

Окраска под дерево

Аэрокобра

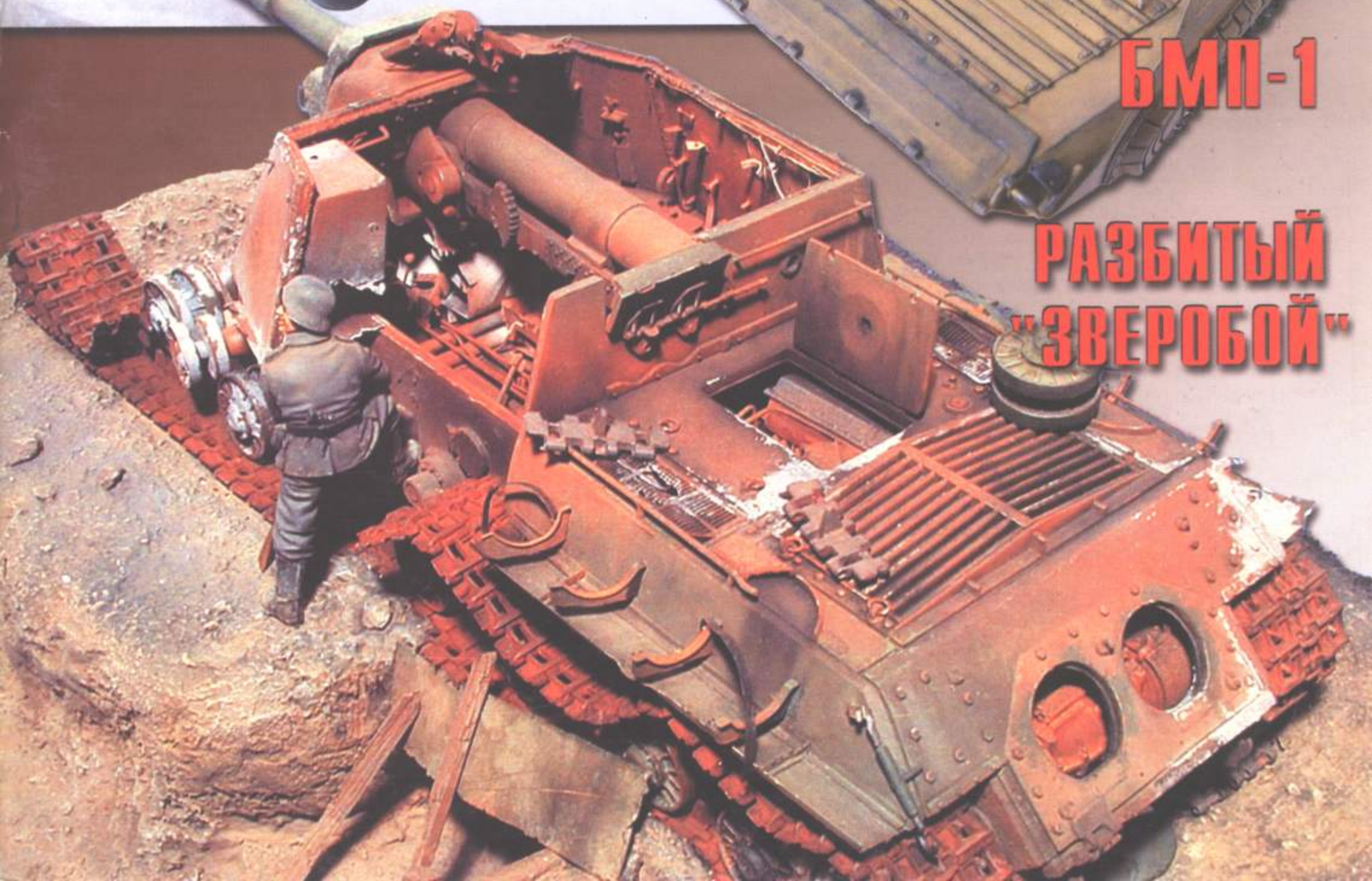
МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ №24



F4U CORSAIR



БМП-1



РАЗБИТЫЙ
"ЗВЕРОБОЙ"

Масштабные Модели №24

март 2004 г. (часть 1-я)

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

В этом номере:

- окраска деревянных предметов
- новинки
- что лежит в коробочке: F-4U Корсар (1:32, Трумпитер), Ми-24 (1:35, Трумпитер), Р-40В (1:32, Трумпитер), Т-34 обр. 1940 г. (1 : 35, Дрэгон)
- разбитый «Зверобой» (1:35, Дрэгон)
- Horh 108+Flak 38 (1:72, Mars)
- F-4U Corsair (1 : 48, Тамия)
- БМП-1 (1 : 35, Звезда)
- Spitfire Mk Vb (1 : 72, Ревелл+Айрфикс)
- наносим декаль
- коротко: SPAD VII (1 : 48, MPM), F-8E (1 : 48, Хасегава), Sea Hornet (1 : 48, Класик Айрфрэймс), AS-90 (1 : 35, Трумпитер), S. E. 5 a (1 : 72, Роден)
- P-39 N/Q Airacobra (1 : 72, Академия)
- SiG 33 (1 : 35, Аллан+Италери+Моделкастен)

Глаза боятся, а руки - делают.

Русская народная мудрость

В следующем номере:

**«Абрамс»
в Ираке**

и многое другое...

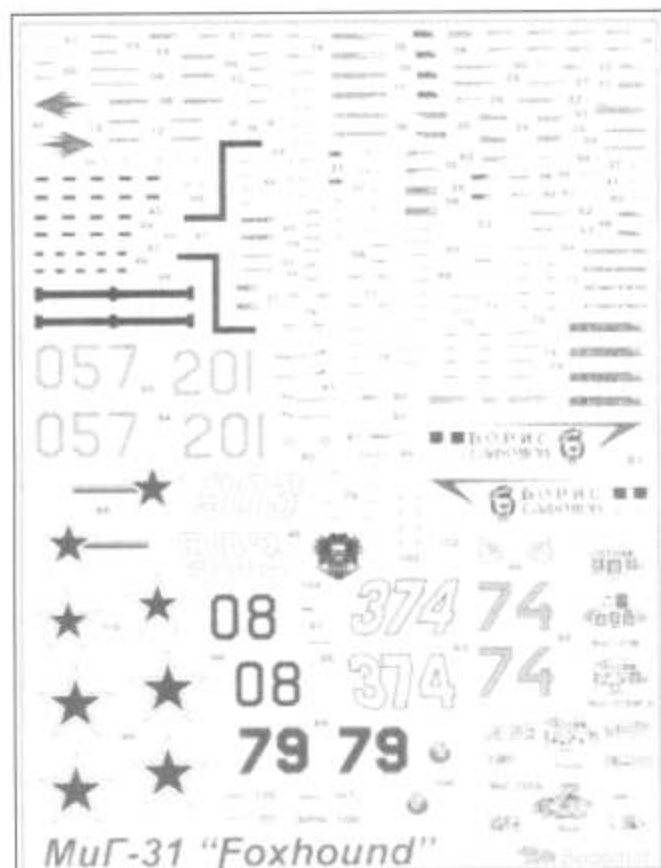


Рецензируемые в журнале модели приобретены на средства редакции

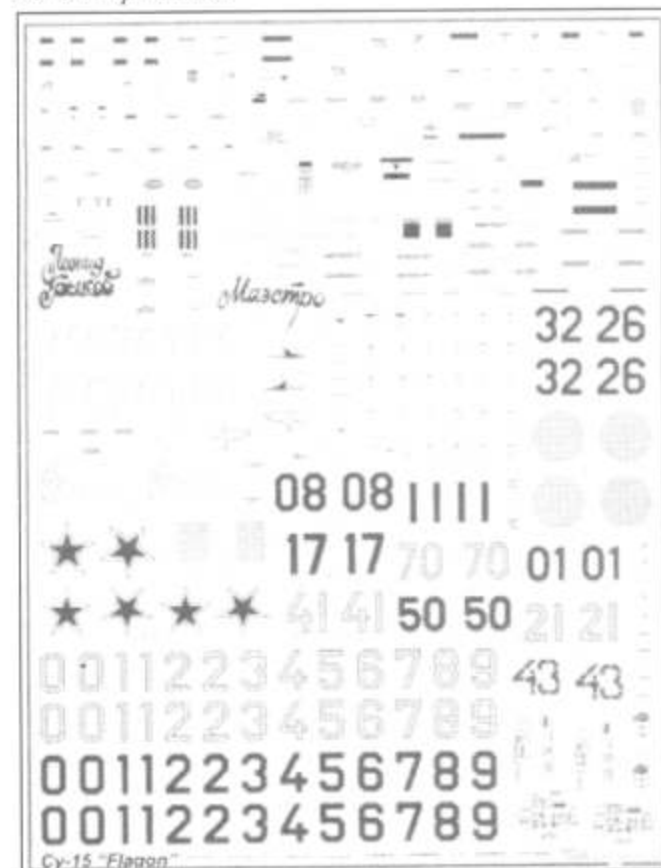
Издается Октябрьским обществом моделлистов-коллекционеров. Отпечатано в ООО «Алфавит», ЛР №016917 от 13.10.98 г. Главный редактор: Еггерс Е. В., Редакционная коллегия: Никольский М., Корнев С., Тимченко О., Якушев А., Фото: Аксенов А., Киннер Дж.

Журнал Вы можете заказать на Украине по адресу: 61168, Украина, г. Харьков, а/я 9292, e-mail: andy-yakushev@smtp.ru. В России: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35, e-mail: panzer@istra.ru

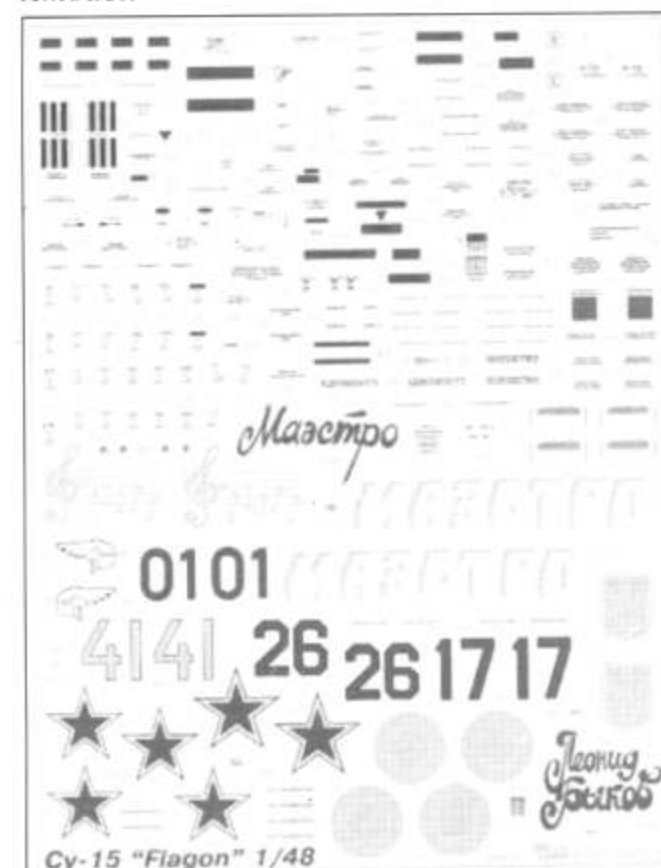
Фирма «Бегемот» продолжает выпуск качественных декалей.



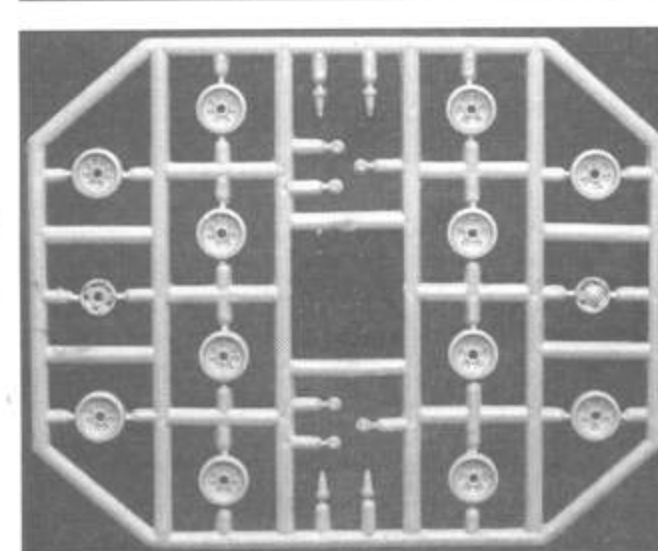
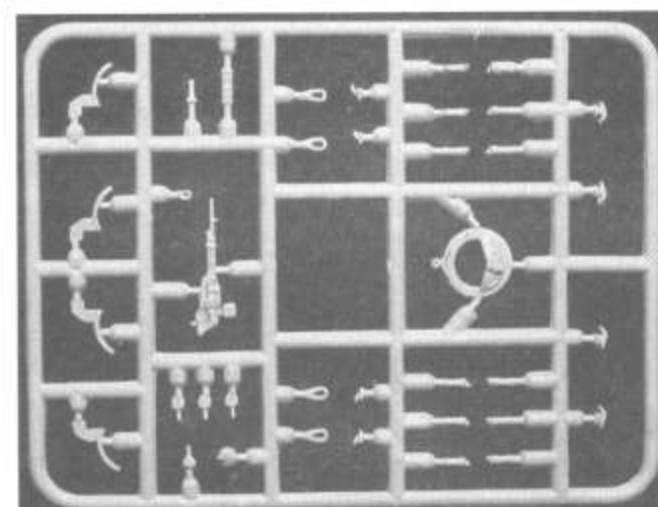
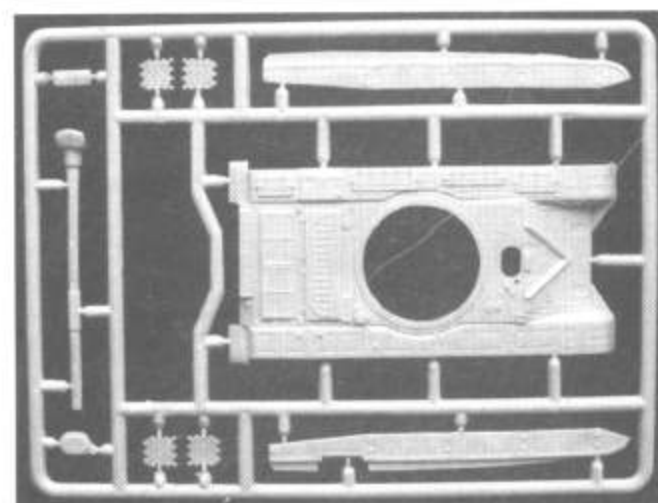
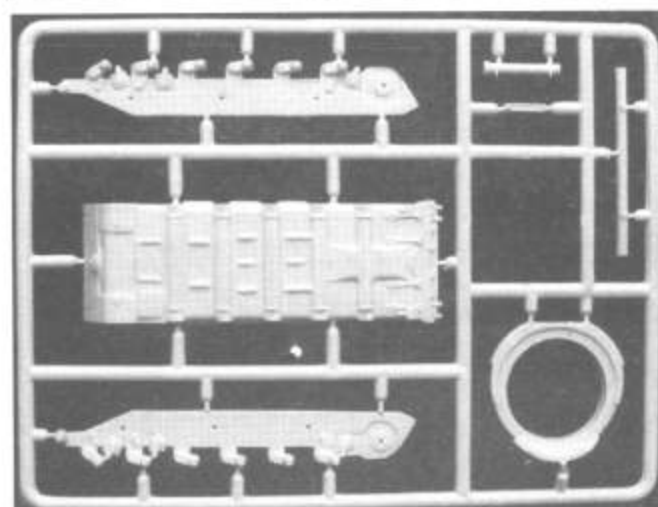
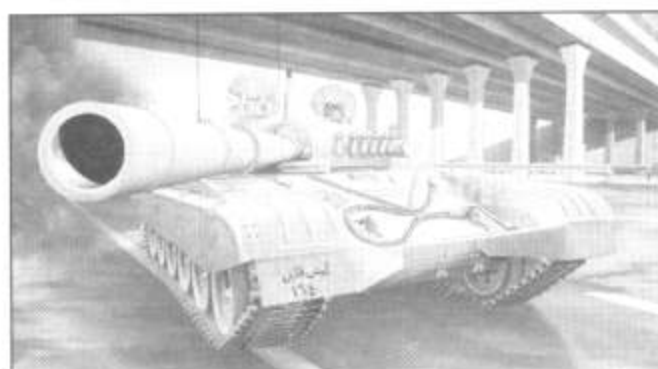
1/72 МиГ-31, годится для оформления модели от «Звезды», так и от «Восточного экспресса».



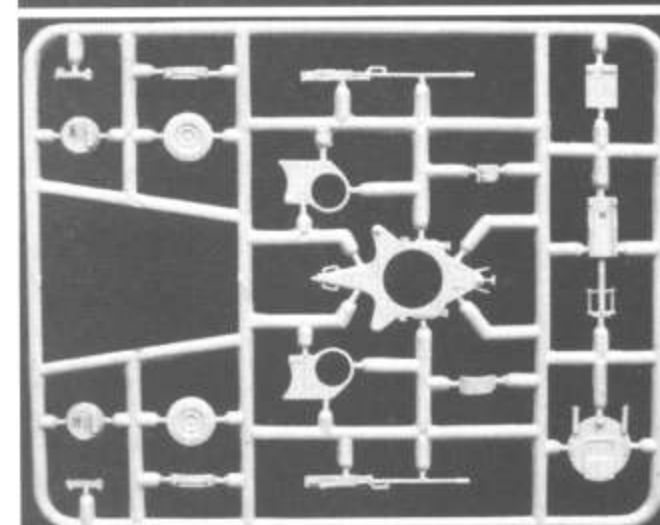
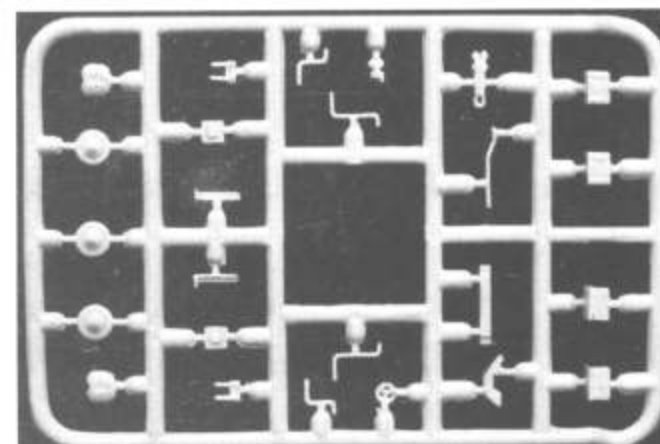
1/72 Су-15, модели есть от ВЭС и от Amodel.



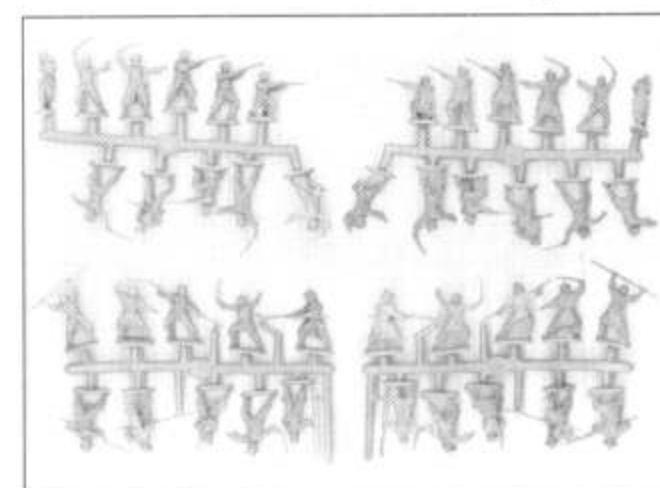
1/48 Су-15, здесь выбирать не из чего, только Trumpeter.



Киевская ACE сделала набор танка М-84, югославской конверсии Т-72.



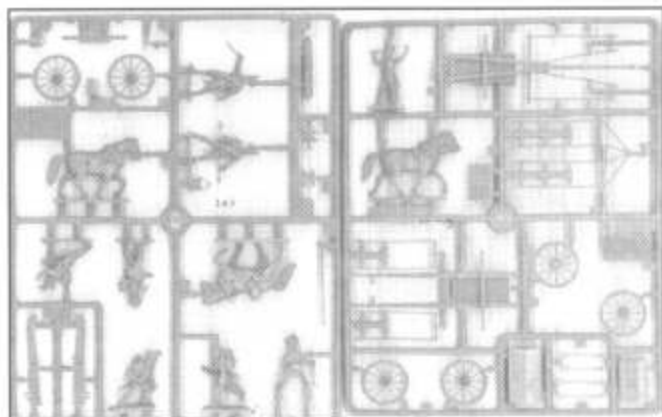
ЗУ-23-2 от ACE подойдет для любой диорамы с сюжетом о послевоенных конфликтах



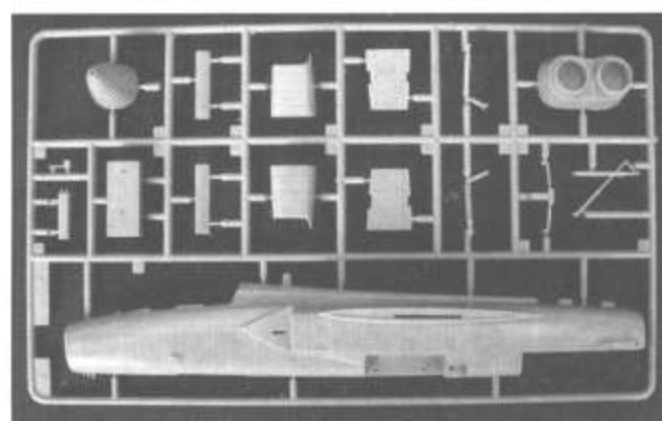
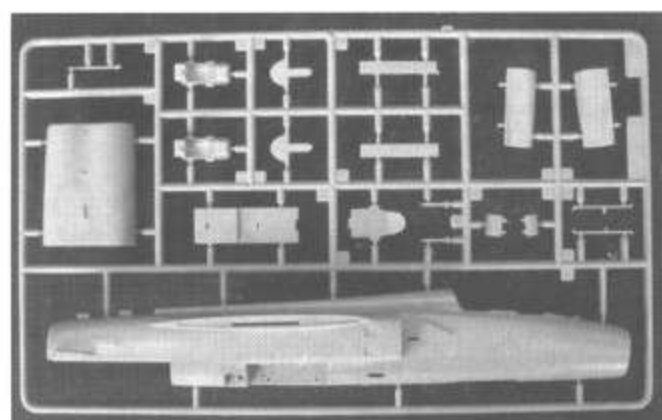
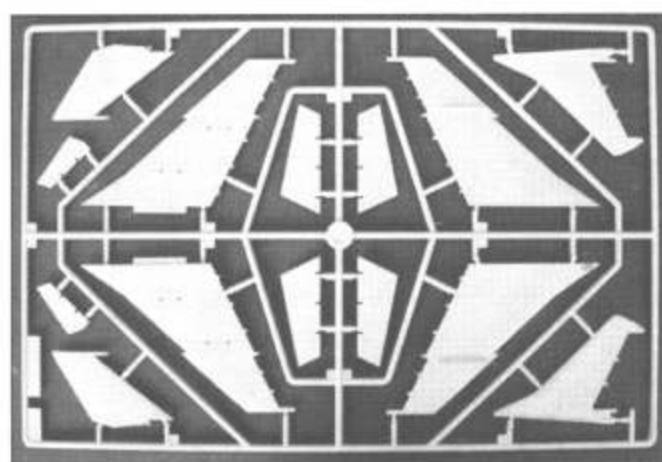
Китайских повстанцев 1900-1901 гг., восстания «боксеров» воспроизвела фирма «Орион».



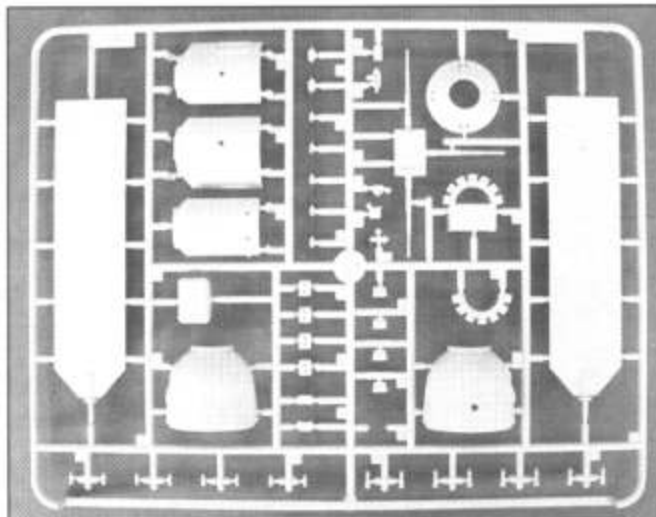
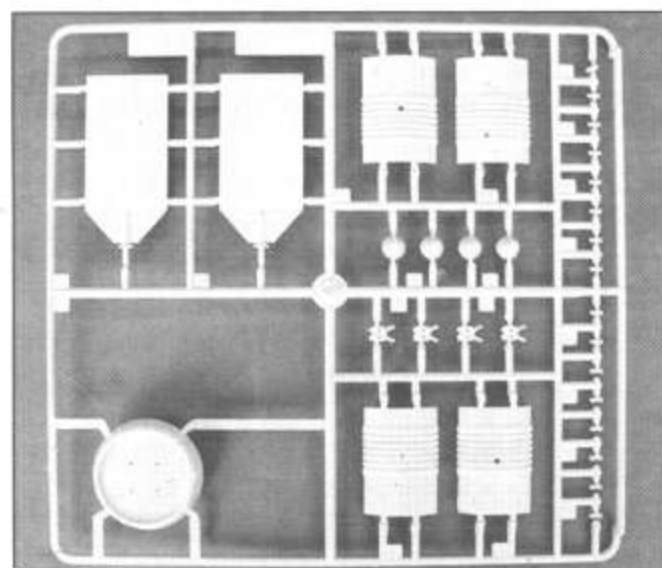
Французских карабинеров от Italeri продает в своей упаковке «Звезда».



А вот набор «Русская пешая артиллерия» - разработка «Звезды»



Китайский Trumpeter скоро выпустит в продажу модель истребителя FBC-1 «Летающий леопард».



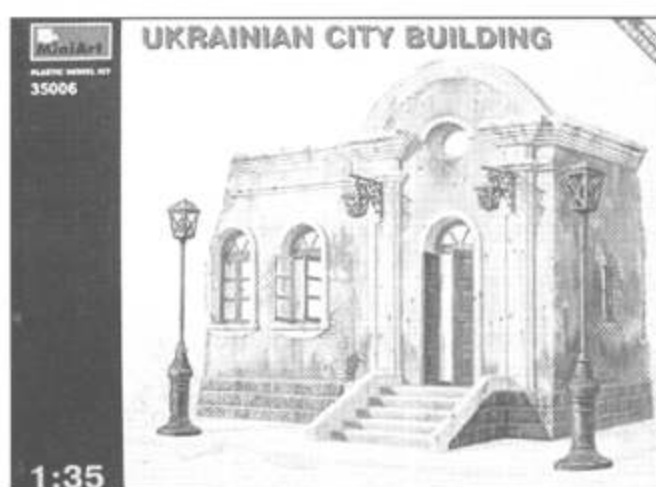
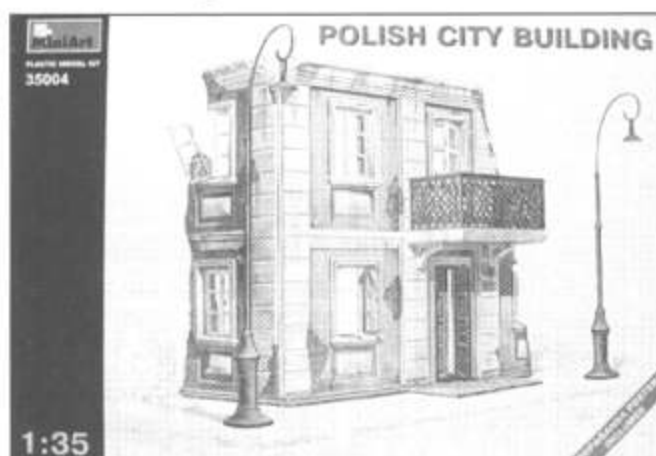
На апрель 2004 года «Трубаچی» планируют выпустить модель национального пилотируемого космического корабля.



На схеме можно разглядеть, какие изменения Trumpeter собирается внести в набор Ту-95, чтобы получился Ту-142.

МОДЕЛИ В МАСШТАБЕ 1/35.

Симферопольский MiniArt позаботился о создателях диорам. В продаже есть набор «Польское городское здание».



Для Восточного фронта подойдет набор «Украинское городское здание»

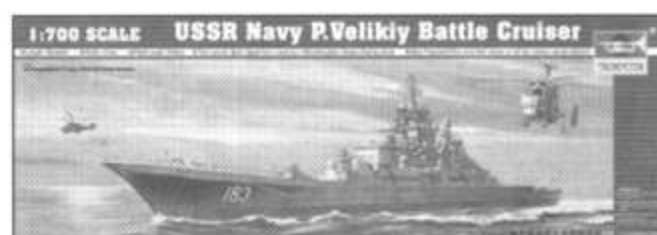


Аксессуары для строений пригодятся для многих диорам.



Но основной «изюминкой» этих наборов являются входящие в каждый комплект бумажных плакатов периода 2-й Мировой войны разных стран.

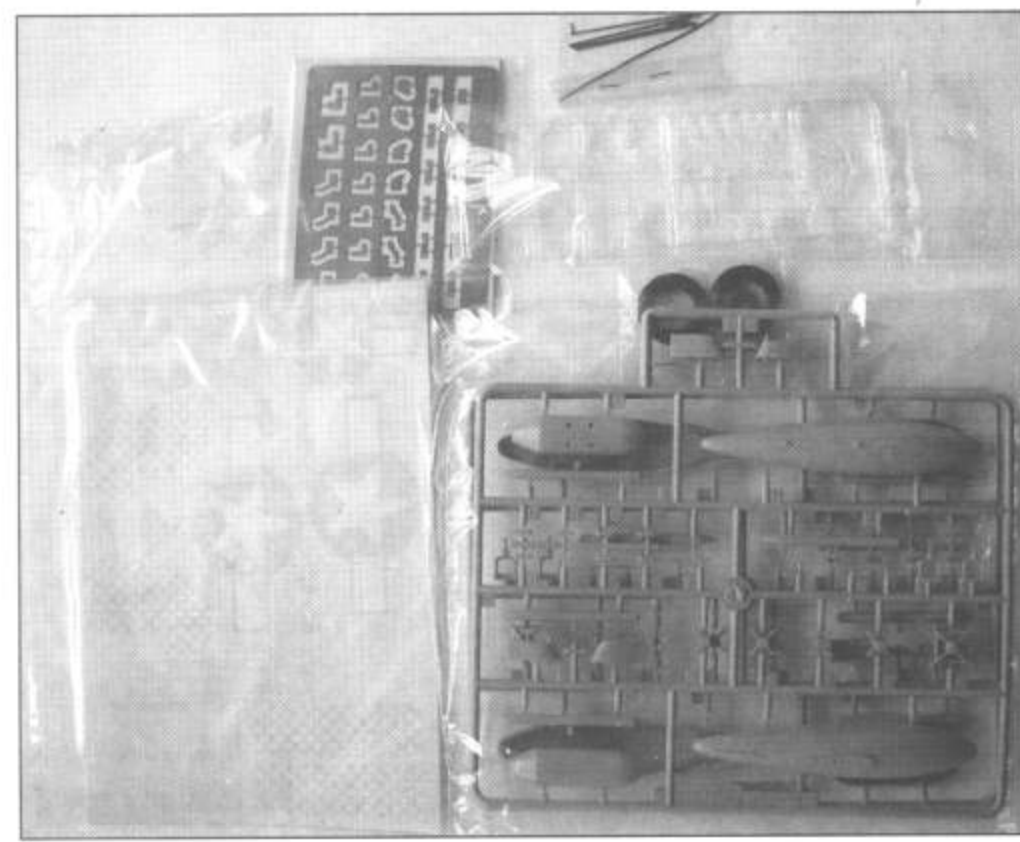
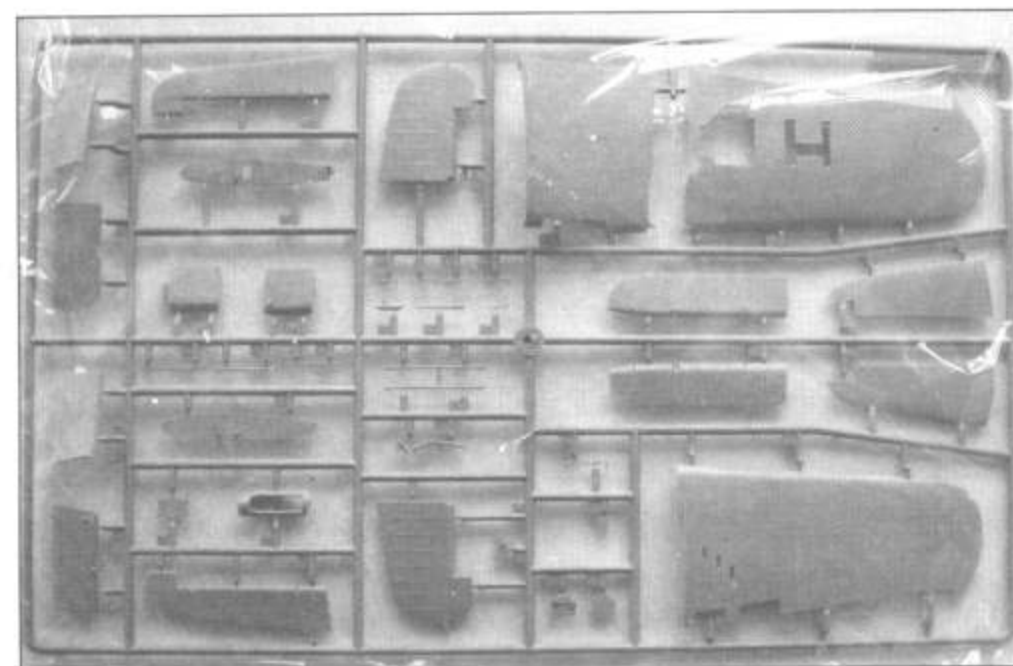
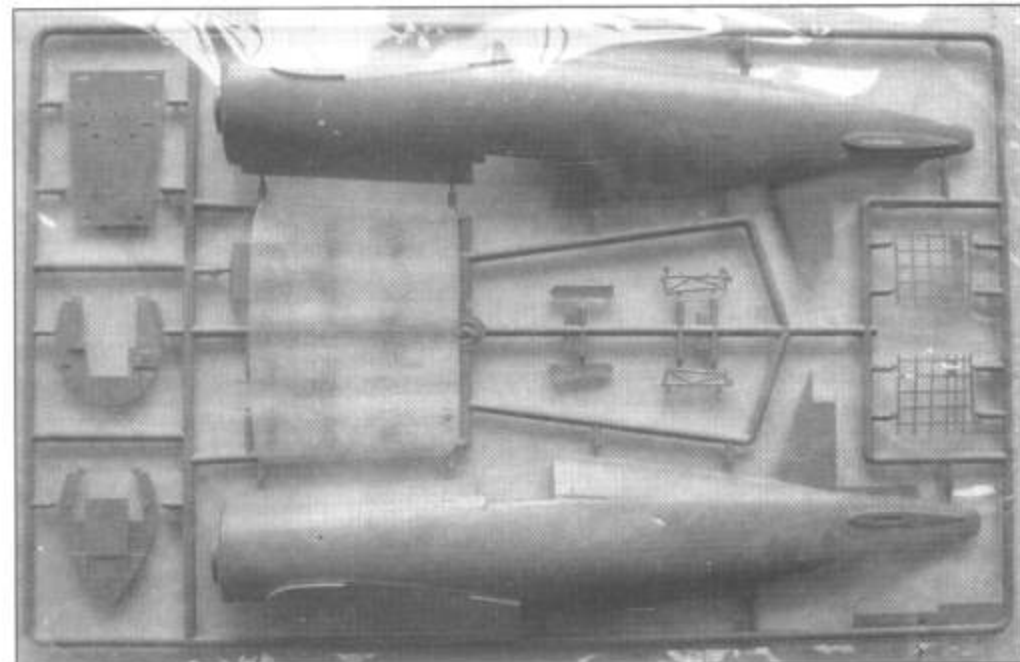
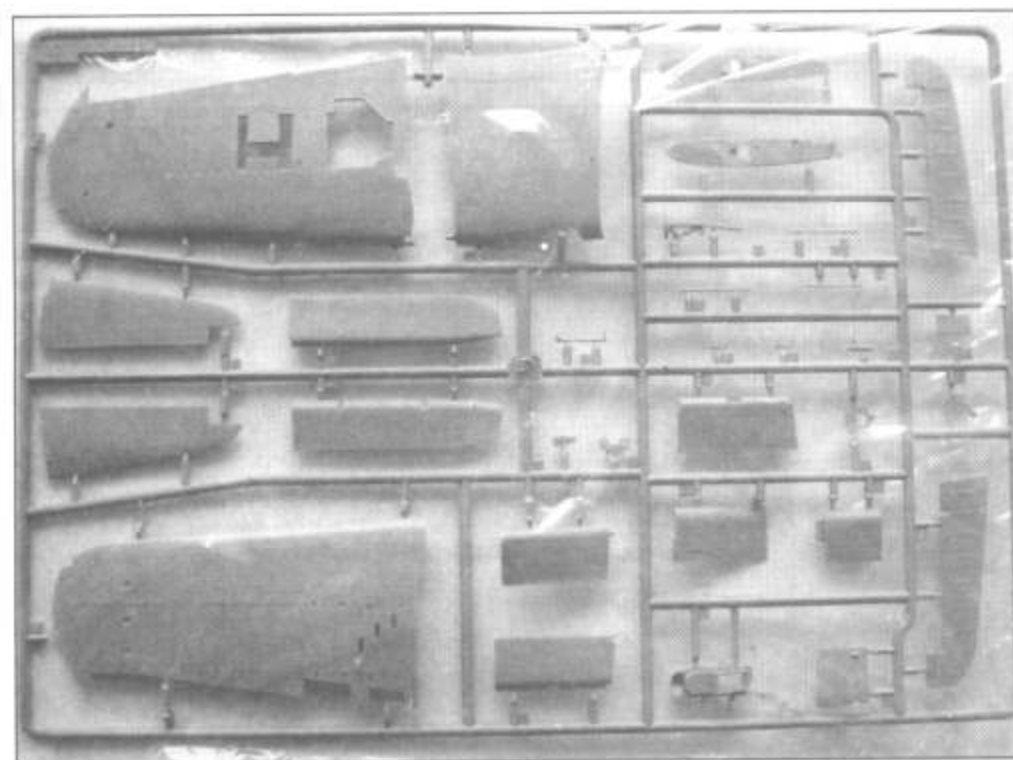
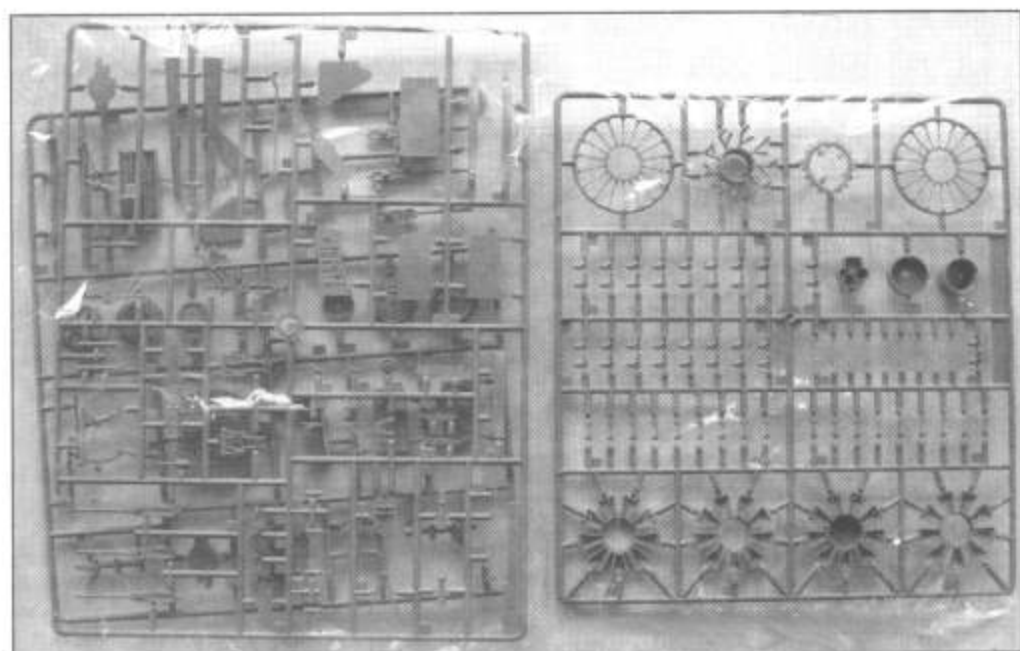
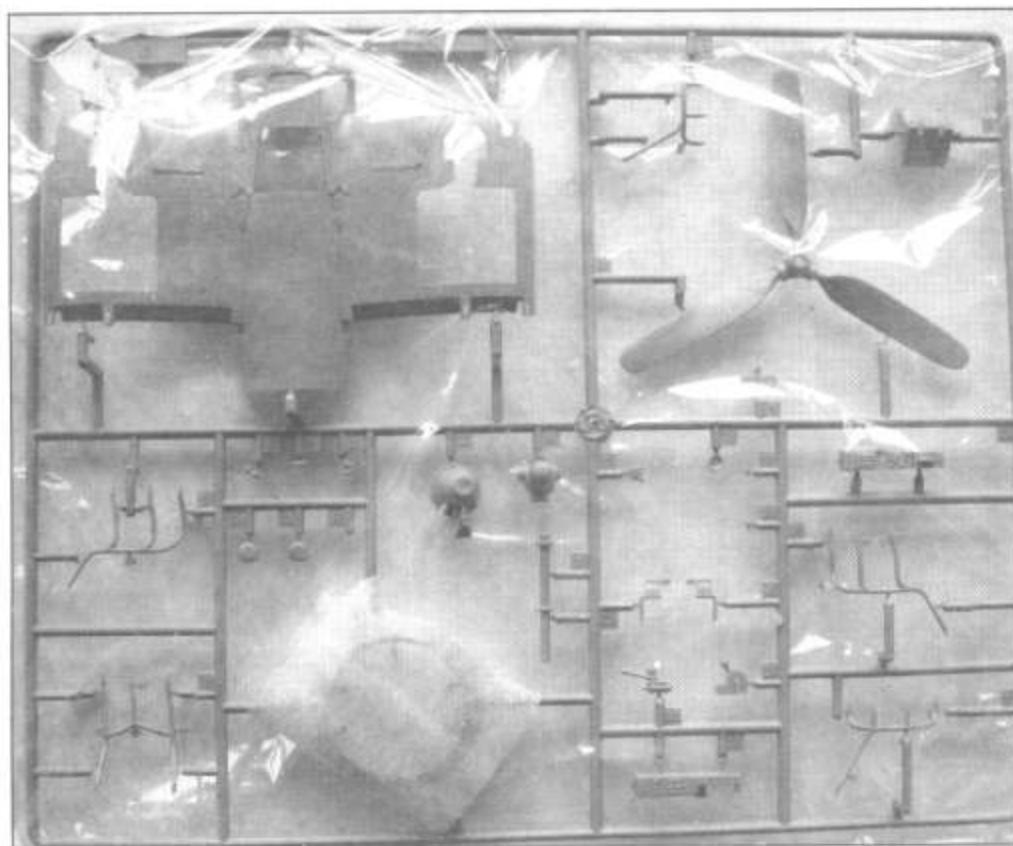
МОДЕЛИ В МАСШТАБЕ 1/700.

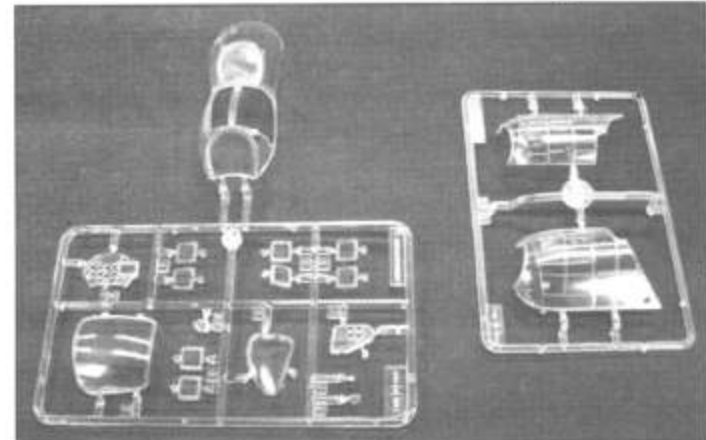
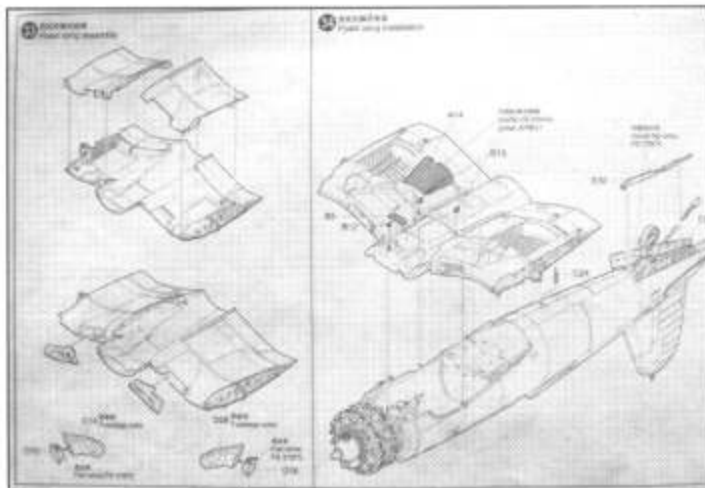
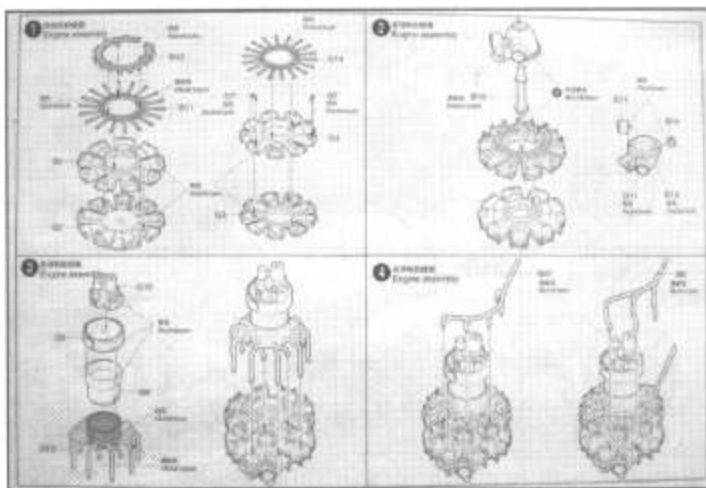


Кроме крейсера «Киров» в этом масштабе Trumpeter продает крейсера «Калинин», «Фрунзе» и «Петр Великий».

