

СТЕНД МАСТЕР

21

ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ, МАКЕТАХ И ДИОРАМАХ



УРАЛ ПО-ПОЖАРСКИ

страница 34

«ХАММЕР» ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

страница 8

«СПОРТИВНЫЙ» ИСТРЕБИТЕЛЬ

страница 15



+ 4 стр.

ПРИЛОЖЕНИЕ: ПОСТЕР - КАЛЕНДАРЬ на 2003 год

СОДЕРЖАНИЕ

4 МАСШТАБНЫЕ НОВОСТИ

Новости со всего мира.

6 МОДЕЛЬНЫЕ НОВИНКИ

Новые модели и аксессуары.

8 «ХАММЕР» ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Собираем тамбовский Хорх (М 1:35).

12 УРАЛЬСКАЯ ФИЕСТА

Репортаж о зимней выставке в Челябинске.

15 ШЕСТЬ ЖИЗНЕЙ ВАТНЫХ ПАЛОЧЕК

Моделисту на заметку.

16 ДЕРЕВЯННЫЙ ЩИТ МЕТРОПОЛИИ

Окончание обзора о тамбовском «Москито».

20 ОДА ПАЙКЕ

Часть вторая.

23 «СПОРТИВНЫЙ» ИСТРЕБИТЕЛЬ

Детальный обзор Як-7Б от ICM (М 1:48).

26 ГАЛЕРЕЯ

Фотографии моделей читателей.

28 РАВНООСНЫЙ БТР – ПРОХОДИМОСТИ ПРИМЕР

История. Конверсия. Светская жизнь.

**30 КНИЖНАЯ ПОЛКА**

Обзор литературы.

34 УРАЛ ПО-ПОЖАРСКИ

Конверсия элеконовской модели (М 1:43).

36 А ПОЧЕМУ У ТЕБЯ ТАКИЕ БОЛЬШИЕ ЗУБЫ

Камуфляж без аэрографа.

**38 КОЛЛЕКЦИЯ DieCAST**

Обзор коллекционных моделей.

40 НАША ПОЧТА

Вопросы читателей, ответы редакции.



Когда разбираешь содержимое абонентского ящика, всегда надеешься наткнуться на что-нибудь запоминающееся. Хватает всего, но что интересно, до сих пор среди обилия почтовой корреспонденции встречаются заполненные анкеты читателя (опубликованные в СМ №18). Поначал, даже не знаешь – чего с ними делать? Ведь срок подведения итогов уже подошёл. Отчет по результатам уже готов. Но нет, все-таки хочется выслушать всех, кто счёл нужным высказаться. Одним словом, мы не будем обрывать желающих на полуслове и даем ещё время.

У нас есть новости не менее важные: во-первых – мы чуточку увеличили тираж, во-вторых – решили не печатать приложение «Мастердрайв», вернее, запланировали подкопить сил и, возможно, к концу года «бахнуть» «драйв» в виде полноценного журнала. Тем, кто неравнодушен к миру RC, совет – ждите.

А для того, чтобы перейти к следующему пункту нашего разговора, приведу несколько слов из письма, вернее, дополнительного комментария к одной из присланных анкет:

«И несколько слов помимо анкеты. Неплохо бы увеличить объём журнала. Что же касается «ангажированности ТАМИА», то здесь и подозревать вас не надо. Вы «плясали» и пока еще «пляшете» под ее дудку. Про модели и говорить не стоит, основная масса рассматриваемых моделей – это ТАМИА, а приложение «Мастердрайв»?... ТАМИА не успела заикнуться на радиоуправляемых моделях, пустив на самотек все остальное (за что и поплатилась) и тут же в журнале появились вкладыши – приложения с этими же машинками. И что это? Кто платит, тот и заказывает музыку.

Вот так. А в остальном журнал мне нравится, особенно после того, как начал давать переводные статьи с детализировкой и конверсиями.»

Мой ответ.

Объём. В ближайшем будущем планируется дополнительное увеличение объёма журнала (помимо уже произошедшего – плюс 4 страницы).

Модели ТАМИА. Какая разница, на примере какой модели рассматривать некоторые из технологических приёмов?

Мастердрайв. Я уже доложил.

ТАМИА пустила всё на самотёк. Если честно, то я не совсем понял, о чём речь.

Пляска под дудку с заказанной музыкой. В своей прошлой возможности высказаться у меня проскользнула фраза: «за время подготовки двадцатого номера произошли перемены некоего внутреннего характера, которые привели к изменению статуса журнала». Обратите внимание – за время подготовки. Ну не ломать же нам и так хрупкое, ещё не увидевшее свет «дитя». Каким мы его сделали к моменту «определения ориентации», почти таким же вы его и увидели.

А подозревать нас, действительно, не надо. Вопрос другой. Вы всё ещё верите в возможную абсолютную независимость средств массовой информации? Хотелось Вас разочаровать и посоветовать Вам – не читайте подростковой литературы и не злоупотребляйте американским кинематографом. Для того, чтобы просто быть, необходимо соблюдать правила той области деятельности, в которой находишься.

И если приходится «плясать под дудку», то это тоже можно делать по-разному. У меня, навскидку, три пути.

Первый. Плясать с притопом-прихлопом с заискиванием и рабской улыбкой, адресованной своему благодетелю.

Второй. Плясать спокойно, с достоинством, хоть и не бесплатно, но с чувством морального удовлетворения от качественно выполненной работы.

Третий. Плясать, и стыдиться того, что ты делаешь не по своей воле, постоянно извиняясь перед публикой за производимые движения.

Из предложенных вариантов я выберу второй.

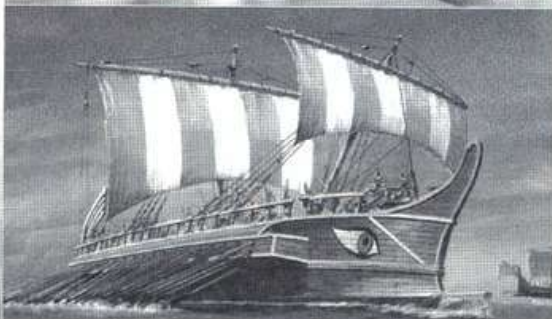
Владимир Бобылев

АДРЕС РЕДАКЦИИ

630079, г.Новосибирск, а/я 74.
Телефон (383-2) 26-04-23,
факс (383-2) 28-17-65.
E-mail: vovan@online.sinor.ru
standmaster@hotmail.ru

P.O.Box 74, Novosibirsk, Russia 630079.
Phone (383-2) 26-04-23,
fax (383-2) 28-17-65.

Four black and white illustrations of early biplanes. The top plane is a standard biplane with a single engine and propeller, flying towards the right. The second plane is a biplane with a high-wing configuration and a large, boxy fuselage, also flying right. The third plane is a biplane with a low-wing configuration, a prominent tail fin, and a striped tail section, flying left. The bottom plane is a biplane with a low-wing configuration and a large, rounded fuselage, flying left. All planes are shown in flight against a plain background.



Московский **БЕРКУТ** скромно предлагает в масштабе 1:72 модели вертолета РАН-66 и истребителя F/A-18C/D.

Санкт-петербургский **ДАКО-ПЛАСТ** продолжает выпуск советских самолетов 30-х и 40-х годов прошлого века. Новая модель в масштабе 1:72 – Як-7.



МОДЕЛИСТ из Санкт-Петербурга предлагает китайские модели в своей упаковке. В масштабе 1:200 советский эсминец «Разумный» и в масштабе 1:144 безымянную подлодку проекта 633.

С.Я.

С.Я.

ЗВЕЗДА, безусловный лидер отечественной модельной промышленности, по числу ежегодных новинок вплотную приблизилась к большим европейским фирмам. Пара современных истребителей: Су-37 и F-117, пара вертолетов: Ми-8 и Ка-60 «Касатка», а также пара «ветеранов» Второй мировой:

Bf-109G-6 и «Mosquito» в масштабе 1:72 увидели свет в начале года. Техника в тридцать пятую масштабную появилась в продаже тоже парами: штурмовые самоходки Вермахта StuG III-B и StuG III-F, а рядом советские Т-72А и Т-72Б. Дальше – пара бронетран-

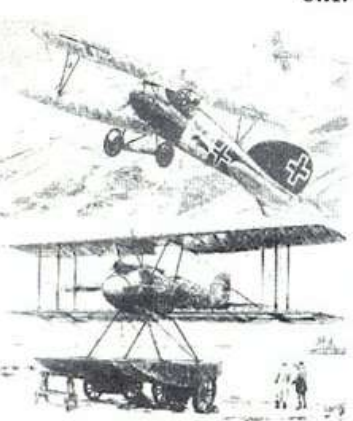
спортеров: советский БТР-70 и российский БТР-80. Для «корабелщиков» выпущена опять же пара новинок, правда, разного масштаба: греческая триера в «самолетном» семействе вторым и АПЛ «Курск» в масштабе 1:350.

С.Я.

СОПВИЧ В СОРОК ВОСЬМОМ

Украинский **RODEN** обещает до конца текущего года выпустить модели нескольких самолетов периода Первой мировой войны. В масштабе 1:48 предполагаются три различные модификации Sopwith 11/2, а в традиционном семействе вторым – бомбардировщик Gotha G.V A/B и три разных истребителя семейства Albatros.

С.Я.



АПРЕЛЬСКИЕ ТЕЗИСЫ



Компания **MAXIMA** не дает повода усомниться в своем профессионализме. А растущее количество участников организовываемых ею выставок вселяет легкий оптимизм. Вы, наверное, поняли, что речь идет не об обычной модельной выставке, а об ярмарке для так назы-

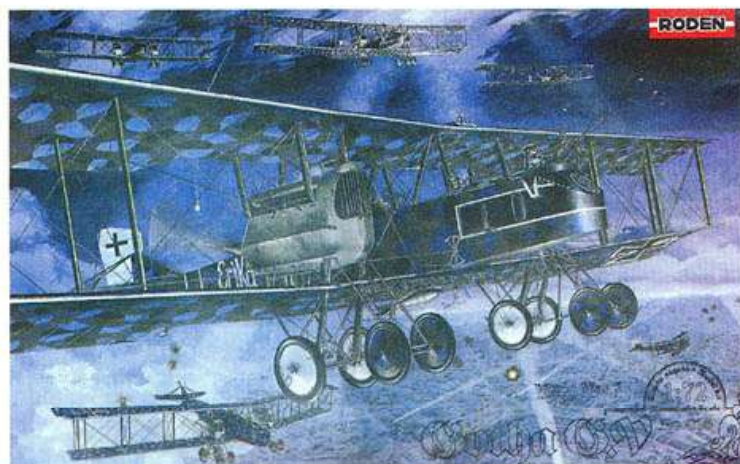
ваемых специалистов. Просто говоря, для людей, профессионально занимающихся работой на «игрушечном» рынке России. И так как модели – это часть игрушечного бизнеса, нам нельзя не знать о состоянии дел «отрасли». Выставка

«Игрушки и Игры '2002» нынешнего года проходила в Гостином Дворе (г. Москва) с 1 по 4 апреля и собрала более 350 фирм-участниц.

В.Б.

Подробности на странице 22

СМ: в этой рубрике в первую очередь традиционно рассматриваются модели и аксессуары присланные в наш адрес. Вакантные места занимаются по усмотрению редакции. Наш адрес: 630079, г. Новосибирск, а/я 74.



Gotha G.V

Масштаб 1:72
Фирма Roden, 016

Дальнейшее развитие первого стратегического бомбардировщика мира, Gotha G.V была выпущена в количестве 100 экземпляров. Спустя 84 года этот же «бомбер», только уменьшенный в 72 раза, запущен в серию украинской фирмой «Роден». Самолёт состоит из 163 деталей (в наборе их 244, но часть относится к ранее выпущенной модели Gotha G.IV), отлитых практически без облоя, зато с массой мелочей и подробностей. Декаль, позволяющая сделать три разных самолёта, состоит из двух листов: первый — с номерами, крестами и прочим «оформительством», а второй (размером аж 23 на 33 сантиметра!) — с камуфляжем. Хотя, сборка — задача не из лёгких, но результат того стоит.



Albatros D.I

Масштаб 1:72
Фирма Roden, 001

Коробка содержит 77 деталей, из которых в данной модели используются 44, остальные предназначены «на вырост», для ожидающихся вариантов D.II и D.III. Традиционно высокое качество литья, особенно мелких деталей («роденовские» пулемёты — это вообще просто шедевр). На крыльях и оперении проработан силовой набор. Облоя практически нет (только на некоторых деталях крыла), как и усадок пластика. Не до конца продумано крепление к фюзеляжу нижнего крыла (фиксирующие штыри слишком маленькие). Не совсем удачна схема установки тяг и расчалок в инструкции, нужно пользоваться и рисунком на коробке. Декаль и схемы окраски — на 5 вариантов оформления.



Fokker D.VII (late, Alb)

Масштаб 1:72
Фирма Roden, 035

Единственное отличие этого «Фоккера» от ранее выпущенных тем же «Роденом» — новая рамка с фюзеляжем, доработанным для соответствия позднейшему варианту истребителя, выпускавшемуся фирмой «Альбатрос». Даже основная декаль та же самая, что и раньше, отличия только в декали для «индивидуального» оформления модели (возможны 5 вариантов). В целом модель производит весьма приятное впечатление качеством отливок и проработки деталей (которых в ней 61, но реально используются 49), хотя на ней уже заметны следы износа пресс-форм — облой, «наросты» пластика. Тем не менее её можно смело рекомендовать для покупки всем, кто интересуется авиацией начала прошлого века.



Опер. «Барбаросса»

Масштаб 1:35
Фирма ICM, 35391

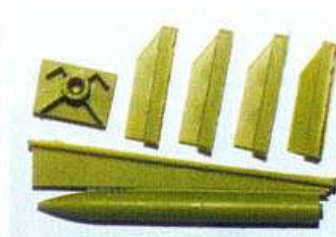
Очередной набор фигурок Второй Мировой. Включает трёх немцев (два солдата и офицер) и пленного советского танкиста, собираемых из 47 элементов. Классическое ICM'овское качество, не требующее дополнительных комментариев. На некоторых деталях, правда, имеются небольшие усадки пластика, но это легко устраняется. К набору прилагается вкладыш, содержащий раскладку деталей, список применяемых красок и схему сборки и окраски фигур, сдублированную в цвете на тыльной стороне коробки.



PKZ-2 (helicopter)

Масштаб 1:72
Фирма Roden, 008

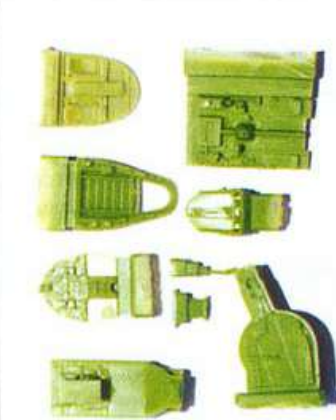
Модель первого в мире реально летавшего вертолёта, сделанного, к тому же, по соосной схеме. Уже в силу всего этого она может быть интересна не только тем, кто собирает технику Первой Мировой войны. Модель состоит из 50 деталей (плюс подставка) и выполнена с традиционным для «Родена» качеством: минимум облоя и подробная проработка мелких элементов. Окраска вертолёта производится частично по сборочной инструкции, частично по цветной схеме на тыльной стороне коробки (там же приведён и список применяемых красок). Очень интересный и оригинальный аппарат, к тому же не представляющий трудности в изготовлении.



Ракета P-33

Масштаб 1:48
Фирма «НеОмега»

Несколько странен выбор прототипа: модели МиГ-31 в этом масштабе нет и вроде бы не предвидится, а на других самолётах P-33 не применяется. К тому же в этот раз «НеОмега» не совсем удачно разбила модель на элементы (это касается хвостовой части ракеты с рулями). Обтекатели антенн на корпусе должны быть более гладкими, без резких граней. Отсутствует антенна, расположенная прямо под соплом двигателя. В остальном — типичный представитель продукции «НеОмега»: очень тонкое и точное литьё, без усадок и облоя. Ждём продолжения...



Детали интерьера для P-39Q Airacobra

Масштаб 1:48
Фирма «НеОмега»

В набор входят 10 элементов, отлитых из эпоксидной смолы: интерьер кабины и «потолки» ниш основного шасси. Набор предназначен для доработки модели от МРМ, но должен подойти и к монограммовской «Кобре». Качество литья и детализация элементов, как всегда, безукоризненные. Какие-либо комментарии излишни — продукт высшего качества!

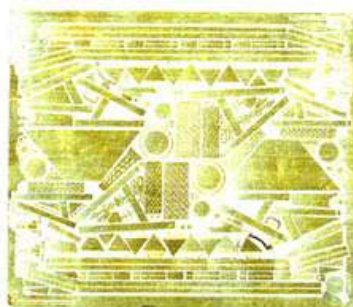


Полевое укрепление

Масштаб 1:35

Производитель не опознан

45 «земленосных мешков» выполнены из эпоксидной смолы и строго идентичны друг другу (если не считать местных усадок материала). На поверхности (не на всей) симитирована структура ткани (хотя, исходя из масштаба, это не ткань, а плетёнка из сантиметрового троса). Опять-таки, мешок с песком, предоставленный сам себе, имеет обыкновенное лежать горловиной вниз. Наблюдается же строго обратная картина, а перевернуть мешок будет затруднительно — как из-за его формы, так и из-за здоровенной полусферической выемки на нижней поверхности. И всё же, всё же... Может пригодиться для диорамы. Решайте сами...

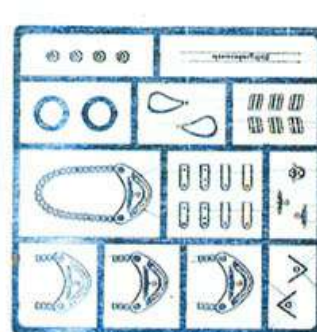
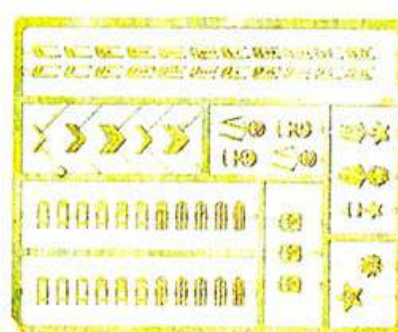


ФТД для Pz.Kpfw IV H (G) от Academy (ч. 2)

Масштаб 1:35

Фирма Hobby-Tech, 5003

Для такого количества деталей (около 200) у набора слишком мал размер печатной платы. Часто трудно выделить отдельные элементы из общей неразберихи. Крышки люков 1, 2, 4, 5 сделаны со смещением (несоосностью) уровней. Плата в целом протравлена плохо, часть деталей надо вырубать, а часть вообще просто намечена. В целом, конечно, детали из этого набора (но не все!) могут пригодиться при изготовлении модели, но контролировать их форму и расположение лучше всё-таки по заслуживающим доверия источникам информации...



