MODELÁŘ 1

MODELÁŘ

1 • 2004

ČESKOSLOVENSKÉ TANKY T-34

PILATUS P-2

HAWKER TYPHOON Mk.IB

F6F HELLCAT

SOPWITH SCHNEIDER

DORNIER Do 335

TATRA 148 VNM

CHALLENGER II (1:35)

CENA 65 Kč/78 Sk

LEDEN 2004 • ROČNÍK 55

S modelem německého tanku Pz.IV Ausf. J v měřítku 1:35 v „zimní" kategorii zvítězil Martin Koláčný

Model německé „samochodky" Stug. III Ausf G v měřítku 1:72 postavil Pavel Klouček

Petr Michálek vsadil model samohybného děla Marder II v měřítku 1:72 do ruiny domu

Vojenská technika v zimě

Jedna z doplňkových kategorií, vyhlášených 8. listopadu pořadateli Kitsaloonu v Nymburku, byla věnována zimní kamufláži vojenské techniky. Pro mnohé modeláře patří k nejnáročnějším, proto jako inspiraci přinášíme fotografie několik „zimních" modelů.

V dětské kategorii zvítězil s modelem tanku T-35 v měřítku 1:35 Lukáš Ouředník

Model polopásového vozidla SdKfz. 7/1 s protiletadlovým kanonem postavil v měřítku 1:35 Jakub Florián

Do kategorie „zima" zařadil svůj model tanku T-34/76 v měřítku 1:35 také Vladimír Růžička

Minidiorámu s T-34/76 v měřítku 1:72 na zasněžené pláni představil žák Jan Vyskočil

VOJENSKÁ TECHNIKA

4 Miroslav Zada: Challenger II (Trumpeter 1:35)

20 Milan Kopecký, Petr Štěpánek: Kamufláže a označování čs. tanků T-34

LETADLA

8 Jiří Potápek ml.: Mňau opravdu pekelné (F6F Hellcat; Academy 1:72)

12 Hellcat v podkladech

14 Pavel Šenk: Ryan PT-20 (MPM 1:72)

16 Libor Jekl: Hawker Typhoon Mk.IB (Academy 1:72)

24 Vratko Knopčok: Špionážna Electra Junior (Special; Hobby 1:72)

26 Lockheed 12A Electra Junior ve fotografiích

34 Martin Jursa: Catalina (Revell 1:48)

38 Petr Marek: Sopwith Schneider (Special Hobby 1:48)

42 Milan Laštůvka: Dornier Do 335 (Dragon 1:72)

54 Jan Máče: Kamufláže letadel Hellcat

POZNÁVÁME TECHNIKU

27 Martin Salajka: Pilatus P-2

AUTA

30 Milan Krnáč: Tatra v přechodu (Tatra 148; MMK 1:35)

DIORÁMY

46 Patrik Gulej: Dioráma – věčné téma

MODELÁŘSKÁ PORADNA

48 Jezevčíkova poradna: Stříkání tenkých linek

50 Zdeněk Šebesta: Pár zkušeností s barvami Gunze Sangyo

LODĚ

52 Zdeněk Tollar: Podmořské čluny Jeho Veličenstva (3)

RŮZNÉ

54 Tak chlapi, co je nového?

54 Zdeněk Šebesta: Telford 2003

55 Jindřich Štěrbáček: Soutěž Dumdum

58 Pod pokličkou

64 Obsah ročníku 2003

67 Soutěž v Zelenči

Znovu od nuly

I když jsem minulý sešit Modeláře označil za předobraz nového ročníku, určitě čtenářům neunikne, že jsme přijali kritiku kamarádů i rady nepřátel a na prahu polojubilejního 55. ročníku do prvního sešitu nejstaršího modelářského časopisu v Evropě promítli změn mnohem víc. Doufám, že změn k lepšímu, že se nám společně se stoupenci plastikových modelů podaří udělat z Modeláře opravdovou jedničku v oboru. Pravda, některým funkčním modelářům jsme už jen anoncovaným obsahem do noty nekápli (viz strana 62), ale kitařům snad ano. Nasvědčují tomu nejen ohlasy na nymburském webu, ale také kroky konkurence – jeden dosud nevycházející časopis se pokusil „zlanařit" Jezevčíka, spolupracovníci jiného zase „společným" autorům přestali poskytovat vzorky a dosti nevybíravě jim naznačují, pro koho, co a jak smějí psát. Pro nás jsou takové signály znamením, že jdeme dobrou cestou.

Nedá mi to a musím Jezevčíka – Jindru Šterbáčka – pochválit před nastoupenou jednotkou. Je mezi námi věkem i kitařsky generační rozdíl, a tak vděčně přijímám jeho nápady, pomáhající časopis omladit. Díky Jindrovi se – doufám – nad některými články pobavíte a počínaje tímto sešitem můžete hlasováním rozhodovat, jaké recenze typu step by step zanedlouho v Modeláři naleznete.

Také Organizované setkání neorganizovaných modelářů, další Jindrův nápad, má až neuvěřitelný ohlas. Funguje totiž nejen jako zdroj inspirace, ale také jako dokonalá modelářská seznamka. Konečně si můžeme k modelům známým ze soutěží přiřadit i příslušné tváře a od jejich nositelů vyzvědět, jak co dělají. Napotřetí se nás sešlo více než třicet a zájem o stavebnice na recenze předčil naše možnosti. Rekordmanem je David Bílek, který v pátek dostal stavebnici a po šestatřicetihodinové nonstop jízdě model postavil a poslal nám kostru článku. Doufejme, že i výrobci a obchodníci pochopí, jaký význam má představování novinek Pod pokličkou a včasný popis předností i nedostatků modelu zkušenými staviteli na stránkách Modeláře.

Jak jsem naznačil v titulku, myslím si, že opravdu začínáme od nuly. Jednak dokončením změny obsahu, jednak tím, že časopis o větším rozsahu bude na jiném papíru a tištěný v nám dosud neznámé tiskárně. Doufejme, že po nule přijde i jednička a že to dopadne lépe než před rokem! Jak znám naše čtenáře, zda jsme se trefili do jejich vkusu se určitě dozvíme už pár dní po expedici časopisu.

Věřím, že jste vánoční svátky prožili v klidu a že došlo i na plastik, skalpel a lepidlo. Do nového roku přejeme všem našim čtenářům jen příjemné zážitky a pohodu doma, v zaměstnání i nad stránkami našeho společného časopisu.

Martin Salajka
šéfredaktor

CHALLENGER II

Stavebnice:	**British Challenger II**
Výrobce:	**Trumpeter**
Měřítko:	**1:35**

Britský tank Challenger II vznikl modernizací tanku Challenger I, o kterém bylo již v tomto časopise pojednáno. Modernizace spočívala především v zástavbě nového integrovaného zaměřovacího a střeleckém systému do nově navržené věže (je hlavním rozpoznávacím znakem). Podle odborníků lze Challenger II považovat za zcela nový typ. Tento nejmodernější tank ve výzbroji britské armády zahájil službu u jednotek v roce 1998. Jeho technické údaje jsou ještě většinou utajovány a fotografii interiéru budete hledat velmi těžko. Základní parametry jsou ovšem známy: hmotnost 64 tun, kanon ráže 120 mm, dostřel 9000 m, nejvyšší rychlost 64 km/h, pancíř typu Chobham, akční rádius 450 km.

Tanky Challenger II se samozřejmě účastnily operace Iraqi Freedom, z televizních záběrů a z internetu je vidět, že přitom byly opatřeny přídavným pancéřováním korby a podvozku, jakož i prvky rozpoznání vlastních vozidel na věži. Na podrobnější záběry a informace si však budeme muset asi ještě chvíli počkat. Stavebnice představuje základní verzi tanku, tak jak nastoupil do služby u jednotek RAC (The Royal Armoured Corps).

STAVEBNICE

Množství novinek uvedených poslední dobou na trh firmou Trumpeter je (po létech klidu v měřítku 1:35) téměř neuvěřitelné. Jednou z nich byl na jaře loňského roku i Challenger II. S výrobky firmy Trumpeter jsem až do koupě tohoto modelu nepřišel do styku, z informací z druhé ruky soudím, že firma udělala ve výrobě značný pokrok. Za výběr typů zaslouží pochvalu, ale co se týká kvality, Tamiya to ještě není. Výlisky, až na výjimky, nemají špatné detaily, ale téměř na všech nalezneme stopy dělicí roviny formy, otřepy, nebo stopy po vyhazovačích. Také povrch některých dílů je hrubý a poškrábaný. Vše se dá snadno napravit pečlivým očištěním nebo přebroušením jednotlivých dílů. Hmota výlisků také není prvotřídní – je tvrdá a křehká. Dále stavebnice obsahuje vinylové pásy slušné kvality a lze postavit tank verze se zařízením snižujícím tepelné vyzařování výfuků a s jinou lafetou kulometu. Rozměrný obtiskový arch se mi zalíbil množstvím obtisků různých označení. V návodu je ovšem nepochopitelně popsána pouze varianta s označením KFOR a ostatní obtisky by zůstaly nevyužity. Při studiu literatury se mi potvrdilo, že obtiskový arch obsahuje označení na další konkrétní tanky sloužící v britské armádě, čehož jsem využil.

STAVBA

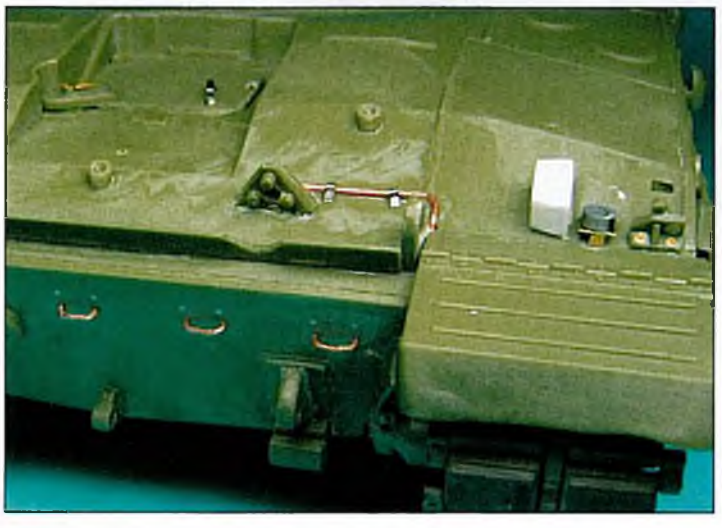
Při stavbě jsem vylepšoval podle fotografií svépomocí. Použil jsem dráty a drátky, plastikové tyčky, a vhodné fotoleptané díly ze zbytků. V současnosti už lze zakoupit sadu Eduard určenou pro tento model, která řeší v podstatě vše, co jsem upravoval vlastními silami (např. upevnění hasicích přístrojů a sudů, lamely výfuků, přední zástěrky na blatnících, stěrače periskopů, držáky, madla).

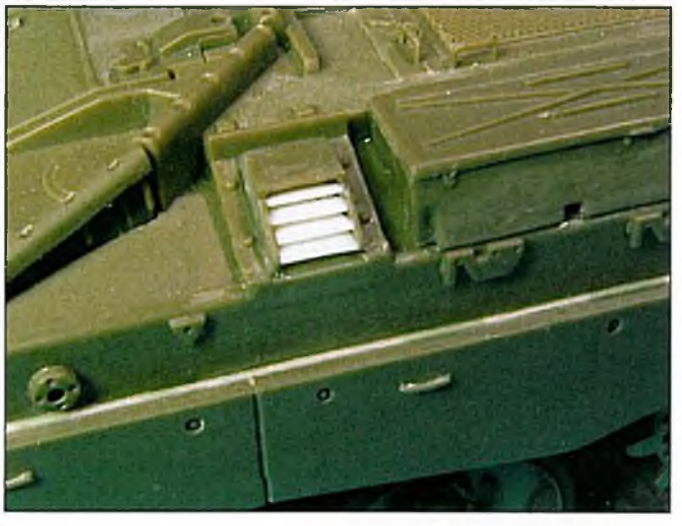
Ani při stavbě do sebe vše přesně nezapadá a nelícuje jako u stavebnic zmíněné konkurenční firmy, a tak se bez tmelu zkrátka neobejdeme.

Největší nepřesnosti se projevily při stavbě věže. V zadní části sestává z integrovaných boxů na nářadí, které se při stavbě modelu přidávají na tělo věže jako u skutečného tanku, ale na modelu se geometrie podařila udržet jen za cenu značného broušení, tmelení a nastavení plastikovou destičkou.

Další úpravy se týkaly podvozku. Jeho pojezdová kola bylo třeba nastavit do různých poloh, aby kopírovala nerovný terén. Plastikové lano jsem nahradil ocelovým lankem (s oky z původního) a otevřel všechna pozorovací a zaměřovací zařízení a napodobil jejich optické části. Skla periskopů řidiče a na věži jsem znázornil nalepením modré průhledné folie, původně určené pro kancelářské účely, kulaté čočky zaměřovacích přístrojů a skla světel jsem zhotovil již dříve popsanou metodou a čočky jsem přetřel transparentní modrou barvou Tamiya. Oranžové majáčky jsem přizpůsobil ze soupravy na autíčka pro železniční modeláře. Poměrně problematické se ukázalo znázornění tří prutových antén, které na fotografiích skutečných tanků nejsou vůbec prohnuté a stojí téměř ideálně rovně i za jízdy.

Nakonec to vyřešily ocelové dráty z mně neznámého hudebního nástroje, který mi na chvíli zapůjčil kamarád. Drob-





ných vylepšení jsem provedl ještě více, ale nemá cenu vše dopodrobna popisovat, neboť podle dobrých podkladů si každý modelář najde vlastní cestu.

ZBARVENÍ A OZNAČENÍ

Při volbě schématu zbarvení jsem se nedržel návodu, neboť se na obtiskovém archu kromě dalších nacházejí obtisky pro označení velitelského tanku Lion Rampant (heraldický lev stojící na zadních nohách) jednotky The Royal Scots Dragoon Guards s volacím znakem II B (two bravo), jehož dobré fotografie jsem nalezl v literatuře. Tank je mimo jiné zajímavý malou žlutou vlaječkou se lvem na jedné z antén (tu jsem si musel zhotovit sám).

Klasická britská kamufláž vojenských vozidel sestává z polí světlejší khaki a černé. Použil jsem barvy Gunze Sangyo, ale khaki zelenou jsem si namíchal sám, protože žádný z dostupných odstínu GS se mi nezdál dost dobrý. Po nastříkání modelu se mi ani ta moje nezdála dost dobrá, ale to už bylo pozdě. Černá pole jsem nastříkal metodou volné ruky (free hand).

Obtisky by mohly být trochu tenčí (při sestavování označení z jednotlivých čísel je tloušťka obtisků znát). Při patině tanku jsou využity téměř všechny metody popsané v minulých sešitech Modeláře.

ZÁVĚR

Tank jsem umístil na kus terénu. Protože stavebnice neobsahuje žádné díly k vybavení interiéru, je model v konfiguraci „vše zavřeno" (kromě pozorovacích a zaměřovacích přístrojů), jinak řečeno „při zkušebních střelbách za jízdy s využitím stabilizátoru kanonu".

Stavebnice firmy Trumpeter není oddychová záležitost ani při stavbě „z krabičky", ale na druhou stranu v ní není žádný tvarový ani jiný „úlet". Výběr typu a příznivá cena jsou kladem, protože kvalitní odlévané modely tanku Challenger II (Accurate Armour, Cromwell Models) jsou sice ve Velké Británii k mání, ale za ceny pro nás astronomické.

MIROSLAV ZADA
Foto autor

Prameny:

Böhm Walter, Siebert Peter: Challenger 1& 2, Concord
Chant, Christopher: Encyklopedie tanků, Mustang
Časopis Military Modeling - leden 1996
http://www.ironsides-archive.8m.com/
http://www.fprado.com/armorsite/chall2.htm

Využijte zvýhodněné předplatné periodik společnosti AEROMEDIA, a. s. v roce 2004

Vydavatelství AEROMEDIA, a. s. ve spolupráci s Magnet Press Slovakia, s. r. o. nabízí svým čtenářům v České republice a na Slovensku formou zvýhodněného předplatného pestrou nabídku tradičních i nových periodik. Můžete si vybrat předplatné jednotlivých titulů nebo kombinované balíčky. Navíc se automaticky stáváte členy Aeromedia profit klubu (v SR Hobby klubu), s oprávněním nakupovat produkty zásilkového obchodu se slevou 10% a využívat další členské výhody.

Letectví+kosmonautika (L+K)

Časopis se v nové polygrafické úpravě na 100 a více stránkách vrací v 80. ročníku k měsíční periodicitě. V ročníku vyjde 12 čísel, některá navíc s tématicky zaměřenými přílohami.

L+K Speciál

V roce 2004 se čtenáři mohou těšit na další dvě čísla časopisu L+K Speciál, jenž podrobně mapuje přínos a úspěchy Čechů a Slováků v historii světového letectví. Každý sešit bude mít základní rozsah 68 stran na křídovém papíře.

Vojenské letectvo

V roce 2004 bude časopis vycházet jako dvouměsíčník. Přináší komplexní pohledy na současnost, budoucnost, ale i historii vojenského letectva doma i ve světě. Vedle atraktivních fotografií a dalších barevných ilustrací v něm najdete na 52 stranách křídového papíru zajímavé rozhovory, reportáže, odborné technické články i aktuální informace.

AeroHobby

Je zcela nový časopis magazínového typu. Uceleně se zabývá tématikou sportovního létání a volnočasovými aktivitami spojenými nebo inspirovanými létáním. Přináší informace nejen o letadlech, pilotech, letištích, ale rovněž seriály a praktické rady z oblasti meteorologie, letecká medicíny a právních aspektů létání. Tématicky časopis obsahuje plachtění, motorové sportovní létání a akrobacii, paragliding a závěsné létání, létání se soukromými a ultralehkými letadly, počítačové simulátory. Magazín s moderní grafickou úpravou, tištěný na křídovém papíře, má rozsah 52 stran.

Modelář

Časopis se v roce 2004 plně věnuje stavbě plastikových a odlévaných modelů. Je tištěn na křídovém papíře, jeho rozsah se zvětšil o 16 na 68 stran. V obsahu opět naleznete jak klasické recenze provázené fotografiemi postavených modelů, tak „stavěcí" články, slovem i obrazem krok za krokem přibližující cestu od výlisků k hotovému modelu. Nechybějí rubriky Poznáváme leteckou a vojenskou techniku, Modelářská poradna, Kamufláže letadel a bojové techniky ani fotografické podklady. Samozřejmostí jsou informace o soutěžích.

ATM - Armády, technika, militaria

Vojensko technický měsíčník navazuje na tradice českého a slovenského vojensko odborného tisku. Přináší zajímavé články ze současnosti i historie vojenství, těžké techniky, ručních zbraní a další výzbroje a výstroje armád. Rozšířena je i oblast prezentace činnosti klubů vojenské historie a sběratelů militarií. Základní rozsah 60 stran + tématické přílohy.

Zájemci o předplatné v České republice mohou vyplnit objednávkový lístek a zaslat jej na adresu **AEROMEDIA, a. s,** Baranova 38, 130 00 Praha 3 – Žižkov. Předplatné mohou rovněž objednat na telefonním čísle **222 728 090**, faxovém čísle **222 718 814** a e-mailu obchod@aeromedia.cz nebo na našem serveru letectvi.cz a atmonline.cz. Předplatitelé ze Slovenské republiky mohou rovněž objednávat vybrané tituly u **Magnet Press Slovakia, s. r. o.** na tel./fax: **(+421 2) 444 546 28, 444 506 93,** e-mailu magnet@press.sk nebo na serveru press.sk.

Závazně objednávám označený typ předplatného

	Typ předplatného (periodika)	Specifický symbol	Počet kusů	Cena
☐	LK roční	410100	.....	1080 Kč /1320 Sk
☐	LK pololetní	410105	.....	564 Kč /670 Sk
☐	LK speciál	410110	.....	150 Kč /180 Sk
☐	Vojenské letectvo roční	410120	.....	330 Kč /402 Sk
☐	AeroHobby roční	410130	.....	330 Kč /402 Sk
☐	Modelář roční	410140	.....	720 Kč /840 Sk
☐	Modelář pololetní	410145	.....	372 Kč /430 Sk
☐	ATM roční	410150	.....	540 Kč /588 Sk
☐	ATM pololetní	410155	.....	282 Kč /304 Sk

	Typ předplatného (balíčky)	Specifický symbol	Počet kusů	Cena
☐	LK plus roční	410200	.....	1210 Kč /1450 Sk
☐	LK max roční	410300	.....	1520 Kč /1802 Sk
☐	LK super roční	410400	.....	1830 Kč /2154 Sk
☐	Military packet roční	410500	.....	750 Kč /900 Sk
☐	Hobby packet roční	410600	.....	1220 Kč /1368 Sk
☐	Bonus packet roční	410700	.....	2890 Kč /3332 Sk

AEROMEDIA magnet press

Zvolený typ předplatného označte prosím křížkem!

Jméno ..... *Příjmení* .....

Adresa .....

Telefon .....

Název firmy ..... *IČO* ..... *DIČ* .....

Fakturační adresa ..... *Telefon* .....

Podpis ..... *Razítko* ..... *Datum* .....

Zvýhodněné předplatné kombinovaných balíčků periodik, které můžete získat pouze u společnosti AEROMEDIA, a. s. a Magnet Press Slovakia, s. r. o.

Typ **LK plus**
Obsahuje 12 čísel měsíčníku **L+K,** navíc 2 čísla **LK speciál**

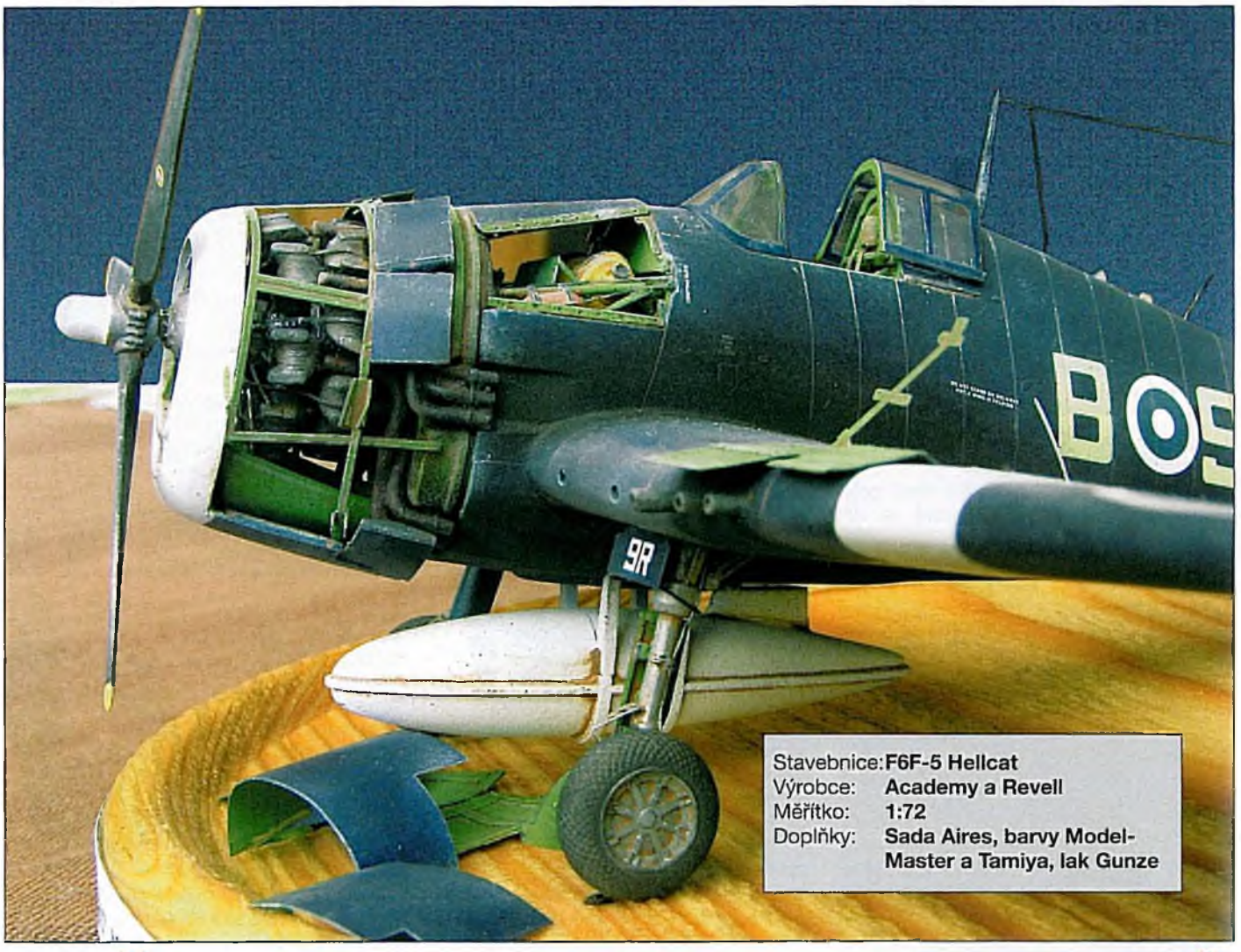
Typ **LK max**
Obsahuje kompletní balíček **LK plus,** navíc 6 čísel časopisu **Vojenské letectvo**

Typ **LK super**
Obsahuje kompletní balíček **LK max** + 6 čísel **AeroHobby**

Typ **Military packet**
Obsahuje 12 čísel **ATM** + 6 čísel **Vojenské letectvo**

Typ **Hobby packet**
Obsahuje 12 čísel **Modelář** + 12 čísel **ATM**

Typ **Bonus paket**
Obsahuje kompletní předplatné **LK super** + **Hobby packet.**



Stavebnice: **F6F-5 Hellcat**
Výrobce: **Academy a Revell**
Měřítko: **1:72**
Doplňky: **Sada Aires, barvy Model-Master a Tamiya, lak Gunze**

MŇAU! OPRAVDU PEKELNÉ

Skutečným zvratem na pacifickém válčišti se stala námořní bitva o ostrov Midway, na jejímž výsledku měli nemalý podíl americké palubní letouny F4F Wildcat a zkušenosti námořních pilotů. U firmy Grumman chtěli osvědčený letoun modernizovat, ale množství změn nakonec dalo vzniknout úplně nové konstrukci a 26. června 1942 vzlétl prototyp XF6F-1. Svými rozměry i hmotností převyšoval již zastaralý Wildcat, ovšem motor Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp si s tím snadno poradil, neboť byl takřka o 700 koní výkonnější, což v mu konečné fázi dávalo výkon skoro 2000 koní. Mladší, ale hodně silnější bráška Wildcatu byl na světě. Dostal jméno Hellcat.

STAVEBNICE

Model jsem stavěl jako soutěžní. Dnes se už prakticky nelze vyhnout tomu, aby nebyl soutěžní model doplněn o nějaké průmyslově vyráběné doplňky a (což je mnohým modelářům trnem v oku) „oddeklován". Po předchozích dobrých zkušenostech jsem si k tomu vybral sadu doplňků firmy **Aires**. Stavebnice jsem si pořídil dvě: F6F-5 firmy **Revell** a F6F-3/5 korejské **Academy**. Nutno podotknout, že o polovinu dražší Revell byl pro bezproblémovou stavbu nevhodný a vyžadoval by mnoho zbytečných úprav, kterým se lze u druhé stavebnice vyhnout. Na druhou stranu mne ale Revell překvapil vzhledem některých detailů, které jsem při stavbě využil (vrtule, kryty podvozku, přistávací hák).

Hned v úvodu jsem se rozhodl pro stavbu verze F6F-5. Stavebnice Academy obsahuje velmi pěkně zhotovené díly s jemným rytím do hloubky. Současným trendem je modelové rytí doplnit i o nýtování spojů plechů, ale po několika bouřlivých diskusích na toto téma, kterých jsem byl na soutěžích svědkem, jsem se o tento čistě estetický prvek nepokusil.

Musím uznat, že sada odlévaných doplňků Aires je opravdu mistrovským dílem, u kterého nám dokonalý požitek kazí jen nutnost neustále brousit nálitky a ztenčovat díly.

INTERIÉR

Stavbu jsem zahájil pečlivým studiem podkladů a fotografií. Nejprve jsem obrousil polyuretanové části pilotního prostoru – sedadlo, boční panely a podlahu (díly ze stavebnice jsem nepoužil). Doplnil jsem kovové díly a každou část nastříkal americkou interiérovou barvou (Model Master 1734 Zinc Chromate Green). Přístrojové panely po stranách jsem nastříkal černou barvu a nabarvil detaily (páky, táhla). Řídicí páka ze sady doplňků se mi svou velikostí nezdála, a tak jsem z drátu zhotovil novou. Zbývalo už jen opatřit patinou díly interiéru a pro výsledný efekt zesvětlit hrany.

Při sestavení se ukázalo, že vnější části pedálů o kousek přesahují a překáží přilepení bočnic – vyřešilo to menší přihnutí. Stejný problém mi ale vyvstal i s přístrojovou deskou, kterou bylo nutné kousek zastřihnout, což nakonec není v úzkém kokpitu takřka znatelné.

POHONNÁ JEDNOTKA

V souladu s návodem jsem slepil motor, což je podle mne celkem pohodová a mechanická záležitost. Nejhorší bylo doplnit na válce táhla ventilů, která jsem zhotovil z kousků drátu, pak doplnit „sluníčko" rozvodů a bylo hotovo. Motor jsem nastříkal hliníkovou barvou MM 1401 Aluminium plate a některé části barvou Gunmetal. Motor je rozdělen na dva díly, z nichž jeden je odlit napevno spolu s potrubím, a tak jsem zbytek musel natřít později.

Další fází bylo odřezání částí pro zástavbu motoru vrtáčkem a broušení diamantovými pilníčky (nejhorší je vybrousit malé zářezy v trupu – úchyty pro ruce). Ubrousil jsem po stranách výfuky a stěny stavebnice celkem bez obtíží ztenčil (odlitky doplňkové sady padnou takřka napoprvé, což mne velmi mile překvapilo).

Do trupu před kabinu jsem vlepil motorovou přepážku (nastříkanou interiérovou barvou), kterou jsem u oblouku nahoře musel tmelit, jelikož se mi nepodařilo trup vybrousit dost přesně – tomu se však asi nelze vyhnout. Na ni jsem přilepil olejovou nádrž (žlutá) a protipožární přepážku z plechu.

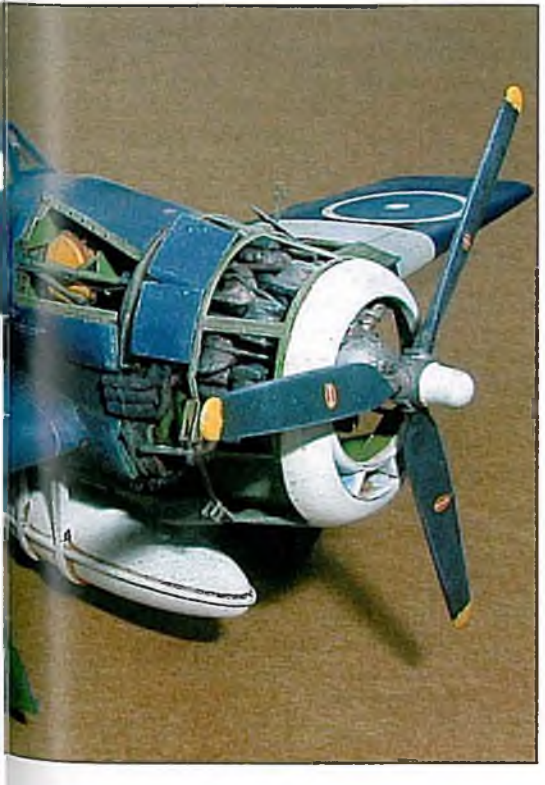
Další na řadě bylo motorové lože a vybarvení jeho detailů. Podle fotografií jsem ještě doplnil elektroinstalaci (drát z cívky a nit vytažená z rámečku). Motor, na který jsem mezitím dolepil výfukové potrubí (doporučuji neustále kontrolovat jeho polohu nasucho), zatím zůstal stranou.

PODVOZEK

Největší slabinou korejské stavebnice se mi zdá podvozek. Zatímco podvozkové nohy lze použít ze sady doplňků (a obohatit hydraulikou z vytažené nitě), pak podvozkové šachty jsou dost spartánské a v sadě není k jejich úpravě ani díleček. Je nutné šachty zaslepit, aby nebylo vidět do vnitřku křídla a trupu,což jsem vyřešil vlepením kousků plíšků z čajových svíček.

KŘÍDLO A TRUP

Ve vrchní části křídel ještě zbývalo vyříznout otvory pro šachty zbraní. Odlitky do nich – po několikerém vybroušení – padly celkem přesně a drobné mezery „vytmelilo" sekundové lepidlo. Před vlepením je ovšem nutné tyto celky ztenčit na nejvyšší



možnou míru, jinak „rozhodí" geometrii křídel a je dost složité tento problém napravit. Bez obtíží jsem slepil ostruhové kolečko.

Teď už jen scházelo slepit trup s křídlem dohromady. Sestavením na sucho nejspíš zjistíte, stejně jako já, že křídlo je nejdříve nutno sem tam přibrousit, aby k trupu sedlo dokonale. Tmelení je třeba se obávat jen na spodku trupu, kde je dosti znatelný přechod křídlo – trup. Vybrousil jsem kritické místo jemným brusným papírem „pod vodou", obnovil rytí tam, kde ho tmel zakryl, a bylo možné přistoupit k alchymii nejsložitější – povrchové úpravě.

ZBARVENÍ

Za předlohu kamufláže jsem si zvolil Hellcat Mk. II ze stavu 898. námořní letecké perutě (Naval Air Squadron) Royal Navy v podobě, v jaké létal v roce 1945 na ostrově Srí Lanka (Ceylon). Obtisky na tento stroj jsem vzal ze stavebnice Revell.

Pokud si člověk dává alespoň trošku pozor během stavby, je zbytečné sjednocovat povrch modelů přípravkem Mr. Surfacer. Nejprve jsem (po odmaštění povrchu jarovou vodou) zvýraznil linky paneláže nastříkáním černé barvy ModelMaster 1749E Flat black. Až později mi došlo, že je to celkem zbytečná práce, jelikož spáry jsou po zesvětlení okolních míst takřka neznatelné.

Pak přišla na řadu kamuflážní barva. Použil jsem akrylátovou Tamiya X3 Royal Blue (doporučuji velmi pečlivě ředit, protože je dost hustá a mohla by na povrchu nechat „krupici"). Stejně jsem pak ještě celý model pro jistotu přebrousil jemným brusným papírem zrnitosti 2000.

Jako poslední část označení jsem nastříkat bílý identifikační prvek na kryt motoru (pruhy na křídlech jsem ponechal jako obtisk) a kužel vrtule. Pak jsem přestříkal celý model lesklým lakem (MM 1561 Glosscote), abych sjednotil povrch.

