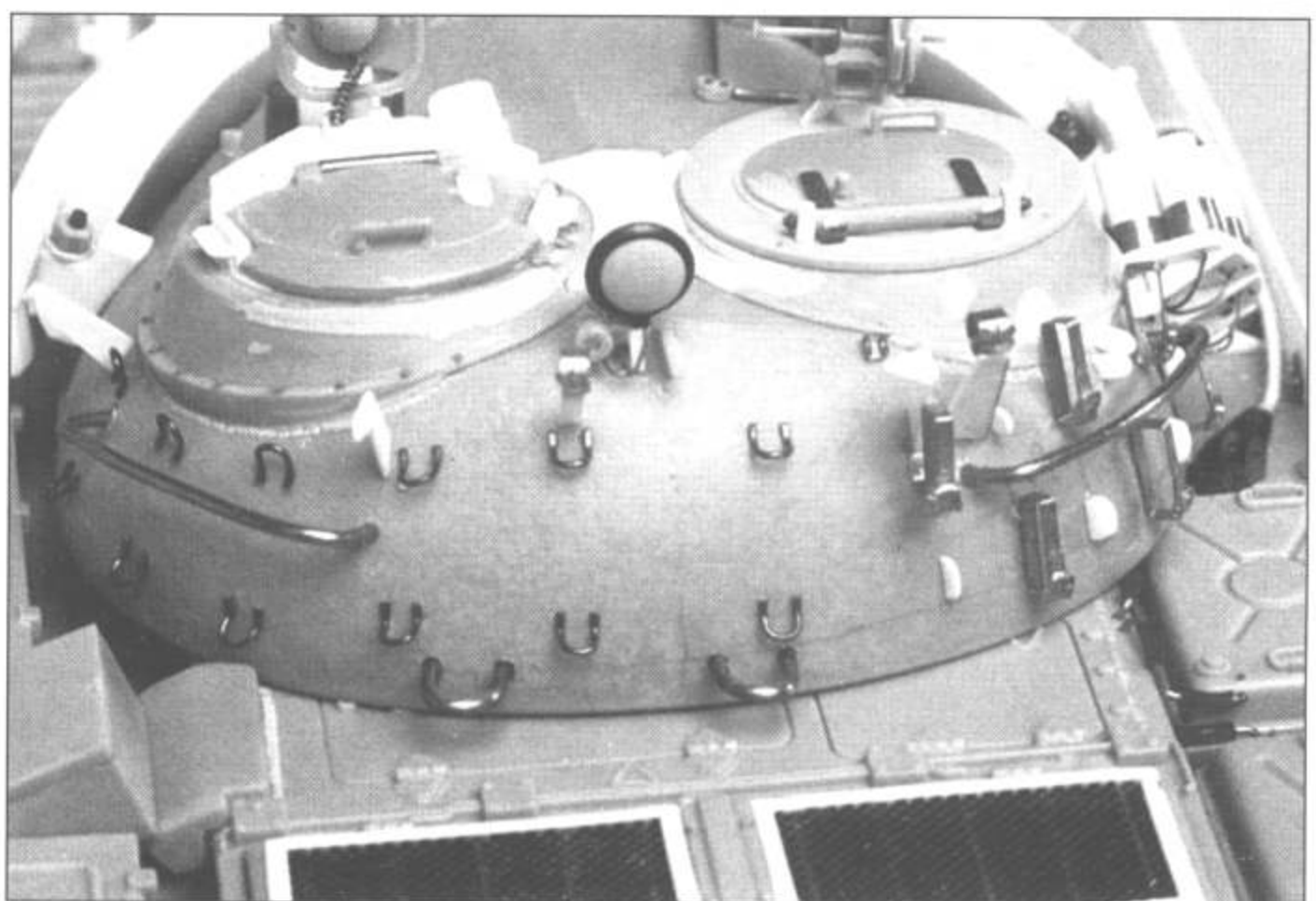
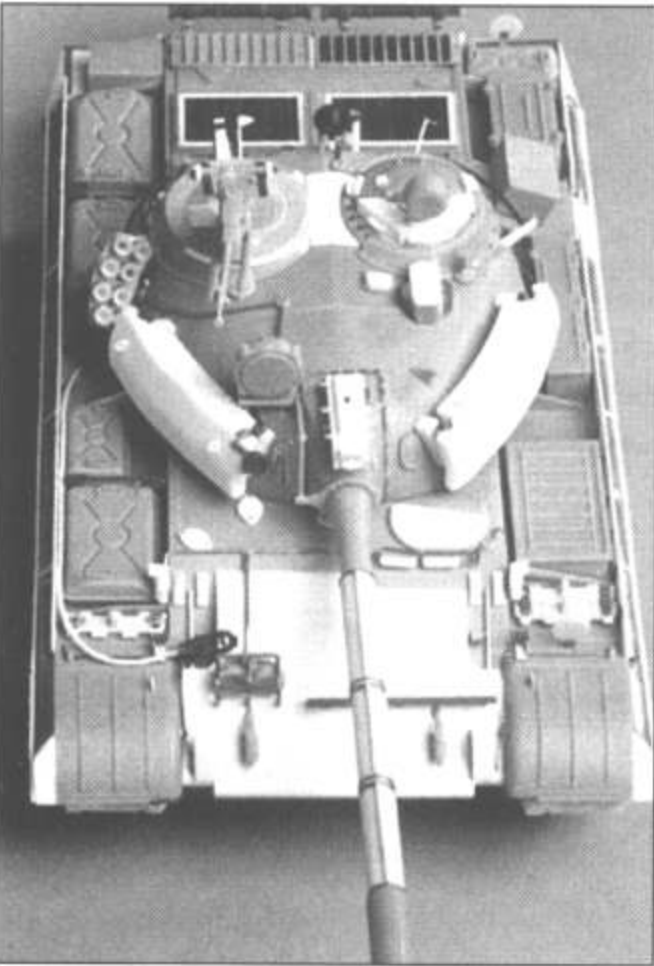
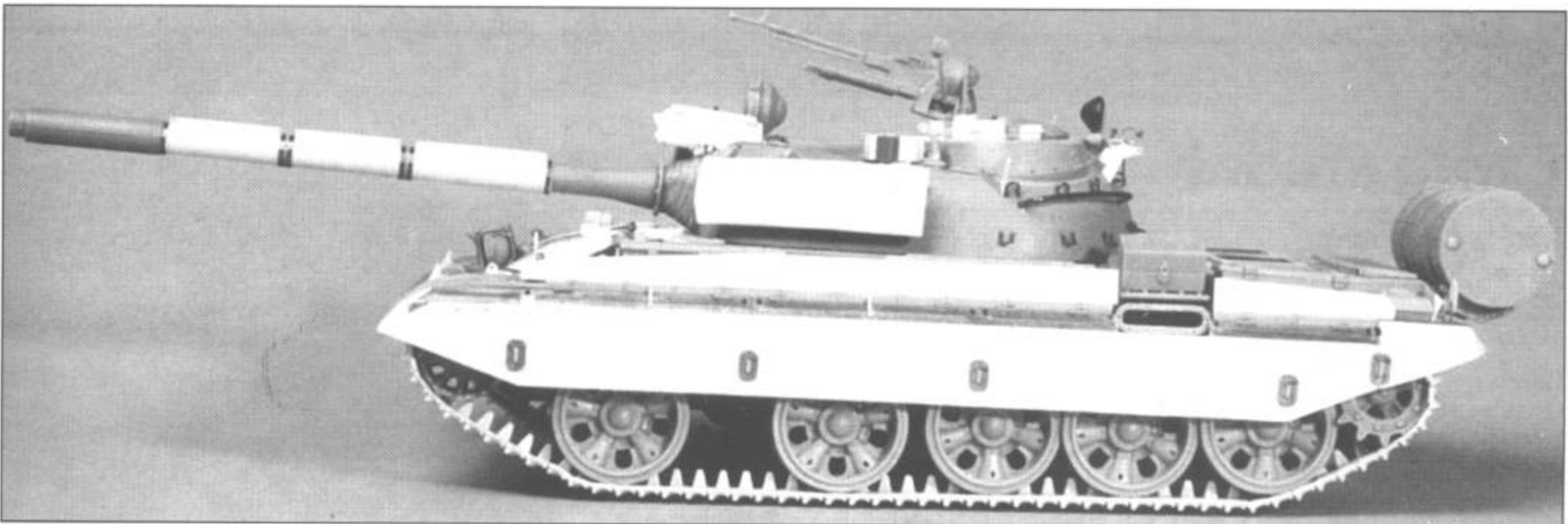
Несколько лет тому назад итальянская фирма Esci выпустила модель танка Т-55. Содержимое коробки соответствует типичному для фирмы уровню. На отливках множество утяжин, которые требуют значительной шпаклевки и зачистки. Однако в остальном детали достаточно хорошо подходят друг к другу и требуют лишь небольшой подгонки с помощью наждачной бумаги. Дополнительная шпаклевка деталей после сборки абсолютно необходима, но находится на приемлемом уровне.



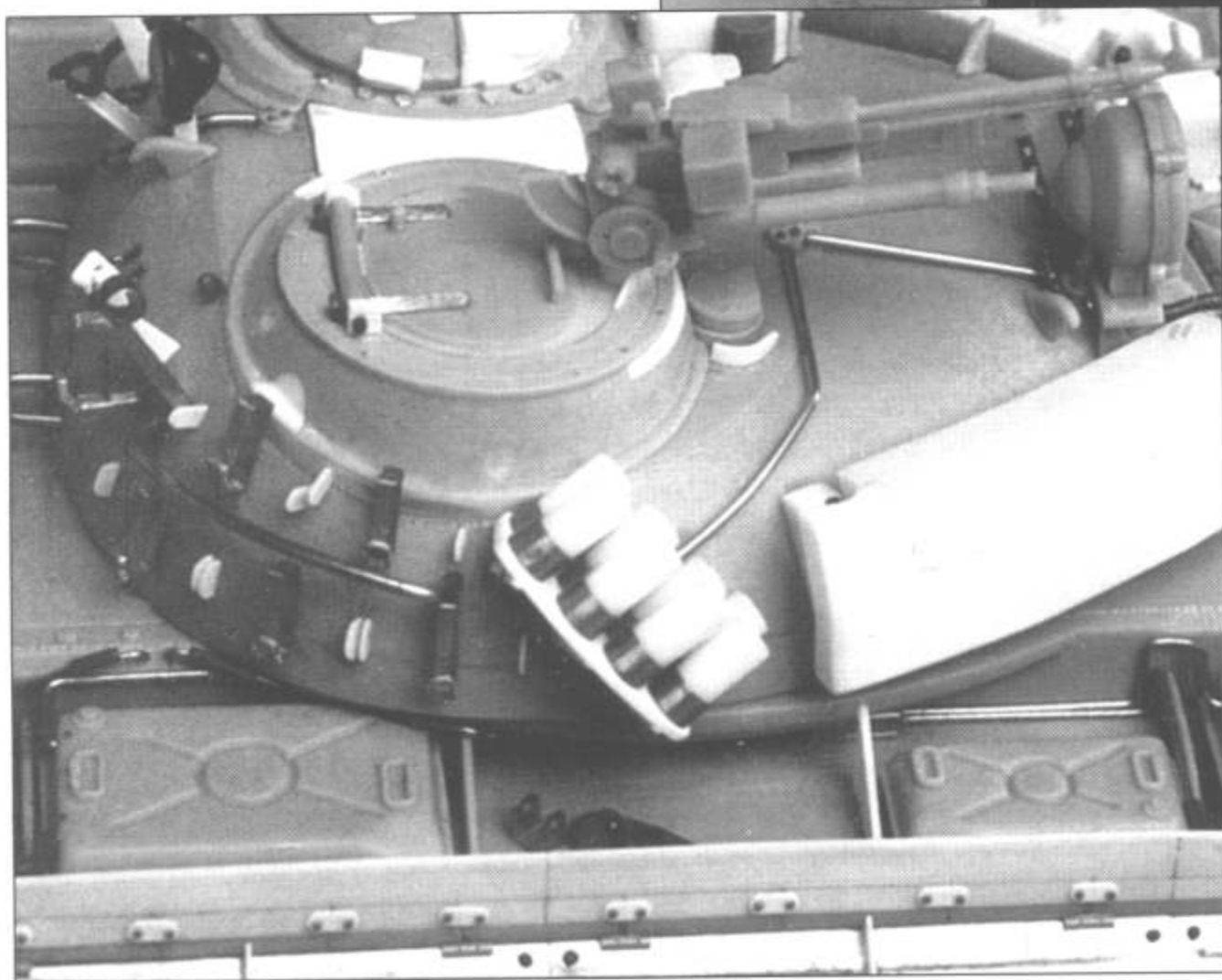
Модель представляет базовый вариант танка Т-55, достоверно передавая его формы. В ходовой части также нет серьезных ошибок. Комплект представляет собой великолепную основу для создания индивидуальной модели. В качестве прототипов для данной модели послужили машины, экспонирующиеся в Черняховских фортах Музея Войска Польского. Были выбраны два варианта: Т-55U и Т-55М «Merida» (так называлась система

управления огнем, поставленная на танк в ходе модернизации).

Возможность снять размеры с оригинальных частей невозможно заменить никакой литературой. Камуфляж и следы эксплуатации, напротив, вполне можно симитировать с помощью имеющихся фотоматериалов. Поэтому пришлось нанести в Черняховские форты несколько визитов, чтобы переснять все необходимые размеры.



В то время, когда с конвейеров начал сходиться новый танк Т-72, появилась и новая модификация танка Т-55М. Были предприняты меры унификации старого танка к новому стандарту. На башне появилось новое оборудование: прибор ночного видения, прожектора, дымовые шашки. Все эти детали пришлось изготавливать дополнительно, вместе со всеми необходимыми для них аксессуарами. Поскольку разница в размерах люков для членов экипажа оказались слишком заметной, люки пришлось также изготовить заново. Навесная броня на башне изготовле-

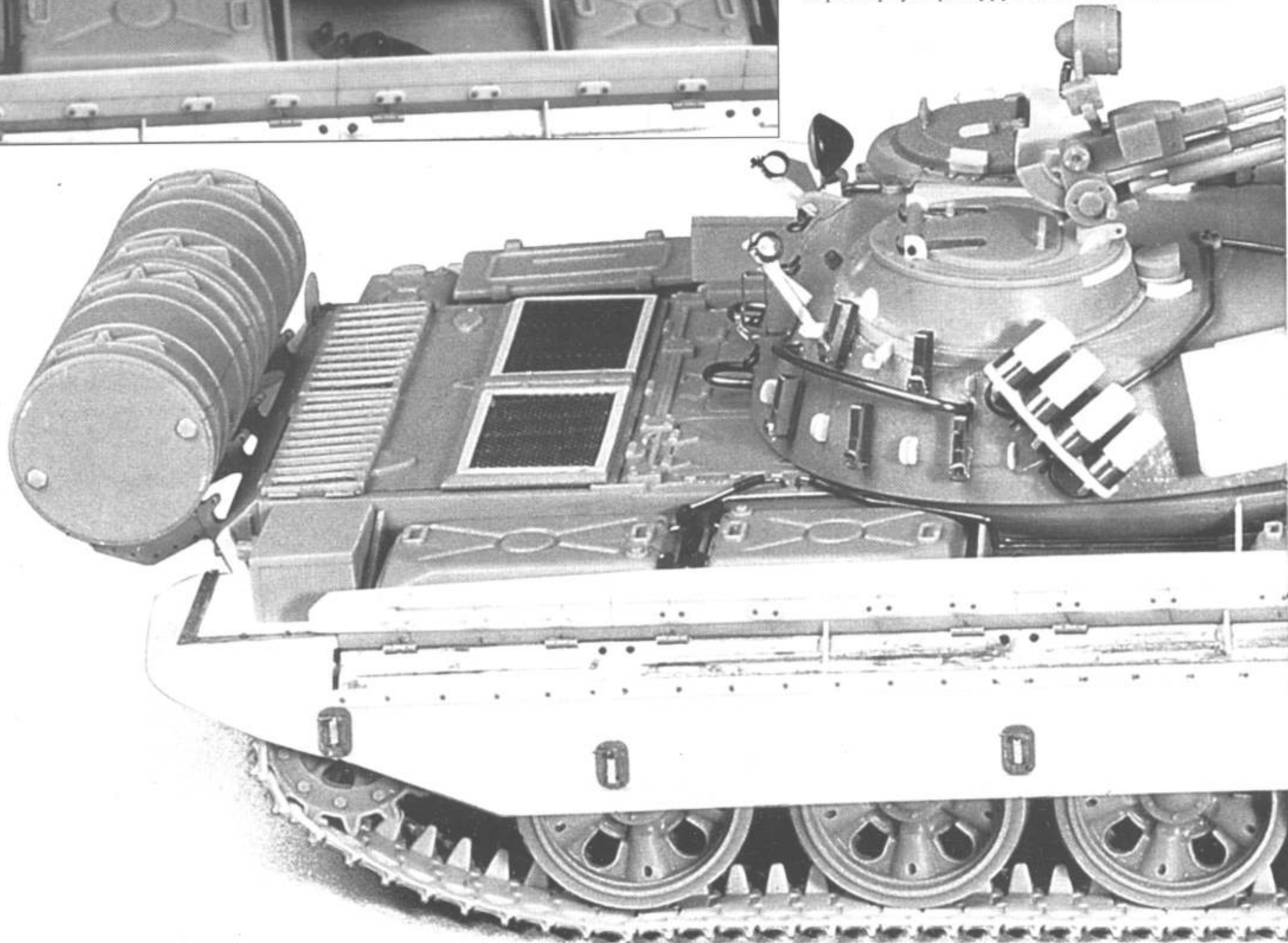


на из белого полистирола. На гладкий ствол модели добавлен термокожух. Кольца на кожухе изготовлены из меди.

Корпус танка также потребовал значительных доработок. Для ходовой части пришлось расширить крылья, изготовив их из латунного листа и полистирола.

К этой конструкции добавились имитации резиновой юбки вместе с крепежом. Им был придан вид волнистой резины, из которой изготавливалась юбка на настоящих танках. Используя упомянутые выше материалы, была симитирована и накладная броня на башне.

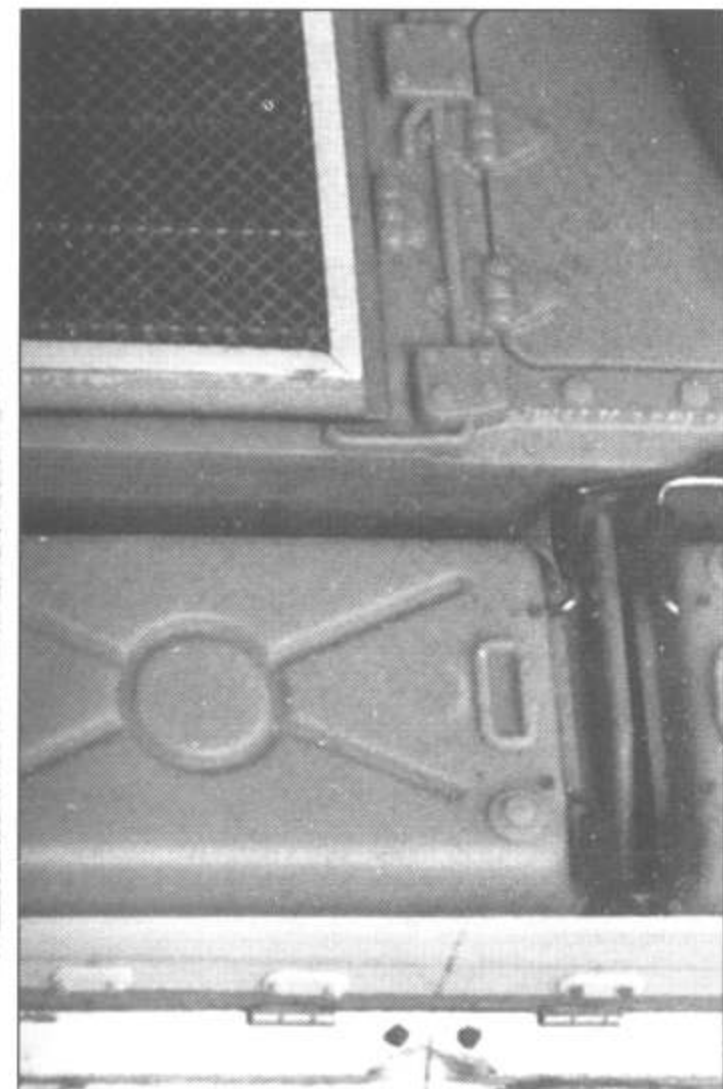
Крышки двигательного отделения имеют характерную фактуру. На модели они сими-

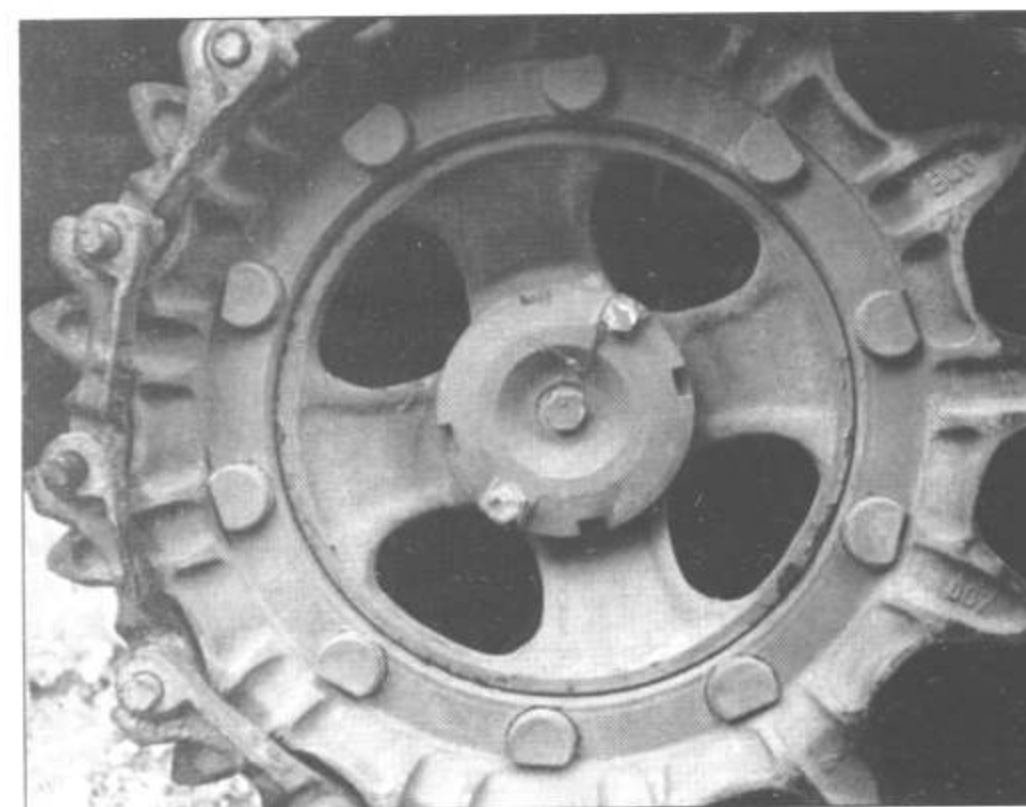
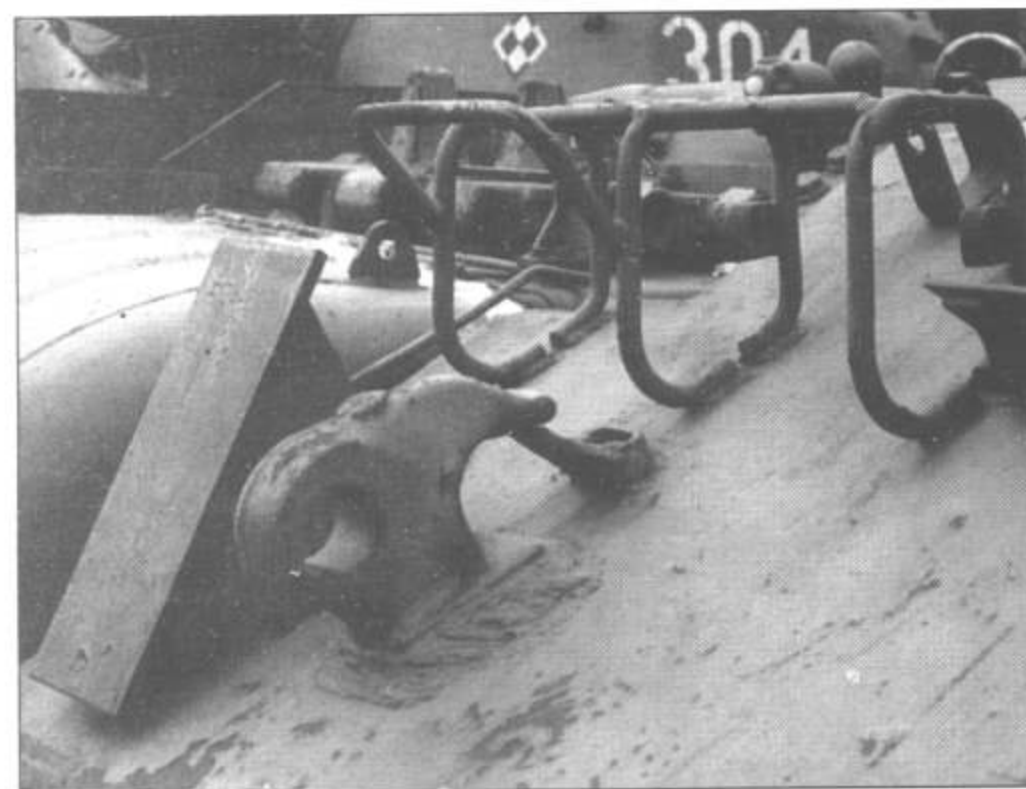
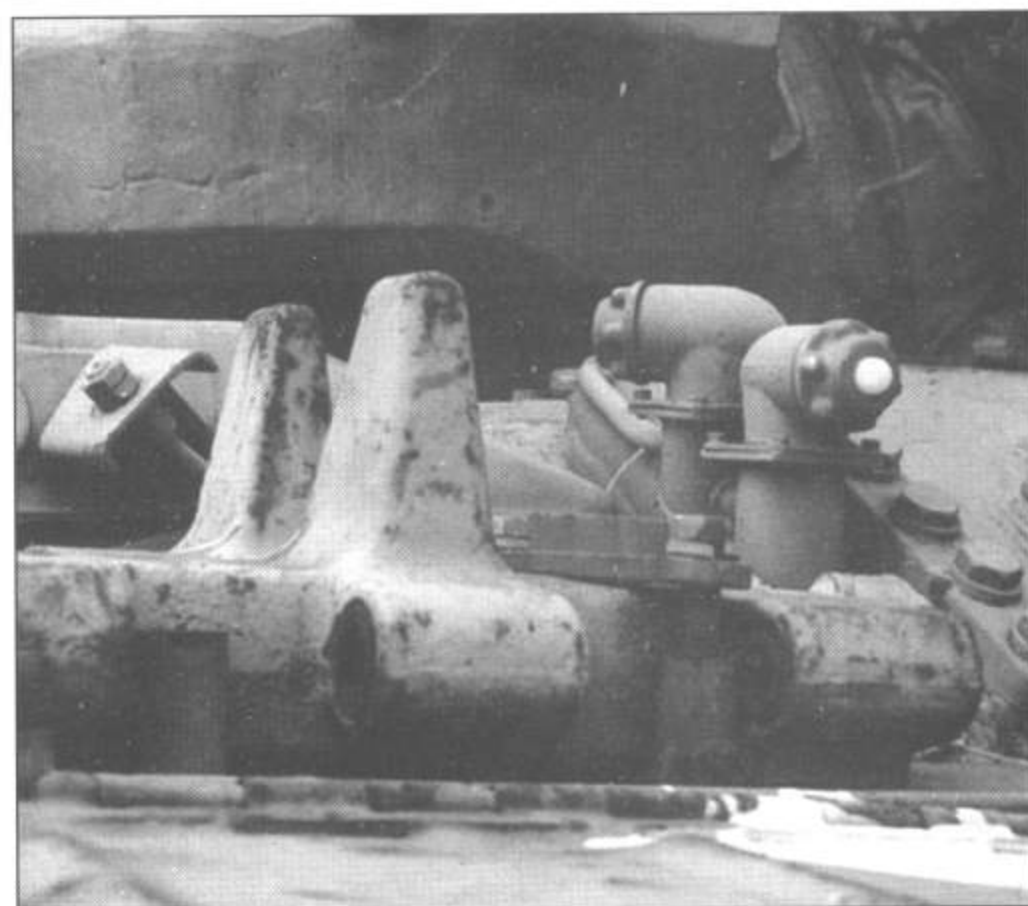
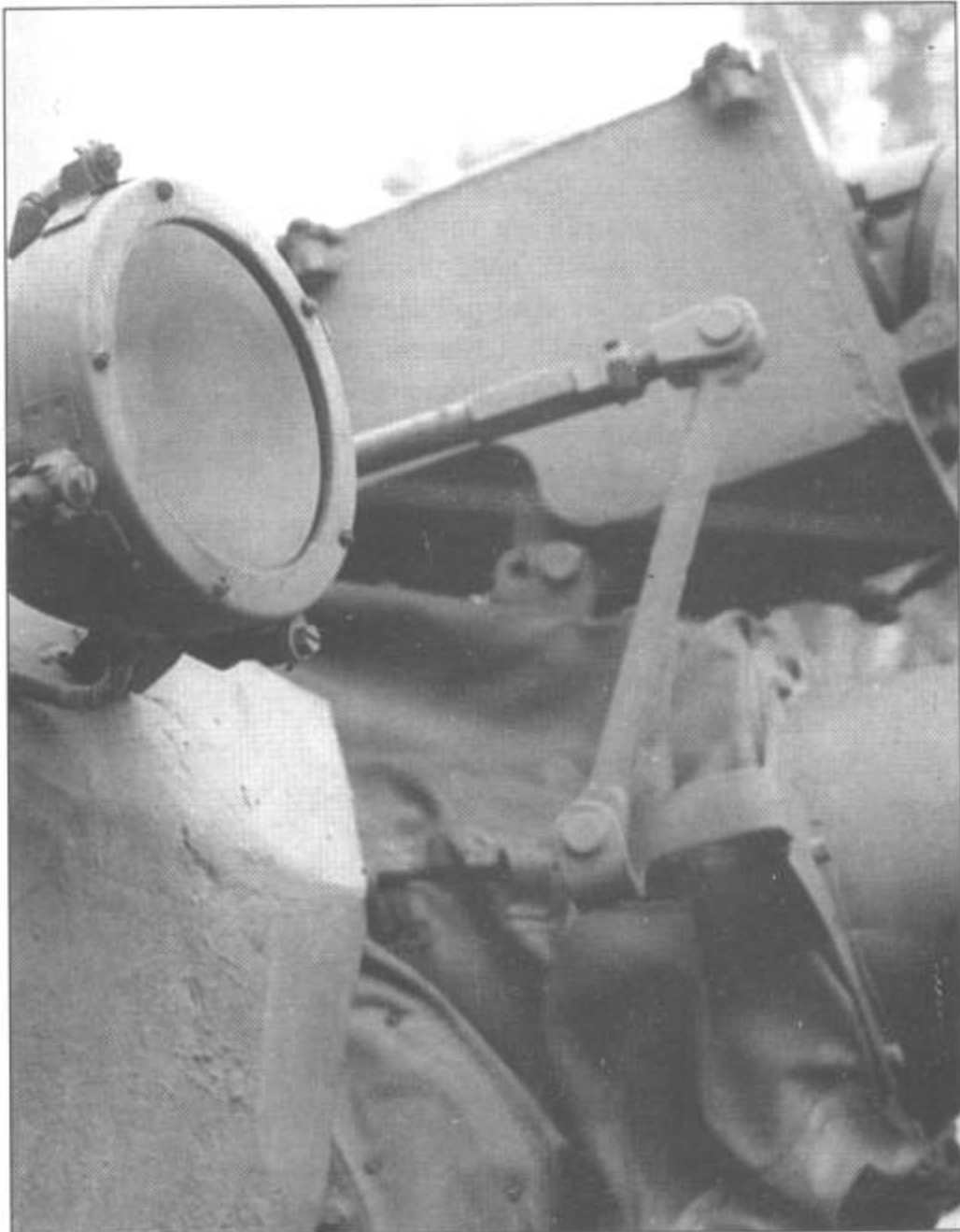
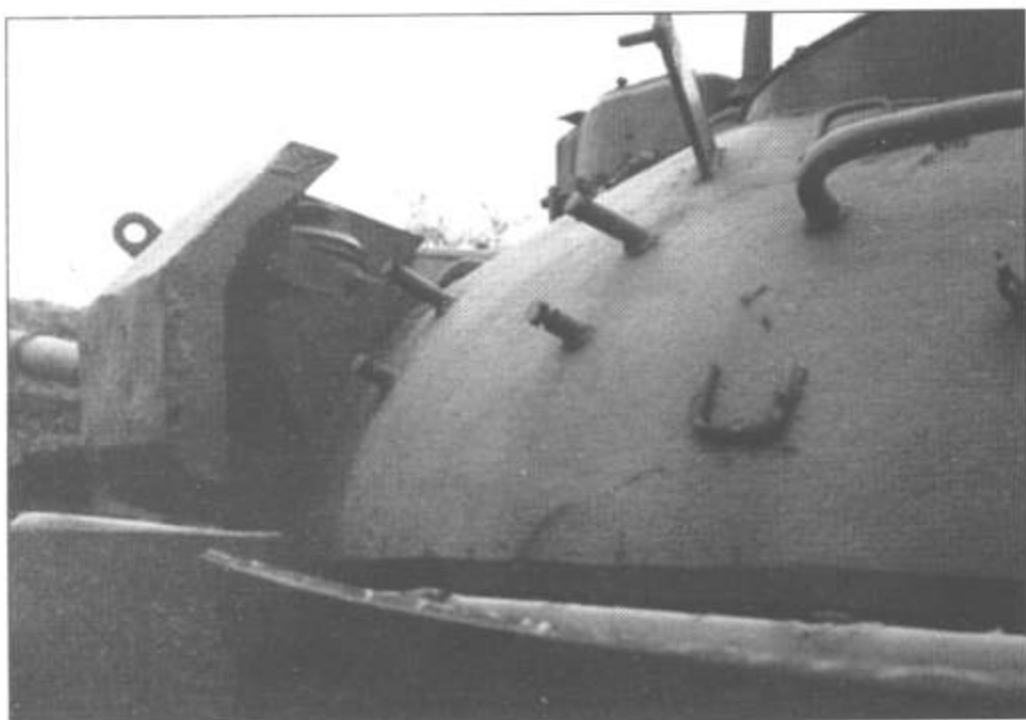


Модель сохнет 3-5 часов, а затем с помощью аэрографа проходятся все кромки, изломы и выступающие элементы. Здесь очень важно соблюсти технологию сушки. Пересохшая краска не будет соединяться с краской, которую позднее

нижняя часть левого экрана

59.5
28
84
87.5
132
132
178.5
52.5
56
28
40
14





втирают кистью. Наоборот, непросохшую краску очень легко повредить кистью вплоть до оголения пластмассы. Техника сухой кисти - т. е. растирания модели более светлыми красками достаточно трудоемка, но дает эффектный результат, что хорошо видно на снимках.

