

СУПЕРДЕТАЛИРОВКА
МОДЕЛИ САМОЛЕТА

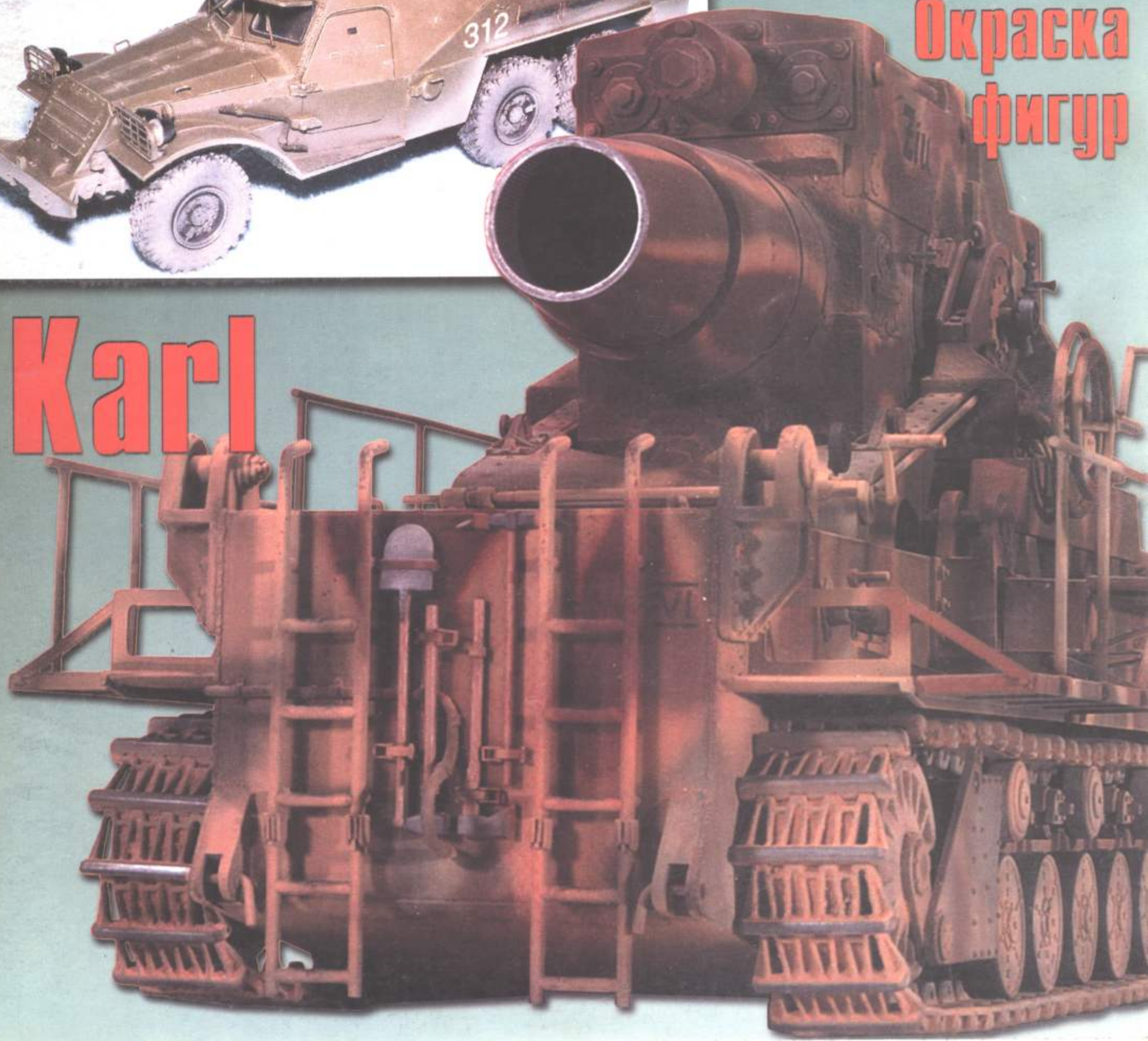
МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ №20

БТР-152Е



Окраска
фигур

Кarl



Масштабные Модели №20

январь 2004 г. (часть 1-я)

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

Глаза боятся, а руки - делают.

Русская народная мудрость

В этом номере:

- новинки
- что лежит в коробочке: М-46 «Паттон» (1:35, Дрэгон),
LVT (A)-4 (1:35, Италери)
- Karl (1:35, Дрэгон)
- окраска камуфлированной униформы
- БТР-152Е (1:35, Скиф)
- старим модели с помощью соли
- коротко: Насхорн (1:35, Дрэгон)
- коротко: F2 «Баниш» (1:72, Академия),
УТ-1 (1:72, Павла)
- супердетализировка модели самолета: поверхности
управления, окраска, нанесение декалей, тонировка,
-тетушка «Ю» (1:48, Ревелл)

В следующем номере:

**StuG III Ausf. F
от «Звезды»**



и многое другое...

Рецензируемые в журнале модели приобретены на средства редакции

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

Если типография не будет занята работой с новогодними открытками и календарями, то вы должны успеть прочитать об этих новинках еще в 2003 году:



Совместная российско-украинская фирма **ОКБ-144** исполнила заветную мечту многих поклонников отечественной военно-транспортной авиации. Пусть в масштабе 1/250, но она выпустила Ан-124 «Руслан».

Масштаб 1/72.



Не забывают нашу авиацию и зарубежные фирмы. Экспериментальный Су-17 («Р») делает **LF Models**.



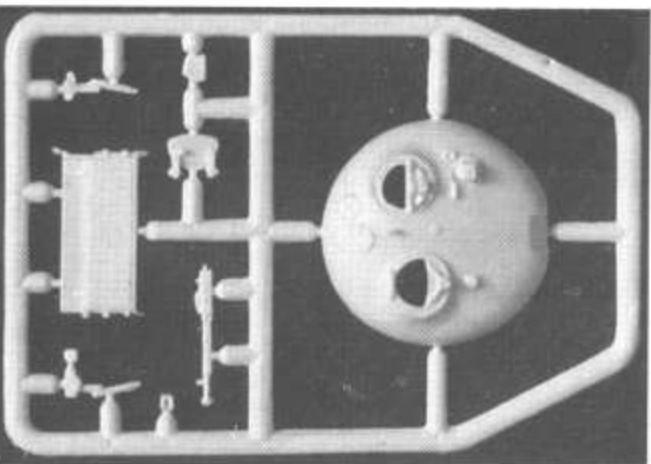
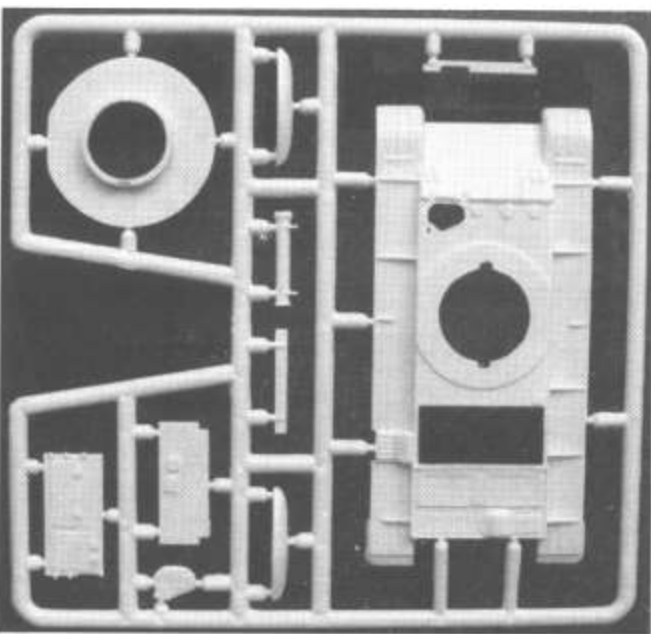
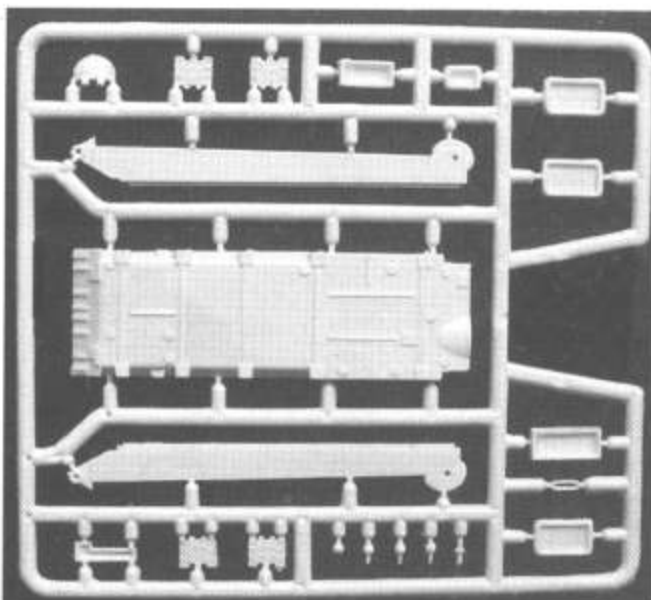
Если вы думаете, что **Amodel** выпустила совсем новый польский Ми-1 (SM1/300), то из нового пластика в коробке найдете только крылья, а все остальное от московской фирмы Грань. Международная кооперация...



«Филиал» **Amodel**, фирма **Sky High**, производит американский палубный UTC T-34C Turbo Mentor.



Киевская **UM** продолжила серию танков Т-26, теперь в ее ассортименте огнеметный ХТ-26, в наборе 117 деталей.



ACE порадовала набором для сборки модели танка Т-62М. Даже на таких мелких картинках видно, что детализовка весьма подробная.



DDS (филиал фирмы Orion) решила, что модели самолетов периода 1-й МВ от Roden пора укомплектовать пилотами.



Совсем «свежая» фирма из Одессы - **Olimp**, начала заполнять нишу американских самолетов начала прошлого века. Уже появились Curtiss Jenny JN-4A/D (early) и Curtiss Jenny JN-4H/JNS-1. Заявлены Curtiss Jenny JN-4D (late), Curtiss Jenny JN-4HG (gunnery) и гидроплан Curtiss N-9H.



MiniArt добавил к своим бургундским рыцарям два набора французских воинов 15-го века. Весьма полезным дополнением к фигуркам стали штурмовые лестницы и тараны.



А в комплекте «Французской гвардейской кононой артиллерии» от «Звезды» есть восемь лошадей и две пушки.



Польская фирма **Mirage Hobby** предлагает инженерные машины на базе английского танка *Vickers*. Наборы комплектуются ФТД.



Huma Modell - Messerschmitt M35b.



Huma Modell - Focke Wulf FW.44 Stieglitz.



Весьма популярна у моделлистов тема *Luftwaffe-1946*. Та же **Huma model** не обошла вниманием футуристические проекты немецких конструкторов. Сверху вниз: *Me.263/Ju.248*, *Junkers EF 128*, *Me.328A+Me.328B* и *Focke Wulf «Triebflugel»* (проект 1944 года).



Revell отозвался на актуальную тему борьбы с терроризмом набором немецкого спецназа (*KSK*). Интересно, кто первым решится сделать фигурку «террориста №1»? Разные моджахеда и чеченские боевики на модельном рынке присутствуют



«Звезда» на базе своих (не очень удачно «перелицованных» из *Dragon*) моделей *Stug.III* выпустила «тройку» модификации «F». В комплекте новая подбашенная плита, ведущая звездочка и, естественно, детали башни. Все сомнительные «удовольствия», получаемые от сборки самоходок, ожидают моделлистов и при работе с этим набором.



Еще одна новая украинская фирма **MB** предлагает бронированный подвозчик боеприпасов на базе *Pz.IA*



После перерыва **Dragon** возобновил производство немецких самоходчиков, добытые ФТД.



Как же мог **Dragon** забыть «африканскую» тему? Получите - Ливия 1942 года.



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

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

52 стр+цв. вкладка, 58 цв. вариантов. Боевое применение Spitfire Mk VIII-XVII.

56 стр+цв. вкладка, 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. Прототипы, В, С, D, E.

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, тех. описание, боевое пр.

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

56 стр, 13 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, цв. 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. вкладка, 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.

Перераб. и дополнена, 72 стр, 10 цв. вар., цв. кабина, история, фото, чертежи.

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

76 стр, 20 цв. вар., цв. каб., боев. пр и тех. опис., чертежи.

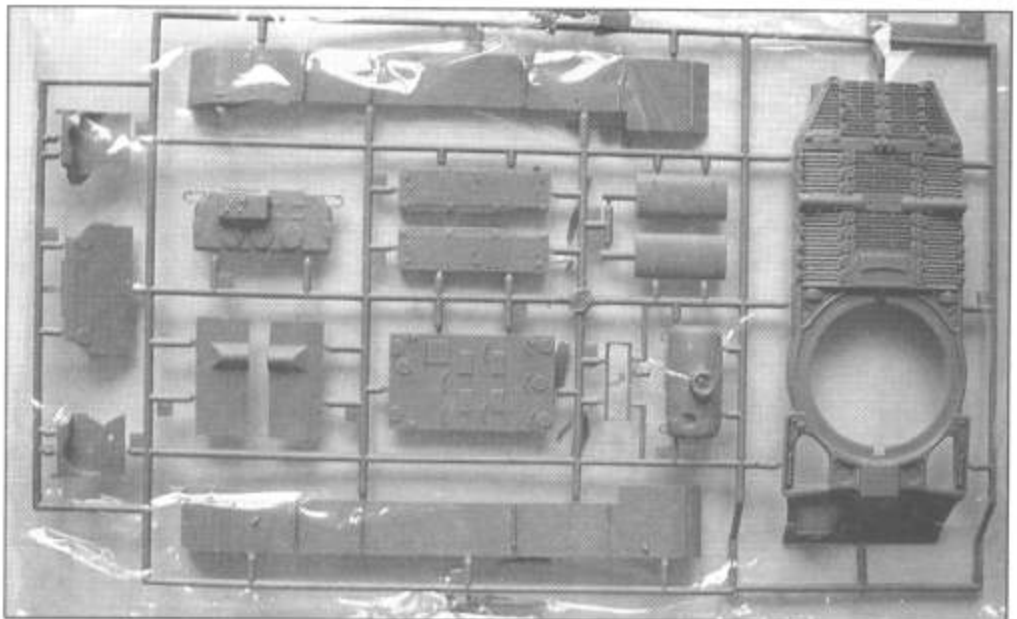
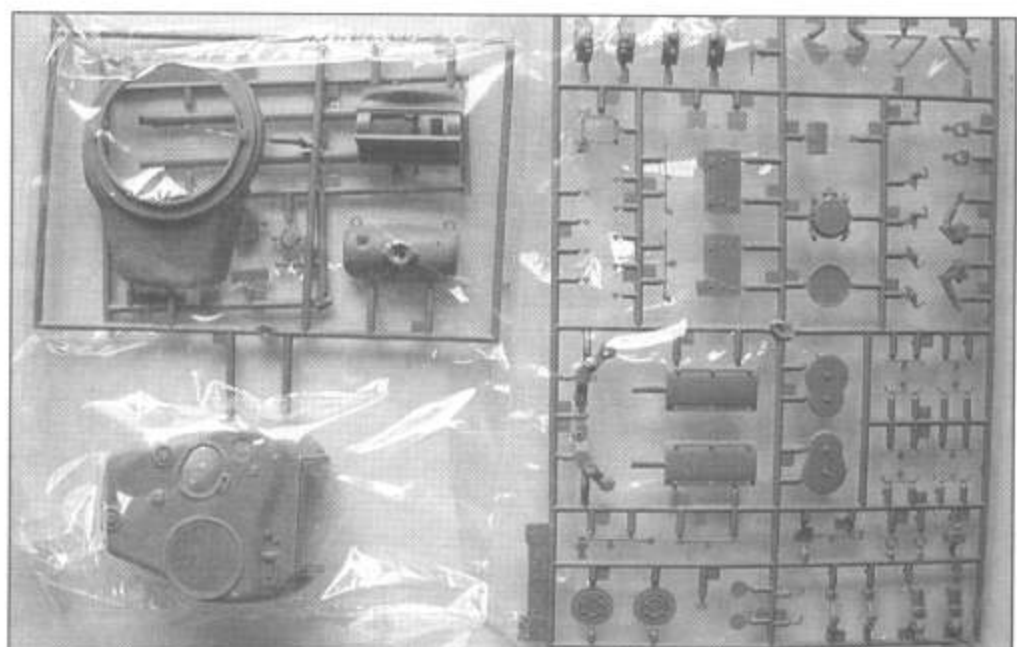
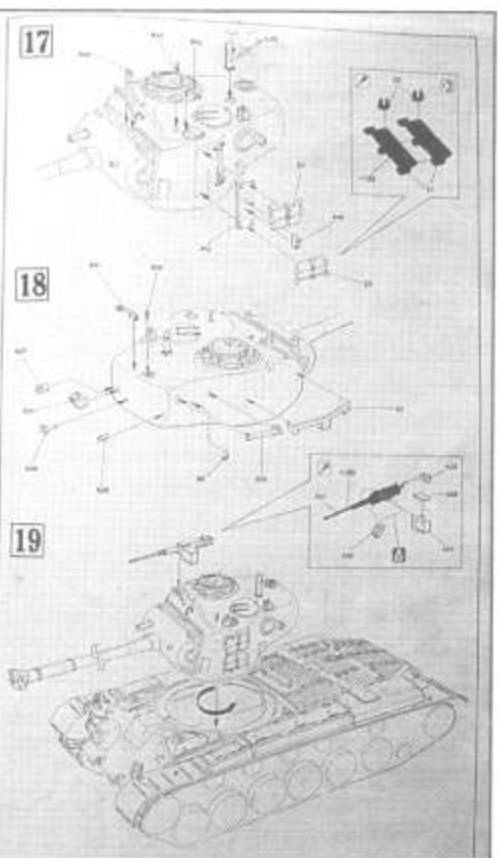
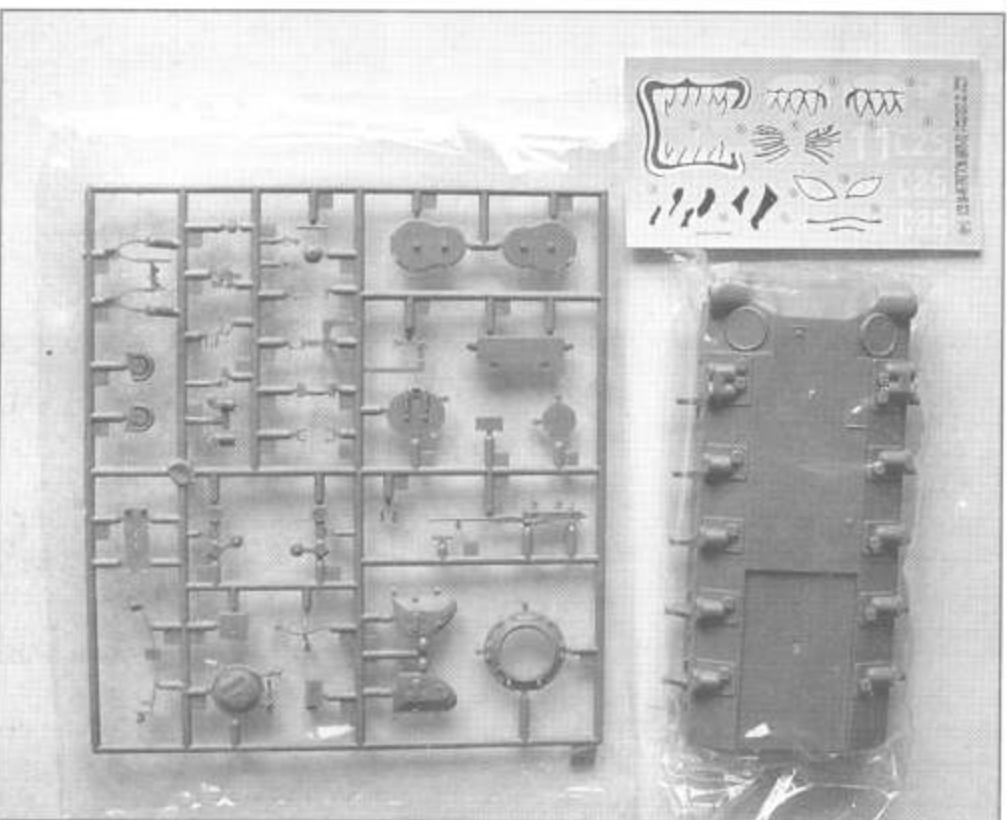
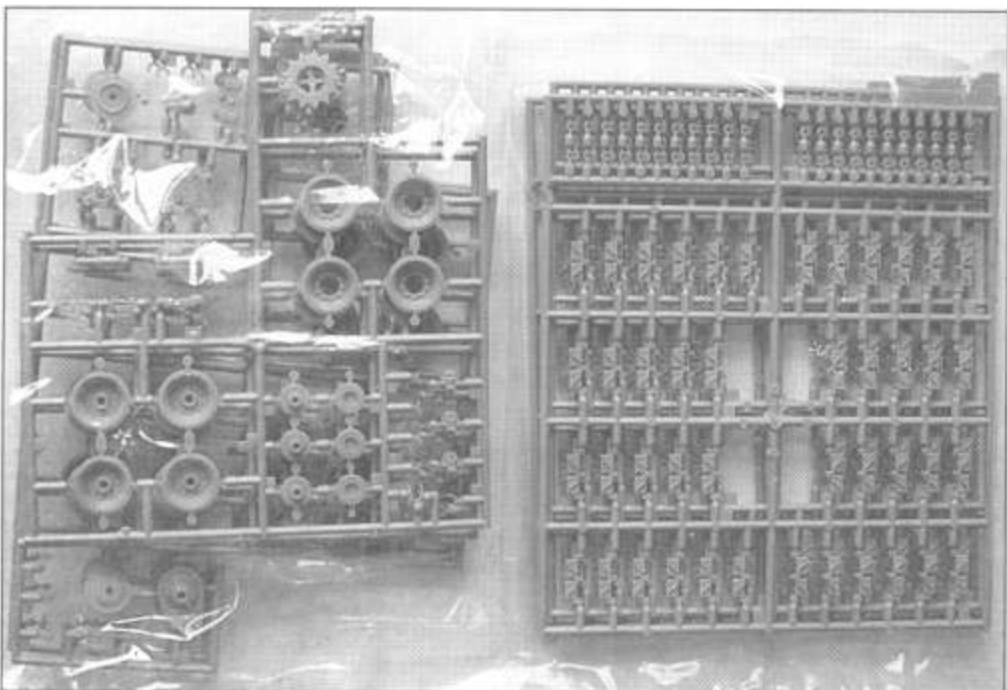
64 стр, 13 цв. вариантов, история, фото, чертежи.

72 стр, 13 цв. вариантов, история, фото, чертежи.

52 стр+цв. вставка, все модиф P-39 с чертеж 1/72 и фото, цв. фото интерьеров музейных «кобр».

«Война в воздухе»
самая популярная авиасерия в России

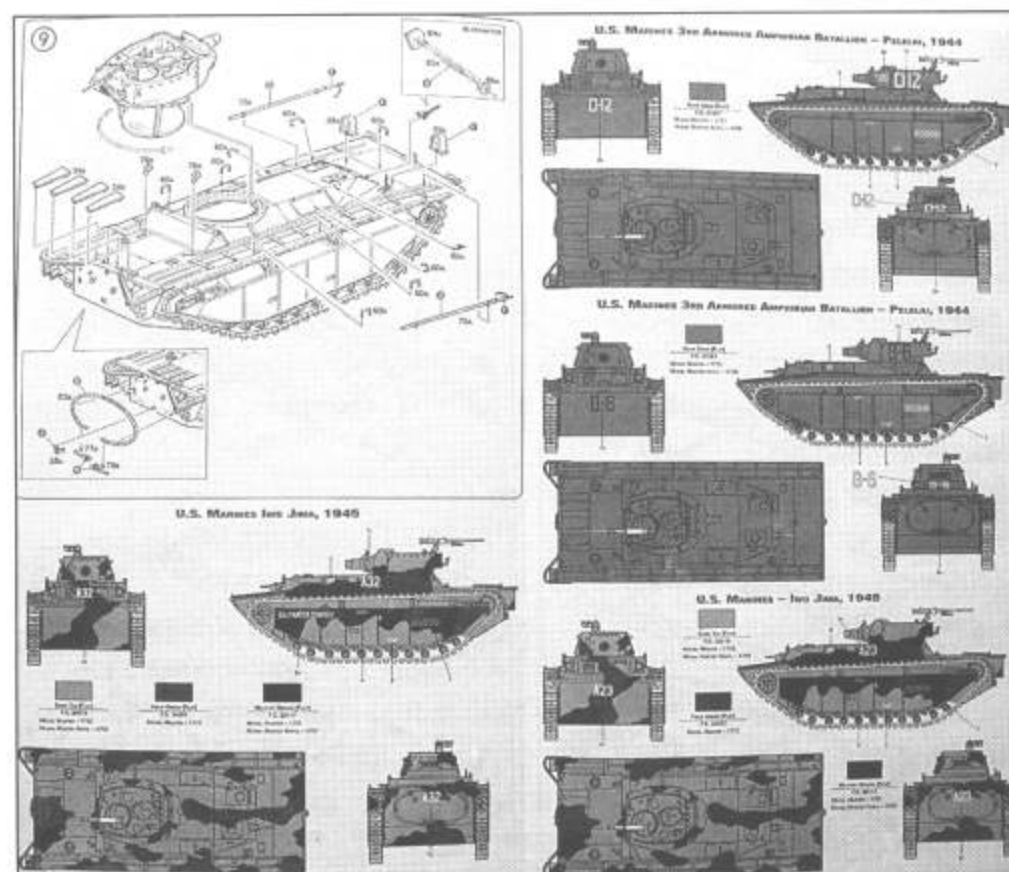
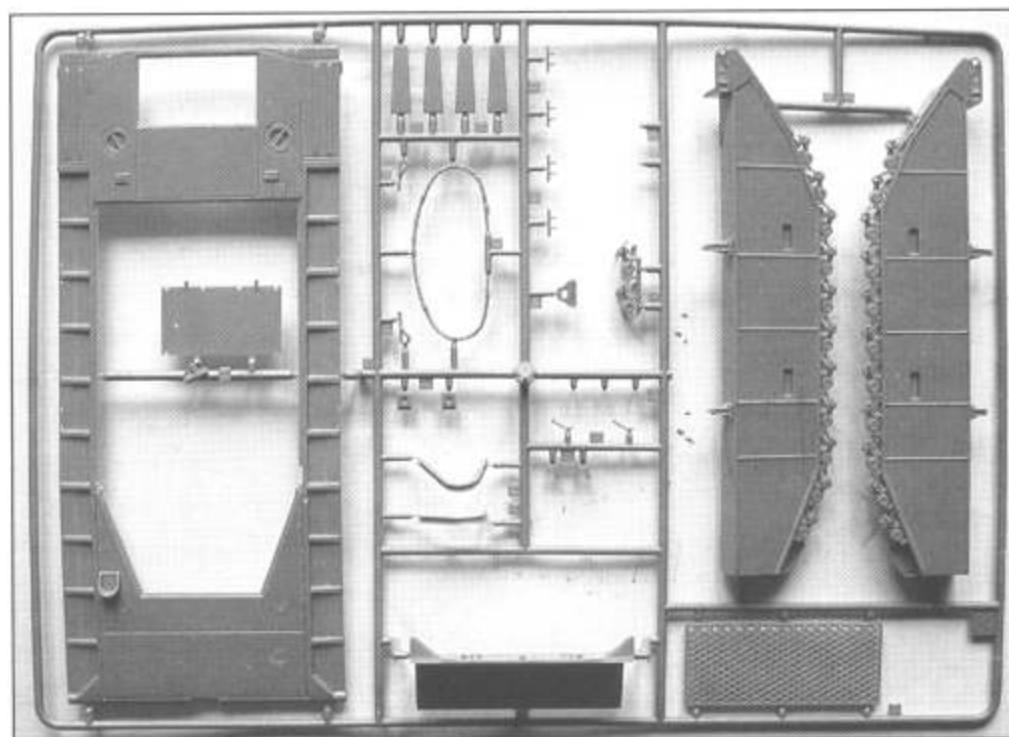
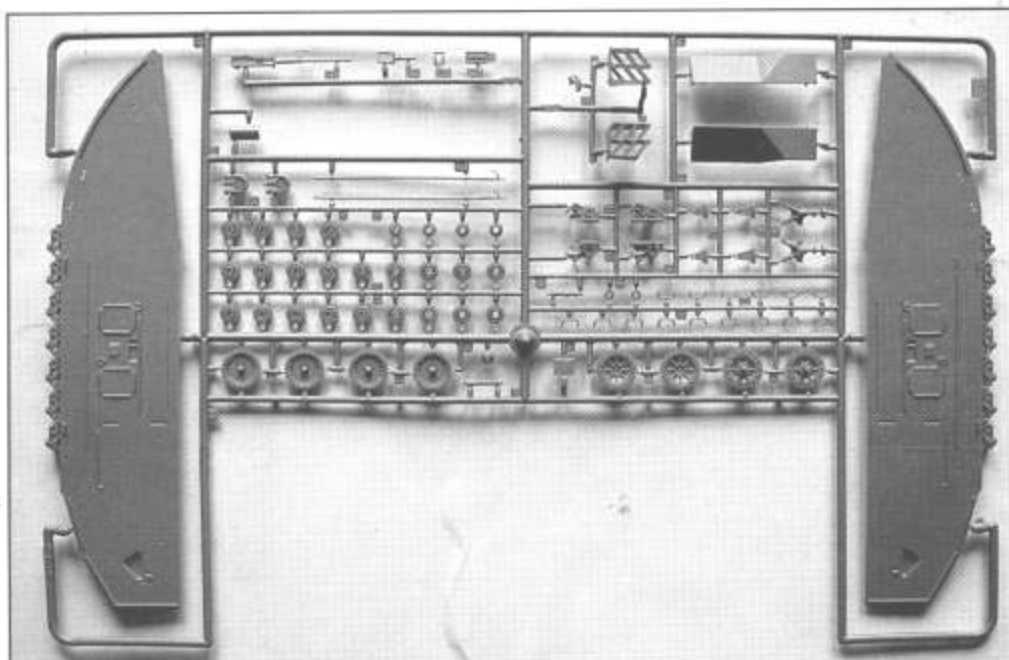
Все эти книги Вы можете получить по почте, обратившись по адресу: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35. К заявке приложите пустой конверт с маркой и Вашим обратным адресом - в нем Вам будет выслан бесплатный каталог.



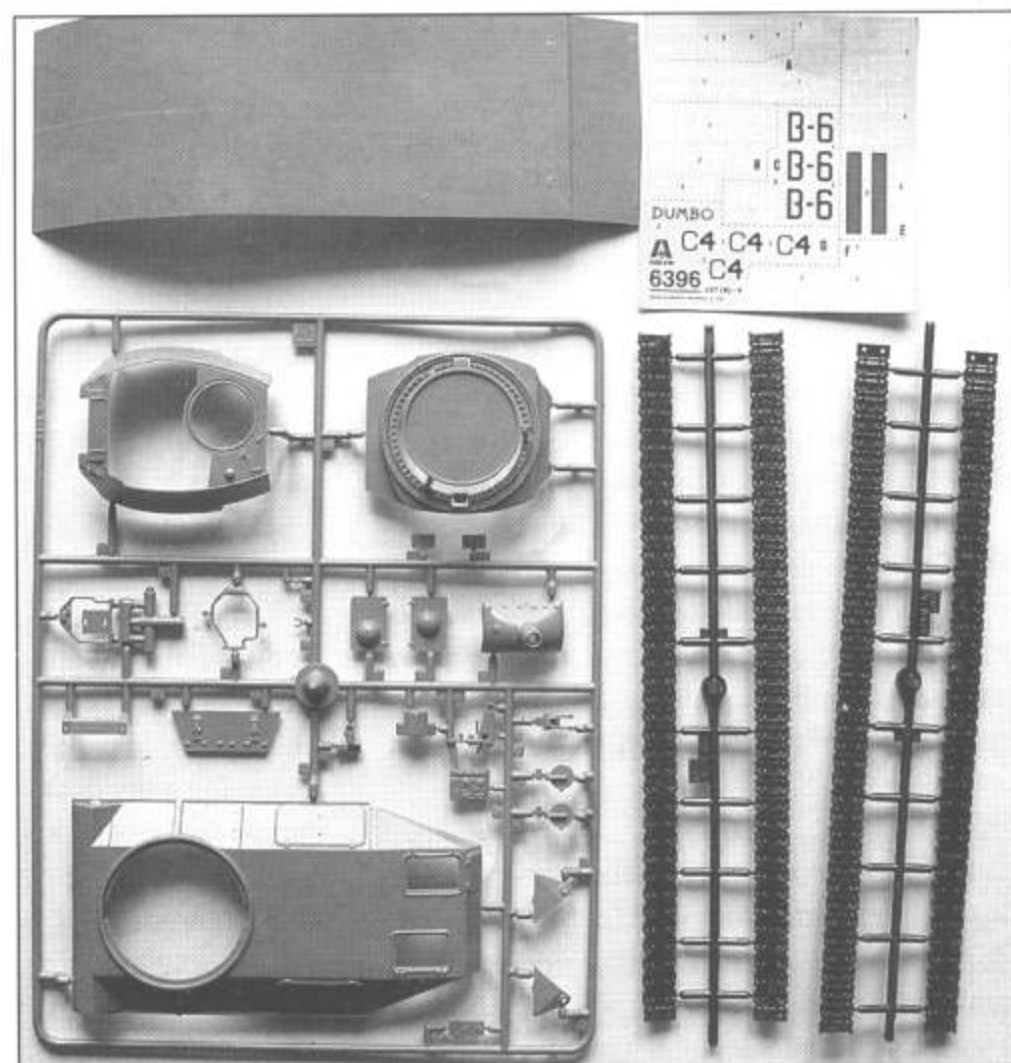
М-46 «Паттон» представляет собой модернизированный М-26 «Першинг», который был выпущен в конце Второй мировой войны и успел лишь эпизодически в ней поучаствовать. М-46 от предшественника отличался более мощным двигателем, соответственно изменилась форма надмоторной бронеплиты, 90-мм пушка получила эжектор пороховых газов и новый дульный тормоз. Выхлопная система также изменилась. Модель «Паттона» выпущена Дрэгеном лет шесть назад в рамках серии «Корейская война» и сейчас она вновь появилась в магазинах. Модель появилась после выпуска Дрэгеном М-26 «Першинг» и несет все доработки М-26 до уровня М-46. Детализация отличная - все мелочи сделаны точно, аккуратно и без облоя. Основные мучения при сборке танка придутся на ходовую часть: 12 двойных опорных катков и 12 маленьких роликов. (Для экономии времени на их шкурение рекомендую сразу после отделения от литников склеить их попарно в том виде, как они будут устанавливаться на танк и обрабатывать напильником или наждачкой сразу блок из двух колес.) Далее следует работа над гусеницей. Она - наборная, состоит не только из самих траков, но и маленьких вертикальных зубцов в центре трака с внутренней стороны. Сначала их надо как-то аккуратно отделить от литника, потом не потерять на рабочем столе, затем приклеить к уже собранной гусенице, ну а уже всю гусеницу поставить на танк. В общем, если Вы соберете ходовую часть, то все остальное покажется приятным развлечением. При сборке башни не забудьте обязательно укутать маску пушки чем-то напоминающим брезент (например - упаковочным полиэтиленом), так как у всех М-46 эта деталь была зачехлена. Модель комплектуется прожектором - в конце войны американцы использовали эти танки в ночных операциях. Декаль на два варианта: один просто зеленый, согласно другому танк предлагается раскрасить под скалющегося тигра. По-мнению американцев звериные морды должны были отпугивать от них нападающих корейцев. Танки М-46 прослужили всю Корейскую войну, поэтому к ее концу приобретали боевой вид: крылья помяты или оторваны, на башне развешивалось множество мешков с имуществом, по бортам корпуса приваривались импровизированные полки для патронных коробок, на некоторых танках командование приказало соорудить огромные корзины для сбора стреляных гильз, в общем можно сделать очень колоритную модель на тему «Война в Корее». Не так давно Тамия выпустила модель М-26 Першинг, и все моделисты ждали, что японцы пойдут по стопам китайцев и сделают на его основе М-46. Но этого не произошло. Возможно потому что это не немецкий танк: прибыли не те. Конечно изделие Тамия сделано аккуратнее и собирается лучше, но с ходовой частью тоже мучения: торсионы подвижные на микроскопических пружинках и винтиках. Гусеница - резиновая, но ее можно закрыть экраном. Оба танка воевали бок о бок, обе модели тоже можно поставить рядом, только стоит собрать сначала продукт Дрэгона, а потом Тамия и почувствовать разницу в качестве. А разницу в цене Вы ощутите уже в магазине. (P.S. Кстати, Тамия забыла сделать поддерживающие поводки для задних крыльев своего танка, Дрэгон не забыл!)



№ 6396 1:35
MODEL KIT / MODELE RECON / SCALE / PEINTURE



В середине войны американское командование озабочилось большими потерями среди морской пехоты при высадках на острова Тихого океана, поэтому в кратчайшие сроки были созданы бронированные амфибии для десантников - LVT. Опыт боев показал, что поддерживающие десант корабли не могут оперативно подавлять огневые точки противника, и успешно добравшись до берега, десантники не могут быстро продвинуться дальше. Поэтому на LVT поставили башни с пушками и получили неплохие машины огневой поддержки. Гаубичные амфибии воевали не только во Второй мировой войне, но и в Корее, использовали их и французы в Египте в 1956 г. До недавнего времени пластиковых моделей таких машин не было, только - эпоксидные. Италери быстро заполнила эту нишу. Модель отлита из желтого пластика, аккуратно, без облоя. В общем, модель можно охарактеризовать словами «простенько и со вкусом», причем основное это - простенько. Самый большой недостаток: башня открыта сверху, а ее интерьер отсутствует. Есть только весьма посредственная имитация казенника пушки, прицел и радиостанция. Выхода два: или дорабатывать башню, или закрыть ее «брезентовым» навесом на проволоочном каркасе (в Корее такие машины точно были, всем известно стремление американцев к комфорту). Достоинство модели - хорошо проработаны сварные швы. Гусеница резиновая и немного жестковата. В инструкции перепутан порядок сборки ведущих колес. Вариантов декалей 6: Иводзима, Окинава и Пелелю. Собранный модель нуждается в грязевой обработке: высокое расположение верхней ветви гусеницы вызывало обширные грязевые отложения на подгусеничных полках и потеки на бортах. Борту башни необходимо увешать рюкзаками с имуществом экипажа, на броне машины можно расположить мешки с песком и различные ящики. После этого модель приобретет боевой вид и сможет занять достойное место в Вашей коллекции. А коллекцию можно продолжить более современными амфибиями США производства AFV-Club и Тамии.



Karl

Масштаб 1 : 35,
производитель: Дрэгон



Первый взгляд на огромную коробку с деталями «кита» Karl Moerser вселяет уверенность в покорении фирмой Dragon новой вершины моделирования. Тщательное изучение содержимого короба приводит к почти обратному выводу - слишком много ошибок и упрощений. Конструкторы модели явно поленились детально ознакомиться с прототипом. Особенно обиден сей вывод на фоне действительно превосходных моделей танка «Пантера» и самоходки «Насхорн», сделанных тем же Дрэгеном. Что ж, попробуем улучшить товар производителя.

Корпус

Первая проблема возникает уже при сборке ходовой части. Между рычагов опорных катков отчетливо проступают следы от толкателей. Второй недостаток - ходовую часть «из коробки» можно собрать только в «огневом» положении,

при опущенной подвеске. Чтобы собрать модель в маршевом положении пришлось бы спиливать рычаги с корпуса и приклеивать их в отклоненном положении.

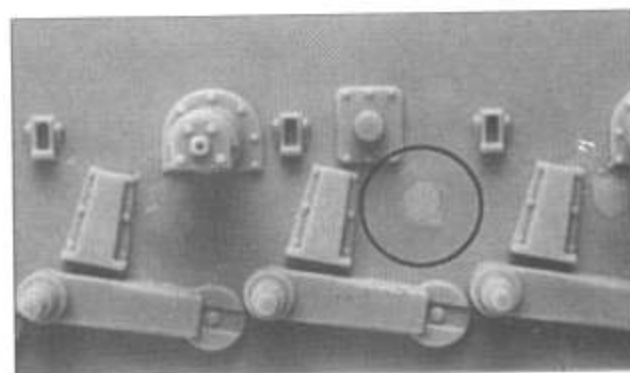
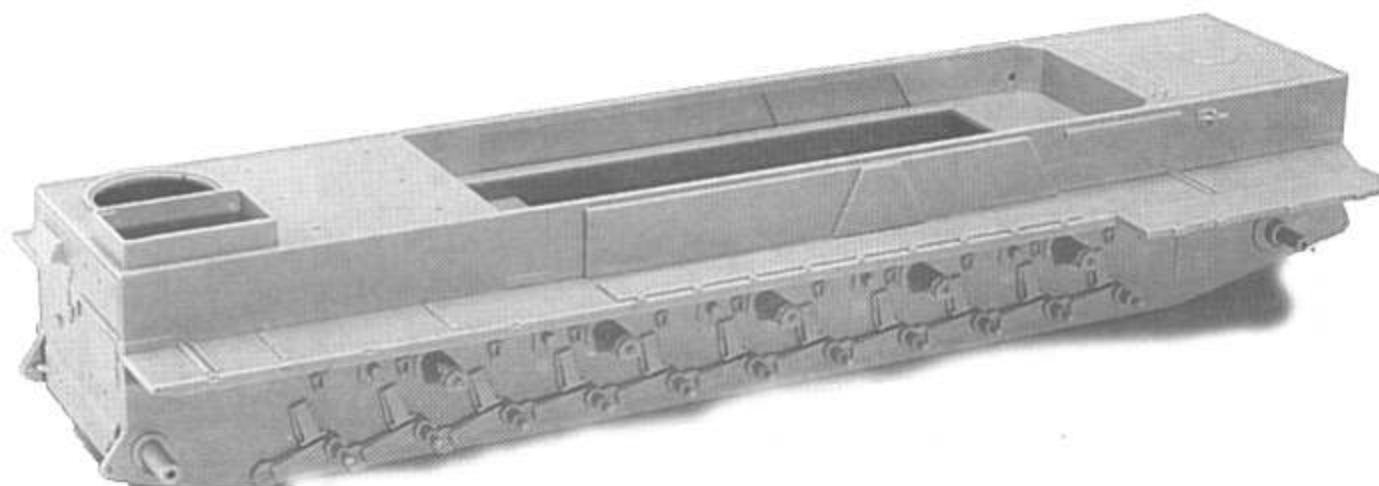
При сборке корпуса необходимо четко выдержать перпендикулярность деталей В1 и В2, поскольку они так и норовят завалиться друг относительно друга. Ходовая часть собиралась после склейки «ванны» корпуса, крыша корпуса накладывалась для проверки сборки, не фиксировалась клеем. Крыша клеилась после установки поддерживающих роликов и верхних ветвей гусеницы. Установить верхние ветви гусениц после полной сборки корпуса практически невозможно. Ходовая часть сделана качественно. Траки гусениц стыкуются без проблем,

но зубцы траков сделаны цельными, хотя должны иметь отверстия. Впрочем, отверстия легко просверлить, хотя работа эта нудная и муторная.

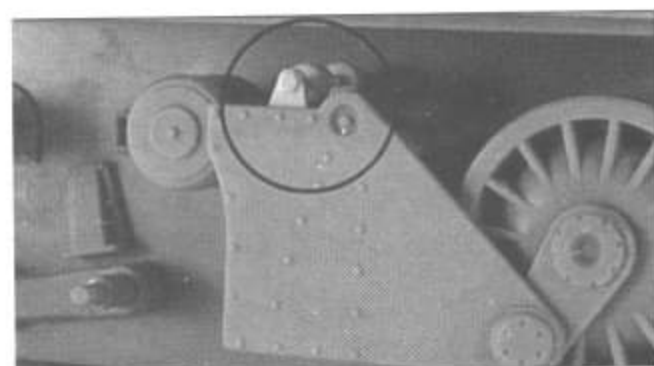
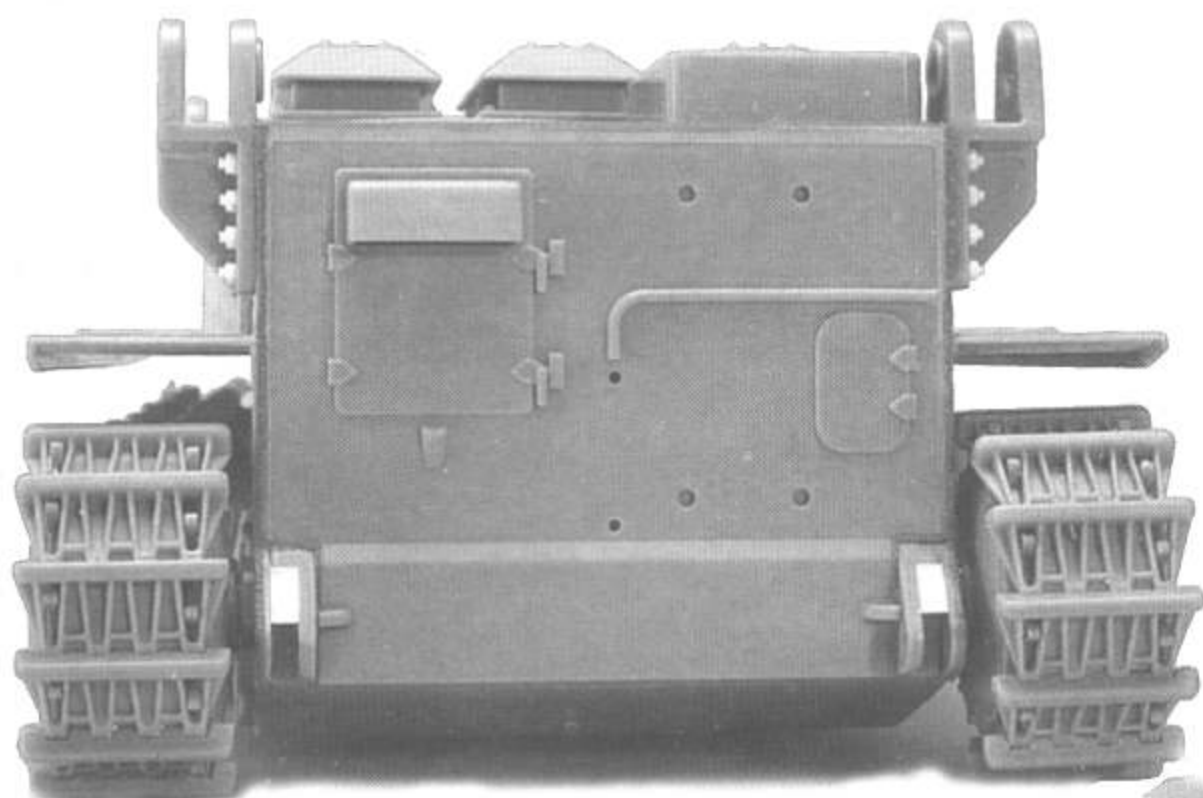
Узлы крепления тросов, которыми самоходная мортира фиксируется на железнодорожной платформе сделаны в высшей степени примитивно. Центральные части кронштейна отлиты в монолит, хотя там должна быть пустота. Простоваты головки болтов крепления кронштейнов. Головки болтов срезаны и заменены новыми. Монтажные петли коротковаты. Угол перехода кронштейна к петле в реальности скругленный - на модели скругления нет.

На крышке с жалюзи охлаждения двигателя необходимо добавить по одному ребру жесткости с каждой стороны. Имеющиеся ребра имеют немасштабную толщину. Все подкосы крепления крыльев сделаны заново из тонкого пластика.

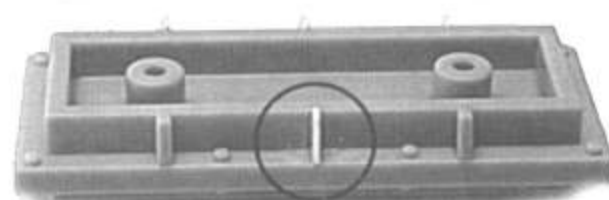
После склейки верхней и нижней части корпуса следует установить на места буксировочные проушины (детали Е6-9). Они монтируются не на корпус, а на приваренные к корпусу металлические листы. Пришлось делать базы для проушин и имитировать сварные швы.



Следы от толкателей.



Добавлен поддерживающий гусеницу ролик.

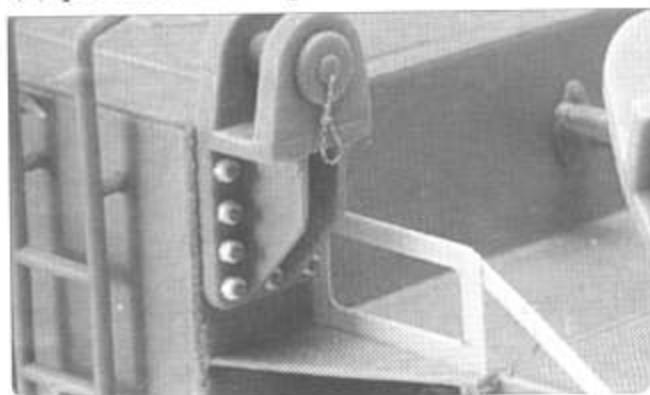


Добавлено ребро жесткости.

Пластик из центральной части надо удалить

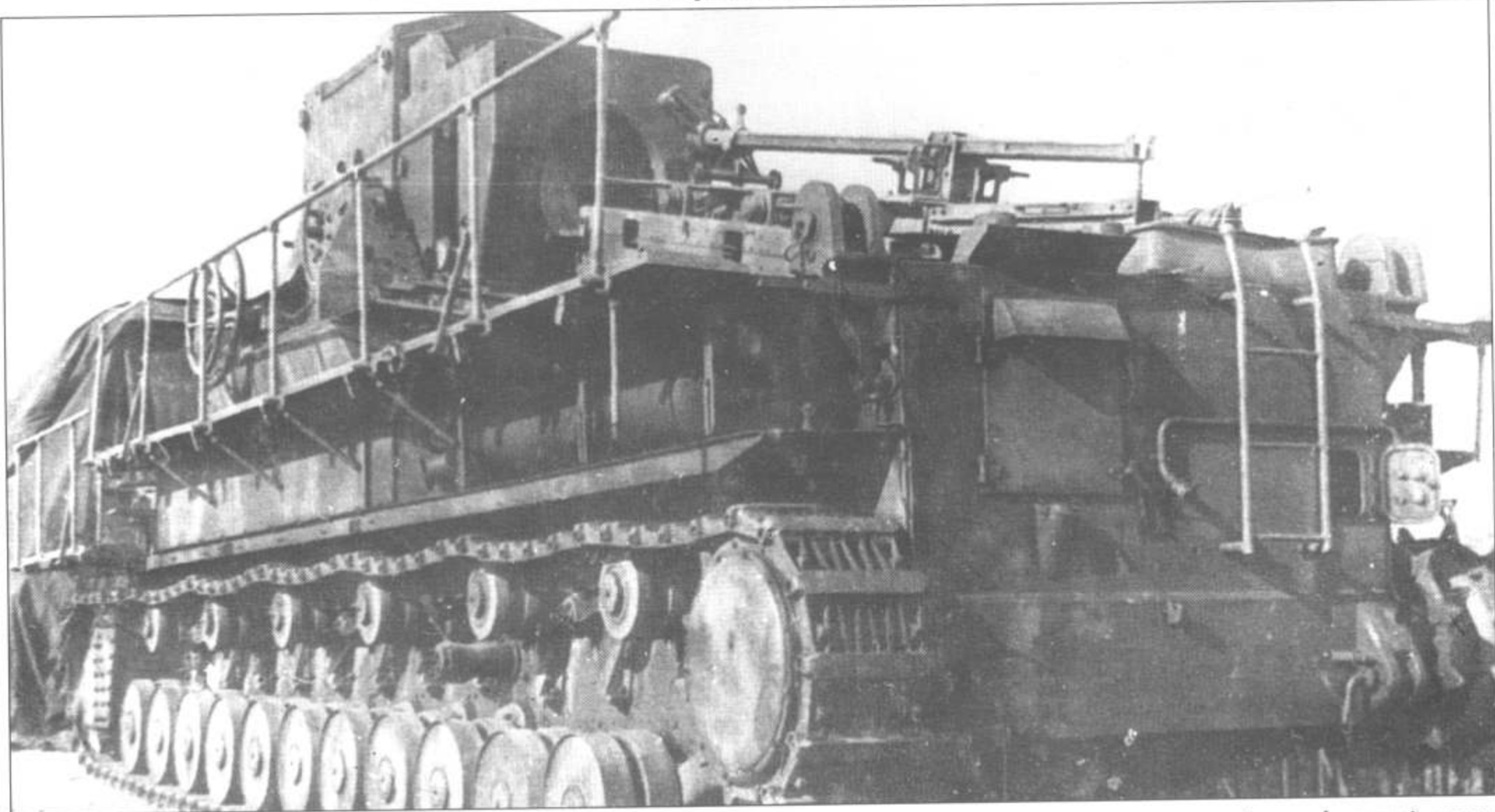
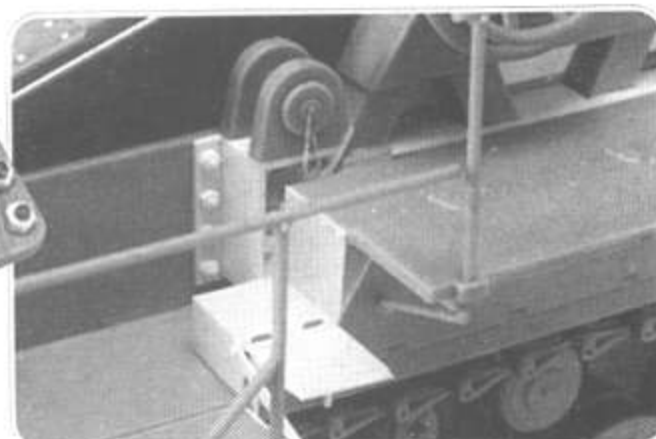
Доработанный кронштейн.

Новые головки болтов

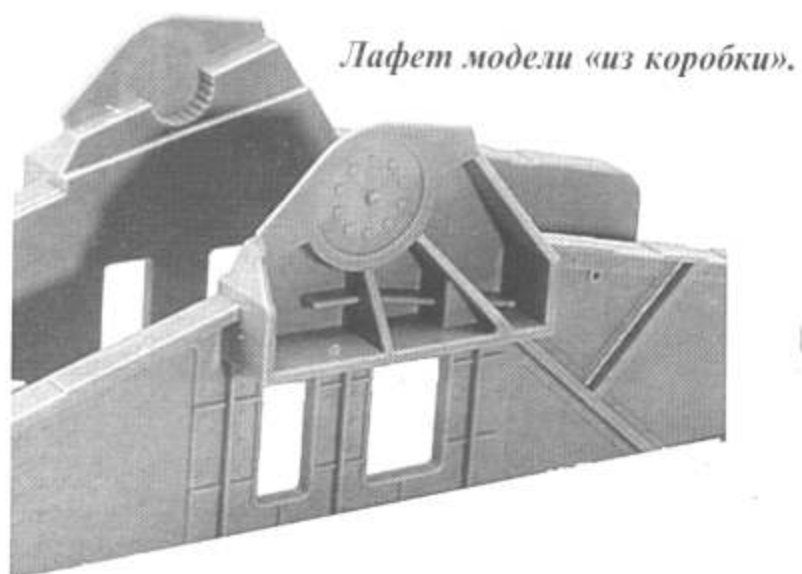


Скруглены углы

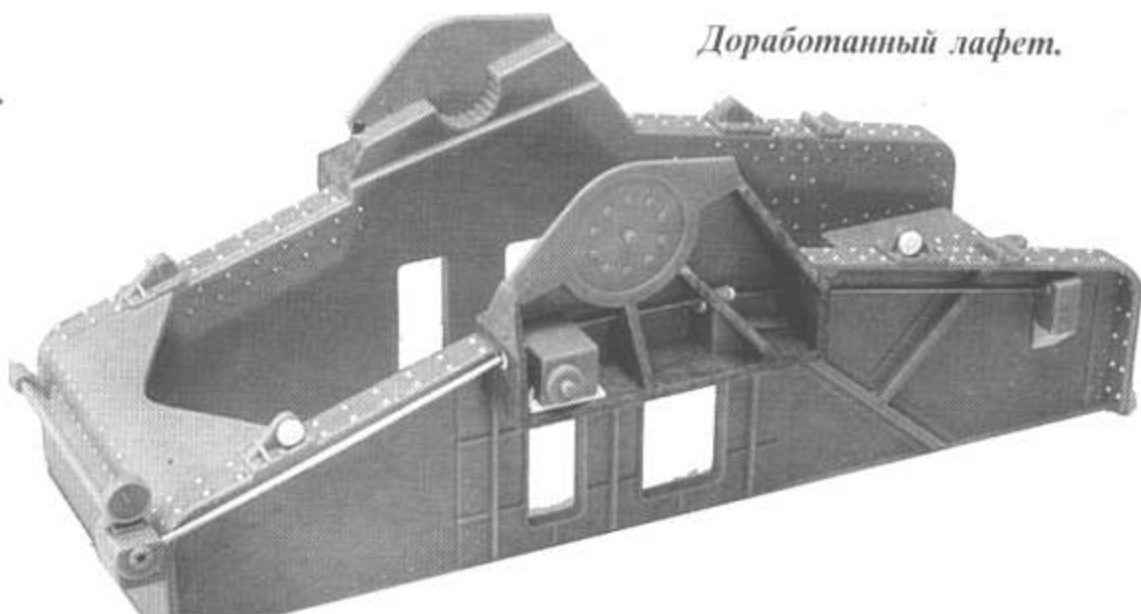
Укорочена база кронштейна



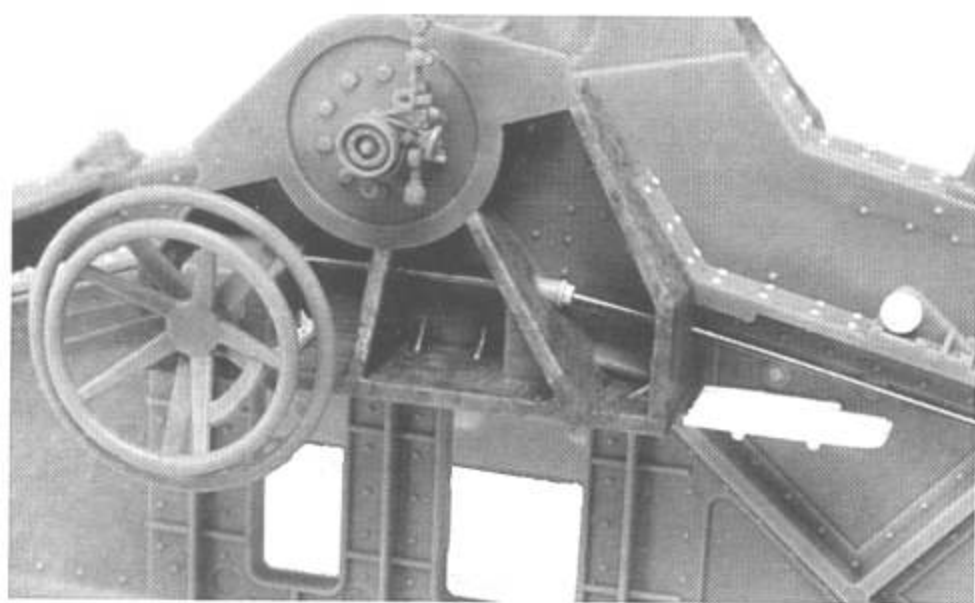
Послевоенный снимок самоходной мортиры - трофея Красной Армии. Самоходка окрашена по трехцветной камуфляжной схеме, характерной для немецкой бронетехники после 1943 г. Корпус поднят в транспортное положение.



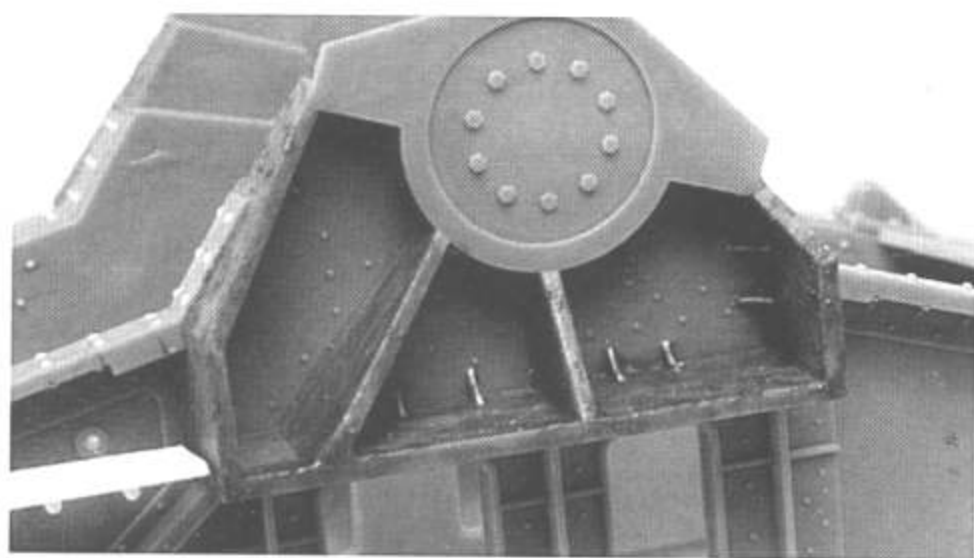
Лафет модели «из коробки».



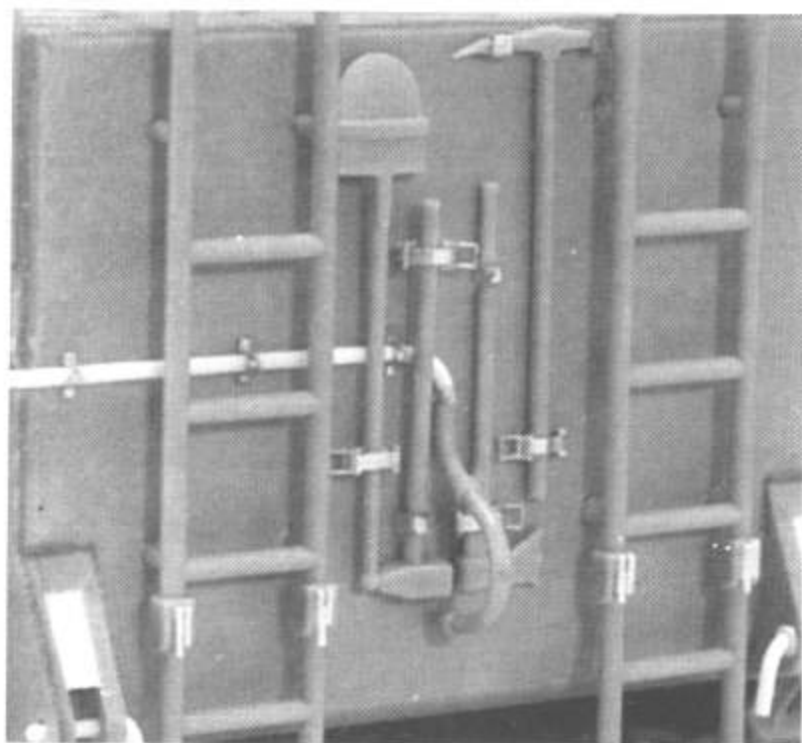
Доработанный лафет.



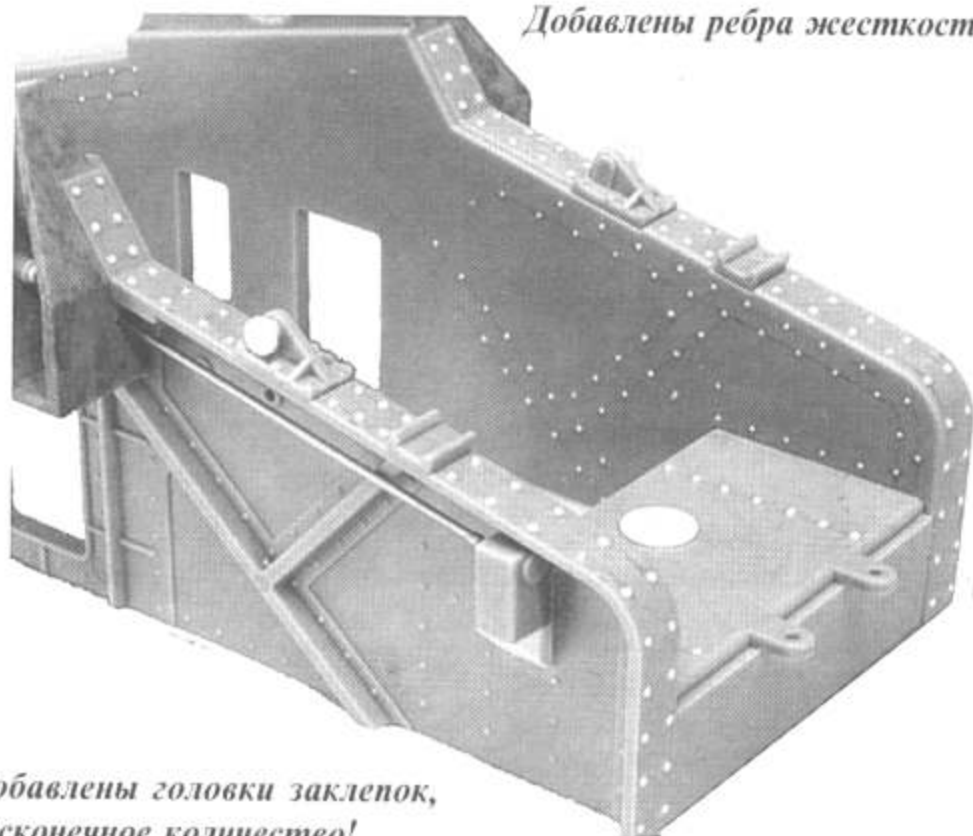
Установлен новый прицел.



