

MASTER
БЕСПЛАТНОЕ
ПРИЛОЖЕНИЕ
К ЖУРНАЛУ
«СТЕНДМАСТЕР»
ДЛЯ ЭНТУЗИАСТОВ
РАДИОУПРАВЛЯЕМЫХ
МОДЕЛЕЙ



ПОДАРОК ОТ КОМПАНИИ «МАСТЕР»

СТЕНД МАСТЕР

15

Web Site: www.tamiya.ru

E-Mail: Master@tamiya.ru

Вернуться к оглавлению

ПРОЗРАЧНЫЙ МЕРСЕДЕС

страница 8



ЛЕТАЮЩИЙ ОТЕЛЬ

страница 10



ФАМОЗАВР

страница 28



**Если Ваше хобби - собирать и строить модели,
посетите НАШ «Хобби центр» в Таллине. У нас есть ВСЕ !
Заодно и отдохнете!**



**Наш адрес: Tornimäe 6, Tallinn, Estonia Тел: 372 661 29 73, Факс: 372 661 29 73
E-mail: nemirox@hobbycenter.ee, nemirox@hotmail.ee
Web site: www.hobbycenter.ee**

TAMIYA COLOR
FOR PROFESSIONALS TAMIYA

МОДЕЛИ, ФИГУРКИ, КРАСКИ, АКСЕССУАРЫ...

В САМОМ ЦЕНТРЕ МОСКВЫ

ХОББИ-ЦЕНТР

Мы по-прежнему торгуем в Политехническом музее
– Новая площадь, д. 3/4, подъезд №1

Заходите – у нас много интересного!
И недорого!!!



Не удивляйтесь другому лицу на фотографии - просто у журнала «Стендмастер» сменился главный редактор. Честь имею представиться - Низак Сергей Викторович, до этого «прозябавший» в должностях заместителя главного редактора и члена редсовета. Спешу уведомить, что с предыдущим главредом Сергеем Пинчуком все в порядке - жив-здоров. Уход из журнала был его давно зревшей личной инициативой, и сейчас он дома, задумчиво, не торопясь, собирает поднакопленные модели (1:35) - даст Бог, мы увидим его работы на наших страницах.

Теперь о насущном, то бишь о журнале. Как новый главред категорически заявляю - никаких «перепланировок» в «Стендмастере» не будет. Все остается на своих местах, мы и так только что сменили дизайн. По-прежнему на наших страницах вы найдете: информацию о новинках модельного рынка мира; обзоры сборки различных моделей; опыт технологических изысканий; фотографии моделей вашей сборки; описания наиболее интересных книг и... а что бы вы еще хотели почитать в «Стендмастере»? Пока думайте, в следующем номере будет читательская анкета, по итогам которой редакция сделает все возможное для улучшения журнала. А пока я задам один вопрос, затрагивающий глубинные слои души: чем для вас является ваше хобби, как выразился один наш читатель: «Так опрометчиво выбранное в раннем детстве»? Попытайтесь сформулировать ответ, хотя бы для себя. Желющие могут поделиться ответом в рубрике «Наша почта». В этом же номере наш почтовый ящик заполнен вашими откликами о проведенном «капремонте» журнала, я благодарен за каждое письмо в наш адрес. Пишите еще, редакции приятно, что номера «Стендмастера» не уходят в пустоту, а находят живой отклик в душах моделестов. Кстати, об откликах - многие сетуют, что на наших страницах не встречаются чертежи того или иного образца техники. Друзья, вы забываете - наш журнал модельный, а не историко-технический, да и самих таких чертежей в распоряжении редакции пока нет. Зато у нас много материалов по технологиям, как собственного изготовления, так и присланных вами. Этот номер просто насыщен такими статьями, и они еще приходят, так что в следующем номере рубрика «Технологии» пустовать не будет. А вот «Конкурс СМ» пустует - было всего три материала, из них для публикации всего один был пригоден (№ 13, «Вездеход завода имени Сталина»). Где же вы, мастера своего хобби?

В заключение своей тронной речи отмечу, что несмотря на все встреченные мною препятствия при работе над этим номером, (как-то: убыль личного состава; заблудившееся лето; ступор творческой деятельности и отсутствие двадцати пяти часов в земных сутках) были мужественно преодолены. Задержка выхода номера, конечно же, еще осталась, но и не увеличилась. И тот факт, что вы читаете эти строки, говорит о следующем - редакция «под моим чутким руководством» свою функцию выполнила - журнал у вас в руках!

Приятного вам чтения. (Тем же, кому мука ожидания «Стендмастера» № 15 натянула нервы до отказа, предварительно рекомендую расслабиться и только тогда попытаться получить удовольствие.)

Успехов Вам!

P.S. Недавно у меня появился адрес электронной почты - nizak@mail.ru. Пишите, обязательно отвечу.

АДРЕС РЕДАКЦИИ

630082, г. Новосибирск, а/я 3.
Телефон (383-2) 26-04-23,
факс (383-2) 28-17-65.
Web site: www.tamiya.ru
E-mail: master@tamiya.ru

P.O. Box 3, Novosibirsk, Russia 630082.
Phone (383-2) 26-04-23,
fax (383-2) 28-17-65.

Журнал распространяется в розницу через магазины масштабных моделей. Журнал почтой можно заказать в редакции.

СОДЕРЖАНИЕ

**СТЕНД
МАСТЕР**

4 МАСШТАБНЫЕ НОВОСТИ

Свежие новости со всего мира.

6 МОДЕЛЬНЫЕ НОВИНКИ

Новые модели крупных фирм, авторские модели и аксессуары.

14 ВАЖНОЕ СООБЩЕНИЕ

Технология создания поверхности для диорамы.



18 БЫЛ ВО МНОГОМ ПИОНЕР НАШ КОЛЕСНЫЙ БТР

Рассказ о сборке БТР-152В1 от СКИФа.

20 СВЕЖИЕ ЗАРУБЕЖНЫЕ ЖУРНАЛЫ

Короткий обзор последних номеров.

21 ПОДАТЛИВАЯ ПАТТИ

Характеристики наиболее распространенных шпаклевок.

22 ДВА В ОДНОМ

Чем и как нанести циммерит в масштабе 1:72.



24 ГАЛЕРЕЯ

Фотографии моделей читателей.

27 КНИЖНЫЙ ОБЗОР

Короткий обзор новых книг.

32 ОТЛИЧНЫЙ «ДЕСЕРТ»

Подбитый «Спитфайр» в песках Северной Африки.

36 НАША ПОЧТА

Вопросы читателей, ответы редакции.

38 ФОТОПАРАД

Истребитель Spitfire Mk VC Trop и вертолета Ка-32А2.

СИЗУОКА FULL-VIEW



На прошедшей в Сизуока, Япония, модельной ярмарке ТАМИЯ представили воочию свои последние разработки, которые начнут поставаться в торговую сеть в текущем году. Центральным событием стала линейка аж из ПЯТИ авиамоделей серии Warbirds (1:72). Все эти самолеты периода второй мировой войны и знамениты тоже на весь мир – Spitfire Mk.1, P-51D Mustang, FW-190D9, Bf-109E3, F4U-1D Corsair. Про качество говорить и не хочется, надо лишь заметить, что эти истребители – уменьшенные аналоги своих собратьев серии Aircraft (1:48). В этой серии новинкой стал Mosquito Mk.XII / XVII. В масштабе 1:35 сенсаций не было – один эвакуатор M26 (тягач от Dragon Wagon). Еще од-

ним «призраком» пополнился двадцать четвертый масштаб – в этот раз раздели Ferrari F50. Среди пикантных новинок числятся два мотоцикла Honda – Monkey и Gorilla в масштабе 1:9. В обычном мотомасштабе (1:12) появился Suzuki RGV Gamma 89, гонщика К. Робертса (второе место в чемпионате мира) и Nastro Azzuro Honda NSR500, гонщика В. Росси. Напоследок хотите посмеяться – помните, в прошлом номере мы писали, что появился для A6M5 «Зеро» (1:32) набор Motor unit? Оказывается, это не копия мотора Sakae, а лампочки, проводки и ЭЛЕКТРОМОТОРЧИК. Все это монтируется в «Зеро», вследствие чего может вращаться винт и светиться бортовые огни!



АССОРТИ МОДЕЛЬНЫХ НОВИНОК МИРА

ЗВЕЗДА приступила к эксплуатации очередной партии заграничной оснастки. В июле появился бомбардировщик Do-217K (1:72), в течение августа-

сентября на прилавки магазинов России «приземлятся» еще Bf-109F, F-15E Eagle и «отшвартуется» ТАКР «Адмирал Кузнецов». Помимо этого в сентябре должны выйти еще «Персидские пехотинцы» и МиГ-31(1:72)! Было бы интересно сравнить его с украинским шедевром ЛНД от CONDOR.

1:72

Уже вовсю продается долгожданный КраЗ-255 в раннем варианте топливозаправщика ТЗ-12 в коробке «усопшей» OMEGA-K. К другим «воскрешшим» принадлежат He-111B и Fokker Dreidecker от RODEN. У ICM появился И-16. SIGA MODELS дорабатывает прессформу на первый палубный

«Фантом» – FH-1. У REVELL же F-4F Phantom II подгадал к юбилею его принятия на вооружение Bundesluftwaffe. Отзывы о модели выше всяких похвал – HASEGAWA может отдыхать на своем разведчике Ki-46 II. Если упомянули поршневую авиацию, то знайте – у ACADEMY объявился реактивный Me-163 B/S Comet в ком-





плекте с тележкой для перевозки. INTECH тоже сделала «Мессер», но другой – учебный Me-109G-12. Чешская же фирма, SPECIAL HOBBY, изготовила Ju-388 K/L, наличие на литниках запчастей говорит о возможном появлении истребительной модификации J с радаром. MPM предложила еще один палубный пикировщик Vindikator, но в 72 масштабе. Появился Hawk-75A4 (папаша P-40) у AML, до этого такая модель была лишь от MONOGRAM. Среди аксессуаров примечателен комплект ФТД для Ла-5ФН от EDUARD

и пластиковые наборы кустарников и деревьев от FALLER. Эпоху «первой мировой», кроме RODEN, представляет MAC бипланами Pfalz DIII и DIIIa.

Эту же тему, но в 48 масштабе, поддерживает серия BLUE MAX от PEGASUS. Ее последние работы – бипланы в стиле мультимедиа – SE5a and Sopwith Snipe. Изнывшие «германофилы» дожались от ITALERI Ta-152H-1, а «славяне» – И-16 Тип10 от ACADEMY. Для этой же категории фанатов CUTTING EDGE отлила из смолы кабину МиГ-3 (ISM). Занятен биплан палуб-

ного базирования Curtiss BF2C-1 от CLASSIK AIRFRAMES, вертолет OH-58 Kiowa от HELLER – тоже. У REVELL сделан ударный «Игл» - F-15E.

1:25

Автотематики не густо – в основном новинки у PRO MODELLER (Ford '48 Convertible, Dodge '69 Charger) и AMT (Chevy '60 Custom Fleet-side, Dodge '71 Charger).

1:400

ACADEMY, вслед за «Титаником», спустила на воду линкор «Бисмарк» – оригинал тоже утонул в Северной Атлантике, правда, не от айсберга, а от большого количества торпед.

1:35

ACCURATE ARMOUR нанесла ответный удар некоей заморской фирме, сделавшей недавно эвакуатор M25 Dragon Wagon. Умельцы в клетчатых кильтах напряглись и выкатили другой эвакуатор – Ward LaFrance M1A1 (6x6) – в одном только имени его какая мощь! Итальянская CRIE. EL MODEL сделала (резин-кит) 47-мм пушку, забавный трактор для ее буксировки FIAT-OCI 78 CM и самую крутую из всех Semowente – FIAT M43 105/25 Bassotto!



NEW CONNECTION приготовила целую «вязанку» кон-



версионных наборов, в том числе крановую установку для «Опель-Маультир» и зенитную башню Ostwind для тамбовского Pz IVJ.

ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС наконец-то сделал Су-152!

ИНТЕРЕСНОЕ предложение поступило из братской Польши – JADAR изготовила отличные T-28 и T-55A (1:72, резин-кит). В этом же масштабе HELLER возобновила выпуск Somua S-35 (дизайн старый, 70-х годов). У ROCO (1:87) наши самоходки Су-85М и Су-100 расширили и без того огромный ассортимент.

САМЫЕ лучшие новости поступили с Украины. СК1Ф сделала тягач МТ-ЛБ и вторую версию «колесного пионера» – БТР-152Е с зенитной установкой.

INTERUS (Донецк) вообще отличилась – выдала нагора легендарный бронеобъект – британский MK V Composite. Поделки от ЕМНАР теперь можно забрасывать в глубокую штольню, наверное. Мы бы рады поподробнее рассказать об этой модели, да обещанного фирмой экземпляра пока не получили.

У ISM в этом масштабе пока ничего нового не появилось.

МОДЕЛИ ТАМИЯ ПОЧТОЙ!

БОЛЕЕ 500 МОДЕЛЕЙ, А ТАКЖЕ КРАСКИ, АКСЕССУАРЫ, ИНСТРУМЕНТ И ЛИТЕРАТУРА

Как приобрести Почтовый Каталог:

Сумму за требуемое количество экземпляров Каталога перечислите почтовым переводом по следующему адресу:

630082, г. Новосибирск, а/я 3, Компания МАСТЕР, Нефёдов П. Н.

В графе «Для письма» укажите: «За Почтовый Каталог ТАМИЯ».

После получения денежного перевода мы гарантируем вам отправку Каталога в течение 10 дней.

Примечание: в стоимость одного экземпляра каталога входит стоимость почтовой рассылки.

СТОИМОСТЬ 1 ЭКЗЕМПЛЯРА КАТАЛОГА – 30 РУБЛЕЙ



МОДЕЛЬНЫЕ НОВИНКИ

Если Вы производите модели, аксессуары, декали и хотите, чтобы о них узнали наши читатели, пожалуйста, высылайте нам образцы по адресу: 630082, г. Новосибирск, а/я 3, «Стендмастер». Мы дадим обзор вашей продукции в этой рубрике.



TDornier Do 335 Trainer/Nightfighter

МАСШТАБ 1:48

Фирма TAMIYA 61076

Одной из авиановинок Сизуока-шоу была двухместная версия недавней нашумевшей модели Do-335. Эта «спарка» применялась как учебный самолет, а с установкой РЛС – как ночной истребитель. Для последнего варианта у модели имеется иное, радиоэлектронное оснащение второй кабины, пламегасители на выхлопных патрубках и антенны РЛС. Декель совершенно новая и соответствует реальным экземплярам машин. На снимке представлена модель учебного самолета.



Mitsubishi A6M5 Zero Fighter (Zeke)

МАСШТАБ 1:32

Фирма TAMIYA 60309

Представлена наиболее массовая модификация, известная как A6M5. Модель повторяет реальный прототип до мелочей, очень подробно скопирован двигатель воздушного охлаждения Sakae 21, кабина пилота оснащена полным комплектом оборудования, ее ажурный силовой набор подчеркивает легкость машины. В дополнение к основным пластиковым отливкам в наборе есть ФТД, а некоторые силовые элементы (стойки шасси, к примеру) отлиты из металла.



Toyota bB

МАСШТАБ 1:24

Фирма TAMIYA 24224

К необычной для себя теме обратилась TAMIYA, выдав среди привычных спортивных автомашин такой минивэн. Скорее всего, этому помогла их огромная популярность у народа, населяющего Японские острова. Стоит отметить у модели изящество проработки деталей салона и соответствие «резины» прототипу. Платформа днища, для простоты сборки, отлита в одну деталь.



Противолодочный вертолет Ка-27

МАСШТАБ 1:72

Фирма ЗВЕЗДА 7233

Нет, это не вариант предыдущей модели Ка-29, это совсем новая модель, причем гораздо лучшего качества. От Ка-29 использована лишь одна литниковая рамка с лопастями, шасси, втулкой винта да с воздушозаборниками. Капоты моторов уже новые, в фюзеляже, представлен интерьер пилотской кабины. Всего в комплекте около сотни деталей, а вот декаль на один вариант ВМС России с бортовым номером 28 или 82 - кому как понравится. В следующем номере журнала читайте анализ сборки этой новинки.



Советский бронетранспортер БТР-152Б1

МАСШТАБ 1:35

Фирма СКИФ 209

Появился первый вариант из заявленной ранее линейки моделей БТР-152. В комплекте свыше двухсот деталей, декаль на несколько вариантов, подробная инструкция. Весьма украшают комплект резиновые шины с реалистичным елочным протектором и пластина с ФТД. Дизайн модели типичен для СКИФА, например, кузов дан отдельными панелями. В целом стыковка и проработка деталей у модели отличные. На снимке - модель, собранная «из коробки» по просьбе редакции А. Гришным, читайте его донесение на странице 18.



Пехотинец войск СС, весна 1943

МАСШТАБ 1:16

Автор Владимир Пирогов

Владимир Пирогов предлагает сделанную им фигурку пехотинца войск СС. СС-ман обут в ботинки, поверх шинели надета маскировочная куртка. Вооружен он карабином Маузера, из амуниции отдельные детали имеются скатка, подсумок, каска, штык-нож, фляжка, сумка и коробка с противогазом. Рекомендуюемый вариант окраски фигурки - весенне-осенний. Все детали набора, а их 19, отлиты из эпоксидной смолы без пластификатора. Заинтересованным такой фигуркой предлагаем обращаться к автору:

353691, Краснодарский край, г. Ейск, ул. Красная, 59-82, или по телефону (86132) 4-69-52 (вечером).

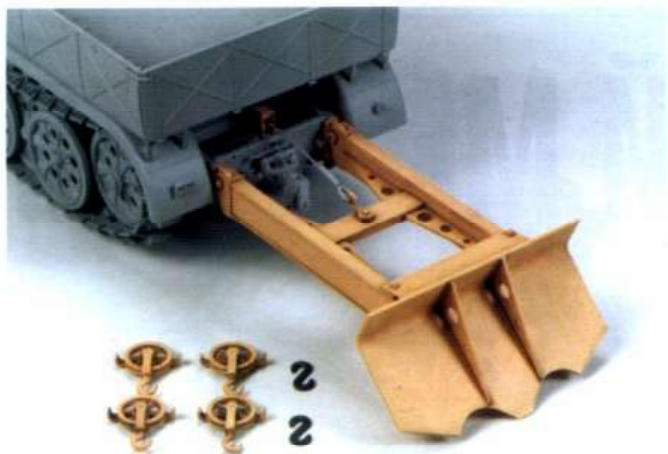


Конверсионный набор для Т-26

МАСШТАБ 1:35

Фирма HOBBY-TECH 35020

Данный набор фототравленных деталей позволяет конвертировать модель двухбашенного танка Т-26 поздних выпусков (ЗВЕЗДА) в пулеметный или пушечно-пулеметный танк ранних выпусков, 1932-1933 годов, с клепаной конструкцией корпуса и башен. В наборе есть подбашенная плита, накладные плиты с головками заклепок, надмоторная решетка и еще масса других деталей. Заказы принимаются по телефону/факсу в Москве (095) 397-72-76.



Tank Recovery Accessory Set for 18ton Half-Track.

МАСШТАБ 1:35
Фирма TAMIYA 35243

Для тягача FAMO (35239) выпущено дополнительное оборудование, которое с 1945 г. использовалось для эвакуации особо тяжелой техники (танков «Тигр» и «Пантера»). Оно включает в себя большой сошниковый упор, раму для его навески, блоки и крюки для тросов. Смонтированное на модель приспособление увеличивает ее длину до 313 мм!



Башня для БМП-1М

МАСШТАБ 1:35
Фирма SP DESIGNS 071

Украинская фирма делает конверсионный набор для модели БМП-1 (ITALERI/ DRAGON). Детали набора боевого модуля «Кливер» отлиты из полиуретановой смолы. В прилагаемой инструкции есть фото реальной машины, схема сборки и рекомендации по окраске. Набор можно приобрести, обратившись по адресу: SP DESIGNS, а/я 106, Кривой Рог, 50000, Украина, или по E-mail: vak @ alba.dp.ua



Грунт для диорам

Фирма ПОЛИГОН

Фирма предлагает использовать в строительстве диорам любых масштабов каменную крошку. Ею можно имитировать различные типы грунтов. Представляемый материал помещается на основание диорамы после нанесения клеящего состава. Крошка рассортирована на семь фракционных составов – от мельчайшей пыли до камешков 5-10 мм. Палитра цветов самая разнообразная. Пакуется «почвогрунт» в полиэтиленовые пакетики 40x60 либо 50x70 мм. Телефон (факс) в г. Екатеринбург – (3432) 12-71-44.



German Tiger I w/Commander and His Crew

МАСШТАБ 1:35
Фирма TAMIYA 89562

Лимитированной комбинацией старого и нового TAMIYA пытается расширить гамму своих миниатюр в масштабе 1:35. Новые фигурки экипажа живописно разместились на крыше старого доброго Tiger I (35146). Декали в комплекте весьма оригинальные, именные. Используя, например, номер «007» и покрыв танк циммеритной обмазкой, получаем машину небезызвестного М. Виттмана.