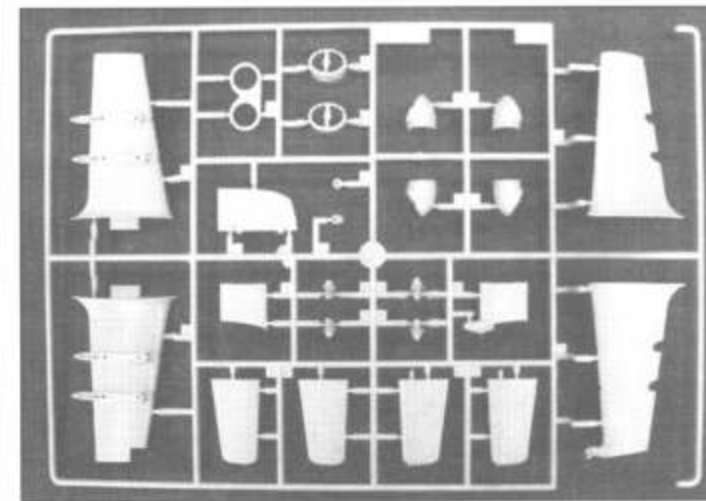
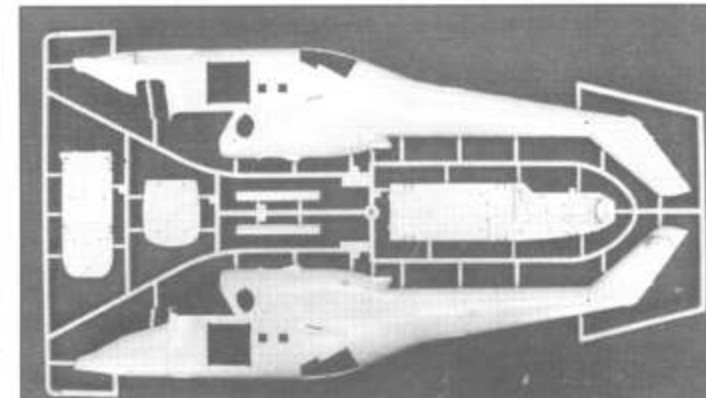
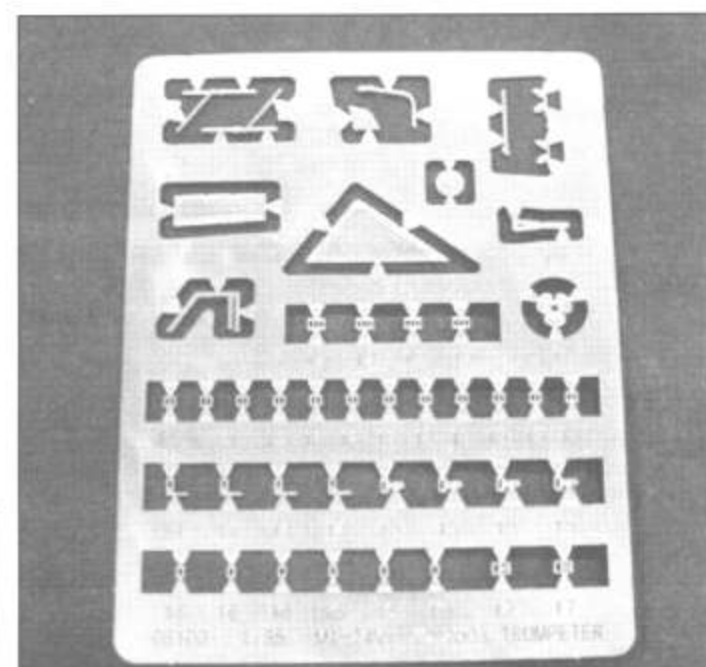
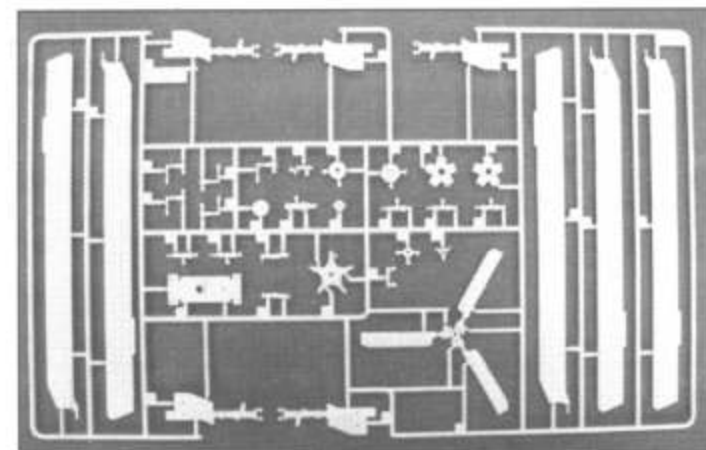
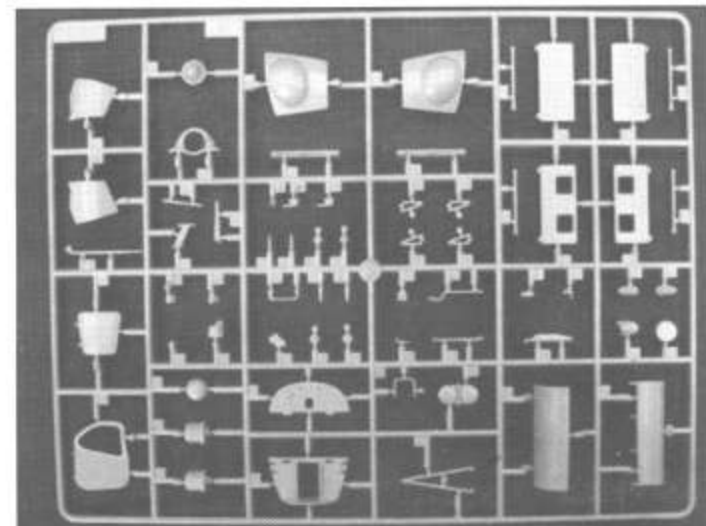
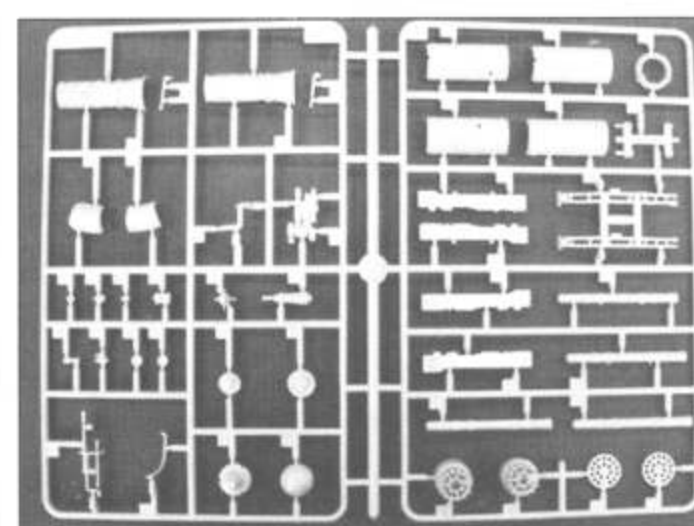
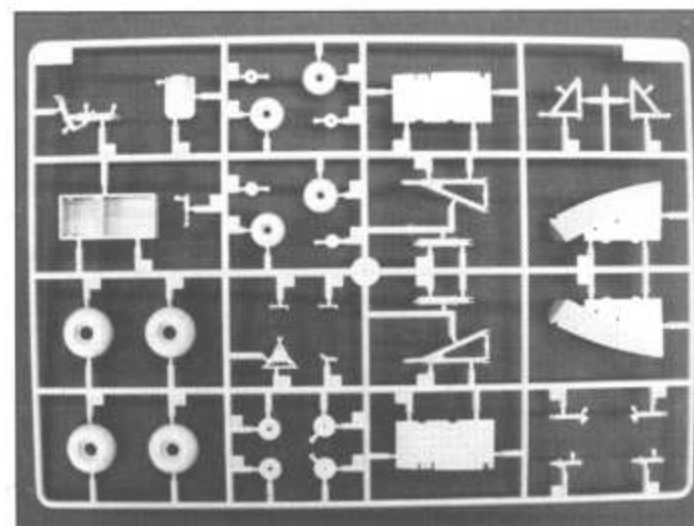
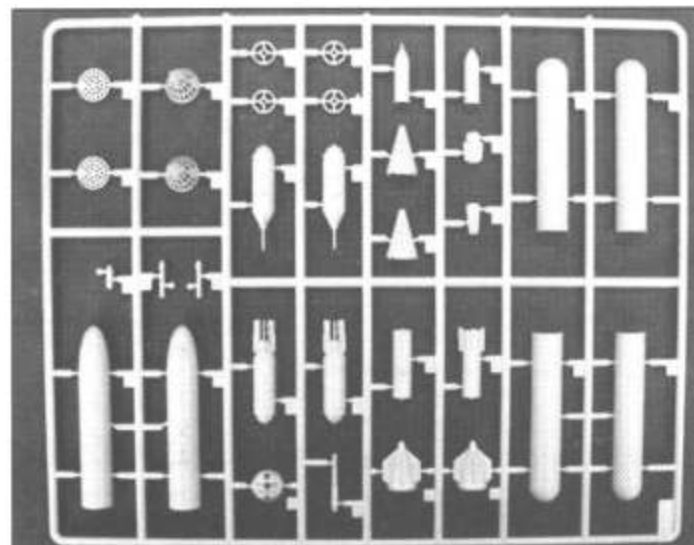
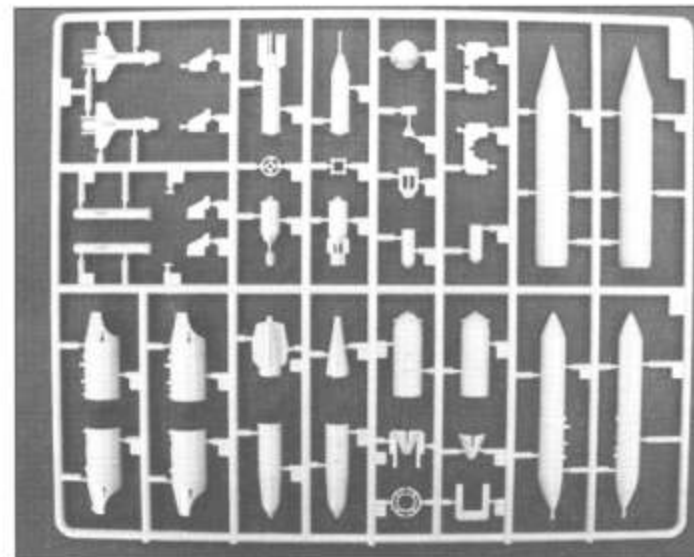
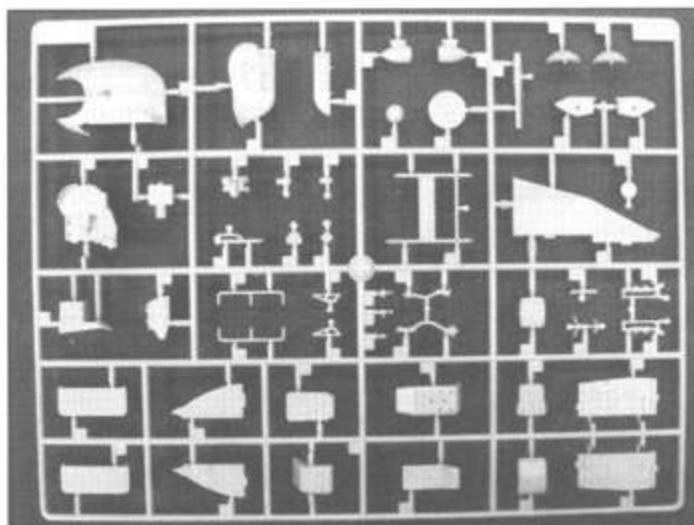
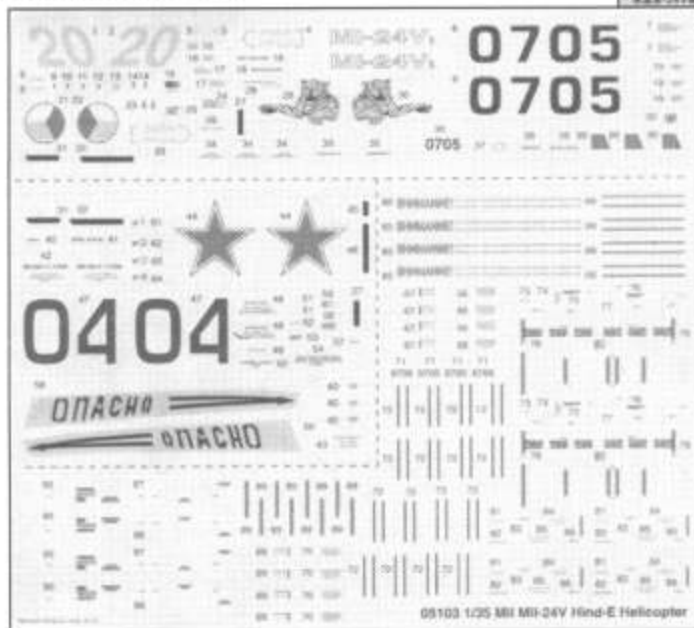


Пожалуй, скоро настанет время когда абсолютно все модели «народного потребления» будут изготавливать в Китае. По крайней мере, лучшие большие модели самолетов уже приходят именно оттуда. Трумпетер продолжил линию американской палубной авиации ударным самолетом F4U-1D Корсар. Если на советском МиГ-3 этот китайский производитель немного отдохнул, то модель Корсара нафарширована по полной программе. Полностью изготовлен двигатель самолета (остается добавить только проводку), к нему дается прозрачный капот для обозрения. Отлично детализована кабина, приборная доска снабжена цеферблатами на фотопленке. Все отклоняемые поверхности подвижны, можно убрать и хвостовое колесо, колеса комплектуются резиновыми шинами. Отсеки пушек в крыльях можно сделать открытыми: есть сами пушки и патронные ленты. На внешней подвеске самолет несет ракеты, бомбу или два бака. Крылья можно сделать сложенными, что очень упрощает «парковку» самолета на полке, ведь с разложенными крыльями модель имеет размеры 32х40 см. Декаль дается на два варианта: Тихий океан, 1945 г., технические надписи отсутствуют.





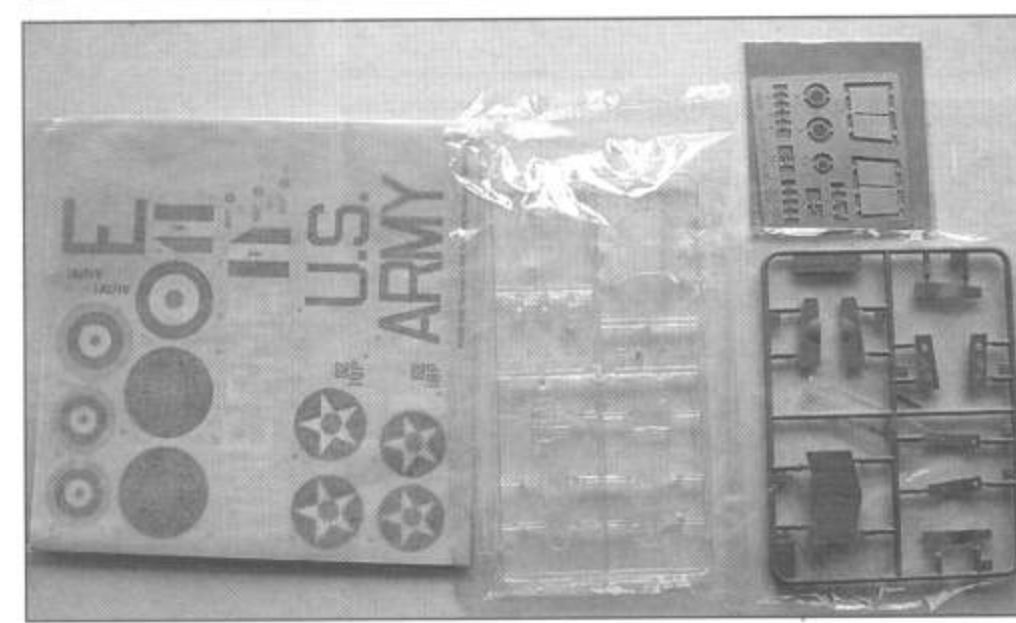
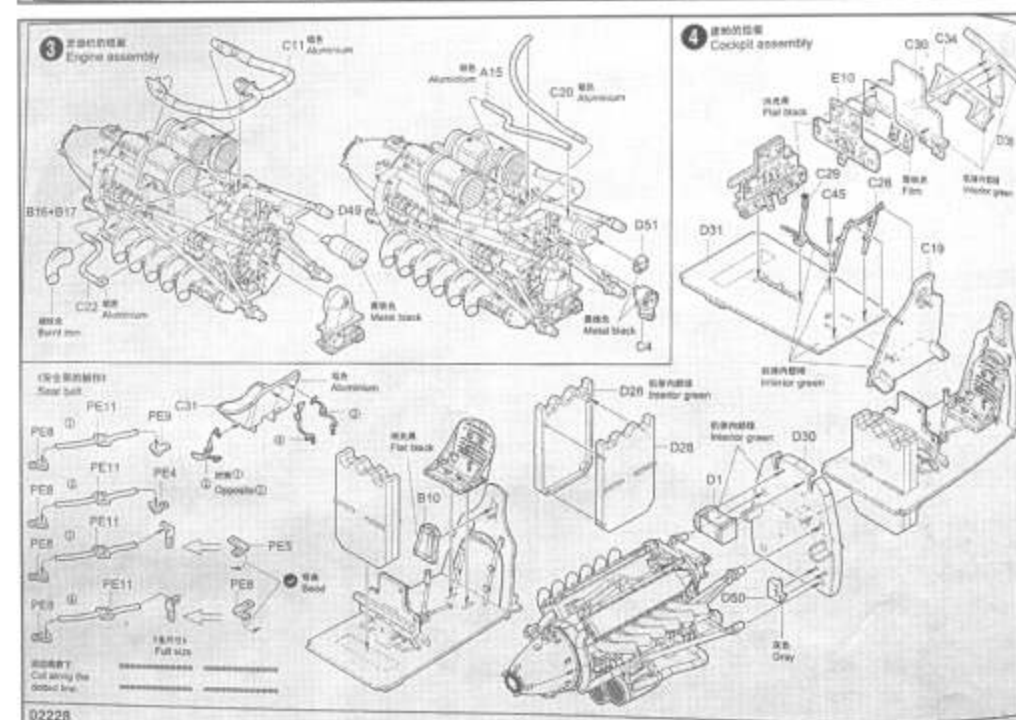
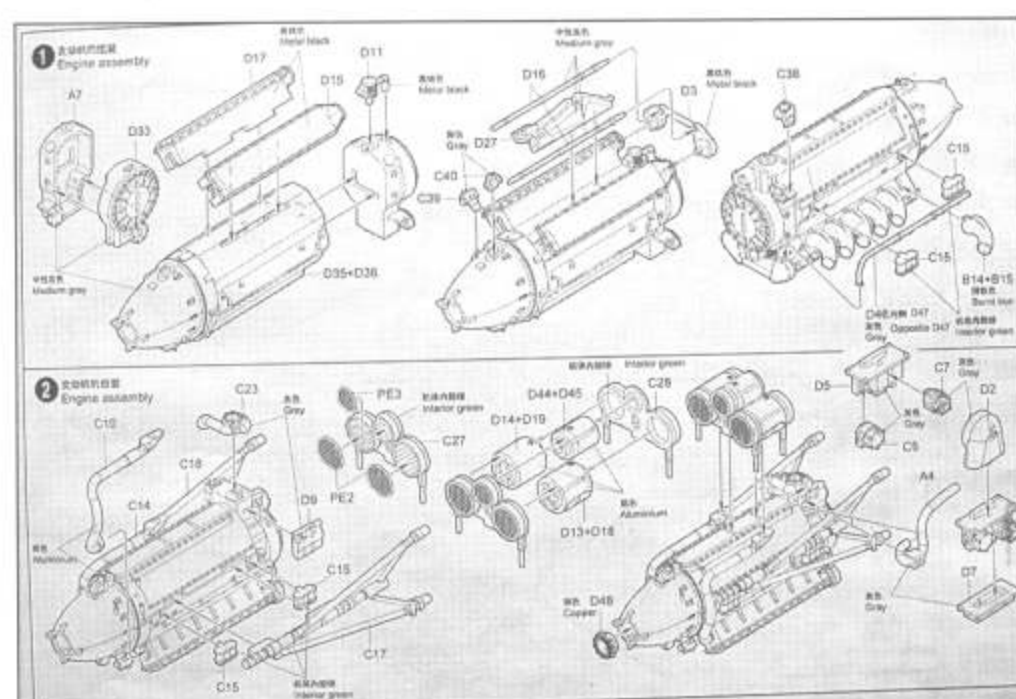
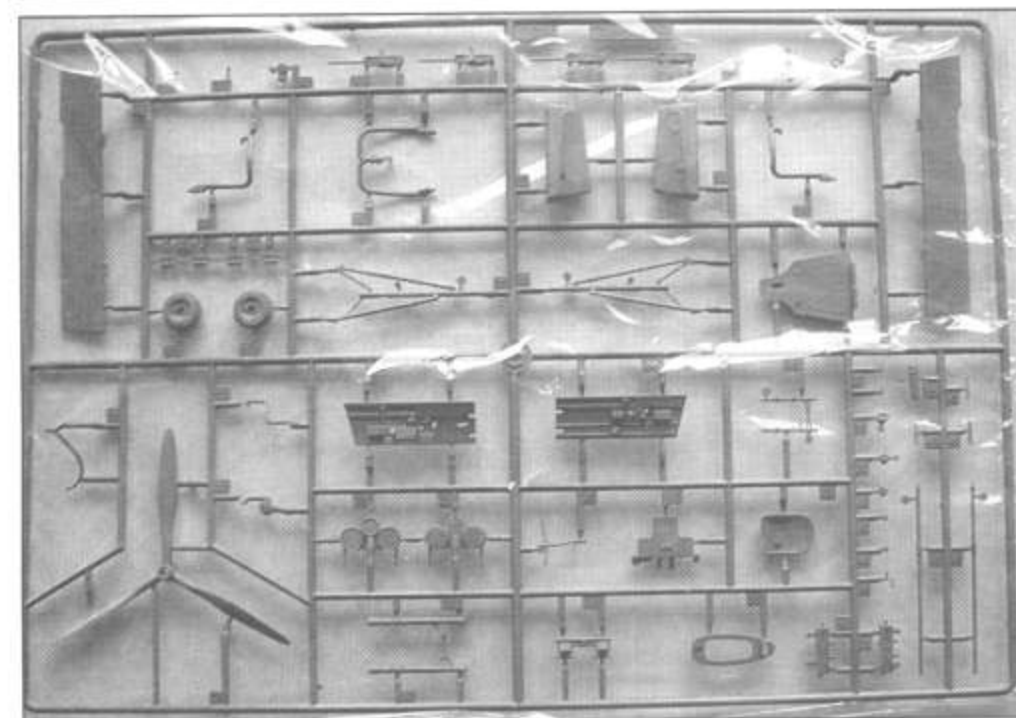
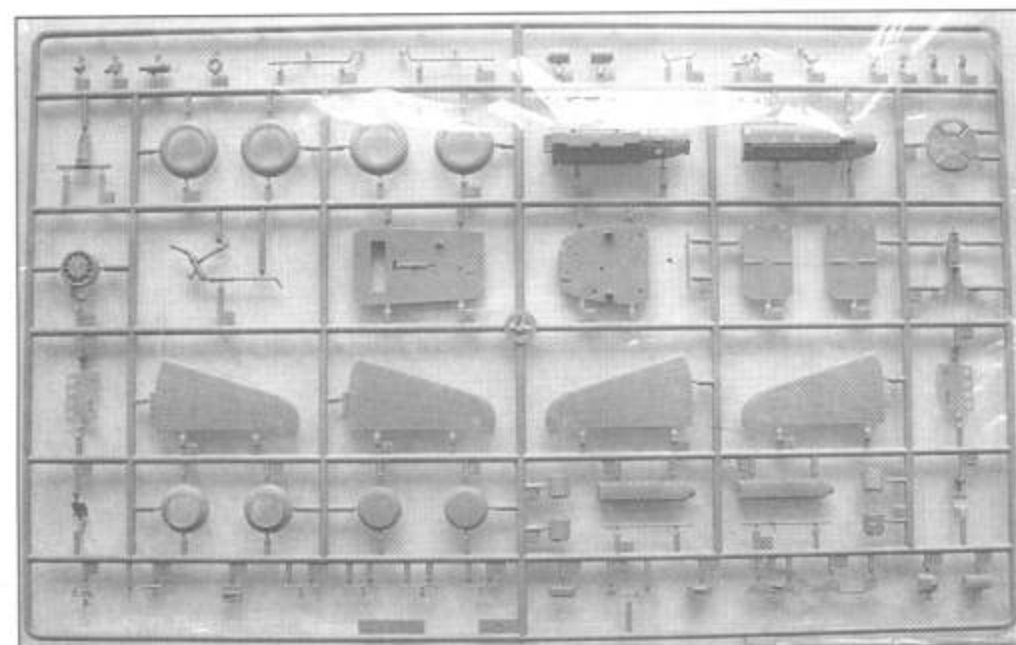
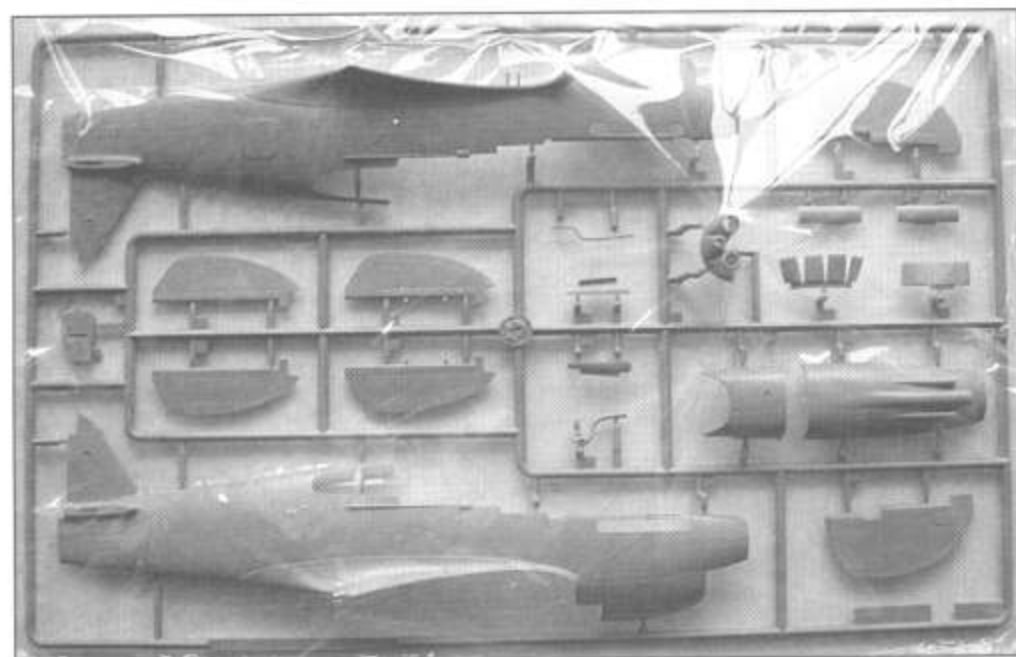
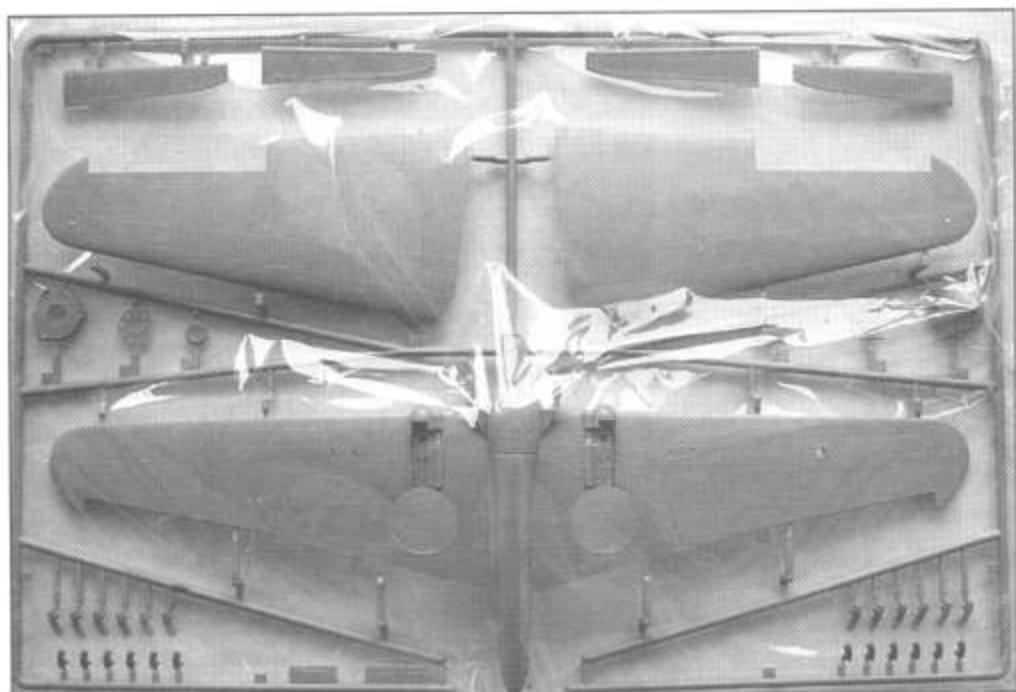
Уже появился в продаже Ми-24 от Trumpeter в 1/35. Получить представление о модели можно, посмотрев на фото отливок. Модель поставляется в небольшой коробке, правда она немного меньше, чем у F-105 в 32-м масштабе. В набор входят 12 рамок с отливками, причем шесть из них – это вооружение. Кабина вертолета детализирована прекрасно: помимо прочего есть фототравленные привязные ремни пилотов и вентиляторы обдува кабины. Фонари кабин можно сделать в открытом и закрытом положениях. Модель комплектуется полностью детализированными двигателями и прозрачными капотами. Шасси тоже сделано неплохо, но требуется дополнительная проводка магистралей гидравлики. Колеса – пластмассовые, без имитации нагруженного пневматика. Лопастни винта сделаны прямыми, но у настоящего вертолета они значительно провисают, поэтому их можно попробовать «помять» в горячей воде. Вооружение включает в себя бомбы, НУРСы, ПТУРСы и др. Декаль на два варианта: Группа советских войск в Германии и ВВС Чехословакии с тигровыми полосами. Жаль, что афганских вариантов нет.



Что лежит в коробочке?

Китайский Трумпетер оставил модели «немцев» в 32-м масштабе японской Хасегаве, а сам продолжает заполнять нишу американских истребителей. Модель отлита из стандартного серого пластика, везде присутствует аккуратная клепка с внутренней расшивкой. Полностью детализованы двигатель и кабина самолета. Верхний капот - съемный, в нем есть и пара пулеметов. В наборе имеются фотопленка с приборной панелью и фототравление с пряж-

ками привязных ремней кресла пилота и решетками радиаторов. На этой модели китайцы отказались от работающих поверхностей рулей: их можно только намертво приклеить в любом выбранном положении. Колеса шасси - пластмассовые. Вариантов декали два: один американский в Перл-Харборе, другой - английский, 1941 г. Лучшие бы дали варианты «Летающих тигров» и советские звезды, хотя в таком масштабе звезды лучше напылять по трафаретам.

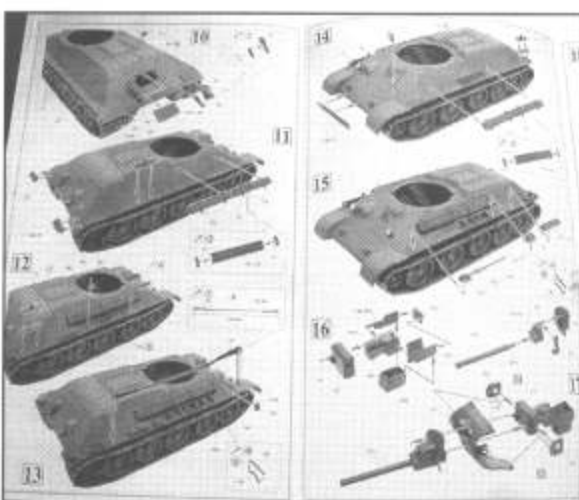


T-34/76 Mod. 1940

1:35 '39-'45 SERIES

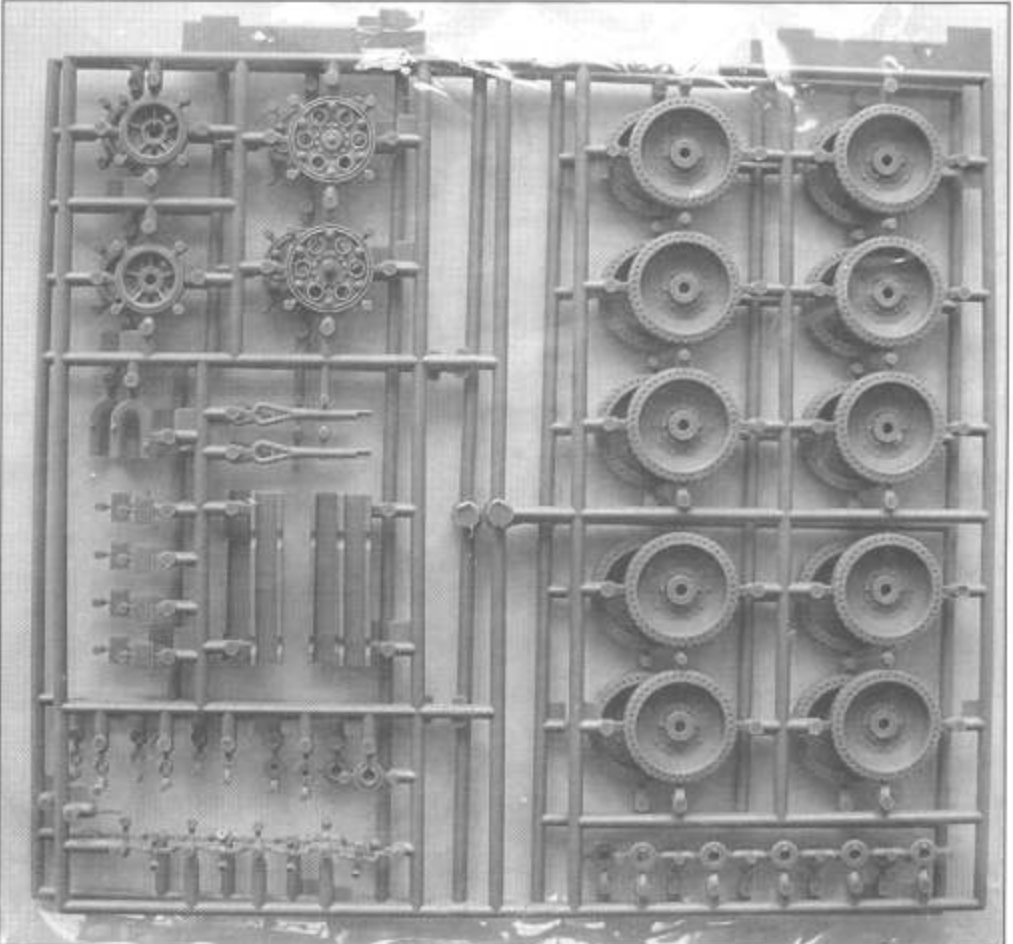
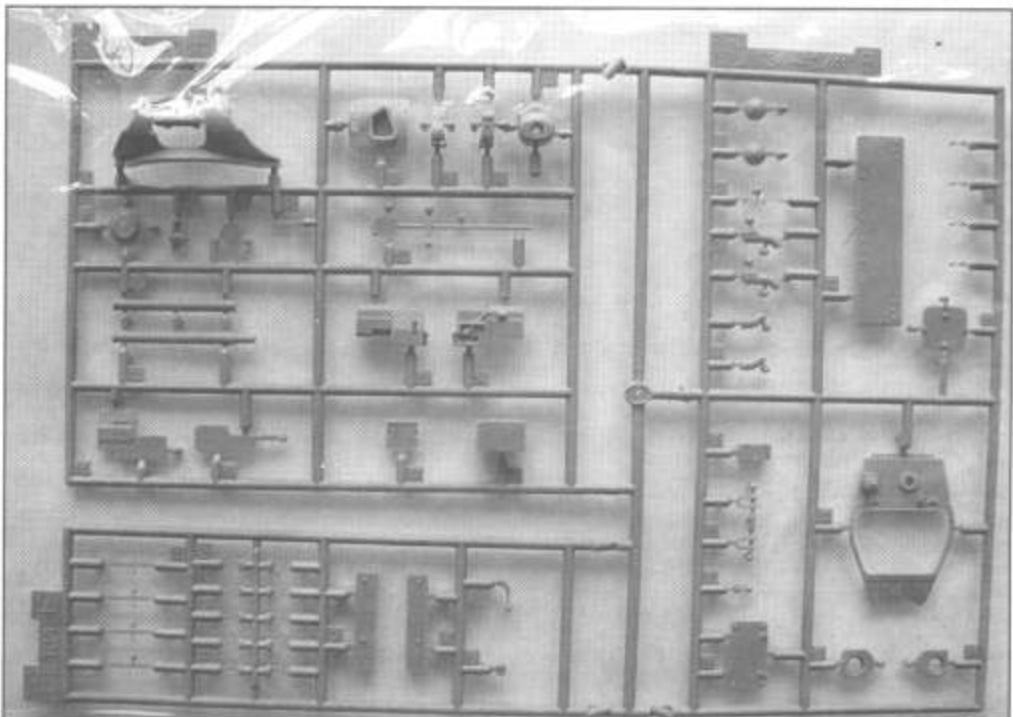
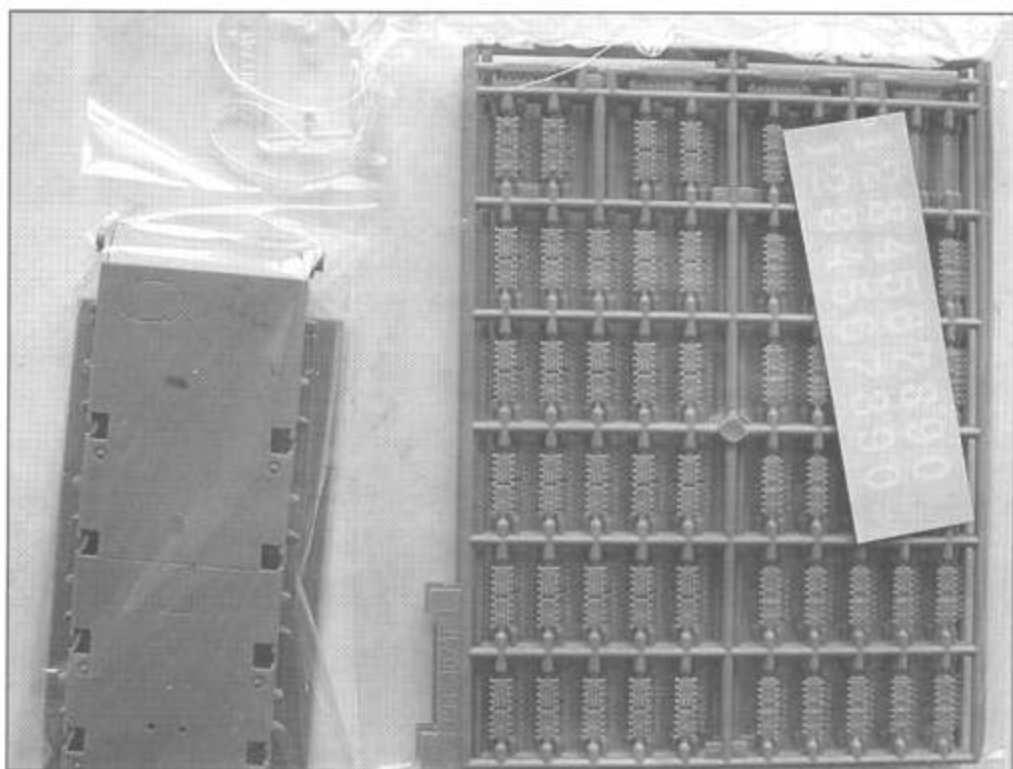
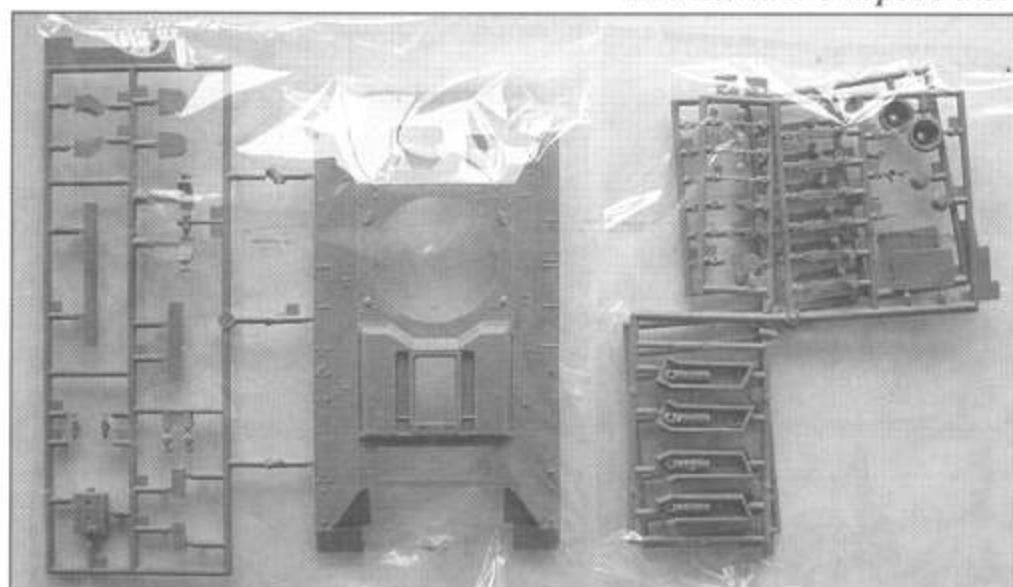
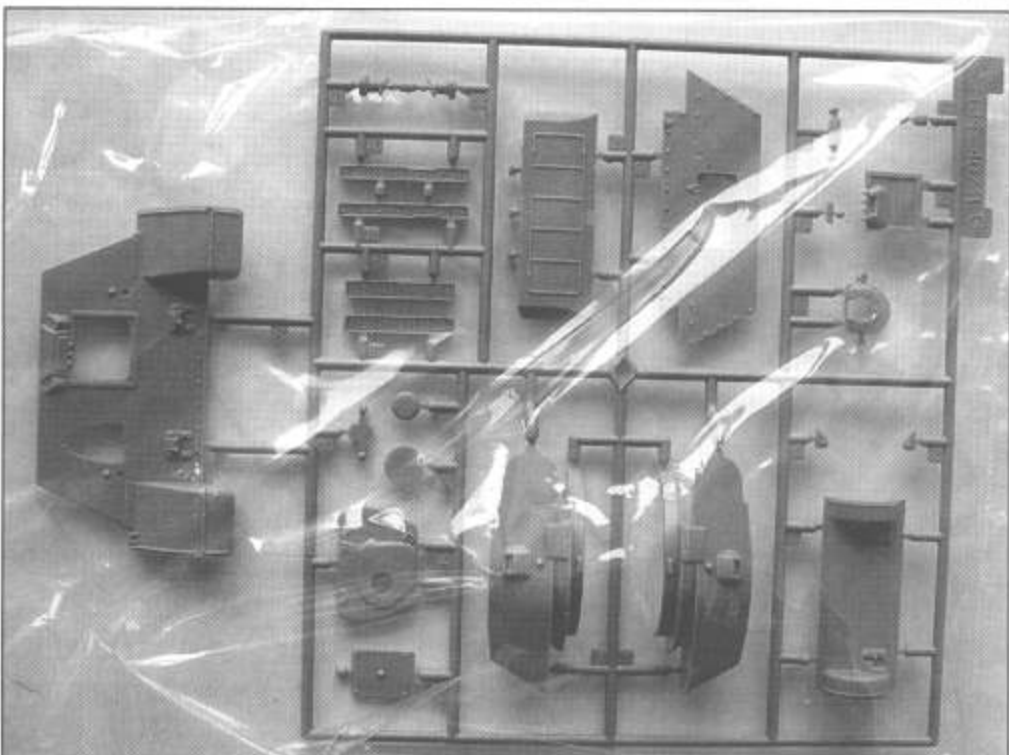
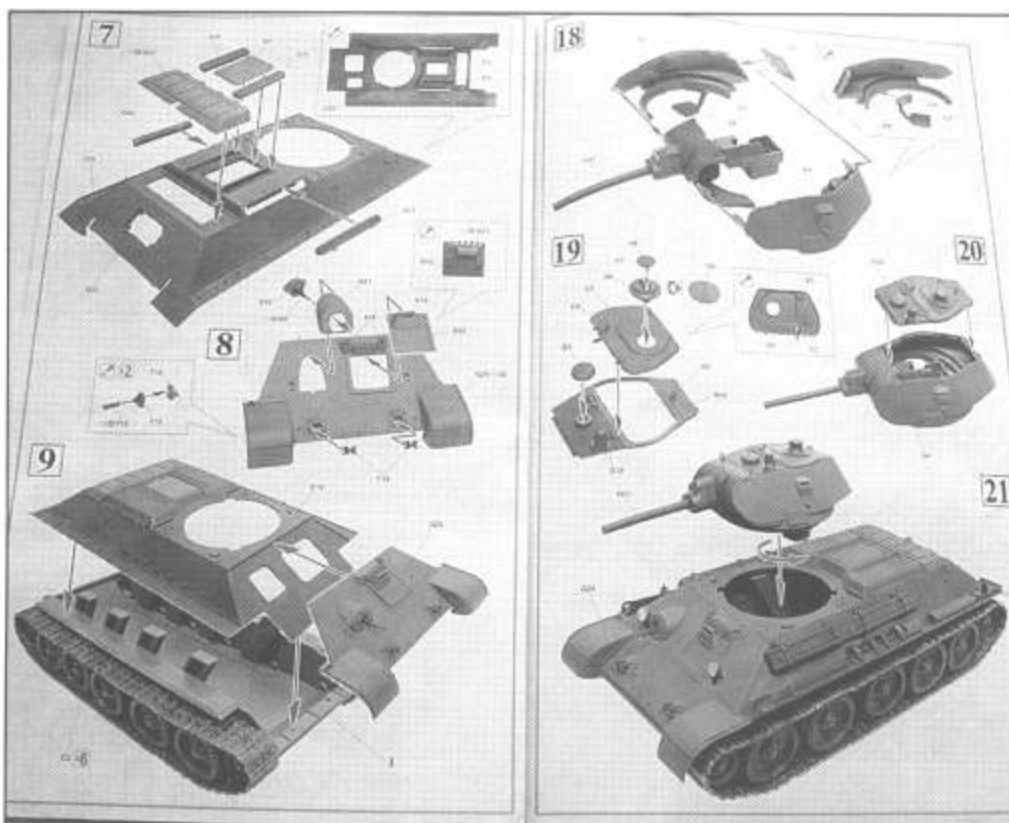


В последнее время российских моделлистов и зарубежных любителей советской военной техники радуют исключительно китайцы. Поистине такого соотношения цена/качество добиться никому более пока не удалось. И эта модель «тридцатьчетверки» - тому подтверждение. Откроешь коробку - аж дух захватывает. Тут тебе и правильные катки и корпус, башня со всеми сварными швами, и наборные гусеничные траки ювелирного качества, и стекла для фар, и буксировочный трос. Цветная инструкция стала для Дрэггона стандартом, вариантов окраски два:



пятнистый и полностью зеленый. К недостаткам модели можно отнести отсутствие интерьера башни - есть только казенник пушки. Правда, Дрэггон интерьеры всегда оставляет на долю производителей эпоксидных конверсионных наборов. В общем - Ура Дрэггону! Ждем новых тридцатьчетверок. И выборе свой «Макет». От сборки модели надо получать удовольствие.

Е. Е.





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

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

52 стр+цв. вкладка, 58 цв. вариантов. Боевое применение Спитфайров 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 поврежденных 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 Е, 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 Е-1.

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

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

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

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».

56 стр, 20 цв. вариантов, история, фото, чертежи.

72 стр, 15 цв. вариантов, цв. кабины, история, фото, чертежи.

«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.

Разбитый «Зверобой»

Масштаб 1 : 35

Производитель «Дрэгон»



В финском военном архиве обнаружены потрясающие снимки битой советской техники — танков Т-26, Т-34, БТ-7, самоходно-артиллерийской установки ИСУ-152. особенно хороши четыре снимка самоходки, дающее полное представление о характере повреждений машины. То, что нужно моделисту.

Борьба за существование

Так называемая «Продолжительная война» началась летом 1941 г. По официальной версии перед финскими войсками стояла задача вернуть территорию, оккупированную Красной Армией зимой 1939-1940 г.г. Финны действительно остановили наступление примерно на линии старой границы. Фронт надолго стабилизировался. После отступления германских войск от Ленинграда финны фактически оказались один на один с военной машиной Сталина. Красная Армия превосходила финскую во всех отношениях, и качественно, и количественно. Наступление Красной Армии началось 9 июня 1944 г. Неожданным оно не стало. Удар наносили две армии в составе 24 дивизий - 650 танков, тысяча самолетов. Противостояло этой

армаде всего пять финских дивизий и две бригады. Первая линия обороны была прорвана на второй день наступательной операции, однако финны не поддались панике, продолжив организованное сопротивление на второй линии обороны. Красная Армия отбросила противника и со второй линии к третьей, к Выборгу. Выборг пал 20 июня.

На Карельском перешейке были сконцентрированы невиданные в истории финской армии войска. В случае прорыва через Карельский перешеек части Красной Армии выходили непосредственно в Финляндию. Речь шла о существовании Финляндии как самостоятельного государства.

Решающее сражение развернулось северо-восточнее Выборга на площади в 100 км². 150 000 советским войскам противостояло 50 000 финнов. Красная Армия медленно теснила финнов, отходящих с одного рубежа обороны на другой. Очень эффективно действовала финская артиллерия, которой командовал генерал Ненонен. Наступление сорвали 200 орудий, собранных в наиболее угрожаемом районе. Снимки с мест боев напоминают Верден и Ипр времен первой мировой войны.

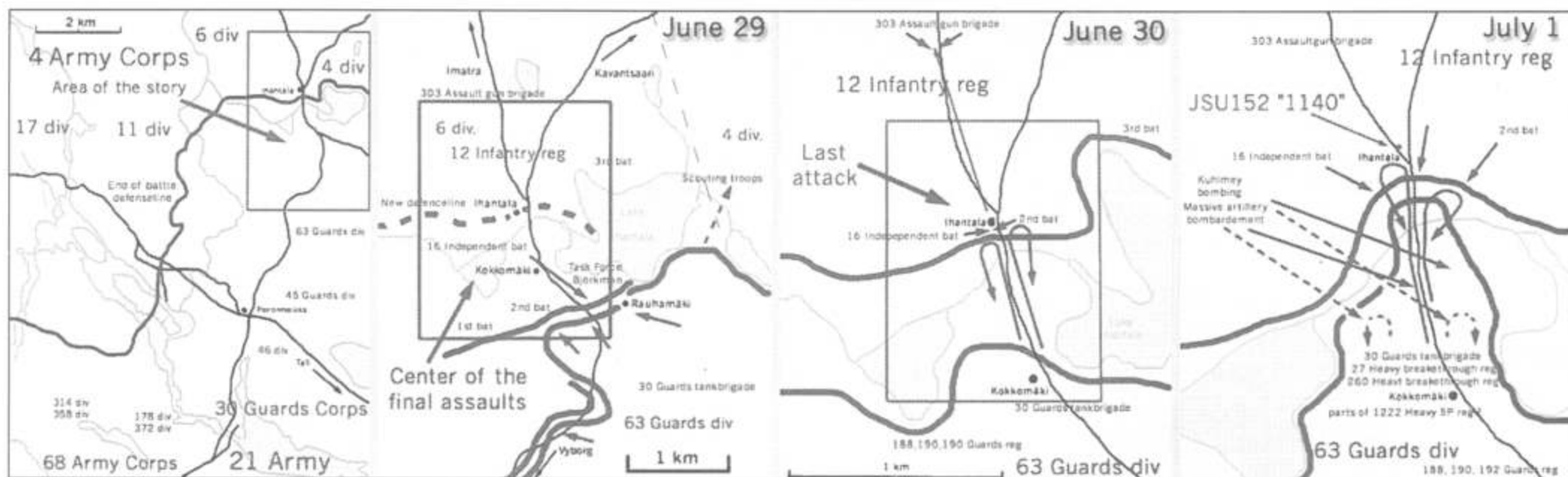
В значительной мере задержать советский бронированный кулак финнам помогли поставленные Германией фаустпатроны, а также самолеты Ju-87 и FW-190. Свою лепту внесли штурмовые орудия из Sturmgeschütz Abteilung 303. По большому счету, все это сопротивление в принципе не могло задержать победную поступь Красной Армии. Тем не менее, наступление было приостановлено, что позволило финскому командованию перегруппировать и привести в порядок свои войска. Бои продолжались все лето, финны даже смогли окружить и разгромить две советские дивизии в районе озера Вуосалми.

В одном из боев лета 1944 г. была уничтожена советская самоходно-артиллерийская установка ИСУ-152 с бортовым номером «1140».

29 июня

29 июня 1944 г. разгорелся бой за деревню Ихайтала. Здесь наносила удар 63-я гвардейская дивизия из 30-го гвардейского корпуса. Атаки пехоты поддерживали танки 63-й и 30-й гвардейских танковых бригад, на вооружении которых находились в основном Т-34-76.





С финской стороны оборону здесь держала 6-я дивизия. В бою за Иханталу видную роль сыграл финский 12-й пехотный полк. В частности за один день капрал Вилле Ваасаанен уничтожил фаустпатронами восемь танков, а всего бойцы славного 12-го пехотного полка вывели из строя 15 советских танков. Храбрые финны отважно удерживали рубеж обороны, до тех пор, пока коварные русские не просочились в их тыл на стыке позиций 6-й и 4-й дивизий. Финским частям пришлось уступить, они отошли на гораздо более выгодный рубеж обороны.

30 июня

30 июня части 6-й дивизии занимали оборону на высотах у деревни Ихантала. Через деревню проходило единственное шоссе, связывающее Выборг и Иматру. Шоссе

являлось важнейшим путем снабжения войск. У подножья высот протекал ручей, который впадал в озеро. Единственный мост через водную преграду финны подготовили к взрыву, однако русские артиллеристы убили саперов, которые были должны взорвать мост.

После обеда появились первые признаки активности русских. Два танка Т-34-76 переползли по мосту на другой берег ручья, башни танков были развернуты на 6 часов. Финны поначалу решили, что это свои, финские, танки. Ошибка быстро проявилась, после чего один Т-34 был подбит выстрелом из расположенного в километре от моста штурмового орудия. Второй русский танк остановили фаустпатронщики. Вскоре на мосту появилась третья «тридцатьчетверка», ее также подбили из фаустпатрона.