Петлицы, погоны, нашивки и награды советских танкистов (1939–1945 гг.)

Масштаб 1:35

Фирма Hobby-Tech, 5022

Погоны, петлицы, нашивки, значки и нагрудная бляха фельдшангармерии

Масштаб 1:35

Фирма Hobby-Tech, 5019

Два комплекта ФТД для оформления фигурок. Набор 5019 содержит 32 элемента и рассчитан на 4 человека, набор 5022 — соответственно 61 элемент и до 22 человек (по 11 пар петлиц и погон, от рядового до майора). Оба набора очень хорошо выполнены, мелкие элементы оформления распознаются вполне уверенно. В наборе «Советские танкисты» дана даже краткая историческая справка по знакам различия. Конечно, придётся попытаться, раскрашивая всё это великолепие в положенные ему цвета (а вот в этом вам инструкция — не помощник), но нам, моделистам, не привыкать к работам «ювелирного» масштаба...



Урал 4230

Масштаб 1:72

Фирма AER Moldova, 7215

Модель состоит из 64 деталей, из которых 5 — стекла и 7 — резиновые шины колёс. Отлита, похоже, по технологии ЛНД, судя по обильному облою и усадкам материала. На кузове и тенте, кроме того, здоровенные «пни» от подавателей пластмассы. Инструкция не даёт точного положения для части деталей. Интерьер кабины — руль и нечто, напоминающее приборную панель и сиденье. Окраски — белая «ооновская» и два камуфляжа: зимний и горно-пустынный (почему-то совершенно забыт «классический» зелёный вариант). Декаль общая с «Градом», на 6 версий оформления.

...Этого грузовика не хватало многим моделистам.



Минный трал КМТ-6

Масштаб 1:35

Фирма SKiF, 502

Фирма SKiF начала выпуск аксессуаров к производимым ею моделям бронетанковой техники. Один из первых таких наборов — колейный минный трал КМТ-6, устанавливаемый на все отечественные танки от Т-54 до Т-80. Трал собирается таким образом, что сохраняет подвижность после установки на модель. 50 элементов набора отлиты аккуратно и практически без облоя, хотя на некоторых и есть усадки пластика. Не совсем понятна инструкция, нет и данных по окраске готового изделия. Но пусть вас это не смущает — ничего трагичного в этих недостатках нет. Зато, собранный и установленный на штатное место, КМТ-6 заметно оживит вашу модель. Рекомендуем!

Мотоцикл BMW R-75

Масштаб 1:72

Фирма «Архипелаг», 14

Американские парашютисты

Масштаб 1:72

Фирма «Архипелаг»

Два набора фигурок «для детей 5–10 лет». Производитель доселе неизвестный. Каждый набор включает два звездообразных литника, на которых фигурки и помещаются. В наборе №9 — 14 американских парашютистов, в №14 — мотоцикл с коляской (собирается из 13 деталей), два его седока и 8 фигур немецких пехотинцев. Присутствует инструкция по сборке мотоцикла. Общее впечатление от обоих комплектов: выполнены фигурки вполне прилично, но... отлиты из капрона, отсюда проблемы с обработкой и сборкой, да и облоя могло бы быть поменьше. Отсутствие данных по окраске таким уж значительным минусом можно не считать — «детям 5–10 лет» это малоинтересно, а моделист и сам найдёт всё необходимое. Ну и напоследок: где-то я это всё уже встречал...

СМ: Модели RODEN предоставлены производителем.

Одну из моделей этой фирмы собирает наш автор Владимир Абрамович, помните «Веселого рождера» (СМ №14). Мы бы с удовольствием опубликовали его обзор, но только вот не умеет Владимир собирать «из коробки». Не умеет, в принципе. Поэтому, дорогой читатель, придется подождать.

Обзор подготовил Гавриил Сперанский.



ОБОЗР

8

СТЕНДАСТЕР №21 апрель-июнь 2002

«ХАММЕР» ТРЕТЬЕГО РЕЙХА

Schwerer gelandegängiger personenkraftwagen (6-sitzer) – тяжёлый внедорожный шестиместный пассажирский автомобиль – был создан в рамках Программы единых пассажирских автомобилей – Einheits Personen Kraftwagen Programme.

Дмитрий Пискарев
г. Санкт-Петербург
фото автора

Страницы истории

С ПРИХОДОМ Гитлера ограничения Версальского договора были нарушены. Возросшие ассигнования позволили немецкому департаменту вооружений (Heerwaffenamt) реализовать в 1934-м упомянутую выше программу.

Согласно ей легковые автомобили поделили на 3 типа:

- лёгкие;
- средние;
- тяжёлые.

Машины всех типов должны были иметь унифицированные узлы и агрегаты, быть полноприводными и полноуправляемыми! Естественно, столь амбициозный проект не был реа-

лизован полностью. Лёгкие машины – Stoewer 40 оказались самыми неудачными.

Средние, выпускавшиеся фирмами Opel и Horch, хоть и имели тесный кузов, стали наиболее распространёнными.

Тяжёлые пассажирские автомобили выпускались фирмой Horch. Машина этого типа имела рамную конструкцию. Оригинальная рычажная подвеска некоторых из них учитывала требования полного привода и управляемости четырёх ведущих колёс. Свесы машины были минимальными. В средней части рамы, по моде того времени, были установлены свободно вращающиеся колёса. Считалось, что они не дадут машине сесть на «брюхо».

Бензиновый 8-цилиндровый двигатель выдавал 80 л.с.,

обеспечивая массивной (4.5 т) машине высокие динамические и тяговые характеристики.

Такое шасси, но с задним расположением двигателя, – Horch 801/EG1, использовалось для семейства лёгких автомобилей – Leichter Panzerspahwagen (1935-1944).

Поскольку выпуск бронеавтомобилей был приоритетным, шасси с пассажирскими кузовами начали выпускать только в конце 1938 года.

Полноуправляемые «перзонавгаены», выпущенные ограниченным тиражом, обозначались «Ia», остальные – «Ib». К 1940-му году шасси Хорьха основательно упростили, подключив к его выпуску немецкое отделение Ford. Последняя серия имела только одну уп-

равляемую ось и упрощённый корпус без ниш под запаски.

Машина выпускалась в нескольких модификациях, имевших различные типы кузова. Так, санитарная (Sd.Kfz.31) и ремонтная (Sd.Kfz.24) машины несли закрытый, обшитый «вагонкой» кузов. А машина связистов (Sd.Kfz.23) оснащалась кузовом с удлинённым задним свесом, имеющим дополнительный третий ряд дверей.

Кроме того, было построено несколько автомобилей для командного состава. Такие машины получили характерные кузова, которые также устанавливались на средние машины Opel/Horch EFm.

С 1941 года выпуск пассажирского автомобиля на шасси Horch 801/EG был прекращён.



По вступившему в силу плану Шелла (Shell programm) базой для тяжёлых легковых автомобилей было выбрано 1,5-тонное

шасси. И коробчатый кузов с трапециевидными дверцами переключал на шасси лёгких

АРХИВ



Комментарии автора статьи к приведенным архивным фотографиям:

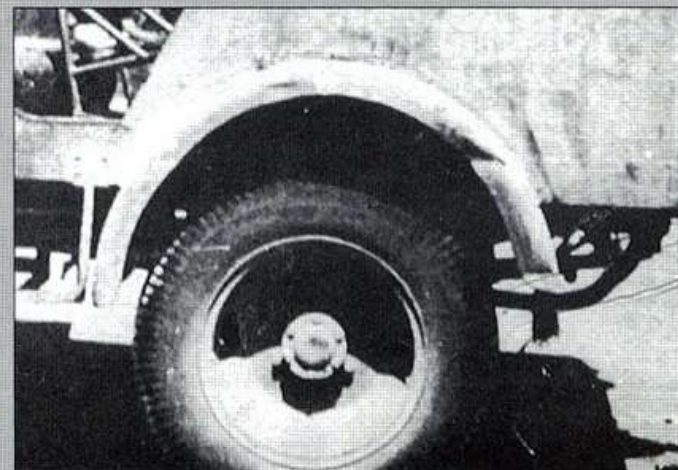
Сверху.

— Они из Bundes-архива. Закамуфлированный белым хорх из Squadron'овского Panzer Color, который недавно «передрали» ex-Tornado.

Другая фотка из книжки Trucks of the Wehrmacht. Reinhard Frank, Schiffer Military History. Это перепечатка американцев, от 94 года книжки из-за Podzun-Pallas Verlag. Подпись утверждает, что на фото — Kfz 23, машина телефонной связи, Болгария, весна 41 года.

Снизу.

— Обратите внимание на характерные помятости на крыльях. Чтото подобное я и попытался воспроизвести.





грузовиков Steyr, Daimler Benz, Phänomen.

Слияние немецкой основательности и японской аккуратности

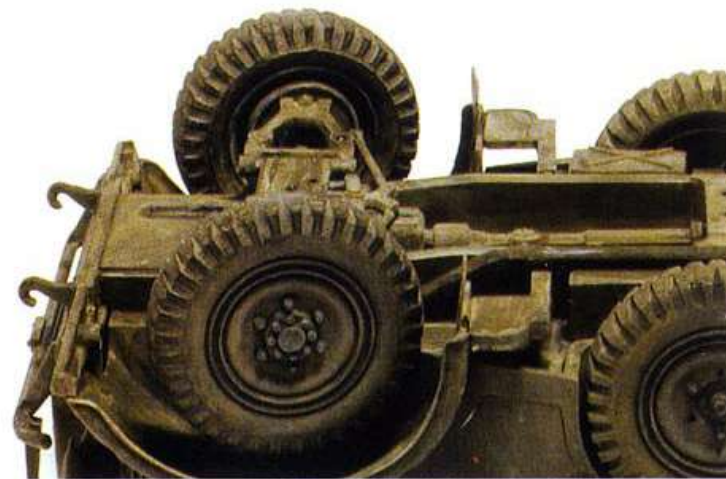
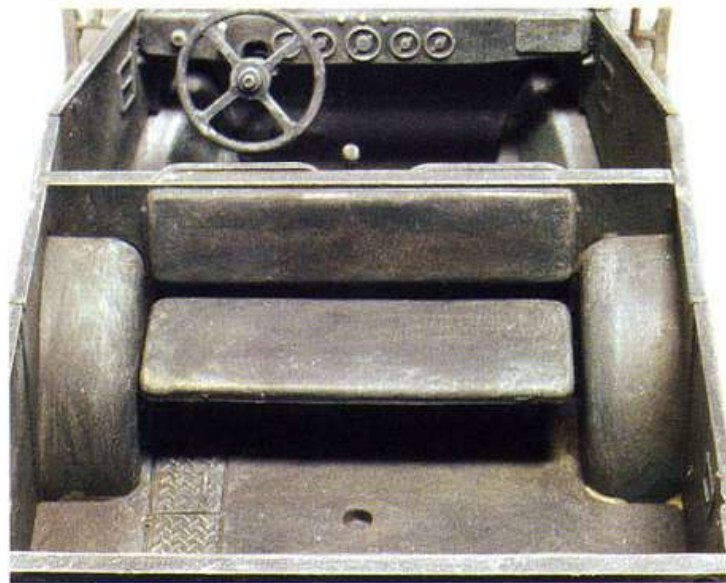
У всех старых моделей TAMIYA есть одно очень приятное свойство: они похожи на оригинал!

Недостойная, по нынешним временам, детализровка этой модели образца 1976 года с лихвой компенсируется присущей прототипу характерной «тупорыльностью» экстерьера. Наиболее удавшимся местом в плане проработки являются колёса. Здесь у «Тамии» всё в

порядке, красивые гаечки, чёткий рисунок протектора, некоторым фирмам до сих пор есть чему поучиться!

Сложная рычажная подвеска выполнена действительно подробно. Хотя конструкцией модели поворачиваемость передних и задних осей не предусмотрена, осуществить «возможность руления» несложно, это описано в путеводителе по диорамам все той же TAMIYA (см. СМ №1-12).

Массивная ходовая часть несёт по-военному спартанский кузов. Установка тента во мно-





Несколько слов по идеологии тонирования

Многие моделисты считают, что достаточно просто качественно задуть модель, и тогда она, мол, будет «как настоящая». Проблема тут в том, что реальная машина имеет определённые следы эксплуатации, пятна, потёки, неоднородности окраски, которые только аэрографом получить никак нельзя, необходимо осваивать кисти различной толщины и жёсткости.

Другой проблемой являются недостатки литья под давлением. Как ни стараются производители выполнить мелкие детали, кронштейны и тому подобное, сделать их «как настоящие» технология не позволяет.

На увеличенной в 35 раз модели вместо острых граней вы увидите сплошные закругления. Именно для их зрительного «заострения» и применяется «сухая» кисть. Точно такие же радиусы присутствуют во всех пазах и прочих закоулках пластикового бронеобъекта. «Заострить» их можно жидкой чёрной краской, которая сама затечёт в углубления. При тонировании надо стараться выявить геометрию объекта, сделать акценты на мелких деталях.

Естественно, тонировать надо в разумных пределах, установить которые вам поможет только ваш собственный опыт.



гом решает проблему с его детализацией, так как корпус машины весьма аскетичен, а оперение и капот выполнены весьма правдоподобно. Для более правдоподобного воссоздания облика Хорьха из набора ALAN был позаимствован более копияльный фонарь NOTEK и клаксон. На боку капота я поместил лопату, заимствованную из другого набора TAMIYA. Кроме того, форма креплений дуги, защищающей радиатор, была облагорожена, а толщина эвакуационных крюков уменьшена практически вдвое. Фары получили тряпичную светомаскировку и П-образные крепления.

Внутреннего вида петли под ось опускающейся рамы лобового стекла исчезли, новые, более компактные, я оснастил фиксаторами. Зеркало заднего вида также позаимствовал из какого-то посторонне-

го набора, заботливо снабдив его более длинным кронштейном. Указатели габаритов были сделаны заново и несколько смещены вперёд относительно мест, предлагаемых инструкцией.

Попытка убрать щель между лобовым стеклом и капотом не вполне удалась, поэтому рекомендую всем наращивать нижнюю кромку рамы лобового стекла, а не делать, как я, валик на капоте.

Помятые (при помощи модельного ножа и круглого надфиля) крылья и «активное» тонирование придали моему Horch'у потёртый, запалённый вид.

А при помощи родных декалей и тонкой кисточки появились значок 4-й гренадёрской дивизии СС, называемой «Polizei Division», и номер с полицейской регистрацией.

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: Horch 4x4 type 1a; TAMIYA; 35052

КРАСКА: масло художественное, гуашь художественная, пастель художественная

ЛИТЕРАТУРА: TAMIYA News, #1 Panzer Colours Part 1, Bruce Culver & Bill Murphy





1. Модели самолетов М 1:48, автор М. Путников
2. Мардер II D, автор В. Можейко
3. Бизон, В. Можейко
4. Sd. Kfz 250/9, А. Гнедков
- 5-8. Т-28 (38 год), Т-26 (38 год), Pz II L, Stug III С, автор Д. Талалаев (г. Миасс)
9. GMC 353, автор А. Павлов
10. F4U-5 Corsair, автор М. Путников
11. Quad Gun Tractor (Павлов А.), KV-2 (Кожеников А.), Пантера, Т-34-76 (Забродин)
12. Ягдтигр, В. Можейко
13. Диорама «Харьков-43», А. Гнедков



УРАЛЬСКАЯ ФИЕСТА

Артем Павлов
г. Челябинск

Фото: В. Баскова, М. Путникова и В. Дмитриева.

С 8 декабря 2001 г. по 27 января 2002 г. состоялась региональная выставка масштабных моделей. Выставка размещалась на площади (в помещении) краеведческого музея. 23 декабря в рамках выставки

был проведен конкурс среди модельеров по номинациям:

Масштаб 1:72

- школьники
- взрослые

Масштаб 1:35

- школьники
- взрослые

Диорамы Масштаб 1:35

- школьники
- взрослые.

Призы для участников конкурса предоставили ЧП Пав-

лов А.А. и Историко-технический клуб.

Теперь о самой выставке. Поскольку выставка подобного рода проводилась практически впервые, то мы постарались осветить на ней все направления масштабного моделизма. А именно:

- склеивающиеся модели разных масштабов:
- 1:12 мотоциклы
- 1:24 автомобили

• 1:35 военная техника и диорамы

- 1:48 и 1:72 самолёты
- 1:72 военная техника
- масштабные фигуры 1:18, 1:32 (54 мм)
- 1:43 автомобили
- модели железных дорог М 1:87
- радиоуправляемые модели автомобилей
- большое количество самодельных моделей:



9



10



11



12



7



8



13

ВЫСТАВКИ

13

СТЕНДМАСТЕР №21 апрель-июнь 2002

• деревянные корабли Де-
рий Александра Павловича
• мотоциклы М 1:18 Губ-
ских Анатолия
• Икарус 260 Кармазинова
Сергея и др.

Кроме этого, для придания
выставке большей зрелищно-
сти, в зал поставили отрестав-
рированный мотоцикл М 72
(масштаб 1:1) и витрину с
предметами обмундирования и
снаряжения солдат Второй
Мировой войны (каска, план-
шетки, кобуры, личные вещи
и т.д.). Для рекламы выставки

клуб «АСА» предоставил ар-
мейский джип WILLYS, кото-
рый в день открытия стоял пе-
ред входом в музей.

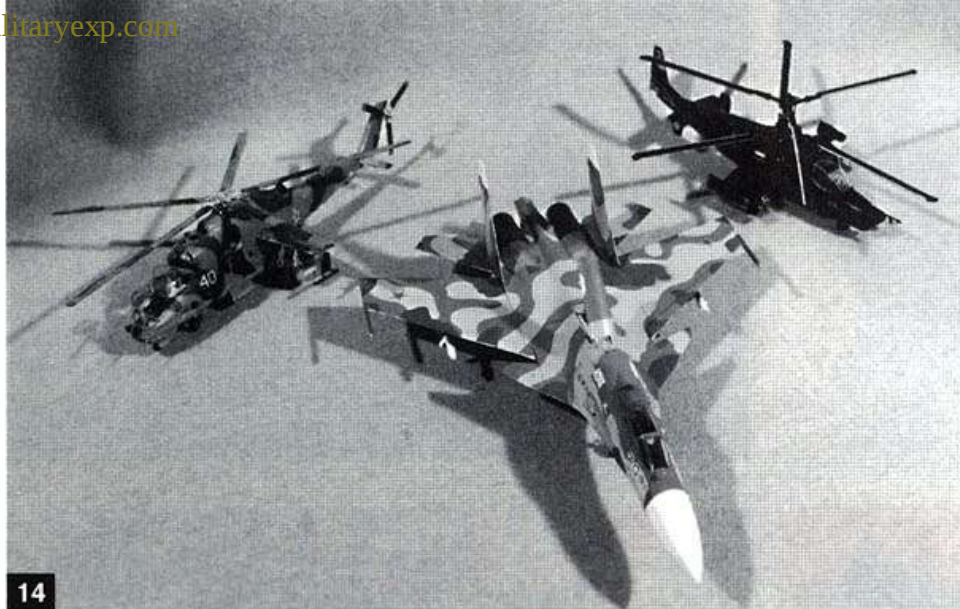
Участие в выставке приня-
ли: «Историко-технический
клуб», клуб «Мотор-классик»,
клуб «АСА», Федерация авто-
модельного спорта, Федерация
судомодельного спорта. Свои
модели выставили коллекци-
онеры Челябинска, Миасса и
Троицка. Всего было представ-
лено более 500 моделей (боль-
ше всего танки М 1:35 и само-
леты М 1:72).

