

Бронедрезина Kommandowagen

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ №25



Ту-128



КОМАНДИРСКИЙ
PANZER I



"АБРАМС"
в Ираке

Р-51 "Мустанг"



Масштабные Модели №25

март 2004 г. (часть 2-я)

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

В этом номере:

-новинки Италери

- что лежит в коробочке: F-10D Тандерчиф (1:32, Трумпитер),

- M1A1 «Абрамс» в Ираке (1 : 35, Тамия)

- обзор: M1A1HA «Абрамс» (1 : 35, Дрэгон)

- командирский Panzer I (1 : 35, MB)

- улучшаем «Интрудер» (1 : 48, Ревелл)

- собрать танк за выходные (Т-35-85, Тамия)

- коротко: Глостер «Гладиатор» Mk I (1 : 48, Роден)

- P-51D «Мустанг» (1 : 48, Тамия)

- Ту-128 (1 : 72, А-модел)

- бронедрезина Kommandowagen (1 : 35, Ревелл)

- маскировка с помощью пластилина

- коротко: BV 222 (1 : 72, Ревелл)

- немецкий МиГ-29 (1 : 32, Ревелл)

- обзор: первые Яки (1 : 72, А-Модел)

- обзор: два Стюарта (1 : 35, Академия)

- окраска телесных элементов фигур

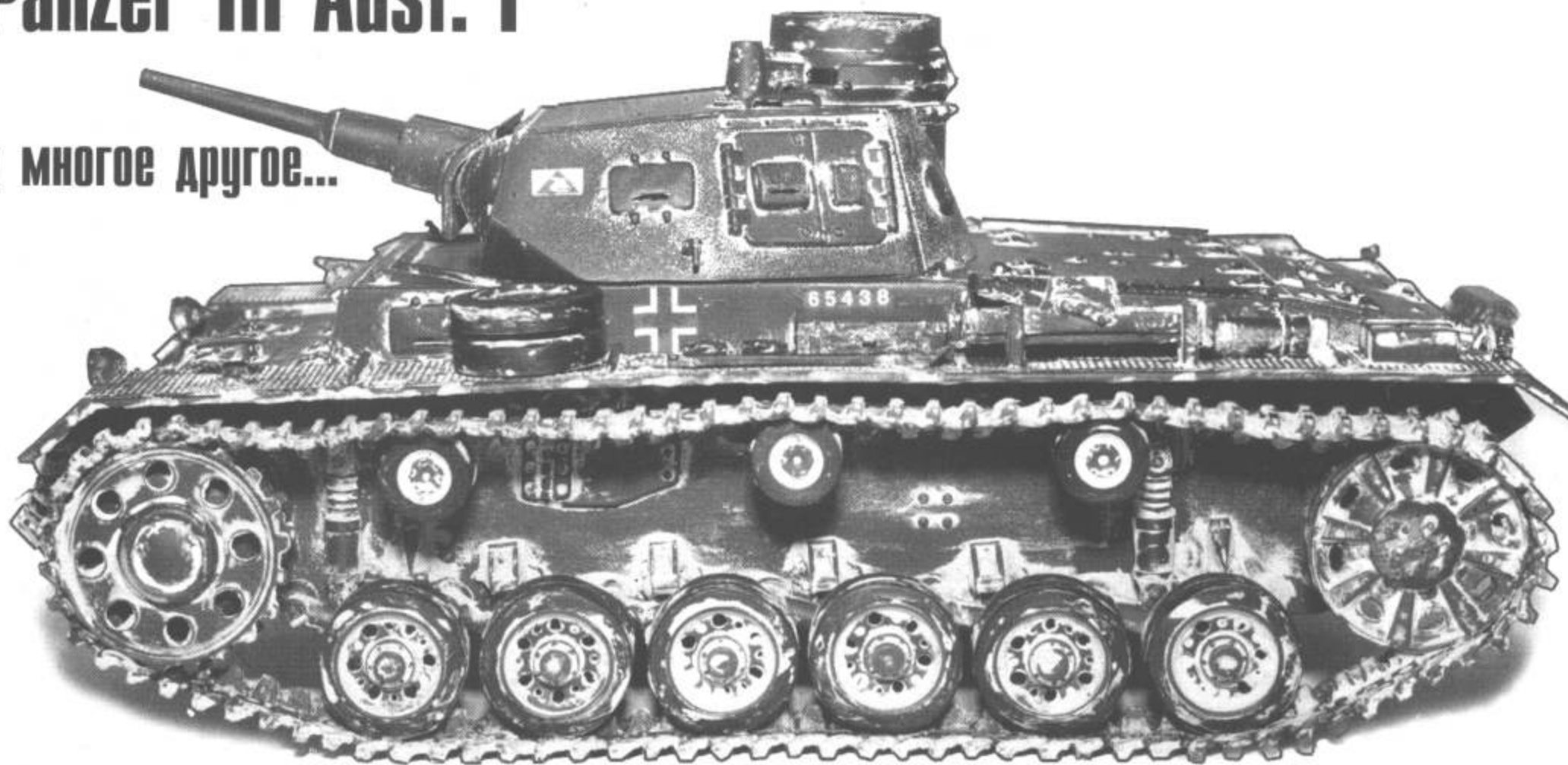
Глаза боятся, а руки - делают.

Русская народная мудрость

В следующем номере:

Panzer III Ausf. F

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: Егерь 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

6062

GLADIATORS ♦ 1st-2nd Century B.C.

NEW



14 1 1 1 1 1 1:72

6065

BRITISH & PRUSSIAN GENERAL STAFF ♦ Napoleonic Wars

NEW

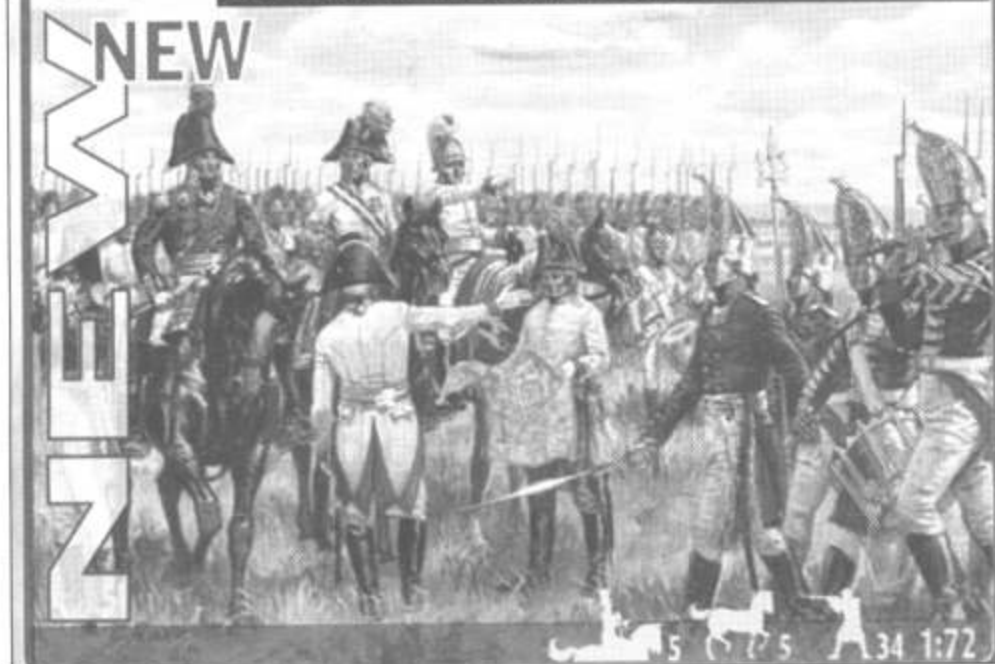


16 16 2 1:72

6037

AUSTRIAN & RUSSIAN GENERAL STAFF ♦ NAPOLEONIC WARS

NEW

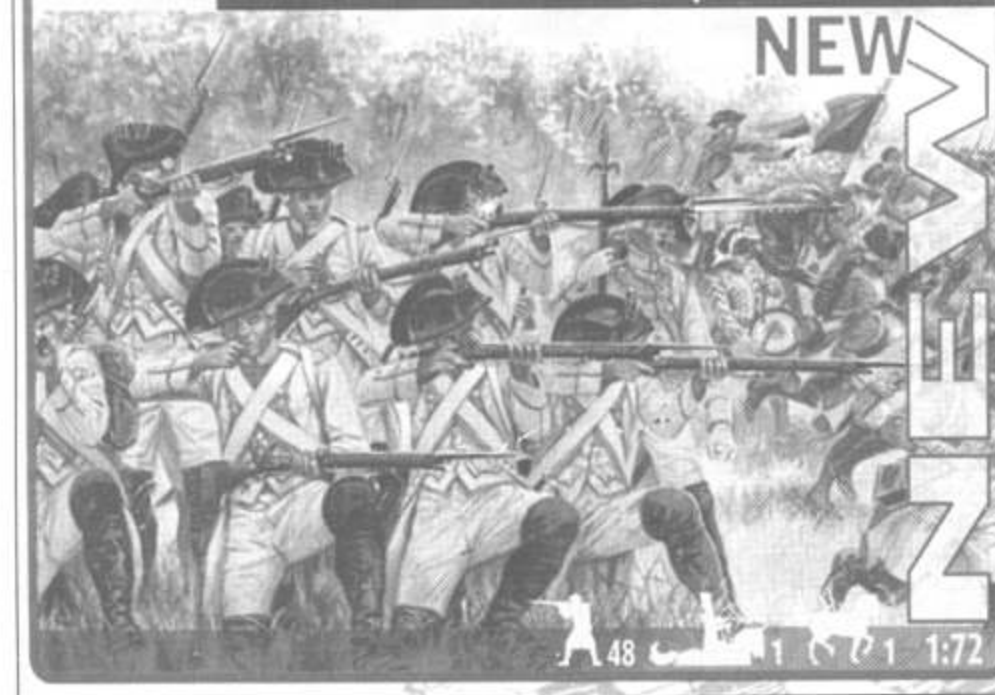


5 5 34 1:72

6043

FRENCH INFANTRY ♦ US Independence War - 1776

NEW



48 1 1 1 1:72

6044

BRITISH LIGHT CAVALRY ♦ US Independence War - 1776

NEW



17 17 1:72

6056

BRITISH INFANTRY ♦ WWII

NEW



50 1:72

6057

RUSSIAN INFANTRY ♦ WWII

NEW



46 2 3 1:72

6064

BRITISH COMMANDOS ♦ WWII

NEW



42 1:72

6063

U.S. PARATROOPERS ♦ WWII

NEW

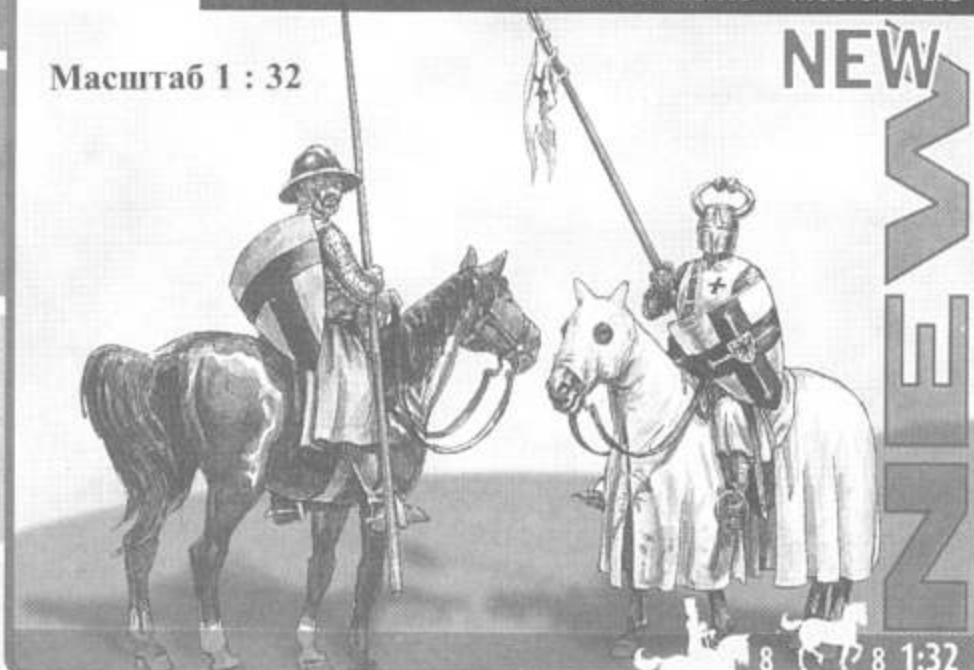


6863

TEUTONIC KNIGHTS ♦ Medieval Era

NEW

Масштаб 1 : 32



6864

MONGOLS ♦ Medieval Era

Масштаб 1 : 32



6867

FRENCH LINE ARTILLERY TRAIN ♦ Napoleonic Wars

NEW

Масштаб 1 : 32



6106

GETTYSBURG



6107

BATTLE OF TOBRUK

NEW



6105

BATTLE OF KURSK

NEW



RUSSIAN INFANTRY vs GERMAN INFANTRY ♦ Second World War 1:72

1240

P-47 N THUNDERBOLT
15.3 cm 1:72

1240 P-47 N Thunderbolt

The famous P-47 is one of the best fighters to be developed during World War Two. Large and bulky, built to withstand enormous aerodynamic stress, the Thunderbolt featured a powerful radial engine that provided excellent performance at low and medium altitudes. Because the engine was air-cooled it was highly damage-resistant. The "N" version, the last to be produced, features numerous aerodynamic refinements and reinforcements and an extended air-to-ground armament: rockets, cluster bombs and anti-tank rocket launchers.

NEW

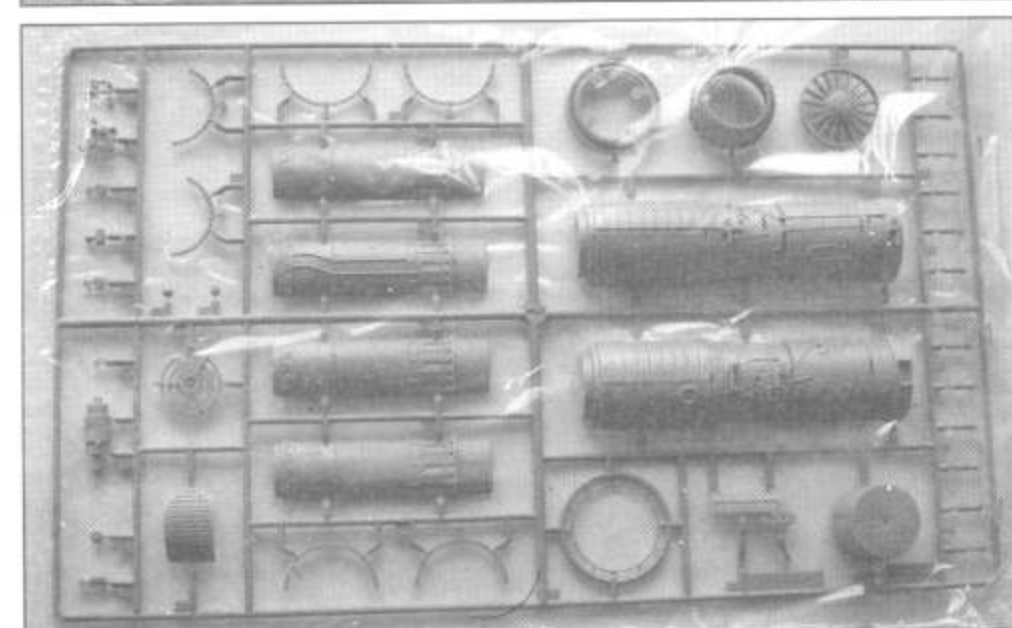
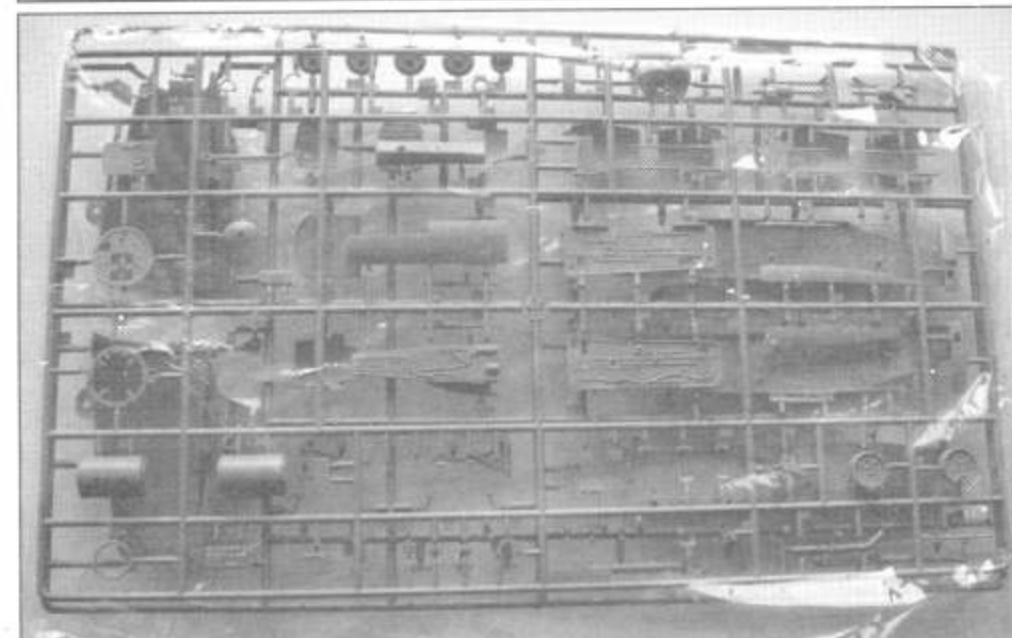
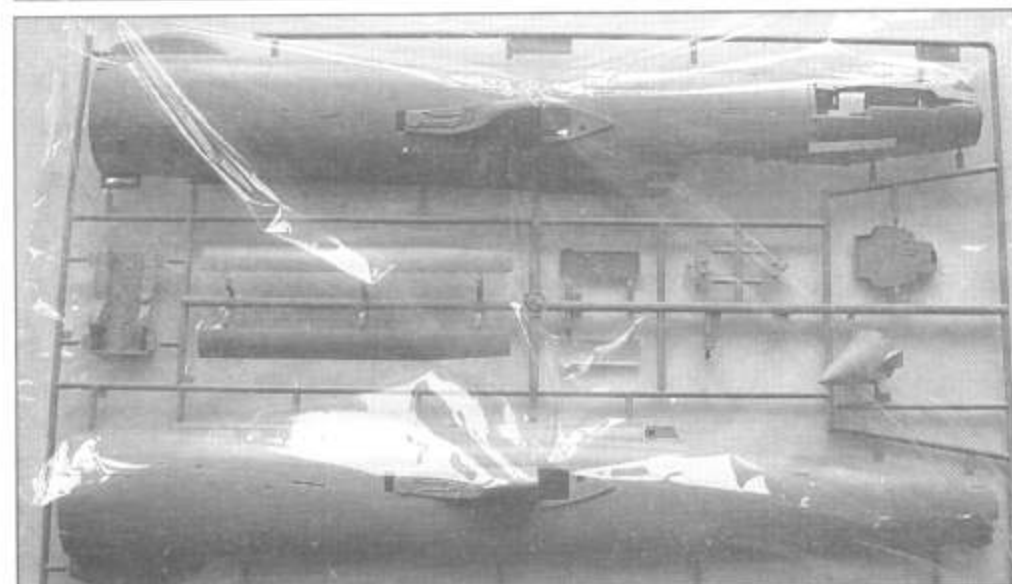
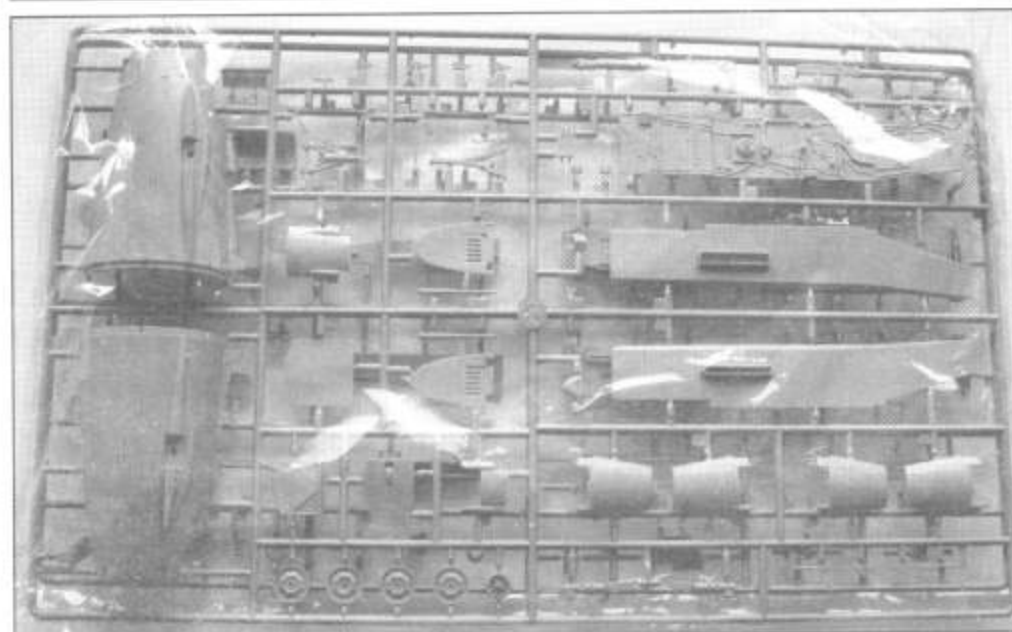


1243

S.79 III
20.5 cm 1:72

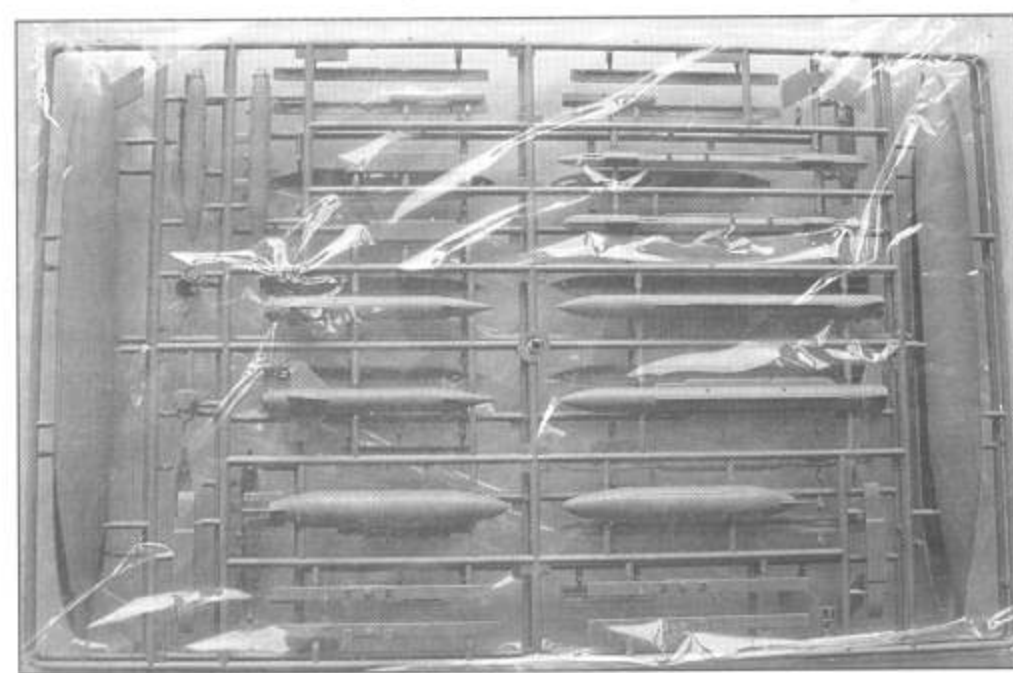
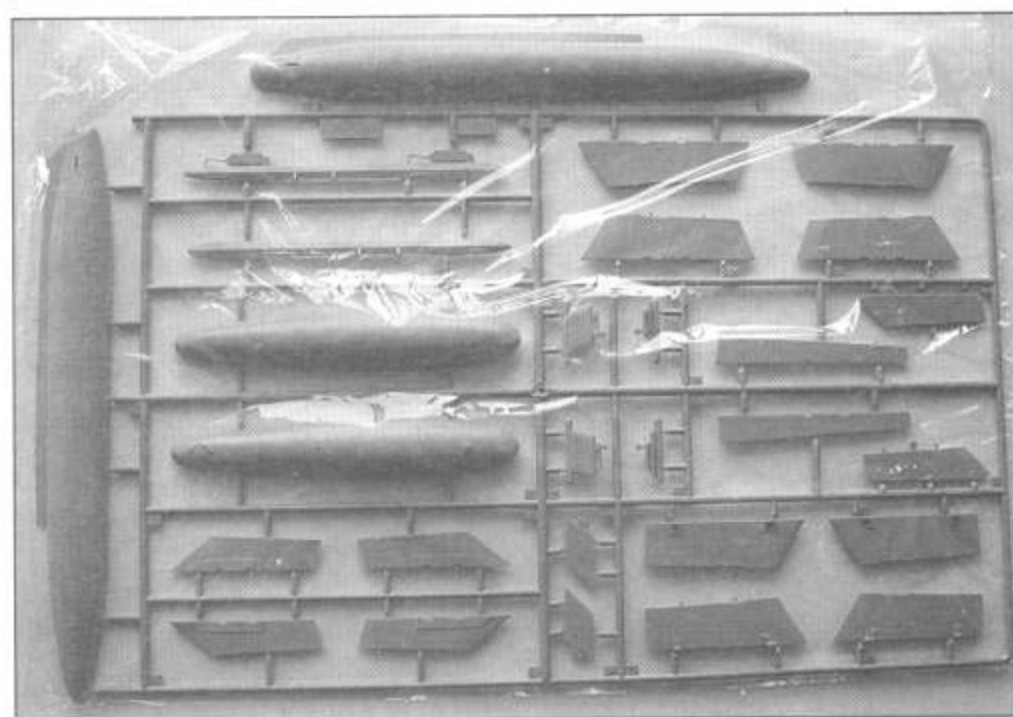
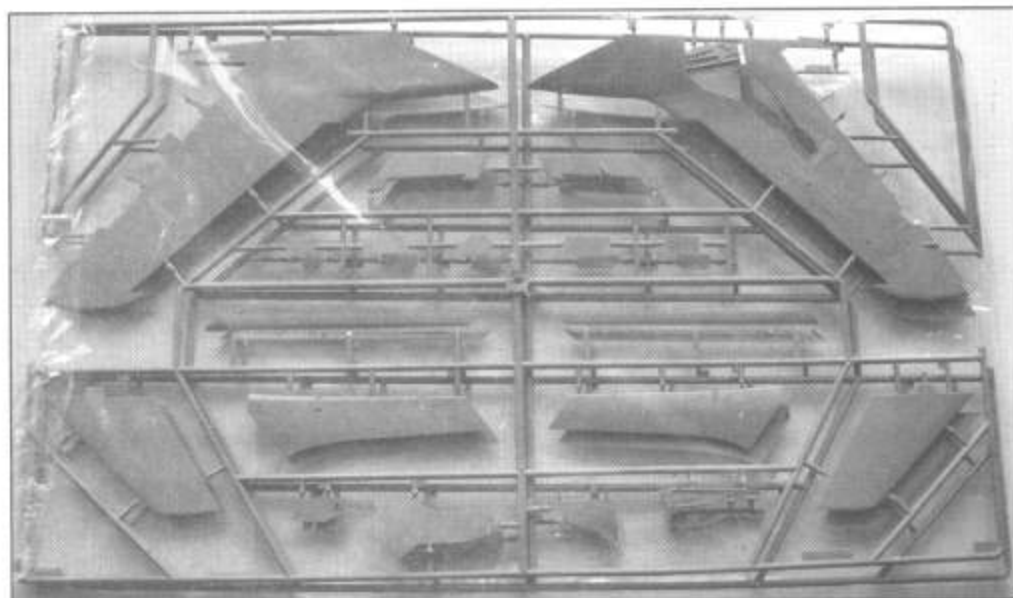
NEW

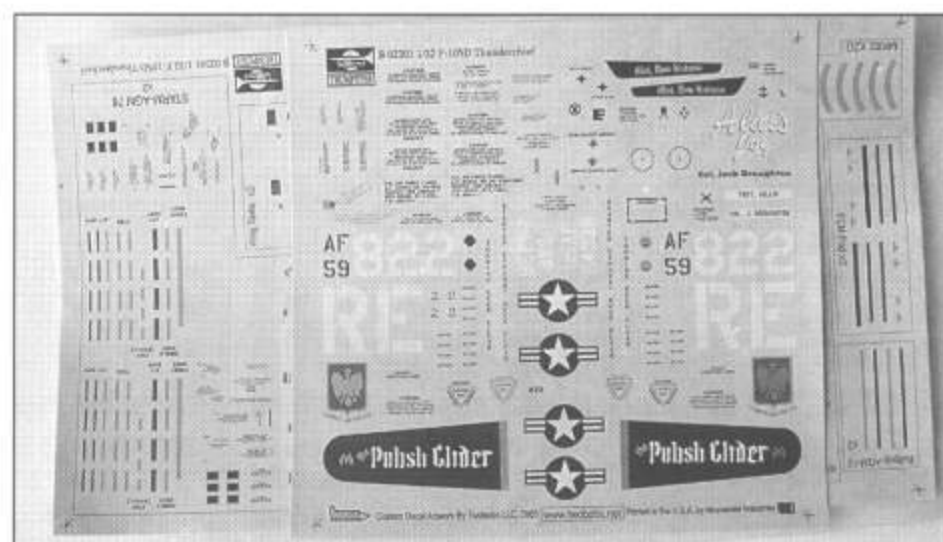
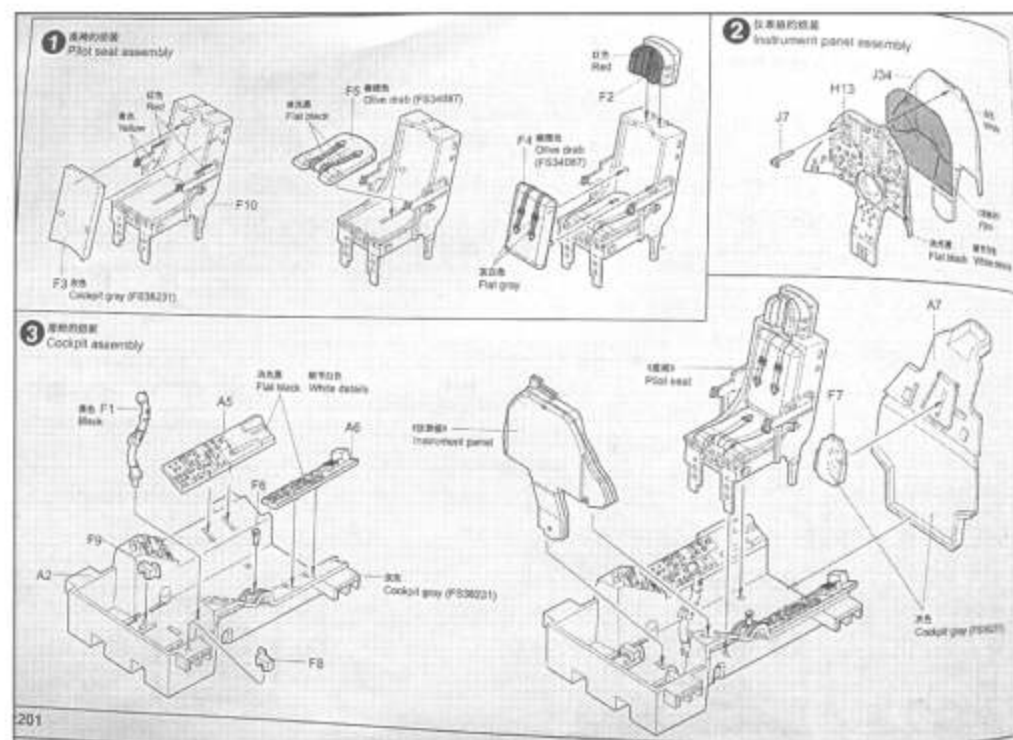
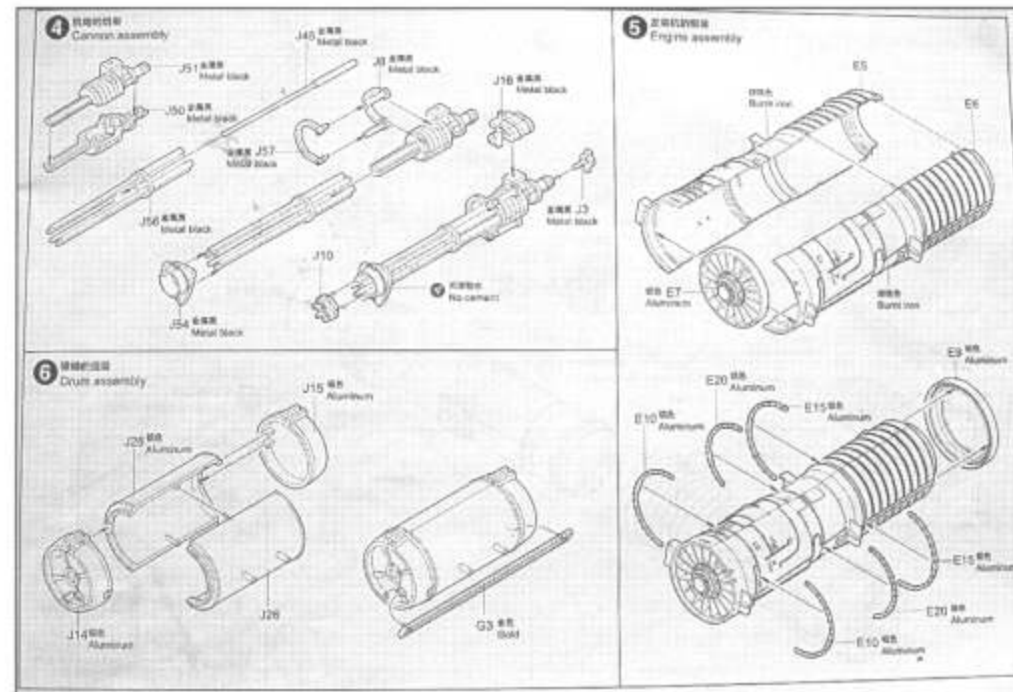
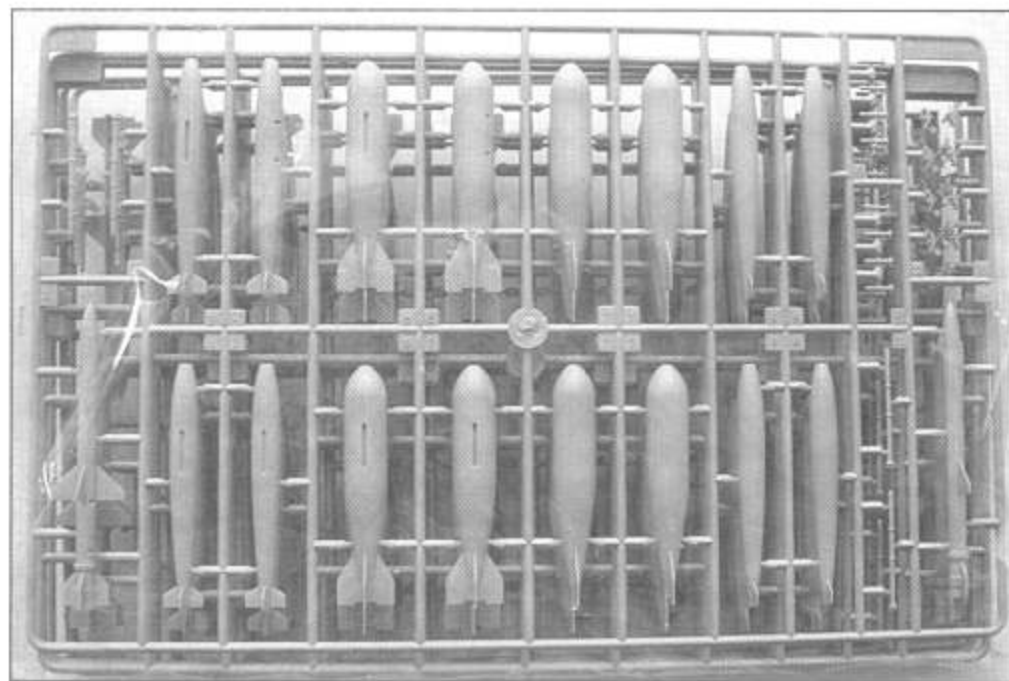
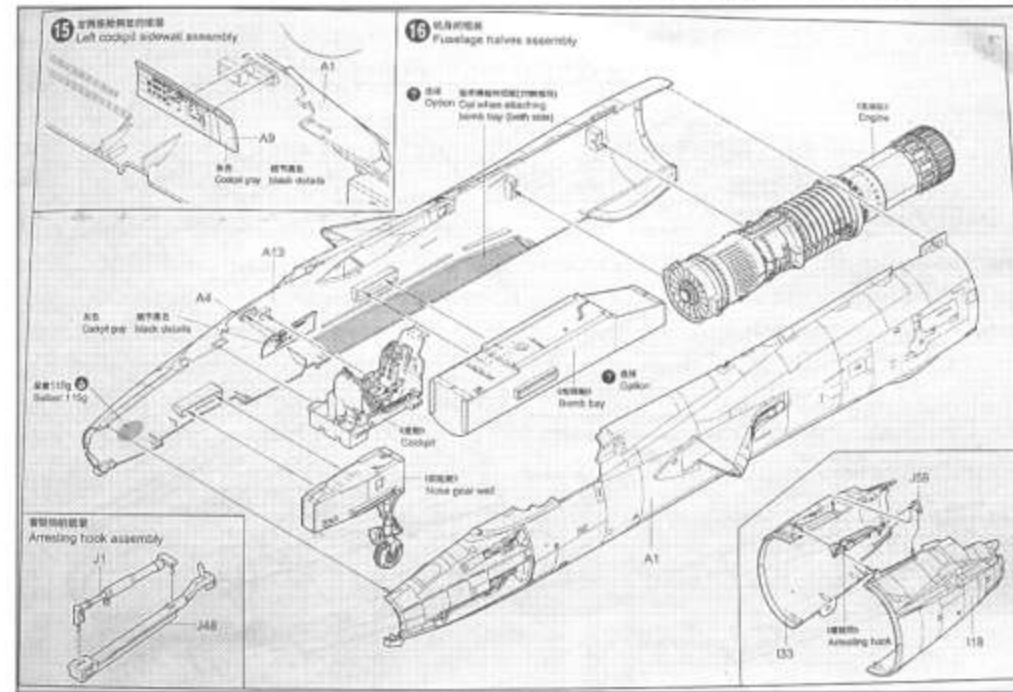
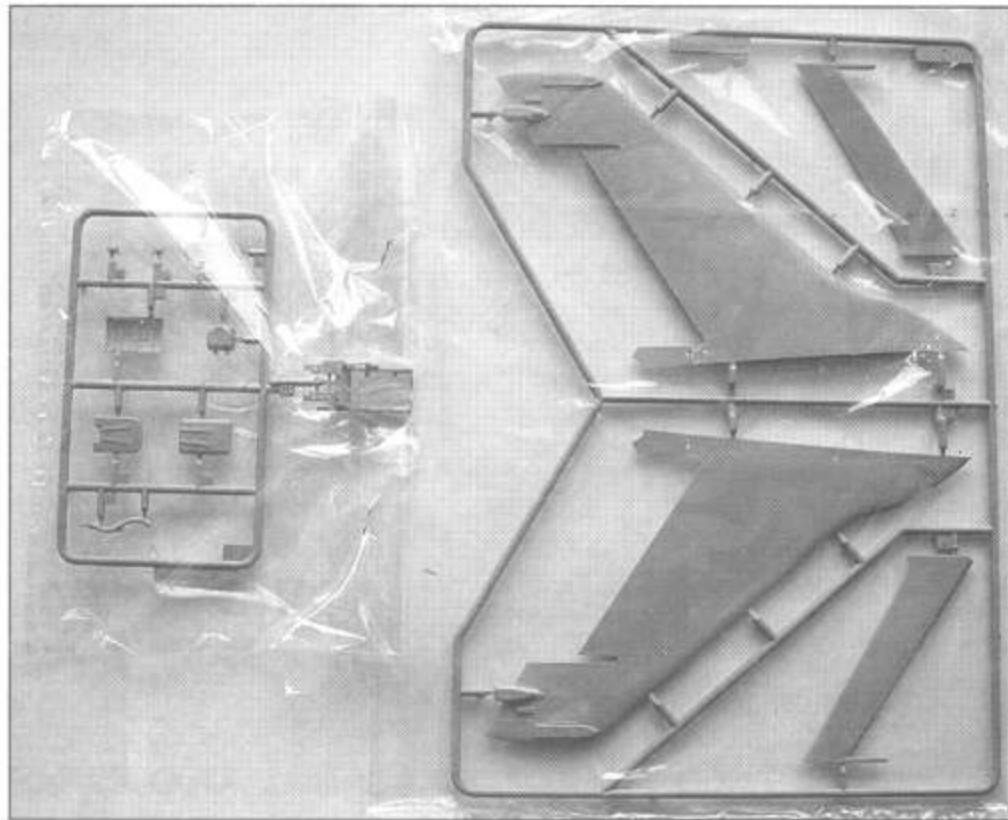




F-105 Тандерчиф разрабатывался для «большой войны» как сверхзвуковой ударный самолет - носитель ядерного оружия, а воевать ему пришлось в «малой войне» во Вьетнаме, слава богу, до атомных бомб дело не дошло... Именно Тандерчиф, а не Фантом был основным ударным самолетом американцев на протяжении первых четырех лет войны. Китайский Трумпетер заявил в планах модель этого самолета в 32-м масштабе еще полтора года назад, и любители Вьетнама стали радостно потирать руки, откладывать деньги и искать место в квартире для этой огромной модели. Модель даже больше Фантома: длина 61 см, ширина 33 см. Деталей совсем «немного» - 500 шт, так что если для сборки выкраивать время по вечерам, то на полгода работой Вы обеспечены. В модели хорошо детализована кабина пилота (правда, кресло требует доработок если делать открытым фонарь), есть фотопленка с приборами, дан двигатель, шестиствольная пушка, выдвижная штанга дозаправки в воздухе. Характерное для Тада раскрывающееся сопло двигателя можно сделать как открытым, так и закрытым. Пневматики колес даны резиновыми деталями, резиновыми же сделаны и патронные ленты для пушки. Все отклоняемые поверхности можно сделать подвижными. Половину всех рамок с деталями занимает вооружение самолета: ракеты Шрайк, Булдог, Стандарт, бомбы, баки с напалмом и топливом. Декаль на два варианта: майор Дональд Кутина, Таиланд 1970 г., и полковник Джек Броутон, Таиланд, 1967 г. В декали присутствуют все необходимые технические надписи как для самолета, так и для вооружения, некоторые из них можно прочитать даже без лупы. К декали прилагается цветная инструкция по их нанесению и покраске, краски даются по каталогам Тесторз, Хамбрел, Ганзы и Тамии. В общем, вперед Трумпетер! Ждем Су-27 в 32-м масштабе.

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 повреждений кораблей.

56 стр, 60 цв. вариантов.

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

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

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

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



52 стр, 18 цв. вариантов, история, чертежи, фото. Прототипы, В, С, D, E.

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

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

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

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

52 стр, 19 цв. вариантов, фото, чертежи 1/72 прототипов, Bf 109B-E7, T, компоновка В и 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-38 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.

6



40 стр. Panzer II C, Лухс: история, чертежи 1/35, фото деталей конструкции, цв. фото интерьера, варианты окраски.

40 стр. Wespe: краткая история, чертежи 1/35, фото деталей конструкции, цв. фото интерьера, варианты окраски.

56 стр. краткая история, чертежи 1/35, фото деталей конструкции, цв. фото интерьера, варианты окраски.

64 стр. 20 цв. вариантов с подробным описанием, 501-505-й тяжелые танковые батальоны, краткая история, фото танков.

52 стр. 150 фото, краткая истор. послевоенн. сов. танкостроения, Т-34/85М, БТР-40, БРДМ, Т-44, ИС-7, Т-10М, БМП, БТР-152, ПТ-76, Т-54/55, Т-62, Т-64, Т-72

52 стр. 50 фото, Т-44, ИС-7, Т-10М, БМП, БТР-152, ПТ-76, Т-54/55, Т-62, Т-64, Т-72

44 стр. 130 фото, БТР-50, БМП-2, 2С3, Шилка, РСЗО, КШМ, БРЭМ, понтоны, тягачи, БМД

40 стр. 7 цв. вариантов, 130 фото, 1940-75 гг.: трехосники М8, М20, экспериментальные, М-100 Коммандо. История, фото в боях, детализация.

52 стр. 10 цв. вариантов, 100 фото, боковые проекции. Все средние танки Фиат: М11-39, М13-40, М14-41, М15-42. Semovente 75/18, 75/34.



ч. 2- 52 стр. 2 цв. варианта, экспериментальные машины на базе Пантеры, ЗСУ, БРЭМ.

Часть 1, 44 стр. 6 цв. вариантов, справочник по фирмам и их бронемашинам в алфавитном порядке: А-Л. 56 фото, 27 чертежей.

Часть 2, 44 стр. 6 цв. вариантов, справочник: L-Z. 43 фото, 27 чертежей, сводная табл. ТТХ, описание пулеметного воор. броневиков.

56 стр. сам танк Pz 38t, история, фото, чертежи всех модификаций.

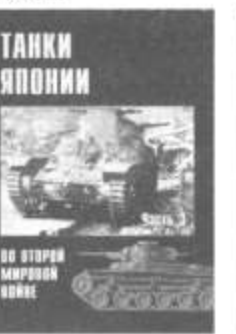
40 стр. 4 цв. варианта, детальные фото и чертежи бронетранспортера с короткоствольной 75-мм пушкой.

56 стр. история, фото чертежи, детализация.

76 стр. 17 цв. вариантов, чертежи, проекции, фото, история создания и боевого применения.

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

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



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

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

48 стр. стандартные легковые вездеходы вермахта Хорх 108, история, фото, детализация.

56 стр. цв. обл. - 5 цв. вариантов. Первая мировая война, Вторая, Опель Блитц, Кадет, Адмирал, краткая послевоенная история.

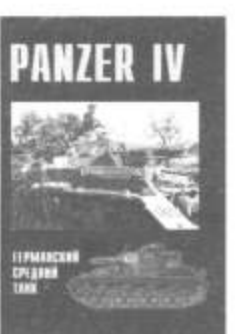
52 стр. цв. обл. - 5 цв. вариантов. Развитие автомобильного подразделения фирмы Крупп, L2H143. Аналоги противников Германии.

48 стр. полугусеничная зенитная установка: история, фото, чертежи, цв. обл.

52 стр. 5 цв. вариантов, GMC, International, история, фото, детализация, чертежи.

52 стр. 5 цв. вариантов, REO, Studebaker, история, фото, детализация, чертежи.

52 стр. 5 цв. вариантов, развитие фирмы Штайр с начала XX по XXI век, фото, детализация, чертежи.



48 стр. 5 цв. вариантов, прототипы, Ausf. A-D, история, фото, детализация, чертежи.

44 стр. 5 цв. вариантов, прототипы, Ausf. E-F2, история, фото, детализация, чертежи.

44 стр. 5 цв. вариантов, прототипы, Ausf. G-H, история, фото, детализация, чертежи.

44 стр. 5 цв. вариантов, прототипы, Ausf. H-J, история, фото, детализация, чертежи.

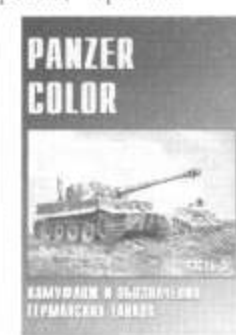
52 стр. 5 цв. вариантов, прототипы, Ausf. A-E, история, фото, детализация, чертежи.

52 стр. 5 цв. вариантов, прототипы, Ausf. F-G, история, фото, детализация, чертежи.

48 стр+цв. вставка, 48 цв. вариантов, камуфляж нем. техники 1933-45 гг.

48 стр+цв. вставка, 36 цв. вариантов, цв. эмблемы дивизий, тактич. обозначения.

48 стр+цв. вставка, 39 цв. вариантов, обозначения и боевой путь панцердивизий.



48 стр+цв. вставка, 35 цв. вариантов, гренадерские дивизии и дивизии СС.

56 стр+цв. вставка, 26 цв. вариантов, Гроссдойчланд, батальоны Тигров и StuG III.

52 стр. история, фото, детали конструкции, чертежи.

допечатка раннее издание, 40 стр. история, фото, детали конструкции, чертежи.

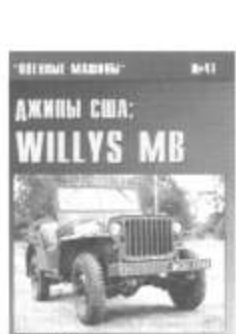
40 стр+цв. вставка, 30 цв. вариантов, окраска и обозначения танков СССР и Германии.

40 стр+цв. вставка, 30 цв. вариантов, окраска и обозн. танков союзников СССР и Германии.

52 стр. цв. обл. - 5 цв. вариантов. История, фото, чертежи.

52 стр. цв. обл. - 5 цв. вариантов. История, фото, чертежи.

52 стр. цв. обл. История, фото, чертежи машин, не вошедших в предыдущие выпуски серии.



52 стр. цв. обл. - 6 цв. вариантов. История, фото, чертежи.

52 стр. цв. обл. - 6 цв. вариантов. История, фото, чертежи.

60 стр. цв. обл. - 13 цв. вариантов. История, фото, проекции.

1939-1945

1939-1945

1941-1945

1941-1945

на службе в Вермахте

1939-1945

M1A1 «Абрамс» в Ираке

Масштаб 1 : 35

Производитель «Тамия»

Можно потратить напрасно много часов, занимаясь супердетализировкой модели – после окраски глаз просто не будет «цеплять» за навороченные «фишки». Уменьшенные в 35 раз мелкие детали не отображают тени как на настоящем образце техники и по этой причине не выделяются на общем фоне. Решение проблемы – в «заливке» впадин и высветлении выпуклостей. Метода не требует специальных инструментов и огромного опыта. Посмотрим, как можно обработать модель танка M1A1 «Абрамс» периода последней военной акции США в Ираке.