В восемь вечера началась атака советс-

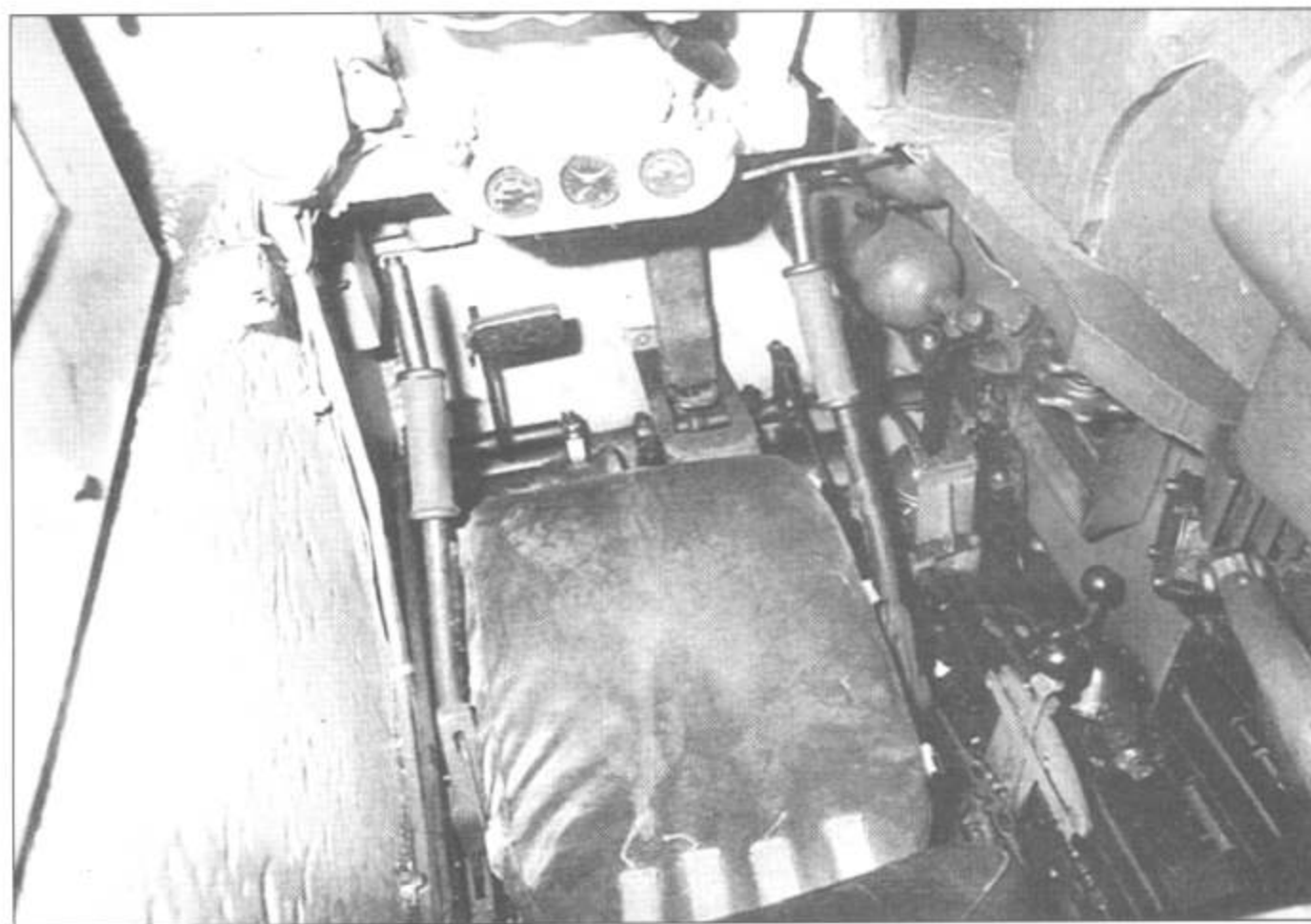
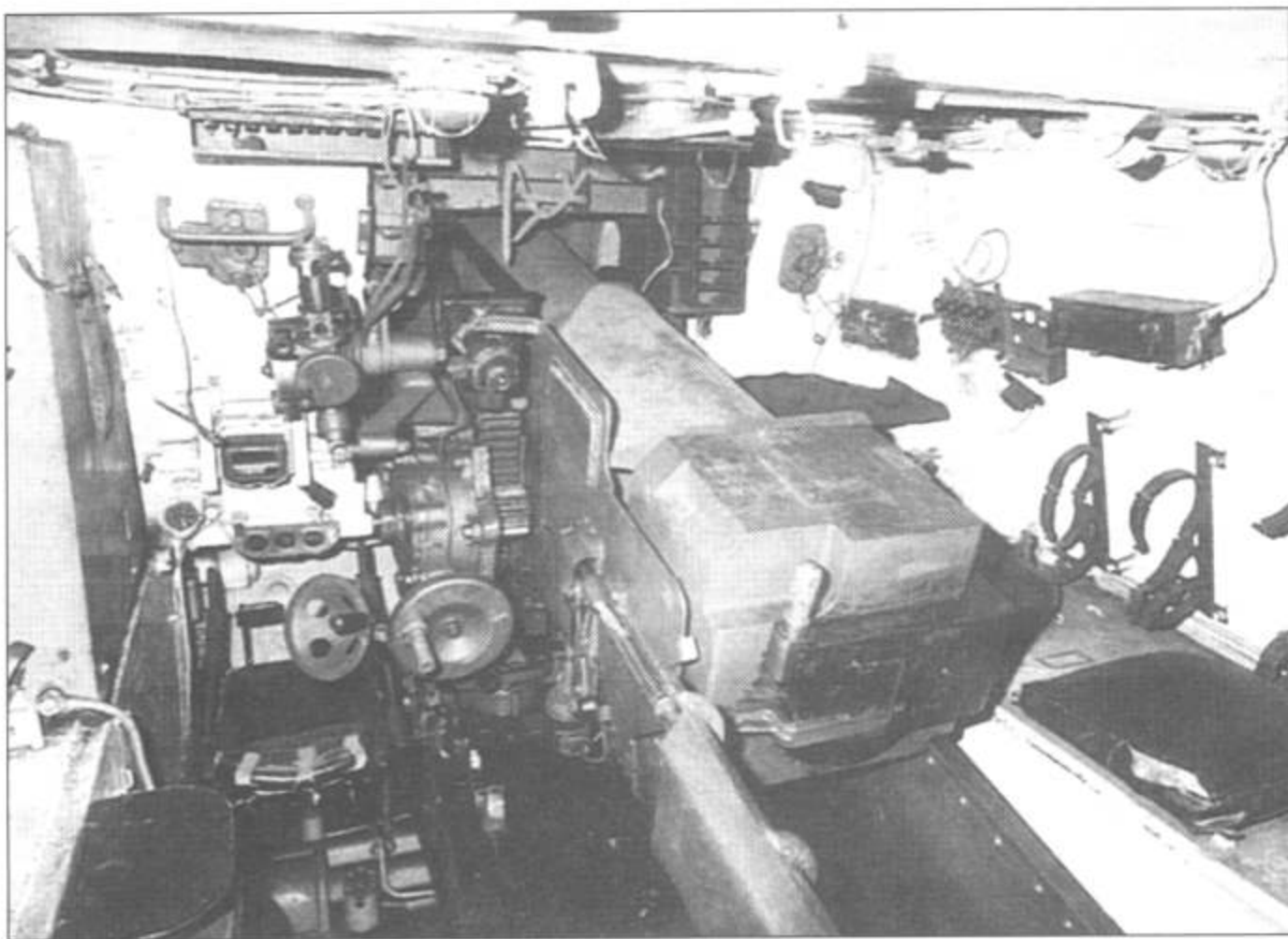
ких войск. Финская артиллерия встретила врага в полной готовности. В атаке приняло участие 20 танков, но лишь немногие из них уцелели. Четыре танка сумели перескочить по мосту на другой берег, где стали добычей фаустников.

Только один танк, Т-70, подбила артиллерия, все остальные стали жертвами фаустпатронов. За два дня боев бойцы 12-го пехотного полка вывели из строя от 20 до 30 танков противника.

1 июля

На рассвете 1 июля русские снова атаковали. Теперь «тридцатьчетверки» и Т-70 поддерживала тяжелая бронетехника из 27-й и 260-й гвардейских тяжелых танковых бригад прорыва. В атаке принимала участие самоходка ИСУ-152 с бортовым номером «1140». Самоходка могла принадлежать





как 1222-му тяжелому самоходно-артиллерийскому полку, так и 1140-му тяжелому самоходно-артиллерийскому полку. 1222-й полк вечером 30 июня вел бой восточнее Иханталы с частями 4-й финской пехотной дивизии, 1439-й полк находился в районе Портинхойкка. По бортовому номеру установить принадлежность машины крайне затруднительно.

К концу боя в этом районе советское командование сосредоточило до 40 танков и самоходок. Эта армада влегкую сокрушила бы финскую оборону кабы не узкий мост и ручей. Берега ручья оказались слишком топкими, чтобы по ним могли пройти танки. Финны не ожидали атаки, тем не менее отреагировали массированным заградительным огнем артиллерии. Огонь вело более ста орудий. Вдобавок, по танкам с воздуха нанесли удар «Штуки». Атака захлебнулось.

Через некоторое время атаки возобновились. 13 танков на высокой скорости устремились к мосту. Семь машин проскочили на другой берег, а шесть остальных танков прикрывали огнем ушедшие вперед машины. За танками устремилась пехота. В результате высоты вокруг деревни оказались в руках русских. Финны в ответ удачно контратаковали, выбив противника с захваченных позиций. Артиллерийским огнем на южных скатах высот было уничтожено шесть советских танков. Удачным попаданием 155-мм снаряда удалось разрушить мост. Единственный путь для тяжелой техники оказался прерванным.

Самоходку ИСУ-152 с бортовым номером «1140» поразил холодный финский парень с не по северному горячим сердцем — отважный капрал Ууно Репо. И был то у Репы всего Panzerschreck, но на то и Репы с большой буквы, чтобы одним выстрелом поразить самоходку имени Сталина! Той ночью Репо со своим расчетом (два заряжающих/подносчика боеприпасов) занял позицию на правом фланге обороны, где ожида-

лось появление советских танков. Бой начался – танки появились. Репо подбил два Т-34, мог бы и 22, но кончились патроны к его Panzerschreck. Репо направился на командный пункт за боекомплект. По дороге парню внезапно подвернулась ИСУ-152. суровый парень подумал: «Однако, достойная цель!» Капрал вынул из загашника последнюю ракету, тяжело вздохнул (жмоты, финны, все-таки) и вложил ее в Panzerschreck. Репо стреля в упор, промахнуться с такого расстояния он просто не мог. Попадание в ИСУ ракеты привело к детонации боекомплекта. Внутренним взрывом бронированную самоходку вскрыло словно жестяную консервную банку.

Бой 1 июля стал последней попыткой частей Красной Армии прорваться на этом направлении. Репо со товарищами сорвали подлые замыслы коварного врага. Русским ничего не оставалось, как вырыть траншеи и использовать свои же подбитые танки в качестве долговременных огневых точек. Траншейная война продолжалась здесь до начала августа. В разбитой самоходке с бортовым номером «1140» русские оборудовали наблюдательный пункт. Дальнейшие события для западного читателя интереса не представляют. Ну какой интерес в том, что варвары смели к чертовой матери цивилизованных родственников викингов вместе с ихним Репой? В самом деле, не строить же диораму с разбитым финским StuG III в качестве главного героя.

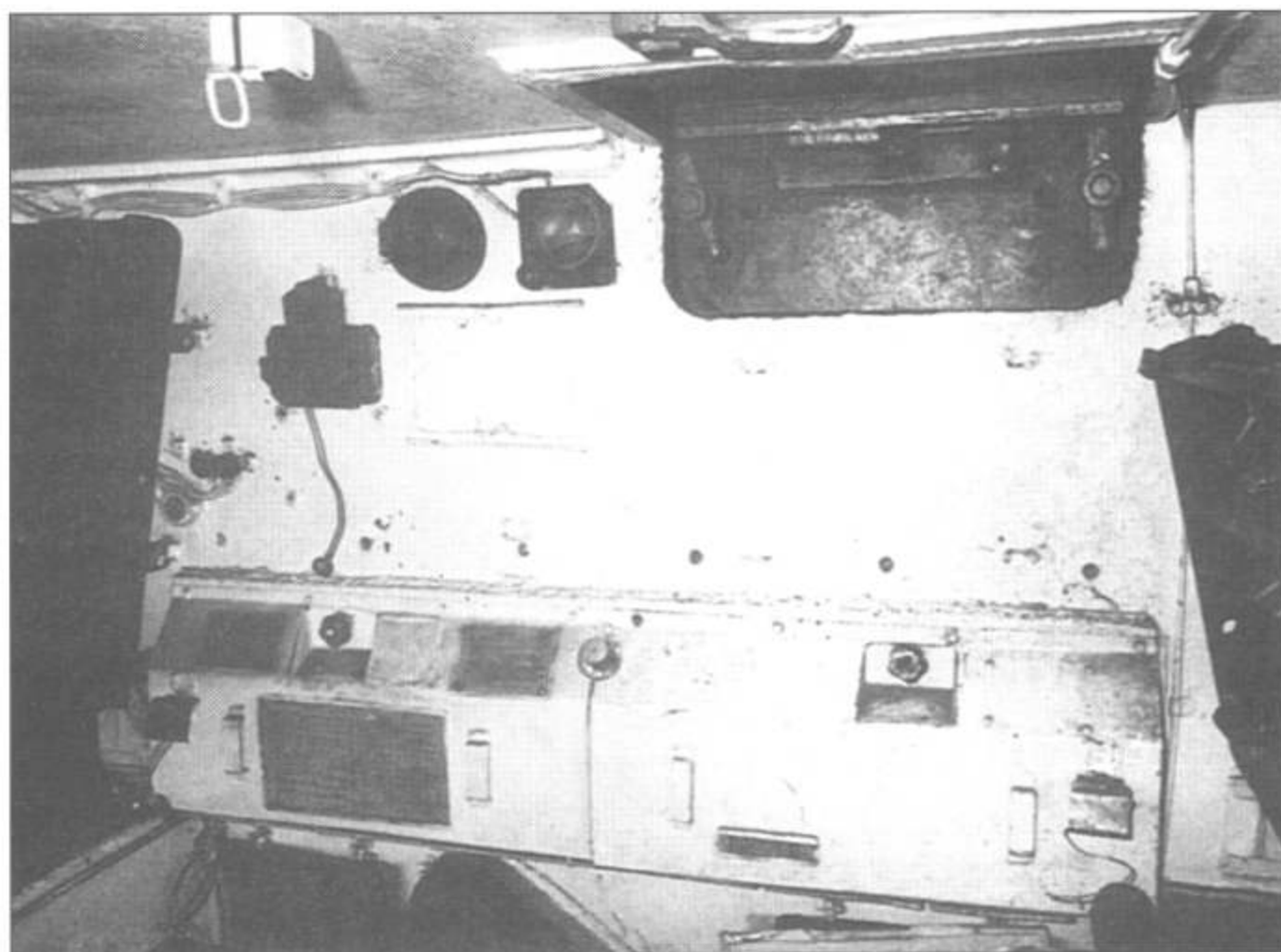
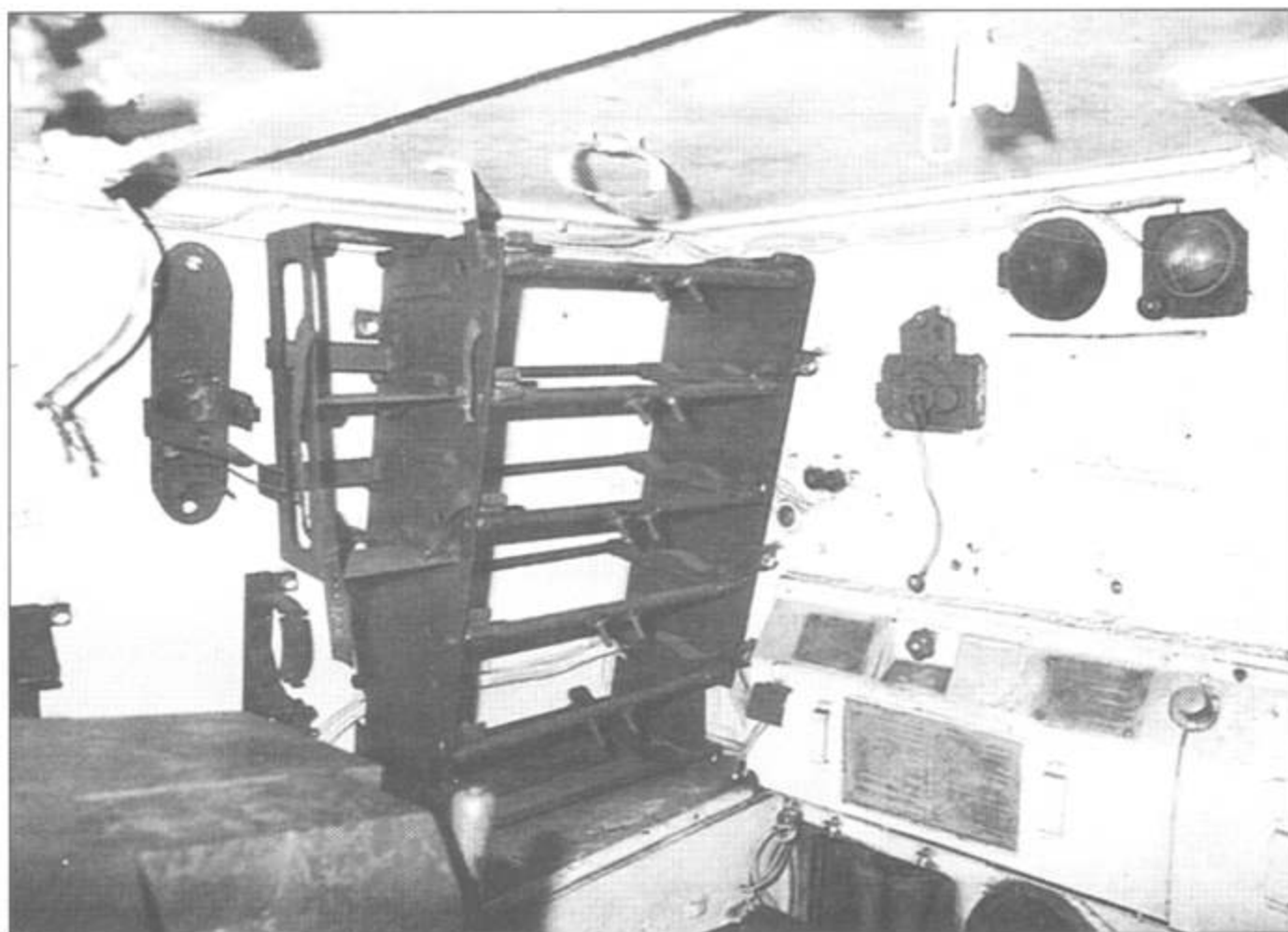
Строим «1140».

Аппетит разрушения.

Основа диорамы – модель ИСУ-152 фирмы DML. Это хорошая модель, ее приятно будет рушить.

С разрушения сборка и началась. Первым делом согласно фотографии были удалены правая стенка и крыша рубки. Стенки модели выполнены немасштабно. Обычно «немасштабно» обозначает толще, чем нужно. Как бы не так! Производители модели оказались прижимистее сталинских конструкторов – пожалели пластмассы! Стенки получились слишком тонкие. Поскольку на модели будет отлично видна толщина бортов и крыши, пришлось доводить их до масштабной толщины, приклеив с изнанки пластины листового пластика. В реальности толщина брони варьируется, но в данном случае для упрощения работы толщина дополнительных пластиковых панелей везде составляла 0,75 мм. Сварные швы были смоделированы миллипутом, а их фактура проработана зубочисткой.

На снимках сложно разглядеть интерьер самоходки. Ну да ничего! Автор при изготовлении интерьера положился на свой художественный вкус. Работа над интерьером началась с изготовления пола боевого отделения, места механика-водителя, торсионов подвески опорных катков, топливного бака и ряда других элементов. Противопожарная перегородка между боевым и моторным отделением не воспро-





изводилась — по идее ее внутренним взрывом должно было полностью разрушить. Орудие — в крайнем заднем положении. Закончив с низом боевого отделения, можно заняться бортами. Детали изготавливались из тончайшей жести и листового пластика. Первым был сделан из листового пластика объемистый топливный бак. Поверх пластика бак оклеен фольгой, но прежде чем наклеивать фольгу, в пластике были сделаны отверстия — имитация пробоев. Отогнув затем в этих местах фольгу, можно добиться реализма при имитации «лохматых» краев пробоев.

Наиболее трудоемкой частью работы стало воспроизведение казенной части 152-мм

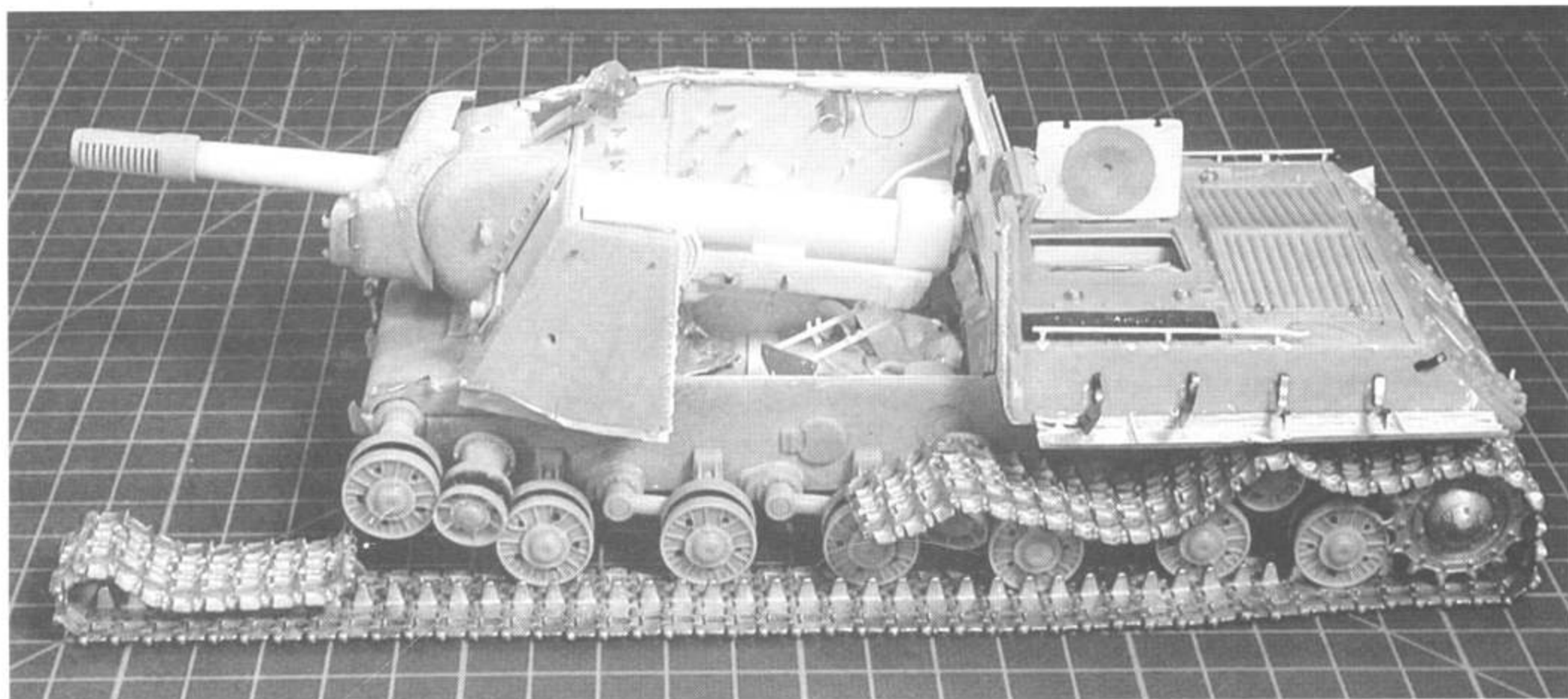
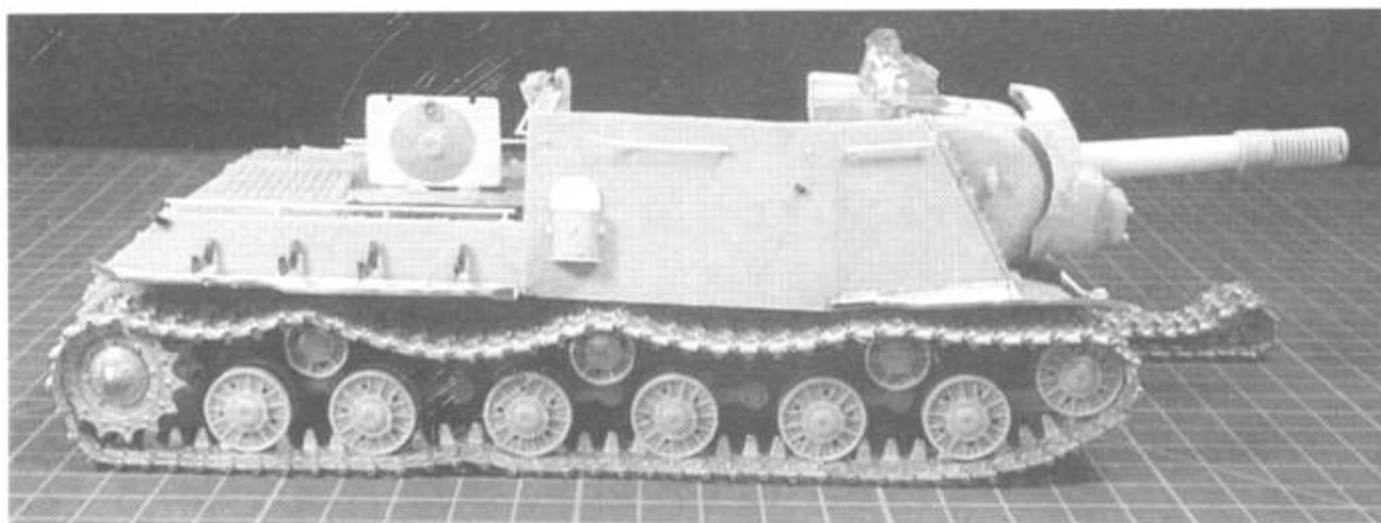
пушки. К счастью нашлась модель буксируемого 152-мм орудия от фирмы Азимут. Такая же пушка стояла на ИСУ-152. От нее были позаимствованы ствол, казенная часть и рекуператор. Единственным недостатком пушки от Азимута — отлитый из эпоксидки переразмеренный дульный тормоз. Дульный тормоз пришлось взять из модели ИСУ. Люлька пушки имеет странную яйцеобразную форму. Корректировка формы люльки заняла несколько ночей: слой миллипута — зачистка, слой миллипута — зачистка и т.д.

Через сорванный люк в крыше моторного отделения частично виден двигатель. Тут пришлось пойти на явный подлог — оставить в моторное отделение двигатель к

модели Т-34 от Макета и трансмиссию от фирмы Royal Model, также предназначенную для модели Т-34. По большому счету дизель В-2 не так уж сильно отличался от мотора В-2ИС, стоявшего на ИСУ-152. Реборды по периметру открытых люков в крыше моторного отделения имитированы полосками пластика шириной 0,5 мм. Сама крышка люка доступа к двигателю сделана из листового пластика.

Работа по воспроизведению внешних поверхностей модели пошла быстрее. Детализация выполнена с использованием конверсионного набора фототравленных деталей от фирмы Eduard. Крылья сделаны из тонкой жести — идеального материала для воспроизведения вещей такого рода. Упоры для торсионов были слегка подрезаны, так, чтобы установить рычаги подвески в горизонтальное положение — как на фотографии. Интенсивного труда потребовало «разрушение» ходовой части. Траки гусениц — от Fruilmodel.

Интерьер можно дорабатывать бесконечно — на снимках он не виден. Зато внешние поверхности задокументированы, поэтому «художественный вкус» при их воспроизведении не уместен.



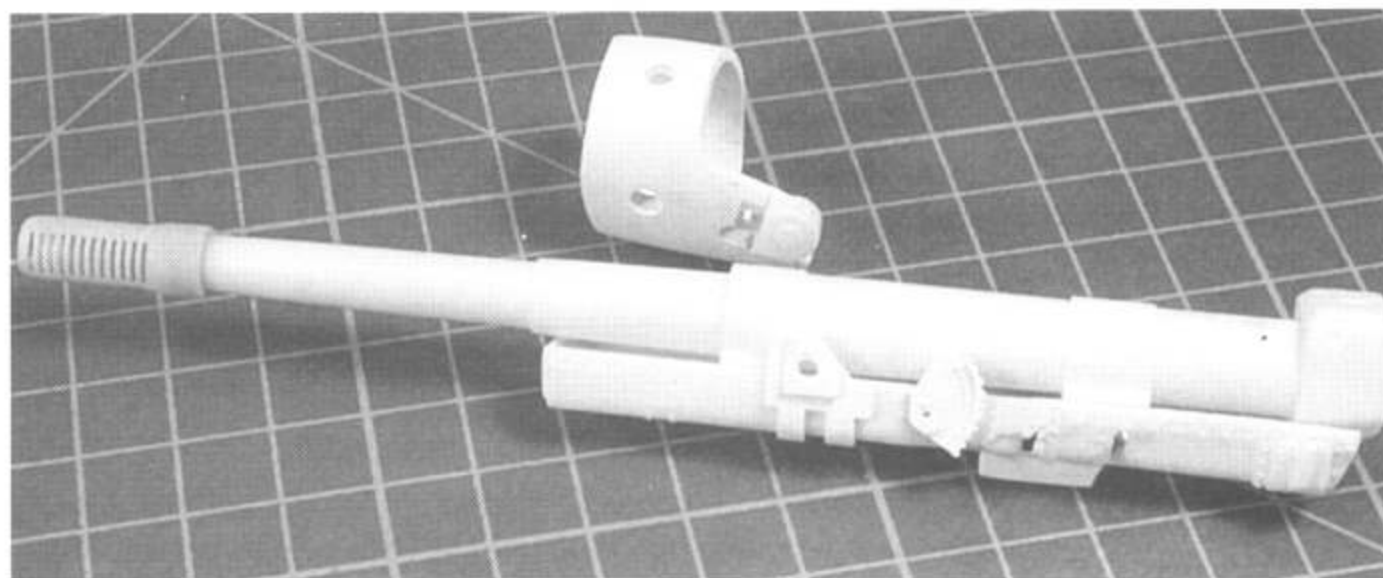
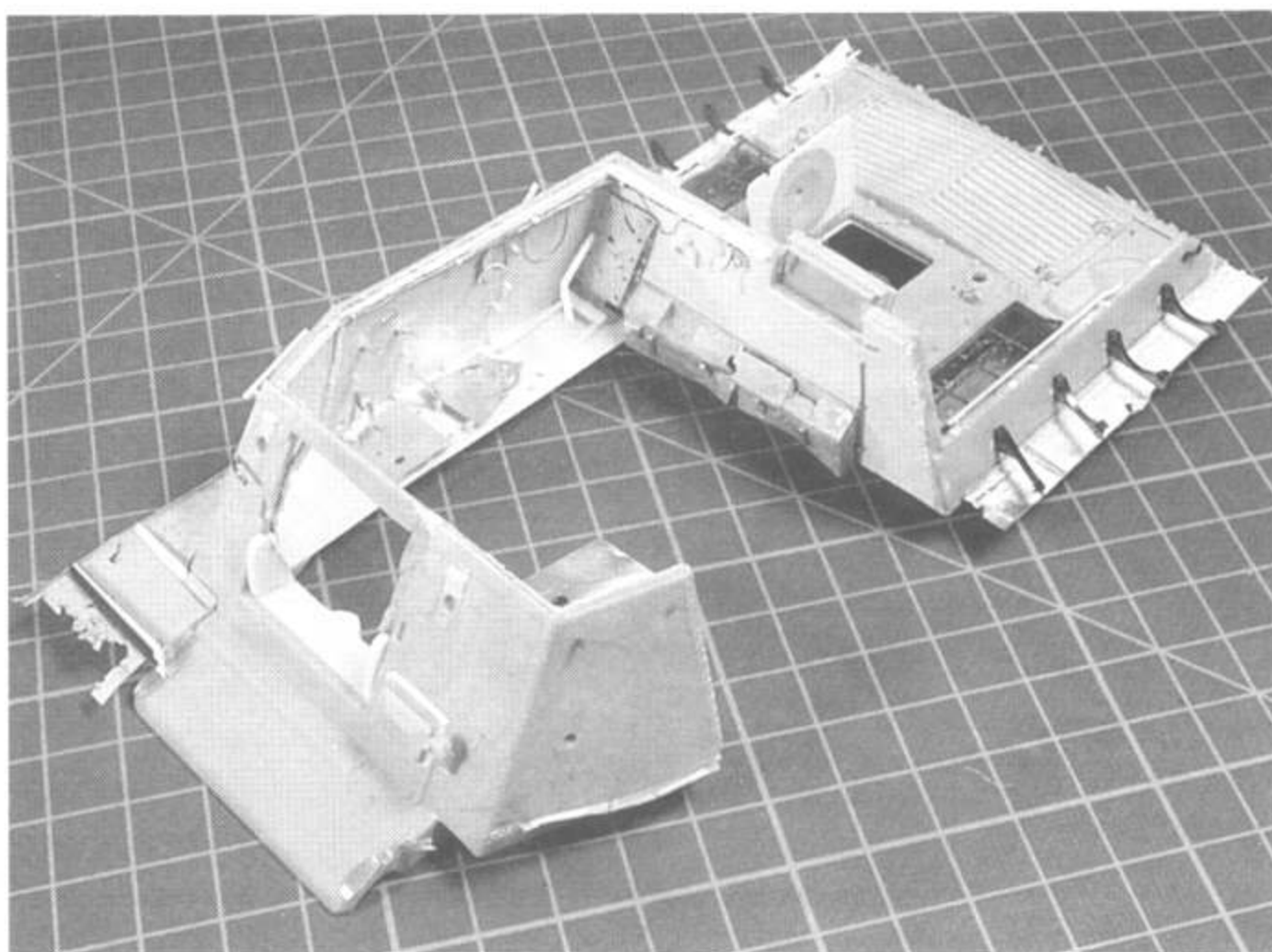
Окраска.

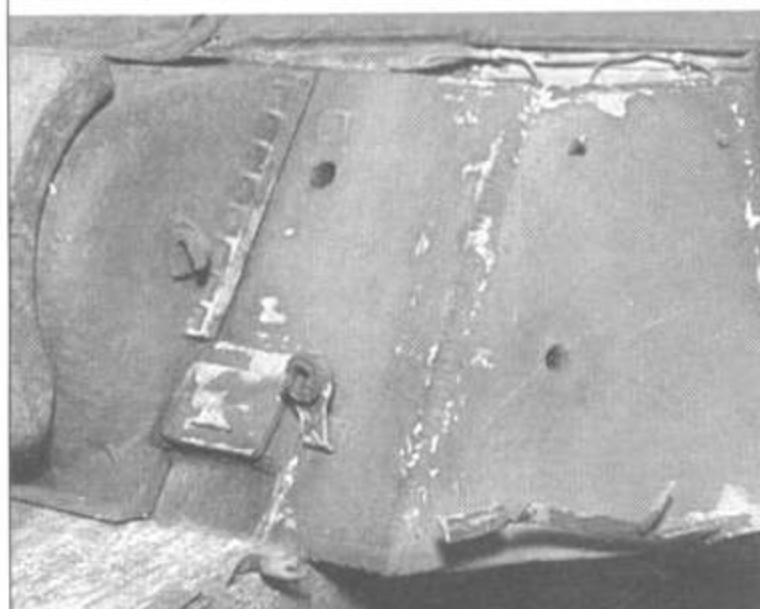
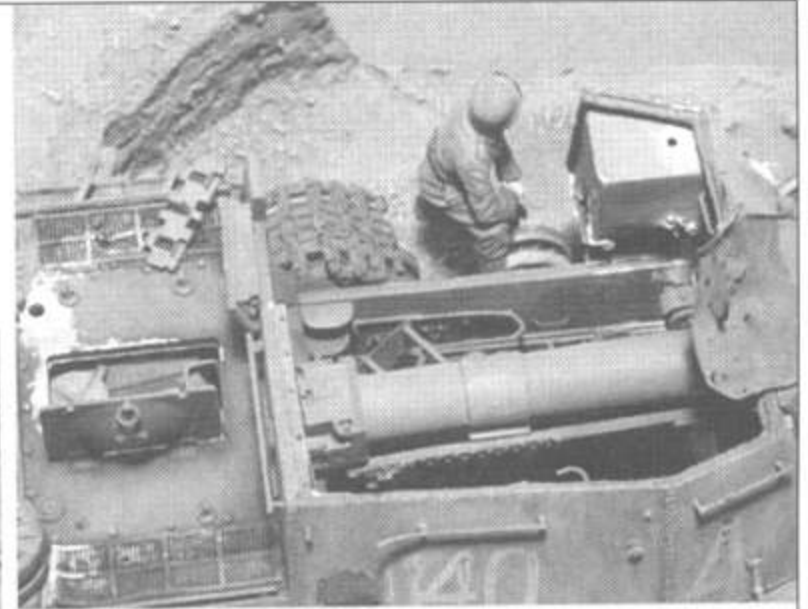
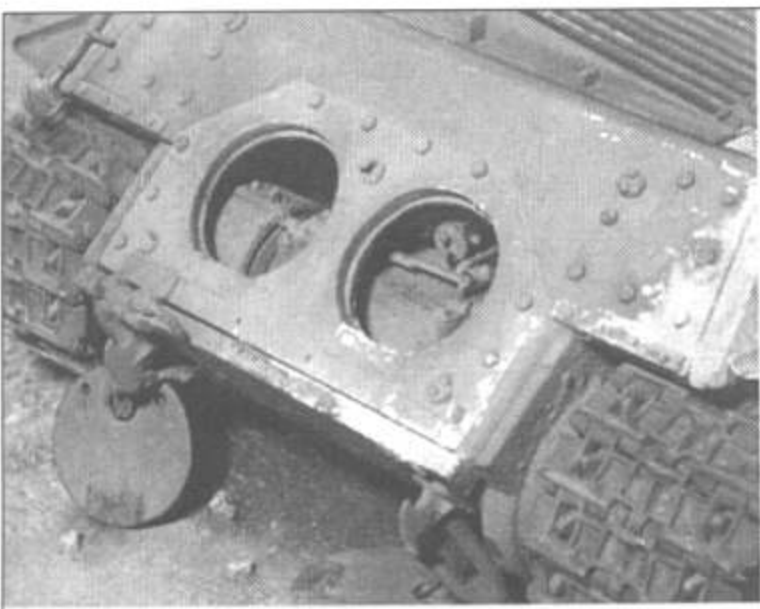
Стремление к гармонии.

При окраске столь «комплексной» модели пришлось использовать разнообразные материалы. Основные краски – эмали фирмы Хамброл.

Модель окрашивалась по модулям, иначе прокрасить все углы интерьера просто невозможно. Базовое покрытие интерьера – белая эмаль. Большая часть интерьера будет позже закрашена под обгоревший металл. Белый цвет остался только в заднем углу правого борта. Часть элементов интерьера – зеленые: оружие, топливный бак, боеукладка. Все эти элементы окрашены из аэрографа краской № 75. Цвет горелого металла достигался тонировкой черной краской и жженой амброй, смешанными в различных пропорциях. Затем интерьер был слегка задут из аэрографа красно-коричневой краской (№ 113) в смеси с краской черного цвета (№ 33). Нюансы воздействия пожара подчеркнуты красками №62 (кожа), № 72 (buff), № 82 (оранжевый), № 94 (песочный) смешанными в разных пропорциях с основой – краской № 113. Окончательно «горелые» поверхности отделаны тонкой кисточкой. Не помешает изобразить сколы на обожженном покрытии. Например, на черном фоне очень реалистично смотрятся небольшие пятна красно-коричневого цвета – отвалившаяся в процессе горения краска или металл, то есть места, которые подверглись воздействию открытого огня в меньшей степени, чем окружающая поверхность. С другой стороны, не мешают пятнышки черной копоти на ржавом фоне.

После окраски интерьера верхняя и нижняя части модели были склеены. Интерьер был тщательно закрыт масками – пришло время экстерьера. Черно-белые фотографии мало





информативны в плане окраски. Базовое покрытие - № 75 Bronze Green. В отдельных местах базовое покрытие - смесь красок № 75 Bronze Green и № 40 (серый). Красная звезда - сухая декаль фирмы Арчер. Декаль покрытия матовым лаком фирмы Хамброл. Используя как ориентир фотографии, были сделаны два трафарета из тонкого пластика под бортовой номер: побольше размером - «40» и поменьше - «11». Трафареты крепились к борту модели маскировочной лентой, окружающее пространство заливалось масколом. Номер - белого цвета, краска № 34. После снятия масок номера и звезды были «состарены» смесью зеленой (№ 75) и серой (№ 40) красками.

Обгоревшие поверхности имитировались смешанными в разных пропорциях красками желтой, охрой, черной и белой. Окончательная отделка - пигменты фирмы MIG, в основном Light и Standard Rust с добавкой European и Light Dust. Всякие потеки и сколы на обгорелых внешних поверхностях имитировались аналогично методике тонирования интерьера. Левый передний угол проработан под белую золу - использовалась масляная краска белого цвета с тонировкой черным маслом.

Траки сначала окрашены в шоколадный (№ 92) цвет, в отдельных местах - в темно-серый (№ 92). Окончательно траки проработаны пигментом European Dust, Light и Standard Rust фирмы MIG.

Основание

Основание сделано из пенопласта от упаковки телевизора. На заготовке карандашом был намечен профиль местности и местоположение самоходки. По возможности рельеф воспроизведен по фотографиям. После грубой проработки «местности», поверхность пенопласта была замазана шпаклевкой. Шпаклевка необходима, что закрыть поры в пенопласте. Текстура местности придана зубочисткой. Камни - кусочки пластика, приклеенные ПВА. Важно подчеркнуть контраст между утоптанной траншеей и «дикий» местностью вне траншеи.

Базовое покрытие основания - черная краска, затем в отдельных местах аэрографом накрашены пятна шоколадного цвета (№ 98), коричневого (№ 29) и песочного (№ 94). Тонировалась основа «буффом» (№ 72) и светло-серой (№ 64) краской. Обожженная трава - смесь коричневой (№ 29) и шоколадной (№ 98) красок, в некоторых местах добавлены пятна черного цвета.

Фигура

Фигурка - доработанный гренадер по.35.341 фирмы Warriors. Гренадер сделан в расслабленной позе и, что в данном случае важно, лишен большинства предметов амуниции. На нем только ремень. Фигурку гренадера вермахта легко конвертировать в финского пехотинца. Все различие в униформе заключается в карманах. Так что можно даже не конвертировать, оставить как есть...

По идее гренадер должен стать тем самым капралом Репо, едва не остановившим победный марш Красной Армии. Голова гренадера заменена головой из набора НН11 фирмы Hornet. В финской армии имелись самые разнообразные каски: германские, шведские, итальянские и даже трофейные советские. Наибольшее распространение получили принятые в вермахте каски образца 1936 г. Каска - из набора фирмы Тамия. Каска высверлена изнутри, что позволило сдвинуть ее на затылок репы Репо. Помимо головы, замене подверглась правая рука, поскольку очень хотелось вооружить капрала «фирменным» финским пистолетом-пулеметом М-31 «Суоми», так не похожим на опостылевший немецкий MP-38. Копию «Суоми» в 35-м масштабе отливают из белого металла финская фирма Wiking-Modells.

Цвет финской униформы - темно-серый, сходный по оттенку с «полевым серым» униформы вермахта. Технология окраски фигурок описана многократно, нет нужды повторяться. Базовое покрытие - эмали Хамброл, тонировка - художественными масляными красками.

Заключение

Уникальные фотографии позволили с высокой точностью сделать копию разбитой советской самоходки ИСУ-152. С точки зрения моделиста модель представляет собой широчайшее поле для творчества, как в отношении собственно изготовления копии, так и в плане окраски. Причем есть место и для проявления воображения - на фотографиях видны далеко не все детали.

Horch 108/1a + Flak 38

Масштаб 1 : 72

Производитель «Mars»

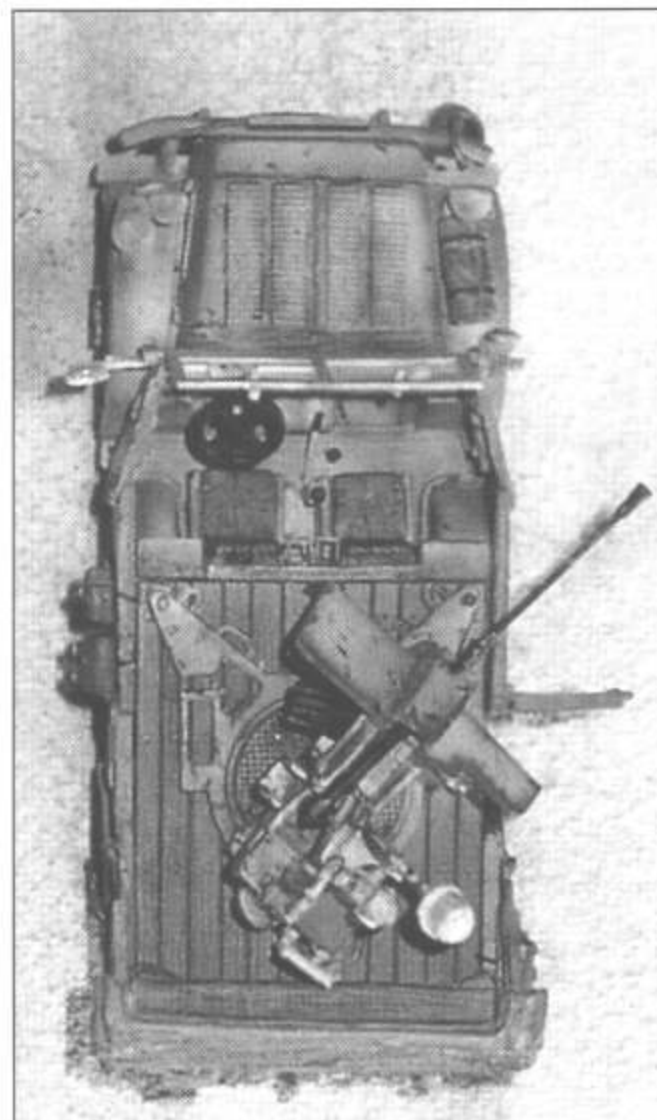
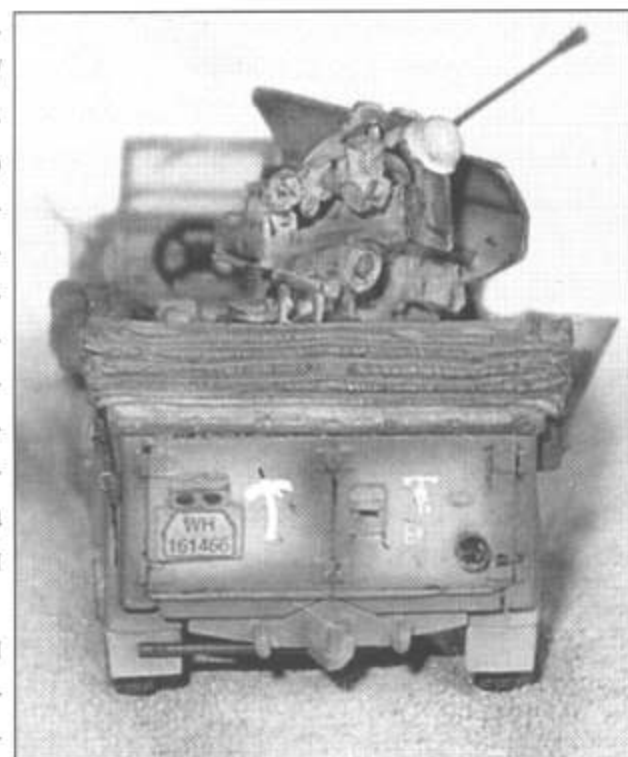
Постройкой моделей машин в масштабе 1/72 я занимаюсь уже довольно долгое время, но каждая построенная модель имеет свою «изюминку». Однако настоящим украшением коллекции стал недавно сделанный Horch который собрал на основе эпоксидного набора производства фирмы MarS при участии фирмы ARMO.

Постройку модели начал со склеивания шасси. Первым выполненным шагом стало вклеивание топливных баков. Затем приклеил два дифференциала и редуктор трансмиссии, который соединил карданными валами с дифференциалами. Затем приклеил полуоси мостов, а так же рычаги с пружинами. Теперь настал черед механизма переключения трансмиссии, который был двойным, так как Horch был вездеходом с приводом на все колеса и механизмом их блокировки. Затем убираем с колес остатки литевых воронок. Заслуживает похвалы решение производителя поместить литевые воронки на внутренней поверхности деталей, так что протектор покрышки не подвергается повреждениям в процессе удаления литевых воронок (что, к сожалению, часто происходит при работе с моделями других фирм). Колеса после аккуратной обработки наждачкой просветили сверлом диаметром 1,5 мм и приклеил к рычагам.

Очередным этапом стала сборка кузова. В первую очередь исправил приборную панель (это практически единственное слабое место данной модели). Сначала сошлифовал с нее имитацию приборов, а затем из пластика изготовил новую панель, под которую подклеил пленку и изображением шкал приборов. После этого в соответствии с инструкцией вырезал дверцы в бортах кузова и вклеил на их места новые. Новые дверцы имели петли и ручки, а внутри были выполнены карманы для инструментов и принадлежностей.

Теперь пришла очередь установки очень аккуратно выполненного капота двигателя. К капоту приклеил зеркальце заднего вида и дополнительную фару, а раму ветрового стекла пока отставил, так как нужно было еще изготовить для нее само стекло. Затем к передним крыльям приклеил фары, а так же фару со шторкой для ночного вождения. К раме шасси приклеил мощную балку, которая на оригинальной машине была изготовлена из толстой трубы.

Очередным этапом стала сборка интерьера машины. В первую очередь вклеил сиденья, ручку переключе-



чения скоростей, рукоятку переключения редуктора и рычаг ручного тормоза. Затем клеил рулевое колесо и педали газа, тормоза и сцепления. Так как собираемый мною Horch должен был стать носителем 20 мм зенитного орудия, то всю заднюю часть машины я оставил пустой, прикрытой только деревянным щитом – полком на который и устанавливалось орудие. Здесь неожиданно оказалось, что производителем приложенной к модели Horch копии зенитной пушки Flak 38 является фирма ARMO. Сборка пушки началась с приклеивания ее ствола к казенной части. Затем приклеил щиток, защищающий расчет от пуль и осколков снарядов. Таким образом, собранная пушка приклеивается к лафету и устанавливается на полк в кузове.

