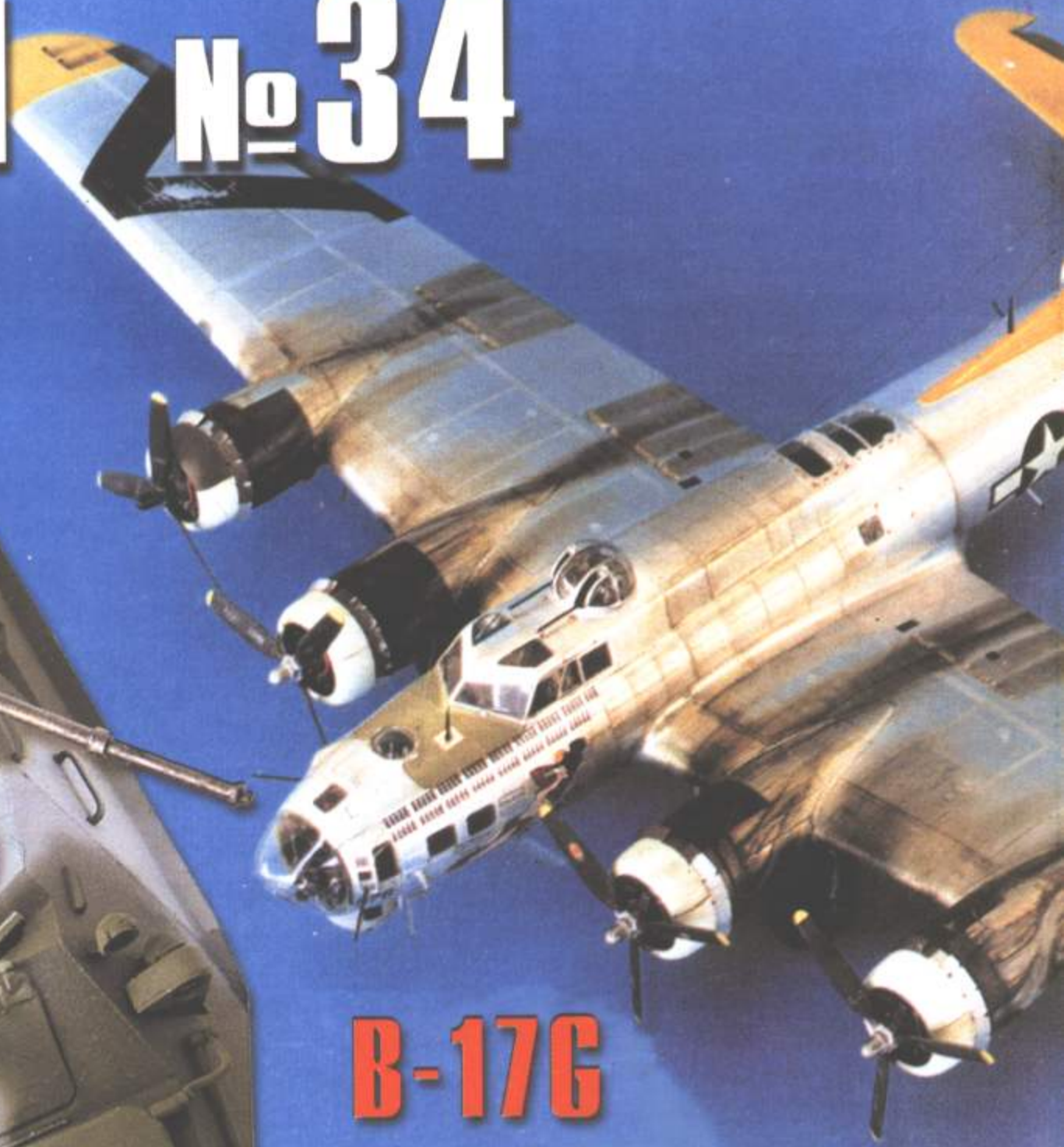


СУ-152

F-86 Сейбр



МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ №34



B-17G

БТР-80А

Т-34-85



Масштабные Модели №34

май 2004 г. (часть 3-я)

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

Глаза боятся, а руки - делают.

Русская народная мудрость

В этом номере:

- новинки
- БТР-80А (1:35, Звезда + Навигатор)
- F-86Е «Сейбр» (1 : 72, Академия)
- В-17G (1 : 48, Монограмм)
- Т-34-85 (1 : 35, Тамия)
- М-60 «Блэйзер» (1 : 35, Италери)
- Panzer III Ausf. J (1 : 35, Ревелл)
- зачищаем скругления
- F4U-1D «Corsair» (1 : 32, Трумпитер)
- ракетный F-104 (1 : 48, Хасегава)
- оливковые заплатки
- СУ-152 (1 : 35, Восточный Экспресс)
- советский «Шерман» (1 : 35, Италери)
- «Хок» пилотажной группы «Красные стрелы» (1 : 48, Айрфикс)
- Р-47 Тандерболт (1 : 48, Тамия)

В следующем номере:

Тигр от «Звезды»



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: Егерс Е. В., Редакционная коллегия: Никольский М., Корнев С., Тимченко О., Якушев А., Еришов А.
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

Перед летними каникулами модельные фирмы решили создать «запас прочности», поэтому новинок появилось столько, что на описание всех просто не хватает места. Поэтому обойдемся практически без комментариев. Если материал моделей специально не указан, то подразумевается пластик.

МАСШТАБ 1/72



В этом масштабе особого изобилия не появилось, но любителей отечественных лайнеров заинтересуют Ту-154Б и Ту-154М от Welsh Models. Модели комбинированные – вакуформа + смола + белый металл.



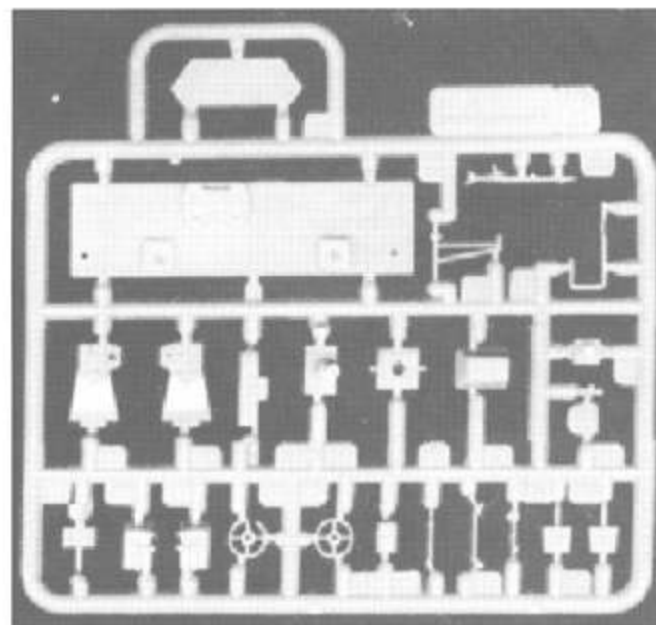
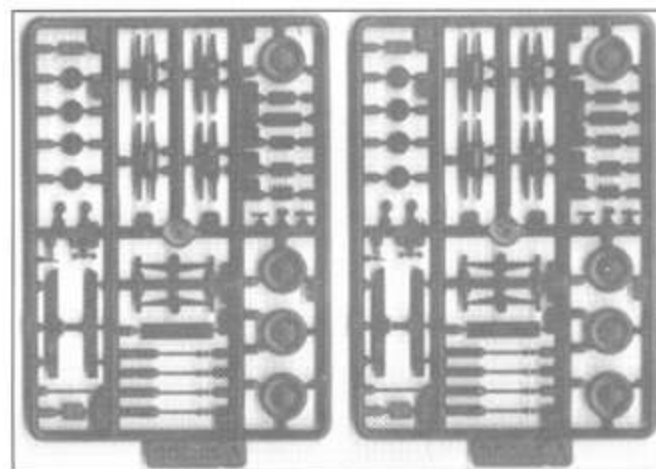
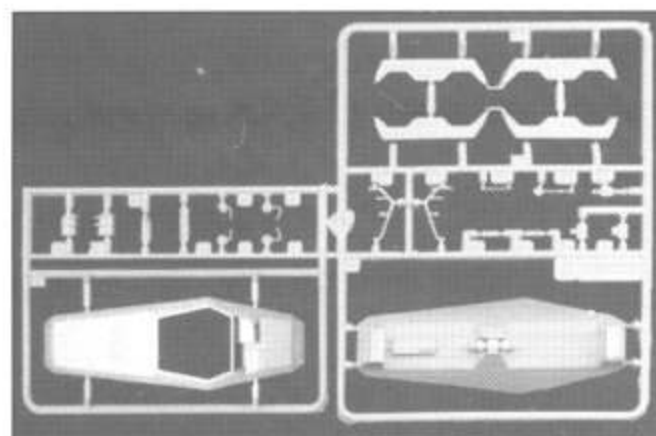
Киевская MW сделала гаубицу Д-30 и очень симпатичный трамвайчик.



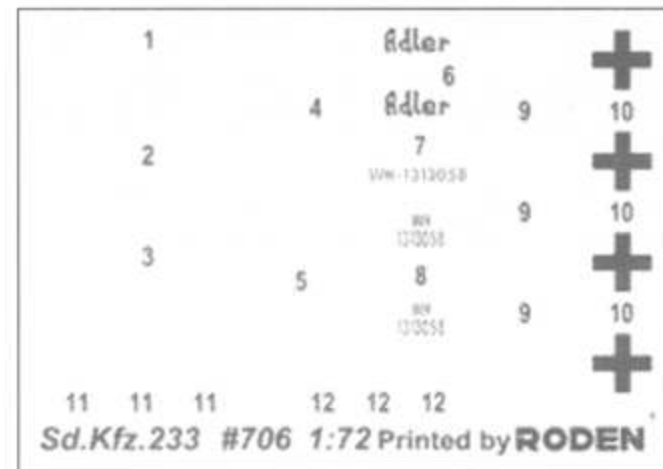
Trumpeter решил не давать расслабляться своим коллегам из Dragon и продает Elephant с Ferdinand. Не забывают «Трубаачи» свой родной «авиапром», в результате мы можем приобрести модель нового китайского истребителя Xian FBC-1 Flying Leopard.



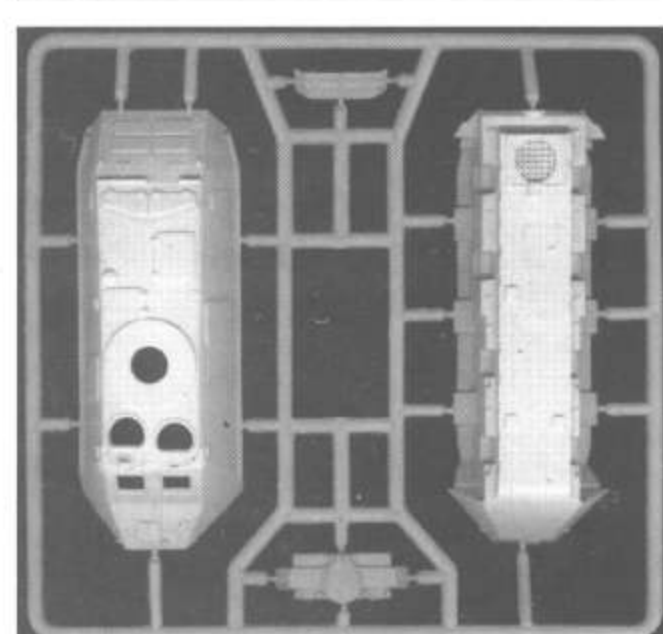
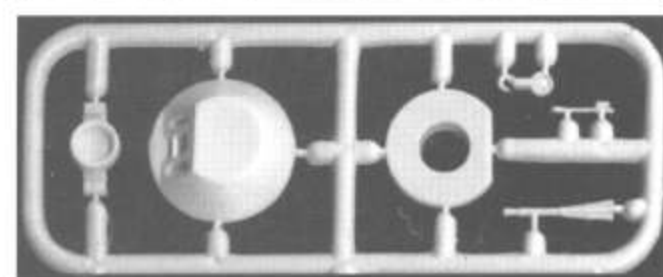
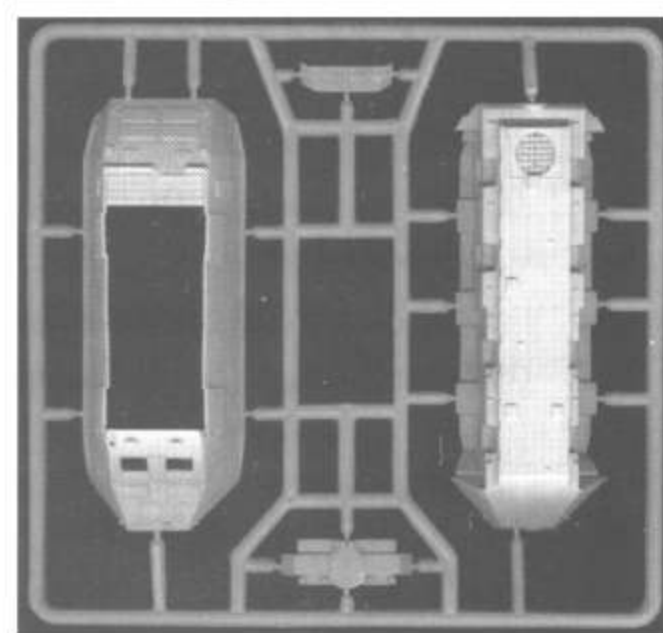
Под маркой КР появился МиГ-31. До тех пор, пока этот набор не доберется до наших прилавков, можно только гадать, чей пластик лежит в глянцевой коробочке – от «Звезды» или от «Восточного экспресса».



Roden пополнил ассортимент немецких бронированных машин пушечным Sd.Kfz 233 «Stummel»

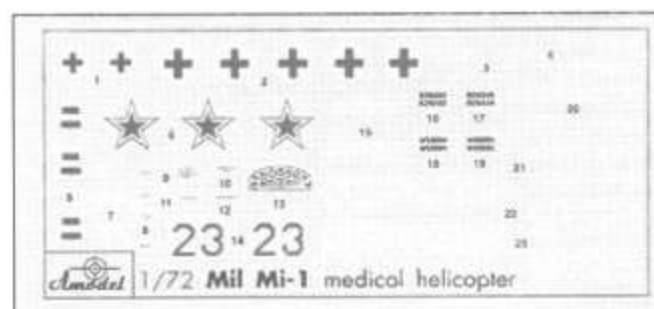


Украинская ACE твердо выполняет свои обещания. Вот и семейство советских БТР-60 пополнилось сразу двумя моделями – БТР-60Б и БТР-60ПБ. Отличия хорошо видно на фото.

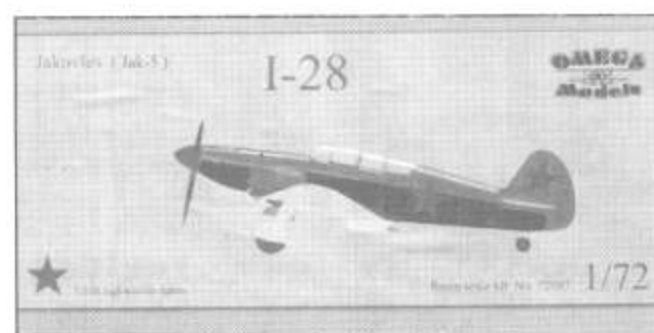




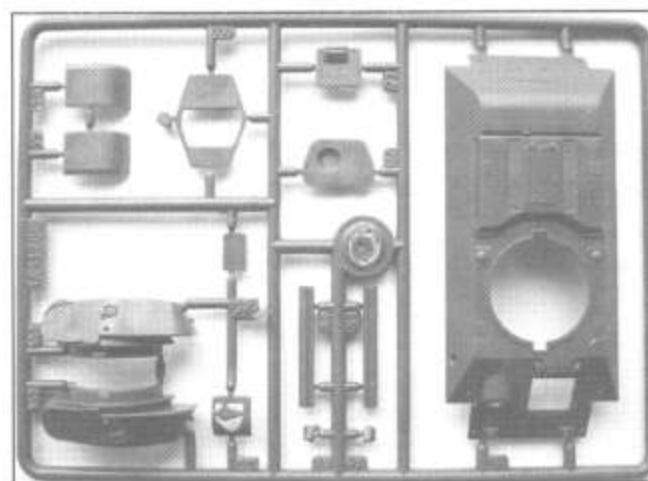
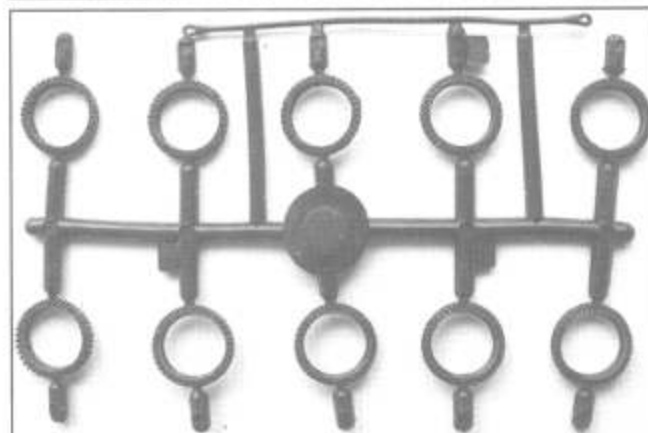
Для любителей винтокрылых раритетов будут интересны американский автожиры Pitcairn PCA-2 и XOP-1 от LF Models.



Amodel «клонировал» модификации вертолета Ми-1, теперь появился армейский санитарный Ми-3, отличающийся от базового Ми-1А четырехлопастным несущим винтом. А вот на декали сохранилась надпись Ми-1.



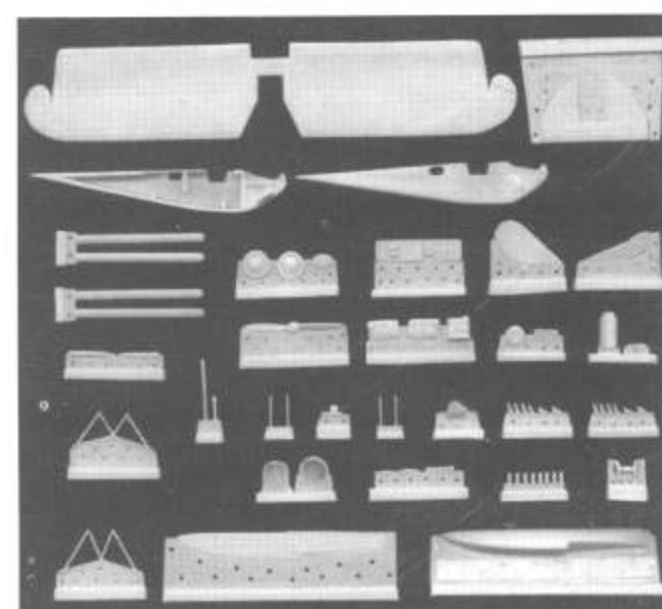
Omega Models предлагает двухместный вариант Як-5 (И-28) из смолы.



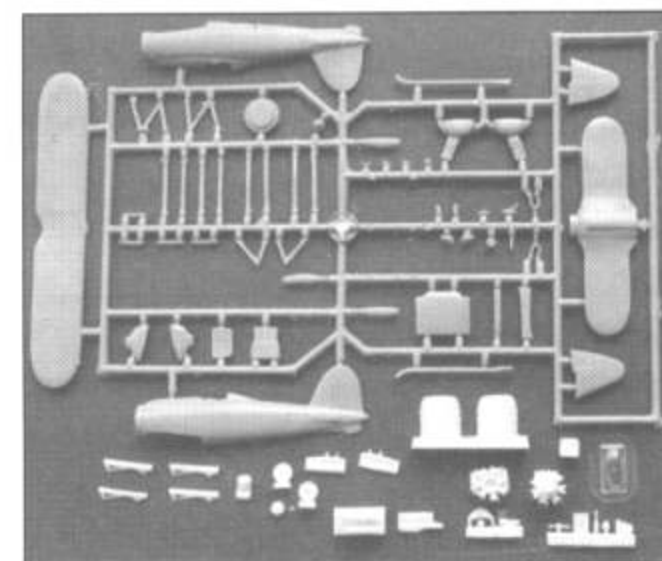
Очередной Т-34/76 от UM. В этот раз с пушкой Ф-34.



Минская фирма ПСТ на базе уже выпускающихся ленд-лизовских американских грузовиков выпустила две ремлетучки и автомагазин.



Olimp Models начала осваивать модели из смолы. Под логотипом Pro Resin уже появился первый набор – LS-1.



Чешская Pavla продает итальянский истребитель Fiat G.R. 42 Falco.



Пентагон в свое время предпочел этому самолету А-10, но смоляная модель Northrop YA-9A от Anigrand Craftwork наверняка найдет своего покупателя.



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

52 стр, 36 цв. вариантов. Боевое применение 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.

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

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



56 стр, 60 цв. вариантов.

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.

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, 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.



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

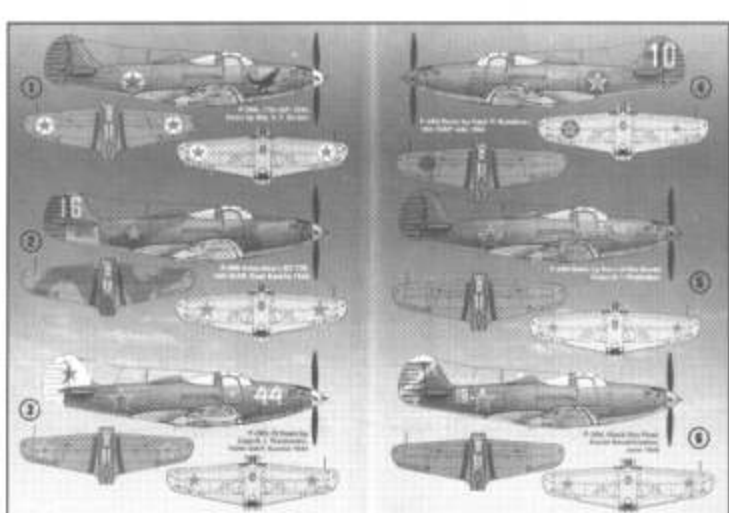
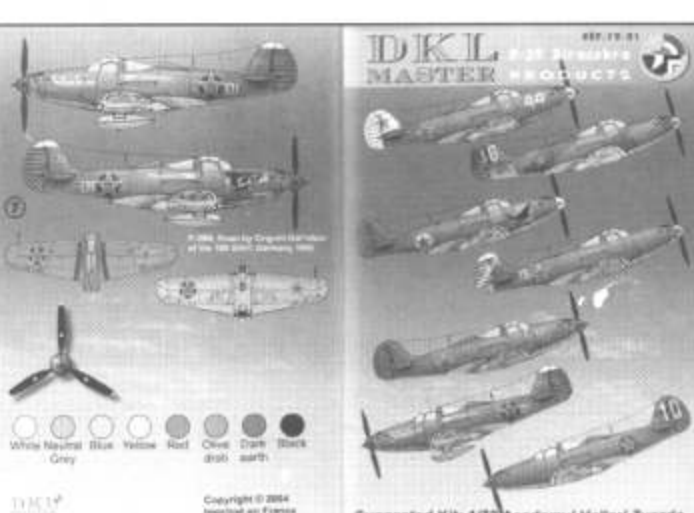
56 стр, 20 цв. вариантов, история, фото, чертежи.

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

56 стр+цв. вкладка, история, фото, чертежи, цв. фото кабины, шасси и т.д.

76 стр, 36 цв. вариантов, история, фото, чертежи самолетов.

Все эти книги и декаль 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.



Французская фирма «DKL-Master» выпустила декаль для модели P-39 N/Q в масштабе 1 : 72. Декаль включает в себя 7 вариантов советских асов. Качество - супер! Соответствие цветов полное, смещения красок отсутствуют, тонкая лаковая подложка на каждый элемент, а не на всю декаль. На каждый вариант оформления - полный комплект элементов, т. е. можно собрать 7 моделей. В комплект входит **полноцветная** двухсторонняя инструкция, каждый самолет показан сбоку, сверху и снизу.



Немного истории

БТР-80А появился в 1994 году, хотя история этой машины началась гораздо раньше — в конце пятидесятых. Появившиеся вскоре после окончания второй мировой войны семейство БТР-152, при всей своей необходимости и новизне конструкторских идей, являлось, по сути, просто бронированными грузовиками и плохо отвечало всё более возрастающим требованиям, предъявляемым к бронетранспортёрам. Для решения тактических задач требовалось, чтобы бронетранспортёры могли бы передвигаться под прикрытием танков, не уступая им в скорости и по проходимости, прикрывая танки огнём мотопехоты от противотанковых средств противника. Машина также должна была преодолевать водные преграды без предварительной подготовки (обладать плавучестью). Среди всех машин, пред-

ставленных на конкурс (объявленный в середине пятидесятых), самой лучшей оказалась машина «объект 49», представленная конструкторским бюро ГАЗ. В 1959 году бронетранспортёр был принят на вооружение под обозначением БТР-60П и в 1961 году пошёл в серийное производство.

БТР имел колёсную формулу 8х8 с поворотными колёсами на двух передних осях. Сварной из катаных броневых листов корпус, открытый сверху, закрывался брезентовым тентом. На бронетранспортёре устанавливалась силовая установка из двух карбюраторных шестицилиндровых двигателей ГАЗ-40П, мощностью 90 лошадиных сил каждый. Правый двигатель имел привод на первый и третий мосты, а левый — на второй и четвёртый мосты. Передние пары колёс могли отключаться. Двигатели в моторном отделении (расположенном в кормовой ча-

сти) устанавливались параллельно. На машине стояла система подкачки воздуха в шины. Вооружение состояло из одного пулемёта СГМБ, устанавливаемого на кронштейне над лобовым или боковыми листами. Иногда на бронетранспортёры вместо пулемёта СГМБ устанавливали крупнокалиберный пулемёт ДШК, а позже ДШКМ. И всё равно машина имела один недостаток: экипаж и десант не были защищены от оружия массового поражения. В 1963 году бронетранспортёр был модернизирован. Корпус закрыли сверху бронированным листом с четырьмя бронекрышками. Так как корпус получился герметичным, для защиты от химического оружия, поставили фильтровентиляционную установку. Пулемёт СГМБ был заменён на более новый ПКТ, калибра 7,62 мм. После модернизации машина пошла в серию под обозначением БТР-60ПА.







В 1966 году была создана модификация, вооружённая пулемётом КПВТ калибра 14,5 мм и спаренным с ним пулемётом ПКТ калибра 7,62 мм, установленными в конической башне. Новая машина получила обозначение БТР-60ПБ. На всех машинах серии БТР-60 ставились радиостанции Р-113, а позже радиостанции Р-123.

Это были одними из самых массовых машин Советской Армии и Военно-Морского Флота СССР. Производство БТР-60

было прекращено в 1976 году. Все модификации БТР-60 экспортировались во многие страны, где их ещё можно встретить.

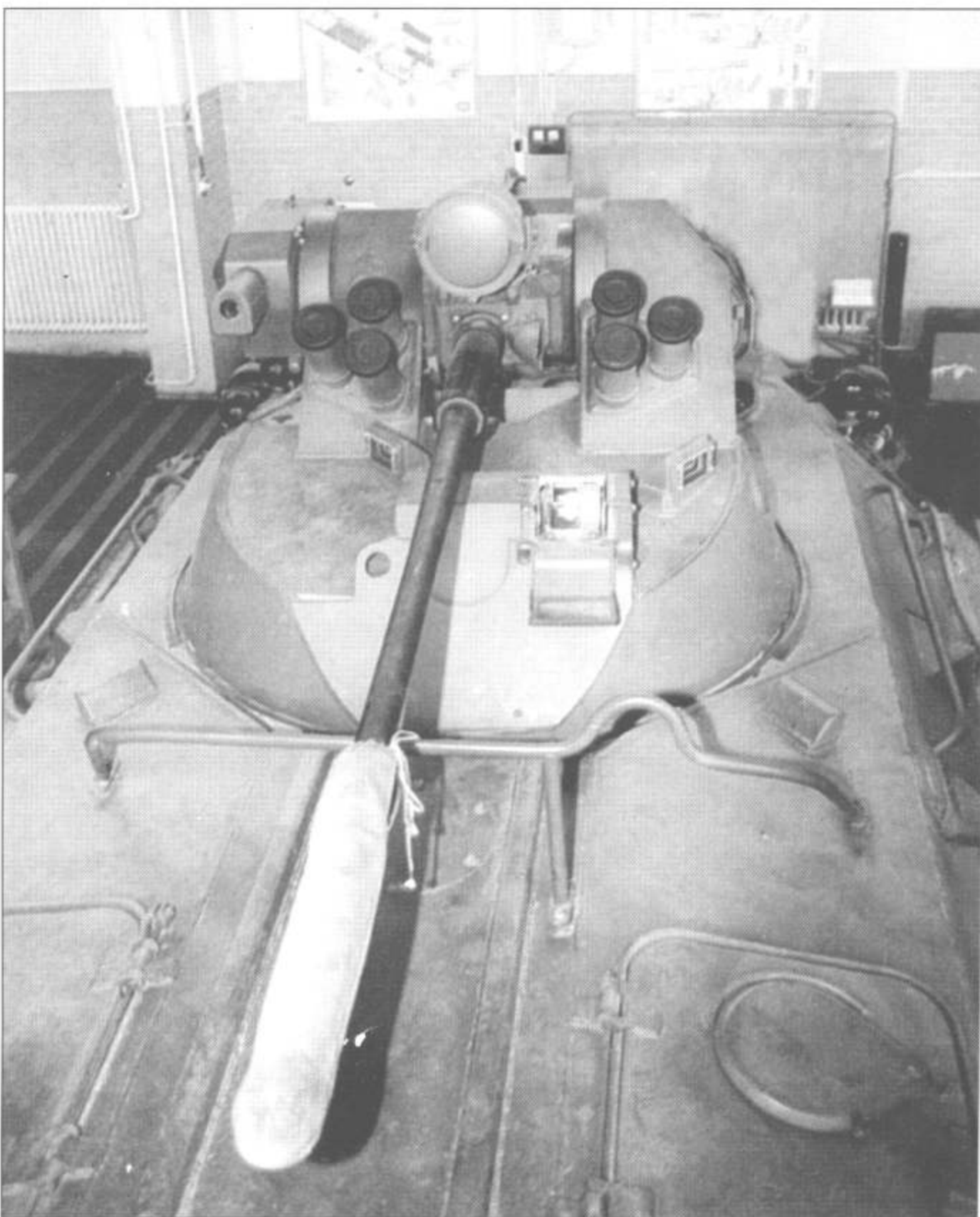
21 августа 1972 года был принят на вооружение новый бронетранспортёр ГАЗ-4905, пошедший в серийное производство в 1976 году под обозначением БТР-70. Машина представляла собой сильно модернизированный БТР-60ПБ. На новом бронетранспортёре силовая установка представляла собой два V-образных, восьмицилиндровых

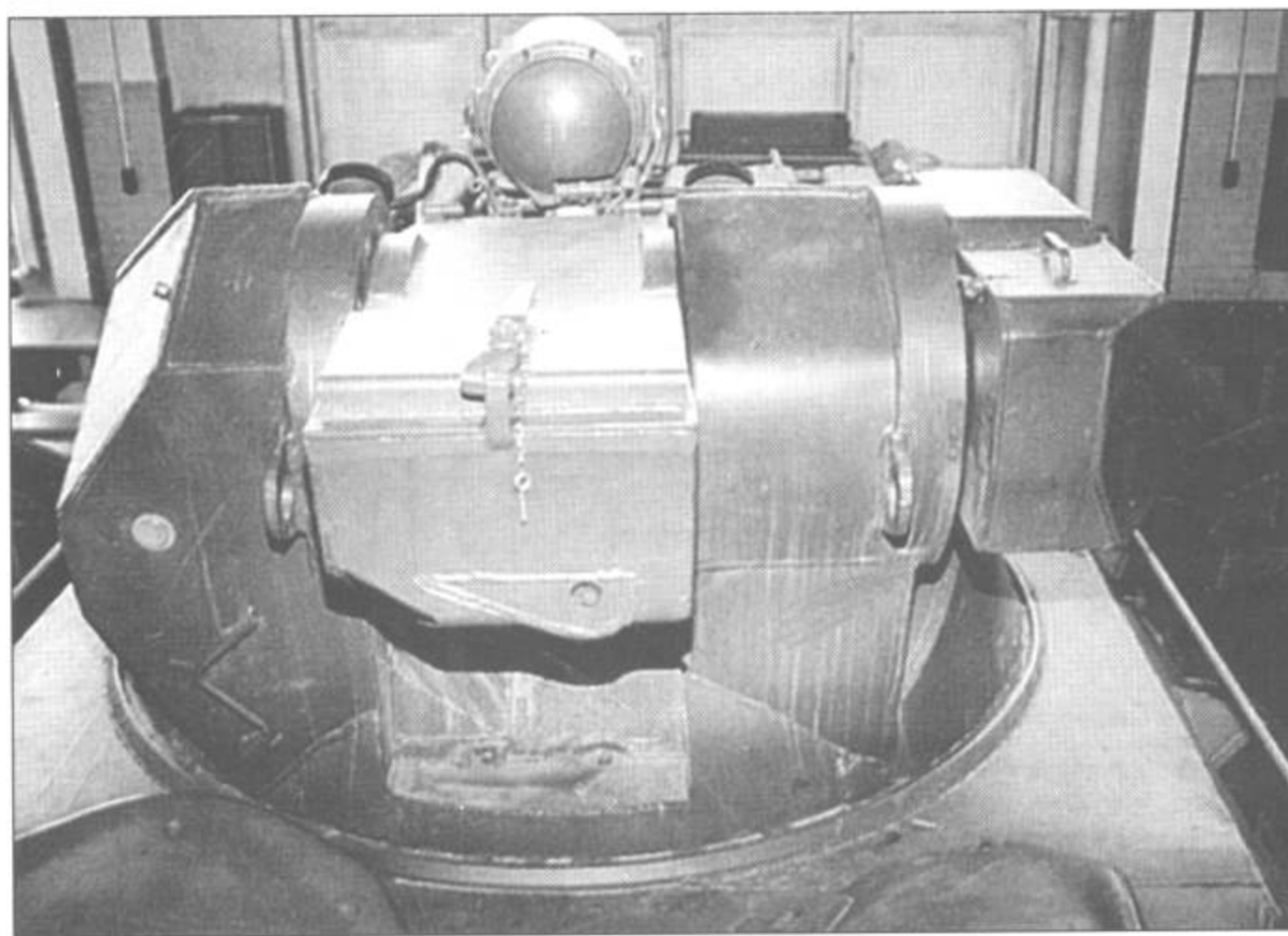
двигателя ГАЗ-49Б (ЗМЗ-4905) мощностью 120 лошадиных сил каждый. По бортам БТР-70 располагалось шесть бойниц для стрельбы из личного оружия. Машины оснащались радиостанциями Р-123М и переговорными устройствами Р-124. Вскоре БТР-70 вытеснили устаревшие БТР-60ПБ. Кроме Советской Армии бронетранспортёры поставлялись только Национальной Народной Армии ГДР. Также БТР-70 производился по лицензии в Румынии под обозначением ТАВ-77.

В 1986 году бронетранспортёр был опять модернизирован и получил обозначение ГАЗ-5903. При создании новой машины были учтены все недостатки, выявленные во время боевого применения бронетранспортёров во время Афганского конфликта. Два карбюраторных двигателя заменили на один дизельный, восьмицилиндровый, четырёхтактный, V-образный, с турбокомпрессорным наддувом КАМАЗ-7403, мощностью 260 лошадиных сил. На новом бронетранспортёре вначале устанавливалась радиостанция Р-123, а потом радиостанция Р-163-50У и переговорное устройство Р-174. Новая машина была запущена в серию под обозначением БТР-80. Бронетранспортёр имел следующие характеристики: боевая масса 13600 кг, длина 7650 мм, ширина 2900 мм, высота 2450 мм, клиренс 475 мм, колея 2410 мм, база 4400 мм, максимальная скорость 80-90 км/ч, максимальная скорость на плаву 9,5 км/ч, запас хода по шоссе 600 км, запас топлива 600 л, экипаж (десант) 2 (8) человек. Преодолеваемые препятствия: угол подъёма 30, крен 25, ширина рва 2000 мм, стенка 500 мм. Бронирование: лоб корпуса 10 мм, борт 7-9 мм, корма 7 мм, башня 7 мм. Боекомплект 500 патронов калибра 14,5 мм, 2000 патронов калибра 7,62 мм.

Все машины, начиная с БТР-60, использовались во множестве вооружённых конфликтах во многих странах мира, в том числе и на территории СССР и России.

За всё время производства четырёхосных бронетранспортёров модернизация велась за счёт улучшения корпуса и усиления мощности двигателя, но все машины име-

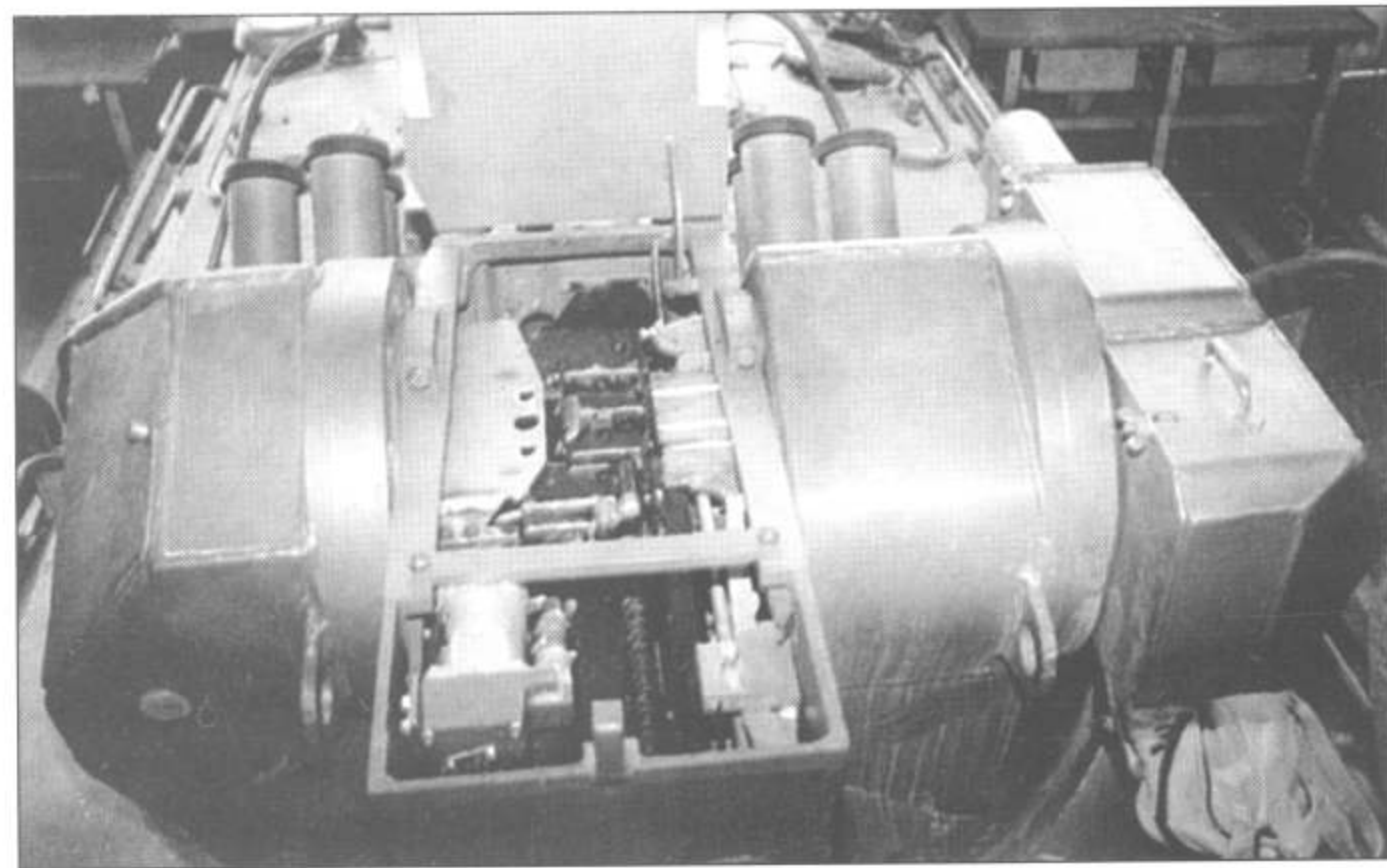




ли одинаковое вооружение - 14,5 мм пулемёт КПВТ спаренный с 7,62 мм пулемётом ПКТ. В начале девяностых годов прошлого века были предприняты попытки оснастить БТР-80 более тяжёлым вооружением. В результате этой работы появились артиллерийско-ракетный модуль «Кливер», созданный НПО «Прочность» и представленный в 1996 году, и башенная пушечно-пулемётная установка, разработанная по теме «Буйность». Оба варианта имели практически одинаковое вооружение (30 мм автоматическая пушка 2А72 и 7,62мм пулемёт ПКТ, правда, модуль «Кливер» имел ещё четыре ПТУР 9М133). В 1990 году была создана ещё одна машина на базе БТР-80 в знаменитом ЦНИИТОЧМАШ. Специалисты из Климовска создали самоходное артиллерийское орудие 2С23 «Нона СВК». Хотя эта машина вызывала большой интерес специалистов на всех выставках, единственная страна, принявшая на вооружение самоходку «Нона СВК», это Китай, закупивший 100 машин.

Модуль «Кливер» в серийное производство так и не пошёл. А комплекс вооружения, разработанный по теме «Буйность» был запущен в серийное производство и

после установки на бронетранспортёр машина получила обозначение БТР-80А. Боевой модуль «Буйность» так же устанавливался на МТ-ЛБ (МТ-ЛБ 6 МБ) и на БТР-70 (БТР-70М). Так же был создан «полицейский» вариант БТР-80А для внутренних войск под обозначением БТР-80С. На нём



вместо 30мм пушки 2А72 был установлен 14,5 мм пулемёт КПВТ. БТР-80С на вооружение пока ещё не принят, а во внутренние войска поступают БТР-80А. В составе внутренних войск БТР-80А принимал участие в боевых действиях во время второй Чеченской войны.

БТР-80А, по своим характеристикам практически не отличается от обычного БТР-80. Машина получилась ниже на 100 мм, десант уменьшился с восьми до трёх человек. Вполне вероятно, что скоро БТР-80А вытеснит БТР-70 и БТР-80, как это произошло с БТР-60ПБ.

Модель

Модель БТР-80 фирмы «Dragon» появилась более 10 лет назад. Набор представлял собой доработанный набор «БТР-70». Позже отливки передавались фирме «Italeri». В 2002 году появилась модель «БТР-80» от «Звезды». В коробке лежал всё тот же дрегоновский пластик и новая декаль на два варианта. В том же году фирма «Навигатор» выпустила конверсионный набор «БТР-80А», представляющий собой комплекс вооружения, разработанный по теме «Буйность», отлитый из смолы и белого металла, такой же, как и в наборе «МТ-ЛБ-6МБ». Поскольку модель изготовлена очень давно, присутствует большое количество неточностей и ошибок (иногда очень неприятных).

Сборку модели я начал не совсем по инструкции. Кстати инструкция сильно сжата, упрощена и местами не совсем понятна. Старая, дрегоновская, была намного лучше, и я настоятельно рекомендую для сборки модели найти её, а лучше найти хорошие чертежи и фотографии этой машины (вдобавок к инструкции). Для начала я приклеил к нижней половине корпуса основания боковых люков и, зашпаклевав швы, подпиллил их внизу, так как они не должны выступать ниже корпуса. Пока нижняя половина сохла я наклеил на верхнюю половину корпуса люки (на модели все люки сделаны подвижными, но интерьер полностью отсутствует и лучше их заклеить) и зашпаклевал петли (так они будут больше похожи на настоящие). Потом я наклеил все

остальные лючки. Лючки на бортах моторного отделения (детали № С27 и С28) лучше приклеивать после приклеивания бронеклапков глушителей (детали № С25 и С24), так как посадочные места лючков даны неверно. После этого в нижнюю половину корпуса была вставлена подвеска. Неплохо бы было основательно доработать подвеску, так как она сильно упрощена. Точнее это сильно упрощённая подвеска от БТР-60. Подвеску я исправлять не стал, так как модель будет стоять на подставке под стеклянным колпаком и поэтому подвеска почти не просматривается. После того как клей высох (колёса двух передних осей я не стал делать поворачивающимися) нужно отрегулировать сход-развал, для этого мне пришлось разрезать рулевые тяги и склеить их, наставив куском полистирола, внутри корпуса. Для этой цели я использовал деталь А29. Перед склейкой корпуса в верхней полови-

не корпуса надо расширить посадочное отверстие для башни, так как модель новой башни имеет посадочный узел большего диаметра. После этого я склеил половины корпуса и, приклеив кормовой лист, дал хорошо просохнуть. Когда клей окончательно высохнет предстоит исправить самую большую и самую неприятную, на мой взгляд, ошибку. Дело в том, что задняя часть днища на модели не имеет ничего общего с настоящей машиной. Всё это хорошо описано в «Стендмастере» № 10 (статья «Кошка под номером одиннадцать»). Правда в статье описывается сборка БТР-70 фирмы Dragon, но всё это актуально и для БТР-80. Надо заметить, что задние части днища БТР-70 и БТР-80 отличаются друг от друга. Для исправления этого безобразия надо у детали D18 (кормовой лист) удалить боковые части нижней поверхности и заклеить образовавшиеся дырки кусками тонкого (0,5 мм.)

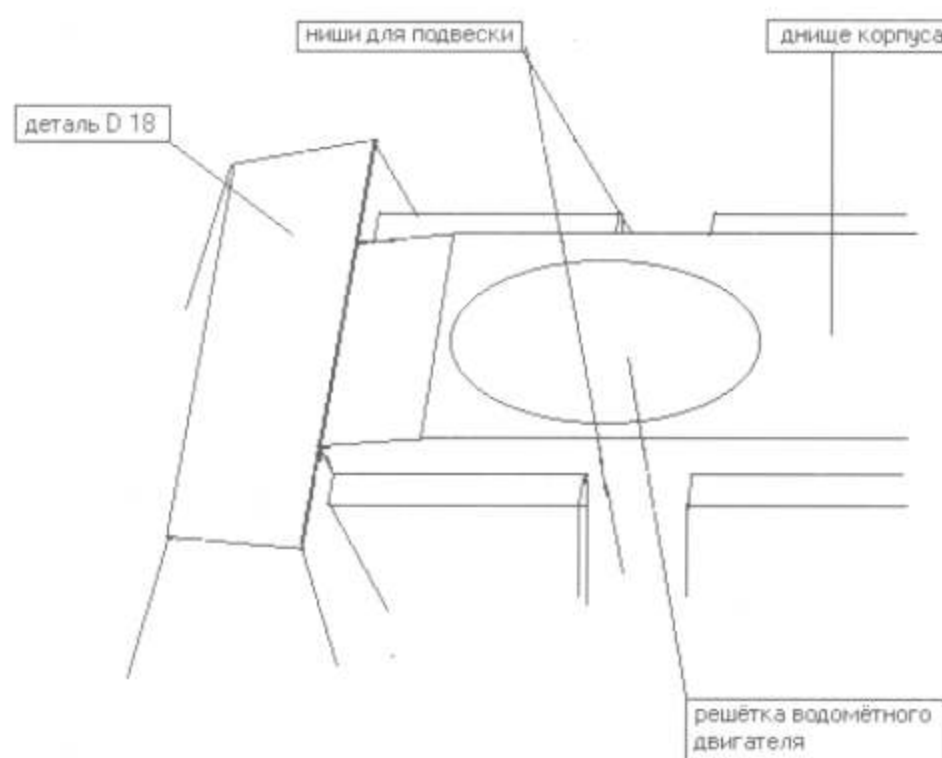


Ограничитель вертикального хода ствола

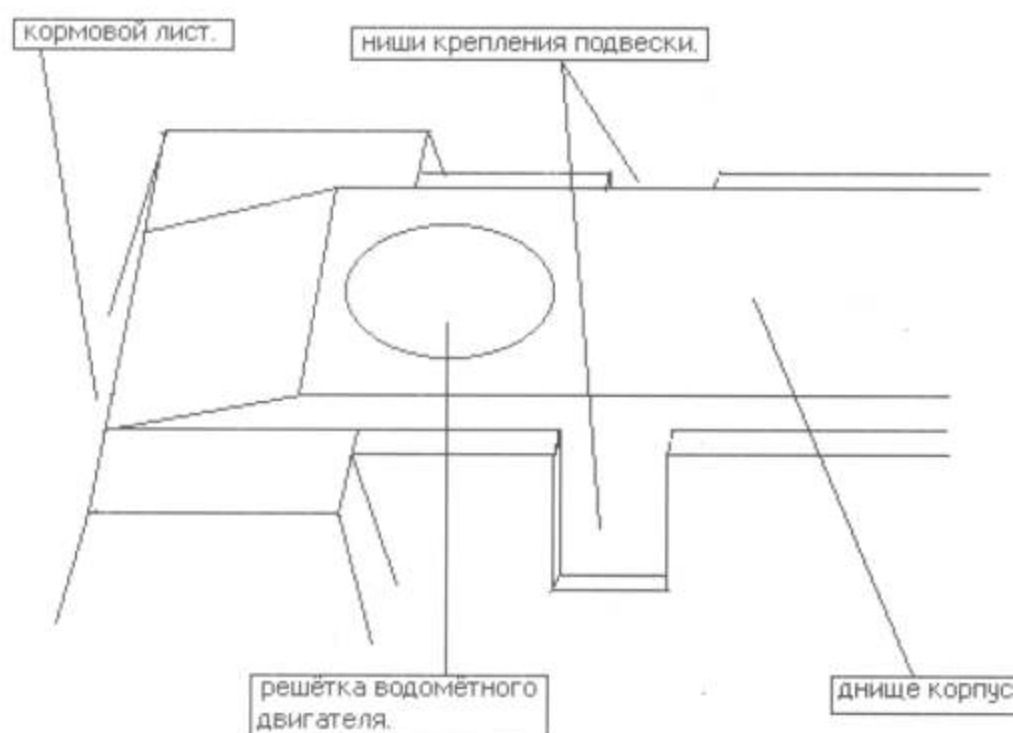
Палец буксирного приспособления.



