

СТЕНД 6 МАСТЕР

Вернуться к оглавлению

МИГ-27 – КРОКОДИЛ,
УТКОНОС, БАХАДУР

страница 12

ХИЩНИК

страница 33



А ВОЛНЫ ПОД «МИНСКОМ»
И СТОНУТ, И ПЛАЧУТ
страница 16

страница 24

КОНКУРС! КОНКУРС! КОНКУРС!

ПРОЦЕСС ПОШЕЛ
страница 30

РОССИЙСКИЙ КУБОК ТАМІУА –
ЭХ РАЗ, ЕЩЕ РАЗ, ЕЩЕ МНОГО-МНОГО РАЗ...

ГЛАВНЫЙ

\$500

ПРИЗ!



ДРУЗЬЯ! Именно так хочется обратиться к читателям, приславшим письма в наш адрес с похвалами и критикой. Если вы не получили ответы на свои вопросы, то это вовсе не значит, что в редакции ваши письма никто не читает — читаем, и очень внимательно. И критика, и похвала в наш адрес — все только на пользу.

В свое оправдание по поводу ваших замечаний скажу: различные историко-технические неточности и ляпы происходят из-за отсутствия материалов, освещающих ту или иную тему в наших статьях. По поводу резкой критики отечественных моделей читателями — если вы купили такую модель, значит вам это надо. Мы в нашем журнале стараемся обозначить те трудности, с которыми вы можете столкнуться при изготовлении таких моделей, а прочитав об этом, уже вам решать, стоит ли приобретать модель, если простая сборка ее превращается в адский труд. С другой стороны, фирменная модель, доделанная профессионалом-моделистом еще более тяжкий труд. И супердетализированные модели в нашем журнале отсутствуют из-за нехватки времени, ведь промежуток между номерами всего три месяца, и за такой короткий срок сделать очень серьезную модель для редакции задача непосильная. Именно поэтому мы объявили конкурс, информацию о котором читайте на двадцать четвертой странице.

Один из самых распространенных вопросов, поступающих к нам, почему в журнале так много материалов о моделях TAMIYA. На это есть две причины. Первая — потому что модели — классные, и вы сами это признаете в письмах, как, впрочем, и отечественные производители. Вторая, очень простая — материалы о моделях TAMIYA нам регулярно и всегда вовремя предоставляет компания МАСТЕР, официальный агент этой фирмы. А информацию о моделях иных производителей редакции журнала приходится добывать «с потом и кровью».

И последнее, с уважением отношусь к отечественным производителям, зная с каким трудом им дается каждая новая модель. Однако для читателей нашего журнала в статьях о моделях СНГового производства все равно будет рассказываться о том, что есть, а не о том, что хотелось бы видеть.

Хобби — это удовольствие. И если модель на вашем рабочем столе подготовлена к работе, то получайте наслаждение!



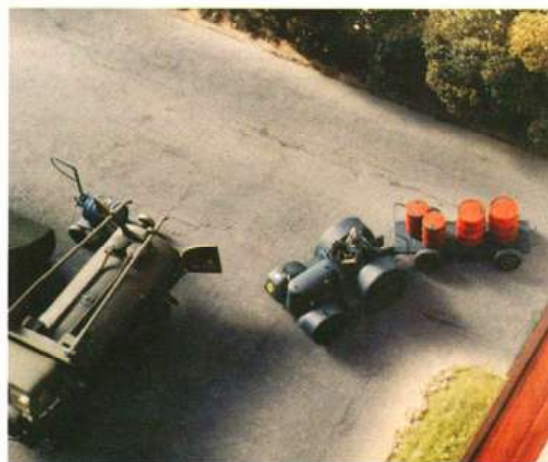
9 ЦИВИЛЬНАЯ ШКУРКА СПОРТСМЕНА



18 M21 + 6pdr = CY-57



21 УЖАС, ЛЕТАЩИЙ НА КРЫЛЬЯХ НОЧИ



40 ПУТЕШЕСТВИЕ В СТРАНУ RAF

29 ВЫСТАВКА ДОСТИЖЕНИЙ

36 ГАЛЕРЕЯ

39 МОДЕЛИ И АКСЕССУАРЫ

47 КАЖДОМУ МОДЕЛИСТУ ПО БАНАНУ

ДЕЛОУСТАВЕР



1:72 Су-25, «Звезда» 7227. Представляем новейший хит «Звезды». Высокое, резко отличающееся от прежних моделей качество отливок говорит о больших достижениях в технологии производства. Декаль для чехословацких, советских и российских ВВС.



1:72 Bell X-1, TAMIYA 60740. Повышенный интерес к этой модели позволил возобновить ее выпуск в новом оформлении. Не упустите шанс изготовить анатомическую модель «реактивной пули», так как в комплекте есть еще один, прозрачный, фюзеляж.



1:35 Schwimmwagen Type 166, TAMIYA 35224. Совершенно новая модель старого знакомого. Достойный представитель водоплавающих армейских джипов Третьего Рейха.



1:35 British Infantry on Patrol, TAMIYA 35223. Хотя спины бравой кучки TAMIYA и гнутся от груза амуниции, глаза их по-прежнему зорко оглядывают местность. Они будут прекрасно выглядеть на фоне любого танка даже в Африке.



1:72 CH-146 Griffon/Bell 412, ITALERI 084. В модели легко узнается старый «индеец» пятидесятих годов. Строится этот вертолет в США и Италии для экспорта, поэтому в комплекте модели три варианта декалей. Два хмурых военных — Канады и Италии, и веселенький спасатель ВВС Дании.



1:72 Morane-Saulnier «I», ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС 72210, Сикорский С-ХVI, ДАКОПЛАСТ и ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС 72218. Прекрасная полотняная пара времен первой мировой войны с российскими кокардами на крыльях. Если на «Моранах» летали наши асы свободной охоты А.Козаков и И.Смирнов, то более тихоходный С-ХVI применялся для сопровождения четырехмоторных бомбардировщиков «Илья Муромец».



1:72 Pfalz DXII, ТОКО 119, Siemens Shuckert D.III, IV, ТОКО 116. Два представителя истребительной авиации Германии конца первой мировой войны. Интересно, что у модели «Пфальц» есть хорошо детализированный двигатель «Мерседес», а у набора «Сименс-Шукерт» — два комплекта крыльев для разных модификаций и два варианта окраса на немецких асов — Эрнста Удета и Альфреда Лернера. К вящему удовольствию профессионалов сложный многоцветный камуфляж крыльев в декалях отсутствует.



1:72 ГАЗ 67, FORT 72001. Обновленная фирма начала деятельность с выпуска джипа-ветерана. Модель аккуратная, симпатично пропорциональная.



1:35 Т-64А, СКИФ 202. Первый советский основной боевой танк сделали на Украине. В следующем номере читайте обзор на эту модель.



1:35 M 51 Super Sherman, ACADEMY 1373. Наконец-то покой старины «Изи Шермана» потревожили и в Коре. Самая, пожалуй, убойная модификация поражает длиной орудийного ствола с фантастическим дульным тормозом. На пару с М 50 «Шерман» от DRAGON эта модель — достойный противник египетским ИС-3 и СУ-100.



1:48 Douglas A-1H Skyraider, TAMIYA 61058. Заслуженный поршневого ветеран двух локальных войн — корейской и вьетнамской — уверенно держался в небе до семидесятых годов. Огромное количество поднимаемых бомб и ракет делало его настоящим «тормозом» тропы Хошимина.

1:48 Douglas F4D-1 Skyray, TAMIYA 61055. Один из самых красивых палубников фирмы Douglas эпохи расцвета реактивной авиации и сейчас завораживает изяществом линий. Для усиления эффекта на модели консоли крыла сделаны складывающимися.



1:48 Lockheed F-117A Nighthawk, TAMIYA 61059. Невидимку засекли! Модель вышла весьма броская, даже более заметная, нежели оригинал. Прилагаемая фигурка пилота не перебивает интерьера кабины. Есть в наборе и маски-наклейки на фонарь кабины для облегчения покраски. Параметры цели выданы. Остается выйти на ее перехват в район магазина.



1:24 Porsche 911 Carrera, TAMIYA 24196. Модель прекрасно повторяет классные линии дизайна Porsche. Металлизированные наклейки и серебристые диски колес дают повод придать изделию блистательный вид.



1:35 Steyr 1500A/01, TAMIYA 35225. Большой восьмиместный джип, новейшая модель в этом масштабе, коллега Horch 1A. На снимке другой вариант — штабной, с четырехдверным кузовом и жестким верхом.

1:48 Hyakushiki Shitei III Kai, TAMIYA 61056. Логическое продолжение, как у настоящего самолета — на базе скоростного разведчика сделан истребитель-перехватчик. Модель можно собрать в двух модификациях.



1:24 Mercedes CLK-GTR, TAMIYA 24195. Детализированный движок под капотом с трехлучевой звездой из фототечки да плюс два варианта оформления кузова, под каждого гонщика. Вот отличительные признаки спортивного варианта «клубного пиджака на колесах».



1:72 Ил-2, Ил-2М, ТОКО 127 и 132. В целях полного подавления сил противника еще на земле прямо с заводских аэродромов летит стальная эскадрилья. Остается посетовать — мелковаты! 48-й масштаб оккупировал Ил-2 от ACCURATE MINIATURES, а масштабов 1:32 и 1:24 моделистам, видимо, ждать и ждать.



1:48 Republic P47D Thunderbolt, ACADEMY 2159. Более легкая, чем выпущенная ранее модель модификации «N», обеспечит высотный отрыв от моделей других фирм как по копийности, так и по внутреннему крою обшивки.

1:72 ЛАГГ-3, ТОКО 130. Это опять он — не слишком уважаемый в ВВС, но весьма популярный у фирм-производителей. Тащит на своей спине ихний промфинплан, как непосильное бремя войны.

1:24 Volvo FH-16 Kuhltruck, ITALERI 747. Огромные декали для бортов фургона у этого Volvo — просто шик! А жуликоватая тройка из «Кавказской пленницы» наверняка бы обморозилась там внутри после первого же дубля.



РОССИЙСКИЙ КУБОК TAMIYA — ЭХ РАЗ,

Ярко-красный «Порш» летел по трассе. Он был впереди всех. Поворот, еще поворот — колеса оторвались от дороги, и машина... А сзади уже наседали черный спортивный «Ниссан», и только антикрыло удержало его от прыжка... Еще поворот и еще... Как синяя молния, сверкнул на повороте «Рено-Альпин», обходя «Порш»... И тут черный «Ниссан» не удержал управление... Удар!!! Все три машины разлетелись в разные стороны. Но что такое? Никто не пострадал, ни одна машина не разбилась. А гонщики стояли невдалеке и улыбались, держа в руках пульты радиоуправления. Это не сцена из фантастического фильма. Это радиоуправляемые модели масштаба 1:10, с мощными моторами, гидравлическими амортизаторами и сменными шинами, которые изнашиваются, как у настоящей машины.

На Западе радиоуправляемые автомобили-копии именуются RC-cars. За разъяснениями — что это за хобби и с чем его едят — мы обратились к одному из спортсменов, а также организатору российских соревнований радиоуправляемых автомоделей на Кубок TAMIYA Сергею Додонову.

— *Что за соревнования по радиоуправлению на Кубок TAMIYA? Можно начать издалека.*

— В автомоделном спорте есть несколько направлений развития. Есть официальные крупные мировые первенства, на которых выступают профессионалы — эти люди за это деньги получают, и немалые. Спонсируют это все фирмы-производители этой техники, довольно-таки известные. А есть уровни пониже — для людей, которые стремятся свое хобби разнообразить соревнования-



Тринадцатилетний Антон Полозов — с радиоуправляемой моделью, принесшей ему второе место на российском Кубке TAMIYA '97.



Сергей Додонов — один из организаторов Кубка TAMIYA за работой.

ми, а само хобби не составляет весь смысл жизни.

— *Ну а почему все-таки TAMIYA?*

— Сейчас объясню. Чтобы провести соревнования, нужно предложить спортивную идею. Нужно, чтобы люди соревновались в равных условиях. В профессиональных соревнованиях по радиоуправлению очень многое зависит от автомоделей — чем дороже, тем больше шансов на победу, то есть «сила кошелька» влияет очень сильно. А чтобы избежать подобного, приходят к принципу «монотипов» — такие модели собираются из одинаковых деталей, имеют одинаковые свойства. А победу в соревнованиях приносит спортсменам мастерство пилотирования.

— *То есть главным является человеческий фактор?*

ЕЩЕ РАЗ, ЕЩЕ МНОГО-МНОГО РАЗ...

— Конечно! Он выходит как бы на первое место. А технический фактор отсекается, а точнее сказать, ставится в определенные рамки. Когда у нас стала развиваться торговля с разными странами, появилось много моделей разных фирм, но это как бы выхваченные куски из общего потока той стройной системы автомоделизма, которая существует на Западе. Поэтому профессиональный автомодельный спорт грозил развиваться спонтанно.

— Но соревнования среди профессионалов проводятся?

— Да, они идут как бы сами по себе. И есть свои победители, но особого порядка там нет. Так вот, пока у нас нет стройной системы организации соревнований как на Западе, но мы к этому стремимся. Хотелось бы, чтобы люди, приходящие в этот спорт (профессиональный), были бы подготовленными, дисциплинированными. Ведь у спортсменов-автомоделлистов есть свой кодекс. Мы решили спуститься на уровень хобби, но хобби организованного. А ТАМІУА является не квинтэссенцией, но близким к тому, что хотелось в этом плане. То есть модели хорошие по качеству, кроме всего прочего, к ним предлагается большой спектр запчастей и всевозможных систем управления. Можно сделать модель первого уровня, второго, третьего. А самое главное — существует стройная система соревнований и тренировок. И здесь уже как бы моделируется та ситуация, которая возникает на чемпионатах мира и Европы в профессиональных классах. А также существует подоплека гонки — а это уже стратегия, которую разрабатывает команда. У ТАМІУА есть четыре класса и пятый — юниорский. Каждый спортсмен решает, в каком классе он будет участвовать, а тактика — это уже в процессе гонки. Чисто техническая подготовка и процесс обслуживания сводится к простой замене деталей. В профессиональных гонках это выглядит несколько по-другому, а на уровне хобби все значительно упрощается.

— Грубо говоря, магазин заменил механика.

— Совершенно правильно. Ведь многие люди отходили от модельных видов спорта только потому, что не могли сделать в модели что-то сами. И ничего плохого в этом нет, потому что это развитие массовости.

— А тамиевские модели могут участвовать в профессиональных соревнованиях?

— Да, у ТАМІУА есть серия Нор-Ур.

— То есть купить крутой движок, спецрезину, поставить все это на классное шас-



Участники российского Кубка ТАМІУА '97 перед соревнованиями.

си, и можно выиграть, допустим, кубок Европы?

— Конечно! Но с одним условием — если рулить умеешь. Вообще все классы радиоуправляемых автомоделей, вплоть до профессиональных, перекрываются ТАМІУА полностью, то есть дефицита нет даже в запчастях. Если спортсмен решил что-то заменить в своей модели, то он в состоянии это сделать по деталям или целыми узлами.

— Свобода выбора полнейшая.

— Да. Демократия процветает, и благодаря этому многие профессионалы сейчас имеют модели ТАМІУА. А в сентябре прошлого года были проведены первые соревнования на кубок России ТАМІУА. В этом году первый этап прошел во Владимире в январе. Всего запланировано шесть этапов, и победители поедут в Австрию на Еврокубок.

— А кто победители прошлого года соревнований кубка России?

— В классе «Формулы-1» — Максим Гулин. Он всю жизнь занимается автомодельным спортом. Но я бы не сказал, что он профессионал, потому что мы не члены европейской федерации...

— Профессиональные автомобили он водил?

— Конечно. Но на самом деле он говорит, что ему приятнее водить тамиевскую.

— Ну, это с твоих слов.

— Нет, это он сам говорит, и нет тут никаких секретов. Второе место занял Илья Шурик, а третье — его папа Шурик Алексей.

— Папа и сын?

— Единственное, чего я не встречал — чтобы там мамы рулили на Кубке ТАМІУА, но я думаю — это не за горами. А дети выступают нарав-

не со взрослыми. В классе гран-туризм первое место занял Бабиц Олег, второе место — Антон Полозов (ему 13 лет), а третье место — Аняньев Миша (ему столько же). Он тоже из Питера. А Олегу, занявшему первое место, — 36 лет. Он давно занимается, и скажешь опытный, ведь он участвовал в европейских соревнованиях.

Во время разговора с Сергеем к нам подошел тринадцатилетний призер кубка России, занявший второе место Антон Полозов.

— Антон, ты давно начал водить радиоуправляемые автомобили?

— С одиннадцати лет. Мне папа подарил модель «Стрит-Дэвил», и я начал ездить. Первый раз я поехал на соревнования во Владимир и занял пятое место. Тогда у меня была машина фирмы «Киошо» «McLaren». А потом меня папа возил в Киев, и я занял второе место в классе «багги».

— Среди взрослых?

— Да. Я участвовал во всех этапах чемпионата Украины с апреля по сентябрь.

— Молодец! Поздравляю! А в российском чемпионате на чем «ездил»?

— На тамиевской — «Порш».

— Тебе нравится «гонять»?

— Да.

— А в этом году участвуешь в соревнованиях?

— В январе во Владимире на первом этапе я занял третье место.

— Ну у тебя еще все впереди. Желаю успехов.

Р. С. Всем, кто интересуется соревнованиями Еврокубка ТАМІУА — адрес в интернет:

<http://www.tamiya.com/english/e-home.htm>

На улицах и на прилавках магазинов нашего города мелькают одни и те же автомобильные лица. Японские джипы, немецкие «Мерседесы», «Жигули» да «Волги», а на закуску — английский «Ягуар». Где же так дороге нашему сердцу американские «крейсера» на колесах, плавными обводами и большими габаритами извечно пленявшие широкую душу русского пролетария. Народу нужен такой красивый автомобиль, хотя бы и масштабный. Вот такой пробел и заполняет сейчас молодая фирма UT-MODELS из Гонконга, предлагая роскошные модели известных марок в масштабе 1:18.

Сначала взглянем на цельнометаллический дуэт Chevrolet Caprice/такси и такой же Caprice, но в полицейской форме. Это уже классика — бравые полисмены догоняют нехороших жуликов, угнавших такси. А дальше нас ждут Chevrolet Impala SS 1996 и Chevrolet Corvette coupe 1998 и продолжение упомянутого криминального дуэта в новой цветовой гамме.

Потом посмотрим на ярко-лимонный купе BMW M3.

И в заключение старая модель Opel Calibra в новой окраске для гонок DTM.



21011 Chevrolet Caprice New York taxi



21020 Chevrolet Caprice Chicago Police car

Плодовитая MAISTO выдала на-гора спецвыпуск очень стильной модели Plymouth Prower (91931) в масштабе 1:24. У автомобиля интересное решение дизайна кузова-кабриолет, напоминающего автомобили тридцатых годов, и фары, интегрированные в боковины узкого капота.



В продолжение своей новой серии масштаба 1:43 TAMIYA представляет две модели одной машины — NISSAN R390 GT1 — в гоночном (23506) и дорожном (23505) виде. По степени проработанности внешнего вида модели не уступают и более крупному масштабу — допустим, 1:20. В нем исполнена другая «железка» NISSAN — популярный в семидесятых SKYLINE 2000 GT-R (23012). Американская волна ностальгии по временам хиппи, видимо, докатилась и до Японии. Пожалеет лишь о лимитированном выпуске этих моделей.



20466 BMW E36 M3 Coupe yellow



39662 Opel Calibra Bye Bye Keke DTM 1995



ЦИВИЛЬНАЯ ШКУРКА СПОРТСМЕНА

Максим ЛАПТЕВ

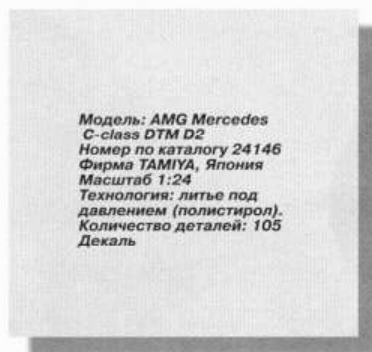
Всем надоели «Мерседесы», кому «глазами», кому еще чем-то. Словосочетания «шестисотый «Мерседес» и «новые русские» уже стали неразделимы. Но все равно, если на улице прохожего спросить неожиданно, в лоб, какая машина надежная и красивая — ответ можно предугадать заранее. Однозначно.

Я тоже недалеко ушел от этого пешехода, «Мерседес» С-класса и мне по душе — не громоздкая, недорогая и очень популярная модель, объем продаж которой превзошел все ожидания.

Итак, я решил пополнить парк своих «Мерседесов» на одну машину С-класса. Но до того как «сесть за руль», пришлось немало потрудиться.

Это произошло по одной причине — простых «гражданских» моделей С-класса ТАМІУА не выпускает, есть лишь спортивный вариант, доведен-

ный фирмой AMG до уровня требований к кольцевым гонкам DTM. Вот из такого набора деталей я и буду, отсекая все лишнее, создавать «свой»



Модель: AMG Mercedes
C-class DTM D2
Номер по каталогу 24146
Фирма ТАМІУА, Япония
Масштаб 1:24
Технология: литье под
давлением (полистирол).
Количество деталей: 105
Декаль

автомобиль, на котором можно лихо ездить не только по кругу.

Открыв коробку с моделью Mercedes C DTM D2 масштаба 1:24 от ТАМІУА, понял, что одним этим комплектом не обойтись. Спортивная модификация отличается развитым бампером и накладками колес-

ных ниш, порогами, салоном и самими колесами.

