

СТЕНД МАСТЕР

24

ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ, МАКЕТАХ И ДИОРАМАХ



А ВОТ ОНО – ДЕРЕВО!

страница 18



GOLF ЯВЛЕНИЕ ЧЕТВЁРТОЕ

страница 10

ВНУТРИ:

КРАХ ВЕЛИКОЙ КИТАЙСКОЙ СТЕНЫ
ВОЗВРАЩЕНИЕ В ПЕРЛ-ХАРБОР
AIRBRUSH REMIX



ОСКОЛКИ ПРОШЛОГО

страница 25

В НОМЕРЕ

4 МАСШТАБНЫЕ НОВОСТИ

Новости со всего света.

6 КНИЖНАЯ ПОЛКА

Обзор свежей литературы.

12 ТОТ САМЫЙ ФЕРДИНАНД

Сборка модели от Звезды (М 1:35).

14 ВАША ПЕРВАЯ ФОТОМОДЕЛЬ

Продолжение.

32 КРАХ ВЕЛИКОЙ КИТАЙСКОЙ СТЕНЫ

Россия отдыхает.

**35 ЗИМНИЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ**

Продолжаем месить грязь со снегом.

38 AIRBRIUSH REMIX

Работа с аэрографом. Советы начинающим.

42 СВОБОДНОЕ ПЛАВАНИЕ

Сборка модели линкора (М 1:350).

45 ВОЗВРАЩЕНИЕ В ПЁРЛ-ХАРБОР

Как снимали культовое кино.

**48 ГАЛЕРЕЯ**

Фото моделей наших читателей.

54 ФОТОПАРАД

Вертолётам посвящается.



Когда приходится осознавать, что не в силах враз справиться со всеми недочётами в нашей работе, становится невесело. С другой стороны, что ж теперь, всю жизнь убиваться? Надо дальше жить и делать своё дело. Это я после очередного просмотра предыдущего номера, в котором начинается «свис-топляска» с моей же колонки. Что имело в виду в фразе «как в песне у»? Видимо, это привет Весельчаку У. И дальше по номеру... Грустно, конечно, но всё же — не смертельно. Попробуйте простить нас за это, а мы обещаем, в очередной раз, работать над собой.

Возможность ошибки порой даёт неповторимое звучание избитых фраз. Давайте посмотрим вместе. Так, например, открываем СМ №8 и опять же в колонке редактора Сергея Пинчука находим такое новое понятие, как «своебодное время». Замечательно! Ну а окончание статьи Сердюка в СМ №12 «ведь что надо нашему брату моделисту, особенно начинающему, — это чтоб». Ей-богу, это не менее сильная «мудрость», чем шариковское «Желаю, чтобы все!».

Вполне естественно, что ошибки будут всегда, это часть любой работы, главное — чтоб их уровень не зашкаливал. Вот чего в Стендмастере не будет, так это чертежей. Мы можем только подсказать, где тот или иной материал искать. Ну что вы в самом деле, сколько можно об этом говорить! Друзья, ну вот представьте, что компания Wrigleys начнёт выпускать жевательную резинку в подушечках, или фирма Porsche сделает универсал с рядной четвёркой и приводом на переднюю ось. Не так давно страницы журнала покинуло приложение Мастердрайв, так давайте опять будем отнимать место... Выпустить отдельным альбомом-изданием чертежи мы в состоянии. Присылайте исходный материал, сделаем. Время идёт. Глядишь, а на прилавках хобби-магазинов всё чаще наблюдаются «проблески» модельной литературы, всё больше и всё оперативнее реагирующей на запросы читателей. Чему удивляться — вопросы политической, а вместе с ней и экономической нестабильности уходят всё глубже в низ рейтинга приоритетов...

Вот и пухнет наше отечественное и «приотечественное» «макулатурапроизводство». На территории бывшего СССР можно обнаружить около десятка изданий околomodельной тематики. Неплохо! Понятно, что каждый раз я про себя тихо матерюсь, рассматривая новый материал (конкуренция всё-таки, и это вполне естественно, как в спорном конкурсе), но с другой стороны радуюсь тому, что мне и моим коллегам придётся тратить меньше сил на глупые объяснения (потому как во многих вопросах мы идём единым информационным фронтом), а больше уделять внимание важным для нас вещам. Очень хорошо, что появляются новые издания, каждое со своим лицом. Конечно, у кого-то оно выражено, у кого-то — не очень. Главное для нас другое: в такой ситуации Стендмастеру предоставляется оправданная возможность оставаться самим собой и делать именно то, что нам с вами наиболее близко. Нельзя объять необъятное. Хочешь читать обо всём и одновременно ни о чём — бери одно, хочешь сугубо узкоспециализированное — другое, нужны чертежи, история — третье, и так далее. Глядишь, наберётся «самых главных» три-четыре-пять изданий — и порядок! «В настоящее время каждый имеет своё право». Будьте с нами!

Владимир Бобылев

АДРЕС РЕДАКЦИИ

630079, г.Новосибирск, а/я 74.

E-mail: bobylev@ngs.ru

standmaster@hotmail.ru

P.O.Box 74, Novosibirsk, Russia 630079.

РАЗНОЕ

ACADEMY выдала в 1:35 вертолёт AH-60L DAP Black Hawk и ещё один вариант лёгкого танка M3A1 Stuart, а в 1:48 – набор «P-38 Lightning: все в одном» (упакованные в одну коробку детали для постройки любой из четырёх ранее выпускавшихся фирмой модификаций).

TRUMPETER: английская 155-мм САУ AS-90 в 1:35, Spitfire Mk.Vb – в 1:24, F4F-4 Wildcat и Як-18 в 1:32, опытный истребитель Ultra Sabre YF-107A в 1:72 и авианосец CV-9 «Эссекс» в 1:350.

Ещё одна китайская фирма **PANDA** обещает на текущий год массу «вкусностей», в том числе Ту-22М, Ту-160, транспортник С-17 и беспилотные RQ-1 Predator и F-45 UCAV в 1:72, «Тунгуску», китайский Туре 98 Plus, шведский вариант немецкого «Леопард-2», по несколько модификаций «Ирокеза», «Чинука» и европейского EH101 в 1:35, TBF/TBM-1 Avenger, B-17, P-47D, P-51D, F-18C/D и новейшего китайского истребителя J-10 в 1:32 и многое другое.

Минская **PST** выпустила очередную пожарную машину ПМЗ-2 (на сей раз на шасси ЗиС-5) и плавающий танк ПТ-76Б, а также готовит три модификации последнего отечественного тяжёлого танка Т-10 (все в 1:72).

PROP&JET, специализирующаяся на «вакушках» опытных и редких самолётов, «дует» микояновский Е-8, а в последнее время начала выпускать современное авиационное вооружение из эпоксидки.

ВОСТОЧНЫЙ ЭКСПРЕСС в числе прочих новинок выпустил модель «стратега» Ту-160 в масштабе 1:288. Макет влезал за вертолёт Ка-32 в 1:72.

ICM продаёт набор «Советские танкисты 1943-1945 г» в 1:35.

У **СКИФ** появилась «командирская» модификация старого Т-80УД – Т-80УДК (отличие – дополнительная рамка со штыревой антенной).

AMODEL: спортивные самолёты семейства Як-50 и «летающий радар» Ан-71.

Уважаемые читатели! Если у вас имеется свежая информация о модельных новинках, выставках, конкурсах, редких образцах техники – поделитесь ею с нами. Мы опубликуем вашу информацию на этих страницах. Наш адрес: 630079, г. Новосибирск, а/я 74; E-mail: standmaster@hotbox.ru

ДАС ГРОС АССОРТИМЕНТ



REVELL на данный момент выпускает: немецкая самоходка StuG 40 Ausf.G в 1:72, истребитель F/A-18C в окраске BBC Канады (1:144), Tornado ECR в 1:32, гоночная Audi Quattro Rallye и седельный тягач Renault Magnum (оба 1:24), а также мотоцикл Triumph Tiger в 1:8. На лето заявлены также вертолёты EH101 Merlin, Sea King с противокорабельной ракетой Skua, противолодочный самолёт Breguet Atlantik и танковый мостоукладчик Biber – все 1:72.



ВСЕМ ДОСТАНЕТСЯ!?



РОДЕН выдал в 1:72 летающую лодку Felixstowe F.2A (поздний вариант), RAF SE.5a с мотором Hispano Suiza, бомбардировщик He-111E и бронемашину Sd.Kfz 263, а в 1:48 – Sopwith 1 1/2 Strutter comic bomber и Gloster Sea Gladiator.

ACE MODEL выпускает БТР-50ПУ, БМП-У с боевым модулем «Шквал», американские колёсные LAV-25 Piranha и LAV-R, самолёты AM-1 Mauler и AF-2S Guardian. Обновлены пресс-формы на все варианты БМП-2. В ближайшее время появятся LAV-C, спецмашина BTC-4 на шасси Т-55 и БРЭМ-Ч на базе БМП.

ИТАЛЬЯНСКАЯ ПРЕДПРИИМЧИВОСТЬ

ITALERI активно продвигает на рынок бывшие «эсковские» модели, переиздаёт своих «старичков» и запускает новинки. За последнее время появились Ju-88C-6, CG-4 Waco, B-58, EF-111A Raven, Sea Harrier, F-104A, Ту-22М, набор фигур «Осада Орлеана» (все в 1:72), наборы «Рыцари и солдаты 100-летней войны» (англичане и французы) в 1:32, Ferdinand Tiger, StuG IV, Opel Maultier и полугусеничный Demag с противотанковой пушкой PAK38 (1:35), мотоциклы Ducati Monster S4 и MV Augusta F4 в 1:9.



DRAGON продолжает тему Второй мировой в крупных масштабах. Изготовлены фигуры Sturmabfuhrer Ardennes 1944 и Tank Crew 1944-45 в 1:16, наборы «Зима под Москвой» и «Железный крест 1944», самоходка Jagdtiger в 1:35. Серия современных кораблей в 1:700 продолжена американскими эсминцем «Орли Бёрк» и ракетным крейсером «Мобил Бэй» и английским авианосцем «Арк Ройал».



Мы решили опять отказаться от разделения обзора журналов литературы на два течения: «Книжки» и «Журналы».

Журнал -- это периодическое издание, но некоторые из них выходят раз в полгода... Зато есть издатели, имеющие возможность выпускать отличную продукцию, к журналам не относящуюся, но с периодичностью раз в месяц! Самым важным критерием, на наш взгляд, должна быть полезность или бесполезность того или иного литературного источника в работе над моделями. Если вы торгуете или производите литературу и хотите, чтобы о ней узнали наши читатели, присылайте образцы в наш адрес. 630079, г. Новосибирск, а/я 74.



Modell Fan
№2, 2003

Открывается номер статьями о бомбардировщике Douglas A-20 Boston/Havoc и его модели в 1:48 фирмы AMT/ERTL, модели истребителя LFG Roland D.II (Hi-Tech, 1:48) и вертолета Ми-1 (Amodel, 1:72). После этого -- раздел новостей, первая часть статьи о доработке модели «цыпленка» из «Звездных войн» -- имперского шагающего разведчика AT-ST, выпущенного фирмой MPC. После второй порции новинок -- диорама с самоходкой LeFH Wespe от Tamiya (1:35), английский танк Challenger 1 -- модель Tamiya и реальный образец, еще одна немецкая самоходка sIG 33 Grille Ausf.M (модель фирмы «Алан», 1:35 и настоящая машина, стоящая в США на Абердинском полигоне). В корабельном разделе -- немецкий миноносец A-80 фирмы NMM (1:700, эпоксидка) и американский ракетный крейсер Mobile Bay (Dragon, 1:350). Автотехника представлена мотоциклами BMW K 1200LT, R 1100RS и F 650 (Paul's Model Art, 1:18), самосвалом Krupp Titan (Revell) и Chevrolet Monte Carlo (гонки серии NASCAR 2000 года) фирмы Monogram (обе модели 1:24). Под конец -- еще новинки и рубрика «Работы читателей».



Modell Fan
№3, 2003

Начало номера -- обзор Ла-7 фирмы Gavia (1:48), затем диорама с кучей раздолбанной немецкой техники (тоже 1:48) и модели DH 106 Comet 4B/C от фирм Lodola и Airfix (1:144). После первой части обзора новинок -- «водяная крыса» от Italeri -- трехкопая плавающая машина DUKW 353 (1:35), «скифовский» T-26 в 1:72, «Элефант» от Dragon и диорама «Зима в Арденнах» с StuG III (Dragon), Opel Maultier (Revell) и Kubelwagen (Tamiya), всё в 1:35. Окончание статьи о AT-ST, монументальная модель ракетной АПЛ Andrew Jackson с почти полным интерьером (Revell, 1:200) и артиллерийский катер Defiance (тоже Revell, 1:131). После новинок литературы -- модели мотоцикла Zundapp KS 750 (снова Revell, 1:9), Citroen 2CV Cross (доработка Tamiya 1:24) и гоночного (по версии DTM, сезон 2000 года) Mercedes-Benz CLK фирмы Tamiya (1:24). Затем -- седельный тягач Iveco EuroStar (фирма H.A.Models) и Mazda MX5 второго поколения (Aoshima) -- обе модели 1:24. Заканчивается номер традиционной фоторубрикой «Модели читателей».



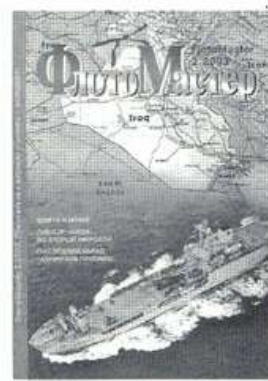
Армии и битвы
№1(2)/2003

Новое периодическое издание, которое может быть полезным как любителям военной истории (им, собственно, оно и предназначается), так и «фигурным» моделистам. Данный выпуск альманаха содержит: статью о европейских рыцарских доспехах XIV-XVII веков; продолжение рассказа о сербо-турецкой войне 1876 года и к нему -- описание униформы сербской армии в период с 1859 по 1868 годы; первая часть анализа битвы на Чудском озере (Ледового побоища); еще одна аналитическая статья -- о применении артиллерии в Бородинском сражении 1812 года; «Тяжелая пехота древности» -- о зарождении первых регулярных армий (середина 3-го тысячелетия до н.э.); отрывок из книги Ксенофонта Афинского «О коннице» (начало IV века до н.э.) и еще несколько небольших по объему, но интересных статей и обзоров военно-исторического характера. Вполне увлекательный журнал. Читайте, вам понравится!



ТанкоМастер
№3/2003

Одно из многочисленных приложений к журналу «Техника-моделизм», посвященное, как ясно из названия, всяческой «бронь». В данном выпуске: «Бронепоезда на русском Севере» -- хроники 1918 - 1920 годов; «Квадрат» -- убийца «Фантомов» -- история создания, боевое применение и перспективы мобильного ЗРК «Куб (Квадрат)», он же SA-6 Gainful. Современная техника: вариант модернизации танка Т-72, позволяющий вдвое увеличить его боевую эффективность (масса цветных фотографий и боковая проекция в 1:35); и рассказ о прошлогодней выставке SOFEX-2002, проходившей в Аммане, столице Иордании. Модельная часть журнала содержит способ доработки некоей «китайской» модели Т-72, пакуемой «известной отечественной фирмой» (видимо, Dragon) и «Звезда» соответственно), под шарнир для движения ствола пушки, и два варианта конверсии американской бронемашины М8 -- под установку зенитной «четверенки» М55 и доработанную для колумбийской военной полиции (выглядит, кстати, весьма неординарно).



ФлотМастер
№2/2003

Очередной номер «военно-морского» приложения к «Технике-моделизм». Что в нем интересного? «Война в Ираке»: что называется, по горячим следам -- действия ВМФ в недавних событиях на Ближнем Востоке. В «Монотрафии» -- английские броненосцы типа «Адмирал» (продолжение). Рубрика «Морское оружие» -- бронетехника Японского Императорского флота в период Второй мировой войны. Окончание статьи «Очерки военно-морской теории: Германия и Советский Союз накануне Второй мировой войны». Еще о Второй мировой: хронологический отчет о действиях японского линкора «Хизэ» с начала войны до 12 ноября 1942 года. Списание ракетного крейсера проекта 58 «Адмирал Головкин»: фотототчет. Также присутствуют краткие обзоры книжных новинок издательства «Техника-моделизм» и полемическая статья в разделе «Письмо в номер».



F-105 Thunderchief In Action
K. Neubeck.
Aircraft Number 185
Squadron/Signal Publications, 2002, 50 стр.

Очередной выпуск популярной серии посвящен истребителю-бомбардировщику F-105 фирмы Republic -- самолету неординарной внешности и интересной судьбы. «105-й» создавался, чтобы заменить в американских ВВС F-84 той же фирмы, и совершил свой первый полет в октябре 1955 года. На войну в Корее самолет, разумеется, опоздал, зато во Вьетнаме «отметился» по полной программе. Всего за десять лет серийного производства выпущено более 830 самолетов

разных модификаций, а последний «Вождь грома» закончил службу в феврале 1984 года. Традиционная для серии In Action структура -- история, варианты серийные и опытные, боевое применение. Тексты обильно «разбавлены» массой фотографий и рисунками целых самолетов и их отдельных узлов и конструктивных элементов. В трёх проекциях даны модификации F-105D и F-105G, приведены 10 вариантов окраски. «Рекомендовано лучшими моделями!»



On Deck USS Lexington (CV-16)
Al Adcock.
On Deck Number 2
Squadron/Signal Publications, 2002, 80 стр.

Новая серия On Deck -- нечто среднее между Walk Around и In Action, но применительно к кораблям. Второй выпуск серии посвящен авианосцу «Лексингтон» -- второму с таким именем в американском флоте. Этот корабль интересен тем, что, будучи введен в строй в феврале 1943 года, находился на активной службе без малого 50 лет, за это время сменяв внешность и «характер»: при модернизации 1953-55 гг он получил стандартную для современных авианосцев угловую палубу

и новый «остров», а в 1962 стал учебным авианосцем ВМФ США, каковым и оставался до «дембеля» в ноябре 1991-го. Однако на этом история «Голубого призрака» (такое прозвище корабль получил во время войны) отнюдь не закончилась: с октября 1992 года «Лекс» -- корабль-музей, стоящий на причале в Корпус Кристи (Техас).

В целом книга представляет собой фотоальбом с подробными комментариями к снимкам и периодическими вкраплениями текста и графики, к которой относятся: две проекции корабля по состоянию на 1945 год, рисунки артиллерийских орудий и локаторов наведения зенитной артиллерии, четыре цветных варианта окраски корабля в разные годы, а также 12 цветных «боксовиков» -- самолетов авиационной группы «Лексингтона» и масса всевозможных эмблем. Вполне увлекательное издание.



ГАЗ-М1
Серия «Музей техники», выпуск 1
М.: АРТ-ЦДТС. - 64 стр.

Наконец-то до нас добралась и первая книга серии. Она посвящена первой отечественной серийной легковушке с закрытым кузовом ГАЗ-М1 -- знаменитой «эмке». Если быть точным до конца, то основное внимание уделено варианту с мотором М-11 и полноприводному ГАЗ-61, так как, по словам авторов, обычная «эмка» и без того описана в массе статей и изданий. В книге рассмотрены серийные и опытные варианты автомобиля, приводится история создания и серийного производства. Имеются подробная таблица технических и эксплуатационных характеристик основных модификаций машины, масса фотографий, в том числе цветных, а также габаритные чертежи ГАЗ-М1, пикапа ГАЗ-М415 (по 4 проекции), полноприводного ГАЗ-61-40 (вид сбоку) и броневомобиля ФАИ-М (5 проекций и отдельные элементы) в масштабе 1:24. Для ГАЗ-М1 и ГАЗ-61, кроме того, даны компоновочные схемы в двух проекциях. Рекомендовано любителям автотранспорта!



Tamiya Model Magazine
выпуск 94, октябрь-ноябрь 2002

Журнал традиционно начинается с новостей. Затем -- краткое знакомство с танковым тягачом Oshkosh M1070 HET, недавно выпущенным в 1:35 фирмой Accurate Armour. После этого начинаются обзоры: Westland Lysander Mk.III чешской Gavia (1:48), Lancaster B1 Grand Slam от Tamiya (тоже 1:48, старая модель с новыми колесами, декалью и электроприводом винтов). Переносная «вешалка» для очистки воздуха при покрасочных работах -- полезное добавление в арсенал технических средств моделиста. Диорама с участием тамиевского «Шермана», ремонтной машины Scammel Recovery и шести фигур от Accurate Armour, а также массы всевозможных прибамбасов разных фирм. Следующим номером идет Ferrari F2001 (Tamiya, 1:20), потом обзор новинок и под занавес -- тамиевская же модель немецкого тяжелого крейсера Prinz Eugen в 1:700, после чего -- переписка с читателями и реклама.



Tamiya Model Magazine
выпуск 96, февраль-март 2002

В начале журнала, как обычно, краткие новости. Обзоры номера -- это P-47D Thunderbolt (Tamiya 1:48), цельнометаллический Ferrari F50 (тоже Tamiya, 1:12 и с весьма «привлекательной» ценой -- 150 фунтов стерлингов), немецкая противотанковая самоходка Marder III (M 122-мм гаубицы Д-30 (ирано-иракская война 1980-х годов). Гаубица, что интересно, не СКИФовская, а фирмы Pit Road, к тому же металлическая. Заканчивается всё традиционными же рубриками: читательской почтой и рекламой.

ТЯЖЕЛЫЙ ТАНК ПАНТЕРА

Pz.Kpfw V



Тяжёлый танк «Пантера» Pz.Kpfw V
Михаил Свирин
Москва: Экспринт, 2003. - 48 стр.

После начала Второй мировой войны, вплоть до вторжения в СССР, германское командование не видело необходимости иметь в составе бронетанковых войск манёвренные танки с противоснарядной бронёй – считалось, что для решения большинства задач достаточно средних танков Pz.Kpfw III. Однако лето 1941 года преподнесло немцам неприятный сюрприз – встречу с советским Т-34, противопоставить которому было нечего. Поэтому в конце ноября того же года, после всестороннего изучения трофейной техники комиссией Управления Вооружений, фирмы MAN и Daimler-Benz получили задание на разработку нового среднего танка. Выиграла конкурс MAN, а первые серийные «Пантеры» вышли из сборочного цеха в начале января 1943 года.

В книге описываются история создания танка, его модификации – серийные и опытные, боевое применение на Западном и Восточном фронтах. Больше половины объёма занимают качественные фотографии, а также боковые проекции

разных вариантов «Пантеры» и машин на её базе. Кроме того, имеется вкладка, содержащая по четыре проекции вариантов D2 и G в масштабе 1:35. На внутренних сторонах обложки – шесть цветных «боковиков» с привязкой к конкретным местам применения. Сводная таблица характеристик прототипов, серийных танков и самоходки «Ягдпантера». В общем и целом, несмотря на небольшой объём, весьма интересная книга.

Германские подводные лодки VII серии

Подводные пираты Кригсмарине



Германские подводные лодки VII серии
М.Э.Морозов, А.С.Фарафонов
Морская коллекция, специальный выпуск №2
Москва: Моделист-конструктор, 2003. - 72 стр.

История этих знаменитых лодок началась ещё в середине 20-х годов, когда руководство Кригсмарине начало разработку новых типов подводных лодок для будущего флота Германии. Собственно «семёрка» появилась на свет в результате глубокой модернизации проекта средней ПЛ времён ещё Первой мировой – UB-III. Итогом этой модернизации стала самая массовая в мировой истории подводного флота лодка (с 1935 по 1945 годы было выпущено 709 «семёрок» разных вариантов) с уникальными для своего времени диапазоном рабочих глубин и временем экстренного погружения, а также сбалансированными наступательными и оборонительными возможностями.

Книга подробно рассказывает об истории создания и производстве лодок «тип VII», особенностях их конструкции, вооружения и оборудования, боевом применении на разных театрах военных действий. Приводятся техническое

описание лодки, таблицы характеристик разных вариантов, список потерь «семёрок» за время войны и некоторые данные по потопленным ими судам и кораблям союзников. Имеется большое количество фотографий и графических материалов, а также цветные варианты окраски шести разных лодок, что позволяет рекомендовать данное издание моделистам-«кораблестроителям».

МОРСКАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

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



Фронтовой бомбардировщик Су-24М

Фирма Stream,
Масштаб 1:72, 128 деталей

Вот наконец и появилась долгожданная альтернатива дорогостоящему Су-24М! Первый взгляд на содержимое коробки вызывает счастливую истерику: небольшой и нестрашный облой, подробнейший тонкий внутренний крой (включая заклёпочные швы и замки люков), полностью рабочая механизация крыла (вся!) и стабилизатор, синхронно с крылом поворачивающиеся пилоны (впервые в 72-м масштабе, если я не путаю), инструкция на 4 листах формата А3, подробная декаль с «технической» и эмблемами... Казалось бы, вот он, праздник, но... теперь о грустном. Тёмно-серый пластик достаточно хрупок. Полное отсутствие каких-либо «фиксаторов» на фюзеляжных деталях автоматически переводит модель из категории «Всем желающим» в «Только для профи». Неудачный подвод части питающих литников к деталям крыла и верху фюзеляжа требует крайней осторожности при их вырезании из рамок. Геометрия: высота фюзеляжа сразу за кабиной меньше правильной на 1 мм (только сверху!); неверен угол плоскости стыка козырька и створок фонаря, что автоматически искажает их форму при виде сбоку; центроплан крыла на 2 мм меньше по размаху и на 4 – по длине; интерьер ниш основных стоек шасси, хорошо видимый через створки, отсутствует напрочь; индикатор на лобовое стекло (деталь 95) отсутствует – нет даже посадочного места на литнике (забыли?); неточны корневые секции закрылков (треугольный вырез в них на 1,5 мм шире, чем нужно). Однако всё это цветочки по сравнению с главным «косяком»: чтобы получить геометрически точную модель, вам придётся полностью распилить (причём фигурно, а не по прямой!) фюзеляж там, где начинается уплотнение крыла, и добавить в распил аж 6-мм вставку! Причину данного явления понимать я отказываюсь напрочь, особенно если учесть, что крой и «до», и «после» места требуемой операции при наличии этой вставки совпадает с реальной машиной практически идеально. Вот такая вот заколдованная... Итог: если на точность вам плевать – делайте как есть, вид у модели всё равно лучше, чем у «китайца»; если же вы – любитель ловли микронов, то пилу вам в руки и – удачи...



Модель предоставлена фирмой Стрим

Обзор подготовил Гавриил Сперанский



Авианосец CV-8 Hornet

Фирма Modelism, 170026
Масштаб 1:700, 181 деталь

Ещё один продукт китайского производства (Wasan) в отечественной упаковке. Модель в целом производит благоприятное впечатление (особенно на фоне других «китайцев», описанных в прошлом номере журнала). Отливки приличного качества, облой немного, мелкие детали вполне удалась, и даже 16 «Митчеллов» группы Дулиттла (модель дана именно в этой конфигурации) вполне похожи на себя. Корпус, конечно, требует приложения усилий для ликвидации следов пресс-формы, но это не страшно. Инструкция содержит достаточно подробные рекомендации по сборке и окраске, а также историческую справку о боевом пути авианосца. Вывод: вполне достойное приобретение.



Танк Т-34-76 выпуска 1940 года

Фирма Макет, 3511
Масштаб 1:35, 430 деталей

Модель для любителей «резьбы по пластику». Во всяком случае, поработать вам придётся весьма основательно – так уж предусмотрено инструкцией. Общее же впечатление эта «тридцатьчетвёрка» производит неплохое. Подробная детализировка, детали интерьера (дизель В-2 из 25 деталей и казённая часть пушки Л-11), масса мелких элементов и возможность (при усердном приложении рук) сделать «рабочие» гусеницы, собираемые из отдельных траков. Ещё бы облой да следов толкателей поменьше, и вообще бы было замечательно. Имеются кое-где усадки пластика. Схема окраски проста до безобразия: защитный серо-зелёный. Декали нет, да и нужны реально только номера, которые можно найти в значке любого «танкостроителя».