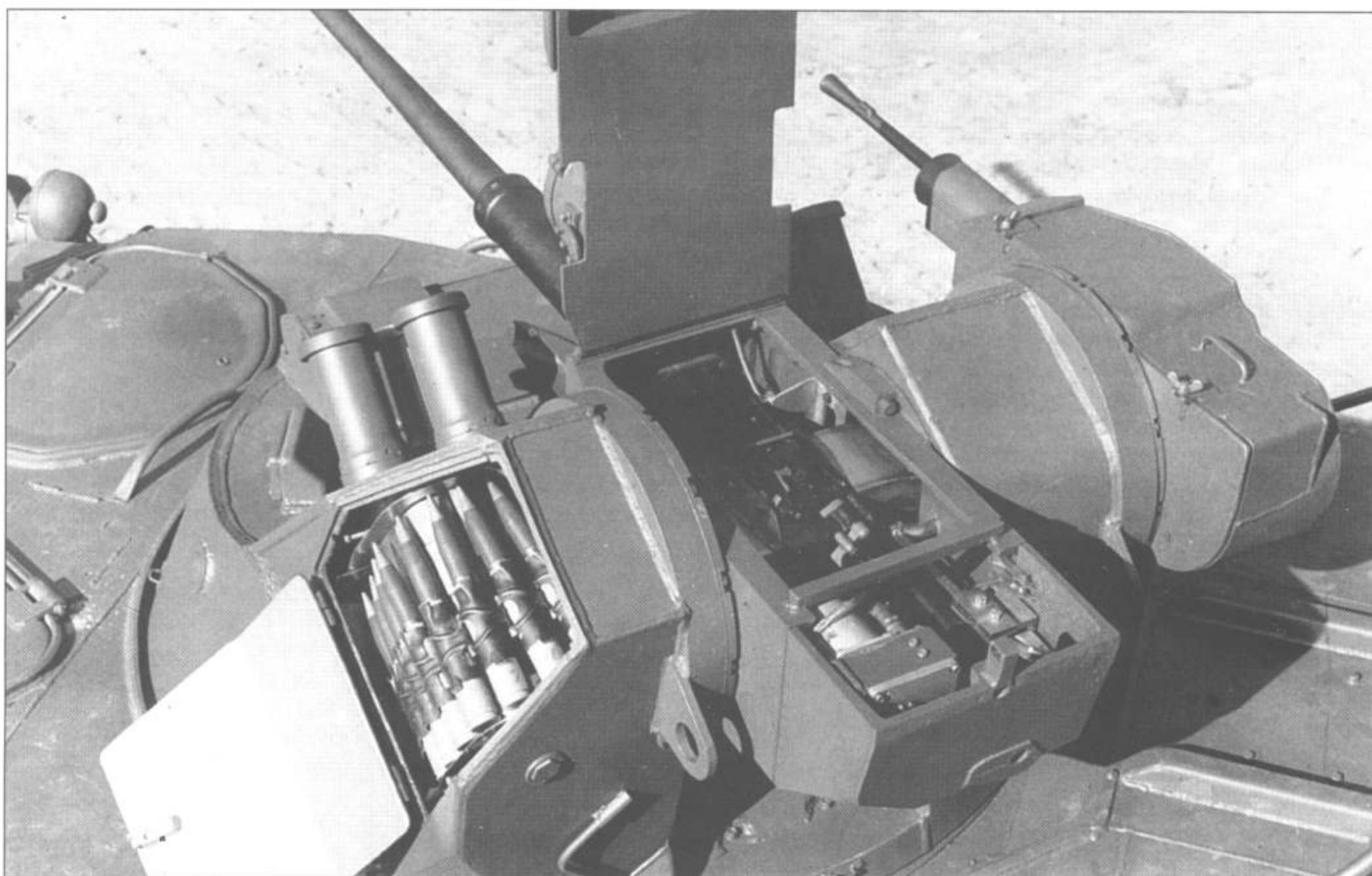
Так было. Так может быть.

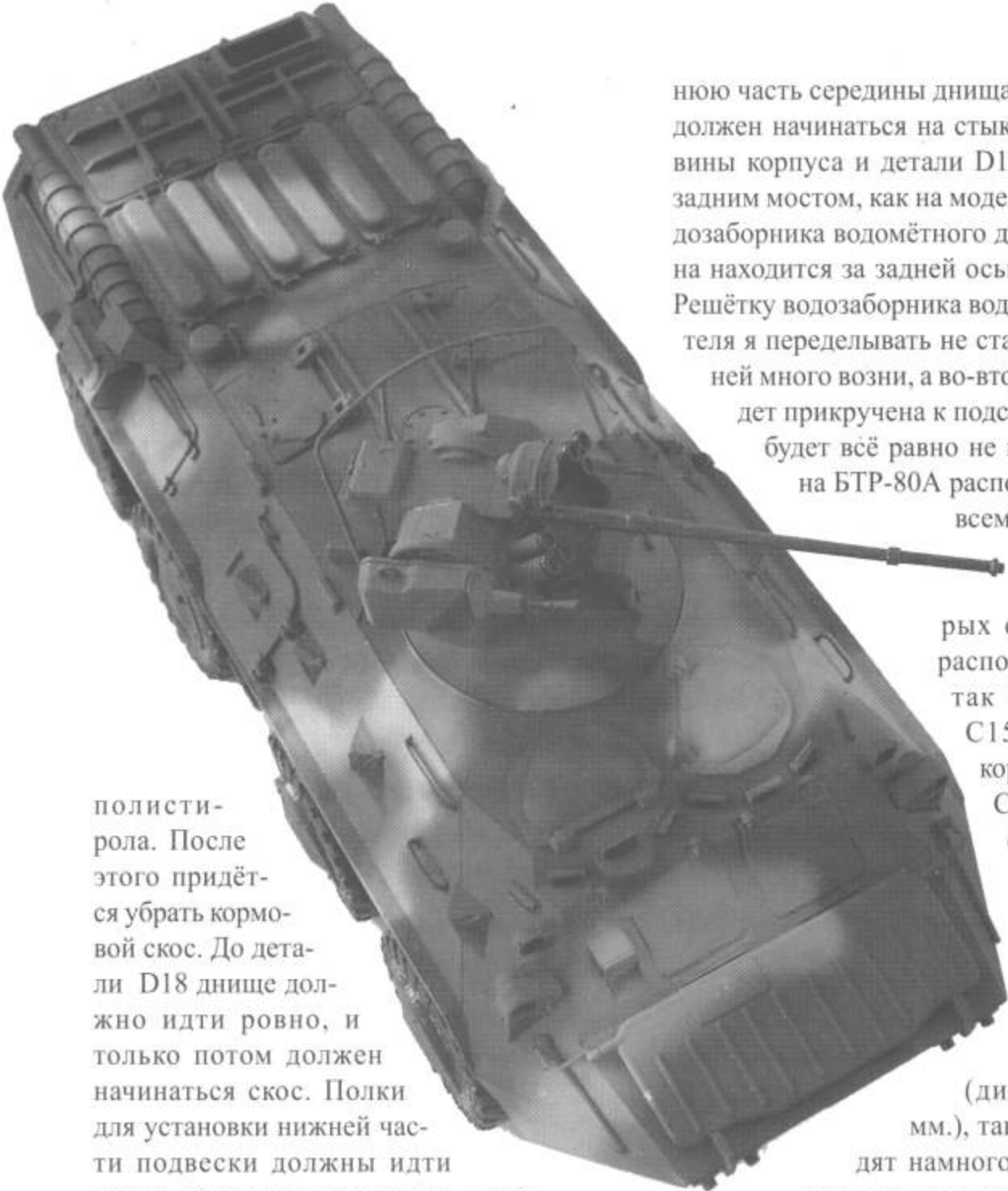


Задняя часть днища корпуса. Так было.



Задняя часть днища корпуса. Так должно быть.





полисти-
рола. После
этого придёт-
ся убрать кормо-
вой скос. До дета-
ли D18 днище дол-
жно идти ровно, и
только потом должен
начинаться скос. Полки
для установки нижней час-
ти подвески должны идти
ровно до самого кормового листа.

Всё это надо изготовить заново из тонкого
листового полистирола и двухкомпонентной
шпаклёвки фирмы Tamiya. После этого мож-
но клеить сперва нижние, а потом и вер-
хние створки боковых люков и зашпакле-
вать петли. Для чего это надо делать я опи-
сывал выше. Приклеивании нижней поло-
вины люка пришлось подтачивать верхнюю
половину корпуса так, что бы бортик на
нижней половине люка и бортик на верх-
ней половине корпуса составляли одну ли-
нию без выступов. Потом можно клеить
лючки бойниц для стрельбы из личного ору-
жия, щитки для лобовых стёкол в закрытом
положении (рамку лобовых стёкол, деталь
D6, я клеить не стал) и ящик ЗИП (дета-
ли C8). Если щитки лобовых стёкол (дета-
ли № C 22 и C 23) будут открытыми при-
клеивать их надо позже. Ящик (деталь №
D12) я приклеивать не стал (на фотогра-
фиях БТР-80А он отсутствует). После этого
надо сделать из тонкого листового полисти-
рола (толщиной 0,5 мм.) и двухкомпонент-
ной шпаклёвки фирмы Tamiya новую зад-

нюю часть середины днища (кормовой скос
должен начинаться на стыке нижней поло-
вины корпуса и детали D18, а не сразу за
задним мостом, как на модели). Решётка во-
дозаборника водомётного движителя долж-
на находится за задней осью, а не под ней.
Решётку водозаборника водомётного двига-
теля я переделывать не стал. Во-первых, с
ней много возни, а во-вторых, модель бу-
дет прикручена к подставке и решётку
будет всё равно не видно. Поручни
на БТР-80А располагались не со-
всем так как на мо-
дели. Кстати на
БТР-80 некото-
рых серий поручни
располагались точно
так же. Поручень
C15 был намного
короче, а поручни
C4 и D27 отсут-
ствовали. Все
ручки, скобы и
поручни надо
выгнуть из
проволоки
подходяще-
го диаметра
(диаметром 0,8
мм.), так как они выгля-
дят намного лучше и уста-
навливать их нужно в самом кон-
це работы (перед покраской). Деталь

№ D2 (нижний ограничитель хода вооруже-
ния) на БТР-80А был совершенно другой
формы. Все неиспользуемые отверстия надо
зашпаклевать, и рассверлить новые. Вкле-
ивать их надо на «СуперМомент-гель»,
вставляя в рассверленные отверстия. Зерка-
ла заднего вида я делать не стал, так как я
делал модель выставочной машины. Кста-
ти зеркала были далеко не на всех бронет-
транспортёрах.

Пока корпус сохнет, а просушить его
надо хорошо, приступаем к сборке боевого
модуля «Буйность». Когда я собирал МТ-
ЛБ-6МБ (башни в обоих наборах одинако-
вые) корпус башни составлялся из двух ча-
стей (верхняя часть и посадочное кольцо, а
внутри пустота). В наборе БТР-80А корпус
башни был монолитный, одной деталью, без
пустоты, поэтому мне пришлось рассверли-
вать отверстие под гидроци-
линдр вертикаль-
ной наводки воо-
ружения. За-

щитный кожух гидроцилиндра вертикально-
го наведения вооружения я делать не стал
так, как тогда пушка и пулемёт потеряли бы
подвижность. Выступы на нижней части
башни, изображающие скобы для крепления
брезентового чехла башни, нужно убрать,
так как на машине они отсутствуют. Ствол
30-мм автоматической пушки 2А72 был не-
много искривлён и имел овальное сечение
и вообще он изготовлен неправильно, по-
этому его надо заменить выточенным из
металла. В остальном сборка башни отри-
цательных эмоций не вызывает и собирает-
ся без проблем. Клеить башню лучше всего
клеем «СуперМомент гель». Более подро-
бно сборку башни я описывал в статье «Но-
вые МТ-ЛБ» в одном из прошлых номеров.

Задний буксирный прибор (палец), рас-
положенный в верхней части кормового ли-
ста по центру, сделан примитивно. Палец
нужно сточить и рассверлить отверстие под
новый палец, а нишу углубить. Для этого
надо вырезать заднюю стенку ниши и изго-
товить новую из куска листового полисти-
рола (табличка с логотипом фирмы от лит-
никовой рамки подходит для этого как
нельзя лучше) наклеенного на кормовой
лист изнутри. Толщина пластика позволяет
сделать это. Палец выгибается из проволо-
ки подходящего диаметра. Кстати палец бук-
сирного приспособления чаще всего был не
как в наборе, а другой формы (кстати, де-
лать его намного проще). Осветительный
прибор, расположенный над перископом ко-
мандира, должен быть в три раза больше (он
должен быть такого размера, как на башне),
поэтому его надо заменить или убрать со-
всем (на многих машинах прожектор отсут-
ствовал). После этого надо наклеить всю ос-
тальную мелочёвку (кроме колёс и стволов
вооружения). На этом предварительная
сборка закончена и можно приступать к по-
краске.

Окраска

Обычно БТР-80А имел стандартный
трёхцветный камуфляж. Я выбрал не совсем
обычный камуфляж, но об этом позже. Для
начала я покрасил всё в основной цвет
(№317 зелёный полная окраска современ-
ных танков фирмы АКАН). В стандартном
варианте это должен быть серо-песочный
(№357 фирмы АКАН), но я выбрал серо-го-
лубой (№349 фирмы АКАН). Маши-

ны с таким камуфляжем
иногда встречаются.
Именно такой, двух-
цветный ка-





муфляж я и выбрал. Шины и другие резиновые детали я красил №356 Резина на катках новая фирмы АКАН. Гидроцилиндр вертикальной наводки вооружения я красил №633 Полированная сталь: серая, очень яркая, старая фирмы АКАН. Стволы вооружения-№613 Воронёная сталь. Стёкла перископов, приборы светомаскировки и заглушки инфракрасных прожекторов- №218 Federal black (Gloss) стандартный чёрный, глянецовый. Задние световые приборы я сперва покрасил серебрянкой, а когда краска высохла, покрасил красным и оранжевым лаками собственного изготовления (в цапонлак добавил чернила из стержней для шариковых ручек). При такой покраске получается эффект светящегося фонаря. Внутри выхлопных труб и вокруг них слегка «подкоптил» чёрной матовой краской. Описывать тонировку я не буду. Об этом и так написано много. После покраски и просушки можно приступать к окончательной сборке.

Окончательная сборка

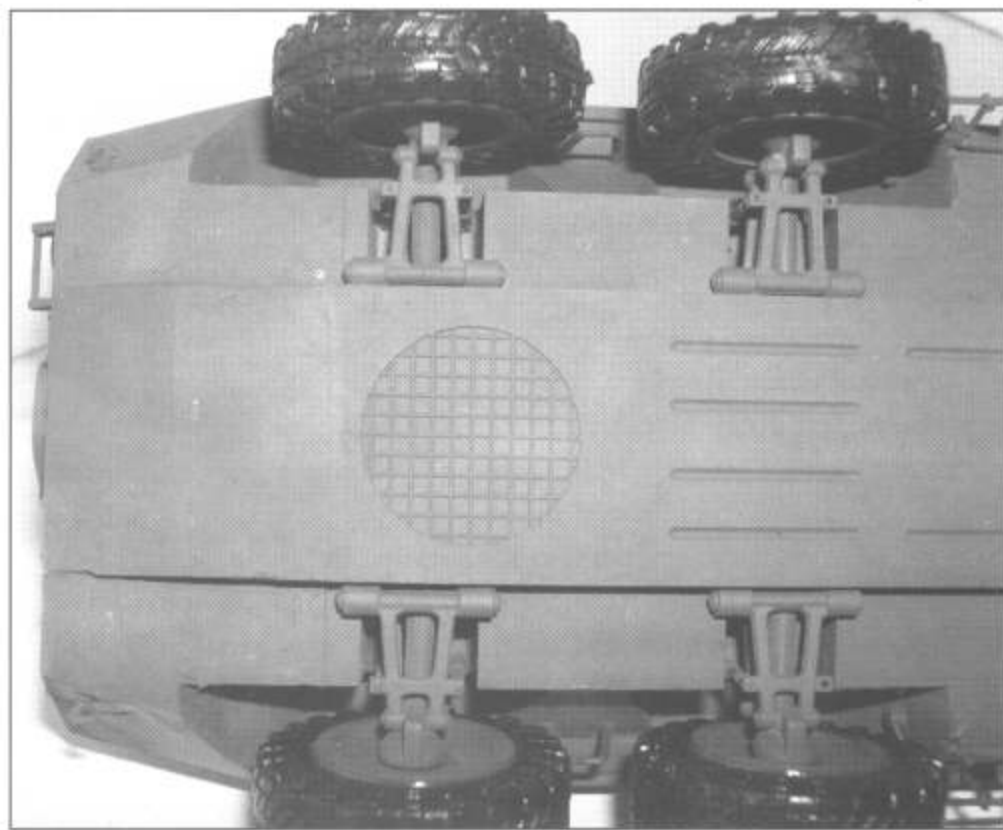
Когда краска высохла (лучше дать краске просохнуть подольше) можно устанавливать колёса. Сперва вставляем в шину наружную часть дисков, а затем приклеиваем внутреннюю часть диска, предварительно приклеив деталь № D16. После этого можно установить колесо на место (колёса можно оставить вращающимися). Потом я вклеил ствол пулемёта ПКТ, а затем ствол пушки 2А72 (30-ти мм автоматическая пушка). Стволы лучше вклеивать на клей «Супер-Момент гель». После этого башню можно устанавливать на корпус. Готовую модель на подставку удобнее всего прикрутить с помощью самореза через дно модели (в отверстие для установки башни). После этого остаётся поставить модель на полку и любоваться (для дополнительной защиты от пыли модель можно накрыть прозрачным колпаком).

PS. Когда работы над моделью подходили к концу, просматривая хронику из Чечни, я обнаружил один интересный эпизод с участием БТР-80А, который так и просится быть воспроизведённым в масштабе. Не так давно наш прези-

дент В.В.Путин призвал «Мочить террористов в сортире». В конце 2002 года распоряжение президента было выполнено! На всю страну показали как где-то в Чечне БТР-80А во время очередной зачистки переезжает через деревенский сортир! Какой прекрасный сюжет для диорамы.

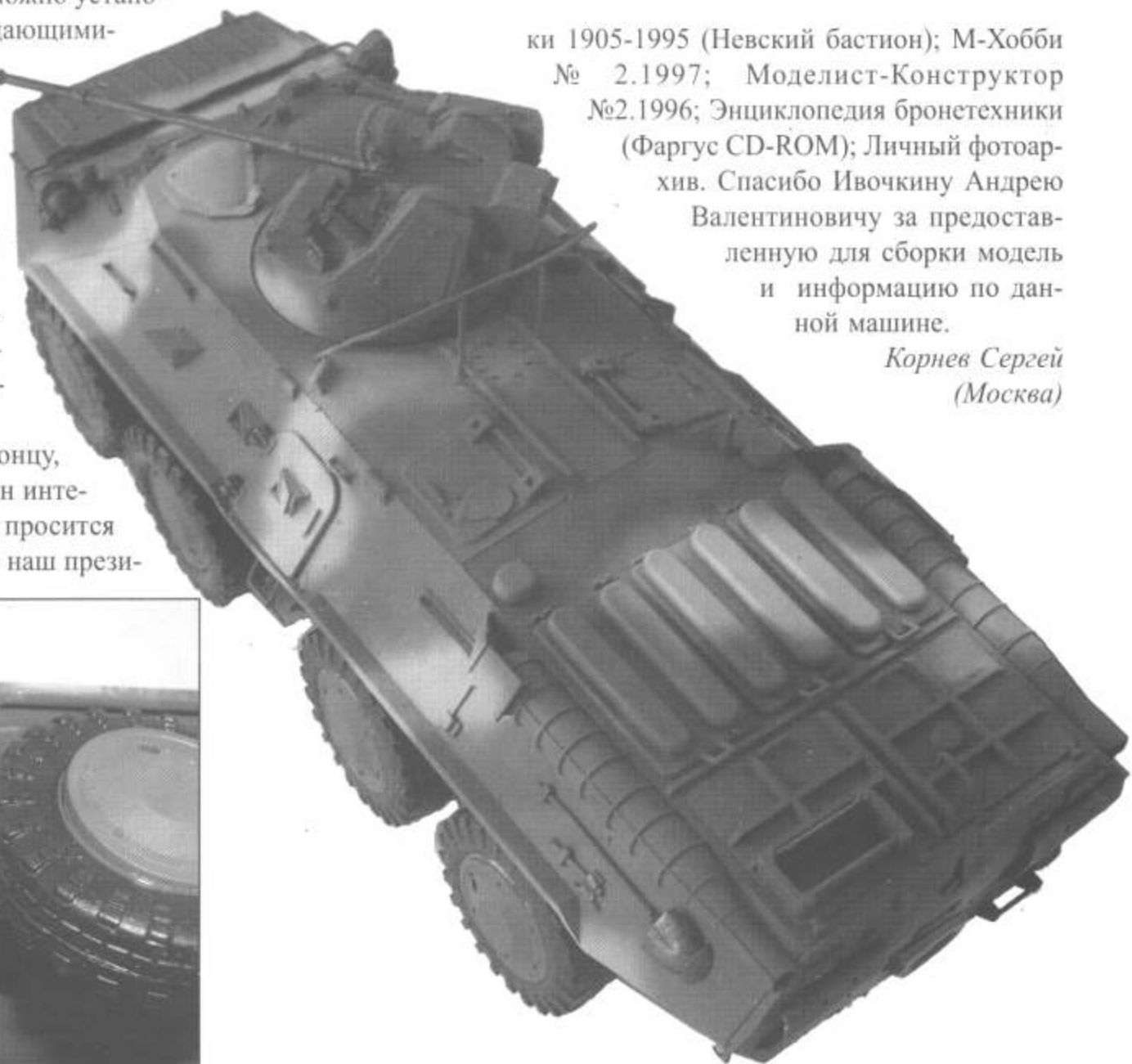
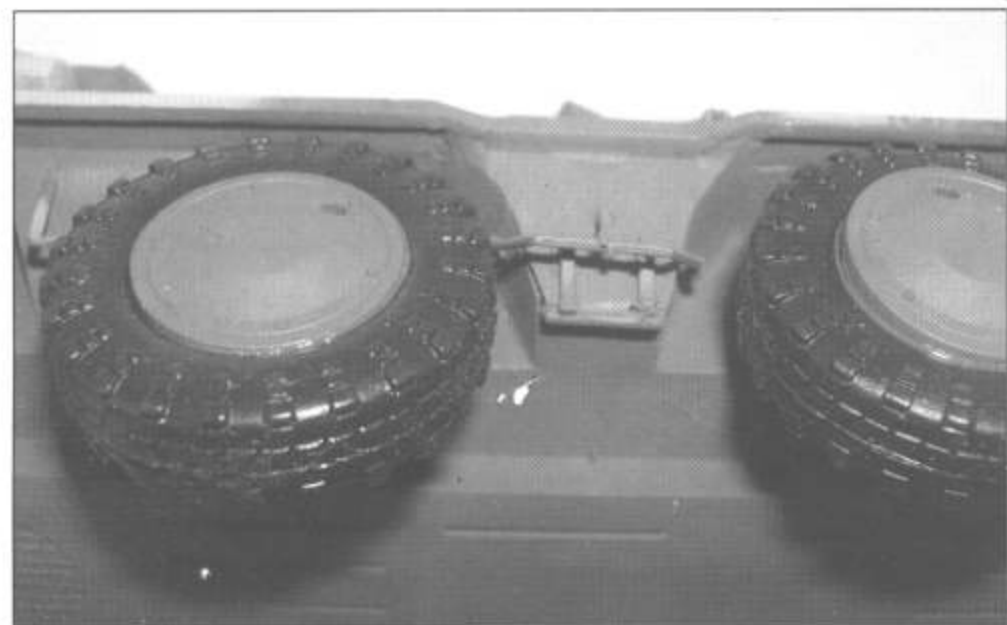
Материалы: БТР-80 «Звезда» (ex Dragon); БТР-80А конверсионный набор «Навигатор»; Точёный ствол для 30-ти мм пушки 2А72; проволока; краски АКАН №№ 317, 349, 356, 211, 218, 613, 633; шпаклёвка; тонкий листовой полистирол.

Литература: Современная колёсная бронетехника (Техника и вооружение №11-12.1999); Техника и вооружение №10.2001; Танко-мастер № 3.1997; Танкомастер № 3.2001; Моделизм № 5-6.2002; Советская бронетанковая техника 1945-1995 (Бронеколлекция № 4.2000); Обзорение отечественной бронетанковой техни-



ки 1905-1995 (Невский бастион); М-Хобби № 2.1997; Моделист-Конструктор №2.1996; Энциклопедия бронетехники (Фаргус CD-ROM); Личный фотоархив. Спасибо Ивочкину Андрею Валентиновичу за предоставленную для сборки модель и информацию по данной машине.

Корнев Сергей
(Москва)



F-86 «Сейбр»

Масштаб 1 : 72

Производитель: «Академия»

Самолет

«Сейбр» - их тех самолетов, которые в представлении не нуждаются. Тем не менее...

Основой для знаменитого символа войны в Корее послужил почти ныне забытый палубный истребитель FJ-1 «Фьюри» с прямым крылом. Конструкторы фирмы Норт Америкэн переделали флотскую машину, творчески используя наработки аэродинамиков Третьего Рейха в области стреловидных крыльев. За счет использования крыла со стреловидностью по передней кромке 35 град. удалось поднять максимальную скорость полета на 110 км/ч. Прототип XP-86 совершил первый полет 1 октября 1947 г. На первых модификациях F-86 стояли двигатели Джeneral Электрик J47-GE-1 тягой 4850 фунтов. На уровне моря истребитель развивал максимальную скорость 707 миль в час. Возможно, что опытный XF-86 преодолел звуковой барьер в ходе летных испытаний раньше, чем это официально сделал Чак Игер на ракетоплане Белл XS-1 «Скайрокет». Вооружение «Сейбра» - стандартное



истребителей американских ВВС, шесть крупнокалиберных пулеметов. Пройдет время и усовершенствованные «Сейбры» станут лучшими в мире в своем классе, однако первые F-86A доставили летчикам и техникам немало хлопот.

Серийный истребитель F-86A поднялся в воздух 18 мая 1948 г. В декабре 1950 г. началось серийное производство модификации F-86E. Модификация F-86B с увеличенным фюзеляжем в металл воплощена не была, вариант F-86C с боковыми воздухозаборниками не вышел из стадии экспериментов.

Базовыми моделями дневного истребителя стали F-86A, F-86E и F-86F. От моди-

фикации к модификации росла мощность двигателя, а на F-86F появилось новое крыло без щелевых предкрылков.

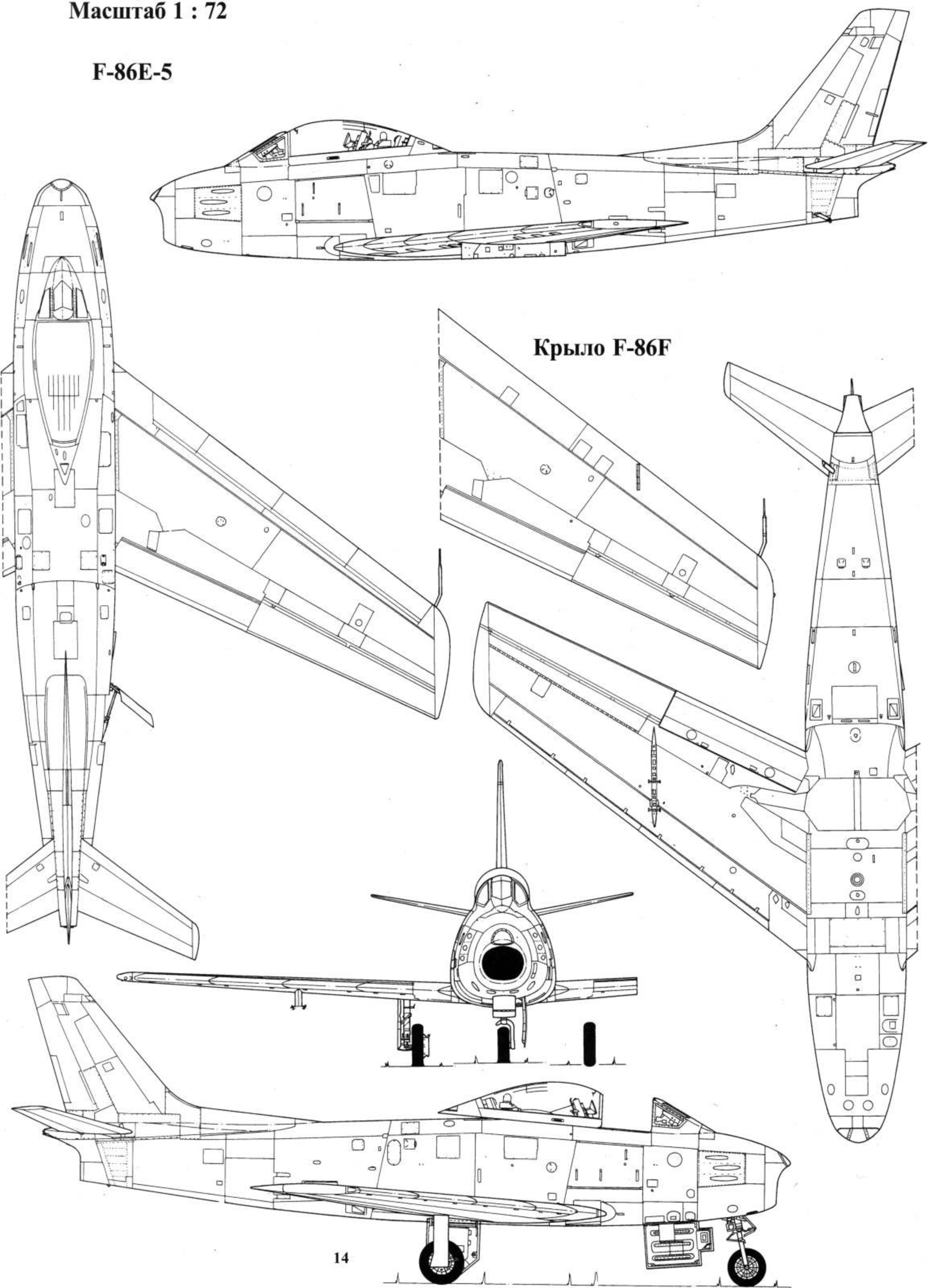
«Сейбр» выпускался по лицензии в Канаде и Австралии, самолет стал основным истребителем «Свободного мира», с него началось возрождение боевой мощи люфтваффе. В некоторых латиноамериканских странах и сегодня можно найти «живой» «Сейбр», способный подняться в небо. Самой яркой страницей боевой карьеры самолета стала война в Корее.

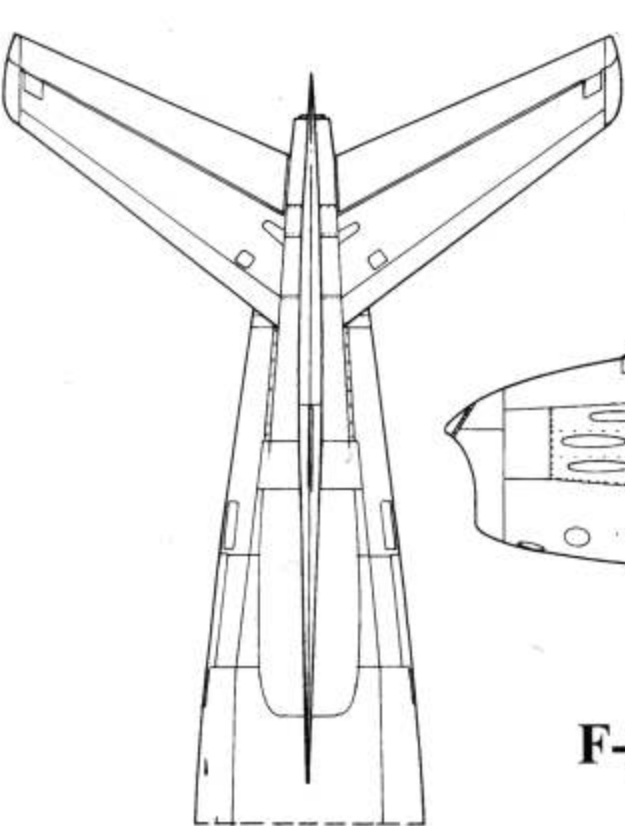
Единственным истребителем в мире, способным на равных сражаться с советскими МиГ-15 являлся «Сейбр». В Корею на-

Носовая часть F-86E
крупным планом



F-86E-5

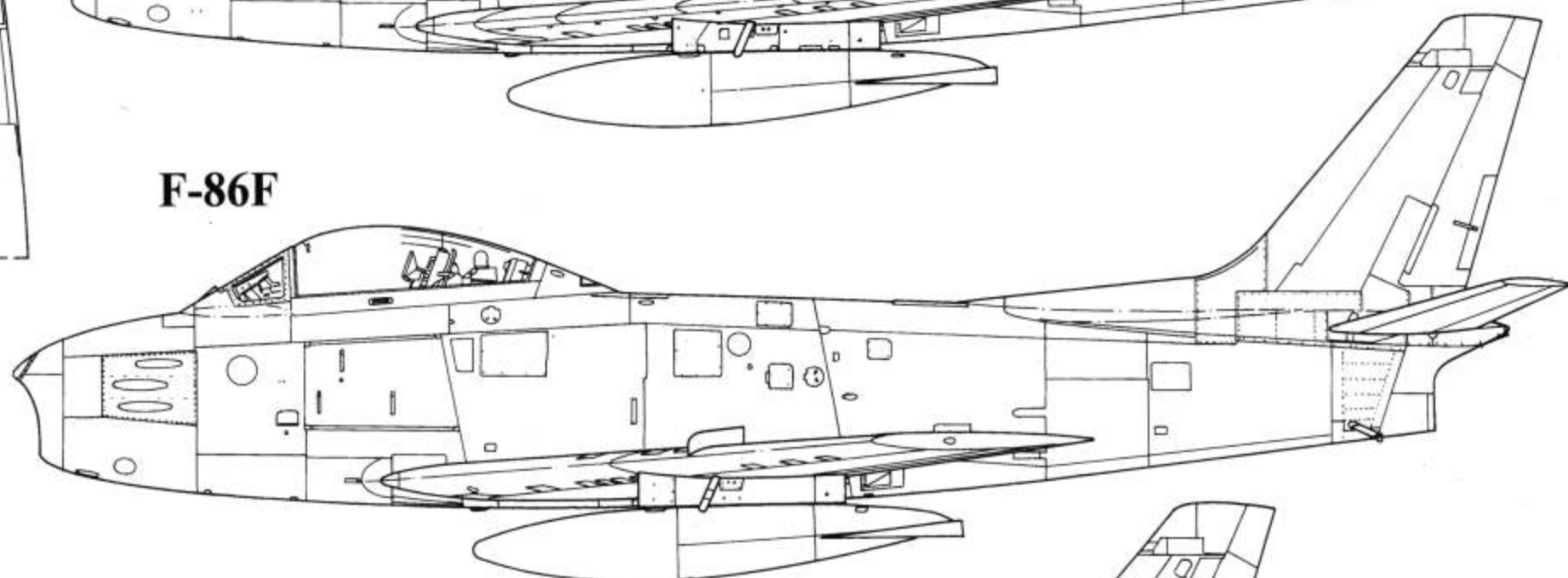




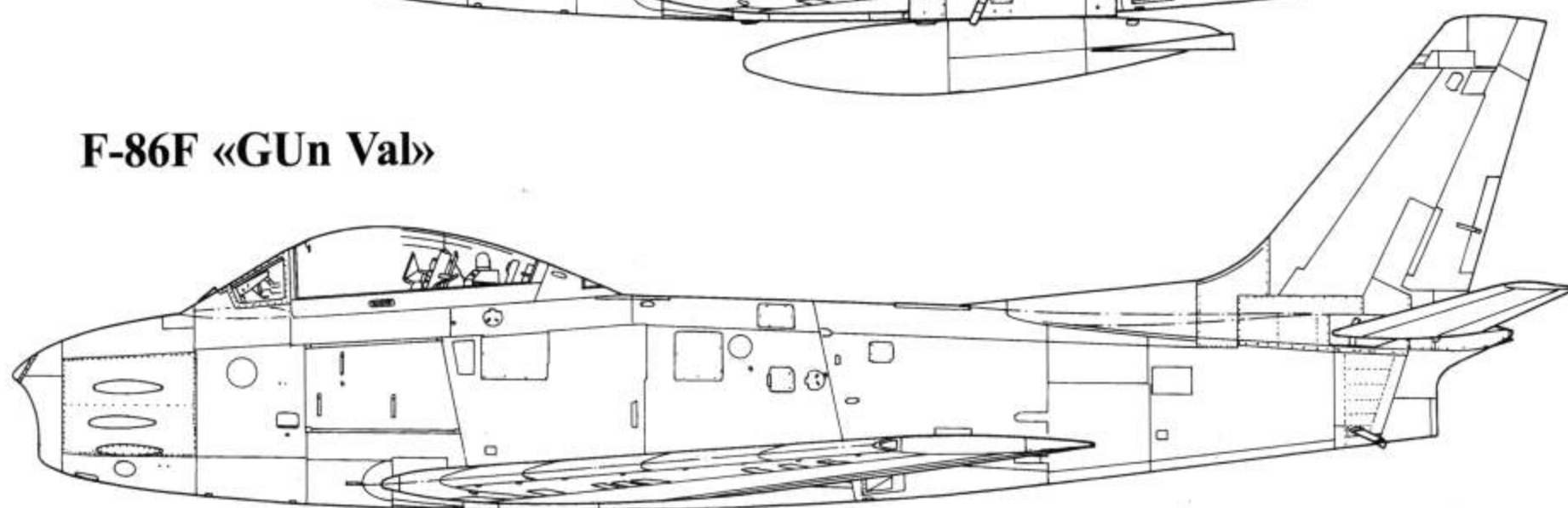
F-86A и фрагмент его хвоста



F-86F



F-86F «GUn Val»

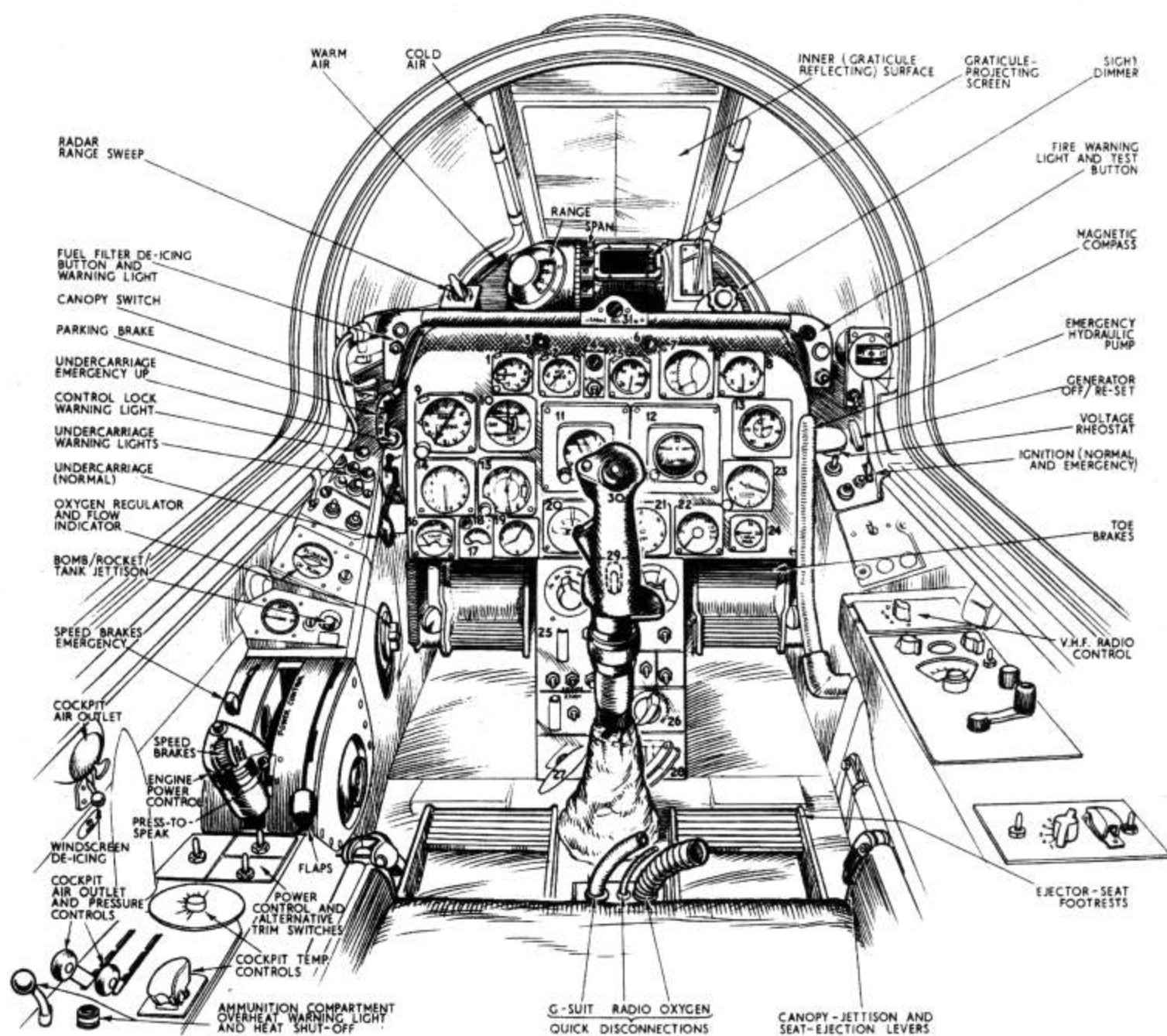


правили 4-е тактическое истребительное авиакрыло, вооруженное именно этими самолетами.

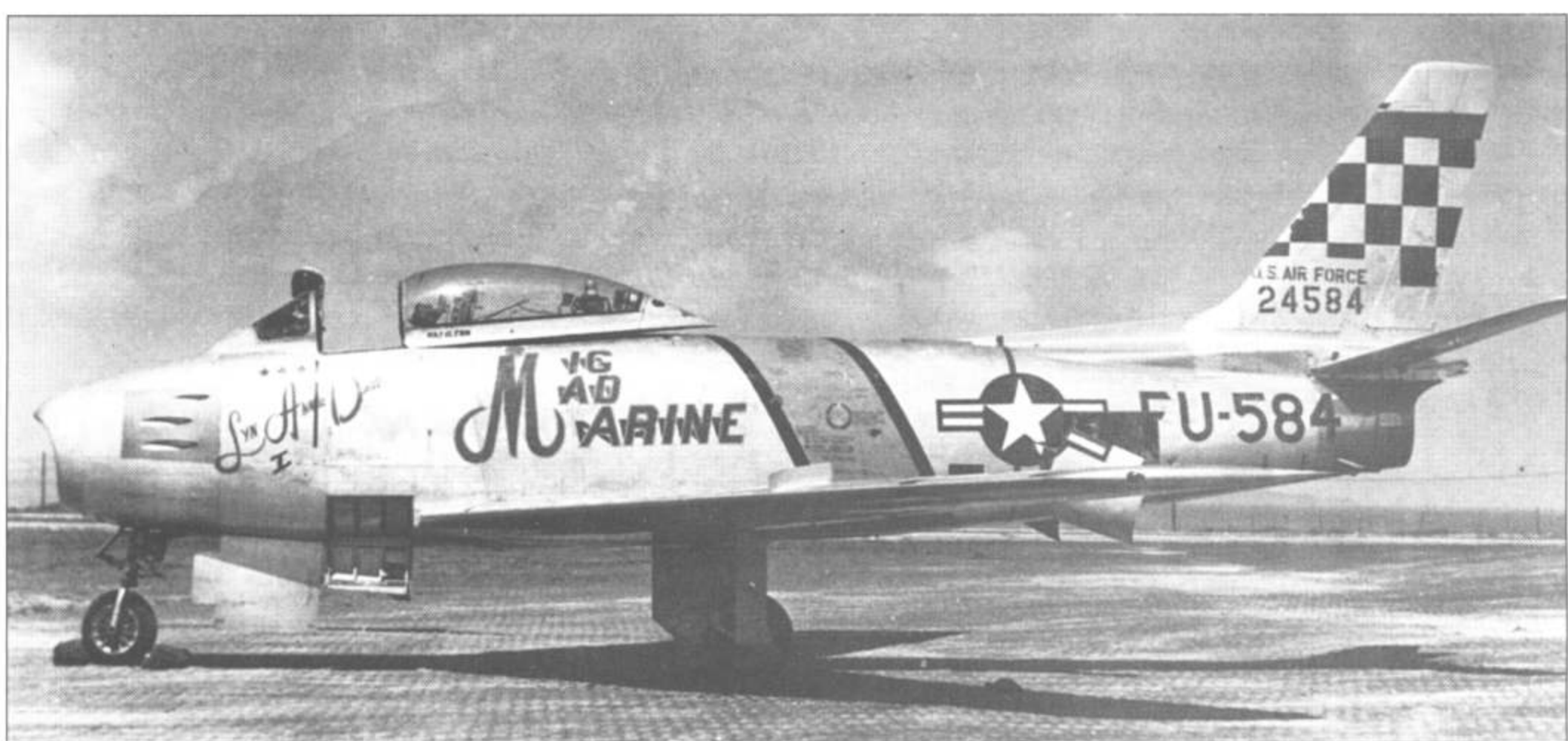
Командиром 4-го авиакрыла истребителей-перехватчиков являлся полковник Джордж Ф. Смит. Под свое «крыло» полковник собрал лучших летчиков-реактивщиков ВВС США, большинство которых прошло боевое крещение в огне второй мировой войны. Входящей в авиакрыло Смита 4-й истребительной авиагруппой 8-й воздушной армии командовал подполковник Джон С. Мейер, ас №2 ВВС США времен второй мировой войны. В состав авиагруппы входило три эскадрильи: 334-я «Pidgeons» (позже – «Eagles»), 335-я «Chiefs» и 336-я «Rocketeers».

«Сейбры» укрыли специальными коконами и погрузили на борт эскортного авианосца CVE-88 «Кэйп Исперанс». Корабль прибыл в японский порт Йокосука 1 декабря 1950 г.

17 декабря 1950 г. низкую облачность, висевшую над заснеженным летным полем аэродрома Кимпо, оттянуло ветром к северу. Погода позволила подняться в воздух четверке «Сейбров» во главе с командиром 336-й эскадрильи подполковником Брюсом Хинтоном. Истребители ушли на патруль к реке Ялу, совсем скоро эта зона получит всемирную известность как «MiG Alley» - аллея МиГов.

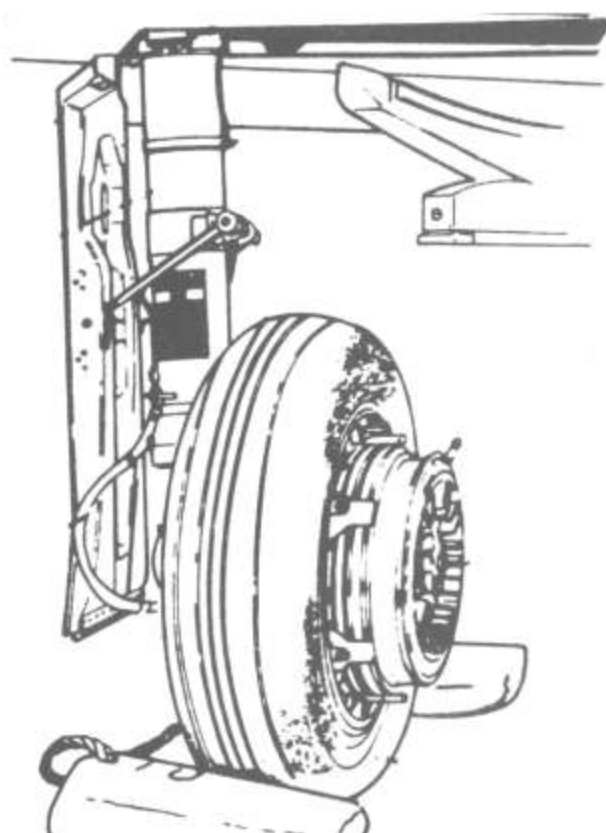
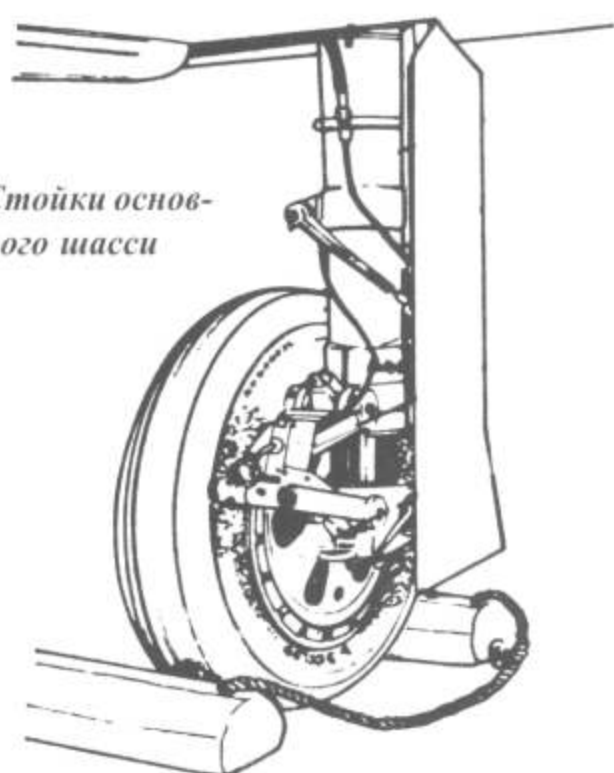


Кабина «Сейбра»



F-86E майора Джона Гленна - будущего астронавта и сенатора. Под фонарем - отметки о трех сбитых МиГах.