Необходимые детали пришлось добывать путем раскулачивания комплекта AMG Mercedes 600 SEL, реквизируя оттуда диски колес с резиной, пороги, бамперы, дворники для фар, зеркала, все детали интерьера салона и его днище.

Тюнинг начался с корпуса — ликвидацией всех спортивных «наворотов». Это — пороги, бамперы, выступающие накладки колесных ниш. Зашпаклевал ненужные отверстия под антикрыло, антенны и «глазницы» фар. Затем вклеил капот, зашпаклевав линию стыка спортивного варианта. Когда стык просох, зачистил места шпаклевки и восстановил «гражданскую» линию сопряжения капота с кузовом.

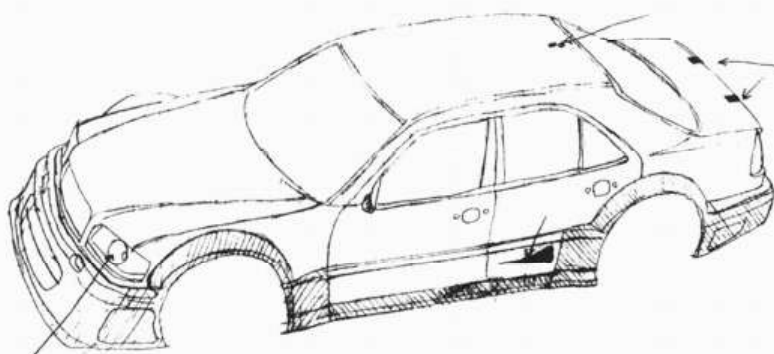
Следующей стадией было воссоздание внешних обводов кузова путем вклеивания самостоятельно изготовленных из пластика деталей.

Далее пошли в работу днище и ходовая часть с элементами подвески.

СТАДИИ РАБОТЫ



В доработанный кузов вклеены самодельные фрагменты крыльев, пороги взяты от Mercedes 600 SEL.



Заштрихованные части кузова были удалены, зашпаклеванные отверстия указаны стрелкой.



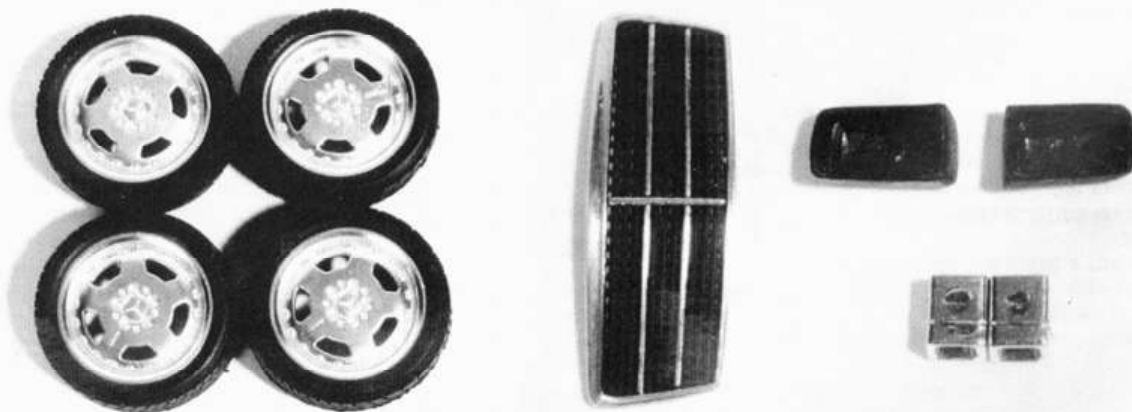
Разрезанные, укороченные и заново склеенные бамперы.



Для увеличения на 5 мм дорожного просвета подложил кусочек полистирола под оси колес и амортизаторы. Ширина колеи у модели DTM D2 была шире, поэтому оси колес укоротил на 4 мм.

Двигатель и другие детали днища оставил без изменений.

Спортивный салон с одним креслом и дугами безопасности не обеспечивал мне необходимый ком-



Готовые детали, заимствованные из комплекта модели Mercedes 600 SEL.



форт. Взятый от «шестисотой» модели салон, естественно, был больше и не входил в корпус. Распилил его вдоль и поперек между сидений, удалил лишнее, укоротил и часть полки за задним сиденьем.

Зачищенные мельчайшей наждачкой места стыков и зашпаклеванных отверстий перед покраской обработал аэрозольной грунтовкой Tamiya Surface Primer. Она дает отличный выравнивающий эффект последую-

щему лакокрасочному покрытию. Если при окраске военных самолетов и бронетехники этим можно пренебречь, то для моей машины сверкающая краска — самый главный аспект. Кузов модели окрасил в серебристый металлик, затем покрыл бесцветным лаком. Окантовку стекол сделал черной матовой изнутри и снаружи. Задние фонари — прозрачно-красные, а боковые поворотники оформил по-европейски — оставил прозрачными, лишь лампочка окрашена оранжевым. Отличного внешнего вида фар добился, наклеив изнутри блестящую фольгу.

Все это, конечно, медленно, кропотливо, но в итоге получился отличный экземпляр спортивного «Мерседеса» в овечьей, простите, гражданской шкурке. Или пиджаке?



МАТЕРИАЛЫ

Модели: AMG Mercedes C-class DTM D2, AMG Mercedes 600 SEL
Грунтовка, скотч, полироль и салфетки TAMIYA
Краски: аэрозоль TAMIYA: TS13, TS17; акриловые TAMIYA: XF1, XF16, X11, X18, X22, X26, X27

МИГ-27 —

КРОКОДИЛ, УТКОНОС, БАХАДУР

Сергей ЩЕПАЛИН

Изучение опыта войны во Вьетнаме показало — необходимо применение мобильной, недорогой и универсальной авиации. Наличие стратегических бомбардировщиков не играло никакой роли, когда появлялась необходимость в поддержке с воздуха непосредственно на поле боя. Да и для «точечных» ударов по малоразмерным целям больше подходил бы легкий штурмовик, чем дорогостоящая тяжелая машина. В СССР основой для разработки послужил МиГ-23, конструкция которого позволила модернизировать его без заметного ухудшения летных качеств. Переделке подверглась носовая часть, частично шасси и вооружение. Вместо РЛС была установлена лазерная прицельная система «Кайра», а

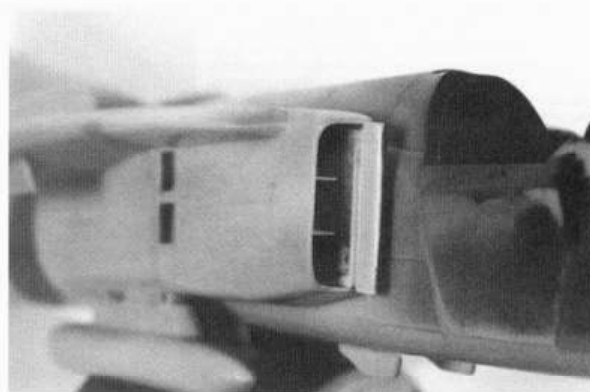
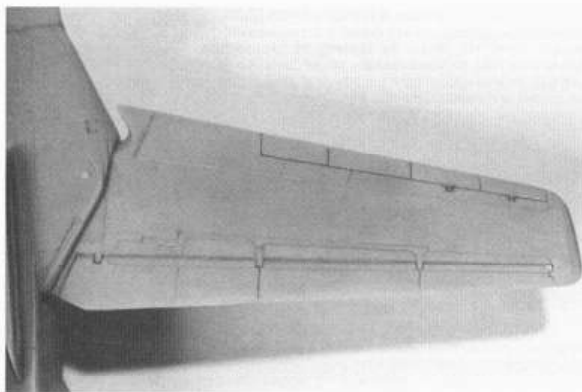
чтобы не нарушалась центровка, кабина пилота снаружи была усилена накладными бронелистами. Вооружение состояло из четырех тонн бомбовой нагрузки и мощнейшей шестиствольной 30-миллиметровой пушки ГШ-6-30. Двигатель был также заменен на специализированный «бом-

бардировочный» Р-29Б-300. В таком виде самолет поступил на вооружение в летные части. И тут же получил прозвище — крокодил или утконос — за характерный внешний вид приплюснутого носа. Кстати, интерес вызывает название (порядковый номер) МиГ-27, ведь по сути он являлся глубокой модификацией МиГ-23. Дело в том, что машины с индексом 23 поставлялись на экспорт, а отечественной версии была присвоена цифра 27, и вскоре все предыдущие МиГ-23, находящиеся в частях, независимо от модификации, были также переименованы в МиГ-27. Лицензию на постройку собственных МиГ-27 пожелала приобрести Индия, где самолет получил название «Бахадур» — богатырь.

До МиГа-27 от «Звезды» мне лично встречались только две модели «двадцать седьмого» — от «Хасега-

Модель: МиГ-27К
Фирма ЗВЕЗДА, Россия
Номер по каталогу: 7228
Масштаб: 1:72
Технология: литье под давлением (полистирол)
Количество деталей: 106
Декаль



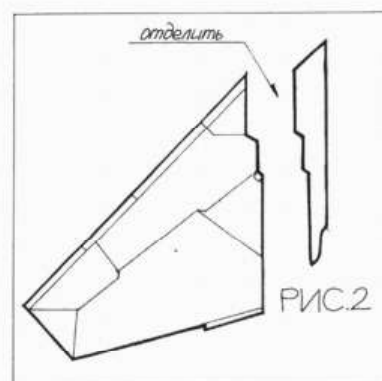
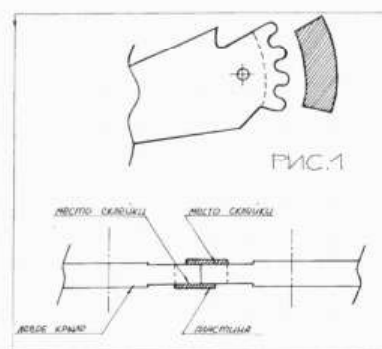


вы» и от «Академи». Обе они по сути являются одним и тем же и имеют больше недостатков, чем достоинств. Интересно было узнать, что из себя представляет «звездный» МиГ. Первое впечатление, что в набор от предыдущего, 23-го, добавлен нос для 27-го. На деле все оказалось гораздо лучше. Все отличия детализировки учтены и проработаны так, как нужно. Конечно, в модели есть за что уцепиться, есть и неточности, но в целом — результат хороший. Недоверие вызывает инструкция и так называемая «декаль» — но это все мелочи.

Работу над моделью начал с того, что шкуркой удалил весь наружный край — до получения гладких и чистых поверхностей. Затем, собрав в кучу все чертежи и фотографии, заново начертил раскрой тонким карандашом. Работа эта кропотливая, но полезная, ведь от этого зависит результат в целом. Конечно воспроизвести в точности все линии расшивки и множества лючков сложно, но передать специфику раскроя под силу любому моделисту средней руки. Единственным утешением, и немалым, может послужить скрайбер от TAMIYA. Работать с ним очень

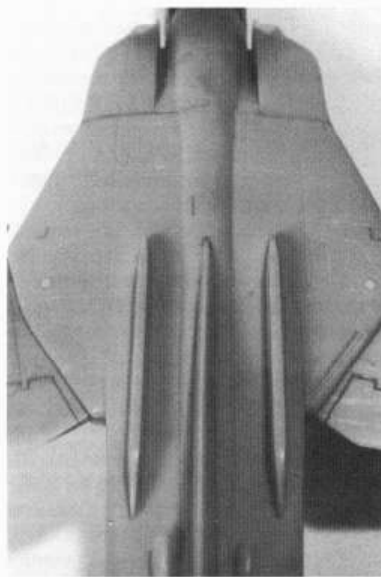
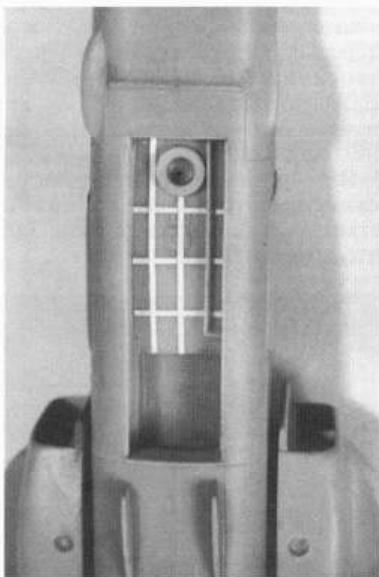
легко, да и получаемые после него «борозды» от фирменных не отличить. С лючками еще проще — требуется трафарет и заточенный надфиль, а остальное — дело техники.

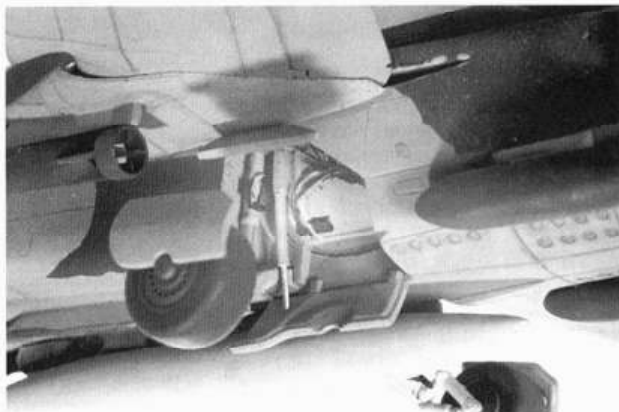
Когда работа с раскроем закончена, начинается самое интересное — сборка. Но не советую проводить ее по инструкции — нерационально. Начать лучше со сборки основной секции фюзеляжа. Перед склейкой верхней и нижней частей лишние будет произвести следующую процедуру с крыльями: на места зацепления крыльев сверху и снизу наклеить две тонкие пластиковые полоски (рис. 1). Это позволит избежать неприятностей с перекосом крыльев. Склейка проблем не вызывает, и поэтому можно за один прием приклеить все остальные части конструкции (нижний гребень, сопло). С хвостовым оперением повремените. Киль можно клеить только после подгонки сопла, а на оперении остановимся подробнее. Дело в том, что оперение на «двадцать седьмом» цельноповоротное и, как правило, в стояночном варианте отклонено на 3–4 градуса вниз. Поэтому есть смысл его отстыковать от корневой



части по линии, обозначенной на этой детали (рис. 2). Полученные таким образом корневые части оперения можно приклеить. После склейки понадобится небольшое количество шпаклевки.

Следующий этап — работа с носовой частью. А конкретно — с воздухозаборниками и кабиной пилота. С точки зрения копийности воздухозаборники нареканий не вызывают, остается только добавить фары на нижних поверхностях. Но вот отсекатели пограничного потока воздуха настораживают своей чрезмерной длиной. Возможно, на МиГ-23 первых серий именно такие и стояли, но судя по отверстиям в носовой части модели — это МиГ-27, у которого отсекатели однозначно короткие. Срезать лишнее вам поможет нож и изучение фотографий оригинала. Внутри самого корпуса каждого воздухозаборника имеются горизонтальные на-





правляющие потока. Изготовить их можно из тонкого полистирола. И тут вам снова на помощь придут фотографии. Чем тоньше и аккуратнее получатся направляющие в воздухозаборниках вашей модели, тем эффективнее она будет выглядеть. Внутренности воздухозаборника красятся смесью цветов: XF2 — 90%, XF3 — 5%, XF4 — 5%, и склеиваются в единый узел. При этом щели, возникшие на внутренних поверхностях склеенных деталей, надо зашпаклевать.

Теперь кабина как кабина, но наилучшим вариантом, пожалуй, будет купить ее отдельно, литую из эпоксидной смолы, и проблема отпадет сама собой. Возможность такой покупки, к сожалению, есть не у каждого, например, мне удалось раздобыть только литое кресло K32 от «НеОмега». Остальной интерьер пришлось делать самому. Как и что конкретно делать, описать сложно, так как на это у каждого свой рецепт. А если оставить кабину в том виде, в каком она уже есть, уместно будет сделать фонарь кабины закрытым. В моем случае — с открытой кабиной — использованы стандартные декали TRAVERS, нанесенные на приборную доску из комплекта. Боковые панели я кроил из других наборов декалей — взяв примерно похожие. Красится кабина в сложный бирюзовый цвет (XF23 — 80%, X25 — 10%, X23 — 10%). Готовую кабину рекомендую задуть матовым лаком HUMBROL49. Дальше доработка

коснулась передней ниши шасси и окошек в носовой части. Остекление носовой оптики покройте X19 с внутренней стороны, это придаст внутренний объем. Ниша делается просто — по периметру обклеивается тонким полистиролом, лишнее срезается, а на внутреннюю поверхность приклеивается рельеф. Место сочленения носа с фюзеляжем потребует шпаклевки и зашкуривания. По окончании промойте модель щеткой с мылом, и станет видно все дефекты и недоработки. После их устранения можно заняться детализацией. Это будут пилоны, бомбы, баки и пушка. А также еще множество различных штучек, которые следует навесить на модель. Задние ниши шасси лучше тоже не оставить без внимания, так как они имеют очень живописную начинку, состоящую из проводов и магистралей, делается все это из литника и проволоки. В данной работе просто необходимо постоянно иметь фотографии перед глазами.

Вот, кажется, теперь все готово, остается сделать «ноги» для самолета. Передняя стойка подвергается «рихтовке» скальпелем. Задние стойки также нуждаются в доработке путем приклеивания на них различных шлангов и проводки. Красить стойки лучше отдельно. Колеса можно купить специальные — резиновые, от «Экипажа» — для МиГ-27. Если же их нет, то штатные их заменить с успехом. Но с передних в таком случае надо удалить брызговики — на 27-м их нет.

Красится самолет в стандартный четырехцветный камуфляж. Цвета подбираются опытным путем — в зависимости от краски, которой пользуетесь, а расположение пятен я взял из чешской «4+» по МиГу-23. Отнеситесь к окраске ответственно — ее результат повлияет на успех всей работы в целом. Следующим этапом идет нанесение декалей — это однозначно TRAVERS. Ну и завершит покраску и отделку тонировка. Как ее сделать — читайте в брошюре по МиГу-23.

Теперь, покончив со всем и получив в руки результат труда, можно сравнить то, что получилось, с тем, что можно увидеть на фотографиях «живого» МиГ-27. Результат очень хороший, и это намного лучше, чем, например, МиГ-27 от ACADEMY. Наконец-то удалось занять «двадцать седьмой», отвечающий требованиям копийности.

И теперь на полке будет красоваться не суррогат буржуев, а то, что действительно должно было быть. Так что «звездный» час пробил.

МАТЕРИАЛЫ

Модель: МиГ-27К
Литература: MIG-23 FINGER. — VARIANTS 4 + PUBLICATION;
Крылья Родины, №3, 1996 г.
Краска: эмалевые XF2, XF3, XF4, XF1, XF23, X25, X23, X11, XF53, XF27, XF5, XF59, XF7,
HUMBROL49



ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В КОРЕЕ
Уникальность и неоспоримую ценность этой книги составляют воспоминания наших летчиков, воевавших в Корее. Читая захватывающие рассказы о воздушных боях, о мужестве и трусости, о потерях и авариях, чувствуешь себя обокраденным. На долгие десятилетия были засекречены любые упоминания подвиги участия в трехлетней войне советских воинов. Родина не знала своих героев, защищавших ее небо на далеком рубеже. Погибших даже не увозили в Союз, их хоронили в Порт-Артуре. Повествование наших пилотов и техников дополняют фотографии, цветные проекции самолетов. В конце книги фамилии советских асов, таблица сбитых самолетов и список использованной литературы.
Галин В. В. Воздушная война в Корее (1950–1953). — Воронеж: Полиграф. 1997. — 64 стр. 1000 экз.



ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА В КОРЕЕ-2
В этой книге использованы материалы, опубликованные в западных изданиях, и, естественно, ход войны освещается глазами американцев и их союзников. Издание дополняет выпущенную в Воронеже книгу «Воздушная война в Корее», и отечественному читателю будет очень интересно познакомиться теперь с другим взглядом на ту же войну. Множество фотографий и 15 цветных проекций самолетов противника украшают страницы, а завершает этот труд обширный комментарий, основанный на современных раскритикованных материалах о событиях 45-летней давности, бывших белым пятном для большинства российских читателей.
Воздушная война в Корее-2 (глазами американцев). Пенза: Радуга. — 40 стр. 999 экз.



ПЕХОТА ВЕРМАХТА
С немецкой дотошностью и педантичностью на страницах трех выпусков ведется рассказ о службе пехотинцев Вермахта. На основе штатных расписаний и должностных инструкций показывается структура каждого подразделения основной боевой единицы сухопутных сил — пехотной дивизии. Кроме списка должностей и количества необходимых носков и патронов, идет рассказ об оружии, оснащении и экипировке солдат. О каждой мелочи, необходимой в бою и на привале. Начиная с «Парабеллума» и полевого телефонного коммутатора по штатному понтонному мосту прямо к скотобойной роте, которая, кстати, может за сутки выпустить 3000 кг сосисок или колбасы. Впервые подробно рассказывается о таких служащих Вермахта, о которых ранее не вспоминали. Речь идет о так называемом «Ниви» (от немецкого слова «Hilfswillige» — вспомогательный состав). Так называли русских добровольцев, выполнявших подсобные, вспомогательные работы. Они были в основном из числа военнопленных. Точное количество «Ниви» не известно, но, к примеру, в 18-й армии на 1 июня 1944 года на 195303 немецких солдата приходилось 13560 русских добровольцев.
Пехота вермахта (в трех частях). «Армейская серия» №№ 31, 32 и 33. — Рига: Тornado. 1997. — 48 стр. 500 экз.



— вспомогательный состав). Так называли русских добровольцев, выполнявших подсобные, вспомогательные работы. Они были в основном из числа военнопленных. Точное количество «Ниви» не известно, но, к примеру, в 18-й армии на 1 июня 1944 года на 195303 немецких солдата приходилось 13560 русских добровольцев.
Пехота вермахта (в трех частях). «Армейская серия» №№ 31, 32 и 33. — Рига: Тornado. 1997. — 48 стр. 500 экз.