Затем приступил к окраске. В первую очередь очень аккуратно промыл модель в воде с добавлением моющего средства. После просушки прогрунтовал ее краской Humbrol 64. Производитель модели предлагает изготовить ее в однотонной темно-серой камуфляжной окраске – Panzergrau. Я однако, решил использовать песчаную окраску, применявшуюся для камуфляжа немецкой техники в Северной Африке. При окраске Horch'a, в качестве базового цвета использовал краску Revell 35. Возможно, некоторым покажется, что оттенок этой краски является слишком светлым, но нужно помнить, что резкие изменения темпе-



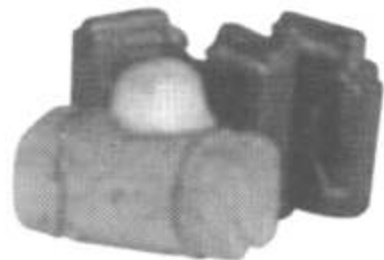
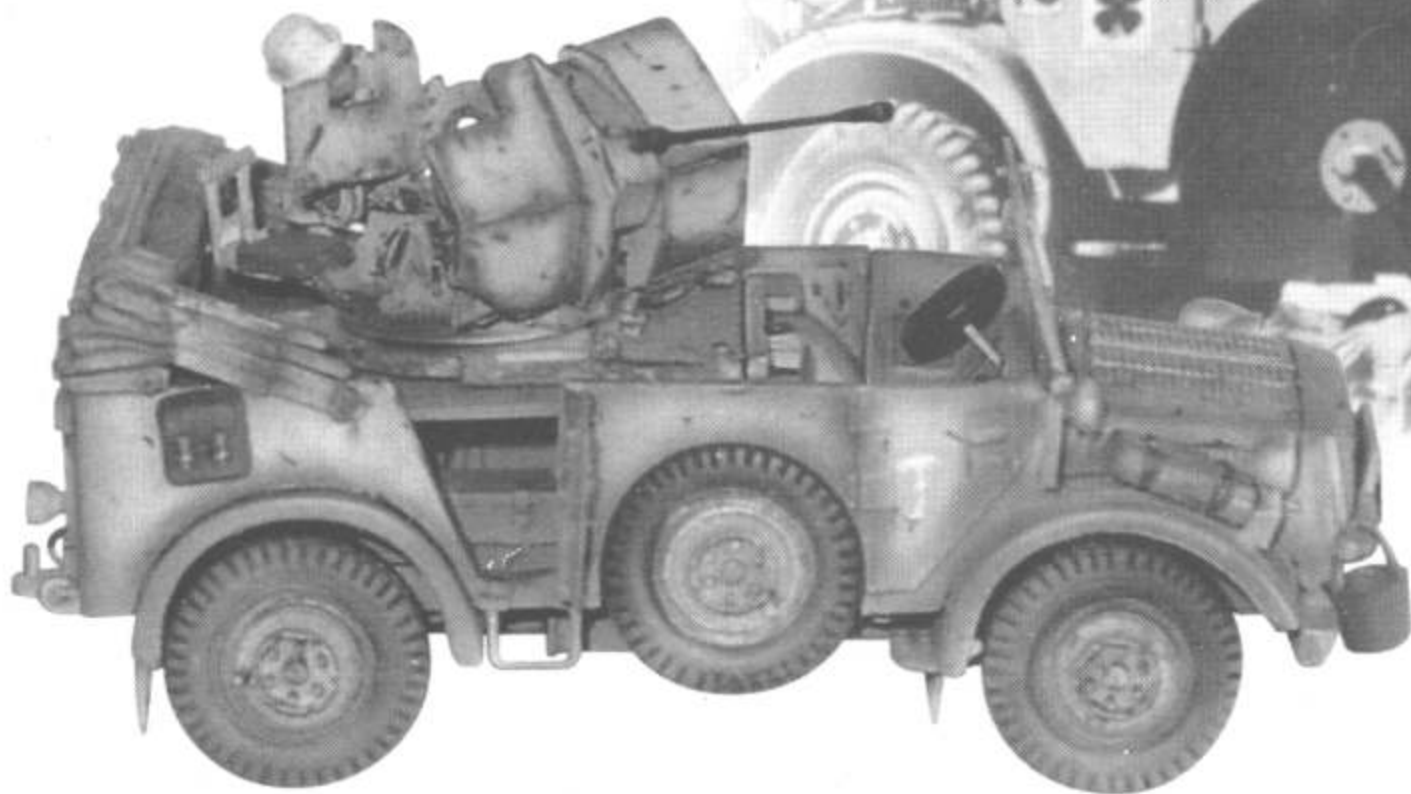
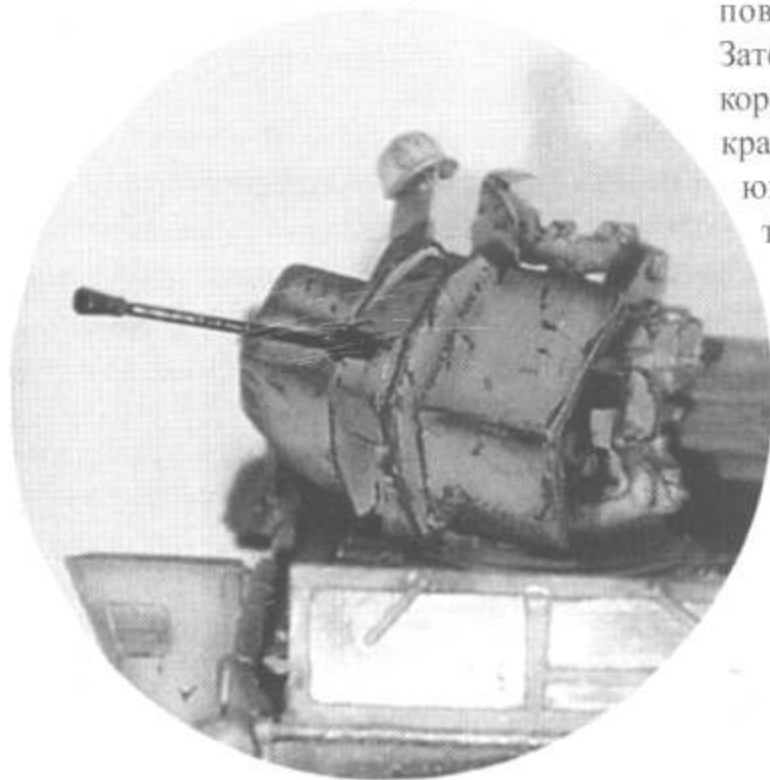
ратуры воздуха обычные для Северной Африки оказывали сильное влияние на краску, приводя к ее осветлению. Довольно низкая ночная температура после жаркого дня приводила к появлению следов коррозии в местах, где краска была оббита или стерта, о чем так же следует помнить, выполняя «африканскую» окраску. Так как техника, поставляемая Немецкому Африканскому Корпусу, первоначально была окрашена в цвет Panzergrau, и подчас перед самой отправкой в Африку перекрашивалась в песчаный цвет, то с помощью аэрографа нанес краску Panzergrau на места наиболее подверженные повреждению лакокрасочного покрытия. Затем наносим на модель имитацию следов коррозии. При этом использовал масляные краски и методику «сухой кисти». Завершающим этапом стало наложение декали, которую подобрал из остатков от своих старых моделей. Места, на которые должны были быть переведены декали, предварительно покрыл бесцветным прозрачным лаком, что бы декали

«сели» так как положено. Кроме того, воспользовался специальной жидкостью для их размягчения. После высыхания декали всю модель покрыл бесцветным матовым лаком производства фирмы Revell (№2).

Готовый автомобиль установил на деревянной подставке, на которой при помощи шпаклевки выполнил имитацию песчаной поверхности и разместил рядом такие дополнительные: свернутый чехол, канистры и каску. Все использованные в модели дополнительные снаряжение: сумка, свертки и т.д., взяты из набора фирмы MarS.

Подводя итоги можно сказать, что копия вездехода Horch 108/1a Flak 38 это ценное приобретение, для моделестов, которые коллекционируют модели машин в масштабе 1:72. Надеюсь, что так хорошо начавшееся сотрудничество фирм MarS и ARMO продолжится и в недалеком будущем мы получим такие же хорошие модели, например Famo+Flak 88 ...

М. Ж.



«Корсар» Кепфорда



Масштаб 1 : 48

Производитель «Тамия»

Мне очень нравятся самолеты Корсар, как винтовой F4U, так и реактивный A-7. Поэтому при появлении модели первого из них, в исполнении фирмы Tamiya, я постарался приобрести себе один экземпляр. При сборке этой модели выбрал вариант ее исполнения со сложенными крыльями – самолета базирующегося на палубе авианосца (F4U-1D). Однако оказалось, что модель в такой конфигурации не отображает характерного силуэта прототипа. Поэтому пришлось строить еще одну модель Корсара – на этот раз в варианте F4U-1A.

В описываемый период на рынке не было модели в варианте F4U-1A, который отличался от F4U-1D некоторыми деталями. Практически основной проблемой являлся воздушный винт, так как его переделка могла не дать желаемого эффекта. В наборе фирмы Tamiya № 61061 имелся только поздний вариант этого узла. Вскоре удалось достать модель ранней версии Корсара. Она имела соответствующий винт, однако еще более ранний вариант остекления кабины, чем тот который был мне необходим, так называемый “bird cage”. Поэтому я заказал прозрачный фонарь кабины, изготавливаемый фирмой Squadron, и таким образом собрал все необходимые мне основные части модели. Однако постройки копии не начинал до того момента пока не вышел заявленный ранее набор дополнительных деталей фирмы Aires. Кроме того, закупил фототравленные пластины фирмы Eduard, а так же новые выпуски из серии Aero Detail. Во время сбора этих наборов и материалов я многократно продумывал предстоящие этапы работы, но как показало будущее, всего мне предусмотреть не удалось. В конце концов приступил к работе.

Как и предполагал, труднее всего было правильно установить и вклеить эпоксидные детали – ниши шасси и отсек крыльевых пулеметов, а так же внутренние детали кабины. С нижних частей крыльев удалил детали составляющие ниши шасси, выполненные производителем. Затем с использованием полукруглого резака, зубо-врачебных буров и шлифовальной бумаги существен-

но уменьшил толщину пластиковых деталей. Когда удалось добиться правильной установки эпоксидных деталей, аккуратно их приклеил цианоакриловым клеем, а затем залил жидкой эпоксидной смолой для того что бы укрепить ослабленные обработкой пластиковые детали крыла. В описываемых деталях (нижние части крыльев рис. 7) кроме того, находится имитация створки радиатора нагнетателя. Ее стенки сошлифовал до соответствующей толщины и вклеил вовнутрь имитации деталей, которые можно увидеть здесь через открытую створку. Верхние фрагменты неподвижной части крыльев так же требовали значительного утоньшения. В конце концов мне удалось добиться соответствующей стыковки элементов.

В верхних половинках внешних частей крыльев (рис. 8) сделал вырезы под отсеки пулеметов. Их установка требовала тщательной примерки и подпиливания, но в конце концов удалось добиться неплохого результата.

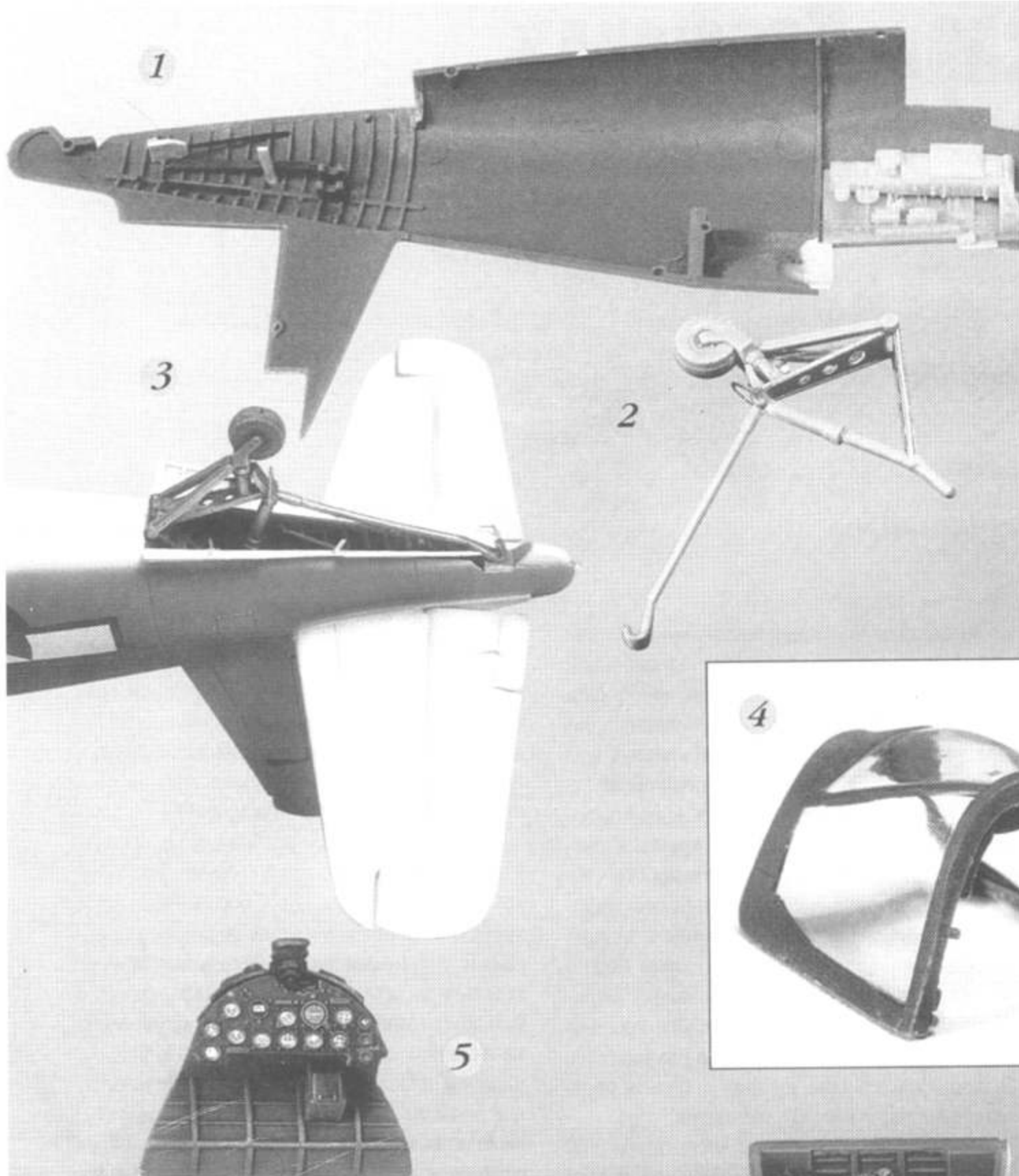
Модель может быть выполнена с поднятыми крыльями, поэтому их внешние части выполнены отдельными элементами. Это удобное решение, если использовать данную опцию. В противном случае отъемные детали крыла значительно затрудняют сборку. В моей модели дополнительные трудности были связаны с тем фактом, что я удалял с крыла фабричные установочные элементы. Поэтому решил сначала склеить вместе нижние детали крыльев – внешние и внутренние. Для усиления места склейки использовал нарезанные пластиковые ленты и фрагменты литевой рамки. Затем всю эту конструкцию залил цианоакриловым клеем. Приятной неожиданностью стало то, что место стыковки на нижней поверхности крыльев не требовало дальнейшей обработки.

Края верхней части оставшихся внутренних деталей крыла усилил полосками пластика и приклеил их к уже собранной нижней части (рис. 6). После высыхания мест склейки установил верхние половинки внешних частей крыльев. Место стыковки крыльев в верхней части залил цианоакриловым клеем, а затем восстановил линии расшивки (рис. 10).

Этот способ склеивания крыла обеспечил выдерживание соответствующей геометрии, а так же хорошую стыковку деталей при относительно небольших затратах труда, который пришлось затратить на восстановление фактуры поверхности.

В соответствии с разбивкой модели на узлы, соединяем крылья с нижним фрагментом фюзеляжа (рис. 7). Сборка этого узла требовала выполнения еще нескольких операций. Вклеивавшиеся в переднюю кромку крыльев воздухозаборники стыковались с крылом отнюдь не идеально, но их обработка не оказалась слишком сложной. Так же удаляем пластик на крыльях в тех местах, где должны находиться строевые огни. На самолетах модификации F4U-1A не имелось окошек в нижней части фюзеляжа. После вклеивания «родной» детали заливаем ее цианоакриловым клеем и после его высыхания зашлифовываем образовавшуюся поверхность. В передней части удаляем пластик вокруг выхлопных патрубков, это будет сделать довольно трудно – придется выполнить много примерок и исправлений, но полученный эффект порадовал. После этого отложим этот узел, приклеивать его будем позже.

Теперь принимаемся за фюзеляж. Эпоксидные детали производства фирмы Aires, представляющие собой боковые панели кабины вклеиваем в обе половинки фюзеляжа (рис 1), толщина которых предварительно была уменьшена. В заднем шпангоуте убираем материал, так что бы он был полым в середине как у оригинала. Соответствующим образом обрабатываем очень нежные детали, имитирующие крепление пилотского кресла, а затем приклеиваем кресло к шпангоуту. Оставшиеся «родные» детали кабины были дополнены фототравленными, пластиковыми и деталями из белого металла. Таким образом подготовленные фрагменты окрасил краской цвета “chromate green” фирмы Testors, с добавлением коричневого цвета (Hambrol 160). Затем протер детали той же краской “chromate green”, которую на этом этапе осветлил краской



1. Правая половинка фюзеляжа, подготовленная к покраске. Вклеены эпоксидные детали из набора производства фирмы Aires и детали дополняющие нишу хвостового колеса. Видна модификация верхней части фюзеляжа за кабиной.

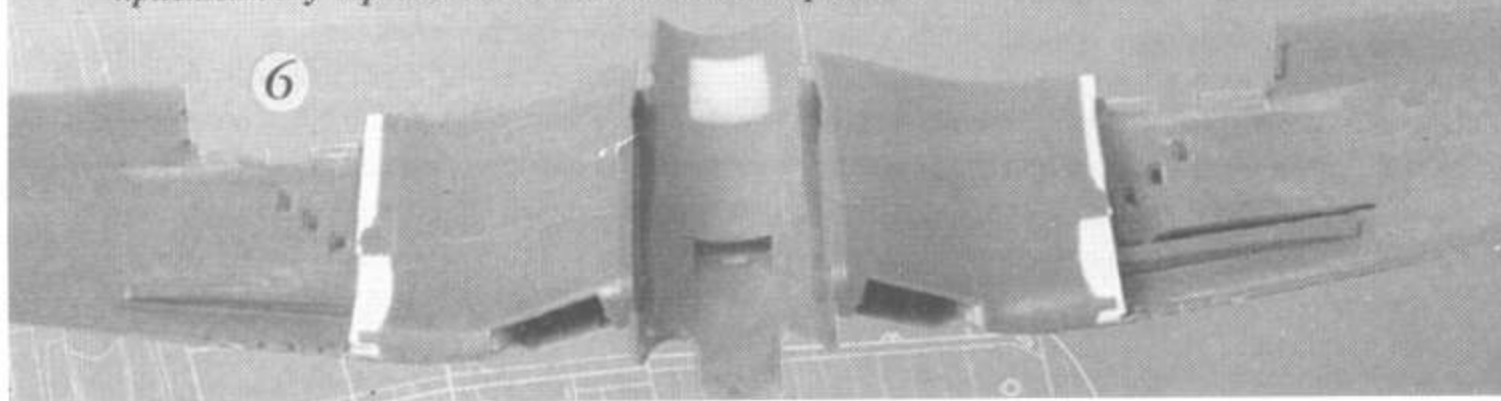
2. Хвостовое колесо, дополненное фототравленными деталями и проволокой.

3. Этот же узел на уже готовой модели. Створки ниши хвостового колеса - это фототравленные детали.

4. Сдвижная часть фонаря кабины дополнена большим количеством деталей из набора Eduard.

5. Окрашенные и оконченные фрагменты внутренности кабины прекрасно отображают вид оригинала, и при этом их сборка не была сложной. Некоторое время потребовалось для установки их в фюзеляж, но результат стоит того. Браво фирме Aires.

6. Нижняя часть крыльев с фрагментом фюзеляжа и верхними половинками внутренних частей крыльев. Передний фрагмент вырезан так, чтобы с ним идеально стыковался узел двигателя с выхлопными патрубками. Видны белые, пластиковые наклейки, облегчающие пристыковку верхних внешних половинок крыльев.



Hambrol 147. Соответствующие детали окрасил красками Praeta: черной матовой, красной, серой и коричневой. Затем протер их различными оттенками серого (рис 5). Установка нижней части внутренней начинки кабины вместе с основой приборной доски требовало удаления большого количества пластика из половинок фюзеляжа, на что было потрачено значительное время.

На следующем этапе, используя линии расшивки, вырезал из капота соответствующие элементы, что позволило продемонстрировать отсек двигательной установки. Решил так же выполнить рули направления и высоты в отклоненном положении, поэтому отрезал их при помощи скальпеля. Так как у меня была модель более ранней версии самолета, то на верхней части фюзеляжа пришлось заделать места, предназначенные для окон. Залил их эпоксидной смолой и обработал по месту, а затем подклеил

изнутри полистирол. Дополнил нишу хвостового колеса некоторыми самостоятельно выполненными деталями (рис. 1). Затем, после окраски, установил внутренность кабины и склеил половинки фюзеляжа.

Следующим, трудным этапом работы, было соединение крыльев с фюзеляжем. Необходимо было в максимальной степени сошлифовать нижние стенки внутренности кабины, а так же нижней части фюзеляжа.

Они должны были быть очень тонкими, в связи с этим существовала угроза повреждения внутренних фрагментов кабины. Когда мне удалось соединить оба узла, восстановил поврежденную расшивку.

Теперь пришла очередь выполнить отсек силовой установки (рис.16). Окрасил соответствующие детали аналогично внутренностям кабины. Доделал несколько проводов, видных на снимках этого узла, помещенных в издании "Detail & Scale". Сборка была очень ответственной, многие детали нужно было клеить «на раз», помня о сохранении их взаимоположения. К счастью это удалось сделать без особых проблем, и собранный узел идеально подошел к фюзеляжу.

В корпусе двигателя углубил места установки толкателей клапанов, а затем окрасил корпус темно-серым цветом и протер более светлым оттенком серого. Каждый цилиндр отделил от эпоксидного блока и на сверлил места там, где должны устанавливаться провода, их имитацию выполнил из провода (рис. 12). После окраски приклеил цилиндры к корпусу, а затем вклеил имитации толкателей клапанов, выполненные из стальной проволоки. В используемом наборе фототравленных деталей, предлагались провода, но они были плоскими, поэтому я от них отказался, наметил отверстия в блоке и после их сверления на нужную глубину приклеил к блоку имитацию проводов из проволоки.

На противопожарную перегородку установил предварительно окрашенные выхлоп-

ные трубы, а затем смонтировал двигатель. Анализ снимков показал, что чешский производитель не предусмотрел в своем наборе пластинчатых перегородок между цилиндрами переднего и заднего рядов, которые вместе образовывали кольцо. Пришлось нарезать соответствующее количество пластинок из пластика, которые приклеил к цилиндрам, а затем оклеил тонкой лентой. Уже после выполнения большинства помещенных здесь снимков, добавил несколько деталей к копии двигателя. К каждому цилиндру приклеил предварительно нарезанные фрагменты («ломтики») соответствующим образом спрофилированного отрезка пластика, которые соединил тянутым литником. Доделал так же провода в верхней части каждого цилиндра.

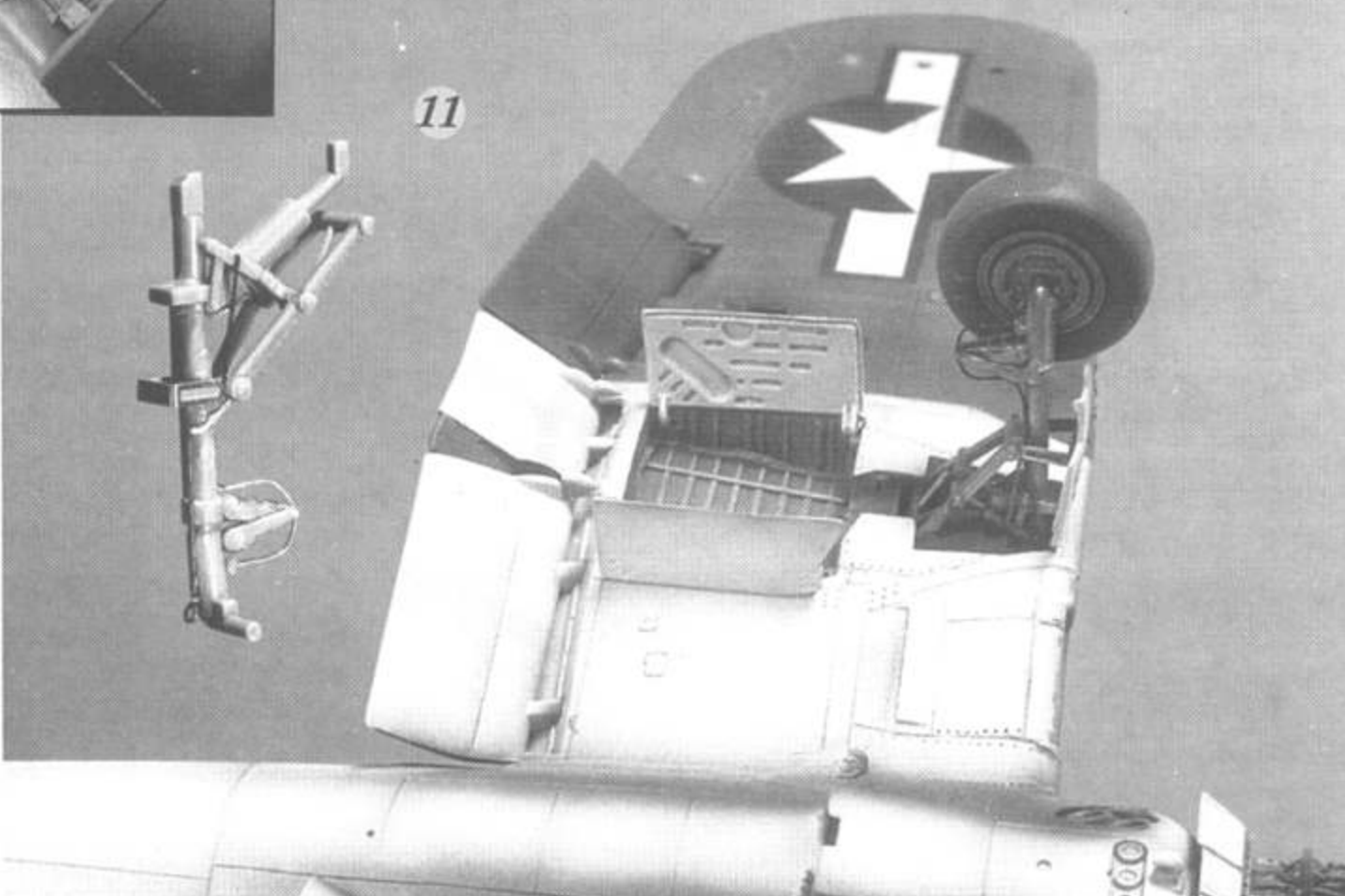
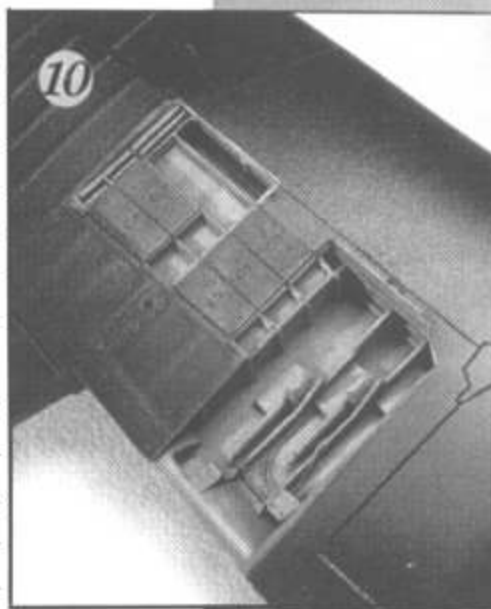
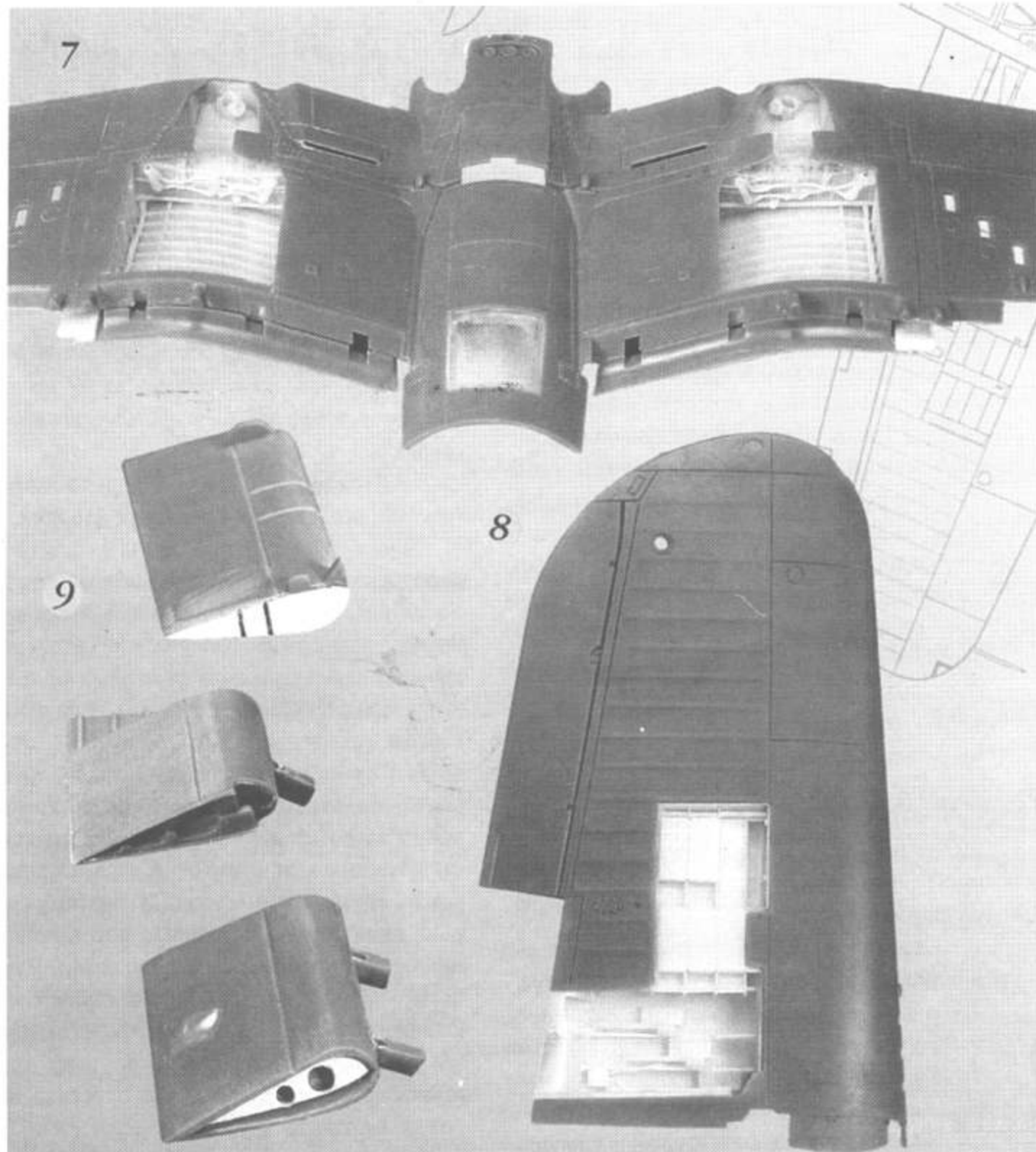
Капот двигателя был разрезан на отдельные детали в соответствии с оригиналом. К сожалению, фототравленная деталь, предложенная производителем, соединяющая переднюю часть капота с задней полностью неверна. Переднее кольцо крепилось к двигателю, а капоты присоединялись к нему и к задней части, а так же крепились друг к другу, без всяких посторонних подкреплений. Поэтому вырезал из детали PP21 полосу с отверстиями и приклеил ее к отрезанному пластиковому кольцу. Передняя и задняя часть были соединены при помощи имитации одной из крышек капота (рис.13).

Стойки основного шасси (рис. 11) дополняем крепежными скобами, проводкой тормозной системы и другими мелкими деталями. Фототравленные детали, которые должны заменить вилки стоек шасси были слишком плоскими. С другой стороны, пластиковые детали идеально воспроизводили вид оригинала. Поэтому я только оклеил их пластинами, которые улучшили их фактуру. Фототравленные фрагменты стойки хвостового шасси сделал более толстыми, используя в качестве подкладки пластик (рис.2).

Детали шасси окрасил черной матовой краской и протер металлическим фирмы Testors. Втулки колес с внешней стороны сделаны отдельной деталью, что значительно облегчает окраску колес. На покрышки наносим сильно разведенную краску бежевого и серого цветов, что имитирует их запыленность.

Следующей деталью, которую следовало подготовить к покраске, это закрылки (рис. 9). В правом внутреннем закрылке заделываем ступеньку, которая появилась только на модификации F4U-1D. После этого кусочками пластика исправляем вид их боковых стенок, которые оказываются видимыми после установки закрылков в крыло.

Модель была окрашена краской фирмы Testors 1718 (FS 35042). Затем приклеил на нижнюю часть эпоксидных капотов маскировочную ленту. Из картона изготовил шаблоны в соответствии с линиями раздела цветов и окрасил среднюю часть фюзеляжа, а так же капоты двигателя краской Ractra



7. Этот же узел снятый с другой точки, видны ниши шасси, и заклеенное окошко в нижней части фюзеляжа.

8. Отсеки вооружения требуют не только вырезания деталей из набора эпоксидных деталей, но и существенного утонения их стенок. Детали следует собирать осторожно, что бы не повредить фактуру поверхности крыльев.

9. Исправленные закрылки перед их окраской.

10. Отсеки вооружения после первого этапа окраски. Установка верхних частей крыльев потребовала шпаклевки.

11. На снимке стойки шасси перед окраской, видны выполненные поправки и дополнения. Справа - готовый узел.

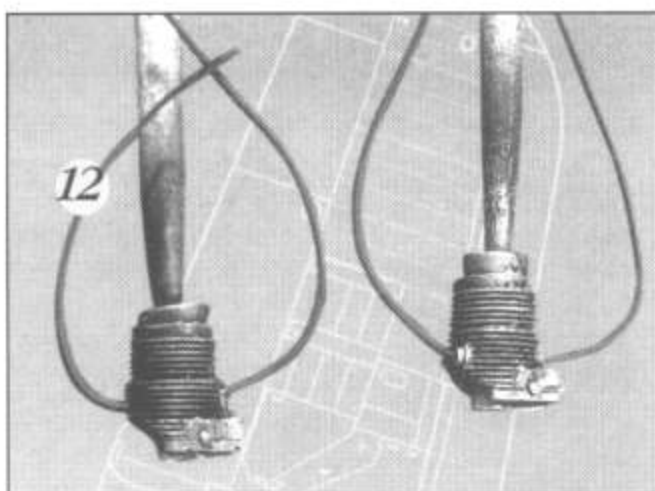
A36 (FS 35164). Нижние поверхности складывающихся частей крыльев окрасил этим же цветом после наклеивания ленты. Так как линия раздела цветов получилась слишком резкой, исправляем ее с помощью разведенной краски Testors, используя аэрограф по методике, так называемой «свободной руки». Места, где самолет был покрыт полотном, протер краской Hambrol 147. Затем аэрографом осветлил некоторые панели, а затем нанес третий цвет камуфляжа – белый.

После высыхания краски модель была покрыта бесцветным глянцевым лаком. Теперь на таким образом подготовленную модель можно было наносить декали, естественно пользуясь соответствующими специальными жидкостями. Я решил выполнить копию экземпляра Корсара, на котором летал один из самых знаменитых американских пилотов – Айра Кепфорд. После наложения декали снова покрыл модель бесцветным лаком и сошлифовал ее края. В некоторых местах модель необходимо было подкрасить и снова покрыть лаком, этот процесс повторялся несколько раз до тех пор, пока мне не удалось добиться требуемого результата. Затем всю модель покрыл смесью лаков матового и блестящего фирмы Ractra.

Оттенил камуфляж, проходя панели по линиям раздела листов аэрографом, используя сильно разведенные краски коричневого и серого цвета. Часть линий раздела листов затемнил водорастворимыми красками. В конце нанес последний слой полуматового лака.

Вклеил отсек за двигателем и сам двигатель. В районе выхлопных труб, где проходила линия соединения деталей, дополнил камуфляж следами эксплуатации. При помощи аэрографа и протирания «сухой кистью» передал полосы гари, возникающие в окрестности выхлопных труб и пулеметов. Затем приклеил капот двигателя, и доделал крепления переднего кольца капота к цилиндрам.

На этом этапе так же приклеил основные стойки шасси, хвостовое колесо и створки ниш шасси, подготовленные ранее. Большой точности требует соответствующая установка створок ниши хвостового колеса, так как они очень узкие. Но полученный эффект вознаграждает за потрачен-



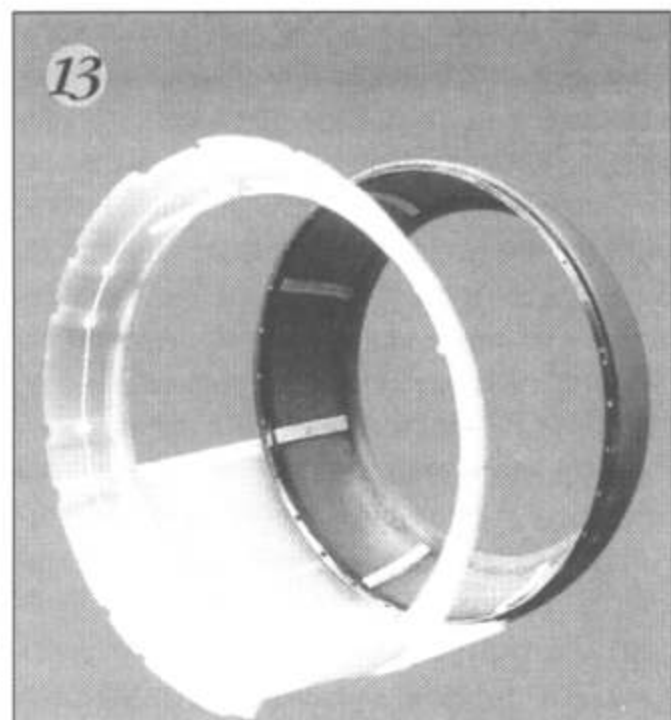
Цилиндры, подготовленные к вклеиванию, вместе с проволочками, имитирующими провода.

ные усилия (рис. 3). Затем приклеил имитацию тяг, которые поворачивают створки.

Очень трудоемкой оказалась подгонка переднего козырька фонаря кабины (фирма Squadron), так как она оказалась несколько больше чем нужно. Как обычно установил его еще перед окраской фюзеляжа модели, но к сожалению маски фирмы Eduard не совсем подходили для него, поэтому пришлось их корректировать. После снятия масок оказалось, что я плохо оклеил внутренность козырька и в результате окраски он затемнился от испарений лака. Отполировать его на месте не удалось, поэтому оторвал данную деталь и после восстановления ее прозрачности приклеил снова. Раму козырька выполнил из полосок пластика. Сдвижная часть фонаря производства фирмы Squadron не подходила, поэтому пришлось использовать деталь из пластика, которая осталась мне от модели F4U-1D (рис.4). Добавил к нему фототравленные – раму, зеркала и другие, самостоятельно изготовленные детали.

Из прозрачного пластика выполнил детали, имитирующие позиционные огни. Затем высверлил в них отверстия и запустил туда краску соответствующего цвета, после чего вклеил эти детали в крылья. Отверстия под них в крыльях окрасил серебряной краской и соответствующим цветом, а затем из двухкомпонентной прозрачной эпоксидной смолы сделал имитацию самих огней. Из кусочка пластиковой рамки сделал хвостовой огонь.

Копии пулеметов окрасил по такой же методике, как цилиндры двигателя и стойки шасси. Затем вклеил их в отсеки воору-



Капот двигателя с частично снятыми крышками. На оригинале переднее кольцо (темная деталь) устанавливалась на цилиндры. В фототравленных деталях набора Aires имелось кольцо с регулируемыми створками, к сожалению его пришлось модифицировать – оно было неправильным.

жения, после чего установил эпоксидные имитации патронных лент. Они не такие плоские, как фототравленные, но зато имеют другие недостатки. На завершающей фазе сборки приклеил крышки пулеметных отсеков в поднятом положении.

Я не располагал большим количеством снимков копируемого мною экземпляра самолета. Один из наиболее выразительных снимков был приведен в издании «In Action». На нем видно, расположение проволочной антенны натянутой между фюзеляжем и горизонтальным и вертикальным стабилизаторами. Из нейлоновой нити сделал в горизонтальном стабилизаторе петлю, через которую продел нейлоновую нить, вклеенную одним концом в фюзеляж. Другой конец закрепил на мачте стабилизатора. В фюзеляж вклеил имитацию штыревой антенны.

Анализируя снимки настоящих самолетов, сделал в соответствующих местах имитации сколов и потертостей краски. Сочленения листов в районе бака были герметизированы белой специальной лентой. Поэтому на части листов симитировал остатки сорванной ленты, используя для этого кусочки белой декали.

Таким образом, мне удалось закончить работу над наиболее «разобранной» из построенных мною моделей. Мой опыт подтвердил высокое качество изделий Airesa, единственной ошибкой является неверно выполненные детали капота двигателя, отсутствие некоторых деталей, а так же несколько меньший диаметр двигательной установки – пришлось изготавливать увеличенные детали, на которых крепится кольцо капота. Кроме того, в инструкции пригодилась бы информация, касающаяся окраски отдельных деталей. Благодаря упоминавшемуся набору дополнений удалось построить модель с большим количеством деталей, избегнув при этом кропотливого их изготовления «с нуля».

М. З.



БМП-1

Масштаб 1 : 35

Производитель «Звезда»

Начало работ по созданию боевой машины пехоты началось в Советском Союзе в 1960 г. Извечный спор, что лучше гусеница или колесо привел к появлению сразу нескольких экспериментальных машин, в том числе колесного «объекта 1200», колесно-гусеничных «объекта 911» и «объекта 19», гусеничных «объекта 914» и «объекта 764». Правильный выбор ходовой части представлял основную проблему, в то время как с вооружением все было понятно: все экспериментальные объекты имели одинаковый комплекс вооружения в составе гладкоствольного активно-реактивного оружия 2А28 «Гром» калибра 73 мм, спаренного с ним 7,62-мм пулемета ПКТ и противотанкового управляемого ракетного комплекса «Малютка». «Объект 914» был разработан на основе плавающего танка ПТ-76, «объект 764» - в КБ Челябинского завода на базе шасси полярного вездехода. Последний образец сочли наиболее перспективным. В 1965 г. на испытания вышел его доработанный вариант «объект 765», которые в 1966 г. был принят на вооружение Советской Армии под обозначением БМП-1. Впервые боевая машина принципиально нового типа была публично показана на параде в Москве 7 ноября 1967 г. Специализированных боевых машин пехоты в то время не имела на вооружении ни одна армия мира. Серийный выпуск БМП-1 был налажен на Курганском машиностроительном заводе (на Западе долгое время считали, что БМП выпускаются в Ижевске).

Компоновочная схема БМП-1 с передним расположением моторно-трансмиссионного отделения считается классической для данного типа боевой техники. При такой компоновке двигатель обеспечивает дополнительную защиты экипажа от обстрела спереди, а большие люки-двери в кормовом бронелисте дают возможность десанту сравнительно безопасно покинуть машину в бою. БМП-1 выгодно отличается от более поздних западных боевых машин пехоты низким силуэтом.

Корпус и башня БМП-1 сварные, из катаных бронелистов, установленных с рациональными углами наклона.

В передней части корпуса расположено моторно-трансмиссионное отделение. В установленном под очень большим углом наклона лобовом бронелисте корпуса есть съемная панель для доступа к агрегатам трансмиссии. В передней части корпуса закреплен откидной водоотбойный щиток. Двигатель - 4-тактный V-образный дизель УТД-20 жидкостного охлаждения мощностью 300 л.с. Емкость топливных баков - 462 л. Часть топлива размещена в полостях кормовых дверей-люков десанта.

Слева от двигателя находится место механика-водителя, сразу за местом механи-



Здесь и далее: серия снимков БМП-1 в Чечне.



ка-водителя — место командира. В крыше корпуса над сиденьями механика-водителя и командира имеются круглые люки. Люк механика-водителя — сдвижной, люк командира откидывается вперед на петлях. В средней части корпуса установлена небольшая коническая башня кругового вращения, в которой сконцентрировано все штатное вооружение БМП: пушка, пулемет и направляющая для ПТУР. Направляющая для ПТУР смонтировано на стволе орудия. Таким образом, все вооружение сконцентрировано в едином блоке с углами вертикального наведения в диапазоне от -4 до $+30$ град. Скорострельность пушки 8-10 выстрелов в минуту, боекомплект 40 снарядов. Скорострельность пулемета 200-250 выстрелов в минуту, боекомплект 2000 патронов. Боекомплект ПТУР — четыре ракеты. Стрельбу ведет наводчик-оператор, чью место находится в башне.

За башней расположено отделение для десанта. Мотострелки располагаются лицом к бортам и имеют возможность вести огонь из личного оружия (автоматы Калашникова, из двух передних амбразур — из ручных или единых пулеметов) через закрывающиеся бронезаслонки амбразуры в бортах корпуса. В крыше корпуса над десантным отделением имеется четыре больших люка, по форме близких к прямоугольным.

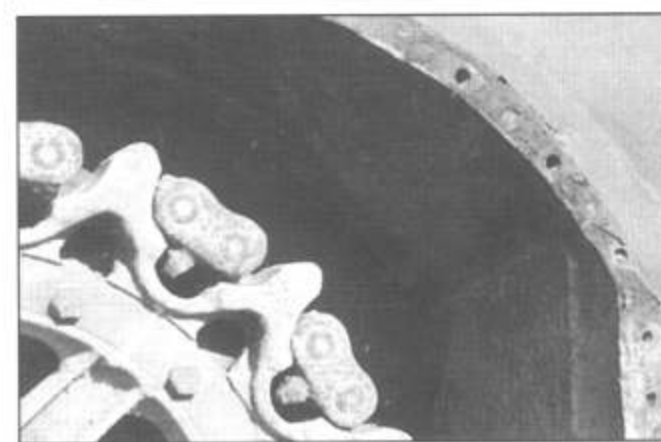
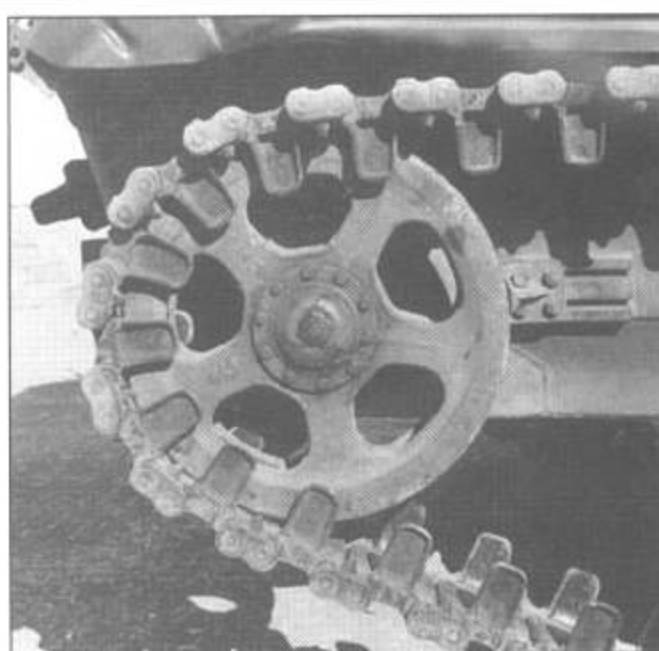
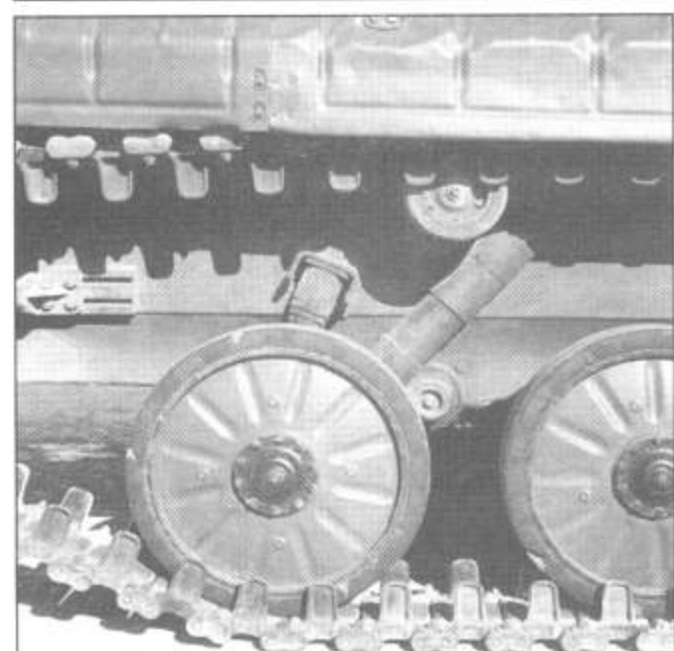
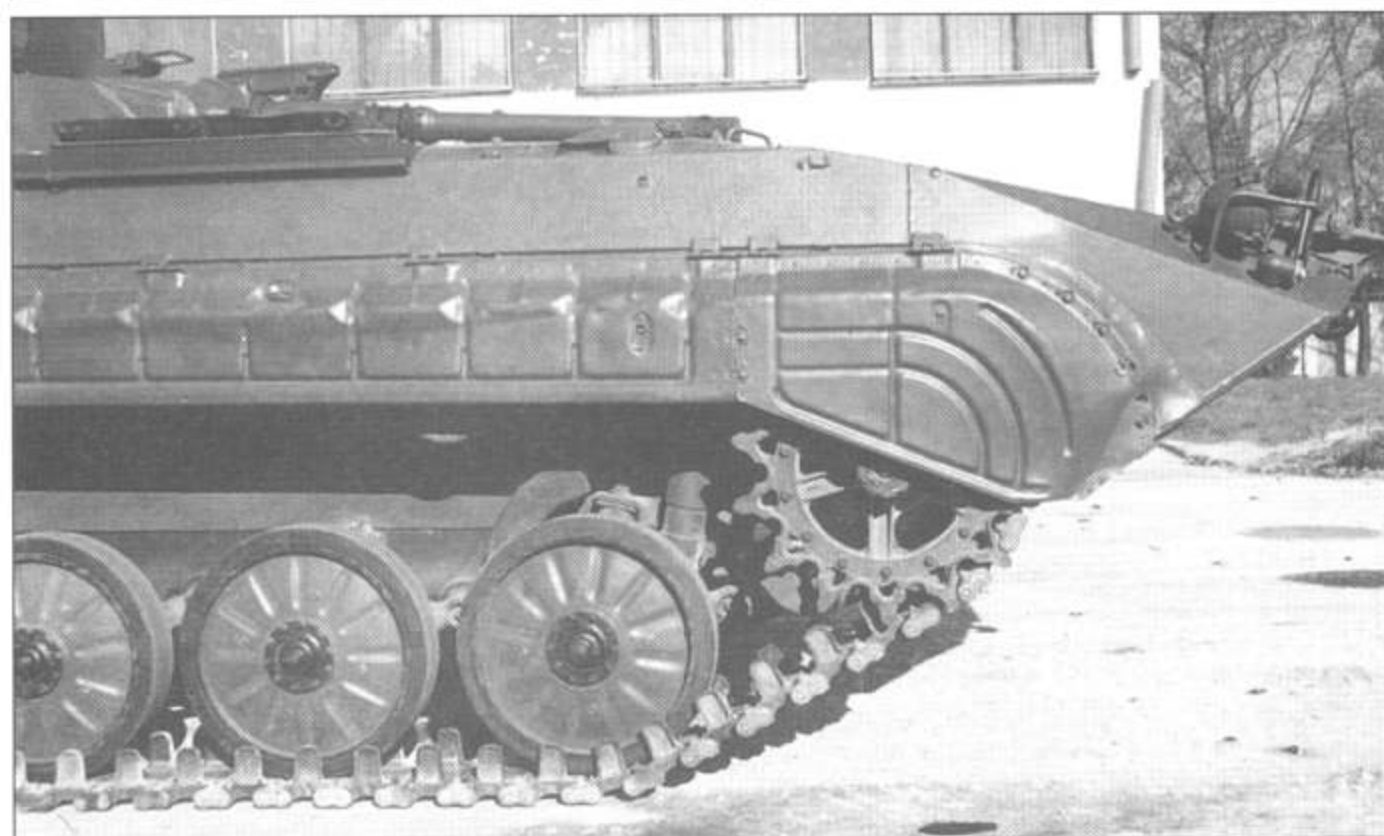
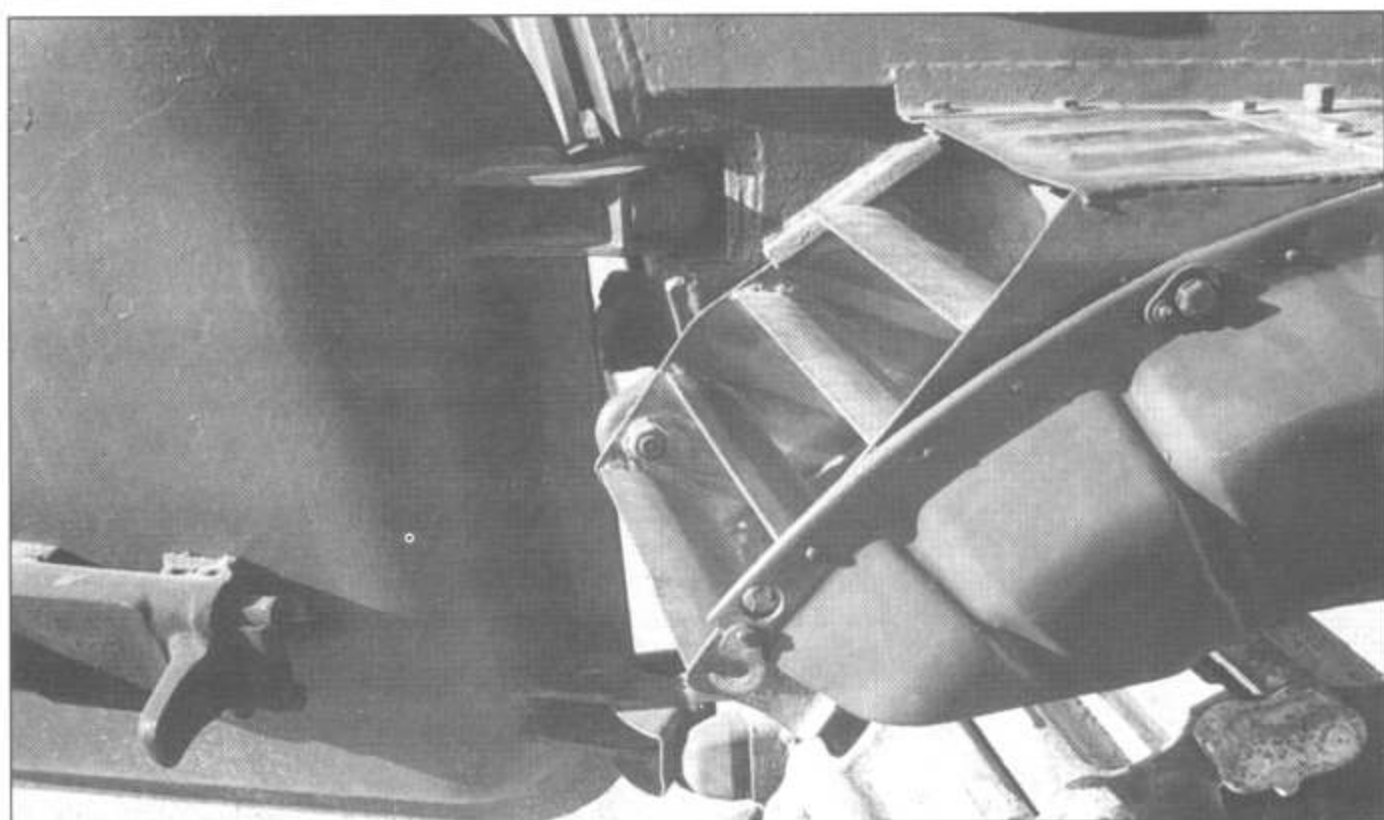
Ходовая часть включает ведущие колеса переднего расположения, ленивцы, по шесть опорных катков и по три поддерживающих верхнюю ветвь гусеницы ролика на борт. Подвеска опорных катков — индивидуальная торсионная, на первом и шестом узлах подвески смонтированы телескопические гидроамортизаторы двустороннего действия. На первом и шестом узлах подвески установлены пружинные упоры-ограничители хода катков, на остальных узлах подвески опорных катков — резиновые упоры. Все опорные катки и ролики имеют резиновые бандажки. Направляющие колеса резиновых бандажек не имеет. Гусеница шириной 300 мм набрана из мелких траков с двумя гребнями каждый. Все траки гусеницы одинаковые.

