

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

Famo

№ 45

A-7E



Mistel

Das Boot

FAUN Elefant



Масштабные Модели №45

октябрь 2004 г. (часть 1-я)

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

Глаза боятся, а руки - делают.

Русская народная мудрость

В этом номере:

- Харриер FRS. 1 (1 : 72, Италери)
- кран на базе Famo (1 : 35, конверсия Тамии)
- дорабатываем Mistel (1 : 48, Дрэгон)
- Ил-2 (1 : 72, Шмер)
- FAUN Elephant (1 : 35, Трумпнтер)
- Das Boote (1 : 72, Ревелл)
- Фэйри «Фалмер» (1 : 72, Ревелл)
- доработка моделей танков
- изготовление фигурок
- A-7E Corsair II (1 : 48, Хасегава)
- Famo + Sd.Anh 116. (1 : 72, CMK)

В следующем номере:

**Супердетализировка
He 177 A**



Рецензируемые в журнале модели приобретены на средства редакции

Издаётся Октябрьским обществом моделлистов-коллекционеров. Отпечатано в ООО «Алфавит». ЛР №016917 от 13.10.98 г. **Главный редактор:** Еггерс Е. В., **Редакционная коллегия:** Никольский М., Корнев С., Тимченко О., Якушев А., Еришов А., Стрюк В.

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



68 стр, 110 фото, 16 цв. вариантов. 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.

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, техописание, боевое прим.

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

56 стр, 21 цв. вариантов, цв. кабина, 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 боев прим., фото, чертежи.

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

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

52 стр+цв. вставка, все модиф P-38 с чертеж 1/72 и фото, цв. фото интерьеров музейных «кобр».

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

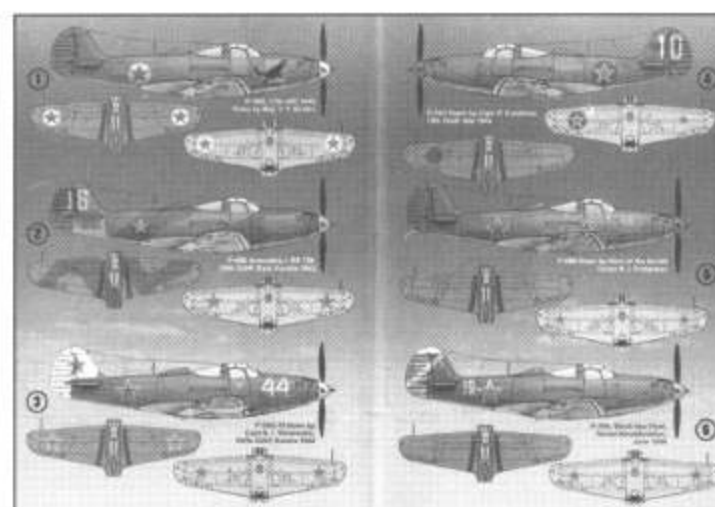
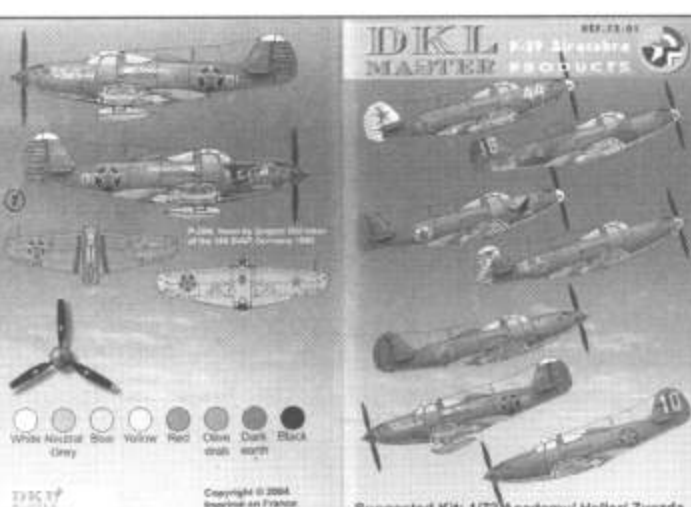
72 стр, 15 цв. вариантов, цв. кабины, история, фото, чертежи.

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

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



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.

Bae Sea Harrier FRS.1



Масштаб 1:72

Производитель Итальяери (Эски)

Литая пластиковая модель, 69 деталей из серого пластика, три прозрачных детали
Декаль 3 варианта

Модель

Детали расположены на четырех рамках, три — из пластика серого цвета и одна — прозрачная. Из-за неудачной коробки-пакета, ряд мелких непрозрачных деталей элементарно могут оторваться от рамок, поэтому при вытряхивании содержимого коробки на стол следует быть осторожным. Очень приятное впечатление оставляет идеальная внутренняя расшивка деталей. Фонарь собирается из двух деталей, благодаря чему его легко приклеить в открытом положении. Фюзеляж расчленен вертикально, в верхней средней части имеется вырез под крыло. Собирается фюзеляж из двух подборок: основной секции и передней части с кабиной. Крыло отлито в три детали — единая верхняя плоскость и две нижних половинки. Вертикальное и горизонтальное оперение представлены тремя отдельными деталями.

Инструкция

Поэтапный процесс сборки модели проиллюстрирован в инструкции в диаграммном стиле. Инструкция сложена гармошкой, длина полностью разложенной инструкции достигает 90 см. Представлена схема расположения деталей на рамках, включая де-

тали, которые для сборки данной версии «Харриера» не требуются. Даны схемы окраски и нанесения декалей.

Сборки

Начнем сборку с кабины, как и предписано руководством фирмы Итальяери. Кабина — как кабина: бортовые консоли и пол в виде ванны, катапультируемое кресло, похожая на правду ручка управления, приборная доска и три декальки (приборная доска и пара бортовых консолей). Установку катапультируемого кресла лучше оставить на потом.

Фирма Итальяери приложила руки к катапультируемому креслу Эски, исправив его форму и добавив ряд деталей. Тем не менее, даже для неискушенного в реактивной авиации человека кресло не выглядит правдоподобным. Так, сзади заголовника находится просто кубический кусок пластмассы, сам заголовник больше похож на заголовник кресла AV-8B. Заголовник был более-менее обточен наждаком по фотографиям. Привязные ремни выполнены из модельного скотча.

Станным выглядит наличие направляющих для ванны кабины только на правой половинке фюзеляжа. При сборке половинки передней части фюзеляжа образуется хорошо видимый шов за креслом. При установленном согласно инструкции кресле зачистка шва стала бы затруднительной, а так — элементарно. В целом половинки фю-

зеляжа стыкуются друг с другом вполне сносно.

В передок фюзеляжа, за кабиной, вклеивается имитация первой ступени компрессора двигателя. Интерьер кабины окрашен в белый цвет.

До сборки основных секций фюзеляжа в сэндвич, склеиваются вентилятор, ниша основной опоры шасси и ниша воздушного тормоза. За счет высокого качества литья «сэндвич» получается легко и просто. Слабовата детализировка ниши воздушного тормоза.

Половинки основной секции фюзеляжа сложились просто, но сама законцовка явно не удалась производителю.

На этой стадии сборки фюзеляж склеивается в единое целое. Щель в месте стыковки подборок потребовала совсем немного шпаклевки. Естественно, что после зачистки клеевых швов пришлось восстанавливать линии расшивки.

Вопреки инструкции к фюзеляжу сначала была приклеена верхняя плоскость крыла, а после полной просушки клея к ней были пристыкованы нижние половинки. Шпаклевки не потребовалось.

Сборка воздухозаборника началась с окраски внутренних поверхностей в белый цвет. По сухой краске были наложены маски — белый цвет не доходит до передних кромок. Воздухозаборники подходят к фюзеляжу почти на щелчке — немного шпаклевки на верхних поверхностях все-таки потребовалось.

Каждое из четырех сопел собирается из пары деталей. Вот здесь потребовалось очень тщательная зачистка, чтобы половинки выглядели единой деталью. Вклеивать сопла в фюзеляж не надо по двум причинам. Во-первых: не надо пока, так как они будут мешать окраске модели. Во-вторых: не надо вообще — они очень туго вставляются в отверстия, клей просто не требуется.

На нижнюю поверхность фюзеляжа можно установить или направляющие для ракет (самых ракет нет), или контейнеры с 30-мм пушками. Каждый контейнер склеивается из двух половинок. Вновь после зачистки клеевого шва исчезает частично расшивка. Места установки ракетных пилонов





и пушечных контейнеров никак не обозначены. Инструкция также игнорирует сей момент. Зато если точно «выставить» контейнеры, то они прилягут к фюзеляжу без малейших щелей. Лопух воздушного тормоза приклеен в открытом положении ради пущего визуального эффекта, хотя не удалось найти ни одной фотографии «Харриера» с отклоненном на стоянке воздушным тормозом.

Оперение ракет и подвесных топливных баков выполнено совершенно не масштабным. Пришлось стачивать. Пилоны с баками и ракетами устанавливаются ПОСЛЕ окраски модели и нанесения декалей.

Теперь – фонарь. Козырек отлит очень чисто, его толщина близка к минимально возможной, хотя 100% правильность формы вызывает сомнения. К фюзеляжу козырек подходит никак – в смысле никак не подходит: требуется подгонка по месту с последующей шпаклевкой стыка и зачисткой. Сдвижная часть фонаря выглядит ужасно: мутный, шероховатый и даже поцарапанный. Зачистить и отполировать перед использованием!

Соберем фонарь в открытом положении согласно инструкции? Ну и как пилот «Харриера» выбирается из кабины? Зазор между неподвижным козырьком и сдвижным сегментом всего 6 мм, то есть в обратном пересчете – порядка 40 см. Наверное итальянская фирма имела в виду итальянских летчиков, стройных как спагетти. Нормальный британец по утрам, как известно питается овсянкой (сэр!), но вечером обжирается мясом, прихлебывая пиво.

Антенны выполнены великолепно, воспроизведен даже аэродинамический профиль, но в какие места фюзеляжа их устанавливать не ясно совершенно. Отсутствие штифтов у антенн и посадочных отверстий в фюзеляже серьезно снижает прочность клеевого соединения.

Приемник воздушного давления отлит заодно с половиной фюзеляжа. Значитель-

ный потенциал облома (в прямом, а не в переносном смысле) в процессе сборки. «Не надо, я сам!!!» – вопил персонаж фильма «Необыкновенные приключения итальянцев в России». Орал, после чего ломал себе ногу. Лучше последовать примеру незадачливого кладоискателя и сломать (срезать) ПВД до сборки, чтобы приклеить его после сборки.

Опоры шасси были приклеены почти одновременно, но выровнять их в плоскость все равно не удалось – задняя опора оказалась короче примерно на 1 мм. Пришлось колеса носовой и крыльевых опор подплавить горячим паяльником.

Выбор окраски

Вариантов декали и, как следствие, вариантов окраски – три. Полностью серый «Харриер» из 801-й эскадрильи авиации ROYAL NAVY (авианосец «Инвинсибл») и пара серо-белых «Харриеров»: один – звено А 700-й эскадрильи (авиабаза Йовилтон), второй – 300-я эскадрилья ВМС Индии (авианосец «Викрант»).

Цвета окраски даны в акриле фирмы Модел Мастер. Черт его знает, что такое акрил от Модел Мастер! Модель окрашена Dark Sea Grey от Хамброл поверх белой грунтовки фирмы Halford. Черные элементы модели – краска Chaos Black от Games Workshop. Передние сопла – Gunbolt Metal от той же Games Workshop, задние – комбинация красок Gunbolt Metal и Dark Earth. Окрашенная модель задута составом Johnson Klear. Итальяри настаивает на матовой поверхности «Харриера», но на снимках видно, что «Си Харриеры» неплохо поблескивают.

Модель тонирована пастелью черного и коричневого цветов. Брюхо СВВП выглядит очень сильно загрязненным, что не удивительно, поскольку мощные струи газов вздымают тучи пыли и грязи даже с палуб кораблей.

Декали

Лучшее, что есть в модели – это декали! Качество, цвет, яркость, насыщенность – все присутствует. Даже красная ограничительная полоса на верхней части фюзеляжа в районе центроплана удалась! Нанесение многочисленных элементов декали заняло несколько часов. Единственное к чему можно придраться – совсем нет декалей на ракеты. Рейтинг декали по 10-балльной шкале – 9.

Точность

Большинство источников приводят следующие размеры летательного аппарата: размах крыла 7,70 м, длина от 14,12 до 14,50 м. Разнобой в отношении длины самолета очевидно связан со штангой ПВД. В переводе в 72-й масштаб размеры читаются следующим образом: размах крыла 107 мм, длина 196 – 201 мм. Размах крыла модели 107 мм, длина – 198 мм. Десятка! Разительных отклонений в формах прототипа и модели не обнаружено, пропорции соблюдены.

Закключение/рекомендации

В старое доброе время всегда было известно: Фикс – это Фикс, Ревелл – это Ревелл, а Итальяри – Итальяри. Теперь мир сошел с ума. Открываешь Ревелл, а там – Итальяри, открываешь Итальяри, а там продукция из Лобни. В общем, старая Эски – это старая Эски. Продуманное технологическое членение модели, местами великолепная стыковка деталей, местами – не очень, линии расшивки аккуратные, но мелкие. Литье – качественное, но не без дефектов. Хорошая модель? Плохая? Так сразу и не скажешь.

Кому ее рекомендовать? Вопрос... Опытный моделист соберет ее однозначно и без проблем. Новичок может приобрести опыт, а может и забросить моделизм совсем после знакомства с таким первым китом.

Для своего времени сей «Си Харриер» выглядел шедевром. Времена меняются.

SdKfz. 9/2 Famo

Масштаб 1 : 35

Два британских солдата позируют на бампере крана Sd.Kfz. 9/2, снимок сделан во время оценочных испытаний германского крана в Великобритании. Тягач Фамо – позднего выпуска, что можно определить по форме крыльев и втулке ведущего колеса. Снимок из музея в Бовингтоне.

Schwerer Zugkraftwagen 18t
mit Demag Drehkran (Hebekraft 10t)
Sd.Kfz.9/2

Кран грузоподъемностью 10 т на базе полугусеничного тягача Фамо Sd.Kfz. 9/2

Тягач Фамо Sd.Kfz. 9 появился в 1942 г., он предназначался для использования в полевых ремонтных подразделениях панцераффе прежде всего для буксировки танков, но вариант Sd.Kfz. 9/2 представлял собой 10-тонный кран. Шасси крана по сравнению с шасси тягача было шире, длиннее и имело усиленную конструкцию. Кран выпускала фирма DEMAG. Кран оснащался балансиrom массой 4000 кг, кроме того, для устойчивости при работе машина комплектовалась четырьмя опорами. В походном положении опоры перевозились на прицепе. Точ-

ное количество построенных кранов Sd.Kfz. 9/2 не установлено, вероятно – порядка 40 машин.

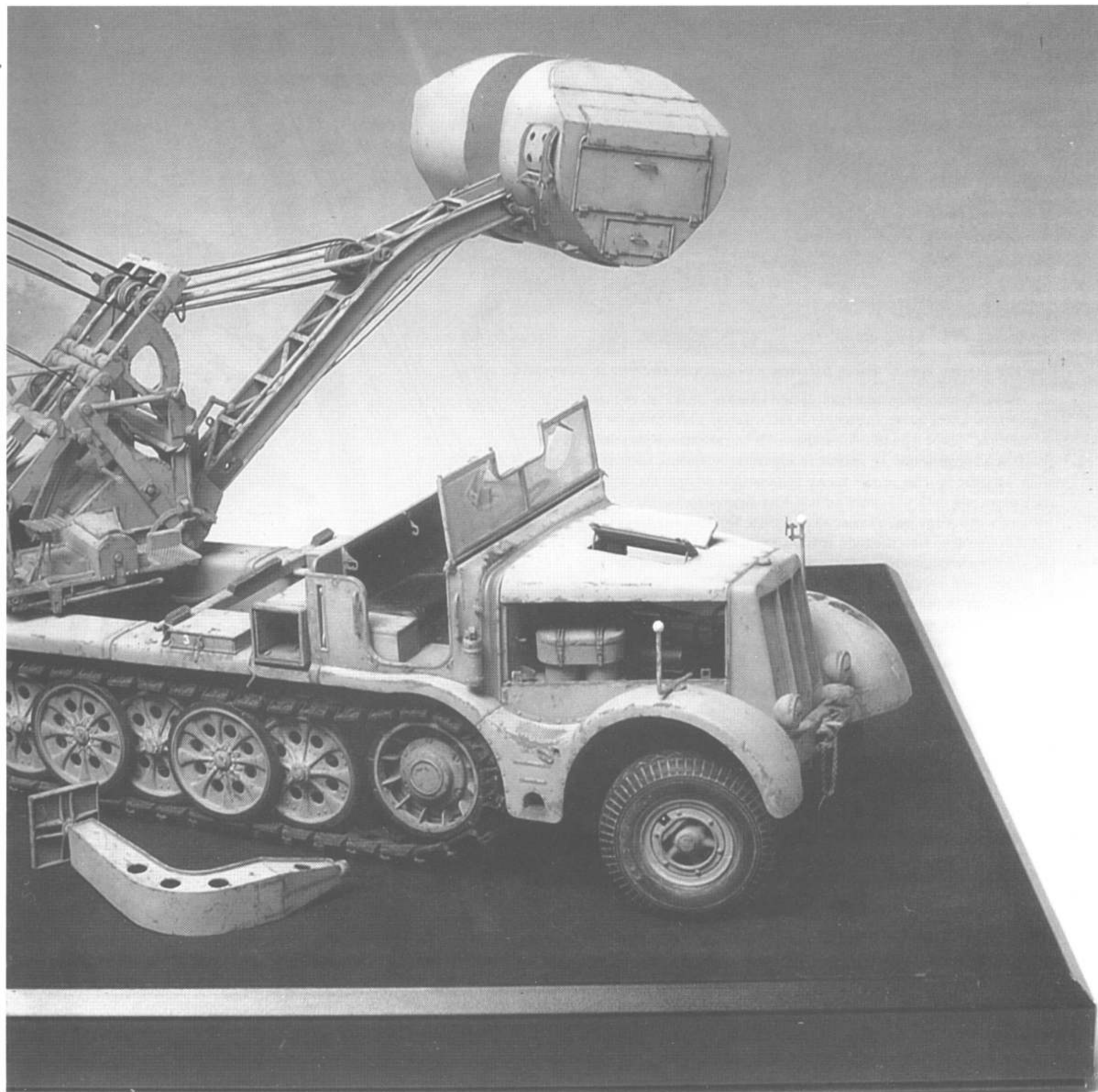
Информация

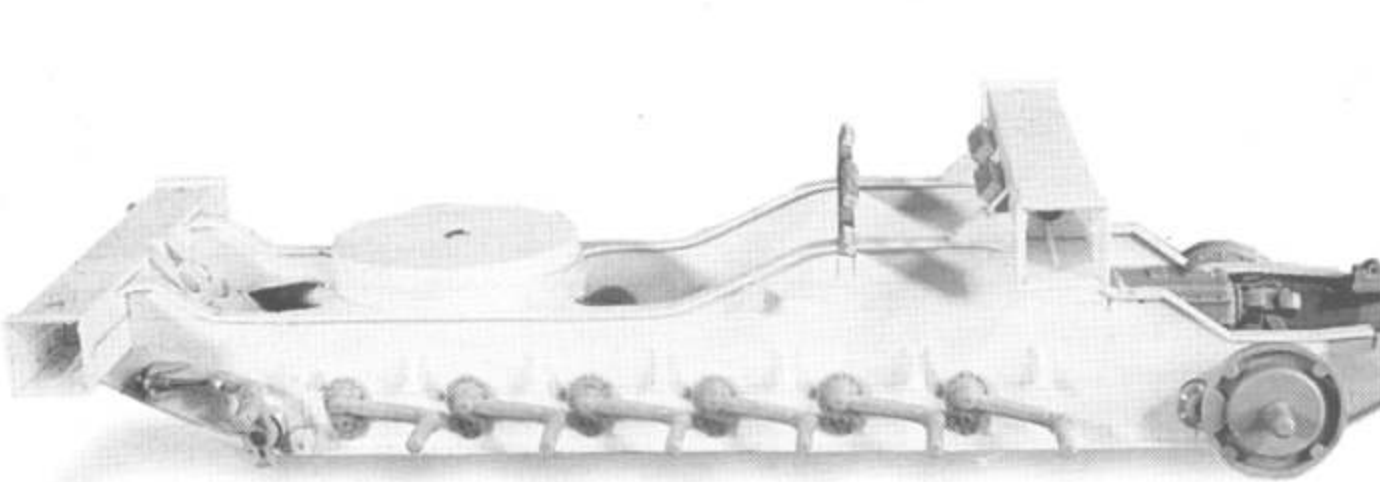
При работе над моделью очень сильно помогла издание серии «Nuts & Bolts», посвященное тягачу Famo, в монографии приведены качественные чертежи и несколько послевоенных снимков кранов Sd.Kfz. 9/2. Впрочем, для изготовления качественной копии этой информации совершенно недостаточно. Для сбора информации пришлось прибегнуть к переписке с музеями, поискам в недрах интернета. Именно в интернете на французском форуме Missing Link удалось

найти требуемые фотоснимки кранов военного времени. Вообще-то на сбор информации ушло ни много ни мало, а два года! Сличение фотоснимков с чертежам из «Nuts & Bolts» позволило избежать неточностей при изготовлении. Чертежи в целом выполнены корректно, но в деталях есть неточности. Правильные чертежи пришлось вычертить самостоятельно.

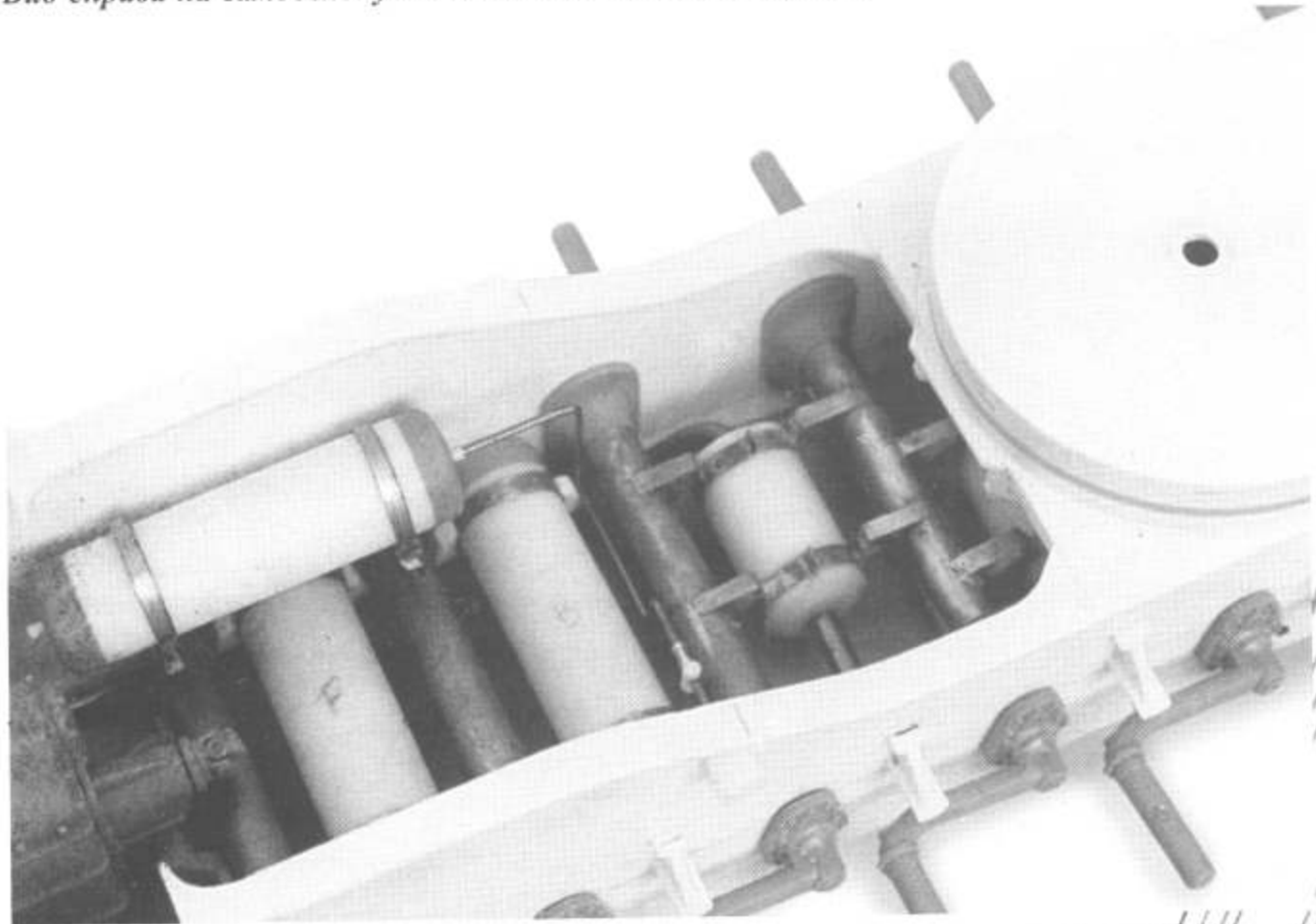
Шасси

Изготовление модели начато с изготовления нового шасси. Передняя часть до ведущего колеса оставлена практически неизменной и собрана согласно инструкции к модели. Вся задняя часть полностью сдела-





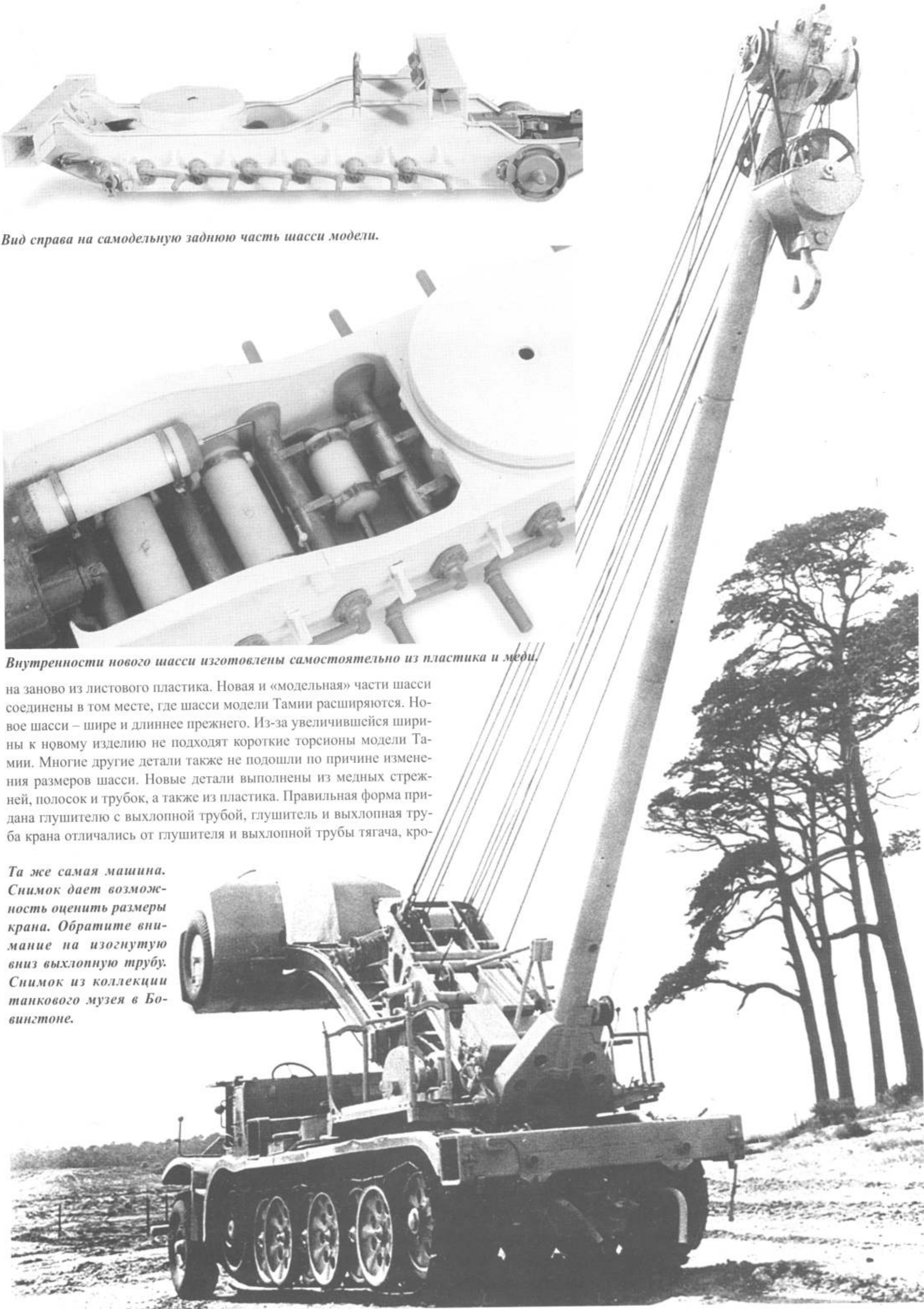
Вид справа на самодельную заднюю часть шасси модели.

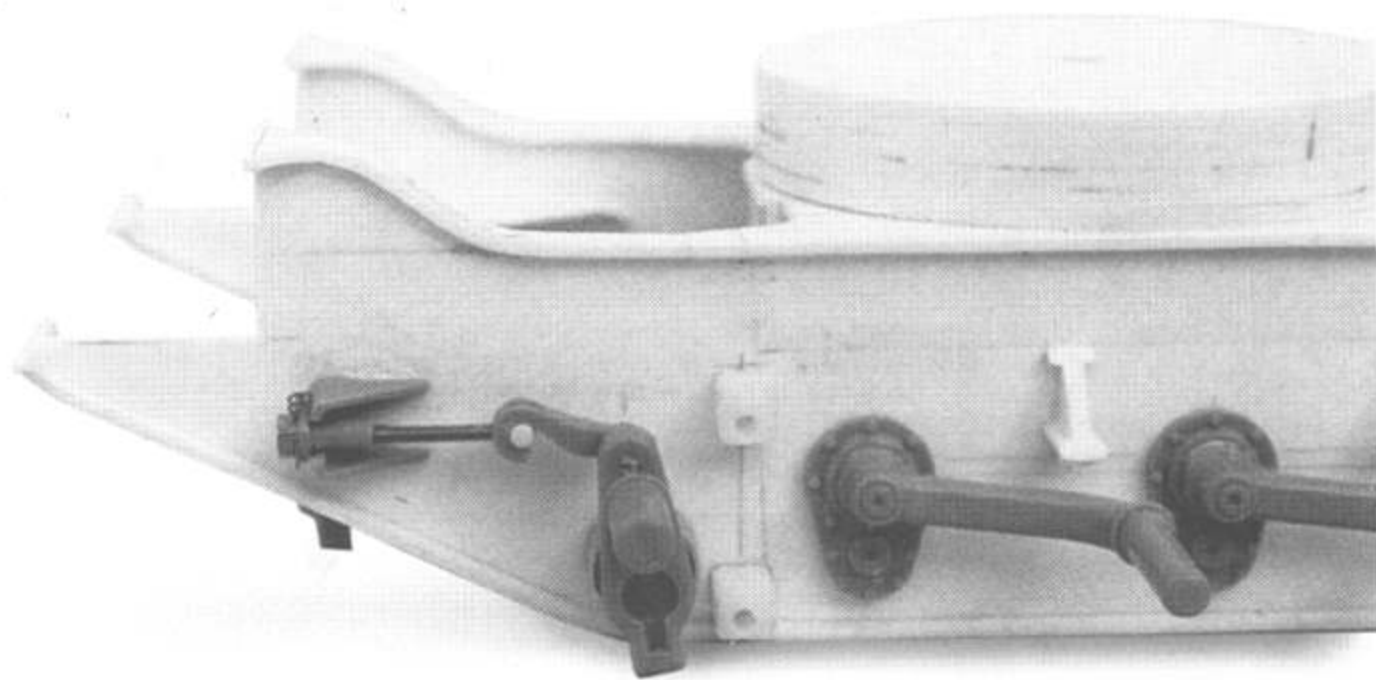


Внутренности нового шасси изготовлены самостоятельно из пластика и меди.

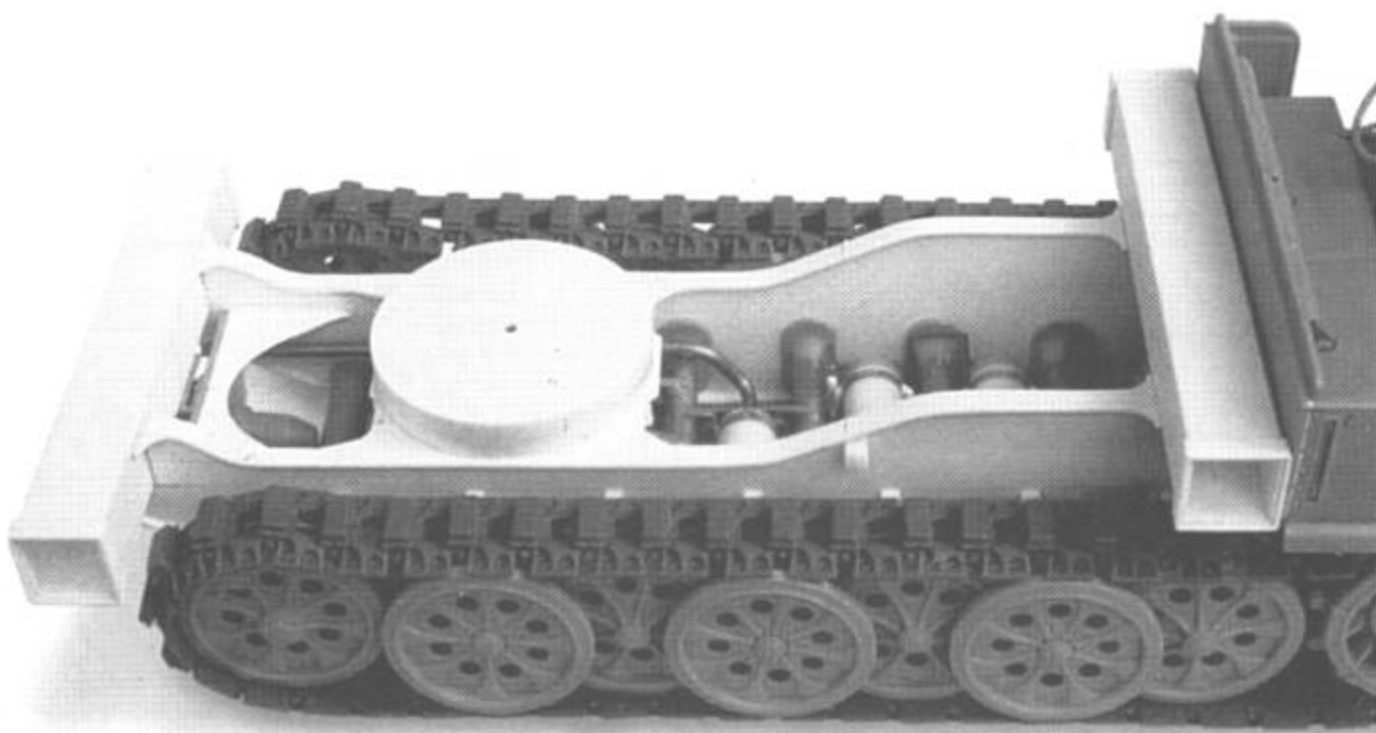
на заново из листового пластика. Новая и «модельная» части шасси соединены в том месте, где шасси модели Тамии расширяются. Новое шасси – шире и длиннее прежнего. Из-за увеличившейся ширины к новому изделию не подходят короткие торсионы модели Тамии. Многие другие детали также не подошли по причине изменения размеров шасси. Новые детали выполнены из медных строжней, полосок и трубок, а также из пластика. Правильная форма придана глушителю с выхлопной трубой, глушитель и выхлопная труба крана отличались от глушителя и выхлопной трубы тягача, кро-

Та же самая машина. Снимок дает возможность оценить размеры крана. Обратите внимание на изогнутую вниз выхлопную трубу. Снимок из коллекции танкового музея в Бовингтоне.





Задняя часть борта шасси, элементы подвески взяты от модели Тамии.

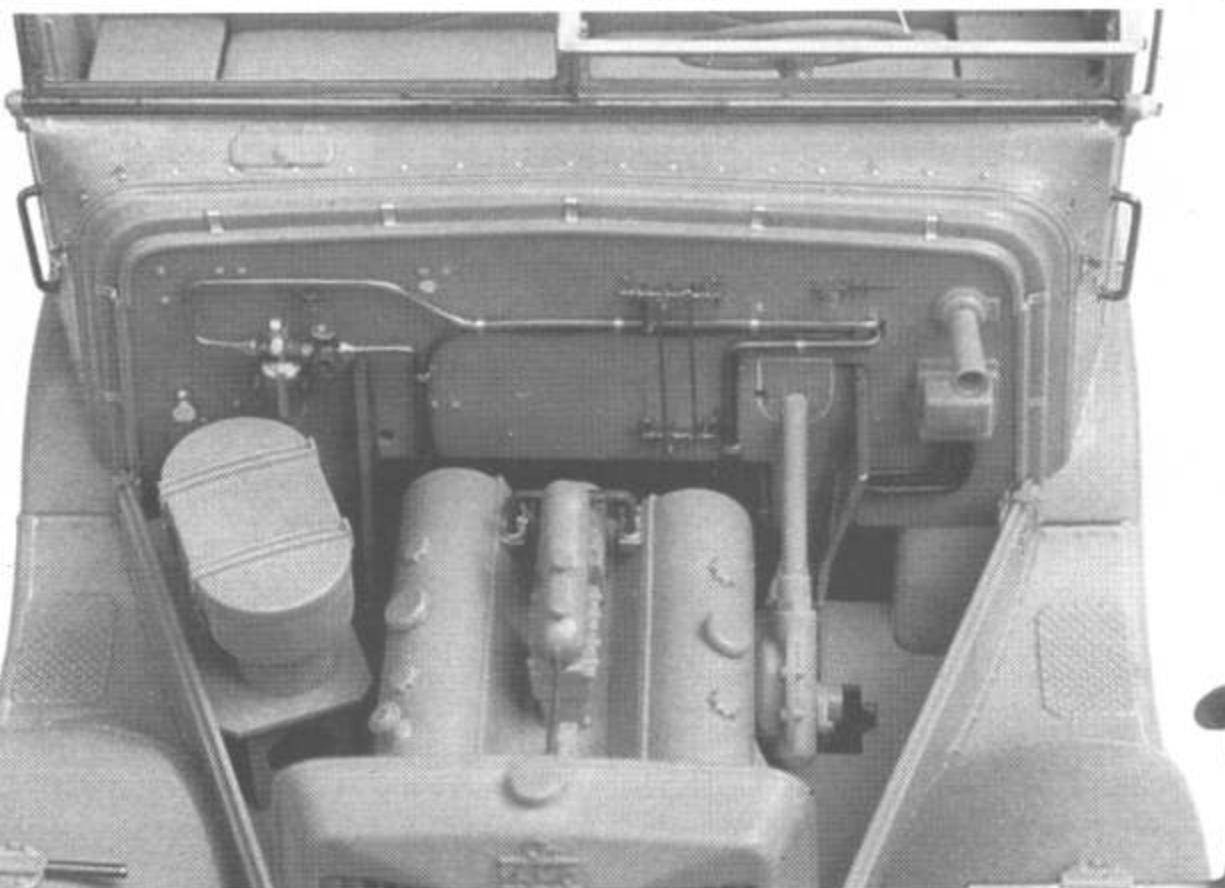


Шасси в сборе, задняя часть.

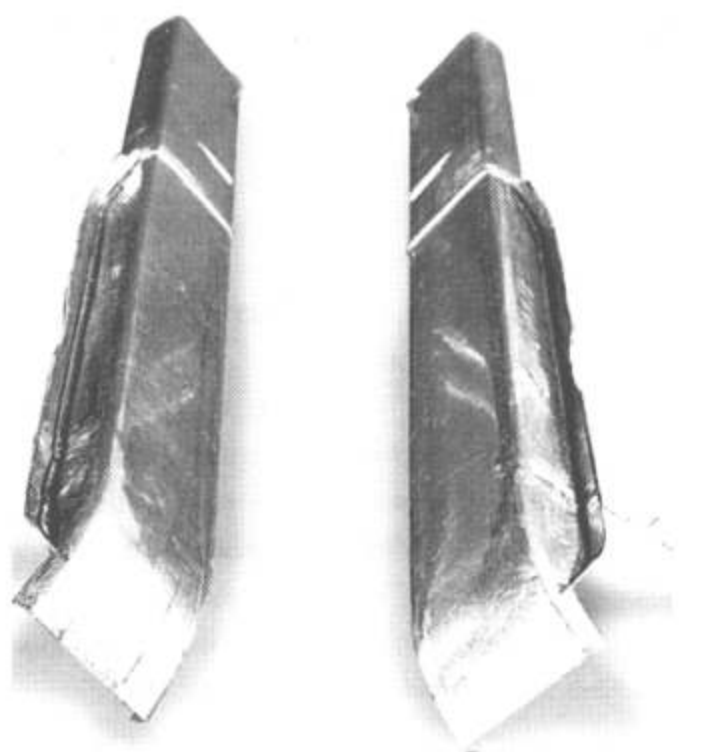
ме того Тамия выполнила эти детали упрощенными. Добавлены все трубопроводы пневмо- и гидросистем, резервуары со сжатым воздухом. При доработке использованы детали из фототравленного конверсионного набора фирмы Абер. Балансиры подвески опорных катков приклеены таким образом, чтобы передок машины находился выше кормы – должно создаваться впечатление от просадки кормы под весом тяже-

лого крана. Шины передних колес «придавлены» в нижних частях на раскаленном ноже с той же целью. Передний мост в собранном виде установлен для просушки на деревянный брус.

Передняя кабина укорочена, срезан задний ряд сидений, вместо задней стенки (деталь F1) установлена стенка F25. Кабина и двигатель детализованы многочисленной травленкой от Абера, ряд мелких деталей,



Отсек двигателя детализован самодельными деталями и деталями конверсионного набора фирмы Абер.



Готовые задние крылья.

который Абер «забыл», сделаны самостоятельно. Все ручки и поручни заменены или фототравленными, или проволочными. Головки заклепок выполнялись следующим образом: высверливались глухие отверстия, в них вклеивались кусочки тянутых литников нужного диаметра, после высыхания литники обрезались, за тем на торчащие из корпуса стерженьки наклеивались вырубленные их фольги кружки диаметром 1 мм.

Следующий этап – изготовление длинных крыльев. Крылья модели не масштабны по толщине. Новые крылья сделаны из тонкого металла, обжатого на деревянном шаблоне. Большие поперечные короба, в которые вставляются опоры, склеены из полос листового пластика и отделаны медными полосками. Также из листового пластика и меди изготовлены сами опоры. Особое внимание уделено мелочам – электропроводки, задним подфарникам, фартукам.

Шасси крана готово – класс!

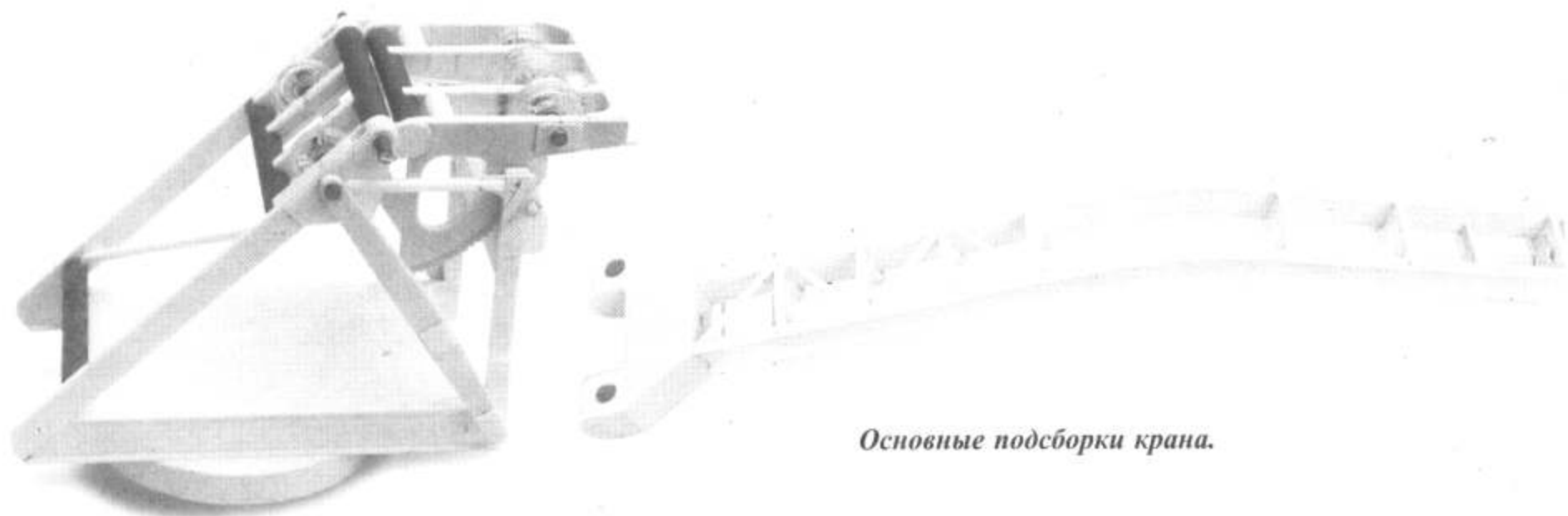
Кран

Сначала было изготовлено вращающееся основание крана и закрепленная на нем конструкция. Часть деталей вырезаны из листового пластика, часть – сделана из меди. Электропроводка имитирована припоем разного диаметра. Самым сложным оказалось воспроизведение зубчатых передач и блоков кранового механизма. На помощь пришли различные шестеренки от шкал разломанной радиоаппаратуры и наборов игрушечных конструкторов. В ряде случаев исходные шестеренки пришлось доработать – уменьшить толщину, вырезать середину и т.д.

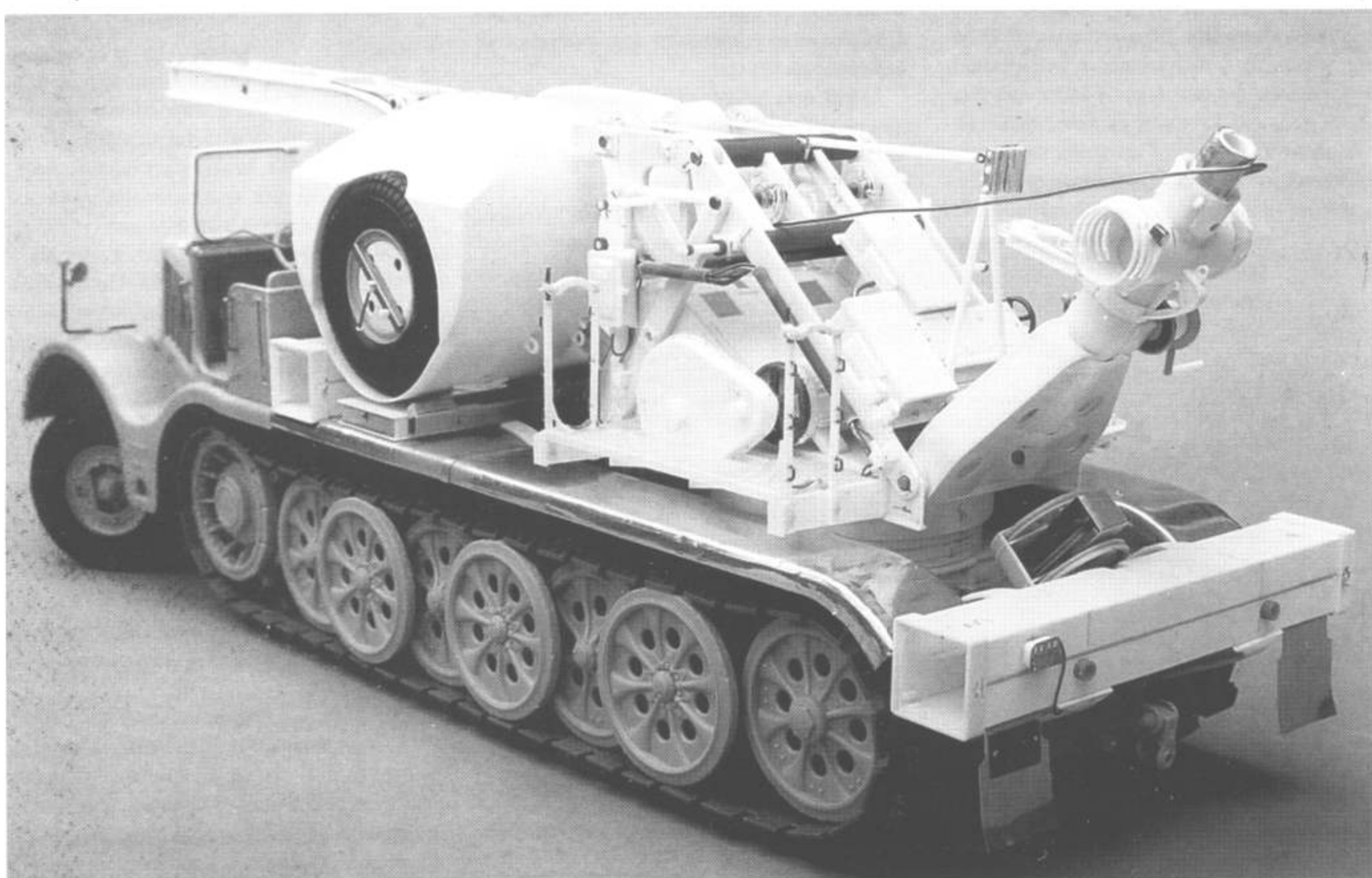
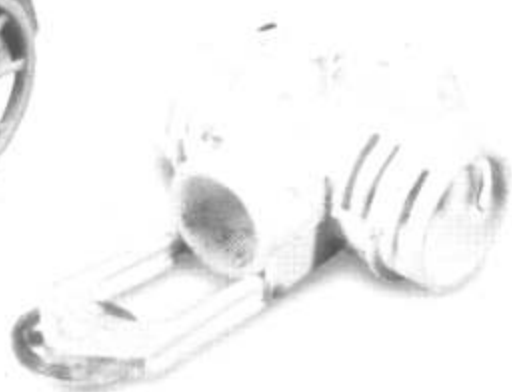
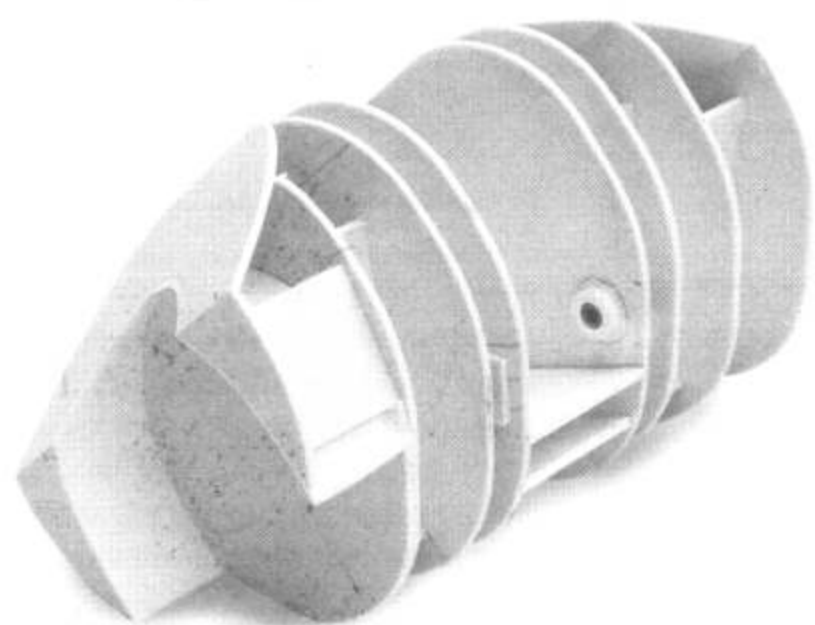
Фигурная балка, к которой крепится, контрбаланс, склеена из полосок листового пластика. Она проста – всего 140 деталей. Каркас контрбаланса также собран из вырезанных из пластика деталей, затем каркас «обернут» очень тонким листовым пластиком. Оси, на которые насажены блоки и шестеренки – алюминиевые трубки.