«Фольксвагены» во второй мировой войне
Прекрасная польская книга для владельцев моделей «Кюбельвагена» и «Швиммвагена», а равно любителей других автомашин повышенной проходимости и плавучести III Рейха. Вашему вниманию предлагается иллюстрированная история возникновения и первые годы жизни одной из интереснейших марок автомашин XX века — «Фольксваген»-«Жук». Вскоре после рождения «народный автомобиль» призвали на военную службу, и он всю войну таскал на своем горбу не только солдат вермахта, но и служивых союзнических войск. Описаны, показаны в чертежах, цветных проекциях и фотографиях все модели «Фольксвагенов», выпущенных по 1945 год включительно. Отдельной главой прослеживается боевой путь «Кюбельвагена» и «Швиммвагена». Рассказывается и о других машинах подобного класса, производившихся



ся в те годы в Германии.
Sawicki R. Volkswagen в II wojnie swiatowej. — Books International (Польша). 1997. — 68 страниц.

ПАНТЕРА
Наконец-то мы начали серьезно трясти закрытые раньше архивы — тому свидетель новый выпуск серии «Армада», посвященный немецкому танку «Пантера». Большинство фотографий — из наших источников, ранее не видевших свет. Очень хороший текст, интересно читается. История создания с малоизвестными подробностями и фотографиями. По многим вопросам развеян туман неясностей. Ведь танк «Пантера» сегодня является, пожалуй, одним из самых известных и обсуждаемых бронеобъектов. Множество отдельных изданий и публикаций может по числу сравниться лишь только с изданиями о «Тигре». Идущим до сих пор словесным батальиом нет конца. Но приводимые здесь боевые отчеты советских частей внесли ясность и стали развешивать ореол «самого-самого скандального танка второй мировой войны». На фоне отличной полиграфии встречаются неточности, неверно указаны некоторые модификации.
М. Свирин. Пантера. Серия «Армада», выпуск № 4 (приложение к журналу «М-Хобби»), Москва: Экс-Принт. 1997.



НОЧНЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ НАД РЕЙХОМ
Второй фотографический альбом из серии «Люфтваффе» посвящен ночным истребителям. Издание открывает небольшую обзорную статью о ночной авиации, ее развитии и успехах. Затем идет блок цветных фотографий. Он имеет интересное вступление: «Помещенные здесь изображения не подвергались какой-либо электронной цветообработке, а воспроизведены в том виде, в каком сохранились». После десяти цветных следует сто десять черно-белых изображений как самолетов в целом, так и интерьеров кабин, оборудования. В этом издании можно увидеть на странице 18 ночной инфракрасный прицел «Spanner Anlage», ограниченно применявшийся немецкими «ночными» в 1941 году для обнаружения английских бомбардировщиков.
Manfred Griehl. Nightfighters over the Reich. Милитария (Польша). 1997. — (Люфтваффе 1939–1945).



ЛЮФТВАФФЕ 1935–45
Четвертая книга посвящена заключительному этапу войны (1943–1945 годы) и снабжена огромным количеством фотографий и не меньшим количеством цветных проекций самолетов. Как фотографии, так и проекции отличного качества, снабжены подробными пояснениями. Мелким убоиристым шрифтом детально разъясняется, каким цветом и когда окрашивали свои «Арадо» и «Хейнкель» рабочие авиапрома или штатные технари. Интересно наблюдать за судьбой техники. В нескольких случаях есть фото одной и той же машины, разделенные временем. Слов нет, хороша книга со всех сторон.
Michulec R. Luftwaffe 1935–45 (часть 4). — A-J Press (Польша). 1997.

ФИАТ CR42
Издательство «Милитария» выпустило перевод монографии об итальянском истребителе-биплане 40-х годов. Автор — конечно, тоже итальянец — восполняет пробелы в нашей осведомленности по части авиапродукции ныне всемирно известного автогиганта. Прекрасные чертежи в масштабе 1:48 и 1:72, разрезы по ДП, эффектные фотографии встречаются почти на каждой странице выпуска. Очень подробно освещен боевой путь авиастеи, оснащенных CR42, дан их полный список. Пятнадцать вариантов окраски на любой вкус — от Сомали до Англии. Интересна последняя глава — «Фиат CR42 в моделях».
Giorgio Apostolo. Fiat CR42. Авиасерия № 55. — Милитария (Польша). 1997. — 54 стр.

ИСТРЕБИТЕЛЬ ТАНКОВ «ХЕТЦЕР»
Свежий номер издательства «Милитария» есть продолжение 45-го выпуска, посвященного СУ «Хетцер». Вторая часть монографии рассказывает о различных модификациях базовой самоходки, о создании на ее шасси совершенно новых боевых машин. Это — ремонтно-эвакуационный «Бергерпанцер» 38 (t), несколько типов САУ и БТР, а также огнемётная версия. Тринадцать цветных проекций и рисунков на обложке дополняют черно-белые фотографии. Среди последних выделяются отменного качества заводские снимки готовых бронезащит. Очень интересна судьба данной марки самоходки после победы. Различные модификации «Хетцера» не только служили долгие годы в разных странах, но и серийно выпускались еще несколько лет после войны.
Ledwoch J. Jagdpanzer 38 (t) «Hetzer», часть вторая. Серия «Танк» № 56, Милитария (Польша). 1998. — 34 стр.



ПОДВОДНИКИ КРИГСМАРИНЕ
С удовольствием беру в руки юбилейный, тридцатый, выпуск «Армейской серии». Качество полиграфии у «Тornado» заметно улучшилось. Повесть о прославленных морских ветром подводниках начинается с краткого исторического рассказа о боевом пути во время обеих мировых войн. Прослеживаются биографии некоторых асов подводного флота, приводятся их списки. Основной материал выпуска посвящен внешнему виду личного состава субмарин. Тридцать три цветных рисунка матросов и офицеров наглядно показывают, какую форму и когда носили. Приведены значки, символика, флаги и прочие атрибуты морского шика. Встречаются очень любопытные вещи. Например, если вам попадется на глаза штык к карбину «маузер» синего цвета, не пугайтесь — со зрением все в порядке. Просто для флота выпущена партия клинков, где все металлические детали рукоятки, ножен и лезвия были химически окрашены в синий цвет — цвет моря.
Подводники Кригсмарине. Армейская серия № 30. — Рига: Тornado. 1997. — 48 стр. 500 экз.



ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ПРОЕКТА 671
Монография сия посвящена отечественным атомным подводным лодкам второго поколения, по классификации НАТО — «Виктор». Идет рассказ о предиссии создания, о лодках первого поколения. Приводятся краткие данные о каждой из 48 подлодок, строившихся с 1963 по 1992 год. Часть кораблей этого проекта уже списана или стоит в резерве, остальные несут службу. И ни одна из этих лодок не утонула, все случившиеся аварии были незначительными. В издании помещены редкие фотографии, рисунки и чертежи.
Павлов А. С. Подводные лодки проекта 671. — Якутск. 1997.

А ВОЛНЫ И

Аркадий Нестеренко

У нас в стране, кроме секса, не было еще и авианосцев, во всяком случае так утверждала пропаганда. Но чем же еще являлся вошедший в 1978 году в состав флота 279-метровый корабль, несший 16 самолетов и 18 вертолетов, а кроме того, 8 пусковых установок ракет ПК «Базальт» — 2х2, ЗРК «Шторм», артиллерийское вооружение? Правильно — авианесущим крейсером. Крейсер не крейсер, а достаточно мощный авианосец с противолодочным, противокорабельным и противовоздушным вооружением. После внимательного анализа модели противолодочного крейсера «Минск», выпущенной фирмой Aoshima, понял — классной модели из этого не сделать. Получится только игрушка для волочения по полу, поскольку это — «полкорпуса», и в ванной его не запустить. Впечатление это сложилось от грубой проработки всех мелочей: локаторов, орудий, надстроек. Неплохо, пожалуй, выполнена палубная авиация, но усадочные раковины на самых видных поверхностях не позволяют считать достижением и их. Благо, можно установить только какую-то часть. От вертолетов пришлось отказаться, так как, на мой вкус, смотрятся они на палубе как-то неубедительно. Декали на авиацию пред-

ставлены только звездочками с сильно сдвинутым белым полем, за неимением лучшего пошли и они, боковых флажков ВМФ и номеров нет и не надо. Качество всех остальных декалей весьма посредственное, их обязательно надо покрывать смесью лака и матовой основы в пропорции, определяемой общим подходом к поверхности модели.

Но все выше перечисленное затмевается качеством разметки палубы, выполненной крайне грубо и небрежно и, судя по фотографиям реального корабля, не совсем точно. Поэтому палубу пришлось зашкуривать и полировать, а затем создавать разметку из цветной самоклеющейся пленки FASTFIX.

Круги я делал при помощи циркуля-измерителя, остальное просто — терпение. Номера посадочных кру-

гов — это подходящие по размеру декали отечественного производства, в комплект входила только буква «М» (уж не знаю, почему). Часть палубы вокруг взлетно-посадочной полосы красилась из аэрографа под сурик сложным составом из красной, красно-коричневой и средне-серой.

ПОД «МИНСКОМ» СТОНУТ, И ПЛАЧУТ

Модель: «МИНСК»
Номер по каталогу 130
Фирма AOSHIMA, Япония
Масштаб 1:700
Технология: литье под давлением (полистирол)
Количество деталей: 90
Декаль



Взлетно-посадочная часть монтировалась отдельно на пленку сине-зеленого цвета, а затем наклеивалась на покрашенную, как было сказано выше, палубу. После этого все покрывалось уже упомянутым соединением — лак + матовая база (слой должен быть достаточно ощутимым для выравнивания толщины пленки. После этого посадочный желтый сектор дополнительно задувался (база + лак + белая матовая) для легкой имитации облезлости палубы.

Для оправдания малого количества самолетов я решил создать по-

верхность с сильным волнением. На прямоугольнике полистирола размером 370x150 мм был вычерчен по нижней части корпус корабля. При этом стоит принять во внимание, что надо заранее подогнать имеющуюся нижнюю поверхность к корпусу. Затем с помощью состава «Патти», применение которого описано в номере 4—5 за 1997 год, формировал кильватерный след и отраженную волну от носовой части. После чего покрыл обычным масляным лаком полученную поверхность и, не дожидаясь высыхания, наклеил пищевую фольгу. Полученная поверхность окрашивалась в сине-зеленый цвет (в краску добавлялось большое количество CLEAR), буруны от кильватера и вдоль корпу-

са — белые, также с большим количеством CLEAR. Окраска производилась комплексно — аэрограф и кисть, излишки стирались тряпочкой.

Последний этап — спуск, или точнее приклейка корабля «на воду» в оставленную для этого нишу.

Подставка обклеивалась декоративной пленкой ALKOR. В общем, большому кораблю большое плавание, а масштабу 1:700 — малое.

Или, если пересчитать известную поговорку в масштабе 1:700, — 0,01 фута под килем.

Р. С. И если уж продали «Минск» на металлургический завод в Южную Корею, то, может, одна из тамошних модельных фирм сделает настоящий «Минск».

МАТЕРИАЛЫ

Модель: «МИНСК»
Виниловая пленка FASTFIX.
Краски: акриловые TAMIYA: XF1, XF9, XF21, XF22, X23, XF52, XF53.
Литература: Боевые корабли России. — М.: Парус. 1996;
Океанский щит Страны Советов. — М.: Планета. 1987; Армия Советская. — М.: Планета. 1987.



M21 + 6 pdr = СУ-57

Сергей Ницак

Полное настоящее имя у этой самоходочки — Т48 57 мм Gun Motor Carriage. Появилась на свет в 1942 году по настоятельной просьбе Англии, путем установки 6-фунтовой противотанковой пушки Mk1 в корпусе полугусеничного бронетранспортера М3. С декабря 1942 по май 1943 года было изготовлено 962 экземпляра. Но готовые машины оказались никому не нужны — к этому времени стандартным калибром противотанковой самоходной артиллерии союзников стал трехдюймовый. Полученные Англией тридцать Т48 переоборудовали в обыкновенные БТР М3. Еще часть машин переделали в США, а большую часть — 650 штук — предложили Советскому Союзу в рамках осуществления программы «Ленд-лиз».

Вот так и появились у нас на вооружении СУ-57, и оснащали ими отдельные противотанковые бригады, по 60 машин в каждой. По фактам боевого использования из иностранных источников мало что узнаешь. Пишут, что впервые эти СУ-57 пошли в бой на Днепре, под Киевом, в составе 16-й бригады в августе 1943 года. Через год в Польше воевала 19-я бригада. Есть ряд фотографий этих машин на улицах Праги в мае 1945 года, да еще оригинал в танковом музее в Кубинке.

СУ-57 — машина, безусловно, интересная. Есть модели как пушки Mk1, так и самого носителя — М3.

Модель: US 81 мм MORTAR CARRIER M21
Номер по каталогу: 35083
Фирма TAMIYA, Япония
Масштаб: 1:35
Технология: литье под давлением (полистирол)
Количество деталей: 239
Декаль

Модель: шестифунтовая противотанковая пушка Mk1
Номер по каталогу: 3518
Фирма ЗВЕЗДА, Россия
Масштаб: 1:35
Технология: литье под давлением (полистирол)
Количество деталей: 85

Объединению двух в одно целое мешало отсутствие информации по внутреннему устройству. Полное. Но помог альманах «Бронетанковое вооружение» №2/95. Там опубликован перевод статьи К. Л. Стэплза с подробностями о «внутренностях» и некоторыми рекомендациями по созданию конверсии.

И вот теперь, имея на руках чертежи и советы, не грех и к работе приступить.

Реконструкция и изготовление интерьера боевого отделения Т48 потребовали определенных умственных затрат. Статья Стэплза не освещала полностью все закоулки. Не сильно вдаваясь в мотивировки, почему я сделал ту или иную деталь так, а не этак, поведу вас через тернии к звездам.

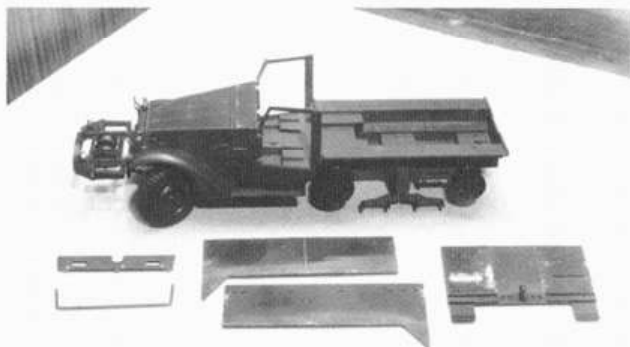
Для модели Т48 лучше всего подходит модель TAMIYA — самоходный 81-миллиметровый миномет М21, ну и, конечно, сама пушка Mk1 от «Звезды».

Начнем с элементов шасси. Уровень исполнения модели БТР М3 меня с натяжкой, но устраивал. Предчувствуя объемы работ по кузову, решил экономить силы. Смело, прямо по инструкции, собрал модель по седьмой пункт включительно. Затем собрал кабину, пункт девять, но без приборной доски и рамы лобового стекла. Ввиду длинного ствола пушки рама имела другую форму и размеры.

Кабину приклеил на раму, низ платформы боевого отделения тоже. Далее все детали корпуса и боевого отделения или дорабатываются, или изготавливаются самостоятельно.

У реальной Т48 на задней стенке двери не было, вместо нее проем закрывала заклепанная наглухо панель. Срежем с двери и со стенки шарниры и запоры, вклеим панель намертво, можете наклеить шляпки заклепок по периметру, кто желает. Не уходя от задней стенки далеко, сделайте сразу еще одну вещь — зашпаклюйте левую выемку под наружную полку. Объясню — на задней стенке висело два ящика ЗИП, левый уже, правый шире.

На бортовых панелях корпуса надо срезать крепления штурмовых лестниц. Наружных полок по бортам у Т48 не было. Необходимо заклеить выемки под них. Изнутри стенок корпуса удалите всю детализировку, оставьте лишь нижний посадочный выступ. Тщательно примеривая и подгоняя по месту, приклейте стенки корпуса к шасси. Убедившись в правильности и отсутствии кривиз-



Модель перед монтажом бортовых панелей корпуса.



Детали из набора, пригодные для использования в сборке.

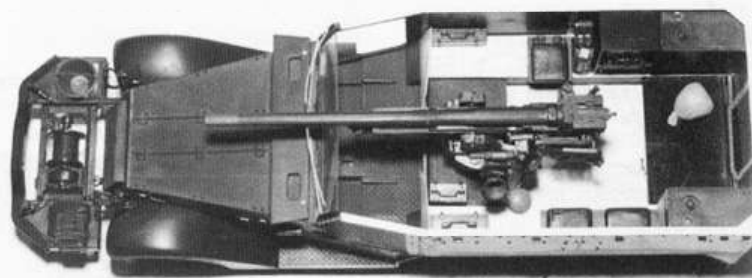
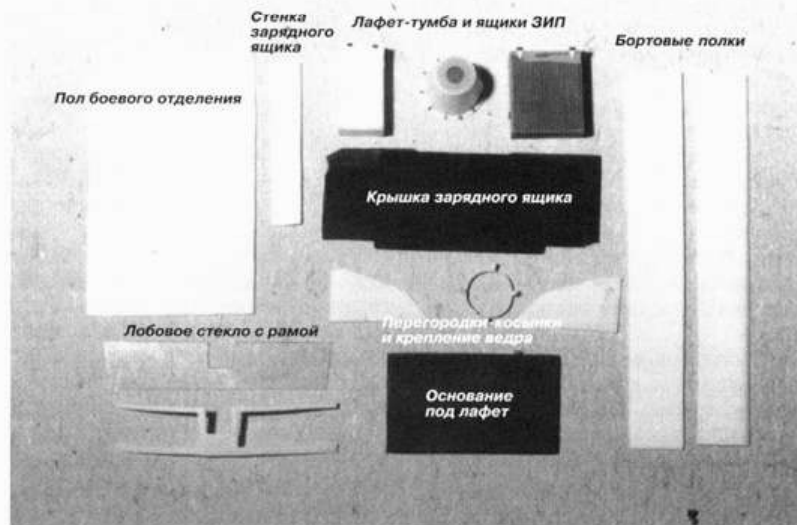
ны, ставьте на просушку. Потом можно изготовить два ящика ЗИП, висевшие на задней стенке, там же есть гнездо для канистры. От боков корпуса на модели эти ящики отстоят на два миллиметра. Под правым ящиком видна деталь в форме обруча. Это, оказалось, штатное крепление ведра по-походному.

По понятной причине в лобовом бронешитке был посередине вырез, и он не поднимался, а откидывался на капот на трех шарнирах. Если пропилить выемку в щитке не трудно, то с рамой стекла сложнее. У нее удалил верх и среднюю стойку. В боковых стойках корпуса сделал углубления резаком. Саму раму вклеил изнутри корпуса так, что нижняя окантовка стекла чуть выступила над капотом, а боковины утопились в вырезанные углубления на стойках корпуса на полмиллиметра.

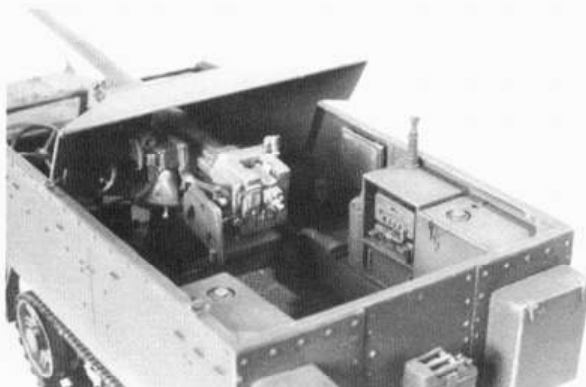
Из прозрачного пластика по чертежу вырезал стекло и накладной переплет. И дворник не забыл.

Окончательной операцией внешних бронекорпусных работ является наклеивание двухмиллиметровой полоски пластика по периметру корпуса, по углам две косынки. Так у самоходок усиливали жесткость корпуса.

И вот теперь наконец от внешних врагов перейдем к врагам внутренним. Покрутим в руках верхнюю деталь пола боевого отделения и положим ее на место. Как ни красиво она сделана, кроме бензобаков, оттуда нам ничего не понадобится. Срежьте их, у левого нарастите кусок стенки сразу же. Стоять баки будут там же — сзади в углах. Создавать интерьер боевого отделения я начал с пола. Вырезал пластину из пластика, подогнал по месту. Поставил баки и отметил край ящика с боекомплект. Крышку его я сделал шире — от борта до борта, на нее ложатся пластины бортовых полок, на них ставятся в свои углы баки. На правой бортовой полке к бензобаку примыкает стойка радиостанции далее канистра и сиденье радиста. На левой пол-



Генеральная репетиция, детали не закреплены.



Форма ограждения казенника орудия есть на чертеже — от модельного отличается немного. Нашел и фото пушки, где виден второй маховик с характерным наклоном и корпус поворотного механизма. Так и сделал. У пушки ствол нарастил отрезком литника в семь миллиметров длиной. Доработал щиток ограждения механизма отката. Лафет пришлось

Вот такая получилась самоходка Т48 — СУ-57, ненужная англичанам тогда и интересная нам, россиянам, сегодня.

Модели: US 81мм MORTAR CARRIER M21, шестифутовая противотанковая пушка Mx1
Литература: Бронетанковое вооружение № 2. 1995.; Техника — молодежи №1, 1998.; S. Zaloga, P. Sarson. Infantry Half-Truck M-3. 1940—1945.
Краски: эмалевые TAMIYA: XF1, XF2, XF52, XF56, XF57, XF62.