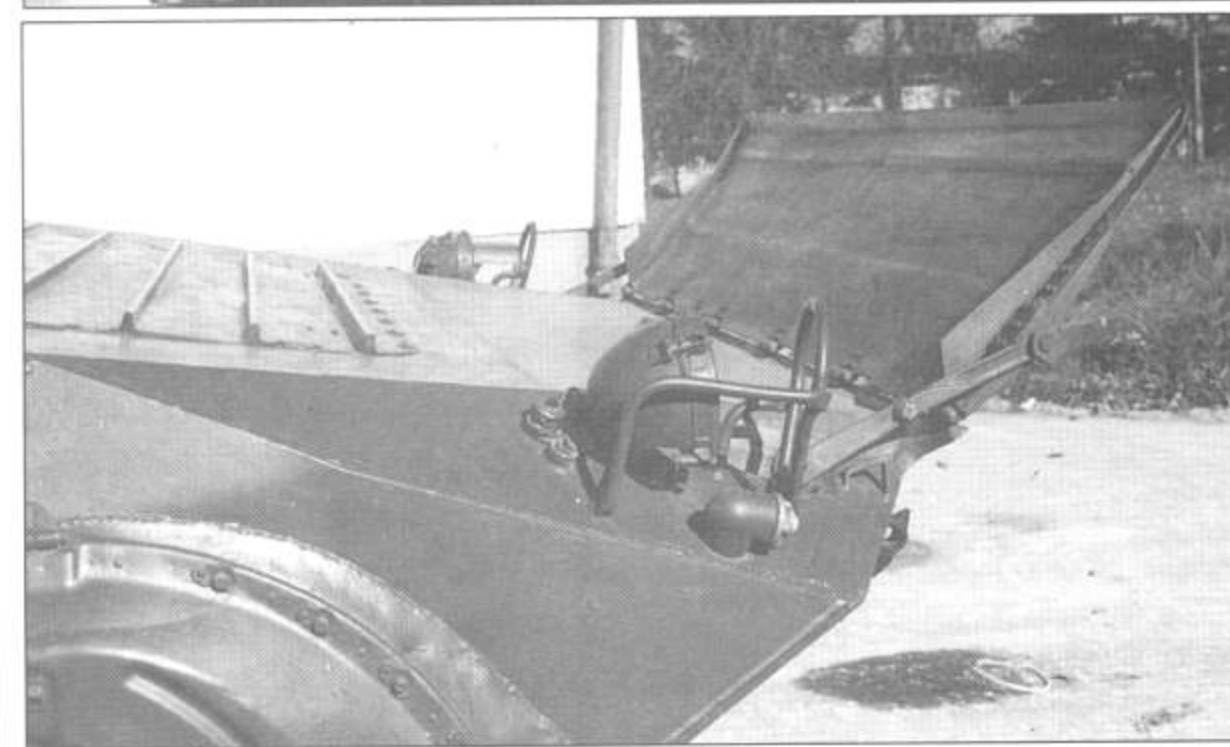
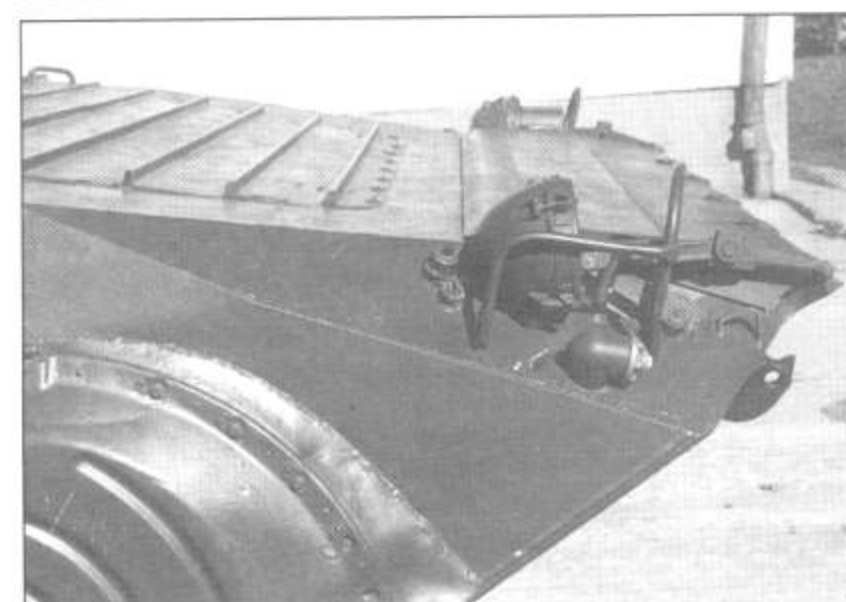
На БМП-1 установлено совершенное для своего времени наблюдательное и прицельное оборудование. Все машины комплектовались прямо-передающими радиостанциями (длина штыревой антенны 4 м), танковыми переговорными устройствами, системами пожаротушения и фильтро-вентиляционными установками.

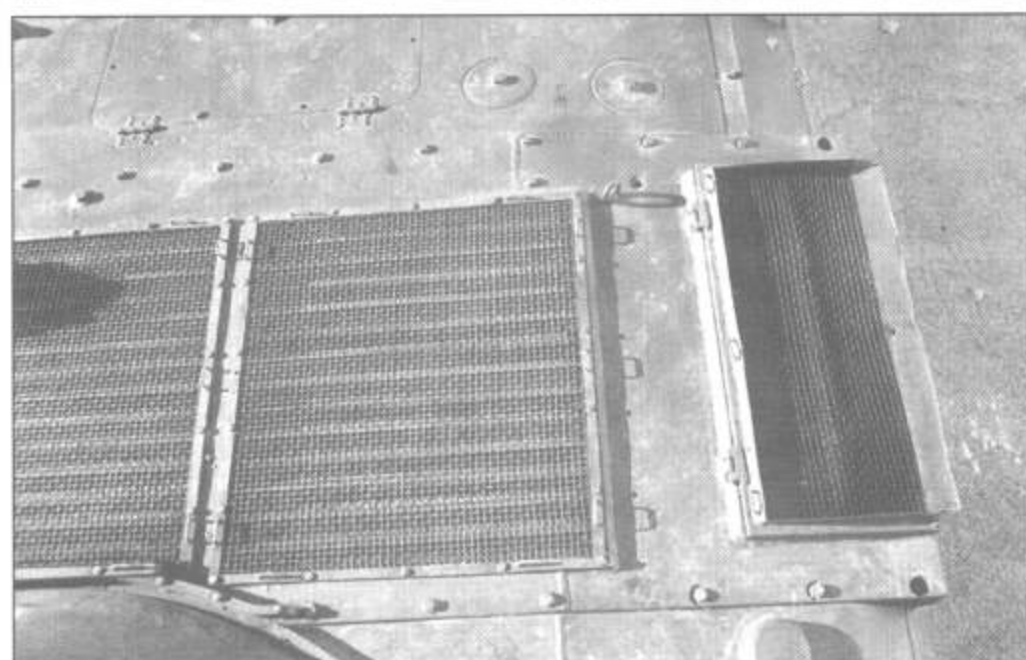
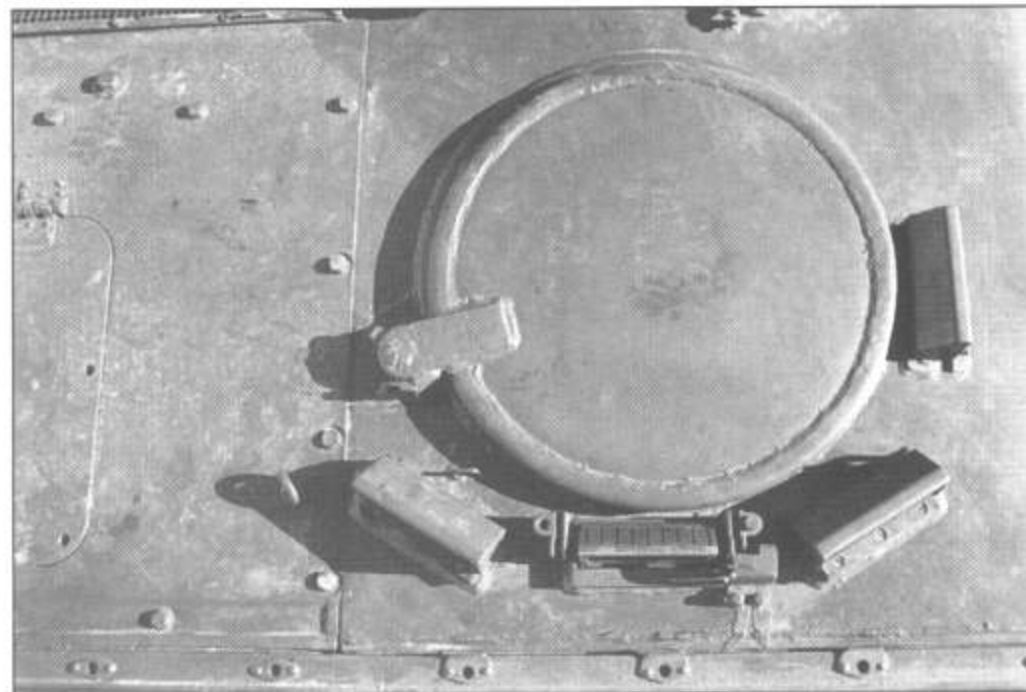
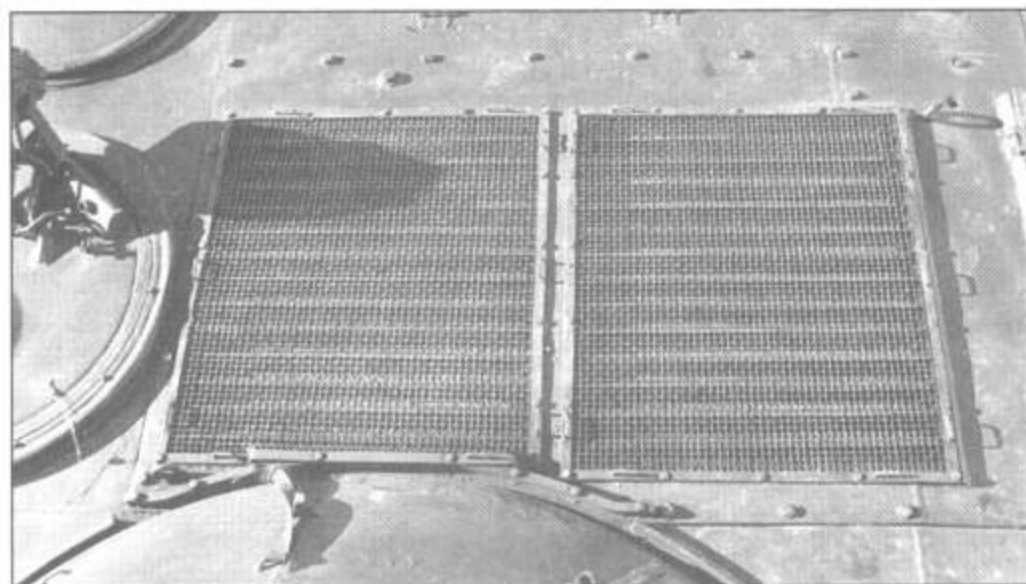
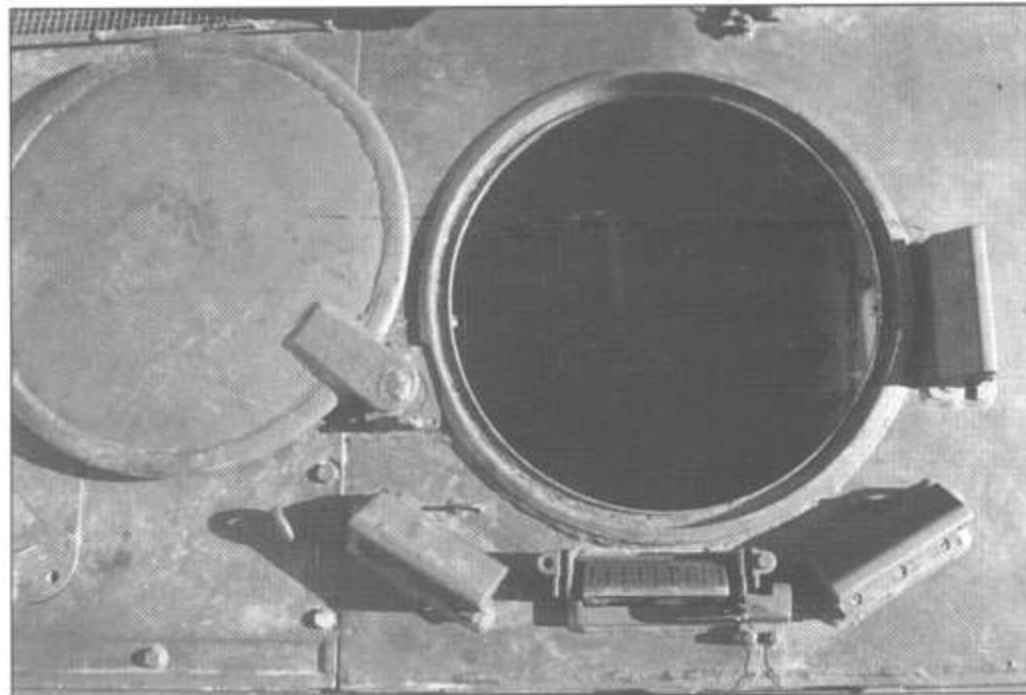
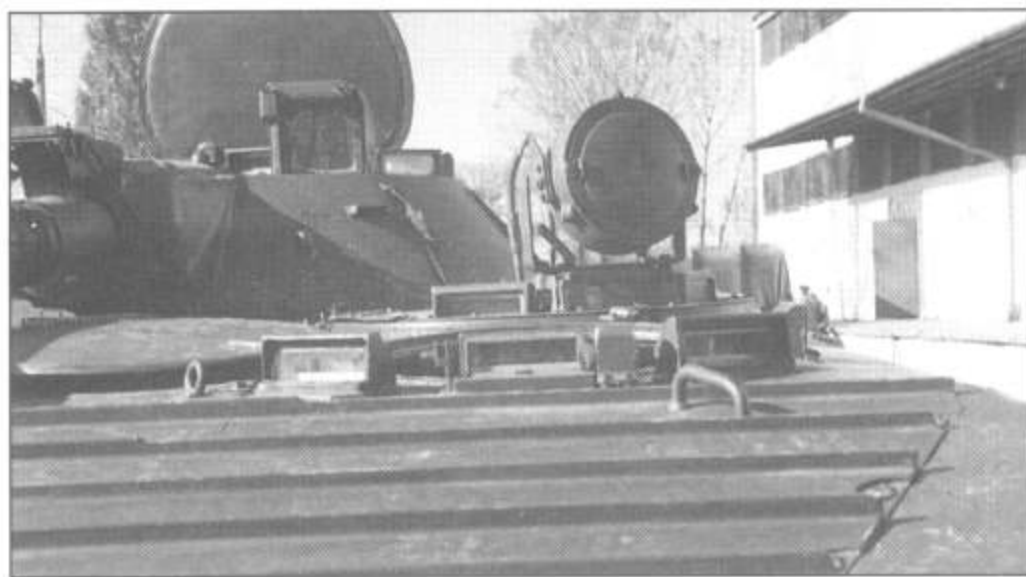
БМП-1 обладает амфибийными качествами, на воде машина способна развивать скорость до 7 км/ч. Движение на плаву осуществляется за счет перемотки гусениц.

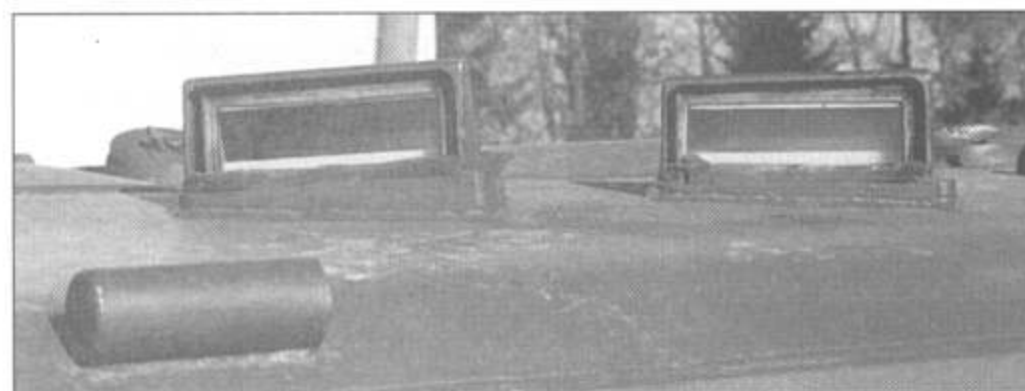
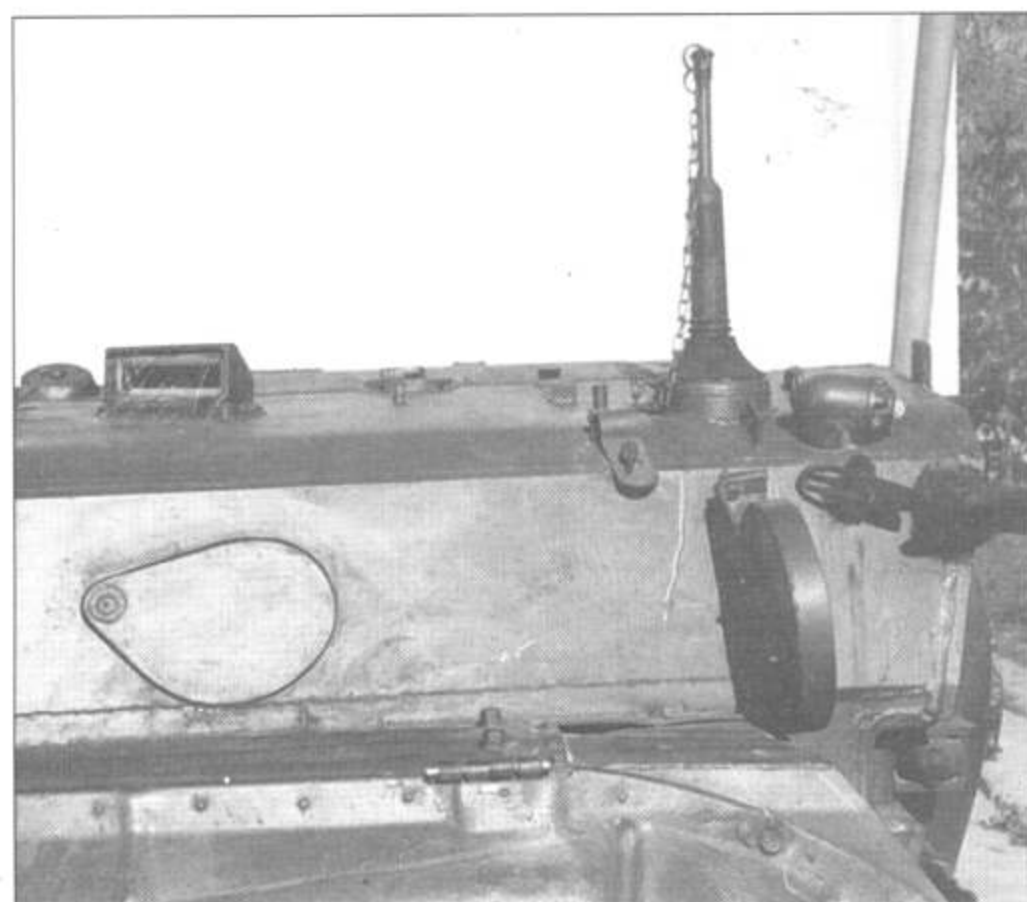
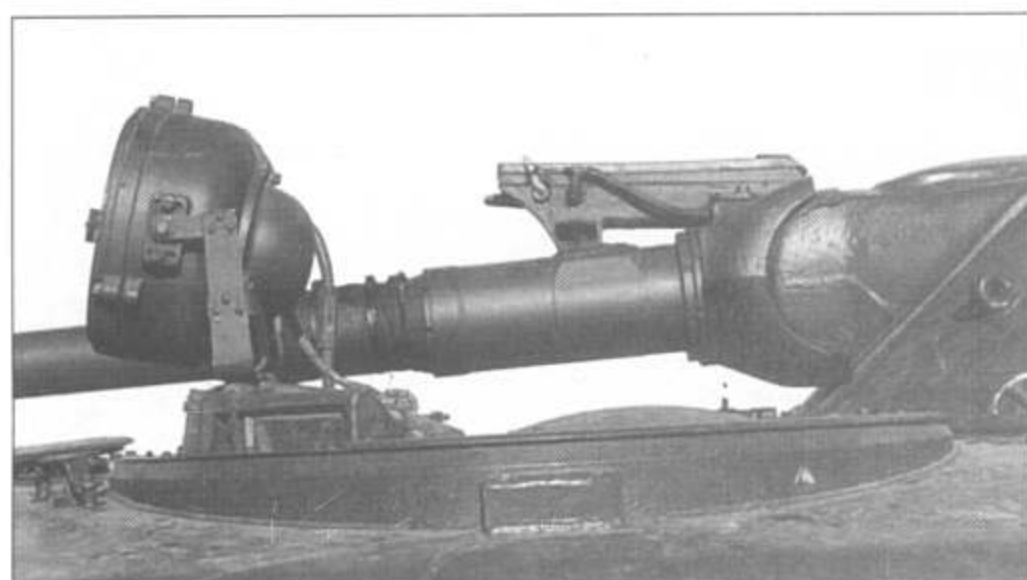
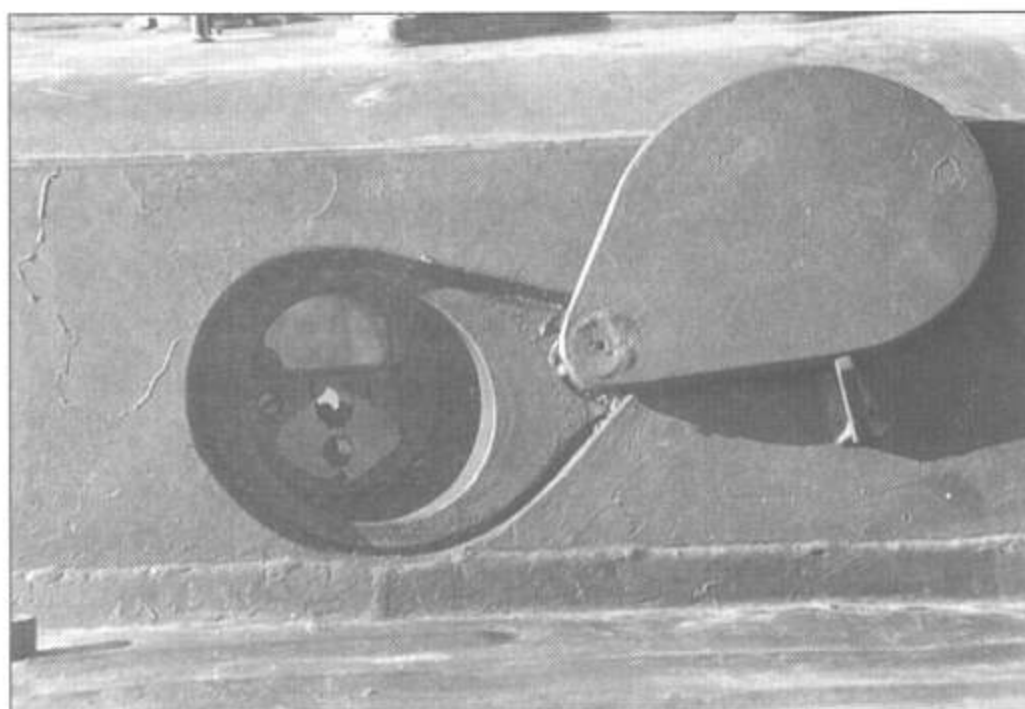
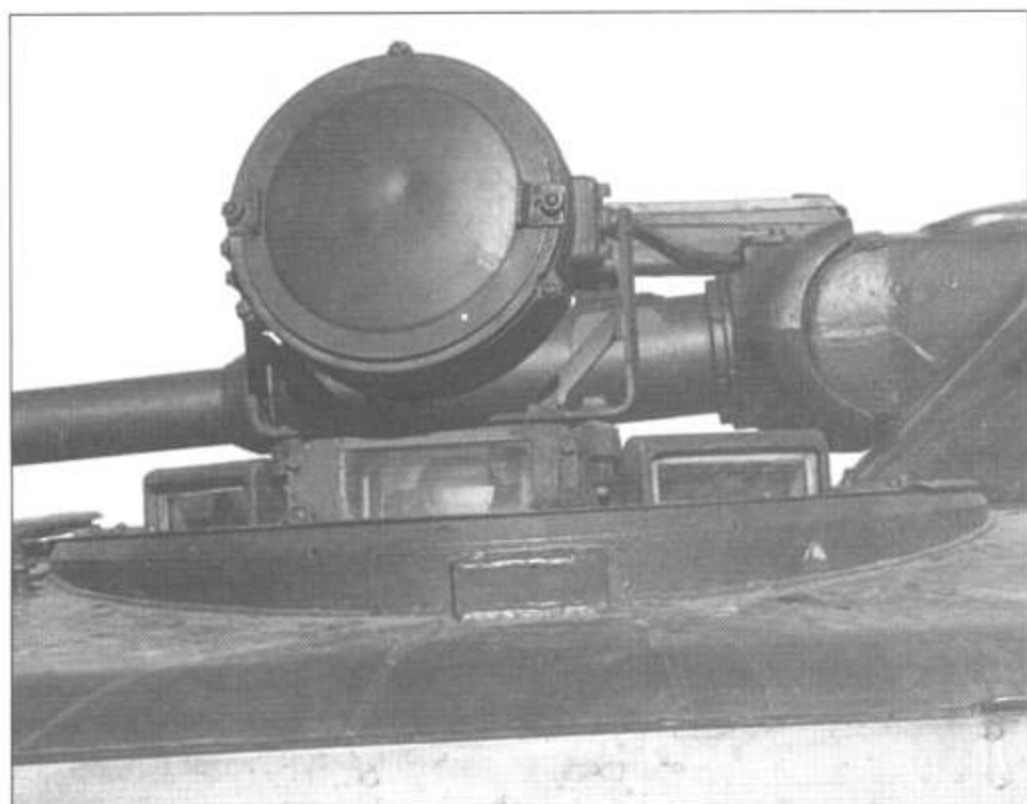
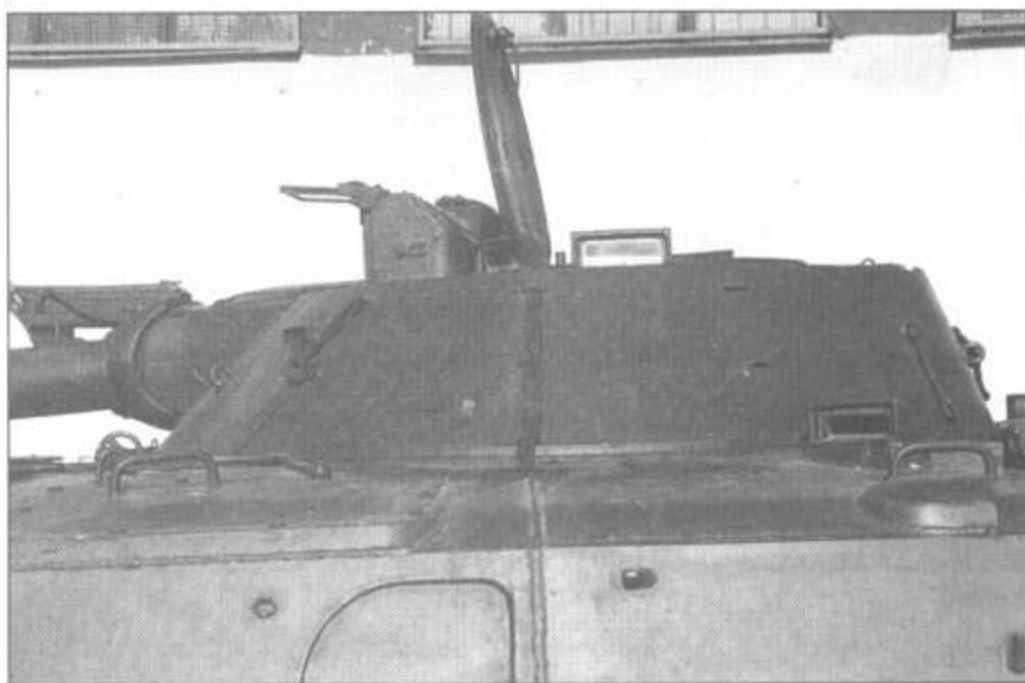
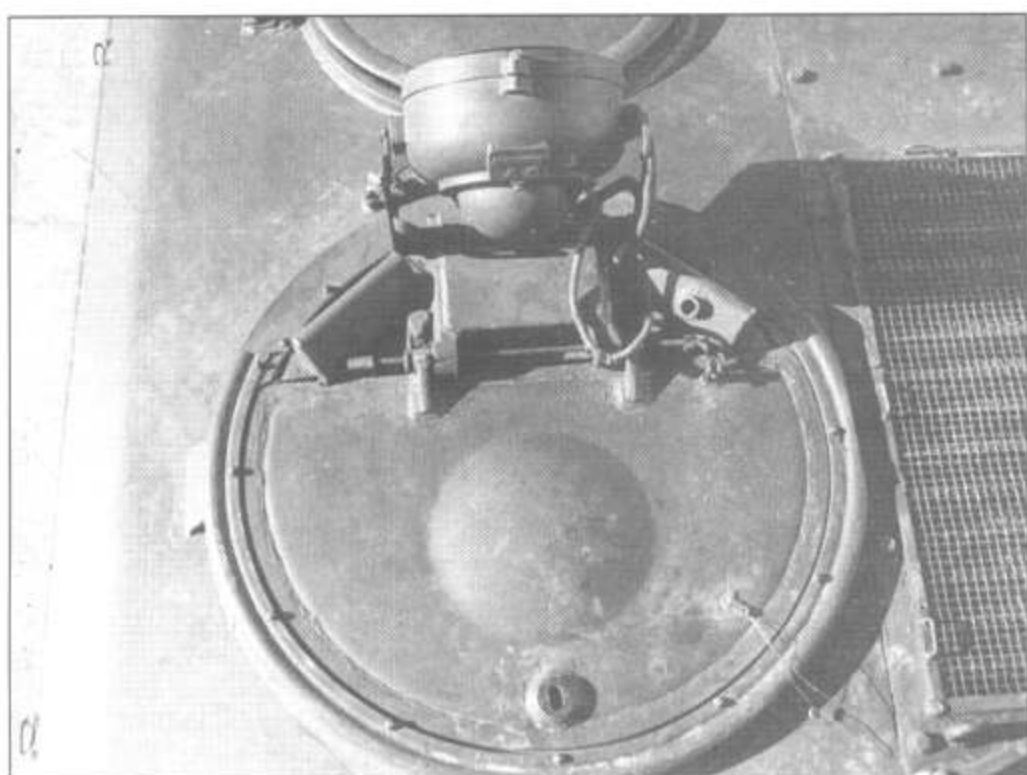
В процессе серийного производства в конструкцию БМП-1 неоднократно вносились изменения, улучшалось вооружение (в частности комплекс ПТУР «Малютка» заменили более совершенным «Конкурсом»), оборудование. На базе БМП-1 строились боевая разведывательная машина БРМ-1, командно-штабная машина БМП-1КШ, подвижный разведывательный пункт ПРП-3,

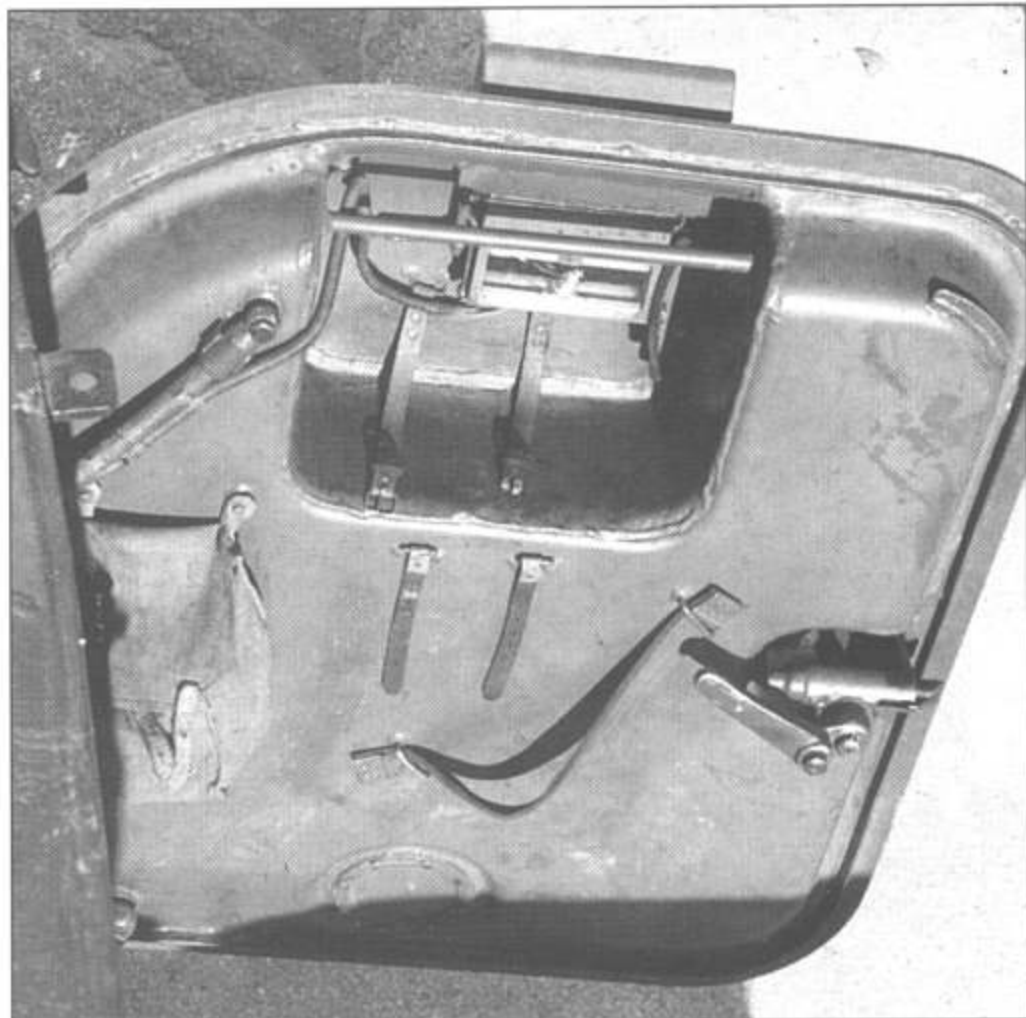
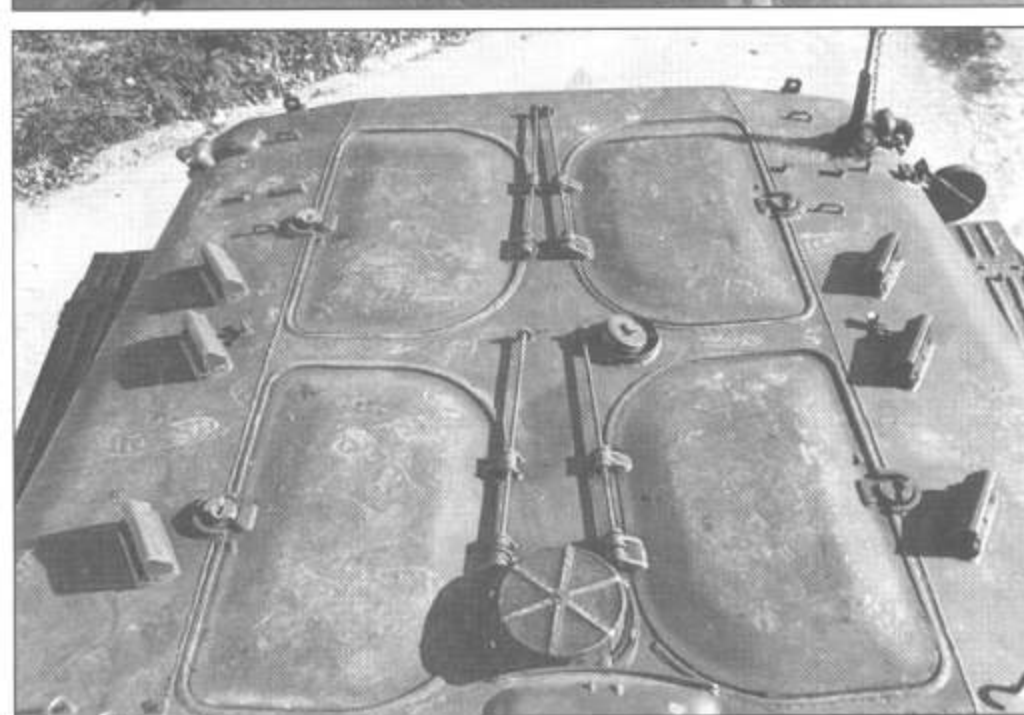
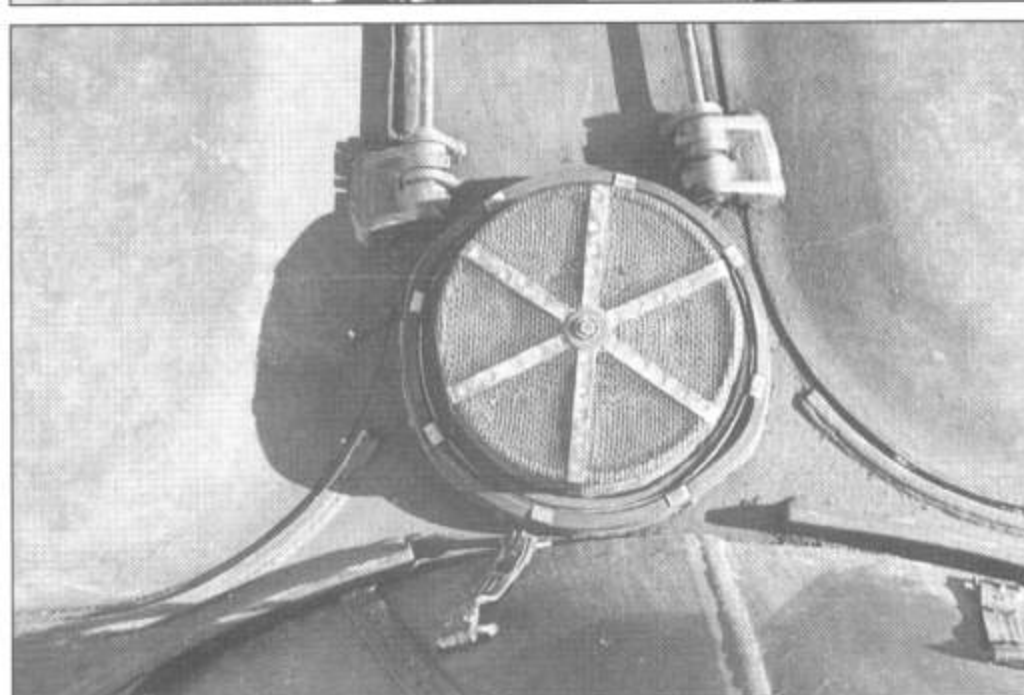
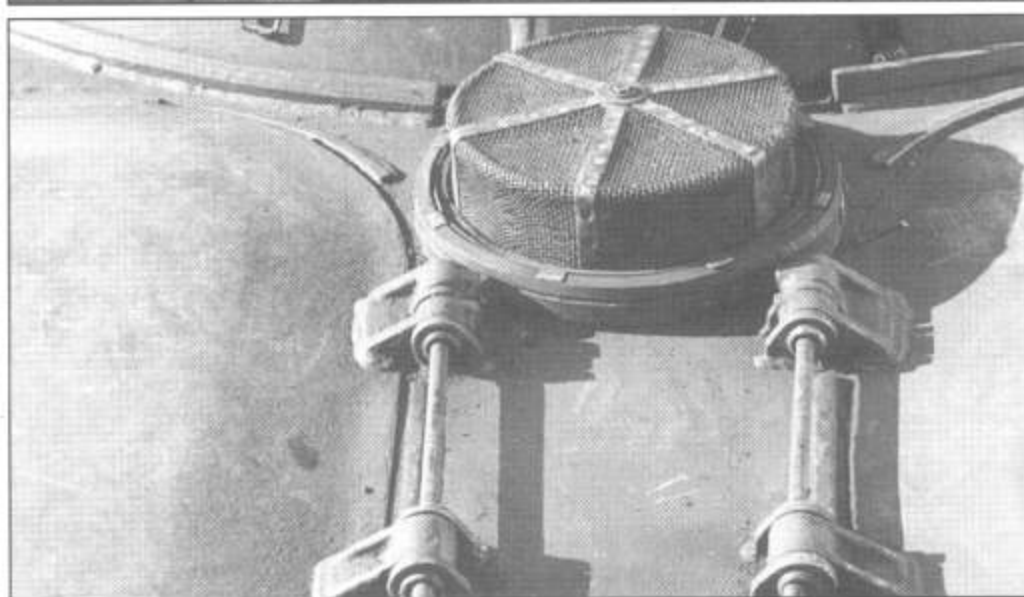
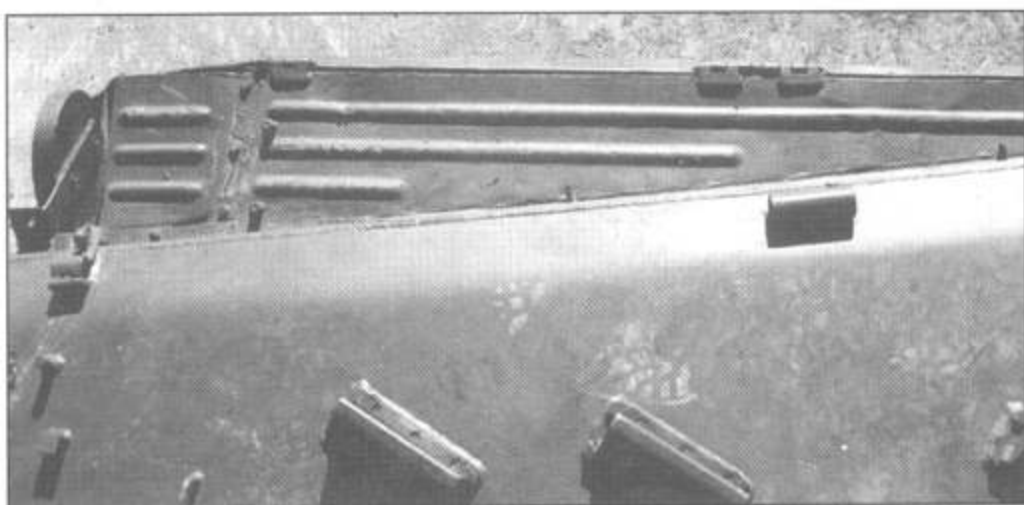
БМП-1

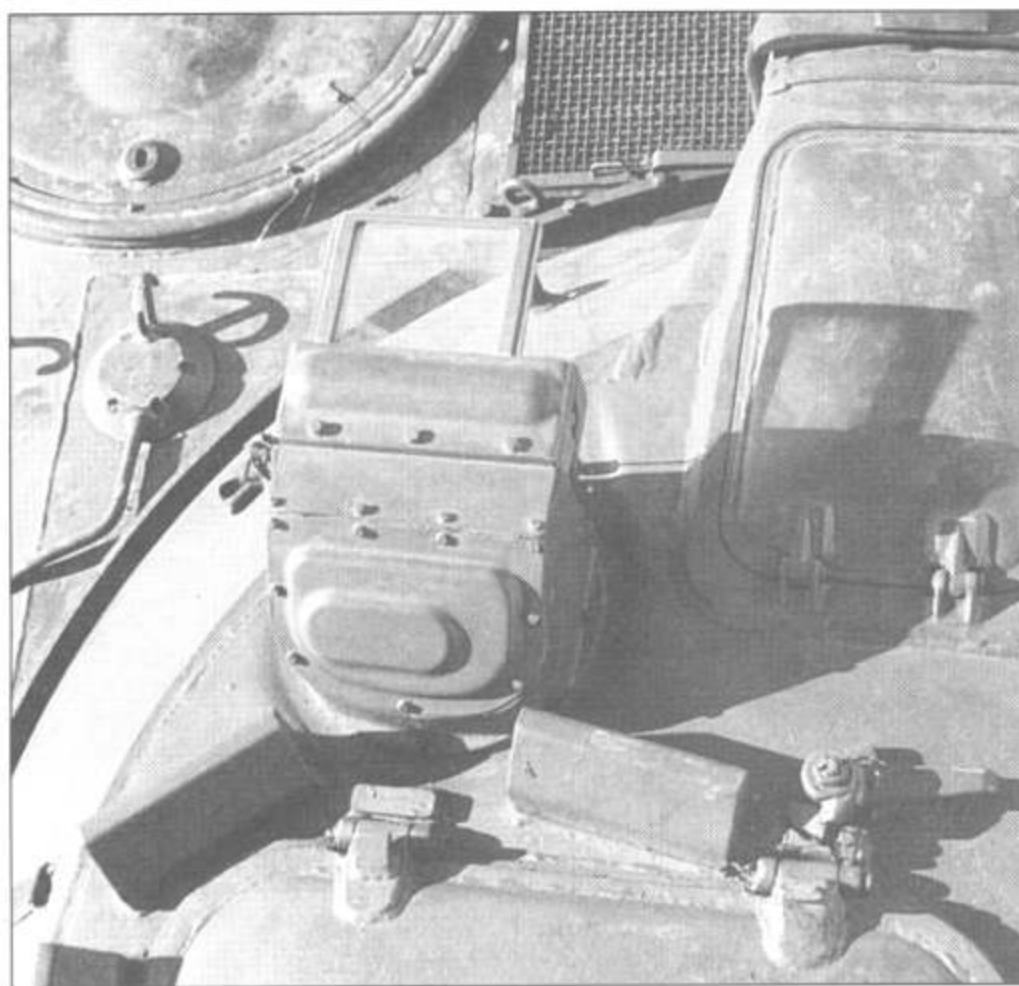
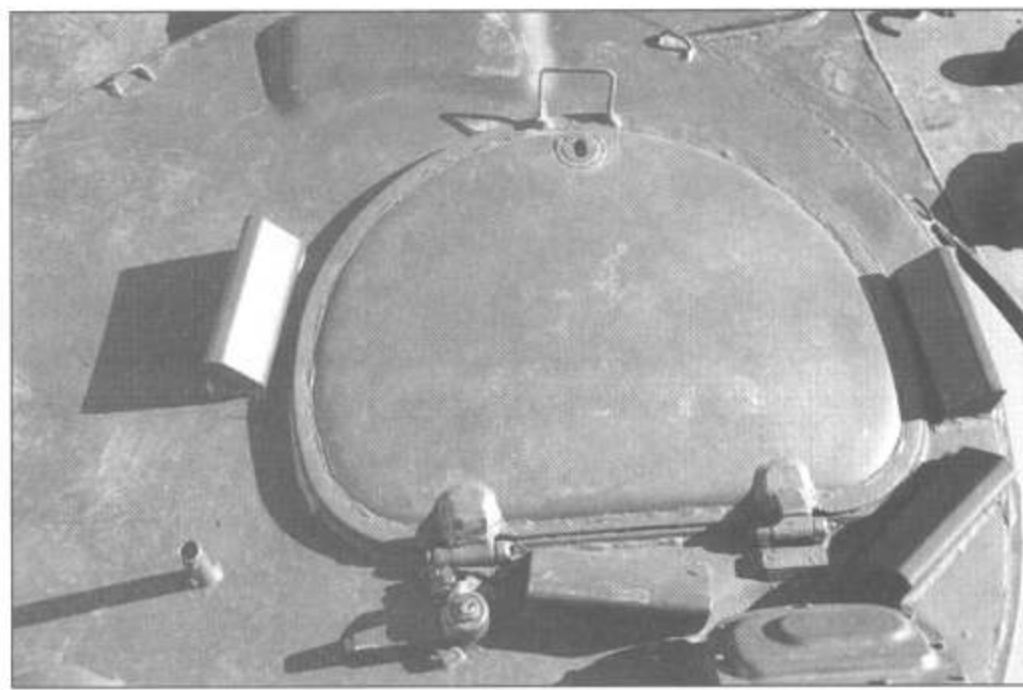
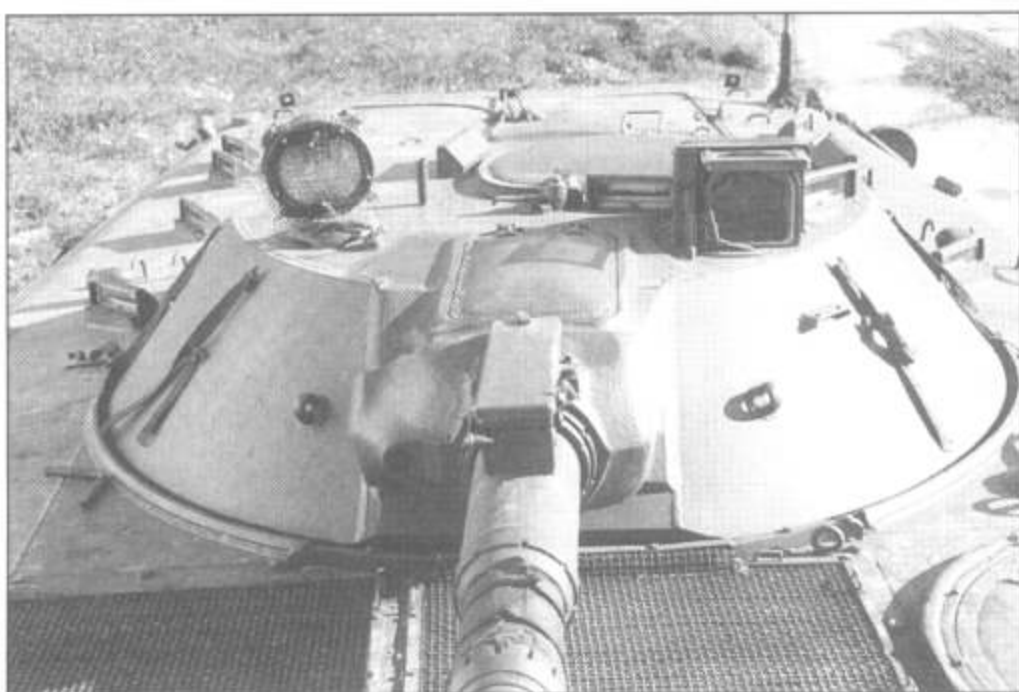












инженерный подводный разведчик ИПР, бронированная ремонтно-эвакуационная машина БРЭМ-2. Серийный выпуск БМП-1 и машин на ее базе продолжался до 1982 г. Машины поступили на вооружение армии нескольких десятков государств, включая СССР (страны СНГ), Афганистан, Алжир, Болгарию, ЧССР (Чехию, Словакию), Кубу, ГДР, Египет, Эфиопию, Финляндию, Венгрию, Индию, Иран, Ирак, Кувейт, Ливию, Монголию, КНДР, Польшу, Северный Йемен, Сирию, Югославию.