Стойки основного шасси



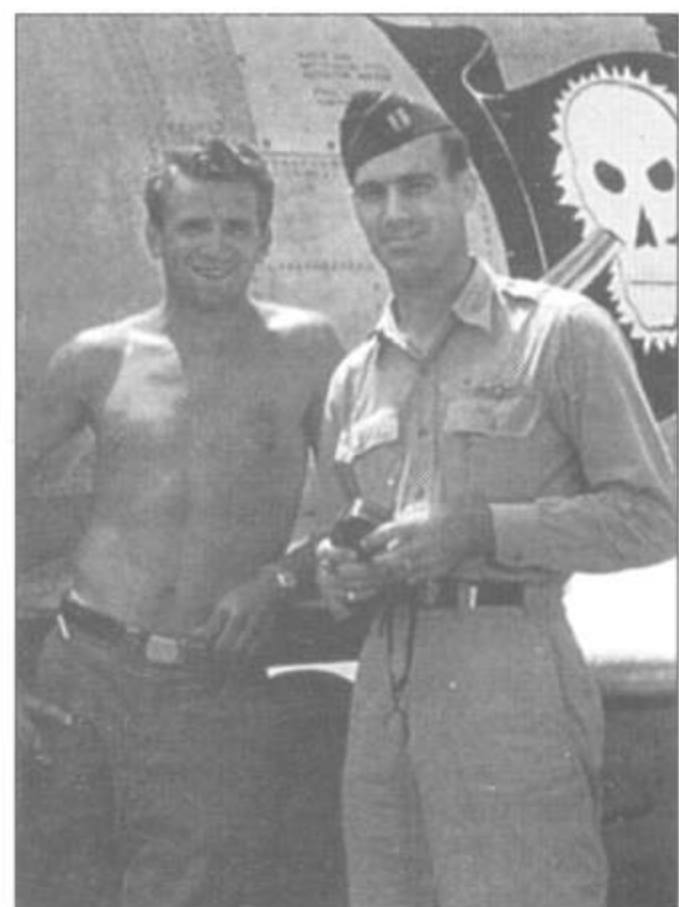
Над Ялу «Сейбры» встретили тех, кого и должны были встретить, китайские (на самом деле – советские) МиГ-15. «Китайцы» ошибочно приняли «Сейбры» за хорошо им знакомые «Шутинг Стары». Хинтон устремился в атаку во главе своей четверки. Подполковник вышел четко на «шесть часов» в хвост ведущему группы истребителей противника. Короткая очередь – и за МиГ-15 потянулся белый шлейф вытекавшего из побитого бака топлива. Хинтон пристроиться ко второму МиГу. Он старался вести огонь по двигателю. Подполковник сумел удержаться внутри виража, в который встал пилот МиГа. Хинтон жал на гашетку пулеметов до тех пор, пока самолет противника не загорелся. МиГ-15 перевернулся через крыло и перешел в неуправляемое падение. Истребитель упал в десяти милях южнее берега реки Ялу. Летчик так и не покинул самолет. Брюс Хинтон одержал свою первую победу в небе Кореи, она же стала и первой победой, одержанной на истребителе Норт Америкэн F-86A «Сейбр».

Победа оказалась отнюдь не легкой: Хинтон израсходовал почти весь боекомплект – 1802 патрона к пулеметам! Летчик показал в бою агрессивность, достойную

настоящего пилота ВВС США, он показал, что его летное мастерство превосходит мастерство «китайского» добровольца. Вместе с тем Хинтон уяснил, что «снять МиГ-15 с неба» – задача весьма и весьма сложная. Дебют «Сейбров» в небе Кореи состоялся.

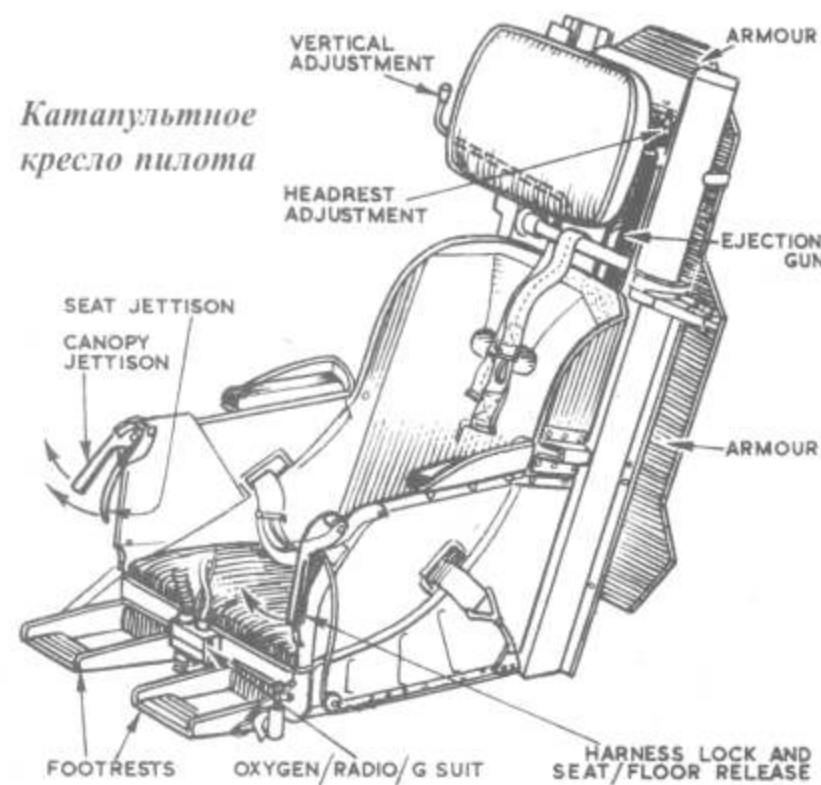
Соотношение потерь «Сейбров» и Мигов по американским данным способно поразить воображение любого, а заодно вспомнить поговорку: «Ври, ври, а не завирайся». Жаль, янки ее не знали. Отечественные данные выглядят намного правдоподобнее. Как бы то ни было сами американцы признали реактивным асом № 1 полковника Евгения Пепеляева – косвенное свидетельство правоты именно наших данных о потерях.

«Сейбр» стал предметом настоящей охоты, впрочем так же как и МиГ-15. В конечном итоге американцам удалось заполучить МиГ, а нашим – «Сейбр». Самолет был тщательно изучен в Бюро новой техники ЦАГИ. Создали даже КБ, перед которым поставили задачу скопировать заокеанское чудо. Задача не совсем логичная, ведь тот же МиГ-15 по ЛТХ и боевой эффективности скорее превосходил, чем уступал «Сейбру». «Наверху» хватило ума вовремя отменить непродуманное решение – копия не состоя-

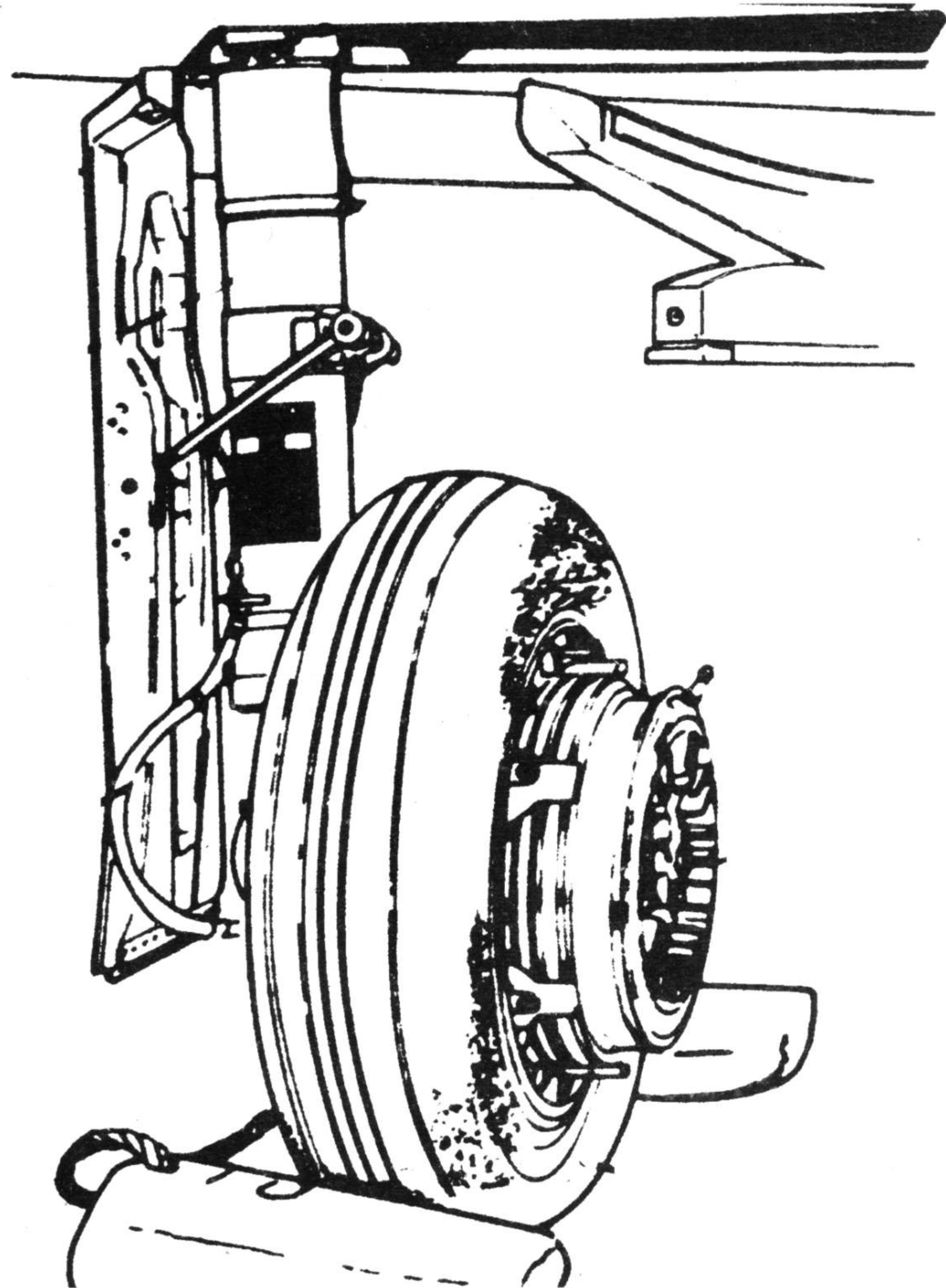
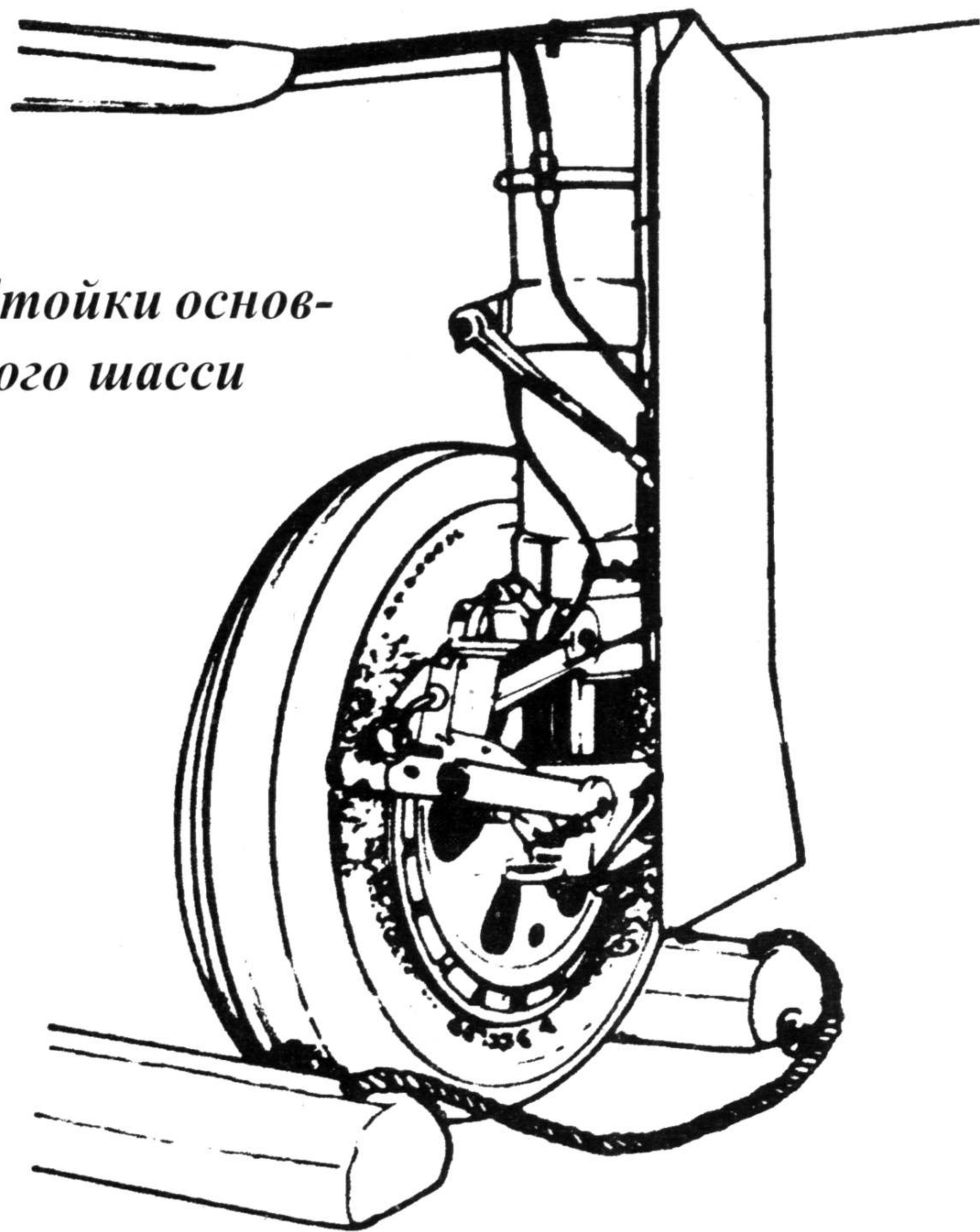


Клиффорд Джолли (справа) со старшим техником своего самолета. Всего в Кореи ас сбил 7 самолетов.

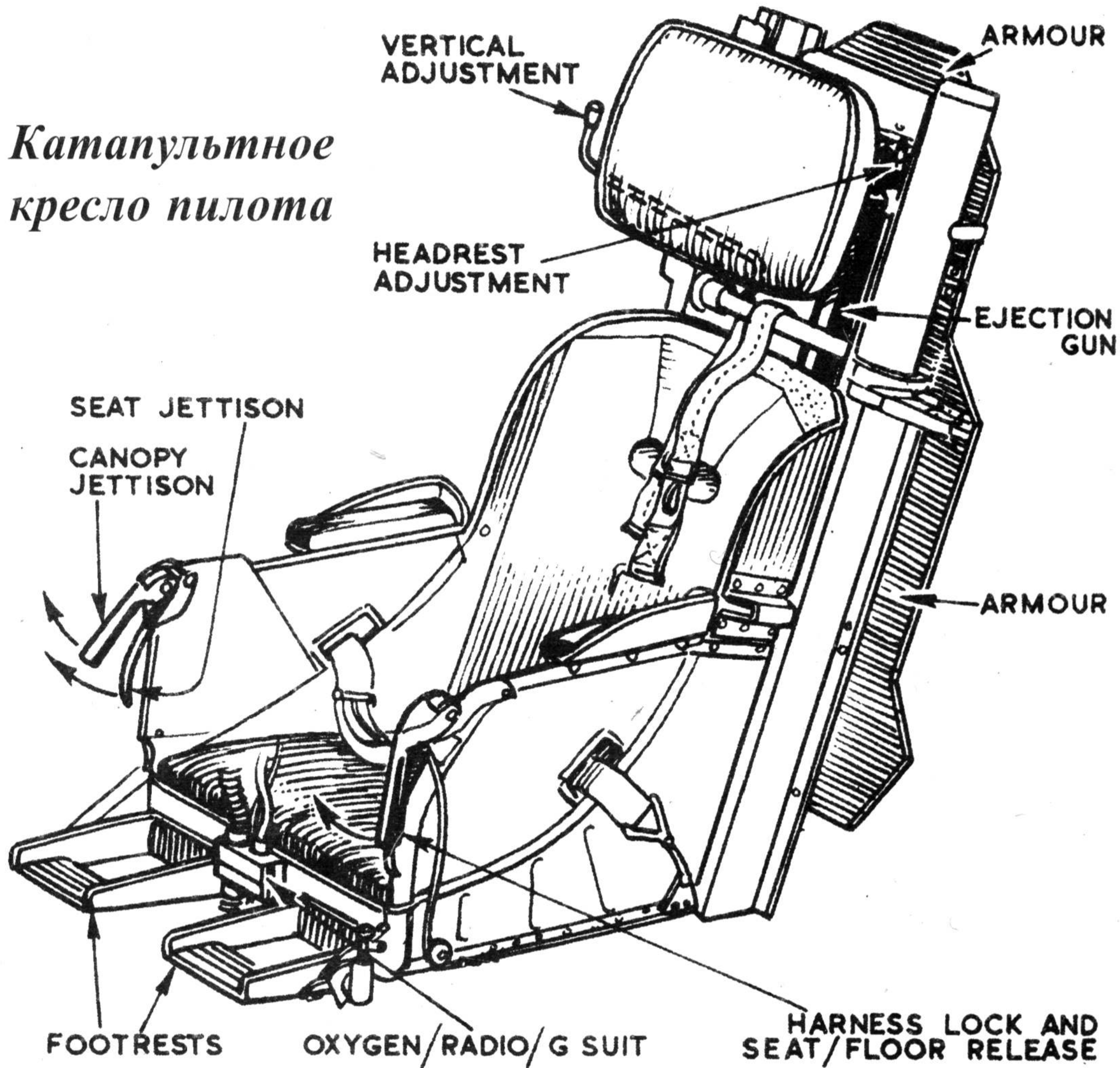
Катапультное кресло пилота



*Стойки основ-
ного шасси*



*Катапультное
кресло пилота*





лась. Изучение «Сейбра», тем не менее, оказалось исключительно полезным для советского авиапрома с точки зрения освоения новых технологий и повышения культуры производства.

Модель

«Сейбр» в 72-м масштабе делали и делают многие фирмы. С точки зрения цена-качество на мой взгляд лучшим является F-86E от «Академии». Отливка – «Академия» в лучшем ее проявлении. Чистейшее литье, аккуратная внутренняя расшивка. Отдельными деталями даны предкрылки и воздушные тормоза. Неплохо проработан рельеф ниш шасси. Катапультируемое кресло собирается из четырех деталей и очень похоже на прототип. Подвижный сегмент фонаря подвижен и на модели. На приборной доске имеется гравировка приборов, довольно точно по расположению совпадающая с реальным размещением «будильников». В целом интерьер кабины – выше среднего, но при открытом фонаре не помешает доработка (к примеру несколько приборов размещалось над приборной доской, нет РУДа).

Самое сильное впечатление производит яркая, насыщенная красками декаль. Два варианта: самолеты капитана Чарльза Оунза и капитана Клиффорда Джолли. Декаль содержит все (!) технологические надписи.

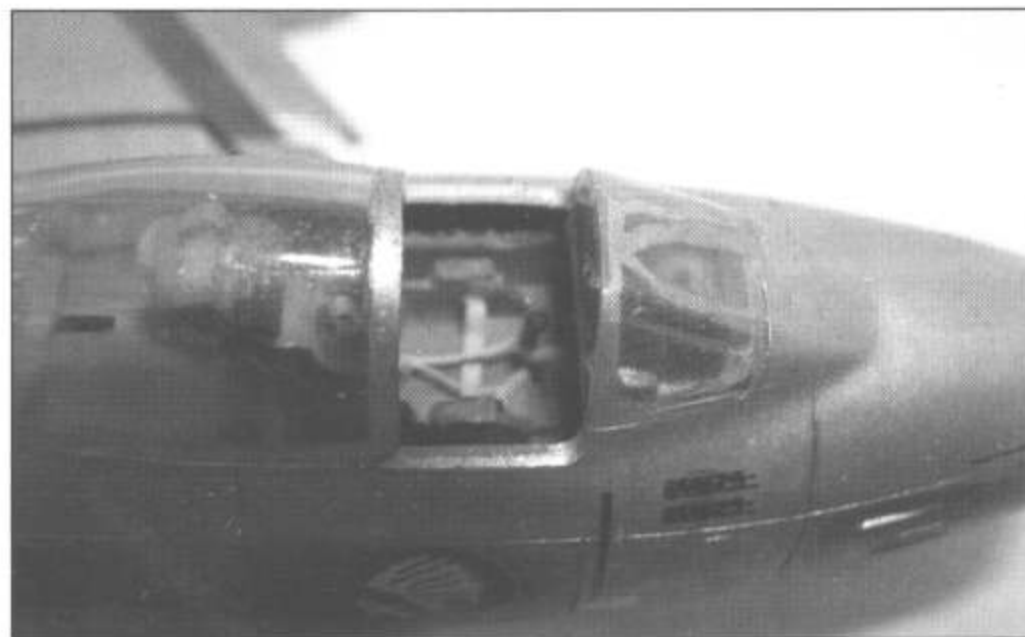
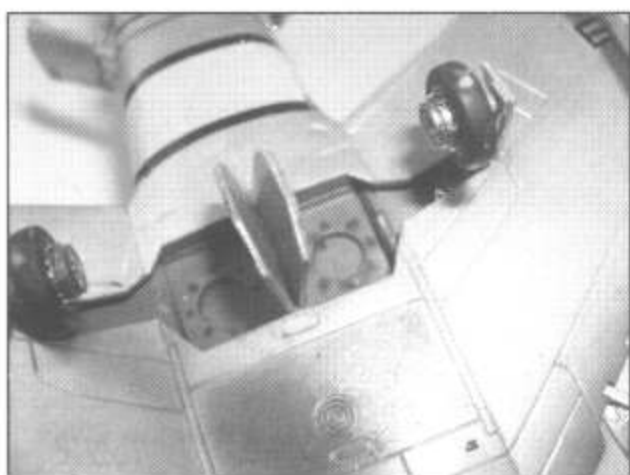
Сборка

Элементарно, Ватсон! Шпаклевки не нужно. Единственное замечание – излишне твердый пластик. Чуть бы помягче, но это – мелочь. Нужна доработка, про интерьер кабины речь уже шла. Однако я делать интерьер заленился, а вот привязные ремни на «лысом» кресле сделал. Материалом послужили узкие полоски меди, вырезанные из использованных плат фототравления.

Окраска

Тоже просто – самолет весь серебристый, точнее цвета неокрашенного дюралю, за исключением сопла двигателя, обтекателей антенн, ниш шасси, поверхностей крыла под предкрылками и интерьера кабины. Все рекомендации по окраске содержатся в инструкции, причем они, рекомендации то есть, верные.

Для меня, невзирая на всю простоту, окраска обернулась мучением. Решил я последовать советам опытных товарищей и воспользоваться хваленым составом «полированный алюминий» фирмы



Хамброл. Знаете, задуваешь поверхность из аэрографа, затем протираешь тряпочкой, после чего поверхность блестит как зеркало между ног у кота. Замечательно! Класс, мечта моделиста! Я не знаю, может мне Хамброл паленый попался... Во-первых зараза из баночки, как оказалась, имеет очень слабую укрывистость (жидкость я залил в аэрограф вообще ничем не разбавляя, но предварительно основательно перемешав). Модель пришлось покрывать аж три раза с просушкой и полировкой между «разами». Именно полировкой, а не протиркой, но даже полировка не придала модели зеркальный блеск. Теперь о просушке. Если верить инструкции, то протирать тряпочкой можно уже через 30 минут. Через 30 минут гадость липла к рукам, через 60 минут тоже, через полтора часа – более менее. Я выстукиваю эти строки через трое суток после нанесения последнего слоя. Модель к рукам липнет, или наоборот – руки липнут к модели. Нельзя сказать, что состав не просох – на руках следов краски нет, однако – липнет! Ищу теперь заклятого друга-моделиста, хочу подарить ему фирменный металл от Хамброл.

Как обычно начал расшивать модель черной масляной краской, разведенной уайт-спиритом. Как бы не так! Поганый состав легко размывается уайт-спиритом. От затеи с расшивкой пришлось отказаться. Тонирование ограничил нанесением графитовой пудры на отдельные панели обшивки.

Декаль заставляла трепетать – яркая подробная. Переводится прекрасно, укрывистость – выше всяких похвал. Беда с крупными элементами декали – желтыми полосами с черной окантовкой. Подложка декалей толстовата, но на мелких элементах эффект толщины не срабатывает. Другое дело – на крупных. Гнуться и «обтекать» расшивку полосы не желают. На патентованные микросет и микросойл корейская декаль не отреагировала вообще никак. Подлая декаль проигнорировала и мой французский одеколон отечественного разлива (О'Жен), какую-то спиртосодержащую косметическую гадость жены. Положение отчасти удалось исправить традиционным российским средством. Ну вы поняли о чем я... О ней, о спиртосодержащей... Помогло, но до идеала – далеко.

Несмотря на все трудности, которые я себе сам большей частью и создал, модель оставила самое приятное впечатление. «Академия» – это действительно Академия. Только не надо про металл от Хамброл!!!

Михаил Никольский (Москва)

B-17G «Летающая Крепость»

Масштаб 1 : 48

Производитель: «Монограмм»

Внешний облик бомбардировщика «Летающая Крепость» живо навеивает воспоминания о «золотом веке» поршневой авиации. Моделисты любят этот самолет. «Крепости» 8-й воздушной армии USAAF вместе с «Либейторами» превратили в руины индустриальные центры Третьего Рейха. В ходе воздушной войны, которая развернулась в небе Европы, родилась легенда по имени «Летающая Крепость».

Основой для копии знаменитого бомбардировщика B-17G послужила модель фирмы Монограмм в масштабе 1:48, прототип копии — известный самолет из 709-й бомбардировочной эскадрильи 447-й бомбардировочной группы 8-й воздушной армии: B-17G-40-VE, заводской номер 42-97976, с собственным именем «A Bit O' Lace».

Модель Монограмма — одна из самых старых, если не самая старая, моделей «Крепости». Она продается уже дольше, чем самолеты B-17 состояли на вооружении ВВС США. В свое время она представлял собой шедевр модельной технологии, однако по современным меркам выглядит примитивной. Чтобы вдохнуть новую жизнь в старую модель абсолютно необходимо использовать конверсионные наборы. Используя афтемаркет можно получить копию, по уровню детализации ничем не уступающую копиям, выпущенным два десятка лет спустя после появления модели «Крепости» от Монограмма.

Сборка

Сборка огромного четырехмоторного самолета сложна сама по себе, даже если не брать в расчет конверсионные наборы и необходимость устранения дефектов базовой модели. Прежде всего, надо спланировать процесс сборки с точки зрения удобства работы. Первое — сборка бомбоотсека. Нижняя часть бомбоотсека легко корректируется путем установки эпоксидной детали из набора фирмы Paragon Design. Верхняя часть бомбоотсека выполнена из листового пластика, видимый силовой набор фюзеляжа воспроизведен тонкими узкими полосками, также вырезанными из листового пластика. Бомбодержатели сделаны неверно, новые выполнены из тянутых литников. В бомбоотсеке воспроизведена электропроводка и распределительные коробки электросистемы. Из листового пластика вырезаны шпангоуты, ограничивающие бомбоотсек.

Реконструированы борта кабины пилотов и часть фюзеляжа над креслами летчиков. Кислородные баллоны взяты от модели бомбардировщика B-29 фирмы Монограмм, кислородные баллоны на B-17 и B-29 были идентичными. Баллоны окрашены в желтый цвет и приклеены на борта фюзеляжа сразу за турелью. Все прозрачные элементы фонаря кабины выполнены из аце-



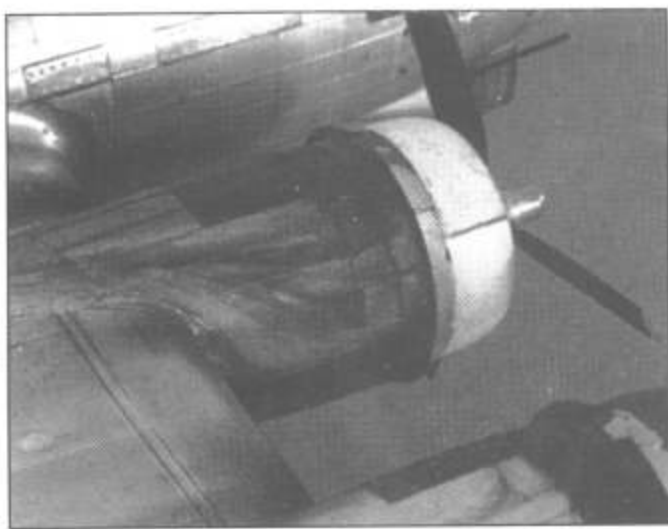
татной пленки, а переплет фонаря кабины взят из конверсионного набора фирмы Верлинден. Детализована нижняя часть пола кабины пилотов, которая хорошо видна через открытую дверцу кабины. Рабочие места штурмана, бомбардира и стрелка доработаны деталями из конверсионных наборов фирмы Верлинден. Особое внимание уделено звукопоглощающему покрытию темно-зеленого цвета, которым были обшиты кабины B-17. Также потребовала внима-

ния детализовка бомбардировочного прицела Норден, который очень хорошо виден через прозрачный колпак носовой части фюзеляжа. Пулеметы Браунинг калибра 12,7 мм собраны из деталей фототравленных наборов фирмы Эдуард.

Нижняя турель доработана только путем установки самодельного прицела. За бомбоотсеком расположено место радиста, очень бедно воспроизведенное Монограммом. Для начала пришлось откорректировать верх-



Передняя часть двигателя доработана путем установки мелких деталей, створки юбки капота отклонены.



Крупный план двигателя № 3. Мотор тонирован черной масляной краской. Втулка воздушного винта окрашена металлик-ом фирмы SnJ и затем отполирована.

ную кормовую часть, затем — в месте расположения нижнего фюзеляжного люка. Иллюминаторы сделаны из ацетатной пленки. Вся начинка рабочего места радиста изготовлена из пластика. Стоит отметить, что на самолетах B-17E/F в этом месте фюзеляжа устанавливалось четыре кресла, поскольку здесь располагалась еще и верхняя пулеметная установка. На более поздних моделях, включая B-17G, верхнюю стрелковую

точку ликвидировали.

Правее места радиста находится отсек стрелков, здесь же расположена основная дверца для доступа в самолет.

В бортах фюзеляжей ранних B-17 друг напротив друга есть два узких окна, на практике они в строевых частях обычно зашивались металлом. На B-17G позднего выпуска окна разнесены друг относительно друга, чтобы стрелки не пихались при стрельбе. После заделки окон снаружи остается видимой очень небольшая часть интерьера фюзеляжа, она имеет цвет неокрашенного металла. Интерьер в этом месте можно совсем не воспроизводить, а вот доработать шаровую нижнюю стрелковую точку необходимо. Дверца доступа в турель приклеена в открытом положении. Кронштейны крепления шаровой установки сточены до более-менее масштабной толщины. Внутри турели установлен прицел, имитирована электропроводка; ствол пулемета — фототравленная деталь фирмы Эдуард.

Кормовую фюзеляжную стрелковую точку модели Монограмм надо доработать в поздний тип — «Cheyenne». Такие турели выпускал модернизационный центр авиаци-

онного вооружения в Чиенне. Центр в Чиенне менял турели фирмы Боинг до отправки самолетов в войска. Турель Чиенн представляла собой полусферический обтекатель с двумя пулеметами. Окна турели имели большую площадь остекления по сравнению с окнами турели фирмы Боинг. Патронные ленты размещались по обоим бортам турели. Турель Чиенн снабжена двумя аэродинамическими компенсаторами. Стрелок защищен бронестеклом, которое установлено между ним и прицелом.

Хвостовая часть фюзеляжа предварительно была отрезана пилой-болгаркой, на место прежней турели установлено эпоксидное изделие фирмы Paragon Designs. Прозрачные детали конверсионная фирма воспроизвела неудовлетворительно, так что они изготовлены заново.

Хвостовая опора шасси сделана излишне упрощенно, она заменена опорой шасси из конверсионного набора фирмы Верлинден. Изнутри ниша шасси закрыта свинцовой фольгой, имитирующей брезент.

Доработка интерьера фюзеляжа на этом завершена. Время склеивать половинки, но можно сделать это и позже.



Вид нижних поверхностей модели. Левая консоль крыла снизу окрашена в серый цвет и также, как и сверху, на ней имитирована облеслость краски до металла. Обратите внимание: копоть от выхлопных газов показана даже на стабилизаторе.



Стволы всех пулеметов свернуты из фототравленки фирмы Эдуард. Обратите внимание на различную маркировку лопастей воздушных винтов, так на винте двигателя № 2 видна символика фирмы Гамильтон Стандарт, на лопастях других винтов маркировка стерлась от длительной эксплуатации, а 2-й винт - новый.

Крыло и окончательная сборка

Крыло, как и фюзеляж, потребовало существенной доработки, в том числе и с использованием деталей конверсионных наборов – закрылков, воздухозаборников радиаторов двигателей.

Обычно при стоянке B-17 на аэродромах, закрылки находились в убранном положении, но с выпущенными закрылками модель производит более сильное впечатление. Хорошие эпоксидные закрылки для модели B-17G делает фирма Paragon Designs. Детализировка ниш шасси выполнена самостоятельно. В нишах шасси видны силовой набор мотогондол и трубопроводы между двигателями и турбонагнетателями. Опоры и колеса основных опор шасси взяты из эпоксидных конверсионных наборов фирм Верлинден и True Detail. Мощность двигателей R-1820-97 не падала на большой высоте благодаря турбостартерам Джeneral Электрик В-22. Турбостартер для своего времени стал выдающимся техническим достижением американской промышленности.

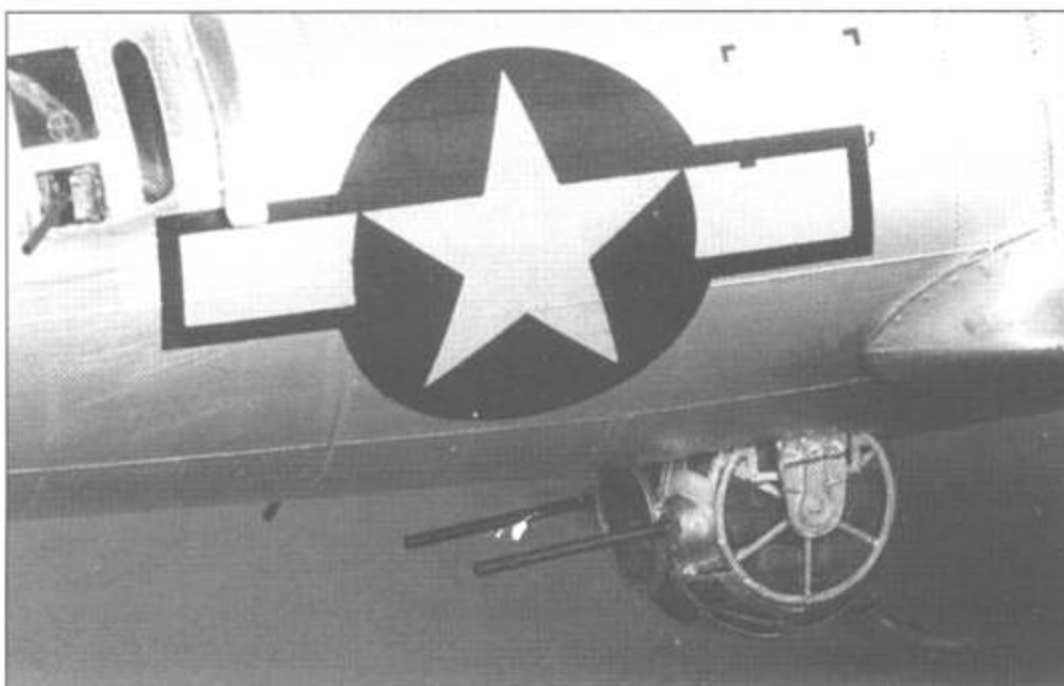
Турбостартер Джeneral Электрик В-22 разработан специально под мотор Райт R-1820-97 «Циклон», на B-17G они ставились, начиная с 25-й производственной серии и до конца производства. Этими турбонагнетателями заменялись турбонагнетатели В-2 самолетов В-17С-Е и В-3 бомбардировщиков В-17А/В. Фирма Верлинден не очень подробно воспроизвела турбонагнетатель В-22 не очень подробно, но в модели он еще хуже. Лобовые части двигателя, хорошо видимые на собранной модели, доработаны посредством самодельных деталей. Створки юбок капотов приклеены в открытом положении. Двигатели будут установлены на модель после сборки крыла и фюзеляжа.

Стыковка всех подборок сначала проверялась на сухую. Фирма Монограмм использовала надежную систему крепления плоскостей крыла к фюзеляжу – щель и вертикальная прорез, в которую вставляет пластмассовый лонжерон. Все бы хорошо, но лонжерон Монограмма проходит прямо через бомбоотсек. При открытом бомбоотсеке сей вариант

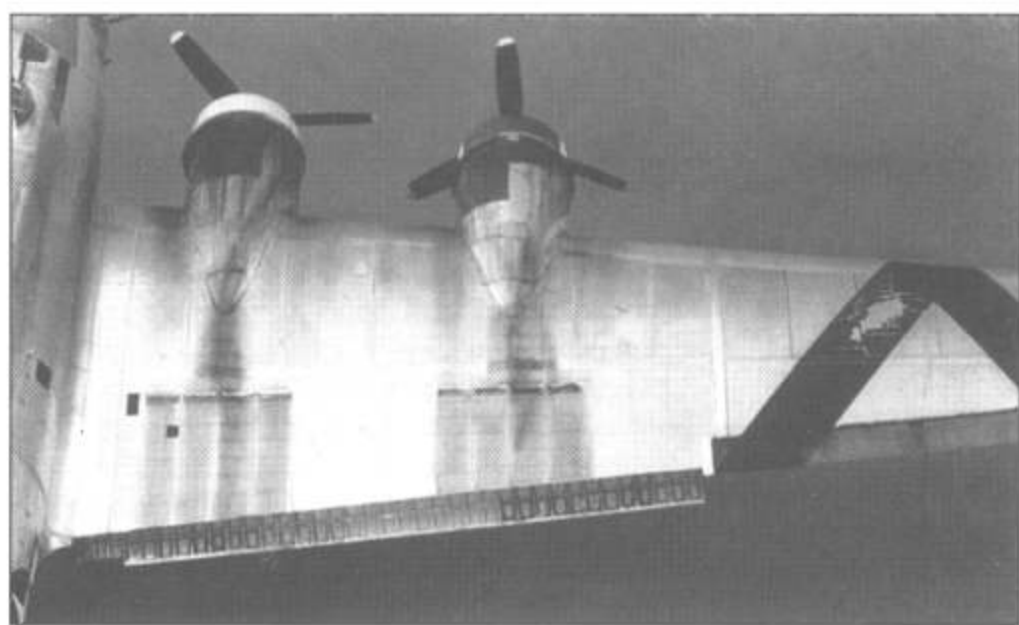
крепления крыла не проходит. Между нижними краями торцов консолей крыла и фюзеляжем образовались при стыковке щели. Щели заделаны сначала тонким пластиком, а потом прошпаклеваны и зачищены. Прочность крепления обеспечена проволочками, вставленными в высверленные в фюзеляже и торцах консолей крыла отверстия.

Окраска

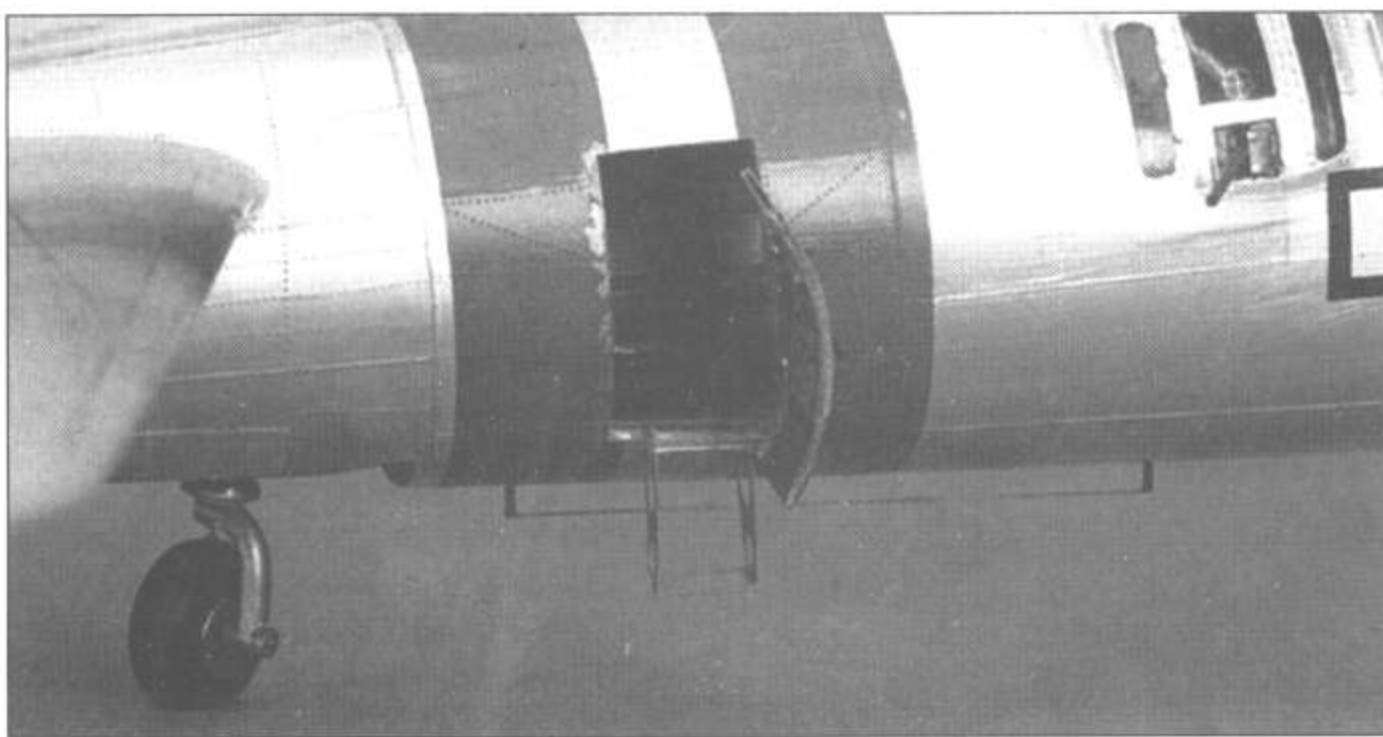
Окраска ли? Почти 90% модели просто оклеено алюминиевой фольгой! Не бытовой фольгой из хозяйственного магазина, а продуктом фирмы «Micro Metal Foil Adhesive» фирмы Microscale. Фольга наклеивалась попанельно. Примерно 80% фольги раскраивалось до установки на модель, 10% сначала наклеивалось, а затем обрезалось. Фольгой не оклеены только окрашенные поверхности – хвостовое оперение, элероны, законцовки крыла, капоты двигателей. По наклеенной фольге накатаны головки заклепок. Тонирована модель масляными красками: красной амброй, титановыми белилами и черной.



Нижняя шаровая стрелковая точка.



Верхняя часть правой консоли крыла. Виден рельеф внутренней поверхности закрылка. Литера «V» окрашена темно-голубой, почти черной, краской.



Дверца и лесенка в борту фюзеляжа. Хвостовая опора зафиксирована стальной проволокой, пластик может не выдержать значительной массы модели. Интересный момент: по правому борту желтая окраска кия не соединялась с желтой окраской стабилизатора, а на правом – соединялась.

зеленый и нейтрально серый цвета. Панели обшивки сняли с других самолетов.

Именно этот, окончательный, вариант внешнего облика исторического бомбардировщика воспроизводит модель.

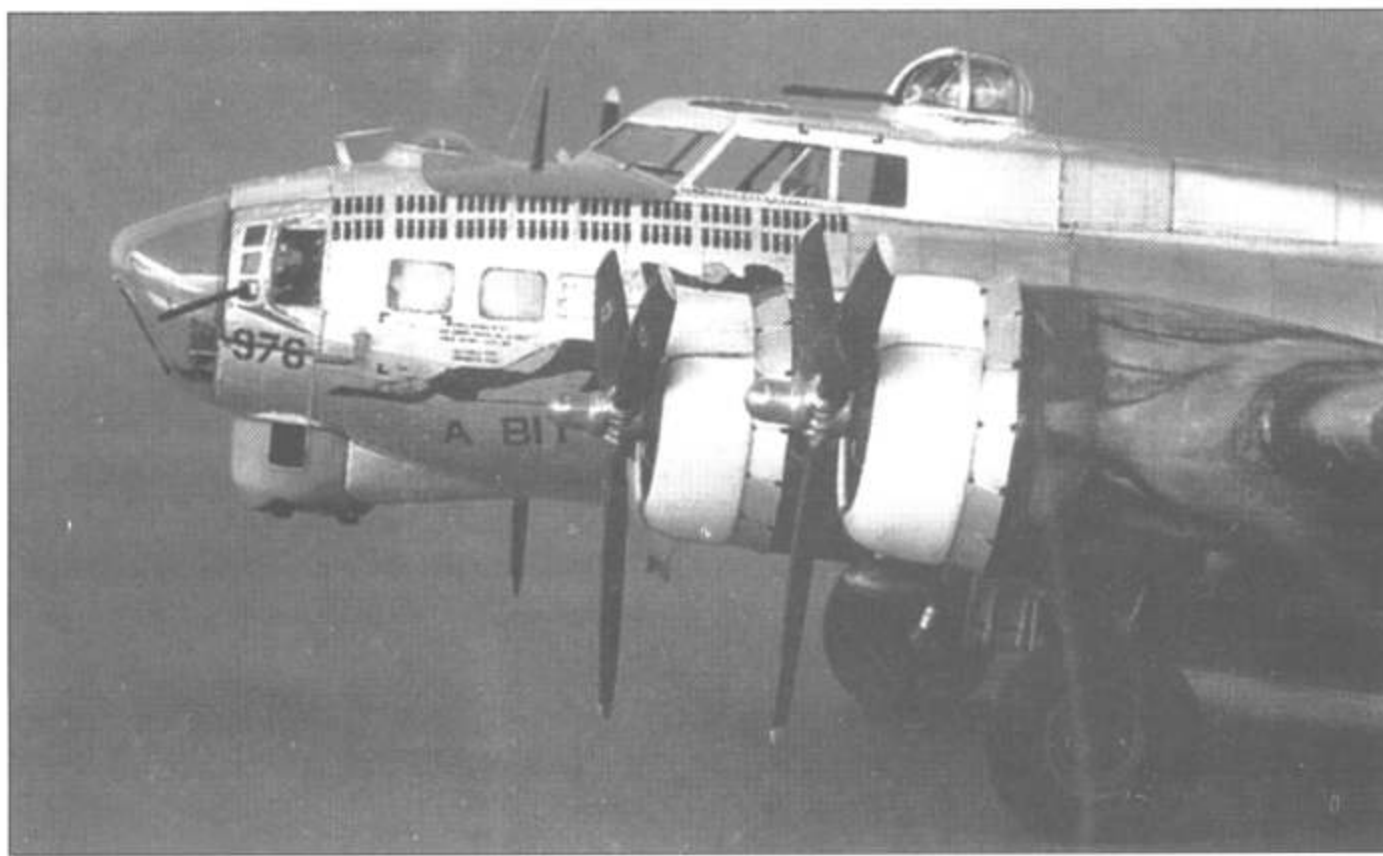
Свое имя самолет получил в честь мисс Лэйс, персонажа комиксов «Male Call» Милтона Каниффа. Комиксы публиковались в развлекательном журнале, который любили на досуге почитать члены экипажей «Крепостей». Интересно, что экипаж не пренебрег законом об авторском праве и обратился к художнику за разрешением использовать имя и изображение дамочки из комикса. Экипаж получил ответ: «A bit o' Lace for Lieutenant John H. Bauman and gang with my very best wishes. Milton Caniff, NY, October 1944» - «кусочек о'Лэс для лейтенанта Джона Баумана и мои наилучшие пожелания, Милто Канифф, Нью-Йорк, октябрь 1944 г.

Рисунок на фюзеляже бомбардировщика выполнил Николас Фингерли.

Последние детали

После окраски незакрытых фольгой участков модели и выполнения тонирования, были установлены мелочи: навигационные, строевые и идентификационные огни, створки бомбоотсека, дверцы и люки, лесенка. Толщина лопастей воздушных винтов уменьшена до почти масштабной. После окраски и тонирования винты приклеены к двигателям. В турели вклеены стволы пулеметов. Установлены антенны и приемник воздушного давления.

Модель стала рукотворным памятником всем экипажам бомбардировщиков «Летающая Крепость», внесших посильный вклад в разрушение Европы. Слабо повторить? Да не модель, а разрушение Европы.



Носовая часть модели. Интенсивное тонирование модели выполнено масляными художественными красками.

“A BIT O’LACE”

На цветных снимках хорошо видно, что самолет с заводским номером 42-97976 являлся ветераном войны в воздухе. Декаль фирмы Microscale содержит все необходимые элементы для оформления модели как B-17G-40-VE зав. № 42-97976 производства завода «Вега» фирмы Локхид в Бербэнке. После установки турели Чием самолет был передан в марте 1944 г. в 709-ю бомбардировочную эскадрилью 447-й бомбардировочной группы, которая базировалась в Великобритании на аэродроме Рэттлсдин. В сентябре 1944 г. капоты двигателей на самолете были окрашены в белый цвет, отличный признак бомбардировщиков 709th BS. Позже самолет поступил в 711-ю бомбардировочную эскадрилью, причем капоты двигателей остались белыми, хотя у самолетов 711th BS они были голубыми.

В конце 1944 г. на верхней поверхности правой консоли крыла и на нижней поверхности левой консоли голубой краской были нанесены литеры «V». В январе 1945 г. хвост, нос и законцовки крыла окрасили в желтый

цвет. Новым отличительным признаком самолетов 447th BG стали две зеленые полосы вокруг фюзеляжа, нанесенные перед хвостовым оперением, при этом полосы в виде букв «V» с крыла не смывались. 4 апреля 1945 г. «O’Lace» серьезно подбили зенитки над Килем. Повреждения получили рули высоты и направления, киль, левая консоль крыла. Поврежденную обшивку заменили новыми панелями, которые были окрашены в оливково-

Крупный план хвостового оперения модели. Хвост фюзеляжа переделан – установлена эпоксидная кормовая стрелковая точка. Рули высоты и руль направления окрашены в грязно-оливковый цвет и тонированы пастелью.



T-34-85

Масштаб 1 : 35

Производитель: «Тамия»



Модель Т-34-85 фирмы Тамия требует дополнительной детализировки, кроме того, поручни на корпусе и башне лучше изготовить самостоятельно из проволоки. Определять места установки дополнительных деталей лучше по фотографиям или по чертежам, а не по инструкции к модели. Наиболее трудоемкой является работа по вырезке надмоторной сетки из отливки верхней части корпуса модели с целью замены ее на фототравленную деталь правильного размера. Не менее трудоемка работа по имитации сварных швов, особенно на башне. Швы имитируются шпаклевкой, которая потом протравливается ацетоном, текстура шву придается ножом.

Окраска

Сначала модель была задута из аэрографа в базовый цвет, затем светлым оттенком базовой краски проработаны выступы, темным - впадины. Поскольку танк имел однотонную окраску, особое внимание следует уделить имитации следов эксплуатации вроде ржавчины, пыли и т.д.