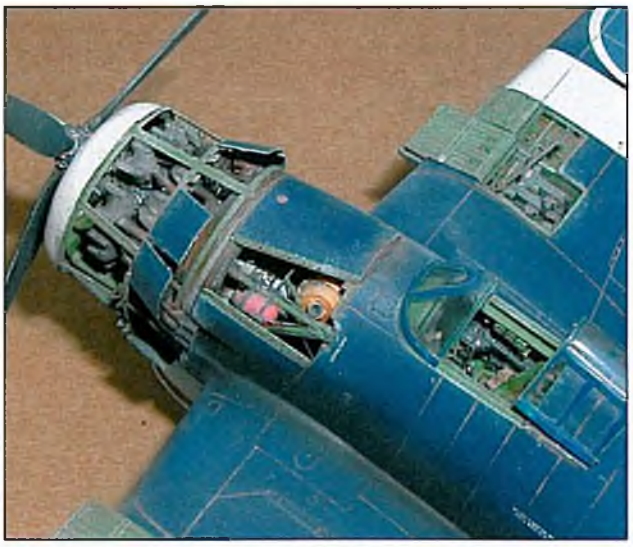
Obtisky znaků a popisky jsem použil ze stavebnice Revell; změkčil jsem je přípravkem Gunze Mr. Mark Softer. Musím podotknout, že jsem pro jistotu ještě „projel" linky paneláže skalpelem.

PATINA

Během stavby jsem model i detaily patinoval jednoduchou metodou „watercolour", neměnil jsem zavedenou techniku ani na konci. Spočívá v tom, že si ve vodě naředím požadovaný odstín vodové barvy (jako doplněk tmavě modré barvy kamufláže jsem použil hnědou temperu tónovanou šedivým odstínem) a celý letoun tímto „kalem" doslova přebarvil. Po zaschnutí stačí vodovou barvu jen hadříkem „stahovat" po směru letu. Kam se hadříkem a prstem jen těžko dostaneme, pomůžou neocenitelné vatové tyčinky do uší.

Abych dosáhl plastičnosti, zesvětluji vystupující hrany. Používám metodu suchého štětce a světlou barvu (světle šedá, barva kachních vajec) ze štětce „vyšmrdlám" na kus novin a hrany pak jemně štětcem přejedu. Stejnou metodu jsem použil k patinování celého modelu, tedy také interiéru, motorového prostoru, podvozku a přídavné nádrže.

Nakonec jsem celý povrch nastříkal vodou ředitelným matným lakem Gunze H20. K znázornění očouzení od výfuků jsem použil hnědý a černý malířský pastel, který jsem pak jemně přestříkal barvou pneumatik, což se mi na tmavém povrchu docela osvědčilo. Lze ještě zesvětlit náběžné hrany šedým pastelem a máme skoro hotovo.



DOKONČENÍ

Poslední fází bylo dolepení detailů (vrtule, podvozek, nádrž) a antény, kterou jsem vytáhnul nad svíčkou z kusu rámečku. Poslední komplikací stavby soutěžního modelu jsou kryty motorového prostoru. Bohužel sada doplňků tyto části neobsahuje, proto jsem je zhotovil z vlastních zdrojů. Skvěle mi posloužil tenký plech z čajové svíčky. Je záhodno doplnit i vnitřní stranu krytů. Nastříkal jsem kryty, zesvětlil a „roztrousil" po podložce modelu.

Myslím, že stavba je – až na pár zádrhelů – celkem pohodlná a příjemně ubíhá. Částečně je to dáno i tím, že díly ze sady doplňků Aires do modelu padnou bez zdlouhavého a místy zbytečného broušení, čemuž jsem u jiných doplňků přivykl.

Model úspěšného amerického palubního stíhacího letounu mám za sebou a nezbývá mi, než přemýšlet, co postavíme do sbírky příště. Že bych k „Pekelné kočce" přidal ještě „Kočku divokou"?

JIŘÍ VOTÁPEK ml.

PŘEDLOHA

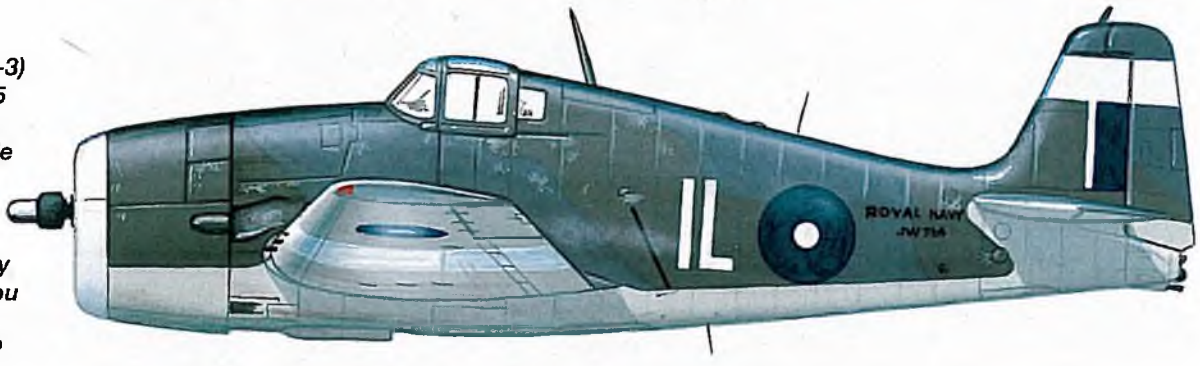
Hellcaty, Corsairy a rostoucí úrovní výcviku amerických pilotů vnesly zásadní zlom do bojů v Tichomoří. Přestože byla „Pekelná kočka" skoro dvakrát těžší než její největší soupeř – japonské Zero – dosáhl letoun nemalých úspěchů. Pevnost draku, skvělá pasivní ochrana nádrží i pilota a silná výzbroj vyrovnaly obratnost lehkých japonských stíhaček. K americké převaze přispělo i dokonalé zázemí a z velké části také radar, jenž Japonci postrádali, a který Američanům umožnil jejich bojové nasazení lépe plánovat.

Z montážních linek Iron Works firmy Grumman sjelo několik výrobních verzí. Nejprve F6F-3, které obdrželo US Navy v lednu 1943. Byly také stavěny průzkumné a noční stíhací verze (F6F-3N nesl v kapkovitém pouzdře na pravém křídle radarovou jednotku AN/APS-6 a lišil se obrazovkou uprostřed přístrojové desky).

Další z velkosériových verzí byl nejpočetnější typ F6F-5. Mohl nést mnoho variant výzbroje od 454kg pum, přes neřízené pětipalcové rakety HVAR po 150 galonové přídavné nádrže. Vyzbrojen byl standardně šesti kulomety Browning ráže 0,5 palce (12,7 mm), ale část strojů nesla jen čtyři kulomety a dva kanóny ráže 20 mm.

Výkony strojů Hellcat nemohly ujít Spojencům, a tak přes 1100 strojů odebrali Britové a po válce i Francouzi, kteří je nasadili v bojích nad Indočínou. Několik strojů skončilo dokonce v letectvu Uruguaye. Od začátku se zdálo, že tohle „děťátko" má ve vínku stát se „zabijákem". To se na konci války potvrdilo – piloti na Hellcatech dosáhli více než 5000 potvrzených sestřelů při poměru ztrát 19:1 v neprospěch nepřítele. Celkem bylo vyrobeno asi 12 270 kusů těchto výborných a majestátních strojů.

Grummn F6F-3 Hellcat školní jednotky na západním pobřeží USA. Tříbarvenou kamufláž matnými barvami doplňovaly červeně lemované výsostné znaky, nakrátko zavedené v létě 1943



Hellcat Mk. I (F6F-3) sloužil v roce 1945 u 808. perutě FAA kamuflovaný podle standardu námořního letectva. Bílé identifikační pruhy nesl jak na na obou stranách křídla, tak na VOP a SOP

Foto autor, Z. Fabík a M. Salajka, kresby M. Balous

Vzácností na evropském nebi je Grumman F6F-5K Hellcat (Bu.No. 80141) postavený v roce 1943 a nyní létající s poznávací značkou G-BTCC u společnosti The Fighter Collection v Duxfordu. Jeho zbarvení odpovídá stroji na kterém Američan Lt. Alex Vraciu u námořní perutě VF-6 dosáhl devíti z celkových 19 vítězství

Ryan PT-20/STM-S2

Výrobce:	**MPM**
Měřítko:	**1:72**
Obsah:	**46 dílů ze středně šedého plastu, 2 z acetátové fólie, obtisky, návod ke stavbě**

Model je dodáván ve standardní krabičce s bočním otvíráním, víko zdobí pohledná kresba pana Hájka, podle které se můžeme orientovat při dokončování modelu, zejména výpletů. Nutno podotknout, že jsem už viděl od MPM jak kvalitnější modely, tak horší. Na povrchu dílů je místy jemná krupička, což je škoda, protože detaily jsou opravdu hezké. Vystupující žebra a ostatní prvky konstrukce působí věrně, rytí je naznačeno do hloubky a kromě pohyblivých částí (kormidla) je není nutno prohlubovat. Díly jsou opatřeny tlustšími vtoky, proto zvláště při oddělování drobných dílů dáváme pozor abychom je nepoškodili. Na drobných dílech jsou poměrně velké otřepy, hmota je křehká, při broušení rychle ubývá a má tendenci se po vrstvách odštipovat. Navzdory tomu se ani při použití větší dávky lepidla nepropadá.

CO MŮŽEME POSTAVIT

Ve stavebnici jsou na výběr tři verze. Dvě s kapotovaným kolovým podvozkem (klasický žlutostříbrný americký PT-20 s předválečnými znaky a černými doplňky a hnědo-zeleno-šedý východoindický Ryan STM s modrobílými kokardami), třetí verzi zastupuje plovákový holandský STM-S2. Již na začátku bychom měli mít jasno, kterou verzi budeme stavět.

ZAČÍNÁME STAVĚT

Pochopitelně klasicky, vybavením pilotního prostoru. Sedadla zbavíme otřepů a upravíme jejich rozměry podle nákresů v návodu, neboť sedací část je stejně velká jako část opěrná, což asi neodpovídá skutečnosti.

Řídicí páky jsem se rozhodl nahradit novými, neboť díly ze stavebnice nelze díky přesazení formy obrousit do kulatého průřezu dostatečného průměru. Interiér natřeme zelenou barvou Humbrol Interior Green 151, rukojeti pák matnou černou Black 33. Opěrku hlavy jsem natřel barvou tmavě hnědé kůže, záleží na našem vkusu, mohla být i černá.

Podle návodu si vybereme buď kapotovaný kolový podvozek, nebo plováky. Kapotovaný je stavebně jednodušší, obsahuje však spoustu dvojitých výztužných lanek, plováky mají jednoduchá lanka, ale o to drsnější je jejich konstrukce se spoustou vzpěr (ty navíc nejsou čistě zhotovené a dost se zapotíme, než z výlisků něco vydolujeme. I proto jsem si vybral bačkorový podvozek.

A jdeme do druhého kola! Opět interiérovou zelenou 151 natřeme vnitřek obou polovin trupu. Raději celý, aby nám pak někde neprosvítala světle šedá. Černou nabarvíme přístrojové desky, na kterých důlky napodobují přístroje. Stačí troška fantazie, špetka bílé barvy, štětec jednochlupka, kapka lesklého laku na zasklení a výsledek je dokonalý, ani nepotřebujeme lepty.

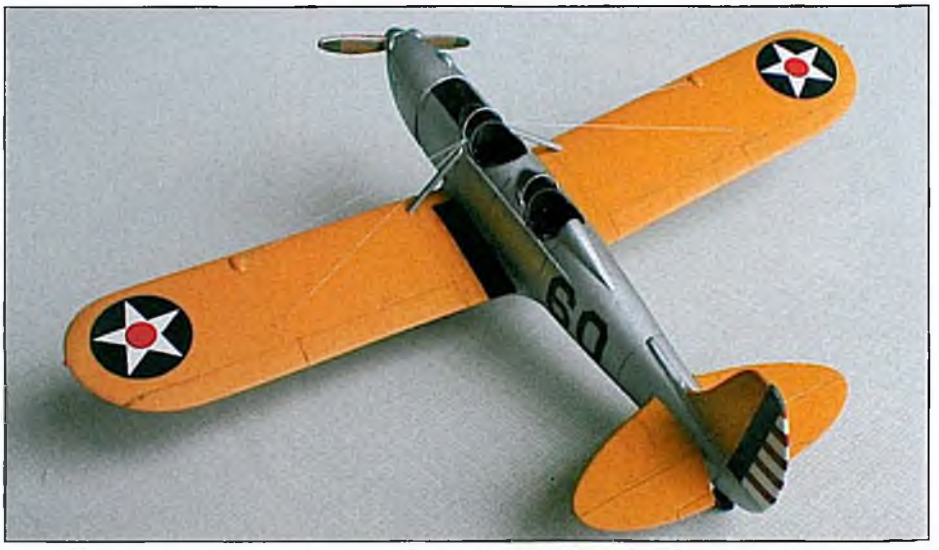
Pokud jsme předem odstranili otřepy z trupu, vsadíme do něj vybavení kabiny s palubními deskami vcelku dobře. Tmelení se sice nevyhneme, zvláště v okolí výřezů v trupu a u SOP, která je zhotovena vcelku jako součást levé poloviny trupu a tím pádem vzniká v místě spoje mezera.

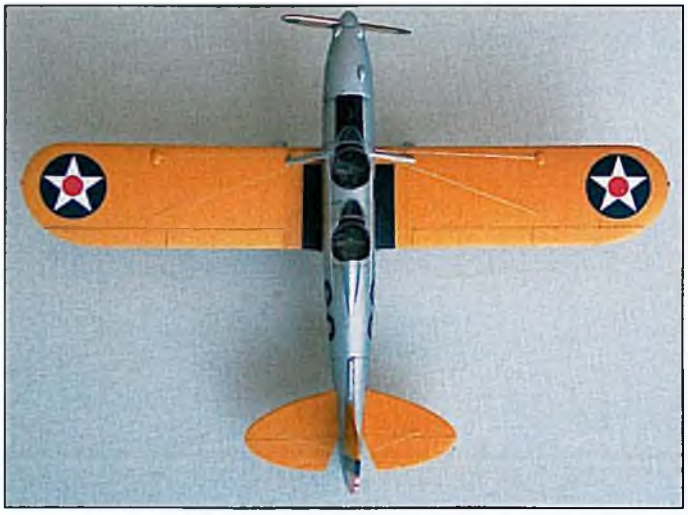
Díly křídla nelícují ani na sucho, a tak brousíme a brousíme. Díly výškovky dolepíme na tupo, ale napřed musíme obrousit styčnou plochu, jinak je do pravého úhlu nenalepíme.

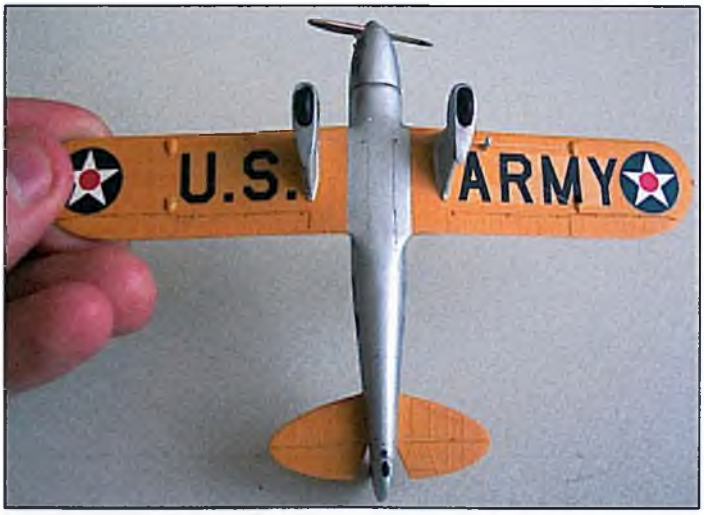
Podobně nesedne zadní části centroplán, takže znovu dokola – přebytky plastiku seříznout či obrousit, tmelit a brousit.

PODVOZEK

Máme-li vše vytmeleno a obroušeno, můžeme se pustit do podvozku. Kolaři přilepí bačkory a pracně vybroušenou ostruhu (opět díl s přesazením). Výfuky ještě nelepíme, stejně je lepší zhotovit nové z injekčních jehel či vytažené plastikové trubičky.







A co námořníci s plováky? Plováky jsem zkusmo slepil, po sbroušení obou polovin sedí výborně, i řídicí „ploutve" na jejich koncích, Ale ty vzpěry... Nejlépe si na celou sestavu zhotovte nějakou šablonu, odvážní si mohou vše proměřit a pak jim přeji hodně štěstí a pevné nervy při osazování lesu vzpěr na model. Les proto, že v MPM zhotovili i vzpěry ve tvaru N jako tři samostatné kusy! Výsledek však bude stát jistě za to.

POHONNÁ JEDNOTKA

Pilníkem zbavíme otvory v čelní masce motoru otřepu, čelo a vnitřek masky motoru natřeme černou barvou, díky které nikdo „v té tmě" nebude hledat motor (však tam také žádný není). Zajímavé je, že v návodu jsou ve schématu zbarvení vrtule kreslené tu s kužely, tu bez nich. Vliv na stavbu to nemá, všude mají být vrtule s kužely.

BARVENÍ A OBTISKY

Vybral jsem si bačkorovou verzi US Army ve standardním žlutostříbrném kabát s černými doplňky. Před stříkáním si užijeme maskování až nám polezou oči z důlků (maskovat musejí i ti, kdož barví štětcem, budou-li chtít mít opravdu ostré přechody). Černou barvou jsem raději nastříkal i chodníky na křídle, neboť obtisky se mi zdály jiných proporcí, než uvádí návod, a při zkusmém přiložení na model se mi výsledek vůbec nelíbil.

Obtisky zhotovil Propagteam, jsou kvalitní, pololesklé, jemné a snadno přilnou. Pokud je hezky obstřihneme, dokonale splynou s modelem. Po nanesení všech obtisků doporučuji model přestříkat pololesklým lakem (používám Humbrol Satin 135).

CÍLOVÁ ROVINKA

Bačkoráři si užijí s výztužnými lanky, či chcete-li výplety. Doporučuji použít rýsovací jehlu a vrták o průměru asi 0,3 mm a vrtat a vrtat a vrtat. Vzhledem k tomu, že hlavní výplety jsou dvojité, obrňte se trpělivostí. Výrobce zapomněl do návodu nakreslit dvojice drátů vedoucích na spodku trupu od bačkor do centroplánu (jsou vidět na obrázku na krabičce, na trupu jsem našel dva naznačené otvory) a na horní straně přehlédl (opět podle kresby na krabičce) jednoduchý drát, který vede na každé straně z trupu k výstupku před křidélky a jsou vidět na čelní kresbě ve schématu zbarvení. Celkem musíme na model napnout 22 drátů, většinu zdvojených. Uff...!

Námořníci mají lanka jednoduchá (alespoň podle návodu) a je jich pouze 14, počítám-li dobře. Výrobce opět nenakreslil lanka zespod ani na křídlech, jen v pohledu zepředu jsou patrná. Chybí i ve schématu zbarvení, ale myslím si, že by tam být měly.

Kdo chce, může uplatnit některou z technik k napodobení olétání. Já volím trochu očouzení a zašpinění pastely, jakož i „napuštění" spár směsí hnědé a černé akrylové barvy Agama.

Ještě ve zkratce náměty pro úpravy: doplnit dovnitř trupu konstrukci, ovládací prvky, pedály nožního řízení, pásy na sedadla; doplnit maketou motoru (alespoň první válce), průhledná poziční světla... Prostě vše co zvládnete a hlavně na co seženete podklady.

ZÁVĚREM

Námětem stavebnice je velice atraktivní předloha, kterou postavený model věrně připomíná. Díly jsou sice zhotovené s otřepy, tlustými stěnami trupu a vtoky, ale vždyť je to short-run, tak jsme to měli čekat. Stavba však ubíhá rychle a snadno, i když se nevyhneme komplikacím – zapotí se jak stavitelé námořní verze při sestavování plováků, tak díky dvojitým výpletům stavitelé modelu s bačkorovým kolovým podvozkem.

Výběr zbarvení a označení je dostatečně atraktivní, obtisky na úrovni. Celkově vzato, za 160 Kč dostaneme podle mě odpovídající zboží.

Bc. PAVEL ŠENK, MK 240 Apolo Kopřivnice

WWW.OKUPANT.CZ
internetový obchod plastikových modelů z Ruska
Praha 1, Václavské nám.15, k. 106, okupant@volny.cz fax: 02/516 2 46 47

1/72 Amodel, Ukrajina
Jakovlev Jak-130D
ruské moderní
proudové letadlo
350,-

1/35 ZVEZDA, Rusko
Pz.Kpfw IV H
německý tank
ex-Italeri
350,-

Prodej na Slovensko: www.platzdarm.com

www.artur-m-c.cz
internetový obchod s nejširším sortimentem potřeb pro plastikové modelářství v ČR
Chcete dostávat informace o novinkách na Vaší e-mailovou adresu?
Zaregistrujte se na www.artur-m-c.cz
nebo pošlete e-mail na info@artur-m-c.cz
Artur M.C., P.O. Box 79, 274 01 Slaný
tel.: 312 523 556, e-mail: info@artur-m-c.cz

HAWKER TYPHOON Mk. IB

Nechybělo mnoho a britský stíhací letoun Hawker Typhoon by se stal nevýznamnou epizodou v historii letectví. Jeho počáteční operační nasazení totiž provázela řada katastrof vyplývajících z vážných konstrukčních nedostatků. Piloti 56. a 609. perutě, kteří „sedlali" Typhoony mezi prvními, by mohli vyprávět – letadlům se ulamovaly ocasní plochy, hořely jim motory, zplodiny z motorů i kanónů při střelbě pronikaly do pilotního prostoru. Situace byla alarmující, více než 90 % letadel tohoto typu mělo problémy s pevností konstrukce nebo s poruchovými motory. Vše částečně vyvažovaly úspěchy dosažené v boji s Fw 190 a Me 210, útočícím proti cílům v Anglii v malých výškách, ale i tak se zdálo, že nad kariérou Hawkerovy stíhačky se stahují mraky.

Po řadě konstrukčních zásahů se Typhoon přece jen dočkal ocenění jako stíhací bombardér a bitevní letoun. První operace typu „Rhubarb", tedy útoky na cíle v okupované Evropě, byly zahájeny v listopadu 1942 celkem úspěšně. Jen 609. peruť si do dubna 1943 připsala na konto přes 100 zničených lokomotiv a 14 sestřelených Fw 190. Vyvrcholením bojového nasazení Typhoonů se stala invaze Spojenců do Normandie, při níž podporovaly postupující obrněné jednotky. Za vylodění a krátce po něm Typhoony zdecimovaly přes 130 německých tanků.

Legendárním se stal také útok pěti perutí Typhoonů na sídlo velení německé 15. armády v Dordrechtu, při kterém byli zabiti dva generálové a přes 70 vysokých důstojníků.

Koncem války Typhoony vzlétaly z obsazených letišť v Holandsku a nejen svými piloty byly považovány za nejlepší stíhací bombardér druhé světové války.

STAVEBNICE A DOPLŇKY

Pro stavbu svého „Tiffieho" jsem zvolil stavebnici firmy **Academy** v měřítku **1:72** s vlastnostmi standardními pro tuto firmu, tedy se stavební díly s pěkným povrchem, jemným rytím do hloubky a realisticky vyhlížejícími detaily. Bohužel, výrobce trochu „ujel" s tvarovou přesností modelu.

Začněme u trupu. Je zjevně kratší, respektive směrové kormidlo má malou hloubku. Dále se mi zdá, že trup před kabinou je nižší, než by měl být. Možná je to můj subjektivní dojem, ale na fotografiích

Výrobce: **Academy**
Měřítko: **1:72**
Doplňky: **plechy Part, odlévaný prachový filtr Airwaves, výfuky z bílého kovu, barvy Humbrol, Eduard landing lights, lepicí hmota Tack-it, obtisky Eagle Strike a Propagteam**

předlohy působí příď mohutnějším dojmem, než na modelu. Zcela špatně jsou výfuky – příliš velké a navíc na trupu, což působí nemodelově.

Dalším slabším místem je podvozek. Průměr disků kol je asi o 1 mm větší, zato podvozkové šachty jsou příliš mělké. Problém může vzniknout s ocasními plochami, neboť ve stavebnici jsou pouze menší, které měly první verze letadla. Pokud budeme stavět model letadla z pozdějších sérií, bude nutné „ukořistit" ocasní plochy letadla Tempest (například ze stavebnice Academy, Směr, či odlévané od firmy Airwaves). Posledním za zmínku stojícím nedostatkem je tloušťka čirých dílů, především posuvné části překrytu kabiny.

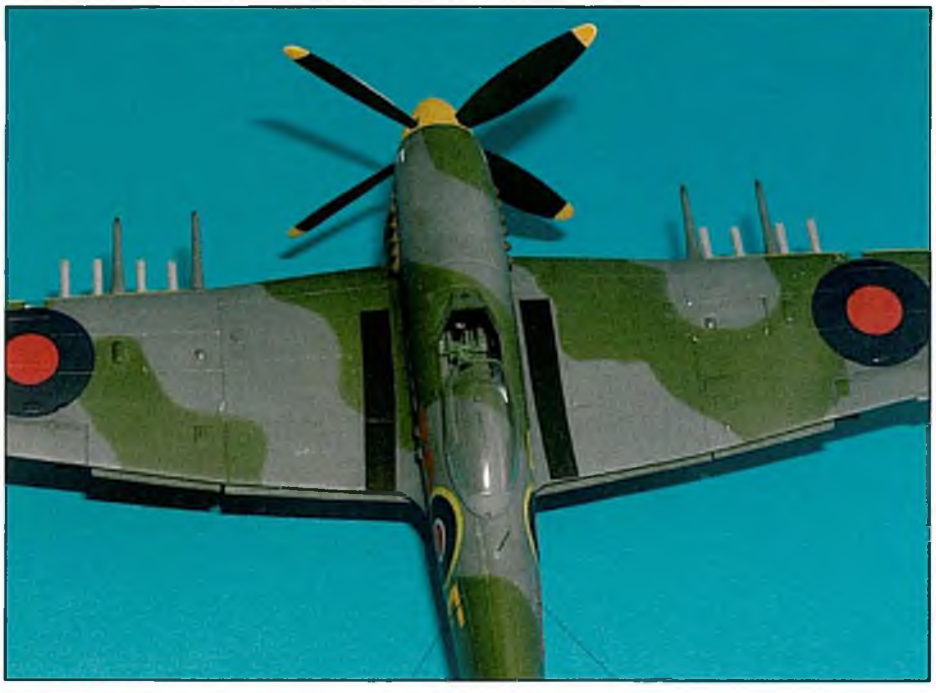
Náprava většiny nedostatků by asi byla nad mé modelářské možnosti, a tak jsem investoval pouze do několika doplňků. Zakoupil jsem sadu fotoleptaných dílů **Part**, obtisky **Eagle Strike** Typhoon Intruders a odlévaný prachový filtr od firmy **Airwaves**. Od kolegy ze zahraničí se mi také podařilo získat nové výfuky odlité z bílého kovu, které pro své členy vyrábí jeden kanadský modelářský klub. Na výběr je ovšem řada dalších doplňků, od Eduardu například lepty a sada vykrývacích masek, odlitky vybavení pilotního prostoru CMK a určitě by se našla i řada dalších.

STAVBA

Tradičně jsem začal sestavením pilotního prostoru. Boky trupu jsem skalpelem a brusným papírem zbavil naznačené konstrukce a ztenčil tloušťku stěn. Konstrukci jsem pak nahradil sestavou fotoleptaných dílů a společně s bočními pulty a ovladači jsem ji vlepil do pravé poloviny trupu. Z původních dílů stavebnice jsem použil pouze řídicí páku, kterou jsem doplnil o spouště odpalu zbraní a jejich kabely, a zaměřovač, ovšem vylepšený kouskem čiré fólie.

Pilotní prostor jsem nastříkal interiérovou zelenou (Humbrol 78) a jednotlivé detaily vybarvil podle barevných fotografií dochovaného letounu (viz seznam literatury). Po zaschnutí jsem bílou syntetickou barvou „suchým štětcem" zesvětlil hrany a pastelovými křídami prostor lehce ušpinil. Jelikož jsem stavěl stroj operující z polních letišť v Normandii vybavený protiprachových filtrem, nahradil jsem původní díl ze stavebnice odlitkem firmy Airwaves.

Leptaná sada od Partu umožňuje postavit model se sklopenými vztlakovými klapkami, čehož jsem s radostí využil. Z polovin křídel jsem tedy odřízl odpovídající části a křídlo slepil. Předtím je však nutné zevnitř vyvrtat otvory pro raketové či pumové závěsníky. Dovnitř křídla jsem vlepil vnitřní konstrukci klapek, sestavil samotné klapky a nastříkal opět interiérovou zelenou (není ovšem vyloučena ani původní barva kovu či světle šedá). Ke křídlu jsem je v mírně sklopené poloze přilepil až po dokončení barevné úpravy modelu.



Ve stavebnici jsou nepřesvědčivě znázorněné přistávací reflektory, což bývá v tomto měřítku obvyklé. Výřezy v křídle jsem zaslepil plastikovou destičkou a poté přišla ke slovu sada firmy **Eduard Landing Lights**, z níž jsem vybral vhodný typ reflektoru. Až po dokončení zbarvení jsem reflektory „zasklil" přelepením výřezů tenkou izolepou a přebytečnou pásku ořízl skalpelem.

Další úpravou bylo odvrtání hlavní kanonů vrtákem o průměru 0,1 mm. Mimochodem, lícování polovin hlavní kanónů mělo k dokonalosti daleko, a tak jsem poprvé a naposledy použil tmel. Přilepení křídla k trupu bylo naopak bezproblémové a spoj nebylo nutné tmelit, stejně jako ocasní plochy.

Čelní štítek překrytu kabiny jsem přilepil k trupu vteřinovým lepidlem, ovšem jeho posuvnou kapkovitou část jsem musel zhotovit novou. Použil jsem obvyklou techniku přetažení kousku nahřáté fólie do rychlovazačů přes původní díl stavebnice.

ZBARVENÍ

Po zamaskování čirých dílů a „otvorů" (pilotní prostor, šachty) jsem model přestříkal vrstvou tmelu Mr. Surfacer 1000 a po zaschnutí přebrousil „dvoutisícovkou" pod vodou. Nejprve jsem nastříkal „zbytky" po invazním označení na spodku křídla a po jejich zamaskování jsem mohl pokračovat žlutými náběžnými hranami a pruhem na zadní části trupu v barvě Sky (na vše jsem použil syntetické barvy Humbrol).

Spodní a horní plochy nesly standardní denní kamufláž stíhacích letounů té doby, tedy Medium Sea Grey zespodu a kombinace polí Dark Green a Ocean Grey na hor-

ních plochách. Jelikož mám stále dostatečné zásoby barev Aeromaster, použil jsem je i tentokrát. Jako ředidlo používám směs destilované vody, technického lihu a acetonu v poměru 45:45:10, která prodlužuje dobu schnutí a omezuje zasychání barev v trysce stříkací pistole. Pro dosažení měkčích přechodů mezi kamuflážními poli jsem použil „hady" uválené z lepicí hmoty **Tack-it** nalepené na rozhraní barev. Linky paneláže jsem lehce zvýraznil černohnědou olejovou barvou a po jejím zaschnutí jsem celý model přestříkal lesklým lakem Model Master.

OBTISKY

Z obtiskové sady **Eagle Strike** jsem si vybral letoun 198. perutě, která mimo jiné podporovala pozemní jednotky při těžkých bojích v tzv. Falaiském výběžku (Cap of Falaise). Letoun je zajímavý symboly zničené německé pozemní techniky na levém boku trupu pod kabinou a kresbou tygra na pravém boku . Obtisky Eagle Strike mají bezchybný soutisk, jsou lesklé a poměrně tenké. Horší to však bylo s jejich nanesením, neboť se mi je nedařilo změkčit ani použitím doporučených přípravků Set a Sol. Nezbylo než výsostné znaky použít ze sady **Propagteam** (i přes nesprávný odstín červené a žluté barvy, k dispozici jsem jiné momentálně neměl), ostatní se mi nakonec podařilo uspokojivě usadit. Linky paneláže, které překryly obtisky, jsem opět zvýraznil olejovou barvou a povrch modelu přestříkal vrstvou matného laku Model Master.

KONEČNÉ SESTAVENÍ

Zahájil jsem je přilepením podvozku, při kterém je třeba věnovat zvýšenou pozornost nejen geometrii podvozkových noh, ale i sklonu kol vůči nim. Raketová výzbroj (závěsníky Mk.I se šedesátiliberními raketami) ve stavebnici je celkem pěkné, jedi-

ným nedostatkem je, že rakety jsou zhotoveny společně se závěsníky. Rakety jsem odřízl, odstranil z nich vyčnívající „kolíky" a přilepil je zpět k závěsníkům. Do otvoru na přídi trupu jsem vlepil vrtulový komplet, do výřezů předem nabarvené a opatinované odlitky výfuků a nainstaloval posuvnou část překrytu kabiny. Posledním krokem bylo přilepení anténních lanek vytažených z kousku rámečku.

ZÁVĚR

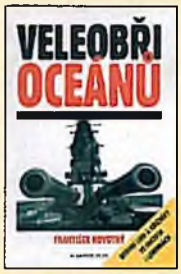
Ze stavebnice firmy Academy lze postavit celkem slušnou repliku Typhoonu. Lze si jen povzdechnout, že výrobce nevěnoval dostatečnou pozornost tvarové přesnosti modelu, vždyť existuje dostatek vhodných podkladů a navíc jeden exemplář se zachoval do dnešních dnů.

Ing. LIBOR JEKL
Foto autor

Doporučená literatura:

Warpaint Series No.5, Hall Park Books Ltd.
Scale Aviation Modeller International, listopad a prosinec 2000
Hawker Typhoon & Typhoon in Action, Squadron/Signal Publications
Replic č. 34 a 88
Scale Model Plans, A. L. Bentley, 1974

Z NABÍDKY ZÁSILKOVÉ SLUŽBY SPOLEČNOSTI AEROMEDIA a.s.