В день открытия выставки
были приглашены представи-
тели средств массовой инфор-
мации. Сюжеты о выставке по-
казали по двум каналам, и не-
сколько заметок было в
газетах. Это дало свои резуль-
таты. Во-первых, к концу пер-
вой недели работы выставки
количество моделей удвои-
лось, а во-вторых, за время ра-
боты выставки её посетило бо-
лее 2500 человек.

Многим посетителям вы-
ставка открыла глаза на мир
моделей. Коллекционеры по-

лучили возможность обменять-
ся опытом. Начинающие моде-
листы по несколько раз посе-
щали выставку и вживую уви-
дели творения мастеров, а
также получили большой за-
ряд энтузиазма.

Выставка состоялась благо-
даря поддержке коллектива
Краеведческого музея. Иници-
атива проведения выставки
принадлежала Палагиной Та-
тьяне Владимировне, заведую-
щей историческим отделом му-
зея.



14



15



16



17

14. Ми 24 Е (А. Масаев); Су-33, Ка-50 (Светлаков)

15. ГАЗ-1173 (М 1:35), эпоксидка, «белый металл», пластик

16. Железнодорожный модуль «Станция Лесная», автор В. Попов

17. Модели железнодорожные (М 1:87)

18. Автор статьи с самолетом Не - 177

19. Диорама «Деревня», («Пусть всегда светит солнце...»), автор Забродин

20. Пантера А (М. Попов), GMC 353 (А. Павлов), Т-44 (М. Попов), Панцерягер (Я. Евсюков)

21. Бриг «Меркурий», автор А. Дерий (из коллекции Г. Михайлова)

22. ТБ-3 (М 1:72), автор К. Абдулин



19



18



20



21



22

ШЕСТЬ ЖИЗНЕЙ ВАТНЫХ ПАЛОЧЕК

В «паутине» интернетных ресурсов есть такой сайт, посвящённый исключительно вертолётам – Heliborne (<http://heliborne.webzone.ru>). Его редактор любезно предоставил нам одну из своих «зарисовок на заданную тему».



Евгений Борисов

ПРОСТАЯ вещь, которая, казалось бы, не имеет никакого отношения к моделизму – ватная палочка. Уж столько их разных понаделали: и конические, и круглые, и грушевидные. Но мы остановим свой выбор на палочках Bella. А почему именно на них – читайте ниже.

Жизнь номер один. Эти палочки продаются в замечательных коробках из прозрачного полистирола толщиной 0,6-0,8 миллиметра. То есть, покупая упаковку из 100 штук палочек, Вы, совершенно бесплатно, получаете полтора дециметра хорошего листового материала. Или, если заклеить скотчем два отверстия в дне, можно получить удобную прозрачную ёмкость для хранения запасных деталей. Имея несколько таких коробок, можно ставить их одну на другую: благодаря уголкам на крышке они не будут соскальзывать. Эти же уголки позволяют делать «пирамидку» не из целых коробок, а только из крышек. В этом случае крышкой нижнего лотка (одной крышки) будет служить дно верхнего лотка (другой крышки). А ещё крышка от коробки может сыграть роль кюветы для замачивания декалей.

Жизнь номер два – основная. Применять ватные палочки можно для стирания краски, чистки ёмкости аэрографа, удаления излишков воды и прижимания декалей, нанесения покрытия «future» и тому подобное. После использова-

ния не надо выбрасывать палочку. Достаточно отрезать ватные тампоны с её концов и наступит...

Третья жизнь. Образовавшаяся полимерная (подозреваю, что полиэтиленовая) трубочка может служить прекрасным орудием для размешивания красок в баночках. Для красок в металлических баночках (Humbrol, Revell) она подходит так, как есть, а для размешивания красок в стеклянных баночках, которые глубже (Звезда, Testors), трубочку достаточно насадить на тонкое шило или зубочистку – нет проблем. Наверное, после этого жизнь ватной палочки кончается, но ведь есть ещё...

Четвёртая жизнь, в которой трубочка ватной палочки служит в роли держателя детали при покраске. Некоторые детали моделей имеют штырьки и стерженьки, которыми эта деталь впоследствии клеится (или вклеивается) на место. Ну, например, ось рулевого винта. Часто бывает, что она имеет «клеевую» длину около трёх миллиметров, а диаметр 1-1,5 миллиметра. Держать при покраске деталь пинцетом, как минимум, неудобно – она всё время норовит выпасть или, точнее, вывернуться. Да и пинцет пригодится для других целей в то время, когда деталь будет сохнуть. На помощь приходят трубочки от ватных палочек. Осторожно! Выполнять данный приём следует, положив трубочку на стол, а не держа её в пальцах! Обычным канцелярским шилом или толстой иглой, диаметром около двух

миллиметров, проколите на одном из концов полиэтиленовой трубочки поперечное отверстие и посмотрите: полимер будет стараться закрыть это отверстие, вернуться к исходному состоянию. С помощью шила растяните отверстие и вставьте туда стержёнок детали. Через несколько секунд палочка будет удерживать деталь настолько прочно, что без опасений можно начинать покраску детали кисточкой или аэрографом.

Есть ещё один вариант использования трубочки в качестве держателя. Автор регулярно его использует, но за последствия повторения ни автор, ни Heliborne ответственности не несут. Итак, Вам решать...

У некоторых моделей маленьких вертолётов ось несущего винта является неподвижной, а вращается сама втулка. Так вот, трубочка от ватной палочки служит мне для удержания ВСЕЙ модели в процессе её окраски. Я просто надеваю трубочку торцом на ось несущего винта и, держась за неё, крашу, наношу декали и лакирую модель. Всё это вре-

мя следует соблюдать крайнюю осторожность, чтобы не отломить трубочку вместе с осью. Лично я пока не сломал ни одной. Если ось люфтит в трубочке, то достаточно использовать Maskol в качестве клея – потом всё это с лёгкостью удаляется.

Пятую жизнь я открыл совсем недавно. В её основе – та же самая трубочка. В них хорошо хранить тонкие (от 0,2-0,5 до 1,8 мм) свёрла. Плотно заткните один конец трубочки, например, обрезком тянутого литника. Положите в трубочку свёрла, а другой конец можно затыкать пробкой из конусной части тянутого литника или кусочка зубочистки. Получается очень надёжный герметичный контейнер. Не забудьте наклеить на эту трубочку яркой скотч или этикетку, чтобы потом случайно не выбросить.

На этом, собственно, всё. Вы спросите: – А где же **шестая жизнь** ватной палочки?

Знаете ли, господа... Этим действительно удобно пользоваться для прочистки уха!

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, Щепалину Сергею Александровичу. В графе «Для письма» укажите: «За Почтовый Каталог ТАМИЯ».

После получения денежного перевода мы отправим вам Каталог в течение 10 дней.

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

Для лучшей оперативности получения заказа оформляйте его оплату через Сбербанк, по указанным в Каталоге реквизитам.

СТОИМОСТЬ 1 ЭКЗЕМПЛЯРА КАТАЛОГА – 30 РУБЛЕЙ





Заканчивая свой рассказ, опубликованный в прошлом номере, начну с легкого погружения в историю и заострю внимание читателя на некоторых особенностях конструкции и интересных фактах из послужного списка MOSQUITO.

Валерий Сердюк
рисунки автора

ГЛАВА ВТОРАЯ СЛЕД КОМАРА

НЕОБХОДИМОСТЬ в истребителе-бомбардировщике была остро прочувствована летом 1941 г. Для этого «Комар» получил новое усиленное крыло с узлами подвески дополнительных бензобаков, бомб, и позднее и РС. (см. фото 2) FB MK.VI чистокровный истребитель, к тому же самый массовый в постройке. Первый полет прототипа был выполнен 1.06.1942 г., в серии с февраля 1943 г. «Шестой» идеально подходил на роль «Рейнджера», недаром его называли Intruder. Увеличенный радиус действия бомбовое и полный комплект стрелково-пушечного вооружения + РС, сделали его весьма эффективным оружием для нанесения болезненных ударов для любого противника, причем в дневное время. Моторная группа – двигатели MERLIN 21/23/25. Последний был невысотным, но форсированным, взлетная мощность 1620 л.с. (см. фото 5)

В предложенной конфигурации у ТАМІУА снаряды монтируются по четыре под каждым крылом (в один ярус). На опубликованных в литературе фотографиях могла быть вариация: четыре ракеты, но в два «этажа» на двух рельсах. У снарядов со стороны, обращенной друг к другу, оперение отсутствовало. Это немного странно! Снаряд имел, всего два стабилизатора и только с одной стороны. Подписи к фотографии это никак не объясняют. В этом варианте мог устанавливаться подвесной топливный бак (он в наличии имеется, но инструкция об этом молчит). На тех же фотографиях имеется какая-то рамная конструкция, стоящая между баком и подвесками РС, назначение которой установить не удалось. Очевидно, это

какой-то защитный экран-отражатель соседства с взрывчаткой и двигателем ракеты.

Качество поверхности планера было идеальным, и отсутствие швов значительно снижало аэродинамическое сопротивление, так что любителей «кройки и шитья» порадовать нечем. Интересно и то, что истребители MOSQUITO имели истребительные ручки управления, а «бомберы» – штурвалы. Кроме этого, хочется обратить внимание на то, что в литературе указывается размах горизонтального оперения истребителей равен 6,32 м, а у бомбардировщиков и разведчиков – 5,92 м. Еще одна интересная особенность конструкции «Москито» – обшивка на крыле сверху была двойная, а снизу одинарная. Снаружи и не увидишь, но факт любопыт-

ный. Что еще интересного было в жизни MOSQUITO? Например, полет над вершиной мира – Памиром. Есть в биографии «Комара» и свой собственный художественный фильм «SQUADRON MOSQUITO», где он сыграл главную роль как борец с германскими крылатыми ракетами Фау. В фильме среди всяческих киношных ухищрений есть очень живые самолеты, их полеты и посадки. И речь там идет о 641 SQN (наверняка вымышленный) с бортовым кодом НТ. Кстати, этот же код есть и на других «москитах» в х/ф «Солдат королевы», в котором идет речь о патриотах голландского движения сопротивления в годы Второй Мировой.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ ЭНТОМОЛОГИЧЕСКАЯ

Кокон

Так уж получилось, что работа над моделью велась долго и с перерывами. Для сохранения деталей пришлось придумать «камеру хранения». Это прозрачная коробочка от модели экононовского КАМАЗа (1:43). На дно приклеен слой пенопласта. Боксы, а их было два, плотно закрываются, что исключает попадание пыли и надежно предохраняет деталировку от механических повреждений (см. фото 6).

Чудофлекс

Удаление мелких дефектов пластика (шероховатости и царапины) легко выполняется, как я уже упоминал, материалом скотч-брайт Multi-Flex.

Рис. 3. Левая стойка. С учетом опубликованных в литературе чертежей, на мой взгляд, этот более точный и понятный.

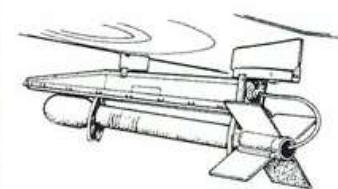
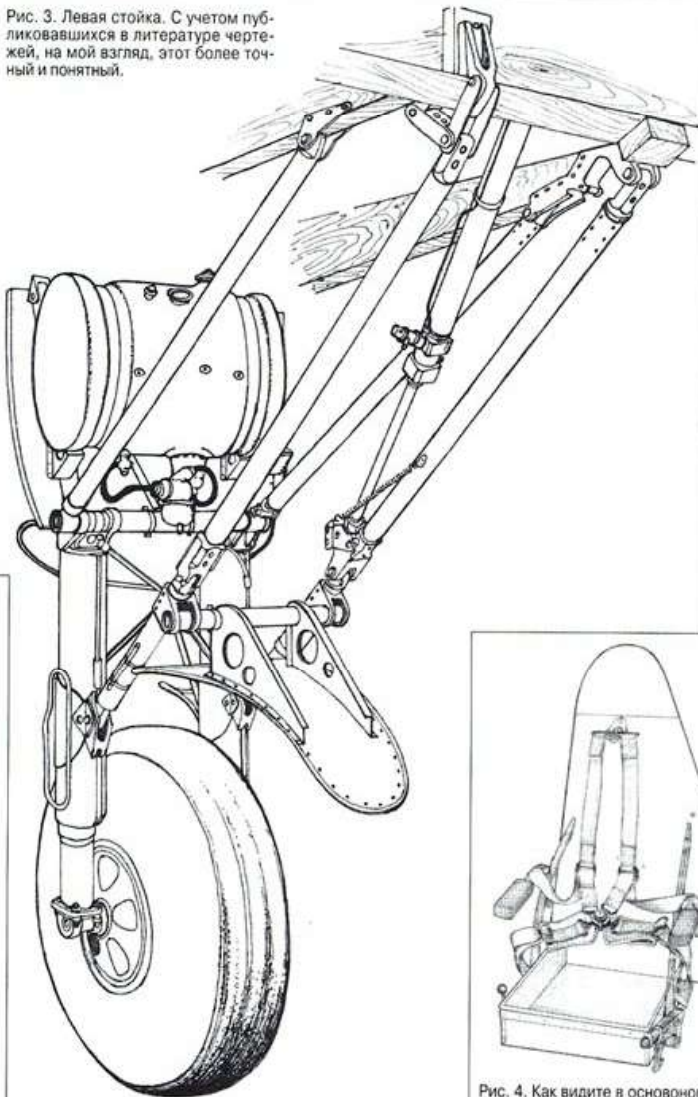


Рис. 1. Verlinden предлагает такой вариант расположения хвостового фюзеляжа.

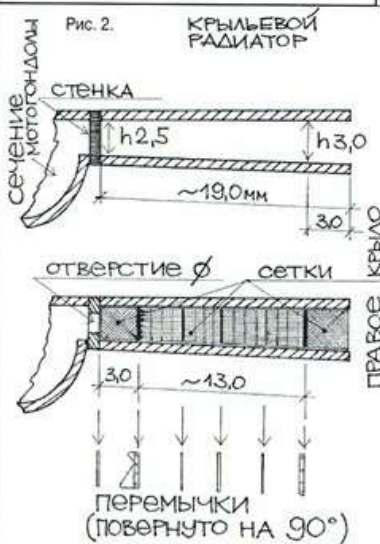
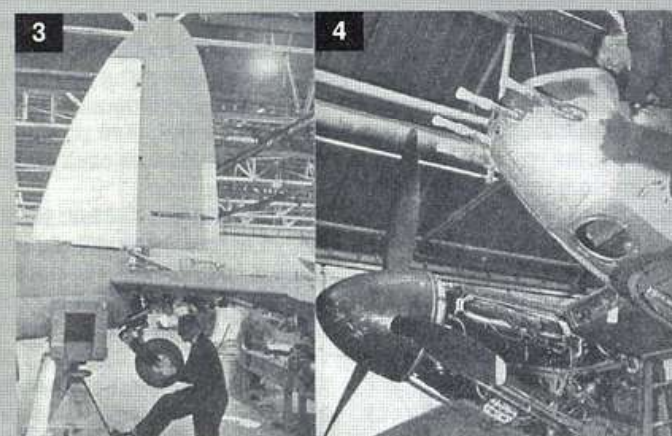
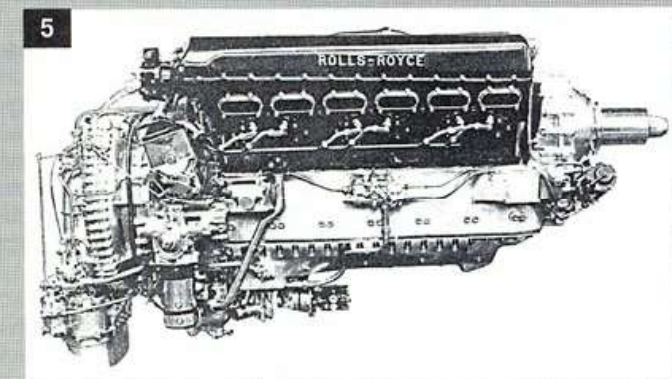


Рис. 4. Как видите в основном доработка кресла будет касаться подлокотников и изготовления из фольги привязных ремней.



Таинство рождения истребителя. Поточная линия заводской сборки.



Это очень универсальный «инструмент» для моделиста, всем применениям которого, я уверен, нет конца. Глянцевый пластик он легко делает матовым, а это положительно влияет на адгезию краски. На очень шероховатом пластике, наобо-

рот, можно добиться большей «гладкости», если правильно подобрать зернистость абразива, да и работать удобно, ведь необходимо минимальное давление на материал. С окрашенной поверхности Flex легко удаляет прилипшую пыль

(ворсинки и т.п.). Бывают такие казусы (например, на камуфляже), когда одна краска больше или меньше блестит и отличается от соседней, Flex их легко и быстро «уравняет». Или декаль дает блеска больше чем краска, и в этом случае чудо-материал выручит вас. Нужно только подождать пару дней, пока дека окончательно просохнет и вы станете уверены, что она хорошо «приварена» к поверхности. Flex поможет и при шлифовке фонаря кабины пилота.

Для удобства я приклеил кусочки этого материала на «эскизные» палочки. Чтобы немного уменьшить абразивные качества «флекса», рекомендую «начесать» на поверхность некоторое количество ваты (см. фото 7,8).

Цвет внутренностей

Интерьер кабины имеет своеобразный зеленый оттенок. В литературе он называется серо-зеленый, но я бы назвал его зелено-серый. Так будет точнее. Это нюанс, но важный, на мой взгляд.

Детализровка интерьера увеличилась в основном за счет наклеивания кабелей электропроводки. Клеил я их уже на окрашенные поверхности дихлорэтаном. Материалом для жгутов проводки послужил тунутый литник черного цвета, красить который не было необходимости. Следы (некоторый глянец) от клея на окрашен-

ных поверхностях исчезли после задувки интерьера слоем полуматового лака (см. фото 2).