После просушки модели методом сухой кисти подчеркиваются светлой краской ребра и выступающие детали. Тонкой кисточкой прорабатываются головки заклепок, кромки люков, перископы, места крепления поручней и пр. Жидкой масляной краской, нанесенной кистью, имитированы потеки грязи. Кисточкой же имитирована ржавчина.

Базовый цвет окраски - темно-зеленый. Западные моделисты долго и нудно спорят на тему «что такое русский зеленый цвет». Глупые, им не понять, что колер «русского зеленого» цвета определяется прилежанием и трудолюбием человека, который размешивал краску. Иначе говоря, нет такого стандартного цвета «русский зеленый».

Собранная и окрашенная модель танка Т-34-85 фирмы Тамия. Как правило, после маршей к броне и гусеницам танков прилипает грязь и трава. Танки Т-34 часто теряли подкрылки. Петли на кормовой стенке башни предназначались для крепления брезента, на модели они изготовлены из тонкой проволоки. Также из проволоки сделаны надмоторная сетка.

Окраска и камуфляж танков Т-34

Часто полагают, что на протяжении всей войны советские танки имели однотонную зеленую окраску. Это не так. Помимо зимней белой окраски, существовала масса вариантов камуфляжа.

Остановимся сначала на базовой зеленой окраске, как наиболее распространенной. Согласно американскому федеральному стандарту FS595 «русский зеленый» соответствует цвету 3102. Этому цвету близка по колеру следующие модельные краски: US Light Green 117 фирмы Хамброд, Тестор 1713, Guns Sangyo Mr Color 303, Modelmaster 1713, Floquil M199. При окраске всегда следует помнить, что в военные годы в Красной Армии не было строгого цветового стандарта, из-за чего оттенки зеленого варьировались в широких пределах. Кроме того, цвет краски сильно менялся от воздействия окружающей среды, например краска выцветала на солнце. В то же время «жизнь» танков Т-34 чаще всего была короткой, и краска просто не успевала изменить цвет. Подбитые танки отправляли в ремонт, где их заодно по новой красили.

В зимнее время боевую технику обычно перекрашивали в белый цвет, в роли белой краски выступала известь. Однако, многие танки красили в белый цвет прямо на заводе, эта краска была гораздо более стойкой, чем известка. Встречались танки, частично окрашенные в белый цвет - получался своего рода камуфляж из пятен или полос белого цвета по зеленому фону.

Помимо однотонных зеленой и белой окрасок существовали двух- и трехцветные камуфляжные схемы окраски бронетехники РККА: по зеленому фону наносились пятна землисто-коричневого и/или песочного цветов. Опять же, оттенки коричневого и песочного цветов сильно варьировались. Можно лишь заметить, что коричневый был очень темным, а песочный - скорее не песочный, а желтовато-коричневый.

В период боев на подступах к Сталинграду танки Т-34 шли на фронт прямо из заводских цехов СТЗ, многие - даже неокрашенными. Неокрашенные - не значит цвета металла, перед окраской танки покрывали грунтовкой красно-коричневого цвета. Имитировать яркие потертости до металла на моделях вряд ли стоит, поскольку на открытом воздухе лишенный краски металл быстро ржавел. Свежая ржавчина ближе к оранжевому цвету, старая - к темно-коричневому.

После войны танки Т-34 Советской Армии и армий стран-участниц Варшавского договора получили однотонную зеленую окраску, цвет которой примерно соответствует краске Хамброд 120 Light Green. Танки, поставленные на экспорт, перекрашивались согласно пожеланиям заказчика, так в Египет шли Т-3-85 песочного цвета. Перекрашивали «тридцатьчетверки» и на местах, в том же Египте. При имитации потертостей следует помнить: новый цвет всегда наносился поверх базовой зеленой окраски. Танки, поставленные в Корею и Вьетнам, не перекрашивались.

M-60 «Blazer»

Масштаб 1 : 35

Производитель: «Италери»

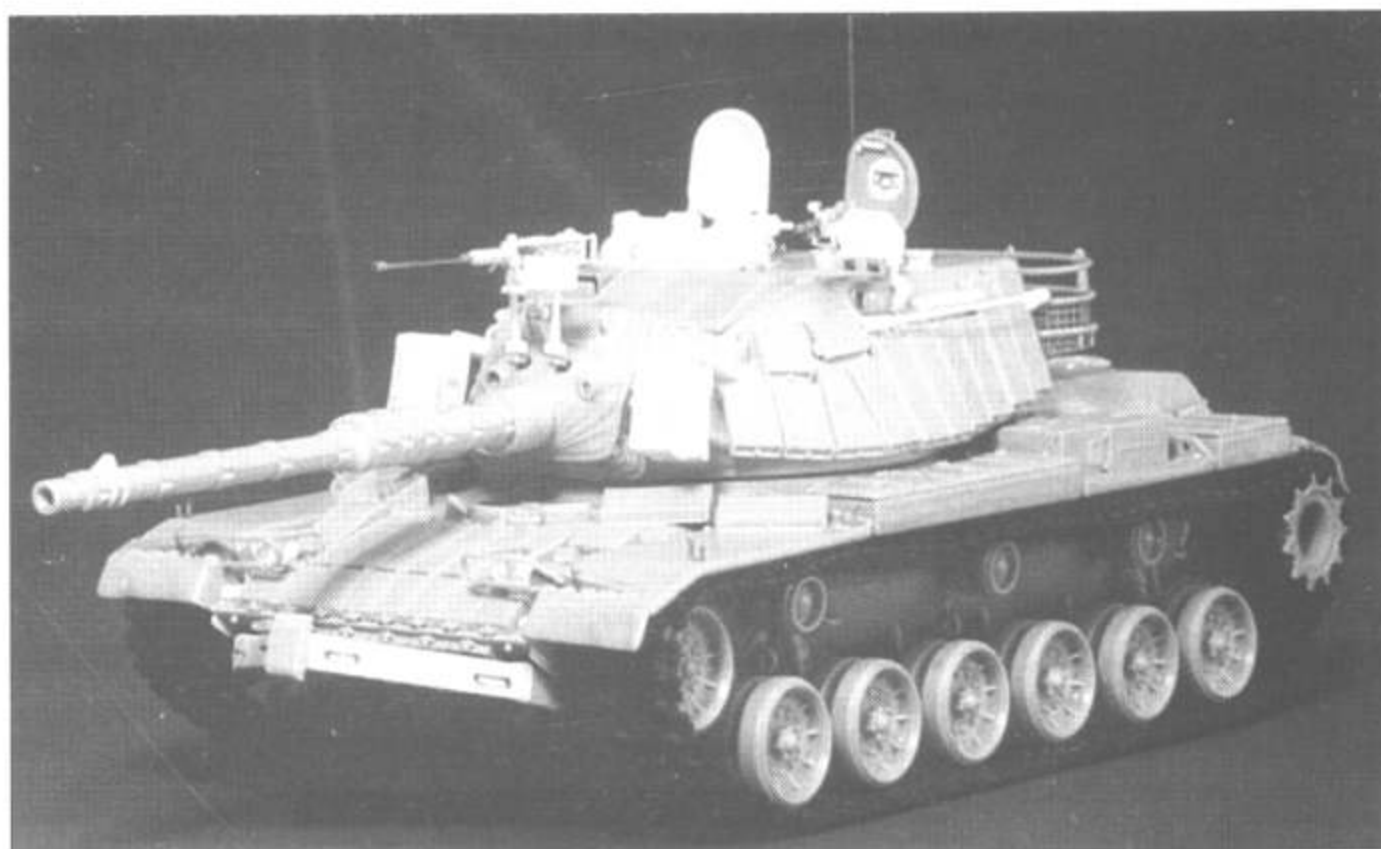
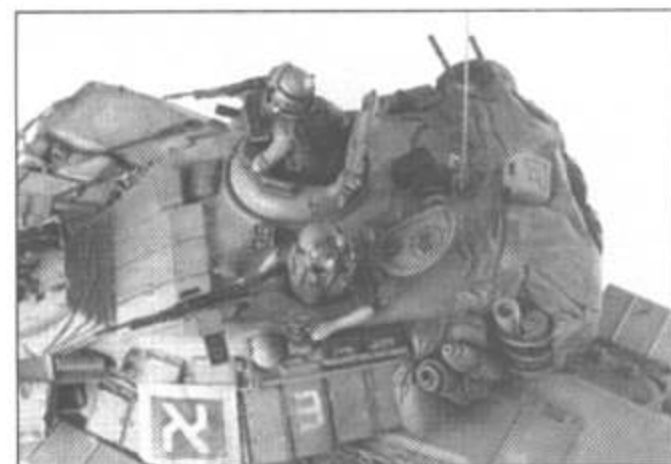


6 июня 1982 г. началась массированная военная операция Армии Израиля в Ливане. Этот день в определенной степени можно считать началом новой эры в танковой войне – на поле боя появились машины, вероятность выживаемости экипажей которых резко повысилась за счет использования накладной динамической защиты Blazer.

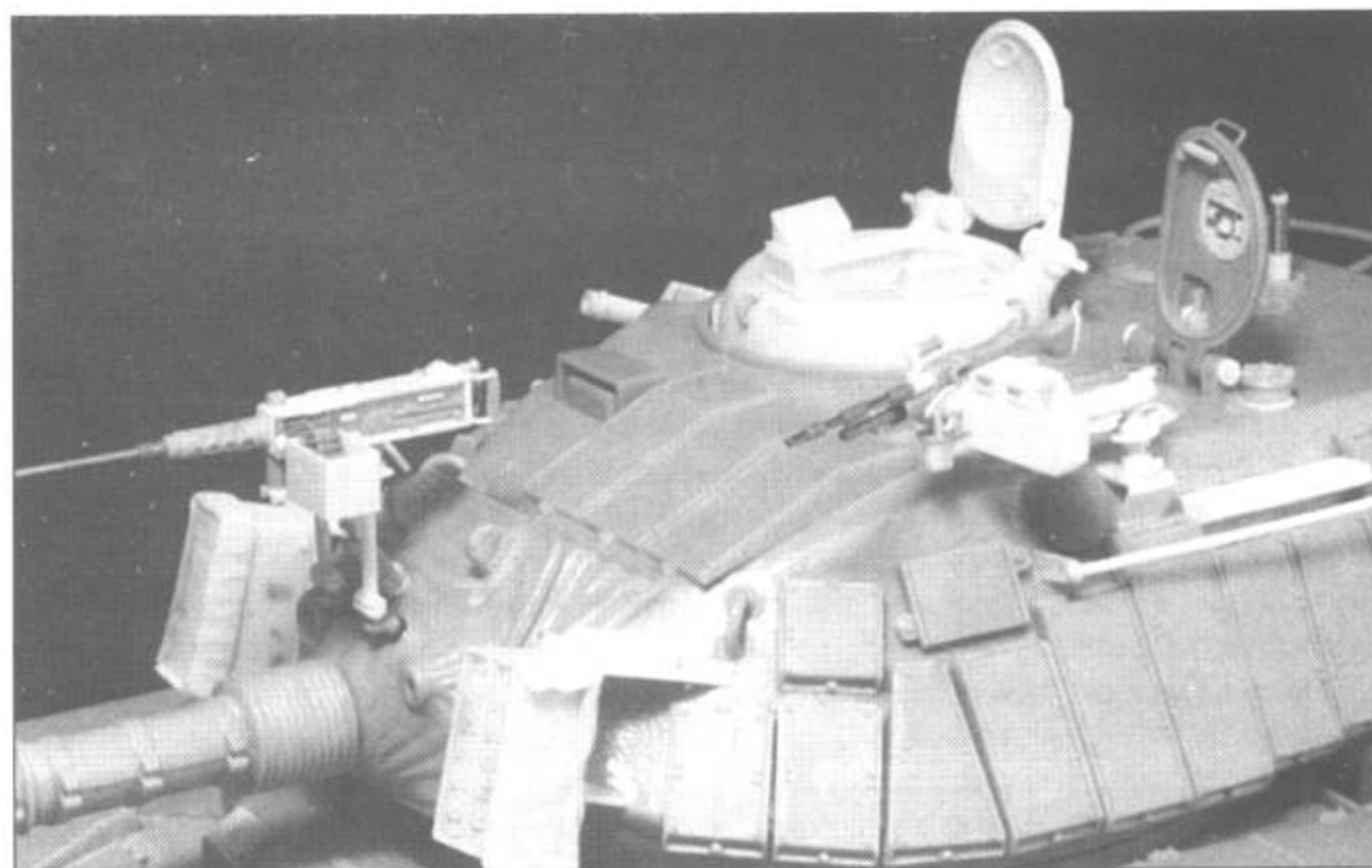
Ранее увеличение защищенности танков шло, главным образом, по линии увеличения толщины брони. Увеличение толщины брони приводило к росту массы и, как следствие, к снижению маневренности и проходимости. Альтернативным методом стало использование динамической защиты: установленные на внешней стороне брони блоки-коробочки с взрывчатым веществом. Направленный взрыв блока динамической защиты разрушал кумулятивную струю снаряда. Израильцы устанавливали динамическую защиту на своих «Центурионах» и «Паттонах». Впервые танки с динамической защитой были использованы в боях с сирийцами, разгоревшихся в долине Бекаа. Вскоре динамическая защита получила общемировое признание. В настоящее время большинство образцов бронетехники всех стран мира имеют ДЗ.

В миниатюре...

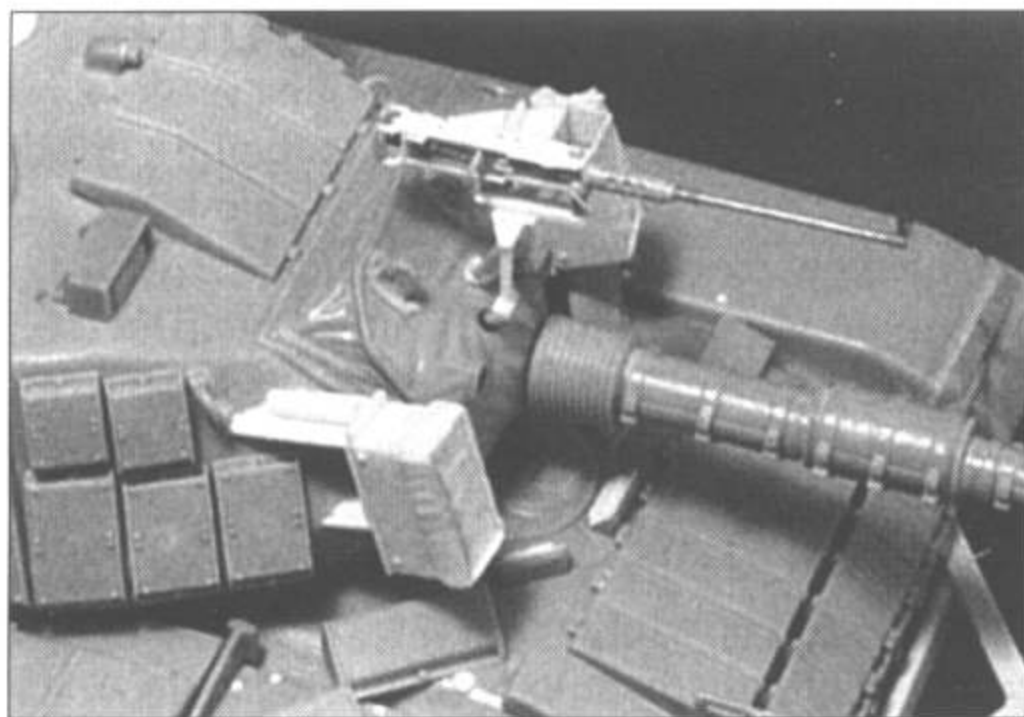
Сверка итальянской модели-копии с чертежами и фотографиями выявила как плюсы, так и минусы изделия. В отношении собственно модели танка М-60А-1 можно сказать, что копия хороша, хотя и не лишена упрощений; вообще модель танка М-60А-1 от Италери может считаться едва ли не лучшей в мире. Динамическая защита упрощена в большей степени, чем танк.



Вид собранной, но не покрашенной модели.



Крупный план башни, бросаются в глаза самодельные детали, выполненные из пластика иного, нежели модель, цвета.



В процессе изготовления копии детали из коммерческих фотопластин и литых эпоксидных наборов не использовались, зато к модели добавилось большое количество самодельных элементов, в частности: мортирка правее командирской башенки, пулеметы. Стволы пулеметов сделаны из отрезков игл от медицинских шприцев и дополнены кусочками изоляции от электропровода. Остальные детали пулеметов выточены из пластика. Каждый пулемет изготовлен примерно из 50 деталей.

В значительной степени дополнена детализировка люка заряжающего, заново сделан антенный ввод, поручни на башне, колпаки перископов механика-водителя. Добавлены недостающие головки заклепок и симитированы не показанные на модели сварные швы.

Некоторые элементы модели сделаны некорректно. Их пришлось менять на самодельные эпоксидные копии аналогичных деталей от модели М-60 фирмы Академия: фары, задний буксирный крюк, дымовые гранатометы. Характерная командирская башенка Урдан. Чехлы на блоках дымовых гранатометов сделаны из шпаклевки с последующей имитацией складок. Единственные «промышленные» детали, добавленные к модели – «рабочие» гусеницы из отдельных траков фирмы AFV Club. На «резиновых» подушках траков и на бандажах опорных катков имитированы ножом повреждения. Повреждения также показаны на задних подкрылках. Сборку завершила установка выполненной из тонкой проволоки электропроводки к дымовым гранатометам.

Фигуры и аксессуары

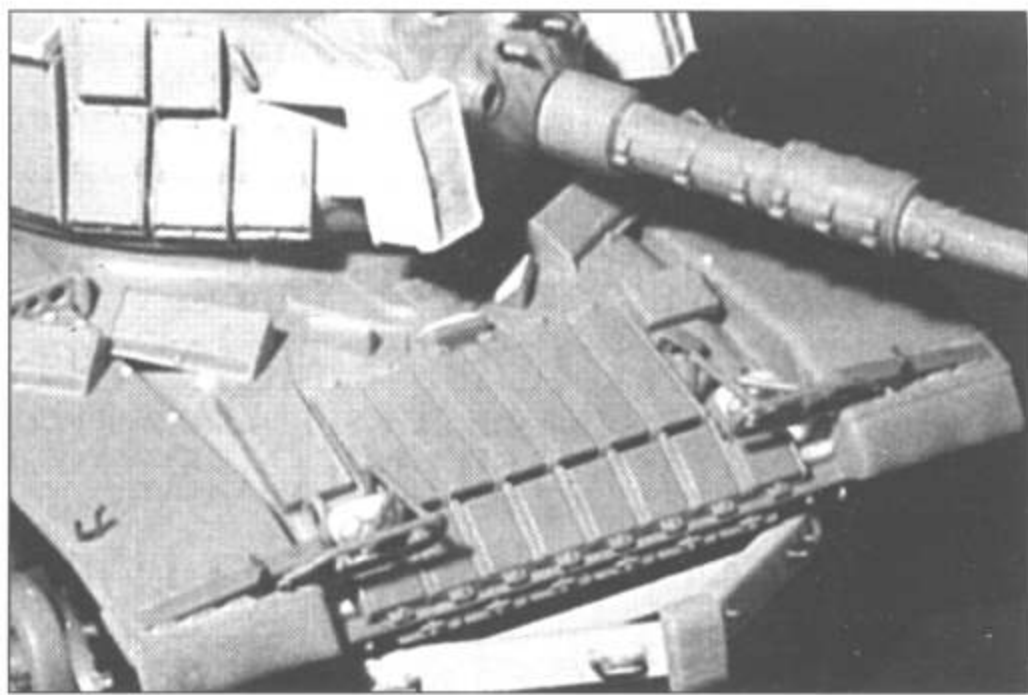
Танки Армии Обороны обычно были обильно украшены разнообразным снаряжением и амуницией членов экипажа, включая спальные матрасы. Часть аксессуаров взята от других моделей, часть – сделана с нуля из пластика и шпаклевки. Головы фигур танкистов, руки и шлемы – резьба по эпоксидке. Микрофоны шлемов взяты из набора фирмы Hornet, провода – проволока. Брезент на корзине и идентификационные полотнища по бортам башни выполнены из фольги.

Окраска

В какой цвет красились еврейские танки – тот еще вопрос. То ли желтоватый, то ли сероватый... В данном случае модель окрашена акриловыми красками фирмы Тамия Desert Yellow (XF59), Dark Yellow (XF60), Khaki (XF49), смешанными в равных пропорциях. Не факт, что цвет в результате получился верным, но, точно, близким к истине. Впрочем, это не очень важно, поскольку в условиях пустыни вся техника быстро покрывается слоем песка и пыли. Базовый цвет в данном случае не так сильно влияет на конечную цветовую гамму модели.

После нанесения базового цвета, были подчеркнуты тени и света – красками XF59 в смеси с темно-серой и белой. Проработка теней-светов очень деликатно выполнена аэрографом. Тени затем подчеркнуты методом заливки сначала краской Chocolate Brawn, затем Apple Green и наконец Desert Yellow. Далее света прорабатывались методом сухой кисти с прогрессивной добавкой белой краски в состав.

Сколы краски имитированы кисточками № 1 и №2 акриловым металликом фирмы Vallejo Model Color. Фактура металла путем



различных добавок варьирована от откровенно ржавой до «свежей» серебрянки. Объем и периметр выступающих элементов подчеркнуты масляными красками жженая амбра, красная амбра и черной. В наибольшей степени обработке масляной краской подверглись блоки динамической защиты.

Все детали проработаны. Но модель выглядит слишком темной. Время – наносить пыль. Пыль наносится на готовую модель, на которой нет лишь фигур танкистов и пулеметов, отдельно окрашиваются и тонируются траки гусениц.

Следы от потеков воды имитированы тонкой струей аэрографа краской Buff (XF57), особенно много подобных потеков в нижней части модели и на вертикальных элементах. Теперь – пыль. Средней кистью модель обрабатывается тем же Buff 'ом, сильно разведенным водой. На вертикальные поверхности состав наносится вертикальными штрихами, на горизонтальные – круговыми. После кисточки модель задувается жидким Buff 'ом из аэрографа.

На стадии нанесения пыли легко перестараться и ликвидировать все результаты тонирования модели. Слой Buff должен быть очень тонким, а сама краска – жидкой.

Оранжево-коричневой краской из аэрографа подчеркиваются заливочные горловины топливных баков и верхние поверхности коробов воздушных фильтров.

В заключение модель была обработана пастельными мелками, растертыми в пудру. Оранжевой пастелью подчеркнуты нанесенные кистью потеки воды, черной – резиновые бандажи опорных катков.

Фигуры и аксессуары

Фигурки танкистов и аксессуары окрашены кисточкой акриловыми красками фирмы Vallejo Model Color. Использовались краски Brawn Khaki (988), Khaki Grey (880), Russian Uniform (924), Dark Yellow (978), Yellow Green (881), Gunship Green (895). Лица и руки – Light Brawn (929), Flat Flesh (955), Golden Yellow (948), Light Flesh (928). Чехол на маске пушки – Dark Sand (847) базовый цвет, тонирован Yellow Ochre (913).

Pz III Ausf. J

Масштаб 1 : 35

Производитель: «Ревелл»

«Ох эта зима!»

Россия 1941-1942 год.

Морозная зима 1941-1942 годов дала понять немцам, что их Блицкриг не удался. Немецкая армия была абсолютно неподготовлена к наступившей зиме. Не хватало теплых вещей – шинелей, рукавиц и т.д. Отказывала и бронетехника, поэтому только дисциплиной и опытом немецких танкистов можно объяснить относительную успешность их действий. Сценка, которую здесь представлена, была выполнена опираясь на оригинальную фотографию немецкого танка из 5-й или 9-й танковой дивизии из японского издания "Achtung Panzer – Panzer III".



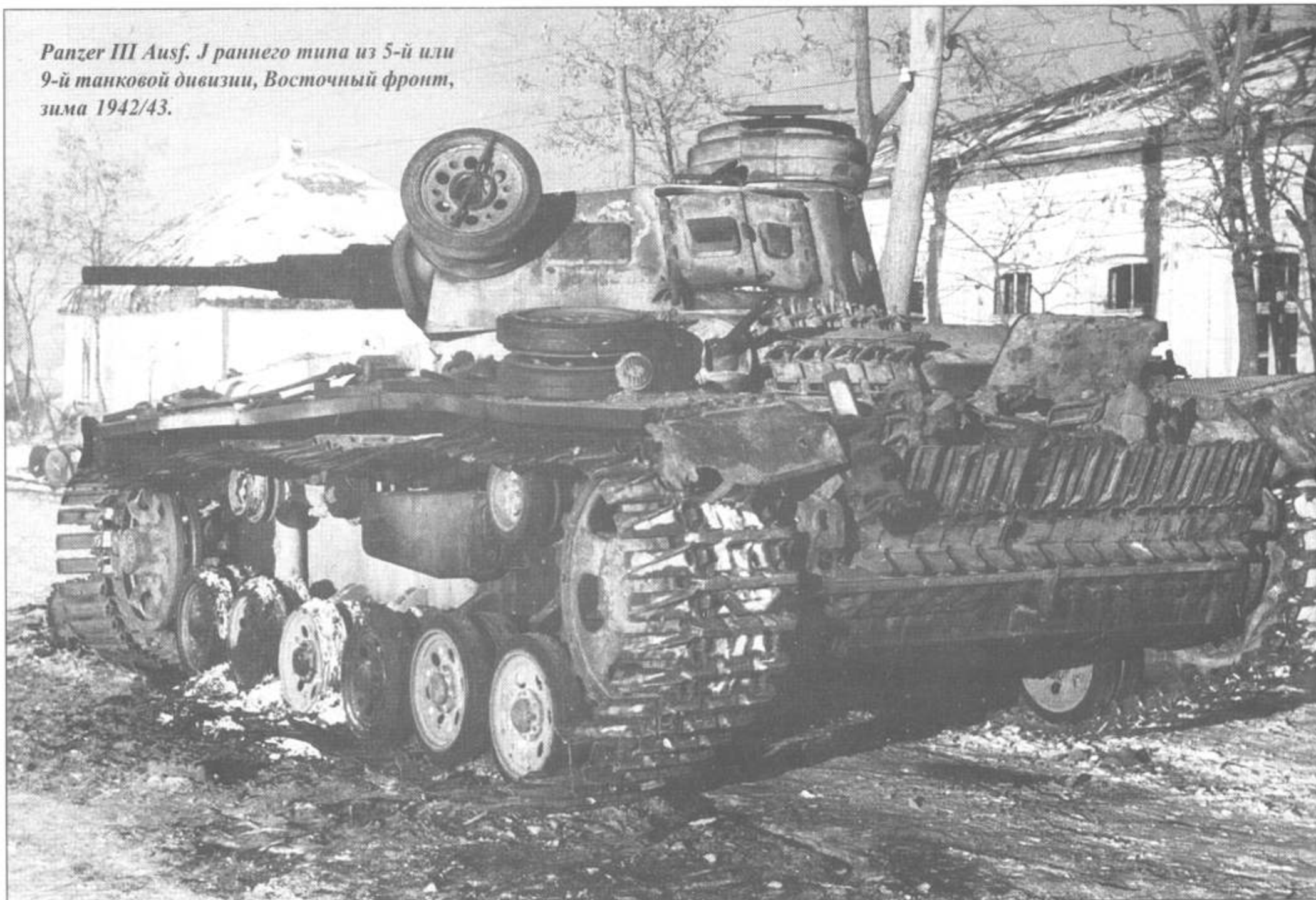
Танк

«Zugfuhrerwagen» — в переводе командирская машина, был первой бронированной машиной Вермахта. В этом месте следует добавить, что первые машины — PzKpfw I и II — трактовались как учебные машины и в первую очередь использовались для тренировок будущих танкистов. Первой боевой машиной стал танк PzKpfw III, который сначала предназначался для командиров взводов в качестве командирского танка. Кроме названия приведенного выше, эти машины часто обозначались как «ZW». Немецкое командование, заказывая постройку машины «Panzerkampfwagen» III, принимало во внимание, что он должен стать основным типом среднего танка, то есть основной машиной поля боя.

В 1939 году первый прототип PzKpfw III был построен на заводе фирмы «Daimler-Benz AG» в Берлине. Основными конкурирующими фирмами были «Henschel» и «MAN». Разработанный проект был подвергнут всесторонним испытаниям на полигонах Kummersdorf и Ulm. Эти испытания продолжались с осени 1936 года до конца 1937 года. «Herreswaffenamt», то есть Главное бюро вооружений заказало фирме «Daimler-Benz» постройку машин первой производственной серии, так называемой 0-й серии. В соответствии с традицией, первый вариант машины получил обозначение PzKpfw IIIA, следующие модификации базовой машины получали очередные индексы. Таким образом, в 1941 году, а точ-

нее в марте появилась версия PzKpfw III J. Этот вариант имел также название SdKpfz 141,8/ZW. Машина получила бронирование толщиной 50 мм и крепление пулемета MG 34 типа «Kugelblende» 50. В этом месте добавим, что на танках PzKpfw IV Ausf. F также устанавливались пулеметы этого типа. В следующей модификации была изменена конструкция наблюдательной щели механика-водителя. В ней использовался смотровой прибор типа «Fahresehklappe» 50 и перископ типа KFF 2. Передний пулемет получил стандартное крепление «Kugelblende» 50. Задние броневые листы имели толщину 50 мм, бортовые — 30 мм. Бронирование башни осталось без изменений и составляло 30 мм, а маска орудия получила бронировку тол-

Panzer III Ausf. J раннего типа из 5-й или 9-й танковой дивизии, Восточный фронт, зима 1942/43.



щиной 20 мм. Используя в тот период фильтры типа «Delbag», устанавливались на противопожарной перегородке внутри боевого отделения и соединялись с карбюратором двигателя при помощи гибкого резинового шланга через четыре центробежных фильтра, установленных непосредственно на карбюраторах. Изготовителем этой новинки была фирма «Mahle». Введение 400 мм гусениц повлекло за собой необходимость проведения изменений в конструкции ведущих и направляющих колес. В этой модификации также применили новый тип гусеничных пальцев диаметром 55 мм. Шесть первых пальцев имели диаметр 55 мм, а следующие шесть - диаметр 52 мм. В этой же модификации устанавливались сварные ограждения заборников охлаждающего воздуха в отделение управления, вместо литых, которые использовались на модификациях PzKpfw IV Ausf. E-H. Очередное изменение - установка люка для доступа в отсек управления. В первоначальном варианте вооружение машины составляла пушка 5 cm KwK 38I/42 калибра 50 мм, позднее танки этой серии получили пушку 5 cm KwK 39L/60 калибра 50 мм. Новый тип орудия был запущен в производство в декабре 1941 года. В этом месте следует добавить, что танки строились с обоими типами орудий. Производство варианта «Panzerkampfwagen» III Ausf. J было окончено в середине 1942 года.

Если углубиться в историю самого создания этого танка, можно обнаружить,

что задержка проектных работ по PzKpfw III, привела к тому, что этих машин не имелось в достаточном количестве рядах танковых подразделений немецкой армии во время боев на Балканах, а так же во время Блицкрига. Можно с уверенностью сказать, что танки этого типа были основным вооружением «Panzerwaffe» в операциях проводившихся на Восточном фронте в 1942 году, а также и во время боев Африканского Корпуса в 1941-1942 годах.

Модель

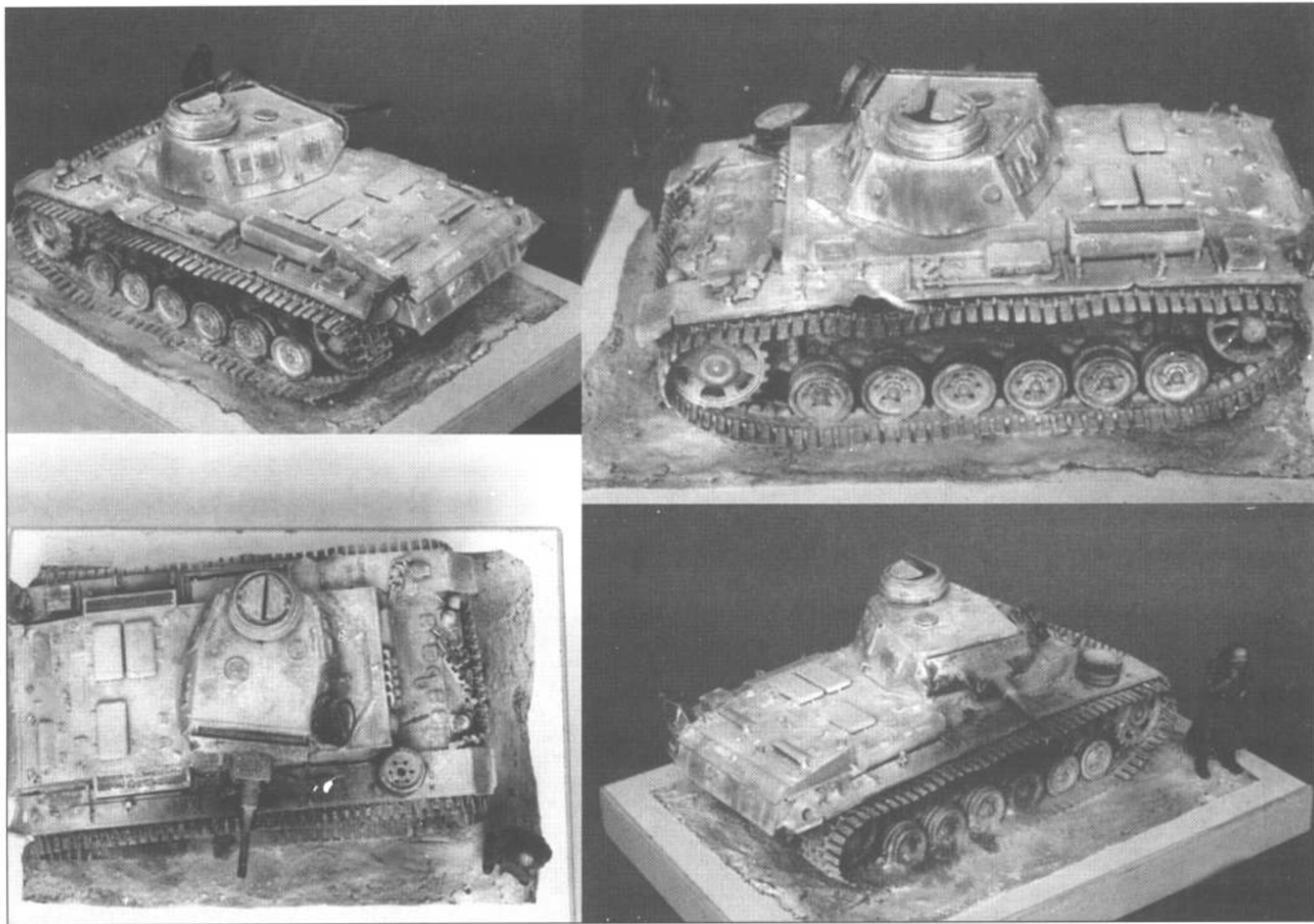
Модель Panzer III J - это продукт, пакуемый фирмой «Revell». Однако в коробке находятся отливки производства фирмы «Gunze Sangyo». Несмотря на солидный возраст этой модели, она выглядит вполне презентабельно, а ее сборка не связана с какими-либо трудностями. Копия, которую я решил построить, это ранняя версия Panzer III J с короткоствольным орудием калибра 50 мм, что потребовало определенных переделок. Самая важная из них касалась задней плиты моторного отсека, которая была позаимствована с модели фирмы «Dragon» StuG III C/D. От модели фирмы «Dragon» были также взяты зимние гусеничные ленты, так называемые «Ostketten». При постройке модели использовался набор дополнительных фототравленных деталей производства фирмы Eduard. Чтобы модель танка выглядела обгоревшей пришлось частично спилить обрешинку катков.

Окраска

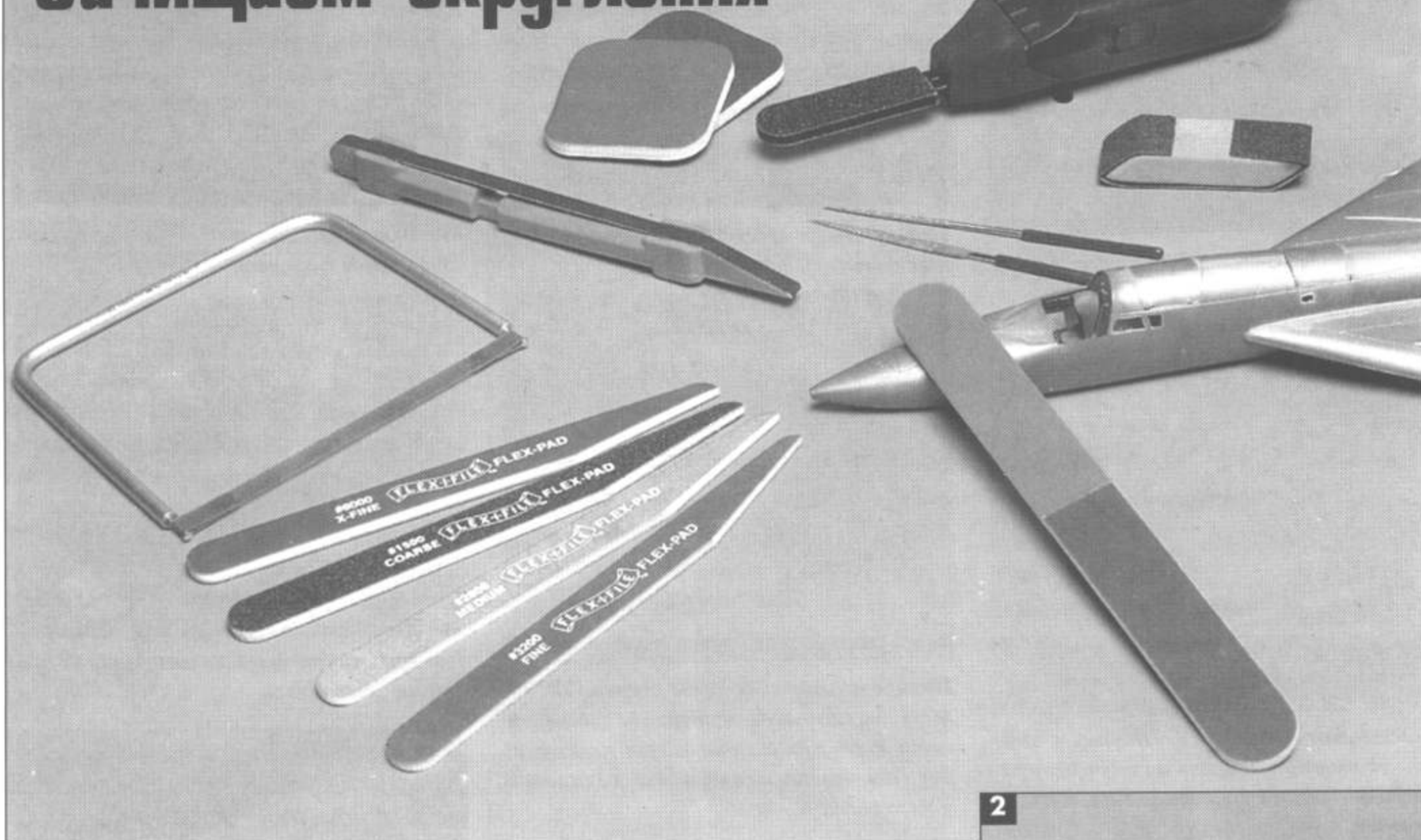
Модель была окрашена при помощи аэрографа, различными оттенками «немецкого» серого цвета. Несмотря на то, что модель должна была быть покрыта слоем «снега», серый цвет должен был из-под него проступать. Гусеницы покрыл черной краской, а затем осветлил их, воспользовавшись серебристой краской и методикой «сухой кисти». После полного высыхания красок, приступил к обработке модели сухими пастелями. Благодаря различным оттенкам пигментов снег получил светотени. Черной пастелью нанес следы окопаний.

Диорама

В качестве основы для диорамы использовал выпиленную по соответствующим размерам доску. На нее уложил массу производства модельной фирмы «Busch», на которой пока она еще не затвердела оттиснул следы гусениц. После высыхания все покрыл тонким слоем ПВА и посыпал песком. Затем все окрасил различными оттенками коричневого цвета. После этого, как и при окраске модели покрыл подставку тонким слоем снега, то есть соды, который после этого подкрасил «сухой кистью». На подготовленную таким образом основу установил модель. Сюда же добавил фигурку замерзшего немецкого солдата. Это продукт фирмы «Warriors». Она в основном была окрашена эмалью фирмы «Revell» номер 67 и затем оттенена при помощи пастелей различных цветов. Получилась небольшая диорама, сделать ее под силу любому усидчивому моделисту.



Зачищаем скругления



Зачистка швов – нудная работа, которая требует терпения, но не мастерства. Так ли это? Работа действительно нудная и долгая, тем не менее, в ней есть свои хитрости, неизвестные новичкам, секреты мастера так сказать.

1, 2 Зачищать поверхности приходится как листовой наждачной шкуркой, так и тонкими полосками, предварительно закрепленными на блоке, в качестве которого можно использовать ластик.

В большинстве случаев зашкуривают «на сухую». «Мокрое» зашкуривание смоченной водой шкуркой позволяет ускорить процесс поскольку наждак в меньшей степени забивается пластмассовой пылью. В этом случае необходимо использовать водостойкую шкурку.

Не так давно на Западе появилась наждачная шкурка, основой которой является не бумага, а листовой тонкий пластик. Гибкий материал лучше прилегает к кривым поверхностям, а отходы обработки материала мало забивают даже сухой наждак. 3

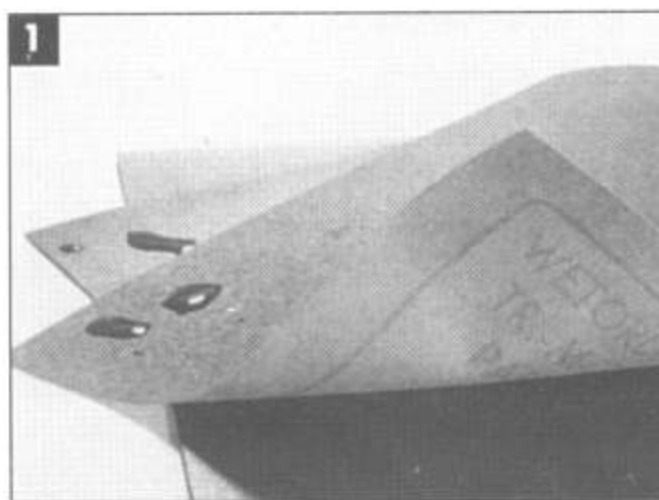
Торцы половинок деталей зачищаются на листовой шкурке средней зернистости. Особенно часто сей процесс приходится повторять при сборке моделей, изготовленных методом вакуумформования. При работе надо равномерно надавливать на обрабатываемую деталь, в то же время не следует прилагать чрезмерные усилия – в этом случае торец ровным не получится. 4

Очень удобным инструментом для зачистки криволинейных поверхностей является так называемый «Flex-I-File» – алюминиевая рамка по типу лучковой пилы в которой зажимаются полоски наждака на пластиковой основе 5. Этот инструмент идеален

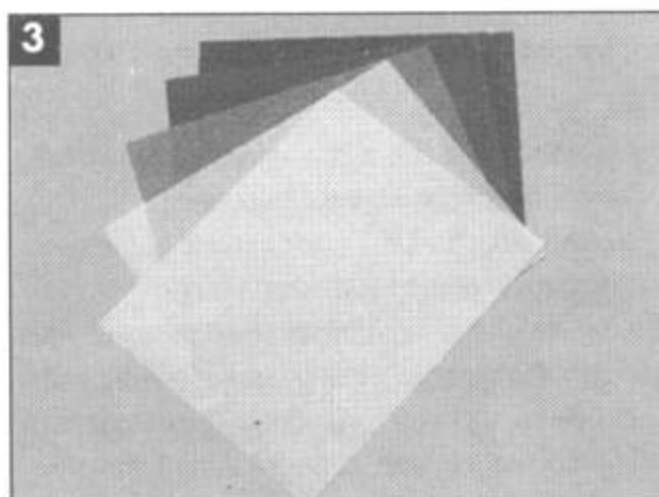
для зачистки швов между половинками фюзеляжа 6.

Выпускаются также готовые пилки «Flex-I-File» с наждаком различной зернистости 7. кстати, не стоит забывать и о маникюрных пилках для ногтей 8. Они также бывают различной зернистости.

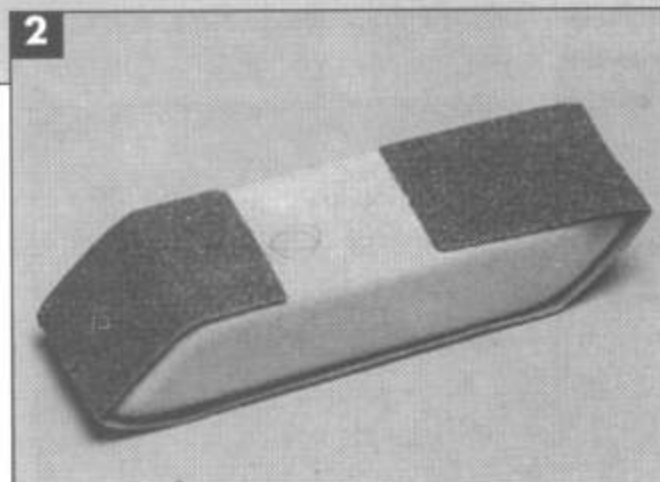
Еще одна альтернатива – наждачные «палочки» фирмы Micro-Mark 9. Основа палочек жесткая, они хорошо подходят для зачистки мелких деталей вроде танковых траков.



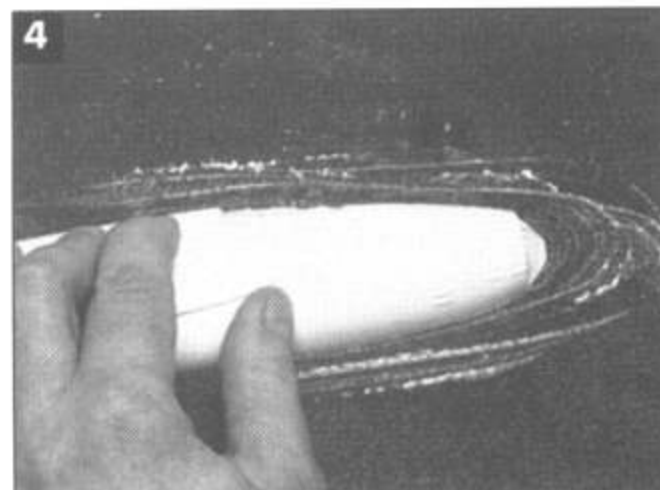
Листовая наждачная шкурка.



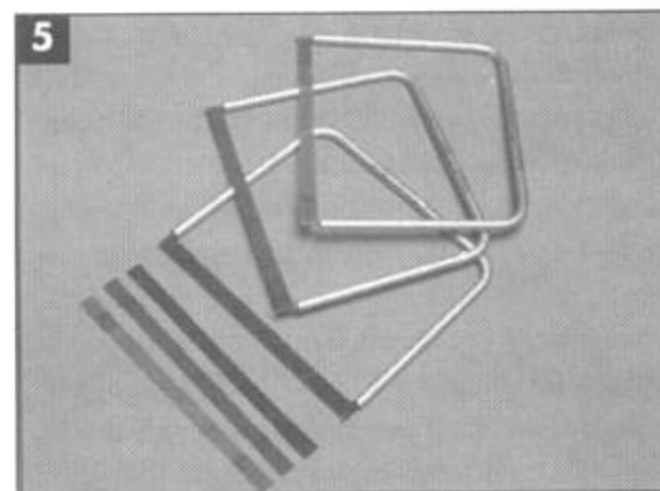
Листовая наждачная шкурка на пластиковой основе.



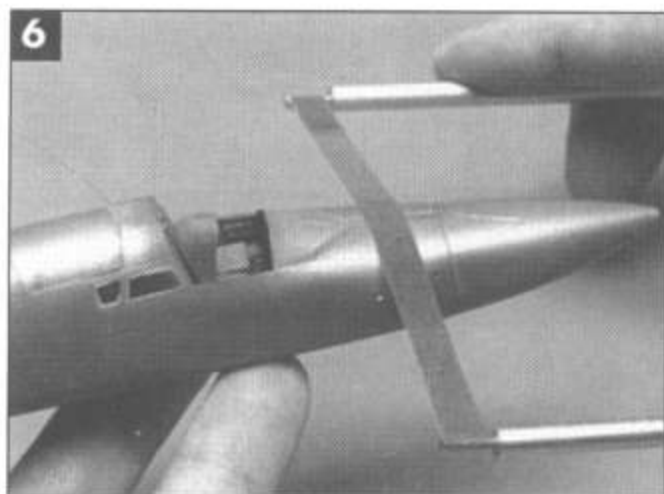
Полоска наждачной шкурки закреплена на ластике.



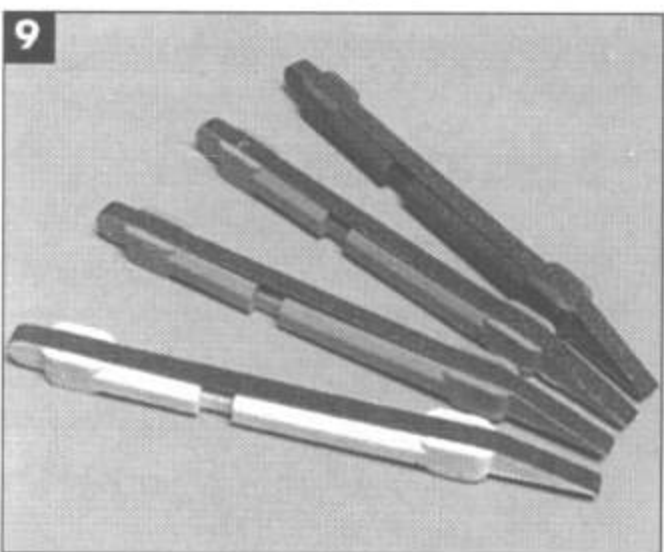
Зачистка торцов вакуумформованной детали на листовой шкурке средней зернистости.