УЖАС, ЛЕТАЩИЙ НА КРЫЛЬЯХ НОЧИ

Александр Тур

Как только была объявлена тревога, майор Вернер Штрейб и унтер-офицер Фишер бросились к своему перехватчику. Уже сидя в кабине, они получили сообщение наземных служб о вражеских бомбардировщиках, идущих курсом норд-ост. И вот уже тысячесемисотильные двигатели послушно тянут машину вверх. Где-то там, в густой черноте ночи, армада английских тяжелых бомбардировщиков несла свой смертоносный груз.

Прошло не более десяти минут с момента взлета, как бортовой радиолокатор дал первую засечку. «Слева сверху цель... дальность 3000 метров», — доложил Фишер. Энергично двинув рулями, Штрейб развернул истребитель влево и сразу же услышал новый доклад: «По центру, сверху... удаление 1900». Майор Штрейб привел в готовность бортовое оружие — шесть 15-миллиметровых пушек MG151/15 и сосредоточил все свое внимание на приборах. Сейчас только они могли вывести его «Хейнкель» точно на цель. «В центре, 300 метров», — последний раз доложил Фишер, до конца выполнив свою работу.

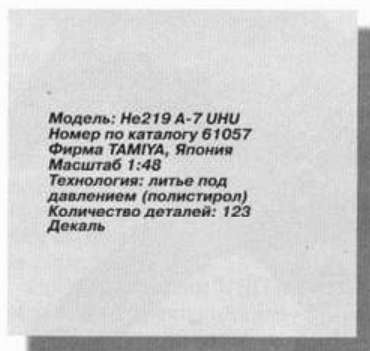
Оторвав свой взгляд от приборов, Штрейб увидел прямо перед собой всполохи огня, вырывающиеся из выхлопных патрубков «Ланкастера», и, когда дистанция сократилась до 100 метров, нажал на гашетки.

Когти огненных трасс «Филина» впились в бомбардировщик, терзая его огромное черное тело. Он вспыхнул и, разгораясь все сильнее и сильнее, камнем стал падать к черной, как сама ночь, земле.

Эти события происходили в ночь с 11 на 12 июня 1943 года. Ночным истребителем-перехватчиком, которым управлял пилот первой эскадрильи NJG1 майор Вернер Штрейб, был один из четырех экспериментальных He-219, незадолго до этого прибыв-

мым интересным конструкторским решением была установка на всех «Филинах» катапультируемых кресел экипажа. Эта модификация, конечно, очень интересна, но только окраски «Хейнкелей», предлагаемые фирмой, датированы апрелем-маем 1945. К тому времени состояние «Люфтваффе» было весьма плачевным, да и «Джаз» устанавливался далеко не на все He-219. Поэтому я отказался от вариантов из набора в пользу своего, более конкретизированного. Благо выбирать было из чего. При относительно небольшом количестве выпущенных машин этого типа поражает приличное количество окрасок. Тут, как говорится, черный верх — белый низ; белый верх — черный низ. Я остановил свой выбор на He-219A-0 обер-лейтенанта Эрнста-Вильгельма Модроу, на котором он с оператором бортовой РЛС унтер-офицером Вальдбауэром служил в уже знакомой нам первой эскадрилье первой ночной истребительной авиадивизии.

Окраска этой машины (RLM76) по всем поверхностям обращает на себя внимание оригинальностью. Так, низ правого крыла вместе с мотогондолой окрашен в черный цвет (RLM22), как и часть левого крыла по обе стороны мотогондол, но сама мотогондолой при этом осталась серо-голубой. Отсутствие пятен серо-фиолетового цвета (RLM75), характерного для поздних He-219, позволяет судить, что этот «хищник» относится к одному из первых серийных He-



Модель: He219 A-7 UHU
Номер по каталогу 61057
Фирма TAMIYA, Япония
Масштаб 1:48
Технология: литье под давлением (полистирол)
Количество деталей: 123
Декаль

ших на авиабазу в Венло (Бельгия). В ту ночь экипаж Штрейба сбил пять «Ланкастеров». Так началась боевая карьера He-219 UHU.

TAMIYA предлагает собрать самую последнюю модификацию — He-219A-7. Эта машина оборудовалась системой вооружения «Джаз», состоящей из двух 30-миллиметровых пушек Mk108, установленных под углом 65° к оси самолета. Но са-

219А-0, поступивших на вооружение 1/НЖГ1 в июле 1943 года. Прежде чем начать переделку модификации А-7 в А-0, хотелось бы пару слов сказать о том, как интересно решен вопрос о правильной центровке модели. Если на МиГ-15 размеры фюзеляжа позволили разместить в нем груз в виде обрезка круглой болванки, то на УНУ, наоборот, длинный и узкий фюзеляж не позволяет сделать это, а центровка у модели «запредельно» задняя. Разработчики модели решили эту проблему просто — пусть грузом будет сама кабина пилота.

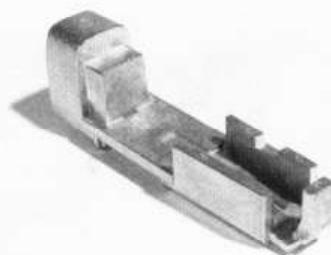
Переделки будут незначительные. Главное, что геометрически обе модификации совпадают полностью, за исключением мелочей, которыми мы и займемся. Для начала, после склейки фюзеляжа, необходимо удалить штангу крепления антенны РЛС заднего обзора. На He-219А-0 ее не было. Между прочим, на модели в кабине оператора установлен только один индикатор РЛС, отвечающий за обзор переднего пространства. На «Филинах» с хвостовой антенной таких индикаторов должно быть два. Вот вам еще одна «причина» необходимости конверсирования тамиевского He-219.

Обратите внимание на то, что снизу фюзеляжа, слева от ниши носовой стойки шасси, кроем намечен продол-

говатый люк для уборки лестницы, предназначенной для подъема в кабину экипажа. Если у вас есть желание установить ее в положении «открыто» (благо сама лестница в наборе имеется), то тогда необходимо этот люк сделать открытым.

На перехватчике Модроу система «Джаз» не устанавливалась, поэтому отверстия под стволы пушек нужно зашпаклевать, а съемную крышку — заклеить. Стандартное вооружение «Филина» — шесть пушек в разных вариациях калибром от 15 до 30 миллиметров. После ликвидации «Джаза» на модели осталось только четыре «ствола». Доведем их количество до требуемого. Для этого в подфюзеляжной гондole вооружения высверлим еще два отверстия, доведя таким образом их количество в этом месте до четырех.

Не знаю, были ли оборудованы отверстия гильзо- и звеньевыбросов подпружиненными лючками, но эти самые гильзы и звенья нужно было как-то выбрасывать. А раз так, решаю вырезать эти отверстия на модели. Да будет так! При помощи сверла, ножа и надфиля эта процедура выполняется легко и быстро. С фюзеляжем как будто покончено. Между про-



чим, при его сборке следует точно придерживаться инструкции.

Склеив верхние и нижние половинны крыльев, доработаем на левой консоли посадочные фары до требуемой копийности.

Советую также в крыльевые воздухозаборники вклеить мелкую металлическую сетку для того, чтобы скрыть стык половинок крыла, видимый через них.

Закрылки на He-219 «облагороженные», то бишь при выпуске оных пластина, прикрепленная к нижней части крыла перед закрылком, прижимается при выпуске последнего к его поверхности, улучшая аэродинамику. На модели закрылки лучше сделать выпущенными — тогда нет необходимость вклеивать эти пластины дополнительно.

При взгляде на мотогондолы возникает вопрос: «Торопились ребята, что ли?» По крайней мере, в задней части мотогондол раскром обшивки и не пахнет.

Придется восстанавливать, благо опыт после «NOVO» имеется, и не малый.





Самой тонкой работой в конверсировании He-219A-7 в He-219A-0 является изготовление «усов» для антенны радара FuG212. Мне повезло. В моей коллекции имеется «ночник» Me-262 фирмы DRAGON. Взяв антенну оттуда, кое-что отрезав и кое-что добавив, изготовил маленькие «усы» FuG212 и вклеил их в носовую часть «Филина», просверлив заранее отверстие чуть выше воздухозаборника вентиляции кабины. Большие «усы» RJCS FuG220 переделывать нет необходимости. Нужно только, приклеивая их, установить строго вертикально.

Модель задувается краской RLM76 по всем поверхностям. Для этого можно использовать тамиевскую краску AS 5 в аэрозольной упа-

ковке. Если таковой у вас нет, то RLM76 можно получить, смешав краски TAMIYA в следующих пропорциях: XF2:XF23:XF66 = 7:1:2. Когда краска просохнет, закройте масками поверхности, не предназначенные для нанесения черной краски (RLM22) на места, о которых я уже упоминал в начале статьи. Если кому не понятно, могу порекомендовать такие издания, как Profile Publications или Modelling Manual.

Впервые решил нанести опознавательные знаки с помощью аэрографа. Для этого изготовил трафареты. На один вид знака требуется как минимум два трафарета шириной 18 мм. Таким образом, мне понадобилось пять трафаретов на три варианта опознавательных знаков. Один на код «FK» и один на весьма странный литер «D», наносимый на нижнюю поверхность правого крыла.

Немного поразмыслив, решил, что это просто остатки заводского кода. При нанесении опознавательных знаков на крылья обратите внимание на то, что они слегка «вывернуты» к фюзеляжу. Код эскадры и «G9», ее эмблему и свастику использовал из «родных» декалей. Нанесенные таким образом знаки мне понравились больше, чем декаль.

После тонировки UHU сразу преобразился в лучшую сторону. Появился объем и натуральность.

МАТЕРИАЛЫ

Модель: He219 A-7 UHU
Скотч TAMIYA
Краски: акриловые TAMIYA: XF1;
эмалевые TAMIYA: X5, X7, X10,
X11, X12, XF2, XF4, XF15, XF16,
XF23, XF23, XF24, XF56, XF66.



Бывает, работаешь над моделью месяцами. Начинаешь и бросаешь, и снова начинаешь, и снова бросаешь, когда дело упирается в какую-нибудь техническую проблему. И вот модель готова. Казалось бы, можно радоваться, но на душе лишь пустота, и только облегченный выдох «уфф-ф». А бывает совсем наоборот — это когда стыкуется там, где должно стыковаться, вставляется туда, куда хочешь вставить, и все это практически без подгонки. Вот тогда получаешь огромное удовольствие, глядя на готовую модель. Все мелкие огрехи кажутся смешными и несерьезными. Именно такое чувство возникает при работе с тамиевским He-219.

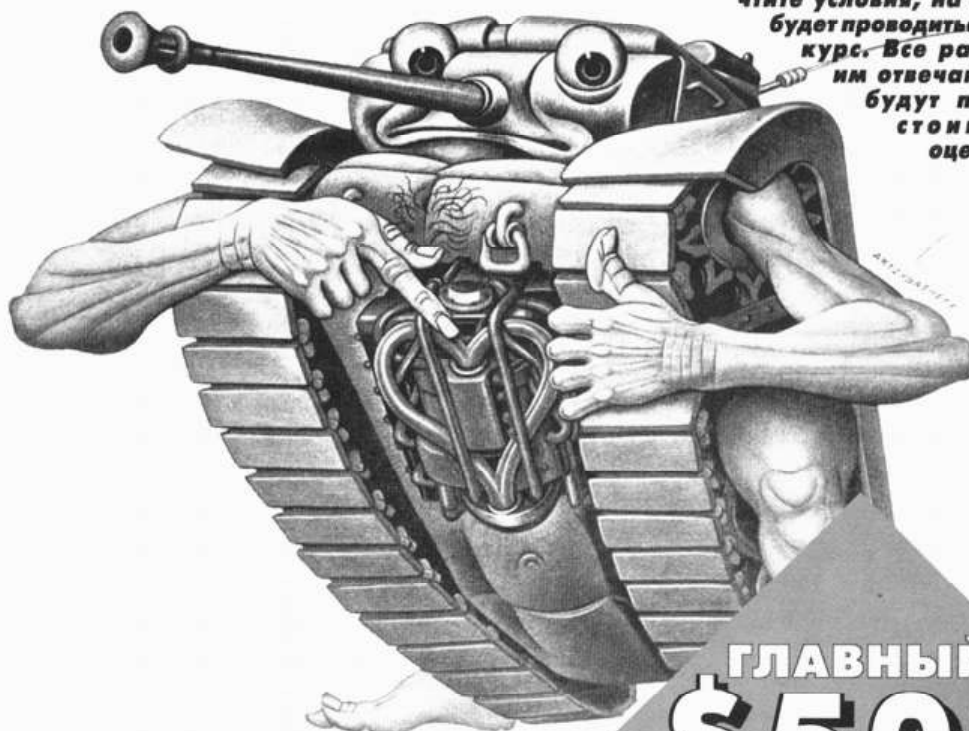
Р. С. Почтовый каталог Squadron предлагает тамиевскую модель He-219 под названием «модель 1998 года».

УВАЖАЕМЫЕ МОДЕЛИСТЫ!

Читая письма и рассматривая фотографии, присылаемые вами в наш адрес, редакция видит неослабевающий интерес к изготовлению моделей-копий. Многие авторы добиваются впечатляющих успехов, создавая настоящие произведения искусства. Каким образом им это удается? Наверняка у каждого есть свои приемы и секреты. А не хотелось бы вам продемонстрировать накопленный опыт и отточенное мастерство на страницах нашего журнала? Всем желающим мы готовы пойти навстречу, объявляя конкурс на лучший материал об изготовлении модели-копии.

ИТАК, КОНКУРС!

Для участия в нем необходимо прислать в адрес редакции свою работу — фотографии сделанной модели и рассказ о ее создании. Но прежде чем взяться за нож, внимательно прочтите условия, на каких будет проводиться конкурс. Все работы, им отвечающие, будут по достоинству оценены.



Победителям будут вручены по их выбору модели и аксессуары от ведущих фирм мира за первое место на \$500, за второе на \$250, за третье место на \$150.

**главный
\$500
ПРИЗ!**

УСЛОВИЯ КОНКУРСА

К участию в конкурсе допускается любая модель без ограничения ее масштаба и направления, собранная на основе выпускаемых стандартных наборов и деталей от любой фирмы.

Сама модель или ее конверсия должна быть максимально доведена до соответствия оригиналу как с помощью дополнительных промышленных наборов, так и самостоятельно изготовленными деталями. Окраска модели должна быть достоверной. При изготовлении модели необходимо делать фотографии, иллюстрирующие разные этапы сборки, доработанные узлы и дополнительные детали, отличающиеся по цвету и тону от самой модели.

Готовую и окрашенную модель сфотографируйте в нескольких ракурсах не менее пяти раз. Общее количество снимков модели — не менее 12.

Присланные фотографии должны быть форматом не менее чем 13x18 см. Каждую пронумеруйте и на отдельном листке дайте к ней пояснения.

В рассказе об изготовлении модели (текст которого необходимо представить в машинописном виде) расскажите, как собирали модель, какие переделки или доработки проводились, какими источни-

ками информации пользовались. Но помните, что это рассказ, а не инструкция по сборке.

В конце текста укажите фирму-изготовителя и полное название модели с номером по каталогу. Для крупных самодельных деталей дайте выкройки или чертежи. Тут же разборчиво напишите подробный почтовый адрес, Ф. И. О., возраст.

Материалы для участия в конкурсе посылайте по адресу редакции: Россия, 630082, Новосибирск, а/я 3, с пометкой «На конкурс».

Призеры будут определены через год, в мартовском номере журнала за 1999 год.

Р. С. Наиболее интересные работы будут опубликованы на страницах журнала. Причитающийся гонорар будет выплачен.

Редакцией также будут приветствоваться любые присланные дополнительные материалы, использованные при изготовлении модели, такие как фотографии оригинала, исторические исследования по окраске и камуфляжу, которые не входят в обязательные условия конкурса.

Редакция публикует присылаемый материал в том виде, в каком сочтет нужным.

ТЕХНОЛОГИЯ ДИОРАМ

(ЯПОНСКИЙ ПУТЕВОДИТЕЛЬ НА РУССКОМ ЯЗЫКЕ)



Начало в №№1-5

Перевод с японского
Оксаны Дубининой

Пункт первой медицинской помощи американской армии. Диорама Шепарда Пэйна

Светлое пятно санитарного знака само по себе уже хороший повод для создания диорамы. Что касается такой темы, как медицинская помощь, то пункт первой помощи на передовой таит в себе глубокий драматизм, а диорама на эту тему не очень сложна в изготовлении. Чтобы оживить картину оказания медицинской помощи, специальное оснащение не требуется, нужно лишь самое необходимое. Диорама показывает, как привозят раненых, как несколько только что прибывших получают медицинскую помощь, и затем их отправляют в госпиталь.

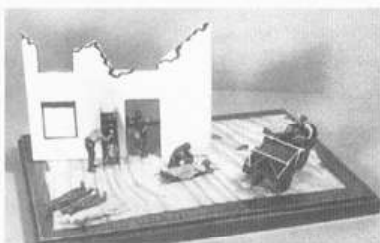
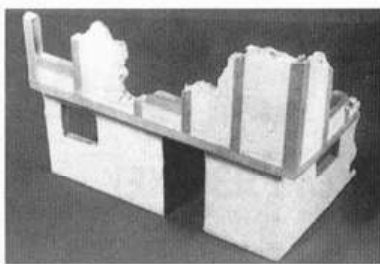
В роте, как правило, два-три санитаря. А дивизия и полк уже оснаще-

ны пунктом первой медицинской помощи. Пункт первой помощи состоит из одного врача, нескольких санитаров, водителя на джипе, увозящего раненых с передовой. Помимо рук санитаря, специального оборудования нет. Долг первой помощи на передовой — как можно быстрее подготовить отправку раненых в тыл. Задачи немедленного возвращения раненых в бой перед пунктом первой медицинской помощи не стоит. Полковой священник всегда поблизости, он поддерживает дух раненых, а при необходимости совершает похоронный обряд.

Диорама довольно проста. Это — здание, джип, фигуры людей, подвергшихся бомбардировке.

Для того чтобы джип от TAMIYA мог использоваться в диораме, кое-что пришлось подкорректировать. Уменьшим дорожный просвет на 3 мм, чтобы поместить передние колеса под крыло. Так как можно использовать и другие варианты, то выберем понравившийся, чтобы за один раз на машине можно было разместить трое носилок — это обычная практика. Сначала я не собирался помещать в диораму четко выполненное двухэтажное здание, по-





сколько посчитал, что его каркас может заслонить фигуры на джипе. А чтобы как можно лучше передать ощущение движения, джип я установил сбоку под наклоном.

Фигуры людей, как обычно, собраны из множества деталей. Шерстяное одеяло изготовлено из эпоксидного клея. Перед тем как заниматься деталями, необходимо придать фигурам нужные позы.

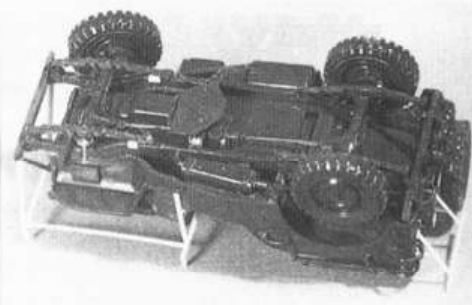
Оштукатуренное здание и здание после бомбежки, которые я часто использую в диорамах, отличаются, но способы их изготовления одинаковы. Каркас делается деревянным. Второй этаж выдается вперед, нависая над первым. За основу конструкции берем шестимиллиметровую фанеру и на наружную часть оштукатуренной поверхности наносим акриловую пасту. Эта паста — уникальная вещь, по структуре напоминающая камень. Нанеся ножом замазку, разгладим ее. Чтобы выглядело грубовато, надо следить, чтобы поверхность не получилась слишком гладкой. На деревянный каркас пола второго этажа перед нанесением замазки на фанеру нужно прикрепить планку из японской липы и затем привести в строго горизонтальное положение. Когда паста подсохнет,

кое-где можно сделать трещины. Особенно это важно, если шпаклевку накладывали толстым слоем.

Я всегда покрываю фигуры людей масляными красками, когда нужно получить особенную окраску путем смешивания цветов. Эти краски очень просты в обращении, их можно широко использовать не только для фигур, но и для построек и транспорта. К тому же их можно легко удалять. Масляные краски придают ощущение идеальной устойчивости, и результат виден уже после двух-трех мазков кистью. Роспись высыхает за ночь. Не сторонитесь масляных красок только потому, что их используют мастера кисти. Попробуйте, и вам понравится!

Если покрасили людей, здание и транспорт, то пришла очередь делать подставку. На этот раз я тоже, как обычно, воспользуюсь глиной. Сделаем внутреннюю часть здания темной для того, чтобы создать впечатление работающего там доктора и его ассистентов. А заднюю часть здания загородим. Для этого набросим большое покрывало или тент. Для того чтобы было хорошо видно сверху, нарисуем большой красный крест на водонепроницаемой ткани и прикрепим его к дереву. Получится нечто похожее на флаг.