К сожалению, тут очень важен опыт. Хорошего результата можно добиться, лишь раскрасив дюжину моделей. Краску для втирания получают путем смешивания трех стандартных красок фирмы Molak: FSC 34087, LG-81 и LM-1. Упомянутые краски смешиваются в пропорции 2:1:1. Кисть обмакивают в краску умеренно, ее излишек убирают с помощью бумажного листа. Описать «сухость» кисти довольно трудно. Сухая кисть уже не красит, а лишь оставляет следы. Делая такой кистью круговые движения, следует осветлить те части модели, которые необходимо сделать более выпуклыми. Обрабатываем таким образом всю модель. Особое внимание следует уделить опорным каткам. Лишь после того, как окраска катков окончена, черной краской (Humbrol 33) красим резиновые бандажы. Ведущие и направляющие катки аккуратно подправляем металлизаторами фирмы Testor. Гусеницы: в местах соединений траков подкрашиваем черной краской и также деликатно металлизируем с помощью красок Testor Titan 1404 и Aluminium 1401. После того, как основной и втертые слои подсохнут, можно продолжить работу над танком. К той же смеси трех красок, описанной выше, добавляется краска № 94. Полученной смесью высветляются самые яркие части танка. Если в ходе затирания кисть заехала на темный участок, ошибку можно исправить с помощью аэрографа, распыляя им смесь краски FCS и Humbrol 85. Чтобы еще лучше подчеркнуть игру светотени, в заключение следует всю модель протереть песчаной краской. Однако для этого этапа опыт нужен как никогда.

Далее окрашиваются мелкие детали, такие как прожектора (белая 22 и черная 21 фирмы Humbrol), катафоты (спереди оранжевые Humbrol 18 с черным треугольником 21, задние красные 19 с черным треугольником 21), Крупнокалиберный пулемет на крыше башни выкрашен краской Humbrol 85 и осторожно обработан металлизатором Testor Titan 1404. Тактические номера на броне выполнены методом Латресета. «Сиренка» нарисована от руки белой краской Talens Van-Gogh. Масляная краска использована по той причине, что она долго не сохнет на кисти, в отличие от красок фирмы Humbrol.

Для окраски модели Т-55АМ использовались краски:

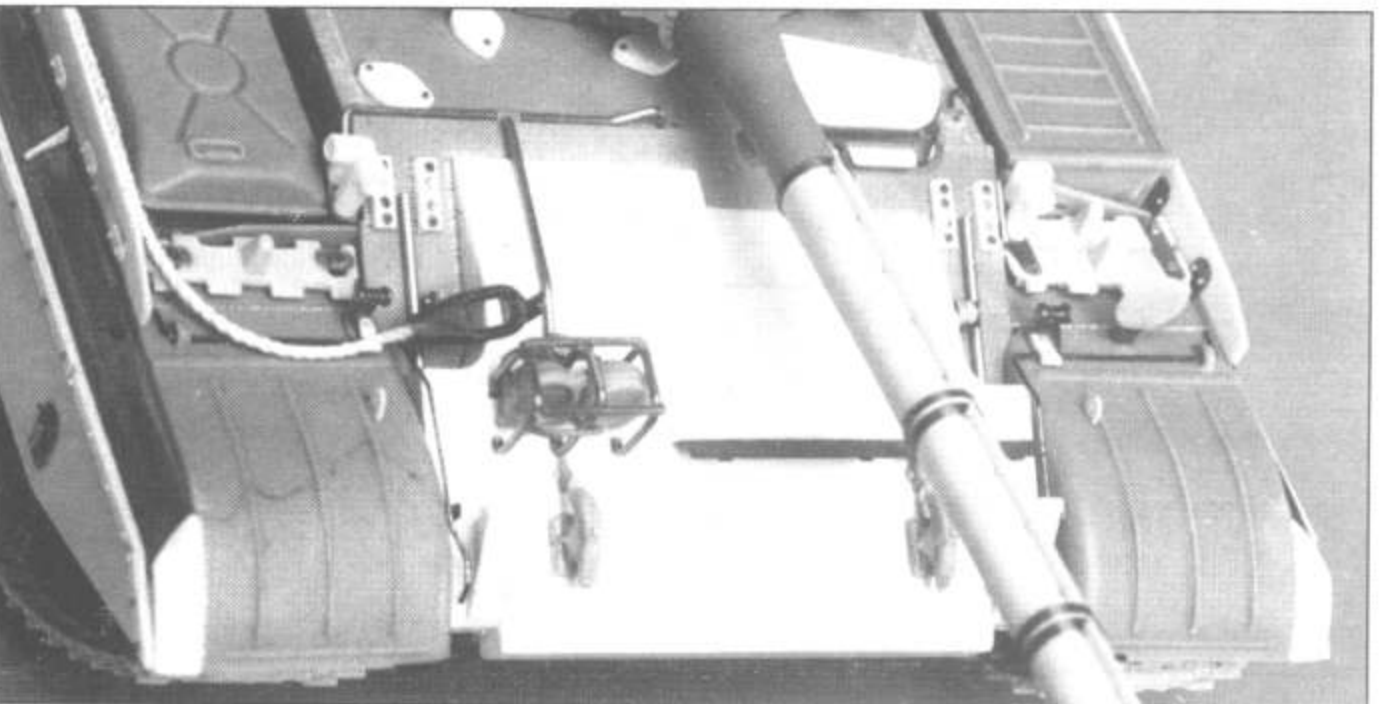
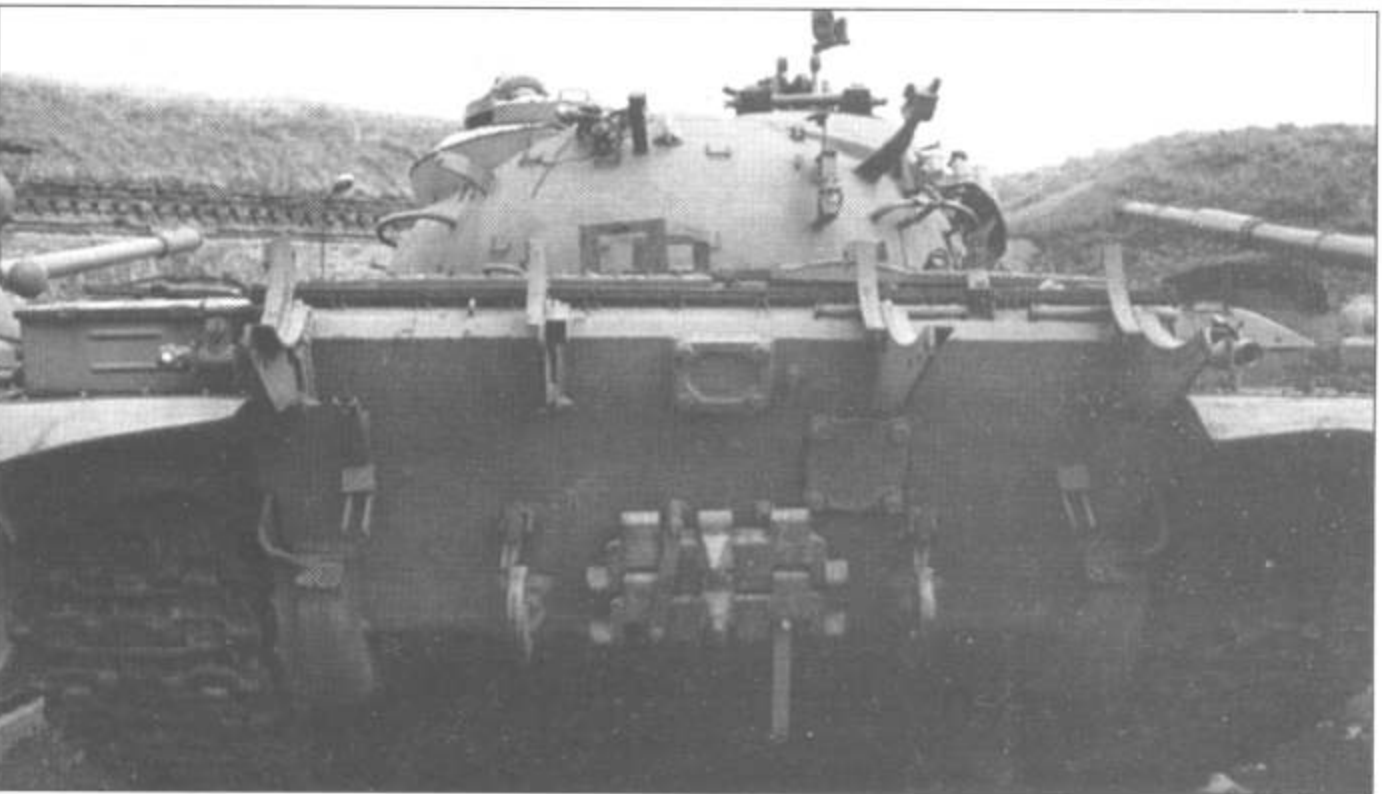
Molak: FSC 34087 Green, LM-1 «8th Army Desert Yellow», LG-81 Brownviolet.

Humbrol: 21, 18, 19, 85, 33.

Testors-Metalizer: 1401, 1404.

Talens Van-Gogh: 105.

Григорий Штindelъ



Не называйте MUTT джипом!



M151A1 Light Utility Truck

Масштаб 1:35

Производитель Academy

Литая модель. 145 деталей (семь виниловых), декаль

Достоинства: проста в сборке, хорошая детализировка, подробно выполнен двигатель

Недостатки: плохо стыкуются приводные валы с трансмиссией, задние колеса задевают за корпус.

Фирма Ford Motor Company разработала автомобиль M151 в качестве замены заслуженного ветерана второй мировой войны джипа M38. Новый автомобиль отличается наличием несущего корпуса, выполненного заодно с рамой, независимой подвеской передних и задних колес. Серийное производство джипа M151 началось в 1960 г. Вариант M151A1 имеет усиленный задний мост, тем не менее MUTT (Military Utility Tactical Truck) заслужил репутацию неустойчивой машины. Вариант с доработанным по результатам эксплуатации задним мостом получил обозначение M151A2.

Автомобили MUTT широко использовались армией США во Вьетнаме. Хотя выпуск автомобилей M151 был прекращен в 1982 г., в американских вооруженных силах они эксплуатировались до 1997 г.

Модель M151 фирмы Академия - одна из новинок. Отливка выполнена из пластика оливкового цвета, качество литья - превосходно! Двигатель - настоящая копия, не хватает только электропроводки. В задней части машины предусмотрена возможность установки радиостанции (которая также входит в комплект) или тумбы под пулемет M60. Шины - виниловые, они просто одеваются на пластиковые диски колес. Декаль позволяет оформить модель в двух вариантах. Приборная доска дана декалью.

Богато иллюстрированная инструкция отпечатана на восьми страницах. Сборка начинается с изготовления двигателя. Двигатель лучше окрашивать отдельно от корпуса. Шины отлиты из жесткого винила, окрашивать их следует акрилом, поскольку эмаль на таком материале не сохнет. Равно как двигатель, колеса лучше красить отдельно от корпуса. Местоположение деталей рамы (B6, B7, B11) однозначно не задиктовано.

Основной цвет окраски - грязно-оливковый, использовался акрил фирмы Тамия. Низ машины тонирован тамиевским акрилом темно-землистого цвета - имитация дорожной пыли. Отражатели фар сделаны из тонкой фольги. Линзы вклеены посредством прозрачного состава Future, обладающего клеящими свойствами. Лобовое стекло также приклеено Future. На коробке изображен автомобиль с цельным ветровым стеклом, такие стекла имели M151A2. В наборе же, как и положено лежит ветровое стекло с поперечной стойкой.

Задние колеса в ниши корпуса входят с трудом, цепляя проректором за корпус.

Тонировалась модель масляными красками (грязно-оливковой, желтой охрой) методом сухой кисти.

На сборку и окраску модели ушло всего 14 часов. Любый моделист с минимальным опытом способен собрать M151 от Академии практически без проблем - очередное качественное изделие южнокорейской фирмы!

Трехмоторная Савойя

Savoia-Marchetti S.79

Масштаб: 1:48

Производитель Classic Airframes

156 деталей (66 пластиковых ЛНД, 66 эпоксидных и 24 фототравленных), декаль

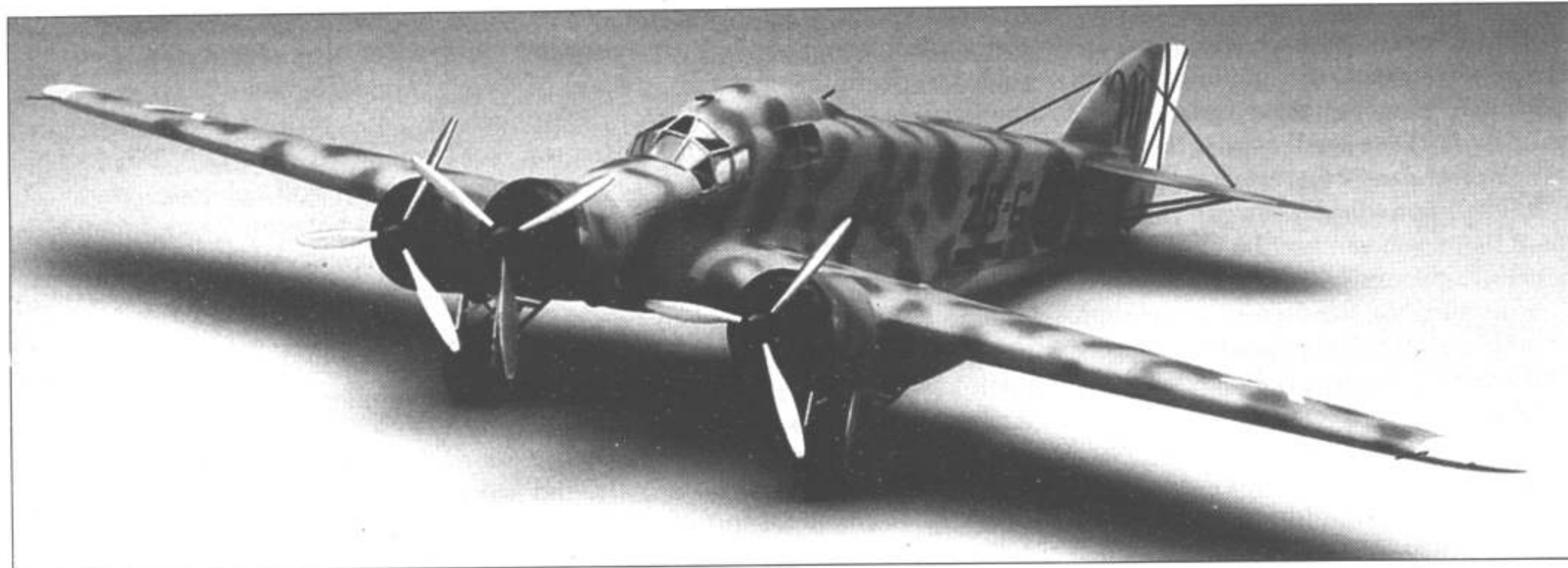
Достоинства: качественно сделанные эпоксидные и фототравленные детали, подробная и качественная декаль

Недостатки: плохое качество деталей из пластмассы

Бомбардировщик S.79 можно считать символом ВВС Италии периода второй мировой войны. Три мотора придавали самолету уникальный внешний облик. Ко времени начала второй мировой войны самолет уже устарел, но он успел эффективно повоевать в Испании. Этими машинами комплектовались лучшие эскадрильи Regia Aeronautica. Как и большинство итальянских самолетов после 1943 г., бомбардировщики S.79 воевали по обе стороны фронта.

Современной по уровню исполнения модели S.79 в масштабе 1:48 пришлось ждать очень долго. Долгое время на рынке присутствовала только модель чешской фирмы Smer, представляющая собой реплику изделия фирмы Artiplast, сделанную еще в 60-е годы.

Большинство деталей в модели фирмы Classic Airframes сделано из эпоксидки или методом фототравления. В модели есть интересные инновации: убираемая подфюзеляжная стрелковая точка, антенна радиоконюаса, лесенки доступа в самолет. Очень



подробно сделаны интерьер кабины, двигатели, шасси, вся эта радость - эпоксидная.

Процесс сборки начинается с монтажа кабины. Основные детали - пол, борта, задний шпангоут. Собранная кабина легко вставляется в фюзеляж. Окрашивать интерьер лучше до установки кабины в фюзеляж.

Автор модели решил воспроизвести нижнюю стрелковую установку в убранном положении. выпущенная турель обнажит немасштабную толщину стенок фюзеляжа.

Не забудьте до склейки половинок фюзеляжа поставить и зафиксировать на своих местах остекление бортовых окон и стойку хвостовой опоры шасси. Качество прозрачных деталей - хорошее, но остекление кабины стрелка требует подгонки по месту. Также плохо стыкуется с фюзеляжем фонарь кабины. Здесь потребовалась шпаклевка.

Наиболее сложным в сборке является крыло. Лучше нарушить инструкцию и начать сборку с приклейки нижней части центроплана к фюзеляжу. Затем подклеить к центроплану нижние части плоскостей крыла и завершить процесс установкой на свои места верхних поверхностей крыла. В любом случае

требуется шпаклевка и наждак.

Половинки стабилизатора не имеют никаких фиксаторов, из-за чего выдержать прямой угол между вертикальным оперением и стабилизатором не так-то просто. Подкосами и растяжками стабилизатора модель не комплектуется, их пришлось сделать из тянутых литников.

Двигатели вместе с капотами собирались и окрашивались отдельно. К крылу эти узлы не подходят совсем. Пришлось подгонять по месту. Сборка шасси требует много времени.

Собранная модель окрашена красками фирмы Polly Scale. Декаль позволяет оформить модель в трех вариантах: два периода гражданской войны в Испании и один - начало второй мировой войны.

Сборка и окраска модели заняли 33 часа, примерно как и ожидалось. Новичкам не стоит тратить деньги на такое удовольствие, поскольку удовольствия не получится. Это копия - для людей с солидным опытом. В заключение можно добавить, что в настоящее время на рынке появилась модель «Трумпитера», которая предпочтительнее и по качеству, и по цене.

Путеводитель по Альбатросам D.II

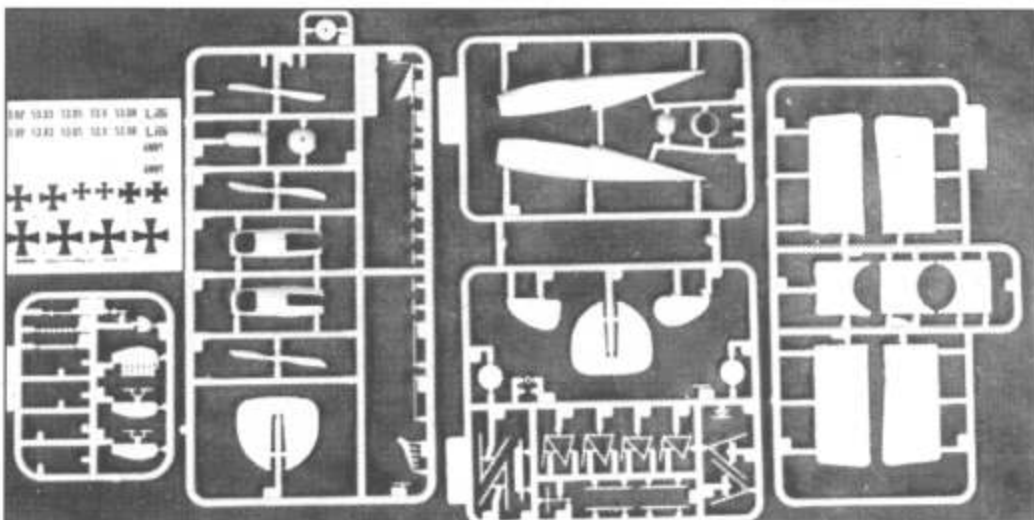
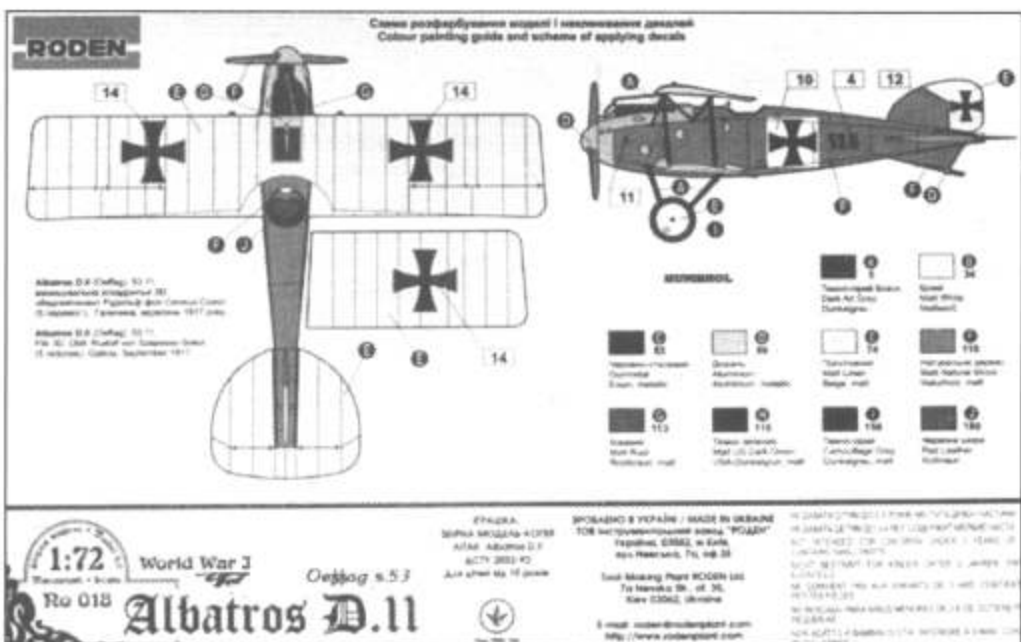
(часть вторая)

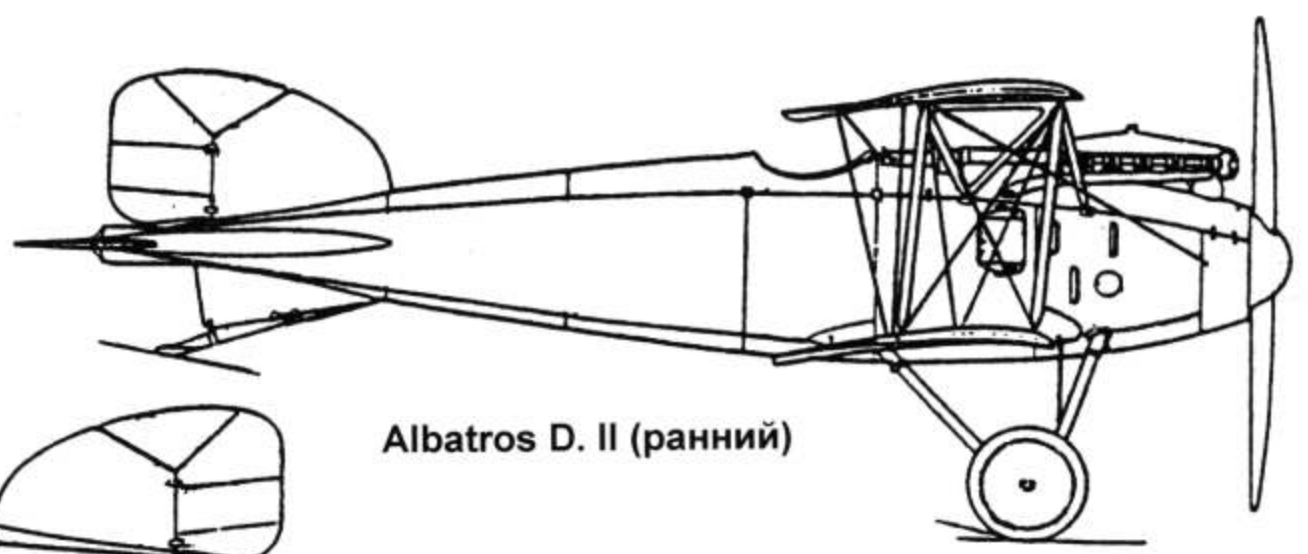
Очередной моделью Albatros'a «второго» издания украинской фирмы RODEN является набор под названием Albatros D. II Oeffag s.53, номер по каталогу 018. Набор основывается на деталях предыдущих Albatros'ов, новыми являются только две рамки - разработанные для австро-венгерской версии этого самолета. Некоторые из находящихся на них элементов являются так же деталями для лицензионных Albatros Oeffag D III которые RODEN собирает производит в настоящее время. С первой рамки используем деталь представляющую собой верхнюю часть фюзеляжа, винт, ограждение цилиндров двигателя, а так же овальный капот передней части фюзеляжа (подходящий и для модифицированного чешского варианта). Со второй - детали копии двигателя Austro-Daimler и пилотское кресло. Остальные используемые детали идентичны уже опи-

санному нами ранее Albatros D. II. Здесь следует подтвердить его высокую оценку и «звание» лучшего пластикового литейного набора D II в масштабе 1:72. Что касается замечаний по сборке, то, вероятно, стоит заменить трубчатую проводку патронов (деталь 11F) элементом, выполненным из стальной иглы от шприца, сделать более подробно обвязку двигателя, а так же добавить что-нибудь в кабину пилота. Учитывая, что этот самолет был произведен в количестве всего 16 экземпляров, предлагаемая RODEN'ом декаль очень разнообразна, и позволяет выполнить модель в шести вариантах окраски. Должны заметить, что австро-венгерские Albatros'ы окрашивались не слишком экстравагантно (цвета материалов используемых для постройки планера) и надо признать, что производитель приложил немало усилий, что бы выбрать среди них наиболее интересные:

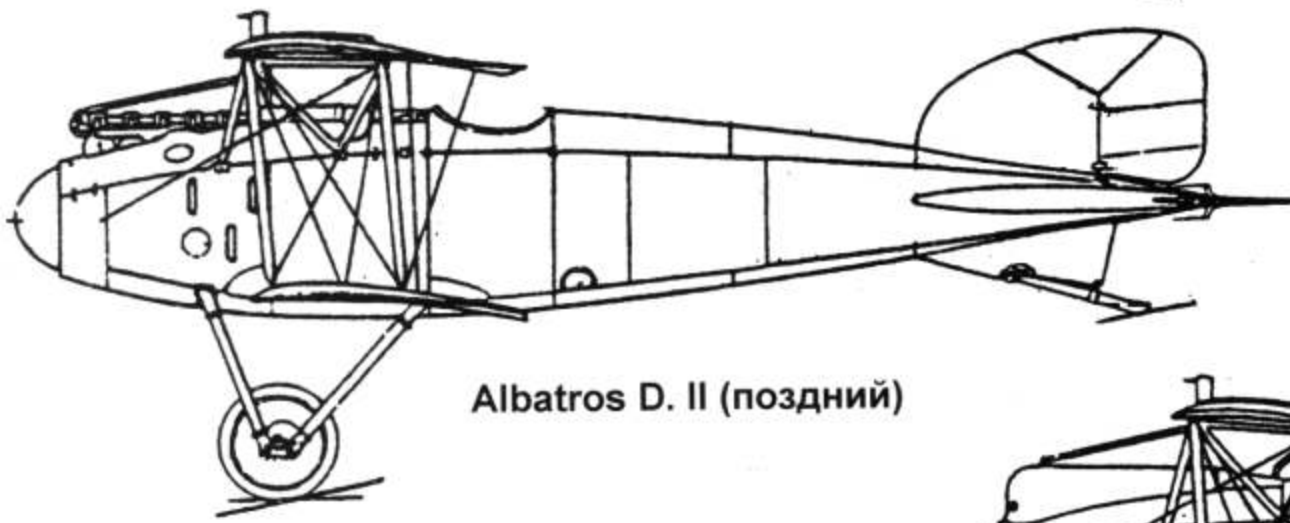
- самолет № 53.03 носящий имя «Lilli» из группы Flik 14, некоторое время базировавшейся в окрестностях Ржешова.
- самолет № 53.11 который пилотировал Rudolf von Szepešy-Sokol, занимавшего 46 место в ряду австро-венгерских асов.
- самолет № 53.08 из Flik 22D.
- самолет № 53.02 из Flik 24 пилота Juliusa Kowalczyka, занимавшего 37 место в списке асов.
- самолет №53.05 - второй Oeffag D II носящий женское имя, на этот раз «Anna».
- очень нетипичный экземпляр, принадлежавший FALCO - первой авиационной фабрике в Чехословакии и несущий ее логотип. Нетипичный с точки зрения изменений - передняя часть фюзеляжа более характерна для серии из 253 Albatros'ов Oeffag D III.

При окраске модели следует помнить, о том, что австро-венгерские Albatros'ы имели металлические капоты двигателя, выполненные из алюминиевых листов. На исторических фотографиях на них выразительно виден характерный узор, возникающий при их полировке.