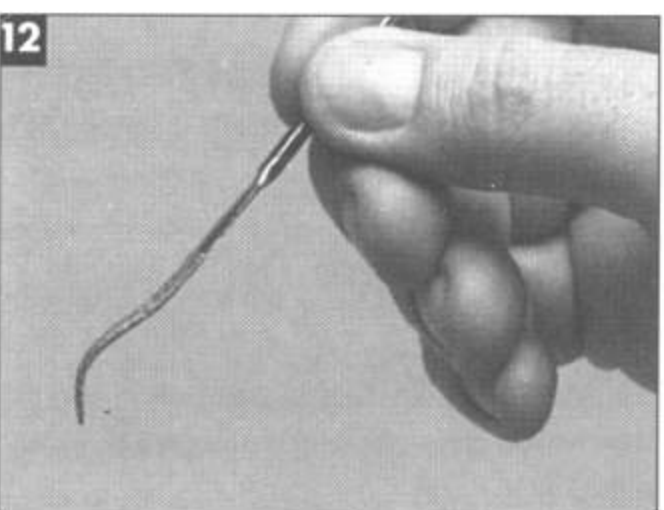
Лучковый инструмент: алюминиевая рамка и полоски шкурки на пластиковой основе.



Инструмент «Flex-I-File» идеален для зачистки шва между половинками фюзеляжа модели самолета.



Наждачные «палочки». Шкурку в виде кольца можно смещать по мере истерания абразивного материала на кончике палочки.



Алмазный надфиль с искривленной рабочей поверхностью хорошо подходит для работы в труднодоступных местах.

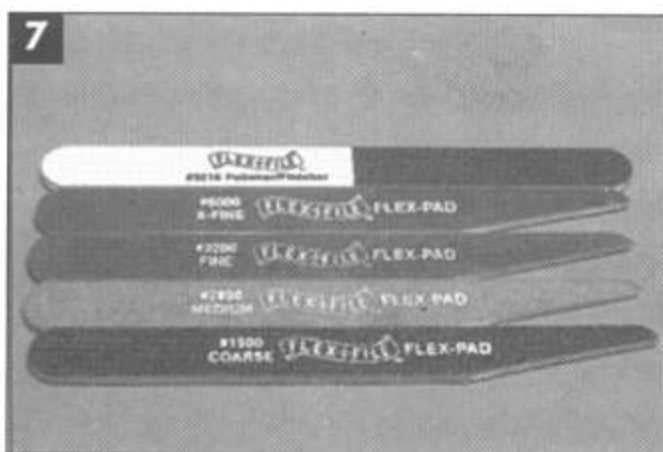
Для окончательной зачистки и полировки можно использовать полировочные пластины все той же фирмы Micro-Mark 10. Они великолепно подходят для полировки фонарей моделей самолетов и окончательной отделки поверхностей моделей автомобилей.

Далеко не всегда наждак является наилучшим материалом для удаления выступающих элементов с модели. Порой лучше использовать микропилки с зубцами разных размеров 11. Micro-Mark предлагает несколько наборов на выбор.

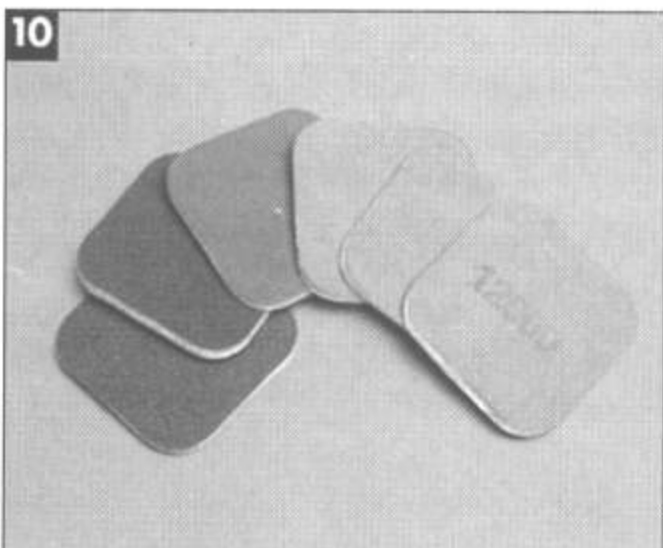
Занятым и небесполезным инструментом является надфиль с криволинейной рабочей поверхностью 12. Таким надфилем хорошо зачищать отверстия небольшого диаметра.

Фирма Micro-Mark выпускает набор миниатюрных надфилей для чистовой обработки, надфили закрепляются в металлической ручке с цанговым держателем 13.

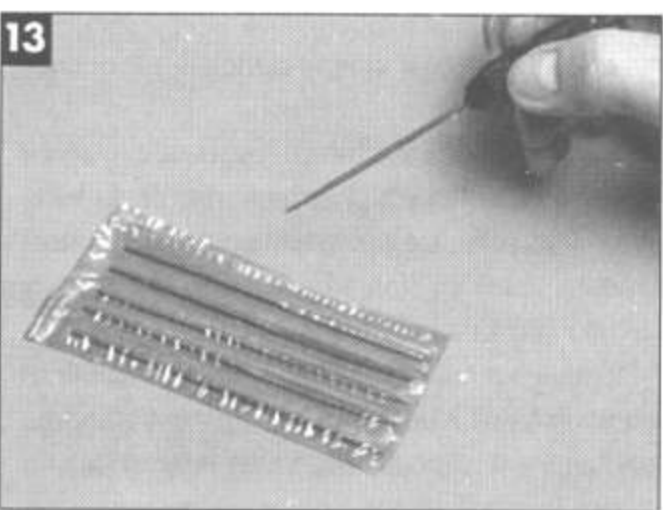
Еще один своеобразный инструмент: гибрид шила и штопора 14. Открывать им бутыл-



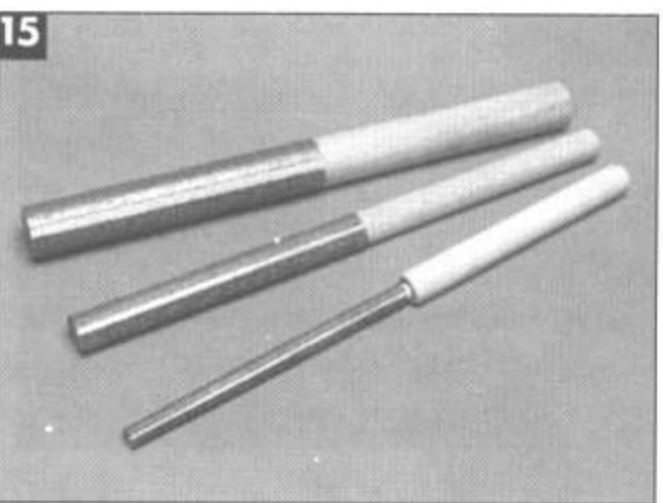
Гибкие пилки «Flex-I-File» пяти различных степеней зернистости.



Полировочные пластины фирмы Micro-Mesh. Зернистость материала этих пластин очень слабая, что делает их великолепным инструментом для полировки поверхностей.



Набор микронадфилей.



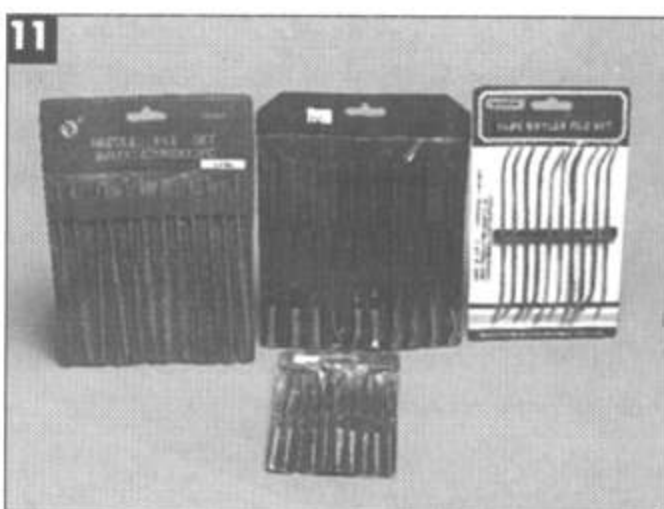
Круглые стержни с закрепленным на них наждаком. Изготовитель фирма Perma-Grit.

ки не рекомендуется, а для проделывания отверстий в пластике вполне подойдет.

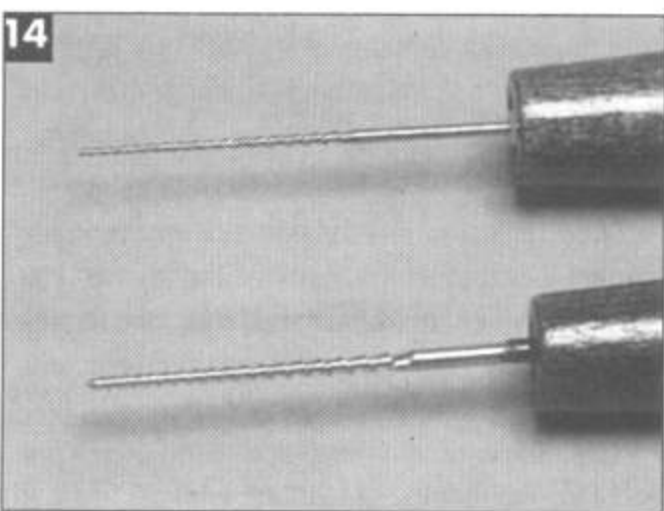
Фирма Perma-Grit предлагает моделистам стержни различного диаметра с нанесенным на них абразивным материалом 15. Собственно такой инструмент несложно смастерить самостоятельно: достаточно приклеить на «супер глю» нужный наждак на металлический или деревянный стержень требуемого диаметра.



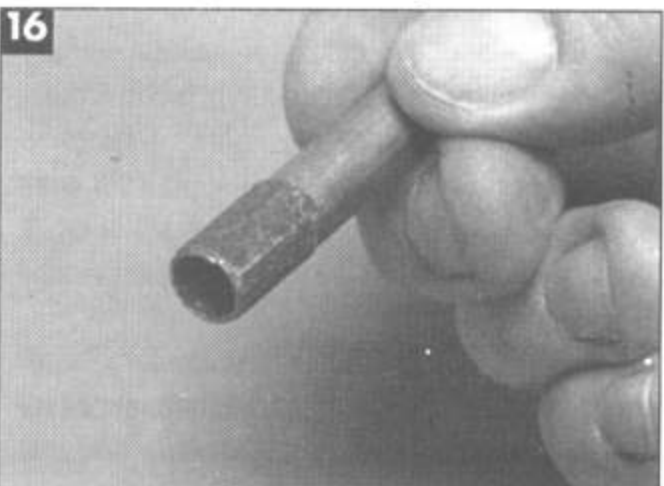
Маникюрные пилки также можно применять в моделировании.



Наборы микропилки и микронадфилей фирмы Micro-Mark.



Бур – гибрид шила и штопора, грань спиральной поверхности острая.



Самостоятельно сделанный инструмент для зачистки отверстия изнутри: на медную трубку приклеена шкурка.

Как уже отмечалось работа по зачистке и полировке – дело нудное, закат солнца вручную. Ежели закат солнца электрифицировать – дело пойдет быстрее и веселее. Фирма Micro-Mark позаботилась о ленивых и финансово состоятельных моделистах, выбросив на рынок два варианта электро-моторчиков для полировки и зачистки: Micro-Lux (17) и Wahl (18). К инструменту прилагаются пластиковые державки для абразивных материалов и сами материалы разной зернистости. Механизация процесса зачистки имеет довольно неприятную сто-

F4U-1D «Corsair»

Масштаб 1 : 32

Производитель: «Трумпистер»

Литая модель, 398 деталей (32 фототравленные, восемь проволоочных, три виниловых, одна фотопленка), декаль

Достоинства: возможность приклеить консоли крыла в одном из двух положений, полный ассортимент внешней нагрузки, подвижные поверхности управления, возможность сделать модель с отклоненными закрылками, великолепная детализровка двигателя

Недостатки: внешние консоли крыла плохо стыкуются с центропланом в любом положении, слишком большой зазор между звездами двигателя, монолитный пол кабины, на многих деталях присутствуют следы от толкателей.

Особенности модели:

- * прозрачный капот двигателя
- * три виниловых шины
- * фотопленка на приборную доску
- * фототравленные петли навески поверхностей управления
- * металлические стержни

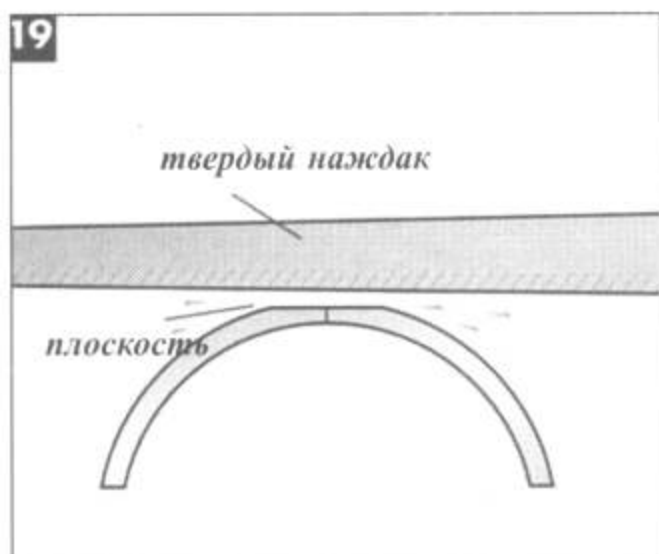


Готовая модель. Обратите внимание на чудовищные щели между створками юбки капота — следствие того, что форма створок неверна.

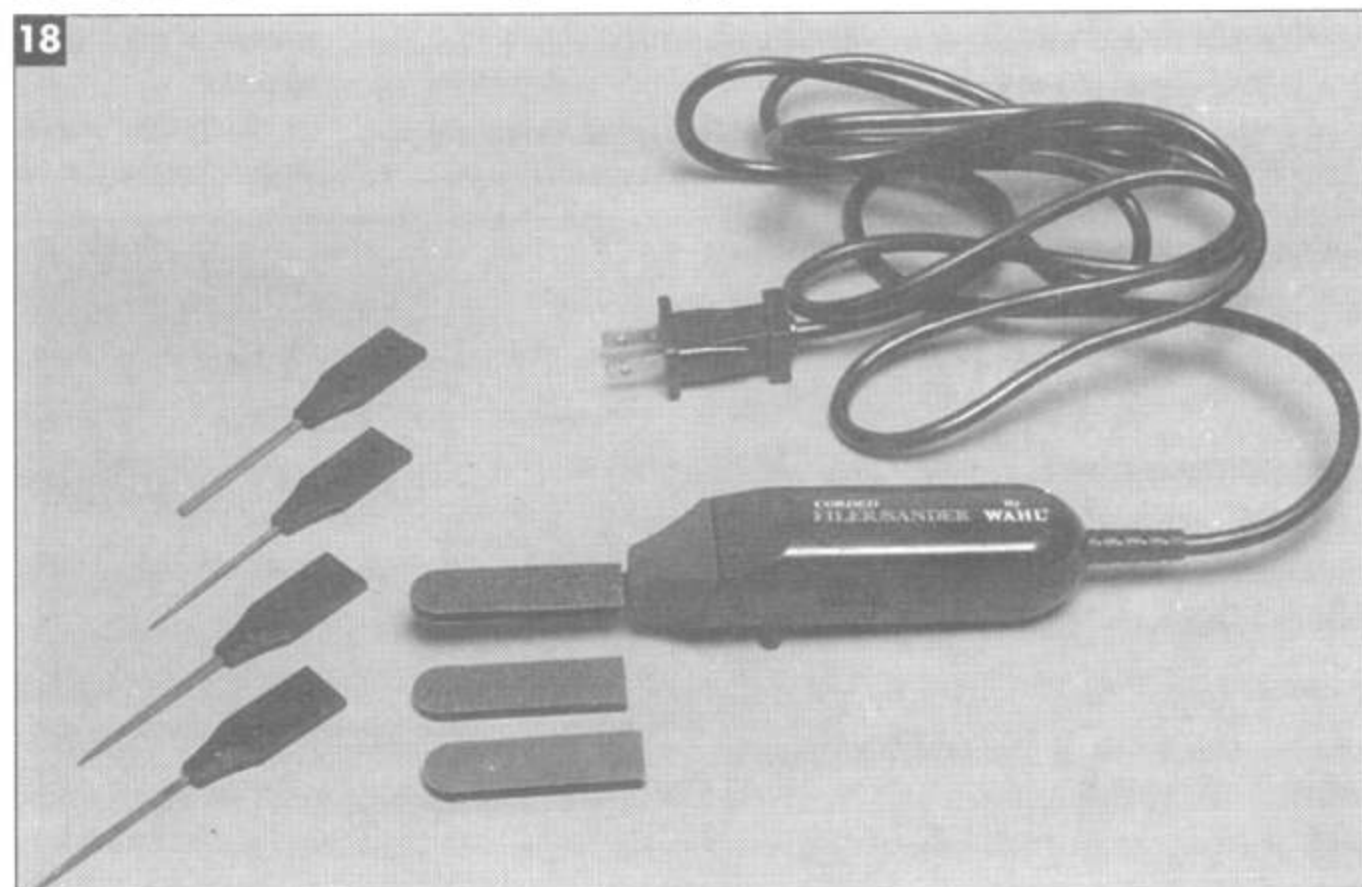


рону: легко испортить модель, а по сему при работе с электроинструментом необходимо удвоить внимание. Кроме того, электричество — штука опасная: проверьте заземление, все работы выполняются исключительно в галошах на резиновом коврике и с резиновыми перчатками на руках.

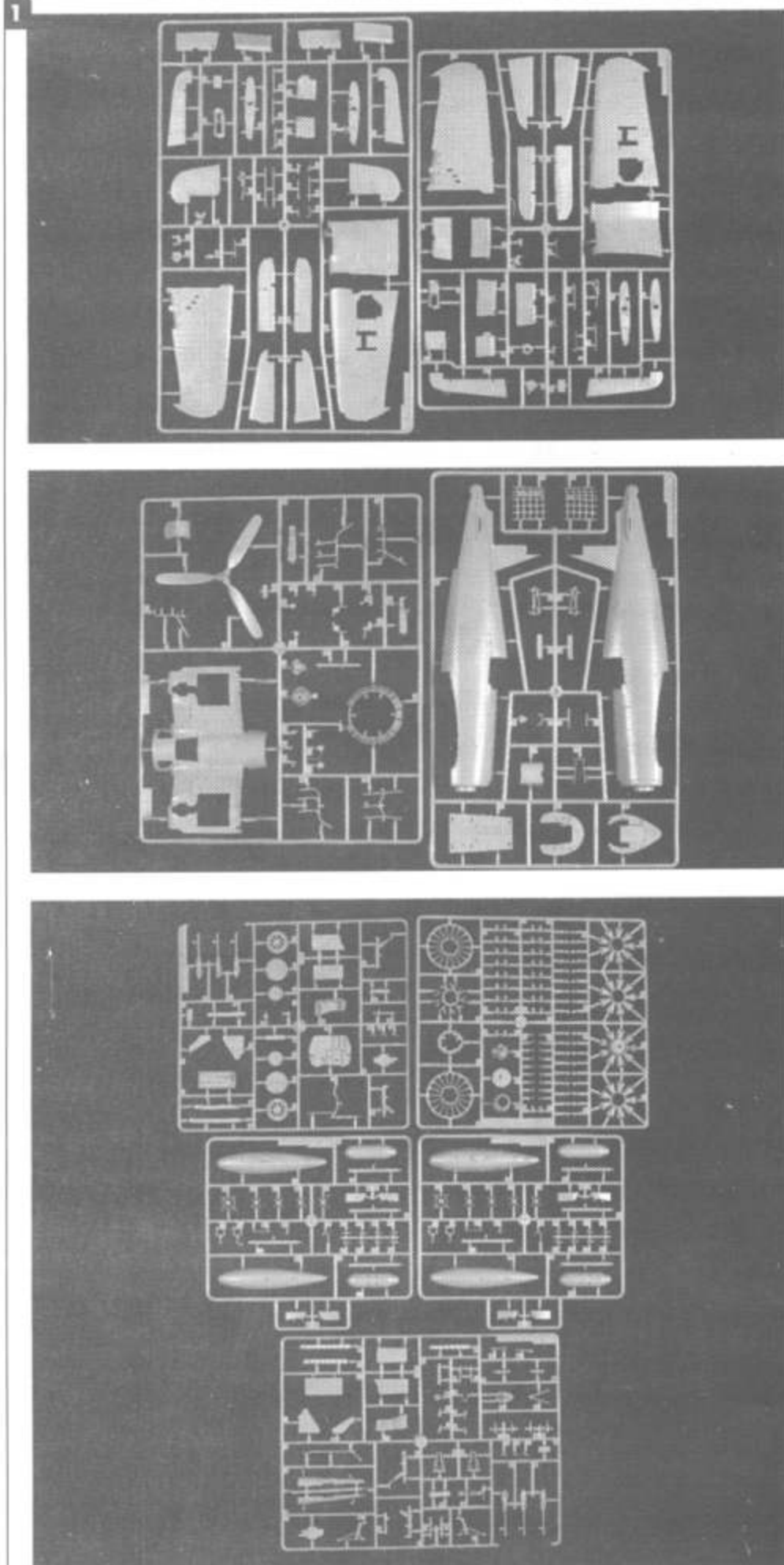
Важно к каждой требующей обработки поверхности правильно подобрать инструмент. Жесткая основа наждака при зачистке шва на скругленных поверхностях приведет к тому, что вместо округлости появится плоскость 19. Наоборот, если вы хотите получить глухое отверстие с резким переходом от стенок к донцу, то добиться такого перехода с помощью материала «Flex-I-File» не получится.



Электромотор Micro-Lux с набором аксессуаров.

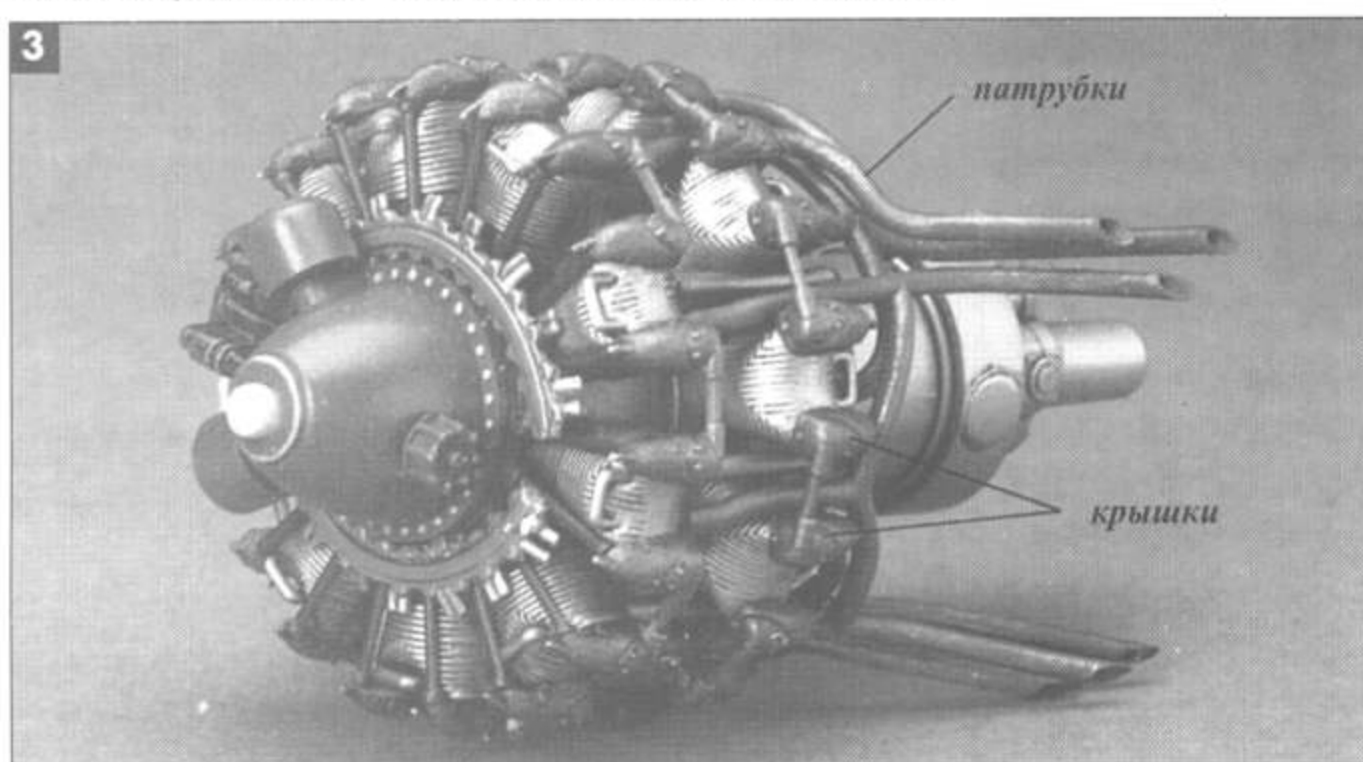


Электромотор Wahl с набором аксессуаров.



«Начинка» коробки. Трумпетер впервые предложил к модели «Корсара» полный ассортимент подвесного вооружения.

- * наличие мягкой медной проволоки
- * декаль на два варианта: восстановленный самолет и самолет U.S. NAVY периода 1945 г.
- * широкий ассортимент внешних подвесок: неуправляемые ракеты, 500-фунтовые бомбы, дополнительные топливные баки



Рамка с прозрачными деталями, декаль, фототравленка. Обратите внимание на прозрачный капот – можно сделать видимым двигатель.

Почти четыре десятка лет единственной моделью первого «Корсара» в масштабе 1:32 являлась модель фирмы Ревелл. Та копия типична для изделий конца 60-х годов: правильные формы и внешняя расшивка при убогой детализовке.

Линия моделей масштаба 1:32 от китайского Трумпетера в одночасье отправила киты Ревелла на свалку Истории. Китайцы разродились двумя «Корсарами» сразу: F4U-4 и F4U-1D.

Огромная коробка содержит девять рамок с деталями, отлитыми из пластика серого цвета и одну рамку с прозрачными деталями (1,2).

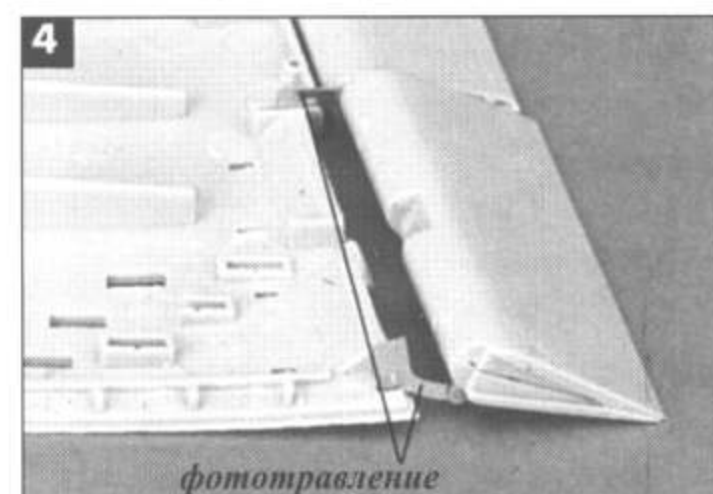
Огромный двигатель

Первые пять этапов сборки, проиллюстрированные инструкцией посвящены двигателю R-2800. Двигатель – одна из самых больших удач данной модели. Собирается он из 97 деталей, примерно четверть деталей всей модели (3). Два ряда цилиндров расположены на слишком большом расстоянии друг от друга. На собранной модели дефект не заметен, однако следствием одного дефекта являются другие: картеры получились излишне заглубленными под капот, а ось винта не достаточно выступает наружу. В принципе сблизить звезды несложно, однако тогда придется наращивать выхлопные патрубки.

Закрылки и поверхности управления

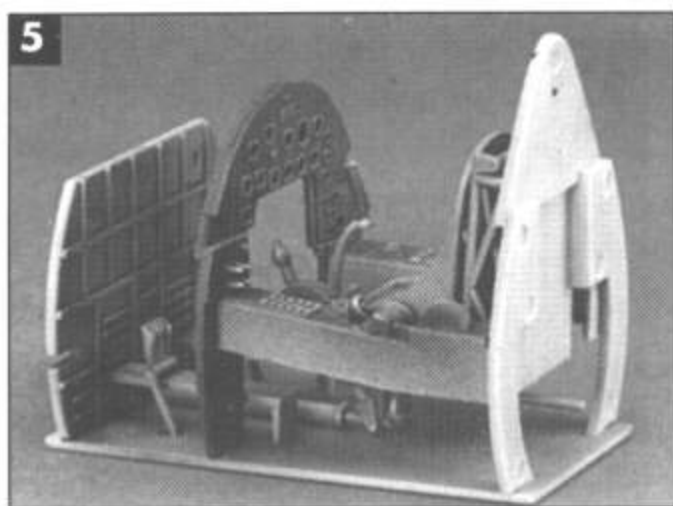
Поверхности управления крепятся посредством медных петель и проволоочных штифтов. Петли и штифты не масштабны, но это на модели в глаза не бросается. Проблема в сложности сборки узлов навески.

Закрылки навешиваются на металлических кронштейнах, однако закрылки, в отличие от поверхностей управления, неподвижны.

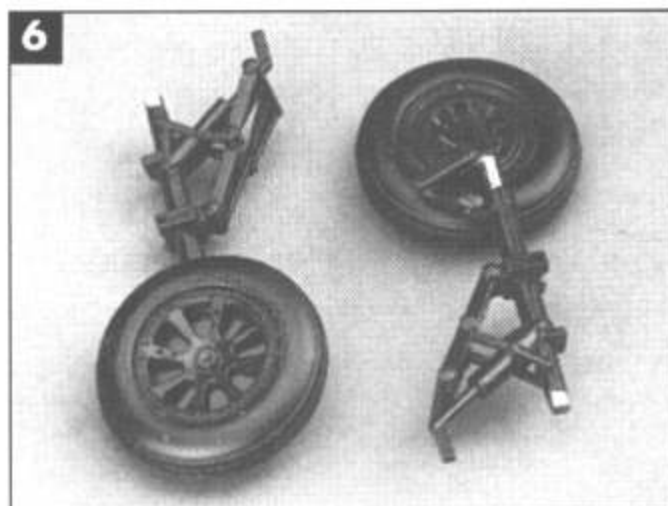


Закрылок устанавливается неподвижно в убранном или выпущенном положении.

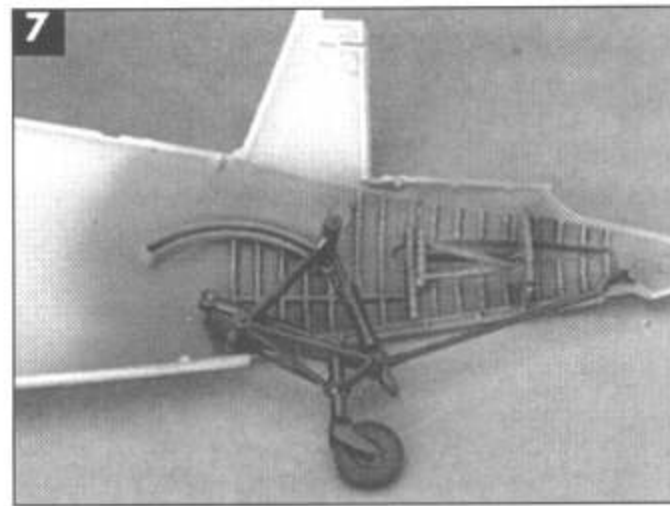
Двигатель в сборе. Мотор очень подробно детализован. Удачно получились индивидуальные выхлопные патрубки.



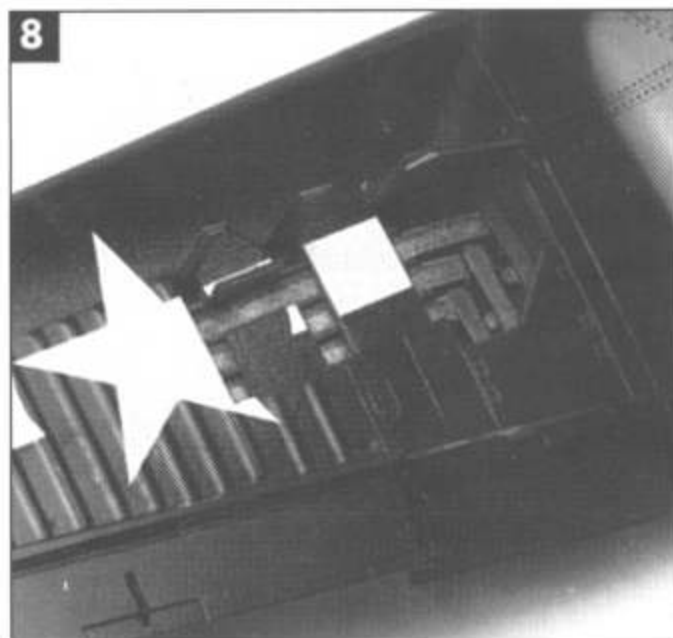
5 *Интерьер кабины. Почти все элементы по размерам меньше, чем должны быть в масштабе 1:32. Совершенно неверно сделан пол кабины.*



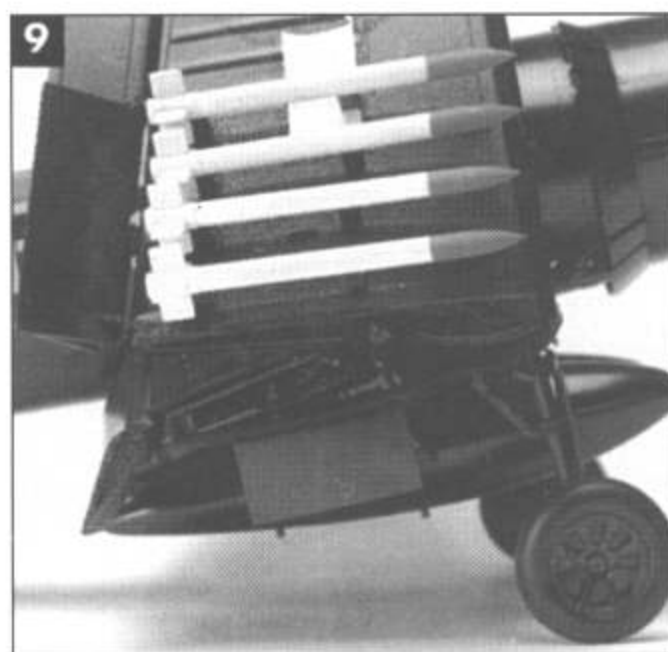
6 *Основные опоры шасси: пластик + виниловые шины.*



7 *Интерьер ниши хвостовой опоры и сама опора.*



8 *Отсеки пулеметов на левой консоли крыла выполнены открытыми.*



9 *Правая консоль крыла приклеена в сложенном положении.*

ны. Закрылки приклеены в отклоненном положении (4).

Складные консоли крыла можно приклеить в одном из двух положениях. Производитель в данном месте не предусмотрел подвижного соединения. На модели одно крыло приклеено в сложенном положении, второе – в полетном.

Интерьер отсеков крыльевых пулеметов неплохо проработан: сами пулеметы, патронные ящики, патронные ленты.

Кабина

По сравнению с интерьером кабины «Корсара» от Ревелла интерьер кабины китайской модели однозначно богат, однако приборная доска явно недоразмерена. Нет привязных ремней на кресле пилота. Пол дан сплошной деталью, что не соответствует исторической правде (5).

Рекомендации по окраске интерьера кабины, приведенные в инструкции, вообще не стоит брать в голову – все неверно.

Стойки основных опор шасси выполнены правильно, зато резиновые шины колес сделаны узкими (6). Интересным образом отлита хвостовая опора – стойка показана в убранном положении (7). Инструкция советует окрашивать стойки в белый цвет, но в годы войны стойки шасси, подкосы и створ-

ки ниш окрашивались в цвет gloss sea blue. На створках ниш основных опор шасси имеются следы от толкателей.

Половинки фюзеляжа неплохо подходят друг к другу, половинки стабилизатора также стыкуются с фюзеляжем хорошо.

Сложнее всего оказалось поставить на место закрывки: масса мелких фототравленных деталей собирается в довольно сложную конструкцию.

Отсеки пулеметов левой консоли крыла на модели сделаны открытыми (8). Детализация интерьера отсеков – базовая. Тем не менее, даже с таким инте-

рьером модель при открытых отсеках смотрится выигрышно.

Узлы навески ракет удобнее приклеить к крылу до окраски модели, в то время как инструкция советует приклеить к пилонам ракеты, а потом вместе с ракетами приделывать их к крылу. Пилоны окрашиваются вместе с моделью.

Створки юбки капота двигателя можно установить только в открытом положении, форма створок некорректна. Исправить створки невозможно: или клейте то, что есть, или делайте с нуля.

Модель окрашена эмалью Gloss Sea Blue фирмы Тестор.

Окончательная сборка

После окраски и нанесения декалей к центроплану добавлен ряд мелких деталей. Ни поднятая, ни опущенная консоли крыла не подошли к центроплану (9). Сей момент желательно учесть до окраски, предварительно подогнав консоли к центроплану.

Работа над моделью заняла 35 часов, большая часть времени ушла на возню с фототравленными деталями, особенно – с петлями навески поверхностей управления. Модель имеет смысл рекомендовать только опытным модельстам.



Ракетный NF-104А Чака Игера



Простая конверсия обычного «Старфайтера» в космический самолет

Модификация «Старфайтера» с дополнительным ракетным двигателем обозначалась NF-104A. Префикс «N» указывает на необратимое изменение конструкции самолета в экспериментальных целях. Самолет предназначался для тренировки летчиков космолана X-20 «Дайнасор». Космолан построен не был – программу аннулировали.

Для управления в разреженной атмосфере больших высот, где аэродинамические рули теряли эффективность, была предусмотрена дополнительная реактивная система управления, сопла которой находились в носовой части фюзеляжа и в крыле. На самолете NF-104A было выполнено 302 испытательных полета.

Режим пластик

Фирма Cutting Edge выпускает конверсионный набор для переделки модели F-104 в масштабе 1:48 фирмы Хасегава в вариант NF-104A. Конверсионный набор (номер по каталогу CEC48264) вклю-

чает новую носовую часть фюзеляжа, приборную доску, конусы воздухозаборников, законцовки крыла и киль с ракетным двигателем.

Инструкция иллюстрирует процесс переделки модели F-104G/J, но в данном случае в качестве базы использовалась модель F-104A/C в масштабе 1:48 от той же Хасегава. Так лучше. Самолеты F-104G/J имели выпуклые створки ниш основных опор шасси, поскольку ширина колес на истребителях этих модификаций была увеличена. NF-104A имел же оригинальные опоры шасси с узкими пневматиками колес и плоские створки ниш шасси.

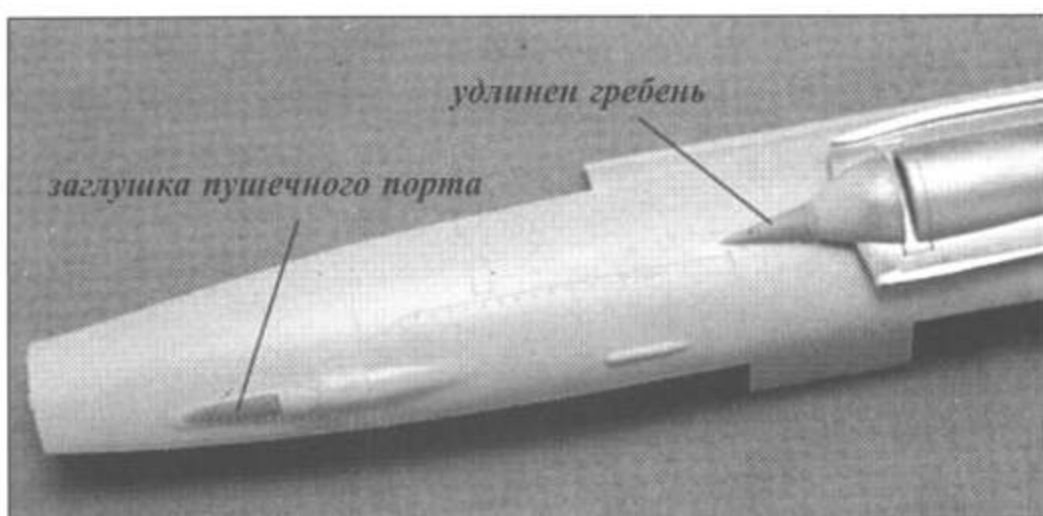
На NF-104A к границе космоса

Одним из пилотов, летавших на NF-104A был знаменитый Чак Игер, человек первым преодолевший на самолете звуковой барьер. Нет ничего удивительного в привлечении полковника Чарльза Игера к полетам на ракетоплане. В конце-концов, именно Игер дал «Старфайтеру» путевку в жизнь. Игер налетал на F-104 несколько сотен часов. Тем интереснее его оценка этого, с позволения сказать истребителя: «Я бы не хотел попасть на F-104 в «собачью свалку» с любым противником».



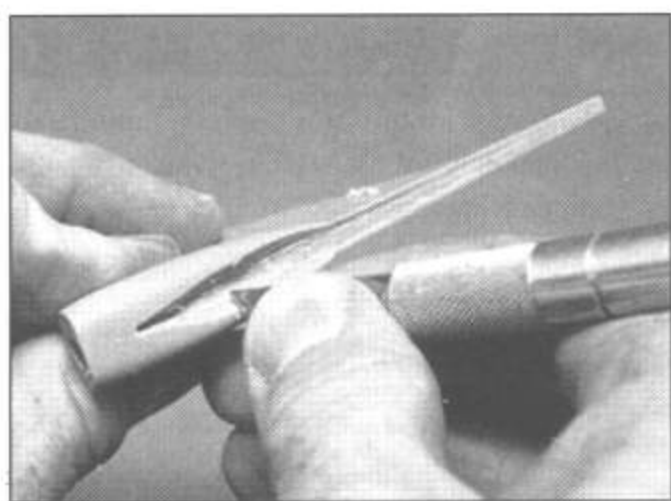
Чак Игер (в скафандре) с летчиком-испытателем Германом Сэлмэн у самолета NF-104A.

В полете один из трех построенных самолетов NF-104A. Ракетный двигатель включен. Набор высоты в 100 000 футов производился почти вертикально.

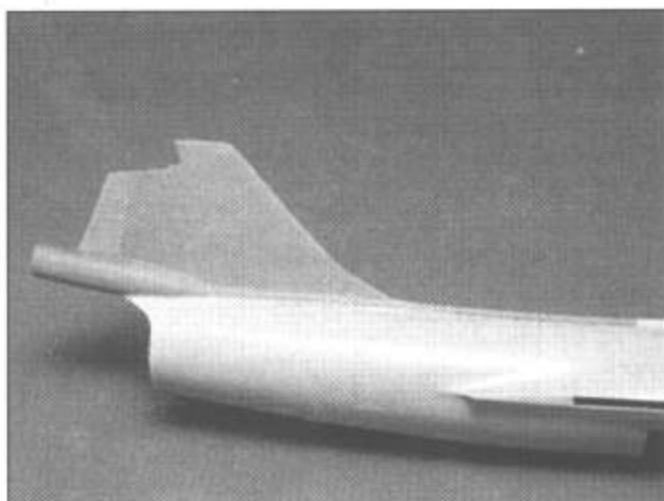


Приклеен эпоксидный конус воздухозабоника и заглушка амбразуры пушки. Эпоксидные детали зашкурены заподлицо с пластиковыми. Щели заделаны эпоксидной шпаклевкой и цианкрилатом.

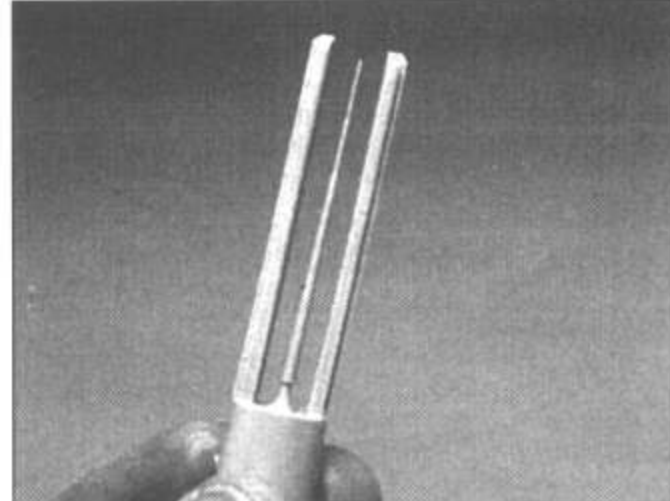
Отрезан киль модели. Инструменты – модельный нож и металлическая линейка. Обратите внимание: модельный нож режет обратной стороной. В остальном фюзеляж собран согласно инструкции фирмы Хасегава.



Хвостовую часть фюзеляжа необходимо подогнать под эпоксидное вертикальное оперение.



Щели между вертикальным оперением и фюзеляжем заделаны эпоксидной шпаклевкой, а затем зачищены. Пострадавшие при зачистке линии расшивки нарезаны по новой. Модель будет окрашена под цвет натурального металла, поэтому чистоте обработки поверхностей уделен максимум внимания.



NF-104A имел удлиненную штангу приемника воздушного давления. Эпоксидный ПВД – чрезвычайно хрупкая деталь, случайно он даже на рамке защищен двумя стенками.

В типичном полете на NF-104A Игер набирал высоту 36 000 футов, включал форсаж и забирался на 45 000 футов. Здесь включался ракетный двигатель. На высоте порядка 55 000 футов из-за нехватки кислорода переставал работать ТРД, дальнейший набор высоты осуществлялся только за счет тяги ракетного двигателя. На снижении в плотных слоях атмосферы ТРД J-79 запускался, посадка производилась обычным порядком.

Игер выполнил на ракетоплане 40 испытательных полетов, прежде чем вечером 10 декабря 1963 г. на NF-104A (56-0762) знаменитый летун едва не распрощался с жизнью.

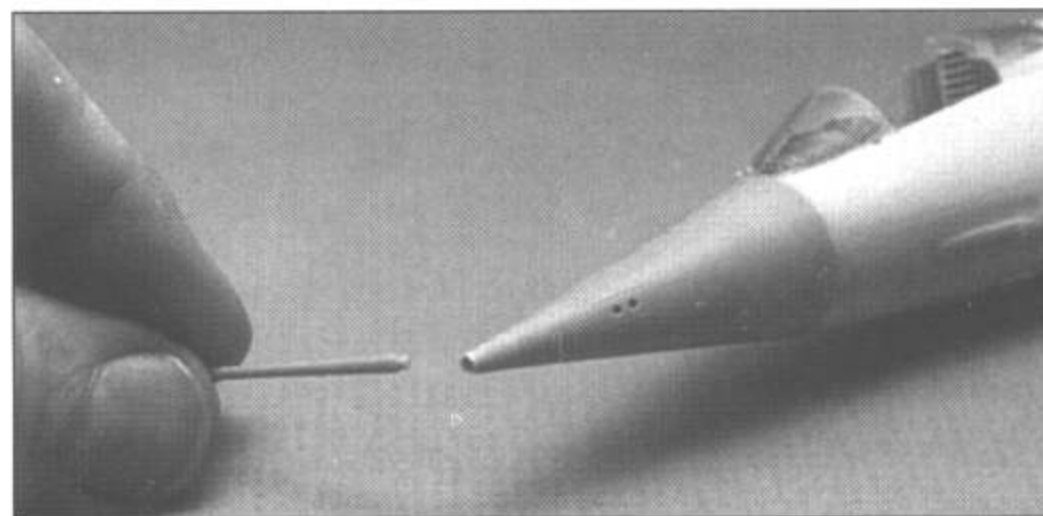
Самолет потерял управление в наивысшей точке траектории набора высоты. На снижении, точнее в падении, Игер никак не мог запустить ТРД. С неработающим ТРД не работала и гидросистема, а значит система управления также не функционировала. Самолет попал в плоский штопор. По словам Игера, выйти из плоского штопора

на F-104 можно было только при 100% тяге ТРД за счет гироскопического эффекта, создаваемого ротором турбины. Двигатель по-прежнему молчал, однако летчик подошел к вопросу вывода самолета из плоского штопора творчески.

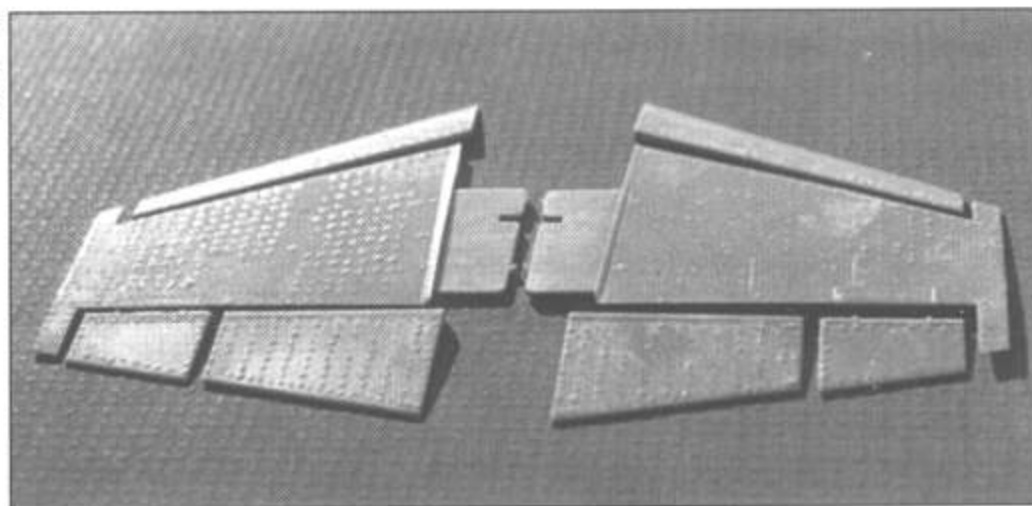
Игер попытался восстановить управление, выпустив тормозной парашют. Самолет стабилизировался и вращение начало прекращаться, однако двигатель так и не запустился. Игер сбросил тормозной парашют. К сожалению, парашют зацепился за стабилизатор, переведя его в положение, увеличивающее угол тангажа. Самолет вновь попал в плоский штопор.

На высоте 11 000 футов Игер катапультировался. Не совсем удачно: после отделения от кресла, пилот столкнулся с креслом. Кресло пробило шлем, а от работающего двигателя кресла загорелась кислородная маска. Тем не менее, Игер благополучно приземлился. Благодаря усилиям медиков, последствий для здоровья летчика катапультирование почти не имело.

Этот полет оказался для NF-104A последним в прямом и переносном смысле: программу космолана «Дайнасор» закрыли в тот же день 10 декабря 1963 г. Учебно-тренировочный самолет NF-104A стал никому не нужным.