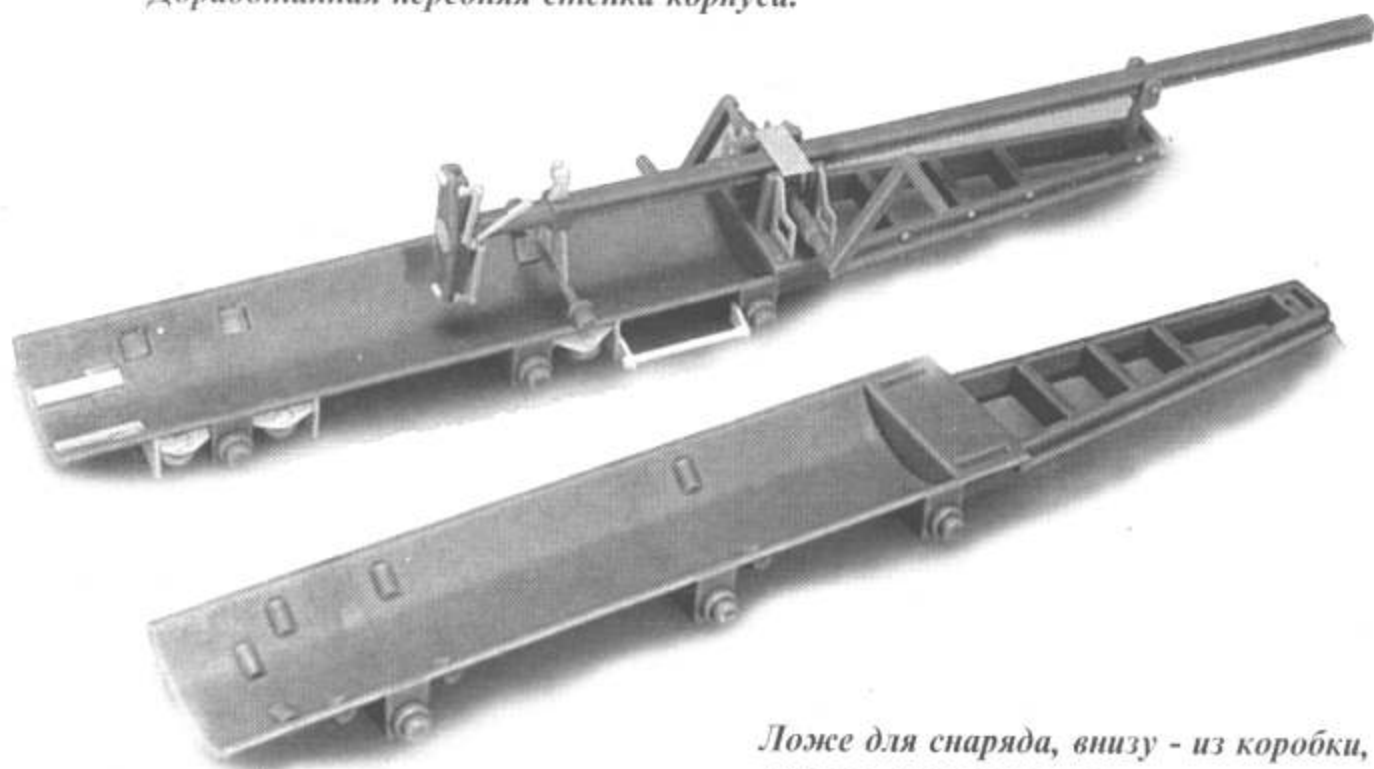
Добавлены ребра жесткости.



Доработанная передняя стенка корпуса.



Добавлены головки заклепок, бесконечное количество!



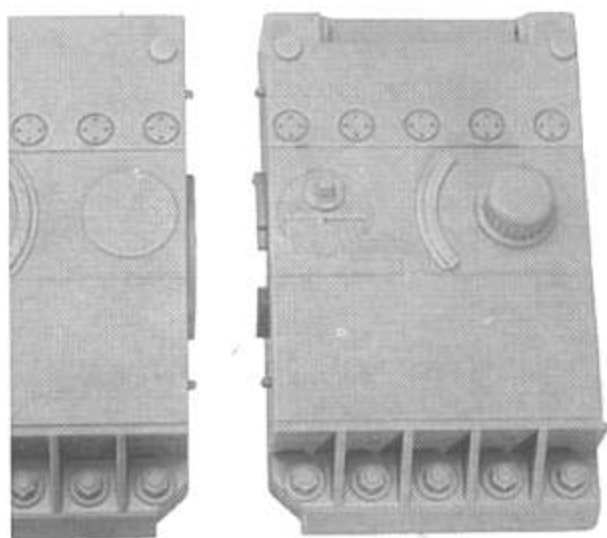
Ложе для снаряда, внизу - из коробки, сверху - доработанное.

Лафет и ствол мортиры

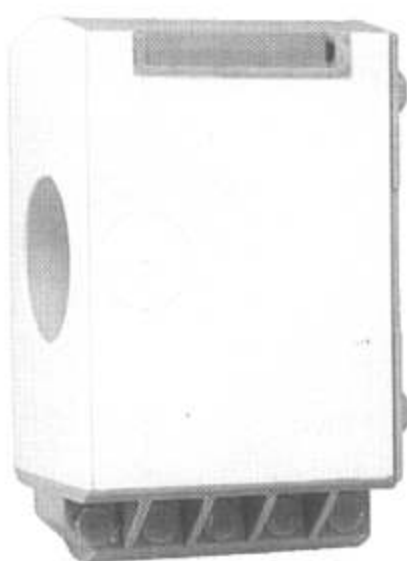
Корпус - упрощен, но лафет упрощен еще больше. На его внутренних и верхних поверхностях головок заклепок нет вообще. Пришлось приклеивать. Неправильно и чересчур упрощенно сделан механизм вертикального наведения. Его надо срезать, вал механизма желательно сделать из проволоки, пропущенной сквозь просверленные в ребрах жесткости лафета отверстия. Детали E23 и E25 просто уродливы и не соответствуют по размерам. Клинообразный скос этих деталей сделан из склеенных в пакет и обточенных пяти пластин листового пластика. Прицел сделан удовлетворительно, но у Тамии - лучше. На модель поставлен доработанный прицел от модели самоходки «Веспе» фирмы Тамия.

Часть казенника пушки с цапфами сделана просто ужасно. В значительной степени ее пришлось делать с нуля. Вдоль

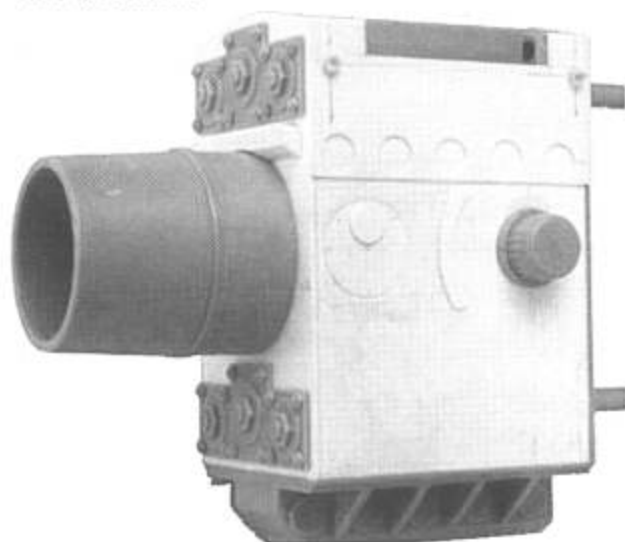
Блок цапф казенной части «из коробки».



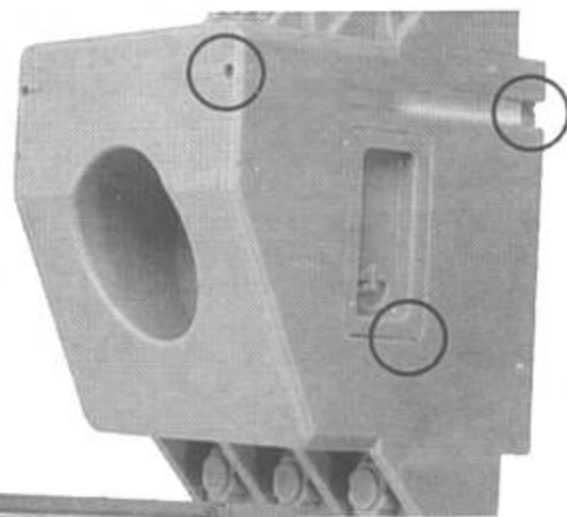
Новый блок.



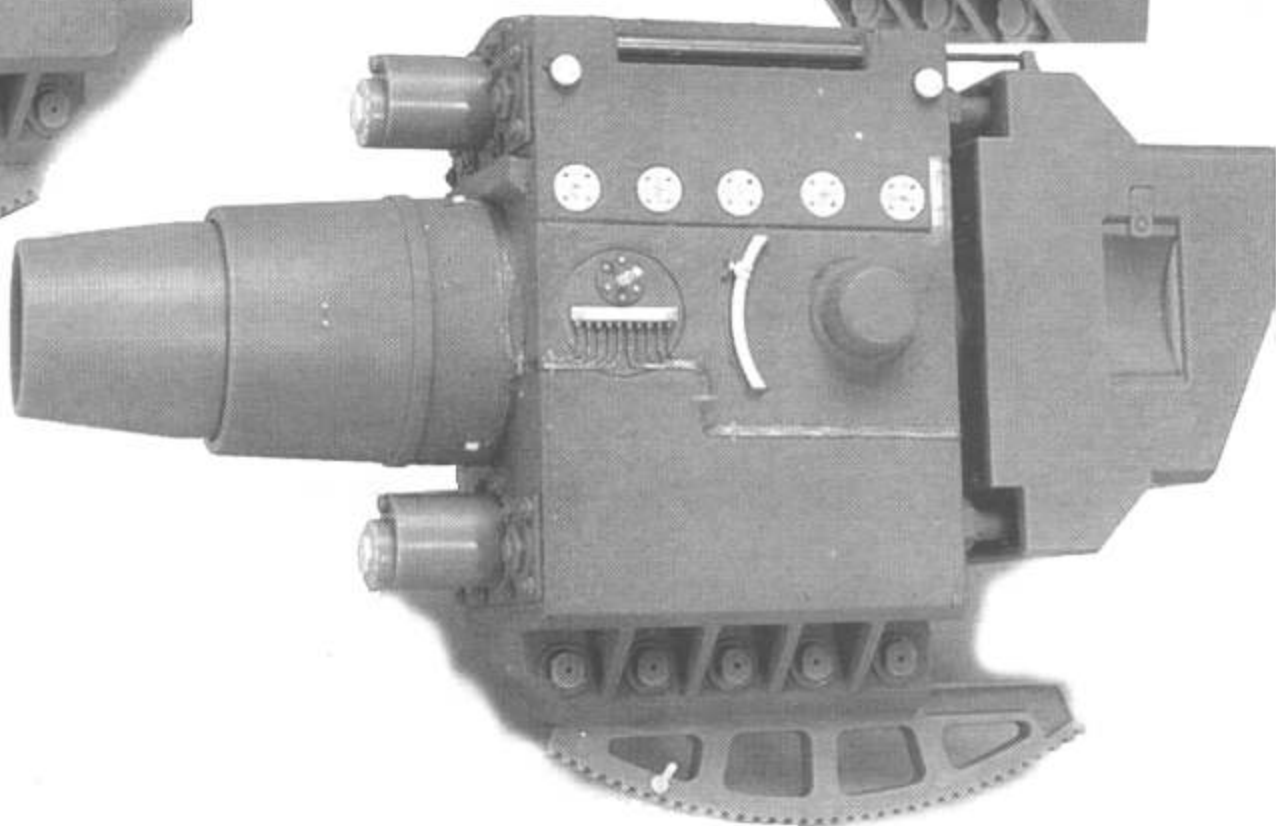
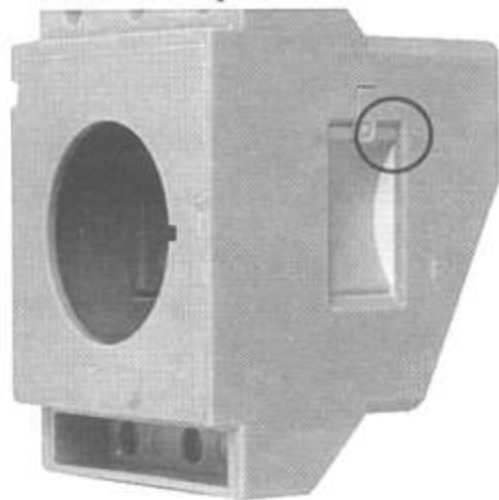
К самодельному блоку добавлены мелкие детали.



Перенесены отверстия



Добавлены стенки затвора.



боковых стенок проходят желоба, которых на настоящей мортире не имелось. Круглый смотровой люк должен иметь прилив, меньший по размерам круглый лючок по периметру окружен слишком широкой «канавкой». Имитация электропроводки на левой стенке никуда не годится. Детали модели использовались для осреднения размеров самодельных элементов блока казенной части. Из набора были взяты нижняя часть, задняя и верхние панели. У настоящей мортиры верхняя панель несколько шире нижней, поэтому «крышу» пришлось наращивать. Щель между стволом и «боксом» казенника зашпаклевана миллипутем. В основании блока сделано по пять головок больших болтов. Форма головок неверна - удалить и поставить новые! Доработанный блок окрашен в «предварительный» серый цвет, затем добавлен ряд мелких деталей, в частности имитация электропроводки.

С затвором - те же проблемы, что и с казенной частью. Боковые панели прилегают неплотно: образовывается шов, которые надо шпаклевать и зачищать. В задней стенке два отверстия по краям расположены неправильно, их надо переместить ближе к краям (старые зашпаклевать, новые - просверлить). Сам затвор встает на отведенное под него место чересчур плотно, по жизни по периметру затвора имеется щель. К тому же у затвора нет боковых стенок, которые пришлось сделать самостоятельно.

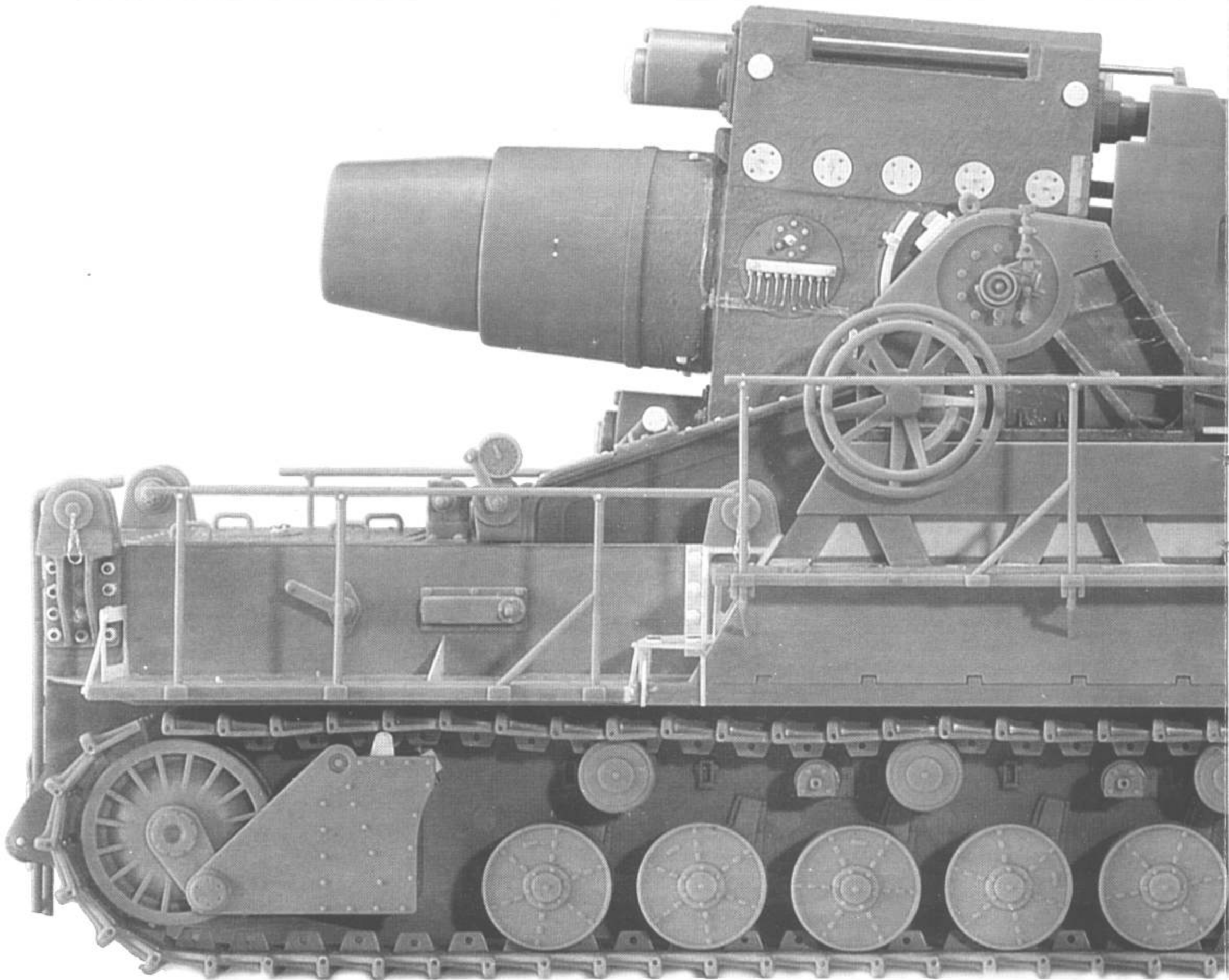
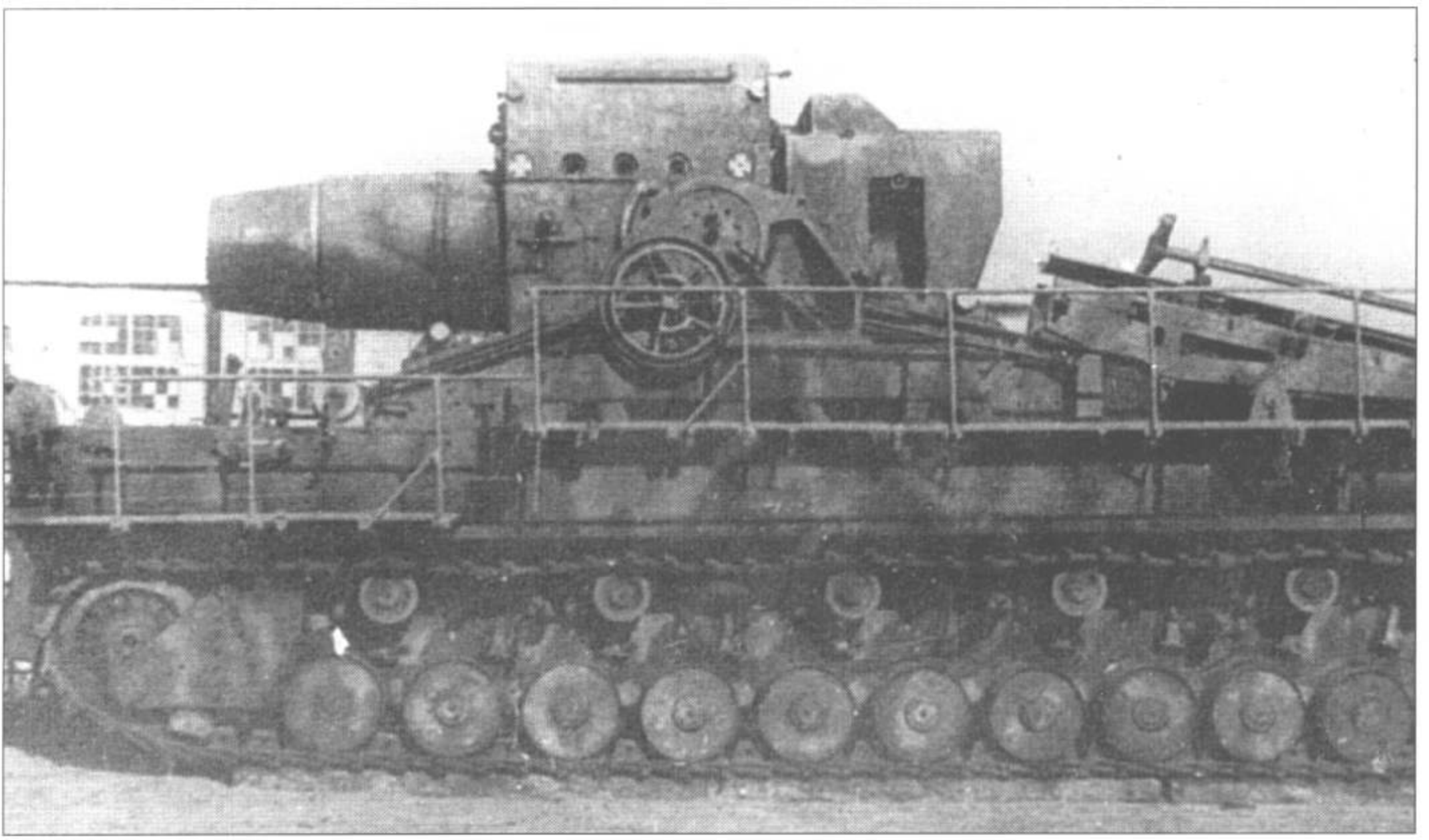
Снова корпус

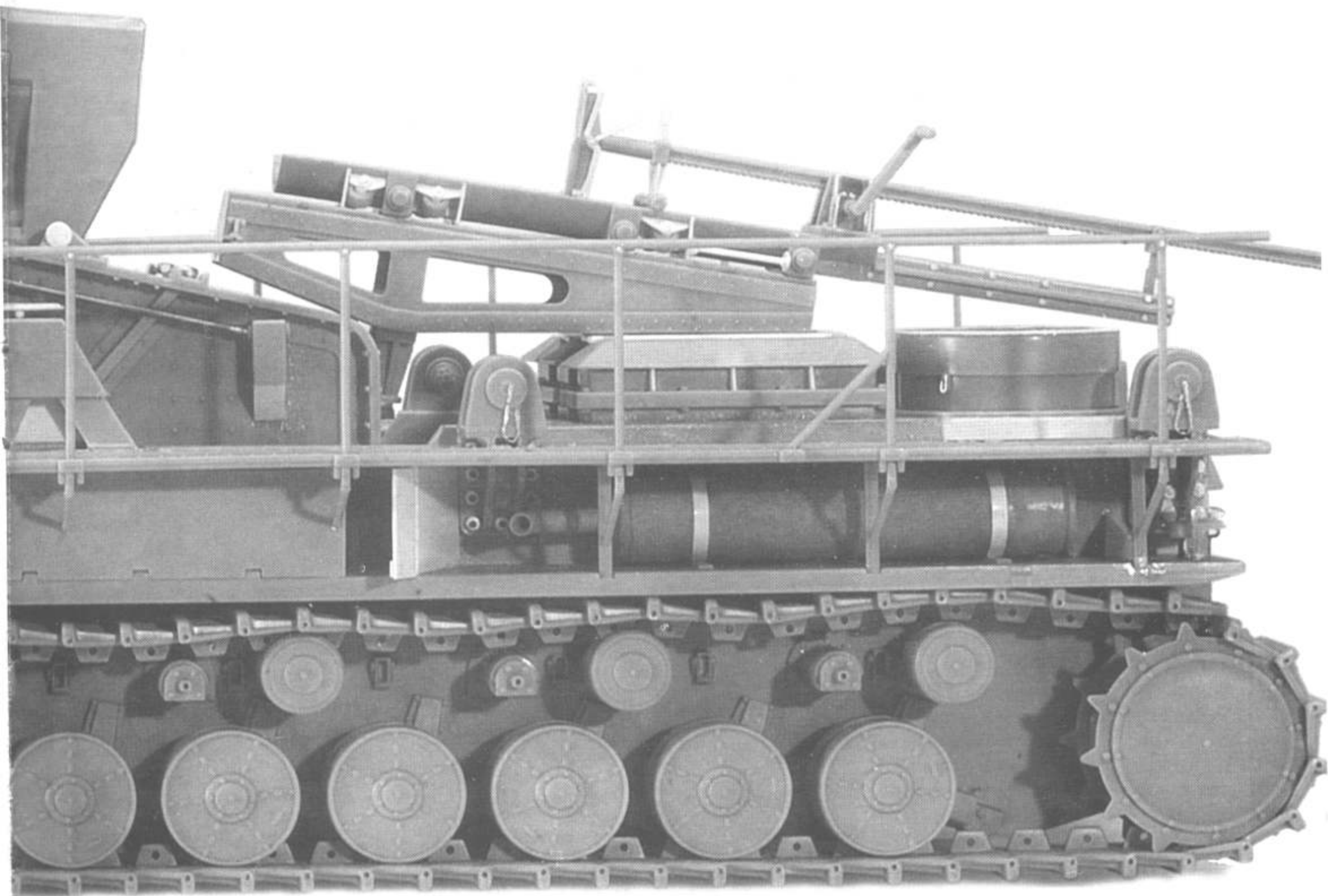
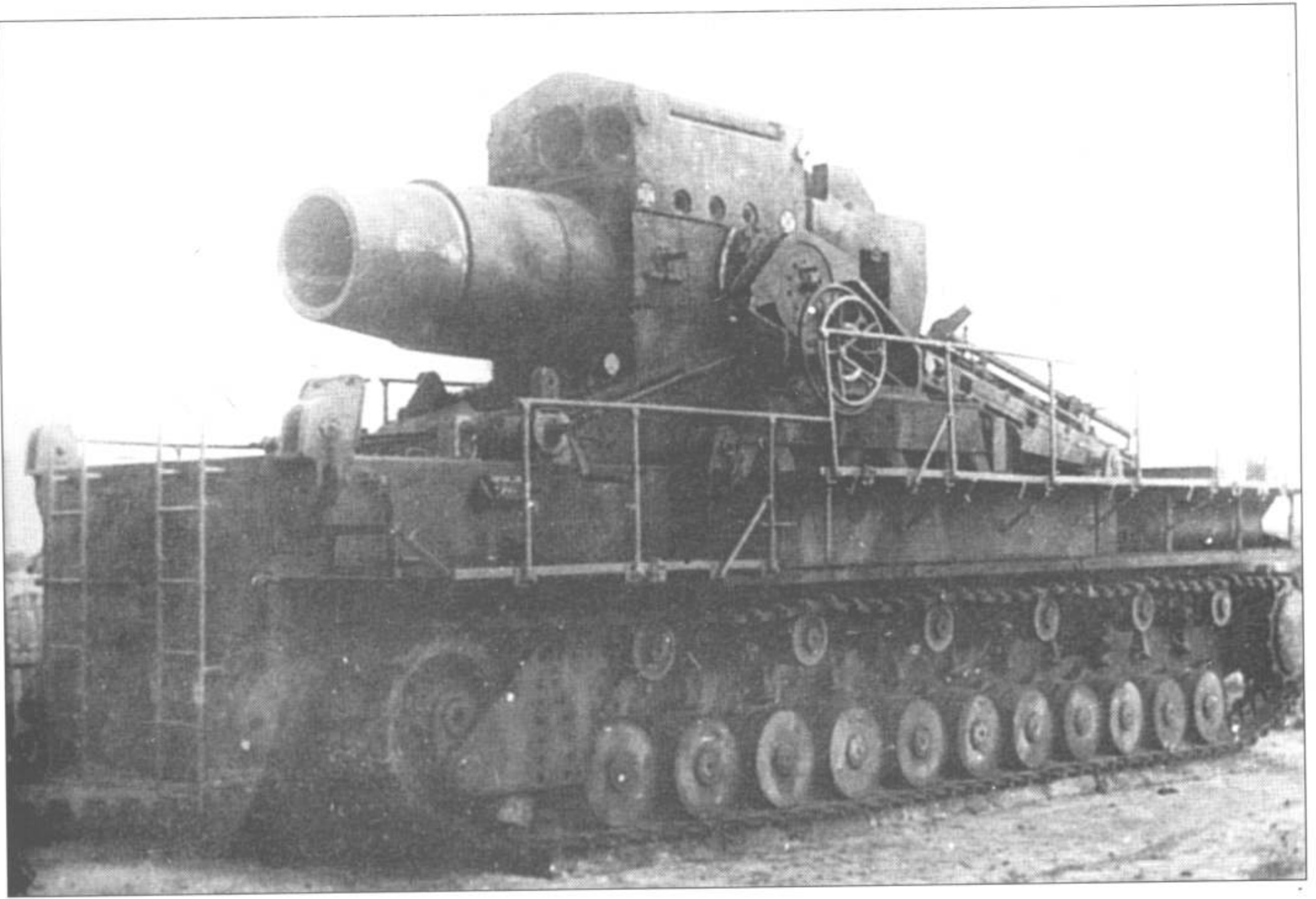
Закончив с пушкой, возвращаемся к корпусным работам. Настал «День жестянщика». Обе «дорожки» вдоль мортиры сделаны неверно - их необходимо опустить на 3 мм ниже пола. Смещение дорожек влечет за собой доработку направляющей для снаряда (деталь С21) и кормовой стенки корпуса (детали В1 и В2).

Также пришлось подрезать боковины корпуса (В19 и В20).

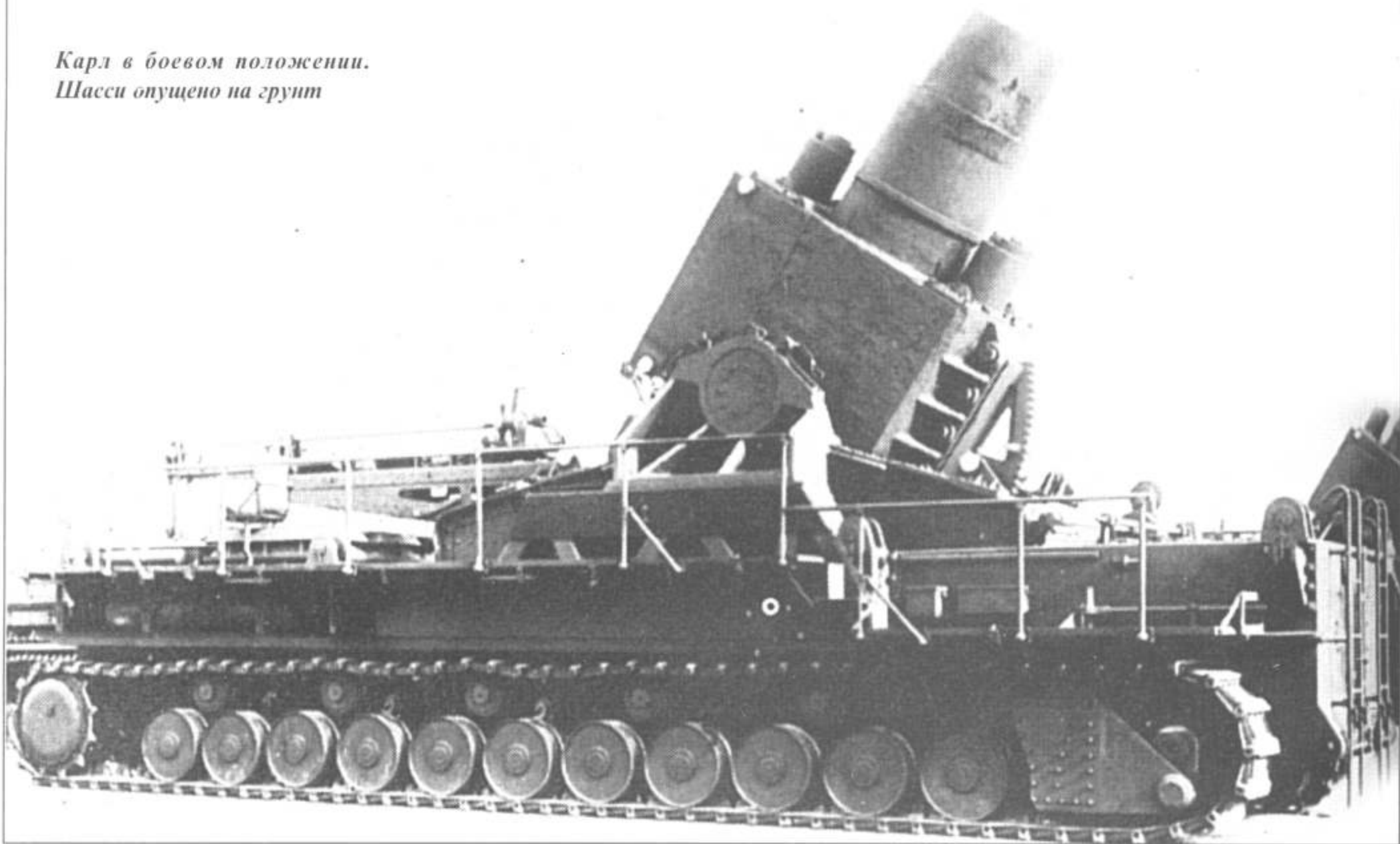
В трудах и мучениях дорожки наконец-то смонтированы на корпусе. Верхние, основные, дорожки, но есть еще и нижние, передние. Их теперь надо сопрягать с доработанными верхними. Вентилятор модели доработан с использованием деталей из конверсионного набора фирмы Абер. На фотографиях настоящего «Карла» видно, что пространство между тремя воздухозаборниками двигателя закрыто дощечками. Дощечки имитированы на пластике гравировкой. На задней стенке корпуса заново сделаны трубопроводы гидросистемы. Отлитые вместе с инструментом элементы крепежа заменены фототравленными деталями.

В наборе нет клаксона и фары Нотек, их удалось найти в сундуке с остатками бывших моделей. Лестницы доработаны путем имитации крепежа в местах стыка верхней и нижней частей.





*Карл в боевом положении.
Шасси опущено на грунт*



При доработке ложа под снаряд желательно заменить ролики от модели на самодельные, нарезанные из круглого литника подходящего диаметра. Кроме того, заново сделаны поручни и добавлен ряд мелких деталей.

Окраска

Подготовка к окраске заключалась в «разбивке» модели на «составляющие», которые предстояло красить по отдельности: корпус, опорные катки, ствол мортиры, казенная часть, блок затвора, ложе для снаряда, панель приборов механика-водителя. В качестве прототипа была выбрана самоходная мортира с собственным именем «Ziu», принимавшая участие в боях на улицах Варшавы в августе 1944 г. Скорее всего, этот «Карл» изначально был окрашен в стандартный серый «танковый» цвет вермахта, затем перекрашен по трехтонной камуфляжной схеме. Итак, сначала модель окрашивалась серой эмалью, поверх которой целиком задувалась песочно-желтой краской. Желтый тон напылялся неравномерно - кое-где сквозь него должна проступать изначальная серая окраска. Красно-коричневый/зеленый камуфляж выполнялся художественной гуашью по фотографиям самоходной мортиры «Ziu».

Форма пятен камуфляжного рисунка различна, видимо здоровенную самоходку красила целая команда плохо синхронизированных между собой маляров. Корпус имеет рисунок камуфляжа в стиле «тигриные полосы». Ствол мортиры - широкие полосы, казенный блок - пятна. Надо сказать, что даже по подборкам красить модель очень сложно из-за

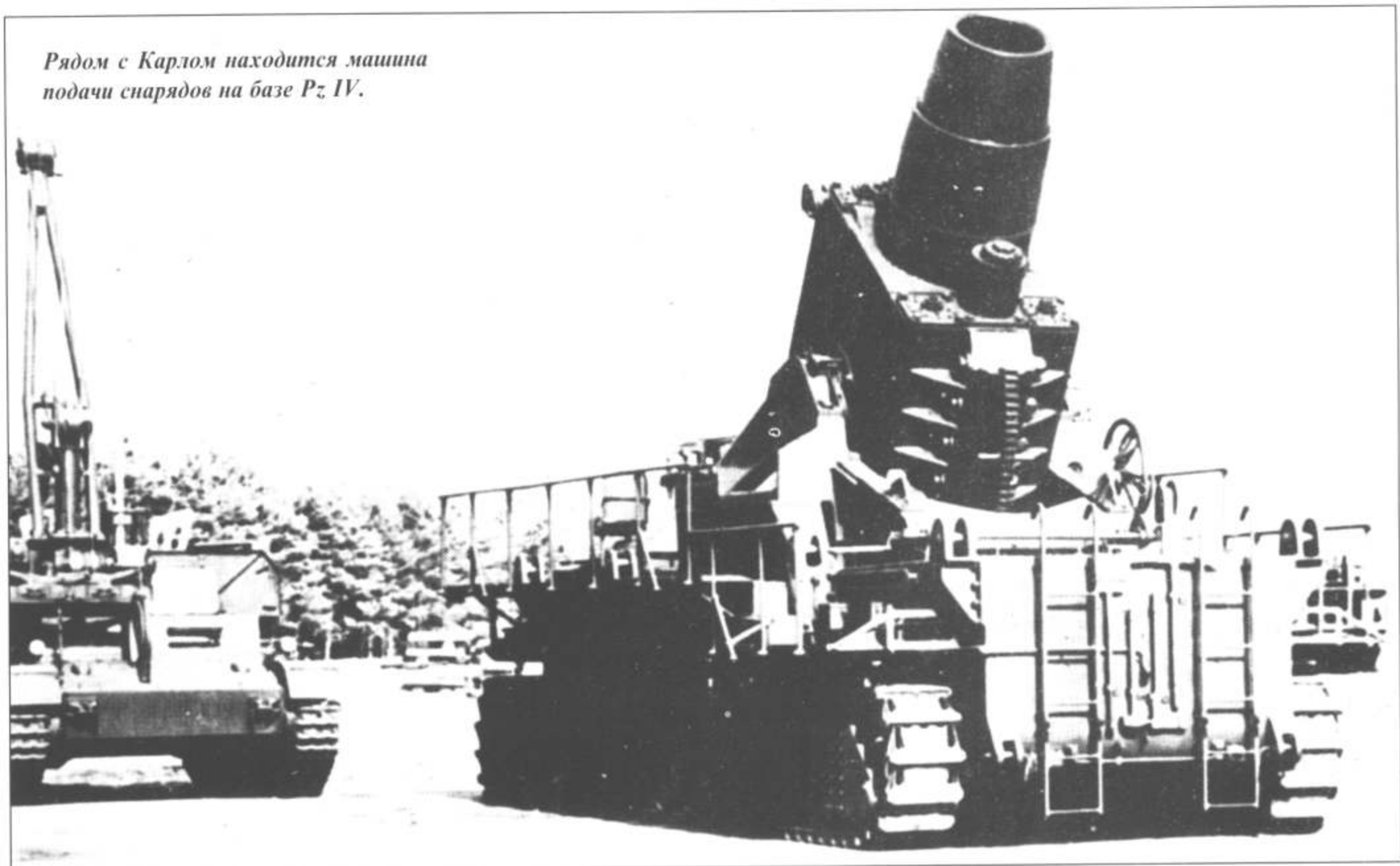
обильного числа выступающих мелких, средних и крупных деталей.

После окраски пришел черед тонировки масляными и акриловыми красками. Низ корпуса припылен краской Хамброд 72. Тут главное - не увлекаться. «Карл» считался самоходным, однако

фактически не был приспособлен к длительным «самоходам» на собственных гусеницах, поэтому и припыленность должна быть легкой. Точно так же излишним будет уклон с сторону «ободранности». Ободранность уместна только в местах, подвергавшихся механическому



*Рядом с Карлом находится машина
подачи снарядов на базе Pz IV.*



воздействию артиллеристов: лестницы, дорожки, поручни, а также монтажно-крепежные узлы самоходной мортиры.

Тем не менее, пыль должна присутствовать, причем в изрядных количествах. При выстреле вокруг мортиры взметалось облако пыли, которая затем оседала на самоходку. Таким образом, наибольшему запылению у «Карла» подвергался не низ, а верх корпуса.

Металлические части, которые на реальном «Карле» не красились, на модели окрашены металликом фирмы Хмбрл. Металликом также проработана «дорожка» и зубья на гусеницах. Рельсы снарядного ложа окрашены металликом, а затем тонированы матовым лаком с добавкой пастели коричневого цвета. Смесь наносилась кисточкой, после растиралась пальцем.

Декаль в модели - не лучшего качества. Из декали взят только номер. Название пушки написано кисточкой от руки.

Отделение управления сохранило первоначальную серую заводскую окраску. Так оно и покрашено на модели.

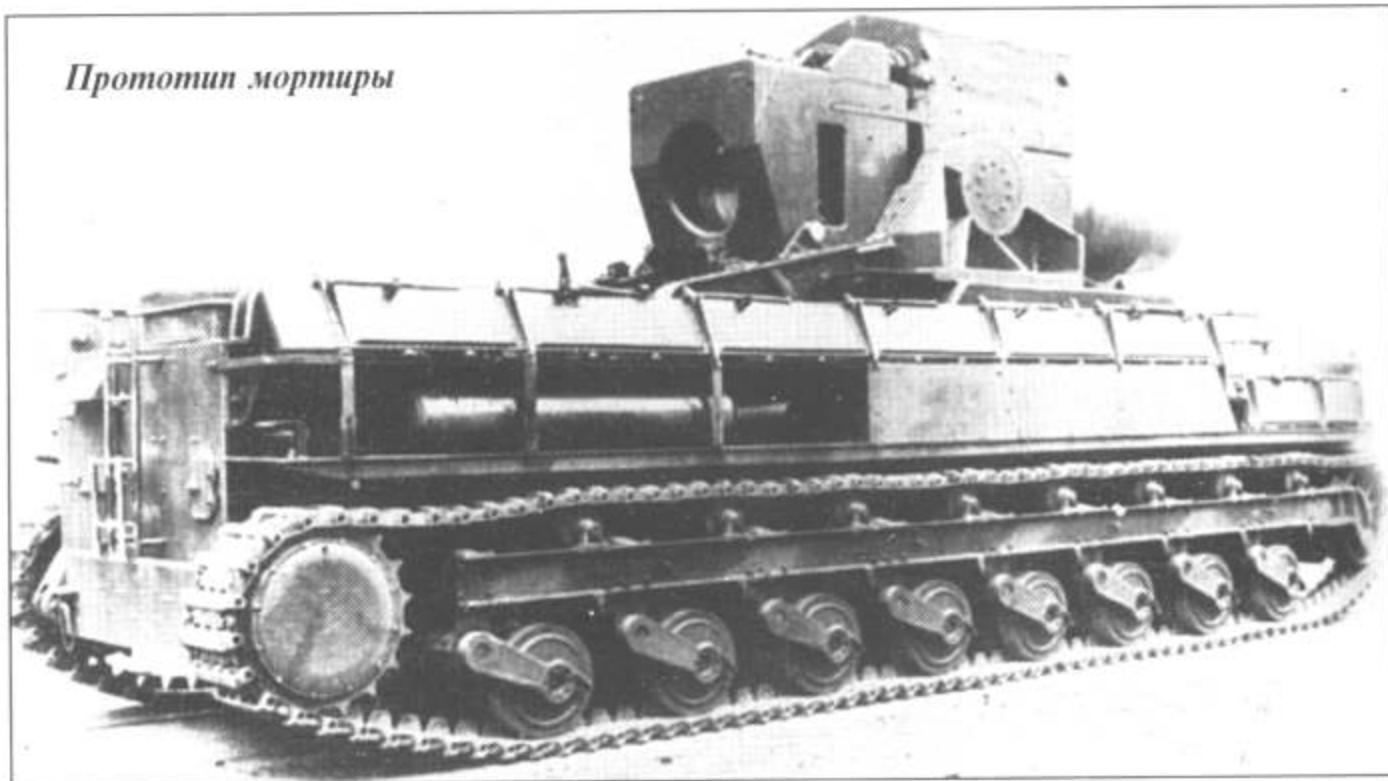
В завершении процесса окраски были тонированы пастелью траки гусениц, окрашен под ржавчину глушитель.

Этот проект - просто мамонт какой-то! Масса сюрпризов и все неприятные. После сборки и окраски невольно задумываешься: А надо ли было за это вообще браться? Модель настолько неточная и упрощенная, что не верится в недавние танковые шедевры Дрэгона.

Мортира по имени Карл

В годы Второй мировой войны появилась масса интереснейших образцов во-

Прототип мортиры



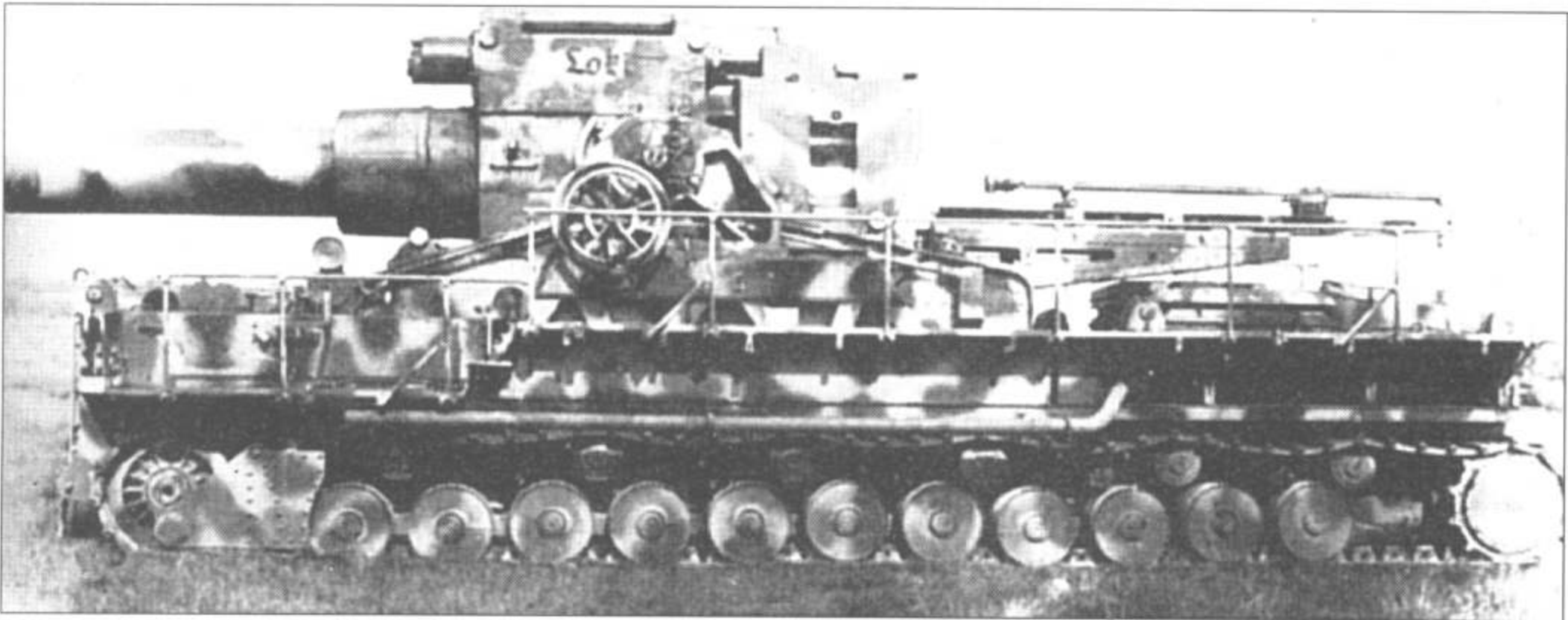
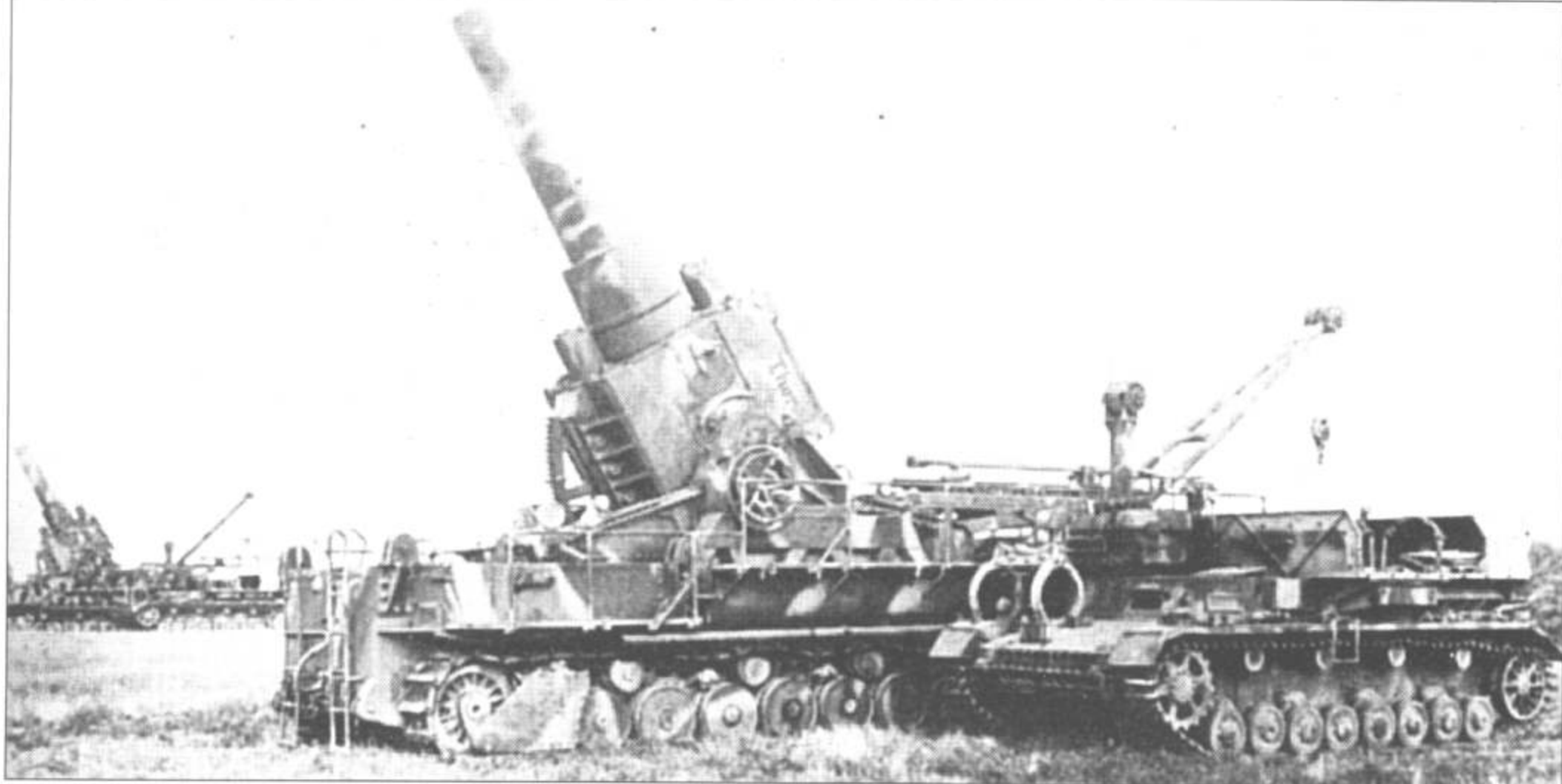
енной техники, но появлялись и подлинные «чудеса» техники. Разработанная перед Первой мировой войной ужасающая мортира, предназначенная для разрушения долговременных фортификационных сооружений, относится именно к ним. Тяжелая артиллерийская система являла собой резкий контраст с общей концепцией «войны моторов», маневренной войны.

На рубеже XIX-XX веков конструкторы пушек были озабочены проблемой создания «разрушителя крепостей». Лучше всего для разрушения укреплений подходили артсистемы навесного огня - гаубицы и мортиры. Фанатом «разрушителей крепостей» был Гитлер, считавший необходимым иметь мортиру, способную «проломить» французскую линию Мажино.

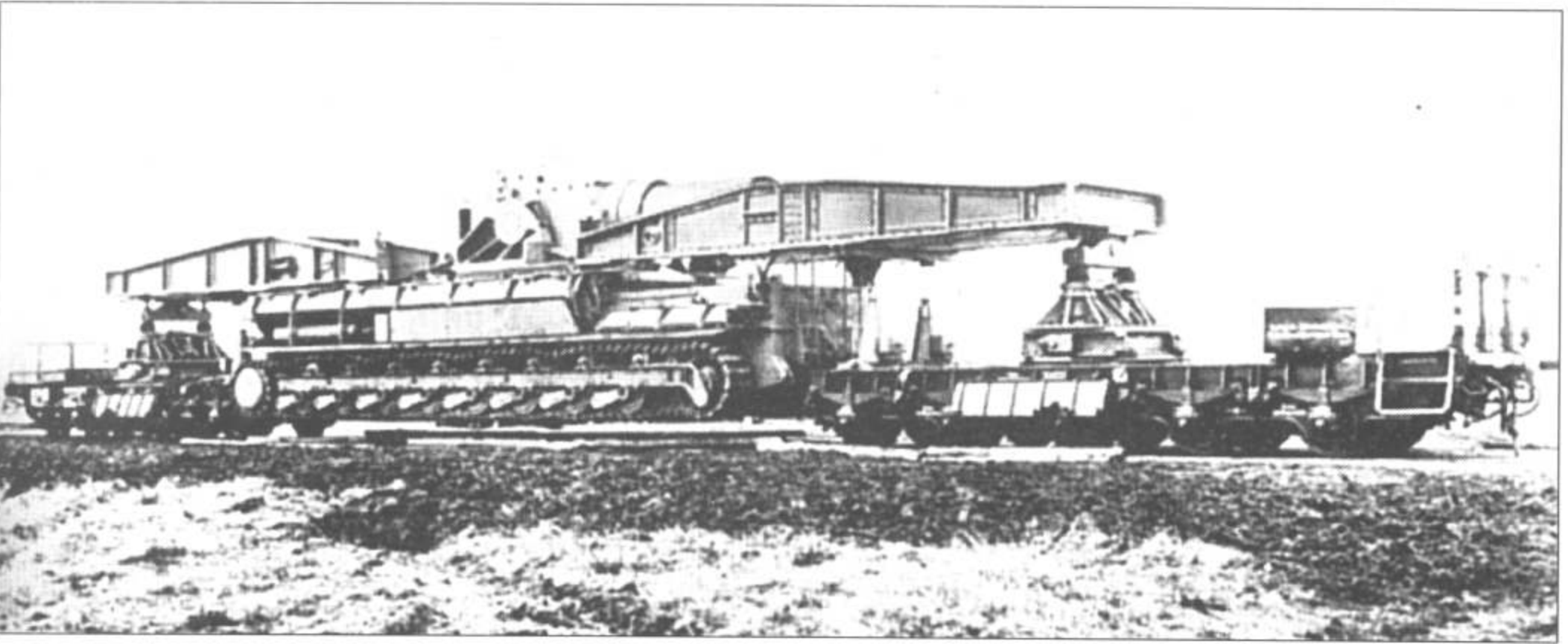
Самоходная мортира Gerate-040/041 больше известна под именем «Карл». Вообще-то наименование «Карл» отно-

сится только к первой построенной мортире Gerate-040. Задание на разработку тяжелой самоходной мортиры Генеральный штаб сухопутных войск выдал в 1937 г. На основе проектов времен первой мировой войны фирма Рейнметалл-Борзиг выдала на-гора 600-мм мортиру, полностью удовлетворявшую запросам военных. Мортира с длиной ствола 5 м могла обстреливать цели на дистанциях до 4500 м.

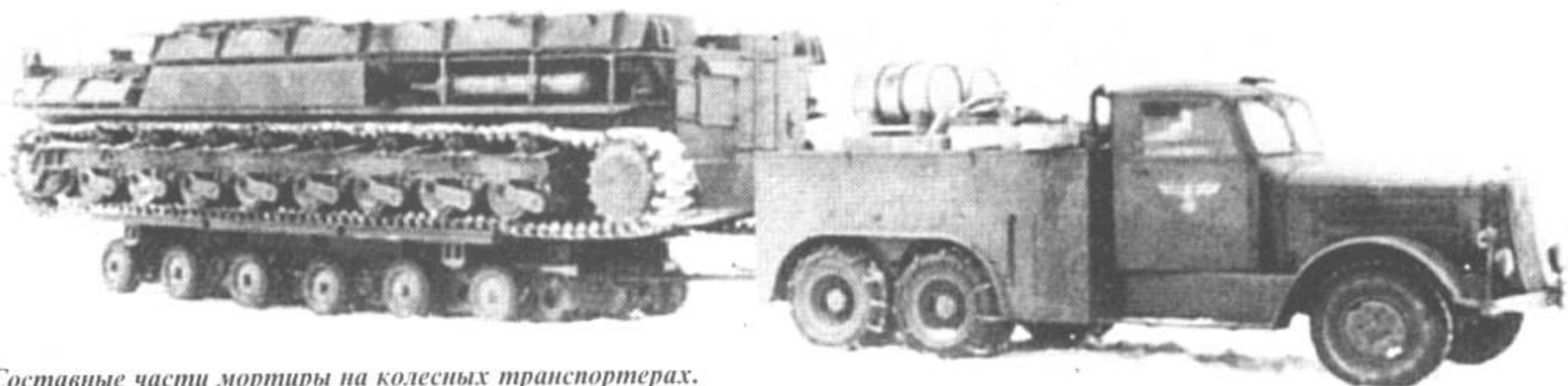
Самоходка проектировалась вокруг мортиры, весившей ни много ни мало 60 т. Сначала предполагалось использовать двигатель от торпедного катера. В конечном итоге остановились на дизеле, так как катерный мотор оказался чересчур «прожорливым». Самоходка достигала маршевой скорости 10 км/ч. Собственно сама по себе она должна была лишь выдвигаться на огневую позицию. Проходимость вне дорог была сильно ограниченной. Основной вид транспортировки - железная доро-



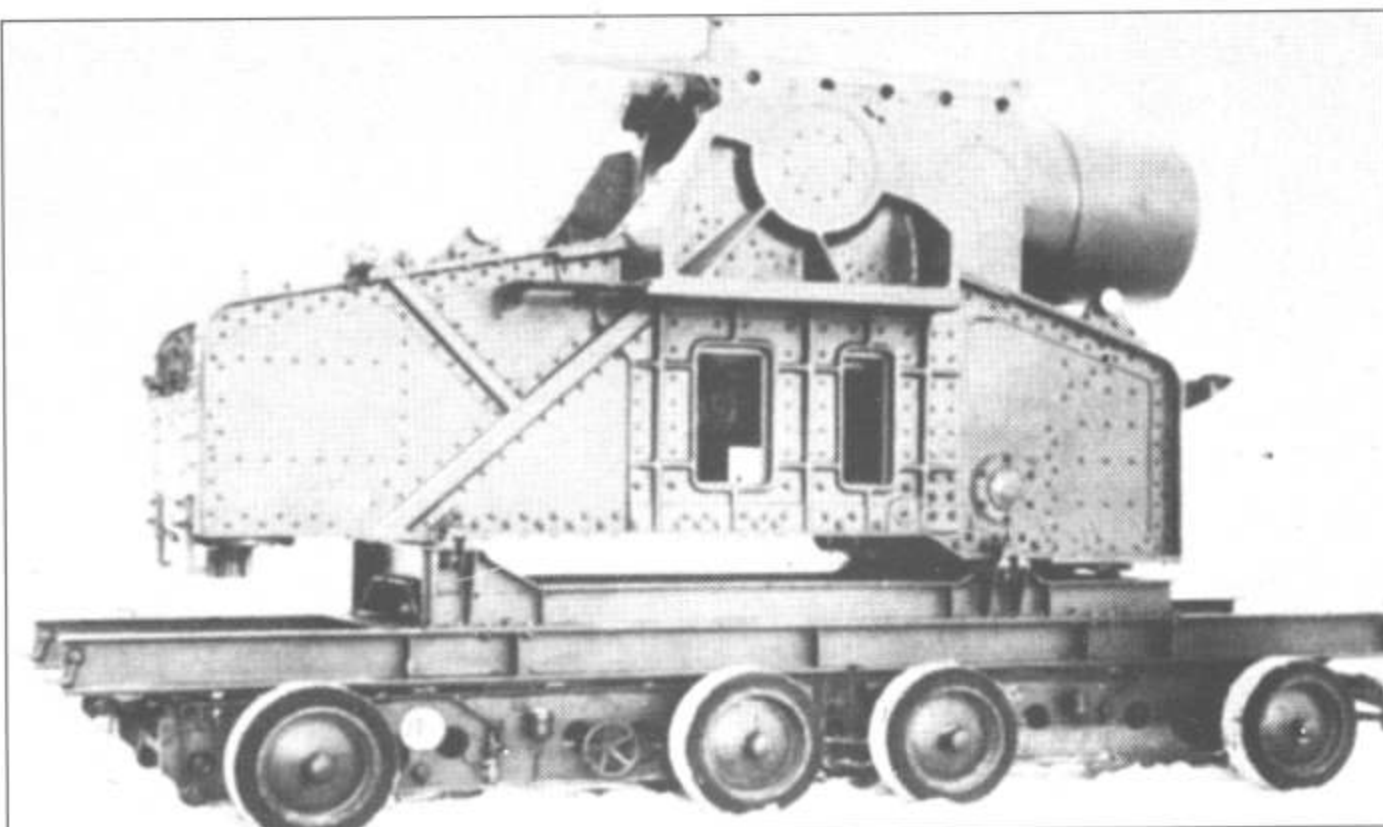
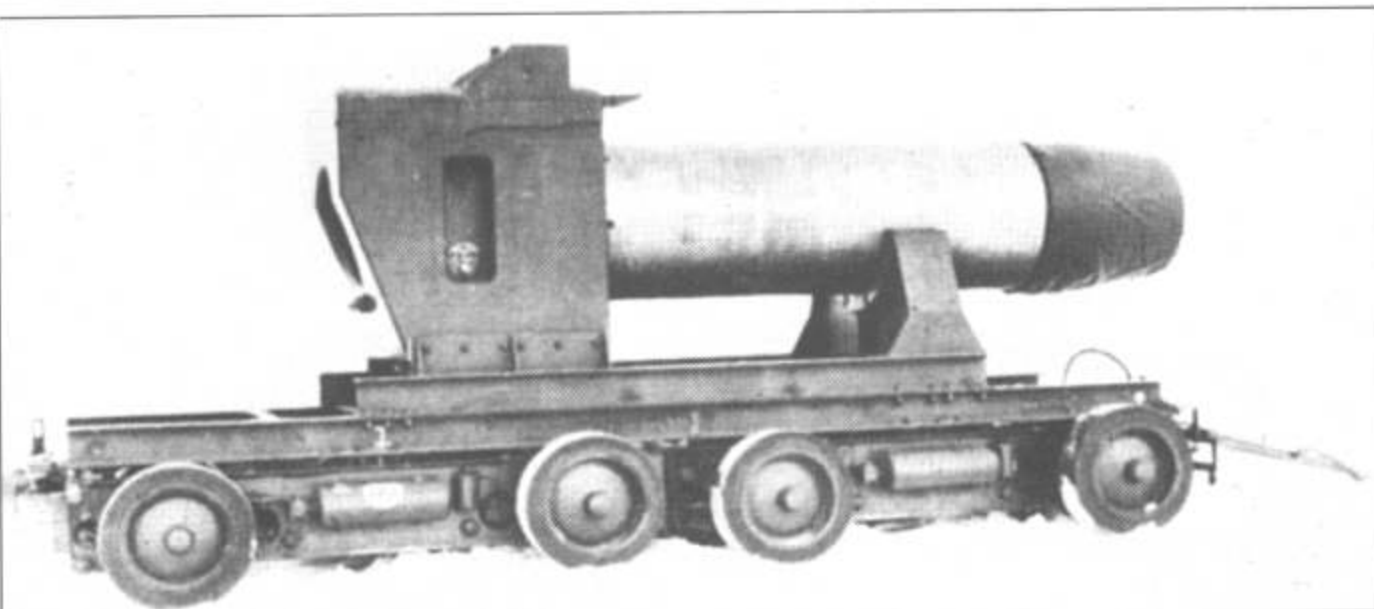
Мортиры Тор и Локи с 540-мм орудийным стволом



Карл погружен на специальный железнодорожный транспортер.



Составные части мортиры на колесных транспортерах.



Из-за ограниченного сектора обстрела мортиры по горизонту (2,5 град.) наведение по азимуту осуществлялось разворотом гусеничного шасси. После разворота корпус опускался на грунт, на это уходило всего 15 с. Гусеничное шасси не было рассчитано на восприятие отдачи при выстреле.

