

МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ

№8

Супер-
детализировка
модели танка



Урал-375

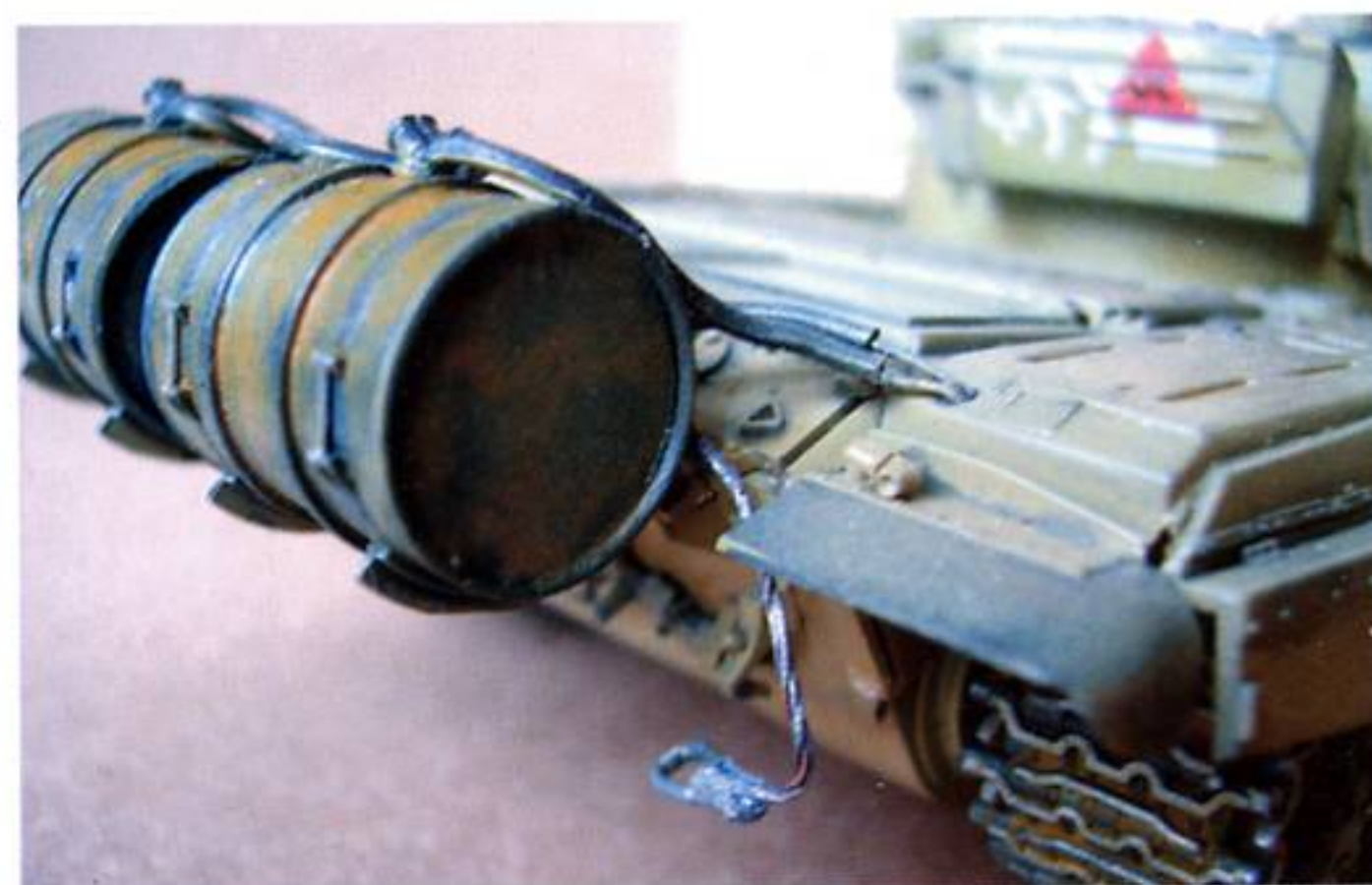
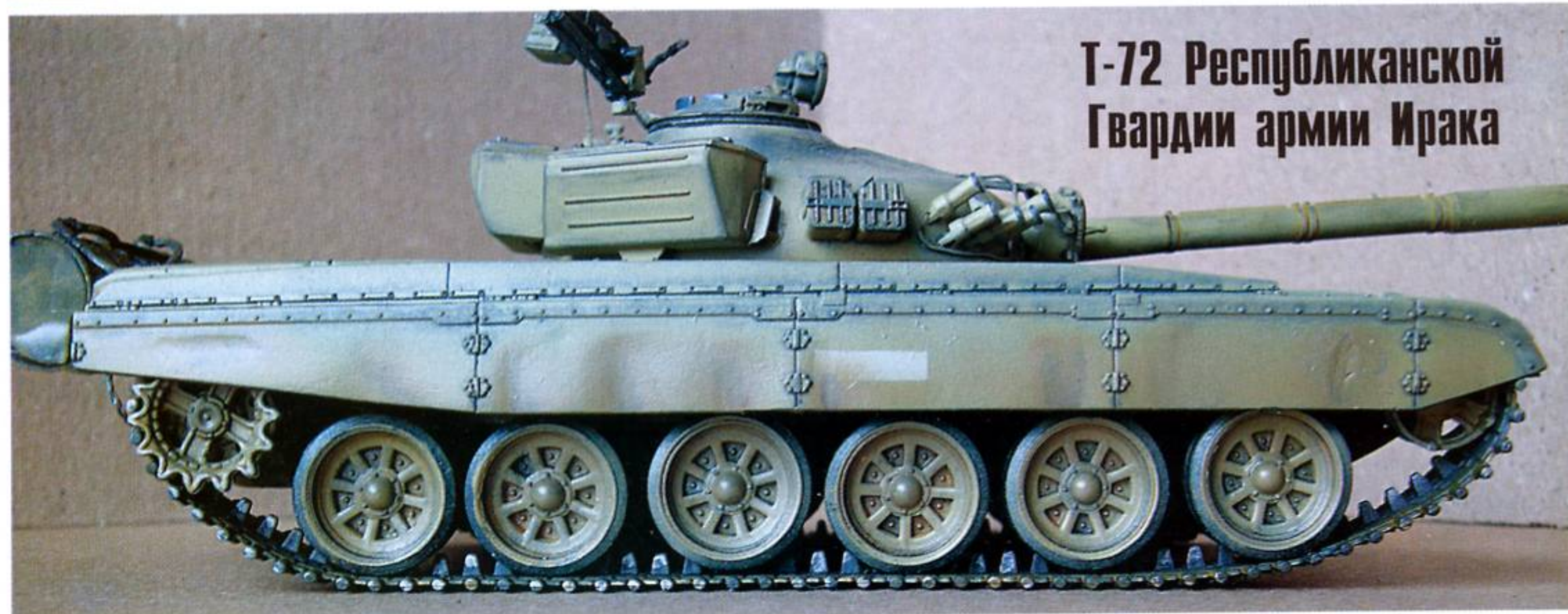
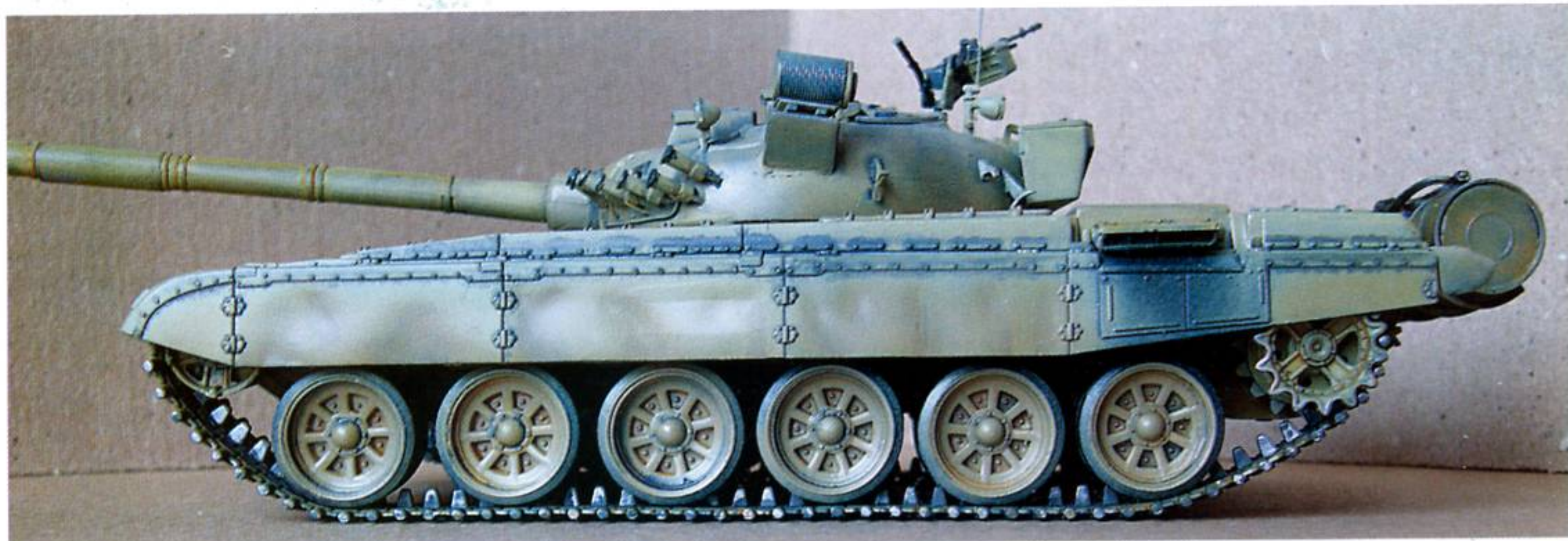


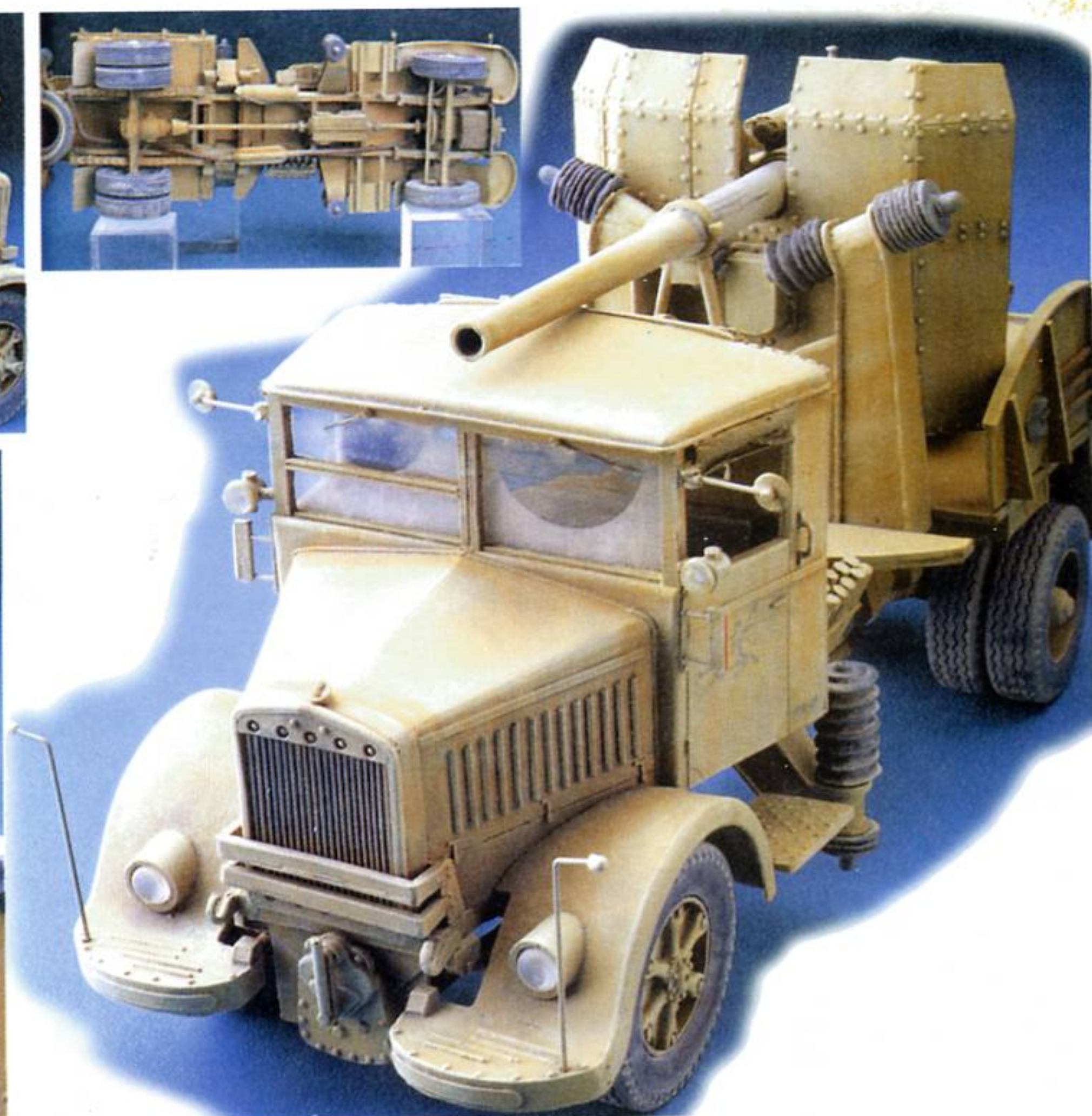
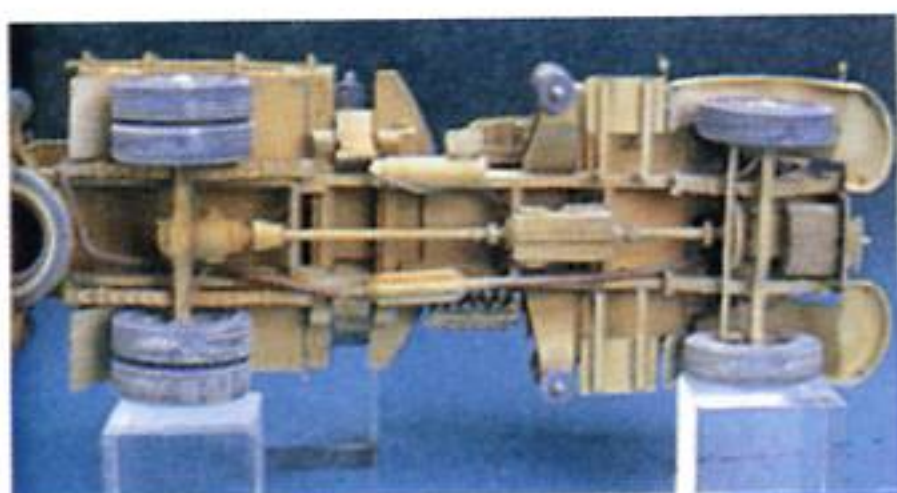
Су-24М

Т-72

армии Ирака







Масштабные Модели №8

апрель 2003 г.

Независимый информационный бюллетень моделлистов-коллекционеров стендовых моделей

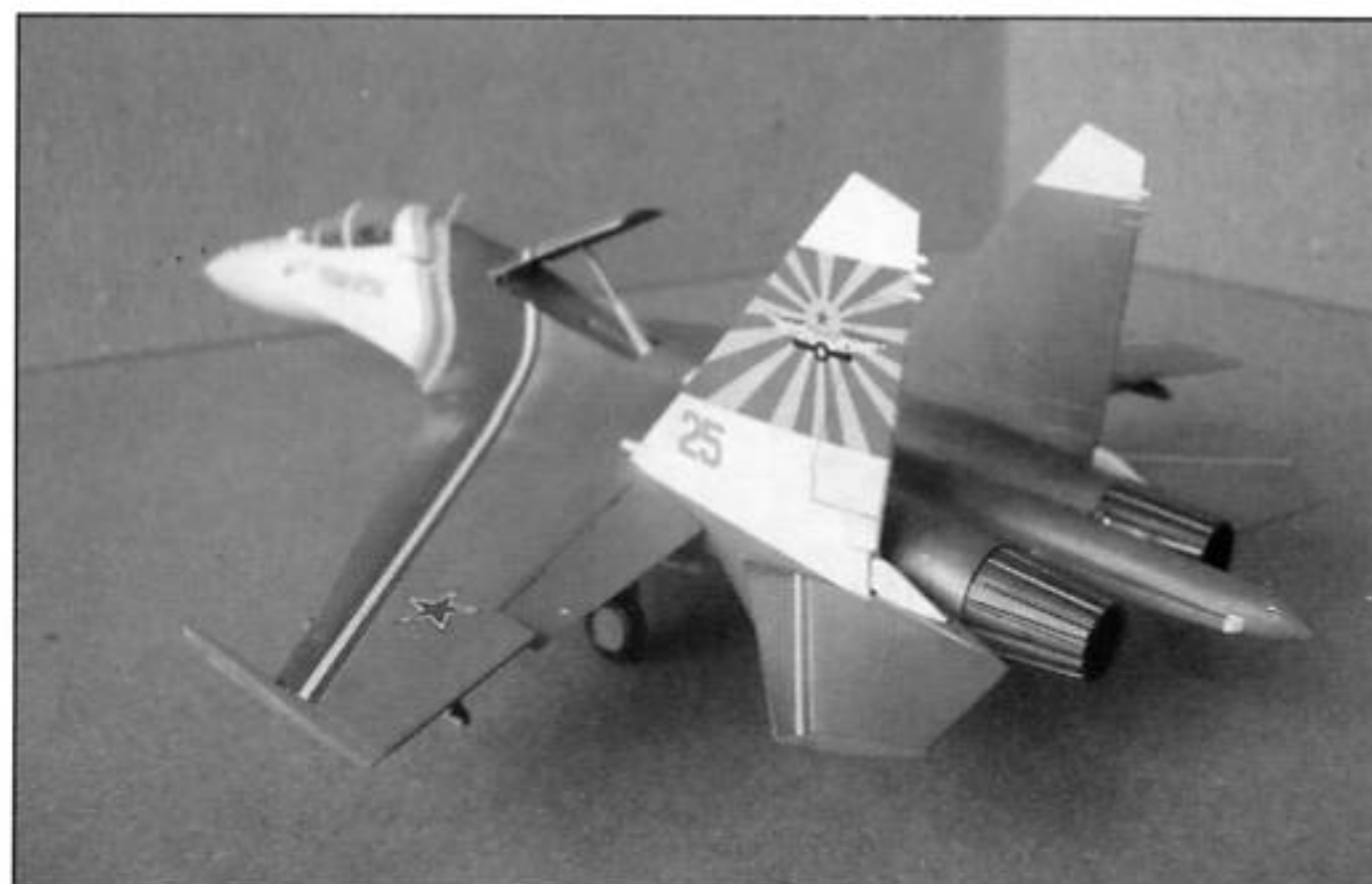
В этом номере:

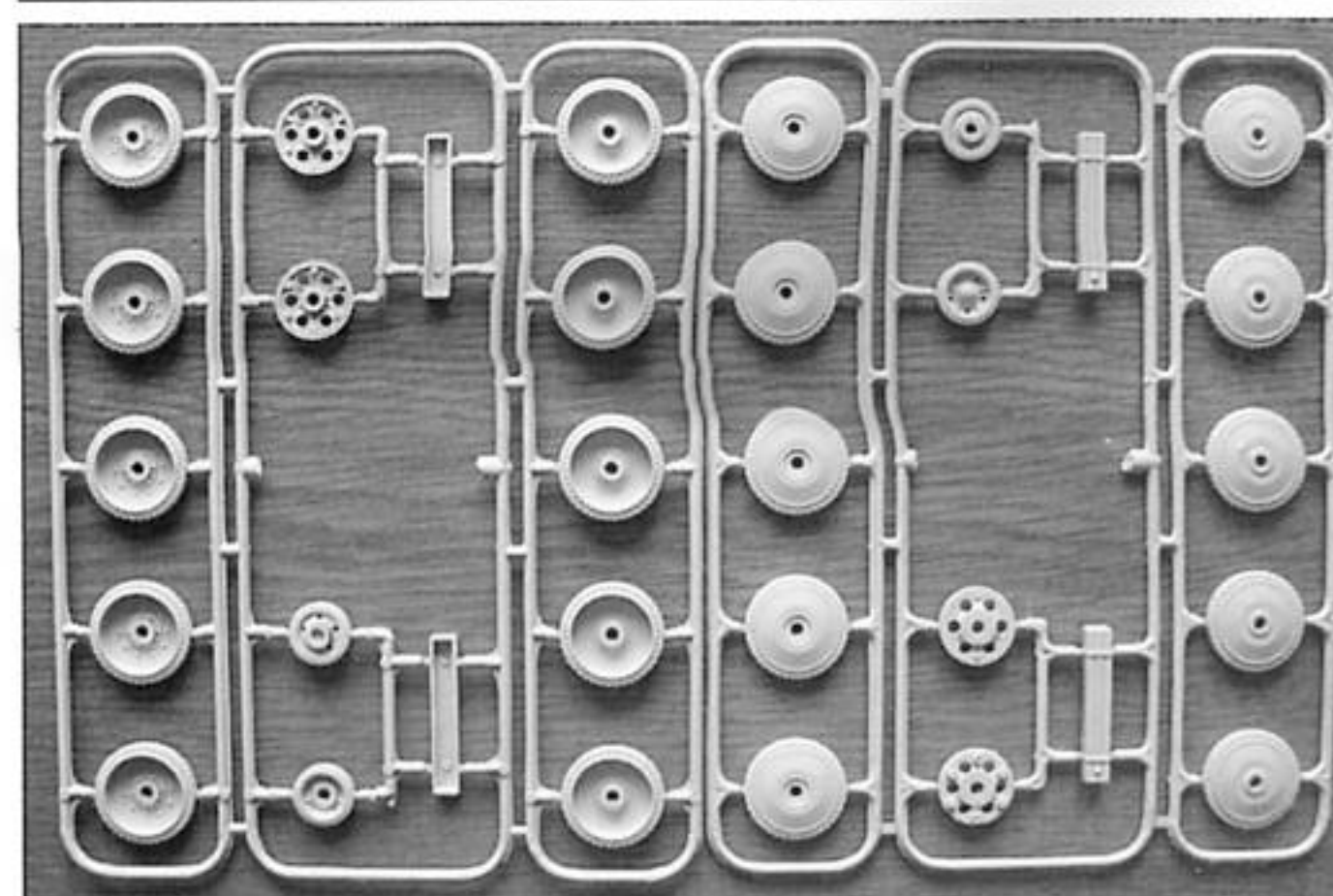
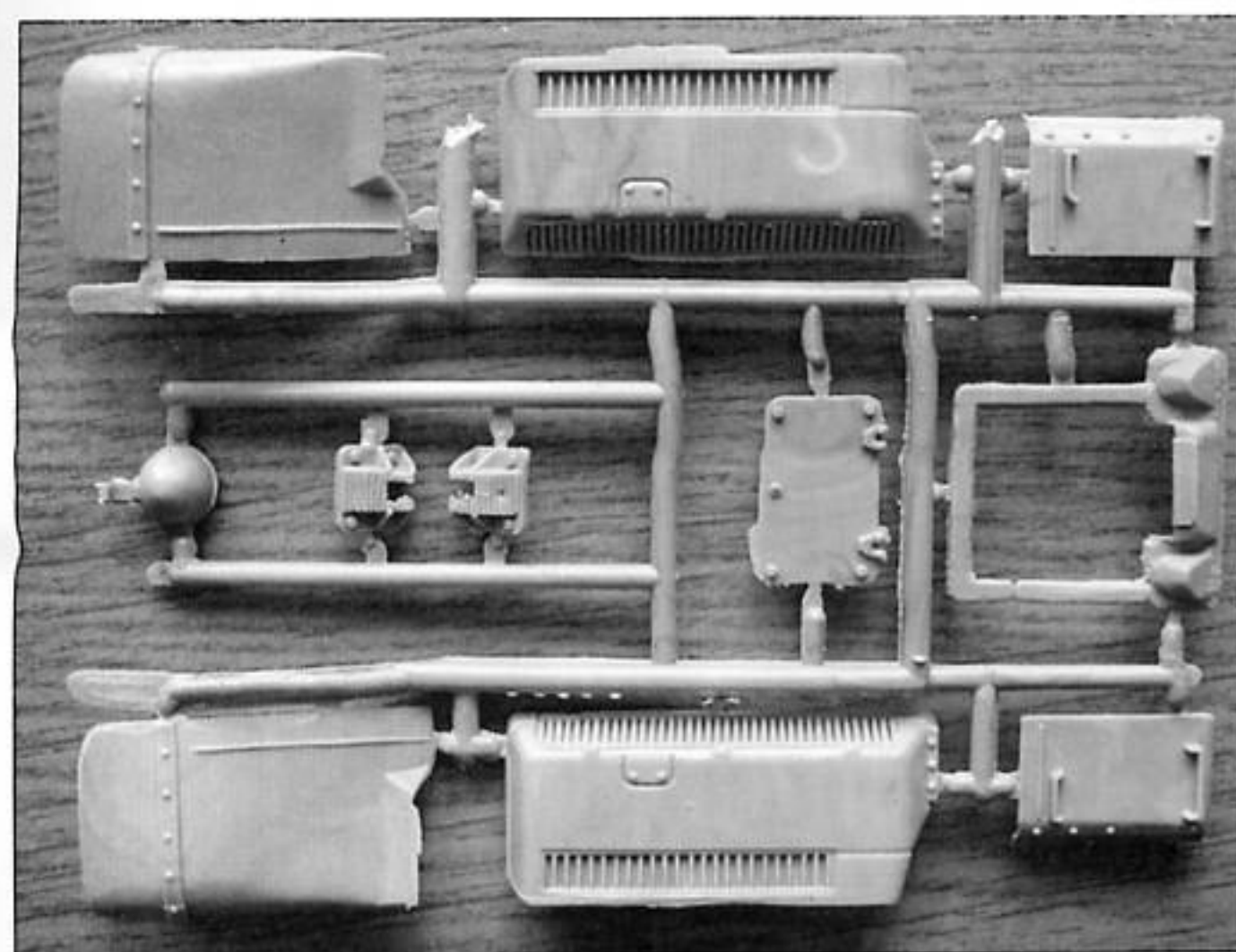
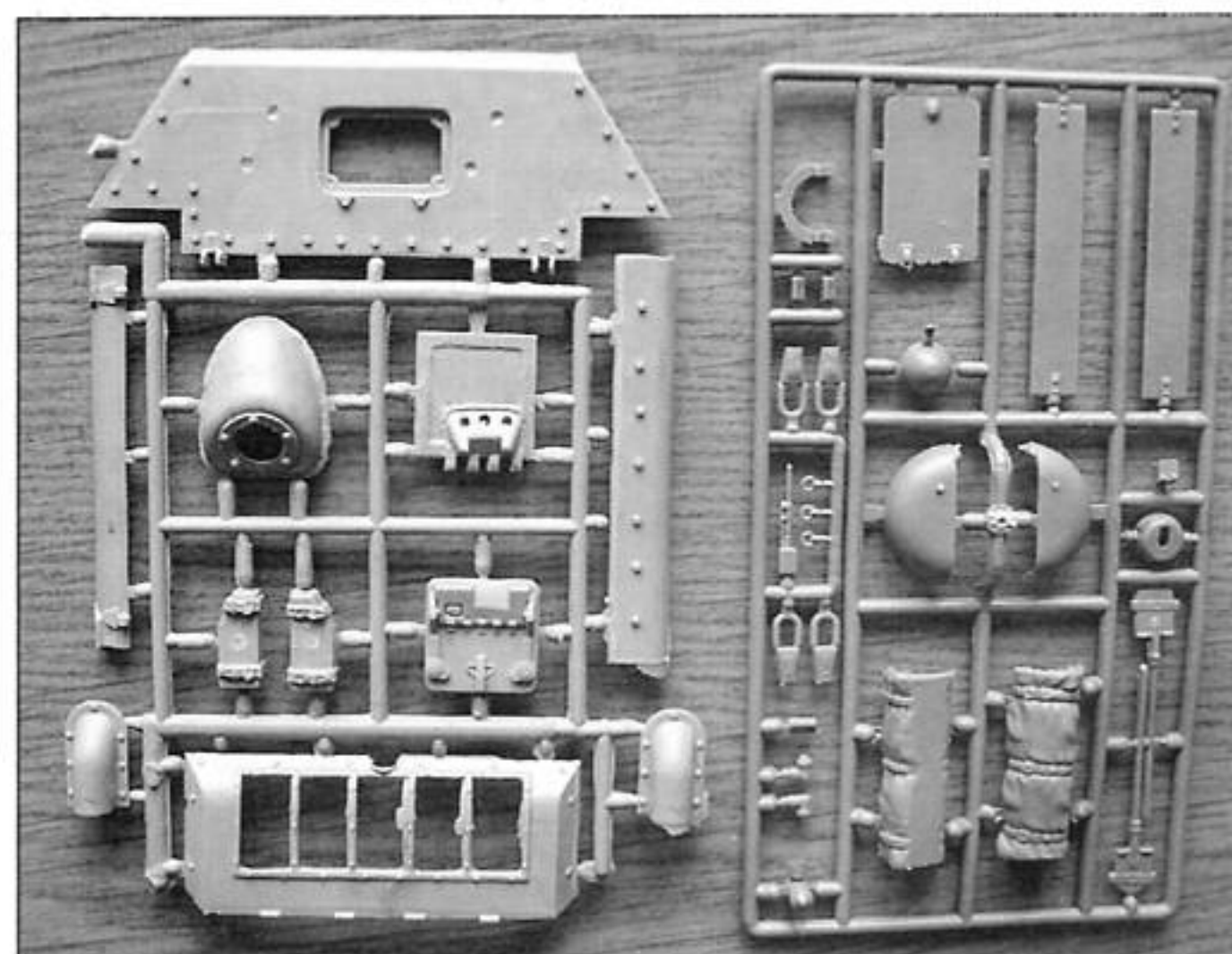
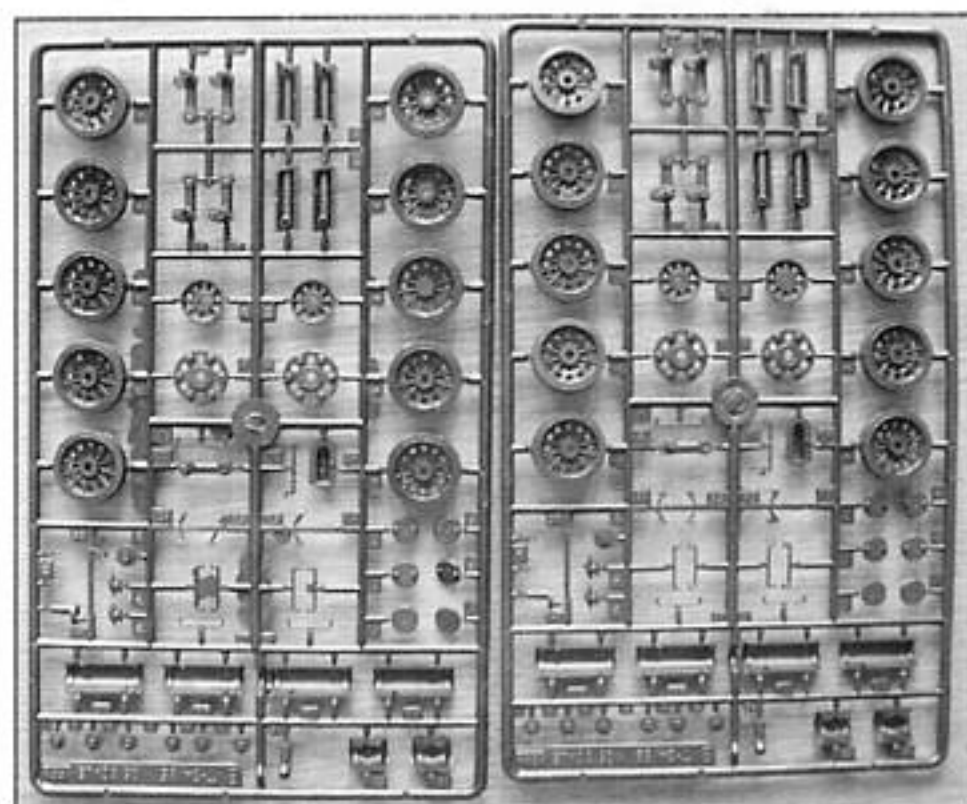
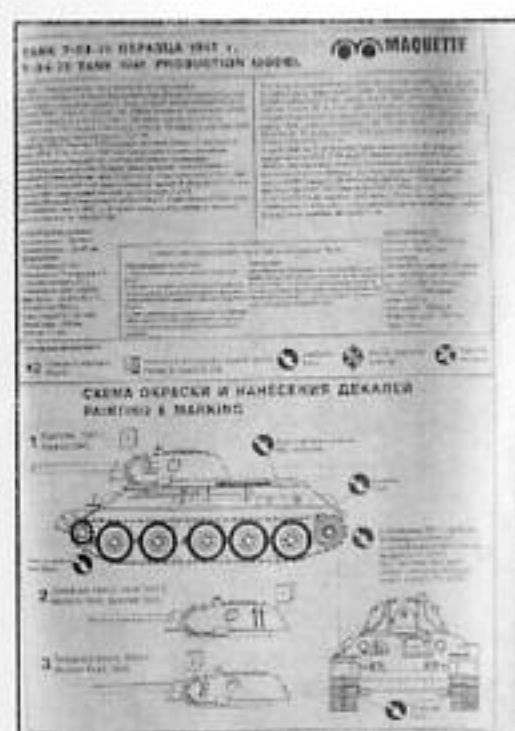
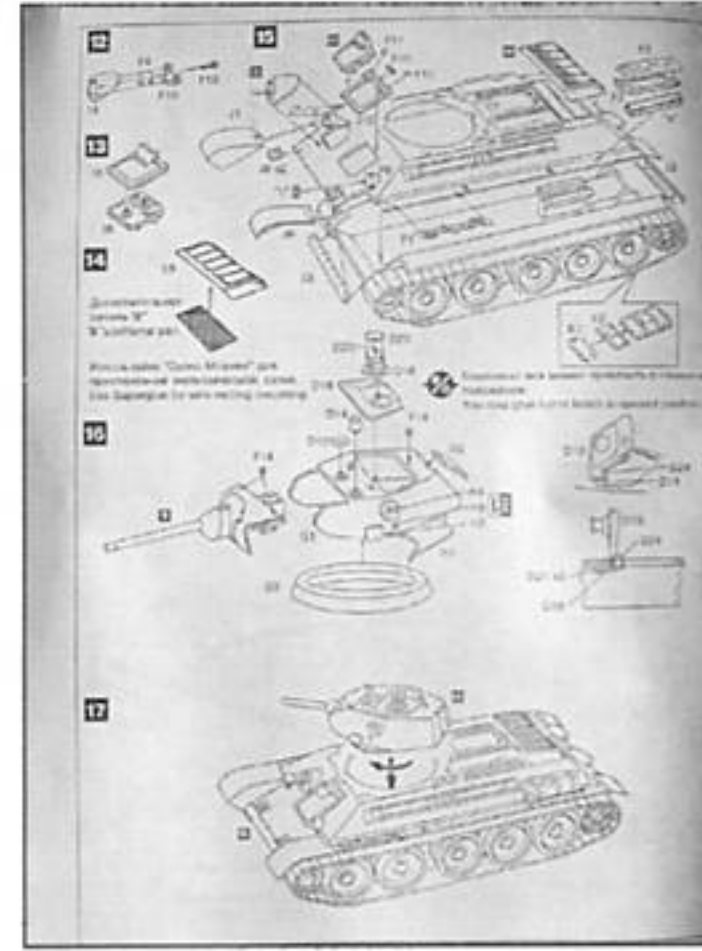
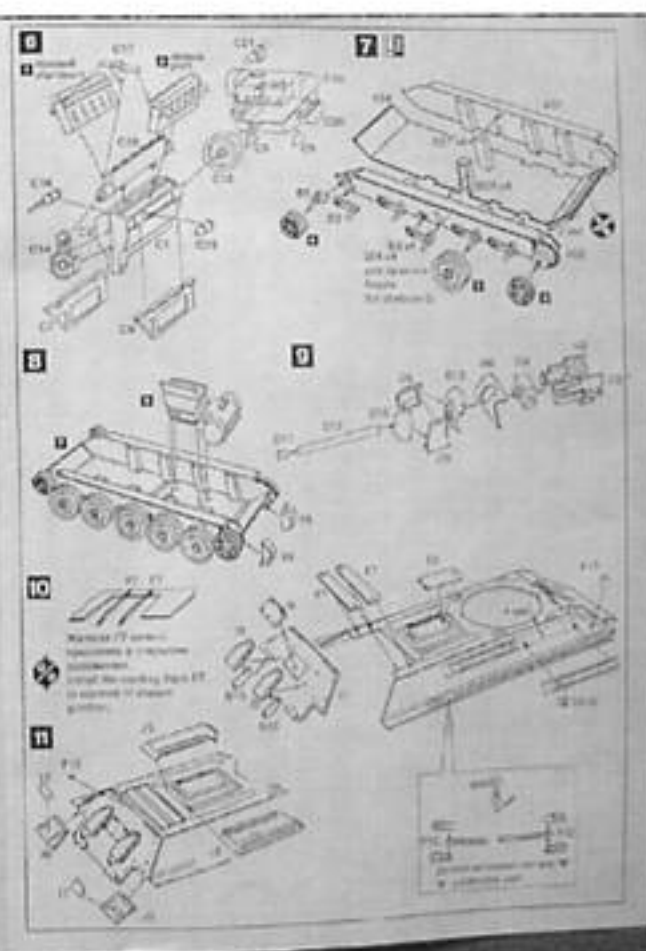
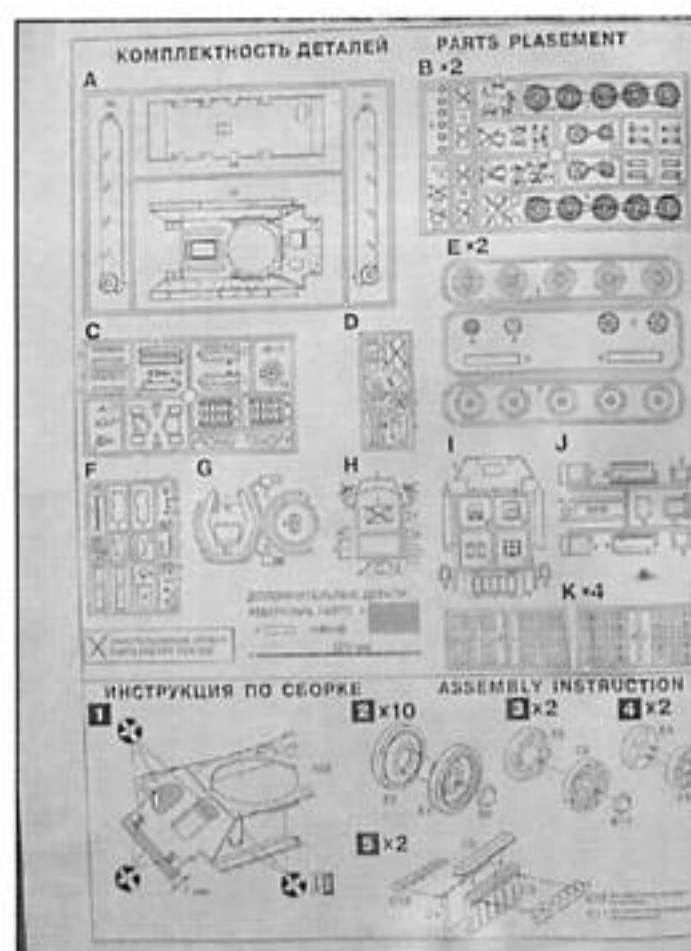
- что лежит в коробочке
- Т-72 армии Ирака (Моделлист)
- Урал-375 (1:72)
- делаем деревья
- конверсия: египетский Т-34/100 из Т-34/85 (1:35)
- тонируем «Хэллдайвер»
- Су-24М (1:72, Дрэгон)
- коротко: М3 Стюарт (Академия)
- супердетализовка танков
- коротко: НН-65А (Трумпетер), F-15С (Италери)
- экзотика: Лянция с 90-мм пушкой

Глаза боятся, а руки - делают.

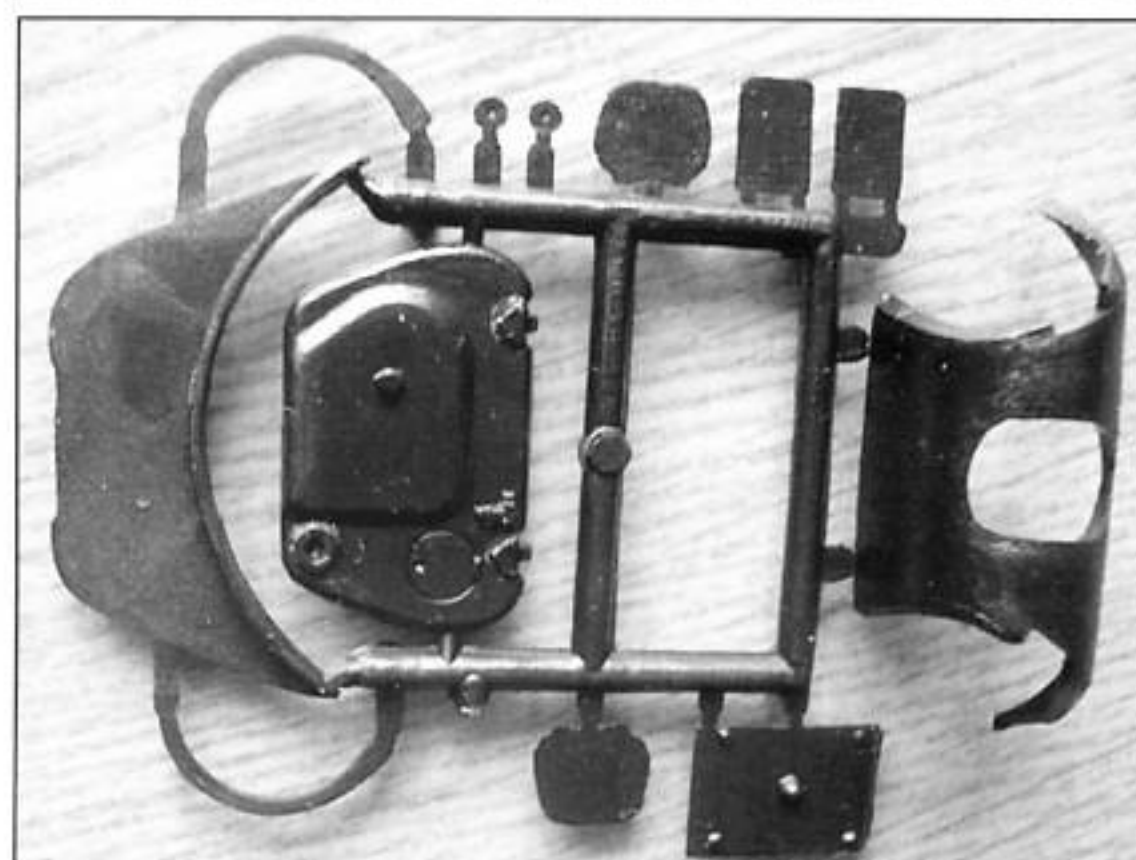
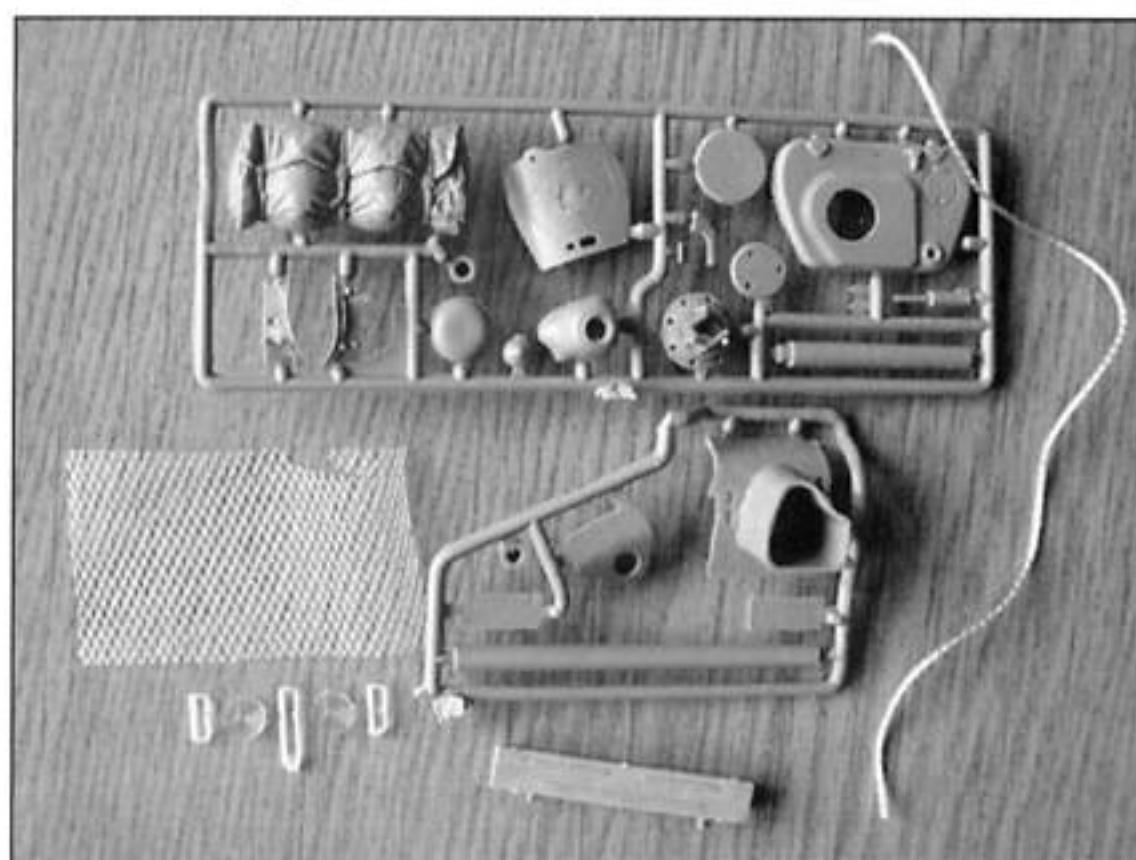
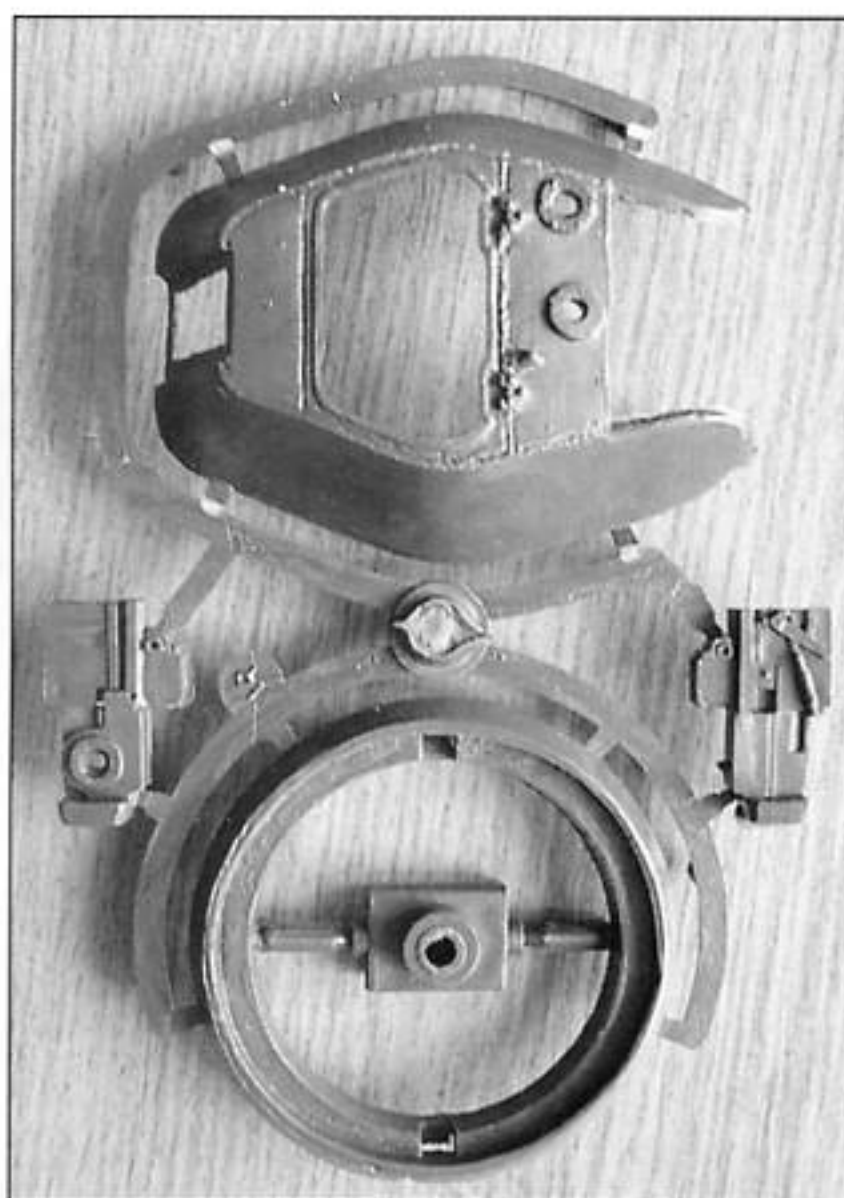
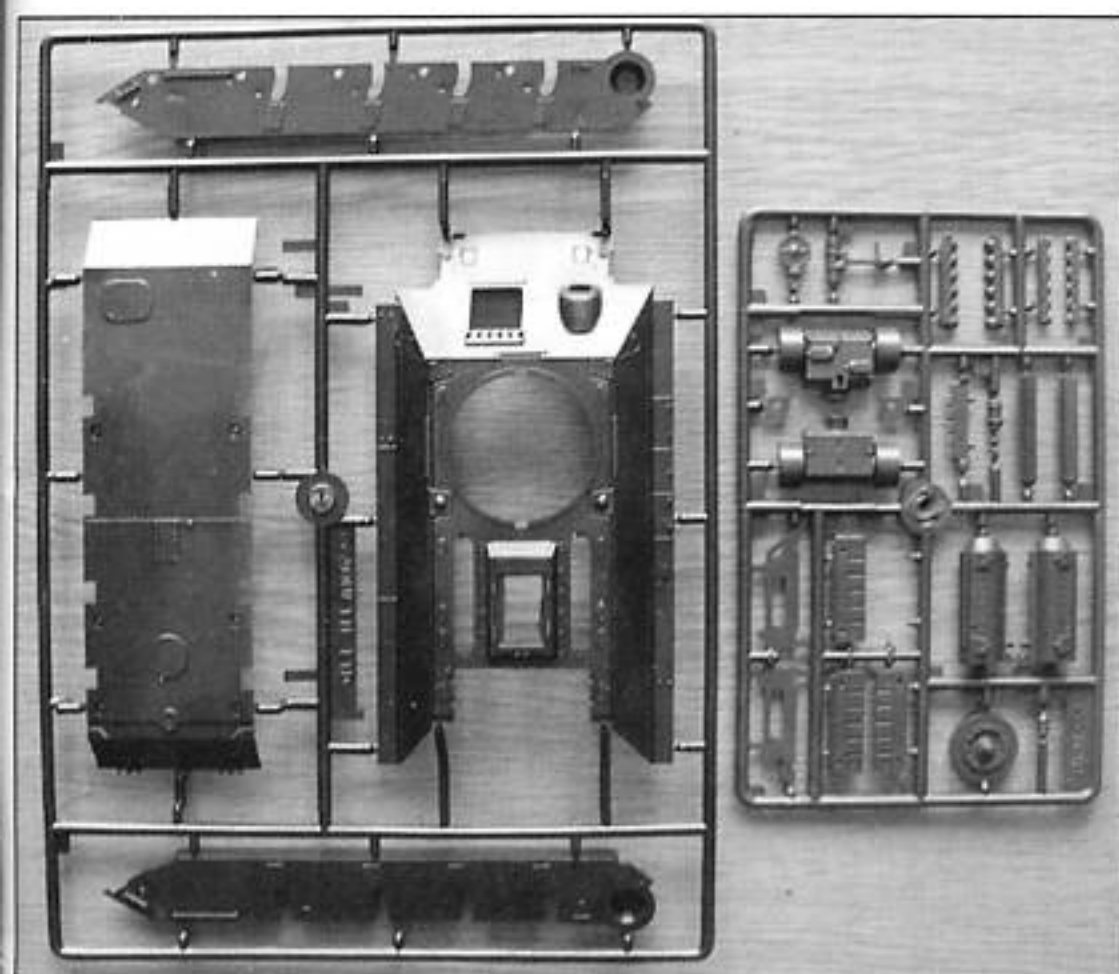
Русская народная мудрость

В следующих номерах:





Уважаемые производители моделей и аксессуаров. У вас есть возможность расширить круг покупателей. Присылайте вашу продукцию по следующим адресам. В Украине: 61168, Украина, г. Харьков, а/я 9292 или в России: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35. Мы опубликуем ее обзор. Страна должна знать своих героев.



Серия «Война в воздухе» №57

52 стр, 15 цв. вариантов, цв. вариант кабины, цветная планирующая бомба Hs 293, фото, чертежи 1/72, прорисовки. Похоже, что великое Черномырдинское изречение «Хотели как лучше - получилось как всегда» актуально не только для русских. В погоне за хорошей аэродинамикой немцы поставили спаренные двигатели в мотогондолы этого неплохого по конструкции самолета. В итоге двигатели горели, а самолеты падали. Модель выпускается фирмой «Ревелл», для моделлистов окажутся полезными чертежи, фото и цветные боковики.



Серия «Война в воздухе» №58 -52 стр, 19 цв. вариантов, фото, чертежи 1/72 прототипов, Bf 109B-E7, T, компоновка B и E-1. Наконец-то «Война в воздухе» долетела и до всеми любимого стодевятого. Товарищи подошли к самолету основательно и выдали на гора аж 6 частей. Оно и понятно за 11 лет производства немцы «наклепали» ну уж очень много модификаций этой машины. В первой части описывается борьба Вилли Мессершмитта за свой самолет и первые модификации B-D. Немного необычно что машина в тексте фигурирует не как Bf 109, а как Me 109, ну тут уж кому как нравиться - самолет то один и тот же.



Серия «Война в воздухе» №59 -52 стр, 20 цв. вариантов, фото, прорисовки. Эта часть посвящена Bf 109E и T. Очень обстоятельно описаны все модификации, включая машины с лыжным шасси. Чертежей, правда, нет - они в предыдущей части.



Серия «Война в воздухе» №60 -52 стр, 16 цв. вариантов, фото, чертежи 1/48 Bf 109F, прорисовки. Мессершмитт F с новым двигателем на некоторое время стал просто королем воздуха - союзникам противопоставить ему было нечего. В этой части прослеживается развитие конструкции с F по G-2. Цветные иллюстрации не ограничиваются боковиками - даются верх и низ самолетов.



Серия «Война в воздухе» №61 -52 стр, 12 цв. вариантов, цветные кабины E и B, фото, чертежи 1/48 Bf 109G, прорисовки. Самолет все еще хороший, но уже не лучший. Все новые и новые попытки немцев продлить жизнь быстро морально устаревающей конструкции - двигатель мощнее, пушек побольше - самолет тяжелее, летать сложнее.



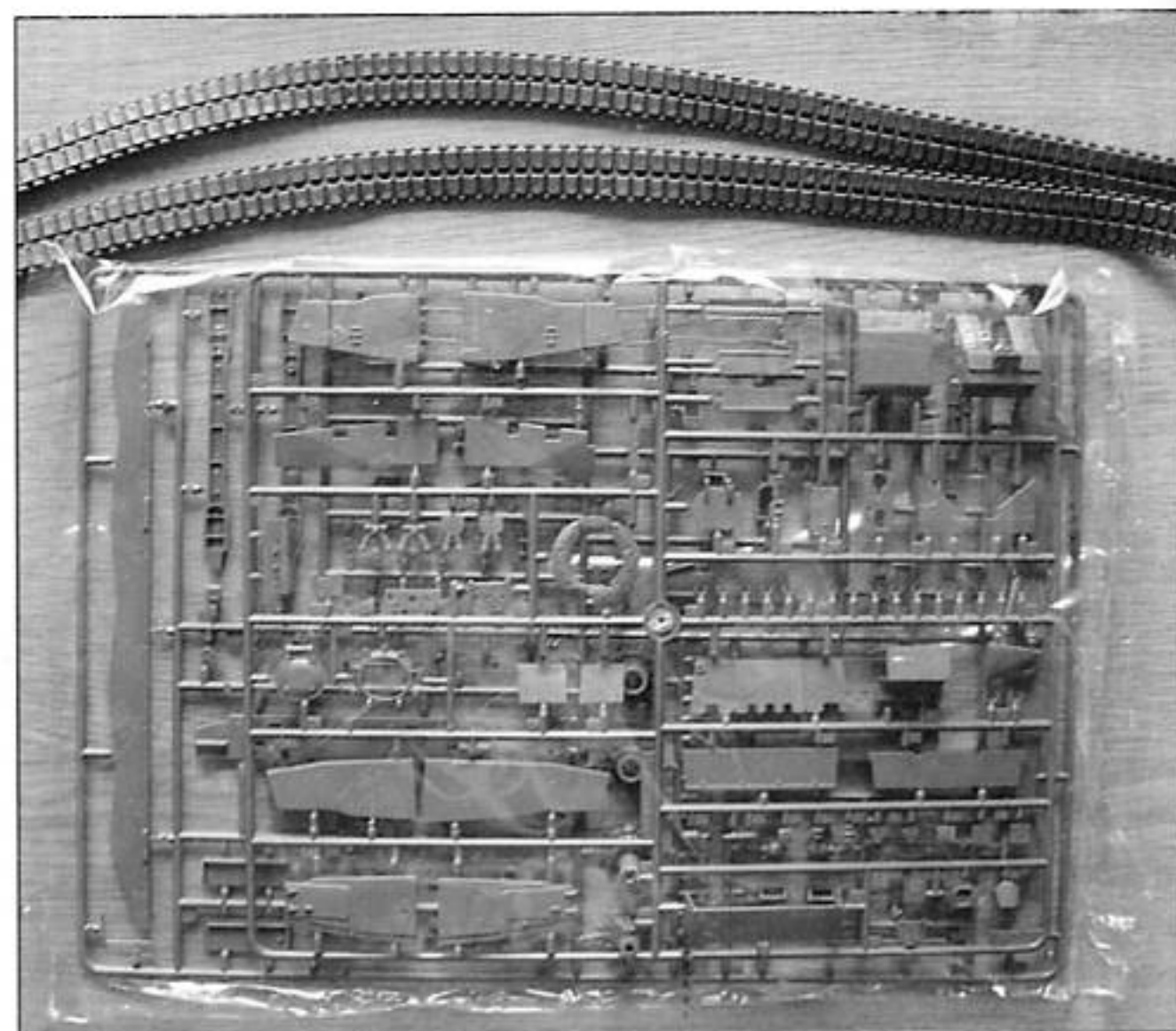
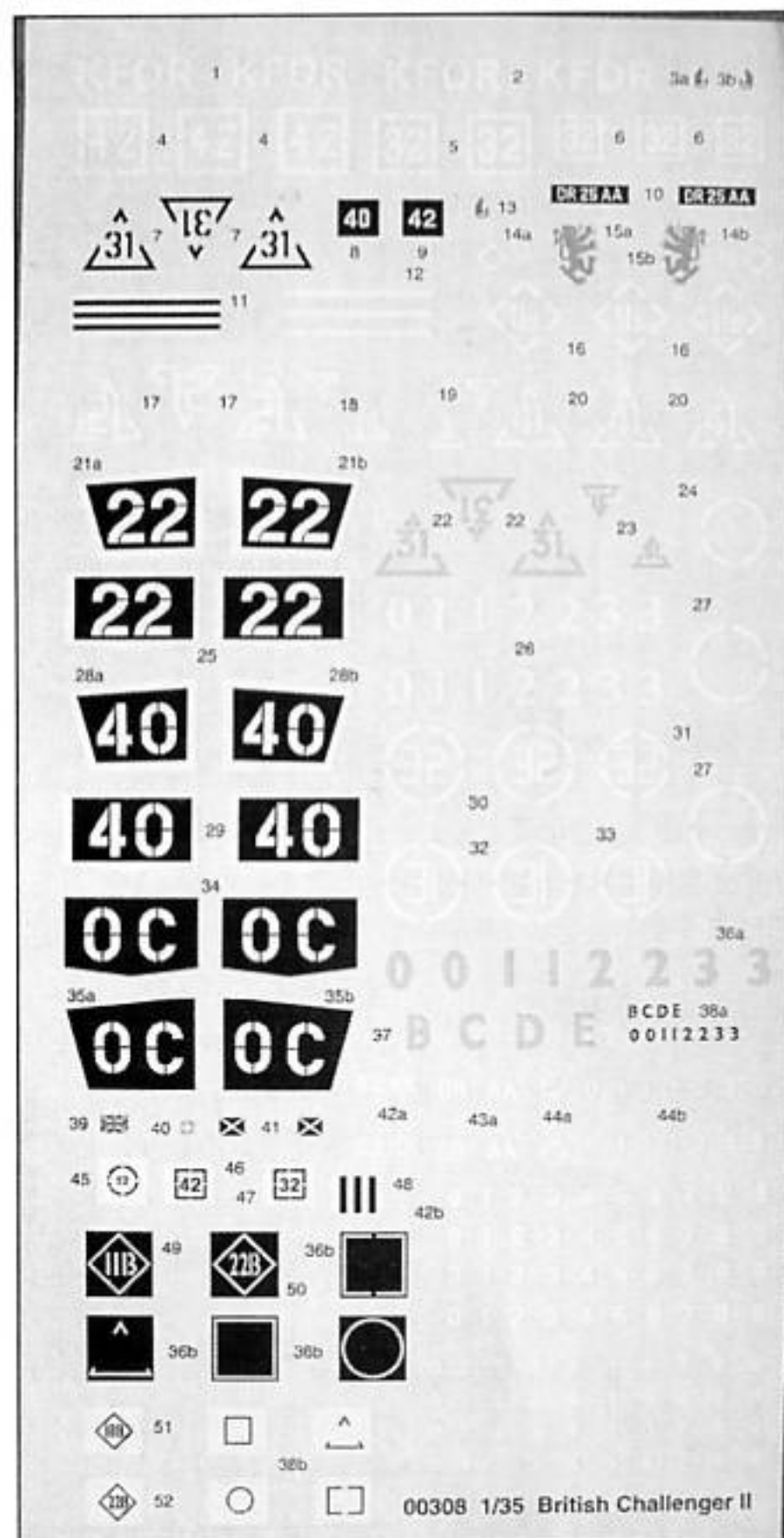
Серия «Война в воздухе» №62 -52 стр, 22 цв. варианта, фото, чертежи 1/48 Bf 109G-6 - G-14, 1/72 Bf 109K, прорисовки, боевое применение. Деревянные крылья, киль и т. д. Речь идет не о ЛаГГ-3. Война кончается, ресурсов у Рейха нет, а самолеты нужны как воздух.