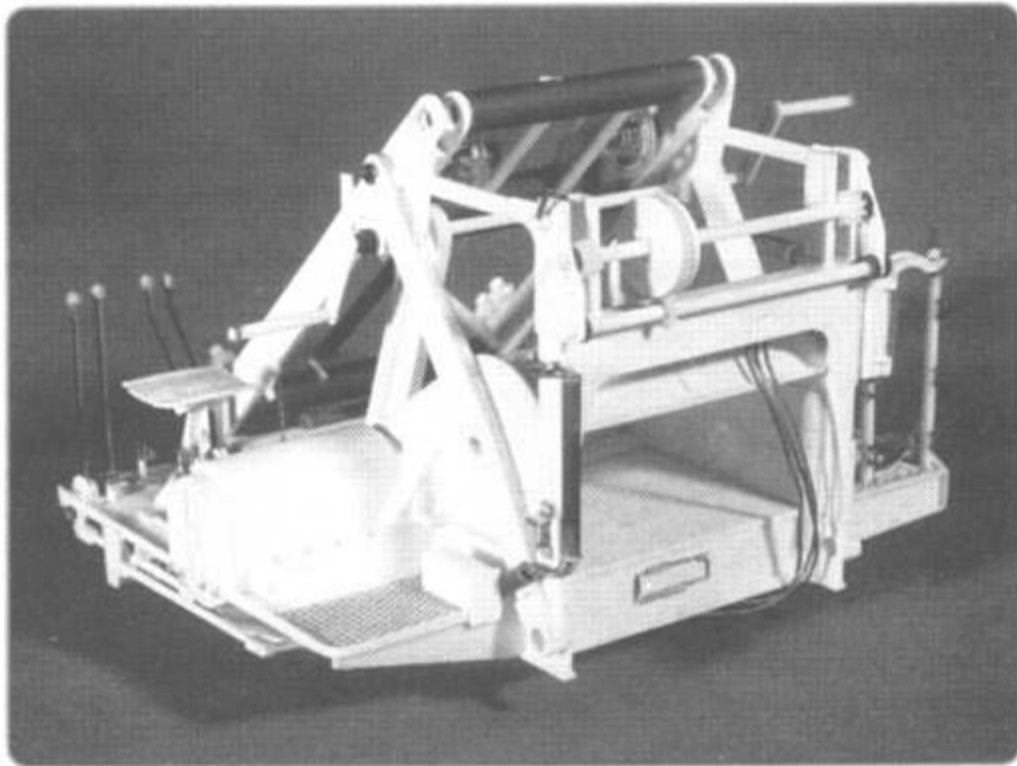
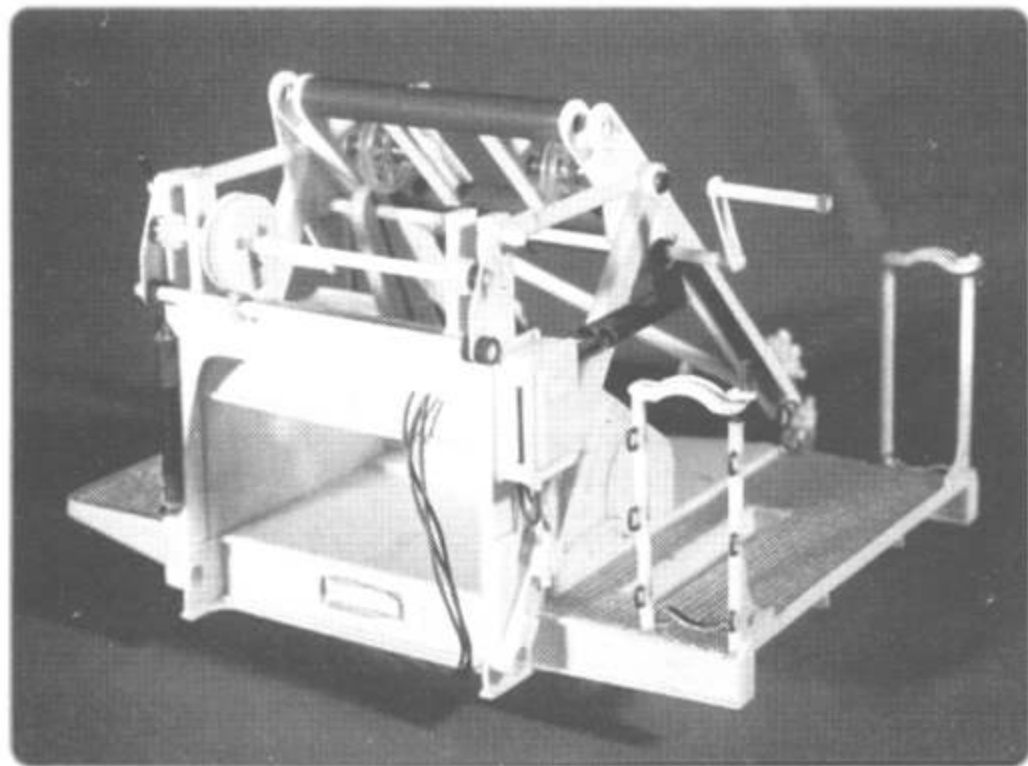
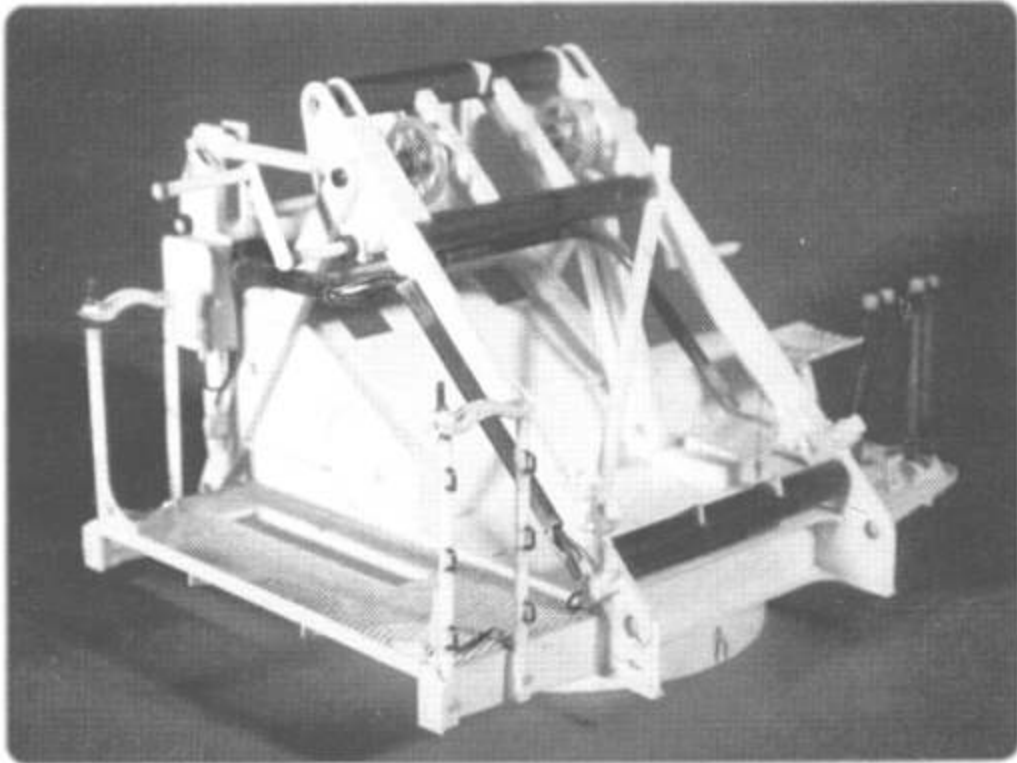
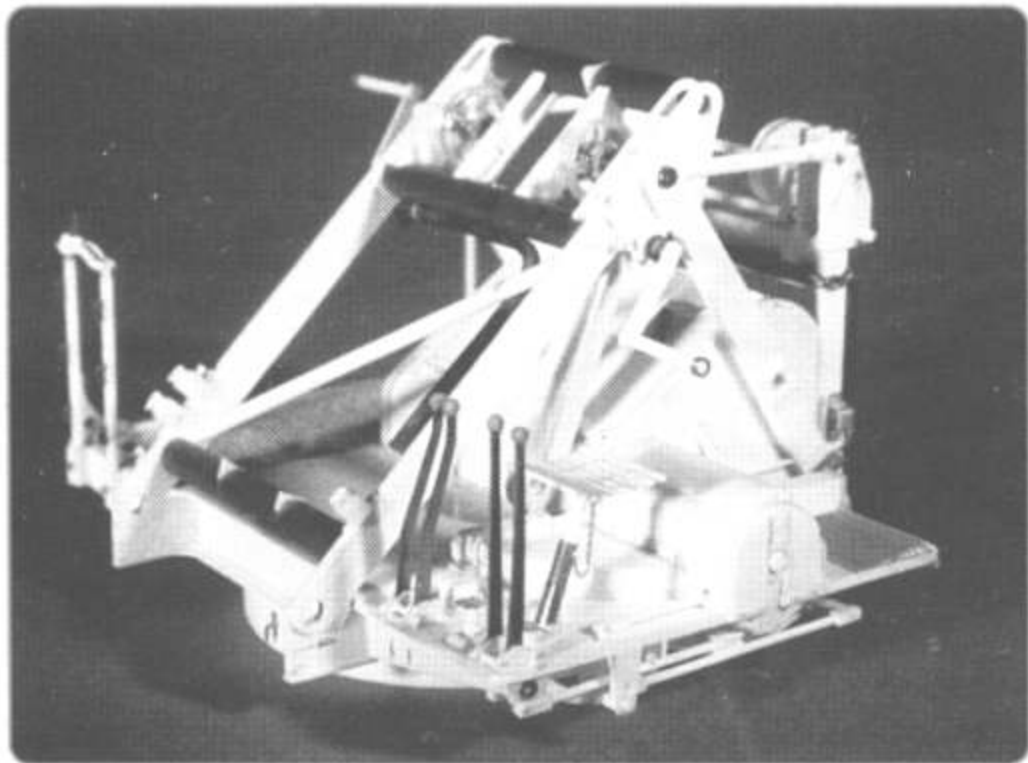
Окраска

Собранная, но не окрашенная модель смотрелась столь эффектно, что дилемма «красить – не красить» казалось неразрешимой. Неокрашенная модель сразу дает представление об усилиях, затраченных на ее по-

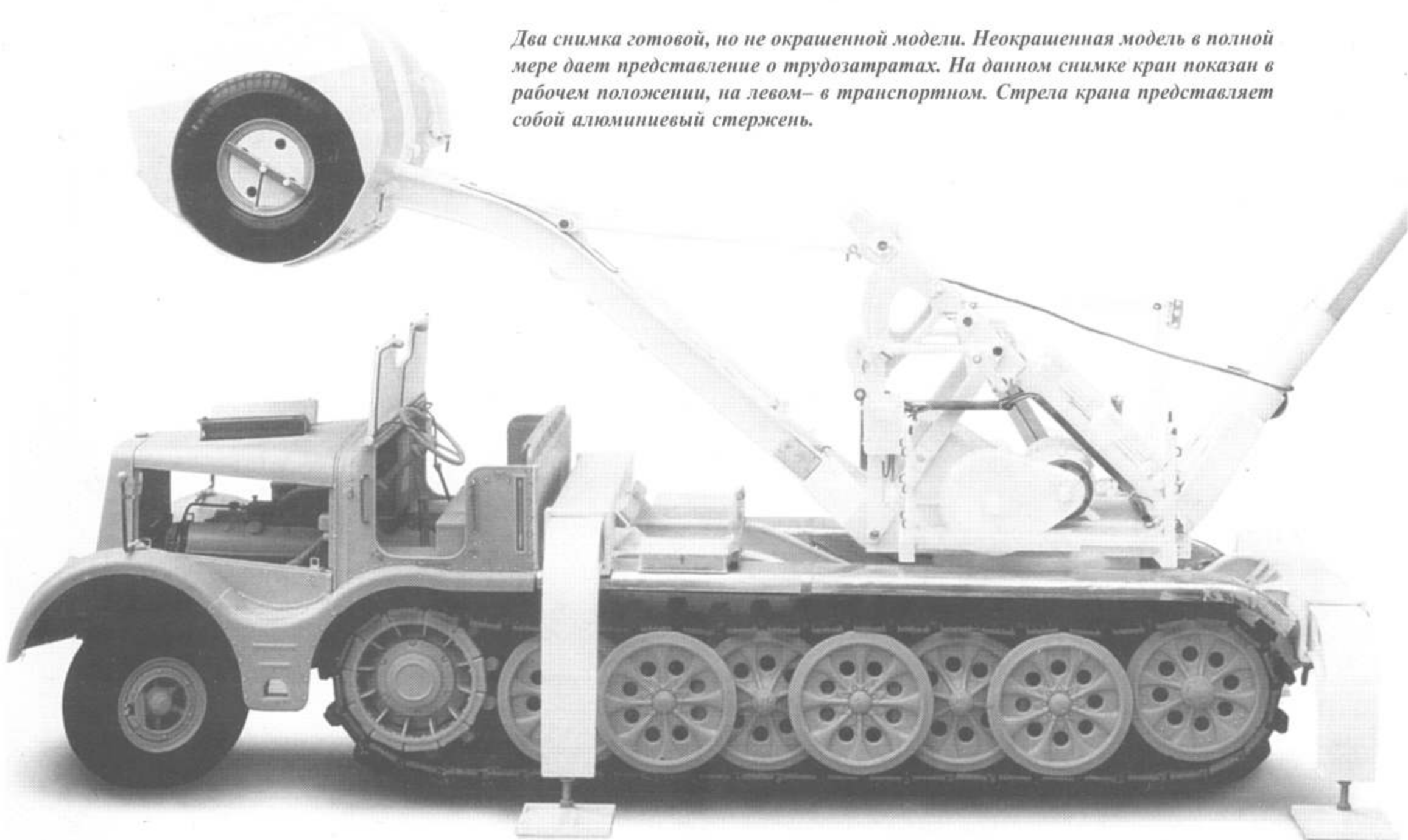


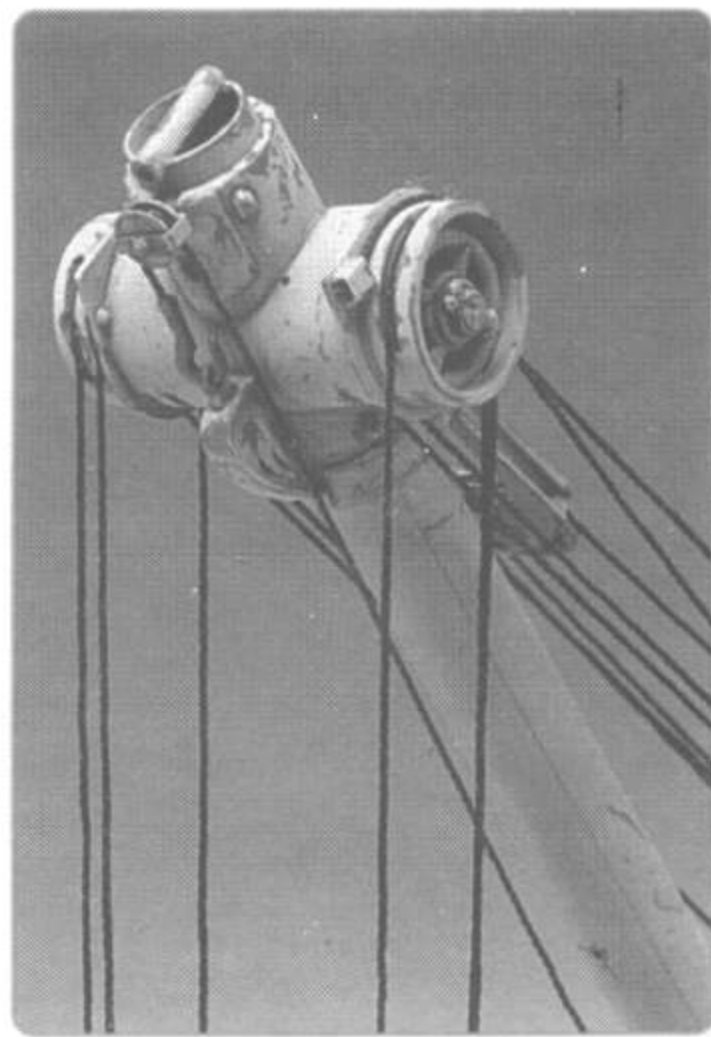
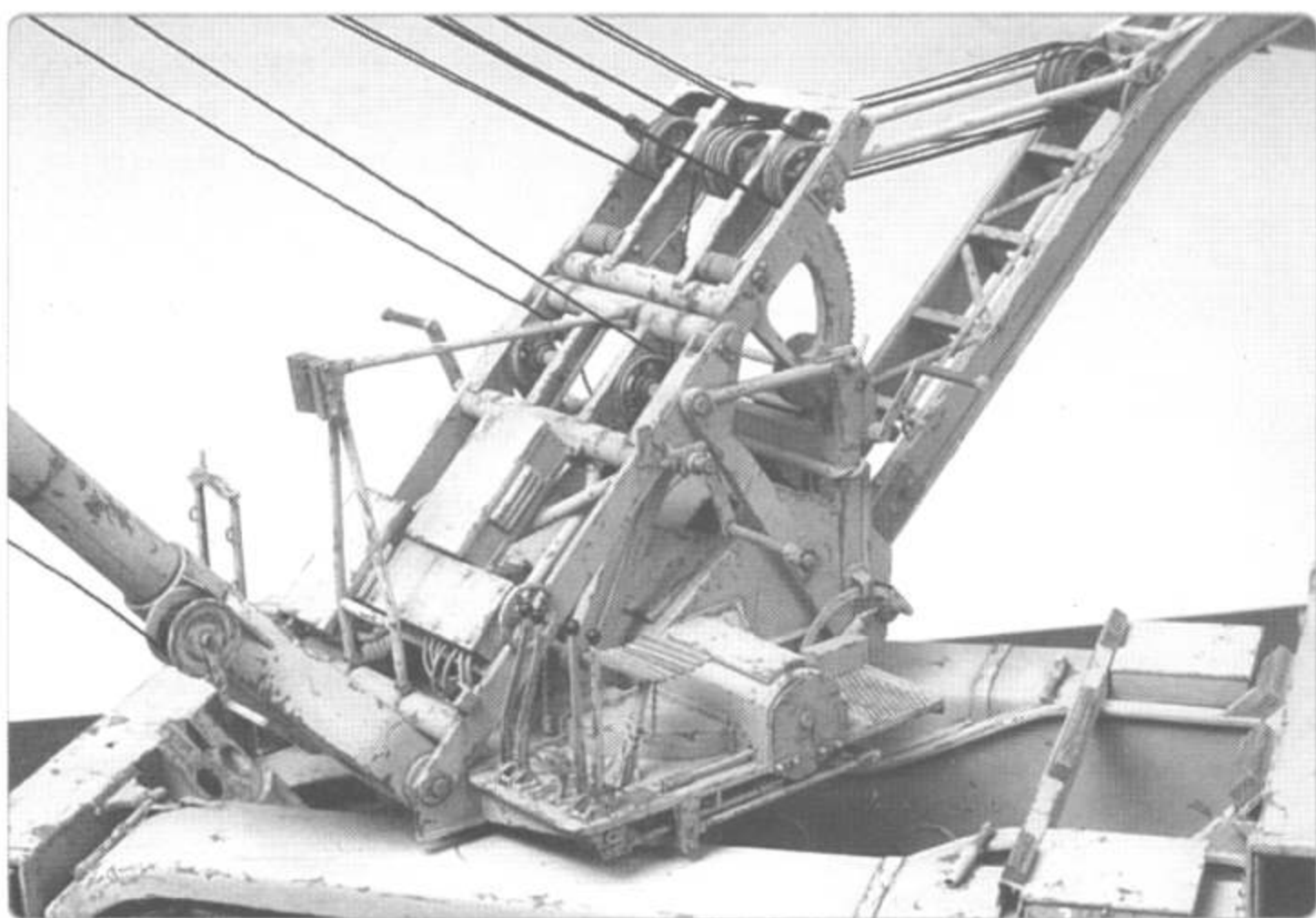
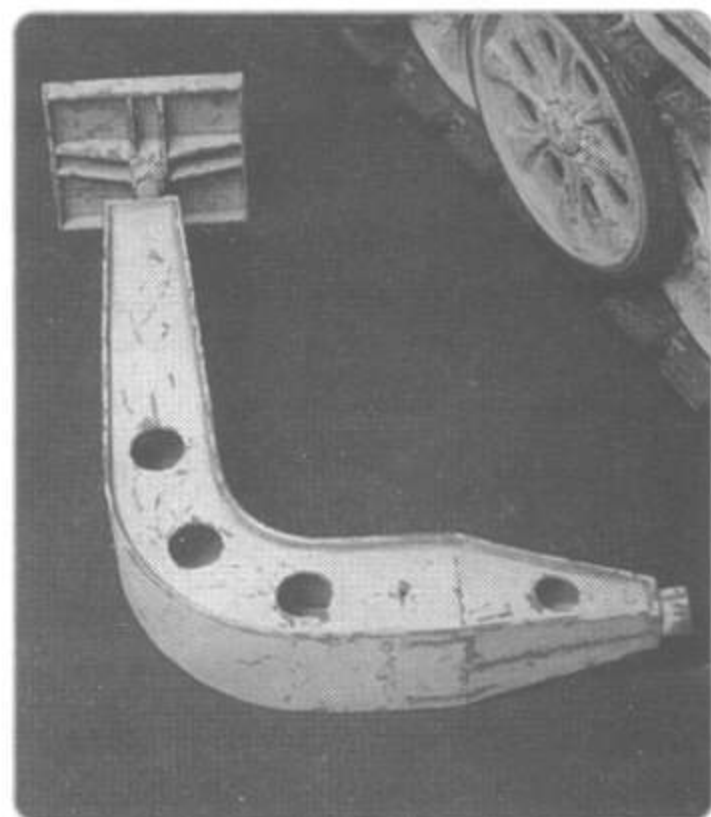
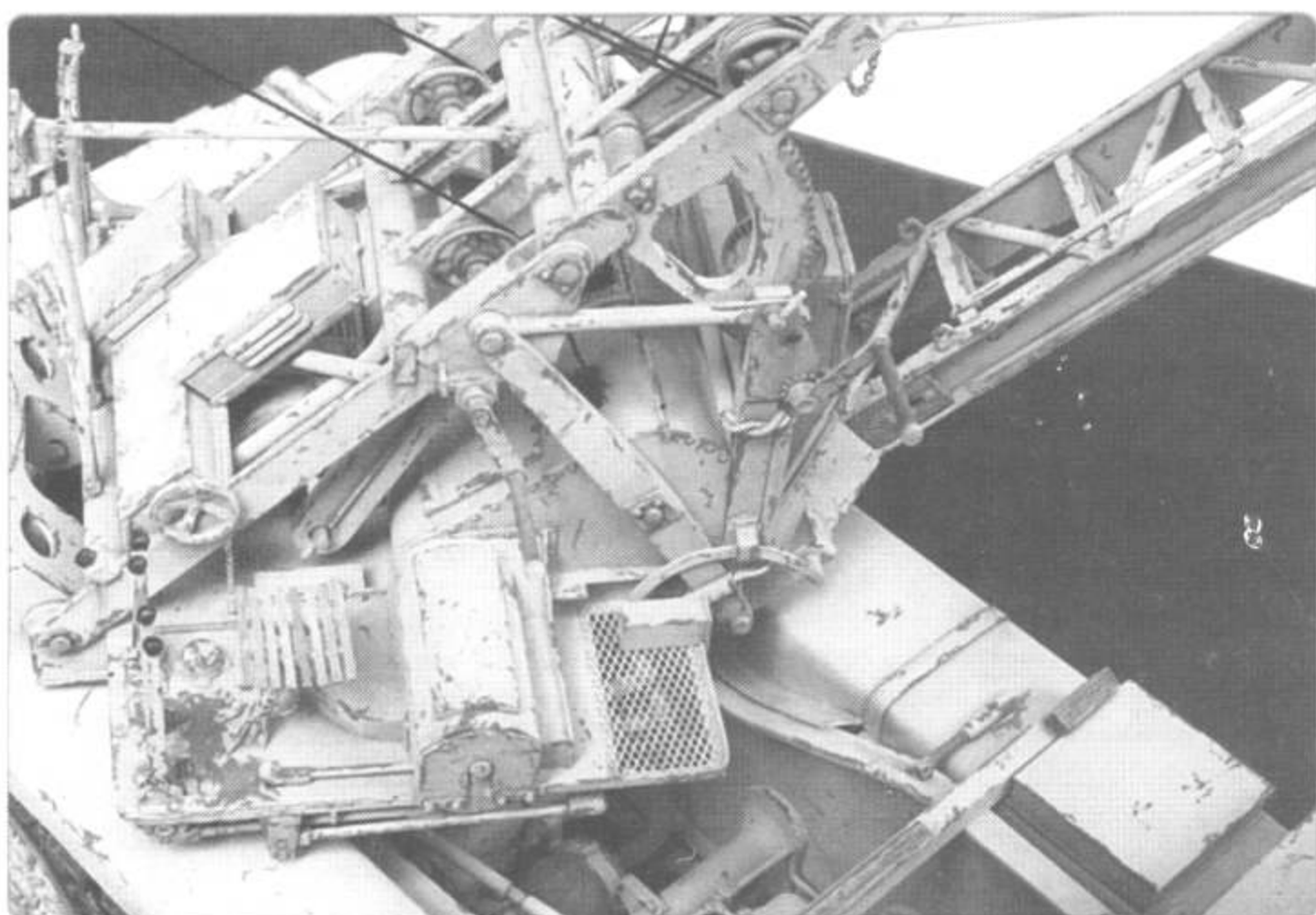
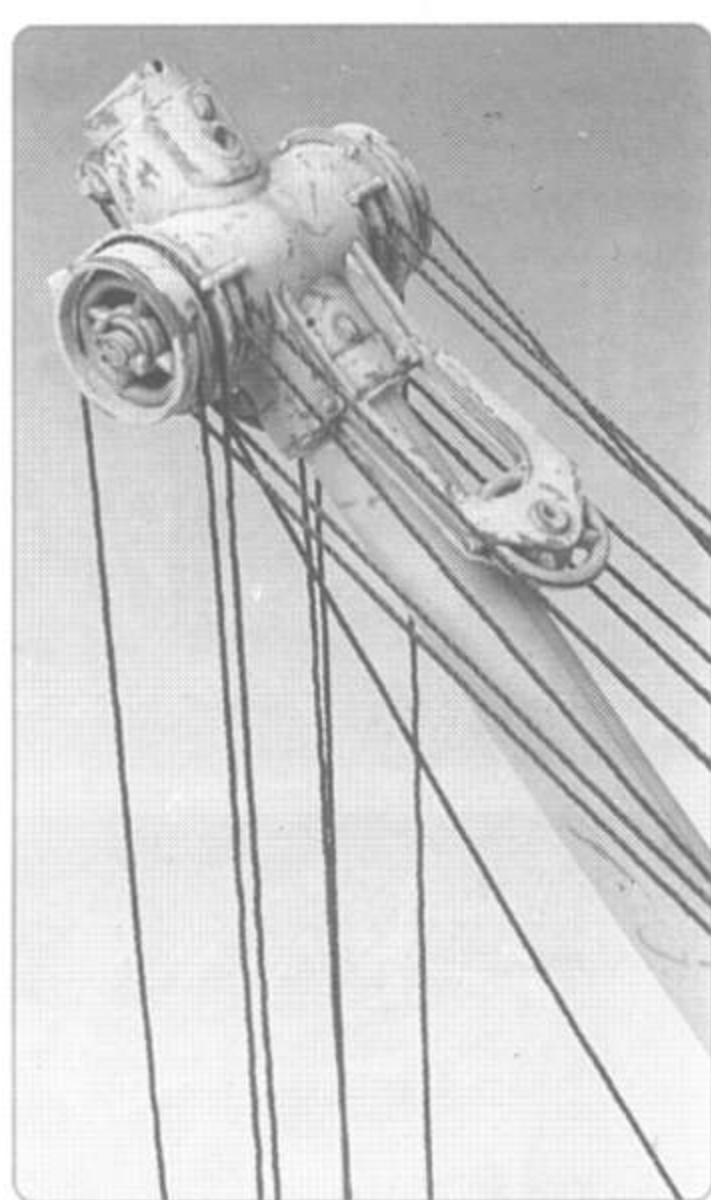
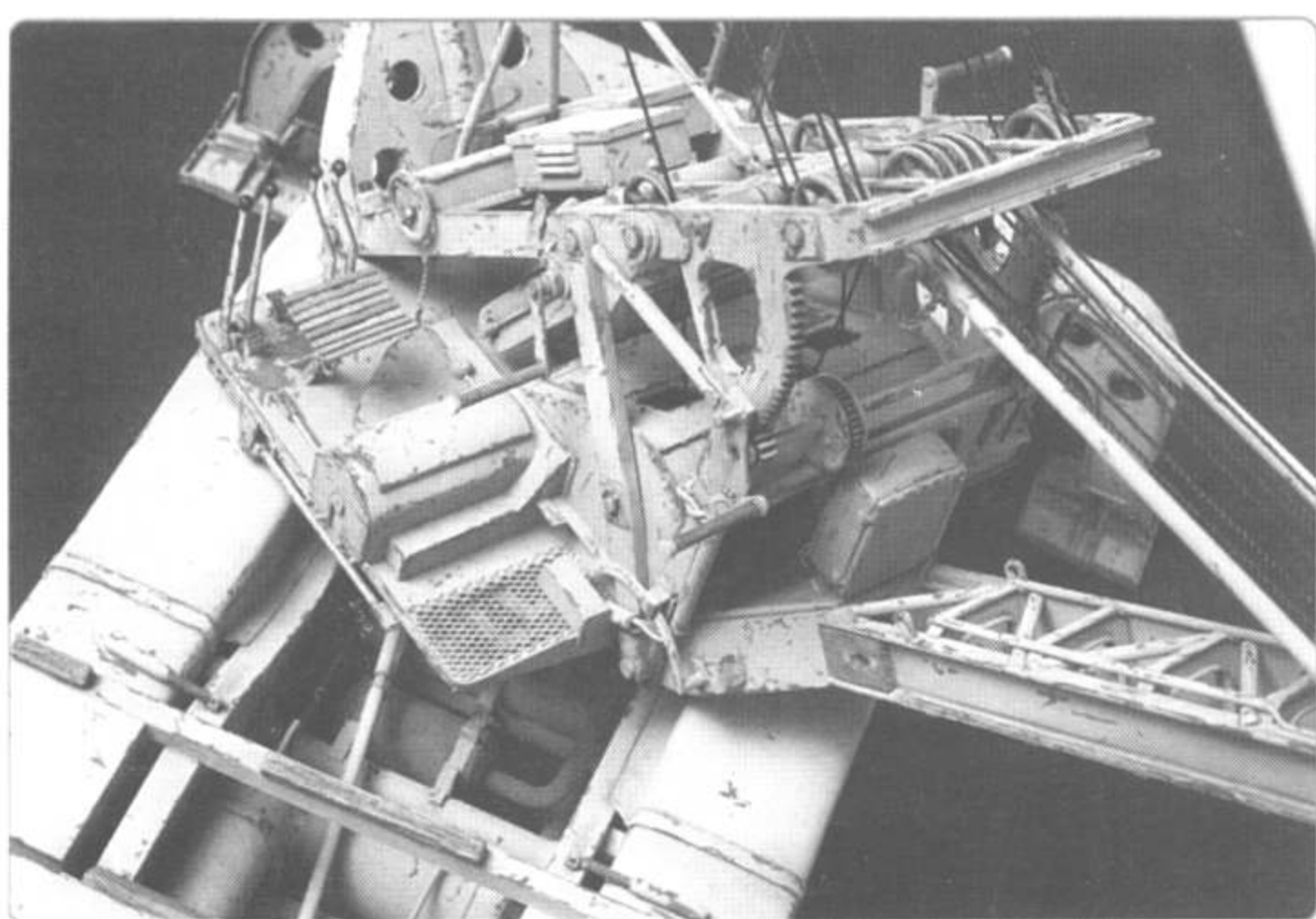
Основные под сборки крана.





Два снимка готовой, но не окрашенной модели. Неокрашенная модель в полной мере дает представление о трудозатратах. На данном снимке кран показан в рабочем положении, на левом — в транспортном. Стрела крана представляет собой алюминиевый стержень.





стройку. В конечном итоге, традиции возобладали: модель должна быть окрашена!

Окрашивалась модель по подборкам. Сначала все, включая траки, было задано автогрунтовкой черного цвета.

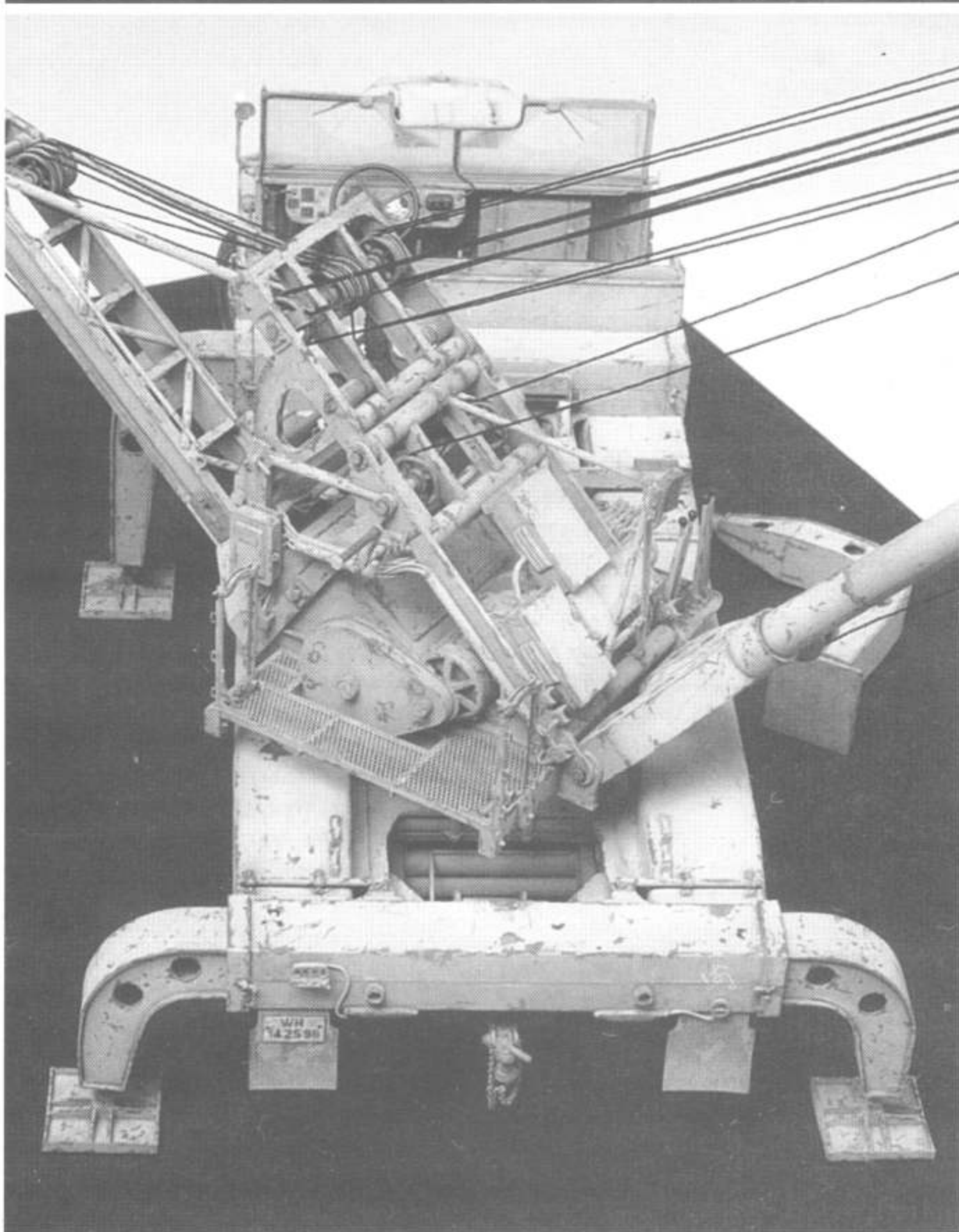
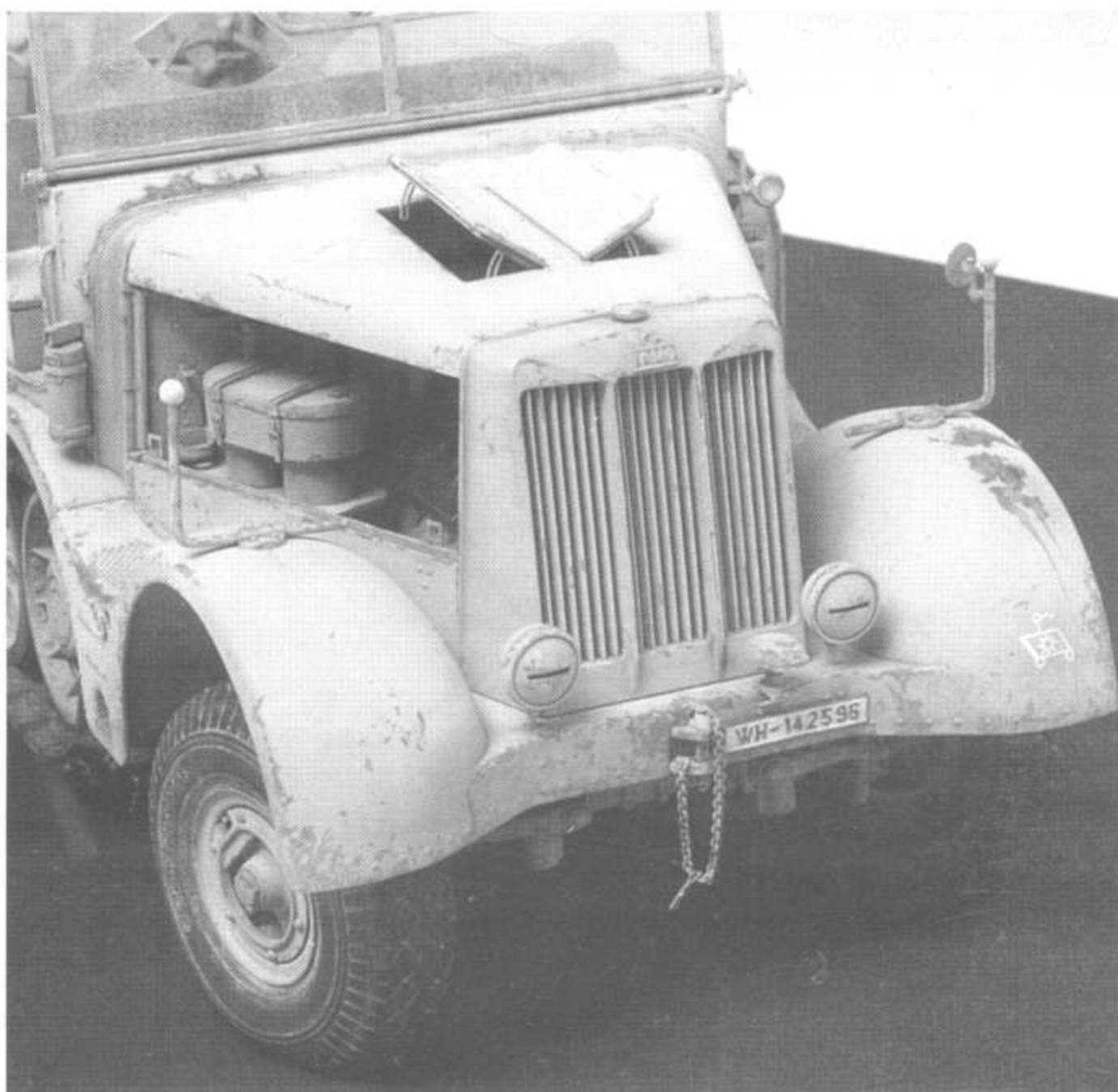
В несколько тонких слоев по грунту нанесена из аэрографа темно-желтая акриловая краска фирмы Тамия, так чтобы сквозь нее в углублениях проступал черный цвет грунтовки. Модель несколько раз тонирована методом заливки жидкой эмалью фирмы Хамброк (красного, коричневого и темно-желтого цветов) – обычный процесс. Потеки от дождя имитированы следующим образом. Все вертикальные поверхности проработаны кисточкой, смоченной в сильно разведенной водой темно-желтой акриловой краской фирмы Тамия, той же, какой окрашена вся модель. После высыхания на поверхности остаются едва заметные вертикальные линии – то, что надо. Если есть желание усилить интенсивность «потеков» – процесс повторяется. Эффект лущения краски достигнут использованием темно-серой и темно-красной эмалей фирмы Хамброк. Краска под ржавчину наносилась на модель очень аккуратно тонкой кисточкой. «Ощипывающая» модель следует помнить о принципе «лучше меньше, чем – больше».

После окраски и лущения, модель задута акриловым Buff'ом от Тамии, особый упор сделан на тонировку ходовой части и низа корпуса. Припылено также ветровое стекло (исключая следы от дворников) и капот двигателя. Дальше процесс тонировки продолжен пигментной пудрой и пастельными мелками. На ветровом стекле, крыльях, капоте следы от дождя показаны пастелью.

Для тонирования шин и траков гусениц использована пастель землистых оттенков, разведенная растворителем для акриловых красок. Пастель нанесена непосредственно на черную грунтовку. После просушки, лишняя пастель удалена с выступающих частей траков и шин пальцами. Кромки и гребни траков тонированы графитовой пудрой. Маркировка модели минимальна, номерной знак – декаль фирмы Арчер на фототравленной пластинке из набора фирмы Эдуард.

На окрашенной модели натянуты троса подъемного механизма крана. На самом деле это оказалось едва ли не самой сложной частью работы по причине отсутствия информации о расположении тросов в полном объеме. К счастью вовремя подвернулись фотоснимки из коллекции танкового музея в Бовингтоне, на которых хорошо видно расположение тросов крана. Тросы сделаны из витой нейлоновой нити. Свивать несколько простых нейлоновых нитей пришлось в домашних условиях долгими и нудными вечерами. Нити окрашены в цвет Gunmetal и покрыты матовым лаком.

Иллюстрирующие эти заметки фотографии показывают процесс сборки и готовую модель. По отдельности – все не так и сложно, но изготовление модели потребовало очень много времени и сил. Почти все основные узлы на 100% изготовлены с нуля.



Дорабатываем «Мистель»



Основой для конверсии послужила модель «Mistel-2/S2» фирмы Дрэгон в масштабе 1:48. Анализ литературно-технической документации выявил существенный недостаток модели. Дрэгон сделал «Мистель» на базе Ju-88G-1, в то время как чаще всего в состав сцепки входил Ju-88G-10. Для переделки бомбардировщика потребуется конверсионный набор фирмы Paragon. Коррекции следует подвергнуть фюзеляж и мотогондолы.

Сборка бомбардировщика и истребителя Fw-190A-8 велась параллельно, но бомбер удалось собрать раньше, так как в ходе сборки фоккера серьезно дорабатывался двигатель. Модель Ju-88 собрана почти из коробки, за исключением внесения необходимых для получения модификации G-10 изменений.

Стыковка крыла

О модели Ju-88 от Дрэгона написано много. Большинство экспертов критикуют стыковку консолей крыла и фюзеляжа. Критикуют совершенно справедливо, в остальном же модель особых нареканий не вызывает. Уровень детализации интерьера кабины в случае «Мистеля» не важен совершенно, так как вместо кабины приклеивается боевая часть. Соответственно отпадает необходимость в улучшении интерьера.

Доработка мотогондол и двигателей выполнена в минимальном объеме. Фюзеляж удлинен эпоксидной вставкой из конверсионного набора. Сначала половинки фюзеляжа были разрезаны по линии расшивки. Стыковка эпоксидных деталей и передних частей половинок фюзеляжа получилась просто великолепной, зато задние половинки фюзеляжа к эпоксидке пришлось подгонять – сечение половинок больше сечения конверсионных деталей.

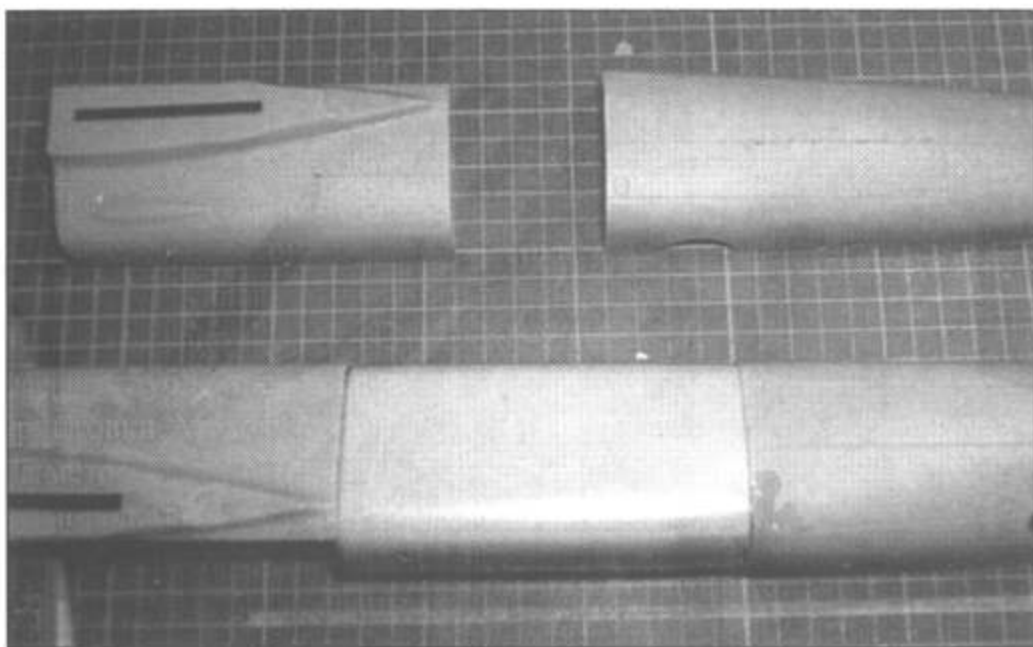
Трансплантация двигателя

Модель Fw-190A-8 собиралась одновременно с моделью Ju-88, однако благодаря конверсионному набору от фирмы Czech Master (двигатель) на изготовлении копии истребителя ушло гораздо больше времени и сил. Идея сделать мотор фоккера с раскопотированным мотором пришла в голову при просмотре фотоснимков из книги «Mistel» серии Classic Publication. Конверсионный набор предназначен для доработки тамиевской модели. Двигатель детализован экстремально подробно. Синхронные пулеметы можно не ставить, поскольку один вариант оформления модели предусматривает вооружение истребителя необычной системой schrage Musik. Правда, детальный анализ фотоснимка самолета-прототипа из книги «Mistel» серии Classic Publication показал интересную вещь – над верхней по-

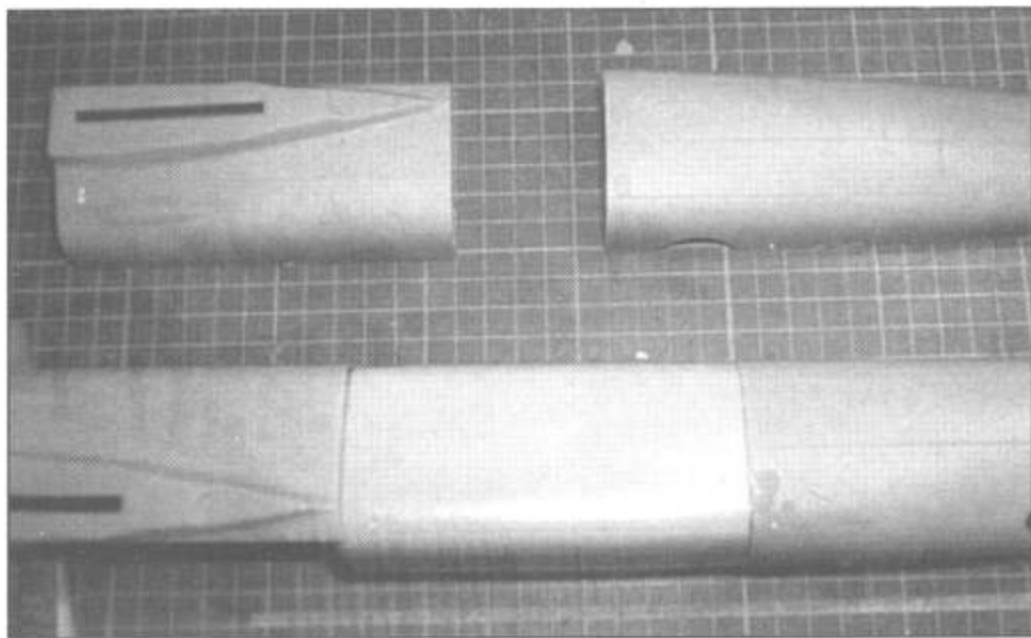
Мелкие камуфляжные пятна на поверхности обеих моделей задуты с помощью фототравленных масок фирмы Aeroclub.



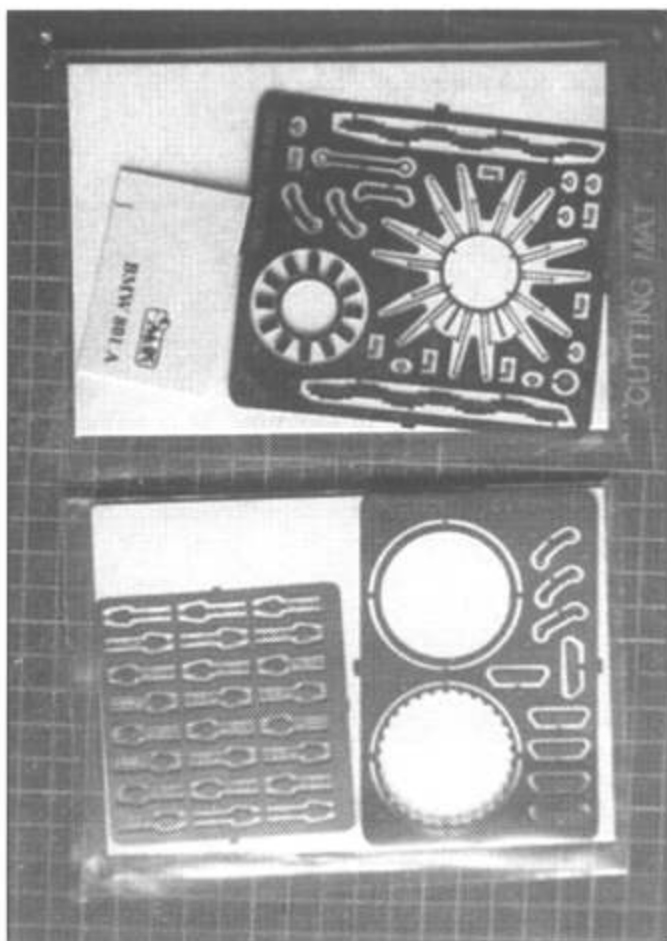
Жизненность привнесли фигурки техников. Хорошо видна лестница, по которой летчики и техники добирались к истребителю.



Эпоксидная конверсионная вставка для удлинения фюзеляжа модели с целью превращения Ju-88G-1/G-6 в Ju-88G-10.



Задняя кромка конверсионной детали не очень хорошо сочетается с пластиковой половинкой фюзеляжа.