T-VI «ТИГР»

МАСШТАБ 1:35
Фирма ЗВЕЗДА 3553

Впервые на территории нашей страны появилась модель грозного «Тигра» в отечественной упаковке. Да-да, именно в упаковке. Строгая надпись и отливки деталей недвусмысленно указывают на то, что модель отлита с использованием оснастки фирмы ITALERI. Данный «Тигр» – машина первых серий выпуска с цилиндрической командирской башенкой и прочими признаками. Всего в комплекте свыше 200 деталей, декаль от ТРА-ВЕРС на один вариант.



Подставка для моделей

МАСШТАБ 1:72
Фирма ЗВЕЗДА 7235

Ее использование позволит увидеть Вашу авиамодель в новом свете. Предназначена для масштаба 1:72, но и для небольших самолетов в 1:48 тоже подойдет. Надо лишь в фюзеляже модели прорезать паз 2x7 мм для кронштейна. Размер основания подставки 60x90 мм, высота в сборе 100 мм, форма упаковки – лепесток. Кронштейн выполнен прозрачным, а основание имеет изнутри матовую поверхность.



Кабина для истребителя Як-3

МАСШТАБ 1:48
Фирма НЕОМЕГА С4811

НЕОМЕГА порадовала любителей Як-3 от EDUARD – набор предназначен именно для этой модели истребителя. На восьми отливках размещено 13 деталей для оформления кабины истребителя: стенки кабины с оборудованием, спинка и чашка сиденья, педали, радиостанция и многое другое. Материал, из которого отлиты детали, легко обрабатывается ножом.

Адрес фирмы:
107392, г. Москва, ул. Знаменская, 21-89

ПРОЗРАЧНЫЙ МЕРСЕДЕС



ОБЗОР

8

СЕНДМАСТЕР №15 апрель-июнь 2000

Максим Лаптев

«О! ПРОЗРАЧНЫЙ КУЗОВ!», - воскликнул я, открыв коробку с гоночным Mercedes CLK-GTR. «Интересно, а как будут смотреться необычные декали команды Sportswear в таком случае?» - уже подумал про себя, вообразив готовую модель. Некоторое представление об этом давало оформление коробки - вместо обычного тамиевского рисунка помещена фотография готовой модели на темном фоне, что, на мой взгляд, несколько скрадывало детали изображения. Не откладывая дело в долгий ящик, я решил воочию убедиться, как выглядит начинка этого призрака, прикрываемая лишь двумя юными фигурами, съезжившимися совсем не от напора набегающего воздуха.

Анализ содержимого коробки выявил полное тождество деталей с предыдущими комплектами тамиевских «Мерседесов» под №№ 24195 и 24201. Разница лишь в вышеобозначенном кузове. Декаль в наборе одной из команд CLK, рекламирующей спортивную одежду. (Машина с бортовым номером 12 успешно выступала в 1997 году в возрожденном мировом чемпионате GT1. На

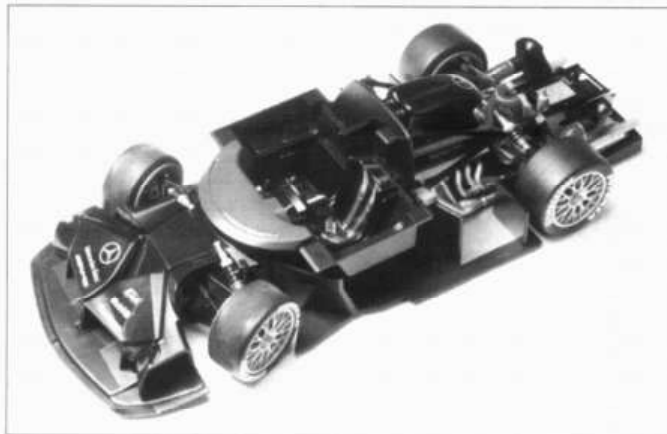
шестом этапе она пришла первой, а на седьмом этапе в Японии, на автодроме Suzuka, - второй.) Как видите, в принципе различий между моделями нет, кузов можно покрасить, и получится одна из обычных «Серебряных стрел». Но если оставить кузов прозрачным, то будет видно, что туда смогли впихнуть умельцы из Штутгарта, - вот в чем прелесть-то!

Сборка CLK-GTR началась строго по инструкции - с элементов подвески и агрегатов мотора (Фото 1). Здесь поражает цветовая гамма этих деталей, пришлось повозиться - где клеил уже окрашенные узлы, а где и закрывал масками из скотча, чтоб не закрасить соседний участок. Затем настал черед монтажа платформы кузова и кокпита. При сравнении фотографий реальной машины и модели заметил, что надпись Warsteiner на сетке воздухозаборника под передним бампером в комплекте никак не отражается. Из прилагаемого куска сетки подразумевалось вырезать решетку и вклеить безымянной на место. Вырезал из скотча трафарет надписи (взяв за образец шрифт декали для лобового стекла) и надул из аэрографа

на заранее вырезанную по форме проема сетку белой краской (Фото 2).

У «cristall clear» кузова все же есть ряд элементов, которые необходимо покрасить, -

совок воздухозаборника на крыше, задний бампер, антикрыло. Для их покраски я использовал аэрозольную краску (в баллончиках). Конечно, прямо из упаковки красить не-



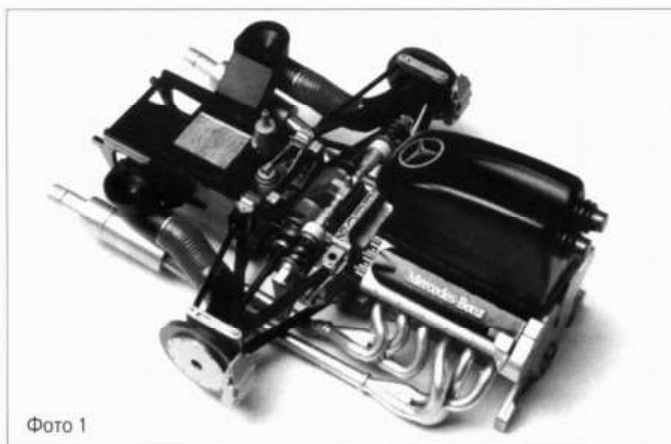


Фото 1

большие детали неудобно, факел распыла и расход большой, да и подобрать нужный оттенок невозможно. Поэтому я беру баллон, взбалтываю краску и ссезиваю ее в подготовленный флакон, при этом держу флакон под таким углом, чтобы струя ударяла не прямо в дно флакона, а как бы размазывалась по стенке. На головку распылителя нажимаю плавно и подаю краску очень небольшими порциями, нахожусь при этом на свежем воздухе (балконе). Если кто последует моему совету, прошу помнить, что давление в баллоне сильное и нужно соблюдать осторожность при работе с ним. Наведив нужное количество, нужно немного подождать, пока из краски не выйдет весь газ и она не перестанет пениться. После этого можно заливать в аэрограф и красить. Загустевшую краску можно разбавить нитрорастворителем № 646.

Известно, что декали на неокрашенный пластик ложатся плохо, поэтому кузов я покрасил прозрачным гляцевым акриловым лаком на два слоя. Но предварительно закрыл все отверстия и низ кузова масками, чтобы туда не попали капельки лака и не образовали матовый налет. Затем на просохший кузов начал переводить декали с юными особами, которые так восхищают зрите-

лей. Вырезанный по контуру элемент изображения опускается на несколько секунд в теплую воду (40-50 градусов), при этом спички с накрученной ватой и салфетка TAMIYA Modeling Wax уже под рукой (Фото 8). Пока декаль мокнет в воде, я беру кузов, подношу ко рту и едва не касаясь губами дышу на то место, куда помещу декаль. От дыхания кузов в том месте слегка нагревается и осаждаются мельчайшие капельки влажного конденсата. Быстро достаю декаль и помещаю ее на кузов. Соприкасаясь с влажной и теплой поверхностью, декаль становится эластичной, хорошо облегает любую изогнутую форму кузова, когда ее обминаю салфеткой и тампоном. Такой метод я называю «эффектом отпотевания», он особенно меня выручает, когда я сталкиваюсь с участком кузова модели сложной формы.

Еще одним из интересных моментов процесса «декалемания» был перевод надписей на покрышки колес. Вырезав претензионную надпись из листа (Фото 3), после обычной процедуры макания в воду, прикладываю к колесу. Убрал тампоном капельки (Фото 4) и снял пинцетом подложку (Фото 5). Затем еще раз промокнул остатки воды (Фото 6), и колесо готово (Фото 7).



Фото 2

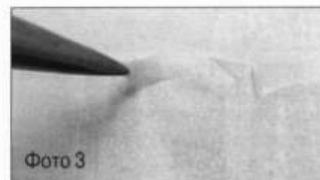


Фото 3



Фото 4



Фото 5



Фото 6



Фото 7

Street-version Mercedes CLK-GTR, выпущенный серией в 25 экземпляров. Это несмотря на то, что «отпускная цена завода-изготовителя» составляет «от 1200000 у. е.».

Р. С. Автор выражает благодарность Андрею Качееву за предоставленную консультацию при работе над текстом статьи.



Фото 8

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: Mercedes CLK-GTR Sportswear - Full view, TAMIYA 24206, 1:24.

КРАСКИ: TAMIYA аэрозоль: TS17; акриловые X18, X20, X22, X26, X27; эмалевые: X1, X2, X10-X13, X22, XF1, XF10, XF16, XF63.

АКСЕССУАРЫ: TAMIYA: Compound (87021), Masking Tape (87032), Modeling Wax (87036); HUMBROL: Decal Fix.

ЛИТЕРАТУРА: «Автомир» № 5, 1999 г. TAMIYA Model Magazine №72, 1998 г.

ЛЕТАЮЩИЙ ОТЕЛЬ



ДЕТАЛЬНЫЙ ОБЗОР

10

СТЕНДАМАСТЕР №15 октябрь-ноябрь 2000

Валерий Сердюк

В ЭТОМ году состоялся очередной выпуск в Академии моделизма. Корея показала, в который раз, высший пилотаж на очень тяжелых машинах. Опять и снова шикарная реклама фирме Boeing. Целых четыре версии тяжеловесов: C-97A, KC-97G, KC-97L, ну и, естественно, B-337 Stratocruiser. Обойти вниманием пассажирского гиганта, на фоне сплошь всего военного, и мы не решились.

Всю свою историю компания Boeing активно применяла технологии, отработанные на бомбах, для развития коммерческой авиации. На последнем этапе II м. в. «Боинг» разработала транспортник C-97, используя несущие поверхности крыльев и хвостового оперения от B-29. Его первый полет состоялся в ноябре 1944 г. После войны машина была модернизирована в танкер для ВВС США. Серия C/KC-97 составила 888 штук. Модель 377, пассажирский вариант, совершил первый полет в июле 1947 г. 1 апреля 1949 г. компания «ПанаАм» ввела в эксплуатацию «Стратокрузер» на маршруте Сан-Франциско – Гонолулу. Главным преимуществом исполнения была его комфортабельность, превосходящая самолеты конкурентов («Локхид» и

«Дуглас»). «Стратокрузер» с его сдвоенным фюзеляжем вмещал 52-60 пассажиров первого класса, но мог предоставить более чем 100 посадочных мест при необходимости. Другим достоинством самолета был бар с креслами, расположенный ниже главной палубы, за основным крылом, и соединенный с «верхним этажом» винтовой лестницей. При длительных перелетах почти половина кресел могла раскладываться в спальные места, что принесло «Стратокрузеру» прозвище «Летающий отель». Из-за проблем с винтомоторной группой было построено небольшое количество машин – всего 56 экземпляров (по другим источникам – 150). Но стиль и роскошь самолета сделали его знаменитым и незабываемым.

Теперь на крыльях этого удивительного летательного аппарата перенесемся в мир моделей и совершим мягкую посадку на мой рабочий стол, где я две декады потратил на сборку этого великана. Зная, что сборка не создаст проблем, я решил украсить модель изюминкой в виде выпущенных в посадочной конфигурации закрылков. Благо они имелись в наборе как отдельные детали. Так что основная нагрузка ляжет на крыло. А по интерьеру

и сказать-то особо нечего. Тем более что интерьера пассажирского салона вообще нет, а кабина пилотов дана в упрощенном виде. Для того, чтобы через верхний ряд иллюминаторов не просматривалась нижняя палуба – в районе стойки бара, за крылом, – я в том месте приклеил кусок пластика. Получившаяся «палуба» надежно укрыла от косых взглядов всех желающих утолить жажду во время полета. Далее, восполняя пробел в инструкции, загрузил в носовую часть фюзеляжа балласт около 50 граммов.

После склейки половинок фюзеляжа рекомендую тщательно заполировать шов. Это необходимость, так как окраска самолета NATURAL METALL. Любой огрех в обработке пластика очень и очень

заметен. Помните об этом на протяжении всей работы. Кстати, качество («зеркальность») чистоты обработки пластика легко проверить при помощи алюминиевой пудры. Она легко втирается пальцем и легко удаляется ватным тампоном, увлажненным спиртом или бензином. Традиционно переразмеренные (правда, не очень много) задние кромки оперения легко сточились и заполировались. Хочу отметить одну интересную деталь конструкции самолета – горизонтальное оперение. У него как бы перевернутый профиль, т. е., если посмотреть на его сечение, верх более плоский, чем нижняя поверхность. Встретил я это впервые. Остекление кабины пилота шикарное и по форме, и по прозрачности. Искажение сведено к минимуму.





Стыковка, правда, потребовала подгонки к обводам фюзеляжа. Зная о подлости прилипания пластиковой крошки и мусора к стеклу изнутри, перед установкой стекла кабины фюзеляж был тщательно промыт и высушен. После этого заклеил все «прозрачности» маской (скотч) и отложил фюзеляж на некоторое время. Это некоторое время было потрачено (и совершенно не зря) на доработку крыльев, а точнее, на механизацию мотогондол.

«Внутри» крыла была проделана следующая работа – убраны (набившие оскомину) следы от толкателей в нишах основного шасси и сточена толщина задней кромки верхней половинки крыла по всему размаху закрылков. Сюда же была наклеена полоска пластика, имитирующая лонжерон, к которому в дальнейшем будут клеиться нервюры крыла. Далее, исходя из шикарных габаритов модели и ее весовых характеристик, я решил усилить узел крепления крыла к фюзеляжу. В корневую часть крыла (в верхнюю половинку) я вклеил по четыре отрезка пластика прямоугольного сечения (5х3 мм). Таким образом образовались два паза. В них в дальнейшем встанут «штатные» лонжероны, попарно выступающие с боков фюзеляжа (см. рис.1).

После склеивания половинок крыла устанавливаются габаритные огни. У меня они самодельные, из цветного оргстекла (правый – синий, как в инструкции). Элероны я «отделил» от крыла пропилами лезвием бритвы. Это самая простая часть работы. Теперь настал черед установки нервюр крыла и узлов навески (направляющие) закрылков. Нервюры нарезаны из «сыростирола» и приклеены к верхней половинке крыла (см. рис.2). Для каждого крыла по 12 нервюры. Посадочные места «вычислял» по линиям расшивки крыла. Кстати, на модели именно этих линий на крыле нет, так что и их выполнил скраблером самостоятельно, сверяясь с чертежами и фотографиями. Узлы навески закрылков (см. рис.3) – направляющие – нарезаны из листового пластика толщиной 0,5 мм (сечение 0,5 x 0,5 мм)



АРХИВ

Предлагаем вам взглянуть на оформление пассажирского салона. Справа видно оформление лестницы ведущей в бар. Ниже изображен Clipper America, регистрационный номер NC 1023V, в позднем варианте окраски самолетов PANAM – белоснежный верх, серебристый низ.

по пять штук на каждое крыло.

Сквозь получившийся «ажур» силового набора проходит силовая проводка (медная проволока разного диаметра). На направляющие приклеены «зубья» для удобства монтажа закрылка в выпущенном положении. Максимальный угол их отклонения – 45 градусов. Внутреннюю поверхность самого закрылка заклеил тем же тонким полистиролом, но предварительно установил во избежание прогиба «маяки», на которые и был уложен пластик. Не обошлось и без нанесения линий расшивки. В расчетных местах прорезаны сквозные отверстия под зубья направляющих. Передняя кромка верха закрылка сточена на радиус. Окраска внутрен-

ней поверхности крыльев под закрылками по инструкции – SILVER, но я предпочел классический желто-зеленый, для пушечного реализма.

Более всего на модели меня не устроила винтомоторная группа. Крой на крутых (в прямом смысле) боках, а особенно в районе «совков» радиаторов, довольно неаккуратный. Это усугубляется неровностями пластика. Так что пришлось все шкурить, подгонять и вылизывать еще на предварительном этапе сборки. В «совках» радиаторов удалены ребра, вставлена латунная сетка и установлены новые ребра из тонкого пластика. Для убедительности внешнего вида юбка капота «ощетинилась» створками. Здесь опять пригодилась тонкая пилка из бритвенного

лезвия. Поскольку створки отогнуты, площадь посадочного места у каждой мотогондолы уменьшилась. Для увеличения оной и для ликвидации образовавшейся щели к крыльевой части мотогондолы приклеена полоска пластика, отрезанного от корпуса фотокассеты. Ее диаметр – 25 мм – идеально подошел для этого. Во время всей этой возни, которая закончилась зашкуриванием мест подгонки, край во многих местах пришлось где восстановить, а где и прочистить. Для очистки линий рекомендую самый простой способ – острозаточенная деревянная зубочистка. Перед тем, как приклеить мотогондолу на место, в нее надо установить «пламенное» сердце. Установить легко и покрасить легко. А вот про тонировку мотора скажу особо. Всем известен способ – пройтись полусухой кистью с серебрянкой – заблестит «рубашка» цилиндров и других торчащих элементов, но я хочу предложить совершенно другой и более простой способ. Сейчас в продаже имеются всякие канцелярские атрибуты. Среди них есть некоторые, заслуживающие внимания других и более простой способ. Сейчас в продаже имеются всякие канцелярские атрибуты. Среди них есть некоторые, заслуживающие внимания других и более простой способ.

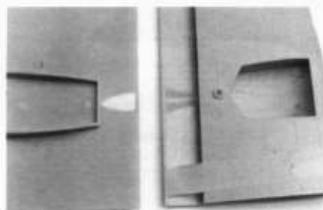
Кончик у пишущего узла достаточно тонкий, чтобы подбаться к самым укромным местам агрегатов двигателя. На высветление ребер и тому подобное ушло ровно 20 минут, и не надо мараить кисть да нюхать краску.

Выхлопные трубы моторов весьма непонятные. На фотографиях реального «Боинга» подобных я не обнаружил, они какие-то все не такие. То, что мы видим на модели, это очень обобщенный их образ. На обработку необходимо много времени, так как они собрали на себе все недостатки, какие можно, – следы толкателей, литниковый шов, утяжины и неровную поверхность.

Другая зубная боль – лопасти винтов. Уж очень они «без понятия» об аэродинамике. Для удобства обработки лопас-



Грани мотора оттонированы гелевой ручкой серебряного цвета. Просто и удобно.



Крылья (вид снизу). На левом крыле: зашкурена ниша шасси, заделано углубление налива мотогондолы, сточена задняя кромка. Нервюры, направляющие и лонжероны еще не установлены. Правое крыло (на нижней половине) – необходимо сточить толщину пластика задней стороны проема ниши шасси.

ти отпилил от втулки и шурупочкой придал им изящную форму. Отдельно лопасти винтов и красить удобнее. Устанавливал после покраски уже на штифты. На одном из моторчиков я не выдержал и зафлюгировал комплект. Чего не сделаешь ради красоты!

Упомяну скользко о том (с намеком), что винты на самолете могли стоять и другие, с прямыми законцовками.

Колеса – проработка ступицы и протектор – выше всяких похвал. Одним словом – академические. Но на передней паре покрышек имеются неприглядно-досадные следы от толкателей. Шпаклевать надо осторожно, чтобы не навредить рисунку протектора. Склеивая половинки основных колес, следите за направлением линий протектора. Это сделать легче, если вы будете ориентироваться на заусенцы от литника. Стопроцентная гарантия совпадения.

Стойки шасси – тоже загляденье, любо-дорого посмотреть. Обтачивание краев у передней створки носовой стойки и убираание орехов на створках основного шасси настроения не испортят.

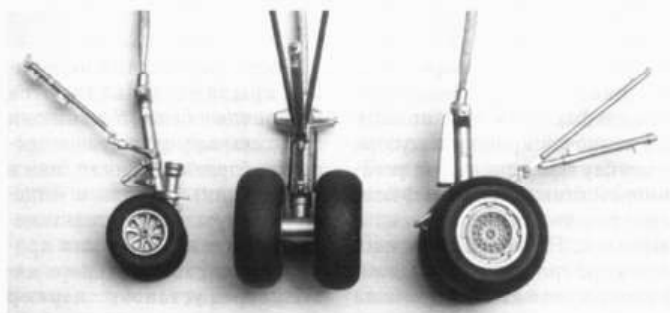
Ну а теперь о самом-самом, о покраске. Передо мной стояла задача: покрасить под цвет естественного металла. Задача достаточно трудная для мно-



Мотоотсек капота двигателя. Невнятные линии края обшивки и замки капота необходимо проработать резцом. Створки юбки капота пропильны лезвием бритвы. Изнутри с лепестков снята лишняя толщина пластика. Показан инструмент, которым выполнена работа.