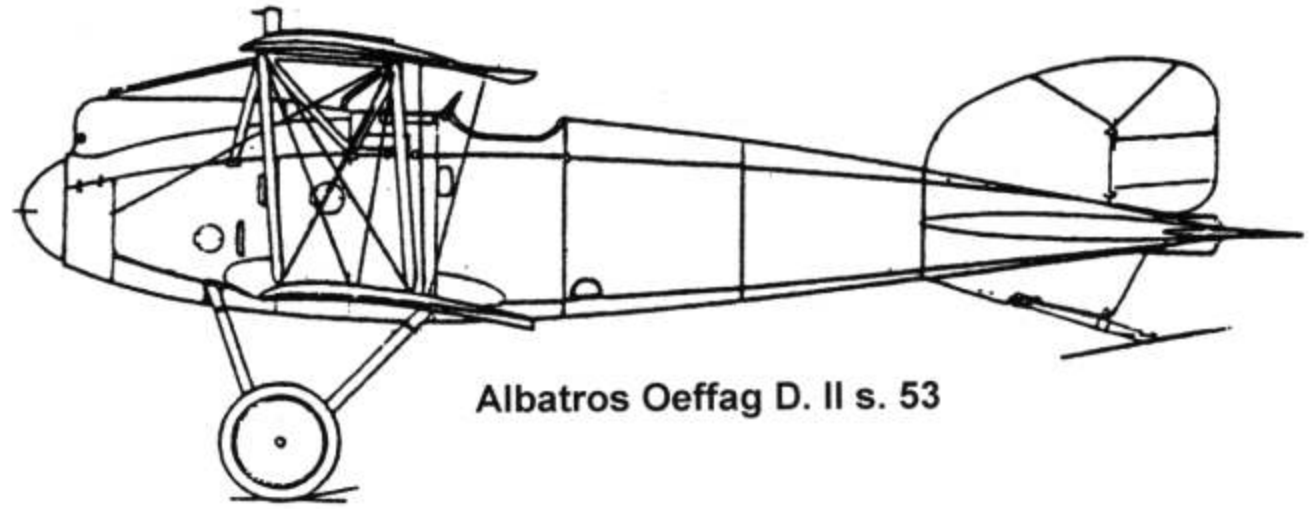




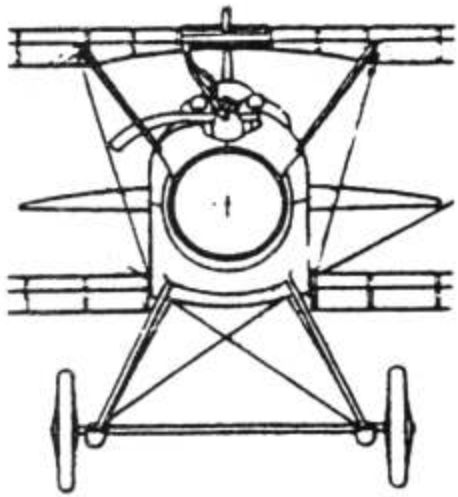
Albatros D. II (ранний)



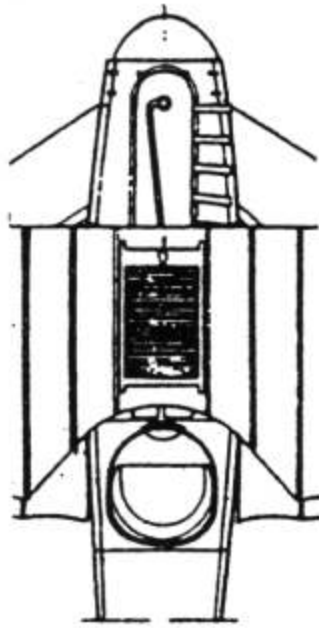
Albatros D. II (поздний)



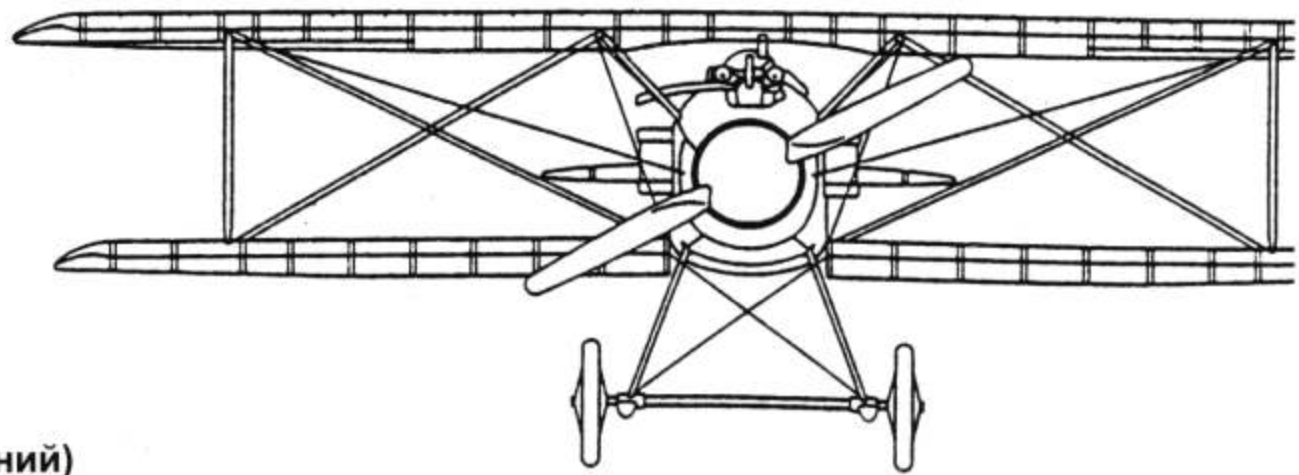
Albatros Oeffag D. II s. 53



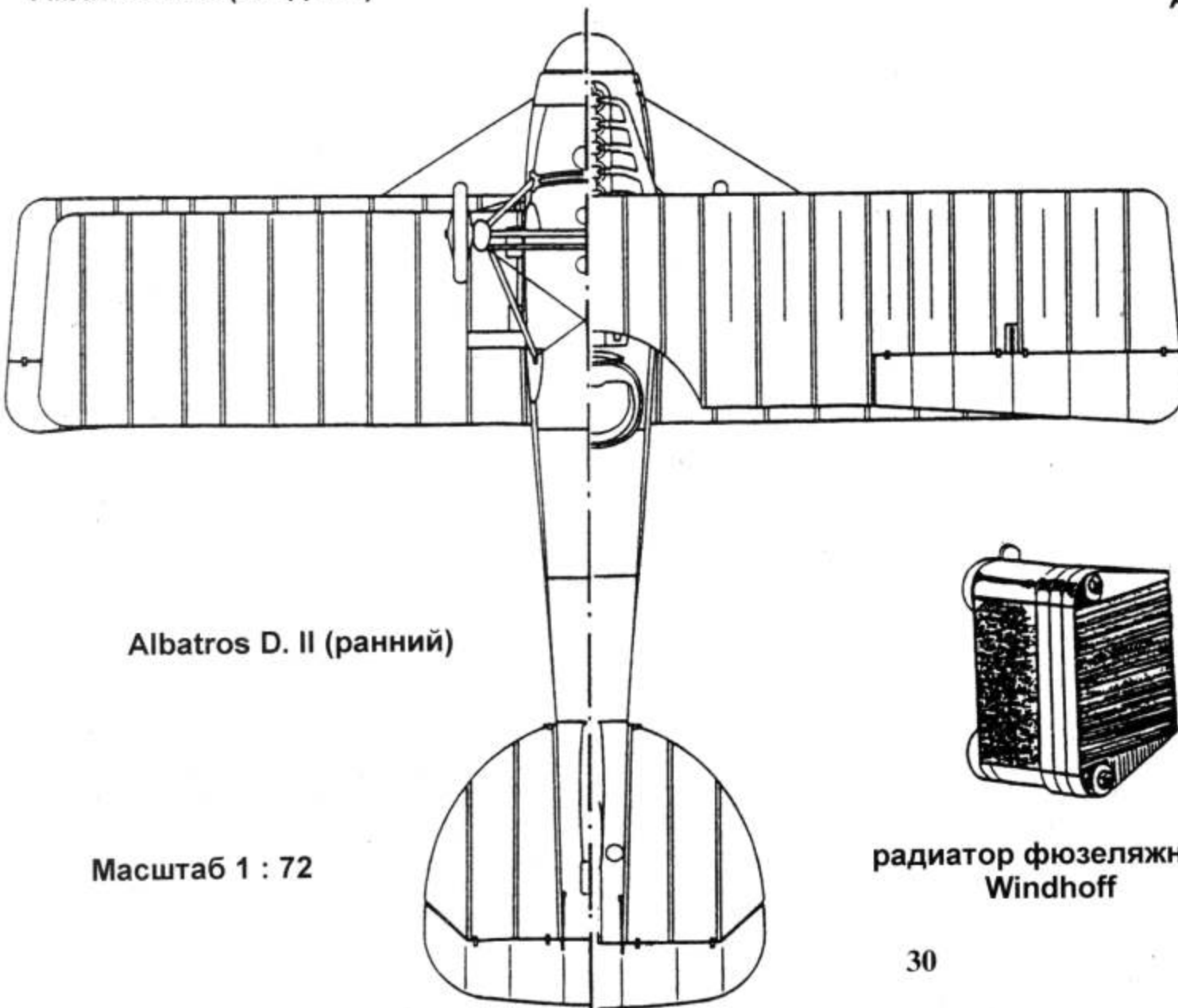
Albatros D. II (поздний)



Albatros D. II (поздний)

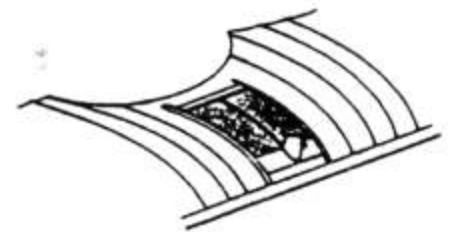


Albatros D. II (ранний)

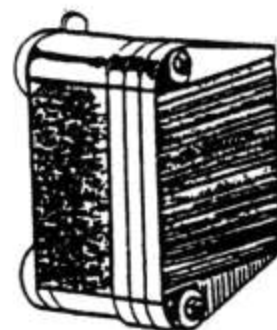


Albatros D. II (ранний)

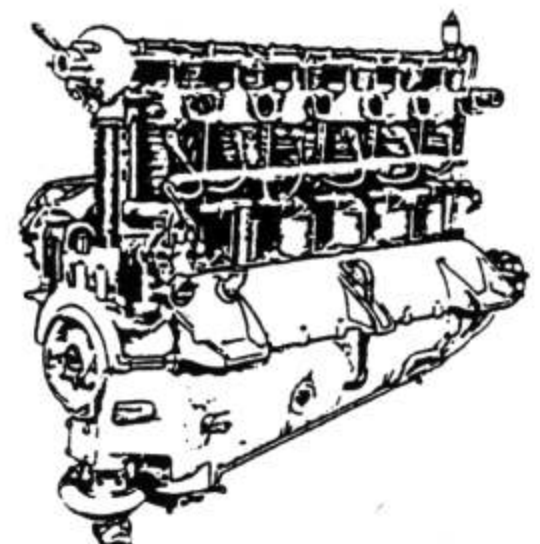
Масштаб 1 : 72



радиатор крыльевой
Teeves and Braun



радиатор фюзеляжный
Windhoff



Двигатель Mercedes D. III

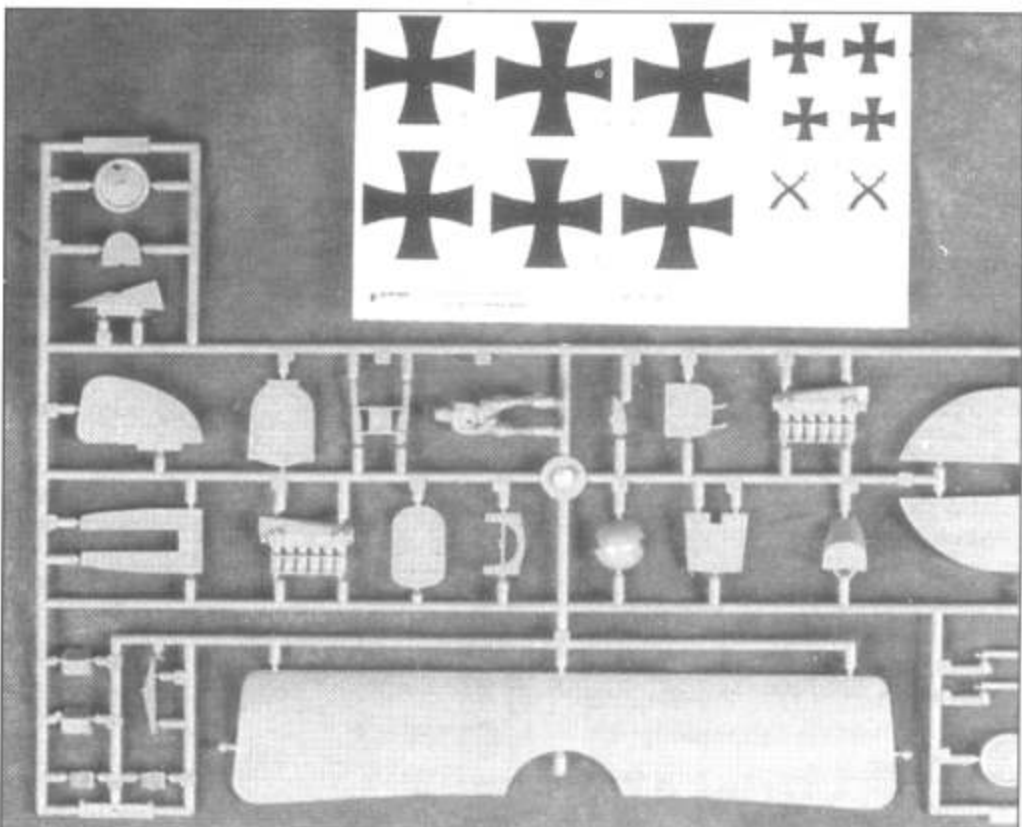
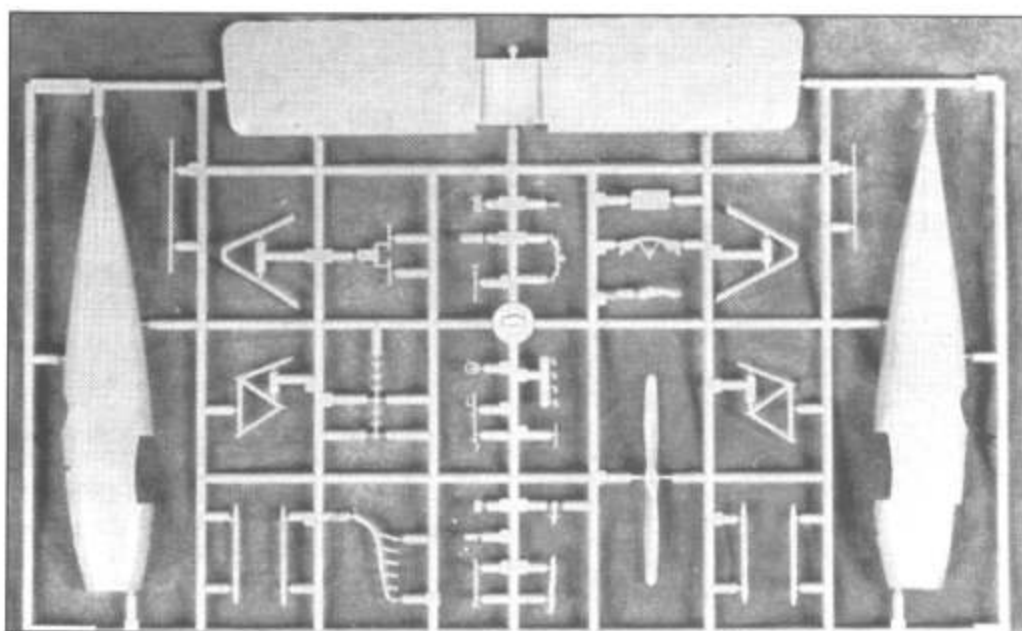
Кроме описанных моделей Albatros D. II следует вспомнить об эпоксидных наборах чешской фирмы HR Model (которая надо сказать окончательно исчезла с рынка...). Производственный кооператив под руководством Jan'a Hore имел в своей производственной программе целый ряд интересных моделей по очень пристойным ценам (10-12 DM). В том числе производились: Albatros'ы D II ранних и поздних производственных серий, а так же австро-венгерские Oeffag D II. Учитывая недоступность этих моделей не будем представлять их более подробно.

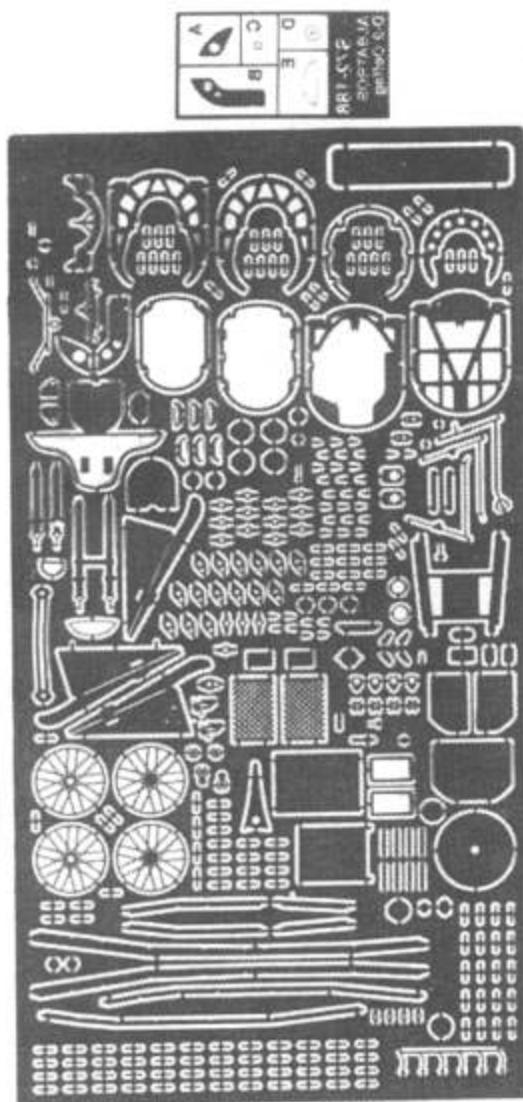
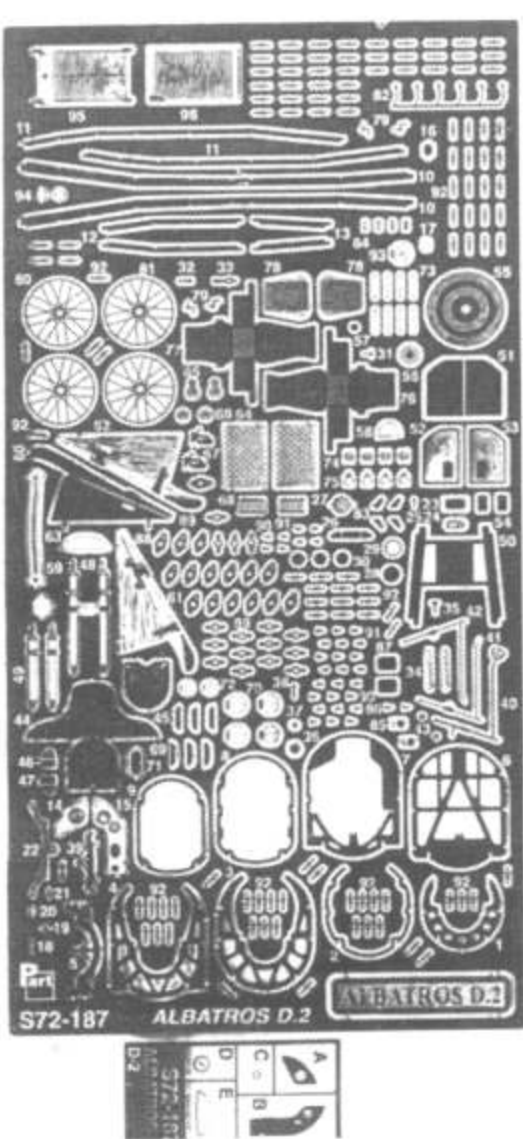
Как и ожидалось, почти одновременно с рыночной премьерой моделей фирм RODEN, лодзинская фирма PART представила наборы фототравленных деталей для совершенствования Albatros'ов. Набор, относящийся к модели Albatros'a D II имеет номер по каталогу S72-187, а для Albatros'a D II Oeffag - номер S72-188. Оба набора почти идентичны. Единственное отличие касается радиаторов и мелких деталей внутреннего оборудования. О продукции фирмы PART уже нельзя написать ничего нового, можно только повторить, уже неоднократно звучавшие похвалы. Наборы для Albatros'ов, это очередная «палочка-выручалочка» для моделестов. Они позволяют заново изготовить внутренние конструкции кабины и рамы двигателя. Полное впечатление от рамы можно получить сняв капот двигателя. Это позволяет так же полностью продемонстрировать и сам двигатель, миниатюрой которого снабжена модель RODEN. Очередное предложение фирмы PART - это практически полная внутренность кабины пилота, которая очень пригодится при постройке модели из украинского набора. Так же будет не лишним отображение циферблатов приборов на прилагаемом кусочке фотопленки. Очень тонко выполнены элементы крыльевых радиаторов, снабженные аккуратной сеткой. Фюзеляжные радиаторы типа Windhoff (к ранним версиям) подобны радиаторам на Albatros D. I, но несколько длиннее. Оставшиеся детали этого большого листа позволяют обогатить шасси, вооружение и коробку крыльев. Подводя итог, можно сказать, что фирме PART полагаются аплодисменты за скорость реакции на модельные премьеры и неизменное «топовое» качество продукции.

Albatros D. II в масштабе 1:48.

«Альбатрос Второй» в масштабе 1:48 представляют две модели хорошо известной фирмы EDUARD. Первый из них Albatros D. II (L.V.G.) номер по каталогу 8080 представляет ранний вариант самолета с боковыми радиаторами типа Windorff, производившийся по лицензии на заводах L.V.G. В 1916 году потребность фронтовых частей в истребителях Albatros была настолько велика, что кроме родных предприятий в Johannistah и OAW в Pile, было заказано еще 75 фюзеляжей на заводах Luft-Verkehrhaus GmbH. Альбатросы «Made in L.V.G.», имели серийные номера от D1024/16 до D1098/16 и практически не отличались от своего оригинала. Существенно изменился рисунок камуфляжной окраски, который был довольно оригинальным. Фюзеляж самолета оставался цвета натурального дерева, нижние поверхности крыла и оперения - окрашивались светло голубой краской, а верхние - трехцветным камуфляжем. Расположение цветов не изменялось, и они имели четкие границы. Использовались цвета: темно-зеленый (Dull Green), светло-зеленый (Pastel Green), а так же красно-коричневый (Chestnut Brown). Характерной деталью такой окраски были колпаки колес светло-голубого цвета и руль направления - светло-зеленого. Немецкие кресты рисовались на белых прямоугольниках либо непосредственно на цветах камуфляжа, при этом использовался вариант креста с белой обводкой. В процессе изготовления конкретного экземпляра D II производства L.V.G., следует помнить о том, что эта фирма использовала два варианта радиаторов Windhoff: узкий и более широкий. Поэтому, по фотодокументам предварительно нужно установить, какие именно радиаторы были выбраны для установки на соответствующий фюзеляж.

Возвращаясь к модели EDUARD'a отметим, что она включает 64 детали отлитых из светло-бежевого полистирола. Качество исполнения деталей очень высокое. Нет речи о каком-





либо облое, либо с смещением половинок прессформы, осложняющих жизнь моделиста. Детали стыкуются идеально, поэтому можно надеяться, что сборка модели будет проходить без затруднений. Некоторую неудовлетворенность вызывает детализировка модели, которая несколько скуповата для масштаба 1:48. Бедно оборудована кабина. В утешение имеем фигурку пилота в весьма выразительной позе. Слишком упрощен двигатель. Боковые радиаторы имеются только в одном варианте, причем его пропорции не соответствуют ни «узкому», ни «широкому» вариантам. Несмотря на эти недочеты, модель оставляет очень приятное впечатление, которое усиливает декаль хорошего качества, позволяющая выполнить модель в двух интересных вариантах окраски:

- самолет с неизвестным серийным номером из Jasta 9 с оригинальной эмблемой в виде белого силуэта летящей птицы.

- самолет из той же части с эмблемой в виде скрещенных сабель. Это вероятно наиболее интересный представитель семейства D II. По старым фотографиям можно определить, что он имел узкие грязевые щитки установленные над колесами. Жаль, что этот элемент в модели отсутствует.

Второй набор EDUARD'a это Albatros D. II Late Version, номер по каталогу 8081. Это модель истребителя позднего варианта конструкции с радиаторами типа Teeves & Braun расположенными в крыле. Кроме прочего, модель можно выполнить в очень эффектной окраске с эмблемой «мертвая голова». Набор представляет серию «Profi-pack» с добавлением элементов фототравления и масок для нанесения камуфляжа. В таком виде к модели уже нельзя предъявить никаких претензий.

Сделать пулемет под силу каждому

Есть проблема достоверной имитации пулеметных кожухов. Литые варианты годятся лишь для разглядывания модели с расстояния не менее 40-50 см и не передают всю ажурность дырчатой «прикрышки» орудия. Иногда прекрасно выполненные копии бипланов первой мировой, бронетехники сильно портит грубо выполненное пулеметное вооружение, особенно если ствол пристроен снаружи. Недавно в сети увидел израильскую «Меркаву» в тридцать пятом. На крупных шотах башни танка, выполненного на очень хорошем уровне, зенитный пулемет выглядит, как мертвая железяка.

Для тех, кто может и хочет, можно посоветовать способ, правда не совсем простой, зато дающий нужный эффект масштаба. Поверьте, никакое литье в готовых наборах, купленных за любые деньги, рядом не стоит! И стоит это дело только аккуратного труда и одного вечера.

По описанной технологии можно выполнить различные варианты и различные копии вооружения. Это базовый рецепт. А частности разрешаются во время работы индивидуально.

В качестве примера рассмотрим изготовление маленького (1/72) авиационного пулемета LMG 08/15 Schpandau, весьма распространенного на германских самолетах периода первой мировой. Справочная информация - из книги В. Кондратьева «Истребители первой мировой, ч. II». Придется проделать следующие манипуляции.

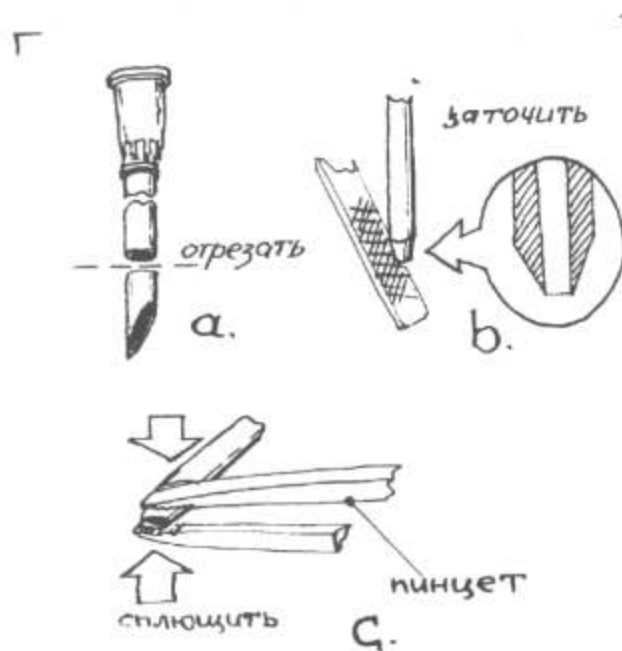


Рис. 1

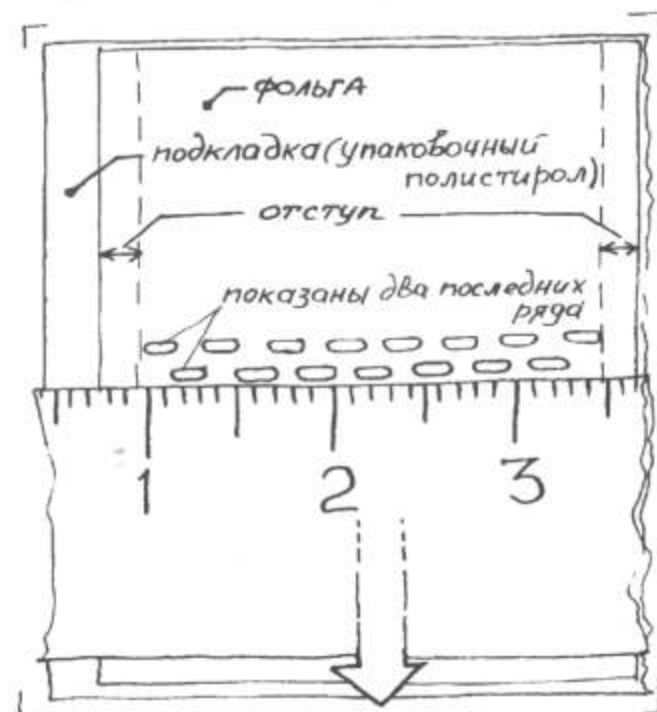


Рис. 2

1. Разглаживаем шоколадную обертку (металлическая фольга) и отмеряем по чертежу пулемета в необходимом масштабе длину перфорированного кожуха. Отрезаем лезвием бритвы необходимый кусочек фольги.

2. Изготовим пробойник для получения перфорации кожуха. Берем инъекционную иглу, отрезаем скошенный кончик и затачиваем алмазным надфилем срез. Затем, немного отступив от среза, аккуратно с помощью пинцета, сплющиваем иглу, добиваясь овальной формы режущей кромки пробойника - см. рис.1.

3. Из крышки упаковки банки майонеза или чего-то подобного вырезаем подложку в виде пластинки, размером

раз в два больше заготовки из фольги. Кладем фольгу на эту подложку, прикладываем металлическую линейку, отмечая первый ряд перфорационных отверстий и аккуратно их и пробиваем. Пробой осуществляем легким нажимом указательного пальца. Далее идет второй ряд, третий и т.д., причем отверстия идут в шахматном порядке. Количество рядов должно быть с некоторым запасом по длине окружности получающейся развертки кожуха - см. рис.2. После проделывания нескольких отверстий с помощью острой иглы пробойник нужно очищать от отходов фольги.

4. Далее отрезаем с запасом примерно 0,5 мм по длине окружности заготов-

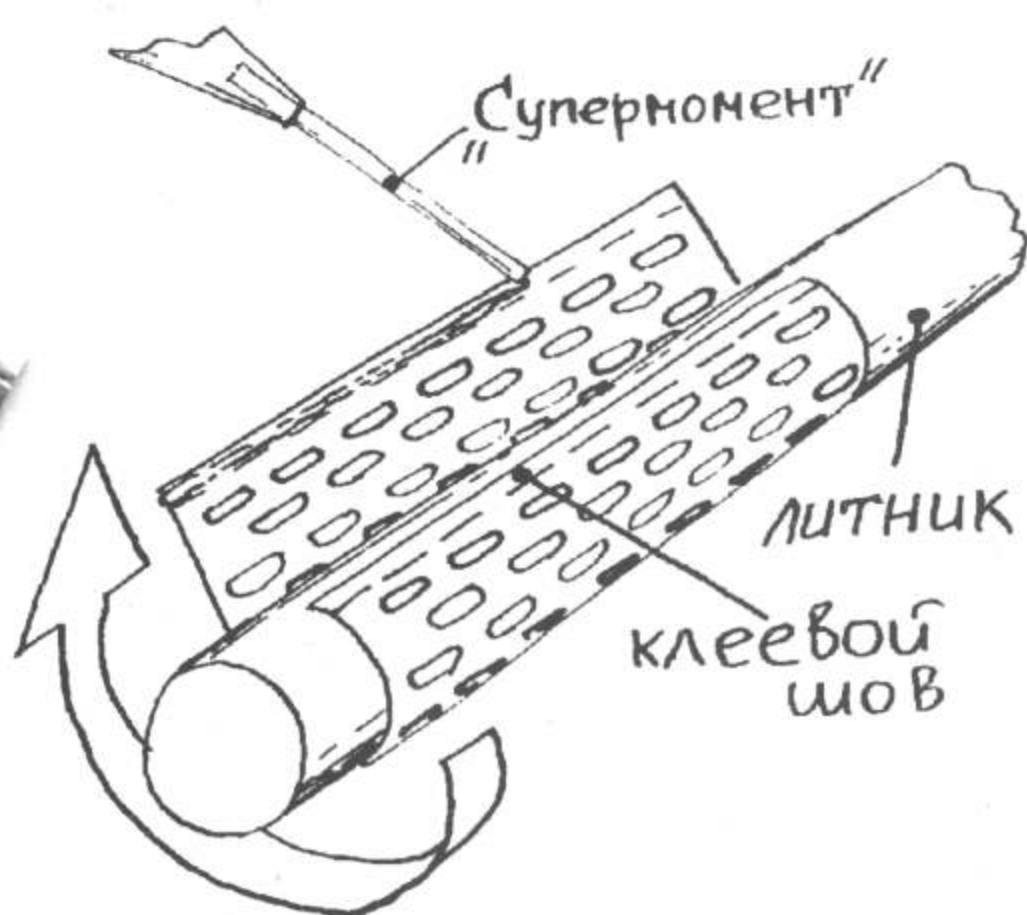
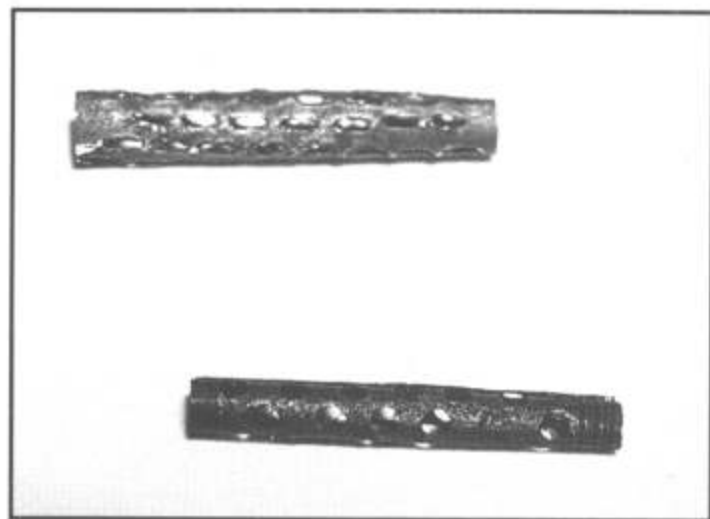


Рис. 3

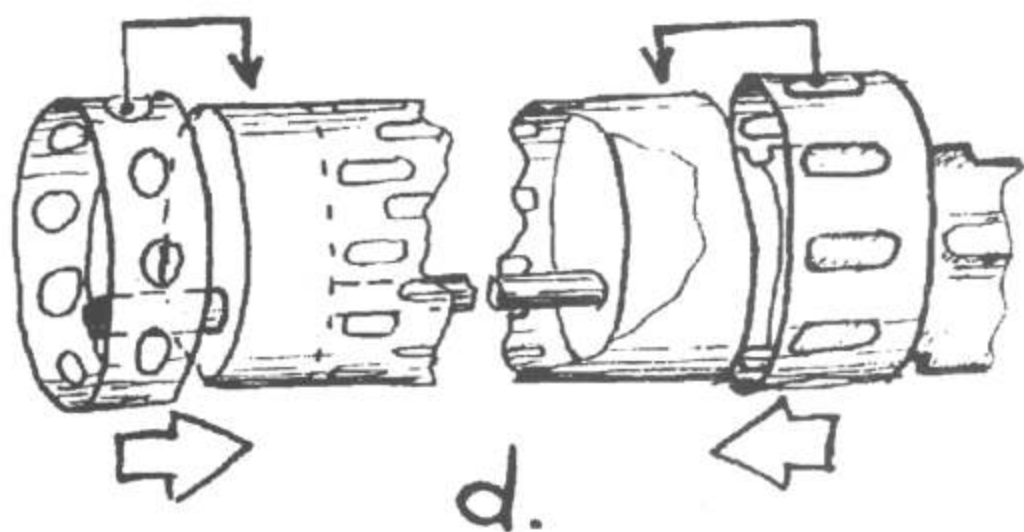
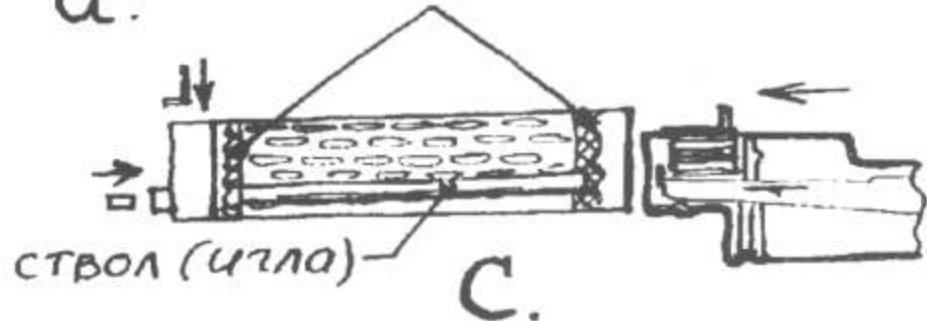
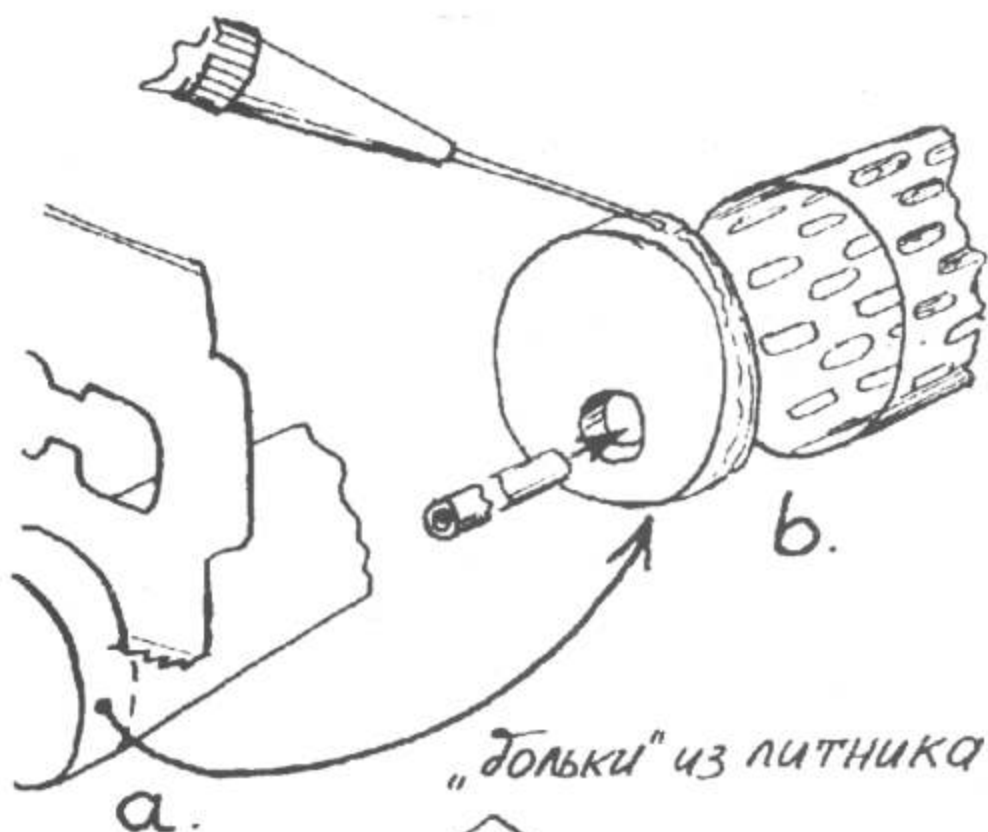


Рис 4.