Серия «Война в воздухе» №63 -52 стр, 12 цв. вариантов, боевое применение: Франция, Норвегия, Африка, Восточный фронт, оборона Рейха.



Все эти книги Вы можете получить по почте, обратившись по адресу: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35. К заявке приложите пустой самоадресованный конверт для каталога.

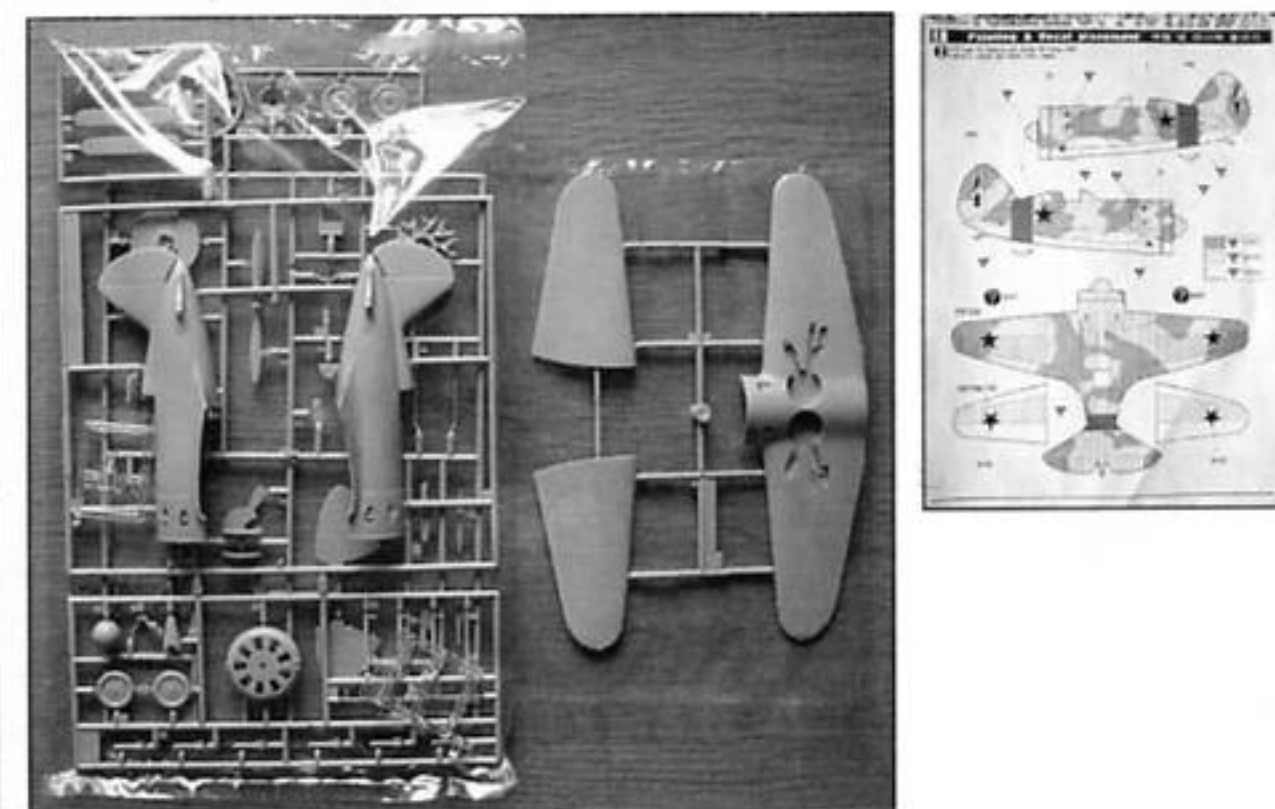
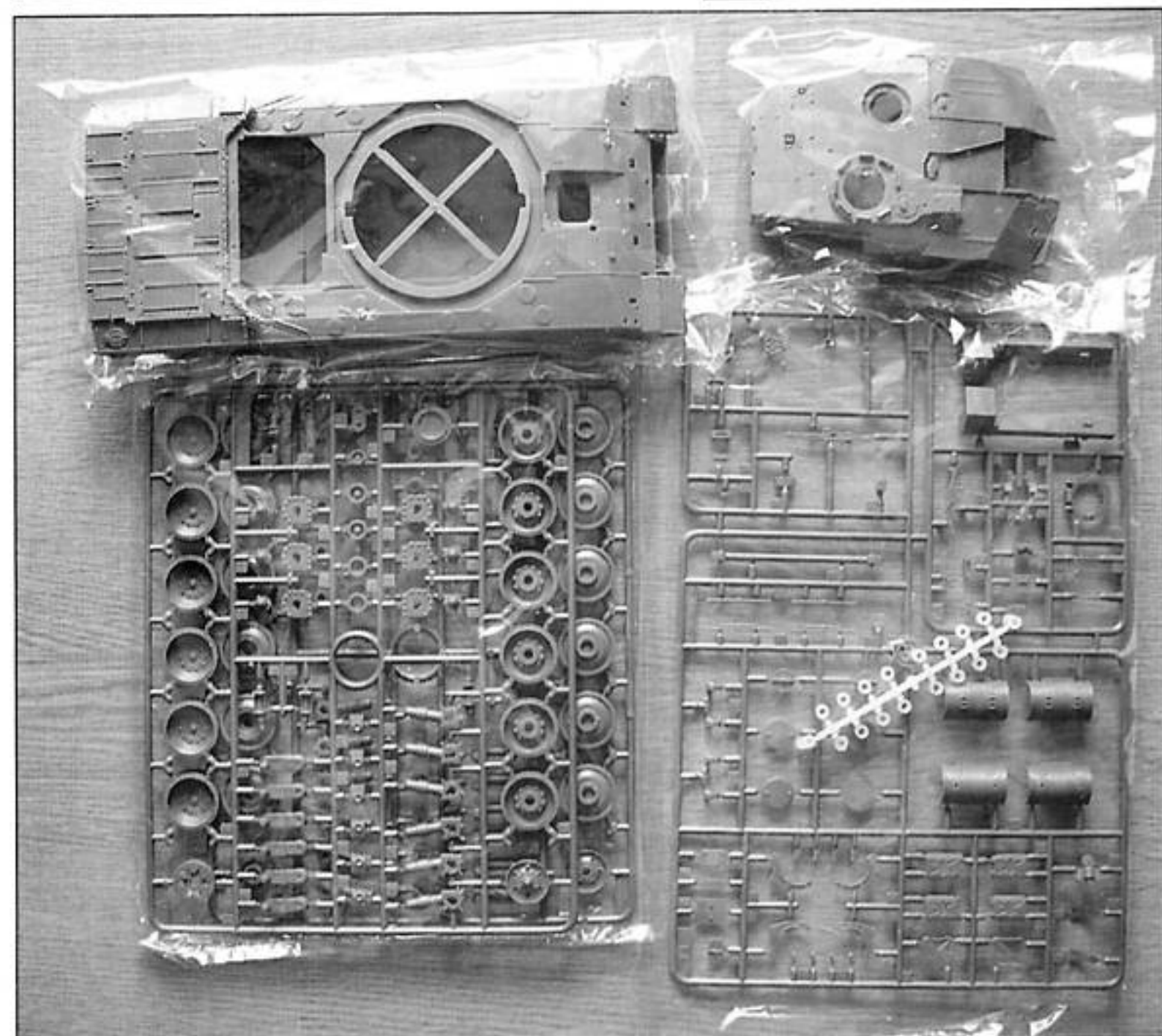


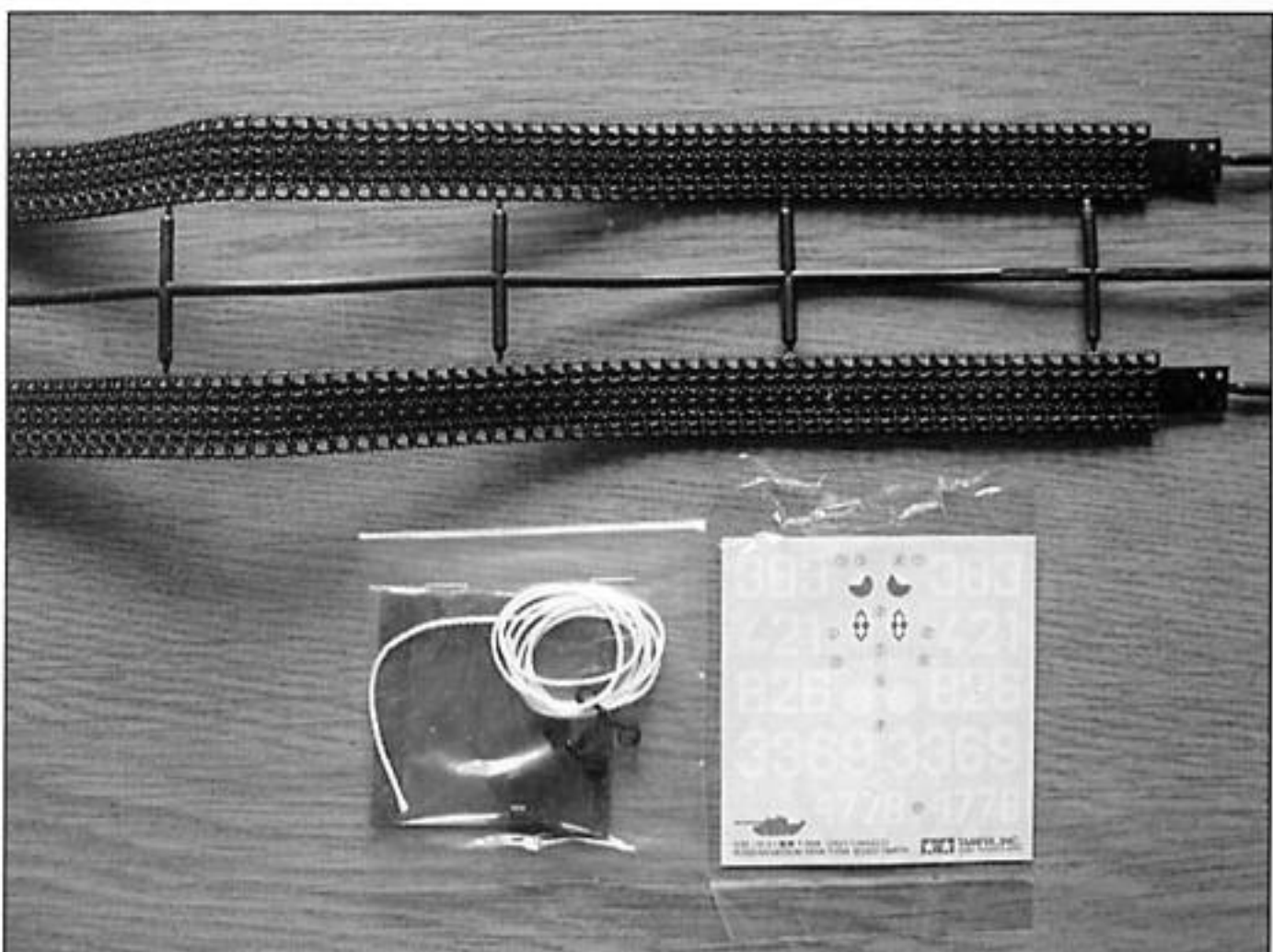
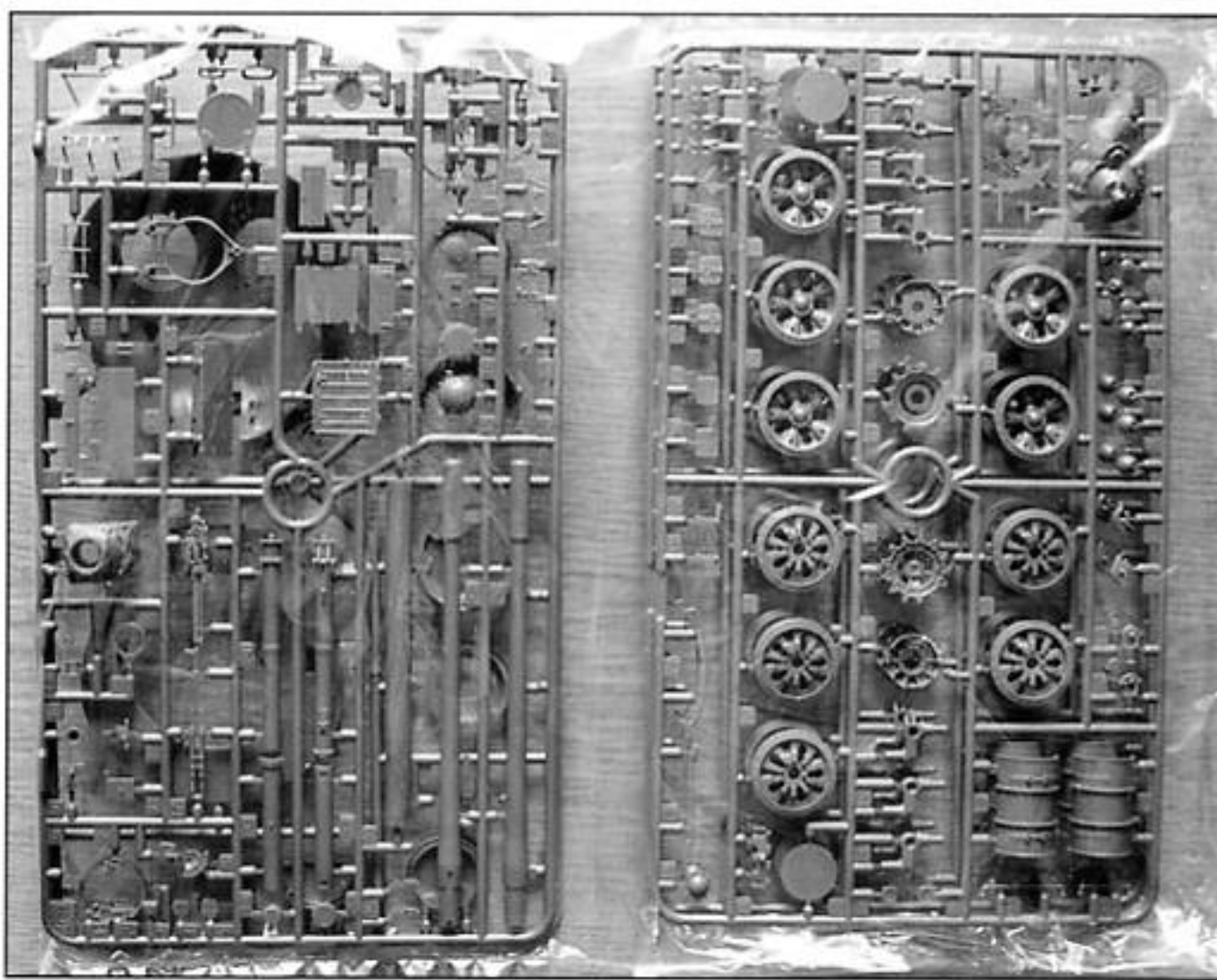
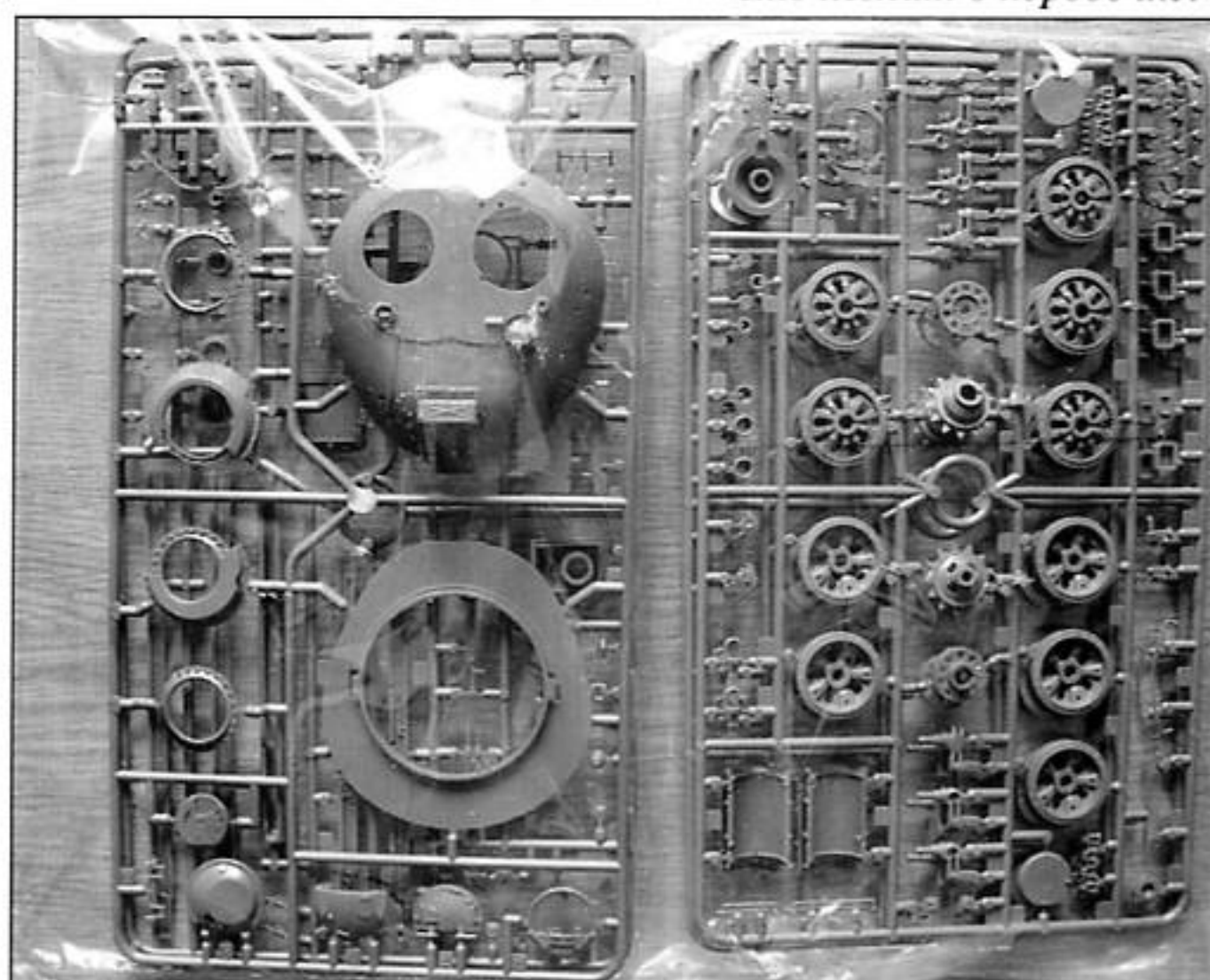
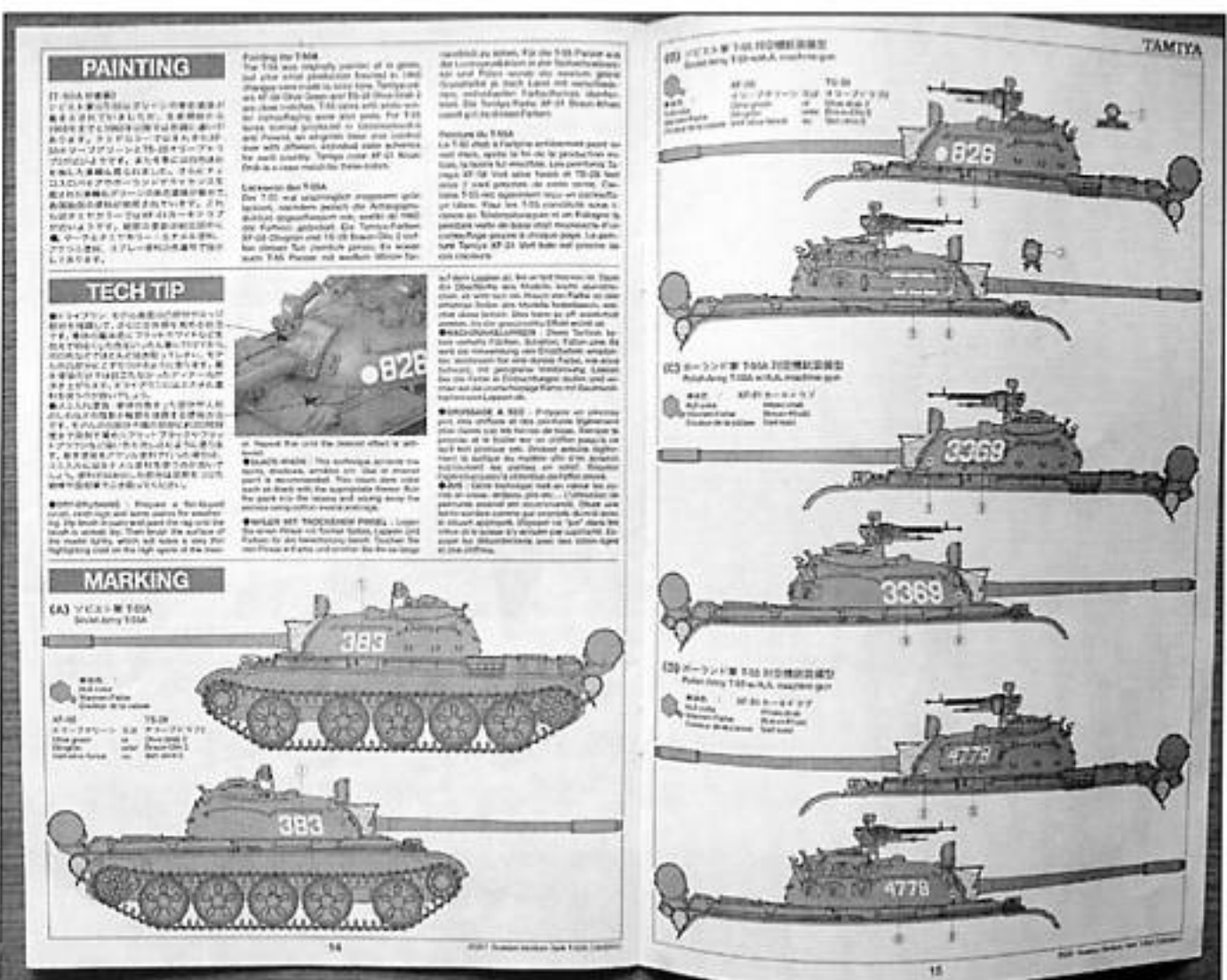
Китайский «Трумпетер» не устает радовать отечественного моделиста. Заявленная давно модель «Челленджера 2» наконец-то появилась в московских магазинах. Пять больших литниковых плат, башня и корпус танка из двух элементов. Все отлито просто замечательно, облоя нет. Жалко, что отсутствуют танкисты. Гусеницы резиновые. Подробнейшая инструкция напоминает академовскую. К танку приложена просто огромная декаль на английский вариант танка в Косово, правда придется искать фото танков, так как не совсем понятно куда именно все богатство декали лепить. При стоимости модели около 15 долларов она доступна многим, поэтому на прилавках не залеживается.

P.S. По сообщениям иностранных агентств правительство Великобритании отказалось от финансирования разработки новых основных танков. Поэтому модель последнего английского основного танка должна быть у каждого «танкиста».



«Академия» переупаковав «Хоббикрафт» сделала этот олимпиский российский моделистами самолет доступным нашему покупателю. Моделька простенькая: три рамки, толстоватый фонарь двух вариантов. Расшив внутренний, провис полотна имитирован внешней расшивкой. Декаль на три варианта - один испанский, два - советских времен ВМВ. Модель стоит всего 10 долларов, но для большей копийности требует фототравления фирмы Ostfront (кабина и щитки шасси) или эпоксида Неомеги. Не мешают и книжки по И-16 «Война в воздухе» №№41-43.





Еще совсем недавно Т-55 был забыт производителями моделей. В 35-м масштабе можно было приобрести только модель Eski и изрядно над ней попотев получить в коллекцию Т-55. Монополию итальянского производителя нарушили китайцы, сделав довольно посредственные копии с их же набора. Отметились и наши украинские братья из «Скифа», модель тоже не очень. И вот появилась модель от «Тамии». Модель включает в себя 5 рамок, плюс корпус. Отлито все замечательно, сварные швы, фактура брони - все есть. Дается сетка на надмоторные плиты, веревка для троса. Варианты декалей: два советских, два польских и чешский. Гусеница резиновая, очень жаль - характерного провиса добиться будет тяжело. К инструкции прилагается листок с перечислением послевоенных конфликтов. На нем видно: Т-55 побывал везде. Если Вас не отпугнет цена модели - около 40 долларов, смело покупайте, ведь лучше ее ничего нет. Многие наши коллеги-моделисты так и поступили - в московских магазинах модель отсутствует.

Иракский Т-72М

Масштаб 1:35, производитель: «Моделист»

Последние год-полтора среди модельных фирм - настоящий бум на современную отечественную бронетехнику. К сожалению «нулевые» модели пока делают лишь братья-украинцы и «Восточный Экспересс». Тем не менее, выбор - богатый. Модели Т-72 размножаются с потрясающей скоростью, что не может не радовать: Звезда/Драгон, а теперь еще и «Моделист». О последней модели хочется говорить с придыханием: «Моделист» пакует саму Тамию!!! Цена - для Тамии более, чем скромная.

Придыхание исчезло сразу после осмотра отливок. Да, «сэконд хэнд» существует не только тряпичный. В коробке - «Трумпетер». Мелкий и противный облой, везде и всюду швы по линии разъема литьевых форм. Даже беглого взгляда хватило, чтобы понять - сборка легкой не будет. При осмотре особенно поразили верх башни. Оставляю в покое утрированную внешнюю электропроводку, песня - фактура башни. Вся поверхность усеяна зазубринами, которые получаются от удара зубилом по металлу. Интересно, это китайцы так себе представляют грубую поверхность отливки в земляную форму? При этом текстура литья отсутствует напрочь. В принципе всю башню следует прошпаклевать, зашкурить и каким-то способом имитировать фактуру литья. Сразу скажу - я на такой подвиг не решился.

Детализировка, всякие ящики, сделано толково, все-таки с Тамии драли. Все три люка даны отдельными деталями, причем на башенных люках отдельными деталями даны и внутренние части люков (очень хорошо проработанные). Имеется аппаратура постановки помех, которая устанавливалась на иракских Т-72. Очень хорошо сделаны бочки, а в инструкции очень понятно показано как сделать топливопровод подключения внешних баков к топливной системе танка. Пулемет - нормальный, не шедевр, но и придираться особо не к чему. Внутри танк пустой, но не совсем. Ранние модели танков от Тамии комплектовались электромоторчиками. Следы электродвигателя присутствуют в нижней части корпуса. Поражает воображение фигурка танкиста, особенно его физиономия. Вглядываясь в лицо фигурки, убеждаешься - инопланетное, не миф, инопланетяне - реальность: «Какой ты, на фиг, танкист!» Лучше этого гуманоида не трогать вообще. Гусеницы - резиновые.

Инструкция - лучшее, что есть в модели. Толковая, подробная, доступная даже для начинающих. Модель комплектуется декалью на один вариант - танк с тактическим номером «345» гвардейско-



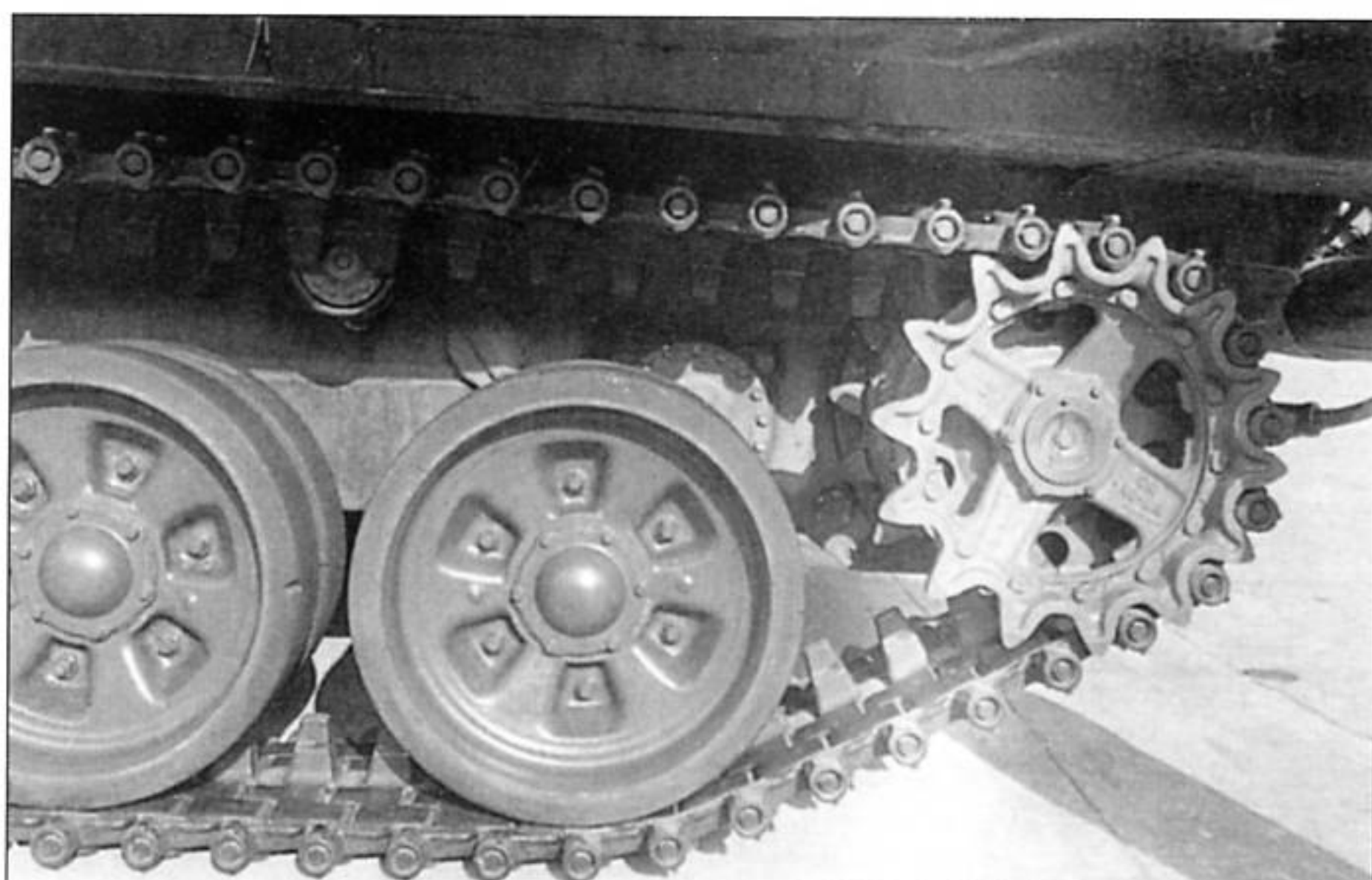
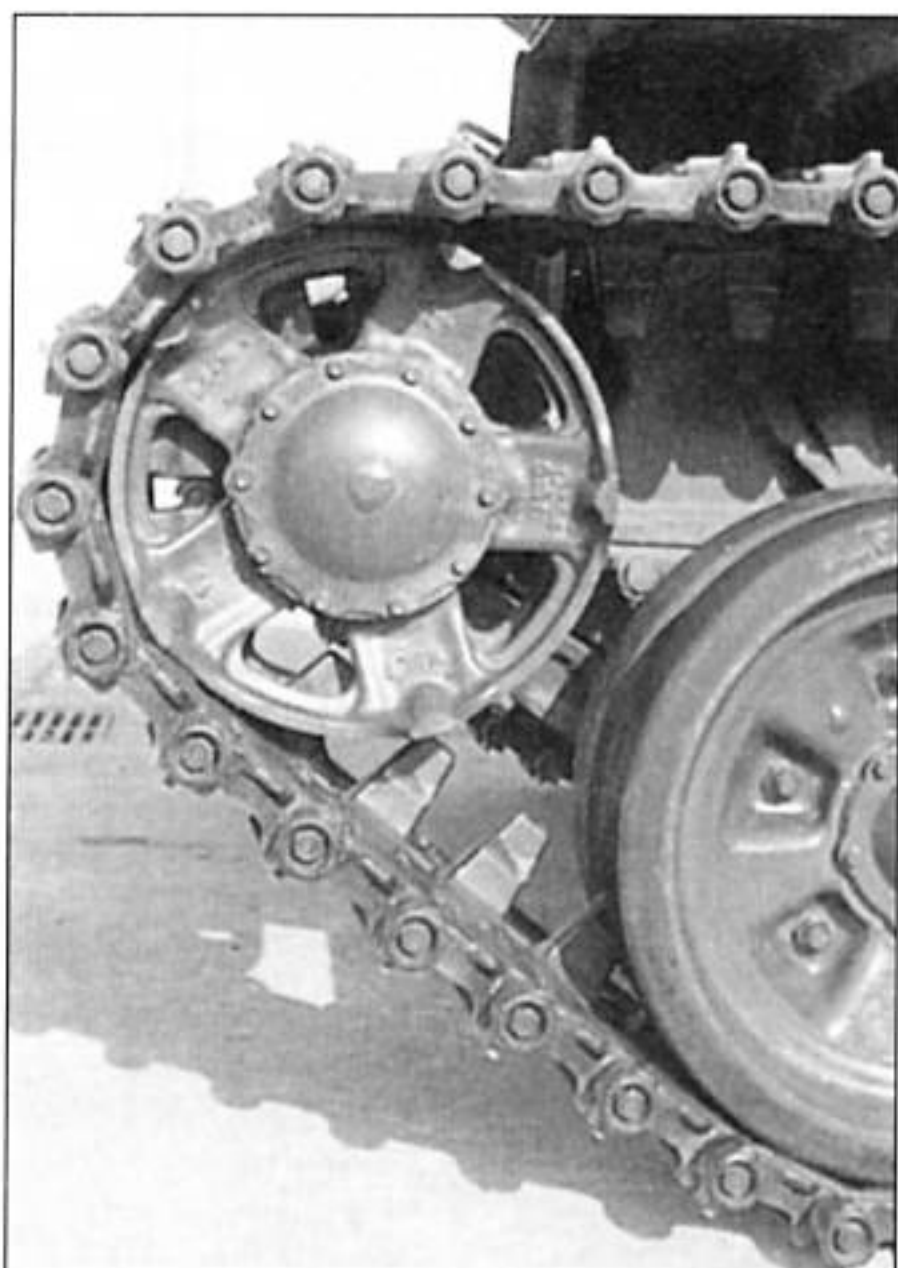
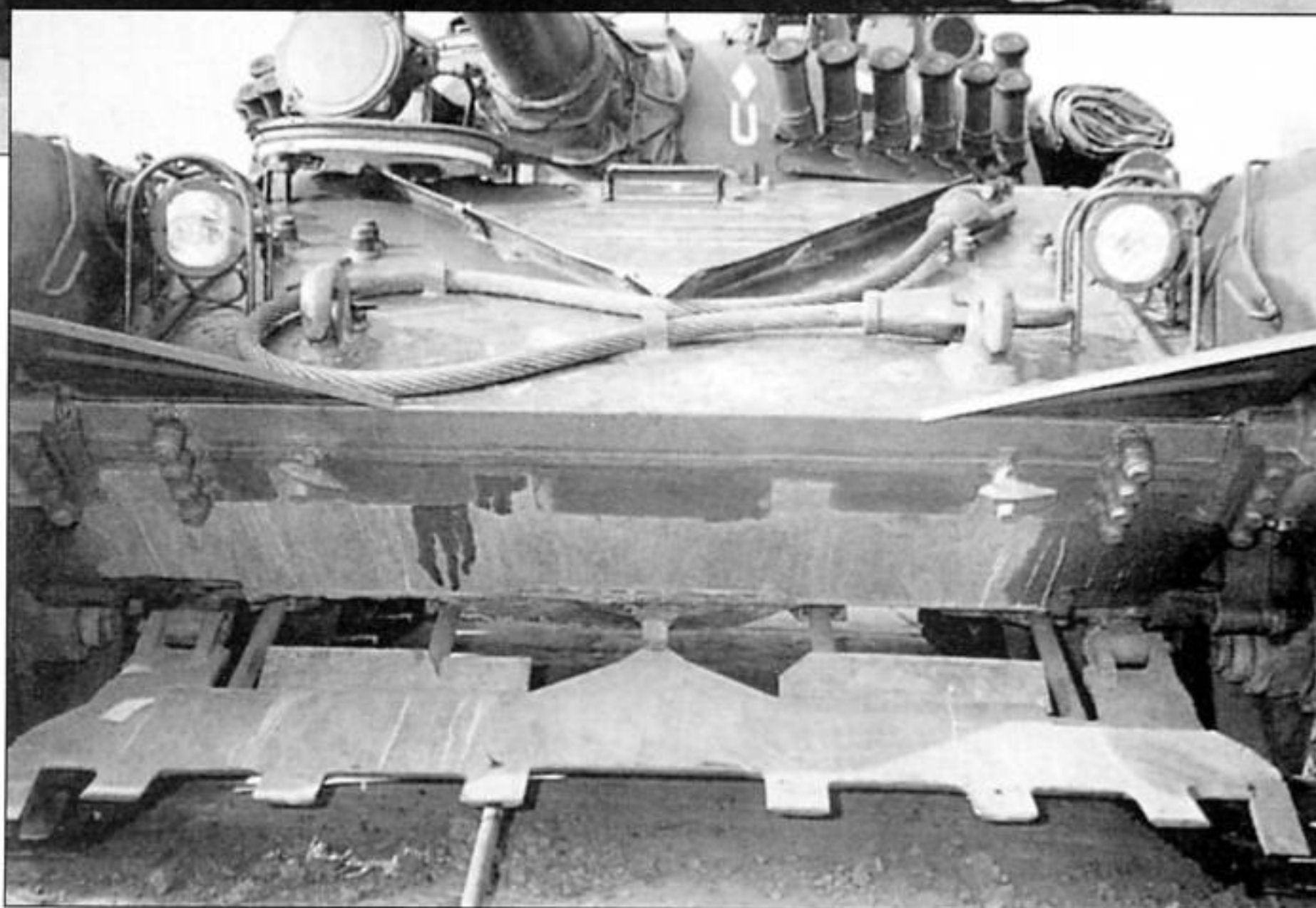
Т-72А Советской Армии. На экспорт эта машина поставлялась под обозначением Т-72М. В армии Ирака Т-72 поступали на вооружение Гвардейских дивизий.

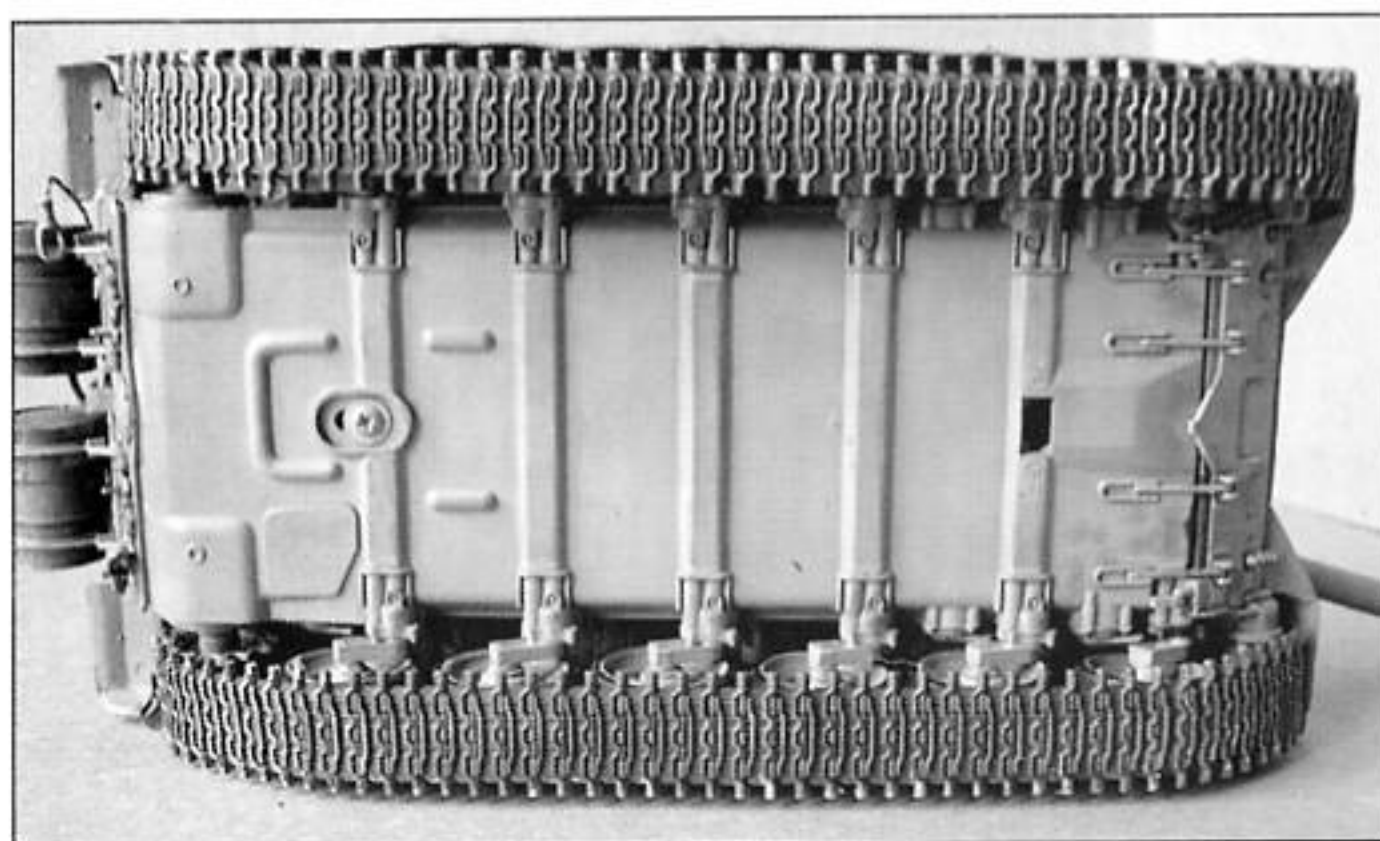
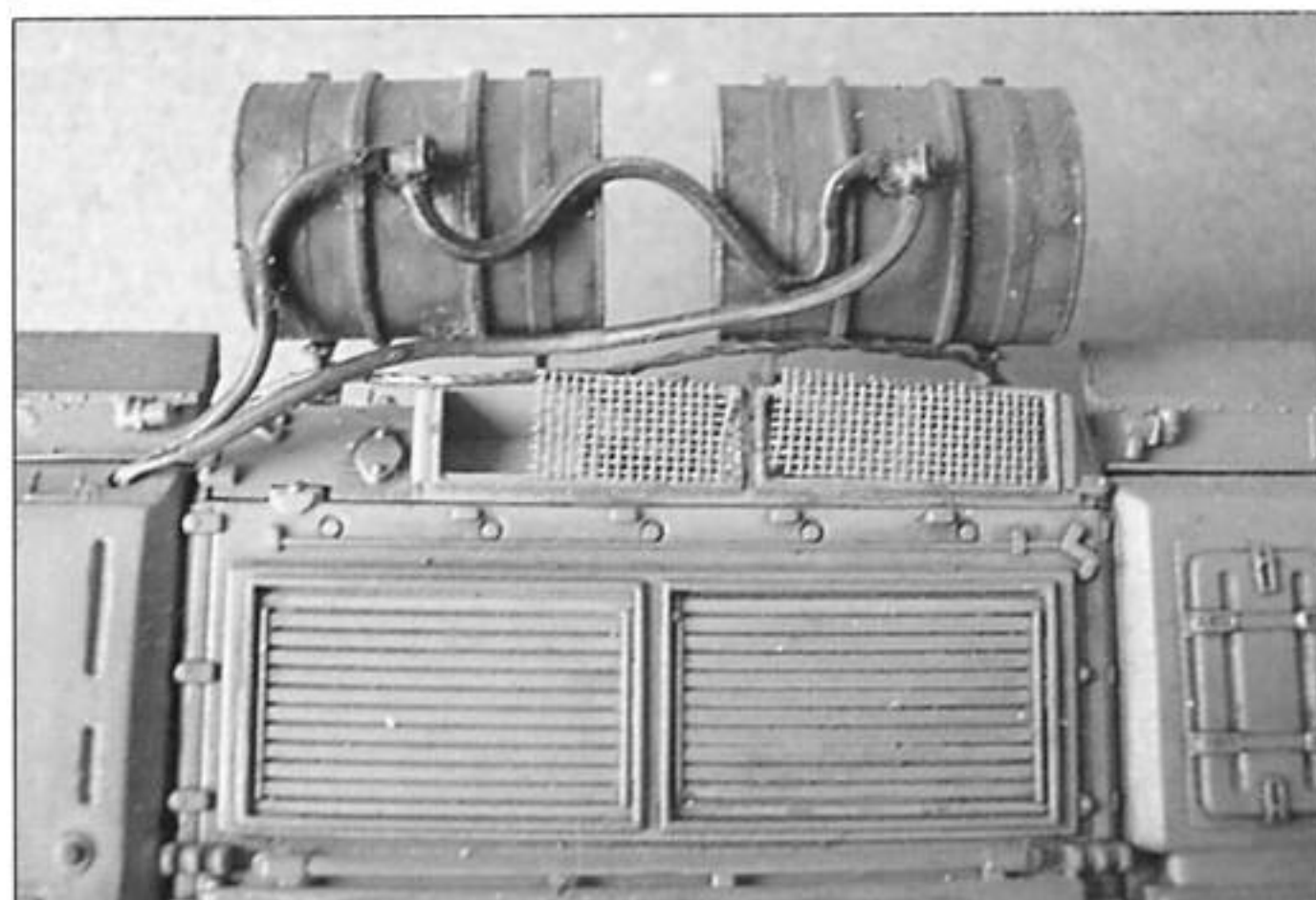
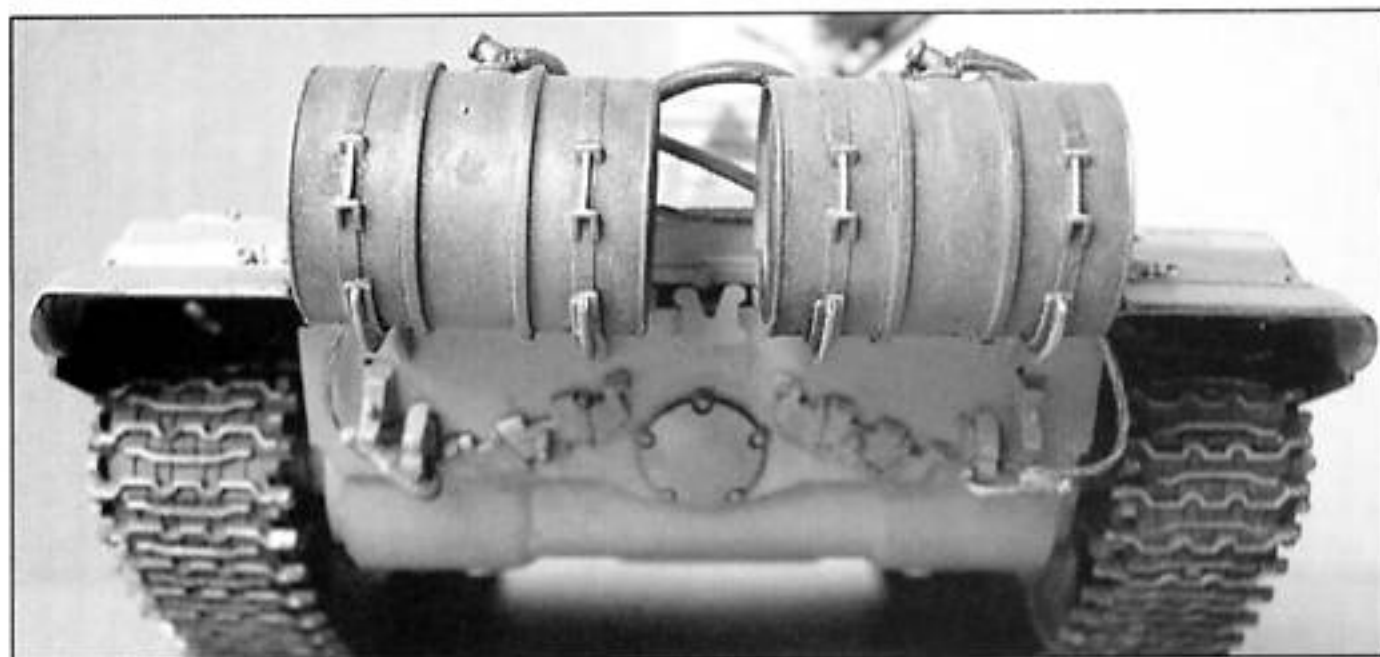


го подразделения Советской (может российской) Армии.

Сборка

Веселое занятие! Корпус и ходовая часть худо-бедно собирается. Не доставляет радости шпаклевка избыточных отверстий на лобовом листе корпуса, равно как и огромных дыр под подфарники. Ограждение фар никуда не годится, из серии - не лечится. Пришлось сделать его из проволоки. На месте смотрового прибора механика-водителя зияет дыра, надо - заполнить. В кормовой части корпуса производитель рекомендует приклеить сетку (правильно рекомендует), но сетки





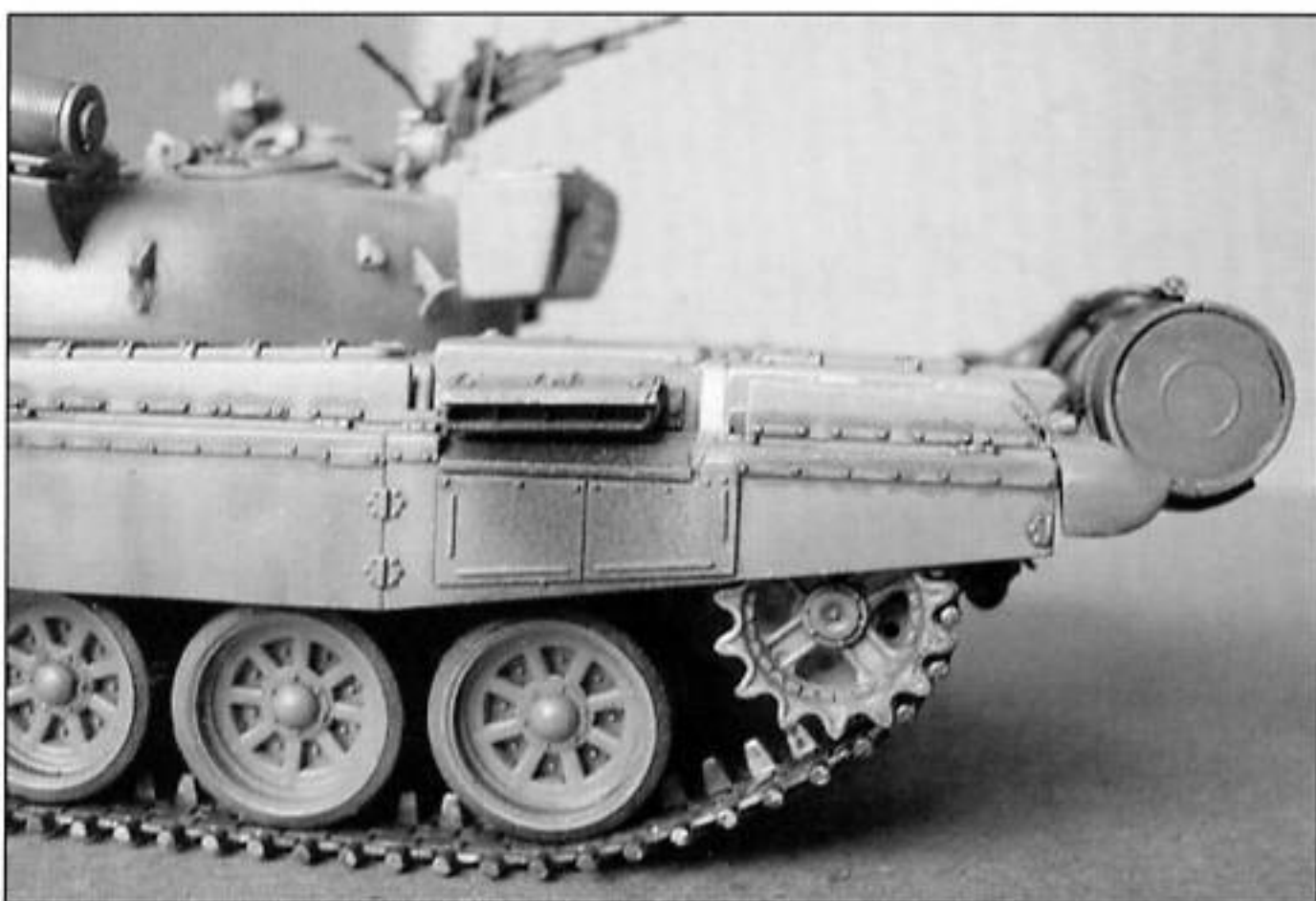
в модели нет. У меня оставался кусочек от моделистовского же «Хаммера», но его не хватило. Лучше найти фотоэтчед. Передний трос отлит заодно с коушами. Коуши - вполне нормальные, но сам трос выполнен с таким смещением, что если его обточить, то получится веревочка. Проще отрезать коуши и сделать трос из проволоки. Задний трос так и надо делать согласно замыслам разработчиков модели - даны одни коуши с гнездами под проволоку. Правда, как и куда клеить задний трос в инструкции не указано.



При сборке выясняется - инструкция не так хороша, как кажется на первый взгляд. В ней встречается изображения деталей, промаркированные литерой «D». Между тем в модели две рамки «A», одна «B» и одна «C». ABC сидели на трубе, D - пропало... Не надо пугаться, все детали, промаркированные D имеются в наличии, надо просто плюнуть на номер и искать их по внешнему виду на имеющихся рамках. Слава богу - рисунки в инструкции качественные.

Сборка башни потребовала массы шпаклевки. Между верхней и нижней частями остаются огромные щели. Как и на Звезде/Драгоне пришлось едва ли не заново имитировать материю на амбразуре пушки. Сам ствол склеивается прекрасно - вот





где шпаклевка неуместна совершенно. Основательно помучиться пришлось с приклейкой дымовых гранатометов - мала площадь склейки. Проводка к гранатометам и инфракрасному прожектору забыта. Точнее показана только ее, так сказать, «верхняя» часть (на верхней, наиболее видимой, поверхности башни). Лучше бы ее не было вовсе - с реалиями эти выступы имеют мало общего. Место приклейки передней башенной фары не обозначено.

Сборка велась как обычно, по узлам: низ корпуса, верх корпуса, башня. После окраски (о ней ниже) настал черед натягивать гусеницу. Гусеница отлита очень качественно, крепление продумано - для соединения не требуется даже паяльник. Но! Но гусеница длиннее чем нужно на три-четыре трака как минимум. Пришлось срезать несколько зубцов, наложить концы гусеницы внахлест и скрепить скрепками от степлера.

Единственное удовлетворение от сборки модели я получил, изготавливая трубопроводы внешних баков. Доводилось мне собирать Т-72 и в 35-м, и в 72-м масштабах, но всегда этот важный с точки зрения смотримости момент производители упускали. Естественно, трубопроводы «инструктор» предлагал сделать сам, зато указал длину в масштабе потребных кусочков трубки. Трубка - кусочек изоляции, из которой вытаснен провод.

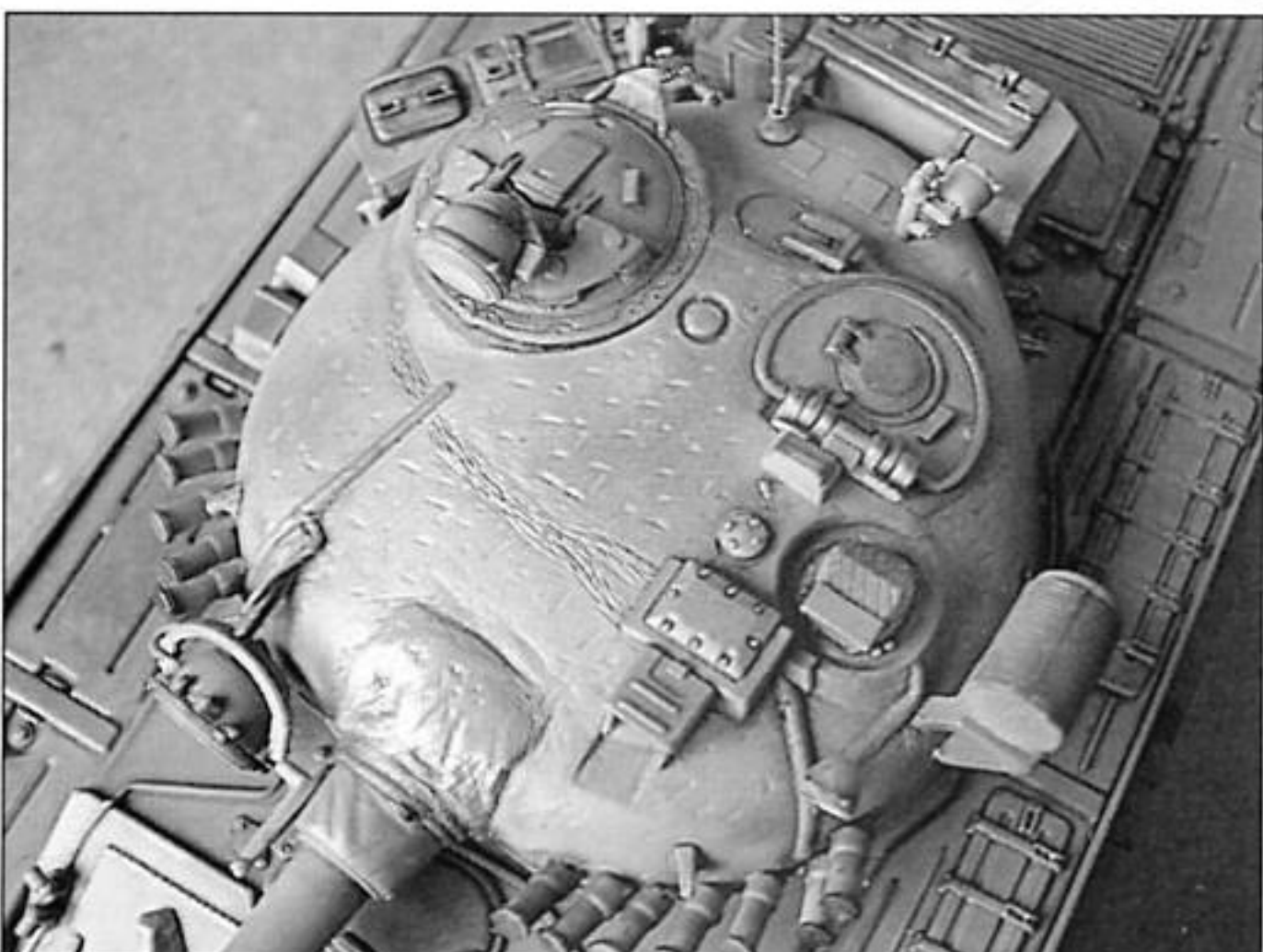
Аппаратура постановки помех наводила на мысль об оформлении танка в иракском варианте. Строго говоря, одной аппаратуры для создания иракского Т-72 мало: танки армии Саддама имели иные прожектора на командирских люках. Если вы также решите строить иракский Т-72, то обратите внимание на инструкцию, в которой отмечены детали, лишние для пустынного варианта. Добавлю - лишней является еще и труба ОПВТ (но не крепеж для нее), также странно на мой взгляд будет выглядеть в пустыне танк с закрепленным в корме бревном (таким образом, бревно также лишнее).