Все самоходные мортиры получили собственные имена, по хронологии изготовления: «Адам», «Ева», «Один», «Тор», «Локи», «Зиу». В ходе войны «Еву» перекрестили в «Балдура».

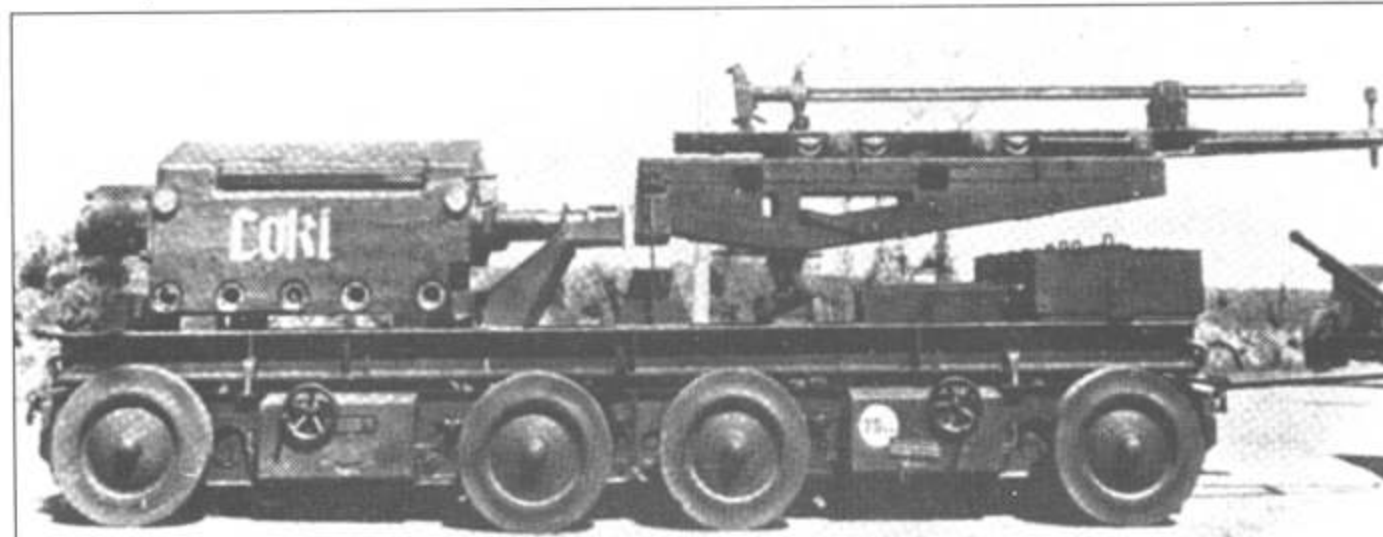
В январе 1941 г. был сформирован schwere Artillerie Abteilung 833. В первые дни операции «Барбаросса» 1-я батарея 833-го батальона («Тор» и «Один») принимали участие в боях южнее Львова, 2-я батарея («Адам» и «Ева») находилась в районе Бреста. «Адам» выпустил по Бресту 16 снарядов, «Ева» - ни одного. Первый же снаряд разорвался в стволе «Евы». Самоходную мортиру пришлось вести в Дюссельдорф на завод фирмы Рейнметалл для ремонта. Брестская крепость оказалась для немцев крепким орешком. Очевидцы вспоминали, что даже снаряды «Адама» пробивали казематы крепости только при прямом попадании.

«Тор» и «Один» выпустили несколько снарядов по Ленинграду. В этот период на некоторое время вышел по причине поломки ходовой части из строя «Один».

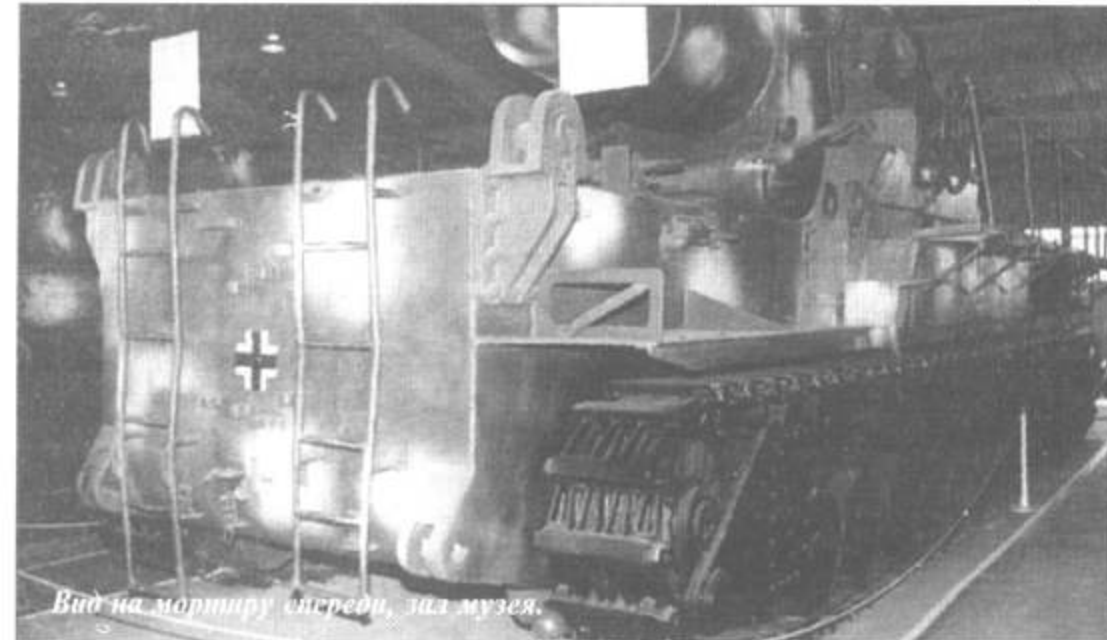
Затем в боевом использовании самоходных мортир наступил перерыв до июня 1942 г., когда 1-ю батарею перебросили под Севастополь. Башенную 30-ю береговую батарею 305-мм орудий (известна на Западе как форт «Максим Горький») вывели из строя именно «Тор» и «Один». На батарею лейтенанта Александра немецкие мортиры израсходовали весь свой боезапас. Севастополь пал прежде, чем доставили снаряды к 600-мм мортирам. Командир батареи писал: «В целом «Карл» проявил себя хорошо. Однако танк (гусеничный транспортер) ненадежен, подъемный механизм постоянно перегревается».

Масштаб боевого применения самоходных мортир ограничивали не только сложности транспортировки, но и проблемы с доставкой боеприпасов, а также ограниченный ресурс ствола мортиры. Как вариант, рассматривалась замена ствола калибра 600 мм на ствол калибром 540 мм, но и это проблемы не решило.

Григорий Штindelъ



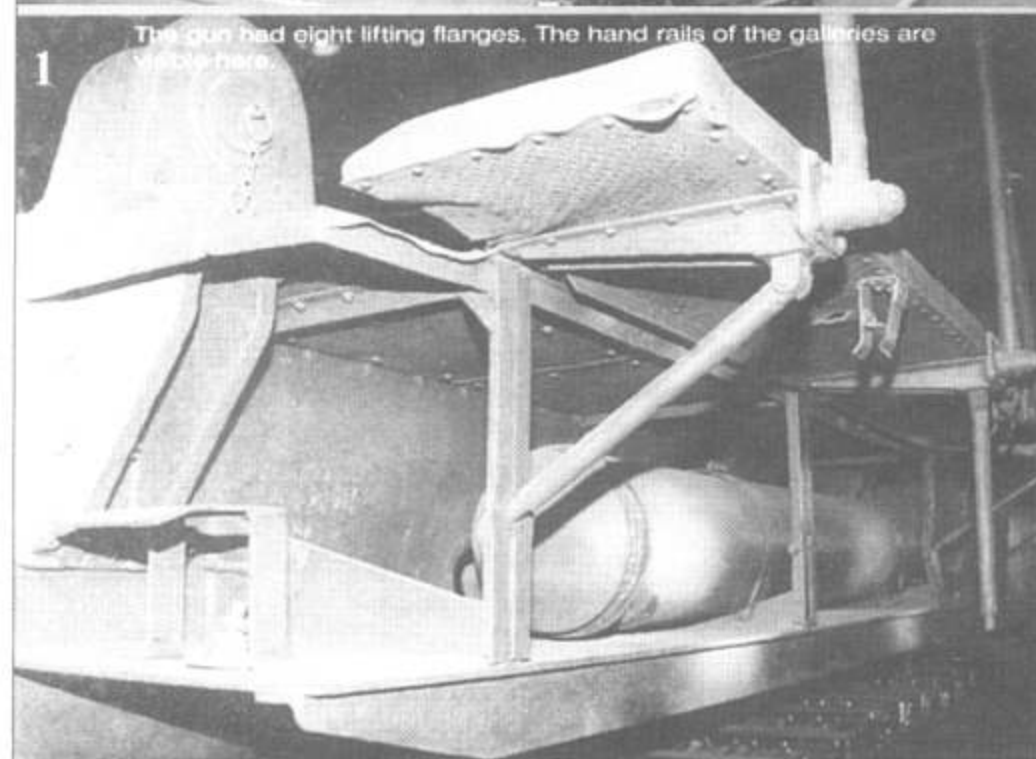
Единственная уцелевшая самоходная мортира «Зиу», находится в подмосковной Кубинке, в музее БТТ. Согласно известным фотоснимкам «Зиу», машина была окрашена в трехцветный камуфляж. Время от времени музейный экспонат перекрашивают по схеме, которая зависит от наличия в Кубинке той или иной краски, а также от эстетических предпочтений сотрудников музея. Состояние мортиры далеко от идеального: напрочь отсутствует все, что связано с двигателем (Кто бы сомневался! На нем же пахать можно.), а также отделение управления (лишнее подтверждения существования трактора «Зиу»). Все фотографии сделаны в Кубинке.



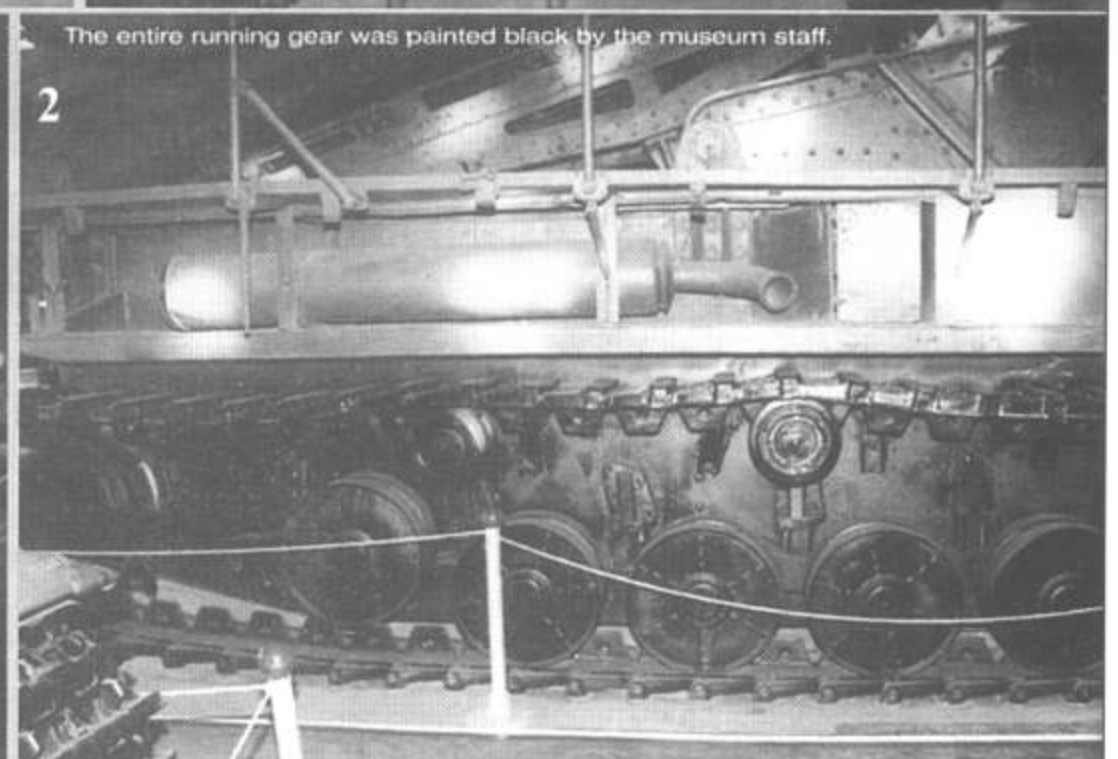
Вид на мортиру сверху, из музея.



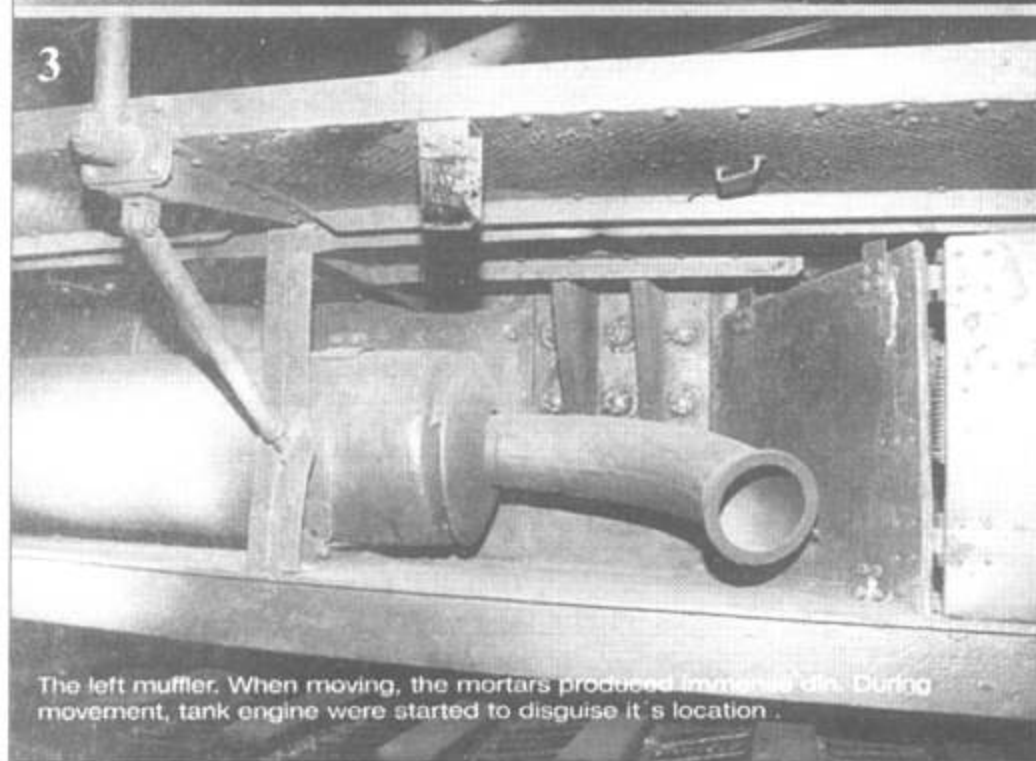
Крепеж для инструмента на стенке корпуса между лестницами.



The gun had eight lifting flanges. The hand rails of the galleries are visible here.



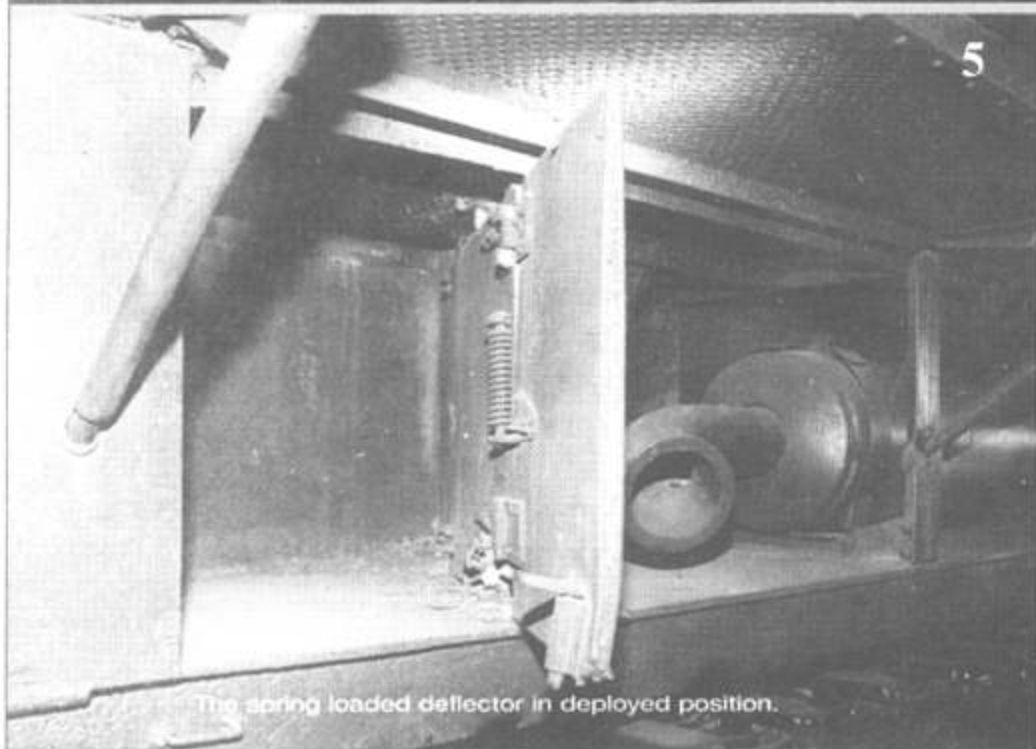
The entire running gear was painted black by the museum staff.



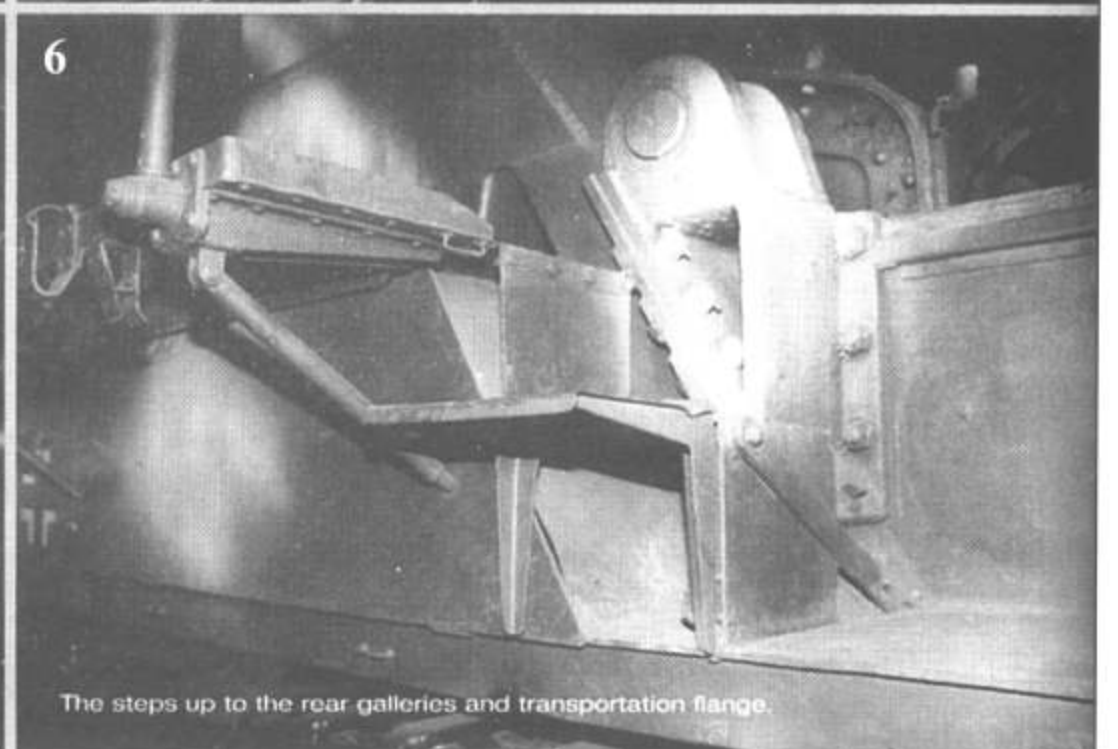
The left muffler. When moving, the mortars produced immense din. During movement, tank engine were started to disguise it's location.



A view to the gun carriage. To both sides 'storage boxes' were attached, their purpose is unknown although they may have been deflector panels for the exhausts.

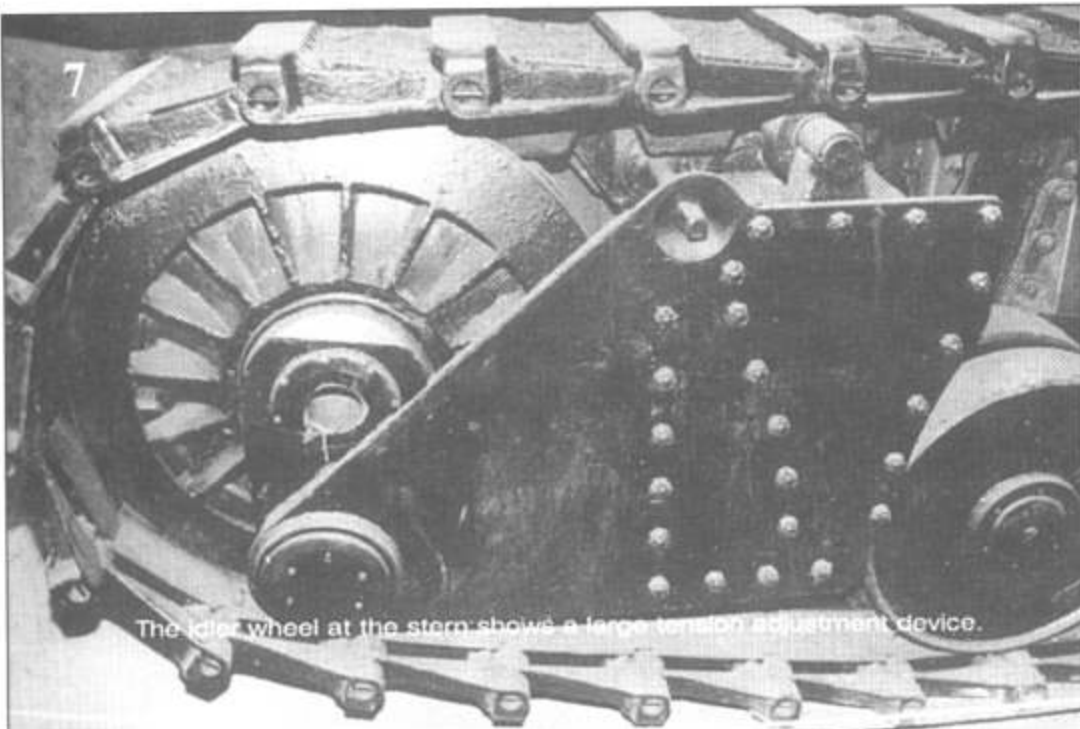


The spring loaded deflector in deployed position.

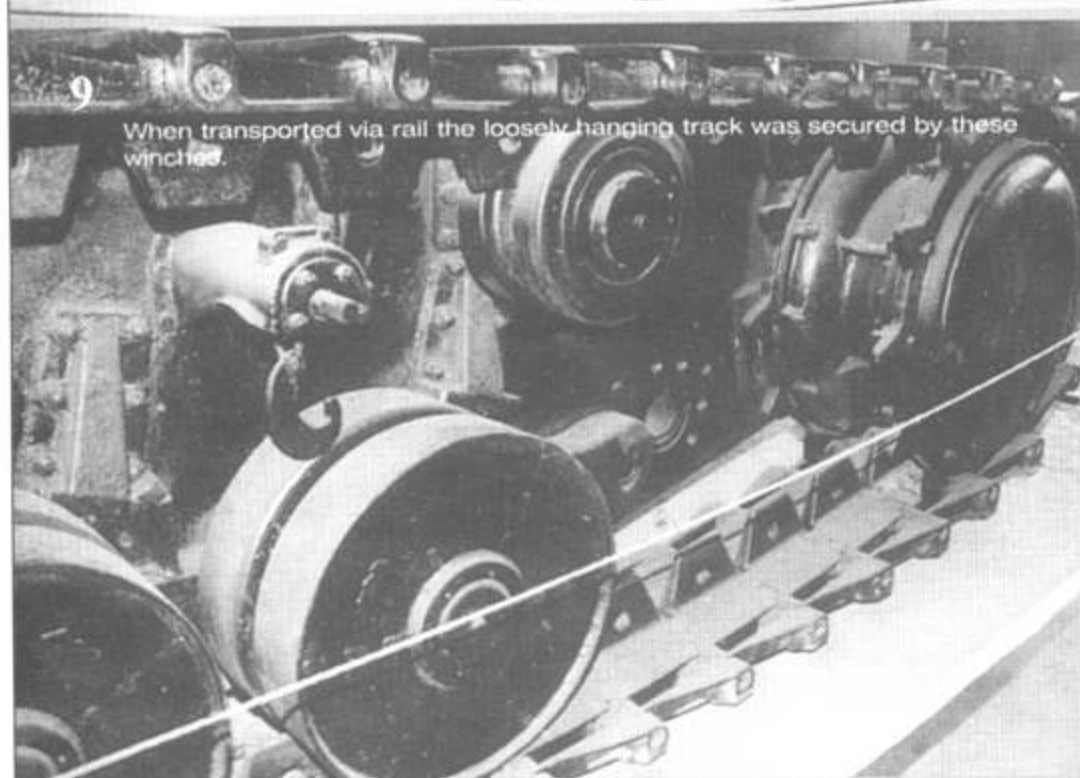
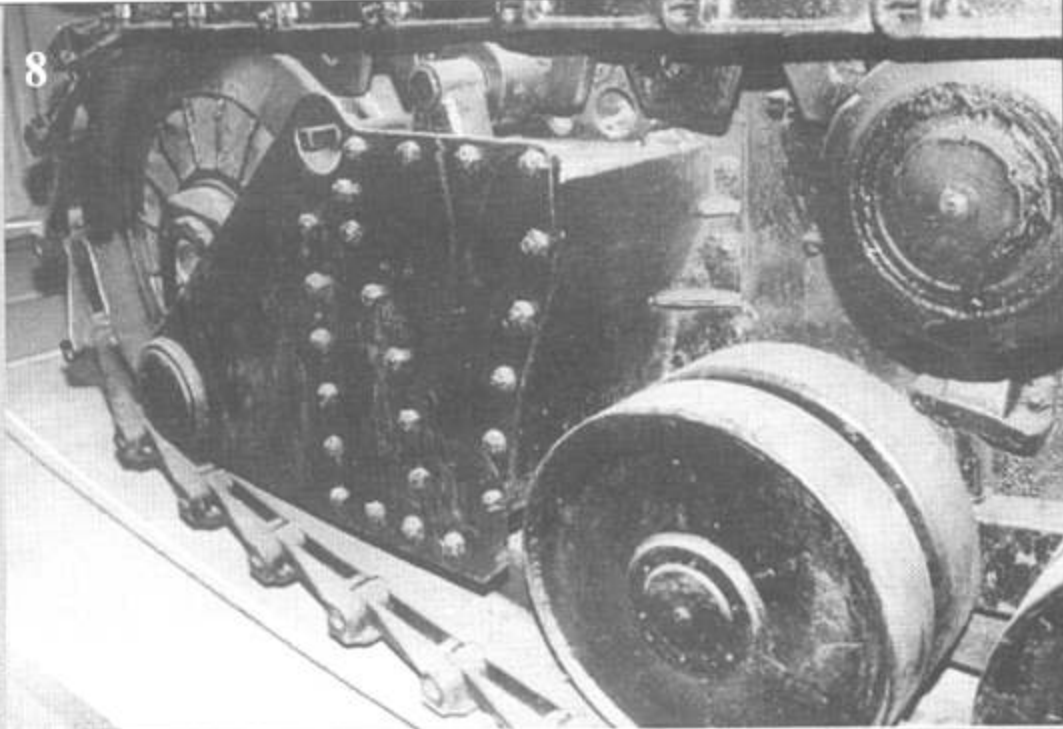


The steps up to the rear galleries and transportation flange.

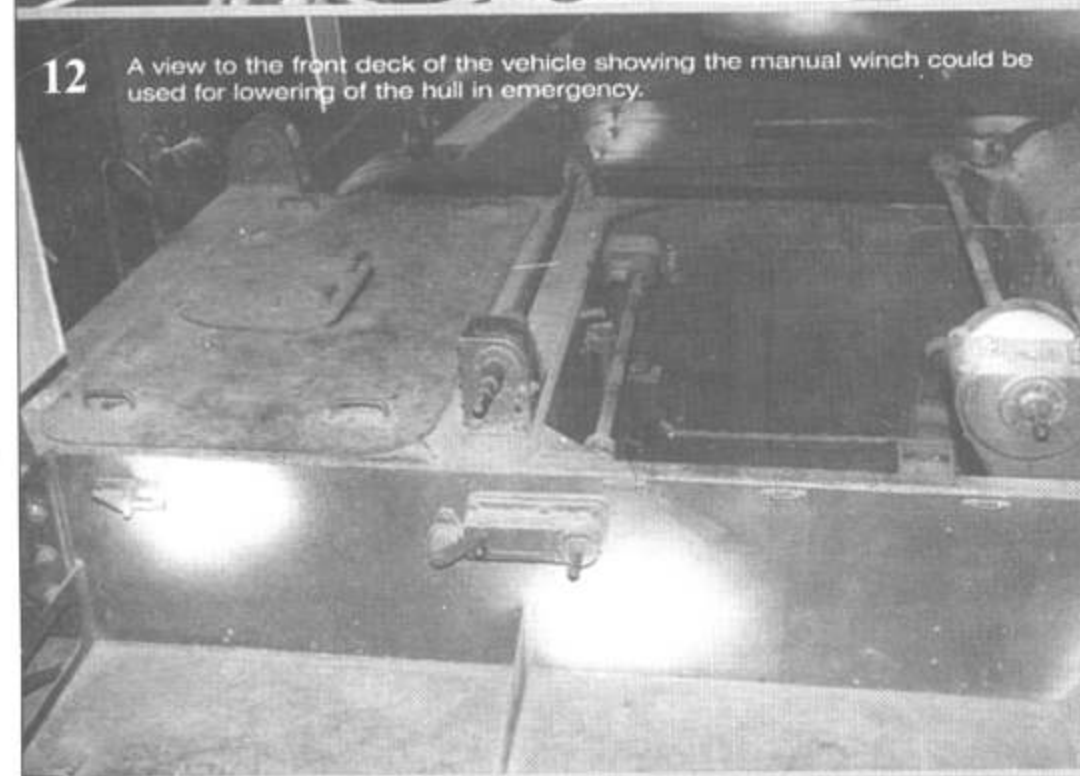
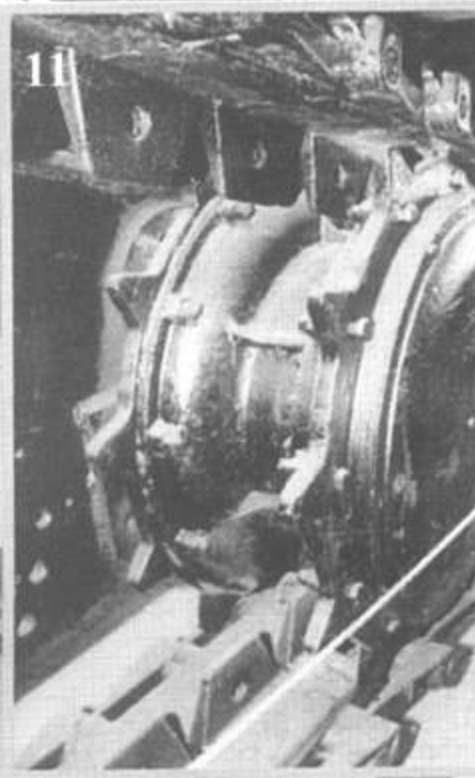
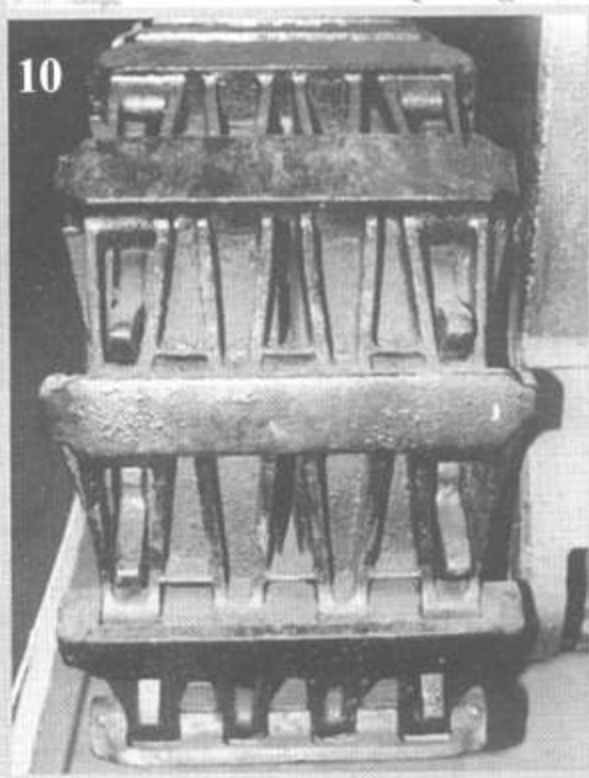
1. На самоходной мортире имеется восемь монтажных проушин, на снимке видна часть дорожки-галереи. 2. Ходовая часть целиком окрашена в черный цвет. Интересная эстетика. 3. Левый глушитель. В движении самоходка производила ужасающий грохот. На марше акустическую маскировку «Карла» обеспечивали танки, своими двигателями, пытавшиеся заглушить звуки, издаваемые самоходкой. 4. Дорожка-галерея, на переднем плане - откидная створка дефлектора выхлопных газов. 5. Открытая створка дефлектора, в открытом положении створка удерживается пружиной. 6. Подножка, монтажная проушина и галерея-дорожка.



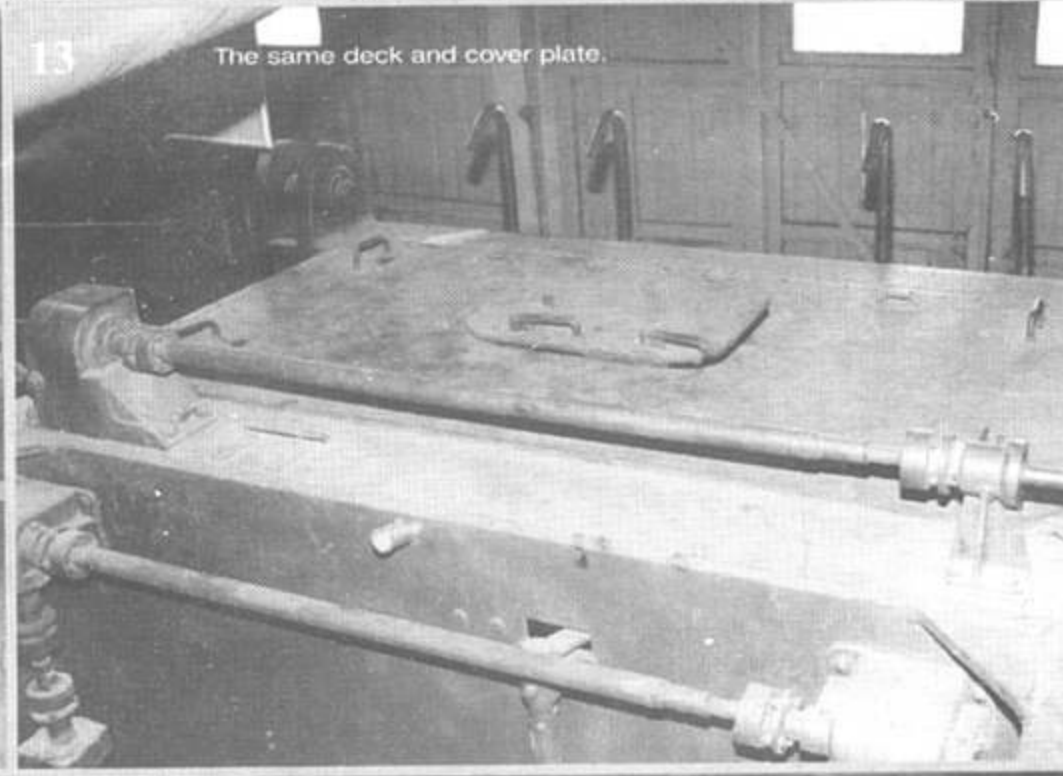
The idler wheel at the stern shows a large tension adjustment device.



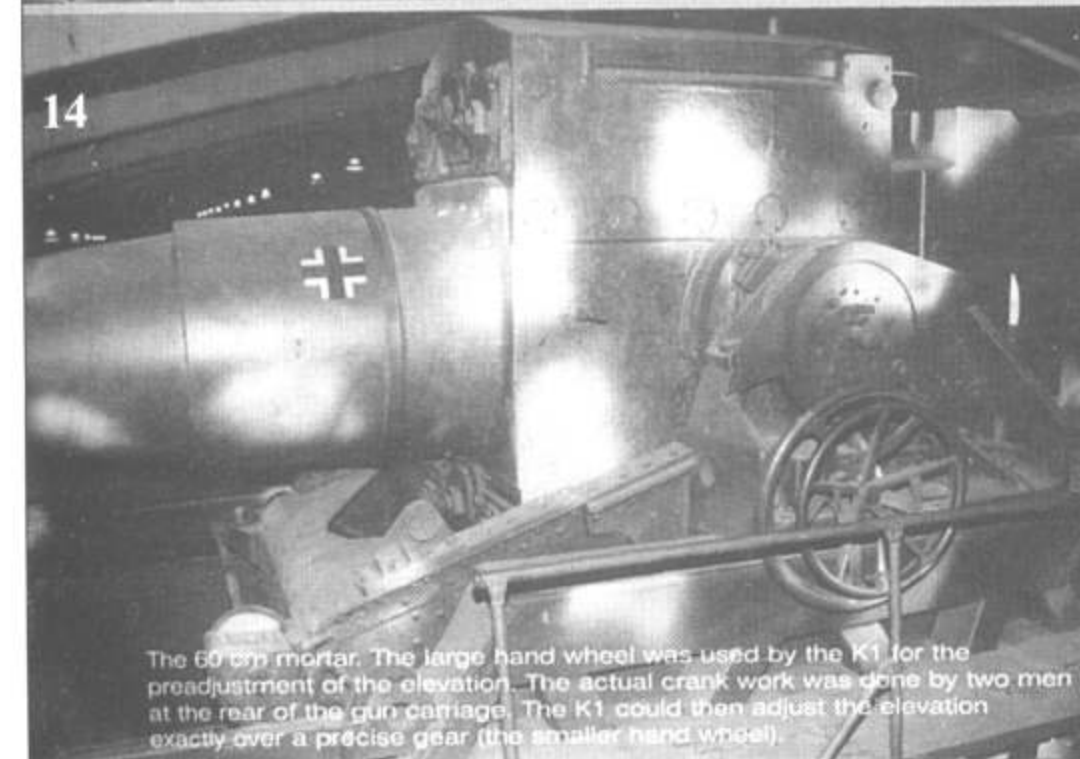
When transported via rail the loosely hanging track was secured by these winches.



12 A view to the front deck of the vehicle showing the manual winch could be used for lowering of the hull in emergency.



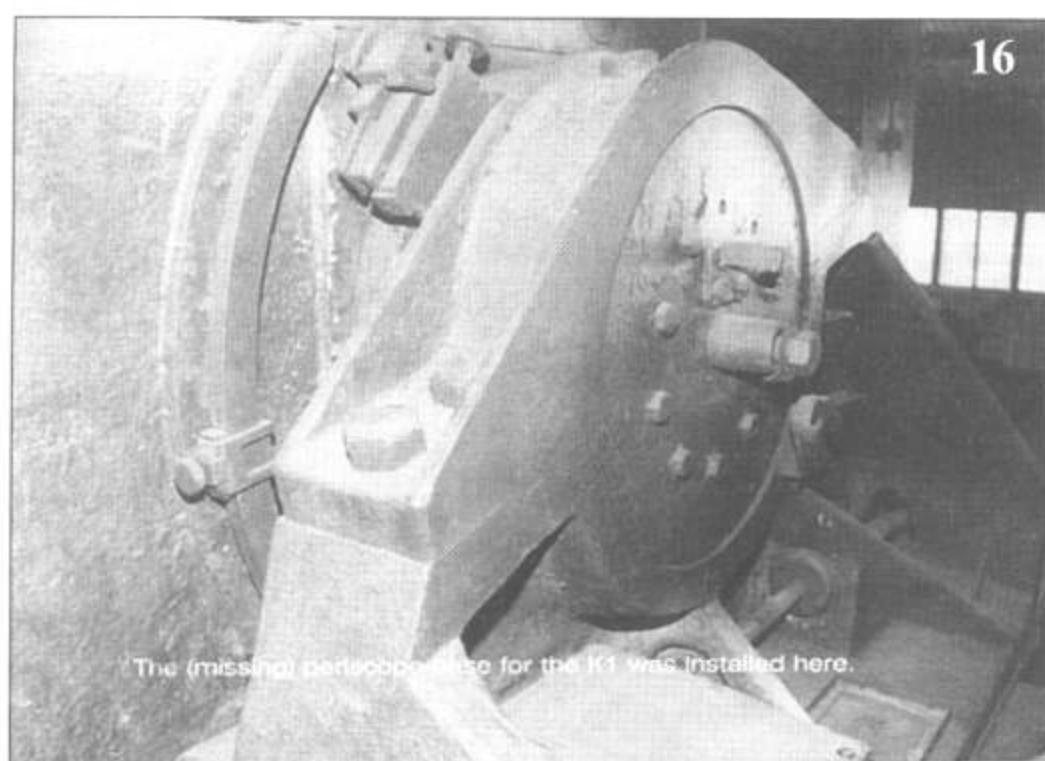
13 The same deck and cover plate.



The 600 mm mortar. The large hand wheel was used by the K1 for the preadjustment of the elevation. The actual crank work was done by two men at the rear of the gun carriage. The K1 could then adjust the elevation exactly over a precise gear (the smaller hand wheel).



The rear deck with loading tray.



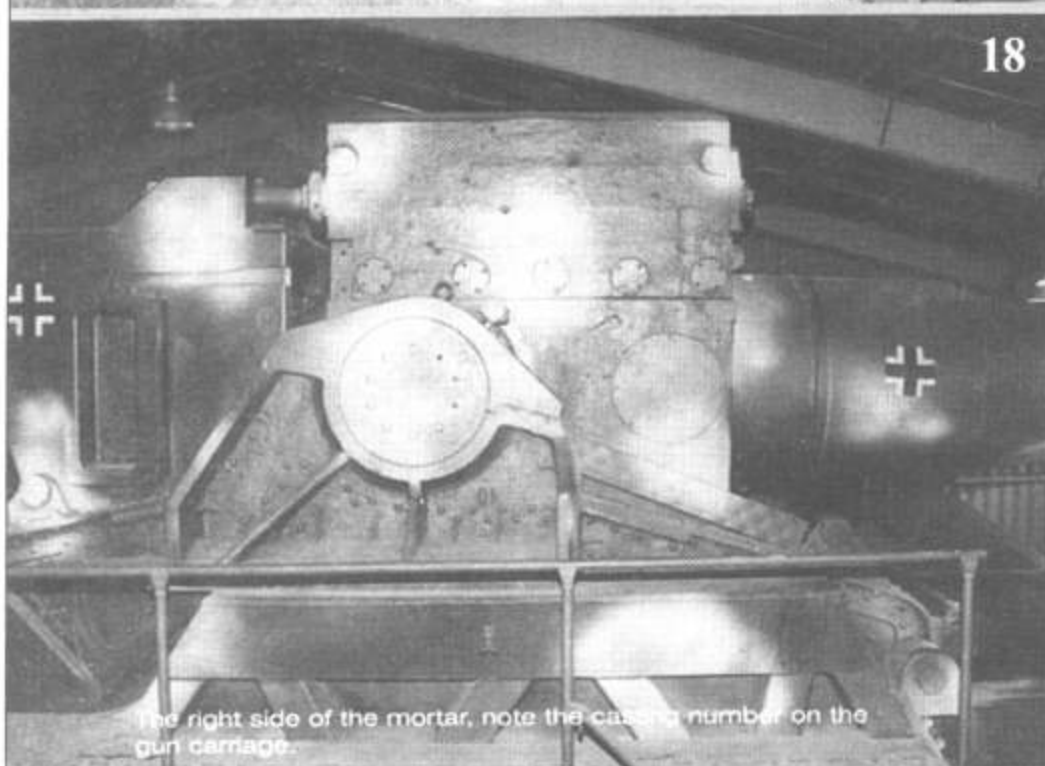
16

The (missing) periscope base for the K1 was installed here.



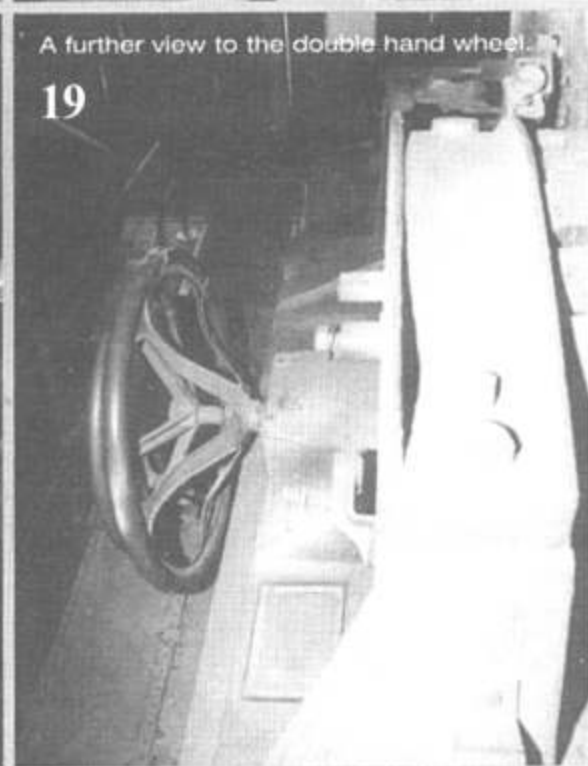
This cardan shaft elevated the mortar.

17



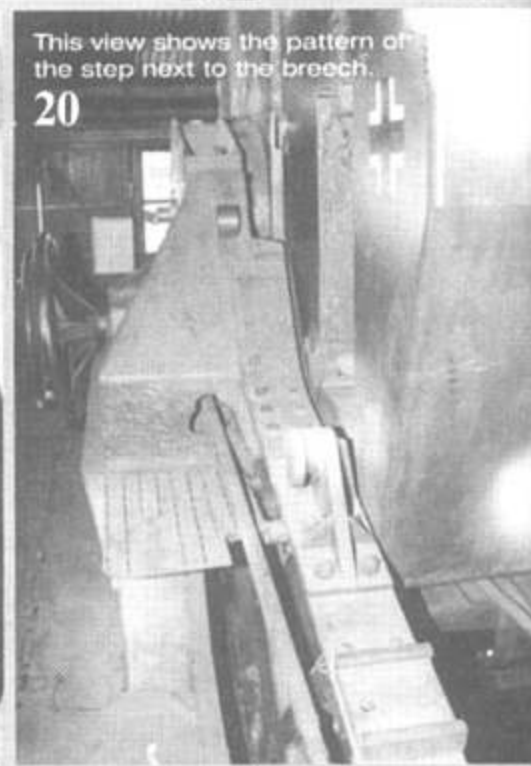
18

The right side of the mortar, note the casing number on the gun carriage.



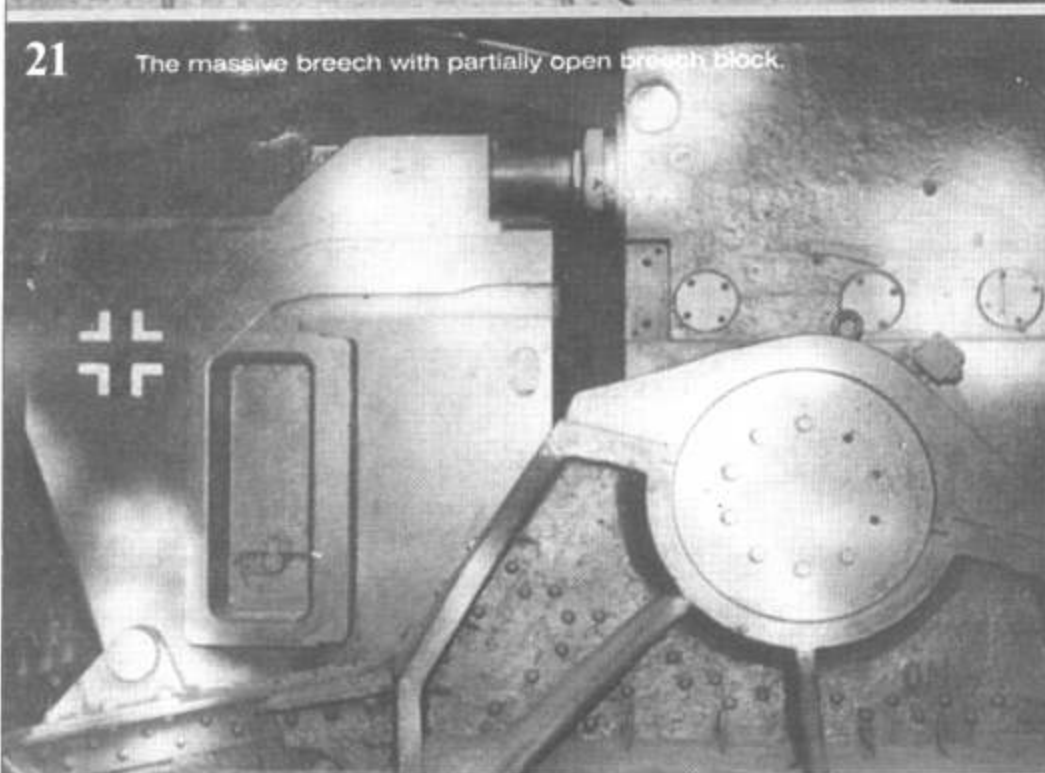
19

A further view to the double hand wheel.



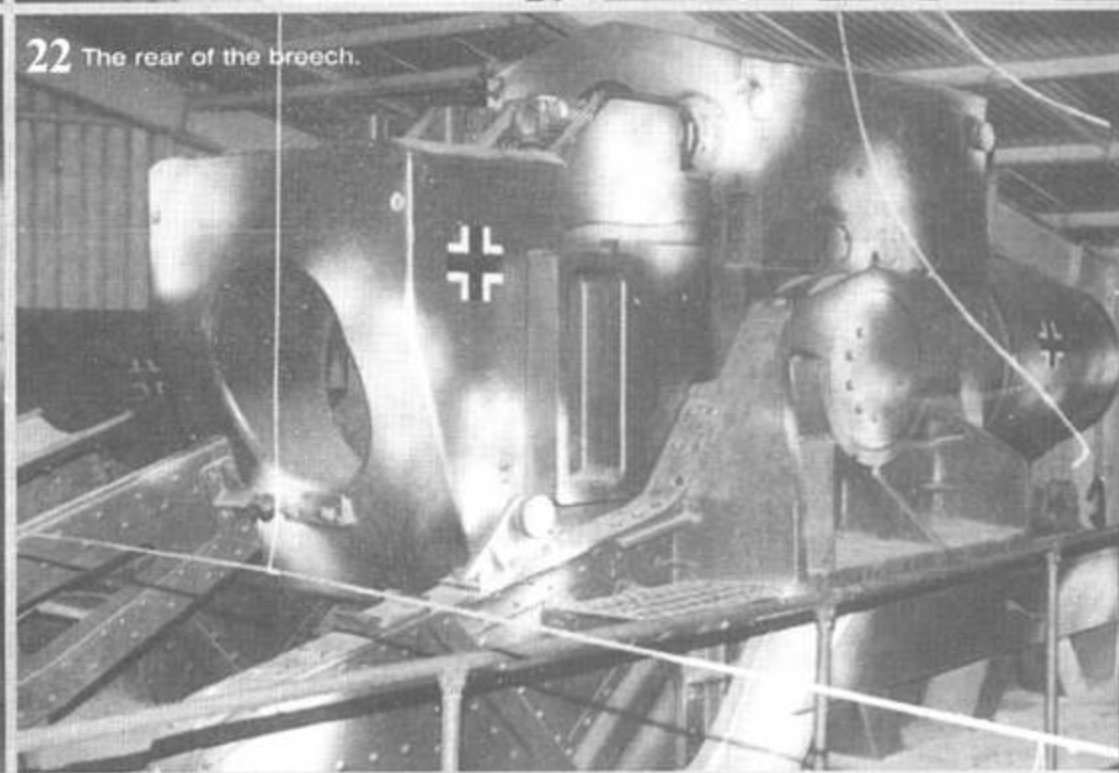
20

This view shows the pattern of the step next to the breech.



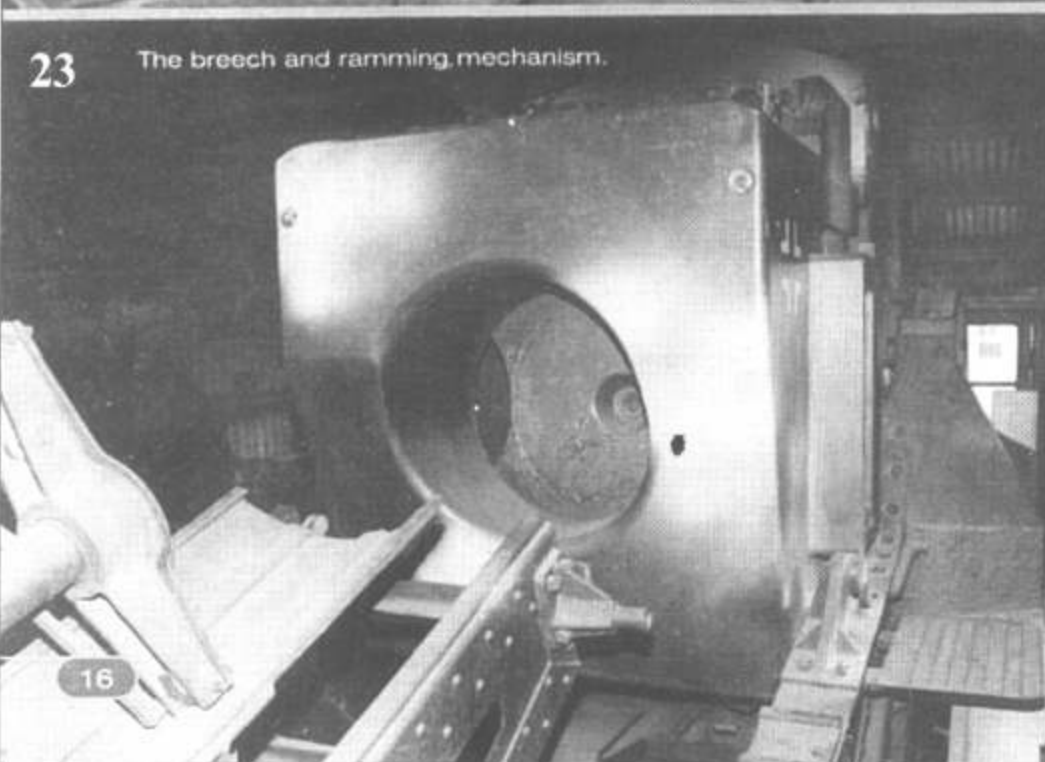
21

The massive breech with partially open breech block.



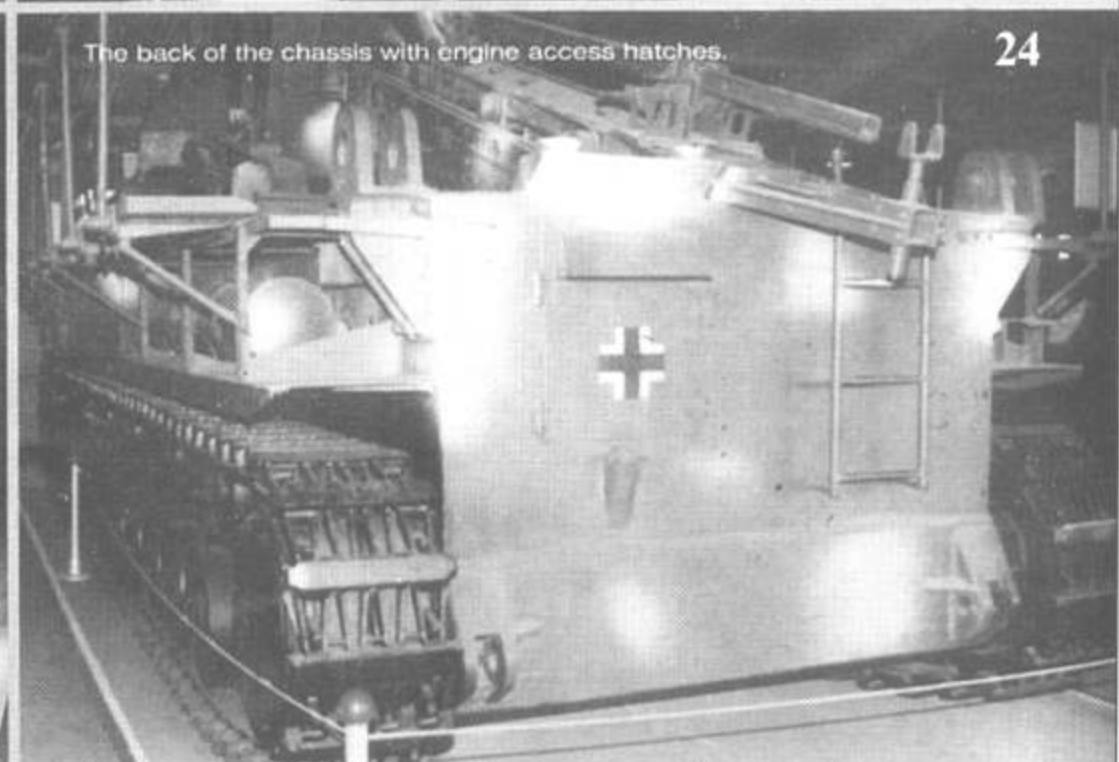
22

The rear of the breech.



23

The breech and ramming mechanism.

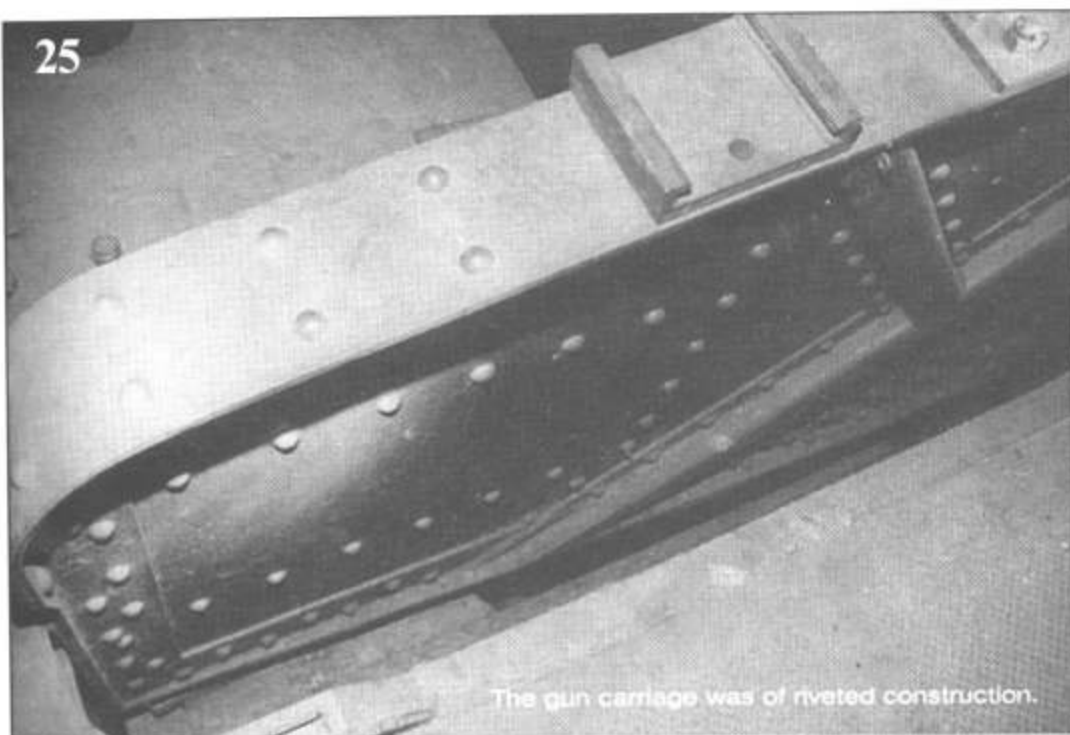


24

The back of the chassis with engine access hatches.

16. База крепления прицела. 17. Карданный вал механизма наведения мортиры в вертикальной плоскости. 18. Правый борт мортиры. 19. Вид сзади на двойной штурвал вертикального наведения. 20. Детализовка лафета. 21. Массивный затвор частично открыт. 22. Казенная часть. 23. Казенная часть, вид сзади. 24. В корме корпуса расположен люк доступа к двигателю.

25



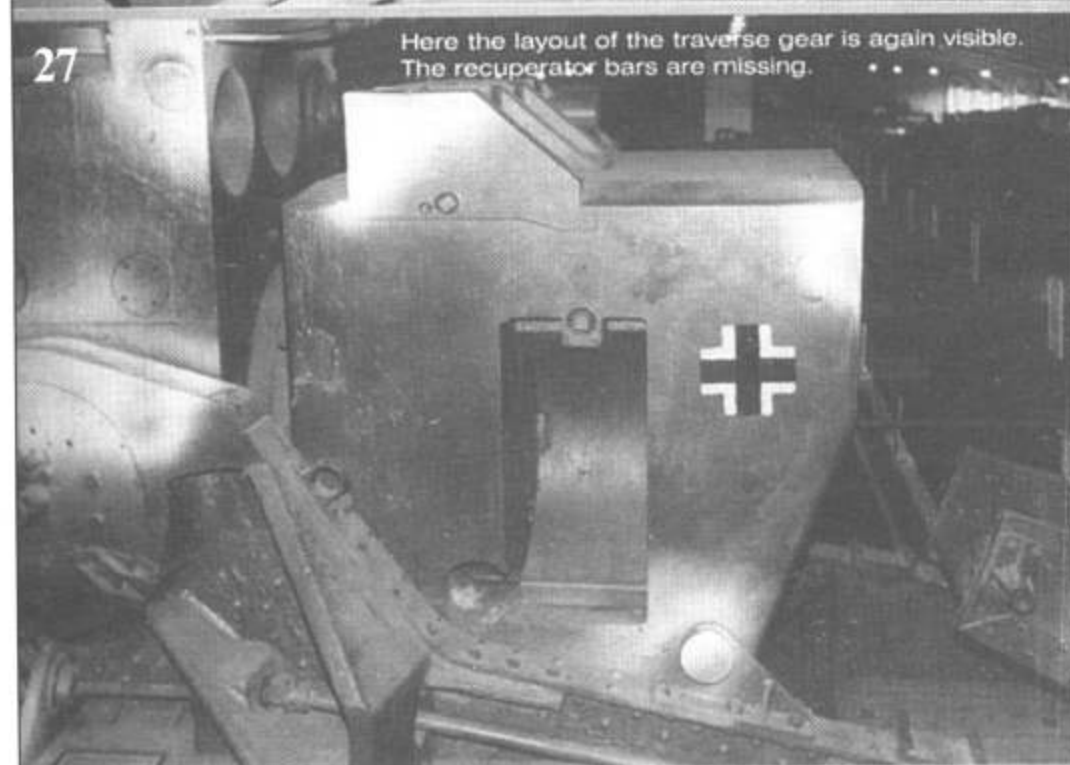
The gun carriage was of riveted construction.

26



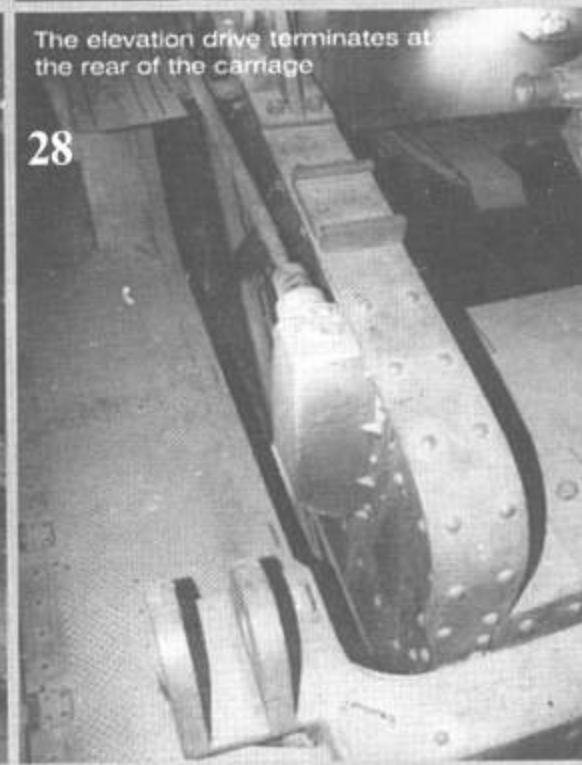
Notice the bracket under the breech opening.