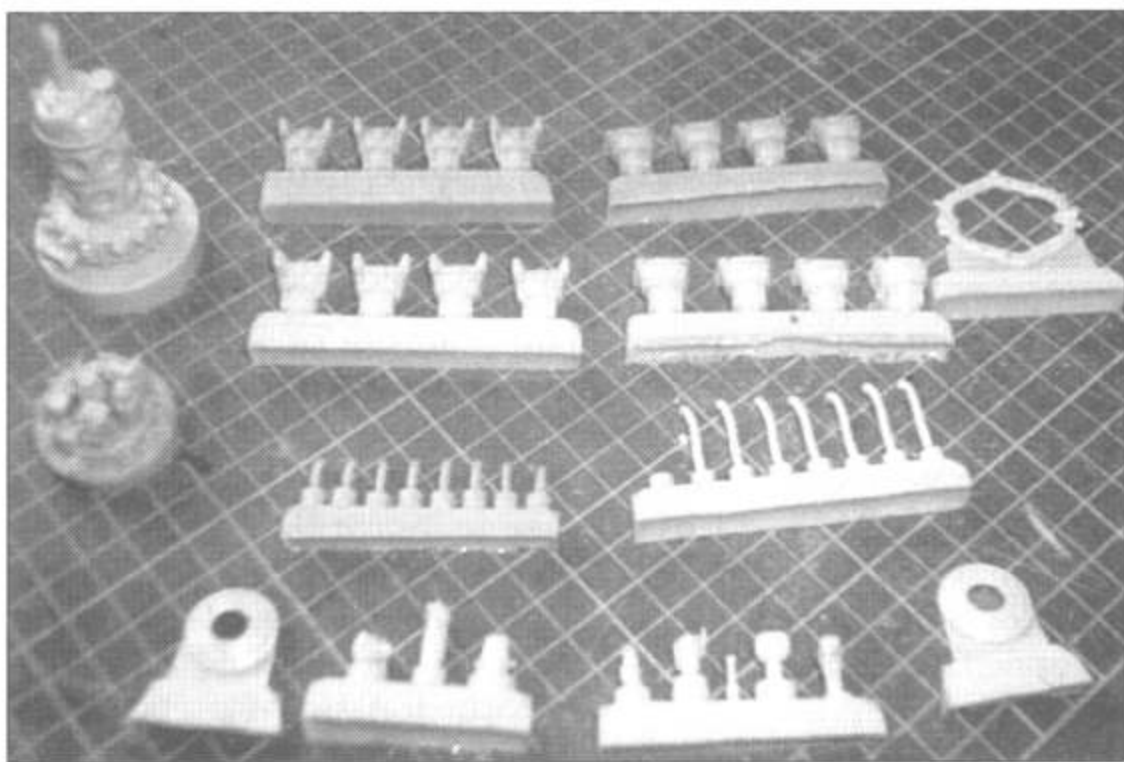


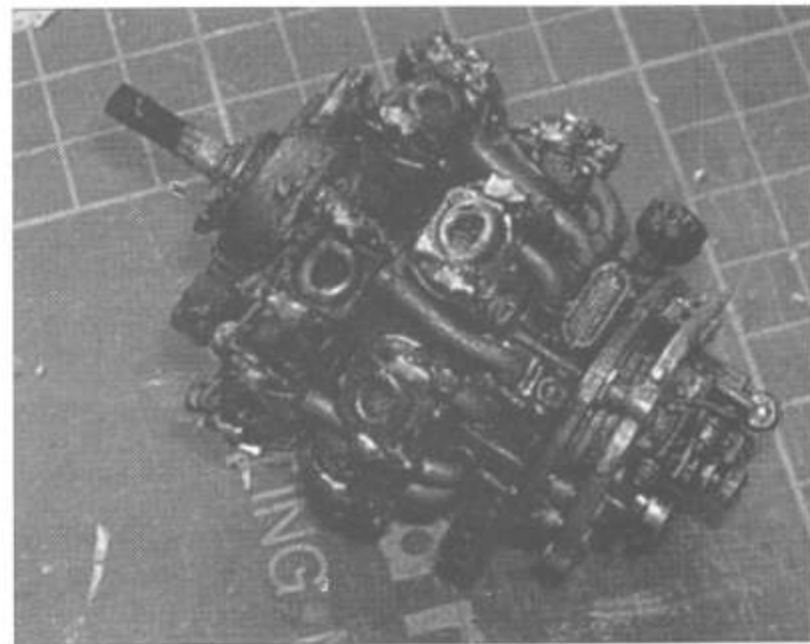
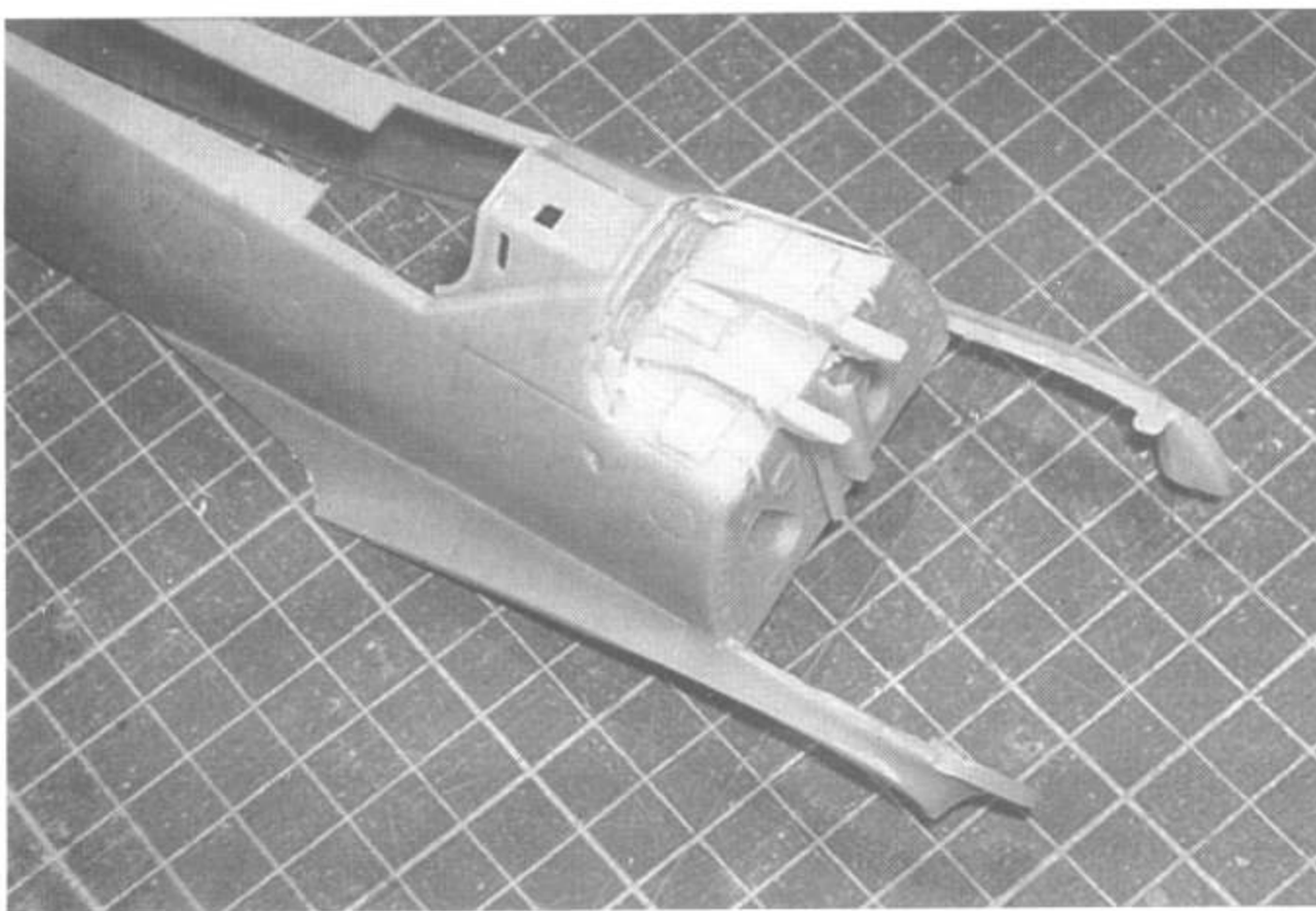
Фототравленая часть конверсионного набора фирмы Czech Master для доработки двигателя модели Fw-190A-8.

верхностью фюзеляжа фоккера торчат не стволы пушек schrage Musik, а концы приклоненной с другой стороны к самолету лесенки. Вот такая музыка получается. При воспроизведении нижней части двигателя моделисту самостоятельно предлагается выполнить имитацию трубо- и электропроводки, которые в инструкции к конверсионному набору показаны не совсем верно.



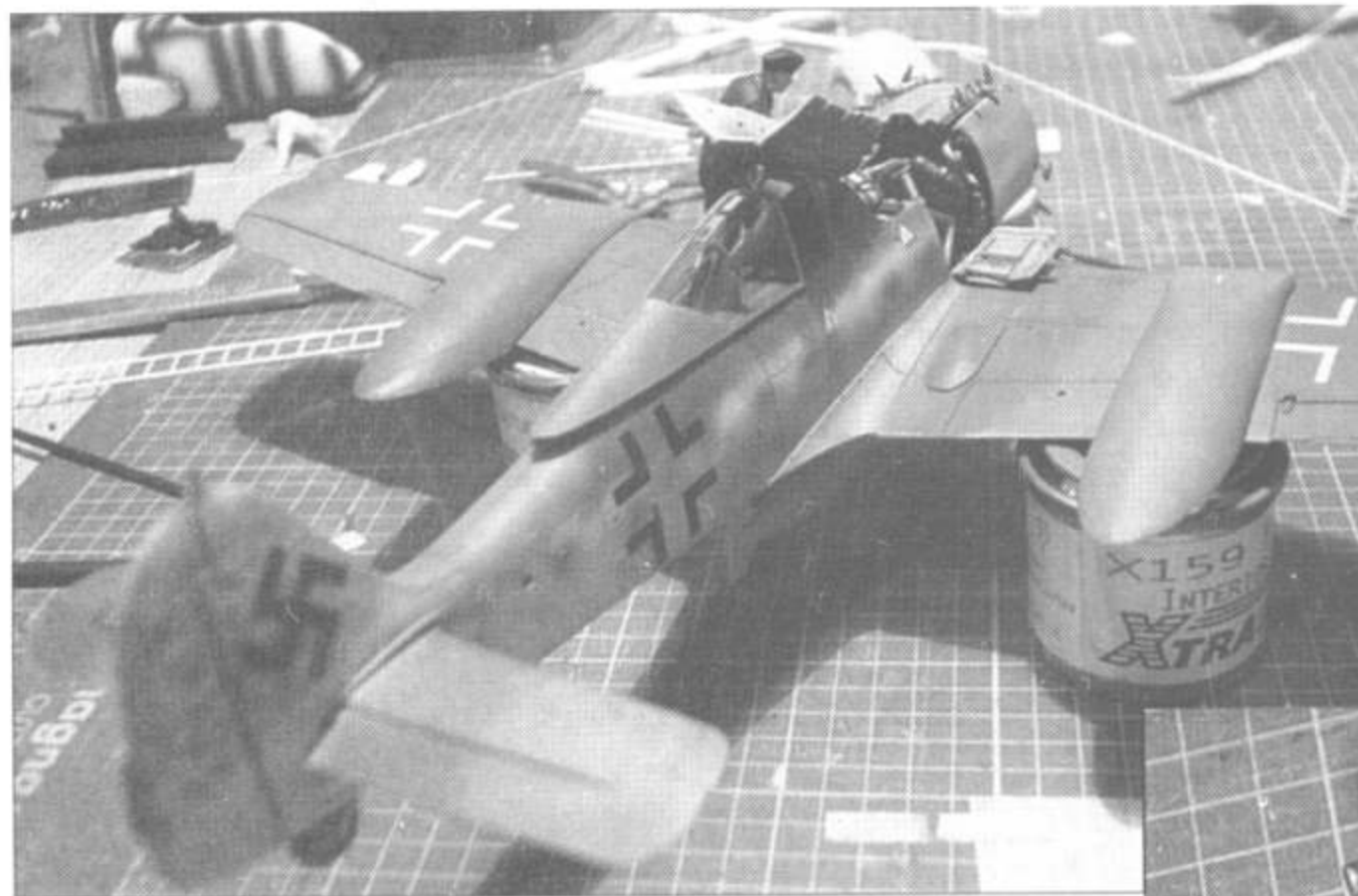
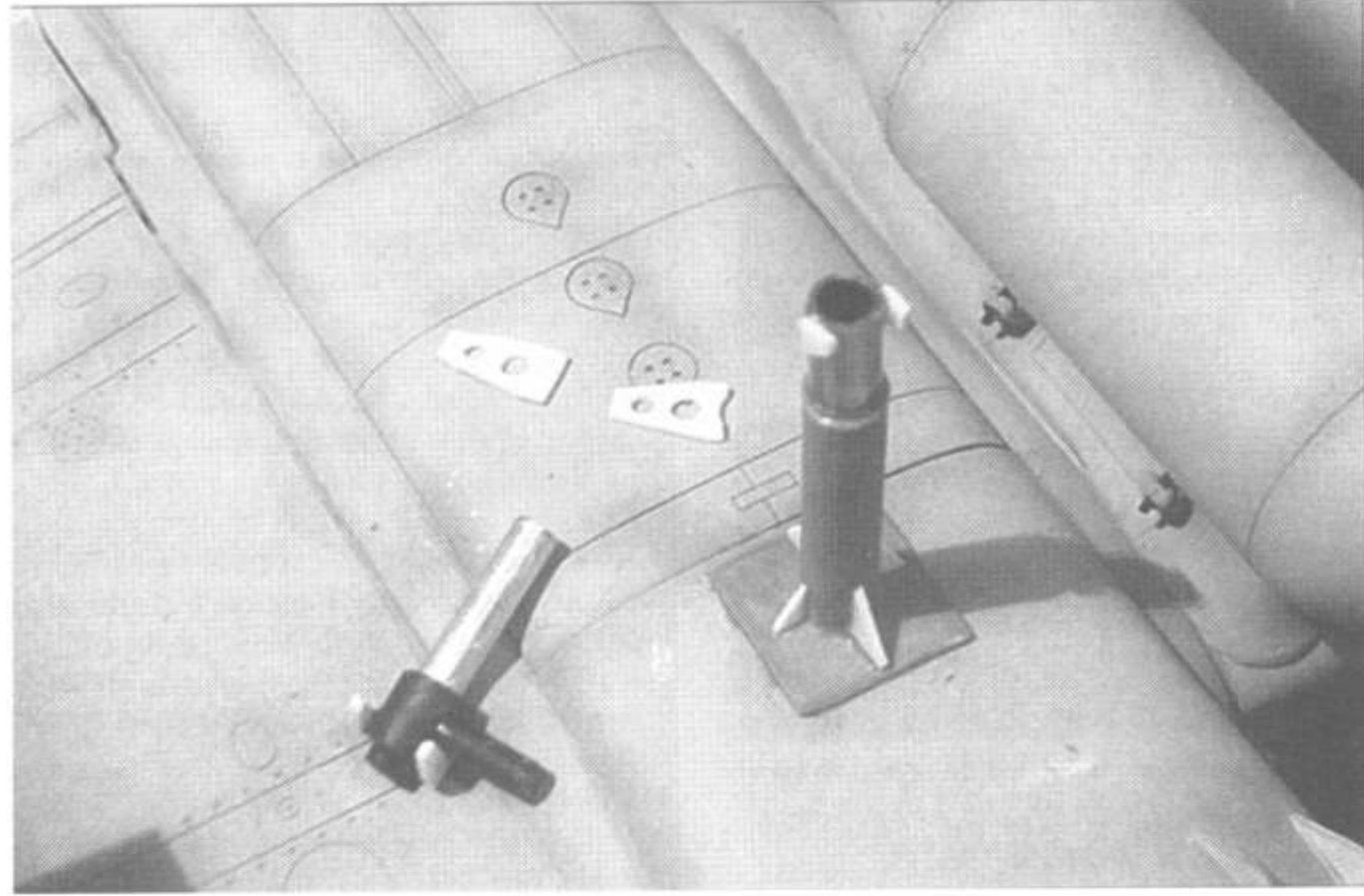
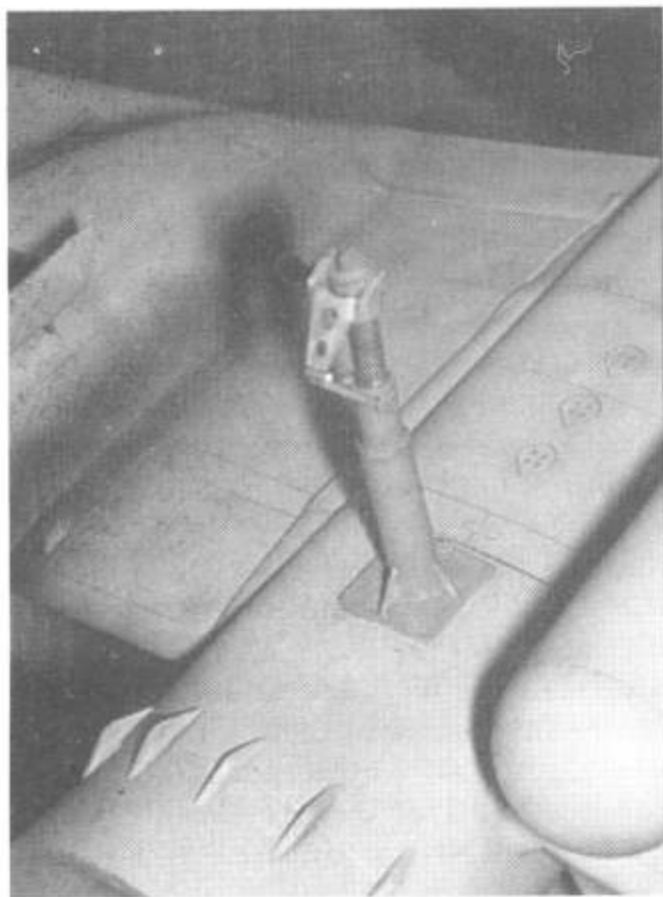
Литье эпоксидных деталей конверсионного набора двигателя выполнено идеально. Уровень детализации очень высок.





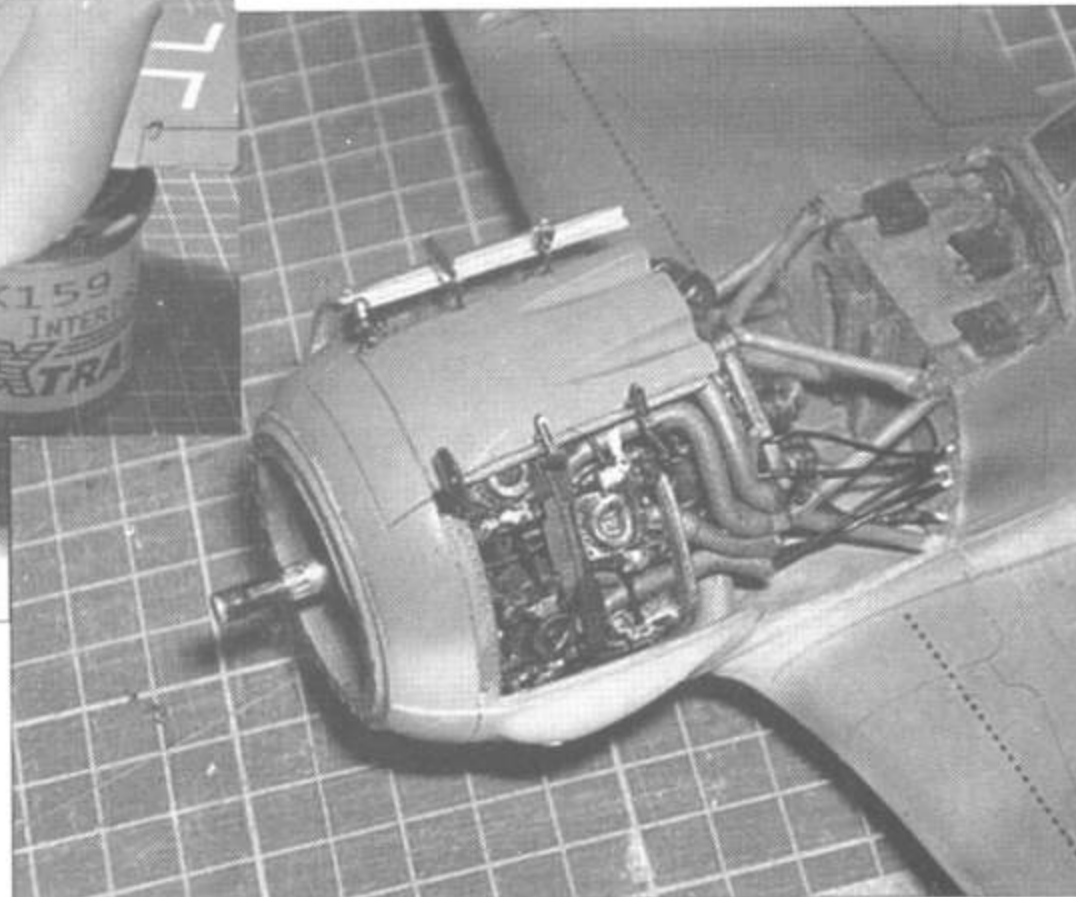
Половинки фюзеляжа и эпоксидная противопожарная перегородка в сборе. В конверсионный набор не входят синхронные пулеметы, но для фоккера из состава «Мистеля» они и не требуются.

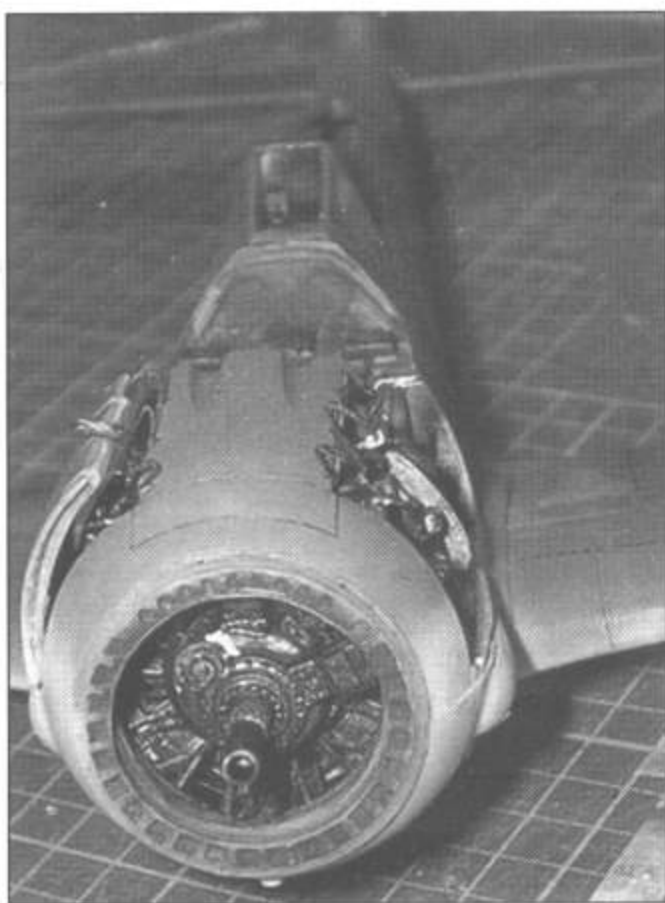
Собранный и окрашенный двигатель.



Собранная модель Fw-190A-8, осталось установить винт.

Крупный план передней части фюзеляжа с раскапотированным двигателем.





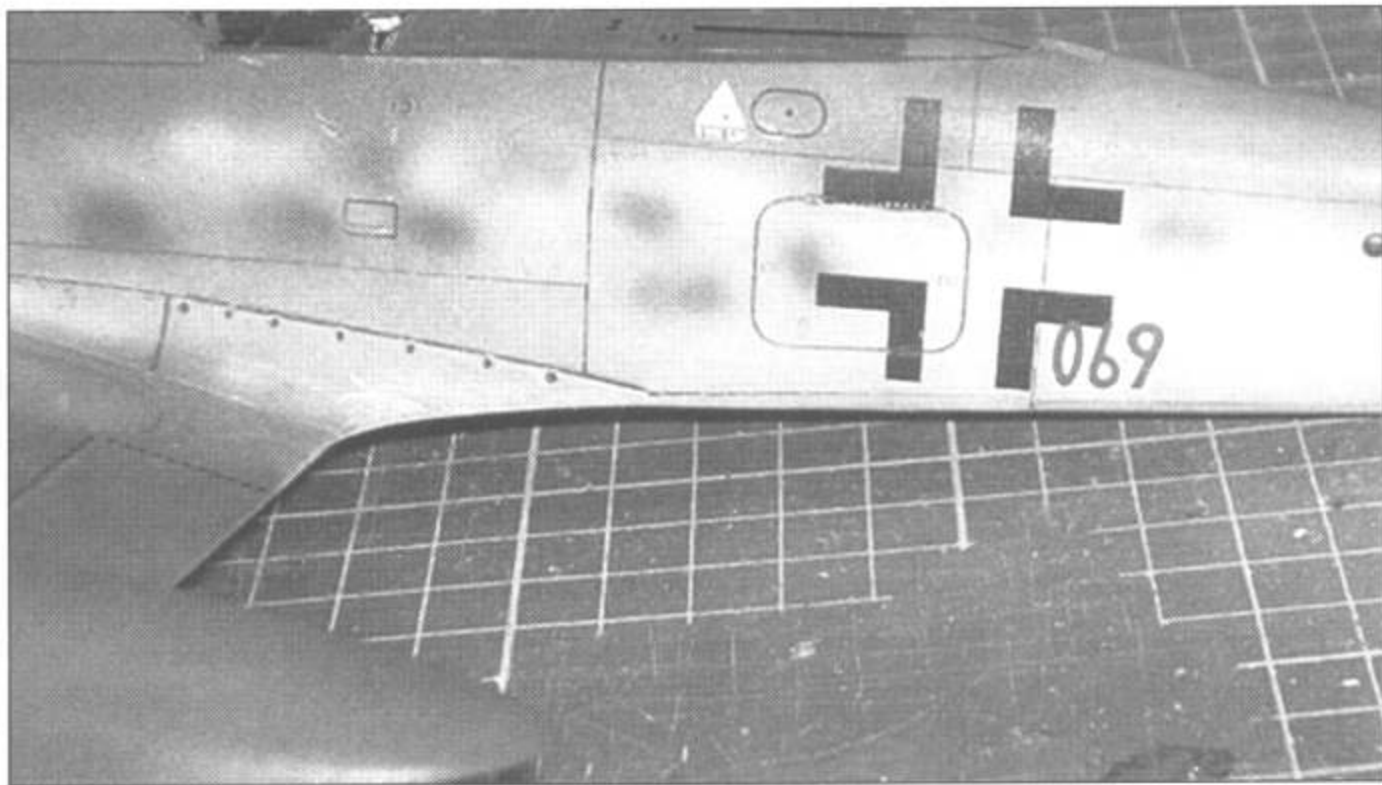
Передняя часть модели Fw-190A-8. Переднее кольцо капота взято от модели фоккера фирмы Тамия и окрашено до монтажа на модель. Бронекольцо, закрывавшее двигатель спереди, не установлено.

Панели капота с половинок фюзеляжа модели Fw-190A-8 были аккуратно вырезаны острым модельным ножом по линиям расшивки. В конверсионный набор входят эпоксидные панели капота. После склейки половинок фюзеляжа к его передней части приклеена противопожарная перегородка. Все что находится за перегородкой собрано по принципу «из коробки», лишь зашпаклеваны отверстия под крыльевые пушки, а шасси приклеено в убранном положении.

Собранный и окрашенный двигатель лучше монтировать на окрашенную модель истребителя.

Окраска

Схема окраски Ju-88 проста – весь RLM-76 с пятнами RLM-75 на верхних и боковых поверхностях; коки и лопасти воздуш-



Маркировка борта фюзеляжа модели Fw-190A-8. Бортовой номер истребителя представляет собой три последних цифры заводского номера бомбардировщика.

ных винтов – RLM-77. В качестве прототипа модели взят самолет WkNr 460066. Линии расшивки тонированы под окраску из аэрографа краской RLM-75. Маркировка модели ограничена крестами на шести позициях и свастиками на киле, также нанесены заводские номера самолета. Ниши шасси и внутренние поверхности створок шасси окрашены в цвет RLM-02. Готовая модель покрыта матовым лаком.

Новое шасси

Заключительный момент работы над моделью Ju-88 заключался в изготовлении дополнительной стойки шасси. Из-за возросшей массы сцепки двух самолетов конструкторам пришлось приделать к бомбардировщику третью сбрасываемую основную опору шасси. Третья опора устанавливалась под фюзеляжем. Стойка изготовлена из алюминиевой трубки, медной проволоки и пластика, колесо – фирмы True Details.

Модель Fw-190 окрашена по стандартной для конца войны камуфляжной схеме:

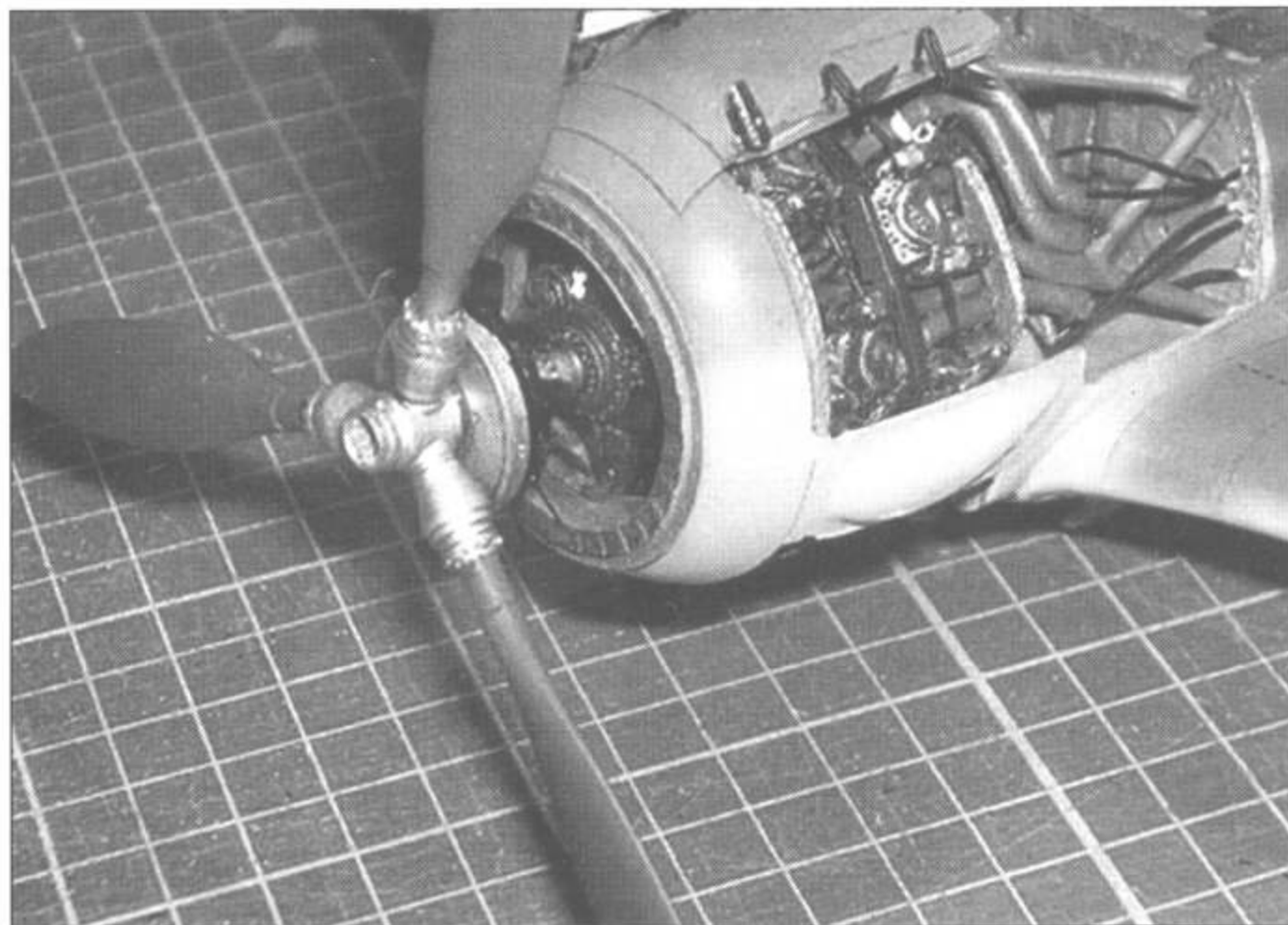
пятна RLM-75 и RLM-74 поверх RLM-76. Декали взяты «родные». Панели капота окрашены отдельно от модели. К окрашенной модели приклеены окрашенные двигатель и панели капота в открытом положении.

Окончательная детализровка

На фоккерах, которые применялись в составе «Мистелей» вместо фюзеляжных пулеметов устанавливался дополнительный маслобак. Маслобак вырезан из куска пластика, дополнен имитацией стягивающих лент и трубопроводов. Воздушный винт – фирмы Czech Master. Кок винта не приклеивался чтобы было лучше видно детализровку двигателя и воздушного винта. В заключение приклеен фонарь кабины и сделана натяжная антенна.

Сценку с участием «Мистеля» оживляют фигурки летчика и техников из набора Дрэгон.

Работа над конверсией «Мистеля» отняла приличный кусок жизни, но этот кусок был прожит не зря!



Воздушный винт – фирмы Czech Master. Кок винта не установлен – больно здорово выполнена сердцевина винта, которую под коком видно не будет.



Вместо синхронных пулеметов приклеен самостоятельно сделанный маслобак.

Ильюшин Ил-2

Масштаб 1:72

Литая модель, расшивка внутренняя, 76 пластмассовых деталей, 5 прозрачных, декаль на два варианта оформления модели

Производитель SMER

Модель

В конце 90-х годов появилось большое число моделей штурмовика Ил-2 в масштабе 1:72 от разных производителей. Одноместный Ил-2 сделали ДАКО-пласт и ТОКО, причем фирмы выпустили различные модификации штурмовика. ТОКО воспроизвела полностью металлический Ил-2 раннего выпуска, ДАКО-пласт – самолет позднего выпуска с деревянным крылом и хвостовой частью фюзеляжа. Модель фирмы SMER на первый взгляд представляется «переизданием» ДАКО-пласта, но это не так. SMER сделал полностью новую модель. Копия от чешской фирмы заполняет нишу между существующими моделями одноместных штурмовиков крайних выпусков. Чехи воспроизвели машины «среднего» выпуска с металлическим крылом, но деревянной задней частью фюзеляжа. В таком виде штурмовики выпускались с сентября 1941 г. по февраль 1942 г.

Отливки упакованы в стандартную шмеровскую коробку. Выполнены отливки из пластика серого цвета, расшивка сделана внутренней, очень аккуратная – спасибо ШМЕР! Конечно, расшивка не такая, как на моделях Хасегавы или Ревелла, но много лучше чем у ТОКО и ДАКО. Предусмотрена возможность вместо колесного сделать лыжное шасси.

Инструкция

Первые две странички инструкции содержат информацию о самолете на трех языках – чешском, английском и немецком. Текст исторической справки местами вызывает недоумение, а ряд параметров из технических характеристик расходится с данными, опубликованными в других источниках. Сборка проиллюстрирована 18 рисунками. Обозначения красок приведены по каталогу фирмы Хамброл. Не указано, в какой цвет красить лопасти воздушного винта и бомбы с ракетами.

Сборка

Сначала собирается кабина. В случае выполнения модели с закрытым фонарем особо мудрить с кабиной не стоит. Открытый фонарь кабины делает необходимым использование при сборке кабины деталей из конверсионных наборов. В набор серии «High-Tech» скорее всего будет вложена плата фототравления. На приборную доску можно перевести декаль, которая почему-то имеет странный коричневый цвет. Интерьер рекомендовано окрашивать эмалью 64 фирмы Хмброл, что также неправильно.

Половинки фюзеляжа стыкуются между собой не здорово, особенно плохо соединяется передняя часть. Не меньшую, а даже боль-

шую проблему представляет монтаж консолей крыла. В то же время каких-либо экстраординарных усилий подгонка деталей и шпаклевка стыков не требуют.

Шасси и вооружение устанавливаются на модель после окраски. Ассортимент подвешенного вооружения включает бомбы двух типов и ракеты РС-82. Эрэсы явно переразмерены.

Чтобы модель выглядела более «живой» пришлось произвести ряд несложных доработок. Все воздухозаборники были прорезаны, установлены самодельные аэродинамические балансиры на рули и элероны (ШМЕР балансиры не сделал), стволы пушек имитированы отрезками игл от медицинских шприцев, добавлены прицел и «солдатики» – механические индикаторы положения основных опор шасси.

Выбор окраски

В инструкции приведены летняя и зимняя схемы окраски штурмовика. Зимний вариант – самолет, на котором летал Герой Советского Союза Н.А. Зуб. Вообще говоря, точно не известно на каком Ил-2 летал Зуб – на самолете «среднего» или позднего выпуска. Так, фирма ДАКО-пласт свой поздний Ил-2 подает как самолет Зуба. Самолет в двухцветном летнем камуфляже не привязан к конкретным летчику и полку.

В качестве прототипа оформления модели был избран штурмовик с бортовым номером «6» желтого цвета, на котором зимой 1941-1942 г.г. летал майор Бородин. Снимки этого штурмовика в 1994 г. опубликовал журнал «Крылья Родины». Самолет был окрашен в стандартный трехцветный летний камуфляж, поверх которого нанесена временная белая окраска в виде пятен неправильной формы. Носовая часть практически не перекрашена в белый цвет. Бортовой номер подобран из обрезков старых декалей, остальные элементы оформления взяты из декали к модели Шмера. Лопасти и кок винта окрашены в черный цвет, бомбы – в серый, ракеты РС-82 покрашены серебришкой. Ниши шасси окрашены грунтовкой-металликом 78 фирмы Хамброл, ниши часто окрашивались заодно с нижней поверхностью самолета в тот же цвет.

Декаль

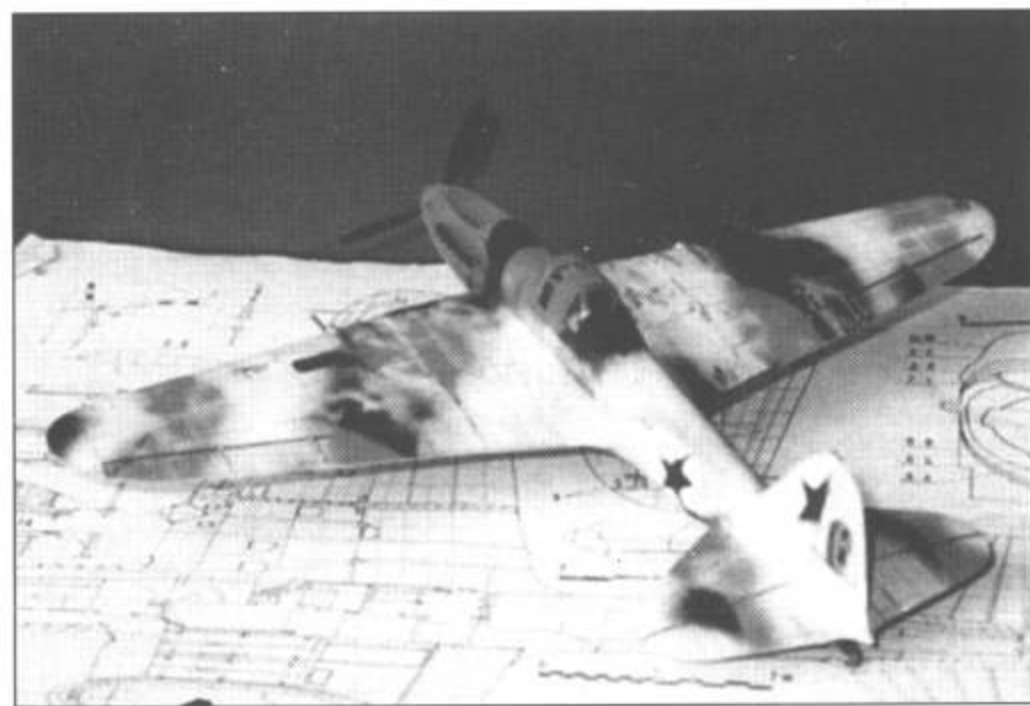
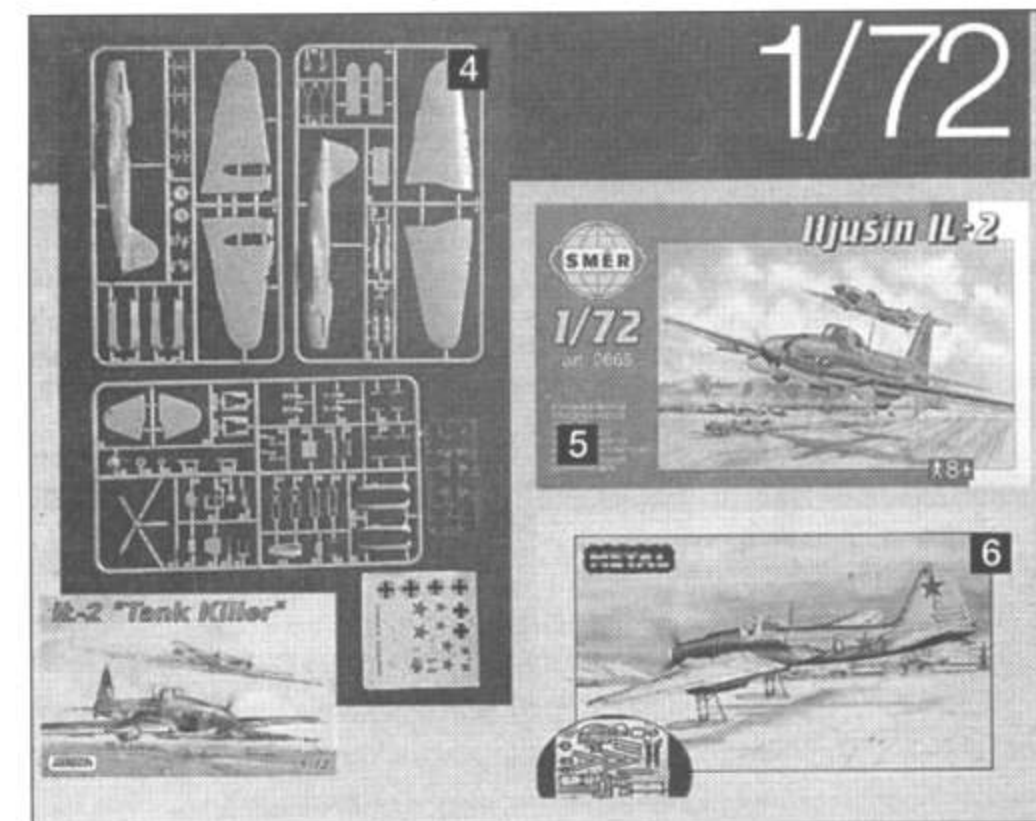
На глянцевую поверхность декали переводятся очень хорошо. Единственный минус – не вся «техничка» представлена. Качество шмеровской декали по 10-балльной шкале смело можно оценить в 9 баллов.

Копийность

Согласно чертежам из журнала Моделист-Конструктор размах крыла реального Ил-2 составляет 14,6 м, соответственно размах крыла модели в масштабе 1:72 должен быть 203 мм. Длина самолета – 11,65 м, модели – 162 мм. На самом деле модель имеет длину 164 мм, 2 м можно отнести на погрешность измерения. Линии расшивки полностью совпадают с чертежами.

Заключение

Не взирая на проблемы сборки, модель можно считать очень удачной. Лучше все-таки купить Ил-2 того же Шмера, но в серии «High-Tech», поскольку «высокотехнологичный» набор комплектуется платой фототравления и более богатой декалью.



Белый слон

Масштаб 1 : 35

Производитель: «Трумпитер»

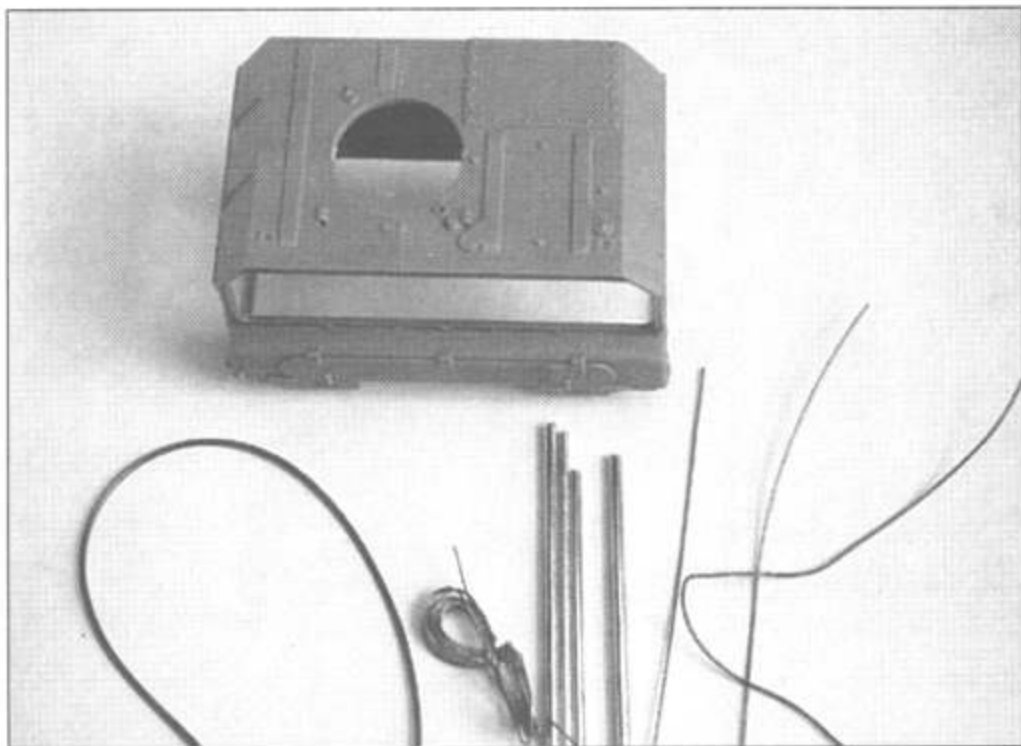


Появление модели танкового транспортера Faun SLT от китайской фирмы Трумпитер обрадовало многих любителей бронетехники. Знакомство же с моделью просто приводит в восторг – 800 деталей, фототравление, резиновые шины! Качество литых деталей очень хорошее, но пластик местами покрыт смазкой – перед сборкой рамки с литникам в обязательном порядке необходимо промыть в теплой воде с мылом. Детали подходят к другу очень хорошо, поэтому сборка больших проблем в себе не таит. Фототравле-

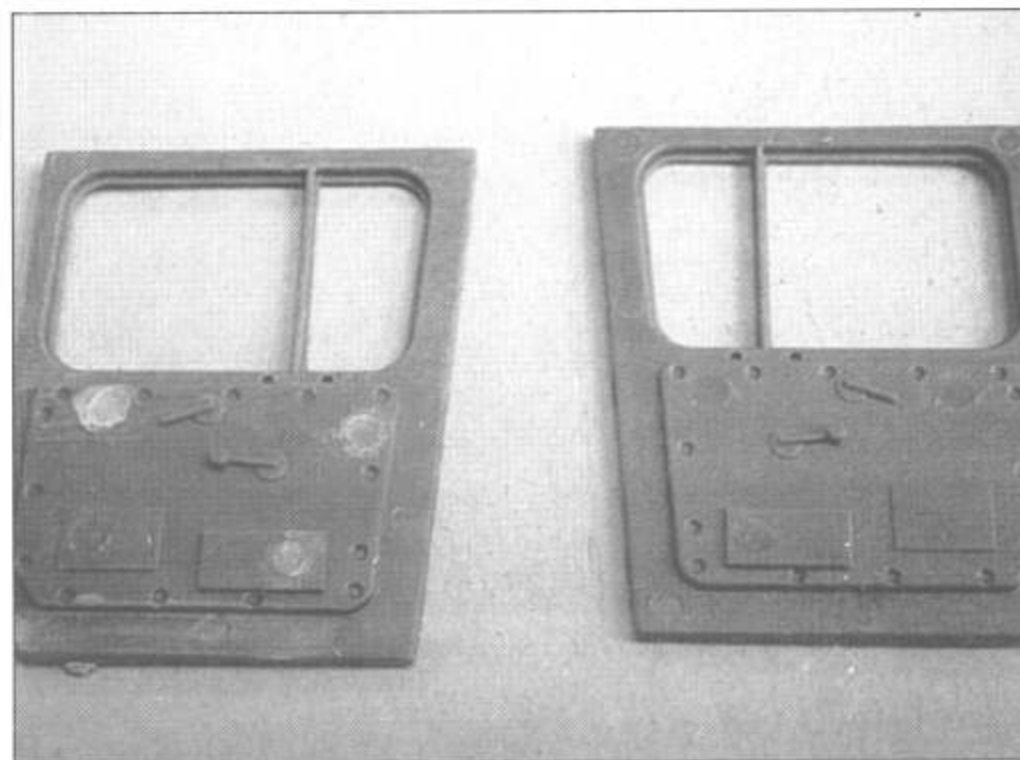
ние также очень высокого качества. В комплект входит также проволока и полихлорвиниловые трубки для имитации электропроводки. Кабина – хороша, но интерьер выполнен рудиментарно. В данном случае модель собиралась из коробки, но вообще-то интерьер кабины нуждается в дополнительной детализовке.

На готовую модель транспортера установлена модель БМП «Уорриор».

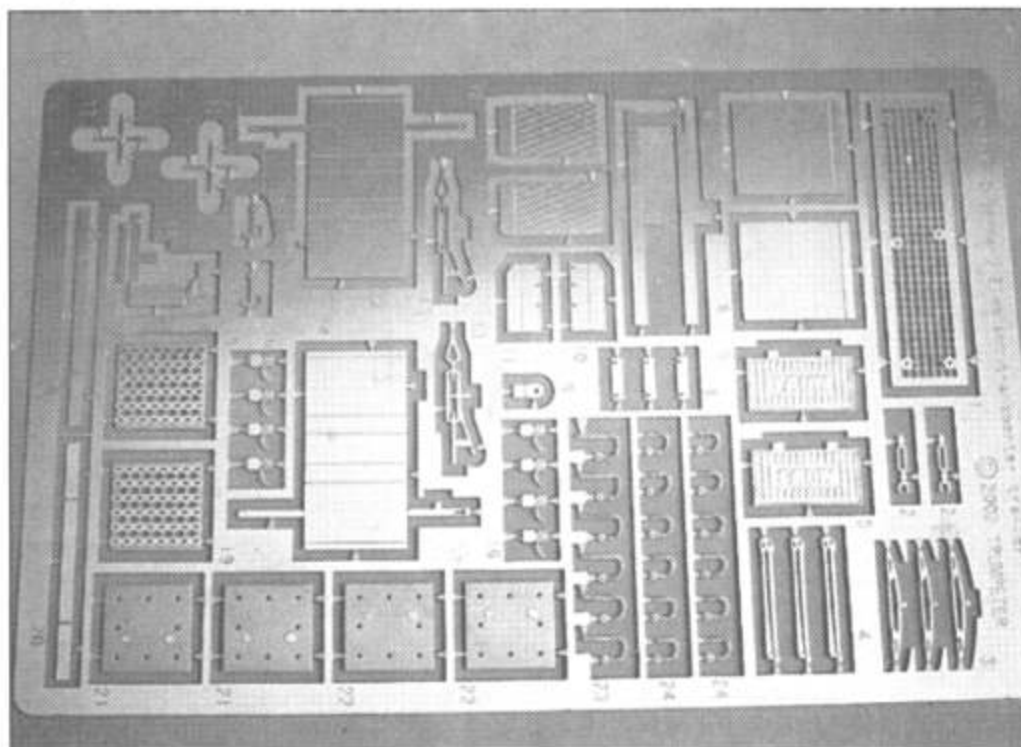
В качестве прототипа модели выбран окрашенный в белый цвет тягач миротворческих сил ООН.