ку кожуха и обертываем ее на оправке - кусочке литника нужного диаметра. Циакрином аккуратно склеиваем стык. Процесс поясняет рис. 3.

5. Из того же литника отрезаем зазубренным (с помощью того же надфиля) лезвием бритвы «дольки» - заготовки стенок кожуха. Эти «дольки» просверливаем под ствол - обрезок инъекционной иглы масштабного диаметра. Затем собираем все это вместе с кожухом. Клей и аккуратность - те же, что и в п.3.

6. Следующий рисунок - №4 призван пояснить генеральную сборку пулемета. Остальные детали изготовлены из наличного полистиролового хлама. Клепки и винты имитированы сверловкой и капельками ПВА.

7. Готовый пулемет окрашивается, по граням тонируется простым карандашом и монтируется на модель.

Конечно, возможны нюансы, но сам принцип изложен достаточно подробно. Не мечтайте сразу сделать такой пулемет - все получается не со второго или третьего раза. Зато потом с пулеметами проблем не будет. По похожей технологии можно делать кожухи и без перфорации, рифленные (выдавливая на заготовке фольги рифление) и т.п.

Фото показывают варианты кожухов и сам LMG, изготовленный по описываемой технологии, но плохо передают ажурность изделия. К сожалению, «в жизни» пулемет смотрится куда лучше.

Теперь мои модели смотрятся куда как реалистичнее и это «заслуга», в немалой степени, маленьких пулеметов...

А.Л. Борискин, С.В. Шепанков

Супердетализировка модели самолета

Продолжение. Начало в ММ №13-17



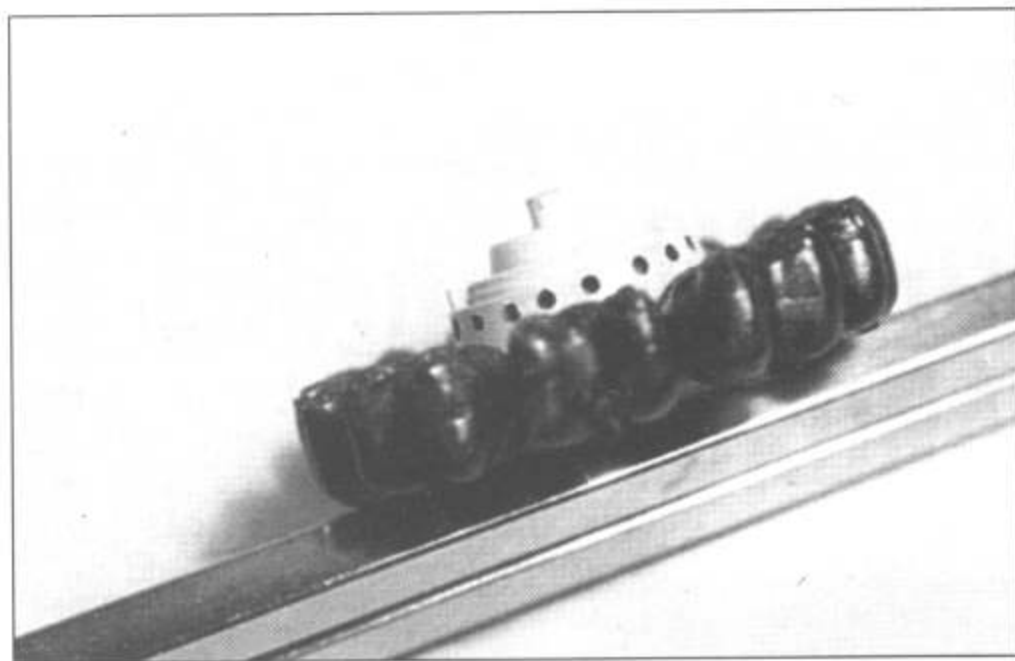
Детализировка двигателя, шасси, ниш шасси, вооружения

Детализировка двигателя, которая заключается в установке различных трубопроводов и тяг, в сочетании с хорошей окраской здорово добавляет реализма модели. Тяги и трубопроводы изготавливаются из проволоки и тянутых литников. Для окраски деталей двигателя, имеющих цвет натурального металла, используются краска под металл фирмы Тесторз. Отверстия в цилиндрах под проводку лучше высверлить до окраски мотора. Затем можно окрасить двигатель, а после высыхания краски покрыть его слоем лака. Краску фирмы Тесторз можно наносить кисточкой. Слой покрытия получается очень тонким на выступах и более толстым во впадинах, за счет чего создается эффект оттенков металла. Окрашенный двигатель выглядит очень реалистично.

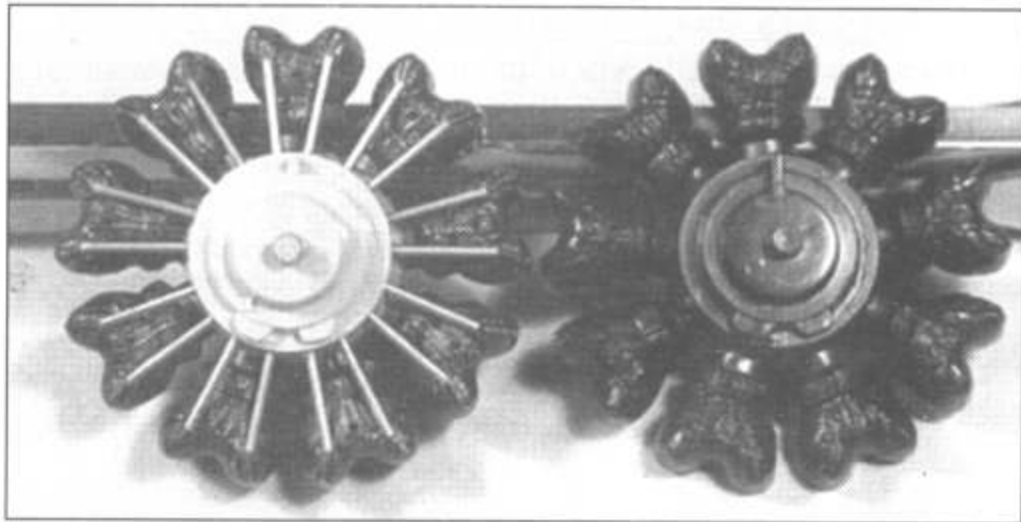
Доработка шасси заключается в имитации сжатия пневматиков на стоянки от массы самолета, добавления трубопроводом к тормозам колес. Проводка делается из проволоки тянутых литников. Для фиксации трубопроводов к стойке шасси используются тонкие полоски маскировочной ленты. Как правило, на реальных самолетах используемые в качестве трубопроводов гибкие шланги, к стойке прилегают не плотно. Способ крепления проволоки на полосках маскировочной ленты позволяет имитировать неплотное прилегание. Для имитации просадки пневматиков можно слегка расплющить колесо на нагретом лезвии ножа. Делать это операцию следует после приклейки шасси к модели. Лучше прикладывать колеса к ножу не напрямую, а к жаростойкой бумажной прокладке, обернутой вокруг лезвия. Сначала лучше потренироваться на ненужных колесах, так как пластик приобретает текучесть под воздействием тепла очень быстро, а исправить ошибку не удастся. Рельеф дисков колес иногда бывает не пролит или заполнен облоем - проработайте рельеф ножом и сверлами. При окраске следует учесть, что штоки гидроцилиндров амортизаторов стоек шасси имеют яркий цвет полированного металла. На некоторых стойках шасси установлены амортизаторы пружинного типа, пружина имитируется тонкой одножильной проволокой, обмотанной вокруг стержня подходящего диаметра. К стойке такая «пружина» крепится клеем «супер глю». Часто конструкция стойки шасси дается упрощенно, в частности гидроцилиндры отливают вместе со створками или стойкой, при этом пространство между стойкой и гидроцилиндром или не пролито принципиально, или заполнено облоем. Необходимо расчистить это пространство.

Ниши шасси нуждаются в доработке всегда, поскольку на моделях в лучшем случае бывает показан лишь видимый силовой набор фюзеляжа. Между тем, в нишах шасси проходят различные кабели и трубопроводы. Они имитируются тонкой проволокой. Интерьер ниш изготавливается так же, как и интерьер фюзеляжа. Доработка ниш - несложна, но требует терпения. Створки ниш также, как правило, выполняются недостаточно подробно. Для их детализировки можно воспользоваться фототравленными деталями из наборов различных фирм - Part, Eduard.

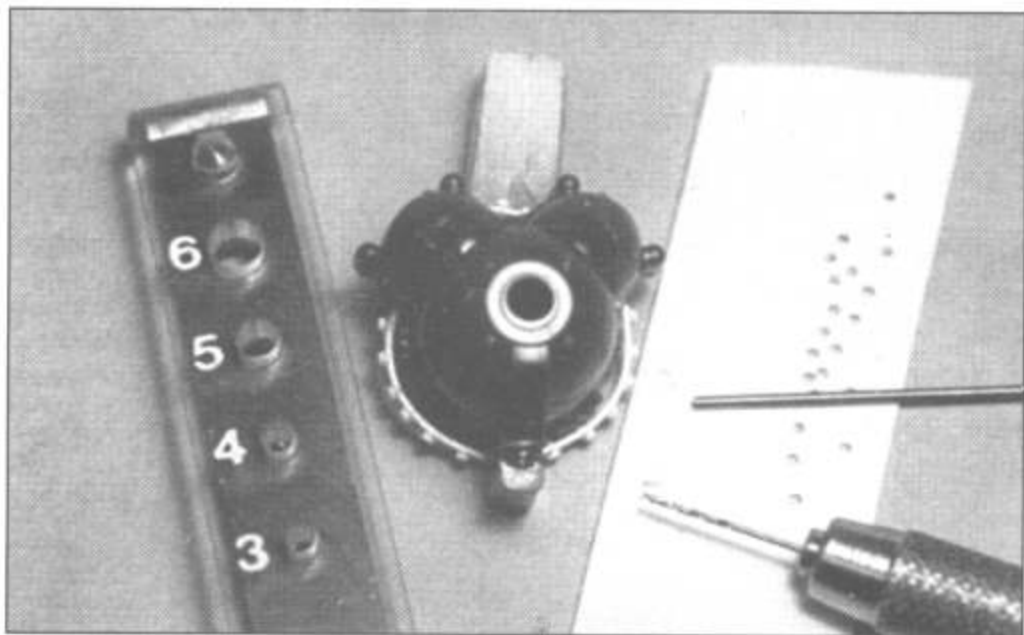
В детализировке нуждается и вооружение - пушки, пулеметы, бомбы, ракеты. В обязательном порядке необходимо высверлить стволы пушек и пулеметов, если это невозможно по причине малого диаметра деталей, то надо заменить пластмассовые стволы на кусочки игл от шприцев. Не помешает добавить проводку к спусковым механизмам, проводку механической перезарядки. На настоящих бомбах и ракетах имеются разнообразные надписи, их надо показать и на модели. На бомбах 32-м и 48-м масштабах будут видны вертушки, взводящие взрыватели бомбы. Такие вертушки имеются в наборах фирмы Waldron. При монтаже подвесок надо внимательно следить за их правильным положением на модели. Особое внимание надо обратить на окраску подвесного вооружения: желтые полосы на носках бомб, оливковые и красные - на ракетах.



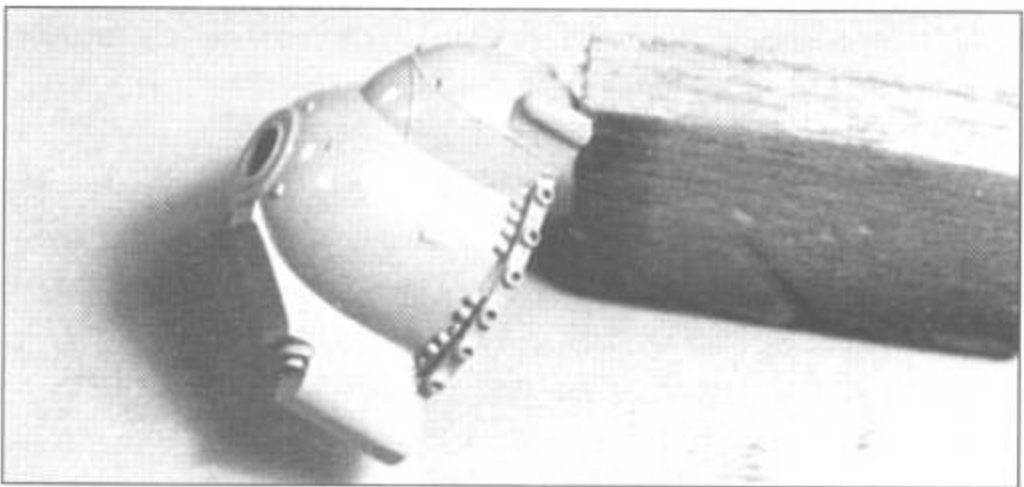
4-1. Для детализировки двигателя первым делом просверлим глухие отверстия по периметру для толкателей.



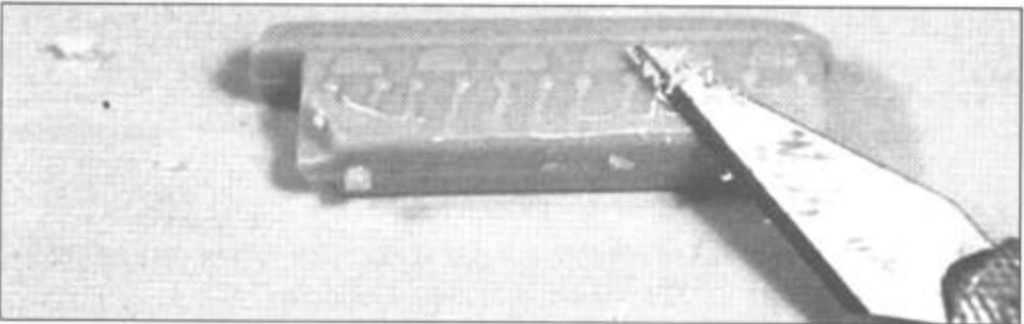
4-2. На левом двигателе толкатели установлены и окрашены краской под металл фирмы Тесторз.



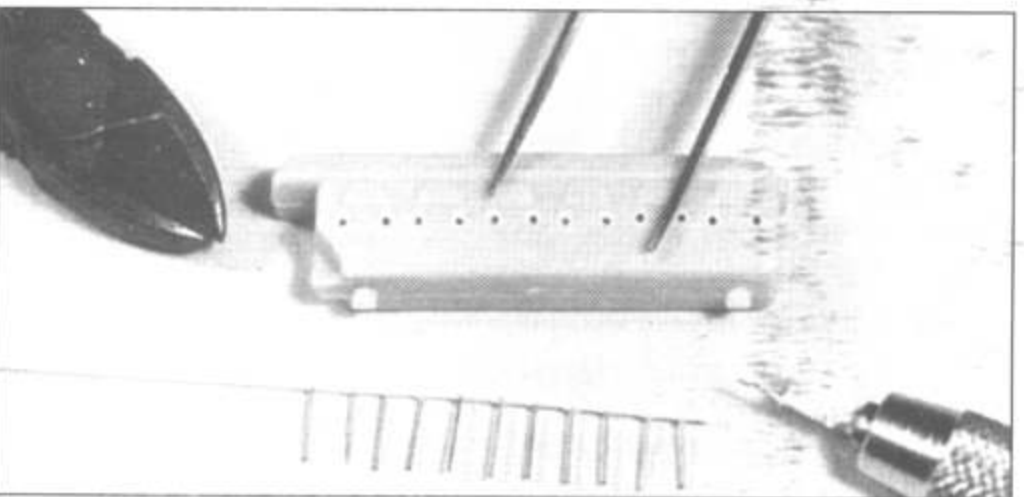
4-3. Кольцо изготовлено из тонкой узкой полоски пластика, обернутой вокруг мотора. Отдельные кольца взяты из фототравленного набора фирмы Waldron.



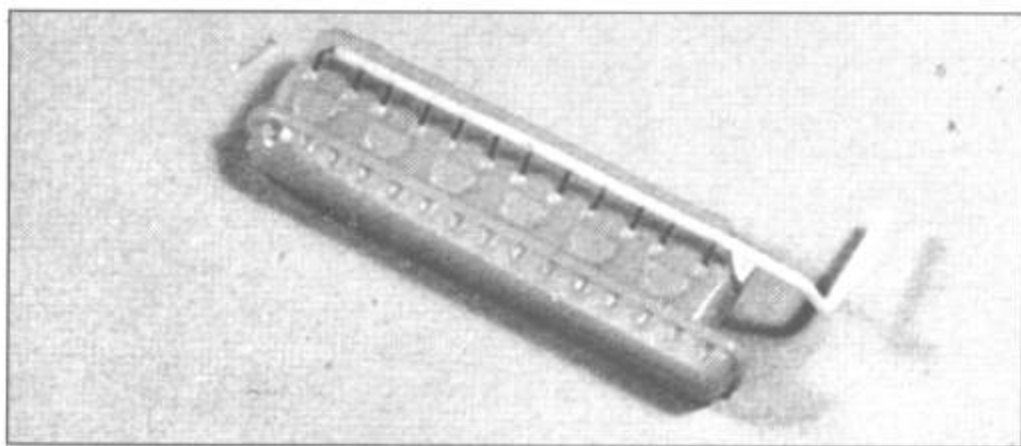
4-4. Все кольца приклеены на места, важно сцентрировать отверстий колец и просверленные отверстия.



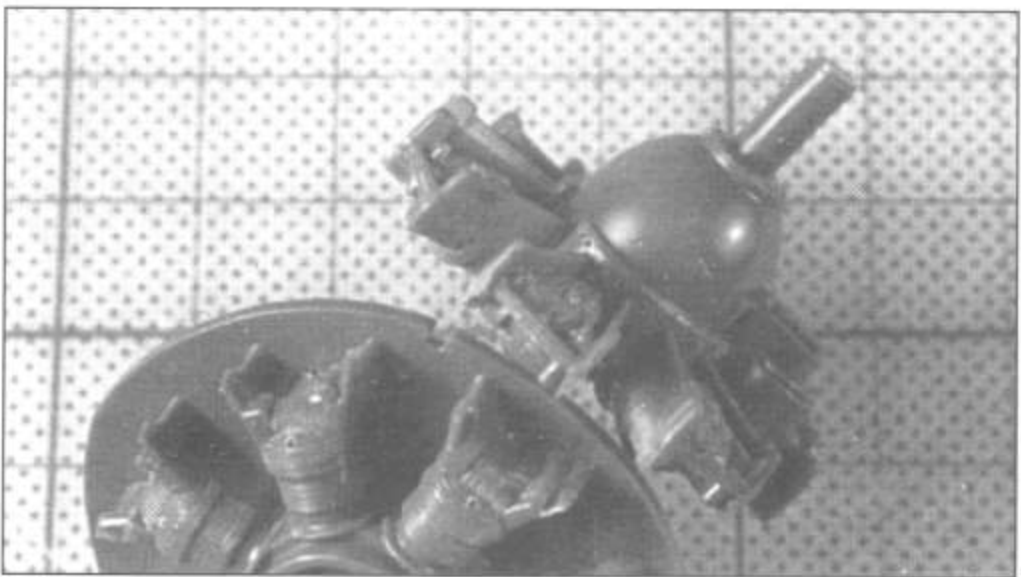
4-5. Иногда электропроводка двигателя отлита в одну деталь с самим мотором. В этом случае ее следует убрать.



4-6. Сверлом высверливаются отверстия в местах ввода проводов. Имитация жгута выполняется путем приклейки тонких тянутых литников к пластмассовому стержню.



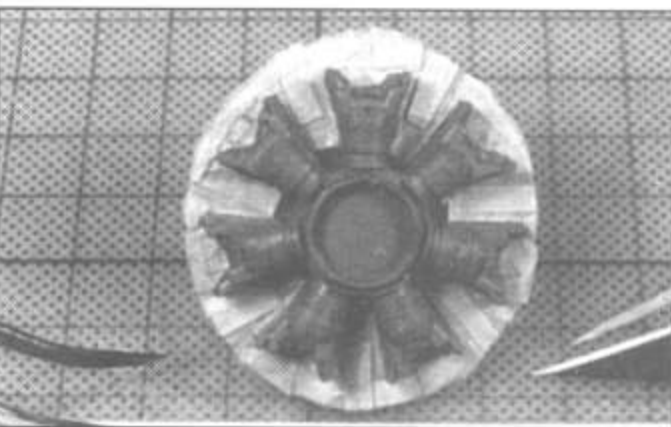
4-7. Имитация электропроводки рядного двигателя установлена на место. Даже дополнение к мотору таких несложных в изготовлении деталей здорово работает на реализм.



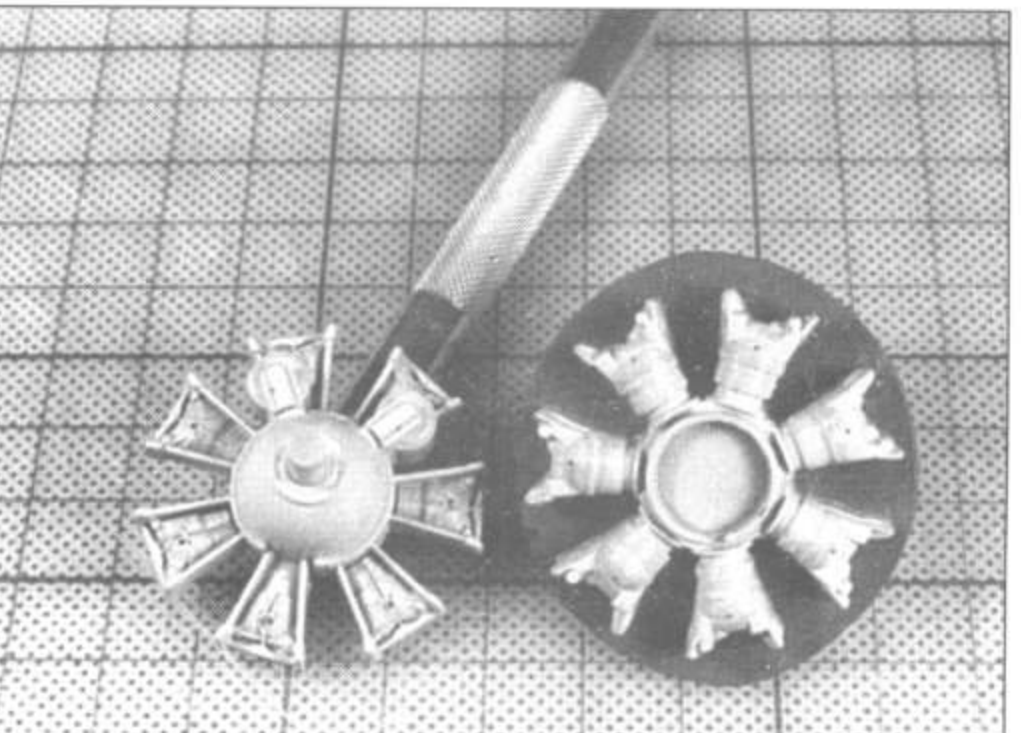
4-8. В головках цилиндров просверлены отверстия в которые будут вставлены проволоочки или тянутые литники, имитирующие электропроводку зажигания.



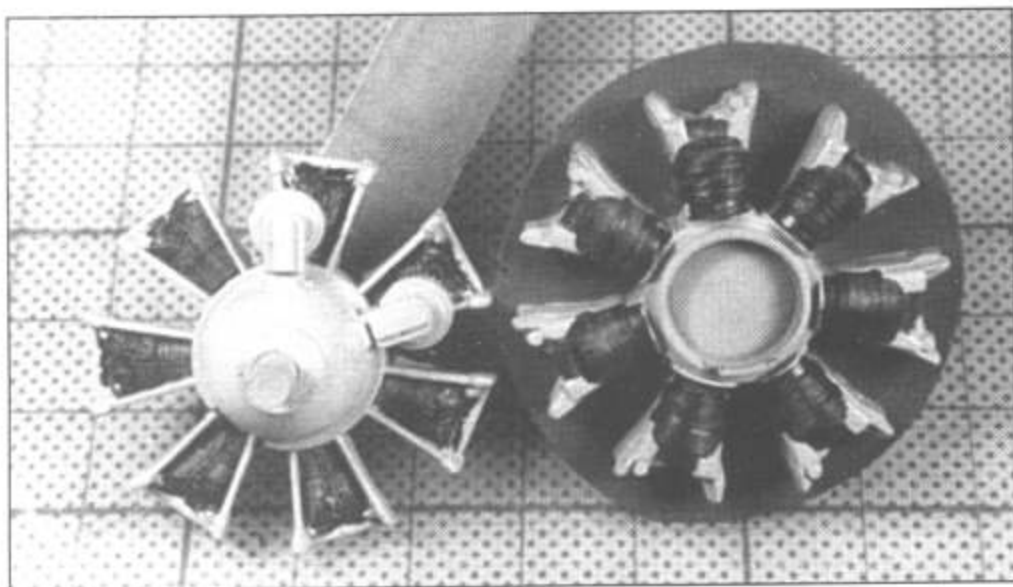
4-9. Теперь можно перейти к окраске двигателя. Цилиндры закрыты масками. На снимке - внутренняя сторона мотора, которая будет окрашена в интерьерный зеленый цвет.



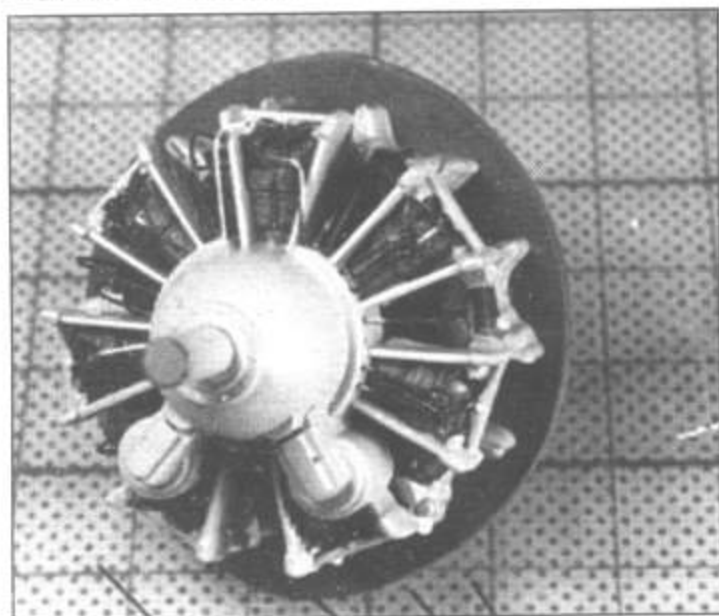
4-10. Закрываем масками основание двигателя и красим цилиндры светло-серой краской.



4-11. Оба двигателя окрашены в базовые цвета, после чего можно перейти к индивидуальной окраске цилиндров.

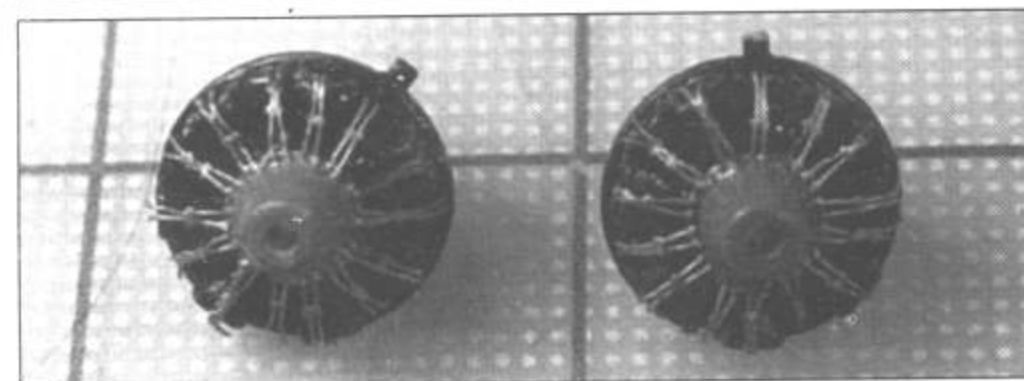
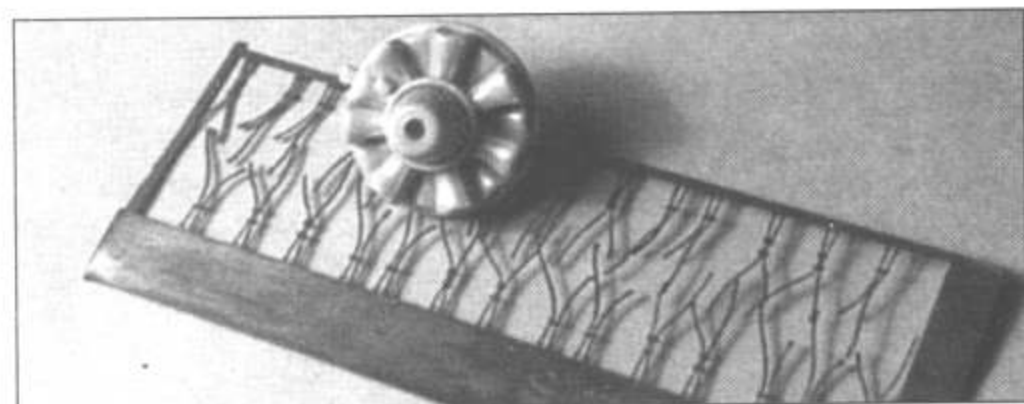


4-12. Цилиндры красят тонкой кисточкой краской под металл фирмы Тесторз. Слой краски во впадинах будет толще, чем на выступах, благодаря чему создается впечатление двухтонной окраски цилиндров.

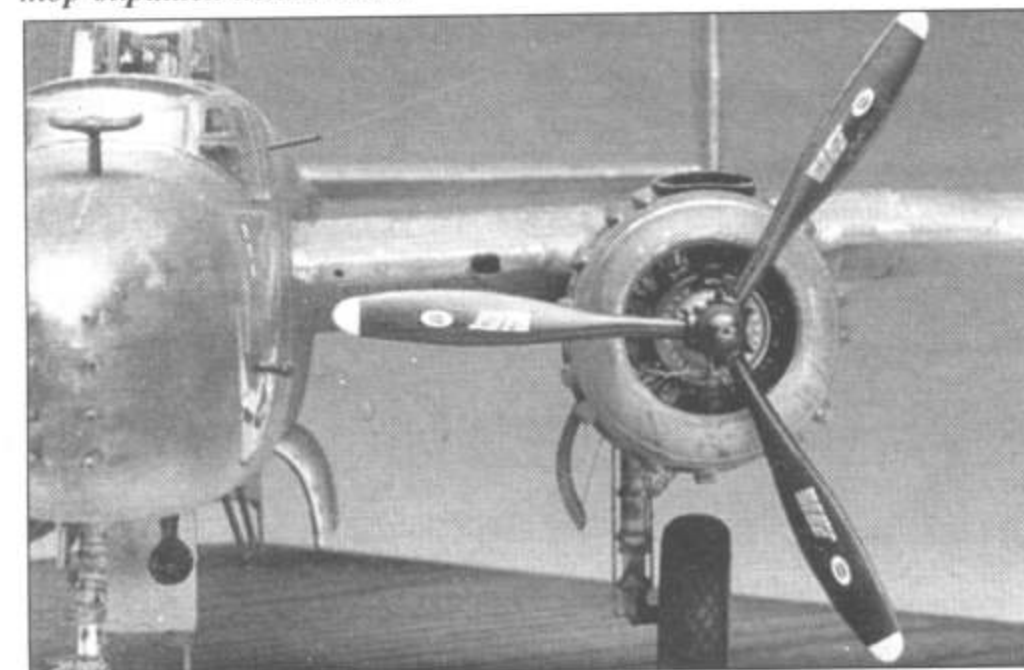


4-13. Проводки приклеены на свои места. Двигатель еще не до конца окрашен, но уже производит впечатление.

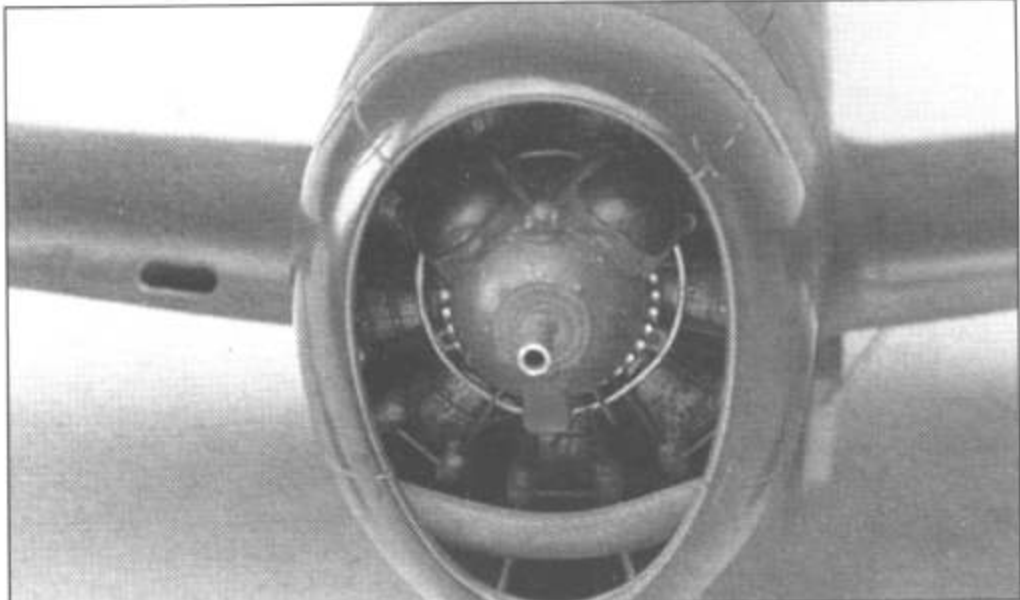
4-14. Можно использовать провода из набора фототравленных деталей.