Облупленная краска в кабине может наблюдаться в основном на входном люке кабины (правый борт, см. фото 11). Тонировка, в данном случае «зелень», ободранная до алюминия, производилась острогаченными деревянными зубочистками (см. фото 9). Идеальный вариант – зубочистка из бамбука, который позволяет кончик сделать очень острым и твердым. Годится даже короткий обломок, но его надо для удобства нарастить пустым стержнем от шариковой ручки (отрезок длиной 7-10 см). С другого конца стержня можно воткнуть другой обломок зубочистки. Если одним концом пользоваться как инструментом для тонировки, то другой (всегда чистый) послужит для исправления огрехов в случае, когда рука «уехала» не туда. Как вариант на один из кончиков можно плотно намотать немного ваты, тем более если требуется растушевать или смыть (или соскоблить) тонировочное пятно. Для имитации облупленности под алюминий хорошо подходит гелиевая ручка со стержнем Silver (а в некоторых случаях Gold или Black). Хочу акцентировать внимание моделистов на том, что зубочисткой эту операцию выполнять гораздо удобнее,

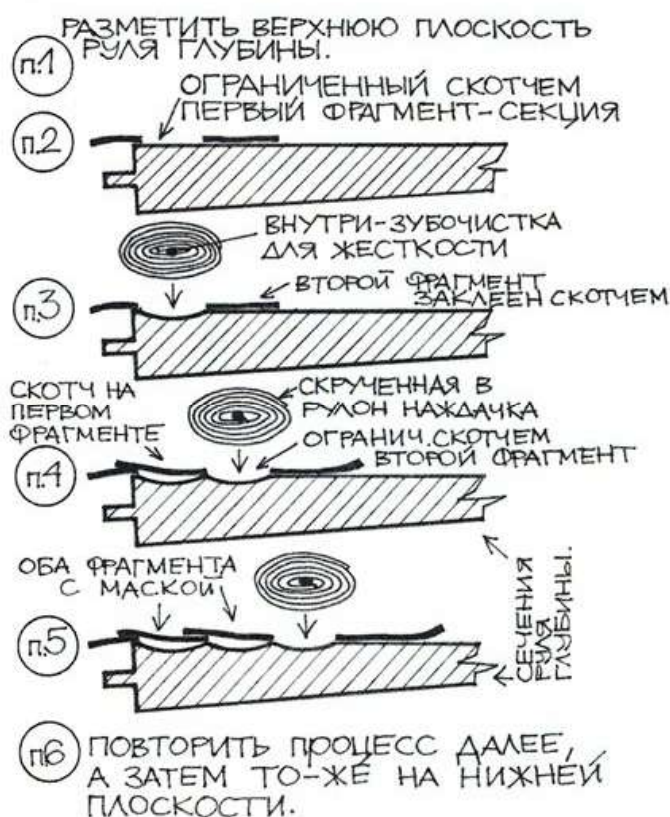
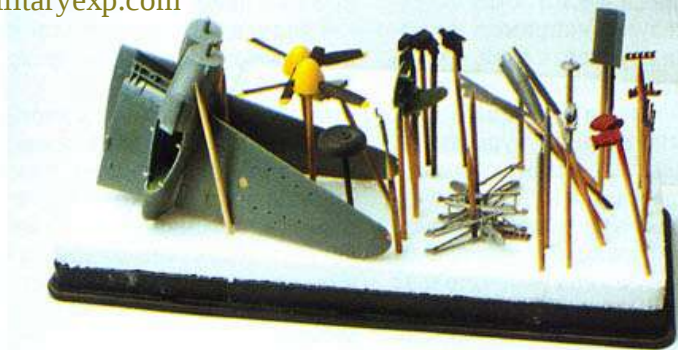


Рис. 5. Схема проработки провиса полотна



7



Изображенный на фото большой кусок – это уже не Flex, а обыкновенная хозяйственная губка для чистки посуды, которая в магазине называлась губка с фиброй. Поэкспериментируйте и с ней.

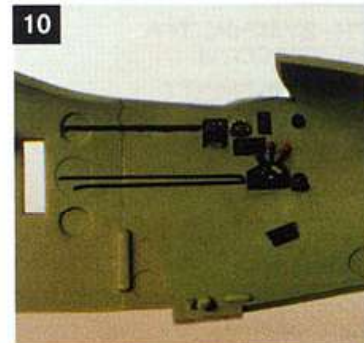
8



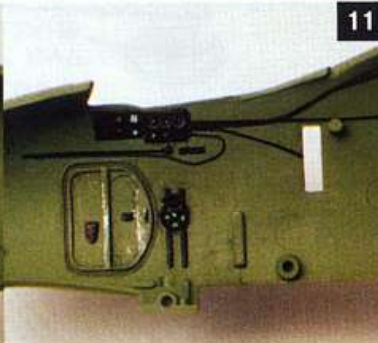
9



10



11



12



Приборная доска (черно-белая декаль) расцвечивалась тонкой кистью традиционным способом. Из-за спешки, что и видно на фото №7, работа выполнена не везде аккуратно. Возможно, этого удалось бы избежать в случае замены кисти на зубочистку. Что я и сделаю на следующей модели.

Деталь Е8 (прицел) дана из прозрачного полистирола. Корпус окрашивается в черный цвет, а стекло якобы закрывается маской. Но оно имеет изрядную толщину, и я его удалил, сделав на его месте тонкий пропилен бритвой. Само стекло сделал заново из прозрачной ацетатной пленки и монтировал его перед установкой фонаря кабины.

чем самой ручкой, то есть её пишушим узлом. Дело в том, что зубочисткой порция краски берется минимальная (ровно столько, сколько необходимо), а если работать самой ручкой, то постоянная подача красящего вещества происходит произвольно. Кроме этого, если и на зубочистке краски оказалось больше нормы, то с нее легко снять излишки (промокнуть на лежащий рядом чистый лист бумаги). Для добывания гелиевого состава достаточно вынуть из стержня пишущий узел, а уж в него легко «нырнуть» зубочисткой.

Облезлые места на самолете зачастую только на вид выглядят большими пятнами. На самом деле это «скопище» очень мелких (по площади) сколов красочного слоя. Кисточка, будь она хоть сверхтонкая, никогда не даст желаемого точечного пятна. Этому мешает ее гибкость.

Кисть незаменима там, где надо высветлить грани и ребра, или «залить» цвет в углубления. Тут ей нет равных!

Чтобы исключить повреждение красочного слоя окрашенных деталей, работу следует проводить только в перчатках. Вполне можно обойтись одной, но желательно тонкой и хлопчатобумажной. Те перчатки, что используются для копки картошки, не годятся. Искать их надо не в хозяйственных магазинах, а там, где продаются химреактивы, или в фотолабораториях (см. фото 14).

На этой же фотографии показан процесс раскраски кабины пилота. Обращаю внимание на жестко прикрепленную к более массивному предмету кювету от таблеточного станда. Материал, из которого она штампуются, очень легкий и невесомый, но вполне выдерживает растворитель №646. На

фото 13 показан вариант выполнения аналогичной работы, но с использованием «третьей руки» для фиксации кюветы. Обратите внимание на подставку-упор (деревянный брусок) для руки. Упор «гарантирует» большую твердость руки, что поможет сделать работу аккуратнее.

И последнее. Для любителей сложной тонировки советую внимательно взглянуть в фото 1. Обратите внимание на живописные потеки (возможно, это стекающий конденсат) по капоту двигателя, а также на крышку колеса, где тоже заметен блеск влаги. Интересно то, что протектор основательно забит грязью, а ведь самолет стоит на траве.

Властелин колец

Для нанесения полос/колец на кок винта я приспособил случайно попавший мне под руку редуктор от детской игрушки. Кок винта вместе с лопастями насажен при помощи кембрика на ось редуктора. Редуктор запитан от батарейки 1,5 В. Главная задача левой руки – отцентровать вращение вала (см. фото 15). После чего достаточно легких прикосновений кисти, и – все готово. Вам же рекомендую сразу собрать более «стационарную» установку для выполнения подобных операций, что и сам воплощу в жизнь на следующей подобной модели.

А в руке его горит маленький фонарик

Существует множество способов и технологий «маскировки» фонарей перед покраской. Здесь я выбрал вариант со скотчем. Это хоть и нудный, но надежный способ, который дает вполне удовлетворительный результат в отношении аккуратности и «ровности» линий переплета кабины.

Для оклейки фонаря был взят уже «пользованный» таплевский скотч, который хранился приклеенным на кусок оргстекла. На нем я и нарезал мелкие кусочки скотча. Почему мелкие? А так проще работать. При таких малых габаритах площади стекла гораздо рациональнее заклеивать именно мелкими фрагментами, примерно 1,5-2х3-4 мм. Кусочки либо прямоугольные, либо с острыми углами или с радиусами. Сначала выклеивается периметр переплета, затем середина. Нужно только контролировать процесс, то есть следить за тем, чтобы скотч прилегал к поверхности плотно. В противном случае краска будет «задуваться» на



На фото основная стойка шасси. Установлен маслосбак, к которому добавились горловины, патрубки (шланги) и стяжные ленты (самоклеяющаяся фольга AL). Хорошо заметны пружина на подкосе, новые «косынки» грязевого щитка и тонировка покрышки колеса.



само стекло. Если это все-таки произошло, можно после снятия масок прочистить остро заточенной зубочисткой (деревянной). Кроме этого, чуть

«размочаленный», то есть мягкий, кончик зубочистки сможет немного заполировать мелкие царапины на стекле (для облегчения этого процесса

можно макнуть зубочисткой в тамиевскую пасту Compond.

Нарезанные кусочки скотча сначала поддеваются (за один угол) острым шилом или ножом, а затем переклеиваются на фонарь (см. фото, СМ №18, стр. 18).

Для этой операции нужен

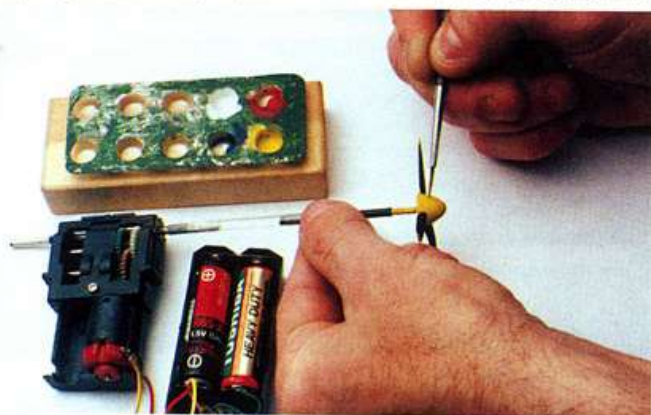
миниатюрный пинцет с «тонким захватом». Корректировку положения скотча вдоль линий переплета, во избежание царапин на стекле, лучше производить кончиком зубочистки. Процесс немного утомительный, так как приходится постоянно менять «инструмент». Но чего не сделаешь ради качества модели? Обидно лишь то, что «лепится» фонарь час-два, а задувается всего за 16 секунд.

Подводя итог долгому, кропотливому и въедливому труду, хочу сказать: модель этого легендарного самолета, произведенная «Тамией» – пока единственная, на которую уходит минимум времени (если, конечно не делать, как я, долгие перерывы в работе). Глядя на аналоги от MATHBOX и AIRFIX, попросту не хочется терять драгоценное время.

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: TAMIYA (60747) MOSQUITO FB MK VI/ NF MK II, M 1:72 (количество деталей – 135; декаль – 3 варианта).

ЛИТЕРАТУРА: SQUADRON/SP. №1127 ч.1; SQUADRON/S.P. №1139 ч.2; SQUADRON/WALK AROUND № 5545; TAMIYA MODEL MAGAZINE № 79; SCALE AIRCRAFT MODELLING, март 1998 г.; ZLINEK 1992 г.; FINE SCALE MODELER, март/май 1999 г.; Моделист Конструктор, 10/1994 г.; Крылья Родины, 3,4,5/1993 г.; А.Н. Медведь, Де Хевилленд «МОСКИТО», Москва, Арсенал-пресс, 1996 г.



ОДА ПАЙКЕ

Борис Волхонский
фото автора

Окончание. Начало в №20

Пайка листовых материалов

ОПИРАЯСЬ на свой многолетний опыт, смею утверждать: любая деталь модели, изготовленная из металла, в окончательном виде смотрится натуральней, чем пластиковая.

Многие из вас пользуются «травлёнкой», но не всем она доступна. Из рекомендованных выше листовых материалов с помощью пайки можно самостоятельно изготовить те же детали. Мои модели на 80-90% выполнены с использованием пайки. Все технологии, которые будут предложены вашему вниманию, опираются на масштаб 1:100. В более крупных масштабах всё выполняется легче и насыщеннее деталями.

Изготовление объёмных пустотелых конструкций

Прежде всего я рекомендую сделать болванку того изделия, которое вы собрались спаять. Для этой цели лучше всего использовать дерево мягкой породы, на котором можно максимально точно выдерживать размеры. При этом размеры болванки должны быть со всех сторон уменьшены на толщину используемого вами листового материала. Кроме того, следите,

чтобы не было отрицательных углов. В противном случае у вас могут быть потом проблемы с разъединением детали и болванки. По болванке выполняется развёртка будущего изделия из ватмана, полукартон или другого материала, желательной той же толщины, что и листовая металл. Развёртка должна быть сделана максимально точно, с лёгкими надрезами по углам сгибов, с вырезами в нужных местах (окна, проёмы, двери, люки). Эта развёртка помещается (её можно приклеить резиновым клеем) на листовую металл и с помощью иглы обводится по контуру.

Затем заготовка вырезается по контуру. Эту операцию я выполняю на куске оргстекла с помощью скальпеля и металлической линейки. Места сгибов необходимо надрезать с наружной стороны примерно на половину толщины металла. После всех операций развёртка будет иметь далеко не ровный вид. Её необходимо выровнять на стальной плите, как было сказано выше. После выравнивания надрезы на линиях сгибов слегка «заклепаются», поэтому необходимо повторно, но без усилий, пройтись по ним скальпелем.

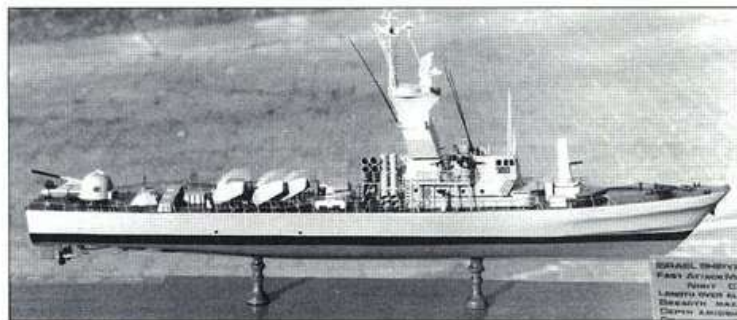
Теперь эту развёртку необходимо свернуть. Делается это на болванке, максимально осторожно и аккуратно. Сверну-

СВЕТСКАЯ ЖИЗНЬ



Пожалуй, невозможно предусмотреть все моменты, которые встретятся вам в работе, поэтому я с удовольствием отвечу на все ваши вопросы.

E-mail: denisv27@hotmail.com; de26@mail.ru.



Ракетный корвет «Израиль» 4.5, M1:100



Торпедный катер «Либелле», M1:25

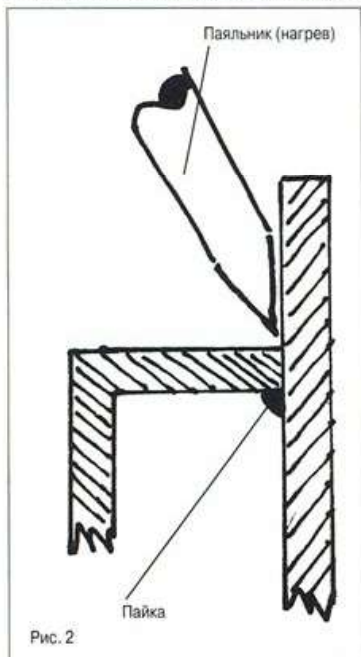


Рис. 2

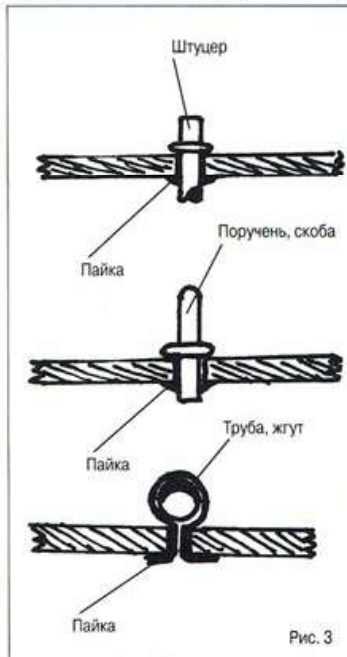


Рис. 3

ли, теперь проверяем возможность съёма детали с болванки после пайки.

Пайку начинаем с залуживания кромок, по которым конструкция должна замкнуться. Залуживать нужно изнутри. Для этого лопаткой наносим кислоту на места пайки и паяльником с минимальным количеством припоя проводим по этим крокам до получения ровного слоя на ширину 1-2 мм. Затем в углы снаружи наносим кислоту и пропаяиваем. Вкладываем болванку в согнутую развёртку и пропаяиваем кромки снаружи. Припой должен быть виден по всей длине паяного шва. После двух-трех паяк вы научитесь сами распознавать качество пайки.

Пропаяв последовательно все сгибы, вы подойдёте к сты-

ку. Если всё было сделано правильно и точно, то стык сомкнётся, и его также можно запаивать. Теперь можно снять деталь с болванки и осмотреть работу. Если есть сомнения в прочности, пропаяйте сгибы изнутри. Обязательно с кислотой и минимальным количеством припоя. Наденьте деталь на болванку и осмотрите её. Если где-то не полностью закрылись надрезы, заполните их припоем, как шпаклевкой, лишнее уберите с помощью напильника и наждачной шкурки.

Не снимая детали, разметьте места расположения тех элементов, которые должны находиться на поверхности детали: двери, иллюминаторы, поручни, кронштейны, ручки, упоры и т.п. Для фиксации посад-

Миниature деталей я советую сверлить отверстия диаметром 0.3 мм. При необходимости, в дальнейшем можно будет и рассверлить. После сверловки извлеките болванку и сохраните её в своем архиве. Она ещё вам пригодится.

Навеску внешних элементов делайте, как показано на рис. 2.

Все навесные элементы крепить лучше всего с помощью пропаивания изнутри. Для этой цели я рекомендую пользоваться паяльником меньшей мощности, чтобы не повредить то, что уже сделано. Если вы намереваетесь показать и внутренний интерьер, можете смело спиливать выступающие вовнутрь излишки. Пайка останется достаточно прочной.

И последняя операция – пайка доньшка или крышки, то есть замыкание объёма. На пластине карандашом обведите контур и хорошо его залудите. Также залудите изнутри края стенок. Установите деталь на пластину, совместите её с контуром, нанесите кислоту и прогрейте паяльником снаружи по контуру, как показано на рис. 3.