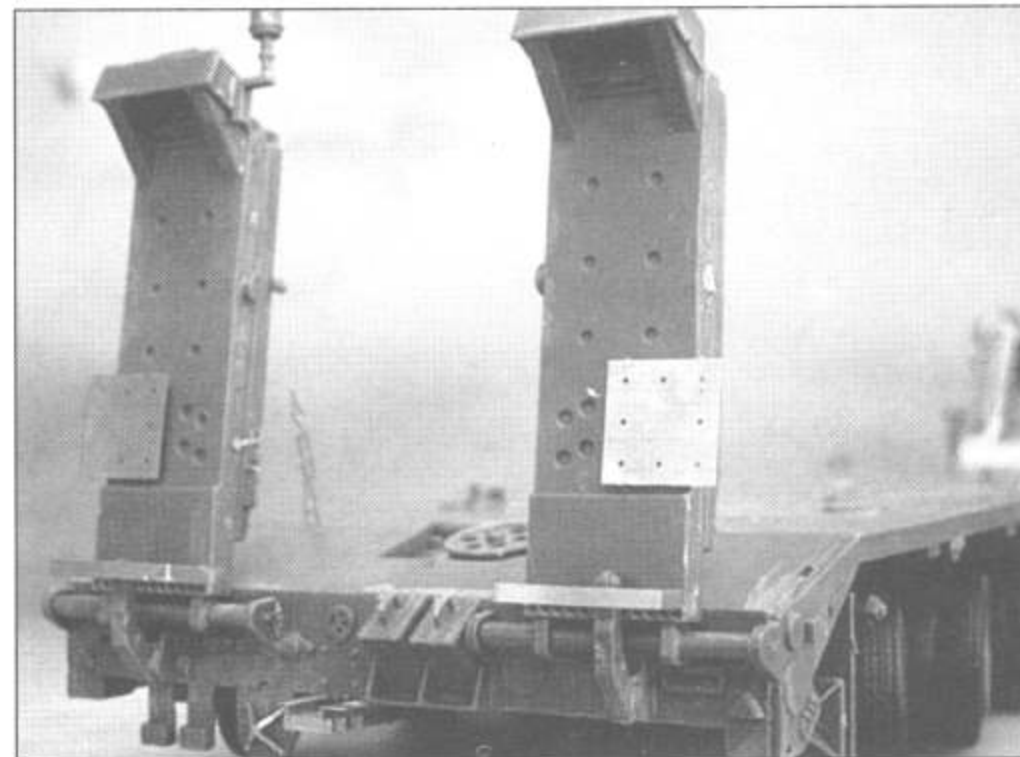
В комплект модели, помимо литых пластиковых деталей, входят металлические трубки, проволока. Кабина отлита в одну деталь, качество – ВО!



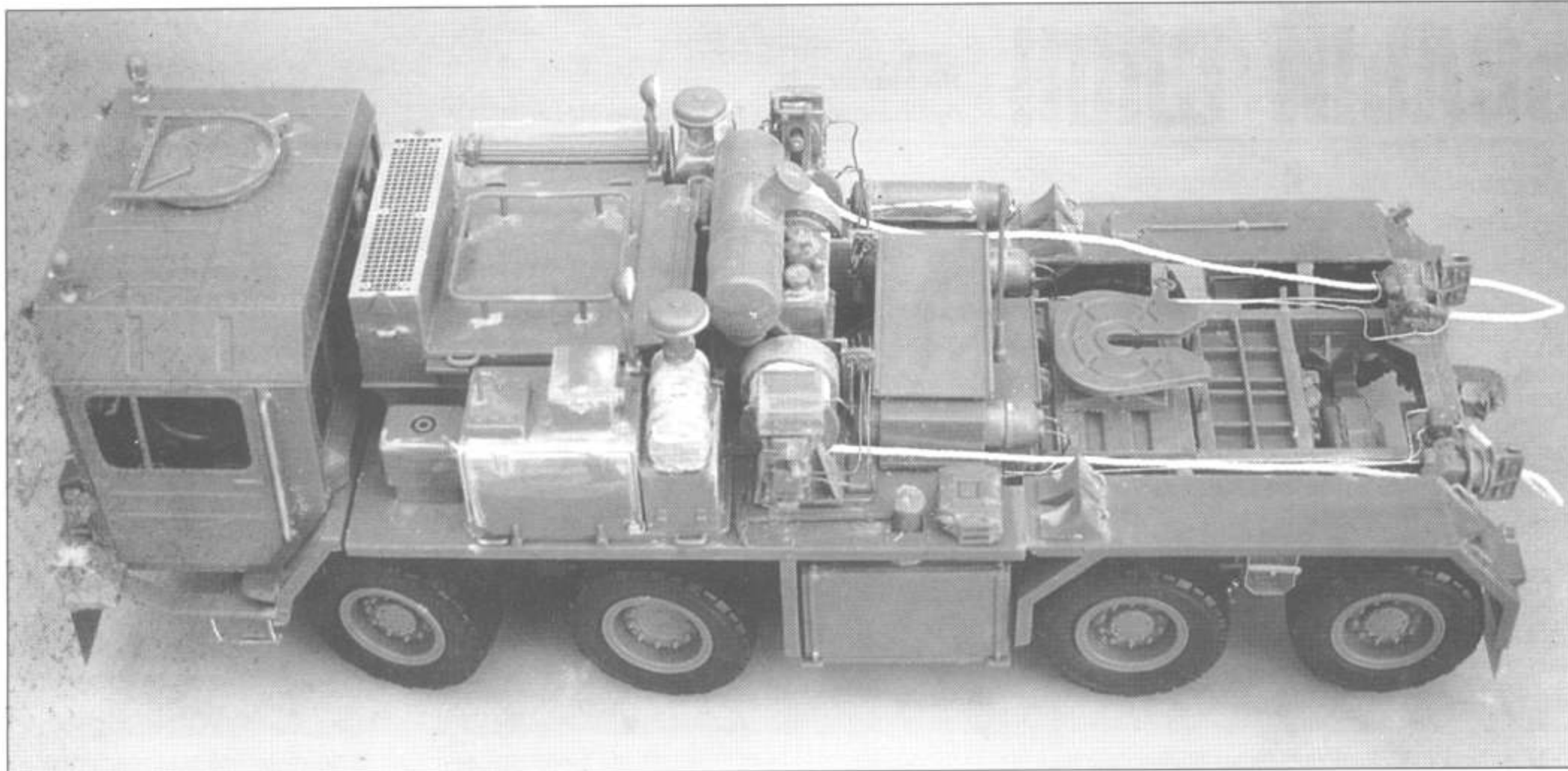
На внутренних поверхностях дверок кабины есть следы от толкателей, которые необходимо зашпаклевать и зачистить.



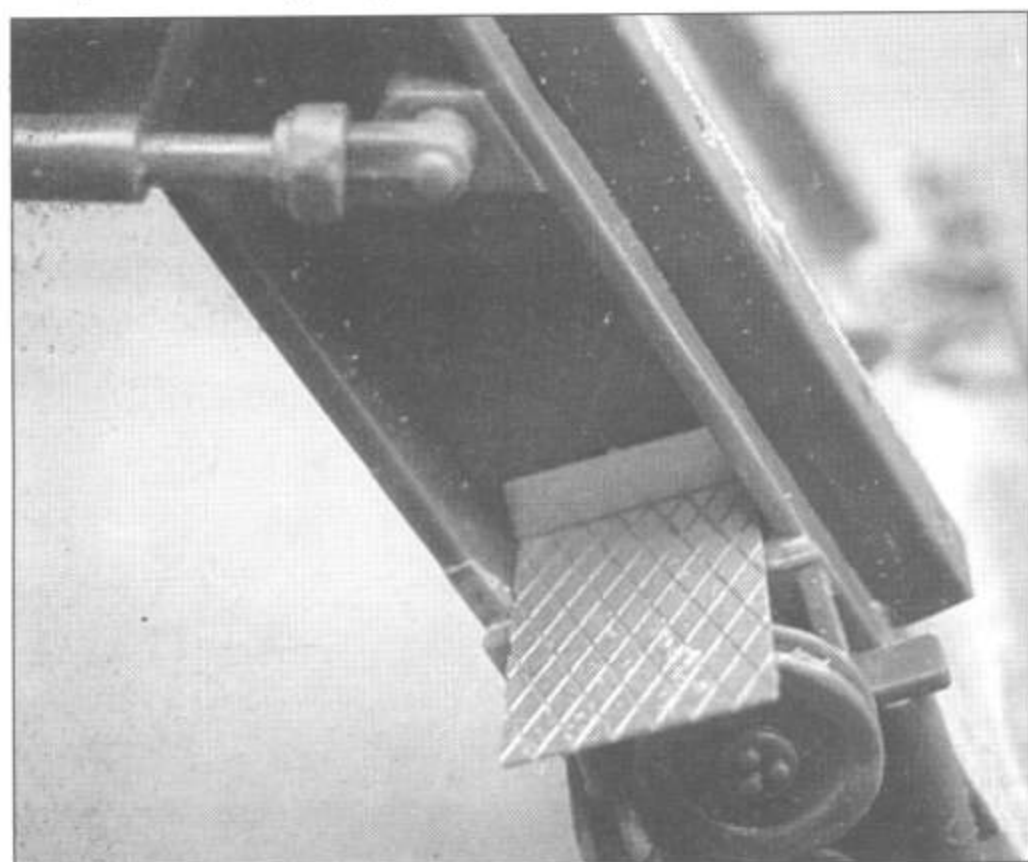
Плата фототравления также входит в комплект.



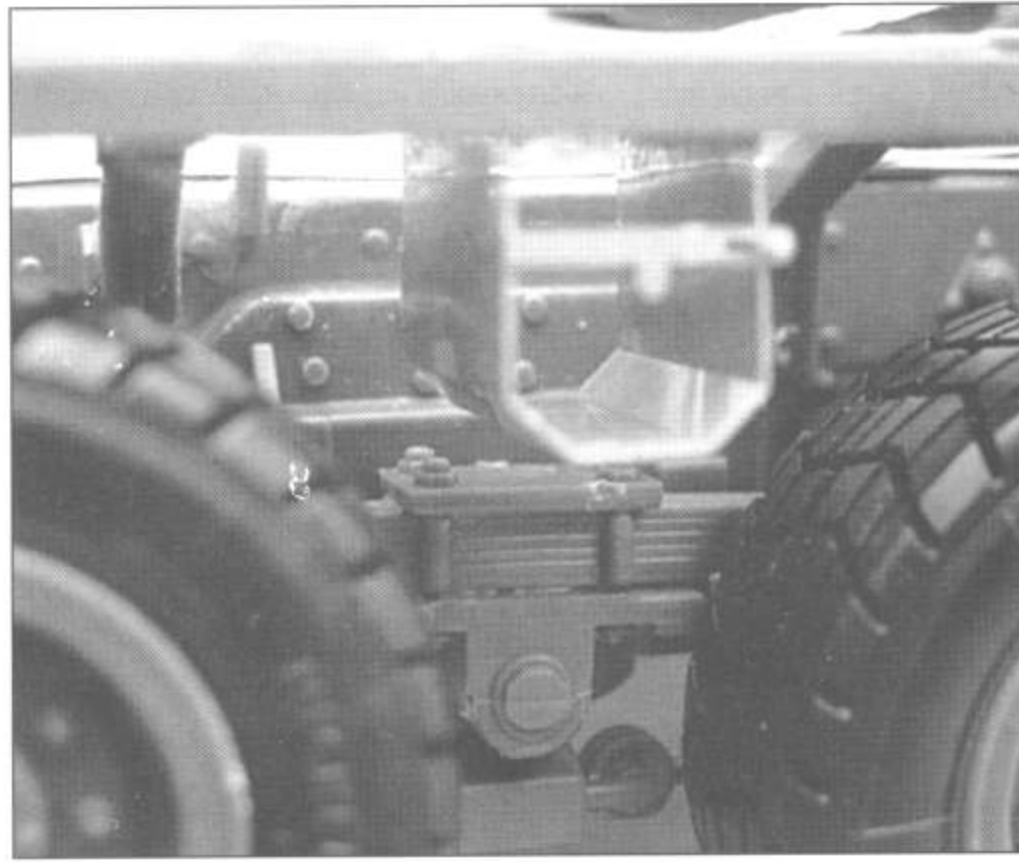
Корма транспортера с приклеенными деликатными фототравленными деталями.



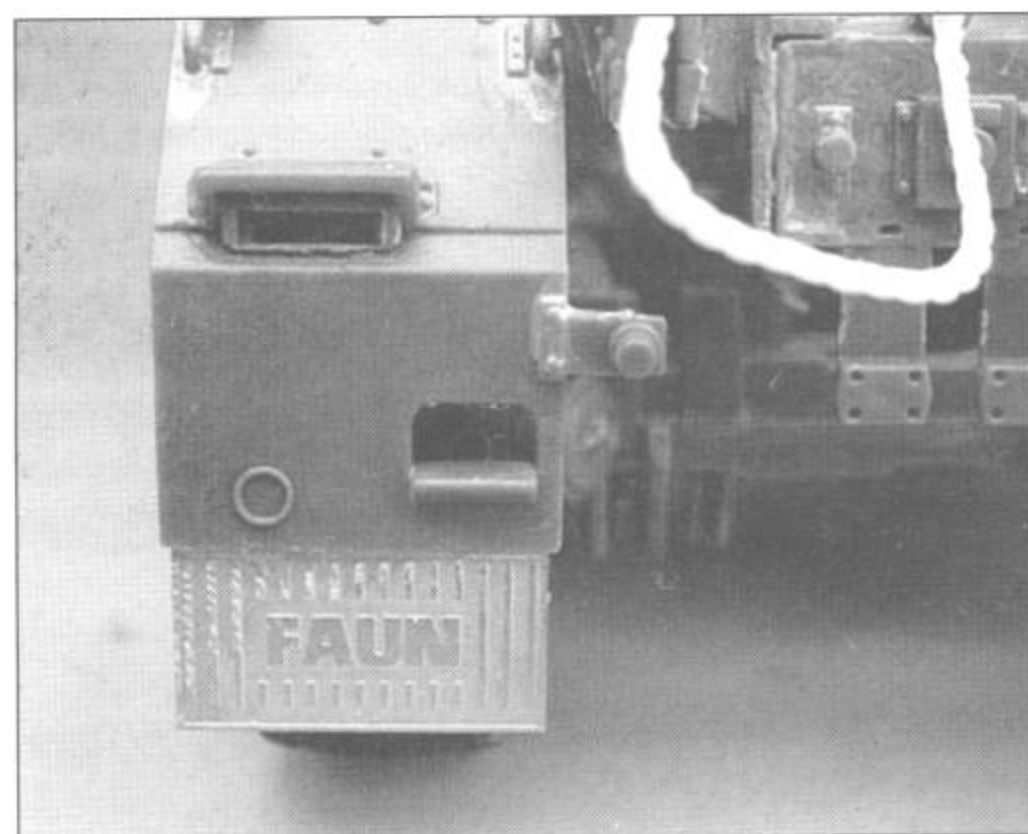
Собранная, но не окрашенная модель тягача. На снимке выделяются металлические детали платы фототравления. Полностью воспроизведены трубопроводы пневмо- и гидросистем.



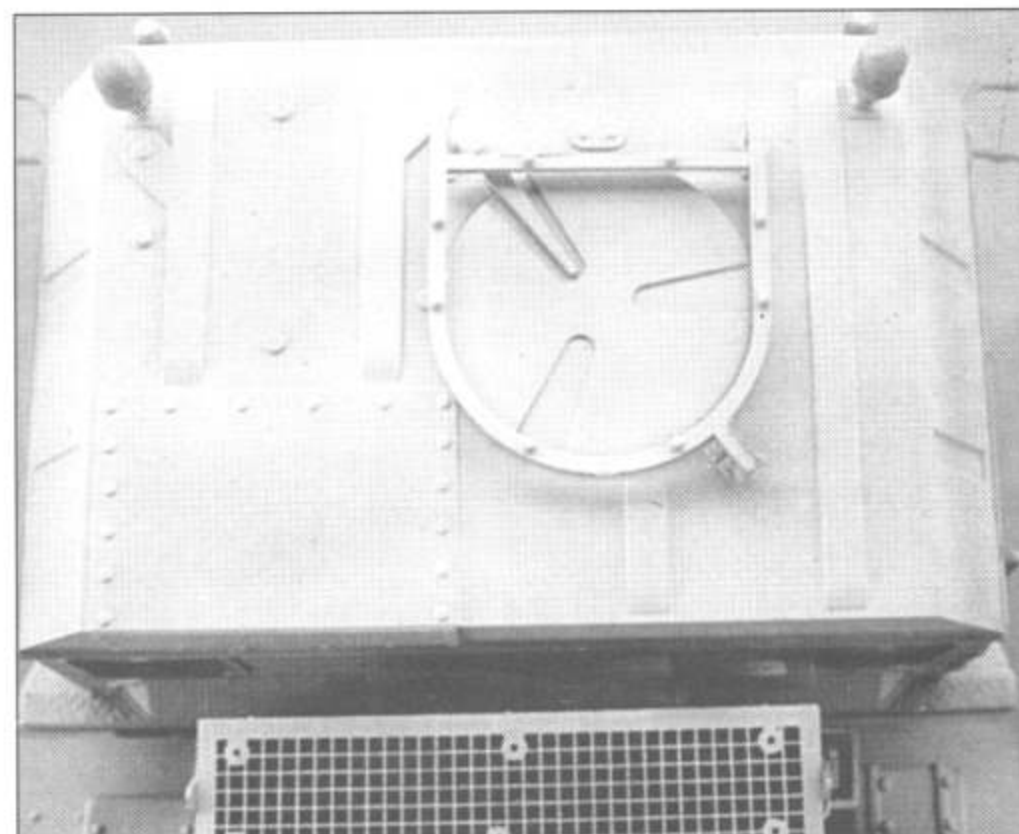
Фототравленная подножка на элементе транспорта.



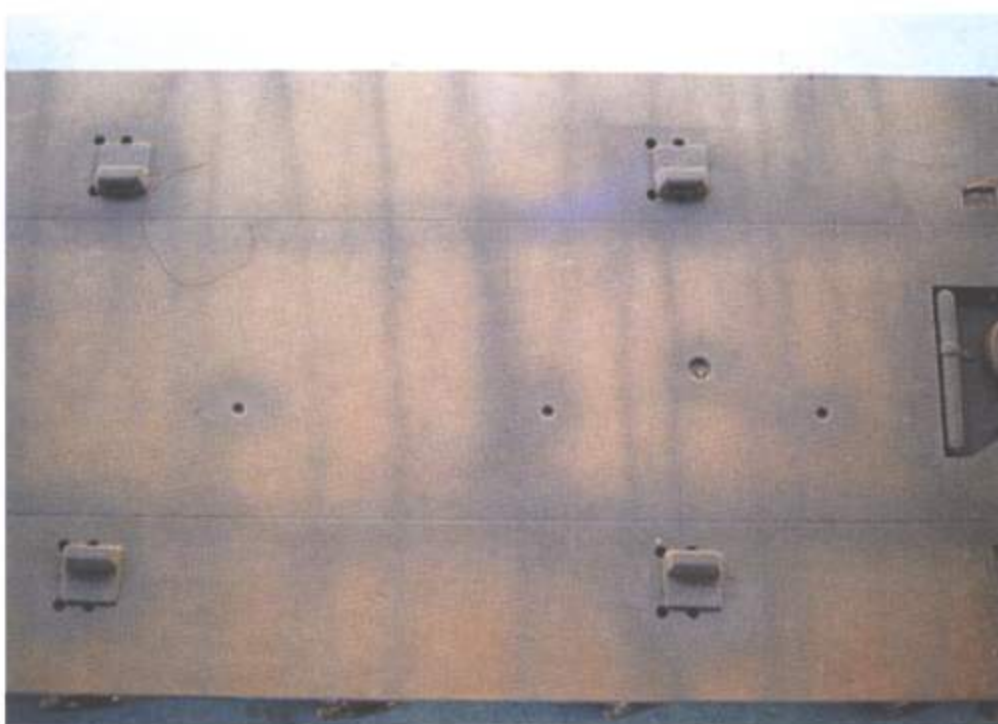
Крупный план подвески и колес тягача.



Великолепно выполнен фототравленный фартук, рельеф, логотип FAUN – все как положено.



Модель полностью окрашена в цвет UN White.



Панель транспортера перед окраской в белый цвет тонирована полосами темной краски.



Поверх белой окраски транспортер тонирован пигментной пудрой.



Пудра, смешанная с растворителем для акриловых красок, интенсивно нанесена вокруг выступающих элементов.



Диски колес тонированы пигментом коричневого цвета.



Шины тонированы черной краской методом сухой кисти.



Пыль имитирована краской соответствующего цвета, нанесенной из аэро-графа.



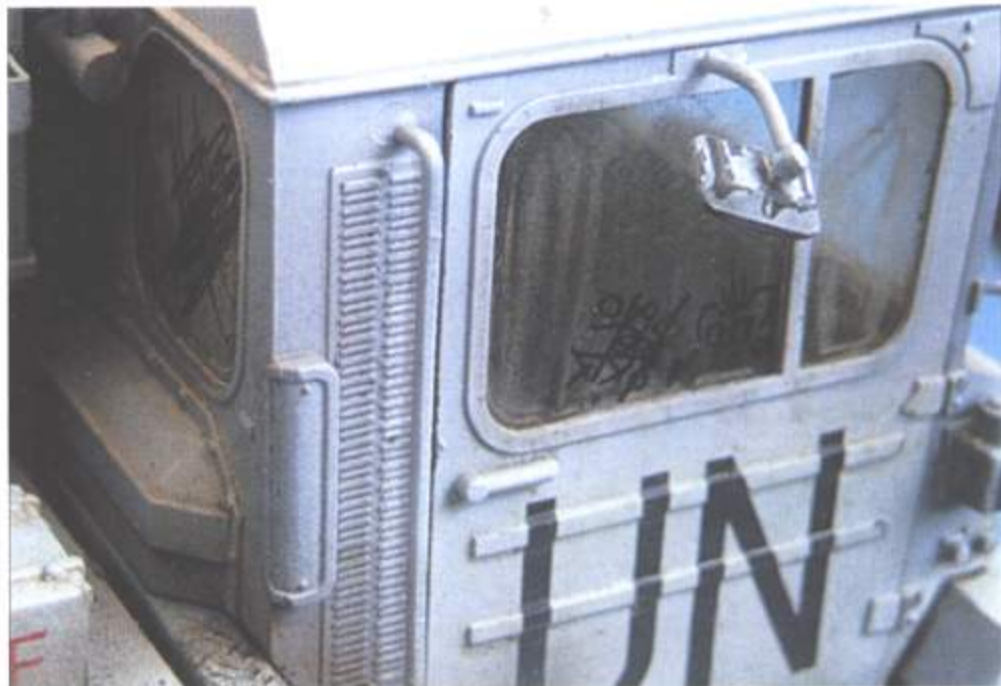
Окрашенное и тонированное колесо.



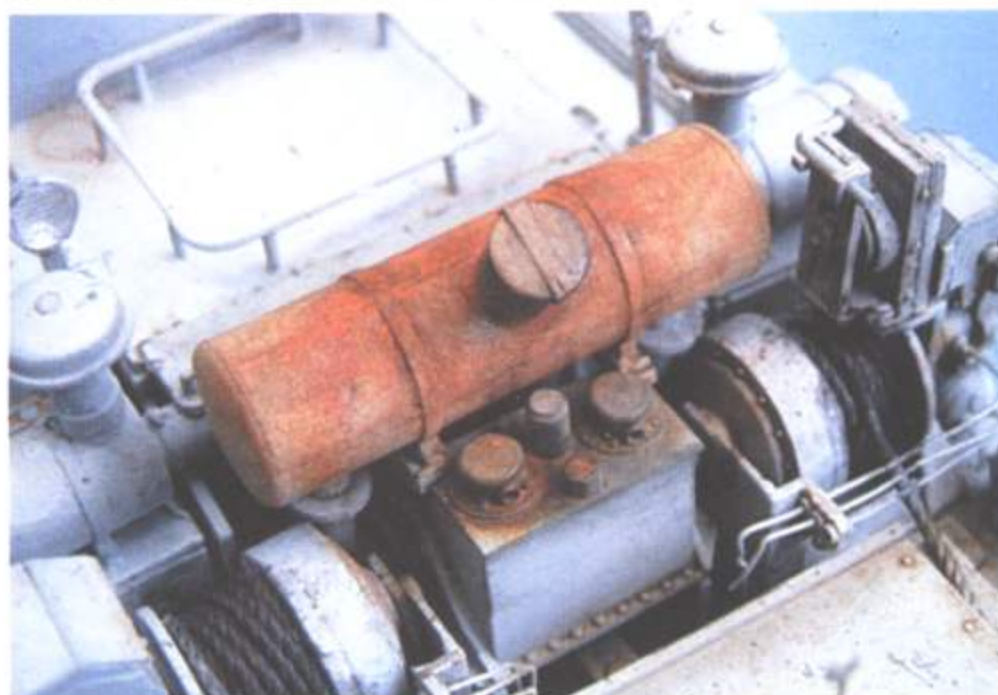
Остекление кабины закрыто масками (участки, очищенные дворниками) и задуты из аэро-графа под пыль.



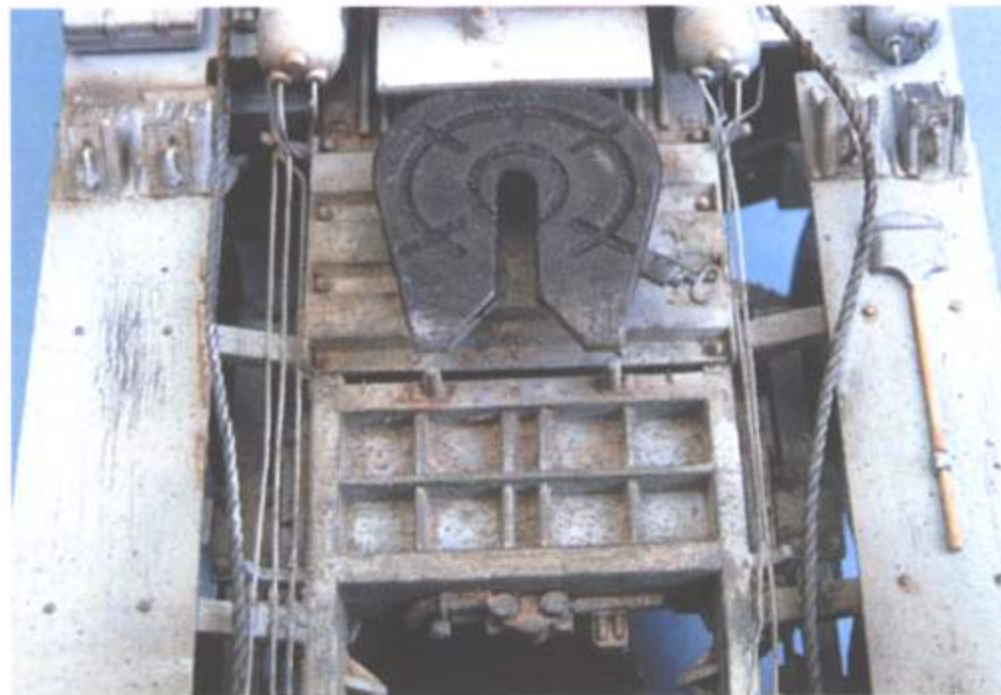
Окрашенная и тонированная лобовая часть кабины тягача.



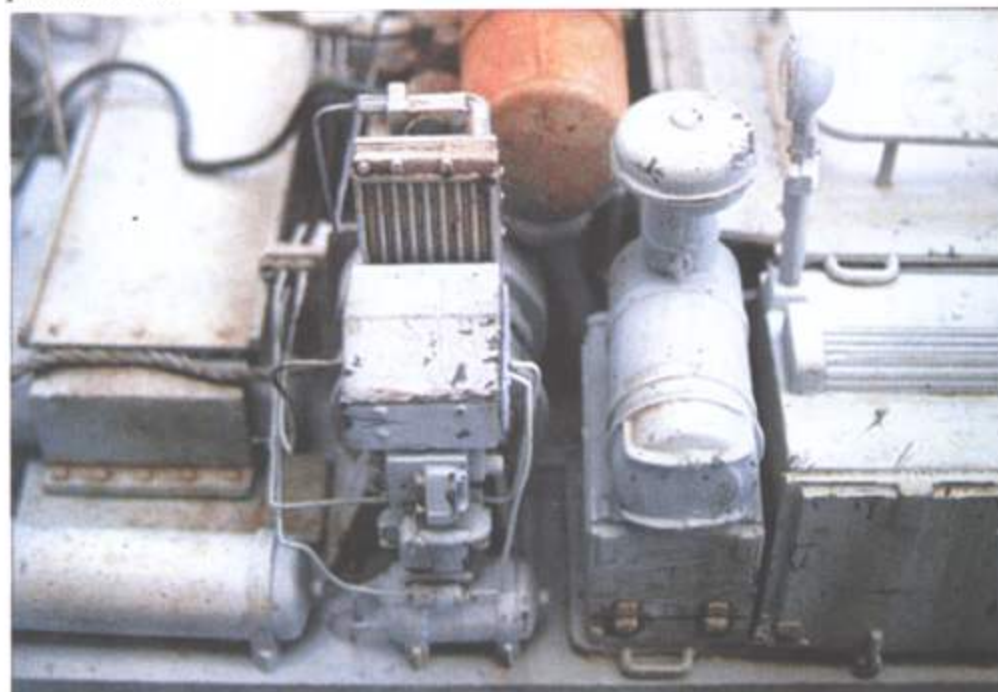
«Фенечка» - на стекле кабины экипаж играл в крестики-нолики.



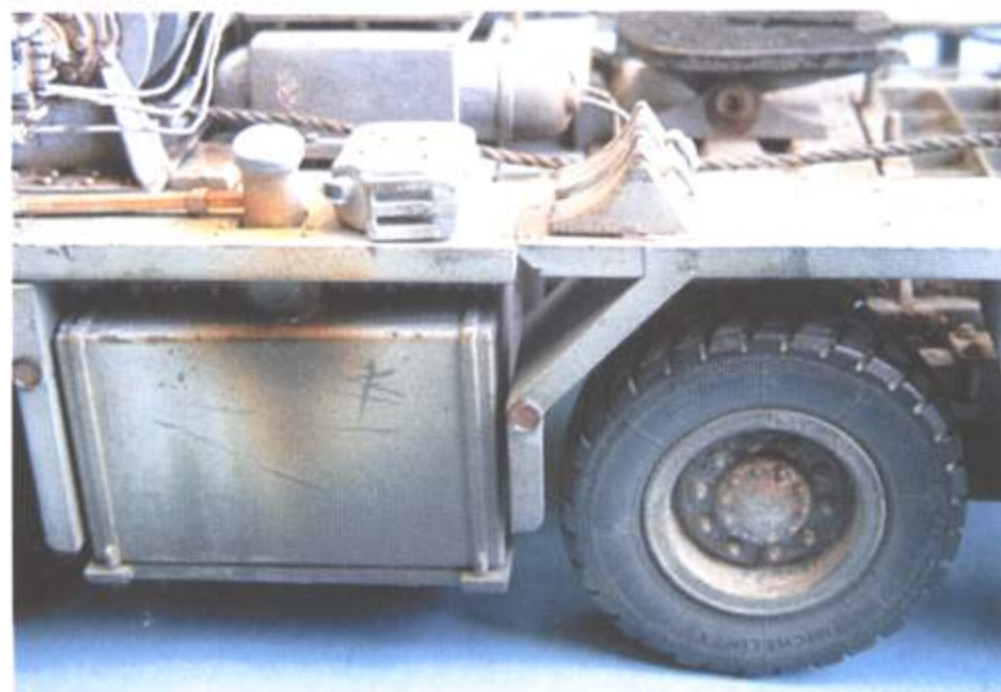
Глушитель обработан под коррозию оттенками краски цвета ржавчины.



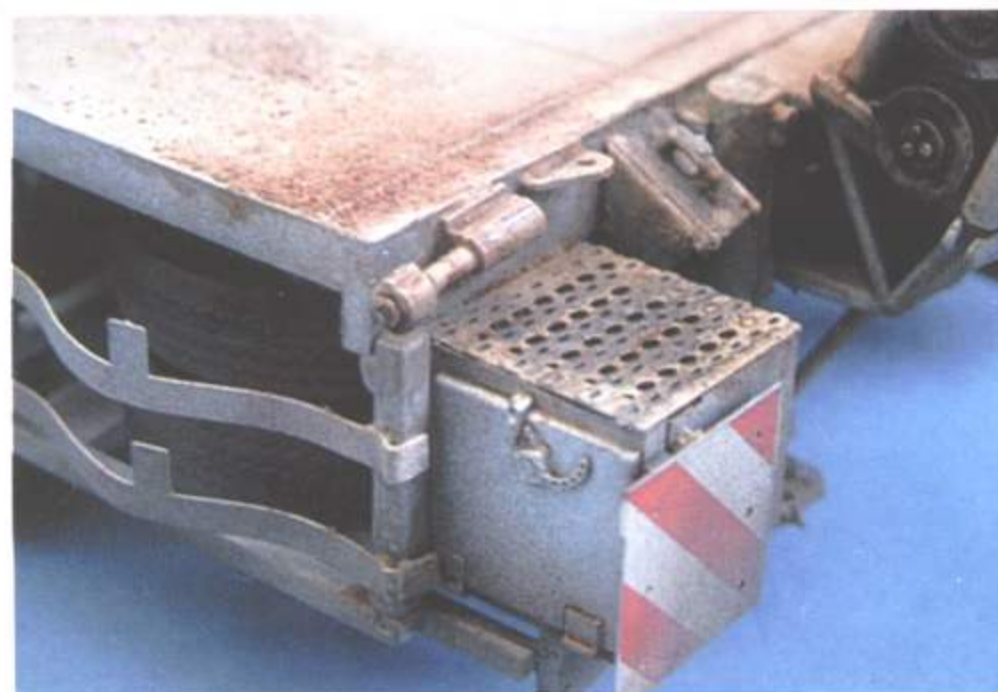
Эта часть модели интенсивно тонирована масляными красками, нанесенными методом заливки.



Тонировка средней части тягача.



Имитация потеков топлива в районе заливочной горловины топливного бака.



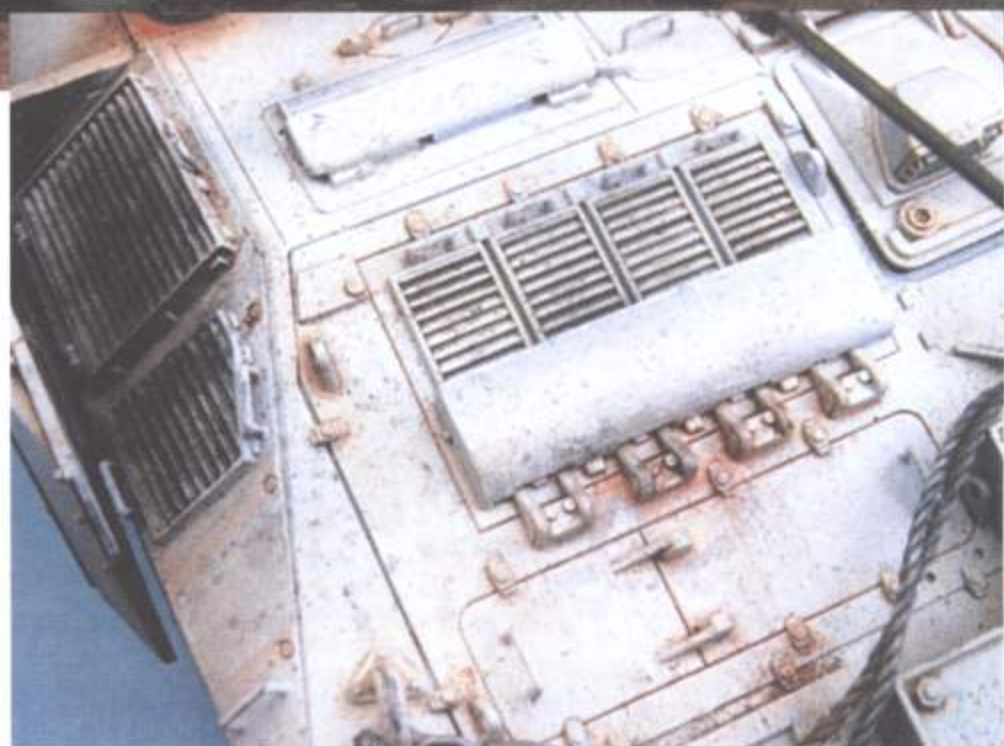
Задняя подножка – отполированный ногами металл, смешанный с пылью и грязью.



Корма тягача очень сильно загрязнена.



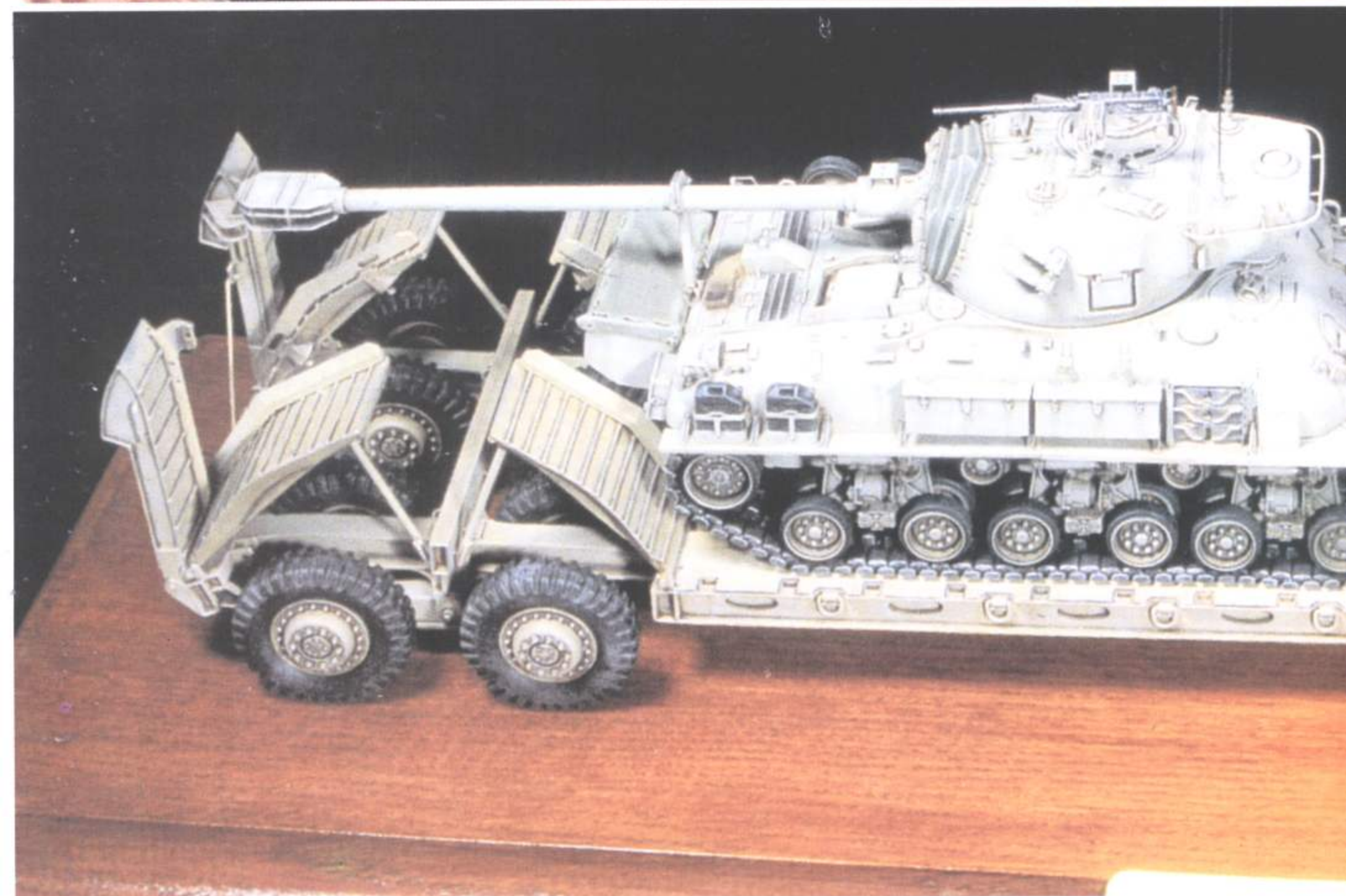
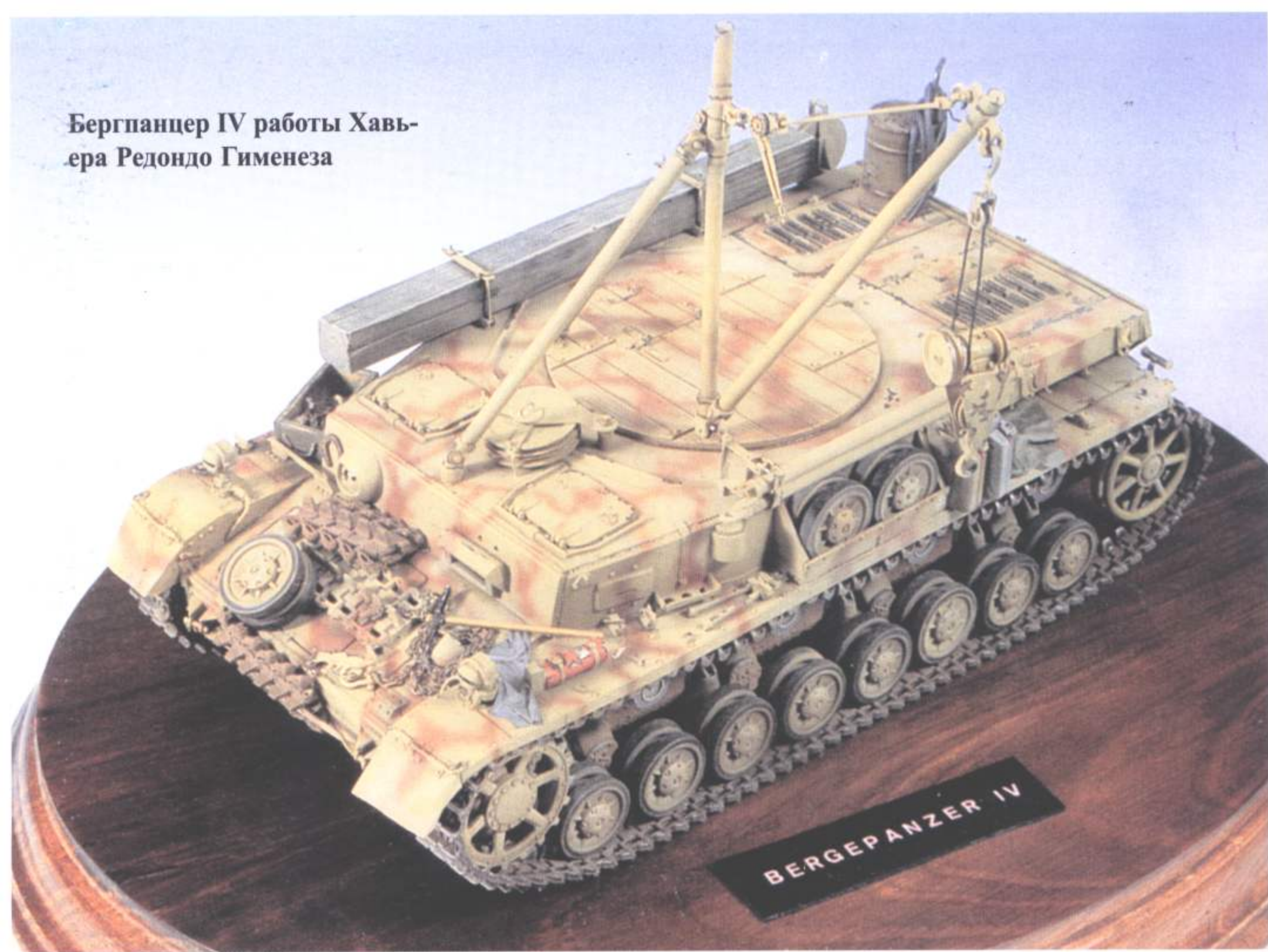
Грязь на опорных катках модели БМП «Уорриор».



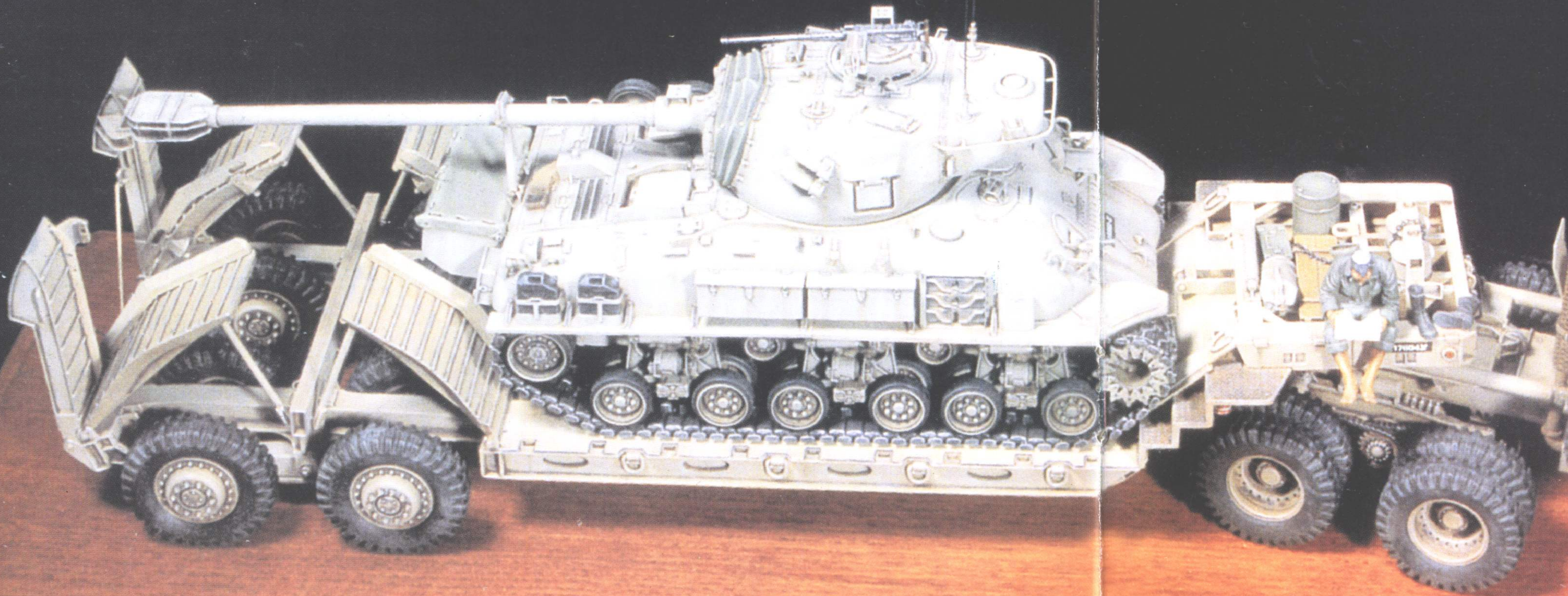
Тонировка крыши моторного отделения БМП «Уорриор».