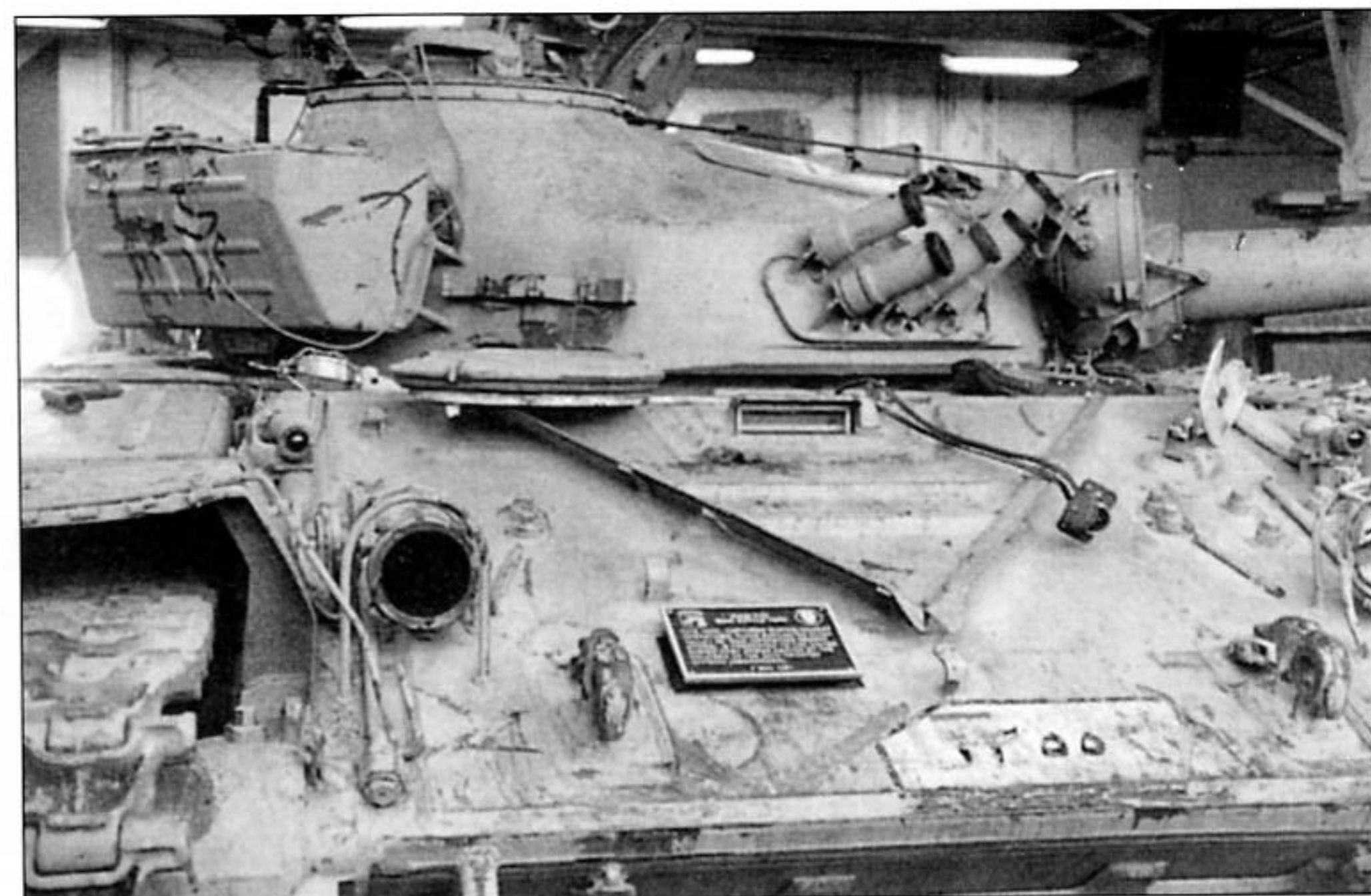
Варианты окраски иракских Т-72 приведены в монографии «Т-72», изданной Кировским обществом Любителей техники и моделизма. Огромное спасибо за это издание энтузиастам из далекой Вятки! В книжке есть не только схемы окраски, но и

детализировка «семьдесятдвоек» различных модификаций (включая иракскую), а также проекции. Иракский танк - весь желтый, желтые даже резиновые бортовые фартуки (по крайней мере, так нарисовано). Не стану спорить с любителями техники и моделизма, хотя цвет бортовых экранов вызвал у меня сомнения. Как обычно, после окраски модель многократно тонировалась, задувалась «пылью» и «песком». Декалей, увы, не нашлось. К счастью в монографии есть рисунок танка Т-72М1 из 1-й танковой дивизии «Хаммурапи». Его символика достаточно проста. «Краказябра» арабской вязи на кормовом башенном ящике без труда изображается посредством кисточки и масляной краски, прямоугольники на бортовых экранах задуваются из аэрографа через маски.

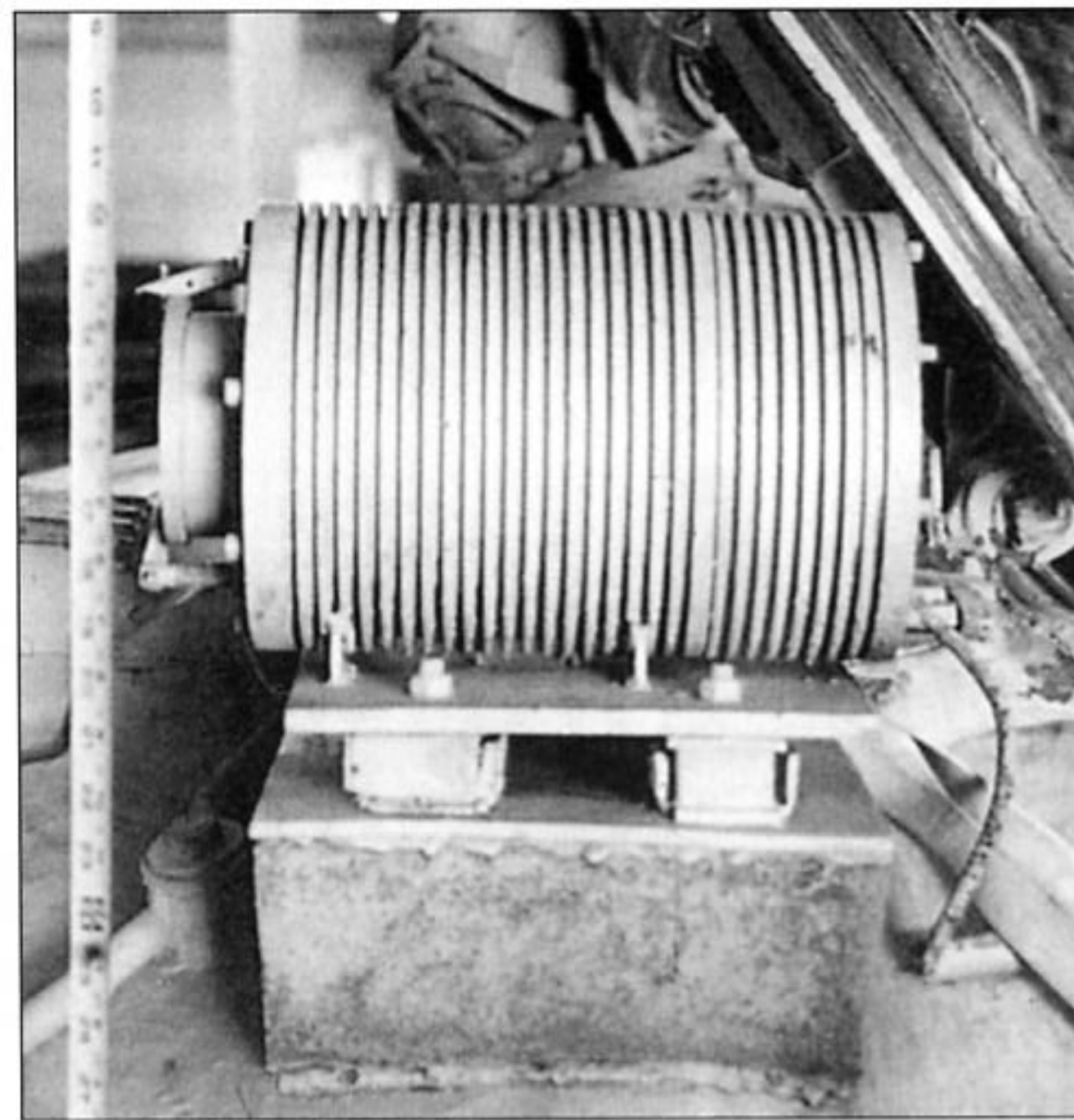
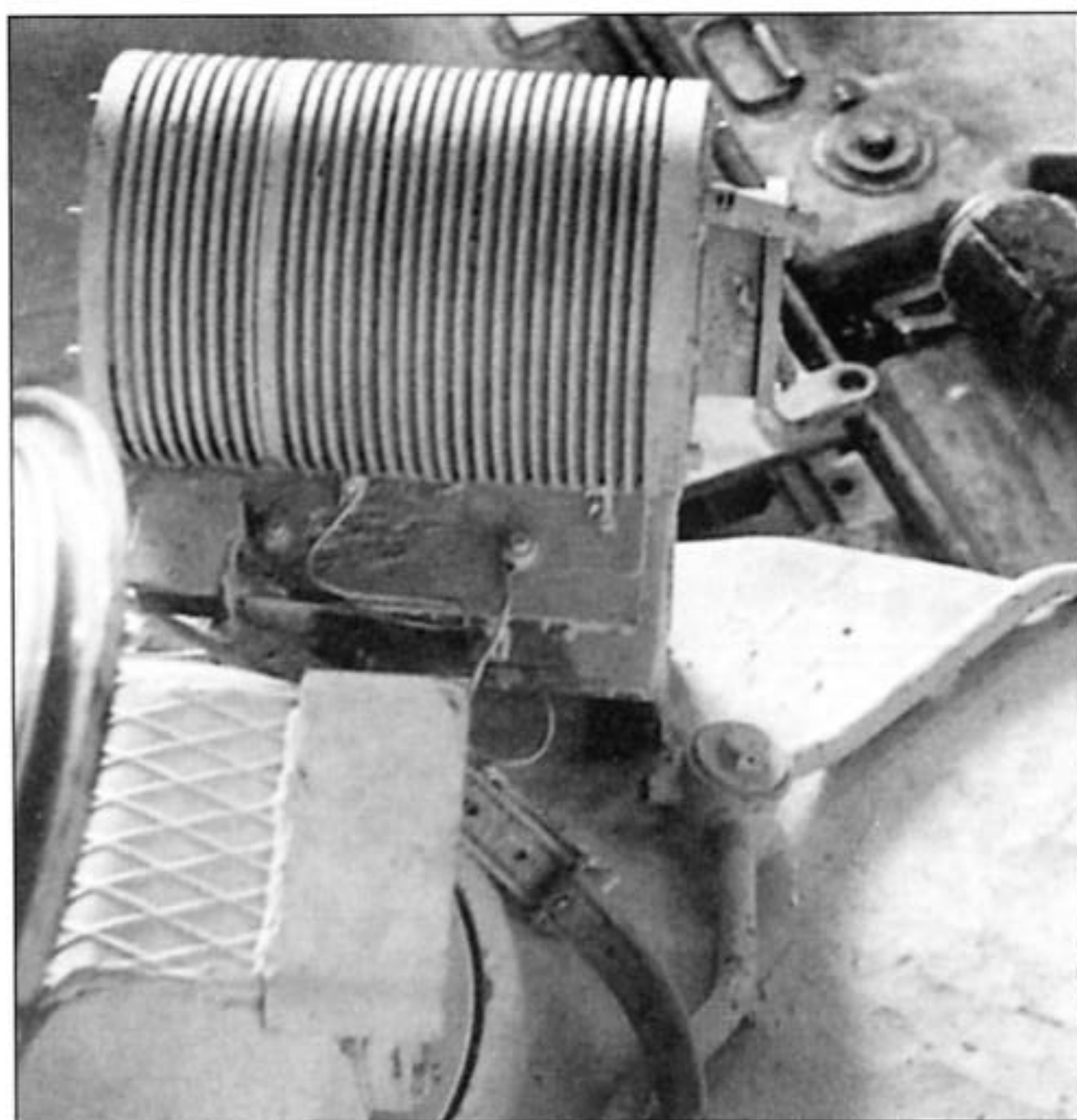
Копийность. Честно скажу после многотрудной сборки не испытывал не малейшего желания сличать модель с чертежами. На мой взгляд, изделий «Моделиста» в смысле Тамии-Трумпетера чудное приложение к модели Звезды, то есть Драгона. Ряд мелочей «моделисты» сделали лучше. Зато творение «Звезды» на порядок проще в сборке и в полтора раза дешевле, да и детализировка не уступает. Мужик же в «Звезде» похож на человека, хотя его тоже лучше выбросить.

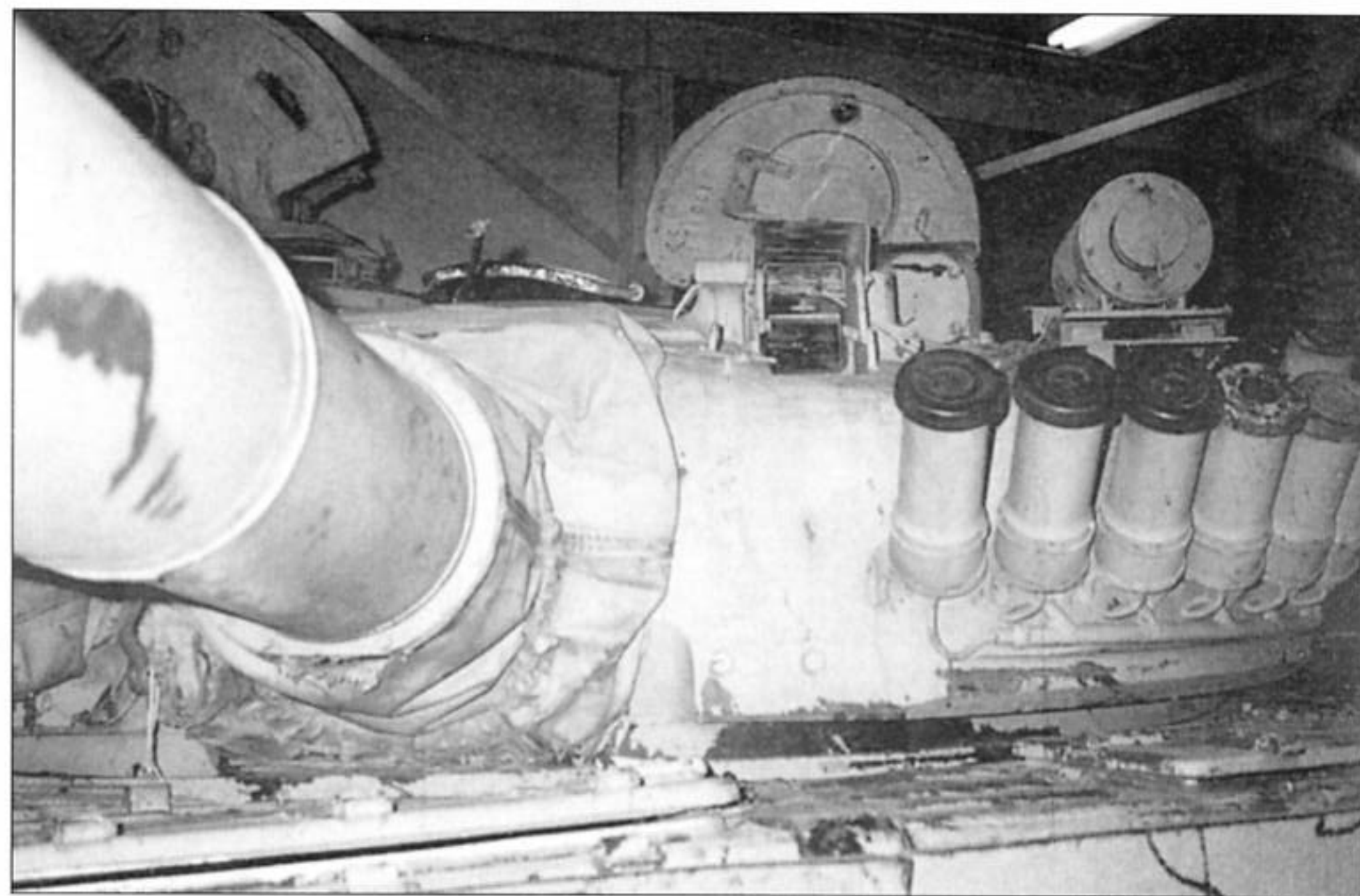
Михаил Никольский (Москва)

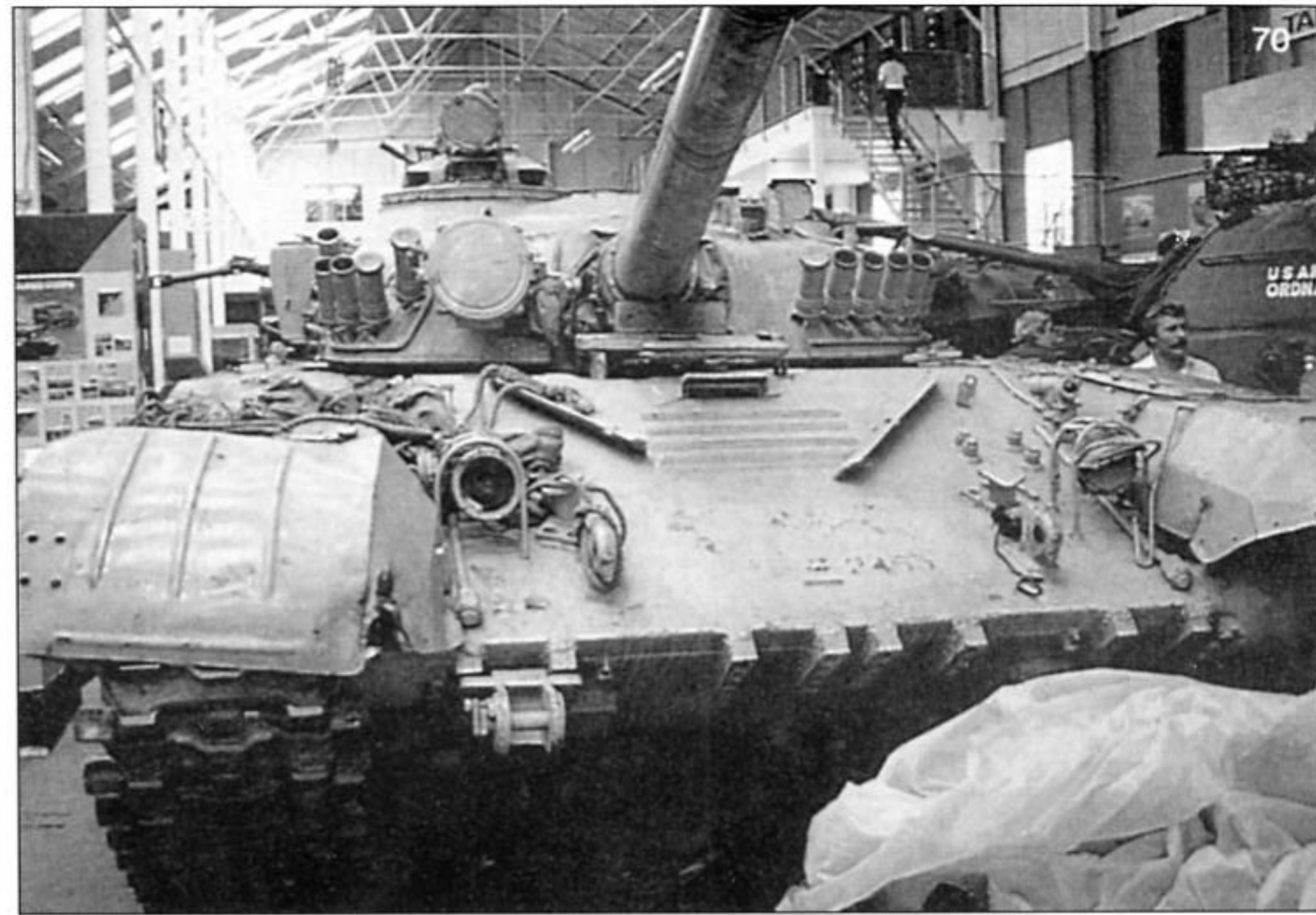


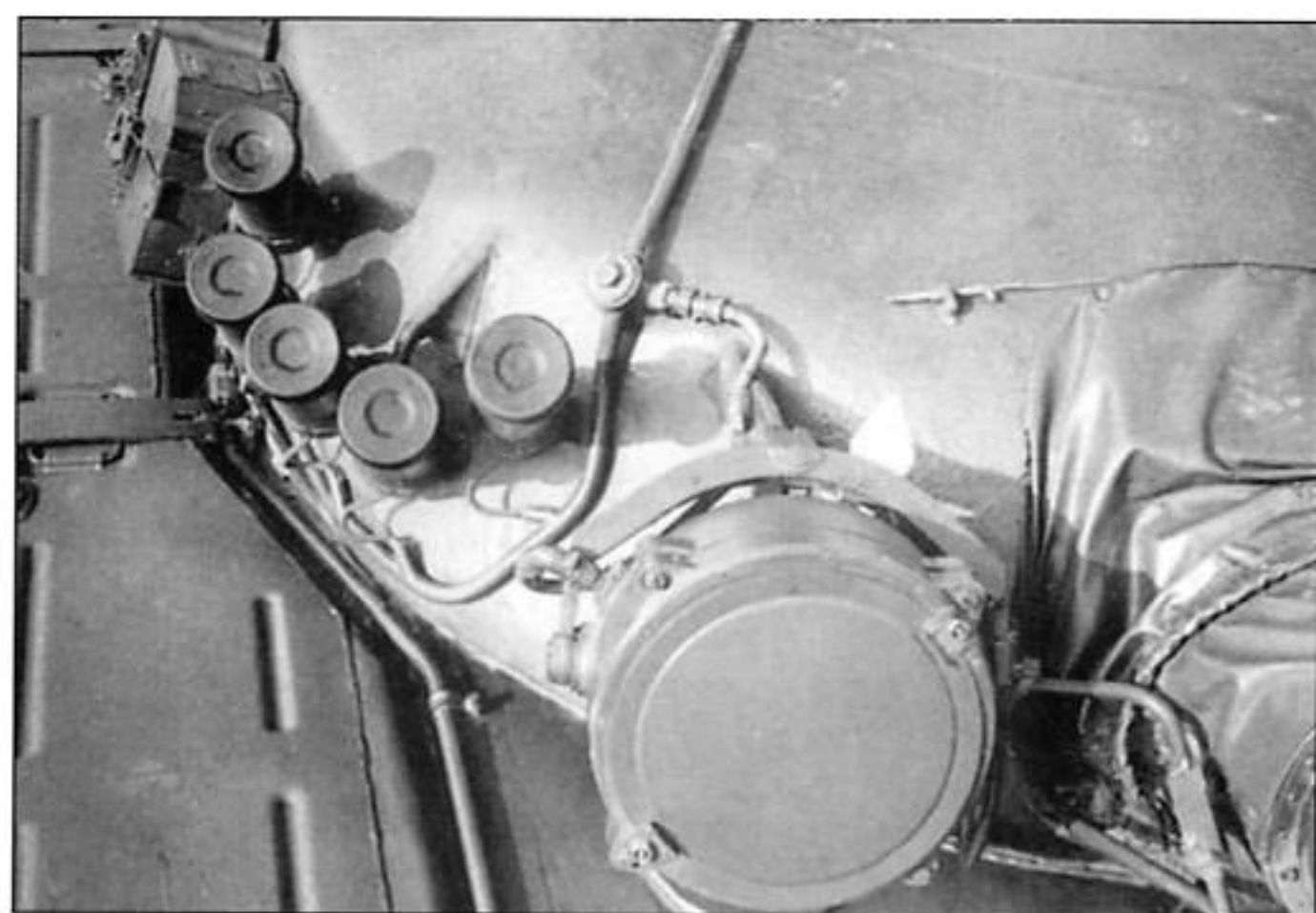
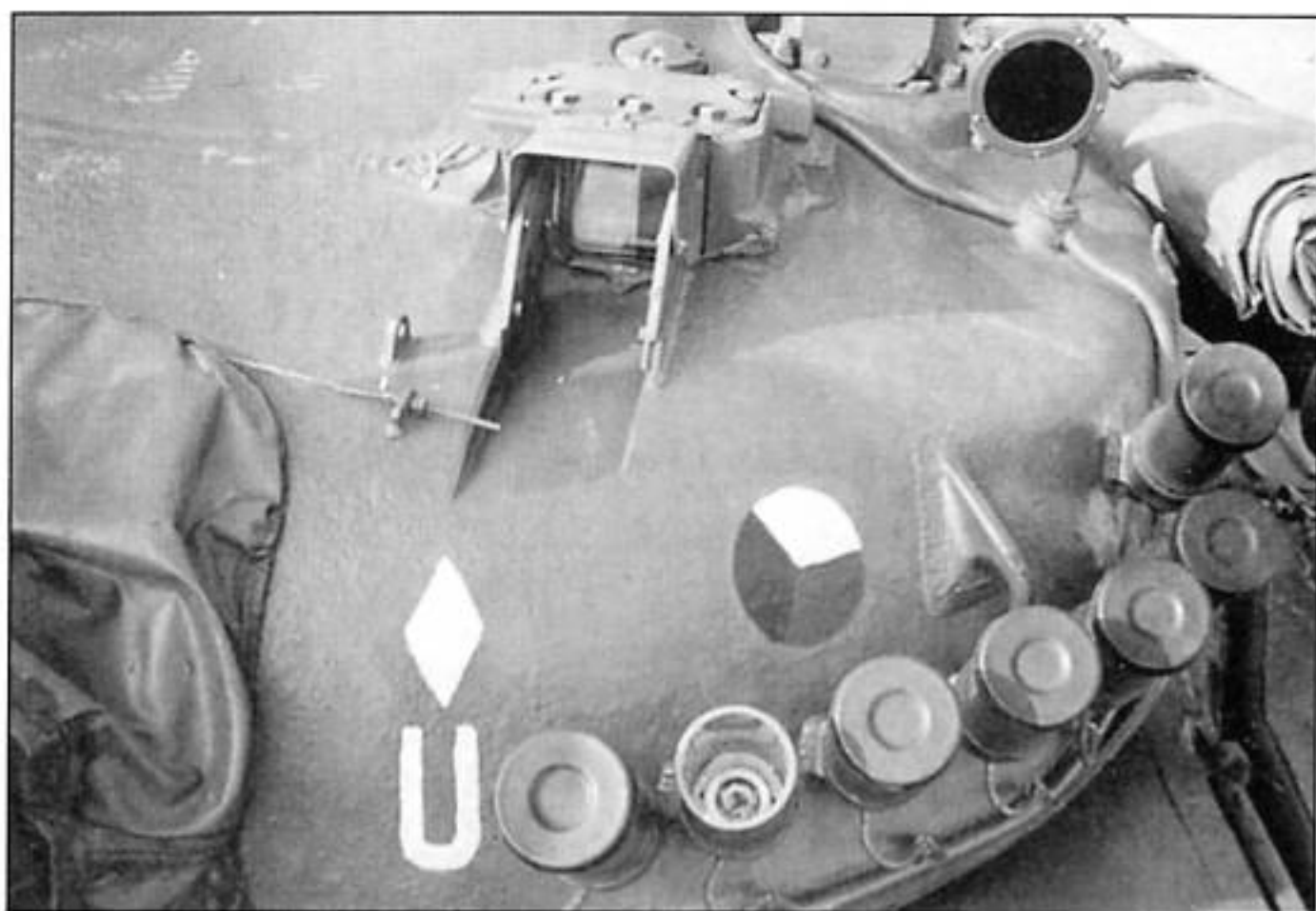


Детали конструкции иракского Т-72М

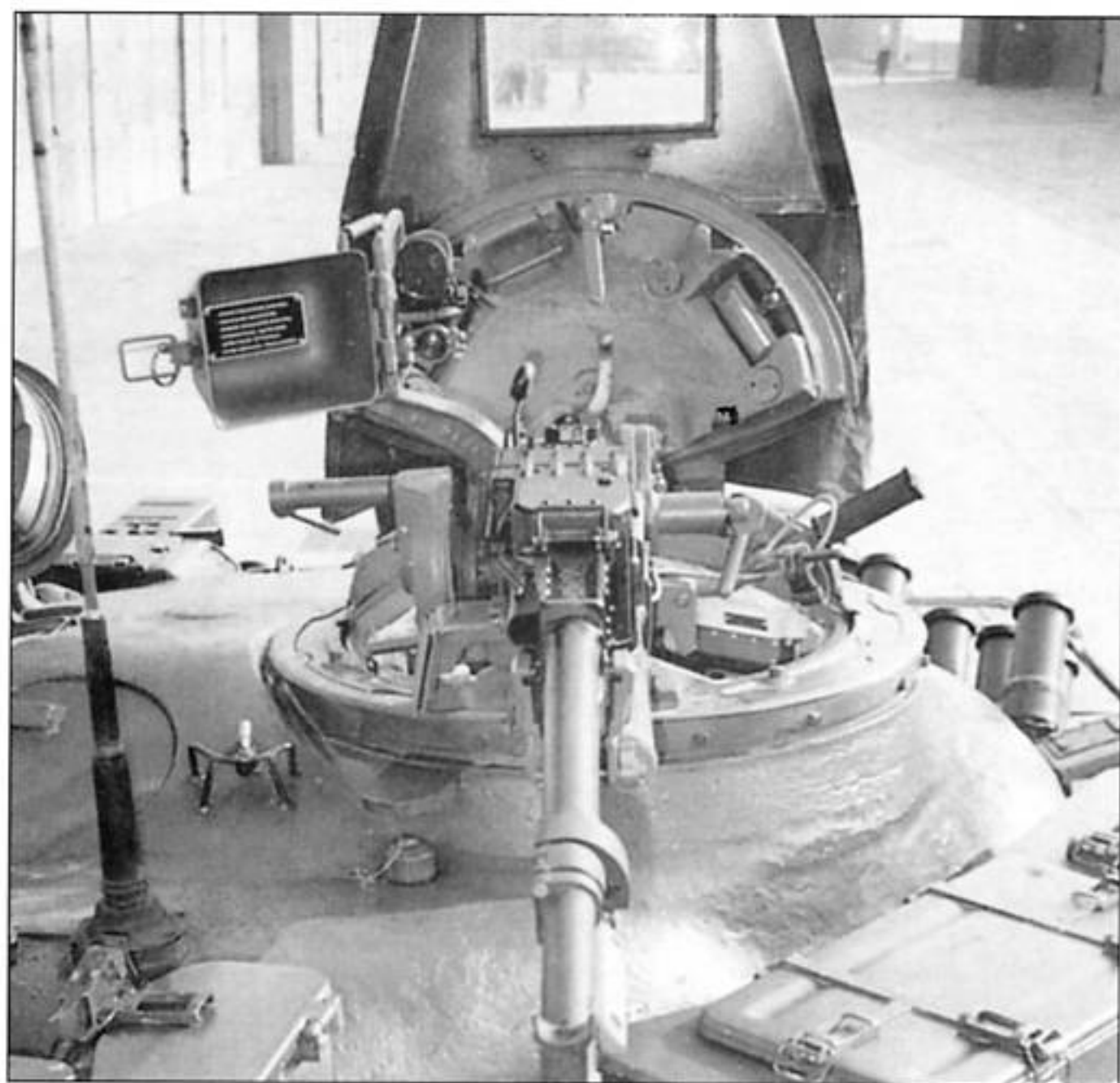
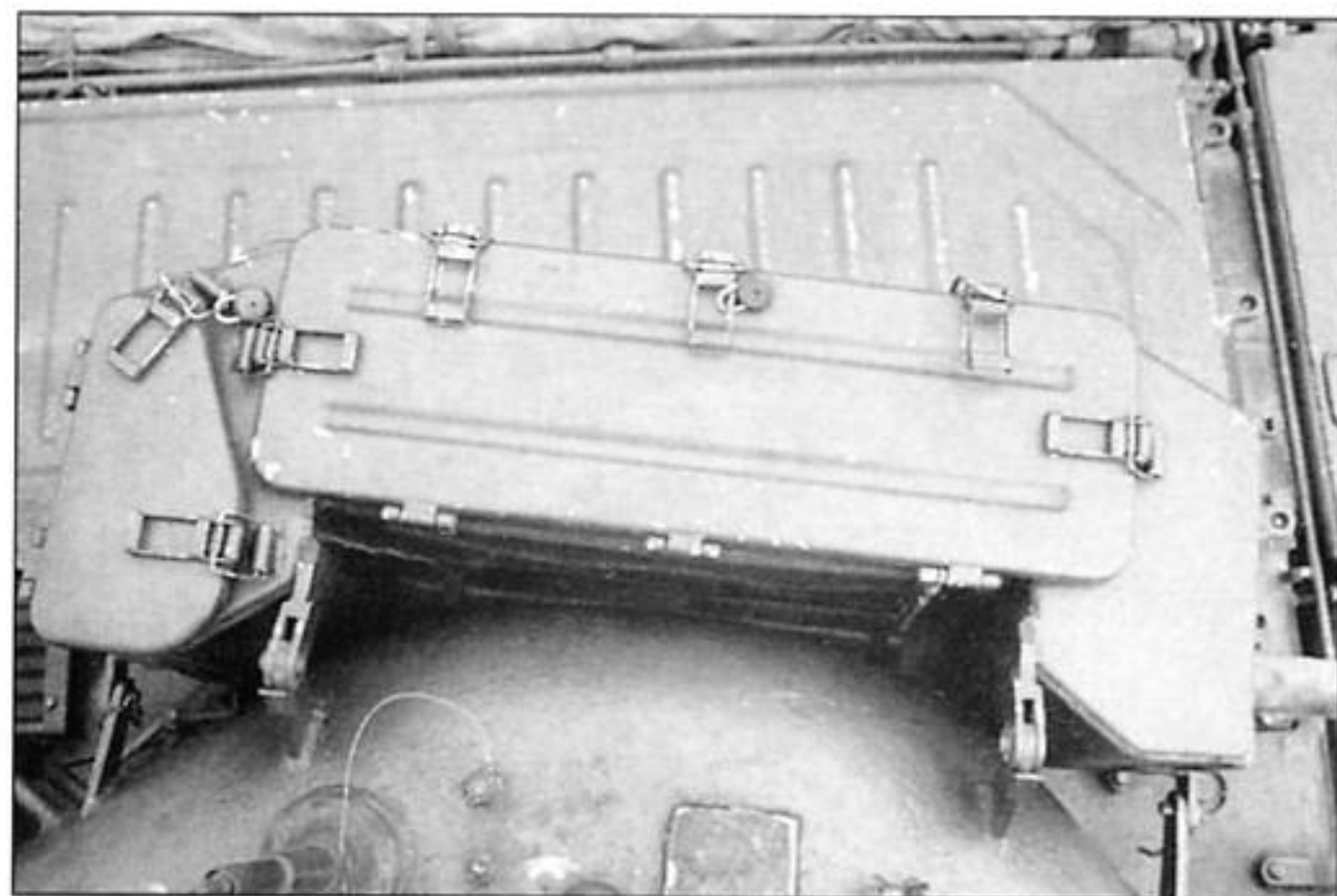
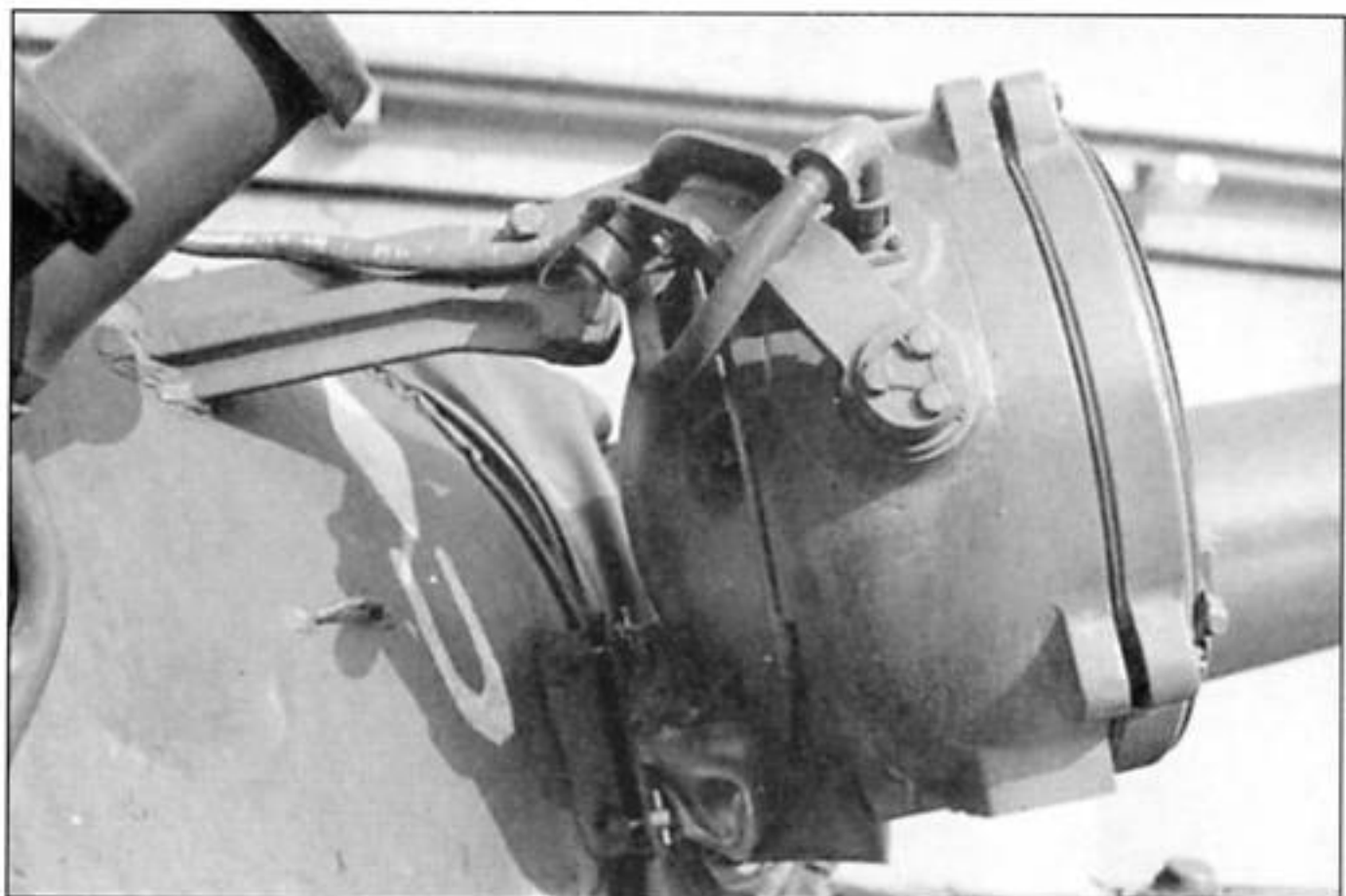
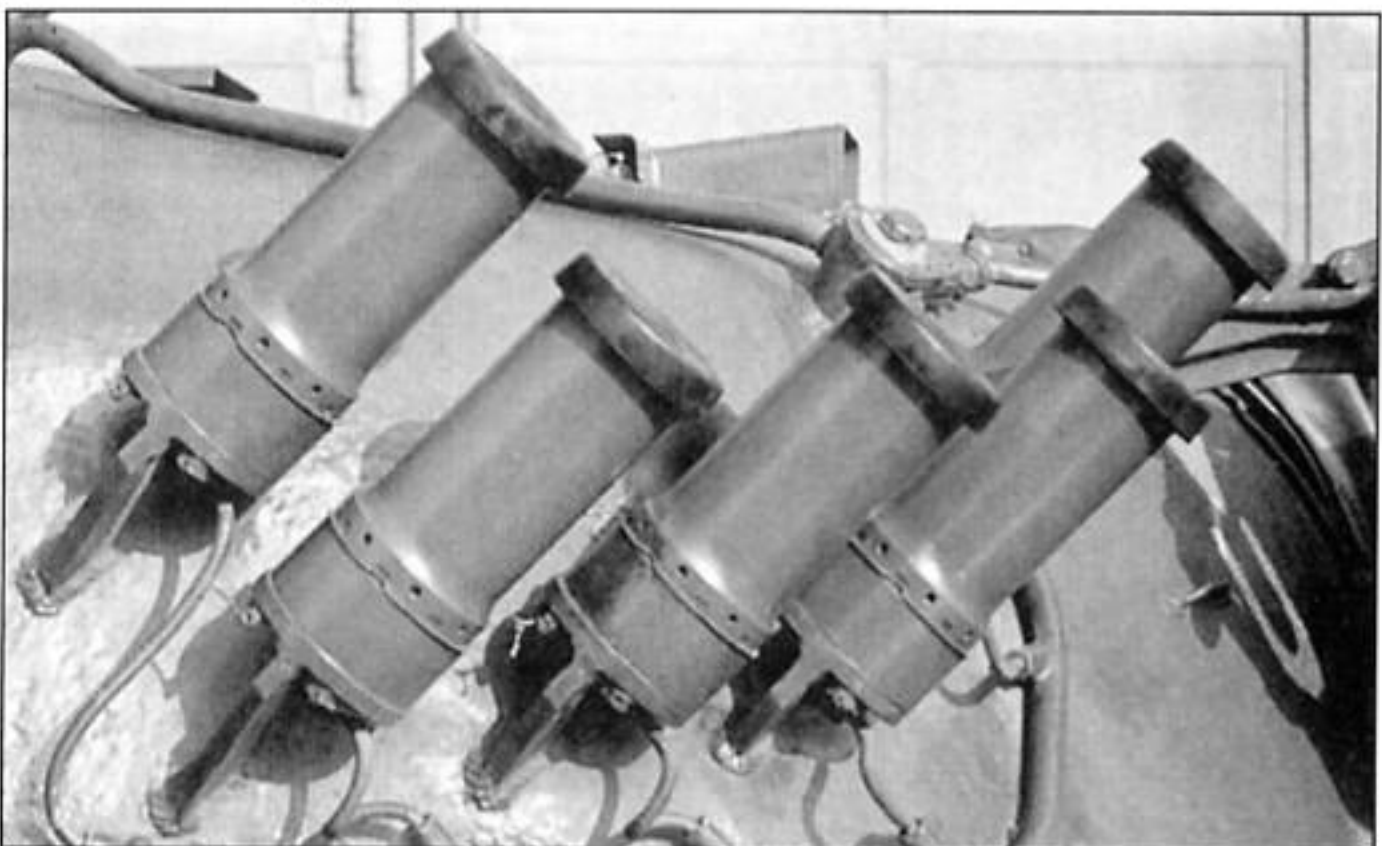


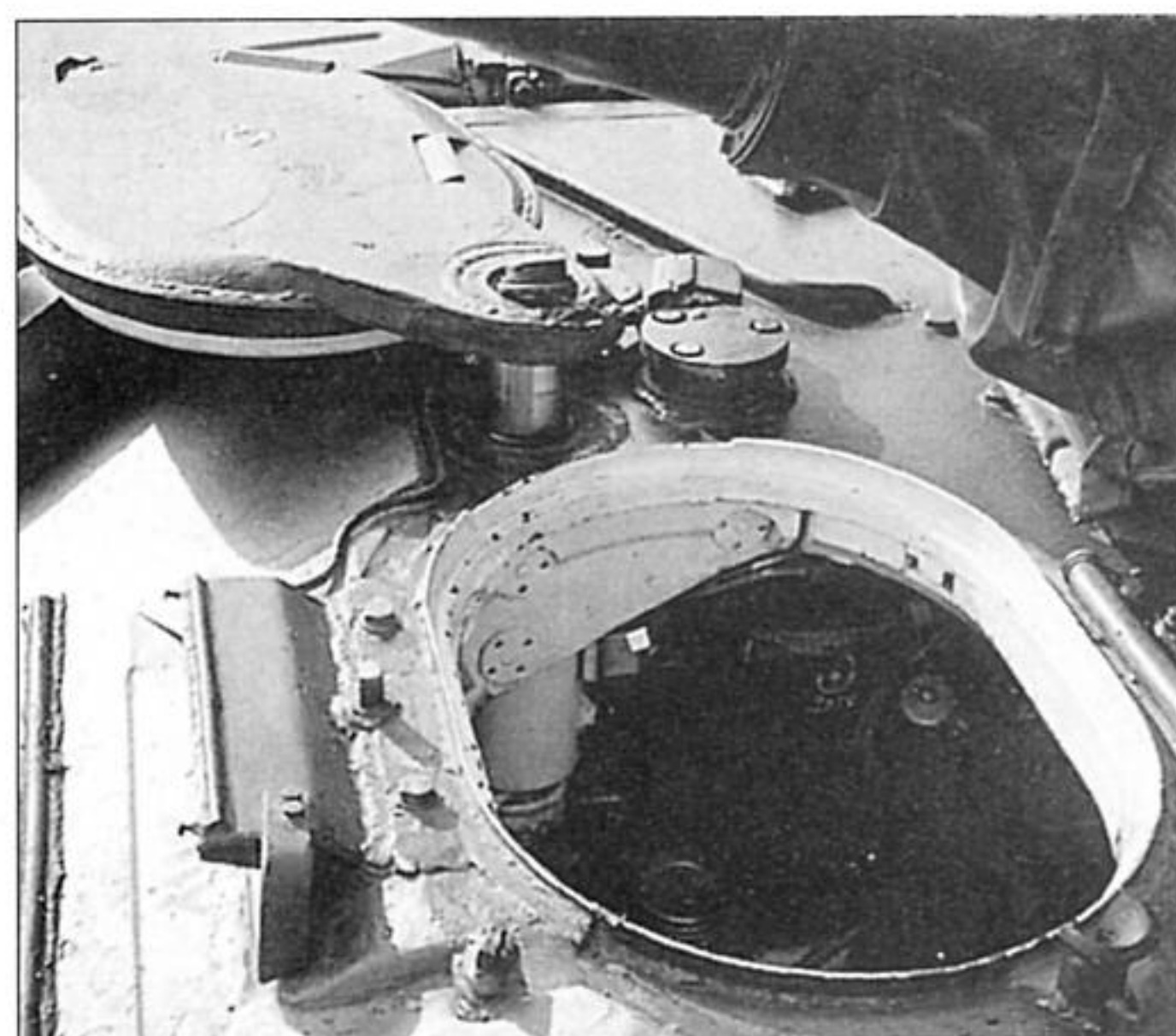
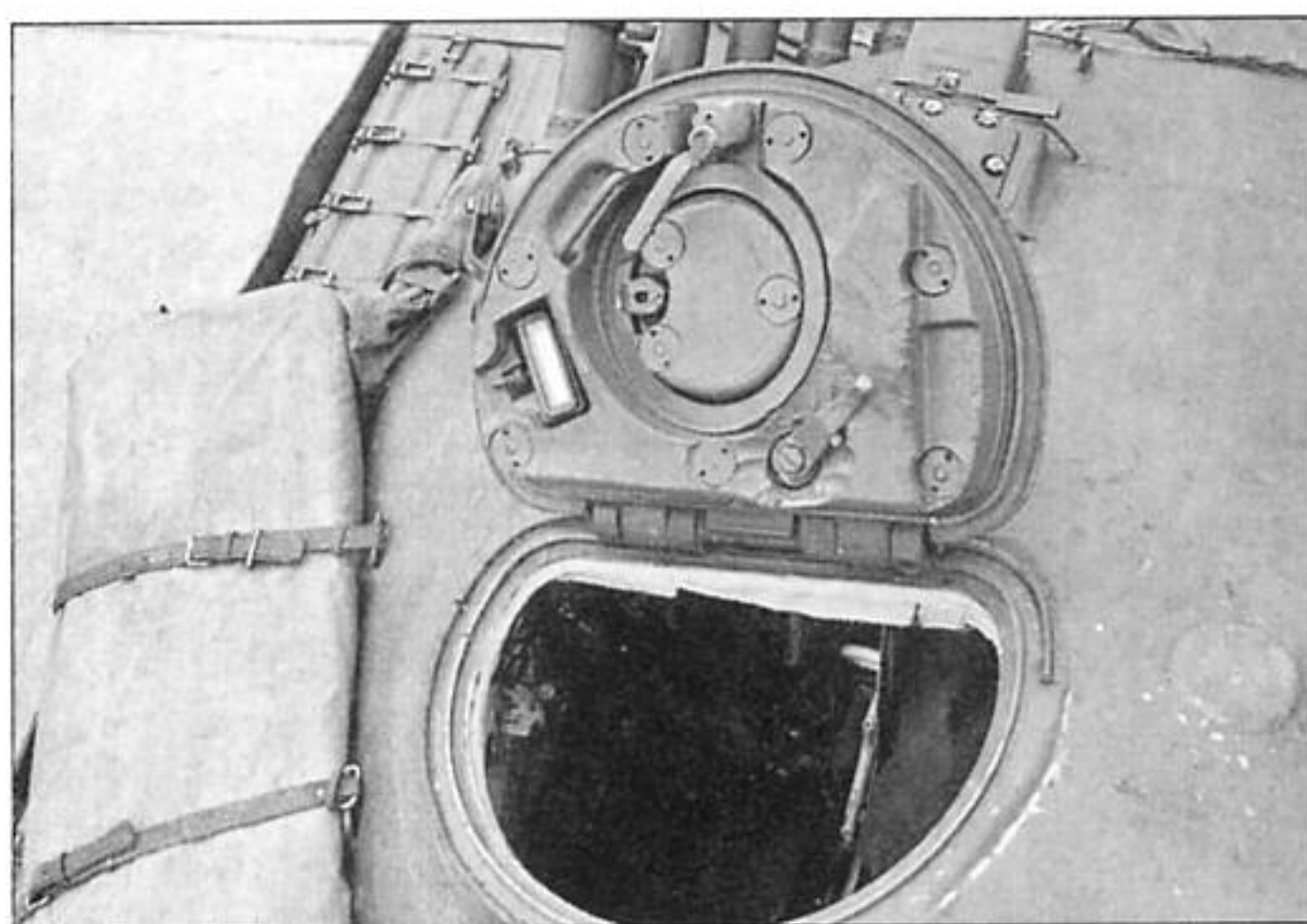
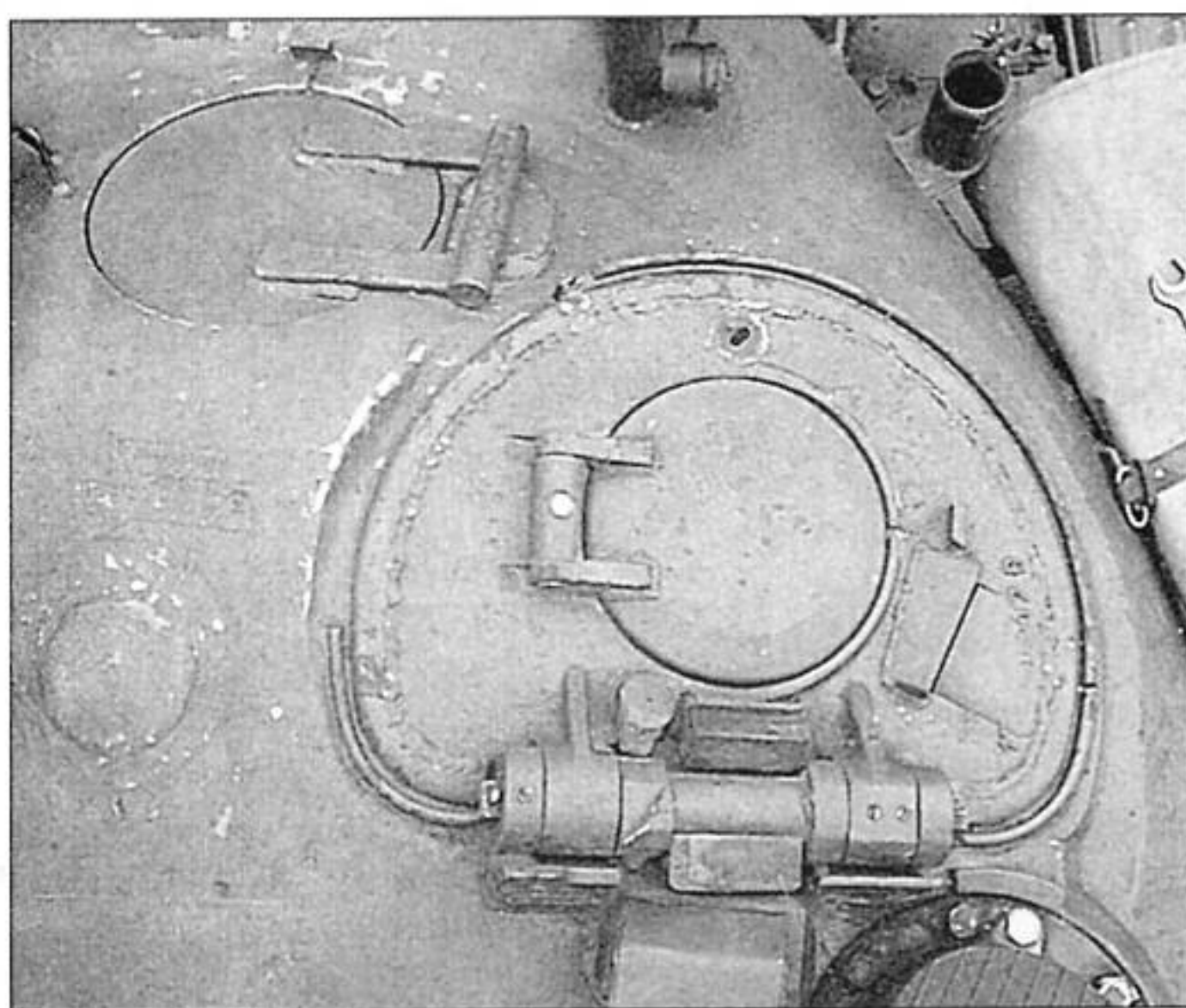
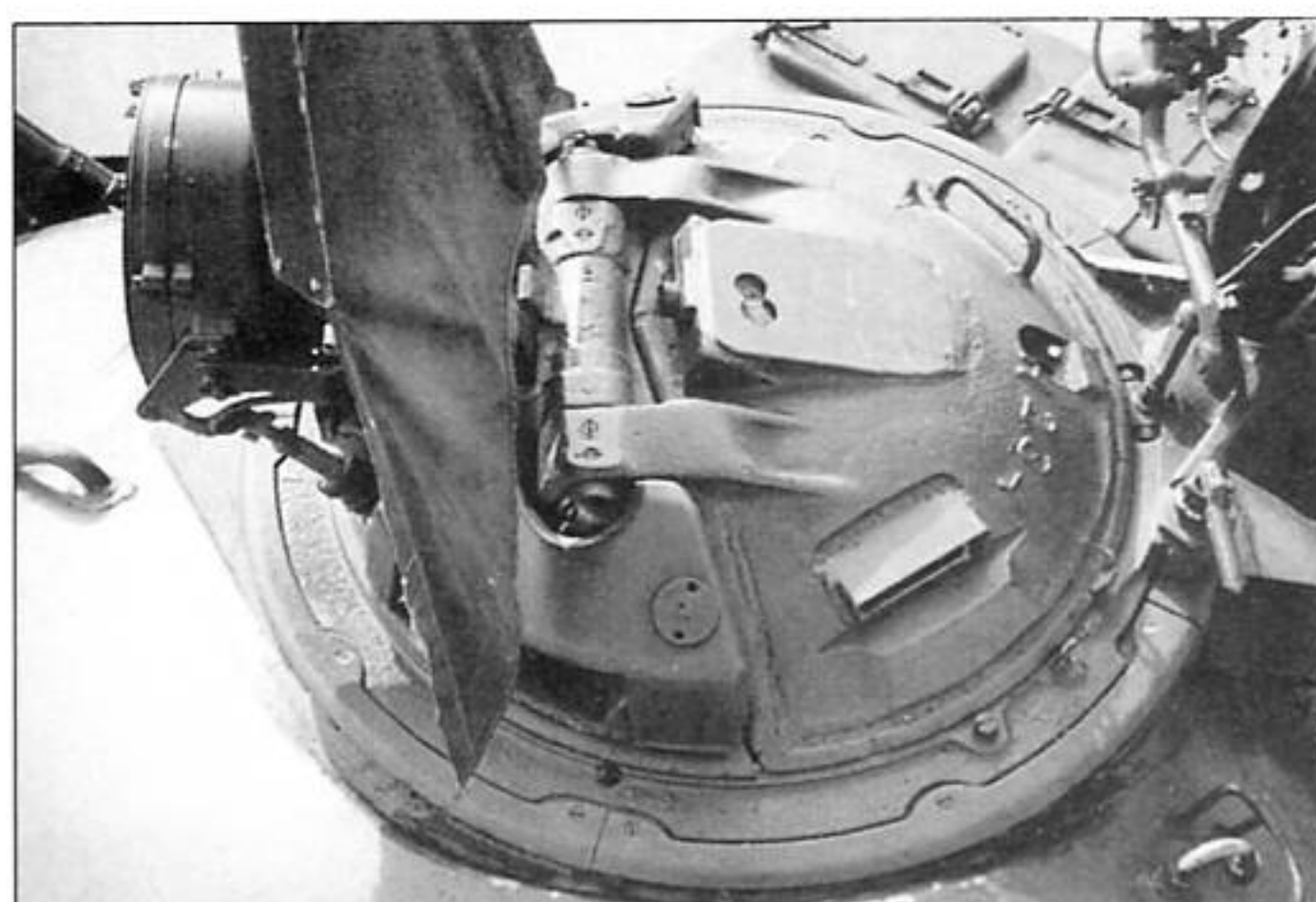
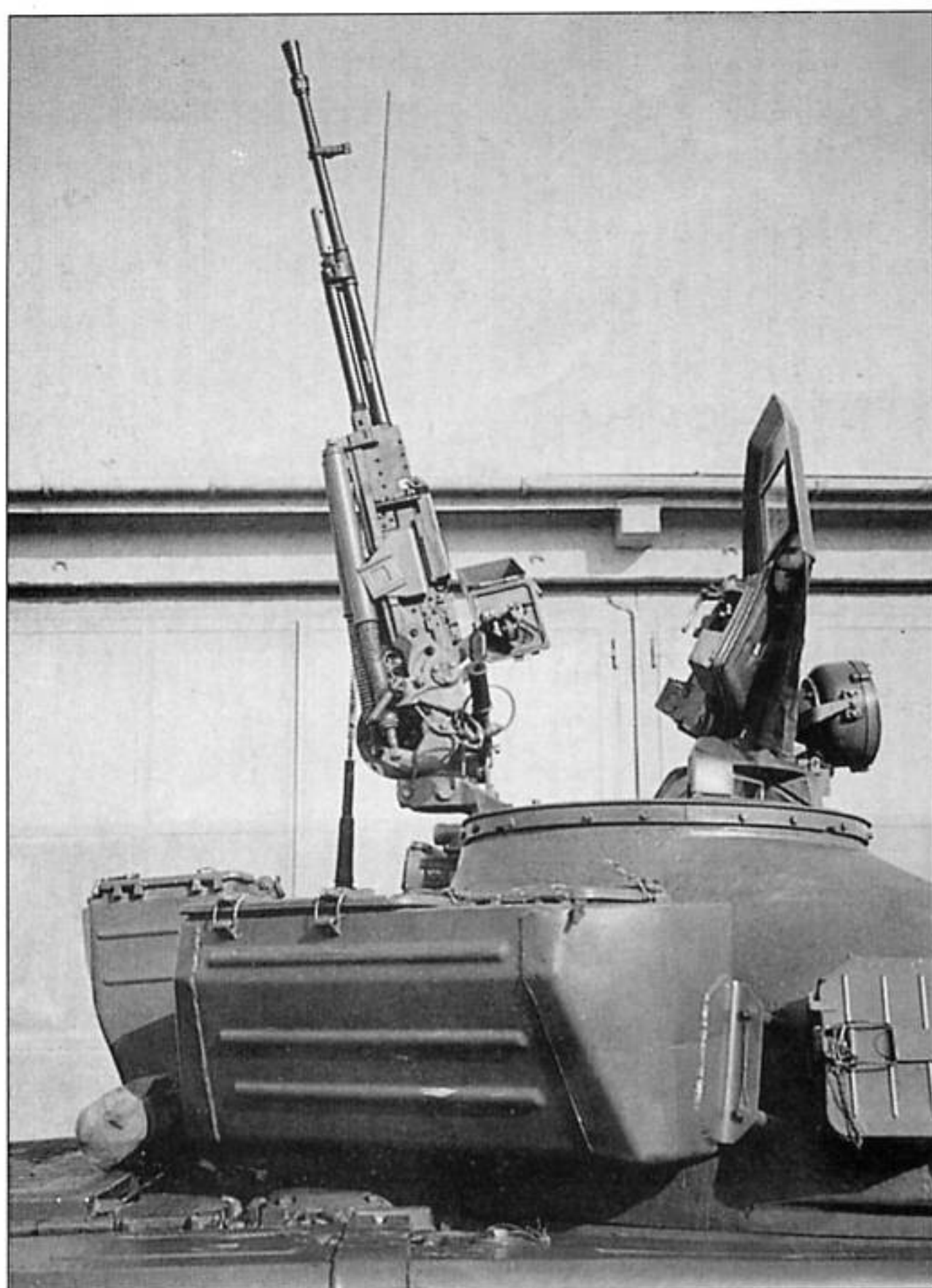






Детали конструкции чешского Т-72М





Делаем деревья

Любую диораму украсят максимально реалистично сделанные деревья. Обычно основой для изготовления деревьев служат сухие веточки настоящих деревьев, засохшие цветы и трава.