Разведчик Як-28Р

Фирма Amodel, 7291
Масштаб 1:72, 109 деталей

Основная масса деталей одинакова с ранее выпущенной моделью перехватчика Як-28П. Крой на модели внутренний, тонкий и достаточно аккуратный. Поверхность деталей гладкая, но местами встречаются усадки пластика, а иногда – и следы износа пресс-формы. Облой довольно обильный и кое-где может создать проблемы при обработке. В общем, модель – типичный образец ЛНД. Неудачно выполнен прозрачный носовой конус – из двух половинок, стыкующихся по середине двух самых крупных стёкол. Часто отсутствуют указатели позиционирования для мелких элементов, как в инструкции, так и на пластике. Декаль небольшая, среднего качества, схем окраски – две: «натуральный металл» и песочно-коричневый камуфляж (война в Афганистане).



Палубный самолёт «Супер Стандарт»

Фирма Modelist, 207215
Масштаб 1:72, 66 деталей

В коробке находится пластик старой доброй Academy, укомплектованный декалью от «Анны и Со». Модель, несмотря на 15-летний возраст, и сейчас выглядит более чем достойно: тонкий внутренний крой, идеальные отливки без усадок и облоя, аккуратные мелкие детали. Вариант оформления модели всего один, зато это аргентинский «борт 3-А-202», который во время Фолклендской войны 1982 года потопил эсминца «Шеффилд». Некоторое недоумение вызывает только схема окраски: как, интересно, смешением «полевого серого» и просто «серого» получить тот тёмно-синий цвет, который показан на коробке... В остальном – претензий нет.



Драккар – боевой корабль викингов

Фирма Звезда, 9016
Масштаб 1:60, 165 деталей

Ещё одна перепакровка, на этот раз – французской фирмы Heller. Проработана модель великолепно: очень реалистично передана структура дерева корпуса и палубы, видны головки крепёжных гвоздей, неплохо смотрится резьба на окантовках бортов... К сожалению, снаружи на половинках корпуса заметны усадки пластика в местах расположения шпангоутов. Парус и палубный тент имеют структуру грубого холста, что для судна VIII-X века вполне нормально. Присутствуют даже декали для «художественной росписи» щитов, закреплённых на бортах. Всё было бы прекрасно, если бы не странный масштаб. Но даже несмотря на это, драккар вполне достоин занять место на вашей полке.



Истребитель F-5E Tiger II

Фирма Modelist, 207225
Масштаб 1:72, 63 детали

Данная модель, как сообщается в инструкции, «произведена на оснастке фирмы Wasan, Китай». Китайцы, похоже, в свою очередь «спонсировали» её ещё у кого-то... В общем и целом напоминает раннюю Academy. Фонарь кабины хоть и без переплёта, но прозрачный и равномерной толщины. Инструкция понятная и удобочитаемая (вот только пилота раскрасить забыли). Декаль маленькая, но приятная. Схема окраски одна: специальная эскадрилья «Агрессор» американского флота. Не очень понятно, правда, зачем в инструкции дана подвеска бомб: никакого оружия, кроме «Сайдвиндеров», да иногда подвесных баков, «агрессоры» не несли – не тот профиль...



Истребитель танков Юнкерс Ju-87G-2

Фирма Звезда, 726
Масштаб 1:72, 62 детали

Традиционное для «италовских» моделей последних лет качество: тонкий внутренний крой, минимум облоя, никаких усадок и недоливов, не очень богатая, зато качественно проработанная детализировка, внятная и корректная инструкция, две схемы окраски – «ломаный» камуфляж и зимняя белая. Даже декаль в модели не настолько убогая, как обычно. Правда, без «косяков» не обошлось: представленная на коробке машина имеет «ломаную» схему окраски, а в инструкции она же – белая. Свастики на декали закрашены сверху чёрными квадратами (Малевичи нашлись!). С трудом удержался, чтобы не сунуть их в воду: интересно, сойдёт ли при этом «лишняя» краска? В целом же модель – на твёрдую четвёрку.



Ferrari F2001

Фирма Tamiya, 20052
Масштаб 1:20, 162 детали

В обычной тамиевской коробке «белого» дизайна скрывается четыре литника с деталями. Об облое речи не идёт. И хотя на некоторых деталях и обнаруживаются утяжки, качество отливок очень высокое, тонкое. Поначалу я не понял почему Tamiya решила сделать Ferrari 2001 года в «комплектации» именно Гран При Франции. Так вот же оно, Михаэль Шумахер на ней не просто выиграл тогда очередную гонку, а юбилейную пятидесятую. Это был как раз тот уик-энд, когда впервые в истории F-1 на первой линии стартового поля стояли два брата. Первый в карьере поул-позишн взял его братец Ральф. Основные особенности конструкций машин Феррари в Маньи-Куре? В квалификации использовались облегчённые тормозные диски и суппорты Brembo. Как и во время Гран При Европы, за передними колёсами устанавливались дефлекторы со срезанной «вершиной». А перед гонкой наверху носовой части машины лидера Феррари были смонтированы небольшие воздухозаборники для охлаждения кокпита. Кроме того, в носовой части слева по ходу было дополнительное «антикрылышко». На машине Рубенса Баррикелло этого не было. Набор позволяет сделать модели болидов обоих пилотов: детали и декали это предусматривают. Правда, «деки», как обычно, не имеют названия табачного спонсора. Но его и на реальной машине не было – просто стилизованные фигуры и всё. Дело было в Европе, что поделаться... И если вы задумаете делать модель с любого другого Гран При, где разрешена табачная реклама придётся прибегнуть к способу, который мы описывали в СМ №16/17. А может, и сами что-нибудь придумаете. Для «металлизации» некоторых участков рычагов задней подвески в наборе предусмотрена двухцветная клейкая плёнка. Имитация горловины бензобака выполнена «травлёнкой». Логотипы Bridgestone на крышках нанесены краской. Бросается в глаза некоторая гляцевость резины по бокам, особенно в сравнении с рабочей поверхностью покрышки. Класс! Трудно сказать, насколько геометрически точно воспроизведена модель – нет таких доступных чертежей, ну а визуальное – всё в порядке. Технологический рост постоянно поднимает планку качества, но даже современные модели в формульной категории того же Revell в сравнении с Tamiya просто курят. Хотя, конечно, это не совсем корректное сравнение, ведь речь идёт о масштабах 1:24 и 1:20, соответственно.



Для особо буйных предусмотрена «прозрачная» версия Феррари.

Обзор подготовил Владимир Бобылев



GOLF

ЯВЛЕНИЕ ЧЕТВЁРТОЕ

Дмитрий Востриков
г. Пенза

ДЕСЯТОГО октября 1997 года по всей Германии, а чуть позже и во всём мире фольксвагеновские дилеры начали продажу Гольфа четвёртого поколения. Неопытному глазу очень тяжело отличить его от предшественника, но всё же «четвёртый» — это совершенно новый автомобиль, а не очередная модификация предыдущей разработки. На нём нет ни одной детали от модели GOLF III. Являясь приверженцем марки Volkswagen и её модели GOLF, сам эксплуатирую такую машину второго поколения. И поэтому не смог пройти мимо красивой коробки фирмы TAMIYA. Двадцать тысяч долларов на настоящую «четвёрку» у меня ещё нет, а двадцать долларов за её модель я выложил не задумываясь.

Открываю коробку, и меня ждёт первое, но как позже выяснилось, единственное разочарование. Зазоры между кузовными панелями слишком велики. На настоящем автомобиле они не более 3 мм — это стандарт. Описывать детали и их качество нет смысла, всё сделано на высоком уровне. Декали — превосходны, читаются даже цифры на спидомет-

ре и тахометре. В своей модели TAMIYA даёт топ-версию Гольфа со всеми вытекающими отсюда последствиями. Это навигационная система и кожаный салон, тонированная светотехника, окрашенные в цвет кузова дверные и бамперные молдинги и ручки дверей, прозрачные, «белые» повторители поворота, и, конечно, двигатель V5. Правда, последний в модели отсутствует.

ПОЕХАЛИ

Сборка не доставила абсолютно никаких проблем, остановлюсь лишь на некоторых этапах.

В своей работе я редко пользуюсь советами инструкции по окраске отдельных деталей, так как не всегда это оправдано или не соответствует действительности. Так, тормозные диски я не красю, а оклеиваю плёнкой ORACAL цвета хром, предварительно вырезав из неё необходимые по размерам элементы с помощью измерителя (с заточенными иглами) из обычной готовальни. Эффект потрясающий! Тормозные накладки — обычно чёрного цвета, а суппорты я делаю ярко-красными, они придают дух спортивности даже не спортивной с виду машине. Некоторые детали модели предпочитаю не

красить, если цвет пластика соответствует реальному образцу. Отбойники в задних стойках (деталь B9 и B10) обычно оранжевые или жёлтые и матовые.

Диски колёс изнутри я красю в чёрный цвет, это позволяет выделить их внешнюю часть, и стараюсь меньше трогать их руками снаружи, так как покрытие бывает не очень стойким. При сборке и окраске салона я пользуюсь фотографиями из автомобильных журналов или «живыми» автомобилями. Весь салон, включая пол, сидения и заднюю полку, а также часть передней панели красил в цвет бежевой кожи и слегка оттонировал углубления на сидениях чуть более тёмной по оттенку краской. В центральной консоли аккуратно удалил пластик на месте навигационной системы и вставил туда подходящее по размеру фото последней. Верхние части внутренних панелей дверей и передней панели задул чёрной краской. Так же красятся функциональная часть центральной консоли, руль и его колонка с переключателями и рычаг КПП с чехлом. Внутренние дверные ручки вырезал из плёнки ORACAL цвета хром и приклеил по месту. Коврики из бархатной бумаги

приклеил на пол. Флуоресцентным красным сделал треугольник на кнопке аварийной сигнализации. Маленьким пробойником из медицинской иглы выбил кружочки на все замочные скважины автомобиля, включая замок на ручке перчаточного ящика и кнопку на рычаге ручного тормоза. На настоящем Гольфе лобовое и заднее стёкла вклеены в проёмы кузова, поэтому изнутри по краям на них нанесено специальное покрытие чёрного цвета, увеличивающее адгезию и скрывающее от глаз клейгерметик. TAMIYA и здесь не подвела, всё сделано точно. Нанеся на стёкла с внутренней и внешней стороны маски из скотча и stop-color, я задул их чёрной краской, выделив границу описанного выше покрытия.

ТОНИРУЕМ

Боковые стёкла затонировал плёнкой. Чтобы не подарапать её во время нанесения на стекло и исключить образование пузырей, я обычно использую новый ластик без абразива малой толщины (5-6 мм). Вырезаете плёнку с припуском (кому сколько не жалко), снимаете с одного края защитный слой, позиционируете её на детали и быстро, но плавно (чтобы не



память плёнку) с лёгким нажимом проводите ластиком по плёнке, приклеивая её к стеклу. Защитный слой снимается сам, а ластик, огибая поверхность детали, делает свою работу. С обратной стороны на стекло на места средних и задних стоек кузова я наклеил плёнку ORACAL, окрашенную в цвет салона. Теперь мы подошли к самому интересному.

ТЯЖЁЛЫЙ МЕТАЛЛ

Свои модели авто я крашу красками таких фирм, как немецкая STANDOX, словенская MOBIHEL и Du Pont фирмы Акан (г. Москва).

Краску STANDOX любого цвета на любой автомобиль, выпущенный после 1953 года, вы можете заказать в центрах компьютерного подбора автоэмалей, работающих в программе STANDOX 3000, расположенных в вашем городе.

GOLF покрашен металликом от фирмы MOBIHEL, цвет Лагуна 487. Так как кузов модели сделан отлично и особой доработке не подвергался, за исключением мельчайших стыков пресс-формы, то я его не грунтовал. Окраска металликом имеет свои особенности, поэтому требует специальной подготовки и навыков. Сначала я задул кузов цветным пигментом, так называемой металлик-основой. При этом, чтобы исключить порчу модели, на куске пластика провёл эксперименты с различными разбавителями: от фирменного до ацетона в сочетании с основой. Почему я это делал? На поверхности могут образоваться так называемые «облака».

Суть явления заключается в том, что зерно основы может лечь не под нужным углом, и свет от этого места будет отражаться по-иному. Образуется «облако», яркое или тёмное пятно по отношению к остальному цвету. В конце концов я остановился на ацетоне. Он не подвёл пластик и в тоже время надёжно приварил основу к поверхности. После полного высыхания основы (приблизительно 15 минут) я обтёр кузов чистой, мягкой тряпочкой, удалив тем самым нестойкие частицы краски и мелкие пылинки. Голыми руками кузова не касался!!!

НАСТУПИЛА ОЧЕРЕДЬ ПОКРЫТЬ КУЗОВ ЛАКОМ

Бесцветный акриловый лак смешивал в соотношении 2:1 с отвердителем и доводил до необходимой вязкости разбавителем, из расчёта работы с аэрографом. Такие же пропорции лак/отвердитель используются для лаков и других фирм. Смесь перед нанесением выдержал 5-10 минут. Так как все компоненты акриловые, можно не опасаться за пластик. При покрытии кузова лаком я внимательно следил за состоянием поверхности. Если вы всё сделали правильно, то у вас должно получиться ровное, блестящее покрытие, без «шагренки» и «кратеров». И то и другое весьма неприятно. Температуру для сушки я использовать не мог, материал не позволяет. Поэтому я аккуратно установил кузов в коробочку до полного высыхания лака. Через 16 часов (как указано в

инструкции) лак приобрёл необходимую прочность.

Через сутки я приступил к полировке. Водостойкой наждачной бумагой №2000 (это количество абразивных частиц на квадратный дюйм) в тазике с водой я замыл весь кузов. Этим достигается удаление всех мелких пылинок и неровностей. После этого с помощью мягкой ветоши и полироли №3 (это самая мелкая из абразивных полиролей) натёр до блеска весь кузов. Далее прошёлся по кузову восковой полиролью. Похожая технология была продемонстрирована В. Демченко на диораме LRRP-Vietnam, при имитации вод Меконга.

ОСТАЛИСЬ МЕЛОЧИ

Используя маскирующую ленту, выделил чёрной краской резиновые уплотнители на крыше и в рамках дверей, переднюю и заднюю защиту, а также решётки на переднем бампере и основания эмблем.

Задние фонари покрасил по инструкции, перевёл все шильдики и эмблемы на свои места, покрасил и установил щётки-дворники, антенну, ручки дверей, зеркала, боковые повторители поворота. Очень удачно реализована передняя светотехника, если бы TAMIYA делала так всегда. Внутренности

фонарей, повторителей и периметр фар оклеил зеркальной плёнкой ORACAL, из неё же сделаны и зеркала. Приклеил на заданные места заготовленные ранее «замочные скважины».

Все прозрачные детали закреплял составом CLEAR FIX от HUMBROL. На задней полочке выполнил имитацию динамиков стереосистемы. Номерные знаки МВД ГАИ Узбекистана образца 1995 года (родился я в Ташкенте) для резидентов Республики. Голубая десятка – код Ташкента, Н – серия, а цифры – номер моего дома и квартиры. В общем, моделью я остался доволен, стоит на полке и глаз радует.

Вот и весь мой сегодняшний задел по окраске и сборке моделей авто. Это не догма и не ноу-хау, просто я так делаю.

Кроме того, зона моих интересов распространяется и на авиацию WW II в М 1:72 и 1:48 и пассажирские авиалайнеры. Но это совсем другая история.

Большое спасибо Виктору Полякову за профессионально выполненные фотографии. Особо благодарю мою любимую девушку Екатерину за подбор фотографий и редактирование статьи.

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛИ: TAMIYA (24197) VW GOLF V5

МАТЕРИАЛЫ: металлик-основа, лак, отвердитель, разбавитель – MOBIHEL (Словения); наждачная бумага №2000 – 3M (USA); полироль абразивная №3 – 3M (USA); полироль восковая – Turtle WAX (USA); краски акриловые: TAMIYA XF1, N900, N600, N601 – Du Pont, Акан (г. Москва); краски эмалевые: TAMIYA X-26, X-27, X-19; самоклеящаяся плёнка ORACAL; тонирующая плёнка: Solar window film (TAIWAN)

ЛИТЕРАТУРА: За Рулём №12'97, №7'98, газеты Класон и Авторевю



ТОТ САМЫЙ ФЕРДИНАНД

Александр Дементьев
г. Москва
фото автора

ЭТА САУ, создававшаяся как тяжёлое штурмовое орудие, наиболее прославилась своим именем в качестве истребителя танков. Впервые «Фердинанды» массово были использованы немцами на Курской дуге в июле 1943 года. Они зарекомендовали себя как очень серьёзный противник при ведении боя на дистанциях свыше четырёхсот метров, в ближнем бою более манёвренные танки Т-34 уничтожали их выстрелами в борт и корму. Вообще советская артиллерия 1943 года ничего не могла противопоставить ему при ведении боя на больших дистанциях, так как его мощная (200-250 мм) броня была просто неуязвима и не пробивалась орудиями даже очень больших калибров.

Итак, приступим собственно к самой модели. Модель изготовлена предприятием «Звезда» на пресс-форме Italeri.

Упакована в хорошую красочную коробку (это «Звезда» научилась делать неплохо). Инструкция довольно подробная, но историческая справка очень краткая и наполовину неверная. Схем окраски только две — явно мало, из них первая не имеет никакого отношения к тому, что лежит в коробке. Отливки сделаны качественно, из приятного жёлто-песочного пластика, облой практически отсутствует. Но, присмотревшись пристальней к отливкам, сразу понимаешь, что тебя жестоко «надули» — на коробке изображён «Ферди» ранней версии с тактическими знаками одной из машин, сражавшихся на Курской дуге (1943г.), а лежит в коробке модель, внешний вид которой соответствует САУ после модернизации 1944г.! Попробуем разобраться. Дело в том, что до весны 1944г. эта САУ официально именовалась «тяжёлое штурмовое орудие Фердинанд» в честь своего создателя Фердинанда Порше, но с весны

1944г. в силу ряда причин оно было переименовано в Elefant (слон). Следовательно, САУ в 1944г. носила имя «Фердинанд» пару-тройку месяцев — модернизация началась в январе 1944г. — и в связи с этим непонятно, почему «Звезда» решила изготовить машину данного периода. Тем более непонятно, зачем «Звезда» приводит камуфляжные схемы машин Курской дуги, если «Фердинанды» образца сорок четвёртого были только в Италии, и только с апреля 1944г. начали поступать для поддержки группы армий «Северная Украина». И ещё: модель производится, как сказано выше, на пресс-форме Italeri, но на её коробке написано — Elefant, и изображён он же, да и другие фирмы, в отличие от «Звезды», чётко разделяют «Фердинанд» и Elefant (например, Dragon). Ну да ладно, пусть это всё останется на совести художников и оформителей, вводящих нас в заблуждение, а мы посмотрим, что мож-

но сделать для получения первоначального «Фердинанда» образца сорок третьего года.

Первое, что сразу бросается в глаза — это курсовой пулемёт, его на ранних машинах не было, и мы тоже аккуратно срежем выступ под него в лобовой плите корпуса. С этого выступа следует срезать клёпки, они нам пригодятся в будущем. Затем зашпаклёвываем образовавшееся отверстие и на шпаклёвку приклеиваем клёпки в том же порядке, что и уже имеющиеся на броне. Затем на детали А37 надлежит срезать выступы с обеих сторон под детали А88. На деталях А74/75 стоит удалить выступы с откидных передних брызговики. На этом первая сложная часть конверсии завершена, можно собирать «корыто» и приступить к сборке верха.

ВТОРАЯ ЧАСТЬ СЛОЖНЕЕ ПЕРВОЙ

Нам предстоит:

1. Срезать командирскую бабку на крыше САУ.
2. Прodelать прямоугольное

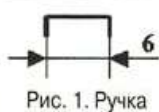


Рис. 1. Ручка

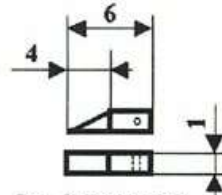


Рис. 2. Петля люка

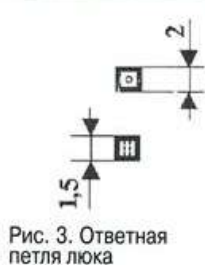


Рис. 3. Ответная петля люка

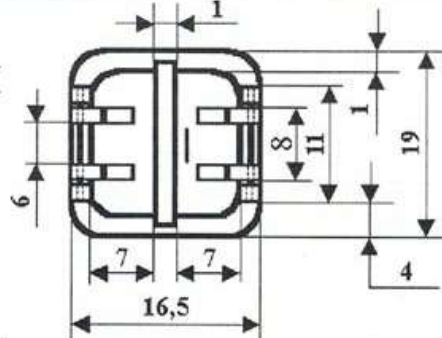


Рис. 4. Люк в сборе и основные размеры установочного места

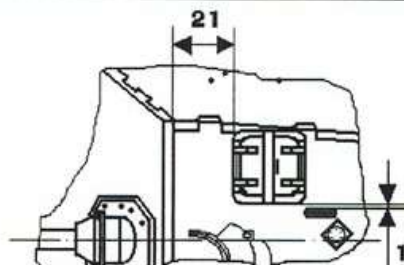


Рис. 5. Установка люка на крыше боевого отделения

отверстие под распашные дверки размером 17x14 мм (стоит учесть, что стороны люка, на которых нет петель, должны быть параллельны смотровой щели на крыше).

3. Изготовить люк, а именно две дверки размером 9,5x8,5мм.

4. Изготовить петли крепления дверок, а также ручку и замок изнутри (если делать дверки открытыми).

5. На задней части рубки срезать U-образный выступ под крепление кувалды.

6. Изготовить прицел орудия, торчащий через прорезь в крыше рубки.

Если два первых пункта не вызывают особых проблем, то дальше чуть сложнее. Надо согласно приведённым чертежам изготовить все детали. Я взял створки люка от модели T1B «Звезды» (благо она туда положила их с запасом), всё остальное – самоделка.

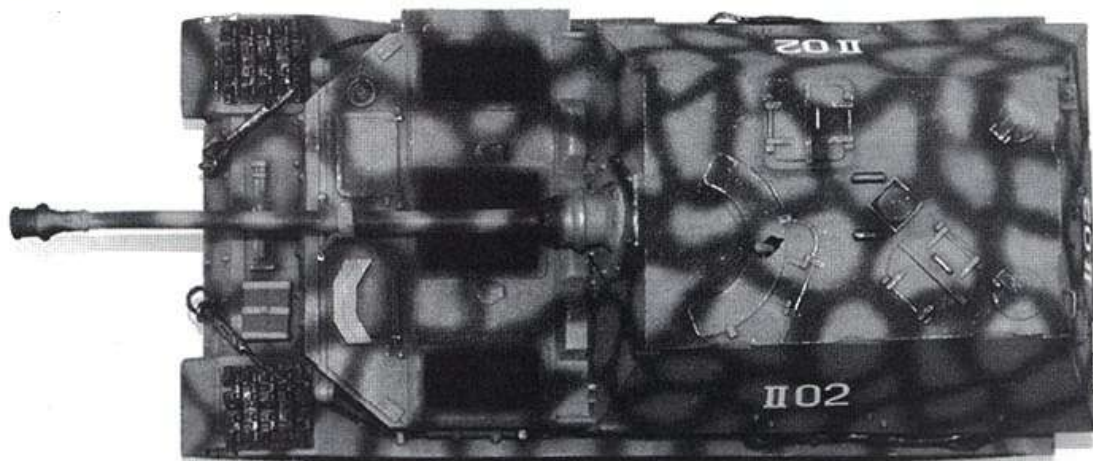
После изготовления всех элементов надо произвести монтаж люка на крышу рубки самоходки.

Ну вот, всё самое сложное сделано, остались пустяки: на этапе сборки 12 на основание дульного тормоза следует сверху приклеить имитацию болта крепления; на этапе 14 детали C56x4, C55x2 клеить не следует, детали A51/52 развернуть рёбрами внутрь (к маске орудия), и на их соединение приклеить имитацию четырёх болтов их крепления; на этапе 15 ручки C62x4 не клеить на боковые решётки; на этапе 17 детали A88x2, A89x2 не клеить, фары C68x2 заменить «тигровыми», а упор для фиксации ствола орудия на марше можно сделать складным, для чего нужно просверлить (иглой от шприца) ряд отверстий в деталях C82, 83, 84, 85, 86, а затем собрать этот узел, используя тянутые из литника оси; на этапе 19 детали C100x2 заменить скобами, имитирующими лестницу, деталь C103 не клеить, на кожух воздухозаборника A109 добавить уголок во всю длину (на сгибе брони).

Также для большего сходства выполнена имитация: проводки; габаритных огней (сзади корпуса); крепления кувалды; тросов, лежащих на надгусеничных полках; смотровых приборов водительского люка; пружинок брызговики (из тонкой проволоки); двух кожухов на надмоторной решётке (по образу и подобию имеющегося – деталь A63), причём центральный равен

Можно видеть прямоугольный люк на рубке, прицел орудия, три кожуха воздухозаборника, винт крепления дульного тормоза. Обратите внимание на отсутствие противоосколочного щитка на маске орудия. Краска на самоходке изрядно поистерта – это обусловлено большим экипажем (6 чел.) и частым применением этих САУ в качестве «тарана».

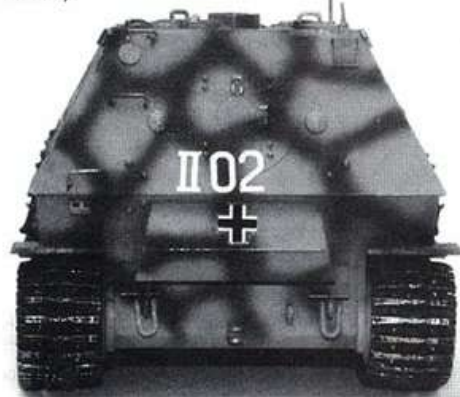
С левой стороны имеется труба для хранения элементов составного шомпола, а также крепление троса на бортах САУ. Заметьте, зубцы гусениц – через один.



Вид спереди: виден деревянный брусок (под домкрат), «тигровые» фары, элементы наблюдения водительского люка. Обратите внимание, у опытных экипажей тросы всегда были пристёгнуты на случай эвакуации.



Вид сзади: видна лесенка, габаритные огни с элементами проводки, уголок на кожухе воздухозаборника, а также дополнительная антенна (САУ ведь штабная).



двум длинам боковых (использован метод литья смолы в гипсовые формы).

ПЕРЕХОДИМ К ПОКРАСКЕ

Эти САУ красились так: базовый цвет – Dunkel gelb (тёмно-жёлтый), поверх которого наносились полосы (реже пятна) зелёного RAL6003 или тёмно-коричневого RAL8017 цветов. Наибольшее сходство с оригиналом имеют следующие краски: база – Н 94, зелёные полосы – смесь из 70% Н 155 и 30% Н 149, для нанесения коричневых подходит Н 160. Я решил сделать окраску штабной машины 654 батальона тяжёлых штурмовых орудий, а точнее, танк заместителя командира с опознавательным номером П 02, благо есть фотографии, согласно которым и был определён мой выбор. Кроме того, эта САУ имела две особенности, что выделяло её из ряда себе подобных: отсутствие противоосколочного щитка на маске орудия и выход для дополнительной антенны (для всех штабных машин) с одним коленом оной (остальная часть антенны или снята, или повреждена в бою – по фотогра-

фии неясно). САУ была окрашена в тёмно-жёлтый цвет, поверх которого были нанесены зелёные полосы, что я и сделал. Теперь осталось нанести декали: кресты – стандартные из набора; а для нанесения цифр пришлось купить набор оных – сухая декаль отечественного производства (благо стоит копейки). На самоходки в основном наносились белые номера, реже «прозрачные» или красные, с чёрной или белой окантовкой.

Вот и всё, надеваем гусеничные цепи, и наш красавец готов. Но что-то не так. И точно – гусеницы «неправильные», я уж не говорю про то, что рисунок на них неверный, но тот факт, что зубцы должны идти через звено, а здесь они отлиты на каждом звене, просто возмутителен. Если на первый недостаток можно закрыть глаза,

то второй явно надо устранять, срезав острым ножом зубцы через один. В принципе можно заменить имеющуюся гусеницу металлической (которую я видел в продаже), но это удовольствие стоит в два с половиной раза дороже модели, поэтому думайте сами, надо вам это или нет, причём со стандартной гусеницей он выглядит не хуже. Ну вот, теперь всё закончено. При сверке с чертежами – сходство полное (если не считать того, что боковые надмоторные решётки несколько отличаются от тех, что были в 1943г., но их я не менял, этот процесс слишком сложен, да и заменить их нечем, а делать из проволоки – очень хлопотно, поэтому пришлось смириться с этой маленькой неточностью). Вот теперь встречайте самый знаменитый истребитель танков – «Фердинанд».