27



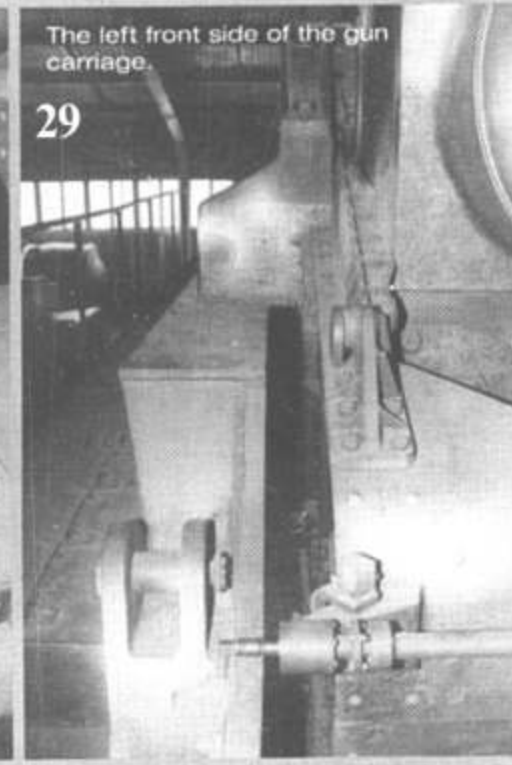
Here the layout of the traverse gear is again visible. The recuperator bars are missing.

28



The elevation drive terminates at the rear of the carriage.

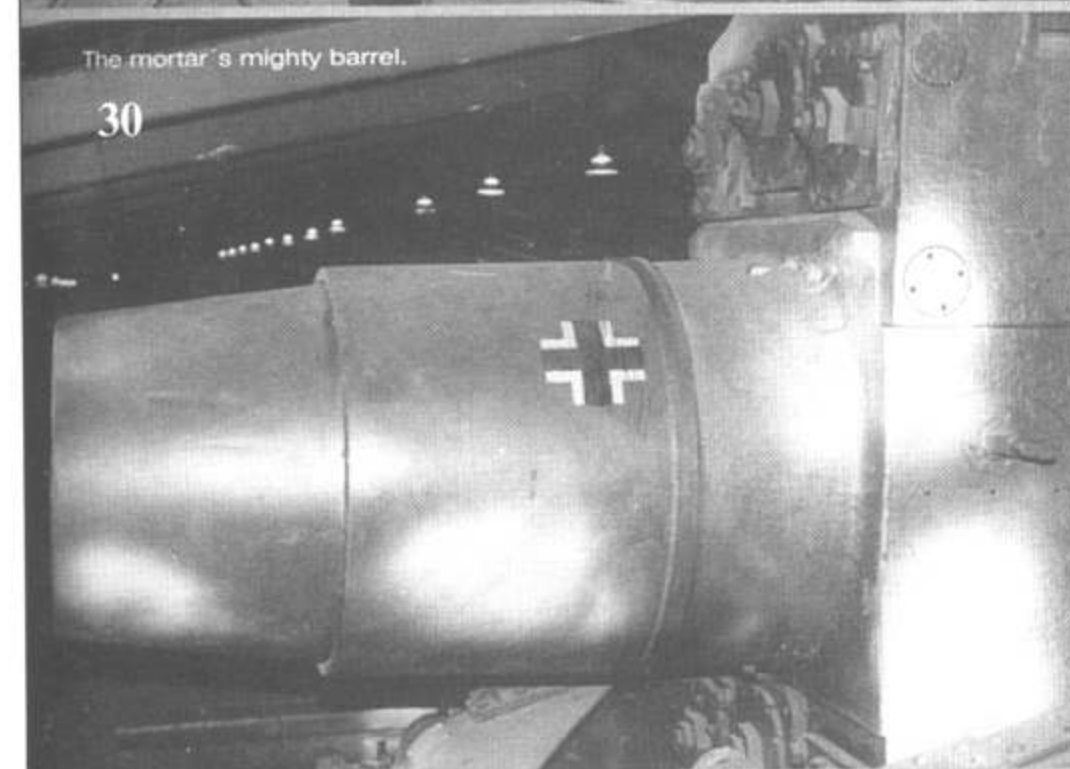
29



The left front side of the gun carriage.

The mortar's mighty barrel.

30

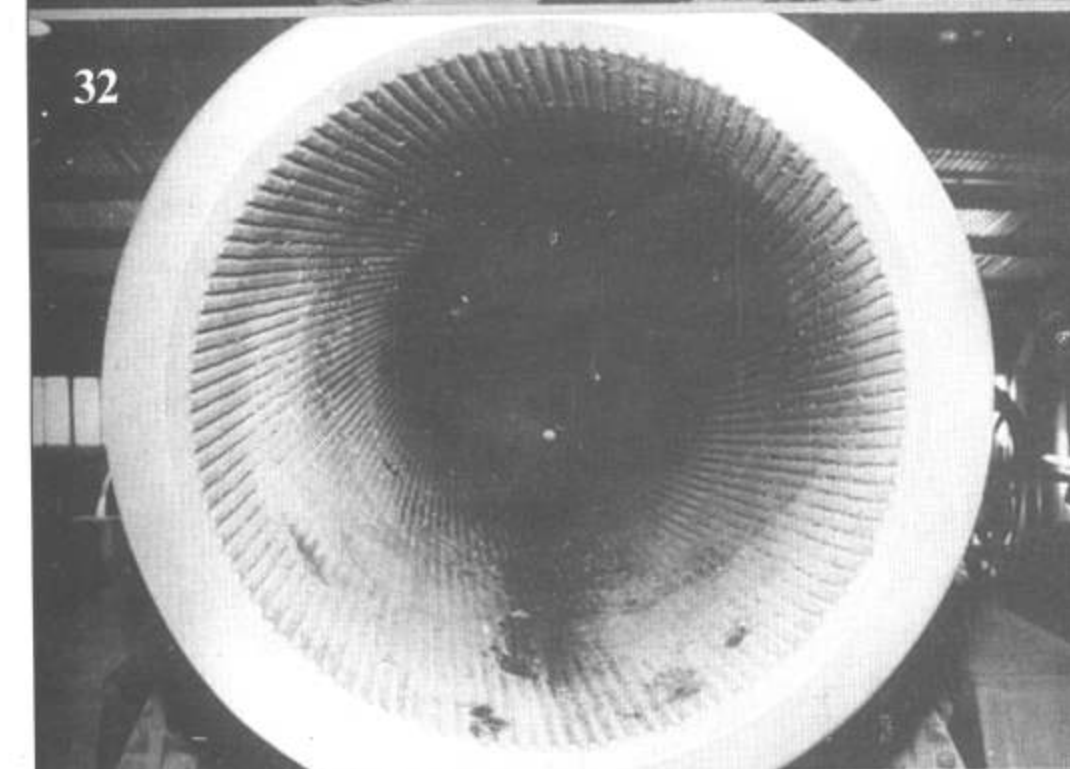


This view below the barrel shows the interior of the gun carriage.

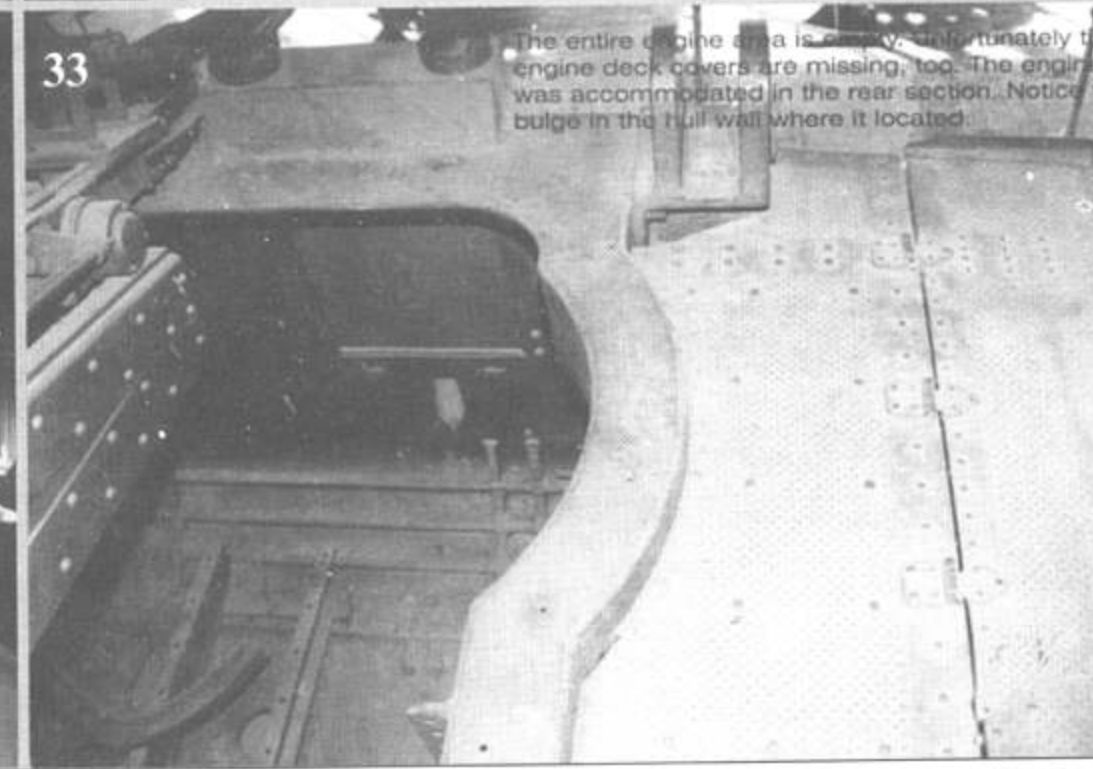
31



32



33



The entire engine area is empty. Unfortunately the engine deck covers are missing, too. The engine was accommodated in the rear section. Notice the bulge in the hull wall where it located.

25. Закленки на лафете. 26. Крупный план казенной части мортиры. 27. Левая сторона казенника. 28. Детализовка лафета, виден карданный вал подъемного механизма. 29. Левая часть лафета и казенника, вид сзади. 30. Мощный ствол мортиры. 31. Детализовка мортиры. 32. Нарезка каналов ствола. 33. Моторный отсек, увы, пуст. Крыша моторного отсека тоже отсутствует.

The front of the recuperator housing. only the left hand cover is original.

34

The loading trolley balanced over the open engine compartment.

35

The loading trolley seen from the other side

36

The front of the gun carriage

37

With this gear drive the narrow side traversed was operated.

38

The head of the ram rod on the loading tray.

39

The rear of the ram rod.

40

41

With the gun carriage back in the recoil position we can see the front of the carriage and down to the hull floor.

The elevating gears under the gun carriage and the torsion bars across the hull floor.

42

БТР-152Е

Масштаб 1 : 35,
производитель: Скиф

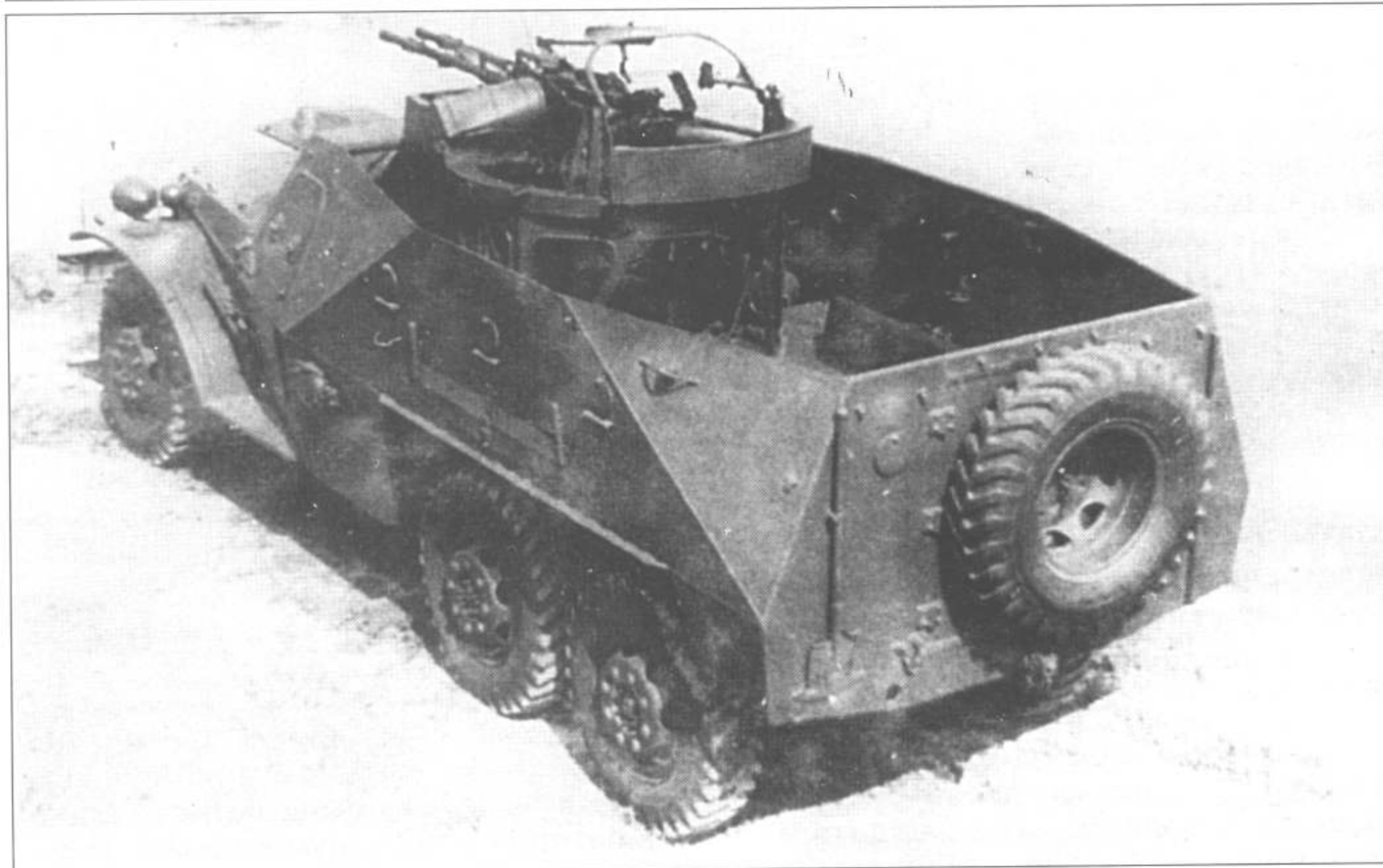
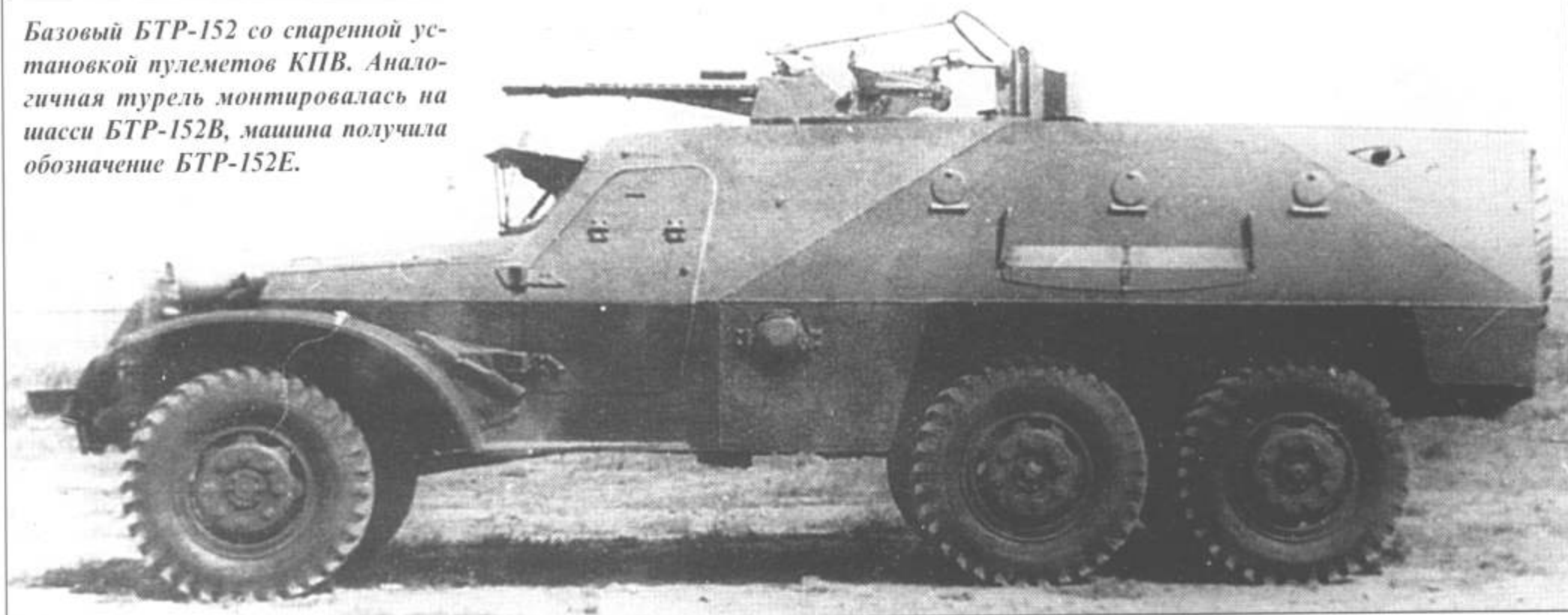
Анализируя итоги Великой Отечественной войны, при составлении планов послевоенного перевооружения Красной Армии, было отмечено, что для ведения наступательных действий армии крайне необходимы бронетранспортеры. Основные требования к машине были навеяны ленд-лизовскими американскими полугусеничными бронетранспортерами М-2, а также немецкими SdKfz.251. Эти машины хорошо зарекомендовали себя на полях Второй Мировой. Летом 1946 года ЗИС получил техническое задание на ко-

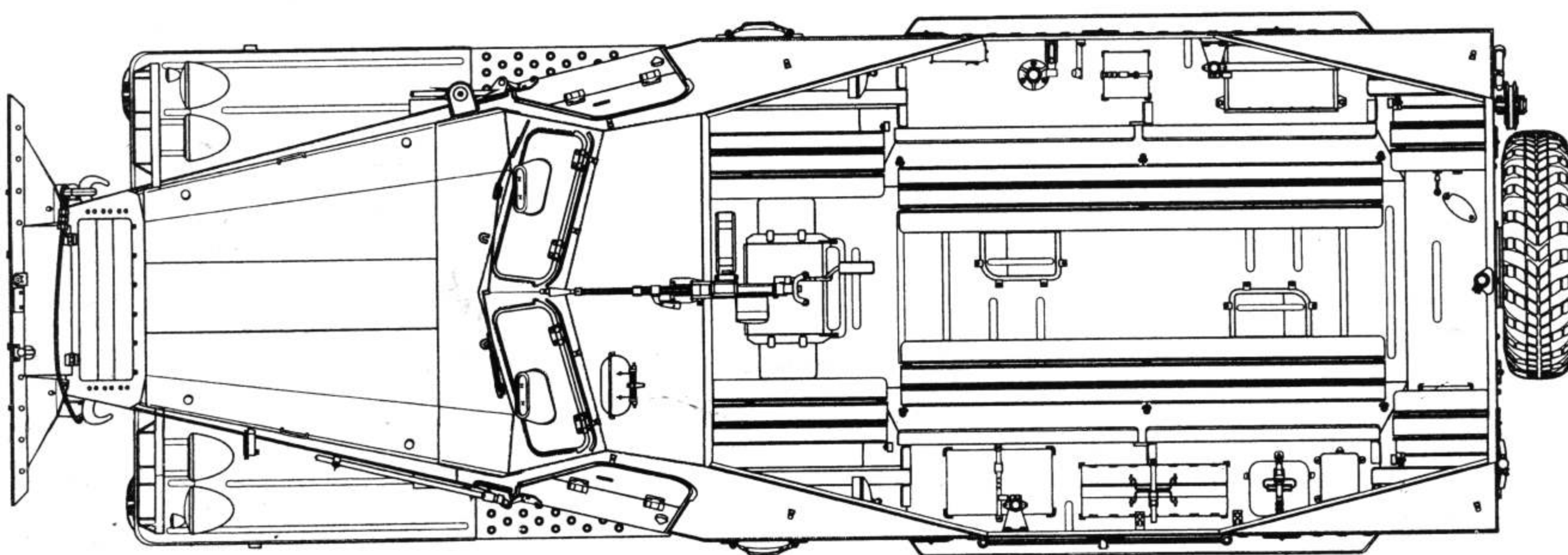
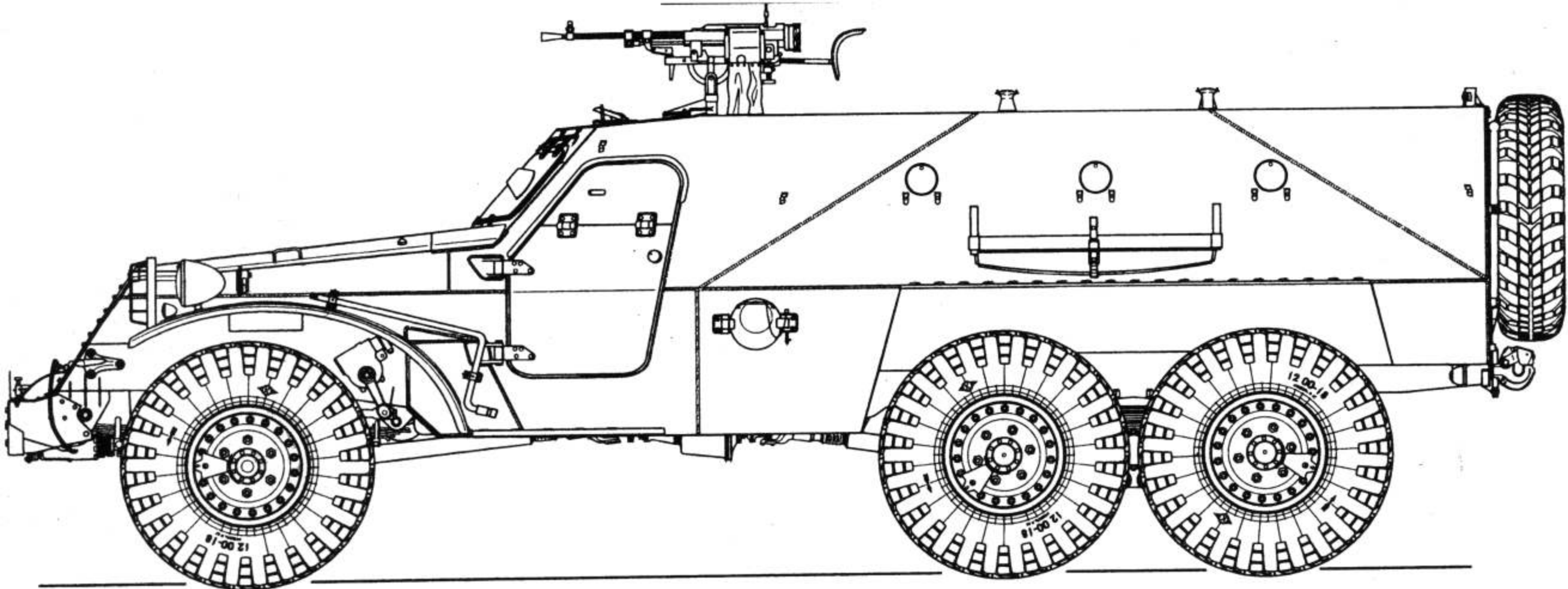
лесный трехосный бронетранспортер (объект 140) с полной массой до 8,5 т, способный перевозить десант из 15-20 человек, защищенный противопульной броней и вооруженный станковым пулеметом. Работа над объектом «140» началась в конце 1946 г. в маленьком спецотделе КЭО ЗИС под руководством Б.М.Фиттермана. Проектируемый бронетранспортер получил заводское обозначение ЗИС-152, его шасси - ЗИС-123, бронекорпус, установка вооружения, система связи - ЗИС-100. К декабрю 1949 года были успешно завершены госиспытания трех ЗИС-152, начатые одновременно с войсковыми. После проведения необходимых доработок, по результатам испытаний и заключения Комиссии, 24 марта 1950 г. ЗИС-152 был принят на вооружение, получив армейский индекс БТР-152.

Бронетранспортер БТР-152 представляет собой трехосную бронированную боевую колесную машину. Он оборудован механической лебедкой и централизованной системой накачки шин. Корпус бронетранспортера открытый, несущий, служит основанием, на котором крепятся все агрегаты и механизмы машины. Внутри бронетранспортер разделен на три отделения: силовое, управления и боевое (десантное). Силовое отделение расположено в передней части корпуса. В нем расположен двигатель, приборы электрооборудования и зажигания, водяной и масляный радиаторы, пусковой подогреватель и компрессор. В передней части силового отделения установлена лебедка.

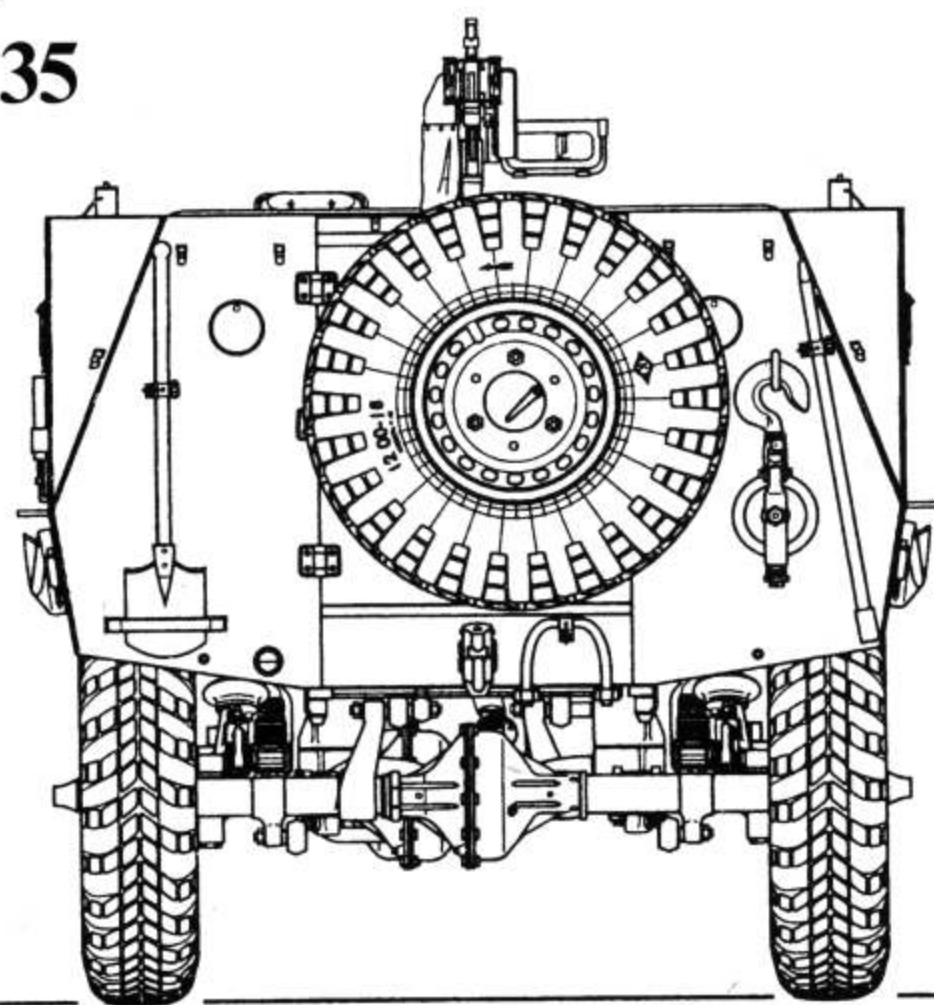
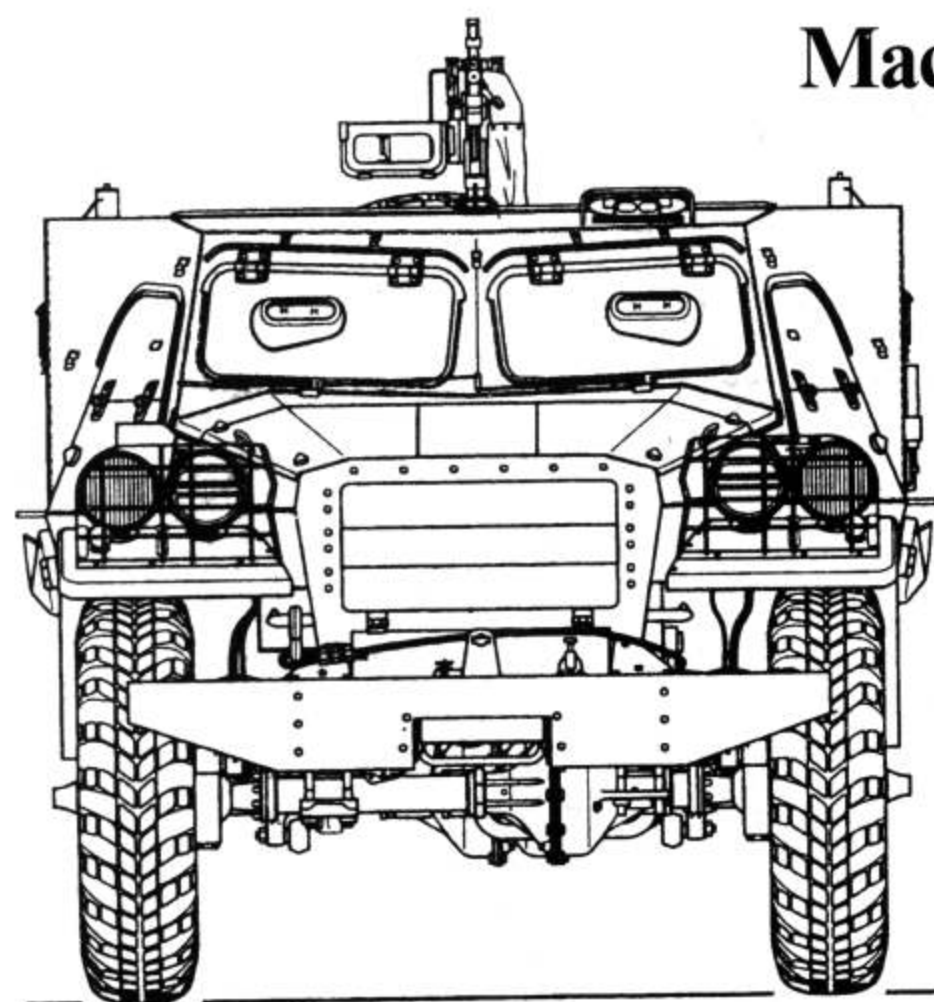
Отделение управления находится за силовым отделением и отделено от него вертикальной и фигурной перегородками. В отделении управления размещены:

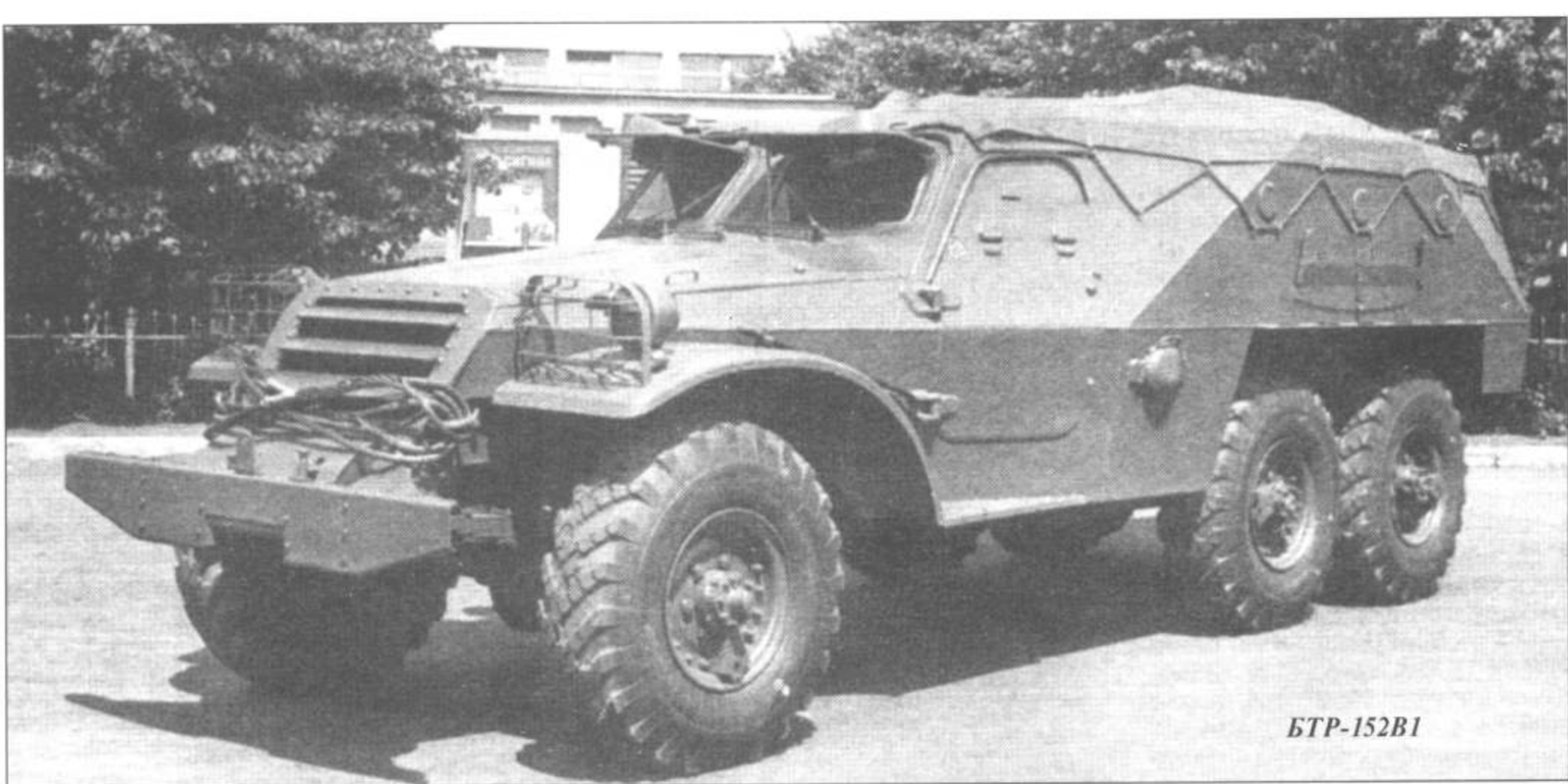
Базовый БТР-152 со спаренной установкой пулеметов КПВ. Аналогичная турель монтировалась на шасси БТР-152В, машина получила обозначение БТР-152Е.





БТР-152В1
Масштаб 1 : 35





БТР-152В1

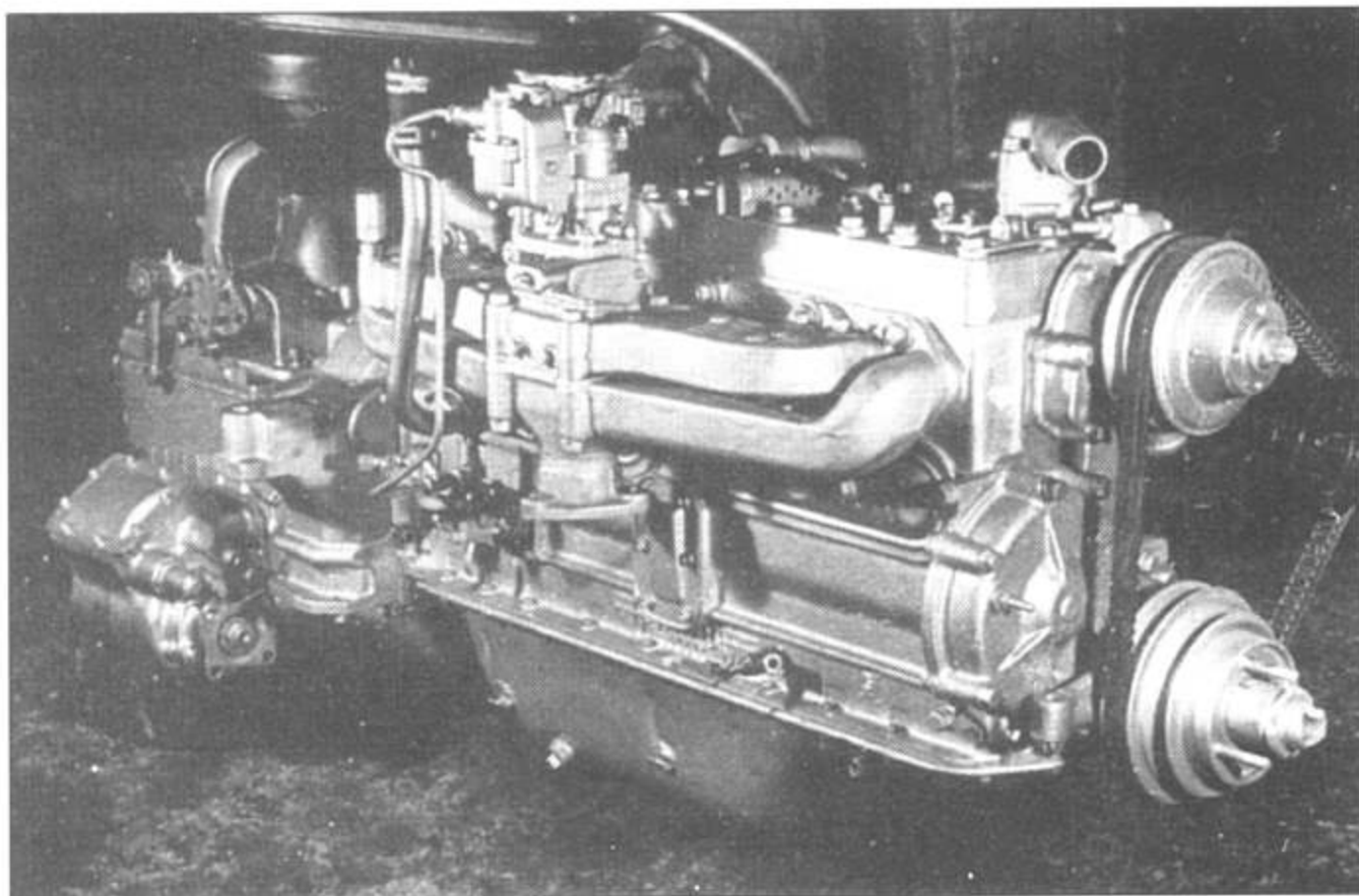
органы управления БТР, приборы наблюдения, контрольно-измерительные приборы, сидения командира и водителя, аккумуляторная батарея (под сиденьем командира). В правой передней части отделения устанавливается радиостанция или вещевой ящик.

Боевое (десантное) отделение расположено за отделением управления, в средней и кормовой частях корпуса. В боевом отделении находятся: пулемет, укладка боекомплекта, ЗИП пулемета и радиостанции, аптечка, огнетушитель и масляный бачок, блок лебедки. Вдоль бортов и в передней части боевого отделения расположены сиденья для 17 человек десанта. Снаружи на корпусе бронетранспортера закреплен шанцевый инструмент.

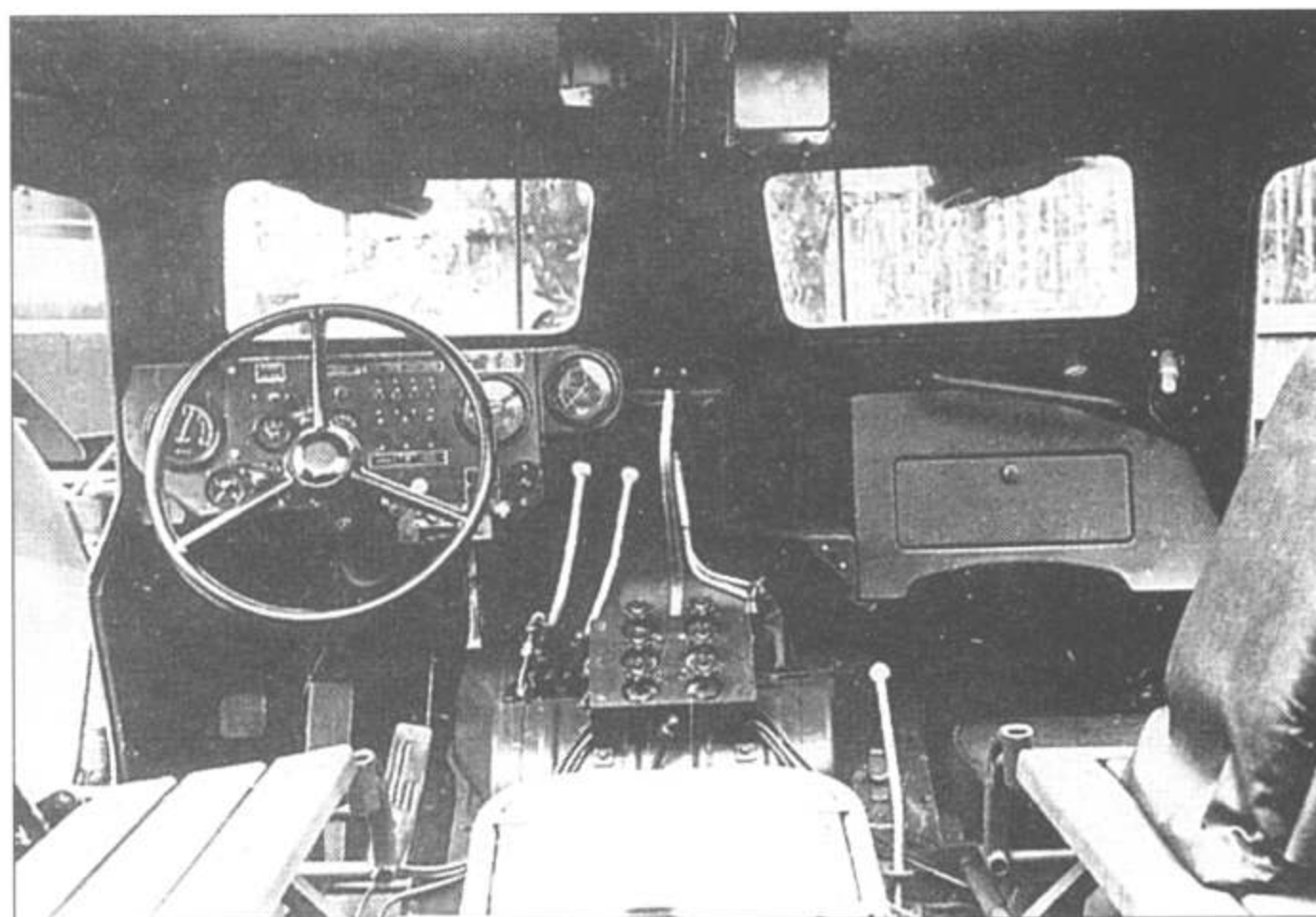
На шасси бронетранспортера БТР-152В, для борьбы с низколетящими целями был создан вариант БТР-152Е в корпусе которого была размещена турельная установка спаренных 14,5-мм пулеметов Владимира КППВ (боекомплект 1200 патронов). Число мест десанта при этом было сокращено до 8. Наведение турельной установки ручное (по вертикали - до 37 град/сек, по горизонту до 46 град/сек.). Расчет состоял из наводчика и двух заряжающих. Средняя боевая скорострельность - 70 выстр./мин при максимальной - 484 выстр./мин.

Фирма «СКІФ» выпустила модель БТР-152 в масштабе 1:35 довольно давно и она не является новинкой на модельном рынке. Модель выпускалась в трех вариантах: БТР-152В, БТР-152Е и БТР-152К. Больше всего меня заинтересовала модификация БТР-152Е.

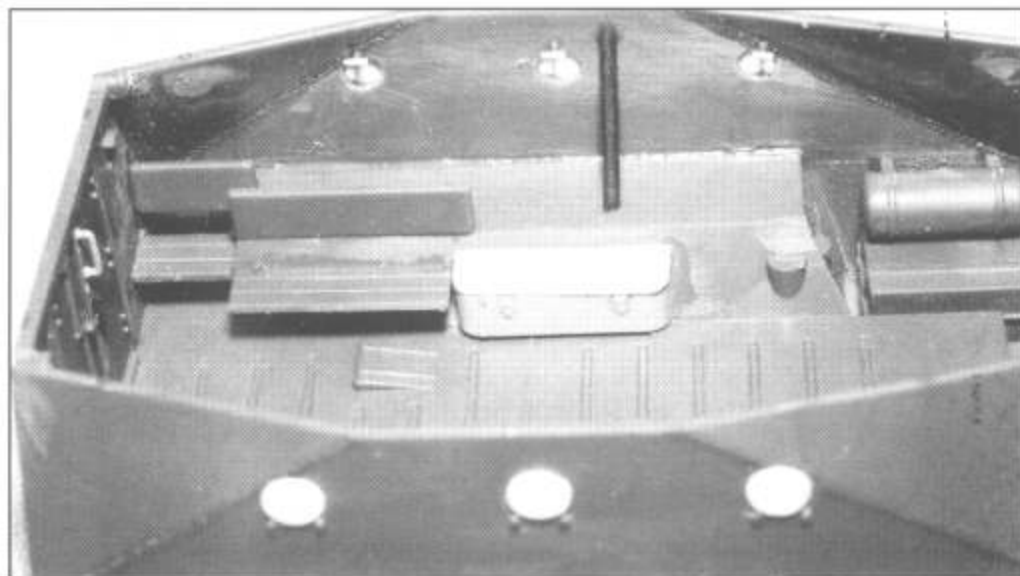
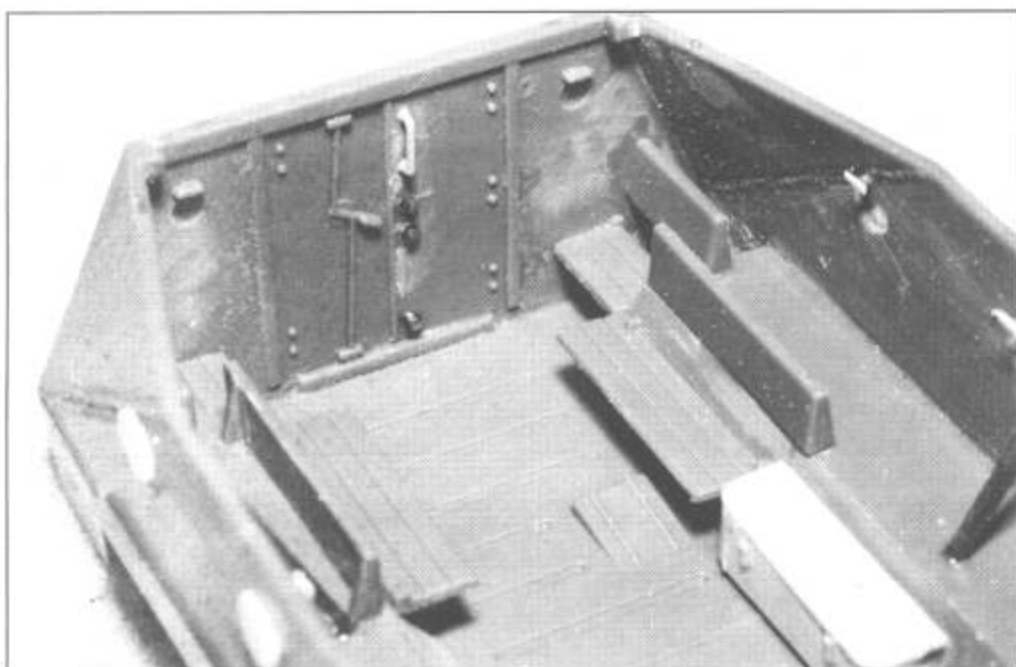
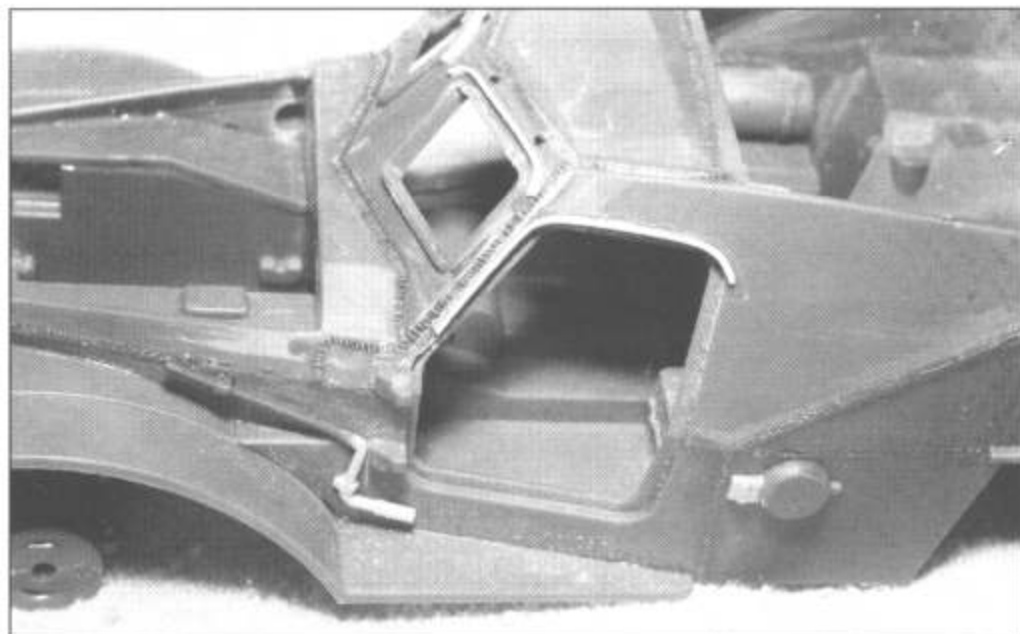
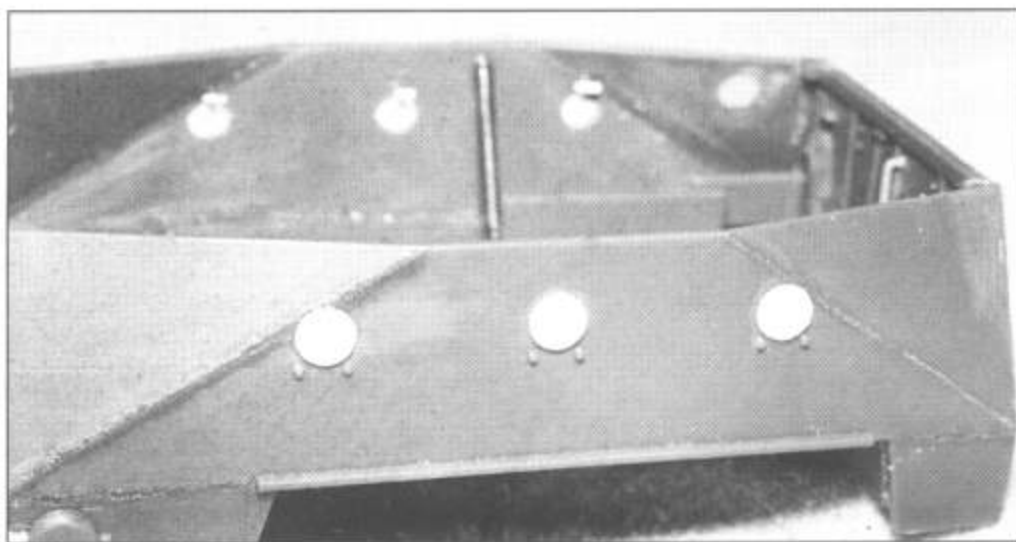
Модель упакована в большую красочную коробку. Внутри коробки находятся: 5 литников темно-зеленого пластика, 2 платы фототравленных деталей, 7 резиновых колес, декаль на четыре варианта и довольно объемная инструкция. Рыночная стоимость модели 6-8 долларов.



Двигатель ЗиС-123В.



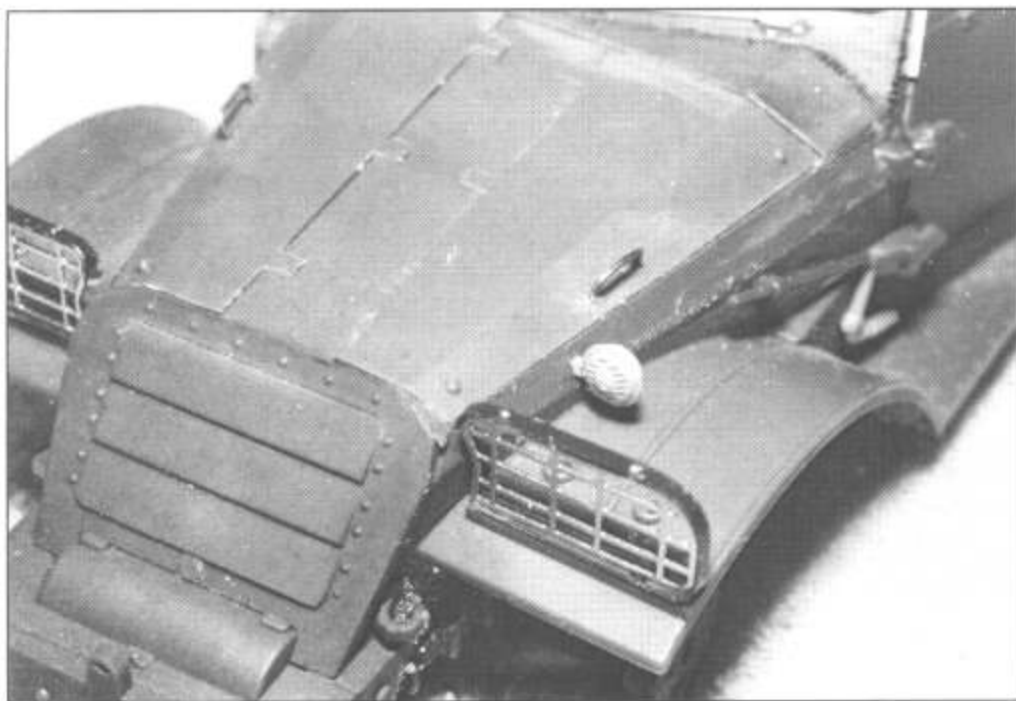
Отделение управления БТР-152В.

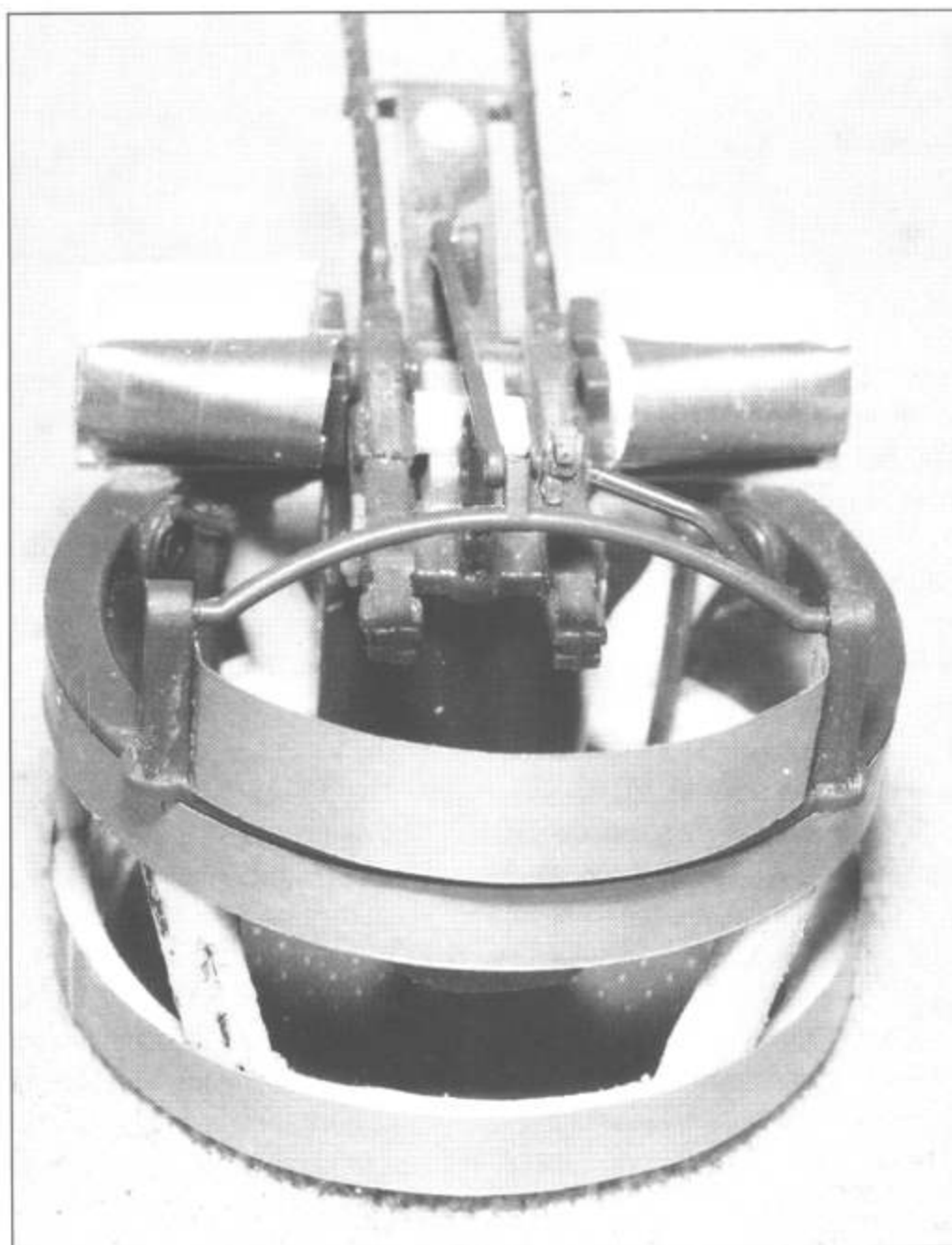
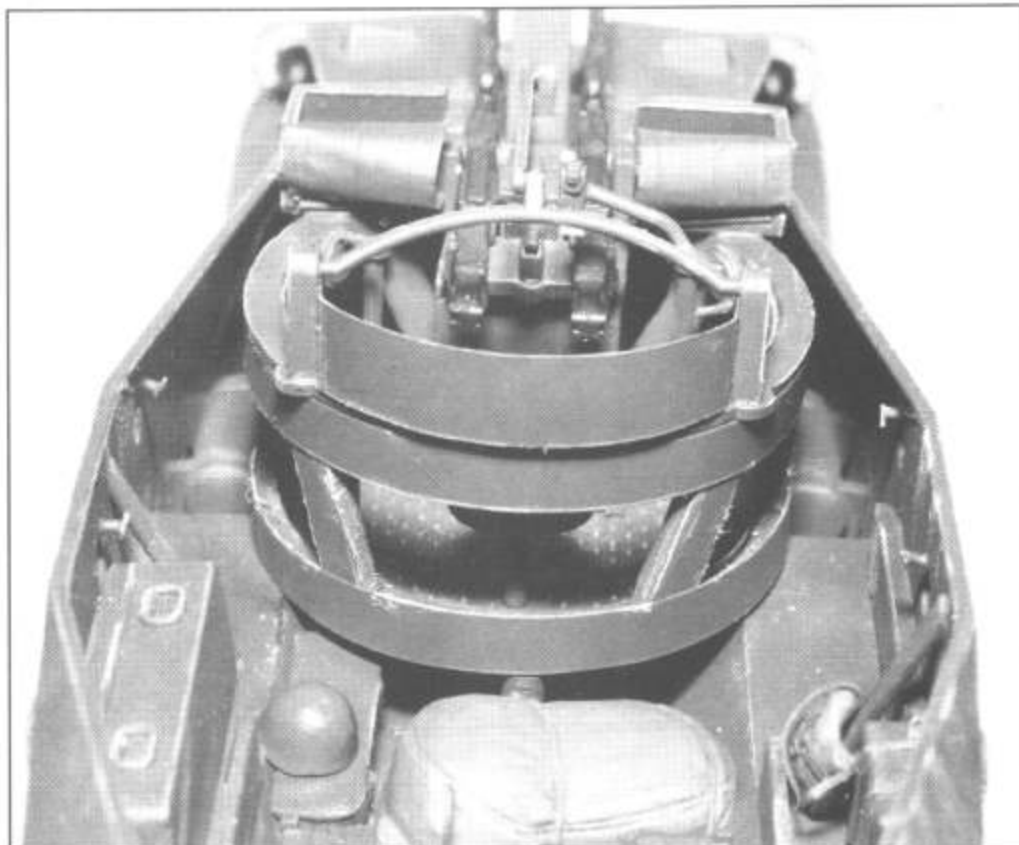
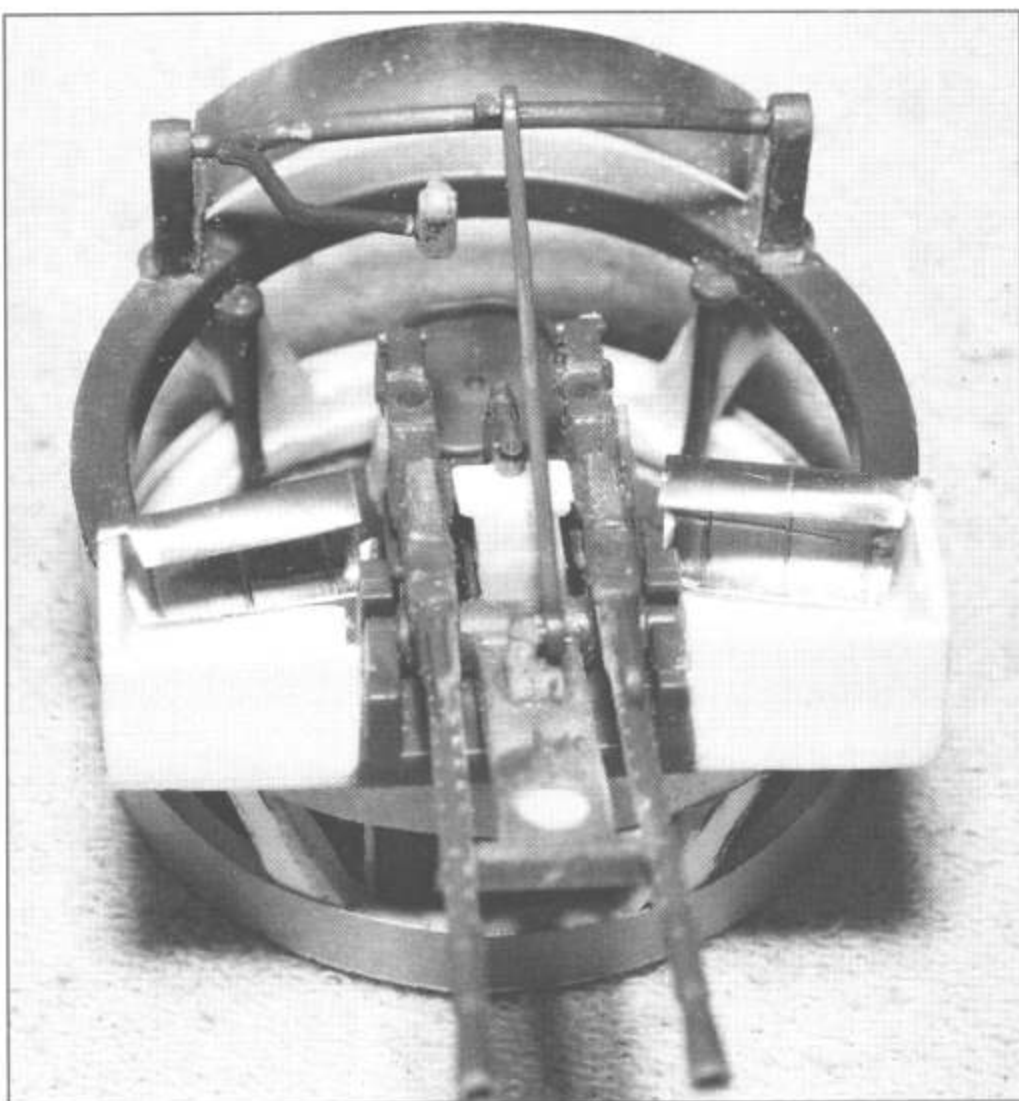


Геометрически БТР-152Е не отличается от БТР-152В, поэтому можно пользоваться чертежами и техописанием от соответствующего варианта. Главное отличие модификации «Е» от «В» - это турельная зенитная установка и как следствие несколько перекомпонованное боевое отделение.