Деревья различных пород отличаются фактурой и формой стволов, формой кроны. Прежде чем браться за «постройку» дерева внимательно ознакомьтесь с прототипом, благо для этого в музей идти нет необходимости - просто отдерните занавески на окне.

Необходимые материалы

- веточки и сухие стебли, хворост
- засушенные цветы (акация, мимоза)
- резиновый клей
- туалетная бумага
- краски
- бальсовые палочки
- шпаклевка по дереву (например фирмы Durham)
- имитация грунта от модели железной дороги
- эпоксидная шпаклевка или эпоксидный клей

Лиственные деревья

Сначала были отобраны подходящие сухие ветки для изготовления ствола (рис. 1).

Клеем «Супер глио» ветки склеены в «скелет» дерева (рис. 2).

После просушки ствол окрашен коричневой краской, желательнее ствол тонировать разными оттенками коричневого цвета. В случае, к примеру березы, краска будет уже не коричневой. Выбирайте цвет согласно прототипу. Ветки имитируются веточками засушенной мимозы. Аккуратно приклейте веточки мимозы в «сучьям» вашего дерева, начиная снизу (рис. 3).

Если у вас нет пока художественного вкуса, то реализм придет только с опытом. Возможно придется построить целый лес, прежде чем отдельное дерево станет похожим на настоящее. В любом случае - не спешите.

Имитируйте прожилки на стволе резиновым клеем, обычно такие прожилки распространяются примерно на нижнюю треть ствола. После высыхания нарежьте тонкие полоски туалетной бумаги, пропитайте их водой и приложите к стволу вертикально. Затем промажьте клеем - получилась кора. Возможно придется процедуру с туалетной бумагой повторить несколько раз. Сохнуть «кора» должна несколько часов. Еще раз окрасьте и тонируйте ствол. Не поленитесь лишний раз посмотреть как меняется цвет ствола дерева от корней к вершине, стоит также помнить - вблизи корней ствол часто покрыт пылью.

После полного высыхания пинцетом в нескольких местах подцепите наклеенную на ствол бумагу - имитация облезающей коры (рис. 4). Бумага легко отойдет, так как посажена на резиновый клей.

Осталось сделать корни, но об этом позже.



Отберите необходимые для изготовления ствола веточки и сухие стебельки.



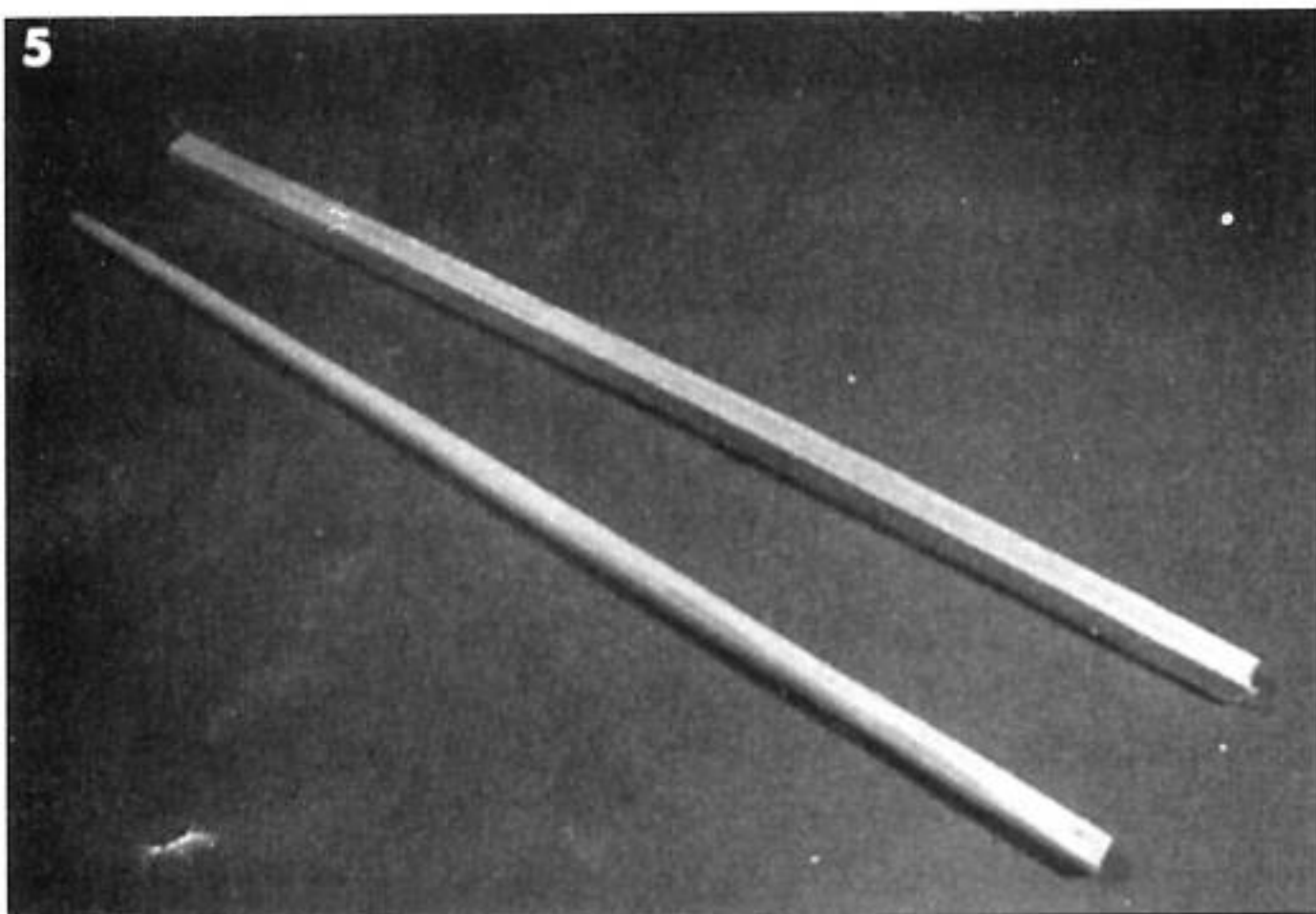
Ствол дерева собирается на клее «Супер глио».



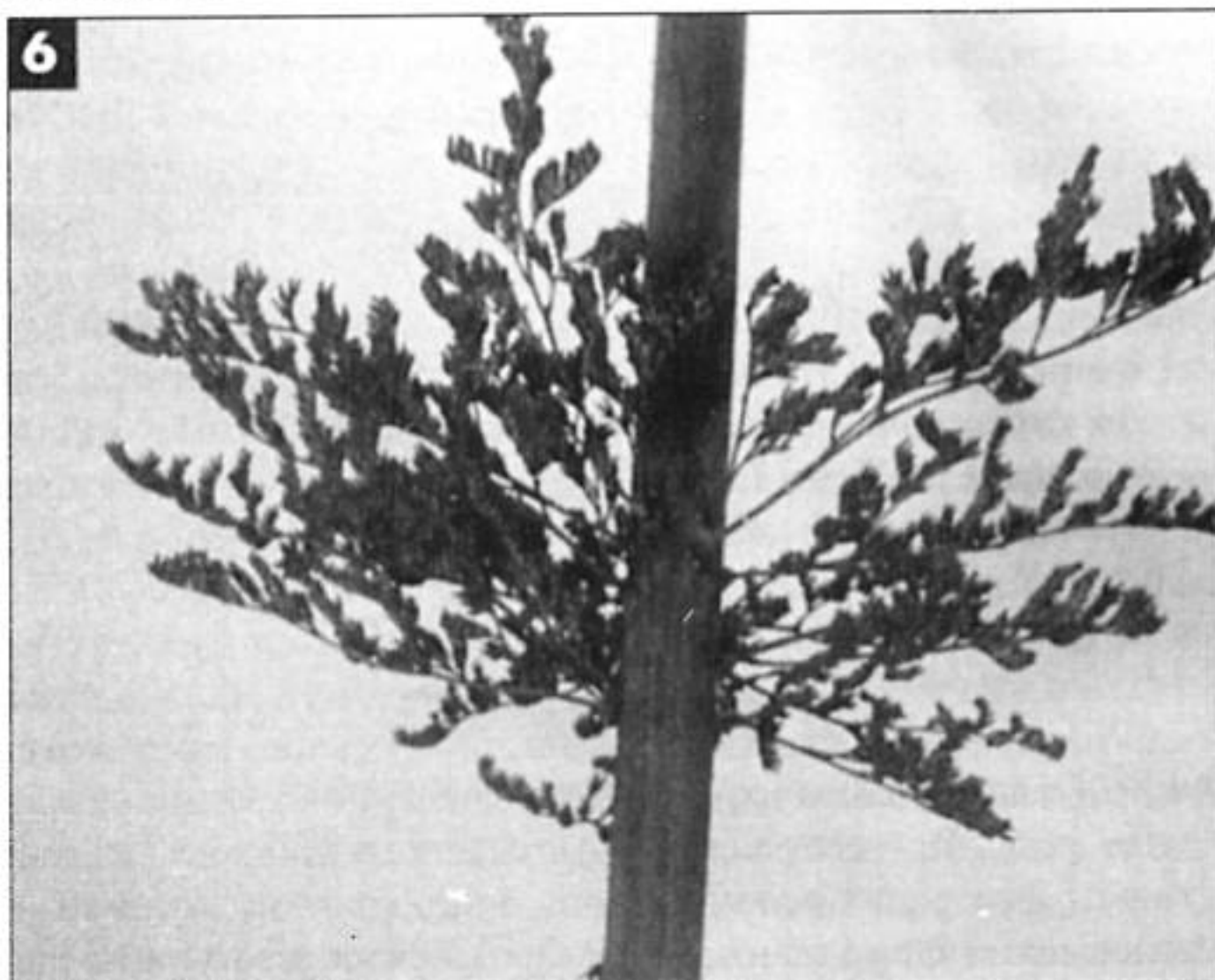
Тонкие ветки с листвой имитируют сухие соцветия мимозы (их можно купить в любом магазине цветов), предварительно окрашенные под листву.



Облезающая кора имитирована надорванной туалетной бумагой, предварительно наклеенной резиновым клеем на ствол.



Для изготовления ствола хвойного дерева использована заготовка из бальзы. Ее следует обточить на конус. Помните - в таком масштабе сечение ствола должно быть близким к идеальной окружности.



Ветки хвойного дерева сделаны из акации.

Хвойное дерево

Процесс изготовления елок-сосен не сильно отличается от методики строительства лиственных деревьев. Как правило, хвойные деревья имеют ровный ствол, поэтому за основу берется палочка из бальзы (рис. 5). Заготовка обрабатывается по всей длине на конус. Окончательная обработка - мелкой шкуркой, однако не следует заготовку доводить до полированной стадии: ствол любого хвойного дерева - шероховатый. Текстура ствола хвойного дерева резко отличается от текстуры ствола дерева лиственного. Имитировать фактуру ствола елки или кедра можно гравировкой заготовки с помощью острого ножа или пилки. Затем заготовка окрашивается в коричневый цвет.

Для имитации веток с хвоей лучше воспользоваться подходящими засушенными соцветиями или листьями, например - листьями и веточками мелкой акации. Веточки приклеиваются к стволу на «Супер глЮ» (рис. 6) от нижней части к вершине.

Имитацию расслоившейся коры в нижней части ствола удобно сделать с помощью обклейки заготовки грунтом для железнодорожных моделей. Можно также использовать сухие чаинки от заварки или какой-нибудь порошок. Порошок и чаинки придется использовать в любом случае, чтобы сделать плавный переход от «расслоившейся» коры в прикорневой части к гладкому стволу.

Окончательная отделка - окрашивание и тонирование.

Корни

Настало время крепить дерево к основе диорамы. Для этого необходимо просверлить в основе отверстие по диаметру ствола дерева. Если отверстие получилось по диаметру боль-



Отделка ствола имитатором грунта от модели железной дороги максимально приблизит фактуру ствола вашей модели к фактуре ствола хвойного дерева.



Корни сделаны с помощью шпаклевки фирмы Durham.

ше, чем ствол - ничего страшного, щели закроют корни. Дерево приклеивается на эпоксидке, после отверждения смолы получается очень прочное соединение.

Для имитации корней западные моделисты используют шпаклевку по дереву фирмы Durham. Шпаклевка представляет собой пудру, после растворения пудры в воде образуется вязкая масса. Сохнет шпаклевка несколько часов. Вязкая масса наносится в нижней части ствола дерева. После схватывания шпаклевки, но не полного отверждения, ножом или палочкой имитируется фактура корневой системы дерева (рис. 8). После полного высыхания - окрашивание и тонировка.

Дополнительного реализма добавят сбитые ветром сухие ветки, разбросанные по земле под вашим деревом.

Сухие деревья

Для изготовления сучьев сухого дерева подойдут лишние листья веточки акации. Отличий в «сборке» засохшего дерева от изготовления «живого» нет, но обратите внимание на цвет засохших деревьев.

Реалистично выполненные деревья внесут новое измерение в вашу диораму.

Маленький «Урал» крупным планом

Масштаб 1:72, производитель: «Omega-K/Industry Cleaning»

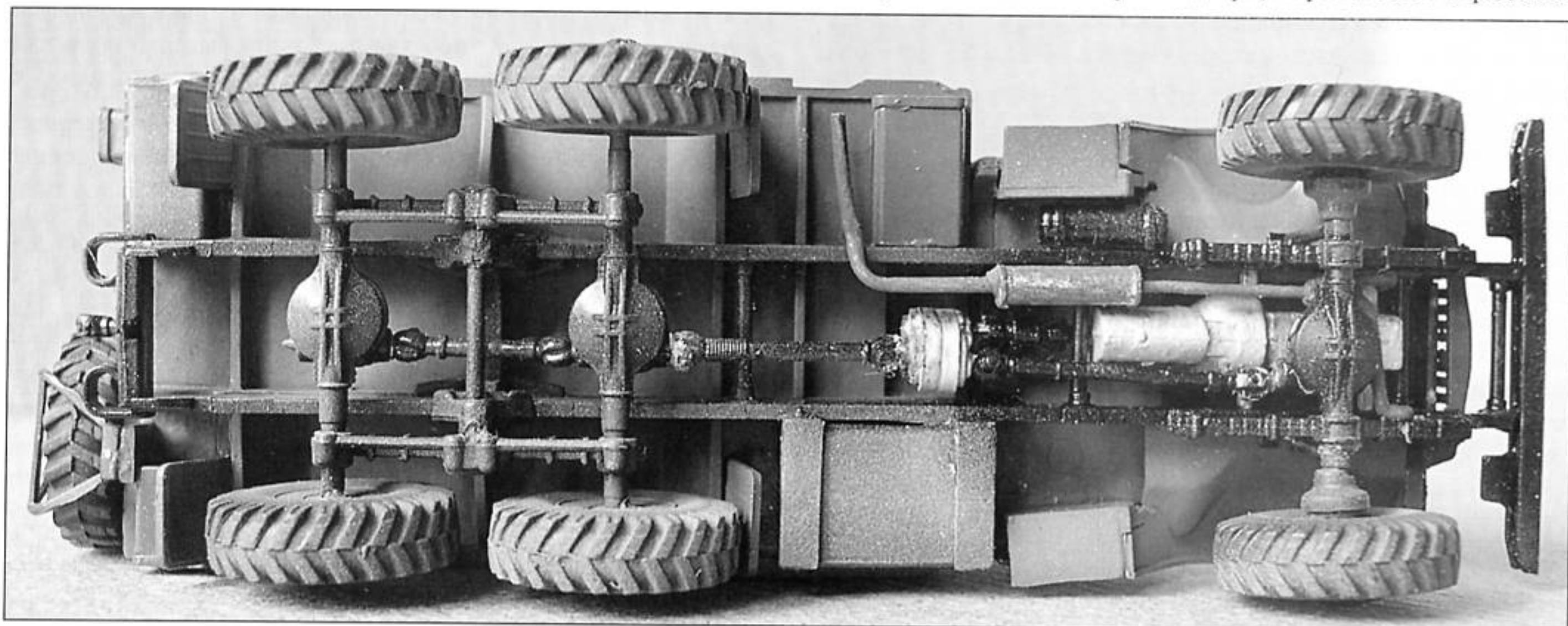


У каждого, кто интересуется техникой, есть своя любимая машина. Мне нравится несколько машин, но самая любимая это Урал, особенно Урал-375Н и Уралы-бензовозы. В 2002 фирма «Омега-К» выпустила серию Уралов в семьдесятвтором масштабе: бортовой Урал-375Д, бензозаправщик АТЗ-5-375 (Урал-375Е), Урал-375 кунг, бортовой Урал-4320, бензозаправщик АТЗ-5-4320 (Урал-4320), Урал-4320 кунг. Позже часть моделей (Урал-375Д, АТЗ-5-375, Урал-375 кунг) появились в коробках Киевской фирмы «Industry Cleaning». В дальнейшем фирма планирует продолжить серию наших современных грузовиков ещё двумя машинами: ЗИЛ-131 и АЗС-4,4-131.

Рама

Мне на сборку попал Урал-375 кунг (№ 720005) в упаковке фирмы «Industry Cleaning». Сборку я начал как советовала инструкция - со сборки рамы. Рама автомобиля Урал (как впрочем, и практически всех других автомобилей) состоит из двух швеллеров, соединённых между собой шестью поперечными балками. На модели рама (деталь № А1) состоит не из швеллеров, а из полос и даётся одной деталью, что после сборки практически незаметно (особо крутые моделисты могут изготовить раму «правильного» сечения из толстой фольги и проволоки). Меня рама из набора вполне устраивала и поэтому оставил её без изменений, чего не скажешь о глушителе, но об этом потом. Задний и средний мосты инструкция рекомендует оставить подвижными, что я настоятельно рекомендую сделать (приклеивать их придётся после установки двигателя, раздаточной коробки и карданов). Двигатель (деталь № А45), раздаточную коробку (детали № А11 и А12) и карданные валы (детали №

А41 и А42) лучше приклеивать после окраски рамы, а передний бампер (деталь № А2) с буксирными крюками (детали № А27) и бензобак (детали № А24, А31, А32, В2 и В14) лучше установить до окраски и красить вместе с рамой и подвеской. Бензобак на Урале с КУНГом несколько отличается от бензобаков устанавливаемых на Урал-375 (такие бензобаки ставились на Урал-375Н и Урал-377). Заливная горловина (деталь № В2) этого бензобака выходила из передней стенки (деталь № В14) и находилась рядом с дверью водителя. Старую заливную горловину, находящуюся на верхней половине бака (деталь № А32), необходимо срезать. Колёса намного удобнее красить отдельно и устанавливать уже окрашенными. В целом рама собирается без проблем, неудобство вызывает только то, что не обозначены посадочные места многих деталей и их приходится подгонять с помощью измерительных инструментов (в инструкции даны расстояния между деталями). А теперь, как я и обещал, вернёмся к глушителю. В наборе предложено два варианта глушителей: для дизельного Урала (Урал-4320) и для карбюраторного (Урал-375) топливозаправщика (АТЗ-5-375). Оба варианта меня не устраивали (на Урал-375 глушитель располагался под рамой с правой стороны в районе подножки правой двери). Проще всего переделать



глушитель от топливозаправщика (деталь № А10). От глушителя отрезаются трубы (можно вместо детали А10 взять отрезок литника, подходящего диаметра и длины) и рассверливаются отверстия под новые трубы. От оставшейся части отрезаются трубы со «штанами» (место, где соединяются две трубы). Недостающую часть выхлопной трубы от «штанов» до глушителя можно изготовить из проволоки подходящего диаметра (диаметр 1 мм). Участок выхлопной трубы после глушителя удобнее всего выгнуть из металлической трубки наружным диаметром 1 мм. На карбюраторных Уралах разных годов выпуска выхлопные трубы заканчивались по-разному. Для своего Урала я выбрал вариант с подъёмом выхлопной трубы к платформе кузова (в данном варианте к полу КУНГа). Выхлопную трубу с глушителем удобней устанавливать уже окрашенными, после окраски рамы и установки колёс. Поскольку я собирал машину уже побывавшую в эксплуатации, выхлопную трубу и глушитель я покрасил «ржавой» краской с «остатками» алюминиевой краски.

Кабина

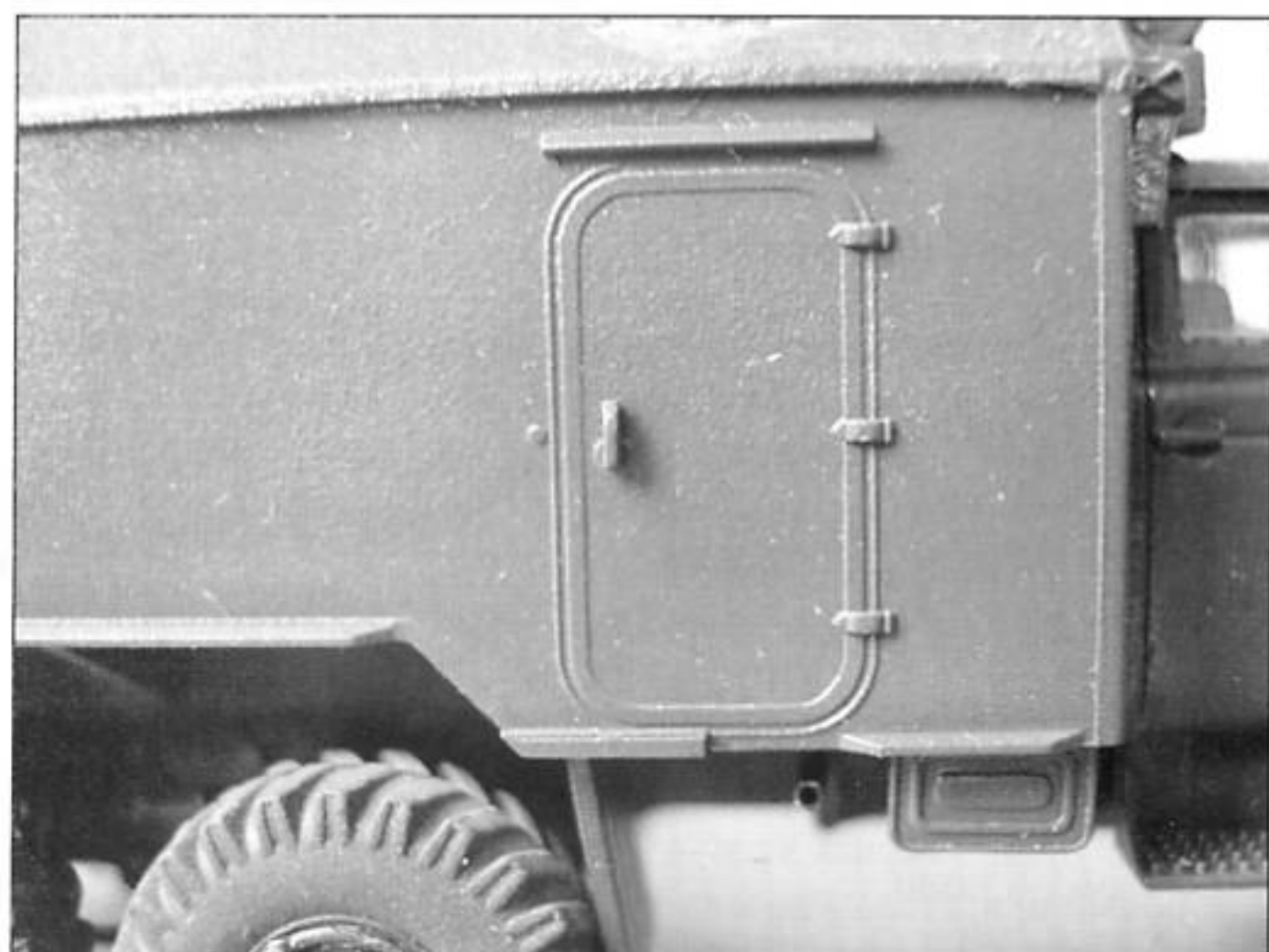
Кабина собирается без особых проблем, только нижние части крыльев (детали № А46иА47) пришлось подрезать на два миллиметра в длину. Пол кабины (деталь № А49), сидения водителя и пассажиров (деталь № А4), торпеду рулем (детали № А5, А39 и А52) и остекление кабины (детали № С2, С3, С4 и С5) удобнее клеить уже покрашенными, после покраски кабины. Причём сидения нужно приклеивать к задней стенке кабины, а потом устанавливать пол кабины, предварительно срезав штырь, задающий положение сидения. Так же следует поступить и подножками (детали № А50, А51 и А23). Прямоугольные выштамповки под фарами были только на дизельных Уралах (Урал-4320 и всех последующих модификациях Уралов), а на Урале-375 они отсутствовали, поэтому их надо аккуратно срезать модельным ножом с очень тонким и длинным, остро заточенным лезвием. Отражатели на дверях кабины устанавливались в основном на дизельные Уралы (на Уралах-375 они стояли только на машинах поздних выпусков). Я делал машину не самых поздних серий, поэтому мне пришлось их убирать (срезать острым ножом и обточить самым мелким надфилем). Указатели поворотов на передних крыльях на карбюраторных Уралах (Урал-375 Д и другие модификации) встречались довольно редко, а на ранних машинах их не было вообще, поэтому я поступил с ними так же, как и с отражателями на дверях. Со знаком автопоезда (три фонаря оранжевого цвета на крыше кабины, идентичные указателям поворота на крыльях) то же надо что-то делать (отлит из непрозрачного полистирола). Здесь можно посоветовать три варианта: срезать и изготовить новые из прозрачного литника, срезать и установить аэронавигационные огни из набора (они как раз подходящего размера) или просто срезать, оставив только выштамповки под них (такой вариант встречался довольно часто). Поскольку я не собирался оснащать свой Урал прицепом, да и вообще КУНГи с прицепами я встречал не часто (можно сказать вообще не встречал), то решил, что знак автопоезда здесь вообще не нужен и выбрал третий вариант. Решётка перед радиатором отлита несколько грубовато (снова работа для особо «крутых» моделеров), но главное - она похожа на себя. Меня это вполне устроило. Сидения водителя и пассажиров (деталь № А4) удобнее приклеивать в окрашенном виде на уже окрашенный пол кабины (деталь № А49) перед установкой его в окрашенную кабину. Решётки на фарах (ставились только на карбюраторных Уралах) отсутствовали, так как в пластике отлить их всё равно не удалось бы (опять работа для особенно «крутых» моделеров). Решётки я делать не стал, хотя их не очень сложно выгнуть и склеить из тонкой проволоки. Передние указатели поворотов выполнены из непрозрачного полистирола. С этим можно бороться двумя способами: покрасить (что будет выглядеть не серьёзно) или срезать и изготовить новые из прозрачного полистирола. Передние указатели поворотов на Уралах были двух видов: маленькие, из прозрачного стекла (на машинах ранних и средних



серий) и большие, из двухцветной пластмассы снизу прозрачные, а сверху оранжевого цвета (на поздних карбюраторных и дизельных Уралах всех модификаций). Я предлагаю третий способ: закрыть светомаскировочным устройством (покрасил чёрной блестящей краской). Грибок воздухозаборника (деталь № А53) на карбюраторных Уралах ранних и средних серий окрашивался целиком в защитный цвет, без чёрного верха, как в инструкции. Фару-искатель (деталь № А19) нужно рассверлить и вставить стекло, а лучше заменить на более правильную из набора фар витебской фирмы «Эльф», оставив от старой фары-искателя кронштейн. Зеркальное покрытие зеркал заднего вида лучше всего имитировать, наклеив на зеркала прямоугольные куски зеркальной плёнки (фольга из конденсатора) соответствующего размера. Поручни, расположенные по бокам кабины, за дверями, служащие для удобства посадки и высадки водителя и пассажиров на модели отсутствуют. Это легко исправить с помощью сверла и проволоки подходящего диаметра.

Кузов

Поскольку передвижной командный пункт-машина довольно специфическая и не очень распространенная, я решил делать обычный КУНГ - машину, широко применяемую во всех родах войск Советской Армии и в народном хозяйстве. Для того, что бы превратить передвижной командный пункт в обычный КУНГ достаточно всего лишь не приклеивать на крышу кузова две антенны (детали № В15) и цилиндрический футляр для ЗИПа антенны (деталь № В11) и зашпаклевать посадочные места под них, а так же не приклеивать телескопическую антенну (детали № В13, В20, В22 и В24) на заднюю стенку кузова. С основания кузова (деталь № В1) надо срезать все четыре выступа для ящиков ЗИП (в инструкции сказано только про один выступ). Брызговики надо приклеивать не строго вниз, а под



углом, что бы не мешали колёсам, примеряя по месту. Основание кронштейна запасного колеса (деталь № B23) пришлось укоротить на полтора миллиметра по высоте (примеряя с кронштейном запасного колеса деталь № B21). Запасное колесо (детали № D4, D5 и A43) и кронштейн запасного колеса (деталь № B21) удобнее устанавливать после окраски. Окна в кузове даны очень толстыми (около двух миллиметров в толщину), поэтому их лучше не клеить, изготовить заново (тонкая прозрачная плёнка или жидкое стекло). Я применил для этой цели «жидкое стекло» (clear fix) фирмы «Hambrol». На ранних Уралах применялись красные задние фонари круглой формы, на поздних карбюраторных и дизельных Уралах всех модификаций (за исключением некоторых специальных машин на базе Урала) устанавливались трёхцветные (красный, оранжевый и бесцветный) задние фонари прямоугольной формы. В наборе и те, и другие отсутствуют. Поскольку мне не удалось найти никакой информации по правильному расположению задних фонарей, я просто не стал их делать (хотя это не представляет никакой сложности). В остальном кузов собирается без проблем. Устанавливать кузов надо в самом конце сборки машины, после покраски всего Урала и кузова.

Окраска

В инструкции даны два варианта окраски: одноцветный защитный (без камуфляжа) и двухцветный камуфляж (защитный и песочный). Я выбрал одноцветный. Ходовая часть и всё что на ней крепилось (рама, мосты, карданные валы, бампер,

бензобак и буксирные приборы) красилось в чёрный блестящий цвет. Для этой цели я применил краску АКАН (бывшую Du Pont) № 218. Кабину и кузов в данном случае (у топливозаправщиков и некоторых КУНГов кузов был зелёного цвета другого оттенка) красится в зелёный защитный цвет. Я применил «зелёно-защитный выцветший, армейские автомобили ГАЗ-66; УАЗ; Урал и т.д., ВС СССР и России» № 321, хотя можно было и просто «зелёно-защитный, полная окраска армейских автомобилей ГАЗ-66; УАЗ; Урал и т.д., ВС СССР и России» № 311, той же фирмы. Сидение я покрасил матовой коричневой краской (flat brown, фирмы Tamiya № XF-10). Этот цвет, на мой взгляд, лучше всего передаёт цвет кожаменителя, применяемого для обивки сидений в грузовиках. Для лёгкого блеска сидения покрыл полуматовым лаком, хотя после вклеивания остекления этого всё равно не видно. Шины покрасил чёрно-серой краской (чёрно-серый новая резина авиация, автомобили, колёса, патрубки, шланги...) фирмы АКАН № 356, область применения: В.С. СССР, Россия (интересно, чем цвет нашей резины отличается, скажем, от американской или немецкой). Диски колёс я покрасил чёрной блестящей краской. Отражатели фар я покрасил серебрянкой (chrome silver фирмы Tamiya № X-11). Задние фонари и указатели поворотов я обычно сперва красил серебрянкой (chrome silver), а потом красным или оранжевым лаком (так получается эффект светящегося фонаря). Сейчас я этого не стал делать по описанным выше причинам. Двигатель покрасил под алюминий обычной серебрянкой. Выхлопную трубу и глушитель покрасил под ржавчину (смесь коричневой, чёрной, красной и серебряной красок), а когда краска высохла, слегка прошёлся по ним алюминием (flat aluminum фирмы Tamiya № XF-16). Выхлопную трубу внутри я покрасил матовой краской, а копоть вокруг трубы нанёс «сухой кистью». Зеркала снаружи я покрасил чёрной блестящей краской. Зеркальную поверхность лучше всего имитировать зеркально блестящей плёнкой из конденсатора. Корпус фары-искателя я покрасил чёрной блестящей краской. Отражатель фары-искателя был покрашен хромированной (chrome silver фирмы Tamiya № X-11).

Окончательная сборка и декали

После того, как модель была полностью покрашена и хорошо просушена я приступил к окончательной сборке. Сначала вклеил двигатель (деталь № A45) и раздаточную коробку (детали № A11 и A12) с карданным валом (деталь № A41) и зафиксировал заднюю тележку. Потом установил на место колёса. После установил выхлопную трубу с глушителем. Для оживления машины можно приклеить под передний бампер буксирную балку (трубу с красными и белыми поперечными полосками и приваренными петлями на торцах). Такие буксирные балки встречаются на Уралах довольно часто (иногда они бывают сзади, под кузовом, на задних бамперах). Закончив с рамой, приступил к кабине. Сначала вклеил стёкла. Начинать удобнее с заднего стекла (деталь № C2), за ним следует вста-



вить боковые стёкла (детали № С3 и С4), лобовые стёкла (детали № С5 и С6) удобней всего вклеивать самыми последними. Стеклоочистители придётся изготавливать самостоятельно. Затем надо вклеить торпеду (сборочная позиция № 2) и сидения (деталь № А4), а затем пол кабины (деталь № А49) с вклеенным рычагом переключения скоростей (деталь № А48), хотя рычаг (почему-то только один - рычаги коробки отбора мощности, включения переднего моста и ручного тормоза почему-то отсутствуют), для удобства сборки, можно и не вклеивать. Его всё равно не видно. Потом надо вставить радиатор (деталь № А13) и приклеить подножки (детали № А50 и А51). Далее приступаем к кузову. У запасного колеса надо немного рассверлить центральное отверстие. Кронштейн запасного колеса (деталь № В21) надеваем на запасное колесо, и всё это приклеиваем на заднюю стенку кузова. После этого аккуратно «вставляем» окна из «жидкого стекла» (clear fix) фирмы Hambrol, так как стёкла из набора (детали № Е1 и Е2) слишком толстые (примерно два миллиметра в толщину).

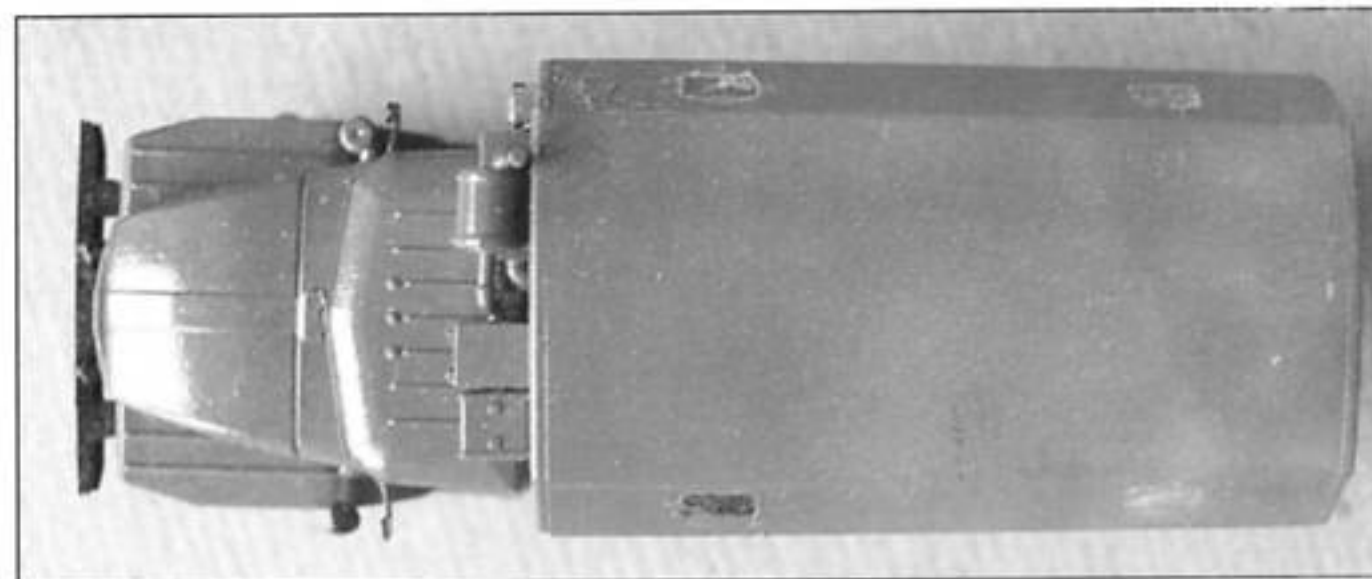
Декаль с передним номером поставил по центру переднего бампера, а не с левой стороны, как в инструкции (у нас в армии все номера стояли именно так). Задний номер не стал переводить, а наклеил (аккуратно вырезав по контуру, оставив белую окантовку по краю) вместе с бумажной подложкой. В инструкции задний номер советуют установить под кронштейном запасного колеса. Я посчитал это место неподходящим (слишком низко и плохо заметно) и нашёл заднему номеру более подходящее место: на ящике ЗИП (деталь № В25), установленном под кузовом в задней части, с правой стороны. Увеличенный номер (в инструкции о нём ничего не сказано) поместил на задней стенке кузова, под окном и ручкой, между запасным колесом и ящиком ЗИП.

Далее слегка «припылил» колёса, раму, крылья снизу, низ кузова и заднюю часть машины из аэрографа (тонкой факел распыла с минимальной подачей краски) краской песочного цвета (составлял сам). После этого можно устанавливать кабину и кузов на раму. После окончательной сборки слегка задул модель сверху (сперва слегка спереди, а затем чуть сильнее сзади) всё той же краской песчаного цвета из аэрографа (самый широкий факел распыла при минимальной подаче краски). О тонировке писать не буду - о ней и так уже написано много всего. Я не стал изобретать ничего нового. После сборки, покраски, тонировки, старения и нанесения следов эксплуатации остаётся только поставить готовую машину на полку и любоваться ею.

Немного истории

Грузовой автомобиль повышенной проходимости Урал-375 выпускается с 1961 года. Машина была разработана и выпускается до сих пор (после многочисленных модернизаций) на Уральском автомобильном заводе, в городе Миасс. Автомобиль имеет три ведущих моста со специальными (односкатными) шинами, в которых можно регулировать давление воздуха с места водителя при движении автомобиля. Автомобиль имел цельнометаллический кузов - платформу с задним открывающимся бортом. Платформа оборудована откидными скамейками и съёмным тентом с дугами. Кабина - трёхместная, металлическая с мягким верхом. Двигатель ЗИЛ-375 карбюраторный, четырёхтактный, V-образный, восьмицилиндровый, рабочий объём - 7,0 литров, мощностью 180 лошадиных сил. Грузоподъёмность 4 тонны, собственный вес 8,4 тонны. На машине устанавливались шины размером 14,0-20. Максимальная скорость 75 км./ч.

Одновременно с производством Урал-375 шла сборка другого грузовика - Урал-375Т. Эта модификация отличалась кабиной с металлическим верхом и лебёдкой, установленной в задней части рамы, с приводом от коробки отбора мощности. Часть машин выпускалась без лебёдки. Грузоподъёмность машины возросла до 4,5 тон (5 тонн без лебёдки). С 1964 года появилась модификация Урал-375Д, которая вытеснила преды-



дущие модификации. На базе Урал-375Т с 1961 года выпускался седельный тягач Урал-375С, а с 1964 года пошёл в серию седельный тягач Урал-375СК1 на базе Урал-375Д. В 1965 году появилась модификация Урал-375А. Эта машина представляла собой шасси на базе Урал-375 для установки различных кузовов. Эта машина послужила базой для вышеописанного грузовика - Урал-375КУНГ. В том же году появились ещё две модификации Уралов - Урал-375Н и Урал-377. Обе машины имели деревянный кузов - платформу с тремя открывающимися бортами. Урал-375Н также имел шины увеличенного размера. Автомобиль Урал-377 имел привод только на задние оси (передняя ось не имела привода). На обеих машинах лебёдка отсутствовала. Урал-375Д имел грузоподъёмность 6 тонн, а Урал-377 - 7,5 тонн. Также машины не имели подкачки воздуха в шинах. Масса машины составляла 7,275 тонн. На базе Урал-377 в 1965 году был создан седельный тягач Урал-377С. Собственная масса тягача составляла 7,06 тонн. Урал-377С мог буксировать полуприцеп с грузом массой до 18,5 тонн. В 1978 году был запущен в серию Урал-4320. На новую машину установили новый двигатель - дизель КАМАЗ-740. На базе автомобиля Урал было выпущено множество специальных машин. Среди них такие как топливозаправщики, КУНГи, ТЗМы, система Град и много других машин. На базе Урал-4320 был создан автопоезд с активным (имеющим привод) полуприцепом. Постепенно дизельные Уралы стали вытеснять карбюраторные. Сейчас карбюраторные Уралы уже практически не встречаются, но это уже другая история.

Заключение

Модель выполнена хорошо. Качество позволяет собрать машину как «прямо из коробки» так и с сильными переделками и доработками. Модельный ряд (все шесть машин) позволяет конверсировать модель до бесконечности (практически все модификации), многие из которых будет изготовить не очень сложно. Машина похожа на себя и выглядит впечатляюще, несмотря на мелкий масштаб. Учитывая всё вышесказанное, могу рекомендовать машину всем любителям нашей современной (послевоенной) техники.

Материалы: Урал-375А КУНГ 1/72 Industry Cleaning; краски: АКАН №№ 321, 356, 218;

Тамия №№ Х-10, ХF-11, ХF-16; песочная, «ржавая»; металлическая трубка; проволока; жидкое стекло Hambrol.

Литература: Краткий автомобильный справочник (издательство «Транспорт» Москва 1967 г.), Автомобили России и СССР часть II («Протекс» 1994 г.), М-хобби №№ 3-99, 1-01, 1-02, 2-02, Автомобили-солдаты («Патриот» Москва 1990 г.), личный фотоархив.

Корнев Сергей (Москва)

Конверсия Т-34/85 в Т-34/100

Масштаб 1:35



Египетская САУ, вооруженная 100-мм пушкой БС-3 в музее Израиля.

Комбинация модели 100-мм противотанковой пушки в масштабе 1:35 от фирмы ICM и одной из многочисленных моделей танка Т-34 позволяет построить копию египетской самоходки 70-х годов XX века. В данном случае помимо 100-мм пушки использованы башня от модели Т-34 фирмы Тамия и корпус с ходовой частью модели Т-34 фирмы Дрэгон.

Пушка и башня от Тамии

Первым делом была собрана модель пушки фирмы ICM, но без колес и лафета. Затем настала очередь башни из набора фирмы Тамия. Острым ножом с нее

по сварным швам была срезана крыша, а в задней стенке проделан прямоугольный вырез в который вставлена пушка. Чтобы избежать повреждения при сборке, ствол орудия пока не приклеивался (рис. 1).

Самодельные детали

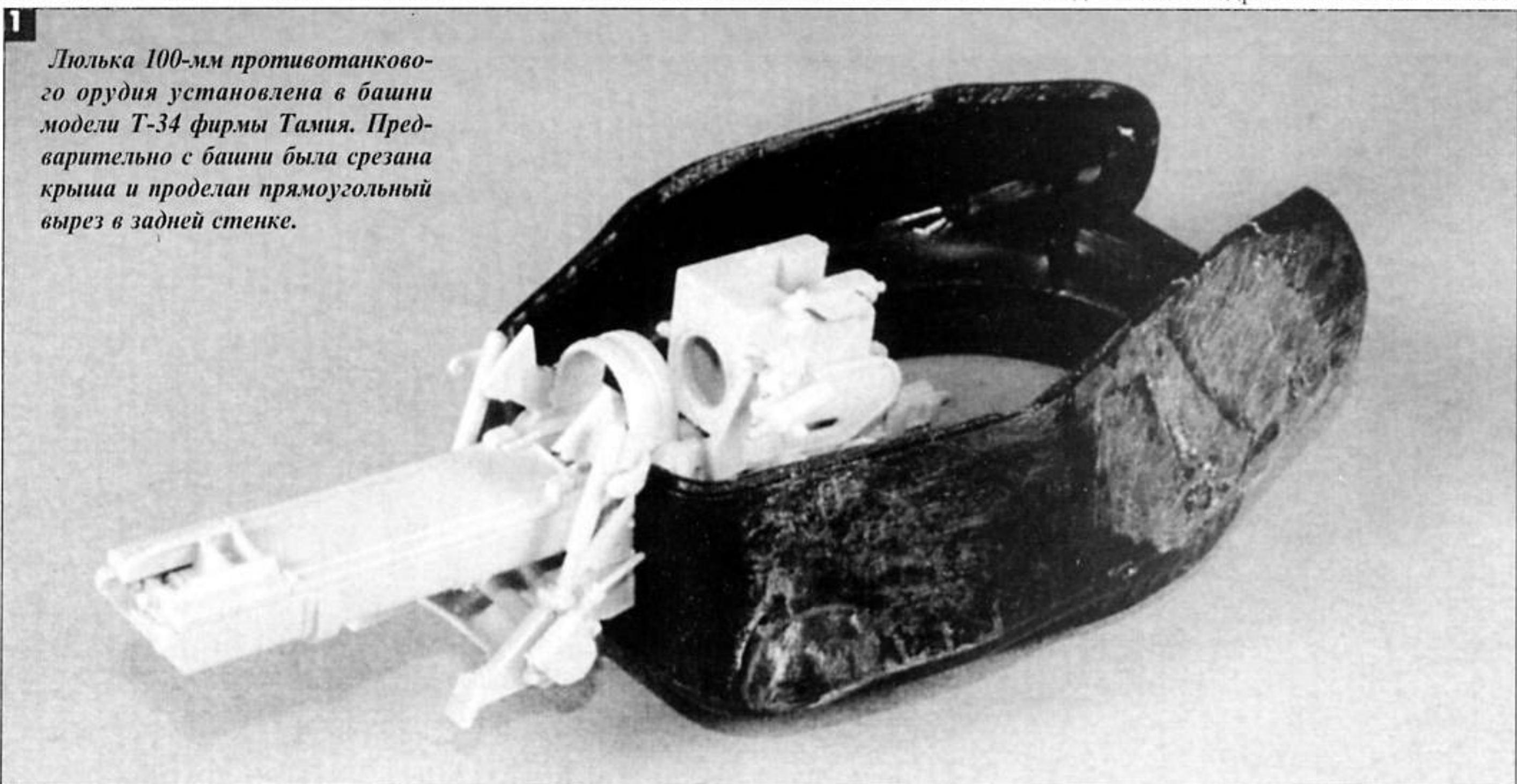
Для доработки башни использована плотная бумага и листовой пластик толщиной 3 мм. Выкройки в масштабе 1:35 приведены на рис. 2. Листы по выкройкам вырезаны из бумаги, затем наклеены на пластик. Пластик обработан по контуру выкроек. При склейке бортовых панелей с внутренней стороны они усиле-

ны узкими полосками из тонкого пластика. Потом была приклеена крыша башни. После просушки сборка приклеена к ранее доработанной башне Т-34 от модели фирмы Тамия (рис.3).

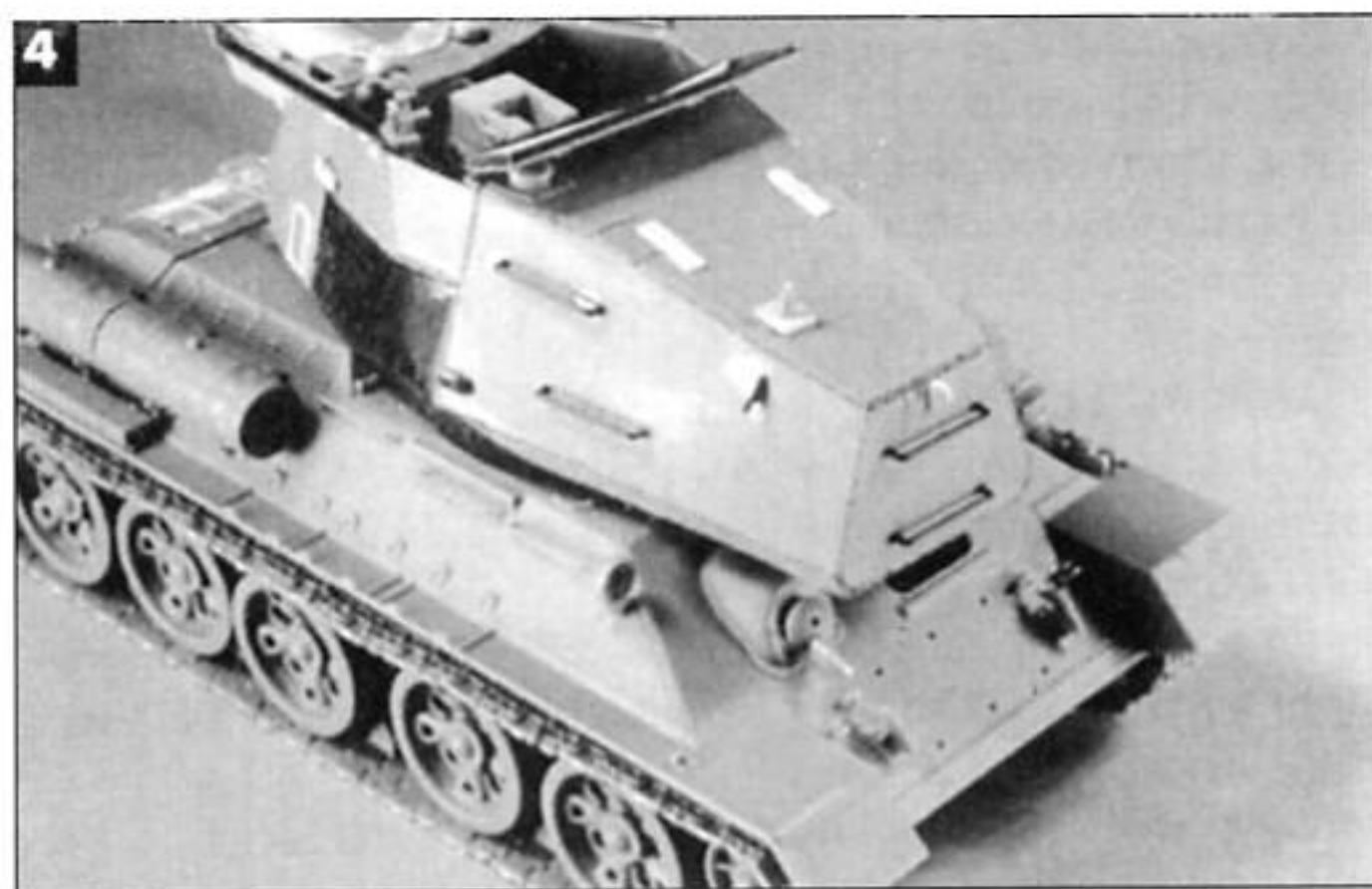
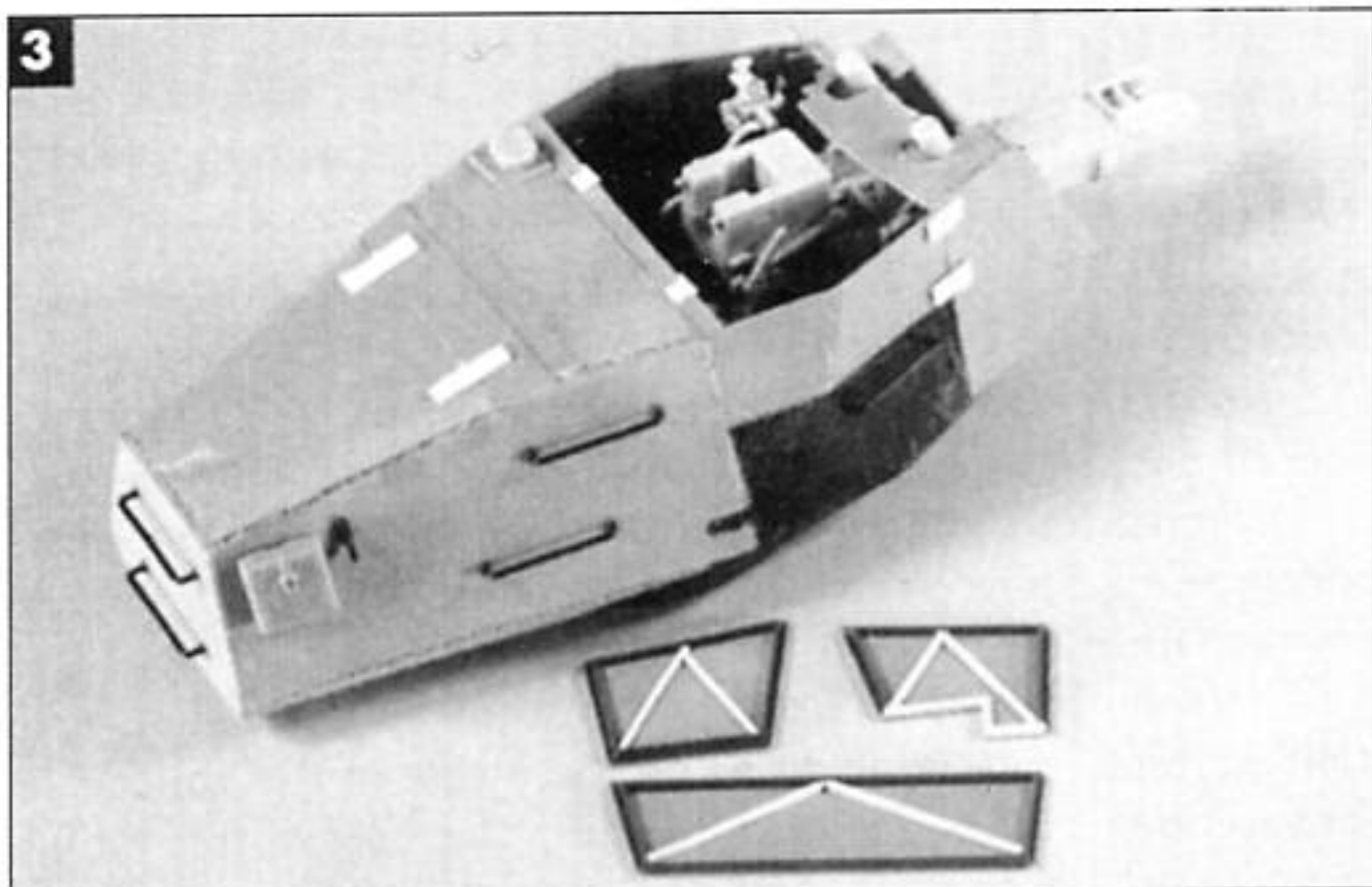
Амбразуры для стрельбы из пистолета на тамиевской башне пришлось переместить на борта новой башни.

Детали

К сожалению не удалось достать снимков или чертежей интерьера египетской самоходки на базе Т-34, поэтому начинка башни изготавливалась на основе домыслов и здравого смысла. В част-



Люлька 100-мм противотанкового орудия установлена в башни модели Т-34 фирмы Тамия. Предварительно с башни была срезана крыша и проделан прямоугольный вырез в задней стенке.



3
Ребра жесткости, видимые на внутренних поверхностях люков сделаны из узких полосок тонкого пластика.

ности были вклеены в башню два сиденья, сделана боеукладка. Петли люка в крыше башни, предназначенного для погрузки боезапаса сделаны из полосок тонкого пластика, промазанного клеем (рис. 4). Восемь поручней, приклеенных по бортам башни - от модели Т-34 фирмы Тамия. Перископ - из коробки с отходами от моделей. Сварные швы имитированы из прома-

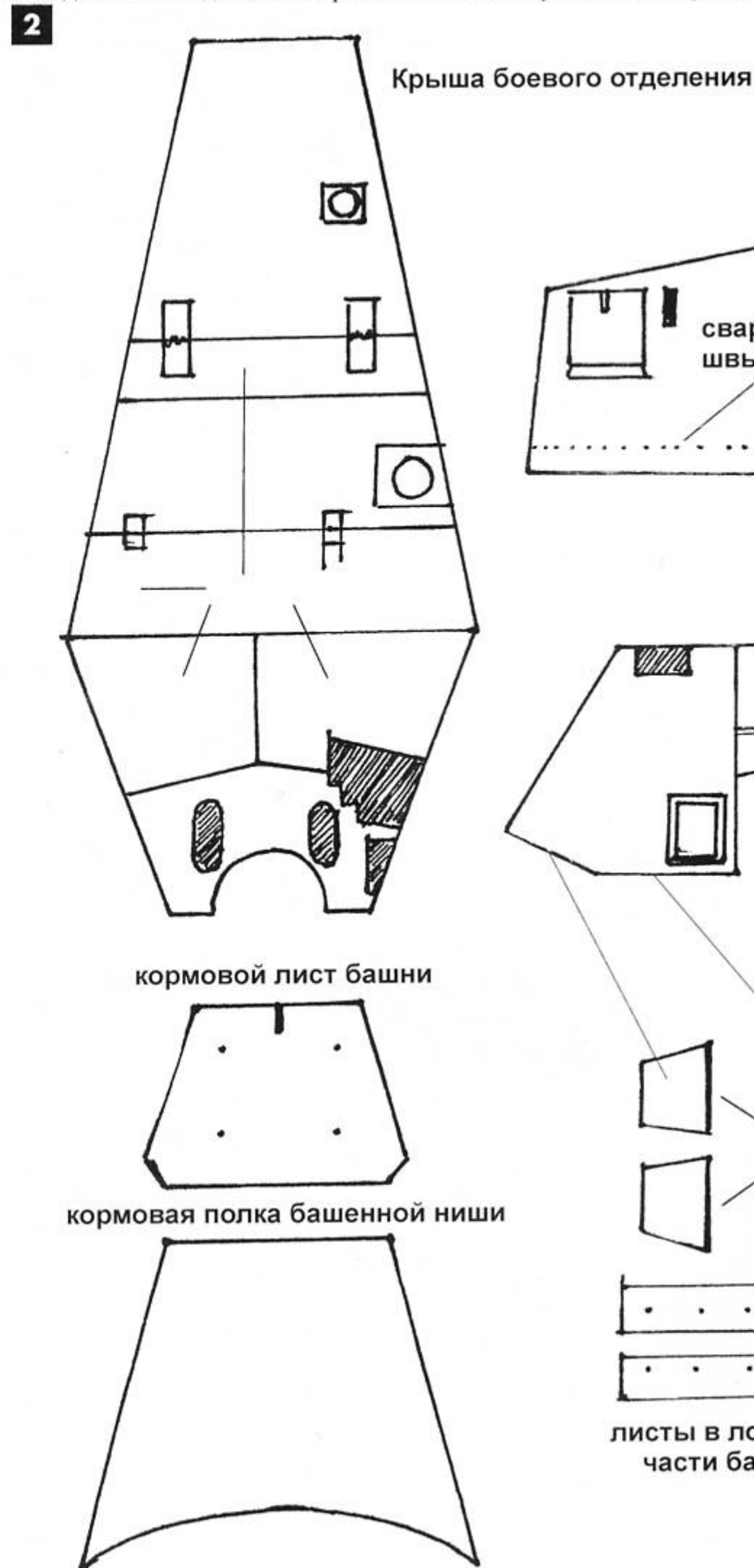
4
Поручни на башне - из набора фирмы Тамия. Обратите внимание на самостоятельно изготовленные петли верхнего люка, антенный ввод и крюки для подъема башни.