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: «Немецкая САУ Фердинанд», Звезда, Россия

КРАСКИ, АКСЕССУАРЫ: Humbrol: 94, 149, 33, 113; Revell: 6, 91; шпаклёвка Revell

ЛИТЕРАТУРА: Приложение к журналу «М-Хобби» Выпуск №12, М.Свин, Тяжёлое штурмовое орудие «Фердинанд», 1999; Шунков В.Н., «Оружие Вермахта», Харвест, Минск 1999.

ВАША ПЕРВАЯ ФОТОМОДЕЛЬ

Сергей Жванский
г. Калининград
фото автора

РАКУРСЫ

Как располагать модель при съёмке? В принципе это вопрос желаний, потребностей и эстетического вкуса. Но существуют классические ракурсы технической съёмки, которые десятилетиями используются при фотографировании настоящих самолётов (для технических описаний, например). Это вид сбоку (фото 14 и 15), вид спереди (фото 16), 3/4 спереди (фото 17), 3/4 сзади (фото 18). Можно эти ракурсы чуть-чуть оживить, отказавшись от абсолютной геометрической точности расположения. В первую очередь это относится к видам сбоку (фото 19) и спереди.

Съёмка с относительно низкой точки моделирует восприятие настоящего самолёта с земли. Если вы фотографируете без использования штатива, просто поставив фотоаппарат на стол, то для 48-го масштаба вы автоматически (даже не задумываясь об этом) имитируете восприятие объекта стоящим в полный рост человеком. Если же вы компоуете кадр так, что все три точки опоры самолёта выстраиваются на од-

ной горизонтальной линии, то имитируется съёмка из положения лёжа: считайте, что вы с фотоаппаратом по-пластунски и скрытно подползли к вражеской, например, авиатехнике, и вскоре ваши снимки через местных партизан уйдут в Центр (фото 20). Во многих случаях такой ракурс воспринимается весьма динамично и является одним из самых эффектных не только для моделей, но и для настоящих самолётов.

Непросто получить хороший снимок вида спереди. В этом случае нехватка глубины резкости особенно заметна (нос и хвост могут быть сильно размыты). Эффектные кадры вида спереди потребуют увеличения глубины резкости всеми возможными способами. Их всего два: максимально закрыть диафрагму и отодвинуться подальше от модели (уменьшая её изображение в кадре).

Как уже было сказано, съёмки с более высоких точек возможны только с применением штатива (подложенная под фотоаппарат стопка книг не спасёт, так как в этом случае объектив фотоаппарата не сможет «смотреть» на модель вниз). Съёмка с более высокой точки даёт представление о геомет-

рии модели в плане (фото 21), а иногда позволяет получить вполне эффектные ракурсы (фото 8).

Если снимаете модель целиком, а не её отдельные фрагменты и детали, то старайтесь разместить самолёт в центре кадра, оставляя лишь небольшие расстояния до его границ. Глядя в видоискатель, вы должны максимально точно построить кадр (и, если используете «мыльницу», учтите требуемое смещение изображения!). Перед съёмкой ещё раз посмотрите на фотографии моделей в журналах, попытайтесь «примерить» компоновку этих снимков на свою ситуацию. Затем вы можете попробовать воспроизвести понравившиеся вам ракурсы, то есть повторить чей-то удачный с вашей точки зрения опыт композиции.

Старайтесь расположить модель так, чтобы отчётливо были видны наиболее интересные конструктивные особенности (фото 22, 23 и 24). Подумайте об этом заранее.

Если аппаратура позволяет, можно сделать относительно крупноплановые снимки, сосредоточившись на фюзеляже как наиболее характерной части самолёта. То есть при фор-

мировании кадра с использованием нижних ракурсов можно частично «отрезать» консоли крыла и горизонтального оперения, оставив их за пределами кадра. Вместе с тем установленные в носовой части трубки Пито (ПВД) и другие выступающие вперед элементы «отрезать» не следует — это портит впечатление (теряется целостность «лица» самолёта и динамика восприятия; а между тем, эта ошибка встречается не так уж редко).

Съёмки элементов модели крупным планом (фото 25) ещё более ограничиваются техническими возможностями применяемой аппаратуры.

С другой стороны, задача во многом облегчается, если вы снимаете группу самолётов. При этом вы неизбежно увеличиваете расстояние до объекта съёмки, что само по себе влечёт за собой увеличение абсолютной глубины резкости. Кроме того, можно отказаться от максимальных фокусных расстояний и максимально закрыть диафрагму. Да и вообще, групповой портрет часто смотрится эффектнее, чем индивидуальный, особенно когда речь идет о семействе однотипных самолётов или самолётов одной эпохи. В данном случае



14

Gloster Meteor F Mk.8 (Aeroclub). Классический вид сбоку (100, 135 мм, f/32, 1/2 с).



15

Gloster Meteor NF Mk.12 (Matchbox). То же стандартное положение (100, 135 мм, f/32, 1/3 с). Рядом расположенные фото 17 [S. R. Z.12] и 18 [S. R. Z.13] создают искажённое представление о размерах родственных друг другу самолётов. На самом деле ночной истребитель NF.12 существенно крупнее дневного F.8 за счёт более длинного носа с установленным в нём радаром.



16

Gloster Meteor NF Mk.12 (Matchbox). Для того, чтобы получить «идеальный» вид спереди, необходимо, чтобы продольная ось самолёта совпала с осью объектива. В данном случае выбран чуть более верхний ракурс (100, 135 мм, f/32, 1/3 с).



17

Gloster Javelin FAW Mk.9R (Airfix). Вид 3/4 спереди с нижней точки. Так видит самолёт человек, стоящий на аэродроме (100, 135 мм, f/32, 1/6 с).



18

F-104C-10-Lo Starfighter (Revell). Не самый эффектный вид самолёта, но это один из типичных ракурсов (100, 135 мм, f/32, 1/3 с).



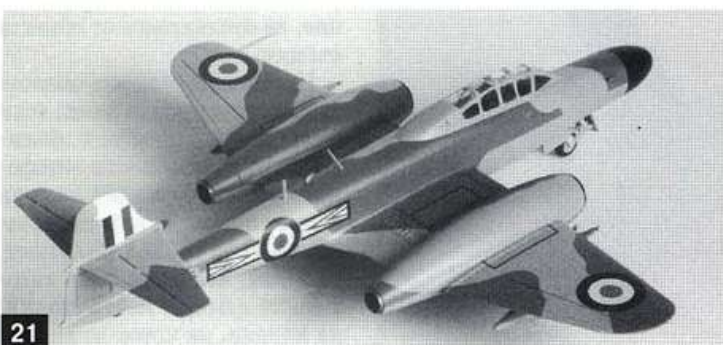
19

F-104C-10-Lo Starfighter (Revell). Вид сбоку заметно ожил в результате некоего отклонения от строгого расположения (100, 100 мм, f/32, 1/2 с).



20

F-104C-10-Lo Starfighter (Revell). Наиболее динамичный вид. Все три колеса (по нижним точкам) расположены практически на одной линии (100, 135 мм, f/32, 1/2 с).



21

Gloster Meteor NF Mk.12 (Matchbox). Вид 3/4 сзади с верхней точки (100, 135 мм, f/32, 0,7 с). Таким видится самолёт из кабины рядом летящего самолёта, приотставшего, но ушедшего чуть выше.

22



F-104C-10-Lo Starfighter (Revell). Пожалуй, это наиболее интересный ракурс для «Старфайтера» - самолёта с весьма своеобразной геометрией. Однако глубины резкости в данном случае не хватило, и носовая часть от кабины и ближе находится уже вне зоны резкости (100, 135 мм, f/32, 0,7 с).



23

Gloster Javelin FAW Mk.9R (Airfix). Вид 3/4 спереди с верхней точки. На снимке хорошо видны аэродинамические тормоза, как наиболее живописный элемент конструкции (100, 135 мм, f/32, 3 с).



24

F-104C-5-Lo Starfighter (Revell). Лучшее в этой модели – сопло – хорошо просматривается. Плюс к тому видны прилично выполненные открытые аэродинамические тормоза, хвостовые навигационные огни, панели двигательного отсека, а также многочисленная «техничка» (100, 135 мм, f/32, 1/2 с).



25

Hawker Siddeley Sea Vixen FAW Mk.2 (Revell, ex-FROG). Передняя часть крупным планом. Максимальное увеличение, которого позволяет добиться объектив Canon EF 28-135 IS USM. Хорошо видна потеря резкости на правой консоли крыла (200, 135 мм, f/32, 1/2с).

простор для творческого подхода к композиции снимка определяется не только всевозможными ракурсами, но и множественностью вариантов взаимного расположения самолётов (фото 12, 13 и 14). Поэтому «групповой портрет» – это выход для тех, у кого нет подходящей фототехники: расположите звено или эскадрилью в масштабе 1/72 (тем более 1/48) на полу и снимайте практически любым фотоаппаратом, удалившись от «аэродрома» на 1-1,5 метра. В ре-

зультате вы получите коллективный «портрет» ваших моделей. Согласитесь, это лучше, чем ничего.

Ну и, конечно, перед съёмкой не забудьте удалить пылинки с модели. Потом будет поздно!

ПАРАМЕТРЫ СЪЁМКИ

Под параметрами съёмки будем в данном случае понимать только экспозиционную пару «выдержка-диафрагма». Учитывая теоретическую объём



26

Групповой портрет семейства Gloster Meteor: F Mk.8 (Aeroclub), F Mk.3 (Airfix) и NF Mk.12 (Matchbox). Веерное расположение самолётов (100, 110 мм, f/32, 1/2 с).

ёмность вопроса, позволю себе говорить только о собственных рекомендациях, ориентированных на начинающих.

Если вы рискнули снимать «продвинутой» компактной камерой, установите в ней автоматический режим «пейзаж». Он обеспечит максимальную глубину резкости. Зум выдвиньте в максимально

возможное телескопическое положение. «Мыльница» сама наведёт на резкость, если дистанция съёмки не меньше минимальной. Итак, убедившись, что всё в порядке, можно включать автоспуск (таймер) и ждать срабатывания затвора (естественно, подразумеваем, что к этому времени фон подобран, модель уста-

новлена в нужном вам ракурсе, а фотоаппарат зафиксирован штативом или просто постоит в нужном вам положении, обеспечивая выбранную композицию снимка).

Если у вас зеркальная камера со встроенной автоматикой, выберите режим приоритета диафрагмы и закройте её (диафрагму) максимально, на-

сколько позволяет установленный на камеру объектив. Это может быть f/22, f/27, f/32, f/37 – выбирайте максимальное значение. В режиме приоритета диафрагмы автоматика камеры сама сообщит вам длительность выдержки.

Если вы работаете с объективами, имеющими переменное фокусное расстояние (зум-объективы), то надо иметь в виду следующее. Крайние положения фокусного расстояния (как минимального, так и максимального) ведут к некоторому снижению качества. Оно проявляется и в снижении резкости, и в появлении линейных искажений (дисторсия), и в затемнении углов (виньетирование). Хотя все эти явления, чаще всего, незначительны, тем не менее для получения чуть более высокого качества изображения лучше немного отступить от максимума. Например, при зуме 35-135 мм снимать лучше на 120 мм или 125 мм, а не на 135 мм. Сказанное относится к тем случаям, когда фокусного расстояния хватает для нормального заполнения кадра моделью. Иными словами, чем отодвигаться от модели на максимальном фокусном расстоянии, лучше несколько уменьшить фокусное расстояние, не отодвигаясь от объекта съёмки.

Наводка на резкость должна быть осуществлена вами, если в зеркальной камере и объективе нет возможности автофокусировки. Если же камера имеет систему автофокусировки, то ваша работа заключается в том, чтобы указать автоматике камеры место (точку) на модели, на которую камера должна сфокусироваться. В этом случае наведение на резкость должно осуществляться по точке, лежащей примерно на одной трети расстояния между самой близкой к вам (к передней линзе объектива) и самой дальней от вас точкой снимаемой модели. Во время наводки на резкость не пугайтесь размытости (нерезкости) частей модели, удалённых от этой выбранной вами точки. Если вы закрыли диафрагму до возможного предела, то глубина резкости будет максимальной из возможных и многократно лучше наблюдаемой в видоискателе. Если же в фотоаппарате есть функция так называемого репетира диафрагмы, то вы сможете контролировать реальную глубину резкости непосредствен-



27

Конкуренты Hawker Siddeley Sea Vixen FAW Mk.2 (Revell) и Gloster Javelin FAW Mk.9R (Airfix). Неравномерное падение света (лучше освещена левая часть кадра) привело к искажению: более тёмный Sea Vixen выглядит светлее, чем Javelin, хотя на самом деле – наоборот (100, 135 мм, f/27, 1/8 с).



28

F-104C-5-Lo & F-104C-10-Lo (Revell). Не знаю как вам, а мне групповые портреты нравятся больше, чем одиночные. Впрочем, этот снимок не без недостатков – ткань лежит недостаточно ровно, и это заметно из-за падения «скользящего», хотя и рассеянного света (100, 100 мм, f/32, 0,7 с).

и для случая компакт-камеры чаще всего есть возможность указать потребную область фокусировки, то есть точку максимальной резкости). После наводки на резкость всё готово к съёмке – включайте авто-спуск или примените дистанционное управление.

Если же у вас камера без встроенной автоматики, а вы не являетесь сколь-нибудь опытным фотографом, то при определении правильной экспозиционной пары проблемы ваши максимальны. Но если положение действительно таково, то, вероятнее всего, камера не ваша, а предоставлена вам более опытным приятелем. В этом случае попросите его помочь вам при съёмке. Опытный помощник (кто кому в этой ситуации помогает – вопрос) подскажет вам правильную выдержку, исходя из чувствительности купленной вами плёнки, реальной освещённости объекта съёмки и характеристик вашей модели (тёмная она или светлая). Но не забудьте ему напомнить, что вам требуется максимальная глубина резкости. Если же нет и опытного друга-помощника, то попытайтесь определить параметр выдержки по таблице экспозиционных пар. В каждой любительской плёнке Fuji, например, такая таблица в упрощённом виде печатается на внутренней стороне упаковки. Но не бойтесь и ошибиться. Если «по правилам» выдержка должна быть 0,7 секунды, а вы сняли на 1/3 секунды или, наоборот, на 1,5 секундах, это не приведет к фатальной трагедии. Фотографическая широта современных негативных плёнок достаточно велика, а возможности печати позволяют затемнить или осветлить с неплохим качеством любой любительский негатив, снятый с ошибкой до 3-4 ступеней в любую сторону. Подчеркну, речь идёт о съёмке на негативную плёнку. Если же вы хотите без встроенной автоматики получить слайды, то есть готовитесь снимать на позитивную (обрабатываемую) плёнку, а опыта определения экспозиционной пары у вас нет, то в этом случае без экспонометра не обойтись. Вместе с тем, и к показаниям экспонометра во многих случаях нужно относиться творчески, то есть использовать их в качестве базы, а затем вносить дополнительные поправки.

СКОЛЬКО СНИМАТЬ?

На этот вопрос ответить сложно: сколько фотоплёнки (и денег) не жалко. По собственному опыту результаты съёмки могут оценить так:

- 75-80% кадров получаются хуже, чем зрительное восприятие модели,

- до 20% в целом соответствуют зрительному восприятию,

- и не более 3-5% – настоящая удача! – на фотоснимке модель смотрится лучше (эффектнее), чем на самом деле.

Конечно, это не значит, что каждый двадцатый кадр обязательно будет шедевром. Просто на большее рассчитывать вряд ли стоит. Надо отдавать себе отчёт в том, что даже незначительные изменения ракурса могут радикально сказаться на конечном результате. Речь идёт об игре света и тени, цветовой гамме, отблесках и бликах. Кроме того, не вполне правильный выбор экспозиционной пары (выдержка-диафрагма) может сказаться на проработке деталей и цветопередаче. Поэтому 3-4 кадра на одну модель, на мой взгляд, мало. Оптимум – где-то 12-16 снимков. Уж лучше вам понравится вся серия из, например, пятнадцати снимков, чем четыре сделанных отпечатка покажутся негодными. Поэтому дублируйте кадры с некоторыми изменениями ракурсов и экспозиционной пары.

Ну а после того, как дело сделано (фотоаппарат и вы отработали своё), наступает период, где от вас уже немного зависит, но от этого процесс не становится менее ответственным, так как впереди самое главное – результат.

ПРОЯВКА ПЛЁНКИ И ПЕЧАТЬ ФОТОСНИМКОВ

Повлиять на процесс автоматической проявки плёнки в принципе невозможно. Однако отдать плёнку все же лучше непосредственно в лабораторию, где проявляют «за 1 час», а не в приёмный пункт. В этом случае ваш выигрыш в следующем:

- меньше вероятность, что ваша плёнка потеряется (очень редко, но случается),

- меньше вероятность механических повреждений плёнки (изломов, царапин),

- ну а если вашу плёнку при проявке испортили (и это крайне редко, но случается), то претензии предъявите сразу, по адресу и от чистого сердца.

Собственно проявка длится не более 15-20 минут. Вот через 20 минут и зайдите за проявленной плёнкой.

Ну а при печати снимков желательно присутствовать. Лучше всего попытаться уговорить оператора минилаборатории и сделать корректировки, нужные именно вам. Вы и только вы знаете, чего хотите. Оператор же, предоставленный сам себе, сделает всё по своему вкусу, а то и вообще доверит ваши снимки автоматике. При этом вы рискуете быть крайне неудовлетворёнными результатами съёмки, хотя в процессе съёмки на самом деле сработали без существенных огрехов. Например, самолёт на отпечатке может получиться чрезмерно тёмным или чрезмерно светлым или окраситься в совершенно неуместные тона. Когда речь идёт о снимках вашей загородной прогулки с друзьями, то цветовые искажения не столь уж важны. Но когда речь идёт о результатах фотосъёмки вашего модельного творчества, вам будут очень досадны любые цветовые искажения (тем более что вашей вины в этом, скорее всего, не будет). Ну как же показать коллегам по увлечению снимок своей модели летательного аппарата, совершенно искажённой по цвету?! Вспомните при этом, с каким трудом в своё время вы добивались нужных оттенков камуфляжа!

Итак, оператор минифотолаборатории может очень много:

- осветлить-притемнить итоговый отпечаток,

- изменить-скорректировать-испортить-улучшить цветовую гамму снимка в целом,

- во многих случаях, если такая возможность есть у минилаборатории, увеличить центральную (и иногда даже произвольную!) часть кадра, не изменяя размер отпечатка.

Поэтому крайне желательно найти с оператором общий язык и ненавязчиво порекомендовать его действиями, в первую очередь по подбору требуемых цветовых корректировок. Если это удалось – очень хорошо. Но

чего точно не может оператор, так это:

- повышать резкость снимка,

- изменять цветовую гамму в одном месте, не изменяя её по остальному полю кадра,

- в подавляющем большинстве случаев кадрировать отпечаток смещением снимка вдоль короткой стороны кадра; как правило, возможно только увеличение центральной части и смещение вдоль длинной стороны кадра (учитывая это обстоятельство, вам лучше всего кадрировку сделать безупречной сразу, в момент формирования композиции, не полагаясь на корректировку при печати).

Впрочем, всё, что может и чего не может оператор минилаборатории, а также многое другое можно сделать с использованием технологий цифровой фотографии. Но это совершенно отдельная тема.

ЭПИЛОГ

Предложенные заметки предназначены для тех, кто не собирается заниматься фотографией столь же увлечённо, как и моделизмом. Если же ваши намерения более серьёзные и долгосрочные (например, специально для фотографирования моделей вы намерены потратить солидные деньги на соответствующую фотоаппаратуру), то вам придётся затратить ещё немало усилий для того, чтобы изучить особенности съёмки с близкого расстояния и существующий рынок фототехники, подходящей для макросъёмки.

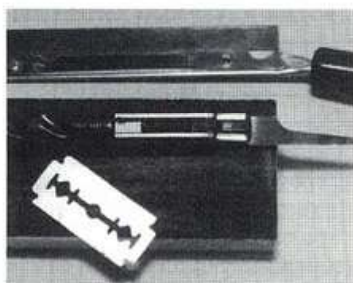
P.S. Все снимки, приведённые в качестве иллюстраций к статье, выполнены фотоаппаратом Canon EOS Elan II с объективами Canon EF 28-105 USM и EF 28-135 IS USM с использованием позитивной плёнки Fujicolor Superia (в комментариях к иллюстрациям в скобках указаны параметры съёмки: чувствительность плёнки, фокусное расстояние, диафрагма, выдержка).

Владимир Бобылев, гл. редактор: в очередной раз воспользуюсь правом сунуть свой нос. Обратите внимание на то, что в подписях к фотографиям указано значение диафрагмы. Максимальное значение - f/32, тогда как большинство Зенитов комплектуются объективами с максимальным значением диафрагмы f/16. Разница светосилы объективов огромна, но ещё раз скажу, что это не катастрофа. В рубрике «Наша почта» я высказался по поводу отечественной техники, там я сослался на фото «столетней» давности, хотя ведь есть примеры куда свежее. К моменту, когда почти весь журнал был свёрстан, материал Валерия Сердюка «А вот оно - дерево!», по сложившейся традиции, ставился в последнюю очередь. Так ведь абсолютно все снимки к статье сделаны тем самым «старичком» Зенитом 122, который теперь эксплуатируется в Клубе ИТСМ 1:72. Так что если на выставку фотохудожников вам путь заказан, то уж будьте уверены, что из снимков, сделанных отечественной зеркальной камерой можно многое вытянуть для публикации, во всяком случае в нашем журнале.

А ВОТ ОНО - ДЕРЕВО!

Итоги анкетирования показали необходимость продолжения цикла публикаций на тему лесного хозяйства – это первое. Второе – публикации на страницах нашего (и не только) журнала, на мой взгляд, мало отразились на копийности деревьев на тех диорамах и макетах, которые мне довелось увидеть за последние годы. В третьих – за мной числится должок, обещанный в СМ №12. Все эти причины и стали линией старта.

Справка СМ: шелковица чёрная (тутовое дерево) выращивается в Европе со времён греков и римлян. Это не очень высокое дерево с шишковатым стволом и широкой густой кроной. Листья крупные, сердцевидной формы. Родина – Азия, разводится на Северном Кавказе, на Украине и в Средней Азии. Высота до 15 метров, листья до 20 см. Находится в родстве с инжиром. В привычном для себя климате шелковица приносит съедобные плоды – мясистые ягоды. По форме и величине соплодия похожи на соплодия ежевики. Разводится как фруктовое дерево.



Валерий Сердюк

КАК я уже сказал, хороших деревьев на диорамах до скромности мало. Что это? Лень моделлистов или нежелание уделять должного внимания якобы второстепенным элементам макета? А ведь сверхъестественного здесь ничего нет! У кого хватило пороку добавить к набору модели танка сотню дополнительных деталей, увеличивающих визуальную точность, вполне хватит терпения и времени на то, чтобы довести до определённого совершенства и флору на военной миниатюре. В этом я всегда убеждаюсь, глядя на работы признанных мастеров,

как у нас в стране, так и «за бугром». И не ссылайтесь на трудности, которых попросту не существует: ни технических, ни материаловедческих, ни тем более материальных. Любую травинку, куст или дерево можно легко сделать, потратив полкопейки.

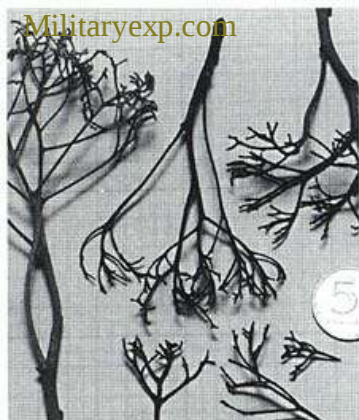
Экономя ваше драгоценное время, я постараюсь разложить по полочкам все составляющие цикла изготовления дерева. В данном случае речь пойдёт о лиственных деревьях М 1:35. Почему деревьях – во множественном числе? Да потому, что большинство деревьев издали похожи друг на друга, и их нелегко идентифицировать, если не подойдёшь

поближе. Исключение – легко узнаваемые деревья с характерными признаками: берёза, дуб, деревья пирамидальной формы и так далее. Предлагаемое мною дерево называется шелковица чёрная. С таким же успехом это может быть вяз, ильм, катальпа, тополь, дуб пробковый и так далее. Необходимы лишь незначительные изменения по цвету листвы кроны, цвету веток и ствола, по фактуре коры, по форме кроны и тому подобное.

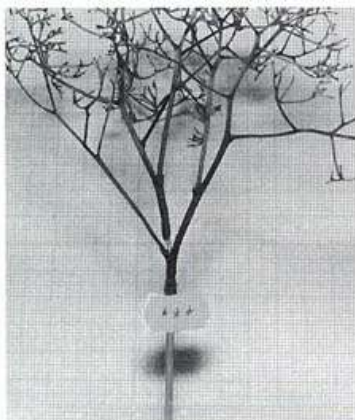
ИНСТРУМЕНТАЛЬНАЯ ГРУППА

Проверим, что мы имеем: острый модельный нож, скальпель, шило, набор тонких свёрел, микродрель с кан-

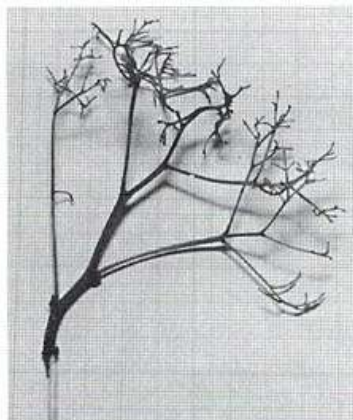
говым зажимом, пилки, наждачную бумагу, пинцеты, ножницы, бокорезы или маникюрные щипчики, проволоку, деревянные зубочистки, зубные буры и др. медицинско-экзотический инструмент. Понадобятся шпатели, шпатлёвка (мелкие опилки или просеянная глина + ПВА), не помеша-



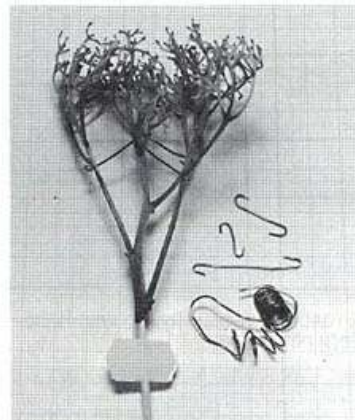
После сушки «головы вниз» стебельки грозди собрались в кучу, исчез объём (разлапистость), характерный для веток дерева.



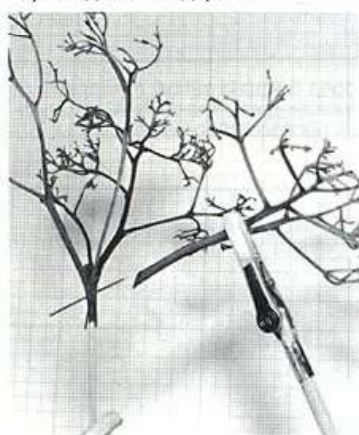
Плотность веток можно увеличить не только боковыми побегами, но и центральными.



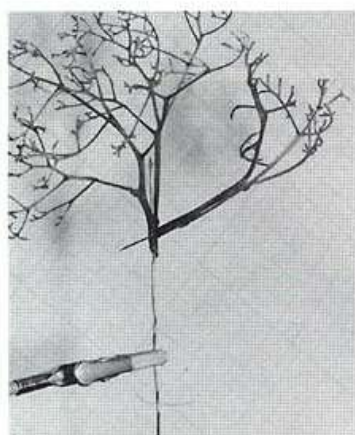
Для заполнения «брешей» купола кроны понадобятся и кособокие побеги.



По той же причине несколько побегов следует высушить так, чтобы они имели «компактную» форму, используя стяжки из проволоки.



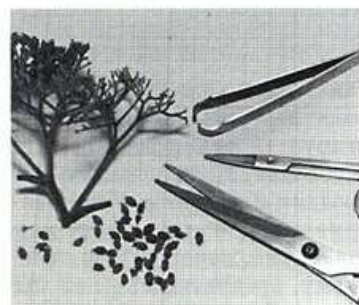
Чтобы крона получилась более густой и пушистой, необходимо соединить вместе несколько побегов. Это можно сделать, если обрезать веточку под углом и прищипить к соседней при помощи иглы-булавки и клея ПВА.