Сборку модели можно вести следуя инструкции. Детали из пластика отлиты аккуратно, практически без облоя. Единственный минус - это множество следов от толкателей, изредка встречаются и утяжины. Первые проблемы начинаются при сборке подвески среднего и заднего мостов. Посадочные места четко не обозначены ни в инструкции, ни на пластике. Модель комплектуется двигателем, как обычно это весьма примерная заготовка, хотя крыльчатка вентилятора собирается из фототравленных деталей. Карбюратор с воздушным фильтром требуют подгонки по месту, иначе двигатель не становится на свое место. Радиатор сделан только на одну сторону - другую придется изготавливать самостоятельно (она будет видна снизу). Приборная доска дана на декали, но приборы нарисованы только контуром. Я нарисовал приборы прямо по этой декали, покрыл лаком и перевел на приборную панель (разумеется после ее окраски). Деталь 83С - это вещевой ящик на БТР не оборудованных радиостанцией. Если БТР оснащен радиостанцией, то на месте ящика устанавливается панель радиостанции. Сидения командира и водителя нужно переделать (если на модели крышки люков и двери будут закрыты, то их можно не переделывать)

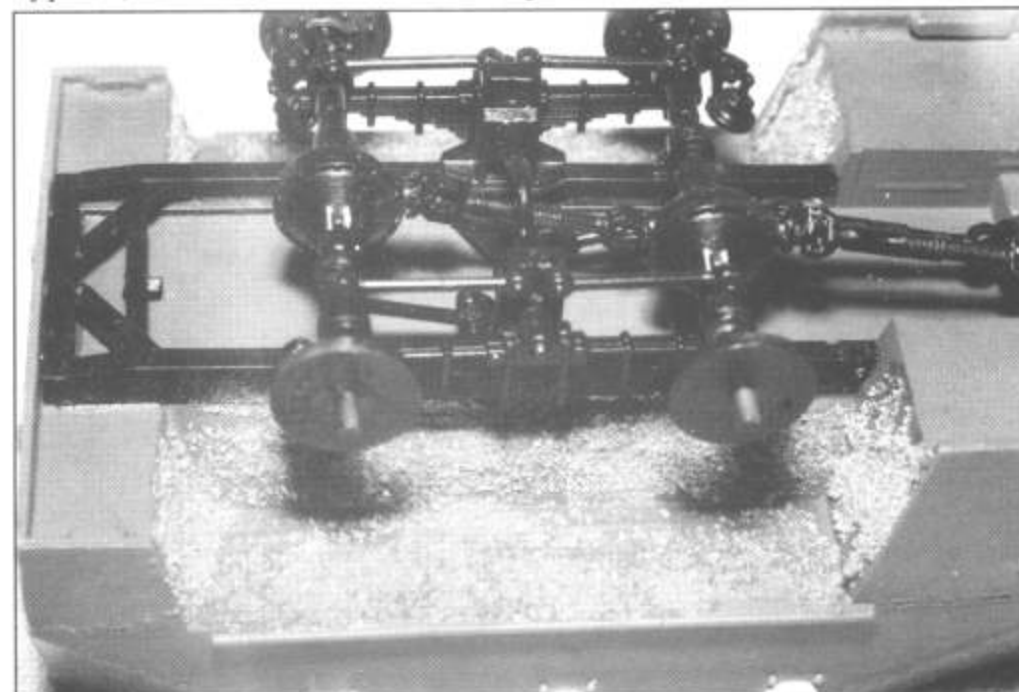
они сделаны очень примитивно. Между сиденьями расположены органы управления, которые также придется изготавливать самому - в модели их нет. В вертикальных бортовых листах сделаны по три круглых люка для наблюдения и стрельбы из личного оружия. На модели они отлиты очень грубо. Поэтому имеет смысл высверлить их, а крышки изготовить самостоятельно из тонкого полистирола. С обратной стороны нужно сделать ручки для открывания крышек. Корпус бронетранспортера сварной. Значит имеет сварные швы как снаружи так и изнутри. Швы имитируем раскаленной часовой отверткой. После сборки корпус в некоторых местах потребует шпатлевки. После окончания обработки наносим оставшиеся швы. На задних входных дверях нужно изготовить ручку открывания двери и три болта крепления кронштейна запасного колеса (изнутри). Снаружи на корпусе над боковыми дверями и крышками смотровых люков расположены желоба для слива воды - на модели они отсутствуют. Изготовить их можно из тонкого полистирола. Детали 52С при установке смотровых люков не нужны (на самом бронетранспортере их нет). При открытых смотровых люках (походное положение) нужно вставить ветровые стекла, но прозрачные детали в набор модели не входят. Под смотровыми люками находятся приводы стеклоочистителей и сами стеклоочистители. Естественно, их также нужно изготовить самостоятельно. Створки капота требуют подгонки, на самих створках надо переделать ручки для открывания оных.





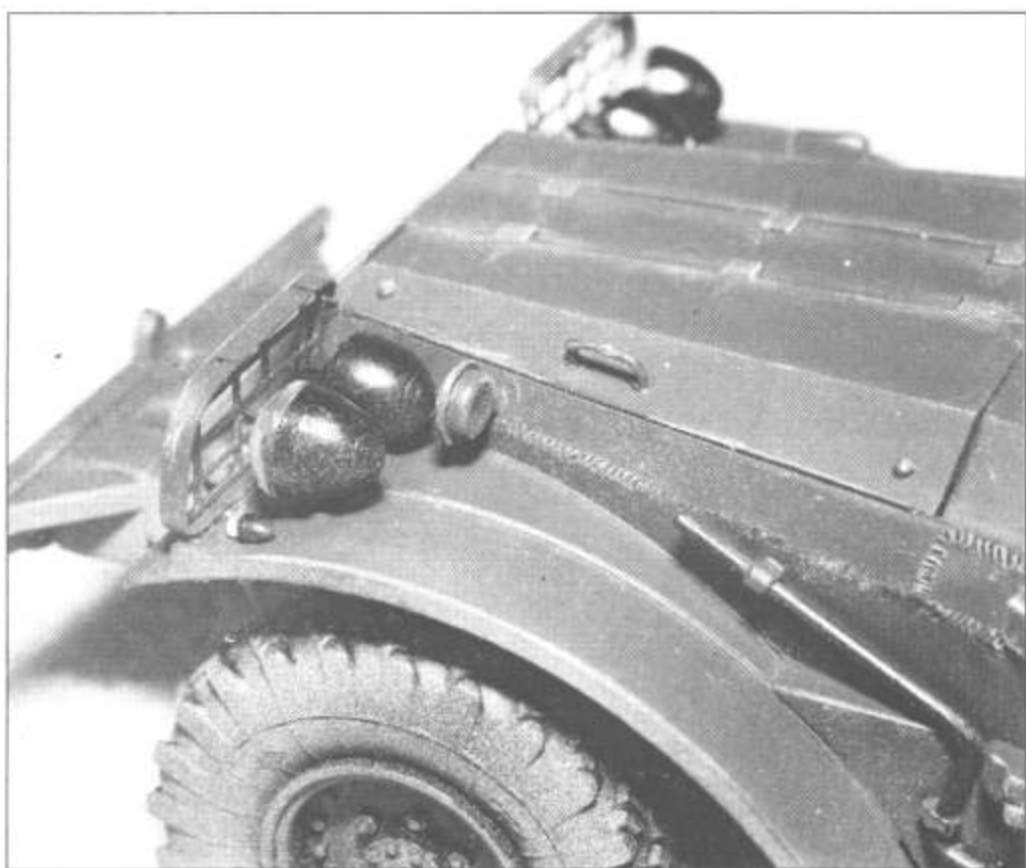
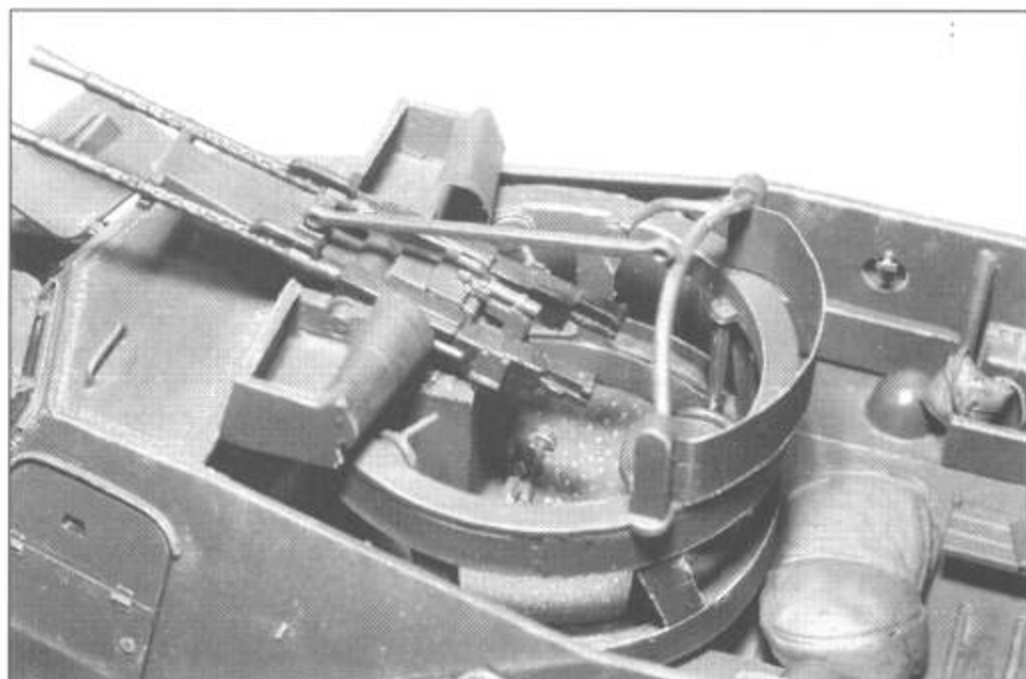
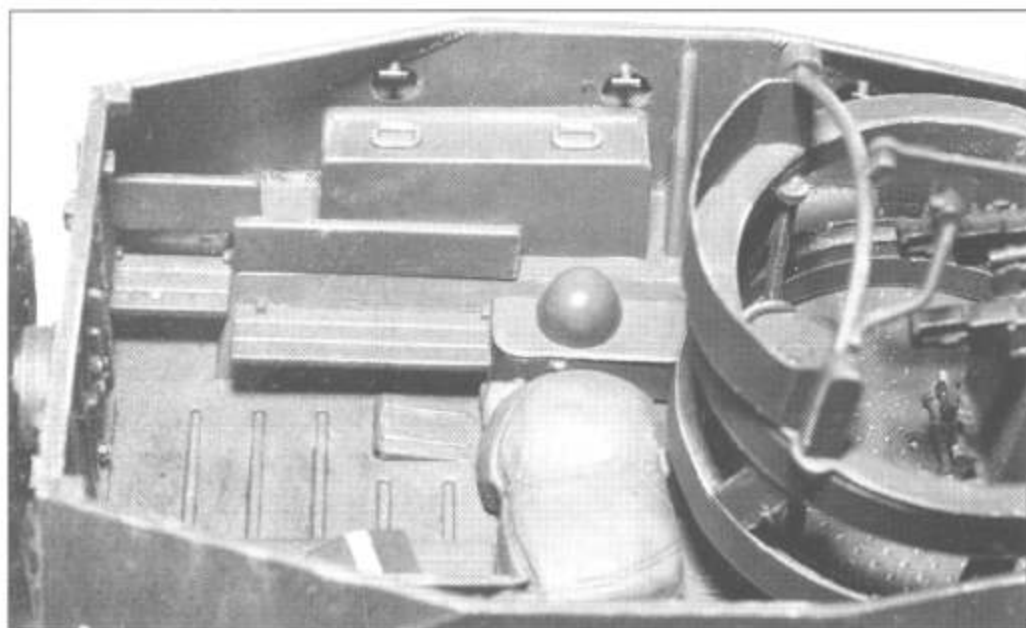
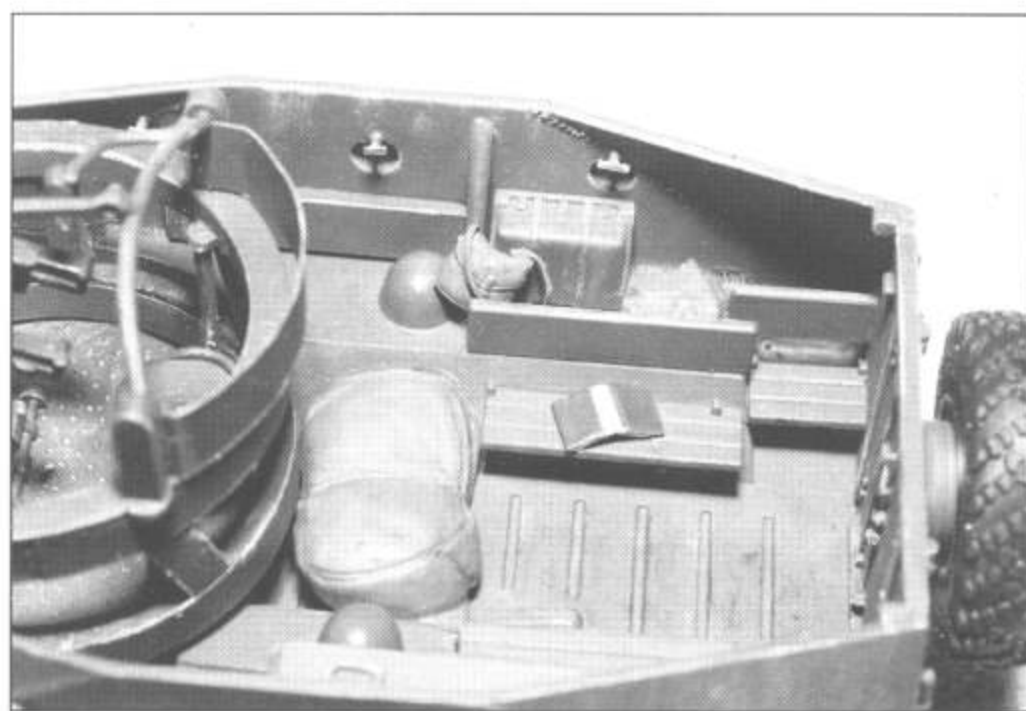
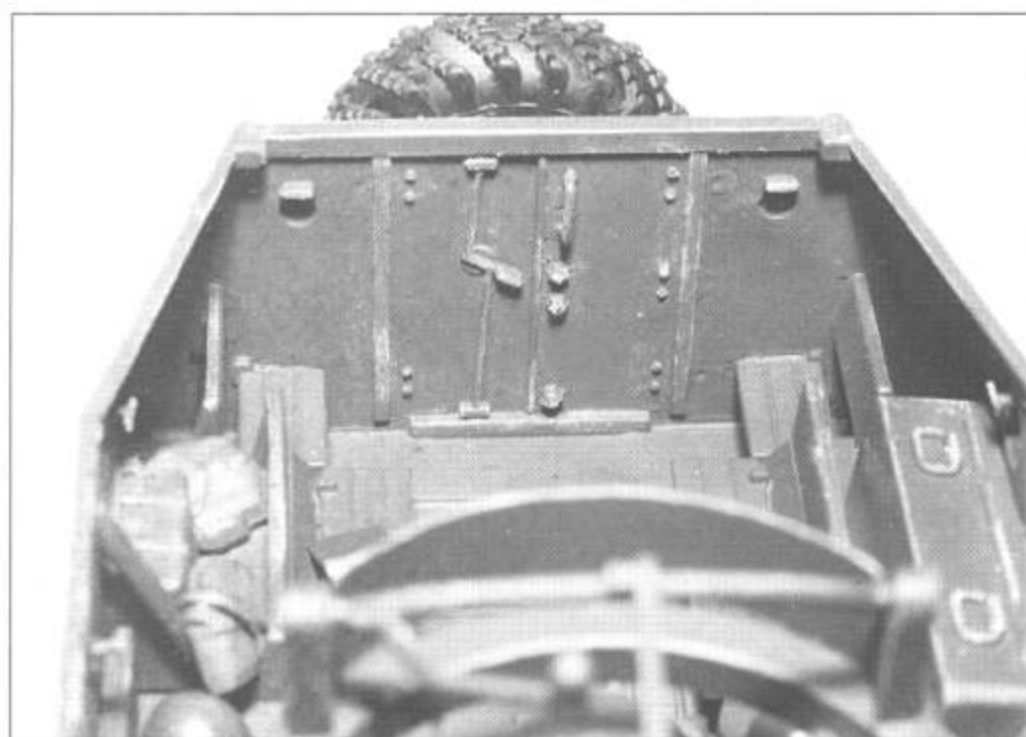
деталью. «Скифовский» эйчед довольно-таки толстоват, поэтому детали 125С перед сборкой лучше отжечь. Сами фары требуют замены, так как не выдерживают никакой критики и очень малы. Над сидением водителя находится лючок ИК-прибора наблюдения ТВН-2. Над люком нужно изготовить скобу защиты, под задними дверями установить откидную подножку. Исходя из чертежей (по месту) - требуется доделать крюки для натягивания тента. Изнутри корпус бронетранспортера усиливается трубчатыми распорками. Причем устанавливались они не симметрично. По правому борту между 2 и 3 люком (от передней части боевого отделения), а по правому - между 1 и 2 люками. Все эти замечания относятся как к моделям БТР-152В, так и к БТР-152Е и частично к БТР-152К.

Я намерено не описывал начинку боевого отделения так как довольно долго колебался в выборе вооружения для своего «152»-го. Дело в том, что турельная установка «Скифовского» БТР-152 сделана настолько упрощенно и примитивно, что надпись «игрушка» (игрушка) на инструкции целиком и полностью характеризует данную модель. И дело не только в исполнении турели, но и в способе и месте крепления ее на модели. Причем



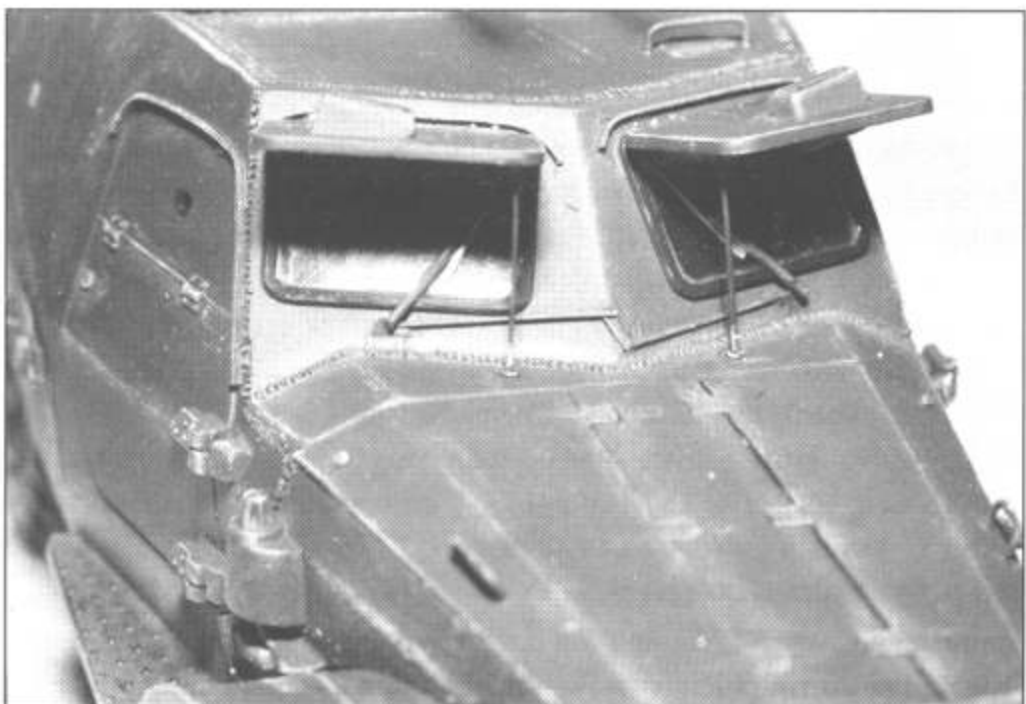
Крышки заправочных горловин нужно снабдить петлями и ручками для открывания. Боковые двери вставляются «на щелчок». Есть возможность сделать их подвижными (перед этим обязательно следует уменьшить их толщину). На дверях можно смонтировать замки. Из шанцевого инструмента без изменений приклеиваются только лом и лопата. Пила дана фототравленной деталью с голыми зубьями (хотя на всех фотографиях видно, что зубья находились в чехле). Самый кардинальный способ решить эту проблему - просто срезать зубья. Топор расположенный перед правой дверью лучше заменить или доработать. Пусковая рукоятка отлита перед левой дверью, каким-то нитеобразующим контуром. Рекомендую изготовить ее заново или взять из другого набора. То же самое относится и к звуковому сигналу. Защитные решетки фар даны фототравленными

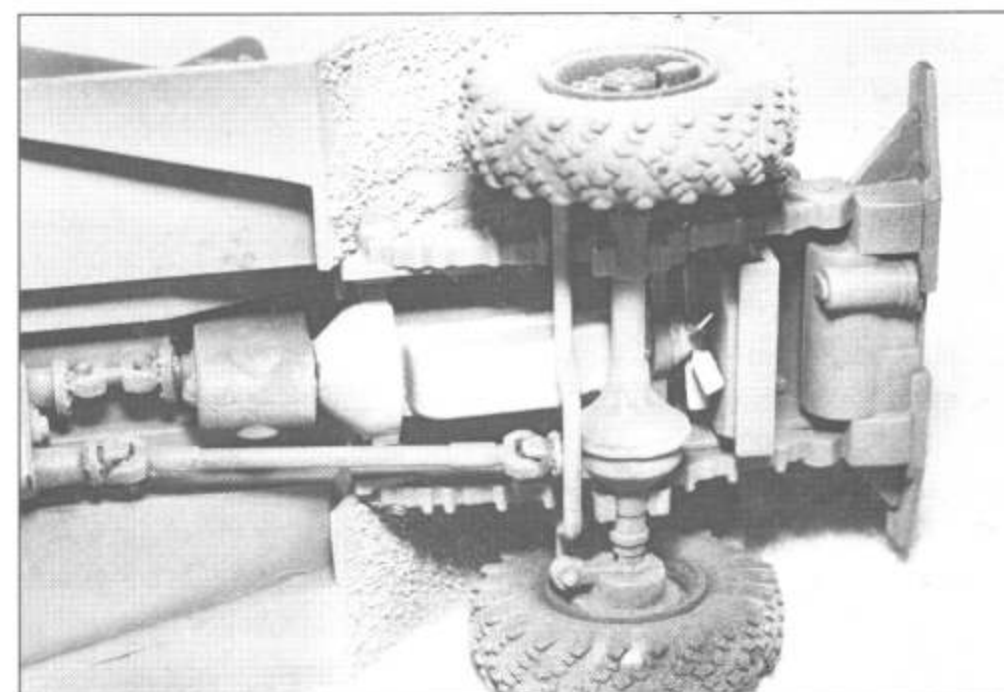
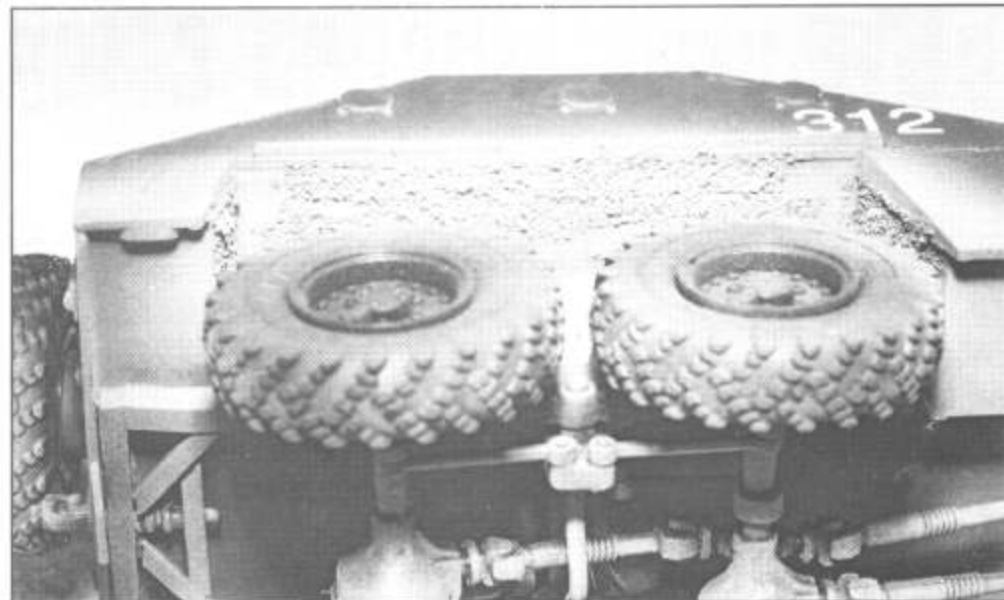
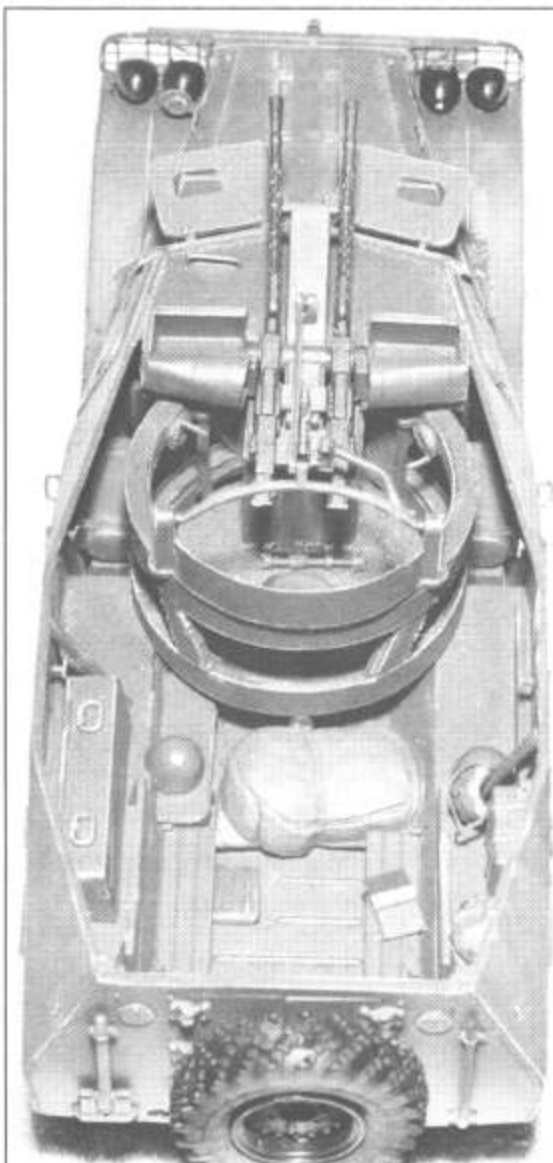
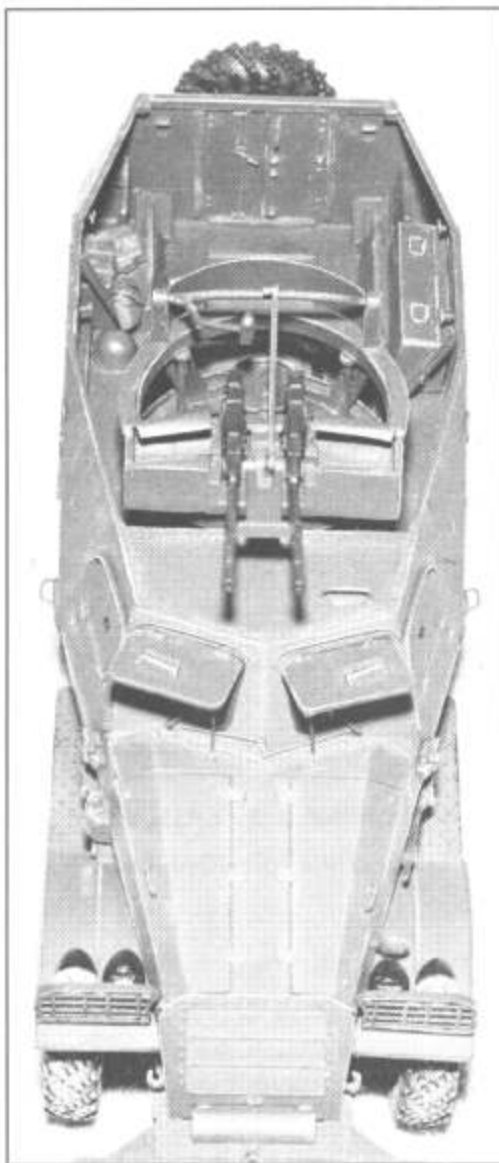




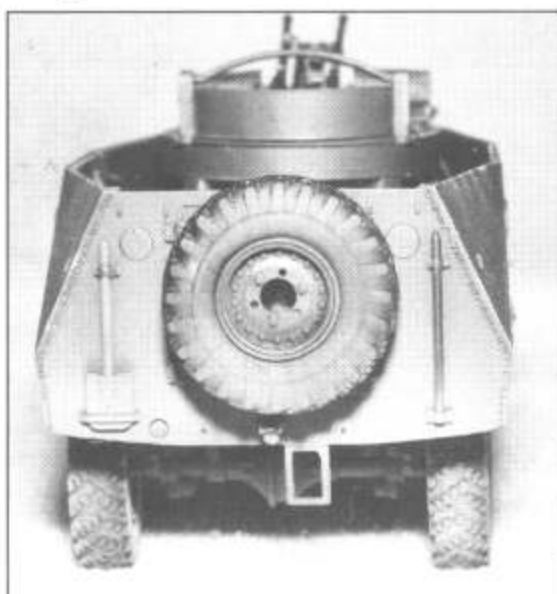
на коробке она изображена верно. Турель не висела в воздухе, а находилась в «стакане» и не по центру боевого отделения, а в его начале. Возникает ощущение, что разработчики модели пошли на улучшение технологичности в ущерб копийности.

Но вернемся к модели. БТР-152 служил прекрасной базой для установки на нем тяжелого автоматического вооружения. Так, египетская и сирийская армии использовали зенитный вариант БТР-152 со счетверенной установкой крупнокалиберных пулеметов ДШК чехословацкого производства. В ряде случаев в боевом отделении монтировали счетверенную советскую 23-мм установку ЗУ-23-2, а в Йемене на базе БТР-152 создали ЗСУ с использованием американской 20-мм шестиствольной автоматической пушки М163 «Вулкан». Но ЗУ-23-2 под рукой не оказалось, а счетверенные ДШК требовали глубокой конверсии на лафете все той же ЗУ-23-2. Фотоматериалы о БТР-152 с «Вулканом» отсутствовали вовсе. Поэтому решил все-таки делать БТР-152Е. Фотографий по этой модификации «кот наплакал», чертежей нет, хотя выпущено зенитных БТР-152 было около 850 штук. В своей работе пришлось опираться на имеющийся фотоматериал. Саму турель собираем по инструкции и берем ее за основу. На пол турели устанавливаем ящик для стреляных гильз, звеньевой ленты и педали спуска. К маховикам





наводки (детали 179Н) доделываем ручки. Фототравленные детали 177F и 178F можно смело выбросить. Вместо детали 178F изготавливаем новую (из фольги), имеющую другую форму. На детали 173Н должна находиться консоль с коллиматорным прицелом ВК-4. Деталь 170Н можно использовать как основу, но гнезда для боекомплекта нужно изготовить заново, снабдив их раструбами для подачи ленты. Пулеметы также нуждаются в доработке. «Стакан» изготавливаем из подходящего по диаметру стаканчика от лекарств. Готовую турельную установку размещаем в передней части боевого отделения, а в среднюю и кормовую части вклеиваем скамейки, которые даются в наборе. И



на этом детали из набора закончились. Возникает вопрос: «А где ЗИП бронетранспортера и зенитной установки, боезапас и другие необходимые вещи?». А нетути! Так что полезайте господа моделисты в свои запасники и набивайте кузов кто чем богат.

Теперь об окраске и отделке модели. БТР-152 имел

довольно объемные колесные арки, где грязь не могла не скапливаться. Там я ее и симитировал. Схемы окраски на БТР-152 в инструкции отсутствуют, а на коробке бронетранспортер изображен в «амебном» камуфляже. Перерыв все свои источники по БТР-152 я не нашел ни одной камуфлированной машины. Все они окрашивались в цвет хаки, как и вся советская техника периода 50-70-х годов. После окраски я свою модель протонировал и припылил, что весьма оживило ее.

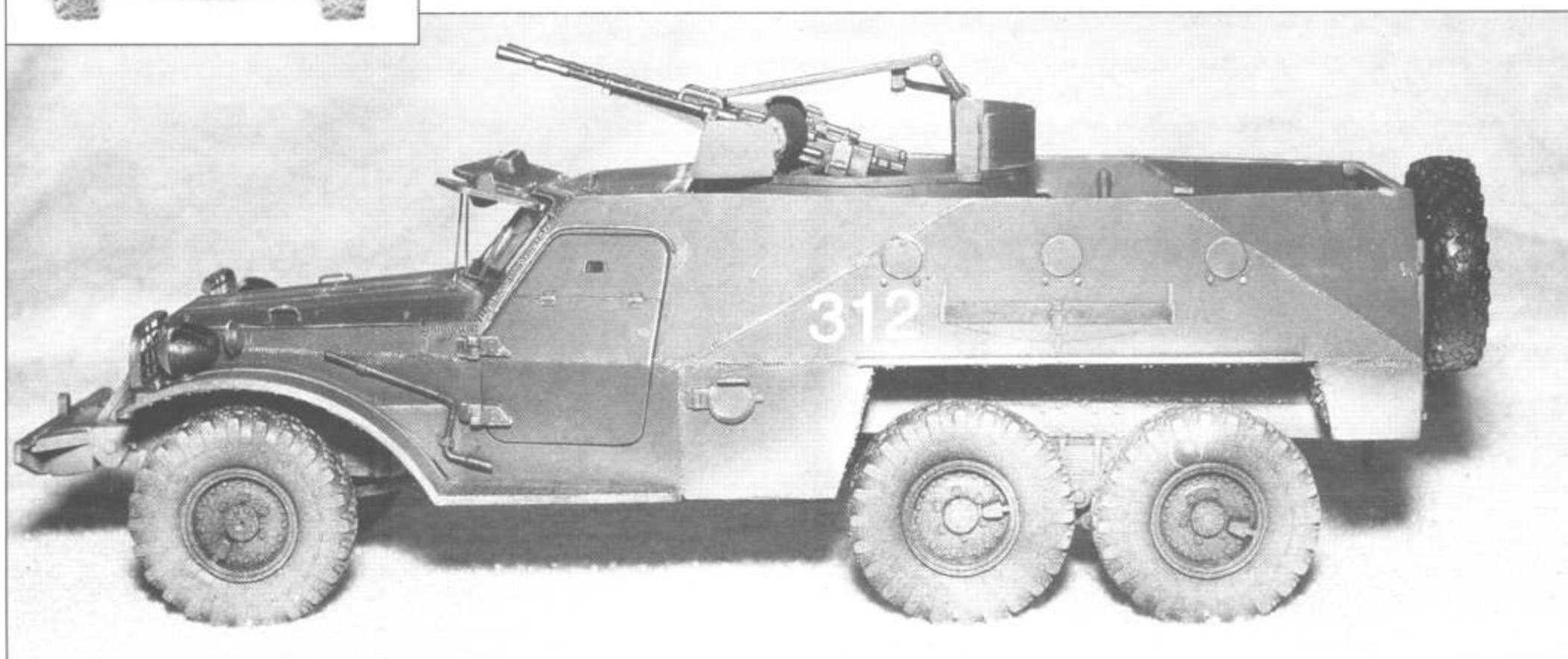
Вердикт - украинская фирма «Скиф» изготовила геометрически правильную заготовку БТР-152, сделав упор на нехватку советской послевоенной техники на модельном рынке. Сделав изначально неплохую модель, затем ее «убили» грубой проработкой деталей и интерьера. Самое обидное, что судя по многочисленным отзывам коллег, это становится визитной карточкой фирмы «Скиф».

Олег Тимченко (г. Харьков)

Используемая литература

1. BTR-152V. RePrint: Russian Motor Books, Silver Collection, 2002.

2. Бронетранспортер БТР-152. М.: Бронекolleкция №5/2001.



«Старим» модели с помощью соли

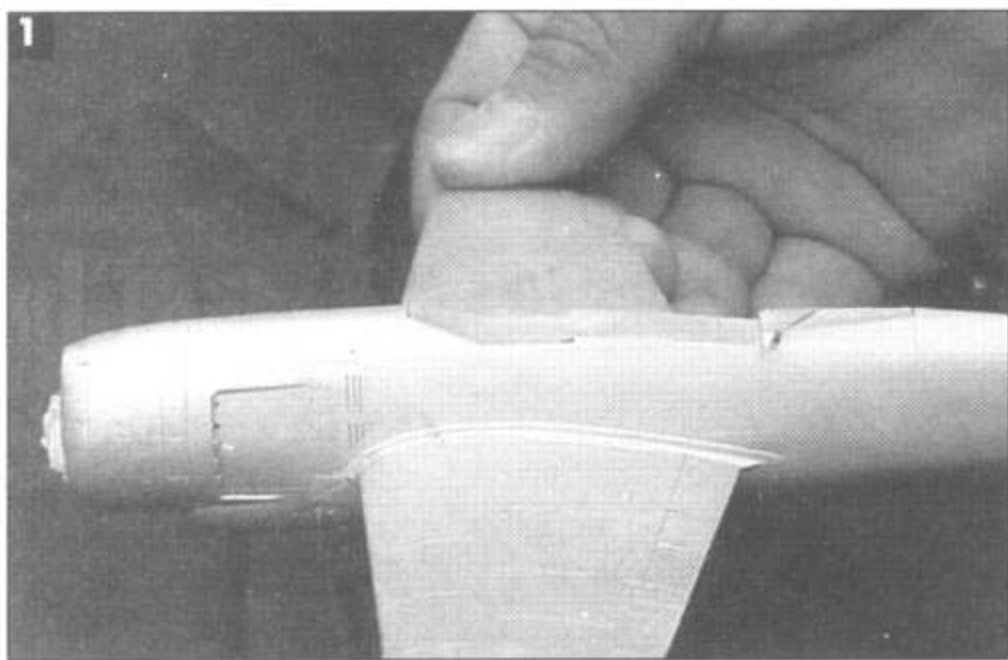
Обычно сколы и потертости краски до металла имитируют краской под металл, графитовой пудрой и т.д. Оказывается существует и другой способ, который требует столь экзотического материала как поваренная соль. Соль наносится на предварительно окрашенный под металл самолет перед окраской в «настоящий» цвет. Метод имеет массу преимуществ: быстрота и простота, хорошая адгезия соли к слегка увлажненной поверхности и легкость удаления соли. Задувая поверхность под разными углами к гранулам соли можно получать «царапины» различной длины и формы. Соль убирается с помощью сухой тряпочки. Гранулы соли - какой-никакой абразив, поэтому при их удалении на окрашенной поверхности будут образовываться мелкие царапины, что еще больше добавит модели реализма.

Для работы потребуется поваренная соль, небольшая кисточка, краски, еще не помещает модель самолета, конечно. В качестве примера «соляного эффекта» выбрана модель японского истребителя-бомбардировщика Ki-44 «Тодзё» в масштабе 1:48 от фирмы Хасегава.

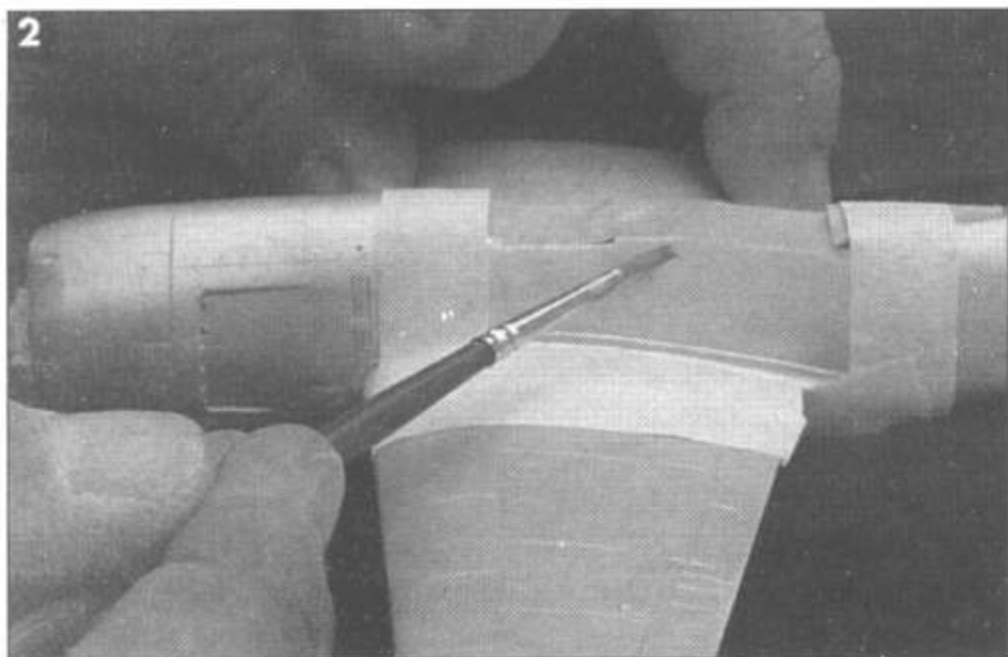
Первый этап - нанесение базового покрытия, до которого будет «ободрана» краска (1). Можно использовать любой модельный металлик, акрил или эмаль. В данном случае был выбран алюминиевый акрил фирмы Alclad.

Для наглядности будущий поврежденный участок поверхности модели выделен маскировочной лентой. Этот участок слегка увлажнен. Нанести воду можно чем угодно: брызнуть из распылителя, кисточкой, тряпочкой, пальцем (2).

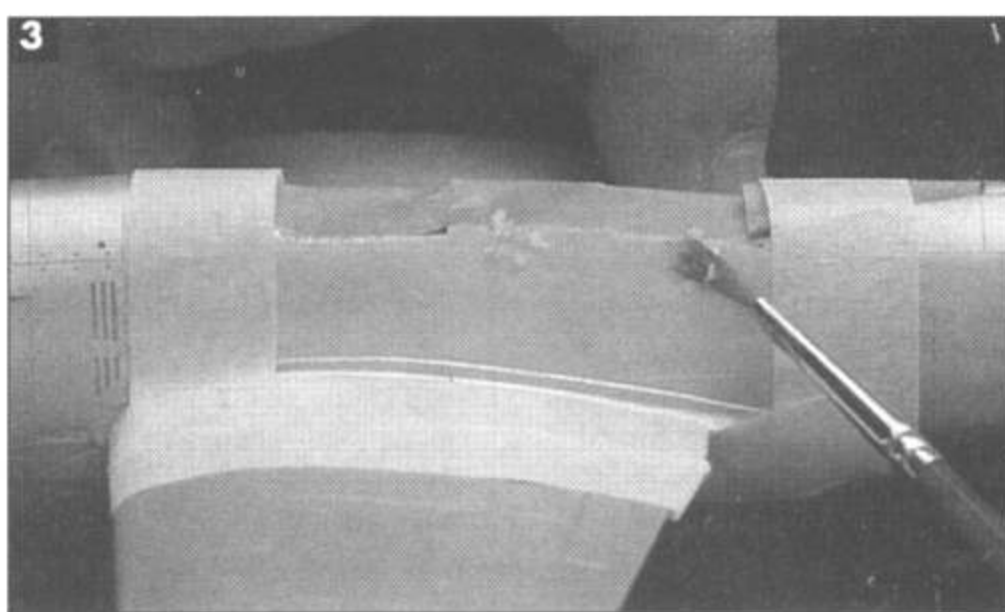
Соль наносится на увлажненную поверхность кисточкой. Соль можно наносить хаотично, можно вдоль линий расшивки, а можно и так, и сяк (3). Излишки соли легко удаляются той же кисточкой. Здесь соль постарались нанести в соответствии с фотоснимками отшелушившейся краски на фюзеляже и крыле «Джуди».



Первым делом наносится базовое покрытие - та краска до которой вы хотите «ободрать» финишный тон.



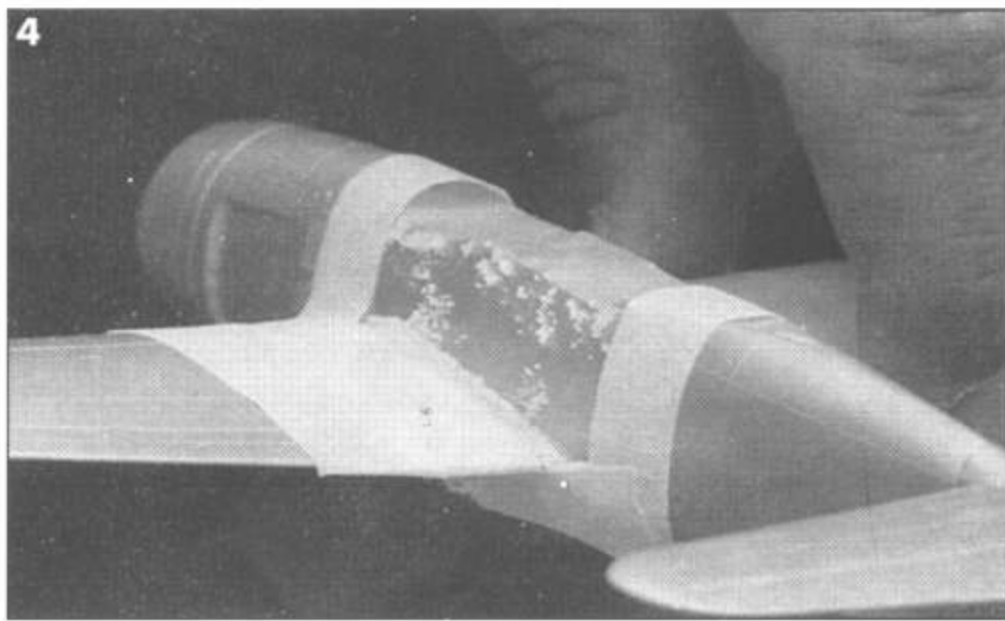
Смочить участок поверхности можно кисточкой.



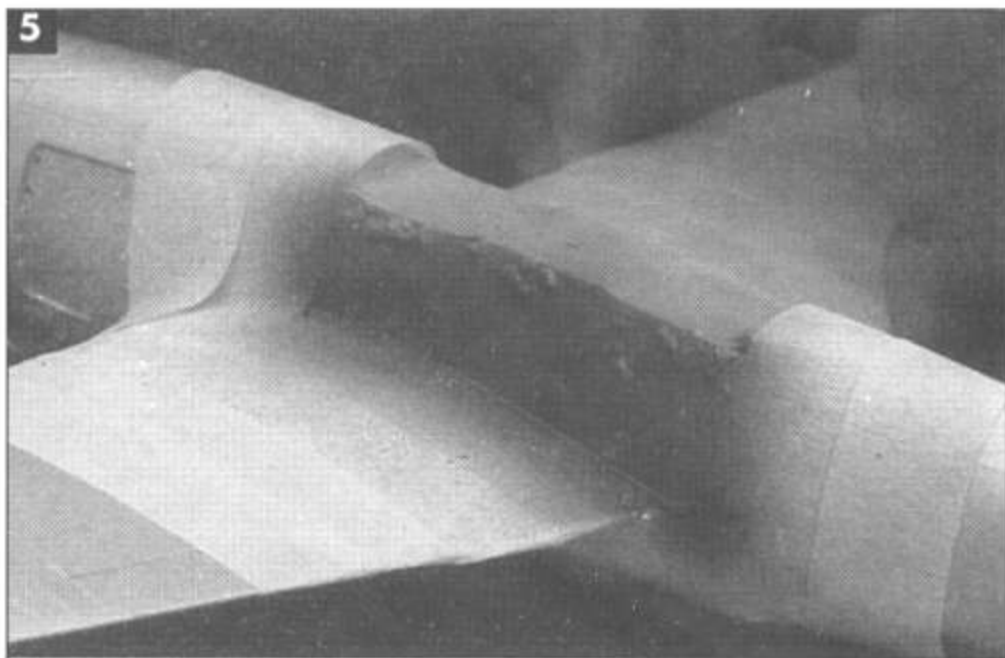
Прежде чем вода высохнет, нанесите кисточкой соль. Старайтесь избегать нарочитости в расположении соляных пятен, добивайтесь реализма.

Соль должна подсохнуть, после чего модель задувается из аэрографа «финишной» краской (5). Модель Ki-44 окрашена серой (низ) и зеленой (верх) акриловой краской фирмы Тамия. После высыхания краски соль удаляется сухой тряпочкой или кистью (6). Аналогичным способом симитировано шелушение краски на верхней поверхности левого крыла и капоте двигателя модели «Джуди» (7).

После удаления соли модель доводится обычными способами: покрывается глянцевым лаком, после чего на копию наносятся декали. Учтите, что сколы краски должны быть и на опознавательных знаках. Верится, что такой простой метод «старения» моделей прочно займет место в арсенале технологических секретов моделестов.



Соль высохла - можно легко проконтролировать где будут сколы краски и какой формы. При необходимости конфигурацию пятен можно подправить удалив гранулы соли или наоборот смочив поверхность и добавив еще соли.



Теперь можно задуть поверхность финишной краской.

Sd Kfz 164 Nashorn



Мас-

штаб 1:35

Производитель Dragon

Литая модель, 626 деталей, декаль

Достоинства: прекрасная детализовка, высокая копий-

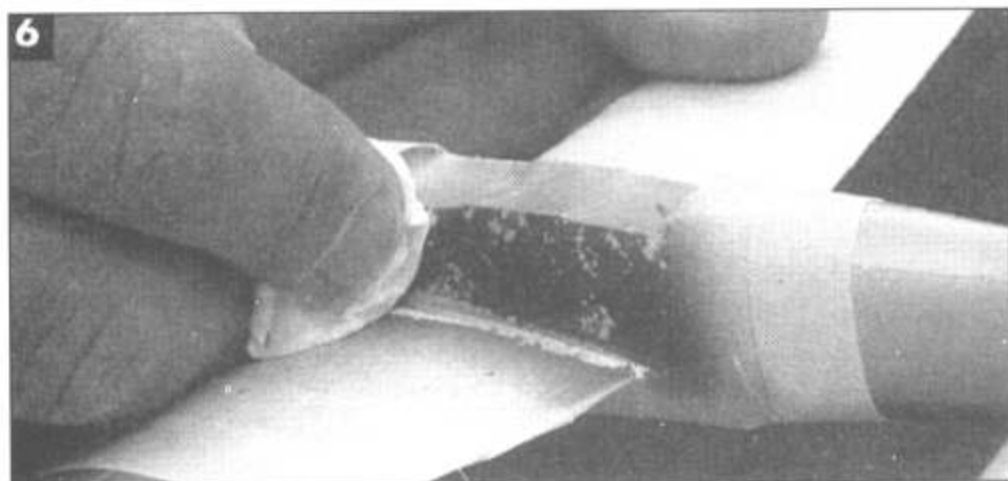
ность, два медных 88-мм снаряда, индивидуальные траки

Недостатки: на многих деталях имеются следы от толкателей, некоторые детали пушки плохо стыкуются, декаль хрупкая

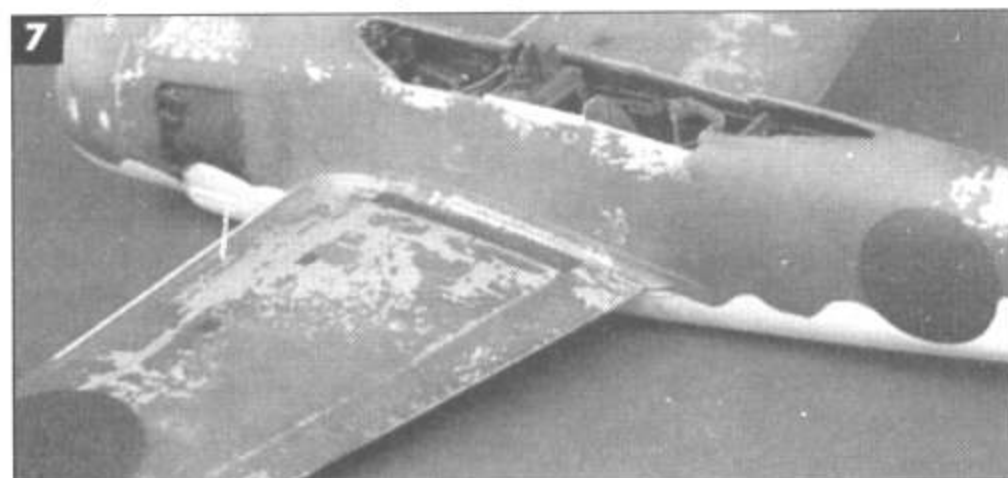
Самоходно-артиллерийская установка Nashorn/Hornisse представляла собой первую попытку придать подвижность великолепной 88-мм противотанковой пушке PaK 43. Всего было изготовлено 494 таких самоходки, которые с 1943 г. и до окончания войны в Европе принимали участие в сражениях на всех фронтах.

Дрэгон отметил десятилетие своей серии моделей «1:35 39-45» переизданием самой первой модели в серии - «Насхорна»,

точнее первой версии самоходки - Sd.Kfz 164 «Hornisse». Надо сказать тот, самый первый «Насхорн», являлся скорее карикатурой, чем копией. Теперь все по-другому. Отливка имеет обычный для Дрэгона нейтрально-серый цвет.



Соль удаляется мягкой сухой тряпочкой.



Впечатляющий эффект ободранной краски на фюзеляже и крыле «Джуди».

Все люки и дверцы можно сделать открытыми. Гусеницы набираются из отдельных траков. Как бонус - вложенные в набор два металлических 88-мм снаряда! Фигурок экипажа, увы, нет.

Дрэгон предлагает раннюю версию «Насхорна» с глушителем на выхлопной трубе двигателя, задними подкрылками.

Сначала собиралась ходовая часть модели. Поддерживающие ролики вставляются в гнезда с зазором из-за чего сложно выдержать один уровень роликов. Гусеницы лучше мон-

тировать до склейки верхней и нижней частей корпуса. Траки

очень хорошо детализированы, од-

нако зацепы, которыми траки входят друг в друга, легко обламываются.

Рубка собирается из отдельных листов, на внутренней поверхности которых имеются многочисленные следы толкателей.

Часть из них будет видна после окраски, если не заделать. Интерьер боевого отделения выполнен достаточно подробно. Пол имеет аккуратный внутренний раскрой по панелям, обозначены заливочные горловины топливных баков и ручки для подъема панелей. Интерьер боевого отделения окрашивался на этапе сборки.

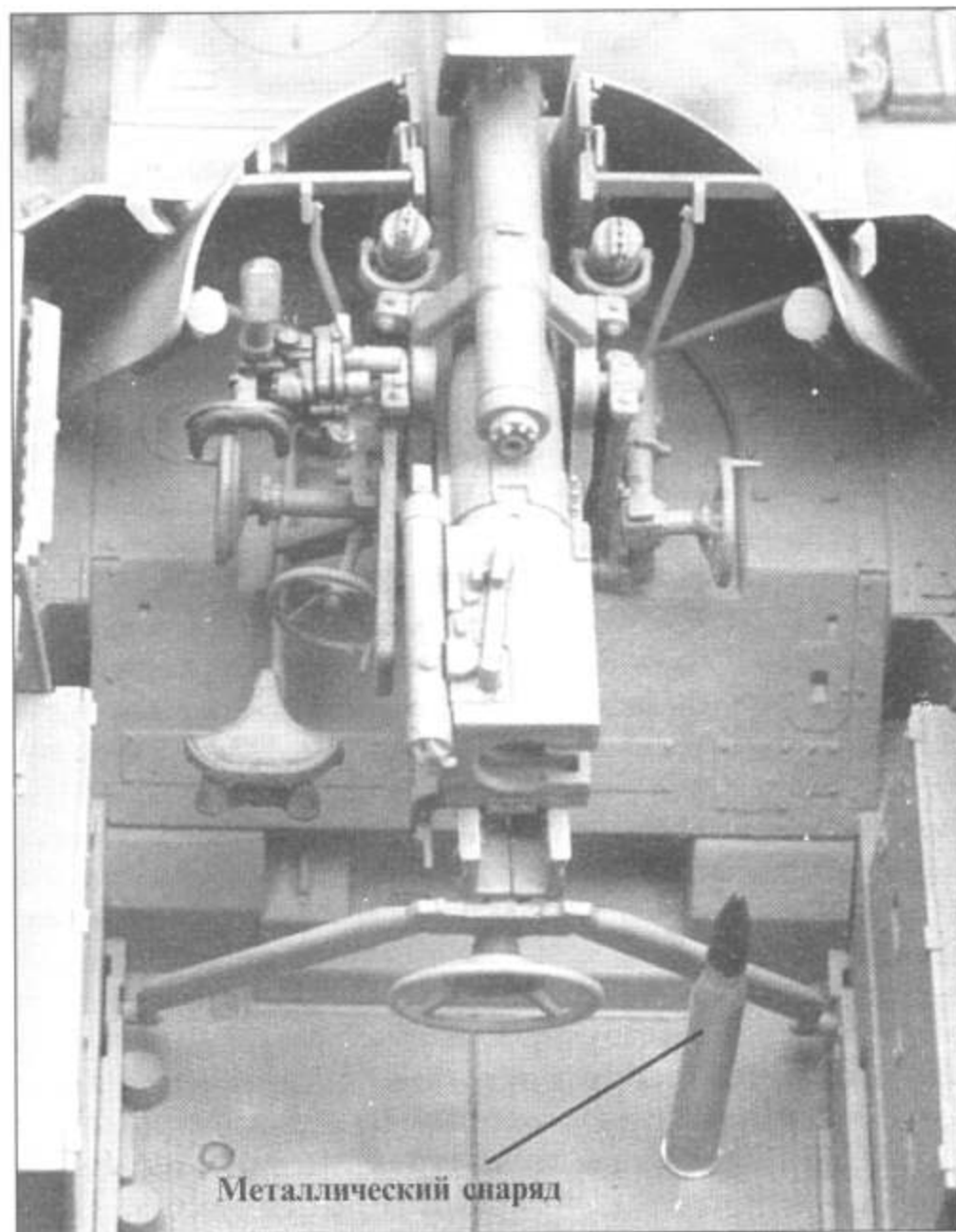
Орудие PaK 43 выполнено очень неплохо. Длинный ствол пушки впечатляет, в еще большей степени впечатляет детализировка прицела. Проблем со сборкой орудия не возникло. Верхний лобовой лист пришлось подгонять по месту.

Модель содержит массу мелких деталей, однозначно определить места приклейки которых, пользуясь только инструкцией крайне затруднительно.

Модель окрашена красками фирмы Polly Scale. Декаль позволяет оформить модель в двух вариантах. Декаль - довольно толстая, но все равно рвется.

На изготовление модели ушло 28 часов. Сравнение модели с чертежами и фотографиями из монографии «Nashorn» армейской серии расхождений не выявило.

Новая модель «Насхорна» фирмы Дрэгон никак нельзя назвать простой в сборке. Сборка гусениц и монтаж массы мелких деталей требуют от моделиста хорошей квалификации.



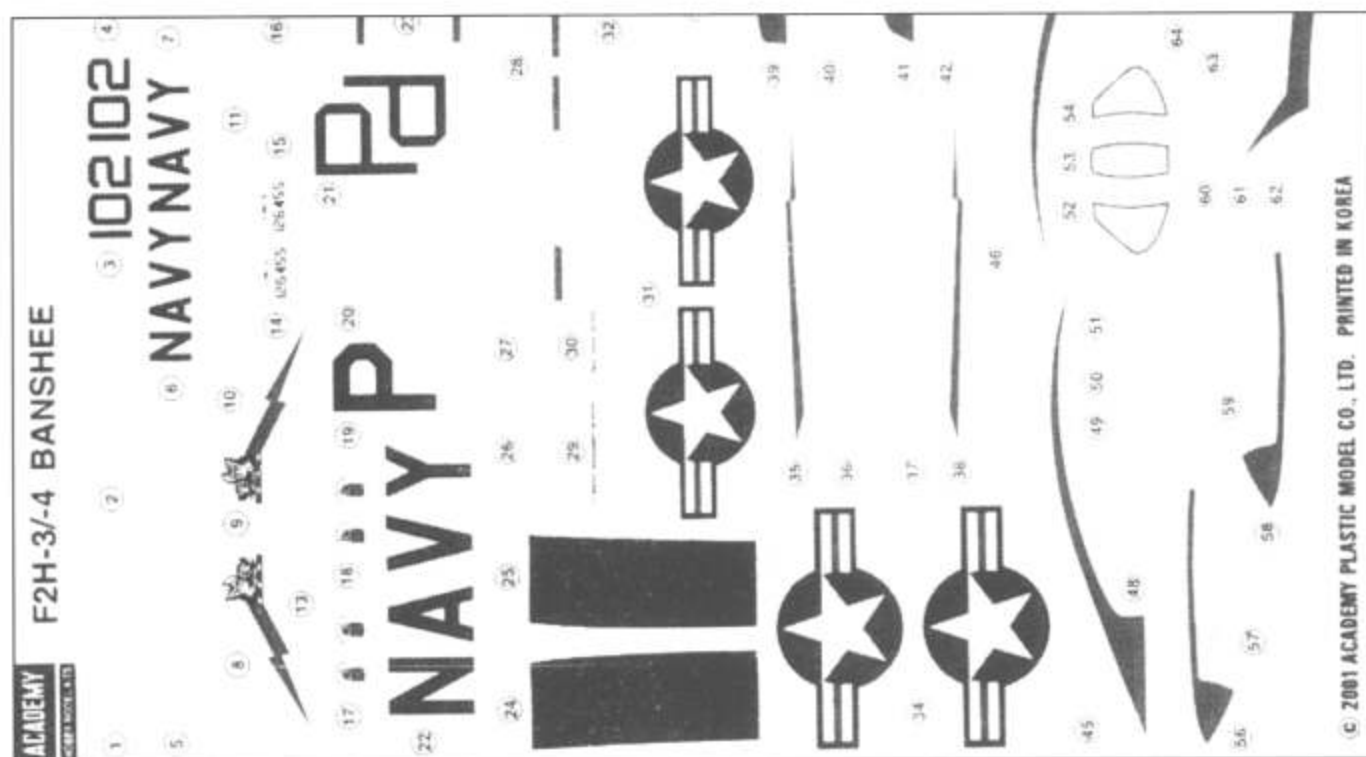
Металлический снаряд

F2H-3/-4 «Banshee»

Масштаб 1 : 72,
производитель: Academy

Период войны в Корее стал временем быстрого развития боевых самолетов по обе стороны возникшего к тому моменту, так называемого, «Железного Занавеса». В этот период военным теоретикам пришлось поменять свое мнение относительно применения военно-воздушных сил и произошло быстрое развитие специализированных родов авиации. Начали создаваться все новые конструкции, предназначенные специально для ВВС и для Флота.

Пионером среди реактивных самолетов, предназначенных для флотской авиации, был самолет компании McDonald «Phantom» разработанный еще в 1943 году. Оснащенный двумя реактивными двигателями он совершил свой первый вылет в январе 1945 года, и был первым реактивным самолетом, который базировался на палубе авианосца. Но сокращение заказа (до 60 шт.) привело к тому, что эта машина не снискала популярности. Однако ее развитие - «Banshee» выполнил поставленные перед такой конструкцией задачи. Значительно больший по сравнению со своим предшественником, он начал поступать на вооружение частей NAVY в 1947 году. Очередные версии самолета оборудовались новыми вариантами силовой установки, поэтому постепенно увеличивались его габариты, за счет удлинения фюзеляжа и увеличения топливных баков. Кроме варианта истребителя-бомбардировщика, был так же разработан разведывательный вариант, оснащенный фотоаппаратами, размещенными в передней части фюзеляжа, и вариант ночного истребителя. Начавшееся стремительное развитие электроники привело к все большей миниатюризации навигационного и радио оборудования, и установка радаров на борт даже небольших по размеру самолетов уже не представляла никаких проблем. Это коснулось и «Banshee» - его носовая часть в течение длительного периода стала местом для установки все новых версий радаров. Сначала это был Westinghouse AN/APQ-41 (F2H-3), а затем Hughes AN/APG-37 (F2H-4). Всего было выпущено около 400 экземпляров самолетов упомянутых выше модификаций. Конечно, эти машины имели между собой еще много других отличий, таких как различные двигатели, а так же возможность подвески различного типа вооружения. Благодаря установленным на нем радарам, «Banshee» стал одним из первых реактивных самолетов, имеющих возможность совершать боевые вылеты в любых погодных условиях. Важным эпизодом в истории этой конструкции является так же и тот факт, что этот самолет исполь-



зовался для испытаний и первых стартов с нового типа паровой катапульты, которая была смонтирована на авианосце USS Hancock.

Привыкнув к очень аккуратным и интересным моделям корейской фирмы Academy, мы надеялись, что и «Banshee» займет достойное место в их ряду. Однако в очень эффектной и красочной коробке оказалась лишь слегка исправленная старая модель канадской фирмы Hobbycraft. Относительно небольшое количество деталей, приводит к тому, что даже, несмотря на отсутствие существенных ошибок в геометрии самолета, модель выглядит очень бледно. Набор ограничен только основными деталями, некоторые, из которых значительно упрощены. Они расположены на трех рамках, две из которых содержат только по шесть деталей. Нужно признать, что они выполнены очень старательно, но без так популярных в последнее время «изюминок». Тем не менее, для желающих построить хорошую модель F2H «Banshee» содержимое коробки может послужить как базовый материал. Настоящим украшением модели является очень эффектная декаль, позволяющая выполнить модель в двух вариантах окраски. Обе относятся к самолетам, которые базировались в

1956 году, то есть уже после завершения корейской войны, на борту авианосца USS Coral Sea.