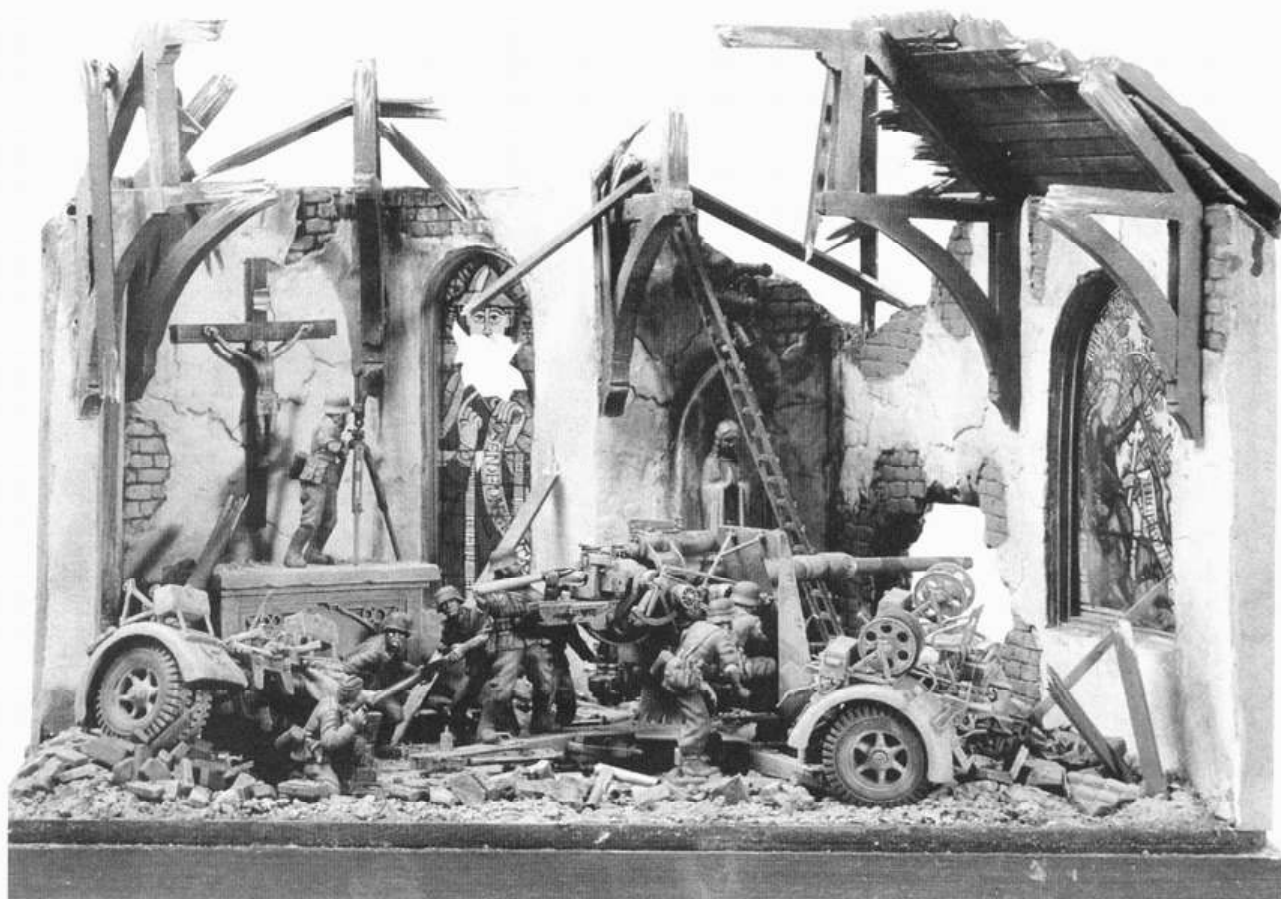
Когда диорама завершена и, на первый взгляд, вроде бы все хорошо, необходимо осмотреть все целиком еще раз. И тогда наверняка найдется еще два-три незначительных недостатка, а может быть, обнаружится и серьезный дефект. Например, в случае с этой диорамой обнаружилось, что, несмотря



на почти полностью разрушенное крышу и второй этаж здания, щебень был только внутри дома, а снаружи его почти не было. Это легко поддаться исправлению, и на этом я закончил диораму.

Продолжение следует.





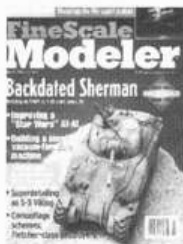
Диорама Шепарда Пэйна: германская 88 мм зенитная пушка (FLAK 36/37).





Диорама Шепарда Пэйна: Американский средний танк M48A3 «Паттон».





FINE SCALE MODELER, март 1998 года
Все новинки и замечательно собранные и сделанные самостоятельно модели, обзоры новинок и даже репортаж из модельного музея раздули объем мартовского номера до 122 страниц. На любителей фантастики и космоса рассчитаны материалы о шагающем Имперском танке из «Звездных войн» и самодельная орбитальная станция «Мир». Подробная статья о технике имитации немецкого тканого камуфляжа из первой мировой войны. Обожающим складывать крылья у палубной авиации необходима статья про детализировку Viking масштаба 1:48 и о переделке «Спитфайра» в «Спитфул». Любителям сваривать бронелисты — о конверсии M4A1 от DML в более ранний вариант. Погрее душу любителям автостаринки восстановление, но в масштабе 1:15, «Паккарда-купе» 1934 года. Напоследок приберегите фотомодельеру Всемирного музея миниатюр, что в г. Сент-Чарльз, штат Миссури. Тематика — от наполеоновского сражения до вида разгромленного дока в Перл-Харборе с кораблями в масштабе 1:72. Короче — увидеть и умереть.



TAMIYA MODEL MAGAZINE, февраль 1998 года
Февральский номер посвящен убойным новинкам высоких технологий. На обложке красуются представители трех основных весовых категорий: пикировщик «Хеллдайвер» от «Ревелл», танчик «Кромвель» и гоночка «Лотус» от TAMIYA. Кроме материалов по этим моделям, внутри журнала уместилась еще куча статей по другим новинкам — «Харрикейн» от «Хасегава» и перехватчик «Дина» от TAMIYA. Но хитом номера стала модель нашего Т-34/85 фирмы DML. На опубликованных снимках модель выглядит превосходно, особенно с надписью «Победитель Берлина». Далее есть обзоры новинок моделей по всему свету. Материал по снежной диораме с немецкой пехотой, детализировка САУ «Веспе» и книжные новости.



MODELL FAN № 2, февраль 1998 года
Еще один свежий номер модельного журнала пришел из Германии. Они с восторгом опубликовали на первых страницах большую подробную статью в помощь любителю истребителей «Хейнкель» He-219 UHU. Там даны не только рекомендации по сборке модели, но даже и репродукции заводских схем, чертежей и фотографий. Добивают любители две фотографии самолетов из состава первой ночной истребительной авиационной группы, цветные. Далее в номере идут материалы о модельном мире всех размеров, красок и направлений. Тут и обзор пятнистых камуфляжей армии США, и ПВО Бундесвера, техника изготовления картонных домиков для диорам. Фотографии модели клипера «Катти Сарк», крупнокалиберной железнодорожной пушки времен войны Севера и Юга и многое другое. Примечателен анализ сборки модели чешской фирмы CMK танка 35(t). Кому как не чехам с немцами знать все об этой машине.



MILITARY MINIATURES IN REVIEW

Специальный выпуск

Сей номер — это узкоспециализированный сборник статей из первых номеров этого журнала. Все материалы посвящены анализу автобронетанковой техники, выпущенной известными модельными фирмами в масштабе 1:35. В статьях можно почерпнуть немало полезной информации о плохих и хороших чертах вашей любимой модели. Взглянув на перечень статей, можно увидеть знакомые лица: «Пантера G» и «Тигр II» от TAMIYA; «Брумбер», «Першинг», «Паттон», ИСУ-122 и ИСУ-152 от «Дрегон»; «Пантера» и «Тигр Порше» от «Италери», а также еще многое другое. Так что можно смело посоветовать — читайте и учитесь на чужих ошибках, свои совершить всегда успеете.

ВЫСТАВКА ДОСТИЖЕНИЙ...



С чувством глубокой заинтересованности листаем свежий выпуск «Пачи-55» — этой международной выставки достижений домашнего творчества.

Так-так — все призовые места достались участникам из страны Восходящего Солнца, кроме одного — Имре Ковач (Венгрия) отхватил «серебро» за супердетализированный грузовик «Крупп» + 37 мм пушка.

«Золото» присудили танку (тип 90, соавторы Мориясу и Инамото) и очень зрелищной диораме «Спасательная операция» (К. Фукагава). Про нее хочется упомянуть особо — эффектная живая картина вытаскивания упавшего в реку Pz IVH, конверсированный в БРЭМ «Тигром I».

Отметим еще интересные конверсии — немецкий зенитный танк из нашего Т-34, SdKfz 232 в SdKfz 263, огнемётного KB.



По самим представленным моделям можно сказать, что коллеги широко используют как новичков TAMIYA (Кюбельваген, Pz III, Веспе, грузовик GMC, Тигры), так и «старичков» (M41, Т-34, KB, Хорьх 1А, М3 легкий). Давайте-ка определим «горячую» пятерку модных моделей. Из ста пятидесяти трех фотографий в «Пачи-55» «Тигр I» занял первое место — он виден на 24 снимках. Второе место поделили Т-34 и Pz III — по 16 снимков. Третье — у «Шермана» (13 снимков), четвертое — у Pz IV (10 снимков), и напоследок — немецкая головная боль — наш KB. «Кстати, — спросите вы, — а как там наши участники? Есть?» — «А как

же!» — ответим мы. На первой и последней странице обложки красуются модели Т-72М1 и «Челленджера». Обе — работы москвича Виктора Вострикова. (О работах российских участников этого конкурса мы подробно писали в предыдущем номере нашего журнала.) Его танки хоть и не получили официальных наград, но их снимки опубликовали на самых престижных площадях выпуска. Вдобавок Виктору из Японии пришла не одна гора подарков — различные наборы инструментов и аксессуаров.

Так что, дорогие соотечественники, вперед и прямо, активнее включайтесь в борьбу за звание «передовика «Пачи»!

ПРОЦЕСС ПОШЕЛ



Ежегодная международная ярмарка игрушек в Нюрнберге проходила с 5 по 11 февраля и отличалась от прошлой увеличенной площадью выставочных помещений (добавился суперсовременный трехэтажный корпус) и большим количеством участвовавших фирм-производителей. Заинтересованность взрослых в улучшении проведения досуга их детей неуклонно повышается. Для наших читателей наиболее интересны павильоны 5 и 6, где развернулись выставочные площадки с модельной продукцией всего мира. Среди широко известных имен уверенно чувствует себя московская фирма «Звезда». Уже пятый раз сверкают ее модели на собственных полках стенда Italeri. Но представлять Родину в этом году ей взялась помогать другая московская фирма — «Макет». Правда, для этого ей пришлось сконцентрировать у себя на стенде всю промышленную мощь отечественной и союзнической индустрии. Это широкая плеяда производителей из стран СНГ — ALAN, FORT, AER-Moldova, TOKO. «Макет» представлял перспективные модели для рынка. Посмотрите на иллюстрации, и станет ясно, что нам ждать от этой фирмы.

На самой выставке для привлечения внимания к своей продукции фирмы прибегают к оригинальной рекламе. В экспозиции некоторых фирм возле стендов с моделями стояли реальные прототипы — спортивный Lotus и гоночный болид Ferrari F310B Шумахера времен спортивного сезона 1997 года.

В заключение отметим медленное, но верное внедрение наших модельных фирм на мировые рынки. С уверенностью можно сказать, что лед тронулся — спустя пару лет наших там будет больше.



На тамбовском стенде. Гоночный Ferrari Шумахера притягивал внимание всех посетителей.



Кубки предстоящего чемпионата TAMIYA по радиоуправляемым моделям выставлены на обозрение.



Эти новинки радиоуправляемых моделей будут состязаться на чемпионате TAMIYA уже в этом сезоне.



Некоторые перспективные образцы моделей, заявленные фирмой «Макет» на 1998 год: танк Т-34 образца 1940 г. и Т-26-4, противотанковая САУ ЗиС-30. Дальше дело пойдет еще круче — на подходе грузовики International K-7 и М-5Н, тягач Я-13 и пушка ЗиС-2.

«ЖИЗНЬ, ОТДАННАЯ НЕБУ»

Именно так называется юбилейная выставка, открытая 5 марта в Новосибирском областном краеведческом музее, посвященная 85-летию со дня рождения нашего прославленного земляка, лучшего летчика второй мировой войны, маршала авиации А. И. Покрышкина.

В разделе, посвященном войне, представлены уникальные фотографии и личные вещи знаменитого аса. Не обошлось в экспозиции и без «живых» экспонатов, несущих на себе не пыль веков, но налет времени. Где еще можно потрогать историю своими руками? Настоящее стекло с дверцы знаменитой «Аэрокобры», пушку и покрышку с колеса. А чего стоит патрбук выхлопного коллектора Р-39, кажется, до сих пор источающий запах аэродрома?

Клуб ИТСМ «1:72» не остался в стороне от этого события и внес свою лепту. На выставке оформлен стенд с моделями самолетов, с которыми имел дело Александр Иванович. И те, на которых он летал, и те, которые навсегда остались в земле России, — самолеты противника. 116 самолетов врага сожженных на земле, подбитых и уничтоженных в воздушных боях — таков итог боевой деятельности Покрышкина. Вечная память тебе, Александр Иванович! Выставка положила начало торже-



Ветераны и соратники А. И. Покрышкина на праздновании в краеведческом музее. Внизу пригласительный билет.

ствам, проведенным в нашем городе: митинг и возложение цветов к памятнику А. И. Покрышкина, выставка в училище, которое с отличием окончил наш земляк, торжественное собрание, посвященное юбилею прославленного аса. На торжества были приглашены однополчане Покрышкина, воевавшие с ним бок о бок в годы войны, а самыми почетными гостями стали Мария Кузьминична, вдова Александра Ивановича,



Стенд, посвященный Покрышкину в клубе «Сиблет».

ча, и его внука Катюша. А 14 марта в Новосибирском аэроклубе «Сиблет» состоялось открытие музея авиации. Главная тема экспозиции — авиация Сибири. Достойное место в выставочном зале занял и стенд, посвященный А. И. Покрышкину. И это не случайно, ведь маршал авиации имел прямое отношение к аэроклубу ДОСААФ, преемником которого и стал РОСТО «Сиблет».



«Лучший летчик второй мировой войны». Это не просто похвала, прозвучавшая из уст президента США Рузвельта. Это звание по праву заслужил А. И. Покрышкин — воин, тактик и ученый. Имя трижды Героя Советского Союза известно во всем мире. О нем написано немало книг, очерков, статей. Однако новая книга Марии Кузьминичны Покрышкиной — жены и друга героя — значительно дополняет сложившийся портрет прославленного аса, уроженца Новосибирска, раскрывая неизвестные ранее страницы его жизни.

БАРНАУЛ

В модельном отделе магазина «Пластмастер» 23 февраля проводился первый тур конкурса по стендовому моделизму. Участники в возрасте до 13 лет соревновались по трем категориям: авиация, бронетанковая техника и диорамы. Отличились ребята из детского кружка «Пластмастер» при гимназии № 123. Следующий тур конкурса пройдет в этой же гимназии 9 мая сего года.

ПАВЛОВСК

В городе Павловске Алтайского края работает детский исторический кружок «Звезда». Первую самостоятельную выставку своих работ кружковцы провели 23 февраля. Вскоре руководитель «Звезды» Марк Денисов планирует провести и конкурс среди работ любителей стендового моделизма.

ОТ РЕДАКЦИИ: Уважаемые читатели! Вы можете присылать короткую информацию на страницу новостей о клубных событиях, проведенных выставках, музеях и военно-исторических находках. Информация желательна с фотографиями.



МОДЕЛИ ТАМГУА ПОЧТОЙ



**ЗАКАЗЫВАЙТЕ
БЕСПЛАТНЫЙ ПОЧТОВЫЙ КАТАЛОГ
В КОМПАНИИ «МАСТЕР»**



Россия, 630082
Новосибирск, а/я 3
телефон/факс (383-2) 26-04-23

ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС

Вниманию оптовых покупателей!
Предлагаем вашему вниманию
продукцию собственного
и совместного
производства.
Заказывайте оптовый каталог.

Истребитель Моран Соляр «I»
Fighter Morane Saulnier «I»



Реактивный истребитель МИГ-15
Jet fighter MIG-15



Истребитель Сикорский С-ХVI
Fighter Sikorsky S-XVI



Штурмовик Ильюшин Ил-2 МЗ с НС-37
Stormovik Ilyushin IL-2 M3 with NS-37 "Tank Buster"



Штурмовик Ильюшин Ил-2
Stormovik Ilyushin IL-2



Истребитель перехватчик МИГ-17Ф
Interceptor MIG-17PF



Истребитель ЛаГГ-3 (тип 66)
Fighter LaGG-3 (type 66)



Штурмовик Ильюшин Ил-2 М
Stormovik Ilyushin IL-2 M



Штурмовик Ильюшин Ил-2 МЗ
Stormovik Ilyushin IL-2 M3



Компания «Восточный Экспресс»
103287, г. Москва, а/я 47,
Тел./факс (095) 917-12-68

МАГАЗИН

Красноармейская, 4
Тел. (095) 212-02-78,
Тел./факс 214-56-80

Издательского Дома «Авиация и Космонавтика»
(Центральный Дом Авиации и Космонавтики)



ПРОДАЕТ И ПРИНИМАЕТ НА РЕАЛИЗАЦИЮ:

1. Литературу по авиационной, ракетно-космической, морской и военной тематике.
2. Видеофильмы аналогичной направленности.
3. Сборные модели - копии и сопутствующие им товары.
4. Авиационные аксессуары (знаки различия, нашивки, эмблемы и т. п.).
5. Компьютерные программы, игры, CD.

Часы работы: с 11 до 19 (Воскресенье, понедельник — с 11 до 16)
Проезд от станции метро «Динамо» троллейбусом (№12, 70) до ост. «Аэровокзал»



ХИЩНИК

Сергей МАЖАЕВ

Полосатый рейс

На станции Мга под Ленинградом 23 августа 1942 года с железнодорожных платформ были выгружены четыре тяжелых танка PzKpfw VI Tiger Ausf. H1, первые серийные машины, выпущенные фирмой «Хеншель».

Немецкому командованию хотелось поскорее испытать новые машины во фронтовых условиях. Действительно, испытать было что — танк обладал уникальными характеристиками: 88-миллиметровая пушка KwK 36 с длиной ствола 56 калибров, броневой корпус имел форму замкнутого контура очень жесткой конструкции, лобовая броня корпуса и башни — 100 мм, кормовая и бортовая — 82 мм. При боевой массе 57 тонн танк развивал на восьмой передаче скорость до 45 км/ч.

«Полосатый» рейс состоялся 29 августа. Четверка «Тигров» в районе поселка Синявино обстреляла советские части, при этом сами также попали под артиллерийский огонь советских батарей. не получив серьезных повреждений, три танка вышли из строя по техническим причинам, из-за поломок трансмиссии и коро-

Модель: PzKpfw VI «Tiger 1» Ausf. E
Номер по каталогу 35216
Фирма TAMAYA, Япония
Масштаб 1:35
Технология: литье под давлением
(полистирол)
Количество деталей: 266
Декали: 6 вариантов

бок передач, четвертый решил отступить. С наступлением темноты их эвакуировали.

В сентябре 1942 года в распоряжение 502-го танкового батальона прибыло еще два «Тигра» и запасные части для поврежденных. 22 сентября при попытке атаковать поселок Гайталово «Тигры» понесли первые боевые потери. Двигаясь в колонне по лесисто-болотистой местности, танки попали в засаду 1225-го гаубичного артиллерийского полка. Подбив головной PzKpfw III и последний в колонне «Тигр», артиллеристы расстреляли из 122-миллиметровой гаубицы остальные танки.

Особенности русской национальной охоты

Охота за фотографиями «Тигров» ранней версии, действовавших под Ленинградом, началась с западных источников и закончилась российскими изданиями фирмы «Артефакт».

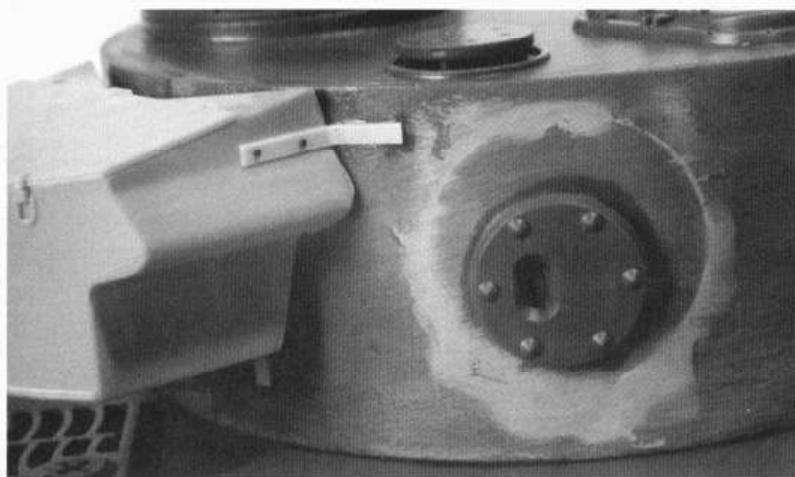
В польском и английском изданиях дана интересная боковая проекция «Тигра» под номером 100, танк штаба роты 502-го тяжелого батальона.

Ящик ЗИП очень простой формы, расположен с левого борта башни, скорее всего это импровизация ремонтной бригады.

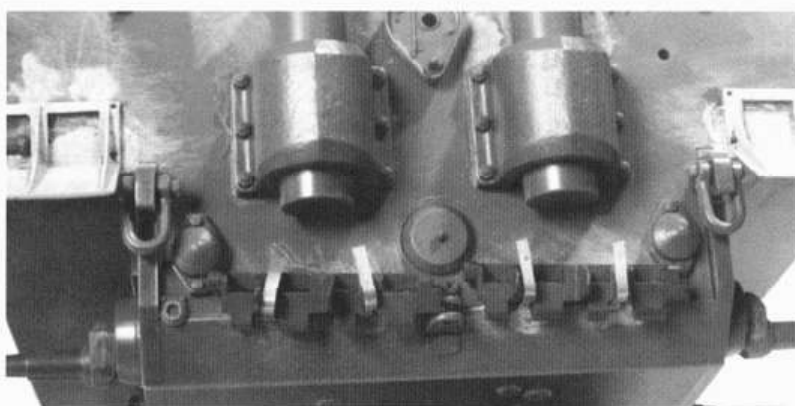
Боевых фотографий этого танка я не нашел, единственная известная — это фото, сделанное на выставке трофейного вооружения в июне 1943 года в Москве. Маршалы Советского Союза Жуков, Воронов и Ворошилов внимательно рассматривают захваченный «Тигр».