Veleobři oceánů – bitevní lodi a křižníky ve faktech i legendách
František Novotný
Čtyři sta let trvalo, než vývoj lodní techniky dospěl k bitevní lodi, k obrněnému plavidlu s těžkými děly. Přesně čtyřicet let v první polovině 20. století pak stačilo, aby bitevní loď typu dreadnought dosáhla svého zenitu a pádu. Kniha obsahuje na dva tucty těch nejbizarnějších a nejdramatičtějších osudů, portréty bitevních lodí a křižníků, jež se staly legendou. Každá kapitola je uvedena dvojpohledovým plánkem v jednotném měřítku 1:1350 a doplněna nákresy, fotografiemi a tabulkami s technicko-taktickými daty.
382 stran. Cena 240 Kč / 336 Sk

Tanková a automobilová technika v české a slovenské armádě
Kolektiv autorů
Přehled tankové a automobilové techniky české a slovenské armády, popis použití jednotlivých strojů, podrobná taktico-technická data a rozměrová schémata.
335 stran. Cena 349 Kč / 489 Sk

Tank proti tanku – ilustrovaná historie pozemní pancéřové zbraně v průběhu 20. století
Kenneth Macksey
Poutavě a s přehledem napsaná studie o vývoji pozemní pancéřové zbraně a jejich proměnách v průběhu 20. století, doplněná množstvím fotografií, map, nákresů, řezů a unikátních panoramat, zobrazujících rozhodující momenty střetů na bojištích.
295 stran. Cena 329 Kč / 461 Sk

Uniformy německé armády za 2. světové války slovem i obrazem
Wade Krawczyk
Celobarevná publikace přináší zachované uniformy německé armády na živých modelech z dosud nezveřejněných sbírek.
128 barevných stran.
Cena 599 Kč / 839 Sk

Praga LT vz. 38, Pz.Kpfw 38(t)
Vladimír Francev, Charles K. Kliment
Detailní popis historie lehkého tanku LT vz. 38 vyvinutého ve třicátých létech koncernem ČKD, jeho výroby a nasazení jako Pz.Kpfw.38(t) za druhé světové války, a posléze poválečného zařazení do československé armády. Množství černobílých i barevných snímků, barevných schémat, technických kreseb.
80 stran . Cena 228 Kč / 319 Sk

Operace Barbarossa
M. Šnajdr
Letecké boje v první fázi útoku německé armády na SSSR s přihlédnutím k předcházející bojům 2. světové války. Přehledné tabulky, fotografie, barevná kamuflážní schémata.
236 stran. Cena 299 Kč / 419 Sk

Letadla 1939 – 45
J. Schmid
Stíhací a bombardovací letadla francouzské a polské výroby. Publikace je doplněna o barevná kamuflážní schémata, fotografie, výkresy a barevné kresby.
127 stran. Cena 399 Kč / 559 Sk

Messerschmitt Bf 109 B, D a E slovenských pilotov 1942-1944
P. Šumichrast, J. Anďal
Vznik a vývoj letadla a jeho služba ve Slovenských vzdušných zbraních a povstalecké Kombinované letce. Doplněno o množství fotografií, výkresů a kamuflážních schémat.
66 stran. Cena 370 Kč / Sk.

Inside & Out No.1
Z. Šebesta
Modelářská příručka na vylepšení plastikových modelů. Anglicko-česká verze.
Cena 455 Kč / 637 Sk

Inside & Out No.2
M. Košek
Modelářská příručka pro vylepšení plastikových modelů. Anglicko-česká verze.
Cena 455 Kč / 637 Sk

Plastikové modelářství
V. Šorel
Publikace je určena pro začínající stavitele plastikových modelů. Barevné fotografie, kresby, barevná schémata, přehledy.
208 stran. Cena 459 Kč / 643 Sk

Encyklopedie modelářských technik
Ch. Payne
Podrobný průvodce přípravou, konstrukcí a finálními pracemi pro všechny druhy modelů, včetně obrazových instruktážních postupů a inspirativních galerií. 189 stran.
Cena 399 Kč / 519 Sk

Slovenské letectvo 1944-1945, 3. díl
J. Stanislav, V. Klabník (15% sleva pro majitele 1. + 2. dílu zakoupeného u Aeromedia, a. s., resp. Magnet Press Slovakia, s. r. o.)
Cena 490 Kč / Sk

Publikace objednávejte na adresách:
v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3, tel.: (+42) 222 718 814
ve Slovenské republice - Magnet - Press Slovakia, s. r. o., P. O. Box 169, 830 00 Bratislava, tel./fax: (+421-2) 44 45 46 28.
Předplatitelé časopisu Modelář u společnosti Aeromedia a Megnet-Press Slovakia mají slevu 10% z ceny objednaného zboží!
Veškerý sortiment zásilkového obchodu si rovněž můžete objednat na internetové adrese www.letectvi.cz

Kamufláže a označování tanků T-34

1. československé samostatné tankové brigády v SSSR v ostravské a pražské operaci

17. května se konala přehlídla 1.čs. armádního sboru na Staroměstském náměstí. Z této unikátní barevné fotografie velitelského stroje brigády je patrné, že tanky byly kamuflovány nepravidelnými skvrnami zelené a hnědé barvy a že zejména na povrchu odlitku věže zůstaly i zbytky zimní bílé. Okolo hlavně je omotána stužka v českých národních barvách, v otvoru pro zaměřovač a věžový kulomet, i okolo kulometu na korbě, jsou upevněny větvičky šeříku

Ing. MILAN KOPECKÝ

Pokud se chceme zabývat označením a kamuflážemi obrněné jednotky s největšími bojovými zkušenosti v naší novodobé historii, měli bychom se alespoň v hrubých rysech seznámit s její organizací, protože to s tímto tématem úzce souvisí.

V únoru 1945 byla čs. tanková brigáda poprvé od svého vzniku v létě 1944 doplněna na plný stav. Její výzbroj tvořilo 66 středních tanků, z toho 52 typu T-34/85, 14 verze T-34/76 a jeden lehký tank T-70. V ostravské operaci tedy mohlo být v podstatě přijato schéma organizace tankové brigády Rudé armády i když s jistými odchylkami.

Tanky byly v jednotce rozčleněny do tří tankových praporů, velitelské roty a výcvikového praporu. Tabulkově měl mít tankový prapor 21 strojů a velitelská rota dva tanky. Prapor se teoreticky skládal z vozidla velitele a dvou rot po deseti obrněncích. Každá rota měla mít svůj velitelský stroj a tři čety po třech tancích. U československé jednotky, jak již ostatně bylo naznačeno, došlo k jistým odchylkám.

Všechna bojově použitá těčka přišla alespoň o část blatníků (jak vidíme na příkladu tanku 725), i o vybavení, které na nich byly upevněno. Na stroji lze obtížně rozeznat barevná pole kamufláže. Stroj vpravo (ač to ze snímku není patrné) nesl taktické číslo 603. Lze to vyvodit z polohy licí roviny těsně pod polovinou věže (je patrná i na snímku z Pražského hradu). Dolní Měcholupy, 2. polovina května 1945

První tankový prapor byl vybaven 18 stroji (osmi T-34/85 a deseti T-34/76), 2. a 3. prapor již podle pravidel oba 21 tanky T-34/85. Prapory však měly kromě velitelského stroje ještě vozidlo zástupce velitele praporu, takže vždy jedna z čet byla o jeden tank ochuzena a u 1. praporu chyběla navíc celá četa. Velitelská rota vedla ve stavu dva tanky T-34/85 (stroj velitele a náčelníka štábu) a jeden lehký T-70 (ochrana štábu). Zbylá čtyři vozidla T-34/76 se nacházela u výcvikového praporu.

S kamuflážemi našich tanků to nebylo zdaleka tak jednoduché, jako bývalo uváděno (a někdy ještě bývá). Zbrusu nová „těčka", vyrobená v prosinci 1944 v závodě č. 112 v Gorkém a převzatá v únoru na nádraží v Jedlicze u Krosna, byla natřena základní tmavě zelenou barvou. Zimní nátěr vápnem byl nanesen před přesunem brigády okolo Tater a přes polskou část Beskyd do Polska.

Protože jaro přišlo v roce 1945 poměrně brzy a sníh zmizel již koncem února,

T-34/76 prvního praporu 1. československé samostatné tankové brigády v SSSR. Velitelský stroj 1. čety 1. roty byl vyfotografovaný asi mezi 20.-25. dubnem 1945 na statku Albertovec (Opavsko). Stroj nese malý kruhový čs. znak, což není pro toto období obvyklé

10. května 1945 dopoledne dorazila první tři „těčka" čs. brigády na Pražský hrad.Na snímku stojí před Matyášovou bránou vozidlo rtn. Karla Šeráka (stroj ještě nemá na bocích věže čs. kruhový znak). Jen málokterým vojákům čs. zahraniční armády bylo osudem dáno vychutnat si takový pocit...

Seznam věžových čísel tanků 1. čs. samostatné tankové brigády v SSSR v bojích na jaře 1945

Velitelská rota
040
051
T-70 (bez čísla)

1. prapor
111
122

1. rota				2. rota			
1. četa	511*	421*	931*	1. četa	712	522	832*
2. četa	741	851*		2. četa	942	652*	562*
3. četa	571*	681*	791*				

* T-34/76

2. prapor
222
233

3. rota				4. rota			
1. četa	513	723	???	1. četa	???	???	534
2. četa	843	???	463	2. četa	???	???	864
3. četa	???	???	???	3. četa	???	???	???

3. prapor
333
311

5. rota				6. rota			
1. četa	915	725	635	1. četa	716	526	836
2. četa	445	555		2. četa	946	756	666
3. četa	875	585	495	3. četa	476	586	896

Výcvikový prapor
3x T-34/76 (zřejmě bez čísel)
1x T-34/76 bezvěžový (bez čísla)

Pozn. - U tanků 2. praporu označených třemi otazníky se věžová čísla v dokumentech ÚVA nedochovala. Lze sice určit druhou a třetí číslici (první byla jak je patrné zvýše uvedeného textu zcela dílem náhody), zůstává ale nejisté, která četa byla neúplná a které její vozidlo chybělo.

osádky svá vozidla kamuflovaly nepravidelnými poli, pruhy a skvrnami zelené a hnědé barvy, což je zdokumentováno fotograficky, uvedeno v bojových denících praporů a událost je připomínána v memoárech pamětníků.

Kamufláž byla pravděpodobně natřena přes nedokonale smytou „zimní" bílou a použitá barviva nevynikala kvalitou, protože pocházela z „místních zdrojů", takže se během krátké doby povrch vozidel získával jakousi těžko popsatelnou patinu. To ostatně ukazuje vzácný barevný snímek i kvalitnější černobílé fotografie přeživších „těček" z přehlídky 1. čs. armádního sboru na Staroměstském náměstí dne 17. května 1945. Nepravidelné skvrny tmavší hnědé barvy přes základní zelenou (může se ale i jednat o opravy nátěru) a pozůstatky zimní bílé smíchané s prachem jsou patrné i ze snímků pořízených na hřišti v Dolních Měcholupech, kde byla brigáda v prvních poválečných dnech soustředěna.

Označení československých tanků bylo zřejmě inspirováno překladem ruského materiálu Cvičební řád jednotek útočné vozby a mechanizovaných jednotek Rudé armády - část 1- Tank, tanková četa, tanková rota, kde v příloze 11 nazvané Označení bojových vozidel nalezneme: „Pro snažší rozpoznávání tanků (obrněných transportérů) v boji označují se tanky takto:

– Číslem dvou či třímístným, které určuje velitel jednotky (roty) pro každý tank, tanky se označují vpředu, na bocích i vzadu na věži, nebo (není-li to takto možné) na trupu.

– Hvězdou na bocích věže – na pravé straně před číslem, na levé straně za číslem.

V létě se malují číslice bílou, v zimě pak červenou barvou. Rozměry číslic jsou následující - výška od 30 do 50 cm, tloušťka číslic 1/6 výšky. Hvězda se maluje červenou barvou, poloměr hvězdy 10 -15 cm."

Na základě analýzy dobových snímků různých tanků i samochodek Rudé armády můžeme konstatovat, že tento předpis nebyl většinou dodržován zcela, ale zpravidla se z něj alespoň částečně vycházelo. Podobně i 1. čs. samostatná tanková brigáda použila tento systém pouze zčásti.

Třímístná bílá taktická čísla byla umístěna na obou bocích věže (zhruba v její druhé třetině) a také na zádi. U 1. tankového praporu bylo v některých případech použito při jejich tvorbě šablon, na strojích ostatních praporů byly pravděpodobně kresleny od ruky. Rudé hvězdy byly samozřejmě vynechány, čs. znaky se na valné většině vozidel (existuje dosud jediná zdokumentovaná výjimka) objevily až na samý závěr existence jednotky, u velitelského vozidla brigády snad těsně před pochodem na Prahu, u ostatních Těček až před slavnostním předáním bojové zástavy v Kolodějích u Prahy dne 16. května 1945.

Průměr znaku, umístěného na obou

3. června opustila brigáda Prahu. V popředí jsou na plošinových vozech naloženi veteráni z bojů v ostravské operaci s čísly 875 a 534. Ostatní zaplachtované tanky, soudě podle kompletních blatníků a sudových nádrží, jednotka obdržela až po skončení bojů. Z fotografie je patrné, že taktická čísla byla jak na bocích, tak i na zádi věže

stranách v první třetině věže, byl asi 40 cm. Modrá výseč je nahoře, bílá vždy vlevo. Označení písmeny ČS a znakem útočné vozby se objevilo až po válce, většinou na strojích, které nebyly bojově užity.

Systém tvorby číselného označení tanků zařazených do praporů poměrně dobře určoval zařazení vozidla v brigádě. Třetí číslice označovala rotu - 1.prapor se dělil na 1. a 2. rotu (tedy číslice 1 a 2), 2. prapor měl 3.a 4. rotu (3 a 4), 3. prapor obdobně rotu 5. a 6.(5 a 6).

Druhá číslice určovala pořadí stroje v rotě. Číslici 0 na druhém místě nesly stroje velitelů rot, čísla 1, 4 a 7 na druhé pozici určovaly velitelské tanky čet. První číslice (použity pouze čísla 4 až 9) sloužila k oklamání nepřítele a měla tedy do systému vnášet na první pohled zdání chaosu.

Vozidla velitele praporu a jeho zástupce se označovala na prvním místě číslem příslušného praporu. U velitelských strojů se toto dokonce třikrát opakovalo, takže věžové číslo 111 určovalo tank velitele 1. praporu, obdobně stroj 222 náležel veliteli 2. praporu a velitel 3. praporu používal Těčko s číslem 333.

Tanky 122, 233 a 311 náležely zástupcům velitelů jednotlivých praporů (druhé a třetí číslo označení vzniklo cyklickou záměnou).

Vozidla velitelské roty nosila označení s nulou na začátku.Velitel brigády měl k dispozici tank 040, stroj náčelníka štábu brigády nesl číslo 051. Tank ochrany štábu i školní vozidla byla zřejmě bez jakéhokoli označení (seznam věžových čísel, dochovaných v materiálech ÚVA, je uveden a tabulce).

Všechny stroje brigády nosily samozřejmě rozlišovací symbol pro rychlé rozeznání vlastním letectvem - bílou kružnici na střeše věže. Tloušťka čáry, která ji tvořila, se pohybovala okolo 10 cm. Bohužel, toto označení se dochovalo jen ve vzpomínkách pamětníků a nelze je ověřit z fotografií, protože snímky většinou nezobrazují střechu věže, respektive pokud ano, jsou to záběry z velké dálky.

Protože v průběhu ostravské a pražské operace byly kromě několika jiných německých obrněných vozidel získány i dva tanky typu T-34/85, budeme se věnovat také jim. Prvním z nich byl stroj (po jistou dobu používán Němci), který obdržel číslo 111 (namísto tanku zničeného v boji na přístupech v Ostravě) a druhý byl těžce poškozený obrněnec Rudé armády, opravený a využitý brigádou v posledních válečných dnech k výcviku nováčků. Na jeho věži se objevil nápis „ŽIŽKA" jako památka na tank, který brigáda ztratila v karpatsko-dukelské operaci těsně před československými hranicemi.

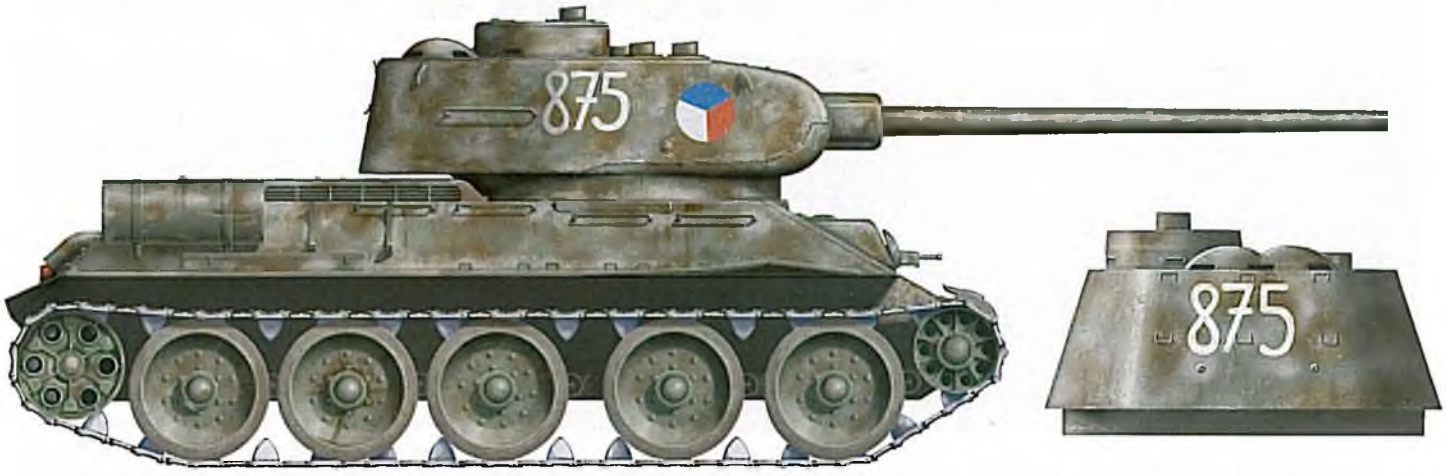
V květnu 1945 brigáda po ztrátách v boji doplnila svůj stav. Nové stroje byly opatřeny označením nového typu. Každé vozidlo nyní neslo na obou stranách věže kruhový čs. znak, znak útočné vozby (šipka v kruhu) a kombinaci písmen ČS a třímístného čísla, vycházejícího z principu číslování v ostravské operaci. Nová „téčka" měla pouze jednobarevnou zelenou kamufláž, ale to už je zcela poválečná záležitost, nemající s válečnými osudy brigády pranic společného.

Foto sbírka autora, kresby P. Štěpánek

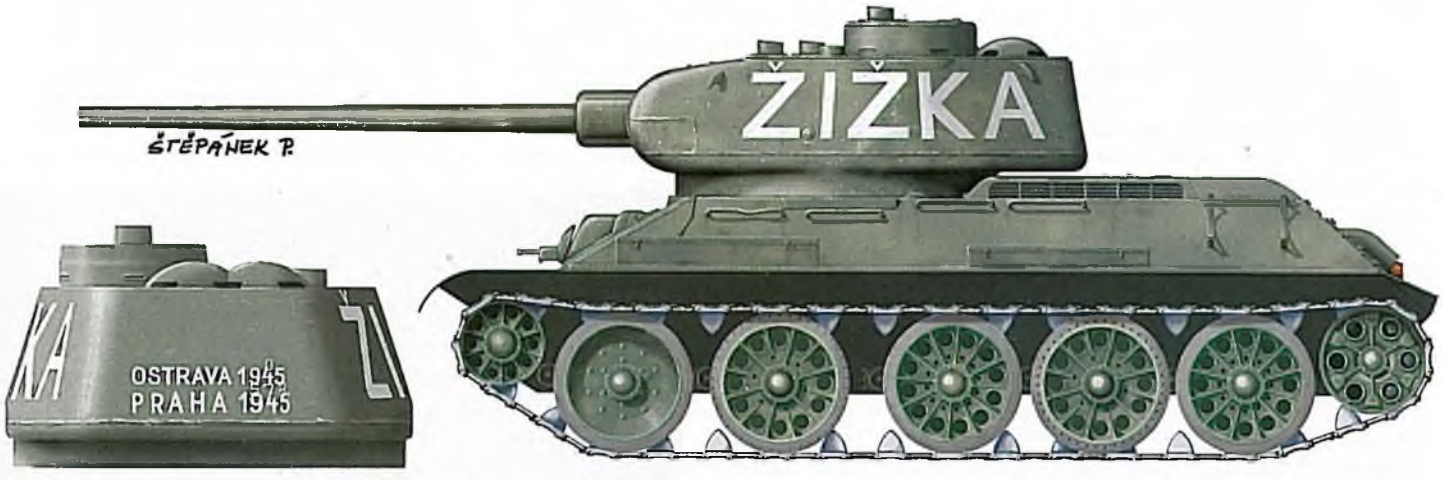
Literatura a prameny:
Materiály ÚVA Praha
HPM, č. 9/1998
Kopecký, M. : 1. československá samostatná tanková brigáda v SSSR, MBI, Praha 2001

Detail nápisu na zadní části věže (věž v poloze 6 hod) výcvikového tanku T-34/85 „ZIŽKA". Tento nápis se na „téčku" objevil po polovině května (VÚA 10 790)

„Těčko" se „skládanou věží" (jde pouze o velikost a rozmístění dílů licí formy, neboť všechny věže pro T-34/85 byly odlitky. Byl vyfotografován v poledne 9. května 1945, kdy tank projížděl obcí Cerekvice nad Loučnou. Vozidlu v ostravské operaci velel ppor. Pavol Andrašík, jehož osádka se podílela na zničení dvou německých tanků (jeden typu Panther)



T-34/85 taktéž se „skládanou věží" (výrobní číslo 4120744) byl v bojích v březnu minimálně jednou poškozen. V dubnu stroji velel ppor. Jozef Firla. 27. dubna 1945 byl odstřelovačem zabit mířič čet. Herbert Sněhota. Kresba podle fotografie z poloviny května, Dolní Měcholupy u Prahy



Na stavu tohoto tanku s tzv. „zúženou věží" je vidět, že jeho oprava po bojových poškozeních se týkala zejména pojezdové skupiny, neboť nese pojezdová kola čtyř druhů. Obě blatníkové podlouhlé schránky na potřeby k obsluze stroje jsou umístěny nestandardně na levém blatníku (obvykle byla nalevo jen přední z nich a druhá bývala připevněna k zadní části pravého blatníku)

Špionážna Electra Junior

Stavebnica:	**Lockheed 12 Electra Junior**
Výrobca:	**MPM/Special Hobby**
Mierka:	**1:72**

Po komerčnom úspechu lietadla L-10 Electra bol firmou Lockheed navrhnutý menší typ L-12 Electra Junior. Prototyp vzlietol prvýkrát v roku 1936. Bolo to malé, rýchle, luxusné lietadlo pre šiestich cestujúcich a dvoch pilotov. Do začiatku druhej svetovej vojny bolo používané na dopravu cestujúcich menšími leteckými spoločnosťami a pre súkromné lety. Počas vojny typ prijali vojenská letectva Veľkej Británie, USA, Argentíny, Brazílie a ďalších štátov. O obľúbenosti „Malej Electry" svedčí fakt, že ešte aj v súčasnosti je letuschopných okolo troch desiatok lietadiel.

Stavebnica firmy MPM z edície Special Hobby je kvalitne spracovaný short-run. Obsahuje dva rámčeky so 46 dielmi zo svetlosivého plastu s rytím do hĺbky. Vyznačenie panelov je veľmi pekné, ostré, dostatočne hlboké a zodpovedá s malými odchýlkami mne dostupným podkladom, ktorými boli predovšetkým fotografie skutočných lietadiel, lebo kvalitné plány som nemal k dispozícii. Ďalej stavebnica obsahuje dva podtlakovo tvarované prekryty kabíny (vyberieme si podľa verzie), rámček s čírymi dielmi bočných okienok a 19 dielov odliatych z polyuretánu.

Obtlačky majú dobrú sútlač, pololesklý povrch, sú tenké a dobre kopírujú povrch modelu. Stavebnica ponúka štyri podoby sfarbenia – dva varianty civilno-špionážneho lietadla L-12 pilota Sidney Cottona, jednu kamufláž RAF a jednu US Navy.

Návod na stavbu je prehľadný a zrozumiteľný, s podrobným uvedením farieb (odtiene Humbrol) jednotlivých dielov. Neobsahuje žiadne logické chyby, ak budete podľa neho postupovať, úspešne model dokončíte.

TRUP

Stavbu začneme trupom lietadla. Najprv odstránime stopy po vyhadzovačoch na vnútorných stranách polovíc trupu. Priestor pilotov obsahuje podlahu, palubnú dosku, dve sedačky a riadice páky. Po jeho zlepení, namaľovaní a napatinovaní sa objaví problém s umiestnením tohto celku do trupu – na vnútornej strane nie je naznačené, kam sa má prilepiť. Nezostáva iné, len jeho umiestnenie odhadnúť. Cez malé okienka kabíny aj tak nie je dovnútra veľmi vidieť.

Kabína pre cestujúcich obsahuje podlahu a dve prepážky oddeľujúce priestor od pilotnej a zadnej časti lietadla. Nepochopiteľné je, že však neobsahuje sedadlá pre cestujúcich, ktoré by bolo cez okienka dobre vidieť. A bez nich by kabína cestujúcich pôsobila prázdnym dojmom, preto som sedadlá „vytiahnul" z fólie.

Ďalej už nenastal žiaden problém a celý trup som dokončil podľa návodu. Tmeliť bolo potrebné len bočné okienka na kabíne cestujúcich a čiastočne prekryt kabíny, ktorý je potrebné opatrne vystrihnúť a podľa možnosti čo najpresnejšie obrúsiť a dolícovať na trup. V nose trupu som ešte doplnil pristávací reflektor a na chvoste výstražné biele polohové svetlo.

KRÍDLO

Na krídle som stenčil odtokové hrany, oddelil krídelka a doplnil polohové svetlá. Po prilepení krídla bolo potrebné zatmeliť prechody medzi trupom a krídlom, kde vznikli asi 0,5 mm medzery. Pri zostavovaní motorových gondol nevznikli žiadne problémy. Motory Pratt & Whitney Wasp Junior som namaľoval a napatinoval, vlepil do motorových gondol a s nimi ku krídlu. Vrtuľové listy sa lepia samostatne ku kužeľu (stavebnica obsahuje dva typy podľa verzie), je teda potrebné dať si pozor na geometriu. Nasledovalo prilepenie VOP, na ktorej som vychýlil výškové kormidlá. SOP sa lepí k VOP na tupo, znova je potrebné kontrolovať geometriu.

PODVOZOK

Hlavný podvozok je tvorený 12 dielmi, vyzerá dobre priamo z krabičky, a tak som doplnil len brzdové hadičky a zbrúsením „stlačil" pneumatiky na kolesách. Zostavy podvozkových nôh navrhuje výrobca prilepiť na tupo, čo v žiadnom prípade nedoporučujem. Ja som vyvŕtal do podvozkových nôh a na príslušné miesta v krídle otvory priemeru 0,8 mm. Do podvozkových nôh som vlepil asi 0,5 cm dlhé kúsky injekčnej ihly a takto pripravené podvozky vlepil do šácht.

Pri porovnaní s fotografiami skutočného lietadla však vyjde najavo niekoľko odlišností, týkajúcich sa najmä podvozku. V prvom rade sú to vymyslené disky kolies hlavného podvozku, taktiež uchytenie ostruhového kolesa nezodpovedá skutočnosti.

Nakoniec dolepíme rôzne drobnosti (antény, kľučky na dverách a výfuky. Vo verzii, ktorú som si zvolil, nepoužijeme diely B13, PUR12 a 13. Všetky „drobnosti", vrátane podvozku, vrtúľ a polohových svetiel, lepím až po nanesení kamufláže a patiny.

SFARBENÍ

Stavebnica ponúka štyri varianty sfarbenia. Zvolil som si lietadlo s poznávacou značkou G-AFTL, ktoré pilotoval Sidney Cotton v rokoch 1939-40. V súvislosti s touto voľbou vznikol problém. Keďže sa jednalo o úpravu lietadla na špionážne účely, malo na palube niekoľko druhov kamier a špeciálnych fotoaparátov, čo však stavebnica vôbec nepostihuje. Ani na dostupných fotografiách nie je viditeľné umiestnenie kamier, preto som ich nemohol na model doplniť.

Čo sa týka kamufláže, je v schéme jedna chyba – chýba pruh na nábežnej hrane VOP, ktorý je jasne viditeľný na fotografii tohoto konkrétneho stroja. Taktiež znak firmy Lockheed na SOP sa javí rovnakej farby (zeleno-šedá, Humbrol 31) ako ostatné časti označenia a nie čierny, ako udáva návod. Všetky ozdobné prvky, okrem poznávacej značky a znakov firmy Lockheed, som nastriekal farbou. Obtlačky sú kvalitné, výborne priľnuli na lesklým lakom nastriekaný povrch a s použitím prípravku Mr. Mark Softer dokonale s povrchom splynuli.

PATINA

Jej základom je „preshading". Všetky linky paneláže som pred nanesením kamufláže prestriekal čiernou farbou. Tento spôsob veľmi dobre „rozbije" jednoliatosť jednofarebného povrchu, ktorú som si zvolil. Po nanesení kamuflážnej farby a obtlačkov som ešte urobil olejovými farbami (zmes čiernej a hnedej) jemné ušpinenie v okolí motorov a podvozku. Zašpinenie od výfukových plynov je znázornené suchým pastelom čiernej farby.

ZÁVER

Stavebnica je – podľa môjho názoru – určená pre mierne pokročilých modelárov, lebo obsahuje polyuretánové diely a vákuovo tvarovaný prekryt kabíny, ktorého prilepenie vyžaduje určité skúsenosti. Výsledkom vynaloženej snahy je však pekný model užívateľmi obľúbeného lietadla, ktorý sa medzi klasickými predstaviteľmi lietadiel druhej svetovej vojny určite nestratí a oživí každú zbierku. Model lietadla Lockheed L-12 Electra Junior modelárom doporučujem.

Ing. VRATKO KNAPČOK
Foto autor a M. Salajka

Nebeský špión stále létá

Pohledný dopravní stroj L-12 Electra Junior se u firmy Lockheed zrodil na prahu války, a tak není divu, že jej začali používat také vojáci. Celkem bylo postaveno 130 strojů, většina ve verzi L-12A. Mnohé byly přijaté do služeb USAAF pod označením C-40, později UC-40, pak i pětimístné C-40A a C-40B s tříkolovým příďovým podvozkem. Americké námořnictvo používalo jen několik strojů, avšak mezi nimi i jeden VJ03 s příďovým podvozkem k testům přistávání na palubách letadlových lodí.

Méně známé však je, že v bouřlivé době obav z další světové války posloužil vojákům i v civilním kabátě. Australský vynálezce a pilot Sidney Cotton začal s letounem poznávací značky G-AFTL (výrobní číslo 1203) v roce 1939 létal z anglického Southamptonu „za obchodem" i nad území budoucích nepřátel. Oficiálně nabízel a prodával tehdejší novinku, barevný film, ve skutečnosti však fotografoval vše, co zajímalo vojáky.

Pro „oči z nebes" Cotton ve svém letadle vyřízl a zamaskoval otvory v podlaze, fotografoval také otevřenými dveřmi. Další dva fotoaparáty (paradoxně značky Leica) ukryl v křídle za posuvnými dvířky, ovládanými motorem stěrače oken. Další speciálním vybavením letadla byla nádrž zvyšující dolet až na dvojnásobek, tedy na 2500 km. Pro „zneviditelnění" byl letoun místo obvyklého vyleštěnt kovového povrchu nenápadně kamuflován světlou barvou kachních vajec.

Nejen, že Cotton fotografoval vojenské objekty v okolí Rýna, ale troufl si pořizovat snímky i v době, kdy na sedadle druhého pilota letěl jako host vojenský velitel letiště Tempelhof!

Poté, co byl letoun poškozen během německého náletu na letiště Heston, byl převezen do USA a po opravě prodán na Nový Zéland. Do USA se vrátil v roce 1948 a létal nejprve u firmy Lockheed, pak u malých společností a po čase i jako výsadkový pro parašutisty. V roce 1990 stroj zakoupila skupina „skywriterů" a nakonec byl prodán do sbírek Kentucky Aviation Museum v Lexingtonu. O výdrži tohoto stroje svědčí, že i když má na svém kontě na 7000 hodin, stále ještě létá.

Jin/mas

Dvoumotorový Lockheed L-12A Electra Junior výrobního čísla 1287 vlastní Jean-Luc Langeard a s poznávací značkou F-AZLL jej provozuje z letiště Caen-Carpiquet ve Francii

1 Detail vnitřní strany pravé podvozkové nohy

2 Vnější strana levé podvozkové nohy

3 Celkový pohled na příď. Nad podvozkem jsou dobře patrné žaluzie odvětrávání

4 Vrtulový kužel je lesklý jako zrcadlo, stříbrné části o něco méně; modré doplňky lemuje tenká zlatá linka

Pilatus P-2

Továrnu Pilatus založili Georg E. Bührle a Antoine Gazda v roce 1939 ve švýcarském městě Stans. Podobně jako jiní výrobci, i Švýcaři se chtěli základům řemesla naučit licenční výrobou, a tak se na počátku druhé světové války snažili získat práva na stavbu cvičných strojů Ambrosini S.A.I. 7 nebo Arado Ar 96B. Když neuspěli, pustili se konstruktéři pod vedením Ing. H. Fierze do vlastního vývoje.

Letoun se sice začal rodit v roce 1943, ale Horst Siegfried jej vzduchem pokřtil až 27. dubna 1945, neboť vojáci s objednávkou otáleli. Možná i proto byla poznávací značka HB-GAB prototypu zasvěcenými čtena „Pan Bührle zaplatil každý čtvrťák" (**H**err **B**ührle **G**ab **A**lle **B**atzen), neboť majitel továrny letadlo vyvinul na vlastní riziko.

Uvědomíme-li si, že za války švýcarské vojenské letectvo používalo téměř stovku Bf 109, jejichž životnost zvolna končila, nepřekvapí, že mnohé díly z vyřazovaných strojů využili šetřiví Švýcaři při konstrukci nového cvičného letadla. Firma Messerschmitt se tak nepřímo postarala o díly hlavního podvozku, ostruhu, pedály nožního řízení, ovladače brzd a ovládání vztlakových klapek i výškového kormidla či hydraulické pumpy. Některé palubní přístroje pocházely rovněž z rušených Bf 109, jiné pro změnu z vyřazovaných švýcarských letadel C-3604 a D-3802A.

Že se pan Bührle při zvažování rizika rozhodl dobře se ukázalo, když v roce 1947vzlétl letoun úvodní série 26 nevyzbrojených cvičných letadel varianty P-2-05. U švýcarského vojenského letectva byly nejprve označené A-103 až A-128, od roku 1965 pak U-103 až U-128. Série byla dostavěna do konce roku 1948, v létech 1949-50 následovala série dalších 26 letadel v drobnostech odlišného provedení P-2-06 (označení U-101 až U-128, později U-132 až U-157).

U švýcarského letectva sloužily „Pé-dvojky" do konce 60. let, ale s konečnou platností byly vyřazeny až v roce 1981. Naštěstí 23 letadel vzápětí koupili soukromníci ze Švýcarska, Belgie, Velké Británie, Francie a nakonec i z USA, a tak se objevují nádherně udržované stroje v rozmanitém zbarvení na leteckých dnech dodnes.