Немного жаль, что такой интересный самолет был отображен так поверхностно, а его модель, несмотря на высокий авторитет корейского производителя, представляет собой продукт, который вызвал бы восторг только в середине семидесятых годов прошлого века.

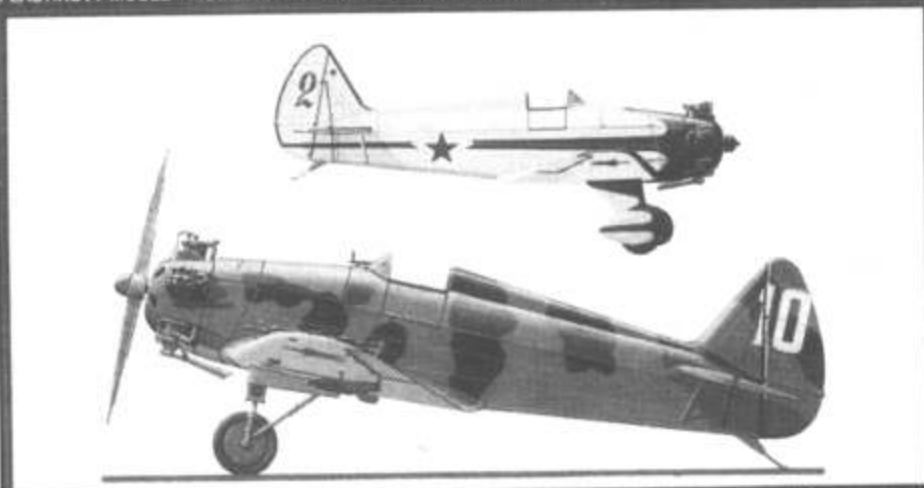
УТ-1

Масштаб 1 : 72,
производитель: Pavla

Этот интересный самолет, конструктором которого был Александр Яковлев был разработан в середине тридцатых годов, и носил в начале своей карьеры название АИР-14. После его презентации одна из самых популярных советских газет - «Комсомольская правда» охарактеризовала его как «акробатический истребитель». Это несколько странное название, тем не менее, вполне соответствовало его применению и возможностям. Очень интересная и прочная конструкция крыла была специально предназначена для выполнения воздушной акробатики. После хорошего овладения подобным

Jakovlev UT-1

PLASTIKOVÝ MODEL • MODEL KIT • MODELL-BAUSATZ • MODELE REDUIT



1/72

Made in Czech Republic



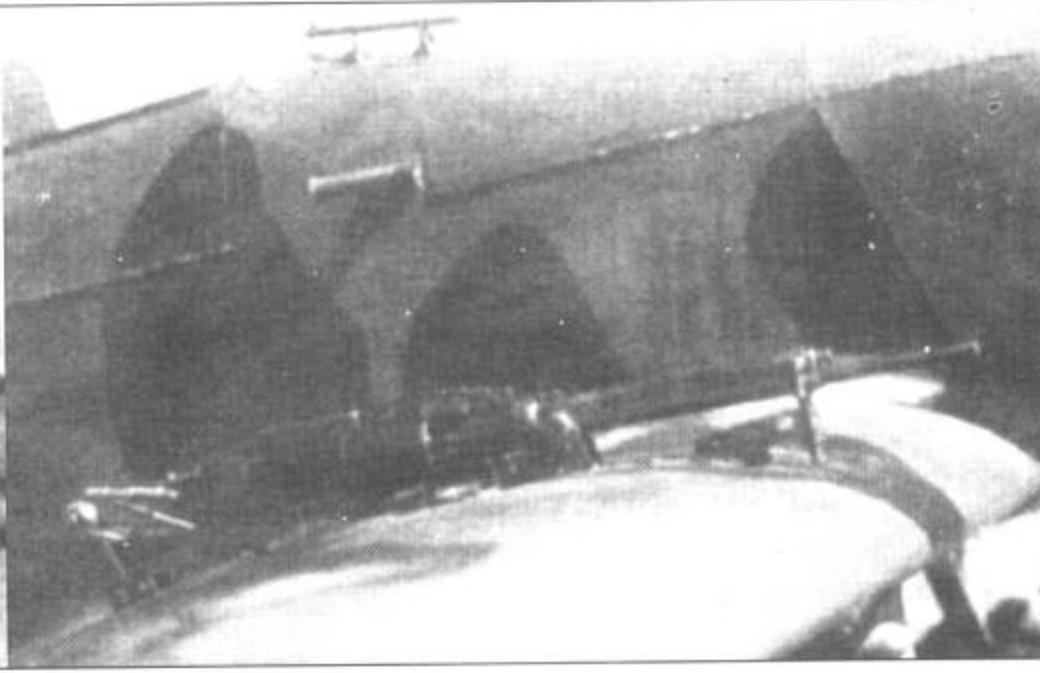
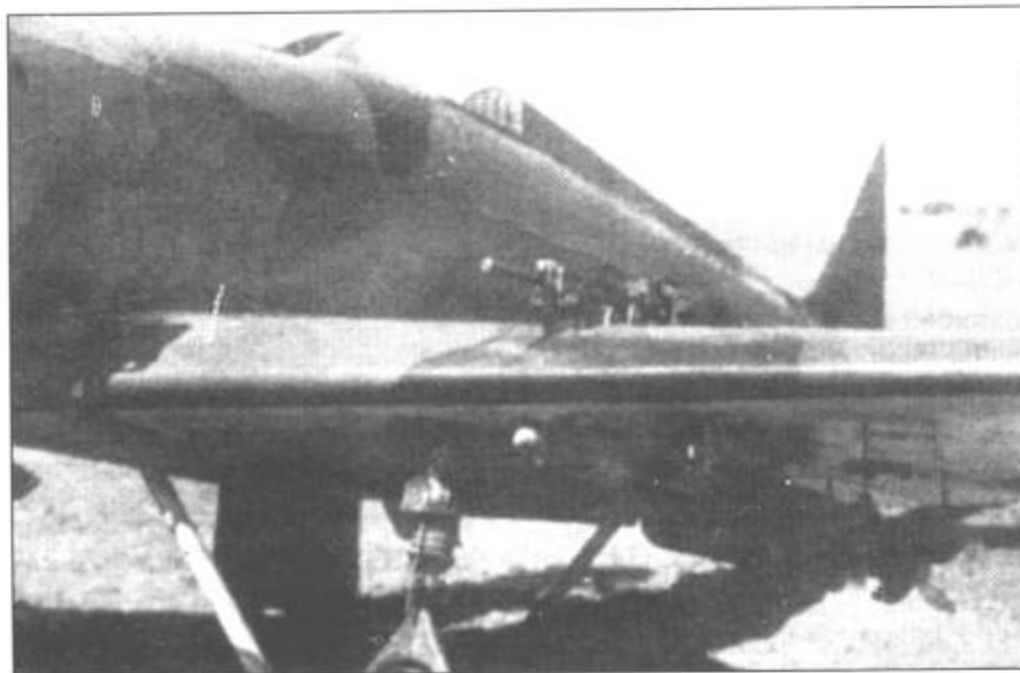
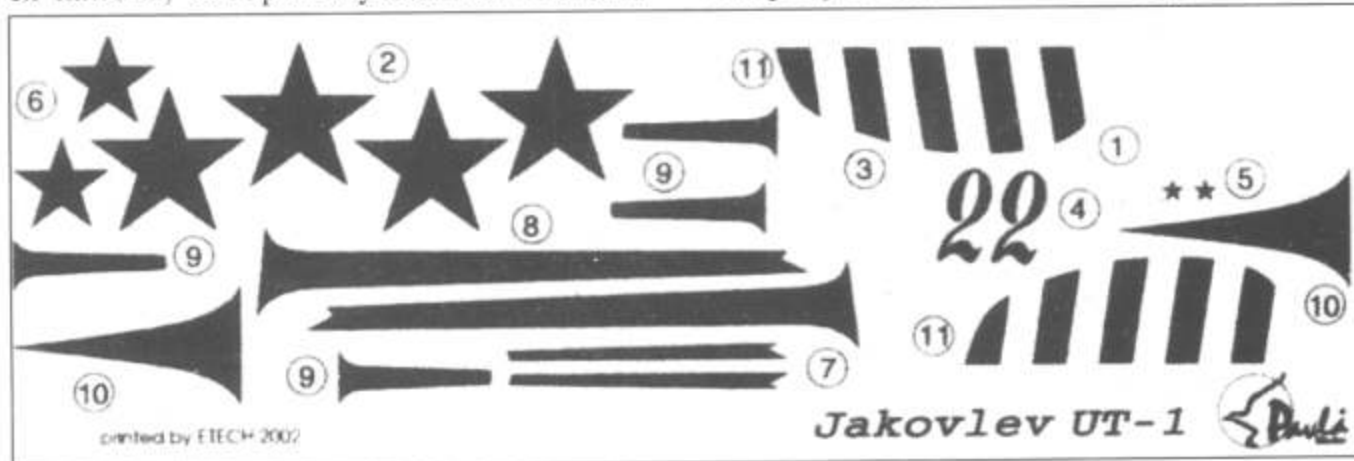
пилотажем, оставался уже только один шаг до овладения чисто боевыми навыками. К сожалению, этот небольшой самолет, несмотря на выдающиеся пилотажные качества, имел существенный недостаток. Его маломощный, даже по тем временам, двигатель мощностью 100 кВт, не мог обеспечить ему роль полноценного истребителя. Тем не менее, по мере накопления опыта, его последующие модификации имели все более высокие характеристики. Подтверждением этому является ряд рекордов, которые установили на этой машине советские пилоты. Именно на нем были установлены рекорды скорости и дальности полета, существенно превосходящие предыдущие результаты. Со временем самолет приобретал все более выразительный вид. Первые серийные самолеты, в количестве около 100 штук были направлены в части в первом квартале 1938 года. Интересно, что четыре из них попали в Китай, где использовались в боях с войсками императорской Японии. Использование его как полноценного боевого самолета требовало от конструкторов установки на нем вооружения и увеличения мощности двигателя. Но такие усилия были предприняты только в начале сороковых годов. Собственно говоря, тогда и появился UT-1б, т.е. самый маленький в мире боевой самолет. Его использование именно в такой роли было описано, по крайней мере, в двух статьях, которые появились в журнале «Мир Авиации» 1/98, а так же в ежемесячнике НРМ 4/95.

Очень приятно, что именно эта мало известная, но с другой стороны очень интересная конструкция попала в виде модели в руки моделестов. Благодаря чешской фирме Pavla мы имеем возможность, построить модель в двух вариантах. Один - это ранний UT-1, другой - UT-1б или боевая версия самолета. Как обычно у этого производителя в набор входят детали, отлитые из пластика, а так же большое количество деталей из эпоксидной смолы. Большой плюс набора, это то, что в нем даны два варианта фюзеляжа и два варианта шасси, которые нужно использовать в зависимости от того, какую версию самолета мы хотели бы построить. Основные детали модели выполнены из темно-серого пластика, который как обычно имеет несколько дефектов - вероятно, не во всех моделях не до конца отлиты детали шасси, но к счастью они повторены в виде деталей из эпоксидной смолы. Замечания вызывает и слишком грубые для такой небольшой модели, края наплыва крыла. Кроме того, в наборе имеются отлитые из пластика два вида приборных досок, которые своей простотой совершенно не соответствуют очень подробно выполненному из эпоксидки пилотскому креслу вместе с поликом кабины и ручкой управления. Что касается деталей из эпоксидки, нужно сказать, что из этого материала выполнена очень точная копия двигателя М-11, вместе с его капотом. Эти детали сделаны чрезвычайно подробно с большим тщанием, что, прежде всего, касается капота, который буквально «обтяги-

вает» каждый из цилиндров двигателя. Так же из эпоксидки изготовлено вооружение, устанавливающееся на самолет в варианте UT-1б. Оно состоит из очень подробно выполненных пулеметов ШКАС, а так же реактивных снарядов РС-82 вместе с направляющими. Однако значительная часть деталей из эпоксидки не лишена недостатков, которые возникли в процессе производства этой мелкосерийной модели, а именно к такой группе нужно отнести данный набор фирмы Pavla. Несмотря на вышеупомянутое, необходимо отметить, что с точки зрения воспроизведения общего вида фюзеляжа, профиля крыльев, стабилизаторов, или, наконец, соответствия размерам, модель очень правильная и, несомненно, заслуживает похвалы. Однако с другой стороны нужно отдавать себе отчет, что стыковка отдельных элементов, а так же подготовка их к монтажу потребует от вас затрат значительных усилий и времени. Наверно очень полезна в этих трудах будет толковая инструкция, которая в мельчайших деталях показывает не только как смонтировать данную деталь, а так же демонстрирует ее реальный вид.

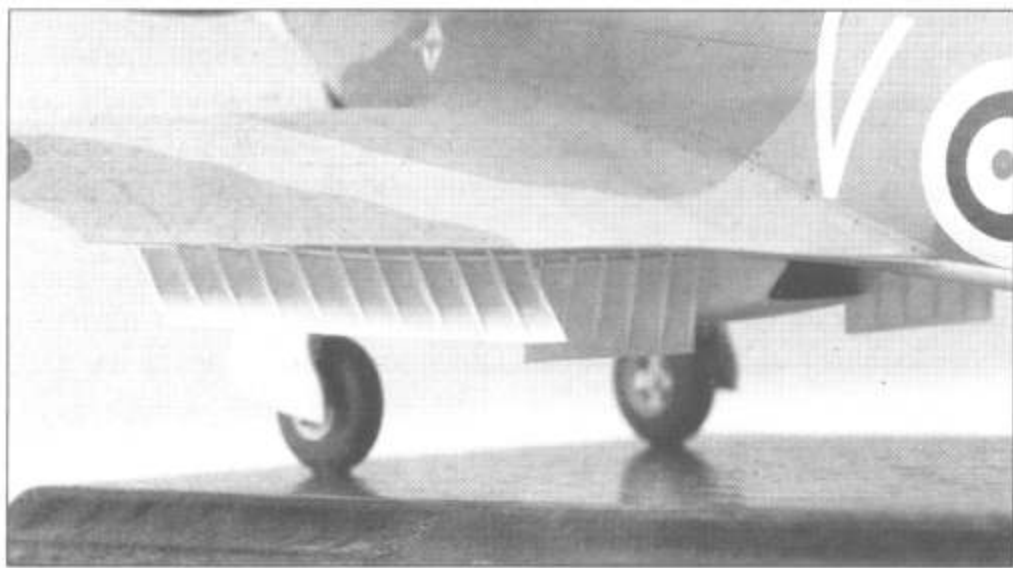
Нужно так же отметить, что производитель позаботился о нескольких вариантах представления модели. Кроме уже упомянутых двух основных вариантов имеется так же возможность исполнения UT-1б на лыжах либо с обтекателями шасси. Модель дополнена небольшой, но очень богатой по составу декалью. Кроме элементов обозначений для двух камуфляжных окрасок боевых самолетов, здесь имеется окраска рекордного UT-1, а так же еще одна очень запоминающаяся окраска гражданского самолета.

Подводя итоги нужно сказать, что эта небольшая модель может стать украшением любой коллекции, но ее постройка потребует значительного труда.



Супердетализировка модели самолета

Продолжение. Начало в ММ №13-19



Детализировка поверхностей управления

Общее впечатление от модели усиливается, если на самолете отклонены поверхности управления. Особенно важно отклонить рули и элероны, выпустить щитки и предкрылки, при изготовлении диорам. Самолет с установленными в нейтральное положение рулями и убранными закрылками смотрится безжизненно. Существует несколько технологий работы с поверхностями управления. В одном случае работа начинается с аккуратного вырезания из крыла рулей, элеронов, закрылков и т.д. Затем прорезаются пазы, устанавливаются петли, а потом поверхности вновь ставятся на свои места, но уже в отклоненном положении. Вторая методика - аналогичная, за исключением двух моментов. Часто бывает невозможно вырезать поверхность управления, не повредив крыло или хвостовое оперение. На помощь приходит вторая методика, которая позволяет не забивать голову подобными мелочами: надо просто купить вторую такую же модель. Из одной модели аккуратно вырезаются поверхности управления, а во второй прорезаются места под них. Третья технология еще проще: покупается набор эпоксидных поверхностей управления. Такие наборы для моделей самолетов в масштабах 1:48 и 1:72 выпускают фирмы Aeromaster, CMK и ряд других.

Поверхности управления отрезаются следующим образом: сначала линии расшивки углубляются резакром, а затем медленно и аккуратно процарапываются иглой. Надрез должен быть минимальным по толщине, ювелирным. Вполне возможно, что при отрезке рулей или элеронов появятся царапины или даже прорезы на поверхности крыла или хвостового оперения. Заделываются эти дефекты традиционно с помощью «супер глЮ». Можно несколько облегчить работу, обклеив поверхности управления по линиям расшивки двумя-тремя слоями маскировочной ленты - будет проще вести резак и иглу. Лучше всего делать прорез лезвием, в этом случае ширина пропила будет наименьшей. Однако, лезвие гнется, поэтому добиться ровной линии пропила очень сложно.

Затем отрезанные детали надо обработать и подогнать по месту их установки. Следующий этап - изготовление петель. Петли можно сделать из узких полосок тонкого пластика, из эпоксидки или из другого подходящего материала. Все зависит от формы самих петель и от вашей фантазии.

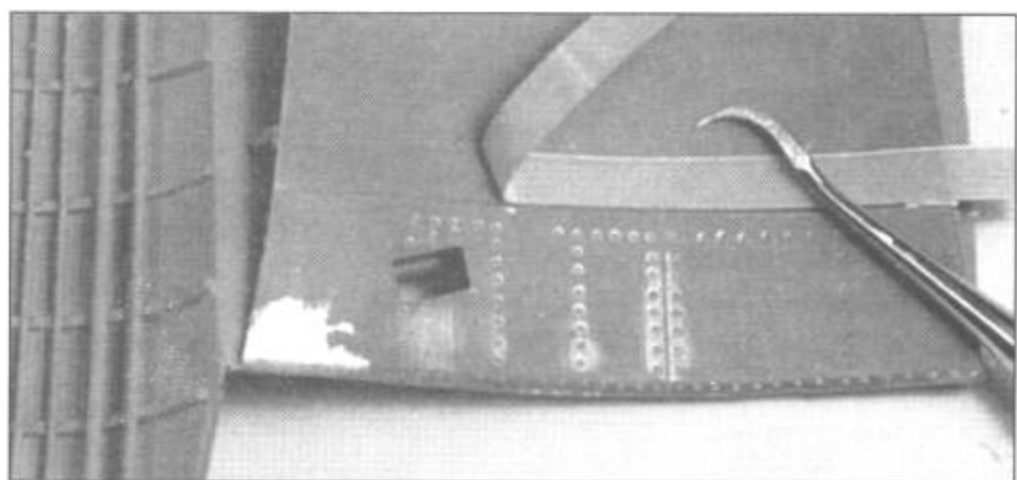
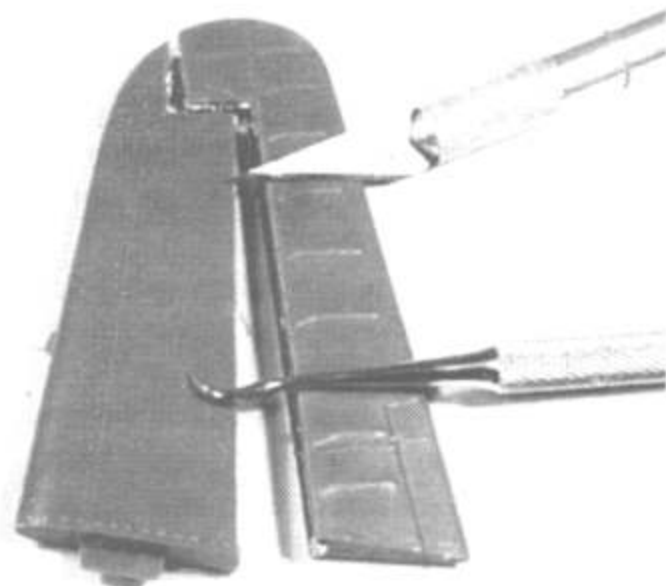
Рули и элероны изготовить проще, чем отклоняемые закрылки, у которых необходимо прорабатывать внутреннюю поверхность. Порой даже бывает трудно достать чертежи на «выпущенные» закрылки. Механизация крыла довольно разнообразна: закрылки могут просто отклоняться, выдвигаться из крыла и отклоняться, они могут состоять из нескольких секций, которые в убранном положении находят друг на друга. К примеру, закрылки бомбардировщика B-17 просто отклоняются вниз, но при этом становится видна их «внутренняя» сторона с нервюрами и стрингерами. Зато у истребителя P-51 закрылок представляет собой просто заднюю часть крыла, которая по-

ворачивается подобно элерону, это самый простой с точки зрения конструкции закрылок. Закрылки «Корсара» сначала выдвигаются, а затем поворачиваются - придется помучиться, выпуская их на модели.

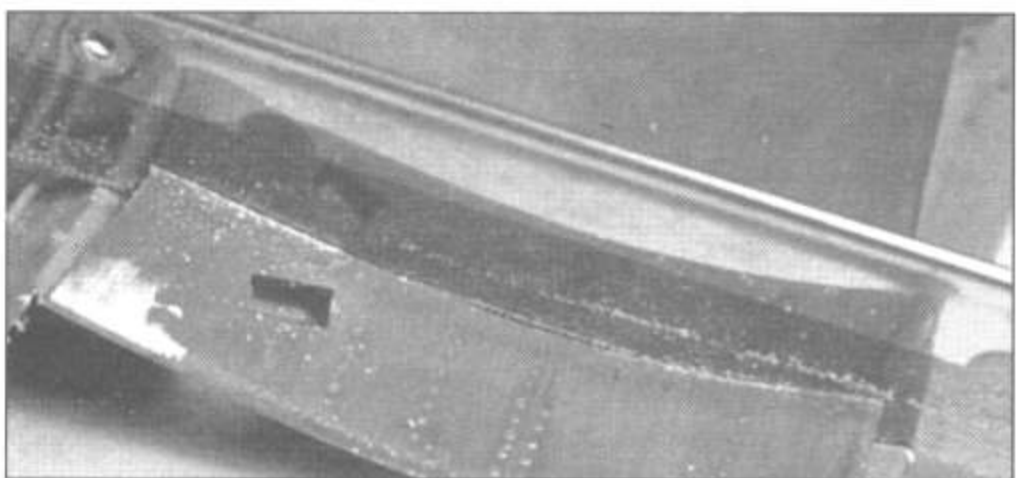
При установке поверхностей управления обратите внимание на элероны: они должны быть отклонены в разные стороны (на то они и элероны!). На стоянке ручка управления самолетом находится в положении, близком к нейтральному, но не в нейтральном, поэтому элероны должны быть слегка отклонены. То же самое относится и к рулям, с той лишь разницей, что рули высоты отклоняются, в отличие от элеронов, синхронно. С закрылками - все и проще и сложнее одновременно. На стоянке закрылки находятся в убранном положении, но перед взлетом они отклоняются на конкретный угол, различный у различных самолетов. Этот угол следует выдержать хотя бы приблизительно, кроме того этот угол должен быть одинаковым для всех секций закрылков.

Не стоит забывать о триммерах - небольших отклоняемых поверхностях на рулях. Они предназначены для снижения нагрузки на ручку управления, угол их установки регулируется летчиком. Угол отклонения триммеров небольшой, в 72-м масштабе он будет почти не заметен, в 32-м и 48-м отклонить триммер не повредит.

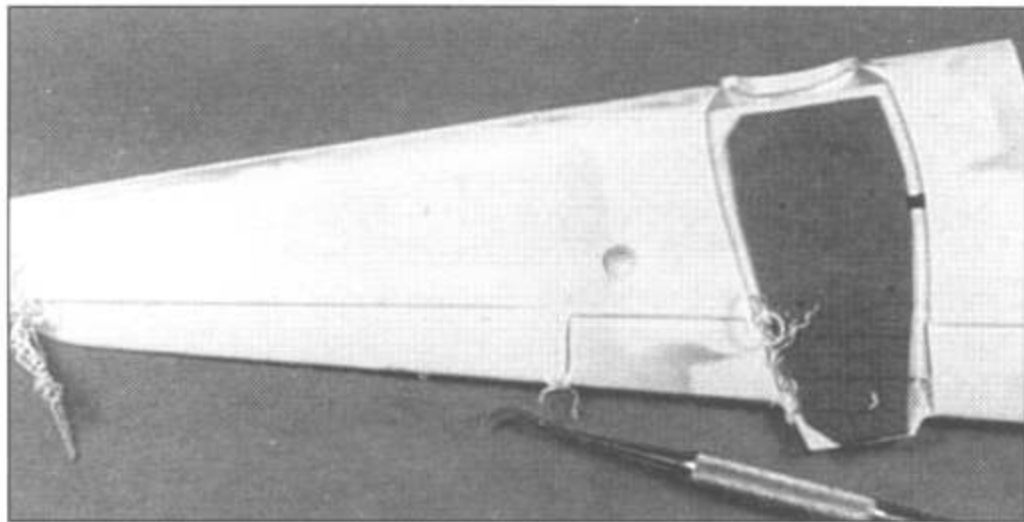
5-1. Существует несколько способов отделения поверхностей управления. Выбор метода зависит от навыка и конкретной ситуации. Чаще всего используются модельные ножи и специальные скребки.



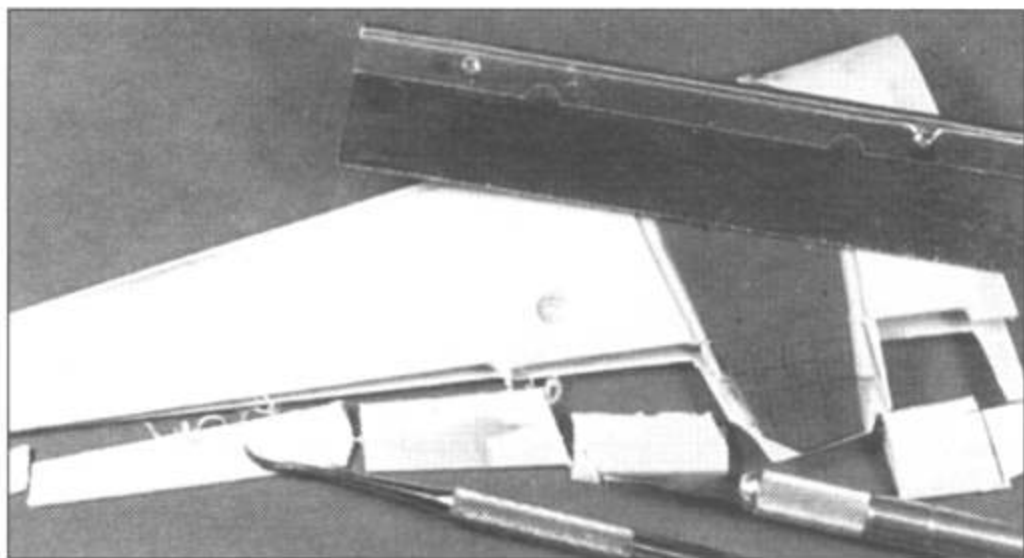
5-2. На некоторых моделях линии расшивки закрылков показаны достаточно условно. В этом случае придется их более «выпукло» обозначить маркировочной лентой и только потом начать процесс отделения.



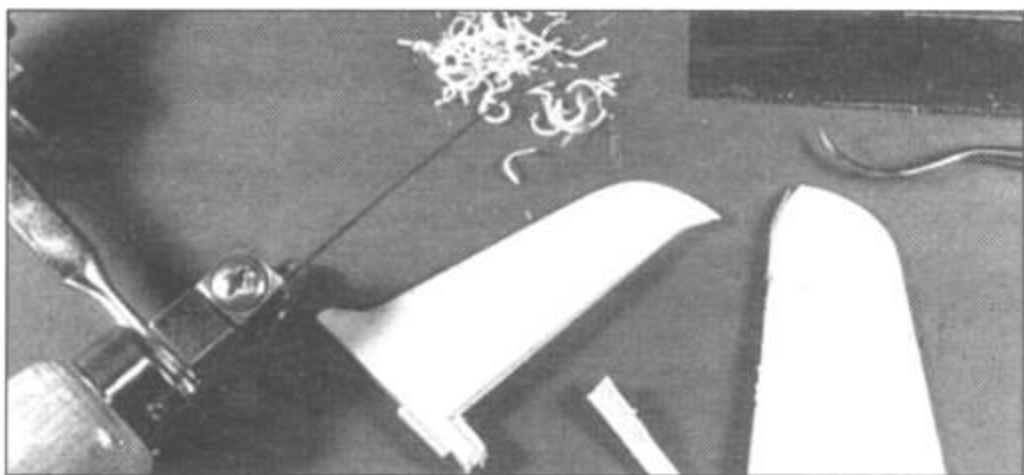
5-3. Процесс резания можно ускорить при помощи бритвенного лезвия, но в любом случае сначала линию рекомендуется углубить резакром.



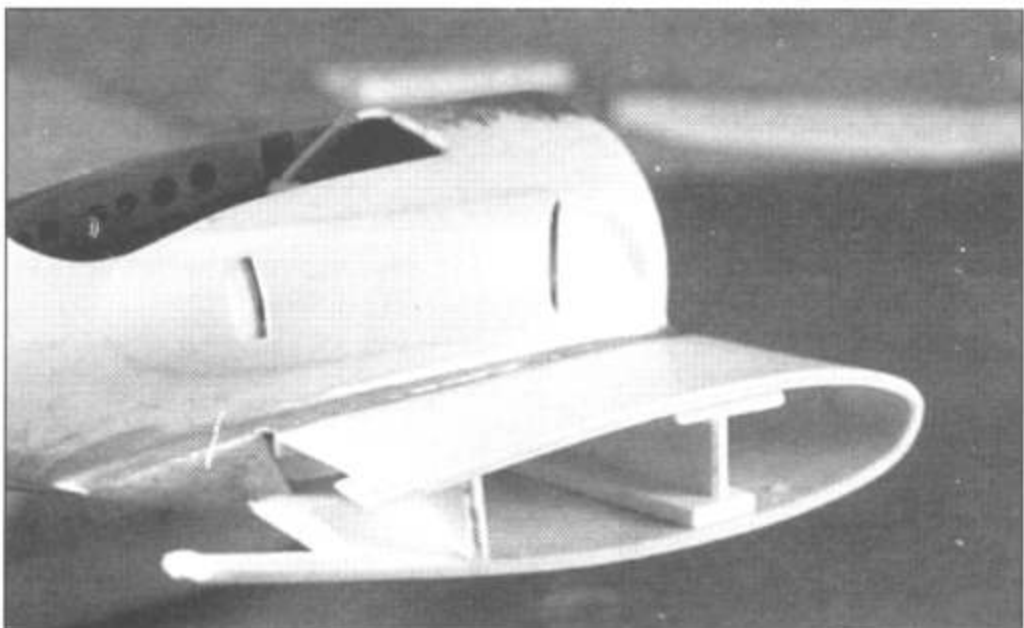
5-4. На крыле модели самолета A-20G «Хэвок» в масштабе 1:48 фирмы AMT скребком прорезаны линии разграничения элерона и закрылка. К сожалению секции закрылка не намечены, придется закрылок разрезать на части.



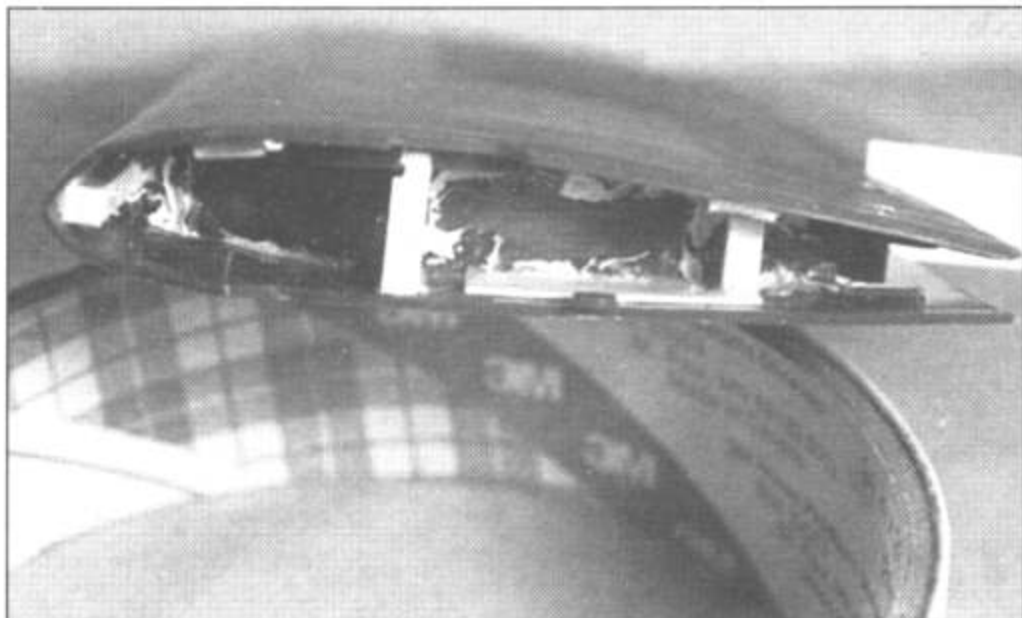
5-5. Элерон и секции закрылка отделены от крыла. Теперь необходимо зачистить получившиеся детали, особое внимание обратив на выдерживание углов на форме деталей в плане. При отделении элеронов и закрылков легко повредить как сами новоявленные детали, так и поверхность крыла. Дефекты придется устранять. Все-таки лучше использовать конверсионные наборы с эпоксидными деталями.



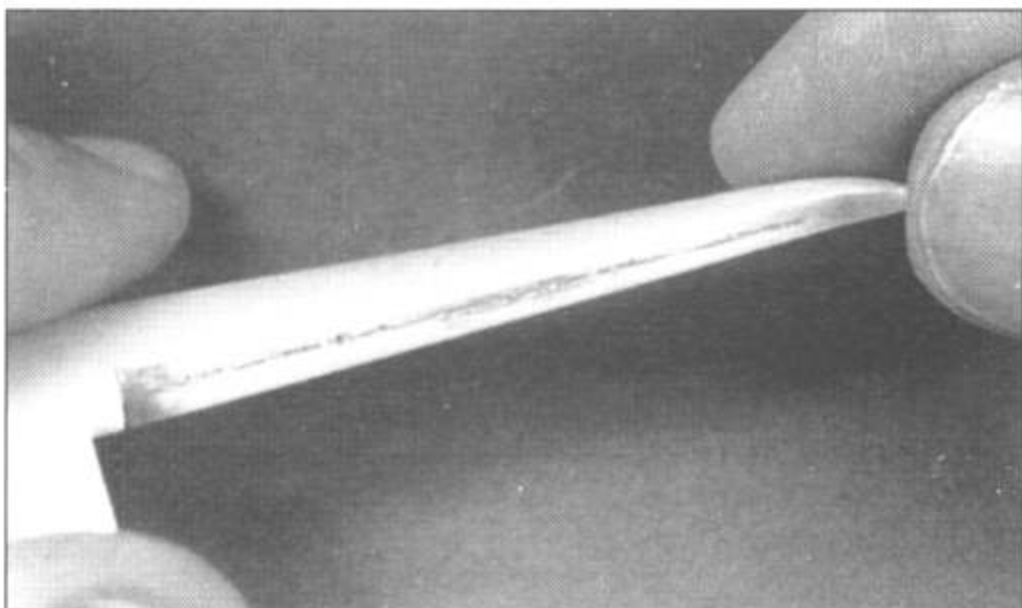
5-6. После отделения поверхностей управления по месту отреза остаются заусенцы, которые надо удалить. На снимке - руль поворота отделен от киля. Обратите внимание насколько грубым получился торец детали. Лучше взять эпоксидный руль направления.



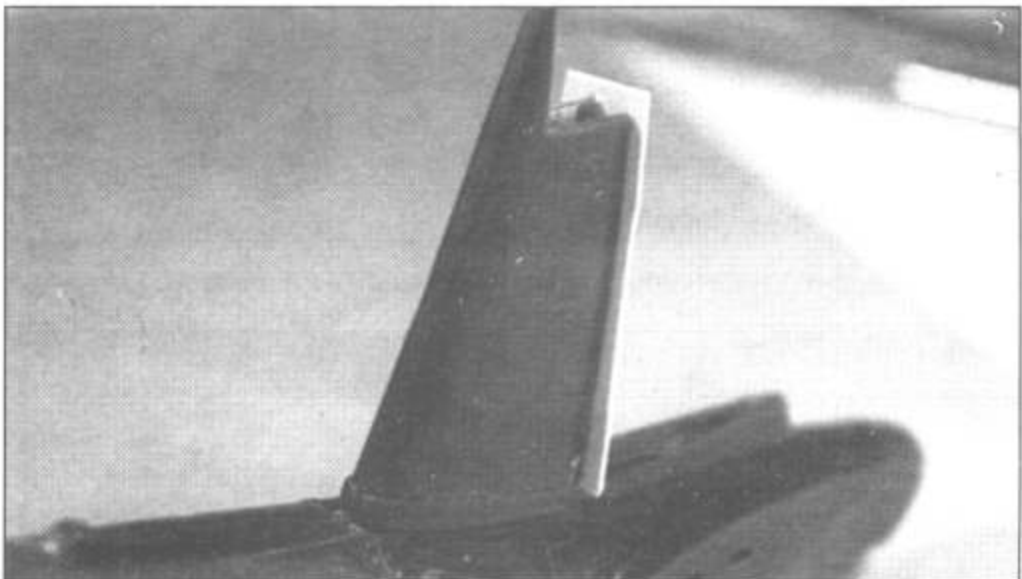
5-7. После удаления закрылков и элеронов крыло может потерять профиль, чтобы его сохранить сделаем примитивный каркас из полосок пластика.



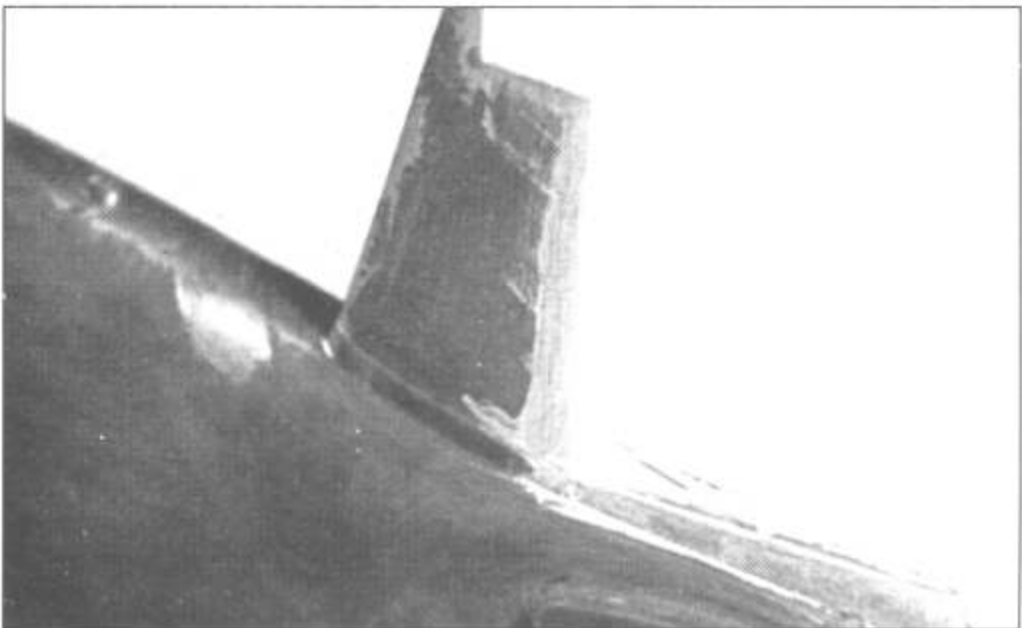
5-8. Еще один пример силового набора крыла модели. Дополнительную прочность крылу придает залитый в полости эпоксидный клей.



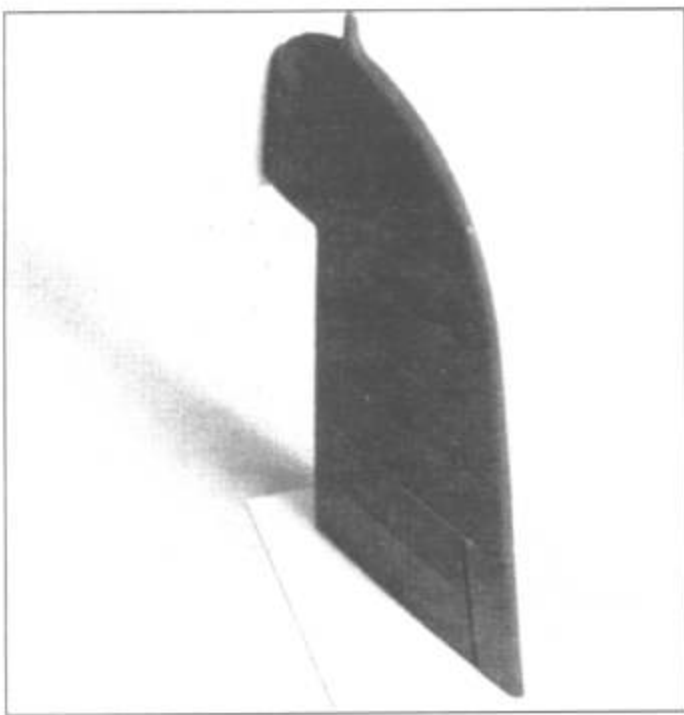
5-9. Щель, которая образовалась между верхней и нижней поверхностями плоскости крыла после отделения элерона зашпаклевана и зачищена. Такой простой метод подходит только для моделей 72-го и 48-го масштабов.



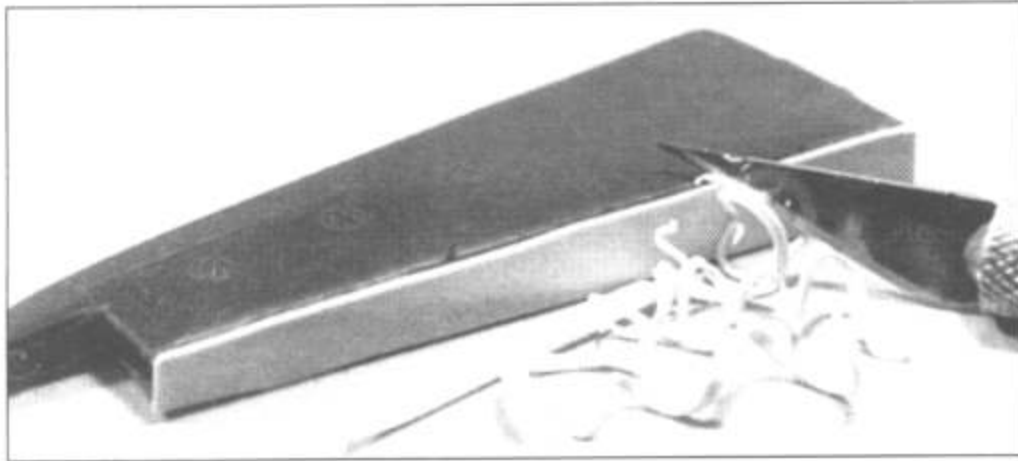
5-10. На крупных моделях для заделки шва приходится использовать листовый пластик или комбинацию полосок из полистирола с эпоксидкой.



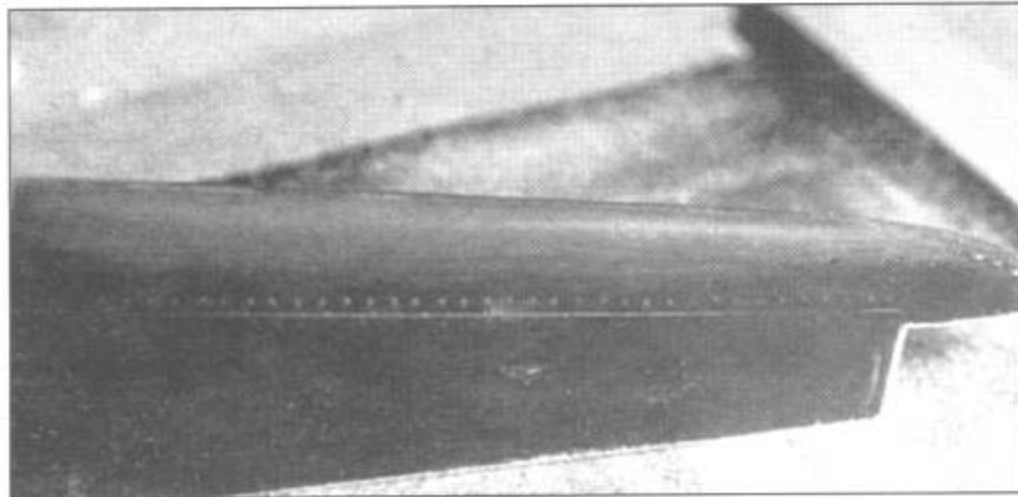
5-11. Заделанный шов в киле модели истребителя F4U «Корсар» в масштабе 1:32. После зачистки шов окрашен серебришкой на предмет выявления дефектов.



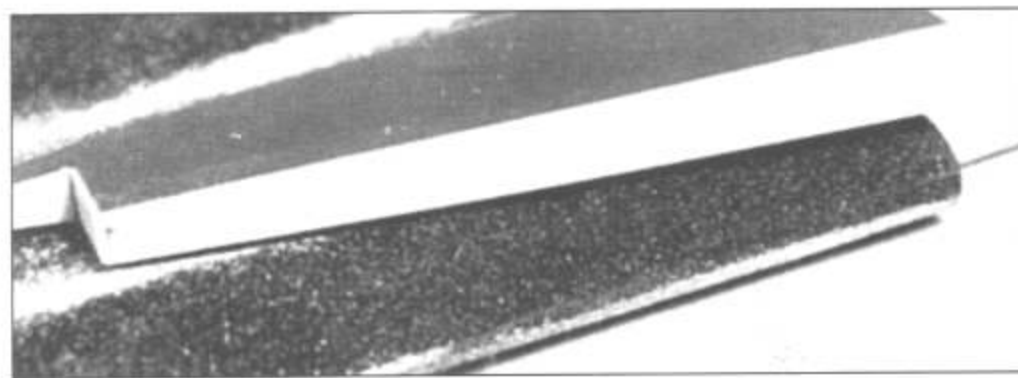
5-12. Аналогичным образом заделываются щели между половинками поверхностей управления. Щели в руле направления модели «Корсара» заделаны эпоксидкой и листовым пластиком. После высыхания все лишнее будет отрезано, а киль зачищен.



5-13. К торцу половинки руля для компенсации линии распила подклеивается полоска полистирола. Полоска обрезается по контуру руля.



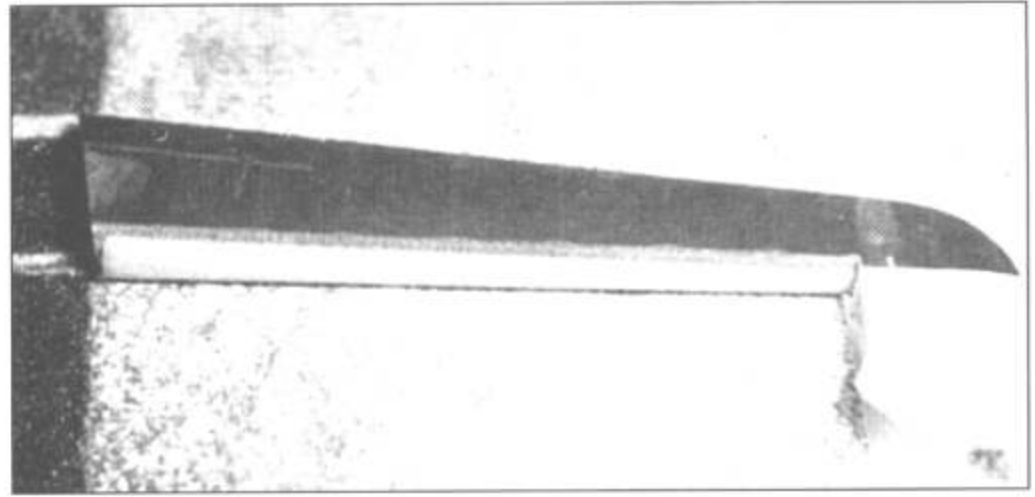
5-14. Проще всего сточить лишнюю толщину полоски на шкурке.



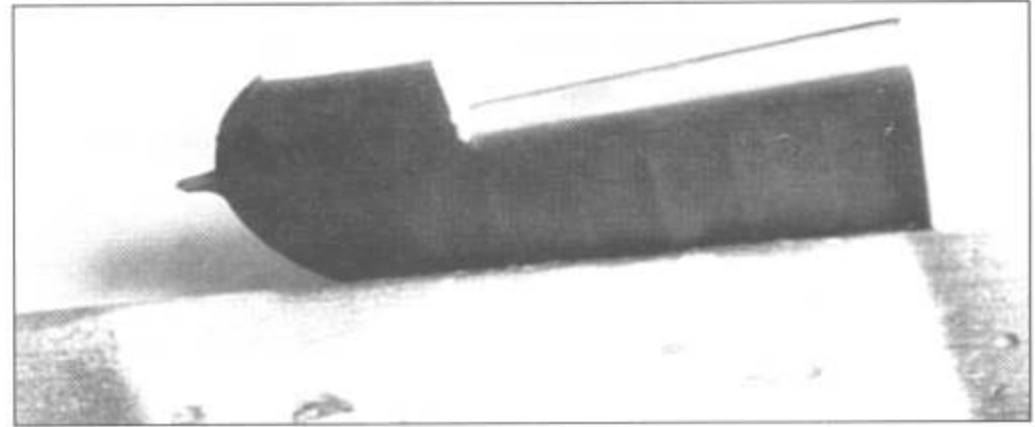
5-15. Необходимо выбрать из полоски пластик для получения полукруглого вогнутого сечения. Удобнее это сделать согнутой шкуркой.



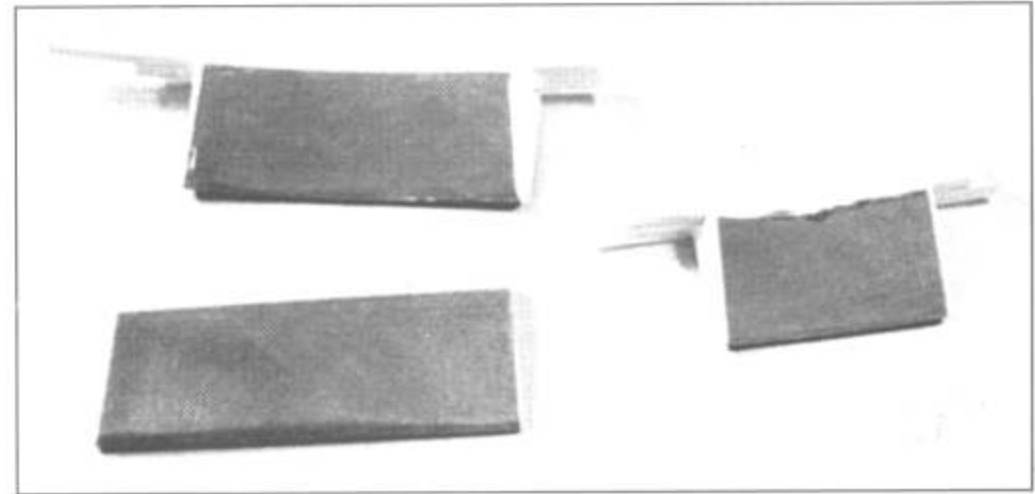
5-16. Профильную обточку торцов поверхностей управления удобно делать в тисках. Поверхность управления зажимается в тисках между двумя брусками бальсы. Область детали, которая подвергается механической обработки, отмечается маскировочной лентой.



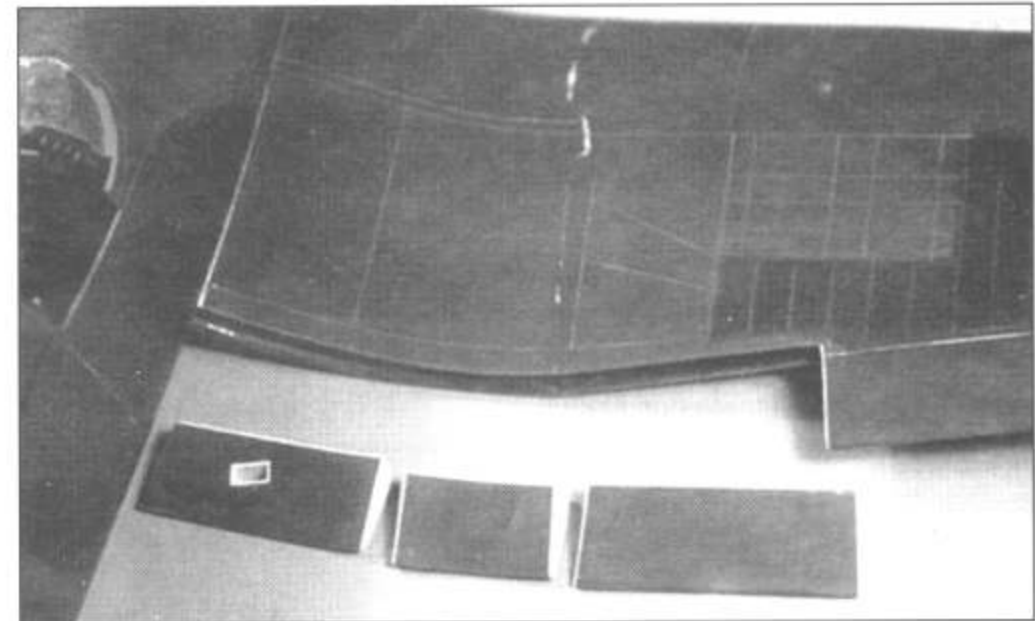
5-17. Закругленный (выпуклый) торец поверхности управления можно получить также стачивая деталь на шкурке.



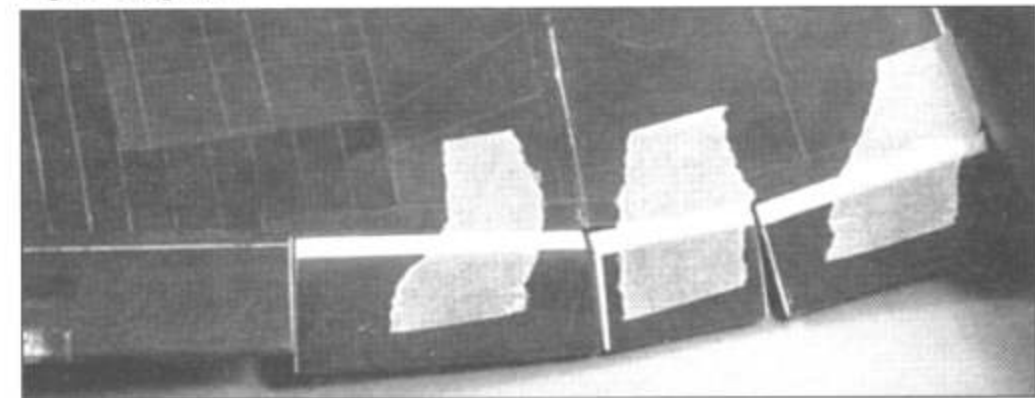
5-18. Шов на руле направления «Корсара» можно просто зашпаклевать эпоксидкой. Эпоксидка хорошо подходит и для шпаклевки мелких дефектов поверхности, полученных в процессе доработки модели.



5-19. Кусочки пластика вклеены в пространство между поверхностями секций закрылка модели истребителя «Корсар». После высыхания пакета, секции будут зачищены.



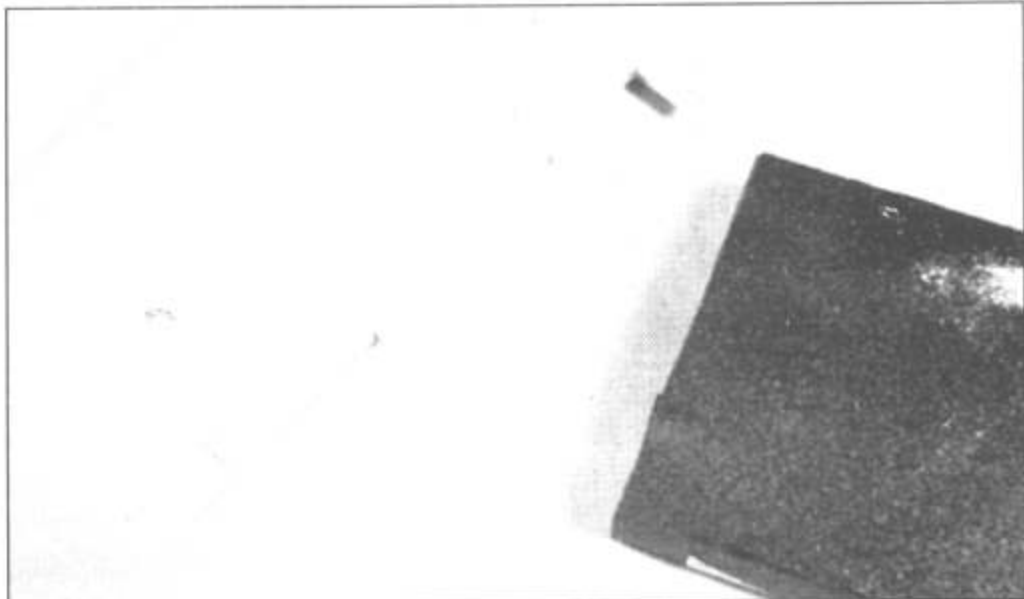
5-20. Доработанные закрылки модели истребителя F4U «Корсар» в масштабе 1:32. Осталось провести окончательную проверку перед сборкой.



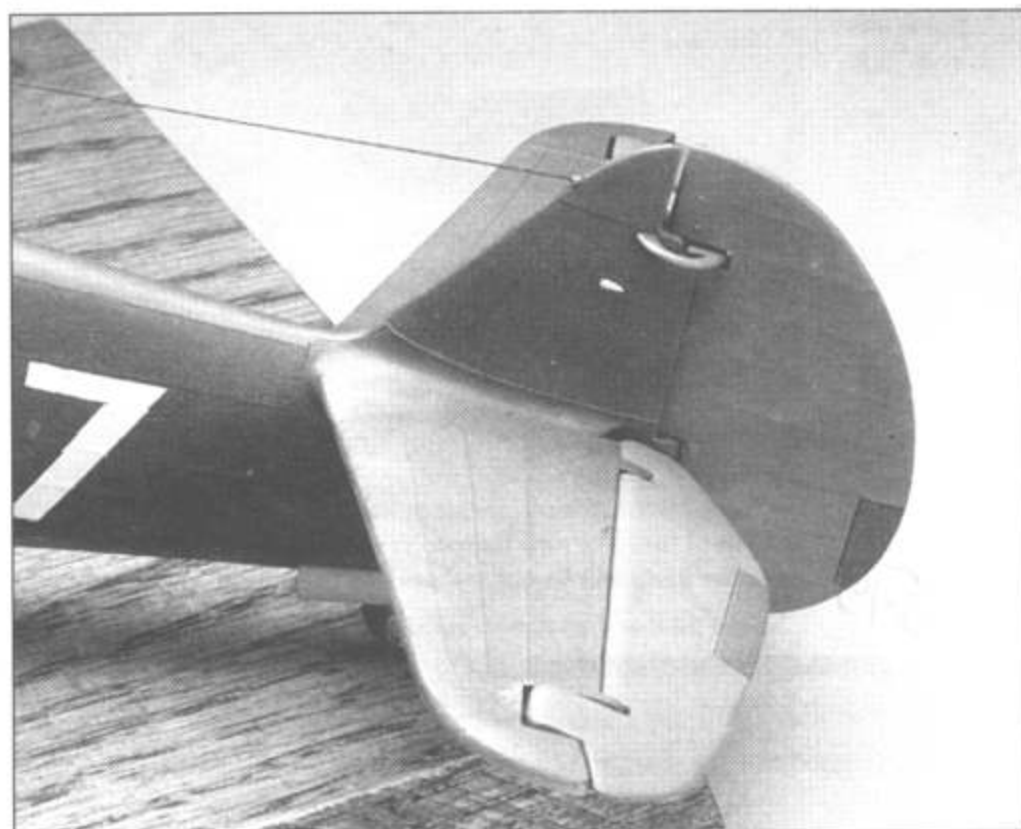
5-21. Работы по выпуску закрылков близка к завершению.



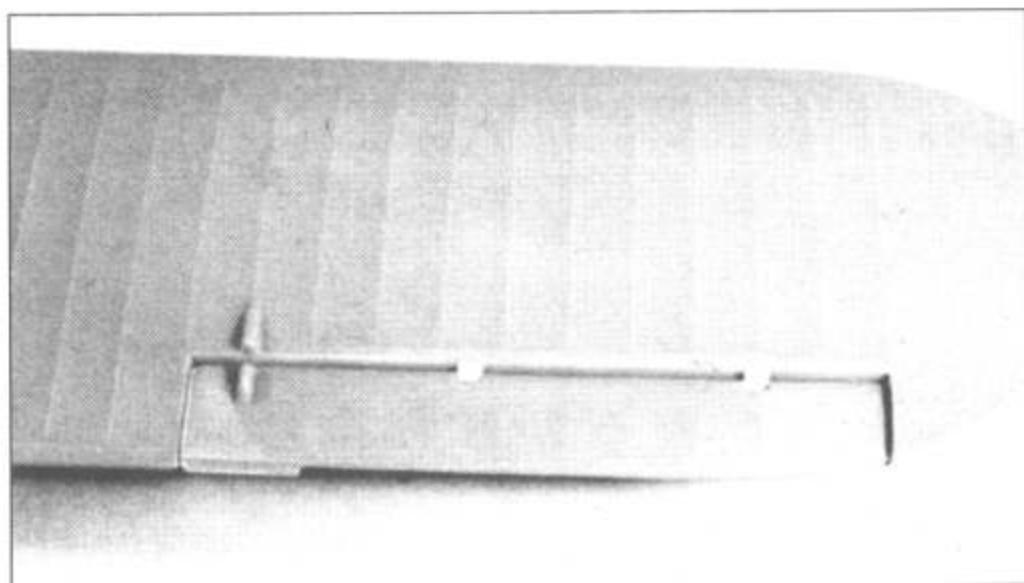
5-22. Не забудьте про мелкую детализировку секций закрылка.



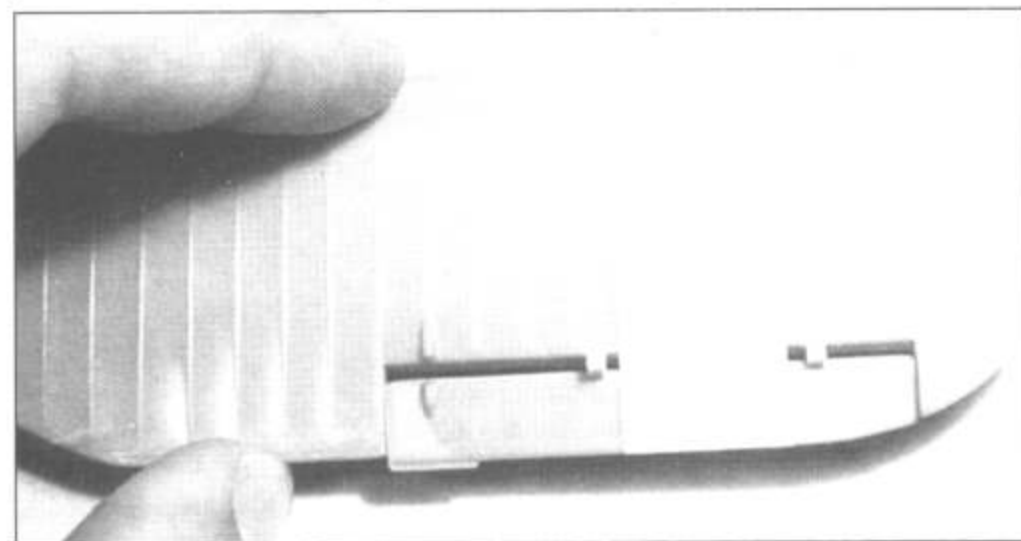
5-26. Форма придается петлям шкуркой, закрепленной на деревянном бруске.