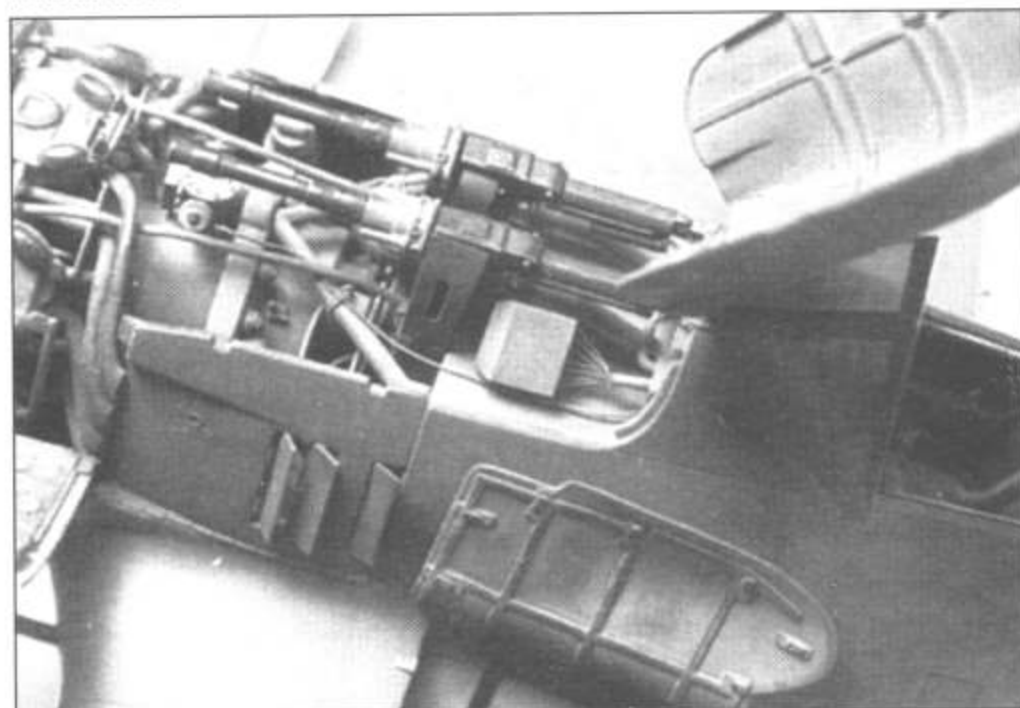
4-15. На двигатель установлены фототравленные провода. Motor окрашен полностью.



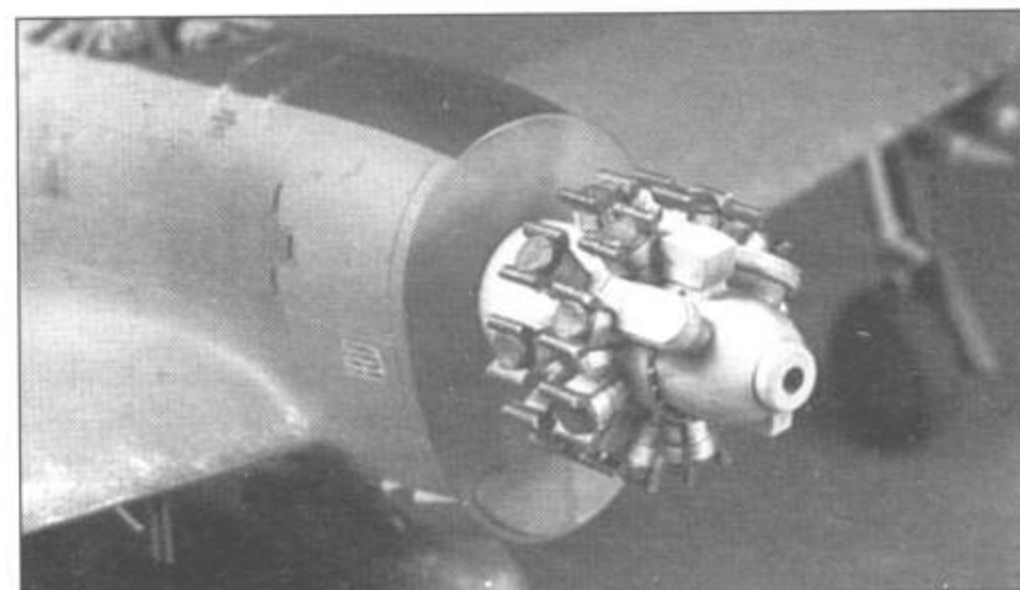
4-16. Доработанный двигатель модели бомбардировщика В-25 в масштабе 1:48 от фирмы Монограм.



4-17. Доработанный двигатель модели истребителя Р-47 в 32-м масштабе.



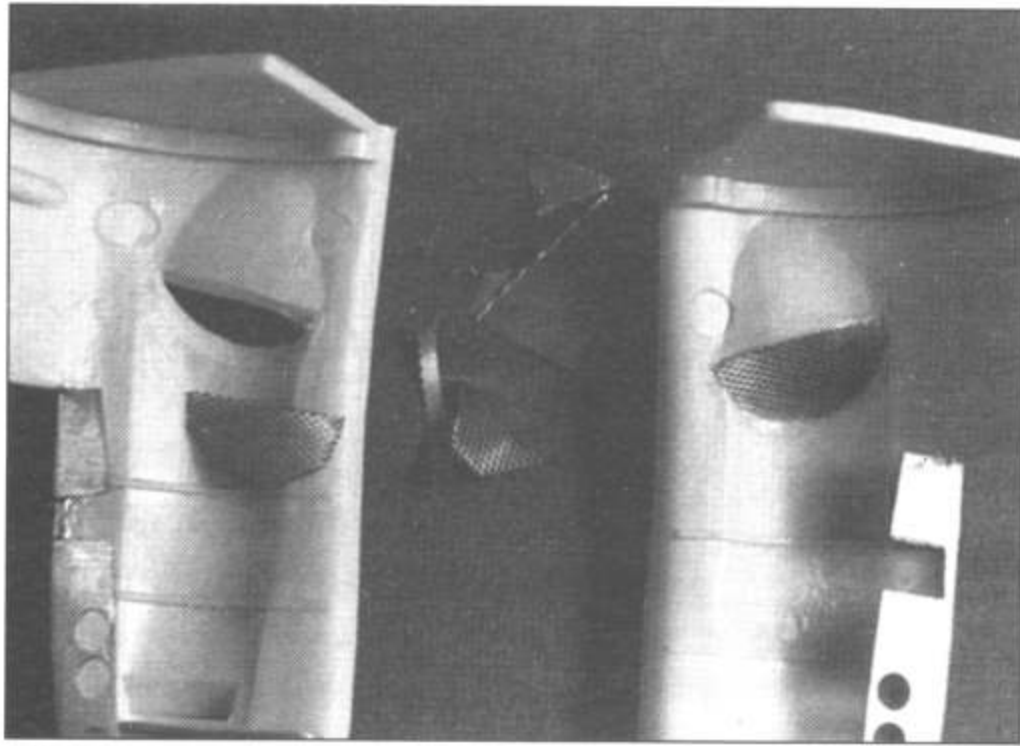
4-18. Интерьер отсека двигателя и вооружения модели истребителя FW-190 в масштабе 1:32 от фирмы Хасегава.



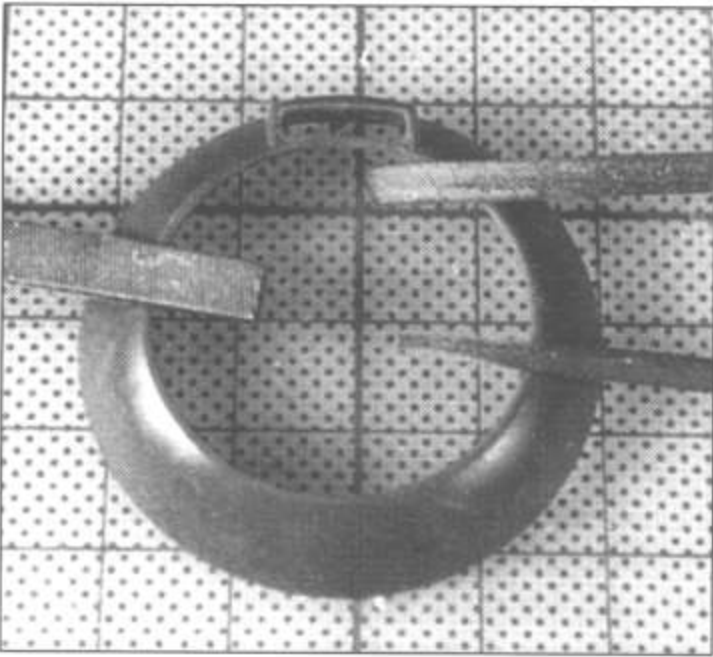
4-19. Даже если вы не дорабатывали мотор, то его качественная окраска в сочетании с тонировкой способна придать вашей работе эффектный вид. Двигатель тонирован пастелью.



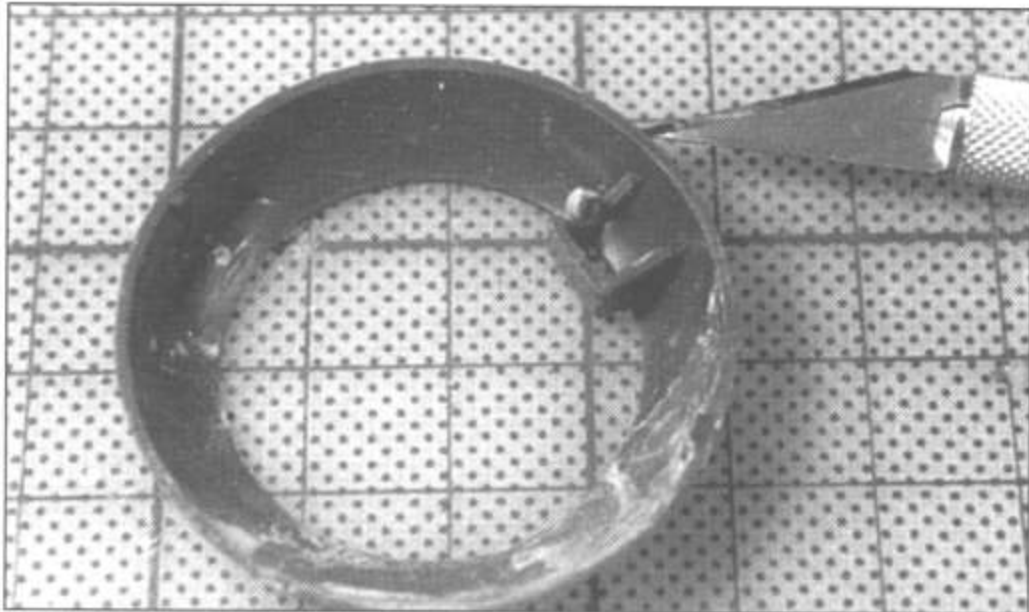
4-20. Каналы воздухозаборников реактивных самолетов имеют весьма сложную форму, которую не всегда удастся повторить. Есть простой способ - установить на вход воздухозаборника заглушку. Каналы воздухозаборников реактивных самолетов на стоянках часто закрывают заглушками.



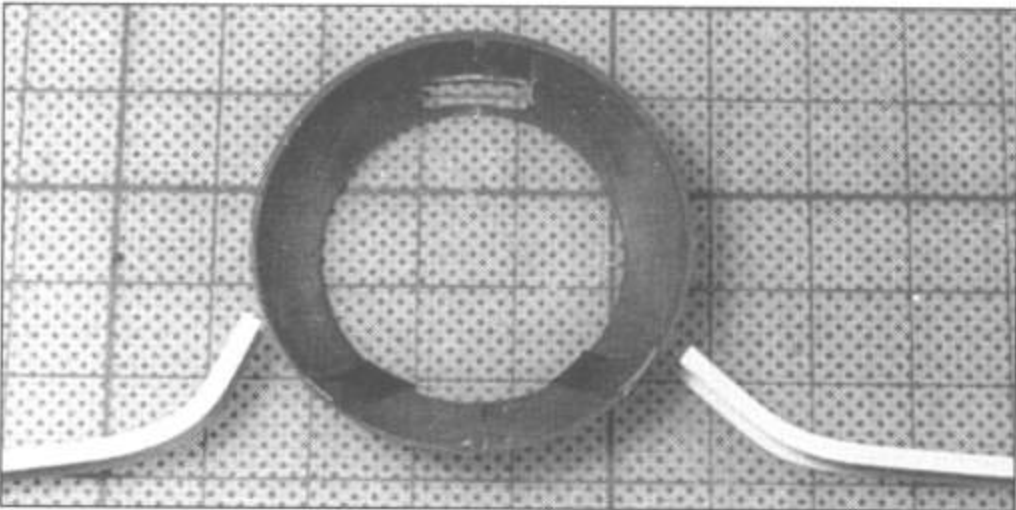
4-21. В некоторых воздухозаборниках использовалась сетка. Как правило, ее пластиковая имитация копийности модели не добавляет. Поэтому ее надо срезать и подклеить вырезанную в размер сетку с внутренней стороны клеем «супер глЮ».



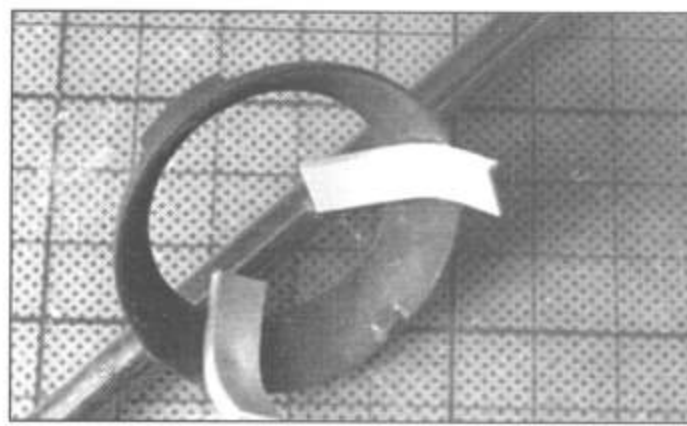
4-22. Для изготовления качественного воздухозаборника необходимо прорезать отверстия и тщательно их зачистить надфилями.



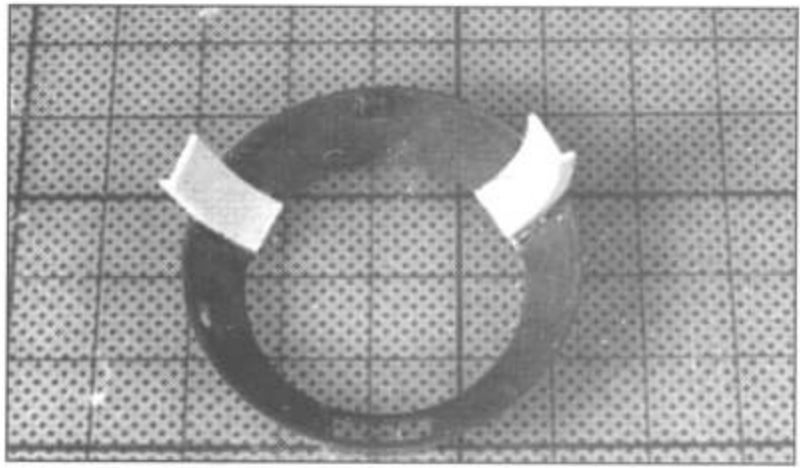
4-23. Доработка воздухозаборника модели истребителя F4F «Уайлдкэт» в масштабе 1:32 от фирмы Ревелл. Удаляем с внутренней поверхности все литые детали.



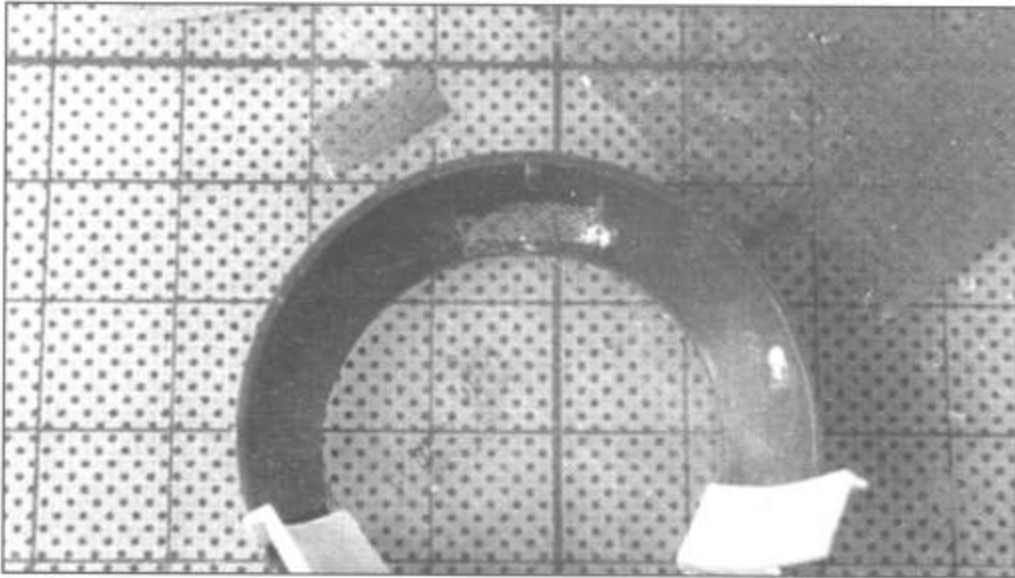
4-24. Заготовки новых воздухозаборников сделаны из узких тонких полосок пластика. Их следует маскировочной лентой закрепить на фюзеляже, тогда каналы воздухозаборников сами примут нужное положение.



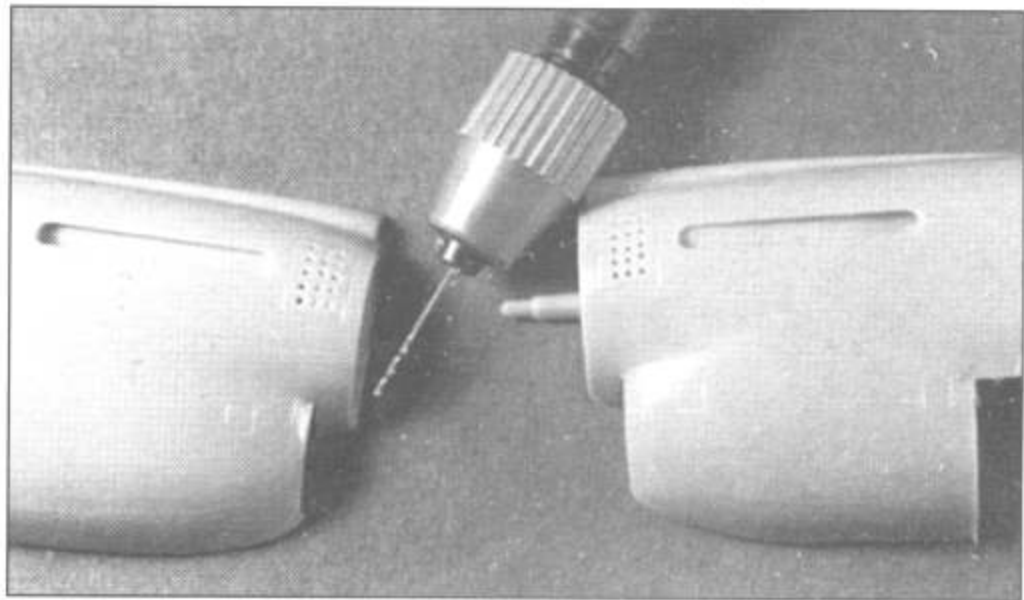
4-25. Новые воздухозаборники подклеены на свои места. Детали сделаны более длинными, чем требуется для удобства монтажа, лишнее будет отрезано позже.



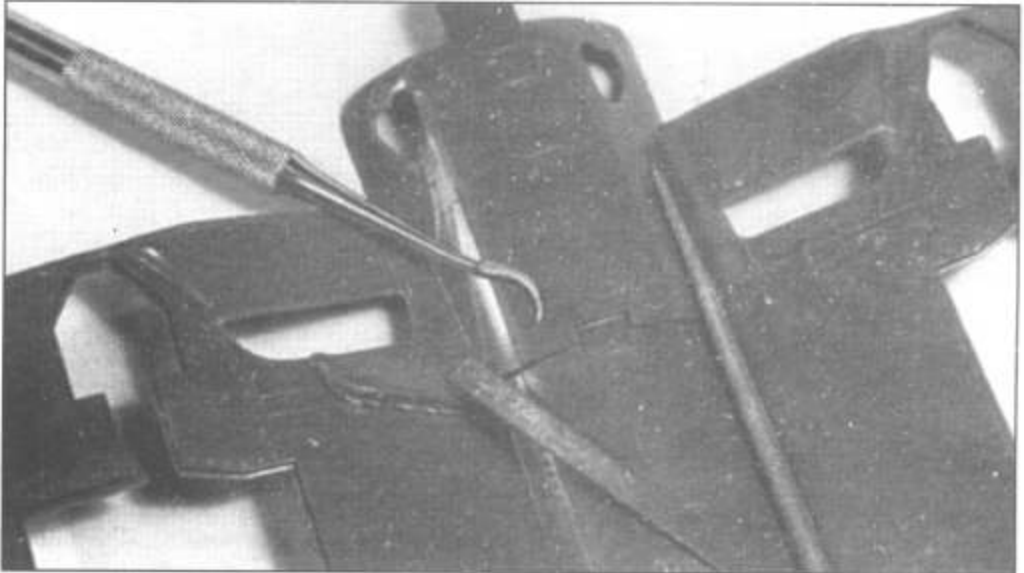
4-26. Воздухозаборники отрезаны в размер.



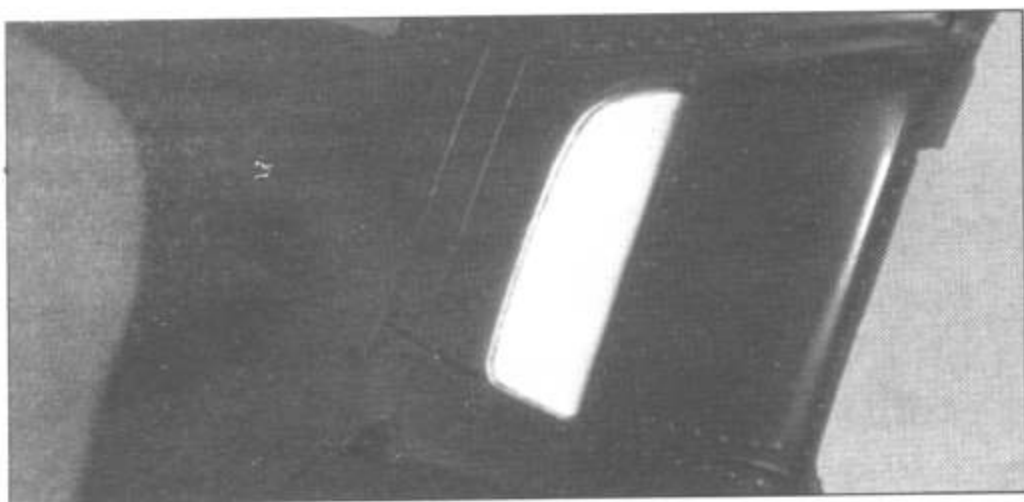
4-26. В верхний воздухозаборник вклеиваем сетку.



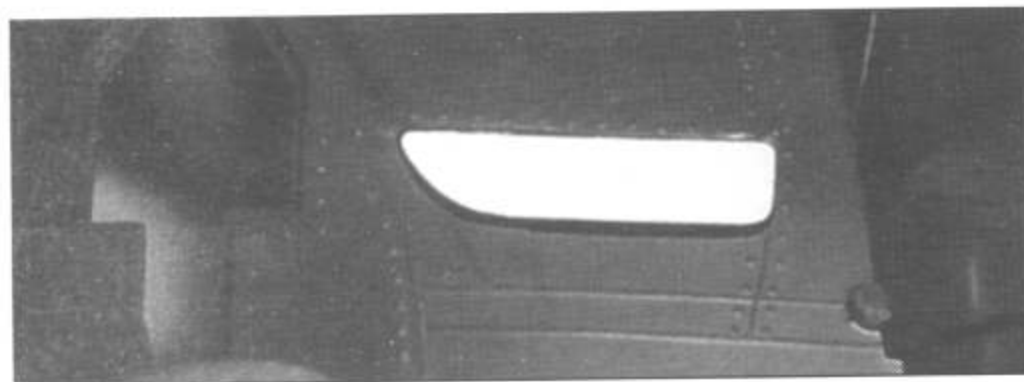
4-27. Вентиляционные отверстия в капоте двигателя на модели истребителя P-40 в масштабе 1:72 высверливаются микродрелью. Наглядный пример насколько легко можно доработать модель любого масштаба.



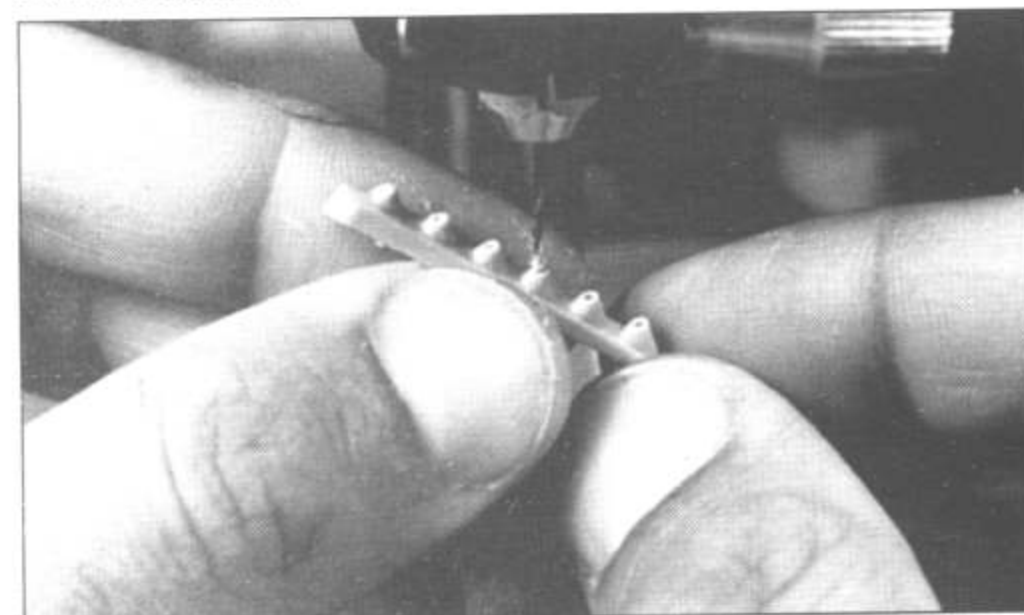
4-28. Отлитые заодно с нижней частью крыла модели истребителя F4U «Корсар» в масштабе 1:32 выхлопные патрубки удаляются скребком. Отверстия просверливаются микродрелью.



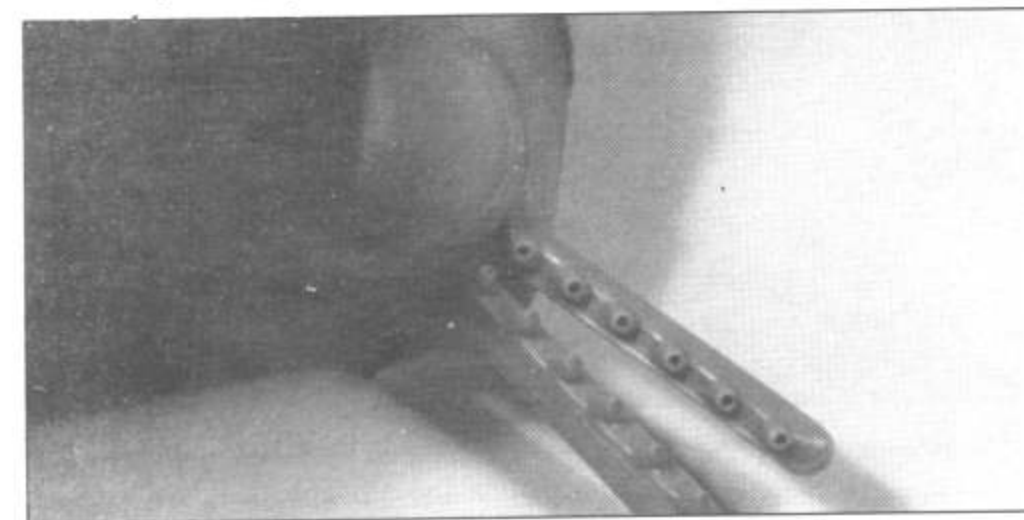
4-29. Прорезанное отверстие.



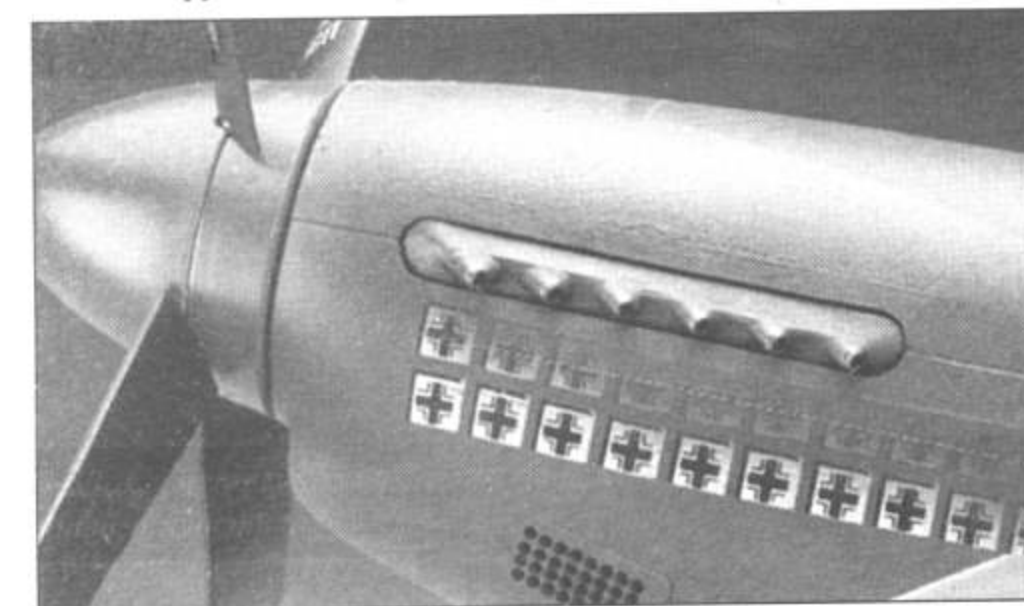
4-30. С внутренней стороны отверстие заклеено кусочком листового пластика.



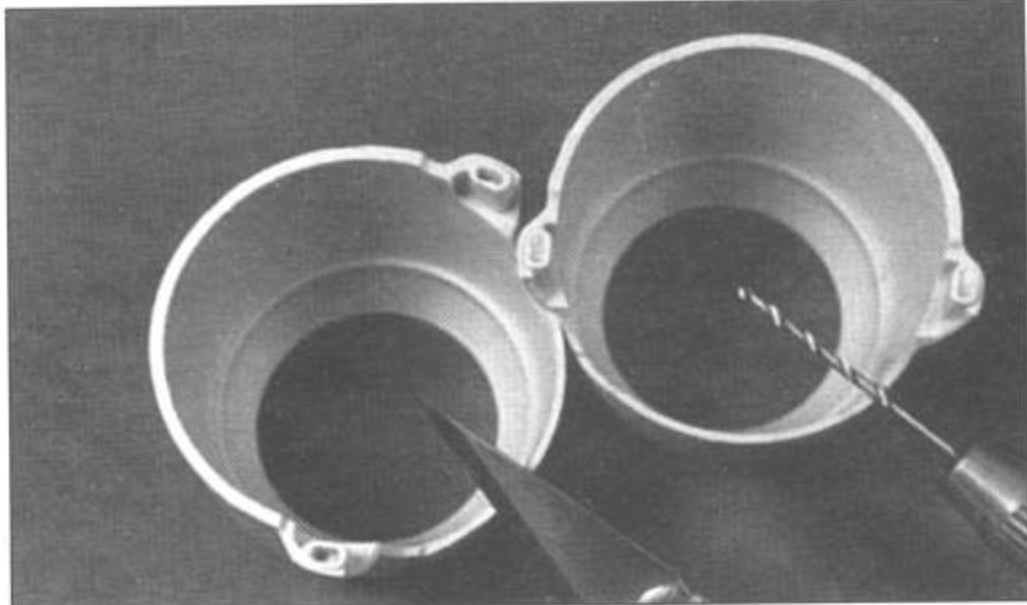
4-31. Выхлопные патрубки модели рядного двигателя необходимо высверлить, лучше это делать не дрелью, а вручную.



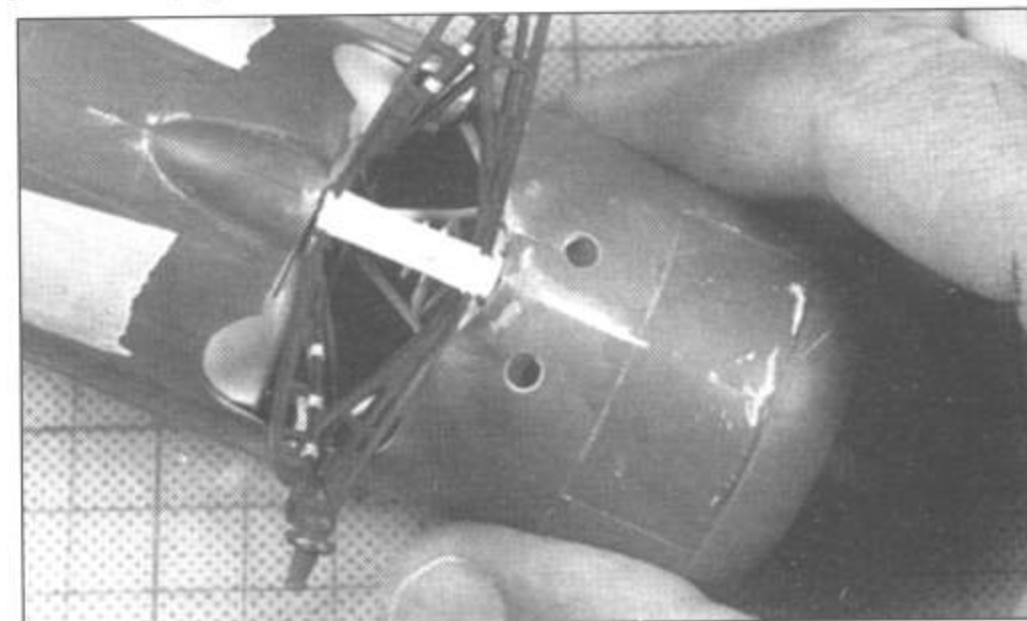
4-32. Патрубки с высверленными отверстиями.