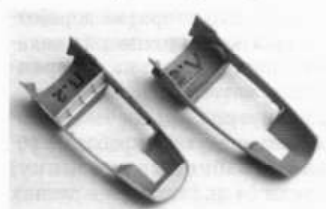


Мотоотсеки капотов: показан инструмент и стадии модернизации совка радиатора.



Отлично выполненные стойки и колеса шасси потребовали лишь аккуратной сборки и покраски.

гих моделестов, поэтому не лишне напомнить некоторые правила. Первое и главное – поверхность модели должна быть абсолютно без изъянов и следов обработки пластика. «Серебрянка» будет только усиливать (проявлять) самую крошечную ямочку, царапину или пятнышко. Для окраски поверхности модели «под дюраль» надо, по возможности, свести до минимума применение шпаклевки и работу наждачкой. А если уж без этого никак не обойтись, то имейте в виду, что задача облегчается только тогда, когда вы правильно подобрали зернистость шкурки и последовательность ее применения. В нашем слу-



Нижние половинки задней части мотогондол. Левая: сточены кромки на вырезе в задней части. Правая: установлена в хвостовые заглушка, наклеен силовой набор, высверлены отверстия в шпангоуте и установлена противопожарная перегородка.

чае потребуются еще под конец заполнировать поверхность. Попробуйте применить для этого замшу или полировочную пасту типа TAMIYA COMPOUND. Далее поверхность потребует тщательной промывки (про-сушки) и обезжиривания, для

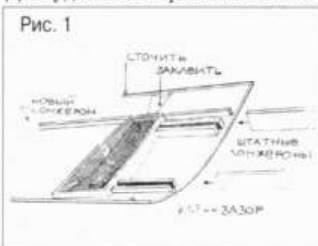


Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3

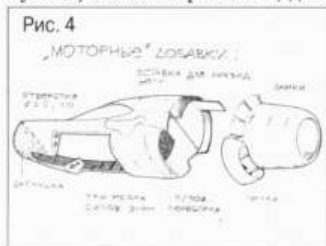


Рис. 4

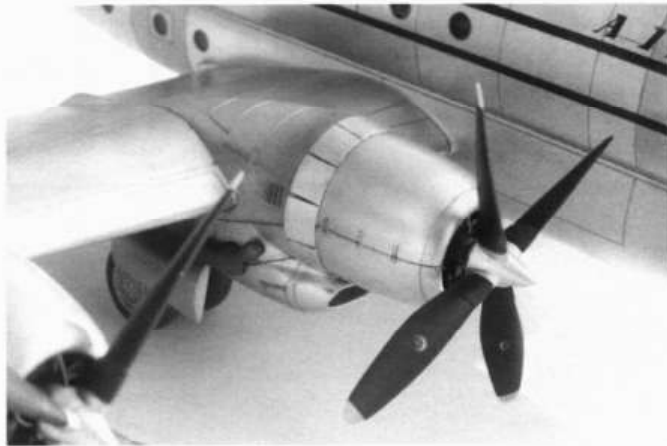


Верхние половинки задней части мотогондолы. Нарощенная часть мотогондолы легко ликвидирует щель (в положении отогнутых створок юбки капотов системы охлаждения двигателя). Ширина полукольца не более 4 мм.

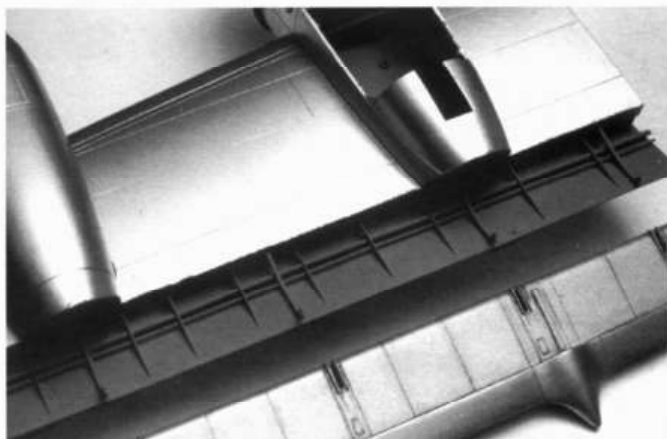
лучшей адгезии краски с поверхностью. Модель можно предварительно всю загрунтовать, чтобы скрыть следы склейки, но и в этом случае перед покраской нужно быть абсолютно уверенным в том, что поверхность идеальна. Проверить легко, как я уже говорил, если натереть поверхность просеянной алюминиевой пудрой. Осмотр поверхности производится только при хорошем освещении, и свет должен падать под острым углом. Затем, смыв слой «серебрянки», можно приступать к окраске. Краска разводится жиже нормы, и модель «проходится» аэрографом тонкими слоями (с просушкой каждого) на несколько раз. Когда последний слой просохнет, попробуйте снова натереть алюминиевой пудрой и пройдитесь по поверхности мягкой тряпочкой (например, фланель). Хорошего эффекта можно добиться, если вы некоторые участки поверхности заполняете, изменив направление движения, но для этого необходимо заэкранировать соседние площади полосками бумаги (но не скотча). Задувание лаком не всегда подходит, т. к. SILVER может потускнеть, и это испортит всю работу. Любое вводимое новшество потребует тренировок, т. е. теста где угодно, но не на модели. Несколько слов о тонировании поверхностей. Особенности покрытий «под металл» таковы, что на раскрое обшивки наблюдается эффект бликования грани. От этого модель выглядит не очень достоверно. Избежать этого легко, если «залить» все швы жидко разведенной акриловой краской. Излишки краски, попавшей на поверхность, удаляются влажным ватным тампоном, но не сразу, а тогда, когда краска начнет подсыхать. Есть еще один нетрадиционный способ, о нем я писал ранее («Белый аист дядюшки

Сэма» в №13). На этот раз применялась темно-коричневая краска сангина, но не в сухом виде, а в «мокрой». Для этого я раскрошил кусочек краски и полученный порошок развел спиртом. Заполнение швов делалось колонковой кистью первого номера. Излишки сангины удаляются после высыхания. Этот способ дает лучший эффект, чем акрил, так как, удаляя излишки с поверхности, дополнительно тонируются и участки вокруг швов. Другими словами, весь периметр листов обшивки выделяется легким тусклым налетом. Копоть от выхлопных патрубков выносил только на поверхность мотогондол, по крылу она еле заметна.

В заключение несколько слов о декалях. Деки у ACADEMY довольно жесткие и могут через несколько часов «ссыпаться» со своих мест, поэтому для верности необходимо применить DECAL FIX или жидко разведенный ПВА. И от того и от другого могут остаться



Двигатель готовой модели крупным планом. Швы слегка оттонированы.



Закрылки перед установкой на место. Виде силовой набор, добавленный мною.

ся следы, которые необходимо аккуратно удалить (смыть) влажной мягкой тряпочкой (но не ватой). Расправляя декаль и выгоняя из-под нее воздух, можно, не желая того, удлинить декаль (полоски и надписи PAN AM...). В этом случае отверстия в декали под иллюминаторы могут не совпадать с последними. Так со

мной и случилось. Пришлось дополнительно подрезать деки по периметру иллюминаторов. В комплект декали технических надписей нет, и наносить их или нет, используя свои запасы, - дело вкуса каждого.

Все! Модель готова, приписана, прописана, и можно продавать билеты на Гонолулу.



МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: B-377 Stratocruiser, ACADEMY 1603, 1:72, 135 деталей

КРАСКИ: TAMIYA эмалевые: X1, X10, X11, X18, X20, XF1, XF2, XF3, XF5, XF7, XF9, XF16, XF20, XF22, XF25, XF49, XF66; REVELL эмалевые: 90, 91, 99; HUMBROL эмалевая: HU11, HU56; MODEL MASTER: 1484, 1781.

АКСЕССУАРЫ: Decal Set, MODEL MASTER 1737; шпаклевки: HUMBROL Model Filler, TAMIYA Putty.

ЛИТЕРАТУРА: АвиО № 5, июль 1996 г. Авиация и Космонавтика, выпуск 17, июнь 1996 г. Scale Aircraft Modelling № 6, август 1997 г. Modell Fan № 10, 1999 г. The Aeroplane 16.12.1949 г. и 26.11.1954 г.

ВАЖНОЕ СООБЩЕНИЕ



ТЕХНОЛОГИИ

14

СЕНДМАСТЕР №15 апрель-июнь 2000

Игорь Калинин

ПОСЛЕ того как я окончательно определился с замыслом диорамы, составил план, нарисовал эскиз, поэкспериментировал с расстановкой моделей техники и фигурок на временном основании и определил размеры диорамы, можно приступать к изготовлению непосредственно самого основания.

Хочу сразу оговориться, что всё то, о чём будет рассказано

ниже, бесспорно, делать можно совсем не так. Здесь у каждого свои приёмы и рецепты. Я лишь на примере одной своей работы хочу описать материалы и методы, которыми пользуюсь.

Итак, основание диорамы. Для изготовления основания использовал пенопласт, изображённый на фото № 1. Этот пенопласт, применяющийся для упаковок, конечно, далеко не самый идеальный вариант, так как имеет структу-

ру в форме спрессованных шариков, при обработке ножом и наждачной бумагой они отслаиваются, что создаёт дополнительные трудности. Рекомендую тем, у кого есть возможность, использовать пенопласт, изображённый на фото 1 под № 2. Этот пенопласт имеет мелкоячеистую структуру, поэтому режется и обрабатывается прекрасно. А пыль, которая образуется в процессе обработки, можно сохранить и ис-

пользовать позже, для имитации почвы, например.

Для формирования рельефа на своей диораме я воспользовался шпаклёвкой на основе гипса. Можно применять и строительный гипс (алебастр). Только предварительно необходимо его просеять. Но у алебаstra есть одна неприятная, на мой взгляд, особенность для моделиста — имеет свойство очень быстро застывать (примерно за 3-5 минут). И я сомневаюсь, что за это время можно

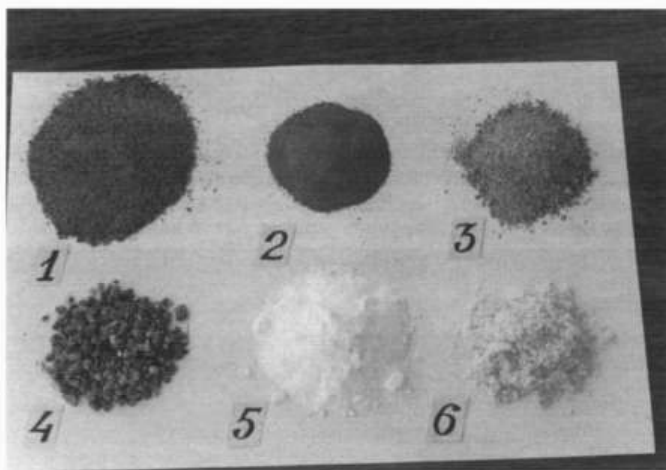


Фото 2. Исходные материалы для формирования грунта. По порядку: обычный песок, мелкий просеянный песок, размельченный гравий, мелкий гравий, сода пищевая, мелкие древесные опилки.

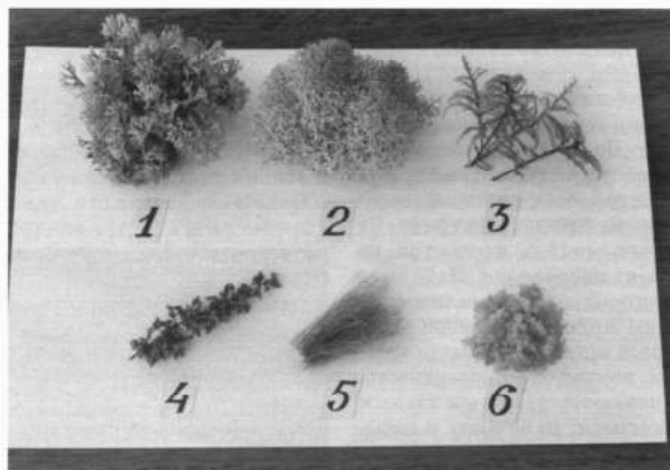


Фото 3. Исходные материалы для растительности. По порядку: два вида мха, два типа дикорастущей травы, расчесанная пакля, поролоновая крошка.

ОБ АВТОРЕ

Автор этой статьи неоднократный участник нашей «Галереи» и фотоконкурса «Пача». Руку мастера видно издали (даже из Японии) и поэтому мы обратились к нему с такой просьбой - рассказать на страницах нашего журнала о технологии изготовления поверхности диорамы в масштабе 1:35 на конкретном примере. Дело в том, что модели собирают многие, а диорамы делают далеко не все. Мы надеемся этой публикацией помочь преодолеть некоторым нашим читателям робость в освоении очередной ступени моделирования.

А теперь несколько слов о себе скажет сам Игорь: «Мне 31 год. Работаю электрослесарем на Пермской ГРЭС. Моделими занимаюсь с мая 1997 года - увидел на выставке в Перми (случайно) диорамы и модели бронетанковой техники в масштабе 1:35 (покрашенные!). Это настолько меня поразило, что я решил попробовать сделать такое сам. Честное слово, до мая 1997 года я даже не подозревал о существовании чего-либо подобного. Вот так, случай, можно сказать, привёл меня в мир моделей».

что-либо без спешки сделать, а тем более исправить. Я знаю только один способ увеличить время схватывания гипсовой смеси - добавить известь.

Шпаклёвка, которую я применяю, высыхает примерно в течение полутора часов. Так что времени для того, чтобы что-то дополнить или исправить, достаточно. Возможно, есть какой-нибудь иной способ торможения застывания алебаstra.*

Перед тем как нанести шпаклёвку на основание, я промазал его клеем ПВА и также небольшое количество клея добавил в шпаклёвку.

После того как с рельефом будет закончено, можно приступить к формированию структуры почвы на поверхности. Для этой цели я применил материалы, изображённые на фото 2. Грунт дороги изготовил путём комбинаций из обычного песка (фото 2, № 1), мелкого просеянного песка (фото 2, №

2) и размельчённого гравия (фото 2, № 3). По обочинам дороги - мелкие камешки (фото 2, № 4). «Почву», на которую потом были «высажены» различного рода растения, сформировал из смеси глины, соды (фото 2, № 5) и древесных опилок (фото 2, № 6).

Все компоненты «земли» помещались на поверхность, не смазанную клеем, это давало возможность исправлять ошибки, допущенные в работе. Клеем ПВА воспользовался только в последний момент. Сделал это так. Развёл клей водой до состояния, когда он стал похож на молоко. Из pulverизатора обрызгал всю поверхность земли. Таким образом, после высыхания этого раствора почва зафиксирована на поверхности основания. Можно залить это «молоко» в аэрограф, но надо быть внимательным и держать аэрограф на таком расстоянии от поверхности, чтобы струя воздуха, выходящая из аэрографа, не сдула незакреплённую «почву». Разбрызгиватель позволяет избежать этого. Единственное, на что я хочу обратить внимание, это на то, что после высыхания раствора клея на поверхности цвет почвы становится несколько темнее. После того как закончил с землёй, обработал торцы основания поверхности.

Наступило время «посевной». Трава - из поролоновой крошки (фото 3, № 6). Высокорастущую траву имитировал из льняной пакли, этот материал применяется для уплотнения резьбовых соединений, для устранения течи (фото 3,

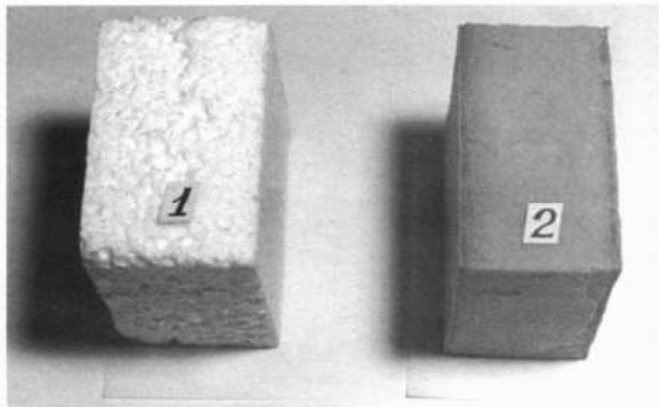


Фото 1. Крупнозернистый и мелкопористый пенопласт, используемый для основания диорамы.

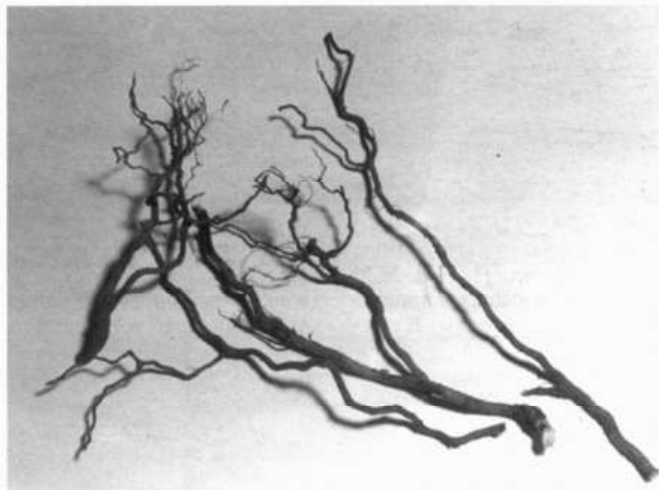


Фото 4. Высушенные корни малого кустарника хорошо имитируют стволы деревьев.

№ 5). Лён перед применением необходимо прочесать расчёской для того, чтобы удалить остатки оболочки стеблей (кострику). После этого нарежем лён на фрагменты разной длины. Пинцетом берём пучок, обматываем концы в ПВА и «садим» на поверхность. Момент «посадки» травы показан на фото 5. На фото 6 - фрагмент диорамы с «высаженной» травой и кустами, подготовленны-

ми к покраске. Кусты изготовлены преимущественно из мха (фото 3, № 1, № 2). Для разнообразия также использовал различные дикорастущие растения и поролоновую крошку (фото 3, № 3, № 4 и 6).

Стволы деревьев - это вымытые и высушенные корни крупнояй травы и мелкого кустарника (фото 4). Покраске они не подвергались, так как их цвет меня вполне устроил.

* Примечание редакции:

Добавление в гипс (алебастр) цемента позволяет увеличивать время схватывания смеси примерно до 20 минут.



Фото 5. Момент посадки «травы» из льняной пакли с помощью клея ПВА.



Фото 6. Участок готовой растительности перед покраской.

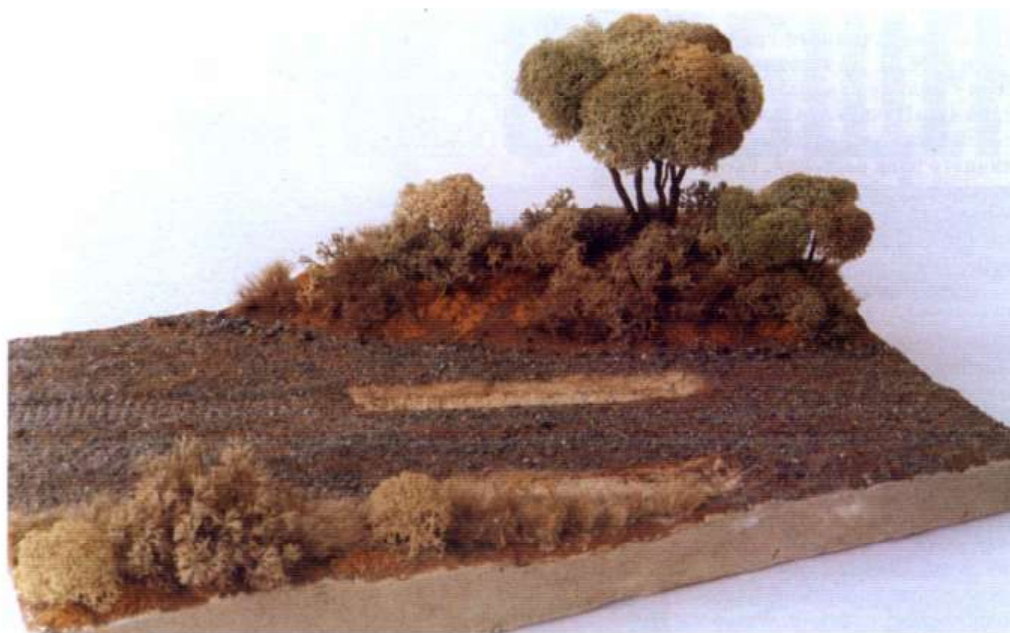


Фото 7. Общий вид законченного макета поверхности, готового к покраске. Два продолговатых углубления на дороге предназначены для гусениц танка.

Кроны деревьев изготовлены из кусочков мха (фото 3, № 2) путём окрашивания и приклеивания их к стволам. Я считаю, что это самый простейший способ изготовления моделей деревьев.