занного клеем растянутого над свечкой литника.

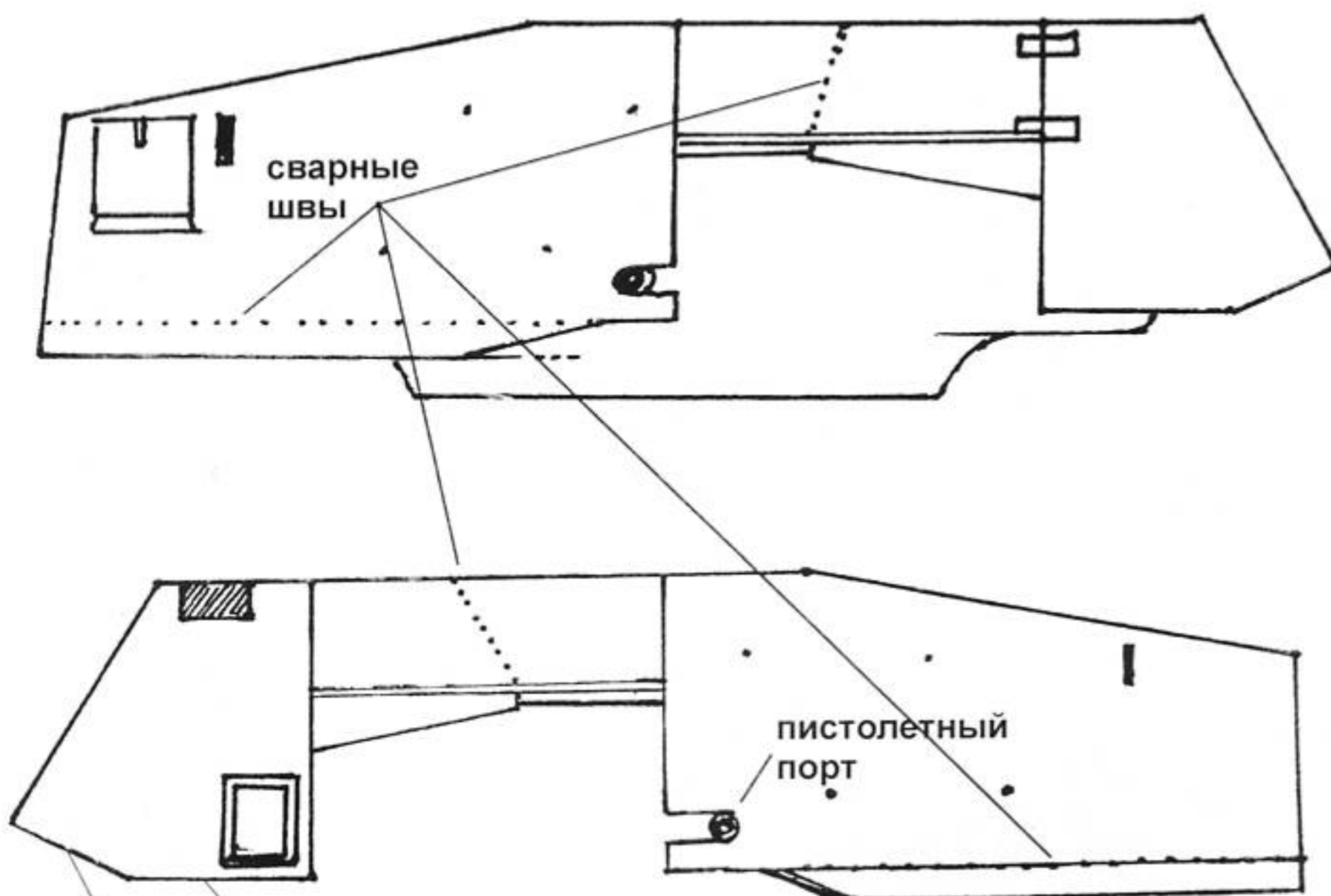
На правом борту башни сделан ящик с крышкой и петлями. На его изготовление пошли детали от моделей фирм Дрэгон и ICM.

После сборки башни можно вклеить ствол орудия (рис. 5). Чехол, закрывающий амбразуру, сделан из тонкой ткани, края амбразуры оклеены узкими полосками бумаги. Головки болтов - из тянутых литников.

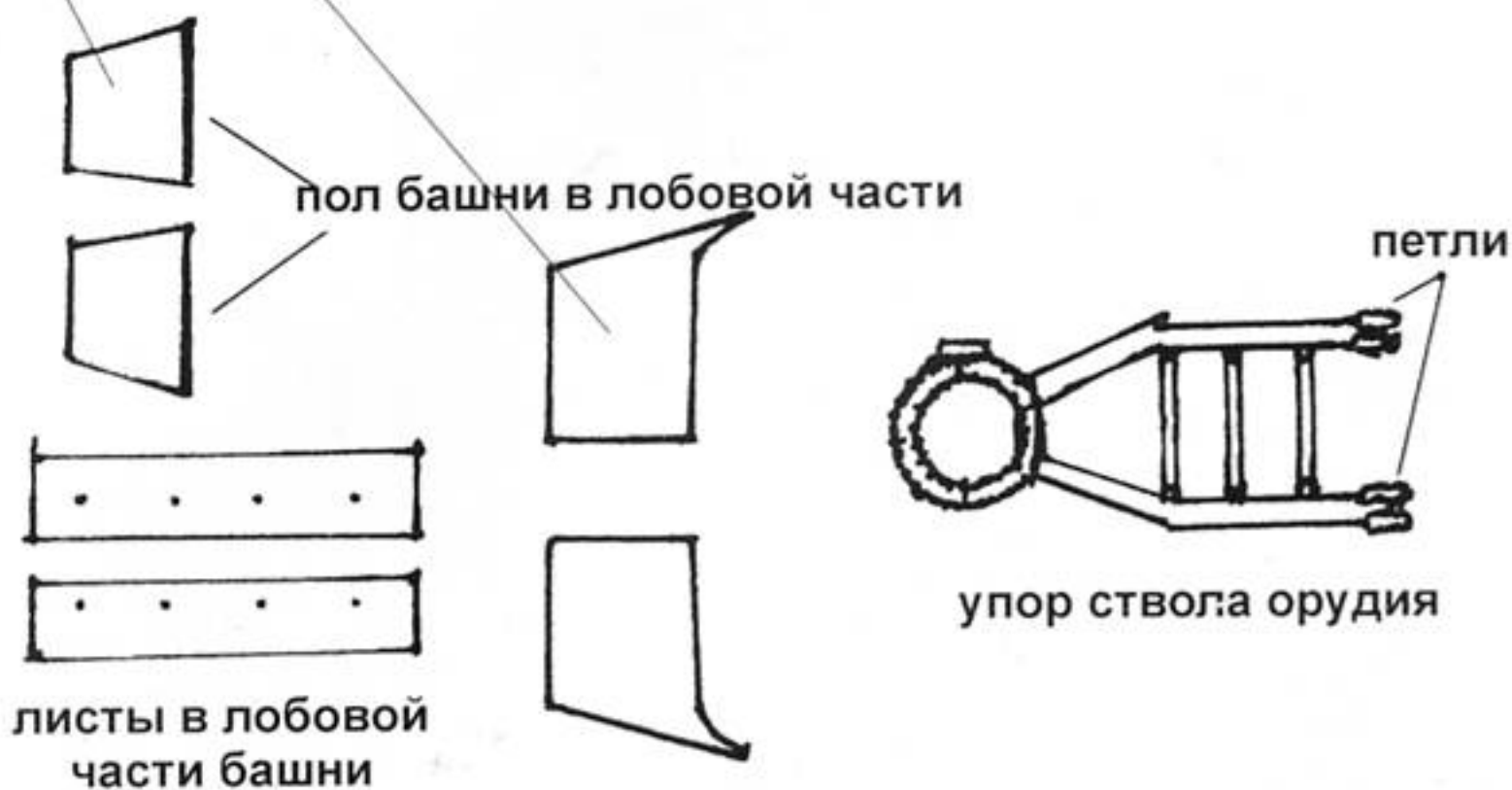
Крюки для подъема башни изготовлены из тянутых литников, отформованных на металлической проволоке.



Правый борт боевого отделения



Левый борт боевого отделения



Су-24М

Масштаб 1:72, производитель «Дрэгон»

Самолет

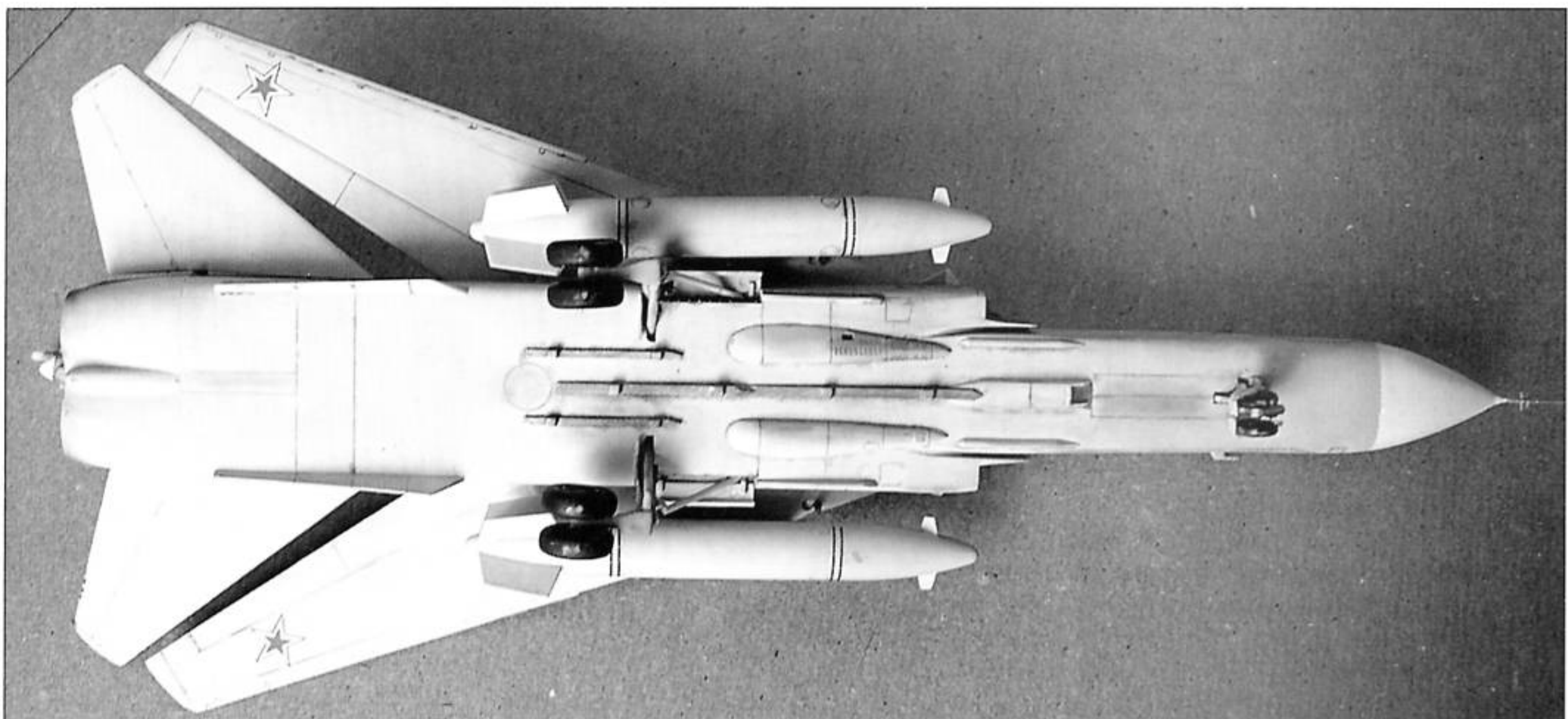
Су-24 - машина этапная для отечественной авиации. История создания самолета красочно описана его Главным конструктором Олегом Сергеевичем Самойловичем в своих воспоминаниях «Рядом с Сухим». Самойлович писал про самолет, но Су-24 замечателен не только как аэроплан (а может и не столько). Он стал первым советским самолетом, получившим прицельно-навигационный комплекс. Бортное оборудование до сих пор остается за пределами внимания как широкой публики, так и любителей авиации. Между тем именно БРЭО зачастую определяет боевую эффективность авиационного комплекса.

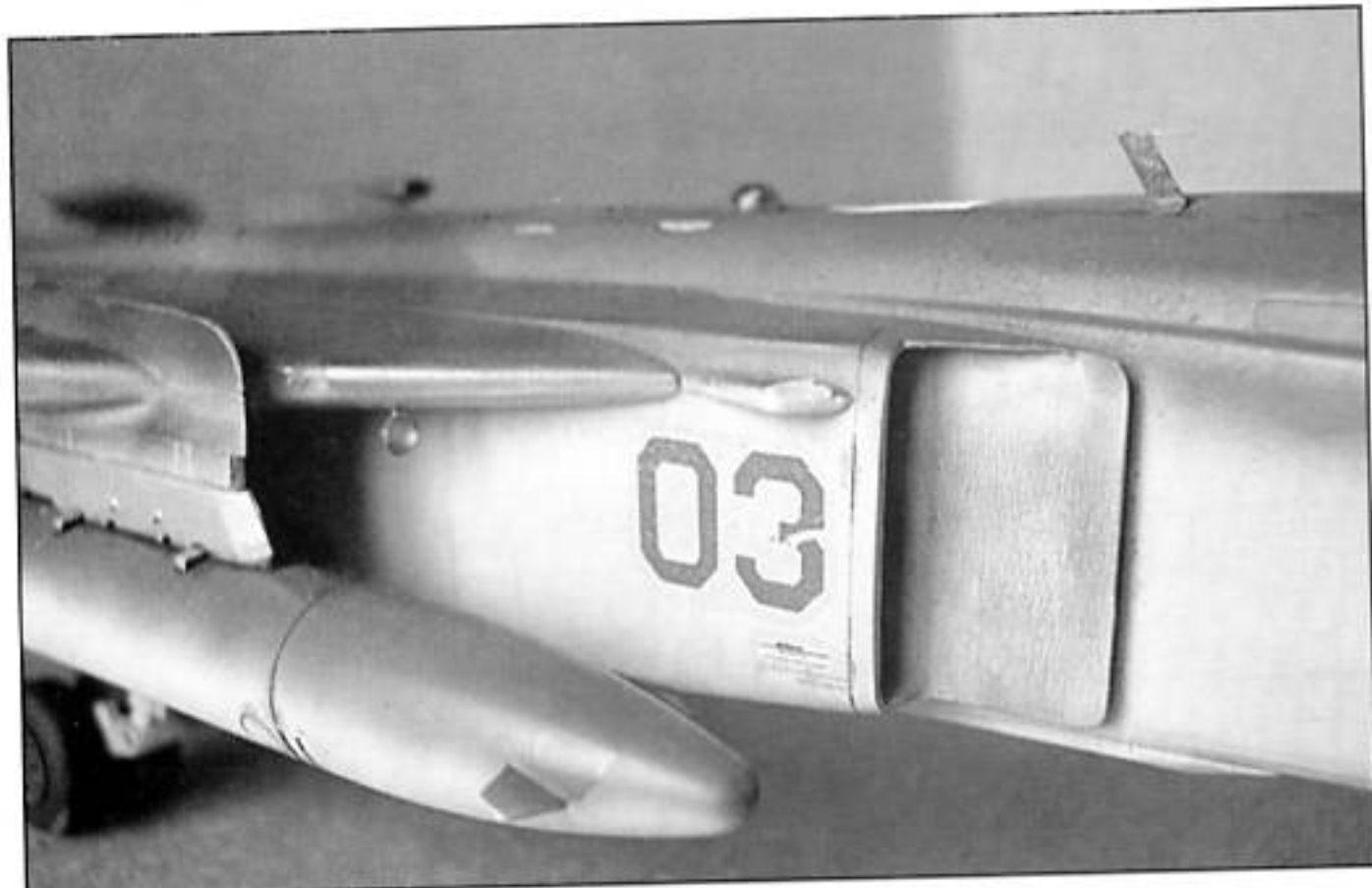
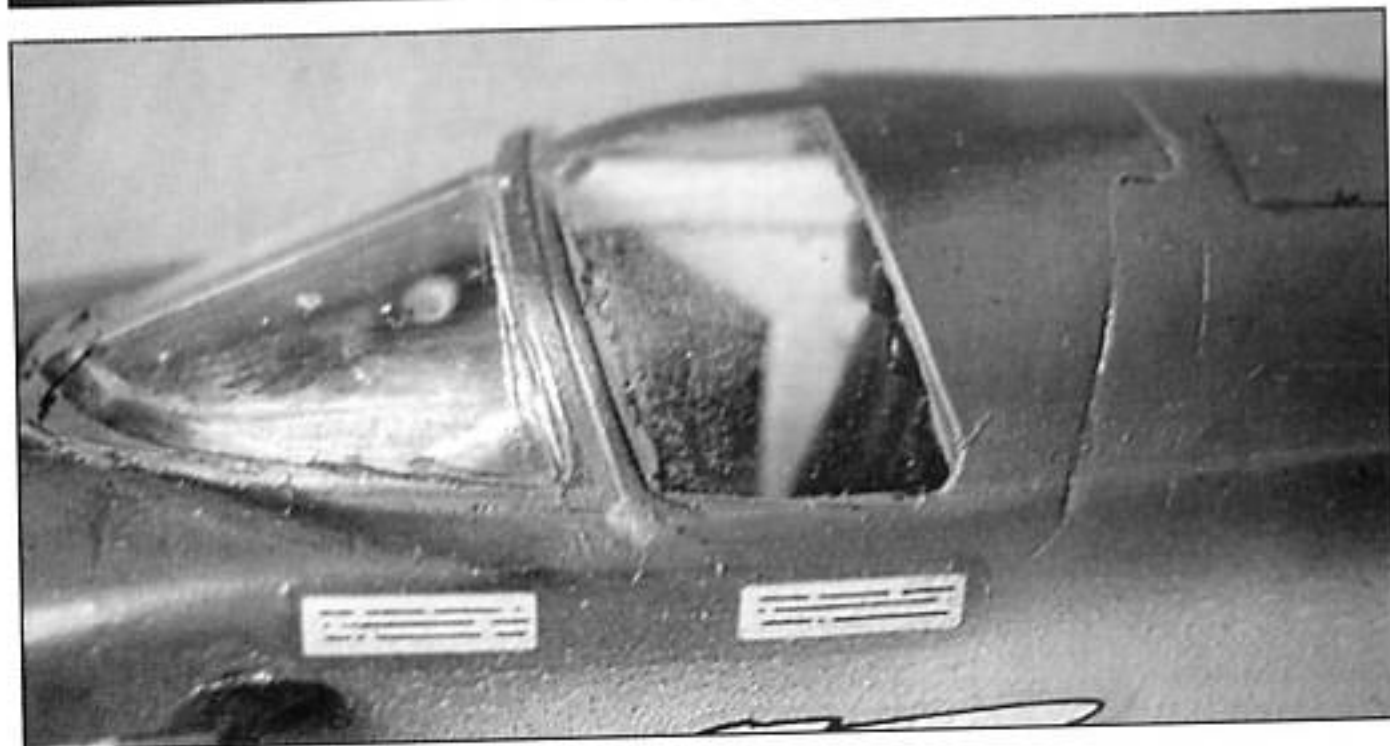
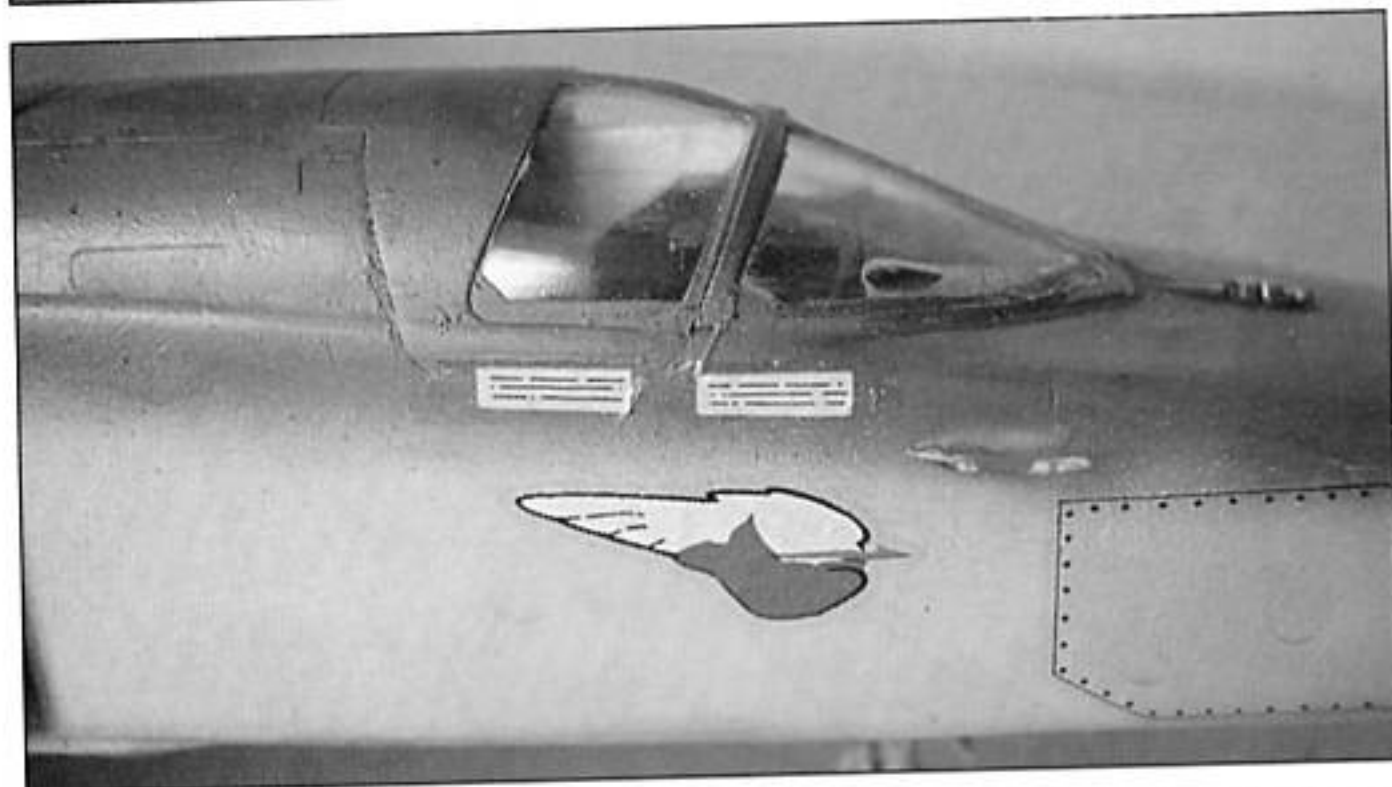
Известна поговорка «отделим мух от котлет». В авиации долгое время мухи существовали отдельно от котлет. Имелось навигационное оборудование, имелось прицельное. Информация от разных систем соединялось в единое целое посредством шевеления извилин в мозгу летчика или штурмана. Не всегда извилины шевелились правильно и почти всегда с недостаточной для эффективного применения управляемого ракетного



оружия скоростью. В ПрНК «Пума» «мухи» и «котлеты» соединились, в одну систему завязаны РЛС, опто-электронные системы, инерциальная навигационная система. Кстати, Су-24 стал первым тактическим самолетом, получившим ИНС. В результате получился первый отечественный круглосуточный самолет, способный совершать полет по заданному маршруту со сбросом боевой нагрузки в автоматическом режиме с высокой точностью.

За компоновку Су-24 на Западе часто называют «мини F-111». Не известно кто дал такое прозвище Су-24, но тот человек не знал ни истории создания нашего самолета, ни - американского. F-111 появился только благодаря использованию ад-





министративного ресурса министром обороны США Робертом Макнамарой. Бредовая идея о едином самолете, способном выполнять задачи истребителя завоевания превосходства в воздухе и функционировать в качестве стратегического бомбардировщика получила путевку в жизнь. От той изначальной концепции реорганизатора министра-новатора в результате не осталось камня на камне. Получился огромный по размерам тактический ударный самолет. Правильнее назвать F-111 «мини Ту-22М». Су-24 изначально создавался в качестве фронтового бомбардировщика и свое назначение полностью оправдал. Долгое время самолет знали на Западе как Su-19. В нашей стране самолет впервые показали живьем только в 1989 г. Ранее в печати даже не упоминалось о самом факте существования Су-24.

Супостаты, если верить открытой печати, боялись только двух советских самолетов, вроде как за равных держали - Su-19 и МиГ-25. Бомбардировщики Сухого с легкостью накрывали почти всю Западную Европу, а с аэродромов Дальнего Востока легко дотягивались до Японии. По оценкам экспертов отразить маловысотные скоростные броски бомбардировщиков Сухого не могла ни авиация НАТО, ни воздушные силы самообороны Японии. Переживали супостаты по этому случаю страшно. В строевые полки ВВС Советского Союза бомбардировщики Су-24 начали поступать в середине 70-х годов. Испытания самолета и ввод его в строй не обошлись без катастроф - слишком революционной была техника. Самойлович писал: «ни на одном другом самолете нашего КБ таких потерь (летчиков-испытателей) не было».

В 1975 г. началось проектирование модернизированного Су-24М. С точки зрения целевого оборудования Су-24М является совершенно новой машиной, несколько изменился и внешний облик машины.

На сегодняшний день Су-24М является единственным самолетом фронтовой авиации ВВС России, способным наносить точечные удары в простых и сложных метеоусловиях, днем и ночью. Ассортимент вооружения включает едва ли не все состоящее на вооружении тактические бомба и ракеты. Су-24М достаточно активно используются в Чечне.

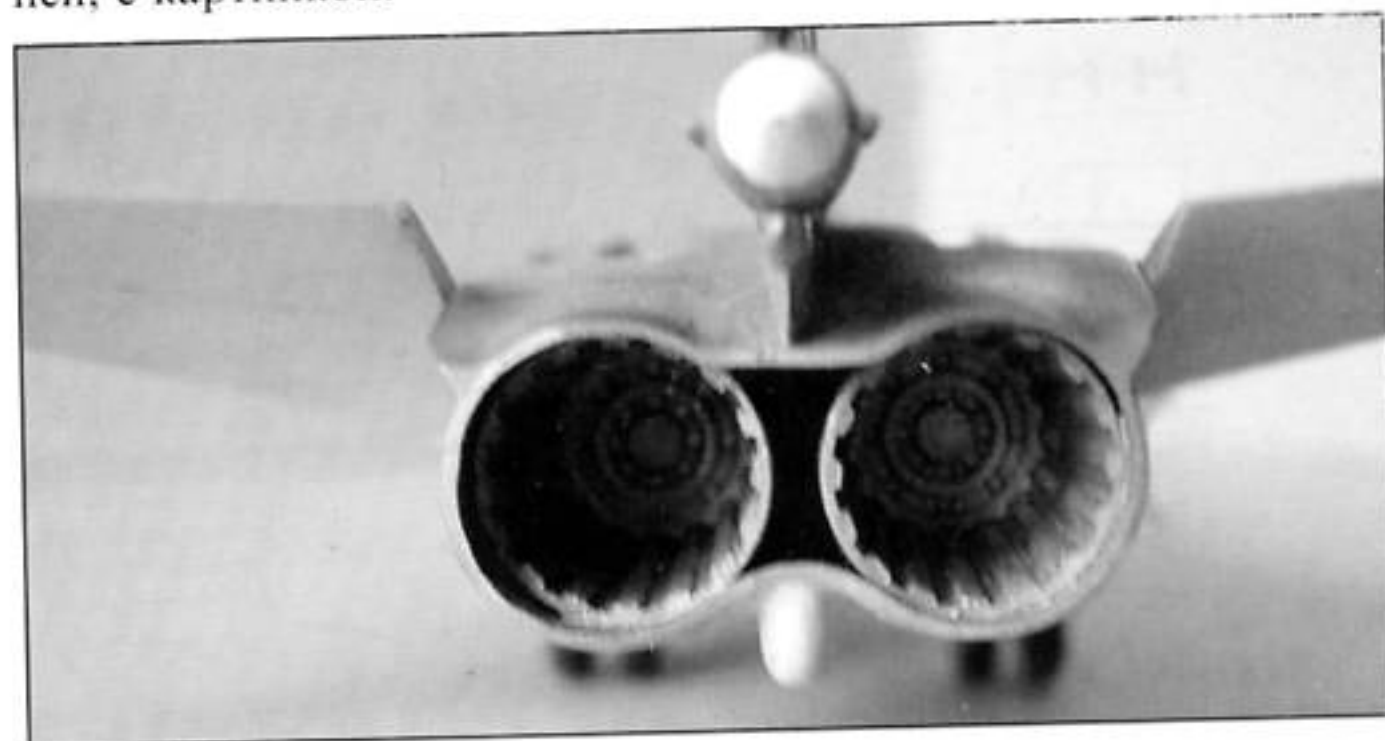
На экспорт бомбардировщики Су-24М поставлялись в ограниченном количестве - Ливия, Иран, Ирак, Сирия. Экспортный вариант обозначается Су-24МК.

Помимо бомбардировщика выпускались разведывательная модификация Су-24МР и постановщик помех Су-24МП.

Модель

Модели Су-24 в 72-м масштабе делает только Дрэгон. Точнее - делал. Как мне сообщили выпуск Су-24 прекращен в 2002 г. Куда уйдет пресс-форма не известно. Охотно верю. Модель Су-24МР удалось достать с огромным трудом совсем не на московском клубе. Вообще-то нужен был чистый бомбардировщик, однако модульность конструкции модели позволяет собрать хоть Су-24МР, хоть Су-24МП, хоть Су-24М. (В настоящее время появилась модель Су-24 от воронежской фирмы «ВЭС», ее мы рассмотрим в одном из ближайших номеров).

Коробка по полиграфии картинки и твердости картона хороша. Сам же рисунок заставляет сомневаться в способности художника точно воспроизводить авиационную технику. Похож на себя изображенный разведчик как-то не очень. Да бог с ней, с картинкой.



Отливки из светло-серого пластика разложены в пакетики. Качество литья - выше критики. Ни следа облоя, ни намек на литьевые швы. Поражает толщина стабилизаторов бомб - почти копийно, черт возьми! Приемник воздушного давления сделан просто чудно (с ударением на букве у). Прозрачные детали действительно прозрачны по высшему стандарту. Деталей этих - прорва: фонарь в закрытом и открытом положении, всякие окошки, две посадочных фары, АНО. Фюзеляж расчленен в горизонтальной плоскости. Крыло, естественно, обладает способностью изменять стреловидность на собранной модели. Интерьер кабины не слишком богатый, но и не бедный. Только вот кресла - это кресла, а не катапультируемые кресла. Расшивка внутренняя, очень тонкая и ровная. Беда в том, что расшивка не закончена. Ощущение брошенной на полдороги работы, некоторые линии расшивки начаты, но не окончены. Довольно богатая на расшивку носовая часть фюзеляжа Су-24 любой модификации в исполнении Дрэгона абсолютно лысая. Интерьер ниш основных опор шасси обозначен, но ниши как таковые на модели почти не видно. Подобно гражданским авиалайнерам ниши опор шасси бомбардировщика Су-24 на стоянке закрыты створками.

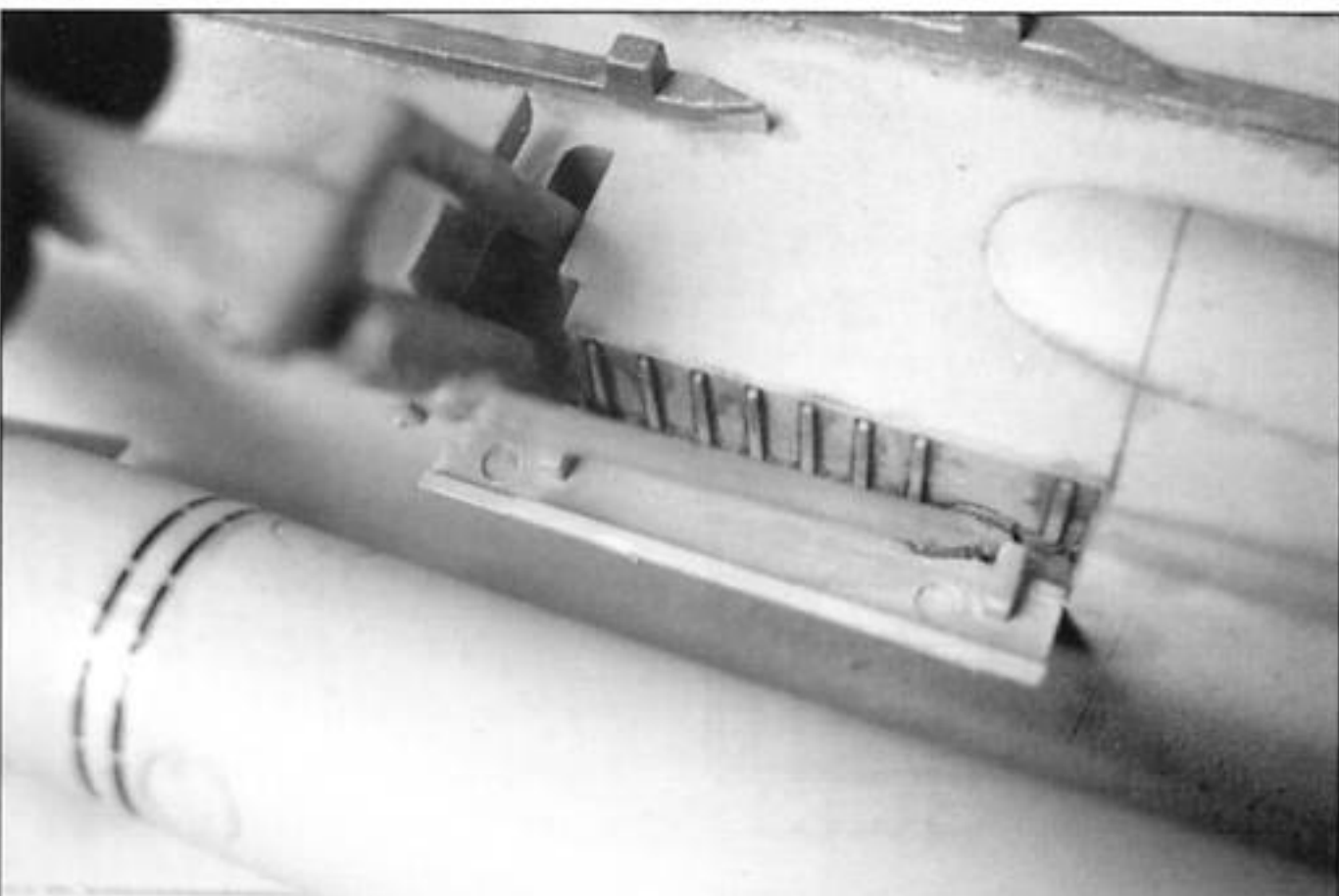
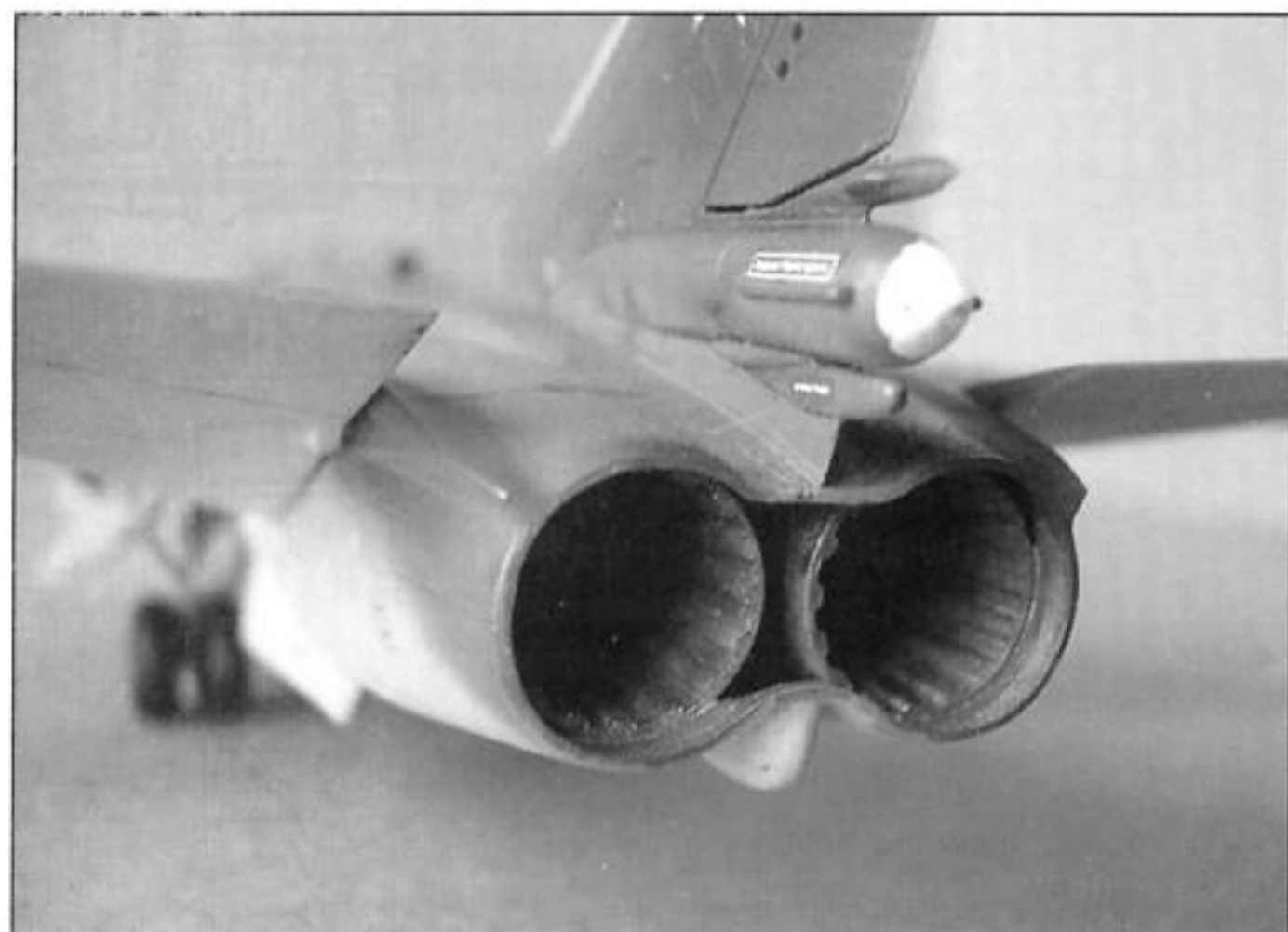
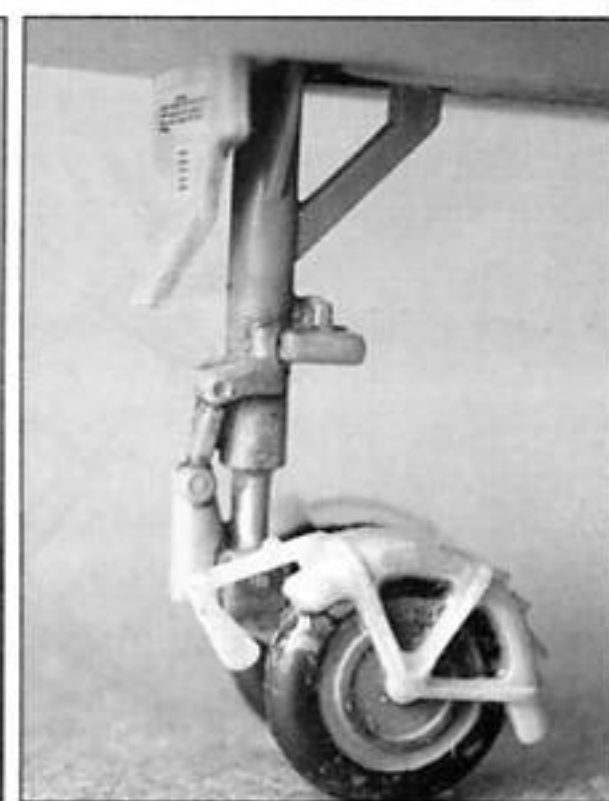
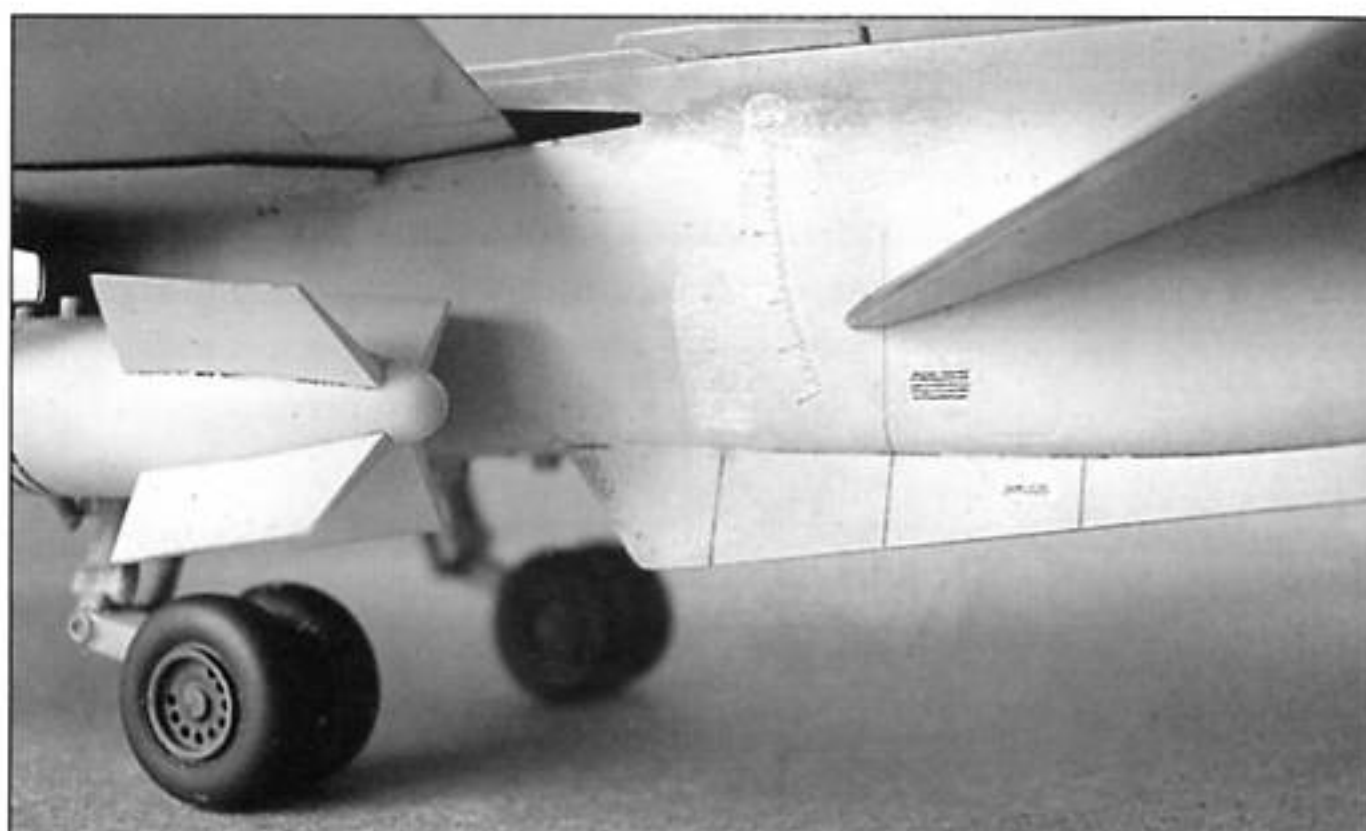
Инструкция-раскладушка содержит подробные иллюстрации процесса сборки и схемы окраски с расположением элементов декали. Декаль отпечатана на двух листочках. Помимо традиционных звезд и тактических номеров (три варианта) содержит кучу технички.

Сборка

Приятно иметь дело с хорошим пластиком хорошей модели. Впрочем, это вовсе не исключает шпаклевки. Пластик отливки излишне мягкий. Объемистые половинки фюзеляжа в носовой части слегка согнуты к месту стыка, из-за чего после склейки здесь образуется что-то вроде ложбины. Требуется шпаклевка. Киль выполнен в виде отдельной детали, причем профиль этой самой детали не совпадает с ответным профилем фюзеляжа. Пришлось подгонять по месту нижние панели плоскостей крыла. Впрочем - вся эта подгонка-шпаклевка не обременят совершенно, поскольку ее объемы невелики. Затруднений сборка не вызвала. Можно конечно считать затруднениями использование в качестве наставления по сборке чертежа, а не инструкции. Я-то делал бомбардировщик, а производитель сунул в коробку руководство по сборке разведчика. Нижняя часть фюзеляжа разведчика несколько отличается от таковой у бомбардировщика. Необходимые детали в комплекте есть, но куда их клеить в инструкции понятно не показано. Стабилизаторы просто вставляются в отверстия задней части фюзеляжа. Посадка задумана с натягом, с натягом и получилась. С небольшим усилием стабилизатор можно провернуть вокруг оси.

Окраска

Мне надо был собрать конкретный самолет - машину из 234-го гвардейского истребительного авиаполка. Сей полк сегодня называется 237-й гвардейский Центр показа авиационной техники им. И.Н. Кожедуба. Дислоцируется он в Кубинке и известен



всему миру пилотажными группами «Русские Витязи» и «Стрижи». Показами летчики из Кубинки начали заниматься давным-давно. В 70-е годы в составе полка появилась 4-я эскадрилья, которой был присвоен статус показательной. Перед подразделением стояла задача демонстрации боевой авиационной техники избранникам народа и иностранным делегациям. Во второй половине 80-х годов 4-я эскадрилья стала 3-й и на нее возложили показ тактических ударных самолетов Су-17, Су-25 и Су-24М. На вооружение поступила пара Су-24М. Один из них, самолет с бортовым номером «93», получил широкое признание. Его фотографии редкостью не являются. Чаще других летал на Су-24М борт «93» командир эскадрильи подполковник Горнов.

Хорошие цветные проекции Су-24М борт «93» имеются в монографии «Су-24 фронтовой бомбардировщик» серии «Красный флаг» издательства «Гончар», правда сама книга ныне в числе раритетов. Бомбардировщик имеет камуфлированную коричнево-зеленую окраску, нижние и боковые поверхности - небесно голубые. Красил я нитрой. Зря. Первый раз за несколько лет ацетон слегка «поел» нежный китайский пластик. Похоже, Су-24 от Дрэгона к нитре относится крайне отрицательно.

Декали очень хорошие, подложка тончайшая, укрывистость хорошая, краски яркие. Местами даже излишне яркие, так крыло птицы в эмблеме фирмы Су насыщенного синего цвета, хотя на самом деле оно светло-голубое. Крупные элементы декалей - звезды, номера - имеют тенденция самопроизвольно распадаться на составляющие. Когда у меня развалился на три части бортовой номер, то я подумал о чересчур горячей воде. Ошибся я в подозрениях. Одна из звезд развалилась в воде комнатной температуры. В остальном же - все нормально, нормально и привариваются декали к краске обычным советским одеколоном.

Исторической точности соблюсти в оформлении модели не удалось. В декали есть тактический номер «03» нужного синего цвета с белой обводкой. В загашнике аналогичного варианта с цифрой «9» я не нашел, поэтому пришлось лепить вместо «93» - «03».

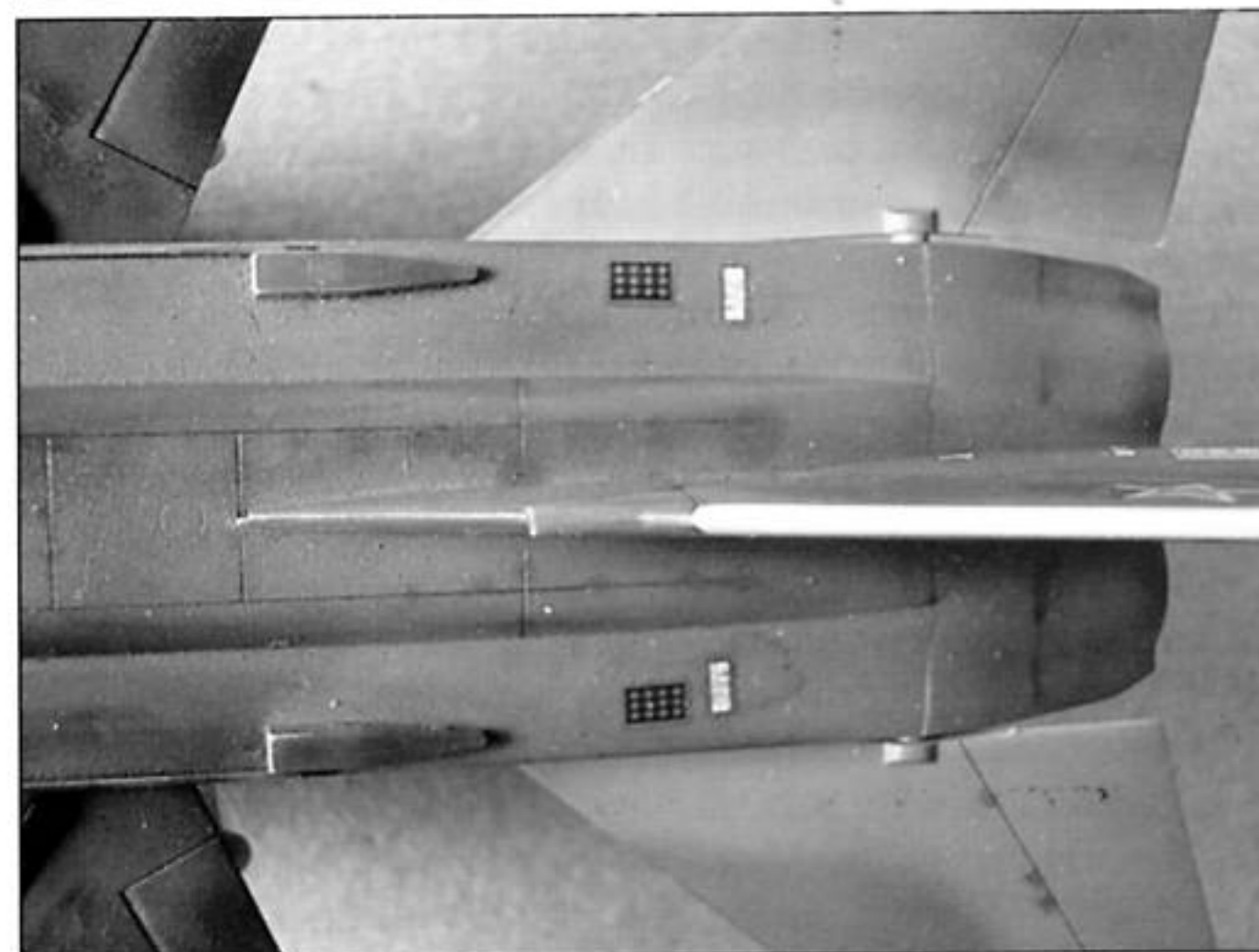
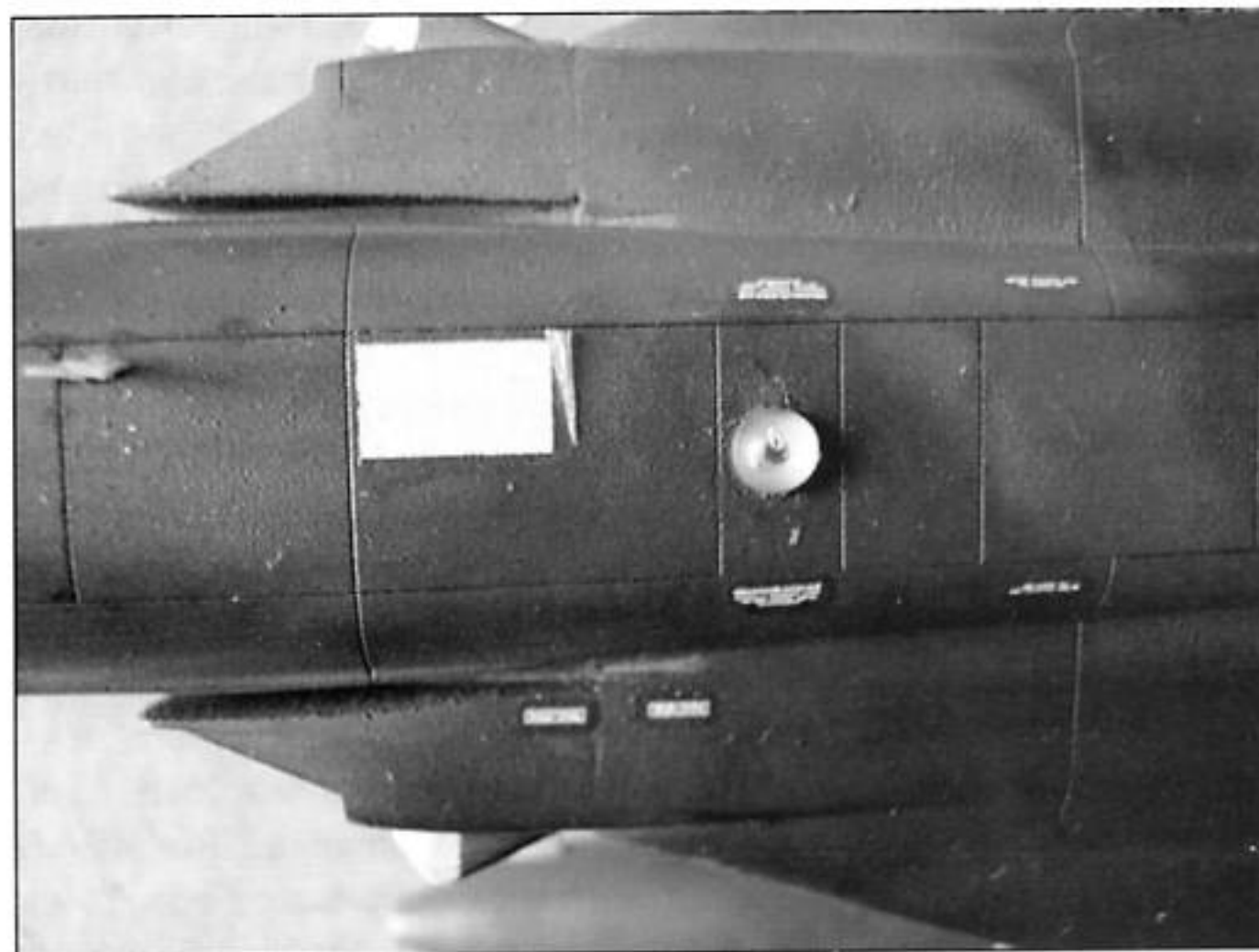
Из подвески я ограничился двумя ПТБ. Без подвески модель выглядит голой, а вешать бомбы-ракеты на показушный самолет не совсем правильно. Не совсем - потому что пилоты из Кубинки являются строевыми летчиками, а самолеты - полноценными боевыми комплексами. Окрашивал баки отдельно, после чего подклеил к уже окрашенной и оформленной декалями модели. Площадь склейки подкрыльевого пилона и пилон бака очень мала. Пришлось помучиться, единственный раз при сборке модели.

Копийность

По размерам модель очень хорошо ложится в чертежи из монографии. Более подробное сличение «карты» с местностью» заставляет задуматься о копииности. Про расшивку речь уже шла. Расшивку при делании можно нарезать, но у модели есть непоправимый изъян. На Су-24 днище фюзеляжа вовсе не по всей длине параллельно верхней части, носовая часть вообще очень сильно отклонена вниз. Днище модели параллельно верху на всем протяжении, кроме самой кормы. То есть - профиль носовой части фюзеляжа откровенно неправильный, а белая окраска обтекателя РЛС лишний раз неверность обводов подчеркивает. Входное сечение воздухозаборников модели расположено в вертикальной плоскости, хотя на самом деле должно иметь небольшой наклон. Такой же наклон должен быть и передних кромок клингов воздухозаборников. Неверна форма установленного в днище центральной части фюзеляжа обтекателя прицельной системы «Кайра». Подфюзеляжные пилоны для бомб сделаны в высшей степени примитивно. По мелочи еще много чего набрать можно.

Как ни странно, вывод будет парадоксальным - хорошая модель, надо брать. Самолет хорош сам по себе (впрочем заслуга фирмы Дрэгон здесь уже нет никакой), да и отрешенный от чертежей процесс сборки и окраски доставляет удовольствие.

Михаил Никольский (Москва)



М3 «Стюарт» от «Академии»

Коротко

модель: танк М3 «Стюарт»

масштаб 1:35

производитель Academy

702 литых детали, в том числе две виниловые, декаль

Достоинства: хорошая детализировка, возможность выбора между наборными пластиковыми траками и виниловыми гусеницами.

Недостатки: интерьер скорее соответствует танку М3А1, отдельные траки плохо стыкуются

Поступившие из США танки «Стюарт» очень понравились британцам. «Стюарт» имел скорость большую, чем любой английский танк, а 37-мм орудие делало кавалерийскую по назначению машину грозным оружием. Англичане использовали «Стюарты» в Северной Африке, американцы - в Европе и на Тихом океане. Танки М3 строились в нескольких модификациях, всего их было выпущено почти 6000.

Модель танка М3 «Стюарт» фирмы Академия отлита из пластика песочного цвета. Качество литья - превосходное, детализировка - прекрасная. Модель комплектуется базовыми деталями интерьера, но мелочевку придется делать самостоятельно. Гусеницы можно собрать из отдельных траков, а можно одеть виниловые. Из 702 деталей модели, 24 - траки. Восмистраничная инструкция содержит не только качественные рисунки, но и детальные фотографии собранной и покрашенной модели. Декаль дана на два британских варианта, один американский, один - трофейный японский, также имеется несколько дополнительных эмблем британских полков. Фигурок танкистов в наборе нет.

Сначала были приклеены детали интерьера, имеющие тот же цвет, что и внут-

ренности танка. Так проще задуть все их аэрографом белой краской за один заход. В наборе имеется прекрасно отлитый полик башни, однако полики появились на танках М3А1, на М3 их не было. Таким образом, эта деталь оказалась лишней.

В отличие от обычной практики ходовая часть не собиралась перед окраской полностью. В данном случае корпус проще красить до приклейки элементов ходовой части. Шанцевый инструмент, фары, ограждения фар на верхней части корпуса не крепились. Шпаклевка нигде не потребовалась. Кое-где после высыхания клея пришлось немного подшкурить стыки.

Верхняя и нижняя ячасть корпуса были сложены «на сухую» и окрашены в песочно-желтый пустынный цвет краской фирмы Тамия. После просушки наступил черед накладывать на корпус маски перед окраской части корпуса в серый цвет. Башня полностью окрашена смесью красок фирмы Тамия 60% светло-голубой и 40% средне-серой.