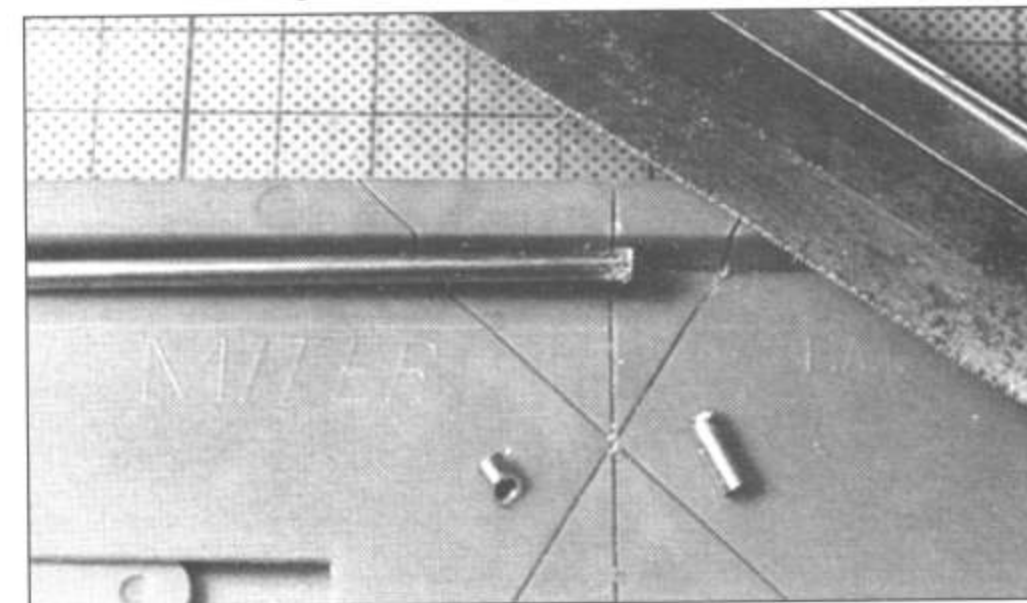
4-33. Доработанная носовая часть фюзеляжа истребителя P-51 «Мустанг». Высверлены выхлопные патрубки двигателя и вентиляционные отверстия в капоте.



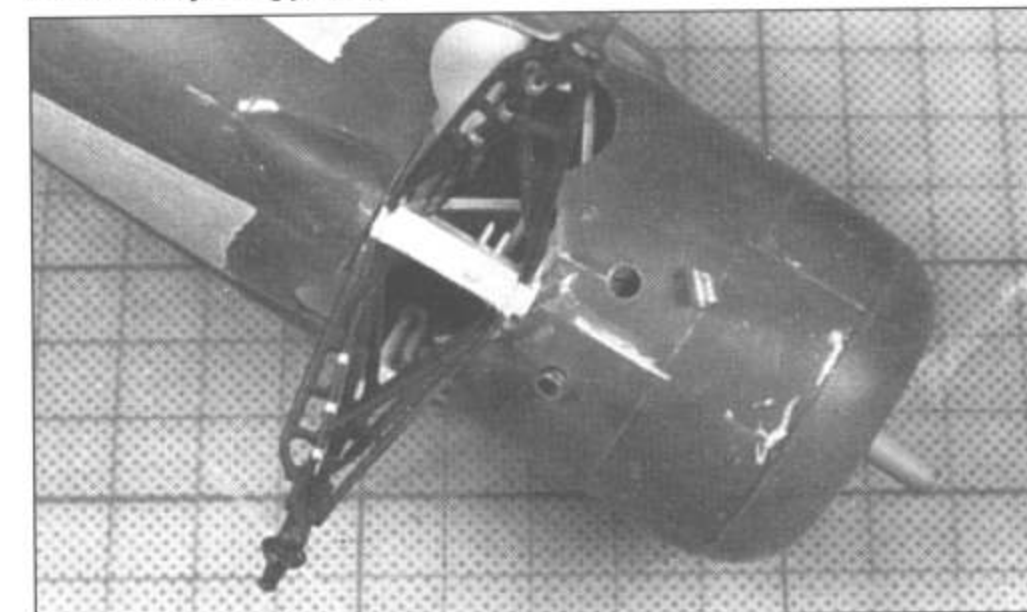
4-34. Иногда бывает достаточно сложно из-за конструктивного исполнения деталей доработать выхлопные патрубки. На данной модели самолета A-20G «Хэвок» в масштабе 1-48 проще окрасить внутренности патрубков в черный цвет.



4-35. Порой бывает необходимо просто удалить выхлопные патрубки, особенно на моделях, когда они отлиты заодно с какой-то другой деталью. Так, на этой модели истребителя F4F «Уайлдкэт» патрубки просто срезаны, а затем на их месте просверлены сквозные отверстия.



4-36. Новые патрубки изготовлены из отрезков медной трубочки. Торцы отрезков следует зачистить. Можно использовать и пластиковую трубочку.



4-37. Новый патрубок вставлен на место.

Окраска модели самолета: метод «сухой» кисти

Этим названием обозначается методика «старения» элементов планера модели, при которой на него накладывается тонкий слой краски путем очень деликатно протирания практически сухой кистью. Как и любая другая методика, она имеет свои плюсы и минусы. Для протирания следует использовать масляные краски, так как они сохнут на кисти не так быстро как акриловые. Как свидетельствует само название: «сухая кисть» перед наложением краски кисть предварительно макнутая в каску должна быть хорошо просушена. Для этого ее протирают о лоскут ткани или просто о лист бумаги до того состояния, когда она перестает красить, и начинает просто пачкать. Существенным недостатком этой методики является быстрая «гибель» кисти. Ее щетина растрепывается и через некоторое время становится непригодной для работы. Советую использовать кисти потоньше и изготовленные из хорошего мягкого волоса. Кисти перед использованием следует промыть в теплой мыльной воде. Затем, после высушивания, следует обрезать кончики щетины.

Кажется, что в методике «протирания» не может быть ничего сложного, тем не менее, следует помнить несколько правил. Методику «сухой кисти» моделисты самолетов переняли от «фигурщиков», однако у моделистов изготавливающих фигурки она имеет несколько другое назначение. Там эта методика используется для того, что бы подчеркнуть контуры и черты тела. А у моделистов строящих самолеты она используется в основном с целью нанесения характерных дефектов окраски на планере, но и не только. Одним из новых применений нанесения краски сухой кистью является подчеркивание контура и некоторого «обмана глаз» - создания искусственного эффекта трехмерности. Хотелось бы описать эти две методики, так как они имеют ключевое значение для получения хорошего конечного эффекта при постройке нашей модели. Прежде чем перейдем непосредственно к моделям самолетов, несколько слов об окраске фигур, так как каждый моделист раньше или позже сталкивается с этой проблемой, хотя бы во время создания авиационной диорамы.

Не знаю кто является автором применения методики сухой кисти, но в каталоге фигурок известной фирмы Verlinden за 1986 год (напомним молодежи, что в те времена почти никто у нас и не слышал о работе с эпоксидными фигурами), были показаны прекрасно окрашенные и протертые сухой кистью фигуры предлагаемые к продаже. Очевидно, что с тех пор многое изменилось. Теперь для лучшего отображения фактурного вида фигуры моделисты получили в свое распо-

ряжение более совершенные краски и другие новые продукты современной химии. И только иногда задаем себе вопрос: это еще моделизм или уже искусство очень высокого уровня?

Однако основные принципы остались теми же самыми. Начиная работу с фигурками из эпоксидной смолы необходимо, прежде всего, освободить ее от облоя, а затем окрасить всю фигуру сильно разведенной масляной краской из аэрографа. Это проявит все раковины и недолитые участки фигуры. Советую использовать краску темных оттенков, которая хорошо контрастирует с эпоксидной смолой, как правило, имеющей светлые тона. На модельном рынке появились уже специальные наполнители, которые позволяют быстро справиться с недостатками литья фигур. Так же можно использовать и традиционную шпаклевку.

После того как мы справились с вышеупомянутыми проблемами, переходим к наиболее важному этапу - окраске. Установка проста: вниз темный оттенок, а наверх более светлый. Однако появляется проблема с окраской мундира. Какие оттенки нужно использовать, что бы ни базовая краска (снизу), которая будет впоследствии протираться более светлым оттенком, ни краска, которой будем ее протирать, не отличались от фактического цвета мундира? Как уже упоминалось, здесь идет речь об «обмане глаз» выполненном так, что бы глазам виделся один цвет - смесь двух, в общем-то, различных цветов, которые и должны составить вместе со светотенями и складками общий воспринимающийся цвет мундира. Обычно этого не удается добиться с первого раза. Частой ошибкой является применений большого различия между базовым цветом и цветом, которым его протирают. Другая проблема возникает при работе с фигурками одетыми в белую зимнюю форму. Протирание белого белым ничего не дает, поэтому базовой краской должна быть светло-серая либо так называемая грязно-белая. Очевидно, что проблемы нарастают в ходе процесса окраски.

Не углубляясь в очередные тонкости процесса окраски, упомянем только, что опытные моделисты используют для подобных целей специально подобранные смеси художественных масляных красок. Поэтому если кто-то уже заразился «бациллой» изготовления и окраски фигур, то ему потом чрезвычайно трудно возвратиться на стезю прежнего моделизма. Однако данная тема касается не только моделистов изготавливающих фигурки преимущественно в масштабе 1:35 и выше. Авиационным моделистам, эта тема так же не чужда, например, когда

при постройке диорамы мы используем фигурки преимущественно в масштабах 1:72 и 1:48. Нет никаких принципиальных различий вызванных масштабом, с тем же успехом мы можем использовать методику сухой кисти и при окраске фигурок в масштабе 1:72. Наша фигурка, несомненно «оживет».

При постройке моделей самолетов методика сухой кисти может иметь двойное назначение. Во-первых, мы с успехом можем ее использовать для имитации потертости краски, либо ее мелких сколов. Особенно широкое поле для применения этой методики имеют моделисты строящие копии самолетов периода Второй мировой войны. Так как чаще всего планер самолетов того периода был покрыт дюралюминиевыми листами, то мы можем с хорошим эффектом применять здесь протирание «сухой кистью» используя оттенки серебряного либо серо-серебряного цветов. Очевидно, что боевая обстановка способствовала возникновению такого типа дефектов окраски, но все же не стоит с этим перебарщивать. После изучения фотодокументации периода войны, можно прийти к выводу, что местами наиболее сильного повреждения окраски были подножки для посадки в самолет, механизм сдвигания фонаря кабины, часто открываемые эксплуатационные лючки, например лючки укладки боезапаса, либо аккумулятора, а так же передние кромки крыльев и лопастей винта. Очевидно, что протирание краски до «голых» листов обшивки происходило в то время когда самолет долго и интенсивно эксплуатировался, либо когда он летал в тяжелых климатических условиях, например в жарком влажном климате Дальнего Востока. Техника изображения таких дефектов относительно проста. Предлагаю начать со смеси серо-серебряной краски с оттенком базового цвета (цвета пятна камуфляжа), который будем протирать «сухой кистью». Затем используем смесь соответствующую несколько более светлому оттенку базового цвета. И наконец, наносится уже просто серебряная краска, очень деликатно и умеренно. Нанесенная в такой последовательности краска различных оттенков отобразит реальный эффект постепенного перехода от базового цвета до полностью сколотой краски. Можем так же протереть «сухой кистью» и пол в кабине пилота. Здесь лучше использовать обратный порядок нанесения оттенков - сначала серебрянка, а затем слегка - цветом пыли и грязи.

Эту методику нельзя использовать при окраске и «старении» моделей современных самолетов. За последние годы дюралюминий в их конструкции вытеснен композитами и высококаче-

ственной сталью наряду с титаном и другими металлами. Если просмотреть снимки современных самолетов, сделанные в сборочных цехах, то можно отметить, что их фюзеляжи и крылья окрашены в различные оттенки желтого цвета. Это ни что иное, как грунтовка для защиты панелей из композитов. Поэтому Tornado либо F-16 нельзя протирать серебрянкой. Так же их нельзя протирать и базовым цветом, потому что обслуживающий персонал обязан заботиться о сохранности поверхностей машины и быстро закрашивать возникающие дефекты, что бы ни дать возможности окружающей среде нанести повреждения планеру. Такая подкраска в полковых условиях дает в руки моделистов прекрасные возможности. Однако чтобы воссоздать возникший таким образом новый камуфляж необходимо совершенствовать свое умение в обращении с аэрографом.

Второе применение «сухой кисти» при постройке моделей самолетов подобно ее использованию при окраске фигур. Элементы внутренности кабины, такие как катапультные кресла, или боковые панели можно после окраски протереть «сухой кистью» с целью придания им более высокого уровня трехмерности. Таким способом создаются искусственные светотени. Подобного эффекта можно добиться и в том случае, когда модель имеет хорошо проработанный протектор на покрышках колес. Окраска покрышек матово-черным цветом нивелирует протектор. После высыхания черной эмали покрышку следует протереть «сухой кистью» краской темно-серого оттенка.

Техника изготовления моделей продвинулась далеко вперед - часто в наборах изготовленных даже не слишком известными фирмами имеются приборные доски, на которых обозначены даже циферблаты приборов. В таких случаях стоит окрасить приборную доску базовым цветом, циферблаты приборов черным, а затем аккуратно протереть доску белой либо серебристой краской. Это приведет к проявлению указателей приборов и разметки на темной поверхности циферблатов. Возможно, что во времена фототравленных наборов и вкладышей с напечатанными циферблатами приборов, многим такая методика покажется архаичной. Тем не менее это прекрасная методика для тех, кто не имеет доступа к наборам такого типа, либо попросту не использует их.

Кажется, что на тему работы с фототравлением написано уже всё. Однако при освещении методики протирания «сухой кистью», нельзя не упомянуть и о протирании фототравленных деталей. Так, например ободки приборов мы можем протереть после окраски приборной доски базовым цветом. Сразу же после нанесения аэрографом краски на приборную доску легко трем эмаль сначала пальцами, а затем мягким лоскутом ткани. Очевидно, что нужно тереть только вокруг циферблатов приборов, так что бы вытереть эмаль и оставить вокруг циферблата серебристый ободок. Так же можно уже после полного высыхания краски протереть приборную доску «пилкой-полировкой» для полирования ногтей. Такой инструмент можно без труда купить в любом косметическом салоне. Они имеют много достоинств, важнейшее из которых то, что они выпускаются различной грубости. Такие пилки прекрасно подходят для полировки тех мест, где сложно использовать наждачную бумагу. С их помощью мы можем протирать-полировать передние кромки крыльев. Как известно, при трении воздуха о передние кромки крыльев и воздушных винтов они чрезвычайно хорошо отполировываются. Окрашенные матовой краской эти места уже после недолгой эксплуатации становятся блестящими. Такой эффект можно представить здесь только словесным описанием, так как выполнить его фотоснимок при использовании вспышки весьма затруднительно. Думаю, что такая техника привлечет внимание моделистов стоящих модели реактивных самолетов, у которых большие скорости и соответственно большое трение о воздух приводит к такому явлению полировки.

Фото см. на 4-й стр. обложки.

Cromwell Mk. IV

Масштаб 1 : 72,

производитель: Ревелл

Когда до меня дошли первые слухи о том, что фирма Revell начала выпускать модель танка Cromwell меня охватили смешанные чувства. С одной стороны на рынке наконец-то должна была появиться долгожданная модель, которой по сию пору не доставало среди миниатюр боевых машин Второй мировой войны, изготавливаемых методом литья под высоким давлением. Безусловно, модель Cromwell'a в «малом масштабе» можно было достать и раньше, и к тому же в различных модификациях, однако все это были изделия из эпоксидной смолы, которые имели чрезвычайно высокую цену и требовали для своей сборки от моделистов высокого уровня квалификации. Кроме того, на нашем рынке единственной такой моделью было изделие фирмы Extratech, представлявшее вариант танка поддержки (CS) и к тому же комплектовавшийся широкой гусеницей поздних модификаций.

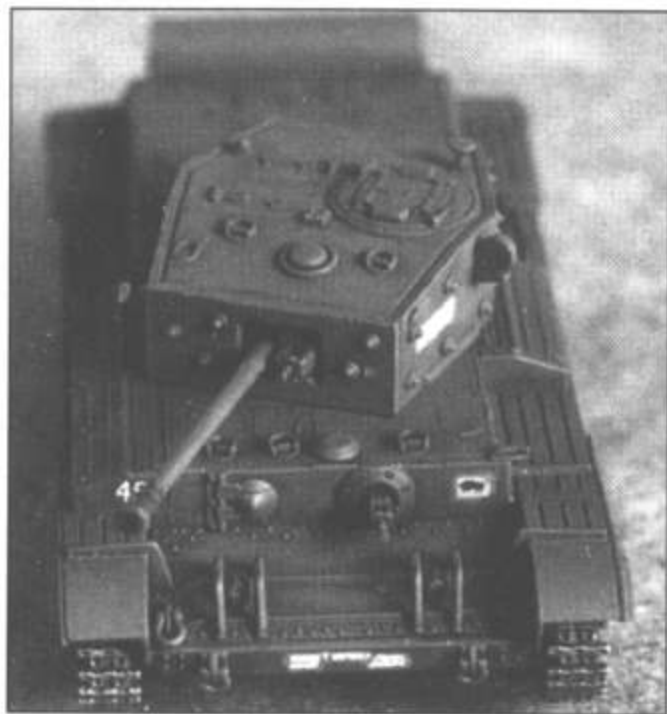
Мои опасения, прежде всего, относились к степени соответствия модели оригиналу. Известно, что наиболее популярные танки того периода - это машины, состоявшие на вооружении немецкой и советской армий; а модели танков союзников отражены в моделях значительно слабее, например, до сих пор мы не дождались солидной модели Sherman'a. Правда имеется перепечатка старой модели ESCI, выпущенная фирмой Italeri, так же постоянно доступна модель от Airfix, однако обе эти модели имеют большое количество недостатков, а их качество, не может идти ни в какое сравнение с широко доступными моделями немецких танков. Для примера возьмем хотя бы модели Тигров производства Revell и Fujimi, либо Pz. IV - Hasegawa и Airfix, либо Пантеры Revell. Поэтому очень не хотелось, чтобы модель Cromwell стала только «затычкой», прикрывающей прорехи рынка, разработанной без особенного тщания и соблюдения соответствия с оригиналом. По той же причине беспокоило и качество исполнения - не будет ли детализировка чересчур топорной? Будут ли детали хорошо стыковаться?

Модель представляет танк самой многочисленной модификации - Mk. IV с корпусом типа С. Они имелись на вооружении 7-й танковой дивизии («Desert Rats»), а так же разведывательных подразделений 11-й танковой дивизии, и польской 1-й танковой дивизии (10 Pulk Strzelcow Konnych).

Уже первый беглый взгляд на содержимое коробки развеял, по крайней мере частично, мои опасения. Детали были выполнены очень аккуратно, и отлиты без всякого облоя. Их компоновка на рамках весьма разумна, благодаря чему не возникало проблем при поиске необходимого элемента. На одной рамке располагалась ванна корпуса с деталями ходовой части, на другой - башня, верхняя часть корпуса и его детали, на третьей - гусеницы и опорные катки.

Однако, что более всего меня поразило, это прекрасная конструктивная разработка модели. Детали, после снятия с рамок, стыкуются между собой идеально! Наиболее ярким примером этого, является сборка башни (отметим, что ее конструкция решена так же как, это сделала Tamiya на своем Cromwell в масштабе 1:35): после приклеивания боковых бронелистов швы склейки элементов уже не видны! Подобный эффект превзошел все мои ожидания!

Модель демонстрирует действительно несколько интересных конструктивных решений. Борта корпуса выполнены, так как на настоящем танке - между двумя броневыми плитами находятся балансиры (жаль только, что они не сделаны отдельными деталями, что дало бы возможность выставить модель на неровной поверхности мини диорамы; однако с другой стороны это существенно усложнило бы сборку модели). Вероятно, впервые в подобной миниатюре так подробно отлита маска пушки вместе с установленным здесь же пулеметом (деталь №38), очень характерная для британских танков периода вой-

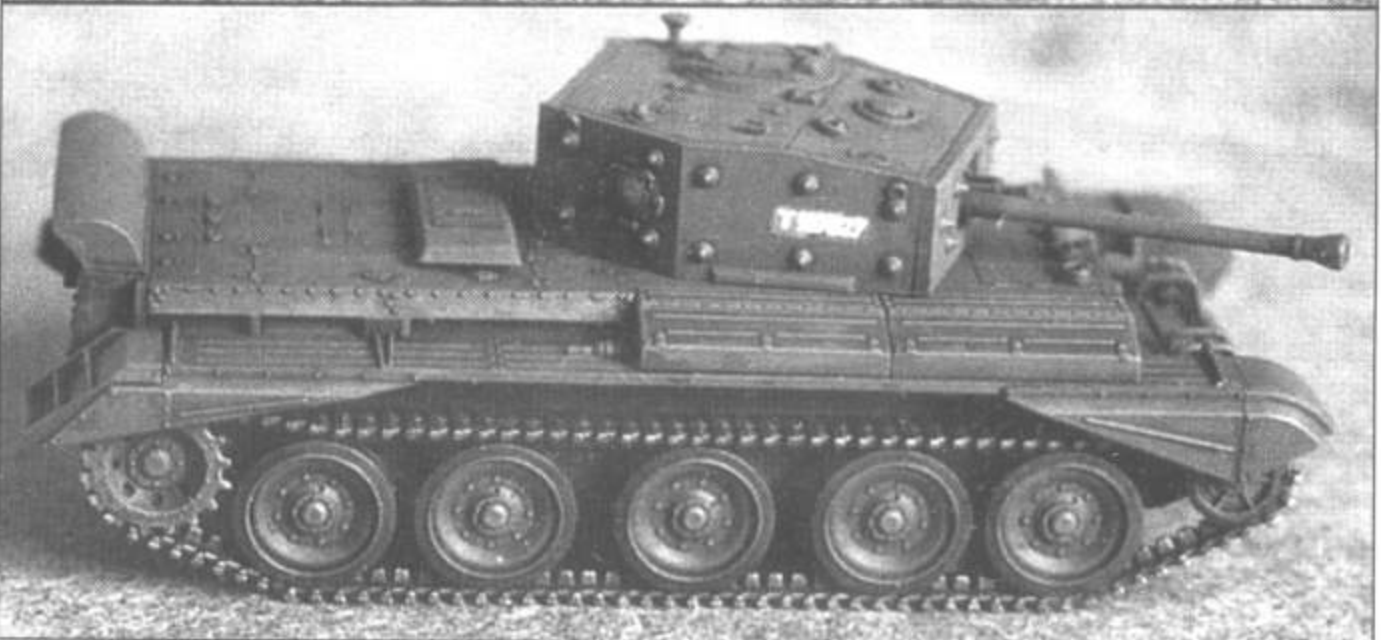
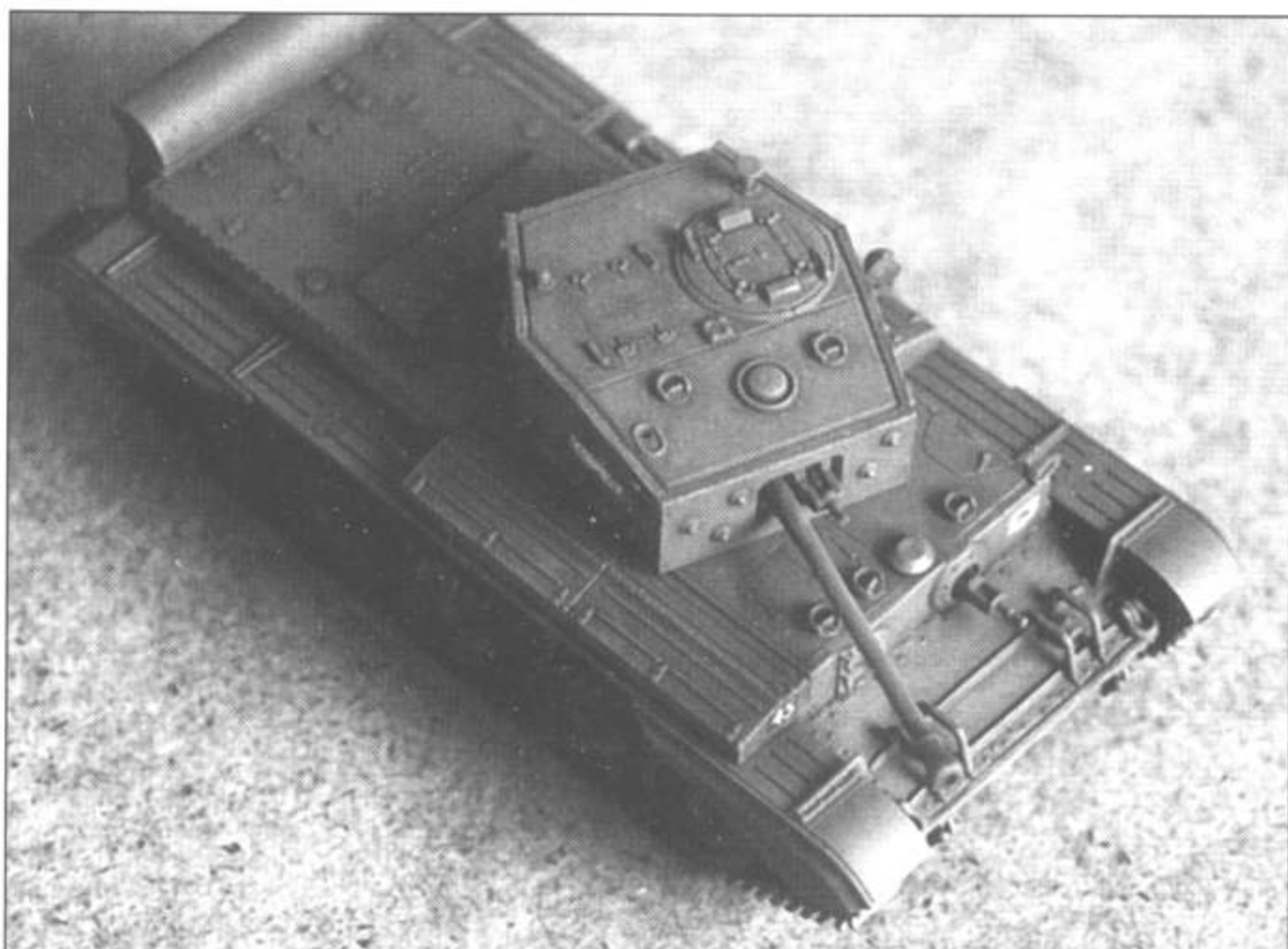


ны (маска подобной конструкции использовалась на поздних модификациях Crusader, на Cromwell, Churchill и на бронетранспортерах AEC). Интересная деталь: элемент представляющий ствол пулемета устанавливается в копию маски так же, как это делалось на настоящих танках!

Некоторых моделлистов может поразить тот факт, что навесное оборудование и инструменты, такие как заступ, лопата либо огнетушитель, отлиты вместе с деталями корпуса. Другой несовершенный узел - ограждение выхода выхлопных газов, так называемый Normandy Cowl (деталь №52), которая имеет чересчур толстые стенки, что видно после завершения модели. В процессе склеивания натыкаемся и еще на одну проблему - в моем экземпляре передняя часть верхней детали корпуса (деталь №16) была несколько искривлена (вероятно, в результате преждевременной выемки из пресс-формы), поэтому она не полностью стыковалась с деталью №10 (дно ванны корпуса). Этому можно помочь, аккуратно выгибая эту деталь, либо используя для склейки корпуса цианоакриловый клей.

Несколько замечаний по монтажу: необходимо очень аккуратно присоединять ограждение выхода выхлопных газов (деталь №2) к задней стенке корпуса (деталь №1). Лучше всего деталь 2 приклеивать уже после того, как корпус будет в основном собран. В этом случае будет хорошо видно, куда именно ее устанавливать. Имеет смысл так же поменять местами длинные сегменты гусеничной ленты (детали 53 и 54) так, что бы более длинный элемент (53) лег на нижние части катков - это существенно упростит сборку остальных элементов гусеницы.

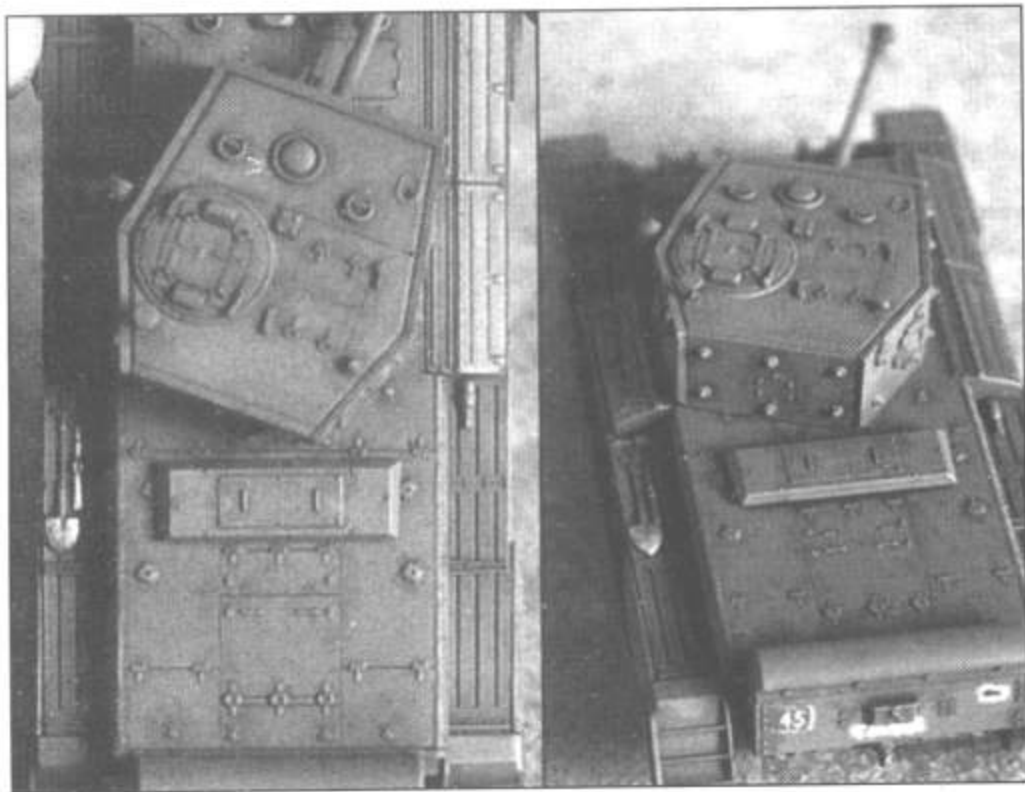
Гусеницы модели заслуживают отдельной похвалы. Во-первых, за очень подробное исполнение, не возможно найти на них отличий от оригинала; во-вторых - за идеальную стыковку, что очень облегчает процесс сборки. Конечно, монтаж требует много времени и терпения - как и при сборке любых гусениц с отдельными литыми траками, однако ее детали стыкуются друг с другом без подгонки.



Подчеркну тот факт, что мне удалось «на пробу» уложить гусеницу на одну сторону модели без применения клея! Еще один очень хорошо исполненный элемент - линии раздела бронелистов на верхней части корпуса - очень тонкие и ровные. К этому надо добавить филигранные петли, характерные заклепки и перископы на боковых листах башни, ограждение вентилятора и амбразуру для стрельбы дымовыми гранатами на верхнем листе башни - все очень подробное, аккуратное и выдержано в масштабе. На этом фоне диссонансом выглядит решение выполнить танк с опорными катками поздней версии, без амортизационных отверстий в резиновых бандажах... Более соответ-

ствовали бы данной модели катки раннего типа, такие как на танках Crusader, либо катки с толстыми бандажами использовавшиеся на танках Mk.IV поздних серий, в конце 1944, начале 1945 годов.

Наиболее слабая сторона модели - это декаль. Имеем на выбор обозначения на танк принадлежавший 11-й танковой дивизии, либо на танк артиллерийского наблюдателя-корректировщика из 7-й танковой дивизии (при этом моделлистам, которые выберут такие обозначения для своей модели, должны будут зашпаклевать отверстие канала ствола пушки, так как танки А.О.Р. и командирские танки имели только макеты вооружения!). Ма-



F-107 «Ultra Sabre»

Масштаб 1:72

Производитель Trumpeter

Литая модель, 63 детали, декаль

Достоинства: оригинальный предмет для сборки, аккуратная внутренняя расшивка, хорошая стыковка деталей

Недостатки: возникают вопросы на предмет соответствия чертежам, детализация кабины примитивна, декаль излишне скромная по количеству элементов

ловато для машины выпущенной в таком количестве ... Особенно прискорбно отсутствие обозначений на танк из 10 PSK, однако даже за исключением этого моего личного пристрастия, имеется много других интересных и хорошо задокументированных наборов обозначений. Например, известный «Blenheim» (полностью отреставрированный в коллекции A.F.Budge, в Ретфорде, Великобритания), либо танки из 7-й танковой дивизии с собственными именами «Shufti Cush» и «Satan's Chariot», которые могли бы находиться на листе с декалью... Мало того, пленка подложки очень жесткая, что особенно видно после высыхания. Невозможно толком перевести и союзнические белые звезды на соответствующие им места, так как там находятся выступающие детали - не помог даже ни один из растворов для размягчения декали.

Подводя итоги можно сказать, что модель, несомненно, заслуживает высокой оценки и интереса со стороны моделестов. Любителям британских и союзнических танков предоставлена возможность пополнить свои коллекции. Думается, что модель так же попадет и на полки других моделестов ввиду того, что это действительно хорошая модель, легкая в сборке и совершенная в исполнении.

В конце хотелось бы еще упомянуть о наборах по доработке данной модели, которые уже появились на рынке. Одним из них является набор фототравленных деталей от фирмы PART. Еще во время сборки модели приходила мысль, что необходимыми элементами которые нужно было бы разместить на листе фототравления - это сетка на выходе выхлопных газов из двигателя, Normandy Cowl, а так же ограждение основания антенны радиостанции, которые выполнены несколько топорно. На счастье они и нашлись в описываемом наборе. Особого упоминания заслуживает кожух (Normandy Cowl) - элемент, который в этом масштабе можно правдоподобно выполнить только из набора фототравления. Кроме этого PART предлагает нам классический комплект «улучшений»: ограждения фар (вроде бы более тонкие, чем детали из набора, но плоские - в оригинале они имели округлое сечение, так как и выполнил Revell), грязевые щитки, инструменты (тут вынуждены заметить, что черенки лопат никогда не имели прямоугольного сечения!), а так же целый ряд креплений и петель. В общем можно сказать, что набор довольно полезный, однако его цена составляет почти половину стоимости самой модели... Жаль что никто не подумал о наборе в который бы входили широкие гусеницы - конверсия в вариант Mk. VII была бы очень проста!