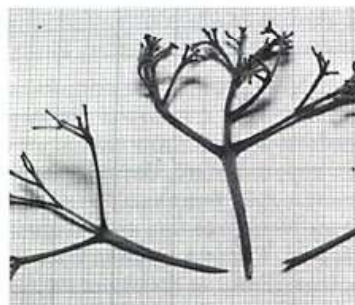
Иногда необходимы гроздья с более тонким окончанием. Кончики можно нарастить отрезками проволоки. Наколеть шилом отверстие и вклеить на ПВА.



Конец цветения характерен тем, что соплодия только-только завязались. Сверху гроздь подсушенная с неубранными цветами, поэтому она довольно «плоская». Снизу – раскидистая, только что сорванная.



Удаление «ягод» работа весьма нудная, так как убрать их, срывая пальцами всю кучу, не получится, остаётся делать это ножницами и поштучно.



Кроме цельных гроздьев понадобятся отдельные фрагменты, у которых сразу следует сделать косой надрез на кончике.



Пока ветка имеет эластичность, ей легко придать нужную форму – например, изгиб.



ют прищепки и третья рука. Помимо клея ПВА, понадобятся «Момент» и «Супермомент». Само собой, потребуются кисти, краска и аэрограф. С чего начнём работу?

ЛЕСОЗАГОТОВКА

Сначала будет выход на лоно природы за сбором «ингредиентов», которые и станут через некоторое время «деревом». К моменту начала работы у меня имелся в наличии запас исходного материала прошлого года сбора: веточки, прутики, побеги различных растений и тому подобное. Всё это я достал с полок, рассортировал, разложил по кучкам и понял, что, несмотря на запасы, сделать «турпоход» ещё

раз мне всё-таки придётся в связи с большим размером задуманного «зеленого друга».

Для веток такого дерева весьма подходят гроздья рябины, собранные осенью прошлого года и высушенные вместе с ягодами «вниз головой», но тяжесть ягод сделала своё дело. Стебельки грозди собрались в кучу, исчез объём (разлапистость), характерный для веток дерева. Это иногда тоже необходимо, но сейчас нужны были как раз «пушистые» ветки.

Пошёл я «на природу», но вот незадача! Рябина у нас в Сибири в это время только начала цвести и гроздья ещё не совсем сформировались. Пришлось брать то, что было. Конец цветения характерен тем, что соплодия только-только завязались. Но как сохранить объём? Способ только один – свежесрезанную гроздь сразу освободить от «ягод» и сушить не на верёвке «вниз головой», а на зубочистке (или иголке) «стоя», как положено.

Процесс сушки займёт неделю – это не проблема, но вот удаление «ягод» работа весьма нудная, так как убрать их, срывая пальцами всю кучу, не получится, остаётся делать это

ножницами и поштучно. В противном случае гроздь лишится самых тонких и нужных побегов. Пока ветка имеет эластичность, ей легко придать нужную форму. Прошлогодние гроздья перед такой операцией следует размочить в тёплой воде. Для этого достаточно полчаса, от силы час. Кроме цельных гроздьев понадобятся отдельные фрагменты, у которых сразу следует сделать косой надрез на кончике, так потом проще будет производить монтаж.

СВЕСТИ КОНЦЫ С КОНЦАМИ

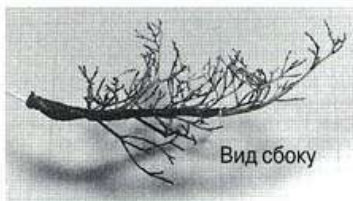
Чтобы крона получилась более густой и пушистой, необходимо соединить вместе несколько побегов. Это сделать легче, если обрезать веточку под углом и прищипить к соседней при помощи иглы-булавки и клея ПВА. Если побеги толстые, можно использовать отрезки деревянных зубочисток или мягкую алюминиевую проволоку. Плотность веток можно увеличить не только боковыми побегами, но и центральными.

Это всё были заготовки для «горизонтальных» веток. Верхушка дерева делается так.

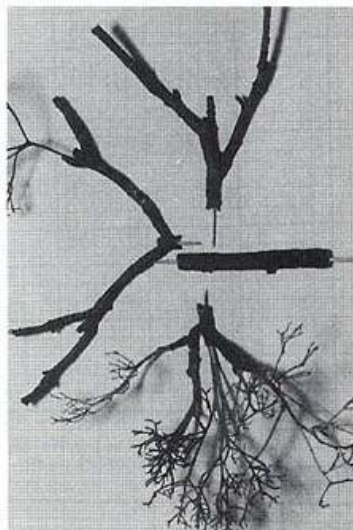


Вид сверху

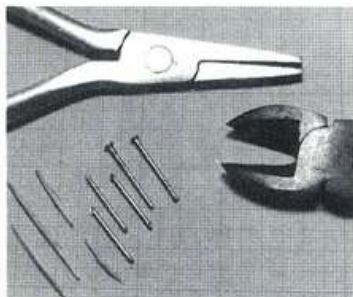
К толстым веткам нужно клеить побеги потоньше.



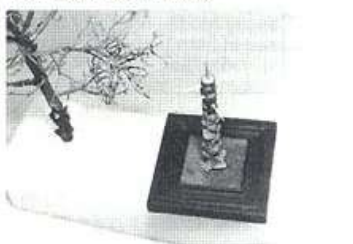
Вид сбоку



Плоскость среза толстых веток слегка клиновидная, это хорошо для того, чтобы ветки легче и элегантнее сочленились со стволом.

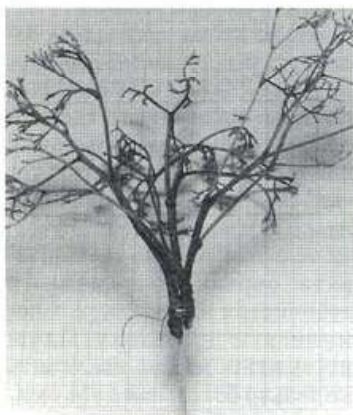


Для крепления толстых побегов, можно использовать отрезки деревянных зубочисток или мягкую алюминиевую проволоку.

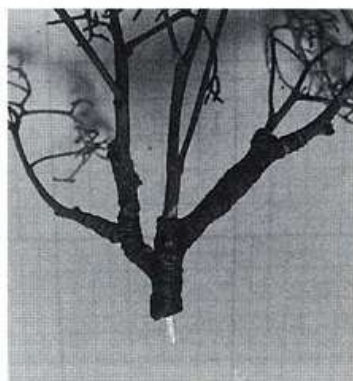


Временным основанием могут служить как плотный пенопласт, так и специальная площадка из багетного профиля.

Сначала наживляются несколько побегов, например 3-4 штуки, и фиксируются клеем ПВА. Когда клей высохнет, проволоку можно снять. К полученному соединению нужно добавить центральную ветку,



Верхушка дерева делается так. Сначала наживляются несколько побегов, например 3-4 штуки, и фиксируются клеем ПВА. К полученному соединению нужно добавить центральную ветку, да так, чтобы она заняла вертикальное положение. Её можно нарастить в том числе с помощью зубочистки, но потом потребуются шпаклёвка.

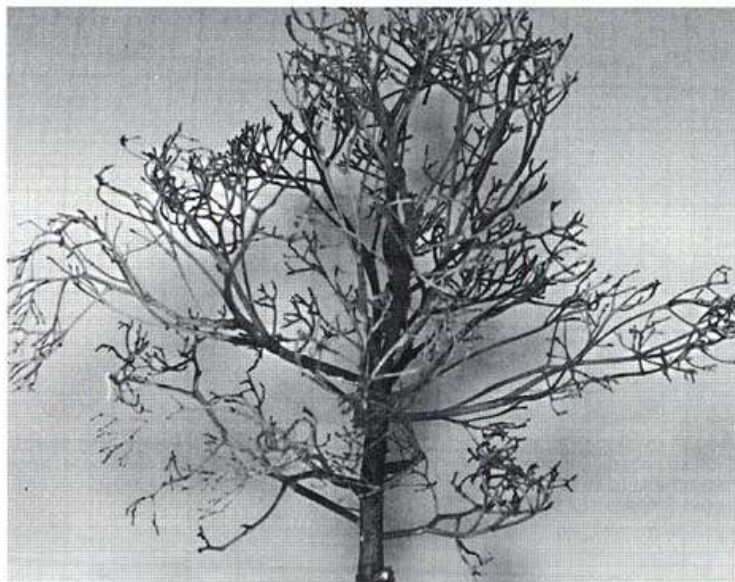
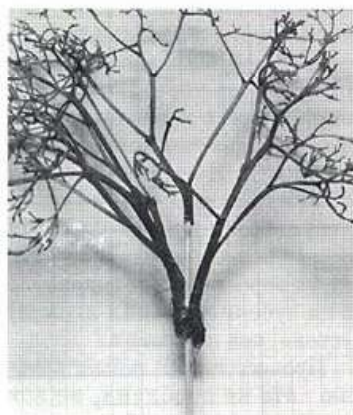


Стыки тонких и толстых веток, а равно и разность фактуры, маскируются впоследствии шпатлёвкой.

да так, чтобы она заняла вертикальное положение.

СТВОЛ 35 КАЛИБРА

Имитировать ствол легко практически любым сучком, у которого есть мало-мальская фактура коры. У меня под рукой оказалась ветка ели, которая вполне сгодилась для этой цели, но она была немного коротка, так что ствол пришлось делать сборным. Про стык поговорим чуть позже, а пока надо оснастить верхнюю часть ствола заготовленными ветка-



После монтажа верхушки наступает черёд боковых веток, отходящих от ствола под небольшим углом. Сборка производится клеем ПВА, на штифтах из деревянных зубочисток и отрезков проволоки в подготовленные заранее отверстия.



Нижний ярус веток в сборе.

ми. Монтаж следует начинать с макушки, к которой первые побеги-веточки приклеиваются вертикально. Затем наступает черёд боковых, отходящих от ствола под небольшим углом. Сборка производится клеем ПВА, на штифтах из деревянных зубочисток и отрезков проволоки в подготовленные заранее отверстия. Стыки веток и ствола замазывались шпатлёвкой (мелкие опилки или просеянная глина + ПВА). Такой наполнитель даёт утолщение в месте соединения побегов. Дополнить можно «офактурить» такие точки при помощи зубной бормашинки, которая легко продирается даже сквозь очень густое переплетение ветвей.

Настала очередь более крупного калибра – нижней части ствола, что тоже весьма интересно – это ветка ели, но с характерной фактурой коры. Поскольку ствол шелковицы имеет шишковатые наросты-утолщения, то к фактуре коры ели пришлось добавлять бугры модельной шпатлёвкой. Чтобы она держалась надёжнее, необходимо улучшить адгезию сучка, пропитав его обычным по-

листирольным клеем. Когда состав начинает твердеть, имитируется фактура коры – углубления, щели, трещины, бороздки и канавки. Удостоверившись, что всё идёт как задумано, начал работу с ветками, предназначенными для нижней части ствола. Здесь они не такие простые, как были наверху, теперь они должны быть толстыми и фактурными – иметь кольцевидные утолщения, бугорки и морщинистость. Уж и не помню, откуда я их принёс и где нашёл. Вам могу порекомендовать ветки тополя, которые тоже вполне сгодятся, так как имеют очень эффектный, живописный вид и фактуру. Стыки тон-



Зашпаклёванный стык (вид немного снизу), но ещё без фактуры.



М 1:35



Обратите внимание на масштабность, цвет и фактуру лисвы конского хвоста. Если это растение для вас недоступно (в силу причин географических, территориальных или др.) обращайтесь ко мне лично. Адрес и контактный телефон найдёте на страницах журнала. Договоримся.

Щавель конский – многолетнее травянистое корневищное растение высотой до 1,5 м семейства гречишных. Стебель прямостоячий, борозчатый. Облиственный, в верхней части ветвистый. Листья нижние крупные, треугольно-яйцевидные, при основании сердцевидные. Стеблевые листья мельче. Цветки мелкие, невзрачные, зелёные, собраны в мутовки, образуют узкометельчатое, почти безлистное соцветие. Растение цветёт в июне-июле, плодоносит в июле. Распространено в европейской части России, в Закавказье, на юге Западной и Восточной Сибири. Растёт на зелёных лугах, по берегам рек, на лесных полянах, в канавах, на выпасах, около дорог, в сорных местах.



ких и толстых веток, а равно и разность фактуры, маскируются впоследствии шпатлёвкой.

Верхняя и нижняя части ствола соединяются на штифт из гвоздя при помощи ПВА, а стык «камуфлируется» глиняной шпатлёвкой. После чего и самому стыку шпателем и шилом придаётся фактура коры.

Заполнить выявленные брешки тонкими ветками легче, если для фиксации ствола в нужном положении использовать медицинский инструмент – захват-зажим.

Осталось всё это окрасить алкидной красно-коричневой XF-64, на что ушло треть банки! Сразу после просушки я хотел было всё это великолепие залепить листьями, но понял, что сценарий «роста» дерева придётся изменить. Остов, задутый в один цвет, смотрится мощно, изящно, а чего-то не хватает. Да, родимой тонировки! Малиновая работа хороша, но художественная дороже.

ТРИ ЧАСА ИСКУССТВА

Первое, что нужно сделать, это задуть кончики веток более светлым тоном базового цвета. На один объём XF-64 добавилось 3 капли белой и 1 капля жёлтой эмали. Целиться надо только на ветки, чуть-чуть на верхние побеги, но ни в коем случае на ствол. Затем настал черёд ручного, аккуратного труда. Задача состоит в необходимости добраться «сухой кистью» до фактуры коры ствола дерева. Продираться (в буквальном смысле) приходит-



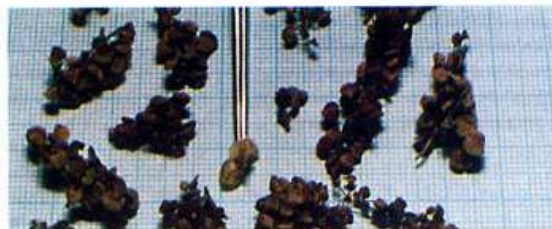
Окрашенная листовая масса.



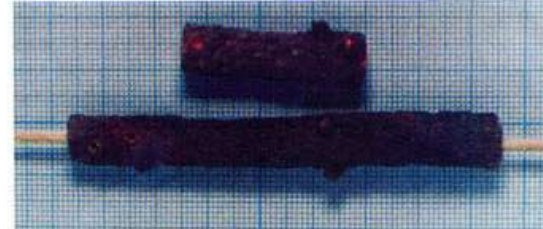
Когда состав начинает твердеть, имитируется фактура коры – углубления, щели, трещины, бороздки и канавки.



Для контроля качества фактуры «комель» был замазан коричневой алкидной краской.



Основная масса лисвы минидерева состоит из фрагментов, но кое-где необходимо и полисточная «маскировка». Листовая масса на снимке ещё не окрашена.



Чтобы диаметры нижней и верхней части ствола совпали, пришлось сучок слегка укоротить модельной пилкой и просверлить несколько отверстий для боковых веток и для штифта, которым дерево будет крепиться к «монументу».



Вот только теперь дерево при любом освещении стало смотреться объёмнее и живее.

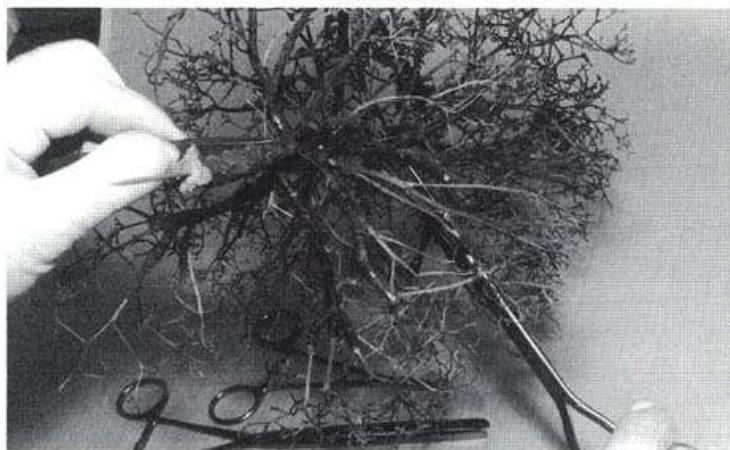


Общий вид дерева перед нанесением листовой массы

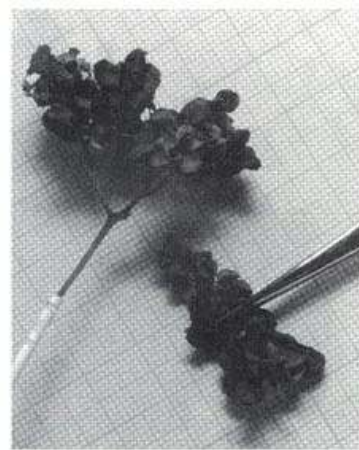




Одевание кроны следует начинать с внутреннего объема.



Для удобства монтажа используются медицинские щипцы. Ствол удерживает правая рука, а левая, с пинцетом, легко вклеивает в нужное место недостающую ветку.



Внутренний объем кроны можно «забить» заранее приготовленными ветками.

ся через густые заросли веток, да так, чтобы ненароком не задеть кистью тонкие ветки. Таким способом обрабатывается весь ствол (вкруговую, сверху вниз). Для удобства можно насадить дерево на стальную проволоку, чтобы его можно было поворачивать. К нижней части подход был особый из-за того, что на ней шишковидные наросты, которые следует подчеркнуть дополнительно. Для этого кистью наносится жидко разведённая акриловая тёмно-серая краска. Она лихо растекается во все углубления, щели и бороздки. После просушки, снова кистью, аккуратно восстанавливается базовый коричневатый цвет, а через полчаса бугры и выпуклости высветляются светлым оттенком. Далее процесс повторяется, но без серого цвета, на толстых ветках и на тех, которые имели выраженную фактуру. Вот только теперь дерево при любом освещении стало смотреться объёмнее и живее.

ЛИСТОПАД

Одним из уникальных растений, с точки зрения материалов для макетов, является конский щавель. Он даёт богатый выбор комбинаций применения, в том числе и от всяких хворей, так как является ещё и лекарственным растением. В Сибири он вырастает высотой до полутора метров. Летом растение зелёное, а к осени начинает краснеть, затем становится коричневым. Его следует срезать в первой половине лета, с момента, когда его листочки ещё маленькие (для масштаба 1:72), или позже, когда

он подрастёт (для M1:35). Собственно нас интересуют не его листья, а соцветия, в которых позже образуются семена растения. «Последним звонком» для сбора является покраснение цветков. Позднее, осенью, когда конский щавель станет коричневым, собирать бесполезно, так как цветки не держатся на стебле и легко осыпятся.

Собрав «урожай», не спешите сразу нести его домой, имейте в виду, что на нём могут быть всякие ползуче-летающие насекомые. Сушить побег следует после удаления со стебля листьев, повесив «вниз головой», для чего достаточно одной-двух недель. Конский щавель для макета хорош ещё и тем, что его «метёлку» можно применять в сухом виде, то есть без «консервации», так как растение довольно «крепкое». Высушенные стебли имеют бледно-зелёный цвет. Крашу я обычно алкидной или акриловой краской из аэрографа. Так как соцветия-листки на растении располагаются кучно и пучками, при покраске невозможно избежать непрокрашенных участков. Этот «дефект» устраняется на готовом дереве аэрографом, после монтажа листовой массы на крону. Расход краски достаточно велик. У меня на всё дерево ушло 3 или 4 взрослых растения и 2 банки краски. На последней не стоит экономить. Я попробовал и «обжёгся». Взял зелёный цвет от Звезды, задул партию побегов, но через некоторое время обнаружил, что подготовленная листовая масса стала чрезмерно хрупкой. Тогда как «конструкция», пропитанная эмалью (в моём случае тамиевской), наоборот, прощает небрежное к себе отношение.

Красить будет удобнее и экономичнее, если расчленённое на отдельные веточки растение

собрать кучей. И поочередно брать оттуда по одной веточке и красить так, чтобы факел краски захватывал приготовленную кучку «листвы».

Итак, краска высохла — пора наряжать нашу «ёлку».

35 ТЫСЯЧ ЛИСТЬЕВ

Процесс одевания минидерева листовой длился 3 дня и 3 ночи. Думаю, что если б я выклеивал крону по одному листочку, он бы длился 3 зимы и 3 лета.

С чего началась работа? С деления окрашенных фрагментов растения на более мелкие фрагменты и пучки. Искрошив весь запас в мелкую фракцию, можно приступать к основной фазе монтажа. Для удобства работы надо обязательно жёстко закрепить дерево на основании, да так, чтобы его можно было легко поворачи-

чивать вокруг своей оси. Листовую массу, то есть пучки «зелени», рекомендую клеить на «Момент». Сначала тонкой палочкой (бамбуковый шампур) в нужное место наносится клей, затем пинцетом на него укладывается «листва». Одевание кроны следует начинать с внутреннего объёма. Насытив «утробу» кроны можно переходить к «наружной отделке». Здесь потребуются больше аккуратности, внимания и терпения. Листва клеится на кончики веток, сначала на нижние и так далее до самой макушки. Не беда, если кое-какие концы веток останутся «без листьев». Их наверняка «прозакранируют» соседние.

Если пучки «зелени» будут крупными, то работа окончится быстрее, но это, в свою очередь, скажется на качестве





Для большей копийности следует на некоторых ветках наклеить листы «полисточно», это хорошо видно на кончиках верхних веток.



Некоторые ветки имеют минимум листы, что делает дерево более воздушным, живописным.

внешнего вида. Чем мельче фрагмент (пучок), тем более эффективным будет результат, но это значительно удлинит время работы. Выбирать и решать вам.

Работая, следите внимательно за тем, чтобы на ветках не было видно следов клея. Напомню и о том, что для работы необходимо хорошее освещение. Качество работы зависит и от этого. Делайте контроль под разными углами зрения. Наклонив «дерево» так, чтобы его нижняя часть была на



Имитация сухих веток.



Обратите внимание на тень, она выглядит реалистично за счёт просветов в кроне дерева.



уровне глаз, проверьте и там. Нелишним будет добавить в нижней части ствола 2-3 сухих ветки. В этом случае следует при покраске учесть, что «мёртвая» древесина имеет другой цвет.

Исправляя «проплешины»

окраски листовой массы, помните, что внутренняя листва должна быть более тёмной, а внешняя – светлой. У кого дерево «осеннее», добавьте побольше желтизны.

Для лёгкого глянца, имитирующего отблеск некоторых



Общий вид кроны дерева при рассеянном искусственном освещении.



листочков крону стоит задуть лаком.

В итоге, получилось деревце высотой около 33 см и диаметром 25 см. То есть получилась модель взрослого дерева высотой 11,5 метров с диаметром кроны около 9 метров.



На фото видна схожесть цветовой гаммы листвы искусственного дерева и цвета «взрослых братьев» при солнечном освещении. Заметен масштаб изделия и измождённый вид автора (7 дней аврала). А если мысленно или при помощи листов бумаги отбросить «лишнее» (то, что находится за пределами жирной линии) можно увидеть по другому.



ОСКОЛКИ ПРОШЛОГО

Tamiya весьма искусно держала в тайне появление новой модели T-55, практически до момента её официального релиза. Когда модель была анонсирована, за право получить её разгорелась целая схватка, однако заслуживает ли она такого ажиотажа? Расследование Маркуса Николса и призвано ответить, вняла ли Tamiya молитвам моделлистов всего мира...

Материал взят и из журнала TMMI №97 апрель/май 03

БУДУЧИ циником, я склонен считать, что единственной областью модельной промышленности, с приемлемой скоростью отвечающей на желания и потребности моделлистов, является послепродажный сектор, но с радостью заявляю, что всё это изменилось с последним релизом Tamiya. T-55, как никакой другой танк, символизирует «холодную войну». Именно он не одно десятилетие составлял основу «бронированного кулака» Варшавского Пакта, но до недавних пор был крайне бедно представлен в моделях. Несколько лет назад фирма Esci сделала модель в масштабе 1:35, но для получения приемлемого результата требовалось выполнить массу операций «пластической хирургии». Давно пора было появиться новой модели, и в ответ на запросы модельного сообщества Tamiya создала свой

T-55A, новый от начала до конца.

Хотя я не фанат советской «брони», мне нравится T-55, в особенности из-за его обширного потенциала в части окраски и «погодных эффектов». Эта машина в массе вариантов состояла на вооружении в таком количестве стран, что вы можете потратить уйму времени на исследования, но покрасите свою модель по лучшей из найденных схем, просто чтобы отвязаться от неё! Данная модель появилась тоже после долгих размышлений на тему того, кто мог бы использовать её прототип...

ПРОИСХОЖДЕНИЕ

Для обозначения этого танка часто используется фраза «T-54/55», но в реальности существует масса отличий между T-54 и T-55, и для создания ранних версий танка вам придется изучить множество ссы-

лок, чтобы обеспечить точность всех сделанных изменений. По моим ощущениям, Tamiya сделала именно T-55A, а это означает, что вы можете собрать модель как машину советского, польского или чешского производства, добавляя или вычитая соответствующие детали. Звучит просто, да? Ну что ж, если вы думаете, что постройка немецкой бронетехники Второй Мировой войны была сложной, попробуйте найти мелкие отличия между разными модификациями T-55: это настоящее минное поле!

Начнём с того, что танк производился в нескольких странах по лицензии, и каждая имела собственные требования к комплектации. Далее, была масса доработок и переоснащений, от мелких (различные инструментальные ящики и фары) до крупных (разные траки гусениц, пушки, двигатели), делающих весьма затрудни-

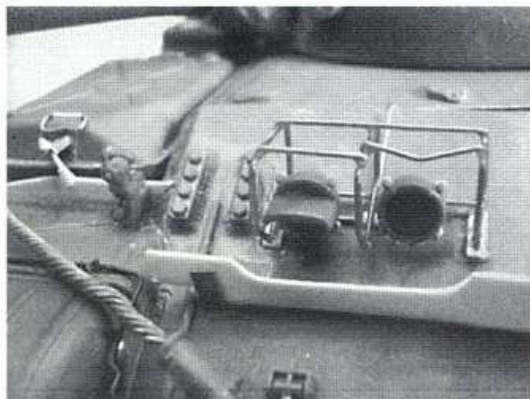
тельным точное опознание вариантов, показанных на различных фотографиях. Конечно, вы можете сделать это так, как вам удобно, особенно если учесть, как часто находили машины со смесью элементов, «официально» никогда вместе не встречавшихся, применив в чистом виде творческое право моделиста. В общем, от всего этого и спать недолго...

ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД: ЧТО В КОРОБКЕ?

Tamiya изготовила красивый низ корпуса (если низ корпуса может быть красивым) с индивидуальными рычагами подвески, позволяющими моделлисту «занизить» танк на один-два миллиметра с помощью простых манипуляций. Высококачественный полистирол модели достаточно мягок для работы, но и вполне эластичен для изготовления мелких деталей, и имеет приятный оливково-зелёный цвет.



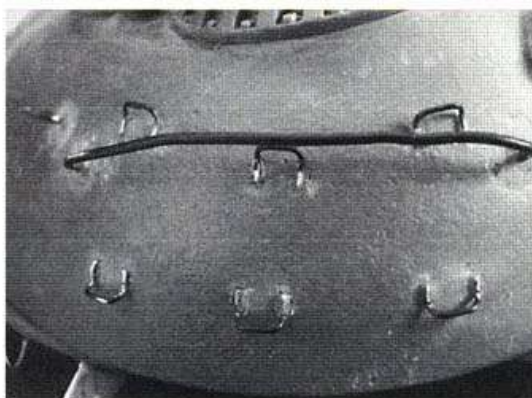
Крупный план выхлопной трубы показывает щиток из алюминиевой фольги, изготовленный выдавливанием по оригинальной пластиковой детали. Смысл? Воспроизведение тонкого листового металла и имитация износа кромки.



Рамка защиты фар из комплекта модели отлита превосходно, но для большей тонкости мы сделали её заново из медной проволоки, склеенной циакрином. Слева видна также пружина крыла гусеницы.