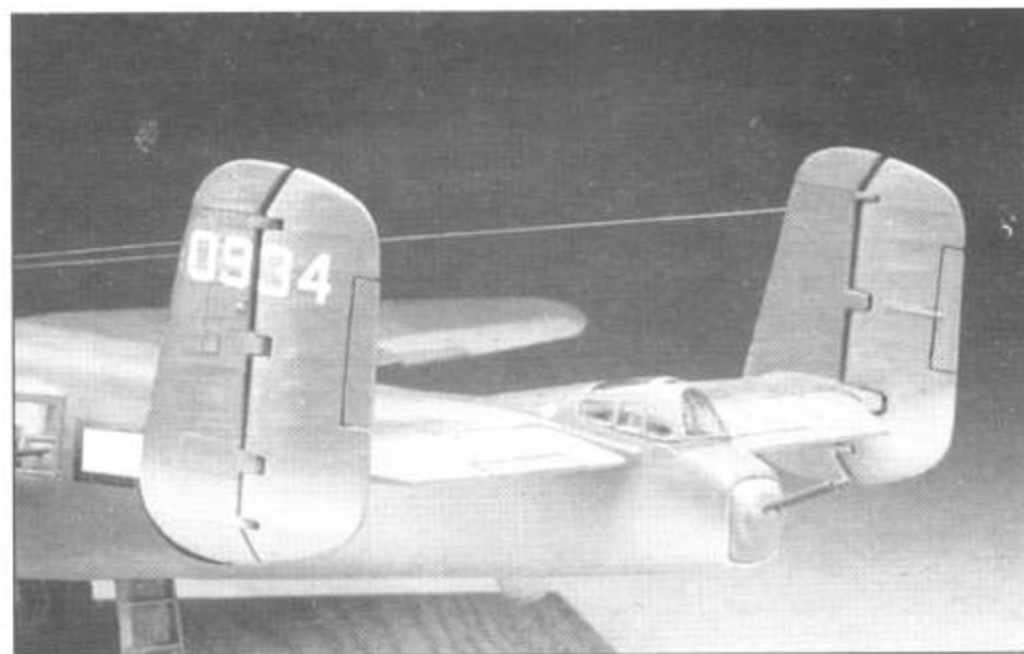
5-23. Хвостовое оперение с доработанными поверхностями управления на модели истребителя Р-40 «Вархок» в масштабе 1:32.



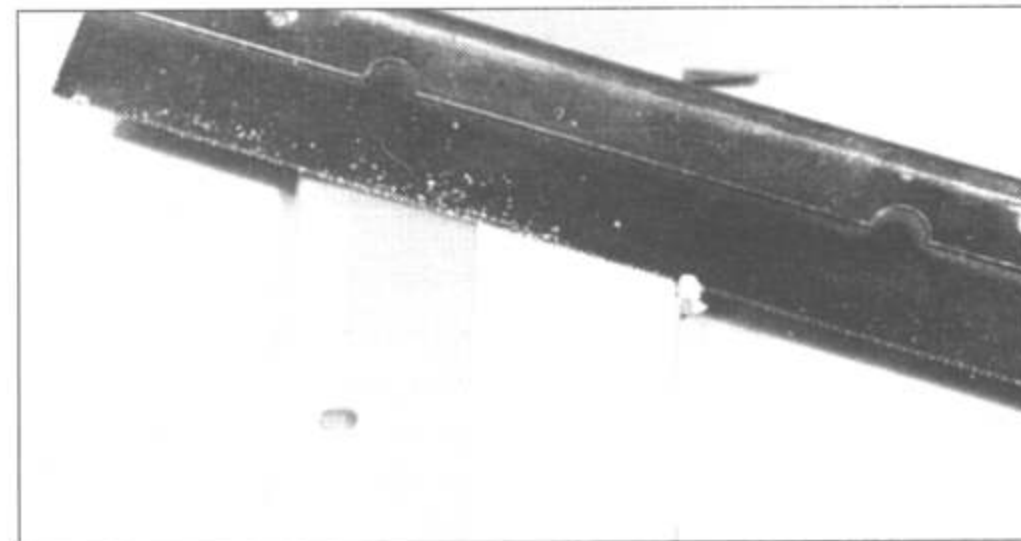
5-27. Проверка правильности установки элерона.



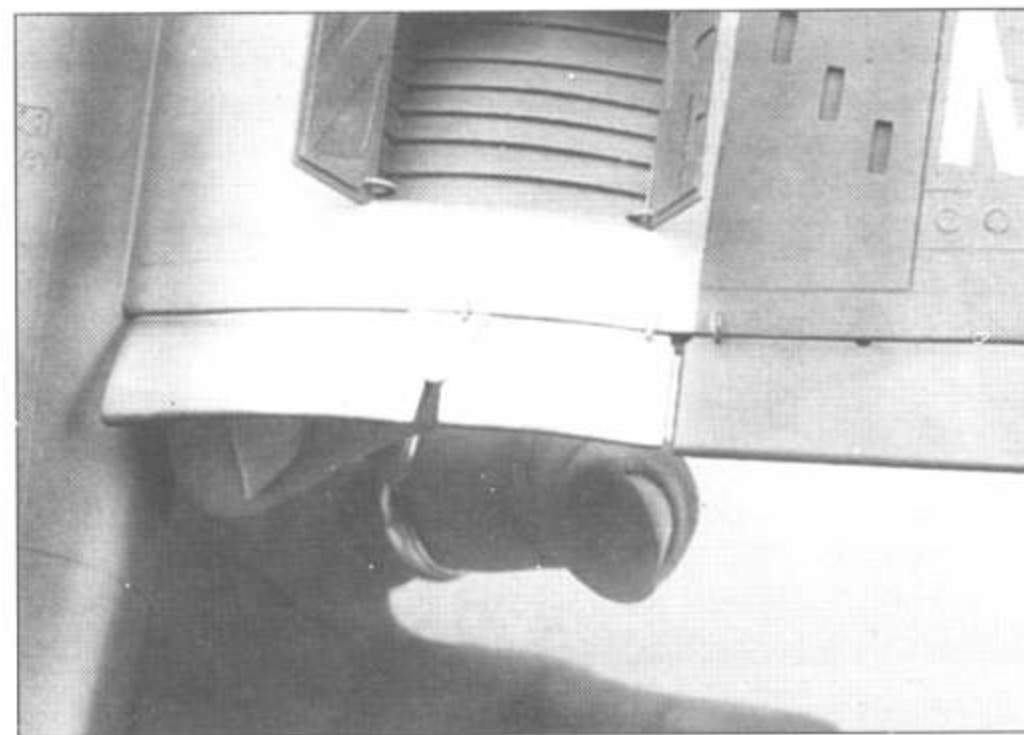
5-24. Важный момент в работе с петлями. Петли вклеены в крыло согласно чертежу. Теперь элерон на скотче фиксируется на своем месте. Теперь капнем в места крепления петель «супер глю», зафиксировав элерон.



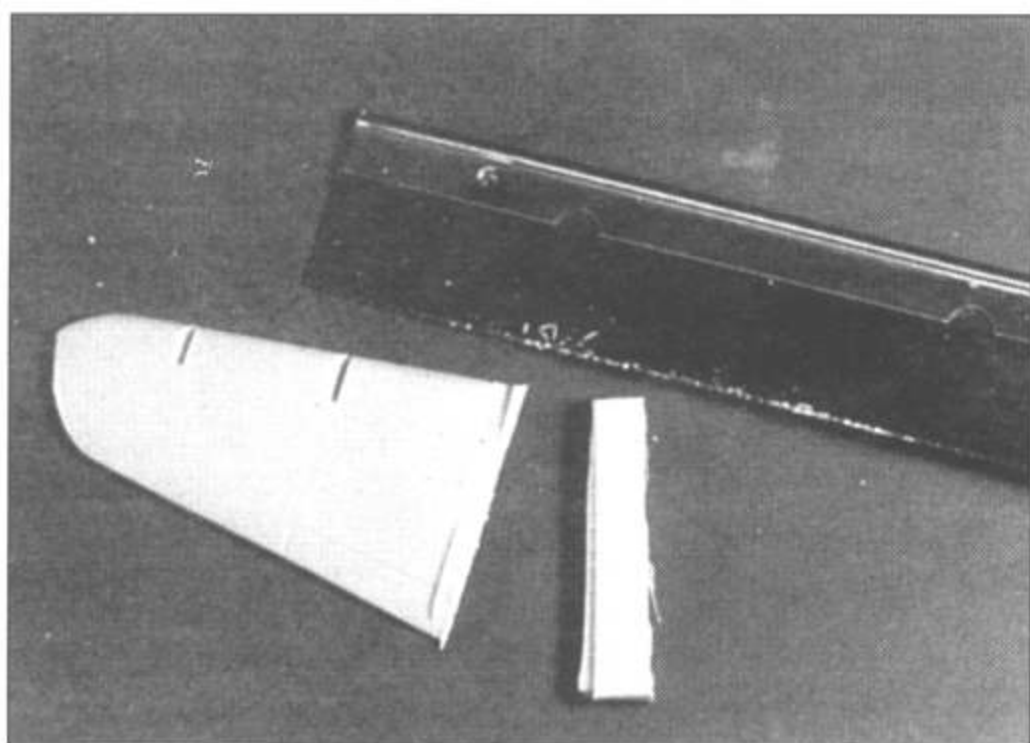
5-28. Пример прекрасно проработанных поверхностей управления на хвостовом оперении модели.



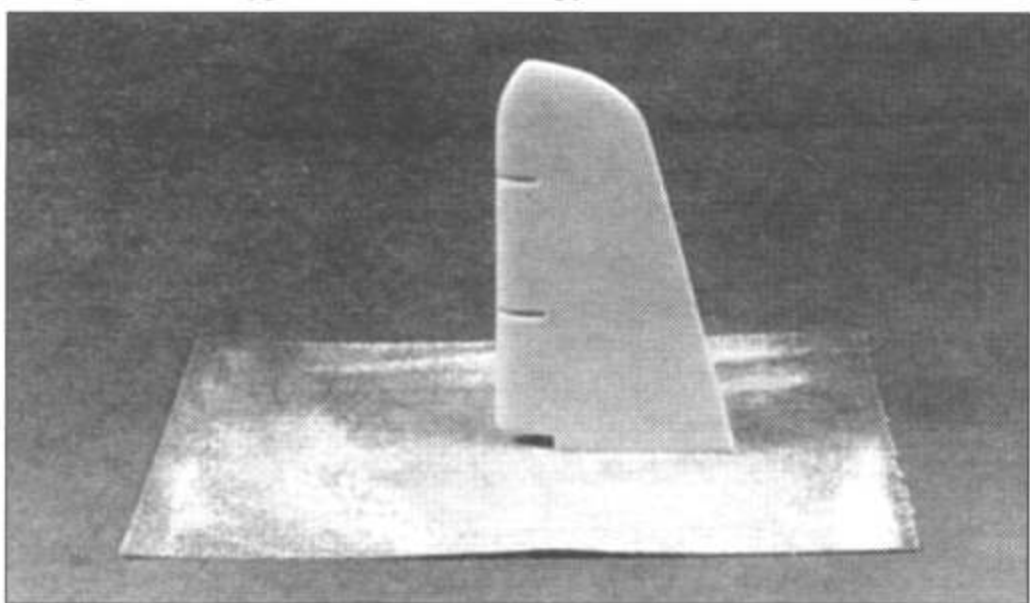
5-25. Удаляем выступающий над поверхностью крыла застывший клей.



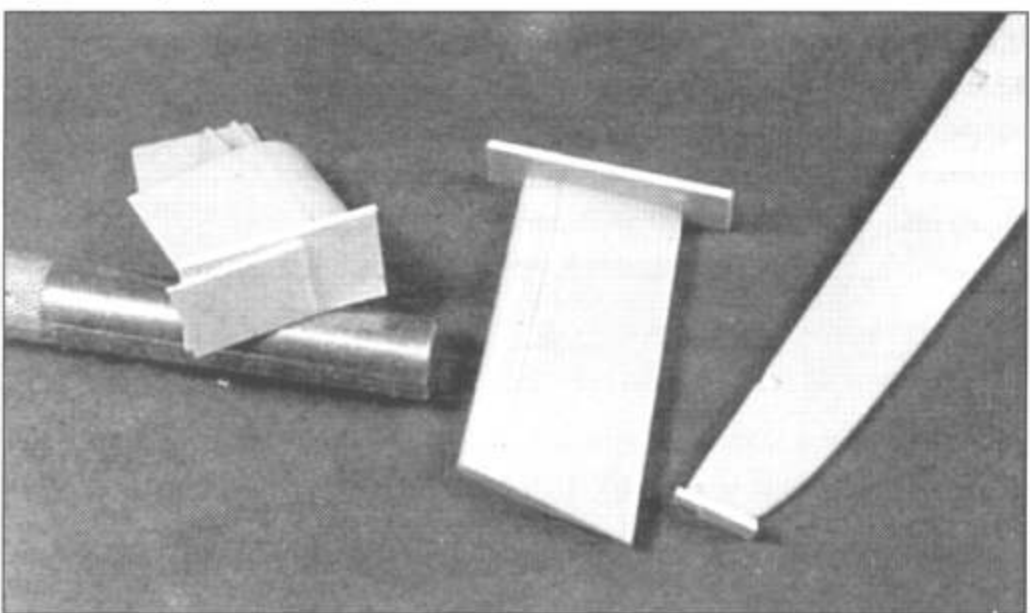
5-29. Петли на закрылках модели истребителя F4U «Корсар» сделаны из фототравленных деталей производства фирмы Waldron.



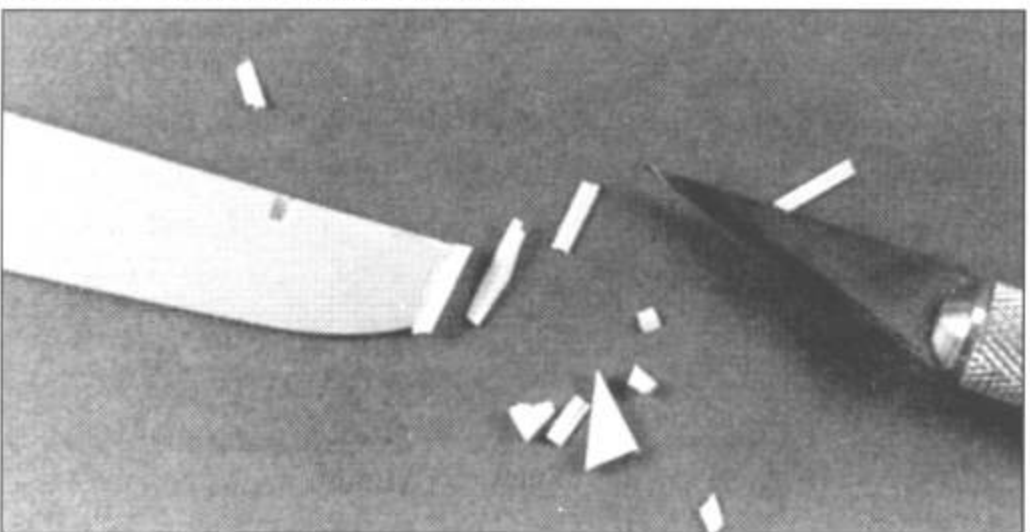
5-30. Первый шаг в работе с эпоксидными поверхностями управления - отделение собственно деталей от литника посредством лезвия бритвы. Аккуратнее - тонкие и хрупкие детали легко повредить.



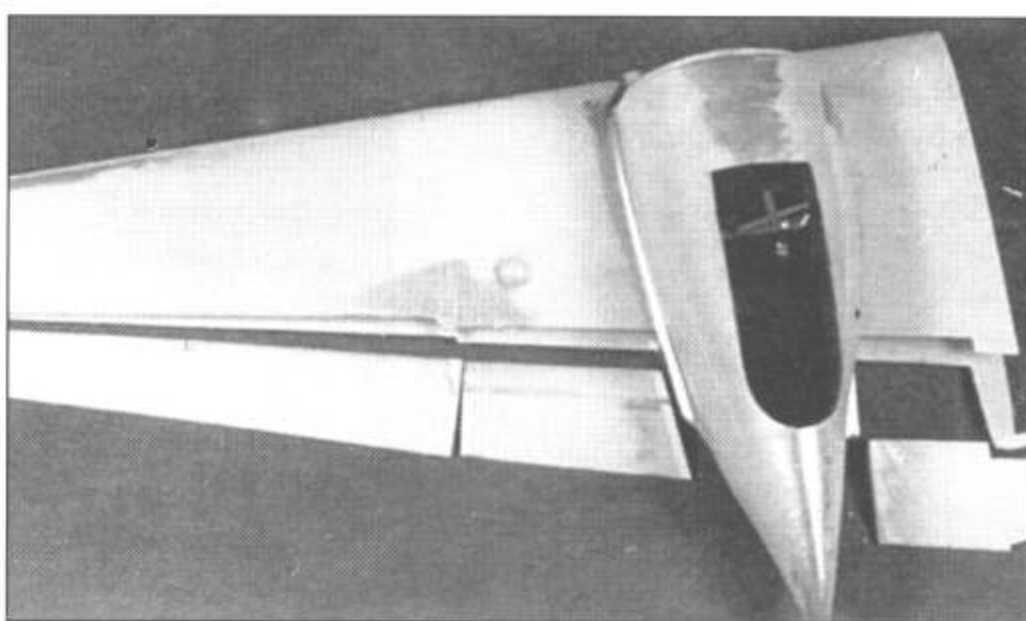
5-31. Торцы руля направления обрабатываются на шкурке, которая закреплена на плоской поверхности. При зачистки контролируйте положения кия, он должен все время оставаться перпендикулярным шкурке.



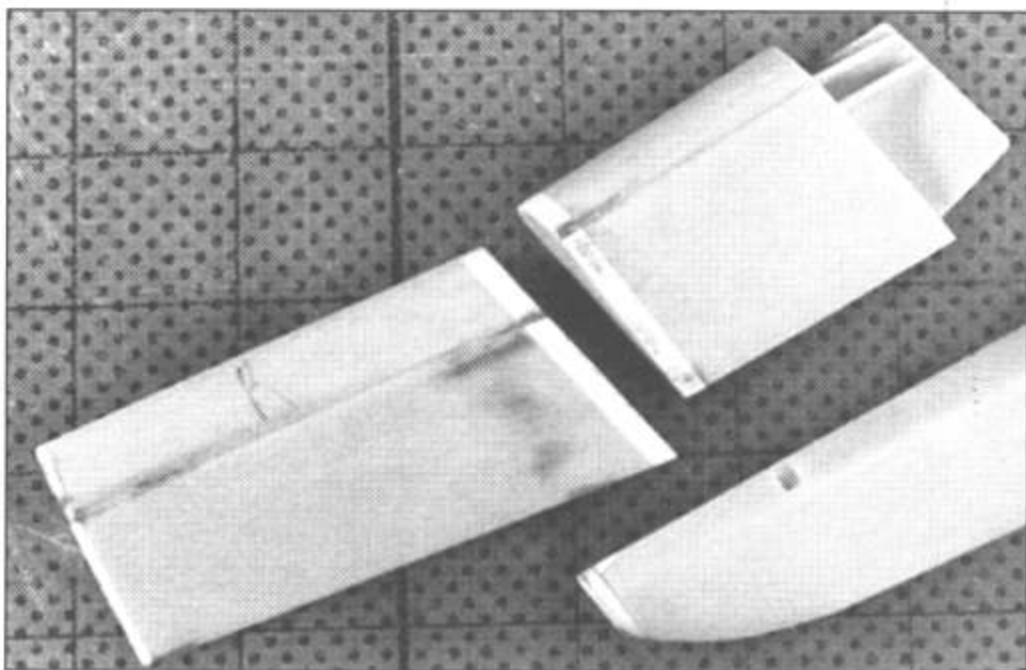
5-32. Иногда торцы эпоксидных поверхностей управления приходится проклеивать полосками пластика, особенно если перестарались с зашкуриванием торцов.



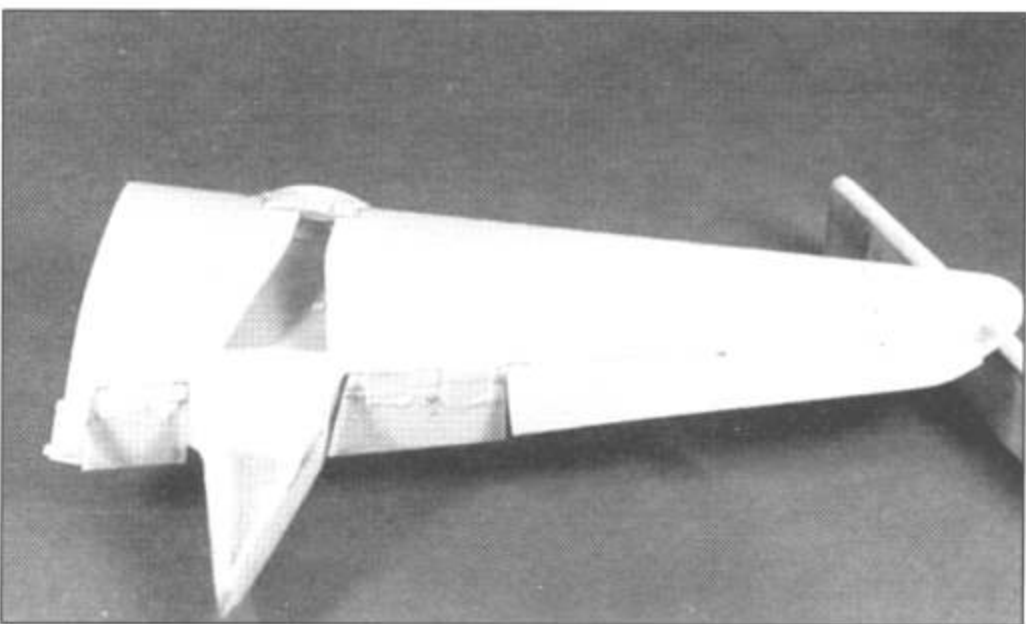
5-33. Модельным ножом или лезвием отделяем небольшие кусочки пластика, постепенно формируя контур поверхности управления.



5-34. Последняя проверка элерона и закрылка из эпоксидки перед фиксацией на модели.



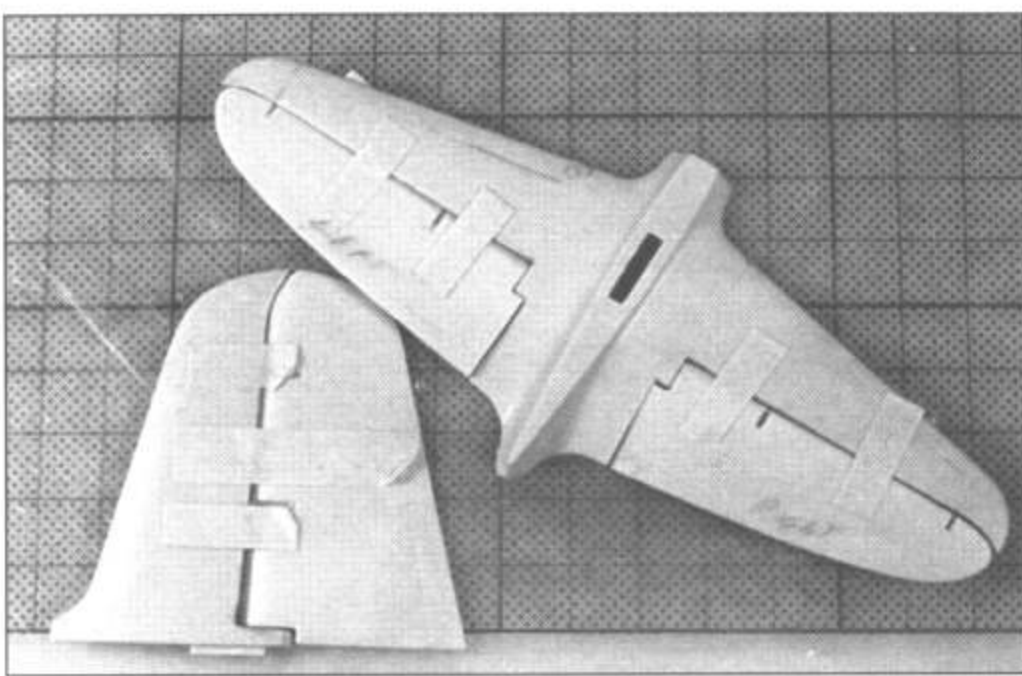
5-35. Элерон и секции закрылка подготовлены к окраске и последующей установке на крыло. Обратите внимание сколько пластика пришлось добавить к торцам деталей.



5-36. Пока элерон и секции закрылка зафиксированы на крыле скотчем. Отклоним поверхности управления на требуемый угол.



5-37. Модель самолета A-20G готова к окраске, на крыло установлены элероны.



5-38. Работать с эпоксидными рулями менее хлопотно, однако следует помнить - тонкие детали из эпоксидки легко ломаются. Кроме того, не всегда профиль крыла модели совпадает с профилем «покупного изделия» - приходится подгонять.

Окраска, нанесение декалей, тонирование и изготовление простейших подставок.

Есть несколько простых, но важных правил при соблюдении которых, вы сможете достигнуть хороших результатов при окраске моделей. Во-первых все детали перед окраской должны быть чистыми, обезжиренными и с них надо удалить пыль. Модель надо покрыть составом Polly S.

Качественно окрасить модель без использования аэрографа не удастся. На качество окраски влияет также температура и влажность, при которых производятся малярные работы. Температура - 15-25 градусов С, влажность - не более 60-65%. Иными словами, во влажных субтропиках качественно окрасить модель можно только в климатической камере какого-нибудь НИИ. Важен тип используемого растворителя. Лучше всего пользоваться растворителем, рекомендуемым фирмой-производителем красок. Краска должна тщательно размешиваться, так как красящий пигмент обычно оседает на дне баночки. Важна степень разведения краски растворителем, для фирменных красок годится соотношение четыре части краски на одну часть растворителя. Конечно, желательно использовать компрессор с регулируемым давлением воздуха. Пижоны используют специальные баллоны с CO₂, оснащенные регулятором давления. Преимущества у баллонов есть - газ сухой и отфильтрованный, не гудит и не трясется. Недостаток - один: попробуйте найти такой баллон даже не Крыжополе, а в Москве.

Мелкие части, которые красятся отдельно, перед окраской удобнее для работы закрепить скотчем на бруске дерева или полоске картона. При окраске их тогда не придется брать руками. Все детали перед окраской должны быть загрунтованы, но не следует грунтовать детали, которые будут окрашены под металл. Грунтовка обеспечивает хорошую адгезию с моделью, а краска хорошо ложится на грунтовку. Помимо прочего, грунтовка высветит все дефекты модели - царапины, сколы и т.д. Дефекты следует устранить, после чего модель опять загрунтовать и проверить на предмет дефектов. Процесс можно повторять почти до бесконечности. Грунтовка сохнет как минимум сутки.

По грунтовке аэрографом напыляется краска основного цвета, ей надо дать просохнуть двое суток, модель до полного высыхания краски в руки не брать. Глянцевый лак сохнет еще дольше. После отделки лаком и его высыхания на модель переводятся декали.

Очень важно содержать в чистоте аэрограф. Между нанесением краски разного цвета аэрограф обязательно промывается растворителем. После окончания работы аэрограф разбирается и каждая его часть промывается в растворителе, а затем вытирается чистой тряпочкой. Лучше всего окон-

чательную промывку делать ацетоноподобными растворителями. Наносить краску следует на теплую поверхность - лучше адгезия (не надо нагревать модель в микроволновке, в этом случае качественной окраски модели добиться не удастся по причине превращения модели в кусок пластика). Перед окраской модели обязательно делайте выкраски на картоне, чтобы убедиться в том, насколько правильно разведена растворителем краска. Отдельные детали можно покрасить кисточкой. Важно правильно выбрать кисточку, надо не поспешить и купить художественную кисть из натурального волоса. После работы кисточка тщательно промывается сначала в растворителе, затем в теплой воде.

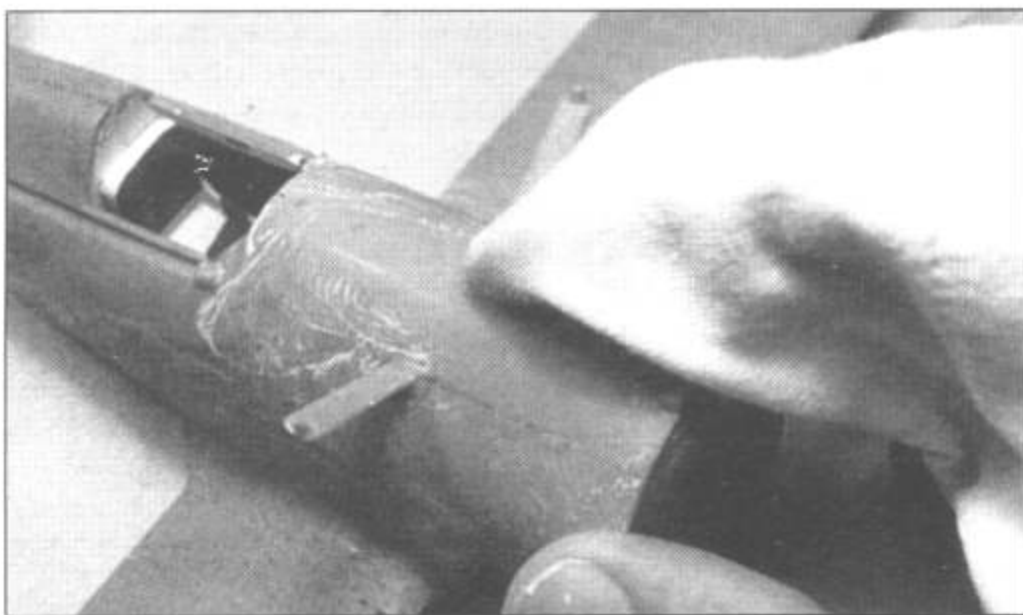
Секрет аккуратного нанесения декалей заключается в покрытии модели глянцевым лаком и максимально точной вырезки декали по контуру рисунка. При использовании глянцевых красок модель лаком задувать не нужно, но при окраске матовыми или полуматовыми красками глянцевый лак обязателен. Можно нанести даже два-три слоя лака.

После высыхания лака попробуйте перевести на модель ненужный вам элемент декали - надо проверить ее качество. Возможно, через декаль будет просвечивать краска, возможно серебрится подложка декали. Немалую роль играет и толщина декали. Плохую укрывистость краски декали или серебрение ее лакового слоя самостоятельно исправить не получится, но всегда можно подобрать более качественную декаль. Как правило, лучшие по качеству декали не те, что вложены в коробку с моделью, а изготовленные фирмами, которые специализируются именно на декалях. Вырезайте элементы декали как можно ближе к контуру, независимо от качества декали.

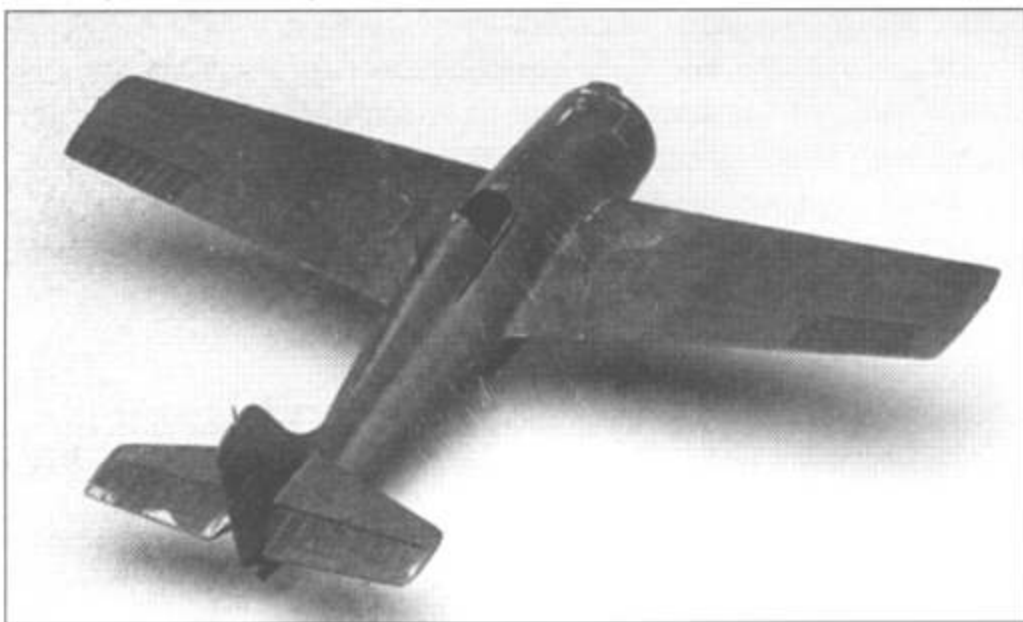
Декаль помещается на несколько секунд в теплую воду. Рисунок готов для нанесения на модель, когда пальцем его можно свободно двигать по подложке. Наложите декаль на нужное место и аккуратно вытащите из-под рисунка бумажную подложку. На глянцевой поверхности можно легко двигать декаль, корректируя ее местоположение на модели. После высыхания декаль следует приварить к поверхности, она должна повторить линии расшивки. Приварка декали осуществляется специальными составами или водно-спиртовой смесью. Осторожно, водно-спиртовая смесь способна иные декали просто растворить. После полного высыхания модель с нанесенными на нее декалями задувается глянцевым или матовым лаком.

После окраски модель желательно тонировать. Поверхности самолета, больше других подверженные действию солнечных лучей (верхние поверхности фюзеляжа и крыла), выгорают быстрее. Их следует покрыть их аэрографом тонким слоем более светлого оттенка базовой краски. Краска разводится жидко в пропорции примерно 25% краски и 75% растворителя. На модель уже переведены декали, поэтому краска должна всего лишь придать оттенок, а не «укрыть» поверхность. Методом сухой кисти серебрянкой имитируются сколы краски до металла, чаще всего краска облезает на носках крыльев и оперения, а также на верхних поверхностях крыла, по которым ходят летчики и техники. Копоть от выхлопных газов и нагар у стволов пулеметов имитируется черной краской. После тонировки модель задувается прозрачным лаком.

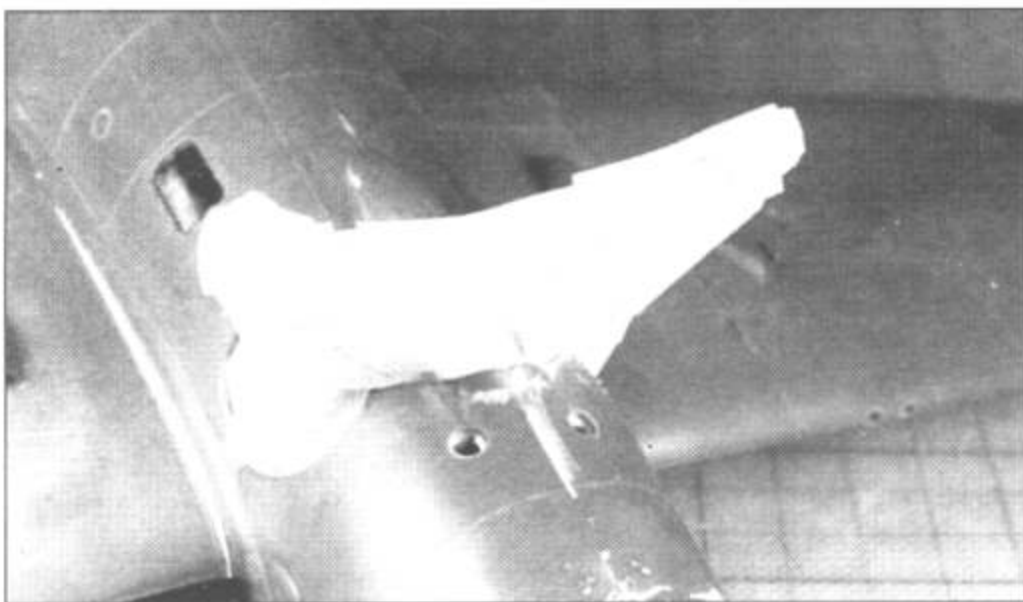
Даже простейшая подставка продлит жизнь модели - не надо будет лишний раз брать модель руками, да и смотрится модель на подставки красивее. Хорошо смотрятся подставки, сделанные из твердых пород древесины вроде дуба и бука. Чтобы закрепить модель на подставке в нижних точках колес шасси высверливаются глухие отверстия в которые вклеиваются отрезки проволоки. Ответные отверстия, но уже сквозные, сверлятся в подставке. В обратной стороны подставки отверстия зенкуются сверлами гораздо большего диаметра, или фрезой. Модель вставляется проволочками в отверстия подставки, проволочки фиксируются с внутренней стороны подставки. Желательно закрыть модель от пыли стеклянным или плексиглазовым колпаком.



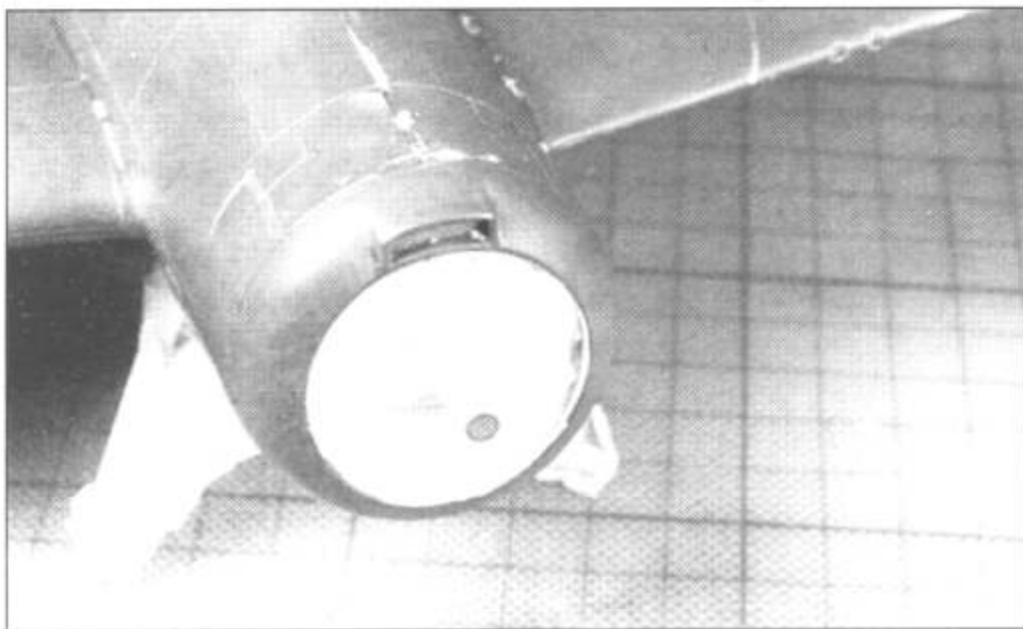
6-1. Одной из последних стадий подготовки модели к окраске является полировка поверхности. Можно полировать шкуркой-нулевкой, можно специальной пастой типа пасты ГОИ.



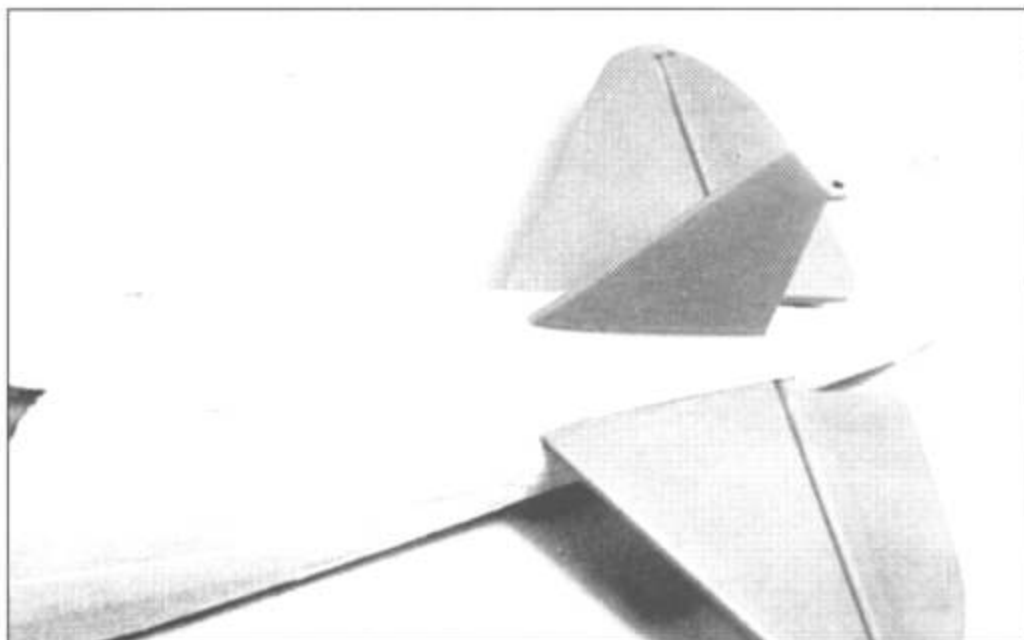
6-2. Модель истребителя «Уайлдкэт» отполирована, точнее модель основательно отшкурена и слегка отполирована. В данном случае полировка до зеркального блеска является излишней. К окраске, тем не менее, модель еще не готова - не установлены маски.



6-3. Маскировочной лентой закрывается ниша и опоры шасси.



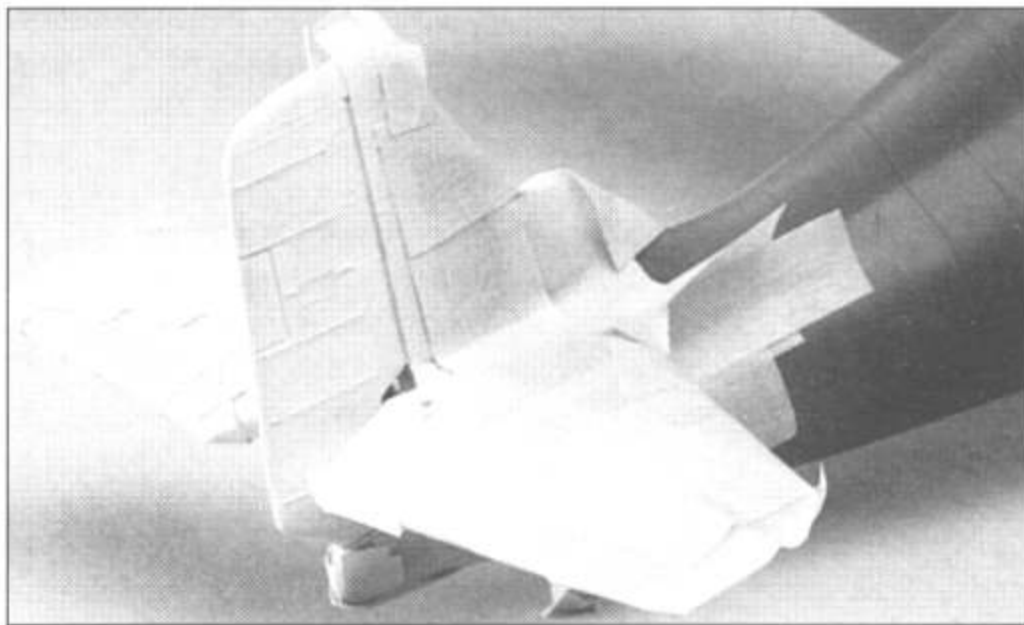
6-4. Маской закрыт двигатель.



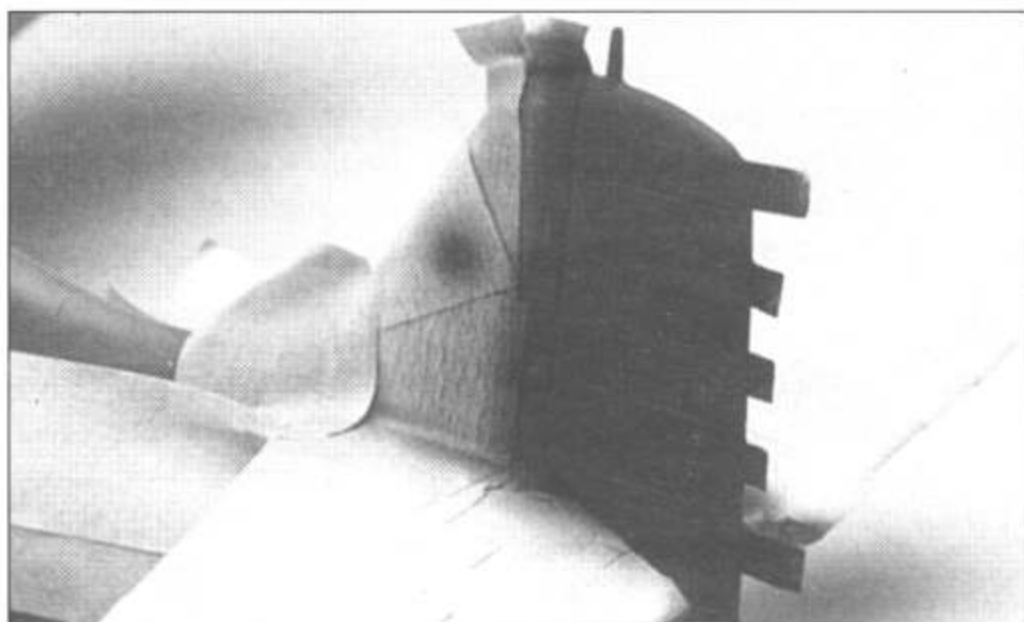
6-5. Хвостовое оперение модели «Буффало» будет окрашено в желтый цвет, поэтому фюзеляж закрыт масками.



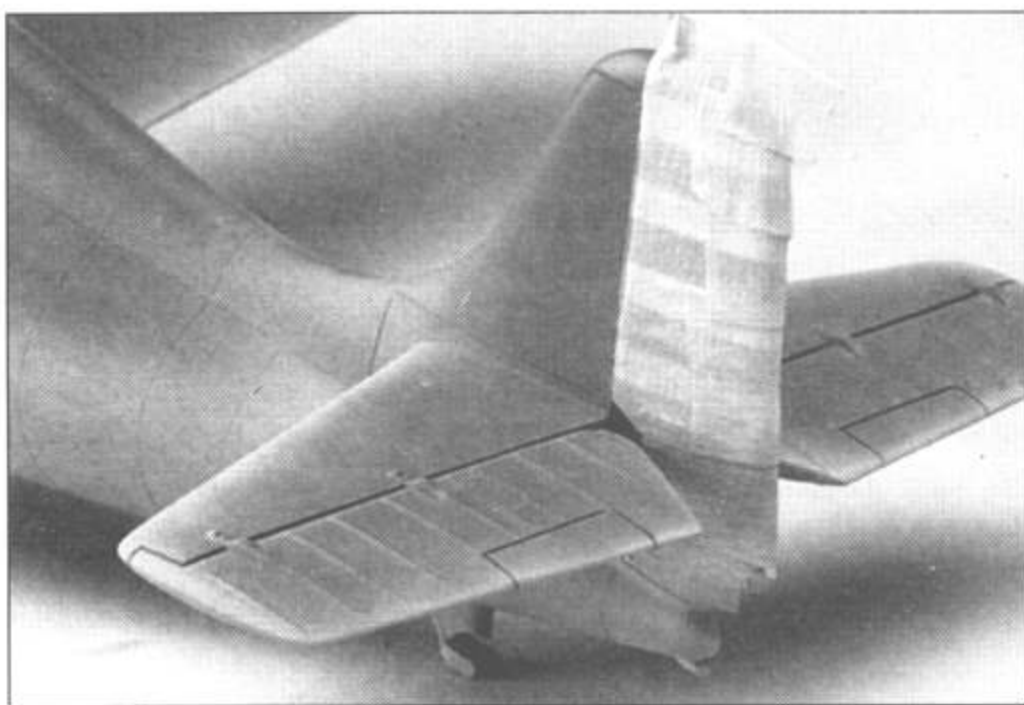
6-6. Теперь нужно установить дополнительные маски согласно схеме окраски. В последний раз тщательно осмотрите модель на предмет неустраненных дефектов.



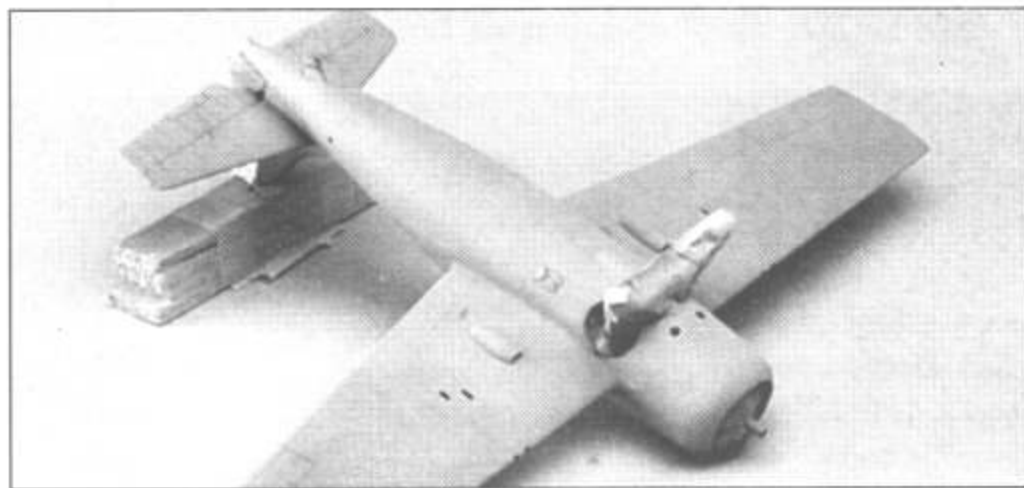
6-7. Рули истребителя «Уайлдкэт» окрашивались красно-белыми полосами. Закрываем масками хвостовое оперение, оставляя «чистыми» рули. Окрашиваем их в белый цвет.



6-8. После полного высыхания краски на рули наклеиваются тонкие полоски маскировочной ленты, по ширине соответствующие ширине полос белого цвета. Рули задуваются красной краской.



6-9. Снимаем все старые маски, закрываем масками рули.



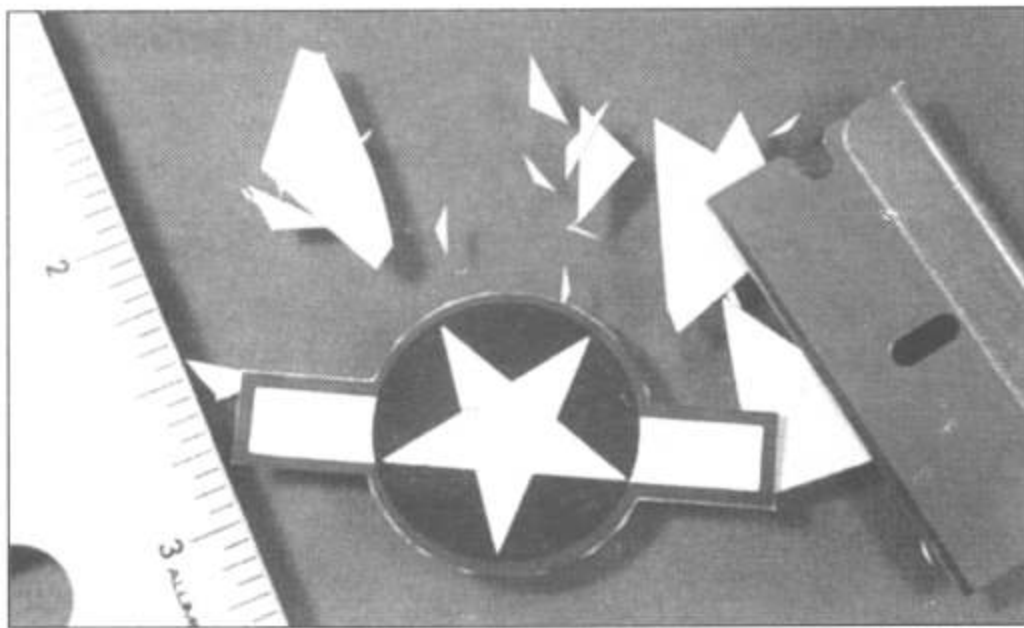
6-10. Теперь окрашиваем нижние поверхности модели светло-серой краской. При окраске обширных поверхностей не надо стремиться добиться «истинного» цвета одним проходом аэрографа, лучше сделать два-три прохода. Несколько тонких слоев краски всегда лучше одного толстого.



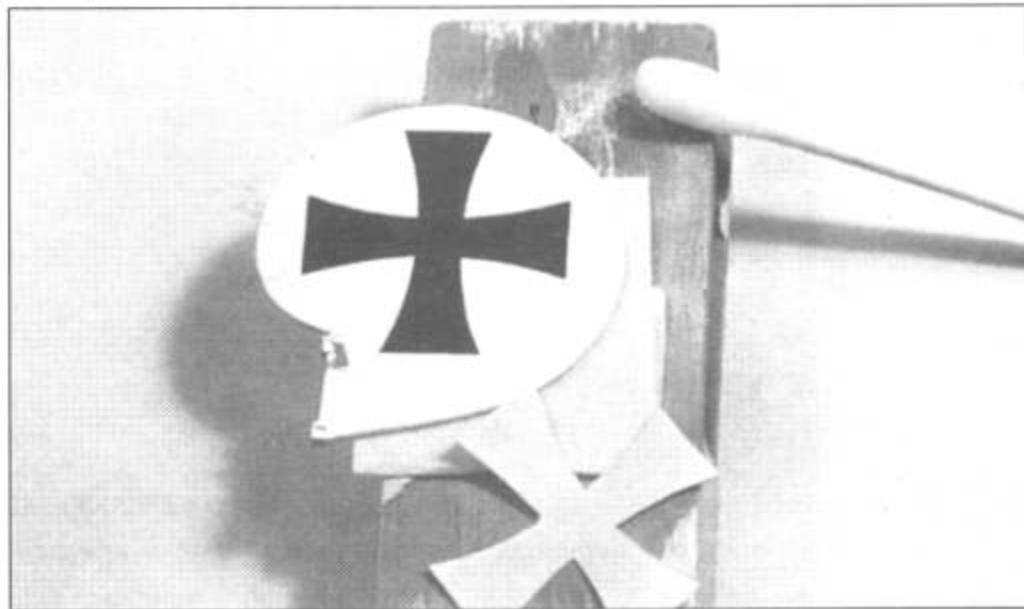
6-11. После высыхания краски на нижних поверхностях можно приступать к окраске верха модели.



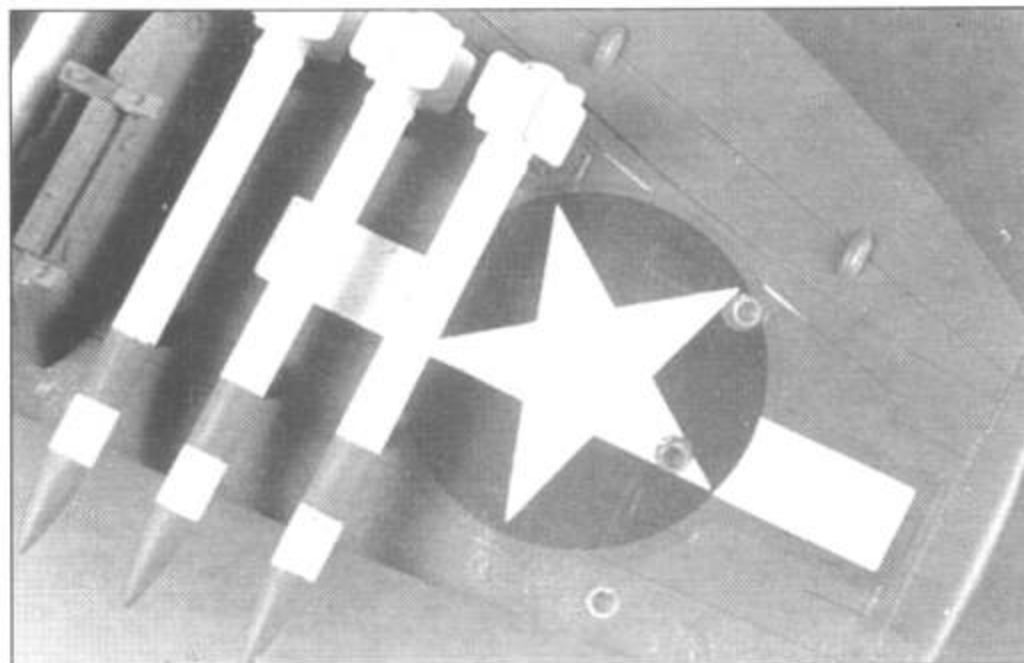
6-12. Верхние поверхности модели окрашены. Очень важно стараться при окраске держать аэрограф под углом, близким к прямому по отношению к окрашиваемой поверхности. В случае с моделями самолетов добиться этого не всегда просто. Важно также выдержать линию разграничения цветов на фюзеляже. После просушки модель целиком задувается глянцевым лаком.



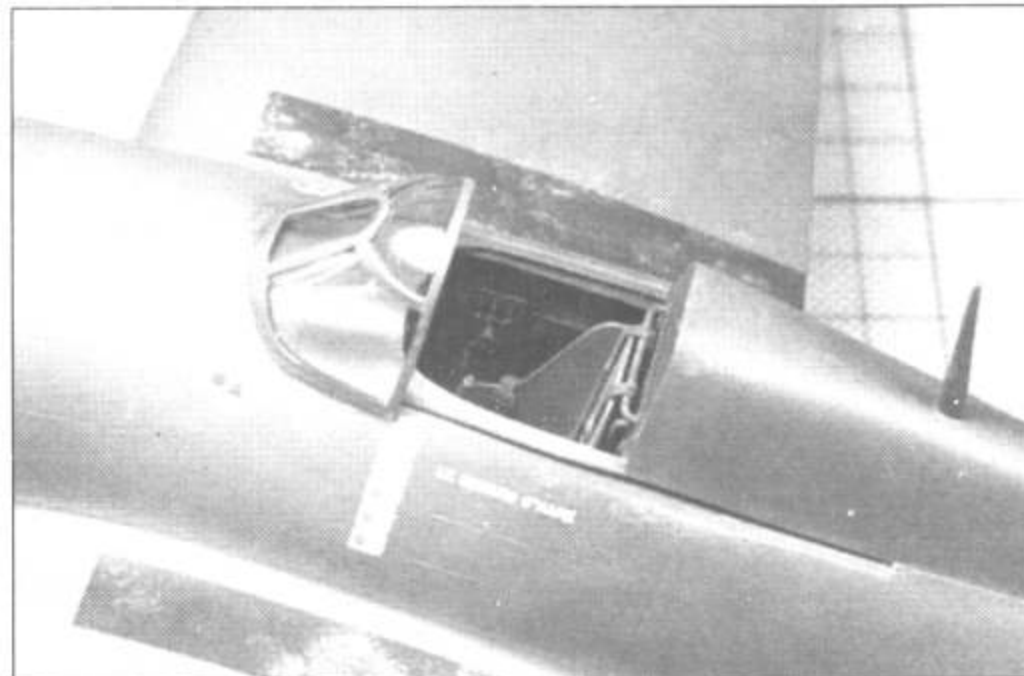
6-13. Декаль следует обрезать максимально близко к рисунку.



6-14. При работе с декалями рекомендуются применять специальные составы типа Q-tips, микро сет и микро соул.



6-15. Хорошая декаль должна заполнить все впадины на поверхности модели - «проявить» линии расшивки.



6-16. Мелкие элементы декали также надо вырезать по контуру, таким образом снижается вероятность серебрения подложки.



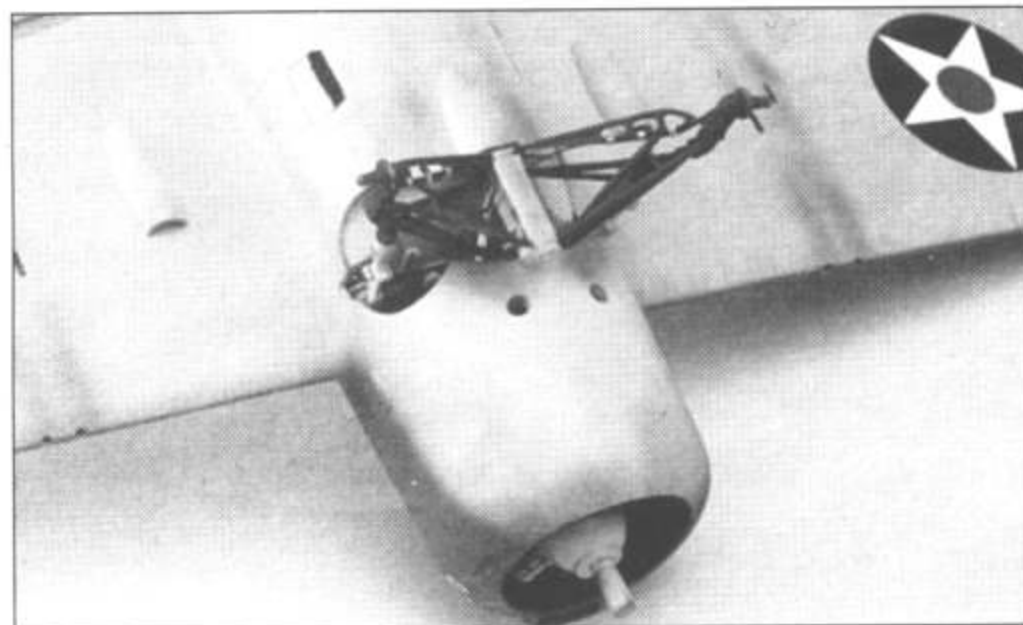
6-17. Трудность представляет перевод большого по площади элемента декали, но состоящего из множества мелких рисунков. В данном случае каждый рисунок переводился отдельно.



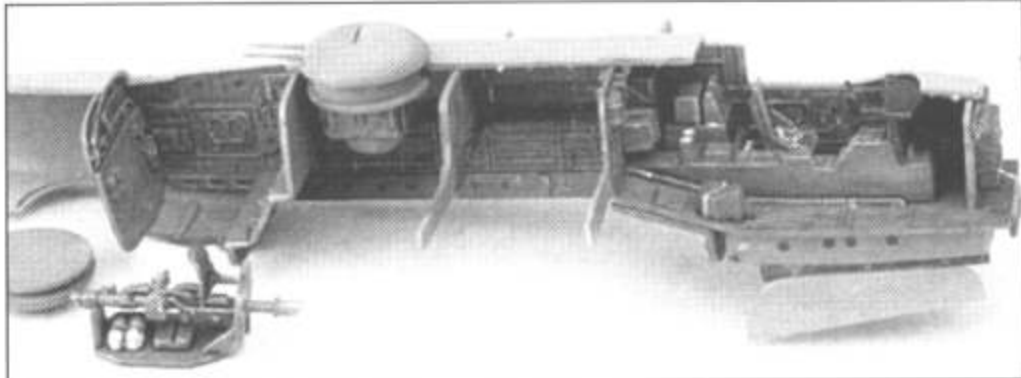
6-18. После нанесения декалей для имитации облеслости краски методом сухой кисти на передние кромки крыла и оперения наносится серебрянка фирмы Тесторз. Методом сухой кисти серебрянкой обрабатываются также поверхности, которые особенно часто испытывают механическое воздействие рук и ног летно-технического состава.



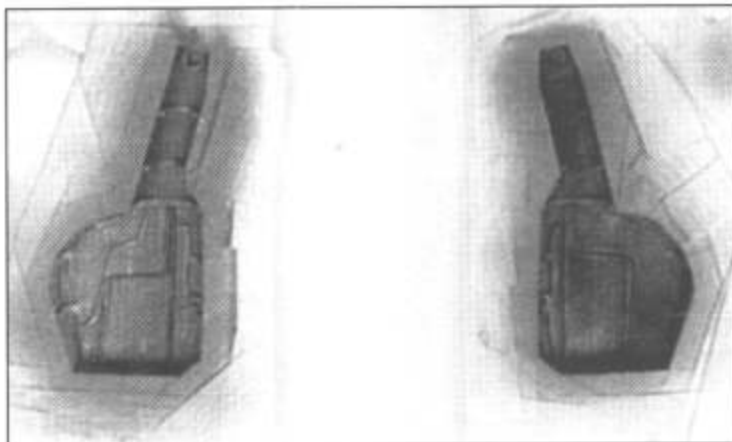
6-19. На верхней поверхности крыла в районе установки пулеметов имитируется нагар от пороховых газов. В районе выхлопных патрубков имитируется копоть. После тонирования модель покрывается лаком.



6-20. Не забудьте нанести следы нагара на нижнюю поверхность крыла в районе стволов пулеметов и лючков для выброса стреляных гильз.

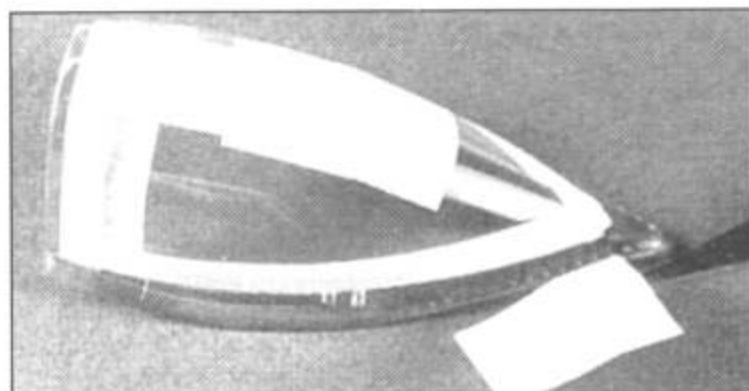
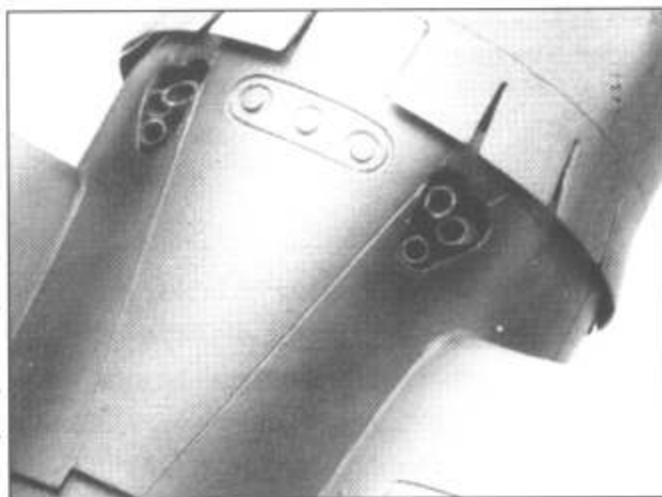


6-21. Тонировать следует не только внешние поверхности модели, но и интерьер. На снимке - окрашенный и тонированный интерьер модели самолета А-26 в масштабе 1:48.