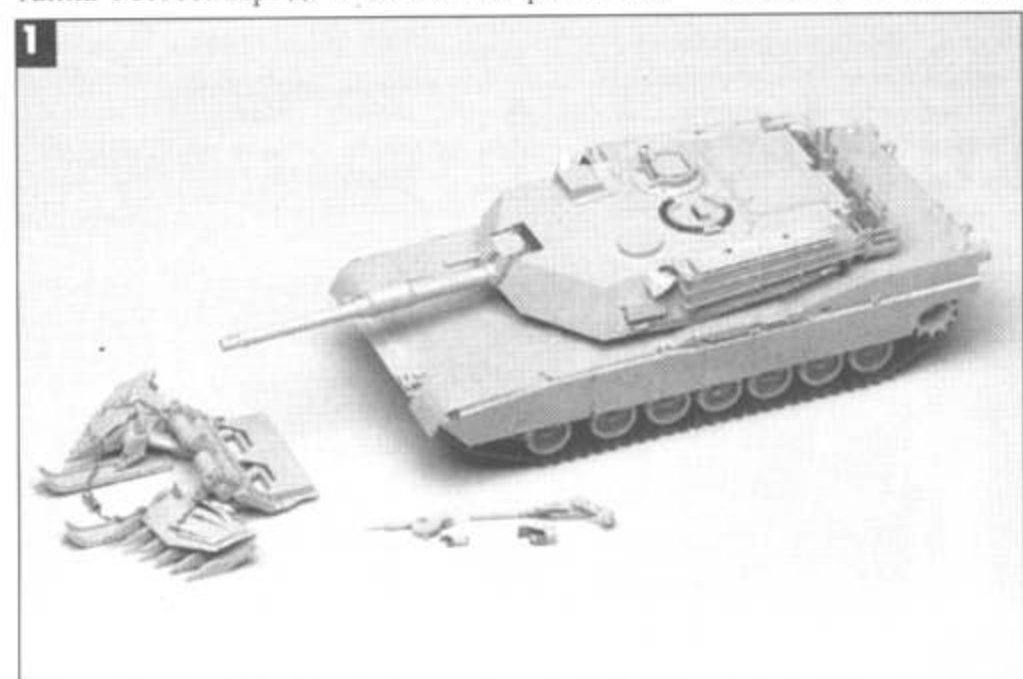
Модель

Прежде всего – сборка и детализировка модели. Выбор был остановлен на «Абрамсе» от фирмы Тамия. Модель комплектуется минным тралом плугового типа. Пресс-форме уже исполнилось десять лет, однако качество отливок от этого не пострадало. Модель хорошо соответствует чертежам танка M1A1. Придать большего реализма

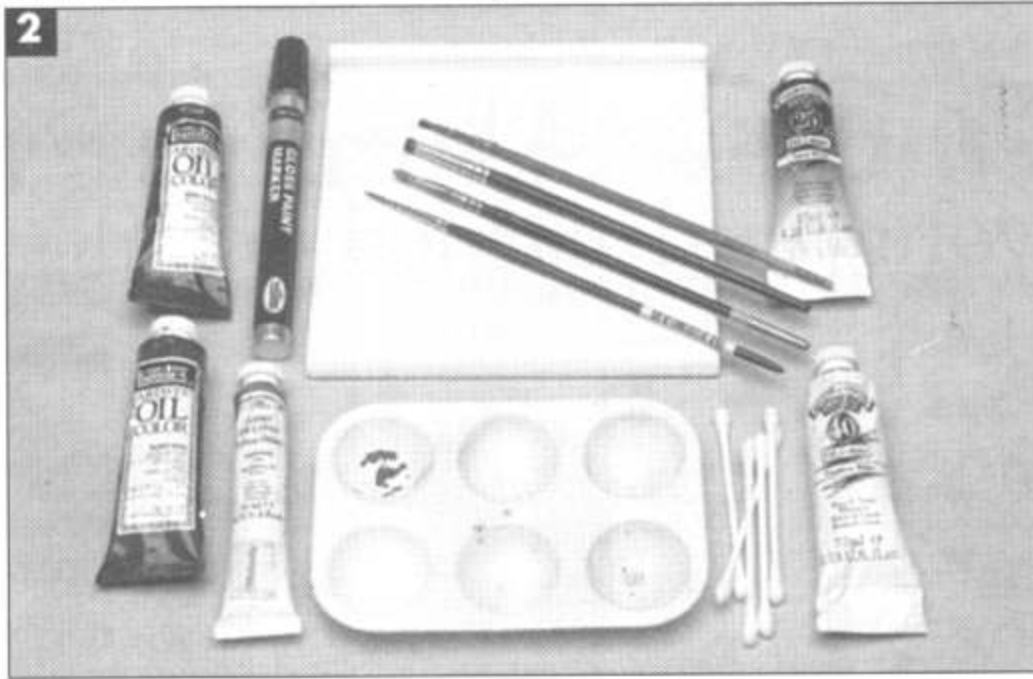
модели призван конверсионный набор фототравленных деталей No. 35-333 фирмы Eduard. Набор включает массу мелких деталей, есть даже монтировавшиеся на башне ИК идентификационные устройства, своего рода сухопутный вариант авиационной системы «свой-чужой». Траки T-158 взяты

из набора фирмы AFV Club (No.AF3512). На траках из модели зубцы ошибочно расположены посередине траков, в то время как должны находиться между траками.

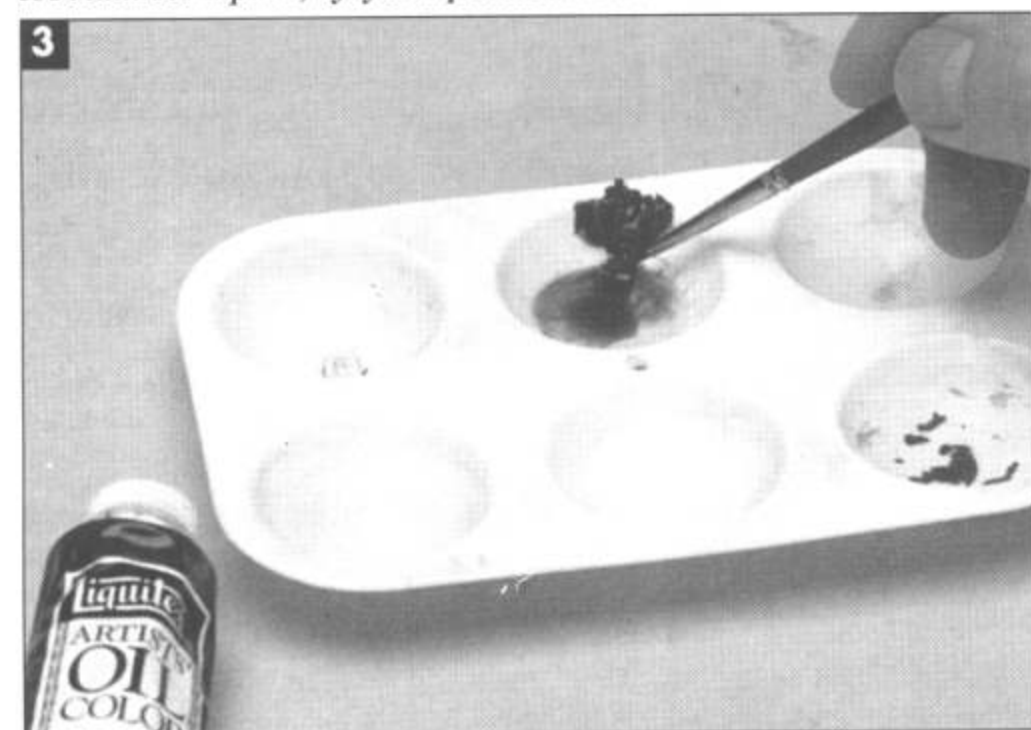
«Освобождение» Ирака американцы предпочли в деталях замолчать, поэтому есть определенные проблемы с маркиров-



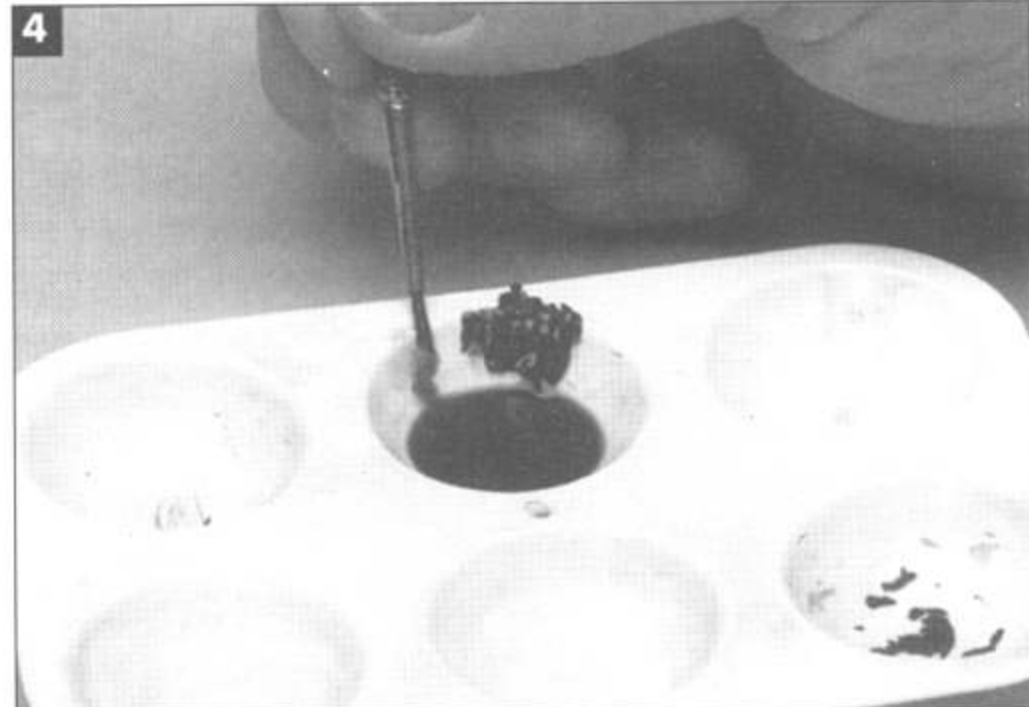
Собранная модель перед окраской. Можно разглядеть темные детали – фототравленка от Эдуарда. Крупные под сборки, вроде плугов минного трала, будут окрашиваться отдельно от танка.



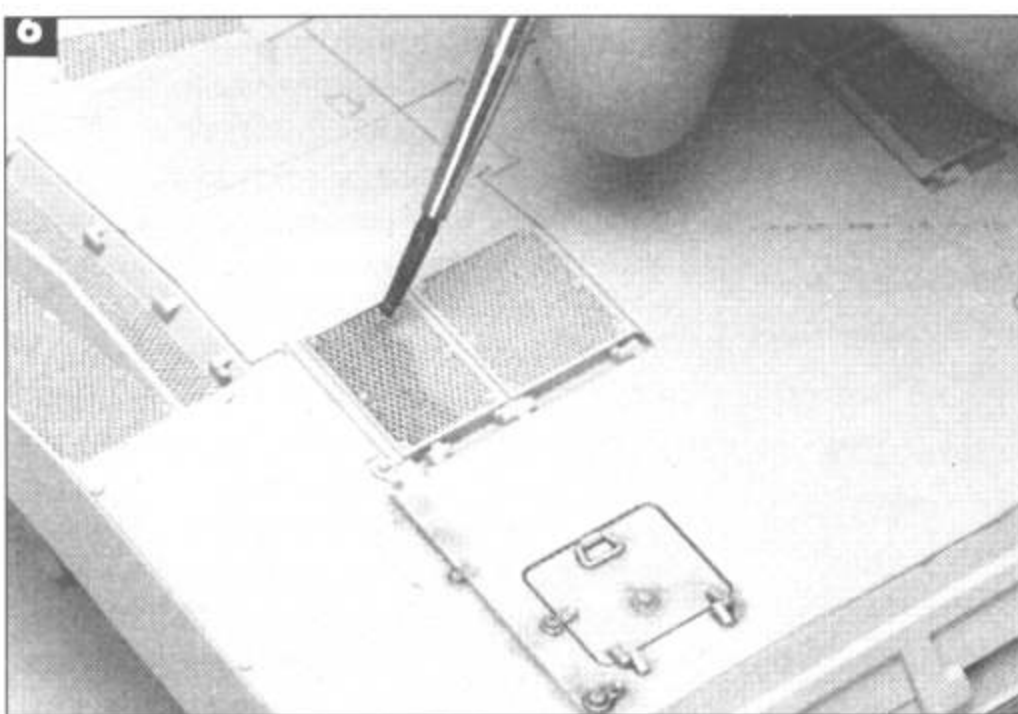
Рабочие инструменты: плошки от акварели, тюбики масляной краски, кисточки, ватные палочки.



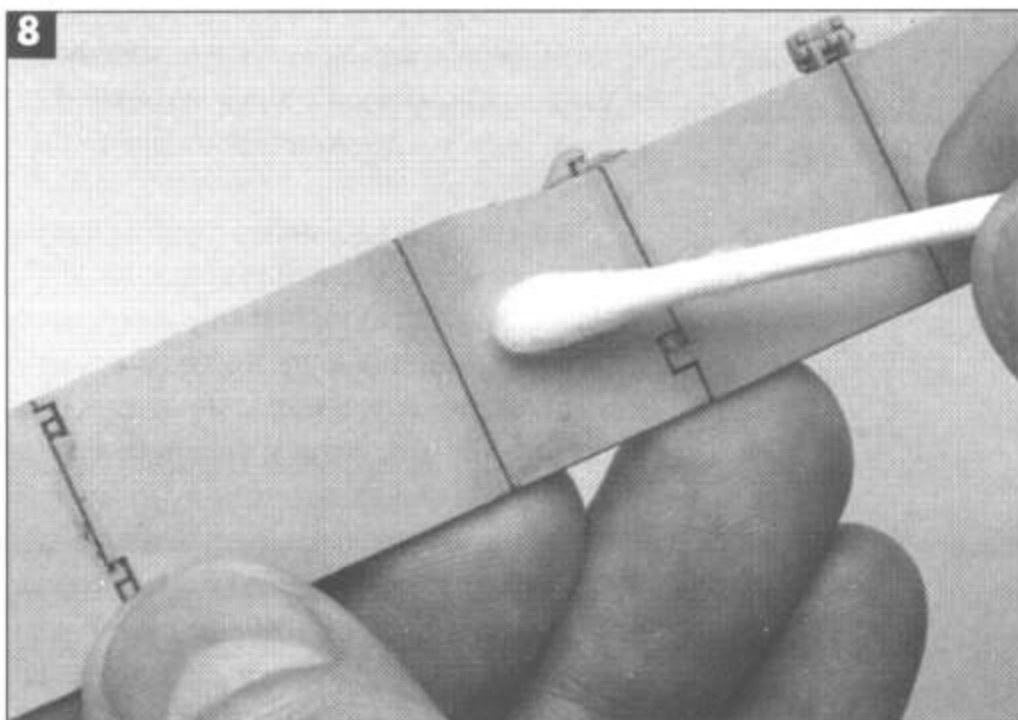
В плошку с уайт-спиритом помещается толика жженой амбры.



Контроль оттенка. Цвет раствора должен быть как у крепкого кофе.



6
Тонкой кисточкой прорабатываются решетки, швы, выступающие детали методом заливки.



8
Через час-два излишки краски снимаются смоченной в уайт-спирите ватной палочкой.

кой боевой техники, принимавшей участие в операции «Iraqi Freedom». Автор модели нашел несколько снимков «Абрамсов» из 2-й бригады 3-й пехотной дивизии. Как и в период проведения операции «Буря в Пустыне» танки «освободителей» были обильно увешаны амуницией и снаряжением. Аксессуары для модели взяты из набора фирмы Greif - GF004 "Modern U.S. Tank Crew Gear" и фирмы Academia - No. 1383 "Tank Supplies II",

Переходим к «заливке»

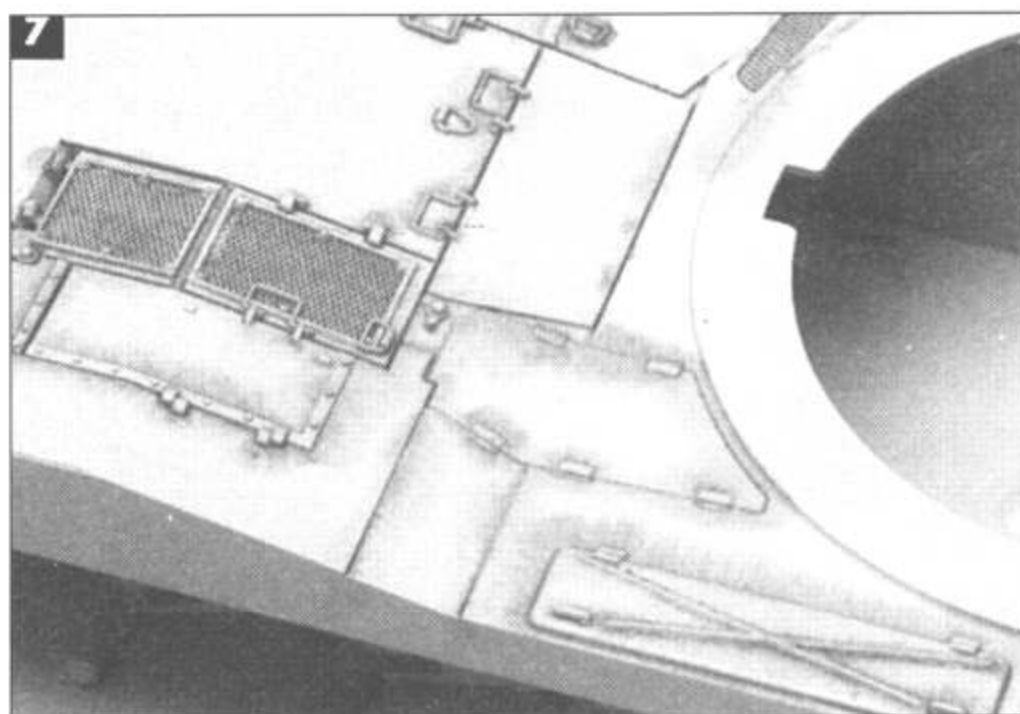
Первая фаза окончательного тонирования модели «Абрамса» - заливка. Заливка производится очень жидко разведенной краской. Можно использовать акрил или масляные краски любого назначения. В данном случае использовалась художественная масляная краска, идеальный материал для заливки: интенсивный цвет, легко смешивается. Многим масляные краски не нравятся по причине длительного времени высыхания, однако когда в случае сильного разбавления масло сохнет всего несколько часов. Кроме того, масляной краски на «отделку» модели уходит несравнимо меньшее количество, чем дорогой модельной эмали. В большинстве случаев для заливки используется жженая амбра (темно-коричневая) в смеси с черной. В качестве растворителя применяется уайт-спирит.

Нанесение базового покрытия

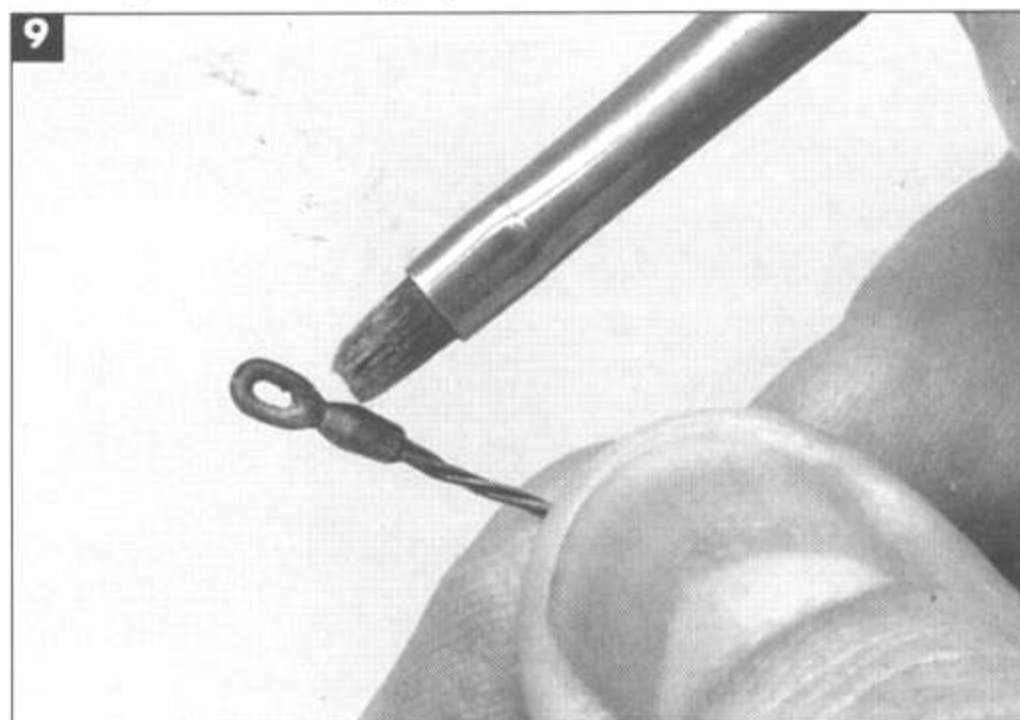
Вся модель окрашена акриловой краской U.S. Desert Storm Sand (FS 33446) фирмы Polly Scale (1). Акрил использован потому что, уайт-спирит его не растворяет.

Смешиваем «заливку»

Лучше всего разводить и смешивать масляную краску в небольших площадках вроде баночек из-под детской акварельной краски (2). Обычно эти площадки сделаны из белого пластика на фоне которого легко контролировать оттенок.

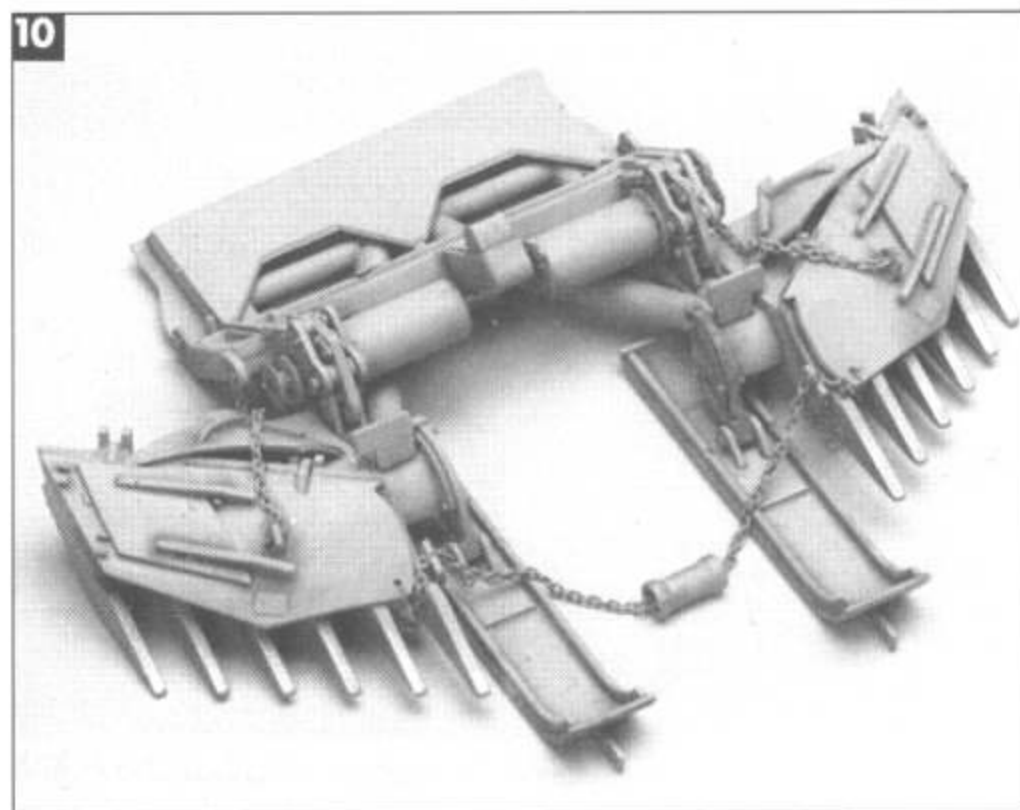


7
Обработаны все элементы корпуса. Вид – неприглядный. Не пугайтесь, излишки легко убираются.



9
Имитация ободранного металла на буксирном тросе методом сухой кисти. Краска – металлик фирмы Тесторс.

Не следует выдавливать из тубы слишком много краски. Нужна буквально капля, ее можно «зачерпнуть» зубочисткой. Краска разводится уайт-спиритом примерно на три четверти. Размешивать краску и растворитель лучше тонкой кисточкой (3). Пропорция между жженой амброй и черной краской должна быть такой, чтобы получился оттенок цвета крепкого кофе. Кисточка при размешивании лучше, чем та же зубочистка, так как позволяет полностью «раздавить» пигмент. Размешивая, время от времени проводите полоску по краю плоску для контроля цвета раствора (4).



10
Тонированный минный трал. Техника заливки и метод сухой кисти позволили получить реалистичную копию.

Нанесение «заливки»

Есть два метода нанесения заливки. Небольшие поверхности, содержащие мелкие детали просто целиком заливаются «заливкой», затем протираются тряпочкой. Заливка остается лишь по контуру деталей.

Для обработки больших поверхностей, таких как поверхности корпуса или башни, используется более «управляемый» способ. Заливка наносится в те места, которые следует выделить – швы, решетки и т.д. (6). Если цвет получился слишком темным – заливку можно смыть тряпочкой, смоченной в уайт-спирите. Слишком светлый – добавить в заливку пигмента и повторить процесс. Помните, что после высыхания «заливка» будет выглядеть более светлой. Насыщенность оттенка можно установить только экспериментально.

Не бойтесь варьировать насыщенность оттенка «заливки» на одной модели. Цвет заливки может и должен меняться в разных местах модели.

Таким способом обрабатываются все необходимые места модели (7).

Примерно через полчаса модель приобретает ужасающий вид. Не надо паники! Выждите еще два-три часа, смочите чистую тряпочку уайт-спиритом и протрите модель (8). Сильно нажимать на тряпочку не следует, иначе смоеся не только «ненужная» краска на плоских поверхностях, но и краска из впадин. Придется повторять процесс. Часов через десять-двенадцать имеет смысл еще раз протереть модель, но уже сухой тряпочкой.

Метод сухой кисти

Вторая фаза тонирования модели – обработка методом сухой кисти. Метод прямо противоположен «заливке». Кисть с краской

Три фото «Абрамсов» и 1-й танковой дивизии армии США, Ирак, апрель 2003 г. Машины окрашены в песочный цвет, идентификационные панели тоже желтого цвета в отличие от британской техники, на которой они были белыми.





Не вся американская техника перекрашивалась желтой краской. Части второго эшелона оставались в стандартном европейском камуфляже, состоящим из пятен коричневого, зеленого и черного цветов. Здесь и на следующей странице показаны танки «Абрамс» корпуса морской пехоты США, Ирак, весна 2003 г. Машины в европейском камуфляже, панели «свой-чужой» - песочного цвета. Обратите внимание на «дьявольский глаз», нарисованный черной краской на правой скуле башни. Вскоре его закроет идентификационная панель.





должна быть практически сухой – отсюда и название. Плоской кистью проводят по поверхности, «сухая» краска оседает только на выступающих частях.

Лучше использовать эмаль или акрил. В данном случае акрил применялся для обработки сравнительно мелких деталей вроде опорных катков, а корпус и башня тонируются эмалью в смеси с масляной краской. Эмаль позволяет получить более широкий спектр оттенков, а добавка масляной крас-



ки позволяет растянуть время высыхания – в случае неудачи можно стереть слой и повторить процесс. Поскольку краска должна быть густой, смешивать ее лучше на плоской поверхности, например на стеклянной пластинке.

Для высветления выступов используется краска базового цвета с добавкой почти высохшей белой эмали. Оттенок получается лишь чуть светлее базового тона. Краска набирается кисточкой, после чего кистью несколько раз проводят по бумаге. На кисти должен остаться минимум краски. Теперь можно пройтись кистью по модели, особое внимание уделяя острым деталям и кромкам (9). Требуется совсем немного практики для овладения методом сухой кисти. Степень высветления можно регулировать не только количеством белой краски в смеси, но и степенью прижима кисточки к поверхности модели. Лучше всего обработать модель два-три раза, каждый раз более светлым оттенком. Перед последним проходом желательно просушить модель десять-двадцать часов.

Имитация металла

Один из лучших способов показать ободраный металл – метод сухой кисти. В качестве краски используется эмаль-металлик фирмы Testors. В данном случае наиболее интенсивно обработаны металлик зубья минного трала, гребни траков и коуши буксирных тросов (10).

Описанная выше техника отделки, «финишинга», модели позволяет добиваться очень впечатляющих результатов. Попробуйте, это не сложно.

М1А1НА «Абрамс» из 1-го батальона Корпуса морской пехоты США, Багдад, 2003 г.

Примерно десять лет назад на рынке появилась модель танка «Абрамс» в масштабе 1:35 от фирмы DML. До сих пор это модель является пожалуй самым удачным воплощением «Абрамса» в масштабе 1:35. Модель фирмы Тамия проще собирается, но она не совсем правильная, те же проблемы у модели китайской фирмы Trumpeter. Теперь моделисты получили возможность стать счастливыми обладателями одной из последних модификаций «Абрамса» – М1А1НА в варианте машины, принимавшей участие в походе на Багдад. Подсустились вовремя сразу две фирмы – Дрэгон и Тамия.

Еще раз стоит отметить, М1А1 от Дрэгона – самый правильный «Абрамс» в 35-м масштабе, к тому же модель удобна в сборке. В комплект модели входят основные детали интерьеров башни и отделения управления, бортовые экраны и крышу МТО можно приклеить в открытом или закрытом положениях. Таким образом, модель легко адаптируется к диорамам. Гусеницы собираются из отдельных траков и прямых участков, всего 82 детали, по 36 на борт. Так проще, нежели собирать всю гусеницу из отдельных траков.

К сожалению, на траках полно дефектов литья, прежде всего следов от толкателей. Ликвидация технологических огрехов отнимает много времени. Корзина на башне собирается из массы деталей, которые также имеют дефекты литья. Ликвидировать эти дефекты довольно сложно, так как ог-

Масштаб 1 : 35

Производитель «Дрэгон»

раждение отлито почти масштабно и его легко повредить.

Основа модели М1А1НА – старый М1А1 от Дрэгона (№ 3517). В новый набор не входят фигурки танкистов, зато добавлено 68 новых деталей, часть – от модели М1А1НА (USMC), модель № 3531. В частности сделана ВСУ новой формы, ставшая стандартной для всех «Абрамсов» вооруженных сил США, расширенная корзина башни с фототравленными деталями, новые 10-ствольные блоки гранатометов.

Танк снабжен идентификационными ИК панелями. В реальности такие панели изготавливались из специального пластика с особыми термальными характеристиками. Панели представляют собой пластины с чем-то вроде уголков для фотографий по углам, пластины крепились на скулах и корме башни.

В комплект модели включены разнообразные аксессуары из снаряжения танкистов (в том числе спальные мешки), которые можно разложить в корзине башни. Корзина заполняется довольно основательно.

Декаль предусмотрена только на один вариант – машина из 1-го батальона корпуса морской пехоты США, целиком окрашенная в однотонный пустынный цвет. Вообще-то большинство «Абрамсов» морской пехоты к операции «Iraqi Freedom» было перекрашено в пустынный камуфляж поверх европейского.

Дрэгон сделал очередную классную модель, которая будет пользоваться популярностью на рынке.



Operation "Iraqi Freedom"
M1A1NA Abrams
1st MARINE TANK BATTALION BAGHDAD 2003
1:35 MODERN AFV SERIES

Kl.Pz.Bf.Wg

Масштаб 1 : 35

Производитель «МВ»

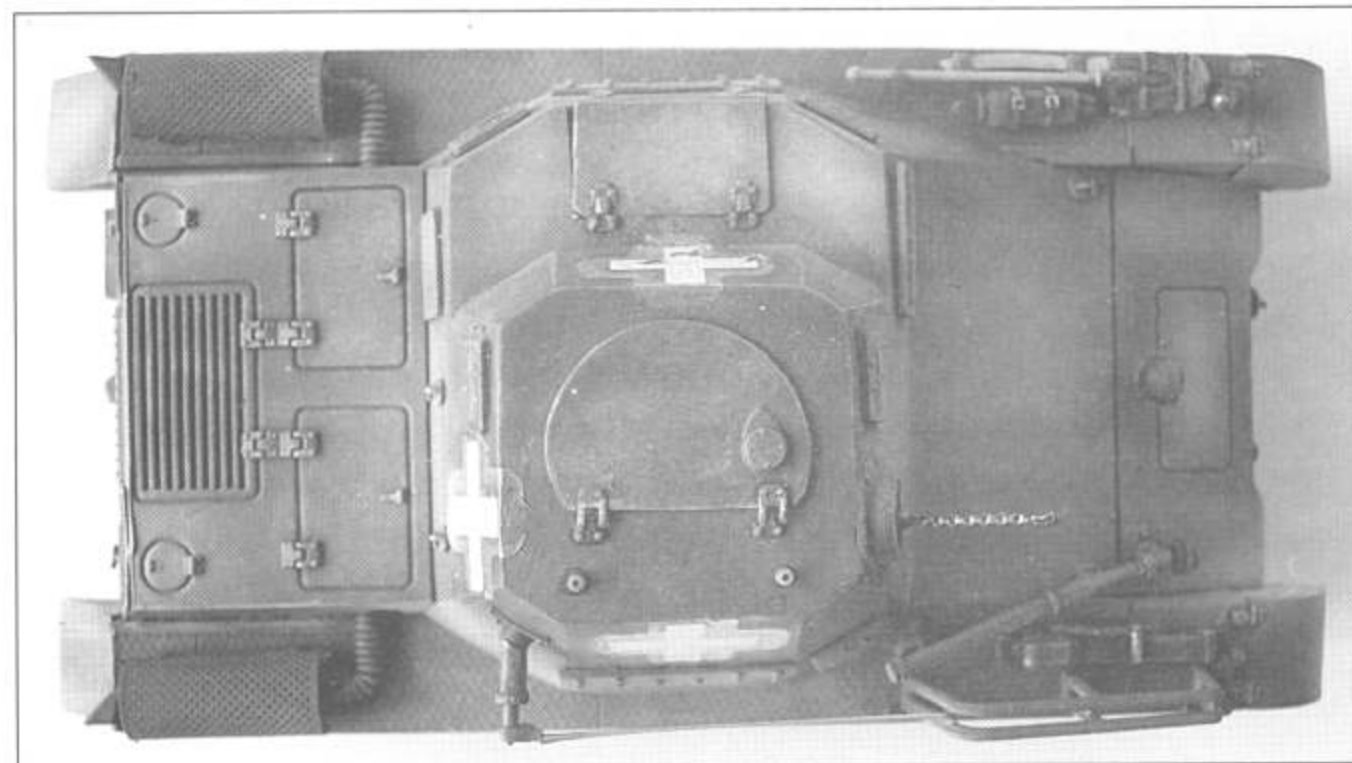
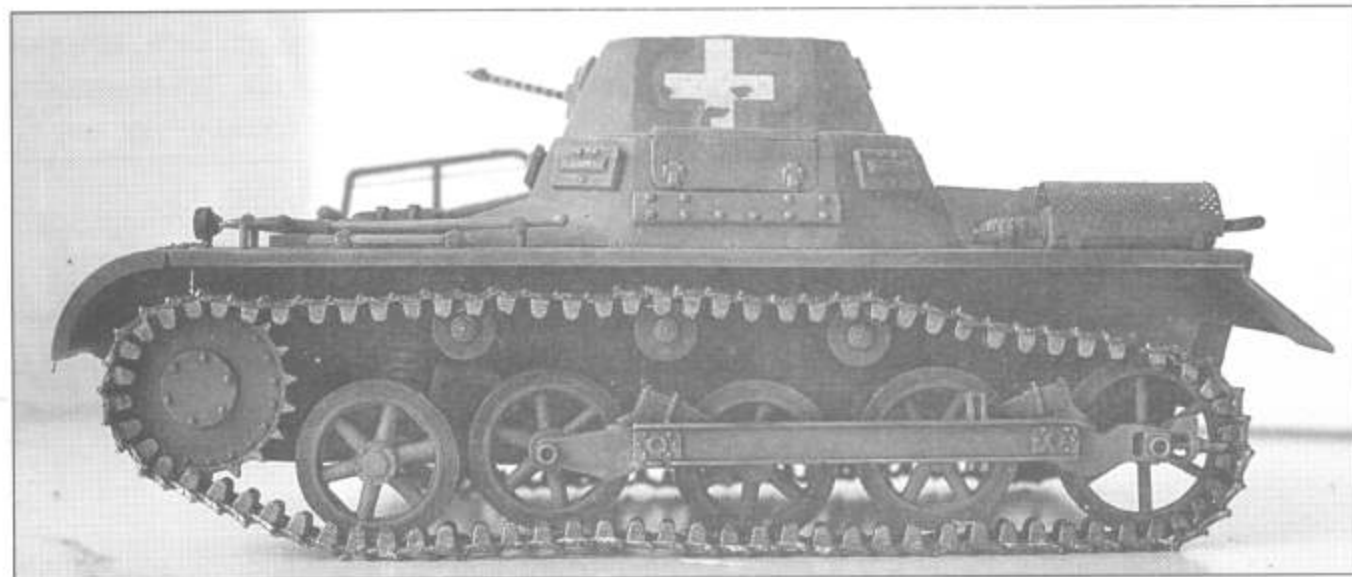
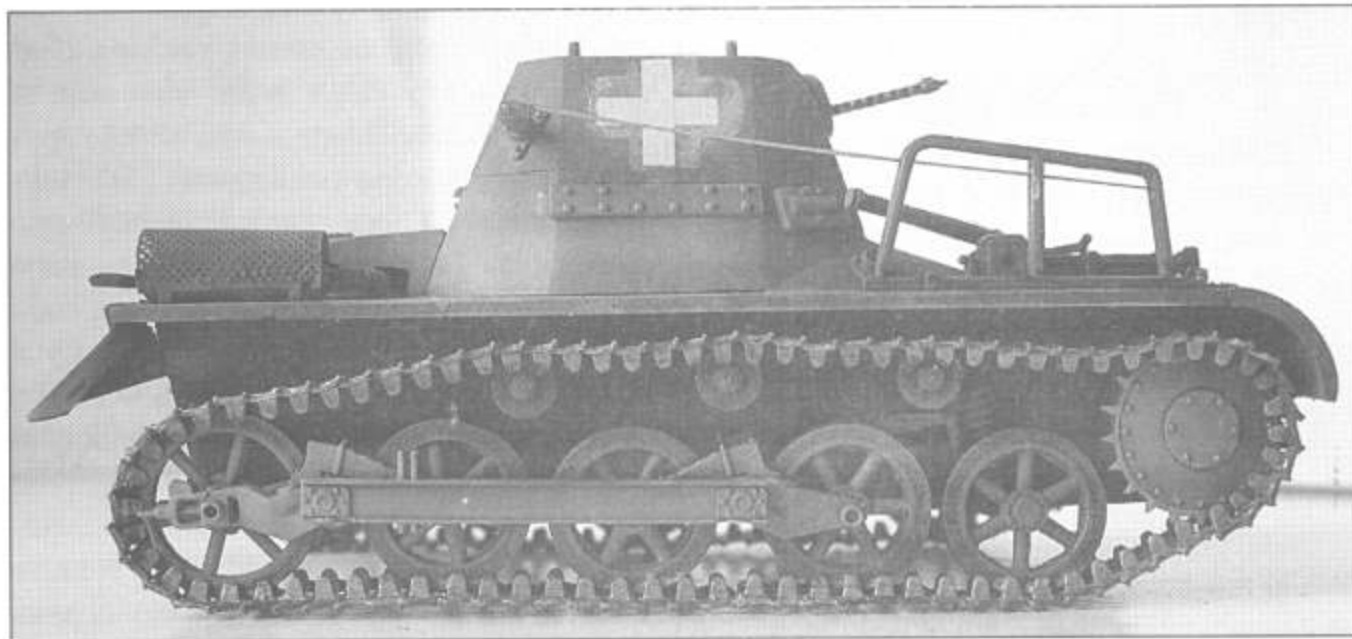
Успехи панцерваффе начального этапа войны связаны прежде всего с совершенной тактикой использования танковых подразделений и надежными средствами управления ими. Совсем неслучайно в вооруженных силах Германии специализированных командирских танков было больше, чем в армиях всех остальных стран весте взятых.

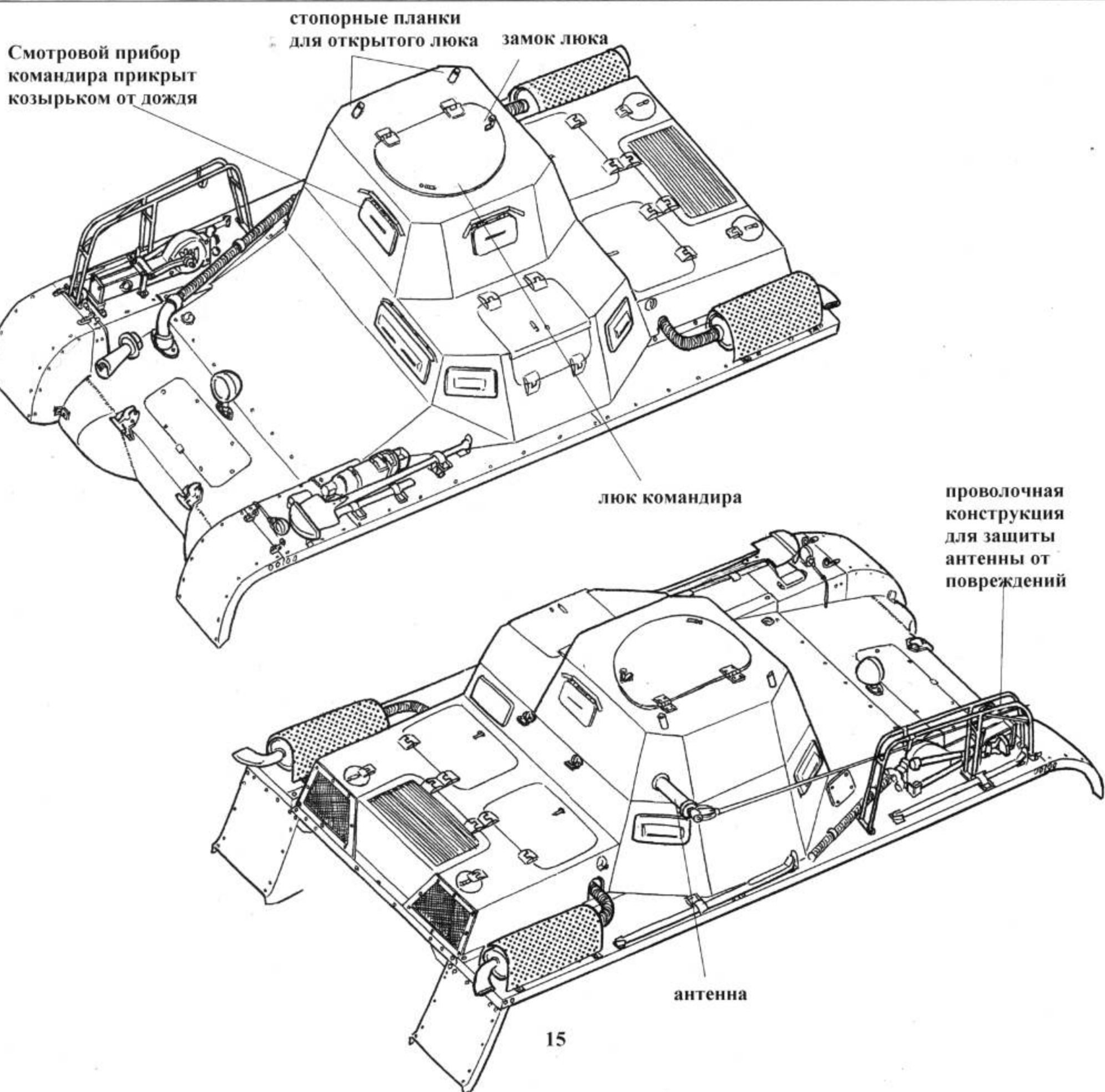
Первой ласточкой стал Kleiner Panzerbefehlswagen I KIA – малая бронированная командирская машина. Базой для разработки Kl.Pz.Bf.Wg послужил танк Pz.Kpfw. I. По ходу серийного производства командирские машины на базе «единички» претерпели существенные изменения: был увеличен внутренний объем рубки, изменена форма стеллажа для штыревой антенны.

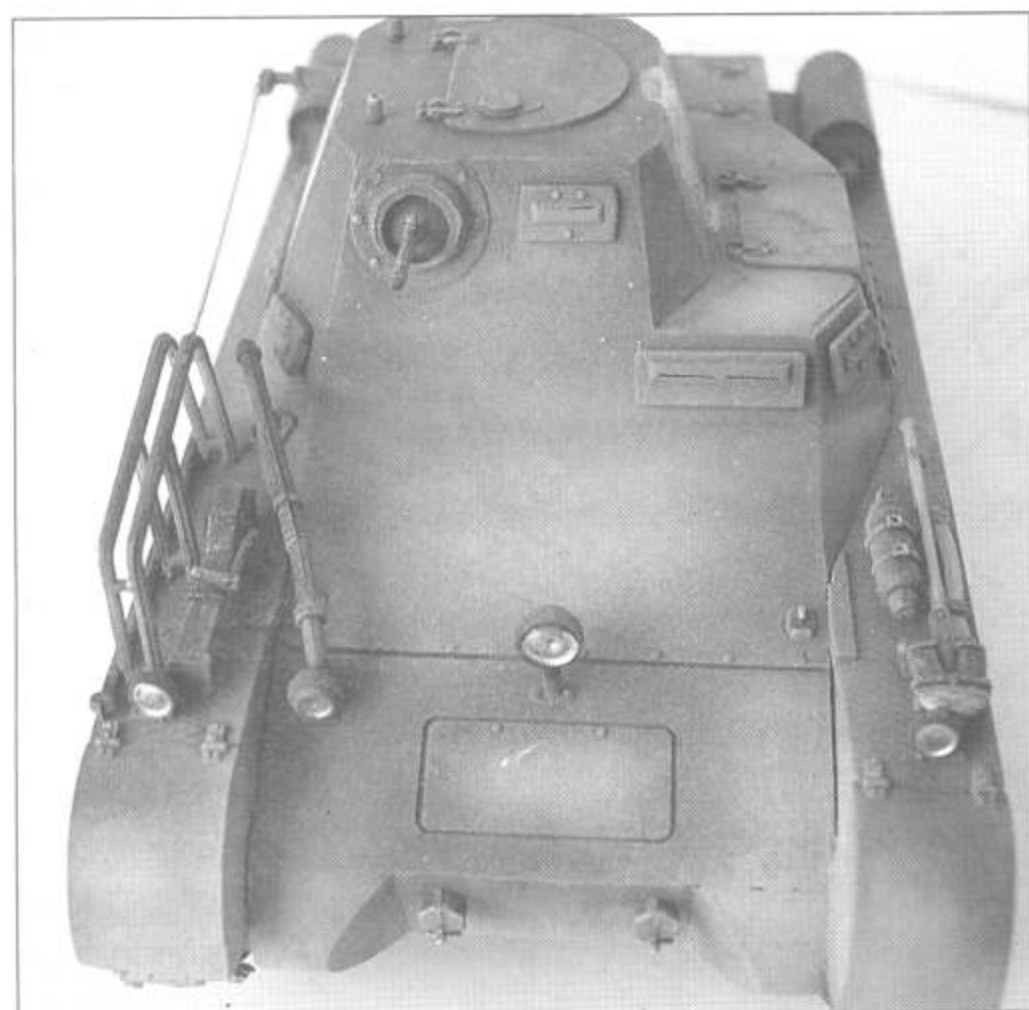
Украинская фирма МВ выпускает самый первый вариант командирской машины Kl.Pz.Bf.Wg. Набор оформлен в высшей степени стильно. Именно стиля оформления не хватает большинству российских и украинских производителей. Особенно впечатляет дизайн коробки, на Западе такое практикуют давно, но у нас – только фирма МВ! Со вкусом оформлена инструкция. Два довольно убогих листочка с малоинформативными рисунками украсили шаржи немецких танкистов. Правда, отношение к этим симпатичным парням лично у меня двоякое: ведь именно такие веселые парни со смехом жгли летом 1941 г. украинские хаты и российские избы. «По выжженной равнине за метром метр идут по Украине солдаты группы «Центр». Забыли?

Первое впечатление от пластика – класс! При более детальном знакомстве становится заметен обильный технологический брак: небольшой облой, швы от пресс-форм, следы от толкателей. Идеально отлиты траки. Детали собственно танка выполнены из пластика светло-серого цвета, траки – черные. На траках нет малейших следов облоя. Имеются четыре фототравленных детали – две решетки на кормовом бронелисте корпуса и два кожуха глушителей. Декаль на три варианта: гражданская война в Испании, Польша, сентябрь 1939 г. и Франция, 1940 г.

Сборка оставила жуткое впечатление. Во-первых, рисунки в инструкции позволяют собрать модель вообще, куда и как клеить мелочевку непонятно совершенно. Детали на рамках не пронумерованы, зато в инструкции есть «карта-схема» расположения деталей на литниках. Отпечатана она на одной странице со схемами сборки, из-за чего в процессе сборки страничку постоянно приходится переворачивать. Мне проблемы инструкции удалось решить просто, к счастью под рукой была чудесная книга из серии «Achtung Panzer» (выпуск 7 «Pz.Kpfw. I/Pz.Kpfw II, серийные танки и варианты»). В японском издании есть







прекрасные чертежи в изометрии, которые делают инструкцию совершенно лишней.

Сложности, связанные с инструкцией – это даже не полбеды. Все отверстия в корпусе под мелкие детали по диаметру меньше штифтов на этих деталях. Аналогичным образом на свои места не хотят влезать оси тележек подвески опорных катков и даже бронезаслонки смотровых приборов. Технологическое членение моделей выполнено с претензией: нижняя часть корпуса собирается из четырех деталей, надстройка – пяти и рубка – тоже из пяти. К надстройке спереди и сзади подклеиваются верхние детали корпуса. Стыковка листов между собой просто отвратительная. Низ корпуса еще худо-бедно собирается. Зато рубка и надстройка – листы не стыкуются вообще. Периметр рубки у меня лично получился серьезно больше посадочной поверхности надстройки. Возможно – это следствие «расползания» листов рубки, но – вряд ли. В общем, я рекомендую собрать воедино рубку, надстройку и передний бронелист корпуса, после чего прошпаклевать все стыки и вывести заподлицо борта. Работа из серии ни уму, ни сердцу. Ходовая часть собирается легко, если вовремя сделать отверстия под тележки диаметром побольше. Я тележки впишу, встали они ... ну не раком, а таким. Назад вытаскивать их побоялся – оси легко ломаются. Зато с монтажом траков проблем нет вообще. Траки – самая ценная вещь в этой модели.