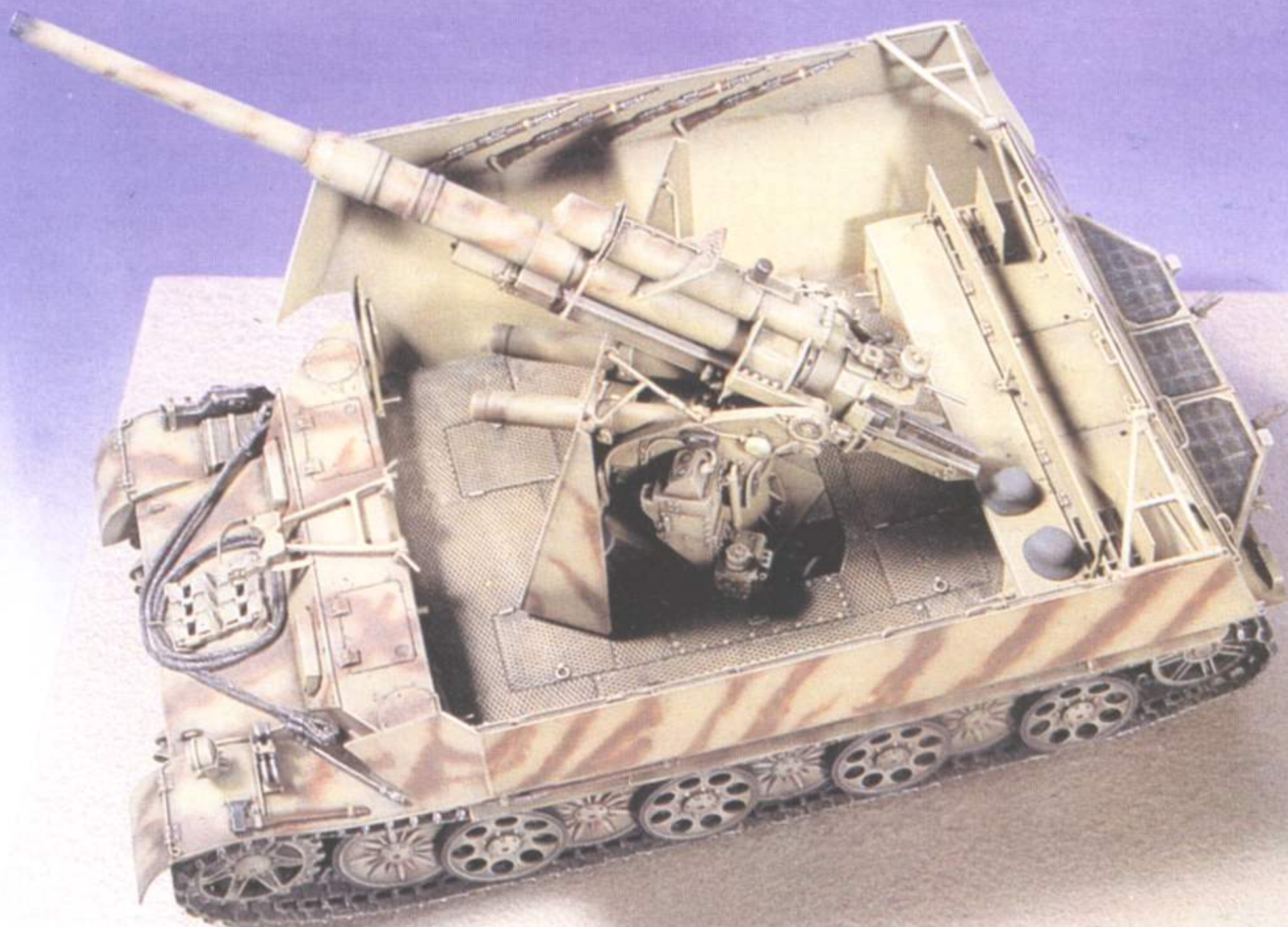


Бергпанцер IV работы Хавьера Редондо Гименеза



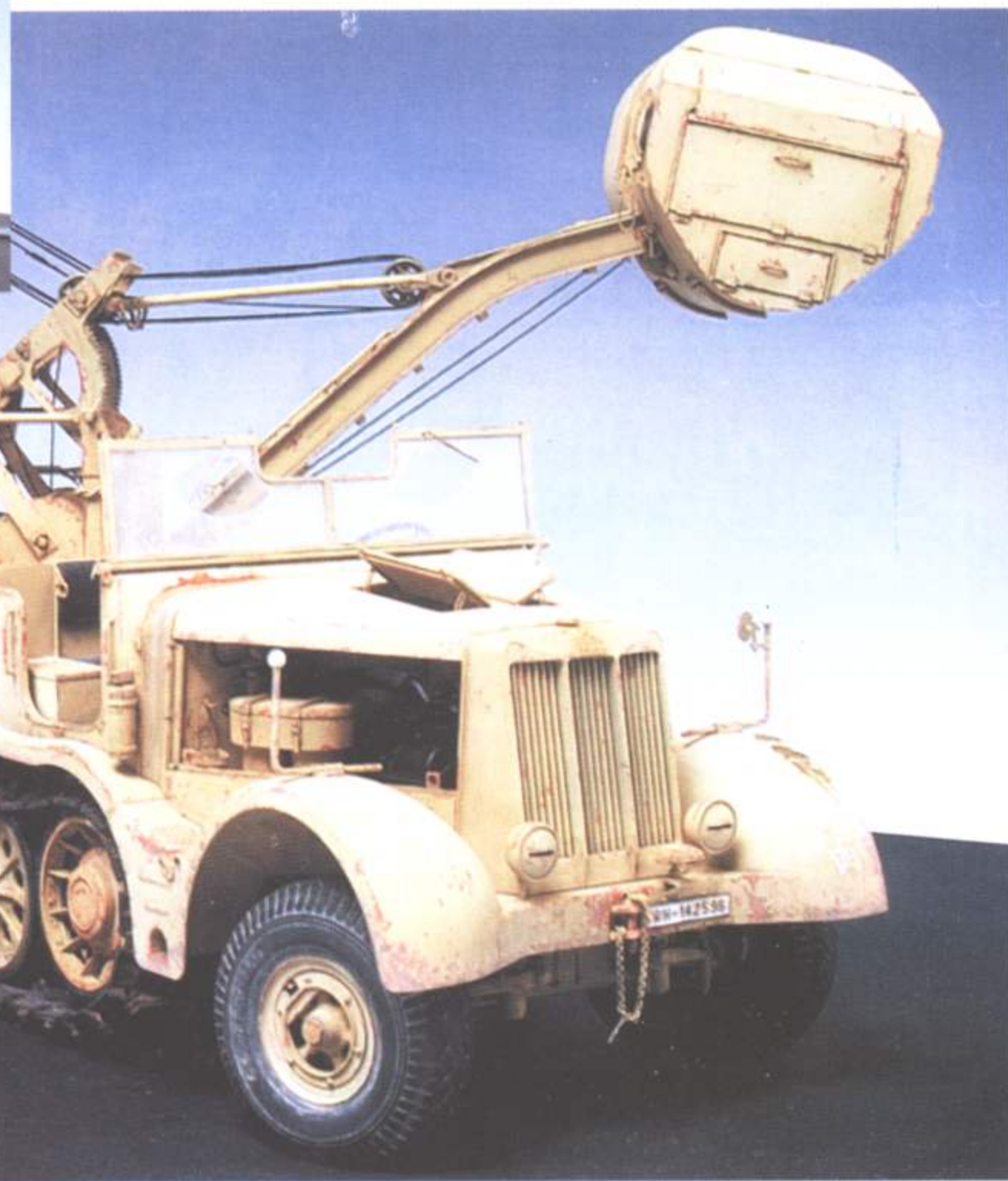
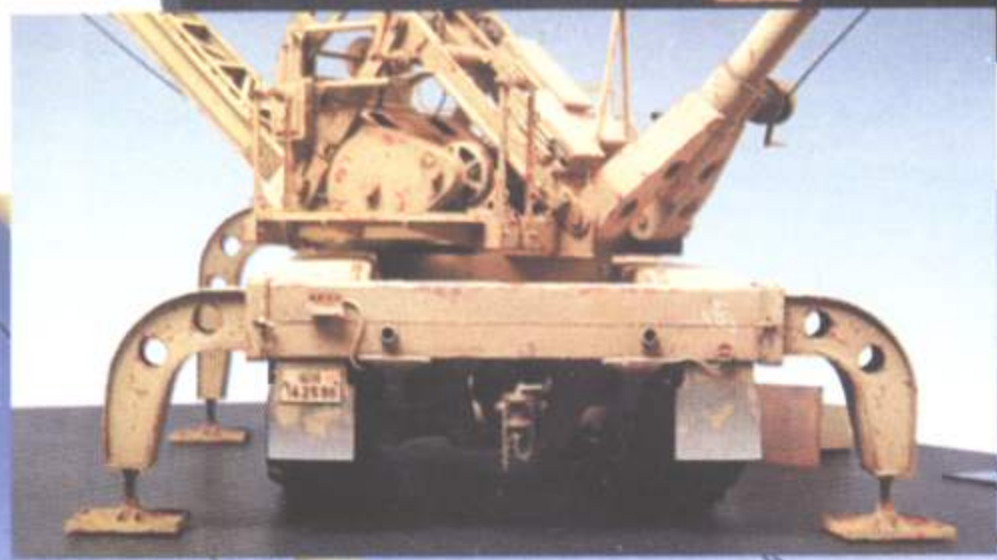
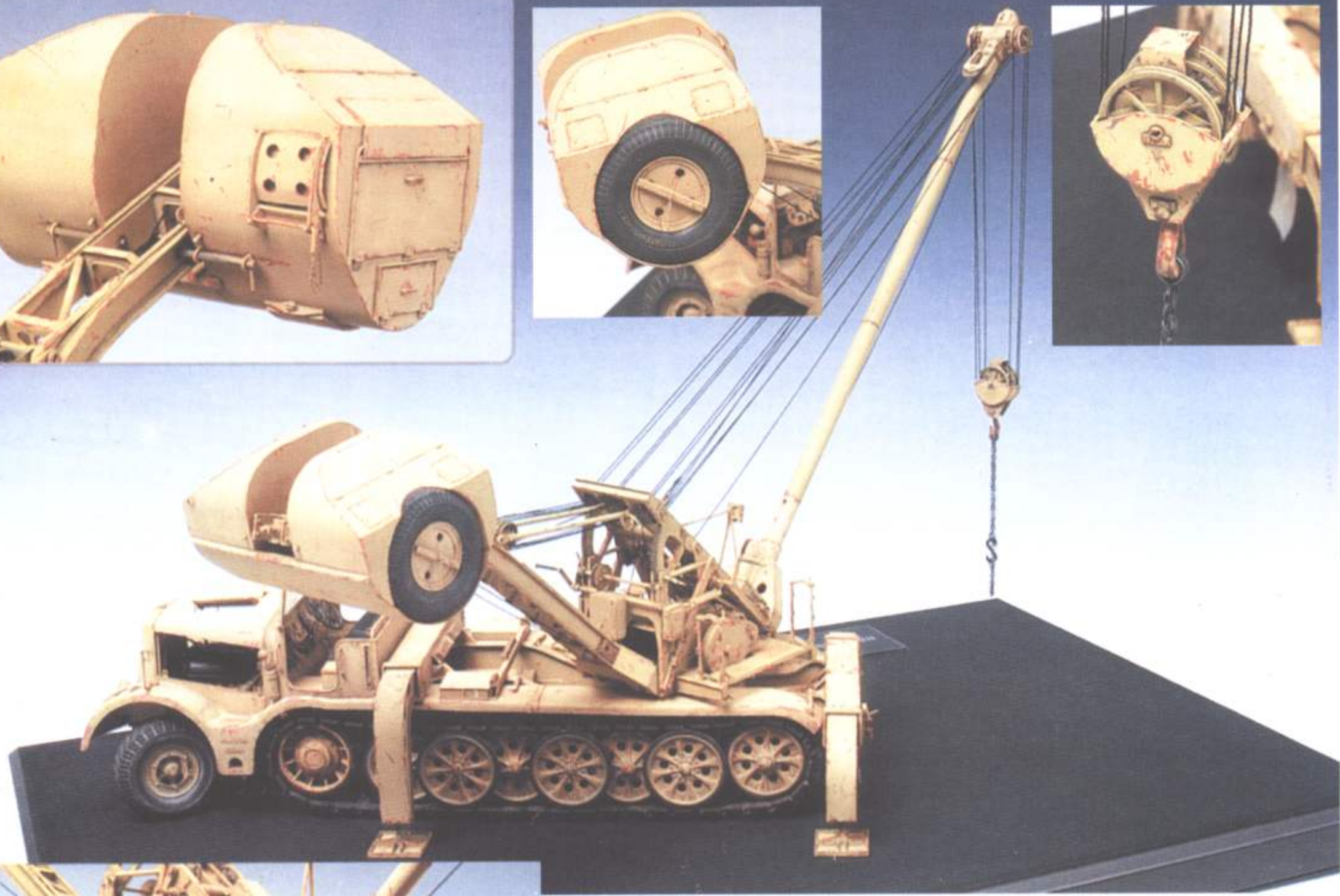
Тягач М-26 с тнком М-51 «Шерман» на транспортер выполнил Эрик ван Лу

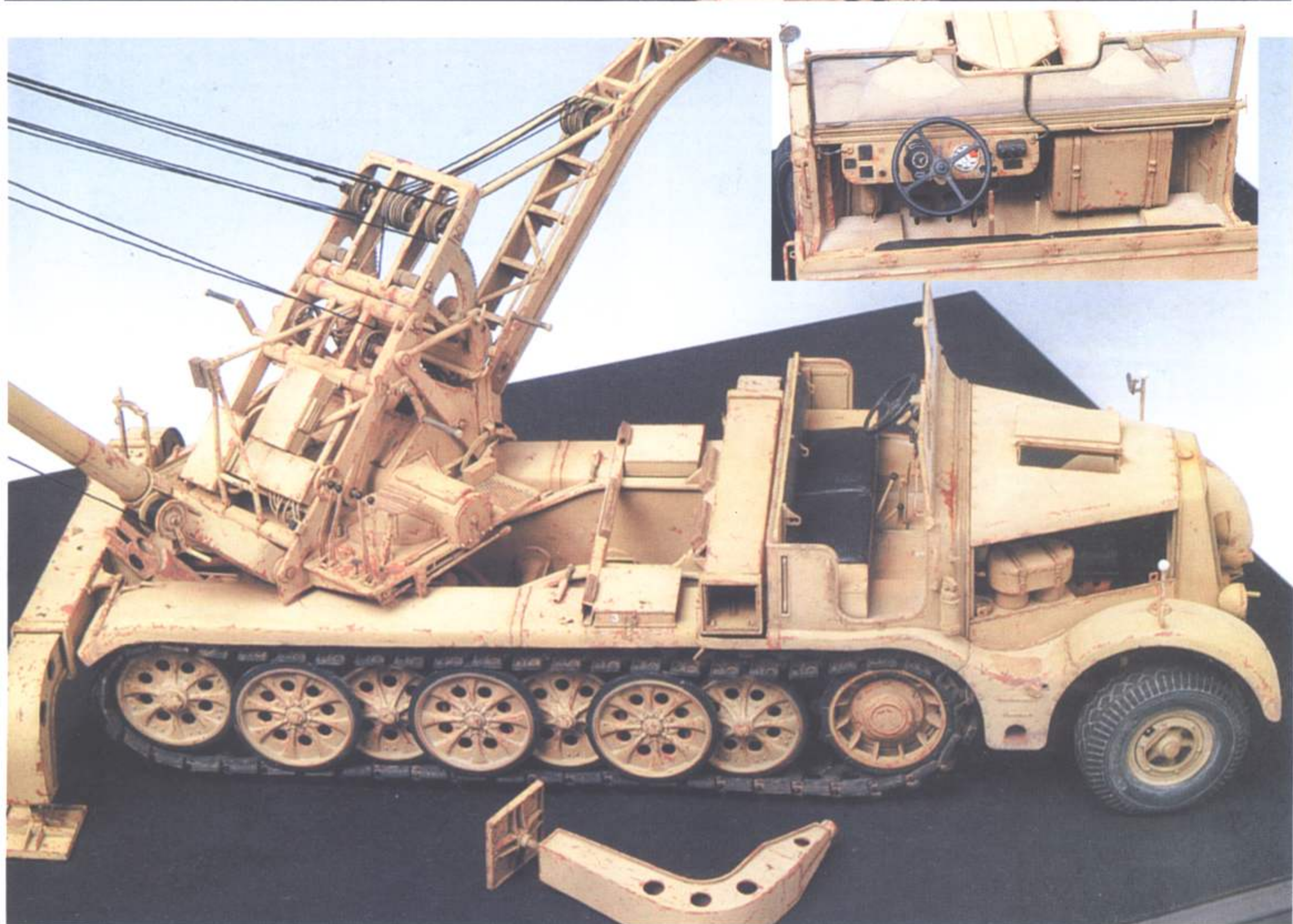




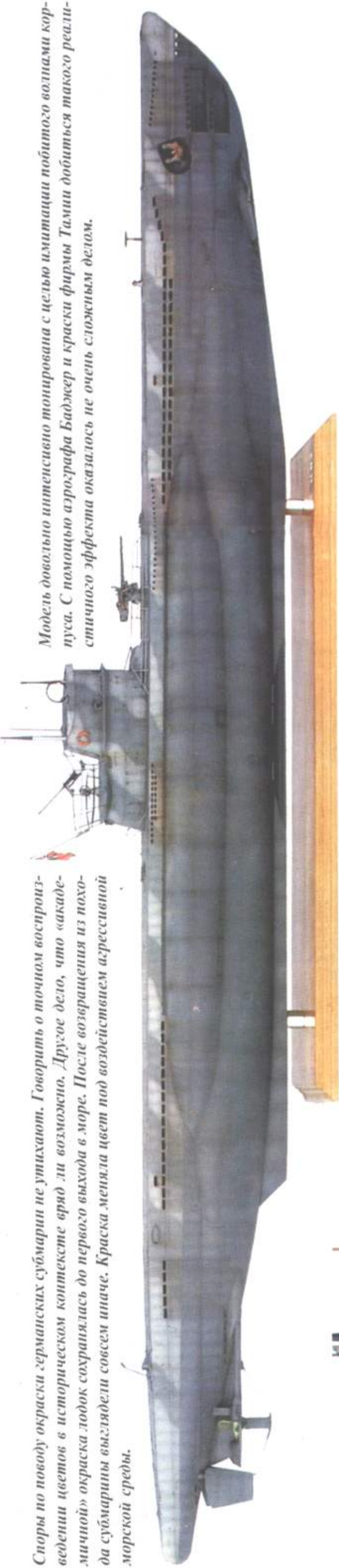
Модель самоходки Sinderfahrgestell-88, к ней приложил свои мастерские руки Пейффер Джиллис



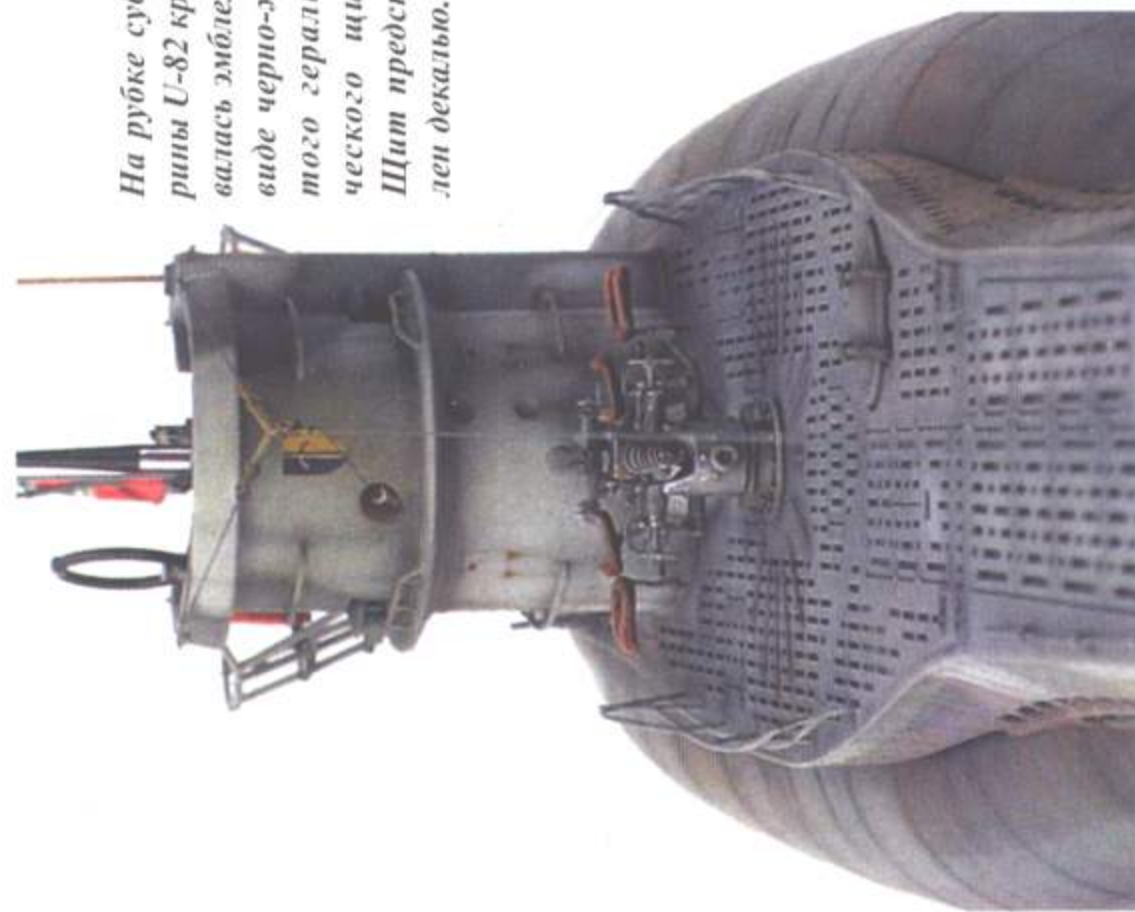




Споры по поводу окраски германских субмарин не утихают. Говорить о точном воспроизведении цветов в историческом контексте вряд ли возможно. Другое дело, что «академичной» окраска лодок сохранялась до первого выхода в море. После возвращения из похода субмарины выглядели совсем иначе. Краска меняла цвет под воздействием агрессивной морской среды.



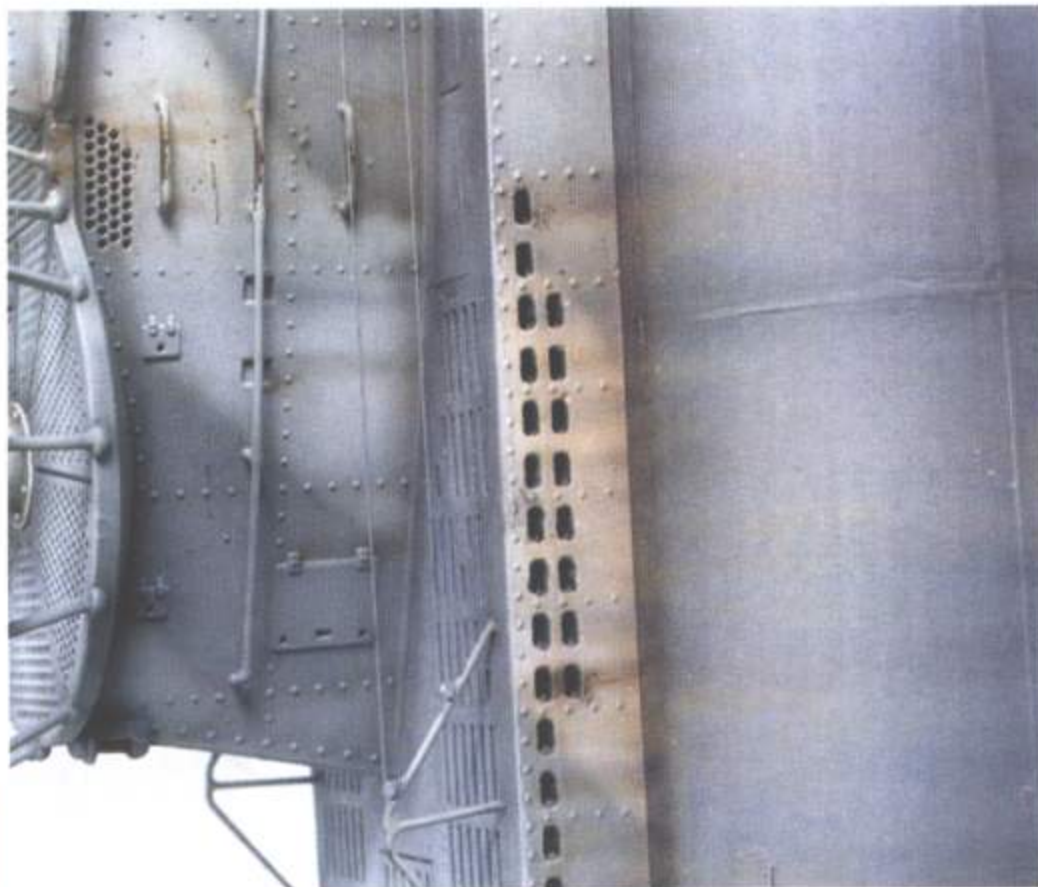
Модель довольно интенсивно тонирована с целью имитации побитого волнами корпуса. С помощью аэрографа Баджер и краски фирмы Тамми добиться такого реалистичного эффекта оказалось не очень сложным делом.



На рубке субмарины U-82 красовалась эмблема в виде черно-желтого геральдического щита. Щит представлял декорацию.

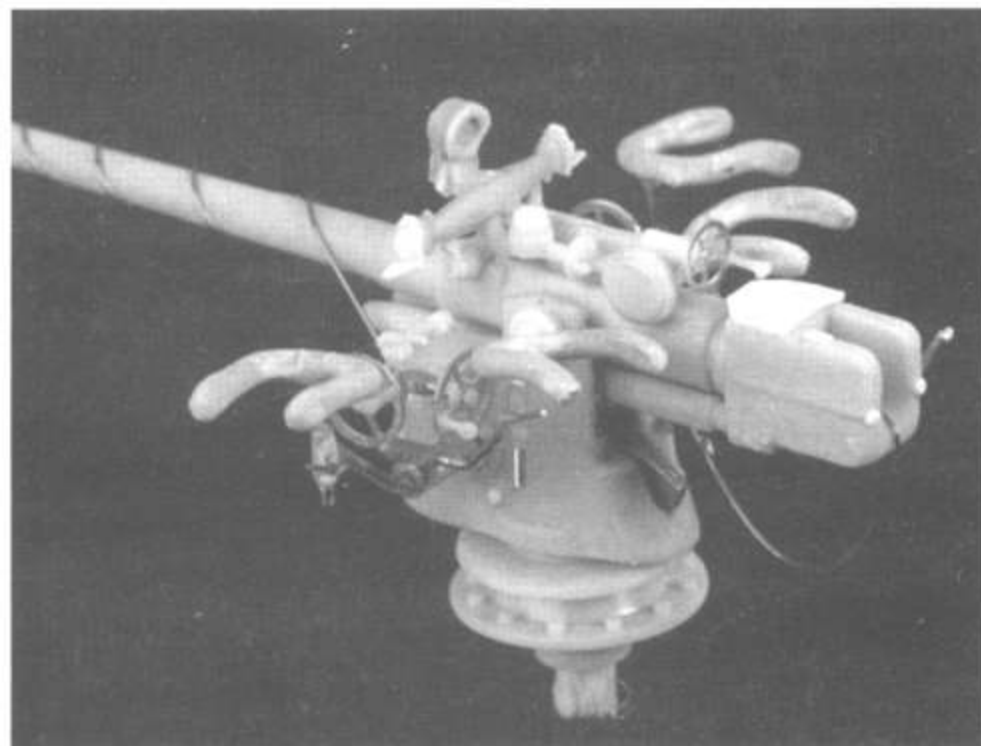


Потёки ржавчины показаны на модели всейма избирательно, краска под ржавчину задута аэрографом.



Прекрасная «Семерка»

Модель составляет в длину почти метр, для нее потребуется немало места на полке. В целом, можно считать, что модель собрана из коробки, поскольку супердетализировка относится не ко всей субмарине, а к ее элементам. Подставка изготовлена из многослойной фанеры. Доработки затронули отверстия балластных цистерн в бортах корпуса, опору UZO, перископ, ограждения и поручни. Антенна выполнена из тонкой рыболовной лески.



Супердетализированное палубное орудие калибра 88 мм. Широко использованы детали из различных фототравленных конверсионных наборов фирмы Абер, а также медная проволока, пластик, шпаклевка. Обратите внимание на спираль вокруг ствола орудия – так крепилась заглушка ствола, предотвращавшая попадание внутрь пушки соленой воды в подводном положении субмарины. Заглушка устанавливалась также в казенной части, ее тросик выполнен из той же медной проволоки.

Среди новинок фирмы Ревелл присутствует модель подводной лодки кriegсмарине проекта VII в масштабе 1:72 – самой массовой германской субмарины периода второй мировой войны. Многие моделисты, повернутые на авиацию и бронетехнику, прошли мимо этой новинки, а зря.

Модель субмарины VIIc в масштабе 1:72 от Ревелла собирается легко. Сначала и была идея собрать лодку из коробки, дабы разнообразить танки-самолеты, но идея вылилась в сумасшедший по уровню детализировки проект. В целом же уровень детализировки вполне достаточен для сборки модели «из коробки».

В коробке...

Открыв необычно узкий и длинный коробок, в глаза бросаются закрепленные на картонке по диагонали длиннющие детали корпуса. Очень правильно сделано – при транспортировке тонкие и длинные детали в противном случае могли бы легко повредиться. Детали отлиты из пластика серого цвета. В комплект входят бумажные флаги (без свастики) и обширный лист с декалями. Приливы литников, к которым крепятся детали, по размерам не отличаются от

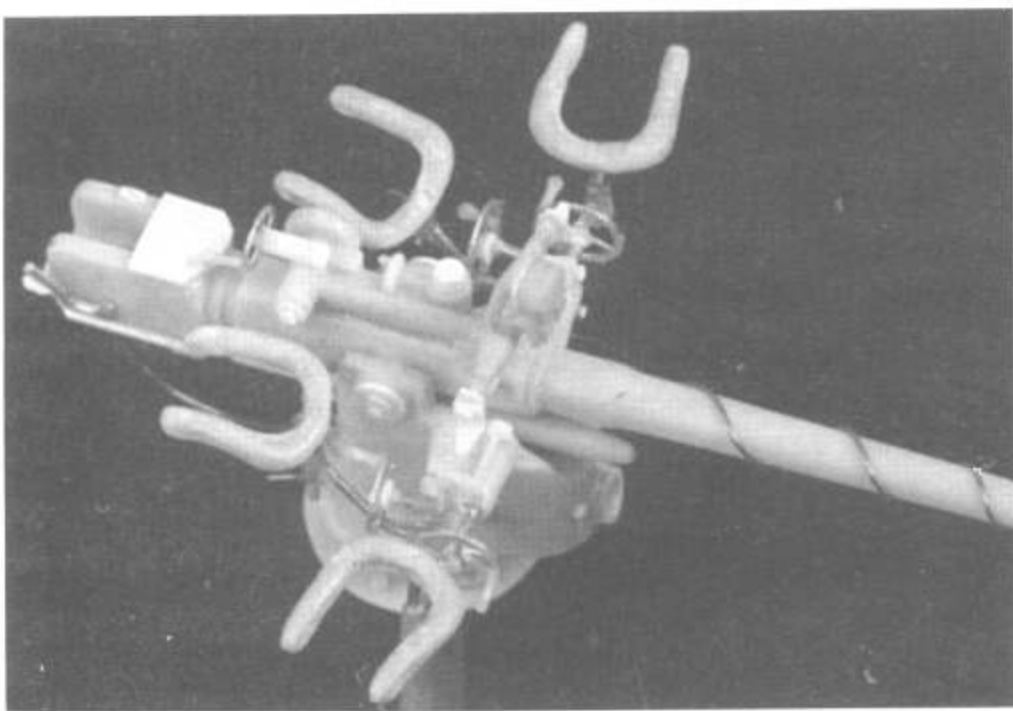
самых литников, а значит особое внимание придется уделять отделению деталей от рамок. Пластик высокого качества легко соединяется любым модельным клеем.

Предусмотрена возможность выбора: сборка лодок разных серий – в набор включены альтернативные детали. Выбор был сделан в пользу U-82, только благодаря ее необычной камуфлированной окраске. Эта субмарина мало чем себя проявила на войне. U-82 спустили на верфи завода фирмы Вулкан в Бремене 15 мая 1940 г. Единственным командиром субмарины был обер-лейтенант Зигфрид Ролман. Менее чем через год, 6 февраля 1941 г., субмарину отправили на дно в районе Азорских островов бри-

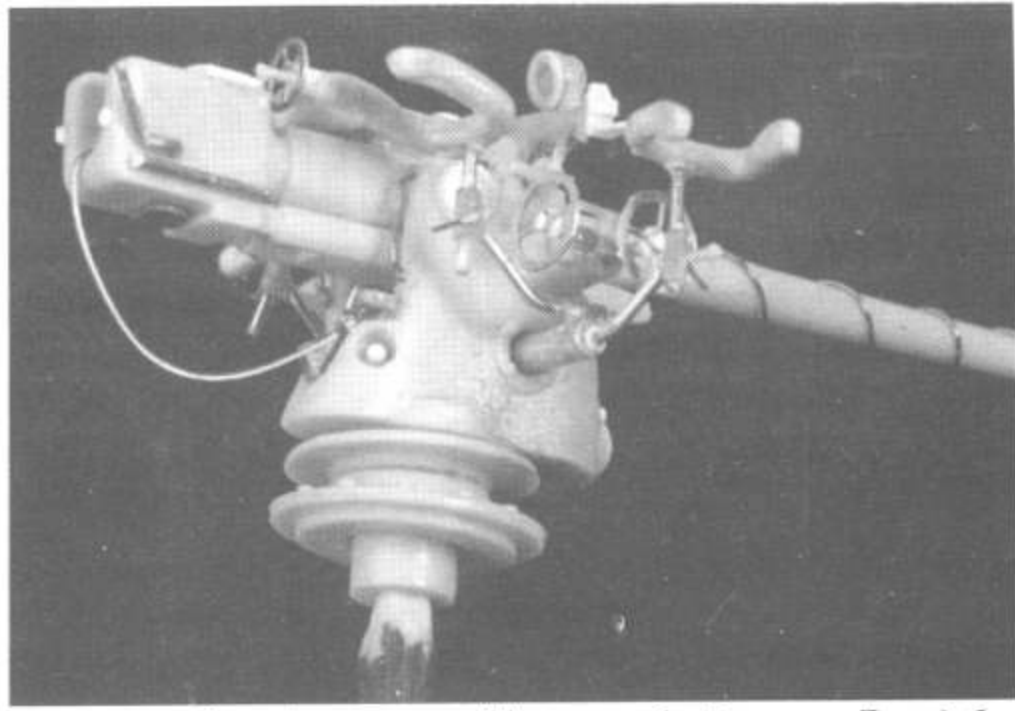
танские эсминцы «Рочестер» и «Тамариск». Весь экипаж погиб вместе с лодкой.

Крышки четырех главных торпедных аппаратов можно приклеить в открытом или закрытом положении. Пусть будут открытыми. Говорят, что интерьер торпедных аппаратов

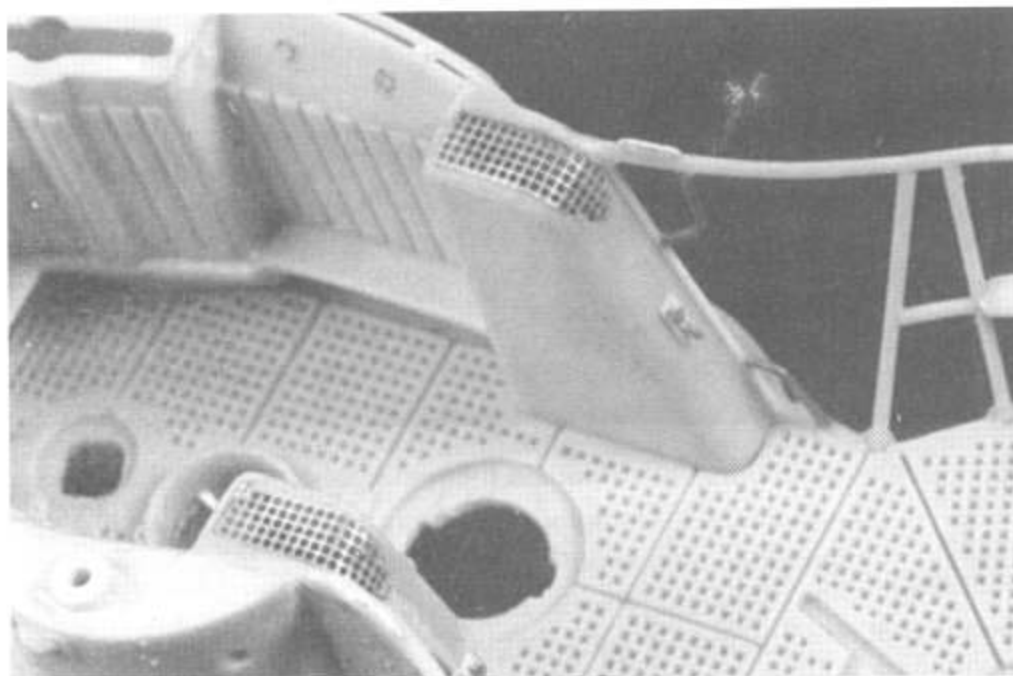
сильно упрощен, но подробной информации по торпедным аппаратам раздобыть не удалось. Пусть будет как есть. После сборки торпедных аппаратов можно переходить к сборке корпуса. Длина половинок корпуса составляет метр без малого. Предусмотрена установка двух шпангоутов во избежание прогиба половинок корпуса. Модель



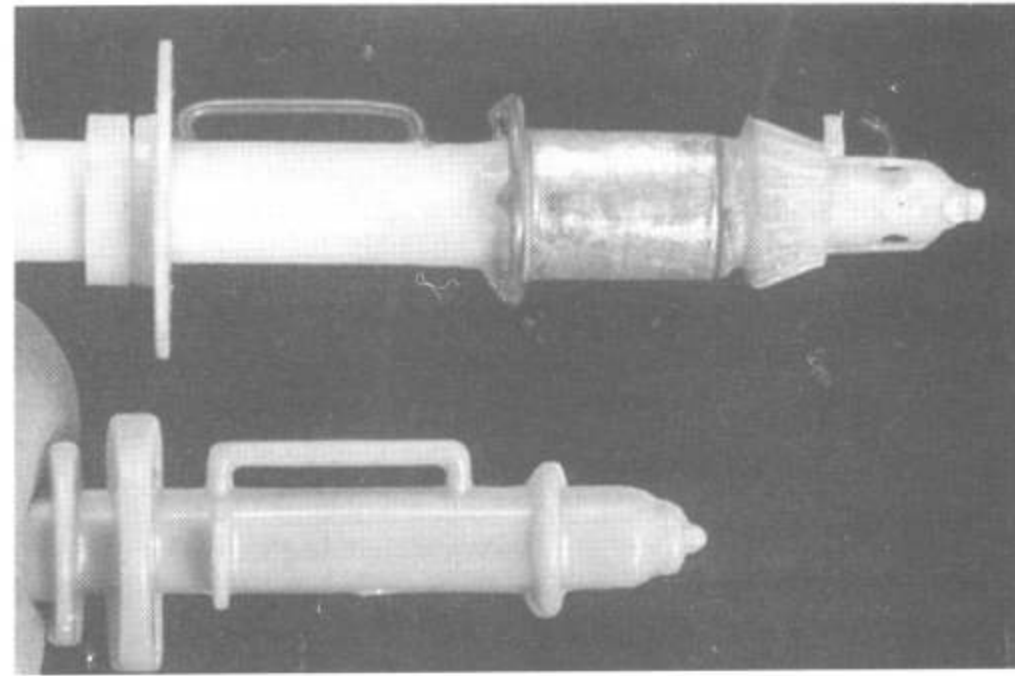
Отличие морской 88-мм пушки заключается в наличии U-образных поручней, которые помогали артиллеристам удерживаться на ногах и вести огонь даже при сильной качке. Поручни сделаны из толстой проволоки.



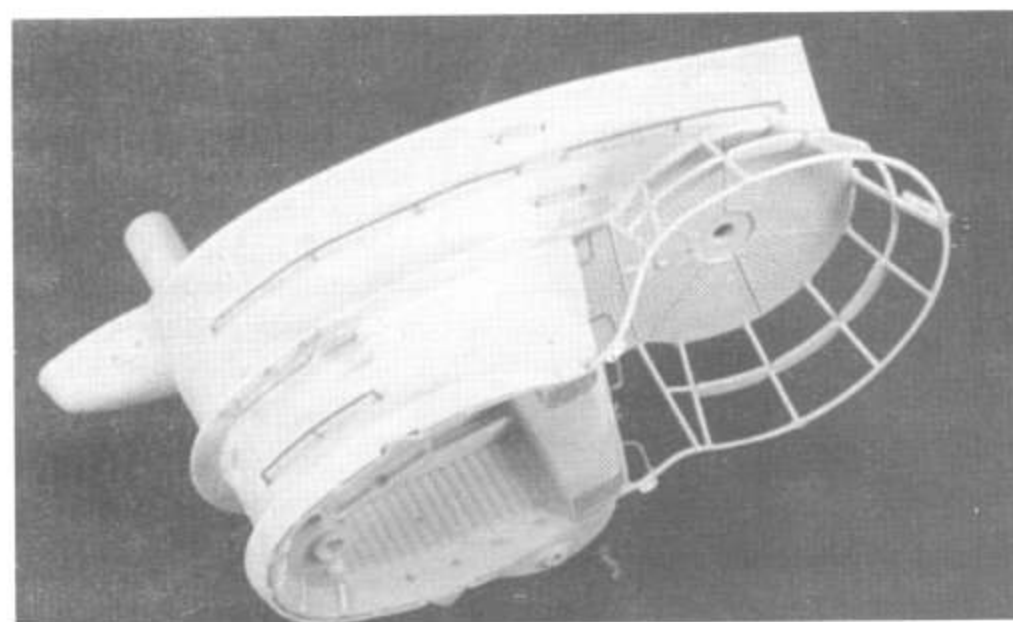
Супердетализровка 88-мм палубной пушки. Для удобства работы тумба орудия была насажена на деревянный стержень.



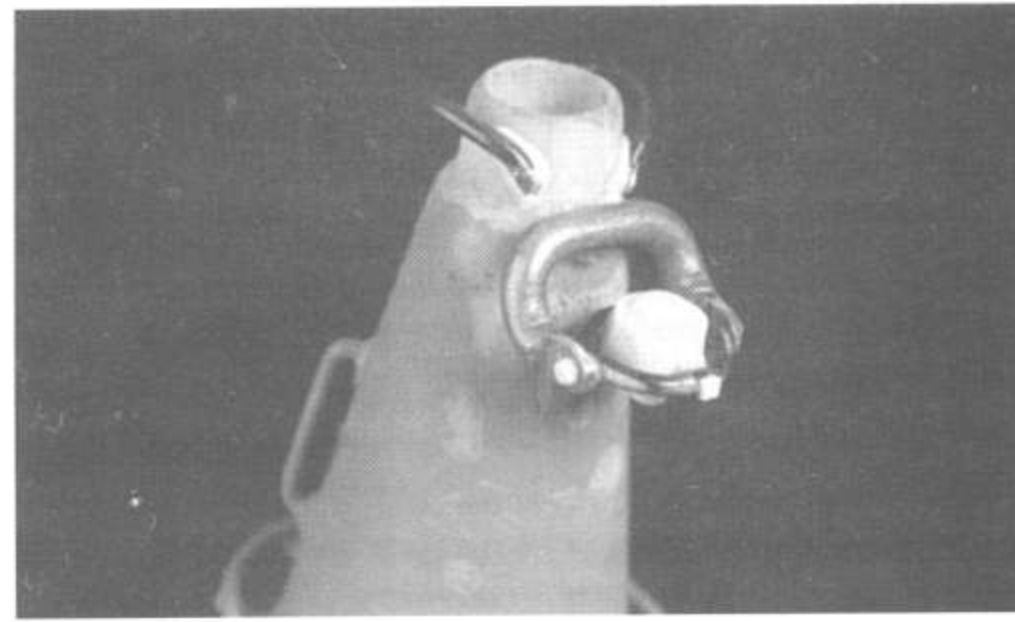
Вентиляционные решетки заменены фототравлеными деталями фирмы Эдуард.



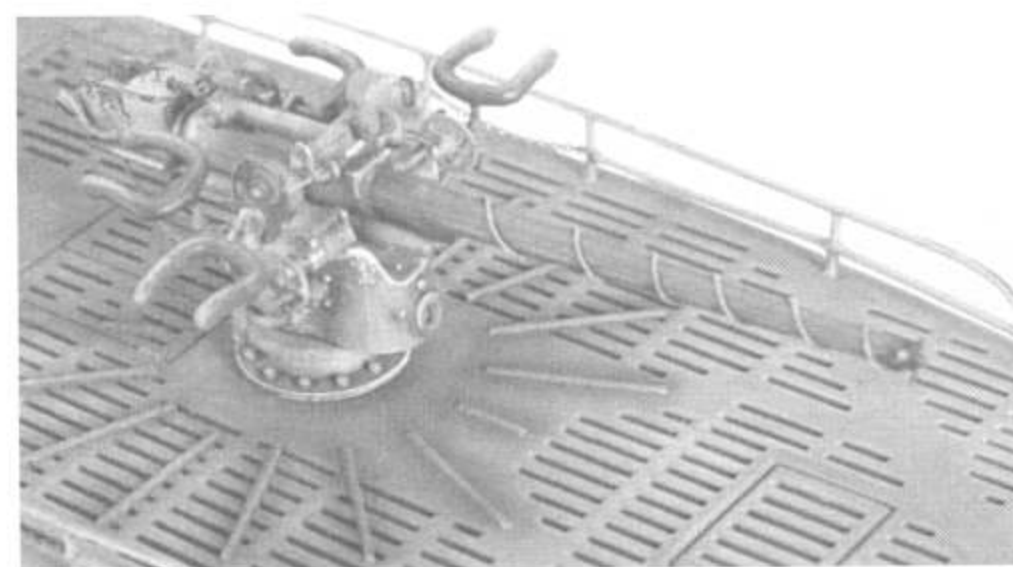
Опора UZO модели (внизу) и самодельная (вверху).



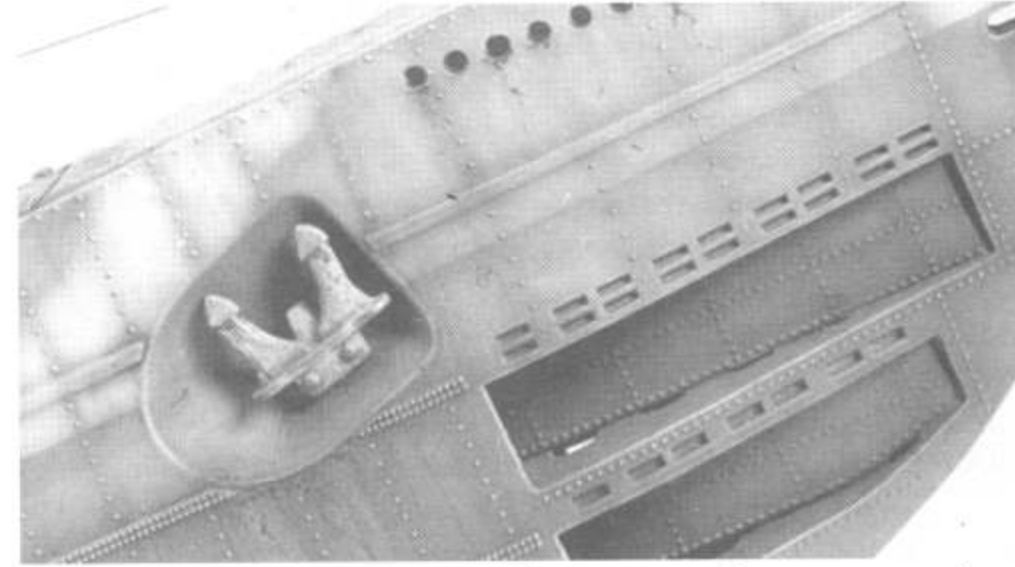
Рубка в сборе, все поручни сделаны из медной проволоки.



Детализровка верхней части перископа.



Окрашенное 88-мм орудие установлено на палубу модели субмарины U-82.



Якорь интенсивно тонирован под ржавчину. Крышки торпедных аппаратов сделаны открытыми.

комплектуется пластиковой подставкой, но корабли всегда лучше экспонировать на подставках из древесины. Использование деревянной подставки следует предусмотреть заранее, поскольку модель будет крепиться к ней шурупами. В местах установки шурупов изнутри корпуса подклеены бруски многослойной фанеры. В брусках и корпусе лодки просверлены сквозные отверстия, очень важно просверлить отверстия точно через киль.

Отверстия

Половинки корпуса собраны. Вроде бы модель начинает обретать форму, но что-то в ней не так... Отверстия в бортах намечены, неплохо намечены, а лучше выполнить их сквозными. Сделать сквозным одно-два отверстия особой проблемы не представляет: сквозные дырки дрелью по концам и выборка пластика между дырками ножом с последующей зачисткой кромок. Беда в том, что дырок несколько десятков. Несложно, но муторно. С оборотной стороны к отверстиям подклеен листовой пластик.

Палуба и другие элементы модели

Палуба расчленена на три секции. Продольные щели в палубе также сделаны не сквозными. Особо амбициозные могут их прорезать, но среднему моделисту вполне хватит возни с отверстиями в бортах. Секции палубы очень хорошо подходят к половинкам корпуса – подгонка минимальна.

В ходе работы над моделью пришлось ознакомиться с пятью книгами, посвященными кriegsmарине. Тщательно проанализированы различия в разных лодках проекта VIIc и выявлены наиболее общие для них детали. Хорошо, что ни одно издание, посвященное подводному флоту Рейха, не обошло вниманием субмарины данного типа. Затем были выполнены от руки чертежики, согласно которым производилась супердетализировка.

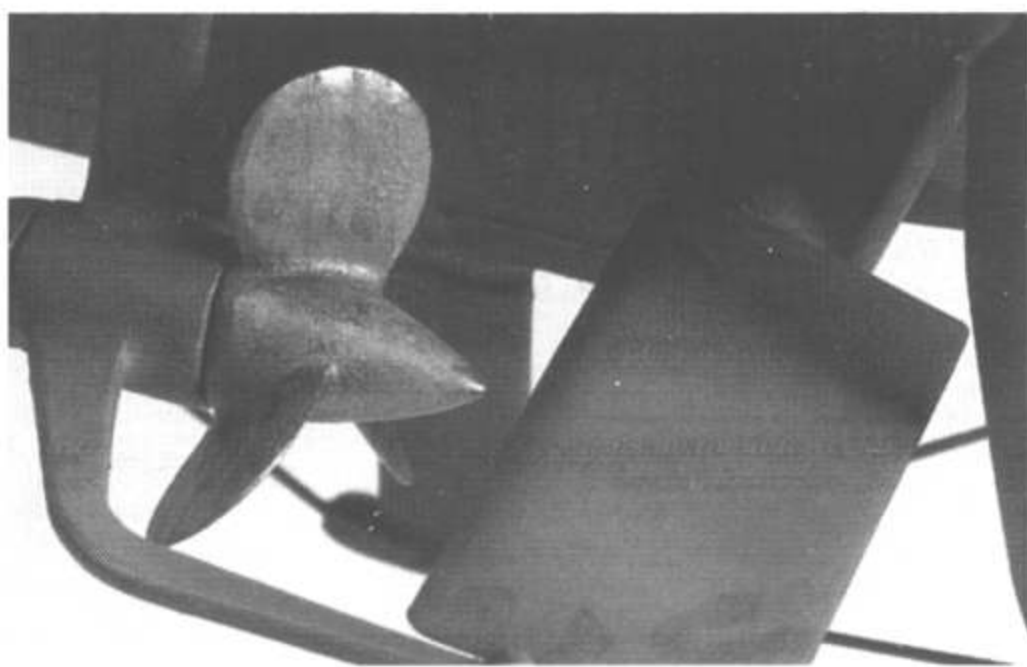
Рубка лодки детализирована очень подробно, но основной перископ получился слишком коротким, также коротковата задняя палуба рубки, мала по размерам процентов на 25-30 опора UZO (U-boot Ziel Optic). Самое простое решение – изготовить опору заново из пластика. Поручни сделаны из тянутых литников.

Перископ имеет коническую форму, поэтому нарастить его непросто. Сначала в высверленное в перископе отверстие был вклеен отрезок медной проволоки, затем нанесен толстый слой цианакрилового клея. После просушке перископу придана коническая форма.

На палубу рубки добавлены два самодельных компаса. Вентиляционные решетки на рубке показаны сильно упрощенно. Решетки вырезаны и заменены фототравленными деталями фирмы Эдуард.

Ограждение пушки в кормовой части рубки склеивается из двух половинок. Обычно подобные вещи требуют замены, но здесь пришлось только слегка подшпаклевать и зачистить места стыка половинок. Увы, комплимент нельзя отнести к другим деликатным деталям рубки – поручням, подножкам, которые совершенно необходимо заменить самодельными из проволоки или тянутых литников.

Палубное орудие калибра 88 мм выполнено на высоком уровне, но ... Вы поняли, его не помешает доработать. Тут, собственно,



Крупный план гребного винта. Винт окрашен сначала черной краской, затем – Chrome, затем – прозрачной желтой и тонирован краской XF-28 Park Green для имитации патины, покрывающей корродированные участки.

все цепляется одно за другое. Прорезаны дырки в бортах, надо бы и рубку до ума довести. Рубка детализована, а пушка останется такой, как была? Ну уж нет! Все ручки-штурвалы сделаны заново из проволоки, добавлены колесики от Абера, фототравленка, трубочки. Аналогичная работа произведена с 20-мм автоматом на задней палубе рубки. Работа тонкая, почти ювелирная, требующая особой аккуратности. Надо ли говорить, что пластиковое ограждение гребного винта было заменено проволочным? Дальше возникло желание понаставить позабытых производителем головок болтов на люках.

На горизонтальных рулях имеют место быть огромные кружки от толкателей пресс-формы. Ну этот дефект устраняется элементарно с помощью шпаклевки и наждака. Следы от толкателей были также на лопастях гребного винта.

Окраска

Существует несколько мнений по поводу окраски нижних поверхностей корпусов субмарин кriegsmарине: красный с черной ватерлинией или темно-серый вообще без ватерлинии. Красный – это стандарт, но он более заметен. Возможно подводные части лодок были красными до войны, а во время войны более практичной представляется темно-серая окраска.

Итак, вся модель предварительно покрашена в темно-серый цвет. Верх корпуса и рубка камуфлированы полосами светло- и средне-серого тонов. Большая часть палубы германских У-ботов представляла собой деревянный настил, окрашенный в черный или темно-серый цвет. Под воздействием соленой морской воды и солнца настил приобретал более светлый оттенок, порой краска вообще слезала, обнажая древесину, особенно в тех местах, где больше всего ходили моряки. Судя по фотографиям, корпуса субмарин также «очищались»! от краски, потеки ржавчины были едва ли не везде. При имитации повреждений окраски не следует забывать про масштаб модели: 72-й масштаб, не тот, в котором стоит увлекаться «ободранностью и лущением». Прямая имитация ржавчины на модели выполнена более чем скромно, а общая потрепанность лодки передана вертикальными полосками темно-серого цвета, покрашенными из аэрографа. Модель окрашена акриловыми красками фирмы Тамия, мелкие элементы покрашены от руки кисточкой красками фирмы Vallejo. Металлические участки перископа – Chrome фирмы Alclad II. Лопастей гребного винта – сначала Chrome фирмы Alclad II, затем – слой прозрачной краски желтого цвета той же фирмы, в результате удалось добиться эффекта бронзы.

В заключении установлены натяжные радиоантенны из тонкой рыболовной лески, закреплены флаги.

Вердикт

Классная модель! Огромная, но – не ужасная, а главное точно выполненная. Потенциал для доработки поистине безграничен. Спасибо тебе, старый добрый Ревелл!