На фото 7 изображён практически законченный вариант

оформления поверхности макета. Две «пропелшины» в виде полос на дороге я оставил для дальнейшей установки на это место модели танка. Таким образом, потом можно будет имитировать погружение гусениц танка в грунт. Отпечатки танковых гусениц на почве

сделал при помощи гибких гусеничных лент, которые входят в набор модели танка. Естественно, что отпечатывать гусеницы на грунте необходимо до фиксации почвы на макете.

Покраску производим акриловыми красками фирмы

TAMIYA и темперными красками при помощи аэрографа, а также кистью.

Грунт на дороге окраске не подвергался, он и так хорошо передаёт естественный цвет.

При покраске деревьев, кустов, травы старался создать как можно больше разнообразия в оттенках зеленого цвета. С запылённостью главное не перестараться. Я лишь небольшим количеством краски XF55 дунул на обочины и на растения у дороги. Кое-где поставил кистью красные и жёлтые точки. Пусть это будут цветы или ягоды. По верхушкам травинки прошёлся полусухой кистью с XF55 и XF57. На этом работа над поверхностью диорамы завершена. Можно составлять технику и фигурки людей. Перед окраской фигурок я их несколько доработал - изменил у некоторых положение рук и поворот головы для придания большей естественности сюжетному замыслу композиции.

Так, например, у танкиста, сидящего на корме «Пантеры», правую руку вытянул несколько вперед, и голова у него не «родная», а из другого тамиевского набора (35188). Его



Фото 8. Участок абсолютно готовой поверхности, осталось установить технику и фигурки. Растительность и почва окрашены, а «щебёночное» полотно дороги сохранило естественный цвет исходных материалов.

же голова «пересажена» офицеру-всаднику, у которого левая рука «протез» – т.е. самодельная. Больше всего переделок пришлось вынести лошади, хорошо, что это животное терпеливое. Ее ногам, особенно копытам, постарался придать более изящный вид (в первоизданном виде это были ноги не скакуна, а обозного першерона). Удила, стремяна, и прочую упряжь изготовил заново из проволоочного нихрома, крашеной кальки и тонкого полистирола.

После покраски модели танка, фигурок, ящиков и канистр я окончательно разметил их месторасположение на диораме и приступил к их установке.

«Пантера», фигурки людей и лошади на моей диораме закреплены с помощью булавок. Для этой цели хорошо подходят булавки с шариком на головке (идут в комплекте с «Суперклеем», например). В днище танка, как можно ближе к гусеницам, просверлил два отверстия диаметром 0,7 мм. Установив танк со снятой башней на поверхность, вставил в отверстия булавки и, слегка надавив, отметил место для сверления отверстий уже в поверхности. Убрав танк, просверлил слой шпаклевки до пенопластового основания. Снова поставил танк на то же место и вдавил булавки до отказа, пока шарики их головок не прижались плотно модель к основанию. Для крепления каждой фигурки достаточно одной булавки, вклеенной в один из каблучков, при этом шарик на головке булавки я удалил. При вклеивании булавки в «обувь» старался, чтобы она была перпендикулярна каблучку со всех сторон. Тогда установить фигурку на основание будет легче. Лошадь с всадником массивнее, чем одна фигурка танкиста, поэтому ее я «подковал» на две булавки. Танкистов на корме «Пантеры» и аксессуары посадил на «Суперклей» - небольшой капли вполне достаточно для прочной фиксации, надо лишь в месте контакта зачистить краску до пластика острым ножом и обезжирить спиртом.

На этом работа над диорамой завершена, осталось аккуратно вставить основание в подготовленную рамку, к которой привинчена табличка с названием диорамы: «Важное сообщение».



Центральная часть диорамы – момент передачи важного сообщения из рук в руки.



Общий вид готовой диорамы «Важное сообщение».

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛИ: TAMIYA – GERMAN PANTHER TYPE G (35176), GERMAN TANK AMMO-LOADING CREW (35188), GERMAN TANK CREW AT REST (35201), GERMAN TANK ENGINE MAINTENANCE CREW (35180), GERMAN FUEL DRUM SET (35186), WEHRMACHT MOUNTED INFANTRY (35053)

КРАСКИ: акриловые TAMIYA: X11, X10, X18, XF1-XF3, XF5, XF10, XF15, XF24-XF26, XF52, XF55-XF60, XF64, XF65.

ЛИТЕРАТУРА: М.Барятинский. «Тяжелый танк «Пантера», «Бронеколлекция» № 2, 1997. М.Свирин. «Пантера Pz.Kpfw V», «Армада» № 5, Экс-Принт 1996. П.Липатов. «Униформа красной Армии и Вермахта», «Техника Молодежи», 1995. «Стендмастер» №№ 1,2,3,6,7,8,10,12.

БЫЛ ВО МНОГОМ ПИОНЕР НАШ КОЛЕСНЫЙ БТР



Андрей Гришин

Именно эти строки лаконично характеризуют знаменитый БТР-152. И действительно, это первый советский серийный колесный бронетранспортер, положивший начало целому поколению бронетехники и развитию отечественных мотострелковых войск.

Созданный в мае 1947 года в спецотделе КЭО ЗиС под руководством Б. М. Фитермана БТР-152 выпускался в различных вариантах до 1963 года. Всего была изготовлена 12421 единица «152-х» не менее 14 модификаций.

Модифицированный БТР-152В стал первым в мире серийным колесным бронетранспортером со сверхпрофильными шинами регулируемого давления. Он был своего рода лабораторией для отработки не только технических новинок в области автобронетехники, но и экспериментов по тактике ведения современного общевойскового боя.

Последние модификации были сняты с вооружения Российской Армии только в 1993 году, но на этом его карьера не закончилась. Есть документальные подтверждения об участии подобных машин в чеченской кампании на стороне боевиков.

О БТР-152 написано огромное количество книг и статей,

только перечисление которых займет отведенное для статьи место.

А мне БТР-152 запомнился как мелкомасштабная металлическая игрушка из серии «Советская боевая техника» и как неотъемлемый элемент фильмов о Великой Отечественной войне, где он играл роль немецких полугусеничных бронетранспортеров Sd.Kfz 251.

Когда же в юношеском возрасте я занялся стендовым моделизмом, то, естественно, не мог пройти мимо этой выдающейся машины. По воле случая, а может быть, и нет, но 152-й стал первой и самой любимой моделью в масштабе 1:35. И еще бы не любимой! Ведь на ее изготовление ушло пять лет жизни, четыре консервные банки из-под зеленого горошка, куча припоя и два паяльника. С этой моделью связаны воспоминания о моей курсантской юности, ведь начал я ее изготовление на первом курсе военного училища, а закончил на пятом. Все эти годы она путешествовала в утробе моей полевой сумки по учебным аудиториям и полевым позициям, постепенно осваиваясь в армейской среде. Можно сказать, что изготовлена она была именно «на коленке», отчего ценность ее, по крайней мере для меня, неисчислима в денежном эквиваленте. Хотя

желающих приобрести было в избытке. Особенно народ привлекало консервное прошлое, супердетализировка и подвижность мельчайших шарнирных элементов корпуса и ходовой части. Ведь даже рессоры, выполненные из белых лезвий типа «Балтика», прогибаются от воздействия на них нагрузки, а десантные бойницы, жалюзи радиатора, фаркоп и многие другие более крупные элементы далеко не статичны.

Естественно, появление на модельном рынке БТР-152 в масштабе 1:35 не оставило меня равнодушным. Товарищи с Украины вылили, можно сказать, бальзам на душу, выпустив свою версию этой машины. Посему разбор содержимого коробки мне и хотелось бы поделиться с читателями, одновременно высказав свои немногочисленные критические за-

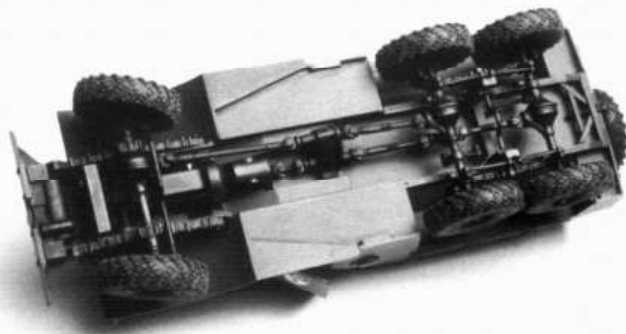
мечания в адрес фирмы-производителя.

Итак, сборка доставляет большое, даже огромное удовольствие ввиду хорошей сопрягаемости деталей, но нельзя слепо верить инструкции по сборке, так как имеются опечатки в нумерации деталей (2D-8A), что мною было обнаружено чисто случайно, так как знание матчасти позволяло угадывать элементы конструкции и без схемы.

Размещение правых тормозных камер задней тележки не соответствует действительности, они должны зеркально отражаться с левыми.

На правом чукле переднего моста (деталь 13A) не выполнен четырехгранный крепеж поворотного кулака (деталь 7A), что негативно повлияло себя при сборке.

Полностью отсутствуют вы-



АРХИВ



Самодельная модель БТР-152, сделанная автором много лет назад из жести. Колеса взяты от КАМАЗА 4310 в масштабе 1:43.

хлопная труба и глушитель, видимо, это результат простейшего «форсирования» двигателя, ведь известно, что система выпуска поглощает до 10% мощности.

Пристальное изучение интерьера бронекорпуса выявило отсутствие хотя бы имитации проемов бойниц, рычагов управления, присущих армейским вездеходам, а также ветровых стекол, что было незамедлительно восстановлено. Однако последние, то бишь стекла, решил вставить попоходному. А смотровые люки (реснички) сделать открытыми, так как при боевом положении стекла укладываются внутри машины, освобождая место для 160,5 мм блок-триплексов Б-1. Радиостанцию Р-113 мне обнаружить не удалось. Умеют же прятать!

На фасаде корпуса не были замечены, ввиду их полного отсутствия, антенный ввод, водосточные желоба над дверьми и шесть крюков крепления тента. Фары явно не ФГ-113, слишком мелковаты, видимо, от мопеда.

При детальном изучении надписей на покрышках колес бросился в глаза слишком крупный шрифт обозначений, не вяжущийся с 35-м масштабом. Не соответствует действительности дюймовое обозначение размера колеса. Вместо размера 12х18 указан размер 12х10. Неверно нанесена стрелка направления вращения колеса, или рисунок про-

тектора не соответствует стрелке (кому как нравится). Еще раз напоминаю, что протектор у этих шин самоочищающийся, следовательно, вершина «елки» должна быть направлена вниз, по направлению вращения колеса, при движении БТР вперед. С этим приходится бороться постоянно при проведении осмотра техники в войсках. Для придания колесам более реального вида их необходимо обработать мелкой наждачной шкуркой. Хотя в армейской реалии их нередко подвергают обратному - начищают ваксой, что пагубно сказывается на самой резине, но благоприятно отражается в глазах высокого начальства.

В заключение хочется отметить, что данная модель может послужить отличной основой для создания огромного количества конверсионных объектов. Лично меня прельщает экспериментальный БТР-Э152В с равнорасположенными осями. Его нет даже в музее НИИБТ в Кубинке, так что приходится собирать материал по крупицам. Если кто-нибудь располагает чертежами - отзовитесь! А я в надежде на помощь завершаю данную статью.

P.S. Для ускорения работ по сборке модели я прибег к интеграции. Были востребованы знания и опыт моего коллеги - прапорщика Кравченко Дмитрия Григорьевича. Его золотыми руками были выполнены все шарнирные соединения новоиспеченной модели, что положительно сказалось на возможностях демонстрации внутреннего интерьера машины в целом и на качестве модели в частности. За что ему от моего имени - благодарность с занесением в печатное издание.



МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: БТР-152В1, 1:35, СКИФ 209.

КРАСКИ: ТАМИЯ акриловые: XF1, XF9, XF16, XF51, XF59.

АКСЕССУАРЫ: Шпатлевка ТАМИЯ PUTTY.

ЛИТЕРАТУРА: Руководство по материальной части и эксплуатации колесных бронетранспортеров БТР-152В, БТР-152В1 и БТР-152К, М-1969 г.
Е. ПРОЧКО. «БТР-152», монография, «Техника и вооружение», март 1999 г.



ЖУРНАЛЬНЫЙ ОБЗОР

INTERNATIONAL PLASTIC
MODELERS' Journal
VOLUME 12, ISSUE 2 January/February 2000
Brown Water Navy - PBR Mk II



Willie Jeep Walk Around
1700 Jeep's Air
Rescuing Civilianized Kite
Planes of Prime Grand Canyon

Rules and Categories
for 2000

IPMS/USA,
январь-февраль 2000

Начинается номер с читательской почты, затем обзор книг. И опять здесь много польских. В рубрике «ФОТОЭССЕ» показан джип времен второй мировой со всех сторон. Затем рассказ о постройке тамбовского катера PBR MkII, модель заняла второе место на прошлогоднем чемпионате ИТСМ в США.

Интересен репортаж из авиамузея «Planes of Fame», расположенного недалеко от Великого Каньона. Среди его экспонатов раритетный P-51A, одномоторный самолет для камикадзе Ohka, Bf-109G-10 и многое другое, в том числе и летнопригодный гофрированный Ford 5-At Trimotor тридцатых годов. Еще есть краткие рецензии на новинки, вопросы-ответы, клубные объявления и «Галерея». Ее открывает модель Су-9 (MPM, 1:72), а завершает фотоколлекция пожарных самолетов.



TAMIYA MODEL MAGAZINE
Выпуск 80,
июнь-июль 2000

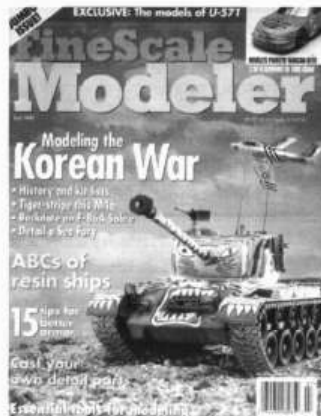
Журнал начинается с модельных новостей, они размещены на 6 страницах, затем книжный обзор (тут, кстати, они отмечают всплеск полиграфической деятельности в Польше).

Анализ сборки Mercedes CLK-GTR прошлого сезона (TAMIYA, 1:24) отведено 3 страницы.

Затем целых 20 страниц отдано авиации в сорок восьмом масштабе – новинкам Ju-87G2 (HASEGAWA), B-25B (ACCURATE MINIATURES), и A-1J (TAMIYA), и старой модели B-25J (REVELL/MONOGRAM).

Танковые войска представляют M551 Sheridan (JAGUAR, резин-кит) и M10 (AFV CLUB).

Завершают номер короткие рецензии на новинки и обзор аксессуаров. Читательской галереи на этот раз в номере нет.



FINE SCALE MODELER,
июль 2000

Центральной темой июльского номера стал полувек юбилей с момента начала войны в Корее (25 июля 1950 - 27 июля 1953). Большая историческая статья кроме фотографий насыщена сопутствующими темами - библиографией, кинотрагедией и анализами и конверсиями некоторых моделей этого периода. В разделе технологичный есть советы по работе с броне-моделями, как пользоваться основными инструментами, как конвертировать фигурки солдат и секреты литья деталей из полимерных смол. В обзорах моделей рассматриваются следующие образцы: крейсер USS Salem (резин-кит, 1:350), бомбардировщик B-25B (Accurate Miniatures, 1:48), гоночный Pontiac (Revell, 1:24), самолет SWS/Flak 43 (ITALERI, 1:35) и M10 (AFV CLUB, 1:35), истребитель первой мировой войны Albatros D.Va (EDUARD, 1:72) и в этом же масштабе тамбовский Mosquito FB MK.VI/NF MK.II. Кроме этого в номере рассказ о том, как делали немецкую сумбарину U-571 для съемок фильма. Студия «Юниверсал» заказала ее в двух экземплярах в масштабах 1:20 и 1:51!



MODELL FAN,
№6, 2000

В авиаразделе номера: материал о доработке F6F-3 Hellcat (HASEGAWA, 1:48) с анализом аксессуаров для его моделей от разных фирм, рассказ о постройке Boeing 747 (1:72) с шикарными фотографиями, обзор вертолета AS-332 Super Puma (ITALERI, 1:72) с констатацией того, что декали у испанского варианта переразмерены. Далее идет блок модельных новостей, репортаж с международной выставки фигурок (прошедшей в Сент-Винсенте, Италия). Статья о прототипе модели экраноплана «Орленок» (REVELL) помещена в самом центре журнала. Танковый масштаб представляют анализы сборки двух алановских моделей – Pz.Kpfw.III и Marder IID. Да вдобавок танковоз Faun L-900 (резин-кит от SMA). Автомотораздел представляет обзор мотоцикла Yamaha YZR 500 Antena 3 (TAMIYA, 1:12). Еще очень интересна конверсия двух италовских грузовиков Mercedes 2244S в сочлененный сверхтяжелый автопоезд, автор потратил на ее изготовление свыше 530 человеко-часов на протяжении двух с половиной лет.

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЖУРНАЛЫ

20

СТЕНДАСТЕР №15 апрель-июнь 2000



МАГАЗИН «ЦЕНТР АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ»

при Центральном доме Авиации и Космонавтики
г. Москва, ул. Красноармейская, д. 4, проезд ст. М «ДИНАМО»
далее троллейбусом №12, 20 до ост. «АЭРОВОКЗАЛ»

САМЫЕ НИЗКИЕ ЦЕНЫ В МОСКВЕ!
модели и аксессуары «ACADEMY», «TAMIYA», «REVELL», «ЗВЕЗДА», книги, журналы,
видеофильмы, CD по авиации, флоту, бронетанковой технике, авиационная серия «POLIGON»
E-mail: aerospace-centre@mtu-net.ru Контактные телефоны: 212-02-78 fax 212-73-01
Часы работы: с 10-00 до 19-00; обед с 13-00 до 13-45. Воскресенье с 10-00 до 17-00

ООО «Моделист» – официальный представитель фирмы
ACADEMY в России.

ACADEMY
HOBBY MODEL KITS



Широкий выбор сборных моделей и аксессуаров.
Производим и продаем клей и краску для моделлистов.
Организована доставка по России. Приглашаем к сотрудничеству.

www.modelist.dux.ru, E-mail: modelist@mail.lanck.net
Почтовый адрес: Санкт-Петербург, 195213, а/я 31
Тел./факс (812) 528-74-75

МОДЕЛИЗМ

ЕЖЕМЕСЯЧНАЯ ГАЗЕТА
ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ ТЕХНИКИ И МОДЕЛИСТОВ

ОБЗОРЫ НОВИНОК МОДЕЛЕЙ И ЛИТЕРАТУРЫ,
ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ, ОТВЕТЫ НА ПИСЬМА
ЧИТАТЕЛЕЙ, РЕЦЕНЗИИ НА НОВЫЕ КНИГИ,
ПОЧТОВЫЙ КАТАЛОГ ДЛЯ ЗАКАЗОВ МОДЕЛЕЙ,
КРАСОК, КНИГ И МНОГОЕ ДРУГОЕ ВЫ НАЙДЕТЕ
НА НАШИХ СТРАНИЦАХ

НАШ АДРЕС: 125413, МОСКВА, А/Я 45

АДРЕС В ИНТЕРНЕТ:
<http://ershov.l-connect.com>
E-MAIL: ershov2000@mail.ru

ПОДАТЛИВАЯ ПАТТИ

Сергей Щепалин

РАБОТА с пластиковой моделью — это всегда нелёгкий труд. Чтобы его облегчить, изощрённые производители модельной продукции придумали множество различных приспособлений и аксессуаров. Об одном из них — шпаклёвке (putty) — мы и попробуем узнать поближе.

Шпаклёвка — незаменимая вещь в арсенале каждого моделиста. Практически любая крупная фирма-производитель моделей выпускает шпаклёвку под своей торговой маркой.

Наиболее известны и относительно доступны шпаклёвки фирм REVELL, ITALERI, TAMIYA, HUMBROL. Изредка встречаются образцы и более экзотичных производителей, например SQUADRON WHITE PUTTY или GUNZE SANGYO, но широкого распространения они не имеют. Имея такой большой выбор (к сожалению, не всегда в одно время и в одном месте) разнообразной шпаклёвки, всегда хочется выяснить, какая же из них лучше, дешевле, практичнее и т. д. Ведь в очередной раз покупая этот незамысловатый тюбик, мы руководствуемся либо собственным опытом, либо количеством денег в кармане, либо внешним видом упаковки (красивую упаковку выбирают чаще). Однако, оказывается, шпаклёвка различается не только названием и цветом, но ещё и различными свойствами, такими как эластичность, жёсткость, адгезия (способность прилипания к поверхности), время высыхания, трудоёмкость обработки, вязкость и т. д. И продукция разных фирм отличается друг от друга этими немаловажными свойствами. Можно сказать, что каждая шпаклёвка хороша по-своему и служит для своих конкретных целей. Найти универсальную шпаклёвку, которая будет отвечать всем требованиям, невозможно, да и не нужно. Целесообразнее иметь 2-3 разных вида шпаклёвки, чтобы окончательно облегчить себе жизнь, да и качество модели при этом только выиграет.