В вершине носового конуса фюзеляжа аккуратно просверлено отверстие, в которое вклеен приемник воздушного давления. Внимание: эпоксидные детали чрезвычайно хрупкие! На конус лучше на время надеть трубку-кембрик. ПВД будет приклеен позже.



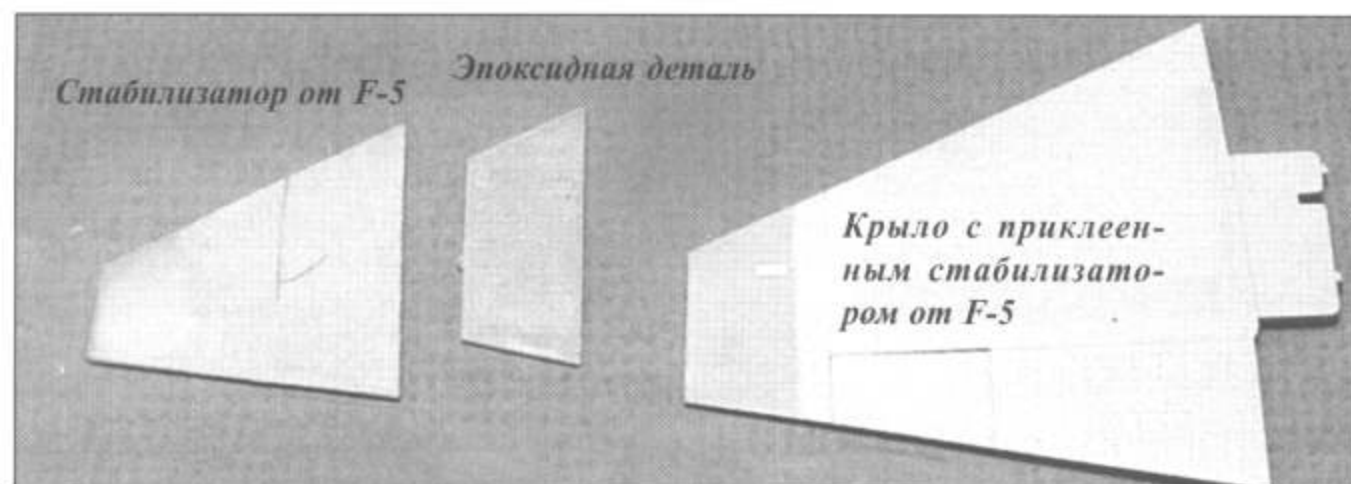
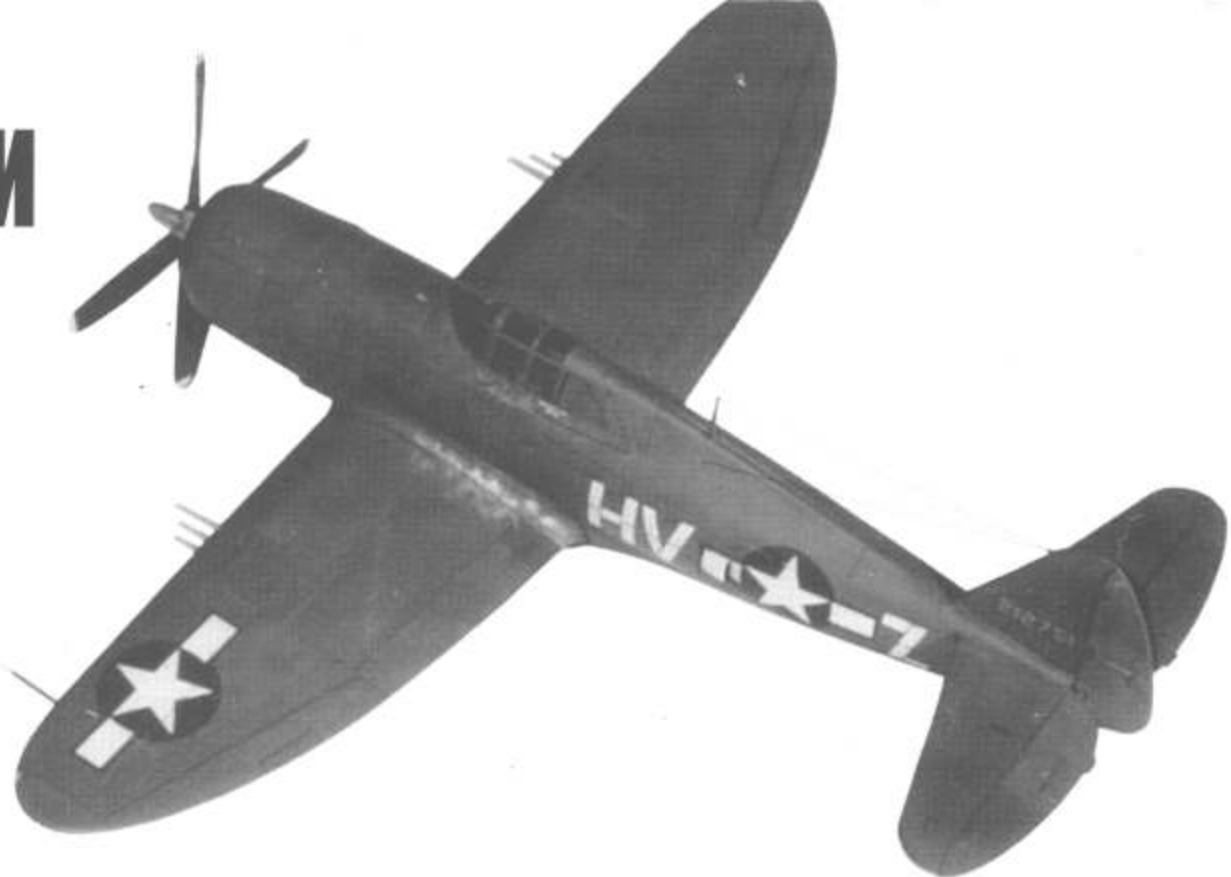
Крыло «Старфайтера» усеяно заклепками, однако Хасегава перестаралась. Внутренние головки заклепок сильно переразмержены. На каждую заклепку-впадину нанесена капелька цианкрилата, после высыхания клея поверхность зачищена. Закрылки, предкрылки и элероны даны отдельными деталями. Без сомнения – это плюс модели Хасегава, но на стоянке поверхности управления «Старфайтера» почти всегда находились в нейтральном положении. Точно так же, почти всегда были убраны воздушные тормоза на фюзеляже.

Оливковые заплатки

Тонируем панели обшивки модели самолета, окрашенного в грязно-оливковый цвет

Американские самолеты периода Второй мировой войны часто окрашивались по двухцветной схеме: грязно-оливковый верх и нейтрально-серый низ. Окрашенные подобным образом модели выглядят монотонными, лишенными глубины восприятия.

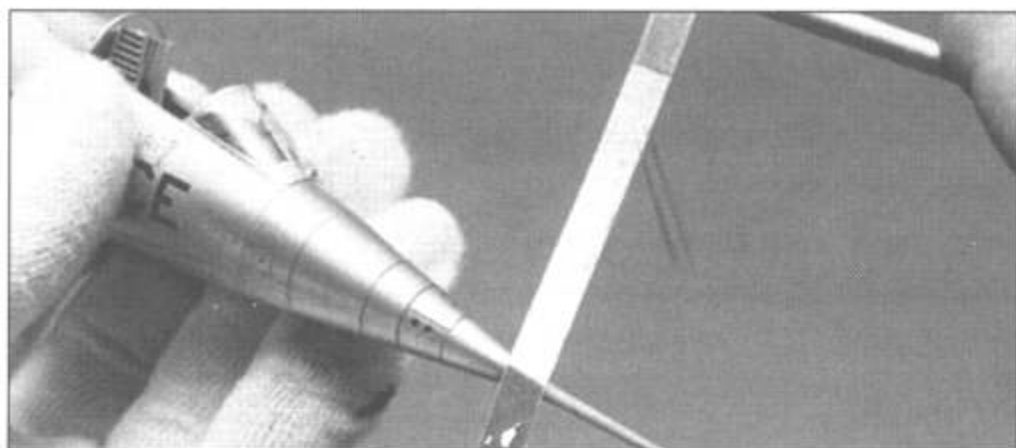
Анализ сделанных в годы войны фотоснимков американских самолетов показал, что оливковая окраска далека от монотонной. Причину тому несколько. Во-первых, на заводе окрашивался не самолет в целом, а панели обшивки. Краска из разных партий могла варьироваться по оттенкам. Значит и панели, окрашенные в разное время получали различные оттенки грязно-оливкового цвета. Краска на обшитых тканью поверх-



Законцовки крыла из конверсионного набора сделаны слишком грубо для такой «тонкой» модели, как F-104 от Хасегавы. Законцовки пришлось вырезать из половинок стабилизатора от модели истребителя F-5 фирмы Монограмм. Эпоксидная деталь использовалась в качестве шаблона. По толщине новые законцовки подогнаны к крылу наждаком. Необходимо самым тщательным образом шпаклевать и зачищать стыки законцовок и консолей крыла.



Модель подготовлена к окраске, осталось установить маски на фонарь кабины. Обратите внимание на кембрик, который предохраняет конус от поломки.



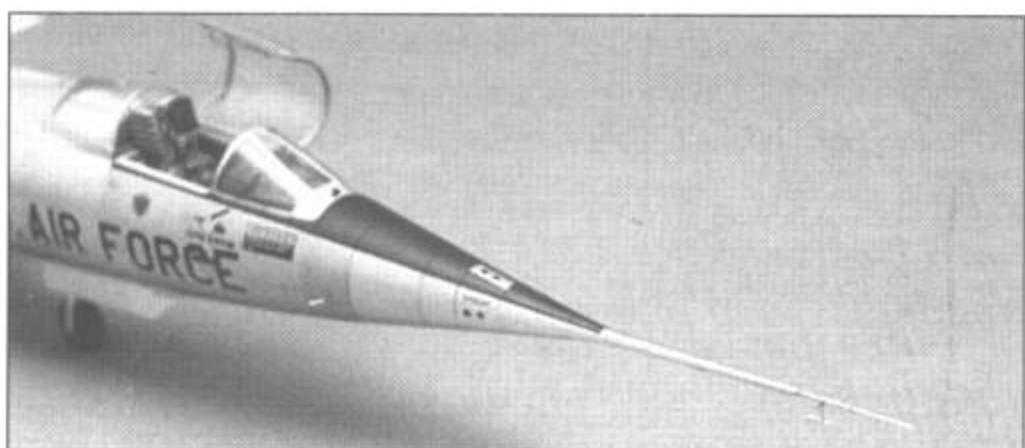
Модель окрашена металликом-серебрянкой фирмы Тестор. Некоторые панели окрашены в оттенки металла путем добавки в базовый состав красок голубого, коричневого и желтого цветов. После окраски модели в конус на цианакрилате вклеена штанга ПВД. Стык зачищен гибкой наждачной лентой.



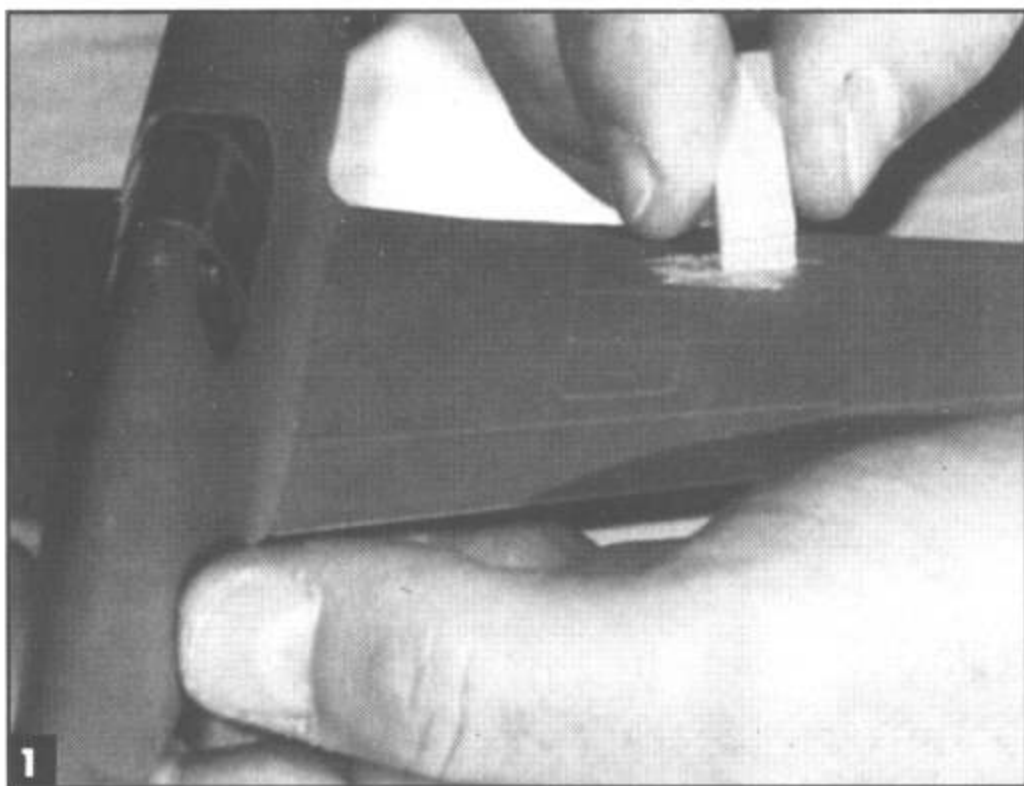
Следующий этап – доработка створок ниш основных опор шасси. На стоянке, опять же, большие лопухи створок почти всегда закрыты. Бульбообразные выступы створок модели F-104G/J необходимо удалить. Образовавшиеся после удаления выступов отверстия заделаны эпоксидной шпаклевкой. По зачищенной поверхности восстановлены линии расшивки.



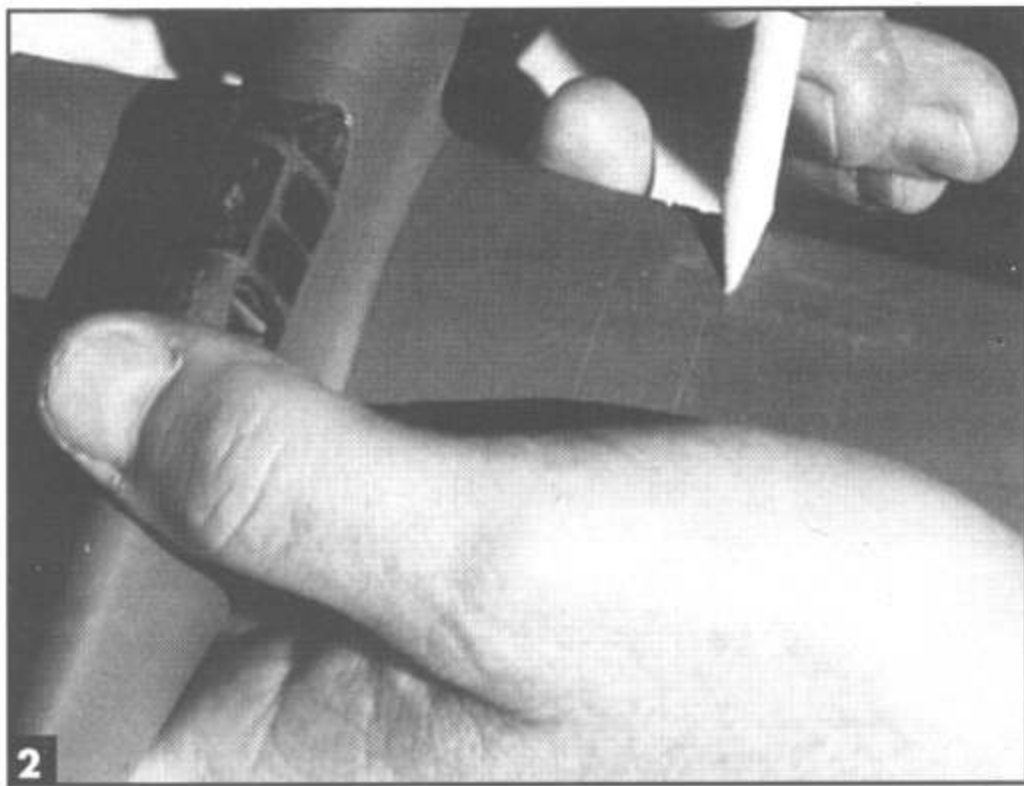
Фигурка пилота – модифицированная фигура от модели F-4 фирмы Монограмм. Фигурка окрашена акрилом и тонирована маслом.



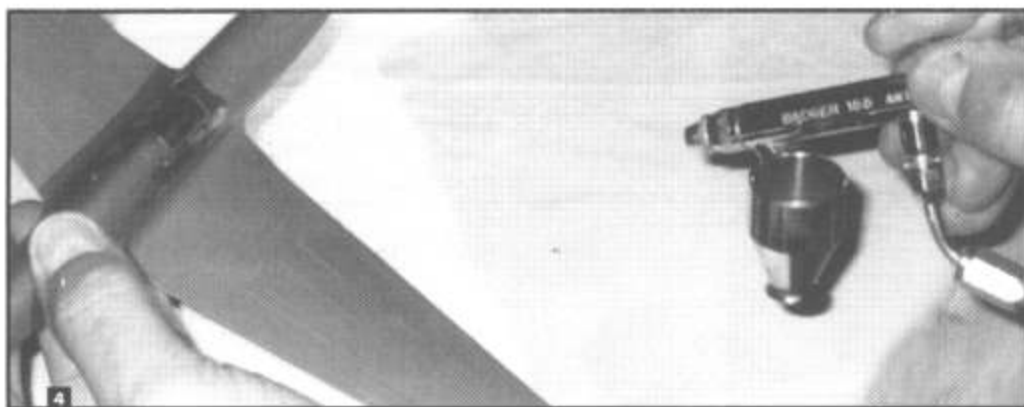
Носовая часть готовой модели. Обратите внимание на датчик крена и тангажа (светлый прямоугольник на черной антибликовой панели). База датчика вырезана из пластика. Внутренний переплет фонаря выполнен из узких полосок тонкого пластика.



1 Выбранная для тонирования панель обшивки крыла модели «Мус-танга» в масштабе 1:48 натирается пастельным мелком желтого цвета. Различные оттенки достигаются использованием пастельных мелков желтого, зеленого, коричневого и серого цветов.



2 Для втирания пастели можно использовать художественный растушовочный карандаш.



3 Пастель фиксируется на модели прозрачным лаком, нанесенным из аэрографа.

ностях управления выгорала намного быстрее, чем на металлической обшивке – еще один оттенок. Нередко поврежденные в бою панели обшивки заменяли панелями, снятыми с другого самолета, что опять же привносило нюанс в цветовую гамму окраски. Наконец, краска неравномерно выгорала на солнце.

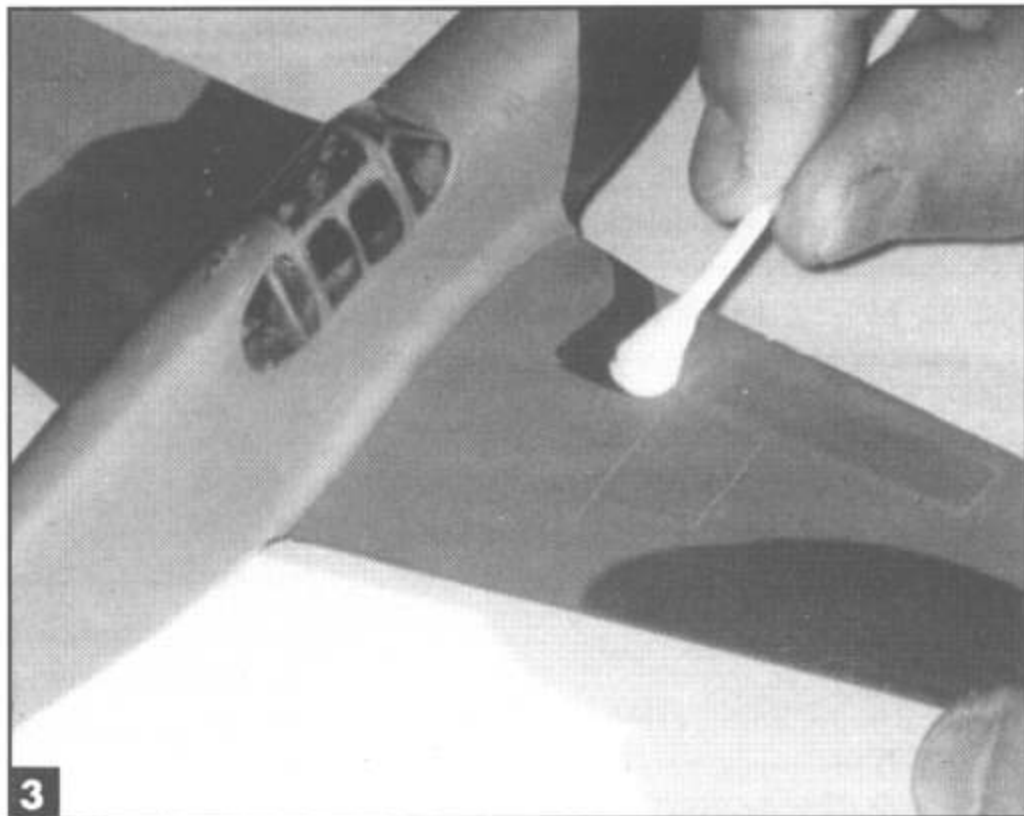
Поворотная точка

Переведем вышесказанное в контекст модели. Модель следует окрашивать несколькими оттенками грязно-оливкового цвета, должна получиться поверхность грязно-оливкового цвета с «заплатами».

Самый простой способом нанести «заплаты» заключается в традиционной технологии наложения масок и окраски с помощью аэрографа в оттенки базового цвета. Без сомнения, проверенный способ обеспечивает качественный результат. Однако способ требует терпения и больших затрат времени. Существует более простой метод, дающий схожий результат.

Простое решение

Модель тонируется художественной пастелью. Пастелью обычно имитируется пыль, нагар, копоть, ржавчина и т.д. Почему бы не выполнить пастелью «заплаты» на грязно-оливковом фоне? Пред-



Лишняя пастель легко убирается с помощью ватной палочки.

варительно окрашенная модель покрывается матовым лаком, чтобы поверхность приобрела небольшую шероховатость.

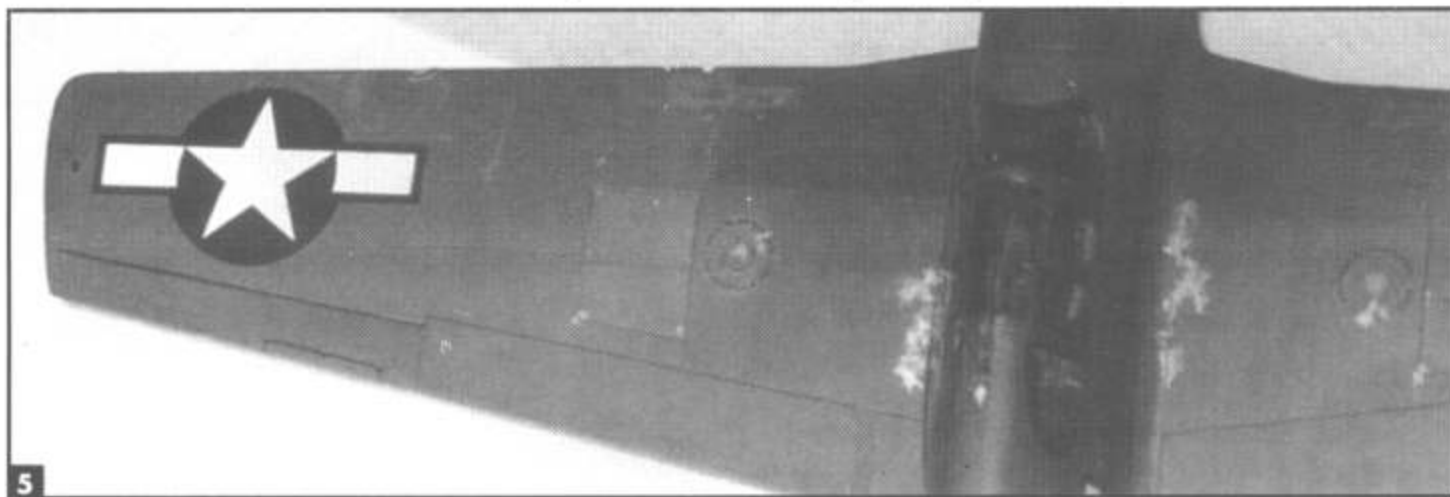
Далее все делается элементарно. Подбирается желаемый цвет пастели – желтый, зеленый, коричневый или серый. Пастель наносится на тонируемую панель непосредственно растиранием мелка по модели (1). Шероховатость матового лака играет роль абразива – мелок будет стачиваться, оставляя цветную пыль на поверхности.

На крыле движения мелка должны производиться параллельно набегающему потоку воздуха, на фюзеляже – вертикально. Пастель можно наносить также хлопковым тампоном и ватной палочкой, а линии расшивки – подчеркнуть художественным карандашом (2).

Втирается пастель в краску мельчайшей наждачной шкуркой. Попавшая за пределы панели пастель удаляется ватным тампоном (3). Точно так же можно удалить пастель с оттонированной панели, если результат не понравился.

Не забудьте тонировать опознавательные знаки, номера и прочую символику; декали следует перевести до тонирования модели. Тонированная пастелью модель задувается тонким слоем прозрачного лака (4). Лак закрепляет пастель на модели. Окончательно имитируются обычными способами сколы и загрязнения поверхностей (5).

Техника – простая и эффективная, но более пригодна для крупных масштабов, начиная с 1:48.



5 Поверх лака имитируются сколы краски до металла и загрязнения. На снимке – консоль крыла тонированной с помощью пастели модели истребителя P-51A «Мус-танг» в масштабе 1:48.

СУ-152

Масштаб 1 : 35

Производитель: «Восточный Экспресс»

Если вы хотите пополнить свою коллекцию модель «Шермана», Т-34 или «Тигра» - нет проблем: ассортимент моделей известных танков достаточно широк. Другое дело, когда приспичило собрать какую-нибудь боевую машину, строившуюся на танковой базе в относительно небольших количествах. Как правило, в таком случае ассортимент ограничен одним-двумя конверсионными наборами, которые стоят бешеных денег при неважном качестве исполнения. Такие наборы в силу технологических ограничений производителя как правило имеют довольно много деталей. К примеру, корпуса или рубки собираются из отдельных листов, а не выполняются как у порядочных модельных фирмы в одну деталь (1).

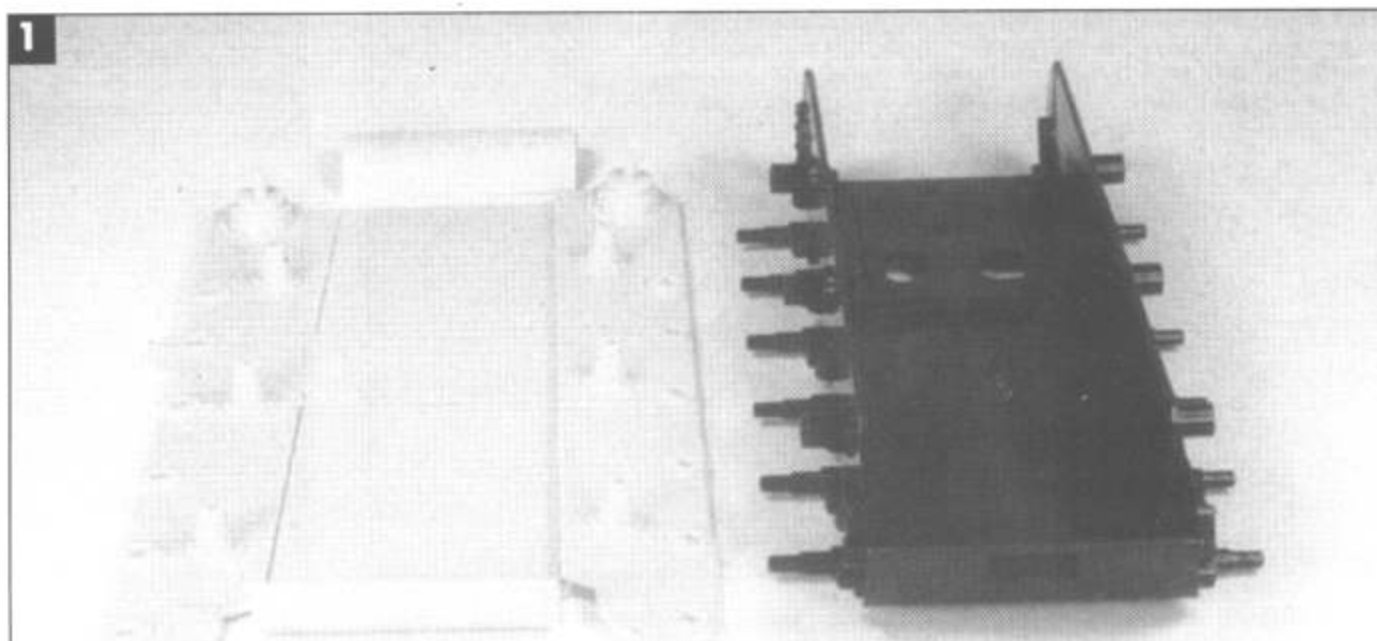
В качестве примера рассмотрим модель самоходно-артиллерийской установки СУ-152 (КВ-14), которую выпускает российская фирма «Восточный Экспресс». Самоходка выполнена на основе шасси тяжелого танка КВ-1с и вооружена 152-мм гаубицей МЛ-20. Гаубица легко поражала германские «Пантеры» и «Тигры», благодаря чему СУ-152 в войсках получила прозвище «Зверобой».

Модель от «Восточного Экспресса» достаточно проста в сборке, но проблемы все же существуют. Рассмотрим, как можно с ними бороться.

Доработки

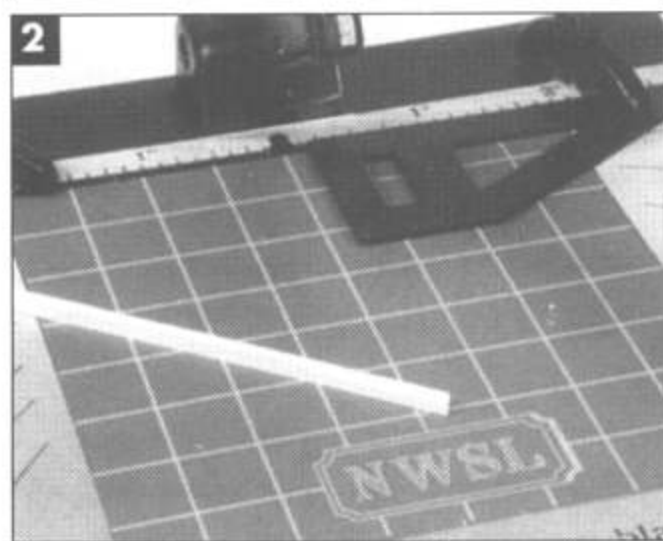
Любая модель «лимитед эдишн» (вообще «Восточный Экспресс» выпускает модели массово, однако ин неважное качество действительно близко к уровню «лимитед эдишн») потребует при сборке навыков обращения с ножом, пинцетом, надфилями, наждаком и шпаклевками разных типов.

Наличие большого числа мелких деталей делает важным правильный выбор клея. Мелкие детали лучше клеить быстро твер-



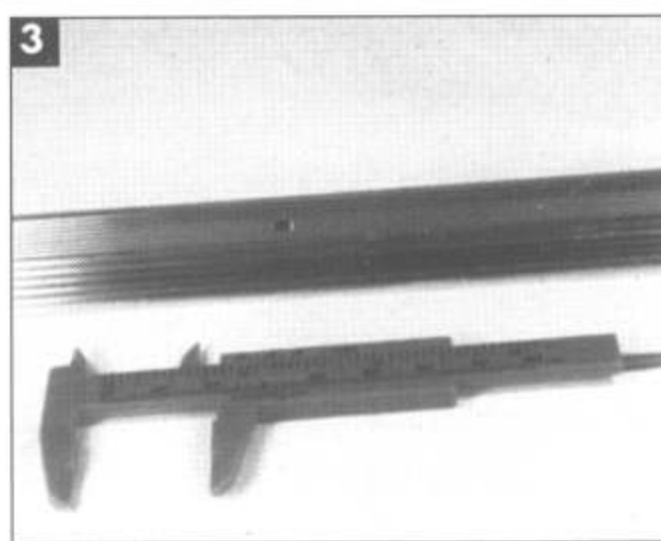
Ванна корпуса собирается из нескольких деталей

Стандартная «ванна» модели



деющим составом, например клеем Tenax 7-R. Крупные элементы фиксируются обычным жидким модельным клеем. Щели заделываются шпаклевкой, полосками пластика, тянутыми литниками с последующей зачисткой. Для нарезки листового пластика а полоски удобно пользоваться приспособлением Northwest Short Line Chopper (2).

Установить катки в линию поможет кондуктор сделанный из пластины, в которой просверлены размеченные штангенциркулем отверстия (3). Поскольку корпус соби-

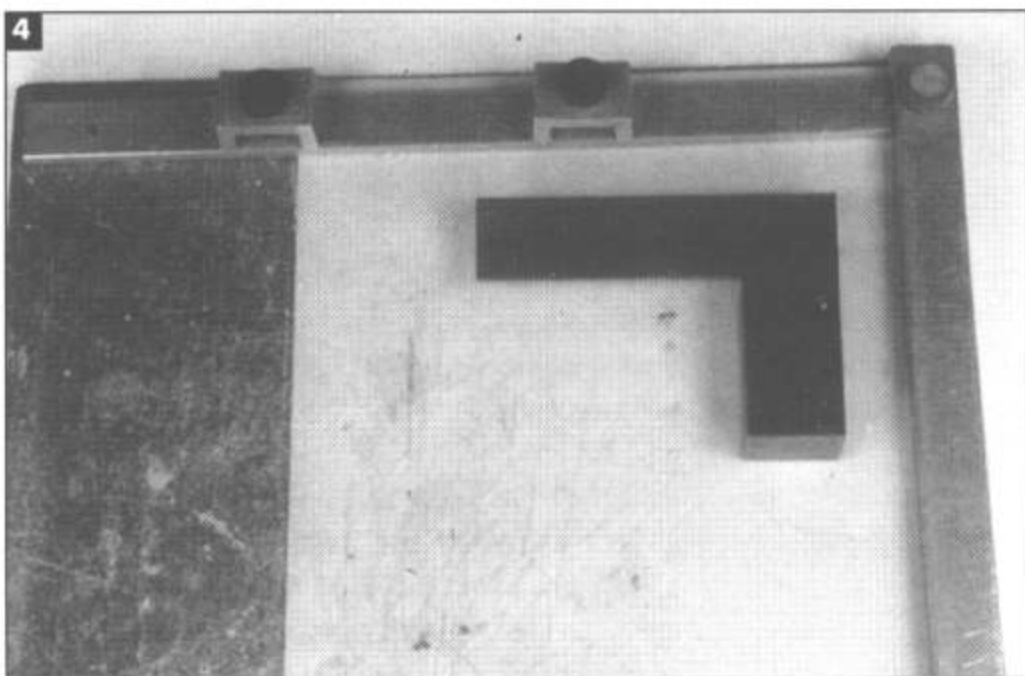


рается из отдельных листов, особое внимание приходится уделять выдерживанию прямых углов между бортами и днищем. Выдержать прямой угол поможет шаблон (4).

Корпус и ходовая часть собираются сравнительно легко. Днища надгусеничных ниш отсутствуют, поэтому их пришлось вырезать из листового пластика (5). После приклейки ниш к верхней части модели, щели зашпаклеваны и зачищены обычным порядком. На нижней поверхности подкрылков необходимо заделать следы от толкателей (6).



Собранная и окрашенная модель самоходно-артиллерийской установки Су-152 в масштабе 1:35 от фирмы «Восточный Экспресс».

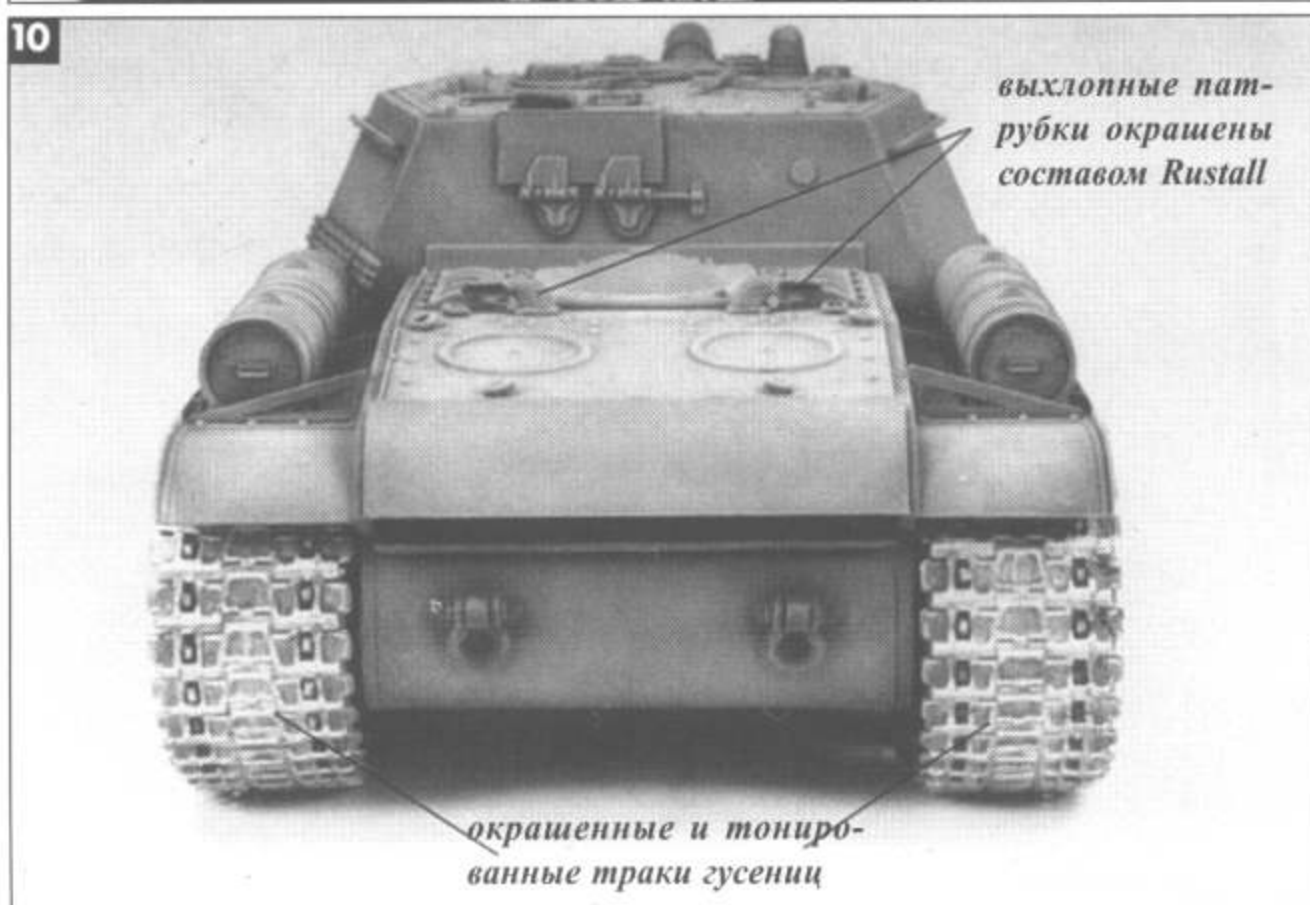
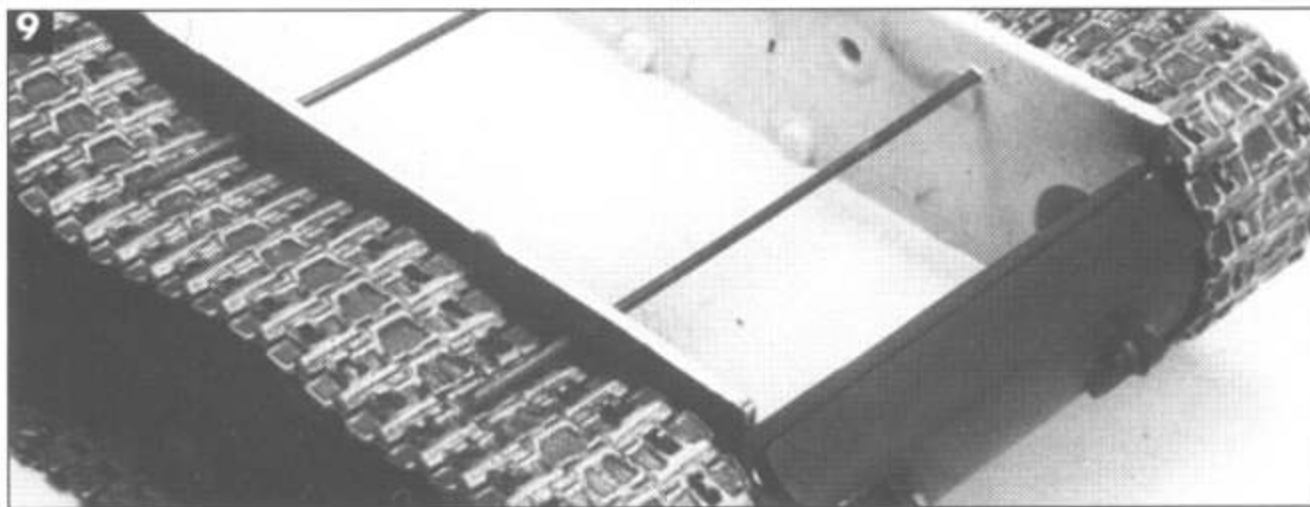
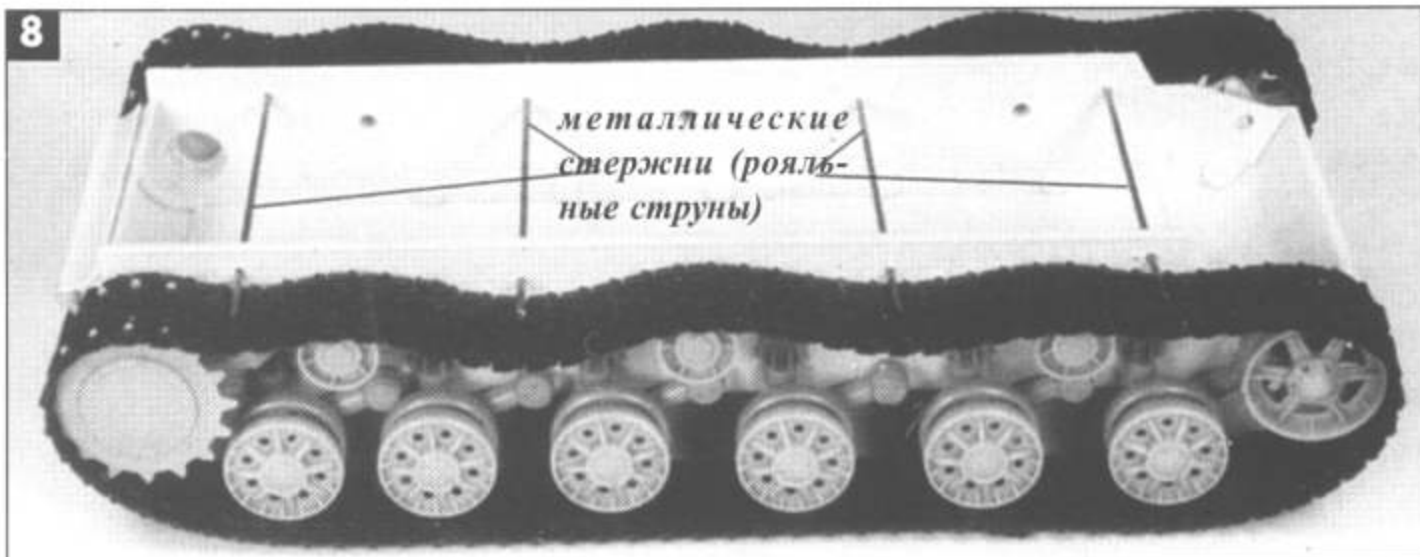
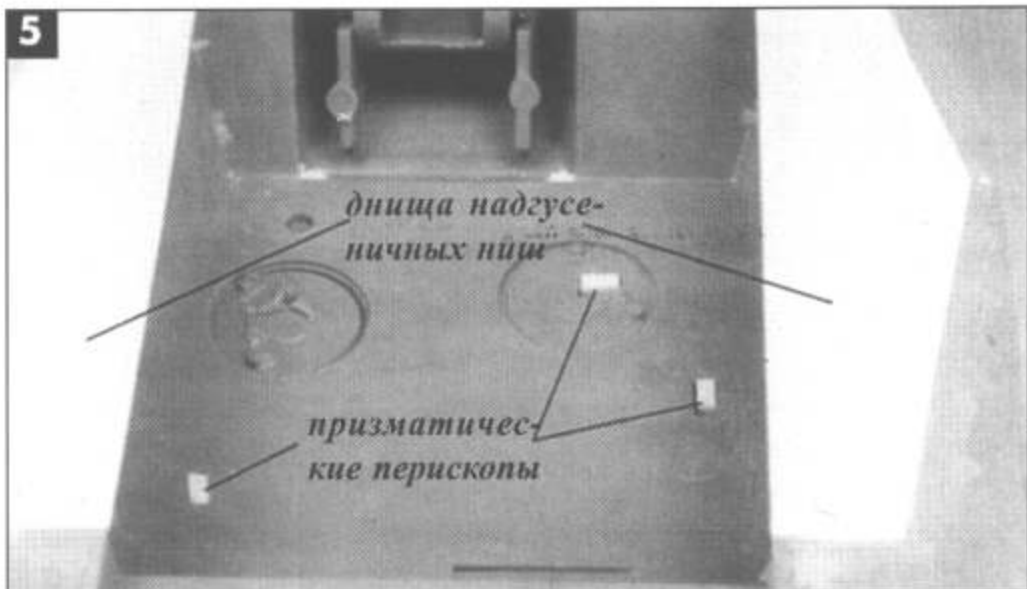


В крышу рубки вклеены самостоятельно выточенные из пластика перископы (5,7).

Провис гусениц

Резиновые траки гусениц модели СУ-152 сделаны неплохо, правда провис верхних ветвей гусениц на танках КВ, ИС и самоходках на базе этих танков всегда был значителен.

В бортах корпуса между местами установки поддерживающих роликов просверлены отверстия. В отверстия вставлены тонкие ме-



таллические стержни, концы стержней выступают наружу на половину ширины траков (8). Верхняя ветвь гусеницы изгибается по роликам (сверху) и по стержням (снизу) (9). Стержни окрашиваются так же как траки и на готовой модели незаметны.

Окраска и отделка

Модель окрашена темно-зеленой красками RLM-70 фирмы Floquil (базовый цвет) и "hunter green" той же фирмы. Верх корпуса высветлен методом сухой кисти светло-зеленой краской. Базовый цвет траков – oxide red (краска фирмы Floquil). Тонированы траки черной краской методом заливки и серебранкой методом сухой кисти (10).

Ржавчина на выхлопных патрубках имитирована составом Rustall.

Окрашивалась модель по подборкам. После окраски все подборы соединены воедино. Модель покрыта из аэрографа полиролью Future. Поверх полироли переведены декали. Затем самоходка покрыта слоем матового лака. Пыль взята из набора аксессуаров к железной дороге.

Получилась очень даже симпатичная модель, по виду неотличимая от изделий солидных фирм. Даже из «Восточного Экспресса» можно сделать конфетку!

Советский «Шерман»

Масштаб 1 : 35

Производитель: «Италери»

В результате массированных атак советских войск, которые были предприняты в ходе январского (12.01.1945) наступления, немецкие войска обратились в бегство. Часть немецких войск попала в окружение и была отрезана от основных сил. О темпах наступления дает представление тот факт, что уже 1-го февраля 1945 года главные силы Советской армии подошли к окраинам Кюстрина. В середине марта, получивший подкрепления 2-й Белорусский фронт, под командованием маршала Рокоссовского, начал наступление на Гданьск и Гдыню. Окруженные немецкие войска, для которых единственным путем сообщения с Рейхом осталось море, ожесточенно оборонялись.

Обороной руководил генерал фон Саукен. Бои были тем более драматичными, что немцы получили приказ стоять до конца.

Диорама была выполнена несколько лет тому назад и представляет эпизод уличных боев того периода. Наступающих советских гвардейцев поддерживает танк американского производства.

«Шерман» М4А2

1942 год - начало производства М4А1. Его выпуск начался после введения изменений в конструкции танка, необходимость в которых возникла на основании опыта накопленного в 1941 году. Первый экземпляр, так называемый эталон для серии - танк М4А1 был окончен в мае 1942 года и пере-

везен на Абердинский полигон для проведения испытаний. Несмотря на то, что в литом корпусе были оставлены два отверстия для установки двух пулеметов калибра 7,62 мм, в соответствии с рекомендациями Комитета вооружения от 06.03.1942 года сами пулеметы не устанавливались. Танк М4А1 с пушкой калибра 75 мм пошел в производство начиная с декабря 1943 года. Первой модификацией танка с пушкой 76,2 мм стал вариант М4А1, который сошел со сборочной линии в январе 1943 года. Это была модифицированная версия М4, оснащенная дизельным двигателем фирмы «General Motors» 6046. Новая машина сочетала старую ходовую часть и трансмиссию, перенесенную с предшественников - средних тан-





ков М3А3 и М3А5, новым было бронирование, конструкция корпуса стала сварной. Это, собственно говоря, и есть начало М4А2, так как именно в декабре 1941 года Комитет вооружения дал ему такое название. Первые построенные серийные экземпляры М4А2 были вооружены двумя пулеметами калибра 7,62 мм, установленными в передней броневой плите, которые позднее были убраны. Вместо них был установлен новейший вариант ходовой части и подвески. После начала производства 12 штук первых серийных танков М4А2 были отправлены в распоряжение Комиссии по делам войны в пустыне для проведения оценочных испытаний. В результате проведенных испытаний были выявлены как положительные, так и отрицательные черты прототипов, и в январе 1943 года в конструкцию танка были внесены соответствующие изменения. Уже на следующих 6 экземплярах М4А2 тестируемых на полигоне были установлены дизельные двигатели «General Motors» 6046 и бензиновые «Wright» R975, «Ford» GAA и «Chrysler» A57. Испытания доказали преимущества дизельного двигателя. С запуском в производство сварного корпуса, в танки М4А2 был введен целый ряд технологических новинок, позднее использовавшихся и при производстве следующих модификаций. Первые М4А2 с пушкой 76,2 мм были выпущены в мае 1944 года. Они имели кроме новой пушки, так же и «мокрую» укладку боеприпасов. Обозначались они как М4А2(76)W. До конца 1944 года было изготовлено 1594 экземпляров, а до мая 1945 года очередные 1300 штук. Последняя производственная серия танков оснащалась новой подвеской типа «HVSS». В ходе производства танки М4А2, как и другие «Шерманы», проходили различные модификации и усовершенствования. Их вводили в производство постепенно, поэтому довольно тяжело отличить одну очередную модификацию от другой. Танки М4А2 широко поставлялись за границу. Кроме необходимости оказания помощи союзникам, вытекающей из условий договора о Ленд-

Лизе, еще одним поводом поставки такого большого числа танков союзникам была политика Военного департамента. Он добивался стандартизации топлива используемого армией США за границей, то есть сами американцы использовали более взрывоопасные бензиновые «Шерманы», в то время как дизельные поставлялись в СССР и Великобританию.