Сложенный Фэйри «Фалмер»

Масштаб: 1 : 72

Производитель: Ревелл



Поступивший на вооружение авиации флота Ее Величества в июне 1940 г., через два с половиной года после принятия на вооружение RAF «Харрикейна», «Фалмер» стал первым истребителем-монопланом ФАА, вооруженным восьмью пулеметами «Браунинг». «Фалмер» имел то же вооружение и тот же двигатель, что и «Харрикейн», однако экипаж морского истребителя состоял не из одного, а из двух человек. Не удивительно, что летные характеристики «Фалмера» оказались много хуже, чем у

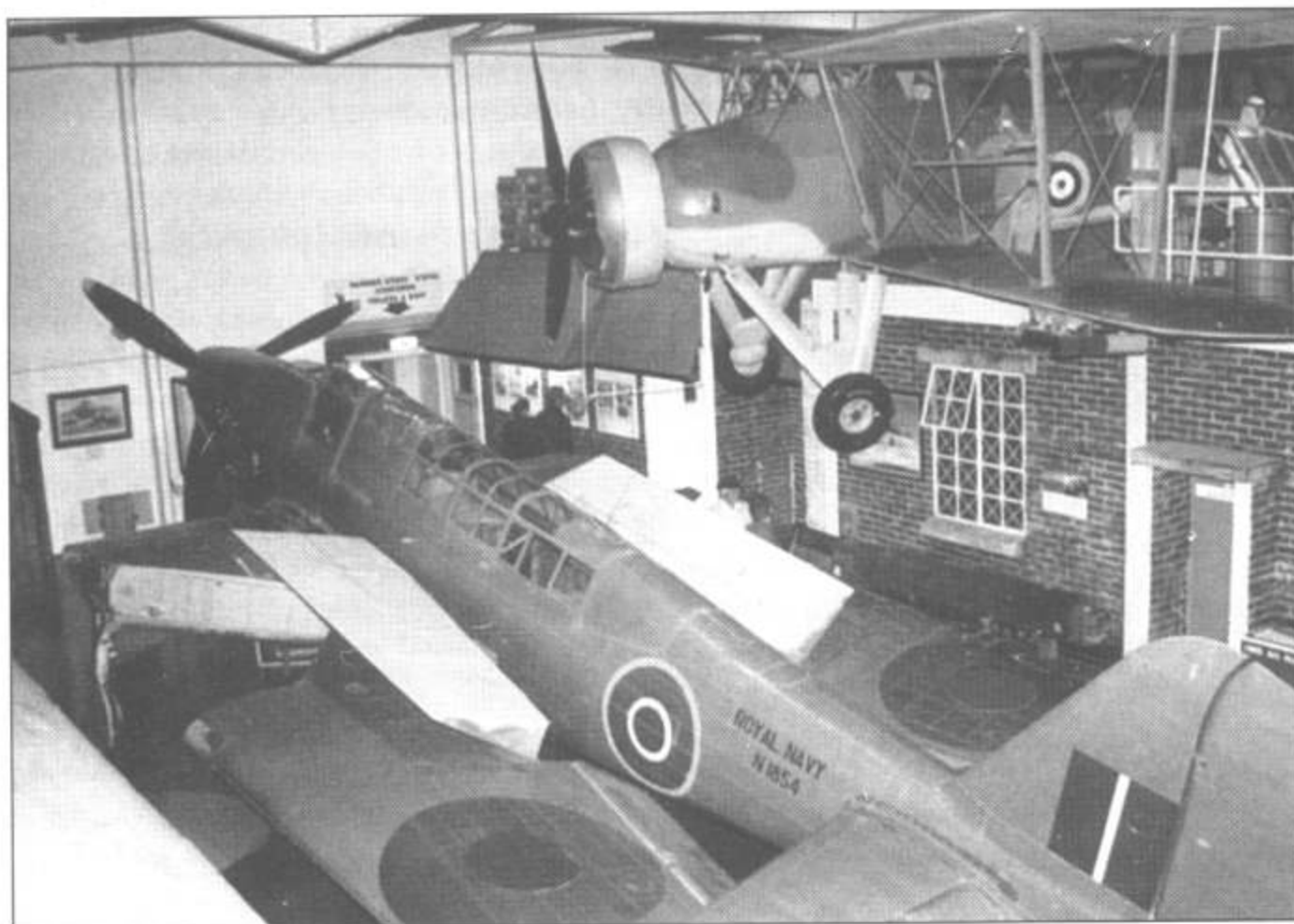
«Харрикейна», так максимальная скорость составляла 397 км/ч (у «Харрикейна» 539 км/ч). «Фалмер» очень медленно набирал высоту, а практический потолок был ограничен 5800 м.

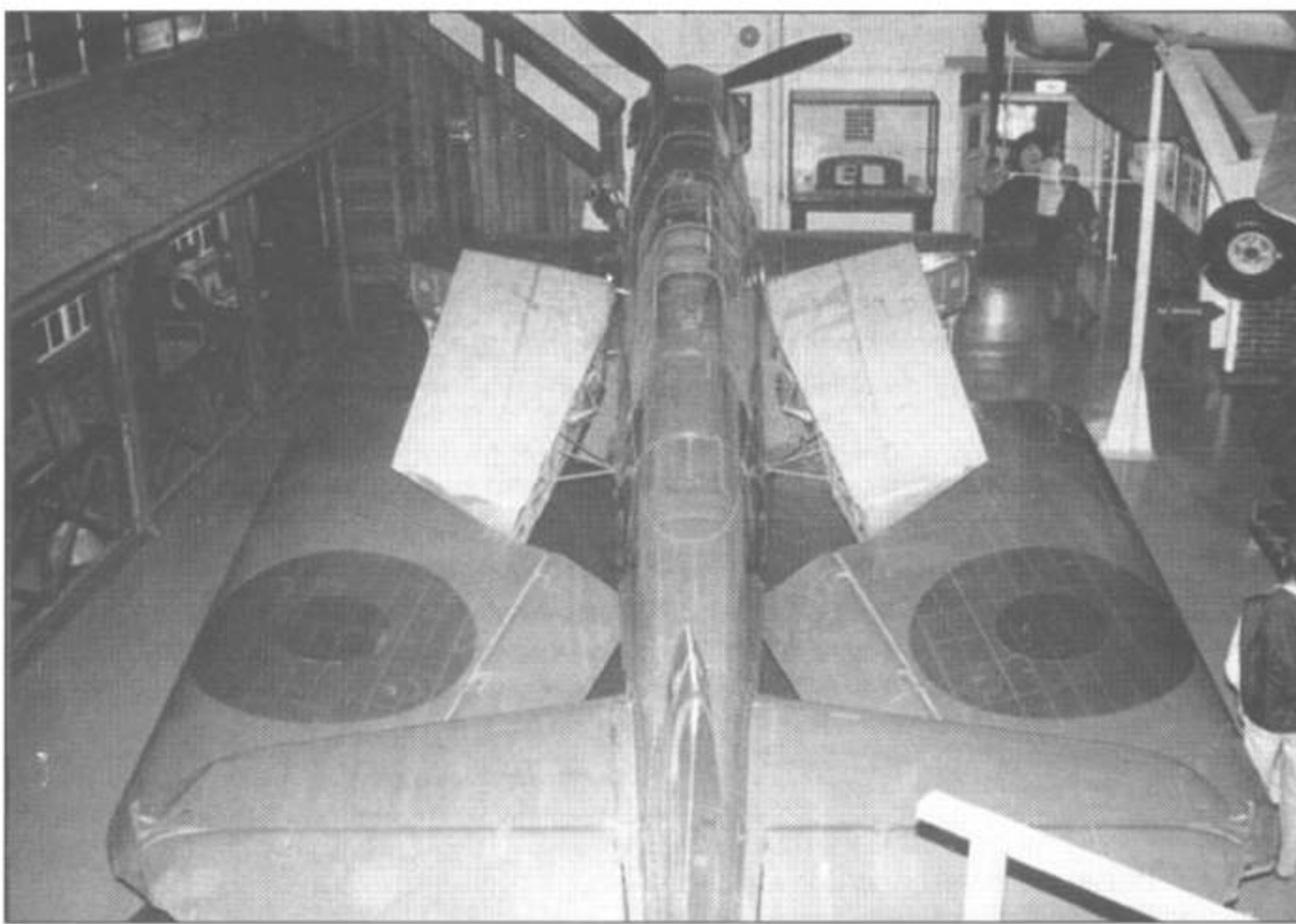
В тяжелейшее лето 1940 г. Британии было не до жиру. «Фалмер» превосходил своих предшественников – истребитель «Гладиатор» и истребитель-бомбардировщик «Скуа», этого оказалось достаточным для принятия нового самолета на вооружение. Первой получила «Фалмеры» 806-я эс-

кадрилья, которая базировалась в Истлейге. В июле 1940 г. эскадрилья вместе с авианосцем «Илластриес» ушла на Средиземное море. Ряд флотских эскадрилий, базировавшихся на Острове, получил «Фалмеры», но в Битве за Британию приняли участие только две из них – 8034-я и 808-я.

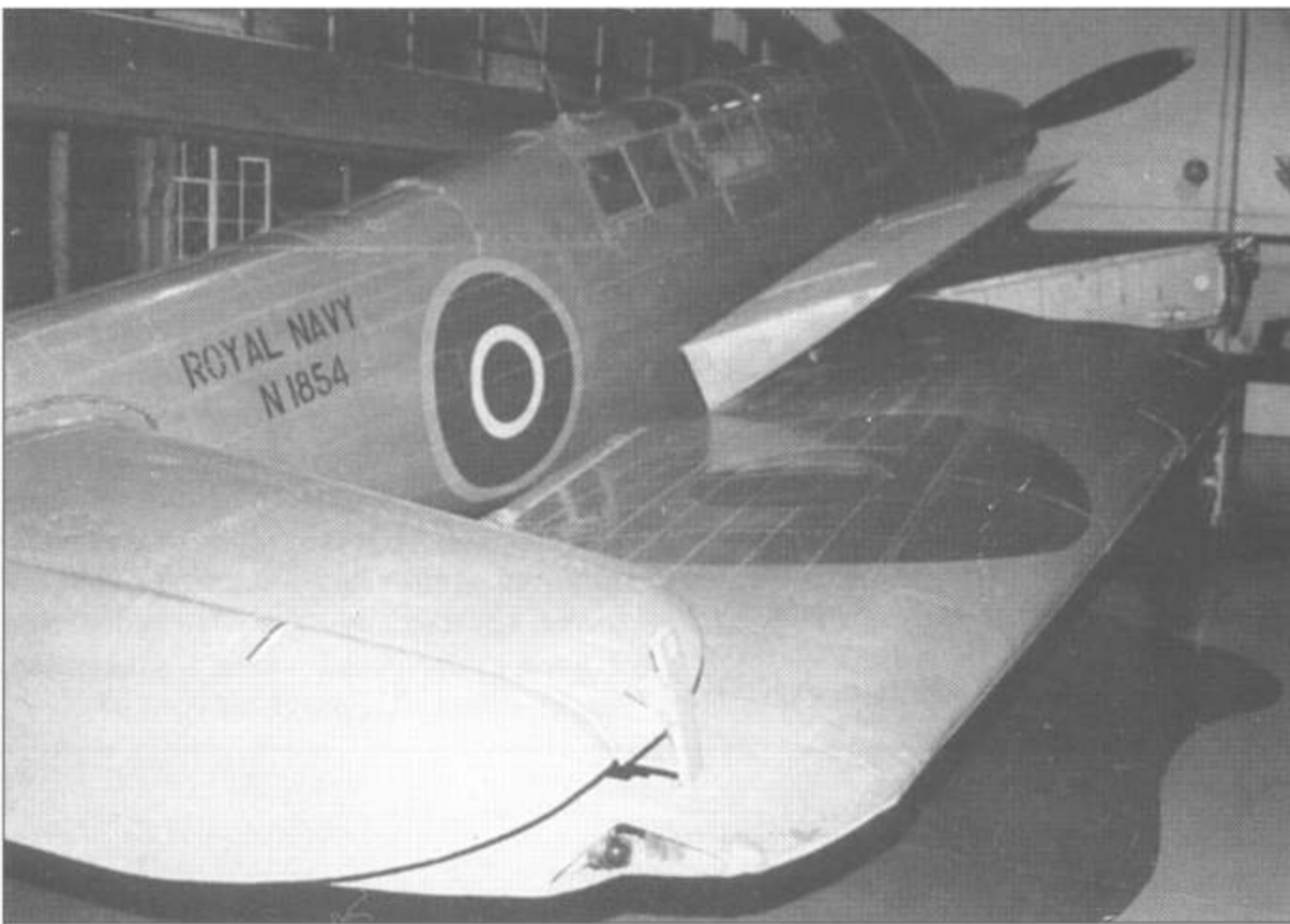
Основным районом боевых действий «Фалмеров» стало Средиземное море, но они также принимали участие в обороне Цейлона и в сопровождении Северных конвоев. Летные характеристики морских истребителей порой уступали характеристикам сухопутных бомбардировщиков противника. «Фалмер», как минимум, не превосходил по комплексу летных характеристик итальянский бомбардировщик SM.79. Противостоять противнику удавалось за счет высокого мастерства экипажей «Фалмеров» и, в особенности, благодаря использованию РЛС обнаружения воздушных це-

Единственный уцелевший «Фалмер» (N 1854) выставлен в Музее морской авиации в Йовилтоне. Это – одновременно прототип и первый серийный самолет, изготовленный заводом в Чэпеле под Стоукпортом в 1940 г. Позже машину модернизировали в прототип Mk.II. После войны самолет с регистрационным кодом «G-AIBE» эксплуатировался на фирме Фэйри до 1962 г. В 1962 г. машину передали в музей. Самолет находится в прекрасном состоянии.





Вид сзади сверху на «Фалмер» из Йовилтона. Просматривается детализировка начинки крыла. Элероны немного отклонены вниз. Этот момент не нашел отражения на модели, поскольку до визита в Йовилтон автор как-то не обращал внимание на такой нюанс.



Еще один снимок живого «Фалмера» из Йовилтона. Виден фиксатор, которым консоль крыла в сложенном положении крепится к законцовке стабилизатора. На модели фиксатор не сделан сознательно по причине накатившего приступа лени. У самолета утрачен прозрачный обтекатель навигационного огня на законцовке консоли крыла.

лей, в области радиолокационной техники англичане тогда здорово опережали другие страны. Наиболее известным сражением на Средиземноморье с участием «Фалмеров» стала защита мальтийского конвоя «Санта Мария», более известная как операция «Пьедестал». «Фалмеры» использовались как истребители и истребители-бомбардировщики на Мальте, Крите и в Западной Пустыне. В качестве разведчиков и ударных самолетов они в 1942 г. принимали участие в операции «Торч». К 1942 г. «Фалмеры» в качестве дневных истребителей сменили более современные истребители «Марглет», «Си Харрикейн» и «Сифайр». «Фалмеры» стали использоваться как учебно-тренировочные самолеты и ноч-

ные истребители, последние оснащались бортовыми радиолокаторами.

Последней боевой операцией с участием «Фалмеров» стал поиск 8 февраля 1945 г. подводной лодки при прикрытии Северного конвоя. Самолет «Фалмер» Mk.II из 813 эскадрильи взлетел тогда с авианосца «Кампания». Из того боевого вылета «Фалмер» не вернулся.

Уцелевший в Йовилтоне

Единственный сохранившийся до настоящего времени «Фалмер» находится в коллекции Музея морской авиации в Йовилтоне. Самолет демонстрируется со сложенными консолями крыла. Даже при сложенном

крыле хорошо видна маркировка бортов фюзеляжа самолета.

В течение многих лет единственно возможным способом пополнить свою коллекцию моделью «Фалмера» оставалась возня с вакушкой от фирмы Rareplanes, пока малоизвестная фирма Vista не сделала литую модель. Пресс-форма от Vista попала к Ревеллу. Те же отливки пакует в свои коробки с рисунком «Фалмера» периода операции «Торч» чешский Шмер. Фирма Airwaves выпустила конверсионный набор, позволяющий выполнить модель «Фалмера» со сложным крылом.

Фототравленный конверсионный набор фирмы Airwaves включает 22 фототравленных детали. Каждую консоль крыла модели предварительно необходимо разделить на три части: внутреннюю секцию, внешнюю секцию и закрылок. Внешняя секция заливается вдоль фюзеляжа, внутренняя секция приклеивается к фюзеляжу. Закрылок приклеивается над внешней секцией. Прежде чем крыло членится на секции, оно собирается согласно инструкции к модели.

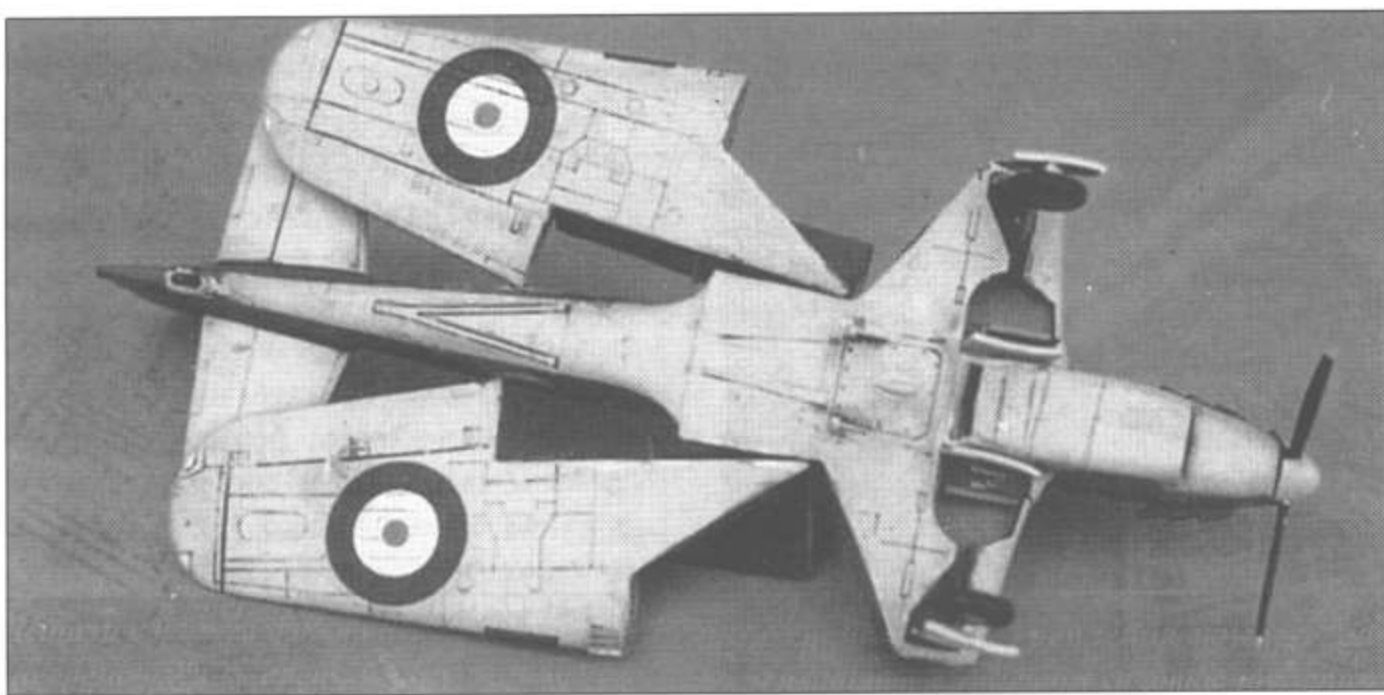
Сборка модели начата с интерьера кабины. Интерьер окрашен в цвет Interior Green, отдельные элементы интерьера окрашены в черный цвет. Интерьер тонирован методом заливки масляной краской коричневого цвета и методом сухой кисти серебрянкой. Кабина летчика не дорабатывалась. В кабину наблюдателя поставлена радиостанция. Модель Ревелла комплектуется декалью на приборную доску и компас в кабине летчика.

Доработка крыла

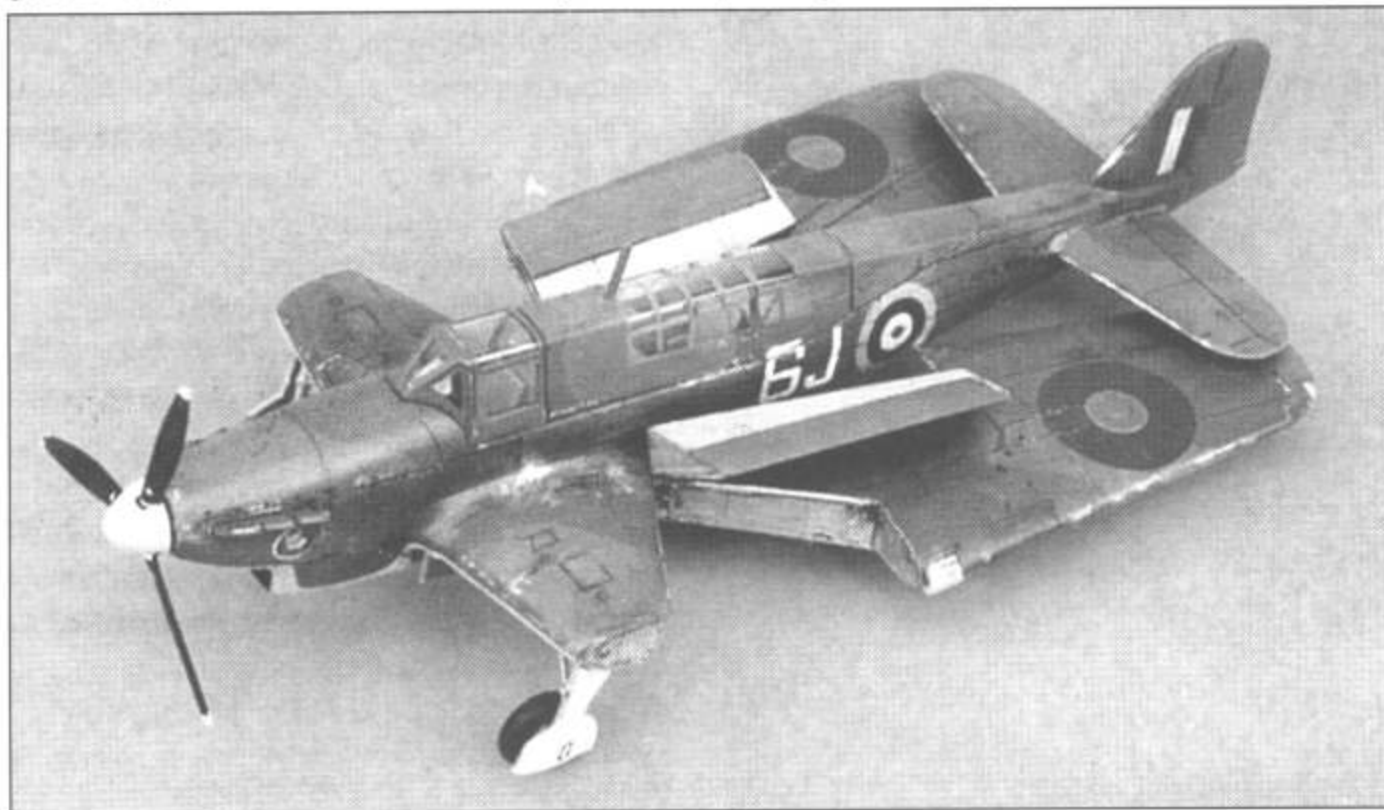
Модель сама по себе проста, но, тем не менее, эффектна даже при сборке из коробки. Собирается без проблем. Все линии расшивки аккуратно гравированы, шпаклевки при сборке не требуются совсем. Поскольку крыло было решено выполнить в сложенном положении, то кое-какие доработки все-таки пришлось произвести. Как уже говорилось, консоли крыла надо расчленить. На первый взгляд это сделать просто – резак по линиям расшивки. Тем не менее, работа потребовала аккуратности и концентрации внимания. Линии расшивки, по которым членится крыло не параллельны. Особенно трудно далось отделение внешней части крыла от внутренней. Обе секции после отделения оказались поцарапанными, дефекты заделывались шпаклевкой. Фототравленный набор не позволяет на 100 % детализовать сложенное крыло, но имеющихся деталей вполне достаточно для резкого улучшения внешнего облика модели. Почти все мелкие медные детали аккуратно приклеены в нужные места, начиная с ниш основных опор шасси и заканчивая закрылками. Закрылки удобнее приклеивать после окраски крыла в уже готовом виде.

Схемы окраски

Большинство «Фалмеров» окрашивалось по схеме Temperate Sea. Самолет же из



*Вид снизу на собранную и окрашенную модель. Большинство «Фалмеров» британского флота окрашивались по схеме *Temperate Sea*, низ при этом окрашивался в цвет *Sky*.*



*Общий вид собранной и окрашенной модели. За исключением крыла, модель собрана из коробки. Сложенное крыло доработано фототравленными деталями из конверсионного набора фирмы *Airwaves* (AC72-224).*

Йовилтона окрашен в цвета фирмы Фэйри (фирменные цвета применялись с конца 40-х годов по 50-е) – серебранка и NAVY Blue. Ночные истребители окрашивались по схеме *Medium Sea Grey/Dark Green*. Интересные схемы окраски использовались на самолетах 807-й эскадрильи, захваченных французскими войсками правительства Виши в Сенегале: на фюзеляжах были нанесены полосы и стрелы белого цвета, а также французские кокарды.

В качестве прототипа модели был выбран ночной истребитель, принимавший участие в операции «Торч». Самолет окрашен в цвета *Dark Slate Grey* и *Sky*. Данный вариант предусмотрен фирмой Ревелл – Mk. II X8559/6J из 809-й эскадрильи, авианосец «Викториус», 1942 г. В носовой части фюзеляжа этой машины был изображен утенок Дональд Дак. «Наскальная живопись» крайне редко встречалась на самолетах британской морской авиации. Это 35-й самолет, последней серии из 200 «Фалмеров», построенных заводом в Стокпорте. Самолет был отремонтирован в Кении после неудачной посадки на авианосец, тогда самолет состоял на вооружении 809-й эскадрильи. В конечном итоге машину сбили в 1943 г. над Порт-Рейтцем. Наиболее заметное внешнее отличие самолетов модификации Mk.II от

более ранней Mk.I – наличие тропического фильтра на носовом воздухозаборнике. Так обычно утверждают. Но – неверно. Фактически далеко не все Mk.II оснащались

фильтрами. Основное отличие – двигатель. На Mk.I стоял Мерлин –VIII, а на Mk.II – Мерлин-30, сечение воздухозаборника Mk.II было немного увеличено, как раз под монтаж тропического фильтра. Но вернемся к модели.

Самолет окрашен кисточкой красками *Dark Slate Grey* фирмы *Polyscale* и *Extra Dark Sea Grey* фирмы *Xtracolor*. Окрашенная модель перед нанесением декалей покрыта глянцевым лаком.

Декали взяты от модели Ревелла. Качество декалей весьма посредственное: подложка серебрится сразу же после нанесения декали на модель, в процесс высыхания блеск только усиливается.

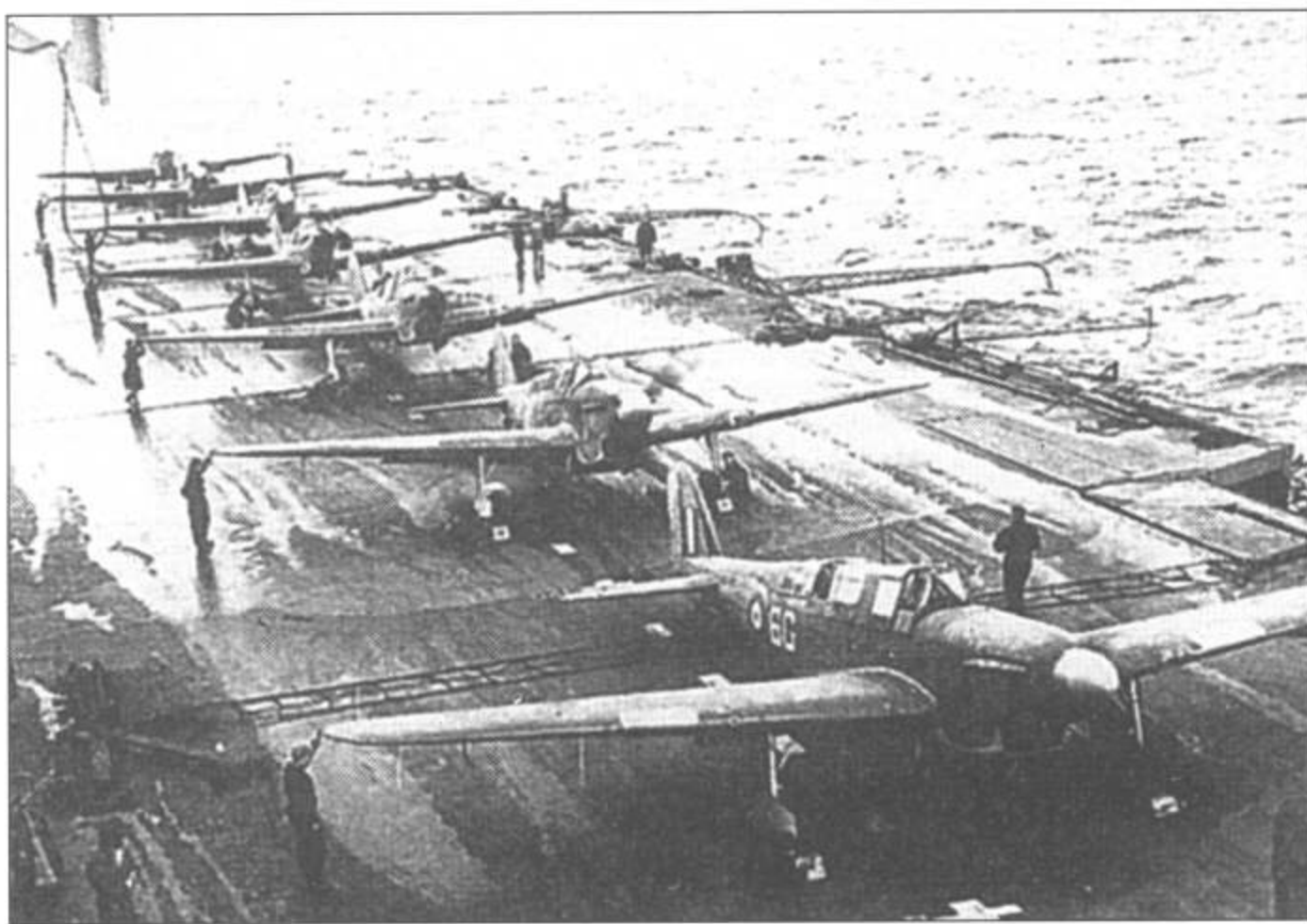
Модель с переведенными декалями задута в несколько слоев матовым лаком фирмы *Polyscale*, линии расшивки проработаны черной акварелью. Палубные самолеты эксплуатировались в жестких условиях, что не могло не отразиться на их внешнем виде. На модели интенсивно имитированы следы эксплуатации – лущение краски, потеки масла.

К окрашенной модели пристыкованы шасси, пропеллер, фонарь и консоли крыла в сложенном положении.

Завершение работы

В заключение на модель была установлена натяжная антенна, имитирована копоть на бортах фюзеляжа от выхлопных газов двигателя. Благодаря сложенному крылу, вид модели получился необычным. Она отлично дополнила стоявшую на полке «Барракуда», конвертированную схожим путем.

В заключение стоит напомнить интересную фразу командующего Средиземноморским флотом в 1941 г. адмиралом Сормервиллом: «Оказывается итальянские пилоты оценивают «Фалмер» гораздо выше, чем наши летчики. Один попавший в плен итальянский офицер, утверждал, что его сбил «Харрикейн».



«Фалмеры» на палубе авианосца «Илластриес», 1940 г. Техническая отсталость машины компенсировалась мужеством и мастерством летчиков - «Фалмеры» заметно портили жизнь итальянским пилотам. Против немцев же, у них не было почти никаких шансов победить, а то и просто уцелеть.

Доработка моделей танков



*Готовая модель танка
М24 «Чаффи».*

Введение

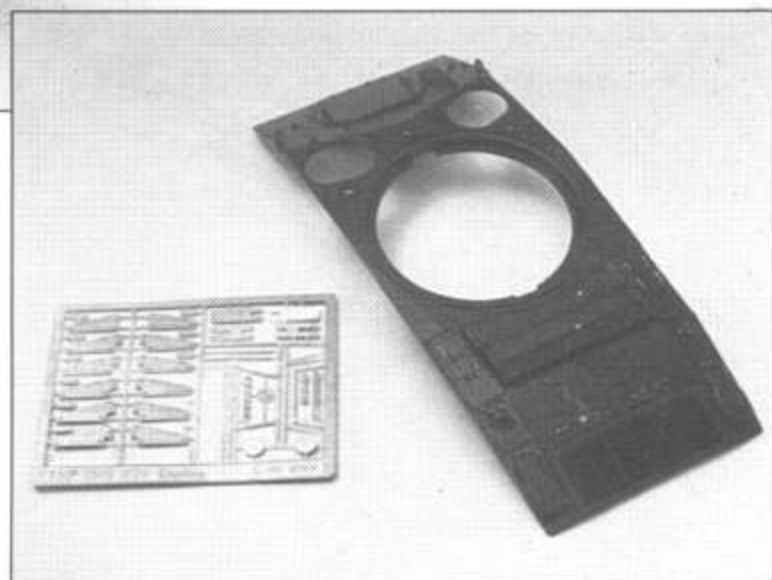
Моделисты-энтузиасты всегда стараются внести что-нибудь от себя в промышленный набор даже самой известной фирмы. В этом нет ничего удивительного, поскольку процесс литья под давлением имеет ограничения технологического порядка, которые не позволяют с необходимой точностью воспроизвести некоторые элементы модели. Технологические ограничения - причина, пожалуй, главная, но - не единственная. Каждый энтузиаст мнит себя Мастером, а Модель, выполненная Мастером, всегда должна отличаться от убогой модельки, собранной из коробки каким-то хоббитом, то есть человеком, для которого сборка моделей является всего-навсего хобби, а не смыслом жизни. К вящему неудовольствию хоббитов на рынке появилась масса коммерческих наборов и аксессуаров, которые позволяют в значительной степени улучшить качество модели из коробки и придать ей единственность-неповторимость. Детали конверсионных наборов чаще всего изготовлены из металла методом фототравления или литьем из эпоксидной смолы. Работа с этими материалами имеет ряд особенностей.

Детализровка моделей

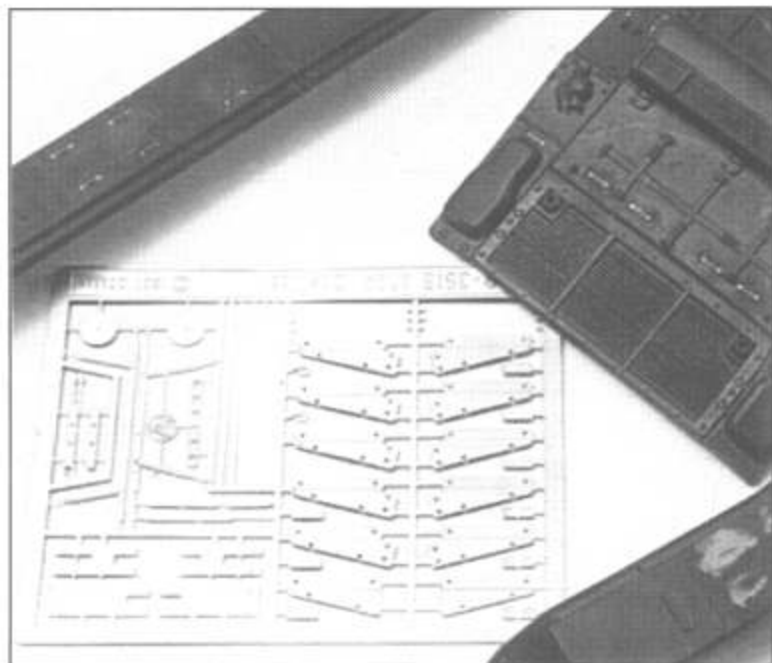
Фототравленные металлические детали позволяют резко поднять уровень детализации модели и добиться большей реалистичности. С другой стороны, работа с фототравленкой требует особой аккуратности, а время сборки модели увеличивается в разы. Уровень детализации можно еще больше усилить, если использовать самодельные детали. Надо говорить, что время сборки возрастет еще больше?

Эволюция бронемоделизма

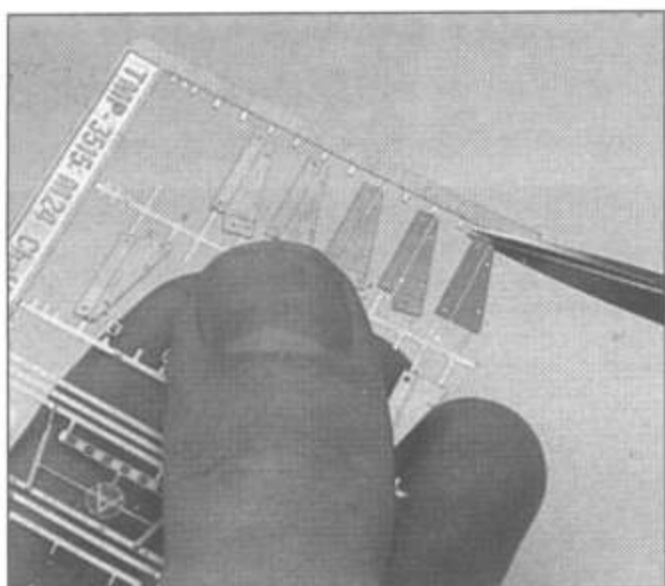
Основной предмет моделирования любителей бронетехники, танк, появился на полях сражений в годы Первой мировой войны. Модели же бронетехники стали производить сравнительно недавно. Первая модель пластикового танка появилась гораздо позже первой пластиковой модели самолета. Изначально модели бронетехники выпускались в железнодорожном масштабе 1:76 (многие из них до сих пор несложно найти в магазинах, но на новых коробках стоит масштаб 1:72, хотя модели остались прежними), но затем доминирующими стали модели в масштабе 1:35. В 35-м масш-



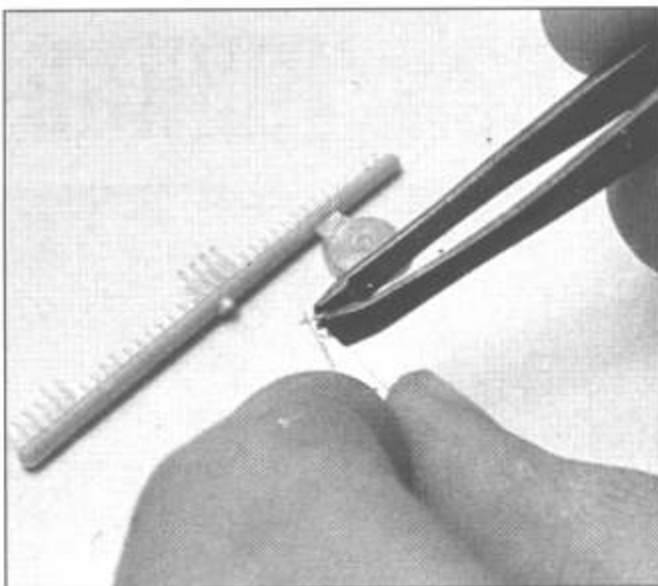
*Верхняя деталь корпуса модели танка М24 и
плата фототравления конверсионного набора.*



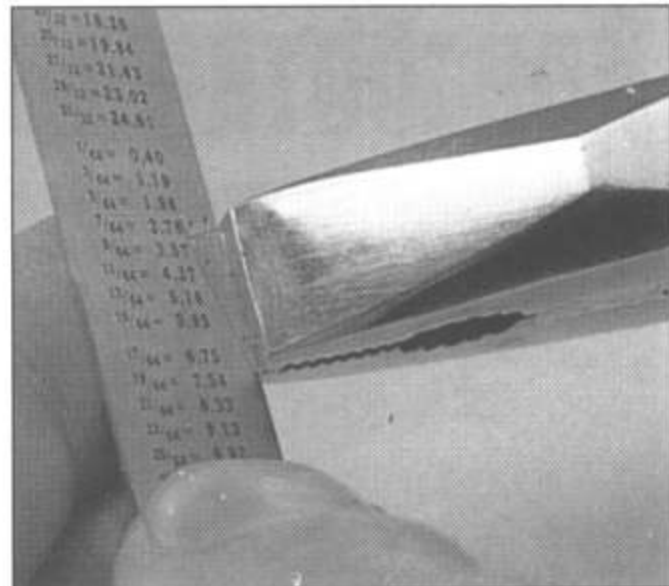
Деликатные поручни на корпусе сделаны из тонкой проволоки.



Детали с платы фототравления аккуратно срезаются острейшими ножницами.



На кронштейны крепления крыльев наклеиваются пинцетом головки заклепок.



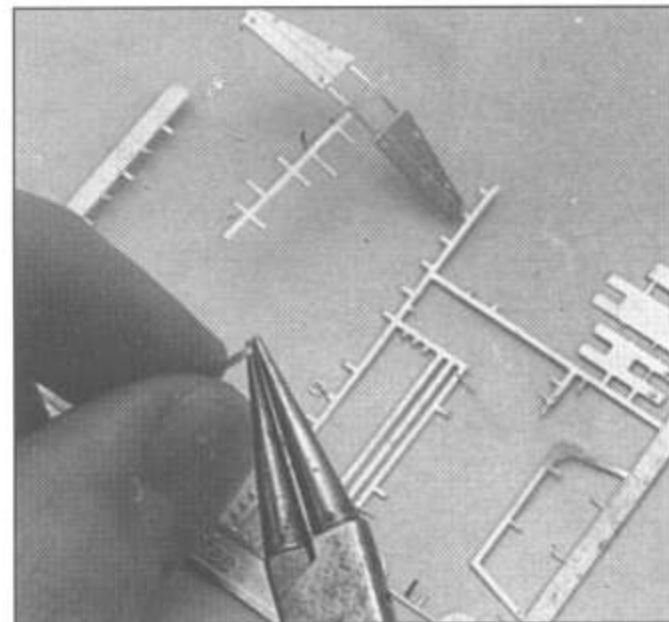
Кронштейны сгибаются пассатижами на кромке металлической линейки.

табе выпускается не менее 2/3 всех моделей. Внимание моделистов, которые занимаются бронетехникой, в большинстве случаев акцентируется на машинах периода Второй мировой войны, прежде всего - германских.

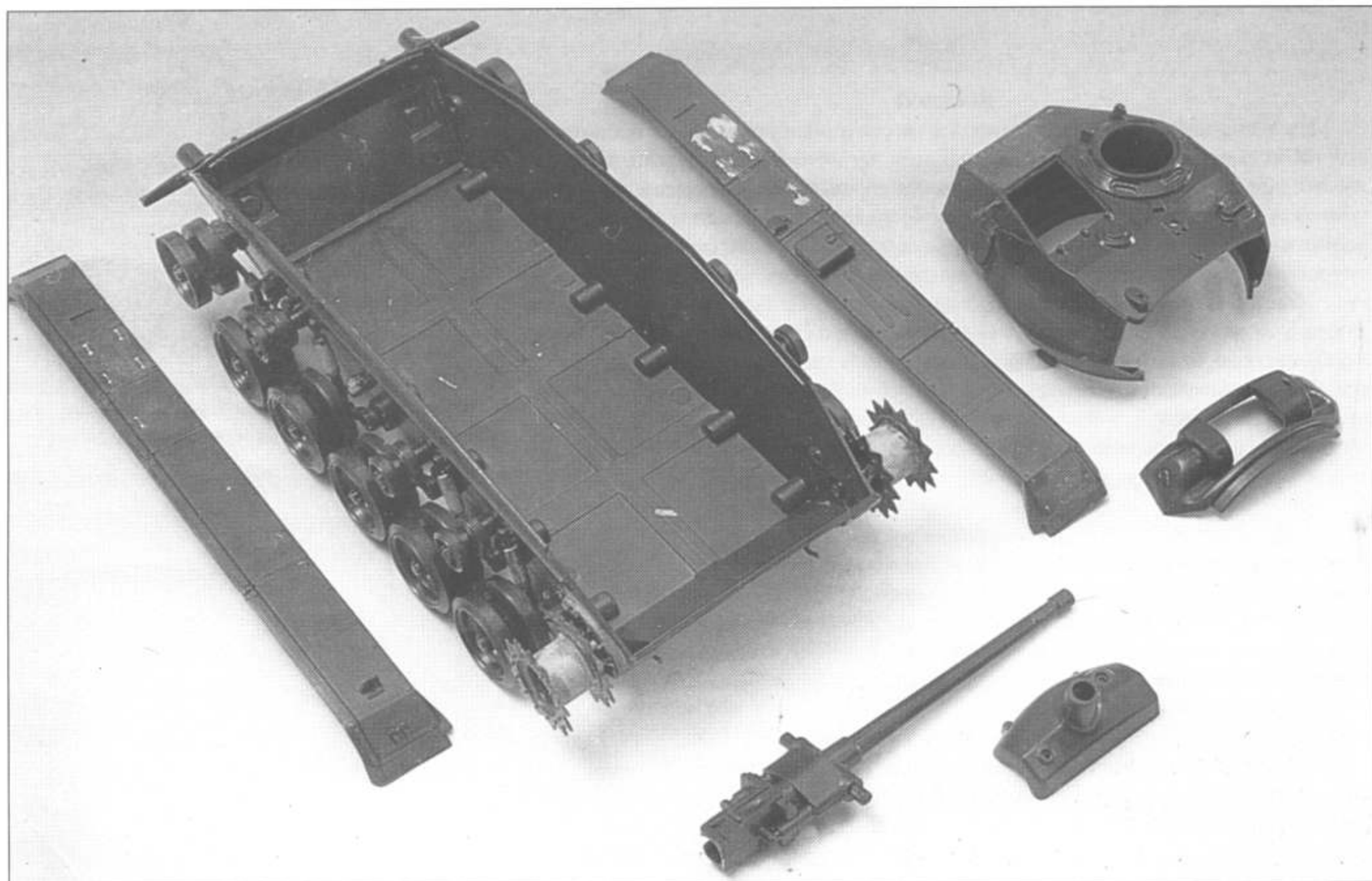
Фирмы - пионеры - Аврора, Линдберг, Ревелл - делали свои первые модели в промежуточных масштабах. Монограм взял за основу популярный масштаб оловянных солдатиков - 1:32 (высота фигурки 54 мм) и сделал несколько великолепных моделей американских и германских танков: «Шерман» «Ли»/«Грант», «Пантера», Pz.Kpfw. IV. Фирма включала в свои инструкции на сборки чертежи, фотографии. Качество моделей бронетехники фирмы Монограмм было таково, что многие моделисты-самолетчики плюнули на свои винты и трубы от Фикса, переключившись на броню с заклепками от Монограма. Аирфикс этого пережить не мог

никак - появились модели бронетехники от этой фирмы в масштабе 1:32, в том числе и полугусеничный бронетранспортер Sd.Kfz. 250/3, на котором развезжал пресловутый Роммель. Сегодня модели масштаба 1:32 входят в число раритетов.

Появление на рынке моделей фирмы Тамия в непривычном тогда масштабе 1:35 стало революцией и повергло остальные фирмы в панику. Японцы выпускали по восемь новых моделей в год, в основном - бронетехнику периода Второй мировой войны. Первые модели шедеврами назвать было сложно: посредственное качество, низкий уровень проработки деталей, технологические дефекты. Тамия прогрессировала стремительно. Очень скоро слово «Тамия» стало эталоном для модели: полное отсутствие технологических дефектов, великолепные инструкции, чудесные рисунки на коробках, постоянно растущий уровень детализировки



Ограждение фар гнется на круглогубцах. модели. Японцы просчитались только в одном - поначалу Тамия сделала ставку на моторизацию своих танчиков. Понятно о копийности днища с вырезами под провода и приливами для установки электродвигателей речь вести смысла не имело.



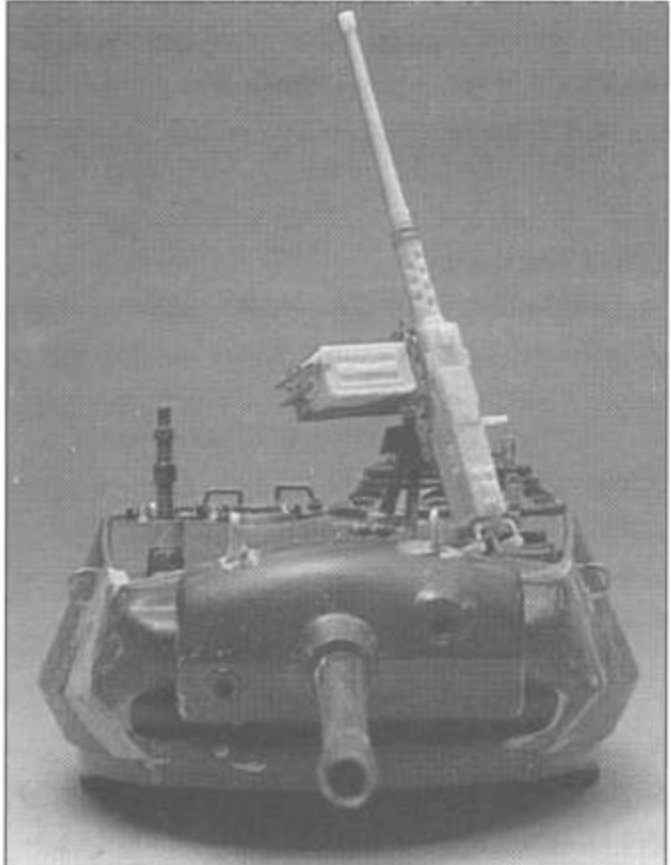
Большинство элементов модели доработано с помощью фототравленных деталей. Вся отлитая заодно с крупными деталями и подлежащая замене фототравленкой мелочь удалена с поверхностей ножом.



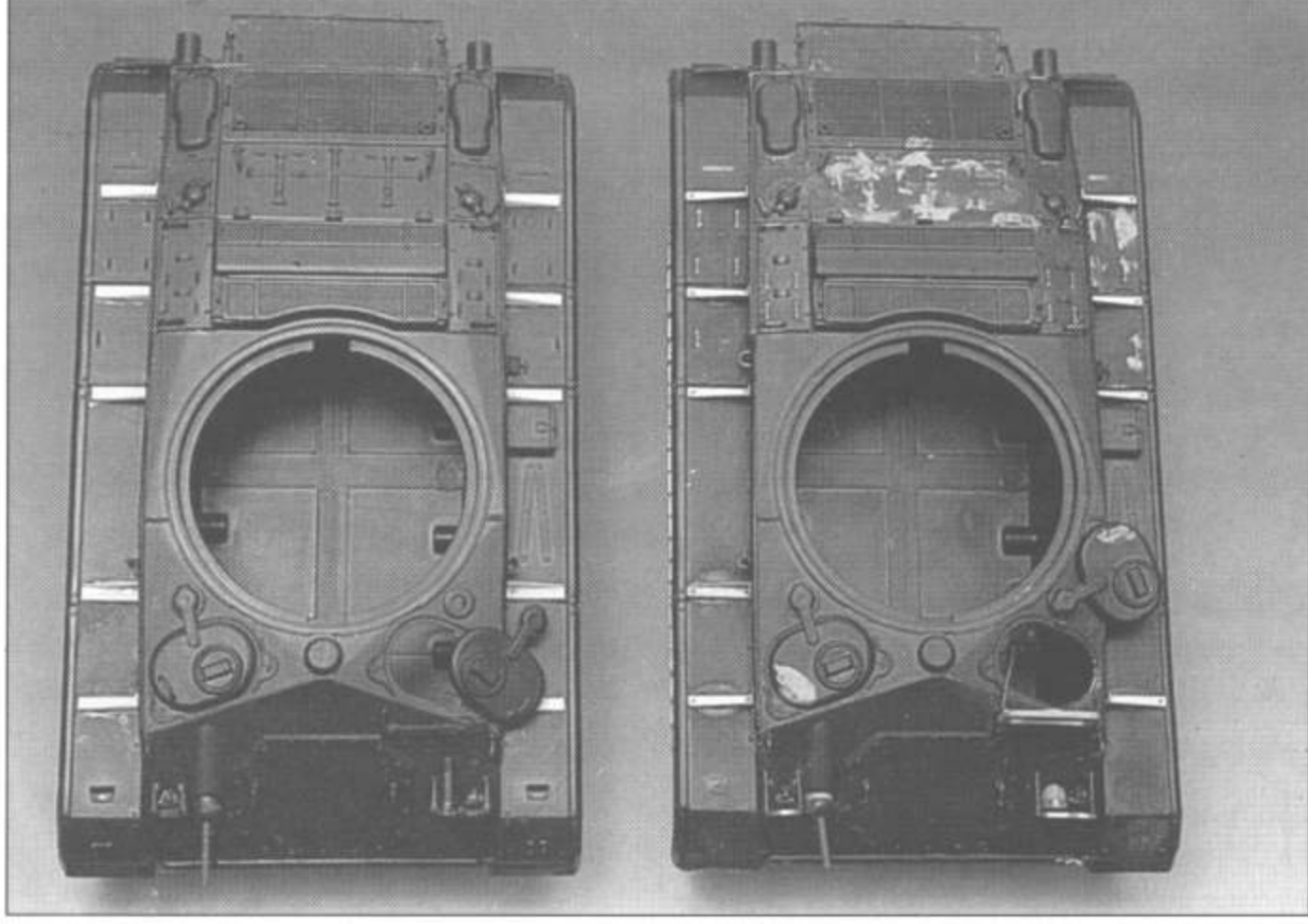
На башне установлен пулемет от фирмы Верлинден, он сделан более подробно.