Ведь, согласитесь, неудобно италовской шпаклёвкой зашпаклевать очень тонкую

щель между деталями. Гораздо лучше её применить, например, там, где нужно зашпаклевать неглубокие следы от толкателей. В свою очередь, шпаклёвка TAMIYA более всего подходит для обработки клеевых швов и стыков деталей. Проще говоря, каждой шпаклёвке — своё время.

Здесь мы попробуем дать некоторые разъяснения о каждой шпаклёвке, с учётом их индивидуальных особенностей, и возможные рекомендации для работы с ними.

1. HUMBROL MODEL FILLER.



Упаковка 31 мл.

Производство — Англия.

Классическая шпаклёвка. По консистенции вязкая, светло-серого цвета, время высыхания — от 1 до 12 часов (в зависимости от толщины слоя). После высыхания достаточно жёсткая, усадки не даёт. Хорошо обрабатывается крупной шкуркой, окончательно шлифуется нулёвкой. Рекомендуется для зашпаклёвывания крупных отверстий. В некоторых случаях (при нанесении тонкого слоя) может отслаиваться. Наносится широким плоским металлическим шпателем. Долго держать тюбик открытым не рекомендуется.

2. TAMIYA PUTTY.



Упаковка 32 гр.

Производство — Япония.

Шпаклёвка с пастообразной консистенцией. Имеет наполнитель — алюминиевую пудру. Очень эластичная шпаклёвка, полируется до зеркального блеска, отлично проникает в самые тонкие щели. Для больших поверхностей и отверстий не годится, т. к. даёт усадку. Время высыхания — от 30 мин.

до 5-6 ч. (в зависимости от толщины слоя).

Более всего подходит для шпаклевания стыков и клеевых швов, а также для исправления мелких дефектов поверхности (царапин, неверного раскроя, щелей в фонарях кабин). Удобнее всего наносить тонкой кистью, смоченной в растворителе № 646. Держать тюбик открытым категорически не рекомендуется, т. к. может образоваться засохшая пробка.

3. GUNZE SANGYO MR. PUTTY.



Упаковка 30 гр.

Производство — Япония.

Самая жидкая по консистенции шпаклёвка (как гущенное молоко) жёлто-кремового цвета. Обладает отличной адгезией, после высыхания приобретает свойства пластика (жёсткая, приятна в обработке, отлично режется, точится, кроится). Сохнет относительно долго (8-12 ч.), зато после высыхания не даёт усадку. За счёт своей консистенции проникает в любые, даже самые мелкие щели. Данной шпаклёвкой можно выполнять широкий круг задач (шпаклевать дефекты поверхности, наращивать кромки деталей, заделывать небольшие отверстия). Наносить шпаклёвку лучше всего тонким металлическим шпателем, распределяя состав тонким слоем по поверхности модели. Обработанная грубой шкуркой шпаклёвка легко полируется нулёвкой. Держать тюбик открытым не рекомендуется.

4. REVELL PLASTO.



Упаковка 25 гр.

Производство — Германия.

Данная шпаклёвка имеет достаточно плотную консистенцию (иногда неоднородную).

При нанесении на поверхность тянется тонкими нитями, что, в общем, не очень удобно. Сохнет достаточно быстро (до 3 ч.), очень легка в обработке, но при некорректном отношении может крошиться.

Подходит более всего для устранения следов от толкателей пресс-форм, для выравнивания поверхностей. Эту шпаклёвку удобно наносить широким металлическим шпателем, с запасом толщины слоя. После высыхания шлифуется заподлицо с поверхностью.

5. ITALERI PUTTY.



Упаковка 30 гр.

Производство — Италия.

Шпаклёвка, по консистенции и свойствам схожая с предыдущей. Наносится легко, имеет неплохую адгезию и очень быстро сохнет (до 3 ч). После высыхания усадку практически не даёт, но обладает малой прочностью (т. е. легко крошится). Подходит для заделки небольших отверстий и выравнивания поверхности. Наносится широким металлическим шпателем. После высыхания легко шлифуется и полируется до блеска. Лучше всего применять на участках, не подверженных механическим воздействиям (внутри кабины, например).

Как видите, все перечисленные здесь виды шпаклёвок так или иначе отличаются по характеристикам друг от друга и каждая лучше подходит для определённых целей. Можно, конечно, обходиться и одной упаковкой, применяя её повсеместно, но вряд ли это облегчит вам жизнь. Грамотно подобранный набор из двух-трех разных шпаклёвок будет экономить время и влиять на качество работы. И если кажется, что купить три упаковки — дорого, то здесь есть один неоспоримый аргумент за: пользоваться ими вы будете ровно в три раза дольше.



ДВА В ОДНОМ

Сергей Голиков

ВСЕ любители германской бронетехники периода второй мировой войны рано или поздно сталкиваются с таким специфичным понятием, как циммеритное покрытие. В первую очередь возникает вопрос: чем и как наносить этот самый циммерит?

Как ни странно, соответствующий инструмент для этого лежал у меня под рукой в готовальне, среди прочих приспособлений для черчения. При небольшой его доработке и старании он и дал мне результат, о котором я мечтал.

Итак, речь идёт о циркуле, а вернее, о его разновидности – разметочном циркуле. Во всей его конструкции наибольший интерес для меня представляло центральное регулировочное колесо с ребристой структурой торца. Вот этот торец и будет рабочей поверхностью моего инструмента, которым буду наносить характерный циммеритовый рельеф.

Вдоволь налюбовавшись новеньким циркулем, я обрезал ему пилкой ножики под самые выступы фиксаторных гаек (рис. 1).

Отмечу, что существуют различные конструкции циркулей и у некоторых может потребоваться отгибание зажимов на ножках для снятия фиксирующих прокладок гаек (рис. 2).

Будущую рабочую конструкцию – регулировочное колесо, закреплённое на винтовой оси и с двумя гайками на краях, – отделил от ножек (рис. 3).

Треугольным надфилем немного углубил впадины накатки торца колеса, а вершины сделал более тонкими (рис. 4).

Таким образом, обработанное колесо оставляет после себя более чёткий рельеф циммеритного покрытия.

Это всё! Осталось колесо с гайками водрузить обратно на законное место. Вот вам и накатка для нанесения рельефа, вот вам и ручка, за которую при работе её можно держать. Словом, два в одном.

При необходимости, в считанные секунды, колесо с осью легко снимается, что даёт возможность залазить в труднодоступные места на модели (маска орудия, задний кормовой лист и т. п.). Для этой же цели можно применить и сам стержень, который имеет как раз подходящую по шагу резьбу.

Кардинальных отличий в способе нанесения обмазки, описанном в журнале «Стендмастер» № 9, нет. Следует лишь учесть, что в руках не «грабли», а накатка, которая требует несколько иного подхода к работе.

При изготовлении двух своих моделей, а это Tiger I (Fujimi, 1:76) и Tiger II (ESCI, 1:72), я использовал в качестве циммерит-



Одна из моделей автора, циммерит нанесен им по методу, который он описывает в статье. Этот Pz Kpfw VI Tiger II (ESCI, 1:72) несет маркировку 503 отдельного тяжёлого танкового батальона, Венгрия, осень 1944 года.

ной массы TAMIYA Polyster Putty (87027). Мне кажется, что она отлично подходит для этой роли и по сравнению со шпаклёвками других фирм даёт наилучший результат.

В заключение хотелось бы добавить только одно – лишь желание, помноженное на старание, даёт человеку необходимый опыт и неповторимый почерк. Об удовольствии и удовлетворении от результатов своего труда вообще говорить не приходится.

P.S Автор выражает благодарность своему коллеге Головашкину Э. С. за помощь в работе над статьёй.

ОТ РЕДАКЦИИ

Автор статьи живет в г. Владикавказе и является большим энтузиастом масштаба 1:72. Прочитав в нашем журнале материал о нанесении циммеритного покрытия на модель («Покрываем немецкий танк», № 9), он задумался над тем как сделать такое же покрытие, но в более мелком масштабе. Результатами своих раздумий и деяний он решил поделиться, по настоятельной просьбе своих друзей, со всеми читателями нашего журнала. Мы это только приветствуем и приглашаем всех остальных читателей поделиться своим опытом разрешения технологических вопросов, возникающих во время постройки моделей.

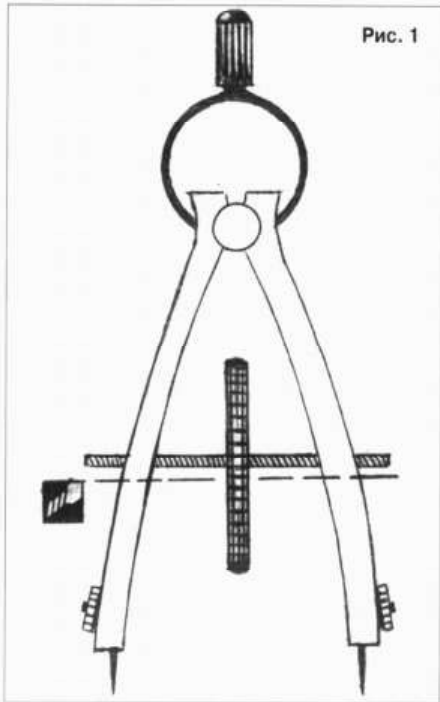


Рис. 1



Рис. 2

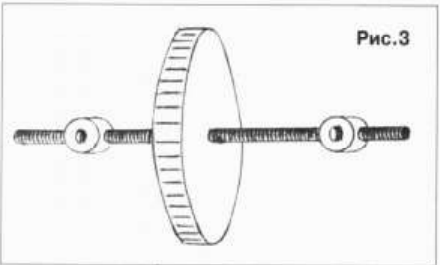


Рис. 3

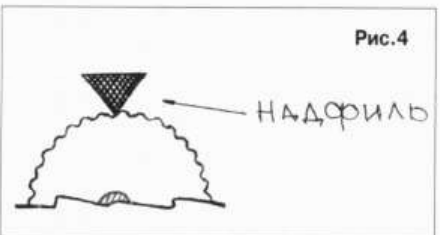
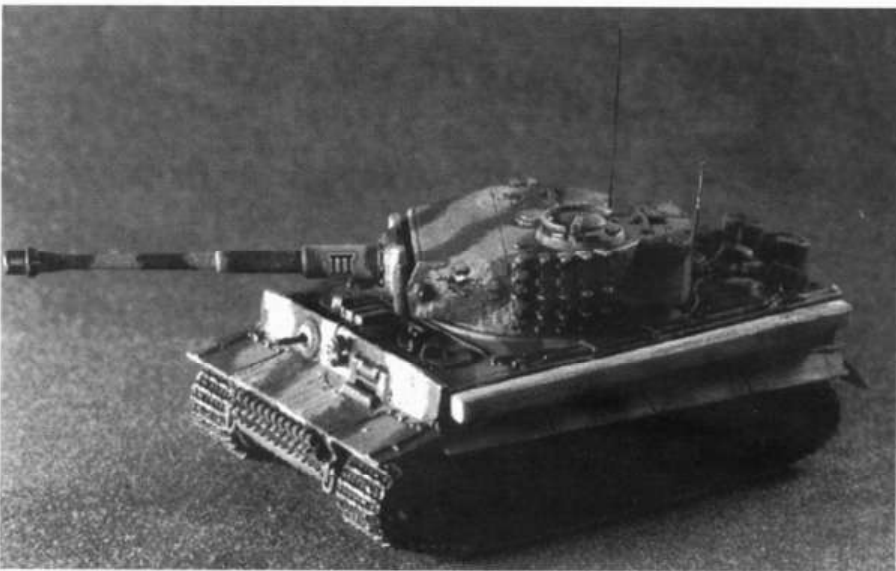


Рис. 4



Тот же самый Pz Kpfw VI Tiger II (ESCI, 1:72) из 503 отдельного тяжелотанкового батальона, Венгрия, осень 1944 года. Вид с другого борта.



Еще одна из моделей автора, покрытая циммеритом по его методу. Изображенный Pz Kpfw VI Tiger I (FUJIMI, 1:76) принадлежит 505 отдельному тяжелотанковому батальону, Белоруссия, весна 1944 года.



Тот же самый Pz Kpfw VI Tiger I (FUJIMI, 1:76), принадлежащей 505 отдельному тяжелотанковому батальону, Белоруссия, весна 1944 года. Вид с другого борта.

МОДЕЛИ ЧИТАТЕЛЕЙ ГАЛЕРЕЯ

ГАЛЕРЕЯ – это фотографии Ваших моделей. Высылайте нам фотографии своих работ, отпечатки должны быть на глянцевой бумаге размером 13х18 см, не менее. Каждую фотографию снабдите описанием: название работы, что за модель, масштаб, особенности сборки и окраски, укажите свое имя, фамилию и возраст. В одном номере журнала публикуется одна фотография от одного автора. Выбираются для публикации лучшие фотографии, и права на опубликованные фотографии принадлежат редакции журнала. По желанию авторов возможен возврат неопубликованных фотографий, при наличии упаковочного материала и оплаты. Адрес редакции: 630082, Новосибирск, а/я 3, Редакция, «Галерея».



**1. Мстислав Неудачин, 30 лет,
г. Ангарск, Иркутская область**

«Сентябрь 1941 года». Диорама (1:35) отображает один из драматичных моментов первых месяцев Великой Отечественной войны.



**2. Андрей Лежнев, 28 лет,
г. Северск-36, Томская область**

Фигурка стрелка-радиста весьма оживляет модель бомбардировщика He-111H-4 (REVELL, 1:48), сфотографированного на натуральном фоне.



**3. Сергей Беляев, 38 лет,
г. Санкт-Петербург**

«Охотник Ее Величества» Hunter FGA.9 (ACADEMY, 1:48). Модель собрана без доработок и окрашена красками GUNZE SANGYO и TESTORS.



4

**4. Алексей Белов, 21 год,
г. Ровно, Украина**

Композиция называется «Жизненные ценности американского пилота», а собственно модель – штурмовик A-1H Skyraider (TAMIYA, 1:48) – является призером Чемпионата Украины по ИТСМ в марте этого года.

**5. Александр Пировских,
г. Киров**

«Осенний привал». Диорама (1:35) насыщена фигурками, активно обсуждающими предстоящую боевую задачу.



5

**6. Михаил Мартынов,
г. Воронеж**

Модель бронетранспортера Universal с экипажем (TAMIYA, 1:35) собрана «из коробки».

**7. Олег Волков,
г. Сергиев Посад, Москов-
ская область**

«Швейцарец. 1476 год». Самодельная фигурка из белого металла (1:35).



6



7



**8. Евгений Бровин, 27 лет,
г. Северск, Томская область**
Танк Т-34/76 (МАКЕТ) и его экипаж
(ЗВЕЗДА) в масштабе 1:35.

8



9

**9. Павел Илюхин, 28 лет,
г. Обнинск, Калужская об-
ласть**

«САУ «Фердинанд», штаб 654 бата-
льона, Курская дуга». Модель само-
ходки (ITALERI, 1:35) конверсирова-
на в ранний вариант.

**10. Виктор Пукалов
г. Сочи**

Постоянный участник нашей «Галереи» на этот раз выступил в соавторстве с коллегой - Василием Аршиновым. Пусковая установка ЗРК С-75 (самодельная, 1:48) Виктора размещена на стартовой площадке, изготовленной Василием.



10

КНИГИ

Если Вы выпускаете книги и видеofilмы историко-технической и модельной тематики, обращайтесь к нам в редакцию: 630082 г. Новосибирск, а/я 3, «Стендмастер». Мы публикуем рецензию на ваши издания. Обязательно укажите адрес, по которому наши читатели смогут все это заказать.

ЖАРКОЕ НЕБО АФГАНИСТАНА

В. Марковский.
«Техника - молодежи»,
Москва, 2000 г., 100 стр., 2000 экз.



Афганистан! Кого не трогает это географическое название. Афганистан - наша Печаль, Боль и Память. После публикации в журнальном варианте (см. «Авиация и время») появилось новое издание. Тот же автор, но текст... И тот, и не тот. Исправлены неточности и ошибки, появились дополнения. В книгу вошли главы, рассказывающие об истребительной авиации, истребителях-бомбардировщиках и штурмовиках, главы о вертолетах Ми-8 и Ми-24. Текст иллюстрирован черно-белыми и цветными фотографиями, в т. ч. опубликованными впервые. Даются «боковики» на 41 аппарат. Приводятся схемы воздушных боев, а также карты с местами дислокации вертолетных частей. Показаны основные авиабазы и аэродромы Афганистана и их характеристики. Издание в основном посвящено тактике применения авиации. Не без юмора описан быт и условия жизни авиаторов. К сожалению, многое осталось «за бортом книги», но это позволяет надеяться на ее продолжение. Желаем автору успехов и будем с нетерпением ждать.



ОБОРОНА КАВКАЗА

М. Коломиец, И. Мощанский. Серия «Фронтовая иллюстрация». Москва: «Стратегия КМ», 2000 г., 80 стр., 1500 экз.

Во втором выпуске «Фронтовой иллюстрации» рассказывается об обороне Кавказа во второй половине 1942 года. Объясняются планы командования Вермахта и противостоящей ей Красной Армии. Приводятся карты общего хода боевых действий в этом регионе, таблицы наличия бронетанковой техники обеих сторон. Иллюстрируют описание сражений 98 фотографий и цветная вкладка с 12-ю проекциями танковой техники. Некоторая часть фотографий публикуется впервые в нашей стране. Это, например, расстрелянные бронепоезда 36-го отдельного дивизиона

и захваченная немцами после подрыва на mine «Катюша» БМ-8-36 на шасси ЗИС-6. Многие безымянные фотографии, ранее кочевавшие по страницам других изданий, обрели конкретную привязку к действительности - каждый снимок, опубликованный в книге, снабжен подробной подписью.



СОВЕТСКАЯ БРОНЕТАНКОВАЯ ТЕХНИКА 1945-1995 гг.

М. Баятинский.
«Бронеколлекция» №3 (30).
Москва: 2000 г., 32 стр., 4000 экз.

В первую часть справочника вошли главы, посвященные серийным танкам, БМП и БМД. Описание образцов техники в каждой главе расположено не по классам, а по хронологии принятия их на вооружение. Такая структура, кроме всего прочего, позволяет проследить развитие советской танковой конструктивной мысли. В ряде случаев после армейских обозначений боевых машин в скобках указываются номер объекта и (или) год принятия на вооружение модификации. Иногда, как, например, с танком Т-54, приводится более распространенное в литературе обозначение. В большинстве случаев указываются страны, куда экспортировались данные типы машин, и их количество на сегодняшний день. В предисловии указывается, что все тактико-технические характеристики, сведения о производстве, боевом применении и поставках за рубеж заимствованы из открытой отечественной и зарубежной печати. Графические проекции боевых машин, иллюстрирующие текст, даны в масштабе 1:72. На страницах обложки десять цветных проекций и рисунков техники, показывающих собой варианты окраски.



ВЕРМАХТ

М. Баятинский, М. Дмитриев
Серия «Танки второй мировой», книга III.
«Техника - молодежи», Москва, 2000 г., 60 стр., 3000 экз.

«Иллюстрированный альбом» - так называют эту книгу в предисловии издателя - посвящена бронетанковой технике Германии периода второй мировой войны. На первых листах помещена краткая (объемом две страницы) история бронетанковых сил фашистской Германии. Далее от самого последнего листа размещены черно-белые фотографии (75 штук) и цветные рисунки танков, бронемашин, самоходок в разных вариантах камуфляжа. Каждая фотография и рисунок сопровождается пояснительным текстом с указанием модификации, а иногда и принадлежности к конкретной войсковой части. После беглого

ознакомления с книгой возникает чувство, что это уже где-то было, и не раз. Действительно, в конце предисловия к книге честно говорится: «В нее собраны цветные рисунки художника Михаила Дмитриева, опубликованные в журналах «Техника молодежи», «Моделист-конструктор» и «Бронеколлекция» в течение семи последних лет». Что ж, ремикс, да и только.



ТАКТИКА ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ

А. И. Покрышкин.
Издательский дом «Сибирская горница»,
Новосибирск, 1999 г., 392 стр.

Причиной выхода этой книги стало вполне объяснимое стремление к изучению наследия А. И. Покрышкина. В данном издании приводится материал, который оставил Александр Иванович, по тактике истребительной авиации, проблемам воспитания и подготовки летчика-аса.

Большинство рисунков и схем, помещенных в книгу, сделаны его рукой. В оформлении использованы документы Центрального музея ВВС РФ, фотографии из личных архивов летчика-истребителя 104 гв ИАП В. В. Маслова, М. К. Покрышкиной, картины летчика-покрышкинца А. С. Закалюка. В приложении приводятся две брошюры аса I мировой войны Е. Н. Крутеня.



АВИАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

В. Кондратов, М. Хайрули.
«Техника - молодежи»,
Москва, 2000 г., 99 стр., 2500 экз.

Это издание - очень серьезная работа на данную тему. На поиски материала, его изучение и осмысление у авторов ушло несколько лет. Книга рассказывает об организации, становлении Красного Воздушного Флота, об авиации белых армий, о состоянии авиации Царской России в последний период I м. В. Дается описание стратегии и тактики боевых действий на фронтах гражданской войны. Приводятся многие ранее не известные факты.