TECHNICKÝ POPIS

Pilatus P-2 je dvoumístný cvičný dolnoplošník se zatahovacím podvozkem a kabinou uzavřenou posuvným krytem.

Dvounosníkové celodřevěné **křídlo** je potažené překližkou, mezi nosníky jsou instalované tři palivové nádrže o celkovém objemu 225 litrů. Kýl a stabilizátor jsou celokovové, kovová kostra křidélek a směrovky potažené plátnem.

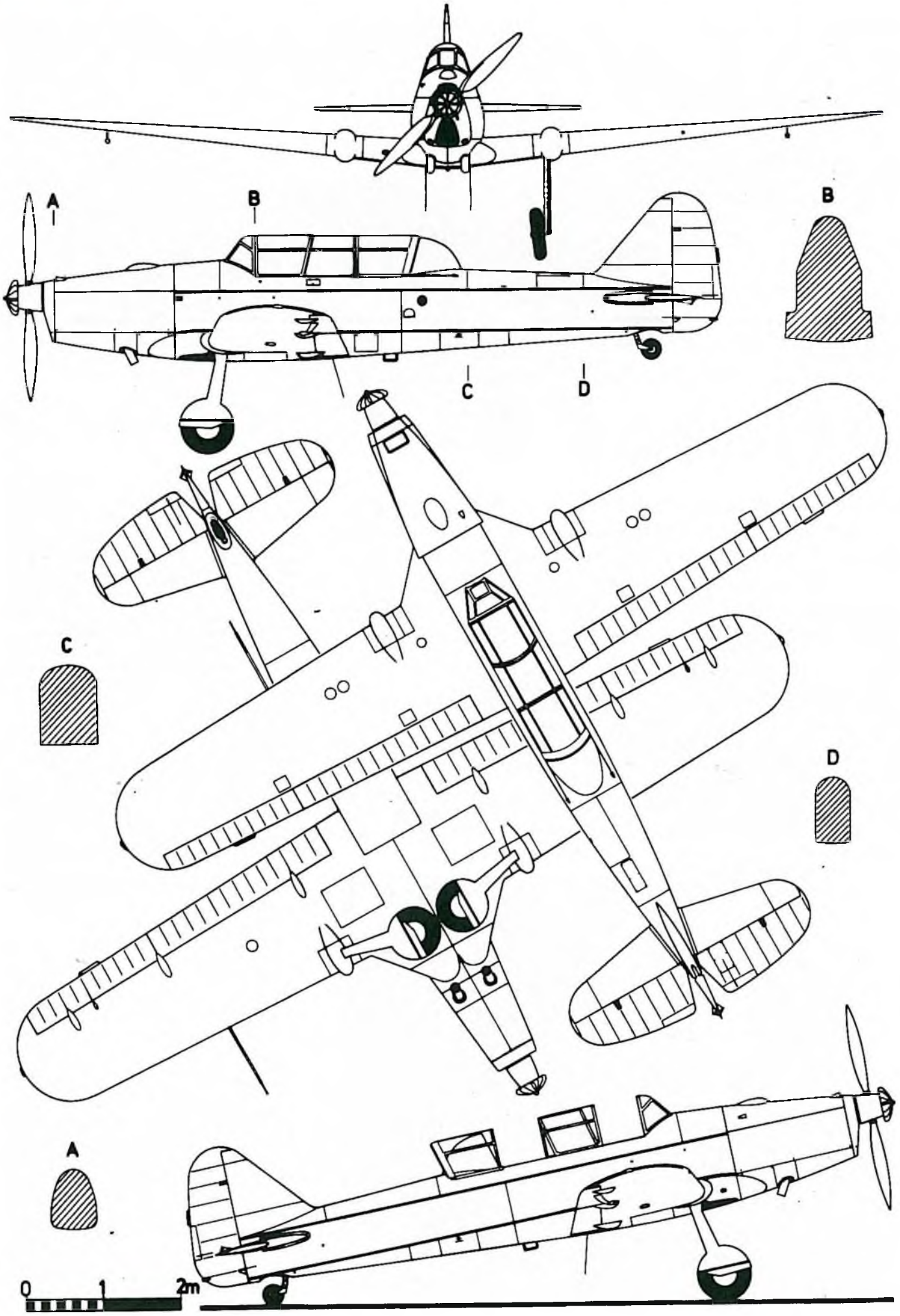
Trup byl navržen jako duralová poloskořepina s množstvím přístupových otvorů pro snadnou údržbu. Při jeho výrobě se opět uplatnily díly z vyřazovaných Messerschmittů. Plechová sedadla pilota a žáka uzpůsobená pro použití sedacího padáku jsou umístěna za sebou, vybavení přístrojové desky v mnohém připomíná Bf 109.

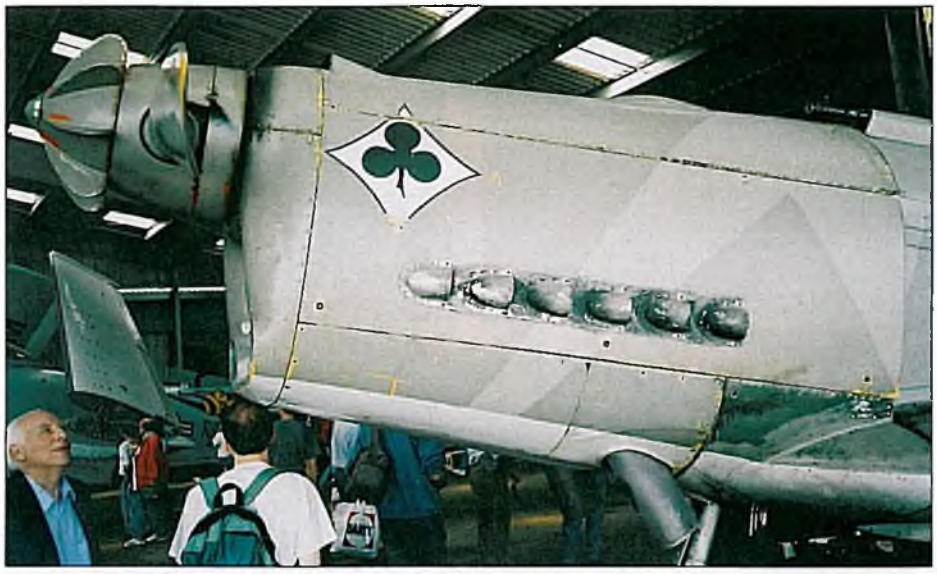
Hydraulicky ovládaný zatahovací podvozek záďového typu byl převzat z Messerschmittu Bf 109, avšak nohy byly zaměněny, aby je bylo možné sklápět k trupu, tedy obráceně než u Bf 109, a kola tak mají opačný sklon.

Pohonnou jednotkou je čtyřdobý vzduchem chlazený invertní dvanáctiválec Argus As-410-A2 o výkonu 465 k (342 kW) s válci uspořádanými do V, centrálně uloženým karburátorem a automatickou výškovou korekcí bohatosti směsy. Protože původní německé už nebyly k mání, nahradily je z Československa dovážené Waltery, jejichž výroba byla zahájena za Protektorátu. Dřevěná dvoulistá vrtule Argus L22 má průměr 2,59 m, listy je možné díky náhonu „větrníkem" nastavovat v rozsahu 22 až 52°.

Technická data a výkony: Rozpětí 11,10 m, délka 9,07 m, výška 2,68 m; nosná plocha 17 m²; hmotnost prázdného letadla 1540 kg; vzletová hmotnost 1970 kg, nejvyšší rychlost 320 km/h, nejnižší rychlost 120 km/h, stoupavost až 7,0 m/s, dostup 6600 m, vytrvalost letu 2 h, dolet 560 km; délka vzletu 230 m, délka přistání 157 m.

MARTIN SALAJKA
Foto autor, výkres R. Gregovský


A
B
B
C
D
C
D
A
0
1
2m

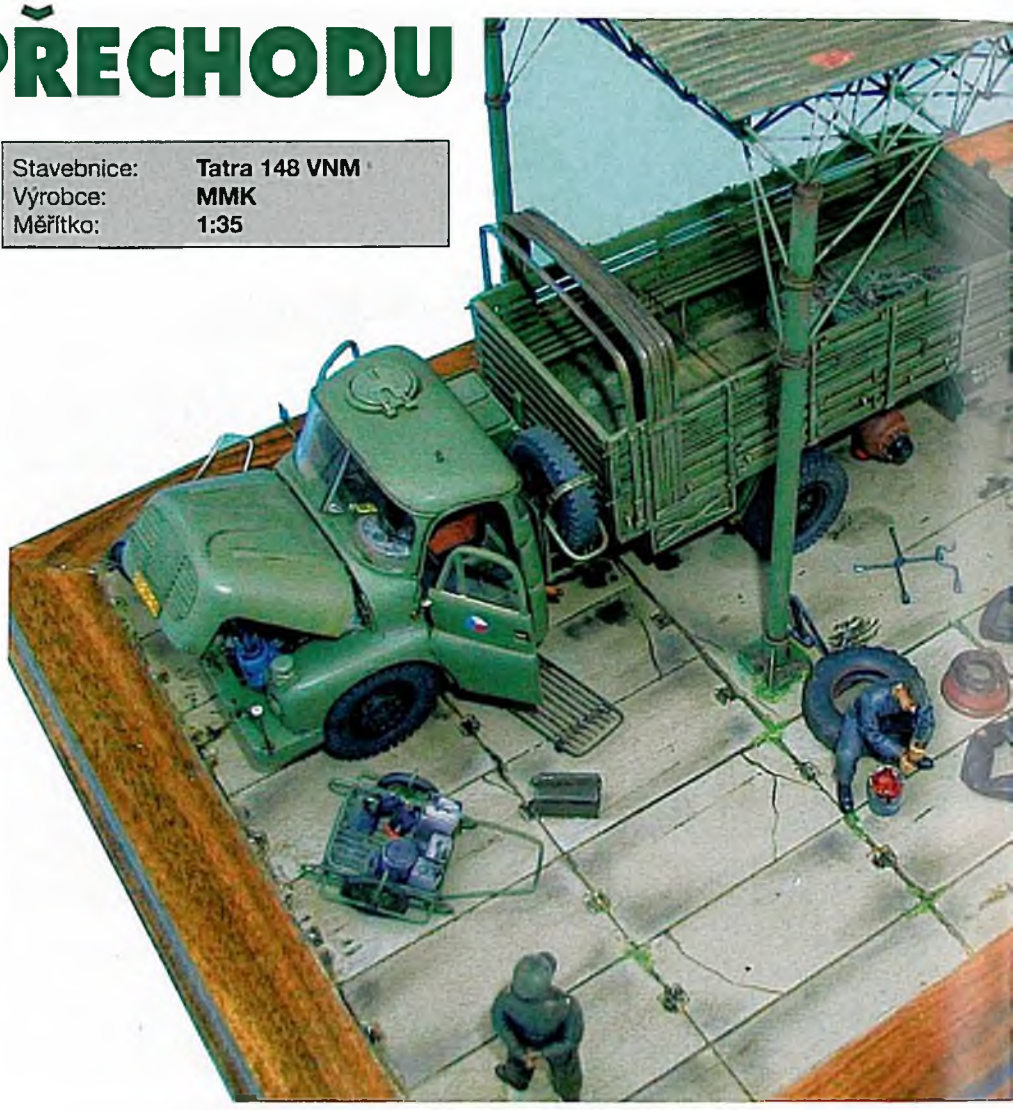


Pilatus P-2 výrobního čísla 37, létající ve Francii s poznávací značkou F-AZCG patří Alainu Flotardovi ze sdružení Aéro Retro v St. Rambert d'Albon. Od počátku 90. let měl letoun podobu „německé stíhačky" a objevil se například ve filmu Poslední křížová výprava Indiana Jonese. Jiný stroj létá v barvě kovu s označením A-106. To patřilo stroji P-2-05 výrobního čísla 26, jenž byl dodán švýcarskému letectvu 13. října 1947 a vyřazen v květnu 1981

Poznávací značku HB-RAW nosí letoun výrobního čísla 49. Tento stroj, první kus verze P-2-06, byl letectvu dodán už v říjnu 1948 a létal s označením U-103 (od roku 1962 jako U-132). Letadlo patří švýcarskému sdružení Groupe P2 Alpha Whiskey z Dübendorfu. Označení A-102 nosil předsériový Pilatus P-2-03 výrobního čísla 22, vyřazený v září 1956 po přistání na záda

TATRA V PŘECHODU

Stavebnice:	Tatra 148 VNM
Výrobce:	MMK
Měřítko:	1:35



Po pětiletém modelářském zápase s odlévanými modely aut značky Tatra v měřítku 1:35 jsem se odvážil zkusit snad nejrozšířenější typ této automobilky, slavnou Tatru T 148. Výroba předlohy potvrdila mé obavy ze stavby „kulaťounů" a příprava předlohy trvala (s přestávkami, kdy nehotová kabina odpočívala v poslední zásuvce mého pracovního stolu) skoro jeden a půl roku.

Není divu, že jakmile jsem měl po peripetiích hotov první zkušební odlitek, byl jsem celý „žhavý" do stavby armádního valníku T 148 VNM. Protože jsem stavěl vlastně ověřovací prototyp budoucí odlévané stavebnice, je model postaven bez úprav z krabičky, jen s díly a lepty obsažené ve stavebnici.

Upravená je – kvůli vsazení modelu do diorámy – pouze levá zadní polonáprava a místo zadního náboje kola ze stavebnice jsem použil nový, vysoustružený z plastu.. Chtěl jsem, aby bylo vidět co nejvíce z obsahu stavebnice (včetně motoru a interiéru kabiny), proto jsem rozmýšlel, kdy je auto nejvíc otevřené. Kromě poruchy a havárie to může být během přechodů (v armádě tolik „oblíbených"), čili během přípravy vozu z letního na zimní provoz, případně naopak.

PNEUMATIKY

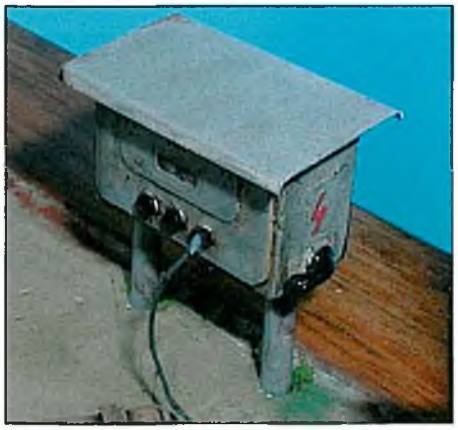
Při „přechodech" byly, mimo jiné, přezouvány pneumatiky. Staré, již sundané jsem zhotovil z nepovedených odlitků vybroušením disků a vyfrézováním dutin. K demontovaným pneumatikám patří i disk, který vznikl opačným postupem, odsoustružením zbytku kola od disku. Další díly, ochranná vložka a duše, jsem vytvaroval z kancelářského papíru napuštěného disperzním lepidlem (Herkules). Realistickému vzhledu duší napomáhají nalepené záplaty a z mosazného drátu zhotovené ventilky.

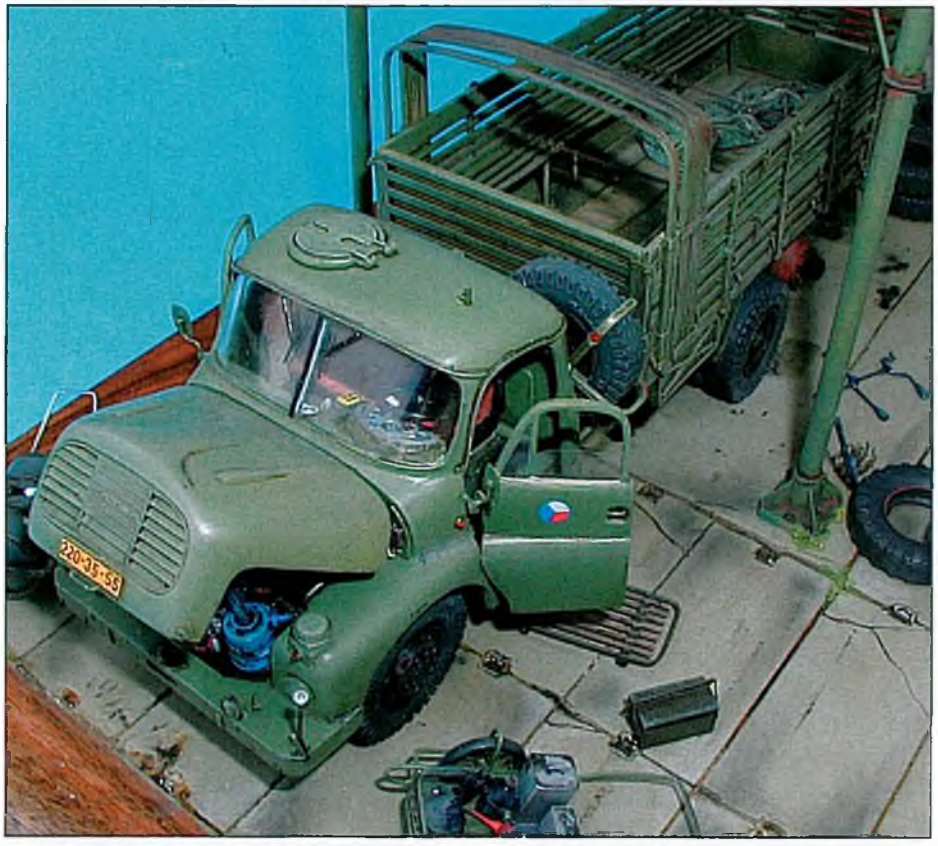
VOZÍKY

Další činnost při údržbě, výměnu olejů, ilustrují dva vozíky. První z nich, na vyjetý olej, vznikl z odlitku sudu, drátěného madla a kol (ze stavebnice Bf 109 v měřítku 1:72). Druhý „dvoukolák" byl pracnější, taktéž se neobešel bez doplňků původně určených k letadlům –vyplétaná kola z leptů Extra-Tech na TB-3 (mimochodem, nepotřebuje někdo neúplné lepty na TB-3 od ICM?). Zbytek vozíku tvoří drát (konstrukce vozíku) a rýhovaná plastová destička (dno) z polotovarů Evergreen. Konve a plechovky na olej jsou odlévané doplňky ze sady firmy **Plus Model**. Když už jsem se pustil do práce s drátem, vytvořil jsem i montážní lehátko.

NÁŘADÍ

Nyní přijde na řadu nářadí, které leží poruznu odložené na „betonu" výjevu. Stačilo mi vzpomenout si na osobní nezapomenutelné zkušenosti z nekonečného přezouvání mé vlastní Tatry 111. Z drátu a plastové trubičky vznikly klíče, velký „trhák" a na rychlé šroubování matic „kolovrátek".

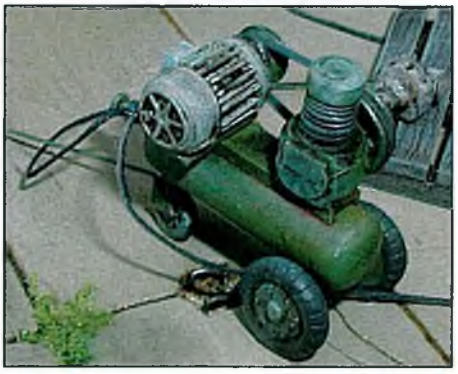




Z plastu bylo třeba vypilovat to nejdůležitější při demontáži pneumatik – palici a dřevěné klíny. Kompresor se nabízel již hotový ze sady **Italeri**, ale protože měl moc cizokrajný vzhled, raději jsem zhotovil nový, jehož tlaková nádoba, elektromotor a tělo kompresoru jsou vysoustružené z plastu. Na drobné detaily se opět hodily kola a lepty k Bf 109.

DALŠÍ VYBAVENÍ

Pro připojení kompresoru bylo třeba postavit elektrorozvaděč, což je vcelku jednoduchý díl z plechu a plastové kostky. Dalším doplňkem je v autoparku nezbytný stojan s protipožární výbavou. To bylo ještě jednodušší, stačilo nabarvit a patinovat hotový polotovar z vlastních odlitků. Pro větší „zahuštění prostoru" v diorámatu je celý prostor doplněn odlitky palet a plechovým soudkem na odpad.



FIGURY

Lámal jsem si hlavu kde vzít figury českých vojáků na zalidnění diorámy? Zahrál jsem si na „rozmarného genetika" a za pomoci pilky a tmelu Miliput jsem slepoval různé části těl ze směsi figur různých armád tak dlouho, až vznikly postavy mechaniků, důstojníka se šňůrami „dévéťáka" a také figura „zašitého" vojáka, který to má za pár. Je zajímavé, kolik způsobů využití mají pro mne jinak nepotřebná figurka maršála Rommela, těla mariňáků zvedajících vlajku na Iwojimě, či hlavy ruských pěšáků od **ICM**.

PODKLAD

Podložku jsem vytvořil nalitím rozmíchané sádry do připraveného rámu z nalakovaného ořechového dřeva. Po důkladném vytvrzení sádry jsem vyryl spáry mezi panely a z drátu zhotovil jejich manipulační oka. Celou plochu jsem nabarvil akrylovou šedou barvou **Agama** a panely stínoval olejem a suchými pastely. Olejové skvrny na betonové ploše jsem naznačil černou olejovou barvou, aby zůstaly lesklé, naředil jsem barvu na různou hustotu lněným olejem.

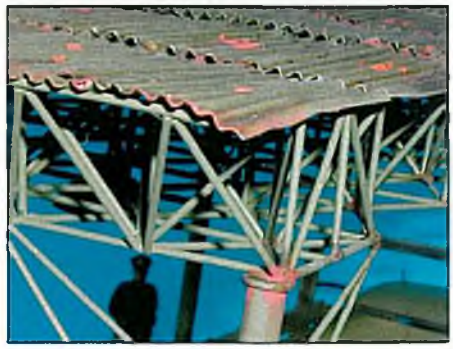
SESKUPENÍ

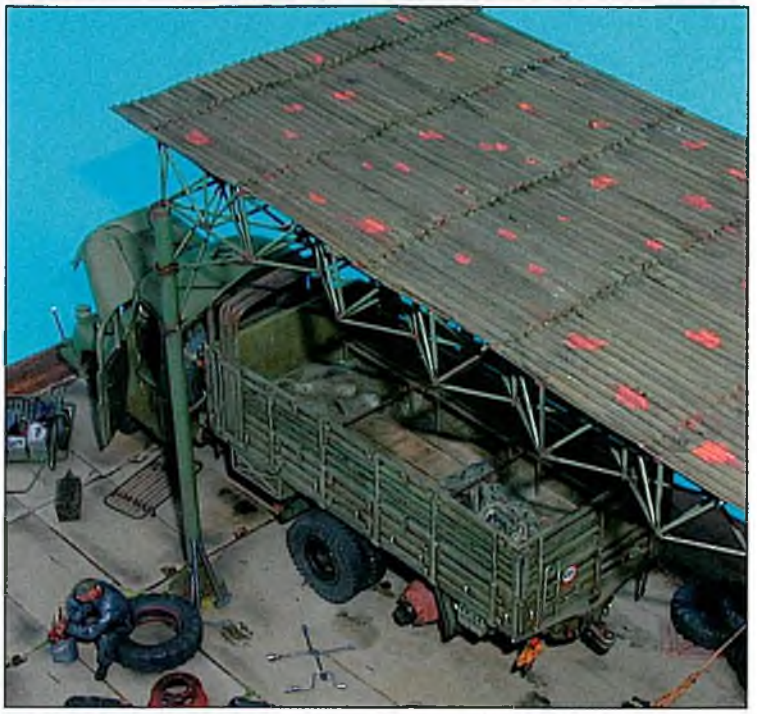
Když jsem na plochu umístil automobil a ostatní části diorámy, vše působí příliš ploše. Chtělo to doplnit nějakou dominantní, zrak upoutávající vertikální stavbou. Kasárenský plot jsem již jednou použil, a tak to chtělo něco jiného. Při hledání inspirace ve starých časopisech Atom jsem našel článek oceňující zlepšovací návrh „soudruhů z véózet" na lehkou střešní konstrukci. Je to přístřešek použitý snad ve všech kasárnách a vypadající jako „sen šíleného potrubáře". Na první pohled je to zmatečná spleť trubkových nosníků, ale má svůj systém. Fotografii přiloženou k článku jsem přijal jako výzvu a začal se stavbou. Kulaté plastové profily **Evergreen** jsem řezal, řezal a zase řezat. Po sečtení spotřebovaných balení jsem zjistil, že konstrukce o rozměrech půdorysu 290x120 mm „spolkla" 15 m (slovy patnáct metrů!) kulatiny o průměru 0,8 mm. Nařezal jsem si hromadu dílů potřebné délky a z nich jsem slepil dolní a horní konstrukci. Po vytvrzení lepidla jsem oba díly pospojoval svislými a poté i šikmými výztuhami. Celá konstrukce je usazena na pilířích z mosazné trubky a pokryta vlnitým plechem z hliníkové fólie pro ofsetový tisk, kterou jsem vylisoval mezi ozubenými válci.

Konstrukci, stejně jako i celé diorama, jsem barvil akrylovými barvami Agama, lesklý lak před stínováním i matný na závěr jsem použil akrylový **Aeromaster**. Patinoval jsem olejovými barvami a nastrouhaným pastelem. Když jsem ještě přilepil typovou tabulku automobilů na rám, bylo hotovo!

Nyní můžu uvažovat co postavím příště. Bude to opět Tatra, to je jisté, jen jde o výběr typu. Možná pro zpestření už trochu fádní armádní zeleně v mých vitrínách zvolím hasičský speciál...

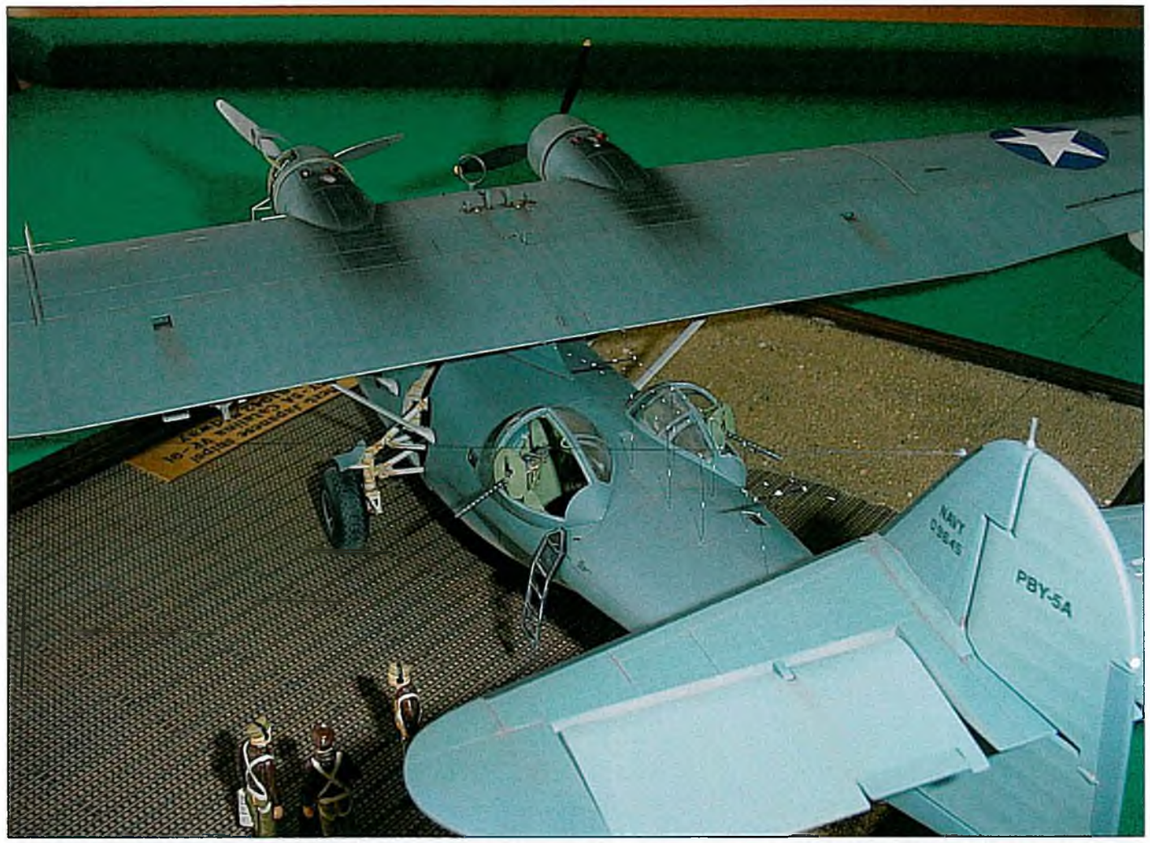
MILAN KRNÁČ
Foto autor





Předlohy (master) tvarově nepříznivých a náročných částí modelů zhotovuji poměrně složitým způsobem": Nejdříve podle výkresu vystřihnu žebra určující průřez a podle nich vymodeluji z „plastelíny" hrubý tvar budoucího odlitku. Kopyto zaliju do lukoprénové gumy, která kvalitní gumě Axson Essil může konkurovat snad jen cenou, ale hodí se pouze na formy k jednorázovému použití.

Nalitím sádry do lukoprénové formy získám další kopyto, které lze přesněji opracovávat. Po docílení tvaru odpovídajícího předloze následuje další formování a odlití z polyuretanu (používám polyuretan Axson F33). Odlitek již lze leštit, frézováním na něm vytvářet vnitřní tvar, a lze na něj také dolepit různé detaily (ozdobné či okapové lišty). Teprve pak hotovou kabinu zaformovávám „na čisto" do gumy Essil.

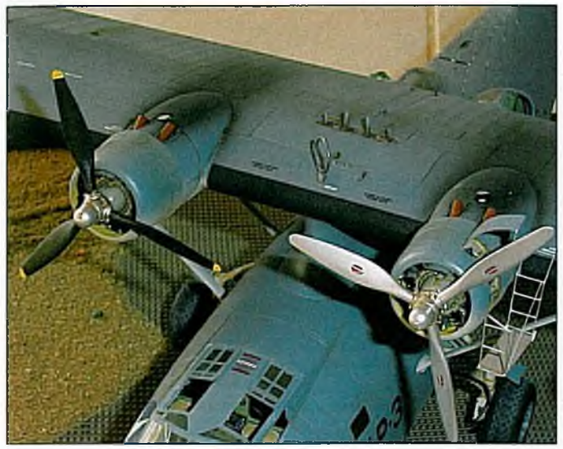


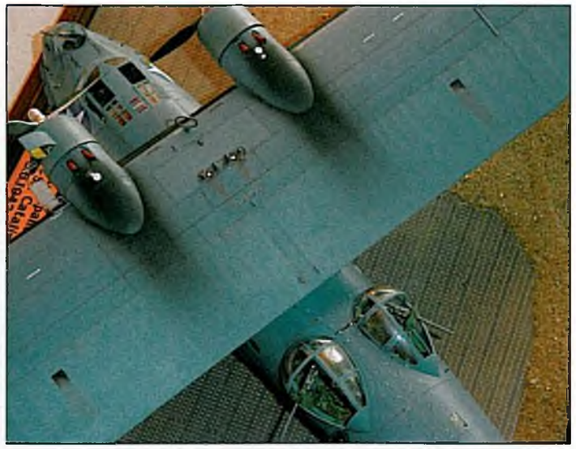
CATALINA

Stavebnica: **Consolidated PBY-5A Catalina**
Výrobca: **Revell**
Mierka: **1:48**
Doplnky: **plechy a podložka PSP Eduard, farby Humbrol, lak Lifecolor**

Lietadiel typovej rady PBY Catalina bolo vyrobených viac než všetkých ostatných lietajúcich člnov dokopy; vyrábali sa po dobu desiatich rokov na nie menej, ako šiestich linkách. Prototyp XP3Y-1 vzlietol v marci 1934. Následovalo 60 kusov PBY-1, päťdesiat PBY-2, 66 kusov PBY-3, tridsať tri PBY-4 a 1024 lietadiel PBY-5, ktoré mali silnejšie motory a prekonštruované streliská s bohato presklennými kupoly. Tento model sa vyrábal tiež v Kanade (290 strojov PB2B) a v ZSSR (viac ako 400 strojov).

Prototyp XPBY-5A vzlietol prvý krát v novembri 1939 a rozšíril univerzálnosť PBY možnosťou použitia z pevniny. Model PBY-5A mal totiž zaťahovací podvozok. Po zahájení výroby bolo US Navy dodaných 794 strojov; ďalších 225 strojov Kráľovskému letectvu. PBY-5A bol deväťmiestny námorný, prieskumný a bombardovací obojživelný lietajúci čln, poháňaný dvojicou dvojhviezdicových štrnásťvalcových motorov Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp. Najvyššia rýchlosť Cataliny bola síce len 288 km/h, ale mala vynikajúcu vytrvalosť a dolet až 5713 km pri nosnosti 2041 kg.





STAVEBNICA

Model tohto nádherného lietadla v mierke 1:48 vyrába firma Revell a je predávaná aj pod značkami Monogram a Pro-Modeller vo verziách PBY-5 a PBY-5A. Ide o nádherne spracované stavebnice s veľkým množstvom vynikajúcich detailov, ktoré sú podľa verzie doplnené o charakteristické konštrukčné celky.

Model PBY-5 obsahuje tzv. plážový podvozok, jednoduché predné strelisko, upravený interiér a trup, nakoľko nemá podvozkové šachty. Model PBY-5A ponúka podvozkové šachty, podvozky, predné strelisko s dvoma guľometmi typu Eyeball a radarovú anténu v aerodynamickom kryte nad kabínou pilotov.

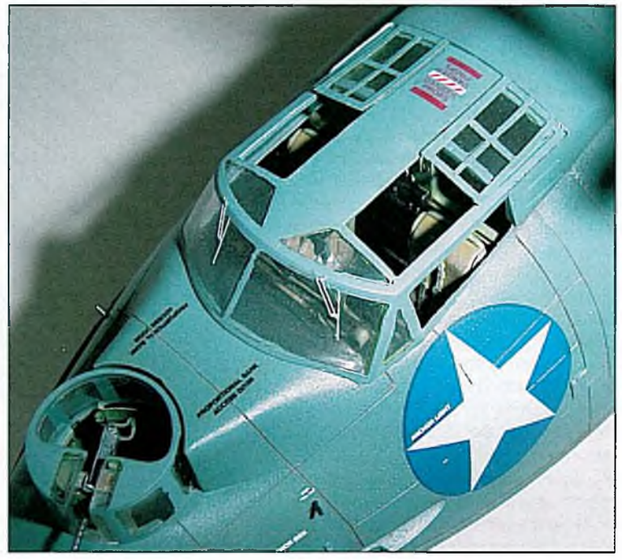
Stavbu modelu PBY-5A som začal interiérom, ktorý obsahuje všetky hlavné časti kabíny pilotov a bombometčíka. Má pekne znázornené sedadlá pilotov s popruhmi, ktoré som ale nahradil kovovými firmy **Eduard.** Prístrojovú dosku som nahradil kovovou a taktiež som doplnil pár káblov na riadidlá. Do interiéru som doplnil množstvo rozvodov z vytiahnutých nití a drôtu. Predovšetkým je treba doplniť rozvody a tiahla na boky trupu, strop kabíny a za prepážku oddeľujúcu sedadlá pilotov. Otvorom v prepážkou je vidieť do pracovísk navigátora a rádiooperátora, ktoré sú ale v stavebnici prázdne. Pokračoval som stanoviskom prednej streleckej veže, ktoré som doplnil prepážkou, náhradnými zásobníkmi do guľometu z kovového setu a inými drobnosťami.