Модель

М4А1 «Шерман» является довольно старой моделью производства итальянской фирмы Italeri, номер по каталогу 225. По сравнению, например с моделями известной фирмы Tamiya она выглядит довольно грубо. С первого взгляда видно, что ее сборка не будет простым и приятным делом. Но за неимением лучшего... Выполнив некоторые переделки из него можно построить модификацию М4А2, которая служила в советской армии. Вентиляционный люк от модели М4А1 можно оставить, так как и такие машины воевали на Восточном фронте. Собираются детали корпуса и башни доволь-

но легко, но все же здесь приходится пользоваться надфилем и шпаклевкой фирмы Tamiya (которая вероятно является наилучшей). Сам корпус стыкуется хорошо, только во время сборки ванны с верхней частью нужно использовать шпаклевку. Башня, вместе с ее внутренним оборудованием требует мелких поправок только при соединении двух ее основных частей. После сборки башни наклеил все оборудование. Затем принялся за ходовую часть. Самые большие проблемы были связаны со сборкой гусениц. Производитель выполнил их из твердого упругого материала, который сопротивлялся ее накладыванию на катки. Этот процесс требовал внимания чтобы не повредить колеса копии. Для менее терпеливых могу рекомендовать покупку гусеничных траков производства фирмы «AFV-Club».

Окраска

Американский танк на службе в советской армии имел окраску, стандартную для всей остальной советской бронетехники. Окрасил его двумя эмалями фирмы Humbrol - 102 и 86. Краски наносил аэрографом. После высыхания всей модели подверг ее обработке по методу «сухой кисти», постепенно осветляя зеленый цвет, а так же притемняя затененные места масляной краской — умбра жженая. На завершающем этапе сухой кистью, зеленым, желтым и коричневым цветами выполнил загрязнения, выгорание краски и другие следы эксплуатации танка. Гусеницы как обычно окрасил черной краской, а затем протер серебрянкой, либо какой-нибудь другой краской металлического цвета. Когда эта работа была закончена, нанес на модель лозунг, который был взят с исторической фотографии и тактические обозначения.

Советские танки М4А2(76)W

Большая часть произведенных М4А2 в рамках соглашения о Ленд-Лизе попала в Великобританию и в СССР. А их количество



было значительным, так всего было построено 8053 танков вооруженных пушкой калибра 75 мм и 2915 штук с пушкой 76,2 мм. Только небольшое число из них использовал Корпус морской пехоты США во время боев на Тихоокеанских островах.

Танки М4А2 вооруженные новой пушкой М1А1 76,2 мм начали производиться в мае 1944 года. От своих предшественников они отличались новой башней, в которой могла бы поместиться более крупная пушка, а так же переделанным корпусом с «мокрой» боеукладкой, передней бронеплитой установленной под углом 47 градусов и люками больших размеров. Часть танков собранная в 1945 году имела так же новую подвеску «HVSS».

Так как «Шерманы» М4А2 были единственными танками этого типа, оснащенными дизельными двигателями, а танки с такого типа силовыми установками в большом количестве эксплуатировались в Красной Армии. Поэтому значительное количество (около 1900 шт.) этих танков вооруженных пушкой 75 мм попало в СССР, а после начала производства М4А2(76)W СССР, стал их основным потребителем. Архивы свидетельствуют, что из 2915 построенных танков этого типа 2095 попало именно в Красную Армию. В том числе в 1944 году 1482 штуки, а в 1945 году остальные 613 экземпляров. Так как эти танки не попадали в боевые части до осени 1944 года, то их настоящий боевой дебют состоялся только в январе 1945 года. Стоит добавить, что уже в это время М4А2(76)W стал стандартным танком в советских танковых корпусах и даже начал в некоторых из них вытеснять танки советского производства. Например, 8-й гвардейский механизированный корпус в январе 1945 года имел 185 М4А2 и только 5 танков Т-34. Другими частями, оснащенными практически исключительно «Шерманами» М4А2(76)W были 1-й, 3-й (110 М4А2(76)W, 70 «Валлентайн» и только 16 Т-34) и 9-й (126 М4А2) гвардейские механизированные корпуса. Существовал так же проект оснащения танками М4А2 1-й танковой бригады Войска польского, что должно было произойти при ее реорганизации после боев в районе Троймиста. М4А2(76)W можно было встретить среди других танков во время боев за Гданьск (64-й гвардейский танковый полк), штурм Берлина (2-я танковая армия) или занятия Вены (1-й и 9-й гвардейские механизированные корпуса).

В июне 1945 года в СССР попало так же определенное количество новых М4А2Е8(76) «HVSS». В основном они использовались во время августовской кампании против японских войск в Манчжурии. Сражавшиеся там войска Забайкальского фронта использовали около 250 танков М4А2, из которых 137 располагал 9-й механизированный корпус, а 65 танками - 201-я танковая бригада, в своем большинстве они были вооружены пушками калибра 76 мм.

«Хок» пилотажной группы «Красные стрелы»

масштаб 1:48

производитель Airfix

литая модель, 128 деталей, декаль

Достоинства: интересный объект моделирования, на фонаре показан детонационный корд, можно отклонить закрылки

Недостатки: низкий уровень детализировки, примитивная декаль, проблемы со стыковой деталей, плохая инструкция

Несколько лет назад Фикс выпустил две новых модели самолетов в масштабе 1:48 на основе корейских отливок: ВАС «Лайтнинг», и поздние «Спитфайр» и «Сифайр» с двигателями «Гриффон». Это был успех! Теперь Фикс объединился с китайцами и родил в 48-м масштабе «Хок», даже два «Хока» - Т.1 пилотажной группы «Красные Стрелы» и учебно-тренировочный Mk.100. Качество этих моделей уступает британо-корейским, тем не менее, копии заслуживают внимание хотя бы за точность воспроизведения обводов.

Шесть рамок содержат 128 деталей, прозрачных и серого цвета. Все детали пронумерованы. Инструкция выполнена в стиле пиктограмм, не всегда понятных. Инструкция обязательно следует внимательно изучить до сборки. Цвета красок даны только по каталогу фирмы Хамброд, причем цвет красок не написан. Волей-неволей придется ознакомиться с каталогом Хамброла.

Внутренняя расшивка выполнена очень робко, отдельные детали сильно упрощены. Поверхности деталей шероховаты, их необходимо зачистить мелкой шкуркой. Крепеж деталей к рамкам выполнен слишком толстым, порой очень сложно отделить от рамки деталь, не повредив ее.

Интерьер кабины воспроизведен постольку – поскольку. Стыкуется ванна кабины с половинками фюзеляжа отнюдь не блестяще. Катапультируемое кресло собирается из нескольких деталей, что, впрочем, не прибавило ему уровня детализировки, привязные ремни отсутствуют. В данную модель поставлено кресло из эпоксидного конверсионного набора.

Фонарь – прозрачный, однако толстоватый. Выделить детонационный корд на фо-

наре можно втерев в фонарь густую серую краску.

Половинки фюзеляжа соединились без проблем. Форма носовой части фюзеляжа нуждается в корректировке, к счастью толщина пластика позволяет воспользоваться наждачкой.

Правильная D-образная форма воздухозаборникам также придана с помощью наждачки. В инструкции перепутаны номера деталей воздухозаборников, справа должны устанавливаться детали 32 и 33, слева – 34 и 35. Сопла сделаны слишком маленькими. Отверстия необходимо расточить примерно на 1/8 дюйма, а сами сопла подобрать от других моделей.

Чтобы получить масштабное по толщине крыло, его половинки были изнутри сточены на наждаке.

Закрылки можно согласно инструкции приклеить в убранном или в выпущенном положениях. Парадоксальным образом в инструкции указано, что в случае выпущенных закрылков их следует отрезать от половинок крыла. Но закрылки даны отдельными деталями!!! На модель закрылки приклеены в убранном положении. С фюзеляжем крыло стыкуется без щелей.

Стабилизатор великоват. Стойки шасси сильно упрощены и толстые для 48 масштаба, колеса выполнены совершенно неправильно. Толстыми получились и створки ниш шасси, а сами шасси – мелкие.

Очень хорошо выполнены четыре цветных проекции схемы окраски и нанесения декалей. Качество декали не выдерживает критики. Белые области – прозрачны и приобретают на окрашенной модели кремовый оттенок. Помимо «Красных Стрел» декаль включает маркировку самолета «Midnight Hawk» финских ВВС.

Модель сначала покрыта грунтовкой белого цвета, затем – глянцевой белой краской. Белые области закрыты масками, потом модель окрашена блестящей красной краской фирмы Xtracolor.

Работа над моделью заняла примерно 30 часов. Опытный моделист способен решить большую часть проблем и исправить почти все недостатки, а вот новичок – вряд ли.



P-47 «Тандерболт»

Масштаб 1 : 48

Производитель: «Тамия»

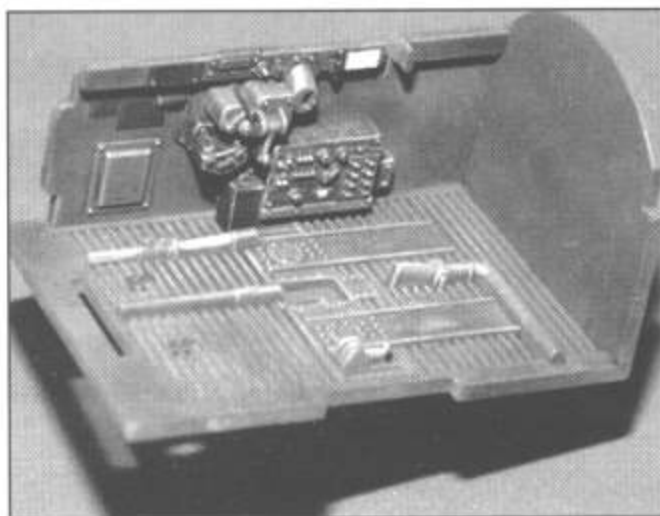
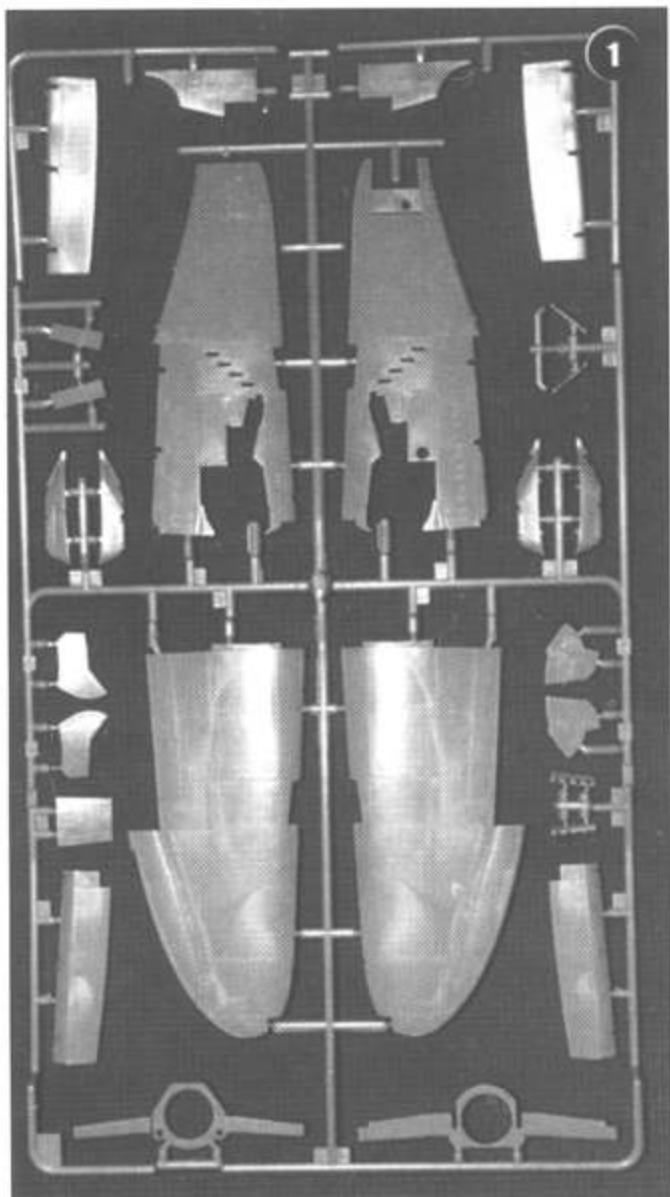
Самолет P-47 «Тандерболт» стал самым тяжелым одномоторным истребителем периода Второй мировой войны, его полетная масса составляла порядка 4 т. Серийный выпуск модели P-47B начался в январе 1942 г., самолет оснащался 18-цилиндровым двигателем воздушного охлаждения Пратт энд Уитни мощностью 2000 л.с. и мог развивать скорость до 633 км/ч.

После модели P-47B в серию пошли самолеты модификации P-47C, а в апреле 1943 г. началось производство P-47D. На P-47D ставились двигатели Пратт-энд-Уитни R-2800-59 мощностью 2300 л.с. на боевом режиме. Основная модель P-47D имела массу подмодификаций, так P-47D-23 имел гаргрот, а на P-47D-25 стоял каплеобразный фонарь и гаргрота не было.

«Тандерболт» начал свою карьеру в качестве истребителя сопровождения тяжелых бомбардировщиков, но позже P-47 чаще применялись в качестве истребителей-бомбардировщиков. Самолет мог нести под каждой плоскостью крыла по 500-кг бомбе и до 250 кг боевой нагрузки на центральном подфюзеляжном узле подвески. Вместо бомб можно было подвешивать связки из шести базук. Дальность полета увеличивалась за счет подвески под плоскости крыла по одному 108-галлонному баку, еще один бак емкостью 108 или 150 американских галлонов подвешивался под фюзеляжем.

Модель

«Тандерболтом» в масштабе 1:48 удивить сложно, модели этого самолета в этом масштабе делают Монограмм, Академия и Хасегава. Зачем еще один «Тандерболт»?



Кому он нужен? Зачем - сказать сложно. Кому - всем! Последнее понимаешь сразу после знакомства с моделью: традиционное качество Тамии и отсутствие проблемных мест, имеющихся у модели Хасегавы.

Членение модели

Рамка с прозрачными деталями содержит козырек фонаря кабины, сдвижной сегмент и заднюю неподвижную часть фонаря, три вида прицелов, крыльевые навигационные огни, нижний идентификационный огонь и пуленепробиваемый щиток. Все детали обладают поразительной прозрачностью.

Детали двигателя размещены на рамке В вместе с капотом, половинками стабилизатора, тремя видами воздушных винтов, стойками шасси, большим плоским подфюзеляжным баком и некоторыми деталями интерьера кабины (сиденье пилота, педали рулей и т.д.).

На рамке А размещены в основном детали, необходимые для сборки крыла, включая пилоны и створки ниш шасси. Конструкция модели задает при правильной сборке точный угол V-образности крыла.

На двух идентичных рамках С и D размещены колеса шасси, бомбы, стволы пулеметов, базуки, петли закрылков, подвесные топливные баки.

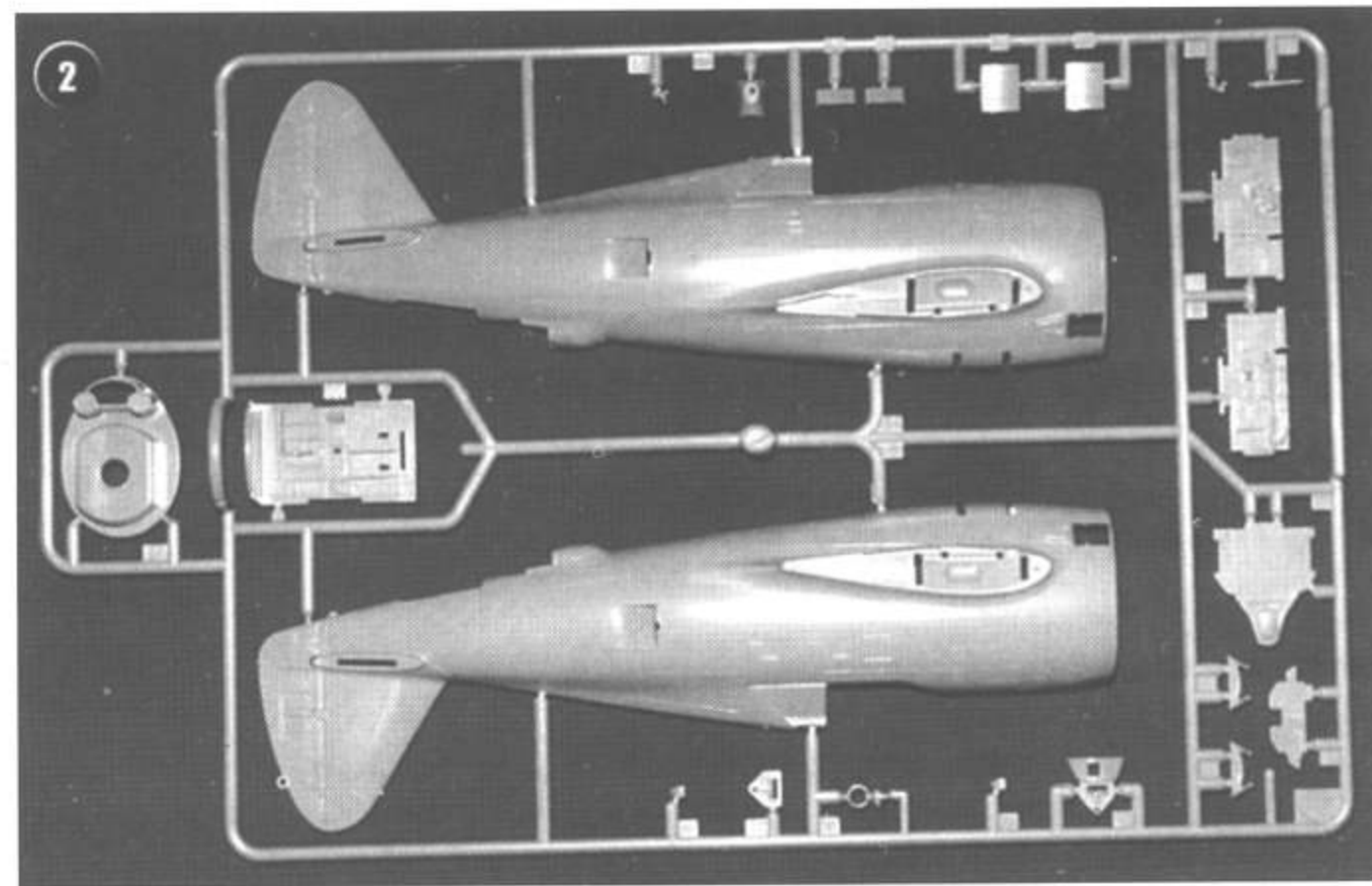
Качество всех деталей выдержано на самом высоком уровне, другого от Тамии ожидать и нельзя.

Фюзеляж и кабина

Фюзеляж подробно детализирован, решетка на выходе маслорадиатора сделана отдельной деталью, которая вставляется изнутри фюзеляжа. Подробно проработаны внешние элементы турбокомпрессора, перепускные створки можно приклеить в открытом или закрытом положении.

Кабина - превосходна, представлен даже интерьер бортов. Пол кабины - с крупным гофром, такой же как и должен быть у P-47D-23. На приборной доске объемно отлиты не только приборы, но также и кнопки с тумблерами. Правда сами приборы представлены достаточно бедно: выступает только общий контур, шкалы и стрелки не проработаны. Зато на приборы имеются декали. Кресло отлито без привязных ремней, привязные ремни даны декалью. Естественно, ремни надо делать или из фототравленных деталей, либо из фольги.

Первая работа заключалась в окраске интерьера кабины в цвет American Interior Green. Тонирован интерьер методом заливки краской красная амбра, после высыхания высветлен серебрянкой методом сухой кисти. Педали рулей приклеиваются к двум небольшим выступам с обратной стороны приборной доски. Приборная доска в сборе с педалями вклеивается в щели-выступы на половинках фюзеляжа.



В последнюю очередь в окрашенную кабину устанавливаются (также окрашенные) ручка управления и кресло пилота. В случае качественной окраски, интерьер кабины не требует доработки, за исключением привязных ремней на кресле.

Конструкторы фирмы Тамия нашли интересное решение, позволяющее однозначно устанавливать крыло под правильным углом к фюзеляжу. В какой-то мере решение «срисовано» с конструкций настоящих самолетов: крыло позиционируется двумя мощными (для модели) лонжеронами (фото 3). Эти лонжероны не только задают угол установки крыла, но и образуют задние стенки ниш основных опор шасси.

После установки кабины, лонжеронов и выхлопного устройства турбокомпрессора (деталь B18) можно склеить половинки фюзеляжа. Стыкуются они очень хорошо, до высыхания клея половинки фиксируются полосками модельного скотча (фото 4).

Крыло

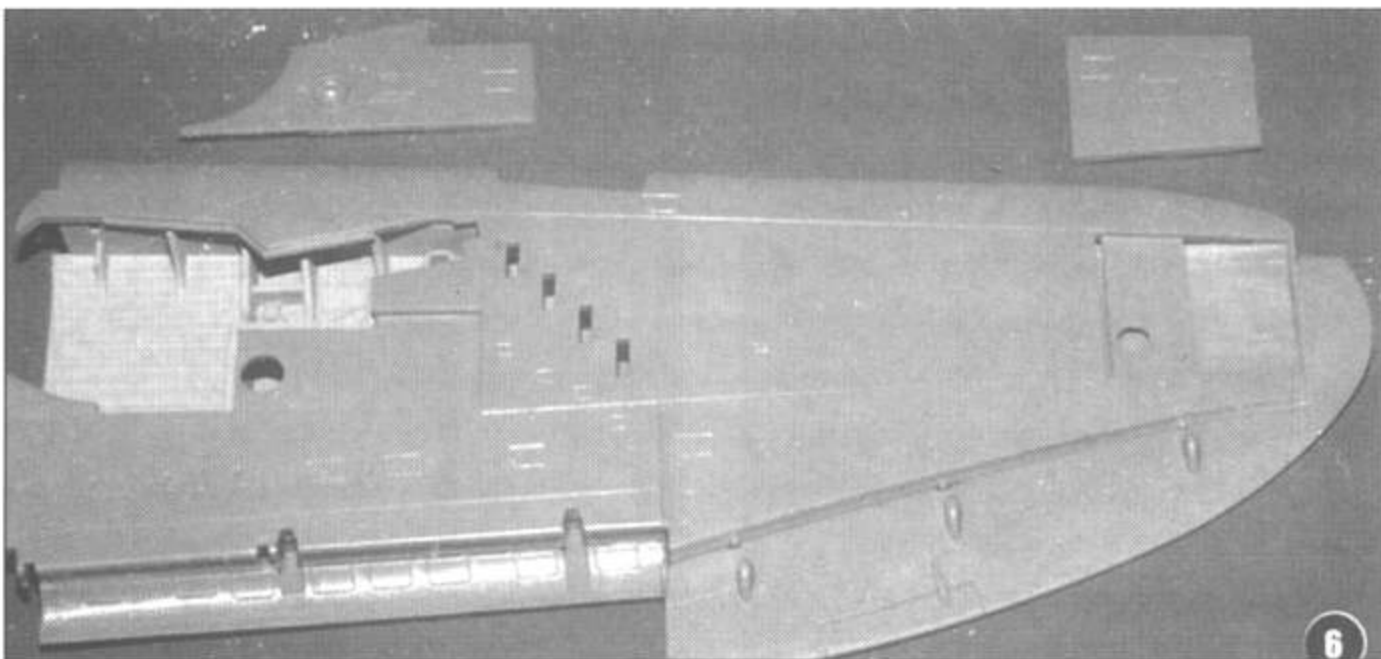
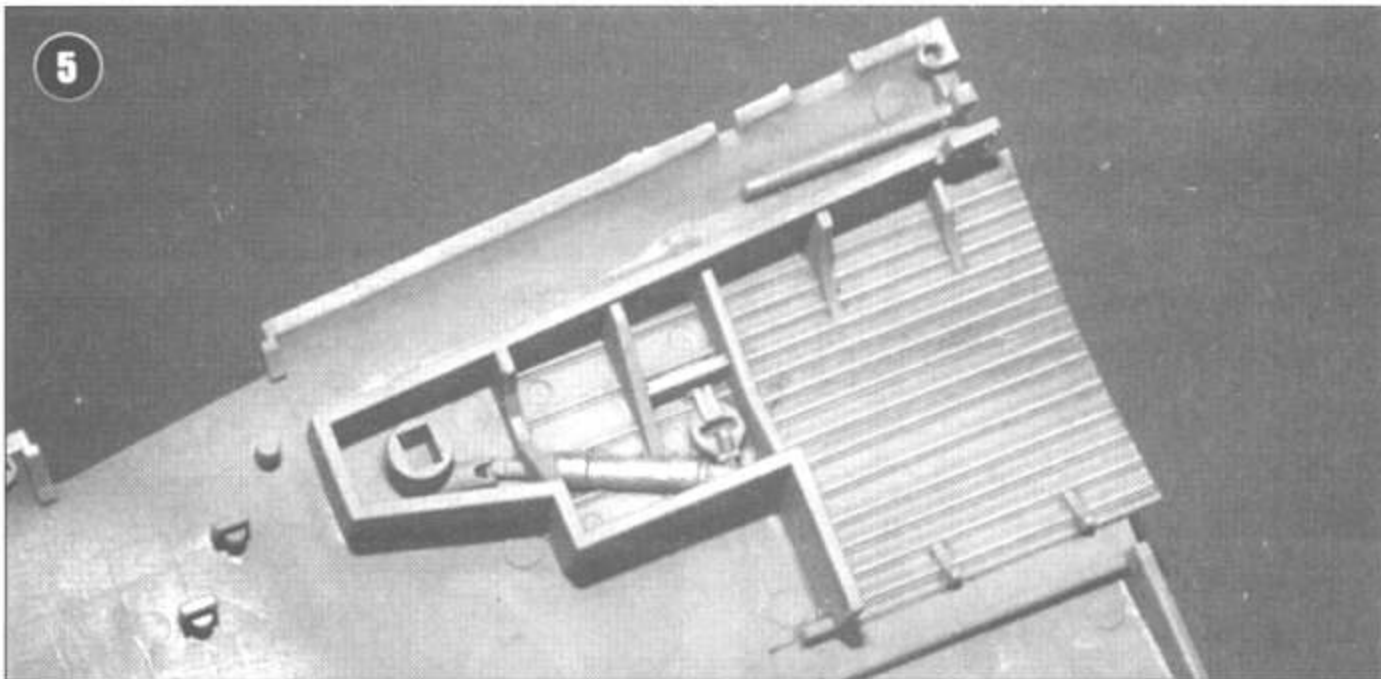
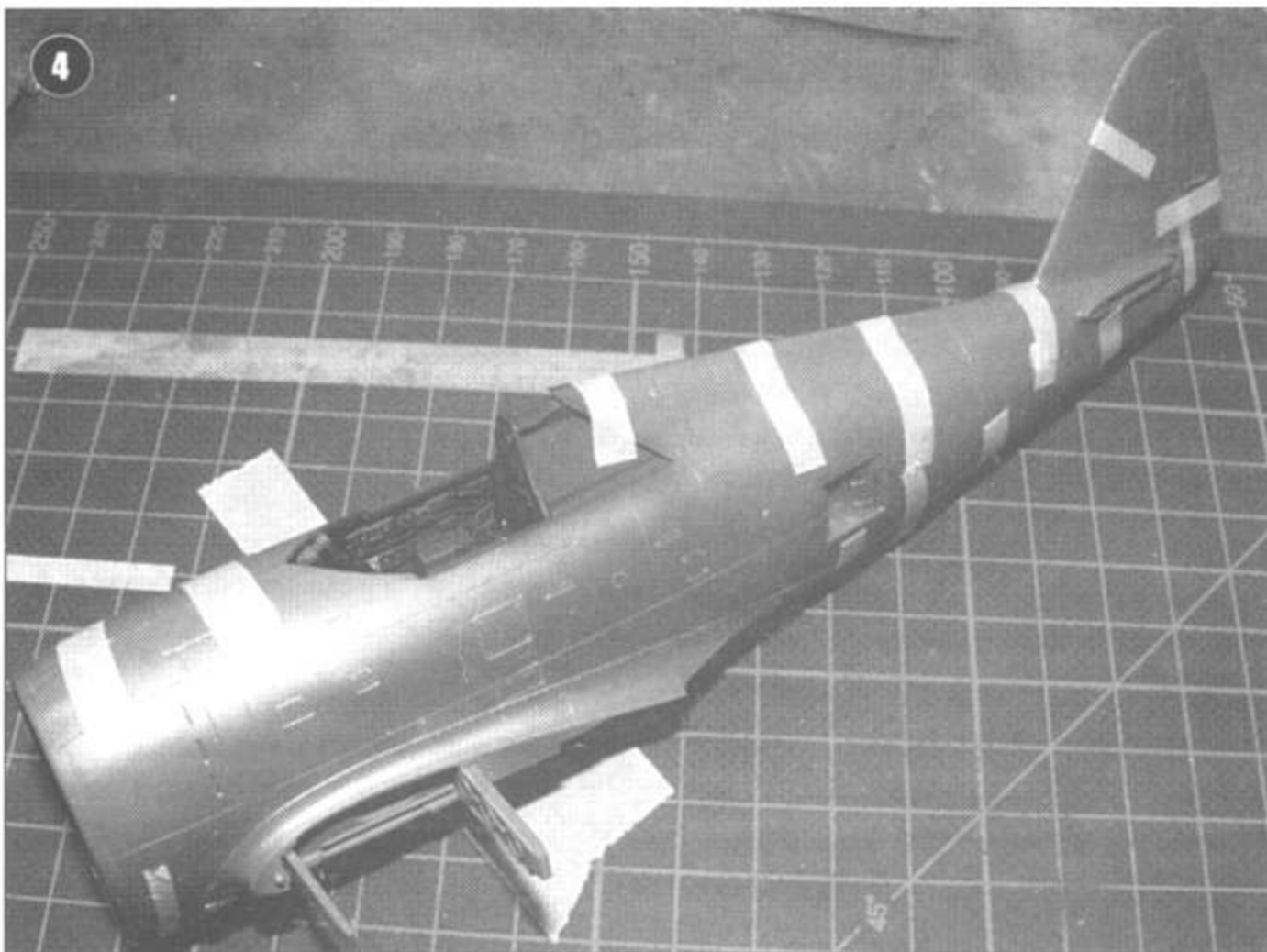
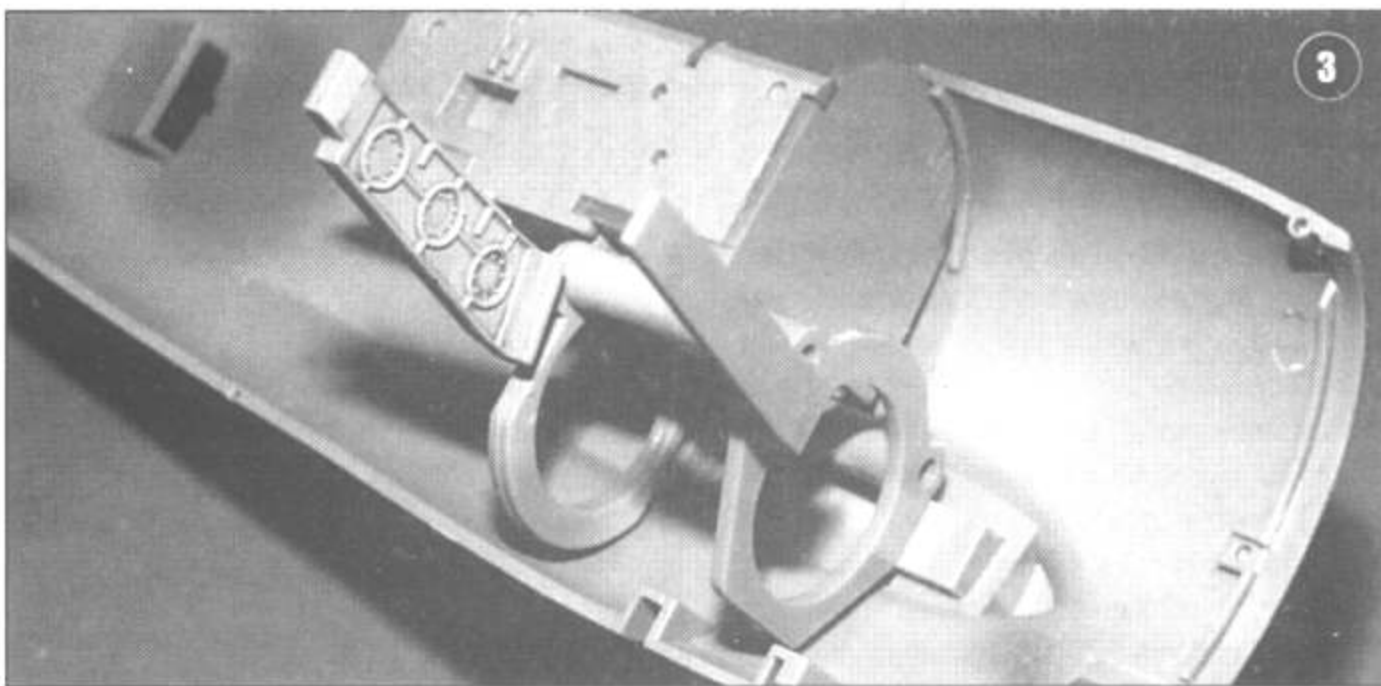
Пока фюзеляж сохнет уделим внимание крылу. Работа опять начинается с окраски. Ниши шасси окрашиваются краской цвета Chromate (фото 5). Ниши шасси сделаны довольно подробно. К нижним поверхностям крыла имеется два комплекта выполненных отдельно от половинок консолей панелей. Отельные панели, расположенные ближе к законцовке позволяют собрать модель с ранним или поздним расположением навигационных огней. Левая внутренняя панель отлита с посадочной фарой. Кроме того, наглухо заделываются отдельными деталями передние части законцовок крыла (фото 6). Как известно, на P-47D-25 навигационные огни размещались как раз в законцовках крыла - Тамия выпустила и P-47D-25. В случае установки под крыло пилонов необходимо заранее просверлить в нижних половинках отверстия. После склейки и просушки консолей крыла в них вклеиваются панели с отверстиями под стволы пулеметов (7). Панели немного выступают из носка крыла - необходимо сошкурить выступающую часть заподлицо с носком крыла.

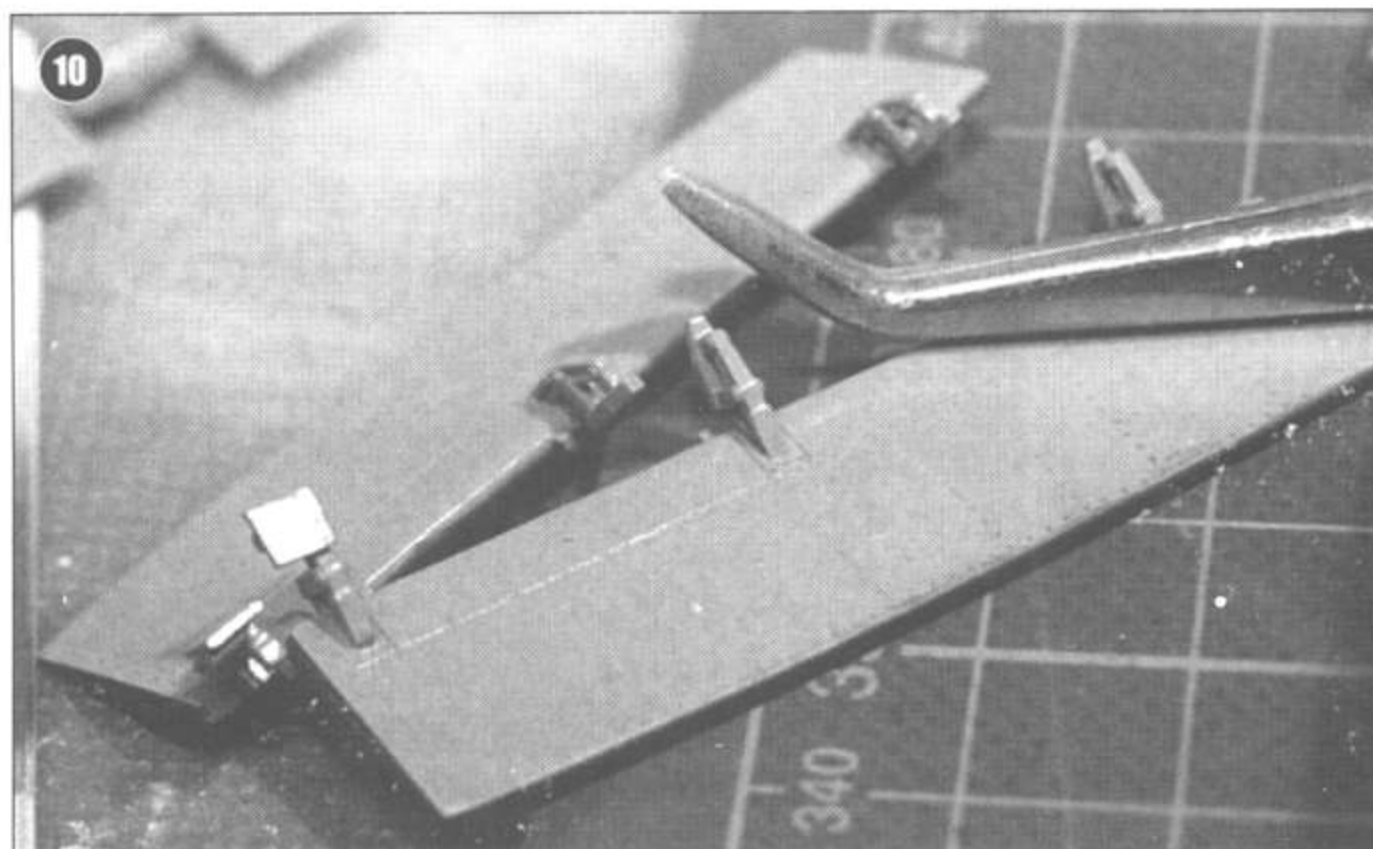
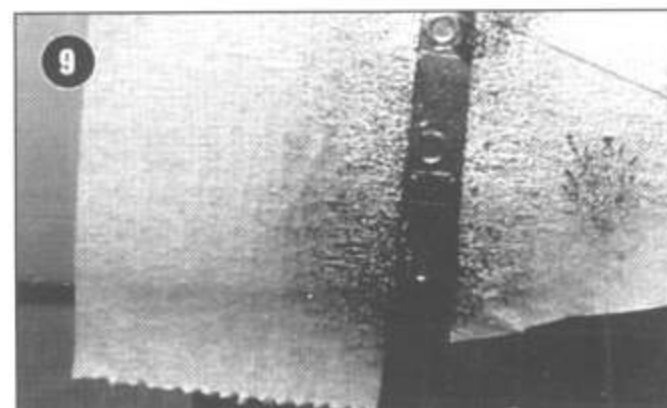
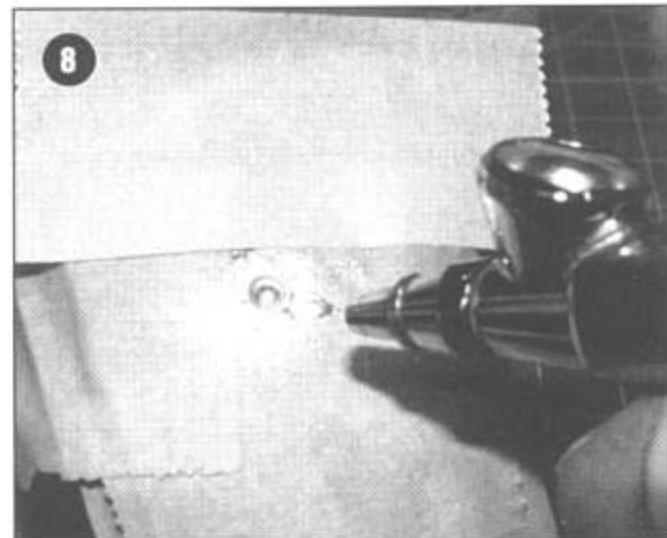
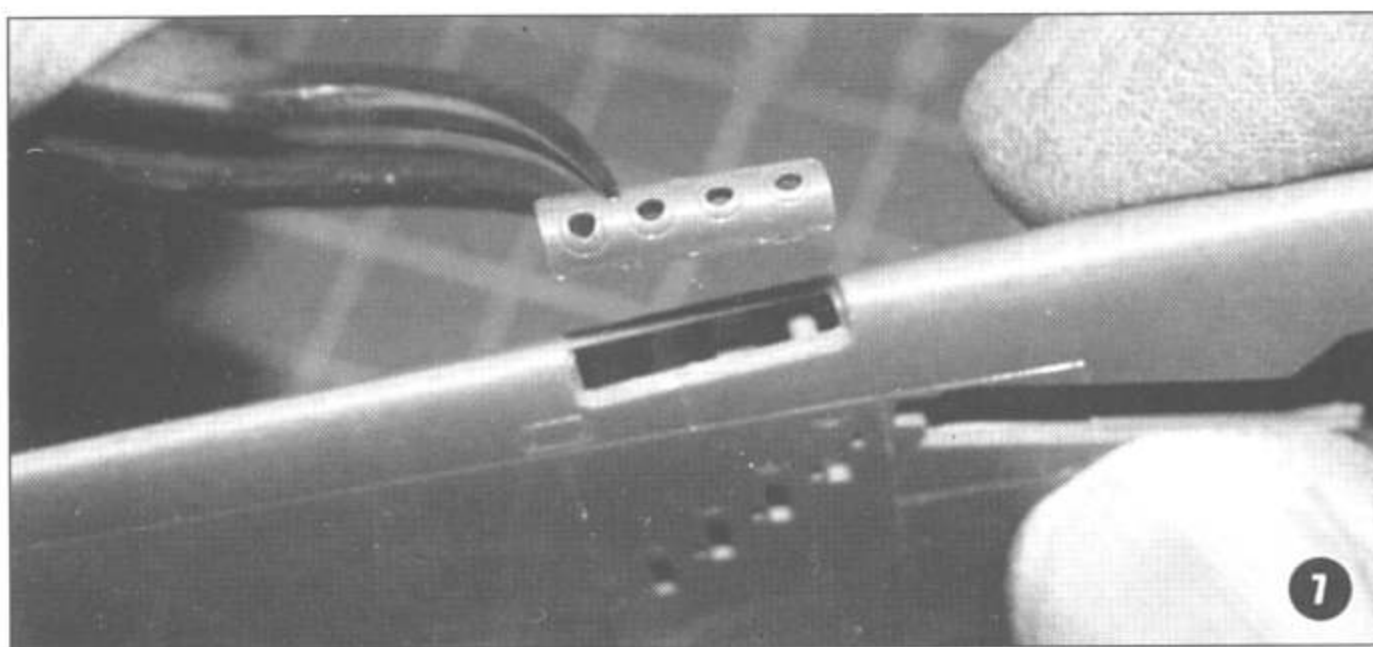
Рефлектор идентификационного огня окрашен из аэрографа сначала в черный цвет, затем краской Chrome (фото 8 и 9). Просохший огонь закрыт масколом.

Время заняться закрылками. Каждый закрылок собирается из верхней и нижней половинок. К крылу закрылки крепятся тремя стыковочными узлами. Установка закрылков не вызывает ни малейших проблем. Закрылки можно приклеить в убранном или в отклоненном положении, для этого в модели имеется два комплекта стыковочных узлов (фото 10).

На пилоны вместо бомб, базук или баков можно поставить просто заглушки - оставить пилоны пустыми. На модели под крыло подвешены 108-галлонные дополнительные топливные баки, заглушки не понадобились.

Крыло и фюзеляж стыкуются без проблем.



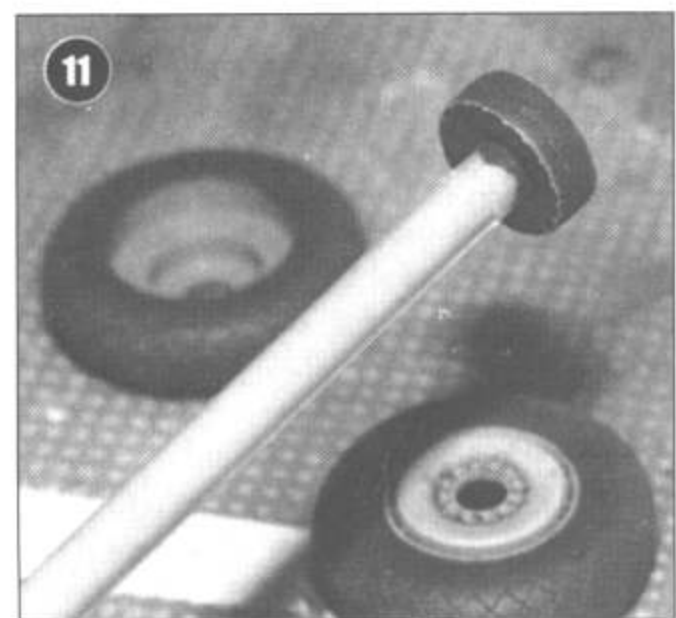


Шасси

Шасси хорошо проработано, створки ниш шасси отлиты отдельными деталями, на многих моделях «Тандерболтов» (особенно в 72-м масштабе) верхняя и нижняя створки ниши отлиты в одну деталь, которую при сборке модели с выпущенном шасси приходится разрезать. Сделаны гидроцилиндры уборки/выпуска внутренних створок шасси. Отдельно отлиты втулки колес основных опор шасси, имеется два варианта втулок.

Первыми окрашивались в нейтральный серый цвет диски колес. Удерживая колеса на вставленных в диски спичках (фото 11), шины окрашены аэрографом в черный цвет. Граница между шиной и диском окрашена кисточкой.

Хвостовая опора собирается из трех деталей и устанавливается на модель в последнюю очередь. Ниша хвостовой опоры окрашена краской цвета Chromate.



Двигатель и капот

Копия двигателя R-2800 удалась, правда электропроводка к свечам зажигания не показана (как всегда), но ее легко сделать из тонкой проволоки. Двигатель комплектуется магнето двух типов, можно выбрать любое в зависимости от последующего варианта оформления модели (фото 12).

Цилиндры окрашены серебрянкой фирмы Alcad I, магнето - нейтрально-серые. Цилиндры проработаны черной масляной краской методом заливки и светло-серой методом сухой кисти.

Приятная забота - три варианта воздушных винтов: ранний Кертисс Электрик

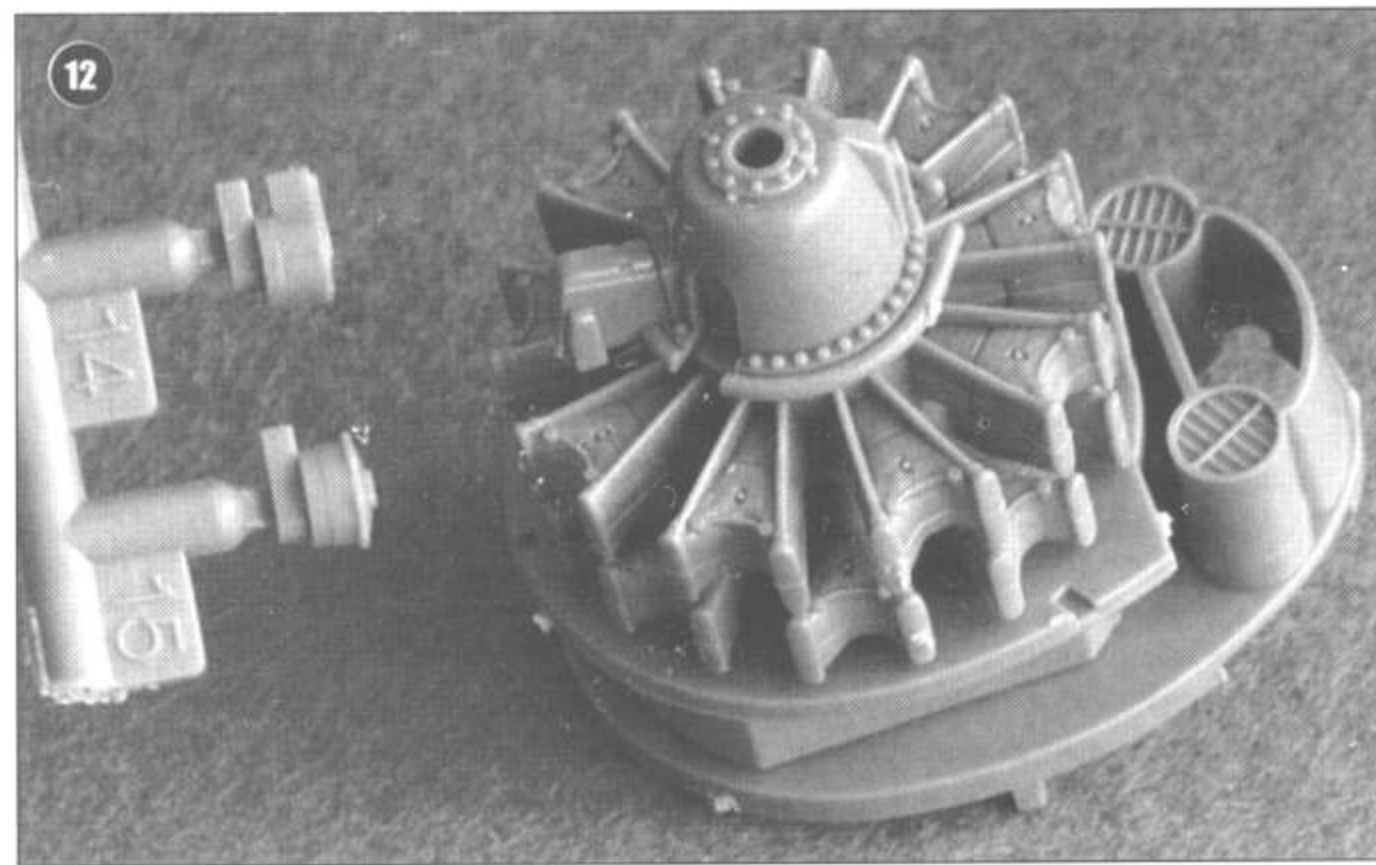
C642SA-A6 (диаметр 3,71 м), Кертисс Электрик C542SA-A114 (диаметр 3,96 м) и Хамилтон Стандарт 24E50-65 (диаметр 4,01 м).