Красные, белые, большевики, меньшевики, эсеры, анархисты, Чапаев, Колчак, Троцкий - аромат этой эпохи! Книга читается «залпом» и на одном дыхании. Текст иллюстрируют великолепные фотографии, приведены цифры воздушных боев и их описание. Скрупулезно подведены итоги боевой деятельности авиации. В приложениях даны проекции, сечения и ТТД на 11 аэропланов, приводится 51 вариант (в цвете) раскраски основных типов летательных аппаратов. Книга, естественно, написана не без политики, но, прочитав ее, ловишь себя на мысли - белых жалко, и еще (про политику) - в России все по-прежнему, как и 80 лет назад.



ТАНКИ ЛЕНД-ЛИЗА

М. Коломиец, И. Мощанский.
Серия «Танковые сражения».
Москва: «Экспринт»,
2000 г., 72 стр., 1500 экз.

Многие проблемы отечественной военной науки не раскрыты в печатных трудах до настоящего времени. Одним из таких «белых пятен» является применение бронетанковой техники союзников, которую мы получали в рамках программы ленд-лиза, на советско-германском фронте. Отдельные издания помещали последнее время статьи об использовании некоторых типов машин в Красной Армии. Эта же книга содержит максимально доступное на сегодняшний день количество информации о всех типах ленд-лизских танков, САУ, БТР и прочих спецмашинах, принятых на вооружение мотобронетанковыми войсками РККА в течение 1941-1945 годов. Содержание разбито на главы, посвященные истории принятия закона о ленд-лизе, о различных способах доставки и количестве техники, о комплектации и подготовке боевых частей, оснащенных «инотанками». Самая большая глава (три четверти объема книги) отведена анализу применения каждого типа техники. В ней приводятся наименования частей, оснащенных техникой союзников, выдержки из боевых отчетов и донесений. Книга отлично иллюстрирована, в ней более 160 документальных фотографий.



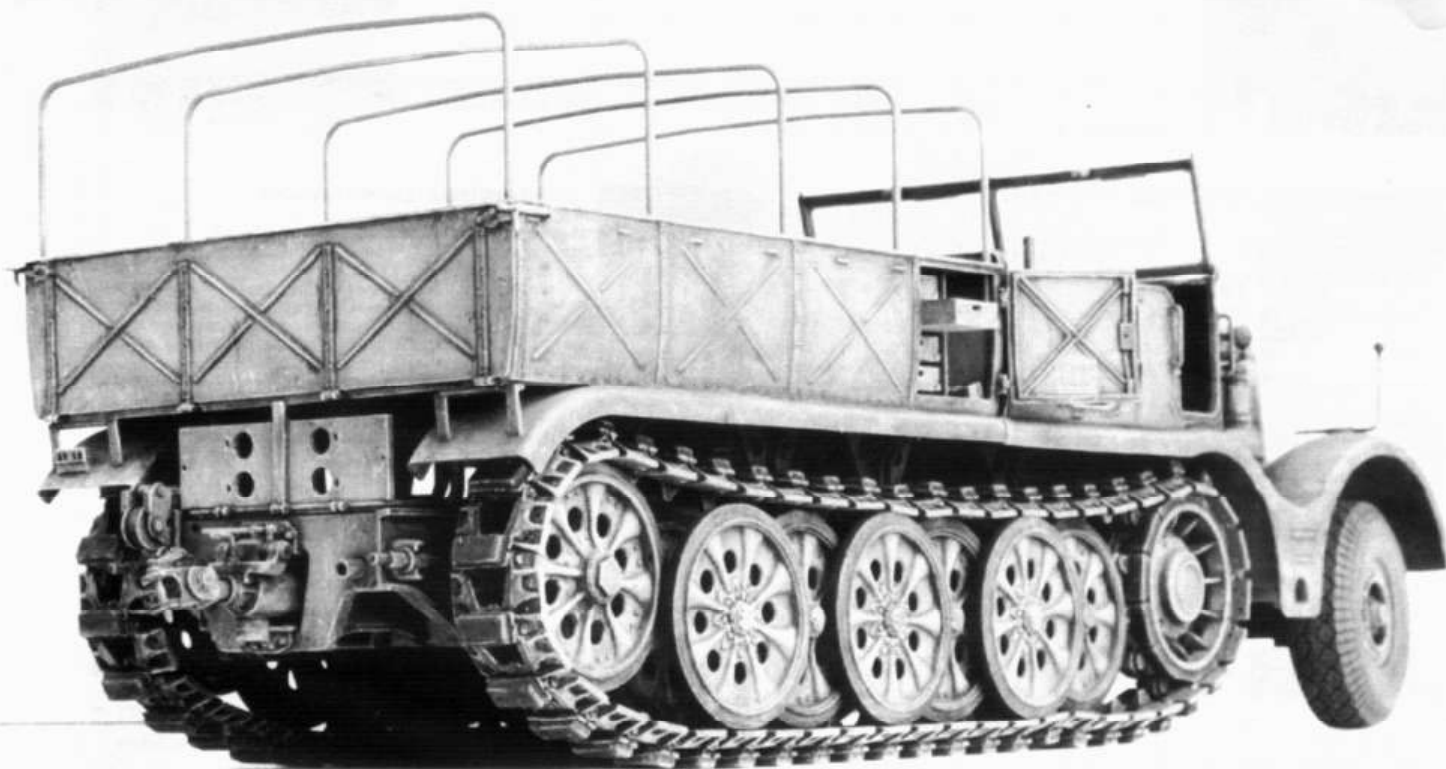
ФОРМУЛА-1 ФАКТЫ И СТАТИСТИКА

«Формула-Пресс».
Москва, «Яуза».
1999 г., 384 стр., 12000 экз.

Это справочное издание издательства ARG Publ, переведенное с английского на русский язык и изданное в прошлом году, отображает историю гонок Формулы-1 с момента зарождения по 1998 год включительно. С этой книгой можно разобраться во всех деталях этого самого динамичного вида спорта. В ней есть исчерпывающая информация об автомобилях, гонщиках, трассах и рекордах.

Отдельными главами особо выделены следующие аспекты гонок Формулы-1 - «Незабываемые гонки», «Траagedии на трассах», «Известнейшие автодромы мира», «Лучшие команды гонщиков и конструкторов».

Особо надо отметить подачу информации в книге - это не сухая казенная дробь цифр и дат, перемешанная с громкими именами, а непринужденный живой стиль, излагающий канву повествования легкопонятным языком. В этом, несомненно, заслуга переводчиков. В заключение надо сказать, что никаких иллюстраций книга не содержит, нет и английской транскрипции имен гонщиков, названий команд и марок машин.



ФАМОЗАВР

АНАЛИЗ СБОРКИ ТАМИЕВСКОЙ НОВИНКИ, КОТОРУЮ ЗАПАДНЫЕ МОДЕЛИСТЫ СЧИТАЮТ ЛУЧШЕЙ МОДЕЛЬЮ БРОНЕТАНКОВОЙ ТЕХНИКИ В МАСШТАБЕ 1:35

Дмитрий Пискарев

18-тонный полугусеничный тягач является самым большим и мощным автомобилем второй мировой войны. Разработка этого тяжелого транспортера велась компанией Fahrzeug und Motorenbau GmbH (FAMO), Бреслау, Обер-шлезия (ныне Вроцлав, Польша). Тягач «FM gr1» был создан в 1936, вслед за ним, в 1938, появился усовершенствованный «F2». Последняя модель — «F3» пошла в серию и выпускалась с 1939 года до конца войны. За это время было выпущено более 2,5 тысяч транспортеров нескольких модификаций.

Машина весила более 15 т, оснащалась 250 — сильным 12 — цилиндровым двигателем «Майбах», тяговое усилие равнялось 18 т, а в кузове помещалось до 3 тонн груза. Длина

транспортера более 8 м, ширина и высота — под 3 метра!

Тягач в основном использовался для эвакуации танков Pz. Kpfw III и IV, а задачу транспортировки тяжелых 211-мм орудий, возложенную первоначально на FAMO, успешно выполнял более «легкий» 12-тонный Sd. Kfz. 8. Для эвакуации Тигров и Пантер, имевших большую массу, требовались усилия сразу трех тягачей.

Согласно тамиевской инструкции, в 1942 году эвакуационное подразделение содержало по штату шесть тягачей, один 6 т кран Sd. Kfz. 9/1 и четыре трейлера Sd. Anh (Sonder Anhaenger) 116. Грузоподъемность трейлера — до 23 т, собственная масса — 12 т, длина — 14 метров!

От истории предмета, в сущности гуманитарного, перей-

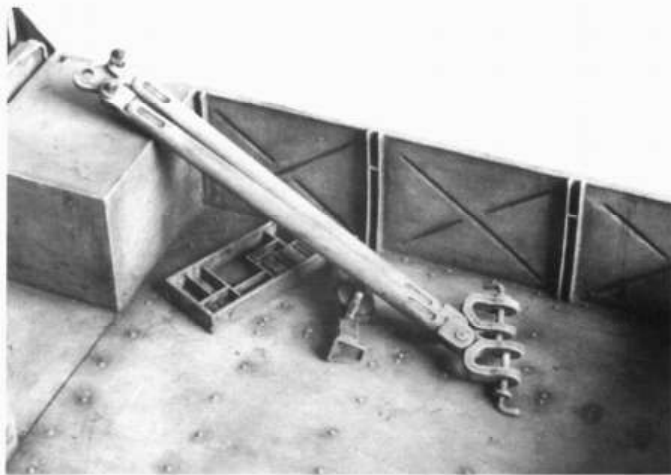
дем к оголтелому материализму, проще говоря, заглянем в коробку с габаритами 435x245x75 и попробуем понять, отчего 239-й тамиевский набор является столь ценным приобретением. Вытряхнув содержимое из коробки, я часа два перебирал многочисленные литниковые рамки, деталей — то более пятисот....

Без сомнения, этот набор демонстрирует полное превосходство Тамии по всем показателям над продукцией остальных фирм, работающих с пластиком. Детально проработано все, в том числе элементы ходовой части, двигатель, сцепное устройство, трансмиссия и огромная лебедка. Чего стоит, например, отлитая одной деталью пространственная рама длиной более 20 см, на которой нет утяжин, искривлений и облоя!

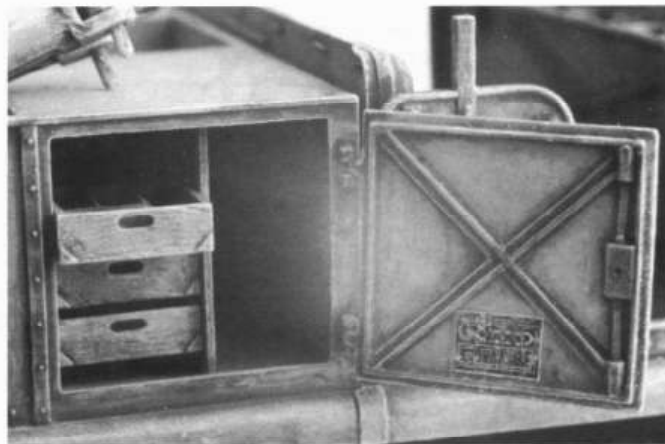
Собирать модель легко и приятно, детали четко позиционируются, не требуют никакой пригонки. А про облой любители TAMIYA забыли уже лет тридцать назад. Чтобы юный или не очень внимательный обладатель драгоценной машины не перепутал что-нибудь, симметричные детали имеют номер на обратной стороне.

Гусеницы тягача выполнены рабочими (подвижными) — каждый трак состоит из двух деталей. Катки гусеничного хода, ленивцы и звездочки — все выполнено очень тщательно и заслуживает наивысшей оценки.

Для комплектации тягача надо собрать три колеса (одно запасное). Диск каждого колеса собирается из нескольких деталей и комплектуется крышкой. Резиновые покрыш-



Трубчатая конструкция для жесткой сцепки, домкрат и пенал для инструмента в кузове.



Инструментальный отсек правого борта.



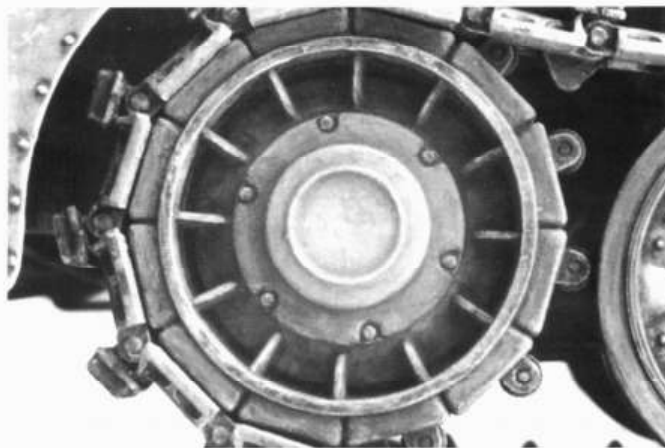
Грузовая платформа и кабина тягача, вид снизу.



Диск колеса собирается из нескольких деталей, покрышка из мягкой резины.



Капот мотора и левое крыло крупным планом.



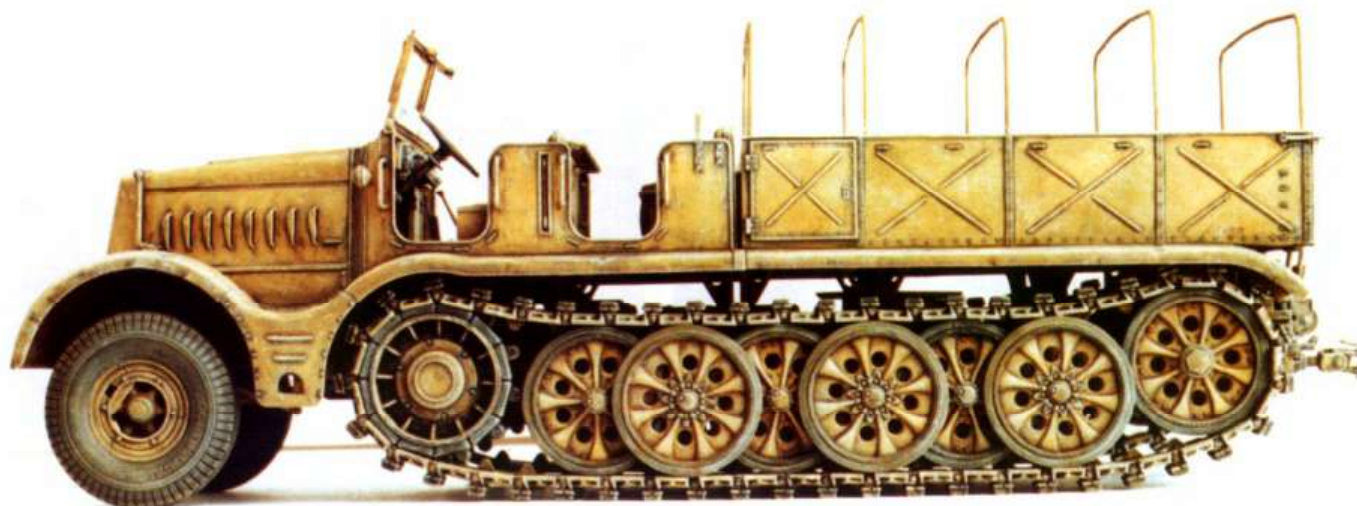
Ведущая звездочка и подвижные траки гусеницы заслуживают наивысшей оценки.

ки – безусловно хит набора. Выполненные с качеством более крупного 24-го масштаба, эти вещицы никого не оставят равнодушным. Мягонькая резина мне так понравилась, что едва видимую под кузовом запаску я сберег как сувенир.

Набор позволяет раскоптить машину, но тогда исчезнут боковины с характерными луврами, которые, на мой

взгляд, формируют облик машины. А двигатель все равно эффектнее смотрится, будучи установлен на раме. Тем более что кабина и кузов легко снимаются, и что самое главное, также легко на нее устанавливаются.

Работа над ходовой частью со всеми примочками отнимает времени раза в 4 больше, чем кузовные работы.



Кабина аскетична, но выполнена очень аккуратно. Остекление ветрового стекла – тонкий целлулоид, склонный к ведению. И тут есть еще одна ложка дегтя, которая заключается в отсутствии стекол на маленькие фары у дверных проемов. Эти детальки пришлось вырезать из прозрачных литников и долго обтачивать, подгоняя по месту.

Сразу за кабиной, в кузове,

располагаются ящики для инструментов и запчастей. В одном из этих ящиков можно разместить 4 коробки (пенала), в которых японцы умудрились даже отлить несколько цилиндрических деталек. Доступ к ящику осуществляется через дверцу в боковине кузова. Будучи закрытой, дверка выступает излишне рельефно, этот, пожалуй, единственный дефект модели легко исправим.

На кузове можно установить дуги для крепления тента, или сложить их стопочкой. Для жесткой сцепки предусмотрена основательная конструкция из труб, позволяющая брать на буксир практически любую бронеединицу.

Помимо всего вышеперечисленного TAMIYA предлагает разместить на тягаче экипаж из 8 человек. При этом после сборки остается 4 лишних головы и 8 рук! Фигурки размещены на дублированных рамках, а обилие поз хитрые японцы получают комбинированием рук и голов, находящихся, как вы уже поняли, в большом ассортименте, с типовыми фигурками, одной стоячей и тремя сидячими. Эти немцы, прямо скажем, не DRAGON, и будучи собранными на фоне огромного тягача выглядят не то чтобы карликами... ну, в общем, не смотрятся.

Разобравшись с комплектацией набора, посмотрим, какие театры военных действий, по мнению японцев, призван украшать наш тягач.

TAMIYA дает 4 варианта окраски, при этом Восточный фронт (237 Stug Brigade, 1943) на почетном последнем месте.

Первый вариант датирован апрелем 1941, серый тягач с красивым номером 62 из вспомогательного батальона, действовавшего на территории Югославии.

Второй – из sPz Abt 501, Тунис, 1943. Окраска (мазки желтого по базовому серому) взята с известной фотографии, где, кстати, присутствует кран Sd. Kfz. 9/1.

Так же, в серый цвет, окрашен Фамо 1-й танковой дивизии, 1943 год, Франция. Я решил сделать позднюю машину (примерно на 1944 год), без ка-

муфляжа, темно-желтого цвета RAL 8020.

На коробке изображен ранний вариант с длинными задними крыльями, не имеющий бампера. На более поздних снимках задние крылья значительно короче или вовсе обрваны до сопряжения с кузовом. Японцы сделали крылья составными, даже уточнили кромку на месте стыка, но в инструкции о возможности установки коротких крыльев ни гугу, на всех вариантах крылья длинные.

Опять же из фотографий следует, что далеко не все поздние Фамо имеют бампер, но большинство оснащено фонарем NOTEK, который не входит в набор.

Опустив при сборке упомянутые выше элементы и установив отличный NOTEK из набора Sd.kfz.250 Dragon, я придал индивидуальность своей модели.

Тонированию машины, и особенно деталей ходовой части, уделил массу времени и внимания.

Окраска модели производилась в два этапа. Сперва участки модели покрывал масляной краской, разведенной скипидаром. Для получения матовой поверхности, а также для быстрого высыхания, подсыпал в раствор зубной порошок. Через 10-20 часов подсыхает красочный слой, после чего можно заниматься тонированием, то есть выявлением мелких деталей и геометрии корпуса.

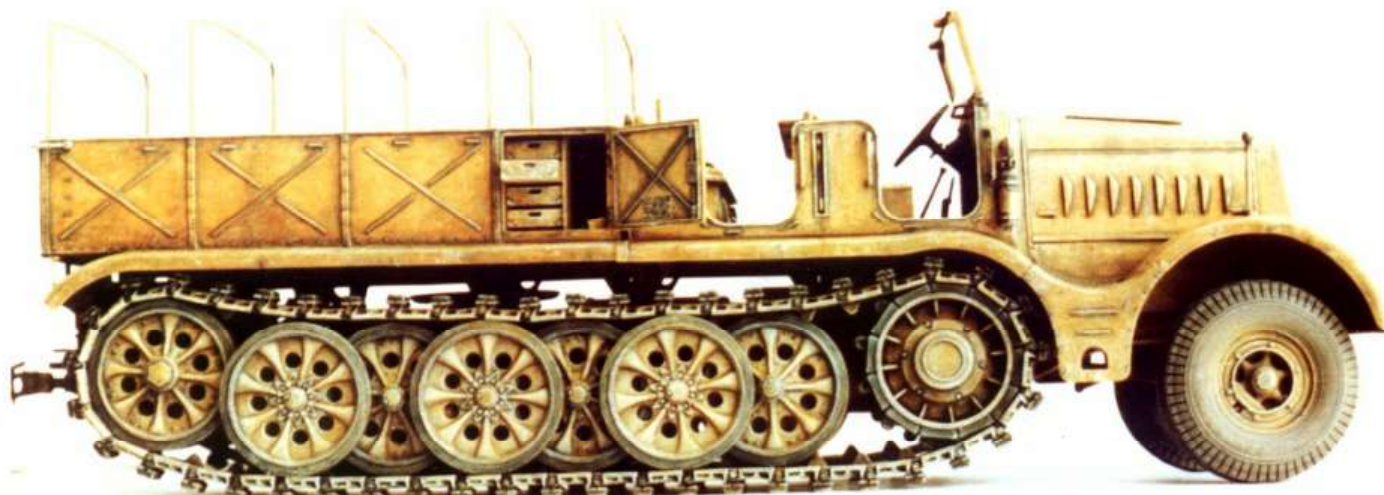
Тут главное помнить одно простое (более того, очевидное) правило. Темнее должны быть затененные участки и вертикальные поверхности, а светлее – горизонтальные поверхности и углы. На этапе предварительного тонирования я



Так выглядит отделение управления.