Другим дополнением является алюминиевый ствол орудия производства фирмы ARMO-Jadar. Собственно говоря, он не сильно отличается от той же детали из набора Revell (единственным отличием является отверстие в дульном тормозе, в стволе из набора его необходимо сверлить), однако позволяет избежать рискованной операции по удалению на пластике следов от линии разреза формы. Довольно полезный набор, хотя и не дешевый.

Вылизанный F-107 с необычным надфюзеляжным воздухозаборником - самолет из плеяды «джетов» 50-х годов. «Ультра Сейбр», разработанный на основе истребителя F-100 «Супер Сейбр», проиграл в конкурсе на сверхзвуковой ударный самолет для ВВС США созданному на фирме Рипаблик американском самолету с грузинским акцентом «Тандерчифу».

Было построено всего три «Ультра Сейбра», два из них дожили до наших дней, один находится в музее в Пиме, второй - в музее ВВС США в Дэйтоне.

Странно, но спустя почти полвека после первого полета F-107 о нем вспомнили производители моделей. И где? В Китае! Модель имеет очень аккуратную тонкую внутреннюю расшивку. Фонарь - из трех деталей (однако механизм подъема откидной части отсутствует). К легким наворотам можно отнести полуконформный подвесной топливный бак и представленные отдельными деталями закрылки. Декаль позволяет оформить модель в варианте любого из трех построенных самолетов. Есть даже маркировка NASA, NASA некоторое время использовала для своих целей третий «Ультра Сейбр».

Можно лишь поражаться качеству стыковки деталей. Отливки - превосходны! Форсажная камера из трех деталей стыкуется настолько плотно, что после сборки «насухо» детали с трудом удалось разъединить.

Интерьер кабины слишком беден. Катапультируемое кресло собирается аж из пяти деталей, но весь интерьер ограничен приборной доской. Фонарь садится на место просто прекрасно.

Шов на верхней поверхности воздухозаборника после склейки его половинок пришлось зачистить. Стабилизатор - очень тонкий, тем не менее, каждая его половинка собирается из двух деталей, верха и низа.

Не совсем понятен выпендрож с закрылками. При отклонении закрылков на «Ультра Сейбре» автоматически отклонялись предкрылки. Предкрылки отлиты заодно с плоскостями крыла в нейтральном положении. Ниши шасси не детализированы вообще, но это и не нужно: створки ниш открывались только при уборке-выпуске шасси и при техническом обслуживании.

Схема окраски всех трех прототипов была одинакова: натуральный дюраль по которому красной краской накрашены стабилизированные стрелы. Красные элементы поверхности декалью не даны, их пришлось накрашивать по маскам. Модель окрашена металликом фирмы SnJ, красная краска - фирмы Тесторз.

Декаль отпечатана качественно, однако мелкие элементы даны только для второго и третьего прототипов, а маркировки «F-107A» на киль нет вообще.

Законченная модель выглядит великолепно, однако она далеко не в полной мере соответствует чертежам. Воздухозаборник должен быть выше, а фонарь слишком сильно вдаётся в фюзеляж.

Вся работа заняла 40 часов, большая часть времени пришлось на возню с масками при окраске.



Сборка и окраска фигур

Пластиковые фигурки

Обычно к сборным наборам пластиковых фигурок прилагается инструкция. Собираются такие фигурки на обычном «модельном» клее, больших трудозатрат этот процесс не вызывает. Важно лишь следить за попаданием клея исключительно на стыковочные поверхности, да предварительно устранить дефекты литья под давлением - швы по линиям разъема форм, следы от толкателей, облой. После сборки и просушки фигурок следует при необходимости зашпаклевать и зачистить клеевые швы. Обычно некоторые детали фигурок (голова, руки, снаряжение) окрашиваются отдельно, до окончательной сборки.

Металлические фигурки

Фигурки из металла собирать сложнее чем пластиковые. Начинается работа над металлическим солдатиком, так же как и над пластиковым - с устранения дефектов литья. Сборка ведется по инструкции, но клей - только цианакрилат. Перед склейкой в обязательном порядке приходится проверять насколько детали подходят друг к другу. Обычно металлические детали требуют подгонки. Окрашивается металлическая фигурка целиком, только после окончательной сборки. Во избежание проблем с окисдированием краски и возможной потери ею вследствие этого процесса яркости, фигурка предварительно грунтуется лаком. Затем наносится базовый цвет униформы из аэрографа на все изделия. Окончательная отделка производится кисточками.

Эпоксидные фигурки

Как любой другой материал, эпоксидка имеет свои сильные и слабые стороны. С точки зрения сборки фигурки из эпоксидки наиболее сложны. Пластиковые солдатики - чаще всего удел начинающих моделстов, металл - хобби продвинутых товарищей. Мастера «плюют» на все, кроме эпоксидки. Обычно эпоксидные фигурки выпускаются малыми партиями, зна-



Основные необходимые инструменты: резак, пилки, надфили, пинцет, наждачная бумага, супер-клей, кусачки.



Плоские и круглые кисти из меха соболя, лист картона для палитры и шпаклевка.



Эмали «Хамбрел» и художественные масляные краски

чит есть возможность собрать эксклюзивную коллекцию. Эпоксидные отливки отличаются подробной проработкой деталей, высокой хрупкостью, плохим качеством стыковки и эксклюзивной стоимостью. Собирать эпоксидку можно или на эпоксидке, или на цианакрилате. Много неприятностей способны принести каверны от воздуха, которые всегда есть в толще эпоксидных деталей. Оказавшаяся на поверхности детали каверна - порой трудноустраняемый дефект литья. Первый шаг в изготовлении фигурок из эпоксидки - заделывание полостей от пузырьков воздуха на поверхностях деталей. Полости на более-менее плоских поверхностях элементарно зашпаклевываются, а затем шлифуются. Хуже, когда полости имеются на поверхностях сложной формы - складках одежды, лице. Здесь необходимы зачатки дарования скульптора.

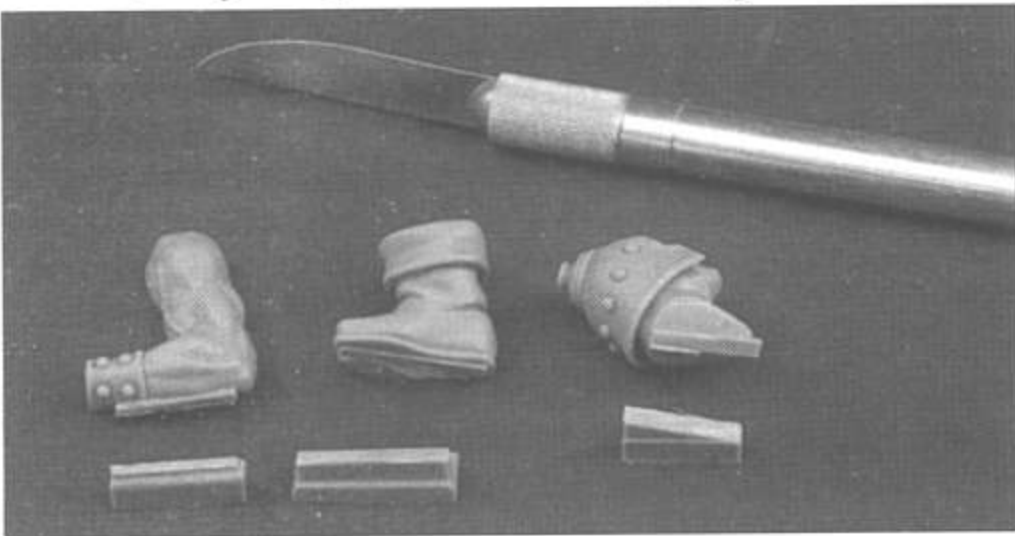
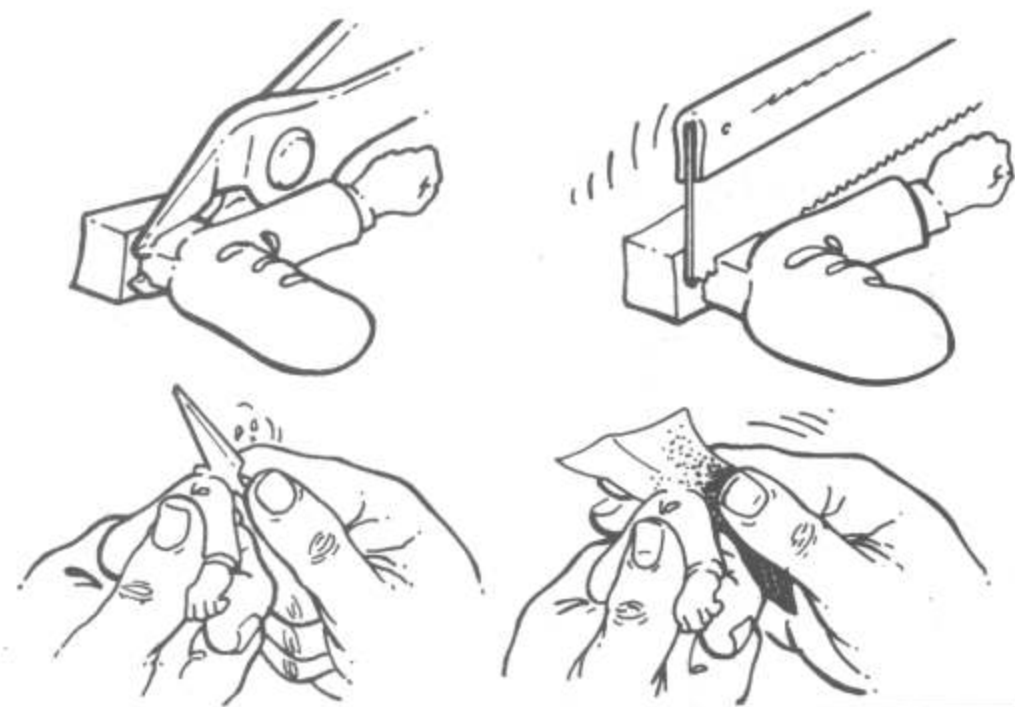
Обычно эпоксидные детали расположены на массивных приливах. Отделять детали от приливов следует заточенным под пилу бритвенным лезвием.

Первый этап

Отделять детали от приливов надо новым лезвием модельного ножа или микропилкой. Никогда не пытайтесь отрезать ненужное за один проход - эпоксидка очень хрупкий материал. Если высота прилива невелика, порядка 3 мм, лучше его сточить на наждаке.



Эпоксидные детали фигурки. Приливы от литевых формах имеют довольно приличные размеры.



Наиболее большие приливы удаляются пилой, приливы поменьше - модельным ножом или лезвием. Не надо стремиться спилить ненужный материал возможно близко к детали - можно повредить саму деталь. Лучшие остатки удалить наждачной шкуркой.

Второй этап

Тщательно зачищенные от литевых швов, с ликвидированными кавернами детали собираются начерно. Вся фигурка склеивается небольшими капельками клея суперглю «на живую нитку». Если результат подгонки деталей получился удовлетворительным, то фигурку следует вновь разобрать на составляющие. Затем зачистить стыки от клея и склеить уже намертво, не жалея цианакрилата. Если же результат предварительной сборки не понравился, тогда надо заняться подгонкой «плохих» деталей.

Третий этап

Клеевые швы промазываются шпаклевкой, разведенной жидким модельным клеем. Консистенция шпаклевки должна позволить нанести ее кисточкой. Процесс шпаклевания лучше всего разбить на два-три этапа с просушкой каждого слоя. После просушки последнего слоя швы шлифуются.

Окрашивание в телесные тона

Открытые части тела окрашиваются масляными красками. Если вы не экономите, покупая дорогие эпоксидные фигурки, то уж не экономьте и на материалах. Кисти, краски, растворитель - только высшего качества! Потребуются краски следующих цветов: жженая сиена, желтая охра, красная амбра, белая, красный кадмий и желтый кадмий. В качестве мольберта можно использовать картон белого цвета.

Первый этап

Вне зависимости от материала фигурки, эпоксидка, металл или пластик, сначала весь солдатик покрывается краской светло-песочного цвета, к примеру Humbrol 63 Matt Sand. В этом случае через матовую краску не будет проступать исходный цвет фигурки. Краска должна сохнуть не менее суток.

Второй этап

Выдавите из тюбиков на «мольберт» краски так, как показано на фотоснимке. ВАЖНО! Используйте краску без растворителя. Нанесите базовый цвет А на лицо и другие открытые части тела. Слой краски должен быть очень толстым. Не пу-



Детали 120-мм фигурки подготовлены к сборке.



Фигурка склеена, швы прошпаклеваны - можно окрашивать.

гайтесь пока внешнего вида фигурки с нанесенным на нее толстым слоем краски - все будет пучком! Теперь возьмите качественную плоскую кисть (кисть - сухая, без краски или растворителя) и легкими движениями начните удалять лишнюю краску с фигурки. Время от времени кисточка вытирается от краски о чистую тряпочку. Со временем краска останется только в углублениях. Фигурка станет рельефной. Еще раз - ни в коем случае не используйте растворитель!

Третий этап

Теперь понадобится смесь В. Будем высветлять выступы на лице методом сухой кисти. После подсушки краски в течении 45 минут надо сгладить переход от краски А к краске В чистой красной амброй, без примесей, (на снимке - Е). Наносить амбру также методом сухой кисти, но очень аккуратно, чтобы не закрасить совсем высветленные участки. Окончательно затереть границы цветов можно через час-два чистой сухой кистью.

Четвертый этап

В отдельных местах наверняка придется подсветлить выступы.

Пятый этап

Теперь окрашенные смесью В светлые места подчеркиваются белой краской (D). Краска подсушивается около часа, после чего на белую краску наносится немного чистого растворителя. Лишняя краска снимается через несколько минут чистым тампоном или сухой кистью. Такой метод позволяет добиться плавного перехода от цвета к цвету. При необходимости белую краску можно нанести еще раз.

Шестой этап

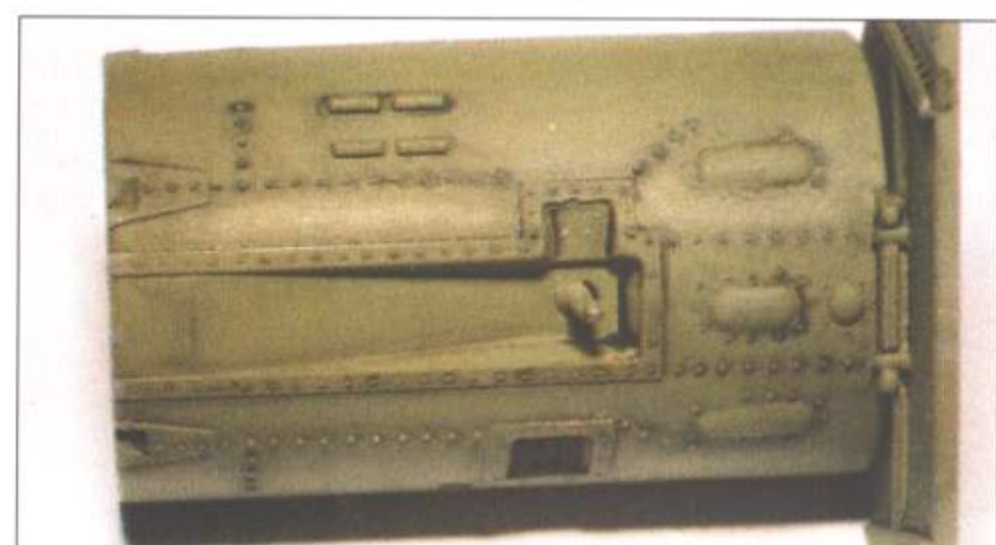
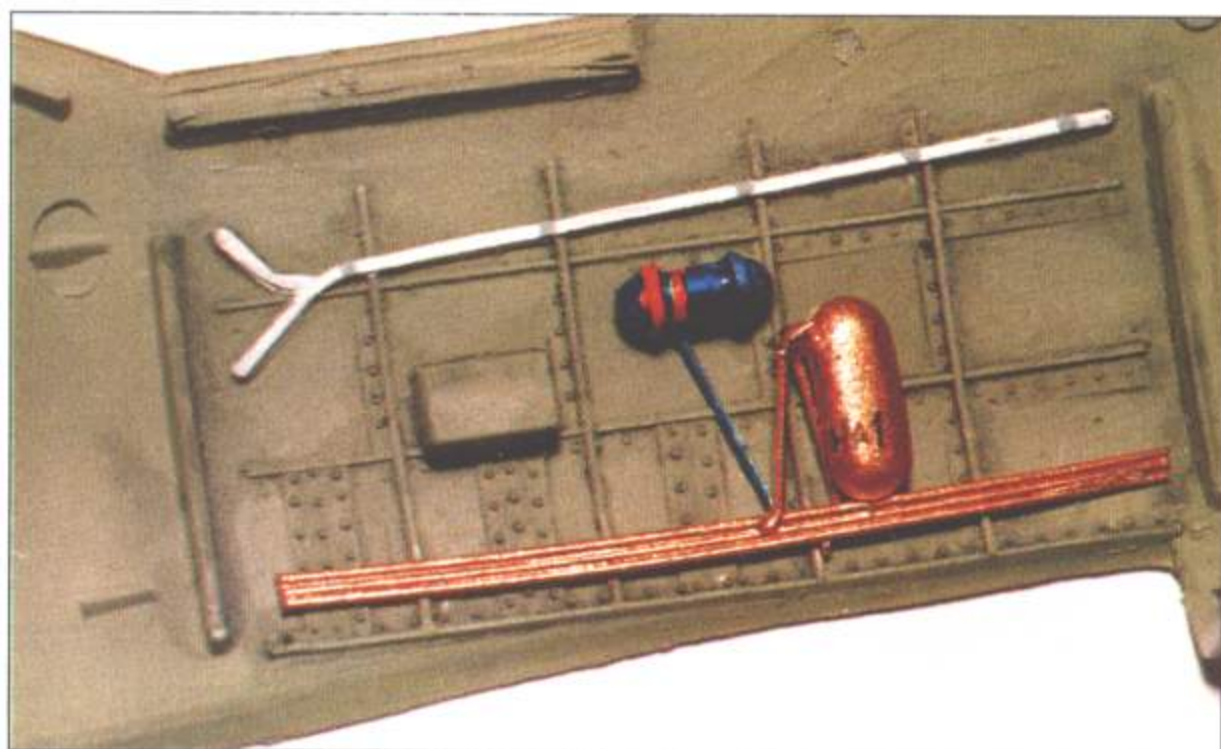
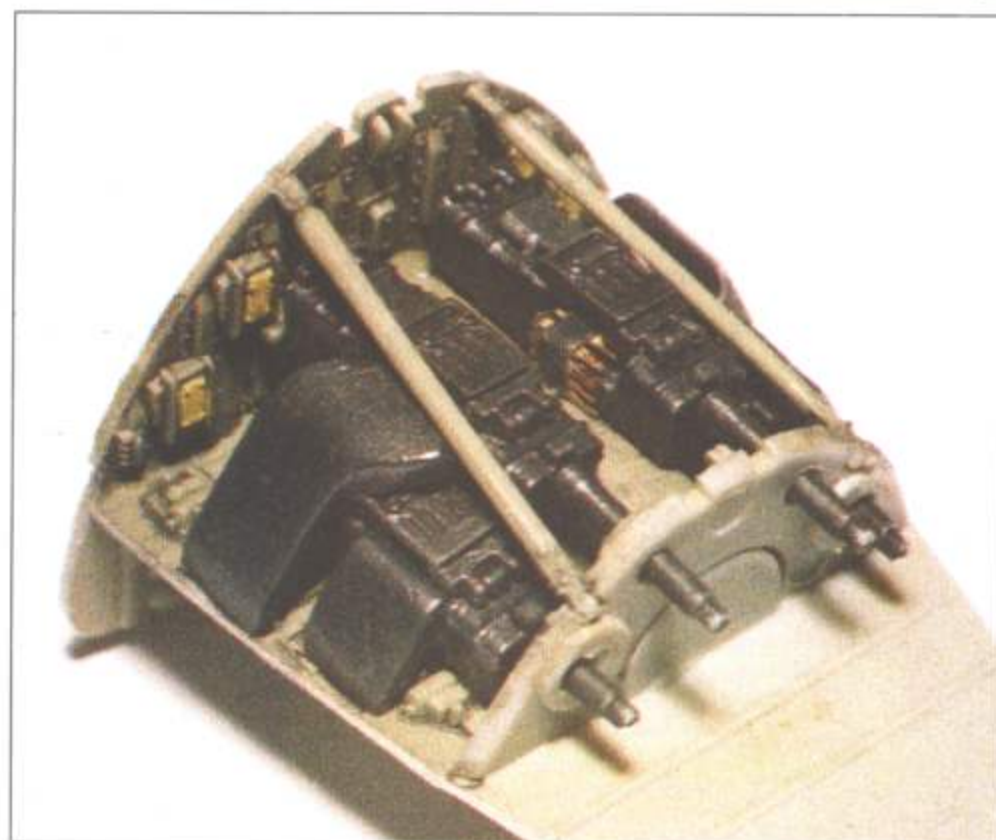
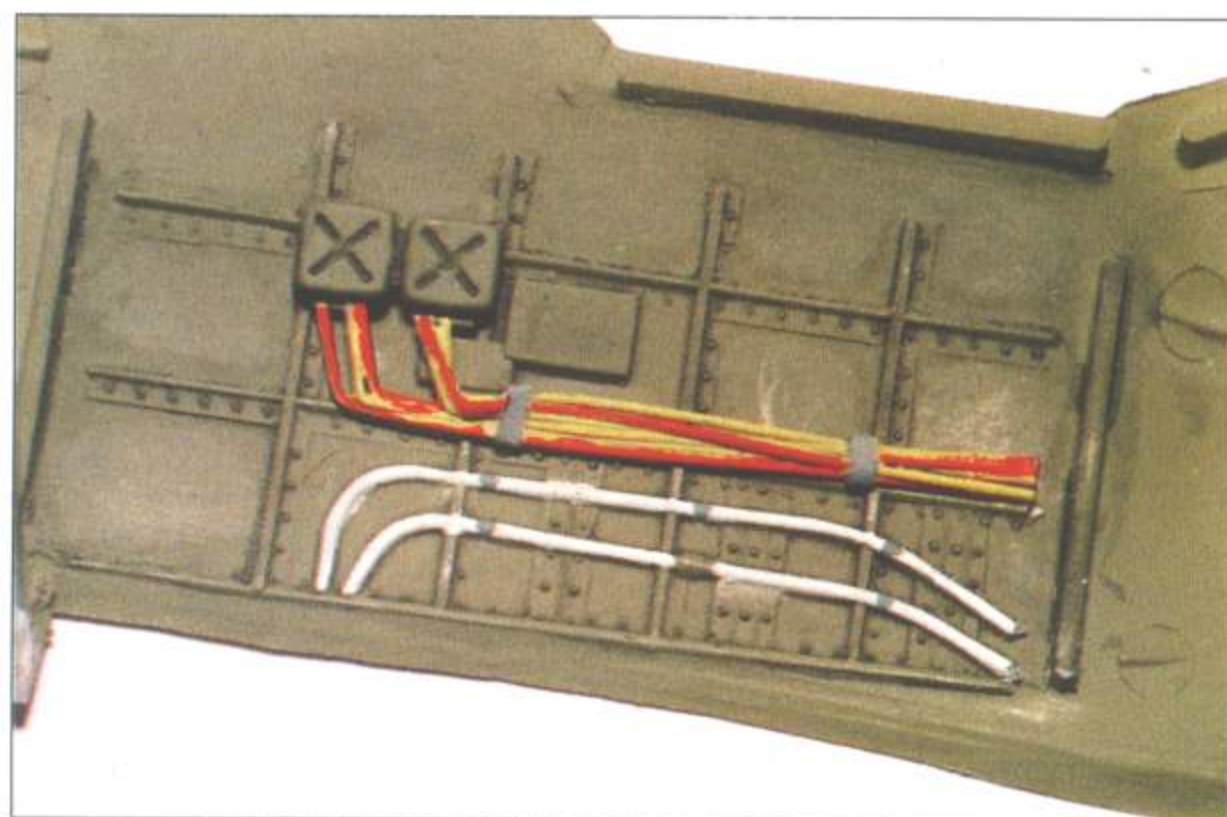
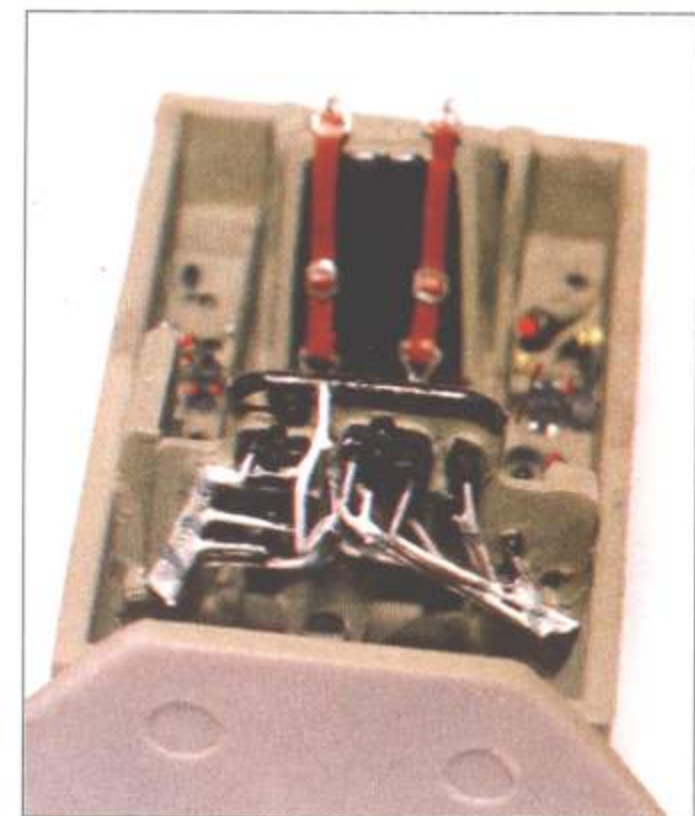
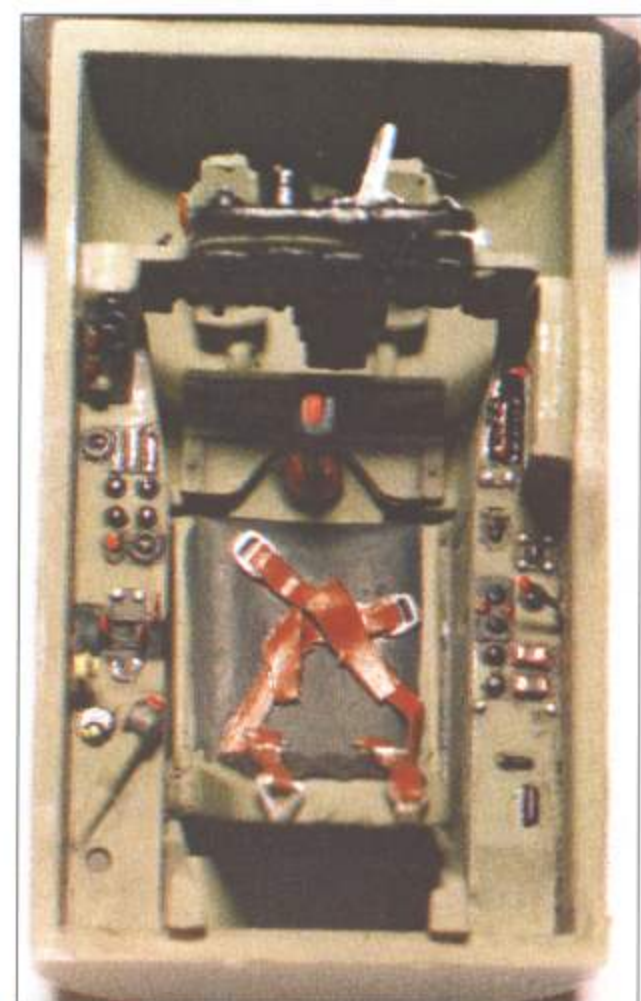
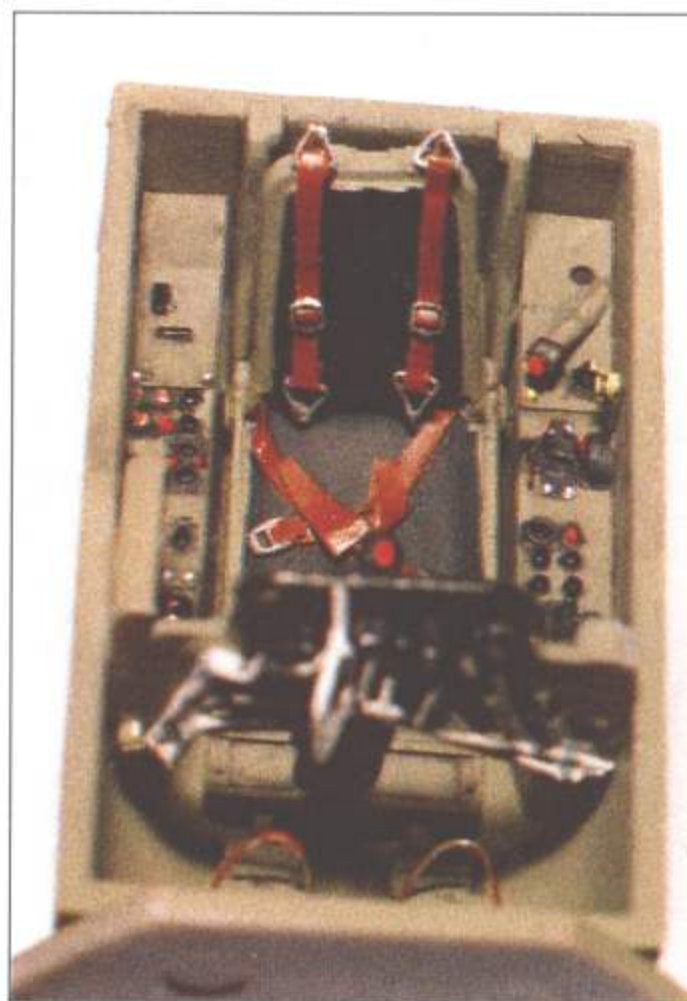
Красный кадмий (F) наносится на нижнюю губу. Затем, не дожидаясь высыхания краски середина губы высветляется белым, а излишек тут же снимается чистой кистью. Аналогичным образом, но с меньшим количеством красной краски прорабатывается верхняя губа.