Так что по поводу сборки? Фирма MB расшифровывается Master Box, собрать стоящую вещь из этого ящика действительно может

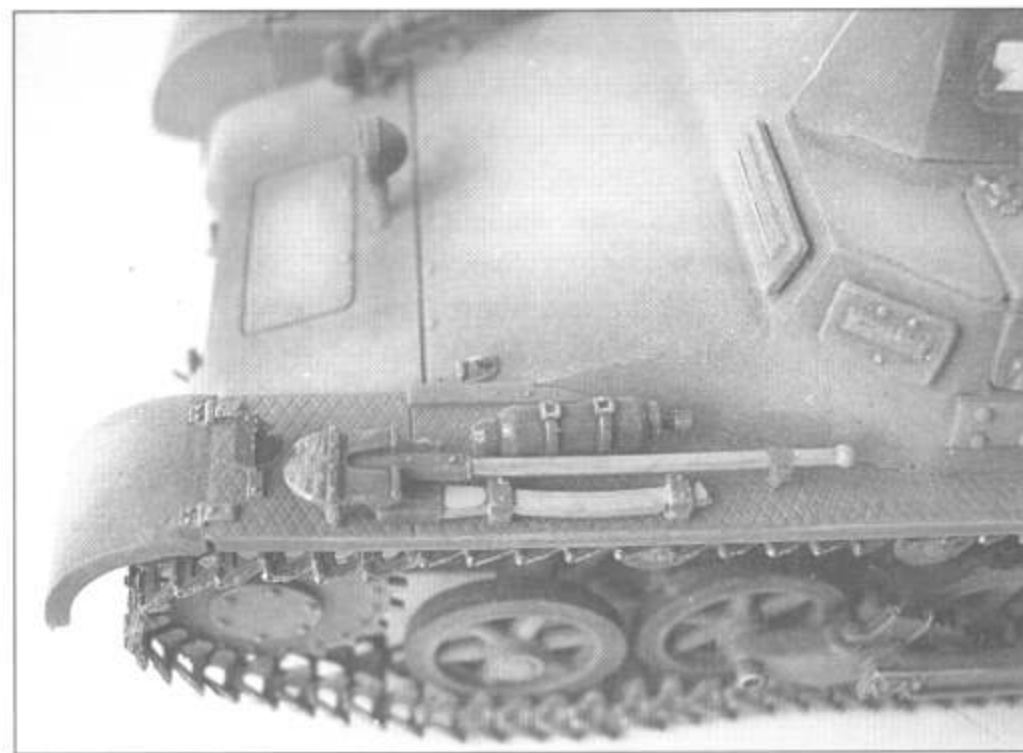
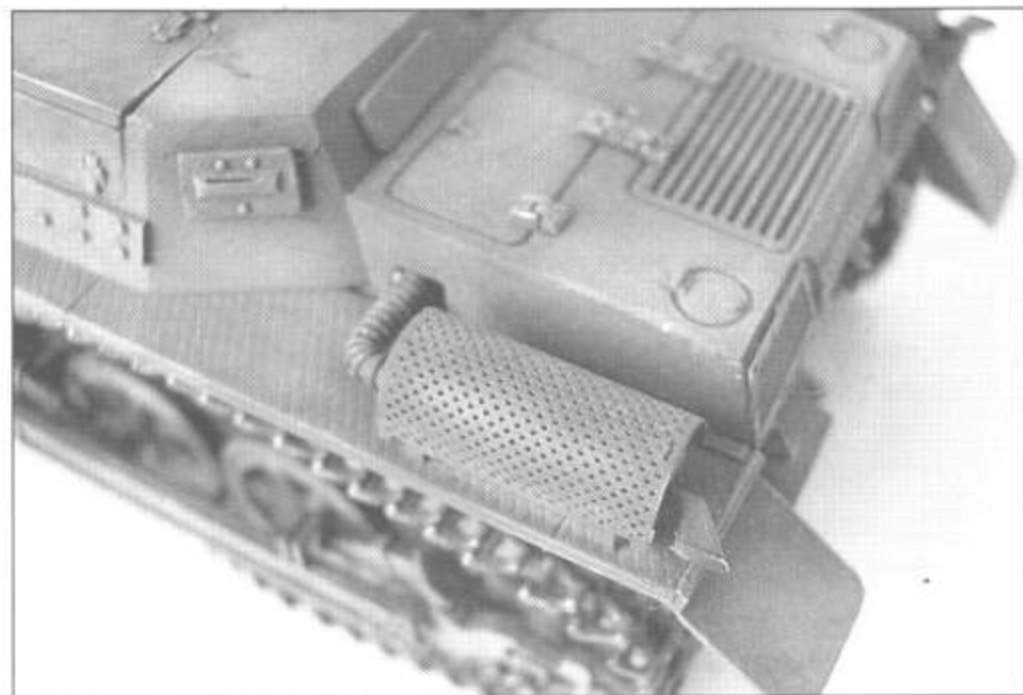
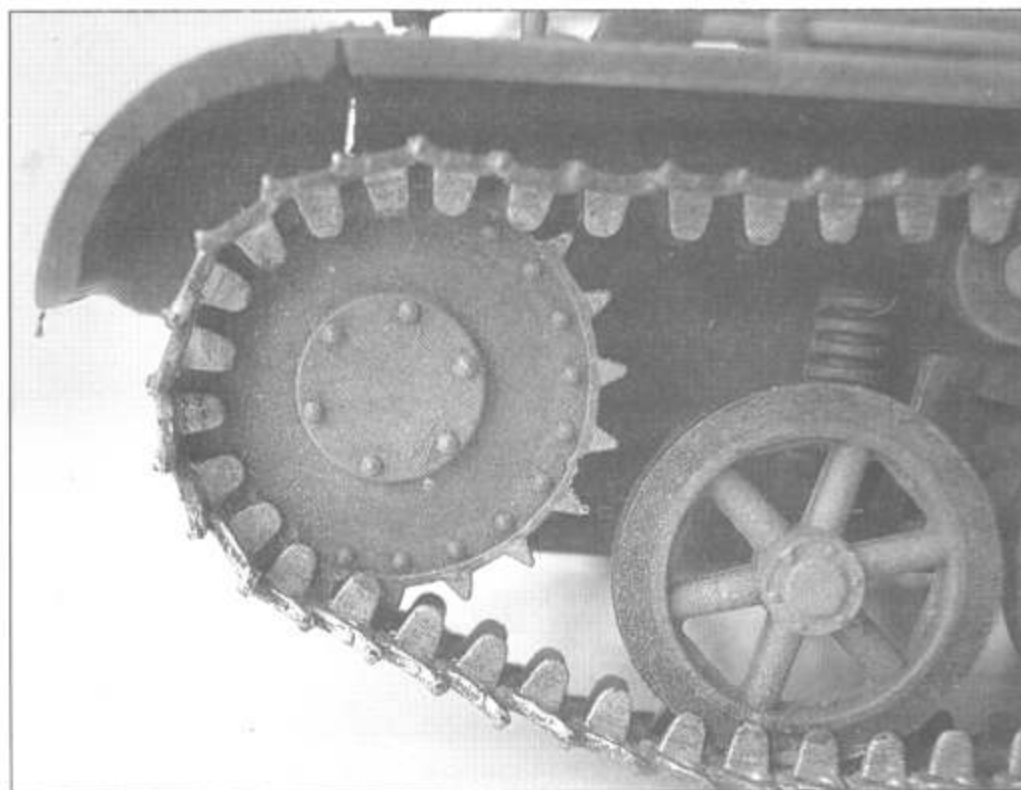
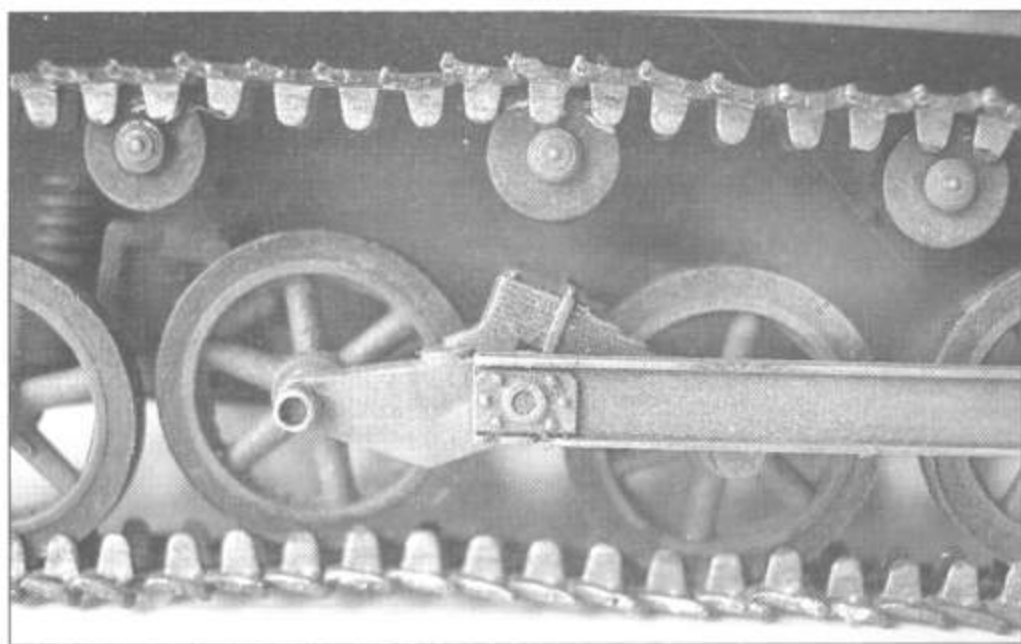
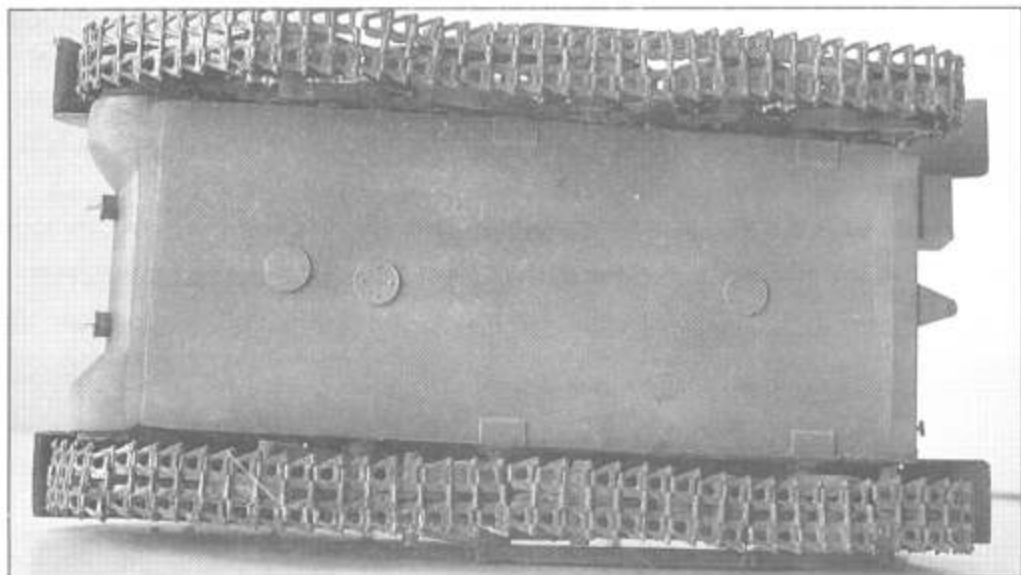
только master (я свою модель к вещам стоящим отнюдь не отношу).

Окраска – банальна: танковый серый, лущение – тонирование – запыление. Красил эмалью Revell. Для окраски бронетехники эмали идеальны, поскольку дают глубоко матовую поверхность. Единственный минус – долго сохнут. Revell окончательно просыхает примерно через сутки, даже жидко разведенный, даже тонким слоем. Вы не спешите? Тогда эмаль – это то, что надо.

С копийностью модели все в порядке – соответствует чертежам. Замечания касаются уровня детализации, но с другой стороны, а какая российская или украинская модель по этому показателю поднялась до уровня последней Тамии? По крупному меня насторожил только один момент – абсолютно лысая рубка. Должны же были бронелисты как-то соединяться или с каркасом заклепками, или между собой сваркой. Ни сварных швов, ни головок заклепок нет.

Рекомендовать сию поделку стоит разве что упертым фанатам панцераваффе. Машина – не самая известная и не самая удачная. Сборка – прости, Господи! А так, танчик симпатичный и маленький, на любую полку запихнуть можно.

Михаил Никольский (Москва)



Улучшаем «Интрудер»

Масштаб 1 : 48

Производитель: «Ревелл»



Доработанный узел механизма складывания крыла хорошо виден на этом снимке.

Интересно сделать модель эффектного тяжелого палубного штурмовика А-6 «Интрудер» со сложенным крылом. Итак – А-6 в масштабе 1:48 фирмы Ревелл.

Крыло

Узел складывания крыла – самое «узкое» место модели, требующее наибольшей доработки. С этого и начнем. Крыло модели отлито целиком, поэтому первым делом пилкой из бритвенного лезвия отрезаются подвижные части консолей. Здесь важно не спешить. Сначала углубить линию расшивки скребком, а затем аккуратно отрезать часть консоли лезвием (1).

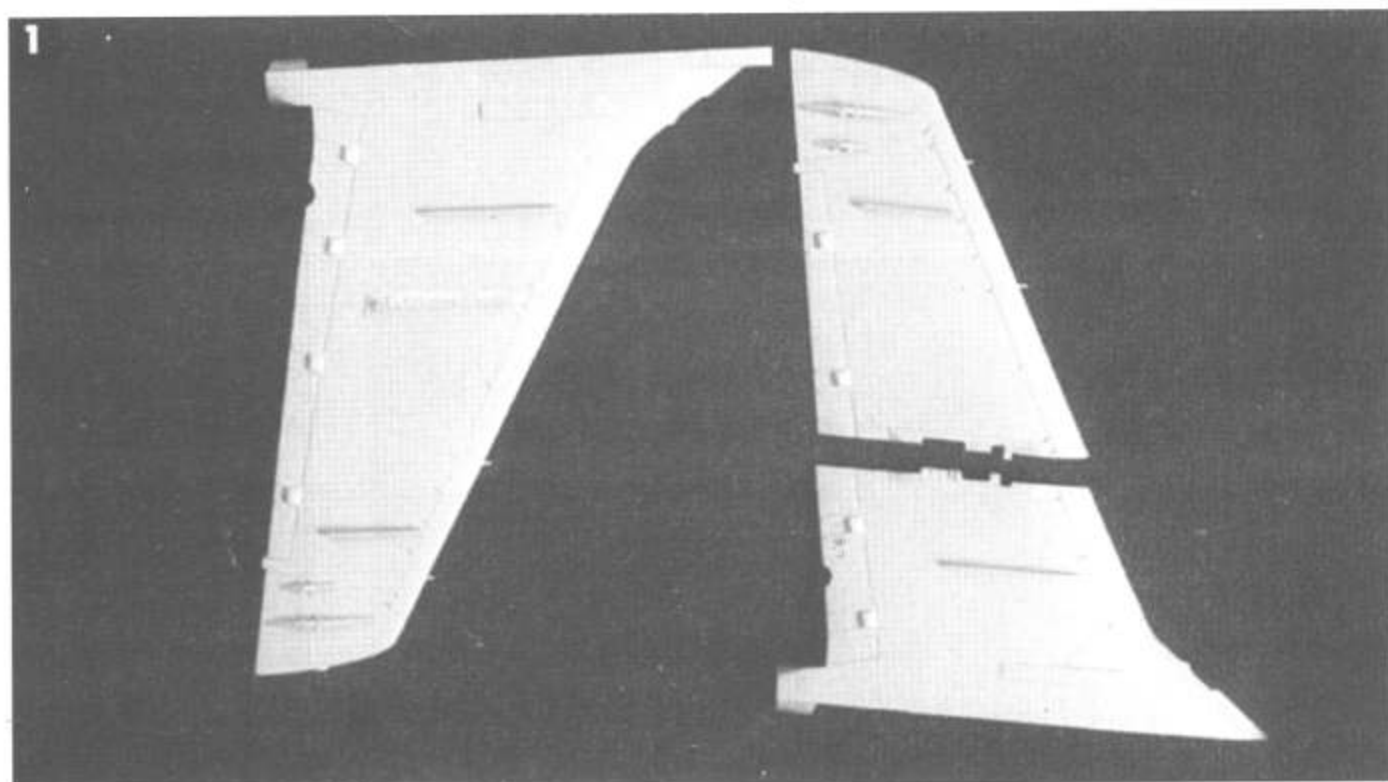
Далее склеиваются верхние и нижние половинки крыла, открытые торцы неподвижных частей консолей закрыты листовым пластиком толщиной 0,5 мм. Эта панель послужит базой для монтажа разнообразной мелочевки – узел стыка крыла на «Интрудере» достаточно «запутанная» конструкция. Панель обточена по сечению крыла, после чего можно приступить к ее детализровке с помощью полосок, кусочков проволоки и запчастей из «сундука» (2). После детализровки торца крыла была изготовлена его копия из эпоксидки по достаточно известной и неоднократно описанной технологии. Процесс изготовления «торцов» пришлось по отдельности повторить для левой и для правой консолей. Эпоксидные торцы вклеены в крыло на суперглю, небольшие щели по периметру заделаны шпаклевкой (3). Петли сделаны из полистироловых трубок диаметром 2 и 1 мм и пластика толщиной 0,5 мм. Головки болтов – от фирмы Modelkasten (4). Петли получились весьма реалистичными, но слабенькими для того чтобы удерживать откинутые вверх консоли. Потребовалось усилить конструкцию. Реально откинутые консоли модели держатся на имитации трубопроводов гидросистемы, сделанных из медной проволоки диаметром 1,5 мм (5).

Кабина

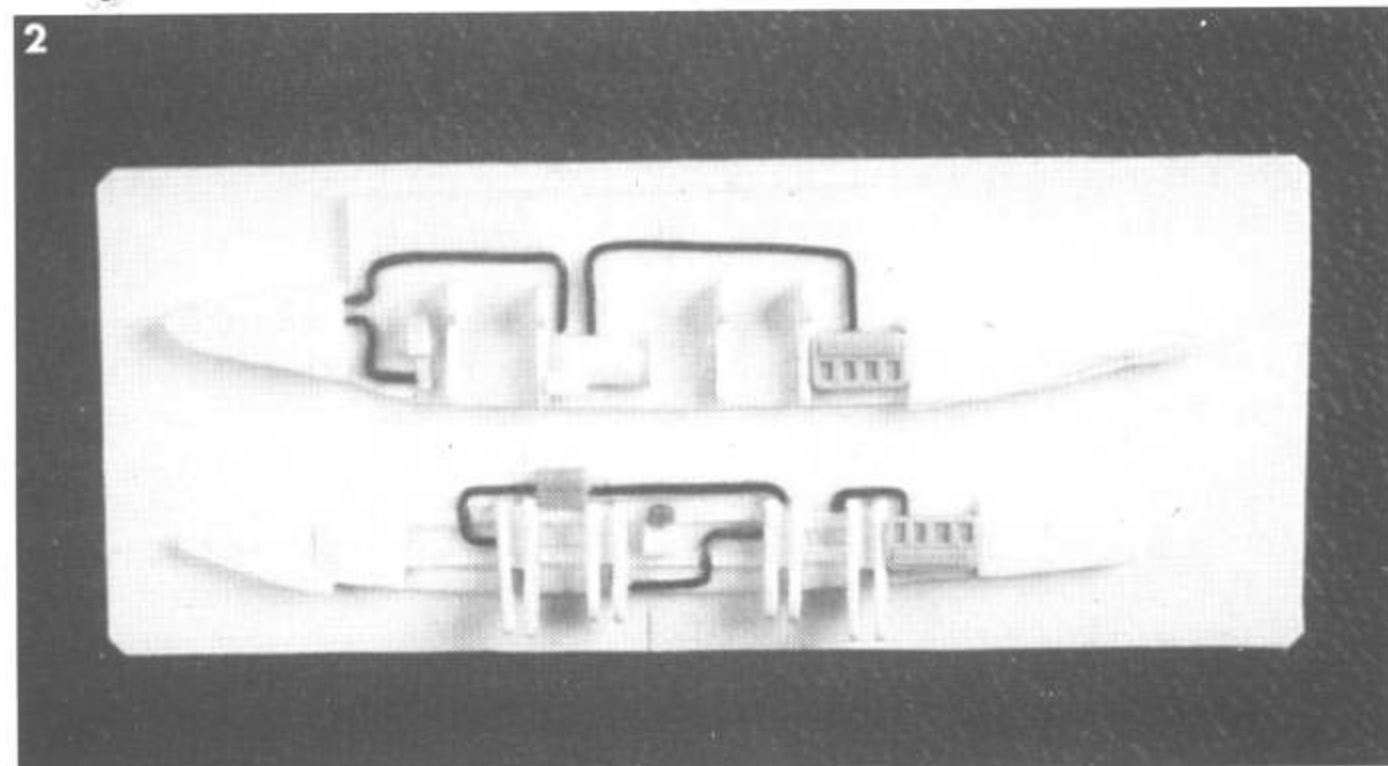
Кресла модели сделаны упрощенно, к тому же они отлиты заодно с кабиной. Кресла пришлось вырезать с помощью фрезы и моторчика. Получившиеся в полу отверстия заделаны листовым пластиком и прошпаклеваны (6).

Кресло детализировано согласно чертежам с помощью самодельных деталей из листового пластика толщиной 0,2 мм и стержней диаметром 2,5 мм. Заголовники вылеплены из эпоксидной шпаклевки.

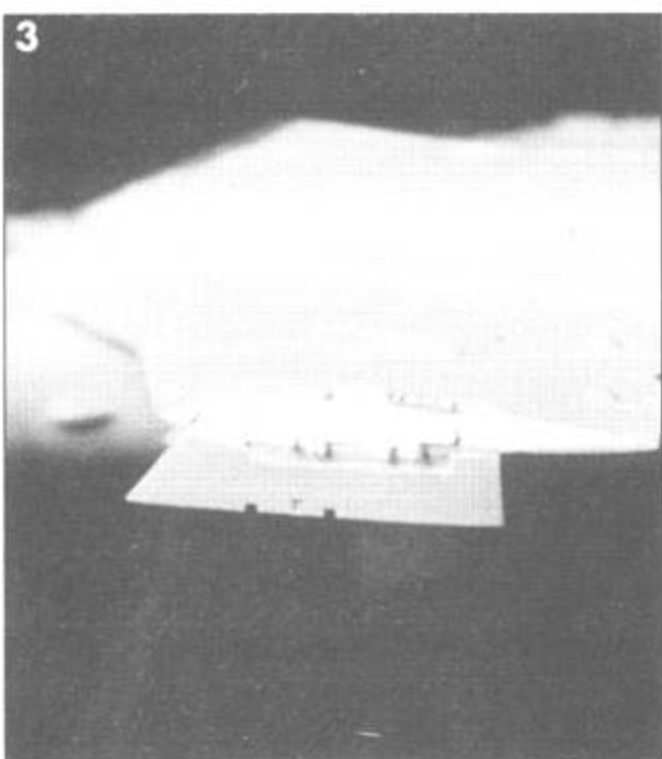
По доработанному креслу сделано две эпоксидных отливки (7). Ракетные двигатели кресел имитированы отрезками пласти-



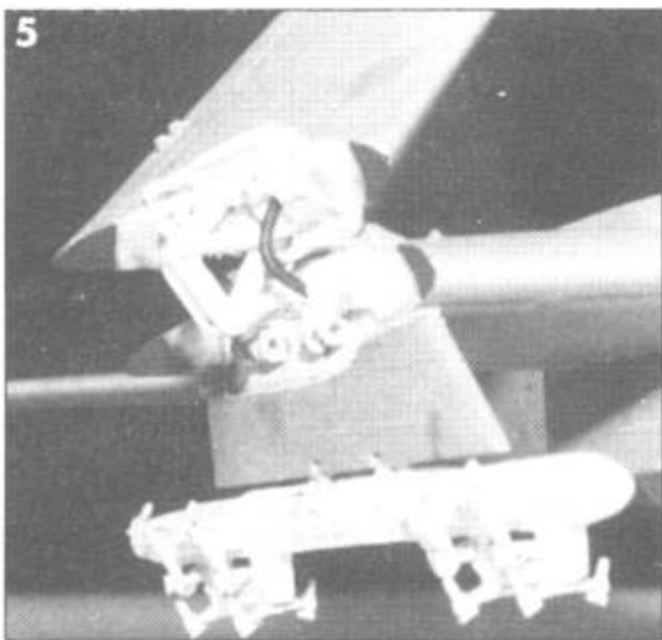
Аккуратно отрезанная пилкой из бритвенного лезвия складывающаяся часть плоскости крыла.



Детализровка торцов правой и левой неподвижных частей крыла.



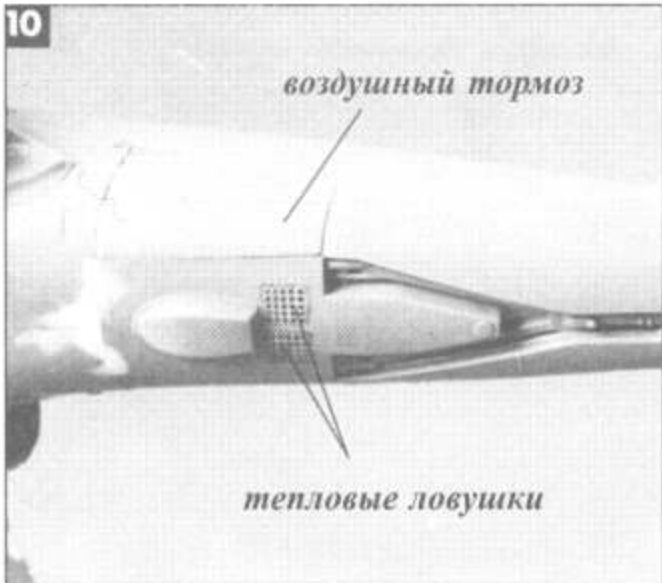
Небольшие щели между самодельной деталью и крылом заделаны шпаклевкой.



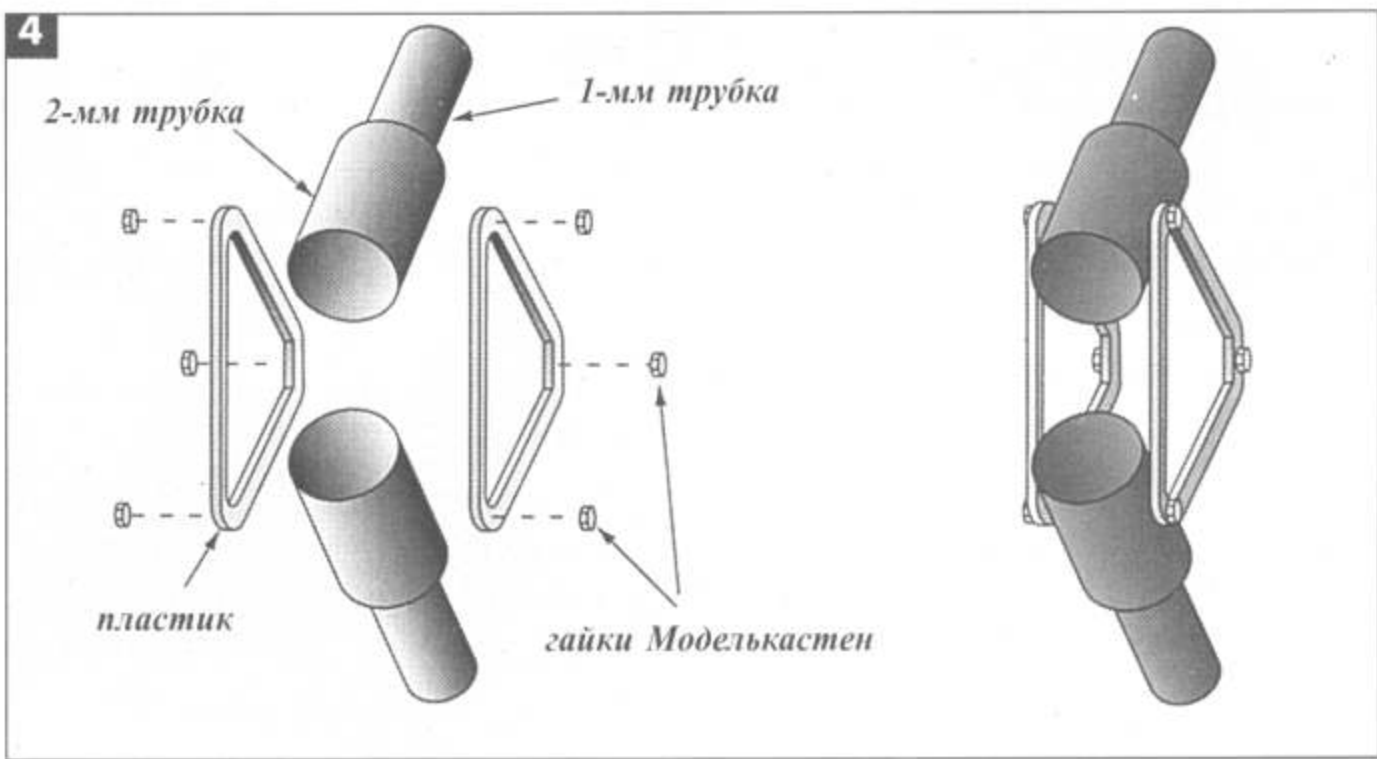
Сложенная часть консоли крыла держится на трубопроводе гидросистемы, сделанном из медной проволоки.



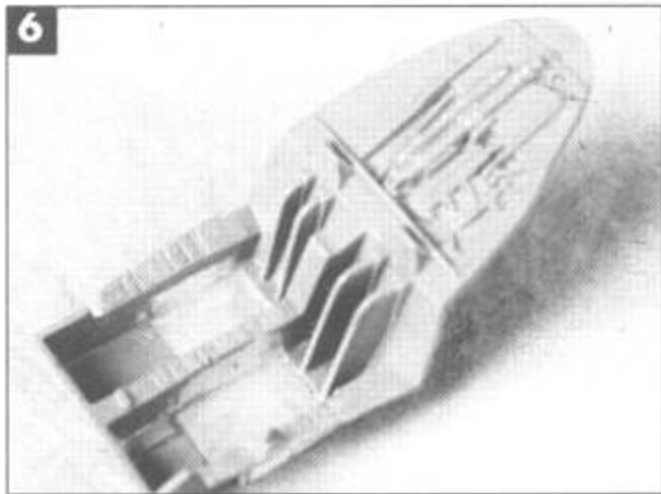
Доработанная и окрашенная кабина пилотов.



Самодельные блоки тепловых ловушек установлены на модель. Откорректирована форма воздушных тормозов, воздушные тормоза А-6Е TRAM несколько отличался от воздушных тормозов А-6Е.



Изготовление петли механизма складывания крыла.



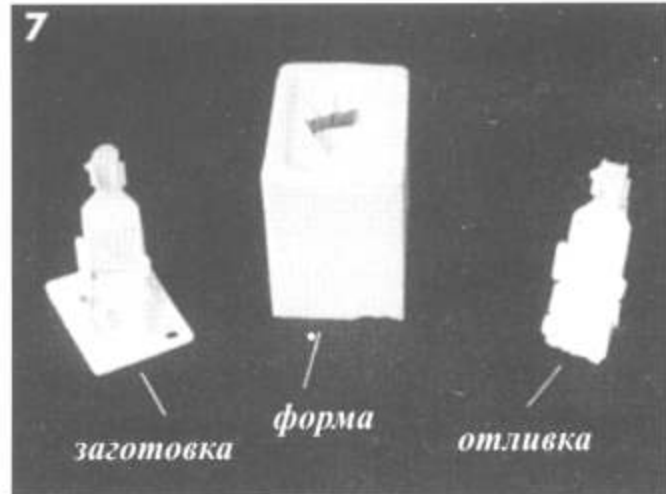
Из кабины вырезаны катапультируемые кресла, отверстия в полу заделаны листовым пластиком и зашпаклеваны.

ковых стержней диаметром 0,80 мм (8). Большая часть кабины окрашена краской gunship gray (FS36118) фирмы Тесторз, приборная доска – светло-серая (FS 36495), некоторые элементы приборной доски окрашены матовой черной краской.

Фюзеляж

Модель фирмы Ревелл позволяет собрать стандартные А-6Е или А-6Е TRAM (Target Recognition Attack Multisensor). Выбран был последний вариант с характерной турелью DRS (Detection and Ranging Set) под фюзеляжем. Пришлось добавить большой прямоугольный воздухозаборник в основании киля и исправить форму воздушных тормозов согласно чертежу.

Под фюзеляжем «Интродера», несколько впереди посадочного гака, монтировались блоки отстрела ИК ловушек и уголко-



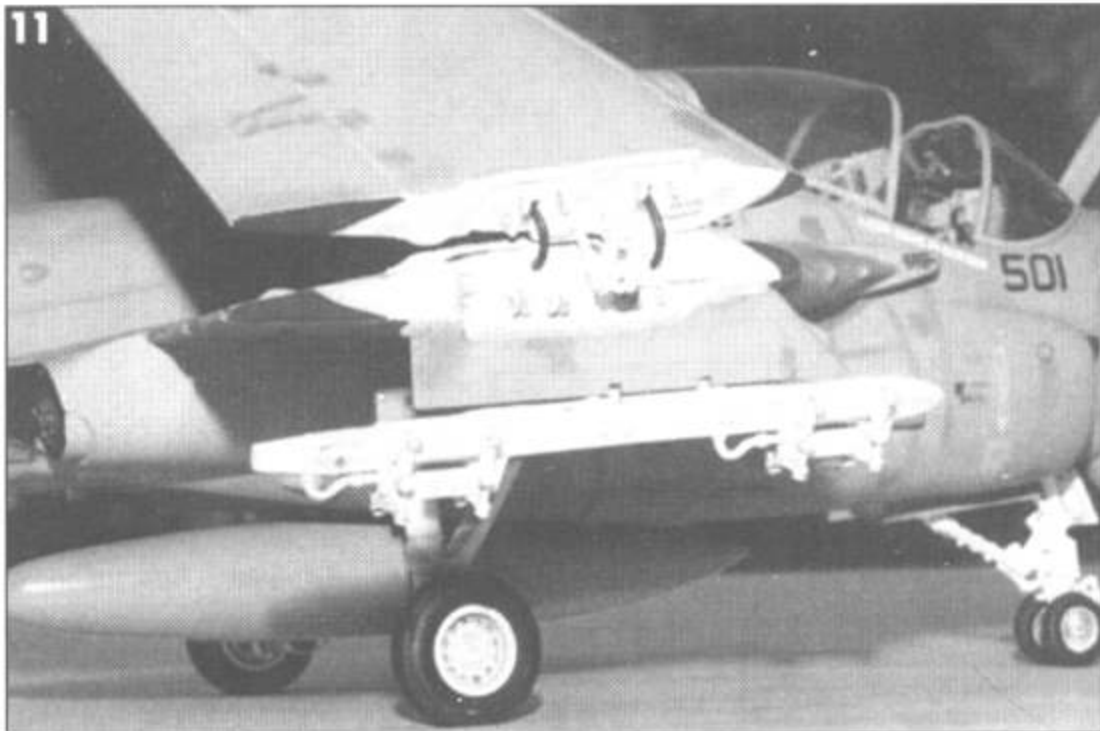
Два эпоксидных кресла.

вых отражателей. Модельные блоки упрощены – пришлось делать новые из меди методом химического травления (9).

Окраска и детализировка

Согласно инструкции на модель копия была целиком окрашена красками фирмы Тесторз medium gray (FS 36320) и light gray (FS 36375), опоры шасси и петли механизма складывания крыла – белые (краска Floquil No. 808698), края торцов плоскостей крыла – красные (Floquil No. 808692).

Перед нанесением декалей модель была задута глянцевым лаком фирмы Тесторз. Вариант декалей соответствует штурмовику эскадрильи VA-85 из авиакрыла авианосца «Саратога», конец 80-х годов. После просушки декалей модель была слегка тонирована пастелью, затем покрыта матовым лаком из аэрографа.



Механизм складывания крыла, доработанный и окрашенный.

Собрать танк за выходные

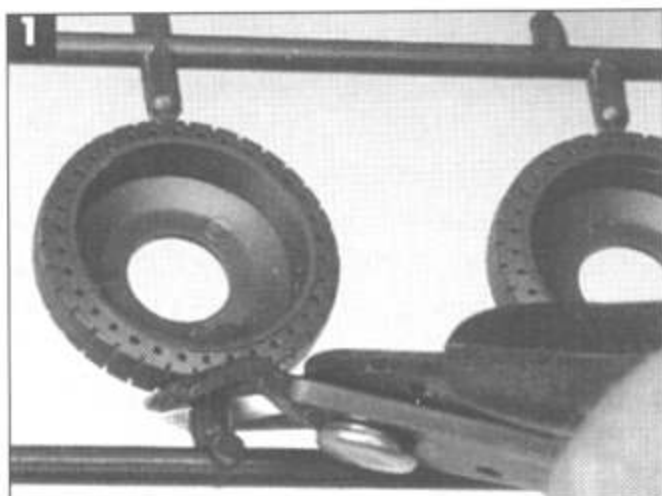
Масштаб 1 : 35

Производитель: «Тамия»

Все что необходимо знать для скоростного изготовления копии танка Т-34 в масштабе 1:35

Иногда возникает желание собрать модель танка за выходные. Возможно ли такое? Возможно. Надо лишь правильно выбрать фирму-производителя и собственно танк. Например можно взять Т-34-85 от Тамии. Это старая модель, еще тех времен, когда Тамия увлекалась моторизацией. «Киту» в наследство от тех времен достались всякие выступы-отверстия в днище корпуса, ничего общего с днищем настоящей «тридцатьчетверки» не имеющие. Итак, пятница, вечер – время пошло.

Примерно треть всего времени ушло на окраску. Башня, корпус, элементы ходовой части окрашены в базовый цвет темно-зеленой краской фирмы Тамия. Запасные траки на лобовой детали корпуса, ствол пулемета и буксирные тросы покрашены в матовый черный цвет. Согласно инструкции, выхлопные патрубки следует окрашивать в «металлический серый» цвет, что неверно. Жженая амбра – вот цвет выхлопных патрубков. Непрозрачная линза фары окраше-



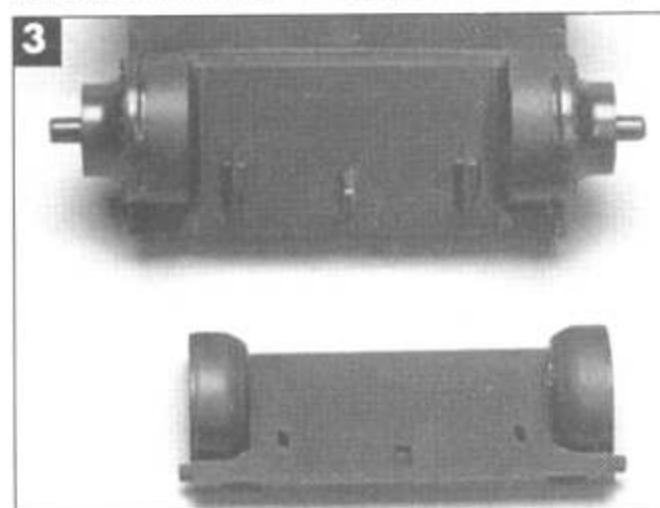
Согласно инструкции работа начата с выкусывания из рамок опорных катков. Отделенные опорные катки нуждаются в зачистке – необходимо удалить следы от литников и швы по линии разъема формы. Нудная и долгая работа.



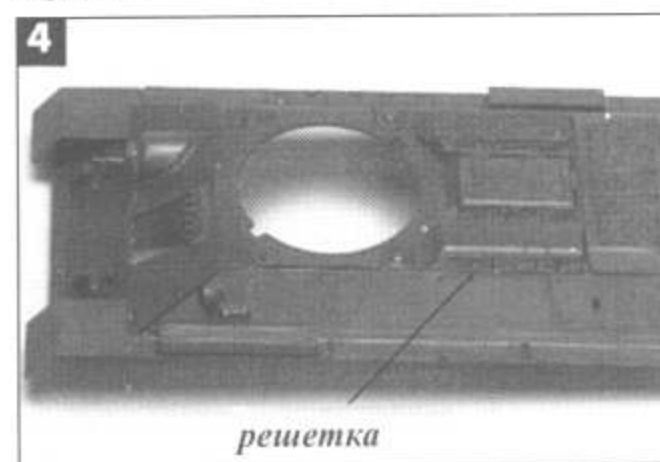
Детали желательно подгонять друг к другу по возможности точнее, чтобы исключить процесс шпаклевания. Шпаклевка долго сохнет – выходные заканчиваются! Надо сказать, подгонка прошла удачно. На всей модели шпаклевать пришлось всего один клеевой шов.



на серебрянкой и для усиления блеска покрыта полиролью Future. Маркировка наносится только на борта башни, поэтому полиролью Future покрывались лишь борта. Блеск глянцевого покрытия после пере-



Модель комплектуется двумя кормовыми деталями корпуса. Какую выбрать непонятно совершенно, инструкция вразумительных рекомендаций на сей счет не содержит.



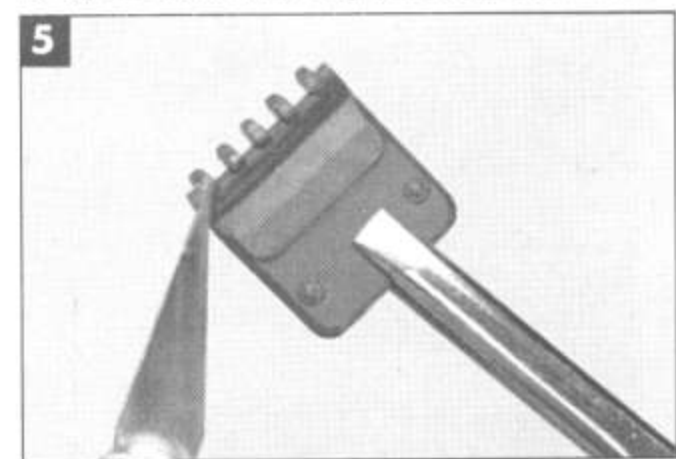
При установке на верхнюю часть корпуса мелких деталей выяснилось, что решетки моторного отделения не лезут в предназначенные под них места. Их необходимо подгонять по месту.



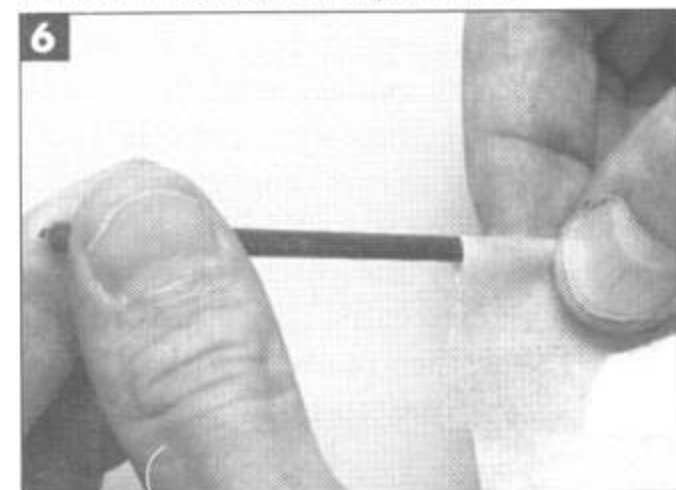
Верхняя и нижняя части башни соединяются по реальной линии разъема, также собирались башни настоящих Т-34. Увлечаться зачисткой этого шва не стоит. Фактура шва даже подчеркнута смоченной в жидком клее кисточкой. Схожим образом подчеркнут сварной шов вокруг командирской башенки, только вместо кисточки использовалась зубочистка.

вода декалей был ликвидирован напылением матового лака фирмы Тесторз.

После базовой покраски основные узлы модели были собраны воедино. Гусеницы сделаны из резины цвета металлик. Для экономии времени (важно не сбиться с темпа!!!) их можно и не красить. Гусеница лег-



Петли люка механика-водителя надо зачистить особенно тщательно.



Ствол пушки собирается из двух половинок. Здесь все ясно – надо шкурить и шкурить. Кончик ствола с имитацией отверстия – третья деталь. Все три детали после сборки и зачистки должны представлять собой монолит, без намека на швы.

Глостер «Гладиатор» Mk I

Масштаб 1:48

Производитель Roden

Литая модель, 94 детали, декаль

Достоинства: правдоподобная и аккуратная имитация внешних поверхностей, отдельные поверхности управления

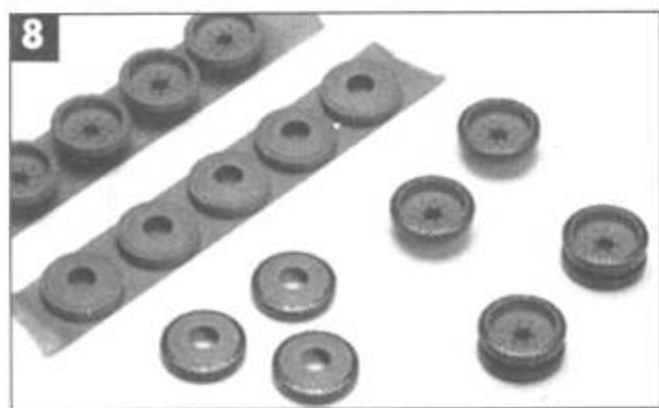
Недостатки: Все детали нуждаются в зачистке, имеются следы от толкателей, многие из которых если их не зачистить будут заметны на модели после сборки



ко снимается-одевается, поэтому после установления рекорда гусеницу можно будет снять и в спокойной обстановке красить-тонировать, а еще лучше поменять на металлическую.

Модель была изготовлена так же быстро, как настоящий русский танк в суровые военные годы. Чистое время составило всего 15 часов. В принципе, следовало бы имитировать недостающие сварные швы и некоторое количество мелких деталей, но эти доработки увеличат время работы на несколько часов. За уикенд можно уложиться.

Скоростную сборку исполнил для вас моделист из Северо-Американских Соединенных Штатов Лоуренс Хансен. Самое поразительное заключается в том, что его поделка получила Золотую медаль на Местной выставке!



Опорные катки... Какая гадость сборка и окраска опорных катков! Этот механический процесс лучше выполнять эпизодами, в промежутках между творческой работой по сборке более крупных узлов. Сначала зачищенные опорные катки были приклеены к модельному скотчу одной стороной и окрашены темно-зеленой краской. После высыхания краски катки приклеиваются к скотчу окрашенной стороной и опять задуваются в темно-зеленый цвет. Перед склейкой дисков опорных катков бандажки катков с внутренней стороны были окрашены в черный цвет.



Окраска бандажки опорного катка. Лучше использовать черный маркер, сэкономите время и нервы. Башня, низ и верх корпуса готовы к сборке в единое целое. Выходные почти закончились, модель почти готова.



Для еще большего ускорения процесса вместо аэрографа можно воспользоваться аэрозольной краской.

Глостер «Гладиатор» - последний британский истребитель-биплан. Самолет стал непосредственным приемником истребителя «Гантлет» и предшественником знаменитых «Харрикейна» и «Спитфайра». Военная роль «Гладиатора» не столь значительна, однако на последних британских бипланах в годы второй мировой войны прошло подготовку огромное количество летчиков-истребителей. В 1939-1941 гг. «Гладиаторы» сражались в Норвегии, Северной и Восточной Африке, в Греции и на Мальте. Многие летчики стали на этих самолетах асами.

Модель украинской фирмы Роден имеет аккуратную внутреннюю расшивку, хорошо детализована, но на всех деталях заметны швы по линии разъема формы. Фонарь из трех частей отлит на диво прелестно.

Инструкция подробно иллюстрирует процесс сборки, она выполнена очень понятно. К сожалению, при сборке большинство деталей требует подгонки по месту. Отсутствуют штифты на половинках фюзеляжа.

Капот двигателя собирается из трех деталей и нуждается в последующей зачистке. Участки пулеметных стволов на капоте не совпадают с участками тех же стволов, отлитых заодно с фюзеляжем.

Чтобы двигатель встал в кольцо Тауненда необходимо сточить цилиндры по окружности примерно на 1 мм.

Модель комплектуется прозрачной приборной доской и декалью, которая переводится на оборотную сторону доски. Центральную часть доски необходимо окрасить в черный цвет, остальную поверхность - под дерево. Приборную доску пришлось обрезать по месту, иначе она не

садилась в фюзеляж. Лишнее напоминание, которое совсем не лишнее: каждую деталь перед склейкой приложите «на сухую».

Дверцы в бортах фюзеляжа выполнены отдельными деталями. Левая дверца приклеена в открытом положении, правая - в закрытом. Фонарь кабины очень тонкий, с ним следует быть поаккуратней.

Хорошая мысль - окрасить крыло и стабилизатор до склейки их с фюзеляжем. Также до склейки желательно просверлить отверстия под расчалки. Схема размещения растяжек в инструкции не полная. Лучше воспользоваться хорошими чертежами или посмотреть на фотоснимках.

В инструкции даются правильные рекомендации по поводу окраски интерьера модели. Однако, схема камуфляжа самолета ограничена лишь видом слева и неполным видом сверху на верхнее крыло. Пришлось изучать фотографии.

В качестве прототипа при окраске и оформлении модели послужил самолет флайт-лейтенанта Джона Скулара из 112-й эскадрильи. Скулар летал на таком «Гладиаторе» в 1940 г. в Судане. Декали отпечатаны качественно, имеют тонкую подложку, однако яркие красные круги кокард на камуфлированном самолете выглядят странно. Их пришлось «притушить». На традиционный Сольвасет декаль никак не прореагировала.

Модель очень точно ложится в чертежи, причем сравнение производилось по трем источникам. Работа над «Гладиатором» заняла 40 часов. Рекомендуются только опытным моделистам, которых не устроят проблемы стыковки деталей и возня с мелочевкой.



P-51D «Мустанг»

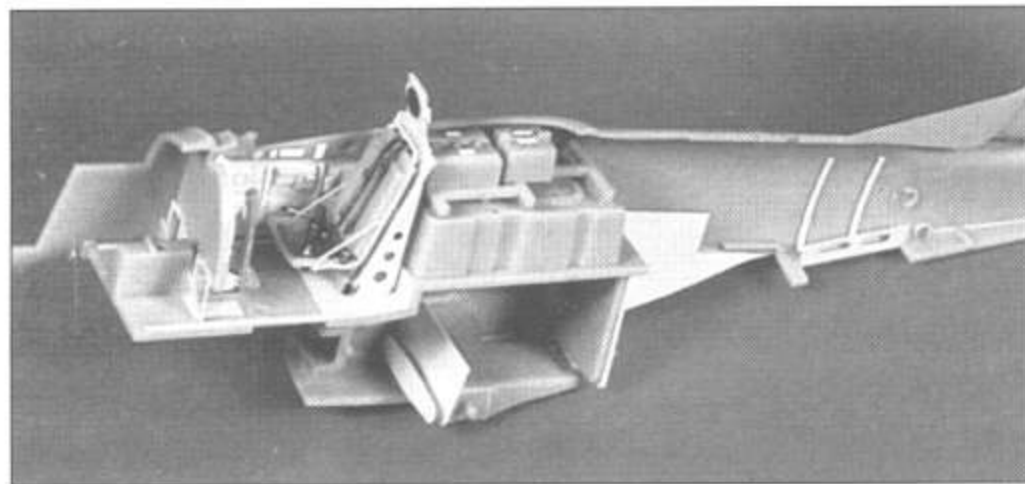
Масштаб 1 : 48

Производитель «Тамия»

Выпускаемая фирмой Тамия модель истребителя P-51D «Мустанг» превосходна. Дополнительное измерение модели придает конверсионный набор 1170 фирмы Верлинден.