Лувры на боковине капота и оперение с подножкой формируют характерный облик тягача.



На готовое шасси примеряется еще не крашенная грузовая платформа.

использую художественную гуашь, где слой масляной краски выполняет роль грунтовки. Последний этап производится художественной пастелью, которая используется в

основном для большего разнообразия оттенков, так как гуашь в колористическом отношении достаточно примитивна.

В заключение хочу присое-



Комплектное окрашенное шасси FAMO.



Собранная рама тягача без мотора, трансмиссии и лебедки.

диниться к мнению западных авторов, считающих новинку TAMIYA самой лучшей моделью БТТ в масштабе 1:35.

(вслед за плугом) 6-тонного крана Sd.kfz.9/1 и 20-тонного трейлера Sd. Anh. 116, то-то будут «ценники»!

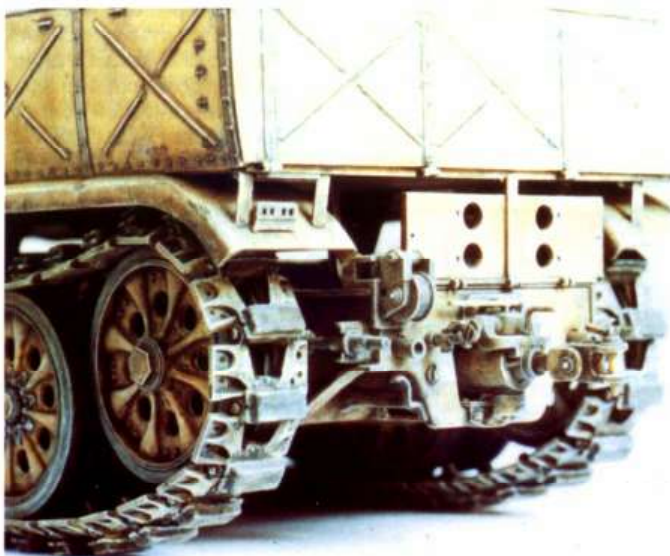
P.S. Вполне вероятно можно считать появление

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: Shwerer Zugkraftwagen 18 t (Sd.Kfz.9) «FAMO», TAMIYA 35239, 1:35.

КРАСКИ: масло художественное, гуашь художественная, пастель художественная.

ЛИТЕРАТУРА: Купт Риреп. German Halftracks in Action, Squadron 2003. Bruce Culver. Tiger in Action, Squadron 3005. Janusz Ledwoch. Tiger, Militaria, № 2. М. Барятинский. Бронетанковая техника Германии 1939-1945 часть II, «Бронеколлекция» № 5(14), 1997. М. Коломиец, И. Мощанский. Трофеи в Красной Армии, «Фронтовая иллюстрация» № 1, 2000.



Корма тягача с буксировочными приспособлениями.

ОТЛИЧНЫЙ «ДЕСЕРТ»



32

ТЕХНОЛОГИИ

Сергей Ницак

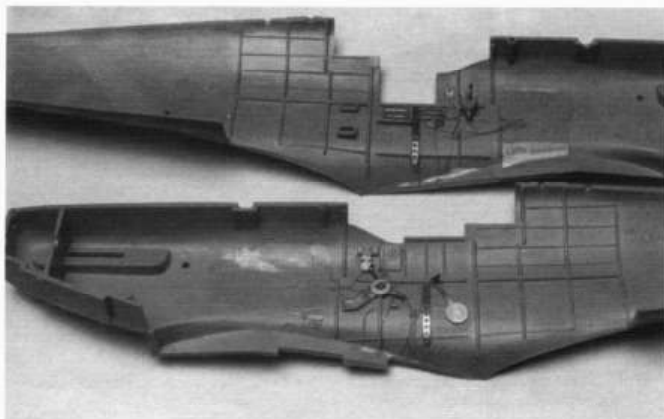
«НЕ ХОДИТЕ, дети, в Африку гулять!» - помните? Название далекого континента с детства будоражило мое воображение приключениями и экзотическими пейзажами. Я вырос, а романтическое отношение к Африке трансформировалось в стойкий интерес к проходившим там сражениям второй мировой войны. Собрав несколько моделей танков (1:35) в пустынной окраске, я решил от них отдохнуть на чем-нибудь не менее «вкусном». Обратил взор на тамиевскую авиацию (1:48). У фирмы на тему Северной Африки есть целый ряд моделей, но более всего привлекателен Spitfire

MK VB Trop. Огромный «подбородок» противопопылевого фильтра в сочетании с характерным камуфляжем однозначно подчеркивает принадлежность «Спитфайра» к северо-африканскому театру военных действий. Рубикон позади - я приобрел японскую коробку с шедевром английской авиации, а к ней в придачу набор ФТД (INTERAVIA) для улучшения облика кабины.

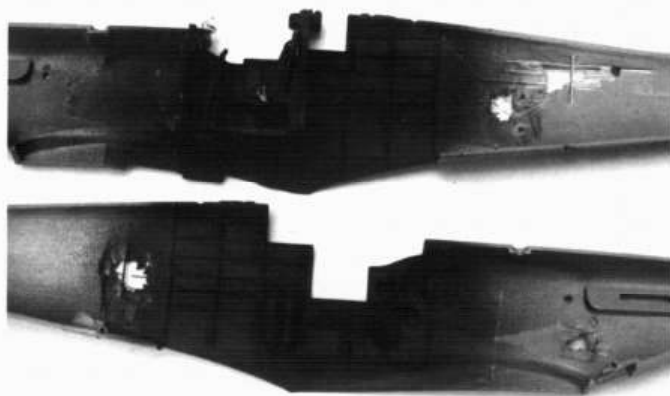
Как и все моделисты, я хотел, чтобы собранный мною из стандартного комплекта «Спитфайр» отличался от «Спитфайров», собранных другими авторами. Поразмыслив, какие доработки я смогу произвести у модели, я решил про-

двинуться еще дальше и изобразить мини-диораму: на некой поверхности лежит сбитая машина, ее вид говорит о прошедшем воздушном бое и вынужденной посадке на фюзеляж. Задумка хороша, главное - сделать такую машину настолько аккуратно и реалистично, чтобы комар носа не подточил. Один грубый штрих - и сразу будет видно за километр: лежит кусок пластмассы, а не самолет. Рассмотрев фотографии «Спитфайров», стоящих на шасси и лежащих на брюхе, я определил, в каком положении нужно изобразить щитки и рули управления, да какие повреждения получает машина при посадке с убранным шасси и как выглядят

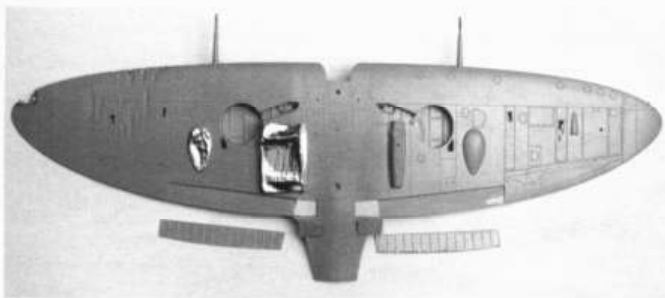
пробоины от 20-миллиметровых снарядов. Составив перечень нужных доработок модели, я стал планомерно его выполнять. Но прежде чем рассказывать об этом, позволюте несколько слов о содержимом коробки. В основе комплекта Spitfire MK VB Trop находится полный набор деталей предыдущей тамиевской модели Spitfire MK VB (61033). В нем есть ряд альтернативных «запчастей» - зеркала, диски колес, обычные и укороченные законцовки крыльев, ранние и поздние варианты остекления кабины. Судя по большому коку винта, а особенно по элеронам с металлической обшивкой, перед нами модель MK VB последних серий выпуска (ле-



Бортовое оборудование кабины, дополненное ФТД, концы проводов закреплены скотчем.



Фюзеляж перед склейкой - смонтировано оборудование кабины, сформированы пробоины и подклеен каркас.

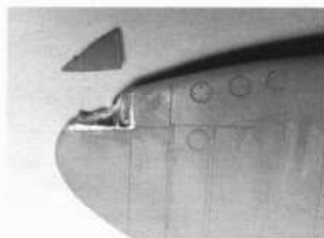


Нижняя поверхность крыла перед покраской.

та-осени 1942 года). «Тропикализация» набора осуществлена добавлением новой отливки со следующим содержанием: фигурка пилота в шортах, подвесной бак и два разных нижних капота мотора с обтекателями противополевых фильтров. Декаль на три варианта RAF: два принадлежат самолетам из 601-й эскадрильи (с укороченными законцовками крыльев и фильтром Aboukir) и один - из 417 эскадрильи в классической конфигурации для Северной Африки (большой фильтр Vokes и нормальные крылья).

Я выбрал за основу для моделирования машину с большим фильтром Vokes как наиболее характерную для тропического варианта. Но изобразить ее принадлежность к 417-й эскадрильи не получилось. Предлагаемой инструкцией вариант окраски AN-V, серийный номер BR 487 соответствует «Спитфайру» не модификации В, а С. Обнаруженная в клубном архиве цветная фотография именно этой машины (см. рубрику «Фотопарад») была снабжена подписью с указанием модификации. Вариант окраски в книге «Spitfire in Action» на машину AN-T (BR 195) тоже подписан как модификация С. Значит, 417-я эскадрилья отпадает. Тогда, дабы не грешить против истины, я решил изобразить машину из «неустановленной» части, нанеся только индивидуальную литеру кода, и изменить серийный номер «поближе» к модификации В. Конечно, в таком случае стопроцентной исторической привязки не получится, но на основе имеющихся фотоснимков можно сделать максимально достоверный обобщенный образ. На мой взгляд, это совершенно допустимо - военные миниатюры, как и всякий вид искусства, требуют творческого подхода, и использование законов художественного жанра в них просто необходимо.

Работа над моделью началась со сборки оборудования кабины. Я было вознамерился



Часть законцовки крыла заменена дубликатом из фольги, затем деформирована.

использовать здесь набор ФТД по максимуму, но не смог. (Приобретая «травленку», я не обратил внимания на приписочку мелкими буквами: «For Hasegawa kit».) В дело пошли лишь привязные ремни, два шпангоута, несколько приборных панелей да ручек. Все остальное не потребовалось, так как у тамиевской модели все остальное было уже «в пластике», я еще, правда, добавил проводку из проволоки. Затем, до склейки половинок фюзеляжа, надо в них сделать пробоины от 20-миллиметровых снарядов. Необходимо учитывать, что пробоины бывают входные (края обшивки деформируются в основном внутрь) и выходные (рваные края обшивки выворачиваются наружу). К тому же сквозь пробоины видны части силового набора. Просверлив обшивку обычным сверлом (диаметром 3 мм) в намеченных местах, изнутри резак стал срезать излишки толщины пластика, заодно формируя неровные края пробоины. Затем, сверяясь с чертежами и фотографиями, приклеил изнутри силовой каркас (полоски полистирола). Добавил еще рядом с основными отверстиями небольшие, от осколков. Временно скрепив скотчем половинки фюзеляжа, критично осмотрел полученные «разрушения» и остался недоволен - не может пластик достаточно реалистично имитировать деформированный дюраль обшивки. Значит, надо пластик заменить более тонким и легко деформируемым материалом.

Догадка пришла быстро - фольга! Перепробовав несколько ее видов, остановился на алю-



Капитан королевских ВВС А. Н. Сэджер позирует на фоне своего поврежденного Spitfire (вероятно, МК V). В ходе воздушного боя над Голландией 20-миллиметровый снаряд попал в радиотсек, где разнес в куски аппаратуру и выбил заднее остекление кабины. Пилот не пострадал. Обратите внимание на размер и форму входной пробоины, копоть от взрыва и содранную краску. Снимок сделан на ортохроматической пленке, поэтому желтое кольцо кокарды 03 темное.



Выходная пробоина по левому борту с подклеенной по краям фольгой для имитации тонкой обшивки.

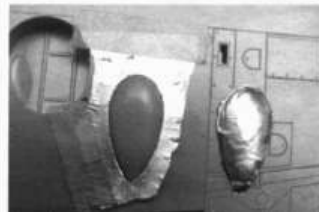


От стабилизатора отрезан руль высоты. У руля восстановлен носок, «содрана» обшивка и вклеен каркас.

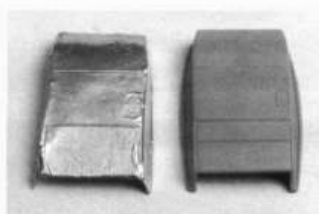


Низ обтекателя воздухофильтра Vokes из фольги. Стык заделан шпаклевкой.

миневой, используемой для упаковки пищевых продуктов. Она достаточно прочна, эластична и находится рядом - в шкафу на кухне. Нарезав несколько остроугольных кусочков, я приклеил их к краям пробоины. Ее вид сразу стал намного реалистичнее. Освоив первые навыки работы с фольгой, я применил их для имитации помятой обшивки самолета. Потренировавшись, выбрал наиболее приемлемый, как мне кажется, вариант. Его суть в том, что подлежащий деформации элемент пластиковой



• Лист фольги обминается пальцами по форме детали, затем ватным тампоном разглаживаются складки.
• Заготовка фиксируется скотчем, затем окончательно доводится и вырезается.
• Вырезанная копия готова к «употреблению».



Коробка водорадиатора - копия и оригинал.

модели заменяется его копией из фольги. Приведу пример на простой детали - нижнем обтекателе казенника пушки. Разглаженный листок фольги накладывают на каплевидный выступ и сначала обминаю



«Развороченный» носок киля и руль высоты.



Пробоины по правому борту на готовой модели.

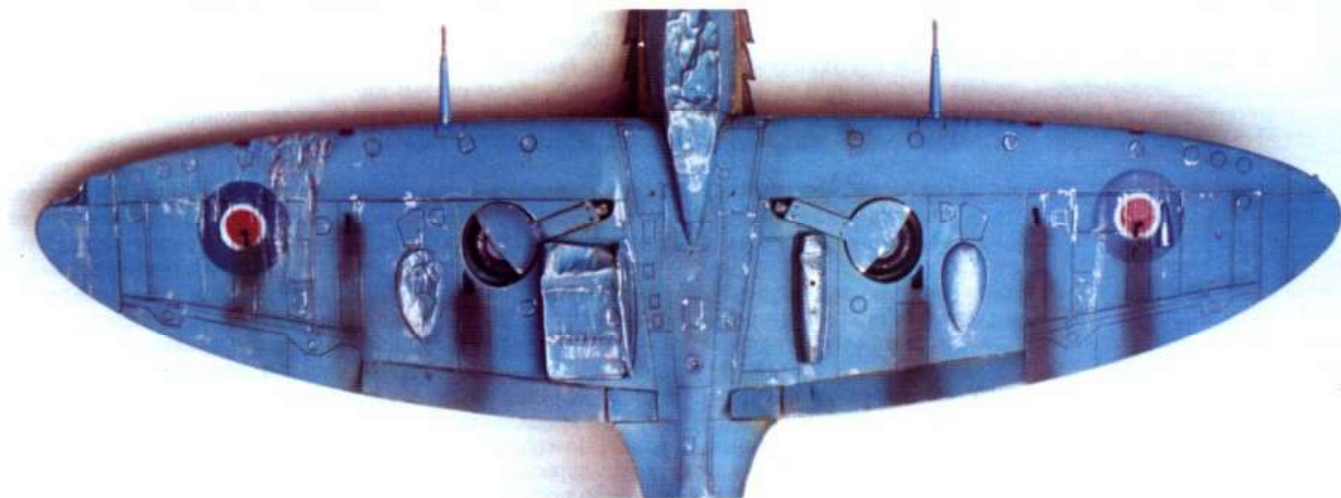
«Десерт» подан!

фольгу пальцами. Потом фиксирую заготовку скотчем и ватной палочкой выравниваю морщины на поверхности фольги. Здесь большую роль играет эластичность металла, и алюминий для этого подходит замечательно. Обвожу контуры полученной «выштамповки» деревянной не остро заточенной зубочисткой (спичкой) и вырезаю. Теперь надо удалить с пластика ставшую ненужной деталь, приклеить ее копию из фольги и плющить, плющить, плющить. По описанному методу я скопировал еще кожух водорадиатора, обтекатель фильтра Vokes и фрагменты носка правого крыла. Самое сложное в этом методе - это необходимость тщательной заделки стыка прилегаемой к пластику фольги. Я фольгу клеил на циакрин, затем шпаклевал стык TAMIYA Putty. После просушки зашлифовал, но все равно кое-где следы остались.

У модели «Спитфайра» все плоскости управления находятся в нейтральном положении, так как отлиты они в одну деталь с половинками крыльев и фюзеляжа. Выглядит это слишком статично. Следуя своей задумке, я решил рули высоты и поворота отклонить, а закрылки выпустить. Просто отрезать от отливок подвижные элементы и вклеить под углом будет не совсем верно, надо их доработать до соответ-

ствия реальности. Так, у рулей управления была восстановлена передняя круглая кромка, а у закрылков - силовой набор. Этим я не ограничился и «оголил» каркас на левом руле высоты. У «винта» хотел загнуть лопасти в «розочку», но вовремя спохватился. Так бывает у винта с металлическими лопастями (см. «Фотопарад»), а у моего «Спитфайра» они деревянные. При встрече с землей от них остаются одни «пеньки». На этом «разрушительные» работы я завершил и перешел к созидательным. Надо вставить в крылья пулеметные стволы (их не было вообще), а пушечные лучше заменить, натянуть антенну, просверлить отверстие для фотопулемета. Так как шасси будет в убранном виде, то надо срезать торчащие из крыла механические указатели выпуска стоек.

Вот, наконец, и все, пора собирать в «кучу» все, что осталось от истребителя, и красить в тропический камуфляж по схеме «А». Чтоб краска лучше легла, я загрунтовал всю модель сначала серебрянкой. Немного спустя прошелся по линиям расшивки узким факелом черной краски и начал наносить камуфляжные цвета. После окраски я вознамерился перевести с декали опознавательные знаки на фюзеляж, но... в тех местах как раз располагались пробоины! Когда я их «ковырял», то не подумал о



декалей. Выход один - используя круглые маски для фюзеляжа и прямоугольные для крыла, нанести ОЗ из аэрографа. Заодно нанес таким же образом ОЗ на крылья, литеру «Т» - тоже. Из набора декалей использовал только технические надписи и серийный номер. По линиям расшивки прошелся мягким и тонким «простым» автокарандашом. В целом, для придания «Спитфайру» летно-бывалого вида, использовал весь свой накопленный в «тан-

костроении» опыт по тонировке моделей. Когда весь арсенал средств был исчерпан, я задул полуматовым лаком самолет и оставил его сохнуть. На большой десертной тарелке из гравия, песка и горчичного порошка сформировал фрагмент некой пустынной поверхности. Просохшую модель «Спитфайра» аккуратно поместил на блюдо - у меня получился отличный «десерт»! От других.



МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: Supermarine Spitfire MK VB Trop, TAMIYA 61035, 1:48.

КРАСКИ: TAMIYA эмалевые: X1, X10, X11, X18, X20, XF1, XF2, XF3, XF5, XF7, XF9, XF16, XF20, XF22, XF25, XF49, XF60, XF66; REVELL эмалевые: 90, 91, 99; HUMBROL эмалевая: HU11, HU56.

АКСЕССУАРЫ: Фототравленные детали для Spitfire MK V (Hasegawa), INTERAVIA. 1:48; шпаклевка TAMIYA Putty.

ЛИТЕРАТУРА: Janewicz K. Kampanie lotnicze: Afryka 1940-42. A. J. Press, 1994 г. «Крылья», выпуск № 7, 1996 г. Spitfire in Action. Squadron 1039, 1980 г. «Aeronautics», январь, 1944 г. «L + K», № 19, 1989 г. Model Airplane News, сентябрь, 1966 г.

НАША ПОЧТА

Здравствуйте, господа читатели!

Предлагаю вашему вниманию второй выпуск «Нашей почты». В ней вы найдете отзывы о журнале, просьбы о помощи, адрес для переписки и истинный крик души о наболевшем. Также хочу обрадовать тем, что в рубрике уже завязалась полемика - мы получили письмо, автор которого рассуждает о проблеме, поднятой одним из читателей в первом выпуске «почты». Еще раз напоминаю - стиль ваших посланий и орфографию мы будем сохранять, оставляя за собой право иногда публиковать письмо не полностью, а лишь его самую главную часть. Ну а теперь, перефразируя известное высказывание Аркадия Северного, вы читаете писем - их есть у меня!

2. Любартов, Польша

Уважаемый главный редактор!