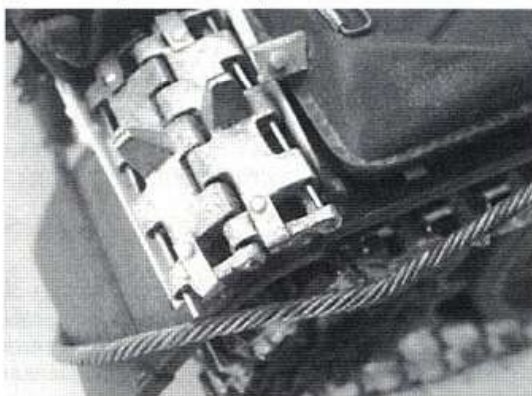
Серое покрытие – разбавленная шпаклёвка Humbrol. Она используется для заделки мелких щелей между чехлом и основанием маски пушки, а также для получения текстуры, имитирующей ткань.



Два «калибра» медной проволоки использованы для изготовления поручней и ступенек на поверхности башни. Для приклейки поручней использован циакриновый клей Grip (фирмы Ripmax), следы клея на пластике неплохо имитируют сварные швы.



В модели отсутствуют трубы подвода топлива от внешних баков в двигательный отсек. При наличии точной информации вам несложно будет выполнить их самостоятельно из свинцовой проволоки, алюминиевой фольги и отрезков полистирола.



На разных фотографиях запасные траки гусениц расположены в разных местах Т-55, и задние крылья – только одно из них. В наборе от Friul траков в избытке, и два из них смонтированы на модели.

дучи достаточно тяжёлыми, весьма натурально провисают. Также в коробке Т-55 содержится: сетка для экранов мотоотсека, тонкий шнур для буксирных тросов и полиэтиленовые втулки для установки колёс.

ИЗМЕНЕНИЯ В ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ СБОРКИ

Не предъявляю никаких претензий дизайнерам Tamiya, но я обычно отклоняюсь от инструкции как минимум в одном месте на каждой модели, и в этот раз, на Т-55, посчитал нужным сделать это на шаге 2. Так как я решил добавить дополнительные элементы к верхней части корпуса, то не хотел рисковать повреждением рычагов подвески, поэтому они были оставлены до «лучших времён».

Моё следующее отступление от инструкции произошло на шаге 3. Рисунки предлагают установить четыре кронштейна крепления топливных бочек на заднюю плиту корпуса на этой ранней стадии сборки, так как они клеятся на широкие упоры изнутри корпуса, а кронштейны высовываются наружу через пазы в задней плите. Это обеспечивает большую жёсткость крепления бочек, но всю дальнейшую сборку придётся выполнять с четырьмя неудобно торчащими «рогами», склонными к отламыванию. Поэтому этот шаг я пропустил, планируя срезать упоры и позже просто вклеить кронштейны непосредственно в их пазы.

У Т-55 корпус бесспонсонного типа (борт гладкий по всей высоте), поэтому нет необходимости в идеальной обработке

Верхняя часть корпуса – с открытым моторным отсеком, а Verlinden Productions уже сделала аккуратный эпоксидный двигатель, прекрасно занимающий пустое место. Декали, приложенные к модели, позволяют сделать два советских, два польских и один чешский танк, покрашенные в тёмно-зелёный цвет, визуально слегка тусклый, хотя и аутентичный, отсюда и моё желание выполнить схему окраски по собственному выбору. Для каждой машины имеются варианты выбора навесного инструмента, включая классическое бревно на корме. Из-за ли-

того чехла маски пушки её ствол не может подниматься и опускаться, но это небольшая цена за прекрасно выполненную в пластике имитацию ткани. Другие маленькие радости – это индивидуально отлитые петли крепления всяческого «инвентаря» на башне, качественные сварные швы и текстура литой брони, ошеломляюще детализированный зенитный пулемёт ДШК-М и единственный, но элегантный член экипажа. Склеиваемые гусеничные ленты также выполнены отлично, но я планировал использовать металлические траки от Friulmodel, которые, бу-



На неокрашенной модели вы можете видеть защиту фар, сделанную из медной проволоки, щиток волноотбойника из листового пластика (впоследствии удалён с готовой модели), цельнометаллические гусеницы и основание поискового прожектора из листового пластика в передней части башни.

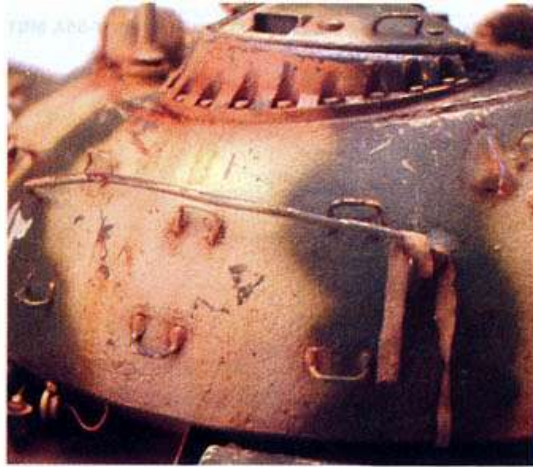
поверхности выше уровня гусениц, и тем не менее я зачистил следы от толкателей прессформы на нижних поверхностях крыльев с помощью модельного ножа Humbrol. После этого верх корпуса стыкуется с низом, и стык заливается циакрином. Я сделал комплект новых кронштейнов крыльев из тонкого листового пластика и отрезал литые детали, в основном для более изысканного вида, а также для получения места под дополнительные детали, описанные ниже.

ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ?

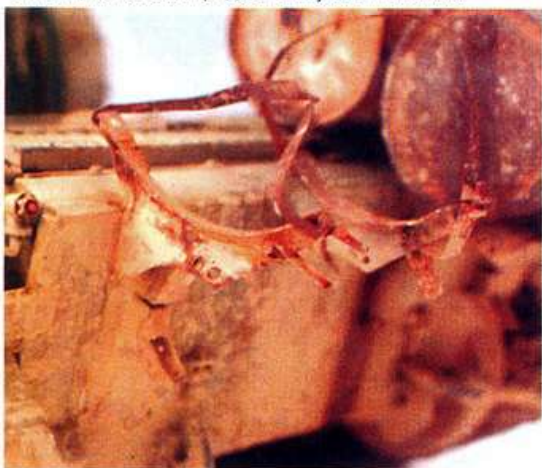
Наиболее заметным упущением модели (и сложным элементом для отливки в пластике) являются трубопроводы, соединяющие внешние топливные баки на правом крыле, и так как это семейная черта Т-55, то их необходимо выполнить. Труднейшей частью этой процедуры является выяснение конфигурации этих труб, но когда она будет установлена, то работа по изготовлению труб из тонкой свинцовой проволоки покажется простой. До того, как установить этот «водопровод», я для большего реализма удалил с каждого бака литые рукоятки и заменил их аналогами из тонкой медной проволоки. Арматура, крепящая баки к надгусеничным полкам, сделана упрощённо и не имеет крепёжных болтов, поэтому она была удалена, а взамен установлены под нужным углом полоски жёсткой алюминиевой фольги (вырезанные из контейнера от кошачьего корма), дополненные головками болтов и фиксирующими штырями. Над левой надгусеничной полкой я выполнил крепления для инструментальных ящиков из полосок полистирола и новый, тон-



Чехол маски пушки прекрасно отлит и выглядит очень натурально, покрашен краской Vallejo 924 Russian Uniform, матовость придаёт Tamiya X21 Flat Base.



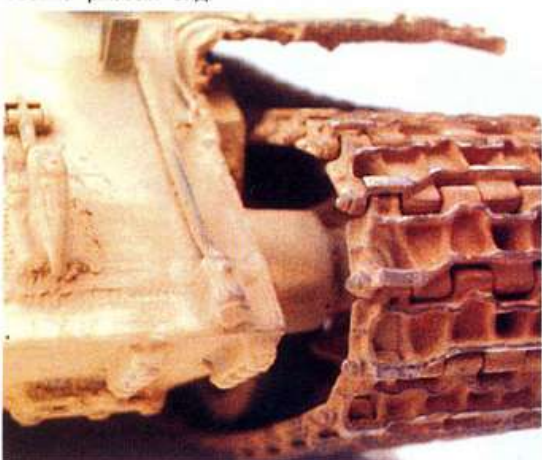
Хотя пластиковые поручни и ступеньки на башне выполнены очень качественно, я заменил их на проволочные аналоги, приклеенные циакрином.



Кронштейны и фиксирующие ленты топливных бочек, которые вы видите здесь, взяты из набора Eduard для модели Т-55 от Trumpeter. Обратите внимание на их весьма «ржавый» вид.



Для «старения» модели активно использовались пигменты Mig Productions. Особенно эффектно выглядит показанное здесь переднее крыло гусеницы.



Смесь пигментов обильно наносится на беговые дорожки гусениц и затем частично убирается с их верхних точек для создания эффекта длительной эксплуатации.



В фары модели вставлены прозрачные линзы фирмы Greif, которые после дополнительного «запыления» выглядят весьма убедительно.



кий щиток над выхлопной трубой. Он сделан из отожжённой алюминиевой фольги, обкатанной по пластиковому «прототипу» с помощью деревянной палочки для коктейлей и обрезанной по размеру. До установки щитка я концом скальпеля «покорёжил» его внешнюю кромку, чтобы поз-

же придать ей проржавевший вид.

Литая решётка защиты фар на модели вполне прилична, но, на мой взгляд, слегка толстовата. Когда я тратил массу времени на доводку детализовки надгусеничных полок, то решил добавить себе дополнительных забот и сделать новую решётку из медной проволоки. Как образец я использовал литые детали, а сборку проводил на циакрине.

Несколько слоёв краски и «погодные эффекты» в сочетании с разными конструктивными материалами создают вид машины, изношенной в боях. Если вы хотите докупить к своему Т-55 только одну дополнительную деталь, возьмите гусеницы от Friulmodel, и они вдохнут жизнь в вашу модель!



Вся модель задута краской Tamiya XF61 Dark Green, одновременно являющейся и грунтом, который не заливает мелкие детали и текстуры, и базовым цветом, поверх которого наносятся более светлые покрытия.



Далее модель задувается смесью из примерно 40% XF59 Desert Yellow и 60% XF2 Flat White (затем разбавленной растворителем Tamiya X20A в пропорции 1:1). Наносится несколько тонких слоёв краски с просушкой каждого из них около 5 минут



Для создания присущей этой внешности она задувается смесью X20A Thinner. Эта поверхность для подготовки к последующим



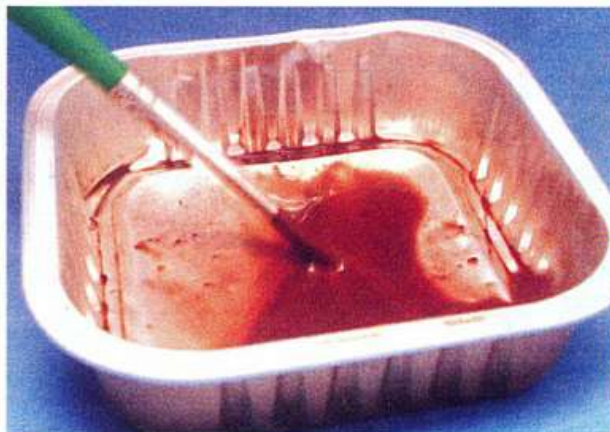
Как уже подчёркивалось недавно, аэрограф 100GF фирмы Badger является прекрасным инструментом для моделистов, выполняющих камуфляжи с размытыми границами. Предохранительные наконечники позволяют держать аэрограф очень близко к поверхности.



Здесь вы видите двухцветную схему в «сыром» виде, выполненную со случайными перецветами, пробелами и другими мелкими ошибками, которые могут быть устранены аэрографом или вручную. Нанесение «погодных эффектов» скоро изменит вид модели до неузнаваемости!



Для придания цветовой схеме надуются лёгкие тени красок соотношении краска-растворитель. Полоски сделаны для имитации



Уайт-спирит смешивается с краской. Этот раствор может быть разбавлен и позже, а наносится он на модель в несколько слоёв для максимального контроля за процессом. Он может оставаться свежим в течение суток.



Первый слой сильно разбавленной смывки наносится с использованием кисти, подходящей по размеру. Ключ к успеху – количество нанесённой смывки: слишком много – поверхность выглядит мокрой, слишком мало – грязной и незавершённой.



Водянистая средне-коричневая выштамповка топливного бака увидим чуть позже. После высыхания необходимости может быть не так с «непокрытым» правым.

ФОТОТРАВЛЕНИЕ?

Некоторое время назад я купил набор фототравления Eduard для модели T-55 от Trumpeter, и думаю, мог бы стащить оттуда некоторые элементы для использования в модели Tamiya – они ведь должны подойти, правда? Неправда. Без сомнения, они прекрасно подходят к модели, для которой разработаны, но при-

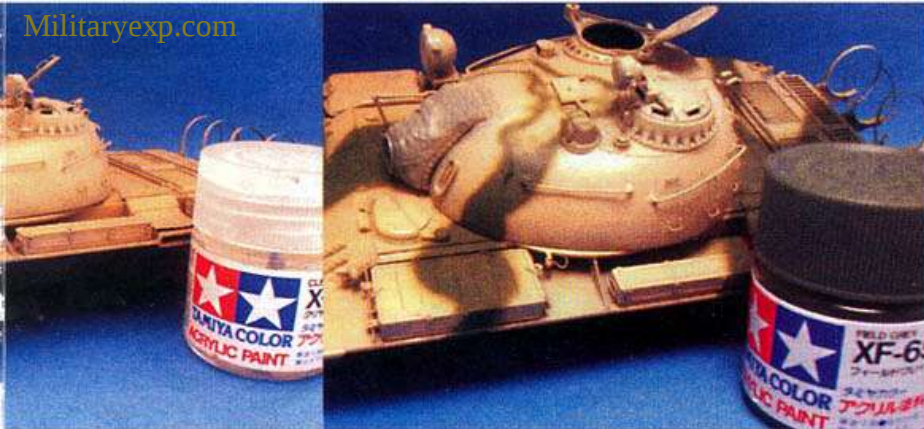
менительно к Tamiya я смог использовать только скобы и ремни топливных бочек и кронштейн поискового прожектора на люке заряжающего. Я знаю, что это расточительно, но уверен – Eduard выпустит набор специально для модели Tamiya, который будет более пригоден к употреблению. Я был вдвойне рад, что пропустил установку кронштейнов топливных бочек на

этапе 3, и теперь гораздо проще срезать литую арматуру и приклеить фототравлённые опоры.

КОЛЁСА...

Классические колёса типа «морская звезда» прекрасно отлиты и снабжены полиэтиленовыми втулками для упрощения установки. Я решил срезать несколько кусков «резиновых» шин для имитации

весьма избитого состояния, которое они обычно имеют, и чтобы это сделать, использовал средневекового вида точильный диск, вращаемый с высокой скоростью моей минидрелью – если при этом требуется защита глаз, она должна быть. После нанесения повреждений я использовал мягкую проволочную щётку для удаления больших кусков полистирола и

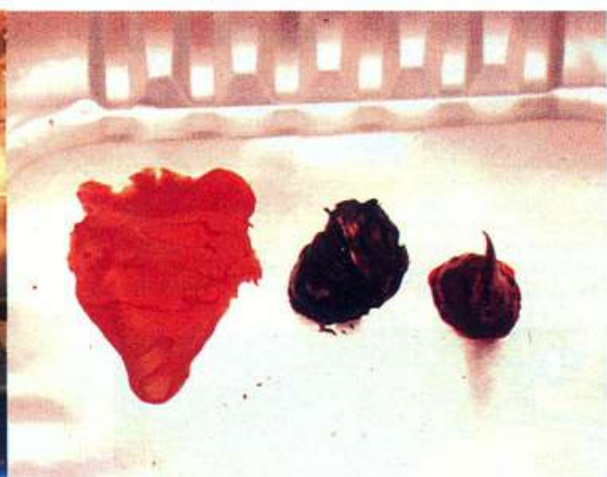


машине полуглянцевой эссенцией из 70% X22 Clear и 30% также является важным шагом к нанесению цветных смывок.

XF65 Field Grey от Tamiya оказался хорошим аналогом для тёмно-зелёных камуфляжных пятен, а наносился прямо из банки, соотношение краски к растворителю – 6:4.



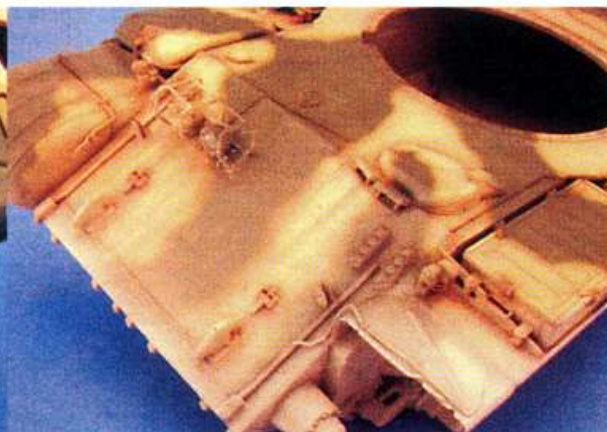
большой выразительности этой XF10 Flat Brown, разведённой в соотношении 2:8. Спускающиеся вниз и потёки ржавчины.



Время создать смывки! Капли Humbrol Enamel No.62, смешанные с чёрной краской и жжёной сиеной, помещаются в коробку из-под кошачьего корма в готовности для получения концентрированного цвета, который может быть разведён до густоты смывки.



ая краска собирается в а (левого) – эффект от этого мытья первого слоя при нанесённом ещё один. Сравните этот



После полного высыхания смывок (лучше всего через 12 часов) начинается процесс «запыления». Смесь из 70% краски Tamiya XF55 Deck Tan и 30% разбавителя слегка надует на лобовую часть, борта и днище корпуса.

добавления «резиновой» текстуры.

Гнёзда крепления рычагов подвески в бортах были расшпательны, чтобы рычаги могли свободно двигаться вверх-вниз, а на четыре угловых рычага (с амортизаторами) надеты колёса. Это позволило мне опустить танк на 1-2 мм, добавив лёгкую просадку подвески к «поезженному» внешнему виду этой машины. Приклеи-

ваются угловые рычаги, затем устанавливаются остальные комплекты «рычаг-колесо». Следите, чтобы все колёса касались земли.

...И ГУСЕНИЦЫ

Friulmodel изменила метод сборки гусениц со старого (на фиксаторах) на новый (оси из проволоки) уже довольно давно, но это первый набор нового типа, попавший мне в руки.

Отверстия под оси были «проглажены» сверлом для снятия возможных неровностей, и одновременно с этим были срезаны случайные излишки металла вокруг шарниров.

Для изготовления осей траков использовался моток мягкой проволоки. Быстрейший метод, который я использовал для изготовления этой «осевой массы», следующий: на краю рабочей зоны стола отмечается

карандашом длина типичной оси с припуском в несколько миллиметров (на случай неаккуратного отрезания), а затем проволока откусывается по этой метке бокорезами Tamiya. Затем траки собираются в ленту, и оси пинцетом вставляются на свои места (следите, чтобы они входили на полную глубину). Всё, что требуется для фиксации оси в гнезде трака – это маленькая капля циакри-



Танки красятся, а краска облупливается, верно? Пусть кто-то не согласен с этим, но на Т-55 иракской армии в 80-е годы многие поверхности имели явно видимые повреждения. Для имитации этого идеально подходит краска Vallejo 830 Field Grey.



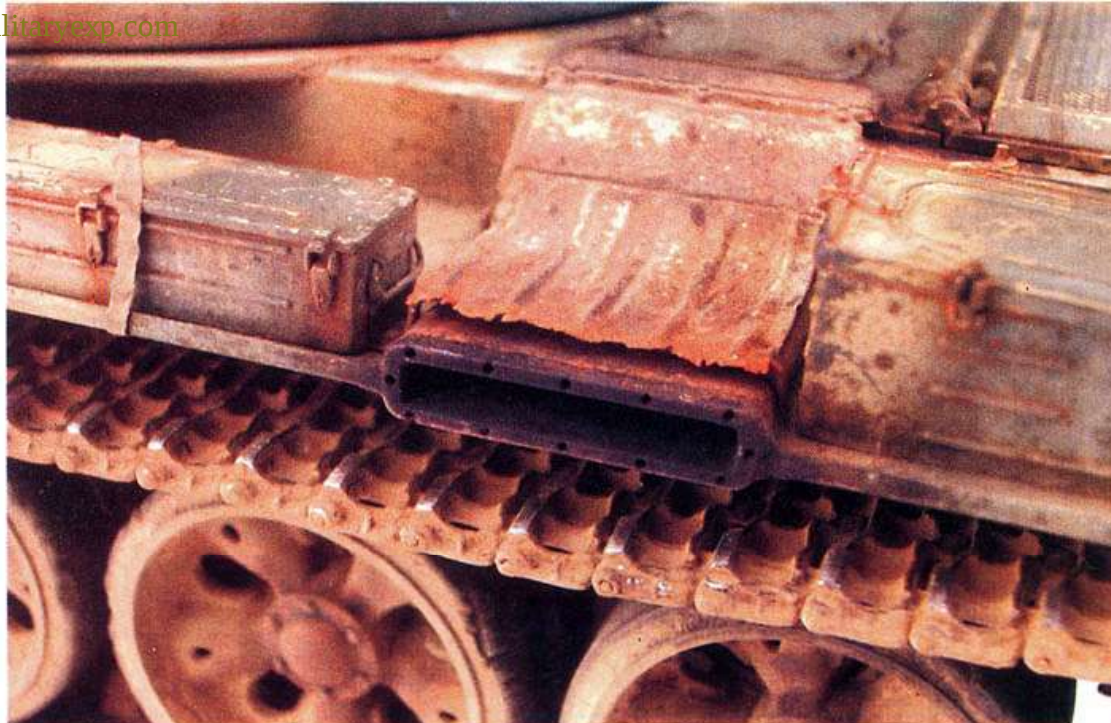
Кисть высокого качества – необходимый предмет для имитации сколов краски и царапин. Поверх песочной краски наносится зелёная от Vallejo – мы использовали эту краску вместо аналогичной от Tamiya из-за её превосходных качеств при ручной покраске.



Для создания царапин и других отметин на зелёных поверхностях требуется нанесение песочного цвета вручную. Снова для воспроизведения ранее надутой смеси от Tamiya используются «композиции» прекрасных красок Vallejo Model Color.



Подумайте, где будет максимально повреждена краска. Зоны доступа экипажа требуют основательной обработки, как показано здесь. Слишком яркий вид этой краски может быть приглушён смывкой для соответствия основному песчаному тону.



Характерная продолговатая выхлопная труба на этой машине была, как правило, полностью грязной, и лучший способ имитации этого – опять же использование пигментов Mig Productions. Чёрный порошок разводится до пастообразного состояния растворителем для эмалей Humbrol, затем обильно наносится на внутреннюю поверхность отверстия. Кисточкой, пропитанной чёрной краской, наносятся щелчки вокруг выхлопа и прилегающих поверхностей для получения эффекта брызгов масла. Процесс повторяется с разными пропорциями разведения чёрного и с добавлением пигментов других цветов, придавая этому «уголку» Т-55 весьма испачканный, замасленный вид – очаровательно!



Обильные потёки топлива вокруг топливных фильтров наносятся с применением сильно разбавленной чёрной масляной краски.



Петли буксирного троса, взятые от модели, просверлены для вставки тросов из отожжённой латунной проволоки, затем покрашены XF10 Flat Brown. После высыхания они натираются размолотым графитом, а затем пигментами Mig Productions, смешанными в пасту (это описано в тексте). Когда она подсохнет до порошкового состояния, то частично стирается, оставляя реалистичные следы пыли, как видно на этом фото.



Пулемёт ДШК-М от Tamiya – изысканный предмет, не требующий дополнительных элементов, кроме контрольного кабеля от рукоятки к спусковому механизму.



Масса царапин и потёртостей наносится на лафет пулемёта и его оборудование с использованием тех же материалов и техник, что и на самом танке.



Пулемёт окрашивается краской Humbrol Metalcote gunmetal, осторожно полируется и затем чуть-чуть «доводится» сухой кистью с краской Vallejo Super Silver, №848.



Грунтозацепы на этой гусенице цельнометаллические, и лучший способ симитировать это – слегка счистить краску до появления металла самой гусеницы.

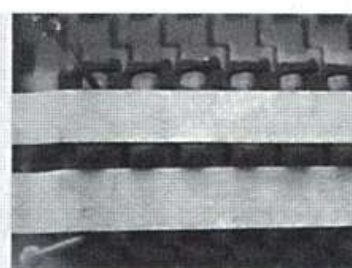
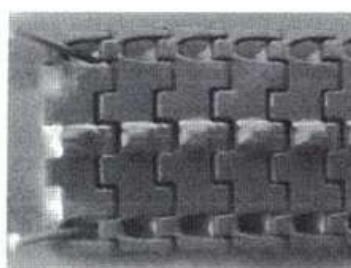
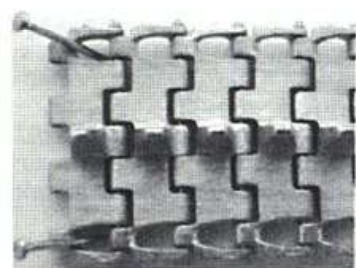




Tamiya использует маленькие полиэтиленовые втулки для фиксации колёс на их осях. Это позволяет красить колёса отдельно от остального танка и затем легко ставить их на место.

Классические колёса Т-54/55, типа «морская звезда», Tamiya воспроизвела в совершенстве.

Резиновые бандаж опорных катков подверглись механической обработке, описанной более подробно в тексте статьи, для придания им избитого вида. На них наносился тонкий слой клея, а затем они прокатывались по крупной шкурке для получения шероховатой текстуры. Дизайнеры Tamiya потратили массу времени, полируя и совершенствуя отливки, а тут пришли мы «и всё опошлили»...



Собранные гусеницы фиксируются с помощью булавок. Металл зашкуривается для лучшей адгезии краски.

На обе стороны и боковые кромки надувается Tamiya XF10 и затем полностью просушивается.

Внутренние поверхности гусениц задуваются матовой чёрной краской для имитации следов резины от бандаж опорных катков.

Полосы, где катки контактируют с гусеницами, защищаются масками, и все поверхности задуваются краской XF55.

на. Когда клей схватится, излишки проволоки обкусываются боковыми срезами, а торцы осей сглаживаются шкуркой.

ОКРАСКА ГУСЕНИЦ

Гусеницы были задуты краской XF10 Flat Brown от Tamiya, а затем по внутренней поверхности - XF1 Flat Black. Зоны по обе стороны от направляющих гребней, в которых происходит касание с шинами, были закрыты масками, а затем на обе стороны гусениц слегка надута краска XF57 Buff. Используя как растворитель Humbrol Enamel Thinner, готовим композицию пигментов Beach Sand и Europe Dust от Mig Productions (соотношение 1:1) и густо наносим её на беговые дорожки гусениц с помощью четвертьдюймовой плоской кисти. Эта «грязная смесь» сразу после нанесения выглядит ужасно, но возвращается в порошковую форму в процессе высыхания, что позволяет убрать излишки той же кистью, оставив весьма реалистичный налёт пыли в углублениях. В завершение места контакта гусеницы с грунтом зачищаются до голого металла траков шкуркой средней зернистости, и она выглядит просто как настоящая.

БАШНЯ

После констатации факта, что башенные крепёжные петли неплохи, я заменил их на сделанные из медной проволо-

ки, так как мои источники показали, что они должны быть тоньше и несколько больше, чем детали из набора. Другим маленьким добавлением стали ручки и кронштейны на люках, кабели к прожекторам и новые проволочные поручни, в основном потому, что я мог их немного погнуть для имитации долгого использования. Ещё одной безумной идеей стало решение переделать основание поискового прожектора. Результатом стал вид более приятный, чем у стандартных деталей, но всем я этого не рекомендую – просто добавьте кабели и на этом успокойтесь...

Ствол пушки прекрасно выполнен, и не требует замены на точёный алюминиевый аналог – сохраните деньги на гусеницы... Всё, что я сделал, – добавил сварные швы и тонкое дренажное отверстие под эжектором. Зенитный пулемёт – маленькое произведение искусства, и он является идеальным завершающим штрихом для всей модели. Будьте осторожны, убирая следы стыка пресс-формы с «гармошки» охлаждения ствола – её легко повредить.

ОКРАСКА

Я бы назвал процедуру окраски «визуальной», так как фотографии объясняют процесс лучше, чем слова. Я собирал немодернизированный иракский Т-55А периода ирано-

иракской войны 1980-х годов, с произвольным камуфляжем песчаного/тёмно-зелёного цветов и жёлтым кожухом эжектора пороховых газов на стволе пушки.