Вслед за Тамией модели в масштабе 1:35 стала выпускать итальянская фирма Итальяери. Это в чем-то дубоватые модели, хотя и выполнены на очень неплохом уровне. Не Тамия по качеству и детализовке (имеются в виду последние модели Тамии), но не Тамия и по цене. Важным шагом вперед стал отказ итальянцев от моторизации своих копий, что немедленно оценили широкие массы стендовых модельеров. Интенсивная конкуренция двух китов модельного бизнеса самым положительным образом отразилась на качестве моделей. В очередь за грандами встали более мелкие производители - Отаки и Ничимо.

Со временем производители перестали ограничивать свой ассортимент Второй ми-



Вид башни спереди. Поручни сделаны из медной проволоки.



Сравнение корпусов двух идентичных моделей. Корпус слева собран практически из коробки, заново выполнены только кронштейны крепления крыльев. Корпус справа интенсивно детализован, в том числе замене подверглось ограждение фар.

ровой войной, появились модели бронетехники вьетнамского периода, войн на Ближнем Востоке. Тем не менее и сейчас бронетехника Второй мировой войны занимает львиный сектор рынка.

В последние годы все более заметной становится своеобразная тенденция: модельеры стараются конвертировать промышленные модели, отображающие наиболее массовые модификации танков и бронемашин, в модификации редкие. «Редкости» стали выпускать и гиганты бизнеса, однако наиболее типичными остаются два пути постройки копий раритетных танков: изготовление подлежащих замене деталей с нуля самостоятельно или использование конверсионных наборов. Другое направление в современном мейнстриме - максимальное приближение модели к прототипу. Тут опять

в большинстве случаев модельеры идут на использование деталей конверсионных наборов. По любому готовая модель представляет сочетание деталей из разных материалов: пластик, проволока, медные или стальные фототравленные детали, эпоксидка.

Вперед к совершенству!

Супердетализовка и конверсии с использованием промышленных наборов сегодня уже являются типичными работами. Модельеры-эксперты в конечном итоге приходят к тому с чего начиналась супердетализовка - с самостоятельного изготовления нужных деталей. Работа с промышленными конверсионными наборами и самостоятельное изготовление деталей требует большего ассортимента инструментов, чем просто сборка модели из коробки.

Большинство начинало с моделей бронетехники в масштабе 1:72/76, но в конечном итоге переходили к более крупному 35-му масштабу, а отдельные наиболее продвинутые особи - к еще более крупному 1:24. Чем крупнее масштаб - тем больше возможность приблизить модель к оригиналу за счет повышения уровня детализовки.

Специфика моделей бронетехники

Еще до начала работы по сборке модели необходимо продумать как будет выглядеть конечный результат. Будет ли модель экспонироваться изолированно, или же станет элементом диорамы. В первом случае общая форма модели изменений не претерпевает (если конечно модель хорошо ложится в чертежи), добавляются только элементы супердетализовки, при окраске и тонировании такой модели не стоит увлекаться имитацией загрязнений. Во втором случае модель необходимо вписать в контекст диорамы. Очень часто приходится «перепиливать» ходовую часть, а то и весь корпус.

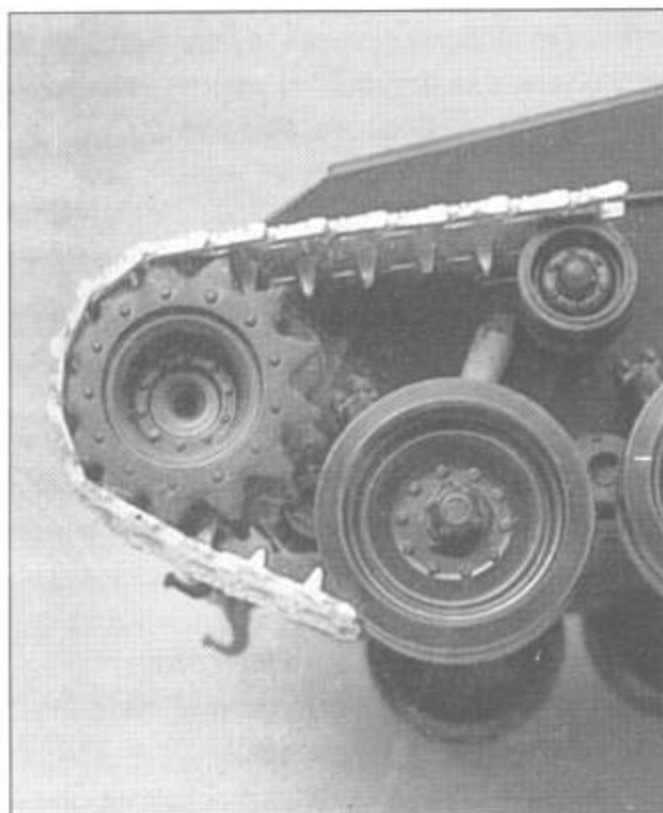


Вид башни сзади. Монтажные проушины - медная проволока, крепежные крюки фототравленные.

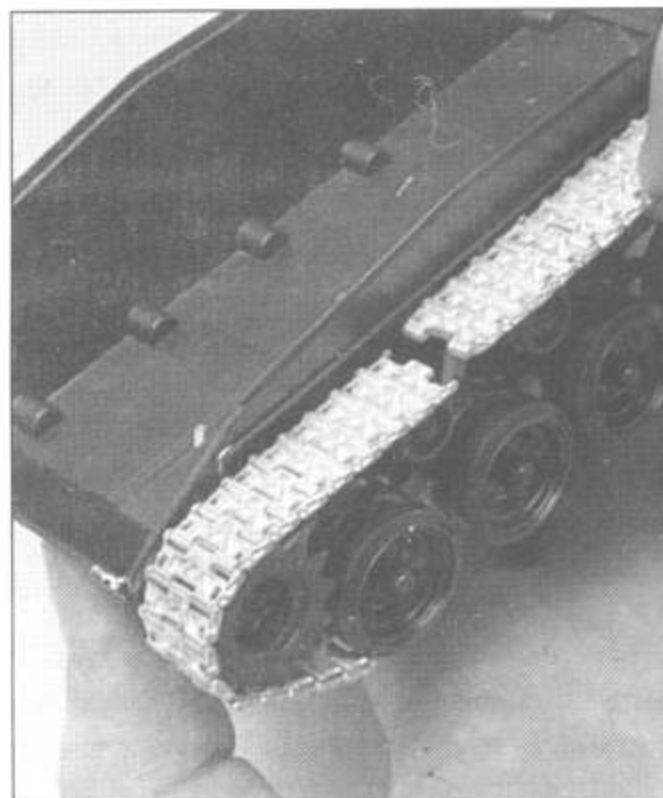


Гусеница набрана из металлических траков.

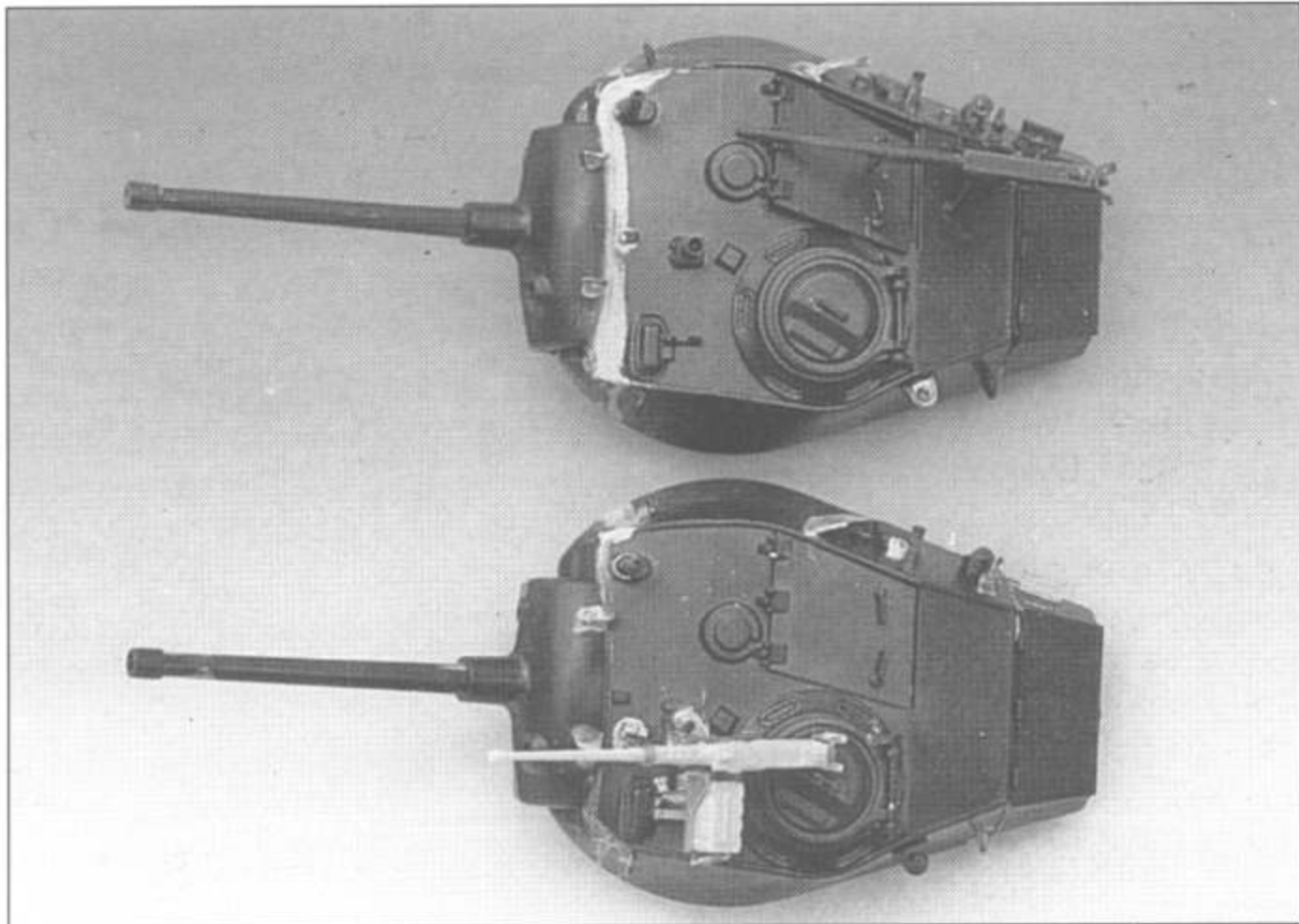
Простейший случай - выставка опорных катков согласно рельефу основания диорамы. На современных моделях подвеска опорных катков обычно выполняется отдельно от корпуса, поэтому такая доработка модели особой сложности не представляет. Важно только вклеить элементы подвески в строгом соответствии рельефу.



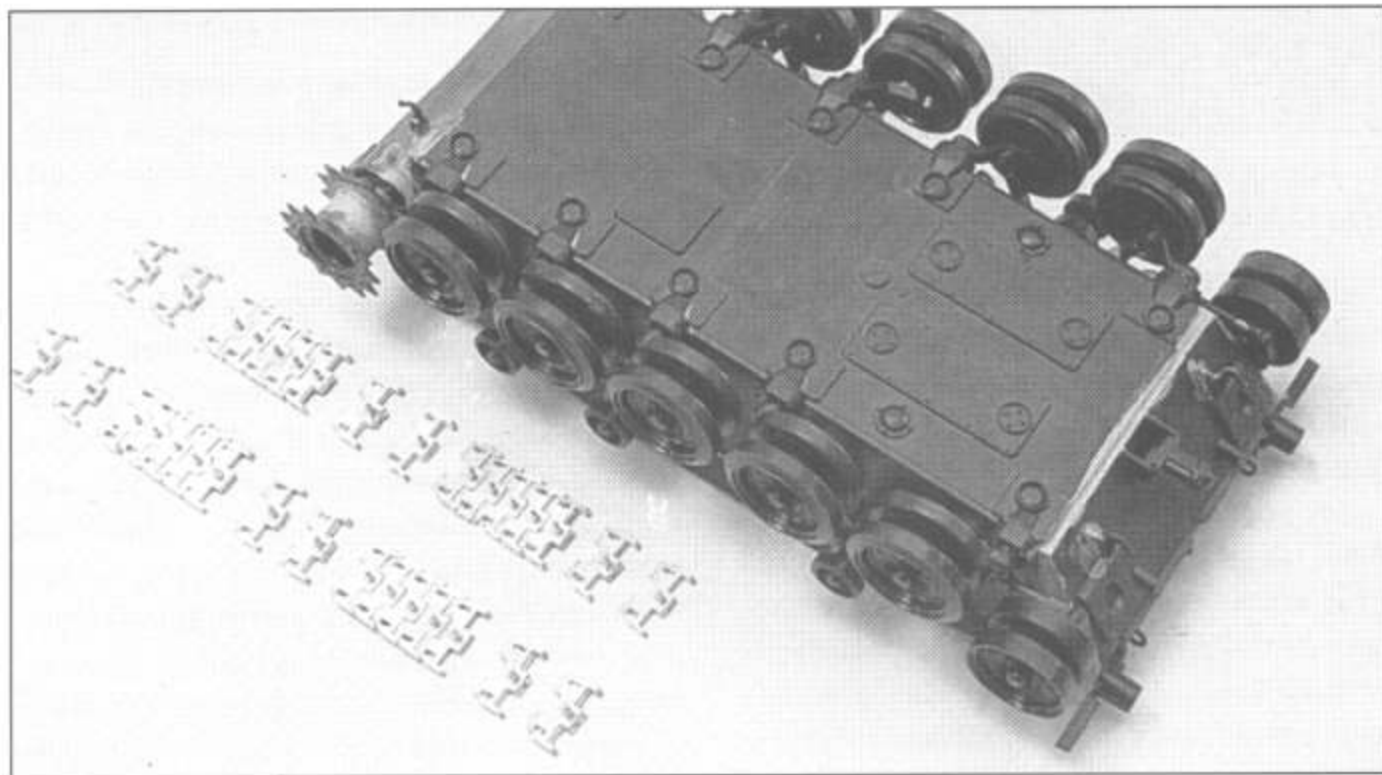
Установка траков начинается с ведущего колеса.



Траки хорошо стыкуются друг с другом.



Сравнение башен двух одинаковых моделей. На верхней башне установлен «родной» пулемет, на нижней - пулемет от Верлиндена.



Гусеница набирается из склеенных в короткие секции траков.

Окраска и тонирование

При окраске и особенно при тонировании следует учитывать нюансы климата. Так пустыня и тундра совершенно по разному влияют на технику.

Самая частая ошибка при отделке моделей бронетехники заключается в нанесении длинных и широких вертикальных полос ржавчины, якобы от потеков дождевой воды по броне. На самом деле ржавчина на окрашенном металле появляется очень нескоро при длительном хранении или эксплуатации без должного обслуживания на открытом воздухе. Таким образом, на подбитой бронетехнике ржавчина будет выглядеть естественно, но на «рабочей» машине большого количества ржавчины не найти. Главное помнить, что ржавчина в первую очередь появляется на тех поверхностях, с которых удалена краска (например в результате пожара или взрыва). Незащищенный краской металл ржавеет быстро.

Другой момент - степень имитации загрязнения модели. Тут большую роль играет контекст: диорама или свободное экспонирование на полке.

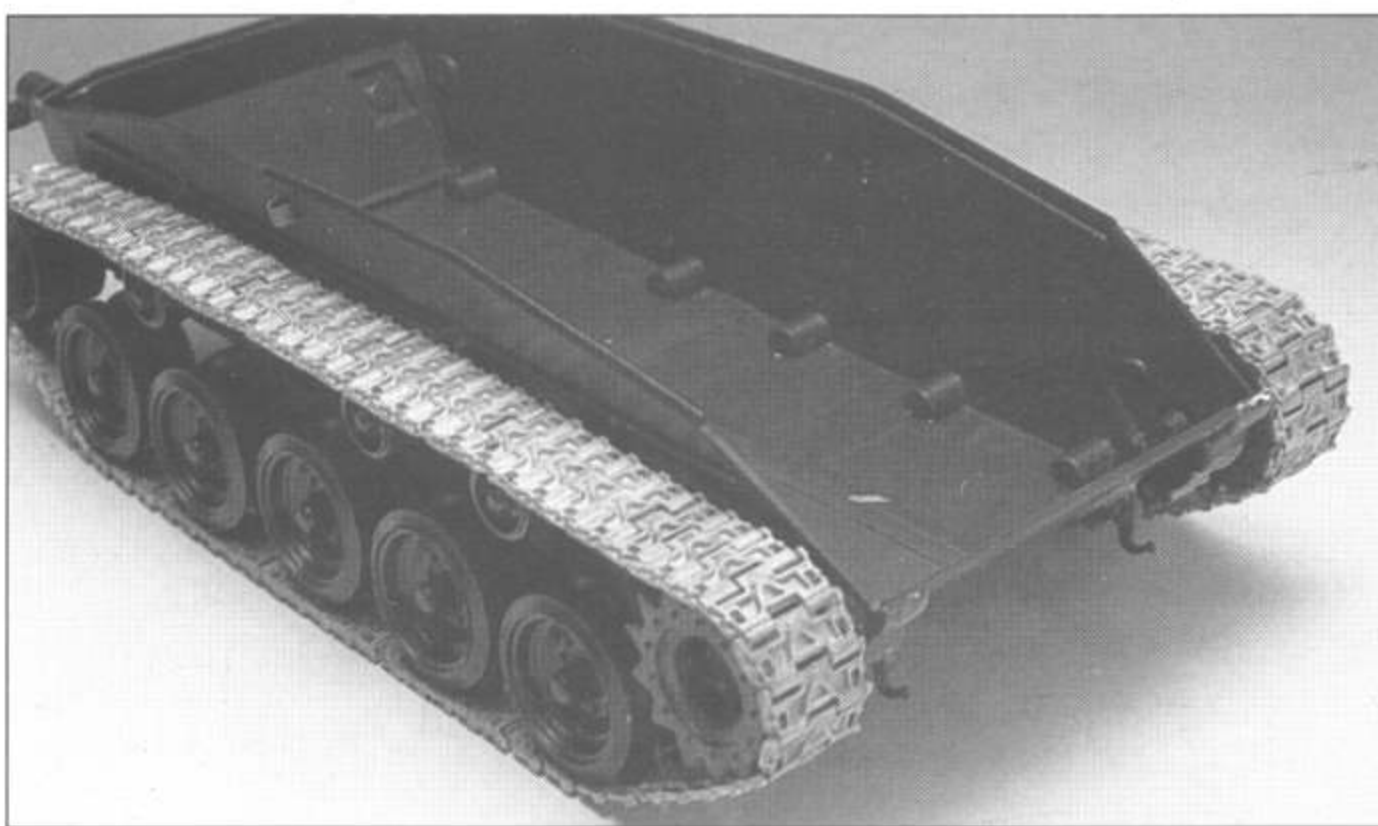
Важность информации

Любую самую сложную работу можно разбить на этапы, каждый из которых может оказаться не очень-то и сложным.

Всегда работа над моделью начинается с тщательнейшего изучения инструкции. Затем продумываются материалы, которые потребуются для доработки исходного изделия, инструменты для работы с этими инструментами.

Работа над самодельной моделью или конверсией начинается с выполнения чертежей модели в целом и ее отдельных элементов. Чертежи деталей переносятся на листовой пластик из которого они и будут установлены. Никогда не выбрасывайте ненужные, лишние, детали - когда-нибудь пригодятся.

Широкий выбор аксессуаров промышленного производства облегчает супердетализацию модели, но продумать какие наборы потребуются опять же не помешает до начала практической работы по сборки копии. Уровень детализации определяется только амбициями моделиста.



Общий вид нижней части корпуса и ходовой части с установленными гусеницами.



На виде спереди неокрашенной модели выделяются медные детали конверсионного набора.

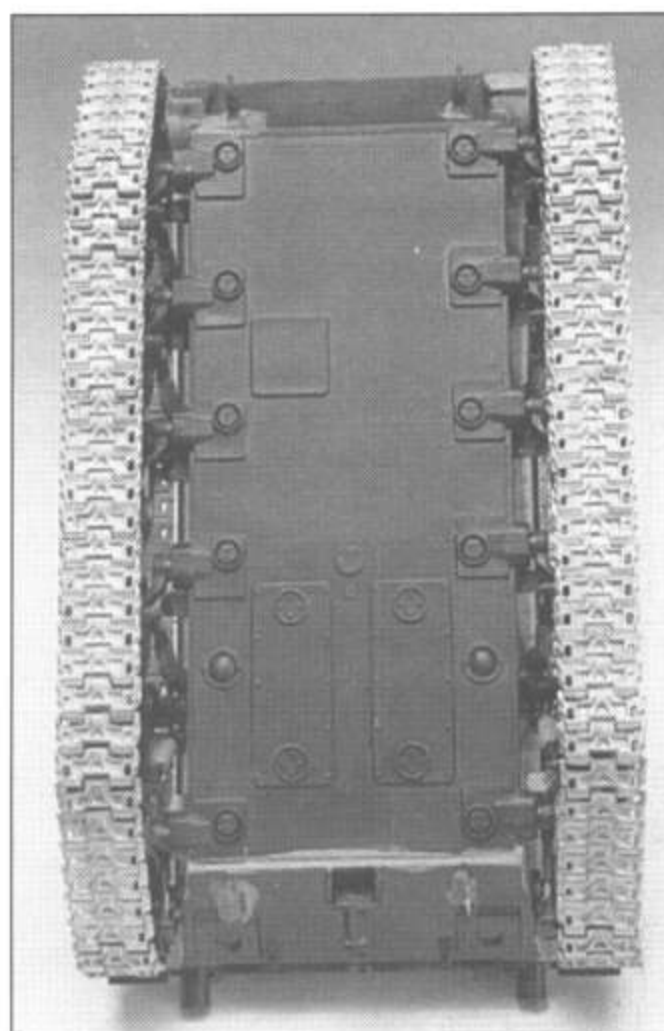
Детализировка из разнородных материалов

Сборка и детализировка модели танка М24

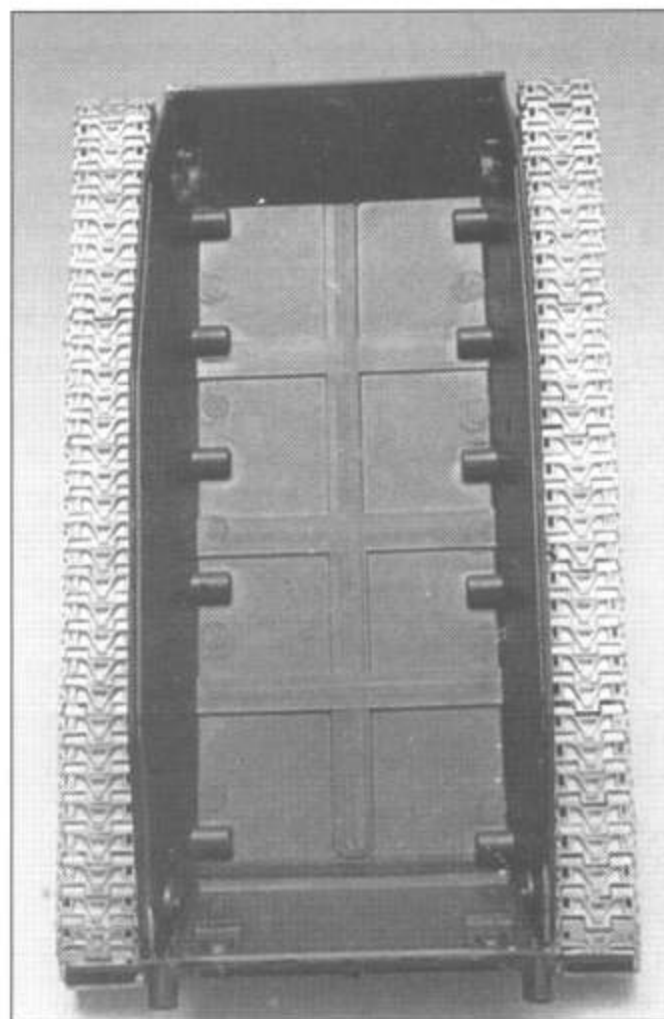
Качество промышленных моделей постоянно улучшается, но тем не менее мелкие детали часто получаются непропорционально большими. В этом случае на помощь приходят детали из конверсионных наборов, выполненные методом фототрав-



Вид сзади супердетализированной модели. ления, а также литые металлические детали. В качестве примера доработки возьмем модель американского легкого танка М24 «Чаффи» фирмы Италери. Модель хорошо детализирована, но из-за технологических ограничений литьевого процесса, такие элементы как крылья и поручни, а также ряд других получились ненормально толстыми. Их придется заменить фототравленными деталями. Буксировочные крюки модели характерны для танков М24 послевоенного выпуска, они применялись на французских, итальянских и испанских версиях «Чаффи»,



Наиболее видимые щели между траками должны остаться только на нижних ветвях гусениц.

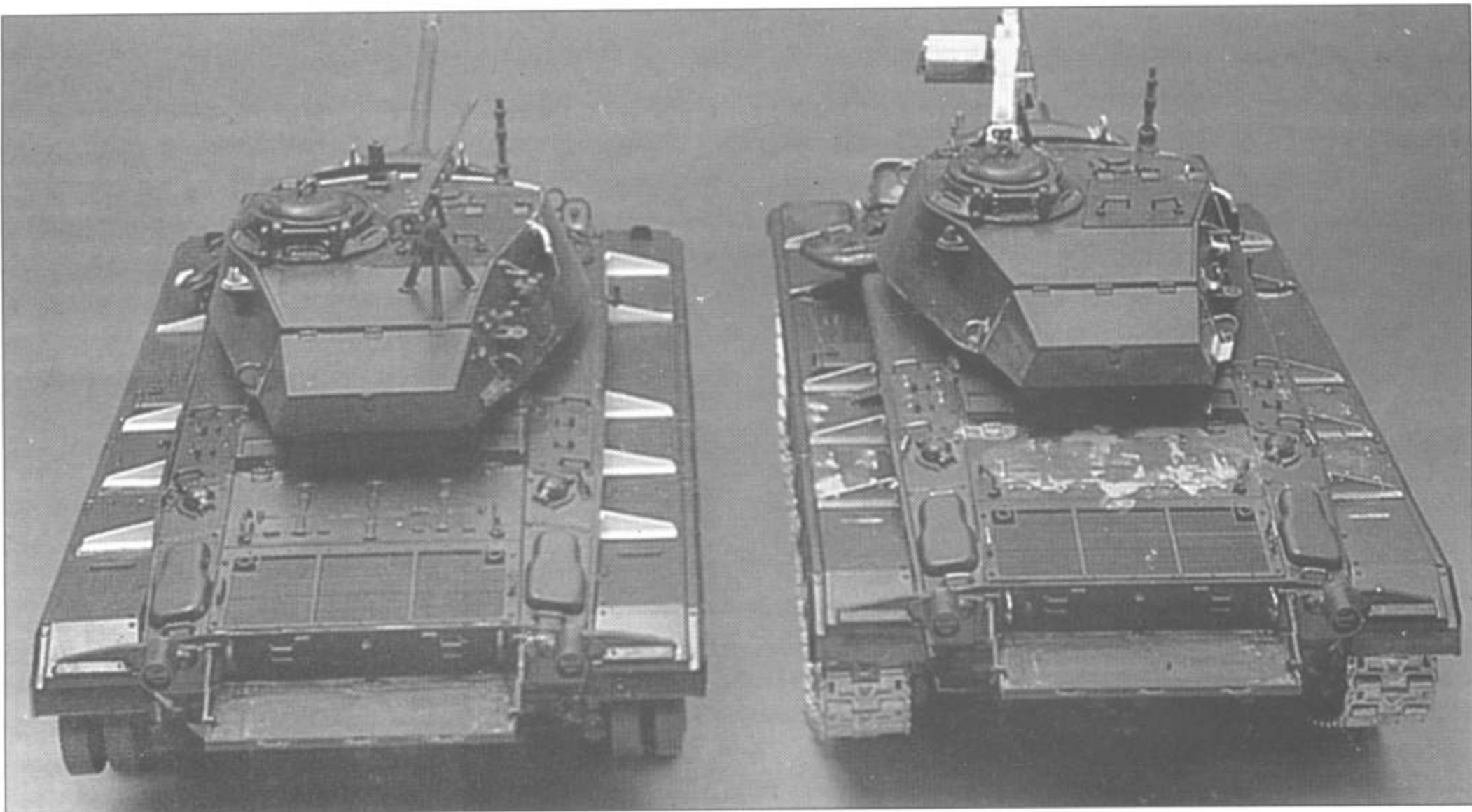


Вид сверху на собранные гусеницы модели.

но никогда не использовались в годы Второй мировой или Корейской войн. Для сравнения соберем две модели. Для конверсии использован фототравленный набор фирмы On Mark Models. Отделять детали от платы следует остро заточенными небольшими кусачками. К пластику металлические детали приклеиваются цианкрилатом. Цианкрилат сохнет очень быстро, поэтому детали следует устанавливать точно на отведенные для них места - коррекция невозможна.

Подкрылки и крепеж подкрылков полностью подлежит замене на обеих моделях.

Вид 3/4 сверху спереди готовой к окраске супердетализированной модели. Пулемет - от Верлиндена, ветровой щиток перед люком механика-водителя сделан самостоятельно.



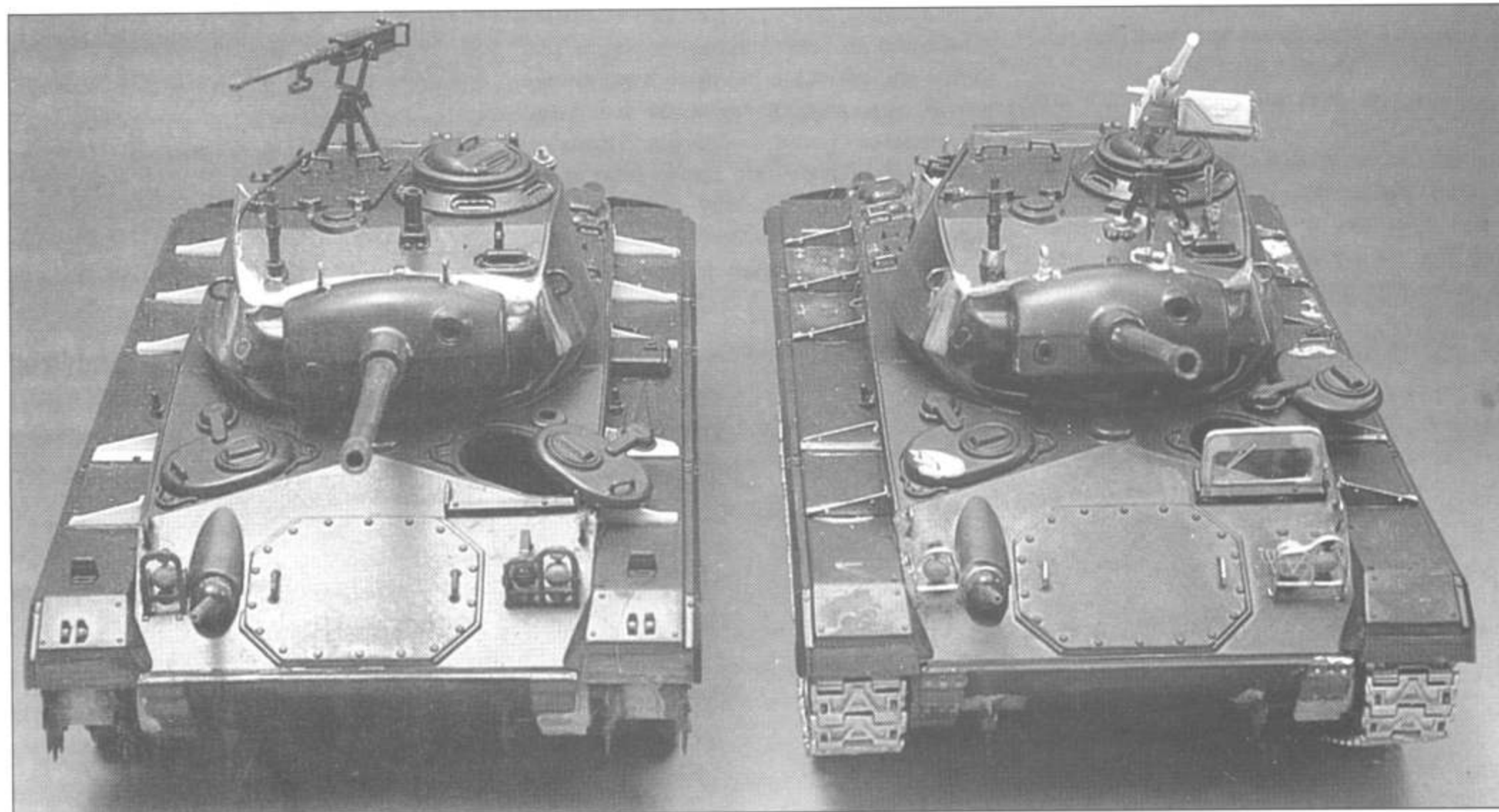
Вид сзади готовых к окраске моделей. Модель слева собрана практически из коробки, модель справа - супердетализирована.

На одной модели новые крылья вырезаются из листового пластика, на вторую устанавливаются фототравленные. Кронштейны крепления крыльев крепятся к корпусу танка на болтах. Имитировать крепеж можно двумя способами. Во-первых: просверлить в деталях отверстия и вклеить в них отрезки тянутого литника, затем обрезать по длине головки болта. Второй метод более трудоемок, но дает лучший результат. Есть такая фирма Grandt Line, которая специализируется на производстве разного рода головок болтов и заклепок. Надо всего-то найти и купить набор с подходящими головками болтов, а затем приклеить головки бол-

тов в нужные места. Головки болтов и заклепок фирма Grandt Line льет из пластика с очень высоким качеством.

Башенный крупнокалиберный пулемет Браунинг на модели выполнен упрощенно. Лучший способ заменить его изделием в стиле High Tech, например - фирмы Верлинден. Даже изделие от Верлинден не повредит доработать, заменив поручни проволоочными деталями. Поручни и монтажные проушины на башне также выполнены из проволоки. Гусеничные траки фирмы Top Brass отлиты из легкого сплава и легко собираются в гусеницу. Перед сборкой траки нужно зачистить от дефектов литья. Собрать всю

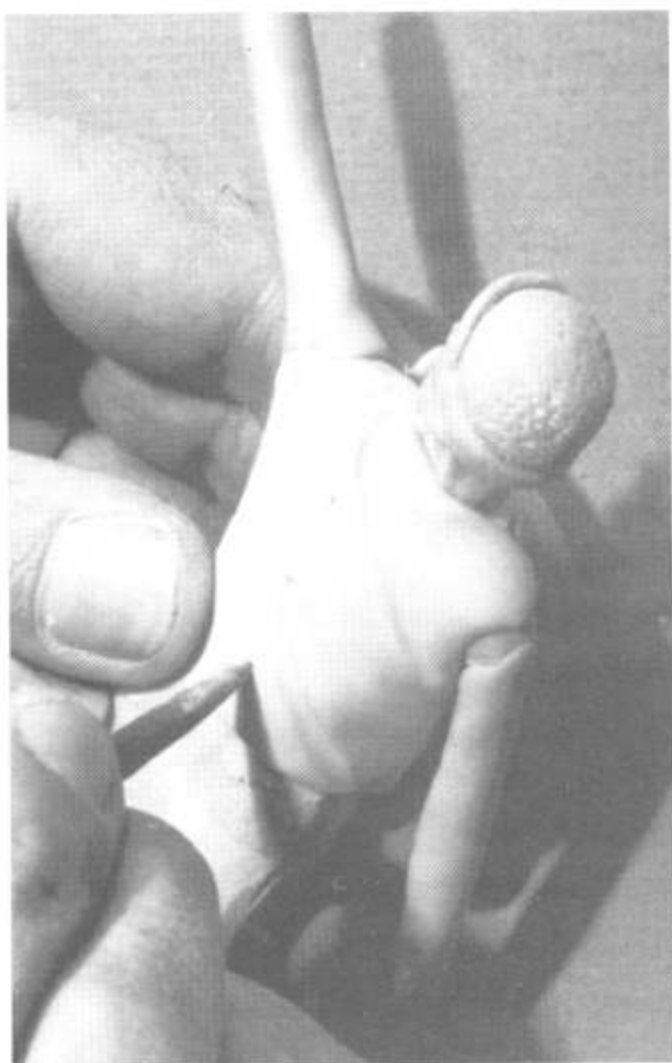
гусеницу удобнее из предварительно собранных отрезков по несколько траков в каждом. Установка гусеницы начинается с оборачивания отдельных секций вокруг ведущего колеса и ленивца. Далее к установленным на ходовую часть секциям подклеиваются прямые участки гусеницы, но не целиком, а - по кусочкам в несколько траков. Металлические траки крепятся к пластику цианкрилатом. Ствол курсового пулемета взят от модели. Перед люком механика-водителя приклеен вырезанный из листового пластика ветровой щиток. Остекление щитка выполнено из ацетатной пленки, дворник - фототравленка.



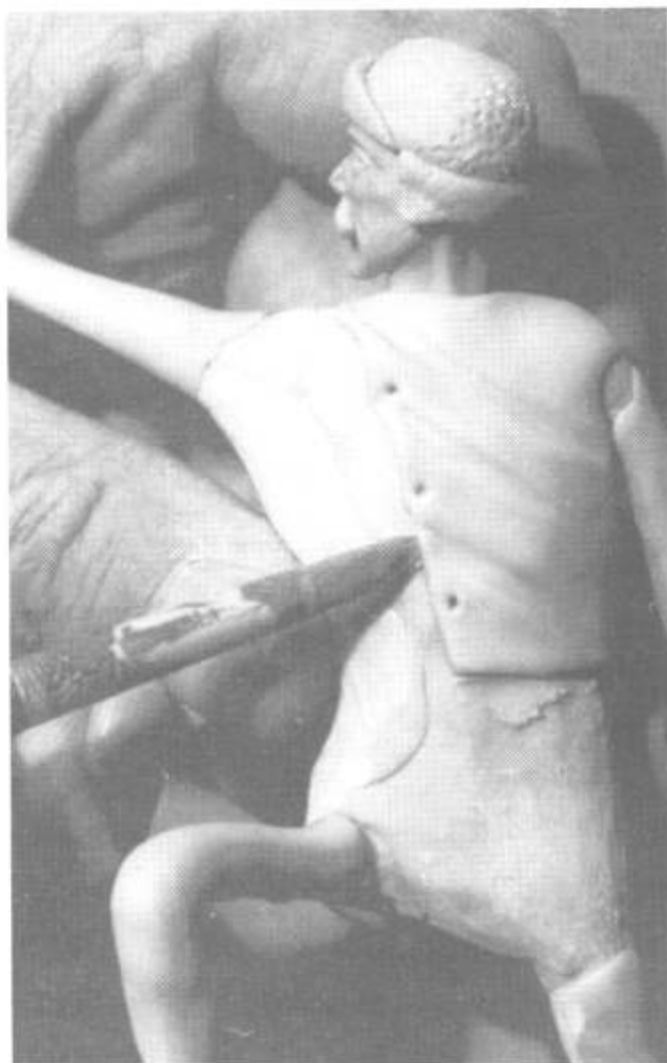
Вид спереди готовых к окраске моделей. Модель слева собрана практически из коробки, модель справа - супердетализирована.

Изготовление фигурок

Продолжение. (Начало в ММ №42, 43, 44)



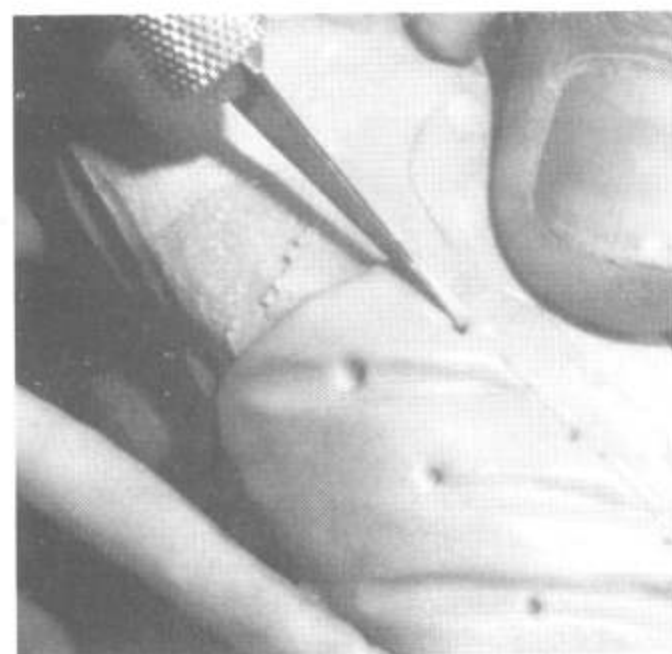
190. Намечаем места для трех пуговиц.



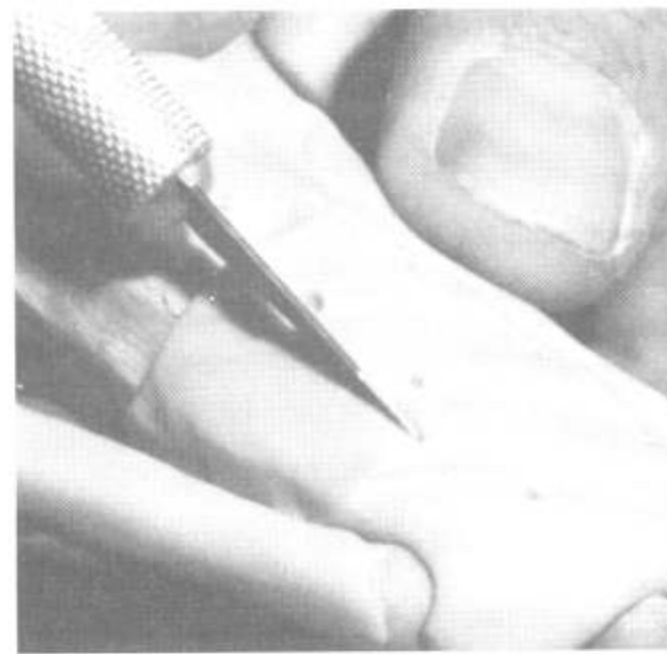
191. Намечаем борт мундира.



192. Намечаем позиции еще для трех пуговиц.



193. Делаем шов, медленно вдавливая нож.



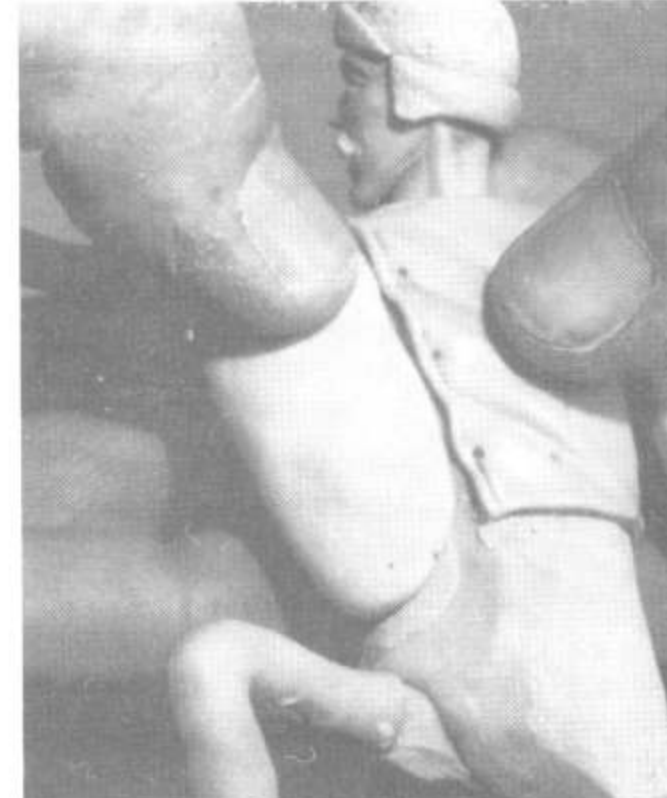
194. Имитируем второй шов по второй линии пуговиц.



195. Формируем нижний край мундира.



196. Результат.



197. Теперь переходим к изготовлению левой части туловища. Начинаем со слоя шпаклевки.



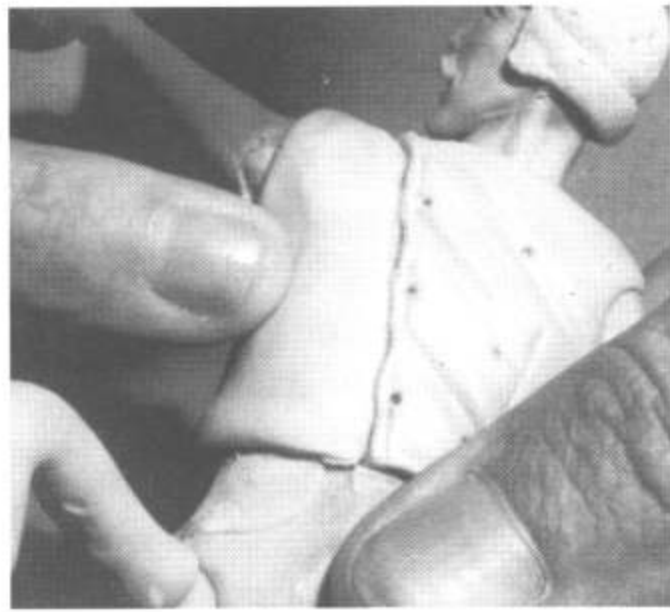
198. Делаем талию...



199. ...шов рукава.



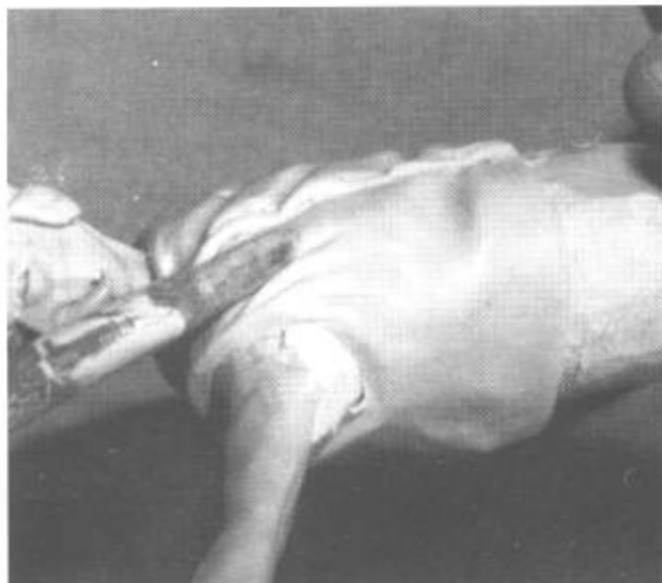
200. Прорабатываем нижнюю кромку левого борта.



201. Придаем форму пальцами.



202. Формируем складки.



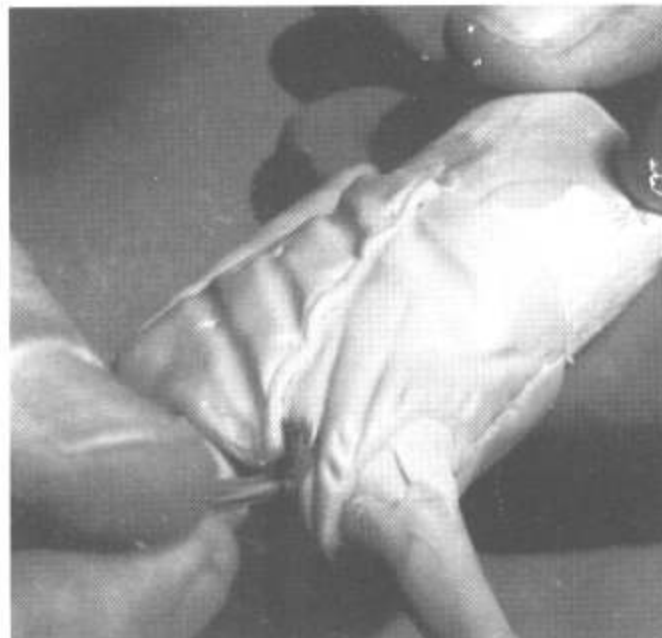
203. Кромка складки делается посредством лопатки.



204. Лопаткой выполняем мелкие складки в районе, где к мундиру пришит рукав.



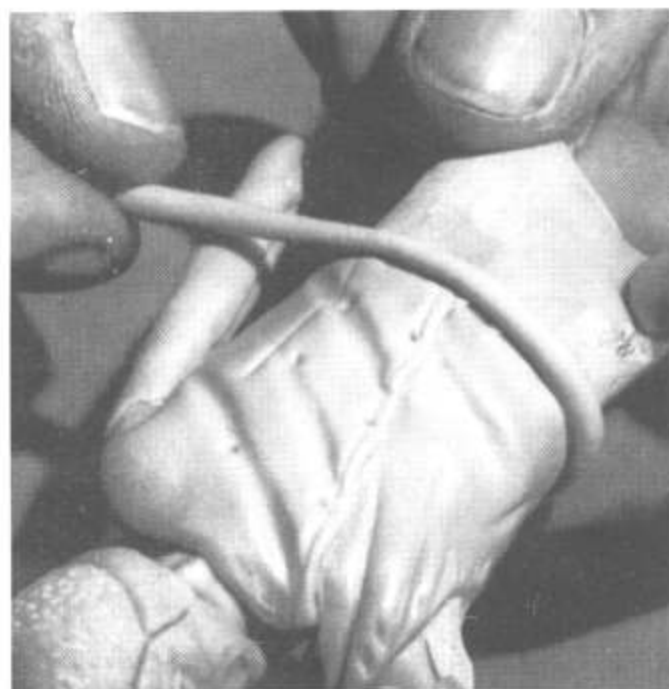
205. Боковой шов мундира, здесь также надо сделать складки.



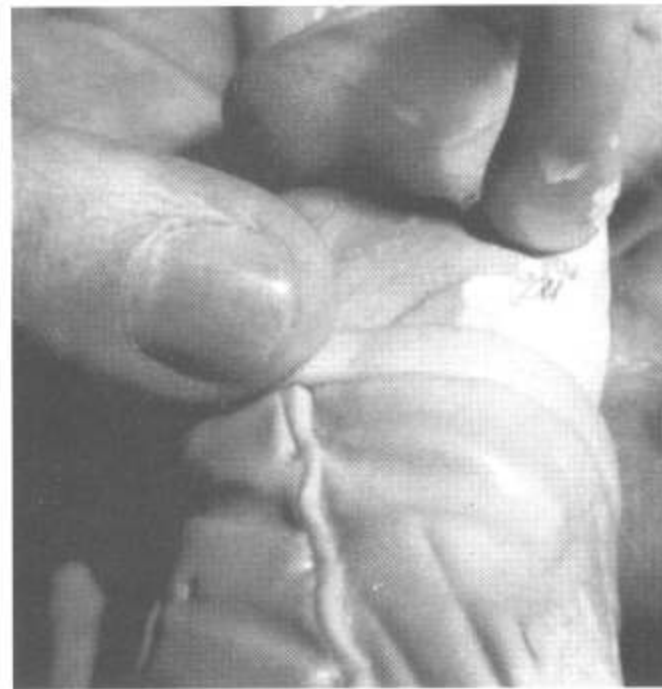
206. Кисточкой убираем отпечатки пальцев на шпаклевке (если отпечатки есть).