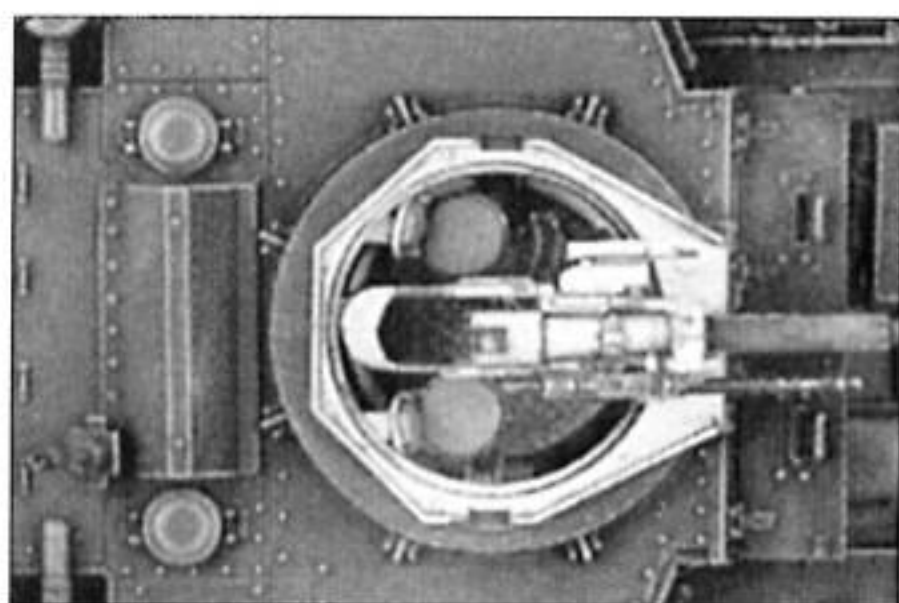
Для нанесения декалей использовались состав Микро Сет и Микро Соул. Белый цвет на декалях недостаточно укрывист.



После просушки декалей модель была окончательно склеена. На верхней части корпуса размещен инструментарий, к нижней части корпуса подклеены элементы ходовой части. Возиться с отдельными траками желания не возникало, поэтому использовались виниловые гусеницы.

Для проверки стыкуемости траков была предпринята попытка собрать отрезок гусеничной ленты. Траки требуют подгонки. Как виниловая, так и наборная гусеница хорошо легли на ведущее колесо.

На сборку и окраску танка М3 от фирмы Академия ушло 16 часов. Если бы использовались не резиновые, а отдельные траки, то сборка заняла бы времени много-много больше. Британцы в годы второй мировой войны прозвали танки М3 Honey - мед. Модель от Академии - тот же Honey для моделиста - прекрасное качество за умеренную цену.



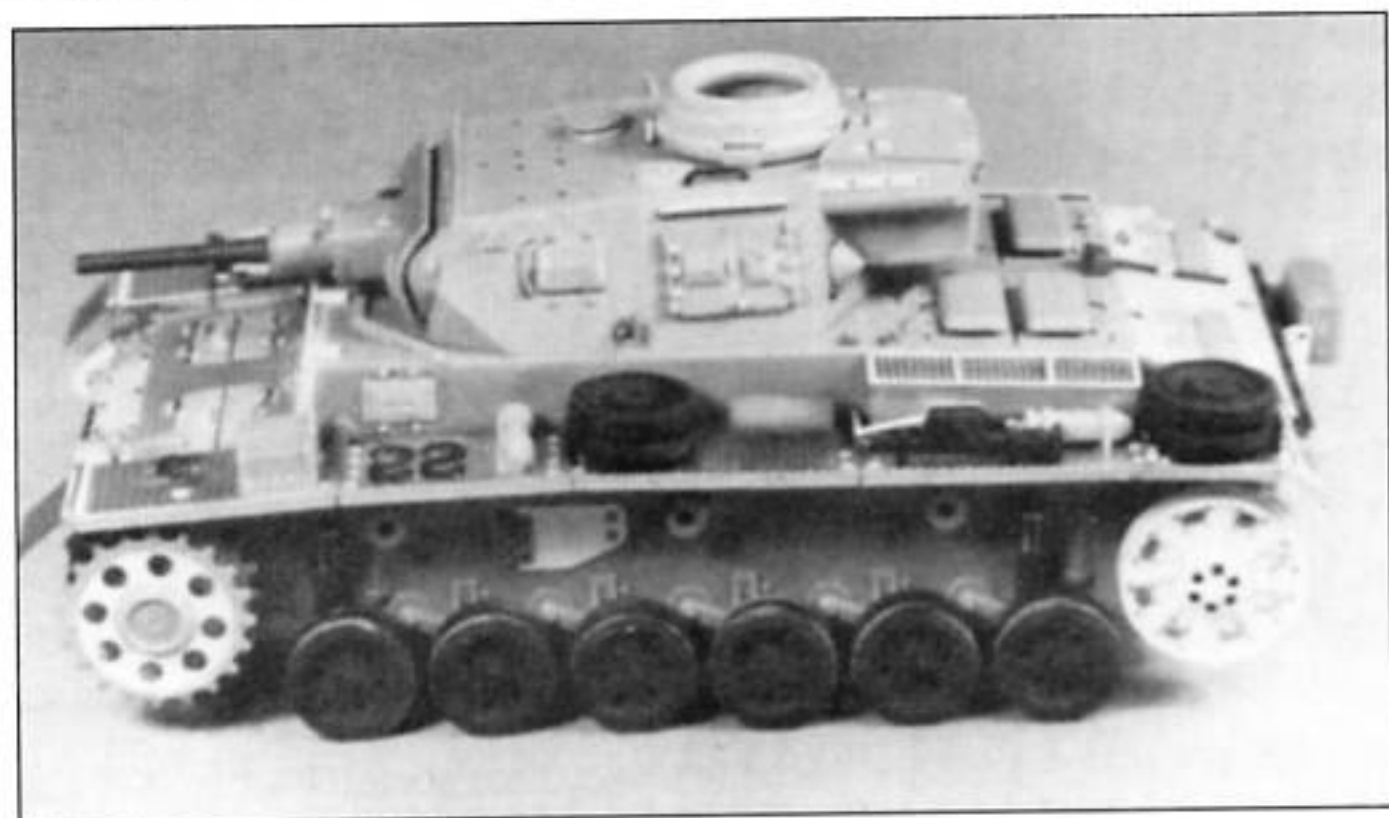
(1399) 1/35
M3 Stuart "Honey"

Kit contains four different
decals, figures not included

Как собрать модель танка

Советы дяди Миши

(Начало в «ММ» №№ 5-7)



Основательно доработанная копия танка Pz.Kpfw III Ausf.G. Из алюминиевой фольги выполнены крылья, воздухозаборники, полностью переделана крыша моторного отделения и ведущие колеса. На снимке справа - та же модель, но уже окрашенная.

Детализировка и супердетализировка

Термин «супердетализировка» можно трактовать самым широким образом: добавление «забытых» производителем деталей, исправление ошибок модели, проработка копии вплоть до последнего болтика и заклепки. Супердетализировка позволяет построить единственную в своем роде копию, сильно отличающуюся от своих собратьев, собранных «из коробки».

Большинство моделлистов редко бывают удовлетворены заводскими наборами, им свойственно стремление к доработке копий, даже если это копии очень высокого качества. По секрету говоря, многие моделлисты находят особую прелесть именно в «перепиливании» копий. Особое удовольствие вызывает собранная из заводского пластика темного цвета модель с богатыми вкраплениями белого - показателем стараний моделлиста. «Лишние» детали обычно изготавливают из листового полистирола, который имеет белый цвет.

Где взять материалы для супердетализировки

Где и какие материалы брать для доработок моделей зависит от вашей фантазии. Чаще всего применяют детали от других моделей, причем не только моделей бронетехники, но и самолетов или железных дорог. Многие модели бронетехники комплектуются разными вариантами деталей, например фарами различного типа. Один комплект фар на модель не ставится, но может пригодиться впоследствии и совсем необязательно фары будут использованы именно в качестве фар. Со временем каждый моделлист обзаводится объемистой коробочкой с разнообразными деталюшками. Вот из такой коробочки лучше всего черпать материалы для супердетализировки. Замечательно подходят для супердетализировки всякая всячина от моделей локомотивов и вагонов (резервуары, гидравлические магистрали, насосы и т.д.), причем многие даже не подозревают в каком

месте следует крепить к вагону ту или иную штукуну. Железнодорожные модели обычно очень богато детализованы.

Не стоит ограничиваться в поисках исходных материалов лишь деталями от моделей. В природе столько хлама, пригодного для установки на модель танка. Особую ценность имеет одножильная медная проволока разного диаметра. Она подходит для изготовления головок болтов и заклепок, различных трубопроводов, рычагов, электропроводов, буксировочных тросов.

Занимаясь супердетализировкой не стоит ограничивать себя масштабом: в 76-м масштабе ходовая часть танка должна выглядеть так же, как и в 35-м.

Исправления наиболее бросающихся в глаза ошибок модели

Начинающий моделлист убежден в соответствии копии реальному прототипу буквально в каждой мелочи. На самом деле такого не может быть, потому что не может быть никогда. Ошибки в основных размерах моделей встречаются не часто, однако подобные «проколы» случаются даже у солидных фирм.

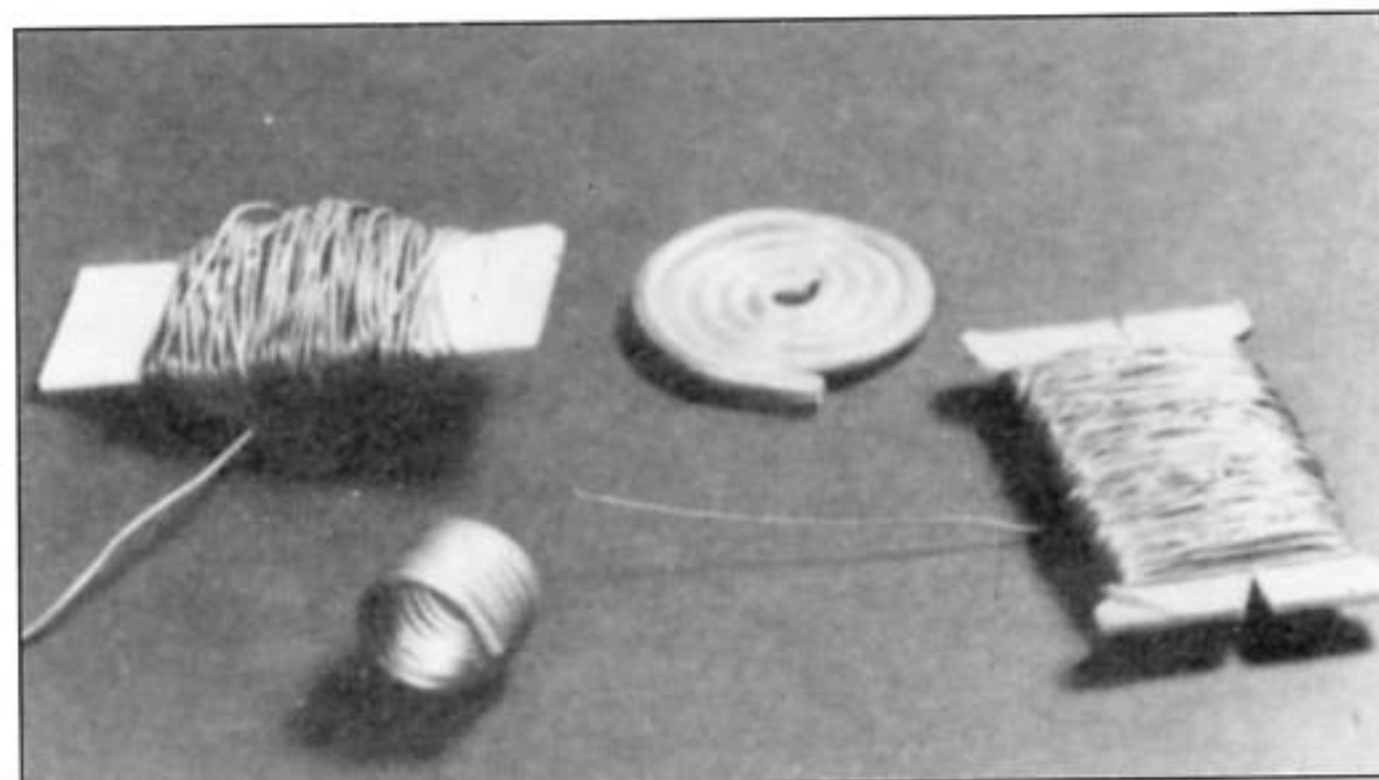
Лучше всего выявлять геометрические ошибки, вкладывая детали в чертежи. Вложить детали в чертеж получается далеко не всегда по разным причинам, самая банальная из которых отсутствие пресловутых чертежей. В этом случае остается только внимательное изучение фотографий и сравнение их с моделью. Найдя огрехи производителя, стоит для себя решить насколько они фатальны. Стоит ли перетачивать корпус модели если он короче на 2-3 мм при общей длине в 30 см? Однозначно необходимо заняться огрехами искажающими облик копии в целом.

Исправление размеров

Прежде чем браться за работу необходимо определить сколько отлитых заодно с неправильной деталью конструктивных элементов потребуется удалить. Небольшие элементы вроде головок болтов и заклепок срезаются новым бритвенным



Детали от моделей железных дорог идеально подходят для доработки копий бронетехники. Их можно использовать без переделок, а можно и в качестве заготовок.

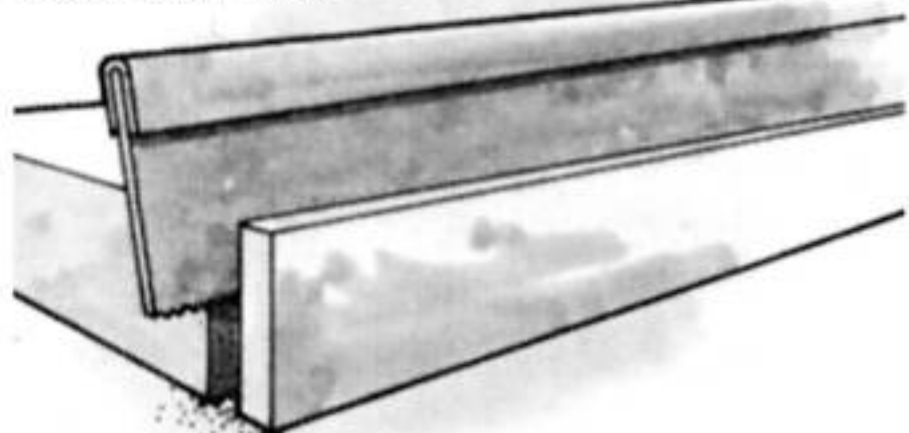


Мягкий одножильный провод и припой отлично подходят для имитации электропроводки.

УВЕЛИЧЕНИЕ ШИРИНЫ КОРПУСА

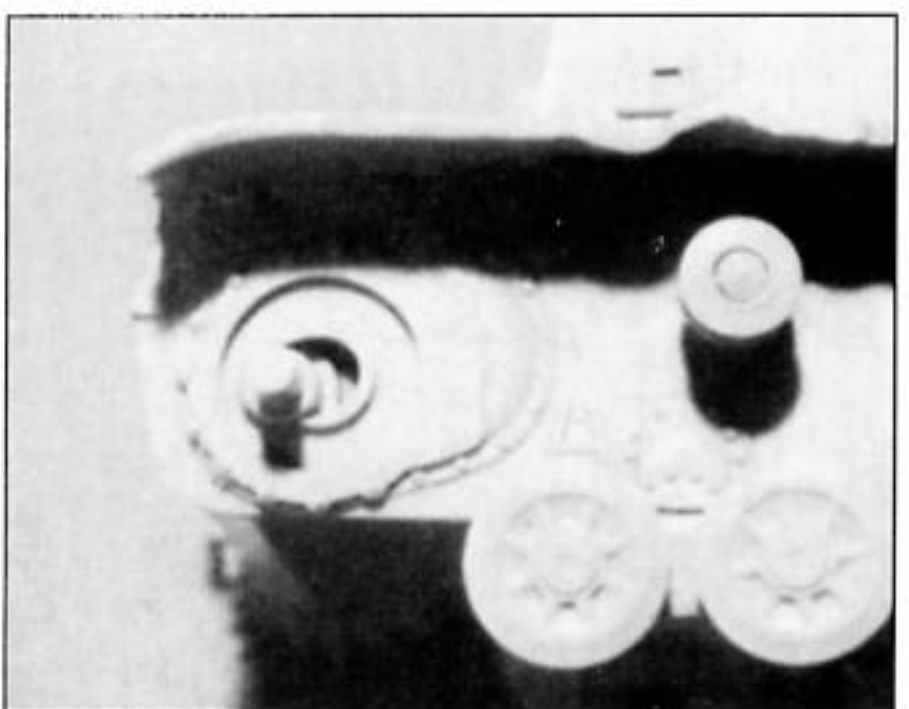


КОРРЕКТИРОВКА ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ФОРМЫ



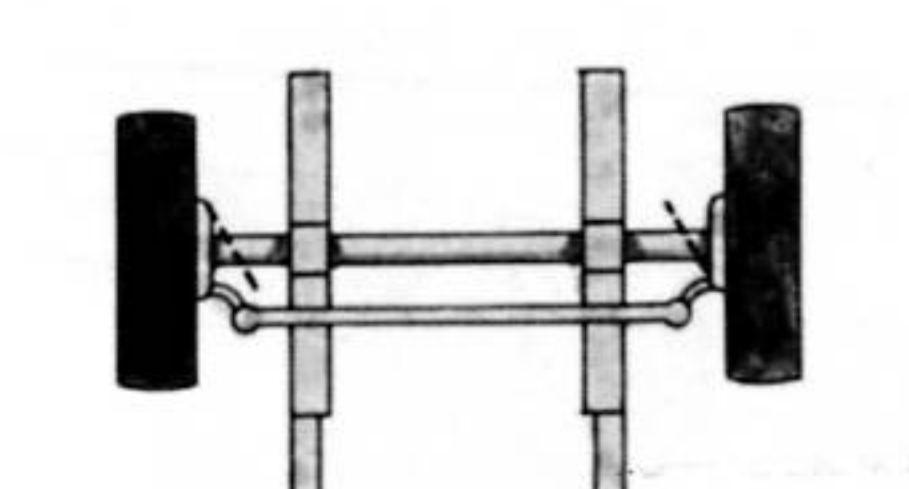
Вклеить вставку с правильным углом наклона. Приклеить боковую стенку.

лезвием, более крупные - отпиливаем лезвием, заточенным под пилу. Важно не потерять срезанные детальки. В случае невозможности удалить мелочевку с поверхности, можно попробовать вырезать ее с куском пластика. После удаления мешающих элементов приступают к исправлению размеров - увеличению или уменьшению. Увеличивают размер, например ширину корпуса, последовательным наклеиванием слоев полистирола. Каждый слой должен просохнуть, а окончательную обработку ножом и шкуркой надо производить не ранее, чем через сутки.

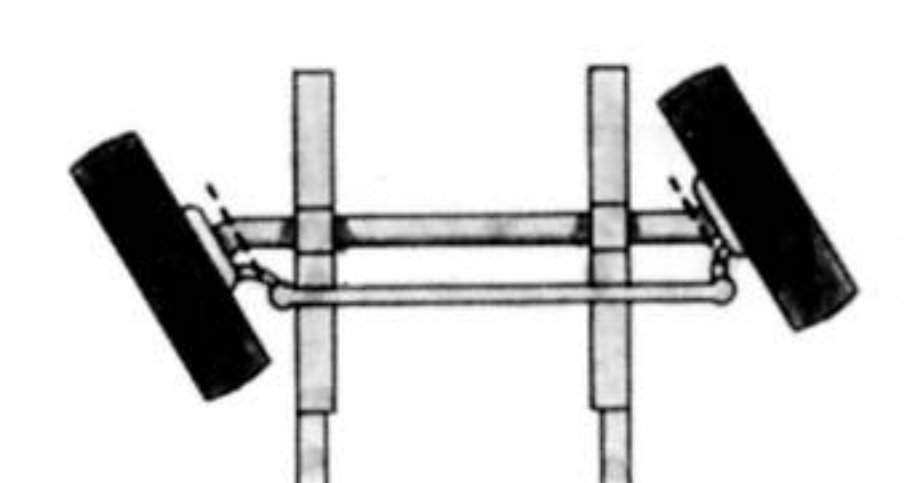


Сравнительно небольшие ошибки в геометрии можно подкорректировать. На снимке - смещение примерно на четверть дюйма вперед ведущее колесо модели танка Pz.Kpfw.IV в М 1:24 от фирмы Монограмм.

ПОВЕРНУТЫЕ КОЛЕСА



Срежьте оси с обеих сторон под одинаковым углом.



Разверните и приклейте колеса.

Уменьшая размер приходится иногда совсем удалять пластик модели в «избранных» местах. В этом случае поверхность формируется заново шпаклевкой, эпоксидкой или листовым полистиролом. Обработку также проводят после окончательного высыхания.

Загнав деталь в требуемый размер на поверхность наклеивают ранее срезанные мелочи.

Исправление углов

Наклон поверхностей корректируют теми же методами, какими исправляют линейные размеры. Если у вас недостаточно опыта не стоит заниматься коррекцией размеров. Очень много шансов, что вы проделаете требуемые операции довольно грубо. В результате ваши собственные огрехи будут бросаться в глаза куда больше, чем геометрические неточности копии.

Исправление отдельных деталей

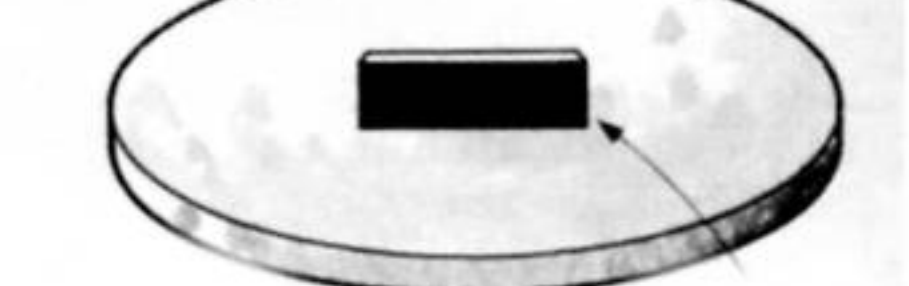
Отдельные детали исправить гораздо проще, чем скорректировать размеры корпуса или башни.

Производители зачастую игнорируют мелкие детали, не давая их на модели вообще. Причины - иногда технологические, иногда экономические (при массовом производстве копий для «среднего» покупателя не имеет смысла вкладывать деньги в мельчайшую проработку).

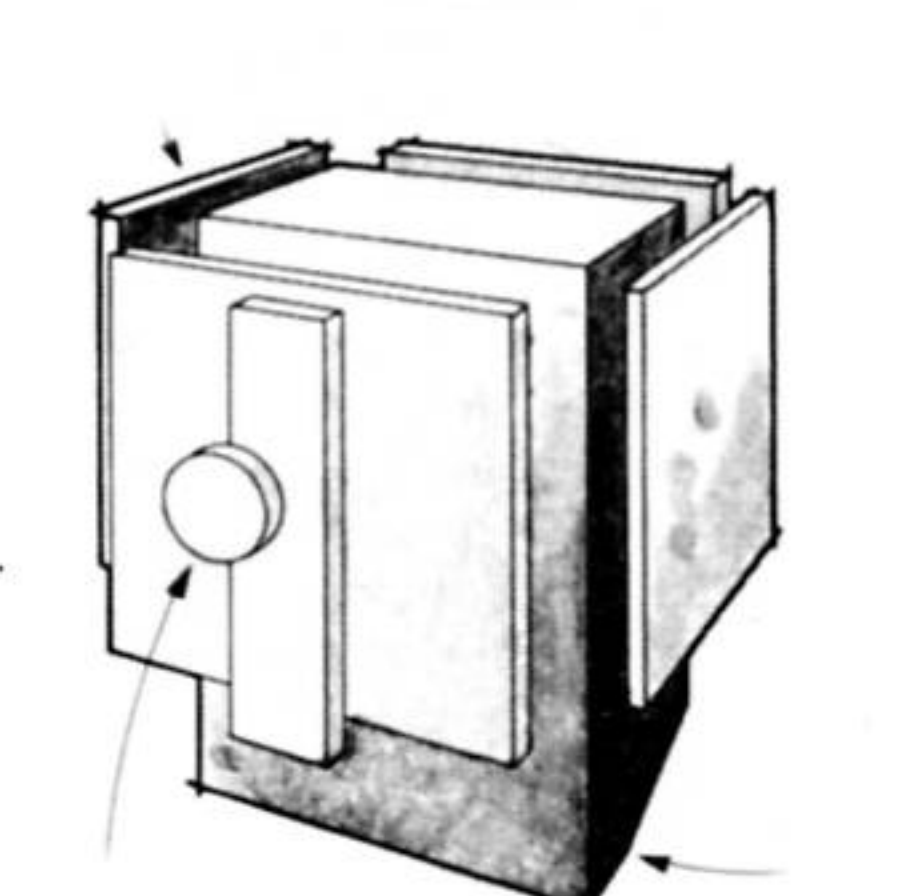
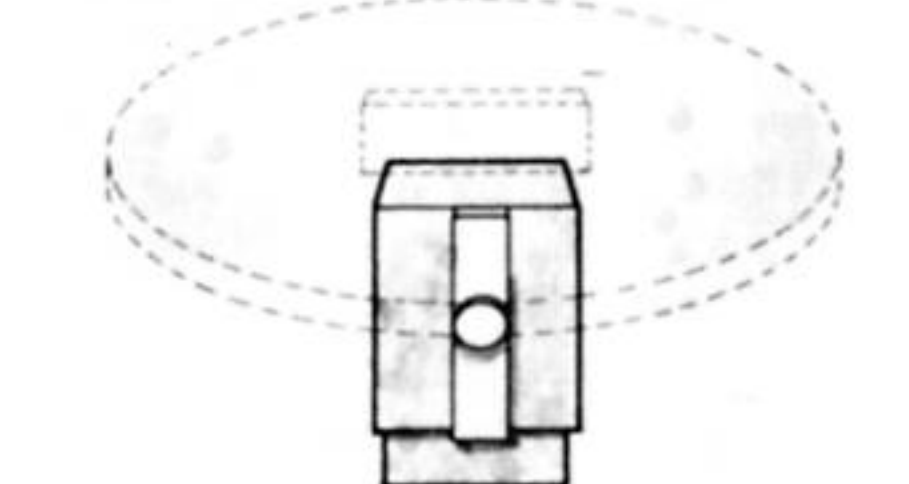
Наиболее часто на деталях встречаются три вида дефектов: следы от толкателей, смещение половинок по линии разъема формы и облой. Во всех случаях для исправления ошибок требуется применение ножа и шкурки. Часто требуется сместить отдельные элементы на одной отливке. В этом случае их просто срезают и приклеивают на новое место.

Практически на всех моделях требуют доработки перископические наблюдательные устройства. Фактически производитель дает не перископы, а бронекол-

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПЕРИСКОПА



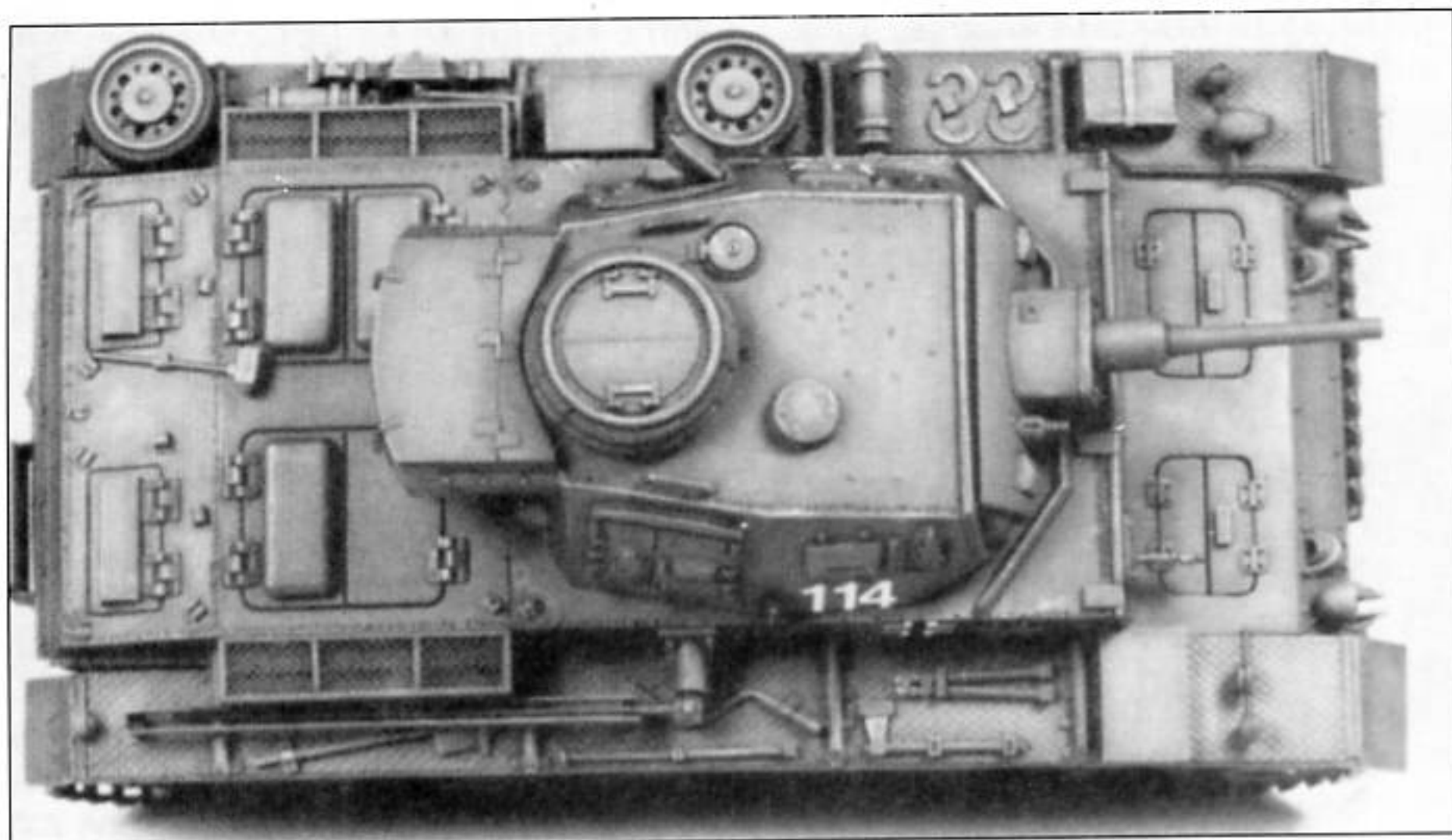
Место приклейки головки перископа на люке красится в черный цвет.



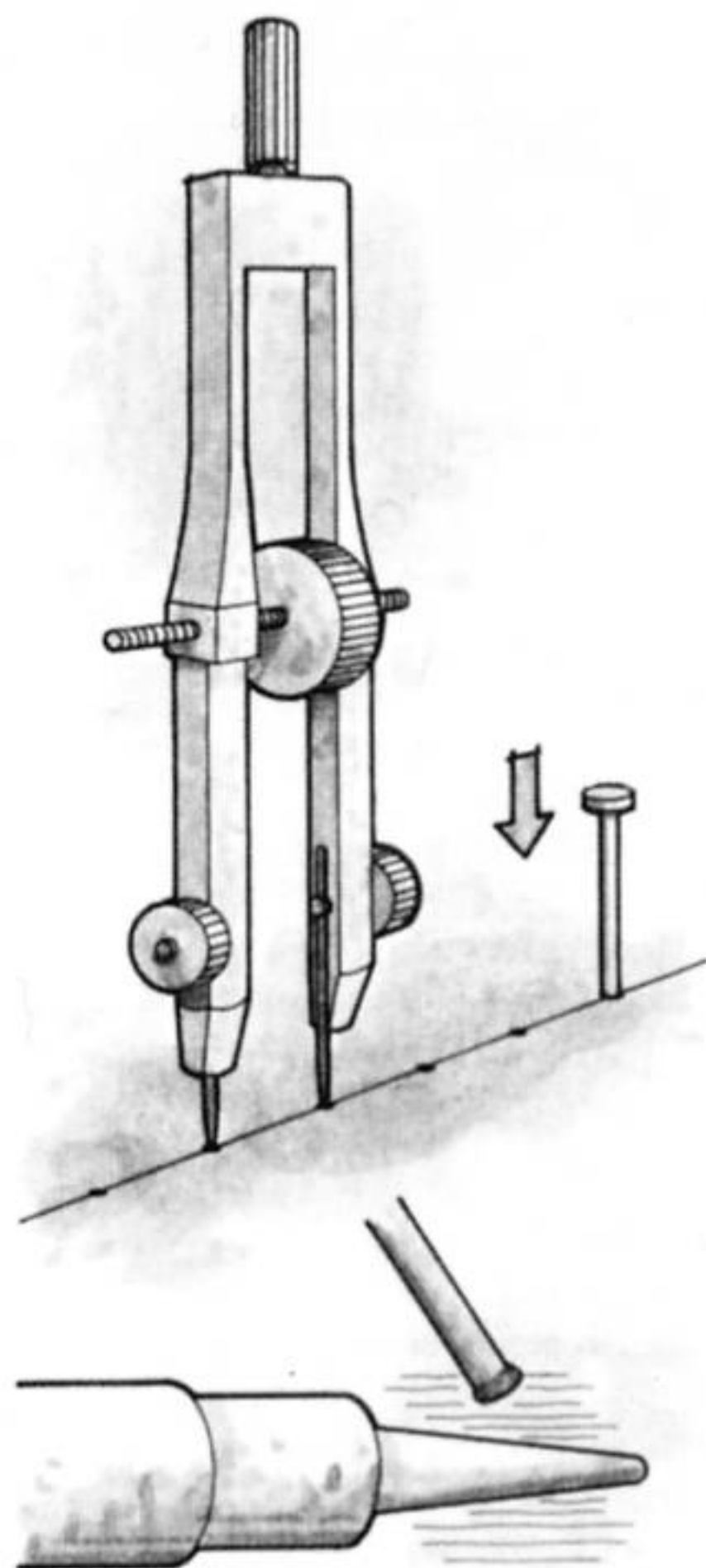
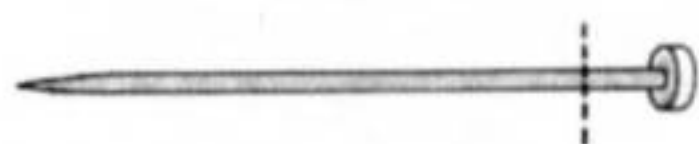
паки оптических головок. Если головка полая, тогда следует имитировать стекло или просто окрасить внутреннюю часть колпака черным; не следует использовать серебранку. При открытых люках следует с нуля изготовить внутреннюю часть перископа. Как это сделать показано на рисунке.

Болты, гайки, заклепки

Редкая модель содержит равное прототипу число головок болтов, гаек и заклепок. Все это хозяйство можно сделать самостоятельно, протягивая литники или медную проволоку через профилированные отверстия в металлической пластине (сами отверстия также предстоит сделать). Затем полученный пруток нареза-



ИЗГОТОВЛЕНИЕ ЗАКЛЕПОК

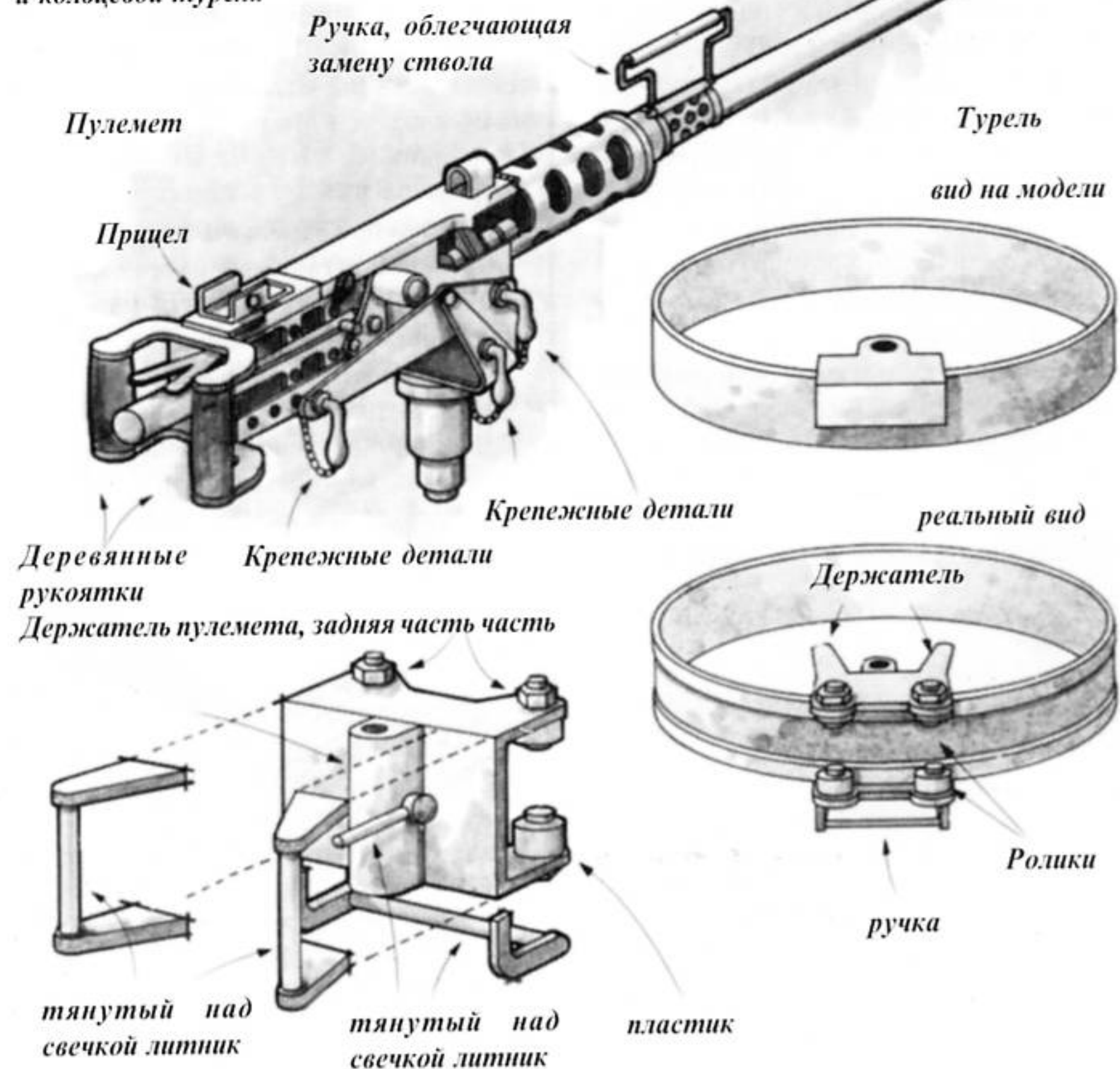


Головки заклепок нарезаются из круглого стержня подходящего диаметра или путем откусывания шляпок гвоздей, можно использовать и укороченные кусачками гвозди. Отверстия под заклепки намечаются циркулем-измерителем. Просверливаются отверстия. Характерную форму головкам заклепок легче придать если они изготовлены из пластика - достаточно подержать деталь над паяльником и кромки оплавятся.

Вид сверху на модель танка Pz.Kpfw. III. Обратите внимание на точки в крыше башни - это не дефект съемки. Моделист наметил винты, которыми крепится оборудование на крыше башни изнутри. Подобными деталями большинство моделистов пренебрегает.

канского полугусеничного бронетранспортера M3 от фирмы Monogram в масштабе 1:32 и опорные катки от тамиевской «Пантеры» в 35-м масштабе. Головки заклепок можно посрезать с моделей самолетов. Места приклеивания головок удобно намечать циркулем-измерителем. Нельзя клеить головки «на глазок», предварительно необходимо нанести разметку мягким карандашом или осторожным вдавливанием ножа. В отдельных случаях бывают видны и головка болта, и от-

Детализровка крупнокалиберного пулемета и кольцевой турели



Головки заклепок наклеиваются в индивидуальном порядке. На снимке - модель оружейного спонсона танка Mark IV.

ветная гайка (например на оружейных щитах), тогда чтобы добиться соосности лучше сделать сквозные отверстия.

Пулеметы и турели

Пулеметы и турели чаще всего выполнены со значительной степенью упрощения, из-за чего и требуют доработки в соответствии с чертежами.

Дополнительная броня

Существует два вида дополнительного бронирования: накладная, которая

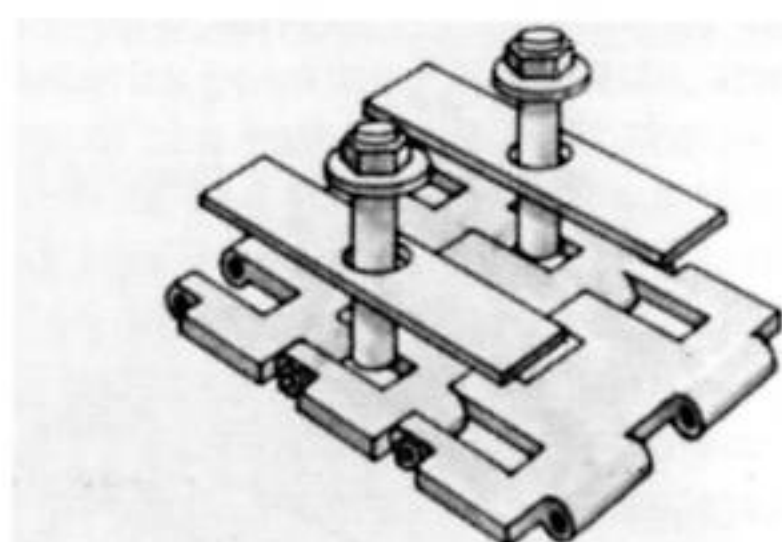
крепилась сваркой или на болтах и щиты-экраны, устанавливавшиеся на некотором расстоянии от корпуса и башни.

Накладная броня монтировалась в заводских условиях или в полевых ремонтных мастерских. Широко известна накладная броня немецких танков Pz.Kpfw.III и Pz.Kpfw.IV, советских Т-34 и КВ-1, менее известен факт установки накладной брони на танки «Шерман». Согласно официальным документам на «Шерманах» бронелисты крепились сваркой на башне и корпусе напротив мест хранения боекомплекта с целью снижения уязвимости танка от огня германских 88-мм орудий.

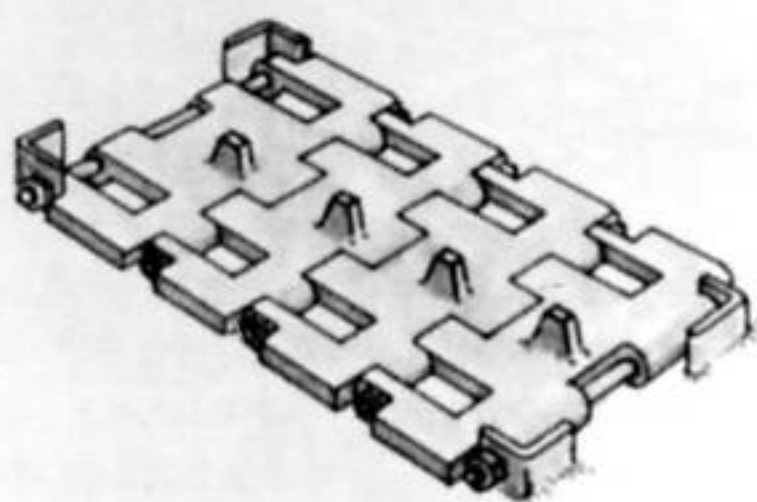
Плоские накладные бронелисты корпуса легко вырезаются из листового полистирола. Гнутую накладную броню башни требуется подгонять по месту, раз за разом выгибая заготовку, пока не будет достигнут нужный эффект. Вместо листового полистирола можно воспользоваться эпоксидной шпаклевкой, однако после ее отверждения требуется обработка кромок «бронелиста». Сварные швы также имитируются шпаклевкой (необязательно эпоксидной), фактура шва наносится шпателем, ножом, зубочисткой - чем придется, лишь бы похоже было.

Экраны широко применялись в годы второй мировой войны на германской бронетехнике. Задача такого экрана - вызвать преждевременную детонацию кумулятивного боеприпаса, поэтому их не стремились делать толстыми. В то же время на большинстве моделей толщина экранов явно переразмерена, поэтому имеет смысл изготовить их заново из листового полистирола толщиной порядка 0,1-0,2 мм или из жести. Точно также слишком толстой бывает сделана крепежная арматура экранов. В идеале менять необходимо и ее. Обратите внимание - бортовые экраны немецких танков устанавливались не строго вертикально, а под углом примерно 10 град. к вертикали.

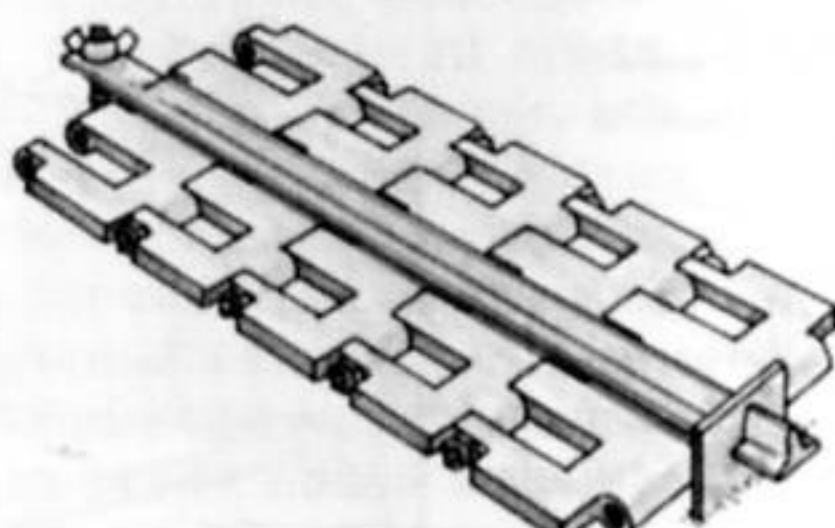
Методы крепления гусеничных трактов.



Болтами и гайками



На приваренных к броне уголках



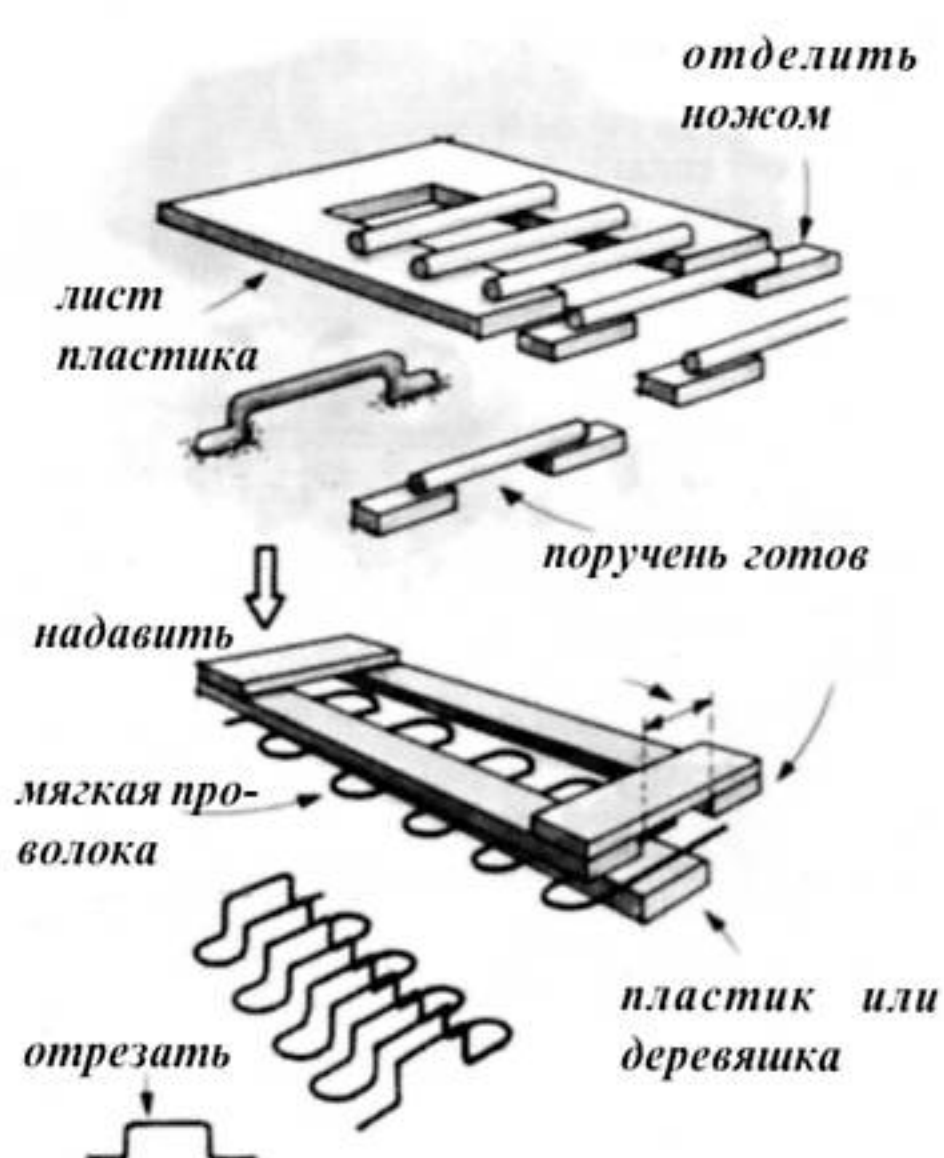
Кронштейном и планкой

Замки и защелки

На настоящей технике весь инструмент и прочее снаряжение крепятся к корпусу или башне ремнями или защелками. На германской бронетехнике времен второй мировой войны использовались в основном пружинные замки и держатели с барашковыми гайками, на американской - суконные ремни с пряжками.

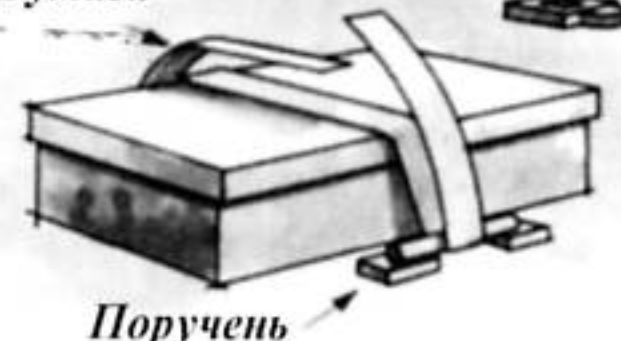
Ремни можно изготовить из бумаги. Вырезается плоская в виде буквы «V». Вершина V приклеивается к танку, полосы охватывают деталь и также приклеиваются. Лента красится в другой, чем вся модель, цвет.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОРУЧНЕЙ

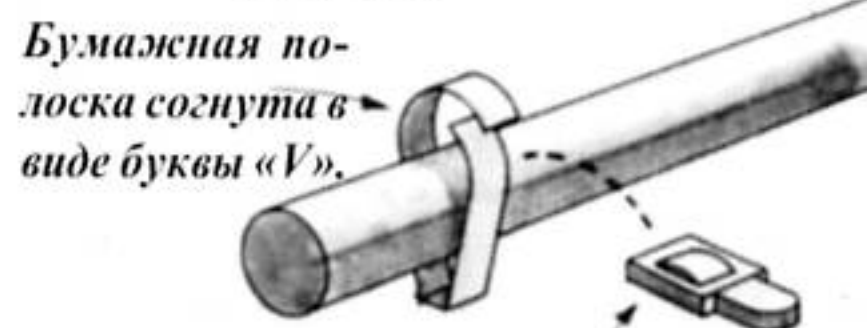


РЕМНИ

Бумага



Поручень



Бумажная полоска согнута в виде буквы «V».

Пряжка изготавливается из проволоки.



полоска фольги от тубы-ка из-под зубной пасты

ВИНТЫ



Утопленная головка

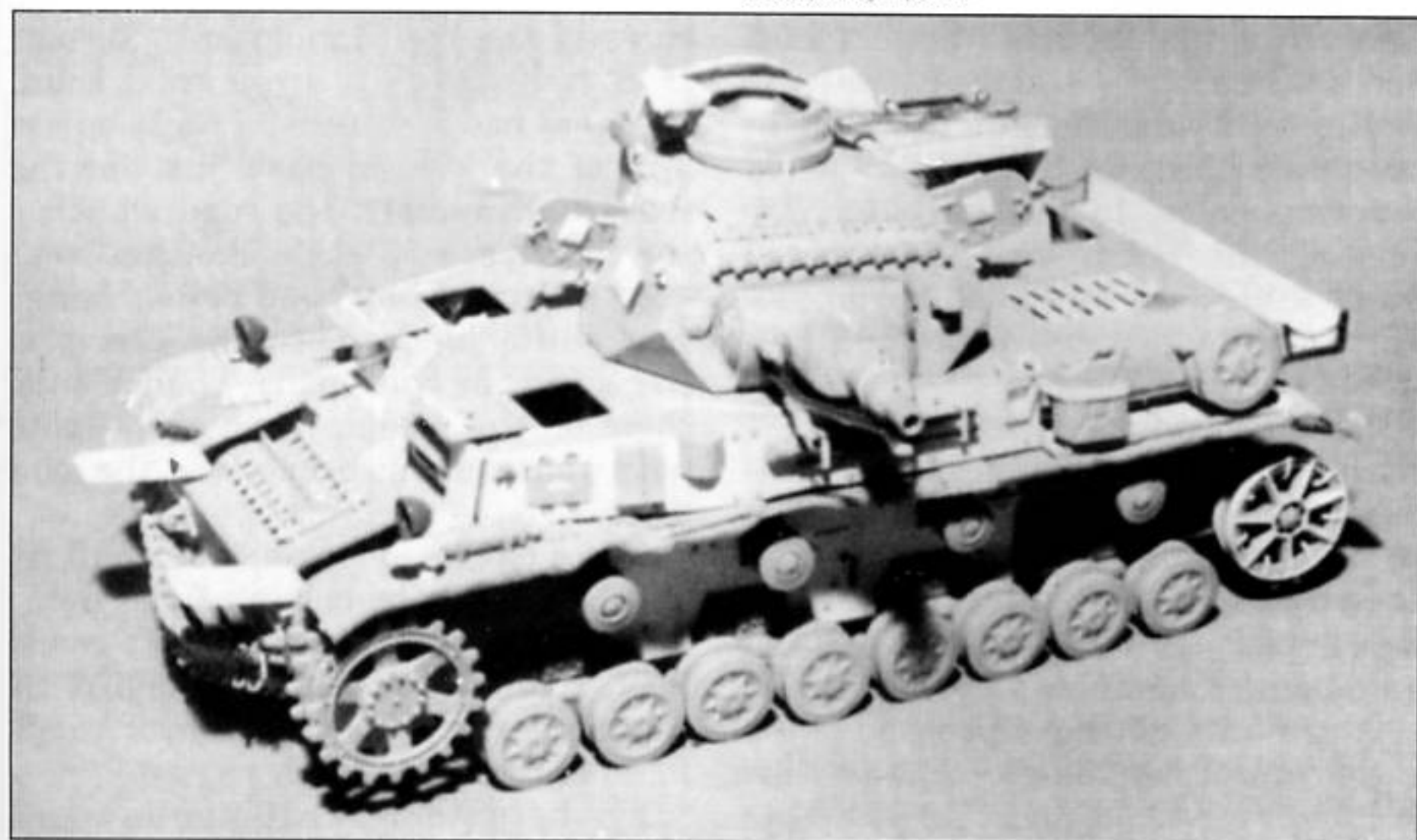
Заподлицо

Выступающая головка

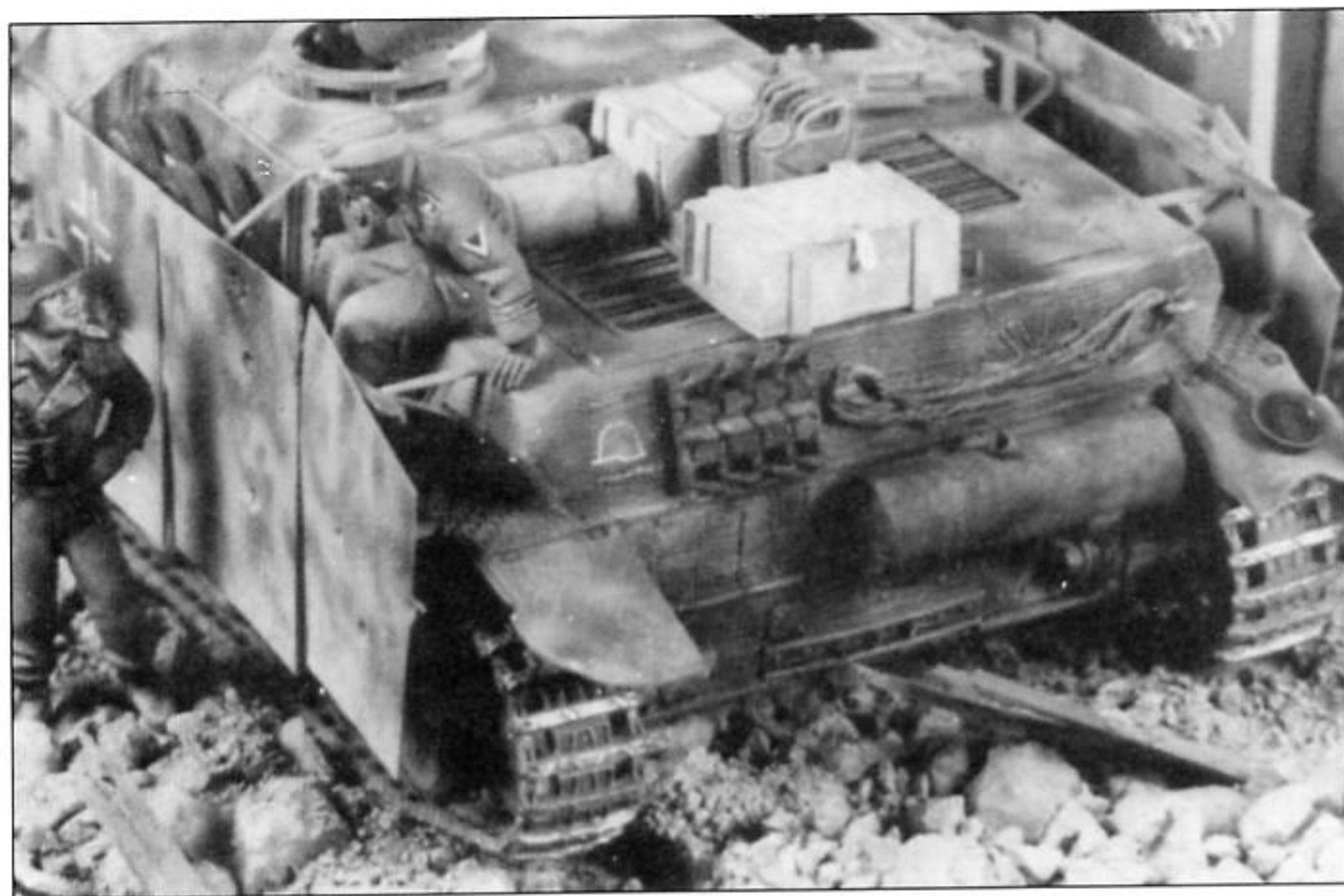
А) высверлить отверстие В) сделать прорезь в круглом прутке по диаметру пилкой или ножом; диаметр прутка должен быть равным диаметру отверстия С) отрезать кусочек прутка с прорезью и вставить его в отверстие прорезью вверх

Многие моделисты приклеивают запасные траки к модели, не затрудняя себя изготовлением крепежа. Между тем траки закреплялись или болтами, или укладывались в специальные приваренные к брони уголки, или же вставлялись в гнезда. Подобную арматуру следует изготовить самостоятельно. Варианты крепления трактов даны на рисунке.

Электропроводка и внешние топливные баки. К электроприборам, располо-



Основой для модели танка Pz.Kpfw IV Ausf.E послужила модель «четверки» модификации Ausf.H фирмы Монограмм. Заново изготовлены накладная броня, крышки люков, крышки люков доступа к трансмиссии сделаны открытыми, переделаны ленивцы, установлены новые фары Нотек и габаритные огни, добавлена масса мелких деталей.



Чаще всего на моделях немецких танков толщина бортовых экранов сильно преувеличена. Чем стачивать заводские детали до приемлимой толщины, проще изготовить экраны самостоятельно. На снимке - доработанная модель штурмового орудия StuG IV. Обратите внимание на толщину экрана.

женным на броне (фары, прожектора, стоп-сигнала) требуется подвести электропроводку. Провода имитируются тонкой одножильной медной проволокой. Диаметр проводки может быть разным: в 35-м масштабе - от 2 см у современных ксенонных прожекторов, у обычных фар - примерно 0,8 мм.

Внешние топливные баки наиболее часто встречаются на советских танках, от Т-34 до Т-80. На современных машинах внешние баки включены в общую топливную систему, значит, требуется проработать топливные магистрали от внешних баков к внутренним. Изготовить топливопроводы удобнее всего из медной проволоки подходящего диаметра.