Первым делом из элементов модели необходимо удалить узлы, которые будут заменены деталями конверсионного набора (капоты, съемные панели отсеков вооружения, рули высоты и т.д.), зачистить кромки. Интерьер кабины сделан из полосок тонкого листового пластика и медной проволоки. Привязные ремни кресла – фольга, пряжки ремней выполнены из очень тонкой проволоки. Интерьер окрашен в базовый цвет TS 1715 Interior Green, тонирован жидкой темно-зеленой краской. Отдельные цветные элементы интерьера окрашены тонкой кисточкой.

Следующий этап – сборка и окраска отсеков вооружения. Отсек окрашен краской TS 1715 Interior Green, пулеметы – черной матовой краской. Для детализовки отсеков использовалась медная про-



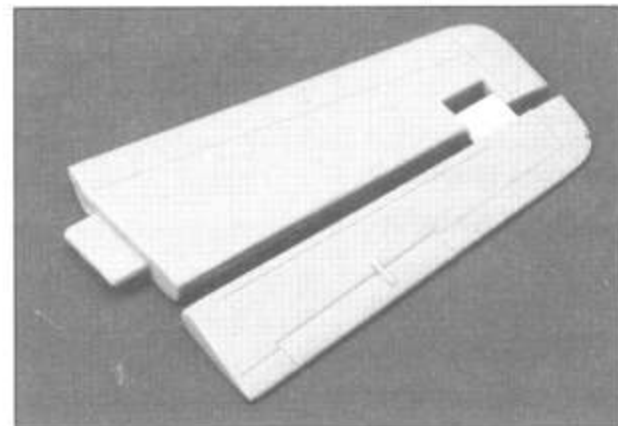
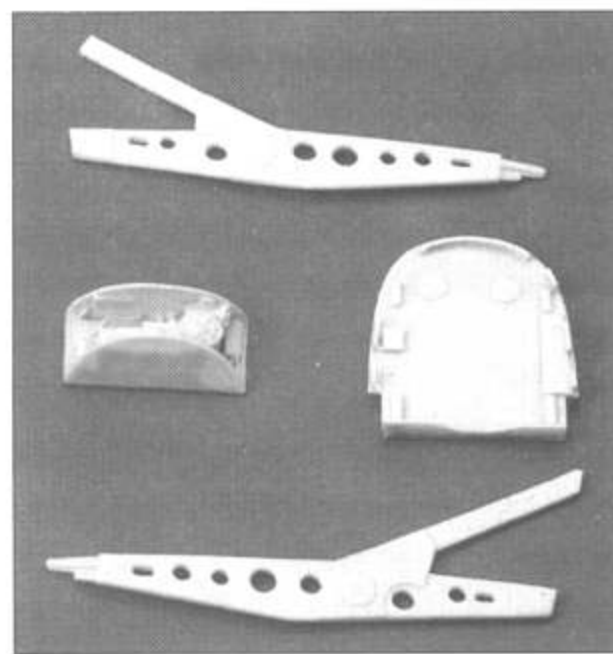
Интерьер кабины сделан самостоятельно.

волока. Патронные ленты окрашены под алюминий. Стволы пулеметов сделаны из игл медицинских шприцев.

Силовая установка окрашивалась в сборе: двигатель, моторама и противопожарная перегородка. Двигатель интенсивно доработан с использованием медной проволоки. Базовый цвет – черный. Отдельные детали окрашены серебрянкой, тонирование также осуществлялось под металл. Шпангоуты, моторама, противопожарная перегородка – Interior Green. Подпорки капота – серебрянка.

Планер самолет окрашен краской TS 1418 Aluminium фирмы Тесторс. После нанесения декалей модель задута лаком.

Эпоксидные детали отлиты очень качественно, пролиты даже отверстия в моторамах.



Руль высоты отделен от стабилизатора и доработан.



Крупный план кабины, раскапотированного двигателя и открытых отсека вооружения. Как ни странно, серебристая модель «Мустанга» выглядит достаточно пестро.

Ty-128

Масштаб 1 : 72

Производитель «А-модель»

Самолет

Перехватчик Ту-128 к широко известным самолетам отнести сложно, тем не менее, машина сия заняла достойное место в истории отечественной авиации ПВО. Впервые самолет был публично показан на воздушном параде в Тушине. «Самолет-ракетоносец» произвел впечатление на зарубежных и отечественных журналистов. Долгое время фотографии загадочного «ракетоносца» появлялись на страницах авиационной печати, а потом про самолет забыли. Широкие массы забыли, но отнюдь не вероятный противник. Противостояние перехватчиков Ту-128 с бомбардировщиками и разведчиками ВВС США и стран НАТО длилось вплоть до второй половины 80-х годов.

У истоков создания барражирующего перехватчика стоял маршал авиации Савицкий, долгое время возглавлявший авиацию ПВО страны. Необходимость в таком самолете была очевидной. Наиболее вероятные маршруты стратегических бомбардировщиков ВВС США при атаке целей на территории СССР пролегали через Северный полюс. Аэродромов же в Заполярье - раз-два и обчелся. Обычные истребители с малой продолжительностью полета по определению не могли перехватить врага. Первая попытка создания «долгоиграющего» перехватчика оказалась неудачной - Ла-250, самолет весьма и весьма неординарный, в серию не пошел. Еще в процессе испытаний Ла-250 маршал Савицкий начал консультации относительно возможности создания дальнего истребителя-перехватчика со специалистами туполевской фирмы. Давно (и язвительно) замечено, что бы Туполев не строил - у него все равно получится бомбардировщик. Действительно, своими размерами Ту-128 не очень-то соответствует истребителю. Правда, в данном случае Туполев со своим коллективом сделал не истребитель, похожий на бомбардировщик, а истребитель на основе бомбардировщика. Своя логика в таком решении имела: как раз бомбардировщик обладает необходимой продолжительностью полета и свободными внутренними объемами для размещения не хилой по массе и габаритам отечественной электронной аппаратуры.

Перехватчик Ту-128 спроектирован на основе не пошед-

шего в серийное производство фронтового реактивного бомбардировщика «98». Самолет «98» предназначался для замены Ил-28, но нишу фронтовых бомбардировщиков заняли истребители-бомбардировщики, в связи с чем туполевская машина оказалась не востребованной. В ходе проектирования перехватчика исходная конструкция претерпела очень значительные изменения. Первый полет прототип самолета «128» совершил 18 марта 1961 г., экипаж - летчик-испытатель М. Козлов и штурман-испытатель К. Малхасян. К этому времени уже вовсю шла подготовка серийного производства перехватчиков на заводе в Воронеже. Испытания машины проходили достаточно сложно, но обошлось без катастроф.

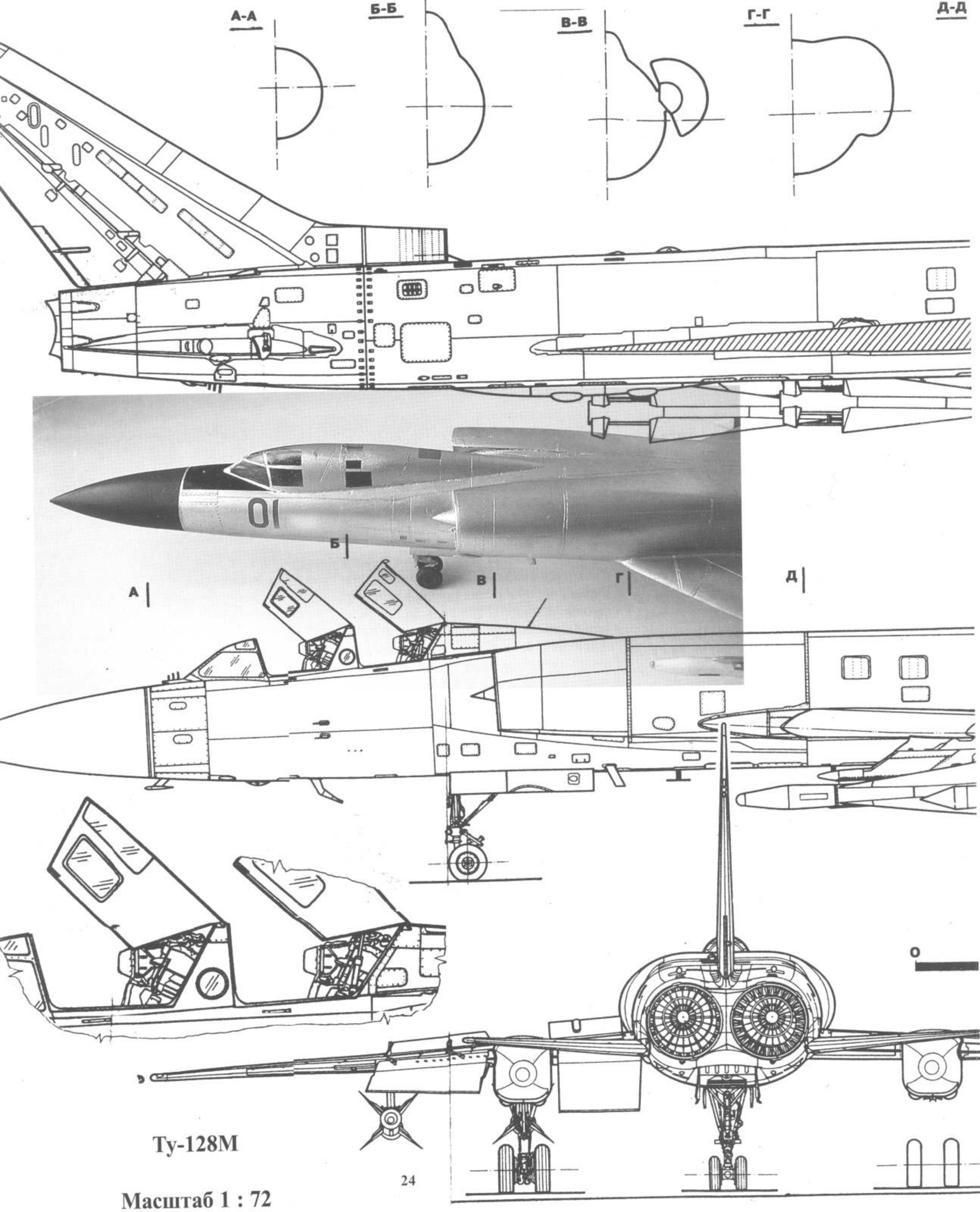
Приказом Министра обороны Союза ССР авиационный комплекс в составе самолета-носителя и ракет получил обозначение Ту-128С-4, самолет - Ту-128, ракеты - Р-4Р и Р-4Т («Р» - «радийная» головка самонаведения, «Т» - тепловая).

В войска первые Ту-128 поступили осенью 1965 г., войсковые испытания завершились в 1968 г. Планы по перевооружению

авиационных истребительных полков на Ту-128 были очень внушительными - 20-25 полков должны были получить новую технику. Реальность оказалась более приземленной. Бомбардировочное происхождение перехватчика нашло отражение в смене наименований полков, получавших новую технику: из названия исключалось слово «истребительный». Всего завод в Воронеже выпустил

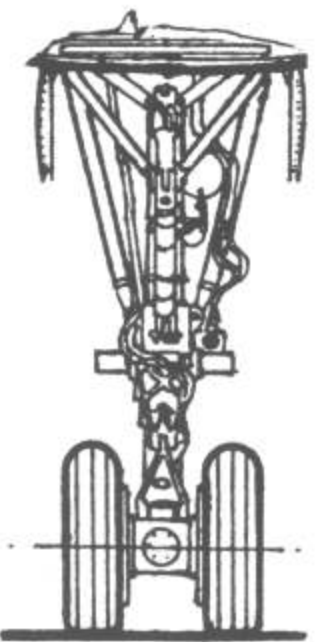
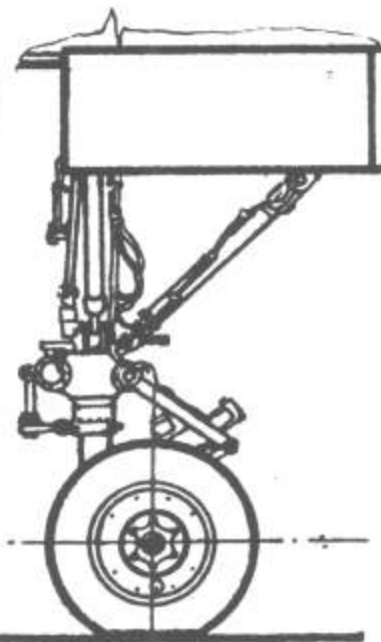
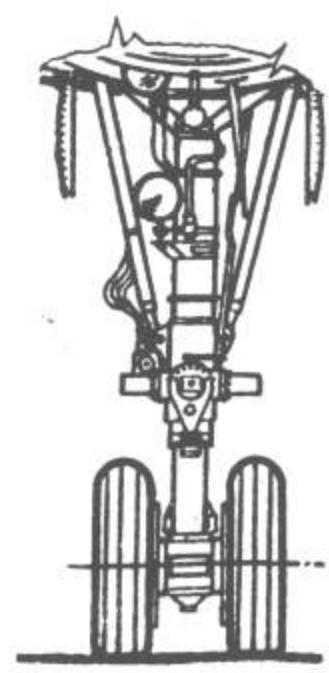
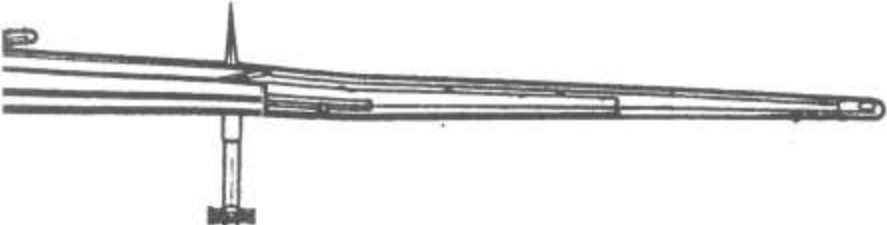
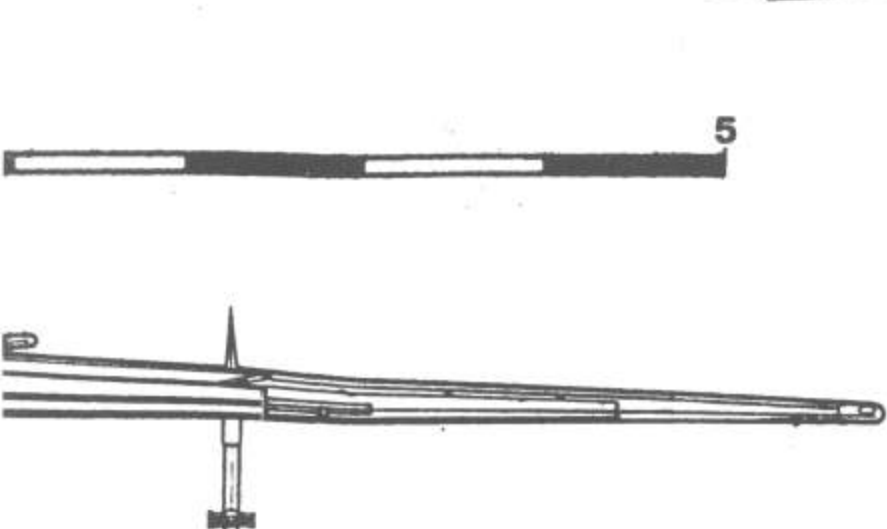
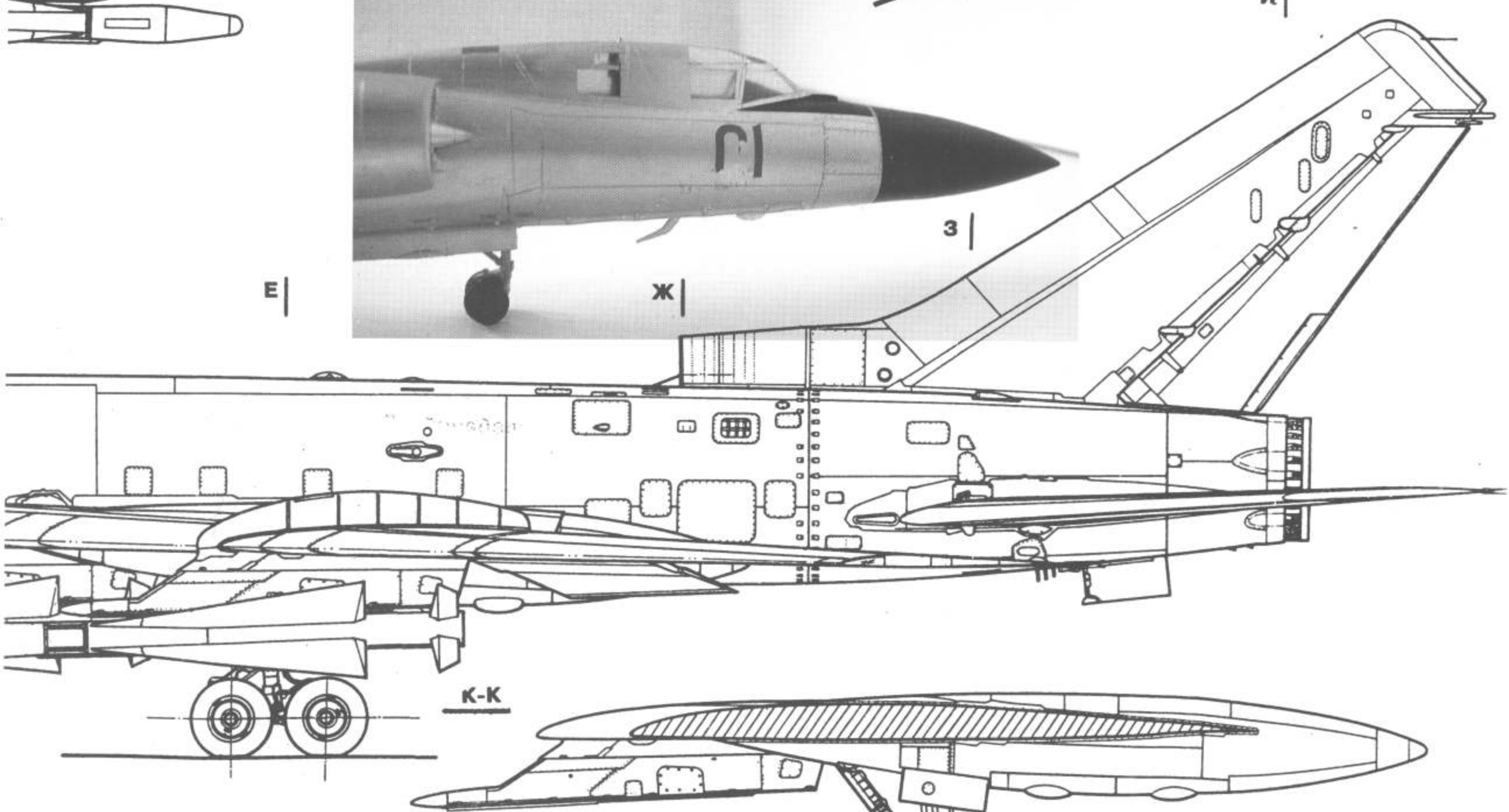
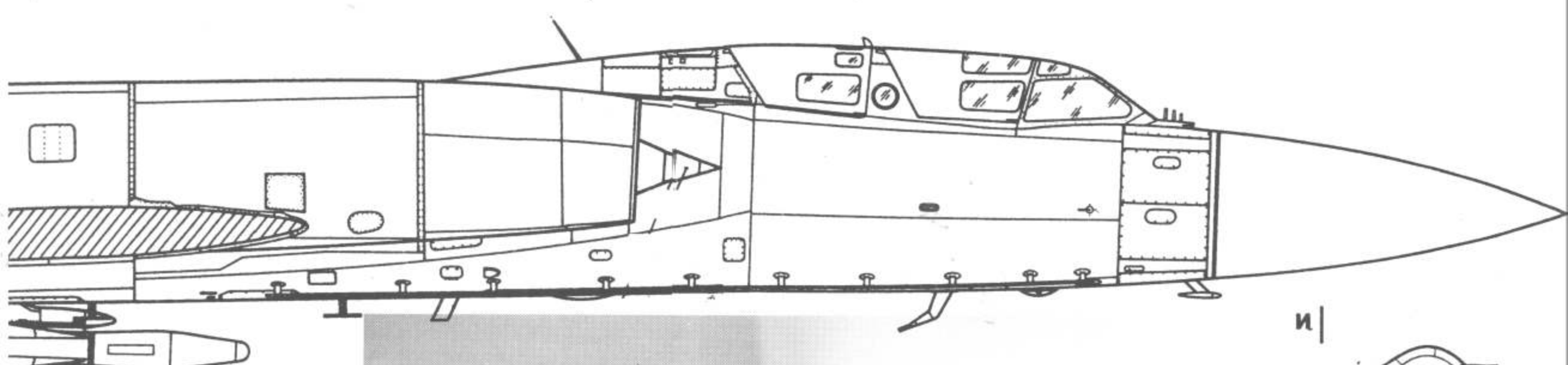
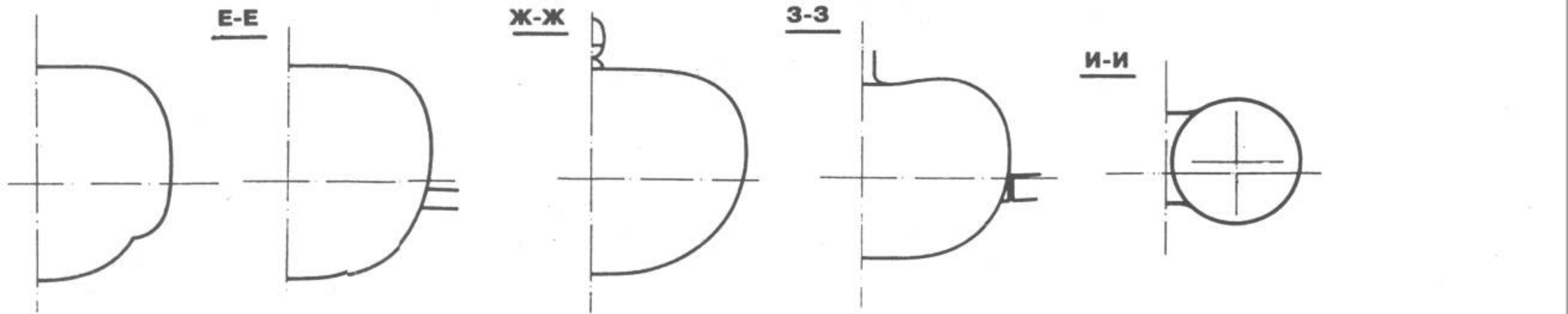
чуть меньше двух сотен Ту-128. Существовали планы глобальной модернизации перехватчика, но ставку в свое время сделали на новый МиГ-31, а не на повышение боевых возможностей Ту-128. Последние живые Ту-128 доживали свой век на базе хранения во Ржеве. С шоссе было хорошо видны сверкавшие на фоне леса серебристые фюзеляжи с высокими грациозными киллями. Говорят, у местных жителей Ту-128 пользуются большой любовью: из фюзеляжей получают великолепные курятники...

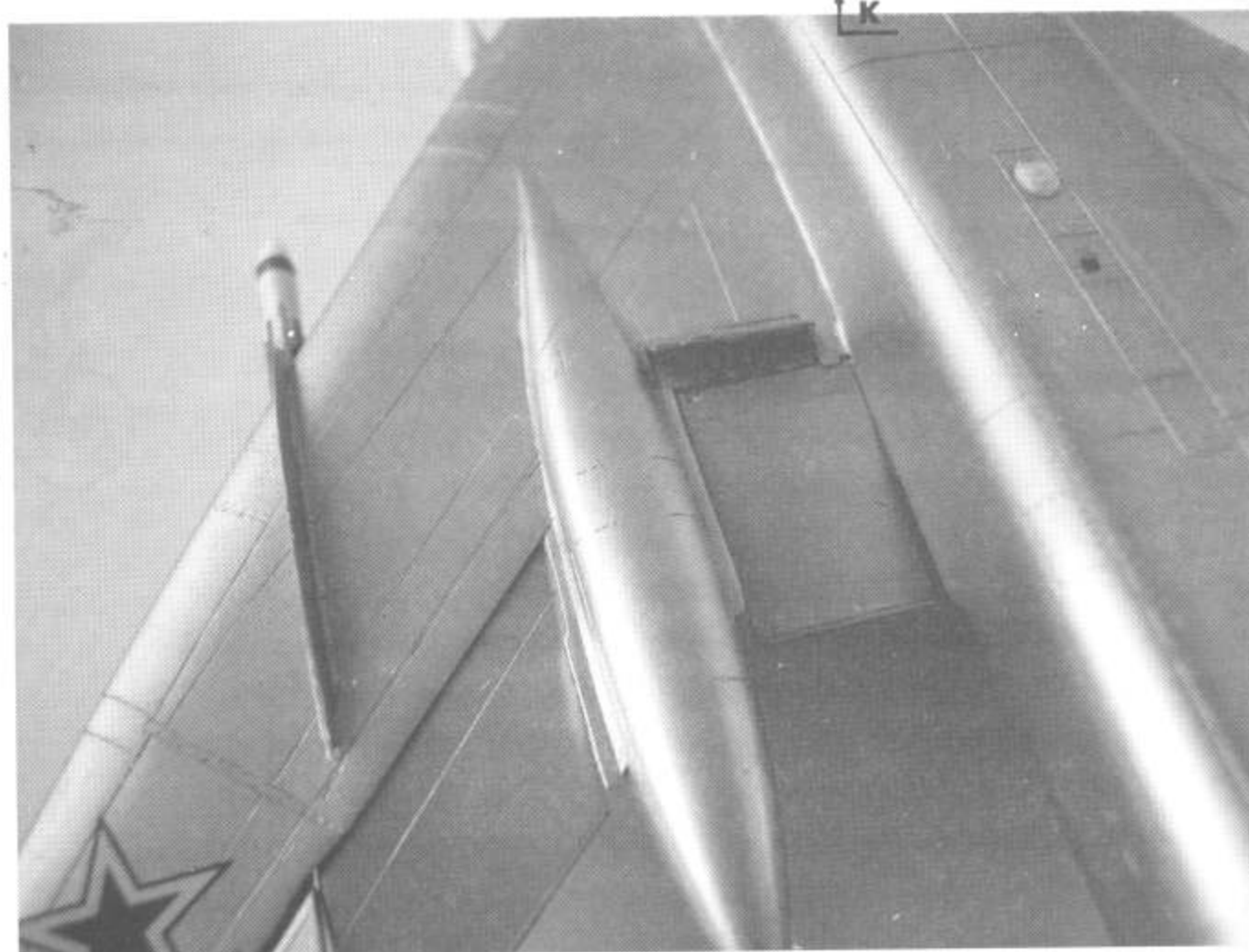
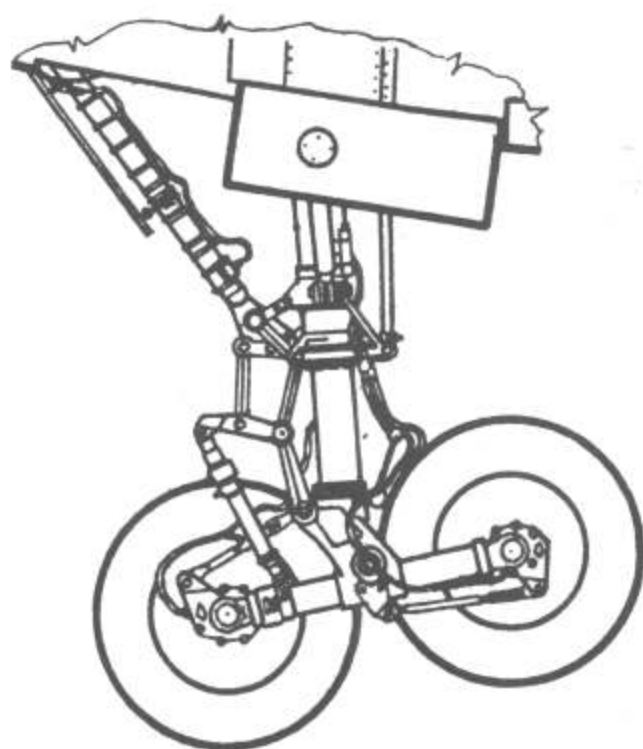
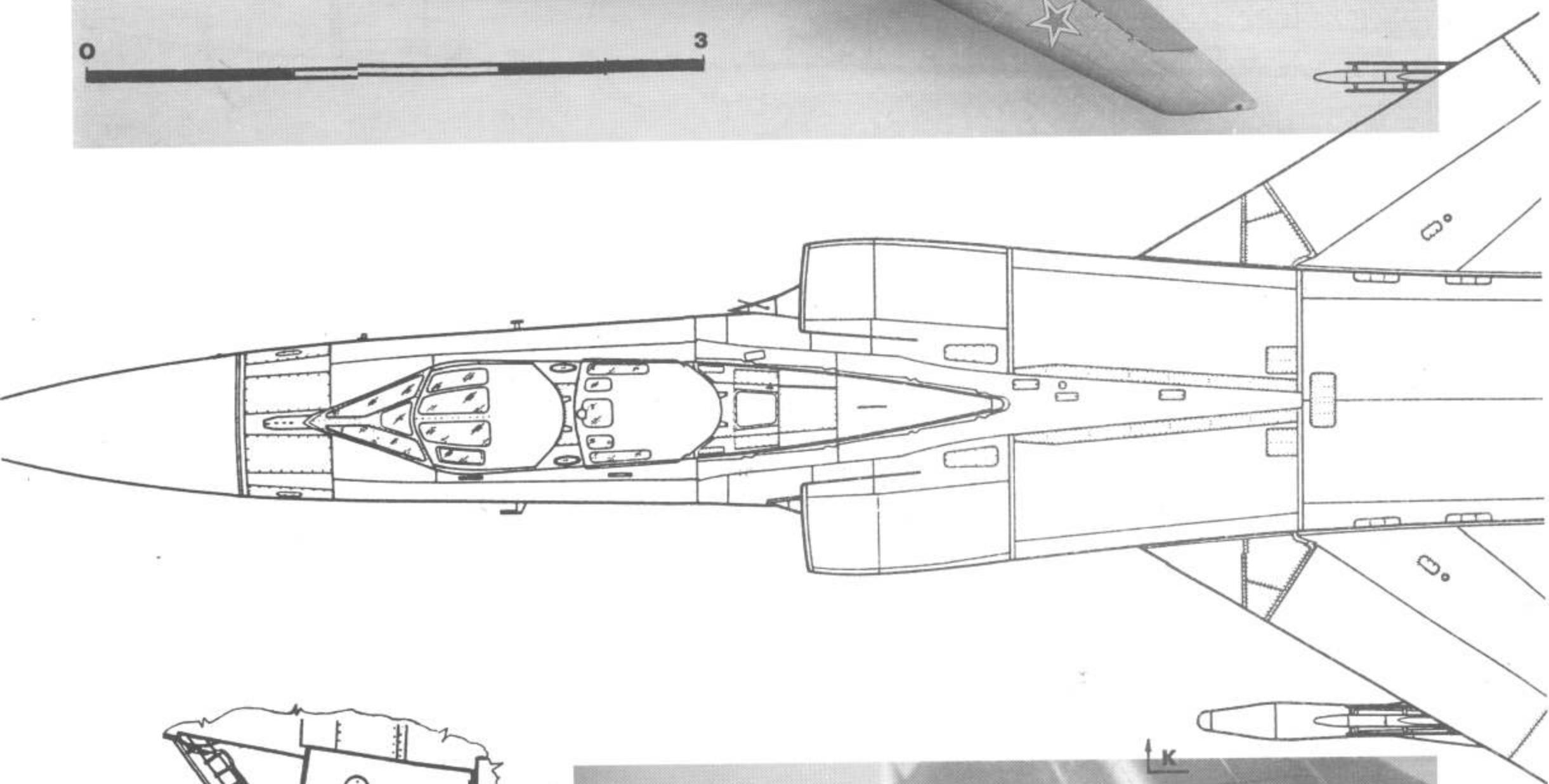
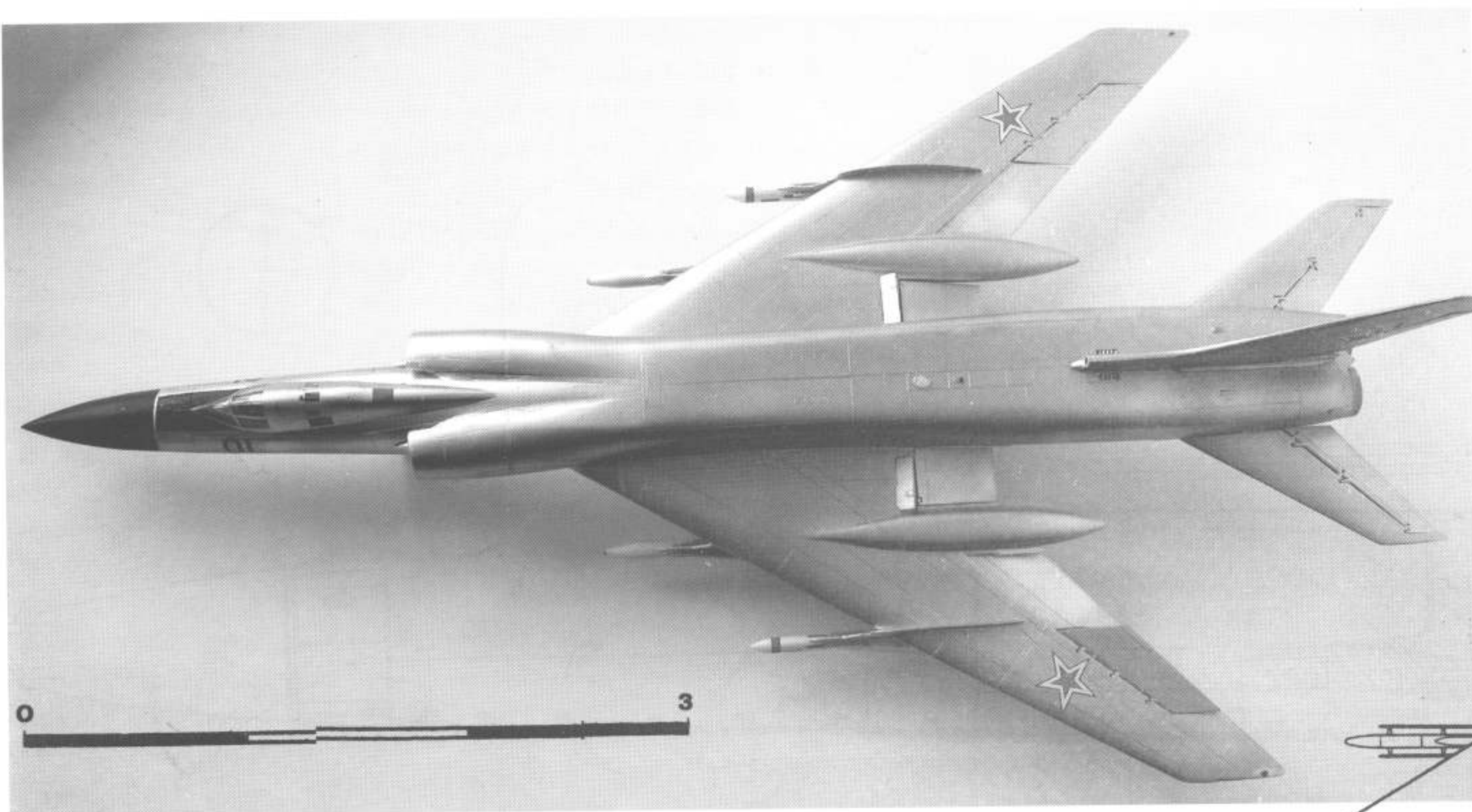