Для основных цветов использованы акриловые краски Tamiya, для имитации сколов и царапин – краски Vallejo. Пигменты Mig Productions применялись для имитации погодного воздействия на нижних поверхностях, вместе с обычными смывками из чёрной и тёмно-коричневой масляных красок – однако без применения «сухой кисти»! Маркировка предельно простая – только номер 12 арабской вязью на боках башни.

ИТОГОВЫЕ ВЫВОДЫ

Т-55 был «головной болью» многих конфликтов во всём мире с начала 60-х до недавне-

го кризиса в Афганистане, поэтому с точки зрения исторического значения эта новая модель так же значительна, как новые «Тигр» или «Пантера», если не больше.

С учётом практически бесконечного конверсионного потенциала Т-55, несомненно, надолго станет бестселлером продаж, и предпочтёте ли вы собирать модель из коробки или же с супердетализировкой, но всё равно будете любить каждую минуту этой работы. Добавки, которые я решил внести в модель для данного обзора, служат просто дополнением – вам совсем не обязательно делать то же самое!

Ответила ли Tamiya на мольбы моделлистов? Несомненно, и более того, этот результат – ориентир для других, и я обязательно сделаю ещё как минимум один Т-55!

ЧТО ИСПОЛЬЗОВАЛОСЬ

Модель: Tamiya 1:35 scale Russian Medium tank T-55A MBT, kit No. 35257

Материалы: полистирол оливкового цвета, полиэтиленовые втулки, сетка, шнур, декали.

Гусеницы: Friulmodel T-54/55 ATL01

Основные краски: акриловые Tamiya; XF61 Dark Green, XF2 Flat White, XF59 Desert Yellow, XF65 Field Grey, XF57 Buff.

Акриловые краски Vallejo: 830 German Field Grey, 977 Desert Yellow, 919 Foundation White.

Другие материалы: пигменты Mig Productions; P030 Beach Sand, P028 Europe Dust, P025 Standard Rust, P024 Light Rust, P023 Black Smoke.

СМ: Набор гусениц от Friulmodel обошёлся автору в 24 фунта стерлингов, и если вас эта цена не способна остановить, сообщайте адрес 8142 Urhida, Nefelejcs u.2 Hungary www.friulmodel.hu

КРАХ ВЕЛИКОЙ КИТАЙСКОЙ СТЕНЫ

Валерий Сердюк

ПЕРЕДО мной очередной шестьдесят второй выпуск популярного альбома-конкурса РАСНИ. Ещё недавно мы гордились прорывом российских стендовиков на просторы Ми-

рового Моделизма. Сегодня приходится констатировать тот — наши восточные соседи настолько активизировались, что нам за ними и в хвост то пристроиться мощности не хватает. Это я про наших китайских коллег, конечно,

японцы вообще в другой лиге выступают. Вот вам и чудеса мировой интеграции. Любые границы, стены и заборы не только спасают, но и всё-таки тормозят взаимопроникновение культуры-искусства. Теперь можно сказать: Великой Китайской Стены, которая их от нас или нас от них защищала — не стало. За последнее десятилетие модельный бизнес в Китае настолько бурно развивается, что скоро матушку Европу потеснит с занимаемых позиций. Вспомним, как работают некоторые производители из Китая, как быстро пухнет их ассортимент, насколько оперативно они реагируют на потребности при весьма недурном качестве... Стоит ли говорить насколько сейчас насыщен китайскими моделями рынок России, да и как мы без них раньше обходились?

Да, ладно, давайте считать дыплят по осени. На полсотни

японских моделистов более двадцати — из Китая. Россиян же только четверо: Олег Никитин взял бронзовый приз за сюжетный снимок с КВ-1, Якоб Богачевский, Дмитрий Пискарев и Андрей Дедин также удостоились публикации своих работ в престижном международном конкурсе. По количеству и качеству нас догоняет и дышит в затылок Австрия, где самые интересные работы у Вольфа Дитриха. Опять и снова участвует главный, я бы его назвал — «старший моделист Европы», — венгр Кальман Форинтос (62 года), который с завидным постоянством участвует в этом конкурсе.

География постепенно расширяется: Филиппины, Малайзия, Аргентина...

В то же время хотелось бы затронуть недочёты, которые до сих пор встречаются (в том числе и вне РАСНИ). Довольно



Автор Линг Йонг Минг, 28 лет, Китай. Знание жителем Востока западной архитектуры и городской среды, иллюстрирует растущее мастерство китайских моделистов.



Автор....., 47 лет, Япония. Т-72М1, правда, совершенно не тронутый конверсией, но ракурс — очень удачен!



Авторы Лианг Ксин, 23 года и Танг Куи, 25 лет, Китай. Похоже это конверсия английского автомобиля Morris не очень популярного на модельных полках. Авто несёт на спине Flak 38, эдакий хозяйский подход к проблеме транспорта.



Автор Такэги, 37 лет, Хоккайдо, Япония. Удачная находка в сюжете. Отлично передано настроение солдат от удачного выстрела.



Автор Ванг Шонг, 21 год, Китай. Чистое исполнение модели и интересная подача на снимке (а-ля тамбовский каталог): тёмный фон и направленный на модель свет.



Фото 1. Автор Санхэй Гива, 42 года, префектура Тиба, Япония, Серебряный приз за сюжетное фото. Прекрасное живое сюжетное фото, но фактура грунта – явно не в масштабе.

Фото 2. Автор Ногуты Сёо, 38 лет, Токио, Япония, Серебряный приз за сюжетное фото. Сочетание качества тамиевской новинки M26 с качеством имитации травы и кустарника.

Фото 3. Автор Олег Никитин, 34 года, Россия, Бронза за сюжетное фото. Нехватка глубины резкости на снимке создаёт определённое настроение сюжета.

Фото 4. Автор Фута, 43 года, префектура Кагава, Япония, Бронза за сюжетное фото. При отличном качестве исполнения модели разыграна удачная сценка. Правда, отчётливо заметна граница, где «кончается» модель и «начинается» фон.

Фото 5. Кальман Форинтос, 62 года, Венгрия, Бронза за сюжетное фото. Свежевypавший снег где-то в Венгрии 1945 г. Обратите внимание на сосульку, свисающую с ребра башни танка. Автор точен до мелочей.

Фото 6. Автор Кондо Сё, 46 лет, префектура Аомори, Япония. Торжество «Шермана» на полях Нормандии в июне сорок четвёртого.

Фото 7. Автор Сасаки Кунино, 31 год, префектура Оита, Япония, Бронза за качественную детализировку. Прекрасная грязь! Естественно, в нашем, хорошо смысле этого слова.





Автор Тайхата, 30 лет, Хоккайдо, Япония. Пример выполнения «правильной» лужи в воронке от снаряда.



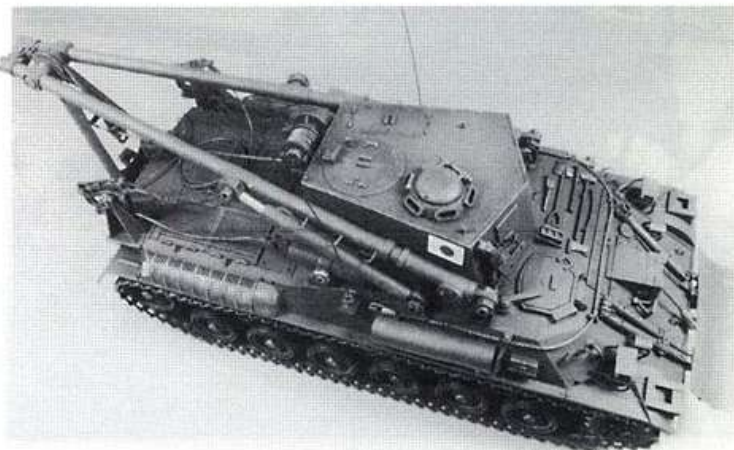
Автор Вольф Дитрих, 30 лет, Австрия. Даже чёрно-белый снимок позволяет увидеть качество работы моделиста.

часто можно увидеть на фото с фигурками 1:35 зернистую фактуру окраски униформы. Понятно, что работа делается кистью, но ведь дело не в ней, а

в качестве разводимой краски плюс пыль, попадающая на поверхность. Кроме этого, по-прежнему, многие рисуют вместо глаз крупные, «чёрно-



Автор Вернер Компфхофер, 39 лет, Австрия. Чистота исполнения интересной версии «бэтэра» M113A1 FSV. Просто, но со вкусом!



Автор Сибугэ, 43 года, префектура Сайтама, Япония. Серебряный приз за качественную детализовку. «Героическая» переработка японского танка Т61 в инженерную машину Т70. Можно только поприветствовать патриота своего отечества.

жирные» точки. Второе – сплошь и рядом мало уделяют внимания точности имитации кустов, используют необработанные пучки травянистых

растений (хорошо хоть с травой на макетах проблем нет – научились!). Третье – на грунте макета гусеницы БТТ стоят как на асфальте, то есть не притоплены.

Кстати, примечателен тот факт, что золото в «сюжетном» классе не присуждено никому, зато – 4 серебра и 4 бронзы.

Да что я, не всё так плохо. Тонировку стали жаловать многие, и её уровень стал более совершенным, достоверным. На моделях заметна шагнула вперёд технология исполнения следов износа и эксплуатации. Так же приятно наблюдать стремление моделистов как можно оригинальнее «преподнести» своё творение по названию и композиции.

Поздравляем всех участников конкурса, всех призёров, невзирая на границы, невзирая на таможенные поборы, мзду и пошлины.

И надеемся, что наши российские умельцы и в будущем не дадут себя забыть. Не сдавайтесь, впечатляйтесь, держите, мы – с вами.



Якоб Богачевский, 49 лет, Россия. Вот она – оригинальность подачи материала: «Иван Сусанин», Россия, 1941 год.

ПРО ТО, как изобразить в диораме зиму – не календарную, а природную, которая в наших широтах тянется с ноября по апрель, написано уже довольно много. Не думаю, что я применяю какие-то доселе неизвестные технологии. Поэтому просто опишу, как была включена в «зимнюю» диораму модель танка Pz III L, об окраске и тонировании которой шла речь ранее, не затрагивая вопросов работы с фигурами из набора DRAGON – они широко известны, и композиции с эссовцами в меховых «парках» неоднократно мелькали, в том числе и в галерее Стендмастера.

Для изготовления небольшой диорамы я использовал основание овальной формы, материал – клееная сосна, так называемый «массив», из ко-

торого делается корпусная мебель, двери и прочие подобные изделия. Основание по заданному мной размерам выточил товарищ, работавший как раз по части мебельных деревообрабатывающих станков с ЧПУ. Точёные овальные рамы из дерева можно также приобрести в художественных салонах и магазинах народных промыслов. В любом случае, не стоит экономить средства (впрочем, не такие большие) и время на оформлении красивого основания для диорамы. Часто приходится видеть, как довольно неплохие по замыслу и исполнению композиции помещаются на кусок обмазанной пластилином фанеры, что в итоге смотрится ужасающе. Поэтому, вслед за Антоном Павловичем, который говорил о Человеке, заявляю: в диораме всё должно быть прекрасно – и модели, и фигуры, и руины с деревьями. И основание тоже.

На деревянное основание наклеил вырезанную по его фор-

ме пластину плотного упаковочного пенопласта. Для многих моделлистов это традиционный материал, и я тоже часто его использую. Примерив к пенопластовой поверхности модель и фигуры, заметил местоположение объектов маркером. Главным при этом было «засечь» колею гусениц танка и ямины, которые в будущем должны стать лужами. Неровности рельефа формировал разогретым паяльником. Здесь важно не перестараться, чтобы совсем не выжечь пенопласт на всю его толщину. Затем я окрасил кромки получившегося рельефа по всему периметру основания землистым цветом, смешивая коричневую и чёрную акриловые краски. При работе с пенопластом можно использовать и масло, но никак не нитроэмали, поскольку нитрорастворители разъедают этот материал до дыр.

Теперь следует самое главное зимнее покрытие – снег. Осторожно, снег бывает раз-

ный! Не синий и не красный, но вроде того: например, эскимосы, которые всю жизнь живут в снегах, насчитывают десятки его разновидностей. Да и в нашем языке есть пороша, хлопья, крупа, наст и т.д. Снег может быть пушистым, скрипучим, мокрым. Разумеется, не все из этих эффектов можно изобразить в диораме, но при имитации снега нужно, чтобы в зрительной памяти был некий образ именно такого снега, какой вы хотите передать. Хорошо, если работа ведется зимой, когда достаточно выйти на улицу или посмотреть в окно. В другое время года рекомендую напрячь память, посмотреть кино или фотографии с видами заснеженной природы, городов и техники.

Главные компоненты моей «снежной» смеси – пищевая сода и клей ПВА. Я внимательно изучал технологии, которые предлагают другие авторы. Белым порошком-наполнителем при имитации снега может

ЗИМНИЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ





быть и гипс, и сахарная пудра, и зубной порошок – у всех этих веществ несколько разные оттенки белизны и фактура, но сода мне показалась более похожей на реальный снег и проще в обращении. Всё дело в вариациях пропорций соды и ПВА.

Итак, если делать снег-крупцу, тонким слоем покрывающий почву, то сода наносится (сыпется, подобно снегу с неба) на поверхность, покрытую жидко разведённым ПВА. Клеевой раствор можно в таком случае наносить из пульверизатора, например, для опрыскивания цветов. Для того, чтобы избежать в дальнейшем соскребаания снега, то есть соды, с деревянного обрамления диорамы, оно изолируется, оборачивается в полиэтиленовый пакет, закрепляемый скотчем. Снег я наносил при помощи широкой мягкой кисти: просто набирал соду кистью, а затем пальцем стряхивал со щетины.

Можно регулярно сдувать излишки соды с поверхности, всё равно «выпавший снег» надёжно скрепится и проступит после полного высыхания клея во всей белизне. Желтеть такая смесь не должна, но можно поэкспериментировать с чистым ПВА: если слой всё-таки желтеет при высыхании (так может быть со старым клеем), то разводить его надо сильнее и соды сыпать больше.

В моём случае диорама изображает март 1943г. Снега в ту пору, как следует из фотохроники, выпало много, а перепады температуры приводили к тому, что заморозки сменялись слякотными оттепелями, и наоборот. Поэтому слой снега надо было делать достаточно толстым, но не настолько, чтобы он выглядел как полуметровый сугроб. В небольшой ём-

кости смешал тот же ПВА, но в чистом виде, соду и немного жидко разведённой белой акриловой краски. В итоге – почти стопроцентная белизна, и никакого желтения и прочих ненужных эффектов, за исключением того, что получившееся покрытие боится влаги, но вы же не собираетесь экспонировать свою диораму под дождём?! Получившуюся густую массу маленькой лопаточкой (пойдёт и нож) размазывал по поверхности, заполняя прежде всего те впадины рельефа, где, по законам природы, сугробы как раз должны образовываться. Важно не пропустить момент и установить на ещё не затвердевшее покрытие модель танка (не допуская, однако, чтобы она приклеилась намертво!), «наездив» колею и изобразив след. Следует даже немного подтопить танк в снег, нанеся снежную смесь на торцы траков нижней поверхности гусениц. Очень эффектно смотрятся выполненные из такой смеси снежные шапки на крышах домов и стенах руин. В этой диораме их нет, но попробуйте сделать, и увидите – весьма реалистично.

Такую же снежную массу нанёс хлопьями на ветви кустов, на днище и гусеницы танка и, местами, на горизонтальные поверхности танка, там, где снег может задержаться, не будучи сметён стараниями экипажа, например, надгусеничные полки. Совсем немного этого снега добавил на ноги фигур солдат, находящихся на танке. Стоящего отдельно автоматчика (в стопу ноги впалена булавка) установил в специально «протоптаный» след.

Голое снежное покрытие, однако, не будет полностью убедительным. Поэтому из-под





снега пробивается кое-какая растительность: коряги из натуральных древесных корешков, стебли и листья жухлой травы, которые изобразил при помощи традиционных средств (пучков распушённого шпагата из пакли, отдельных жёлтых листовенных иголок). Чтобы в слое снега не образовывалось дыр при «посадке» травы (для чего нужно всё же проделывать отверстия иглой), места вклеивания растительности «зашпаклёвываются» той же содой на ПВА.

Лужи сделал по технологии, описанной у Александра Завалия. Кусочки плоского оконного стекла окрашиваются с тыльной стороны в грязный землистый цвет «дна» и вмуровываются в соответствующие углубления – ямины на дороге. Затем при помощи глянцевого масляного лака делается непосредственно водная гладь, хотя нет, рыбь на воде тоже изображается, иглой по полусохшей лаковой поверхности наносятся царапины, которые потом слегка оплывают. Тонкий лёд я сделал при помощи канцелярского клея (жидкого стекла). Для этого сначала разлил некоторое количество этого клея на плоскую поверхность (кусочек пластмассового футляра от CD) и аккуратно размазал для получения тонкого слоя. При этом нужно следить, чтобы клей не собирался в капли, а в плёнке не образовывались дыры и пузыри. Лёд редко бывает чисто прозрачным, его поверхность не идеально гладкая и не всегда глянцевая. Поэтому в ещё не застывший клей я также добавлял вкрапления соды. После того, как клеевая плёнка отделяется, её гладкая поверхность (та, что соприкасалась с

листом пластмассы) выглядит вполне убедительно. В дальнейшем подход к изображению льда также надо разнообразить. Затянутую ледяной коркой воду можно показать, целиком накрыв её плёнкой из жидкого стекла, при этом легко можно подогнать очертания льда по контуру лужи, иглой откалывая лишнее по краю. Приклеить «лёд» можно «Супер-Моментом».

Льдины я в основном полагал так, чтобы были и нетронутые, и вздыбившиеся, и плавающие в воде куски. Несколько льдин я притопил в лак (воду лужи). Эффект просвечивания воды через мутноватобелёсый лёд получился потрясающим. Недостаток технологии выполнения водоёмов с использованием стекла состоит в том, что кромка берега выглядит не совсем натурально, она как бы нависает над водной поверхностью. Это можно скрыть, наклеив того же льда из клеевой плёнки и беспорядочно приклеив эти кусочки по краям луж. Маленькие льдины в силу свойств жидкого стекла будут не прозрачными, а белёсыми, поэтому можно разнообразить материалы, применив, например, прозрачный полистирол, слегка оплавленный растворителем, или тонкий целлулоид. В одну из выбоин бросил колесо (запаску от Кюбельвагена), ещё одной «говорящей» деталью сделал сломанный дорожный указатель. Стрелку с надписью по-немецки «Харьков» выполнил полностью, немного подзатёр, а потом обломал и «втоптал» в снег. В марте 43-го немцы брали город уже во второй раз за войну...

Наконец, уже установив на положенные места все объекты

диорамы, стоит ещё раз оглядеть получившееся и добавить недостающие последние штрихи: например, изобразить грязный след гусениц, грязь на ходовой части танка и в следах солдат на снегу, слегка серый, мокрый снег около луж и в колее. Жидкую блестящую грязь я делаю, смешивая коричневую и чёрную эмали и глянцевый лак Testors Glosscote, обязательно с добавлением фактурных наполнителей. В качестве таковых могут быть использованы опилки (самая мелкая фракция), песок, растёртые пастельные мелки. Эффектно смотрится прилипший к гусеницам грязный дёрн из волокон пакли. В конце концов не удержался и сделал также пару сосулеч из тянутого над свечкой прозрачного литника (от фонаря моде-

ли самолёта), которые повесил на корягу в самом низу композиции.

Эту диораму сам я считаю лишь «сценкой вокруг танка», не более. Какие-то масштабные замыслы поначалу были, но по разным причинам я от них отказался. И вопрос, что же делают немцы на танке и около, меня не особенно занимал. Я хотел показать страх, тревогу перед ожидающей впереди неизвестностью. Рабочее название «Цель – Харьков»: вот и рассматривают они напряжённо то ли зарево пожаров, то ли воздушный бой над городом.

Выражаю признательность Александру «Хольгеру» Гладченкову (г.Владивосток) за полезные советы и поддержку.

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛИ: Pz. Kpfw. III L (TAMIYA 35215), «German panzer grenadiers, Kharkov 1943» (DRAGON 6059).

МАТЕРИАЛЫ: дерево, пенопласт, сода пищевая, целлулоид, консервированные в глицериновом растворе растения.

ЛИТЕРАТУРА: эмали TAMIYA, Humbrol, лаки Testors, художественные масляные, темпера восковая.

Клей: ПВА, цианакрилатный «Супер-Момент», канцелярский.

ХОББИТ

СБОРНЫЕ МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

**Восточный Экспресс
Звезда,**

Моделист,

Макет,

Academy,

Dragon,

ICM,

Italeri,

литература и аксессуары

для моделлистов и многое др.

г. Новосибирск, ул. Гоголя, 224, 1-й этаж,

т./ф. (383-2) 77-30-08 доп. «Игрушки»

тел. 8-902-927-11-36

www.hobbytoy.narod.ru e-mail: Hobbytoy@mail.ru

ВЫСЫЛАЕМ ПОЧТОЙ!

как пользоваться аэрографом? Тема не нова, но – вечна! Поэтому нельзя устать об этом писать, решили мы. Впервые об одном из самых важных устройств в арсенале моделиста-стендовика мы заговорили на страницах СМ №13 (1999г.). С тех пор немало воды утекло, а ведь некоторые наши читатели стали таковыми совсем недавно. Не зря говорят: новое – хорошо забытое старое. В общем, пришла пора «перетрясти» наши публикации и предложить вашему вниманию классический мотив в современной обработке. Итак, встречайте...

AIRBRUSH REMIX

«Картинки народные, слова Сергея Щепалина, аранжировка CJ Voba»

АЭРОГРАФ – это инструмент, позволяющий красить посредством струи распылённой цветной жидкости. Контроль этого потока зависит от давления воздуха при распылении, консистенции краски и расстояния от инструмента до окрашиваемой поверхности. Чтобы понять работу аэрографа, рассмотрим, как работает пульверизатор, состоящий из двух соединённых под определённым углом трубочек (рис. 1). Если трубка (а) опущена в баночку с жидкой краской, а воздух энергично выдувается сквозь горизонтальную трубку (б), то поток вытягивает краску. Смешиваясь с воздухом, краска распыляется и выбрасывается вперёд. На этом принципе основана работа некоторых аэрографов внешнего распыления (рис. 2), у такого инструмента нет иглы, поэтому ни поток воздуха, ни поток краски регулировать невозможно. Этот пистолет-распы-

литель можно использовать для покраски лишь больших поверхностей.

Рассмотрим схему устройства типичного аэрографа внутреннего распыления с иглой (рис. 3). Рычаг (а), который держится приподнятым пружиной, закрывает клапан (б). После нажатия рычага открывается воздушный клапан и воздух устремляется дальше по корпусу аэрографа, засасывая краску, которая пульверизируется через сопло-наконечник. Из этой принципиальной идеи возник целый ряд усовершенствованных систем, позволивших более тонко и совершенно регулировать давление воздуха и толщину струи.

Не будем заострять внимание на всех типах, остановимся поподробнее на самом распространённом у нас аэрографе. Ведь подавляющее большинство моделистов вот уже много лет использует оказавшееся вне времени и вне конкуренции, доступное по цене и приемлемое по качеству изделие завода «ЭТОН» из Беларуси. Мелкосерийный продукт – не в счёт. Дорогие фирменные аэрографы не каждому по карману, а продукция тайваньской фирмы (которую мы обозревали в СМ №№19, 20) в России, видимо, плохо «приживается».

Первую очередь нужно обратить внимание на качество металлообработки, центровку и подгонку резьбовых соединений. При этом даже отлично изготовленный витебский аэрограф не следует тут же с ходу пускать в действие. Для начала необходимо полностью разобрать его и предпринять меры по доводке наиболее важных деталей до нужной кондиции. В первую очередь это касается иглы подачи краски. Любая неточность и шероховатость обязательно скажется на качестве формирования факела с краской.

Кончик иглы зажимается в шкурку-«нулёвку» и заполировывается до зеркального блеска вращательными движениями (рис. 4). Эта же операция обеспечит правильную центровку, ведь игла – тоже своего рода тело вращения. Следующим шагом будет обработка бронзовых сопел, по которым поступает краска. Кончик сопла аналогичным образом шлифуется с внешней стороны конуса. После подготовительных операций с иглой и соплами нужно правильно отрегулировать длину иглы. В собранном виде, встав на место, игла должна плотно упираться во внутреннее отверстие распылительного сопла. При этом педаль подачи краски

должна иметь минимальный свободный ход – 1-2 мм (рис. 5).

Аэрограф не является «самостоятельным» инструментом, для работы ему необходим источник сжатого воздуха (газа) – компрессор или баллон со сжатым газом. Баллоны с газом у нас не слишком распространены, и у них есть недостатки – снижение давления по мере расхода. Самым же массовым источником воздуха является немного адаптированный компрессор от обычного холодильника. Он обеспечивает приличное давление и прост в эксплуатации, бывает – бесшумен, если повезёт – надёжен. Достаточно надеть на выходную трубку гибкий шланг, а второй его конец присоединить к штуцеру аэрографа. Можно работать! Но будет лучше, если в «сеть» компрессор-аэрограф добавит третий элемент – ресивер. Служит он для сглаживания толчков воздуха и фильтрации масла, которым может «плевать» компрессор. Вам же не надо, чтобы в ответственный момент вместе с краской на поверхность (на которую до этого боялись дышать) стало лететь масло.

Изготовить ресивер самому несложно. В крышке пластиковой бутылки от газировки делаются два отверстия, таким образом, чтобы в них вставить с натягом две трубки: одну, длинную – для подачи воздуха, вторую, короткую – для его выхода.

Герметичность и конструкционную прочность «изделию» придаст эпоксидный клей, ко-

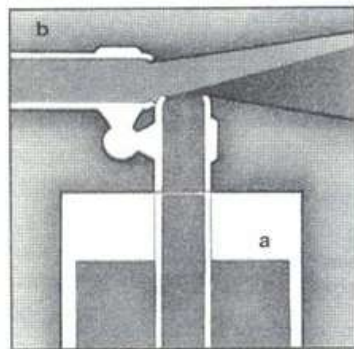


Рис. 1. Принцип работы обычного пульверизатора

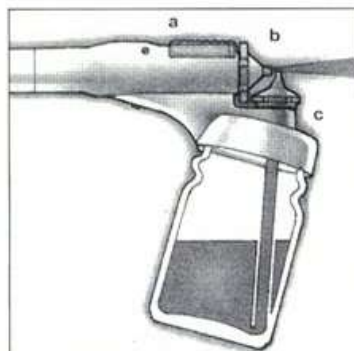


Рис. 2. Принцип работы аэрографа внешнего распыления

ПОЛУФАБРИКАТ

При покупке аэрографа в

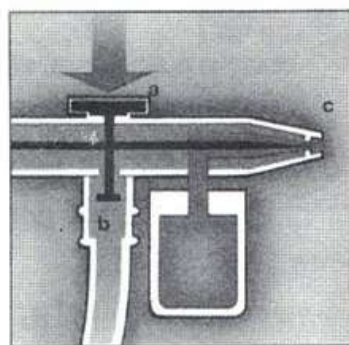
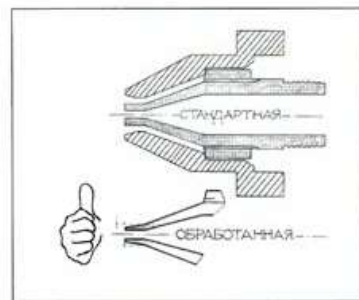
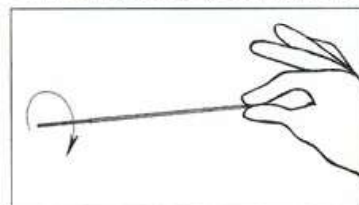


Рис. 3. Схема устройства типичного аэрографа внутреннего распыления с иглой



Обработанные игла и форсунка. Поверхности заполированы для лучшего сопереживания.



торый следует развести в количестве, достаточном для того, чтобы заполнить пространство бутылки в районе горлышка. «Эпоксидка» заливается в ёмкость, затем наворачивается крышка, и бутылка устанавливается горлышком вниз до окончательной полимеризации смолы.

Много смолы заливать нежелательно во избежание отслаивания её от более тонких по сравнению с горлышком стенок бутылки, которые могут деформироваться от раздутия. Рабочее давление для нормальной работы такого аэрографа составляет 1,2-2,0 атмосферы, самое же оптимальное, на мой взгляд, – 1,5-1,8. Величину давления можно регулировать, прибегнув к маленькой хитрости: в шланге прокалываются три отверстия диаметром 2-3 мм. Открывая или закрывая их, можно менять давление в зависимости от характера выполняемой работы.