Крепеж и антенны

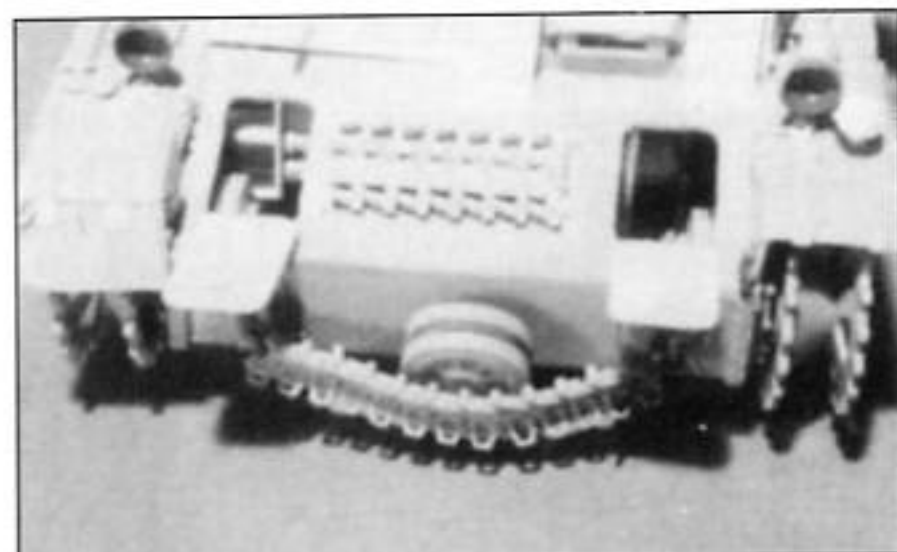
На командирских машинах вермахта времен второй мировой войны часто устанавливались рамочные антенны. Большинство моделей такой бронетехники

антеннами комплектуются, но даже самые хорошие отливки лучше заменить проволокой. Лучше использовать мягкую или полумягкую одножильную проволоку. Рамка антенны и ножки-крепления собираются на клее суперглю, однако лучше их спаять. Пайка сразу нескольких ножек на одно основание (рамка антенны) требует недюженного мастерства.

Иногда появляется желание оставить гнезда под канистры пустыми, в этом случае их необходимо сделать самостоятельно. Само гнездо делается из тонкой жести или тонкого пластика, крепежные ремни - из бумаги или фольги.

Циммерит

В 1943 г. командование вооруженных сил Германии озабочилось угрозой, которую представляли магнитные мины, прикрепляемые к бронетехнике советскими пехотинцами. Чтобы избежать потерь от магнитных мин немцы стали покрывать



Вид сверху спереди на доработанный, но не окрашенный танк Pz.Kpfw IV Ausf.E. Обратите внимание на форму укрепленной на корпусе гусеничной ленты. Лента изгибалась после нагревания в кипятке. Через открытые люки видны элементы трансмиссии.



Супердетализированные топливные баки модели танка Т-62А от фирмы Тамия.

вать танки и самоходки специальным антимагнитным составом на основе цемента - циммеритом. Циммерит наносили только на такие поверхности, на какие могла быть прикреплена мина. Строгих инструкций куда наносить циммерит не существовало, чаще всего им покрывали борта, лоб и корму корпусов и башен. Крайне редко циммерит наносили на верхние поверхности корпуса и башни. Циммеритное покрытие стало общепринятым для танков и штурмовых орудий, на самоходно-артиллерийских установках, полугусеничных бронетранспортерах или разведывательных машинах оно применялось редко.

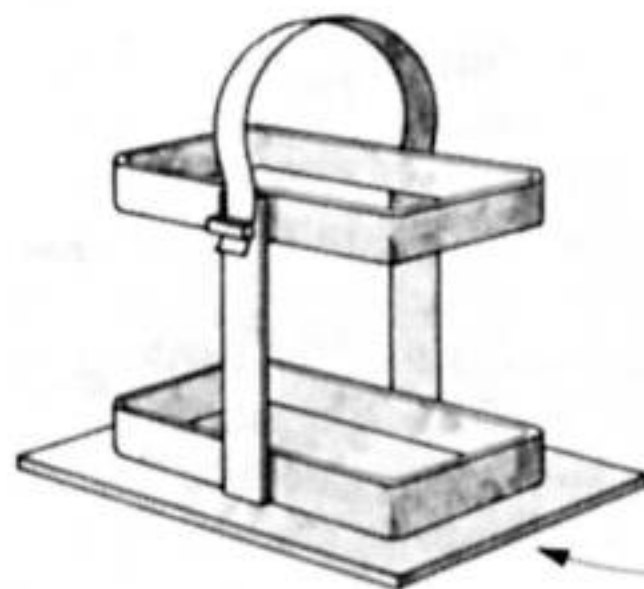
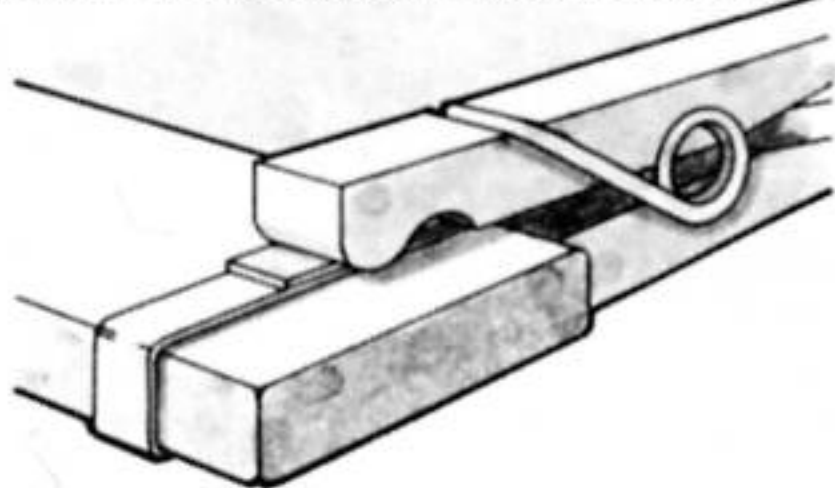
Обычно циммерит наносили специальным оборудованием на заводах. Заводское покрытие имело вафельную фак-



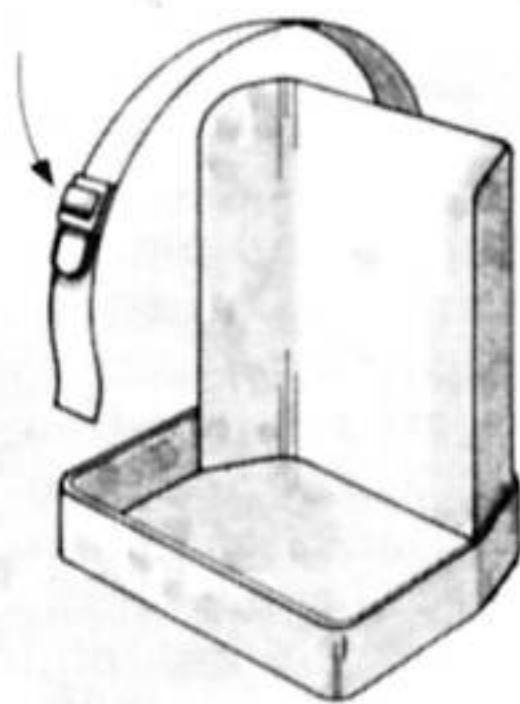
Модель броневедомости Sd.Kfz.231 в М 1:35 от фирмы Тамия с изготовленной заново из проволоки рамочной антенной. На антенне разложен государственный флаг Германии - средство быстрой идентификации с воздуха.

Изготовление гнезда под канистру

На шаблон наматывается виток тонкого пластика, обжимается, выдерживается в кипятке и после высыхания склеивается



Подклеивается дно, после высыхания его обрезают по периметру



Гнездо под канистру американского образца

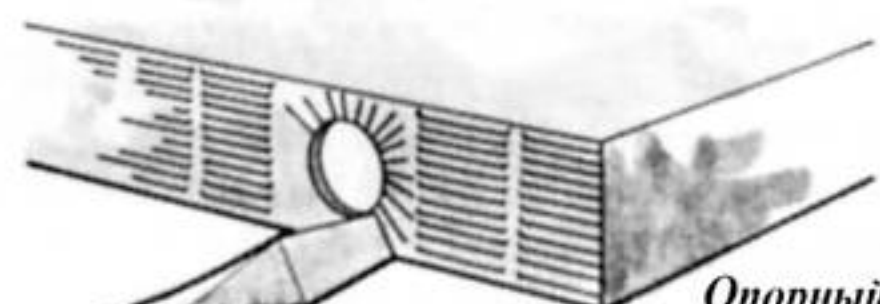
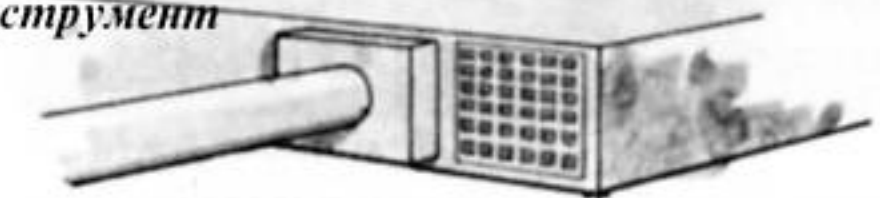
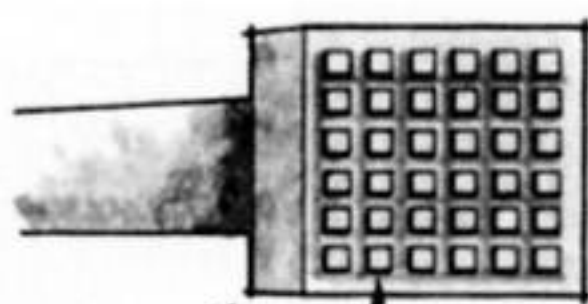
Изготовление циммерита

Рифленая пластинка, позаимствованная из железнодорожного набора ... или обломок старого пожовочного полотна

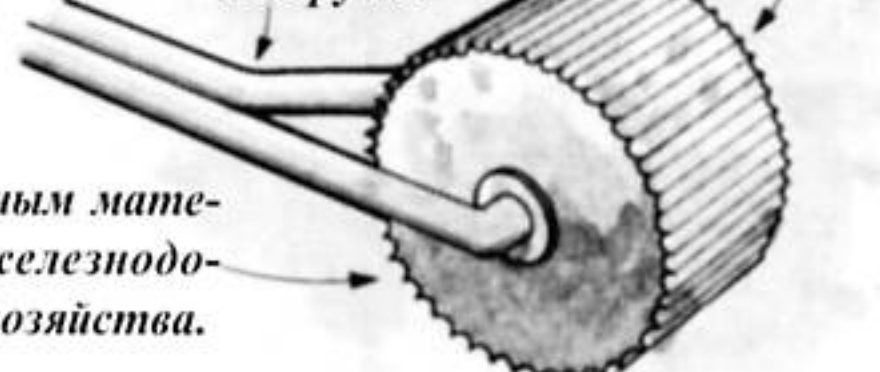


Изготовление циммерита из эпоксидной шпаклевки

Для придания характерной вафельной поверхности из пластика изготовлен специальный инструмент



Проводочная ручка



Опорный каток от модели танка

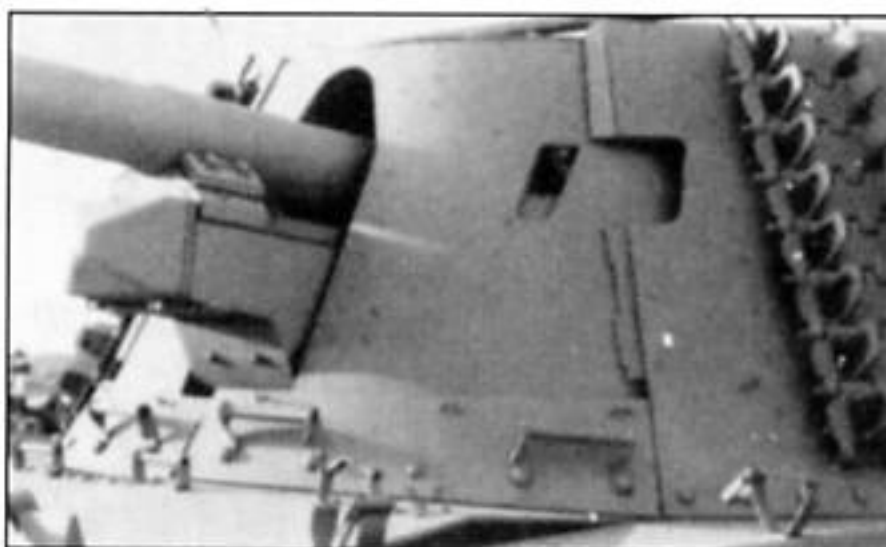
Каток для накатывания циммерита

Сначала нанесите побольше шпаклевки

Примерно через каждые 6 мм горизонтальные линии надо «пробивать» вертикальными

Каток обшит рифленым материалом, взятым из железнодорожного модельного хозяйства.

Каток для накатывания циммерита



Немецкая самоходка из коллекции музея в Абердине. Запасные гусеничные траки закреплены вертикально на борту надстройки. На переднем плане видны типичные германские держатели для инструмента.

туру. Для имитации циммерита на модели используется модельная шпаклевка, но предпочтительнее эпоксидная. Наносить покрытие следует только на одну сторону, другие поверхности последовательно обрабатываются после полного высыхания первой. Пока шпаклевка не застыла, ножом или пластинкой имитируется фактура циммерита - горизонтальные риски. Можно сделать приспособление

Имитация циммерита на модели танка «Тигр I» в М 1:35 фирмы Тамия выполнена из эпоксидной шпаклевки. Обратите внимание на изменение рисок циммерита в районе оружейной маски.

в виде зубчатого колеса толщина которого равна длине риски. Еще один способ имитации фактуры - проводятся горизонтальные линии по всей поверхности, которые потом «нарезаются» на отрезки.

Крайне сложно наносить циммерит на поверхности с выступающими элементами. По возможности следует имитировать циммерит до приклейки мелких деталей. Отлитые заодно с поверхностью элементы перед нанесением шпаклевки

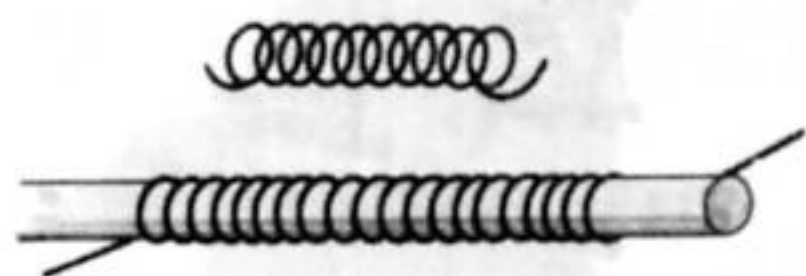


Обычная текстура циммерита хорошо видна на снимке.

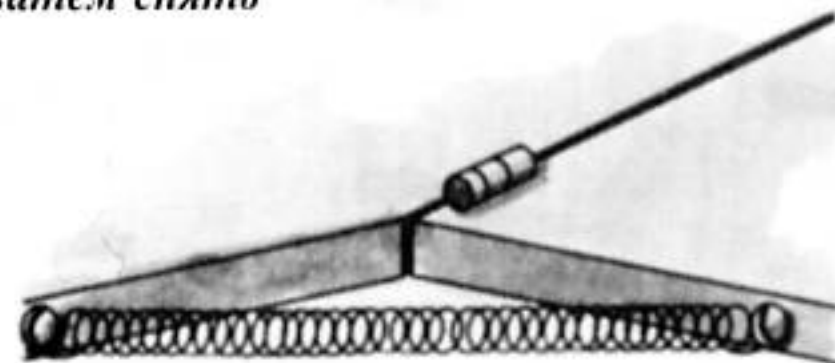


На этом фото текстуру циммеритного покрытия разобрать сложно, однако при увеличении легко установить, что циммерит имеет вафельную фактуру.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПРУЖИНЫ



Навить проволоку на круглый стержень, затем снять



Установить пружину на брызговик танка Pz.Kpfw.IV

желательно срезать, а после высыхания «циммерита» приклеить на место, однако смотрятся они, как правило не очень реалистично (кстати, рабочие наносившие настоящий циммерит на реальную боевую технику также испытывали проблемы с «огибанием» мелких элементов конструкции - наблюдательных приборов, фар, и т.д.). Иногда вокруг мелких элементов полосы фактуры циммерита лучше нанести не горизонтальные, а по окружности или в виде лучей, к примеру, вокруг оружейной маски самоходки Sturmpanzer IV поверхность циммерита имела концентрические борозды.

Имитация литых поверхностей и сварных швов

Во многих танках сочетаются литые и катаные бронедетали. Очень часто корпус сваривается из катанных бронелистов, а башня - литая. Качество поверхности катаной и литой брони сильно отличается, литые детали имеют грубую поверхность с выщерблинами. Особенно ярко эффект шероховатости литой бро-

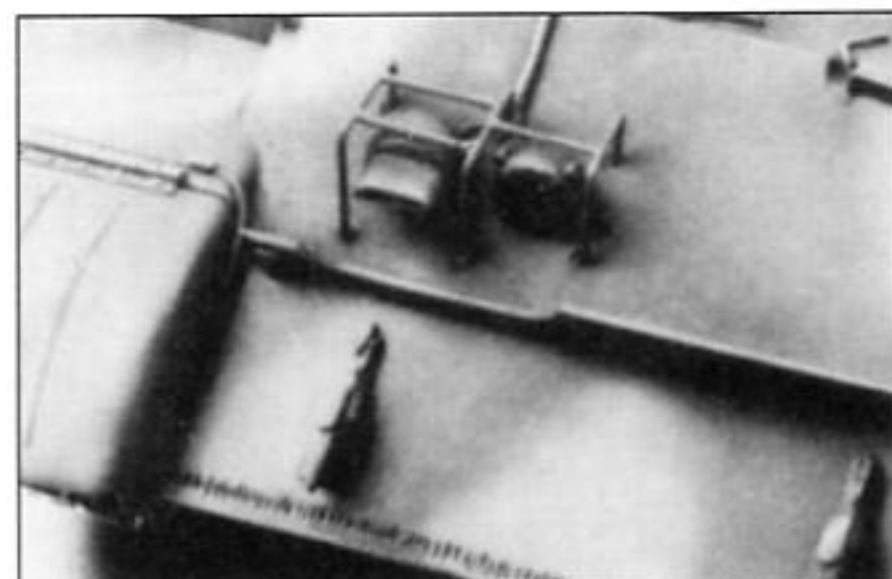


Часть башни настоящего танка Т-62 А (снимок сверху) из коллекции музея в Форт-Кноксе. Башня модели танка Т-62А (фото внизу). В обоих случаях поверхность башни имеет очень грубую фактуру. На модели ее удалось получить, обработав башню металлическим диском, закрепленным на валу электромоторчика.



ни проявляется у советских танков. Часто текстура литой брони на моделях не передается.

Существует несколько способов самостоятельно добиться высокой шероховатости поверхности, имитирующей поверхность литой брони. Можно, в частности распылить из аэрографа жидкий клей и потом осторожно обработать поверхность торцом круглой кисти. Наиболее простой способ - обработать поверхность растворителем, который от души наносится большой плоской или круглой кистью. Растворитель «подъедает» пластик, причем его действие неравномерно. В результате полученная текстура очень близка к поверхности литой броневой детали. Модели изготавливают из различ-



Еще один крупный план той же модели Т-62А. Заново сделаны ограждение фар и сварные швы.

ных пластмасс, поэтому точно определить номер растворителя можно только путем эксперимента. Для одного пластика вполне хватает 646-го растворителя, для другой - растворяющее действие 649-го недостаточно.

Сварные швы, так и же как и грубая поверхность литья, придают особый шик модели. Швы иной раз производитель «забывает» или показывает не все. Имитировать шов достаточно просто - в место стыка свариваемых деталей наносится узкий и тонкий слой шпаклевки. Когда шпаклевка слегка встанет, любым приглянувшимся инструментом (от ножа до иглы) имитируется фактура сварного шва. Более ровный шов можно сделать установив предварительно отбортовки из полосок пластика. В получившуюся канавку заливается шпаклевка. После того как она подсохнет бортики удаляются.

Супердетализровка - процесс творческий и неисчерпаемый, описать его полностью совершенно невозможно, так же как невозможно приблизить на все 100% модель к реальному прототипу. Сколько бы вы не работали над копией все равно останется масса деталей и элементов конструкции, которые не мешало бы поправить.

Грязь из пастели

...пудра из пастели должна быть на модели, а не на руках

Пастель - замечательный материал для тонирования моделей. Без особого труда она позволяет получить массу оттенков. Пастельные мелки нужного цвета превращаются в пудру посредством работы острым ножом. Недостаток же заключается в том, что при нанесении пудры на модель, цветная пыль покрывает как ваши пальцы, так и «окрестности» модели. При окончательной обработке модели лаком из аэрографа, вся нанесенная на модель красота из пастели легко улетает вместе с потоком воздуха. Избежать этих проблем оказывается можно.

Непосредственно перед нанесением пастели задувайте модель двумя-тремя слоями бесцветного лака. Каждый слой должен просохнуть. Затем модельным но-

жом аккуратно соскоблите лаковую пленку в тех местах, где будете наносить пастель. Нанесите на эти места ацетон, а затем кистью пастель. Не следует втирать пастель как это обычно практикуется с «сухими» моделями: ацетон «прихватит» пудру. Процесс продолжать до получения полного удовлетворения от внешнего вида модели.

Простой метод позволил оставить руки чистыми и «приварить» пудру к модели. Беда, правда, в том, что ацетон может не только приварить пудру, но и разрезать пластик. Кроме того - ацетон пожароопасная жидкость с резким неприятным запахом. Все работы следует производить в проветриваемом помещении при наличии огнетушителя. На лице должен находиться респиратор, еще лучше - противогаз и ОЗК.

Советы по тонированию моделей

- Перед нанесением пыли и грязи тонируйте модель, высветлите светлым оттенком выпуклые места, краску темного оттенка нанесите в углубления и впадины.

- Определитесь с местностью, загрязнения «Шермана» в Европе выглядят совершенно иначе, чем загрязнения «Тигра» в Северной Африке.

- Если модель будет частью диорамы следите, чтобы грязь, пыль и т.п. на модели не отличалась от загрязнений на диораме.

- Перед нанесением пастели можно имитировать загрязнения краской из аэрографа. Пастель - это окончательная тонирование, наносить пастель следует до, но никак не после работы с аэрографом, иначе - пастель сдует.

«Долфин» Береговой охраны США



HH-65A «Dolphin»

Масштаб 1:48

Производитель: Trumpeter

Литая модель, 105 деталей, декаль

Достоинства: броская окраска, подробный внешний облик, превосходная декаль

Недостатки: проблемы со стыковкой деталей, примитивный интерьер

Береговая охрана США в качестве замены вертолету Сикорский HH-52 «Си Гуард» выбрала вертолет Аэрспастьяль HH-65A «Dolphin». Вертолеты HH-65A для Береговой охраны строились на заводе в г. Прэйре, шт. Техас. Хотя обычно «Долфины» действуют с береговых станций, при необходимости они могут базироваться на кораблях. Береговая охрана использует HH-65A для решения всего круга задач, возложенных на вертолеты: поиск и спасение, борьба с наркотрафиком, иммиграционный контроль и т.д.

Китайская фирма Трумпетер расширила свой ассортимент моделей авиационной техники в 48-м масштабе вертолетом HH-65A. Модель в варианте Береговой охраны США отлита из пластика светло-серого цвета. Пластик более мягкий, чем традиционно встречающийся в наборах большинства фирм, но обрабатывается он легко. Расшивка - внутренняя, очень аккуратная.

Интерьер выполнен в виде основы для последующей доработки (если возникнет желание): основные органы управления, сиденья, шпангоуты. Приборная доска частично «пролита», частично дана декалью. Интерьер настоящего вертолета на несколько порядков богаче. Прежде чем клеить интерьер желательно примерить остекление кабины. Заднюю стенку и бока интерьера (детали B7 и B10) необходимо подточить.

Остекление плохо подходит к фюзеляжу - требуется зачистка и полировка. Верхнее остекление было тонировано зеленым прозрачным лаком фирмы «Тамия».

Большинство клеевых швов на фюзеляже легко сошкуривается. В нескольких местах на днище потребовалось шпаклевать швы. Нижняя деталь фюзеляжа (A9) стыкуется плохо. Ее пришлось приклеивать на эпоксидной шпаклевке, а затем зачищать, при этом пропала часть аккуратно сделанной заводской расшивки и ряд мелких деталей.

Чтобы модель нормально стояла «на ногах» в носовую часть необходимо поместить груз.

Особое внимание потребовалось при монтаже втулки несущего винта (B6). Центровки несущего винта относительно фюзеляжа оказалось добиться непросто.



Коротко

Вертолет (как и модель) целиком окрашивается в яркий красно-оранжевый цвет, вокруг хвостовой балки имеются широкая полоса белого цвета и узкая голубого. Окраску следует начинать именно с белой полосы, белый цвет никогда не забьет красный. После высыхания краски белая полоса была закрыта маской (так же как и остекление, несущий винт). Вся модель задувалась красно-оранжевой краской фирмы Тесторз из аэрографа.

Декаль - превосходна, легко переводится посредством составов Микросет и Микросоул. К сожалению, в декали не предусмотрена тонкая голубая полоска. Пришлось делать такую декаль самостоятельно. Носовой обтекатель и панели в районе выхлопных патрубков двигателей окрашены матовой черной краской, окантовка остекления - серо-черная. Лопасти несущего винта окрашены в «советский зеленый».

Модель вполне тянет на шедевр, но впечатление портят бедный интерьер и плохая стыковка деталей. Сборка и окраска заняли порядка 26 часов.

F-15C от «Италери»

F-15A/C «Eagle»

Производитель: Italeri

Масштаб: 1:48

Литая модель, 165 деталей, декаль

Достоинства: очень подробная детализовка, великолепный фонарь, качественные катапультируемые кресла и опоры шасси, тонкое оперение ракет, очень хорошая декаль

Недостатки: не достаточно подробно воспроизведен интерьер кабины и сопла двигателей, имеются проблемы со стыковкой деталей.

Модель F-15 в 48-м масштабе производства фирмы Италери вызывает двойственное впечатление. Так, превосходно сделаны катапультируемые кресла, опоры шасси, особо стоит отметить оперение ракет «Сайдундер» - такого приближения в масштабе по толщине не добивалась еще ни одна фирма ни в одном масштабе! С другой стороны в высшей степени примитивно сделаны сопла двигателей, а интерьер кабины представлен всего-навсего декалями на приборную доску и бортовые консоли. Фонарь кабины и лопасти воздушных тормозов можно приклеить в открытом положении. Можно отделить радиопрозрачный носовой обтекатель, в наборе имеется антенна РЛС, которая однако сделана примитивно.

В декали предусмотрено четыре варианта оформления модели: один ВВС США, два авиации Национальной гвардии и один ВВС Израиля. Подвеска представлена центральным подфюзеляжным топливным баком, четырьмя ракетами «Спэрроу» и «Сайдундер».

Инструкция проста и понятна, однако советы в отношении окраски не всегда корректны. В инструкции указано, что ракета «Сайдундер» окрашивается целиком в белый цвет, однако на самом деле современные американские ракеты окрашиваются в светло-серый цвет (FS-36375), кроме того «Сайджуиндеры» несут цветную маркировку. Схемы окраски истребителя ВВС Израиля и авиации Национальной гвардии штата Джорджия верны, но в схеме окраски самолетов авиации Национальной гвардии штата Гавайи и ВВС США перепутаны цвета: эти машины имеют камуфляжную окраску светло- (FS-36251) и темно-серого (FS-36176) цветов.

Технологическое членение модели традиционно для большинства моделей истребителя F-15: носовая часть фюзеляжа сделана отдельно и собирается из двух вертикальных половинок. Стыкуется носовая часть фюзеляжа с собственно планером из рук вон плохо. Между задней стенкой кабины и верхней поверхностью фюзеляжа остается щель. Створки ниш основных опор шасси несколько переразмерены по сравнению с самими нишами.

Модель окрашена красками Тесторз. Декаль перевелась на слой глянцевого лака легко. Вооружение на модель не подвешивалось.

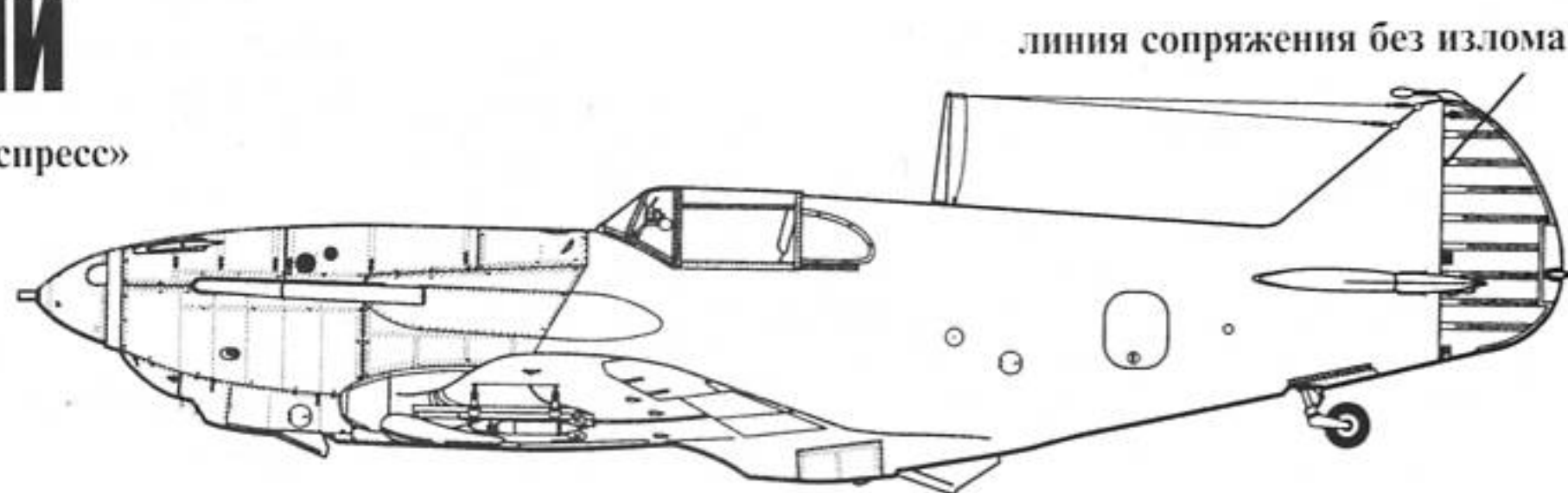
Основные размеры модели соответствуют чертежам, а собранный самолет действительно очень похож на «Игла».

Сборка и окраска модели заняли 23 часа.

ЛаГГ-3 35-й серии

Масштаб 1:72, производитель «Восточный Экспресс»

ЛаГГ-3, по мнению автора, самый недооцененный советский истребитель периода второй мировой войны. Конечно, он был тяжеловат, вялый в маневре. Зато живучий, а в умелых руках показывал чудеса на виражах. Великолепная маневренность конкурентов с маркой Як объяснялась их сравнительно небольшой массой. Малый вес планера в данном случае был «куплен» снижением боевой живучести. Беда у советских авиастроителей в те годы была одна - отсутствие мощного двигателя. Известно, маневренность - это производная от удельной мощности. Из нехитрой математической формулы вытекают два пути повышения маневренности: увеличивать мощность двигателя или снижать массу планера (правда лучше делать и то, и другое). Увеличивать мощность мотора нельзя, значит требуется снижать массу. Лавочкин во многом, как он сам признавался стихийно, отдал предпочтение живучести, он не стал превращать боевой истребитель в вооруженный спортивный самолет. Не стоит забывать - ЛаГГ самолет деревянный. Весь металл планера - это моторама, элементы кабины и каркас



рулей. Дерево тяжелее алюминия, зато не дефицит. В условиях войны этот фактор часто выходил на первый план. Конструкция истребителя является беспрецедентной в истории авиации. Английский цельнодеревянный «Москито» сравнивать с ЛаГГом вряд ли уместно. «Мосси» не рассчитывался на ведение маневренного воздушного боя, его стихия - скоростной полет с плавными разворотами. Ну а по части использовавшейся в конструкции древесины «Москито» и советский истребитель соотносятся примерно так же, как потомственный лондонский лорд и посконный крестьянин из Тверской губернии. У одного - экзотическая бальза, у другого - тривиальная сосна и береза.

Всем известно, что ЛаГГ-3 стал предшественником одного из лучших истребителей второй мировой войны Ла-5, однако и сам ЛаГГ претерпел за войну существенные изменения. Самолеты последних серий почти не уступали по летным характеристикам Якам, при большей массе!

Решение о запуске в серию истребителя И-301 под обозначением ЛаГГ-3 было принято 10 октября 1940 г. Серийное производство разворачивалось на трех заводах: № 21 в Горьком, № 31 в Таганроге, № 23 в Ленинграде и № 153 в Новосибирске. Головным был определен завод в Горьком, куда предстояло переехать боль-

шей части сотрудников КБ во главе с Лавочкиным, в Таганрог направлялся Горбунов; Гудков оставался в Химках в должности главного конструктора ОКБ.

Планом на 1941 г. предписывалось изготовить 2960 истребителей ЛаГГ-3. До 22 июня удалось выпустить 322 самолета, темп выпуска отставал от запланированного, контрольная цифра плана на 1 июля 1941 г. - 805 ЛаГГов. Сказывалась недовершенство конструкции из-за крайней спешки с запуском самолета в серию.

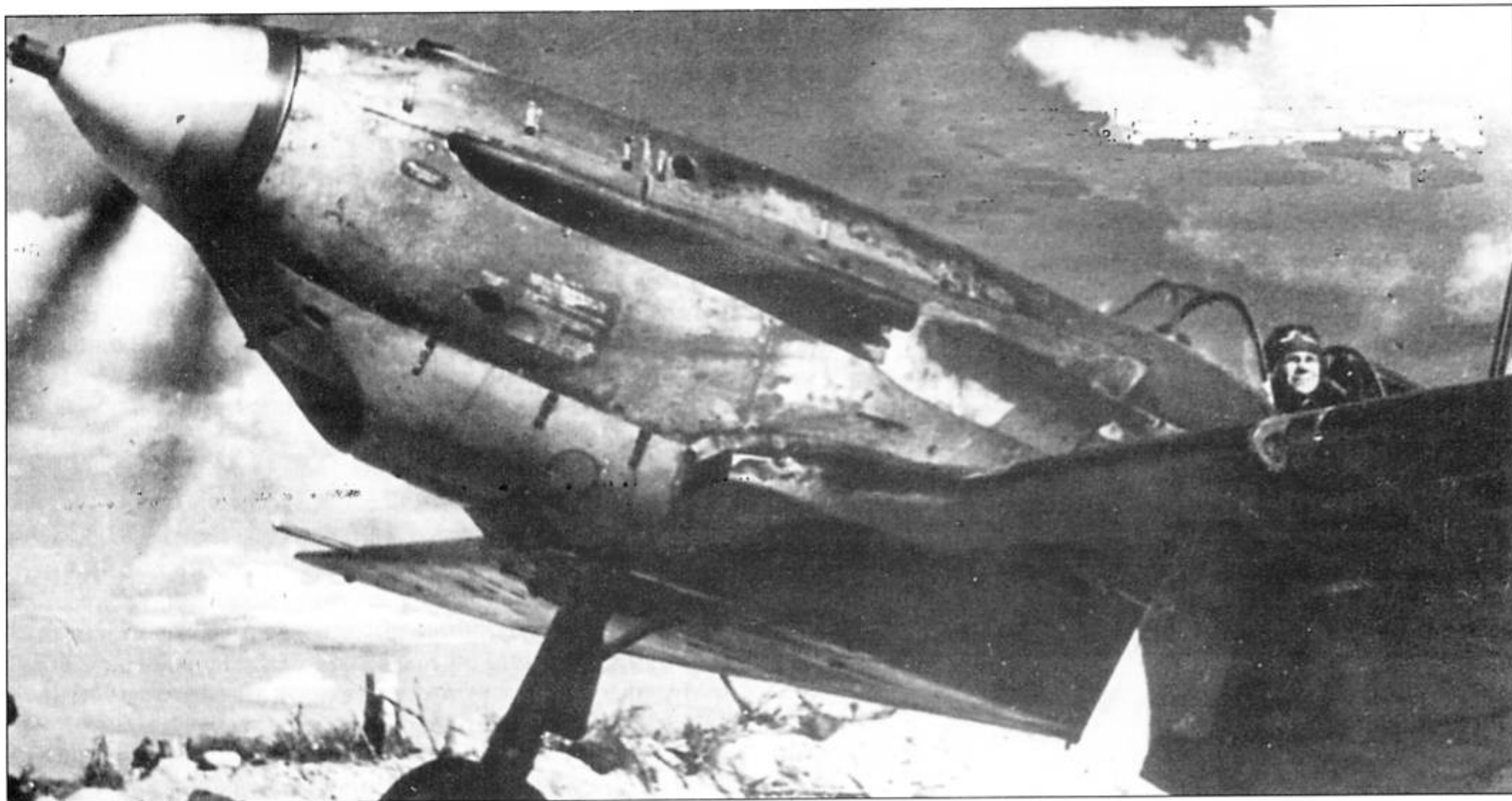
Вооружение самолетов первых трех серий состояло из пяти пулеметов - одного БК (вместо пушки), двух БС и двух ШКАС. Начиная с 11-й серии ЛаГГи были вооружены только пушкой и крупнокалиберным пулеметом, в конце 1943 г. на самолеты вновь стали ставить второй БС. Ниже приведен состав вооружения для некоторых серий ЛаГГ-3:

- серии 11, 23, 32, 42 - пушка и один БС;
- серии 4, 41 - ШВАК, БС и два ШКАС;

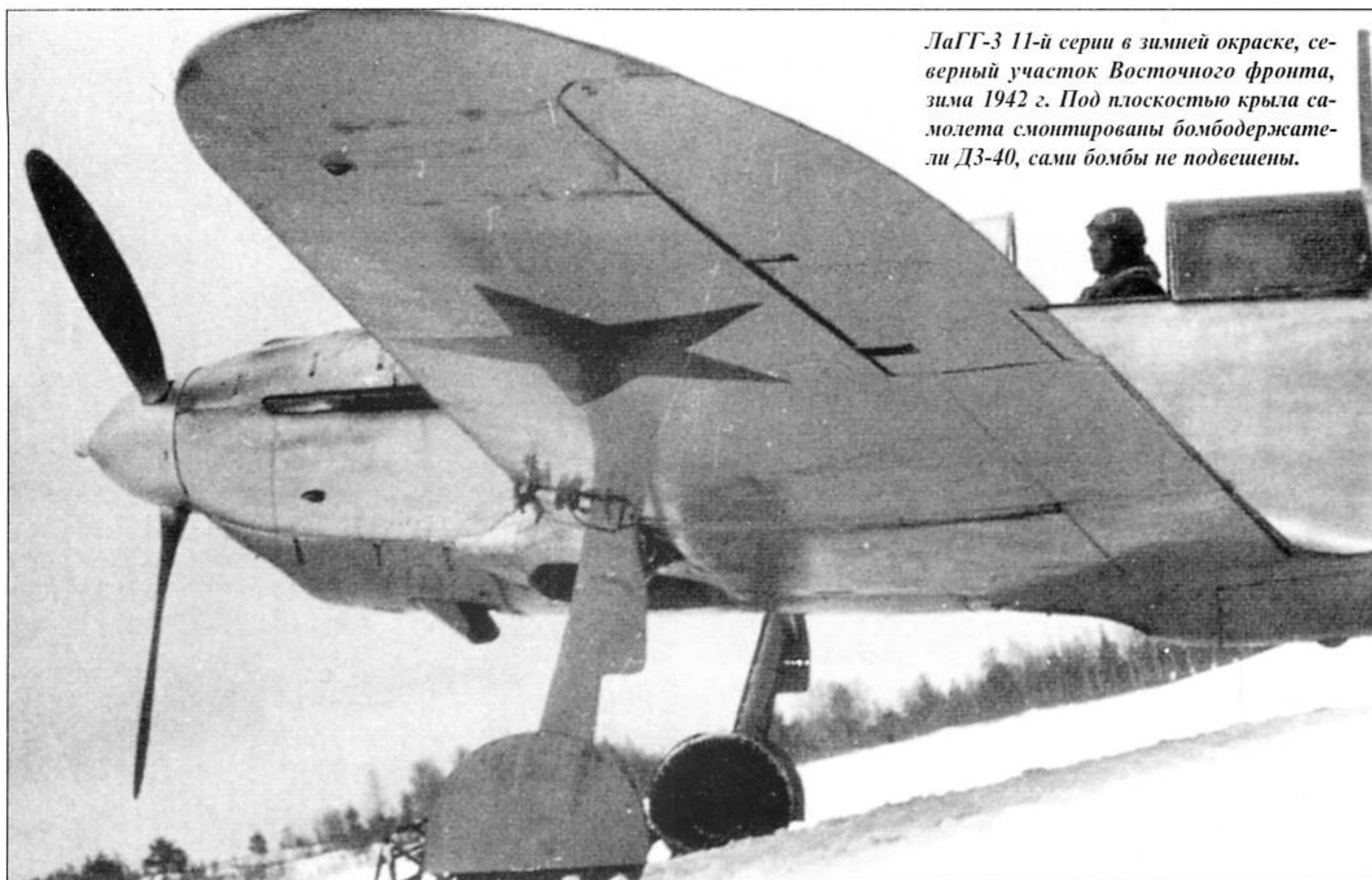
- серия 34 - пушка НС-37 и один БС.

В полевых условиях вооружение иногда усиливали за счет установки двух БС в гондолах под крылом.

В процессе производства истребителей ЛаГГ-3, начиная с 4-й серии, центральный БК заменили пушкой ШВАК (при этом правый БС пришлось снять), а



Капитан В.П. Миронов сфотографирован в кабине своего ЛаГГ-3 11-й серии летом 1942 г. Капитан Миронов сбил 21 фашистский самолет и был удостоен звания Герой Советского Союза.



ЛаГГ-3 11-й серии в зимней окраске, северный участок Восточного фронта, зима 1942 г. Под плоскостью крыла самолета смонтированы бомбодержатели ДЗ-40, сами бомбы не подвешены.

под плоскостями крыла оборудовали узлы подвески реактивных снарядов и бомб (три -четыре РС под каждой плоскостью или по одной бомбе).

Установка на крыльях автоматических предкрылков (первые появились на ЛаГГ-3 15-й серии) позволила улучшить маневренность самолета в горизонтальной плоскости - хоть частично компенсировать рост массы и ухудшение аэродинамики серийных ЛаГГов.

Еще одним путем облегчения истребителя стало уменьшение запаса топлива, то есть - возвращение к исходному, трехбачному, варианту ЛаГГа. Сначала емкость каждого крылевого бака уменьшили на 40 л (с 7-й серии), на ЛаГГах 11-й серии крыльевые баки не устанавливались совсем - для компенсации встроженных крылевых баков предлагалось использовать подкрыльевые подвесные сбрасываемые бачки емкостью по 100 л, однако широкого распространения они не получили.

Последней, наиболее совершенной модификацией стал ЛаГГ-3 66-й серии, на котором были внедрены рекомендации

ЦАГИ в области аэродинамики планера самолета; ЛаГГи 66-й серии строились в Тбилиси с весны 1943 г. до середины 1944 г.

Модель

Модель ЛаГГа стала одной из ласточек перестройки. Правду ТУ модель хочется забыть вместе с перестройкой и мордами лиц ее персонажей. В постперестроечные годы появились еще две модели. Какую из них продает в своих коробках «Восточный Экспресс» судить не берусь. Да наверное, в данном случае, это не важно - на Московском клубе присутствует всего одна модель, правда «разлитая» в две коробки «ЛаГГ-3 35-й серии» и «ЛаГГ-3 66-й серии».

Знакомство с моделью не разочаровало. Не потому что отливка хороша, просто увидел ожидаемое. Белый пластик с примитивной проработкой расшивки, немного облоя. К чести фирмы многие мелкие детали вроде выхлопных патрубков или стоек шасси получились на мировом уровне. В комплект входит богатое остекление: козырек фонаря, сдвижной сегмент, два фюзеляжных стеклышка, посадочная фара и прицел (!). Прозрачность - очень хорошая, но все отливки толстоваты. Декаль - ба, старая знакомая, вот оно: Мишка, Райка, Перестройка и универсальная советская декаль из шести звезд и тактических номеров «14», «44» и «30». Инструкция качеством не блещет, но всю необходимую информацию о сборке и окраске из нее почерпнуть можно.





В наборе, который мне достался имел место явный брак - правую половинку фюзеляжа откровенно повело. Нос сложишь - хвост расходится, хвост сложишь... Ладно бы просто половинка гнутая попала, но она еще испытала на себе момент на кручение.

Изучение деталей подтвердило догадку - при сборке придется помучиться. Иного я не ожидал.

Сборка

Сборка начинается с кабины. Для модели среднего прямо скажем уровня интерьер сделан более чем хорошо. На внутренних бортах фюзеляжа пролиты шпангоуты-стрингеры с частью ручек-штурвалчиков. На приборной доске обозначены приборы, не забудем про прозрачный прицел. Замечательно сделана ручка управления. Кресло - не просто кресла, а кресло с бронеспинкой. Педали тоже есть. Собирается все хозяйство без малейших проблем.

Основная беда моей модели - гнутая половинка фюзеляжа. Возможно, это дефект отдельно взятой модели, тогда счастливым обладателям ровного фюзеляжа следующий абзац можно пропустить.

Посредством клея, аптечных резинок энного количества бельевых прищепок фюзеляж был смонтирован. Из-за принятого недавно Думой Закона о Русском языке процесс сборки

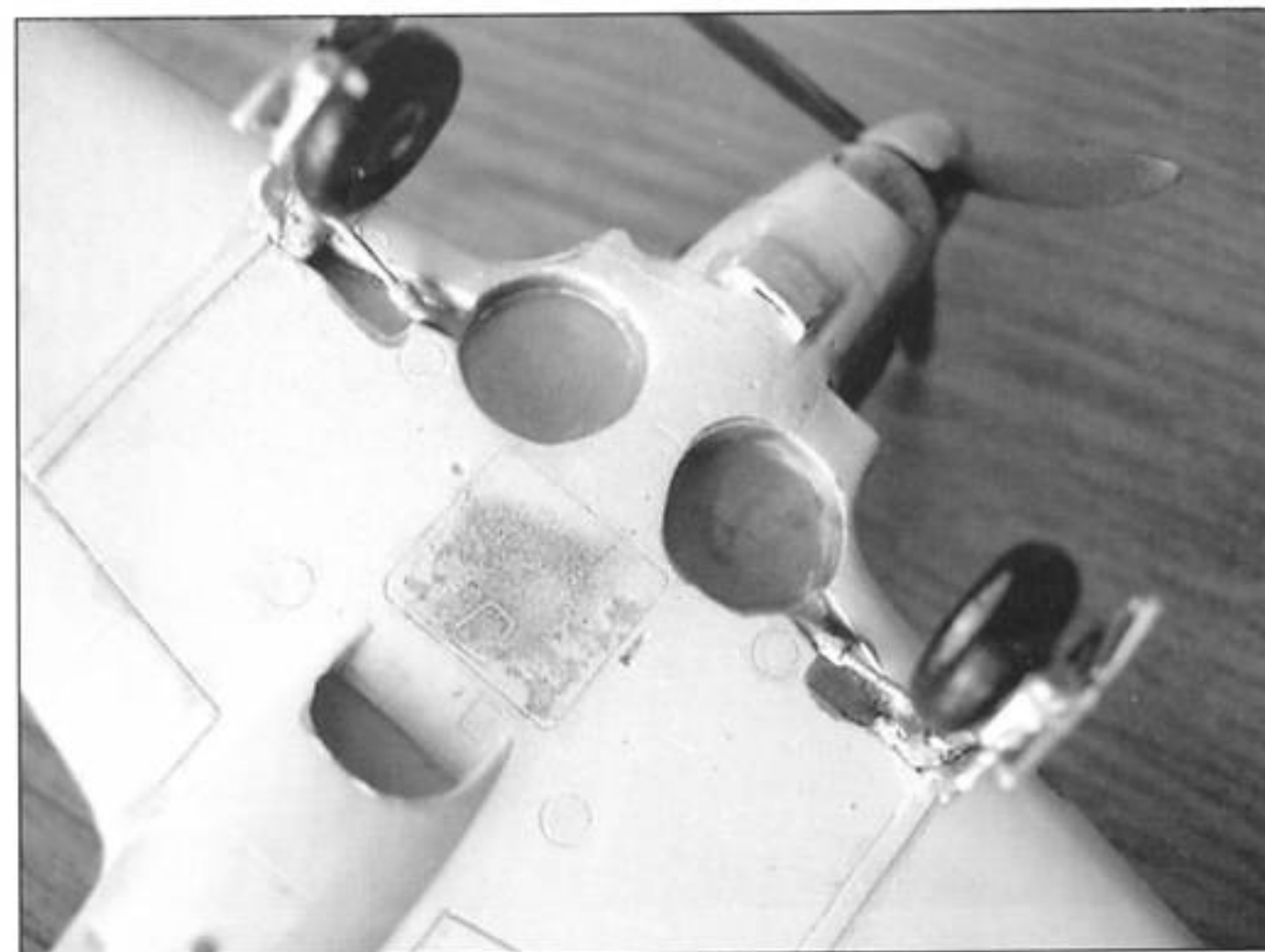
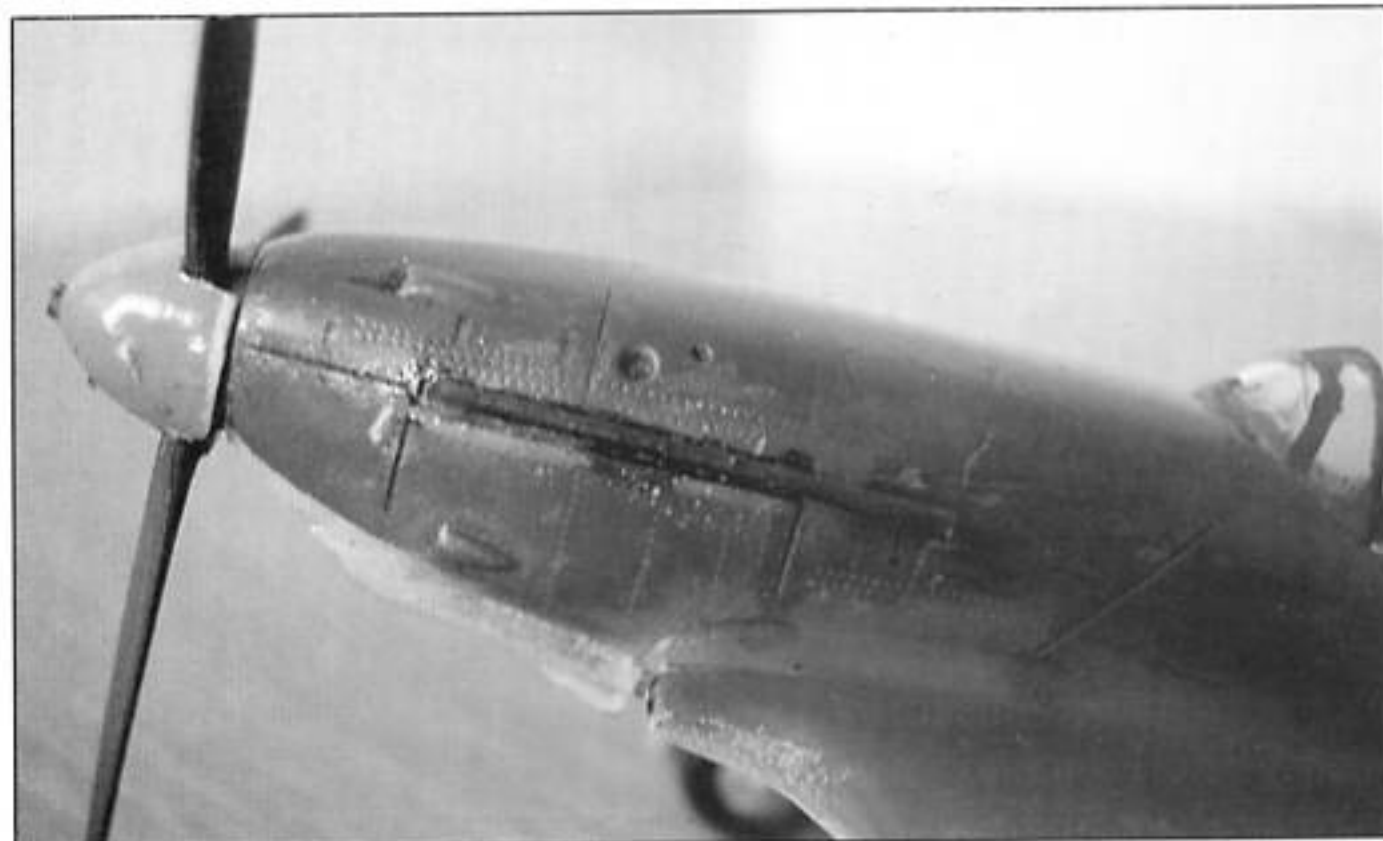
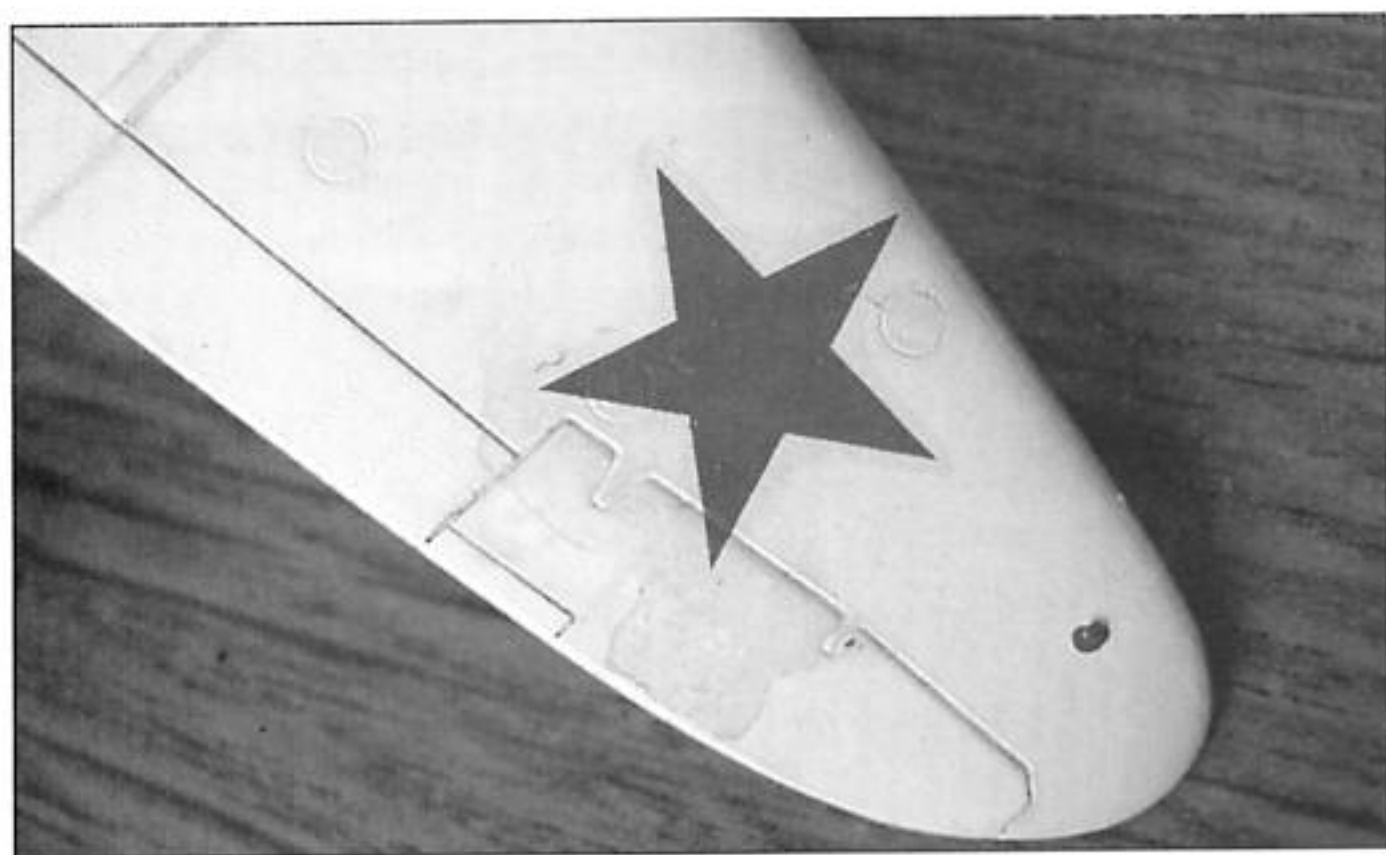


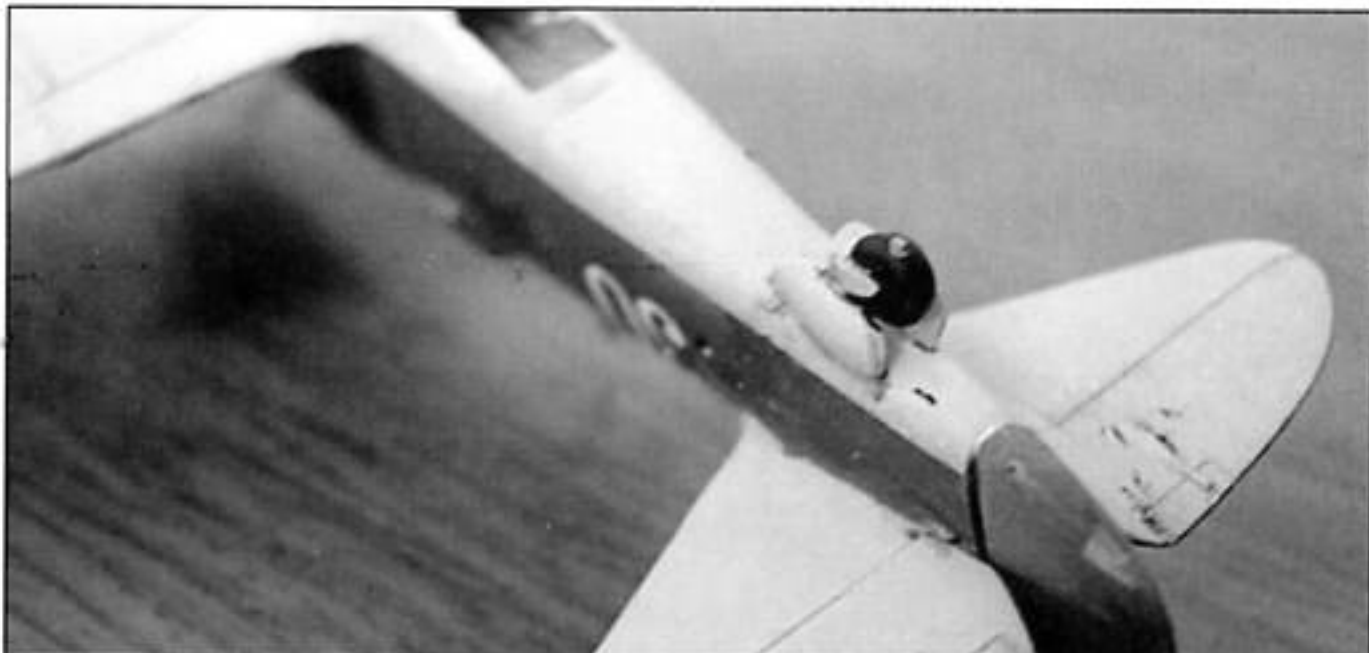
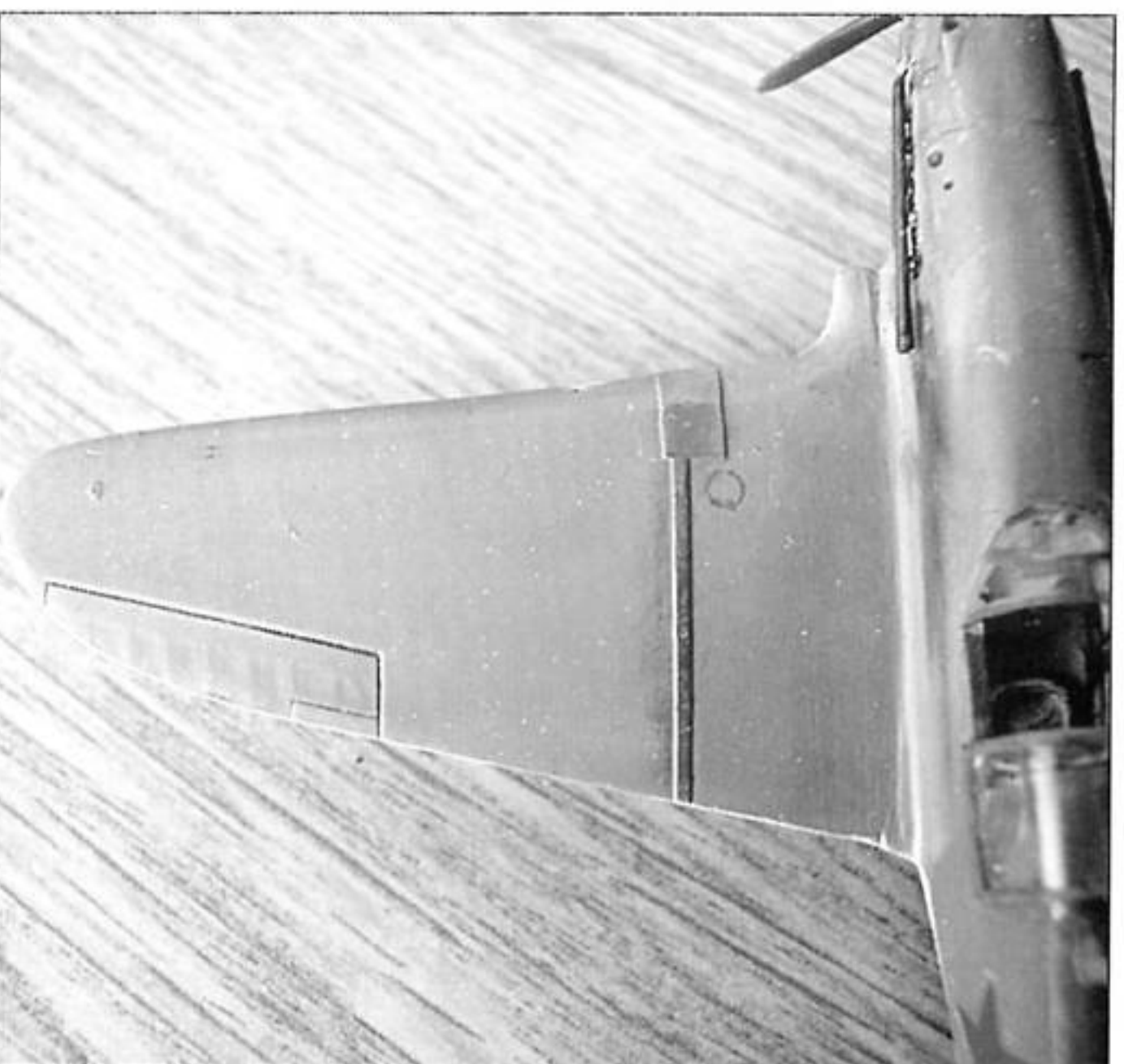
сильно усложнился - боязно теперь помогать себе словесно. А как же гнутую половинку приладить без известных всему миру словосочетаний? Трудно, очень трудно. Фюзеляж просох, теперь я посмотрел ему, фюзеляжа в смысле, в лицо. Да, ну и сечение получилось за кабиной. Рожа запойного пьяницы перед открытием магазина выглядит куда более симметричной. Грешным делом при осмотре отливок мне очень не понравилась внушительная толщина отливок фюзеляжа. Привык к тоненькой аккуратненькой Академии и прочей Итальяри. Как славно, что добрый миллиметр с отливки фюзеляжа ЛаГГа можно сточить без малейшей потери прочности конструкции. Хорошо, что отливка толстая, не чета Хасегаве (Правда, гнутый фюзеляж у Хасегавы... Не слышал, не видел). В общем пара часов работы со шкурками разной зернистости выправили положение, то есть сечение фюзеляжа. На этом фоне шпаклевка швов в передней части - мелочь, не более. Жалко только пострадавшие немногочисленные линии расшивки. Впрочем пластик легко обрабатывается, нарезать новую расшивку просто.