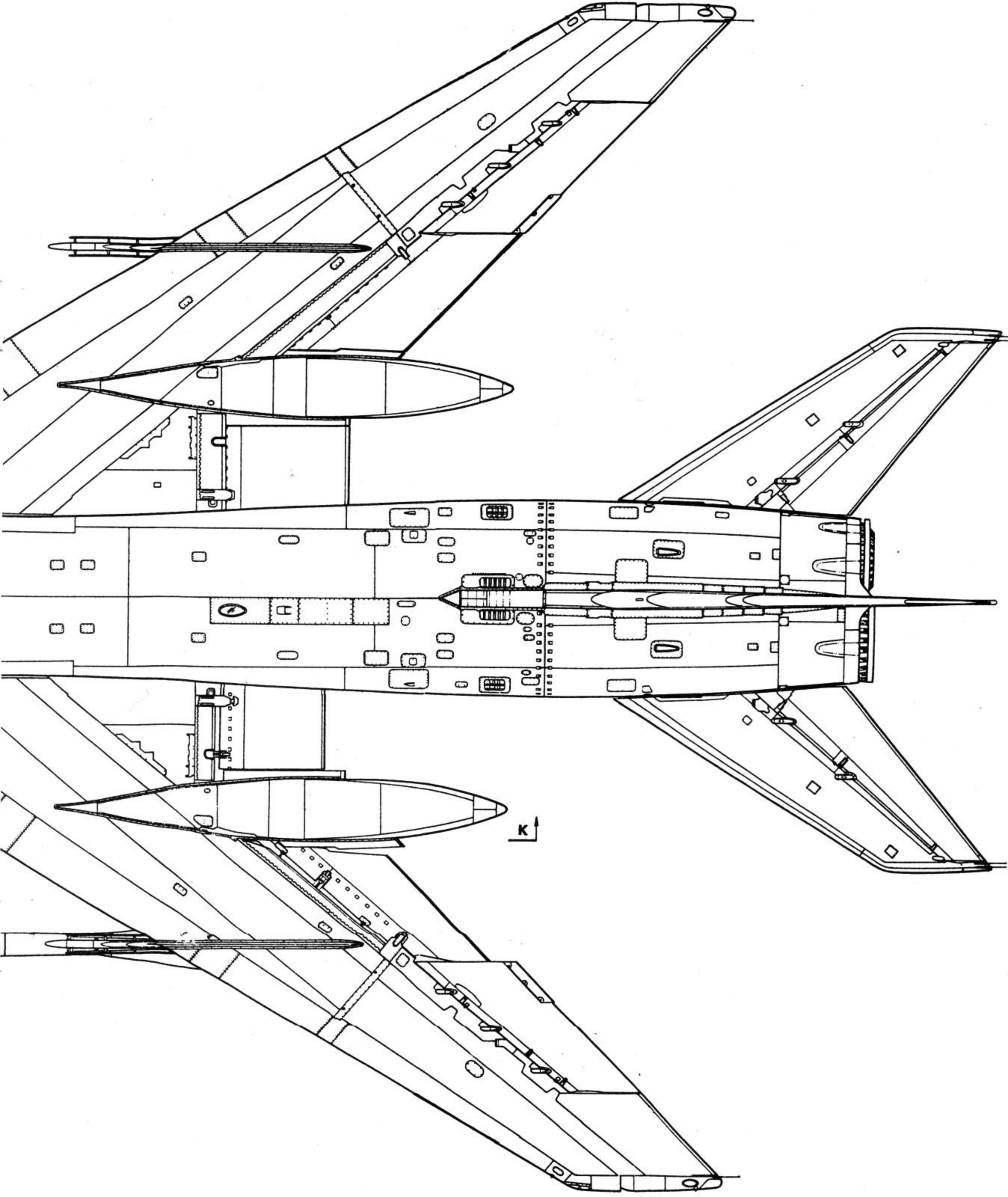


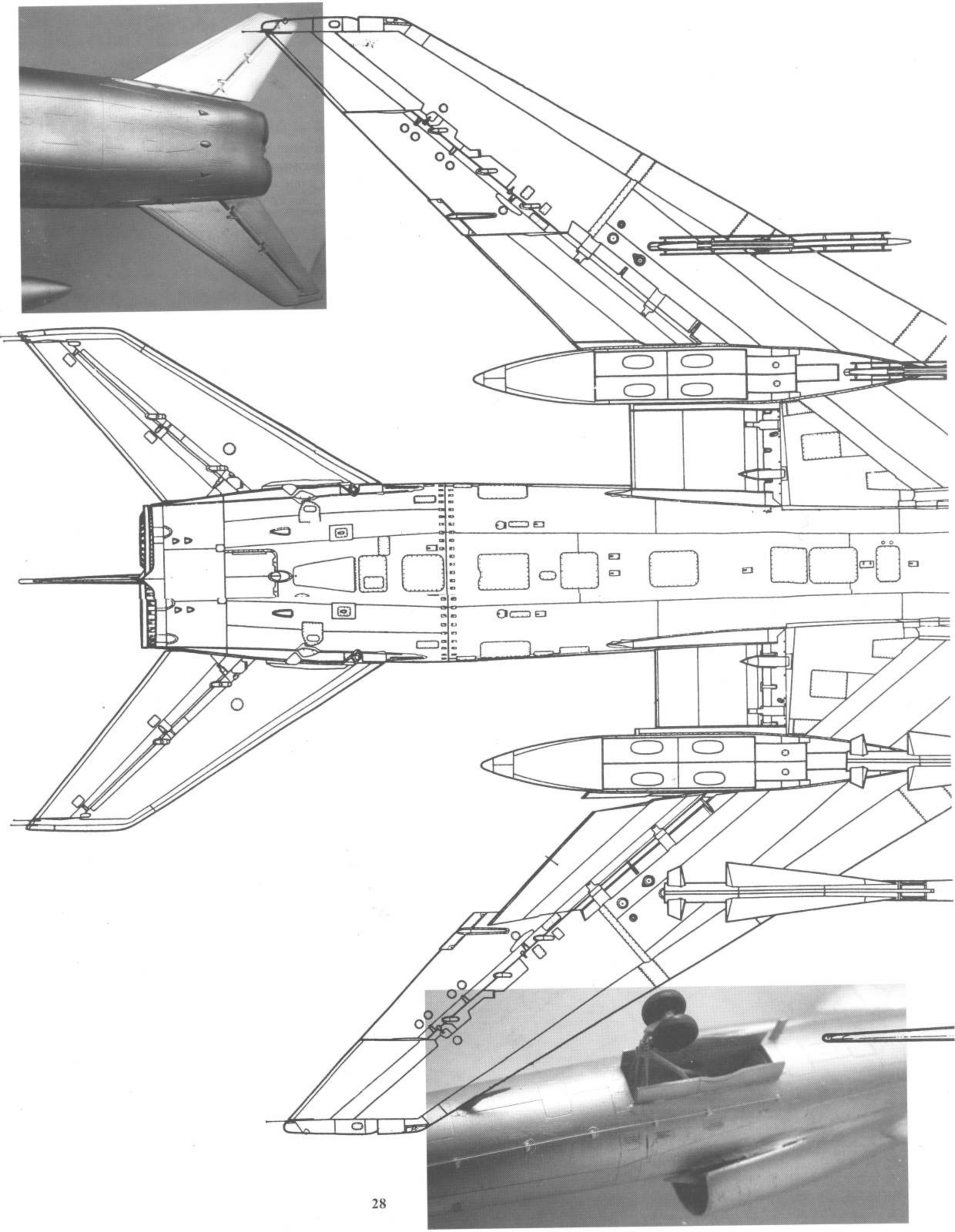
Ту-128М

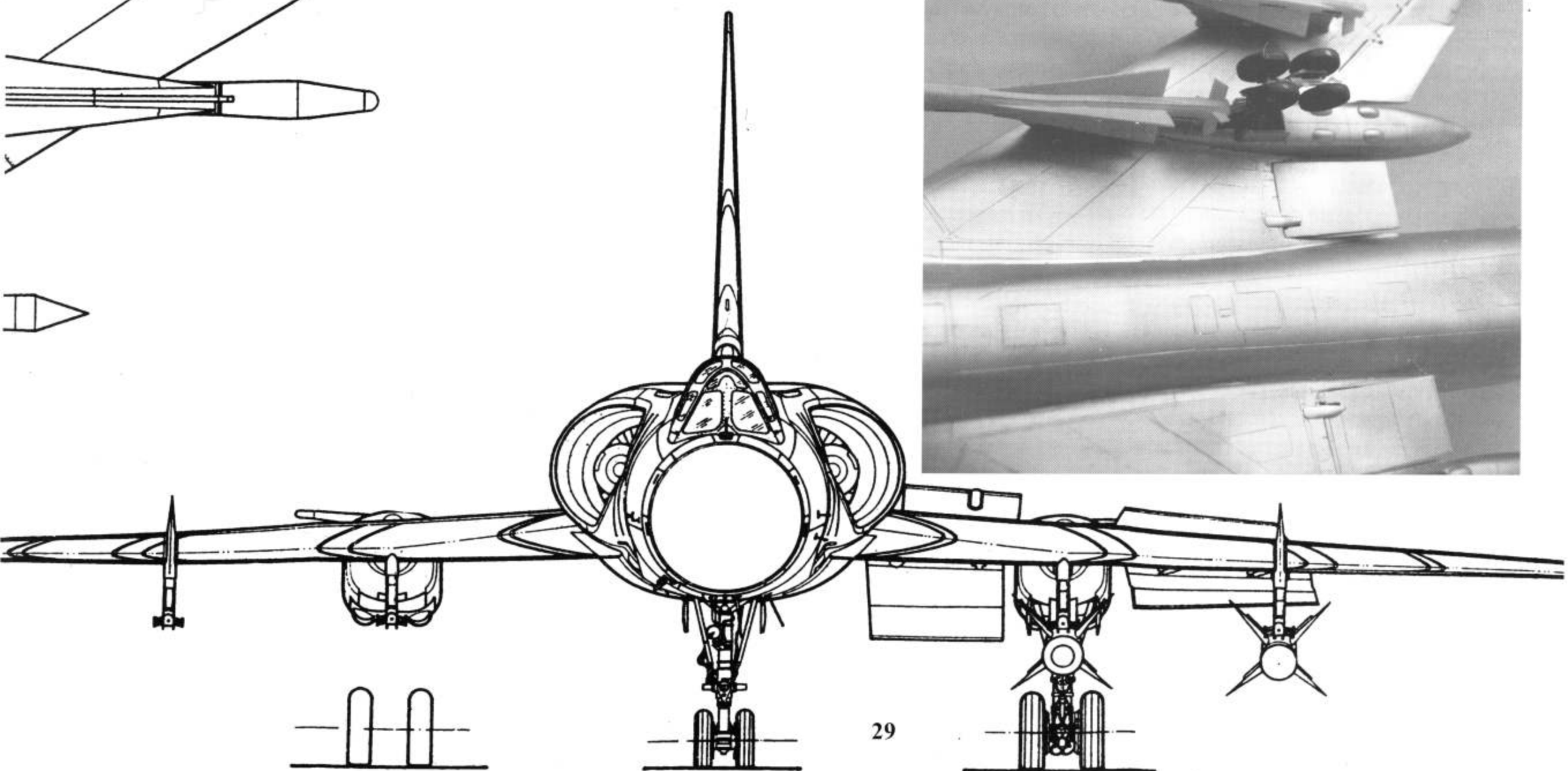
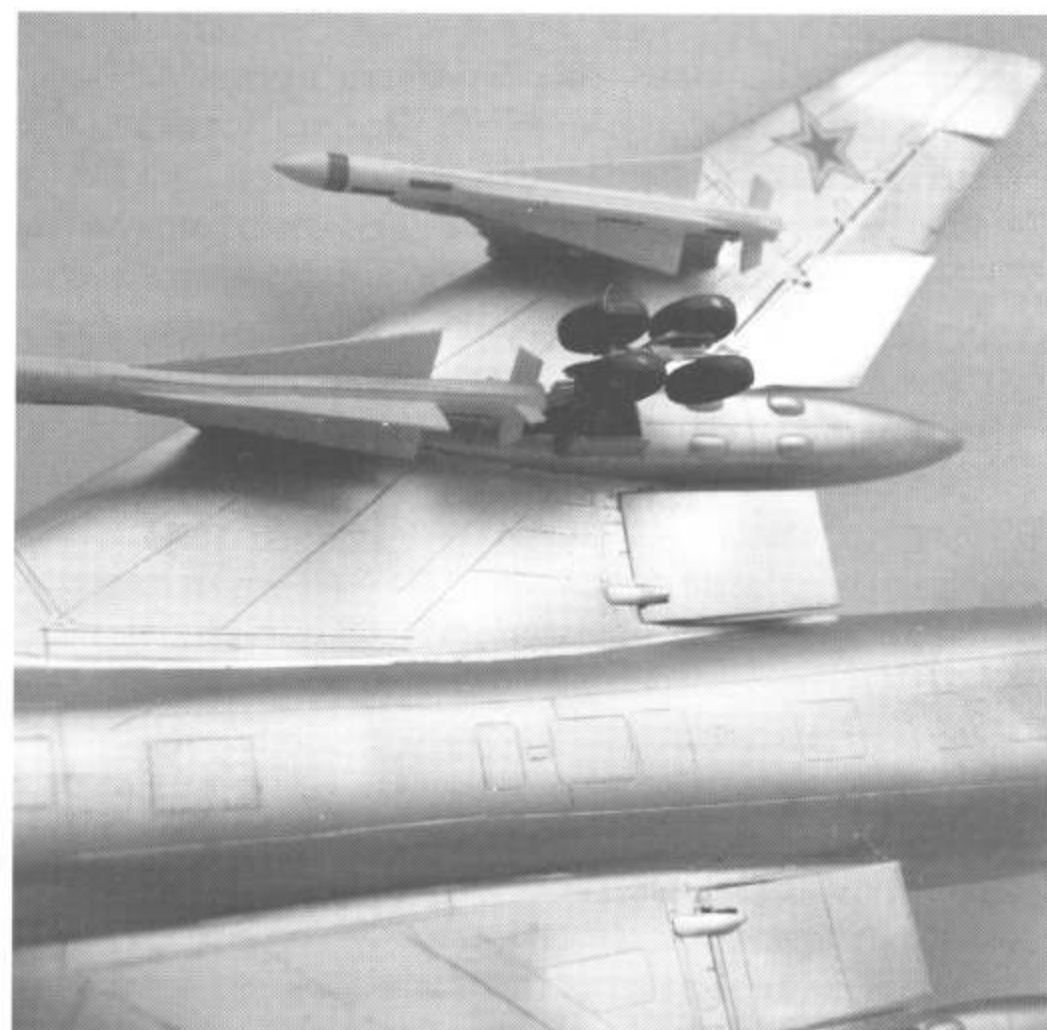
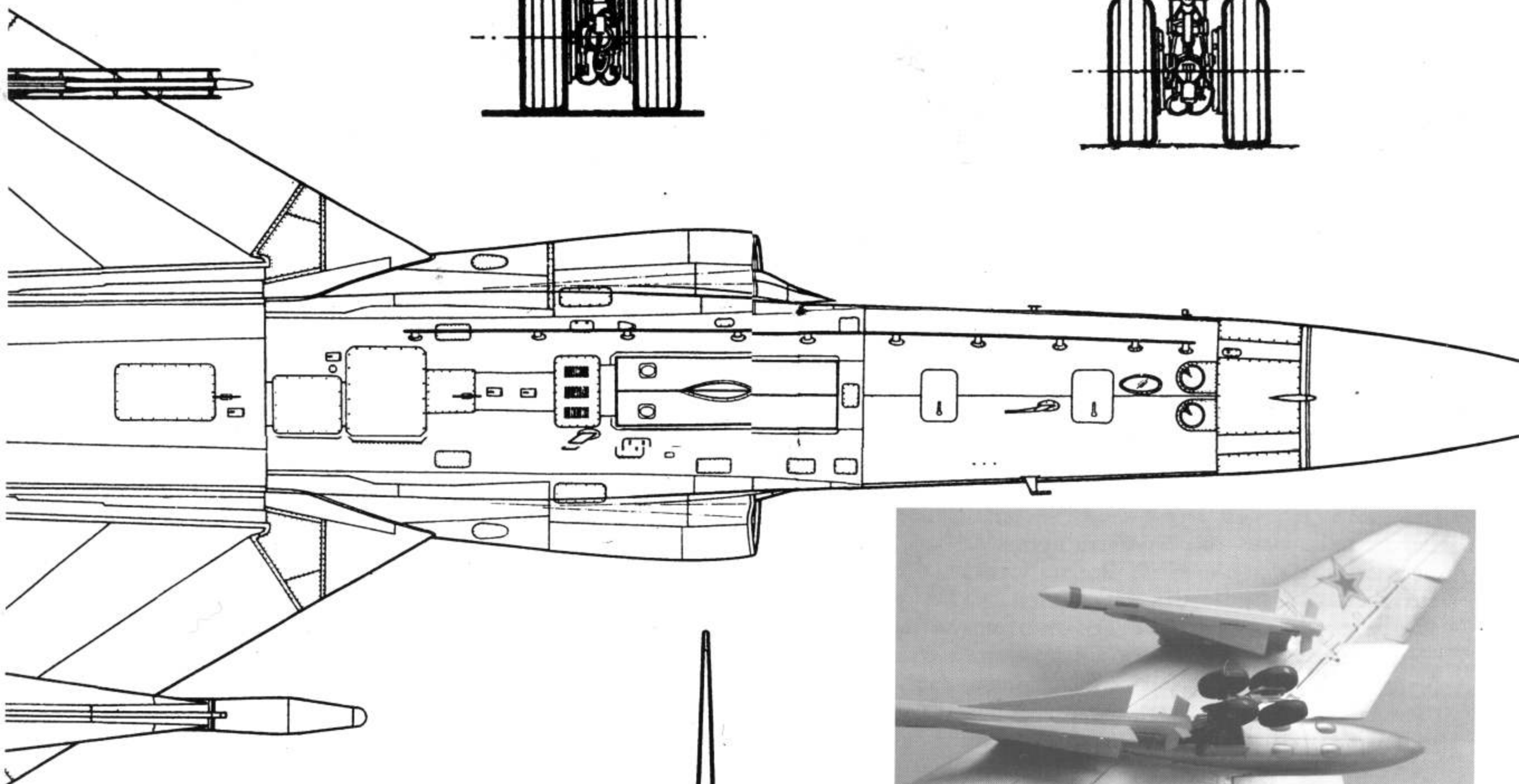
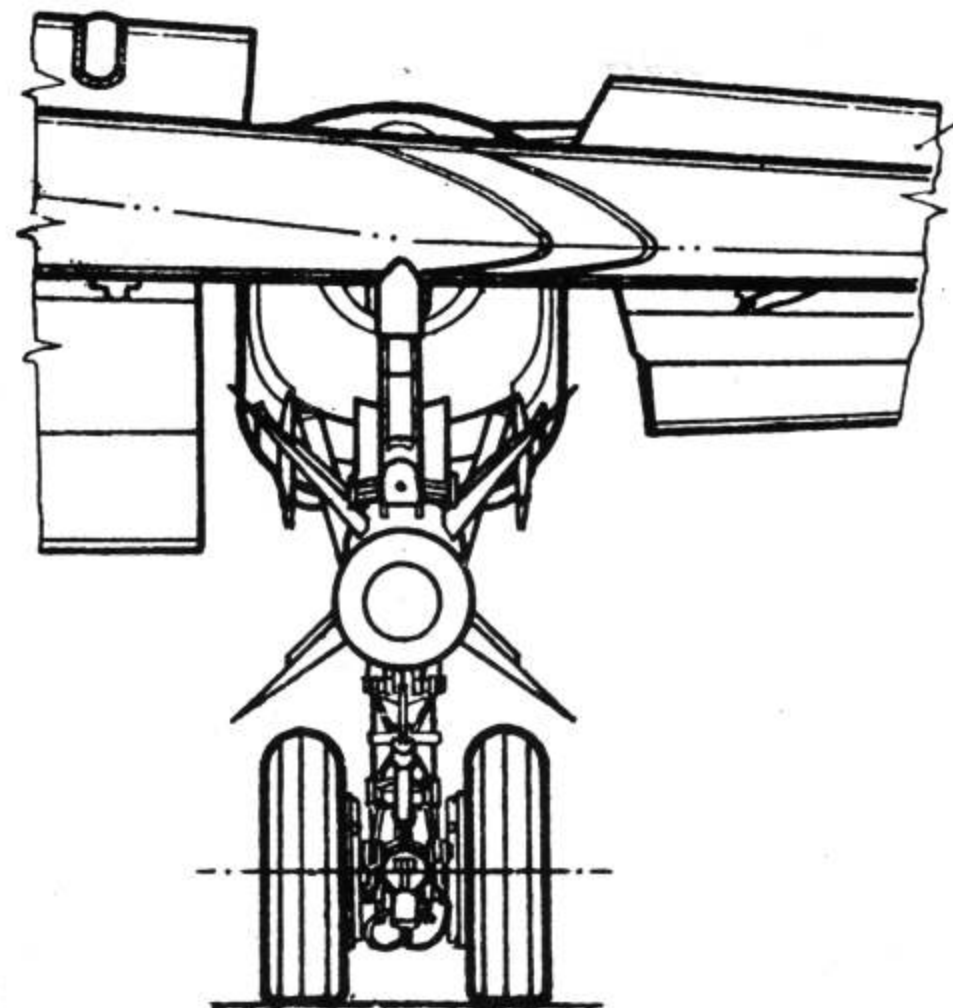
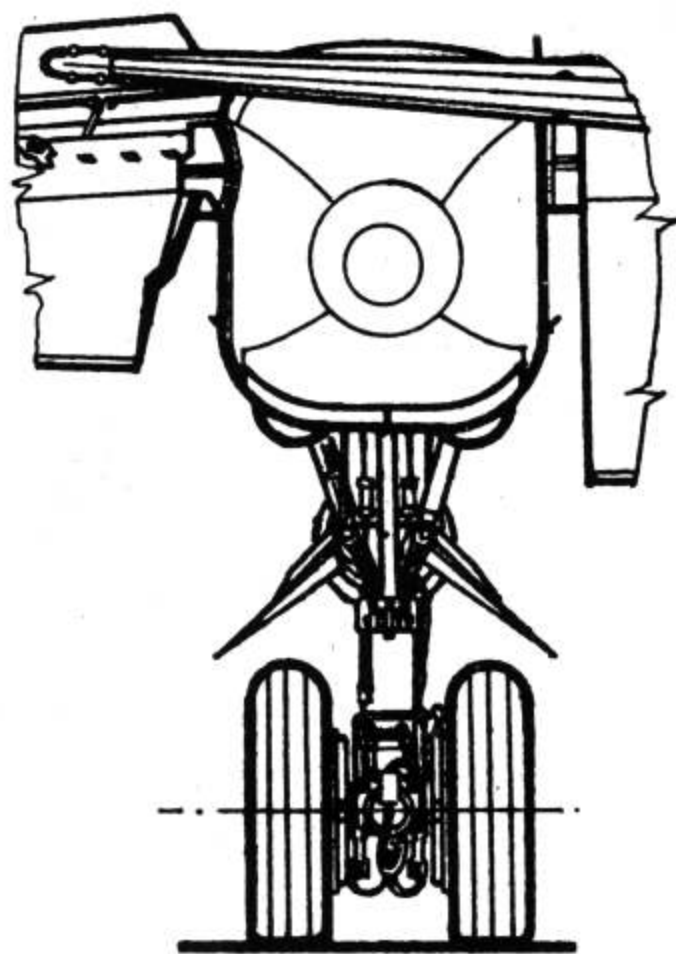
Масштаб 1 : 72











Это - не шутка и не ирония, увы, но это - правда. Списанные самолеты нашли применение в сельском хозяйстве.

Модель

Модель Ту-128 сделали киевляне из А-Модел. Логично, кто же еще займется не самым известным самолетом. Название фирмы говорит само за себя: поразительная точность исполнения и все прелести отливки по технологии ЛНД. Инструкция представляет собой 8-страничный буклет с качественными иллюстрациями, краткой исторической справкой и схемой окраски и нанесения декалей. Слава богу, как наносить декали показано и справа и слева. Сама декаль - довольно подробная, техничка присутствует, есть номера на ракеты и зеленые панели на радиовзрыватели ракеты. Такое внимание к оформлению ракет приятно удивляет. Вариантов оформления модели всего два: с бортовым номером «01» красного цвета и бортовым номером «49» голубого цвета. Вообще-то, для Ту-128 предназначен только номер «01», «49» зарезервирован для модели «TU-128UT», которая очевидно в скором времени появится на рынке. Самолет «01» изображен в цвете в журнале «Авиация и Время» № 2 за 1997г., в том же номере есть чудесные чертежи в масштабе 1:72. Как раз по этим чертежам модель-то и делалась. Я при очень внимательном сличении модели с чертежами нашел пару-тройку мелких отклонений: нет антенн системы «свой чужой» и в ряде мест модели не показана хорошо заметная клепка.

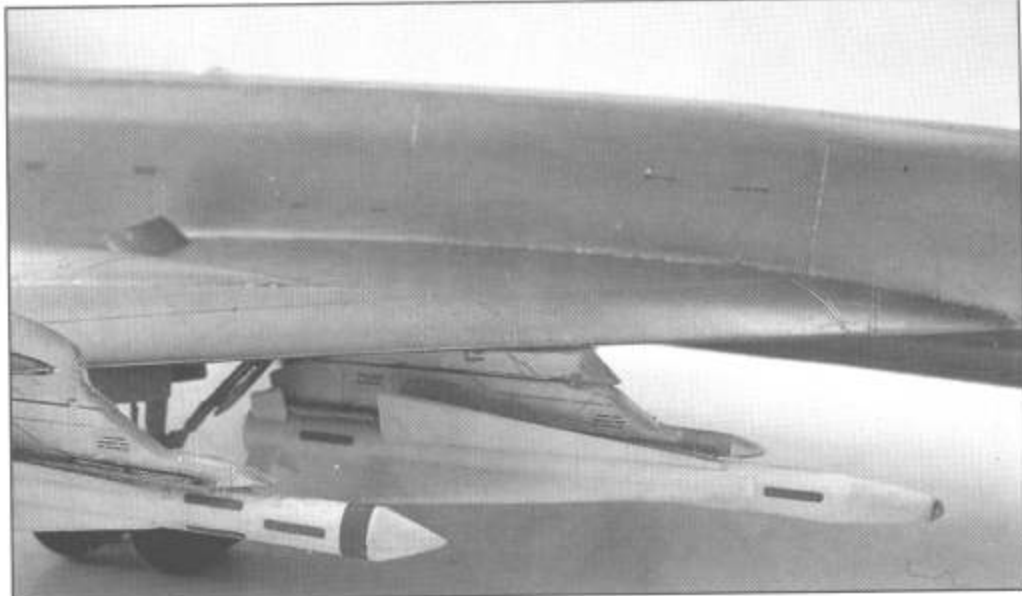
Сборка

Процесс сборки модели, выполненной по технологии ЛНД, всегда мучителен. Сборка Ту-128 особенно мучительно по причине внушительных габаритов копии. Технологически модель разбита на детали очень удобно. Детализовка даже для традиционной литой модели 72-го масштаба просто поразительна: все люки, лючки и лючечки, подробный интерьер кабины с трехмерными приборными досками, сделаны даже каналы воздухозаборников двигателей и вентиляторы первых ступеней компрессора, увидеть которые на собранной модели никак не получается. Закрылки, элероны, рули и внутренние секции интерцепторов сделаны отдельными деталями. Каждая основная опора шасси собирается из десяти деталей не считая колес!

Самое сложное - сборка планера, именно планера, а не отдельно фюзеляжа, отдельно крыла. Все это хозяйство собирается интегрально. Порядок сборки я несколько изменил. Инструкция предлагает соединить в одно целое полностью готовую (только без фонаря) носовую часть фюзеляжа, низ фюзеляжа и крыло. Я же собрал каналы воздухозаборников (по-большому счету эти детали можно оставить на литниках), крыло, верх и низ фюзеляжа в единое целое, оставив нос на потом. Такую сборочную единицу проще обрабатывать. А обрабатывать пришлось... Вспоминать не хочется, страшно! Тот случай, когда глаза боятся, а руки делают. Модель-то будет серебристой, как известно серебранка проявляет малейшие дефекты. Можно не говорить о нестыковке деталей: технология ЛНД дает шероховатую поверхность, то есть все (!) поверхности всех деталей нуждаются в зашкурировании и полировке. Я поленился отполировать нижние плоскости крыла и стабилизатора, теперь на модель снизу стараюсь не смотреть. Полировал я модель долго и упорно. Дефекты выявлял той же серебранкой. В общей сложности модель красилась трижды, два слоя серебранки были успешно сошкурены, тем не менее, отчетливо видимые дефекты остались даже на верхних (тщательнейшим образом отполированных) поверхностях. Пилите, Шура, пилите...

Порядок сборки я менял еще при сборке стоек шасси и крыльевых гондол под опоры шасси. Стойки предлагается приклеивать: носовую до склейки половинок фюзеляжа, а основные до склейки половинок гондол. Очевидно, что стойки будут здорово мешать обработке сборочных единиц. Никаких проблем с монтажом опор шасси «а посля» не возникло.

Коснусь еще одного темного момента. Выше отмечалось, что внутренние секции интерцепторов можно отклонить. Вопрос - как? Интерцепторы - те же элероны, то есть: если левый отклонен, то правый - нет и наоборот. Исключение одно: интерцепторы могут использоваться в качестве воздушных тормозов, тогда они отклоняются синхронно. Мне не удалось найти описания работы интер-



цепторов Ту-128. Возможен вариант, что это «чистые» интерцепторы, причем работают две секции сразу; в этом случае делать внутренние секции отдельными деталями - очевидная глупость. Я решил, что производитель на очевидную глупость не пошел, допустив будто бы внутренние секции интерцепторов по совместительству являются воздушными тормозами - приклеил их в отклоненном положении. Насколько прав - не знаю.

Ежели не брать в расчет штукатурно-полировочные работы, то сборка модели проста. Зато если эти работы в расчет взять, то сборка модели - это ого-го! Да еще - расшивочку то восстановить надо!

Окраска

Тут писать ничего - смотри инструкцию. Я красил металликом от Хамброла. Прозрачную жидкость, связующее, предварительно слил, а металлический осадок развел фирменным растворителем. Такой состав быстрее сохнет и меньше липнет к пальцам. Яркость полированного металла была приглушена полуматовым лаком от АКАНА. Декали перевелись без проблем, важно только вырезать номера и звезды максимально близко к контуру рисунка - подложка очень заметна на полированной серебранке.

Копийность

Говорить о копииности, когда модель сделано строго по наиболее подробному из известных чертежей особого смысла не имеет.

Общее впечатление

Я затратил на сборку из коробки месяц. Казалось, можно вволю поиздеваться над ЛНД и упорным нежеланием деталей стыковаться друг с другом. Не буду. Мне модель очень понравилась. Сделать по технологии ЛНД такой неслабый по размерам и подробнейше детализованный кит - это почти подвиг, по сравнению с которым штукатурно-полировочные работы представляют собой не достойную упоминания мелочь. А вообще-то - мне просто самолет Ту-128 с детства очень нравится. Вряд ли какая фирма сподобится на его модель в 72-м масштабе. Разве что китайский «Трубач». Мне хватило китайских Ан-2 и Ил-28. Спасибо, не надо!

При покупке модели Ту-128 следует четко понимать на что вы идете, чтобы не кричать потом что модель, дескать, несобираемая. Собираема! Мой месяц - это скоростная сборка. Нормальный кит можно сделать месяца за два-три.

Михаил Никольский (Москва)

Коммандоваген: детализировка и тонировка бронедрезины

Масштаб 1 : 35

Производитель: «Ревелл»



В годы второй мировой войны железнодорожная система Германии на оккупированных территориях стала целью № 1 для партизан и диверсионных групп. Для обороны железных дорог немцы использовали различные бронепоезда и бронедрезины. В ходе войны парк железнодорожной бронетехники удалось более-менее стандартизировать. В ноябре 1944 г. на вооружение поступили разведывательные бронедрезины двух типов – командирские, оснащенные дополнительным радиооборудованием, и «ударные» – с дополнительным вооружением, размещенным в башне кругового вращения.

Модель

Модель командирской бронедрезины Kommandowagen в масштабе 1:35 выпускает фирма Ревелл. Модель прекрасно детализирована, тем не менее, технологические

ограничения литья под давлением оставляют богатое поле деятельности для любителей перепиливания и доработки моделей.

Перед сборкой, как обычно, имеет смысл детально рассмотреть отливки и тщательно изучить инструкцию Немецкой модели образца немецкой техники – немецкую аккуратность и педантичность в работе! Изучение отливки выявило только один дефект – частично непролиту антенну – не самый большой недостаток.

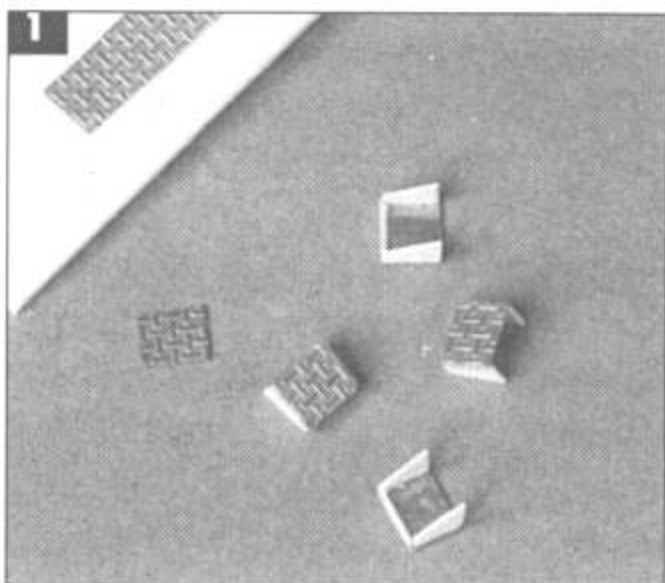
Боевое отделение собирается из нескольких плоских деталей. Эти детали идентичны модели башенной бронедрезины от того же Ревелла. Обратите внимание – для сборки Kommandowagen в «общих» деталях необходимо согласно инструкции просверлить несколько отверстий. Стыковка деталей не представляет проблем для моделиста, обладающего хотя бы минимальным опытом.

После склейки боевого отделения собирается несколько подборок, которые затем «навешиваются» на боевое отделение.

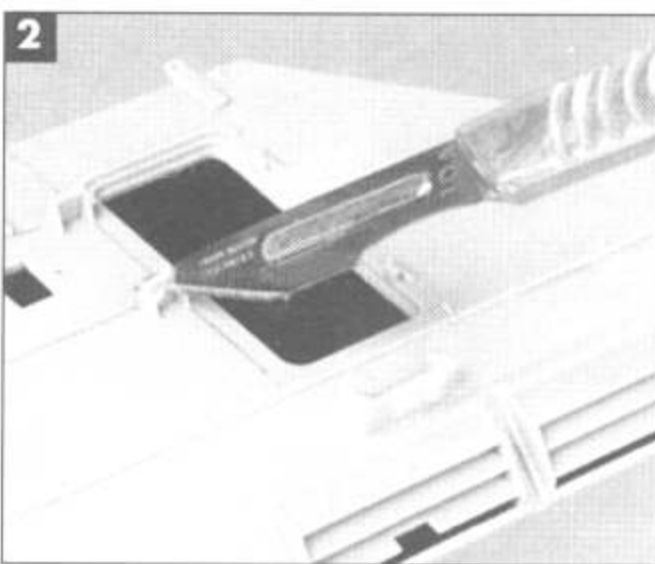
Дополнительные детали

На бортах корпуса бронедрезины имелось несколько подножек, позволявших членам экипажа и просто любопытным забираться на крышу бронедрезины. Подножки из набора, отлитые заодно с бортами, выглядят толстоватыми и не имеют рифления. Новые подножки вырезаны из листового пластика толщиной 0,5 мм, поверх них наклеены пластины фототравления, на которых предварительно был отчеканен рельеф (1).

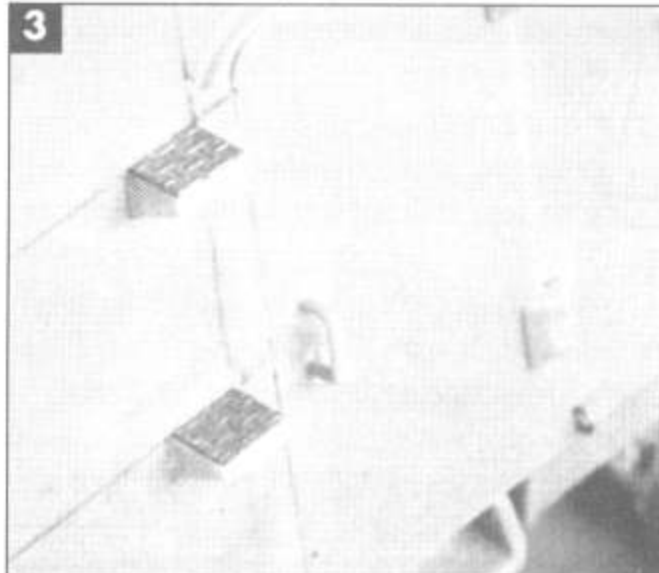
Прежде чем срезать подножки с бортов, необходимо обвести их карандашом – наметить место, куда монтировать самодельные. Вот теперь подножки можно срезать (2) и зачистить остатки от них. Новые подножки выглядят лучше прежних (3).



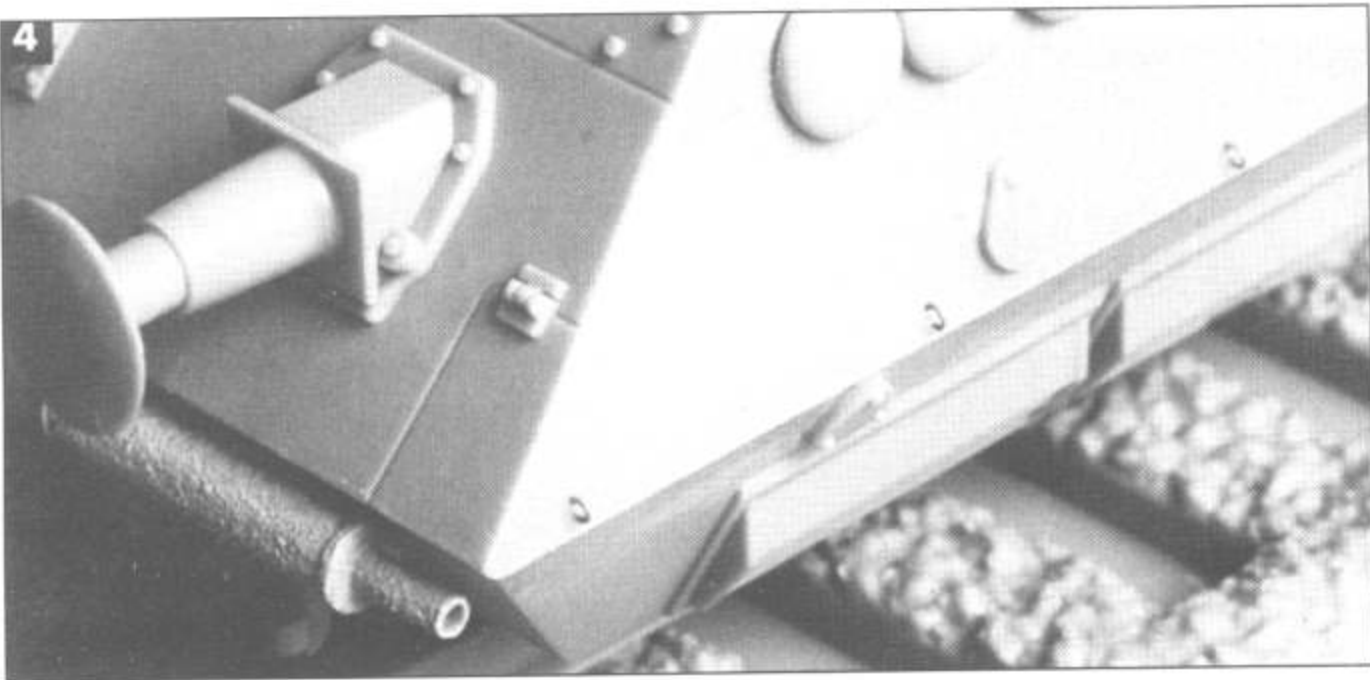
Самодельные подножки.



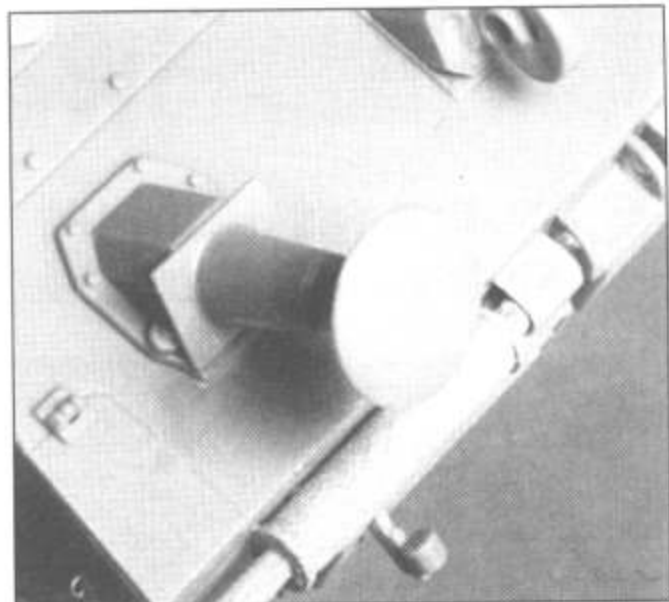
Подножки с борта модели аккуратно срезаются.



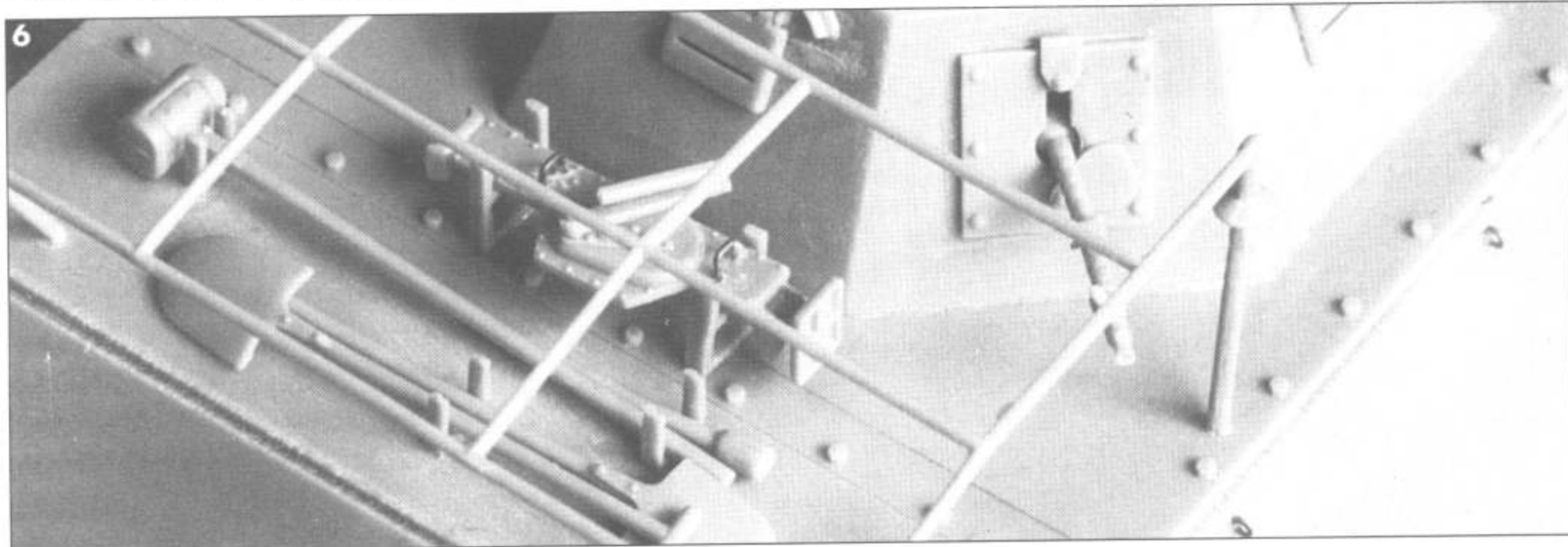
Самодельные подножки наклеены на свои места.



Петли для крепления маскировки изготовлены из проволоки.



Текстура корродированного металла на глушителе получена обмазкой детали разведенной жидким клеем шпаклевки.



Домкрат позаимствован у фирмы Тамия.

Немцы использовали для маскировки бронедрезин срубленные ветки кустарника и деревьев. Они крепились проволокой к приваренным к корпусу вагончика петлям. Петли на корпусе модели сильно упрощены, конечно, их надо сделать из проволоки. Очень тонким сверлом в корпусе просверливаются отверстия, в отверстия вклеиваются предварительно согнутые проволоочки (4). Дальнейшие улучшения затронули глушитель. Литая пластиковая выхлопная труба от корпуса до глушителя была заменена на пластиковую деталь, сделанную из тянутого литника подходящего диаметра – не надо зачищать швы по разъему форм. Глушитель всегда в наибольшей степени подвергается коррозии. Имитацию характерной текстуры корродированного металла получаем за счет

нанесения кисточкой на глушитель тонкого слоя шпаклевки, разведенной жидким клеем (5).

На внешних поверхностях дрезин закреплен инструмент, который далеко не всегда по качеству изготовления удовлетворяет искушенного моделиста. Так, домкрат пришлось заменить на соответствующую деталь от одной из моделей Тамии. Но даже тамиевский домкрат подвергся небольшой доработке.

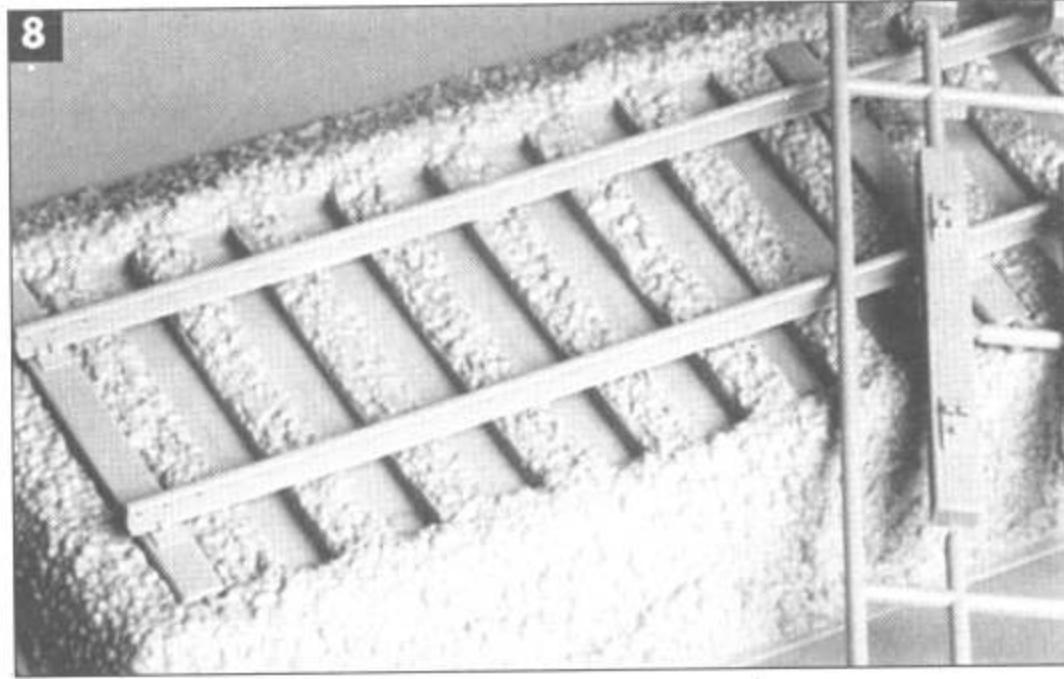
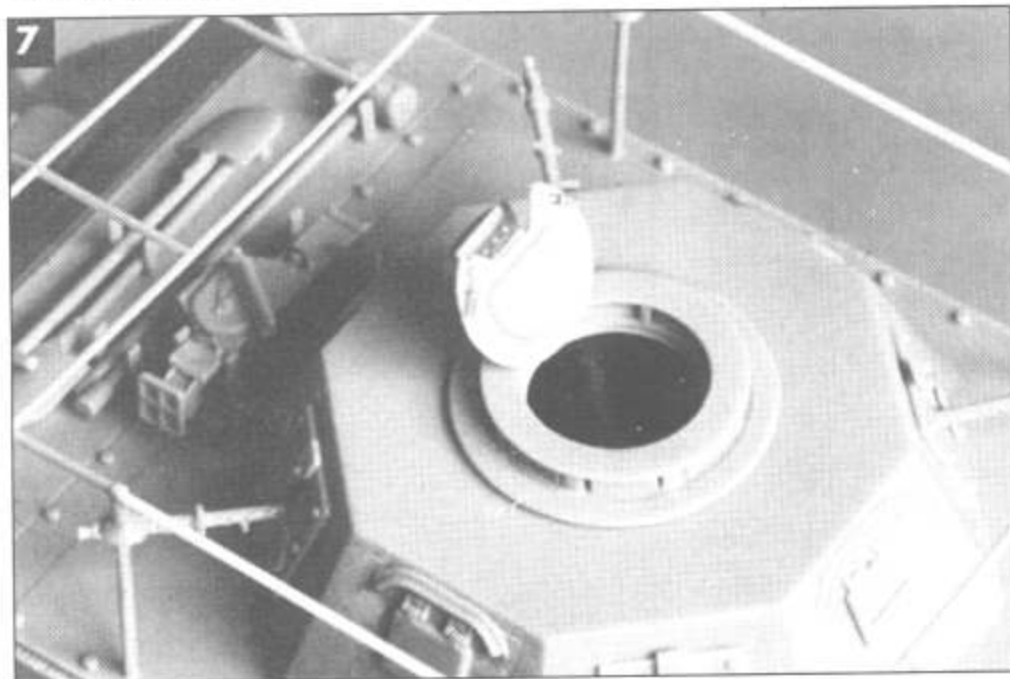
Как уже отмечалось, антенна была не пролита полностью – не получилась центральная часть. Можно конечно было бы послать рекламацию на фирму-изготовитель, потребовав замены модели и возмещения морального ущерба. Это – самый правильный путь, но к сожалению, путь долгий, по-

этому недостающие секции антенны пришлось делать из тянутых литников (7).

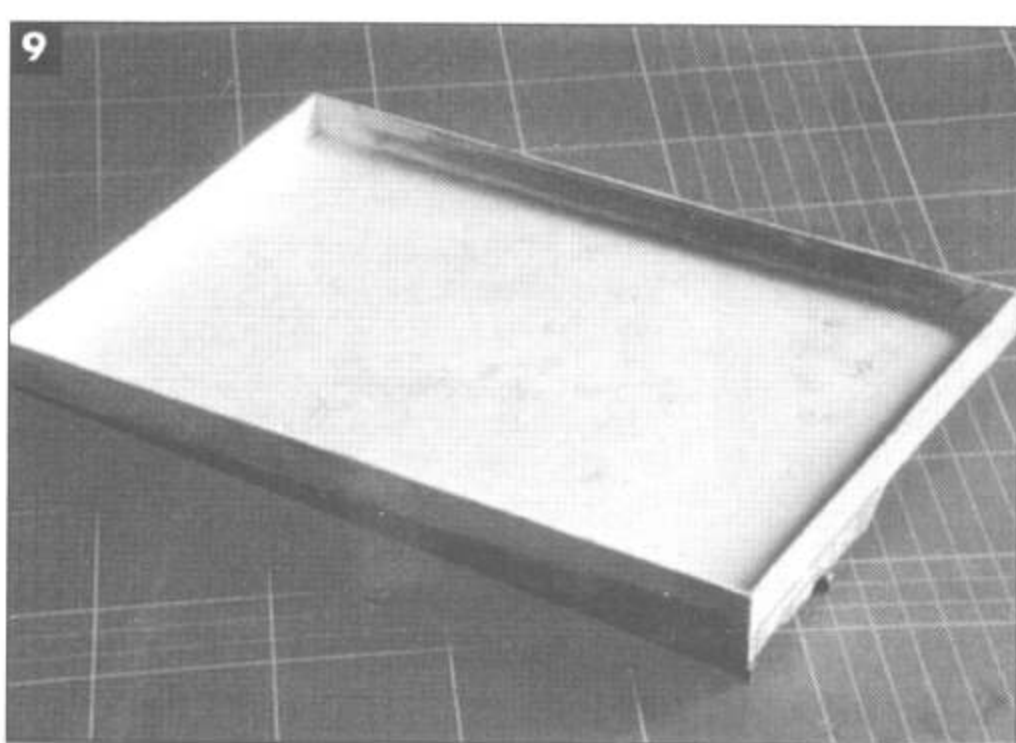
Доработка основания

Основание входит в комплект модели. Проверить насколько хорошо будет собираться основание лучше до сборки (8), а красить все лучше по отдельности. Объемистая бронедрезина подавляет сравнительно маленькую основу, входящую в комплект. Выход один – минидиорама.

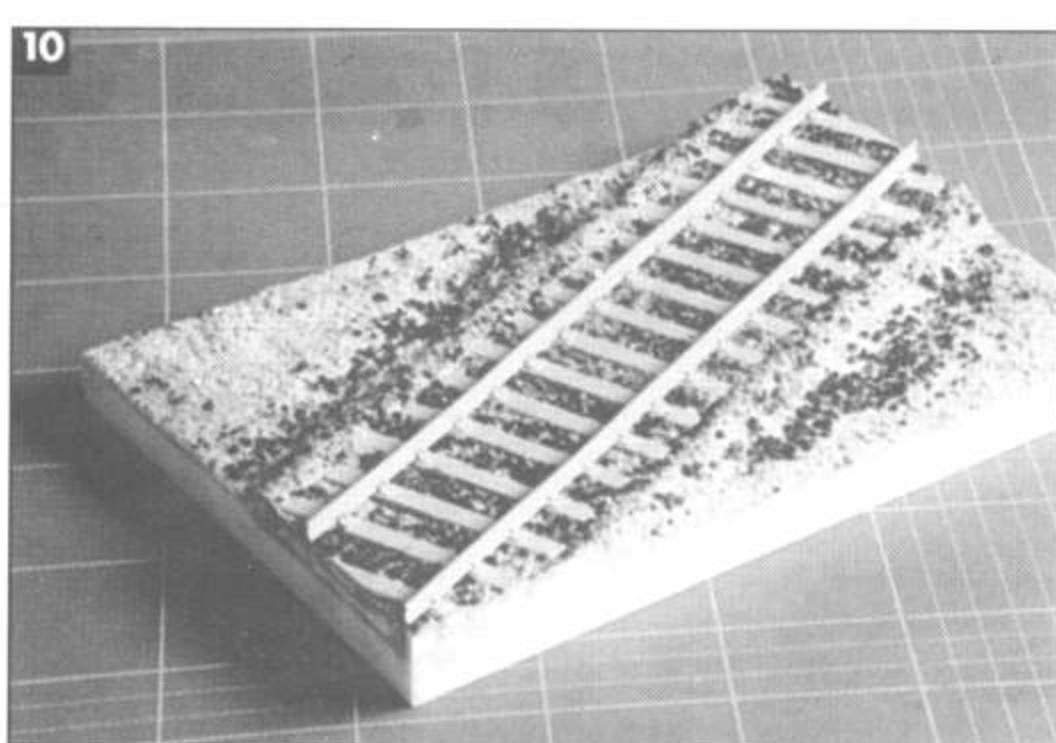
План минидиорама с расположением железнодорожного пути и размерами бронедрезин был перенесен на картон. Так проще определить длину и ширину базы. По полученным размерениям из полос полистирола толщиной 1,5 мм был склеен ящик (9). Сверху к нему подклеен картон.



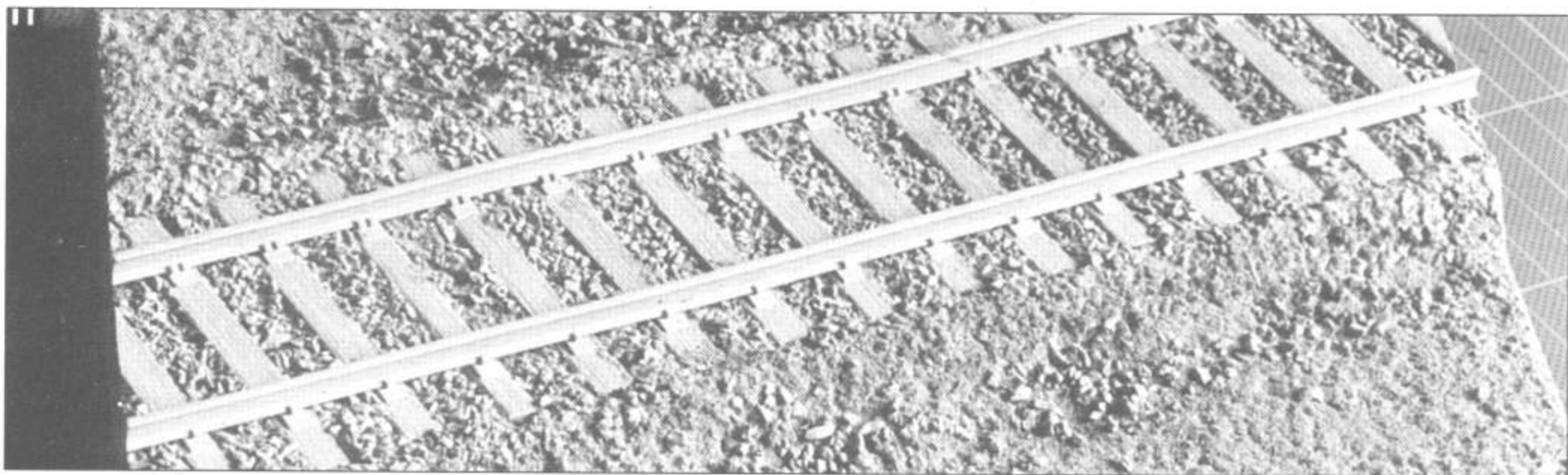
Поврежденные секции антенны сделаны из тянутых литников. Проверка собираемости основания.



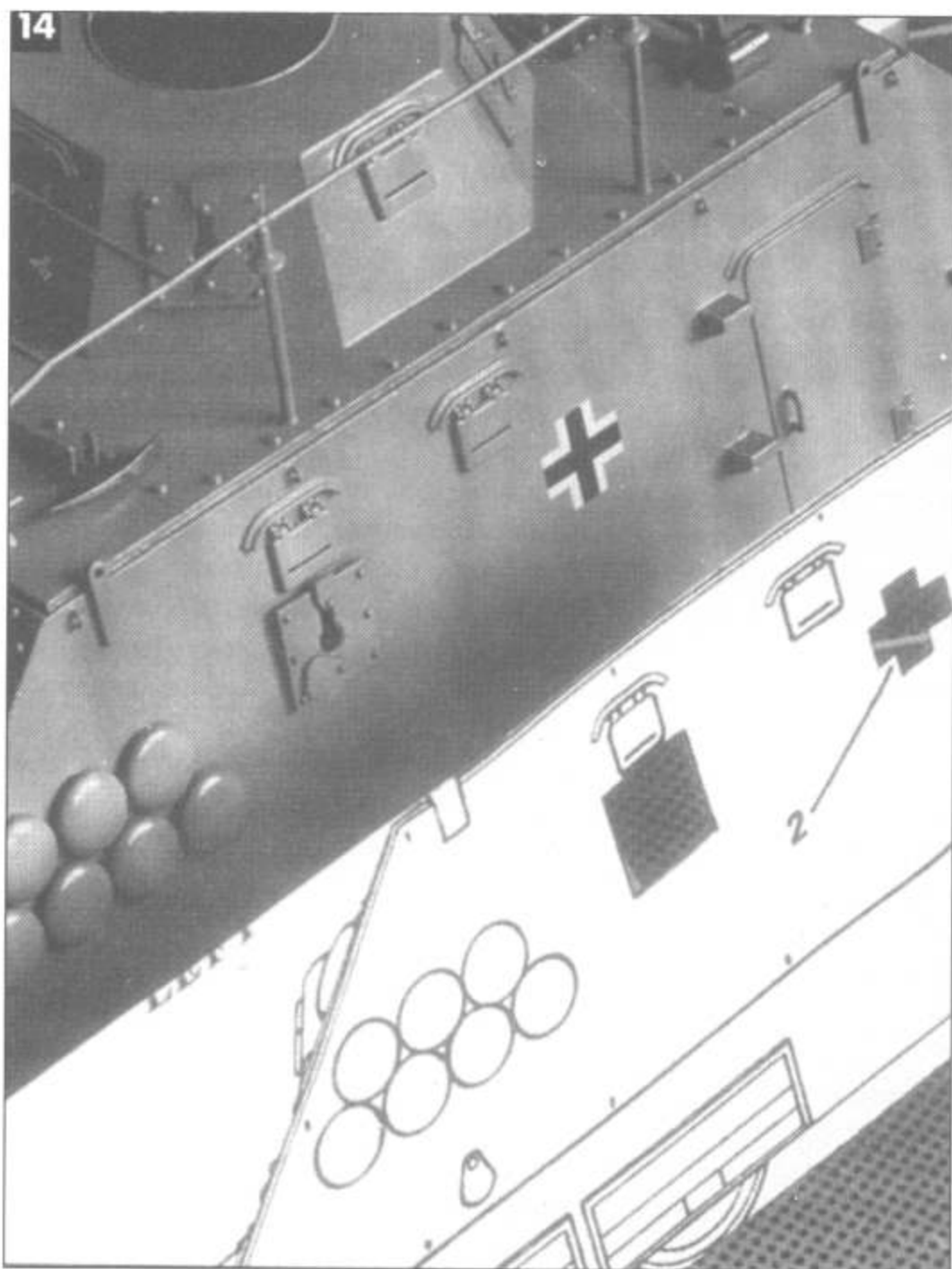
Изготовление основы из картона и полистироловых полос.



Основание минидиорамы в сборе, разбросанный гравий взят от модели железной дороги.



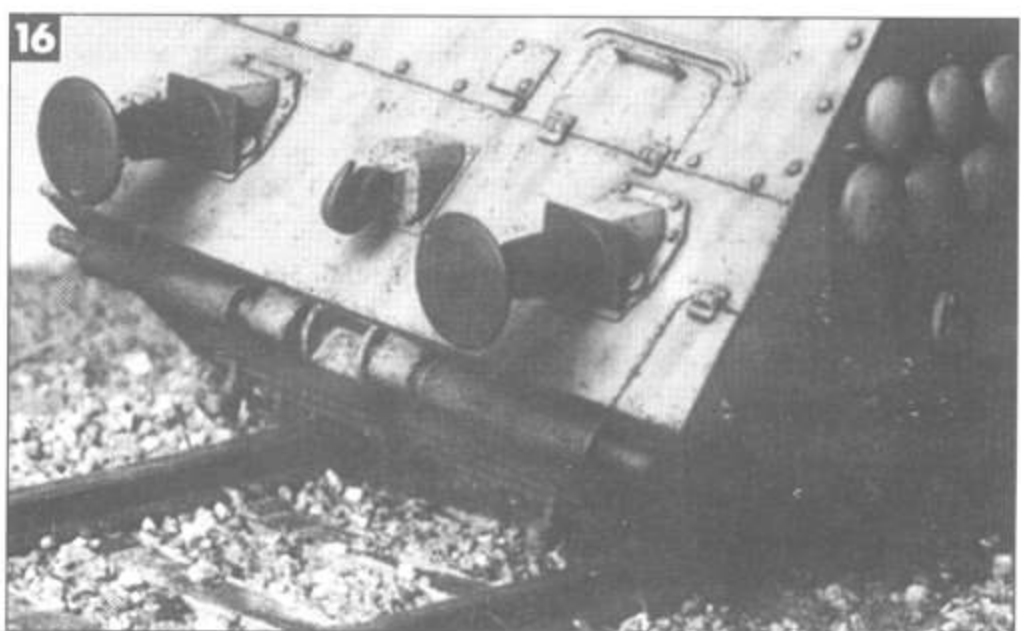
Основание после покрытия автомобильной грунтовкой.



Нанесение крестов на борта облегчила самодельная фотокопия рисунка инструкции, увеличенная до масштаба 1:35.

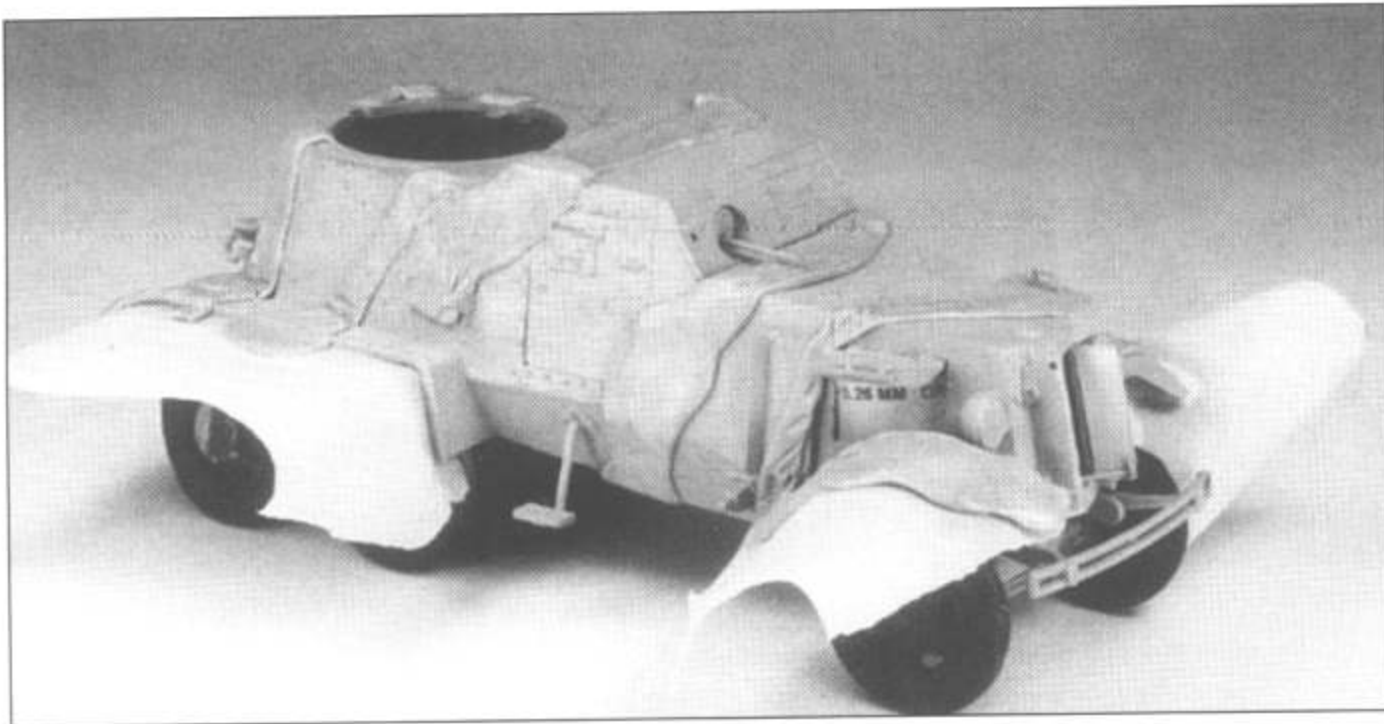


Накрашивание белых кругов на задние буфера.