Pokračoval som interiérom priestora bočných strelcov, ktorý je veľmi pekne znázornený. Na jeho vyšperkovanie som taktiež použil sadu kovových doplnkov, ktorá

ponúka prídavný pancier na guľomety, výstuhy a iné drobnosti, v stavebnici chýbajúce. Interiér som patinoval olejovými farbami a zosvetloval suchým štetcom. Pred zlepením trupu som zasklil okná a vlepil šachty podvozku.

Odporúčam model vyvážiť pridaním množstva olova, čo bude pri konštrukčnom riešení trupu asi nemalý problém. V opačnom prípade ho budete musieť podoprieť, alebo pripevniť na podložku. Ja osobne mám model priskrutkovaný na podložku, nakoľko som mu nechcel pridávať na hmotnosti.

Pri lepení trupu treba dávať pozor na lícovanie jeho polovíc. Ak sa nám to podarí, nebudete ho musieť takmer vôbec tmeliť.



Ja som tmelil len na mieste nasávača do ohrievania nábežných hrán pred kýlovou plochou, ktorý som musel odstrániť. Nie všetky Cataliny ho totižto mali.

Na trup som prilepil a vytmelil vodorovnú ocasnú plochu bez kormidiel, ktoré som mal v pláne urobiť vo vychýlenej polohe. Po začistení spojov, oprave poškodeného rytia, vymaskovaní okien a interiéru, doplnení detailov (rôzne madlá a vstupy vzduchu) a vyleštení, som trup nastriekal základom. Používam leštitelnú striebrenku **Humbrol**, ktorá upozorní na všetky nerovnosti a po finálnom nafarbení ju možno použiť na znázornenie odrenín metódou zaškrabávania. Taktiež kamufláž som nastriekal farbami Humbrol. Najskôr základným odtieňom, potom som niektoré panely a časti potiahnuté plátnom vymaskoval a nastriekal svetlejšími odtieňmi, ktoré som namiešal pridaním veľmi svetlej šedej farby do pôvodného odtieňa.

Popri práci na trupe som pracoval na krídle. Model je tak veľký, že trup a krídlo musíme robiť ako dva modely, ktoré nakoniec spojíme. Krídlo zostavíme z piatich častí, čo je podľa mňa riešenie veľmi dobré – aj pri svojej veľkosti je dostatočne pevné. Ja som na krídle otvoril pár otvorov pre tankovanie a zhotovil nové svetlomety v nábežných hranách. Po nastriekaní základu som naniesol kamufláž rovnakou metódou ako na trup. Rôzne odtiene napomohli rozbitiu jednoliatosti veľkej plochy krídla a oddelili plechové plochy od plátených.

Po zafixovaní farby lesklým lakom Humbrol prišli na rad obtlačky. Stavebnica ponúka tri verzie – povojnové záchranné lietadlo OA-10 USAF, strieborný holandský letún a vojnový stroj PBY-5A z ostrova Midway v klasickej šedomodrej kamufláži US Navy, ktorú som staval. Použil som obtlačky vynikajúcej kvality zo stavebnice, niektoré som nahradil z vlastných zdrojov. Podľa mne dostupných podkladov sa výrobca pomýlil v trupovom čísle. Výrobca udáva označenie 91-3, no podľa fotografie tohto stroja by malo byť 91-P-3.

Po nanesení dekálov a ich fixovaní lesklým lakom prišla na rad patina olejovými farbami a zosvetlenie niektorých detailov suchým štetcom Všetko som znovu fixoval matným lakom **Lifecolor**. Pokračoval som motorovými gondolami. Otvoril som kryt ľavé pohonné jednotky. Motor som použil zo stavebnice modelu TBD Devastator, ktorý som doplnil plechovými rozvodmi a množstvom detailov podľa dokumentácie. Pravý motor je pôvodný zo stavebnice, no tiež doplnený o detaily rozvodov.

Podvozkové skupiny sú vo stavebnici stvárnené veľmi pekne, no potrebujú doplniť hydraulické rozvody a nahradiť podvozkové nožnice.

Ďalším krokom bolo zlepenie trupu s krídlom. Vzhľadom na rozmery a nutnosti kontrolovať dodržanie geometrie to nie také jednoduché, ako sa na prvý pohľad zdá. Ďalej som dolepoval trupové vzpery, vyvažovacie plaváky, výškové kormidlá, motory a iné vopred pripravené drobnosti.

Čierne nábežné hrany, zhotovené z nastriekanej lepiacej pásky, som lepil až po záverečnom zjednotení povrchu polomatným lakom Lifecolor. Zašpinenie od výfukov je striekané nariedenou čiernou farbou. Pitotku, aj s anténou na nej, som vyrobil novú z ihly a plastových vlákien.

Keďže som staval Catalinu perute VP-91 z obdobia bojov o Midway, ktorá sa zúčastnila niekoľkých pátracích akcií po japonskom vyloďovacom konvoji, vyzbrojil som ju podľa podkladov torpédom a oceľovými bombami. Torpédové závesníky, ktorými boli štandardne vybavené takmer všetky stroje US Navy, som zhotovil nové, torpédo som použil z modelu TBD. Pre zatraktívnenie modelu som ešte doplnil pracovné plošiny k motoru a k zavesenému torpédu.

Vo finále som dolepil sklenené časti strelísk, radarové antény na krídla a nový rebrík. Úplne na koniec som zo silónových vlákien a tenkého drôtu natiahol anténny systém. Celý model som priskrutkoval na podložku skrutkami zapustenými do všetkých kolies. Nakoľko som model dokončoval večer pred súťažou, použil som PSP podložku Eduard, aj keď na ostrove Midway boli betónové dráhy a PSP sa ešte nepoužívali.

Stavba tohto nádherného modelu mi trvala štyri týždne. Najväčší problém s modelom nastal až po dokončení. Na rad prišla otázka kam s ním? Pri rozpätí viac ako 61 cm a mohutnosti konštrukcie ja táto otázka pre mnohých modelárov na mieste.

MARTIN JURSA
Foto autor

Literatúra

PBY Catalina In Detail & Scale, Squadron/Signal Publications
Walk Around No 5: PBY Catalina, Squadron/Signal Publications

BOJOVÉ LEGENDY

Vynikající informace pro každého čtenáře, nadšence a modeláře, který hledá stručnou, přesto ale vyčerpávající publikaci zabývající se konstrukcí a historií letadel, která tvořila historii. Proč to které letadlo vůbec vzniklo? Jaké bylo v boji? Kdo byli lidé, kteří ho vytvořili a kteří se proslavili tím, že na něm létali? Jaké byly jeho přednosti a zápory? Na všechny tyto otázky následující publikace odpovídají. Ale nejenom na ně! Poskytují i vyčerpávající technická data, mnoho dalších informací a zajímavostí. Formát 189 x 246 mm, brož.

Knihy budou vycházet v následujícím pořadí:

P-51 Mustang

Mustang se stal doslova požehnáním pro masové svazy bombardovacích letounů, které v letech druhé světové války drtily Hitlerovu Říši. Skutečný potenciál tohoto letounu se však rozvinul teprve od okamžiku, kdy se jeho srdcem stal slavný britský motor Merlin. Tento stíhací typ sehrál významnou roli na prakticky všech bojištích druhé světové války a po válce sloužil i v letectvech mnoha dalších států.

SR-71 Blackbird

Žádný jiný letoun se ani nepřiblížil k jeho úžasným výkonům. Létal více než třiapůlnásobkem rychlosti zvuku ve výšce 88 000 ft (26 800 m), na samé hranici vesmírného prostoru. Stroj vznikl v proslulých „skunčích dílnách" firmy Lockheed. Sloužil po dlouhá léta studené války, než jej překonaly družice na oběžné dráze.

Avro Lancaster

Těžký bombardér Lancaster se stal jedním z nejúčinnějších a nejobdivovanějších letounů druhé světové války. Vznikl přímým vývojem z typu Manchester, který byl upraven pro čtyři motory. Celkem bylo postaveno 7377 Lancasterů. Během války tato bombardovací flotila podnikla 156 000 bojových letů a svrhla 608 612 tun pum.

F-15 Eagle a Strike Eagle

F-15 byl původně zkonstruován firmou McDonnell Douglas a osvědčil se jako jeden z nejvšestrannějších letounů současnosti. Je to vynikající stíhací letoun pro vybojování vzdušné převahy i pro přepadová stíhání, a v podobě verze Strike Eagle je to špičkový bitevní letoun, schopný nasazení za každého počasí jako nosič řady důmyslných zbraňových systémů určených proti pozemním cílům.

Focke-Wulf Fw 190

Luftwaffe zařadila stíhačku Fw 190A-1 do výzbroje v roce 1941. Pro spojenecké letecké síly se to stalo důvodem k panice, protože se jejich legendární Spitfire poprvé setkal s protivníkem, který ho předčil prakticky ve všech ohledech. V roce 1944 pak vstoupil do služby typ Fw 190D-9, považovaný za snad vůbec nejlepší německou pístovou stíhačku, s maximální rychlostí 430 mil za hodinu a s výzbrojí tvořenou dvěma kanony a dvěma kulomety.

Messerschmitt Bf 109

Tato skvělá stíhačka „prolila první krev" v letech španělské občanské války a v období největších německých ofenziv v letech 1939-1940 tvořila hlavní výzbroj *Luftwaffe*. Za legendární bitvy o Británii se tento stíhací letoun stal hlavním protivníkem britských typů Spitfire a Hurricane. Trvalým nedostatkem tohoto typu sice byly jeho špatné vlastnosti při přistávání, způsobené podvozkem o příliš úzkém rozchodu, přesto se základní typ Bf 109 dočkal celé řady vývojových verzí, jež byly nasazeny v mnoha bojích druhé světové války. V letech 1937-1945 bylo postaveno celkem více než 33 000 letounů Bf 109 všech verzí.

B-17 Flying Fortress

V letech druhé světové války používalo americké letectvo tento těžký bombardovací letoun k náletům na cíle v okupované Evropě. Celkem bylo postaveno více než 12 000 letounů nesoucích souhrnné označení Fortress. Jejich hlavním uživatelem se stala americká 8. letecká armáda, operující z Anglie, a 15. letecká armáda, která působila ve Středomoří. V omezeném počtu byly ale tyto stroje nasazeny i na Dálném východě a létalo na nich i britské Královské letectvo, jež je používalo u svých Velitelství bombardovacího i pobřežního letectva.

Spitfire Mk. I-V

Z týdnů zuřivých bojů bitvy o Británii zůstalo v paměti všech Britů navždy jedno letadlo – legendární stíhačka Supermarine Spitfire. Novátorská konstrukce Reginalda Mitchella vznikla přímým vývojem ze závodních plovákových letounů. Spitfire Mk. I poprvé vzlétl roku 1936, britské Královské letectvo ho do výzbroje zařadilo roku 1938. V letech válečných pokračoval jeho vývoj hektickým tempem. Nedílnou součástí úspěchu tohoto typu se staly motory Rolls-Royce Merlin. Ve verzi Mk. V se letoun dočkal svého vůbec největšího rozšíření a v letech 1941-1942 se stal doslova páteří britského Velitelství stíhacího letectva.

F-117 Nighthawk

V roce 1978 americká vláda pověřila společnost Lockheed vývojem operačního letounu využívajícího technologie stealth. Výsledkem byl F-117. Poprvé vzlétnul v roce 1981 a zařazen do operační služby byl v roce 1983, i když Pentagon jeho existenci přiznal až koncem roku 1988. F-117 se osvědčil jako účinná zbraň US Air Force. Za války v Perském zálivu startovalo 42 těchto letounů ze Saúdské Arábie k útokům na cíle v Iráku a okupovaném Kuvajtu. První ztrátu F-117 zaznamenali Američané v operaci Allied Force v roce 1999.

Čtenáři v České republice si mohou publikace objednat na adrese AEROMEDIA, a. s, Baranova 38, 130 00 Praha 3 – Žižkov, tel.: (+420) 222 718 814.
Čtenáři na Slovensku u Magnet Press Slovakia, s. r. o, P. O. Box 169, 830 00 Bratislava, tel./fax: (+421 2) 44 45 46 28.

Cena jedné publikace je 149 Kč / 199 Sk. Zvýhodněná cena celého kompletu edice (9 publikací) ročníku 2004 je 1190 Kč / 1590 Sk.

Objednávkový lístek – Bojové legendy

☐ Objednávám závazně publikaci (vypište laskavě název publikace):.....

☐ Objednávám závazně celý komplet edice ročníku 2004 za zvýhodněnou cenu.

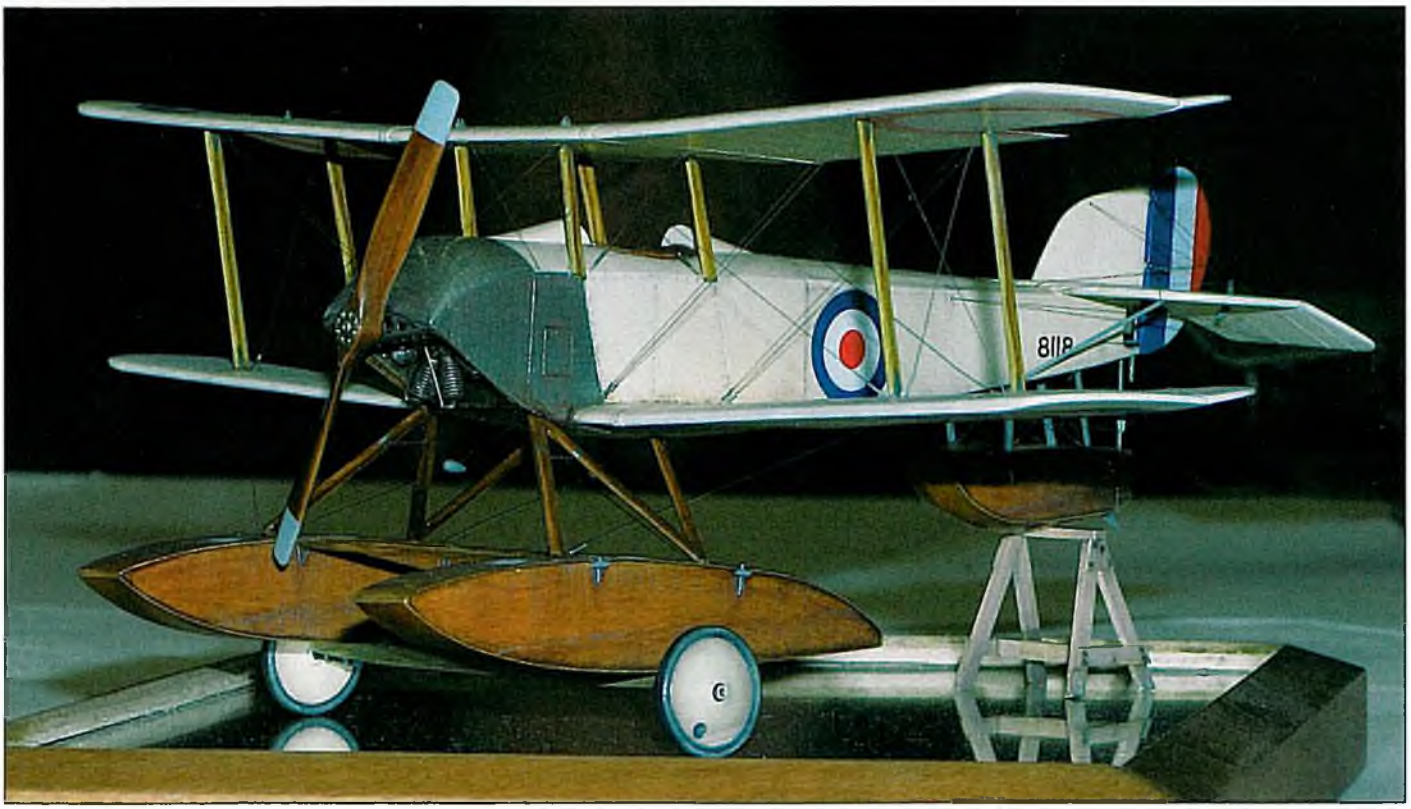
Jméno:..... Příjmení:.....

Název firmy:.....IČ:.....DIČ:.....

Ulice a číslo domu:.....Město:.....

PSČ:.....Tel.:.....E-mail:.....

Datum a podpis (razítko):.....



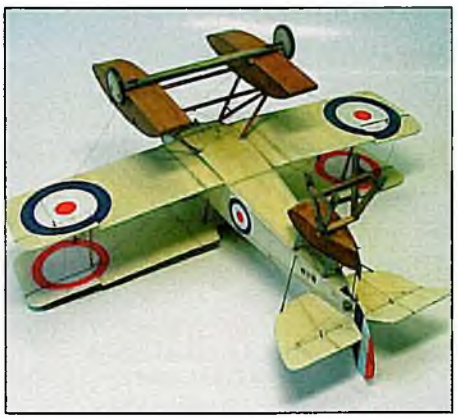
SOPWITH SCHNEIDER

Po čase jsem dostal chuť postavit si éro jen tak z krabičky. Do oka mi padla stavebnice plovákového dvouplošníku Sopwith Schneider, klasický short-run z šedého plastiku, bez výrazných otřepů, s pěti polyuretanovými díly a planžetou plechů. Výrobce nabízí tři verze obtisků letadel v ranné verzi i pozdější (s křidélky a jinými ocasními plochami).

STAVBA

Začal jsem obroušením dosti nerealistických „hřebů" na boku trupu a naznačením nových. Poté jsem ztenčil boků prostoru motoru. Podle výrobce je rovněž třeba odříznout vrchní kryt pilotního prostoru a nahradit jej novým (díl C1).

Výrobce:	**Special Hobby**
Měřítko:	**1:48**



VNITŘEK TRUPU

Do pilotního prostoru jsem z kousku mosazného plechu zhotovil nové sedadlo, při stavbě nahradil řídicí páku volantem, kterým byly vybaveny všechny Schneidery, a trochu vylepšil palubní desku. Vše podle návodu stavebnice Sopwith Baby firmy Eduard. Než slepíme obě poloviny trupu je třeba pod výškovkou vybrousit obdélníkový otvor, ve kterém bude později ovládání kormidla plováku. Tvar je výrobcem naznačen rytím zevnitř trupu.

Doplnil jsem šití na pravém boku trupu. Do předem vyvrtaných otvorů o průměru 0,3 mm jsem vyšil měděným drátkem stehy a lehce je přestříkl tmelem Gunze. Poté již stačí vlepit sestavu interiéru a slepit obě poloviny trupu. Problém nastal při pokusu o přilepení vrchního krytu pilotního prostoru, který je na každé straně o 1mm širší a na zadní část trupu nenavazuje právě ideálně. Dojde tak na tmel a broušení, čímž bohužel vezme za své i naznačení plátna za pilotním prostorem. Opravil jsem poškození metodou zaškrabávání skalpelem a několikerým přestříkáním tmelem.

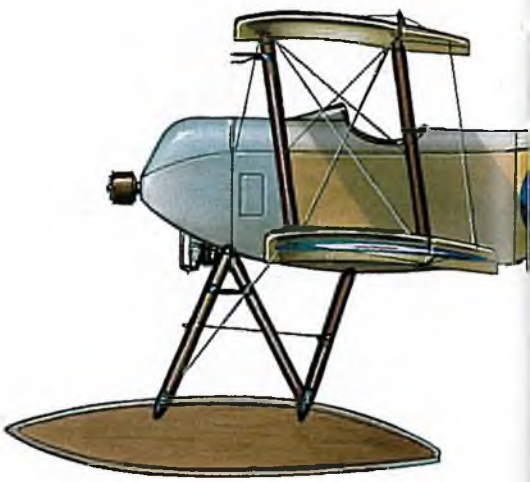
Stejně jako překryt pilotního prostoru, nesedí ani horní kryt motoru. Zase je třeba brousit a tmelit.

MOTOR

Zatímco opravované díly schly, přišel na řadu motor, u kterého výrobce bohužel zapomněl na dva válce. Původní válce jsem proto odřezal, zhotovil podle nich dva nové a všech správných devět přilepil na karter.

KŘÍDLA

Bohužel jsou největší slabinou stavebnice. Podklady uvádějí, že horní křídlo má být stejné jako spodní. Bohužel výrobce u horního křídla zmenšil rozpětí o 2 mm. To by nebyla taková katastrofa, kdyby zároveň nezměnil i rozmístění jednotlivých žeber, která tak nejsou přesně nad žebry spodního křídla. Vzpěry mezi křídly musejí



být ukotveny vždy do žeber a měly by být svisle, ale díky posunu žeber nejsou. Náprava byla poměrně komplikovaná a pracná. Nejdříve jsem horní křídlo obrousil na potřebné rozpětí, pote obrousil dosti hrubě naznačená žebra na obou křídlech a tužkou podle výkresu předkreslil nová. Skalpelem a broušením jsem mezi nimi naznačil prověšení plátna.

PORTY

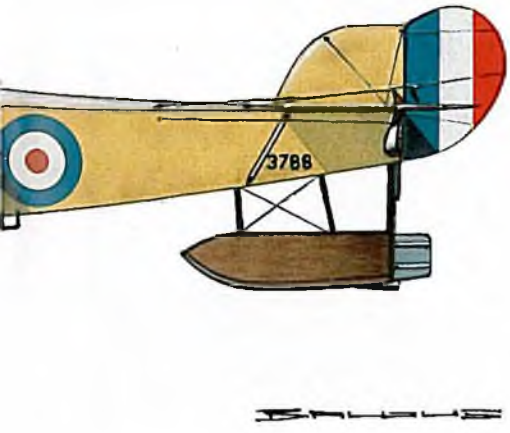
Poté chybělo již jen vyrobit porty (pruhy plátna kryjící švy v místech přišití plátna ke konstrukci). Napodobuji je tak, že mezi žebra nalepím proužky lepicí pásky s patřičnými mezerami a přestříkám je vrstvou tmelu Gunze. Po zaschnuti pásku sundám a na nezamaskovaných místech mám tenké vystupující proužky tmelu, které dosti věrně napodobují porty na žebrech.

Ještě malé upozornění: Před touto operací je třeba upravit i spodní křídlo, protože po přilepení k trupu není v pravém úhlu vůči ose trupu, ale má mírný šíp. Bohužel já si této zrady všiml až po zmíněné složité úpravě, a tak jsem to již nechal tak, protože broušením bych zase změnil polohu spodního křídla vůči hornímu a byl bych tam, kde na začátku.

PLOVÁKY

Další lahůdkou jsou plováky a jejich vzpěry. Pokud vám vyhovují plováky ze stavebnice, připravte se na to, že lepit je natupo, jak doporučuje výrobce, je zahrávání si s vlastními nervy, dle mého soudu nereálná záležitost. Já jsem proto do každé vzpěry vlepil tenký drátek a do plováků vyvrtal v patřičných místech otvory. Při pečlivé práci lze vzpěry s plováky sestavit na sucho.

Protože mne nabízená podoba plováků nenadchnula, podle fotografii jsem se pustil do úprav. Hlavním nedostatkem je chybějící „rantlík" po obvodu. Proto jsem celé plováky potáhnul plastovou fólií z Propisotu a obrousil na požadovaný tvar a rozměr, doplnil na ně chybějící kování a šrouby (z kousku plastiku). U zadního plováku je třeba doplnit ovládání kormidla.



◀ ***Křidélky opatřený Sopwith Schneider sériového čísla 3788 byl přidělen East Indies and Egypt Seaplane Squadron. K jednotce, působící v oblasti Středozemního moře, byl dopraven v dubnu 1916 na palubě HMS Empress. Letoun postupně sloužil na palubě křižníku HMS Endymion a na letadlové lodi Ark Royal***

S plováky modelu bylo hodně práce, ale výsledek stojí za to ▶

DOKONČENÍ STAVBY

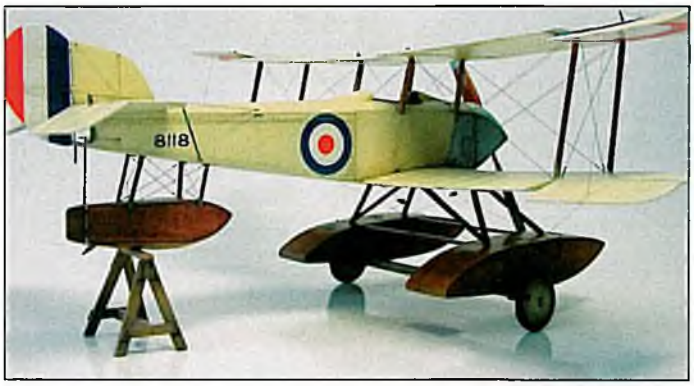
Dále již stavba probíhala bez větších komplikaci, pominu-li poněkud pracnější přilepení horního křídla a plováků, ale s tím jaksi každý prvoválečník počítá a jistě jej to nevyvede z míry.

Na závěr jsem ještě zhotovil podvozek pro pohyb letounu na souši a dřevěnou kozu jako podpěru pod zadní plovák. Ke cti výrobce slouží, že model stojí na hlavních plovácích i bez dodatečného dovažování.

ZBARVENÍ A PATINA

Interiér je celý v barvě dřeva, což jsem napodobil klasickou metodou – šmrdláním molitanem. Pak jsem ještě dodal olejovými barvami trochu patiny a zesvětlil reliéf drybrushem.

Původně jsem chtěl model opatřit označením ze stavebnice, ale nakonec jsem se rozhodl dát mu podle fotografie (Windsock) podobu letadla 8118, které létalo v barvě plátna s dřevěnými plováky. Zajímavostí je, že na všech plochách má již



klasické britské znaky, ale na spodních plochách horního křídla ještě staré červenobílé kokardy. Na fotografii je stroj vybaven pumovým závěsníkem, ale vzhledem k nedostatku podkladů na toto zařízení jsem jej bohužel vynechal. Veškeré znaky jsou nastříkány pomocí šablon, které jsem si připravil v počítači a vyřezal na plotru do maskovací fólie.

Poznámka k obtiskům stavebnice: Ttrupový znak má příliš velký průměr a jeho okraje přesahuji přes hrany trupu což neodpovídá skutečnosti, proto doporučuji použít nějaké z jiné stavebnice, například z Ni-17 (Eduard) sedí přesně.

Model jsem nastříkal barvou plátna (PPG RAL 1015). Patina jsem naznačil různými odstíny pastelů a olejovou barvou umbra přírodní. Dřevo na plovácích a vzpěrách je opět „šmrdlané" molitanem olejovou barvou na okrový základ. Celý model je nalakován lesklým Balakrylem, plováky navíc ještě lehce „fouknuty" matným, aby moc nesvítily. Vznikne tak jakýsi zašlý lesk, odpovídající tomu, že ve skutečnosti díky povětrnostním vlivům vzal lak rychle za své.

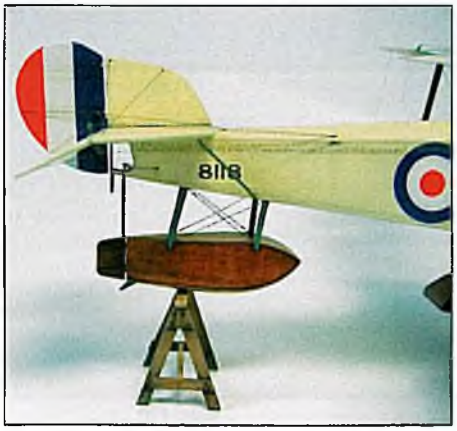
Kovový kryt motoru je nastříkaný leštitelnou barvou Gunze H 218 Aluminium, poté jsem na ni udělal tečky Maskotem, lehce přestříkl černou barvou a další tenkou vrstvou H 218. Dalším krokem je opatrné odstranění Maskolu a ještě jedno lehké přestříkání H 218. „Tečky", napodobující stopy po leštění pelchu kotoučovými kartáči, by měly lehce prosvítat. Po zaschnutí stačí kryt lehce přeleštit vatou a přelakovat lesklým Balakrylem. Patinu mají opět na svědomí olejové barvy.

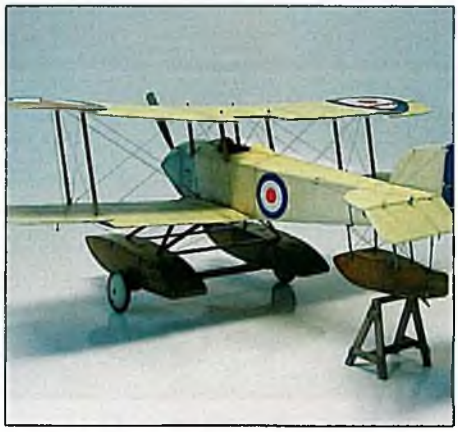
VÝPLETY

Výztužná lanka zhotovuji z nití vytažených z rámečku stavebnic a barvím hnědočernou olejovkou. Lanka lepím Herkulem do předem předvrtaných otvorů o průměru 0,3 mm a po zaschnutí vypnu vysoušečem na vlasy. Napínáky jsou zhotovené z vytažené trubičky od lízátek; na lanka je nevlékám před jejich přilepením.

ZAVĚR

Pokud si chcete postavit model dvouplošníku Sopwith Schneider podobný skutečnému stroji, nemáte moc na výběr a musíte překonat zmíněná úskalí. Těm, kterým





se nechce páchat tak hrozné činy, bude muset stačit poněkud nepřesný, přesto však velmi pohledný model. Výrobci pro příště doporučuji věnovat se trochu více studiu podkladu (dokumentace je snadno dostupná) a více přesnosti při výrobě. Pokud si však poradíme s úpravami stavebnice, nakonec přece jen budeme mít velmi pohledný model.

Děkuji Václavu Hochmuthovi za konzultaci a výměnu podkladů.

PETR MAREK
KPM Frýdek – Místek
www.sweb.cz/kpmfm

Podklady

Windsock Datafiles No. 60
Modelist Konstruktor
Internet

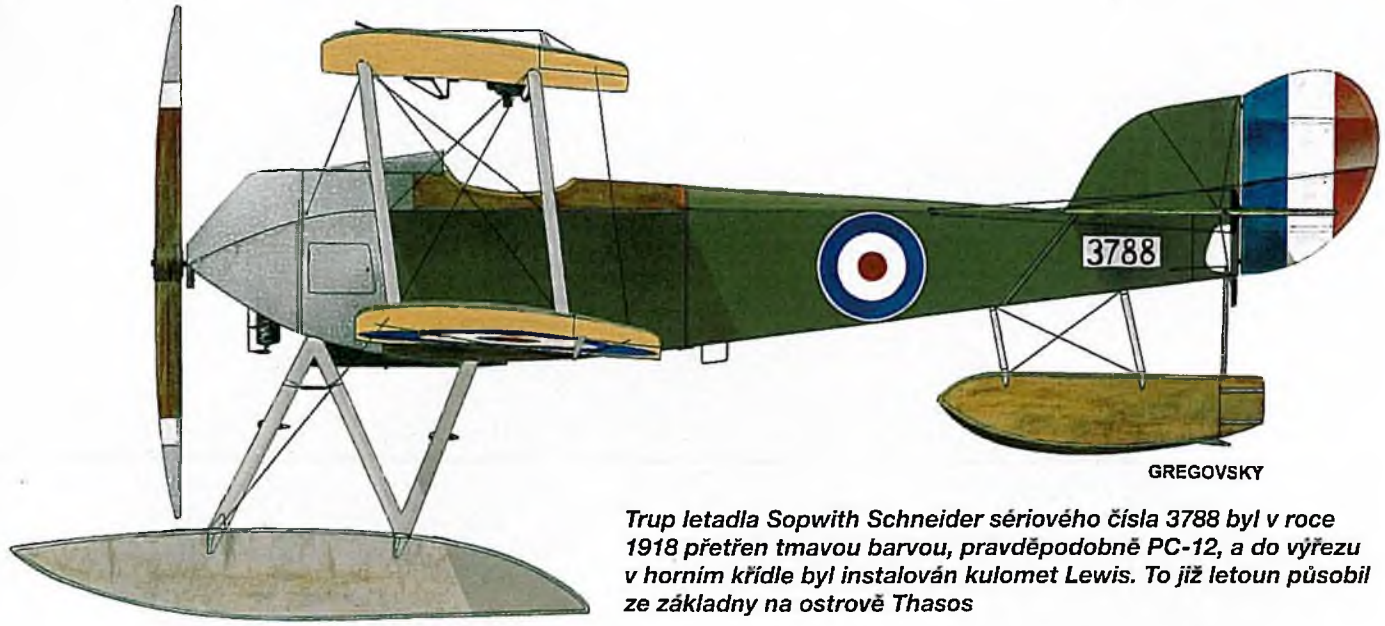
Stručné hodnocení

+

Atraktivní typ
Model není třeba dovažovat, stojí sám na plovácích
Možnost postavit si raннou i pozdější verzi
Rozumná cena 350 Kč

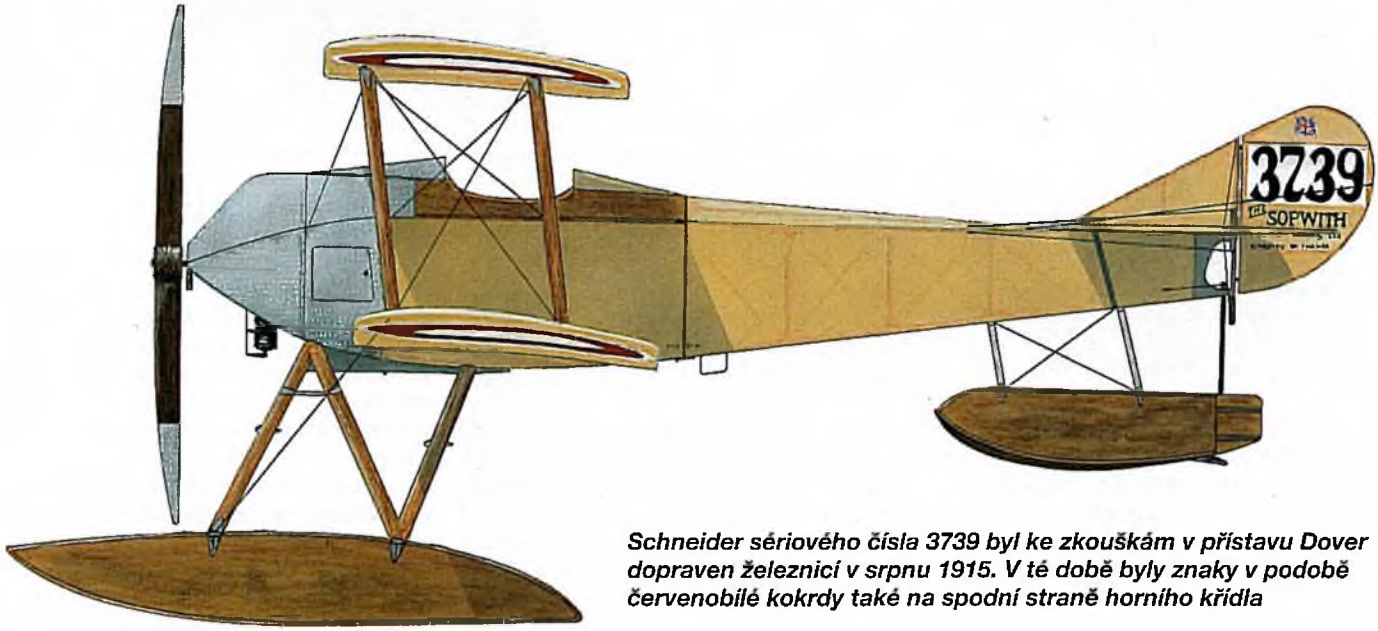
-

Motor má sedm válců místo devíti
Řídicí páka místo volantu
Nepřesnosti při lícování některých dílu (ale není to tak hrozné)
Natupo lepené vzpěry plováků
Příliš velké znaky na trupu
Větší rozpětí horního křídla
Spodní křídlo šípovité
Příliš hrubé znázornění port na všech plochách



GREGOVSKY

Trup letadla Sopwith Schneider sériového čísla 3788 byl v roce 1918 přetřen tmavou barvou, pravděpodobně PC-12, a do výřezu v horním křídle byl instalován kulomet Lewis. To již letoun působil ze základny na ostrově Thasos



Schneider sériového čísla 3739 byl ke zkouškám v přístavu Dover dopraven železnicí v srpnu 1915. V té době byly znaky v podobě červenobílé kokrdy také na spodní straně horního křídla

Americké námořnictvo používalo na všech plochách šedý Sopwith Schneider sériového čísla 3765 pod vlastním označením A-394. V té době používané kokardové výsostné znaky a trikoloru na směrovce doplňovaly na boku trupu kresby cylindru v kruhu

ŠÍP

Stavebnice: **Dornier Do 335**
Výrobce: **Dragon**
Měřítko: **1:72**
Doplňky: **doplňková sada ExtraTech, plechy Eduard, barvy Agama a Revell**

Když jsem před časem pročítal Modeláře, kde se psalo o modelech letadla Do 335 ze stavebnic různých výrobců a v různých měřítkách, rozhodl jsem se přispět také svojí troškou do „mlýna" a podělit se s čtenáři o radosti i starosti ze stavby dvaasedmdesátkrát zmenšeného modelu. Stavebnice firmy Dragon u mě doma již dlouho čekala v krabici na správnou chvíli. Nadešla, když jsme se v brněnském klubu vsadili, kdo postaví nejlepší model. V té době se již výlisky prodávaly také třikrát levněji v krabičce firmy Revell.