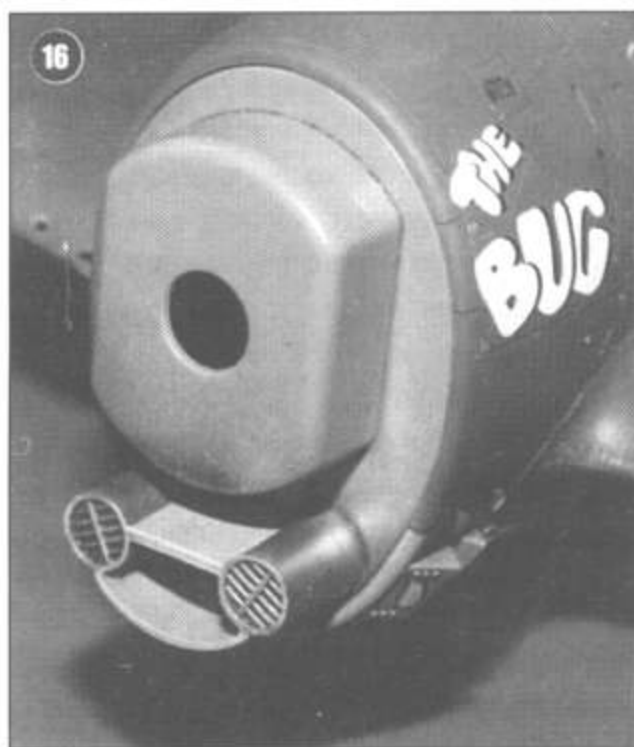
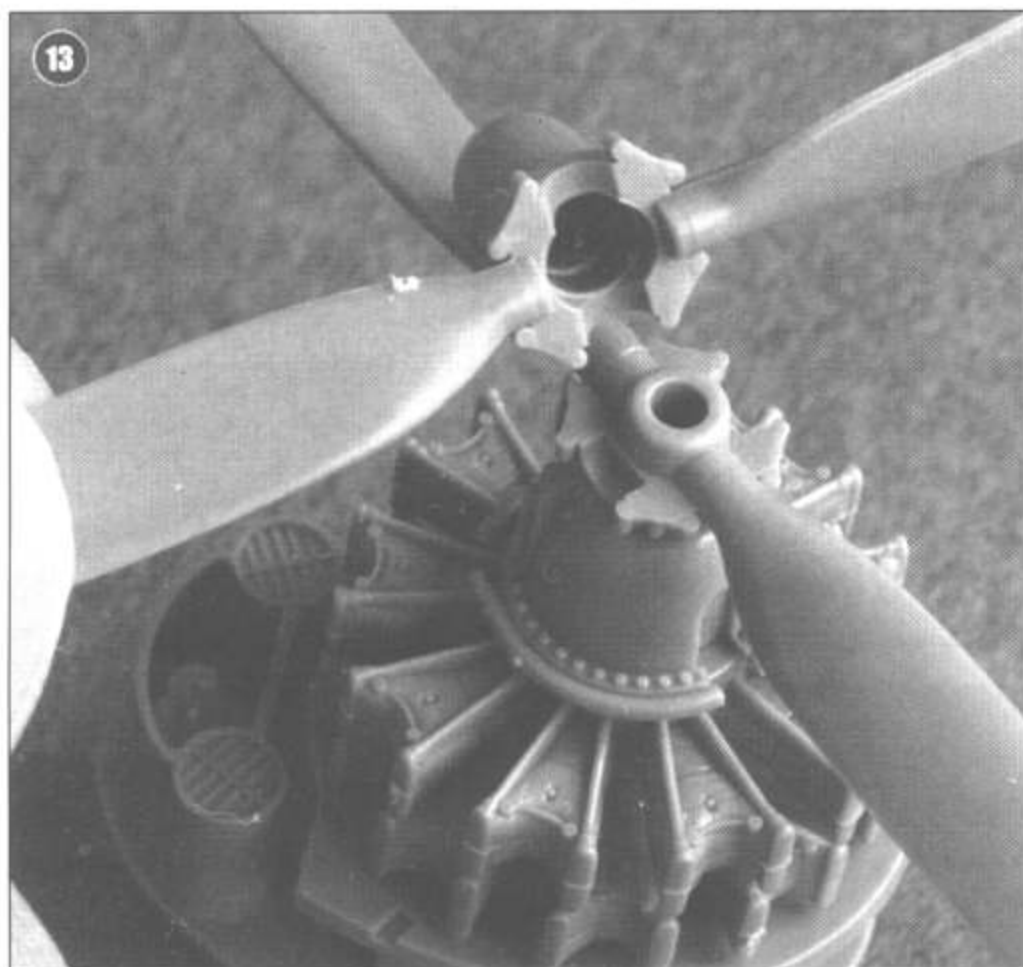
Винт собирается из двух частей (фото 13), которые хорошо стыкуются между собой. Выглядит такой винт значительно лучше, чем традиционный, отлитый в одну деталь или же собираемый из втулки и четырех индивидуальных лопастей.

Капот отлит в одну деталь, если не считать створок юбки. Створки можно монтировать в закрытом или открытом положении. Отдельной деталью выполнена нижняя часть капота, закрывающая воздухопровод к турбокомпрессору и два маслорадиатора. Вход воздушного канала и решетки маслорадиаторов показаны на шпангоуте, к которому приклеивается двигатель.

Окраска

Все открытые части планера, кабина, ниши шасси, закрываются масками. Сначала модель целиком была окрашена металлик. Нижние поверхности задуты акрилом нейтрально-серого цвета. После просушки модели модельным скотчем обозначена граница цветов, нижние поверхности закрыты маской. Чтобы закрыть подфюз-





зеляжный бак пришлось соорудить целую конструкцию из плотной бумаги (фото 14). После завершения «маскировочных» работ можно перейти к окраске верхних и боковых поверхностей в грязно-оливковый цвет.

После просушки краски и снятия масок наступает время «старить» модели. Сколы краски до металла имитируются осторожным соскабливанием скальпелем или мелким нажда-

ком верхнего слоя краски до слоя краски под металл. Старению модели должно предшествовать изучение фотографий - где и как расположены потертости, сколы и т.д.

Декаль - типична для Тамии: качественная, но с тонкой подложкой, которую легко повредить. Декаль позволяет оформить модель в двух вариантах - самолет «Little Chief» лейтенанта Фрэнка Киббиса и «Spirit of Atlantic City» капитана Уолкера Махурина. Оба истребителя летали в Западной Европе и оба имели одинаковую окраску: нейтрально-серый низ и грязно-оливковый верх.

Данная модель оформлена с использованием декалей фирмы AeroMaster: «The Bug» из 405-й истребительной авиагруппы.

Фонарь

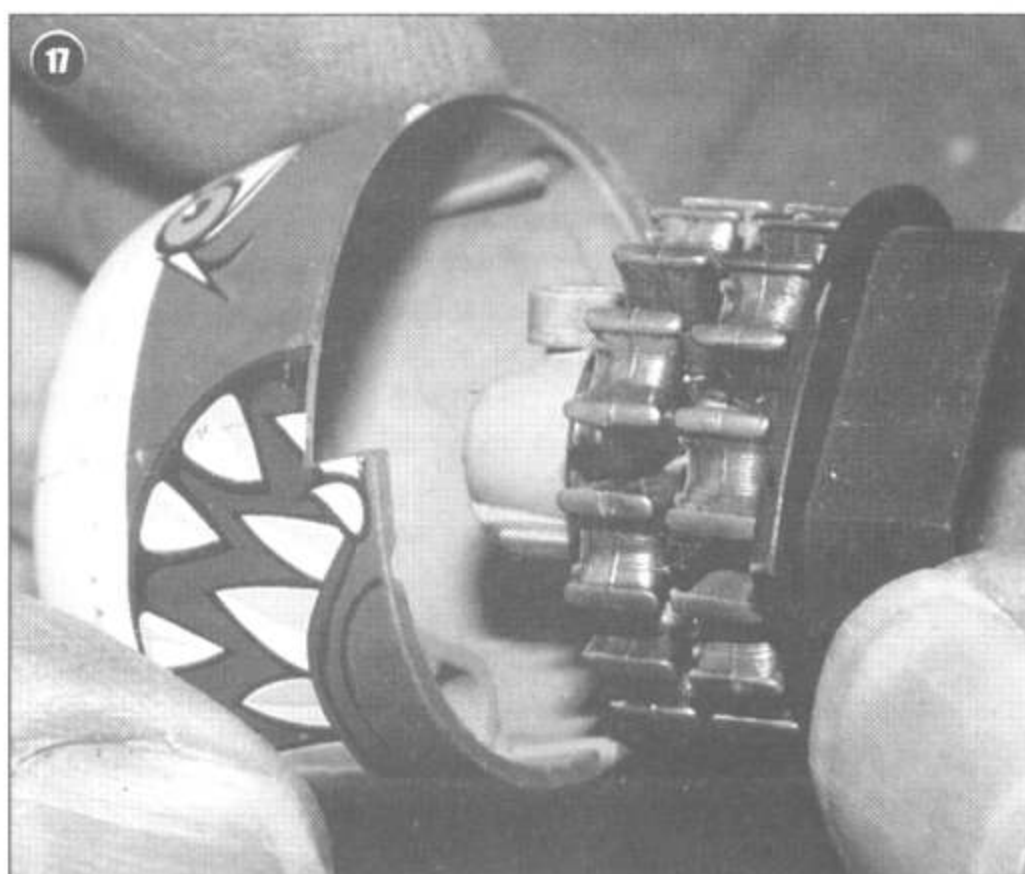
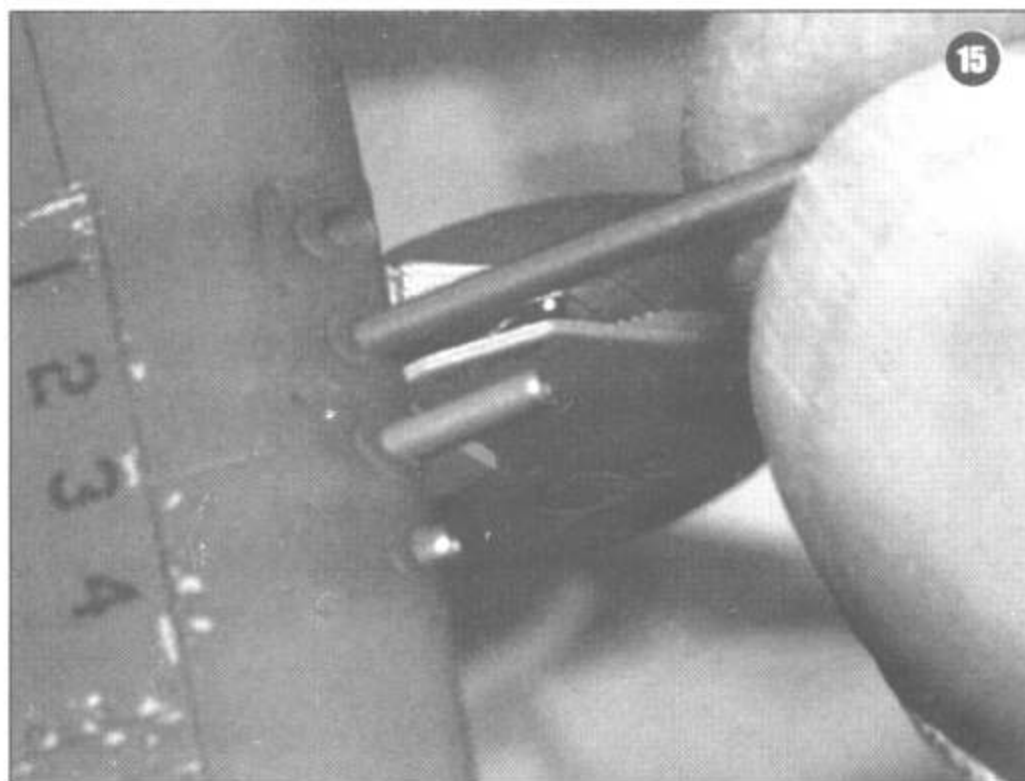
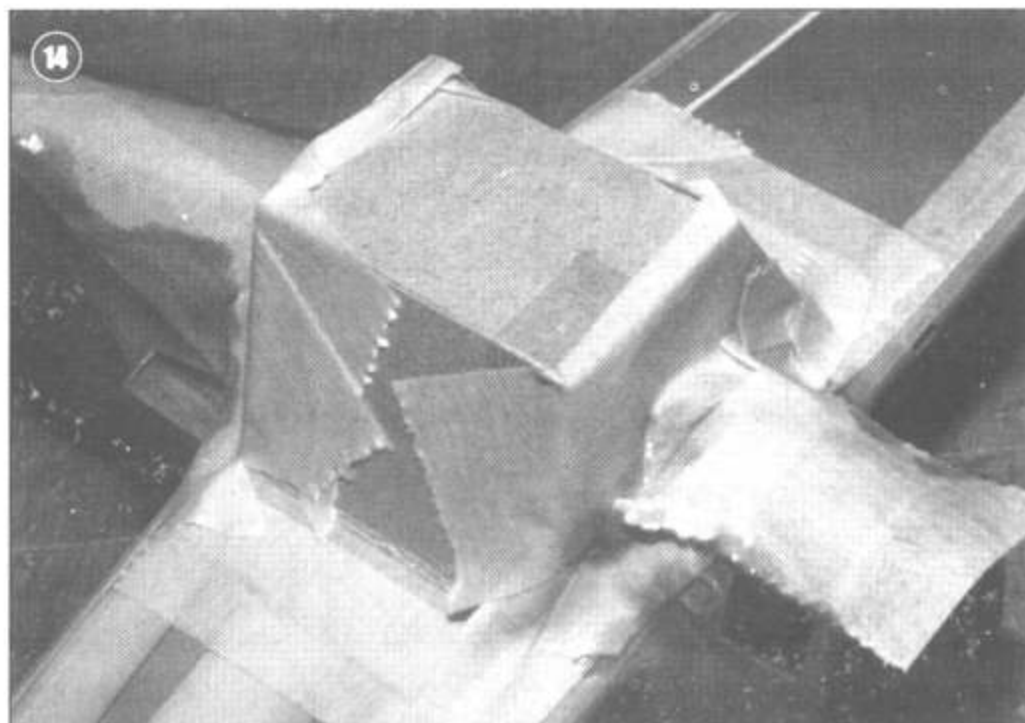
Фонарь можно собрать в открытом или закрытом положениях. Можно выбрать одно из трех различных зеркал заднего обзора - убедитесь какое вам необходимо.

Прозрачные поверхности элементов фонаря перед окраской были закрыты масками из модельного скотча от Тамии. Переплеты сначала задуты из аэрографа в цвет американский интерьерный зеленый, затем - в грязно-оливковый.

Вооружение

Стволы пулеметов сделаны полыми, но неудачно закреплены на рамке передним, скругленными концами. При монтаже следите за правильностью установки стволов с точки зрения их выступания из крыла (фото 15).

Дополнительные топливные баки использовались на «Тандерболтах» в перегоночных полетах или при сопровождении бомбардировщиков. При выполнении задания по штурмовке наземных целей под крыло подвешивали по одной 500-фунтовой бомбе или



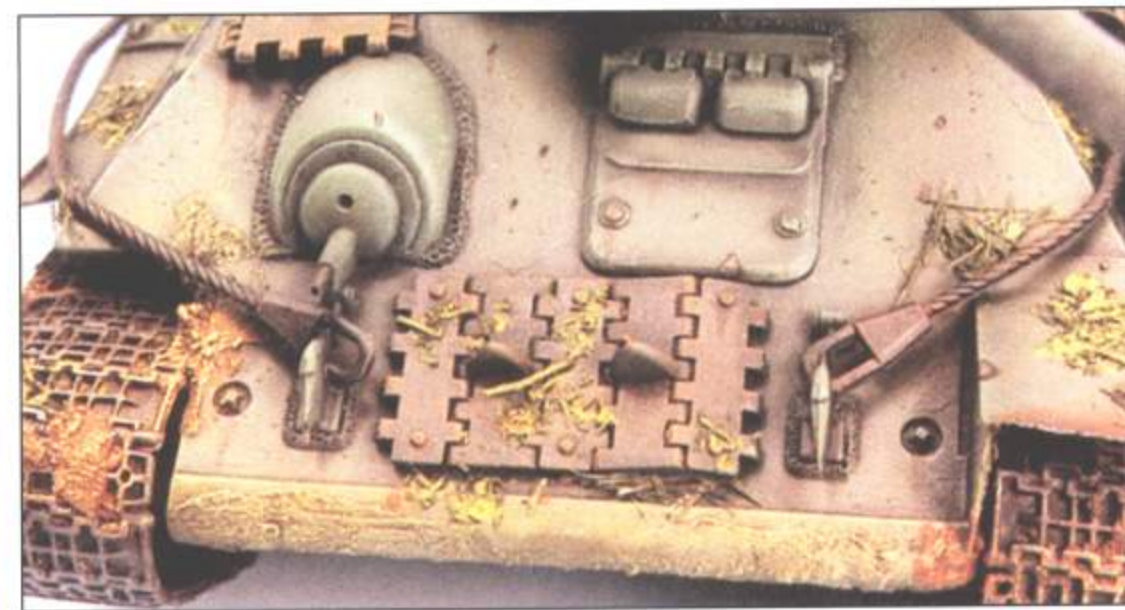
по связке из трех базук. Что выбрать - зависит от вас. Топливные баки обычно имели цвет алюминия, но встречались и окрашенные в нейтрально-серый цвет. Бомбы, как правило, окрашивались в грязно-оливковый цвет с желтыми полосками.

Окончательная сборка

Передний шпангоут устанавливается после окраски фюзеляжа и крыла (фото 16). Двигатель вклеивается в капот (фото 17), после вся сборка стыкуется с фюзеляжем (фото 18). Осталось поставить фонарь.

Заключение

Среди всех моделей «Тандерболтов» в 48-м масштабе, P-47 от Тамии - лучший! Кажется лучше модель сделать уже невозможно.

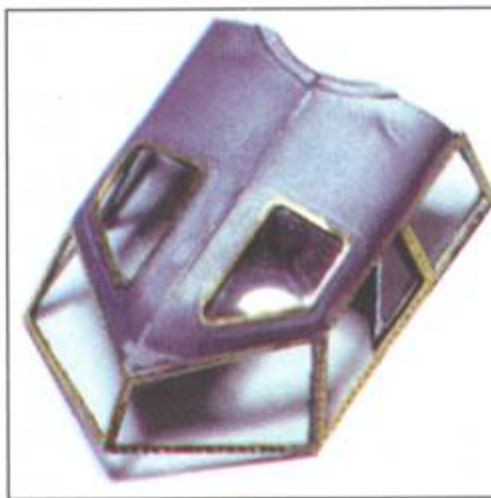




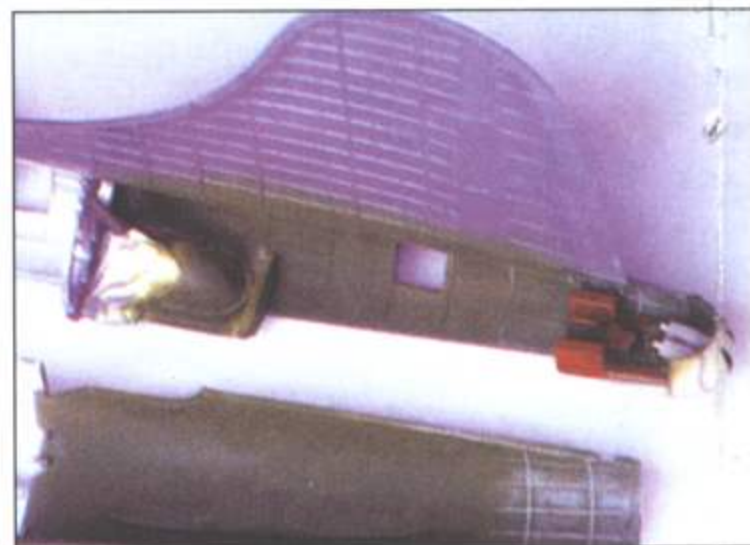
Широкоизвестные снимки самолета «A BIT O' LACE» сделаны Чарльзом Брауном. Отдельно показаны пробойны в киле бомбардировщика.



Внутренняя поверхность фонаря кабины сильно доработана.



Интерьер кабины носовой части фюзеляжа воспроизведен заново, на модели он представлен очень упрощенно.



Интерьер хвостовой части фюзеляжа.



Крутильный план накладки поверхности левой консоли крыла. Турбонагнетатели двигателей — эпоксидные детали фирмы Вершиден.



Низ центральной части крыла и фюзеляжа с открытым бомболюком. Тонирование выполнено настелью.



Общий вид модели.



Замененная на настоящем самолете после боевых повреждений секция левой консоли крыла окрашена в оливково-зеленый цвет, на ней имитировано облечение краски до металла. Дополнительный интересный визуальный эффект дает модели идентификационная литера «V» на правой плоскости.

Носовая часть фюзеляжа подфюзеляжная турель серый цвет.

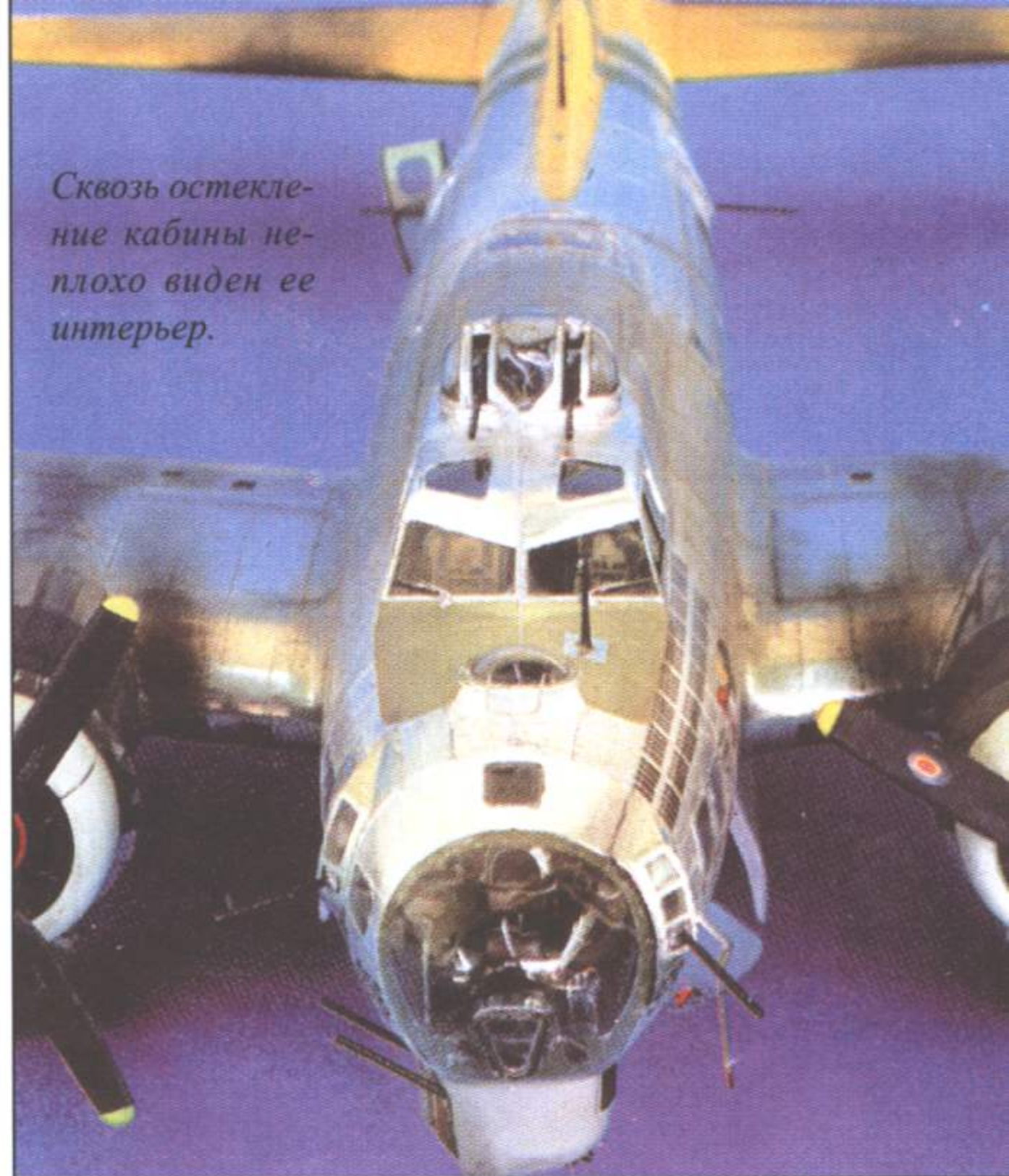


Низ центральной части крыла и фюзеляжа с открытым бомболюком. Тонирование выполнено пастелью.



Общий вид модели.

Сквозь остекленные кабины неплохо виден ее интерьер.

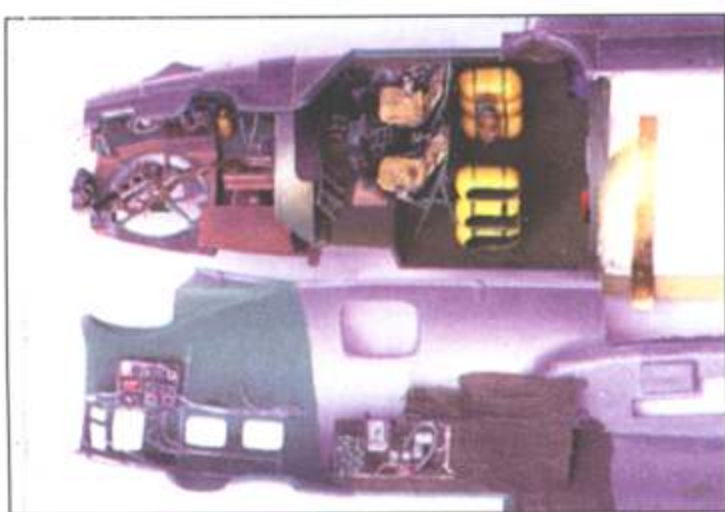


Носовая часть фюзеляжа. Носовая подфюзеляжная турель окрашена в серый цвет.



после боевых
крыла окрашена
имитировано обле-
нительный интерес-
модели идентифика-
плоскости.

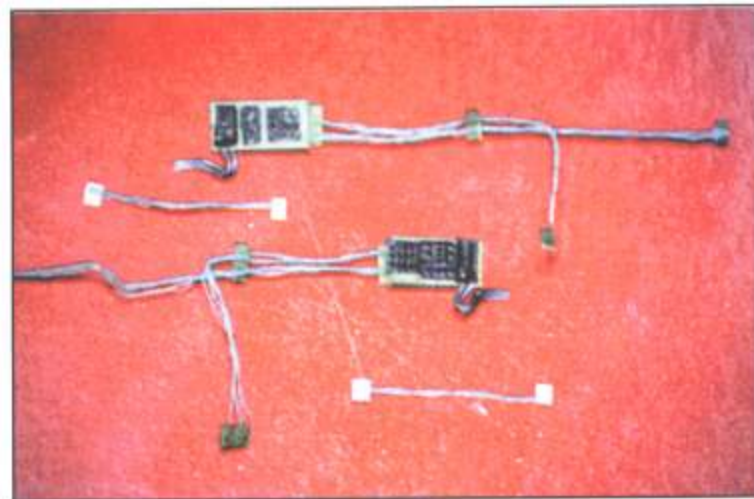




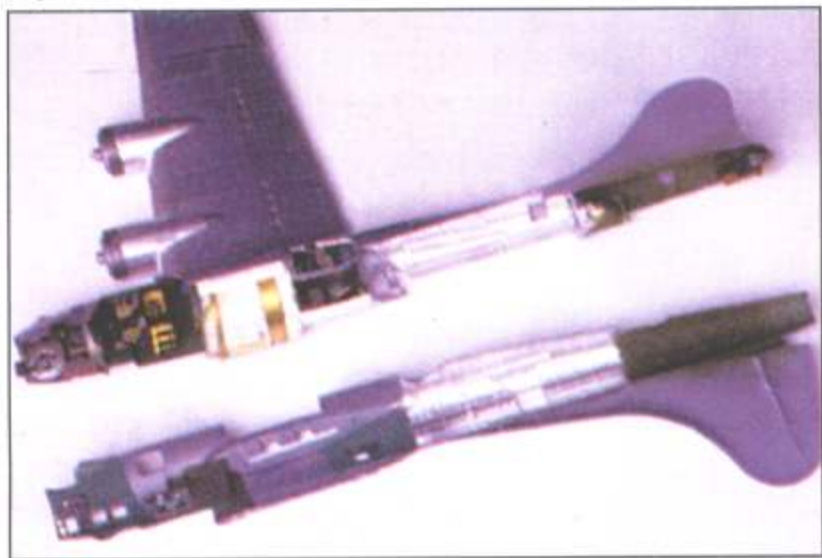
Детализировка носовой части двух половинок фюзеляжа. Кислородные баллоны взяты от модели В-29 фирмы Монограмм.



Крупный план интерьера кабины летчиков. К сожалению, далеко не все детали кабины видны через остекление фонаря на собранной модели.



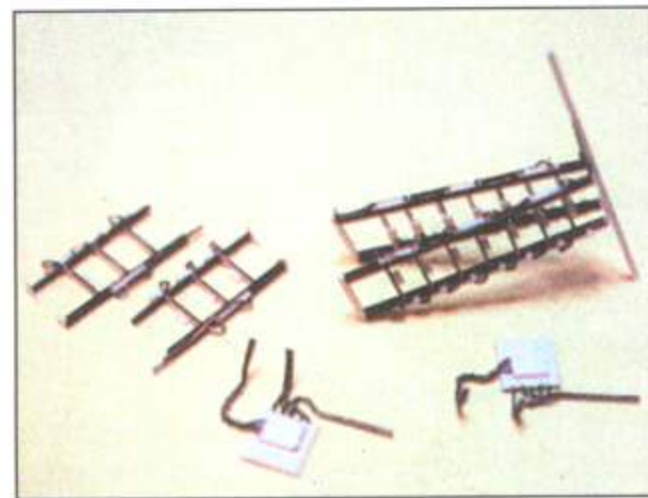
Распределительные коробки и электропроводка будут установлены в бомбоотсеке.



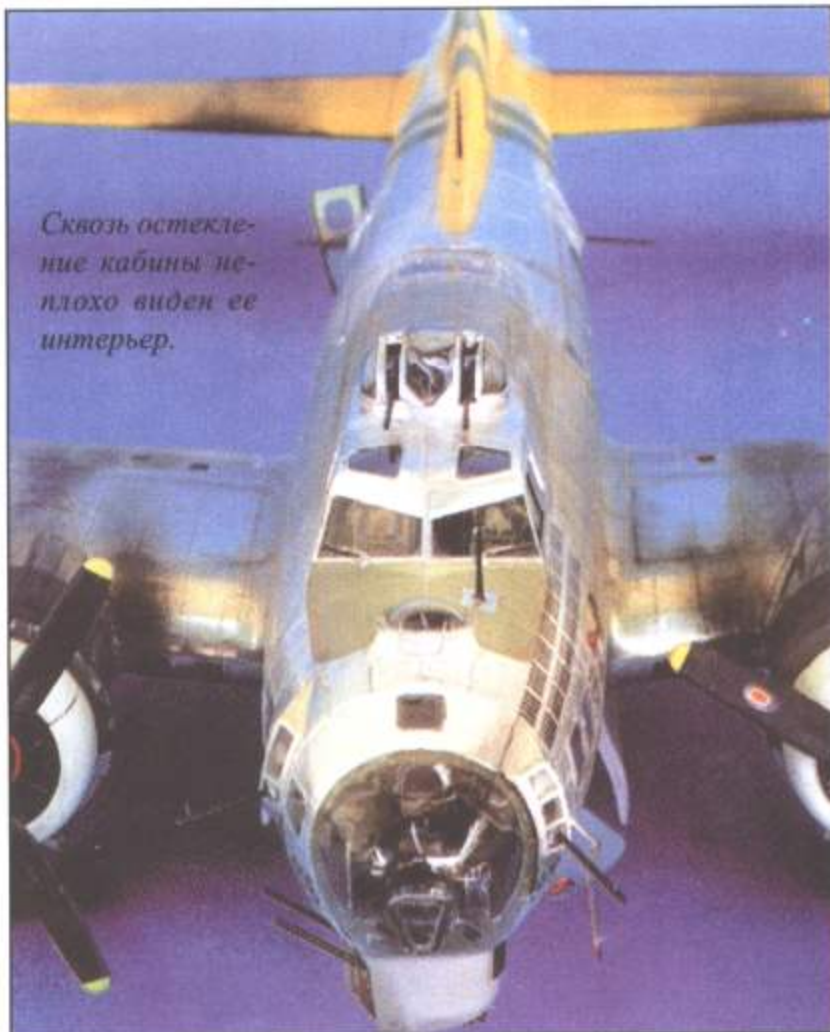
Половинки фюзеляжа перед сборкой.



Распределительные коробки и бомбодержатели.



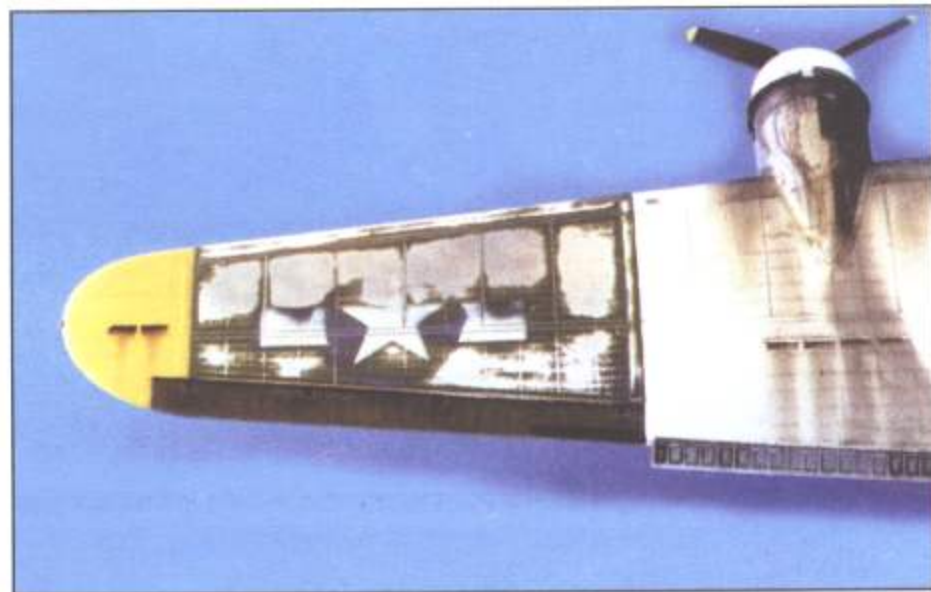
С невидимой стороны бомбоотсек усилен полосками меди.



Сквозь остекление кабины неплохо виден ее интерьер.



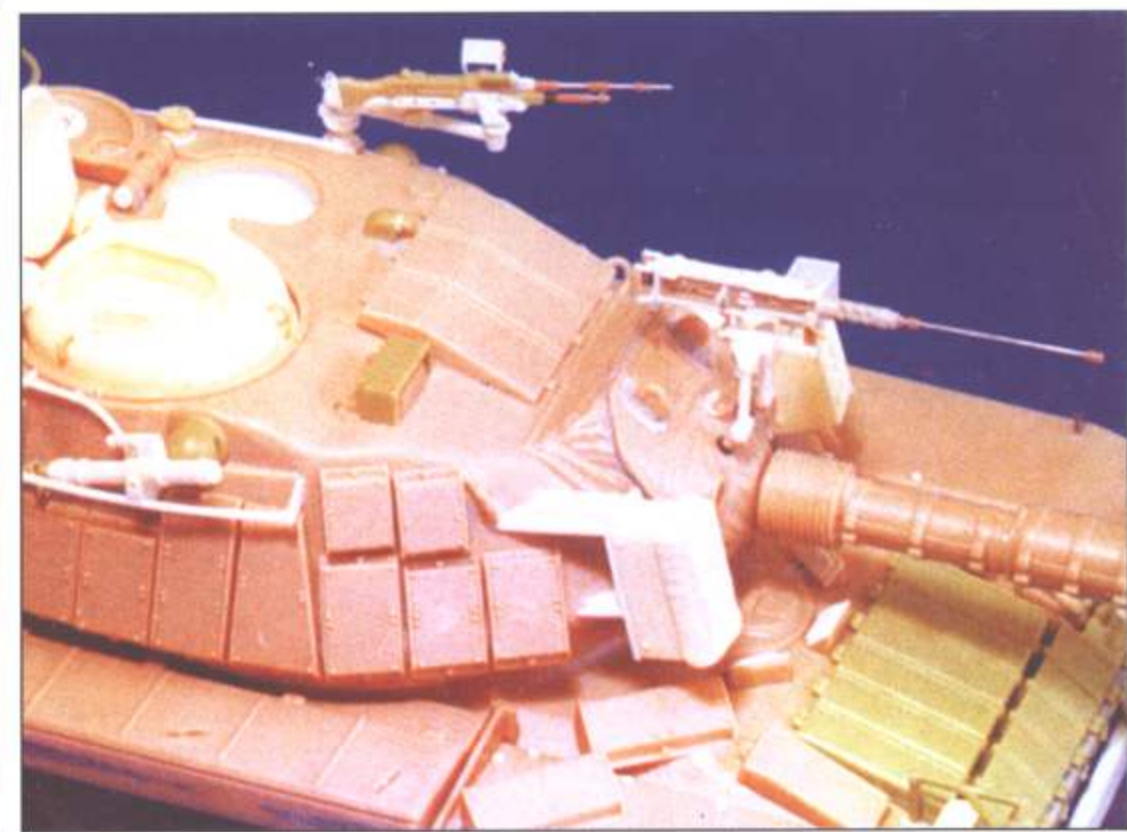
Интерьер бомбоотсека окрашен серебрянкой № 11 фирмы Хамбрел и тонирован пастелью.

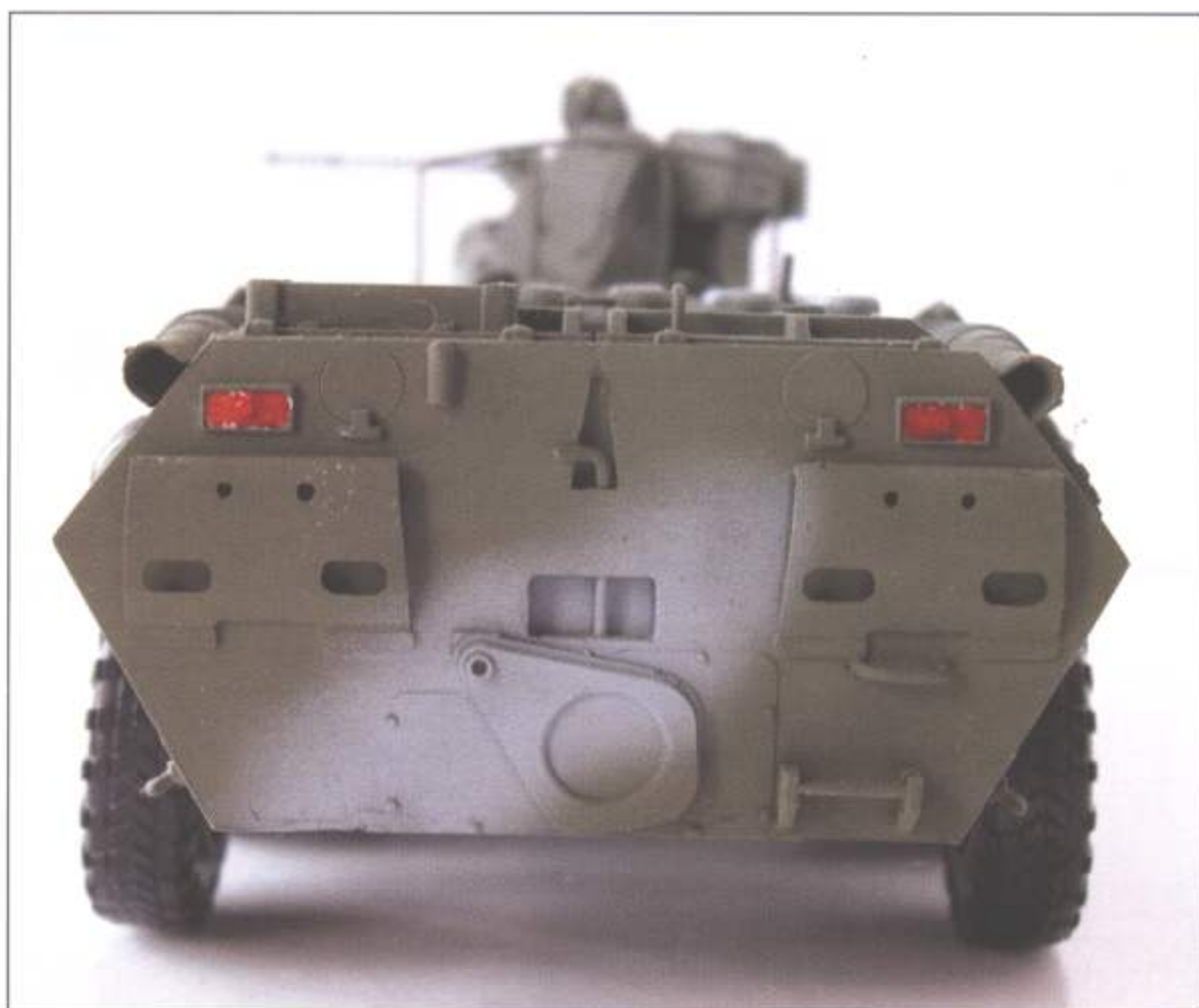


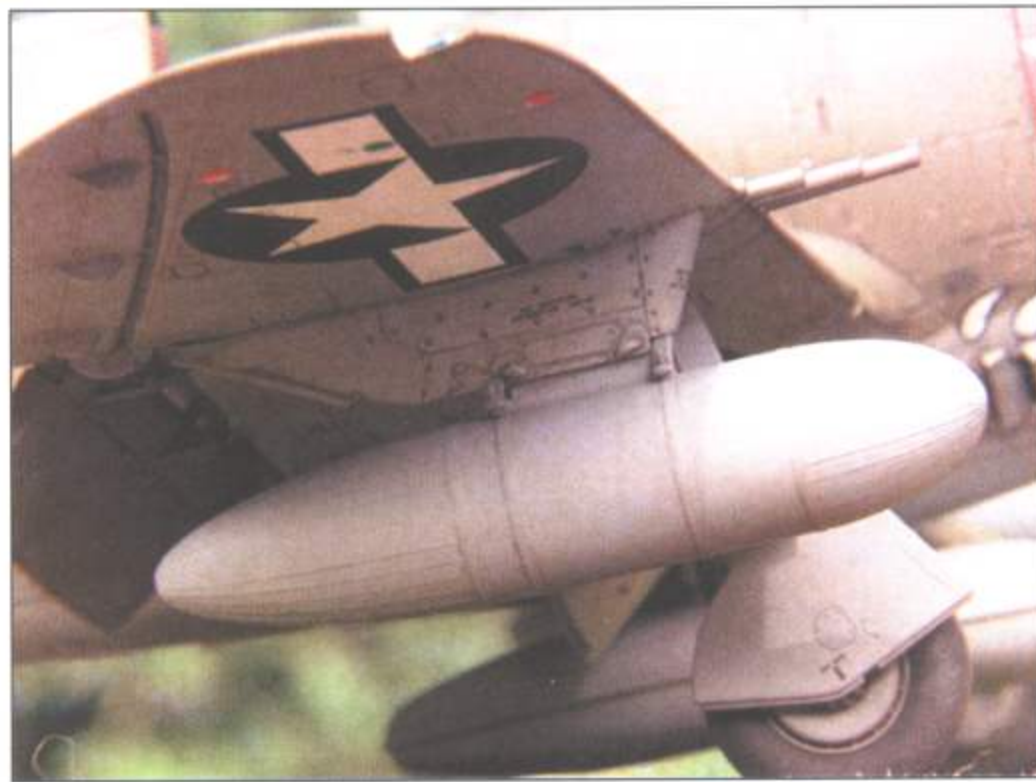
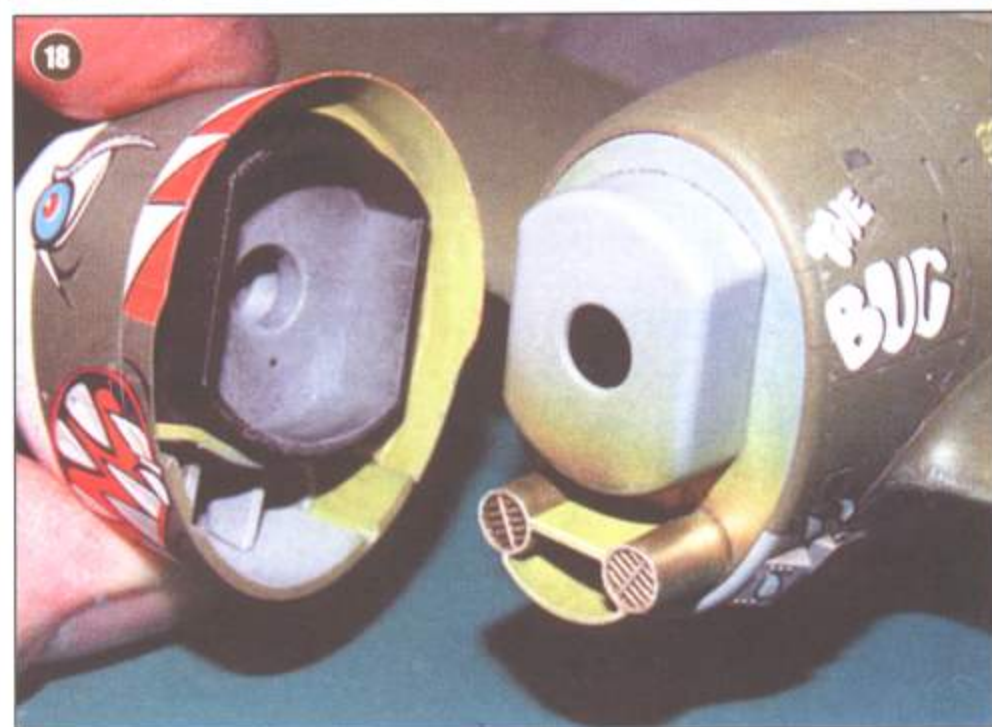
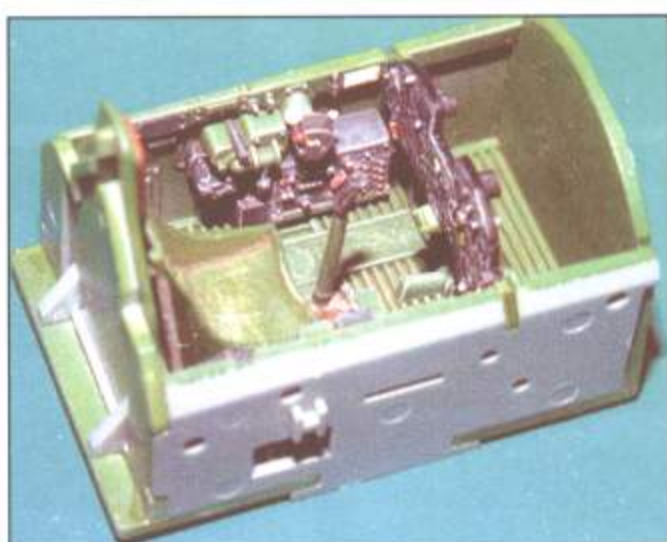
Фюзеляж. Носовая часть окрашена в



Верх и низ левой консоли крыла. На настоящем самолете внешняя часть консоли была заменена секцией, окрашенной сверху в оливково-зеленый цвет, снизу — в нейтрально-серый. Сильно облупление краски — чисто модельный эффект, в действительности краска была «свеженькой».









ПРИГЛАШАЕМ В МАГАЗИН-КЛУБ

РЕЖИМ РАБОТЫ: 10⁰⁰ - 20⁰⁰ БЕЗ ПЕРЕРЫВОВ И ВЫХОДНЫХ



ТЕХНИКА молодежи

ДЛЯ ВСЕХ ЛЮБИТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОЙ, БРОНЕТАНКОВОЙ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ, КОРАБЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ, А ТАКЖЕ ДЛЯ ВСЕХ, КТО ИНТЕРЕСУЕТСЯ ВОЕННОЙ ИСТОРИЕЙ, МЫ ПРЕДЛАГАЕМ БОЛЬШОЙ ВЫБОР МОДЕЛЕЙ-КОПИЙ И АКСЕССУАРОВ ИЗВЕСТНЫХ ФИРМ, ТЕМАТИЧЕСКУЮ И СПРАВОЧНУЮ ЛИТЕРАТУРУ, ВИДЕОФИЛЬМЫ. БОЛЕЕ 15.000 НАИМЕНОВАНИЙ!



Единственный в Москве специализированный модельный магазин с залом самообслуживания - вы можете внимательно изучить товар до покупки! Опытные консультанты помогут советом в постройке различных моделей. Розничная продажа, рассылка по почте, доставка по Москве курьером.

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР
ФИРМ



Наш адрес:

г.Москва, м. «Проспект Мира», спорткомплекс «Олимпийский»,
подъезды 9А, 9, 7 ТЦ «Новый Колизей», третий этаж

Тел. / Факс: (095) 933-64-41, 505-40-37

Наш адрес в интернете: <http://www.club-tm.ru>, E-mail: info@club-tm.ru

ДЛЯ ТЕХ, КТО НЕ ИМЕЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ ИНТЕРНЕТА, ВЫСЫЛАЕМ ПРАЙСЛИСТ - 50 руб.

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

ПРИНИМАЕМ НА КОМИССИЮ

Приглашаем к сотрудничеству производителей моделей, представителей фирм, торгующих моделями, издательства и авторов книг