Передняя часть бронедрезины тонирована интенсивнее всего.

Маскировка с помощью пластилина



Модель задута в базовый желтый цвет, поверх наложены маски из пластилина. Теперь можно заправлять аэрограф краской зеленого цвета. Обратите внимание на булавочные маски, закрывающие уже окрашенную изнанку крыльев.

При составлении композиции диорамы следует всегда помнить о золотом правиле: ни один элемент диорамы не должен быть параллелен сторонам основания. Вот и рельсы со шпалами приклеены наискосок базы диорамы. Переход между литой призмой железнодорожной насыпи и картоном основания сглажен миллипут. Полузастывший миллипут текстурирован зубочисткой.

Хороший диорамщик всегда имеет запас настоящих сухих грунтов, собранных на улицах и площадях, в садах и на помойках. Настоящая пыль смешана с матовым лаком фирмы Хамброд и нанесена на картон основания. Разбросанные вокруг насыпи камни балласта – от модели железной дороги. В заключение, пока не просох лак, основание опять было присыпано настоящей пылью (10). После просушки почти готового основания диорамы, база была задута автомобильной грунтовкой (11).

По сухой грунтовке база задута из аэрографа черной матовой краской, по которой тамиевским акрилом из аэрографа в произвольном порядке нанесены пятна зеленого и желтого цвета.

Железнодорожная насыпь окрашена аэрографом в темно-серый цвет. Гравий тонирован методом сухой кисти светло-серой краской. Рельсы окрашены под ржавчину, полотно рельсов в местах контакта с колесными парами поездов тонированы серебрянкой. Серебрянка отполирована пальцами до ярчайшего блеска.

Трава также позаимствована из железнодорожного набора (12). Места, где высаживалась трава предварительно были покрыты матовым лаком фирмы Хамброд, который выполнял функции клея. «Трава» перед посадкой перемещена с пластмассовой крошкой.

Фигурки солдат немного доработаны – слегка изменены позы (13). Окрашены солдатики эмалями Хамброд и тонированы пастелями.

Окраска модели

Первый слой – серая автомобильная грунтовка. Основной цвет «настоящей» окраски – темно-желтый акрил XF60 фирмы Тамия. Бронезаслонки, двери и т.д. аккуратно проработаны по периметру более темным оттенком темно-желтого цвета.

Монотонные плоскости поверхности модели оживлены узкими вертикальными полосами – имитация потеков воды и налипшей на них грязи. Такие потеки можно подсмотреть на любом современном локомотиве или железнодорожном вагоне и даже на автомобиле.

Нижняя часть бронедрезины затемнена – имитация пыли. Окрашенная модель покрыта составом Future, покрытие получается очень ровным, на него хорошо ложатся декали.

Декали

Элементы декали вырезались из подложки с максимальным приближением к рисунку. В данном случае это сделать несложно, поскольку германская маркировка имеет геометрические формы с прямыми углами. Сложно было определить точное местоположение крестов на бортах вагона. Выходом стало изготовление фотокопии рисунка из инструкции в масштабе 1:35. Фотокопия использовалась как своего рода шаблон при нанесении декалей (14).

Белые окружности на буфера при переводе повредились. Оставался один путь – нанесение кругов аэрографом по трафарету (15).

Тонирование

Тонирование производилось пастелями терракотового и темно-коричневого цветов. Подножки, люки и дверцы по периметру и лобовая часть дрезины (как в наибольшей степени подвергающаяся загрязнению) проработаны темно-коричневой, почти черной, эмалью от Хамброд (16).

Нанесение «полосатого» извилистого камуфляжа всегда представляет собой серьезную проблему. Между тем, такой камуфляж на бронетехнике редкостью не является. Есть материал, способный в значительной степени облегчить нанесение полос рисунка камуфляжа – Silly Putty. Silly Putty – это не что иное, как пластилин. С пластилином работать куда как проще, чем с маскировочным скотчем от Тамии или жидкостями типа Маскола. Замороженный пластилин – твердая масса, почти как пластик. Можно теплым пластилином залепить нужное место, при необходимости подрезать кромки, а потом слегка заморозить. Все, красьте хоть аэрографом, хоть кисточкой. Маска получилась отличная!

Методы «маскировки», применяемые при окраске авиационных моделей, в работе с моделями бронетехники мало пригодны по причине большого количества мелких выступов на поверхностях – головки болтов, заклепок, поручни и т.д. Из-за этих выступов очень сложно качественно закрыть нужный участок заранее заготовленной маской. Для пластилина такой проблемы просто не существует.

Пример использования пластилина при окраске модели может послужить копия бронеавтомобиля БА-6 фирмы «Восточный Экспресс». Автор, моделист из Великобритании, посчитал наиболее типичной окраской советской бронетехники конца 1941 г. трехцветный черно-зелено-желтый полосатый камуфляж. Оно понятно, на фоне русских заснеженных полей такая окраска делает абсолютно невидимым любой бронеавтомобиль. Впрочем, речь идет не о правильности окраски, а об использовании при окраске пластилина.

Изначально модель окрашена желтой краской (желтая грязь) фирмы Floquil. Участки поверхности машины, которые должны оставаться желтыми, автор-производитель закрыл масками из пластилина. Полоски получались следующим образом. Пластилин раскатывался на плоской поверхности в колбаску. Затем колбаска плющилась до желаемой толщины. Далее из «лоскута» ножом (не обязательно острым) вырезалась полоска требуемой конфигурации и накладывалась на модель.

Теперь модель была задута зеленой краской. Осталось проделать трюк с пластилиновыми масками и задуть модель краской черного цвета. После полного высыхания краски пластилин удаляется простым скатыванием пальцами. Бережливый моделист не выкинул пластилин, а сохранил его в яйце от киндер-сюрприза для окраски будущих копий.

Способ сколь неожиданный и оригинальный, столь и удобный.

Летающая лодка Bv 222V-2

Коротко

Масштаб 1:72

Производитель Revell

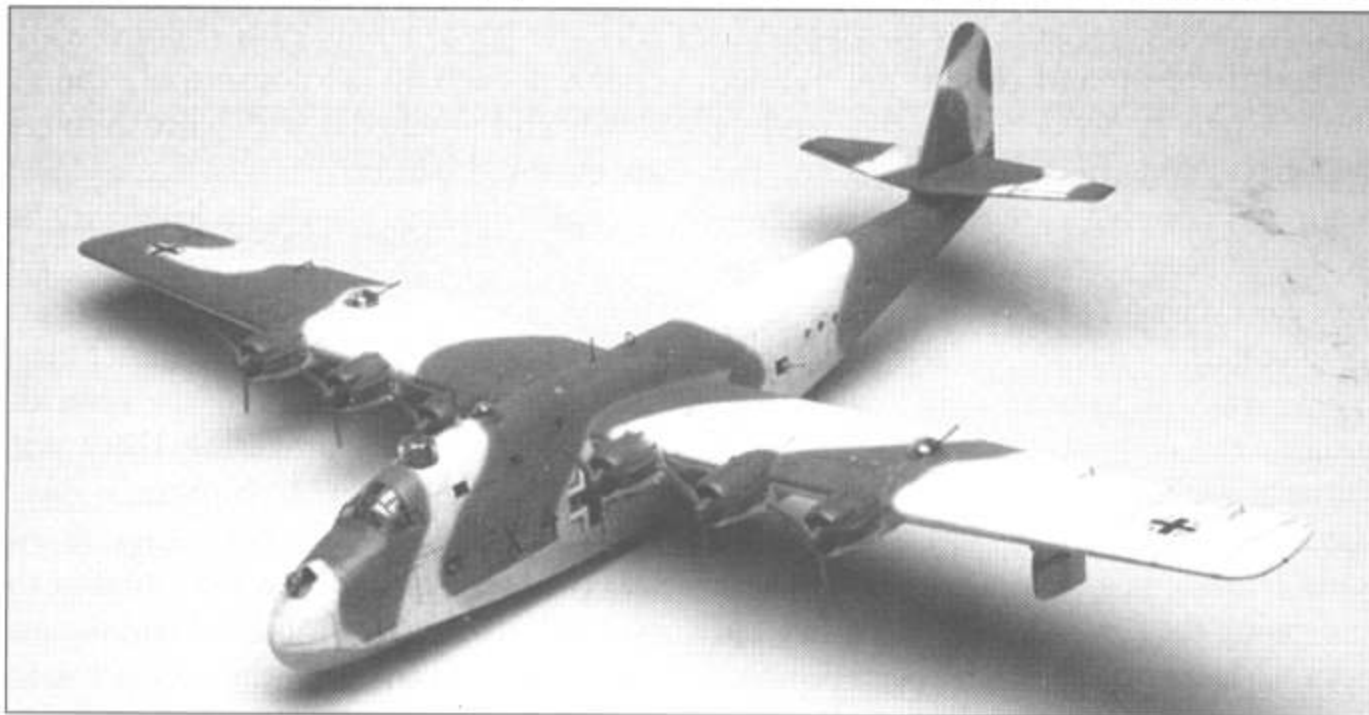
Литая модель, примерно 280 деталей, декаль
Достоинства: огромна!, прекрасно детализирована внутри и снаружи, детали хорошо стыкуются

Недостатки: нет подставки, в декали нет свастика, инструкция сложна и непонятна

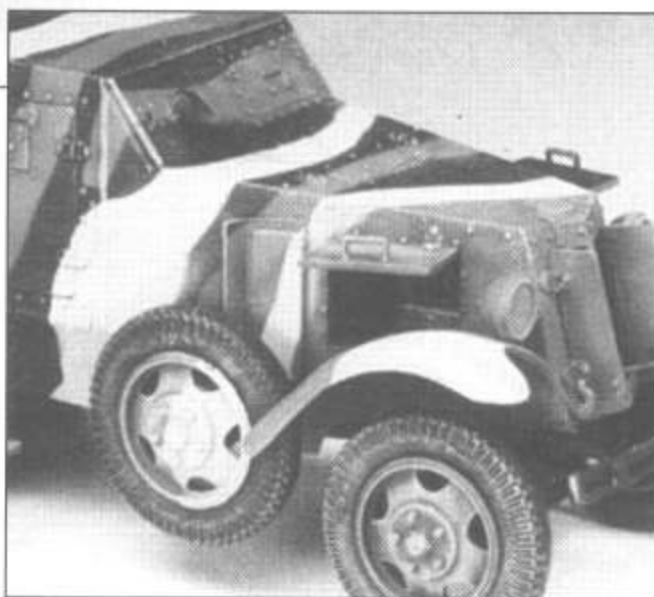
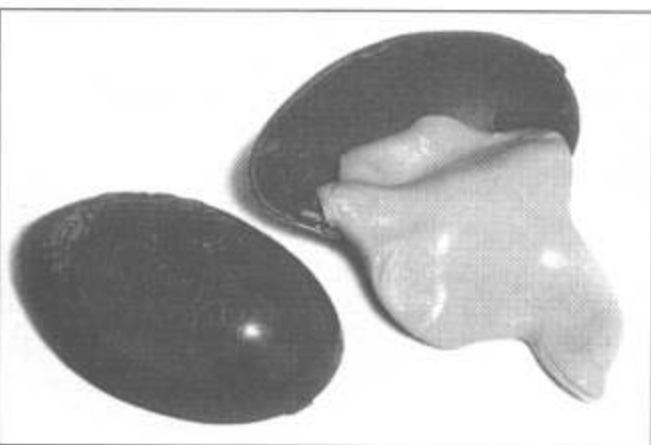
Перед второй мировой войной летающие лодки являлись королевами авиатрасс. В конце 30-годов германская фирма Блом-

унд-Фосс разработала по заказу авиакомпания Люфтвагза летающую лодку для трансатлантических маршрутов. Изначально предусматривалось военное использование гидроплана, военный вариант получил наименование Bv 222 «Викинг». Всего было построено лишь 13 Bv 222, до конца войны дожили лишь немногие из них. Две летающих лодки испытывались после окончания войны в США и Великобритании.

Германская фирма Ревелл выпустила модель монстроидального гидроплана в 72-



Маски сняты. Полосы камуфляжа получились великолепными. Модель тонирована методом сухой кисти.



м масштабе. Для хранения такой модели требуется отдельная комната. Размах крыла маленького «Викинга» почти метр. Детали отлиты очень качественно. Поплавки можно приклеить как в выпущенном, так и в убранном положениях. Модель комплектуется радаром.

К сожалению нет ни подставки, ни транспортировочной тележки, из-за чего возникают проблемы с демонстрацией готовой модели. Декаль позволяет оформить модель только в одном варианте, однако окрасить лодку можно по двум схемам: стандартной и с белыми пятнами камуфляжа. Свастик по соображениям политкорректности нет.

Первые 26 этапов инструкции относятся к сборке интерьера (!), интерьер включает 65 деталей. Дверцы и остекление кабин вставляются в фюзеляж без зазоров. Половинки фюзеляжа стыкуются между собой очень хорошо, шпаклевка понадобилась только в нижней носовой части фюзеляжа.

Очень качественно сделаны крыло и горизонтальное оперение. Разметка поверхностей управления выполнена не расшивкой, а щелями, что делает модель более реалистичной.

При сборке расположенных на верхней поверхности крыла стрелковых точек необходимо предварительно расширить щели под пулеметы – иначе последние не сядут на свои места.

Двигатели, капоты и выхлопные патрубки выполнены отдельными деталями. Стыкуются они хорошо настолько, что перед покраской их можно просто сложить «насухо», а после окраски разобрать, чтобы приклеить капоты в открытом положении или просто установить окрашенные отдельно воздушные винты.

Крыло стыкуется с фюзеляжем вообще без щелей. Однако при сборке крупных узлов требуется следить за тем, чтобы от них не отломались мелкие детали.

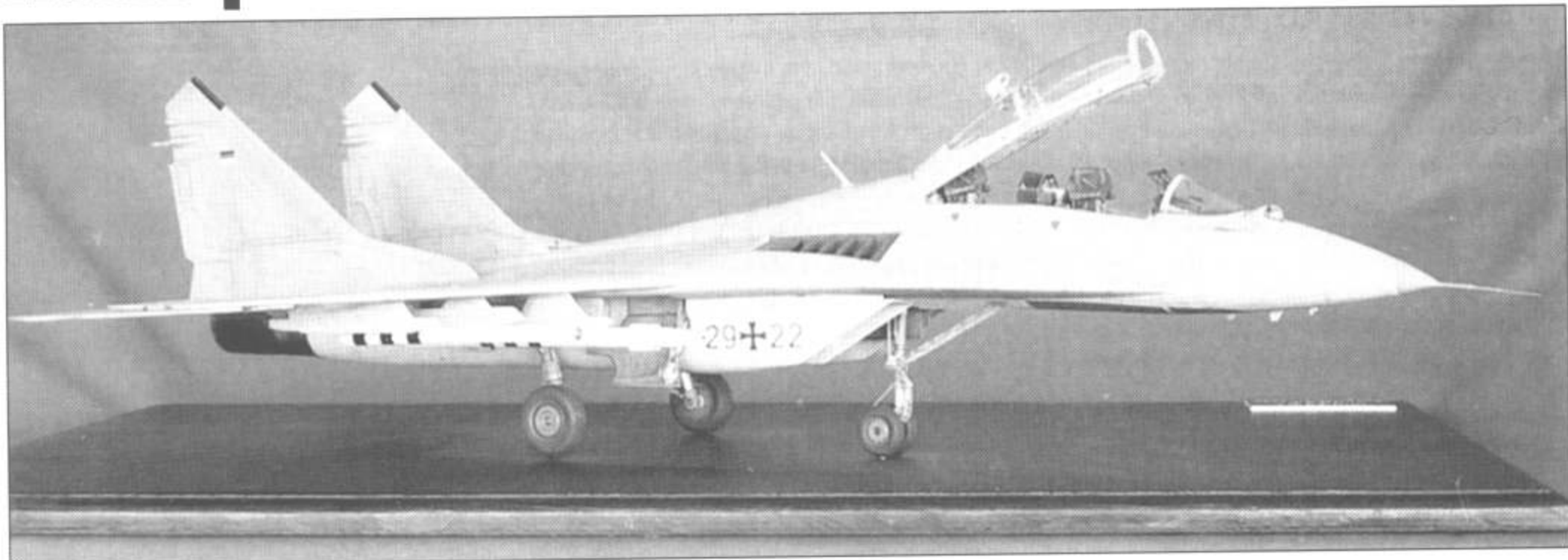
Проблемой является окраска модели. Схема окраски в инструкции слишком мелкая, трудно точно установить места нанесения элементов декали.

Модель хорошо ложится в чертежи. На работу ушло всего 25 часов – для ТАКОЙ модели это совсем немного! Ее можно рекомендовать любому, даже начинающему, моделисту, при условии наличия свободного метража в квартире.

Немецкий МиГ-29

Масштаб 1 : 32

Производитель: «Ревелл»

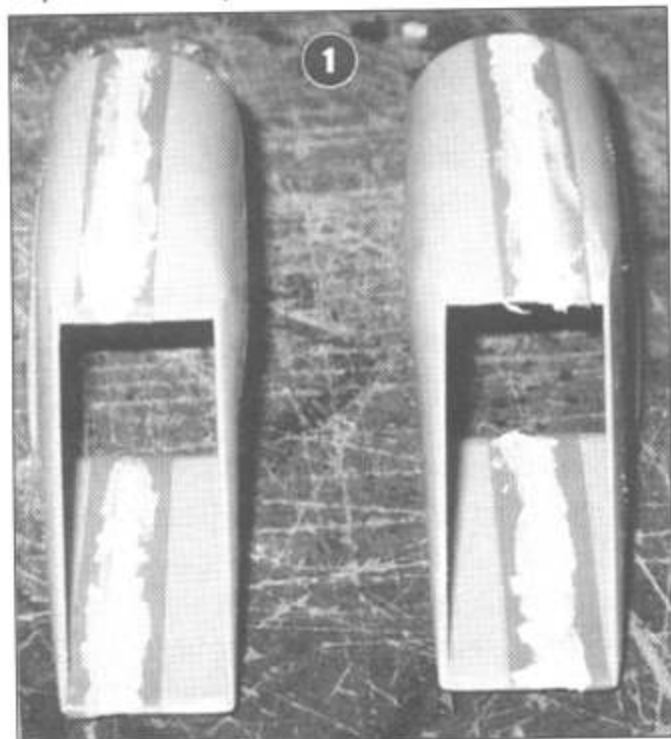


Модель спарки МиГ-29GT в масштабе 1:32 фирмы Ревелл, выполненная Михаэлем Ульманом, в 2002 г. заняла 1-е место на национальном конкурсе в Германии в классе крупномасштабных моделей.

После воссоединения Германии бундеслюфтваффе досталось от ВВС Национальной Народной Армии ГДР 24 истребителя МиГ-29. После проведения испытаний на профпригодность самолеты были приняты на вооружение ВВС новой Германии.

В общее число входило четыре учебно-боевых самолета, спарки. Машины получили обозначение МиГ-29GT (German Trainer), поскольку исходный вариант МиГ-29УБ был доработан по западногерманским стандартам, аналогично одноместные боевые МиГ-29 стали МиГ-29G.

Национальная народная армия ГДР получила четыре МиГ-29УБ в 1988 г. В качестве прототипа для модели был выбран самолет с заводским номером 50903006448, в составе ВВС ГДР он имел бортовой номер «148» черного цвета. Дата выпуска спарки 21 марта 1988 г., в апреле того же года он поступил на вооружение II./Jagdgeschwader 3. Первый полет немецкий летчик выполнил на этой машине 5 мая 1988 г. Эта машина стала единственной спаркой, окрашенный в пятицветный камуфляж, характерный для одноместных МиГ-29 ВВС ГДР. В ВВС Германии спарка получила бортовой номер «29+22».



Модель

Модель спарки МиГ-29УБ в масштабе 1:32 фирма Ревелл выпустила в 1991 г. Фирма учла, что двухместный МиГ-29 длиннее одноместного на 0,10 м, сделав новый фюзеляж. Проблемы модели одноместного МиГа, впрочем остались, хотя сделанные абсолютно неверно сопла двигателей в наборе МиГ-29УБ были заменены.

Первое, что приходит в голову – полностью переделать кабину. К сожалению эпоксидных интерьеров кабин для МиГ-29УБ в таком масштабе не выпускается, пришлось воспользоваться конверсионным набором для кабины одноместного МиГ-29.

Как всегда у Ревелла, инструкция очень понятная, но схема окраски не дает полного представления ни о расположении и форме пятен, ни о правильных цветах камуфляжа.

Декаль – потрясающая, пять вариантов маркировки. Качество печати – очень хорошее, как по яркости и насыщенности изображения, так и с точки зрения правдоподобности цветовой гаммы. Тем не менее, в ней есть ошибки: цвета бортовых номеров двух самолетов МиГ-29УБ социалистической Германии сделаны красными, хотя должны быть черными.

МиГ-29УБ является сравнительно новой моделью, поэтому детали стыкуются между собой хорошо. Интенсивного использования шпаклевки не требуется.

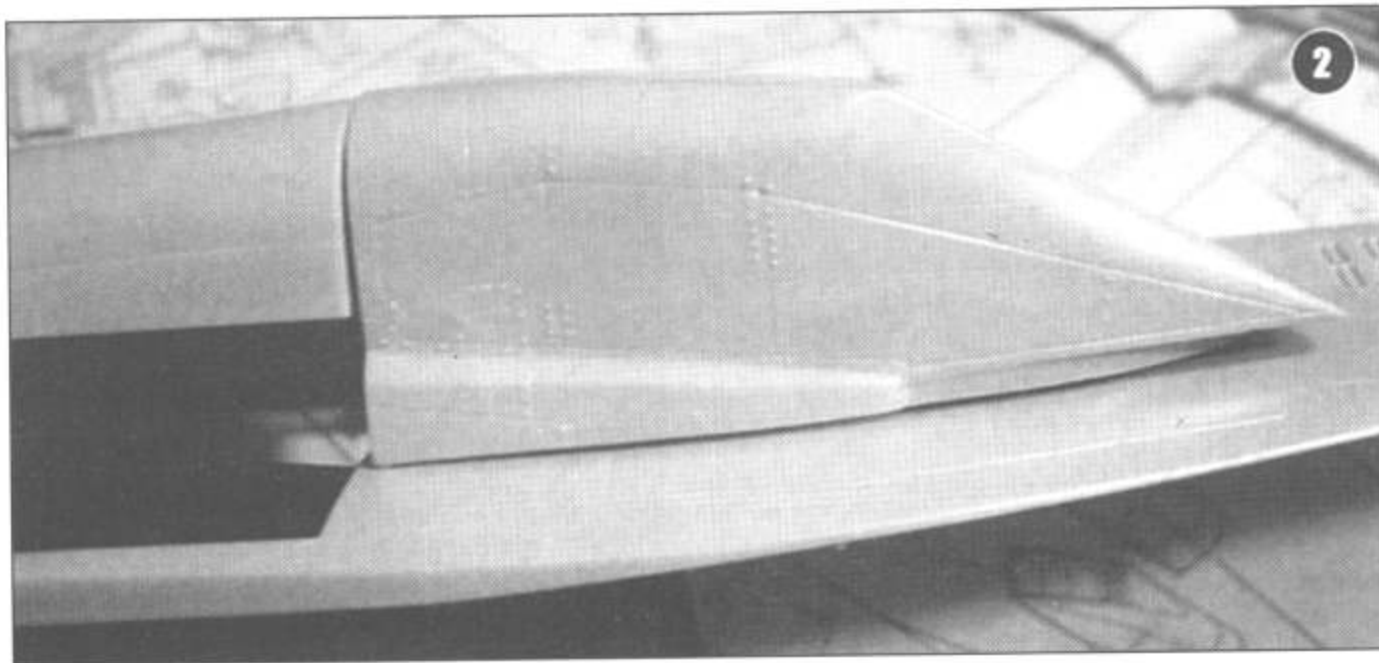
Воздухозаборники двигателей

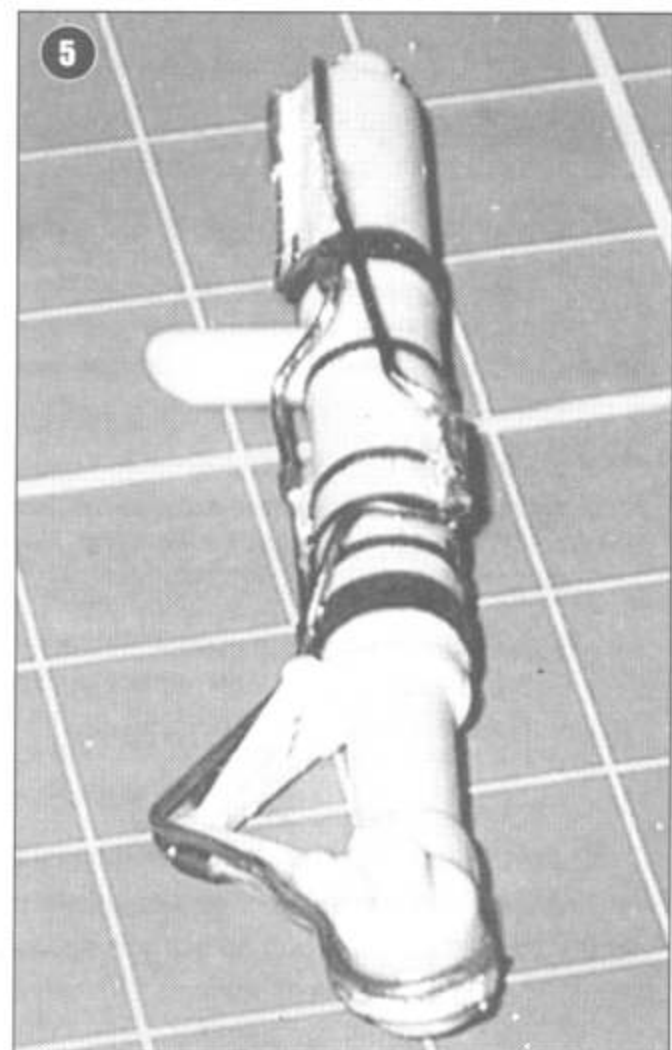
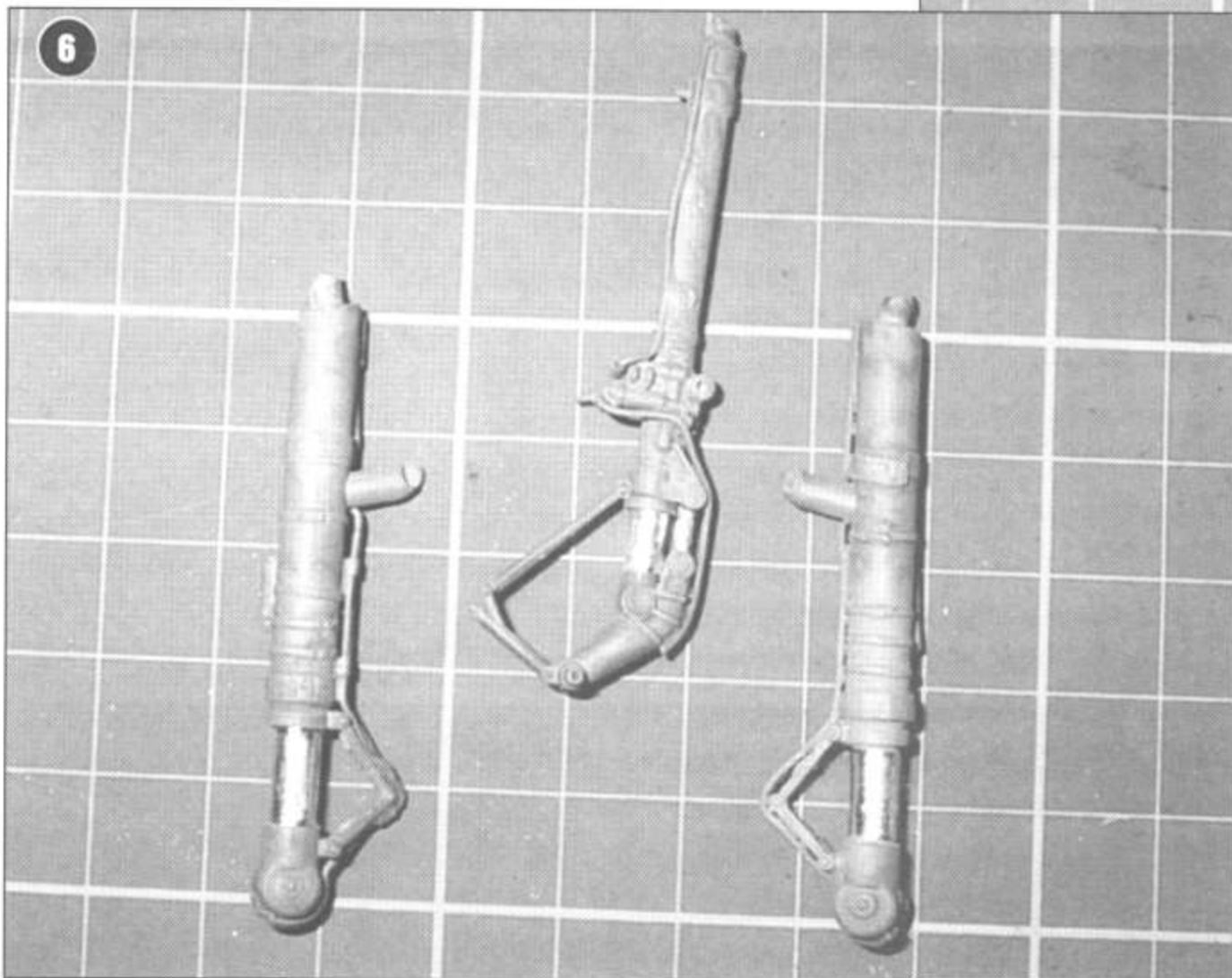
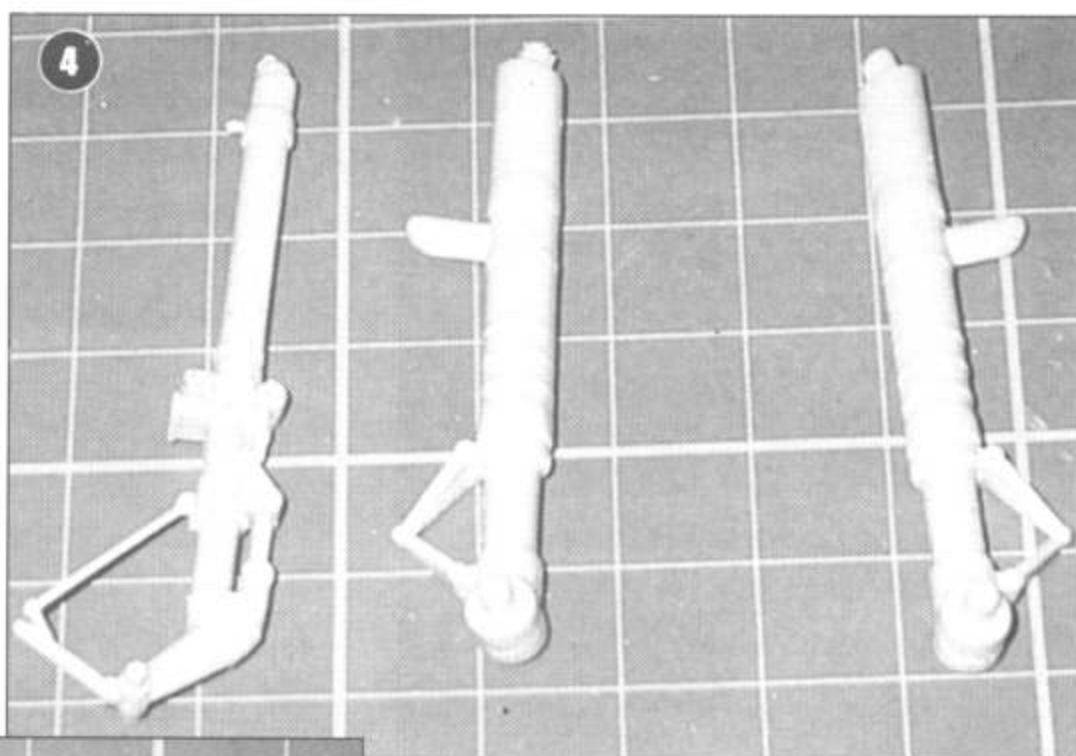
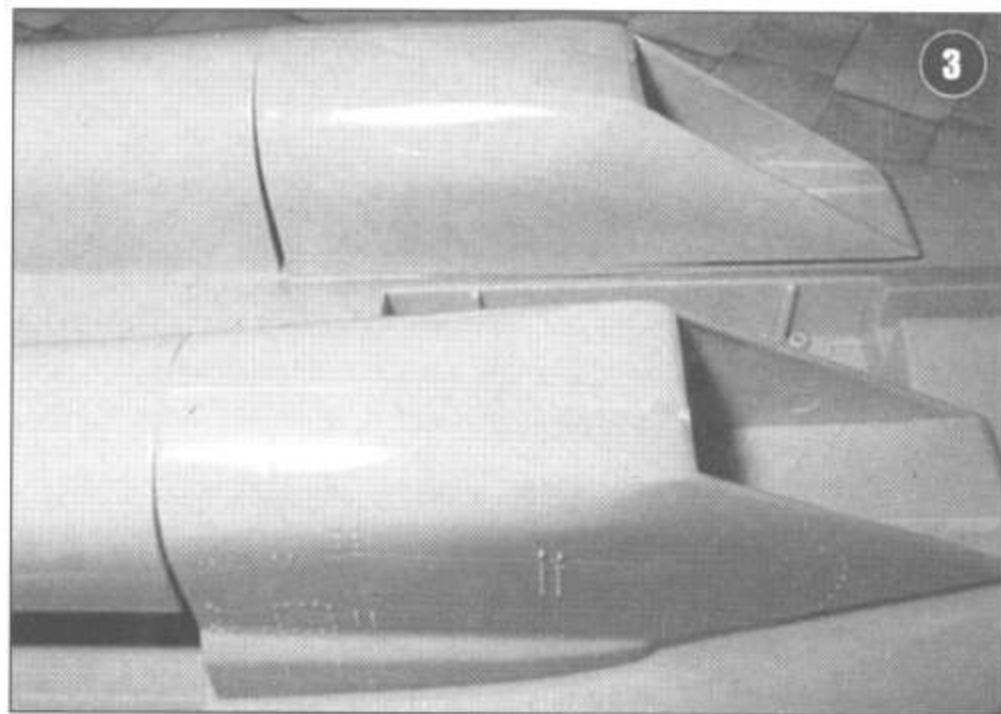
После склейки половинок воздуховодов между ними остаются довольно внушительные щели, вот их требуется зашпаклевать и зачистить (фото 1).

Воздухозаборники – это вообще настоящая проблема модели. Как видно на снимке 2, воздуховод очень плохо подходит к мотогондole, он выше ее. Пришлось подгонять воздуховод по высоте, стачивая его на наждаке. После выравнивания высоты воздуховода и мотогондолы, проблема полностью решена не была: осталась щель по бокам (фото 3). Щели заделаны цианакрилатом.

Работа с шасси

Стойки шасси доработаны по фотографиям реальной машины. На прототипе модели нет грязеотбойного щитка и фары на передней опоре шасси, они не устанавливались. Стойки шасси выполнены очень примитивно. Все намеки на детализацию были удалены с помощью ножа и наждака (фото 4). Упрочняющие кольца изготовлены заново из нарезанной в лапшу маскировочной ленты, гидропроводы и электрокабели сделаны из медной проволоки. На проволоке в нескольких местах оставлена изоляция, которая имитирует крепеж (фото 5). По завершению детализации стойки окрашены в базовые цвета – серый и яркий металлик.





Сборка крыла

Сначала крыло было склеено, а затем из него вырезаны рули, срезаны стекатели статического электричества (они будут сделаны из тонкой проволоки и приклеены ПВА после), аэронавигационные огни и антенны на законцовках крыла. Антенны сделаны из тянутых литников. Из тянутых литников сделаны и АНО, один окрашен в прозрачный зеленый цвет, второй – в прозрачный красный.

Детализровка приемника воздушного давления

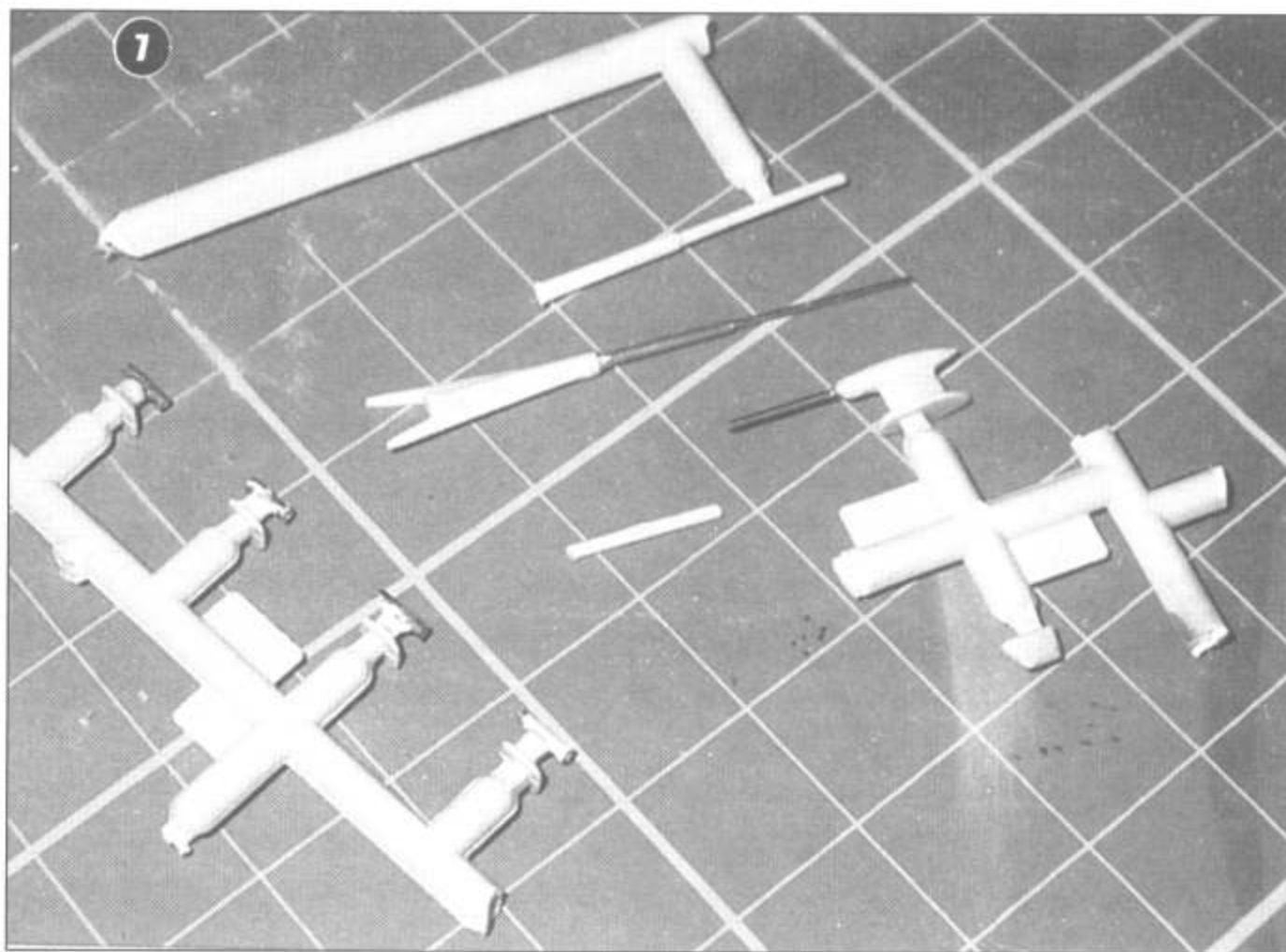
Приемник воздушного давления сделан из двух отрезков игл от медицинских шприцев разного диаметра, один отрезок вставлен в другой. Аварийный приемник воздушного давления изготовлен из одного отрезка иглы. По схожей технике выполнены датчики на рулях направления (фото 7).

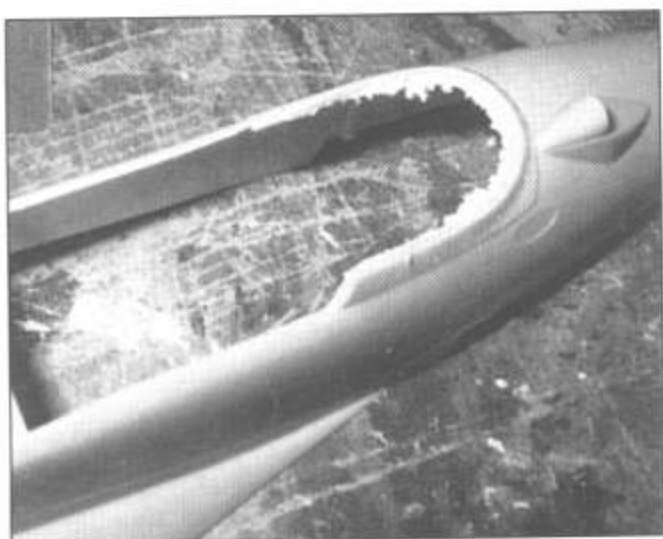
Новый интерьер кабины

Помимо сопел двигателей у исходной модели одноместного МиГ-29 в 32-м масштабе было еще одно узкое место – интерьер кабины. Сопла производитель исправил, «бедная» кабина осталась той же. Если руч-

ки управления и катапультируемые кресла еще похожи на настоящие, то все остальное не выдерживает критики. Для модели одноместного МиГа выпускается эпоксидный интерьер кабины и декаль на приборную дос-

ку. К счастью, передняя кабина МиГ-29УБ похожа на кабину одноместного МиГа, а задняя кабина не сильно отличается. Итак в переднюю кабину вставлены детали из эпоксидки, предварительно немного зачи-



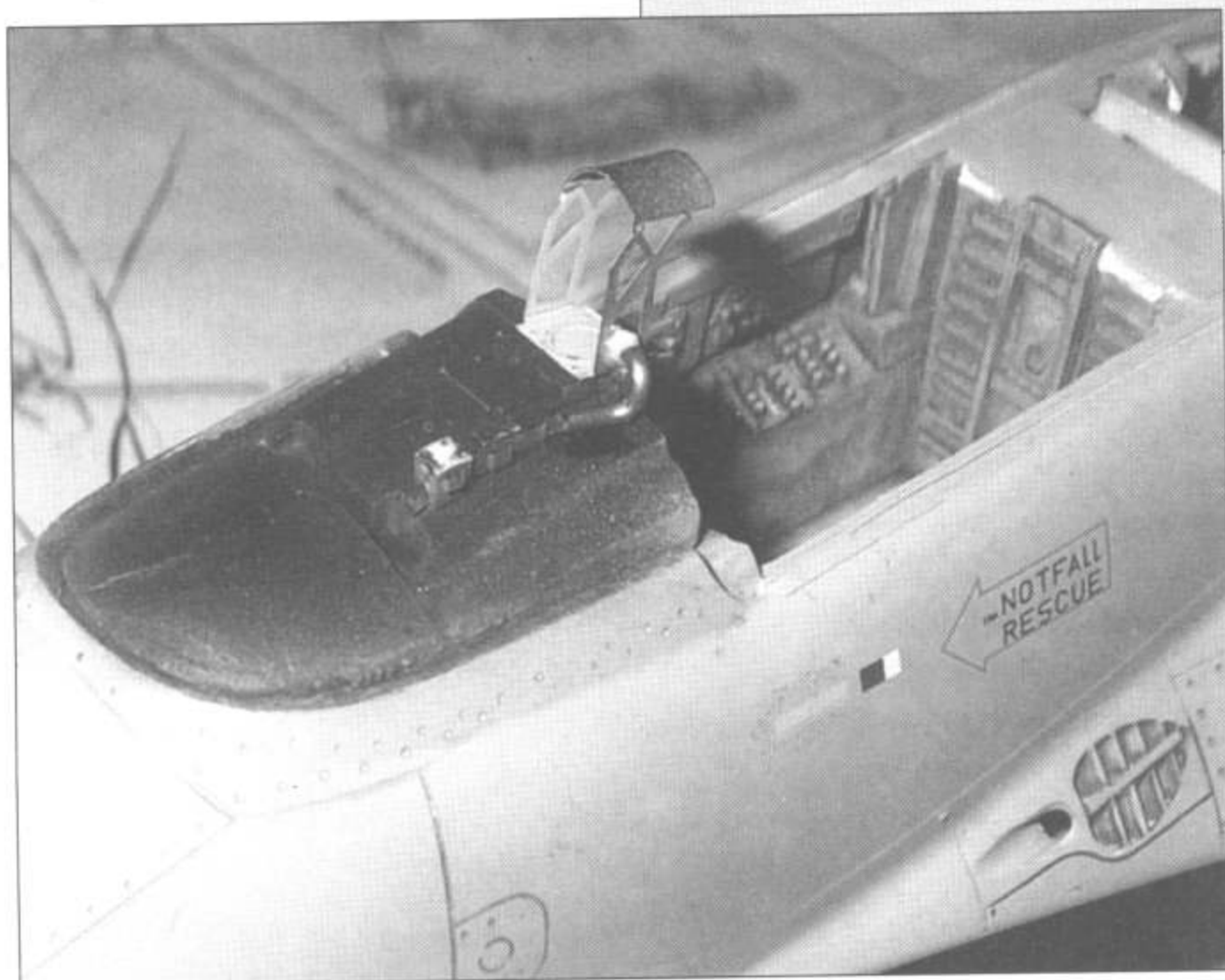
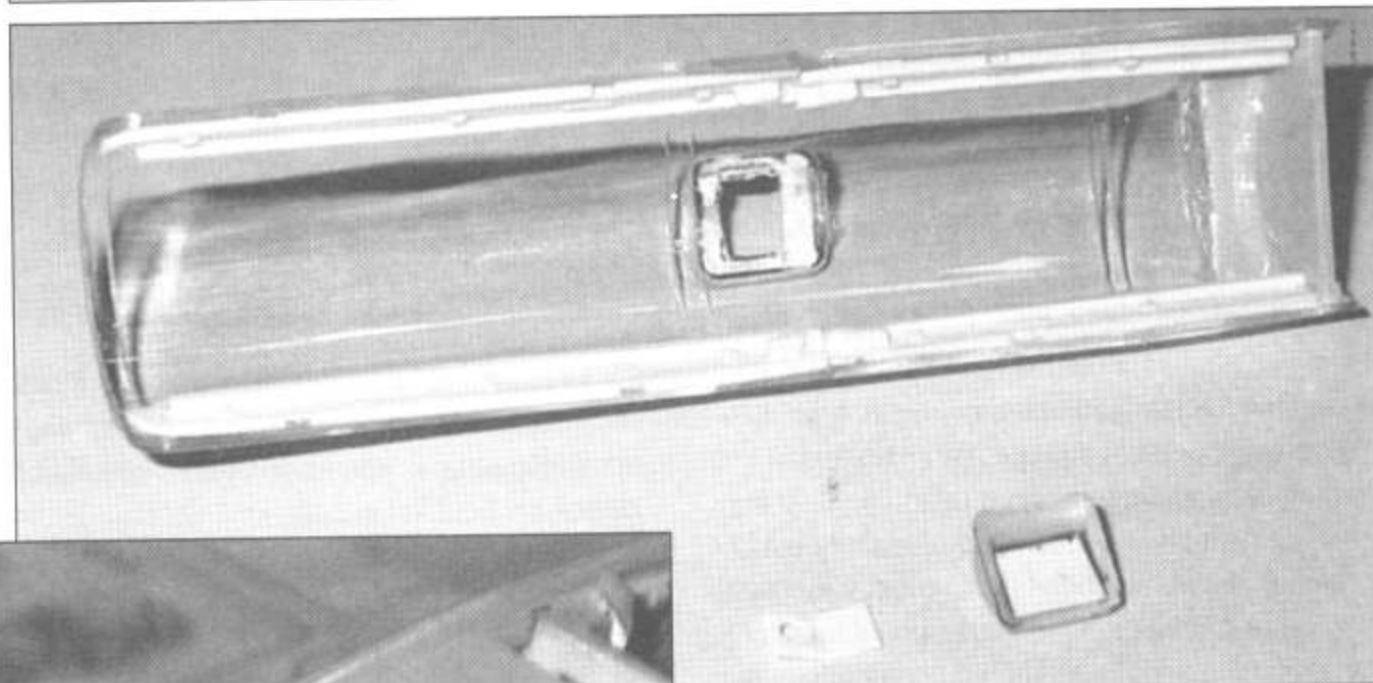
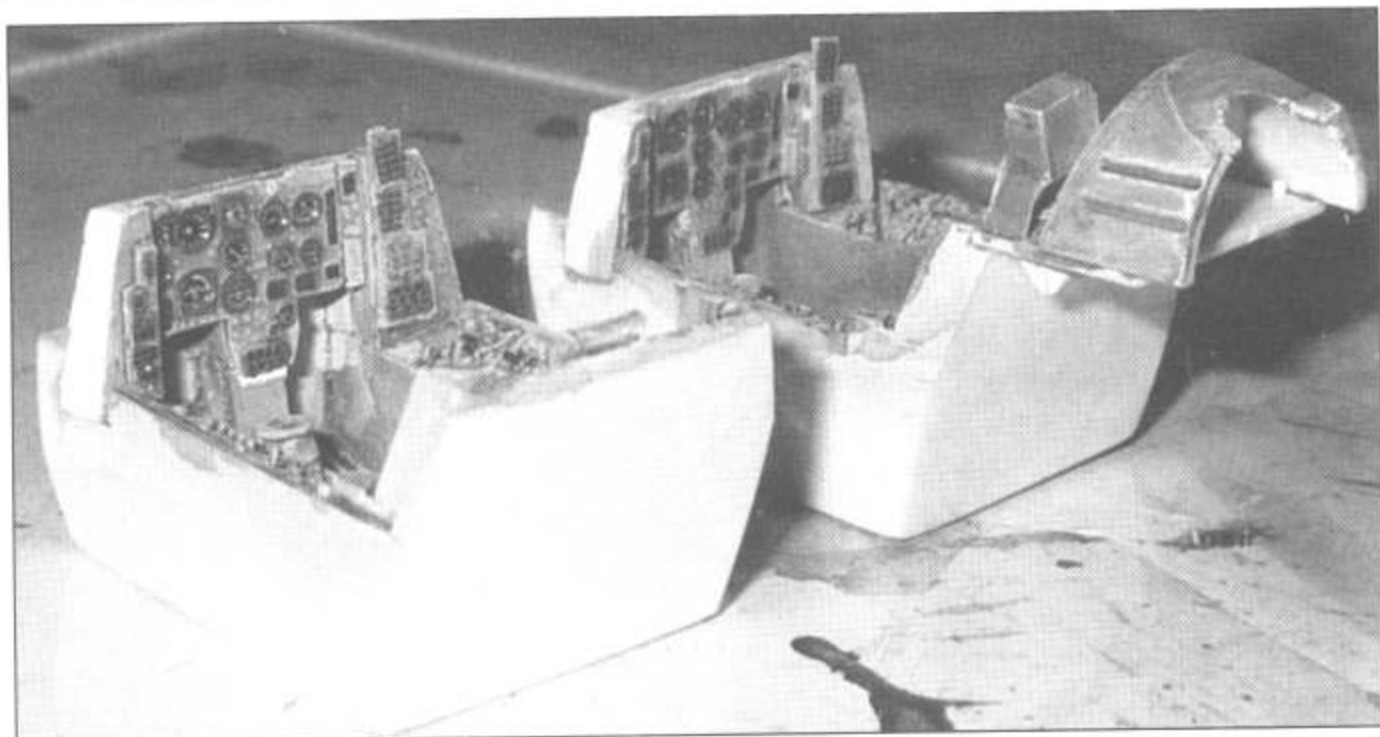
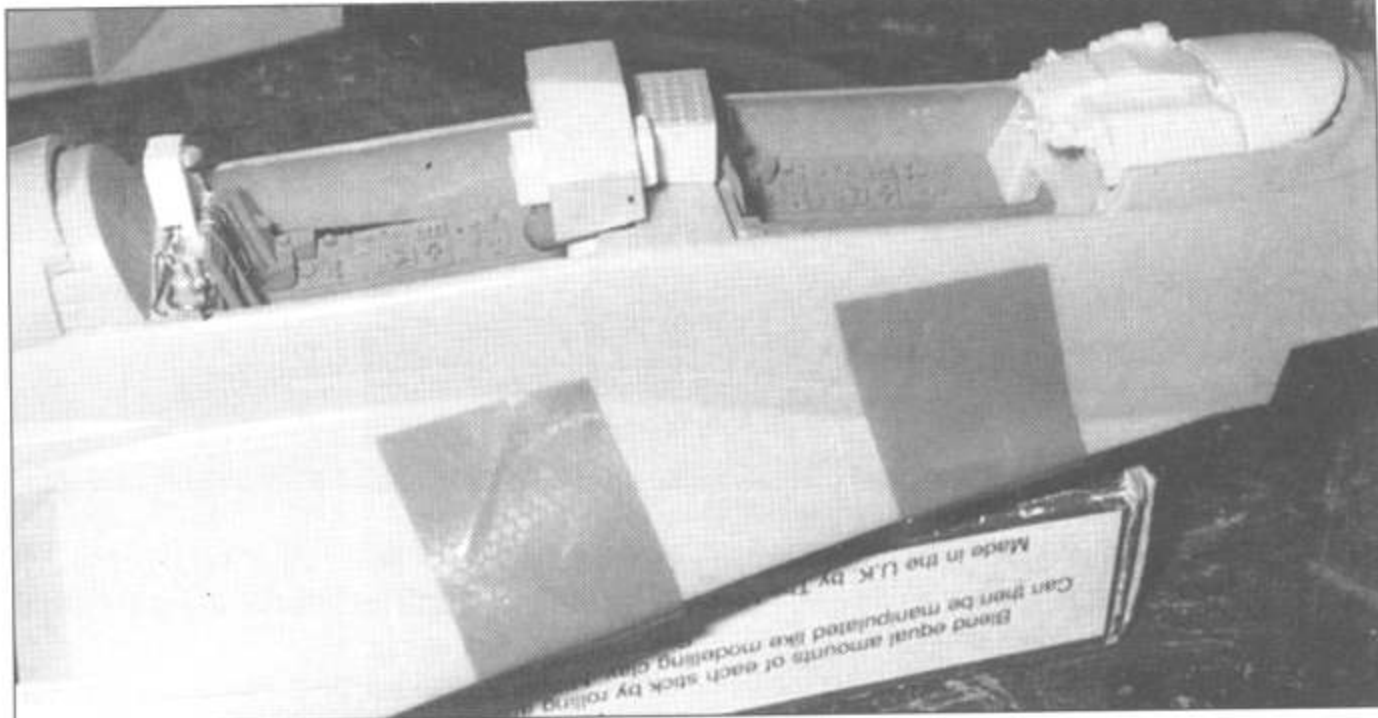


Доработка кабины в процессе. Козырек передней кабины пришлось вырезать, чтобы установить эпоксидную деталь. Элементы пространства между кабинами сделаны самостоятельно.