Изнутри пропаивается прекрасно. После пайки обрежьте лишнее и зашлифуйте заподлицо. Излишки припой легко удаляются скальпелем до появления чистой меди. Шлифовка швов мелкой шкуркой завершит вашу работу.

Если вы чувствуете, что при напаивании элементов может пострадать уже сделанное, отложите паяльник и недостающие элементы приклейте быстросхватывающимся суперклеем в подготовленные отверстия. Опыт показывает, что последовательность операций при пайке должна быть определена вами ещё до начала работы.

Если вы изготавливаете аналогичную конструкцию из фольгированного стеклотекстолита, помните, что прогрев одной стороны из-за теплоизоляции плохо передается на другую сторону.

Пайка стержневых материалов

Эту разновидность пайки будем рассматривать на примере решётчатой мачты. Как правило, это две-четыре «ноги», горизонтальные распорки, раскосы, площадки, навески, рей и прочее. Для всего этого технология одна – пайка в шаблоне. Шаблон лучше всего сделать из фанеры толщиной 10 мм. Отшлифуйте поверхность и карандашом сделайте раз-

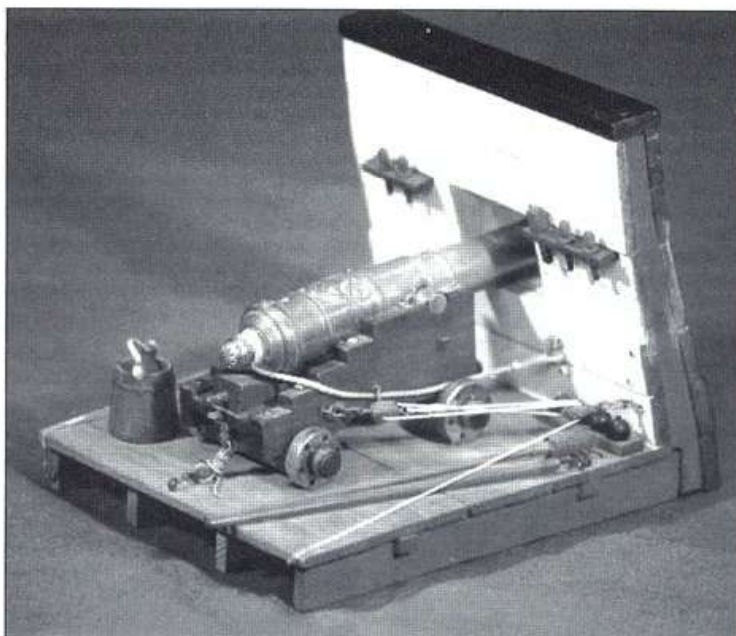
метку несимметричной стороны. С помощью скальпеля, треугольного или круглого надфиля прорежьте канавки по линиям разметки. Ширина и глубина каждой канавки должна соответствовать диаметру вкладываемого элемента. Нарезайте заготовки по месту, с особой точностью и тщательной подгонкой. Залудите места стыков элементов конструкции таким образом, чтобы припой был виден, но не создавал заметных утолщений. Разложите элементы по своим местам и нанесите лопаткой капли паяльной кислоты на места стыков. Паяйте «сухим паяльником», в одно касание. В момент шипения испаряющейся кислоты вы увидите, как расплавленный припой затекает в стык элементов. В последнюю очередь впаивайте раскосы. В малых масштабах припой в узлах хорошо имитирует косынки. В более крупных масштабах можно изловчиться и сделать пропилы в трубках и стержнях под натуральные косынки. Лобзиком пилой толщиной 0.2 мм можно сделать пропилы в торце проволоки диаметром 0.8 мм, более тонкие резать не советую.

После сборки несимметричных сторон сделайте шаблон для симметричных. Базовые размеры следует брать с уже готовых элементов. Достаточно сделать углубления для опор и горизонтальных распорок. Раскосы можно будет припаять и позже, на весу. Удерживать готовые стороны в углублениях вам поможет деревянный брусок с углом 90 градусов. Распорки припаяйте вначале все к одной стороне, а затем к другой. Замыкайте конструкцию пайкой распорок четвертой стороны. Вот теперь припаяйте недостающие раскосы. Последние элементы – «башмаки» – припаяйте, установив на них готовую конструкцию в вертикальном положении. Еще раз напоминаю, что все ажурные конструкции нужно паять только в одно касание.

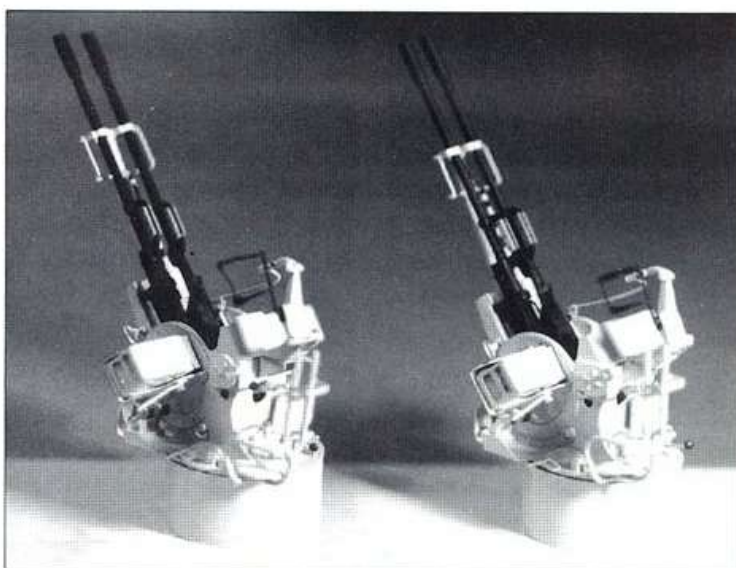
Особо хочу остановиться на способе пайки радарных решёток. Это элемент «высшего пилотажа» в пайке. Встречаются решётки трёх типов: плоские, изогнутые по цилиндрической поверхности и параболические. Первые два типа трудней не вызывают, причём цилиндрические паяются как плоские, а затем изгибаются на оправке. Для параболической необходимо изготовить из де-



Модели-копии, M1:1



Корабельное орудие фрегата «Constitution», M1:16



Зенитный автомат 23 мм, M1:25

рева болванку с поверхностью эллипсоида вращения или близкую к нему. Нанесите карандашом на поверхность разметку решётки и окантовки. Предварительно залуженную тонкую проволоку натяните по линиям разметки. Концы проволоки зафиксируйте вне разметки с помощью мелких гвоздей. «Сухим паяльником» тщательно пропаяйте пересечения сетки, пайка только за счет лужения, но обязательно с кислотой. После пайки необхо-

димо пинцетом проверить на прочность каждый узел. Теперь можно напаять окантовку из более толстой проволоки, заранее выгнутой по контуру. Излишки проволоки можно обрезать бокорезами после снятия с болванки. Осталось напаять на окантовку элементы несущих конструкций и все мелочи, необходимые по чертежу.



«СПОРТИВНЫЙ» ИСТРЕБИТЕЛЬ

К истребителям Яковлева я никогда не питал особых чувств, и тем не менее, состав моей коллекции всегда предусматривал наличие в ней моделей самолетов этого авиаконструктора.

Александр Тур
фото автора

ПОЭТОМУ, когда в продаже появились «Яки» седьмой и девятой серии от ICM, я, не задумываясь, приобрёл их, о чём потом неоднократно жалел, особенно по поводу «девятки». Но речь сейчас пойдёт не о ней, а о Як-7Б. Модели «семёрки» — несомненно, серьёзный шаг вперёд по сравнению с уровнем изготовления Як-9. В большей степени это касается геометрии крыла и фюзеляжа, всё остальное по-прежнему вызывает, в основном, сожаление. Справиться с этим сожалением поможет набор ФТД от EDUARD за номером 48321, а также набор колёс ELF для Як-7/9. Кое-что из детализировки можно постараться сделать самому, но далеко не всё. О том, как я боролся с недостатками модели, попробую рассказать при помощи приведённых иллюстраций. Буду рад, если таким образом удастся кому-нибудь помочь.

Для Справки: Серия яковлевских истребителей, выпускаемых ICM (М 1:48): Як-7А, 7Б, 7УТИ, 7В, 7ДИ; Як-9, 9Т/К, 9ДД, 9М

Окраска модели стандартная, чёрно-зелёный камуфляж при светло-голубом низе. Кок привычно белый — знак принадлежности к ВВС Ленинградского фронта. Самолёт принадлежал летчику 29 ГвИАП капитану Чиркову А.В., на нём пилот летал летом 1943 года. Номер на борту выполнен при помощи трафарета. Звёзды в шести позициях в чёрной окантовке. Гвардейский знак с обеих сторон фюзеляжа.

Тем, кто отважится на сборку одной модели или всей серии «семёрки» от ICM, рекомендую не спешить и сначала запастись максимумом информации. При всей своей знакомости, Як-7 машина противоречивая, и нахрапом её не возьмёшь. Я, например, так и не выяснил, была ли на «семёрке» створка маслорадиатора (по имеющимся у меня фотодокументам — не было), также остались вопросы по крою обшивки на киле и так далее.

Но главное — терпения вам, коллеги, и еще раз терпения.

АРХИВ

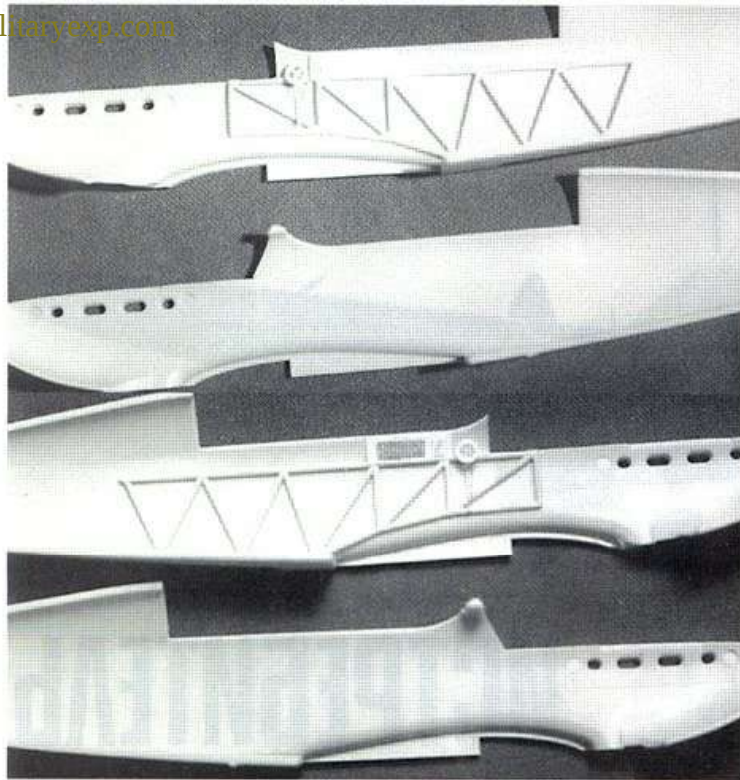
Чирков Андрей Васильевич

Качинская ВАШП им. Мясникова (1938г.)
Участник Финской кампании (1939-40г.)
Герой СССР от 04.02.1944г.
Боевой итог: 420 успешных боевых вылетов,
78 воздушных боев,
32 лично сбитых самолета + 9 в группе,
один из них тараном.

Фотографии взяты из книги А.В. Станкова
— Поршневые истребители Як, выпуск 2,
Киев, Украина и мир, 1999 г.

Май 1943г. Ленинградский фронт.
Замкомполка по ВВС гв. майор Чирков
А.В. готовится к боевому вылету на Як-7Б
№14.
Рядом механик самолета.

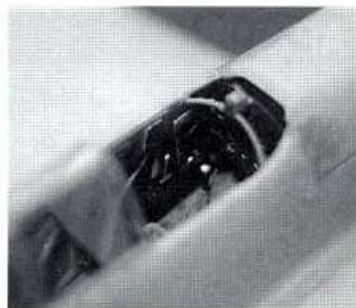




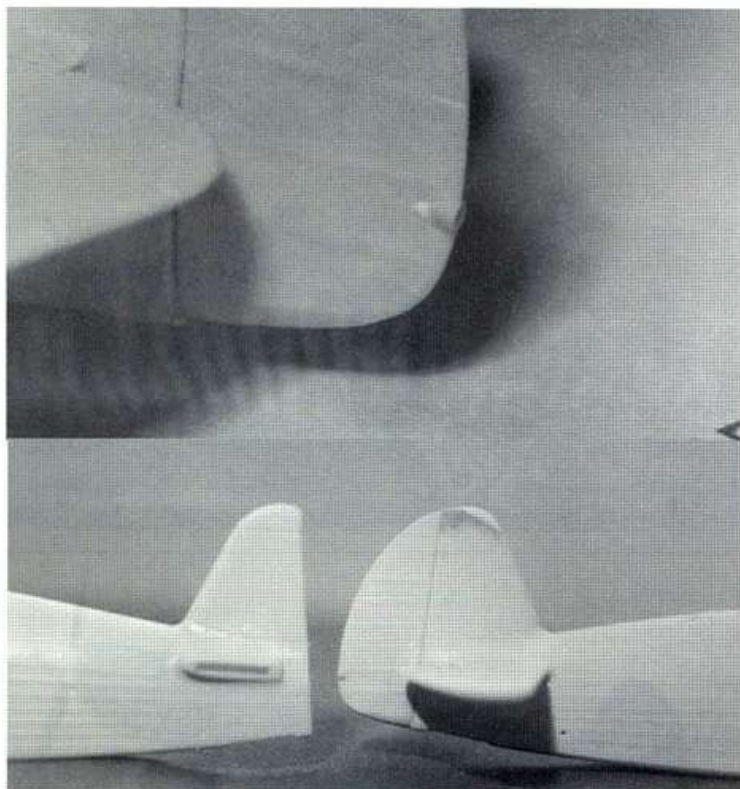
Внутренности половин фюзеляжа дорабатываются деталями фермы с добавлением ФТД (штурвалы управления триммерами, лампы освещения кабины, щиток).



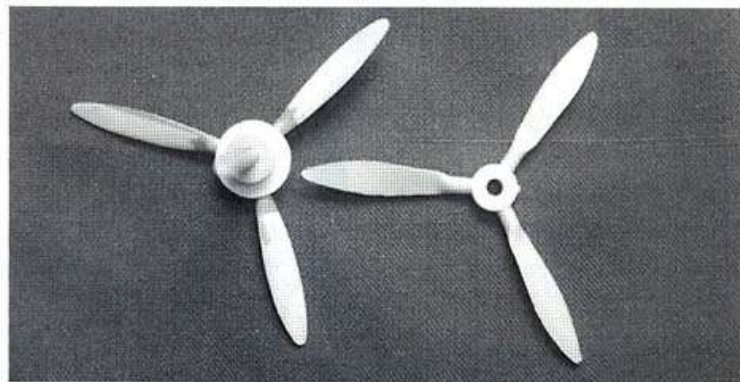
Монтаж бронезаголовника выполняется на поперечину рамы фюзеляжа, которую я вытянул из литника и вклеил уже окрашенной в цвет интерьера. Здесь же видны направляющие полозья сдвижной части фонаря.



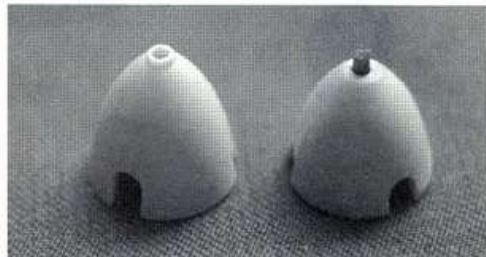
Основная начинка кабины пилота – ФТД. Это позволит сэкономить массу времени. Осталось немного повозиться с прицелом и рамкой под него. После окраски кабина выглядит вполне законченной.



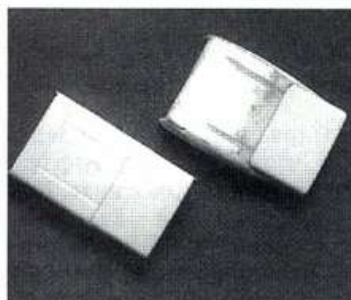
Доработка вертикального оперения заключается в исправлении формы верхней части киля, уменьшении его стреловидности по передней кромке и доведении до ума того, что называется «хвостовой БАНО».



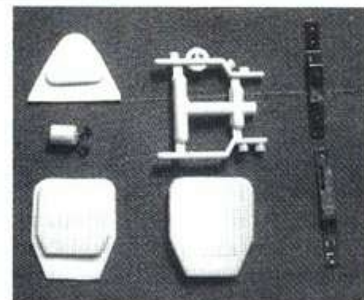
Винт из набора требует очень серьезного вмешательства по изменению профиля и формы лопастей. Решается это путём наклейки полосок полистирола с тыльной стороны лопастей, шпатлевки их и дальнейшей обработки для придания лопастям правильных форм. Желательно изменить способ установки винта на модель.



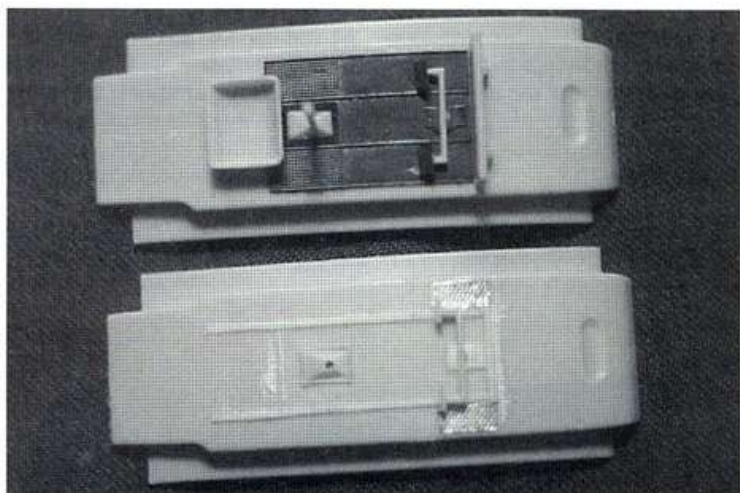
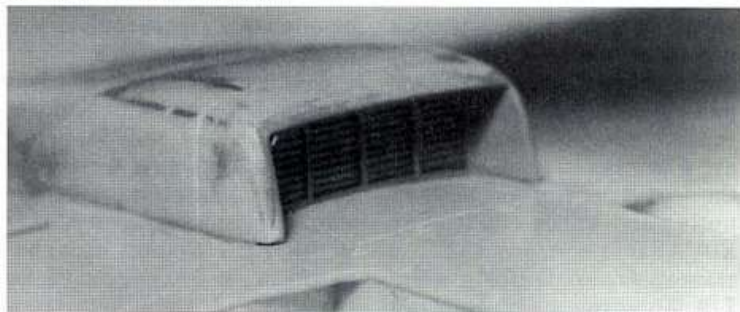
Кок винта также требует приложени-я рук. Здесь необходимо уменьшить его высоту до 10 мм (без храповика), затем изгото-вить сам храповик из литника. Но самое сложное – уменьшить неправильную оживальность кока. После этого из листового полистирола делается план-шайба.