Боевой дебют БМП-1 состоялся во время арабо-израильской войны 1973 г. В печати преобладали негативные оценки использования БМП сирийцами и египтянами. Машина действительно имела ряд недостатков, прежде всего неадекватное вооружение: пушка «Гром» для борьбы с «серьезной» бронетехникой оказалась неэффективной, для разрушения укрепленных точек она тоже не очень подходила, поэтому отказ от 73-мм орудия в пользу малокалиберной пушки на БМП-2 был вполне обоснованным. Все же, основная причина негативных отзывов крылась в недостаточной подготовке арабских экипажей.

С 1973 г. БМП-1 отметились во многих уголках мира: во всех без исключения горячих точках СНГ, Афганистане, Ближнем и Среднем Востоке, Африке, даже в Латинской Америке.

Модель

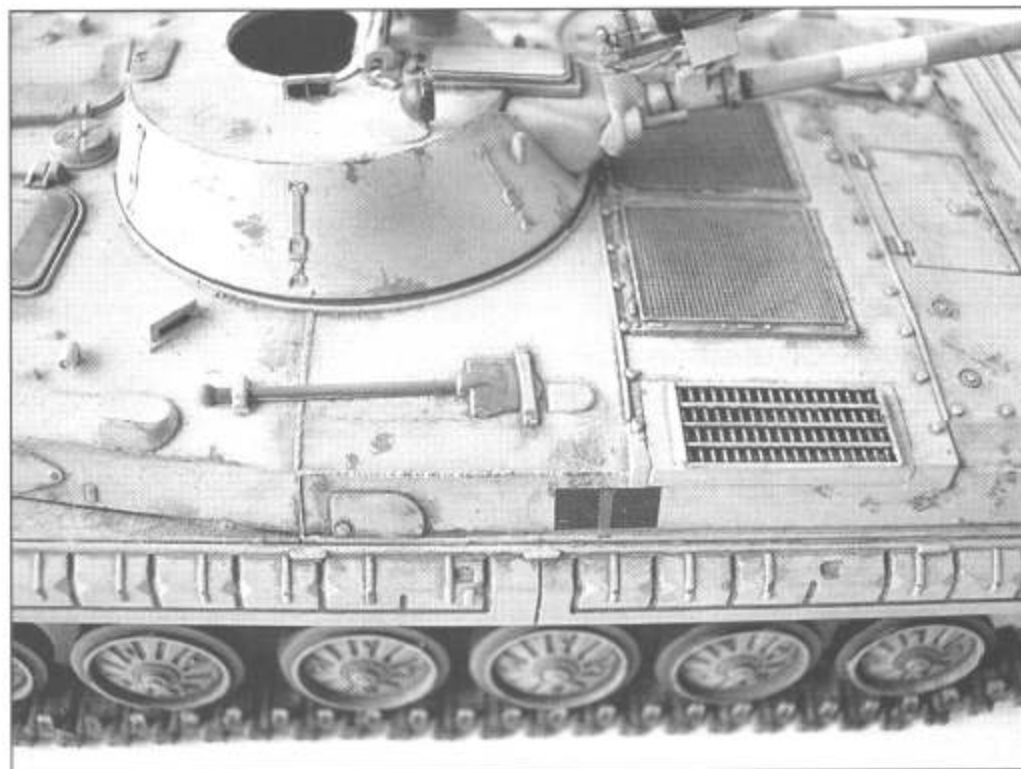
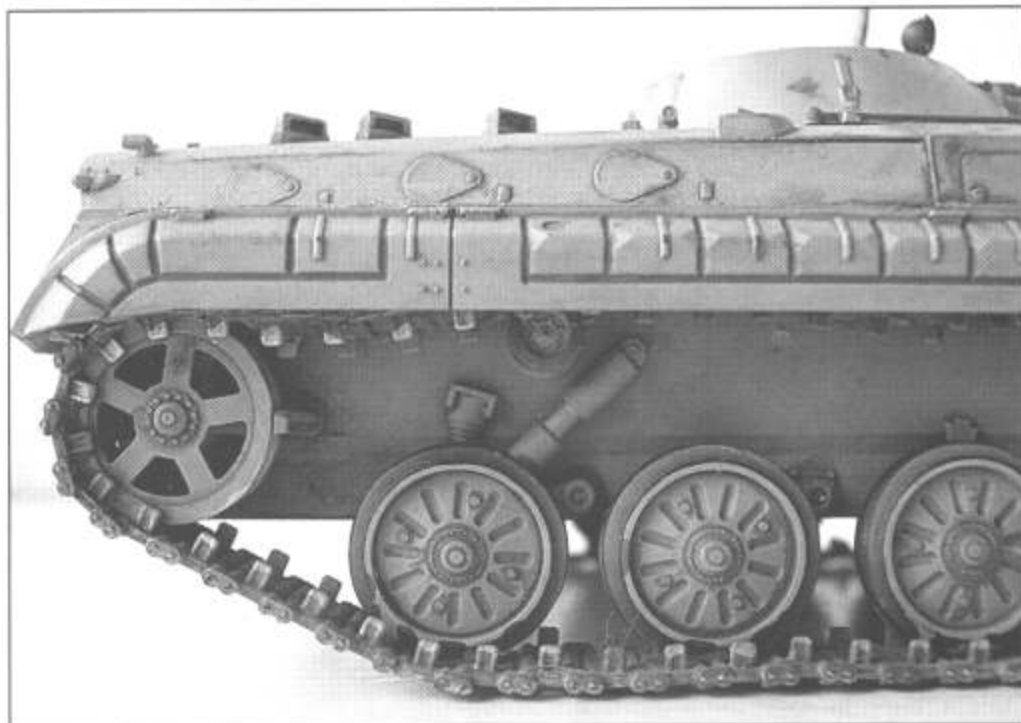
Достаточно высокого качества модель при вполне приемлемой стоимости предлагает «Звезда». Фирма из Лобни «переиздала» старую драгоновскую модель. Общее впечатление от модели – для изделий от Звезды» традиционное: прекрасный рисунок на коробке, отливки без явственного облоя и смещения половинок, «туалетная» инструкция, убогая декаль. Отливки выполнены из пластика зеленого цвета, в меру гибкого и в меру твердого. Пластик превосходно обрабатывается. Траки отлиты отдельно из пластика черного цвета. Приятный бонус – «поколенная» фигурка танкиста, лицо парня, правда, определенно требует вмешательства если не Опекушина, то хотя бы Церетели. Более внимательный осмотр рамок выявляет мелкий облой, который при сборке доставит немало неприятностей.

Рисунки в инструкции гораздо понятнее и четче, чем на «родных» моделях, видимо – наследство Дрэгона. Приведена «куцая» схема камуфляжной окраски: вид слева, вид сзади и вид сверху, последний дан только на башню (наверное рисунок камуфляжа на корпусе каждый и так назубок знает, другое дело башня...). Декаль представлена кусочком бумаги с цифрами белого цвета, из которых легко набрать любой бортовой номер.

Сборка

Сборка не доставила особой радости, впрочем, как и особых сложностей. Как и следовало ожидать, процесс сборки постоянно отвлекал небольшой облой. Порой этот облой был настолько мал, что обнаруживался на посадочных поверхностях уже в момент приклеивания детали. Очень неприятно. Отверстия под ручки на корпусе больше чем надо – по диаметру раза в полтора – два. Помятуя сборку БМП-2, я сильно опасался за стык крыши корпуса и кормового бронелиста. Напрасно. Низ и корма корпуса модели БМП-1 унифицированы с низом корпуса модели БМП-2. Тот самый кормовой бронелист, который на БМП-2 пришлось подгонять к крыше корпуса, в данном случае подошел к корпусу превосходно, просто он и сделан для БМП-1, делать новую деталь, нарушая технологическое членение модели, на Дрэгоне не стали. Оригинальная модель БМП-1 появилась на рынке раньше, чем БМП-2, у нас же получилось наоборот. Отсюда – недоумение при сборке БМП-2.

Процесс сборки расписан в инструкции вполне разумно, традиционно для моделей гусеничной бронетехники. Однако, при сборке следует учесть особенности национального производства модельного сэконд хэнда. Имеет смысл начать монтаж со сборки верхней и нижней частей корпуса. Хотя бы затем, чтобы зашпаклевать не очень большую, но весьма бросающуюся в носовой стыке. Бортовые пластины с отлитыми на них амбразурами стоит приклеить непосредственно перед сборкой нижней и верхней частей корпуса. В этом случае угол их наклона достаточно легко корректировать по месту. На кормовые дверцы рекомендуется приклеить по траку, отверстия под траки на обратной стороне деталей намечены, но не просверлены. Инструкция о необходимости сделать дырки самостоятельно скромно умалчивает. Все люки даны отдельными деталями. Интерьер, конечно же, отсутствует напрочь. Помятуя об опыте сборки БМП-2 мудрить с устройством подвижных десантных дверей я не стал, заклеив их наглухо. Траки соединяются в гусеничную ленту именно на щелчке – при стыковке раздается слабый щелчок. Отливки траков – лучшее, что есть в модели. В принципе можно обойтись совсем без зачистки, облоя на траках нет, но все-таки для ускорения набора гусеницы лучше проскоблить острым ножом посадочные кромки. Количество траков дано с изрядным запасом, при желании про-



вис гусеницы можно организовать преогромнейший. Кстати, верхнюю ветвь гусеницы следует клеить обязательно, поскольку бортовой щиток на БМП-1 достаточно короткий, из-под провисшие траки верхней ветви и сама кормовая часть направ-

сти. Пушку с

ляющей

ПТУР



пред-

дусмот-

рено сде-

лать подвиж-

ной в вертикаль-

ной плоскости. Я по-

ступил строго в духе ин-

струкции, но диапазон

«подвижности» получился в

пределах нескольких градусов.

Можно было не стараться, хотя тру-

дов на организацию движения воору-

жения по углу места затрачен минимум. Очень

не понравилось членение ствола пушки. Ствол

отлит в две детали, собственно ствол и его неболь-

шой кусочек вблизи дульного среза. В этом самом ку-

сочке выполнена имитация канала ствола. Собственно

из-за воронки в дульном срезе – весь сыр-бор. Кромки тор-

цов ствола и его окончания завалены, поэтому при склейке по-

лучается хорошо заметный шов. Конечно, его можно зашпакле-

вать-зашкурить, но я бы предпочел цельный ствол с глухим дульным срезом. Высверлить глухое отверстие в дульном срезе подходящего диаметра сверлом куда как проще, чем шпаклевать сам ствол, да и выглядит самостоятельно сделанный канал ствола достовернее.

В целом сборка особенных сложностей не представляет. Однако, не вызывает и восторга. Нормальная модель, не больше, но и не меньше.

Окраска

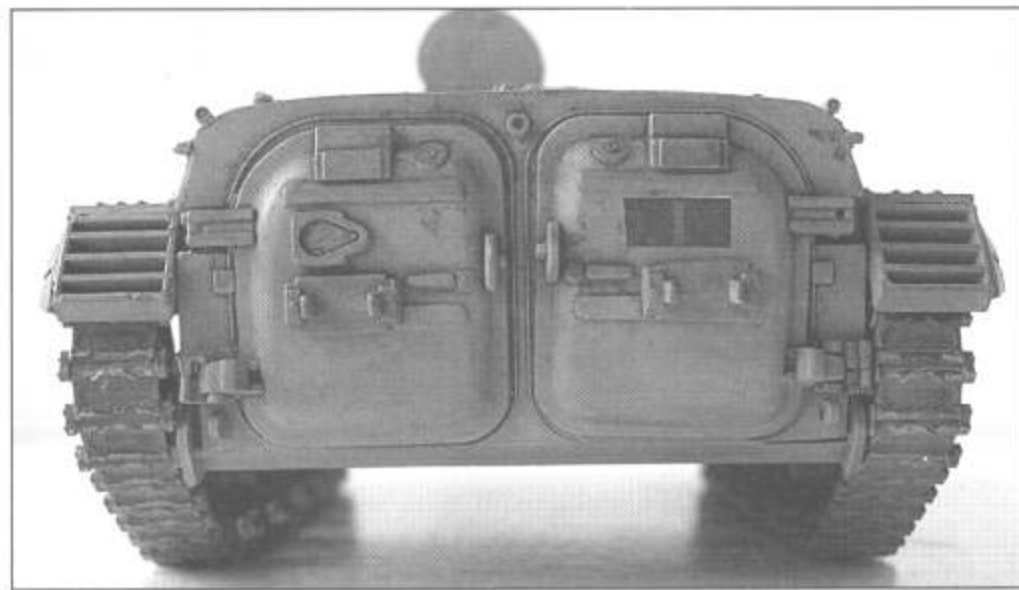
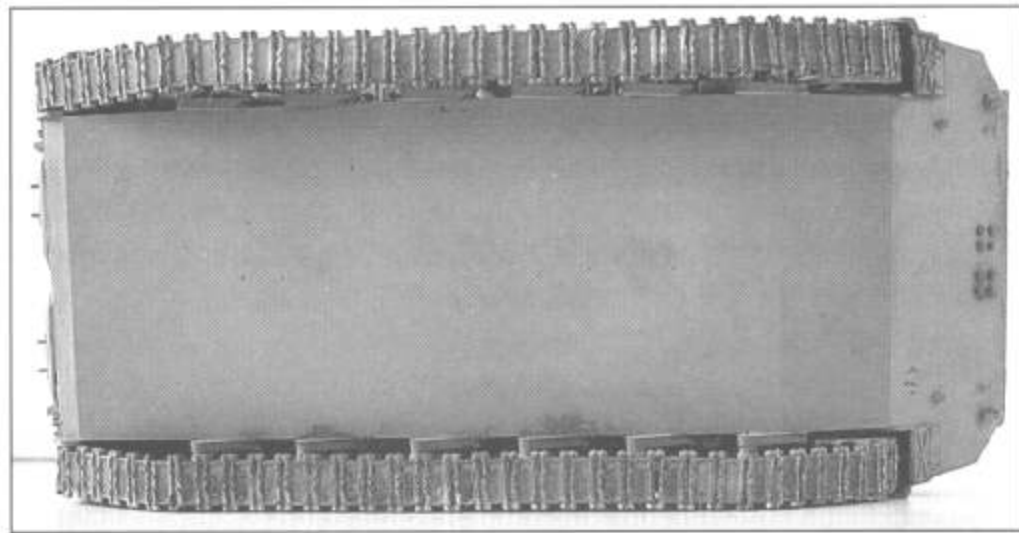
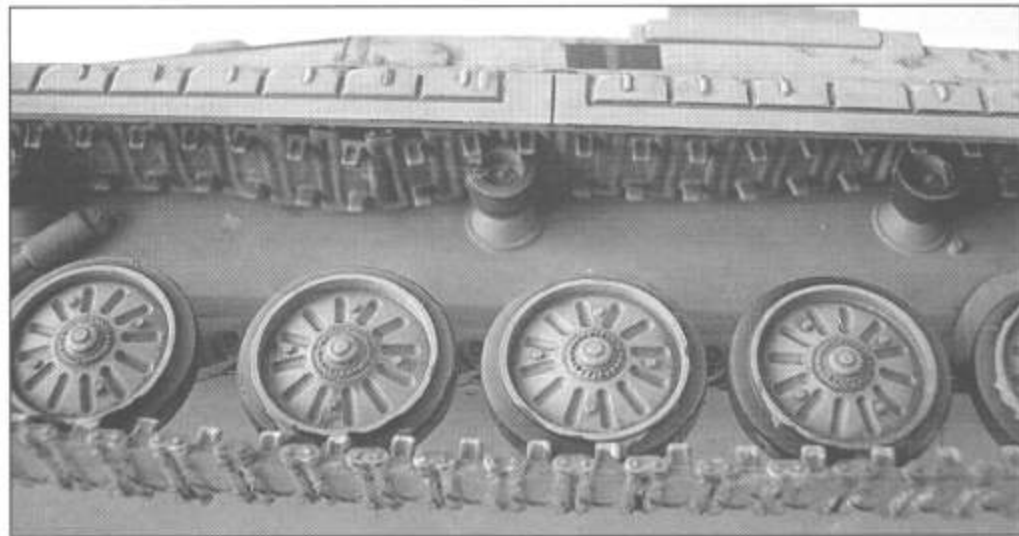
«Звезда» рекомендует окрашивать модель в камуфляж из пятен защитного и светло-зеленого цвета. Декаль с набором цифр схему окраски конечно же не задает. Между тем, схем окраски БМП-1 существовало немеренное количество. Можно лишний раз напомнить и о точности совпадения цветов какому-нибудь Federal Standart. В Красной Армии насыщенность оттенка краски БМП-1 (и не только БМП-1) определялась рвением военного, размешивавшего краску. При недостаточном рвении пигмент запросто мог остаться на дне бидона, ну и как тогда машина соответствует FS?

Я остановился на варианте окраски БМП-1 Республиканской гвардии Ирака. Схема окраски с расположением декалей имеется в монографии «БМП боевая машина советской пехоты» (военно-техническая серия № 50). Окраска иракской бронетехники проста и всем доступна – целиком песочно-желтая. Ценность же монографии в подробном «раскладе» тактической символики боевых машин пехоты из механизированного полка 6-й бронетанковой бригады 3-й бронетанковой дивизии «Саладин». Описание занимает не так много места и заслуживает того, чтобы привести его ниже полностью.

- Эмблемой 3-й бронетанковой дивизии была желтая полоса на стволе, часто разделенная белой полоской. В иракских дивизиях для обозначения входящих в них частей использовалась система цветных прямоугольников. В 3-й бронетанковой они прямоугольники обычно наносились на фоне бледного серо-синего круга диаметром 30-40 см. На борту прямоугольники часто наносились непосредственно по базовой окраске, без кругов. Круг иногда наносился посередине носовой части корпуса и всегда на левой или правой кормовой дверце. На четырехугольнике «бригадного» цвета писались арабские буквы «КС» - аббревиатура боевого клича «Кадисия Саддам», принятого в частях Республиканской гвардии. Цвета прямоугольников входивших в 3-ю бронетанковую дивизию бригад были следующими: 6-я бронетанковая бригада – черный, 8-я бронетанковая бригада – зеленый, 12-я механизированная - белый. Обозначением полков являлась цветная вертикальная полоска на фоне прямоугольника. Три танковых полка 6-й бронетанковой дивизии имели черные, желтые и белые полоски. Цвет полоски вооруженного БМП механизированного полка 6-й бригады – традиционный для пехоты зеленый. Иракские бронированные машины окрашивались в самые разные песчаные оттенки, в основном – цвета коричневого картона, но под жарким солнцем пустыни окраска быстро становилась тускло-песочного оттенка. Краска часто шелушилась, обнажая первоначальную советскую темно-зеленую окраску. Причиной шелушения красящего слоя являлось плохое качество покрасочных работ и повседневная эксплуатация машин.

Таким образом, с цветом краски проблем не возникло – песочно-желтая. В очередной раз производитель настоятельно советует водрузить на направляющую учебную ракету серебристого цвета, боевые ракеты окрашивались в защитный цвет. Конечно, за окраской последовал многоуровневый процесс тонировки и расшивки. Все швы и выступающие детали для контраста прорабатывались жидкой масляной краской желто-коричневого и черного цветов. Затем кромки и наиболее подверженные воздействию обуви танкистов поверхности обрабатывались графитовой пудрой. Следующий этап – «сколы» иракской краски до краски советской. Зеленый цвет наносился в отдельных местах краской темно-зеленого цвета методом сухой кисти. Жидкой черной краской были залиты выхлопная и вентиляционные решетки двигателя. Окончательно модель уже после нанесения декалей задута из аэрографа краской под пыль двух оттенков, темнее – внизу, посветлее – сверху.

Круга серо-голубого цвета подходящего диаметра в своих запасах декалей я не нашел, поэтому решил ограничиться только черными прямоугольниками. Прямоугольники отлично получились из



крестов к модели He-111 от Итальяни, зеленые полоски на них нарисованы кисточкой. Желтая полоса на стволе пушке – также сделана из обрезков декалей. К сожалению, на рисунке в монографии не удалось разглядеть как выглядят буквы «КС» на арабском языке, а сам я в арабском как-то не очень...

Копийность

Модель сравнивалась с чертежами из вышеупомянутого издания. По габаритам модель ложиться в чертежи идеально. Принципиальное отличие, искажающее облик модели одно – недостаточная конусность задней стенки башни. Производитель промахнулся примерно градусов на десять. Немного, но достаточно, чтобы излишняя вертикальность задней кромки профиля башни бросилась в глаза. Кроме того, на чертеже несколько иную форму имеет съемная прямоугольная панель в крыше корпуса по левому борту, сразу за люком командира. Охотно допускаю, что в процессе серийного производства форма панели менялась не раз. Рельеф кормовых дверей модели гораздо богаче, чем на дверях с чертежа. В отсутствие фотографий кормы БМП хочется верить производителю, в то же время с дверями, как и с панелью, вполне могли происходить метаморфозы по ходу серийного производства. Сомнения вызвала желанная производителя придать направляющей ПТУР гаубичный угол возвышения. Мой дружок, отслуживший срочную как раз на БМП-1 в погранвойсках, утверждает, что направляющая параллельна оси канала ствола. Он почти прав. На снимках видно, что угол рассогласования у направляющей и ствола имеется, но он очень небольшой. Суммируя вышеизложенное можно сказать, что у модели имеется два явных прокола: неверный профиль башни и неправильная установка направляющей ПТУР. Первый недостаток не лечится в принципе, второй – устраняется элементарно.

Михаил Никольский (Москва)

Spitfire Mk. Vb

Масштаб 1 : 72

Производитель «Ревелл» + «Айрфикс»

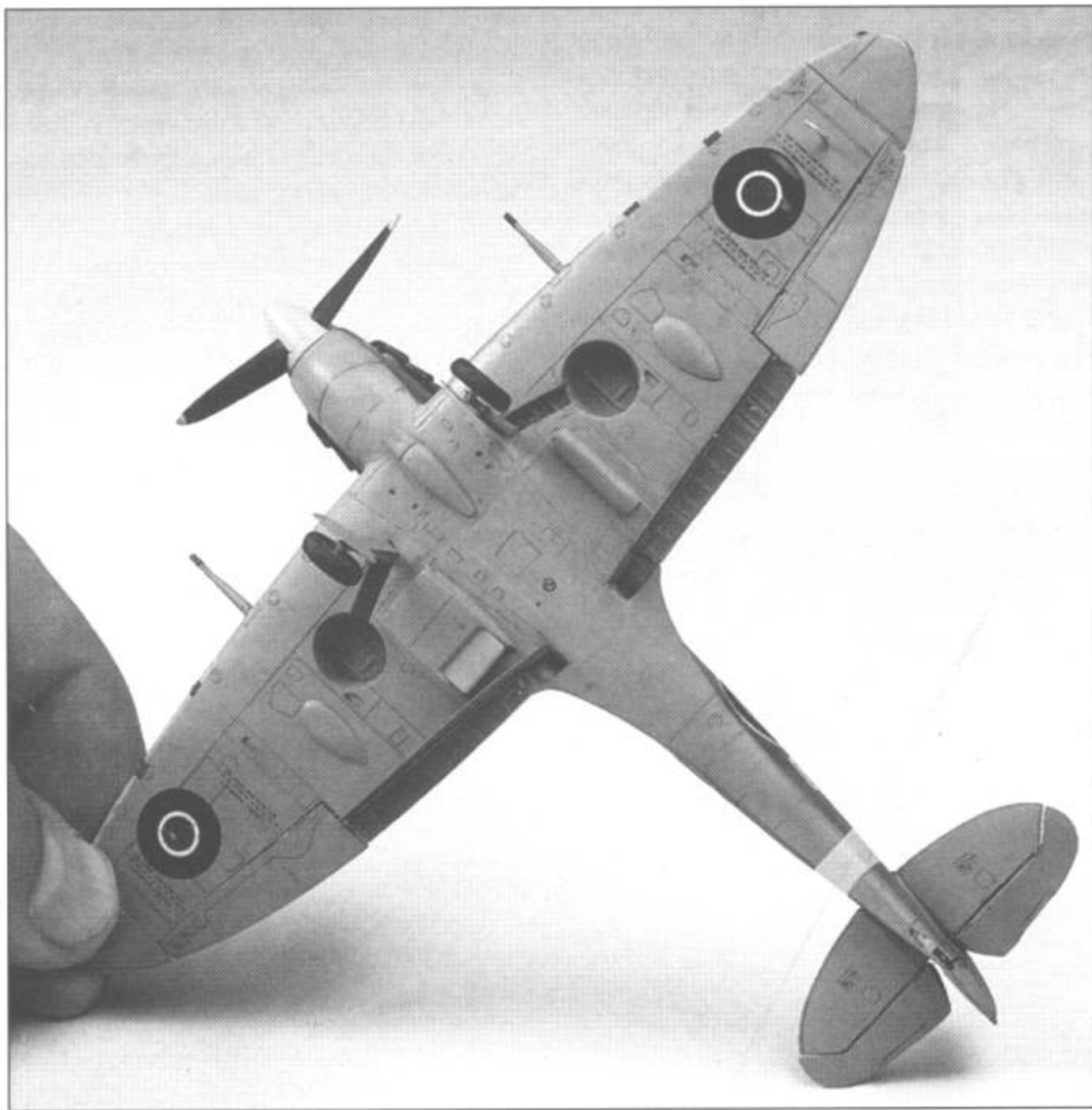
Постройка правильной модели Spitfire Mk.Vb в масштабе 1:72 была до последнего времени довольно затруднительна, так как на рынке не существовало хорошей модели. Существовавшая уже в течение многих лет модель Airfix, несмотря на многие достоинства была далека от совершенства, так же как и доступные с недавних пор наборы в масштабе 1:48 производства Hasegawa либо Tamiya. Выпущенный последним, набор Revell очень хорош, однако так же имеет несколько существенных ошибок.

Учитывая все это, я решил выполнить модель Revell дополнив ее некоторыми деталями из набора Airfix. Для кабины пилота использовал эпоксидный набор дополнительных деталей фирмы Cooper Detail CD72001, а так же набор фототравления фирмы Eduard 72-225. Весь кокпит в основном эпоксидный, за исключением приборной доски, привязных ремней пилота, а так же дополнительных проводов, которые я выполнил из кусочков тянутого литника. Вся внутренность окрашена краской Xtracolor X 10M. Циферблаты приборов на доске – это декаль Rehat Models. На верхней части приборной доски смонтировал прицел. В левой половине фюзеляжа вырезал створку дверки, так, что бы можно было установить ее в открытом положении. Винт, после того как я окрасил его в черный цвет с желтыми законцовками, вклеил



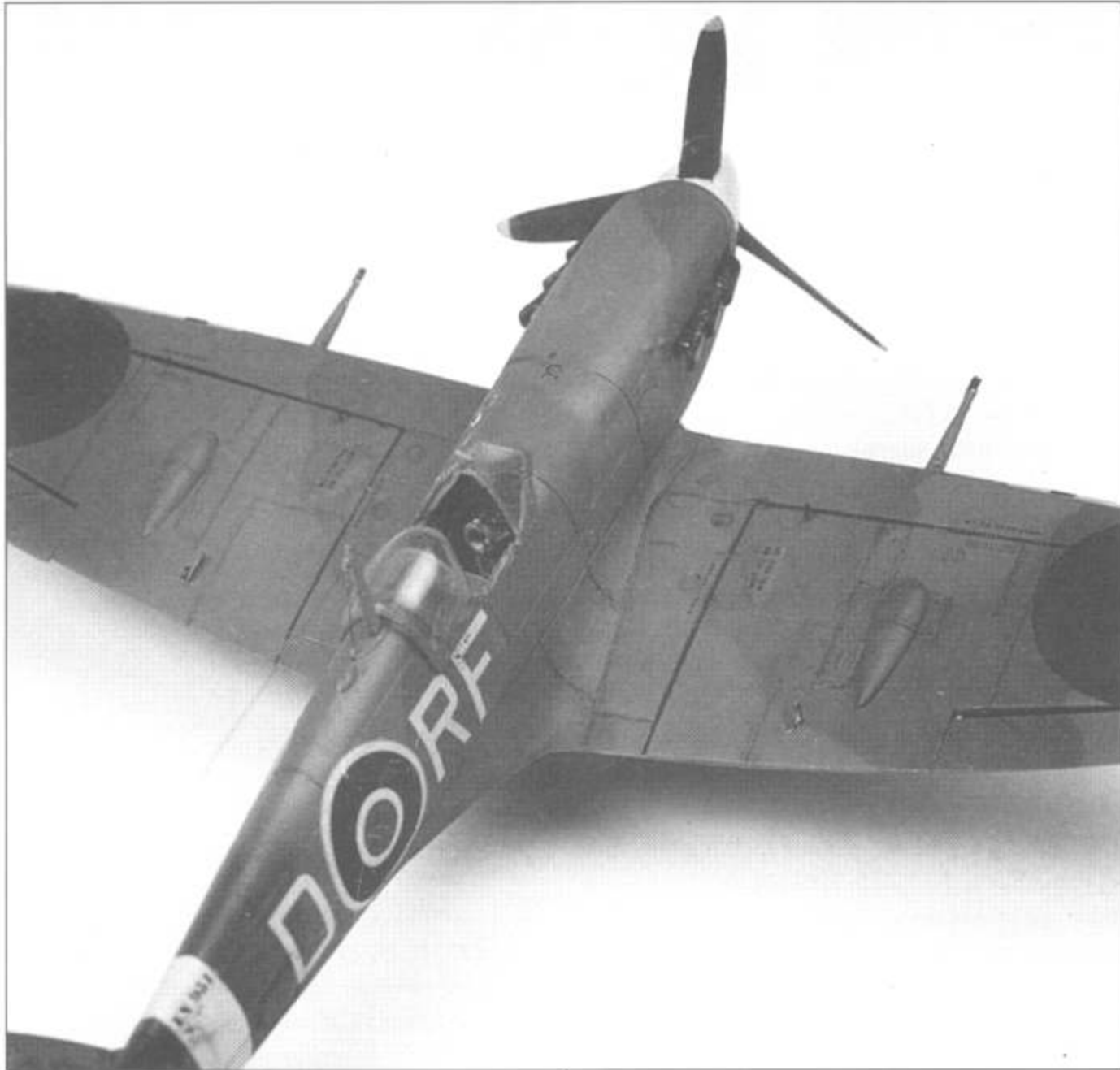
в кок, предварительно окрашенный краской Gunze Sangyo H74 – sky. Как винт, так и кок были взяты из набора Airfix. Весь этот узел был помещен в левую половинку фюзеляжа. После склеивания половинок фюзеляжа при помощи шпаклевки спрофилировал верхнюю часть капота двигателя, которая у модели Revell слишком плоская. После ее высыхания пришлось еще сделать заливочные горловины для топлива, расположенные перед кабиной. Фонарь кабины использовал из набора Falcon. Эта кабина, несомненно, сложна в изготовлении, но при таком масштабе модели выглядит очень реалистично. Перед приклеиванием очередных элементов, замаскировал фонарь маскирующей

лентой Tamiya. Это очень мутное занятие, но оно позволяет окрасить фонарь аэрографом, что существенно улучшает конечный эффект. Очень хорошо выполненный руль направления при установке слегка отклонил, что придает модели некоторую «живость». Рули высоты были отрезаны и заменены эпоксидными из набора Spitfire Surface Control фирмы Airways. Их преимущества заключаются в тонкой задней кромке, хорошо отображенной поверхности и тримерах. Крыло в наборе Revell содержит наиболее существенную ошибку этой модели – не отображена характерная для Spitfire форма нижней поверхности крыла в районе фюзеляжа. Очень жаль, так как в остальном крыло очень хорошее. Здесь правильно выполнены ниши шасси, радиаторы и мелкие детали, чего не сделано на модели Airfix. В этом месте была выполнена самая большая переделка в моей модели. Была использована нижняя средняя часть крыла от модели Airfix. Она была вклеена в фюзеляж модели Revell, в котором предварительно было выпилено отверстие необходимого размера. При этом были ликвидированы его неправильные очертания в нижней части. Перед установкой, на детали Airfix нанес линии расшивки, а так же насверлил отверстия для дренажа двигателя и топливного бака, а так же подогнал (но не приклеил) нижние половинки крыльев от набора Revell. Перед установкой от крыльев были отрезаны элероны, закрылки, а так же их законцовки. Последние были заменены законцовками от набора Airfix, так как на них правильно отображены форма и размер строевых огней. На элеронах зашпаклевал слишком крупные заклепки. Закрылки заменил деталями из набора Eduard. Перед склейкой обеих половинок крыла насверлил отверстия для установки обтекателей пушек, а так же наметил на их верхней части отверстия для штырьков – указателей положения закрылков. Затем за отверстиями для выхода стволов пулеметов поместил маленькие кусочки пластика, в которые на завершающей фазе постройки модели буду вставлять имитиру-



ющие их отрезки медицинской иглы. Склеенные внешние части крыльев приклеил встык при помощи клея Rohurol к ранее подготовленной центральной подфюзеляжной части модели. Мелкие щели зашпаклевал, а затем нанес линии расшивки. После окончания сборки крыльев, просверлил на них два маленьких отверстия, в которые установил указатели положения сток шасси. В передней кромке крыла сделал так же отверстие имитирующее фотопулемет, и приклеил оставшиеся стволы 20 мм пушек Hispano Suiza, а так же трубку Пито под левым крылом. Шасси модели выполнил из деталей набора Revell. На стойках из фототравленных деталей набора Eduard добавил замки, крепящие стойки в закрытом положении, трубки тормозной системы. Щитки стоек так же взяты из набора Eduard. Заднее колесо оставлено таким же, какое дается в наборе.

Теперь уже можно приступить к окраске модели. Первым делом замаскировал винт вместе с коком и всю модель окрасил краской Xtracolor X 3 цвета Medium Sea Grey. Затем, после укрытия масками нижней части модели, ее верхние поверхности были покрашены краской Xtracolor X 6 цвета Ocean Grey. В конце при помощи бумажных шаблонов нанес зеленые пятна камуфляжа цвета Dark Green, краской Gunze Sangyo H73. На кромках крыльев нарисовал желтые опознавательные полосы, а на их верхних частях черные полосы, отделяющие участки крыла по которым нельзя было ходить. Перед наложением декали всю модель очень аккуратно прошлифовал мелкой шлифовальной бумагой, а затем задул блестящим лаком Clear Cote фирмы Hambrol. Используемая декаль фирмы Techmod имела толстую подложку и для избежания эффекта «серебрения», особенно на эксплуатационных надписях, поверхность модели в том месте куда переводится декаль, должна быть как можно более гладкой. Государственные обозначения были взяты из декали фирмы Super Scale, так как аналогичные фрагменты декали Techmod имели неправдоподобный красный цвет. В кокарде на вертикальном стабилизаторе из-за опасения,



что декаль растрескается на его передней кромке, для красного цвета была использована соответствующим образом подобранная краска. После ее нанесения были доклеены бело-синие полосы кокарды. Антенна была изготовлена из тонкой пластиковой нитки и приклеена цианоакриловым клеем. В отверстиях передней кромки крыльев были установлены стволы пулеметов, выполненные из отрезков медицинских игл. Линии расшивки были подчеркнуты сильно разведенным Citadel Colour. Далее приклеил окрашенную дверцу кабины, установил позиционные огни, изготовленные из кусочков растянутого красного и зеленого пластика, а так же доклеил зеркало заднего вида над козырьком фонаря. Всю модель задул бесцветным лаком Semi-Mat фирмы Hambrol.

М. Л.

Наносим декаль

После полного высыхания модели вырезаем фрагмент декали, который собираемся наклеивать, и опускаем его на минуту в воду. Очень частой ошибкой, является размачивание декали в воде на протяжении длительного времени, что приводит к полному смыванию и так небольшого количества клея, а что за этим следует – плохое приклеивание к модели. Замоченный фрагмент декали кладем так, что бы он мог спокойно полежать некоторое время, до того как значок будет свободно скользить по бумаге подложки. Когда наступит такой момент, пинцетом берем бумагу основы и переносим в район накладывания декали на модель, где маленькой кисточкой аккуратно перетаскиваем ее на предварительно смоченный участок. После успешного сдвига



декали той же кистью уточняем ее позицию.

После этого подождем когда декаль начнет подсыхать и только тогда аккуратно намазываем ее раствором Micro Sol. Часто после этой операции наша декаль начинает «морщиться», это хороший знак; поэтому ни в коем случае не следует нервничать и ни под каким предлогом пробовать ее разгладить, так как на этой стадии наша наклейка становится исключительно нежной и даже самое легкое касание может привести к ее повреждению. После этой операции ожидаем полного высыхания и оцениваем результаты. Если наш знак не лег, так как это нужно, то повторяем размягчение до получения, желаемого эффекта. Хорошо не начинать наклеивания очередного знака до полного высыхания предыдущего, так как существует опасность, что из-за случайного касания к невысохшему фрагменту вся наша предыдущая работа пойдет насмарку.

После наклеивания всех знаков на модель ждем как минимум 24 часа до полного их высыхания. Только тогда чистой водой устраним все следы, оставленные излишками клея и раствором размягчителя. После того как модель снова высохнет, покрываем ее довольно толстым слоем полуматового лака, чтобы легче было заметить преломление света между поверхностью модели и «лаком» декали. Очень важен на этом этапе подбор соответствующего лака, чтобы он достаточно быстро высыхал, и не желтел по прошествии времени, ведь бывает и так, что через год наша модель принимает вообще другой цвет.

После полного высыхания лака (время зависит его типа, а так же толщины слоя) начинаем наиболее трудоемкую и ответственную часть завершения наклеивания декали — шлифование. Что бы достичь идеально ровной поверхности — что является очень важным для моделей, которые по завершению должны быть блестящими или полуматовыми, нам нужно сошлифовать избыток лака над декалью, слой лака на модели должен быть как минимум такой же, как толщина декали с лаком. В ходе шлифовки (используем для этой цели водостойкую наждачную бумагу) может оказаться, что толщина положенного перед этим лака слишком мала, при этом сразу же прекращаем шлифовать декаль. Не является большой проблемой, если для нашей работы использовали декаль с «лаком» наверху (поэтому для своих моделей я без оглядки использую только такие) иначе в данной ситуации окажется, что мы стерли с декали часть краски и не остается ничего другого как подобрать цвет и подкрасить ранее поврежденный фрагмент. Когда нам уже удалось выровнять разницу высот между поверхностью модели и декалью, можно снова задувать модель лаком — теперь будет полное впечатление, что это не декаль а окрашенные по трафаретам опознавательные знаки.

Перечень материалов испытанных и применяемых при описанной технике перевода декалей: 1. Раствор, размягчающий Micro Sol фирмы AeroMaster. 2. Лак блестящий и матовый фирмы Revell (номера 1 и 2). 3. Наждачная бумага № 1000 фирмы Tamiya.

SPAD VII C1

Масштаб 1:48

Производитель MPM

Литая под низким давлением модель, 69 деталей (18 фототравленных, два вакуумформированных ветровых козырька), декаль Достоинства: хорошее качество литья, качественная декаль

Недостатки: разная толщина стоек бипланной коробки затрудняет монтаж верхнего крыла.

Истребитель SPAD VII не получил такой известности как более поздний SPAD XIII, на котором летали многие американские асы периода первой мировой войны. В то же время на SPAD VII сражались такие «тузы», как Гинемер, Нунжессер и Фонк. Самолет оснащался 150- или 180-сильным двигателем Испано-Сюиза, вооружение — один синхронный пулемет Виккерс. Своих германских соперников французский истребитель превосходил по скорости и маневренности, мог легко оторваться от них на пикировании.

Отлитые под низким давлением детали имеют хорошее качество, а фототравленные детали просто великолепны. Прозрачный козырек кабины изготовлен методом вакуумформирования. Декаль позволяет оформить модель в трех вариантах: два — французских и один итальянский. Инструкция помимо иллюстраций процесса сборки содержит рекомендации по окраске интерьера кабины и мелких деталей модели.

Довольно много времени ушло на зачистку и подгонку литых и травленных деталей кабины. Собранный салон хорошо встает в половинки фюзеляжа. Сами половинки соединяются друг с другом без щелей.

Приклеив к фюзеляжу нижнее крыло можно переходить к окраске. Окрашивать полностью собранный биплан очень неудоб-

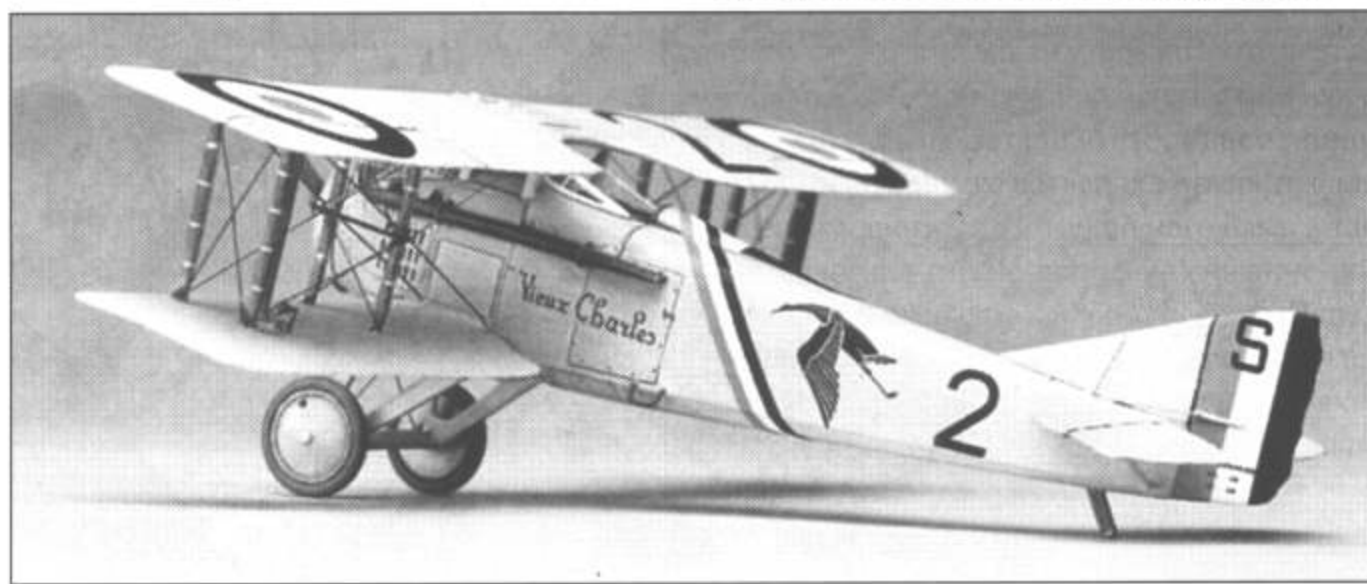


но. Модель целиком окрашена краской «французский бежевый» фирмы Polly Scale. Передняя часть фюзеляжа и стойки шасси окрашены более светлым оттенком этой краски. Выбранный вариант окраски соответствует самолету Гинемера по состоянию на сентябрь 1916 г. Декаль отпечатана очень качественно и хорошо переводится на модель.

После окраски на свои места были установлены пулемет, прицел и ветровой козырек кабины. Затем пришла очередь борьбы со стойками и верхним крылом.

Обычно качество отливки стоек в моделях ЛНД далеко от идеального. Данная модель исключением не является. Торцы стоек сложно назвать надежной платформой для монтажа верхнего крыла, кроме того, все стойки имеют различную длину. Стойки пришлось сделать из бальсы. В модели не сделан топливопровод от бака, расположенного в верхнем крыле, к двигателю. Он изготовлен самостоятельно из медной проволоки и играет роль дополнительной опоры верхнего крыла. На внутренних стойках отсутствуют горизонтальные стержни, скрепляющие их друг с другом. Стержни сделаны из тонкой проволоки. Стойки шасси усилены проволочными вставками.

Модель соответствует чертежам из издания «Windsock Data Profile SPAD VII». Работа над моделью заняла порядка 40 часов — нормально для биплана в 48-м масштабе, изготовленного по технологии ЛНД. Естественно, что рекомендовать такую модель можно лишь опытным моделистам.



F-8E Crusader

Масштаб 1:48

Производитель: Hasegawa

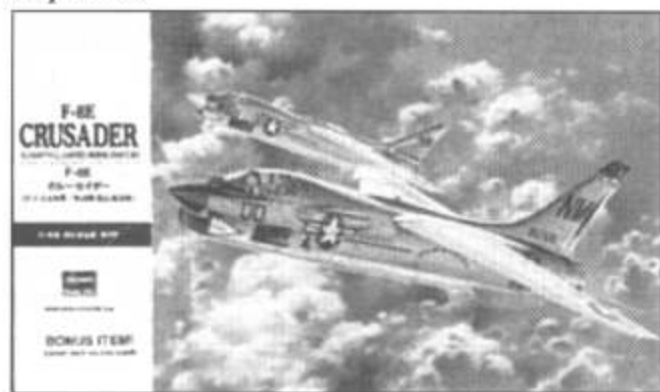
Литая модель, 131 деталь (включая 12 виниловых), декаль

Достоинства: удобное технологическое членение, качественная декаль, отдельно сделанные закрылки, возможность уста-

новки крыла в двух позициях, превосходная детализровка

Недостатки: есть утяжины, имеются многочисленные следы от толкателей

Истребитель Чэнс-Воут F-8 «Крусейдер» стал первым сверхзвуковым истребителем авиации флота США. Самолет создавался как дневной одноместный истребитель, вооруженный 20-мм пушками и раке-



тами воздух-воздух «Сайдуиндер». В годы Вьетнамской войны пилоты «Крусейдеров» одержали 18 побед в воздушных боях (по другим данным – всего две), а самолет заслужил прозвища «MiG Master» и «Last of the Gunfighter».

Самолет имел уникальное крыло с изменяемым установочным углом атаки, этот момент нашел отражение в новой модели от Хасегавы. Модель отлита из светло-серого пластика. Расшивка – внутренняя, очень аккуратная; хорошо детализованы ниши и стойки шасси.

Первой собиралась кабина пилота. Интерьер – адекватен, однако использование конверсионного набора лишним не будет. К примеру, есть такой неприятный момент: «ванна» кабины не дотягивает до стенок фюзеляжа. К консолям пришлось подклеивать полоски листового пластика. Отсутствуют привязные ремни на катапультируемом кресле, пришлось делать их из фольги; пряжки – фототравленные детали.

В наборе имеются подкрыльевые пилоны, но флотские «Крусейдеры» обычно летали без них, в то время как «Крусейдеры» корпуса морской пехоты наоборот почти всегда летали с пилонами. На фюзеляжных

пилонах можно смонтировать ракеты «Зуни» – редкий вариант вооружения моделей. Однако выбраны были «Сайдуиндеры», взятые с другой модели Хасегавы.

Фонарь кабины отлит в две детали, однако требуется подгонка откидного сегмента буде возникнет желание приклеить его в открытом положении.

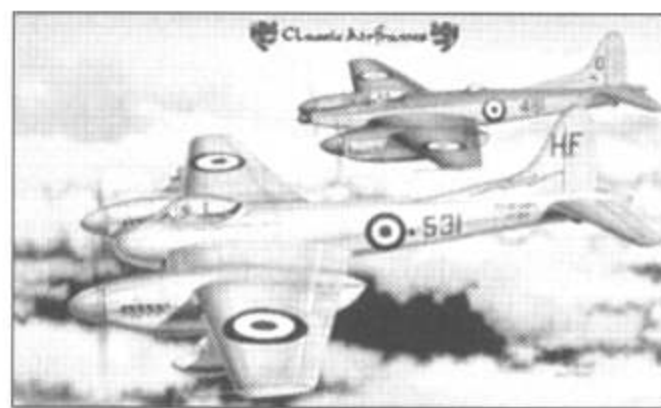
Выполненные отдельными деталями предкрылки и закрылки позволяют «распушить» крыло. При установке крыла на большой угол атаки механизация крыла «Крусейдера» выпускалась автоматически, помните об этом. В стояночном положении крыло устанавливалось в нижнее положение, а механизация чаще всего убиралась. Модель показывает «Крусейдер» в стояночном положении. Надо сказать, на модели предкрылки и закрылки проще приклеить в выпущенном, а не в убранном положении.

Пришлось зашпаклевать и зачистить несколько швов в носовой части фюзеляжа.

Для окраски использовалась комбинация эмалей фирмы Тесторс и тамиевского акрила. Серо-белая схема окраски палубных самолетов того периода типична для авиации ВМС США. Декаль позволяет оформить модель в четырех вариантах: два – самолеты эскадрильи VF-191 «Satan's Kitten» и два – эскадрильи VF-194 «Red Lightning». Выбор был остановлен на «красной молнии».

Модель истребителя «Крусейдер» – еще один палубный хит от Хасегавы в ряду моделей A-4, A-7, F-14 и F-18. Сборка модели из коробки проблем не представляет. Модель хорошо ложится в чертежи из издания «F-8 in Detail and Scale». На сборку и окраску ушло примерно 20 часов.