щенные. Задняя кабина доработана из того, что имелось в модели. Электрокабели и трубопроводы с вентилями в обеих кабинах смоделированы из медной проволоки и пластика. Элементы закабинного пространства изготовлены заново по фотографиям.

Перископ

Важной деталью внешнего облика спарки является выдвижной перископ, улучшающий обзор вниз-вперед из второй кабины на взлете и посадке. Аналогичные перископы устанавливались на двухместных МиГ-21 и МиГ-23. На фонаре модели перископ только намечен приливом. Пришлось делать перископ с нуля по фотографиям. Зеркало имитировано фольгой, сервопривод перис-



копа и электрокабель сделаны из проволоки разного диаметра.

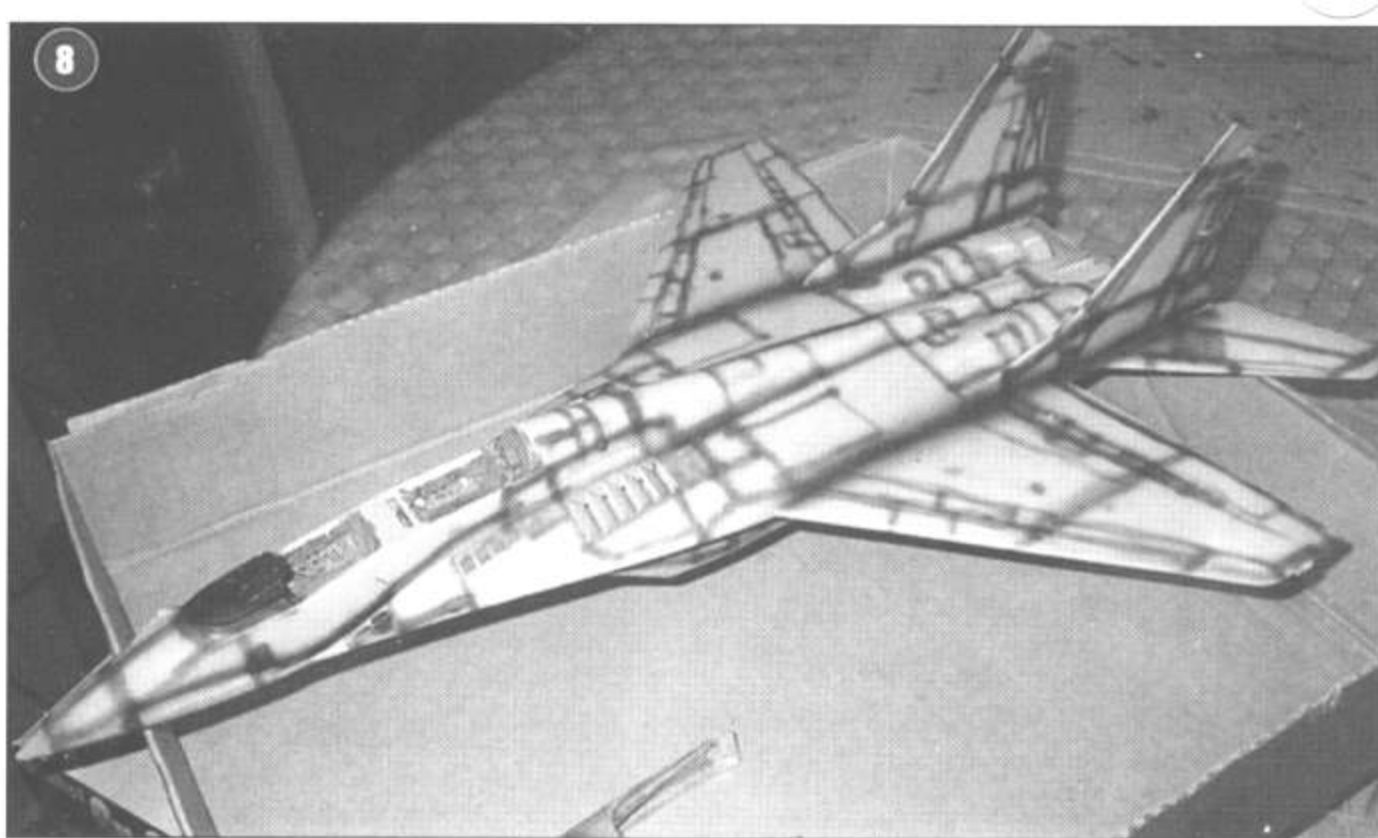
Подготовка к окраске

Процесс окраски обычно разбивается на несколько этапов. Сначала вся модель была тщательно зачищена и промыта под струей теплой воды. Вода вымывает пыль от наждака из линий расшивки. Дефекты поверхности выявлены посредством окраски модели серебрянкой. Царапины и прочие дефекты шпаклюются, зачищаются, а затем — опять вода/просушка/серебрянка.

По достижении желаемого результата (все дефекты устранить вряд ли удастся) можно переходить к следующему этапу — то-

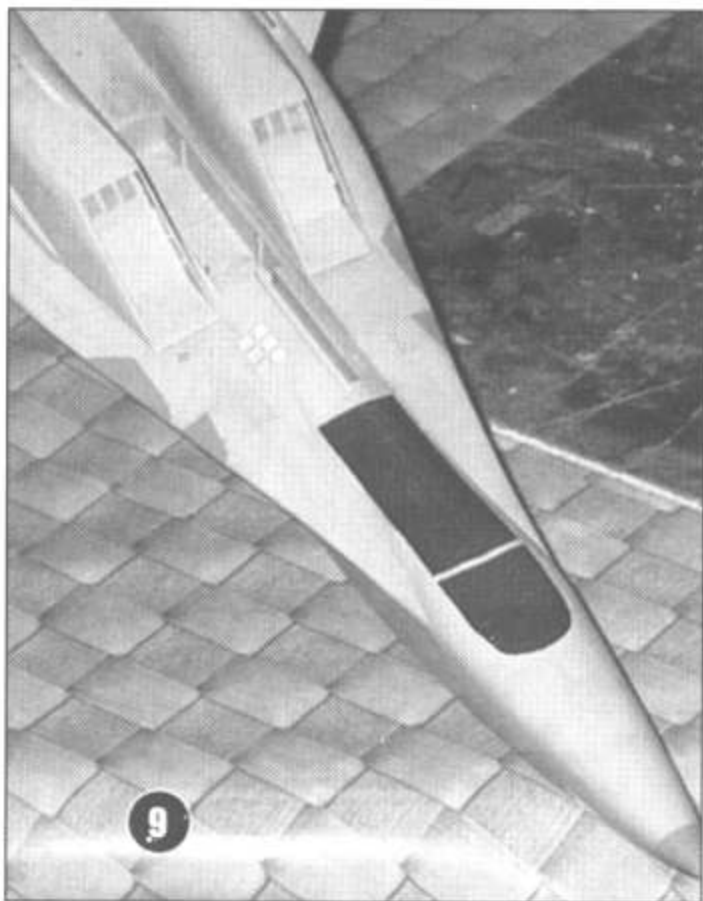
Выполненный фототравлением ИЛС очень похож на настоящий. Обратите внимание на имитацию электропроводки.

8



федеральные стандарты, поскольку используются в ВВС США, но вот с цветом RAL7021 – сложнее. Краска такого цвета выпускалась фирмой Xtracolour, но исчезла из каталога и продажи несколько лет назад. К счастью заветную баночку удалось найти в модельном сэконд-хэнде.

Краски фирмы Xtracolour растворяются уайт-сиритом, на растворители других типов краски почти не реагируют. Предпочтительно наносить краску несколько раз, но очень жидко разведенную. Таким образом удастся избежать чрезмерно толстого слоя краски и контролировать процесс проступания тонировки под краску через слои краски. Конечно, такая технология требует времени и терпения. Поверх краски напыляется слой глянцевого лака.



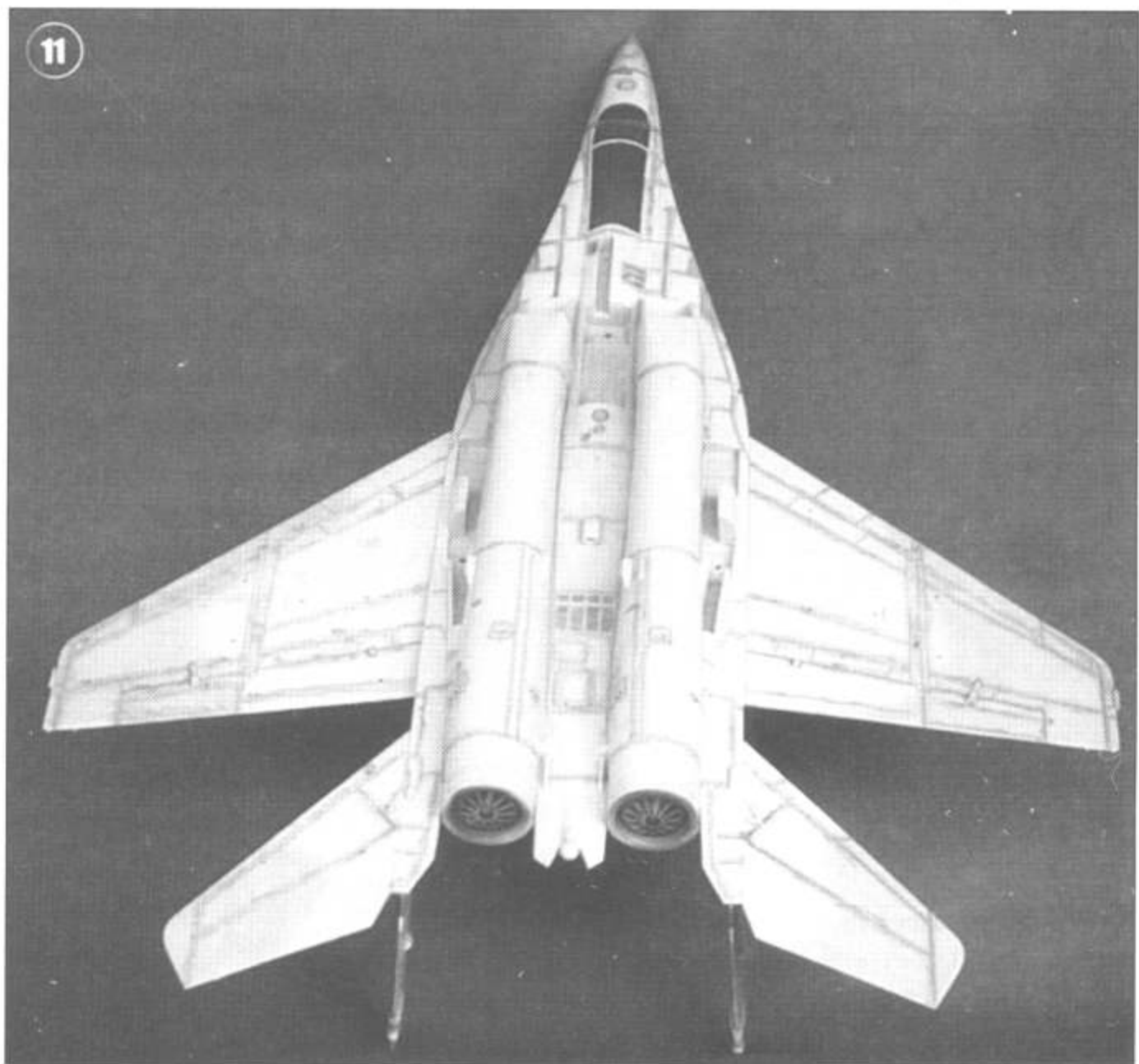
нированию под окраску. Все линии расшивки задуваются из аэрографа черной краской, особой аккуратности при этом не требуется (фото 8).

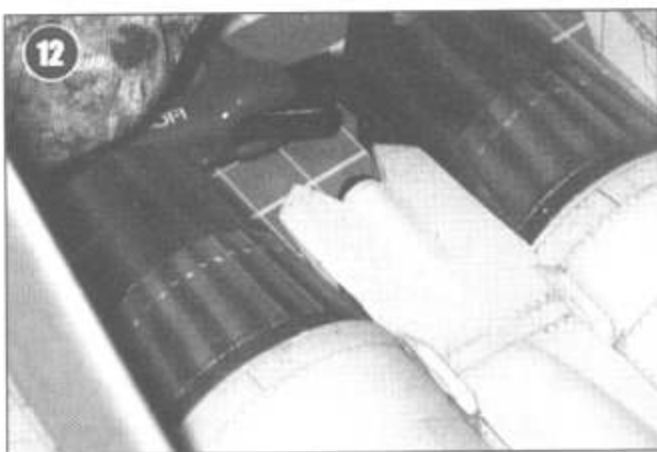
Немного об окраске

Окраска выполнялась по фотографиям, сделанным на авиабазе Нейбург в 2001 г. Самолет был окрашен в тот период по наиболее типичной камуфляжной схеме, причем окрашен недавно. Новая окраска мало отличалась, от той в которую перекрасили спарки после принятия на вооружение ВВС Германии. Верхние и нижние поверхности окрашены в цвет RAL7021. На нижней поверхности фюзеляжа накрашен ложный фонарь (фото 9), а на верхних поверхностях наплывов крыла – ложные воздухозаборники. Такие хитрости окраски затрудняют противнику определение пространственного положения МиГа в ближнем маневренном воздушном бою.

Красим Xtracolour

Для окраски модели использованы краски фирмы Xtracolour. В окраске спарки использованы цвета FS35237 (Xtracolour X126), FS36320 (X135), FS36375 (X136) и RAL7021 (X262). Три первых цвета имеют

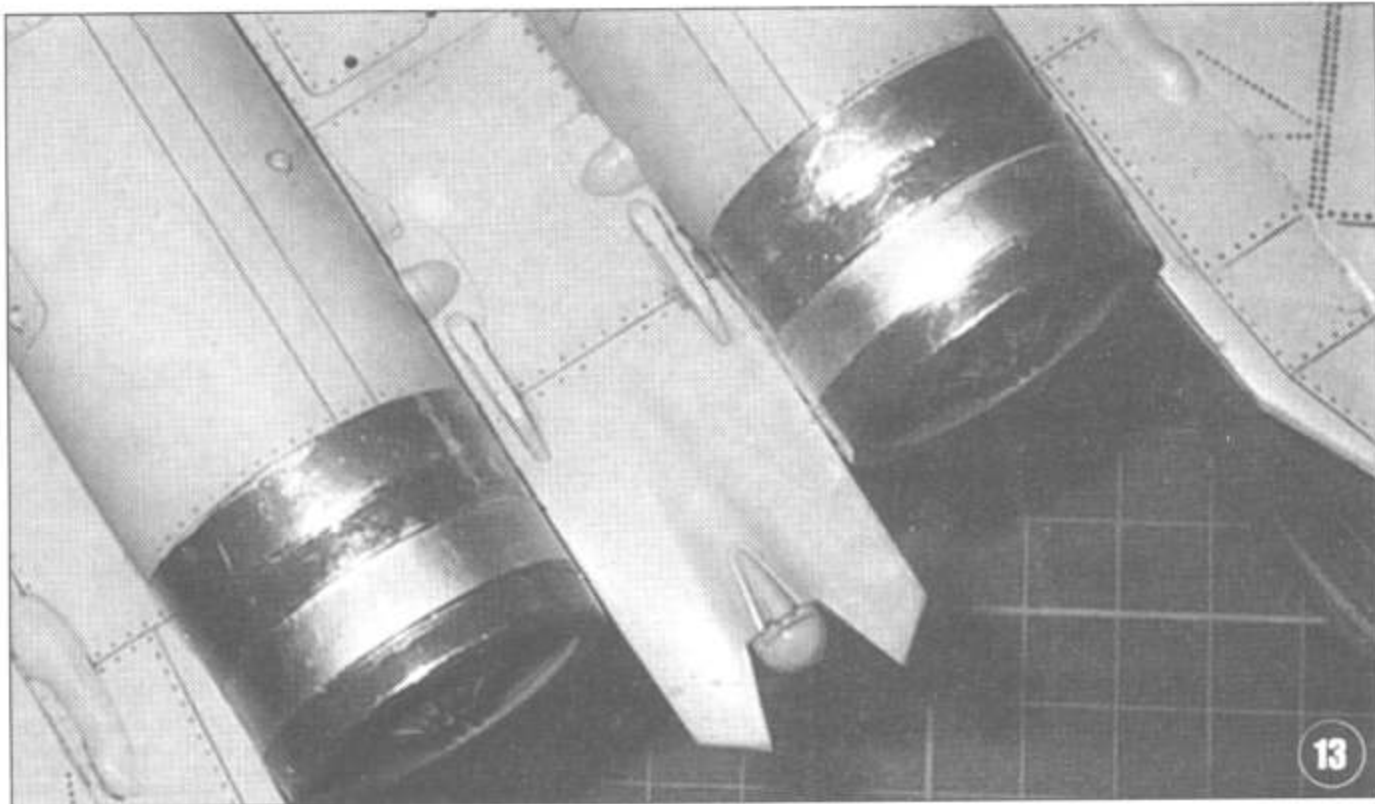




После тщательной просушки пришел черед проработки линий расшивки. Расшивка подчеркнута разведенными водой художественными чернилами (фото 10). Важно выбрать такие чернила, которые водой растворяются, но после высыхания становятся водоустойчивыми. Примерно через два часа после проработки швов чернилами, модель была тщательнейшим образом отшлифована зубной пастой и промыта под струей воды (фото 11).

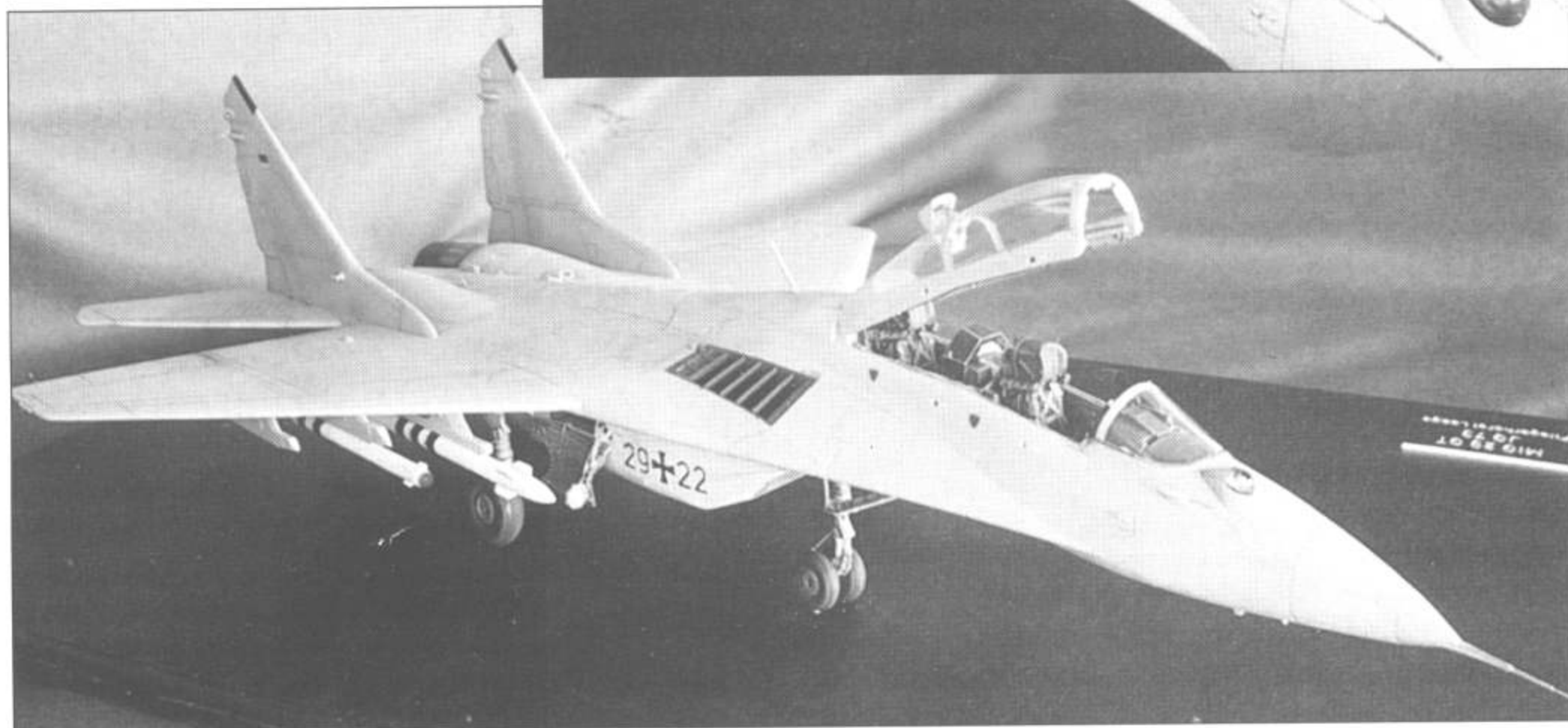
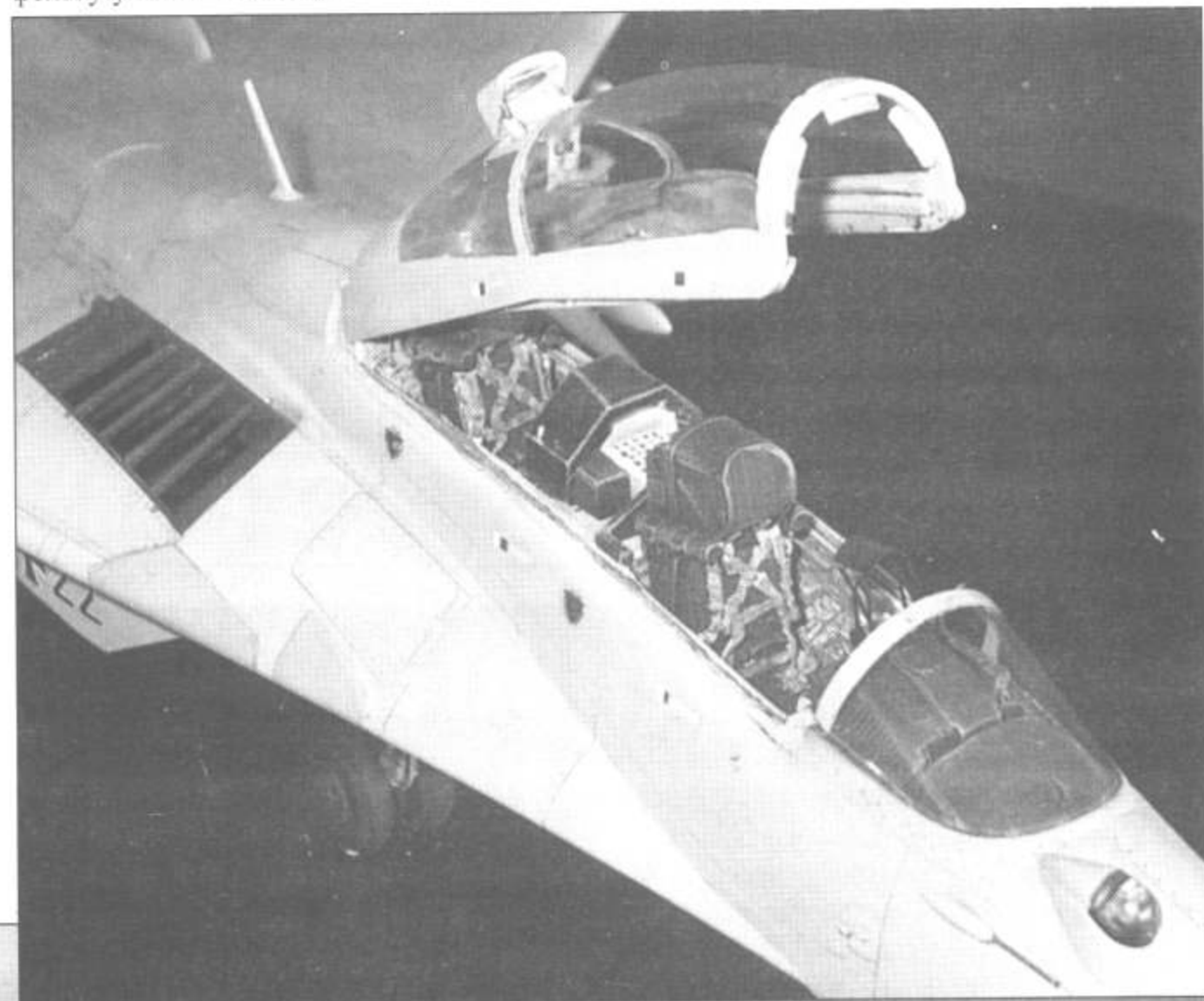
Яркий металл

Как на многих реактивных аэропланах, у МиГ-29 достаточно ярких неокрашенных металлических деталей. Существуют два способа получить блестящую поверхность под металл. Первый и самый простой – использование специальных красок, которые после высыхания легко полируются тряпочкой. Лучше всего – Metallizer фирмы Model Master. Беда таких красителей в том, что на полированную поверхность уже не приклеишь модельный скотч для маскировки чего-нибудь – полировочка-с попортится. Второй



вариант – применение самоклеющейся фольги. Она очень тонкая и бывает разных оттенков, что очень удобно. Полоски фольги удобно наклеивать на круглые поверхности. На поверхность двойной кривизны фольгу уже не наклеить.

Сопла двигателей на модели МиГ-29GT окрашены Metallizer'ами трех оттенков (фото 13). Жаропрочные щиты над соплами на верхней поверхности фюзеляжа оклеены фольгой трех оттенков (фото 12).



Несмотря на то, что, на модельном рынке доступно множество различных модификаций самолетов Яковлева, как ни странно, но на его первые конструкции производители моделей почти не обращали внимания. Такое отношение больших фирм открывает возможности перед более мелкими производителями. Поэтому не в первый раз мы хотим обратить внимание на фирму AMODEL. Хотя ее модели существенно уступают по своему качеству моделям от крупных производителей, но тематика, которой занимается эта фирма, позволяет быстро создавать большие коллекции советских и российских самолетов.

Первые самолеты Як, которые появились во фронтовом небе по своим характеристикам существенно превосходили старые самолеты типа И-16 или И-153, составлявшие в то время основу боевой советской авиации. Сконструированный в соответствии с новыми стандартами, то есть, будучи низкопланом с убирающимся шасси, закрытой кабиной пилота, этот истребитель был большим качественным скачком вперед. Очевидно достаточно специфический способ принятия решения о производстве, а также затрудненный доступ к современным технологиям и материалам приводил, к тому, что основная масса советских самолетов значительно уступала немецким. Поэтому истребители, которые на равных могли участвовать в боях с противником стали основным приоритетом для военного командования, и соответствующие задания получали конструкторы. Уже в начале войны советские войска располагали, довольно большим количеством новых самолетов, однако их применение не возымело особо сильного влияния на результат боев.

Говоря о моделях первых версий истребителя Як-1 необходимо отдавать отчет, что данные два набора это только вершина айсберга. Большое количество прототипов, и все новые конструктивные решения приводили к быстрым изменениям в номенклатуре обозначений самолетов. В основном, если речь идет о Як-1, можно говорить только о двух модификациях - Як-1 и Як-1б (М). Тем не менее, общеизвестно, что существовало несколько десятков подмодификаций, которые отличались вооружением, двигателями, а так же целым рядом других конструктивных решений.

Модели Яка-1 под номерами 7255 и 7280 содержат одни и те же отливки и обозначены как модель самолета «ранней версии», и «второй вариант серийный». После вскрытия коробки литниковые рамки не поражают своей эстетикой, а как раз наоборот остается впечатление большого беспорядка и не очень хорошо отлитых деталей. Очевидно, такое впечатление возникает у тех, кто впервые сталкивается с моделями этой фирмы, остальные уже привыкли к такому зрелищу. Если пристальнее приглядеться к име-



ющимся деталям можно прийти к утешительному выводу, что они все же довольно аккуратные. Измерения и сравнение с чертежами дает основания считать, что мы получили очень точную с точки зрения соблюдения размеров и геометрии модель. Не стоит, однако забывать, что мы имеем дело с моделью «шорт-ран» и поэтому многие детали требуют дополнительной обработки. Обработке следует подвергнуть кромки крыльев, т. к. то что предложил производитель никак не соответствует действительности, об этом же информирует и инструкция в которой показаны места которые необходимо обработать, чтобы удалить излишек пластика на кромках зализа. Вся внутренняя расшивка выполнена аккуратными линиями. Очень хорошего эффекта добился производитель в задней части фюзеляжа, где очень правдоподобно имитировано провисание полотняной обшивки. Однако набор модели не лишен и некоторых недостатков, в особенности в районе радиатора, размещенного под двигателем. Здесь оставлены довольно большие участки бугристой поверхности, что требует использования шкурки. Склеивание фюзеляжа также требует некоторой подготовительной работы, так как обе половинки фюзеляжа не прилегают друг к другу идеально, а приклеиваемая нижняя часть еще более затрудняет сбор-

ку. Очень подробно выполнен интерьер кабины пилота, где кроме практически всего оборудования находятся и решетки силового набора фюзеляжа, выполненные как отдельные детали, которые устанавливаются на бортах кабины. От внимания производителя не укрылся даже баллон со сжатым воздухом, который располагался за креслом пилота. Следующим элементом, заслуживающим похвалы является шасси, которое можно выполнить в двух вариантах – колесном и лыжном. Единственная деталь, различающая оба набора кроме декали, это остекление, которое, к сожалению, не соответствует современному уровню производства моделей. А жаль, так как его использование портит конечный вид собранной модели. Лучше будет выдавить новый фонарь, используя данный в качестве матрицы. Два варианта остекления фюзеляжа за кабиной пилота являются внешним признаком версии истребителя. Для ранней версии остекление составляло интегральную гаргрота фюзеляжа, а в более поздней остекление приобрело вид округлых окошек расположенных по обе стороны фюзеляжа. Декаль, о которой упоминалось ранее выполнена на среднем уровне, в ней приводятся обозначения и окраски самолетов лучших советских пилотов периода 1942-1943 годов, летавших на самолетах этого типа.

Два «Стюарта»

M3A1 Stuart Light Tank, Academy, номер кат. 1398

M3 Stuart "Honey", Academy, номер кат. 1399

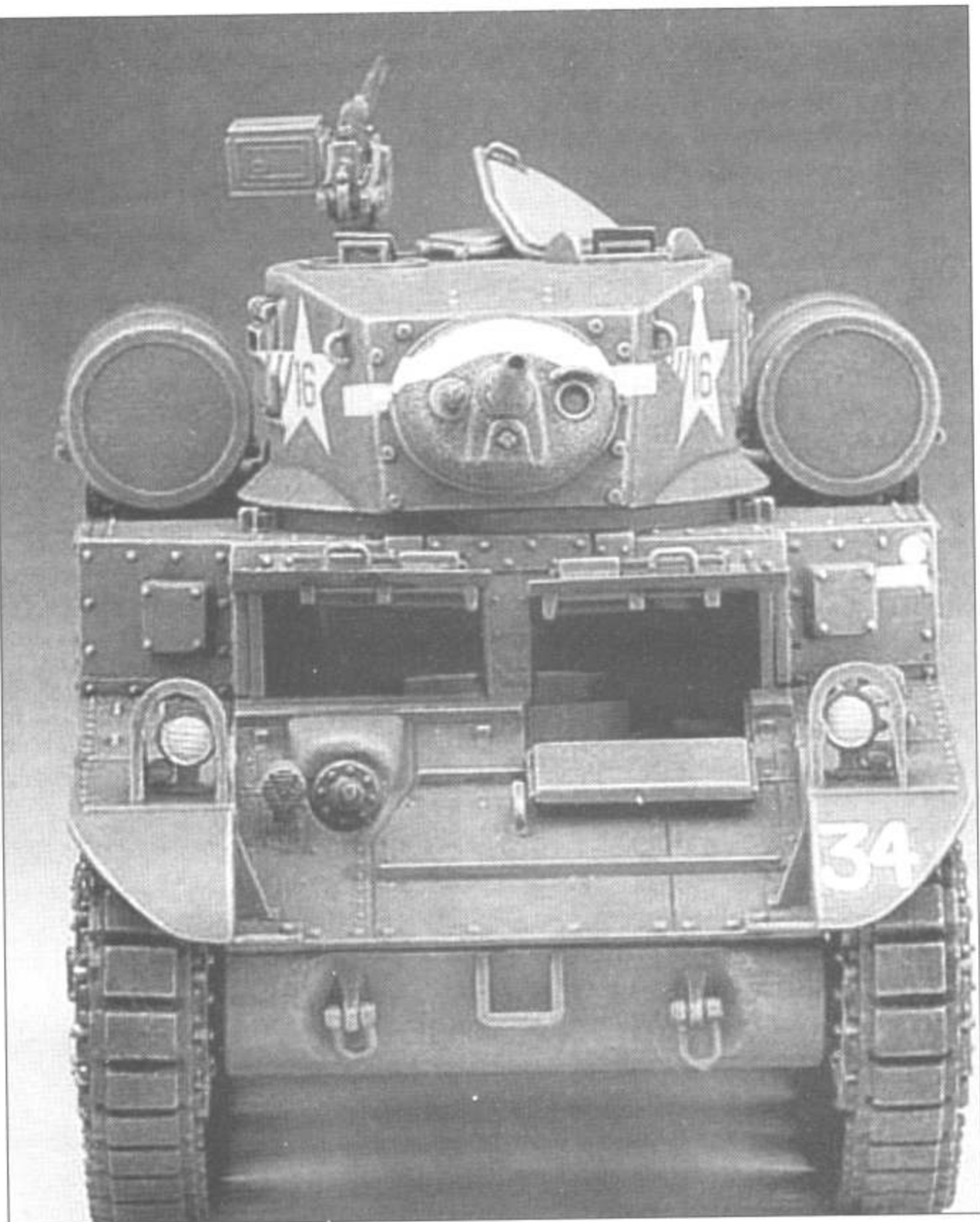
В течение многих лет на модельном рынке в деле «американских легких танков Стюарт М3» царил застой. Доступна была только модель производства фирмы Tamiya, представлявшая вариант М3 с округлой башней и командирской башенкой. Этот набор, в общем, достаточно хороший, но уже довольно старый. Кроме этого, два года тому назад появились эпоксидные наборы деталей для конверсии упомянутой модели, разработанные и изготовленные фирмой Verlinden. И вот в ушедшем году без большой рекламы на полках моделистских магазинов появились совершенно новые модели танка М3 Stuart, разработанные корейской фирмой Academy.

Первый из наборов представляет вариант модифицированного Стюарта обозначенного как М3А1. Эта машина оснащалась новой литой округлой башней с гидравлическим механизмом поворота и стабилизированной пушкой. В состав модели танка М3А1 входит пять литевых рамок из зеленого полистирола, на которых производитель разместил 220 деталей, а также четыре рамки с траками пластиковых гусениц (424 детали). На выбор также имеются две гусеничные ленты, выполненные из мягкого материала. Имеющиеся в наборе отдельные элементы позволяют выполнить интерьер башни танка вместе с вооружением, а также интерьер боевого отделения и отделения управления. Отсутствует только часть системы трансмиссии, которая и так плохо была бы видна, а также начинка моторного отделения. Передние люки, как и люк на башне выполнены отдельными деталями, поэтому можно установить их в открытом положении, что позволяет хорошо разглядеть детали интерьера танка. В модели М3А1 можно дополнительно установить пулеметы М1919 в боковых спонсонах корпуса, либо вклеить на их места заслонки. При сборке варианта танка воевавшего в Северной Африке, имеется возможность оснастить его двумя внешними топливными баками. Нужно только самому доделать топливную проводку.

Следует признать, что модель М3А1 выполнена очень солидно, все элементы стыкуются между собой очень хорошо, отсутствуют какой-либо облой или сдвигка форм, а следы от толкателей аккуратные и находятся обычно в таких местах, где их легко удалить.

Декаль позволяет выбрать один из пяти вариантов обозначений для своей модели:

1. "Tiger" из 3-го взвода, роты С, 1-го батальона, 1-го танкового полка, 1-й танковой дивизии. Танк был потерян во время боев в Тунисе в декабре 1942 года. Машина была оборудована дополнительными 25 галлонными топливными баками, которые, как уже упоминалось, входят в состав модели.



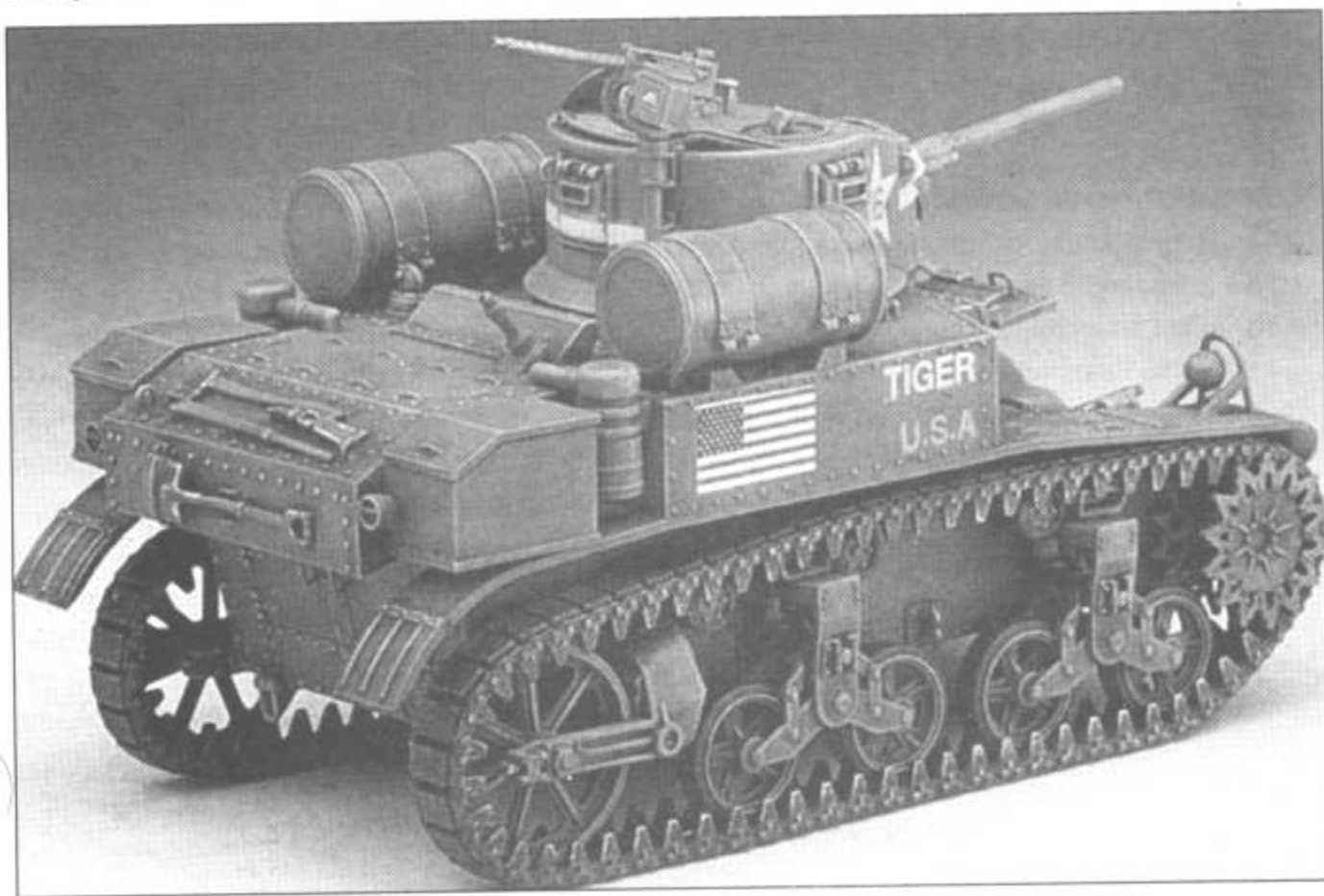
2. "Painintheass" из 3-го танкового батальона Морской пехоты, Буаганвилль, ноябрь 1943 года.

3. "The pay off" так же из 3-го танкового батальона Морской пехоты, Буаганвилль, ноябрь 1943 года.

4. М3А1 неизвестной части Красной армии, 1943 год.

5. М3А1 принадлежащий 5-й гвардейской танковой бригаде, Северо-Кавказский фронт, лето 1943 года.

Вторая модель представляет более ран-



ную версию M3 "Honey", оснащенную восьмигранной башней и карбюраторным бензиновым двигателем. Машины этого типа широко использовались Британской армией во время боев в Северной Африке под наименованием Stuart I. В состав модели входят пять литевых рамок (частично уже известных по модели M3A1) из зеленого полистирола, на которых размещено 217 деталей, а так же четыре рамки с траками пластиковых гусениц (424 детали). На выбор имеются две гусеничные ленты, выполненные из мягкого материала. Так же как и в предыдущем наборе можно установить интерьер башни вместе с вооружением, боевого отделения и отделения управления. Здесь находится и дополнительное оборудование типичное для британской версии танка – боковые экраны, дымовые гранатометы, подставка под крышку люка механика и дополнительные ящики.

Декаль позволяет выбрать один из следующих вариантов обозначений для своей модели:

1 "Bellman" из 8th King's Royal Irish Husars, 4-й танковой бригады, 7-й танковой дивизии, Бир-Хакейм, Ливия, май 1942 года. На декали собственное имя танка напечатано белым цветом, в действительности оно должно быть желтым. В камуфляжной окраске используются пятна темно-зеленого, серого и пустынно-желтого цветов (в публикации New Vanguard №33 Stevena J. Zalogi показано другое расположение камуфляжных цветов, чем то, которое приведено в инструкции модели). В действительности этот танк был потерян вблизи аэродрома Сиди Резех еще в ноябре 1941 года. Его настоящий идентификационный номер – T.28037, а не как показано в декали – T.28035.

2. 8th King's Royal Irish Husars, 4-й танковой бригады, 7-й танковой дивизии, Сиди Резех, Ливия, ноябрь 1941 года.

3. 80th Armored Regiment, The Armored Force School, Форт Нокс, август 1943 года. На фотографии хорошо видно, что эта машина с дизельным двигателем, и с установленными дополнительными пулеметами в бортовых спонсонах.