То, что в наборе называется водорадиатором, ничего, кроме недоумения, не вызывает. Дора-ботка включает в себя наклейку с трёх сторон радиатора пластин полистирола и последую-щую обработку периметра по чертежу. Имита-ция сотового радиатора деталями ФТД позво-лит считать возню с ним законченной.



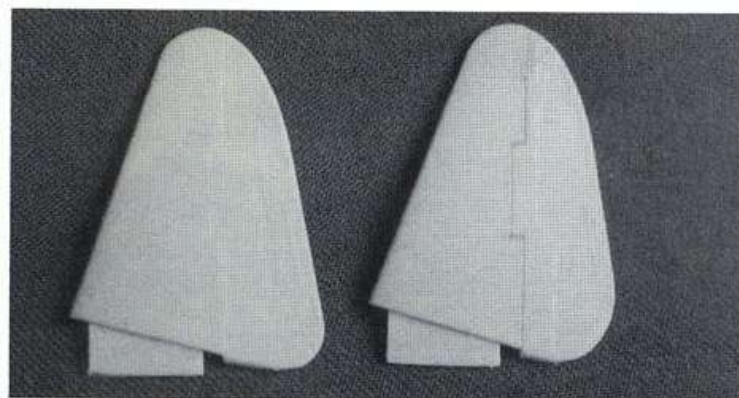
Как видно из фотографии, боковые панели уп-равления из набора весьма примитивны по сравнению с деталями «травлёнки». Бронеза-щита пилота состояла из бронеспинки и броне-заголовника. Маленькая деталь между ними – казённая часть пушки с ручкой перезарядки.



Попытка изготовить пол кабины самостоятельно оказалась неудачной в связи с отсутствием инфор-мации о ней на начальном этапе работы. Вопрос решился просто – применил соответствующую де-таль от EDUARD. Не стоит упираться насчёт изготовления системы ножного управления, так как по-сле монтажа кабины она совершенно не видна, даже при открытом фонаре. Можно обойтись про-стой установкой самих педалей и привязных ремней.



Закрывки на модели не соответствуют оригиналу, они узковаты, значит, эту часть крыла пришлось перековать и дополнить рояльной петлей из тянутого литника. Медицинской иглой подходящего диаметра наносятся имитация головок саморезов и замков «ДЗУС».



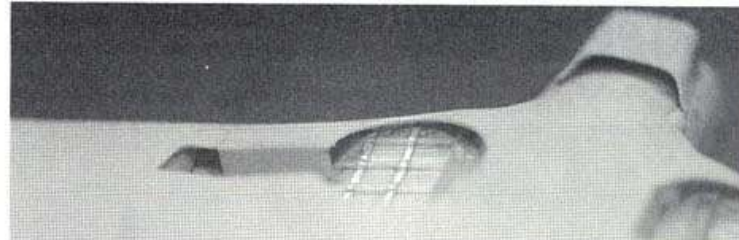
На одной из сторон почему-то не оказалось линии раздела стабилизатора и руля высоты. Исправлений требует и контур руля высоты.



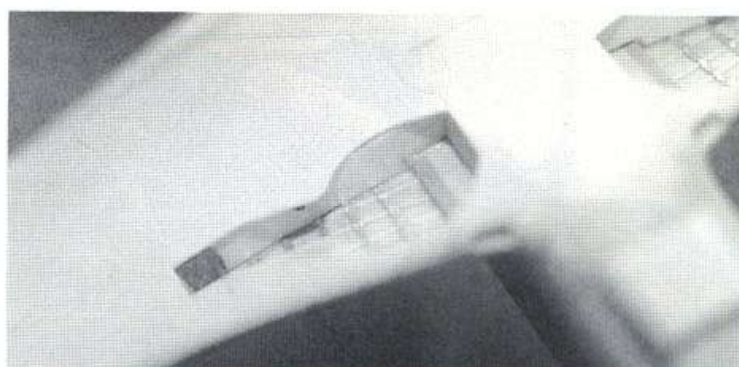
Модель подготовлена к окраске, осталось только заклеить скотчем фонарь. Обратите внимание на рояльную петлю на откидной панели фюзеляжа, просверленные отверстия под пулемёты и воздухозаборник вентиляции картера двигателя.



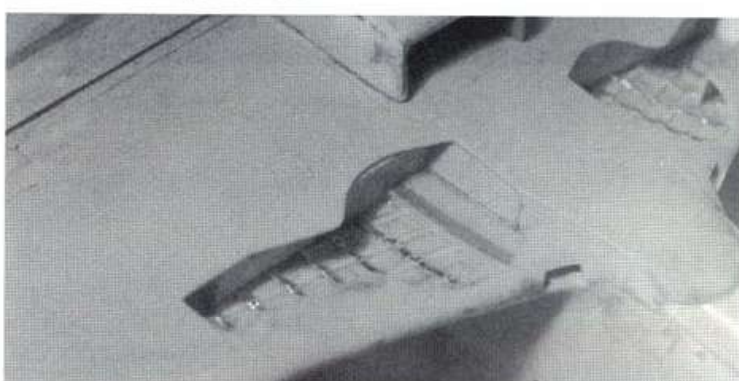
Просто незаменимые аксессуары при работе над моделью Як-7Б: набор колёс от ELF (родные чересчур упрощены) и набор ФТД от EDUARD.



Дыры в нижней части крыла, именуемые нишами шасси – самый трудный этап доработки модели. Для начала нужно убрать всё лишнее (а лишнее там всё). На нижней части крыла довести толщину пластика в районе ниш до величины 0,5-0,7 мм. На верхних половинах крыла наклеиваются полоски пластика, имитирующие стрингеры, а поверх и поперёк них – полоски толстой металлической фольги – нервюры.



Нижняя часть крыла дополняется лонжероном из толстого (2-3 мм) пластика и деталями «травлёнки», торцы ниш закрываются профилированными пластинами из полистирола. В результате получилась весьма похожая на оригинал ниша.



Хорошо видны профили, закрывающие торцы ниш. Воздухозаборники карбюратора сначала пропил надфилем на нижней части крыла, а затем доработал по форме на собранной модели. Можно было поступить проще, наклеив на их место фототравлённую деталь.

МАТЕРИАЛЫ

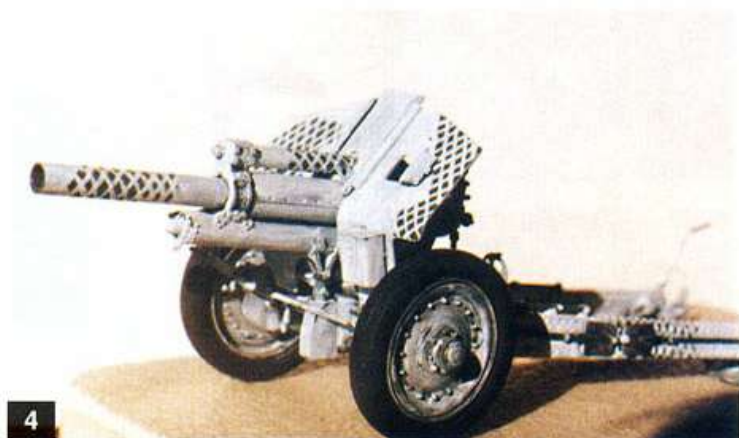
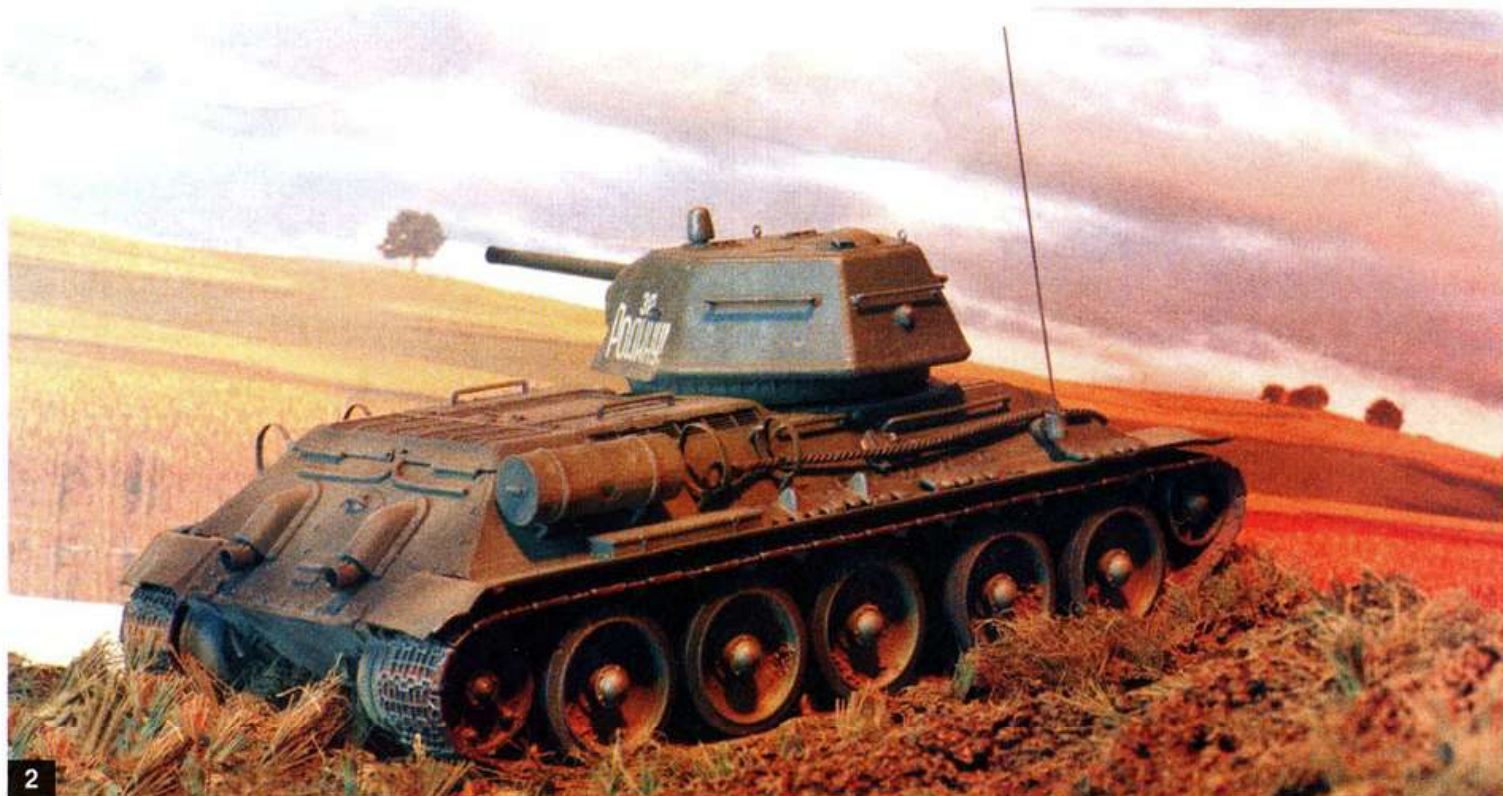
МОДЕЛЬ: ICM 48032 (1:48) Як-7Б.

КРАСКИ: эмаль TAMIYA X-10, -25, -26; XF-1, -2, -3, -7, -9, -10, -12, -16, -19, -23, -49, -52, -56, -58, -63, -64.

АКСЕССУАРЫ: EDUARD 48321 ФТД для Як-7Б (1:48); ELF колёса для Як-7/9 (1:48).

ЛИТЕРАТУРА: Авиация и время (1,2/1996), Squadron/Signal Publications 1078, Yak fighter in action; А.В. Станков, Поршневые истребители Як, выпуск 2, Киев, Украина и мир, 1999; МК №5-83.

ГАЛЕРЕЯ — это фотографии Ваших моделей. Высылайте нам фотографии своих работ, отпечатки должны быть на глянцевой бумаге размером не менее 13х18 см. 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, права на опубликованные фотографии принадлежат редакции журнала. Адрес редакции: 630079, Новосибирск, а/я 74, «Галерея».



1. «Когда рассеялся туман...»
Место действия – полигон Куммерсдорф.
VK4501(p) Tiger (ITALERI, 1:35).
Олег Сюткин, 33 года, г. Пермь
2. T-34/76
«Звезда», М 1:35.
Андрей Люля, г. Новосибирск
3. Panther Ausf D2
REVELL, М 1:72.
Сергей Голиков, г. Владикавказ
4. «Зимний камуфляж»
Советская 122-мм полевая гаубица М-30 (1938 г.).
Михаил Осипов, 25 лет,
г. Спасск-Дальний
5. «Мой цвет...»
TAMIYA, М 1:24
Дмитрий Тараканов, 22 года, г. Сыктывкар
6. Hurricane-II
Переделка Hurricane-IIС фирмы Hobbycraft (1:48) в "2В" с советским вооружением.
Дмитрий Шевчук, г. Рига
7. «Враг не пройдет»
Пушка БС-3 (ICM, 1:35), фигурки – конверсия «Звезды», минометчики и артиллеристы от ЗиС-3.
Владимир Шеянов, 15 лет,
г. Владикавказ
8. Немецкий малый командный танк SdKfz 265
Изображен командный танк 6-го танкового полка, 3-ей танковой дивизии, 9-ой армии, 4-ой армейской группы, принимавшей участие в боевых действиях в Польше.
«Звезда», М 1:35.
Алексей Янчук, 30 лет, г. Москва
9. «Раритет американской авиации»
Палубный истребитель-дископлан Chance-Vought XF5U-1, М 1:72, самоделка.
Леонид Симухин, 51 год,
г. Улан-Удэ



5



6

7



Дорогие друзья!

Если вы не увидели свои снимки на страницах «Галереи» – это ещё не значит, что они пошли в мусорное ведро. Порой случается, что иная фоторабота все-таки доходит до читателя спустя достаточно продолжительный период времени (год, два после того, как она оказалась в редакции). Но это, как правило, происходит редко. Другой момент. Вопреки условиям приема фотографий для «Галереи» нам присылают отпечатки, выполненные на матовой бумаге. Коллеги! Это только сам снимок, по вашему мнению, так лучше смотрится. При сканировании «шершавость» поверхности снимка ухудшает результат. И самое главное: если после публикации фотографии вы хотите получить положенный экземпляр журнала: советуем на КАЖДОЙ фотографии приклеить с обратной стороны листок бумаги с описанием работы, вашего имени, фамилии и АДРЕСА. Редакция не в состоянии хранить все письма и вложенные в конверты бумажки. А фотографии, как им и положено, лежат, ждут своего часа.

Редакция



8



9



РАВНООСНЫЙ БТР, ПРОХОДИМОСТИ ПРИМЕР

Андрей Гришин

Часть первая – историко-техническая В ЖИЗНИ любой серийной машины, а тем более армейской, наступает такой период, когда прежние конструктивные решения уже перестают отвечать современным требованиям. А, например, такие показатели, как проходимость и манёвренность, постоянно подвергаются критическому пересмотру со стороны заказчика (Министерства обороны), будоража лучшие умы конструкторских коллективов. Так было и с БТР-152, который с момента принятия на вооружение (24 марта 1950 года) был объектом постоянной модернизации, апофеозом которой стала конструкция с осевой формулой (1-1-1), что предполагает

их равное расположение по всему корпусу машины.

Прежняя схема (1-2) не позволяла решить назревшую к 1956 году проблему окопности и преодоления широких траншей. Суррогатное применение на двух экспериментальных БТР-152В непротивных опорных катков между ведущими мостами дало отрицательный результат. Требовалось более радикальное решение. С подачи главного конструктора СКБ ЗиЛ В. А. Грачёва и была принята его любимая осевая формула (1-1-1), опробованная ранее на ЗиЛ-157-Р. Правда, зная, что у машин подобной схемы излишняя поворачиваемость и оттого недостаточная устойчивость при высокоскоростном движении, решено было построить БТР-

Э152В с управляемыми колёсами первых двух осей.

Построенный в 1957 году «Э152В» на сравнительных испытаниях легко преодолевал окоп шириной 1,3 м и с первой попытки прошел 2,5-метровый ров во всех направлениях. Но столь отрядные факты омрачались частыми поломками серийных шарниров среднего ведущего моста, не рассчитанных на запредельные нагрузки в момент выхода машины из рва, когда крайние мосты зависают над грунтом.

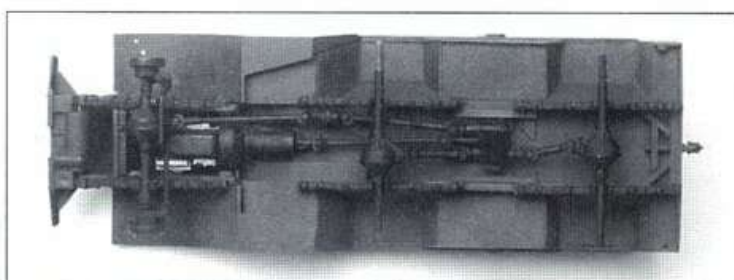
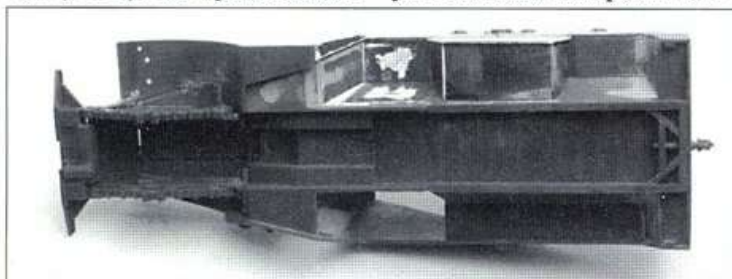
Для повышения надёжности среднего моста было решено сделать управляемым задний мост. И к лету 1957 года на свет появился второй вариант с управляемыми крайними мостами, путём их встречного поворота. Последующие испытания второго варианта подтвердили правильность выбранного направления, но выявили другое слабое звено – зубья главной передачи среднего моста и запаздывание поворота задних колёс из-за более длинной цепи управления. Но всё это было устранимо. А у заказчика на подходе было новое, более се-

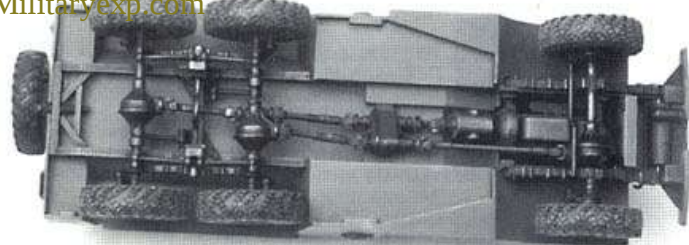
рьёзное требование – преодоление вплавь и с ходу водных преград. Иными словами, армии стал необходим принципиально новый БТР, отвечающий условиям современного боя. Из БТР-152 «выжали» всё, и дальнейшая его модернизация была бесперспективна. Но опыт испытаний БТР-Э152В не пропал даром, дав импульс к развитию новых перспективных образцов.