Я же хотел сделать ранний «Тигр» с забашенным ящиком ЗИП от PzKpfw III — ну очень интересно смотрится стальная машина с маленьким ящиком от «тройки».

В альбоме «Тяжелые танковые батальоны вермахта» фотографию та-



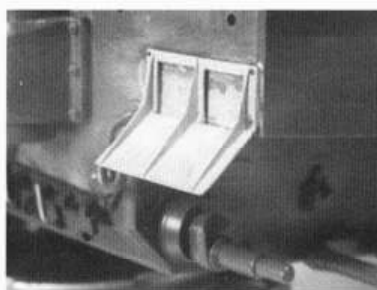
Правая бойница и забашенный ящик от PzKpfw III Ausf. L.



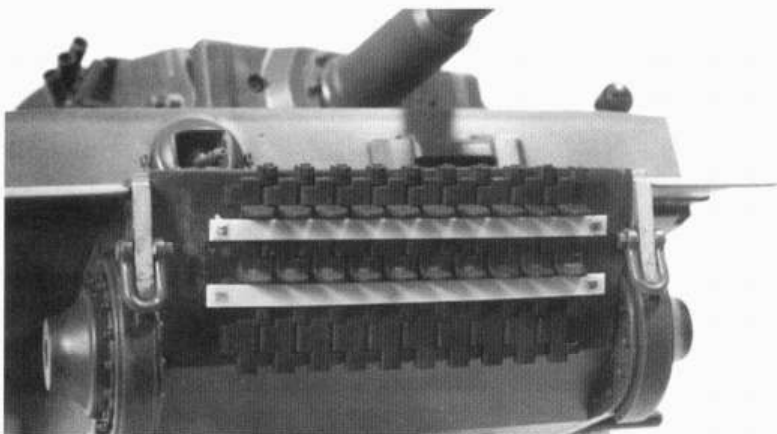
Металлические скобы для крепления запасных траков.



Переднее крыло и срезанный выступ.



Заднее крыло.



Крепление запасных траков на лобовом листе.

кого танка нашел. «Тигр» под номером 102 стоит на железнодорожной платформе после прибытия на станцию Walk. Этот танк заменил погибшую «тройку» с тем же номером.

Тело как улика

На основе изученных материалов полученные улики превратили фирменный «Тигр» в эту мини-конверсию.

На «теле» первых «Тигров» надгусеничные щитки, защитные кожухи выхлопных труб отсутствовали, буксировочные тросы побортно не навешивались, система очистки воздуха устанавливалась только на танки, отправляемые в Африку. Поэтому все стыковочные элементы для этих деталей с корпуса пришлось удалить.

Выступам бортовых бронеплит, предназначенных для крепления буксировочных петель, придал более раннюю форму.

Самая трудоемкая операция — изготовление крыльев. Задние сделал из тонкого полистирола. Изготовление передних несколько осложнилось тем, что они имели рифленую поверхность. С поставленной задачей справился с помощью TAMIYA EPOXY PUTTY.

Система крепления запасных траков на лобовой плите позволяла фиксировать гусеничную цепь из десяти траков. В наборе двенадцатитраковая цепь, удалил два из них и просверлил в крайних отверстиях под палец. Узлы крепления состояли из четырех уголков, приваренных к броневой плите, и двух полос металла, соединяемых болтами. Оригинально крепились запасные траки на кормовом листе: на металлические скобы навешивалось до четырех траков.

На верхнем листе корпуса необходимо срезать петли, предназначенные для крепления противопехотных мин типа «S», они стали устанавливаться на «Тигры» только в 1943 году.

Башни ранних «Тигров» отличались наличием с правого борта pistolетной бойницы, расположенной симметрично левой. Зашпаклевав отверстие, в правой половинке башни поставил бойницу, в наборе их как раз две.

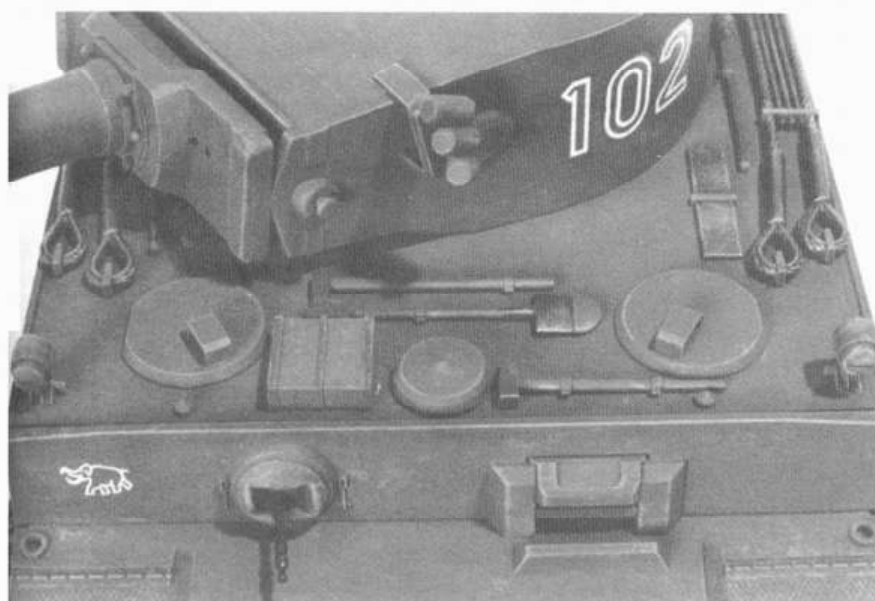
Забашенный ящик изготовил из полистирола по образцу с тамиевской модели PzKpfw III Ausf. L/N 35215. Ящик необходимо доработать, на башню «тройки» он крепился вплотную, без зазора, поэтому переднюю стенку экономящие японцы не сделали.

На башню «Тигра» ящик крепился четырьмя уголками — два по бокам и два снизу.

Гусеница раннего образца без ледорубов — на модели она выполнена в виде гибкой ленты.



Общий вид модели, подготовленной к покраске.



Лобовая деталь корпуса с эмблемой 502-го батальона.

Последний крестовый поход

Последней операцией в изготовлении модели является покраска и нанесение опознавательных знаков.

«Ленинградские» «Тигры» окрашивались в стандартный для 1942 года темно-серый цвет. Перепробовав несколько вариантов, остановился на следующей пропорции из эмалевых красок TAMIYA: XF24 — 85%, XF63 — 10%, XF8 — 5%. Для тонировки использовал акриловую краску TAMIYA XF53 Neutral Grey.

Знаком 502-го батальона был белый мамонт, расположенный справа на передней части корпуса. На первых четырех машинах мамонты увеличенных размеров были нарисованы на задней части башни. Из-за этого рисунка произошел довольно курьезный эпизод. После первого знакомства с «Тиграми» советские разведчики передали в Ставку, что новые немецкие танки называются «Слон». Номера на бортах башни и кресты на корпусе были выделены только белым контуром. Номер 102 взял из тамиевского набора декалей и немного доработал — прерывистые линии подкрашены белой краской. Бортовые кресты нанес с помощью трафаретов.

Р. С. Вот какой получился взгляд на «Тигра» в 1998 году — году Тигра.

МАТЕРИАЛЫ

Модель: PzKpfw VI «Tiger I» Ausf. E
Краски: эмалевые TAMIYA: XF1, XF2, XF8, XF24, XF56, XF63, XF64;
акриловые TAMIYA: XF53, XF63
Литература: Тяжелые танковые батальоны вермахта. — Москва: Артефакт. 1997 г.; 501 танковый батальон. — Москва: Артефакт. 1997 г.; 502 танковый батальон. — Москва: Артефакт. 1998 г.; Tiger I, Heavy tank 1942—1945. — London: Osprey. 1993; PzKpfw VI «Tiger». — Warszawa. 1992; Tiger Color. — Warszawa. 1996; Tiger in action. Armor № 27. 1989.



Выставочные площадки «Галереи» становятся местом признания и подтверждения мастерства не только 14-летних «молодых специалистов», но и известных асов в лице редактора-составителя журнала «Танкомастер» Вячеслава Шпаковского.

По поводу присылаемых фотографий напоминаем о необходимости формата не менее 13х18 см. Снимки должны быть резкими, отличного качества. Иначе весь труд по созданию модели может оказаться напрасным — никто его так и не рассмотрит на тусклой и расплывчатой фотографии. Присылайте в «Галерею» один-два качественных снимка.

Добавим несколько слов о сюжетах некоторых фотографий диорам, присылаемых вами. В прошлом выпуске «Галереи» часть снимка диорамы А. Нефедова «Лето

1943 года» не опубликована по морально-этическим соображениям. Жестокости хватает и в реальном, полномасштабном мире.

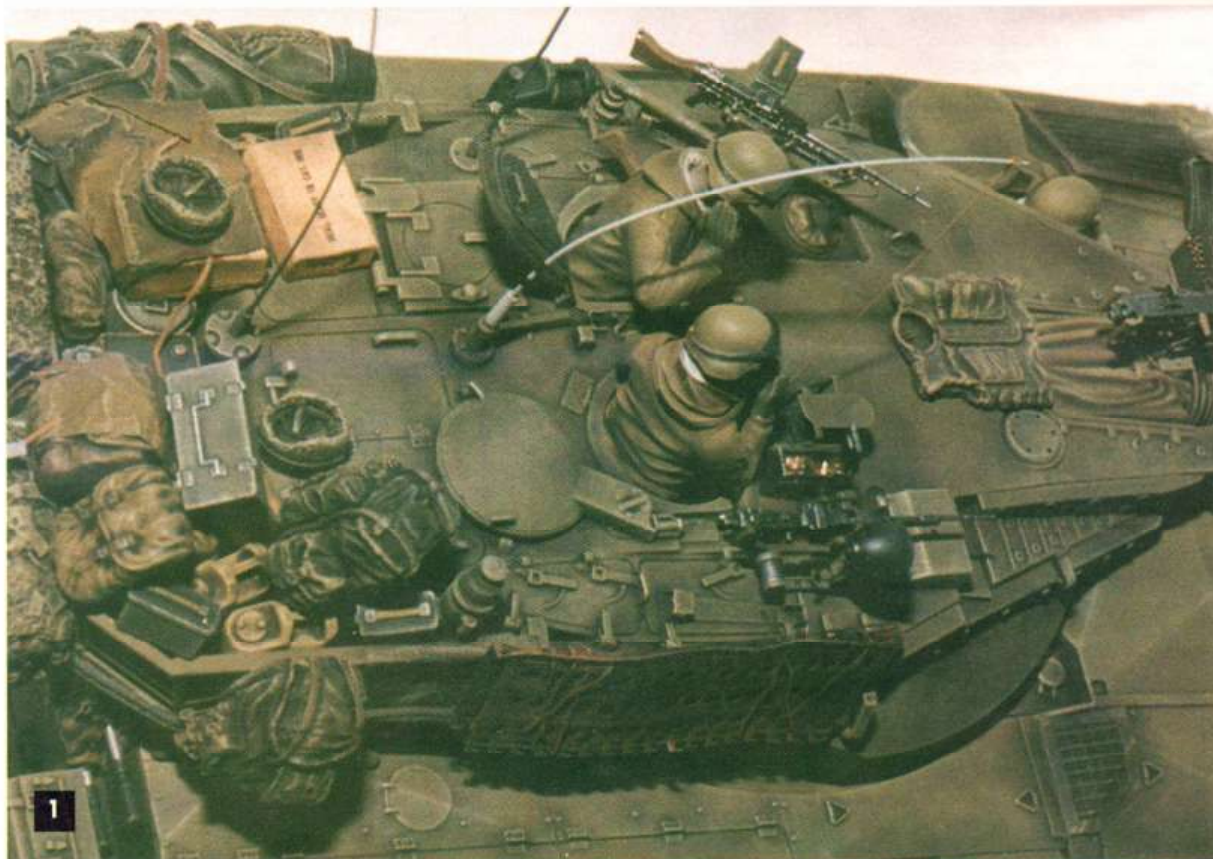
Объявляем итоги конкурса «Фото наших читателей». Модели фирмы TAMIYA получают:

ПЕРВОЕ МЕСТО — Владимир Демченко (Ростов-на-Дону) за цикл сюжетных фотографий локальных войн. Призы: US 2 1/2-ton cargo truck (35218), US jeep Willis MB. 1/4-ton 4x4 truck (35219), US Army assault infantry set (35192);

ВТОРОЕ МЕСТО — Виктор Востриков (Москва) за грузовик M35A2. Призы: US M1A1 Abrams with mine plow (35158), US Modern infantry set (35133);

ТРЕТЬЕ МЕСТО — Евгений Крюков (Новоуральск) за автомобиль «Ягуар». Приз — Volkswagen Karmann-Ghia coupe (24138);

ЮНИОРСКИЙ ПРИЗ — Денис Власов (Новосибирск). Приз — German 88 mm FLAK 36/37 (35017).



1. Все, что нужно, они взяли с собой

Башня модели Merkava II (1:35, ACADEMY) — крупным планом. Серебряный приз конкурса МКСМ. Илья Переяславцев, 30 лет, г. Москва

2. Китайские добровольцы. Корея 1950–51 г.

Теперь мы видим, чем занимались китайские воины-интернационалисты в Корее — бочки катали да гранаты кидали (1:35, DRAGON). Владимир Демченко, 25 лет, г. Ростов-на-Дону



3

3. Первые потери

В диораме использованы Opel Blitz (1:35, ITALERI), БТ-5 (1:35, ЗВЕЗДА), фигурки, столб и бочка (1:35, ТАМІУА).

Леонид Старостин, 37 лет, г. Новосибирск

4. Тяжелый танк ИС-2

Статья в №1 нашего журнала по словам автора подвигла его на изготовление этой модели (1:35, ЗВЕЗДА)

Александр Данилюк, г. Москва



4

5. Викинг, X век

Фигурка — 120 мм фирмы ТАНКОМАСТЕР.
Вячеслав Шпаковский, 43 года, г. Пенза



5

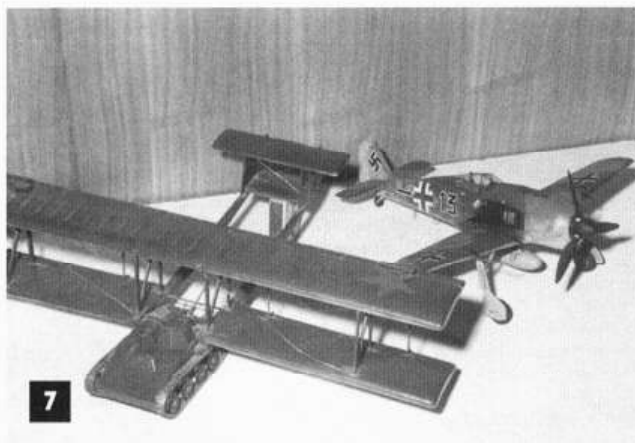
6. Желто-серебристый призрак — Роллс-Ройс Фантом II

Модель фирмы ITALERI, масштаб 1:24.

В. Бастраков, г. Норильск



6

**7. FW 190A-5 и A-40**

Крылатый танк ОКБ Антонова, 1942 г. — конверсия модели Т-60 (1:35, ЗВЕЗДА) и Фокке-Вульф (1:32, HASEGAWA).

Валерий Савельев, 38 лет, г.Киров.

**8. Мечта рокера — Suzuki GSX 1100S Katana**

Модель TAMIYA, 1:12.

Евгений Крюков, 28 лет, г. Новоуральск

**9. На марше**

В диораме использованы Valentine (1:35, VM), Pak 40 и BMW (1:35, ЗВЕЗДА) и конверсии фигурок из наборов TAMIYA.

Павел Манюк, 24 года, г. Харьков

**10. Счастливей дороги домой, Тунис 1943 г.**

В диораме использованы Tiger I и Horch Kfz 15 (1:35, ITALERI) и мотоцикл Zundapp (1:35, ЗВЕЗДА).

Яков Богачевский, 45 лет, г. Саратов

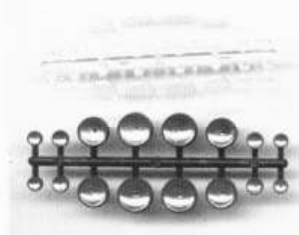
С этого номера мы открываем новую рубрику — «Модели и аксессуары». Так мы решили назвать страницу для тех изделий, с помощью которых можно улучшить модели и диорамы. Сюда же мы хотим отнести мелкосерийные редкие модели, изготавливаемые по иной технологии, чем массовка крупных фирм. Эта страничка является скорее не рекламной, а новостной для моделестов, которым уже недостаточно просто собрать модель, а хочется сделать ее гораздо лучше. Здесь же любой производитель вышеозначенных аксессуаров и моделей может заявить о себе, прислав в редакцию образец своей продукции и фотографию со своим адресом. И нам не нужно будет долго объяснять моде-

листу, мечтающему поставить на свою машину отличную фару, как ее сделать, ему достаточно просто открыть «Стендмастер» на странице «Модели и аксессуары» и, посмотрев на фотографию, заказать, если понравилось. Посмотрите на снимок — отличные фары для советской боевой техники в масштабе 1:35 — рифленные стекла, черный корпус, хромированный отражатель — нужна только лампочка, отверстие для нее уже есть. К сожалению, редакция не знает, кто это производит, но купить это можно в Москве «на клубе». Может, изготовитель откликнется, и тогда...

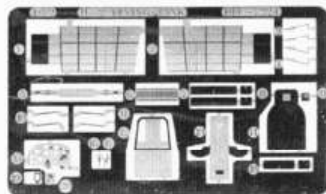
А вот другие изделия на этой странице с адресами. Смотрите и, если понравилось, заказывайте.



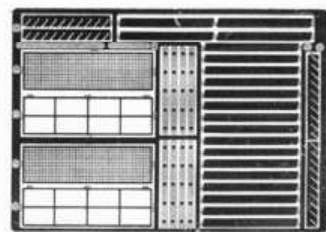
1:16, Гренадер Павловского пехотного полка (серия «Наполеоновские войны»), КОМБРИГ. 120-миллиметровая модель изготовлена из эпоксидной смолы. Деталей всего 16. Модель можно купить в магазине-салоне «Лейб-Компания» в г. Москве, Сокольническая площадь, 7а.



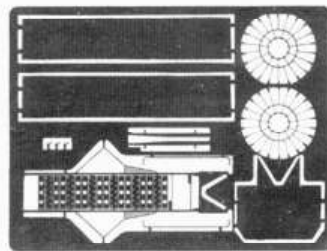
Замечательные фары в масштабе 1:35. Производитель неизвестен.



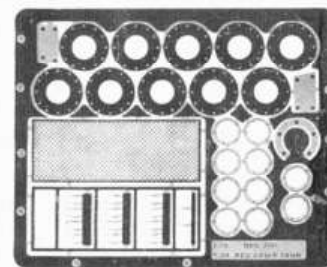
1:72, Фототравленные детали для Ил-2м3, INTERAVIA. Стенки кабины, бронепергородки, приборная доска, привязные ремни, держатели для бомб и прицел отлично дополняют вашу модель.



1:35, Фототравленные детали для ИС-2, INTERAVIA. Вентиляционные решетки для тяжелого танка.



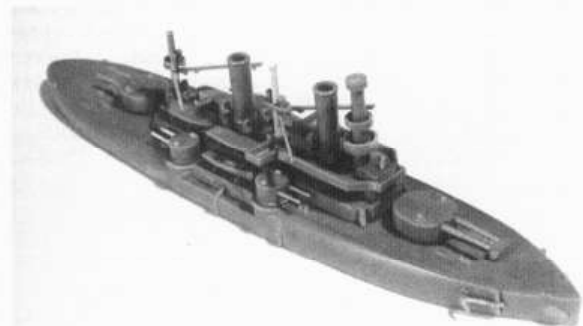
1:72, Фототравленные детали для Су-34, INTERAVIA. Выхлопные сопла, передняя ниша шасси и выдвижная лестница для пилотов. К сожалению, отсутствуют ниши основных стоек и внутренняя часть воздушного тормоза, но все равно — хорошо.



1:35, Фототравленные детали для Т-34, INTERAVIA. Очень своевременна и полезна решетка для вентиляции моторного отделения, а также мелкие скобы на башню.

Все фототравленные детали фирмы «Интеравиа» вы можете приобрести в Москве, в магазине «Хобби-Центр», Новая площадь, 3/4 — Политехнический музей, подъезд № 1.

Редакция рекомендует производителям подобной продукции заявить о себе на этой странице (пока бесплатно!).



1:700, Эскадренный броненосец «Полтава» (серия «Ватерлайн»), КОМБРИГ. Модель изготовлена из эпоксидной смолы. Количество деталей — 46. Длина 132 мм. Модель можно купить в магазине-салоне «Лейб-Компания» в г. Москве, Сокольническая площадь, д. 7а.



1:35, БМ-21 «Град», НПО «Броневое дело». Реактивная система залпового огня на шасси автомобиля «Урал-375Д» сделана из эпоксидной смолы и состоит из 139 деталей, включая фототравленные. Набор предназначен для опытных моделестов.

111402, г. Москва, Вишняковская, 4-1-29, Андрей Диментов.