ПОДГОТОВКА КРАСКИ

В настоящее время модельный рынок заполнен огромным многообразием специали-



Краска, при правильном разведении, должна каплями стекать с лопатки для размешивания

зированных красок для масштабных моделей: Tamiya, Testors, Humbrol, Звезда, Моделист и т.д.

Вряд ли имеет смысл описывать здесь и сейчас особенности каждой из них. Для работы с аэрографом консистенция краски «прямо из банки» в большинстве случаев не годится. Краска должна быть более

жидкой, требуется применение растворителя. Как правило, пропорции для этого следующие: 2 части растворителя на 8 частей краски.

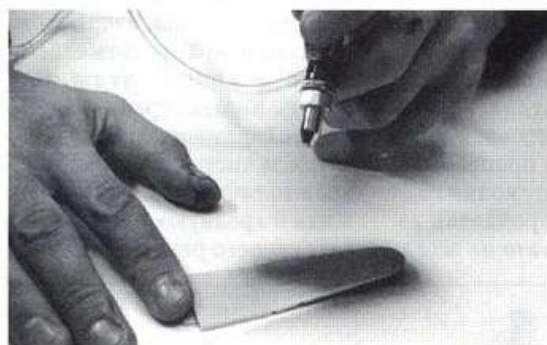
Важно помнить – получить хороший результат сложно, если разводить краску чем-нибудь «инородным» для каждого конкретного типа краски. «Нитру» не разводят спиртом,

акриловую эмаль бензином и так далее. Существует масса хитростей, но, не вдаваясь в подробности, можно посоветовать пользоваться, если это предусмотрено, фирменными растворителями.

В противном случае есть риск, что окрашенная поверхность будет шероховатой и легко облезет после прикоснове-



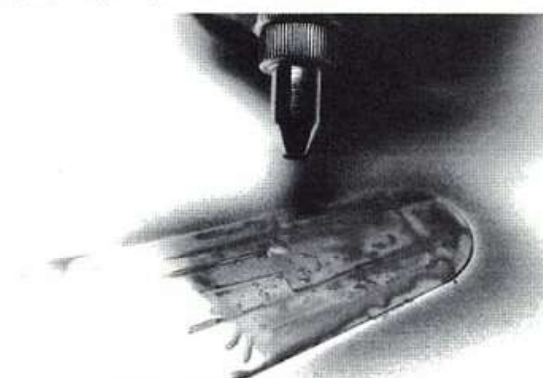
Пример НЕПРАВИЛЬНОЙ работы: задержка движения руки с аэрографом на одном месте влечёт за собой появление подтёков краски



Правильно разведённая краска равномерно слоями наносится на поверхность, рука с аэрографом при этом должна совершать плавные возвратно-поступательные движения.



Пример нанесения размытого камуфляжа. Сначала наносится контур, а потом закрашивается середина.



Пример НЕПРАВИЛЬНОЙ работы: слишком жидкая краска не укрывает поверхность и воздух разгоняет краску каплями.



Для получения чётких резких границ перед нанесением следующего слоя краски используется специальный модельный скотч.



Пример нанесения мелких пятен камуфляжа. Маска с отверстиями должна находиться на небольшом расстоянии от окрашиваемой поверхности.

нашуметь красками. И не забывайте, что поверхность перед покраской нужно загрунтовать специальной грунтовкой или, скажем, серебристой краской. Это обеспечит более прочное и качественное покрытие, да и краска не будет собираться каплями на поверхности (акрил, например, не всегда хорошо смачивает поверхность пластика).

ПРИСТУПИМ

После того, как всё готово к работе, можно заливать в резервуар аэрографа краску, включать компрессор и вперёд. Теперь может случиться всякое. Опишем случаи, наиболее часто встречающиеся в работе.

Краска выходит из сопла даже при ненажатой клавише, причина – в регулировке длины иглы. Кончик иглы неплотно перекрывает отверстие, и краска вытягивается наружу потоком воздуха. Нужно просто слить краску и сделать иглу немного длиннее (выкрутив её на несколько оборотов из толкателя).

Следующей неприятной ситуацией может стать пузырение краски в резервуаре при включенной подаче воздуха. Это происходит из-за того, что воздух попадает в канал, по которому поступает краска. Для предотвращения такого эффекта нужно как можно плотнее закручивать бронзовое сопло, следить за состоянием фторопластовой прокладки в резьбовом соединении сопла с корпусом, а также отрегулировать подачу воздуха поворотом внешнего сопла (большая хромированная насадка). Во время работы следите за положением руки с аэрографом, при неосторожном наклоне в сторону краска может просто протечь из резервуара. Со вре-

менем, приобретя некоторый опыт, можно избежать подобных мелких неприятностей, но забывать об элементарных правилах – нельзя. Итак, настроив нужную ширину факела распыления, можно «давить на гашетку», и «живительный лучик» краски коснётся поверхности вашей модели. Следите, чтобы краска не текла, в этом случае уменьшите её подачу, немного закрутив регулировочный винт хода иглы. Покрыв модель одним цветом, дайте краске хорошенько просохнуть, и только потом можно продолжать работу (переводить декали, наносить маски, накладывать следующий слой). Основной принцип последовательности нанесения цветов – от светлого к тёмному. Например, низ самолёта задувается серо-голубой краской, затем, после нанесения масок на нижнюю поверхность, красятся фюзеляж и верхние поверхности, начиная с более светлого цвета камуфляжа (допустим, серый), и заканчивая самым тёмным цветом (тёмно-зелёным). Более светлый тон на тёмную поверхность наносить не рекомендуется, иначе краска может просвечивать через светлый слой. Существуют ещё некоторые нюансы, связанные с отдельно взятыми цветами. Возьмём красный и фиолетовый. Закрасить каким-либо другим цветом их трудно, через некоторое время они снова проступят на поверхности розоватыми оттенками.

И наоборот, для того, чтобы нанести красный на тёмную поверхность, лучше её предварительно загрунтовать серебристой. При чередовании цветов и оттенков в процессе покраски возникает необходимость прочистки аэрографа. Делать это не всегда

обязательно, особенно если красить по принципу «от светлого к тёмному» и использовать краски на одинаковой основе. После же работы с серебристой, красной, чёрной, синей и фиолетовой красками чистить аэрограф – обязательно.

БЕРЕГИ ОРУЖИЕ

По завершении работы аэрограф требует основательной чистки. Каналы, подающие воздух и краску, очень узкие и легко забиваются остатками засохшей краски. Это может повредить аэрограф и даже его испортить или, во всяком случае, снизить уровень точности работы. Для предварительной очистки можно использовать недорогие «бытовые» растворители (для акрила, скажем, водку или скипидар, в других случаях подойдёт 646-й растворитель или ацетон).

Промывка осуществляется путём наполнения ёмкости изпод краски растворителем и многократного разбрызгивания на какую-нибудь «дежурную» поверхность до полного исчезновения следов колера. Помещение должно быть хорошо проветриваемым!

После чего аэрограф следует полностью разобрать и промыть. В полной чистоте и сухости необходимо содержать иглу, форсунки, канал подачи краски, отверстие резервуара для краски. Очищать детали удобно ватными палочками, смоченными в растворителе. Особенно бережно следует обращаться с иглой, стараясь не погнуть и не затупить её. Помните – кончик иглы, как смерть Кашея, требует к себе самого бережного обращения.

После чистки аэрограф необходимо собрать и лучше положить в «родную» упаковку до следующего раза. При сборке

будьте внимательны, чтобы ничего не потерялось или не осталось «лишних» запчастей.

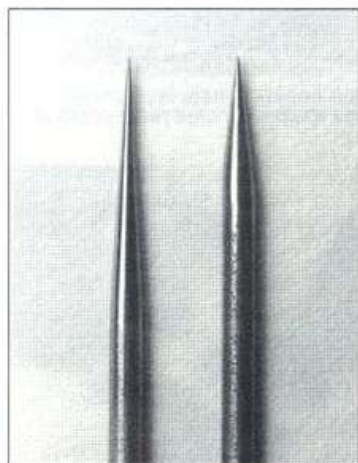
ЦВЕТОМАСКИРОВКА

В большинстве случаев это специальный модельный скотч. Для небольших криволинейных поверхностей можно применять специальные составы, которые не оставляют жирных следов и не отрывают краску. Для получения размытых контуров камуфляжа маски из скотча наклеиваются согласно схеме окраски, и их края по периметру слегка «подрываются», клеятся не вплотную, а с припуском. В этом случае некоторое количество краски попадёт под маску, и чёткой границы не получится.

Мелкие пятна в хаотической последовательности можно наносить через своеобразный трафарет, который нужно держать на небольшом расстоянии (3-5 мм) от поверхности. Арсенал различных приёмов и способов накапливается с приобретением опыта, и у каждого моделиста он свой. Конечно, существуют и более изощрённые методы работы, но основы достижения хорошего результата – от простого к сложному. Терпение и труд всё перетрут.

НЕ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ НА ДОСТИГНУТОМ

С приобретением некоторого опыта работы с аэрографом пора начинать экспериментировать: «играть» давлением, пытаться найти дополнительные настройки. При этом результаты будут самые разнообразные, причём не всегда удачные. Рано или поздно начинает казаться, что все пути изведаны, потенциал аэрографа исчерпан и ничего нового здесь не придумаешь. Можно заду-



Обточенная игла слева, стандартная --- справа.



Кроме иглы, у аэрографа можно модернизировать и конус, сточенный самый наконечник.



Аэрографы в сборе со снятыми насадками. Слева – со стандартной иглой, справа – с доработанной иглой, она заметно выступает из отверстия конуса. Фольга на резьбе позволяет хорошо держаться насадке и без фиксирующего кольца.



Так выглядят самые тонкие линии, полученные стандартным аэрографом (масштаб изображения 1:1).

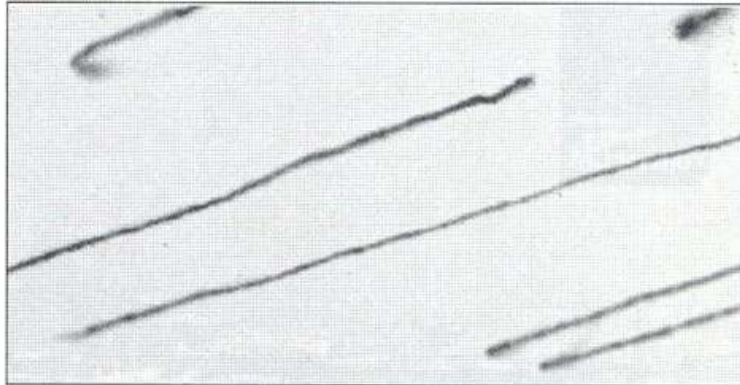
маться о приобретении зарубежного аппарата с более широкими возможностями, кому-то и этих успехов – выше крыши. А если хочется прыгнуть выше головы без лишних затрат, можно прибегнуть к следующему.

Конструктивные особенности «отечественных» и некоторых зарубежных аэрографов схожи, однако внешнее и внутреннее сечения сопла и толщина иглы у «нашего» изделия крупнее, грубее. Поэтому факела распыления диаметром в один миллиметр (как, например, у тамиевского аэрографа в режиме Fine) добиться практически невозможно. В данной ситуации этому препятствует «крупный калибр» распылительного узла (рис. 6) и сам принцип образования факела распыления краски (поток воздуха подхватывает выходящую из отверстия форсунки краску, и факел формируется на некотором удалении от сопла). Но, если немного изменить форму и сечение иглы, регулирующей подачу краски, мы получим другой результат, так как физика процесса образования факела в корне изменится (рис. 7).

Дело в том, что обточенный конец иглы, открывая отверстие для выхода краски, не будет полностью утапливаться внутрь сопла форсунки и останется в струе воздушного потока. Срываемая с торчащего жала краска, смешиваясь с воздухом, сформируется в гораздо более узкий факел распыления, пропорциональный углу заточки самого жала.

Осуществить заточку жала можно с помощью обычного надфиля. Действовать нужно предельно осторожно, равномерно стачивая надфилем металл иглы, постоянно поворачивая её вдоль своей оси. Длина острия увеличивается примерно на 3-4 мм. Сточив «лишний» металл, жало иглы необходимо тщательно отполировать, вращая обрабатываемый участок внутри зажатой пальцами «нулёвки». Неплохо заодно отполировать и конус форсунки.

Имея в распоряжении две разные иглы (стандартную и заточенную), можно вновь пуститься в творческие эксперименты, повышая качество окраски, доводя свои модели до совершенства.



Так выглядят самые тонкие линии, нарисованные модернизированным аэрографом (масштаб изображения 1:1).

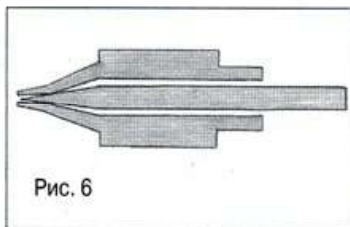


Рис. 6

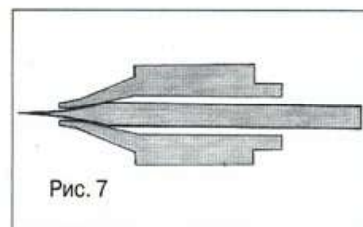


Рис. 7



Модель FW-190D (1:72), покрашенная модернизированным аэрографом. Мелкие пятна камуфляжа на бортах нанесены без использования каких-либо масок.



Модель Me-109K (1:72), покрашенная обычным аэрографом. Мелкие пятна камуфляжа на бортах получились слишком крупно.



СВОБОДНОЕ ПЛАВАНИЕ

Сергей Оконечников
г. Темиртау (Казахстан)
фото автора

ИСТОРИЯ

Утром 24 октября 1944 года линейная эскадра адмирала Куриты, в которую входили сверхлинкоры, вступала в пролив Сан-Бернардино, чтобы, пройдя через него, разбомбить огнём своих восемнадцатидюймовых орудий 7-й флот США. В то же утро американская воздушная разведка обнаружила противника. Сражение началось в 10 часов 20 минут. Первоочередной целью был выбран линкор «Мусаси», выделявшийся среди остальных не только своими размерами, но и необычной для императорского флота светло-серой окраской. В «Мусаси» попало не менее трёх торпед, но он даже не сбавил хода и сохранил своё место в ордере.

В 12.45 последовал второй, а в 13.30 – третий удар по сверхлинкору. «Мусаси», поражённый ещё несколькими торпедами, отстал и накренился на левый борт. Вечером, после ещё двух налётов, «Мусаси» лёг на борт и затонул, унося на дно свыше 1200 матросов и офицеров. Различные источники утверждают, что в него попало от 14 до 20 торпед.

Так погиб один из двух сверхлинкоров императорского флота.

«Ямато» пережил своего «систершипа» ненадолго. 7 апреля 1945 года он будет потоплен в полтора часовом сражении с двумястами торпедонос-

цами и пикировщиками у острова Бономисаки к северу от Окинавы.

ТАМЯ. НАШИ ДНИ

Гордость императорского флота на столе в масштабе 1:350. Даже сомнений быть не могло, что, закладывая серию моделей кораблей, японцы пропустят «Ямато» и «Мусаси». Конечно, 72-тысячтонный, 263-метровый монстр в этом масштабе сильно помельчал, но и в таком виде (длиной 751 мм) внушает уважение, а 525 деталей на 14-ти литниковых рамках превосходного качества заставят задуматься не одного моделиста. Это вам не «звездный» «Кузнецов» со 132 детальками на трёх рамках, при всём уважении к Российскому флоту.

Сразу оговоримся, построенная модель – не просто стендовая. Подготовлена она для выступления на соревнованиях судомоделюстов в классе F4B (по правилам Международной Федерации судомоделюстов НАВИГА). Поэтому при изготовлении пришлось решать довольно сложные задачи, связанные с её «обводнением». В рамках данного издания не будем забывать головы читателей вопросами по креплению двигателей, устройству дейдвудов, вживлению в корпус радиоаппаратуры, герметизации и так далее и тому подобное.

ИТАК, КОРПУС

Монолитный блок из толстого полистирола, классического для японских боевых ко-

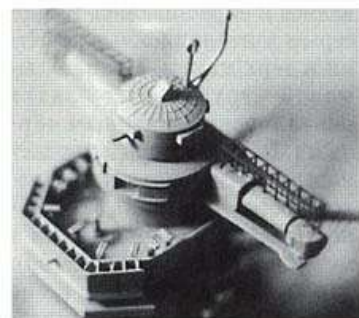
раблей вида: с искривлёнными линиями верхней палубы, «горбом» в средней части и седловатостью, практически не требующей доработок. Так как палуба корабля частично окрашивалась тем же цветом, что и корпус с надстройками, можно порекомендовать клеить её на корпус до покраски. Произвести дальнейшую шпаклёвку всех стыков, тем более что состоящие из двух половинок палубы (разрез по носовой 155-мм башне) между собой имеют довольно заметный технологический стык. Так как данная модель собиралась с как можно большими доработками и, естественно, оснащалась леерным ограждением, то технология окраски палубы вместе с корпусом, с последующим нанесением масок и окраски части палубы под «дерево», не подошла. Пришлось сначала полностью окрашивать корпус (днище и борт соответственно схеме), возиться с леером, а уж затем прилаживать отдельно окрашенную палубу. Так что несколько месяцев корпус стоял полностью окрашенный, пока остальная детализация собиралась и доводилась до ума. Данные в наборе металлические валы подошли к модели вместе с парами «ходовых» винтов, их можно ставить и на стендовую модель, но винты заменить на «копийные» (С8 и С9), как более соответствующие прототипу.

Возможно, кому-то будет интересно также довести свой корабль до ума, оснастив его деталями собственного изго-

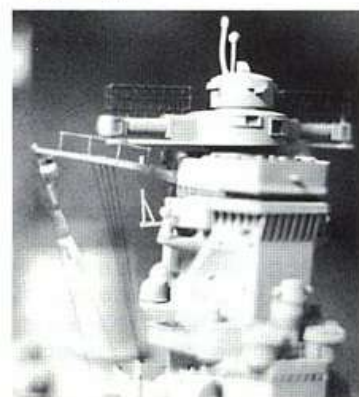
товления, или набить его фототравлёнкой, то есть сделать то, что почему-то называется «супердетализировкой». Для судомоделюстов, имеющих дело с моделями полностью собственного изготовления, это слово имеет несколько другой смысл. Для тех же, кто клеит пластик из коробок, наверно, небольшие доработки не помещают в сборке этой модели. Например, то же изготовление леерного ограждения имеет несколько видов (не будем брать в расчёт тянутый литник). Самый, наверно, простой (но не дешёвый) – приклеить фототравлённые леера. Конечно, качество восприятия плоских лееров хуже, чем объёмных, сделанных из нитей или проволоки. Очень трудоёмок метод пайки. Сначала разбивается место под леерные стойки, сверлятся отверстия (в нашем случае в М 1:350 – диаметр 0,2), вставляются кусочки проволоки и к ним припаивается проволока (диаметром 0,1) горизонтального ограждения. Способ очень трудоёмкий и... неблагодарный, так как малейшее неосторожное касание, и вся натяжка превращается в сплошные «волны», и никакие пинцеты здесь не помогут. На данной модели леер сделан способом, имеющим много вариаций, но более практичным. На готовые по размеру стойки, вставленные в высверленные гнезда, клеятся на «суперклей» синтетические нитки. Возни, конечно, тоже хватает, но зато потом с ними можно легко работать и не бояться случайных касаний. В



Брашпиль с якорной цепью



Вид на ходовой мостик



Дальномер с радаром (тип 21)



Mitsubishi F1M2 со сложенными крыльями



Aichi в воротах ангара



Катапульта с установленным на ней Mitsubishi

собранном виде леерное ограждение представляет собой довольно жёсткую конструкцию, выдержавшую многолетнюю эксплуатацию модели на открытой воде.

РУБКА

Сборка рубки не представляет особых трудностей, все детали прекрасно стыкуются между собой. Конечно, кое-какие швы подлежат шпаклёвке и дальнейшей зачистке. Основная масса надстройки уже вылита целиком с кормовой частью палубы. Возможно, это и облегчит кому-то сборку, но, скорее всего, это самый большой минус тамбовских кораблей, так как покраска палубы и основной надстройки (естественно, в разные цвета) превращается в сплошное мучение с наложением масок и задувкой аэрографом самых недоступных для него мест. Специфика сборки модели такова, что прежде чем установить что-либо на своё место, надо думать, как потом (или сначала) это красить при большом количестве мелких деталей (не забывайте 1:350), окрашиваемых в разные цвета. Когда дело касается монолитных элементов, окраска может испортить жизнь не одному моделисту. Чего стоят, например, камуфлированные ломаные полосы «Тирпица» или «Миссури», нанесённые не только на борта, но и башни орудий с надстройками. Хорошо собирать танк или автомобиль, окрашенный одним цветом. Как было сказано: «Сначала клей и крась, или крась, а потом клей – кому как нравится». Здесь такой фокус не проходит. Сначала только покраска каждого элемента в отдельности – потом сборка.

ОСНОВНАЯ НАДСТРОЙКА

Естественно, все вентиляционные решётки – долой. Все заготовки F19, F23, F27, F28, D39 пусть так заготовками на литниках и остаются. В местах

их установки, а также на носовой рубке, площадке прожекторов, за трубой, кормовой надстройке вырезаются соответствующих размеров проёмы. Так как толщина литника намного превышает масштабную, с обратной стороны в районе кромок счищается весь лишний полистирол до толщины 0,1-0,2 мм. Судя по фотографиям, вентиляционные решётки прикрывались довольно мощными колосниками, поэтому для имитации внутри вклеиваются вначале кусочки проволоки 0,2 мм, а затем накладывается тонкая металлическая сетка. В отсутствие чертежа количеством и формой решёток можно руководствоваться с тех же литниковых деталей.

Дальнейшей переделке подвержена труба. Основной недостаток – опять же портящий модели кораблей – полностью залитая деталь верхнего козырька газоходов. С них также снимается слой пластмассы внутри детали, с последующей обработкой каждой ячейки решётки. Полностью пошли в отход катапульти. Также залитые в пластик две массивные балки явно портили вид квартердека. Ну что ж, оставим в стороне «травлёнку» от «Эдварда» и ручками-ручками... В общем, через некоторое время две пятисантиметровые катапульти были спаяны. Естественно, калибр якорной цепи больше, чем калибр стопорной. Немногочисленные двери (точнее, полное их отсутствие) также изготовлены из металла (латунь) с пайкой петель и кругом механизма задривания. Убраны и сделаны заново небольшие антенны (деталь H5). Конечно, радары (J8) сделаны с дальномеров и спаяны из плоской сетки (радар «тип 21», установленный на линкор в мае 1944 года). Наверное, кому-то и было бы интересно изготовление этих дельных вещей, и можно описать изготовление всех вспомогательных

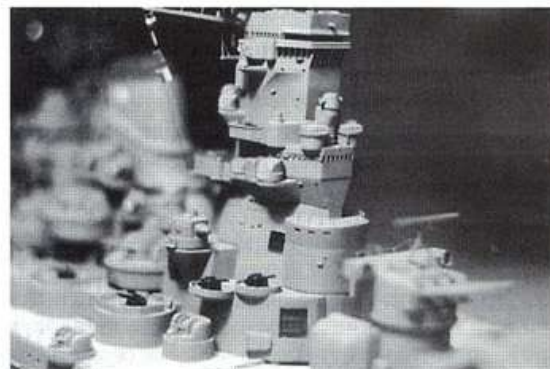
формовок и кондукторов, но... Во-первых, всё это частично описано и показано в литературе для моделистов. А во-вторых, для большинства читателей вряд ли приемлемо возиться с одной моделью столько времени, тем более – большинство деталей вполне прилично-го качества.

Не обошлось без доработок некоторых пластиковых «вещей». Так, отражающий козырёк на ходовой рубке (E39) доведён до приемлемой толщины, а заодно и поддерживающие его косынки. То же самое с трапами на главной надстройке, они непомерно толстые. Мачта, антенна на 155-мм орудиях, сами стволы орудий заметно «похудели». Стволы главного калибра отторцованы и высверлены диаметром 1,3 мм. На ходовом мостике целая гирлянда биноклей доработана, на голые штырьки посажены кусочки двоянной проволоки. Все выюшки с намотанными нитками имитации тросов. Башни главного калибра, противоминной артиллерии и зенитных орудий дооснащены леерным ограждением. В глазницы дальномеров и окна ходовой рубки вставлены «стёкла» – кусочки прозрачной плёнки.

Отдельно об авиационном вооружении. Пришлось положить голову, как складывались крылья на Mitsubishi F1M2 (Pete), так как специальной литературы по морской авиации японских ВМС не нашёл, а чертёж даёт приблизительную схему. В итоге получилась довольно забавная конструкция с подкошенными крыльями и торчащими поплавками гидросамолёта. Здоровенный Aichi (Jake) со сложенными крыльями никак не хотел помещаться в открытые ворота ангара, пришлось на пару миллиметров укоротить среднюю часть крыла. На самолётах заменены фонари кусочками полированного оргстекла. Установлены пропеллеры из листовой меди.



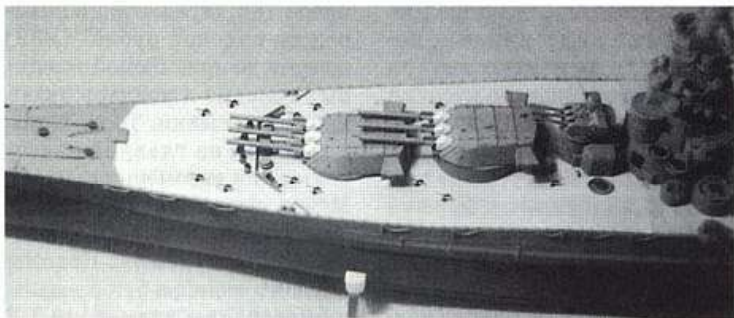
Труба с эмблемой и вид на батарейную палубу



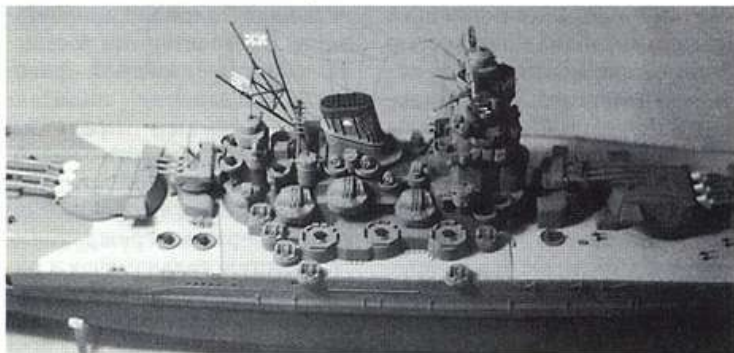
Боевая рубка



Вид на кормовую часть



Носовые башни главного калибра



Основная надстройка

Для того, чтобы самолёты не свалились с тележек, вся конструкция (самолёт, подставка, тележка) посажена на единый штырь из стальной проволоки и вставлена в палубу.