207. Край мундира необходимо проработать и изнутри.



208. Из тонкой колбаски шпаклевки получится ремень.



209. Формируем ремень пальцами.



210. Верхний край ремня обрезается модельным ножом.



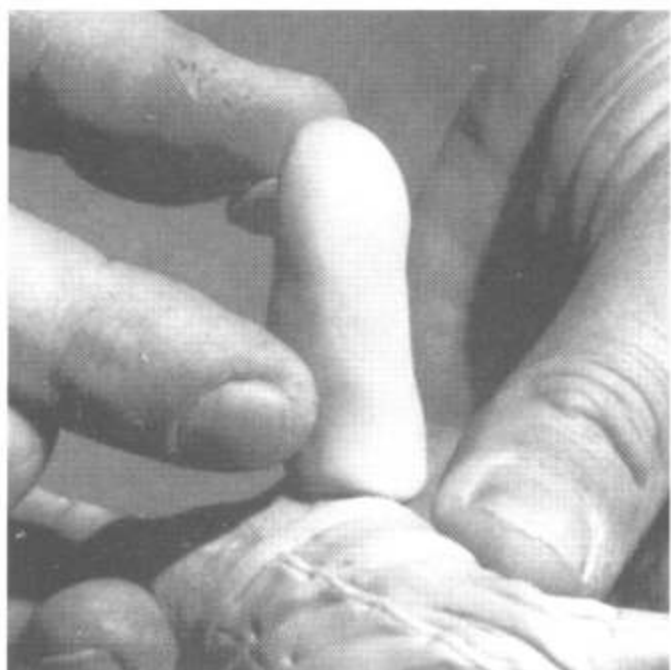
211. Плоской поверхность ремня можно сделать с помощью лопатки. Вообще-то поверхность не должна быть плоской, а немного вогнутой.



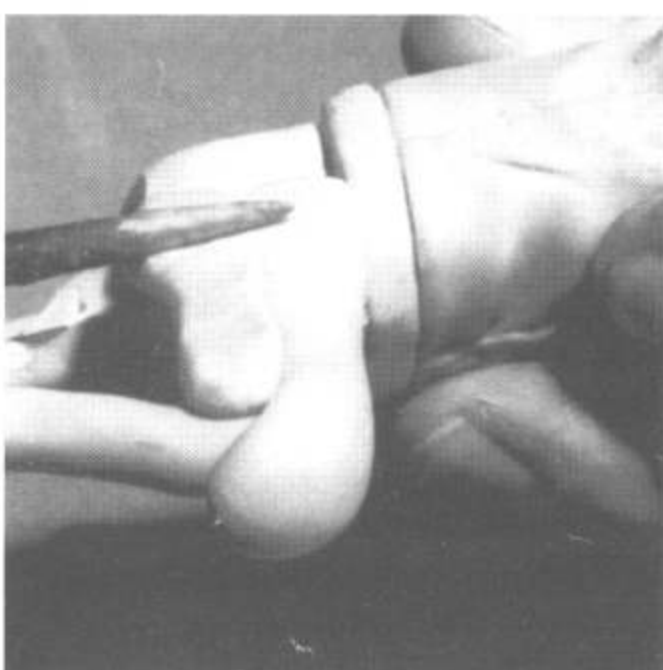
212. Подрезаем нижний край ремня.



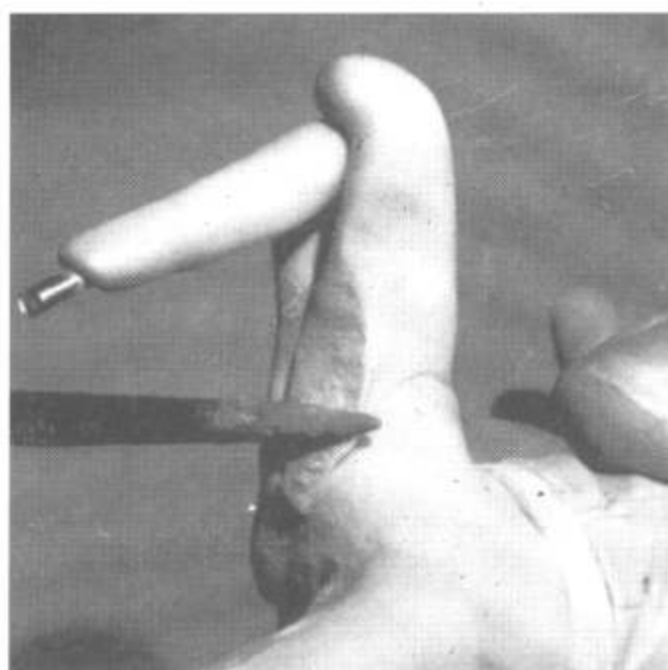
213. Результат.



214. Наложим шпаклевку на бедро и паховую область.



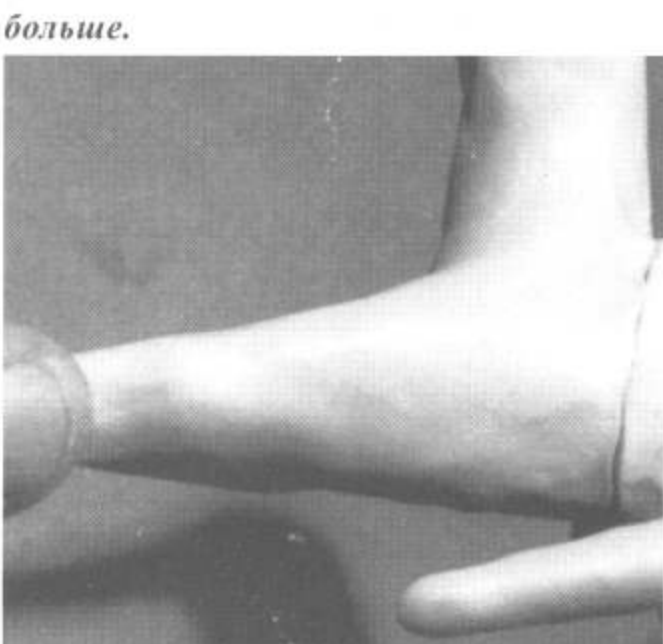
215. Оборачиваем шпаклевку вокруг ноги, в задней части шпаклевки должно быть больше.



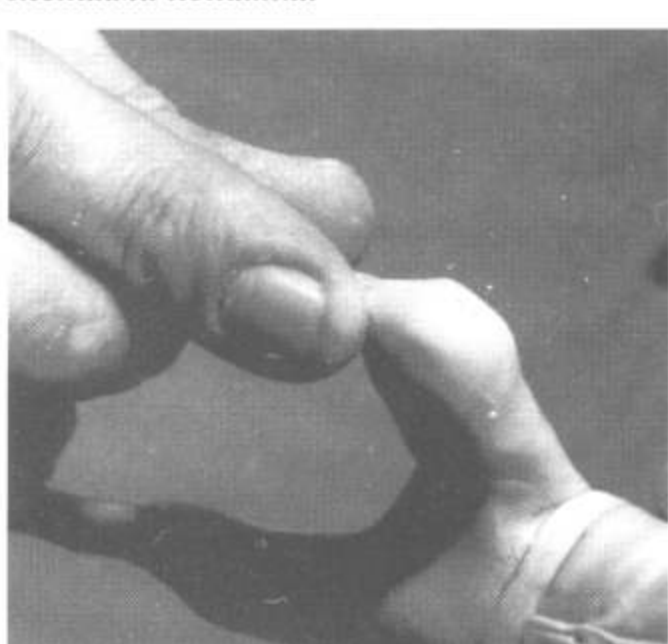
216. Придаем форму вращательными движениями лопатки.



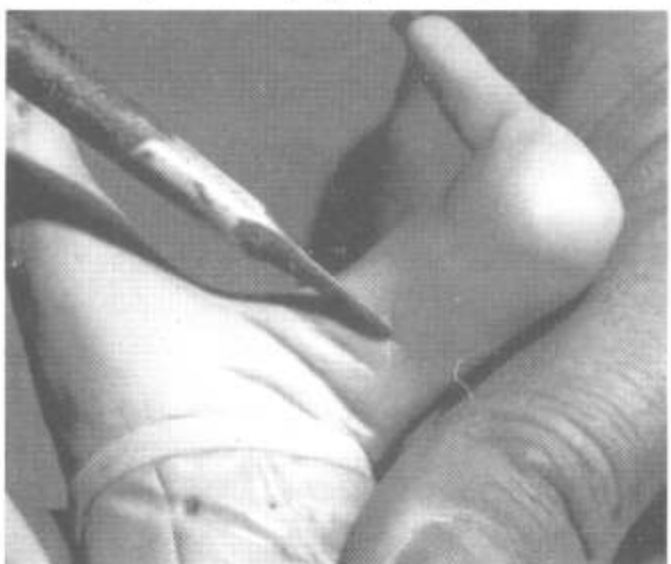
217. Выправляем форму пальцем.



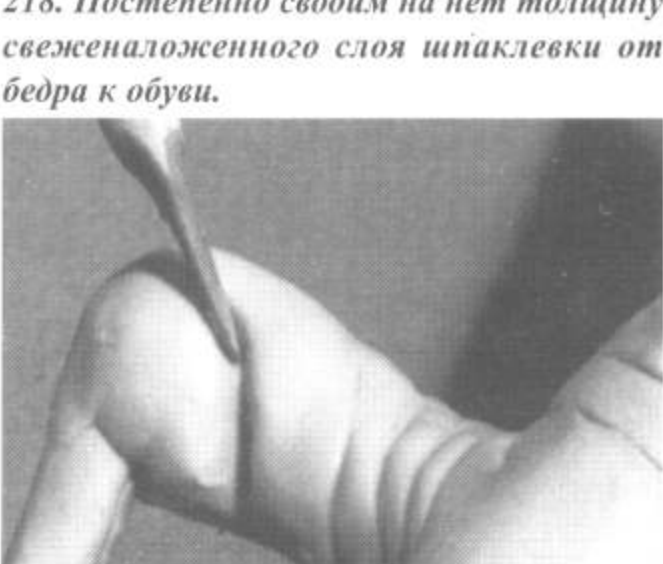
218. Постепенно сводим на нет толщину свеженаложенного слоя шпаклевки от бедра к обуви.



219. Аналогичные операция повторяем на правой ноге.



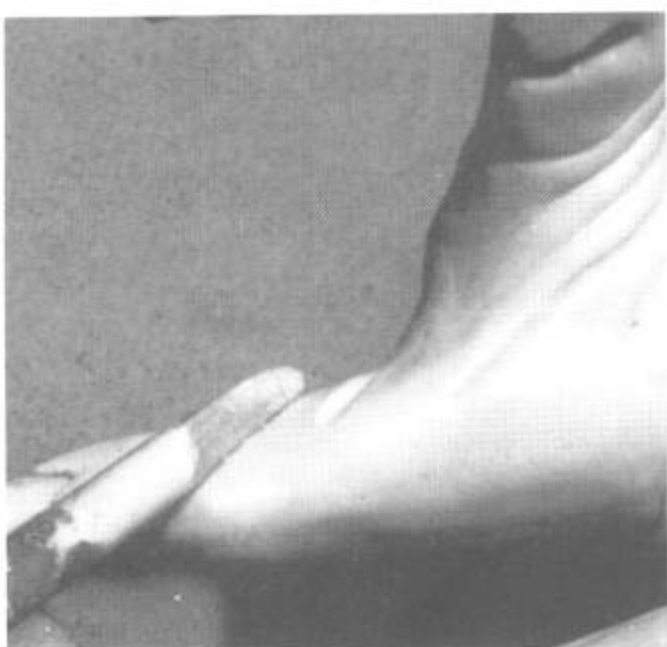
220. Нога поднята – на брюках образовались складки, формируем их лопаткой. Смягчаем форму складок пальцем. Формирование складок в районе колена.



221. Прорезаем складку, окончательно складки ишлифуются после того, как эпоксидка отвердеет.



222. Добавляем еще несколько складок на левой ноге.



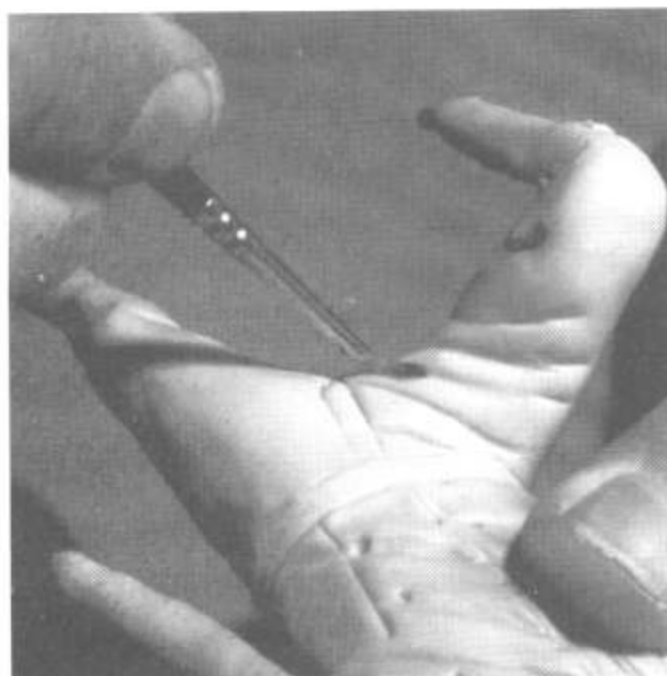
223. Намечаем шов на брюках.



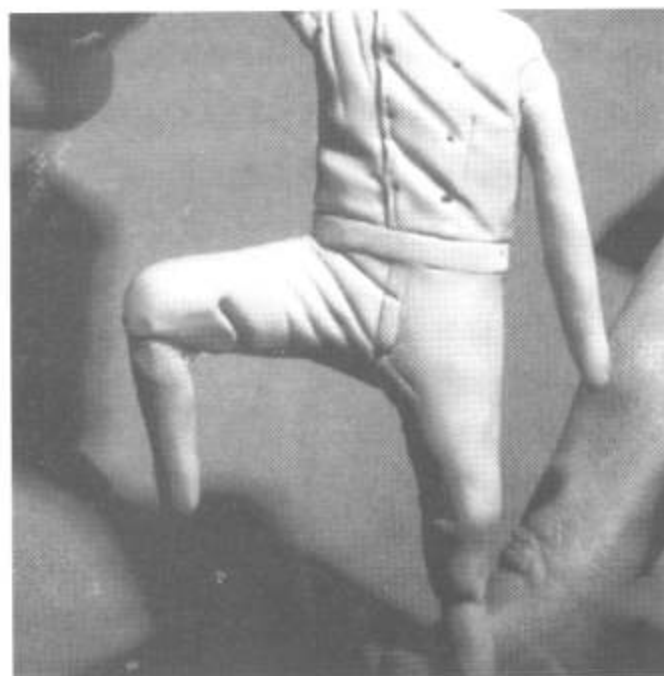
224. Ширинка – важная часть одежды.



Ножом делаем складки.



225. Складки расширяем кисточкой.



226. Прогресс налицо. Вернемся теперь к верхней части фигурки.



227. Оборачиваем слой шпаклевки вокруг передней части правой руки, то же самое делаем с обратной стороны руки. Формируется рукав.



228. Соединяем два слоя шпаклевки. Материал в реальности – грубый, поэтому рукав должен быть толстым.



229. Добавим шпаклевки подмышку.



230. Разглаживаем рукав пальцем.



231. Опять складки. Начнем с локтя.



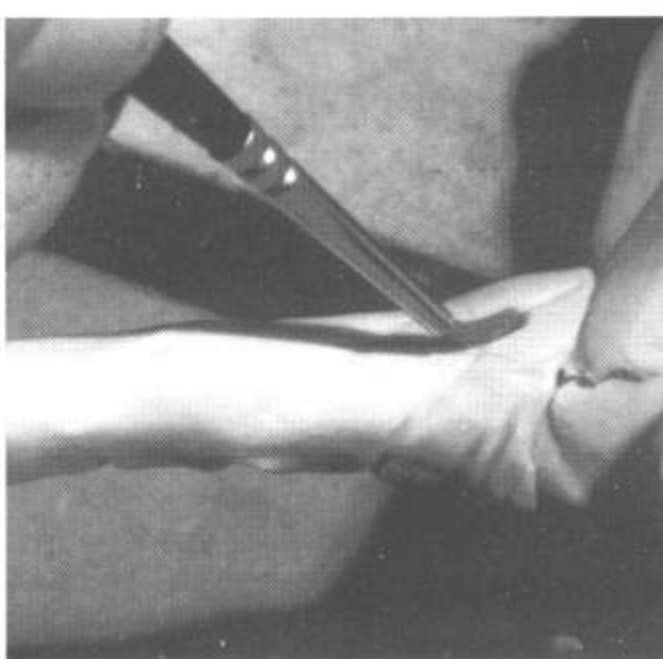
232. Больше всего складок ближе к плечу.



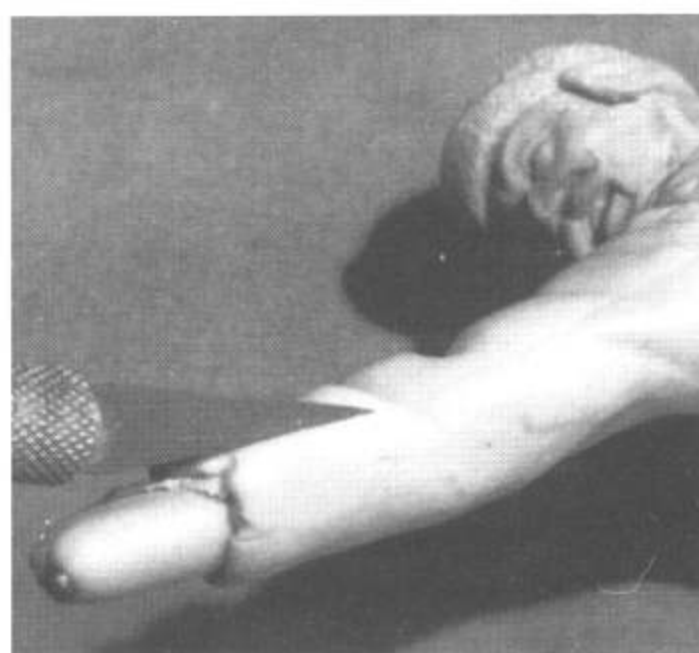
233. Продолжаем формировать складки по всей длине рукава.



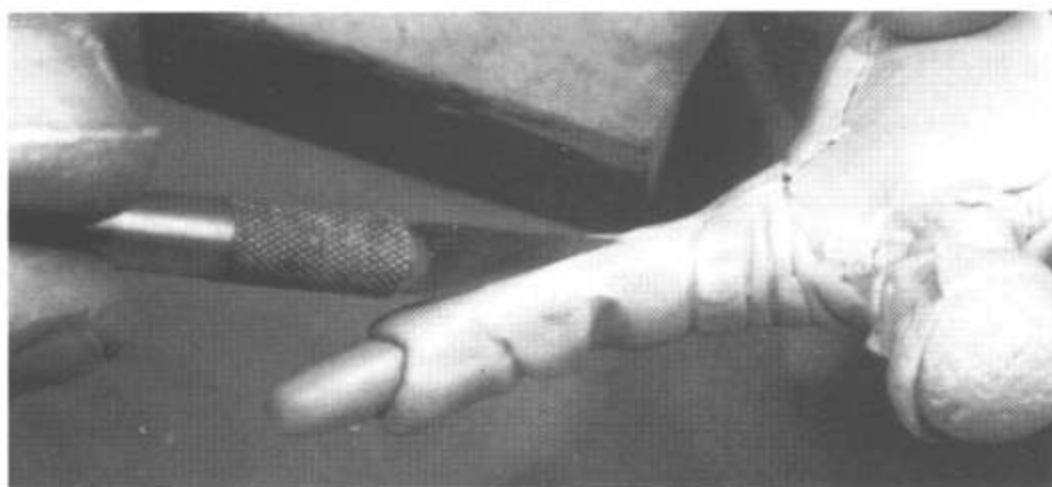
234. Ближе к шву наносим несколько мелких складок, параллельных руке – утяжисты от шва.



235. Прорабатываем складки кисточкой.



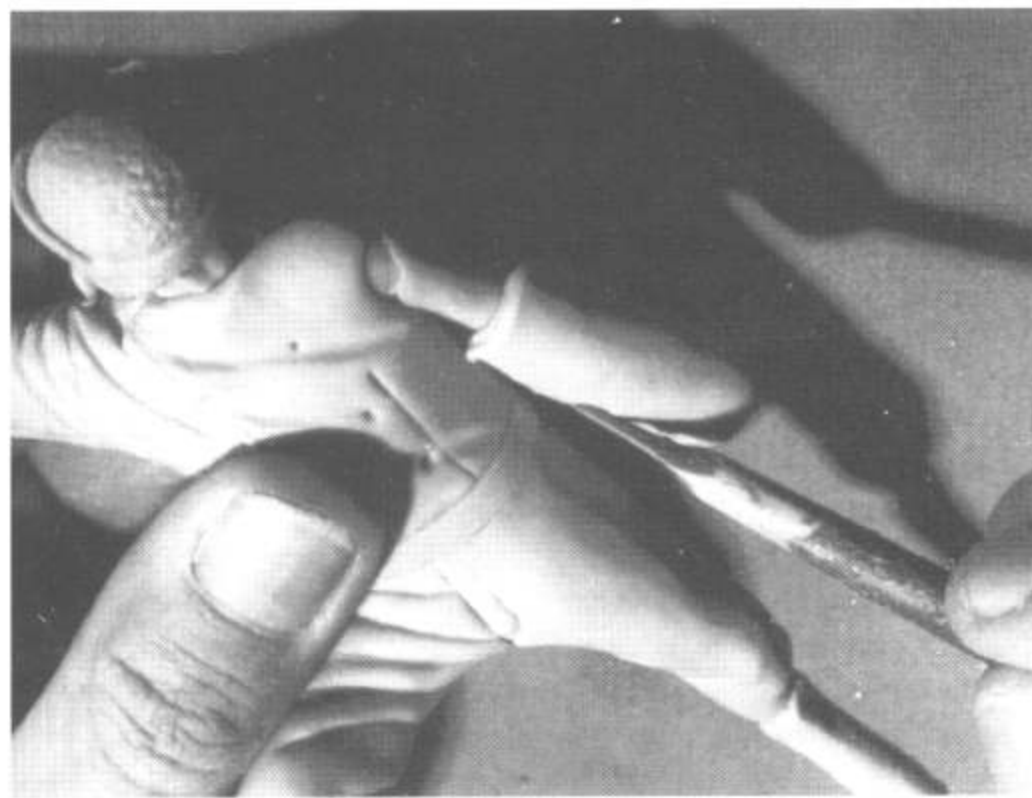
236. Намечаем линию шва впереди...



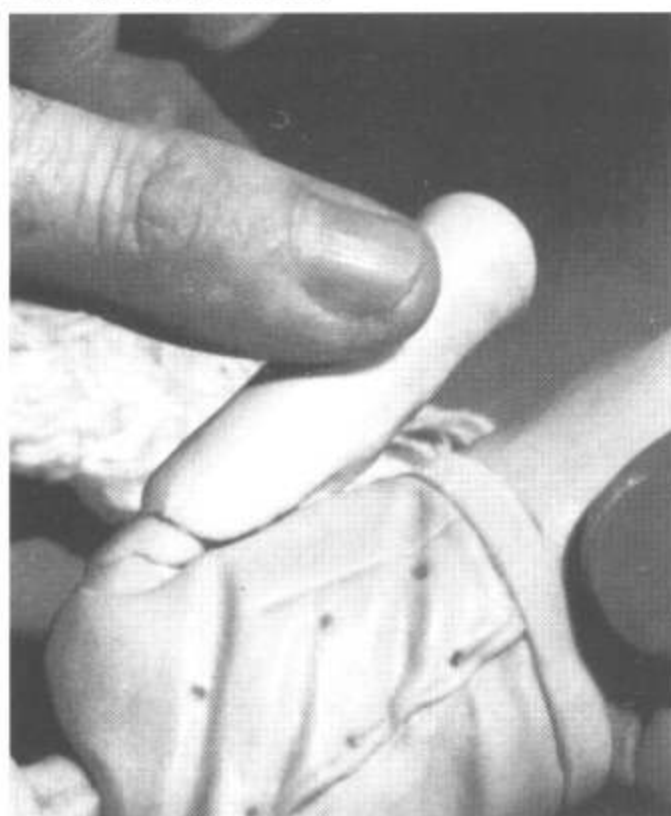
237. ...и сзади.



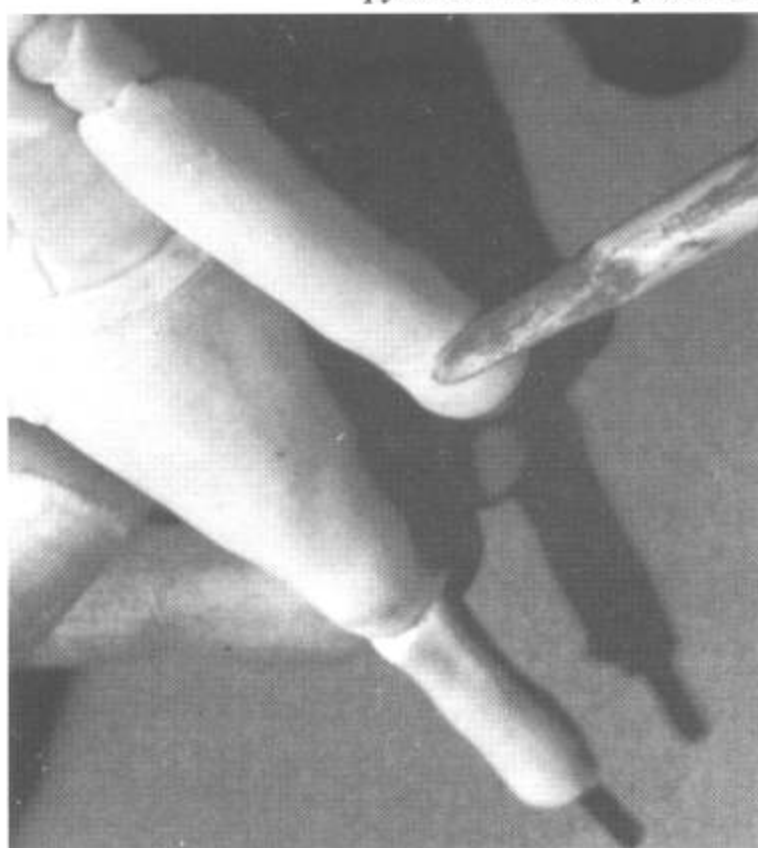
238. Рукав со спины.



239. Накладываем слой шпаклевки на левую руку. Верхняя часть руки остается прежней – она будет закрыта накидкой.



240. Разглаживаем шпаклевку пальцем.



241. На этой руке складок гораздо меньше, поскольку она опущена и прямая.

A-7E Corsair II

Масштаб: 1 : 48

Производитель: Хасегава



А-7 всегда очень мне нравился. Много лет тому назад я стал счастливым обладателем модели этого самолета в масштабе 1:48 производства японской фирмы Hasegawa. Будучи в Германии купил ее примерно за 70 DM. Читатели младшего возраста могут и не знать, что в те времена эта сумма равнялась месячной зарплате. Неудивительно поэтому, что к данной модели у меня особое отношение.

Моим желанием было как можно лучше выполнить модель Corsair'a, поэтому также за астрономическую цену, добыл набор деталей от фирмы Verlinden. Сейчас в этом нет ничего особенного, однако в то время это был практически единственный производитель наборов эпоксидных деталей и фототравления. Нельзя было даже и мечтать о более богатых и точных аксессуарах.

Модель лежала в коробке несколько лет в ожидании своей постройки, но ни в коем случае не была заброшена. Раз за разом вынимал коробку и примеривался как же ее собрать. Первоначально предполагал выполнить копию машины периода боев во Вьетнаме, но с течением времени понравился камуфляж более позднего периода. Поэтому была куплена декаль, которая позволяла окрасить модель в различные оттенки серого цвета - то есть согласно схеме low visibility.

Однако вызывал сомнения набор цветов камуфляжа - инструкция к декали Super Scale была довольно поверхностная и не слишком соответствовавшей действительности. Благодаря Интернету и консультациям по e-mail удалось разыскать необходимую информацию, благодаря которой смог определить номера по FS (федеральному стандарту) соответствующих красок. Оставалось опасение, что обозначения будут сливаться с основной краской планера. Поэтому на участке старой модели опробовал

краску Rasta и отдельные элементы декали. К счастью оказалось, что полученный эффект соответствует тому, который и наблюдается на снимках реальных Corsair'ов. Можно было начинать работу.

Оборудование кабины довольно подробно выполнено и в самой оригинальной модели. Благодаря имеющемуся набору дополнительных деталей, заменяем пилотское кресло на эпоксидное, а также дополняем фототравленными деталями фонарь пилотской кабины, ее борта и боковые панели. Затем наступает очередь фюзеляжа. Модифицируем ниши стоек основного шасси, добавляя имитацию проводки из тонкой проволоки и фототравленных деталей. Вырезаем отверстие, в которое клеиваем нишу складной лестницы, выполненную из элементов рамки фототравления Verlinden'a. Затем отрезаем обтекатель радара. Люки, закрывающие отсек с электронным оборудованием выполнены неплохо, поэтому, добавляем

здесь только проволоочки и фототравленные детали из набора Verlinden'a. Канал воздухозаборника двигателя потребовал со своей внутренней стороны шпаклевки, а затем шлифовки. После создания здесь более или менее ровной поверхности, а также вклеивания стенок образующих ниши основных стоек шасси окрасил этот элемент белой краской, так же как и ниши, их створки и стойки шасси. При помощи водорастворимой краски нанес следы эксплуатации. Затем склеил обе половинки фюзеляжа, а также приклеил аэродинамические тормоза в закрытом положении. Устранение следов склейки не было слишком трудной задачей, и фактуру поверхности удалось восстановить без проблем.

Теперь познакомимся с эпоксидной имитацией радара. После установки в фюзеляж его базового элемента, доклеил более мелкие части, а также детали из рамки с фототравлением. Отрезанный носовой обтека-





тель имеет довольно толстые стенки, что не дает возможность обратно надеть его на радар. Возможно, и сам радар несколько больше чем нужно, однако чтобы не выполнять утомительные переделки решил установить обтекатель в открытом положении. Крышки фюзеляжных люков отсеков с электронным оборудованием изготовил из пластин набора Eduard'a. Они потребовали мелких переделок, так как этот набор разрабатывался для варианта A-7D (сухопутный). Подобным же образом выполнил и створки прикрывающие ступеньки лестницы.

Отсеки электронных приборов вместе с их крышками окрасил краской Testor Zinc Chromate Yellow, с добавлением темно-коричневой. Затем протер их сухой кистью в два этапа: сначала базовым цветом, а потом разведенной краской Humbrol 147 (светло-серый). Детали электроники были окрашены черной краской Rasta и затем были протерты серым. После высыхания эти готовые фрагменты были закрыты масками.

Склеиваем крылья, а также обрабатываем все их элементы. Проанализировав снимки, я установил предкрылки и закрылки с необходимыми углами. После приклеивания к фюзеляжу и обработке мест склейки модель была готова к покраске. Складывающиеся законцовки крыльев я оставил отдельными узлами.

Основной камуфляж наносил аэрографом используя акриловые краски. Их я применял впервые, однако это не вызвало никаких проблем. Затем покрыл модель прозрачным бесцветным лаком и после его высыхания наложил декаль. Здесь отсутствие подробной инструкции снова вызвало проблемы — тяжело было определить расположение большинства эксплуатационных надписей. Пришлось проводить аналогии с вариантом high visibility, то есть с листом обозначений в инструкции к модели Hasegawa. После наложения очередного слоя лака выполнил загрязнения линий раздела листов обшивки, используя для этих целей водорастворимые краски. Смесь черной и коричневой красок заpusкалась в углубления рас-

шивки, а ее излишки убирались бумажной салфеткой.

Набор фирмы Hasegawa не содержит подвесного вооружения. Ввиду того, что модель имеет откинутый обтекатель радара, и открытые отсеки электронного оборудования, оставил ее без бомб и ракет. Кроме того, на снимках очень редко можно увидеть настоящие самолеты с полным составом вооружения. Настала очередь и остальных, предварительно подготовленных элементов: складных частей крыльев (в поднятом положении), горизонтального оперения, подвесных топливных баков, балок для подвески бомб, лестницы и других мелких деталей.

Считаю, что очень важным является соответствующее представление модели. Решил установить моего Corsair'a на подставке имитирующей летную палубу авианосца, то есть в естественной среде самолета US NAVY. Для этой цели приобрел набор фирмы Flightpath, который состоял из фототравленных деталей, деталей из белого металла и цепочки. На плите соответствующей толщины разметил и высверлил отверстия, в которые установил детали из белого металла. Затем окрасил плиту темно-серой краской, и приклеил к рамке, которую

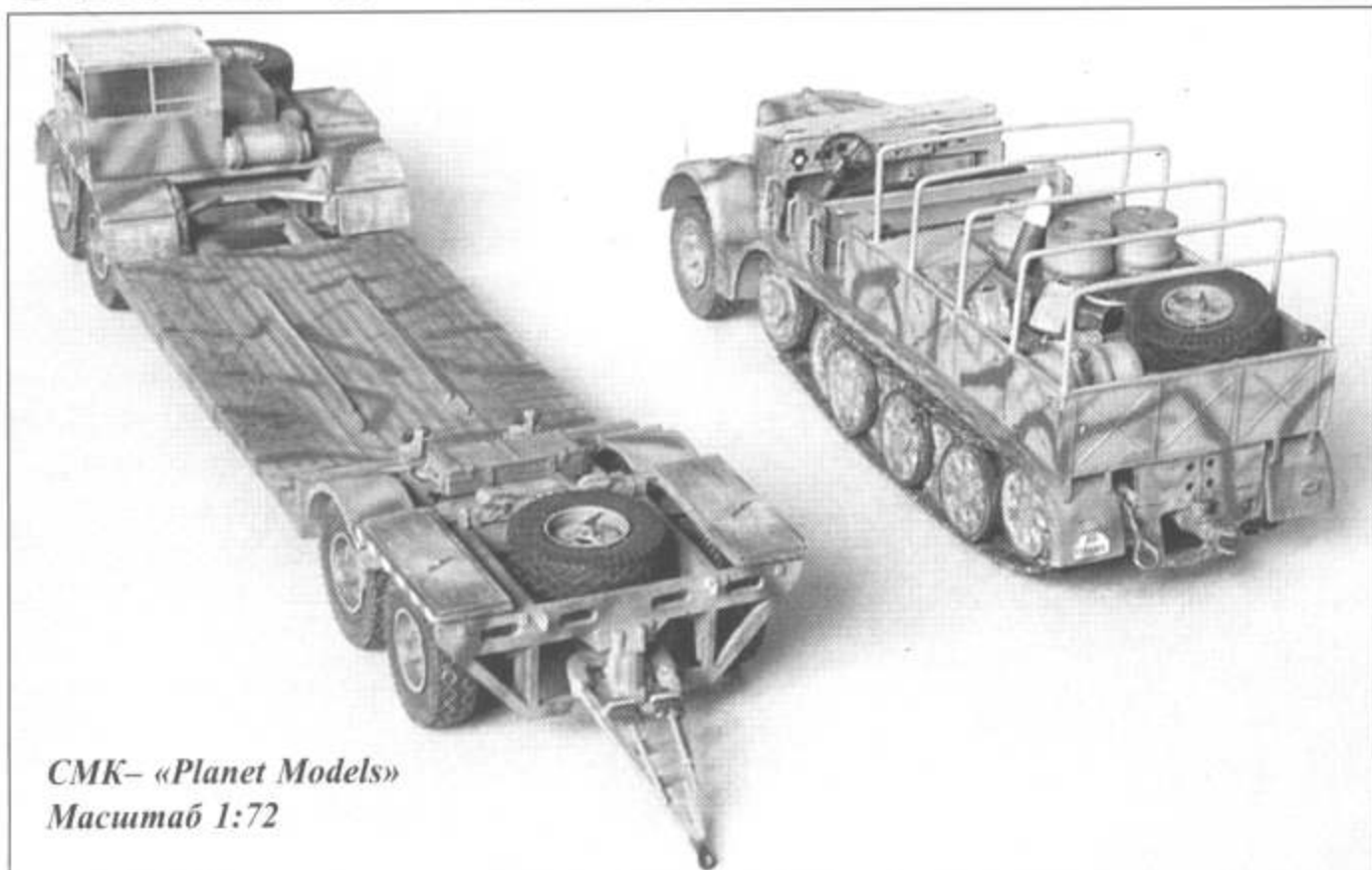
используют для демонстрации фотоснимков. Кольца, имитирующие гнезда для крепления цепей выполнены из фототравленных деталей. После окраски металликом приклеил их в соответствующие места.

Так как цепь, которая предлагалась в наборе была слишком грубой, заменил ее купленной у ювелира серебряной цепочкой. Она оказалась более тонкой и выглядела лучше (более тонкие звенья), нежели то изделие, которое вкладывает в свой набор Verlinden. Обработанные детали из белого металла в сочетании с фототравленными элементами дали возможность добиться исключительно реалистичного вида подставок под колеса, узлов крепления самолета, а также водила для его буксировки. Покрасил их, затем приклеил самолет и «приковал» его цепочками. Подставку под модель «оживил» несколькими фигурками из разных наборов. Последним штрихом стала установка пластинки с названием самолета выполненным гравировкой.

A-7 является одним из наиболее хорошо продуманных и выполненных изделий фирмы Hasegawa, несмотря на то, что эта модель не является одной из последних новинок. Ее детализировка позволяет построить модель в конфигурации, которую часто можно наблюдать на снимках реальных машин — то есть самолет с выдвинутыми предкрылками и закрылками, сложенными крыльями, а так же с открытыми люками авионики. Большое количество деталей и их прекрасная стыковка приводят к тому, что модель склеивается даже приятнее чем некоторые современные изделия этой знаменитой японской фирмы (например, Ju-87, P-38). Также хорошо продуманным и исполненным является набор Flightpath, который позволяет соответствующим образом представить модель. Идеальным было бы размещение каждой копии в соответствующем окружении, однако это не всегда представляется возможным, главным образом из-за ограниченной поверхности экспозиции в квартире. Набор Verlinden является довольно посредственным и не выдерживает никакой конкуренции с набором Aires.



Sd.Kfz. 9 «Famo» и Sd. Anh. 116



СМК- «Planet Models»
Масштаб 1:72

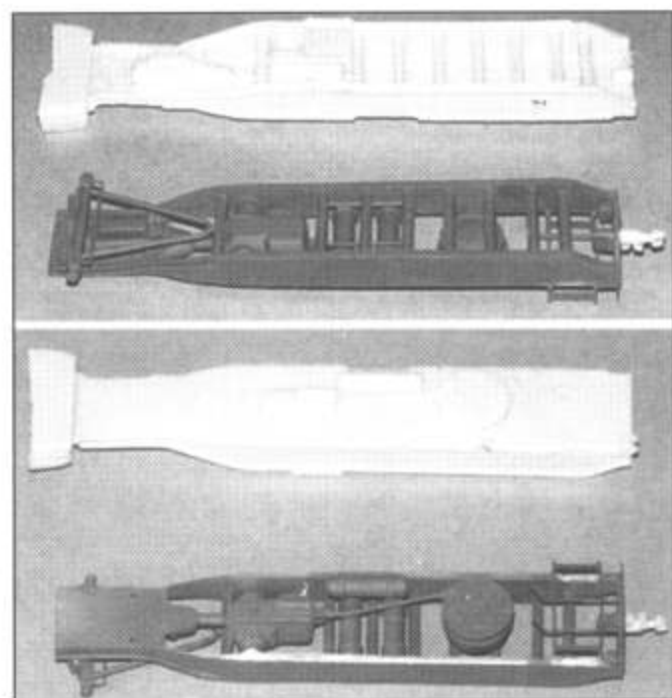
Когда увидел в проспекте фирмы «Planet Models» модель тягача Famo вместе с прицепом Sd. Anh. 116, сразу же решил, что эта пара «гигантов» займет свое место в моей коллекции. Набор модели Sd.Kfz. 9 «Famo» (номер по каталогу MV 024) состоит из 45 эпоксидных деталей, двух деталей из мягкого пластика – гусеницы, 31 фототравленной, а также клише с контрольными приборами. Однако модель имеет большое количество упрощений, которые не должны иметь место на такой большой модели даже в 72-м масштабе. Но обо все по порядку.

Шасси модели, хотя и правильно сделанное, сверху залито слоем эпоксидной смолы. Возможно, многих моделистов это и устраивает, но я решил исправить данный момент. Поэтому работа над моделью началась с вырезания лишней эпоксидной смолы над рамой шасси. Двигатель, и основная балка остаются на своем месте. Заново изготовил лебедку, используя барабан для троса, вырезанный из шасси, а снизу к нему добавил перекладину лебедки и приводной вал. Трос – продукт польской фирмы «Eureka», намотал на барабан и после предварительного насверливания блока троса, расположенного в задней части машины, протянул его сквозь блок, оставив около 0,5 см троса снаружи блока и приклеил к нему петлю, которой в модели нет. Выхлопную трубу и глушители, находящиеся на уровне вершины задней перекладины изготовил из стальной проволоки обернутой алюминиевой фольгой. После вырезания эпоксидной смолы из верхней части рамы шасси, стеллаж для установки запасного колеса не ста-

новится на свое место. Чтобы исправить этот недостаток следует приклеить выгнутый соответствующим образом медный провод. Подвеску передней оси можно признать удовлетворительной, но задние катки гусеничного движителя находящиеся с внутренней стороны машины отлиты одной деталью вместе друг с другом. Собственно говоря, именно в этом месте производитель пошел на крупное упрощение. Вырезая лишнее и просверливая отверстия, можно хоть как-то приблизиться к «натуральному» виду. Возможно, какая-нибудь из фирм и выдаст в ближайшее время набор, корректирующий эти детали, но это только мои пожелания.

Корпус тягача состоит из отсека водителя и экипажа, а также кузова для груза. Пол в отсеке управления и экипажа необходимо заменить, установив сюда деталь из рифленой пластины. Использовал продукт фирмы «Aber» 3 PP16. Ручки находящиеся как внутри, так и снаружи корпуса были изготовлены из медной проволоки. Добавил также найденные в модельном хламе цепочки, которые навешивались в проемах кабины в качестве страховки. Грузовую платформу набил по самые борта разными аксессуарами – учитывая, что «на войне все пригодится». Дуги тента были выполнены из стальной проволоки диаметром 0,5 мм.

Низкопрофильный прицеп Sd. Anh. 116 (номер по каталогу MV 025) собирается из 56 деталей из эпоксидной смолы и 20 фототравленных частей. Колесные тележки склеиваются довольно хорошо, их детали стыкуются друг с другом без проблем, но, к сожалению, некоторые из них упрощены. Так,

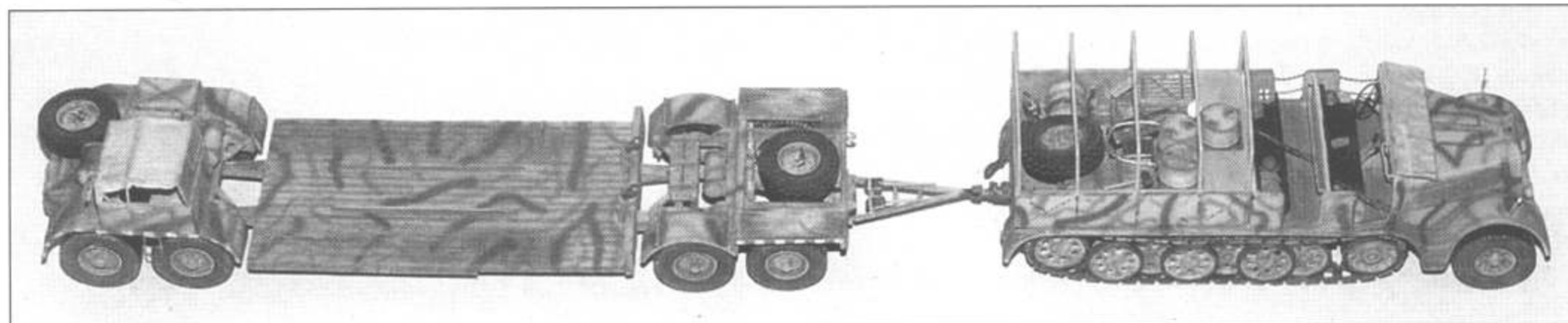


Подпись к фото. Шасси модели сверху залито сплошным слоем эпоксидной смолы: вырезаем лишнюю эпоксидку над рамой, не сохраняя и все буксирные приспособления; двигатель и основная балка остаются на своем месте.

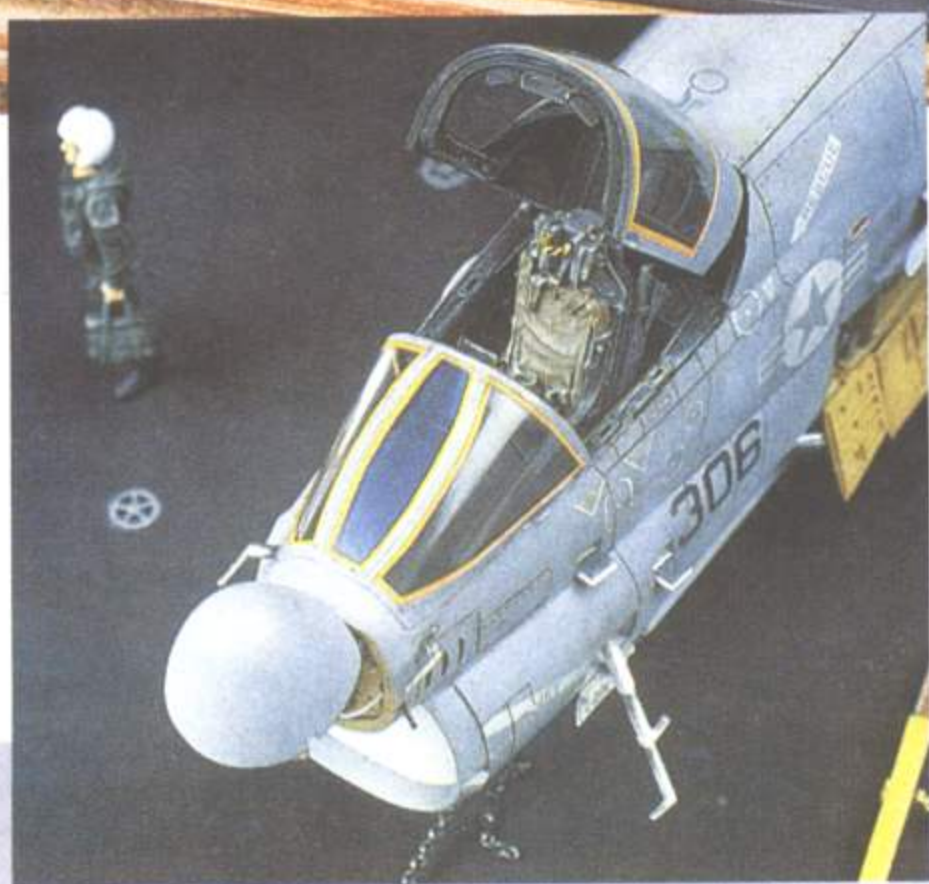
часть узлов на оригинале были изготовлены из уголков, тавра или двутавра, однако производитель не обратил на это внимания. Особенно это заметно на первой тележке, которая имеет открытую ходовую часть, не хватает также лопат, крепившихся на дышле, а также домкратов перевозимых за передним запасным колесом. Запасные колеса нужно закрепить пластиной, а также доделанной из проволоки крепежной скобой. Деревянный ящик – это продукт фирмы «Armo». Тележка «номер два» получила тент над кабиной рулевого, изготовленный из проволоки и гигиенической салфетки. Изменено расположение барабана с тросом.

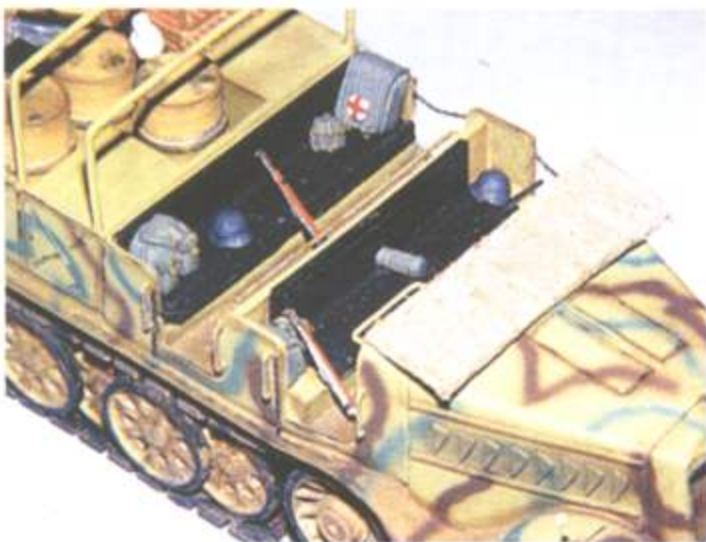
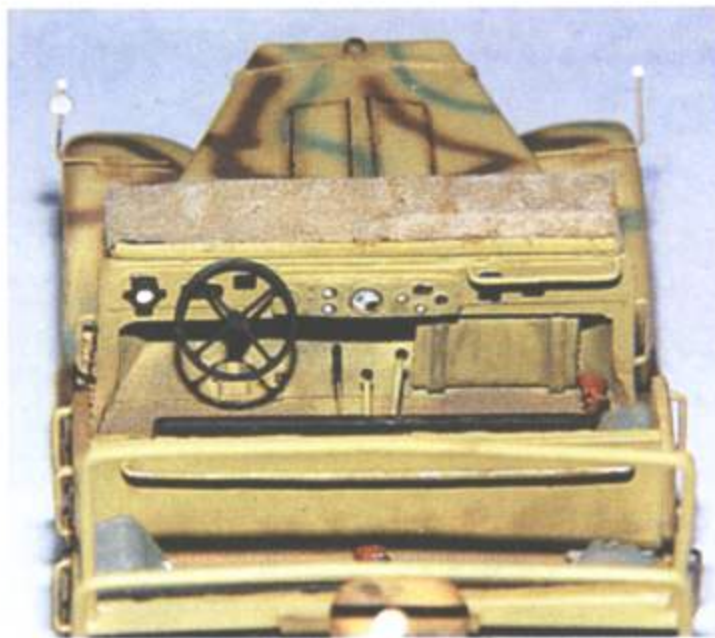
Схема окраски была взята из инструкции по сборке модели «Famo» фирмы «Tamiya». Машина вместе с прицепом принадлежала 237 StuG Brigade, воевавшей в СССР в 1943 году. Тягач был покрашен в базовый цвет масляной эмалью фирмы «Model Master» номер 2095 – «Panzer Dunkelgelb 1943». «Зигзаги» наносил аэрографом фирмы «Paasche». Зеленый – это эмаль «Olivegrun 1943», коричневый – это «Schokoladenbraun 1943» – обе краски от фирмы «Model Master».

Подводя итог можно утверждать, что фирма «Planet Models» выпустила на рынок набор, который моделисты собирающие модели бронетанковой техники в масштабе 1:72, ожидали долгое время. Достоверное выполнение миниатюры требует затрат большого количества труда – в то же время выполненная таким образом модель выглядит очень представительно, особенно если на прицепе находится модель танка или самоходного орудия. Надеюсь, что заявленный «Dragon Wagon» этой же фирмы будет все же лучше.



A-7E Corsair II
Хасегава, 1 : 48





Famo





Sd. Anh. 116



**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