ПУТЕШЕСТВИЕ

Валерий СЕРДЮК

Когда-то в далекой юности мы все любили мечтать. Представляли себя то сказочными великанами в стране лилипутов, то наоборот, а книга о Гулливере наверняка никого не оставила равнодушным. И сны снились про далекие страны, и перемещались мы туда, словно на крыльях, во времени и пространстве. Прилетали и к нам удивительные персонажи. Это не гротеск, не абсурд и не андеграунд. Так было. Так будет. И так есть. Недавно у меня побывал забавный малый, но вполне серьезный человек, сделанный из пластика и размером всего 23 мм. Он поведал мне много интересных историй о своих путешествиях, показал целую кучу фотографий, сделанных в этих поездках. А я, помня о вас, дорогой читатель, записал слово в слово один из его рассказов. Эта история о том, как он очутился на далеких Британских островах ровно пятьдесят пять лет тому назад и побывал в пластмассовой стране RAF. Итак, вот его рассказ, как и обещал, слово в слово: «Началась эта история первого апреля.

Служил я тогда при Красном Кресте. Поставляли мы союзникам по ленд-лизу всякую военную всячину. И вот с одним из конвоев мы с группой товарищей отплыли в Англию, доставить очередную партию гуманитарной помощи. Переход был долгим и тяжелым, да еще кружным путем, так что к Британским островам дошли только к лету. Сдав все свои дела в порту, решил совершить экскурсию вглубь страны, благо времени до возвращения домой было еще много. Договорился с кем надо, утряс формальности (получил визу и разрешение) и даже разжился средством передвижения — выдавшим виды санитарный Austin (английские ребята из Международного Красного Креста помогли достать у фирмы AIRFIX). Меня очень интересовали аэродромы страны RAF, особенно секторные. Осмотрел я их много, жаль далеко не все, и расскажу кое-что об одном из них.

Юг и юго-восток страны. Широкие долины, каменистые берега и пляжи, зеленые поля и сонные деревушки. Здесь хозяйничает 11-я авиагруппа. Обстановка в тот момент была более спокойная, не то что три

года назад, летом 1940 года, когда самолеты Luftwaffe из Второго и Третьего воздушных флотов уютжили места, где я сейчас проезжал. Так вот, свернул я свой «Остин» с автострасы на очаровательную проселочную дорогу с добротным асфальтовым покрытием. Она и привела меня к видневшемуся недалеко аэродрому. Выехав на кольцевую, идущую явно вокруг базы дорогу, я повернул налево, к стоявшему прямо у края летного поля трехэтажному строению CONTROL TOWER. Подъехал ближе, смотрю — ба-а-а, опять AIRFIX. Но какой-то не такой. Не как те здания, что мне приходилось видеть на других базах. Они его явно перестроили и перекроили. Слева от дома была автостоянка, туда я и поставил свое авто, рядышком с другими. Вход в здание оказался с тыла, со стороны дороги. Вошел внутрь и попал в маленький коридорчик. Справа дверь, прямо — тоже дверь, а слева винтовая лестница на второй этаж. Туда я и поднялся по этой довольно крутой лестнице, хватаясь руками за перила из проволоки. Наверху, тут же в закутке, за столом из полумиллиметрового листового по-

листерола сидел на таком же стуле сержант и что-то писал. За его спиной на стене висели планшеты со служебной информацией. Это были какие-то тексты, набранные очень мелким шрифтом, вырезанные и затем наклеенные на стену. Тут же висел выточенный из литника огнетушитель. Помещение второго этажа было Г-образной формы за счет отгороженного кабинета командира. Основную площадь свободного пространства комнаты занимал здоровенный дубовый стол из того же пластика, обклеенного бумагой с фактурой дерева. Бумагу явно взяли из какого-то мебельного журнала. На столе лежали карты и планшеты аэрофотосъемки, а рядом стояли офицеры управления и что-то обсуждали. В одном из углов стоял маленький журнальный столик и пара тяжелых пластмассовых кресел. Тут же на полу стоял громадный, допотопный радиоприемник, явно из бакелита, но сделанный из кусочка пластика. По стенам развешена все та же служебная информация, огромная фотография в раме (с милыми их сердцу английскими просторами) и планшет с портретами лучших летчиков. На стене, за кото-



В СТРАНУ **RAF**



рой находился кабинет начальника, кроме всего прочего, висели часы и громадная крупномасштабная карта. Заглянул я и в кабинет. За однотумбовым письменным столом сидел командир и кого-то отчитывал по телефону. За его спиной на стене висела картина в золоченой раме. Тут же государственный флаг и массивный сейф. В углу, напротив двери, стояла пластмассовая точеная и окрашенная под красное дерево старомодная вешалка. На ней висели каска, сумка с противогазом и плащ-макинтош. Рядом на стене — бумажные часы в корпусе из черной пластмассы (было девять двадцать пять по Гринвичу). Справа от строгого, но справедливого командира большую часть стены занимал фотопланшет с данными от аэросъемщиков. Половина карты была задернута шторой. Но что мне особенно понравилось, так это хоть и потертый, но шикарный персидский ковер на полу. Наверняка вывезли из мебельного каталога какой-нибудь английской колонии. Мешать и встречать с вопросами я не стал и покинул кабинет. А

вопросы были, например, зачем они зашили окно за спиной командира и прорубили его в новом месте, в большой комнате, прямо напротив лестницы. Это заставило меня более внимательно осмотреть стены. Мой меткий глаз обнаружил, что они стали толще за счет обклеивания их листовым полистиролом от упаковки каких-то рыбных полуфабрикатов. Ничего себе! Да еще с двух сторон. Шикарно живут, вот бы нам, в России... На окнах шторы светомаскировки тоже под стать — из толстой фольги от одного из сортов шампанского. Фольга мягкая, почти как свинцовая. Да, еще у двери на стене висит репродуктор, рядом кнопка выключателя. Понятно, потолочные светильники днем тушить надо. А сами отражатели светильников тоже смешные и тоже из фольги, но уже от мембраны кофейной банки. И лампочки в них тоже есть — из тянутого прозрачного литника, ватт эдак на 200 каждая.

Словом, помещения светлые. Стены выкрашены смесью тамбовской краски: XF57 — 40% + XF2 — 50%

+ XF3 — 10%. Потолок белый. Цвет пола — XF64 — 70% + XF3 — 30%. Этим же цветом окрашены подоконники, плинтуса и дверной косяк. Сами двери с внутренней стороны — XF64. Обивка мягкой мебели — оттенки коричневого. Кожа — полуглянцевая, а ткань, естественно, матовая. Шторы — зеленые (XF75). Интересно, где они достали эту краску, ведь Япония — противник, а Британия, как известно, со странами Оси находится в состоянии... Контрабандный товар, не иначе. Но вернемся к окнам, точнее, к оконным рамам. Те, что были в здании раньше, видно, повышибало взрывной волной. Я уже говорил, что тут происходило летом сорокового года. Сейчас окна застеклены заново тонким оргстеклом и переплеты стали куда тоньше, чем были ранее. Добавились и подоконники, которые изготовлены из двухслойной липкой бумаги, склеенной в несколько слоев. Точно так же сделаны плинтуса и окантовка дверей, правда, уже в один слой. Смешные из англичан строители. Уж очень у них все оказалось просто.

Но как бы это было ни смешно, а оформить интерьер таким способом можно довольно быстро и без особых трудозатрат. А это главное. Хочу добавить лишь то, что обо всех нюансах работы не расскажешь (очень мало времени), так что внимательно рассматривайте фотографии и думайте сами — что, как и из чего. Так как тут говорить больше не о чем, выйдем на балкон. Он, кстати, не совсем такой, какой я видел на аэродроме, где летал B-17 «Memphis

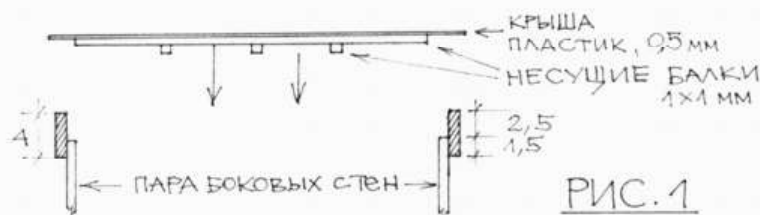
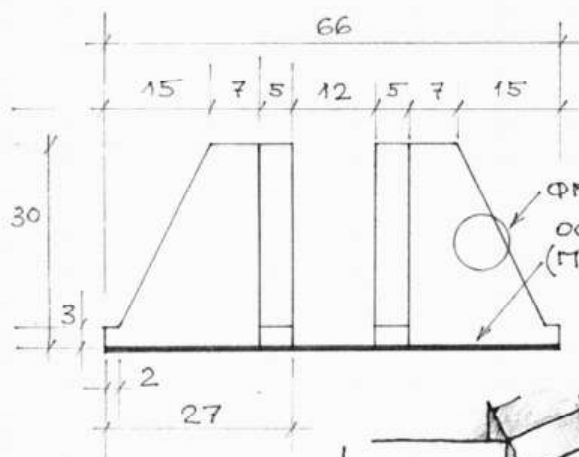
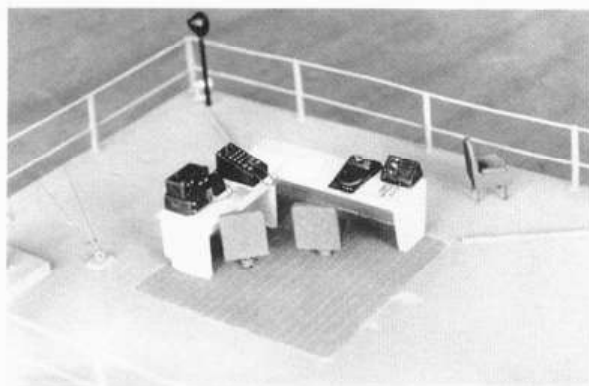
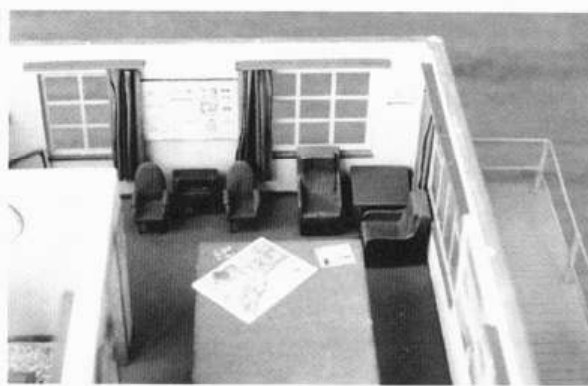


РИС. 1

РИС. 2
УБЕЖИЩЕ



Интерьер будки: рабочие места дежурных офицеров.



Общая комната второго этажа: журнальный столик, кресла, радиоприемник, стол и планшет с портретами лучших пилотов.

Belle». Тот опоясывал здание не с двух, а с трех сторон. И дверей было две, а не одна. И само здание было несколько другой архитектуры, да еще сложено из кирпича, а не оштукатурено, как здесь. Кстати, для Англии кирпич очень характерен, так же, как и легкие деревянные постройки. Срубов из бревен (как у нас в России) тут не найдешь. Итак, балкон. Здесь стояли несколько человек и любовались летным полем. Офицеры штаба или управления. Среди них был один в форме американских ВВС. Понятно — союзники. Тут можно встретить и канадцев, и австралийцев. Это тоже понятно — общие цели объединяют и сплачивают.

Тут же стоял один дядя в штатском и при шляпе. Не знаю кто — или промышленный магнат, или банковский воротила. Также интересы слились. И что меня совсем удивило, так это присутствие двух очаровательных дамочек. Ладно бы военные, а то ведь гражданской наружности. Короче, или они на экскурсии, или по делу. Но мне до их дел нет никакого дела, и я быстренько прошмыгнул мимо одной из них по лесенке на третий этаж.

Отсюда открывался чудный вид практически на всю авиабазу. Аэродром жил своей напряженной жизнью. В то время союзная авиация в первую очередь занималась уничто-

жением и разрушением судостроительных верфей Германии. Уж очень «доставали» англичан подводные лодки Деница. Естественно, не забывали и об истребителях Геринга и о промышленных районах Рура. В общем, шла напряженная работа. Кто-то гонял движки на старте, кто-то крутил что-то в воздухе, отрабатывая навыки пилотажа. Это явно молодое пополнение вводилось в строй. Совсем низко над головой протарахтел какой-то связной самолет, а немного в стороне, у кромки поля, показался транспортник, заходящий на посадку. Идиллию полетов я лицезреть не стал. Меня сейчас больше занимала площадка третьего этажа. Назовем ее смотровой. Здесь было много чего интересного с инженерной и технической точек зрения.

Вся площадка хоть и из пластика, но расшита под доски, наверняка скрабером. Доски окрашены XF-53 и тонированы. Периметр этажа огражден (как и балкон и лестница) новыми перилами из тянутого литника и проволоки. В одном из углов стоит на кронштейне мощный прожектор, а рядом конус громкоговорителя. В другом — на высокой стойке плафон сигнального маячка красного цвета и ревун на массивной подставке. В эти два места силовой кабель идет прямо по полу, но сверху прикрыт металлическим профилем. В третьем

углу (обратите внимание на основание) высится трехколенная мачта мощной антенны. Расчалена она нитью, выдернутой из капроновой ленты. Восемь расчалок сделаны всего из двух нитей. В центре площадки стоит будка с большой площадью остекления, расшитая под доски и напорошенная по высоте на 2,5 мм планкой шириной 4 мм (рис. 1). Цвет досок — XF52, а интерьер — светло-серый. По низу будки, снаружи, по всему периметру — плинтус. Дверной косяк с окантовкой. Внутри за двумя столами с аппаратурой работает пара дежурных офицеров управления. Крыша будки тоже заслуживает пристального внимания. Здесь я увидел интересное нагромождение. По центру, на специальном основании стоит стойка-кронштейн, несущая на себе чашки датчика анемометра (указатель скорости ветра), красный колпак сигнального огня и флюгер. Особенно мне понравились четыре латинские буквы, указывающие стороны света. Вырезали их из алюминиевой фольги, а их высота составляла всего 2 мм.

Рядышком с этой конструкцией торчала еще одна антенна, с пятилучевой розеткой наверху. Вообще, надо сказать, сорок третий год был очень урожайным на всякие технические новшества, особенно в области электроники. Еще весной на аэро-



Укрытие для личного состава: швы кирпичной кладки обработаны расшивкой, пазухи отсыпаны грунтом, поверх отсыпки — редкая трава.



Все фигурки снабжены маркировкой: из какого набора и где будут стоять. Прогрунтованы серебрянкой и задуты телесным цветом.



Стоянка автомобилей. На переднем плане — пожарный щит.



Интерьер кабинета руководителя полетов: сейф, кресло, столы, покрытые зеленым сукном, коммутатор связи, вешалка с плащом, противопогазом и каской, ковер (персидский).

дромах стали появляться новинки разного рода: бомбы, взрыватели, прицелы, радиотехнические системы самолетовождения, установки для создания активных радиопомех, радиомаяки направленного действия, бипольные отражатели и т. д. и т. п. Естественно, увеличилось и количество наземного обслуживающего персонала. Жить стало лучше, жить стало веселей.

Но вернемся к нашей архитектуре. Все облазив и все осмотрев, я тем же путем спустился на землю. Обогнув здание, я увидел еще одну дверь (под балконом). Пытался войти внутрь, но она оказалась закрыта. Обошел вокруг, заглядывая в окна, но и это ничего не дало — мешали шторы. Так и не узнал, что у них находится на первом этаже. И спрашивать не стал — постеснялся. Наверное, что-то секретное, а может, просто кино крутили для комсостава, или шло совещание служб о предстоящей высадке союзников в Сицилии.

Время до отъезда еще оставалось, и я решил исследовать ближайшие окрестности.

Метрах в пяти от здания на травяном газоне я увидел некое сооружение из кирпича, заваленное землей и поросшее разной травой. Сначала я подумал, что это разрушенное строение — следы былых бомбежек, но, подойдя ближе, понял, что это не совсем то или, точнее, совсем не то. Все

простое гениально. От дождя, конечно, не спасет, а вот от взрывной волны и от осколков — это то, что надо. Где бы тебя ни застал гул He-111 или свист бомб, беги сюда со всех ног и ныряй между пластмассовыми стенками. И наоборот — кончился налет, иди на все четыре стороны. Были, конечно, на аэродромах и другие укрытия, но именно это понравилось мне больше всех. И что интересно, пазухи между стенками заполнены знаете чем? Обыкновенным алебастром, замешанным на клее ПВА с добавлением акриловой краски. А потом, уже поверху, посадили разный травостой из поролоновой крошки и консервированных травинки. Все это я, конечно, замерил и зарисовал. Смотрите сами — рис. 2 и фото. Окинув взглядом сие творение рук человеческих, я решил повнимательнее приглядеться напоследок к отделке самого здания Control Tower. Стены имеют двухцветный камуфляж, известный как «уши Микки Мауса». Основной фон — землистый (XF52 или HU29). Сами пятна нанесены не HU33 (черный), а Dark Green (XF61). Это было более убедительно. Кстати, «кирпичи» убежища окрашены аналогично. По двум боковым стенам (восточная и западная) вертикально закреплены трубы, через которые явно проложены силовые кабели. Угол строения (юго-восток) имеет трещины и сколы слоя штукатурки.

По периметру здания, в районе потолочного перекрытия между первым и вторым этажами, видны потеки белесого и коричневого цвета. Нависающая часть балкона подперта силовым элементом — «брусами» из тянутого литника квадратного сечения. Обратите внимание и на силовые балки площадки, куда выводит наружная лестница. Над входными дверями висят на кронштейнах светильники. На фасадной (северной) стене второго этажа, ближе к углу, висит звонок пожарной тревоги. На корпусе звонка надпись Fire Alarm. Вот такие подробности.

По обочинам дороги видно, что асфальт уложен на балласт (щебень — манная крупа), а тот, в свою очередь, — на лист плотного пенопласта. Стоянка автотранспорта закатана аналогично. Рядом с площадкой для авто — пожарный щит со стандартным набором инвентаря. Кусты-деревья описывать не буду, так как это мы уже проходили. А вот о траве скажу. Англичане свои газоны любят, но и здесь не обошлось без ТАМІУА. Весь травостой вокруг здания изрядно вытоптан, и сквозь него очень хорошо просматривается почва. Словно кто-то взял гигантский скальпель и основательно поскоблил травяное покрытие. Кроме этого, в проплешинах растет еще и трава из поролоновой крошки, а кое-где одиноко торчит другая «зелень» из консервиро-



Крыша будки: флюгер, чашки датчика анемометра, штыри указателей сторон света с буквами «N-S-T-W», маяк, основание для стойки кронштейна, антенна.



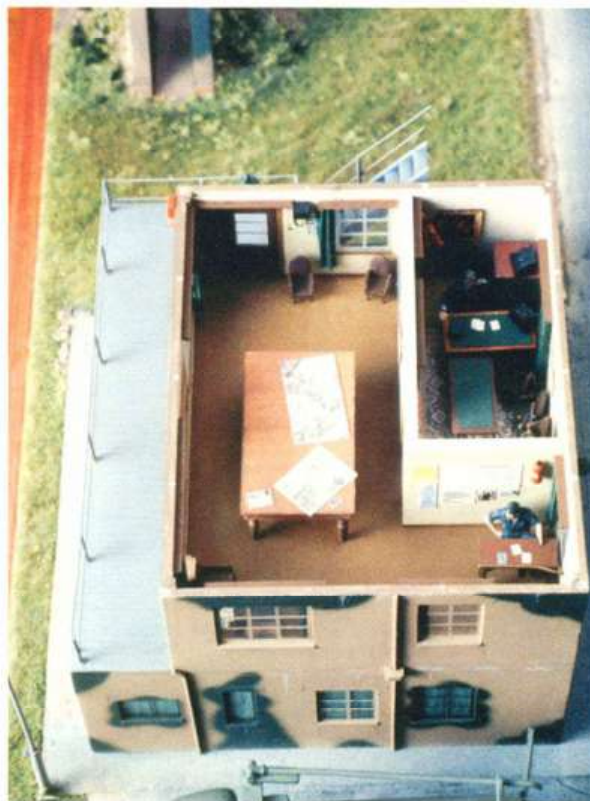
Дорожный откос: большие деревья — крона собрана на стволе из отдельных веток дикой травы, кусты — высушенный мох, маленькие кусты сделаны из злаковых.



— Почему спичка такая большая?
— Да это стол такой маленький.



Смотровая площадка: два солдата в будке, прожектора, сигнальные фонари и антенны с растяжками.



Общий вид второго этажа без крыши.

ванных злаковый растений. Вот такой винегрет. Вся площадь, о которой я вам рассказывал и которую тоже истоптал вдоль и поперек, — 50х25 см. Конечно, это далеко не все, а только маленькая часть большого аэродромного хозяйства. Можно было бы еще поведать с иллюстрациями о самолетных стоянках, где царствует технический персонал, о системе ПВО, рулежках, об ангарах (и полазить внутри них). Посмотреть, как вооружают и заправляют самолеты. Побывать на месте неудачной

посадки израненной машины, вернувшейся после смертельного рейда в тыл врага. Но это уже другие истории».

Вот такой рассказ, дорогой читатель. Если вам было интересно это путешествие и вы пожелаете продолжить его, пишите и звоните автору, высказывайте пожелания и мнения. А я с большим удовольствием вернусь к этой теме еще не раз. Так что продолжение, возможно, последует. А может, кого интересует другой берег Ла-Манша?

В путешествии нам помогали: книга «ВВС Великобритании во второй мировой войне», авторы: Д. Ричардс, Х. Сандерс. Военное издательство Минобороны СССР. — Москва. 1963; книга «Бомбардировщик», автор Л. Дейтон. Военное издательство Минобороны СССР. — М. 1976; журналы «Англия»; Squadron/Signal Publications; видеофильмы: «Memphis Belle» (х/ф), «Battle of Britain» (х/ф), «Squadron Mosquito» (х/ф); глаз художника; личный опыт.