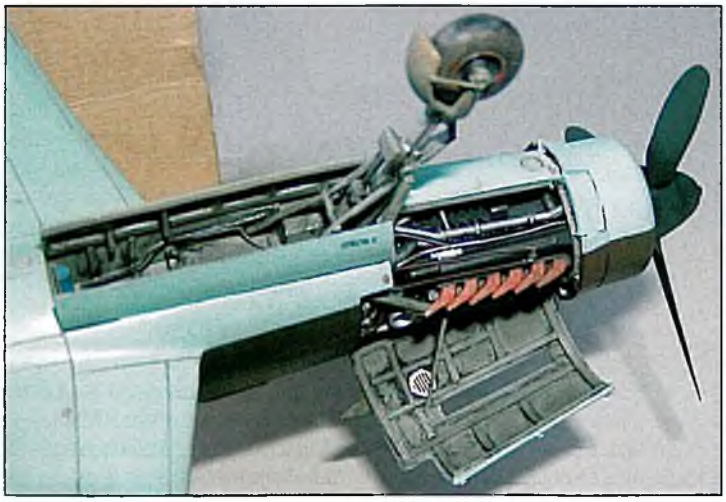
Po zhlédnutí modelů na různých soutěžích jsem dospěl k názoru, že ze stavebnice bude možné postavit model se soutěžními ambicemi. Nabídka doplňkových sad pokulhává za možnostmi v měřítku 1:48, ale dokoupil jsem odlévané motory ExtraTech s lepty, planžetu kovových dílů Eduard a pustil se do stavby. Rozhodl jsem se pro verzi Do 335A, protože přestavba na „béčko" je obtížná už proto, že má křídlo o větším rozpětí, o čemž se v některých pramenech nepíše.

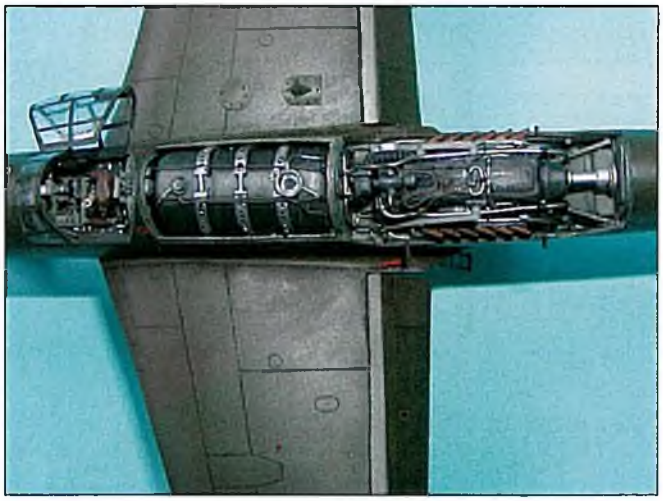
TRUP

Začal jsem jeho rozřezáním, protože jsem chtěl, aby bylo vidět oba motory a nádrž za kabinou. Ještě mě lákalo rozřezat spodek trupu a doplnit pumovnici, ale dospěl jsem k názoru, že pak už by se model snad ani nedal slepit tak, aby držel pohromadě, o jeho geometrii ani nemluvě.

Prostor pilota vylepšila nová přístrojová deska z leptů, sedadlo dostalo nová madla, opěrky nohou, upínací pásy a záhlavník, doplnil jsem také zaměřovač. Na závěr jsem prostor nastříkal barvou Agama RLM 02 a poté vystínoval černou olejovou barvou.

Z původní kabiny jsem zhotovil kopyto a podle něj z acetátové fólie vylisoval nový překryt kabiny (nejlépe se mi osvědčila krabička ve které se prodávají v květinářstvích orchideje).





MOTORY

Zástavba pohonné jednotky si vyžádala zhotovení nové trupové přepážky mezi zadním motorem a nádrží, jakož i ztenčení stěn trupu frézou upnutou ve vrtačce a ztenčení všech krytů, které jsem oddělil. Úpravy si zasloužily také revizní otvor zadního náhonu vrtule a lože motorů. Po srovnání odlitků motorů s dokumentací jsem se rozhodl, že použiji původní plastikové výlisky ze stavebnice a ze sady doplňků ExtraTech pouze lepty.

Doporučuji přední motor vyplnit zátěží, což jsem neudělal a model stojí na předním kole jen tak tak. I přesto, že výrobce zhotovil náběžné části křídel oddělené a doporučuje i předek křídla vyplnit zátěží. Prostor mezi kabinou a motorem též mnoho místa pro zátěž neposkytuje.

Motory jsem nabarvil tmavou šedou, vystínoval olejovými barvami a zjasnil metodou suchého štětce. Podle fotografií jsem doplnil hadičky a trubičky z různých drátů a kousků plastiku. Lože motorů jsou ze stavebnice, plechová se mi zdála moc subtilní. Výfuky jsem nechal téměř bez úprav, pouze u zadního motoru dostaly „ohrádky" z plastiku. Na předním chladiči jsem odbrousil klapky a z tenkých destiček plastiku zhotovil nové v otevřené poloze. Také motorové kryty jsou doplněny výztuhami z pásků plastiku.

Stavebnice nabízí malou planžetu leptů, která obsahuje v otevřené poloze regulační klapky chladiče zadního motoru na bocích zádě. Navíc jsem ještě otevřel klapku pod chladičem.

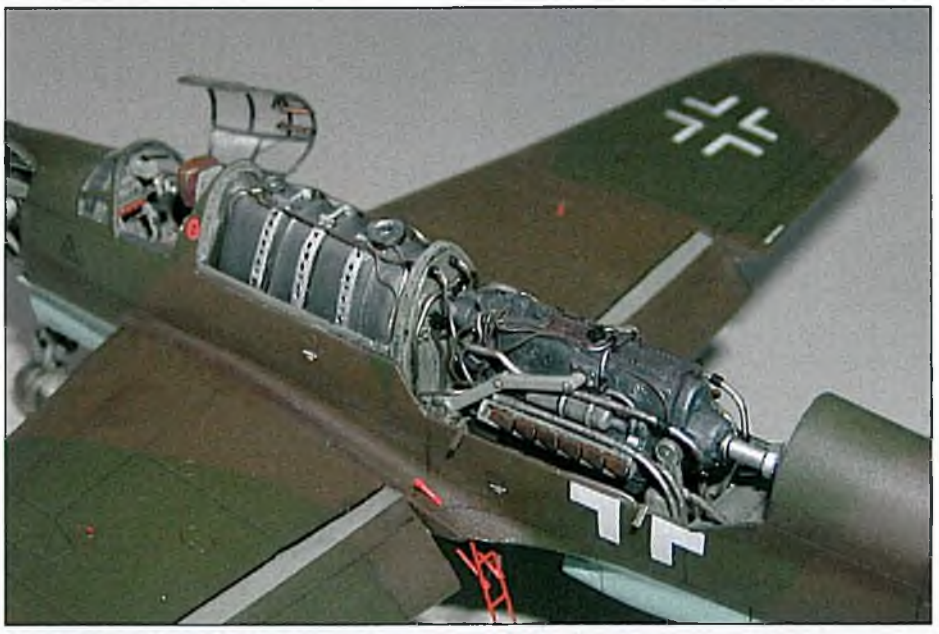
Při sestavování vrtulí si musíme dát pozor na správné umístění listů, protože jedna vrtule je tlačná, druhá tažná a mají rozdílný průměr. Nastříkal jsem je černozelenou barvou Revell 69.

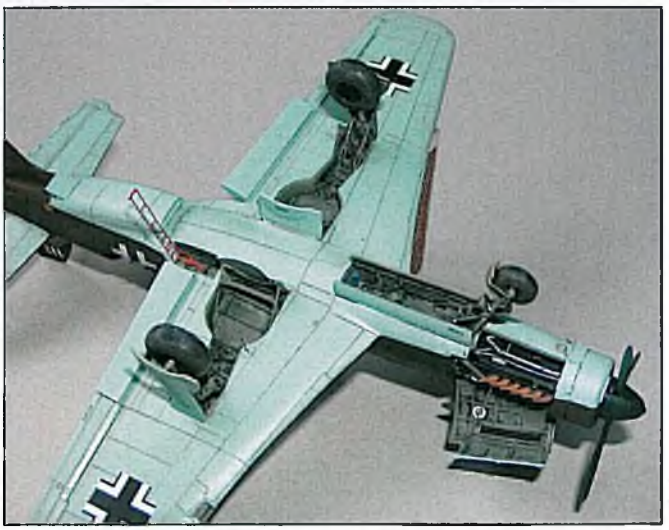
Žádný z výrobců doplňků bohužel nenabízí nádrž, a tak jsem ji zhotovil z tenkých plastových destiček, uvnitř s výztuhou, poté přetmelil, obrousil a na závěr osadil plnícím hrdlem, závěsy a trubičkami. Její vnitřek vyplňuje zátěž.

KŘÍDLO

Z dílů křídla jsem odřezal všechny pohyblivé plochy a přilepení je k trupu. Pak došlo na vybavení podvozkových šachet podle fotografií. Především v místě spojení s trupem je potřeba odvést hodně práce. Také přední podvozková šachta chce trochu vylepšit.

Na závěr jsem zhotovil nová poziční světla z kdysi oblíbených „čéček" a upravil překryt přistávacího reflektoru z acetátu.

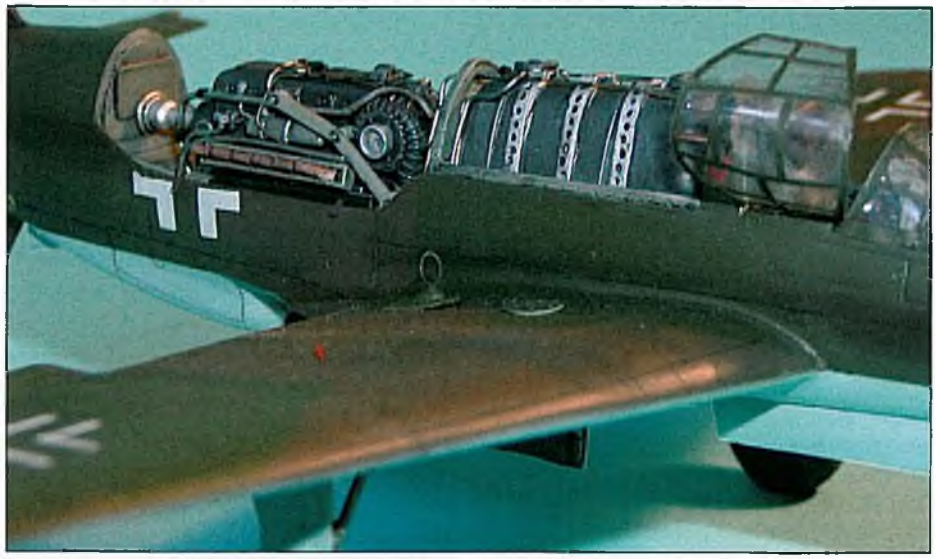




PODVOZEK

Za tuto velmi povedenou část modelu zasluhuje výrobce pochvalu. Dokonce jsem opovrhl plechovými podvozkovými nůžkami ze sady Eduard a použil jsem původní plastikové ze stavebnice a na nohy doplnil hadičkami hydrauliky. Kryty jsou také pěkné, ale výkresům moc neodpovídají. Zejména jejich zadní část nelícuje s šachtami, které mají v zadní části špatný tvar. Toho jsem si samozřejmě všiml až v závěrečné fázi stavby, kdy už náprava nebyla možná. Došlo tedy na malou úpravu krytů.

Přední kolo je zhotoveno vcelku s blatníkem, který jsem opatrně proškrábáním oddělil, posléze doplnil dvousložkových tmelem a obrousil. Všechna kola jsou !zatížil! zploštěním na nahřáté plotýnce sporáku. Další stavba modelu již neskrývala žádné velké záludnosti.



ZBARVENÍ

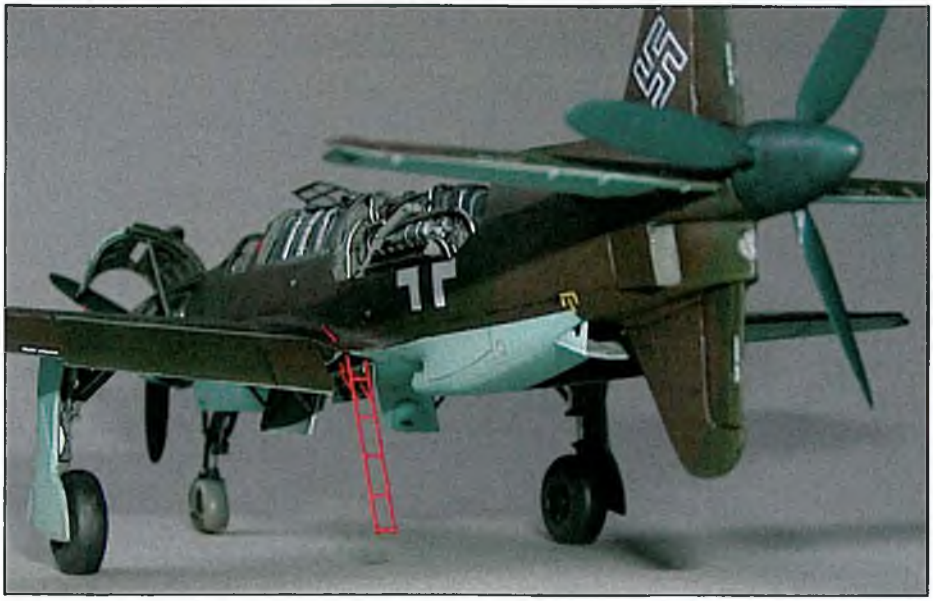
Chtěl jsem jinou kamufláž, než značně okoukaný stroj číslo 102, nabízený stavebnicí podle jediného letadla dochováno v muzeu. Doufal jsem, že najdu dostatečné podklady o jiném stroji než „105“, který si vybral za předlohu kolega. Po zvážení všech pro a proti jsem se nakonec rozhodl pro letoun „113“, na kterém létal Major Wolfgang Schnaufer, noční stíhací eso. Čtyřpohledové schéma zbarvení obsahuje publikace polského vydavatelství AJ Press, která vyšla i v češtině.

Nevím, kde je chyba, ale barva polí neodpovídá schématu výrobce, otištěném ve stejné publikaci na str. 82. Rozhodl jsem se důvěřovat firmě Dornier a spodní plochy nastříkal světle modrou barcvou Humbrol, vrchní plochy (po přiložení všech krycích „plechů“ a zamaskování páskou Tamyia) tmavou zelenou a posléze hnědofialovou (samozřejmě se vždy po dokončení stavby ukáže, že vše je jinak, a tak podle posledních výzkumů mají být horní plochy světle zelené a tmavě zelené).

Povrch jsem posléze nastříkal lesklým lakem a po jeho zaschnutí s použitím vodičku Mr. Mark Softer, která účinkovala stoprocentně, nanesl obtisky.

Všechny spáry jsem na spodních plochách napustil hnědou olejovou barvou, na horních černou. Po utření barvy vatovou tyčinkou na čištění uší a zaschnutí barvy došlo na ušpinění od výfuků (křídy), a dolepení všech zbylých detailů – Pitotovy trubice, nástupního žebříku, krytů motorů, podvozku a hlavní kanonů.

Po nastříkání modelu polomatným lakem Humbrol Satin 135 jsem orámoval kabinu proužky čirých obtisků Propagteam, které jsem předem nastříkal nejprve interiérovou barfou, poté vrchní kamuflážní barvou a rozřezal.



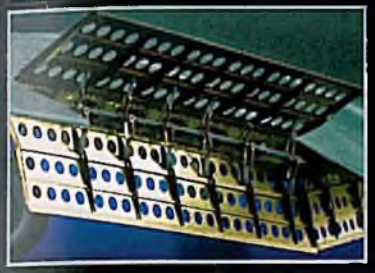
ZÁVĚR

I přes celkem náročnou stavbu mou sbírku obohatil nádherný model zajímavého stroje z období druhé světové války, se kterým hodlám nést kůži na trh – účastnit se soutěží. První cenou byla láhev lihoviny od kolegů, neboť ze čtyř modelářů, kteří se „Hec – Cupu“ zúčastnili, jsme stavbu dokončili jen dva a můj model byl lepší ....

MILAN LAŠTŮVKA, KPM Brno
Foto autor

Prameny:

AJ Pres
Hobby Manual 17
HPM 5/93
PKR 42,43/95
Internet



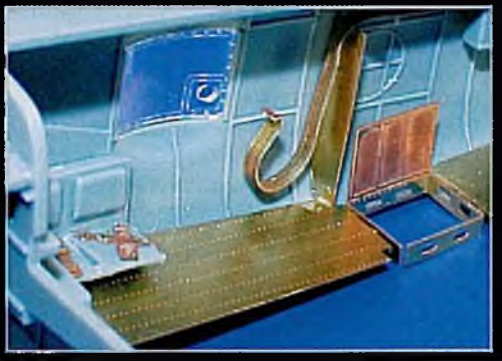
48451 SBD-3 Dauntless flaps

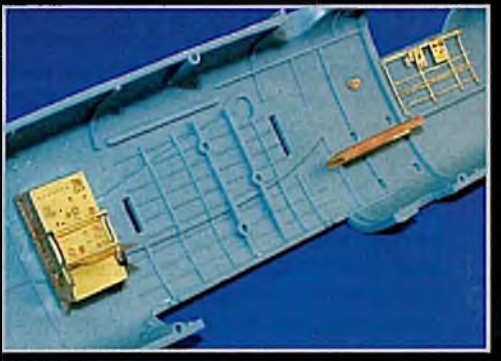
49273 SBD-3 Dauntless

48453
SM-79-II Sparviero Exterior

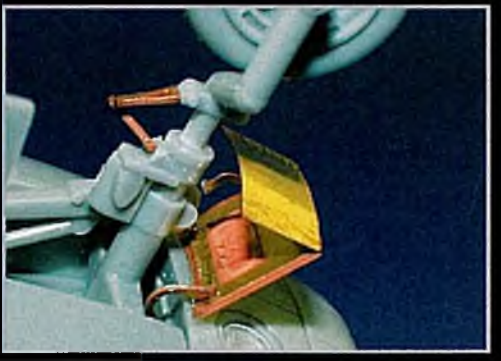
48454
SM-79-II Sparviero interior set

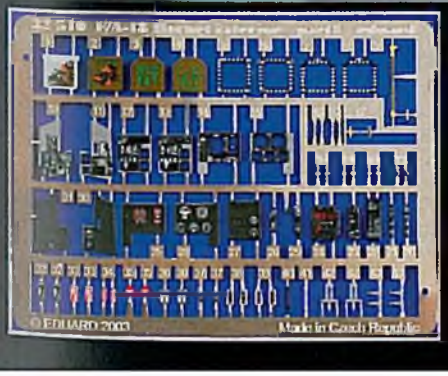
72423
B-25J Mitchell
interior

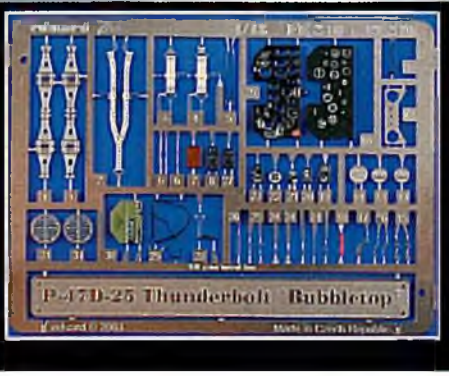




49236 F-86F Sabre







eduard

www.eduard.cz

každý měsíc informace o novinkách
přístup ke všem návodům - PDF
fotky obsahu krabic a výlisků

Měřítko:	1:35
Použité stavebnice:	figurky Zvezda, dělo ICM, motocykl BMW Italeri, tank Panther Tamiya

DIORÁMA - VĚČNÉ TÉMA

Pod označení dioráma můžeme zahrnout celou škálu zminiaturizovaných událostí, dějů, příběhů, nebo momentek z různého období historie nebo současnosti. Do výroby těchto doslova uměleckých děl vkládají modeláři někdy až neuvěřitelné množství času a energie. Uznalé pohledy kamarádů, ocenění na soutěži, nebo jen dobrý pocit a radost z povedeného díla je jim odměnou za jejich pečlivou práci, kterou nemůže pokazit ani křik a srdcervoucí scény drahých poloviček, když se při práci povede nedopatřením zvrhnout obsah pytlíku se sádrou na nový koberec, nebo ukápnout na bílý ubrus černou Humbrolku.

PŘÍPRAVA

Navzdory těmto a jiným nástrahám jsem se rozhodl, že si dioráma postavím taky. Námět pro ni jsem objevil v jednom z dílů dokumentárního seriálu Bojiště, kde mě zaujal záběr osvobozování rakouského města Rudou Armádou. Se stavbou diorám jsem neměl žádné zkušenosti. Rady, které mi poskytli kamarádi a internet se týkaly diorám na nichž se děj odehrával na volném prostranství anebo v přírodě. Nezbylo mi tedy nic jiného, než lidově řečeno začít vařit z vody.

Problém s podložkou pod diorámu mi pomohl vyřešit psací stůl vyhozený před náš panelák. Sololitová deska z jeho zadní části byla po orámování jako stvořená pro můj plán.

Do seznamu materiálu nezbytného pro stavbu diorámy jsem zařadil: dvousložkové lepidlo, lepidlo Herkules, špejle, balzový hranol, sádru, dráty různého průměru, plastikové destičky, úlomky cihel, hlínu a několik menších kamínků. Protože dioráma měla být v měřítku **1:35**, poohlédl jsem se ještě po stavebnicích budov a příslušenství. Výběr v obchodní síti je dosti bídný. V regálu jsem sice nalezl stavebnici kostelního okna, dveří, brány, zdi a roh domu od firmy Italeri, ale to pro můj plán zdaleka nepostačovalo. Když mi ještě paní prodavačka nabídla domek pro Barbíny, vzal jsem zavděk stavebnicí rohu domu a ztratil se raději v davu.

ZDI

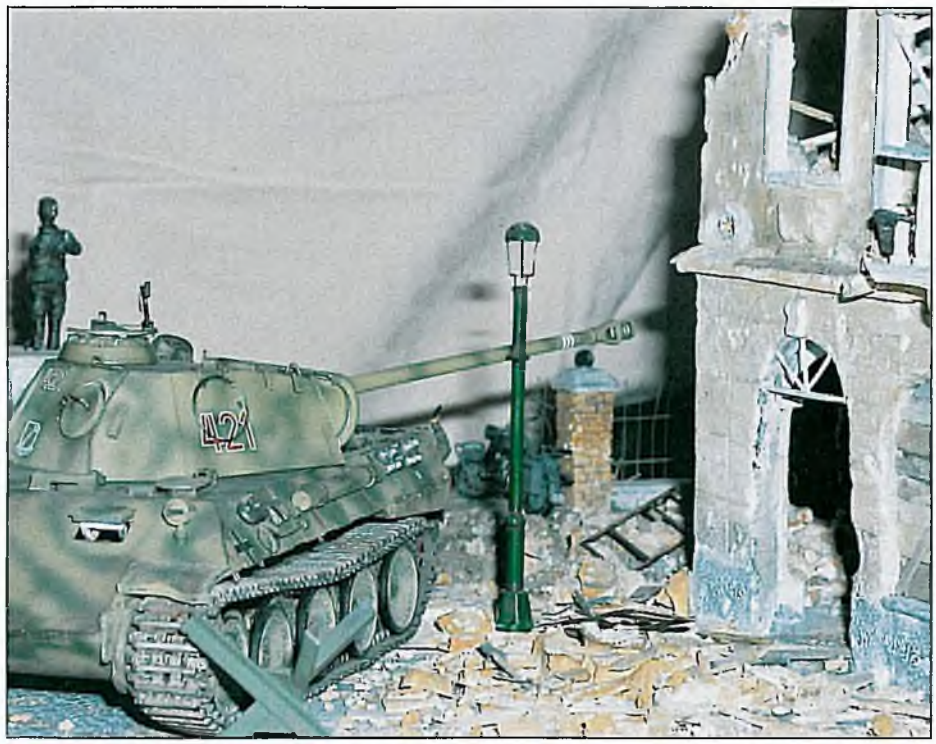
Začal jsem sestavením a zmiňovaného rohu domu a jeho nalepením na podložku. Podle záběru z dokumentárního filmu jej bylo nutné upravit, což spočívalo v přístavbě zdi a příčky. Tím byl první větší problém na světě. Kde vzít zdi ?

Čtvercovou formu zhotovenou z tvrdší plastové fólie, jejíž hloubka odpovídala tloušťce zdí, jsem vylil sádrou. Po vytvrdnutí sádry a jejím vyjmutí z formy jsem z odlitku pomoci pilky a kleští začal „sochat" zeď a příčku. Práce je to opravdu vzrušující, nicméně v rámci zachování rodinné pohody doporučuji mít po ruce vysavač!

Když byly zdi na svém místě, osadil jsem do dveří a oken rámy zhotovené z balzy, opatřené kousky čiré fólie imitující rozbité sklo. Lampu nad vchodem jsem poskládal z dílů plastové destičky, čiré fólie a drátu, na její vršek jsem nakonec umístil odříznutý vršek čepičky z krytky ventilu kola.

Z filmu bylo patrné, že město prošlo očistcem náletu. Pohled na dům po zásahu třeba 454kg pumou, v případě, že po něm vůbec něco zbude, zřejmě nepotěší žádnou pořádkumilovnou hospodyňku. Z toho jsem taky vycházel a patřičně se uvnitř domu vyřádil. Na vnitřní zeď jsem přilepil dřevěné obložení a kus schodiště, vše zhotovené z balzového hranolu. Na první sloupek zábradlí schodiště jsem umístil korálek, odpovídající vytříbenému stylu nešťastného majitele domu. Zdi jsem zevnitř vytapetoval skutečnou tapetou.

Do lepidla Herkules rozetřeného po podlaze domu jsem vsadil kousky polystyrénu a do další vrstvy lepidla úlomky cihel, písku, dřeva a drátů. Po natření venkovních zdí barvou Humbrol pískového odstínu jsem z Propisotu vytvořil nad vchodem nápis oznamující, že uvnitř bývala restaurace. Nakonec jsem na modelu pomocí suchých křídů naznačil patinu.



DALŠÍ DŮM

Stavba druhého domu probíhala obdobně, navíc však bylo podloubí, jehož stavba mi uštědřila slušnou lekci ze stavebnictví. Problém s výrobou sloupů jsem vyřešil pomocí papírových krabiček od léků – oblepil jsem je náplastí, aby se nerozmočily, a nalil do nich sádru. Když ztvrdla, stačilo pouze strhnout papírový obal. Než jsem se však pustil do fasády, zašel jsem si obhlédnout několik starších domů v okolí, abych měl představu, jak asi pracuje zub času na omítce. Získané poznatky mně donutily začít opět experimentovat. Budovu jsem zvenčí polepil papírovým kapesníkem, zdi natřel vodovými barvami, ale pořád tomu něco chybělo. Nemohl jsem za žádnou cenu dosáhnout toho, aby stav zdi odpovídal tomu, co jsem viděl na skutečných domech. Problém mi nakonec nevědomky pomohla vyřešit moje manželka. V koupelně spočinul můj zrak na její ne zrovna nejlevnější sadě make-upu. Rychlostí blesku jsem nabral na prst trochu hnědého prášku a mrštností pumy se přemístil zpět k diorámě. Výsledný efekt, který vznikl rozetřením pudru po zdi, stál za okamžik strachu a hrůzu z toho, co by mně čekalo, kdybych byl odhalen.

Vyříznout skalpelem díry po střelách a střepinách nečinilo mnoho problémů. Kus plotu jsem zhotovil opět s využitím krabičky od léků, sádry, kamínků a plastových nití.

Uprostřed náměstí měl být jakýsi pomník. Ze záběru se nedalo bohužel určit komu a v rámci jaké příležitosti byl postaven. Proto jsem trochu improvizoval a na sádrový hranol umístnil o pušku opřeného plastikového pantátu poškozeného válečnými událostmi a znečištěného od ptactva.

Okolí pomníku, zahradu a park bylo nutné „osázet" trávou. Tentokrát mne inspirovaly staré obnošené boty. Se souhlasem rodinné rady jsem z nich vyřízl suchý zip, který po nastříhání na potřebné kousky a obarvení na zeleno vcelku věrně napodobil travnatý porost.

Tvrdším oříškem se mi jevila výroba dlažby. Sáhnul opět po osvědčené metodě a zhotovil si z plastu další čtvercové formy. Když v nich sádra ztvrdla, čekal na mně úkol hodný Popelky. Za poslechu Mozartovy klasiky, se zatnutými zuby a s vědomím, že modelařím pro radost, jsem se s jehlou v ruce dal do rytí kostkové dlažby. Hotovou dlažbu jsem nabarvil vodovými barvami a suchými křídami na ni nanesl patinu.

Lampu na náměstí jsem poskládal z dílů dvou vypsaných propisovacích tužek a plastové nitě. Válečná vřava se nevyhnula ani stromům. Opracovat suché větvičky do podoby polámaných a ohořelých stromů mi nezabralo mnoho času. Okolí jsem oživil ještě několika kousky nábytku z balzy a plastikové folie.

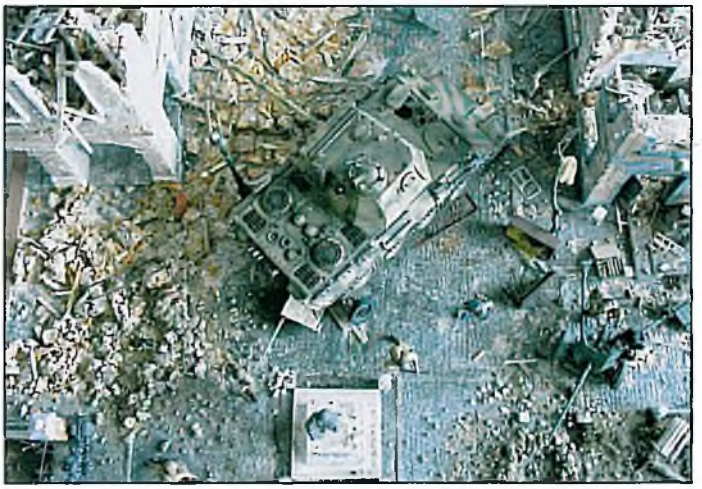
TECHNIKA A FIGURY

Tím byl celek hotov a já začal uvažovat, kam umístím vojáky a techniku. Na předloze jsou vidět všeho všudy tři vojáci a vyřazený tank Panther. Proto jsem byl nucen podruhé improvizovat. Záměr vymodelovat jak druhosledové jednotky Rudé Armády rabují a dělají ještě bůhví co, jsem hned v zárodku zamítl. Po zásluze dostala přednost útočící gardová jednotka Rudoarmějců (figurky Zvezda), kterým dodává ze zadu kuráž pistole Makarov v ruce politruka. Dále jsem scénu doplnil o protitankové dělo ráže 45 mm firmy ICM s obsluhou poskládanou z domácích zásob. O plot je opřený motocykl BMW (Italeri). Největší účastníkem dramatu je tank Panther ze stavebnice firmy Tamiya.

BILANCE

Námět, který jsem si vybral pro diorámu, nebyl pro začátek nejlehčí. Na druhou stranu mne stavba přiměla experimentovat a hledat různé finty až do té míry, že mi strachy běhal mráz po zádech. Ale dobrý pocit mi vše vynahradil a už se začínám v okolí pomalu rozhlížet po další sololitové desce.

PATRIK GULEJ
Foto P. Schneeberg



[illegible]VA MODELÁŘSKÁ STANICE PRVNÍ POMOCI

[illegible]I PISTOLE (5)

[illegible] modelářských činností, které by obestíralo takové mystérium, jako s[illegible] tenkých linek. To hlavní, co potřebujete než se do této zajisté bohulibé činnosti pustíme, je znalost teoretických základů, trocha cviku a dobrá nebo alespoň slušná stříkací pistole.