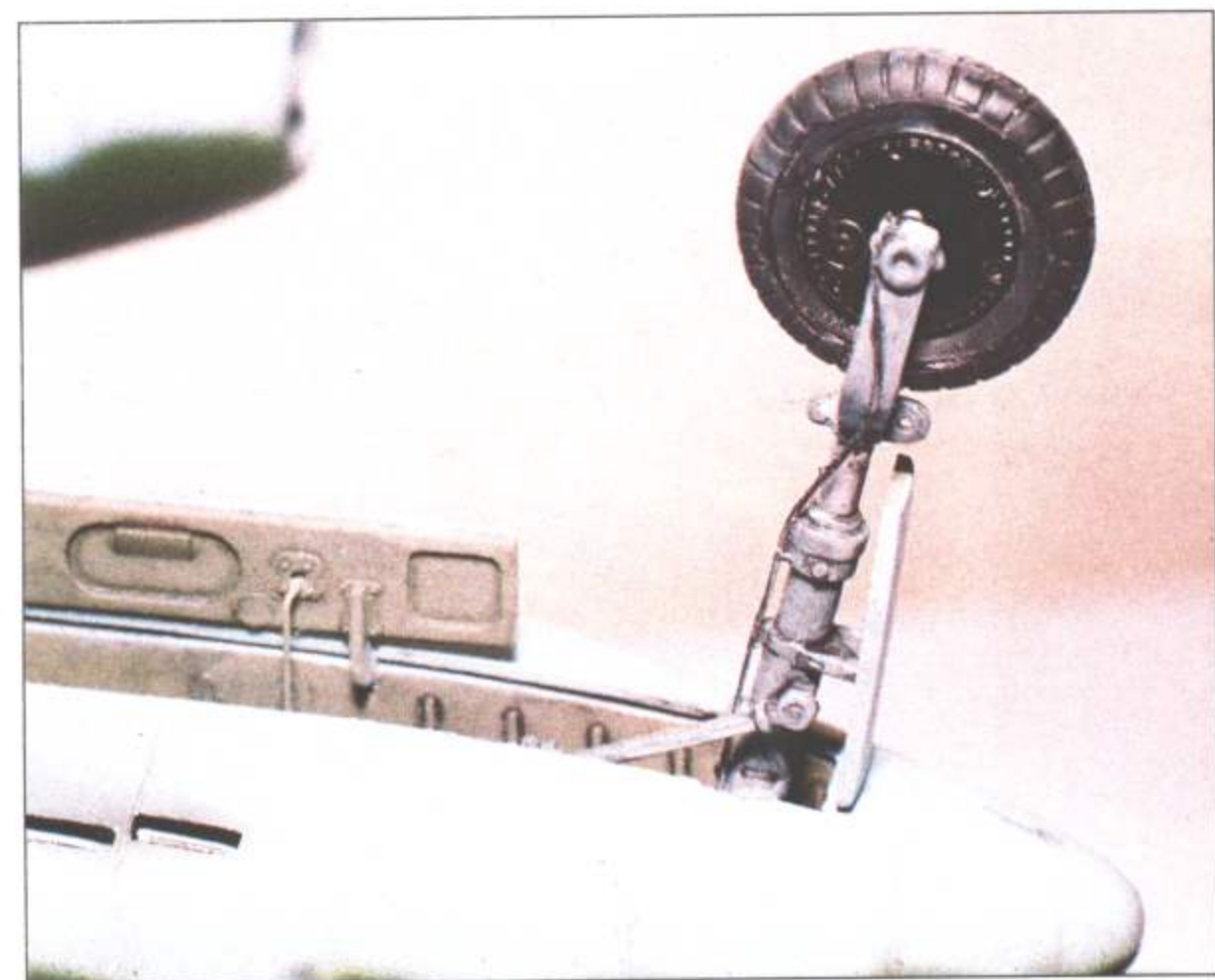
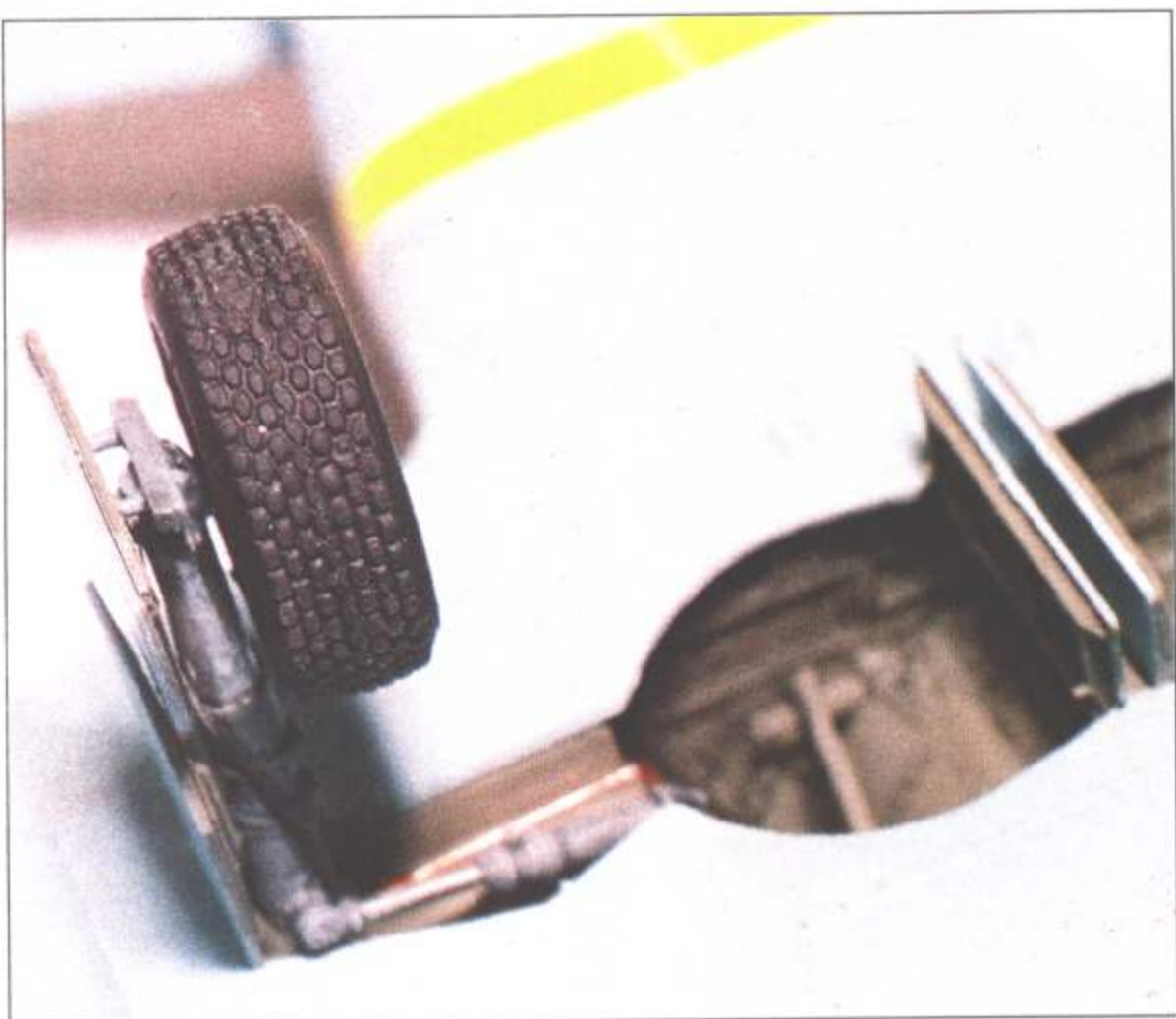
Седьмой этап

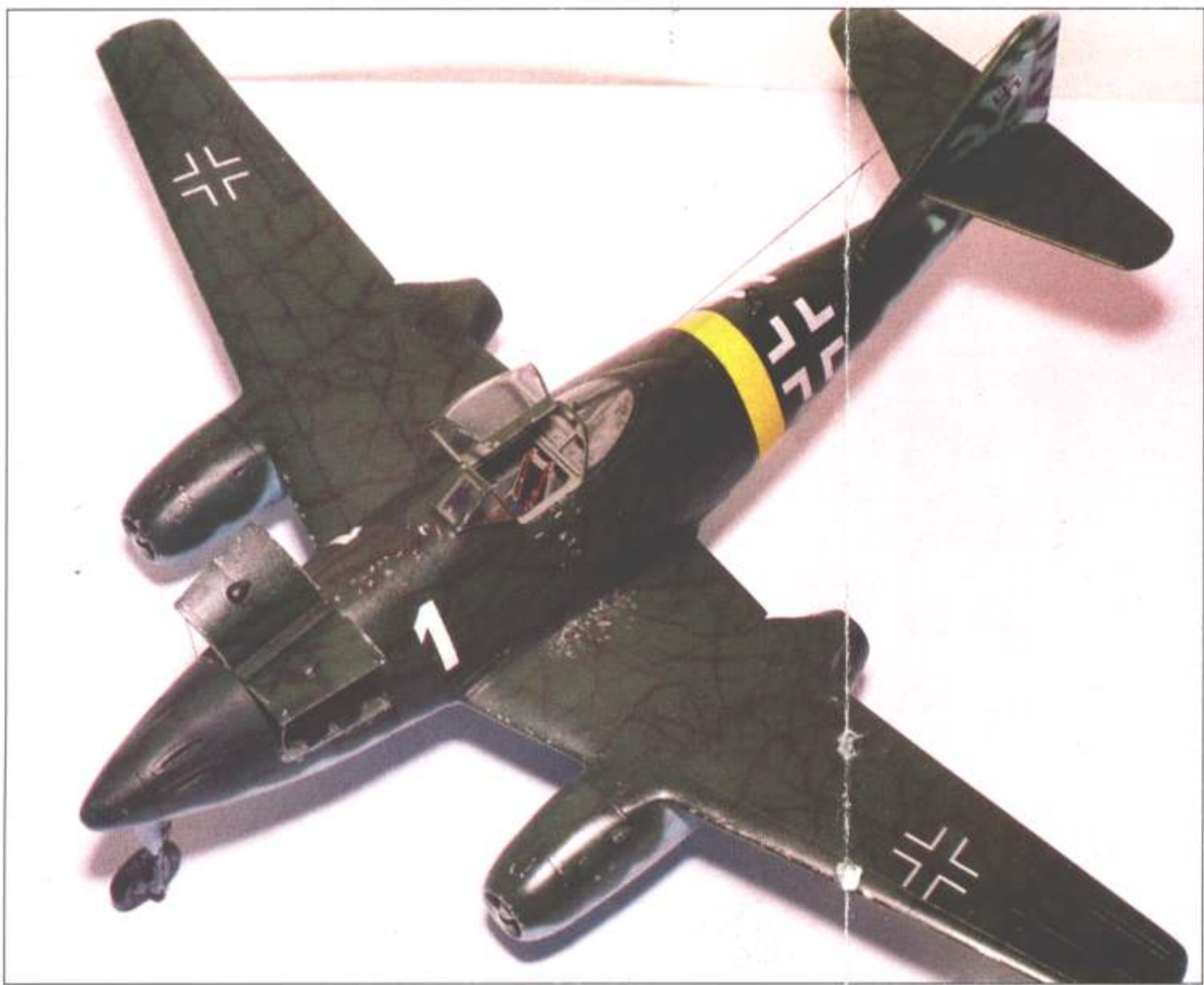
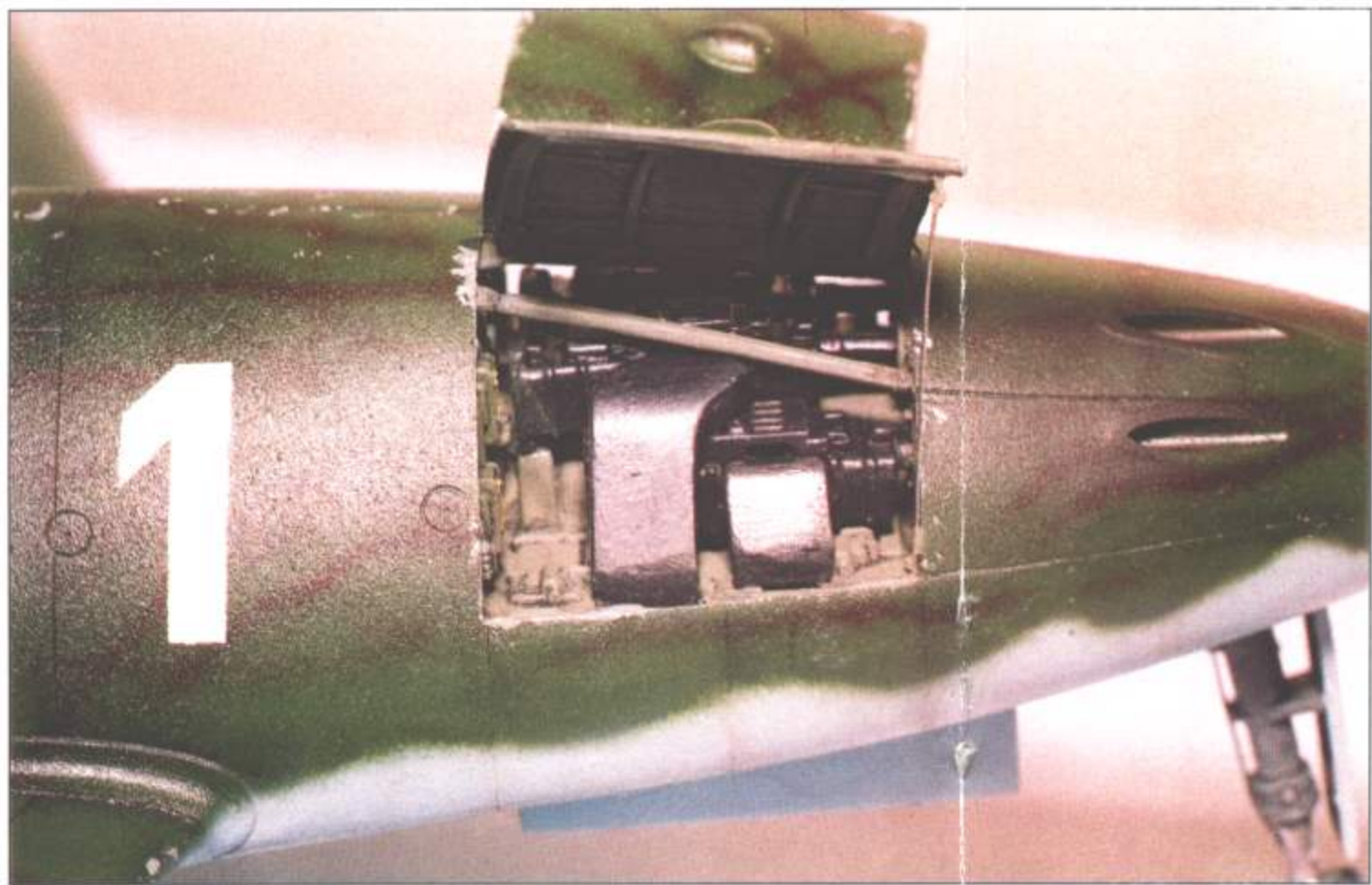
Весь глаз окрашивается в черный цвет матовой краской (можно использовать Хамброд). Глазное яблоко окрашивается белой краской с добавкой небольшого количества голубой краски.

Восьмой этап

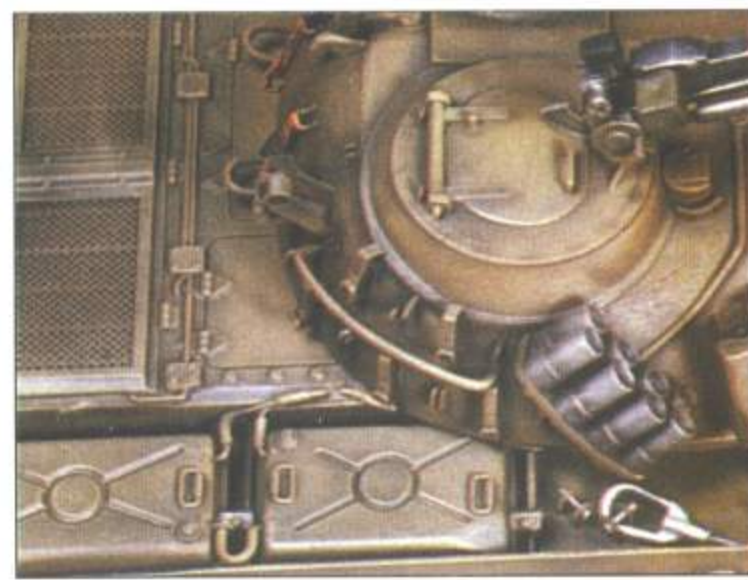
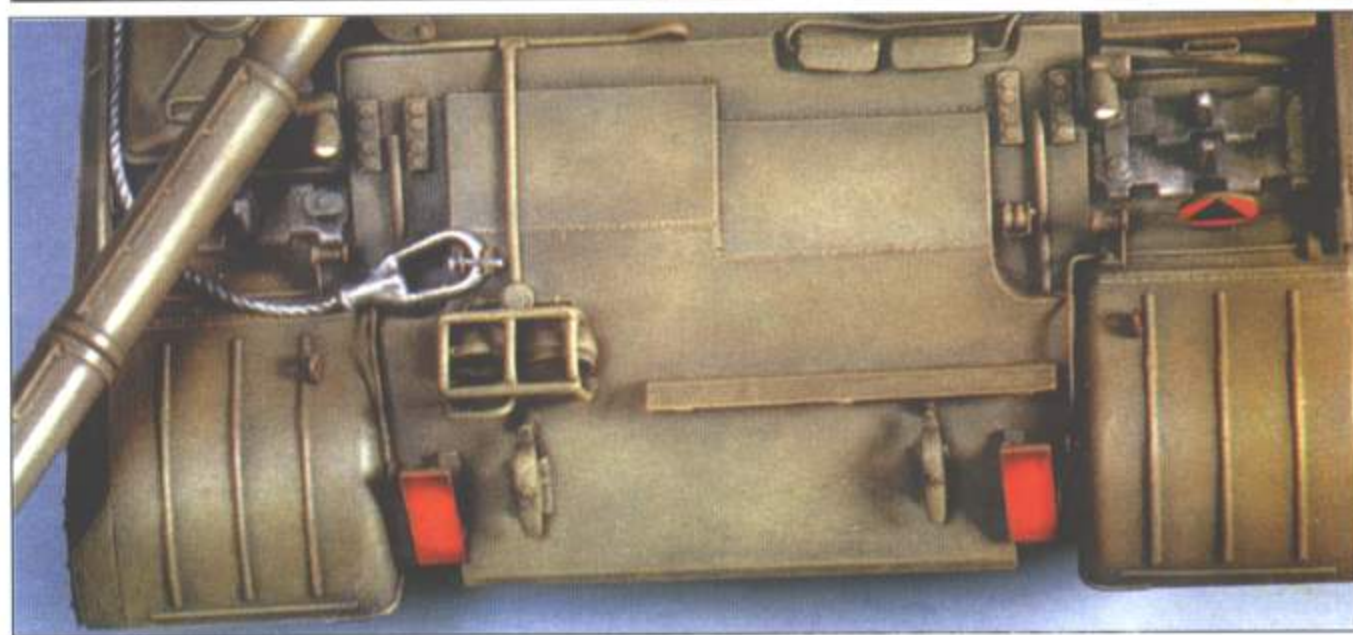
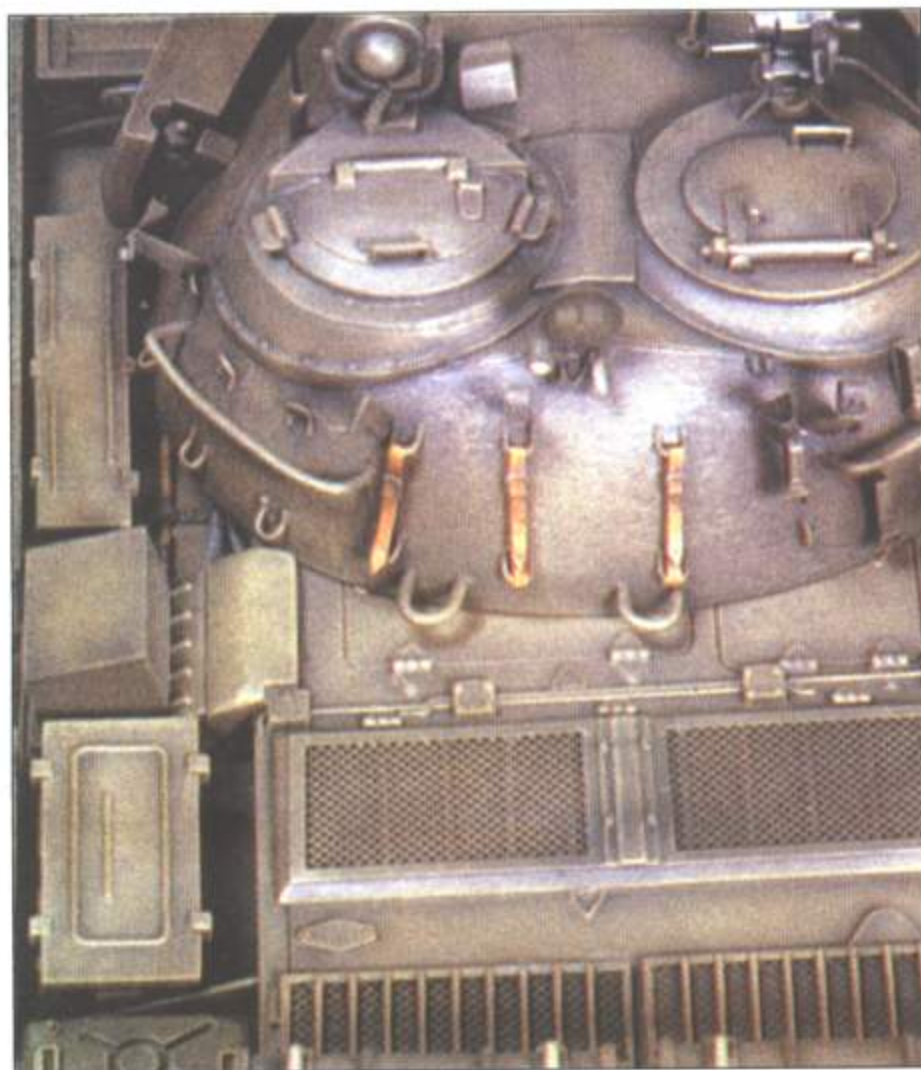
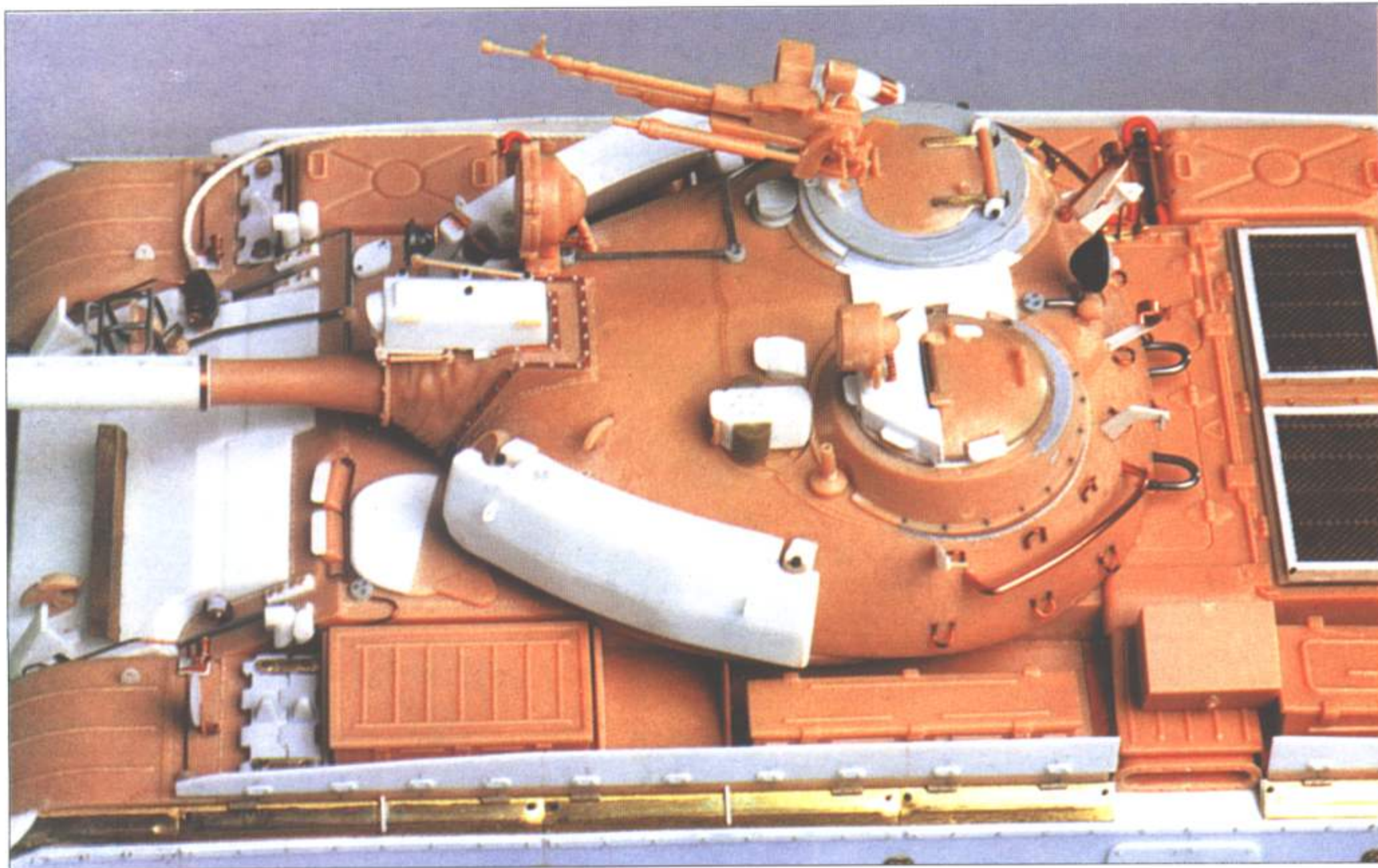
Волосы окрашиваются масляной краской без использования растворителя. Не дожидаясь высыхания краски, излишки удаляются сухой кистью. Технология высветления - см. выше. Цвет красок зависит от желаемого цвета волосяного покрова.

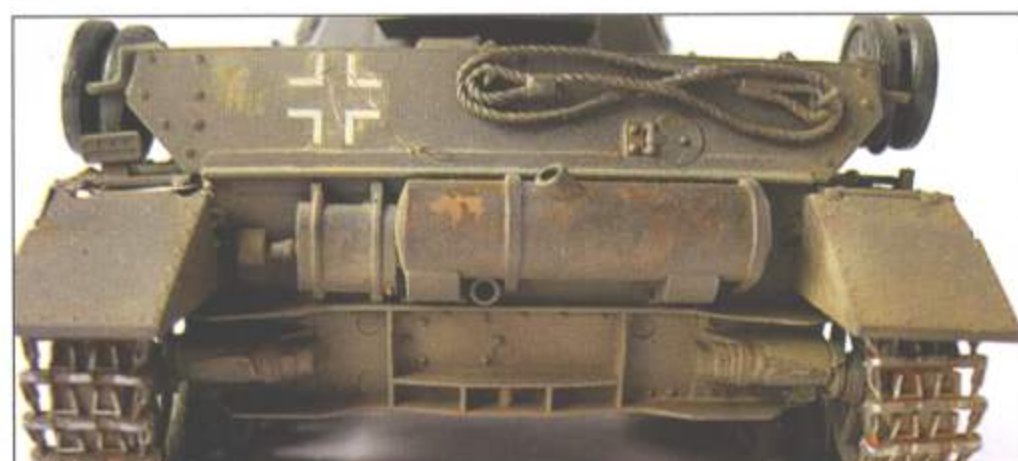
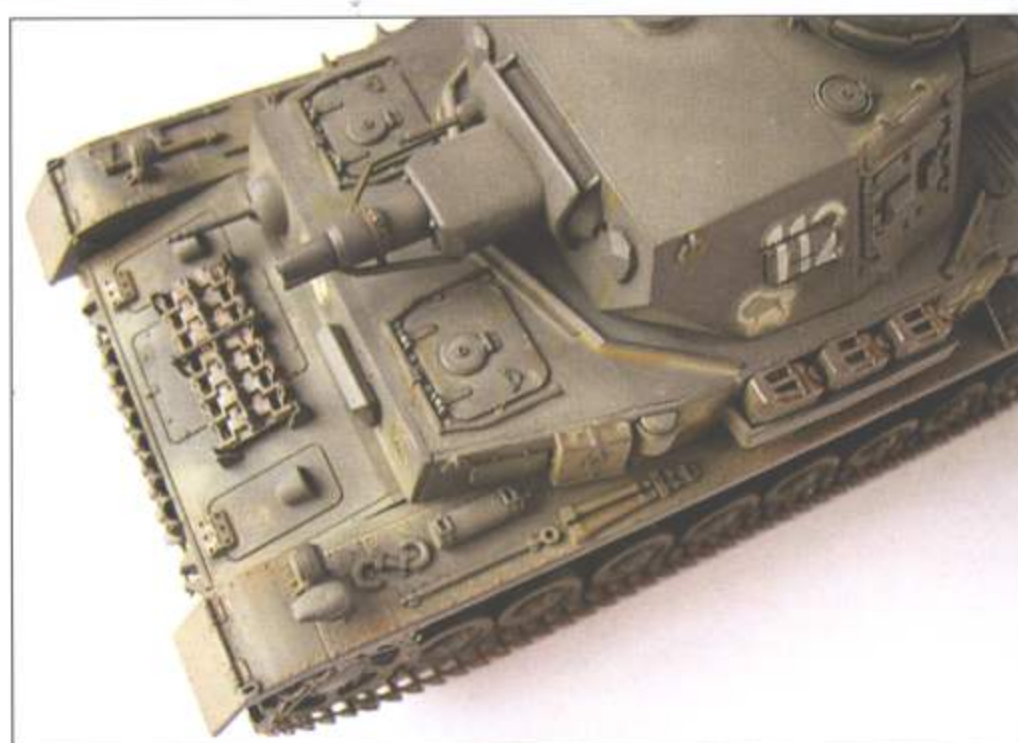
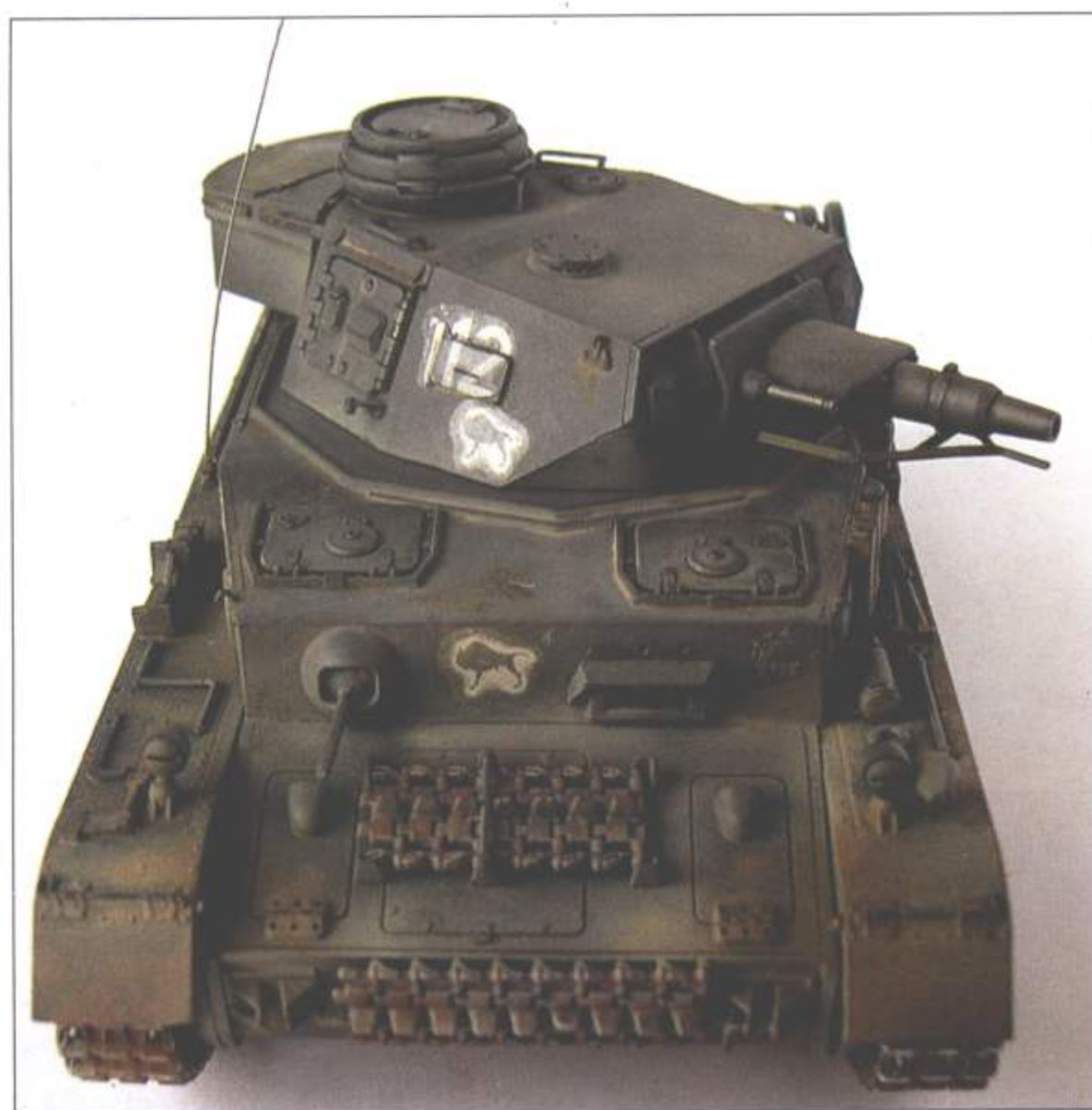














1. На открытые части тела нанесен базовый цвет.

2. Выступы проработаны желтым кадмием.

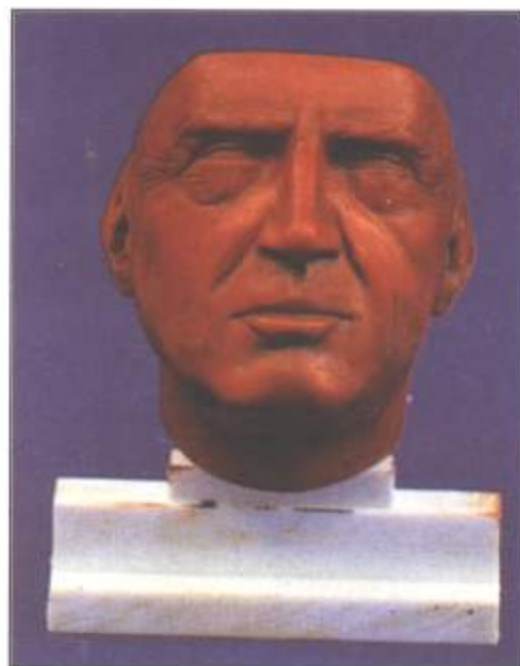
3. Границы желтого кадмия сглажены

4. Выступы проработаны белой краской.

Красим Паттона в масштабе 1:4 (фирма Верлинден)



5. Границы белой краски растерты.



1. Нанесена базовая смесь красок А.



2. Нанесены краски В и Е.



3. Лицо высветлено белой краской.



Готовый бюст генерала Паттона.



Мишель Пфайфер из фильма «Бэтман II», фигурка фирмы Horizon. Окраска женского лица несколько отличается от окраски лица мужского. Обратите внимание на подведенные глаза и яркие губы.

Законченная фигурка. Полная иллюзия теней, играющих на рельефных мышцах древнего воина.





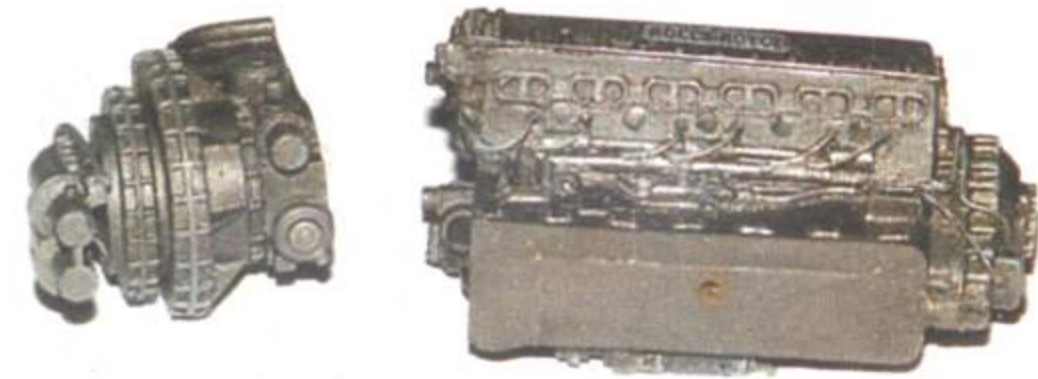
Внутренности кабины истребителя P-51; приборная доска после ее окраски и высыхания протерта «пилкой-полировкой» до металла, что привело к «проявлению» ободков приборов.



Приборная доска, окрашенная и протерта «сухой кистью»; это дало возможность «проявить» ободки приборов и даже их шкалы и указатели.



Катапультное кресло MB Mk 6, до и после протирания «сухой кистью»; в катапультных креслах наиболее сильный эффект дает протирание подушек сиденья и заголовников, которые в реальности покрыты полотном или кожей.



Двигатель RR Merlin перед окончательным монтажом; протирание «сухой кистью» проявило все его мелкие детали, вместе с выбитой на его крышке надписью «ROLLS-ROYCE».



Фигура немецкого солдата в большом масштабе; здесь не хватит умения в обращении с «сухой кистью» - изготовленная таким образом фигура требует использования специальных художественных масляных красок.

Колесо с протектором протертым «сухой кистью» и другое не подвергнутое такой процедуре.



Воздушный винт с протертыми серебрянкой передними кромками лопастей.



P-40 полностью протертый «сухой кистью»; так ли в действительности выглядел планер самолета эксплуатировавшегося в тяжелых климатических условиях? Мне представляется, что нет, хотя данный визуальный эффект очень интересен.



Экипаж знаменитого самолета «Memphis Belle»; использована методика «сухой кисти» при сочетании блестящего коричневого цвета кожаных курток вместе с матовым более светлым коричневым оттенком, что дало эффект отражения света от фалд курток.