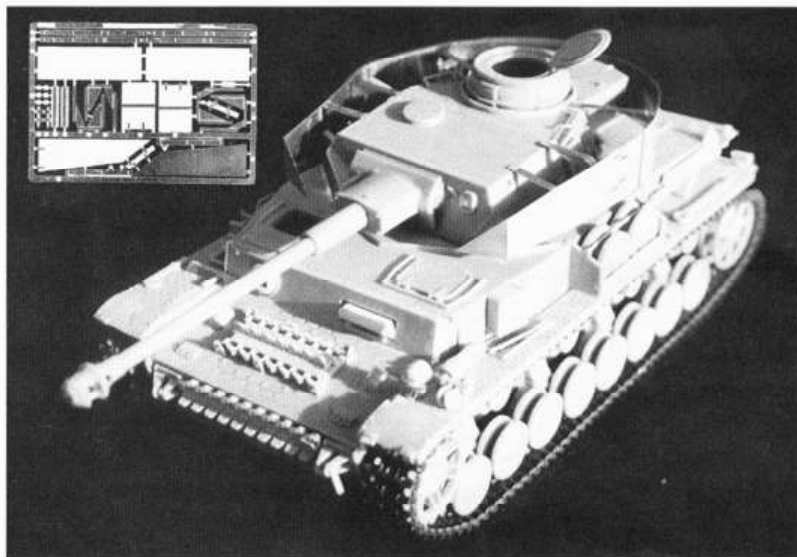


ТРАВИТЬСЯ БУДЕМ?

Большинство сборных моделей изготовлено из полистирола методом литья под давлением. Среди многих преимуществ есть у них один недостаток чисто технологического плана — тонкие или небольшие детали на отливках получаются грубыми и упрощенными. Поэтому в последние годы широкое признание получили своеобразные наборы мелких деталей для той или иной модели, получаемые по иной технологии — фототравлением. Делают их в основном малые производители небольшими партиями.

Большинство таких деталей внешне просты — элементарно приклеиваются «суперклеем» в нужное место. Есть наборы и более сложные, для построения неких пространственных конструкций. Среди наборов от фирмы INTERAVIA мне приглянулся комплект экранов для башни танка Pz IV в масштабе 1:35. В оригинале эти экраны представляют собой объемную конструкцию из пластин металла толщиной 10 мм вокруг башни.

У имеющейся у меня недоделанной модели Pz IVH (TAMIYA, 35054) экраны были, конечно, из пластика и слишком толсты. Вот и решил я смонтировать на башню комплект фототравленных деталей, что сулило большой выигрыш в копийности. Кронштейны экранов оказались довольно хрупкими и допускали только одноразовый сгиб. Монтаж панелей на них был достаточно трудоемким и требовал аккуратности. Клей прихватывал деталь мгновенно, и



выправить перекося было невозможно. Вот уж, действительно, семь раз примерь... Тем более это был мой первый опыт работы с «травленкой». Наконец сварочные работы окончены, и можно взглянуть на плоды своего труда. Вышло очень неплохо —

тонкие экраны и характерные угловые кронштейны выглядят очень реалистично по сравнению с пластиком.

P.S. Данное описание скорее разъяснение начинающим моделистам, чем советы опытным профессионалам.

ШЛИФОВАЛЬНАЯ ПАСТА TAMIYA COMPOUND (87021)



Универсальная паста Tamiya Compound обладает широким спектром применения. Абразивные частицы диаметром два микрона доведут поверхность модели перед покраской до идеального блеска. Но этим список возможностей не кончается. Tamiya Compound может шлифовать уже окрашенную поверхность, металлические детали, устраняет мелкие царапины на прозрачных деталях остекления и даже склеивает детали.

СПОСОБ ПРИМЕНЕНИЯ:

Поверхность, подлежащая шлифовке, должна быть сухой и чистой. Глубокие царапины и дефекты необходимо зашпаклевать и обработать наждачной бумагой заранее, поскольку для результативного использования Tamiya Compound годится только гладкая поверхность.

Выдавить немного Tamiya Compound на кусочек мягкой хлопчатобумажной ткани и натирать поверхность до появления необходимого блеска. В случае попадания Tamiya Compound в углубления деталей модели, ее оттуда можно удалить с помощью воды и деревянной зубочистки.

На обработанной поверхности не допускается применение Tamiya Paint Marker.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

Плотно заворачивайте крышку тюбика. Храните в местах, недоступных детям и не пропускающих прямые солнечные лучи.

ПОЛИРОЛЬ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ TAMIYA MODELING WAX (87036)

Данный вид продукции фирмы TAMIYA служит для защиты красочного слоя на вашей модели и улучшения ее внешнего вида.

Густая жидкость для полировки находится в пластиковом тюбике, к нему прилагается салфетка для натирания. При применении Modeling Wax ваша модель очищается от грязи, отпечатков пальцев и различных пятен на всех поверхностях, включая металлические детали и шины колес. Окрашенные поверхности приобретут более глубокий насыщенный оттенок и яркий глянец.



СПОСОБ ПРИМЕНЕНИЯ:



Пропитайте один край прилагаемой салфетки жидкостью из тюбика.



Равномерно размажьте Modeling Wax по хорошо просушенной поверхности.



Спустя одну-две минуты сухим краем салфетки натрите модель до блеска, нигде не оставляя потеков жидкости.



Салфетку можно использовать еще не раз, прополоскав ее в горячей воде (не выкручивая) и высушив.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРИМЕНЕНИЮ:

- Не оставляйте нестертых потеков жидкости на модели. Красочный слой вступит в реакцию с излишком Modeling Wax и может испортиться.
- Для обработки фигур людей Modeling Wax не подходит.
- Обработанные поверхности заново покрасить будет уже невозможно.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

Не держите тюбик с жидкостью открытым. Храните в местах, недоступных детям и солнечным лучам. Не допускайте воздействия высокой температуры.

КАЖДОМУ МОДЕЛИСТУ — ПО БАНАНУ!

Валерий СЕРДЮК

Немного найдется растений, чьи листья придавали бы ландшафту столь безошибочно тропический вид. Речь идет о банане. О вкусовых качествах спорить не будем, так как нас сейчас будет интересовать только его внешний вид и то, как и из чего его можно сделать своими руками. Любый макет (если это, конечно, тропики) немислим без этого шикарного растения. Не лишне будет уточнить, что банан — это не пальма, его скорее можно отнести к травам.

Для изготовления листьев понадобится пищевая алюминиевая фольга и тонкая медная проволока. Для ствола может подойти тонкая веточка от ели. Если веточки под рукой не оказалось — не беда, обойдемся и без нее. Банан банану рознь. Я хочу сказать, что растение в молодом возрас-



Заготовки из фольги. Готовый лист — снизу приклеена проволока. Лист сверху — хорошо видна фактура поверхности.



Варианты изготовления ствола из еловой ветки: у верхнего цветом выделен участок с убранными чешуйками; у нижнего чешуйки убраны в нижней части



те имеет такой вид, будто листья растут прямо из почвы. Ствол целиком для такого банана делать не нужно. Достаточно изготовить только верхушку, чтобы легче было собрать куст в одно целое. Размер выберем мой любимый — «72». Сначала нарезаем листья. Для одного молодого банана достаточно будет десять штук. Максимально большие листья размером примерно 25x5 мм (5 шт.).

Четыре — поменьше и один совсем маленький — 7x2 мм. Теперь необходимо придать листьям подходящую фактуру, то есть имитировать структуру волокон. Для этого наложите готовый лист на мелко гофрированную поверхность и обожмите (вдавите) его. Подойдет крышечка от флакона тамиевской краски. Если у вас ее нет, можно шилом поперек листа нанести «царапины», слегка



Молодой банан — обратите внимание на скрученный самый молодой лист в центре



Крона старого банана практически одинакова с молодым

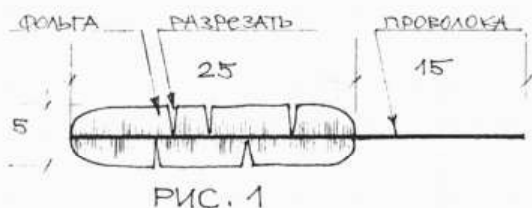


РИС. 1

продавливая фольгу. Затем разгладьте лист и по вдоль, строго по центру, по линейке, кончиком шила продавите его. На эти места и приклеивайте отрезки проволоки длиной сантиметра на полтора побольше. (Большая длина черенка дает большее удобство при окраске листьев. На самый маленький лист проволоку клеить не надо, так как он предназначен на макушку растения. Для придания банану большей реалистичности некоторые листья можно в нескольких местах разрезать от центра к краю (см. рис. 1).

Воткните готовые листья в кусок пенопласта и загрузите из аэрографа, предварительно обезжирив. Красить совсем просто. Брызнуть тем же способом светло-зеленой глянцевой краской, а потом тонкой кистью выделить желтовато-зеленым цветом центральную прожилку листа.

После просушки листья, те, что побольше, слегка изогните дугой по всей длине, а края опустите книзу относительно центра. Настала очередь макушки — верхушки банана. Для этой цели возьмем нашу любимую палочку-выручалочку — литник, и вытнем из него тело усеченной формы (см. рис. 2). Тонкий конец должен быть очень тонким, так как он будет выполнять роль черешка самого верхнего листа. Верхний лист, самый маленький и юный, можно сразу приклеить к верхушке или обернуть лист вокруг нее. Затем острым шилом следует наколоть литник в местах, куда в дальнейшем



РИС. 2



РИС. 3

вклеите обрезанные до 5—7 мм черешки листьев. Пластик так же, как и фольгу, перед покраской загрузите. Красить можно бледно-коричневой или светло-желто-коричневой краской. Уточню, что самый кончик-макушка, то есть черешок для листа — светло-зеленого цвета, а дальше вниз уже светло-коричневый цвет. Ну вот, все готово. Пересадите банан на макет, свободным концом воткните его в заранее приготовленное отверстие и погрузите по самые черешки листьев.

Для большей выразительности макета можно рядом посадить взрослый банан. Это то же самое, но с длинным стволом. У такого ствола необходимо только симитировать той же фольгой кончики отмерших, то есть старых листьев (см. рис. 3). Диаметр литника в основании — 3 мм, но не больше. Высота — 90 мм.

Диаметр немного увеличится за счет полосок фольги. Для кроны такого банана необходимо нарезать листьев количеством побольше — штук 20, размеры тоже увеличатся — самые большие 40х7 мм. В остальном все так же, как и у первого, молодого банана. И обязательно добавьте сюда тонировку ствола в складках и углублениях — более темным тоном к основному цвету. Ну, а для гурманов не лишне дополнить растение гроздью бананов.

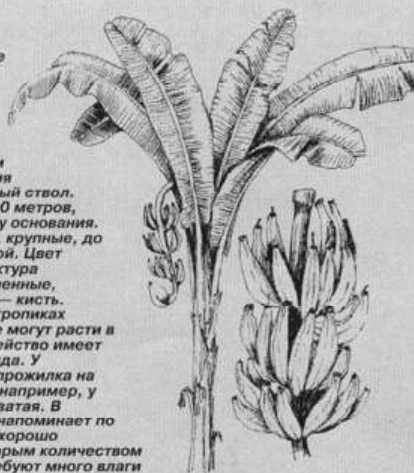
Чтобы избежать ошибок при формировании облика растений, лучше использовать цветные фотографии из всяких там туристических и «бомондовских» журналов.

В следующем номере мы полезем в джунгли, в дери пальмовых зарослей и рощ. Надеюсь, не заблудимся.

Продолжение следует.

БАНАН

Высокорослые многолетние травянистые растения, образующие сильно развитое корневище, на котором развивается короткий ствол, почти не выступающий над поверхностью почвы, с плотно прикрепленными, на длинных черешках, крупными листьями. Широкие основания черешков и формируют ложный ствол. Высота растения достигает 10 метров, ствол — до 30 см в диаметре у основания. Листья эллиптической формы, крупные, до 3 м длиной и до 50 см шириной. Цвет листьев светло-зеленый, фактура глянцевая. Цветки многочисленные, собраны в крупные соцветия — кисти. Растения распространены в тропиках восточного полушария, также могут расти в оранжереях и теплицах. Семейство имеет два рода и насчитывает 42 вида. У большинства видов средняя прожилка на листе желтовато-зеленая, а, например, у эфиопского банана — красноватая. В молодом возрасте растение напоминает по форме куст. Растут бананы в хорошо освещенных местах, с некоторым количеством прямых солнечных лучей. Требуют много влаги и повышенной влажности воздуха.



БЕРЕЗА

Из-за нехватки места в прошлый номер не вошла полезная для нас информация о березе. С опозданием, но восполняем данный пробел.

К семейству березовых относятся шесть видов деревьев, в том числе береза, ольха, граб, лещина. В России насчитывается шесть родов, около 80 видов. Наибольшее распространение имеют два вида — береза повисшая, или бородавчатая, и пушистая. Цветет одновременно с распусканием листьев. Цветы у березы в длинных сережках на длинных черешках.

* Береза повисшая — дерево с ажурной кроной, с тонкими ветвями, повисающими в старшем возрасте. Высота до 25 метров. Массовый вид, часто образующий большие лесные массивы.

* Береза пушистая — до 20 м. Дерево без повисающих ветвей, ветки молодых и порослевых растений бархатисто опушенные. Любит расти у болот и сырых кустарников.

* Береза приземистая. Кустарник до 1,5 метра. Любит расти у болот и на затопленных берегах озер. Растет во всех областях (в том числе в высокогорьях Кавказа), кроме Мордовии, Чувашии, Курской и Воронежской областей.

* Карликовая береза. Высота 30–60 сантиметров. Растет на торфяниках, в северных областях нечерноземной полосы.

* Карельская береза — это особая форма березы бородавчатой с утолщениями (наплывами) на стволе. Срез древесины узорчатый, мраморовидный, с переплетением волокон. Кстати, природа формирования узора до сих пор не ясна.

Но есть множество и других видов. С серой, коричневой, желтой и даже черной корой. Растет береза в Юго-Восточной Азии и Северной Америке. Шесть видов были занесены в Красную книгу СССР.

ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Валерий Сердюк

На дальней станции сойду, трава по пояс

Есть и еще песни, например, «Трава у дома моего...» и еще «Травы, травы, травы не успели...». Так что под аккомпанемент этих мелодий мы и должны обсудить наболевшую тему. Наболевшую, потому что больно. Больно смотреть на некоторые работы моделлистов-макетчиков. С землей и рельефом научились хорошо работать — достоверно, а вот с зеленым братом есть еще проблемы. Хотя и высевают ее, родимую, специально, но должного ухода все-таки нет. Чаще всего используют для масштаба 1:35 сухой зеленый мох из леса. Он, конечно, хорош, но без дополнительного объема работ тут не обойтись. Я хочу сказать, что редко кто из моделлистов его красит и тем более тонирует. А зря, ведь мох со временем пожелтеет и выцветет. Былой эффект пропадает. Так что, дорогие господа, друзья-товарищи, помните об этом.

Кроме лесного мха можно еще использовать заготовленный в летнюю пору и сохраненный сухой материал. О том, как его сохранить и консервировать, читайте в первом номере СМ. Сейчас я говорю о злаковых травах, то есть о их соцветиях-метелках. Они хорошо красятся акриловыми красками и достаточно прочны при использовании на макете, невзирая на масштаб. Для «высеивания» травы достаточно отщипнуть пучки (с оглядкой на масштаб) от кончиков «метелки» и вставить на клею в проделанное шилом отверстие или углубление, сделанное в нужном месте рельефа макета. Такой способ более кропотливый, но дает гораздо больший эффект, чем мох. Кстати, никто не против, если вы будете совмещать эти два способа. А для большего колорита добавьте еще и те, о которых я сейчас расскажу. Некоторые зонтичные растения в самом начале распускания цветков хорошо и точно подходят нам по масштабу. И хотя это не совсем «трава», а скорее «цветы на поляне», но уж очень эффектно смотрятся на любом макете. Конечно, и их надо красить и тонировать. Есть и еще один хитрый способ изготовления (из сухого материала) растений. Я уже упоминал о нем (СМ № 2, «Бензokolонка»). Речь шла о травянистом растении с большими мясистыми листьями, сделанными из чешуек от коробочки с тополиным пухом. Таким способом можно ими-



Фото 1.

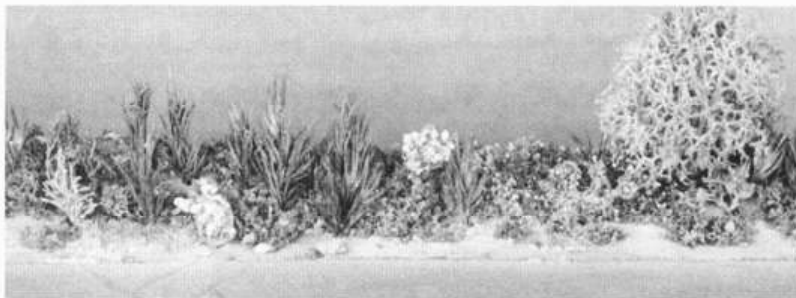


Фото 2.

тировать очень многие растения и даже лопух. Они могут отличаться друг от друга не только формой, но и цветом.

Там же было описано и два способа изготовления травы из искусственных материалов. Первый — поролоновая крошка, второй — из капронового шпагата. О других способах можно почитать более внимательно наши переводы «Guide Book of Diorama Techniques». Кроме этого, существует еще масса всяких ноу-хау, начиная от крашенных опилок, кончая «бархатной» бумагой (она раньше была очень распространена на уроках труда в школах и в дембельских альбомах наших доблестных воинов). Хорошо, если у вас есть обрезки кожи, так называемый «спилок» (это нечто вроде замши, но с более крупной фактурой). Ее еще называют кожей барабанного крашения. Такая «трава», как и «бархатная» бумага, достаточно точно передает облик травяного покрова для масштаба 1:72. Как видим, ассортимент велик. Кроме этого можно обзавестись «фирменной» травой. Начиная от ТАМІУА и кончая разными другими фирмами, выпускающими всевозможные наборы «зеленой» темы для железнодорожных масштабов. Но нельзя, имея «фирму», полагаться на то, что они предлагают. Помните, что любой набор — это только полуфабрикат и его надо доводить до ума самому. Вот здесь и помогут описанные выше способы. Нужно только все умело сочетать. Любой способ — это не есть истина, а только дополнение к другим способам. Вот вам пример. В статье о аэродроме RAF я

использовал фрагменты тамиевской травы, но она меня не устроила. Уж слишком она напоминала подстриженную газонокосилкой траву современного футбольного поля. Мне нужен был эффект специально, но вручную высеиваемой травы, которая растет практически сама по себе. Такая трава, конечно, подстригается, нещадно топчется ногами, а то и попадает под колеса техники. Она же имеет в своем покрове разного рода сорные растения. Сначала я скальпелем соскоблил в некоторых местах слой травы до самой подложки — бумаги, по цвету напоминающей грунт. Получились шикарные проплешины. Некоторые из них остались как есть, а в некоторые «посадили» траву из поролона и пучков злаковых растений (см. фото №1). Затем по верхушкам тамиевской травы прошелся «сухой» кистью (цвет бледно-желтый). Получилось хорошая имитация сухих, выгоревших на солнце травинок. Причем это хорошо видно только под острым углом. При виде сверху это не так заметно. Ну и совсем не так выглядит «дикий» откос вдоль дороги, где растут кусты и деревья. Там специально полный разнотрав (см. фото №2). Добавлю, что соскобленную траву, аккуратно собрав, можно использовать для имитации скошенной в валок травы или стога сена. Тут, понятно, надо сначала сделать каркас стога, а потом смазывая поверхность клеем и обсыпать «скошенной» травой. При необходимости операцию повторить.

Продолжение следует.

СЕРДЮК В.



«ГРАЧ» — ПТИЦА ВЕСЕННЯЯ

Собираем Су-25 от «Звезды»



ЗВЕРБОЙ

Конверсия звездинской ИСУ-152 и тамиевского КВ-2 в СУ-152



АМЕРИКАНСКИЙ «ГОРШОК» В ПОЛЬСКОЙ УПАКОВКЕ

Новинка от ACADEMY в масштабе 1:48 с новой окраской



ХОЧУ НАПОМНИТЬ ПРО RESIN KIT

Статья Вячеслава Шпаковского



Заказывайте каталог TAMIYA 1998 в компании МАСТЕР

СТЕНД МАСТЕР

СТЕНДМАСТЕР №6
январь — март 1998.

Главный редактор
Сергей ПИНЧУК

Редационный совет:
Сергей МАЖАЕВ
Павел НЕФЕДОВ
Сергей НИЦАК
Валерий СЕРДЮК
Александр ТУР

Изготовление макета и верстка —
журнал «Он BOARD».

Выходит один раз в три месяца.

Адрес редакции: 630082, г. Новосибирск в/я 3.
Телефон/факс (383-2) 26-04-23.
E-mail: master@drbit.com.ru
P.O. Box 3, Novosibirsk, Russia 630082.
Phone/fax 007-3832-26-04-23.

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 016806.
Материалы, опубликованные в журнале, являются собственностью редакции. Их полное или частичное воспроизведение допускается только с письменного разрешения редакции. Редакция не несет ответственности за информацию, предоставленную рекламодателем. Фотоснимки и другие материалы, присланные на адрес редакции, не рецензируются и не возвращаются. Редакция оставляет за собой право не вступать в переписку. Печать офсетная.
Отпечатано в типографии «Медведь».
Тираж 3000 экз. Цена свободная.
© «Стендмастер», 1998.