Ano, vím, existují lidé, kteří umí nastříkat tenké linky i s podomácku vyrobenou pistolí tvořenou epoxidovým odlitkem se zalitou injekční jehlou, fungující jako tryska, a šicí jehlou místo jehly regulace přítoku barvy. To ale není nářadí, se kterým by většina z nás, běžných lepičů, obvykle pracovala. Tento článek je proto určen pro ostatních 99 % běžných modelářů.

1

TROCHA TEORIE

Už v první lekci jsme probírali tři základní faktory, které působí při stříkání:

- tlak vzduchu
- zředění barvy
- vzdálenost pistole od povrchu.

Budu se opakovat, ale neplatí úměra čím tenčí tryska, tím tenčí linky. Při tryskách velikosti 0,2 mm se dostáváme při stříkání tenkých linek na limitní hranici průchodnosti pigmentových zrn jakýchkoli modelářských barev tryskou. Trysky o takovém průměru jsou určeny spíše ke stříkání inkoustových barev.

Ke stříkání tenkých linek existují v podstatě dva přístupy, charakterizované takto:

- barva hustší než obvykle; velmi vysoký tlak vzduchu; tryska blízko povrchu
- velmi řídká barva; nízký tlak vzduchu; tryska velmi blízko k povrchu

Oba přístupy mají své výhody i nevýhody, přičemž hned dodávám, že osobně preferuji druhý přístup. Při používání první metody je nutné neustále udržet pistoli ve stejnoměrném pohybu. Jakmile se zarazíte, nebo zpomalíte pohyb, barva okamžitě začne na povrchu modelu „narůstat" do výšky (tloušťky) i šířky. V podstatě se tak nemůžete vracet na stejné místo dvakrát ani při opravě.

Zvláště při použití některých akrylátů (Tamiya) bez retardéru (zpomalovače zasychání), dochází k rychlé tvorbě barevného „špuntu" na konci jehly. Ten pak způsobuje prskání nebo dokonce ucpání trysky. Proto jsou výhodnější syntetické barvy nebo přidávání retardéru do akrylátu. Podle mého názoru vypadají takto stříkané čáry hrubě. Výhodou je, že nám nehrozí „pavoučí nohy" (viz Modelář 10/2003).

Nevýhodou druhé metody je špatná kryvost barvy. Linku musíme „projet" vícekrát, aby čára byla dostatečně výrazná.

VARIANTA DVĚ

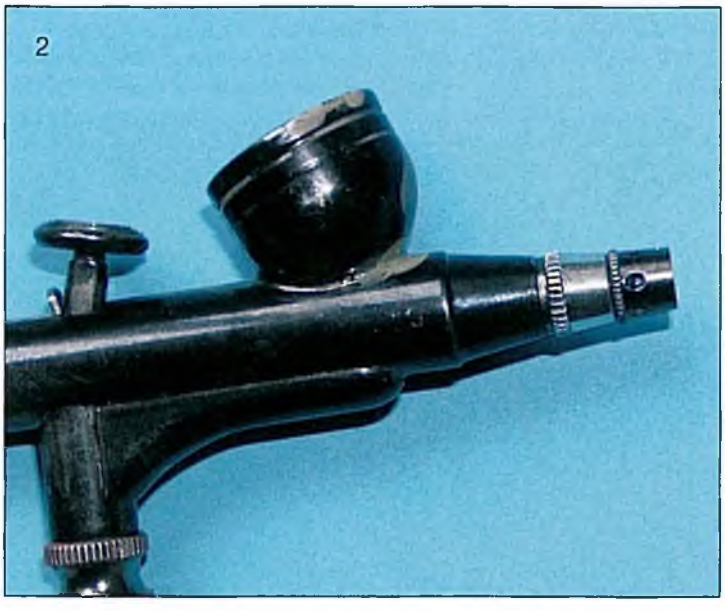
Všechny podrobnosti, které dále uvádím, se vztahují ke druhé metodě.

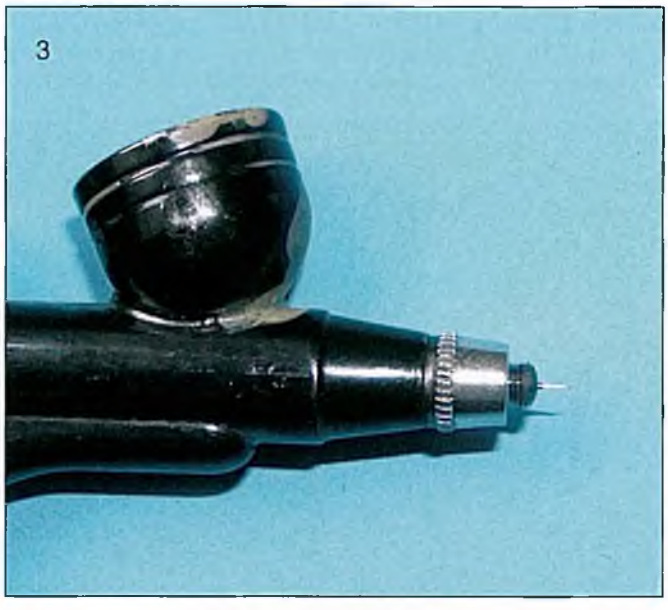
Tlak vzduchu

Platí, čím větší je tlak vzduchu, tím větší rychlostí a tím více řídké barvy je vysáváno z trysky. Optimální tlak pro stříkání tenkých linek je okolo 0,5 bar – 1 bar, tedy asi o třetinu až polovinu méně, než obvykle používáme. Zdaleka ne všichni mají možnost regulovat tlak vzduchu, budou tedy muset ovlivňovat především oba zbývajícími faktory.

Zředění barvy

Je třeba udržovat v poměru 1 díl barvy na 6 dílů ředidla až 1 díl barvy na 10 dílů ředidla. Počítejte s tím, že při ještě vyšších poměrech zředění se barevný pigment může začít chovat podivně a „srážet" se do mikrožmolků. Tuto zkušenost mám hlavně se syntetickými barvami Testors a Humbrol. Problém není způsoben stářím barvy, ani použitým ředidlem – děje se tak i u Humbrolek nové řady ředěných originálním ředidlem. „Kritická mez srážení" není jednotná, doslova každá plechovka má tuto hranici jinde. Starší Humbrolky, určené zejména k natírání štětcem, mají poměrně hrubý pigment. Kdo se pokoušel stříkat například tmavou zemitou barvu Humbrol H-29 ví, že trysku během chvíle doslova zahltí.


2

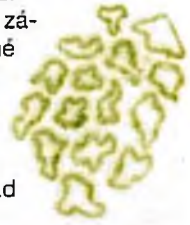

3

Zředění barvy je spolu s jejími vlastnostmi velmi důležité. Musíme totiž v určitých mezích udržet dva protichůdné požadavky: Barva by měla zasychat co nejpomaleji, tedy být co nejřidší (kvůli usazování na jehle a v trysce), ale zároveň být co nejhustší a zasychat co nejrychleji kvůli tvorbě pavoučích noh na povrchu modelu.

Vzdálenost pistole od povrchu

Přesněji by mělo být „vzdálenost trysky pistole od stříkaného povrchu". V podstatě můžeme jít až na čtyři milimetry od povrchu (obr.1). Doporučuji při takové minimální vzdálenosti odšroubovat z pistole s rovnoměrnou distribucí vzduchu (tu nemá například Aerograf) korunku difuzéru (obr.2, 3). Korunka slouží při stříkání z běžných vzdáleností k zúžení proudu vzduchu, který by se jinak příliš rozptýlil do prostoru. Naopak při malých vzdálenostech by s difuzérem docházelo k odrazu proudu vzduchu s barvou zpět k trysce, k různým turbulencím a víření. Když budete mít při malých vzdálenostech příliš vysoký tlak, bude docházet k přesycení povrchu tekutinou a tím k tvorbě pavoučích nohou.

Pro dokonalé zvládnutí techniky „stříkání zblízka" je nutné hodně experimentovat. Ovšem experimentování má svá úskalí – na papíru si vyzkoušíme pouze šířku pruhu a tvar polí, nikoli intenzitu zředění. Papír se totiž k barvě chová úplně jinak, saje ředidlo do své struktury a tím urychluje zasychání. Když nám na papíře připadá, že máme určený ideální poměr všech složek (naředění / tlak / vzdálenost od povrchu), na plastu se mohou (a pravděpodobně budou) tvořit pavoučí nohy. Pro nácvik tedy používejte raději plastové destičky nastříkané podkladovou barvou.



Při experimentech si zároveň procvičte opakované „projíždění" složitějších tvarů, může se vám to hodit u nejtěžších kamufláží typu „leopardí kůže", které najdete například na MC.202 (vpravo).

Nedejte se znervóznit zkušebními papírky přikládanými k pistolím, na kterých jsou čárky s tloušťkou stopy propisovací tužky – jsou nastříkány velice řídkými transparentními inkousty na výborně sající papír.

Problémem se určitě stane odstín linek. Když stříkáte světlé linky na tmavou kamufláž (příkladem můžou být kamufláže Ju 88 v Severním moři) je nutné použít špinavě bílou barvu s příměsí bledě modré. Naopak v případě tmavých barev na světlé kamufláži (pískový základ se zelenými skvrnami na SM-79) je nutné barvu, kterou skvrny stříkáme, ztmavit.

NĚKOLIK ZÁSAD

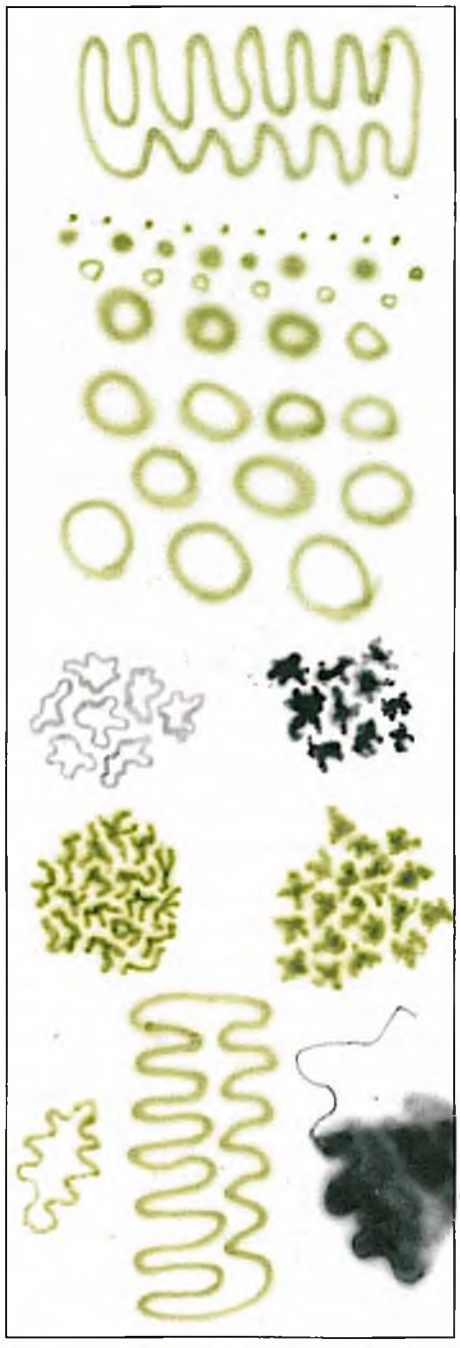
Vždy po nastříkání delší čáry si „odfoukněte" při větším otevření trysky na pomocnou plochu (papír). Silnější proud barvy s ředidlem pomůže očistit jehlu i trysku.

U dvojčinných pistolí si dávejte pozor na pořadí akcí. Nejdřív zmáčkněte spoušť dolů (pusťte vzduch), teprve pak táhněte spouští dozadu a pouštějte barvu (obr. 4). Když se dostanete na konec linky, nejprve vypněte vzduch spouští nahoru, pak teprve uzavřete barvu puštěním spouště dopředu (obr. 5). Stříkněte pistolí na papír silným proudem, zbavíte se barvy (byla vytlačena zajetím jehly zpět do trysky), seřiďte proud barvy a začněte s další linkou. Když takto nebudete postupovat, pistole při vpuštění vzduchu prskne a tím může znehodnotit vaší dosavadní práci.

V tom vidím drobnou nevýhodu tzv. „kontrolovaně dvojčinných" pistolí, jako je třeba Hansa 381, u nichž stisknutím spouště pustíte vzduch i barvu. To vám udělá na konci čáry zužující se „jazýček". Možná existuje způsob, jak tomuto jevu předejít, ale já ho zatím nenašel.

Při této činnosti platí mnohem více než jinde: procvičovat, procvičovat, procvičovat. (obr. vpravo)

Dnes končíme seriál o stříkacích pistolích, této problematice se nicméně budeme i nadále věnovat v rámci jednotlivých článků.



JINDŘICH „JEZEVČÍK" ŠTĚRBÁČEK
Foto autor a M. Salajka

Pár zkušeností s barvami Gunze Sangyo

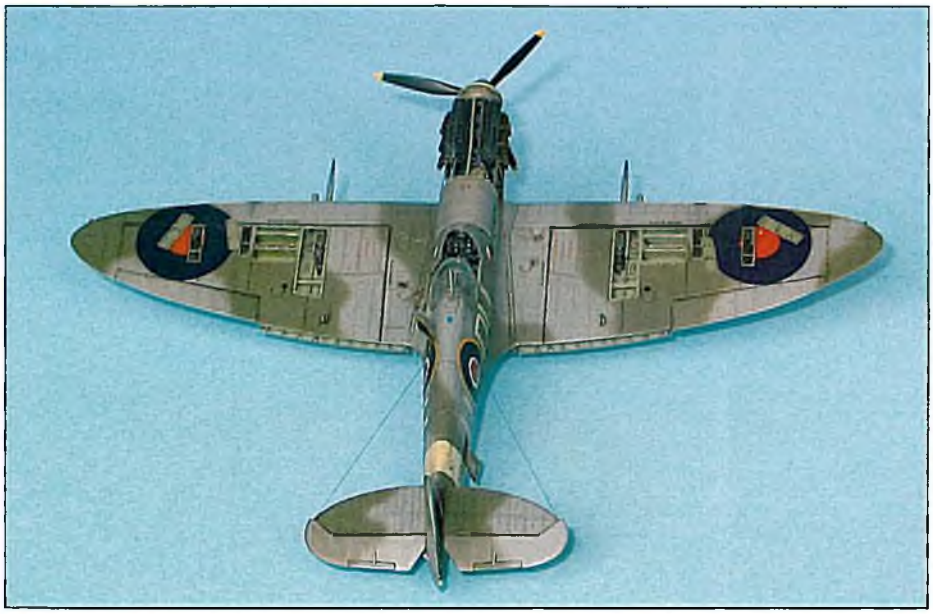
V průběhu let se na našem trhu objevilo velké množství nejrůznějších modelářských barev. Žádné však nevyvolaly tak vášnivé diskuze o jejich vlastnostech a použití, jako barvy a přípravky japonské firmy Gunze Sangyo. Rád bych se proto podělil o vlastní zkušenosti s těmito barvami.

Během mého modelářského života jsem vystřídal řadu barev různých výrobců, až jsem zakotvil u akrylových barev firmy Aeromaster. Po určité době zkoušení jsem si na ně zvykl a oblíbil si je. Bohužel výrobce ukončil asi před čtyřmi lety jejich produkci a vzhledem k tomu, že nešlo donekonečna žít ze starých zásob, musel jsem se poohlédnout po jiné značce. V té době jsem si z Německa přivezl několik odstínů barev firmy Gunze Sangyo, a tak jsem se rozhodl je vyzkoušet.

Poprvé jsem je použil na modelu Dornieru Do 335 firmy Tamiya. Hned musím dodat, že jsem byl velmi příjemně překvapen. Barvy byly po nanesení stříkací pistolí pololesklé, s dokonale hladkým povrchem, a měly syté odstíny. Díky tomu model dostal živější vzhled, než je běžné při použití barev Aeromaster. Od té doby jsem k finální úpravě modelů nepoužíval jiné barvy a barvami Gunze jsem nastříkal svých asi deset posledních modelů.

Před několika léty začala firma Eduard dovážet na náš trh nejen tyto barvy, ale také řadu dalších přípravků k úpravě modelů. Podle mých zkušeností je výhodné zvyknout si a používat přípravky jednoho výrobce, neboť tvoří ucelený systém a nejlépe na sebe navazují, či chcete-li, jsou kompatibilní.

Po sestavení modelu jeho povrch nejprve nastříkám vrstvou tmelu **Mr. Surfacer 1000**, který sjednotí povrch a zatmelí drobné nerovnosti, ale zachová veškeré povrchové detaily včetně rytí a nýtování. U prvních modelů jsem tuto vrstvu vynechal. Abych dosáhl dostatečného krytí, musel jsem pak nanášet více vrstev barvy. Při použití Mr. Surfaceru mi stačí pouze jedna až dvě vrstvy barvy.



Používám Mr. Surfacer 1000 ve sklenička, který ředím originálním ředidlem **Mr. Color thinner** v poměru asi 2-3 :1 ve prospěch ředidla. Je možné ředit i více, ale pak je nutné nanášet tmel v několika vrstvách. Poměr množství barvy a ředidla je dobré si vyzkoušet. Při nedostatečném zředění se od pistole k modelu jako pavučina táhnou dlouhá vlákna tmelu.

Tmel schne velmi rychle. Po nastříkání stačí povrch modelu přeleštit hadříkem, případně velmi jemným brusným papírem pod vodou odstranit drobné nerovnosti. Přípravek **Mr. Surfacer 500** je určen spíše k hrubému tmelení a k nanášení štětcem, je lepší používat ho na modely bojové techniky v měřítku 1:35.

Mr. Resin primer je Surfacer určený k základní povrchové úpravě odlévaných (rezinových) dílů. Pokud jsou tyto součástky již zastavěny do modelu, většinou k jejich nastříkání používám bez problémů Mr. Surfacer 1000.

Po přípravě povrchu následuje nástřik barvou. Firma Gunze vyrábí dvě řady barev – vodou ředitelné **Aqueous Hobby co-**

lor a barvy **Mr. Color**, které jsou ředitelné pouze originálním přípravkem **Mr. Color thinner**. Poznáte je od sebe podle různě tvarovaného uzavíracího víčka (u barev Mr. Color lépe padne do ruky.)

Barvy Mr. Color na povrchu modelu o něco rychleji zasychají, neboť obsahují tvrdicí složku, která není obsažena ve vodových barvách. To však je asi jediný rozdíl mezi oběma řadami.

Barvy lze mezi sebou bez problémů míchat. Nejprve jsem používal pouze barvy Aqueous Hobby, neboť v Německu nebylo možno jiné zakoupit. Zpočátku jsem je ředil vodou, nebo ředidlem Tamiya. Posléze jsem objevil přednost použití ředidla Mr. Color Thinner při ředění obou druhů barev, a tak je v současnosti používám.

Mezi modeláři velmi diskutovaný je ředicí poměr u těchto barev. Obvykle volím poměr 1,5-2:1 ve prospěch ředidla. Při vyšším ředění je potřeba nanášet více vrstev barvy. Někdy uváděné poměry ředění nad 1:10, ba až 1:40(!) ve prospěch ředidla, jsou myslím zbytečné. Nedovedu si představit, že bych například stříkal skvrnitou kamufláž v deseti či více vrstvách. Barvy Gunze sice mají velmi dobrý pigment, který i tak výrazné zředění snese aniž by se rozbil, je však otázkou, zda je to účelné.

V poslední době do ředidla přidávám malé množství (asi 10-20 %) přípravku **Mr. Retarder Mild**, který zpomaluje schnutí barev. Je to výhodné zvláště při stříkání skvrn a tenkých „hadů", tedy obecně v situacích, kdy vzniká mezi vnitřní stěnou trysky a jehlou minimální mezera.

Obecně při stříkání dochází po krátké době k zasychání barvy na stěně trysky. To se neprojevuje při větším „otevření" pistole (stříkání polí), ale u tenkých čar a skvrn, kdy je „otevření" minimální, tento účinek pocítíme okamžitě. Mr. Retarder Mild díky svým vlastnostem tento okamžik oddálí. Používám pistole Hansa 581 a Badger 360. I při použití jemné trysky o průměru 0,2 mm u pistole Hansa (Badger 360 má jednu universální trysku) a tlaku 1-1,5 bar se takto ředěné barvy stříkají bez problémů.

Barvy Gunze mají většinou pololesklý až lesklý povrch, a tak mnohdy ani není potřeba před nanášením obtisků na model nastříkat vrstvu laku.

Při nanášení obtisků používám další přípravek firmy Gunze – **Mr. Mark softer**. Obtisk umístím na povrch modelu a po jeho usazení a lehkém zavadnutí jej potřu přípravkem.

Máme-li vážné pochybnosti, že obtisk přilne, je možné přípravek aplikovat též pod obtisk. Je důležité po „ošetření" na obtisk nesahat a nesnažit se jej vyrovnat, protože působením roztoku změkne a mohl by se zničit. Po několika hodinách obtisk dokonale okopíruje nejrůznější záhyby a rytí povrchu modelu. Výhodou přípravku je, že účinkuje i na neposlední obtisky japonského původu, které většina z nás odkládala či vyhazovala ze stavebnic jako nepoužitelné. Proto obtisky ze stavebnic firem Hasegawa a Tamiya již nevyhazuji, ale často používám při stavbě modelů.

K závěrečnému sjednocení povrchu stále používám čiré laky firmy Aeromaster, které ještě mám v zásobě. Zdají se mi velmi dobré, proto touto jedinou výjimkou porušuji pravidlo o uceleném systému povrchové úpravy s přípravky Gunze.

Tolik o mých čtyřletých zkušenostech s výrobky firmy Gunze Sangyo (v současnosti vyráběnými pod značkou **GSI Creos**). Zvykl jsem si na ně a nemám potřebu nahrazovat je něčím jiným.

Firma Gunze vyrábí řadu dalších přípravků, například ke znázornění kovového povrchu nebo finální laky či tmely, ale s těmi zatím nemám patřičné zkušenosti. Takže snad někdy příště.

MUDr. ZDENĚK ŠEBESTA
Foto autor

PODMOŘSKÉ ČLUNY JEHO VELIČENSTVA (3)

MODELY

Sedm modelů podmořských člunů představuje všechny základní typy ponorek rakousko-uherského válečného námořnictva, které se plavily po vodách Středomoří. Postavené jsou v jednotném měřítku 1 : 100 a celá sada může soutěžit v kategorii C 3 (modely lodních zařízení a části plavidel). Na jejich kamufláži lze sledovat postupný vývoj od nejstarší světle šedé u ponorky 1, až po nejmladší „27" s horními plochami tmavě modrými a bočními světle modrošedými.

Trupy všech modelů ponorek jsou vyřezány a vybroušeny z dřevěných špalíků. Dobře vyzrálé a vysušené dřevo bylo po vytvarování řádně napuštěno epoxidovým lakem a povrch vytmelen dvousložkovým polyesterovým tmelem. U některých ponorek jsou vyvýšené paluby ze dřeva, které bylo zpracováno stejným způsobem jako trup. Boky vyvýšených palub s odtokovými otvory jsou z tenkého hliníkového plechu, otvory byly vypilované jeden po druhém.

Kořistní „14" má veškeré nástavby z hliníkového plechu, prkna palubek jsou z nařezané dýhy přetřené barvou. Stejné palubky jsou zhotoveny i na „27", pouze „Jednička" má palubky z dýhy nařezané na jednotlivá prkénka nalepená disperzním lepidlem na palubu. Spáry byly natřeny černou akrylátovou barvou. Po vybroušení byl povrch oživen napuštěním řídkou voskovou pastou.

Věže jsou vybroušeny z organického skla, periskopy vysoustruženy z tenkých mosazných kulatin nebo měděných drátů. Torpéda jsou vysoustružena z mosazné kulatiny. Ze stejného materiálu jsou zhotoveny lodní šrouby, na kužel byly cínem napájeny listy a vše bylo galvanicky pozlaceno. K lepení byla použita epoxidová a kyanoakrylátová lepidla.

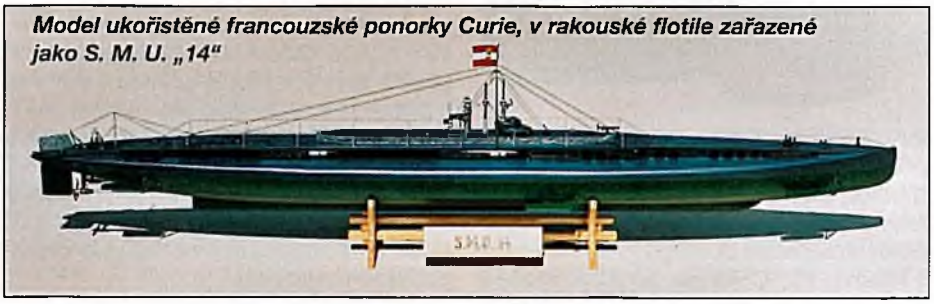
Jako podklady sloužily různé výkresy a fotografie v literatuře vydané v Rakousku. Pouze ponorka 14 byla stavěna podle modelářských plánů Ing. Praskyho z Vídně (u nás byly vydány v roce 1983 jako Courie, č. 123 speciální řady B a v časopise Modelář 6/1983).

Většina modelů těchto ponorek není náročná, stavbu v této modelové velikosti zvládne i průměrný modelář bez příliš velkých nároků. Trup i nástavby jsou poměrně jednoduché a nelze je srovnávat s velkými hladinovými plavidly, byť ve stejném měřítku.

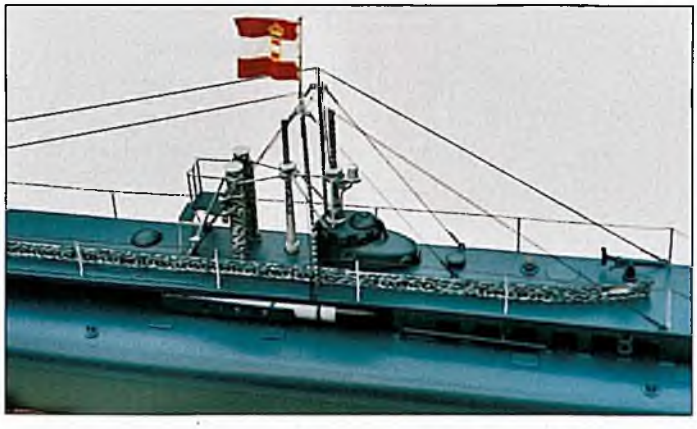
ZDENĚK TOLLAR
Foto autor, výkresy E. Sieche

Model S. M. U. 5 v podobě z počátku roku 1915

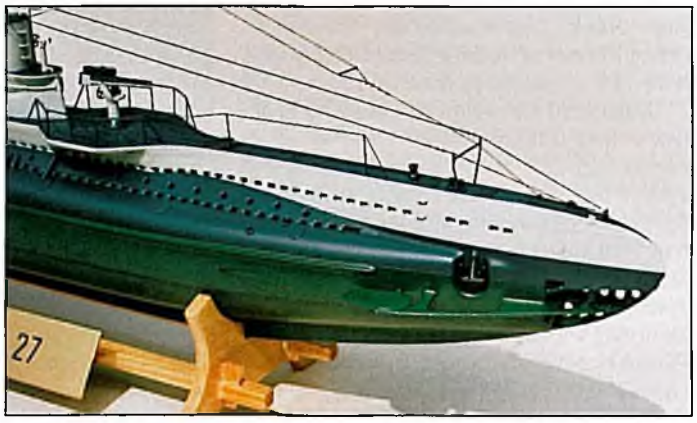
Model S. M. U. „10", nejmenší ponorky c. a k. kriegsmarine



Model ukořistěné francouzské ponorky Curie, v rakouské flotile zařazené jako S. M. U. „14"



Detailní pohled na střední část „14" s miniaturní věžičkou. V podpalubí je vidět otočný torpédomet systému „Drzewiecky". Kamufláž kolem poloviny roku 1915

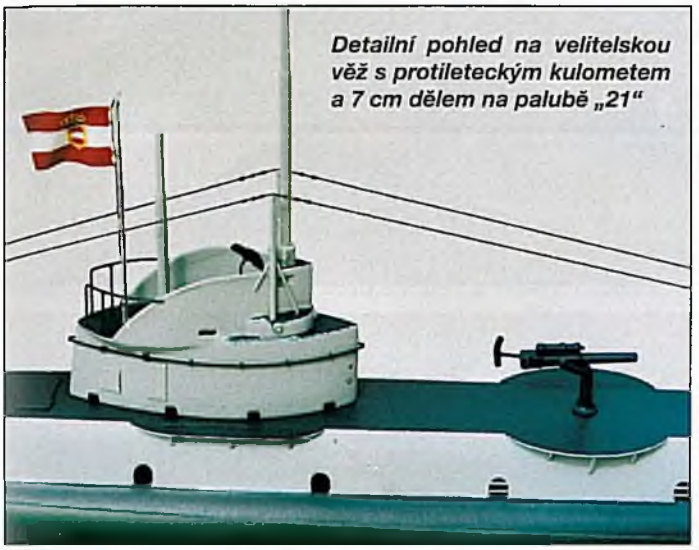


Příď „27" s charakteristickým vykrojením na pravobok pro dva torpédomety

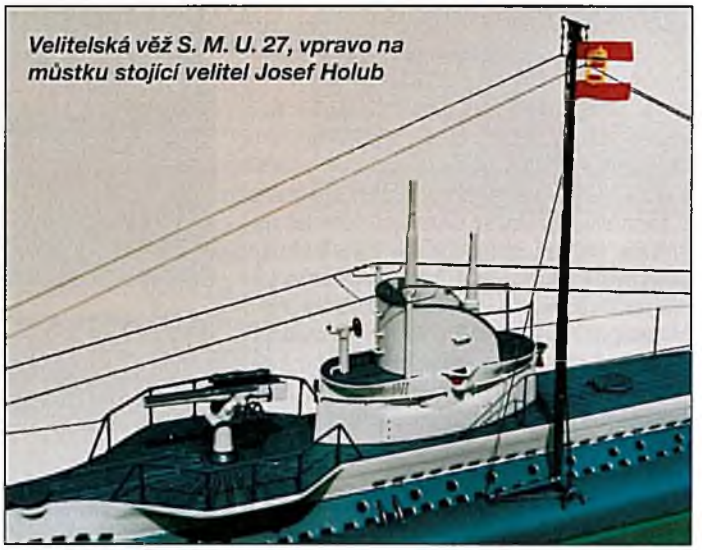
Model S. M. U. 21 s kamufláží z roku. 1918

Model S. M. U. 27, licenčně stavěné ponorky německého typu B II

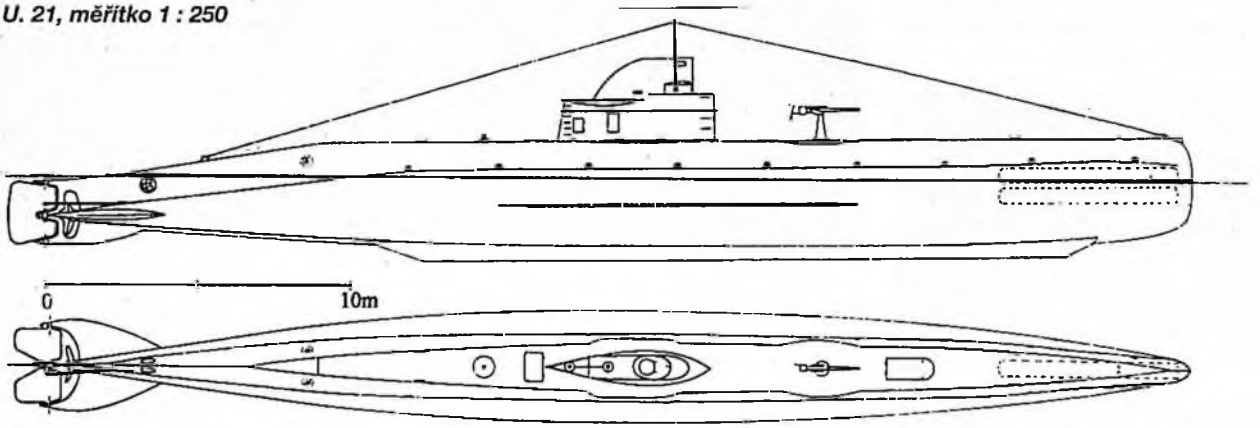
Detailní pohled na velitelskou věž s protileteckým kulometem a 7 cm dělem na palubě „21“



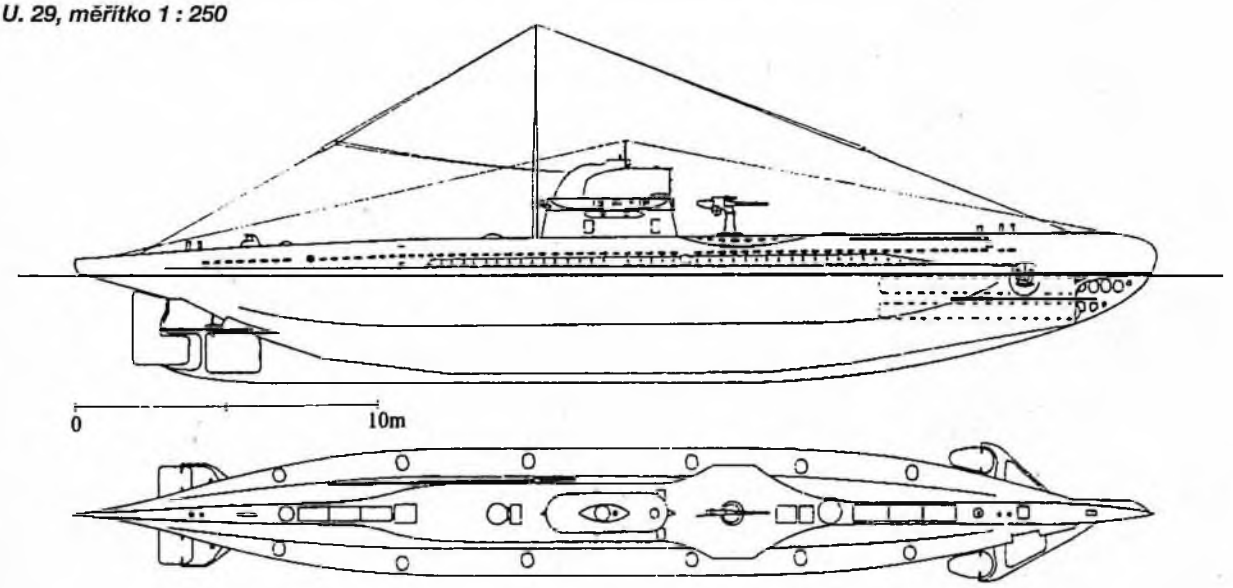
Velitelská věž S. M. U. 27, vpravo na můstku stojící velitel Josef Holub



S. M. U. 21, měřítko 1 : 250



S. M. U. 29, měřítko 1 : 250

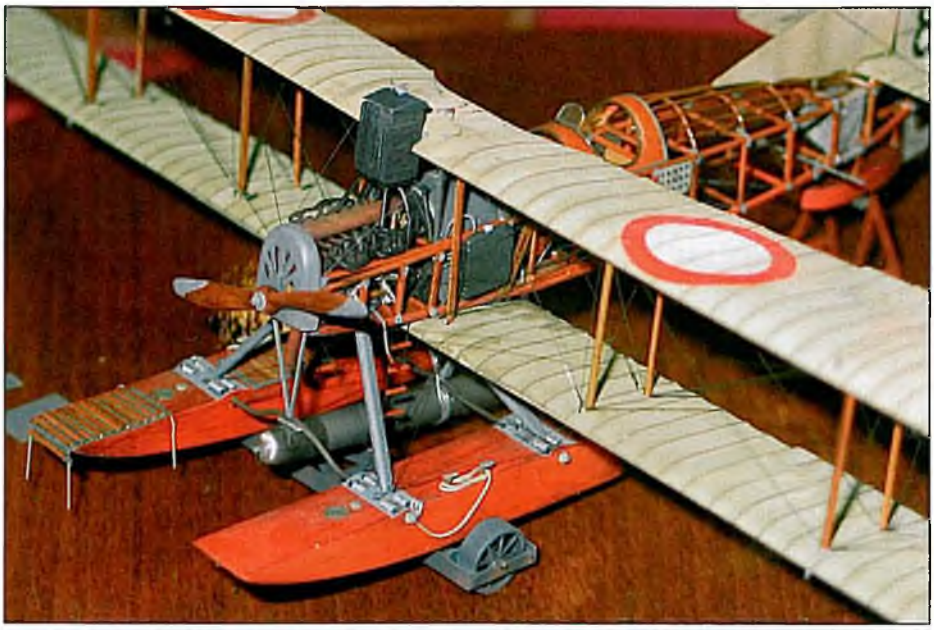


TELFORD

Ve dnech **22. - 23. listopadu** se konal v anglickém Telfordu jubilejní 40. ročník mezinárodní soutěže IPMS UK pod názvem **Scale Modelworld**. Akce patří svým rozsahem k největším v tomto oboru a je každoročně hojně navštěvována též modeláři z České republiky. Také letos SMČR vypravil dvě skupiny modelářů, kteří se o to přičinili na mistrovství republiky (konaném v září v Berouně) umístěním na předních místech.