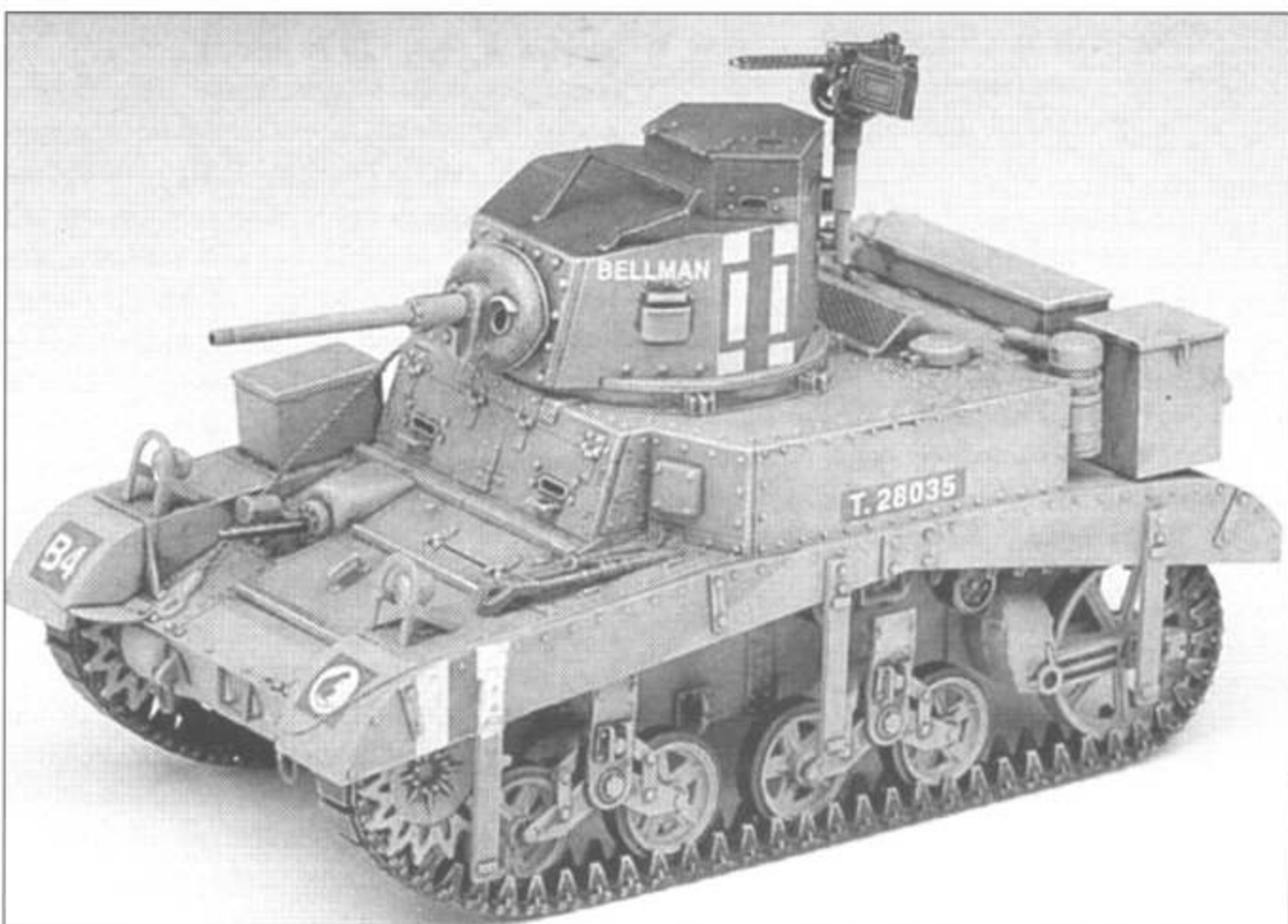
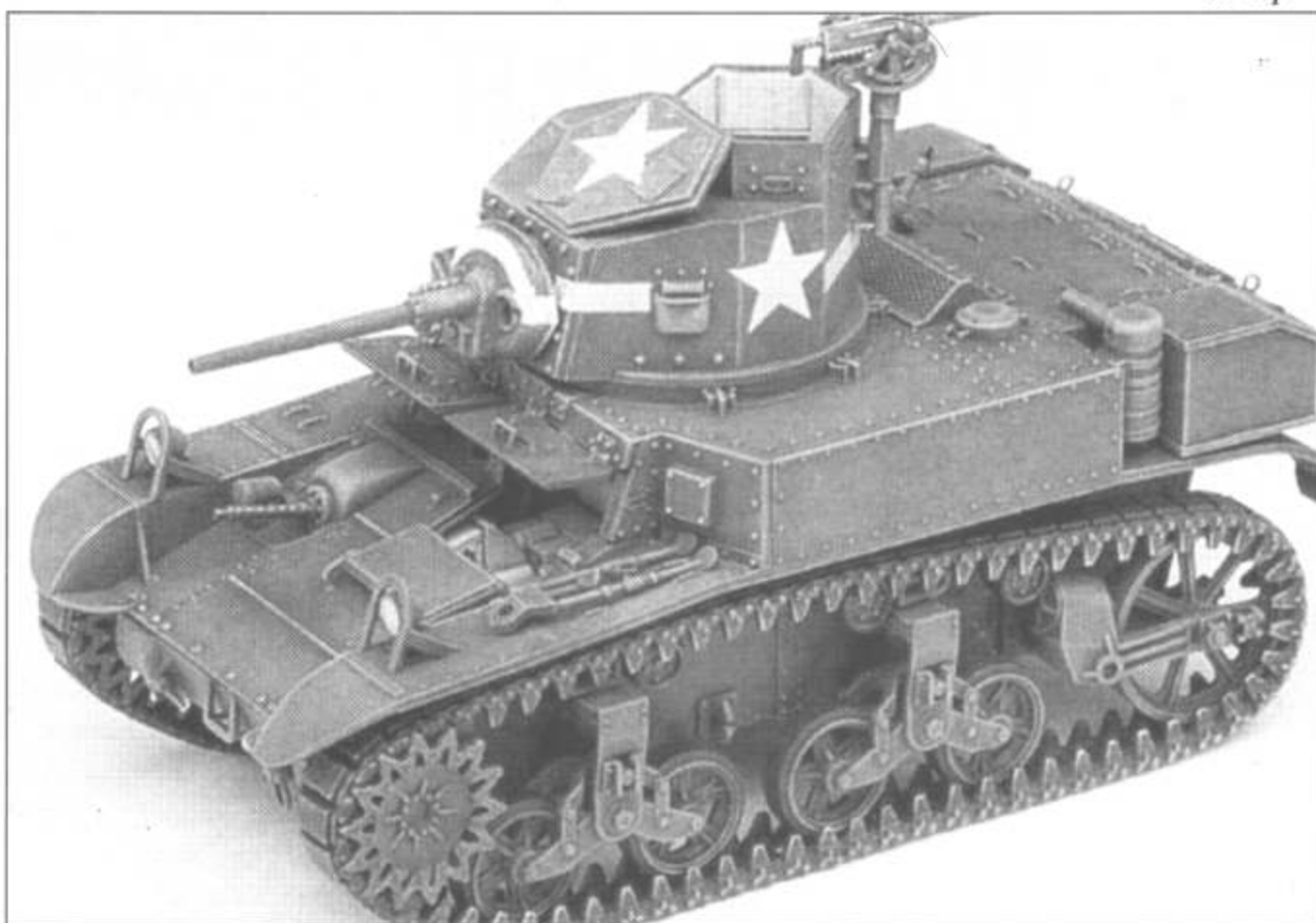
4. 3 Chutai, 7 Sensh Rentai, Манила, Филиппины, май 1943 года.

Дополнительно на листе декали имеется комплект геометрических британских тактических обозначений.

В продаже появился набор фототравленных деталей производства фирмы Eduard к модели M3 Honey номер по каталогу 35502.

Подводя итог можно сказать, что мы получили очень тщательно выполненную и востребованную на рынке модель американского легкого танка. Цена модели колеблется около отметки в 500 р, что составляет немалую сумму, но для наборов выполненных на том уровне все же представляется разумной.

В оба набора дополнительно входят отдельные опорные катки и направляющие колеса, а также второй вариант ведущих колес, что свидетельствует о планах фирмы по производству очередных Стюартов.



Окраска телесных элементов фигур

Окрашивая фигурки красками Humbrol, Revell, и др. мы часто сталкиваемся с проблемами при окраске лица и рук. После определенного времени наблюдений и экспериментов, я пришел к выводу, что это происходит потому, что эти краски сохнут слишком долго, а накладывать несколько слоев приводит к скрытию черт лица, либо очертаний рук.

Так называемая методика «сухой кисти» так же не давала удовлетворительного эффекта, так как элементы, которые сначала были окрашены, а затем протерты «сухой кистью» становились бугристыми. Просматривая западные журналы для моделеров, я был поражен очень тщательно покрашенными лицами, руками и другими частями тела различных фигурок. Оказалось, что известные «фигуристы», такие как Майк Гуд, Билл Хопан, Франкос Верлинден окрашивают эти части своих фигурок художественными масляными красками для пластика.

После анализа одного из номеров "Verlinden Magazin", я решил попробовать покрасить ими свои фигурки.

Эффект превзошел все ожидания. Масляная краска оказалась чрезвычайно привлекательным материалом, позволяющим очень долго «передвигать» ее по окрашиваемой детали. Она имеет много плюсов, таких как: минимальное ее количество используемое при окраске, большой период времени в течение которого можно корректировать окрашенные элементы (коррективы можно выполнить даже в следующие после окраски дни!), Кроме вышеперечисленных плюсов, краска имеет также и минусы. Наиболее существенный из них это очень длительный период высыхания, продолжающийся, в зависимости от температуры, вплоть до четырех дней. Существенным фактором является так же и цена.

Хотел бы поделиться информацией, полученной в ходе окраски фигурок масляными красками. Начну с базовых сведений. Художественные масляные краски можно найти в магазинах предлагающих материалы и аксессуары для художников либо в магазинах канцелярских товаров. В первых можно купить краски начиная с питерских красок, а так же китайские, итальянские, английские Winsor и Newton, французские Peblo и заканчивая голландскими производства знаменитой фирмы Talens. Эти последние выпускаются в двух сериях: более дешевой - Ван Гог и более дорогой - Рембрандт.

Основной набор цветов для окраски лица и частей тела, следующий:

Burnt siena - жженая сиена
Yellow ochre - желтая охра
Cadmium yellow - желтый кадмий
Titanium white - титановые белила

Лично я пользуюсь красками Talens, либо Winsor и Newton. Тюбика краски объемом 17 мл хватает на несколько лет, крашу

так же французскими и польскими красками, китайские краски для меня тайна и вероятно такими и останутся.

Окраска

1. Первый шаг это накладывать базовой краски на детали которые будем затем окрашивать масляными красками. Как основу советую использовать акриловые краски, ввиду того, что уже через несколько минут они подсыхают и можно начать первый этап окраски масляными красками. Типичная модельная краска, например Humbrol, учитывая вероятность ее растворения масляными красками, должна хорошо высохнуть - три-четыре дня. Одним из лучших цветов для «подкладки» является песчаный.

2. Следующий шаг - это смешивание двух цветов: жженой сиены и желтой охры. Здесь я не буду давать никаких советов, но смешивание этих двух цветов должно дать в результате оттенок примерно соответствующий краске Humbrol № 62. Если полученный цвет будет несколько темнее, то его можно будет скорректировать на более позднем этапе. Смешанные краски должны иметь консистенцию густой пасты. Такая краска накладывается довольно толстой и жесткой кистью, стараясь покрыть окрашиваемый элемент как можно более тонким слоем. Результатом окраски должна стать деталь с довольно однородным покрытием, но с большим количеством следов - канавок от кисти. Теперь начинаем самый важный этап окраски, от которого во многом зависит конечный эффект. Используя от нескольких, до нескольких десятков кистей, снимаем ими излишки краски движениями в направлении к задней части головы и далее к волосам, пилотке либо шлему, стараясь, что бы щеки, нос и лоб стали очень гладкими и однотонными. Большое количество кистей необходимо потому, что уже после нескольких движений кисть полна краски, и ее необходимо заменить. Кисти вымытые в растворителе необходимо долго и тщательно просушивать, так как использование их сразу же после отмытки приводит к смыванию краски, а не к ее распределению по окрашиваемой детали. Удаление излишков краски и ее равномерное распределение - процесс, требующий большого количества времени.

3. Очередной шаг - это накладывать краски кадмий желтый. Для ее наложения применяется нейлоновая кисть для ретуши №1 либо 2. Краска накладывается на места, которые хотим осветлить, например лоб, нос, скулы, подбородок и так далее. Не следует перебарщивать с количеством таких мест, чтобы позже все краски смогли смешаться в один оттенок. Деталь с наложенной краской отставляем на 15-30 минут, для того чтобы она подсохла, и два слоя соединились. По прошествии этого времени на-

чинаем «распределение» желтой краски. Для этой цели можно использовать кисть средней жесткости № 0-1. Уже после нескольких аккуратных движений, видно, что краска смешивается довольно слабо и ее можно «передвигать» в разных направлениях. На этом этапе окраски следует стараться добиться очень мягкого перехода между двумя цветами, чтобы получить два телесных оттенка. Следует помнить, о том, что через определенное время необходимо менять кисти. Слишком редкая их смена приводит к слишком небольшой разнице между цветами. Конечным эффектом будут два оттенка тела, возможно несколько театральных, но с мягкими переходами.

4. Последний этап - это наложение белой краски (титановые белила) способом, описанным выше, однако на меньшее количество мест. После очередных 15-30 минут начинаем соединение красок, короткими, аккуратными движениями кисти. На этом этапе следует очень часто их менять. Добавление титановых белил можно повторять до получения эффекта, который нас удовлетворит.

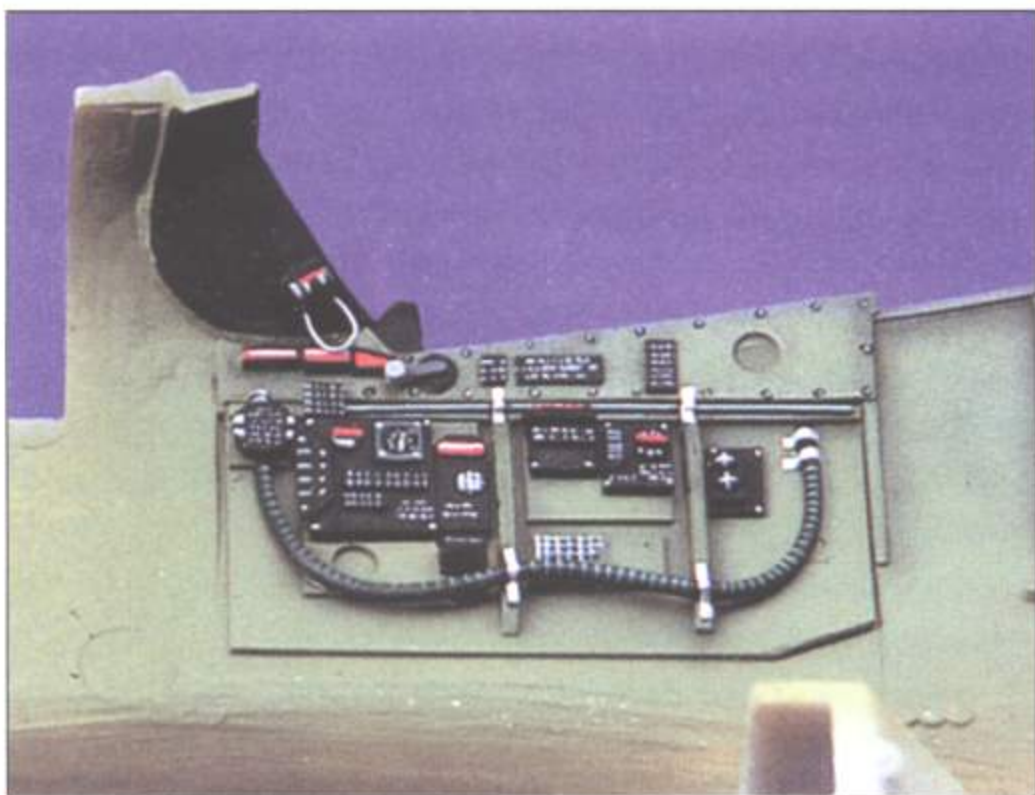
Описанный способ возможно покажется довольно сложным и утомительным, но получаемый эффект вознаграждает потраченные на него усилия.

Эффект растительности на лице передается с помощью краски raw umber - умбра натуральная. Эту краску накладываем в места растительности на лице и по прошествии нескольких минут смешиваем описанным выше способом. Использование слишком большого количества краски может привести к ненатуральному изменению цвета тела. После высыхания масляной краски можно переходить к рисованию глаз, губ и тому подобное. Глаза рисуются следующим образом. Вся глазница окрашивается черным, например краской Humbrol № 85, а после ее высыхания рисуется белок глаза белой масляной титановой краской. Следует помнить, что зрачок не должен размещаться по центру глаза, так как это дает эффект «выпученных глаз». По моему опыту наилучший эффект достигается если слегка спрятать зрачок под веками (примерно 1/3 зрачка). Губы красятся используя краску жженая сиена + титановые белила. Масляные краски после высыхания довольно устойчивы к истиранию, но немного блесят, чтобы избежать этого следует окрашенные детали покрыть матовым лаком.

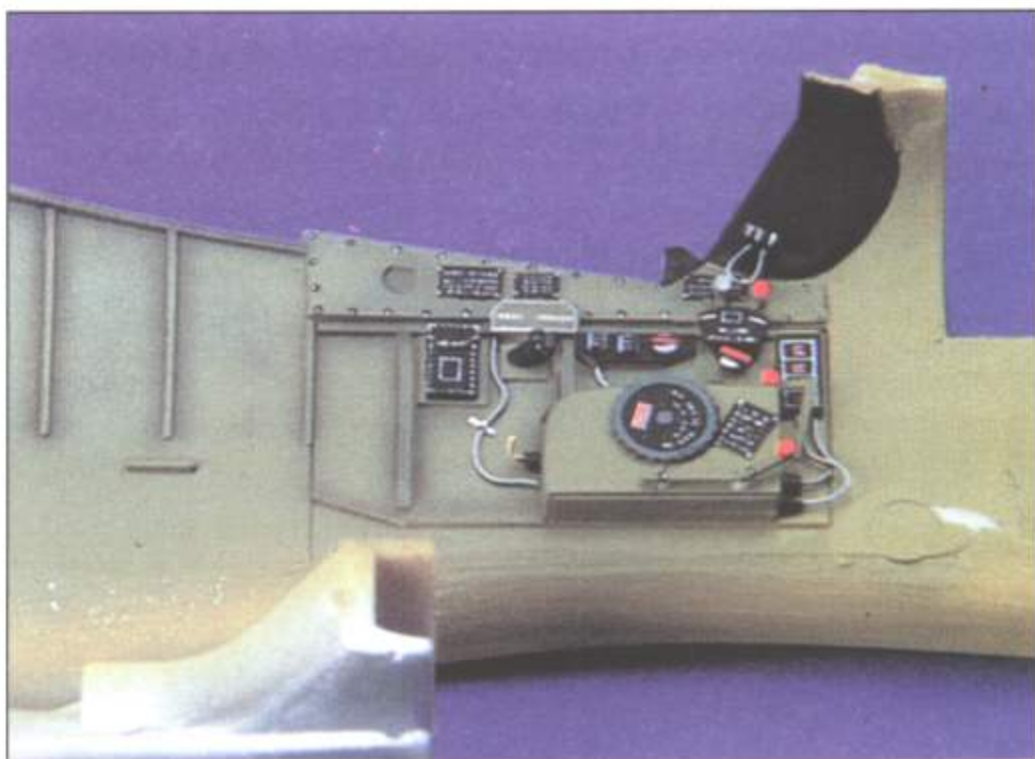
Несколько практических советов

Масляные краски лучше всего смешивать на куске стекла, либо листе пластика. Бумажные карточки, либо картон не годятся для этой цели, так как впитывают масло.

На следующий день после окраски деталей лица и рук, следует полностью покрыть их акриловым лаком, а через 20 минут окрасить губы, зубы и волосы.



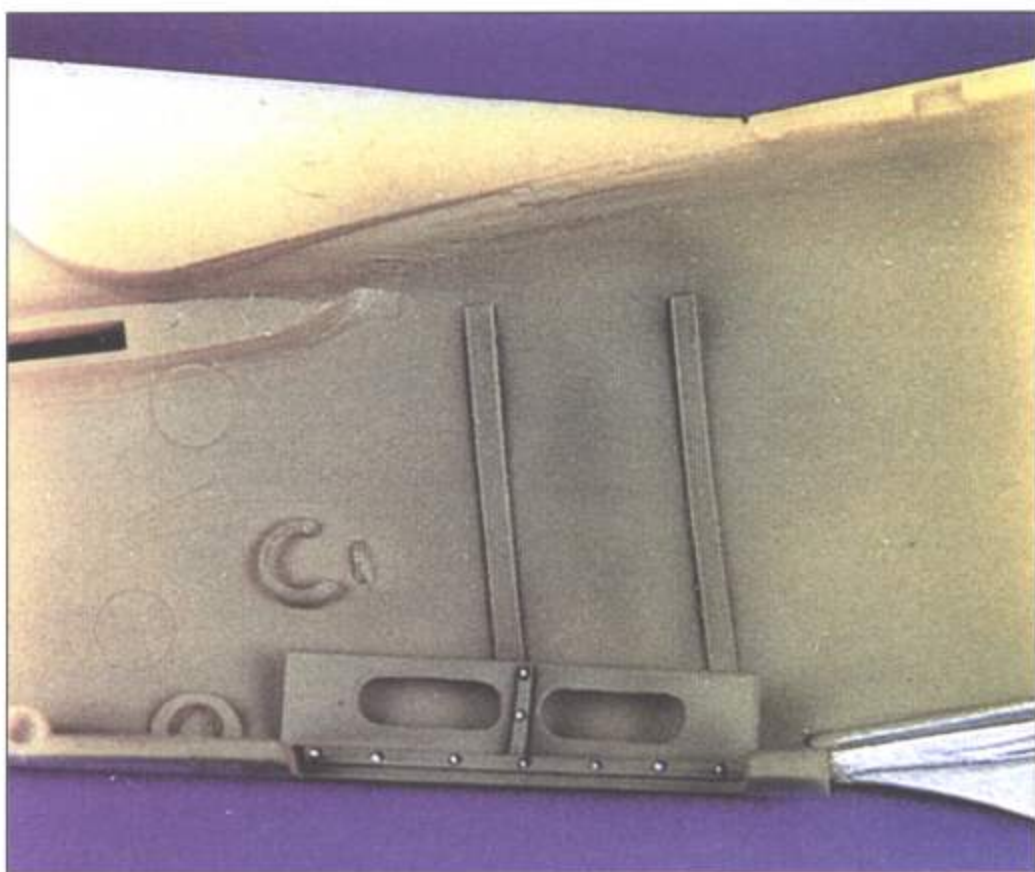
Правый борт кабины.



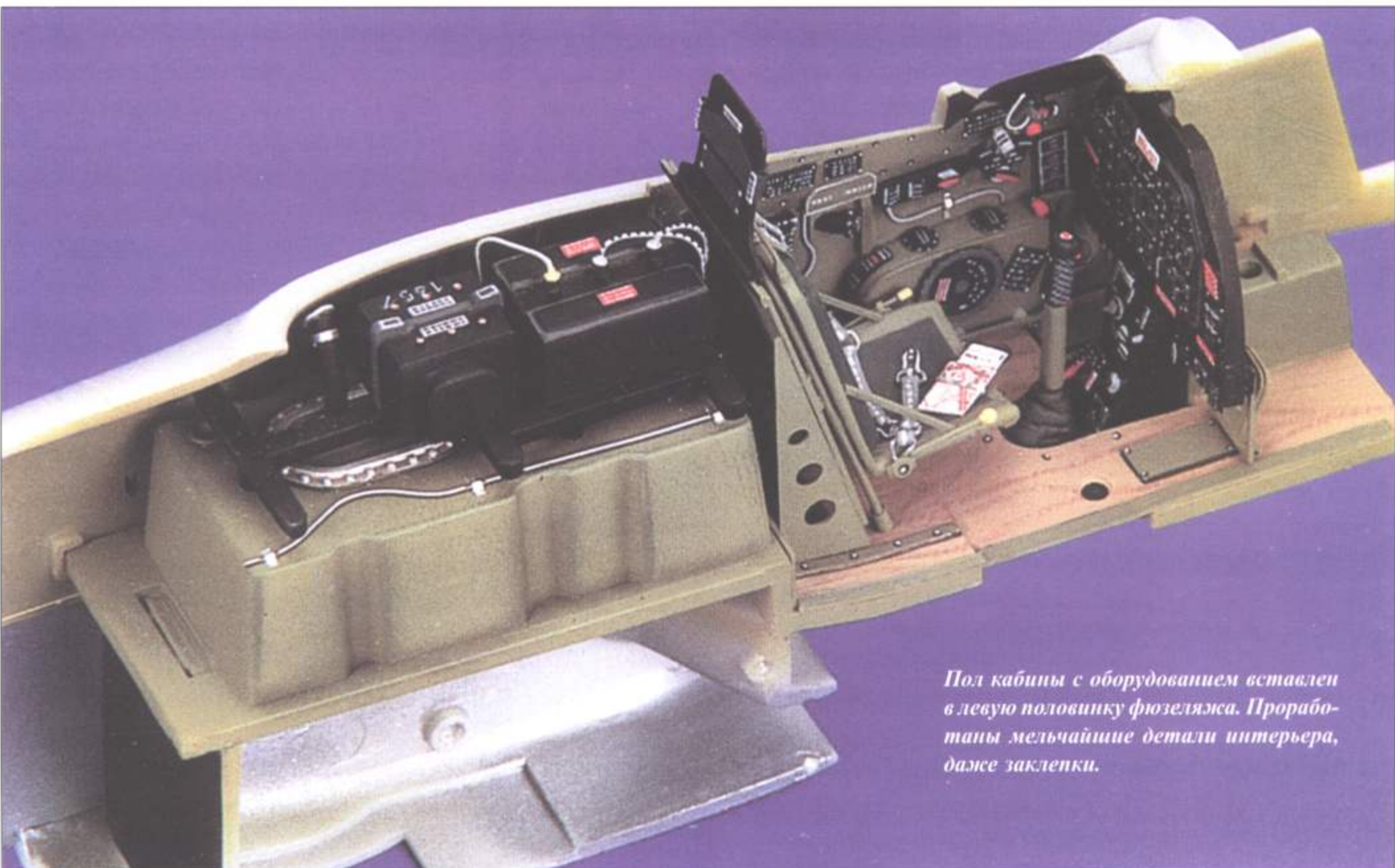
Окончательно окрашенный левый борт кабины. Мелкие элементы окрашены очень тонкой кисточкой.



Привязные ремни кресла пилота сделаны из фольги, кресло доработано с использованием медной проволоки. Обратите внимание на качество выполнения и окраски приборной доски.



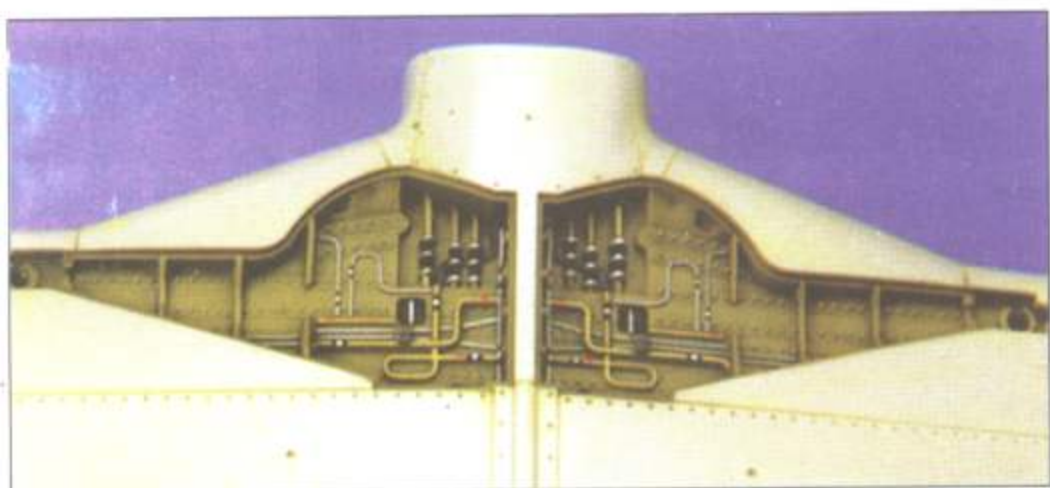
Окрашенный отсек хвостовой опоры шасси, отсек тонирован методом сухой кисти.



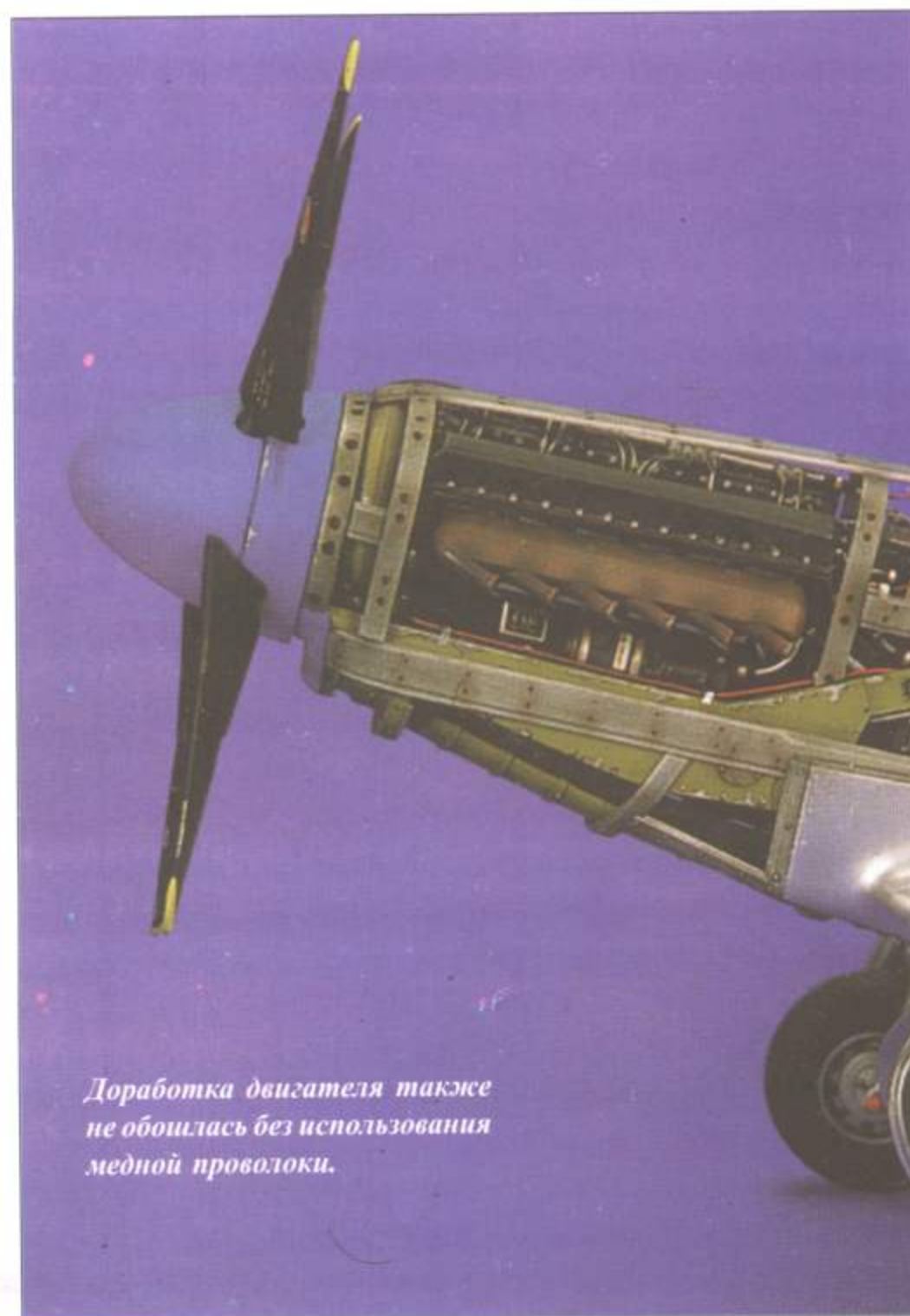
Пол кабины с оборудованием вставлен в левую половинку фюзеляжа. Проработаны мельчайшие детали интерьера, даже заклепки.



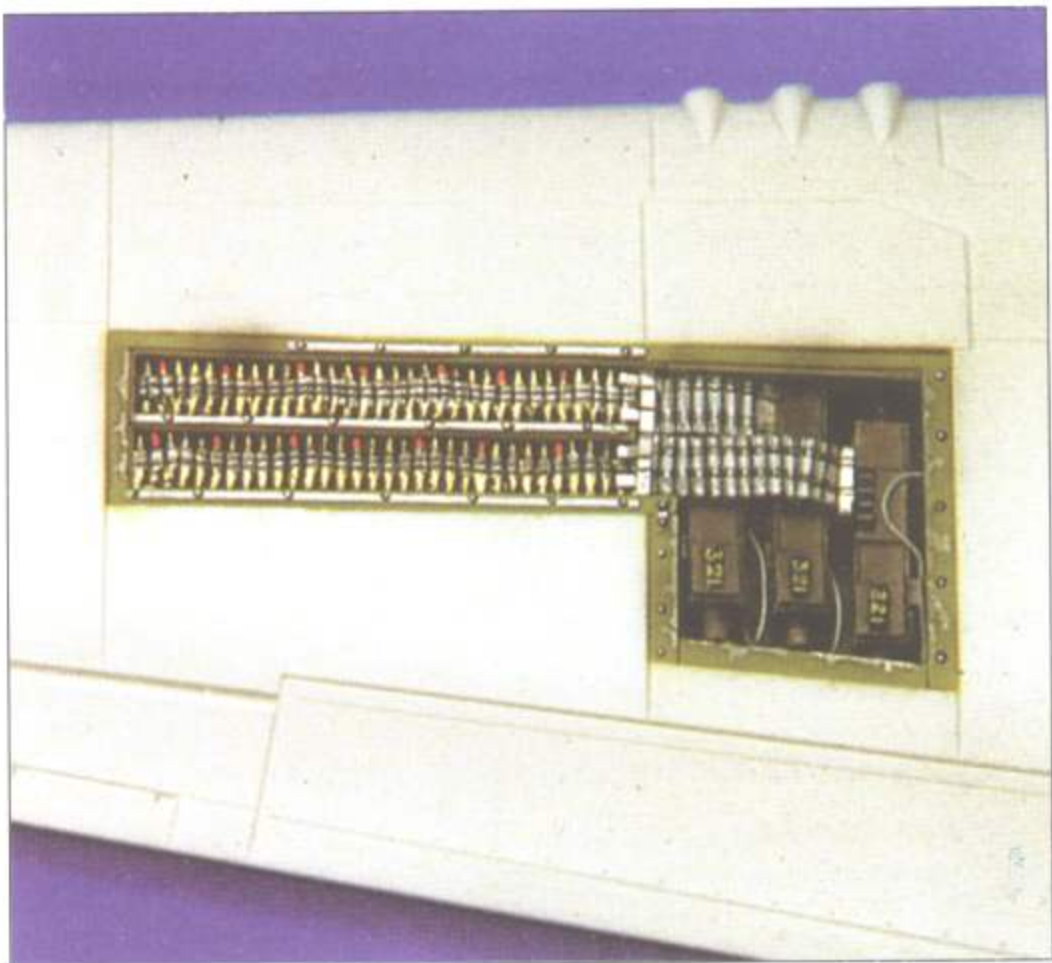
Выхлопные патрубки окрашены под интенсивную ржавчину.



Детализированный отсек основных опор шасси. Объемность отсеку придает тонирование впадин и выступов. Трубопроводы гидросистемы сделаны из медной проволоки.



Доработка двигателя также не обошлась без использования медной проволоки.

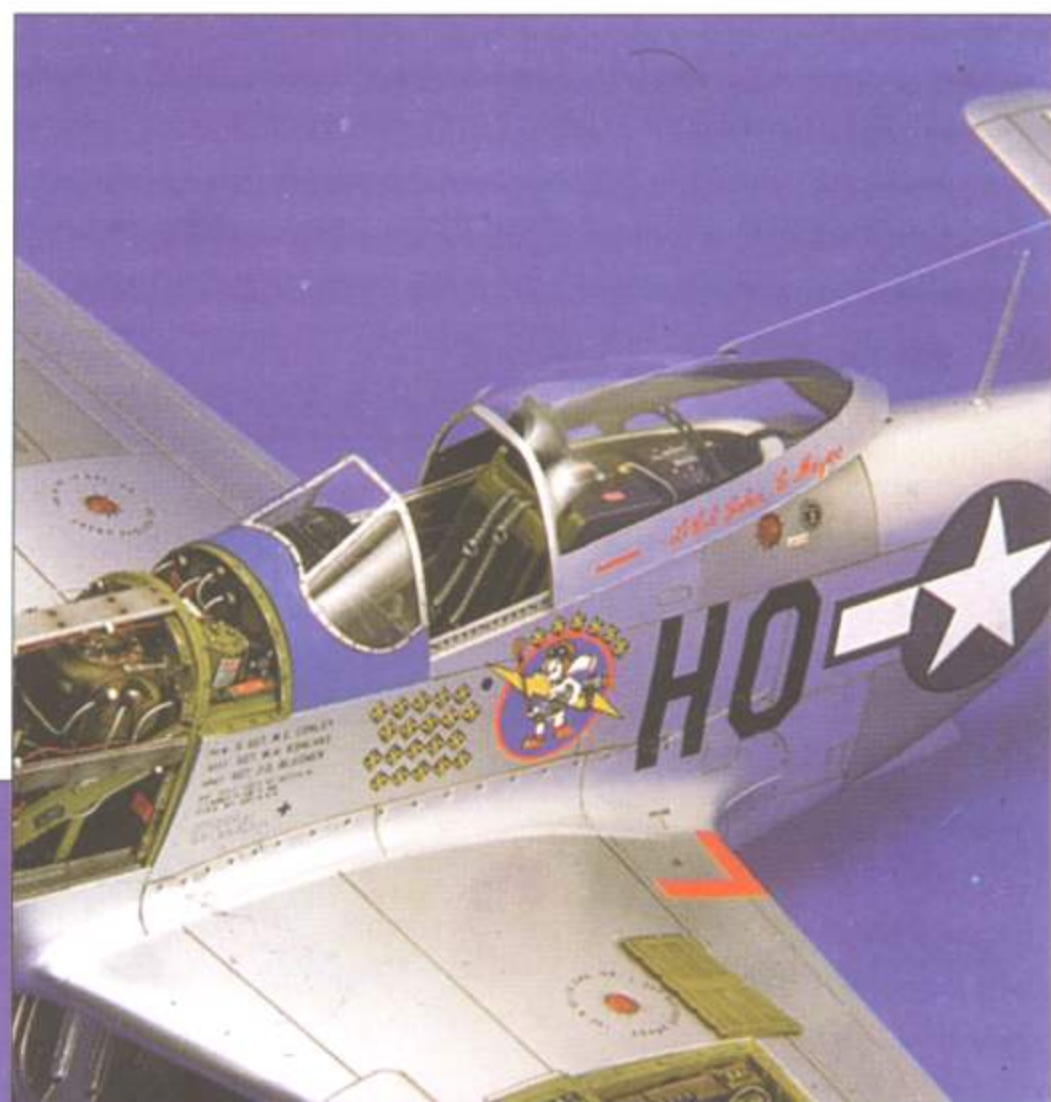


Готовый отсек вооружения. Обратите внимание на окрашенные в красный цвет наконечники трассирующих пуль, каждая пятая пуля в ленте – трассирующая. На кромках отсека выполнена имитация ободранной до металла краски. Казенные части пулеметов промаркированы номером «321», цифры написаны тонкой кистью.



Вид снизу на носовую часть фюзеляжа, хорошо виден канал воздухозаборника, обратите внимание на стяжные ленты с имитацией заклепок.



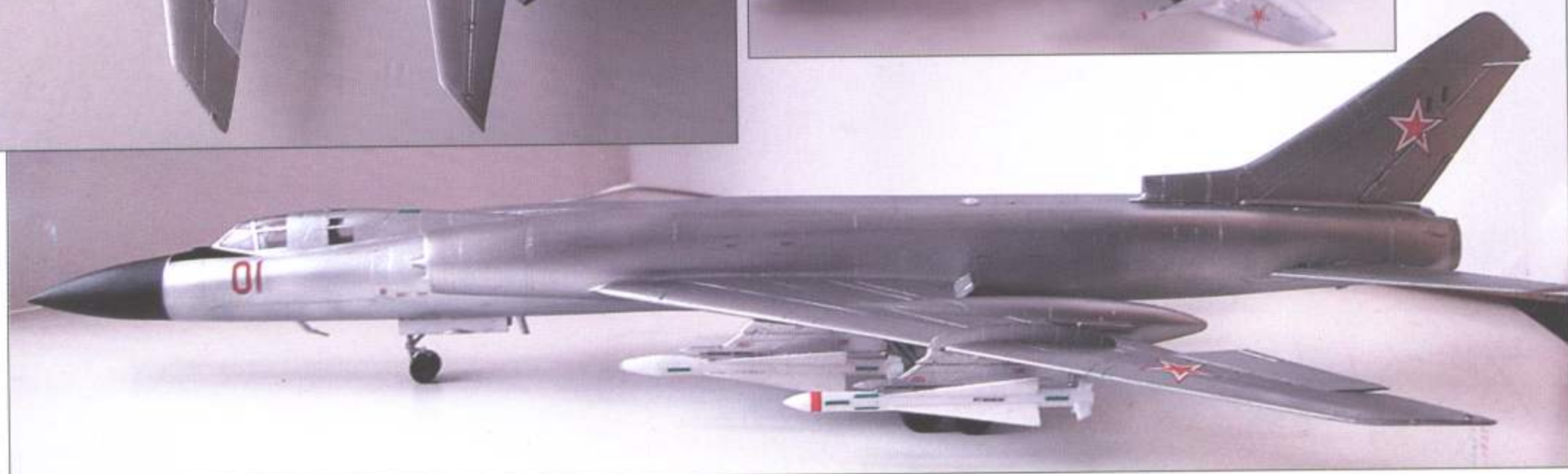


Загрязнения выполнены очень незначительными – ржавчина на патрубках, нагар у стволов пулеметов, грязь вокруг заклепок.

Стволы пулеметов сделаны из кусочков иглы от медицинского шприца. Обратите внимание на метку красного цвета на диске колеса опоры шасси.

Получить окраску под цвет натурального полированного металла очень сложно, тем не менее автору модели это удалось. По полированной поверхности очень сложно имитировать загрязнения.





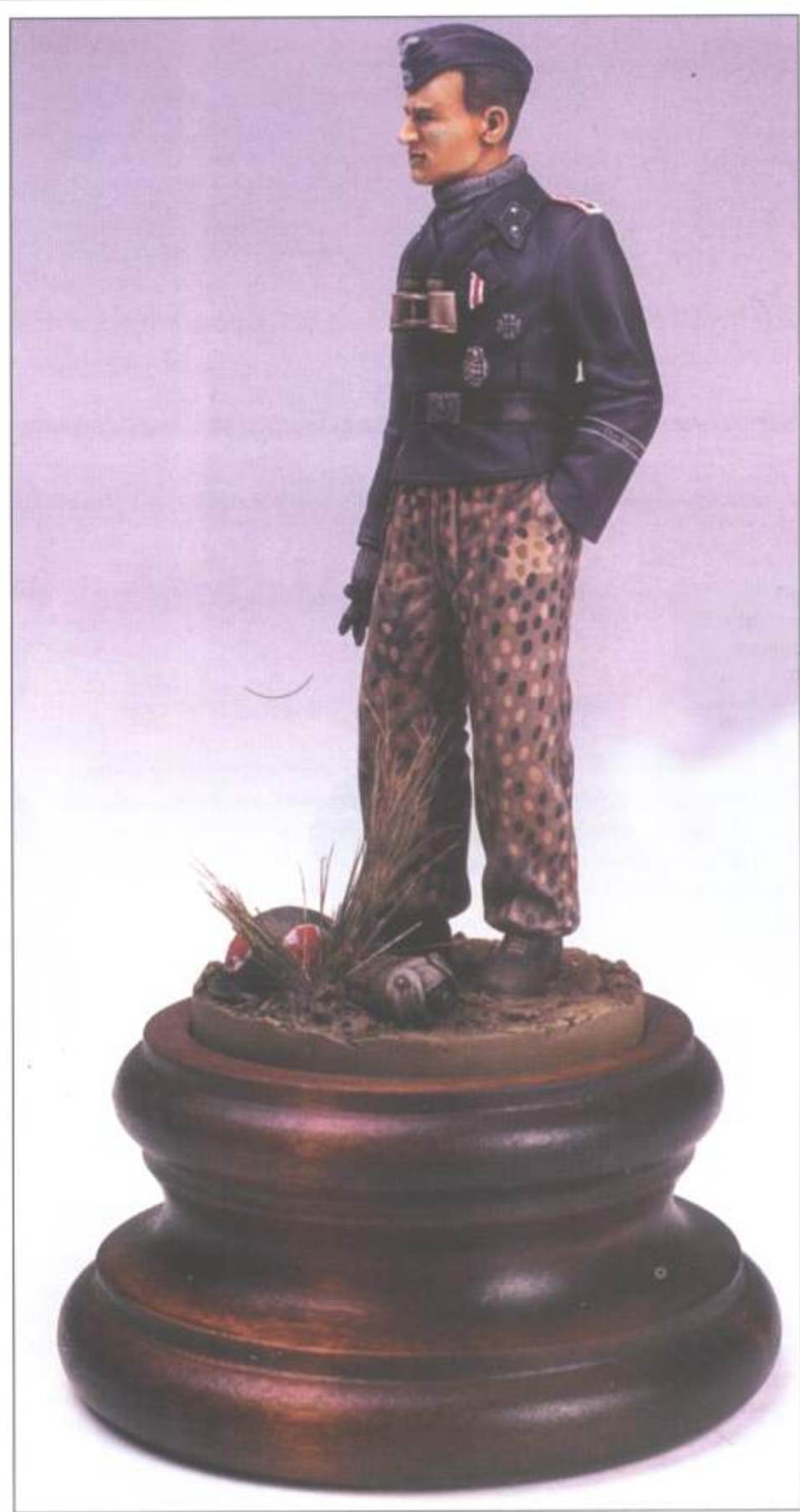
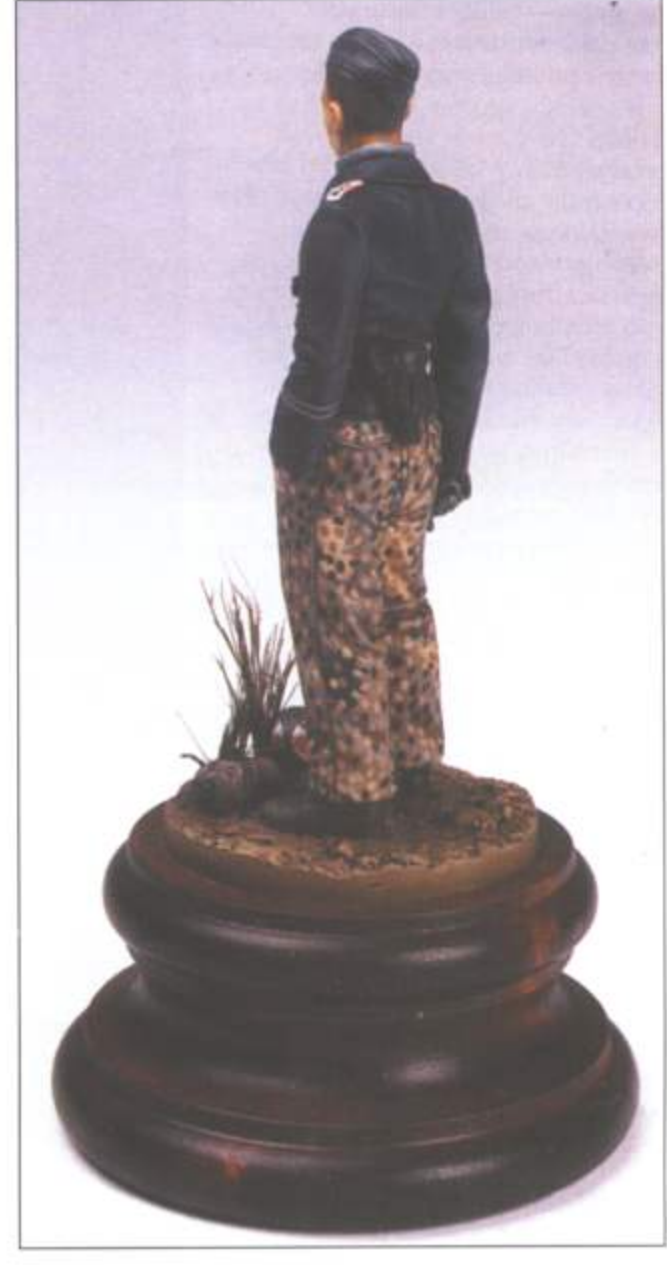
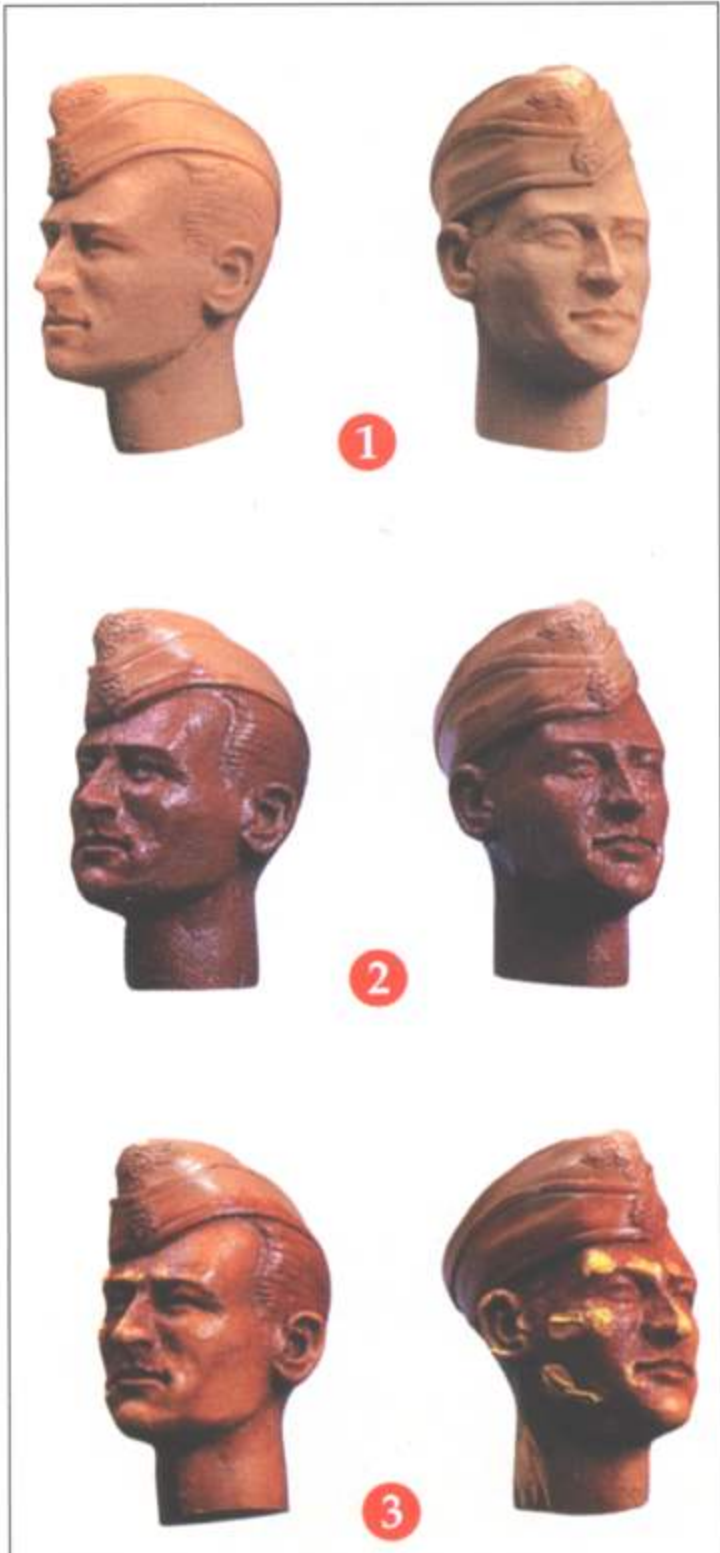
*Вперед на Багдад! Модель танка M1A1 «Абрамс» с минным тралом
сделана на основе набора Тамии с использованием фототравленных
деталей из набора фирмы Eduard и траков фирмы AFV Club.*

*Процесс тонирования опорного катка. Слева направо. Резиновый
бандаж задут из аэрографа серым акрилом; кромки бандажа то-
нированы методом сухой кисти в светло-серый цвет; бандаж зак-*

*рыт маской, диск задут в базо-
вый цвет модели; жженой ам-
брой выделены мелкие детали
методом «заливки»; методом
сухой кисти высветлены высту-
пающие детали.*



*Модель прекрасно
смотрится под лю-
бым ракурсом. Мелкие
детали теперь не те-
ряются на общем
фоне.*



Для окраски различных деталей фигурок, например волос, могут быть полезны так же и другие масляные краски, а именно:

- Black ivory - черный
- Brown Van Dyck – коричневый Van Dyck
- Orange – оранжевый
- Cadmium red – красная кадмиевая.

На фото: фигурка производства фирмы Tamiya была дополнена головой из набора Kirin, а так же из эпоксидной шпаклевки был изготовлен свитер.

12



Трава – также от модели железной дороги. Особое внимание следует уделить тонированию гравия.

13



Фигурки солдат окрашены эмалями Хамбрел и тонированы пастелью.



Бронедрезины пускали для проверки пути перед важными составами с военными грузами. Бронедрезина Kommandowagen вооружена пулеметами MG34 и оснащена радиооборудованием.

Самый большой в России магазин масштабных моделей

Приглашаем в магазин-клуб

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.



принимает
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.