Часть вторая – модельно-технологическая

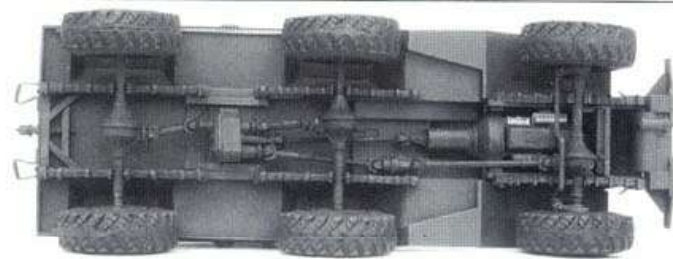
Долгие поиски материалов по БТР-Э152В были вознаграждены выходом в свет очередного 5 номера бронекolleкции за 2001 год с монографией Е.И.Прочко «Бронетранспортёр БТР-152». Представленные в ней чертежи и фотографии позволили с высокой долей уверенности взяться за изготовление модели в 35-м масштабе, используя в качестве основы украинский пластиковый набор от «Скиф».

Не мудрствуя лукаво, провёл успешную хирургическую операцию по изменению привычного внешнего вида пациента, воссоздав обновлённый





БТР - 152В1, собранный «из коробки», вид с низу.



«Э152В», авторский вариант.

корпус для размещения более объёмных вездеходных конечностей. Для этого крылья переднего моста были приподняты до нижнего среза гранёного капота на 1 мм. Заново выкроенные ниши колёс среднего моста предопределили уменьшение размеров боковых дверей и дверных проёмов на 5 мм. Это заставило на 3 мм сместить вперёд сиденья командира и водителя, а также перенести топливные баки в ниши между вторым и третьим мостом, о чем свидетельствуют бронекрышки заливных горловин. Для размещения комплекта рессор от БРДМ-2 длину полурамы пришлось увеличить в сторону отделения управления. Частично подверглась «обрезанию» кормовая часть ниши третьего моста. Иначе бы колёса от Урал-4320 «почёсывали себе пятки» при движении по кочкам. Кстати, о колёсах. Чтобы не разукомплектовывать опять же скифовский Урал, их пришлось отливать из эпоксидки в силиконовых формах.

Раздаточная коробка с дополнительной гитарой, согласно чертежу, перекочевала в район между вторым и третьим мостом, дав волю инженерной фантазии по размещению карданных валов.



Отсутствие запасного колеса компенсировалось буферами ураловского типа, не допускавшими случайного повреждения кормы.

Мелковатые фары из набора были заменены на комплект от ЗиС-151. Оригинальные очки фарного ограждения, выполненные из тончайшего упаковочного полистирола, не уступают фототравлёнке.

В качестве окраски применим стандартный защитный цвет — XF62, так как экспериментальные машины в те годы буйством красок не отличались. После легкого тонирования модель гармонично вписалась в мою коллекцию эксклюзивных армейских вездеходов, освободив место на стапеле для закладки очередного уникального объекта.



Настала пора поподробнее рассказать ещё об одном плодовитом авторе и «бронзовом» призере первого конкурса «Стендмастера».

Андрей Гришин — подполковник вооружённых сил РФ. За 19 лет службы, связанной с эксплуатацией автобронетехники, накопил огромный практический и теоретический багаж знаний в этой области. Чем в настоящее время и делится, будучи преподавателем кафедры «Боевых машин и автомобильной подготовки» Новосибирского Военного Института (НВИ). Является автором трех десятков публикаций по историко-техническим темам в различных ведомственных и массовых изданиях.

Общий модельный стаж — четверть века, но из них лет 15 изготавливал жестяные конструкции. Пластиковые модели БТВТ начал собирать в середине 90-х годов прошлого века. А в 1996 году организовал и стал руководителем кружка стендового моделизма, в свободное от службы время, в гарнизонном военно-патриотическом клубе. Успел стать за это время педагогом дополнительного образования 1-й категории. Неоднократный участник и лауреат районных и областных технических выставок.



Жестяной Т-26 с гусеницами из браслетов от часов и электроприводом, М 1:35, 1987 год.



БРДМ «в броне» из белой жести, М 1:35, открывается буквально все, 1994 год.



ТАЙФУН №1/2002

Открывается номер статьей о проектировании, постройке и службе авианесущих крейсеров «Киев» и «Минск». Далее следует вторая часть рассказа об истории 30-й дивизии надводных кораблей Черноморского флота. Третье номера занимают небольшая статья о гибели АПЛ К-8 и мемуары офицеров-подводников.

Международному военно-морскому сотрудничеству России с другими странами посвящена статья о продаже Китаю двух эсминцев 956Э, а также очерк о сбор-походе Черноморского флота и ВМС Украины в 2001 году. Опубликованы материалы о Военно-морской академии России.

На страницах обложки располагаются традиционные фоторепортажи, посвященные на этот раз ракетному крейсеру «Адмирал Головкин» и сторожевому кораблю проекта 01090 «Сметливый».



ЛОКОТРАНС №1/2002

Издаваемый в Ставрополе альманах любителей железных дорог и железнодорожного моделизма предлагает своим читателям новости железных дорог России, рассказывает о книжных и модельных новинках по своей тематике. В этом номере публикуется первая часть статьи «Из жизнеописания Царскосельской железной дороги», а также начало интересного очерка «Железнодорожная Греция». На развороте даны чертежи вагона, изготовленного заводом «ТАТРА» в подарок к 70-летию Сталина. Завершается альманах традиционной рубрикой «Фото-архив».



MODEL FAN №12, 2001

Этот номер получился своеобразным отчетом о жизни «модельного мира» в первом году нового тысячелетия. На двадцати страницах мелким шрифтом в сопровождении небольших фотографий рассказывается о моделях, аксессуарах, периодических изданиях и книгах, появившихся в 2001 году. О наиболее интересных, по мнению редакции, моделях написано в больших статьях в традиционных разделах журнала.

Авиация: обзор моделей трех «героев» Перл-Харбора в масштабе 1:48 фирмы TAMIYA – Mitsubishi A6M2 (Zero), а также фирмы HASEGAWA – Nakajima B5N2 Type97 (Kate) и Aichi D3A1 Type 99 (Val). Четыре страницы раз-

дела заняты рассказом о металлических сувенирных моделях-копиях масштабов 1:500, 1:400 и 1:72.

Фигурки: шесть страниц об успехах «фигуристов» разного масштаба и разных стран.

Военная техника: четырехстраничная статья о сборке смоляной модели австрийского броневика ADGZ, выполненной в стандартном тридцать пятом масштабе фирмой MR-Modellbau. В этом же масштабе выполнена авторская модель американского тягача 40-х годов Diamond T980, о чем подробно рассказано и показано на шести страницах. Еще пять страниц отдано популярному в Европе картону. Бумажный Pz.Kpfw. IV D от фирмы Scheuer&Struver в масштабе 1:16 после сборки смотрится как «пластик» шестидесятых годов XX века.

Диорама: рассказ о воспроизведении архитектурных изысков на модели средневекового собора в масштабе 1:30 (высота копии 180 см) занимает восемь страниц и подробно иллюстрирован.

Фантази: продолжение статьи о самодельных фигурках героев книг Толкина, изготовленных в масштабе 1:6.

Корабли: три небольших двухстраничных статьи рассказывают о моделях 400-го масштаба фирмы MIRAG и моделях в стиле «Waterline700» фирм PIT-ROAD и REVELL. Еще на четырех страницах печатается заключительная часть статьи о модели германского фрегата типа BREMEN в масштабе 1:300 фирмы REVELL.

Кроме вышеназванного, в этом в этом номере журнала есть небольшие, но интересные материалы и полезная информация.



TAMIYA MODEL MAGAZINE DEC2001/JAN2002

Этот номер журнала получился сборником шестистраничных статей, которые по традиции печатаются после подборки новостей модельного бизнеса.

Статья о доводке экстерьера и интерьера тамиевского KIT а двадцать четвертого масштаба MERCEDES-BENZ CLK DTM хорошо дополняется двадцатью цветными фотографиями элементов настоящего автомобиля.

Как раз к двадцатипятилетию начала выпуска фирмой TAMIYA знаменитой «линкорной» серии в масштабе 1:350 напечатана статья профессионального моделиста о супердетализировке моделей YAMATO и MUSASHI.

В статье о «бронне» тридцать пятого масштаба рассказывается об австралийской бронне. В статье о «бронне» тридцать пятого масштаба рассказывается об австралийской бронне. В статье о «бронне» тридцать пятого масштаба рассказывается об австралийской бронне.

технике, модели которой предоставили редакции журнала австралийские же модельные компании. M113 FSV производится из пластика фирмой AFV Club. Модель Centurion ARV летит из смолы фирма Accurate Armour.

Последняя большая статья подробно описывает и показывает на шикарных цветных фотоиллюстрациях модель мотоцикла Kawasaki ZX-12R Ninja, производимую фирмой TAMIYA в масштабе 1:12. Далее следуют дюжина страниц с краткими сообщениями о новых моделях, инструментах, аксессуарах и книгах, и еще пятнадцать страниц рекламы.

Если вы подумали, кто с радостью, кто с грустью, что о «большом» тамиевском Zero в этом номере нет ни слова – ошибаетесь. Кроме рекламы, есть трехстраничная статья о том, как сделать диораму с его участием в качестве жертвы аварийной посадки. Автор работы, видимо, не сторонник крайних взглядов: не стал превращать аварию в катастрофу.



ФЛОТОМАСТЕР №1/2002

Журнал для моделистов и любителей истории техники – так говорят о своем детище издатель – публикует интересные фотографии, иногда маленькие схемки и никогда никаких чертежей. Тексты как по содержанию, так и по качеству – разные, но иногда стали появляться материалы весьма высокого уровня.

Начинается номер маленьким рекламным фотоочерком о моделях кораблей Российского Императорского флота, выпускаемых фирмой «Комбриг» в масштабе 1:700.

Две трети журнала занимают большие – от десяти до двенадцати страниц – статьи о трех разных эпизодах морской истории. В рубрике «Монография» – очередная часть труда «Броненосцы типа «Адмирал». Третья часть статьи

«Британские субмарины на Балтике» занимает рубрику «Первая Мировая». Эпизоду Второй Мировой в рубрике «Без грифа секретно» посвящена статья «Операция «Вундеркинд». Далее идут три небольших материала, а заканчивается номер разделом «Фотоколлекция» – тринадцать известных фото БПК «Керчь» с комментариями.



ФРОНТОВАЯ ИЛЛЮСТРАЦИЯ №1/2002

Очередной выпуск этого оригинального фотожурнала целиком посвящен действиям танковых частей РККА в битве под Москвой с сентября по декабрь 1941 г. Лаконый и сухой текст, как всегда, хорошо проиллюстрирован картами-схемами боевых действий, цветными «боковиками» советской техники и ста четырьмя фотографиями.



ТАНКОМАСТЕР №6/2001

Материалы собирает Шпаковский, печатает Издательский дом «Техника - молодежи» – платите и усмехаетесь вы.

Большое число небольших статей (1-2 странички) о бронетехнике, моделях и технологиях разбавлено тремя крупными материалами. «Историко-патристическая» статья о Т-55 и очерк о танковом музее Австралии весьма интересны и одинаково сумбузные.

Гвоздем же номера, без сомнения, стала статья «Танки марки «Иф», написанная в стиле технической «fantasy» (по-русски – небылица) и дающая «зеленый свет» другим «фантазийщикам» из подобных изданий.



ТАНК Т-80

Барятинский М. «Техника-молодежи», специальный выпуск журнала «ТанкоМастер», М., 2002г., 56 стр.

Монография журнального формата и объема рассказывает о первом в мире серийном газотурбинном танке, ставшем последним танком «советской» разработки. Автор кратко рассказывает о проектировании, устройстве и производстве танка Т-80 и основных его модификаций. Монография содержит чертежи общего вида машин Т-80БВ и Т-80У, схемы элементов конструкции и вооружения, а также 85 фотографий, в том числе и цветных.



FLEET AIR ARM
British Carrier Aviation, 1939-1945
Ron Mackey
Squadron/signals publications,
2001 г., 66 стр.

Фотоальбом содержит краткий рассказ о создании палубной авиации флота Ее Величества и боевых действиях этой авиации во Второй Мировой войне. Все 159 фотографий, из которых пять – цветные, сопровождаются подробными комментариями и дополнены цветными «боковиками» сорока самолетов. На восемнадцати фотографиях изображены американские и британские авианесущие корабли и еще на тридцати с лишним фото прекрасно видны, кроме самолетов, элементы конструкции палуб, надстроек и ангаров кораблей. Все это делает книгу интересной как «самолетчикам», так и «корабельщикам», что бывает очень редко.



«ПАНТЕРЫ» НА КУРСКОЙ ДУГЕ
Коломиец М.

«Фронтовая иллюстрация»,
серия «Танки в бою», выпуск 1,
«Стратегия КМ», М., 2002 г., 56 стр.

Первый выпуск новой серии брошюр альманаха «Фронтовая иллюстрация» рассказывает о первом боевом применении небезызвестных «Пантер». Такая узкая заданность темы позволяет автору очень подробно описать, в составе каких подразделений и с какими результатами прошли боевое крещение эти танки летом 1943 г. на советско-германском фронте под Курском. Восемьдесят две черно-белые фотографии, цветные схемы и четыре страницы чертежей

хорошо иллюстрируют текст.



ГАНГУТ
Выпуск 28
СПб., 2001

Этот выпуск сборника начинается статьей об участии броненосца «Император Николай I» в деятельности флота и внешнеполитических делах России в течение десятилетия, предшествующего Русско-японской войне. В рубрике «В дыму морских сражений» три статьи. Первая о бое брига «Меркурий» с двумя турецкими линейными кораблями 14 мая 1829 года. Вторая статья посвящена боевым действиям на Азовском море в 1920 году во время гражданской войны. Последний материал рубрики – это первая часть статьи о действиях британских подлодок на Балтике в 1914-1918 годах. Самая большая, двадцатидвухстраничная статья, хорошо иллюстрированная фотографиями, посвящена модернизации линкора «Парижская коммуна» накануне Второй Мировой войны. О малоизвестных событиях этой же войны рассказывается в статье о германских базах на островах советского Заполярья. В сборнике публикуются материалы о транспортировке по железной дороге боевых кораблей из европейской части страны на Дальний Восток во время Русско-японской войны, а также статья о разработке нашим флотом во время Первой мировой войны средств обнаружения и уничтожения подводных лодок. В рубрике «Кают-компания» две небольшие, но приятные статьи. Вообще же «Гангут» № 28 показал, каким будет альманах во втором десятилетии своей жизни – отличные тексты будут иллюстрироваться отличной графикой и подходящего размера фото, и, может быть, при этом увеличится объем или формат.

чертежами и схемами, в том числе и на вкладке, посвящена модернизации линкора «Парижская коммуна» накануне Второй Мировой войны. О малоизвестных событиях этой же войны рассказывается в статье о германских базах на островах советского Заполярья. В сборнике публикуются материалы о транспортировке по железной дороге боевых кораблей из европейской части страны на Дальний Восток во время Русско-японской войны, а также статья о разработке нашим флотом во время Первой мировой войны средств обнаружения и уничтожения подводных лодок. В рубрике «Кают-компания» две небольшие, но приятные статьи. Вообще же «Гангут» № 28 показал, каким будет альманах во втором десятилетии своей жизни – отличные тексты будут иллюстрироваться отличной графикой и подходящего размера фото, и, может быть, при этом увеличится объем или формат.



ГАНГУТ
Выпуск №27

Новейший, на май 2002 г., номер научно-популярного сборника по истории флота и судостроения содержит материалы, интересные как любителям истории, так и моделистам. Большая двадцативосьмистраничная статья о проектировании, строительстве и службе подводной лодки «Почтовый» обильно иллюстрирована чертежами, схемами и фотографиями. Не менее информативны две восемнадцатистраничные статьи: одна о линкоре «Архангельск», другая о первой попытке улучшения мореходности отечественных дредноутов в 20-х годах прошлого века.

В этом номере публикуется заключительная часть по истории речных флотилий Военного ведомства в годы Первой Мировой войны и судьбах их кораблей в советское время. Советскому же периоду истории посвящена статья «К вопросу о победах на море в Великой Отечественной войне». В рубрике «Корабли мира» предлагается статья «Лидер «Dubrovnik»: под тремя флагами». Кроме указанных материалов имеются небольшие статьи по истории русско-турецкой войны 1877-1878 годов, а также по истории обеих мировых войн.



«ХЕТЦЕР»: МАЛЕНЬКИЙ, НО СТРАШНЫЙ ЗВЕРЬ
Свирин М. КОМБАТ №2,
Специальный выпуск журнала «Полигон»
М., 2001 г., 48 стр.

Типичная монография об одной из интереснейших боевых машин периода Второй мировой войны. Текст, разбитый на соответствующие главы, повествует о создании самоходки, особенностях ее конструкции, о производстве различных модификаций и опытных образцов. Отдельная глава посвящена созданию подобной техники у нас. Самая большая глава рассказывает о боевом применении, а самая маленькая – о послевоенном производстве в Чехословакии и службе в Швейцарии. Почти три десятка схем, 92 черно-белых фотографии и девять цветных «боковиков» хорошо до-

полняют текст. Сказать то же самое о трех страницах чертежей общего вида в масштабе 1:35 очень трудно, так как в монографии нет тактико-технических характеристик «героя нашего рассказа».



ЭСКАДРЕННЫЙ БРОНЕНОСЕЦ «ПОЛТАВА»
Мельников Р.
«Корабли и сражения», СПб, 2001

Очень редкий для нашей страны вид полиграфической продукции. Копии подлинных построочных чертежей броненосца «Полтава» на пяти листах формата А2 упакованы в суперобложку журнального формата. При этом на одной странице обложки уместилась историческая справка, а на других шесть хороших фотографий корабля. Вполне возможно, что редакция альманаха «Корабли и сражения» продолжит издавать подобную продукцию, ведь изданные в прошлом веке замечательные книги Мельникова о броненосце «Потемкин», крейсерах «Варяг», «Очаков» и «Рюрик» уже давно требуют это сделать.



ЭСКАДРЕННЫЙ МИНОНОСЕЦ «ДЕЯТЕЛЬНЫЙ»
Щедролов В.В.
«Мидель-шпангоут», выпуск 2,
«Гангут», СПб., 2001, 48 стр.