Меня зовут Яцек Лучак, мне 45 лет, живу в Польше. Я бы очень хотел переписываться с российскими коллегами-моделистами, не могли бы Вы опубликовать мой адрес. Меня в основном интересует современная боевая техника в масштабе 1:35, а также различные технологии, применяемые при постройке и покраске моделей. В данное время делаю конверсии Урал 4320, ЗИС-151, БРДМ. Переписку могу вести на русском языке.

Я. Лучак

Выполняя просьбу Яцека, мы публикуем его адрес - наверх, кого-то заинтересует обмен опытом с зарубежным коллегой. Как выглядят модели его постройки, можно увидеть в «Галерее», в следующем номере.

Jacek Luczak, ul.Lubelska 91 m.18. 21-100

Lubartow. Polska. Телефон: 081-8553708

2. Иваново

Исповедь на замусоленную тему.

Автор предупреждает - не читайте эту статью без успокоительного средства во избежание сноса башни и детонации боекомплекта.

Пишет Вам теоретический моделист, астролог-любитель, а с недавних пор еще и листатель Вашего журнала.

Вначале пару неместных

слов о российских производителях моделей - о том, как нам с Вами на них повлиять, чтобы выправить положение дискриминируемых ею моделистов - танкостроителей, увлекающихся современной тематикой. Сколько же нам еще ждать, чтобы они наконец-то отелились и выпустили наши любимые: Т-72, Т-64, Т-62, БМП-2 и т. д. и т. п. Ведь не пикеты же выставлять у ворот фабрик. Так вот. Я крепко подумал над этим вопросом и пришел к выводу, что здесь не поможет даже общероссийская забастовка. И вот тут-то меня осенило! Единственное, что может всех нас (моделистов) спасти, - это не что-то - это кто-то, а именно В. В. Путин - наш президент! Да-да, именно он! Дело в том, что В. В. Путин стал часто бывать в армии и на флоте, то на штурмовике летает, то на перехватчике, то стреляет, то ракеты пускает, то погружается, то всплывает. Представьте, какое поле деятельности для нас - моделистов, надо только наладить выпуск Владимира Владимировича в 35-ом масштабе. И пока президент пытается вмонтировать Россию в мировую экономическую систему - мы вмонтируем его в любую диораму или отдельно взятую модель. Моментально подскочат прибиты фирм, занимающихся модельным бизнесом, потому что каждый россиянин (и тем более моделист) захочет иметь дома президента - пусть даже в 35-м масштабе. Одно только жаль - документально ни где (по-моему) не зафиксировано, что В.В.Путин хоть раз прокатился на танке. Но все равно, осталось только подождать, когда наш президент пальнет из какой-нибудь БЭМПЭХИ, надеюсь, не в Дом Советов.

Теперь о «СТЕНДМАСТЕРЕ». В общем и целом журнал мне понравился, хотя и не очень, он напоминает мясные щи, сваренные без мяса, в нем не хватает чего-то существенного, возможно, чертежей, хотя бы один комплект на каждый номер, но хороших, уровня Коцавцева - Поликарпова. Черно-белые фотографии иной раз бывают низкого качества. К недостаткам следует отнести и слишком большое количество юмористических и насмешливых вкраплений в обзорных статьях (с меня нечего пример брать), которые наоборот - должны быть глубже и серьезнее по содержанию. К преимуществам «СТЕНДМАСТЕРА»

следует отнести такие разделы, как модельные новинки, книги, журналы, модели и аксессуары, галерея, а также значительно большой объем информации о рецензируемых моделях. У меня не все номера «СТЕНДМАСТЕРА», но из того, что видел, лучшей статьей считаю «Скромное дуновение из аэрографа». Очень понравилась заметка «Дас ист фантастиш», в ней и фотографии классные, ну и просто убойная статья «Портрет вашего хобби, или Итоги анкеты» - ей могут позавидовать Задорнов с Хазановым вместе взятые. Вместе с тем я очень разочарован статьей о Т-64А (№7), хотя и в ней почерпнул для себя кое-что полезное, спасибо автору за то, что он без прикрас рассказал о модели. В целом считаю, что лучшие обзорные статьи пишет автор с фамилией - не то бык, не то як, не то Тур, жаль, что он «летчик». Самый ненавистный раздел - «Мастердрайв», если не считать заметок о радиоуправляемых танках. Хотелось бы также прочитать рецензию на скифовский БТР-152. Слышал, что модель выполнена на уровне гораздо более высокого, чем Т-80 и Т-64 той же фирмы, но слухи есть слухи, а хотелось бы убедиться лично. Поверись в слухи - попадешь враска. Года 3-4 назад я поверил слухам о том, что в журнале «Плэйбой» будут опубликованы фотографии новейшего танка Т-90 и вертолета Ка-50. Что это за журнал, я тогда толком еще не знал. Пошел. Купил. Принес домой. Открыл. И обалдел. На всех фотографиях основное место занимала известная ведущая центрального телевидения. Из одежды на ней была только... обувь. Так что не удалось мне увидеть поверхность командирского люка с внутренней стороны, поскольку все интересные места были закрыты интересными местами телеведущей. Так и хочется спросить - до коих пор вся эта шушера будет лезть по нашей технике и вытворять что взбредет в ее мондиалистско-протестантскую голову. Как печально на этом фоне выглядят безуспешные попытки нашего брата-моделиста попасть в ту же Кубинку и обмерить, зарисовать и отснять какой-либо образец бронетанковой техники. Я слышал, что в Кубинку не пустили (даже за большие деньги) инженеров с японской фирмы ТАМИЯ - так, может, поэтому мало моделей советской воен-

ной техники она производит. А как хорошо было бы увидеть модели современной нашей техники с логотипом ТАМИЯ на коробке.

Понимая, что добиться этого в ближайшее время невозможно, а ждать еще 2000 лет вряд ли кого устроит, - остается надеяться на точность предсказаний братьев наших - астрологов. По астрологическим прогнозам, именно в Новосибирске или его окрестностях будет сконструирован суперкомпьютер, обладающий искусственным интеллектом, тогда же, или чуть позже, будет сделан биокомпьютер, способный к саморазвитию без участия человека. Представьте, какие перспективы. Сейчас искать идеальную модель - все равно, что на «бескрайних просторах» Чечни искать кем-то отстреленный нос Салмана Радуева, но с применением новейших компьютерных технологий все резко изменится. Моделисты будут избавлены от «рабской» зависимости со стороны фирм-производителей и смогут сами - буквально не отходя от письменного стола - сконструировать и получить любую полюбившуюся им модель, причем качество модели будет идеальным во всех смыслах. Вот так.

Ну и денек тогда наступят - скажу я Вам - у редакции журнала «СТЕНДМАСТЕР». Главный редактор «СТЕНДМАСТЕРА» - маститый Пинчук, проснувшись рано утром, бросит взгляд на экран компьютера. Увидев то огромное количество моделей, появившихся за ночь, и не находя возможности переварить весь этот объем информации, почесав в затылке, плюхнется головой в подушку, проклинаая себя и свое хобби, которое так опрометчиво выбрал в раннем детстве...

А. Миронов

Вот видите, как наболело у коллеги, а ведь «Исповедь...» опубликована в сокращенном виде (из-за большого объема текста и очень резких высказываний). В целом - очень интересные советы, слухи, а особенно астрологические прогнозы. За критику благодарим и посылаем «гонца» на рынок - завезли свежее мясо, наварили, для борща.

2. Искитум

Недавно прочитал очередную, 14-й номер «Стендмастера». Рад, что журнал постоянно меняется, появляются но-

вые рубрики, улучшается задача информации. Но написать Вам меня побудило письмо А. Шелепова (п. Махнево). При всем моем уважении к нему как к коллеге, я в корне не согласен с некоторыми его предложениями, особенно насчет «рулончика». Сам я клею отечественную броню, но и к другим темам имею живейший интерес. Поэтому больше всего мне понравилось то, что несмотря на критику, «Мастердрайв» остался на своем законном месте. С недавних пор я стал обладателем и гоночного радиоуправляемого автомобиля, и мой интерес к «Мастердрайву» вполне понятен. Хорошо, что редакция на страницах журнала старается охватить весь спектр моделизма, иначе журнал просто надоел бы своей однообразной бронетанковой нудностью.

А так всегда есть что почитать, поинтересоваться, как дела на «Вавилоне-5», в «коношнях» «Формулы-1».

Иногда после продолжительного корпения над очередным бронированным монстром хочется просто отдохнуть от «статичного» мертвого пластика и временно отвлечься на что-нибудь другое. Когда мое маленькое четырехколесное чудо разгоняется до скорости настоящего автомобиля, я заряжаюсь энергией на изготовление очередной т-семьдесят двойки. Хочу сказать, что одно другому не мешает: одно другое лишь дополняет. По своему опыту заметил, что чередовать занятия весьма полезно - сразу повышается производительность и качество моделей. Ну а что касается обновления дизайна и оформления журнала «Стендмастер» - это очень интересно наблюдать. Любые изменения - это определенного рода движение. А движение, как известно, - жизнь. И я рад, что мой любимый журнал живет и продвигается вперед.

Е. Сидоров

2. Бузулук-10

«Стендмастер» № 14 выполнен весьма прилично, мне понравился. К сожалению, объять необъятное еще никому не удавалось. Сколько моделлистов, столько и видов хобби. Мне особенно нравятся новинки и новости, фотографии моделей. Очень хорошо, что в «Стендмастере» печатаются фотографии не только отечественных, но и зарубежных моделлистов, это, например, конкурс «Пачи». В общем, пере-

числять не буду, я стендовик и что касается стенда, то он мне нравится.

Я сам иногда «грешу» моделями техники, служившей в Вермахте. Кое-что есть у меня в коллекции. Но я не понимаю утверждения, что если у американцев любимый танк «Шерман», то у наших «Тигр». Мне «Шерман» нравится, но больше нравится Т-34. Может, стоит на страницах журнала поднять эту тему? Получается, американцы - патриоты, немцы - патриоты и т. д. и т. п., а мы просто аморфные амебы. Может, это издержки «социалистического интернационализма»? Или последствия «железного занавеса»? Никогда не поверю, что, например, «Тигр» легче собирать и красить, чем «Кромвель» или ИС-2.

Н. Гришин

Насчет того, что «Тигр» у нас превосходит по популярности Т-34, мы не утверждали. Перечитайте еще раз итоги анкеты в № 13, стр. 36.

2. Мирный

По поводу нового оформления журнала могу сказать следующее: стало удобнее находить нужную информацию, а в общем, журнал как был интересным, так таким же и остался и того же желаю ему на будущее. Огорчает только одно: читается он очень быстро. Вот если бы увеличить объем, ведь наверняка есть еще много интересного и полезного.

А. Грушанский

К сожалению, увеличить объем нет возможности.

2. Москва

Уважаемая редакция!

Журнал действительно интересный и нужный. Самые любимые мои рубрики: «Обзор», «Галерея» и «Технологии».

Мне 21 год, увлекаюсь вертолетами, в большей степени гражданскими - советскими. Наконец-то, сбылась моя маленькая мечта - вышел в свет вертолет Ка-27, которого я долго ждал. Настоятельно влюблен в вертолеты «Камова» (не подумайте ничего плохого), что купил сразу - 3 Ка-27, тем более что при конверсии можно сделать множество модификаций: Ка-32Т,С; Ка-32А; А1; А2.

Когда была дана реклама этого вертолета, то я думал, что обтекатель РПС (в носовой части), будет дан отдельной деталью. Но он отлит вместе с

фюзеляжем. Подскажите, как лучше его демонтировать, ведь для Ка-32А и его модификаций он не нужен.

В ближайшем будущем я планирую сделать модификацию Ка-32А2 - (Милиция), который работает (круглосуточно дежурит) в г.Москве.

Для него нужно изготовить прожектор и радар в носовой части фюзеляжа, грузовую стрелу у входной двери в салон (левый борт), а также звукоусилительные установки, которые устанавливаются на подкосах шасси: 12 громкоговорителей по левому борту и 6 по правому.

Т.к. у этой модификации нет топливных баков по бортам фюзеляжа и на модели их нет, то это, безусловно, проще при изготовлении модели.

На мой взгляд, вы очень много публикуете материалов о бронетанковой технике и фигурках солдат. Мне хотелось бы, чтобы вы уделяли внимание и винтокрылым аппаратам, тем более, что моделей их с каждым годом все больше и больше. Если возможно, сделайте хотя бы небольшой обзор модели вертолета Ми-8 (Звезда) (конечно, когда он выйдет).

Из этого журнала я с каждым номером узнаю все больше и больше полезной для себя информации. На данный момент у меня имеются все номера журналов.

Фомин Евгений

Евгений прислал еще и фотографию Ка-32А2, ее можно увидеть в рубрике «Фотопад». Благодарим его за это.

2. Москва

Здравствуй, уважаемая редакция! До этого выпуска «Стенд-Мастер» был моим любимым журналом. После этого номера - не знаю...Мое мнение погорячились Вы...Прежний вид журнала меня (как вероятно и большинство читателей) вполне устраивал. Все рубрики были, что называется, на своем месте. А в свежем, например, обзор новинок, например, раздут, и его не сравнить с прежним - компактным и наглядным. Короче - в свежем номере читать было просто нечего...Может, вернете всё на место? С уважением -

Степан Новиков.

Мы не погорячились, а просто созрели. Обратной дороги нет.

В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ:

Стендмастер №16
июль - сентябрь 2000 г.



Обзор модели палубного вертолета Ка-27 от фирмы ЗВЕЗДА в масштабе 1:72



«Безмолвные призраки джунглей» - Владимир Демченко расскажет о камуфляже американских командос

СТЕНД МАСТЕР

Стендмастер №15
апрель-июнь 2000

Выходит один раз в три месяца

Журнал зарегистрирован
Комитетом РФ по печати.
Per. № 015806.

Печать офсетная.
Отпечатано в типографии «Медведь»
(383-2) 77-40-46.
Тираж 3000 экз.
Цена свободная.

Главный редактор
Сергей НИЦАК

Редакционный совет:
Степан АФАНАСЬЕВ
Владимир БОБЫЛЕВ
Павел НЕФЕЛОВ
Валерий СЕРДИК
Сергей ШЕПАЛИН

Фотограф
Дмитрий Ролки

Изготовление макета и верстка
типография «Медведь»
Дмитрий Шибкин

Материалы, опубликованные в журнале, являются собственностью редакции. Их полное или частичное воспроизведение допускается только с разрешения редакции.

Редакция не несет ответственности за информацию, предоставленную рекламодателем. Фотографии и другие материалы, присланные на адрес редакции, не рецензируются и не возвращаются. Редакция оставляет за собой право не вступать в переписку.

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Если Вы посылаете в редакцию материал для публикации, придерживайтесь следующих ТРЕБОВАНИЙ:

- тексты должны быть напечатаны на пишущей машинке либо набраны на компьютере;
- в конце текста нужно поставить почтовый адрес, ф.и.о. автора;
- фотографии должны быть напечатаны ТОЛЬКО на глянцевого бумаге, размером не менее 13х18 см;
- на обороте каждой фотографии приклейте листочек с аннотацией;
- материал в электронном виде высылается: тексты в формате MS Word, фотоматериалы в формате JPG с минимальной степенью сжатия и разрешением не менее 300 dpi.

Уважаемые читатели! Эта рубрика предназначена для фотографий реальной техники, моделированием которой вы занимаетесь. Присылайте нам фотографии для публикации по адресу: 630082, г. Новосибирск, а /я 3, «Стендмастер».



«Спитфайры» MkV Трор из состава 417 эскадрильи над просторами Северной Африки. Примечателен самолет AN-V (BR487) на первом плане. Он послужил прототипом для рисунка на тамбовской коробке модели Spitfire MkVB Трор (61035). Самолет окрашен в «среднеземноморские» цвета камуфляжа по схеме «Б», но не совсем стандартно. Очевидно, он был перекрашен из схемы «А». Об этом говорит то, что регистрационный номер BR487 и литера N кода прикрывались масками, а капот фильтра Vokes и красное поле триколора на киле частично закраснены. Вдобавок новая краска то ли быстро выцвела, то ли «краскотеры» промахнулись, но желтый цвет выглядит светлее, а светло-коричневый имеет зеленый оттенок (сравните с участком родного коричневого цвета на хвосте). Обращает на себя внимание состояние обшивки корневой части крыла (вышорканная техниками до металла) и отверстие ракетницы над литерой N, окаймленное красным прямоугольником.



Так погибают металлические лопасти винтов при вынужденной посадке на «брюхо». Авария транспортного Ан-12, 18 апреля 1997 года.

Используемый столичной милицией вертолет Ка-32А-2 на дежурной стоянке. Имеет на борту спецоборудование, соответствующие эмблемы и надписи. Подробнее о вертолете читайте в письме Евгения Фомина, рубрика «Наша почта». Он же и прислал этот снимок.

Асы Люфтваффе

ДНЕВНАЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ АВИАЦИЯ



Книга М.В. Зефиорова посвящена истории немецкой дневной истребительной авиации периода 2-й мировой войны.

ВНУТРИ КНИГИ ВЫ НАЙДЕТЕ:

- Данные более чем о двух тысячах пилотах Люфтваффе.
- Подробные сведения о биографиях 72-х наиболее известных асов Люфтваффе.
- 797 фотографий, 23 рисунка, 7 карт.
- Объем книги 400 страниц.

РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА **390** РУБЛЕЙ
с учетом почтовых расходов по России.

Предисловие к этой книге написал Гюнтер Ралль.



Гюнтер Ралль 1942 г.



Гюнтер Ралль 1999 г.

Всего на счету аса Гюнтера Ралля 275 самолетов противника, из которых 273 он сбил на восточном фронте. Всед за Эрихом Хартманом и Герхардом Баркхорном он занимает 3 место в списке асов Люфтваффе. В ходе второй мировой войны Гюнтер Ралль совершил 621 боевой вылет, при этом он восемь раз был сбит и трижды ранен.



ЗАКАЗЫВАЙТЕ КНИГУ ПРЯМО СЕЙЧАС!



КОМПАНИЯ МАСТЕР

Россия, 630082, Новосибирск, а/я 3
Телефон (3832) 26-04-23, факс (3832) 28-17-65

E-mail: master@tamiya.ru
<http://www.tamiya.ru>

Оплату производите почтовым переводом по адресу компании «Мастер» на имя Нефедова П.Н.

РАРИТЕТНЫЕ МОДЕЛИ



Mercedes-Benz представительского S-класса серии W126 дебютировал осенью 1979 года. По меркам 80-х годов этот «Мерседес» считался эталоном в своем классе и одним из самых безопасных автомобилей в мире. Дизайн кузовов 126 серии отличала прекрасная проработанность деталей, а изнутри машина выглядела еще солидней, чем снаружи. Кузова были трех модификаций - седаны S и SE, лимузин SEL и купе SEC. Первоначально стандартная комплектация кузовов была небогатой - отсутствовали электро-стеклоподъемники, кондиционер, ABS. Но требования к комфорту возрастали, и к 90-м годам в комплектацию стали входить все мыслимые опции - от подушек безопасности до антипробуксовочной системы. Самым элегантным кузовом в серии считается купе SEC. Именно это купе, с огромной мерседесовской звездой на решетке радиатора, завершило собой производство 126 серии в 1993 году. Кстати, такая шикарная эмблема вовсе не обозначает тюнинг - «Мерседесы» в такой комплектации в основном предназначались для рынков США, Ближнего Востока и Карибского бассейна.

MERCEDES-BENZ 500 SEC

«Пятисотое» купе S-класса с кузовом серии W126 (24029), несомненно, одна из самых престижных мерседесовских моделей, которую выпускала TAMIYA. Дизайн отличен от 1982 года, общее количество деталей - 83. Знаменитый восьмицилиндровый V-образный двигатель объемом 5 литров скопирован полностью. Съемный капот позволяет увидеть мотор во всей его красе. Коробка передач, трансмиссия и система подвески воспроизведены полностью. Очень понятная инструкция, по ней легко собрать и правильно покрасить модель купе. Указывается, что в какой цвет красить и, какие оттенки подбирать к базовому цвету кузова, что придает модели очень реалистичный вид. Единственный недостаток модельного набора - отсутствие масок для стекол кузова, но применение специального тамиевского скотча (Masking Tape 87032) поправит дело.



КОМПАНИЯ МАСТЕР

Россия, 630082, Новосибирск, а/я 3
Телефон (3832) 26-04-23, факс (3832) 28-17-65

Представительство в Москве:

Россия, 117218, Москва
ул. Кржижановского 20/30 корпус 2
Телефон/факс (095) 718-00-33

<http://www.tamiya.ru>



Honda City Cabriolet, масштаб 1:24 (24050). Вариант популярного автомобиля с открытым кузовом кабриолет. Комплект базируется на отливках деталей предыдущей модели Honda City Bulldog II (24044) с крытым кузовом. На боковине коробки даны 12 вариантов цветного оформления автомобиля.



Eggenberger Ford Sierra RS500 Gr.A, масштаб 1:24 (24080). Спортивный вариант «Сьерры» для участия в гонках группы A World Touring Car Champion ship '88. Декали на два варианта Европейского финала, под номерами 1 и 2.