Де Хэвилленд «Sea Hornet»



Масштаб 1:48

Производитель: Classic Airframes

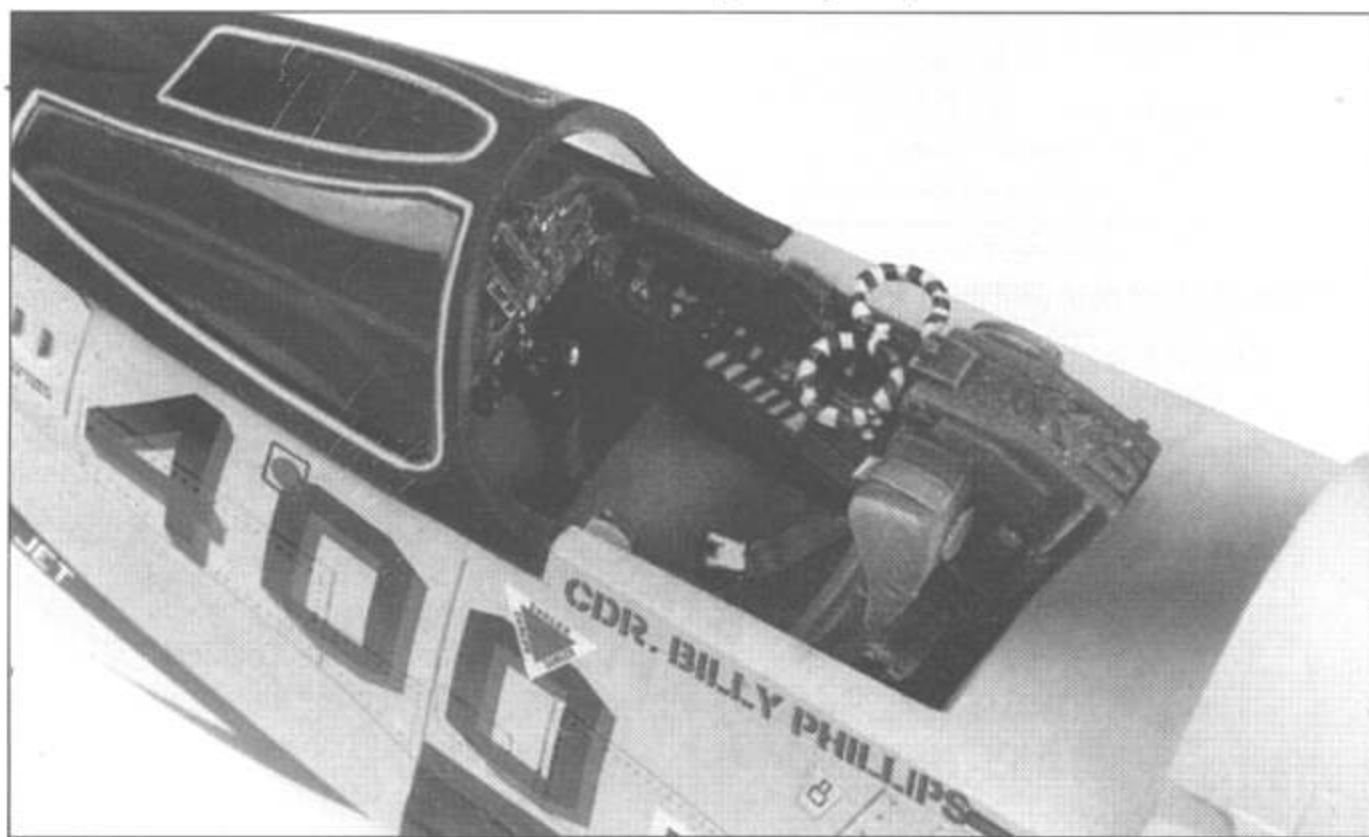
114 деталей (41 эпоксидная, 10 вакуумформованных), декаль

Достоинства: качество выполненные эпоксидные детали, хорошая детализовка, хорошая стыковка деталей

Недостатки: местоположение многих деталей однозначно не задиктовано

Некоторые самолеты выглядят стремительными даже на стоянке. «Си Хорнет» из их числа. Принятый на вооружение после окончания второй мировой войны «Хорнет» превзошел по скорости своего предшественника «Москито», но по скорости поршневые истребители уже не могли тягаться с новорожденными «джетами». ВМС пожелали принять на вооружение морской вариант сухопутного «Хорнета». В дополнение к многочисленным одноместным модификациям «Хорнета» был разработан двухместный ночной перехватчик. «Си Хорнеты» интенсивно эксплуатировались на британских авианосцах в период перехода авиации с поршневых двигателей на реактивные.

Набор фирмы Classic Airframes позволяет собрать одноместный «Си Хорнет» F.20 или двухместный NF.21. Качество эпоксидного литья великолепно, особенно удачно получились приборная доска, радиаторы двигателя, выхлопные патрубки, пламегасители, стойки шасси, нижняя передняя часть фюзеляжа с отсеком вооружения и обтекатель РЛС. Фонари кабин изготовлены методом вакуумформирования.



Согласно рекомендациям Classic Airframes одноместный вариант целиком окрашивается в серебристый цвет, двухместный – имеет двухцветную окраску: верх – темный морской серый, низ – sky. Решено было строить двухместную ночную модификацию. Базовая отливка соответствует одноместному варианту, поэтому пришлось по намеченным на фюзеляже линиям отрезать нос и прорезать отверстие в фюзеляже под вторую кабину.

Качество отливок интерьера кабины хорошее, но имеется ряд недостатков. Так, штурвальная колонка цепляет за приборную доску, в задней кабине сложно зафиксировать приборную панель оператора РЛС. Последнюю панель через закрытый фонарь почти не видно, поэтому можно не приклеивать вообще. Щели при склейке половинок фюзеляжа образуются лишь в районе вырезов под кабины и нишу хвостовой опоры шасси. Руль направления и рули высоты выполнены отдельными деталями, стыкуются с фюзеляжем и половинками стабилизатора без проблем.

После сборки фюзеляжа был отрезан нос, а на его место приклеен нос от двухместной модификации. Шпаклевки не потребовалось. Стабилизатор также хорошо подходит к фюзеляжу.

Элементы крыла стыкуются хорошо, но нужно обратить внимание на правильность установки радиаторов – в инструкции неправильно показано как их монтировать. Зато между крылом и мотогондолами образуются довольно приличные щели, кроме того, не сцентрированы отверстия под воздушные винты. Лопастей винтов отлиты отдельными деталями, что затрудняет их монтаж. А сами лопасти нуждаются в зачистке.

Монтаж крыла к фюзеляжу потребовал минимального количества шпаклевки. Стойки шасси необходимо слегка подточить, чтобы они вошли в ниши мотогондол.

Модель окрашена красками фирмы Тес-торс. В инструкции рекомендуется окрашивать коки воздушных винтов в темный морской серый цвет, но на снимках видно, что коки были светлыми, вероятно – «небесными», sky.



Декали отпечатаны очень качественно, чтобы избежать смещения элементов кокард при печати красные внутренние круги сделаны отдельно от сине-белых.

На изготовление модели ушло 22 часа. Для сборки требуется минимальный опыт работы с эпоксидными деталями.

AS-90

масштаб 1:35

производитель Trumpeter

литая модель, 318 деталей (21 виниловая), декали

достоинства: хорошая детализовка, превосходно выполненные опорные катки, возможность выбора орудий с разной длиной ствола, большое количество мелких деталей, отлитых индивидуально
недостатки: полностью отсутствуют элементы интерьера, слишком длинные гусеницы, шанцевый инструмент выполнен слишком толстым

Китайская фирма Trumpeter самой первой сделала модель британской самоходной гаубицы AS-90. Отливки выполнены из пла-

стика оливкового цвета, на отдельных деталях имеются небольшие утяжины и следы от толкателей (большинство из них после сборки не видно). Гусеницы целиком отлиты из винила. Тросы – нейлоновая нить.

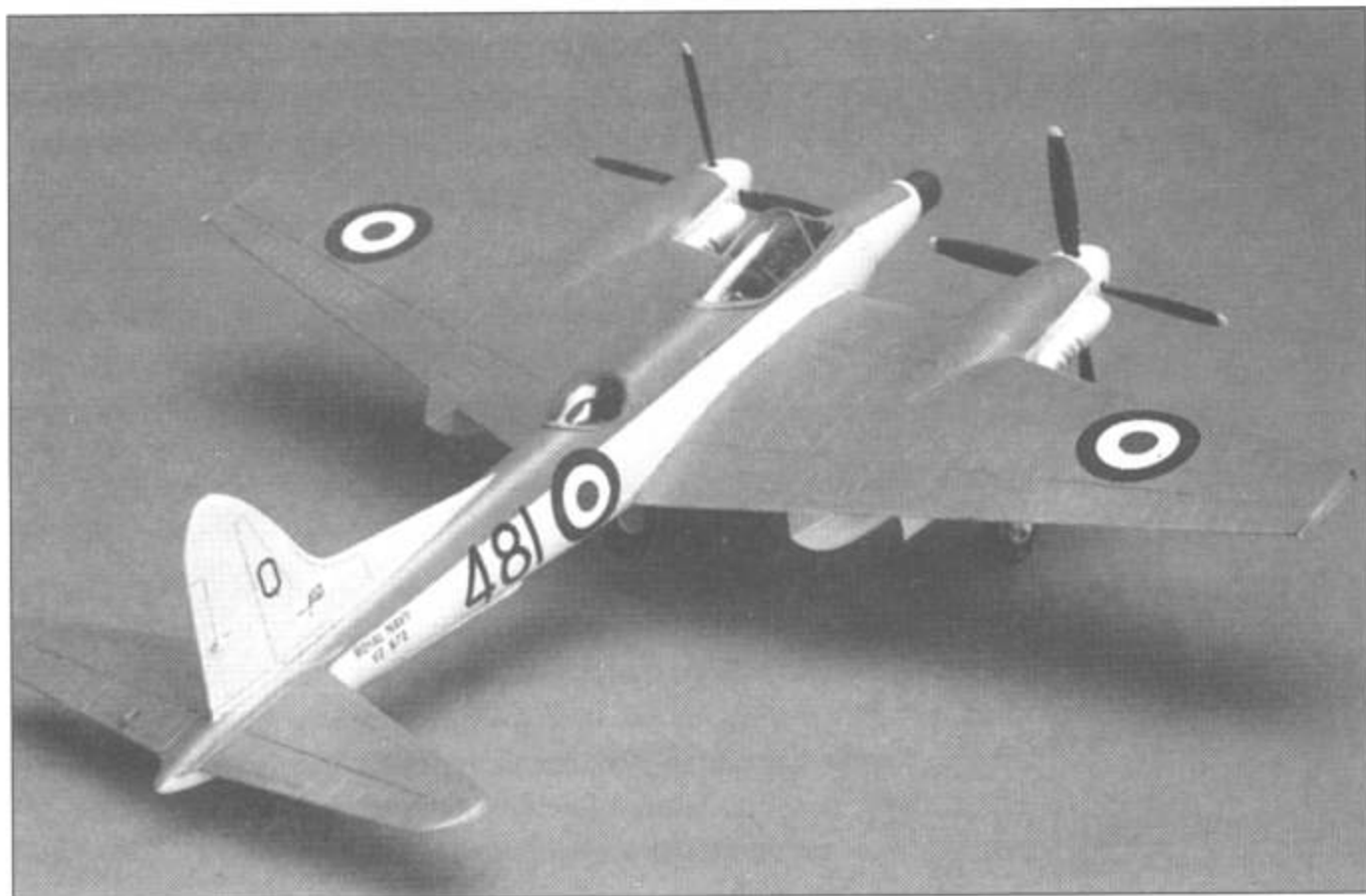
Ходовая часть включает опорные катки с индивидуальной подвеской и поддерживающие ролики. Детализовка ходовой части прекрасна. Но выдержать одну линию опорных катков при сборке непросто. Опорные катки и ленивцы фиксируются на осях с помощью виниловых втулок.

Согласно инструкции гусеницы следует одевать на этапе 6, но лучше это сделать после окраски модели. Сами гусеницы слишком длинные.

На верхней части корпуса очень хорошо воспроизведены решетки и сварные швы. Масса мелких деталей с большинством своем легко стыкуется с корпусом. Небольшая щель образуется после приклейки кормовой дверцы в закрытом положении. Дверцу можно приклеить и в открытом положении, но тогда возникает вопрос об интерьере модели. Интерьер даже не обозначен, а конверсионных наборов пока не появилось.

«Экстерьер» башни впечатляет не меньше, чем детализовка поверхности корпуса: запасные траки, инструмент, ящики, люки, дымовые гранатометы – все отлито отдельными деталями. Единственный минус – слишком толстый для 35-го масштаба инструмент.

Из набора можно собрать две версии самоходной гаубицы: со стволом длиной 39 калибров и с 52-калиберной гаубицей. Ствол орудия легко сделать подвижным в вертикальной плоскости.



Модель окрашена по двухцветной камуфляжной схеме, типичной для бронетехники британской армии. Использовались краски фирмы Тамия «NATO Green» и фирмы Polly Scale «NATO black». Модель тонирована «заливкой» цвета желтой охры (масляная краска) и обработана методом сухой кисти.

По большому счету модель имеет один недостаток – отсутствие конверсионного набора с деталями интерьера.

RAF S.E.5a

Масштаб 1:72

Производитель Roden

Литая, 54 детали. Декаль

Достоинства: правдоподобная фактура поверхности, хорошая детализировка, возможность сборки нескольких модификаций из одного набора

Недостатки: требуется зачистка швов по линии разъема формы, хорда вертикального оперения коротковата

Самолет RAF S.E.5a наряду с Сопвичем «Кэмел» стал самым удачным британским истребителем периода первой мировой войны. Скоростной и простой в управлении самолет являлся стабильной платформой для оружия. Из-за проблем с двигателем и прочностью конструкции планера самолет поступил на вооружение эскадрилий в массовом порядке только в 1918 г. На S.E.5a летали лучшие британские асы Майк Мэннок (73 победы) и Билли Бишоп (72 победы).

Модель украинской фирмы Роден воспроизводит вариант с двигателем Уолсли «Вайпер» и вооружением из синхронного пулемета Веккерс и установленного над верхним крылом пулемета Льюис. Отливки – светло-серого цвета.

Практически на всех деталях хорошо различимы швы по линии разъема формы. Для достижения полной копийности необходимо добавить ряд самостоятельно изготовленных деталей. Детали стыкуются между собой хорошо, тем не менее перед склейкой рекомендуется проверить качество стыковки «на сухую».

До сборки следует просверлить отверстия под растяжки и проводку управления. К сожалению, инструкция не содержит схемы растяжек, отчасти этот пробел восполняет рисунок на коробке. Лучше воспользоваться солидной монографией, например – «Windsock 10, R.A.F. S.E.5a».

В инструкции неправильно показано куда и как клеить некоторые детали, так деталь 34А следует монтировать под углом, а деталь 1D необходимо сдвинуть вперед, перепутаны стойки (деталь 30А – задняя стойка, деталь 29А – передняя, в инструкции – наоборот).

Постройка модели любого биплана – занятие не простое. Подкосы – тонкие и ломкие, работать с ними следует очень аккуратно, особенно отделять от литников. Лучше всего подкосы и стойки отрезать от рамок микропилкой, сделанной из бритвенного лезвия.

Отсутствуют гнезда под подкосы шасси, для придания конструкции прочности отверстия пришлось просверлить.

В схемах окраски цвета указаны верно, но только в палитре фирмы Humbrol. Декаль – качественная, но подложка тонковата. Модель оформлена как самолета Билли Бишоп.

Собранная и окрашенная модель производит приятное впечатление, однако вертикальное оперение короче, чем нужно.

На работу ушло 30 часов. Рекомендуется изделие фирмы Роден лишь моделистам, имеющим опыт работы с миниатюрными копиями бипланов. Работа – ювелирная и деликатная.



P-39N/Q Airacobra

Масштаб 1 : 72

Производитель «Академия»

Ахтунг, Покрышкин!

Истребитель «Аэрокобра» – один из самых удачных самолетов периода второй мировой войны в своем классе, в то же время P-39 и самый спорный истребитель того периода, по поводу его достоинств и недостатков в США ломают копья до сих пор. Разрабатывался он как скоростной перехватчик, отсюда исключительно мощное вооружение – 37-мм автоматическая пушка, фугасные снаряды которой могли развалить на составляющие едва ли не любой самолет. После проведения летных испытаний прототипа XP-39 командование авиационного корпуса армии США разрешило снять с самолета турбокомпрессор. На малых и средних высотах это устройство ощутимой пользы не приносило, но на больших значительно увеличивало ЛТХ самолета. На Западе придавали большое значение именно высотности истребителей, поэтому решение о снятии турбокомпрессора выглядит довольно странным. Неудивительно, что многие эксплуатанты «Кобры», особенно англичане, плохо отзывались о летных характеристиках истребителя P-39. «Кобра» не пользовалась популярностью у пилотов.

Мощное пушечное вооружение превращало истребитель в незаурядный ударный самолет, а для атаки наземных целей высотность машине не нужна. Бортовое вооружение «Кобры» позволяло поражать даже бронированные цели. В ВВС Красной Армии сотни «Аэрокобр» успешно применялись как штурмовики. Вместе с тем советские «Кобры» зарекомендовали себя и как отличные самолеты-истребители, на которых сражались множество выдающихся асов и каких асов: Покрышкин, Речкалов, Амет-Хан Султан, Клубов. По соотношению число побед к числу боевых вылетов (просчитано для пилотов, одержавших 20 и более побед в воздушных боях) «Кобра» оказалась лучшим истребителем ВВС КА. Именно летчики ВВС Красной Армии сделали имя самолету, который на Западе считали провальным.

«Кобра» выпускалась в нескольких вариантах, нас интересует два – «Q» и «N».

Изначально было заказано 1800 истребителей модификации P-39G, но затем партия была разбита на несколько серий самолетов разных моделей: P-39K, P-39L, P-39M и P-39N. Эти четыре варианта «Аэрокобры» известны как «средние».

На 210 построенных самолетах P-39K стояли двигатели V-1710-63 мощностью 1325 л.с., оптимизированные для работы на малых высотах и воздушные винты Аэропродактс. Двигатель V-1710-63 имел по шести выхлопных патрубков на сторону. Боекомплект к крупнокалиберным пулеметам был увеличен на 15 патронов на ствол. На шести P-39K были установлены аэрофотоаппараты, после чего машины получили обозначение P-39K-1-BE.

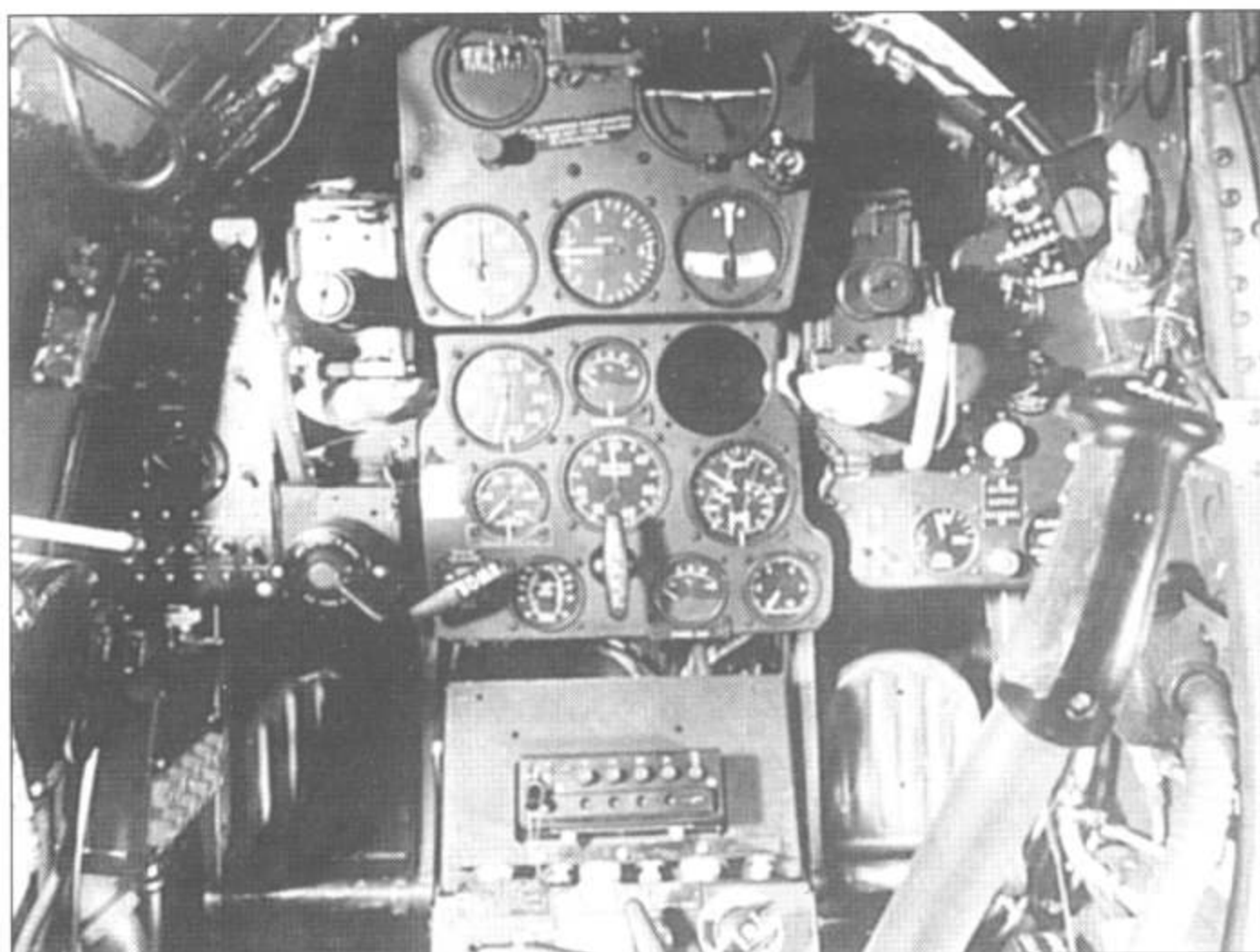


Этот P-39N был захвачен немцами в качестве трофея в начале 1944 г. Бортовой номер «71» желтого цвета, серийный номер на киле закрашен. Традиционные для американских самолетов серийные номера на киле после поступления «Кобр» в СССР обычно закрашивались.

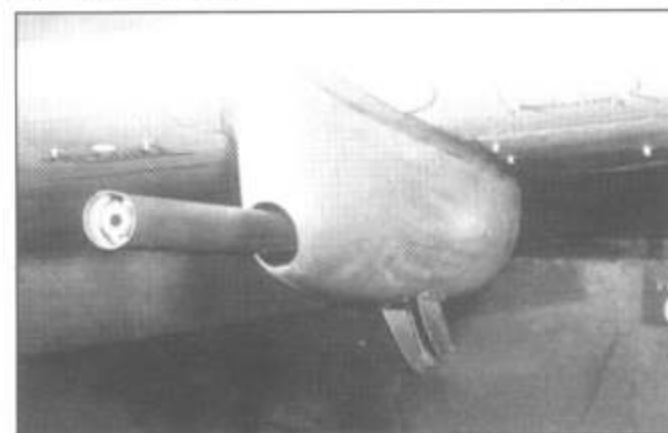
Р-39Q стал последним серийным вариантом «Аэрокобры». Вместо четырех крыльевых пулеметов винтовочного калибра под каждой плоскостью Р-39Q монтировались гондолы с одним 12,7-мм пулеметом. В боевых условиях гондолы часто снимались.



Крупный план сектора газа, видна панель органов управления электросистемой с амперметром.



Приборная доска истребителя Р-39Q. Снимок не лучшего качества, к тому же с доски снят прибор контроля работы двигателя.



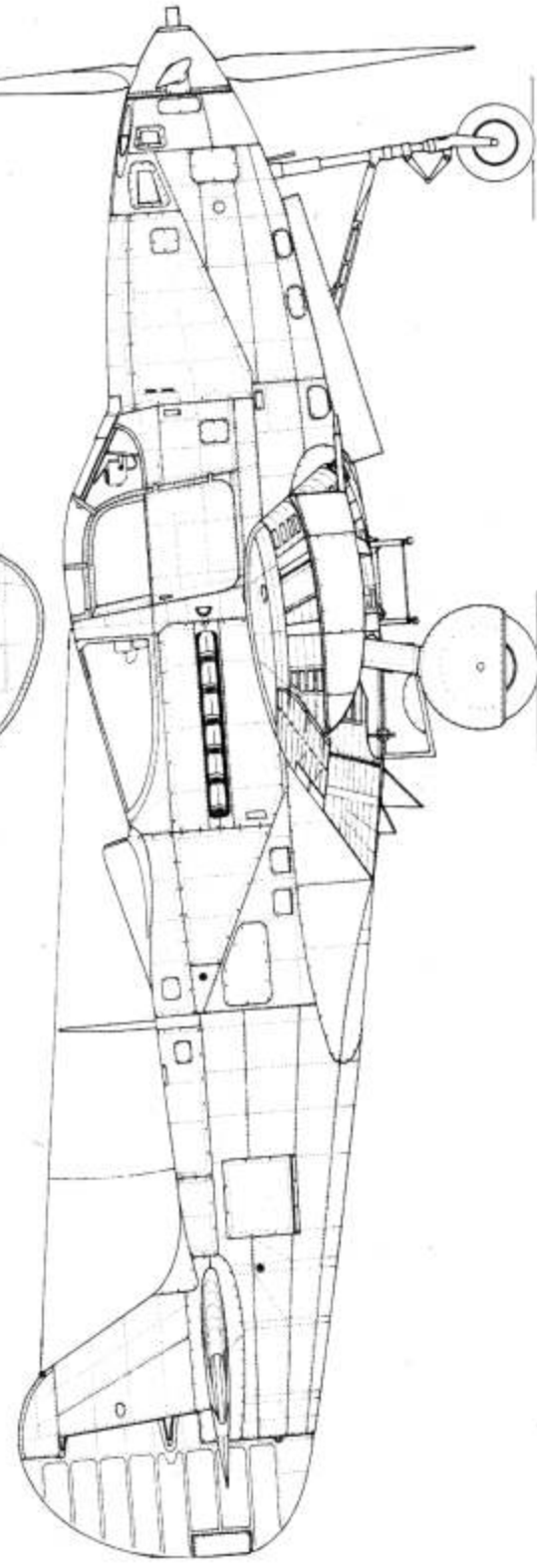
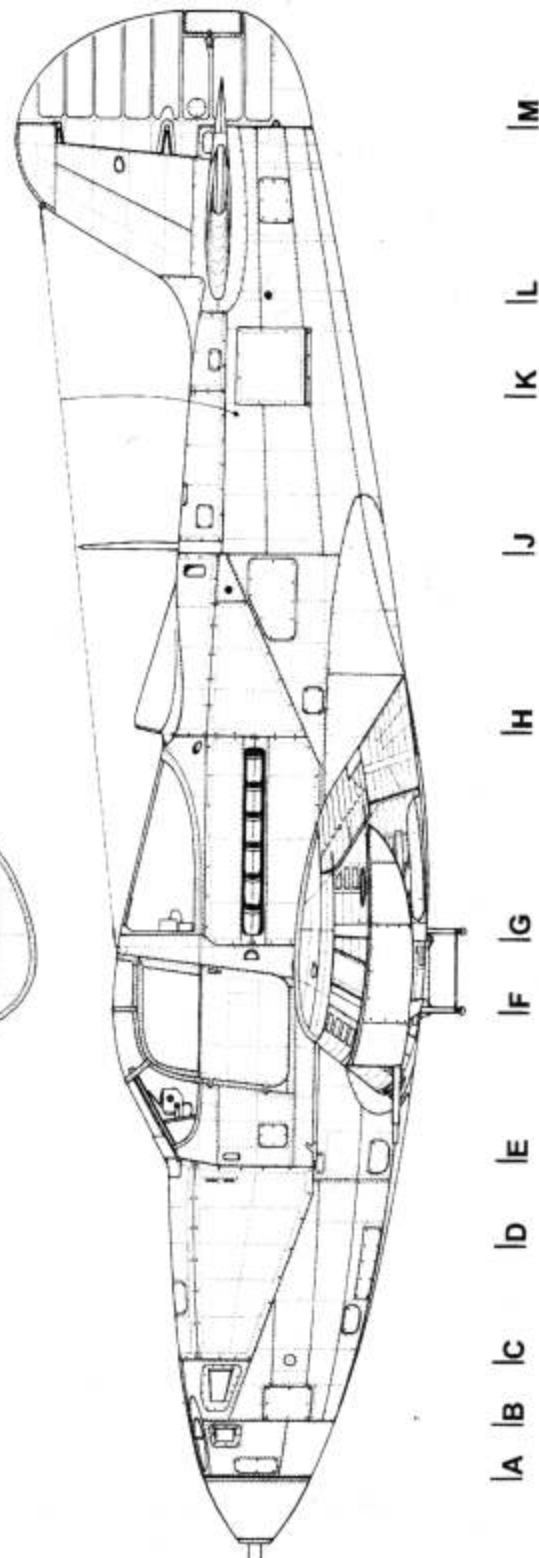
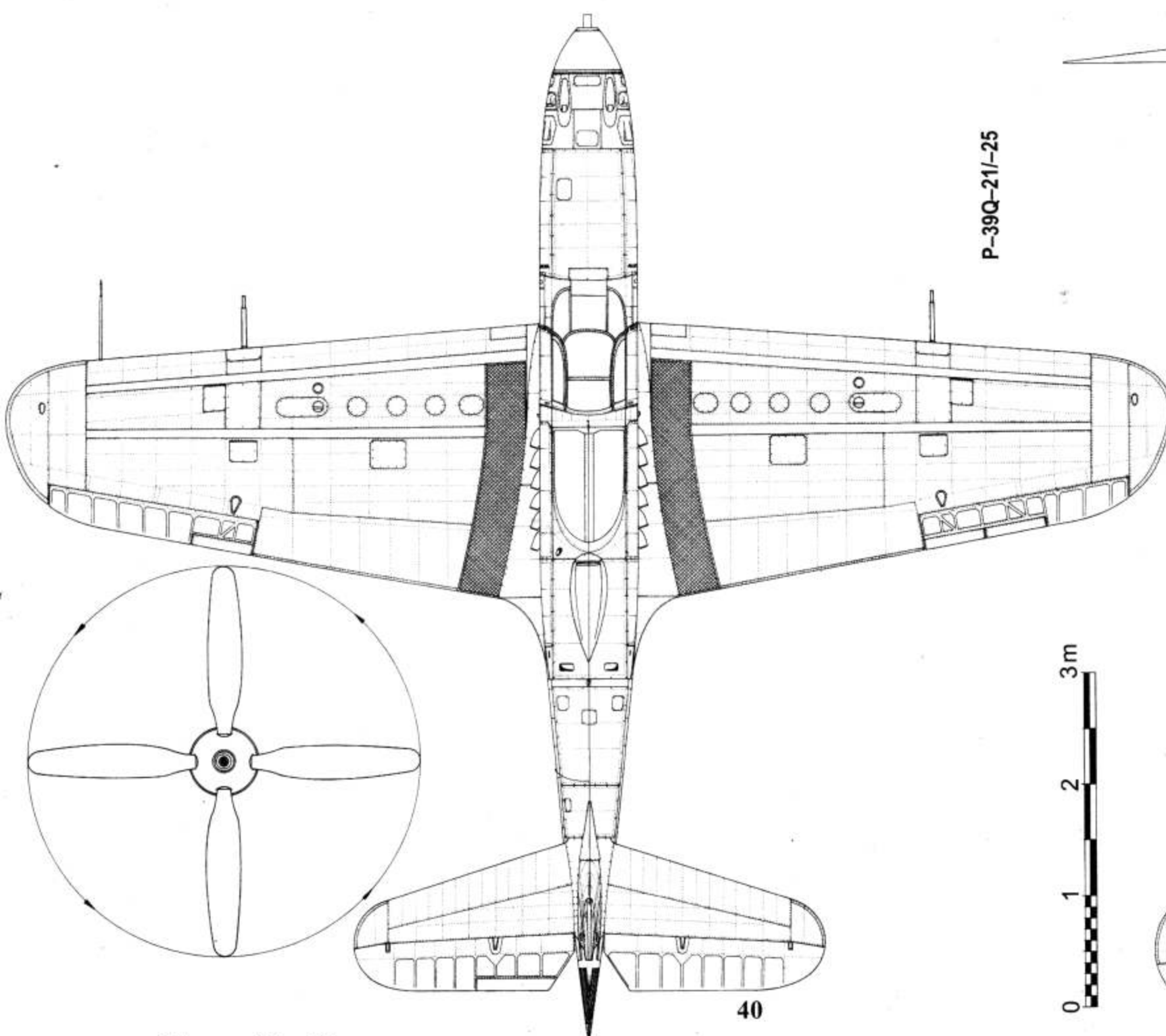
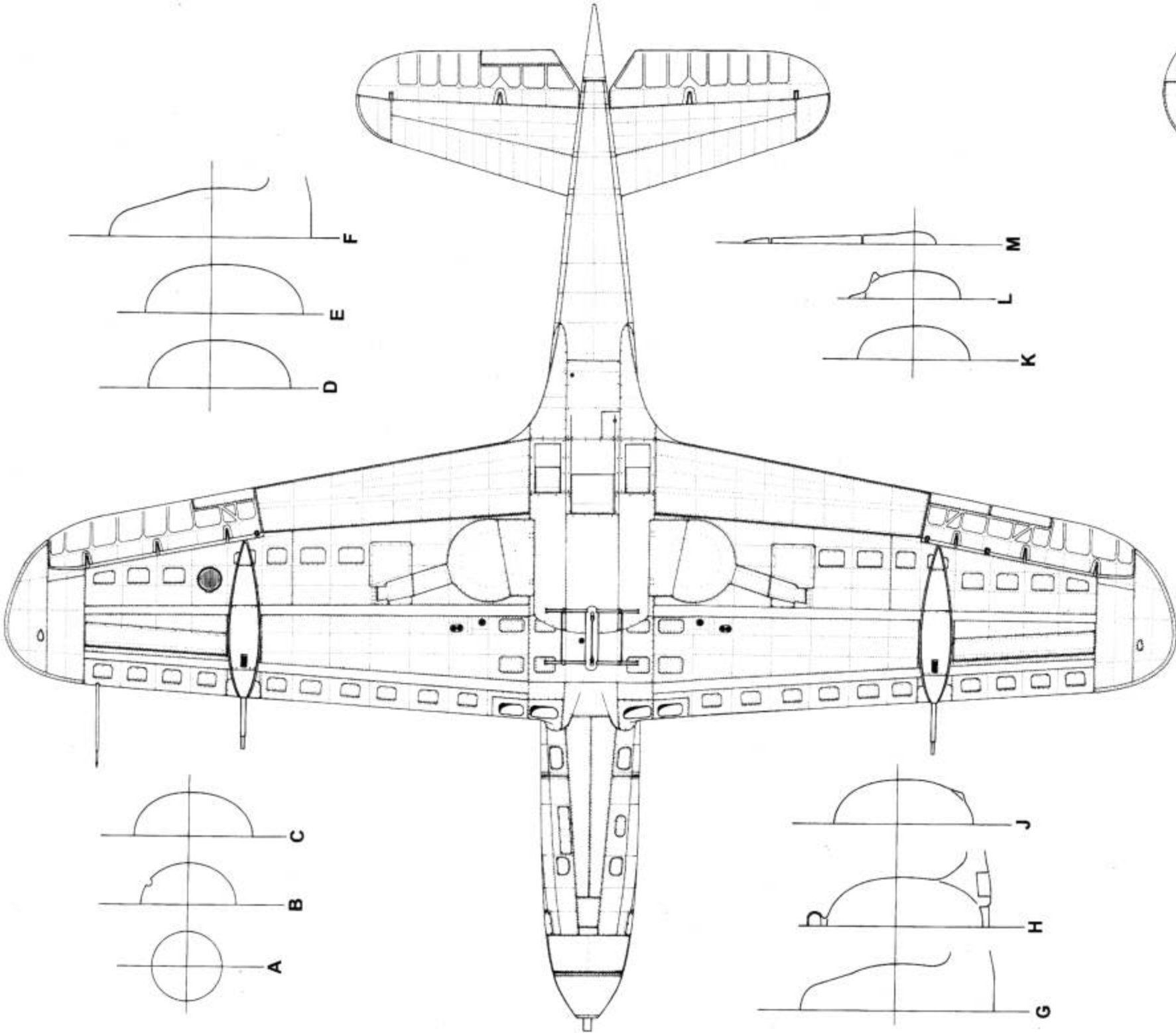
Крупный план подкрыльевой гондолы с 12,7-мм пулеметом. Гондола устанавливалась на Р-39Q вместо двух крыльевых пулеметов калибра 7,62 мм.



Аптечка первой помощи закреплена на оборотной стороне бронеспинки, истребитель Р-39Q-15-ВЕ. На более ранних кобрах аптечка крепилась с внутренней стороны левой двери кабины.

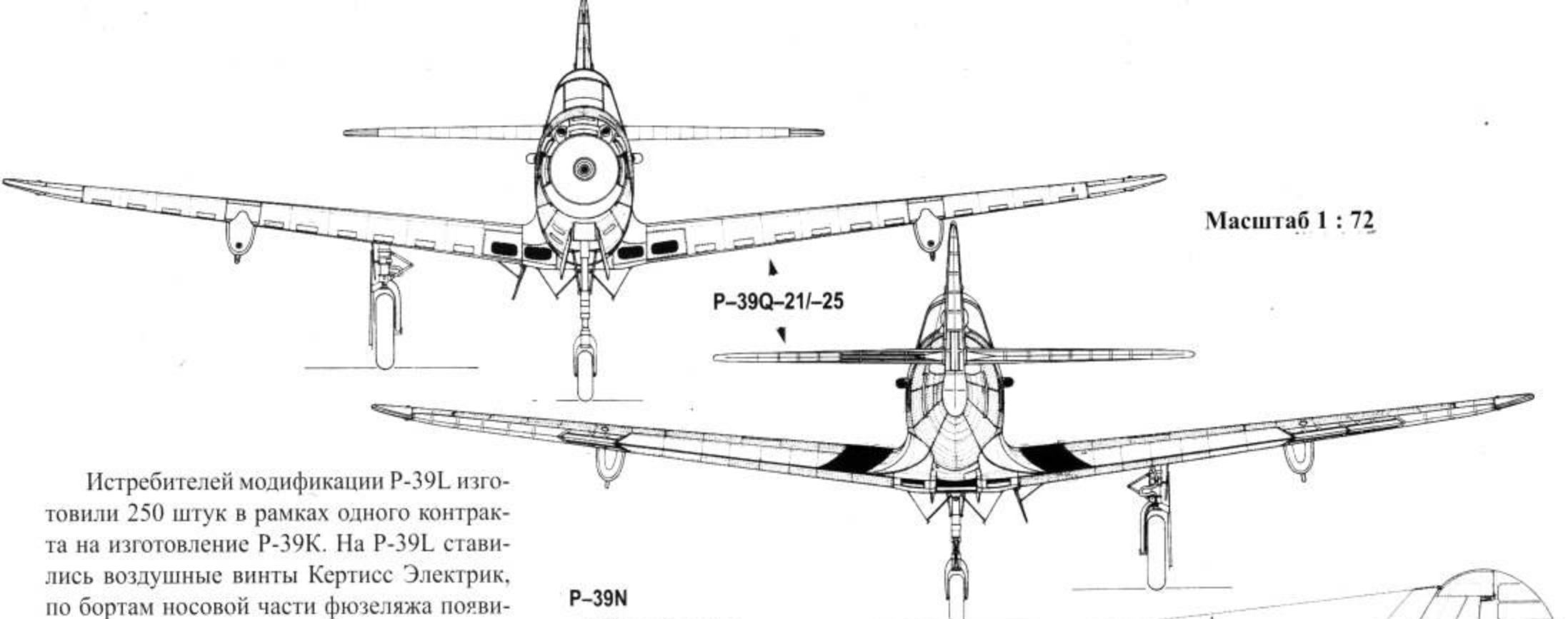
Снимок не очень хорошего качества, однако на нем запечатлена редкая «Кобра» - Р-39Q-25-ВЕ с четырехлопастным воздушным винтом. Такие винты ставились только на Р-39Q-21-ВЕ и Р-39Q-25-ВЕ, почти все эти машины были поставлены в Советский Союз.





A B C D E F G H I J K L M

Масштаб 1 : 72



Масштаб 1 : 72

P-39Q-21/-25

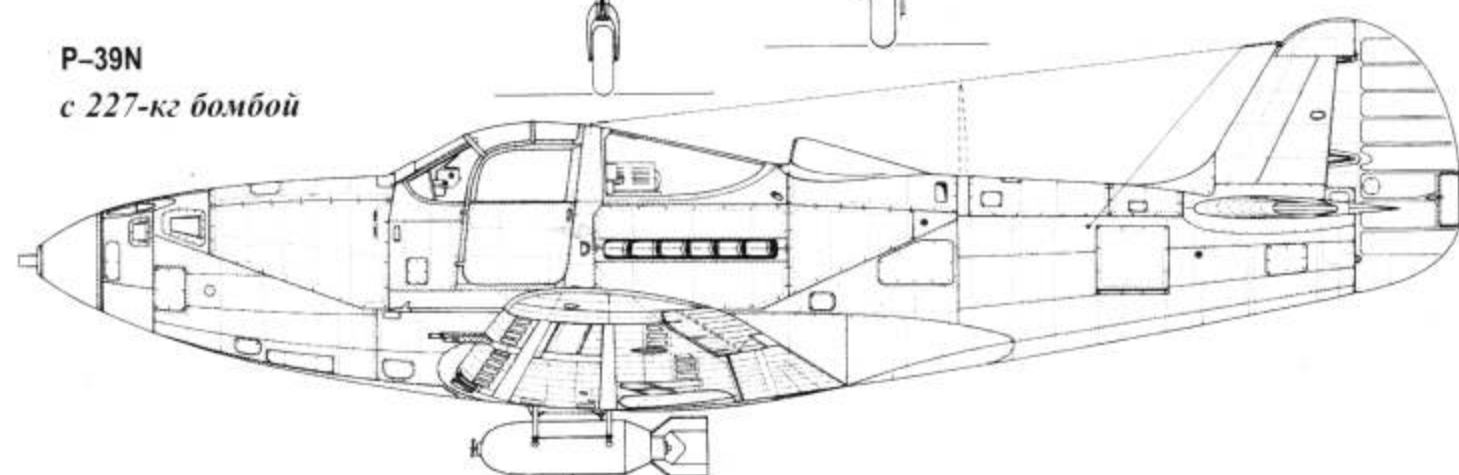
Истребителей модификации P-39L изготовили 250 штук в рамках одного контракта на изготовление P-39K. На P-39L ставились воздушные винты Кертисс Электрик, по бортам носовой части фюзеляжа появились вентиляционные отверстия треугольной формы. Вариант P-39L стал первой «Коброй» с носовым колесом новой конструкции. Новое колесо имело диск большего диаметра, а шину более узкую, при этом общий диаметр колеса остался прежним. На 11 P-39L монтировались по два аэрофотоаппарата, фоторазведчики обозначались P-39L-2-BE.

Истребители варианта P-39M отличались от P-39L только двигателями — на них стояли моторы V-1710-83 мощностью 1360 л.с. Воздушный винт — Кертисс Электрик. Восемь P-39M доработали в фоторазведчики P-39M-2-BE.

Наиболее многочисленной из «средних» модификаций «Аэрокобры» стала модель P-39N, этих истребителей построили 2095 экземпляров. С целью снижения массы самолета на P-39N уменьшили емкость внутренних топливных баков до 87 галлонов, однако самолеты комплектовались наборами, позволявшими в полевых условиях восстановить нормальную 120-галлонную емкость внутренних баков.

Первые пять сотен P-39N обозначались P-39N-BE, на них стояли двигатели V-1710-85 и воздушные винты Аэропродактс диаметром 11 футов 4 дюйма. Следующие 900 истребителей выпускались под обозначением P-39N-1-BE, диаметр воздушных винтов Аэропродактс на этих машинах был увели-

P-39N
с 227-кг бомбой



P-39Q с трехлопастным винтом и подвесным баком



0 1 2 3 4 5 m

P-39Q советский вариант без крыльевых пулеметов и подфюзеляжного держателя



чен до 11 футов 7 дюймов. Кроме того, для лучшей сбалансированности самолета несколько сместили назад центр тяжести. Последние 695 истребителей обозначались P-39N-5-BE, с них сняли броню общей массой 38 фунтов. Вместо прозрачного бронестекла сзади кресла пилота поставили небольшую стальную бронеплиту. На базе P-39N выпускалось два варианта фоторазведчиков: P-39N-2-BE (128 самолетов переоборудовано из P-39N-1-BE) и P-39N-3-BE (35 самолетов переоборудовано из P-39N-BE).

Истребители P-39N широко использовались в USAAC и в ВВС Красной Армии, они также состояли на вооружении ВВС Свободной Франции и, после мая 1943 г., Италии.

P-39Q — последняя серийная модель «Аэрокобры» и, одновременно, самая массовая: построено 4905 истребителей модификации «Q» восьми производственных серий. Более половины из этого количество было поставлено в

Правый борт кабины летчика P-39Q, снимок сделан через открытую левую дверь кабины. Ручка управления окрашена в черный цвет, но краска сильно облезла.

Григорий Речкалов у своей «Кобры»



Александр Покрышкин сфотографирован на фоне «Кобры» Речкалова

Советский Союз, передано Свободной Франции и ставшей союзной Италии. Наиболее важным отличием P-39Q от самолетов предшествующих модификаций стал демонтаж крыльевых пулеметов с одновременной возможностью подвески под плоскостями крыла по одному контейнеру с крупнокалиберным пулеметом. Большое количество P-39Q, особенно в ВВС Красной Армии, летали без крыльевых пулеметных контейнеров. Как на P-39N, на P-39Q ставились моторы V-1710-85 с шестью патрубками на борт.

Самолеты первой производственной серии обозначались P-39Q-1-BE. 150 этих «Аэрокобр» имели внутренние баки емкостью 87 галлонов, пять самолетов переоборудовали в фоторазведчики P-39Q-2-BE.

Самолетов 2-й серии, P-39Q-5-BE, было изготовлено 950 экземпляров. Емкость внутренних баков P-39Q-5-BE составляла 110 галлонов. Для снижения массы самолета уменьшили толщину брони. На 148 машинах установили по две фотокамеры – получились фоторазведчики P-39Q-6-BE.

Герой Советского Союза Вячеслав Сиротин закончил войну с 26 победами. Все они нанесены на дверце его машины.

На 705 истребителях P-39Q-10-BE стояли 120-галлонные топливные баки и усиленная бронезащита. Кроме того, на этих машинах по рекомендациям советских специалистов был внедрен ряд усовершенствований, направленных на улучшение эксплуатационных характеристик самолета в зимний период. Внедрена автоматизация управления силовой установкой, в частности скоординировано перемещение сектора газа и



изменение числа оборотов винта. Восемь самолетов переоборудовали в фоторазведчики P-39Q-11-BE.

Следующая производственная серия – тысяча P-39Q-15-BE. Эти машины не сильно отличались от P-39Q-10-BE: вместо четырех баллонов с кислородом оставили два.

На 891 истребителе P-39Q-20-BE несколько изменился состав бортового оборудования.

На 109 P-39Q-21-BE стояли четырехлопастные воздушные винты Аэропродактс. Истребителей модели P-39Q-25-BE построили 700 штук. Большинство из них поступило на вооружение ВВС Красной Армии. На P-39Q-25-BE была усилена конструкция задней части фюзеляжа и горизонтального оперения.

Последняя производственная серия – 400 самолетов P-39Q-30-BE, на этих самолетах фирма Белл вернулась к трехлопастным воздушным винтам. С выпуском последнего P-39Q-30-BE завершилось серийное производство «Аэрокобр», завод перешел на производство истребителей P-63 «Кингкобра», а конструкторы вплотную занялись первым американским реактивным истребителем P-59 «Эйркомет».

Модель

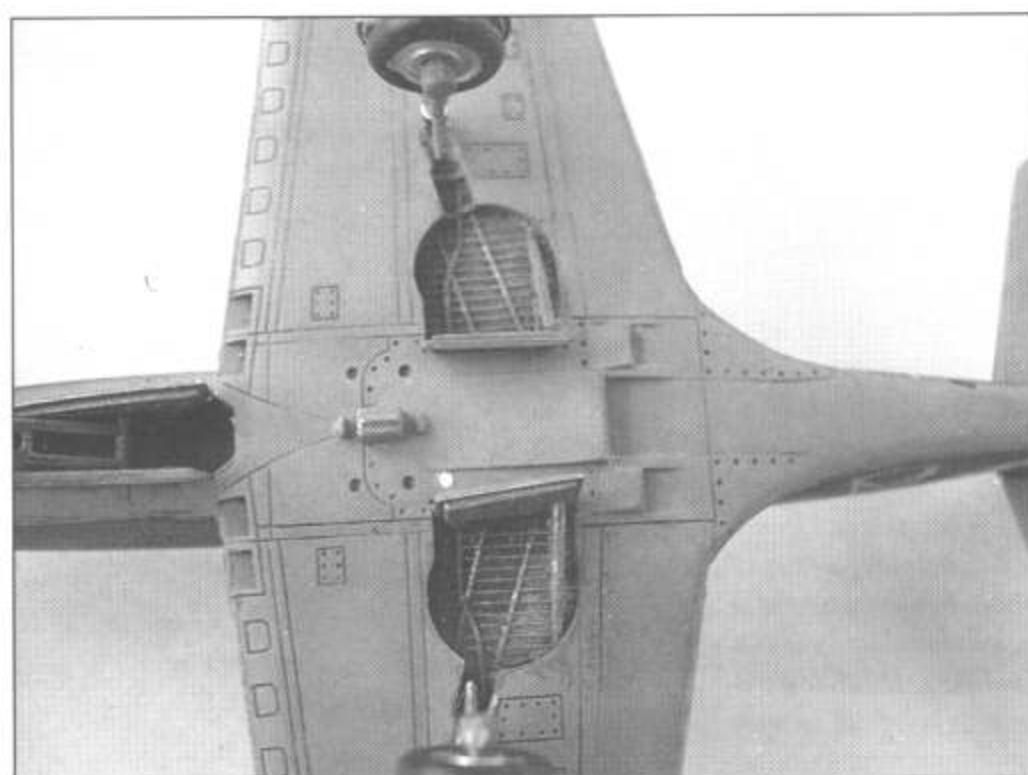
Модель «P-39N/Q Airacobra “Russian Ace”» в масштабе 1:72 выпускает корейская «Академия». “Russian Ace” – лишнее подтверждение тому, с кем ассоциируется во всем мире американский истребитель. Декаль на три варианта. Два из них угадать не сложно: Покрышкин и Речкалов. Третий – самолет Амет-Хан Султана. Декаль довольно богата подробностями – есть техничка. Звезды почему то сделаны на черном фоне, между тем красные звезды накрашивались прямо на американские опознавательные знаки, ну никак не черные. Или же наносились непосредственно на заводе фирмы Белл на фоне кругов белого цвета. Цвет элементов декали очень яркий, к примеру красные крышки крыльевых топливных баков смотрятся прям как японские хиномару. Декаль не очень понравилась, как и все декали Академии. Зато отливки и инструкция заслуживают только похвалы. Особенно – отливки. Как качеством, так и уровнем

проработки деталей. Плюс возможность выбора одного из двух воздушных винтов (отличаются толщиной и длиной ствола пушки, типа калибр разный), на выбор выхлопные патрубки, индивидуальные или сдвоенные, возможность установки подкрыльевых гондол с 12,7-мм пулеметами, можно подвесить бомбу или бак под фюзеляж. Остекление кабины очень тонкое и прозрачное. Неплохо сделана приборная доска. Качество расшивки и заклепок – едва ли не на предельном уровне технологических возможностей литья под давлением. Академия!

Сборка

В принципе проблем может и не быть. Ну так же не интересно. Трудности надо создавать, а потом героически преодолевать. Мне не понравилась щель по периметру фонаря кабины, ширина щели – десятые доли миллиметра. Вполне можно оставить. Нет, зашпаклевал, а потом стал зачищать и полировать. Дополировался до дыры – остекление-то очень тонкое. Ну и что делать? Идти в магазин и покупать модель «Звезды». Звезда один в один воспроизвела академическую «Кобру», только по иному расположив детали на рамках. Понятно, что на качестве отливок не в лучшую сторону сказались особенности национального производства. Фонарь «Звезде» испортить не удалось – один в один как в Академии. Остальные детали меня не интересовали.