Брошюра из новой книжной серии издательства «Гангут» делалась, похоже, по формуле «два в одном»: историческая и техническая монография под одной обложкой. Увы второй выпуск, как и первый, получился «как всегда».

Иллюстрированная полусотней фотографий и цветным рисунком интересная историческая монография рассказывает, почему и как в составе ВМФ СССР в 1944 году появились девять старых эсминцев американской постройки, один из которых получил имя «Деятельный». Техническая монография представлена десятью нумерованными страницами чертежей и схем, таблицей тактико-технических данных эсминцев и двухсторонней чертежной вкладкой размером 440X190 мм. Есть даже «проекция корпуса» теоретического чертежа и конструктивный мидель-шпангоут, чего не было в брошюре первого выпуска. Все это позволяет построить модель американского «гладкопалубного» эсминца в первоизданном виде, но не в виде «Деятельного» или какого-либо другого корабля этого типа, служивших в нашем флоте.

Эсминцы строились на разных верфях и отличались числом иллюминаторов в корпусах и надстройках. Разным было расположение люков, шлюпбалок и кран-балок. На кораблях, прошедших модернизацию, отличий стало еще больше: разные волноломы, неодинаковое расположение зенитных автоматов, пулеметов и прожекторов, персональные камуфляж и бортовые номера, в конце концов.

Таким образом, данная брошюра – это все же историко-техническая монография, полезная моделистам частью иллюстрированного материала, а до модельного издания еще очень далеко.



ФРОНТОВОЙ БОМБАДИРОВЩИК СУ-24/24М
Мороз С.
М. JOR, Киев, 2001 г., 72 стр.

Эта брошюра насыщена информацией об отечественном аналоге американского F-111. Очень сумбурный, но занимательный рассказ о проектировании, испытаниях, серийном выпуске, эксплуатации, модернизациях и боевом применении самолета также бессистемно проиллюстрирован сто одиннадцатую (!) фотографиями, в том числе и цветными. Представлены опытные самолеты и машины разных серий и годов выпуска, различные модификации, а также многие узлы и элементы конструкции, вооружения и оборудования. Кроме всего вышеперечисленного в брошюре есть раздел «Детальные изображения узлов

Су-24» (это еще 64 фотографии с краткими пояснениями) плюс чертежи и схемы в 72-м и 36-м масштабах на листах формата А2 и А4.

Обзор подготовил Сергей Яковлев.



Десять лет назад я начал собирать модели самолетов (М 1:72), фигурки и модели БТТ (М 1:35). Но последние семь посвящены автомоделям в сорок третьем. Причина – непаханое поле возможностей повозиться с моделью, изготавливая её почти «с нуля». Хотя, справедливости ради, стоит заметить, что и в семьдесят втором с тридцать пятым тоже есть над чем поработать...

Вячеслав Федченко
г. Киев
фото автора

СДЕЛАЛ я моделей автомобилей в сорок третьем достаточно. Поначалу использовал «заводские» и доводил их до нужного уровня. Но не всё, что хочется поставить на полку, изготавливает промышленность, поэтому начал строить конверсии-самodelки. За основу брал стандартную машину и доделывал ей то кунг, то бочку, одним словом, строил то, что не выпускается серийно. Старался делать модели спецтехники, так как они самые «навороченные» и эффектные. Если это кунг или другая подобная «коробка», то для её изготовления использовал стандартные материалы модельистов: полистирол и оргстекло, если бочка – то подходящие трубки и точёные детали. По фотографиям или чертежам вырезал необходимые заготовки, а потом склеивал всё вместе. Если было необходимо, то, как в старом анекдоте про «до-

работать напильником», выводил требуемую форму. Всю навеску делал из подручных материалов (проволока, тянутый полистирол и металл, несложный в обработке). Часто использовал пайку, в основном для изготовления лестниц, лерных ограждений, радаров.

Тянем нос

Моё последнее «творение», о котором и пойдет речь, – модель пожарного аэродромного Урала 4320-1911 АЦПА 7.2/3-60. Для основы, как нетрудно догадаться, использовал заводскую раму, резиновые колеса и кабину.

Урал нового образца отличается от предыдущего увеличенным моторным отсеком. Поэтому работу по изменению внешности решил начать именно с него. Для этого распилил кабину в месте её стыка с капотом. Из полистирола сделал вставки длиной 9 мм и вклеил их между кабиной и моторным отсеком. В «новом» Урале количество отверстий в воздухоотводных жалюзях составляет 9 штук (вместо семи – в «ста-

ром» Урале), так что пришлось из полистирола толщиной 0,3 мм сделать ещё по два дополнительных на каждую сторону. Всё клеил циакрином (super glue), им же и заливал щели (он быстро высыхает и практически не даёт усадки), которые потом подправлял надфилем и наждаком.

После этого приступил к изготовлению нового удлиненного капота. Сначала склеил из листового полистирола пакет (у меня под рукой оказался 2 мм толщины). Не забывайте, что проклеенные детали необходимо хорошенько просушить.

Потом, ориентируясь на чертёж, на готовом слоёном «куске» пластика начертил три проекции: вид сверху, сбоку и сзади. Осталось «отсечь всё лишнее», что я и сделал. После этого придавал заготовке правильный, товарный вид в соответствии с оригинальным капотом Урала (благо, его и на улице запросто встретить). Сверху наклеил традиционное ураловское ребро жёсткости из

полистирола 0,3 мм, и капот готов.

Тюнинг

Многочисленные издержки заводского литья задерживали внимание каждая по-своему. Большие изъяны заклеивал полистиролом, малые – шпаклевал. Потом всё выводил надфилем и мелкой наждачкой.

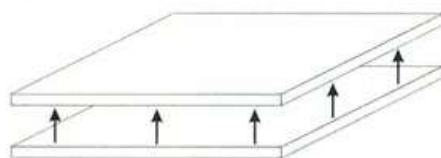
Качество изготовления кабины модели оставляет желать лучшего, поэтому пришлось порядком над этим потрудиться. Первое, что сделал, так это заклеил полистиролом провалы на задних углах крыши. Потом эти куски сравнял в единое целое с крышей.

Далее, при помощи надфиля выпилил все оконные проёмы и сделал заново. Для влаго-, вибро- и звукоизоляции конструкция автомобильного окна предусматривает наличие резинового уплотнителя, имитацию которого выполнил путём вклеивания на циакрин проволоки 0,5 мм по всему периметру оконного проёма.

Границу дверей пришлось зашпаклевать и прорезать за-

Порядок работы по изготовлению удлиненного капота.

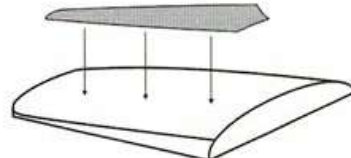
1

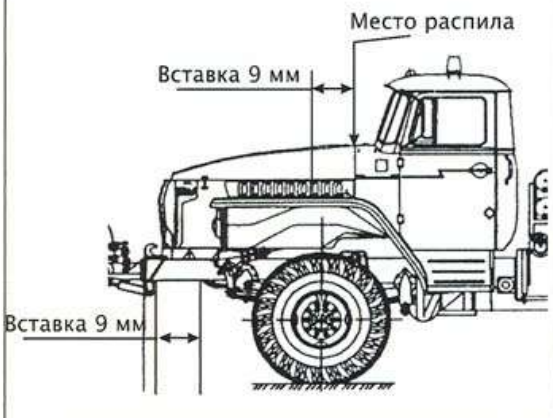


2



3





На рисунке я указал, в каком месте распилил кабину и сделал вставку, чтобы увеличить моторный отсек. Также видно, что увеличилось расстояние от кабины до бампера (на те же 9 мм, что и кабина). Также добавлены воздухоотводные жалюзи (2 шт.).

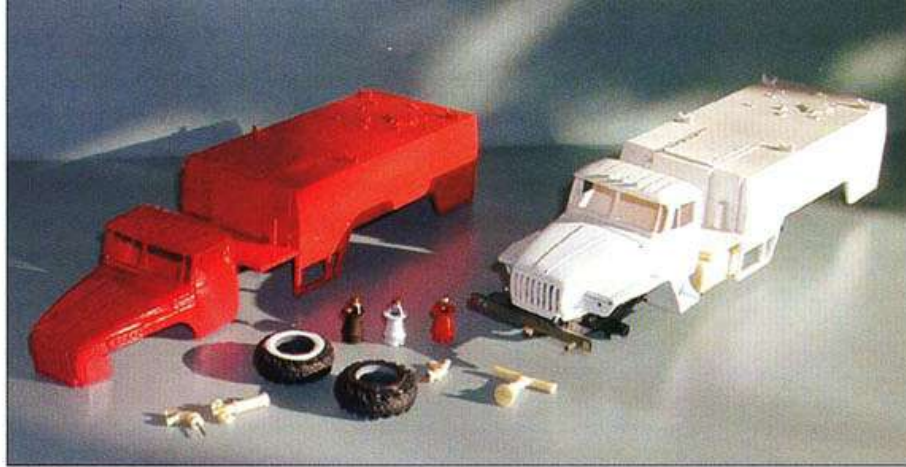
ново резак. Просверлил все технологические отверстия под ручки, зеркала и мигалки. Зеркала паял из проволоки и белой жести, предварительно вырезанной по форме оригинала. Петли на двери изготовил из тонкой трубочки со вставленной в нее проволокой, которая чуть-чуть должна выглядывать за край трубки. После всего этого наклеивается капот.

Пришла пора делать кунг. Он полностью сделан из листового полистирола. Двери ящиков «прорубил» при помощи резака. На дверях кунга просверлил неглубокие отверстия под ручки, которые будут имитировать глубину и придавать объёмный вид. Сверху наклеил люки из полистирола 0,3 мм. Толщина 1 мм пошла на крепления для труб и пеногенераторов, пластик 1,5 мм сгодился для изготовления горловины для заправки бочки водой. Работа над кунгом не составила много проблем. Благо все углы прямые, без скруглений и завалов. Вооружившись линей-

кой, угольником, резак и хорошим настроением, работал быстро. Вся навеска точёная (баллоны, трубы-пеналы для шлангов, пеногенераторы и другая мелочь). Все лестницы паял из проволоки. Брандспойт и гидрант сделал из остатков литниковых рамок разного диаметра от обычных пластиковых моделей.

Переднюю установку пеногенераторов изготовил из согнутой латунной трубки, в которой просверлил отверстия под крепления. К этой трубке прикрепил на клею переходники, а к ним приклеил сами пеногенераторы и водяные трубки-брандспойты. Шланги для подачи воды в пеногенераторы сделал из обычной проволоки, после чего их покрасил черной краской.

Колёсная база нового Урала, так же как и моторный отсек, отличается увеличенной длиной. Тут тоже без хирургического вмешательства не обойтись. Раму распилил в двух местах, по центру и возле бампера, и вклеил вставки из



Показаны разные стадии изготовления. От загрунтованной до покрашенной модели. Одно колесо перед покраской, другое – с уже нанесённым флиппером. Рядом неокрашенные заготовки брандспойта, гидранта и пеногенератора.

оргстекла длиной 26 и 9 мм соответственно. Из-за того, что рама «вытянулась», пришлось поменять всю систему карданных валов и раздаточных коробок.

После этого все вновь изготовленные детали загрунтовал. Выявленные мелкие недочёты устранил «нулёвкой», а затем приступил к покраске модели. Флипперы (полосы) на колёсах красил белой краской при помощи специально вырезанного трафарета. Краску использовал только НЦ отечественного производства, потому что она гарантированно высохнет и будет блестеть так, как мне надо. Плюс растворитель № 647, он-то и придаёт блеск.

Сборка модели...

Не доставила особых хлопот. Другое дело – изготовление и монтаж мелких деталей по технологии фототравления, которые придают модели очень реалистичный вид и особый шарм. Сначала все детали нарисовал в Corel Draw, потом вывел на плёнку и сделал фотошаблон, с которого уже по спе-

циальной технологии и изготавливались детали. После травления все детали покрываются хромом.

На кабину наклеиваю дворники, якоря и надпись «Урал». Список травлёных деталей на этом не исчерпывается, монтирую: на кунг – ручки; на баллоны, брандспойт и гидрант – вентили и поворотные рукоятки; в пеногенераторы – сеточки. Потом на заранее собранную базу клею кунг и кабину. На двери кабины приклеиваю катафоты-отражатели из оранжевого оргстекла, на крышу кабины и сзади на кунг – мигалки из синего оргстекла. Далее на кунг монтирую всю навеску: трубы-пеналы, пеногенераторы, брандспойт. Затем спереди на бампер креплю установку с пеногенераторами. Последний штрих – наклейка на обе двери самодельных декалей с номером пожарной части и города.

Техника готова. И пока ничего не горит, можно и отдохнуть. Профессия обязывает.



МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: «Электрон», Урал-4320

КРАСКИ: нитрокраска НЦ (расфасованная в литровых банках), растворитель №647

ЛИТЕРАТУРА: Книга о пожарной технике «The complete story of russian fire engines 1700-2000» (Эстония)

убрав все лишнее и добавил недостающее, глядя на фото. Такую кабину уже не надо прятать под закрытым фонарём, но вот незадача – фонарь сделан одной деталью. Никуда не денешься, надо пилить. Распилил лезвием типа «Нева» с зубринами от легких ударов скальпеля по режущей кромке. Если кто опасается – успокаиваю: и зубрины делаются просто, и пилит без проблем. Стёклышко прицела хорошо получается из пластика, в который упакованы батарейки, там есть тонкий и ровный фрагмент. Текстильные детали сделаны из тонкого батистового платочка, реквизированного у мамы. Его просто красишь, а потом вырезаешь то, что нужно.

Обычно я делаю более правдоподобные каналы воздухозаборников из бумаги – её легче гнуть, чем тонкую пластмассу, и всегда есть сколько надо. Но у этого самолёта они узкие, дна почти не видно, я решил, что можно обойтись.

При сборке крыльев и фюзеляжа я ничего не изобретал. Только уделил внимание некоторым фрагментам: сделал прорези в воздухозаборниках пушки, добавил немного рельефности в ниши шасси, обозначил узлы крепления поворотных частей крыла. Для этих самых узлов крепления я использовал шайбочки из плексигласа, которые сделаны сверлом для дерева, подправленным как надо. Ещё сделал волоски для стекания заряда статического электричества с самолёта на концах крыльев и на хвосте. Чтобы было куда их вставить, нарастил капельки пластмассы, растворив полистирол в дихлорэтано до киселеобразной консистенции. Отверстия диаметром 0,3 мм сверлятся ручной дрелью, лежащей на коленях. Для разных моделей я сделал много таких отверстий – сломал всего одно сверло.

О своей технологии окраски расскажу подробнее. Я не использую аэрограф, потому что у меня его нет. Я так и не смог придумать, где устроить покрасочную комнату. Работаю, в основном, по вечерам, поэтому на балконе уже недостаточно света. А распылять краску в жилой комнате считаю невозможным. Да и рисовать кистью мне больше нравится. Вот и придумал свой метод покраски. Сначала камуфляжная окраска делается с резкими границами обычной кистью (рис



Рис. 1



Рис. 2



Рис. 3



Рис. 4

1). Затем используется кисть – белка №1 с обрезанными волосками длиной 2-2,5 мм. Взяв на кисть небольшое количество краски, делаю несколько тычков по бумаге, держа кисть вертикально, пока пятна краски не станут с расплывчатыми краями. Следующие тычки по границе камуфляжных пятен. Сначала темным тоном по светлomu, после полного высыхания краски – светлым тоном по тёмному (рис. 2 и 3). Отдельные неудачности исправляются индивидуально обычной кистью с небольшим количеством краски (рис. 4). Приобретая навык, можно делать неплохие пятна на бортах немецких самолетов второй мировой войны в 72-м масштабе.

Тонировку делаю той же коротко подстриженной полусухой кистью. Лучше всего ложится серебряная краска. Её можно намазать чуть побольше, а потом сверху по ней так же краской основного тона – получится или загрязнённый, или потёртый участок в зависимости от плотности нанесения красок.

Заметную часть моей жизни забирают «звездовские» декали. Делаешь-делаешь самолет, а одна порвавшаяся декаль может испортить всё дело. В моём комплекте как раз оказались такие тонкие декали, а как они любят сворачиваться в трубочку! Другие для прочности можно подкрасить по краям (так я поступаю с академовскими декалями, а то отлетят). Эти же сразу «встали на дыбы», только мое хладнокровие спасло положение. Я считаю, что «ЗВЕЗДА» обязана класть в комплект запасную декаль. Хотите – верьте, хотите – нет,



но в моём первом наборе от «ЗВЕЗДЫ» так и было.

Как только собрал фюзеляж, появилось подозрение, что ракеты самолёту не понадобятся. В дальнейшем оно переросло в уверенность. Самолёт гораздо красивее без ракет. Они портят его стройность и «зверский» вид. На этой модели нарисована чья-то злая пасть, но, помо- ему, его надо было раскрасить под осу. Чтобы никто не подумал, что я поленился делать ракеты, я сделал ему лесенку из медной проволоки и тонких

частей литника. А склеил всё это китайским суперклеем.

Признаюсь честно – это моя первая модель, у которой на изготовление дополнительных деталей я потратил больше времени, чем на сборку штатного комплекта. И теперь ей нисколько не стыдно стоять рядом с «Италери» и «Академией».

В завершение хочу поблагодарить Михаила Путникова за терпение и Юру Крохалева за неиссякаемую энергию. Без них ничего этого бы не было.



дорогие друзья, с этого номера мы вводим практику рассылки «Стендмастера» всем, чьи фотографии были опубликованы в «Фотопарade». Отпечатки должны быть на глянцевой бумаге, рекомендуемый размер – 13х18 см. Каждый снимок снабдите описанием объекта, его место нахождения, другие особенности, укажите свое имя, фамилию и адрес. Выбираются для публикации наиболее интересные фотографии, права на опубликованные фотографии принадлежат редакции. Наш адрес: 630079, г. Новосибирск, а/я 74, Редакция, «Фотопарад».



Этот Як-42 летал в авиакомпании «Air Kazakstan» некоторое время назад (примерно в 1998-99 гг.). Сейчас этот самолет под другим регистрационным номером (UN042???) принадлежит другой компании. К сожалению, я не в курсе, остались ли на нем эти оригинальные утки. Обратите внимание – рисунки с утками отличаются: с правой стороны они меньше по размеру. С уважением, Смаков Р.С., Казахстан, г. Алматы.

СМ: Обратите также внимание на характерные особенности растительности и покрытия самой площадки аэродрома.



СМ: Фотография предоставлена Дмитрием Бекешовым (г. Новосибирск). Увидев её у нас родилась идея построить диораму с участием всем известного ледокола (М 1:400), который вот уже несколько десятков лет сходит с конвейера завода «Огонёк». Работа уже идет.