ОКРАСКА

ТАМИЯ предлагает окрашивать свои сверхлинкоры Neutral Grey (XF-53), хотя, судя по описанию боя с потоплением «Мусаси», он, наверное, единственный корабль с такой светлой окраской. Все другие японские корабли окрашивались «серой корабельной краской» (15% чёрного пигмента, 75% белого, 6% коричневого, 4% голубого) и выглядели достаточно тёмными. Днище – Hull Red (XF-9), на настоящих кораблях – красно-коричневое (20% красного, 65% коричневого, 10% чёрного, 5% белого). Делая маленькое отступление, надо сказать, что, судя по всему, с данными по окраске у Тамии не всё в порядке. Не знаю, как обстоит дело с цветовой гаммой по БТТ и авиации, но если красить корабль, строго придерживаясь инструкции, то модели получаются довольно тёмными. Это относит-

ся ко всем «парходам» в 350-м масштабе: от «Принца Уэльского» до «Нью-Джерси». При общем мнении, что модель на стенде должна выглядеть на полтона светлее, например, тот же «Тирпиц» от Ревелл по покраске выглядит куда симпатичнее. Конечно, на цвет – товарищей нет, но в данных по камуфляжу кораблей у фирмы вообще большой пробел. Здесь без специальной литературы делать нечего. Тот же «Тирпиц», данный на схеме только с одного правого борта и то с огрехами. Цвет палубы Deck Tan (XF-55) вообще мало кого устраивает. Так что советовать в выборе оттенков красок тяжело, всё равно каждый красит по-своему. Единственное, кто собрался экспериментировать с цветом, не надо перебарщивать. Модель может и должна казаться поярче, но боевой корабль не прогулочная яхта, цветовая гамма должна быть более сдержанной. Кстати, во время покраски обнаружился ещё один маленький грешок Тамии. В противовес статье, что оттенок тамиевской эмали от серии не меняется (СМ №18, «О покраске и покрывае», –

прим. ред.), надо сказать, что оказывается – меняется. Это стало заметно при окраске больших (по модельным меркам) площадей. После того, как на корпус была израсходована в несколько слоёв одна баночка, эмаль из другой баночки, купленной в другое время и в другом месте, оказалась чуть светлее предыдущей. Так что кто будет красить метро-ый «Энтерпрайз», сливайте 3-4 баночки краски в одну ёмкость, так, на всякий случай. Окраска производилась эмалью, так как акрил оказался не стоек к воде, точнее, к веществам, в ней содержащимся. Хлорка бассейна и мазут наших водоёмов превратили «акриловый» корпус в блёклое подобие «нейтрального серого». Вернёмся к нашему линкору. После того как определились с краской, способ её нанесения однозначно – распылением из аэрографа. Вообще непонятно, как можно потратить столько средств на модель, краску, литературу, времени на постройку и сборку, а затем всё это красить кистью! Тем более что на таких обширных плоскостях, как корпус корабля, даже с аэрографом приходится повозиться, добиваясь однородности нанесения краски. Предварительно вся поверхность пластика была обработана абразивной губкой Hermes, что обеспечивало наилучшую адгезию краски. Так, за время покраски и нанесения большого количества масок, отставания слоя краски не было. Опять же надо заметить, что тамиевский скотч оказался вещь с определённым сроком годности. Если катушка скотча пролежала открытой более трёх лет, он (скотч), бывает, сдирает краску с любой подготовленной поверхности. Как было сказано выше, много возни было при окраске надстройки. Практически каждый элемент приходилось красить отдельно. Если собрать сразу в единое целое все эти автоматы, дальномёры, посты управления и так далее, набивка надстройки настолько плотная, что подлезть в каждый уголок факелом аэрографа весьма проблематично. При сложной конфигурации рубок и пулёмёт-

ных гнёзд, вылитых заодно с палубой, вначале производилась окраска серым цветом, затем наложение масок на все выступающие элементы, а потом окраска самой палубы «под дерево». Отдельно закрывались и окрашивались тёмно-серым вентиляционные решётки и верх мачты. Колпак дымовой трубы был задут ревелловским матовым чёрным (Matt 9), который придаёт поверхности некоторую шероховатость – имитация закопчённости сажей. Якорные цепи – металлический серый (XF-56). Все самолёты – согласно схеме сборки, с нанесением декалей. Декаль с названием корабля, нанесённая на корме алфавитом хирагана, покрыта слоем матового лака, так же как и «хризантема» на трубе. Хотя эта эмблема должна быть только на «Ямато» во время его последней операции «Тен-Ичиго» (Небеса-1), с которой он ушёл под воду во время самоубийственной атаки под Окинавой. Но уж больно декаль пришлась к месту, и здесь я немного погрешил против истины.

ФИНИШ

Дополняют окончательную доводку модели растяжки антенн и фалы с флагами. Основные флаги взяты из прилагающегося набора. Сигнальные – из Ревелл. Набор символов (JGBA) обозначает кодовое название «Мусаси».

Ну вот, в общем-то, и всё. Точнее, теперь всё это на подставку и под колпак из оргстекла. Модель, конечно, не проста в сборке и окраске, но в 350-м масштабе смотрится намного выигрышней, чем «клопы» в М 1:600-700, и имеет огромный потенциал для собственных доработок. Для «особо буйных» можно посоветовать набрать деревянный настил палубы и полностью перепаять зенитную артиллерию, не забывая о клёпаных соединениях наружной обшивки корпуса. От ТАМИЯ хотелось бы дождаться продолжения серии линкоров, где, в конце концов, все эти «Алабамы», «Нельсоны», «Нагато» и так далее, и так далее, и так далее.

МАТЕРИАЛЫ

МОДЕЛЬ: Tamiya (78004) Musashi

МАТЕРИАЛЫ: алкидные Tamiya X10, X12, XF9, XF11, XF12, XF53, XF55, XF56, XF63, XF2, XF25

ЛИТЕРАТУРА: Skuiski J. The battleship Yamato; Tamiya. Random Japanese Warship details

ВОЗВРАЩЕНИЕ В ПЁРЛ ХАРБОР

Студия Industrial Light & Magic впускает корреспондента американского журнала Криса Эпполда за кулисы одного из самых зрелищных фильмов о Второй Мировой войне.

ДЛЯ ФИЛЬМА «Пёрл Харбор» компания Джорджа Лукаса Industrial Light & Magic создала модели к сценам событий декабря 1941 года, когда Япония атаковала Соединённые Штаты и втянула их во Вторую Мировую войну. Съёмки потребовали создания модели линкора «Западная Вирджиния» в масштабе 1:20, масштабных самолётов, зданий и даже целого промышленного района Токио для съёмки рейда Дулиттла.

Майкл Линч, ведущий специалист ILM по моделям для «Пёрл Харбор», рассказывает FSM, как воссоздавался «день позора».

— Обычно проходит несколько недель с момента обсуждения проекта до начала создания моделей, — говорит Майкл. — Это время используется для поиска и приобретения материалов; после чего начинается работа. Мы здесь всегда очень заняты, не менее восьми часов в день. На ILM одновременно идёт 4-5 проектов (фильмов), и для создания моделей к «Пёрл Харбор» были выделены 40 человек.

— Я создавал чертежи из прорисовок, передаваемых мне художественным редактором проекта. Крупнейшей из пост-

роенных нами моделей был линкор в масштабе 1:20 — около 9 метров длиной. Мы учитывали каждую деталь, вплоть до заклёпок. Конечно, модель не на сто процентов точна, так как создание каждого корабля (из «Линейки линкоров») было бы слишком дорогим мероприятием. Для этого были изготовлены сменные детали. Мачты-треноги, например, требовалось заменить решётчатыми мачтами.

Детали вроде орудий «Оклахомы» были тщательно проработаны.

— Чертежи для создания моделей мы получили непосредственно от ВМФ США, — говорит Майкл. — В них было всё, точно в масштабе — шпангоуты, корпус, всё. В своей работе мы использовали почти две мили тика для палуб!

В роковой день, показанный в фильме, японская атака на спящий гавайский порт была совершенно внезапной. Всего за 1 час 45 минут были потоплены или повреждены 18 американских боевых кораблей, уничтожены 188 самолётов и убиты 2403 человека (почти половина из них погибла, когда взорвался линкор «Аризона»). Для моделирования нанесённых повреждений, кото-

рые при этом не должны мешать модели при дальнейших съёмках, ILM специально создавала дополнительные элементы, которые могли быть позже заменены.

— Вы должны быть осторожны, приступая к работе с пиротехникой, — говорит Майкл. — Если что-то пошло не так при первой съёмке, вы должны быть готовы повторить сцену снова, а часто и в третий раз. Нередко мы делали модели, зная, что их жизнь будет недолгой — такова природа дела. Мы делали авиационный ангар в 1:6, чтобы его взорвать, мачты-треноги в 1:6 (пятиметро-

В дополнение к моделям кораблей ILM создала также модель В-25 в масштабе 1:6, которую вы видите в фильме, когда она разбивается на берегу Китая.

— Сцена требовала воспроизведения эффектов скольжения и смятия, что было принято в расчёт при конструировании модели. Для деталей модели, которые требовалось показать разорванными и разрушенными при падении, использовалась толстая фольга, — говорит Майкл.

Кроме того, была сделана в масштабе 1:3 огромная передняя часть немецкого бомбарди-



Дэвид Мерфи наносит тиковую облицовку на палубу модели. Тик нарезан лазером, независимо от волокон, используются полосуки шириной 3/16 дюйма (примерно 4.8 мм). Это придаёт крупномасштабной палубе натуральный вид.

вые), и практически полный корпус «Аризоны» для подводных съёмок попадания торпед.

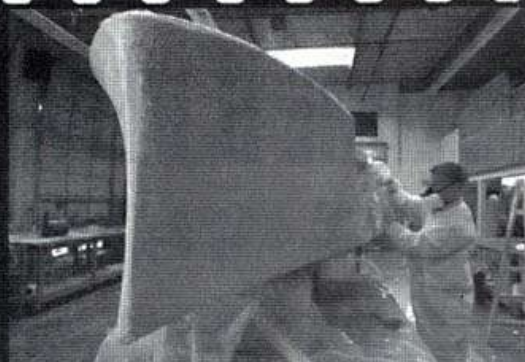
Обычно для окраски и тонирования моделей используются латексные краски, но если модель используется для пиротехники, её покрывают автомобильными красками из-за характеристик при горении. Однако основа из латексной краски позволяет нам использовать спирт для «капельного старения» или нанесения сажи. Поэтому, если требуется очистить модель для показа после съёмок, это — легко.

ровщика «Хейнкель», требовавшаяся для пиротехников. Большой масштаб помог группе спецэффектов сделать взрывы более реалистичными.

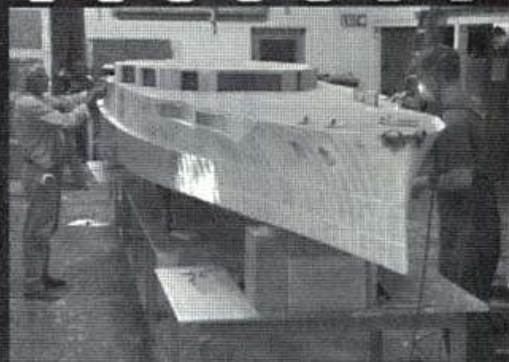
В то время, когда писалась эта статья, модели «Пёрл Харбора» восстанавливались после «боевых повреждений» как предмет гордости создателей фильма. Отдельная благодарность Н.Ямамото (ILM) и Э.Вольф (Disney) за их помощь в написании статьи.



«Кейты» над Пёрлом: Фильм показывает больше чем просто масштабные модели и компьютерные изображения. Во время съёмок на Гавайях посетителей линкора «Миссури» развлекали пролёты самолётов Второй Мировой войны.



Дэвид Фолджер «лепит» корпус «Западной Вирджинии» из уретановой пены. Из-за кривизны корпуса требуется тонкая доводка. Прямая центральная часть корпуса сделана из дерева.



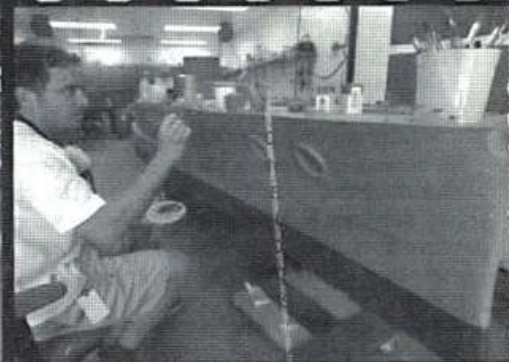
Роберт Эдвардс (слева) наносит полистирольные полоски-шпангоуты. Поверх шпангоутов наносится автомобильная шпаклёвка, после чего корпус шлифуется.



Вид с кормы на «Оклахому» перед покраской и тонированием. Майкл Линч говорит, что работа в проекте была ему приятна, и это позволило сделать её правильно.



Джефф Брюэр осматривает детали (от якорей до пожарных гидрантов), которые ILM добавит на корабль. Для создания копий деталей используется литьё термопластичной смеси в силиконовые формы.



Стив Валтон начинает процесс тонирования корпуса корабля. Наносится всё, от ржавчины до моллюсков.



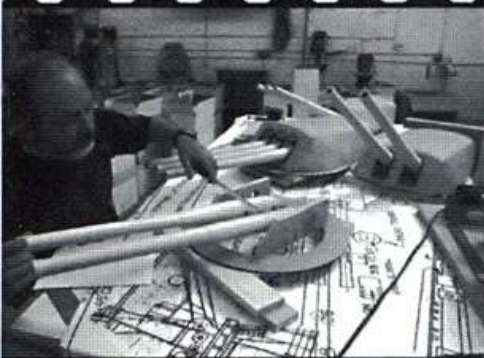
Голубой экран позади взрывающейся модели даёт возможность группе спецэффектов наложить макет в 1:6 на «живую» съёмку.



Видите султана из обломков, появившийся сверху? В фильме в этот момент вы увидите падающую «цифровую бомбу», удар которой и создаёт эту струю обломков.



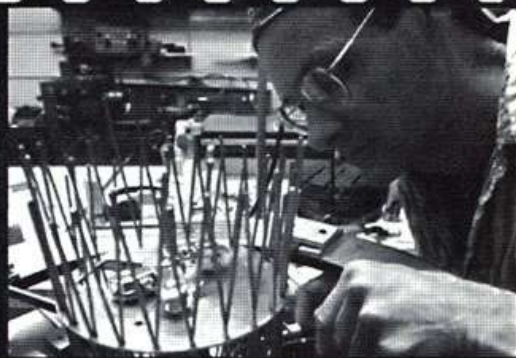
Режиссёры по эффектам Эд Брюинг и Эд Хирш осматривают здание после взрыва в третий раз.



Чарльз Бейли работает над увеличенными чертежами для создания двухпушечных башен «Оклахомы», которые должны действовать.



Тони Пресадо крепит пожарные планги на переднюю надстройку «Оклахомы». Обратите внимание на реалистичность тиковой облицовки, нарезанной под разными углами к волкам.



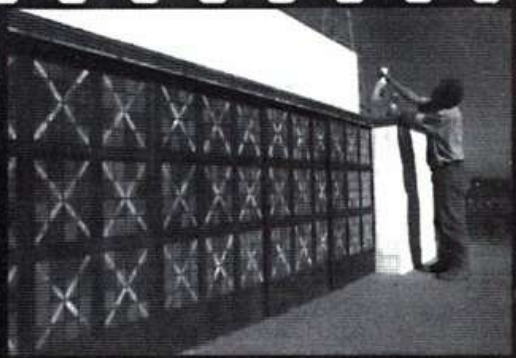
Эбен Стормквист паяет медную проволоку для гиперболической антенны. Построенные непосредственно по чертежам ВМС, решётчатые мачты позволяли попадающим в них снарядам проходить насквозь без подрыва.



Брайан Деве изготавливает маски 14-дюймовых орудий. Они вылепливаются из слоёв тёмной резины – это трудно воспроизвести в масштабе.



Основная работа Дэвида Фолджера – создание спасательных шлюпок. Здесь он наносит тиковое покрытие палубы и другие мелкие детали. Обратите внимание на ассортимент красок и инструментов на заднем плане.



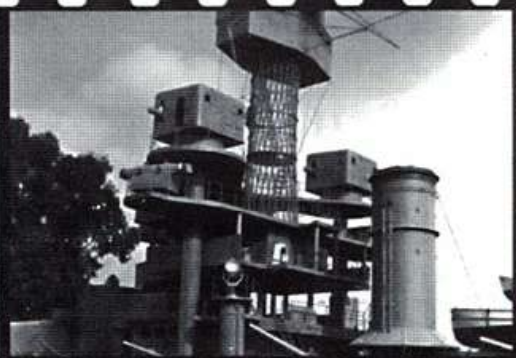
Майкл Линч «старит» ангар 54, построенный в масштабе 1:6. Модель требует предельной аккуратности, так как должна выглядеть как реальное сооружение.



Модель «Аризоны» во время съёмок сверху, позже «цифровые актёры» создадут впечатление вида с самолёта.

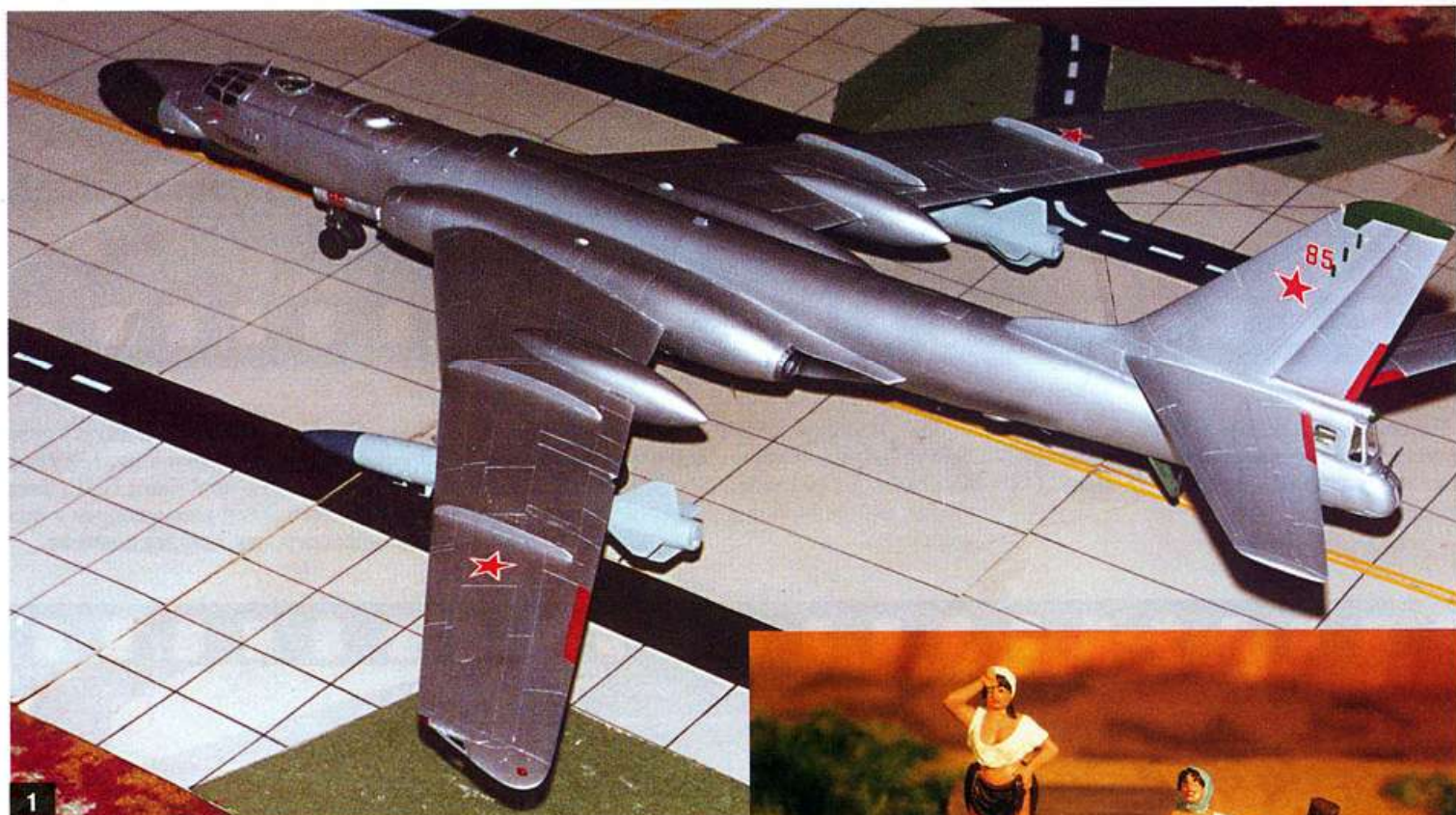


Индустриальный комплекс в масштабе 1:8, цель в Токио для рейда Дулиттла.



Надстройка «Западной Вирджинии» в ожидании установки дымовых бомб. Верхние элементы модели сделаны съёмными, чтобы воспроизвести несколько кораблей.

ГАЛЕРЕЯ — это фотографии ваших моделей. Высылайте нам фотографии своих работ, отпечатки должны быть на ГЛЯНЦЕВОЙ бумаге. 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. Наш адрес: 630079, Новосибирск, а/я 74



1. «Очередное моё творение»

Ту-16К-10-26, масштаб 1:48, «САМтрест».
Купил две модели Trumpeter Ту-16 в М 1:72 и, посмотрев на это безобразие, решил сделать свою модель и в своем масштабе, вернее вернуться к ней, т.к. начал её делать лет 5 назад. Сделал хвост, стабилизаторы и забросил, но то, что сделал Trumpeter и наши дилеры, которые резвятся с ценами на этот пластмассовый хлам, подвигло меня на этот «подвиг».
Виктор Пукалов, г. Сочи

2. «Прачки»

Масштаб 1:35, фигурки — набор из эпоксидной смолы.
Мстислав Неудачин, г. Ангарск

3. «Первый экземпляр»

МиГ-23 (23-11/1). Прототип находится в музее авиации в Монино. Модель Academy М 1:72, немного удлинена носовая часть, заново изготовлен конус, удалён «зуб» с крыла, изменена форма киля, стабилизаторы и киль смещены вперёд. Добавлены «мелочи» (ПВД, датчики угла сноса, интерьер кабины, двигатель). Окрашена обычной НЦ-эмалью.
Павел Гинзула, 38 лет, г. Снежинск

4. «SdKfz(8Rad)232»

9-я танковая дивизия SS, Нормандия, 1944г.
Модель Tamiya, М 1:35.
Роман Макрушин, 26 лет, г. Обнинск

5. «Мне б такую!»

Модель Tamiya, М 1:24.
Михаил Прокопец, г. Новокузнецк

6. «Т-90»

Конверсия драгоновского Т-72Б с использованием самодельных деталей из полистирола, «эпоксидки» и медной проволоки.
Зенитная пулемётная установка взята из набора Т-80 УД (Скиф) и соответствующим образом переделана.
Алексей Сергеев, 29 лет, Клуб ИТСМ «Панцирь», г. Киров

7. «22 июня 1941г.»

Танки ОТ-26 и PzI (командирский), Звезда, М 1:35.
Фигурки — конверсия ICM (Операция «Барбаросса»).
Фрагмент большой диорамы, на котором представлен драматичный момент начала войны. Хотелось показать внезапность удара, мощь немцев, превосходство в технике, нашу начальную растерянность.
Мост самодельный из пластика, дно обмелевшей реки залил силикатным клеем.
Алексей Сарожинский, 29 лет, г. Киев

8. «Немецкий железнодорожный истребитель танков»

Самоделка, пластик, М 1:35.
Сергей Фёдоров, г. Москва

9. «Морской ястреб»

Противолодочный вертолёт «Си Хок» SH-60B (Italeri, М 1:72) на лифте авианосца типа Forrestal. Глубокая конверсия: доработан фюзеляж, винты, а вся мелочёвка сделана «с нуля».
С.П. Самутин, 30 лет, г. Северодвинск, Архангельской обл.





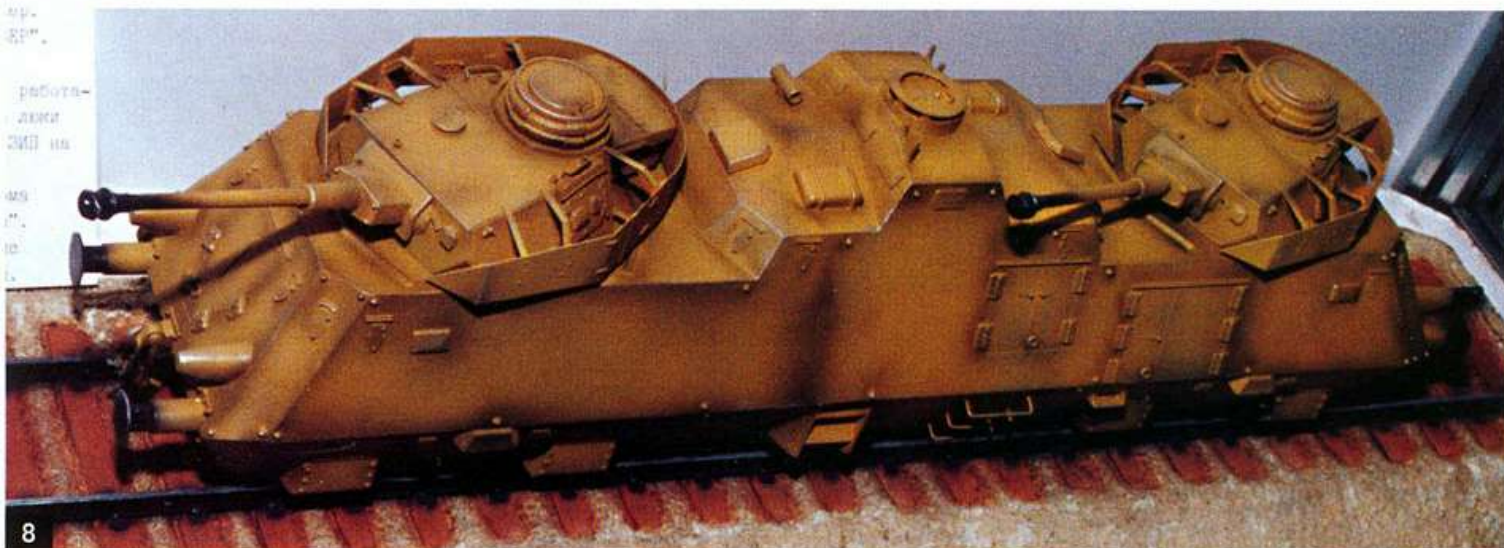
5



6



7



8



9

ФОТОПАРАД – это фотографии реальных объектов моделирования, присланные в наш адрес. Отпечатки должны быть на ГЛЯНЦЕВОЙ бумаге. Каждый снимок снабдите информацией: описание объекта, его местонахождение, 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.



Ка-32А1, номер RA-31072. Один из двух вертолётов стоящих на круглосуточном дежурстве Москвы.



Ка-32А2. Его задачи: борьба с преступностью, поиск угнанных автомобилей, штурм зданий, ночное патрулирование города



Во-105. Этот вертолёт практически ежедневно совершает 10-15 вылетов на ДТП



БК-117 МЧС России. Это единственный такой вертолёт, который есть у МЧС России. Иногда он замещает Во-105 на время регламентных работ



Ми-8, номер RA-22948. Аэросъёмка. Позже этот вертолёт был перекрашен в бело-голубой цвет а ля Аэрофлот



Вертолёт Ми-8, комфортабельный, пассажирский вариант АЭРО-ТАКСИ

Пишу вам второй раз и хочу рассказать о применении вертолётов в г. Москве.

В 1993 году была создана вертолётная служба УГПС г. Москвы, в которую вошли два вертолёта Камов-32А1. Один из двух вертолётов стоит на круглосуточном дежурстве в аэропорту «Быково», готовый подняться в воздух по первому сигналу о пожаре днём и ночью. Причём вертолёты вылетают только тогда, когда пожару присвоен 5 уровень сложности (последний). Кроме тушения пожаров, вертолёты участвуют в показательных (демонстрационных) полётах и раз-

личных учениях с использованием транспортных кабин. В 1995 году создаётся вертолётная милиция ГУВД столицы, на вооружении которой находится вертолёт специального назначения Камов-32А2. Он предназначен для поиска и ликвидации преступных групп, охраны территорий, беспарашютного десантирования личного состава спецподразделений, а также для поиска угнанных автомашин и патрульных полётов над городом.

У 15-й городской больницы (район «Выхино») практически ежедневно днём дежурит вертолёт Во-105 либо БК-117.

Вертолёт прилетает из Жуковского (место базирования Центроспаса) где-то в 11.00 утра и приземляется на вертолётную площадку возле больницы.

Здесь же расположен штаб, куда поступают вызовы с места происшествия. С момента поступления сообщения о ДТП и до поднятия вертолёта в воздух проходит не более 3-4 минут.

Прибыв на место, пилот с воздуха выбирает подходящую площадку для посадки. Пострадавших заносят в вертолёт и развозят по больницам в зависимости от повреждений (травм).

В 18.00 вертолёт возвращается в Жуковский.

Иногда можно видеть в небе Москвы Ми-8, который летает на небольшой скорости и высоте. Он производит аэросъёмку и взятие проб воздуха.

Была попытка создания в Москве первого АЭРО-ТАКСИ (Ми-8 Салон), но дальше нескольких полётов дело не пошло.

P.S. Больше пишите о моделях вертолётов.

С уважением,
Евгений Фомин.