Неудачно Академия решила крепление воздушного винта. Если хотите сделать его вращающимся, то вставлять винт следует до склейки половинок фюзеляжа. Красить планер с винтом не очень удобно. Я оставил винт на потом. Как оказалось очень правильно поступил. Шасси «Кобры», как известно, трехопорное с носовой стойкой, да еще и носовая стойка гораздо выше основных. Самолет стоит на земле весело задрав нос. В нос необходимо положить груз. Положил, но оказалось маловато. Пришлось запихивать свинец внутрь готовой модели через расширенное отверстие под ось винта. То есть, винт по любому пришлось бы отрывать. Или же груз следует положить с избытком, а стойки шасси на вид такие хрупкие...



Самолеты Покрышкина и Речкалова не нуждаются в мачте радиоантенны – деталь А15 приклеивать не нужно. Была или нет мачта на «Кобре» Амет-Хана не знаю (не уверен на 100% и про Покрышкина с Речкаловым).

Окраска

Окраска простая – оливковый верх, серый низ. Верх я тонировал. Сначала прошелся по линиям расшивки из аэрографа черной краской, затем задул модель оливково-зеленой краской, а потом центральные участки панелей выделил (также аэрографом) более светлым оттенком базового тона. Линии расшивки проработаны черной тушью, лишняя тушь стерта ватным тампоном после просушки модели. На коробке помещена цветная фотография модели, в глаза бросаются ярко-желтые ниши шасси. Не подумав покрасил, но ниши должны быть окрашены в цвет интерьерный зеленый, кстати в инструкции он указан правильно. Перекрасил.

Как и следовало ожидать декали слишком хорошие – ну очень яркие. Черные полосы на центроплане не совпадают по закруглению с плоскостями крыла. Отклонения небольшие, но – есть. Академия купилась на всемирно известный снимок: «Друзья поздравляют А.И. Покрышкина с очередной победой». На том снимке великий летчик сфотографирован на фоне самолета Речкалова, нос которого утонул в звездочках. Знаменитая «Кобра» с бортовым номером «100» отметок о воздушных победах не имела вообще. Определенные сомнения вызвали звезды на верхних поверхностях крыла, однако по поводу звезд на верхнем крыле «сотки» достоверной информации найти не удалось – сделал по инструкции, со звездами.

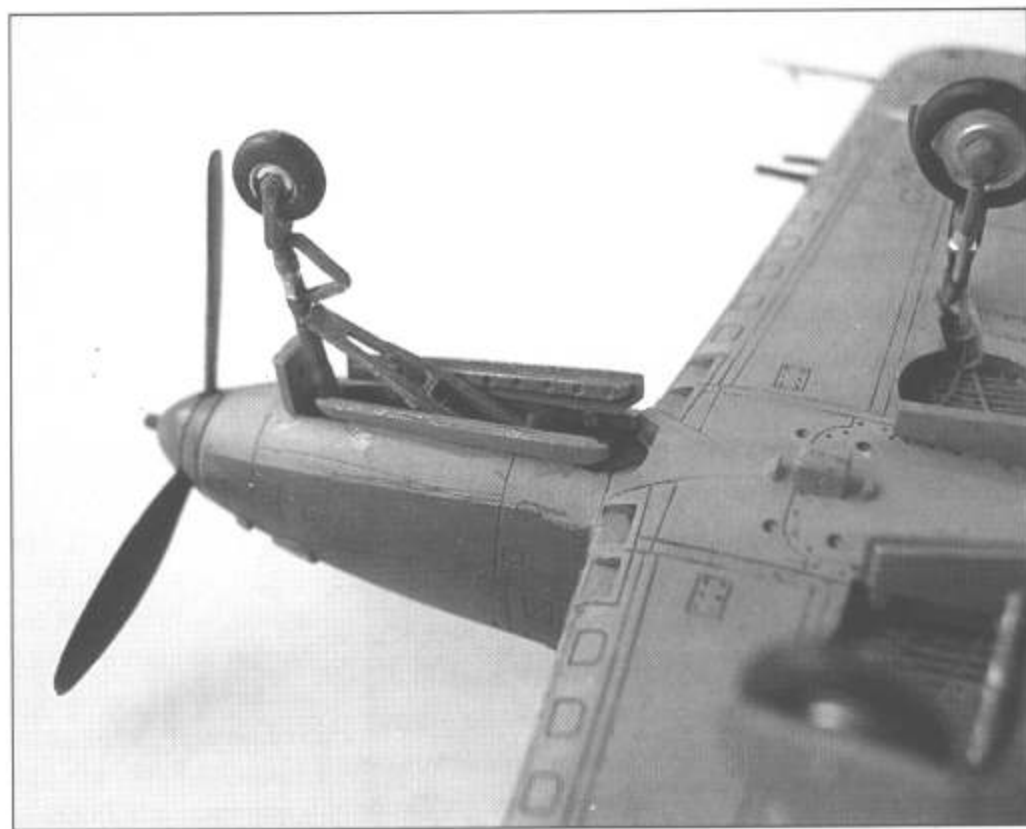
Копийность

При работе над моделью я использовал превосходные монографии из серии «Война в воздухе», выпуск 45 «Боевое применение Р-39 AIRACOBRA» и выпуск 91 «Р-39 AIRACOBRA. Модификации и детали конструкции». В последней приведены чертежи средней паршивости и подробнейшие детальные фотографии. Чертежи из монографии якобы даны в масштабе 1:72, но модель Академии оказалась значительно больше чертежей по размерам, по размаху крыла почти на 2 см, по длине – примерно на 1,5 см. Кто-то нехило промахнулся! По данным справочника ЦАГИ 1947 года издания размах крыла истребителя Р-39Q составляет 10,36 м, что составляет 14,4 см в масштабе 1:72. Размах крыла «Кобры» с чертежа равен 12,8 мм, размах крыла академовской «Кобры» 14,4 мм! Академия есть Академия.

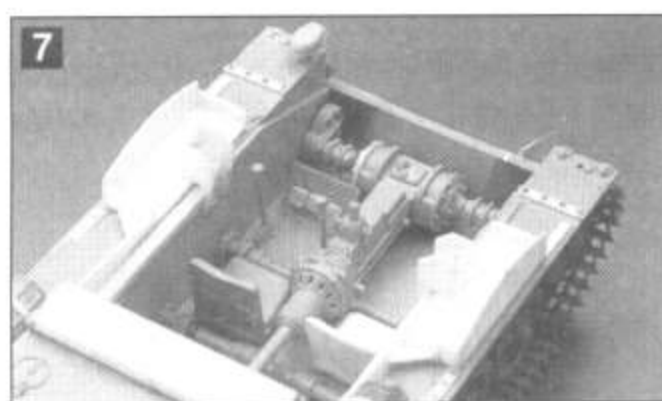
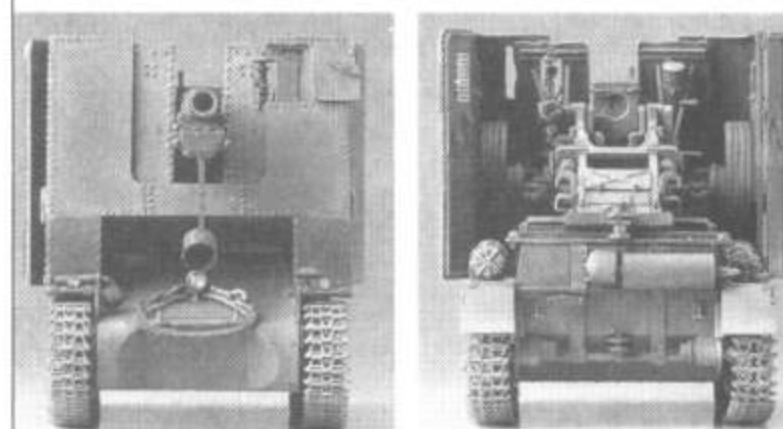
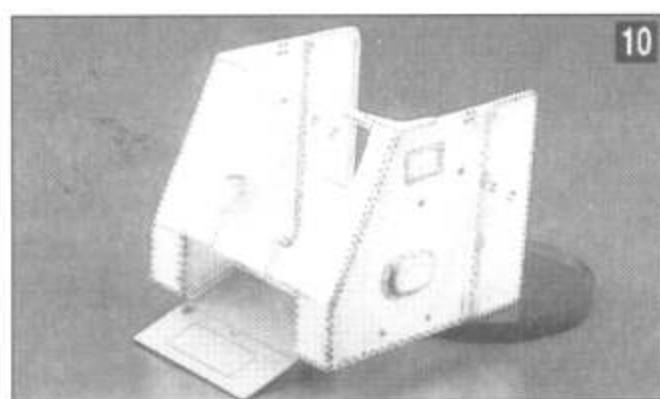
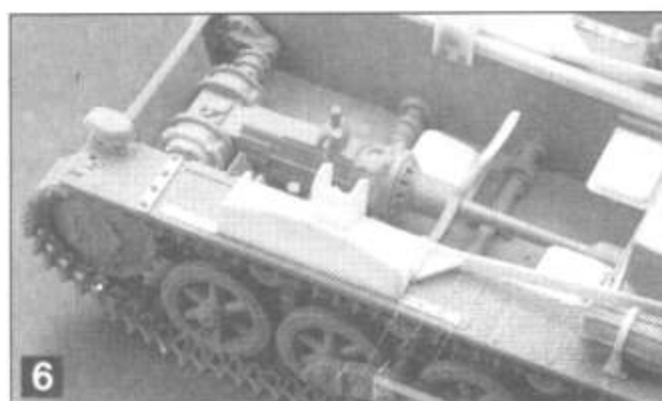
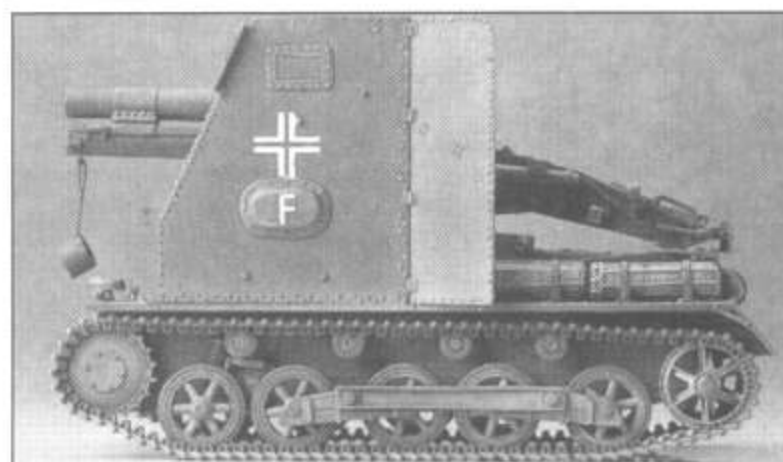
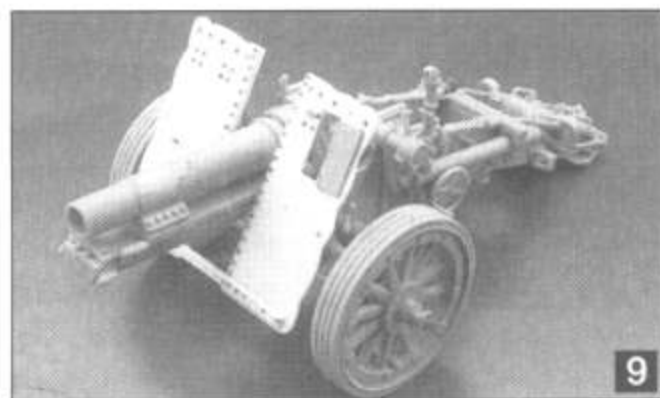
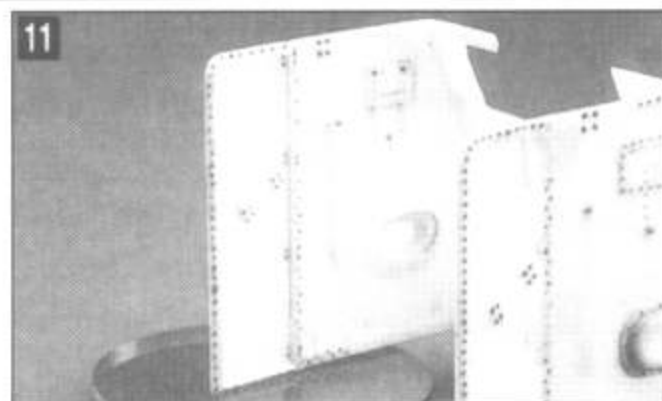
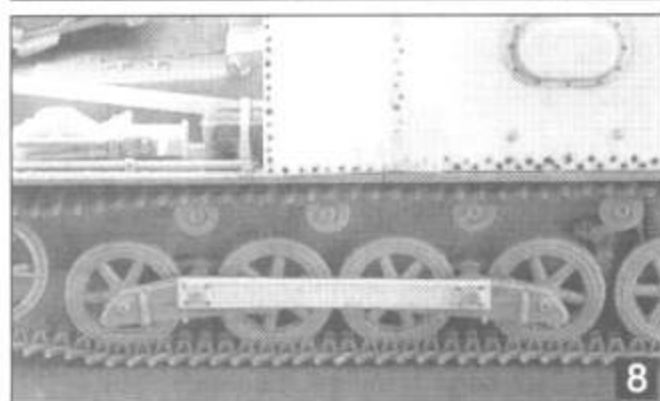
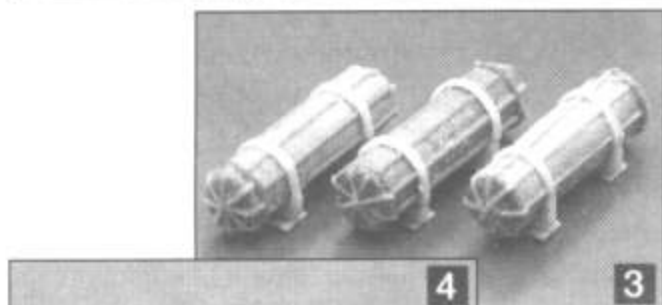
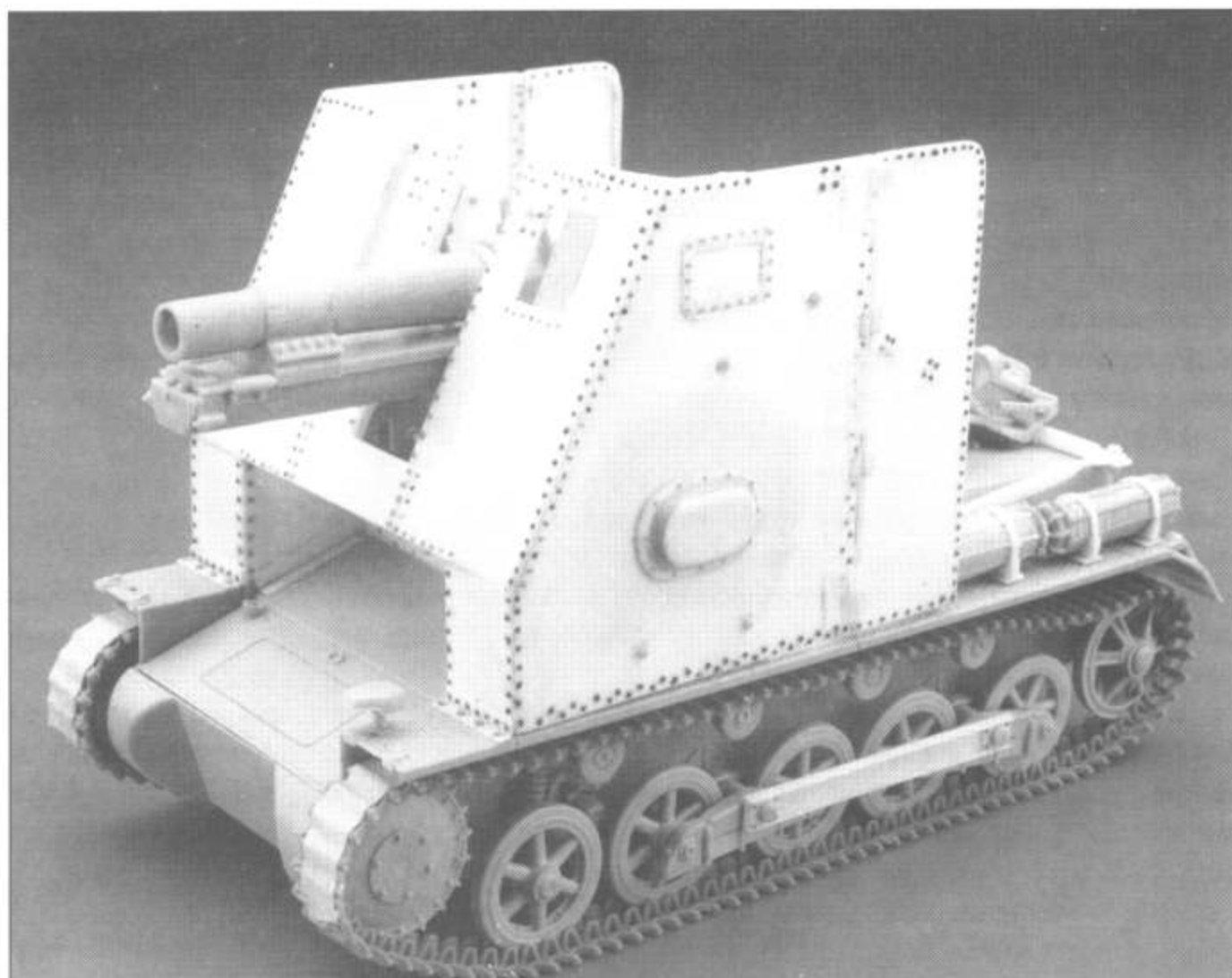
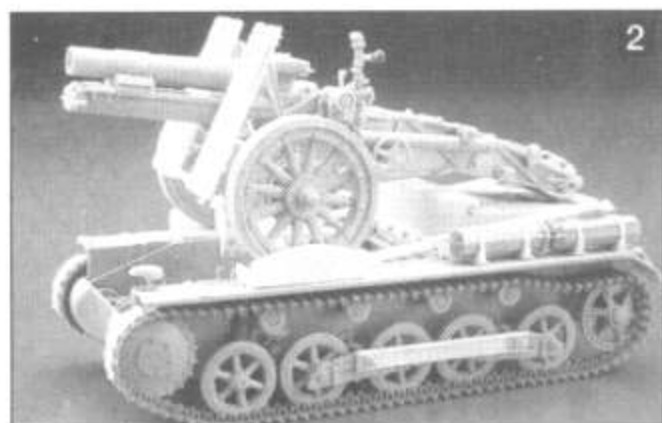
Правда с детализацией и у Академии есть проблемы. Совершенно неправильно сделано кресло пилота (учтите любители открывать дверь в кабину), не показаны навигационные огни на нижней поверхности правой консоли крыла. В остальном придаться особо не к чему, все упрощения типа примитивного интерьера кабины – традиционны для 72-го масштаба. Хотите крутой модели – копите деньги на конверсионные наборы или пилите, пилите и пилите...

А «Кобра» от Академии хороша!

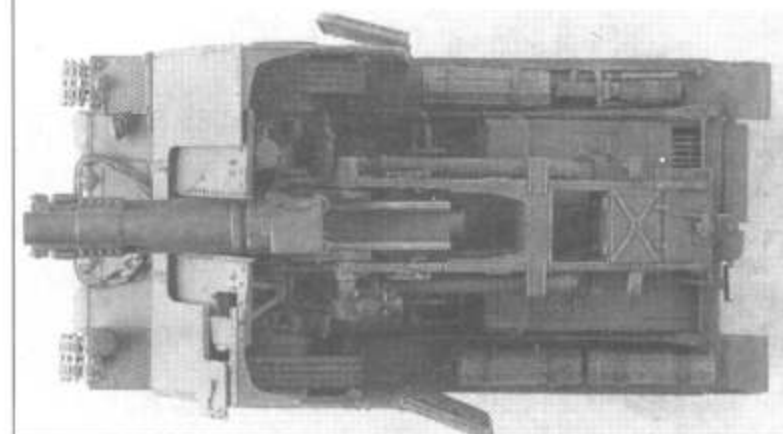
Михаил Никольский (Москва)



ITALERI 1/35 Panzerjager mit 4.7 cm Pak, ALAN 1/35 15cm SIG33, MODELKASTEN 1/35 траки Pz.I.



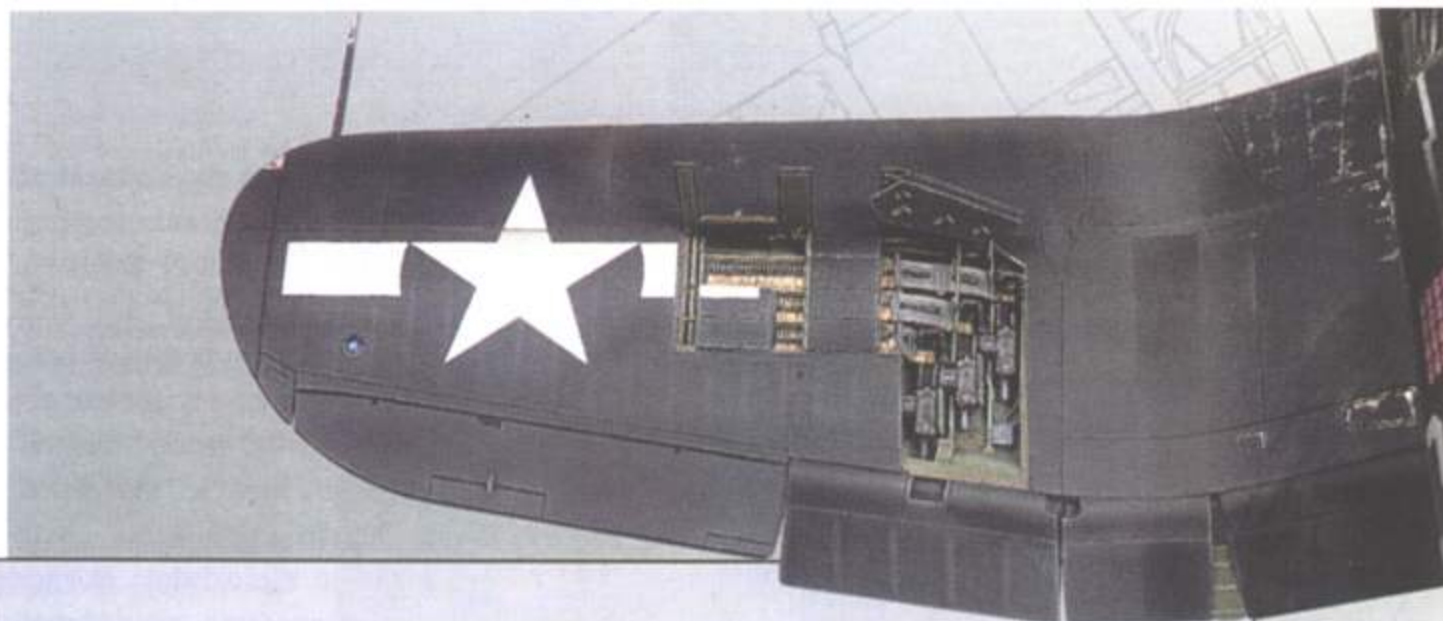
1) Кожух глушителя сделан из пропитанной клеем бумаги. 2) Иногда крупные узлы моделей плохо стыкуются друг с другом. В данном случае орудие без проблем встало на свое место. 3) Контейнеры для снарядов сделаны из тянутых литников. 4) Линзы прицелов изготовлены самостоятельно из эпоксидки. 5)-7) Детали интерьера шасси, интерьер в значительной степени доработан. 8) Самостоятельно сделана усиливающая накладка на ходовой части, в наборе ее не было. 9) Тяжелое пехотное орудие sLG33. 10) Рубка достаточно просто собирается из плоских листов пластика. 11) Рубка в сборе.



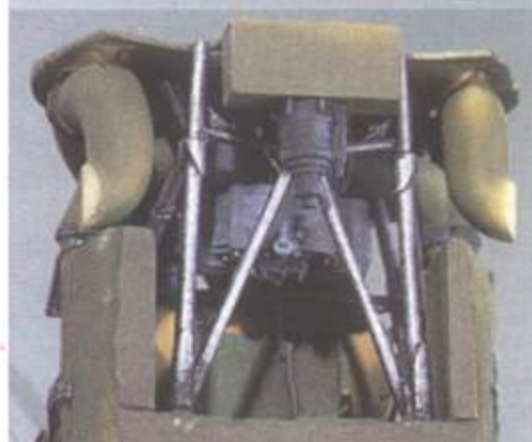
14



Готовый узел двигателя, в нем отсутствуют мелкие детали, которые были вклеены уже после выполнения первой серии снимков собираемого Корсара.



16



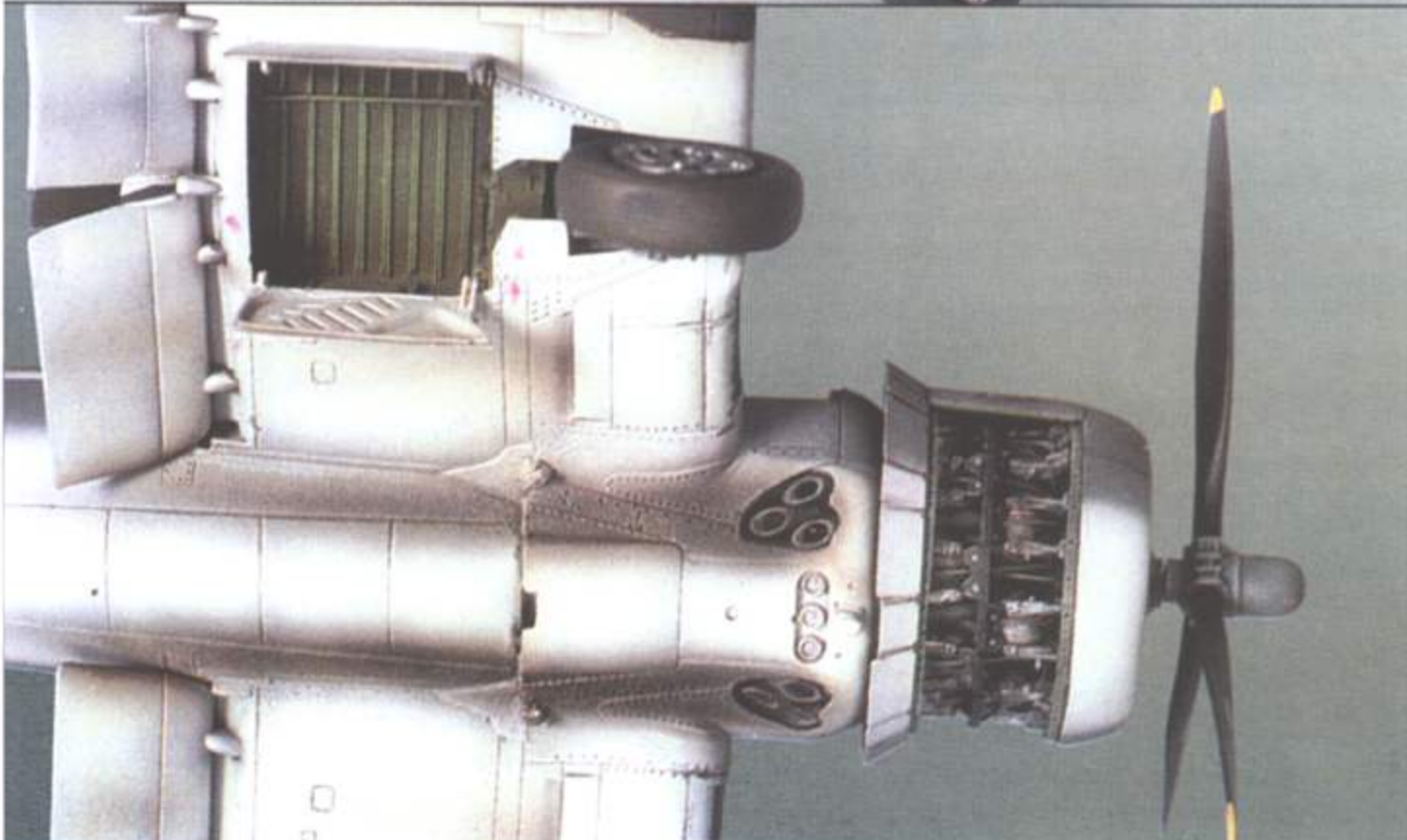
Окончательный вид двигателя с капотом. Этот фрагмент имеет удивительно большое количество ошибок и недостатков, что не характерно для фирмы Aires.



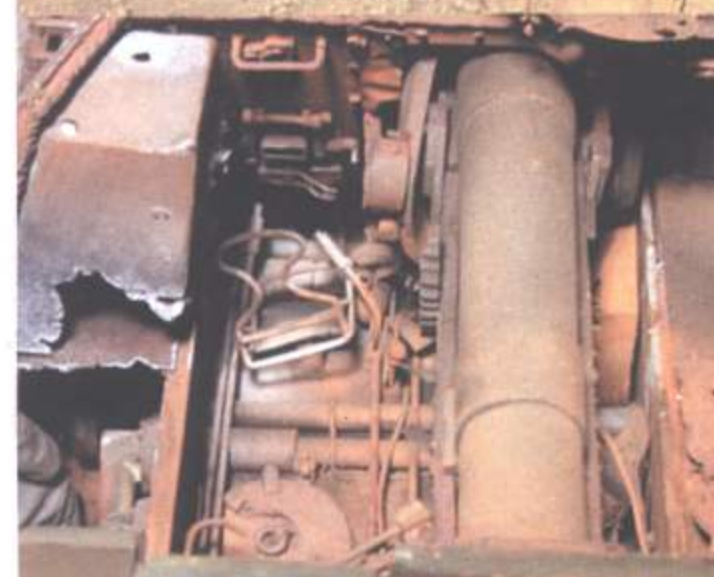
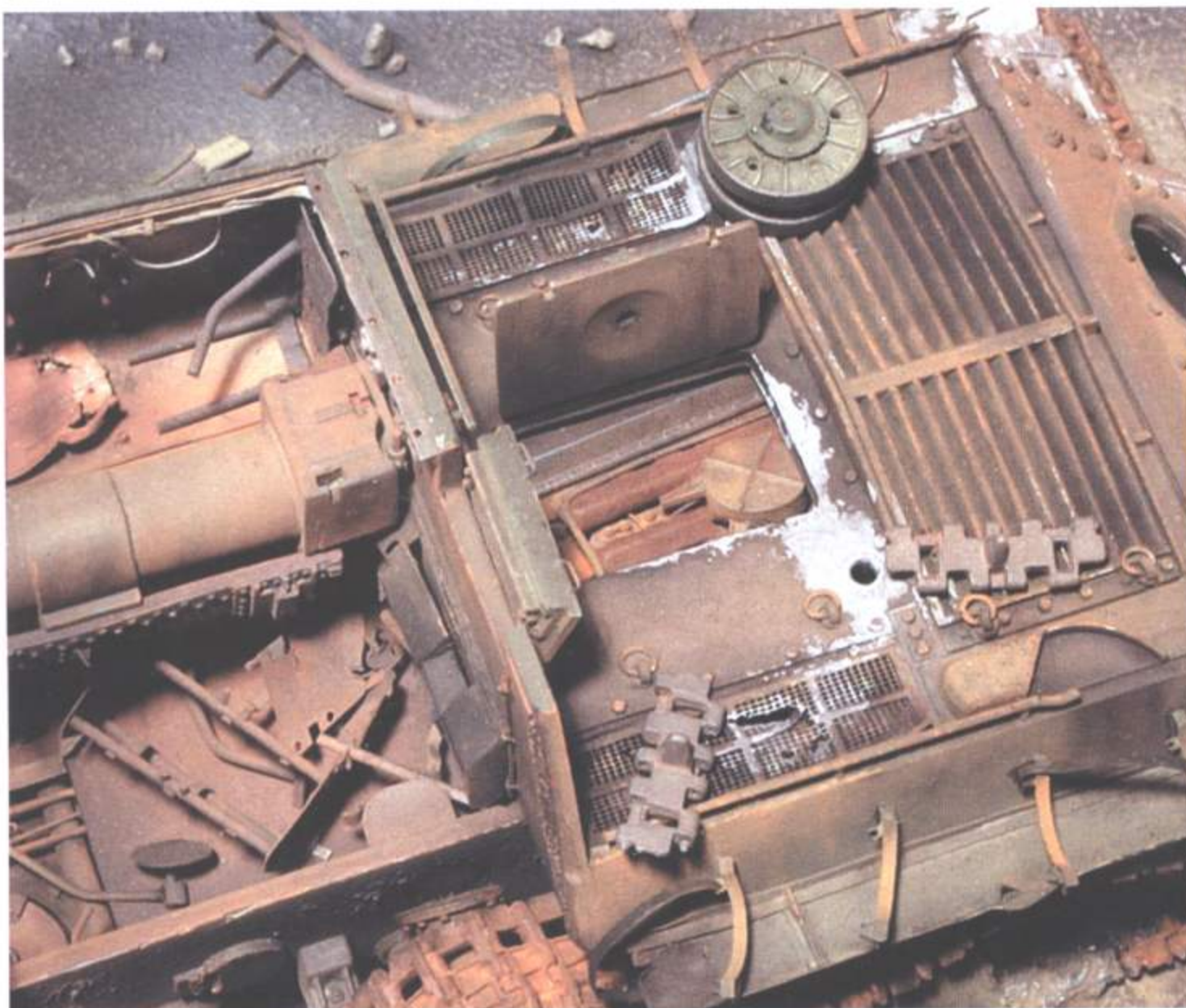
15



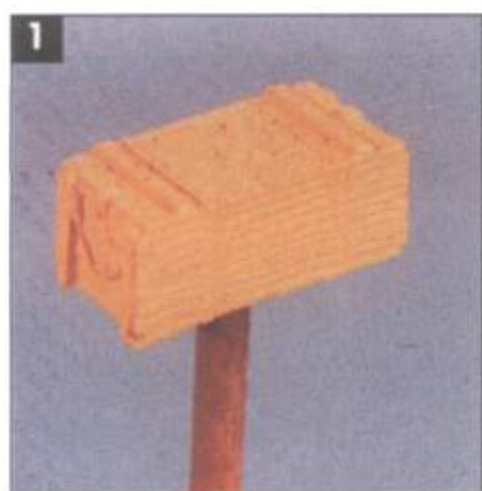
Отсек за двигателем был дополнен только отсутствующими проводами. После окраски он выглядит прекрасно и так же стыкуется с фюзеляжем.



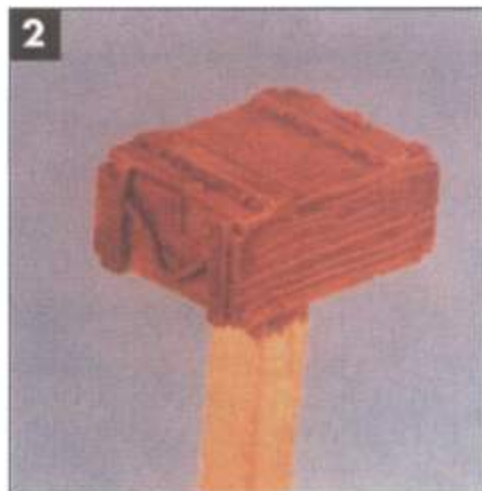




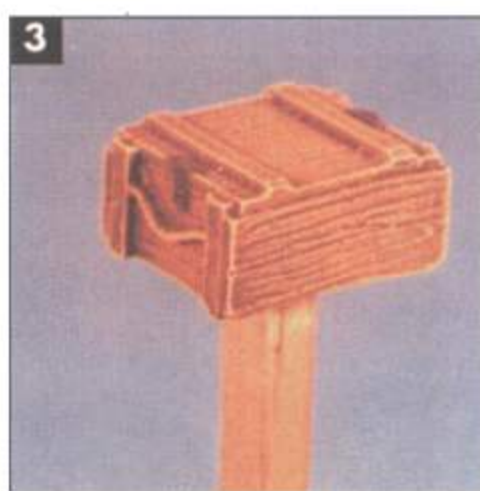




1 Ящик из эпоксидки окрашен в базовый светлый цвет.



2 Ящик залит жидкой темно-коричневой краской.



3 Ящик тонирован методом сухой кисти несколькими более светлыми оттенками базовой краски.



4 На ящик переведена маркировка.



Часть крыши моторного отделения модели танка «Шерман» M4A2 HVSS в масштабе 1:35. Деревянные элементы окрашены очень реалистично.

Реалистичная окраска под дерево

Многие любители бронетехники испытывают проблемы при окраске деревянных предметов, вроде ручек инструментов или подставок для домкратов. Очень часто это хозяйство окрашивается в один тон, песочный или красно-коричневой краской и выглядит совершенно не реалистично. Между тем придать реализм «дереву» иногда просто...

...иногда не просто

Просто – это когда на отливке воспроизведена фактура слоев древесины. Рассмотрим «гравированный» деревянный ящик. Сначала весь ящик окрашивается в цвет светлой древесины (1). После высыхания ящик заливается жидкой темно-коричневой краской (2). Можно смешать красно-коричневую краску с черной, желательно пользоваться акрилом на алкогольной основе. Жидкая краска затекает во все линии гравировки фактуры древесины. Далее – ящик высушивается методом сухой кисти светлым оттенком базового цвета (3). Последний штрих – нанесение маркировки (4), лучше пользоваться сухим шрифтом. Данная техника годится для окраски дерева (и не только дерева) в любой цвет. Очень часто армейские ящики окрашивались в разные оттенки зеленого.

...иногда сложно

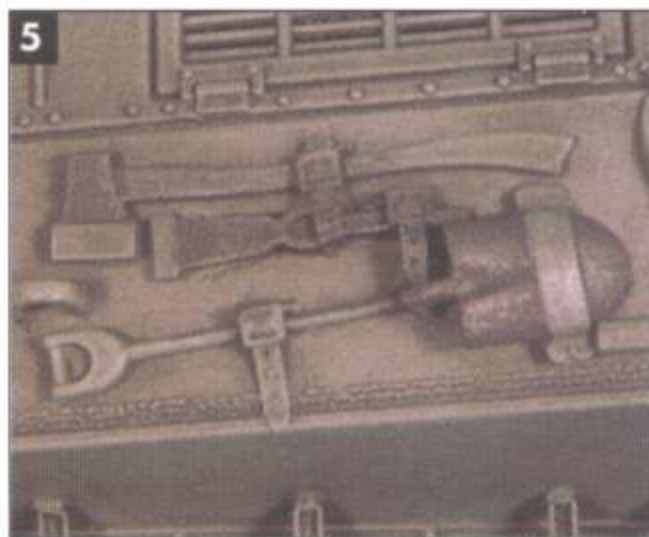
Гравировка древесины обычно показывается только на ящиках да подставках под домкрат, а ведь слой древесины желательно воспроизвести на ложах стрелкового оружия, ручках инструментов. Приходится накрашивать слой кисточкой. Конечно, это не так и сложно, но вместе с тем не то чтобы элементарно.

При окраске инструмента в первую очередь окрашиваются поверхности под металл (5). Затем наступает черед деревянных элементов – ручек. Ручки окрашиваются в базовый, песочный или средне-коричневый цвета (6). После полной просушки краски тонкой кисточкой накрашиваются полосы слоев древесины (7), цвет – смесь желтой краски и хаки. Более темные слои накрашиваются аналогично самым светлым, только краска берется красно-коричневая (8).

Окончательный эффект придаст дереву тонировка шоколадно-коричневой краской (9). Вообще же цвет красок сильно зависит от породы древесины, которую собрался воспроизвести моделист. Не менее аккуратно и взвешенно следует подойти к окраске крепежа инструмента (10), здесь уместны методики, применяющиеся при окраске вооружения (11).

Бесконечная аппроксимация

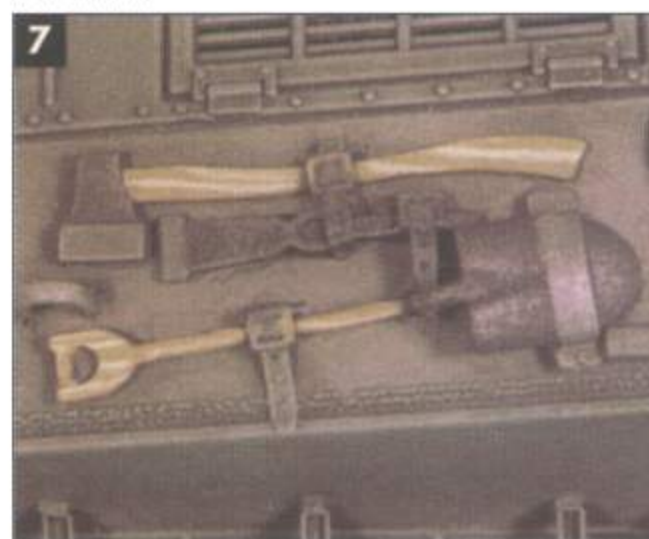
Обе методики можно использовать независимо и в сочетании друг с другом. Как всегда в работе помогут фотографии и реальные ящики, топоры, лопаты и т.д. Лучше всего работать как художник-пейзажист – с натуры. Вы красите грязную лопату? Положите на рабочий стол вываленный в глине шанцевый инструмент и тонируйте себе на здоровье с натуры. Даже представить сложно какую радость вы доставите своим домашним!!!



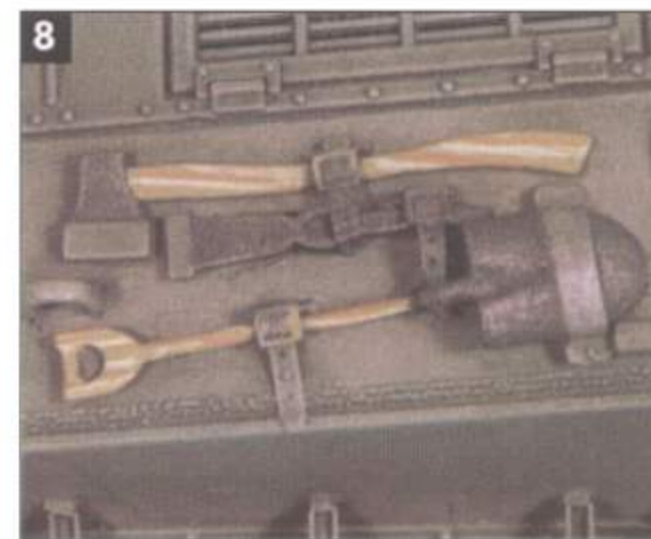
5 Окраска инструмента начинается с окраски металлических элементов. Использован темный металлик.



6 Ручки окрашены в базовый песочный цвет.



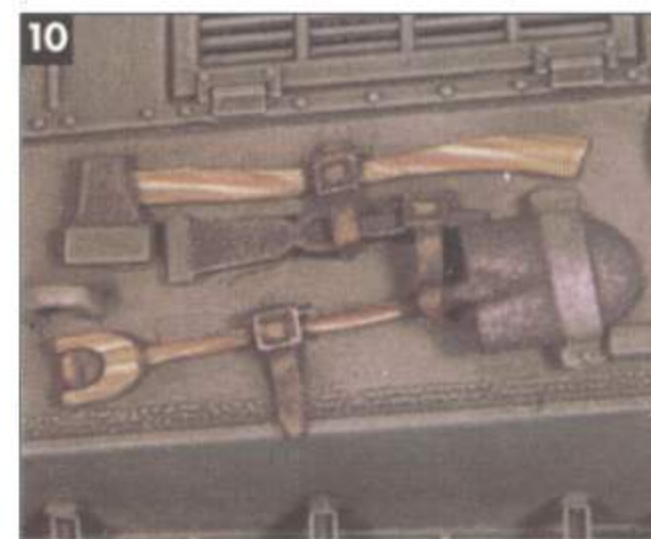
7 По песочной окраске тонкой кисточкой проведены параллельные линии желтоватого хаки, имитирующие слои древесины.



8 Вдоль светлых линий также тонкой кисточкой поведены одна-две линии коричневого цвета.



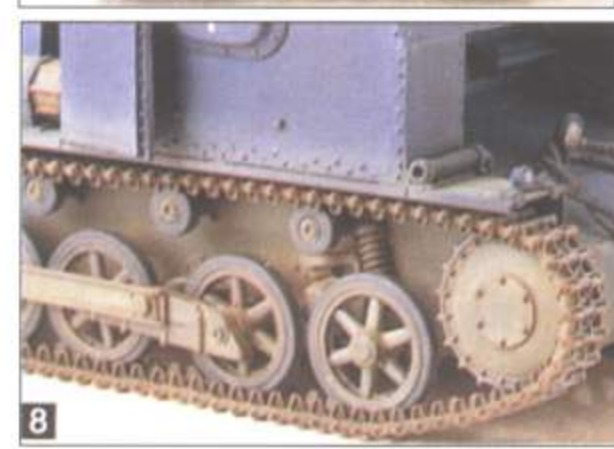
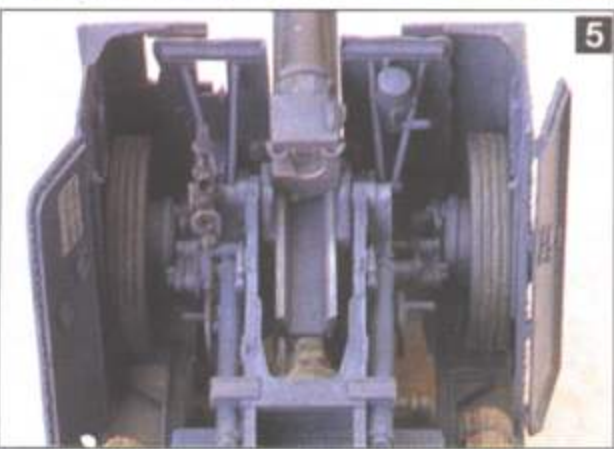
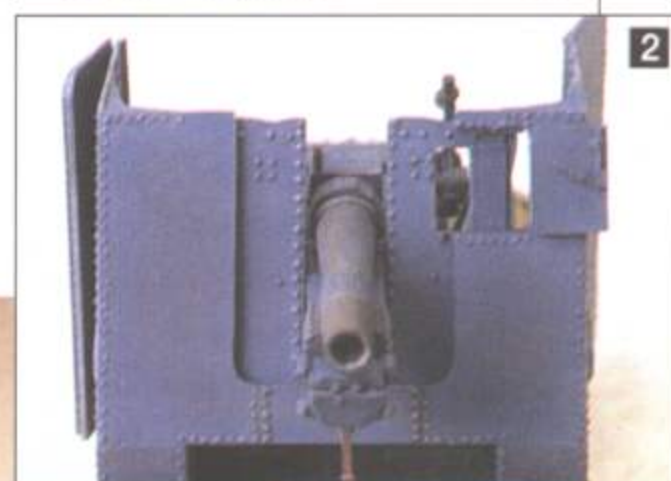
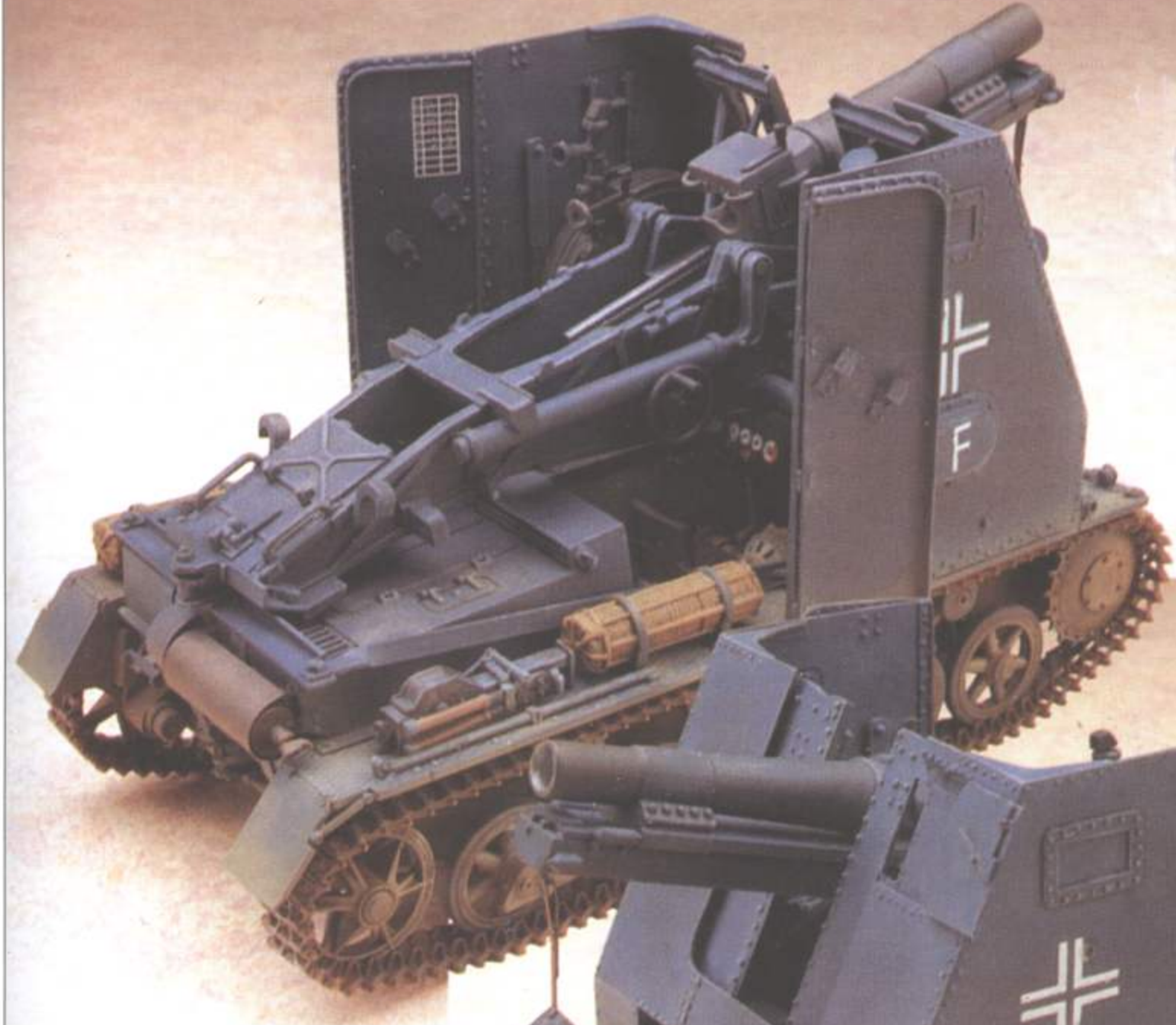
9 Добавлены линии шоколадно-коричневого цвета.



10 Финальный момент – тщательная окраска крепежа.



Аналогичная технология может быть использована при окраске вооружения.



1) подвешенный на люльке орудия котелок сделан из пластиковой трубки, стенки которой сожжены до минимально возможной толщины. 2) вид на рубку собранной и окрашенной модели 3) Вид слева спереди сверху. Настоящая самоходка имела высоту 2,8-2,9 м, однако в обратном пересчете от модели к прототипу, sIG33, высота получается всего 2,6 м. 4) Обратите внимание на закрепленную на стенке рубки табличку с данными для стрельбы, это – декаль, но на декали нет собственно расчетных данных – только белые рамки на черном фоне. Пришлось вписать в графы цифры. 5) У самоходки sIG33 сохранялась возможность скатить мортиру с шасси танка Pz.I. Учтите эту особенность при сборке рубки модели, ширина рубки должна позволять свободно вынимать модель орудия. 6) Кормовая часть модели самоходки. Конструкция САУ не отличалась устойчивостью при стрельбе. 7) Вид спереди на лобовую часть корпуса модели САУ sIG33. 8) При изготовлении модели были использованы подвижные траки фирмы MODELKASTEN. 9) Вид сзади сверху справа на модель самоходки. 10) На снимке видно доработанное место механика-водителя. Интерьер рабочего места механика-водителя отлично просматривается через открытую сверху и сзади рубку.



Р-39N-0 42-9004 белая «100» полковника Александра Покрышкина, 9-я ГИАД, весна 1945 г.

С 8 по 21 марта 2004 года магазин проводит выставку масштабных моделей.

**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.