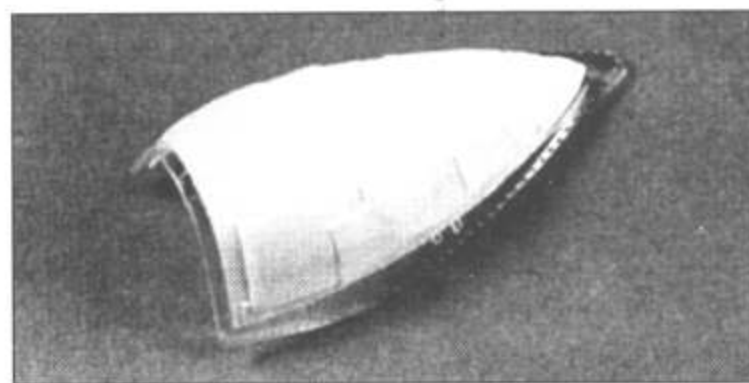


6-22. Левая ниша шасси тонирована, правая - нет.

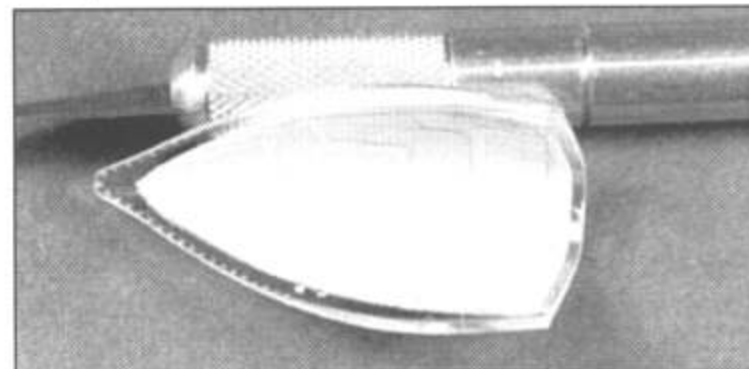
6-23. Имитация копоти от выхлопных газов на модели истребителя F4U «Корсар», комбинация черной краски под металл фирмы Тесторз и матовой черной краски. Покрываются отдельно, краски не смешивались.



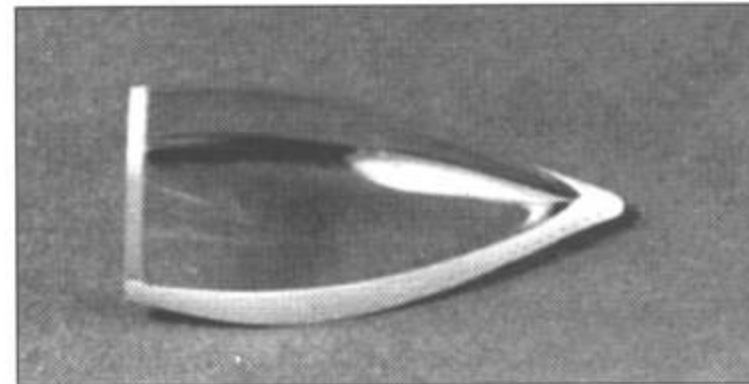
6-24. Прозрачная часть фонаря перед окраской закрывается маской, сделанной из кусочков липкой ленты.



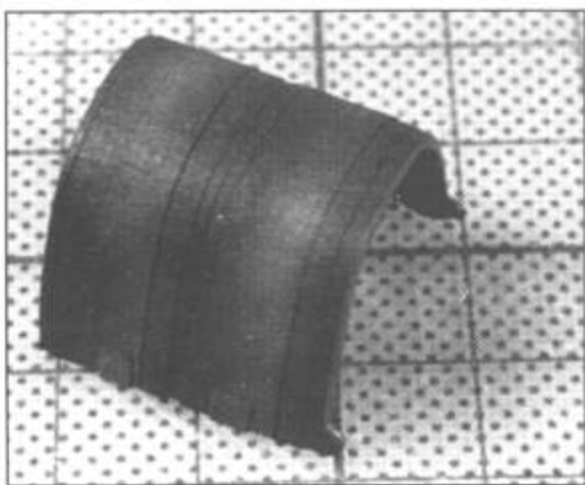
6-25. Фонарь закрыт маской и подготовлен к окраске.



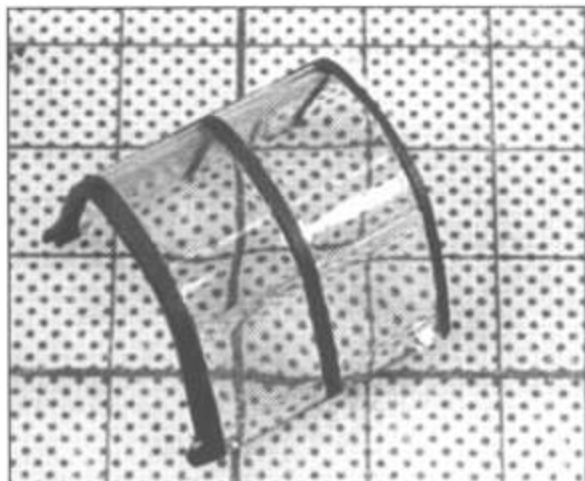
6-26. Закрывая фонарь маской не забудьте про внутреннюю поверхность переплета фонаря не прорабатывается, поэтому кусочки ленты приходится клеить, ориентируясь по маске на наружной поверхности.



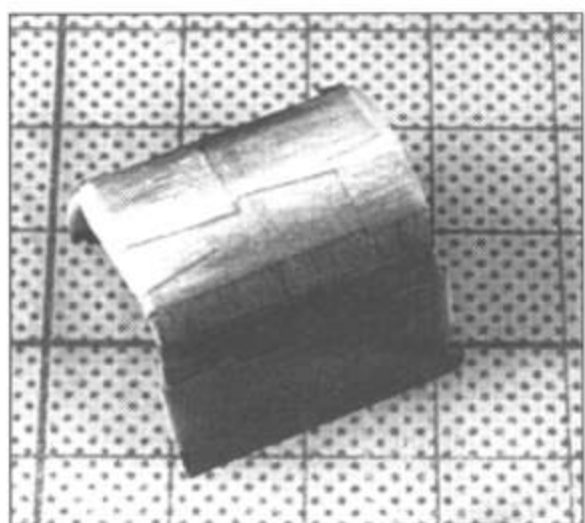
6-27. Окрашенный фонарь готов к установке на модель.



6-28. Фонарь одинарной кривизны «замаскировать» гораздо проще. Поперек фонаря приклеивается лента, затем в ней прорезается вертикальный переплет, маски с переплета снимаются - фонарь готов к окраске.

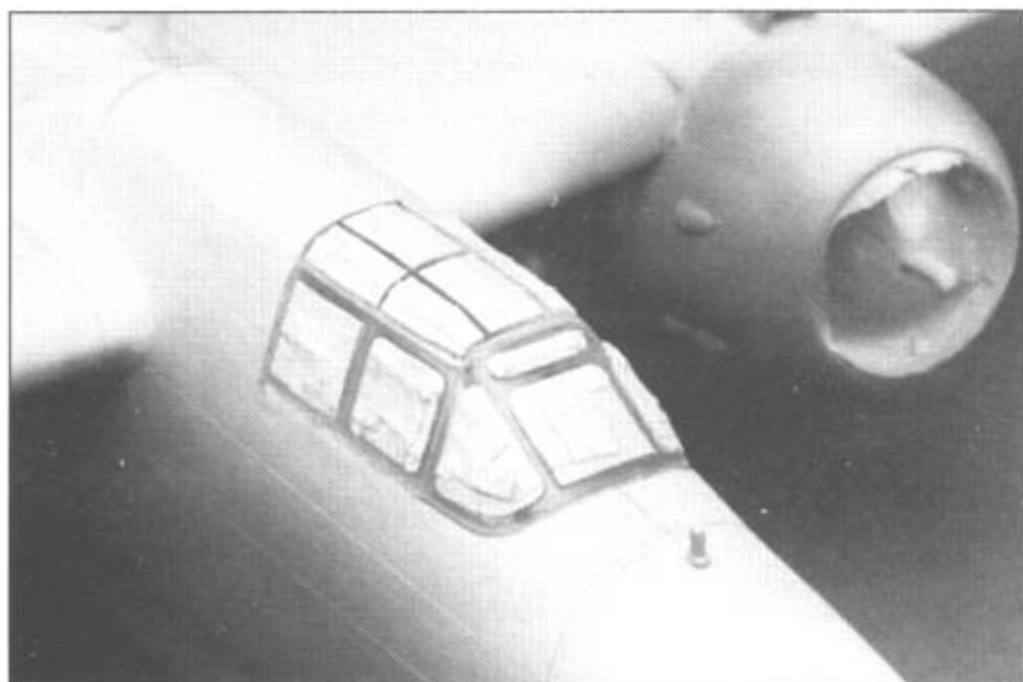


6-29. Вертикальный переплет накрашен, остались горизонтальные рамы в основании фонаря.

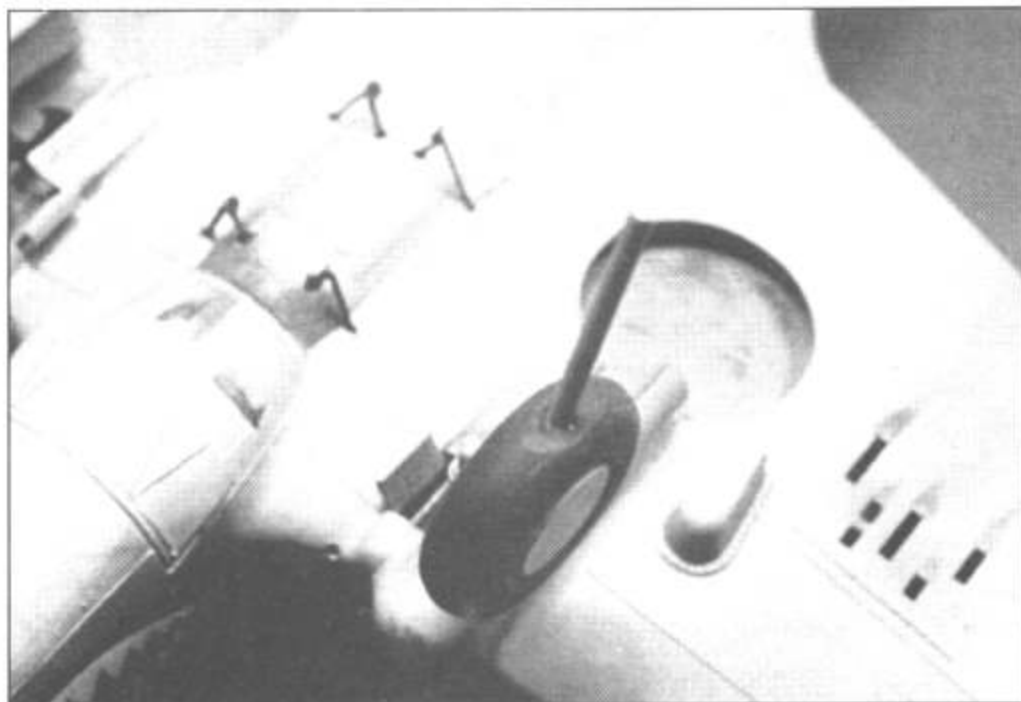


6-30. Технология - та же: закрываем, прорезаем, красим. Главное - предыдущая краска должна полностью просохнуть, процесс сушки занимает не менее двух суток.

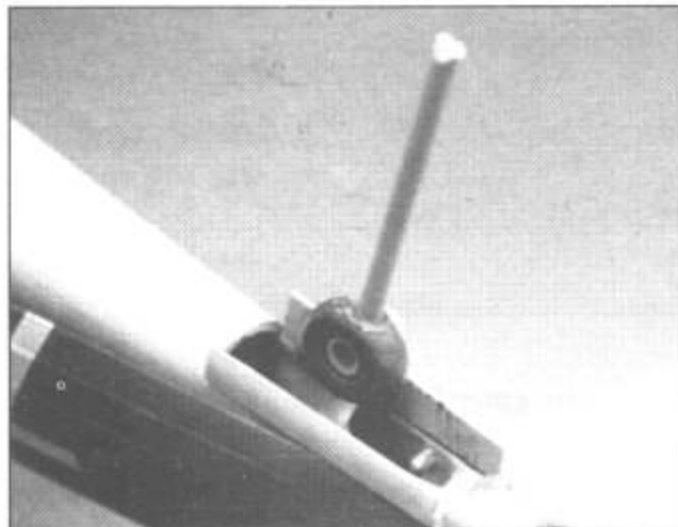
6-31. Окрашенный и установленный на модель истребителя F4F «Уайлдкэт» фонарь.



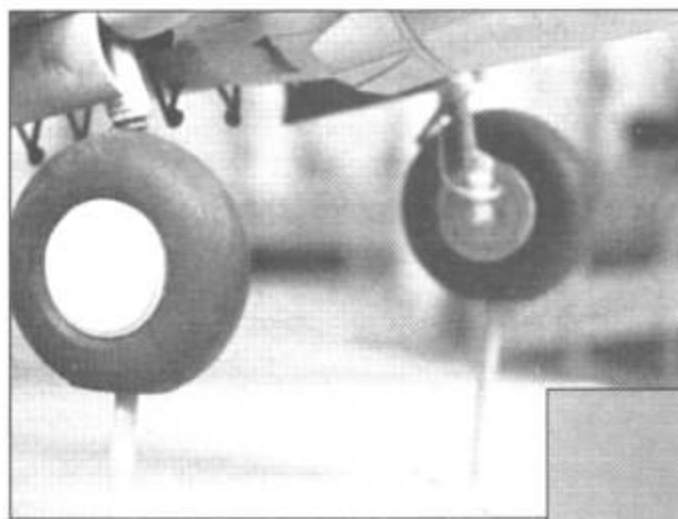
6-32. Другой способ окраски фонаря: фонарь сначала приклеен к фюзеляжу, а уже затем его прозрачные части закрыты масками.



6-33. Чтобы закрепить модель на деревянной подставке в колеса шасси вклеиваются проволоочки.

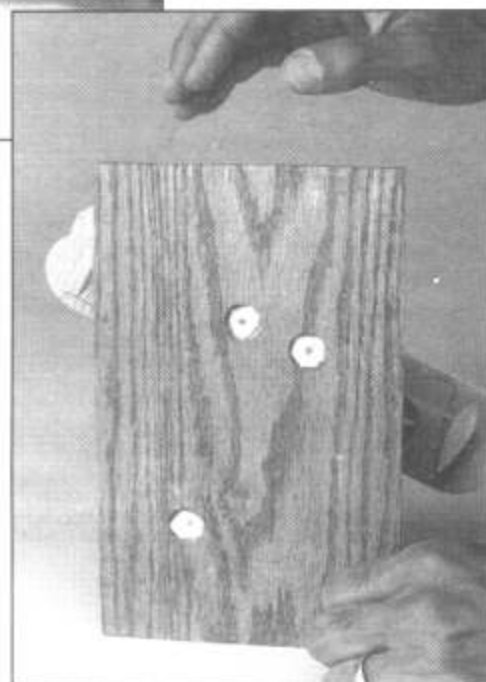


6-34. Крепеж хвостовой опоры шасси. Если вы не хотите чтобы на подставке модель поднимала хвостовую часть - зафиксируйте хвостовую опору.



6-35. Модель устанавливается на основание так, как она будет экспонироваться. Размечаем отверстия в подставке под стержни.

6-36. С обратной стороны подставки проволоку можно зафиксировать на клее «супер глю» шайбами из полистирола. Вместо пролочек можно использовать пластмассовые стержни, можно придумать и другой способ фиксации модели.



6-37. Хорошая модель на хорошей подставке радует глаз.



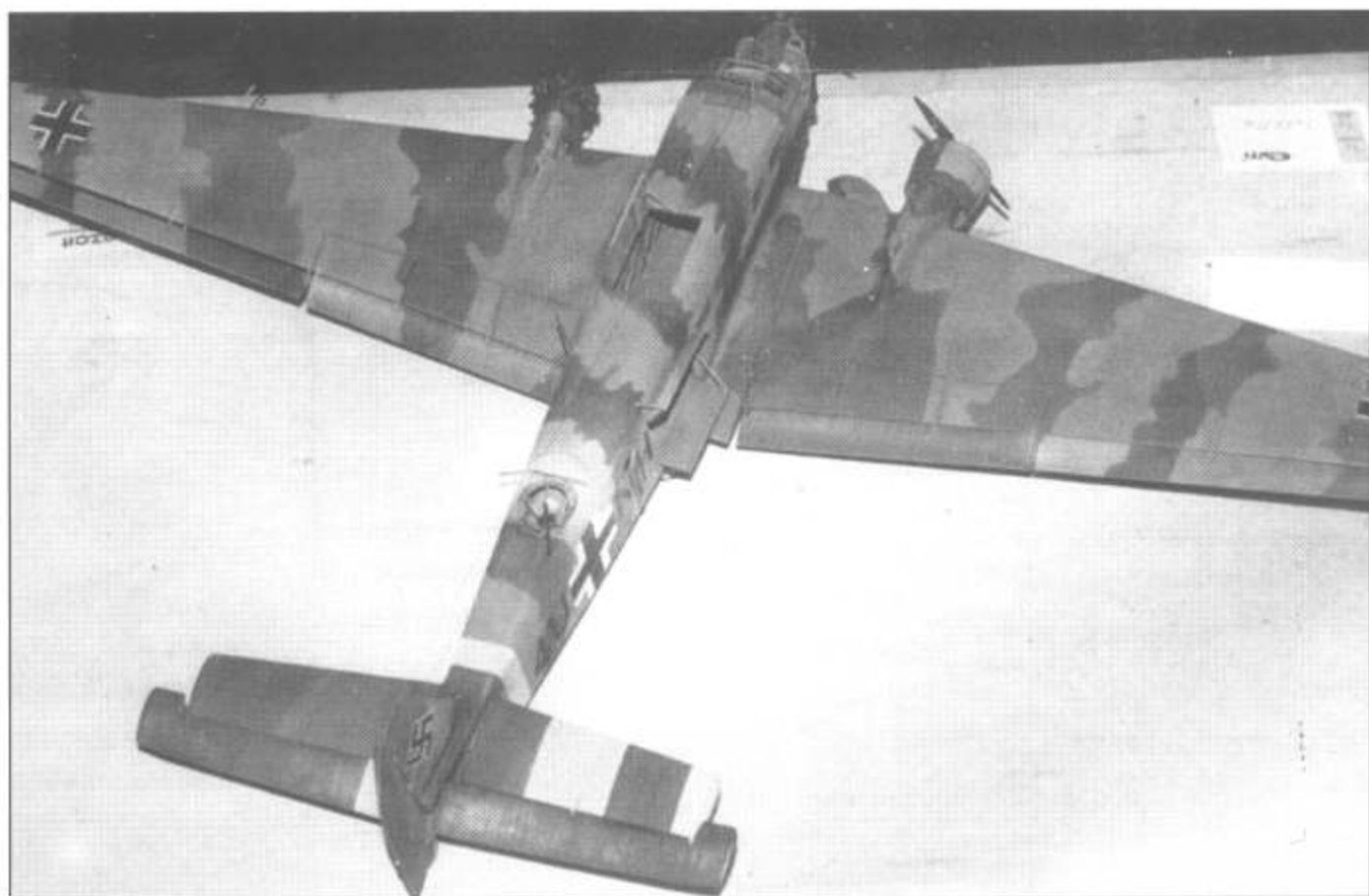
Тетушка «Ю»

Модель Ju-52 фирмы Revell в масштабе 1:48 является прекрасным материалом для моделистов, которые надеются на победу в соревновании во время различного рода конкурсов и выставок. Набор, обогащенный аксессуарами, позволяет построить очень эффектную модель. Следует, однако, помнить, что эта задача не для начинающих.

Один из лучших чешских моделистов Michal Sourek из Liberca поставил себе именно такую задачу, результат которой, несомненно, заслуживает внимания. В этой модели были использованы практически все аксессуары, производящиеся в Чехии. А именно следующие наборы:

- Aires - Ju-52/3m кокпит (номер по каталогу 4078)
- CMK - внутренние детали (номер по каталогу 4043)
- Набор двигателей (номер по каталогу 4044)
- Внешние детали (номер по каталогу 4061)
- Eduard - детали фототравленные (номер по каталогу 48286)
- Маски для окраски остекления кабины и колес (номер по каталогу XF 004)
- Маски для нанесения опознавательных знаков (номер по каталогу XF 510)

Копия «Tante Ju» была построена таким образом, чтобы в максимальной степени показать внутреннюю конструкцию самолета - двигательных установок, а также деталей фюзеляжа. Перечисленные выше наборы хорошо стыкуются с набором Revell, что является большим облегчением при работе над моделью. Необходимо, однако, помнить, что между различными наборами существуют опреде-



ленные различия (например, в способе прокладки проводки в двигателях BMW 132). Поэтому при постройке модели будет необходима хорошая документация, при помощи которой можно разрешить все проблемы.

Модель выполнена в окраске, которую использовало Luftwaffe в Средиземноморском регионе. Верхние поверхности Юнкерса имели сегментный камуфляж в цветах RLM 70 Schwartzgrun и RLM 71 Dunkelgrun, на который наносились пятна песчаного цвета. Нижние поверхности были светло-голубыми (RLM 65 Hellblau). Самолет, несший обозначения 4U+NH служил в 123. Aufklarungsgruppe.

Следы эксплуатации выполнены в виде копоти из выхлопных труб двигателей, кроме этого элементы конструкции как внутренние, так и внешние были протерты с использованием техники сухой кисти.

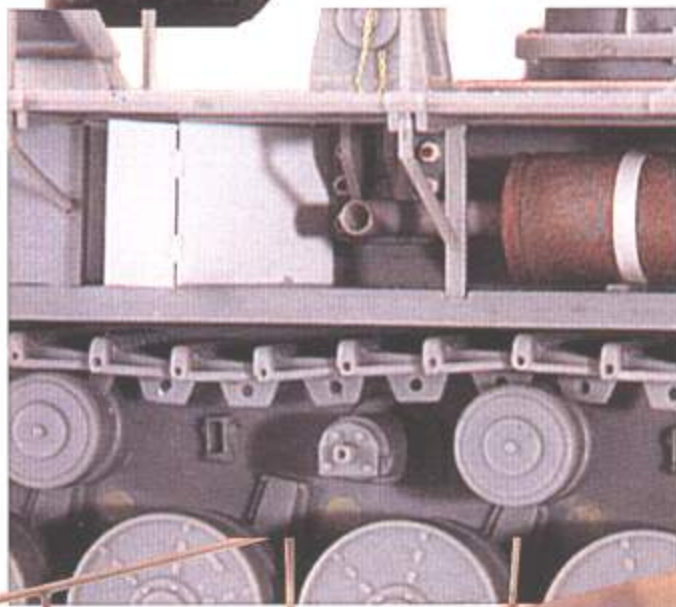
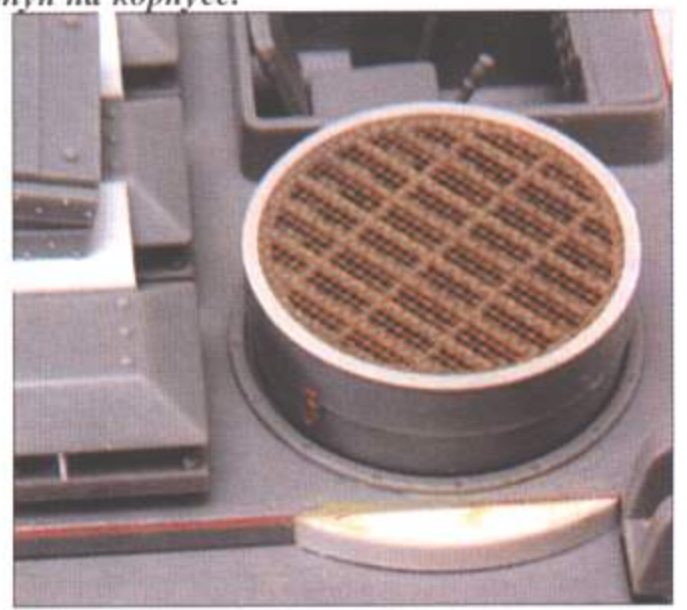
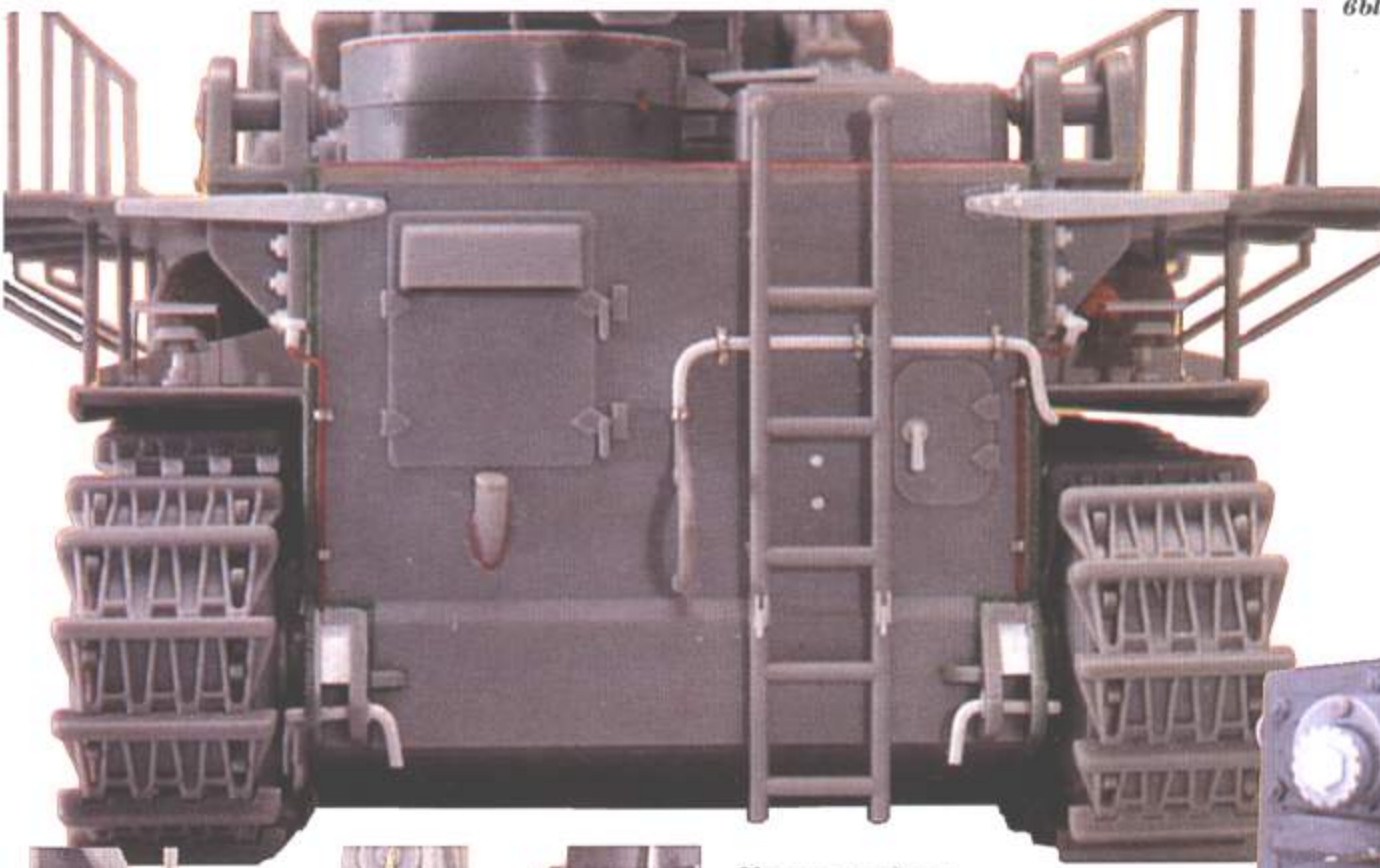
Декали при постройке модели ис-

пользовались в минимальном объеме. На капоте двигателя находится эмблема подразделения, взятая из набора декали производства фирмы Three Geese (48-055). Остальные обозначения были нарисованы при помощи шаблонов (Eduard и Svetly de.sign). Такое решение было обусловлено тем, что поверхность модели имитирует фактуру гофрированных панелей. Наложение декали на такие поверхности чрезвычайно затруднительно, кроме того благодаря нарисованным обозначениям модель приобрела очень реалистичный вид.

За последние два года модель Ju-52 выполненная Michal Sourek выставлялась на многих выставках моделистов и всегда привлекала внимание. «Tante Ju» завоевывала награды не только в Чехии, но так даже в Польше и Великобритании. Это не удивительно учитывая точное выполнение деталей и качественную окраску.

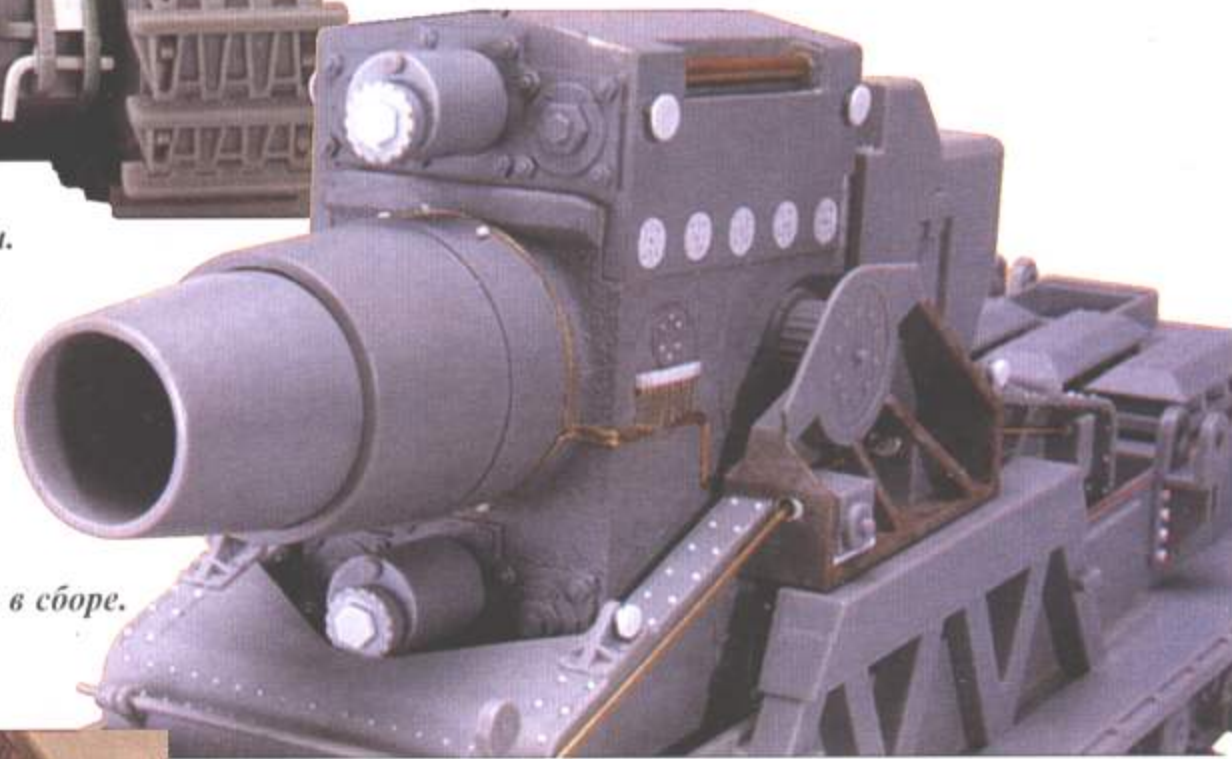


Колпак вентилятор и сделанный самостоятельно выступ на корпусе.



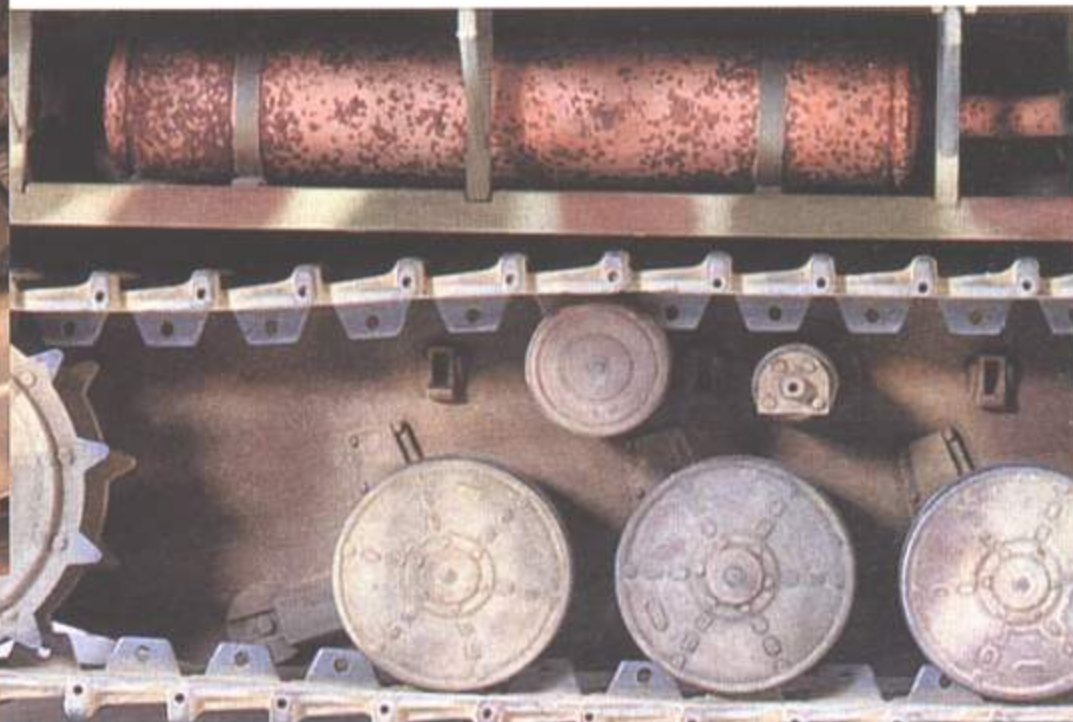
Корма модели.

Детализровка
дефлектора
выхлопных га-
зов (изготов-
лен с нуля).



Мортира в сборе.

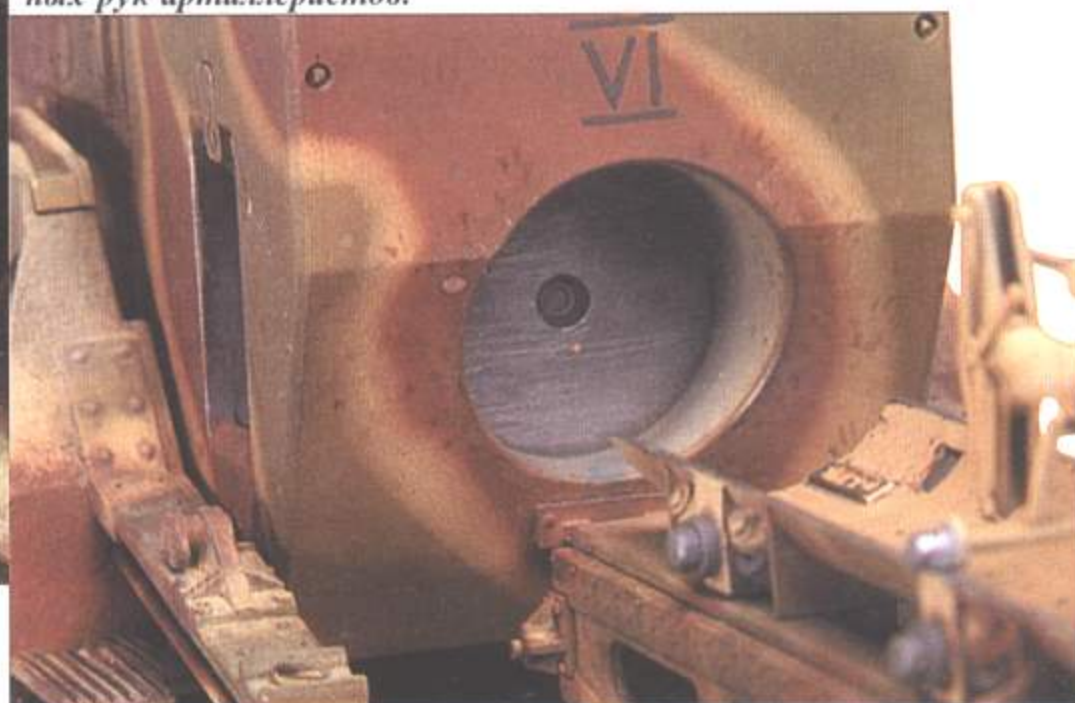
Глушитель и элементы ходовой части окрашенной модели.



Окрашенный лоток для снаряда, обратите внимание на «дощечки» между колпаками воздухозаборников двигателя.



Казенник. Обратите внимание на имитацию следов от пальцев грязных рук артиллеристов.



Подножка.



Окраска камуфлированной униформы
 Пожалуй самое сложное при окраске камуфлированной формы - правильно определить расположение и форму пятен камуфляжа. Тут можно только посоветовать не жалеть деньги на литературу. Воспроизводить цвета камуфляжа необходимо с учетом эффекта масштаба. Чем меньше масштаб, тем светлее должен быть оттенок «настоящего» цвета. При тонировании модели важно сохранить рисунок камуфляжа.

Пятнистый разрушающий камуфляж вермахта периода второй мировой войны

В качестве примера нанесения на униформу германского разрушающего камуфляжа периода второй мировой войны взята фигурка панцергренадера периода боев в Нормандии 1944 г. Униформа солдата имеет трехцветный камуфляж Zeltbahn. Окраска начинается с нанесения пятен самого светлого цвета. Камуфляж нанесен красками Matt 72 Khaki Drill, 161 US Marine Green, 160 German Camo red brown фирмы Хамбрел.



Фигурка окрашена в базовый цвет краской Matt 72, тонирована матовой черной краской.



Два снимка современных игроков в войну. Любители униформы одеты под германских пехотинцев конца второй мировой войны. При всей похожести униформа на «бойцах» несколько отличается.



Окраска зимней униформы

При окраске формы белого цвета логичным будет начать с белого покрытия, но лучше в качестве базового цвета использовать светло-серую краску. По высохшей серой краске фигурка тонируется жженой амброй с небольшой примесью красной амбры. Использовалась в данном случае техника заливки - во все складки была «залита» жженная амбра, а через некоторое время ее излишки удалили с помощью сухой широкой кисти, которая одновременно сгладила переход цветов. Немцы носили двустороннюю униформу - одна сторона белая, другая камуфлированная. Этот факт необходимо учесть при окраске фигурки. На рукавах следует покрасить красные повязки. Теперь можно перейти к высветлению выступов матовой белой краской - желтоватой Matt 72 (обрабатываются участки, где желателен коричневатый оттенок) или Matt 29, если хочется получить сероватый оттенок. В данном случае использовалась краска Matt 72. Краска наносилась широкой плоской кистью. Ввиду сравнительно небольшого масштаба фигурки, 1:15, тени и света проработаны с сильным контрастом.



Куртка фигурки тонирована методом заливки и подготовлена к тонированию методом сухой кисти. Обратите внимание на контраст между окрашенными в базовый цвет брюками и тонированной курткой.



Верхняя часть фигурки отделана полностью.



Переходы цветов сглажены смоченной в растворителе широкой плоской кистью.



Базовый рисунок камуфлированной куртки выполнен. Кожаные ремни амуниции окрашены в черный цвет.



Почти готовая фигурка панцергренадера в куртке с камуфляжем типа Zeltbahn. Тонировалась фигурка сначала жидкой смесью красок Matt 33 и Matt 29. Этим оттенком черной краски были проработаны карманы, ремни и другие детали униформы. Через несколько минут после нанесения на фигурку краска была тщательно стерта чистым сухим тампоном - в результате она осталась только во впадинах. Важно, чтобы слишком сильно разведенная растворителем краска «не подтравила» основной камуфляж, в тогда вся работа пойдет насмарку. Альтернативой является использование красок на водной основе, которые нейтральны по отношению к эмалям. Такой краской менее рискованно и наносить мелкие штрихи камуфляжа.



Законченная фигурка.



Камуфлированная палатка, камуфляж типа Zeltbahn.



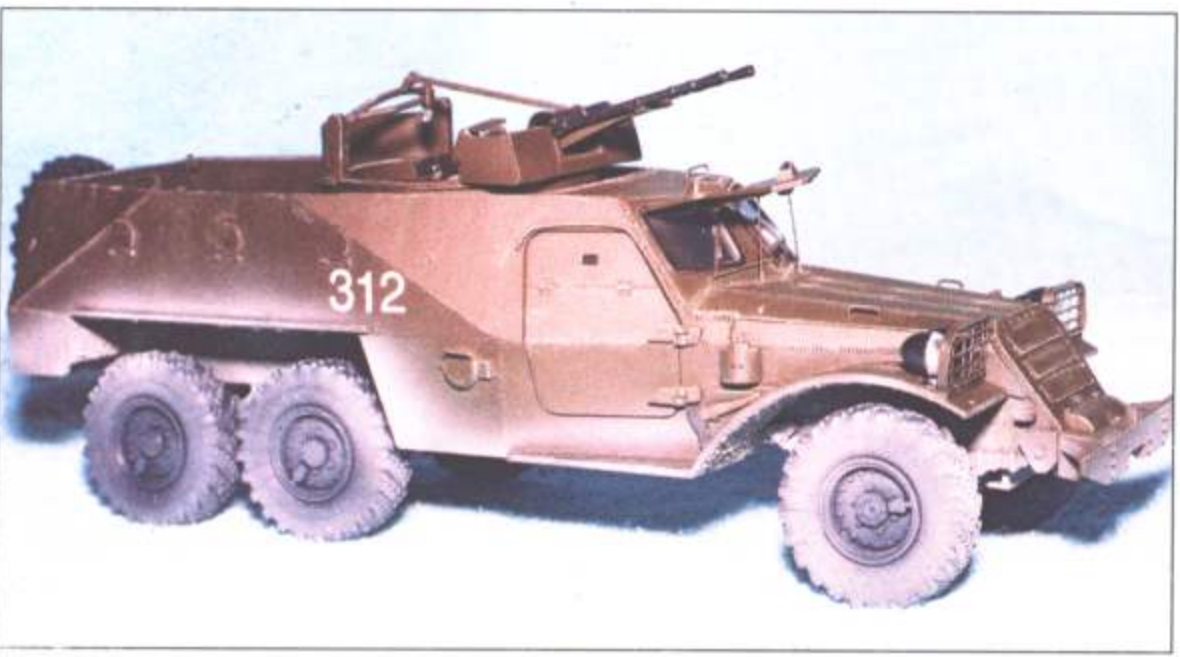
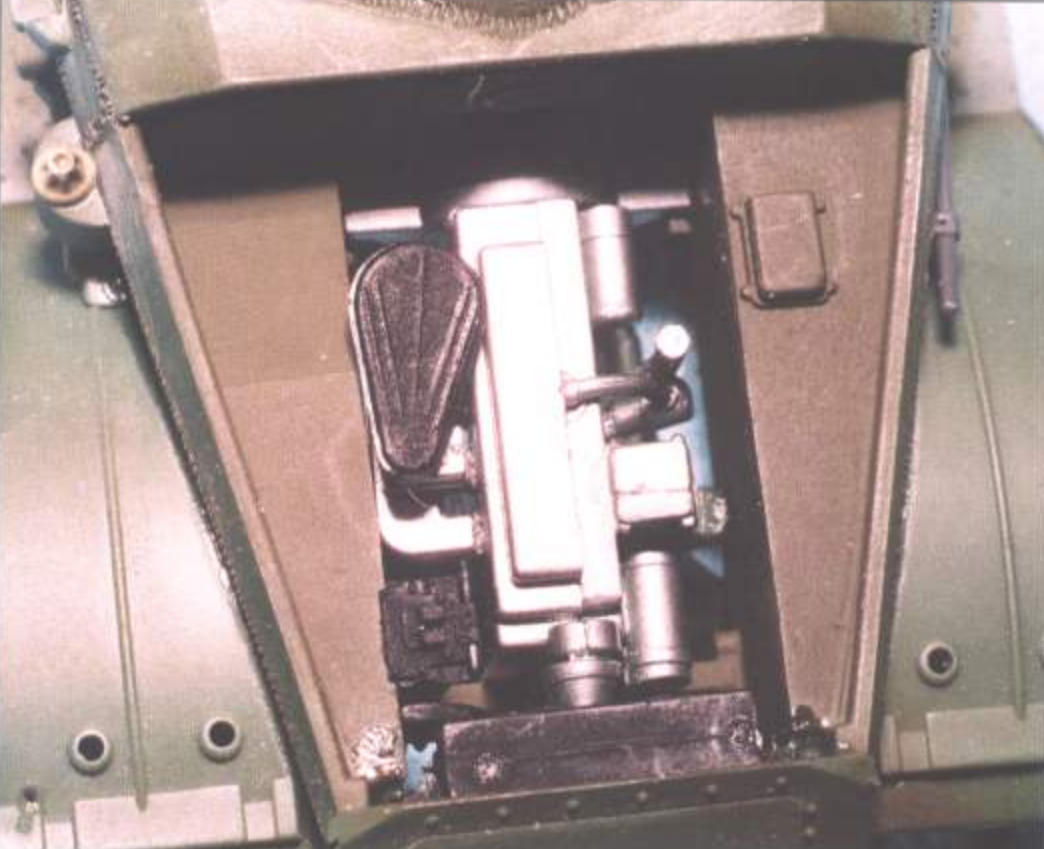
Базовый зеленый цвет нанесен поверх грунтовки, роль которой играет эмаль светло-песочного цвета.

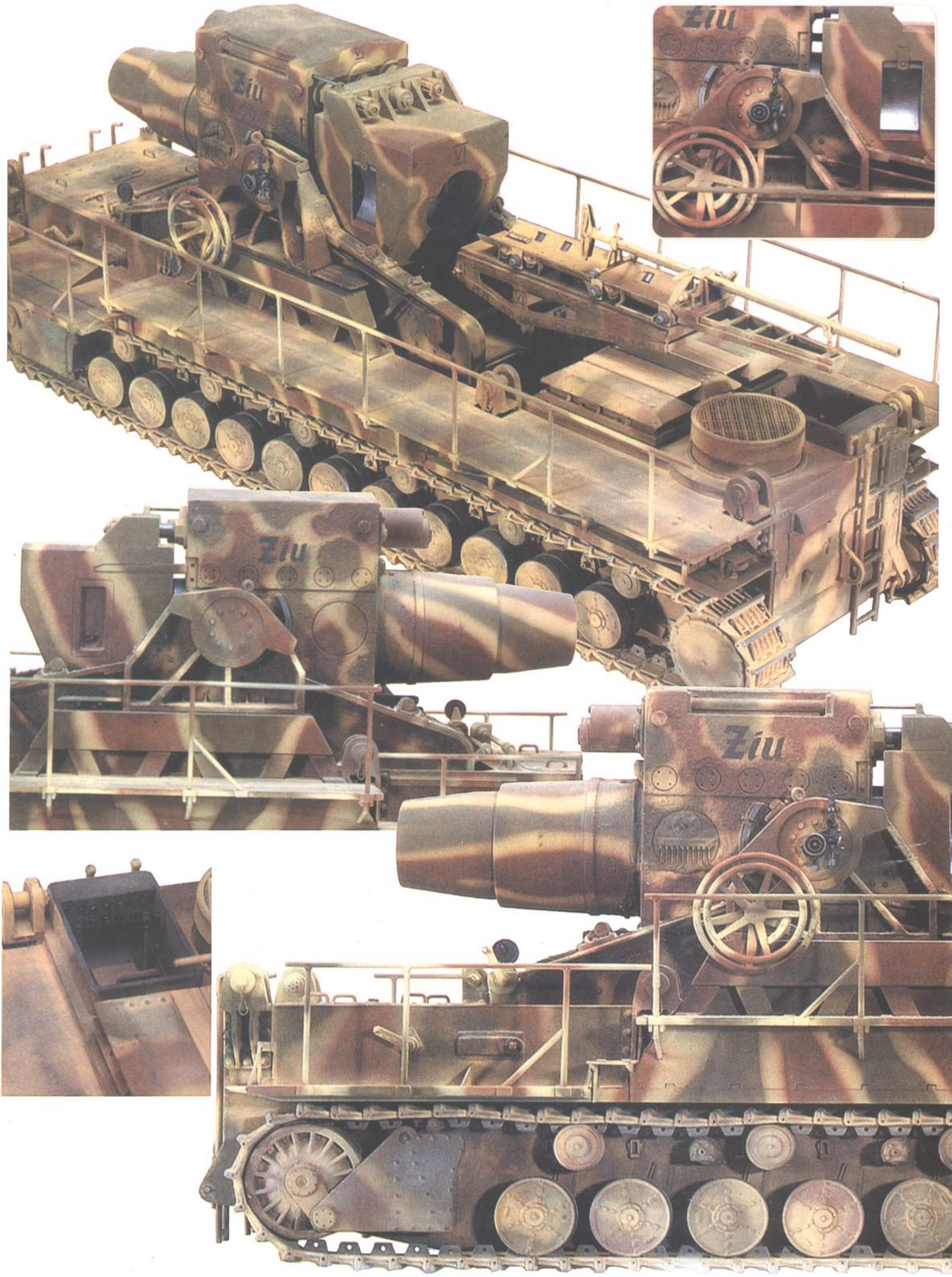


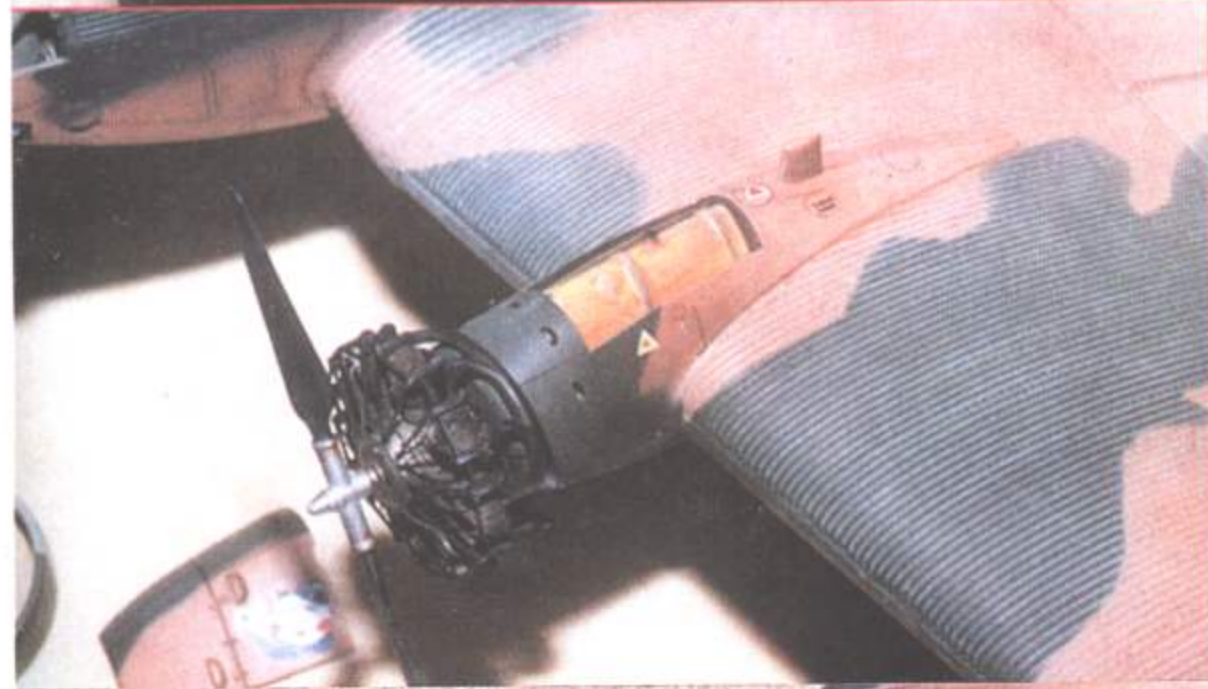
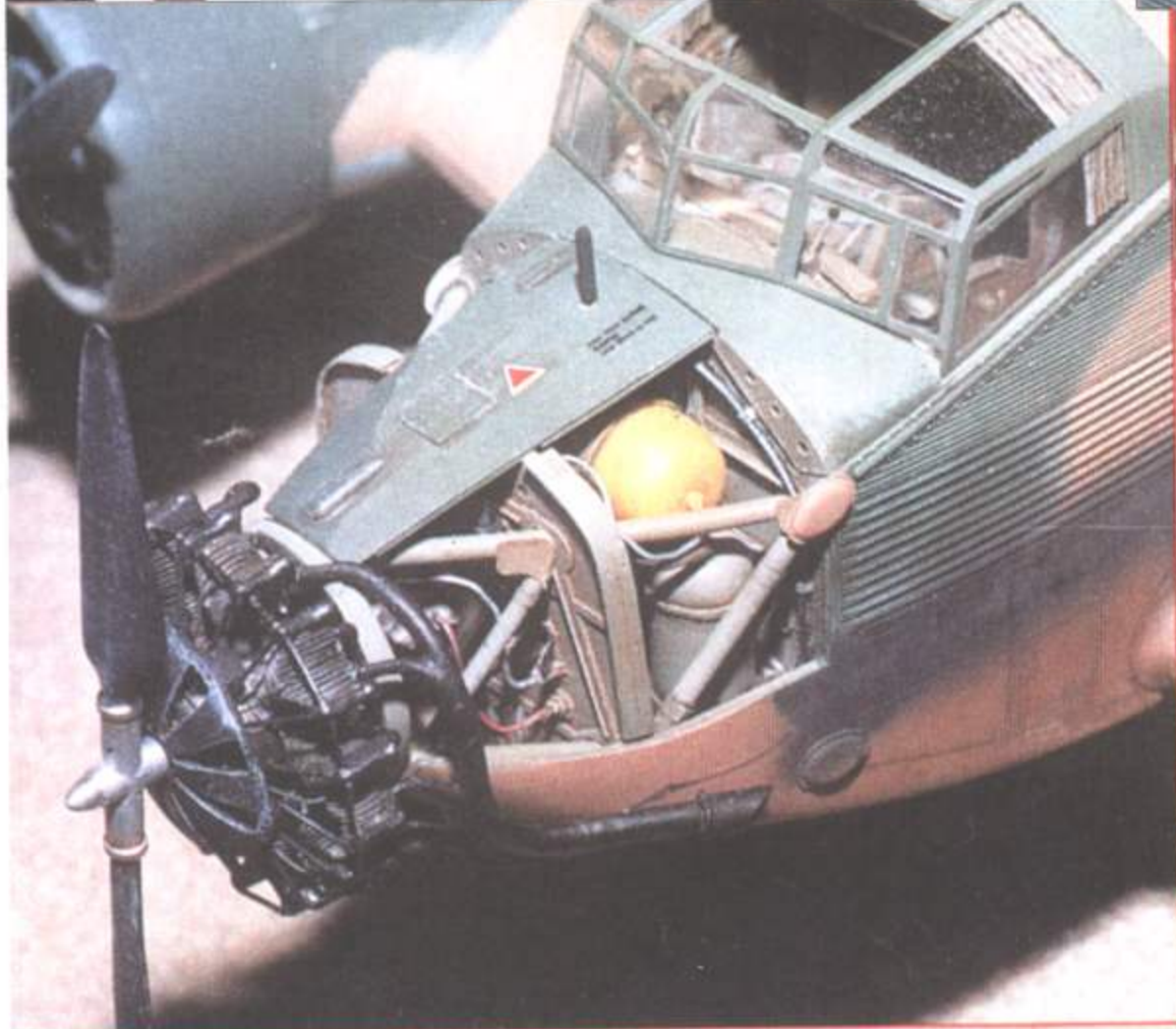
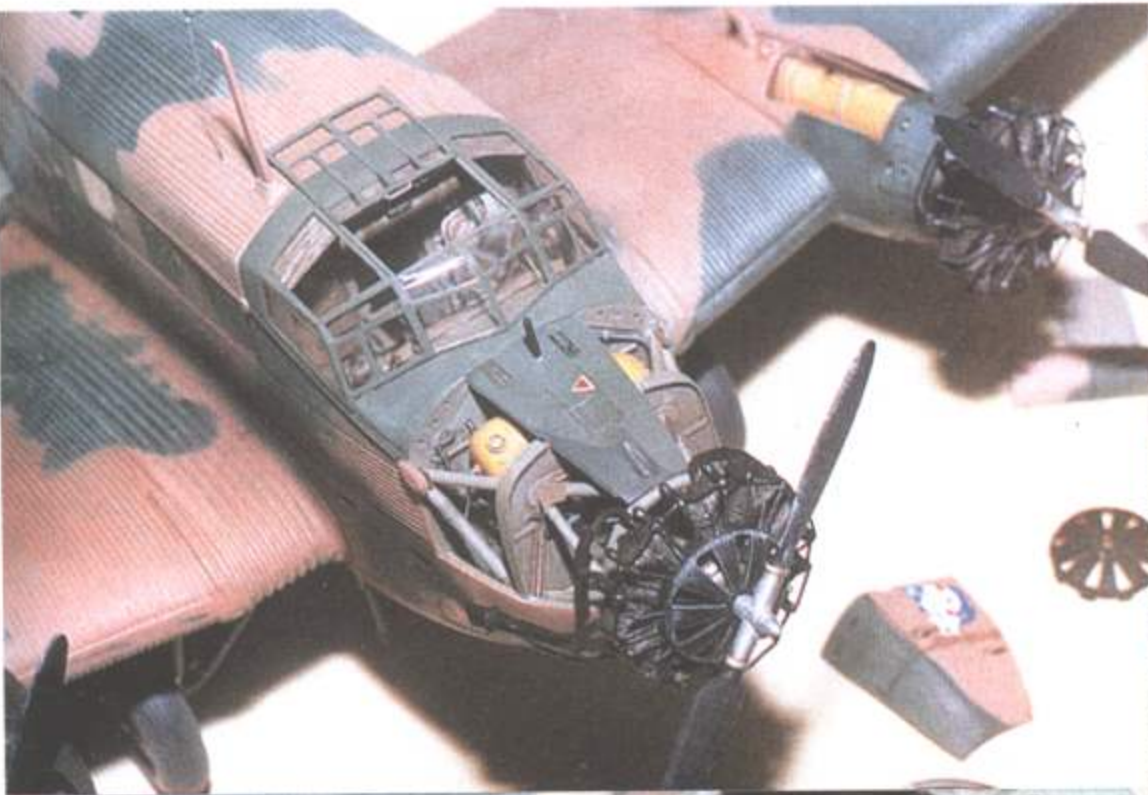
Законченная фигурка солдата войск СС. В такой униформе эсэсовцы в конце 1944 г. сражались в Арденнах.



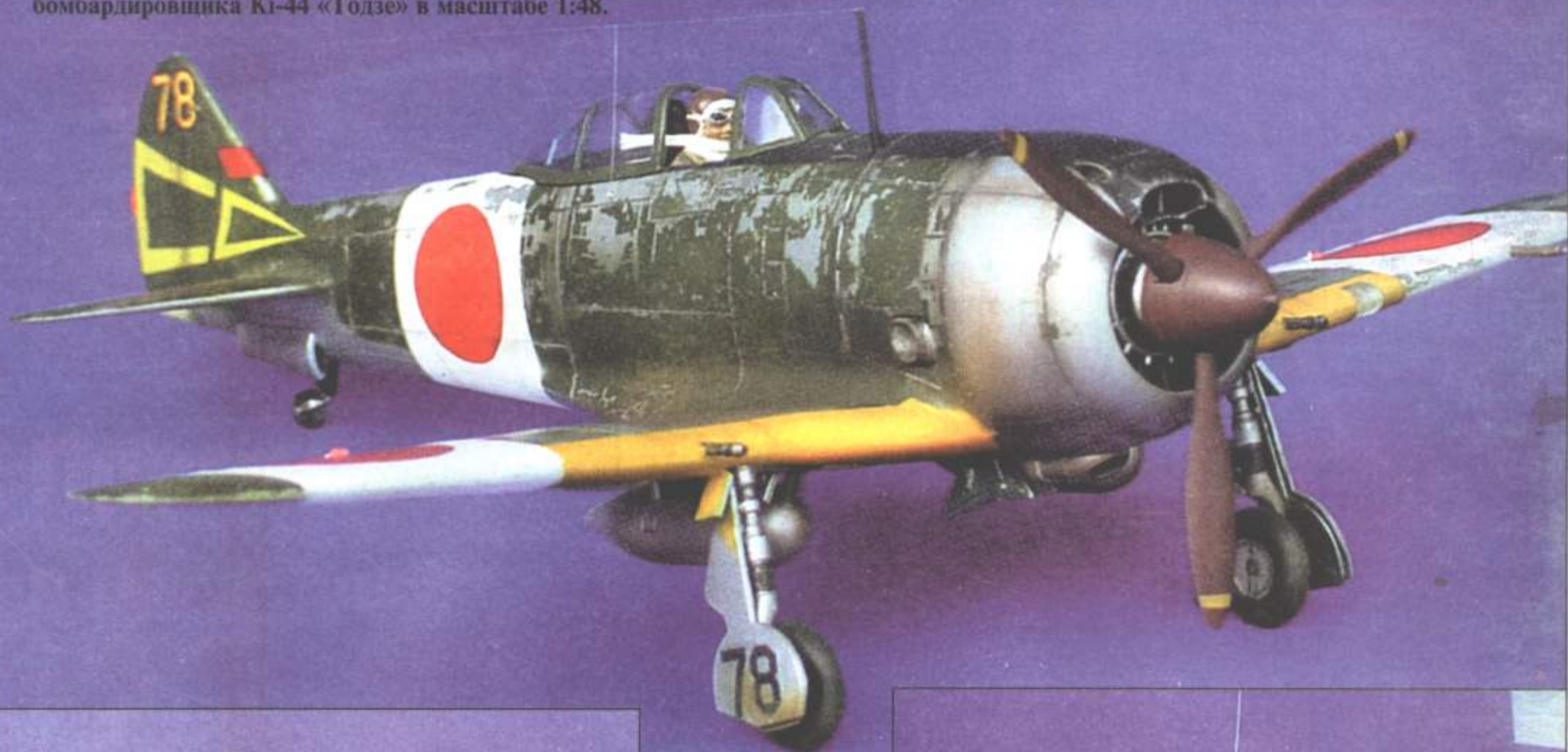
Добавлены красно-коричневые пятна камуфляжа. Важно постоянно сверяться с рисунком, чтобы поддерживать масштабность пятен.







Имитация облесшей краски на модели истребителя-бомбардировщика Ki-44 «Тодзё» в масштабе 1:48.



«Соляной» метод можно применить и при окраске моделей бронетехники. На снимках две модели 35-го масштаба, «ободранные» с помощью соли. Слева - броневедомитель Sd.Kfz. 231, справа - танк «Матильда».



Приглашаем в магазин-клуб

ТМ Техника молодежи

Для всех любителей авиационной, бронетанковой, железнодорожной, корабельной техники, автомобилей, униформистики, а также для всех интересующихся военной историей, мы предлагаем большой выбор моделей-копий и аксессуаров известных фирм, тематическую и справочную литературу, видеофильмы. Наш магазин единственный в Москве, где есть зал самообслуживания. Более чем 10 тысяч наименований моделей, с каждой из которых Вы можете ознакомиться до покупки!

Розничная продажа, рассылка по почте, доставка по Москве курьером.

Опытные консультанты помогут советом в постройке различных моделей.

Принимаем кредитные карты основных платежных систем, переводы в системе Webmoney.



Наш адрес: Москва, Спорткомплекс «Олимпийский», подъезды 9А, 7 или 9, ТЦ «Новый Колизей», третий этаж.
Проезд: метро «Проспект Мира».
тел./факс: (095)933-6441, 505-4037
Режим работы магазина: 10:00-20:00 без перерывов и выходных.

Наш адрес в Интернете: <http://club-tm.ru>
e-mail: info@club-tm.ru

Для тех, кто не имеет возможности пользоваться услугами Интернета, высылаем прайс-лист:

- общий прайс-лист — 50 руб.
- прайс-лист по тематике — 30 руб.

Наш почтовый адрес:
105215, Москва, а/я 5, Сумарокову Борису Юрьевичу.

Приглашаем к сотрудничеству производителей моделей, представителей фирм, торгующих моделями, авторов книг.
Принимаем на комиссию.



2 000015 974011