Сделаю небольшое отступление. «Окошки» в фюзеляж лучше вклеить до сборки половин фюзеля. Как вы не мучайтесь, а клей на них наверняка попадает и не известно с какой стороны. Это раз. Полировать их заподлицо с обшивкой фюзеляжа придется все равно. Почему бы не отполировать с двух сторон? Я вклеил стеклышки в собранный фюзеляж. Внешнюю поверхность отшкурил-отполировал, но внутри чуток клея остался.

При стыковки крыла и стабилизаторов с фюзеляжем образуются щели. Не очень большие, но шпаклевать необходимо. Шасси в доработке не нуждается, если вы, конечно, не увлеклись супердетализацией - в этом случае доработать придется, причем не только и не столько опоры шасси.

Я купил, судя по коробке ЛаГГ-3 35-й серии, возжелал же, однако, собрать истребитель 11-й серии. Переделки - минимальны. ЛаГГи ранних серий имели иную конфигурацию руля направления: верхний изогнутый шов шпаклюется и зашкуривается, а вертикальный продолжается до конца. На кончике руля направления устанавливался весовой балансир, чтобы его разместить пришлось немного подрезать киль. Сам балансир сделан из тянутого литника. Более серьезные доработки пона-





добились в носовой части. На двигателях самолетов 11-й серии стояли общие выхлопные коллекторы. Индивидуальные патрубки я вклеил как предписано инструкцией, но их отклоненные части обрезаю. Вместо обрезанных патрубков был приклеен коллектор, сделанный из тянутого литника. Еще желательно наметить жаропрочной лентой на борту фюзеляжа. На поздних ЛаГГах его не было, не показан он и на модели. Я его прорезать не стал - лениво. Вообще говоря, увлечение проработкой расшивки на моделях поршневых истребителей в масштабе 1:72 не всегда оправдано. На военных снимках расшивку практически не видно, лень в данном случае вполне оправдана. А вот заделать лючки крыльевых топливных баков я просто забыл.

Считаю сборку вполне нормальной для откровенной модели дешевого класса.

Окраска

Окраска - банальна для истребителя ВВС РККА начального периода войны, тем для меня и привлекательна. Не надо мучиться с поиском фотоснимков прототипа, тем более, что военных снимков ЛаГГов вообще опубликовано не более двух-трех десятков. Зеленый верх, светло-голубой низ, коричневые пятна камуфляжа. Металлически ленты на плоскостях крыла и капот двигателя проработаны графитовой пудрой, поверхности управления и часть расшивки выделены жидкой масляной краской серо-черного цвета.

С качеством старой декали я знаком - оно великолепно. Звезды использовал из декали, но номера так надоели. Взял бортовой номер «30» из декали к какому-то не-помню самолету.

Копийность

Внешний облик самолета передан верно, но в отношении размеров у меня возникли сомнения. Сличал я модель с чертежами из спецвыпуска журнала «Истребители ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7/FW 190». На стр. 6 опубликованы великолепные чертежи ЛаГГа-3 11-й серии. Беда же в том, что нет ни указания масштаба, ни масштабной линейки. Насколько я помню - при публикации чертежей речь шла о 72-м масштабе. Модель больше чертежа примерно на 2-3 мм по всем измерениям, подобна так сказать. Или чертеж подобен модели.

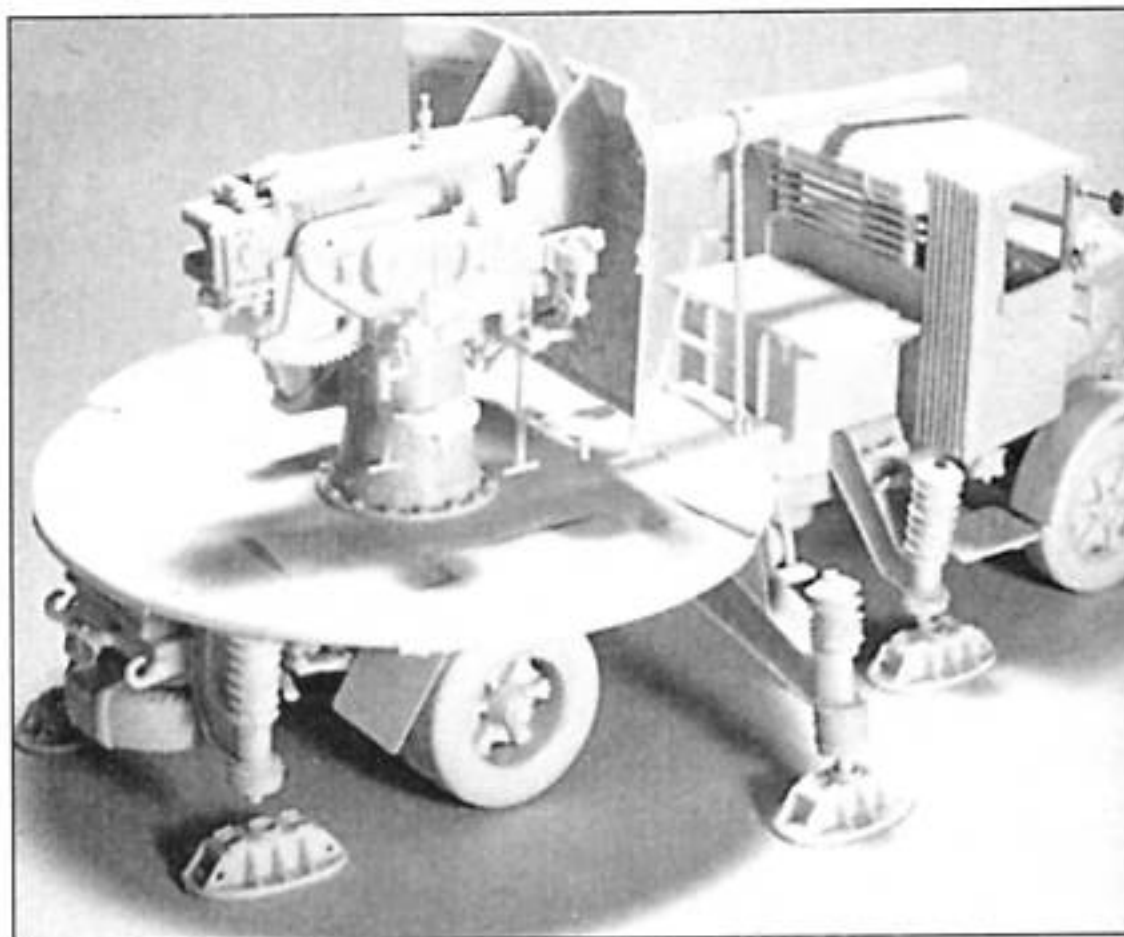
Относительно детализировки. Вне сомнения модель требует доработки: линии расшивки, клепка, отдельные мелочи. Вывод же в отношении модели прост: для стиля примитивизм ЛаГГ-3 от «Восточного Экспресса» является шедевром, вообще - хм, пилить надо. Беда вот только, ЛаГГ дорогие и качественные фирмы не делают совсем. Вариант «Мы за ценой не постоим» не проходит.

Михаил Никольский (Москва)

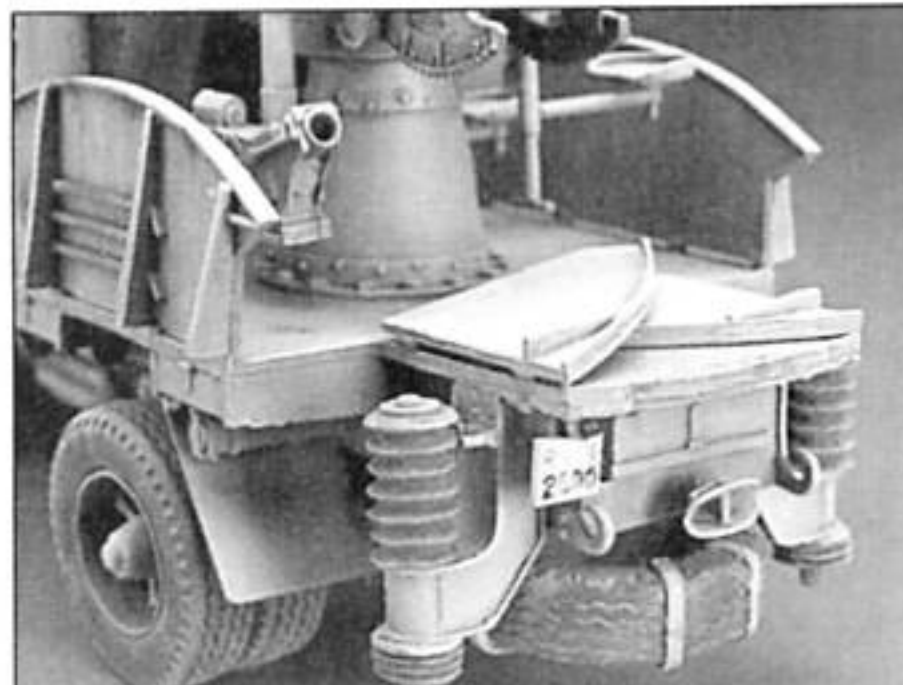
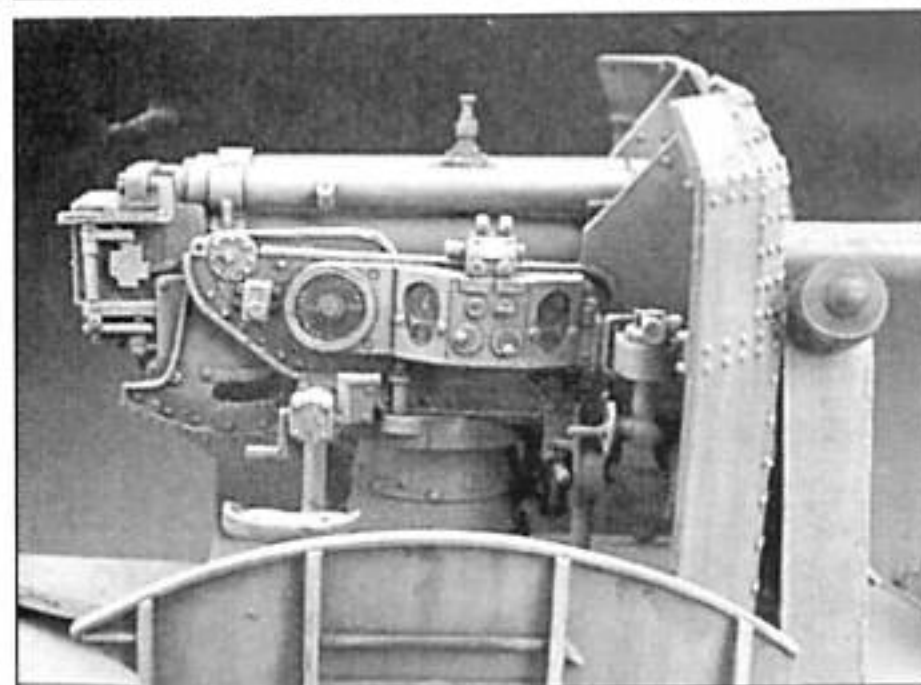
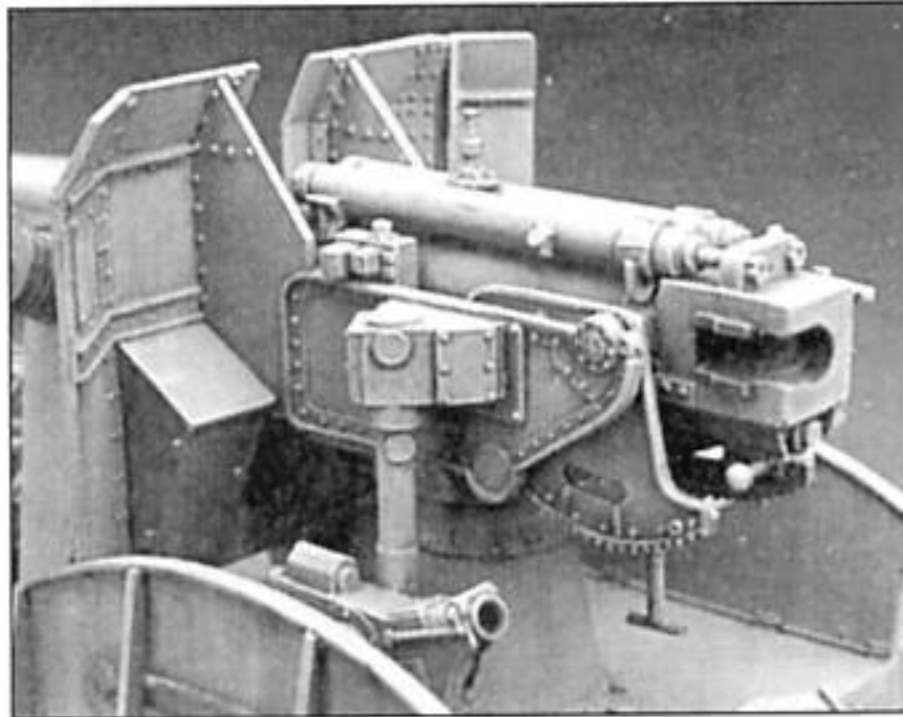
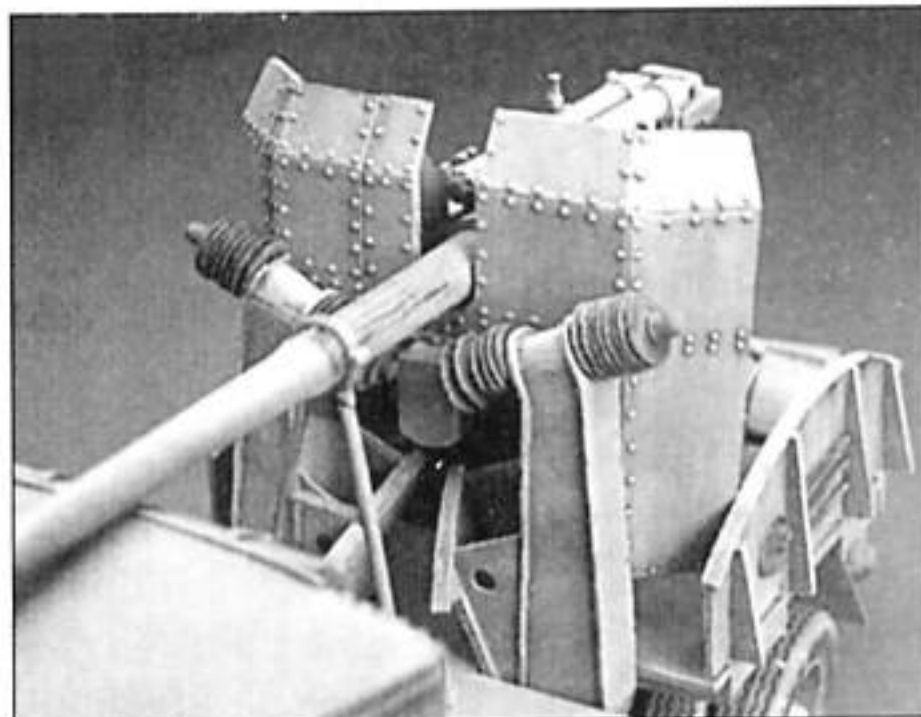
AUTOCANNONE LANCIA 3/RO da 90/53

Масштаб 1 : 35, производитель CRI.EL.MODEL, эпоксидная смола.

Во время войны в Испании ведущие мировые державы обкатывали различную технику в боевых условиях. Одной из малоизвестных машин является грузовик Лянчия со смонтированной вместо кузова платформой для 90-мм зенитного орудия. Модель этой машины в 35-м масштабе выпускает итальянская фирма CRI.EL.Model. Японский моделист Озаки Масато собрал эту модель, результат Вы можете видеть на снимках.



Автомобиль Лянчия перед окраской. Зеркала заднего обзора и штыри габаритов выполнены из проволоки. В положении походному орудийная площадка складывалась. К сожалению нет информации в какой цвет красились циферблаты измерительных приборов орудия. Цифры и буквы номерного знака написаны шариковой ручкой. На дверце машины нанесено изображение кентавра - эмблема 131-й механизированной дивизии. На модели эмблема нарисована карандашом. Решетка радиатора не дорабатывалась. В ходовой части добавлена проводка стояночных тормозов, добавлены также трубопровод от бака с горючим и подставка под домкраты. Колья изготовлены из зубочисток. Над кольями уложены опоры домкратов.



Издается Октябрьским обществом моделистов-коллекционеров. Отпечатано в ООО «Алфавит». ЛР №016917 от 13.10.98 г.

Главный редактор:

Орлов Е. С.

Редакционная коллегия:

Никольский М.

Корнев С.

Тимченко О.

Якушев А.

Фото:

Аксенов А.

Фирсов А.

Киннер Дж.

Уважаемые производители моделей и аксессуаров, если Вы желаете расширить аудиторию своих покупателей, присылайте вашу продукцию по адресу: 61168, Украина, г. Харьков, а/я 9292, e-mail: andy-yakushev@smtp.ru. Мы опубликуем ее обзор. Помните, что по статистике, на одного купившего журнал, приходится еще 5 человек, его прочитавших. В России журнал можно заказать по адресу: 143500, Московская обл., г. Истра, а/я 35, e-mail: panzer@istra.ru



Доработка корпуса

Все доработки по корпусу сведены к замене надмоторного листа и установке фиксатора ствола. Фиксатор изготовлен самостоятельно из полосок тонкого пластика по выкройке на рис. 2, его круглая часть взята из хламушника.

Завершение работы

Первым делом модель была покрыта серой грунтовкой фирмы Тамия, затем был окрашен в белый цвет интерьер башни. Углы, кромки, башни и корпуса, траки, опорные катки выделены коричневой акриловой краской фирмы Тамия.

Коричневый цвет хорошо проступает сквозь базовую песочно-желтую окраску, подчеркивая размеры модели. После окраски в желтый цвет были нанесены камуфляжные пятна цвета грязный хаки. Эффект запыленности создает жидкая песочно-желтая акриловая краска, разбавленная белой и нанесенная из аэрографа по всей модели с приличного расстояния. Окончательная тонировка выполнялась методом сухой кисти красками фирмы Хамброл.

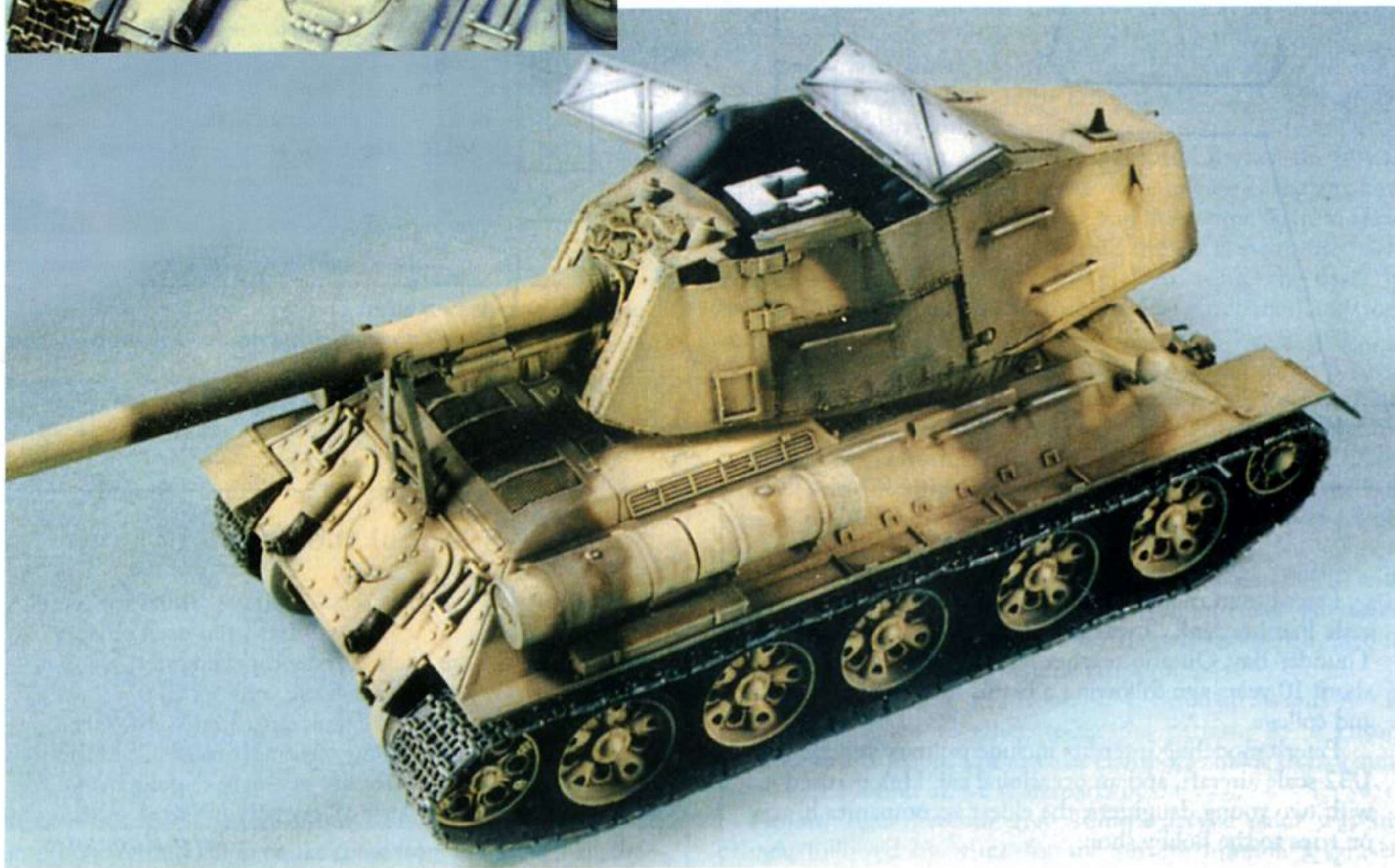


Обратите внимание - цилиндры механизма отката пушки после выстрела выступают над крышей башни. Амбразура закрыта настоящей тканью.



Модель окрашена и тонирована - выполнена имитация потеков топлива на баках, следы ржавчины, запыленности. Для тонировки использовались краски фирмы Хамброл и пастельные мелки.

Черные траки гусениц высветлены желтой краской и тонированы серебрянкой. Выхлопные патрубки проработаны черной и темно-коричневой краской, тонированы серебрянкой.



Старим модель пикирующего бомбардировщика SB2C «Хэллдайвер» фирмы Ревелл/Монограмм

При окраске самолетов периода второй мировой войны, действовавших на Тихом океане очень важно правильно и реалистично состарить модель - заводская окраска во влажном тропическом климате облезала ударными темпами. В данном случае уже не ограничиться традиционным высветлением выпуклых деталей, затенения впадин и имитацией сколов краски серебрянкой.

В качестве примера технологии старения окраски рассмотрим модель американского пикирующего бомбардировщика SB2C «Хэллдайвер» в масштабе 1:48 фирмы Ревелл/Монограмм. Модель оформлена с помощью декали фирмы Аэромастер. Этот «The Big-Tailed Beast» в апреле 1945 г. базировался на авианосце «Эссекс». Самолет был окрашен по трехцветной камуфляжной схеме бело-го, средне-голубого и темно-голубого цветов.

Начало

После сборки модель промывается в теплой воде с помощью зубной пасты и щетки. В качестве базового покрытия использовался состав Model Master Metalizer цвета алюминия. После просушки поверхность покрыта несколькими слоями полировочного лака Future. Особенно много лака нанесено на кромки крыла и хвостового оперения и на выступающие детали фюзеляжа. После просушки модель приобрела яркий блеск (1).

Тонировка

Для проработки линий расшивки применялась темно-серая краска RLM-66 фирмы Модел Мастер (2). Схожий результат можно получить, используя краску FS 36118 (gunship gray). Особое внимание следует уделить таким деталям, как рули и закрылки. Краска наносилась аэрографом, соблюдать особую точность попадания краски только в шов не требовалось, так как позже большинство этих серых линий все равно придется закрасивать.

Ровно - неровно

После того как серая краска высохла, настало время окрасить модель в средне-голубой цвет панели за панелью (3). При проработке панелей обшивки нижней части крыла особое внимание уделялось линиям расшивки съемных панелей и лючков, которые выделялись более темным цветом (4). После того как линии расшивки были заполнены темной краской стал проявляться эффект старения.

Зашкуривание

После полного высыхания краски вся модель была зачищена шкуркой-нулевкой, в отдельных случаях краска протиралась до слоя металлизированного покрытия (5). Слой лака Future защищал металлизацию от случайных царапин, которые могли попортить алюминий ранее. После зашкуривания на модели отчетливо проступили заполненные серой краской заклепки и каркас рулей хвостового оперения. Точно так же обозначились заклепки крыла и каркас элеронов (6). Чтобы получить более яркий металл следует шкурить активнее, до самого слоя металлизации. Если вы перестарались и дошли до пластика, то в этом случае необходимо вновь нанести слой металлизации, защитный лак, обработать серой краской и повторить процесс сошкуривания. На данной модели в некоторых местах процесс окраски-сошкуривания пришлось выполнять несколько раз.

Затем нижние поверхности были окрашены белой краской, верхние - темно-голубой. После высыхания краски модель зашкуривалась нулевкой и покрывалась лаком Future, предохранявшим окраску модели от случайных повреждений.

Расшивка

Перед окраской следует удалить пыль с модели тряпочкой и промазать лаком Future царапины. В то же время не стоит очень тщательно удалять всю пыль, особенно с верхних поверхностей крыла - пусть поверхность получится слегка шероховатой для имитации «шербатовой» окраски.

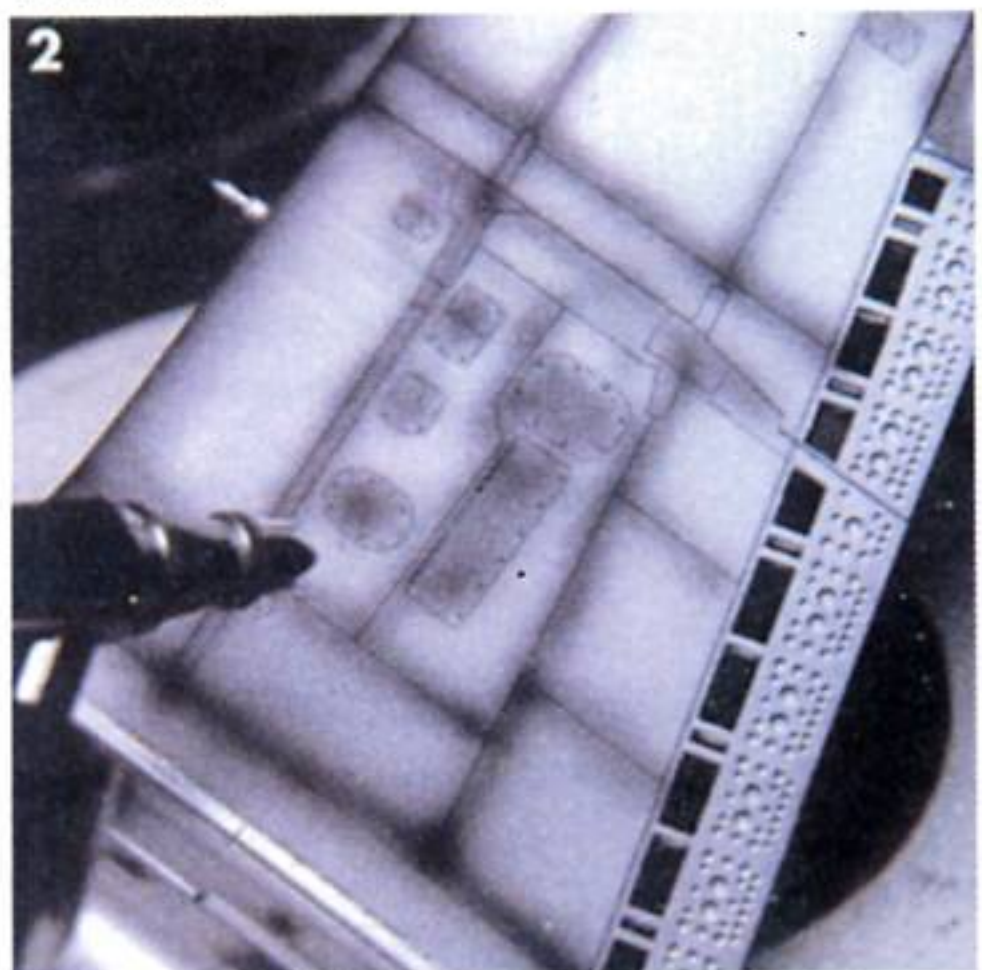
При полировке окрашенной модели мелкой шкуркой пыль отвалится, открыв металл, в результате получается очень достоверная имитация сколов краски (7). Расшивку можно показать ободрав краску в углублениях заточенной зубочисткой.

Нанесение декалей

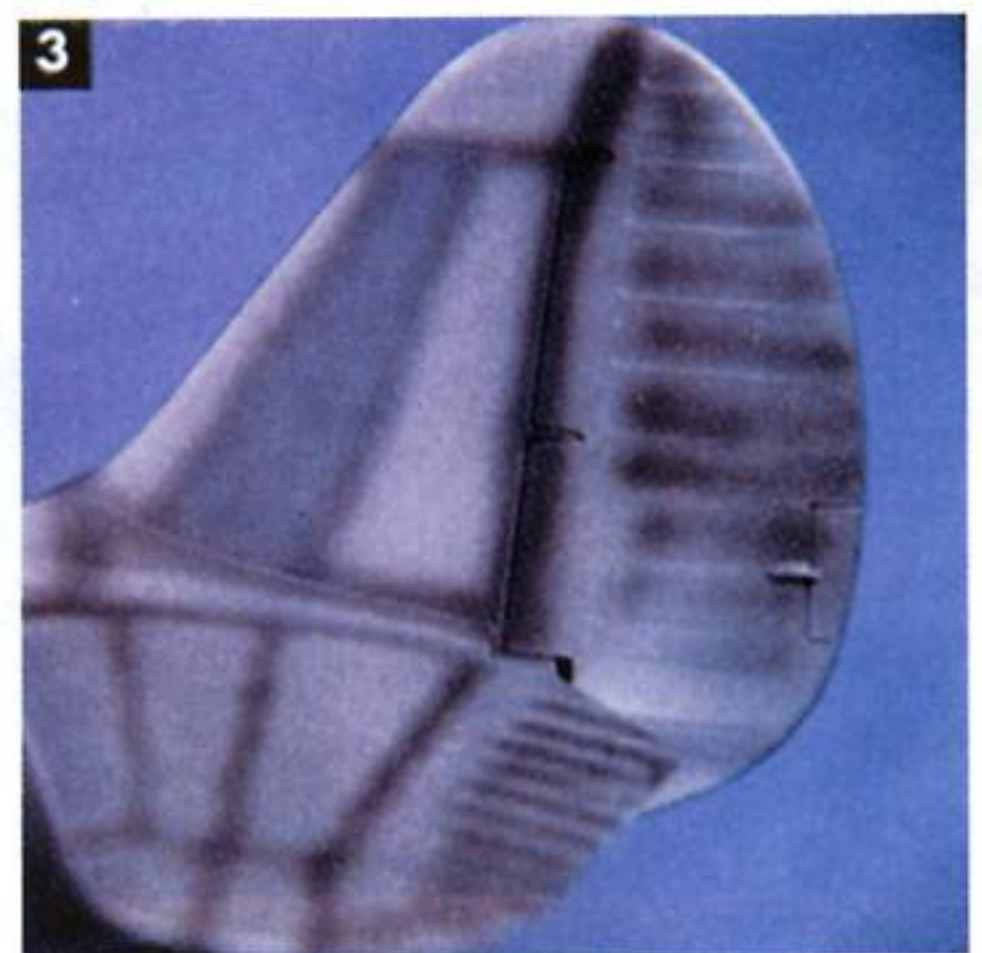
После высыхания краски и зашкуривания модель задувается толстым слоем лака Future. Глянцевый лак дает ровную поверхность, на которую хорошо ложатся декали. Дополнительно следует проработать расшивку на светлых частях модели в районе центроплана (8). На снимке 9 - покрытая лаком модель с переведенными декалями и проработанной расшивкой. Белая часть кия окрашена акриловой краской «Модел Мастер» (10). «Экстремальная» тонировка, как оказалось требует не так уж и много усилий.



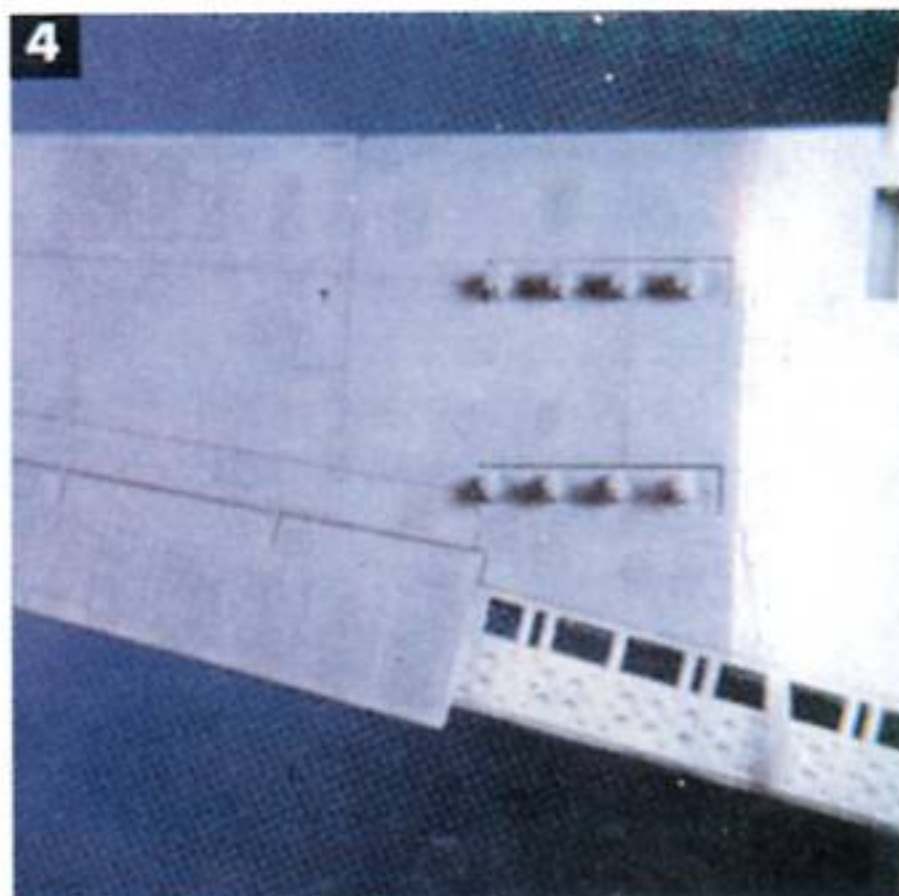
Модель пикирующего бомбардировщика «Хэллдайвер» окрашена краской под металл, а затем покрыта несколькими тонкими слоями лака.



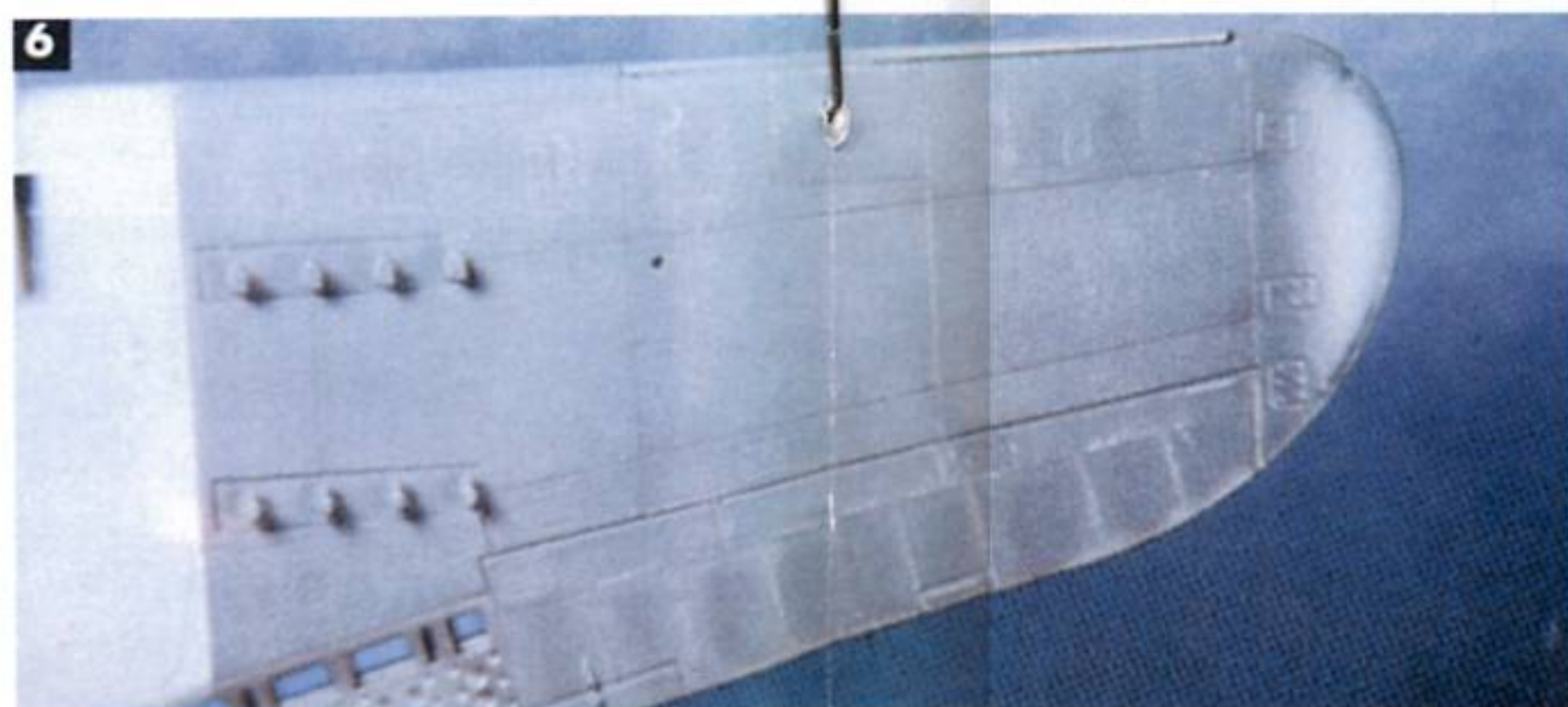
Все линии расшивки покрашены аэрографом краской цвета RLM-66.



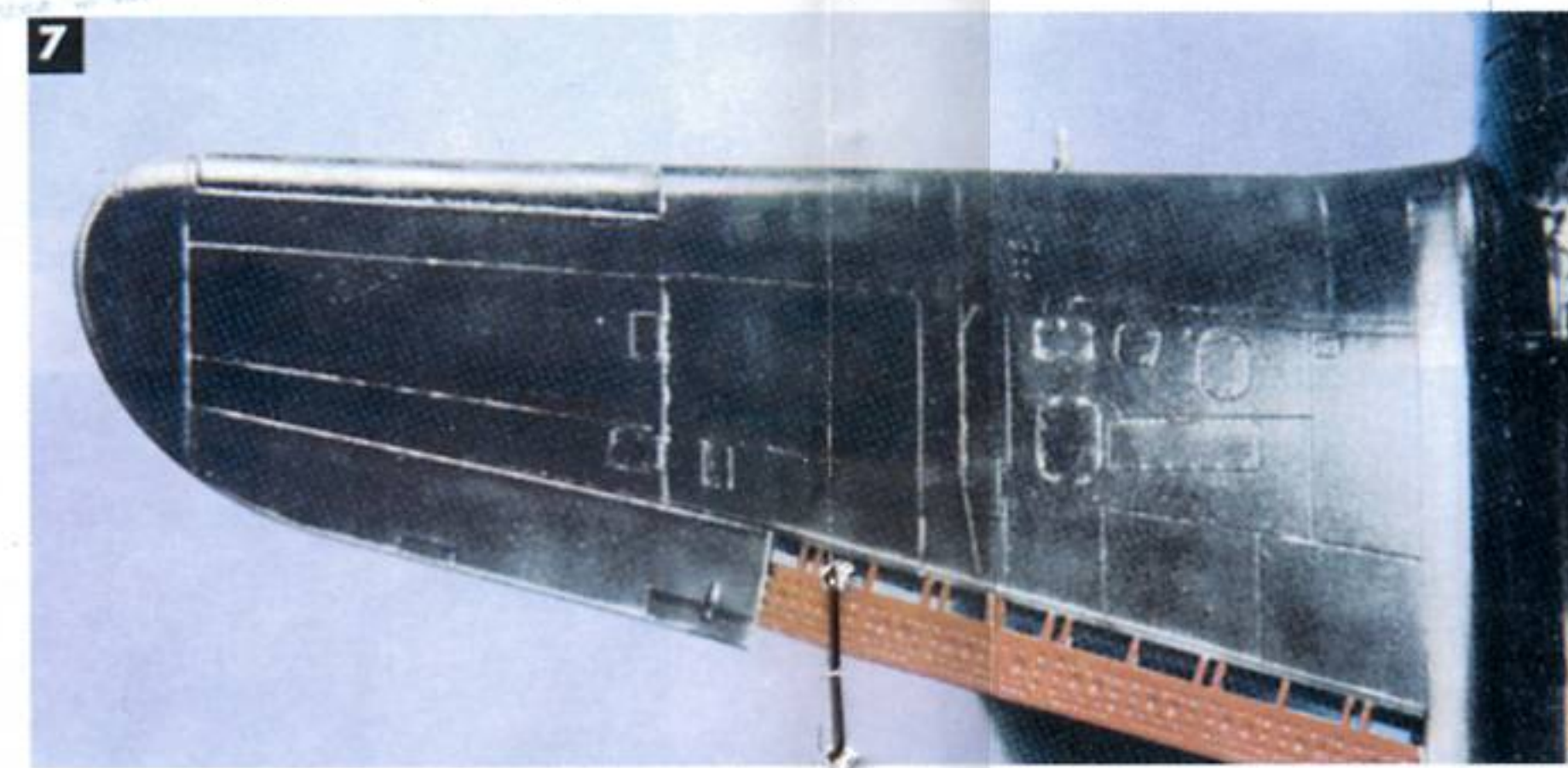
Проработанные линии расшивки кия.



Проработанные линии расшивки выделяются как на сером, так и на белом поле.



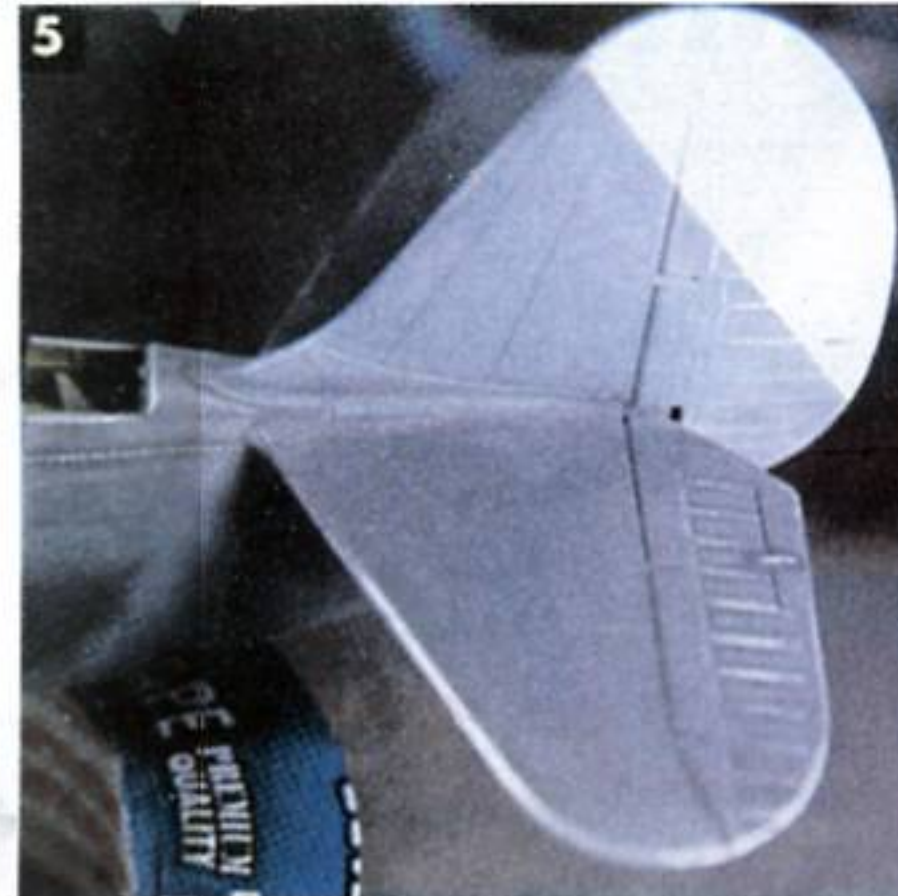
Заклепки и каркас элеронов просвечивают через тонкий слой лака.



Неплохо ненамного пыль оставить на верхних поверхностях крыла с целью последующей имитации сколов краски.



Проработка линий расшивки.



Окрашенная «расшитая» и зашкуренная хвостовая часть.

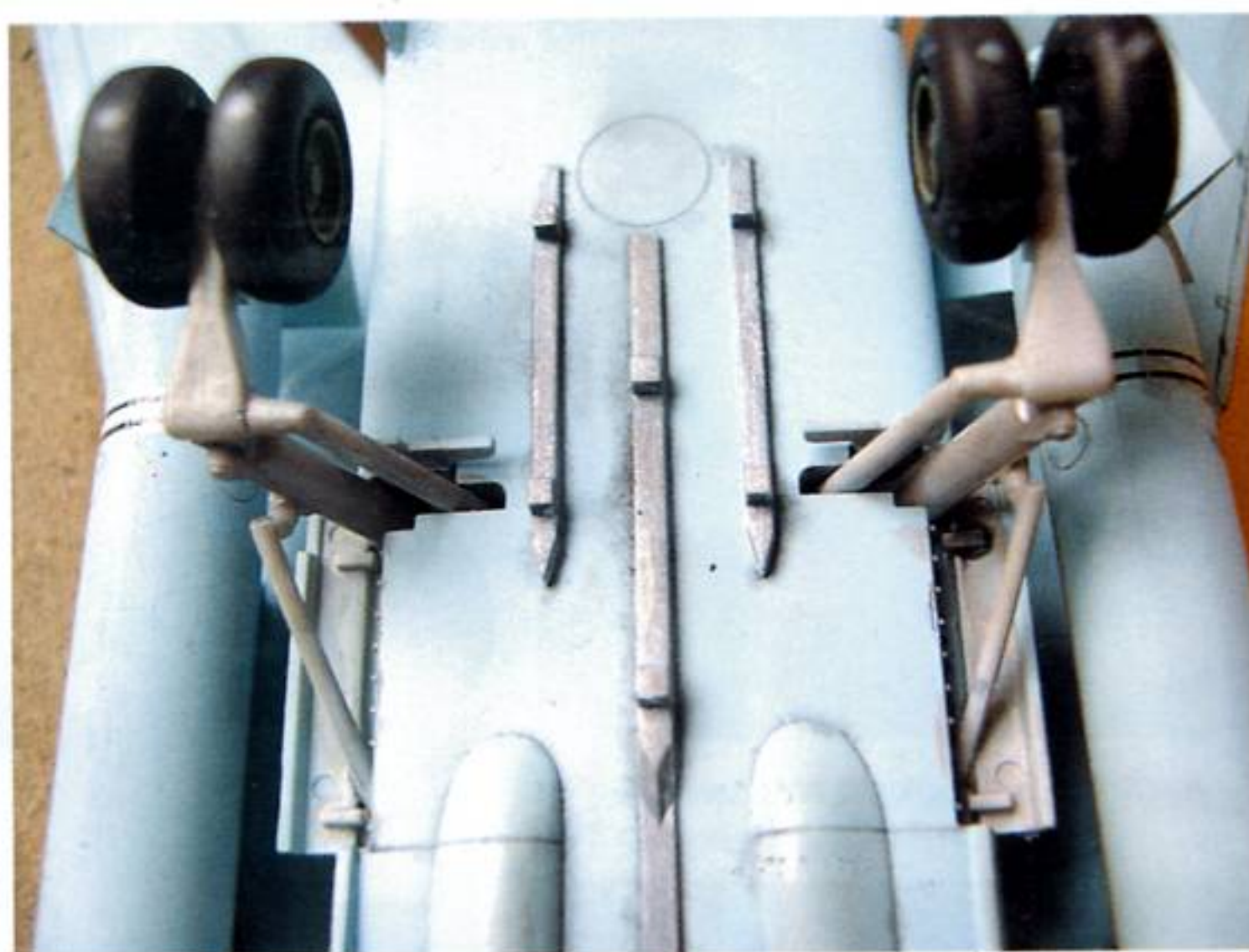
10

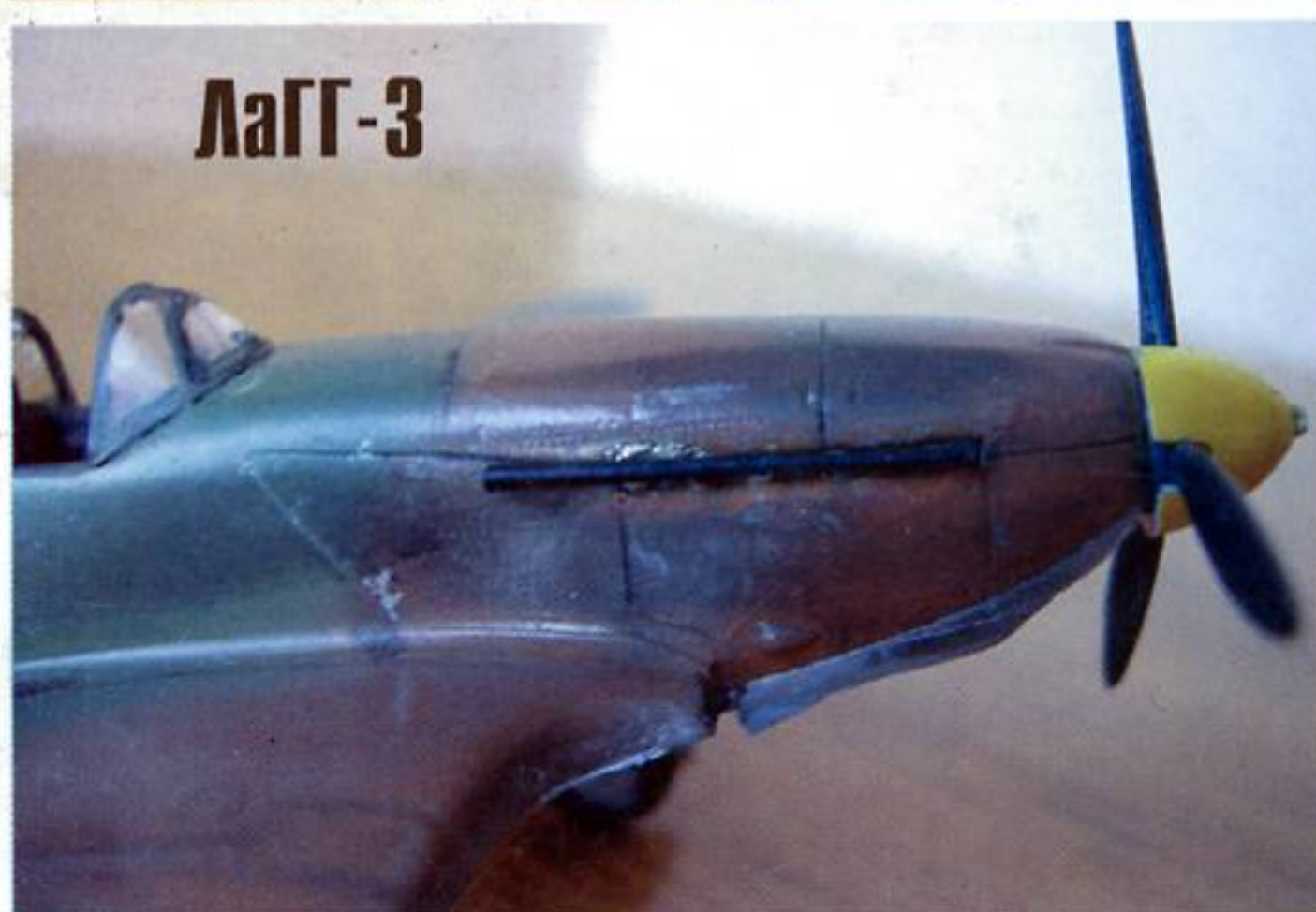


Собранная и окрашенная модель, вид на нижнюю часть.

Собранная и покрашенная модель пикирующего бомбардировщика «Хэллдайвер». Вариант - авианосец «Эссекс», апрель 1945 г.







Тактические обозначения 8-й бригады



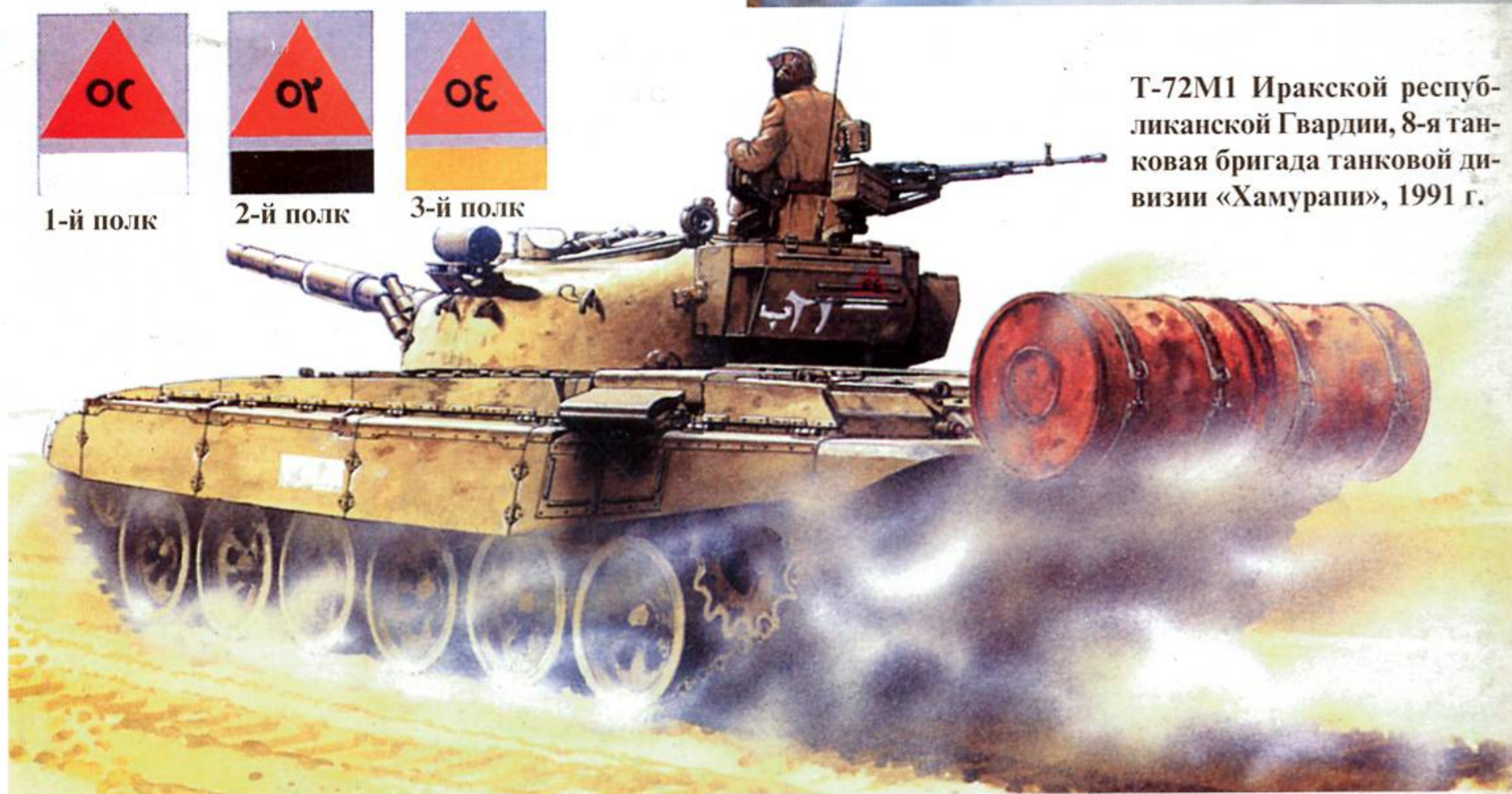
1-й полк



2-й полк



3-й полк



Т-72М1 Иракской республиканской Гвардии, 8-я танковая бригада танковой дивизии «Хамурапи», 1991 г.