Vzhledem k tomu, že při cestě tam i zpět byla v programu též návštěva velmi atraktivních muzeí, bylo osazenstvo rozděleno na dvě skupiny – stavitele letadel a techniky. Skupina příznivců letadel navštívila muzea v Hendonu, kde bohužel stále ještě nebyla otevřená nová hala věnovaná zlaté éře letectví (chyběly nám pouhopouhé dva týdny). Vrcholem byla návštěva muzea v Duxfordu, kde probíhá renovace řady historických strojů a měli jsme možnost sledovat techniky přímo při práci. Nemluvě o tom, že každý rok je expozice v některých halách zcela jiná.

Modelářská akce probíhala ve dvou velkých halách. Počet soutěžních modelů nebyl vzhledem k velikosti prostoru zase tak velký, rozhodně nepřevyšoval počet modelů viděných například na letošním setkání E-day v Plzni.



Čeští modeláři získali, ostatně jako každoročně, řadu ocenění nejen medailí, ale i speciálních cen, tzv. trophy. .Pro mne bylo vrcholem vidět práci především španělských a řeckých modelářů, kteří po právu zvítězili ve svých kategoriích. Podle rozhovoru s nimi je naděje, že s některými se můžeme setkat i příští rok na našich soutěžích. Výsledková listina zatím v době psaní článku nebyla k disposici a tak se alespoň podívejte na modely, které mne zaujaly jako příznivce leteckých modelů.

MUDr. ZDENĚK ŠEBESTA
Foto autor

TAK CHLAPI, CO JE NOVÉHO...?

Život je na draka, protože jak praví klasik *„chvíle očekávání střídají chvíle zklamání"*. Dokážu vcelku překousnout, že model, nad kterým jsem potil krev a věnoval mu desítky, ne-li stovky hodin, zrovna nepadne do oka bodovací soutěžní komisi nebo konkurenci (rozuměj jiné modeláře). Ale co bych očekával, je alespoň mírný soucit ze strany nejbližších, tedy rodiny. Chápu, že tomu nerozumí. Chápu, že jim tenhle koníček připadá spíše jako úchylka. Když ale vidí, jak si v ponurém světle do noci kazím oči nad milimetrovými součástkami, jak mě bolí záda od krku až směrem k sedací části, jak se trápím hledáním rozličných fotek a výkresů, když snáší ty nervózní pohledy a když se snaží přehlížet investované sumy peněz, mohli by být krapet taktičtější. Když rodinu tedy přivedete před vitrínu, kde se skví ten jasně nejlepší a barvami vonící skvost, nečekejte, že právě tento model jim padne do oka. Jejich oči okamžitě sklouznou k tomu nejhoršímu, co jen tak vyplňuje prázdné místo na polici a pochválí ten starý nepodařenec slovy: „Teda to musela být piplačka!". V tu chvíli nereagujte, sklopte zrak, myslete si co chcete a raději se snažte usmívat nad slovy tříleté dcery, která křičí na babičku, že tomu nerozumí, protože *„ten klásnej je pšece ten bílej"*... Alespoň někdo!

DAVID BÍLEK

Byla naplánovaná i větší účast vojáků v dobových uniformách, ale ten termín... „Napoleonci" odjeli ke Slavkovu a vojáci z CACWy měli ostré střelby. Naštěstí dva přece jen dorazili, napoleonský voják od Waterloo a britský parašutista od Arnhemu

Dumdum

Protože občas trpím vtíravým pocitem, že jsem ještě neshromáždil dostatečný počet modelářských funkcí, vnutil jsem vedení Svazu modelářů ČR svou přihlášku na školení rozhodčích o nových pravidlech hodnocení modelů. Časné ranní vstávání (zvláště v sobotu) miluji asi jako artritický tučňák výlety, ale tentokrát jsem se překonal a už po šesté hodině ranní seděl ve svém voze a mířil za Prahu. Bohužel vůz nevydržel nároky na něj kladené a za Průhonicemi přestaly jít nejprve stěrače, vzápětí taky motor. Po úspěšném odtahu jsem přemýšlel, jak se vyvléknout z nemodelářské funkce účastníka domácího předvánočního úklidu. V centru Prahy ve Slovanském domě se měla konat figurkářská soutěž s mezinárodní účastí. Bylo rozhodnuto. Rychle jsem hrábnul do vitríny pro jeden ze svých posledních výtvorů a vyrazil do centra.

Do Slovanského domu jsem přišel dlouho po zahájení a byl jsem překvapen krásnými reprezentativními prostory, ve kterých byla akce pořádána. Modely byly vystaveny v prosklených uzamykatelných vitrínách a výborně osvětleny, což nebývá na tzv. všeobecných soutěžích pravidlem. Přihlásil jsem svou figurku a šel se podívat, co přinesli kolegové. Sešlo se 97 modelů (figurky, busty, diorámy) na výstavě a dalších 54 v soutěži, což stačilo k naplnění devíti z jedenácti rozměrných vitrín.

Karel Rešl, jehož modely znáte z mnoha domácích soutěží, předváděl, jak rychle a efek(tiv)ně nabarvit hlavičky figurek v měřítku 120 mm, takže bylo možno se přiučit figurkářské finty. Celá soutěž probíhala bez stresů a tlačenic, žádný model nebyl ukraden ani poškozen. Výstavu a soutěž shlédlo asi 200 lidí, což je na první ročník (u nás minoritní) figurkářské soutěže slušný úspěch.

Poprvé byl veřejně ukázán na soutěži v Čechách tzv. Shadow Box (obrázky nahoře), prostorová dioráma s modely ve velikostech 1:35, 1:250 a 1:1200 (Shodou okolností ho pan Ing. Zbyněk Mácha, předseda klubu Dumdum a president výstavy, dokončil v pátek 17. listopadu 1989).

Mezinárodní účast se nakonec ukázala být jediným zádrhelem akce. Nepočítal jsem s tím, že přijedou všichni ohlášení, ale že nakonec nepřijede vůbec nikdo, to mě zklamalo! Z těch, co předběžně slíbili účast, odpadli z časových důvodů nejdříve Italové a Řekové, Coreen Welshová po zjištění celních podmínek pro své zboží, Jean Lucova belgická skupina po tom, co šéfa odvezli do nemocnice, a nakonec v pátek před akcí odřekli i Slováci.

Jak mi sdělili organizátoři akce, hlavním důvodem byla pravděpodobně nejistota, která provází každý první ročník jakékoliv akce (obzvlášť ve „východním" zahraničí), a také termín soutěže, pouhý týden po pařížském klání v Sevres. Nic na tom nezměnila ani nabídka bezplatného ubytování pro kohokoliv ze zahraničních figurkářů.

Nešťastný termín prý klubem Dumdum nebyl vybrán, ale přidělen spolupořádajícím Obecním domem, a tak podle pořadatelů spíš nešlo o to kdy, ale zda vůbec soutěž pořádat. Celou soutěž odsoudcoval pan Mácha a při vyhlašování držel hezkou řeč o figurkařině.

Z pohledu všeobecné modelářské veřejnosti byly nezvyklé i ceny – vítězové obdrželi medaile v podobě kříže za zásluhy s reliéfem hlavy napoleonského vojáka (nechci se chlubit, ale mám bronzovou) a modely od sponzorů. Za pořadatele doufám, že za rok budou mít větší kliku s termínem i se zahraničními návštěvníky, kteří figurkářským soutěžím dodávají ještě větší lesk.

To hlavní na závěr, úklidu jsem po celou sobotu unikl.

JINDŘICH ŠTĚRBÁČEK

• KALENDÁŘ •

Klub plastikových modelářů ve **Stodu** pořádá v místním kulturním domě (Nádražní ulice č. 477) **KITFEST 2004**. Patnáctý ročník setkání příznivců plastikových modelů, provázený soutěží, výstavou a modelářskou burzou plastikových modelů, se uskuteční **7. února** od 8.00 do 16.00 h.
Soutěží se v deseti kategoriích, v každé budou uděleny tři ceny autorům modelů nejlépe hodnocených (líbí-nelíbí) návštěvníky akce. Mimo to budou uděleny zvláštní ceny.
Kontakt na pořadatele: Ing. M.Tomana, tel.: 602 130 804, tel./fax: 377 995 920, e-mail : m.tomana@volny.cz

Plastik Model Klub 95 Děčín – Ústí nad Labem pořádá ve spolupráci s DDM Děčín 21. ročník soutěže stavitelů plastikových modelů **Děčínský MiniMax 2004**. Klání se uskuteční v sobotu **21. února** v DDM Děčín, 4 – Podmokly (Teplická 344/38).
Modely ve všech obvyklých kategoriích budou hodnoceny porovnávací metodou (líbí-nelíbí) komisí modelářů. Současně proběhne další kolo modelářské ligy a budou vyhlášeny také speciální soutěže, včetně klání o nejlepší válečnou figuru 54 mm a o nejlepší spoře oděnou ženskou figuru.
Kontakt na pořadatele: Zdeněk Fabík, tel.: 412 507 638, 412 507 411; GSM: 737 683 958, e-mail: zdenek.fabik@chart-ferox.com; http://web.quick.cz/pmk95

KALENDÁŘ SOUTĚŽÍ STAVITELŮ PLASTIKOVÝCH MODELŮ PRO ROK 2004

datum	pořadatel	telefon	e-mail	věkové kategorie	soutěžní kategorie	název soutěže
MISTROVSKÉ SOUTĚŽE						
19.-20.6.	KPM Zdice	311 533 349	houbal@c-box.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	mistrovství ČR
17.-18.9.	KPM Chodov	371 725 890	mikac@mestochodov.cz		I.b,c, II.a,b,	Mistrovství ČR
PLZEŇ	KPM Rokycany	352 625 351	petr.bortel@cmail.cz	sen., jun.	III.a,b IV, V.b,c,d	+ E-day
REGIONÁLNÍ POSTUPOVÉ SOUTĚŽE ŽÁKŮ						
10.3.	KPM Chodov	352 625 351	mikac@mestochodov.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Karlovarský kraj
20.3.	KPM Brněnec	724 225 538	m.sykora@chello.cz.	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Pardubický kraj
27.3.	DDM Prosek	728 515 182	ijs_model@hotmail.com	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b při soutěži Prosek model 2004	Praha
3.4.	DDM České Budějovice	386 357 061	technika@ddmcb	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Jihočeský kraj
3.4.	KPM Apolo a DDM Kopřivnice	737 906 449	dum@ddmkoprivnice.edunet.cz modelklub.apolo@seznam.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Moravskoslezský kraj
24. 4.	DDM Havlíčkův Brod	569 427 874 602 333 755	kadlecovaradka@atlas.cz kejklicek@hbnet.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	kraj Vysočina
24.4.	DDM Stříbro	374 622 277	l.urban@seznam.cz dumdeti.stribro@worldonline.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Plzeňský kraj
24.4.	Junior klub SMČR Hradec Králové	495 538 676	hobby@c-box.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Královéhradecký kraj
1.5.	KPM Děčín/Ústí n.Labem	412 507 638	zdenek.fabik@chart-ferox.com zfabik@seznam.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b při soutěži Děčínská kotva 2004	Ústecký kraj
15.5.	DDM a KPM Štemberk	585 015 434 602 972 190	pala.j@tiscali.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Olomoucký kraj
22.5.	DDM Napajedla Klečka	603 308 181	ddmnap@zlinedu.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Zlínský kraj
29.5.	DDM Česká Lípa	487 823 404	marie.kpl@post.cz	ml. ž, st. ž.	I.b,c II.a,b	Liberecký kraj
29.5.	kroužek PM při ZŠ Sázava	327 321 343 603 832 370	j.simon@mybox.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b	Středočeský kraj
5.6.	DDM Junior	543 211 599 602 661 682	info@junior.cz	ml. ž, st. ž,	I.b,c II.a,b při soutěži Modellbrno 2004	Brněnský kraj
VEŘEJNÉ SOUTĚŽE KLUBŮ SMČR						
14.2.	KPM Tora a DDD Luna Příbor	556 725 029	ddmluna@quick.cz	žáci, jun., sen.	I.b,c II.a,b ; IV dioramy bodovací soutěž	Poháry DDM 25. roč.žáků 16. roč. juniorů; 3.roč. Cena CMK
21.2.	KPM Děčín/Ústí n.Labem	412 507 638	zdenek.fabik@chart-ferox.com zfabik@seznam.cz	žáci, jun., sen.	1. kolo CMK ligy	21. ročník Děčínský MiniMax
28.2.	KPM Beroun a Králův Dvůr	728 281 581	ZRP@soshlinky.cz	žáci, jun., sen.	speciál - evropské kamiony americké kamiony	11. ročník Kit Show Beroun
6.3.	MK Unreal Praha	604 560 038 777 870 244	mk.unreal@seznam.cz samal01@pre.cz	žáci, jun., sen.	Letadla, technika,diorámy figurky, busty, lodě, motocykly a auta, Dětská soutěž divácká soutěž	MODELMANIA 2004 Budova ZS, Veronské nám. 10 Praha 10-Hostivař www.mkunreal.cz
13.3.	KPM Žatec	415 727 060	airfan.jirka@iol.cz	žáci, sen.	Ia,b,c; IIa,b, diorámy, bodovací soutěž,o nejlepší model letadla s čs. výs. znaky.	Žatecká šiška, 11.ročník
20.3.	KPM Brněnec	724 225 538	m.sykora@chello.cz.	žáci, sen.	I.b, I.c bodovací soutěž	Veřejná soutěž a krajská postupová soutěž žáků
26.-27.3.	KPM Olomouc	606 829 913 585 423 183	a.benda@worldonline.cz	jun., sen.	I.a,b,c, II.a,b, dioramata, bodovací soutěž	Morava Open 2004 2. kolo KOPRO-ligy
27.3.	DDM Prosek	728 515 182	ijs_model@hotmail.com	jun., sen.	I.b,c II.a,b IV-diorámy líbí-nelíbí v rámci bodovacího přeboru Prahy žáků	3. ročník soutěže: PROSEK MODEL 2004
3.4.	KPM Beroun a Králův Dvůr	728 281 581	ZRP@soshlinky.cz	žáci, jun., sen.	všechny kategorie, porovnávací způsob speciál - evrop. kamiony - americké kamiony	Východočeská .Kit Show3. ročník Hradec Králové, Areál Střelnice
3.4.	KPM Zdice	311 533 349 776 193 331	houbal@c-box.cz	žáci, sen.	I.b,c, II.a,b, dioramata, figurky, Bodovací soutěž o nejlepší model letadla nebo techniky z 50. let	2. ročník soutěže Zdická Padesátka
10.4.	KPM Prostějov	582 365 872	hkpm@quick.cz	žáci, jun., sen.	bodovací soutěž I.b, I.c žáci, jun. a sen. II.a, II.b jen sen.	veřejná soutěž, okresní přebor
17.4.	DDM Karviná	596 342 314	cerna1313@quick.cz	žáci, sen.	Ia,b,c; IIa, diorámy bodovací soutěž	Memoriál sgt. Rudolfa Lifczicze
17.4.	KPM Čáslav	327 314 448 606 907 912	benzcaslav@cmail.cz	žáci, jun., sen.	porovnávací soutěž + bodovací soutěž	8. Model Salon Čáslav I. mistrovství ČR Indeco Model Cup plast. modely automomobilů 1/43, věková kategorie 0-18 let.
17.4.	KPM Jihlava	606 948 450	licha@tiscali.cz	jun., sen.	I.b, I.c + nejlepší vrtulník bodovací soutěž	O štít města Jihlavy
24.4.	KPM Frýdek Místek	602 796 629	kpmfm@seznam.cz www.sweb.cz/kpmfm	jun., sen.	I.a, I.c, IIa, II.b, SK, bodovací soutěž	Tomcat Trophy 2004
1.5.	KPM Děčín/Ústí n.Labem	412 507 638	zdenek.fabik@chart-ferox.com zfabik@seznam.cz	žáci, jun., sen.	bodovací soutěž I.b,c II.a,b Speciální ceny a kategorie:	Děčínská kotva 2004
8.5.	MK Černošice	605 545 615 251 643 091	l.apeltauer@volny.cz	ml. ž, st. ž, jun., sen.	I.a,b,c,d II.a,b bodovací soutěž	Jarní kity Černošice- 17. ročník každý žák dostane model
8.-9.5.	KPM TORA a DDM Luna Příbor Poháry EU	606 259 330	jan.stedry@tawesco.cz stedry.jan@seznam.cz-	žáci, jun., sen	B-M-K-S 2004 porovnávací hodnocení - soutěžní výstava Ia;Ib;Ic;IIa;IIb (žáci,sen.) bodovací soutěž Poháry EU	Moravský Knipl a Šrapnel 9.ročník Beskyd Model Kit Show 2004 Kopřivnice - mezinárodní soutěžní výstava

15.5.	KPM Artur Slaný	603 826 927	vladstep.banzai@seznam.cz	sen., žáci	I.b,c; II.a,b, II pouze 1/48; (pro zvané) porovnávací a bodování podle SMČR	Eduard Kamikaze Cup, diorámy; rychlostavba Cena Královského města Slaný
15.5.	KPM a DDM Česká Třebová	465 535 382 732 310 228	ddm.kamarad@sendme.cz	ml. ž, st. ž,. sen	I.b, I.c bodovací soutěž	Českotřebovský Kohout a Kohoutek
22.5.	KPM Chodov	352 625 351	mikac@mestochodov.cz	žáci, jun., sen.	hodnocení komisí rozh. porovnávací způsob	Chodovská Chmelnice kpmchodov.aircraft.cz/
22.5.	KPM Nová Paka	603 594 992 777 167 727	milbr@mybox.cz	žáci a sen.	líbí-nelíbí a porovnávací systém hodnotící porotou I.a,b,c II.a,b diorámy letadel a techniky bez rozdílu měřítek,	5. ročník Novopacky Sutrak
5.6.	KPM Brno	603 288 356 602 792 058	CZ: perik.ales@worldonline.cz marek@rotschein.cz English: petr.dospisil@cz.teepak.com Deutsch: pavel.fiser@griffon.cz	žáci, jun., sen.	líbí-nelíbí 30 kategorií Drsňák Roku	Modellbrno 2004
2.10. v Praze Letňanech	MK Černošice	605 545 615 251 643 091	l.apeltauer@volny.cz	ml. ž, st. ž, jun., sen	I.a,b,c,d II.a,b . III.a,b IV V.a,b,c,d bodovací soutěž Černošice - 15.ročník	Model hobby Praha - 1.ročník a Podzimní kity
9.-10.10.	SPL Liberec	485 113 671	pavel.kloucek@vuts.cz	jun., sen.	Ib,c, IIa,b - bodovací soutěž speciální ceny: letadla s bačkorovým podvozkem, neozbrojená letadla, prototypy, Technika Commonwealthu	Lužická bačkora
9.10.	KPM Brno	602 792 058	marek@rotschein.cz	jun., sen.	I.b,c II.a,b - bodovací soutěž Zvláštní ceny: GRAND PRIX ceny Ing. Krumbacha za nejlepší model letadla s ČS znaky,	Brněnský Drak 2004 tradiční DEKL
16.10.	KPM Prostějov	582 365 872	hkpm@quick.cz	jun., sen.	bodovací soutěž I.b, I.c žáci, jun. a sen. II.a, II.b jen sen.	Prostějovská 72
23.10.	KPM AŠ	608 534 189	msneberk@c-box.cz	žáci, jun., sen.	I.b,c, II.a,b - bodovací soutěž diorámy hodnoceny porovnávacím systémem	Leonard da Pták
23.10.	KPM APOLO Kopřivnce	737 906 449	modelklub.apolo@seznam.cz http://sweb.cz/modelklub.apolo	žáci mladší, žáci st., sen.	I.b,c,d, II.a,b - bodovací soutěž -nejlepší letadlo s Čs. markingem (1/48 i 1/72) papírové modely:	Kopřivnický mixér Nostalgia cup 2004 4. ročník veřejné soutěže plastikových a pap. modelů
23.10.	KPM Jihlava	606 948 450	licha@tiscali.cz	jun., sen.	I.b, I.c + nejlepší Mezek bodovací soutěž	Memoriál Gerharda Bratrschovského.
6.11.	KPM Nymburk	325 514 972	kpmnbk@quick.cz www.ipmsnymburk.com	jun., sen.	letadla; technika; civilní; figurky; lodě; diorámy porovnávací způsob Ready to Fly Captured planes Winter camo MR vrtulníky ČS letectvo	Kit Saloon 2004
27.11.	KPM Děčín/Ústí n.Labem	475 501 545	J.Buzovsky@seznam.cz	jun., sen.	porovnávací soutěž komisí rozhodčích I.b,c, II.a,b, IV, Speciální ceny a kategorie: Divácká soutěž	IV. ročník memoriálu Jaroslava Urbance
4.12.	KPM Tora a DDD Luna Příbor	556 725 029	ddmluna@quick.cz	žáci - st. ž, ml.; jun	I.b,c II.a,b bodovací soutěž	Předvánoční soustředění mládeže Soutěž Směr Session
4.12.	KPM a DDM Česká Třebová	465 535 382 732 310 228	ddm.kamarad@sendme.cz	ml. ž, st. ž, sen.	II.a, II.b bodovací soutěž	Českotřebovský Vehikl
18.12.	KPM Rokycany	371 725 889	petr.bortel@cmail.cz	žáci, jun., sen.	5. kolo CMK ligy, I.b,c II.a,b -bodovací soutěž nejlepší vodník (plovákový letoun)	Vánoční soutěž

OSTATNÍ AKCE

7.2.	KPM Stod	602 130 804	m.tomana@volny.cz	žáci, jun., sen.	divácká soutěž líbí-nelíbí: Zvláštní cena: modely v jejichž označení je č.15	Setkání plastikových modelářů Kitfest
20.3.	Školní klub ZŠ Studénka	604 460 532		žáci, jun., sen.	bodovací soutěž I.c,d II.b o nejlépe postavený letoun Tatra	1. ročník veřejné soutěže
27.3.	DDM Česká Lípa	487 823 404	marie.kpl@post.cz modelclub.cl@seznam.cz informace měsíc před akcí http://modelclub-cl.wz.cz	ml. ž, st. ž, jun., sen.	I.b,c II.a,b bodovací soutěž o nejlepší americké letadlo, o nejl. finské letadlo sen. +jun. SK I.b,c sen.+jun.	
24.4.	IPMS Liberec	602 416 389	msourek@federalcars.cz	jun., sen.	2. kolo CMK ligy - zkrácené bodování Speciální ceny Memoriál W/Cdr Karla Mrázka	CMK plastik párty
29.5.	DDM Česká Lípa	487 823 404	marie.kpl@post.cz modelclub.cl@seznam.cz http://modelclub-cl.wz.cz	ml. ž, st. ž, jun., sen.	Mezinárodní soutěž papírových modelů, krajský přebor žáků, líbí-nelíbí: Ib,c, I.a,b, Diorámy, lodě	
5.-23.7.	MK Černošice	605 545 615 251 643 091	l.apeltauer@volny.cz	žáci a jun. (6-16 let)	SOUSTŘEDĚNÍ TALENTOVANÉ MLÁDEŽEPLASTIKÁŘŮ 2004-	23. ročník Léto dětí 2004
18.9.	Eduard	476 118 186	Vladimir.Sulc@eduard.cz	jun., sen.	všchny kategorie	E-day
9.10.	DDM Česká Lípa	487 823 404	marie.kpl@post.cz modelclub.cl@seznam.cz	jun., sen.	bodovací soutěž I.b,c, II.a,b Diorámy, Figurky	http://modelclub-cl.wz.cz
16.10.	OS Křížem-Krážem modelářský klub	261 911 000	krizem.krazem@seznam.cz	ž, , jun., sen.	4. kolo CMK ligy	Písnice Model Open
6.11.	KPM AVZO Cheb	354 433 662	veber@avzo-cheb.cz	jun., sen.	Porovnávací soutěž: I.b, I.c, II.a, II.b, IV,	Memoriál J. Vojty
20.-21.11.	ANGLIE Telford		users.globalnet.co.uk/~ipmsuk/			IPMS UK Scale Modelworld

Nakladatelství WWP
AS-90 Braveheart in detail

Publikace se zabývá u nás zatím nepříliš známou britskou samohybnou houfnicí AS-90, koncepčně připomínající americký typ M-109. Do výzbroje britské armády byla zavedena v polovině 90. let náhradou za dělostřelecký systém Abbot. Bylo objednáno 179 kusů, které byly britské armádě dodávány v letech 1992-1995. AS-90 Braveheart (Statečné srdce) úspěšně prošel náročnými klimatickými testy v Arizonské poušti, Kuvajtu a Saúdské Arábii. Délka hlavně byla v průběhu výroby změněna ze 45 na 52 ráží a již vyrobené kusy byly tímto způsobem modifikovány dodatečně.

Vozidlo zatím nezaznamenalo exportní úspěch, v jednání však jsou dodávky indické armádě. Není bez zajímavosti, že Poláci projevili zájem o licenční výrobu věží, přičemž jejich instalaci připravují na podvozky tanku T-72(!). Zatím byly dodány dva kompletní vzorové kusy věží.

Publikace je nabita fotografiemi vozidel ve službách IFOR na území bývalé Jugoslávie i detaily vozidla zevnitř i zvenčí. Velkým přínosem pro modeláře jsou snímky vydatně zabahněných vozidel, na kterých můžeme pozorovat rozložení i barvy nejrůznějšího (často velice silného) zašpinění. Za nejlepší detailní fotografii celé publikace považuji spodní obrázek uprostřed sloupce na straně 45, na kterém je zblízka vidět pancíř korby pokrytý tlustou vrstvou zeminy odletující od pásů. Druhou část publikace tvoří fotografie podpůrných vozidel

Pro modeláře je v souvislosti s touto publikací dobrou zprávou vydání stavebnice AS-90 firmou Trumpeter. Těm, kteří si na tuto firmu udělali špatný názor podle prvních nepříliš zdařilých stavebnic a ohrnují nad nimi nos, doporučuji prohlédnout si pořádně stavebnice novější generace. Myslím, že je čeká nejedno překvapení.

WWP
T-54/55 Variants in detail (anglicky)

Je to tady! Doposud nejlepší publikace o tanku T-54/55! Vychází po „západních" knihách, jejichž autoři občas nebyli schopni rozlišit jednotlivé verze a tento nedostatek omlouvali tvrzeními typu „ve východním bloku se tanky vyráběly stylem co kus, to originál". Vychází také po sešitech vydaných na „východě", které obsahují leckdy velice zajímavé poprvé zveřejněné fotografie, ale díky nepříliš kvalitnímu papíru je občas trochu problém identifikovat, co na nich vlastně je, konečně modeláři dostávají do rukou publikaci, která spojuje fundovanost i velmi kvalitní čitelné fotografie. A je zatraceně tlustá (téměř 200 stran).

První část obsahuje záběry T-54/55 ze srpna 1968 v pražských ulicích. Hned za nimi jsou záběry různých variant T-54/55 ve službách stran konfliktů posledního desetiletí (Kosovo, Makedonie, Afghánistán, Gruzie, Irák). Osm stran je věnováno „těčkům s gumou", neboli tankům z konfliktu na území bývalé Jugoslávie, pokrytých přídavným pancéřováním gumovými pláty rozličných velikostí a tvarů. Zde je možno najít jedny z vůbec nejzajímavějších kamufláží, tvořené černými, zelenými, a červenými puntíky na khaki podkladu. Zůstává pro mne záhadou, zda je to následek vlivu pointilismu, nebo omamných a psychotropních látek.

V další části jsou představeny verze, T-54A počínaje a T-55AM2 konče. Na verze připadá průměrně deset stran, přičemž u každé jsou ve vyváženém množství zachyceny jak celkové pohledy a rozdíly mezi variantami, tak detaily včetně kompletních interiérů.

Závěrečných 50 stran obsahuje detaily podvozku, převodovky, motoru, munice, vyorávače min, vyorávače zákopů a „Větřiesky" jako podpůrného vozidla.

Mým favoritem je ukořistěný irácký T-54K se spoustou nástaveb a doplňků po celém povrchu. Je to čínská kopie T-69II, a tak se k uvedenému označení T-54K vztahuje má jediná drobná výtka – podle některých zdrojů totiž K v označení znamená „kitajskij"- čínský.

Za modelářsky nejzajímavější považuji fotografie „jetých" pojezdových kol (str. 149), ze kterých je guma provozem místy oloupaná až na obruč.

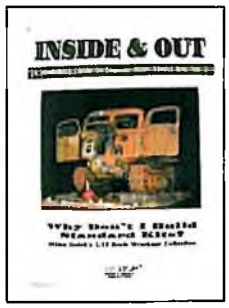
Modeláři mají pro stavbu k dispozici starou stavebnici Esci, novější, ale nepříliš přesnější od Trumpeteru, tvarově velmi špatnou od Skifu a bezkonkurenční firmy Tamiya (1:35). Stavitelé v měřítku 1:72 si mohou vybrat ze stavebnic ACE (kvalitou bližší shortrunové produkci) a velmi dobré od PST.

Publikaci jsem zařadila do osobního „Top ten". Modelářům (včetně zarytých „germanofilů") nedoporučuji s nákupem příliš dlouho váhat. Z vlastní zkušenosti vím, že časem si některou variantu T-55 stejně postaví téměř každý příznivec techniky, takže by mu později skvělá publikace mohla chybět. Druhým důvodem je, že kromě modelářů si jí budou pravděpodobně kupovat z nostalgických důvodů i pánové, kteří v interiéru tohoto tanku strávili dobu vojenské služby.

WWP
Inside and out
Why Don't I Build Standard Kits?
Zdeněk Šebesta's Super Detailed Kit Collection (anglicky a česky)

Je asi velice málo kitařů, kteří by na soutěžích nikdy nepotkali modely MUDr. Zdeňka Šebesty, mezi modeláři přezdívaného „Doktor". Poznáte je na první pohled podle neuvěřitelného množství detailů pod otevřenými poklopy a odloženými krycími plechy, perfektní povrchové úpravy i velice jemné patiny, která využívá všechny finesy nejmodernějších postupů. Čtenáři Modeláře měli šanci prostudovat si jeho model Me 262 v čísle 8/2003. S podobně „vymakanými" modely sklízí Doktor každoročně řadu úspěchů na domácích i mezinárodních soutěžích a asi nikdo se špetkou zdravého rozumu nepochybuje o jeho příslušnosti mezi nejvyšší elitu světových modelářů. Díky nové řadě publikací WWP mají čeští i světoví modeláři možnost podrobně se seznámit s jeho modely i modely dalších českých modelářů. Publikace obsahuje ne méně než 360 fotografií šesti modelů následujících typů: Me 262A (96 fotografií); TBM-3 (59); Ki-61(59); Hs-129 (38); Tornado GR.1 (52); Fw 190D-9 (58). Mými favority jsou fotografie samotných motorů Jumo 004 ještě před přilepením pod křídlo, klidně by mohly sloužit jako podrobná učební pomůcka leteckých mechaniků. Ten, kdo staví letadla asi neodolá, fotografie detailů bych bez rozpaků použil jako stavební podklady pro modely o měřítko větší.

Na deprese z vlastní nešikovnosti mi po prvním shlédnutí pomohly svižné procházky na čerstvém vzduchu. Jak publikaci, tak následná intenzivní dechová cvičení v přírodě mohu vřele doporučit.



WWP
Inside and out
Why Don't I Build Standard Kits
Milan Košek's 1:35 Scale Wreckage Collection (anglicky a česky)

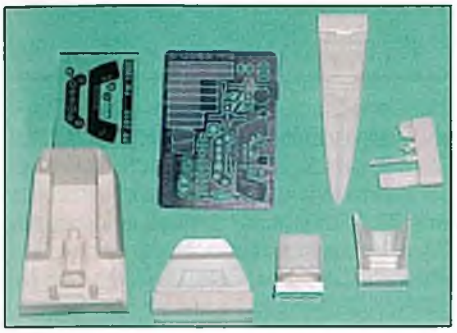
Na začátku sedmdesátých let televize BBC ve zpravodajství používala velmi často obrat „...a nyní o něčem úplně jiném", čímž nesmírně iritovala většinu britské populace. Skupina britských komiků Monty Python začala ve svých skečích tento obrat používat v nejneuvěřitelnějších (nejpříšernějších) souvislostech. Modely Milana Koška jsou taky „o něčem úplně jiném", než na co je průměrný modelář zvyklý. Znázorňují poničená nebo dlouho opuštěná německá vozidla v různých stádiích rozkladu a devastace. V celé publikaci jich je zdokumentováno dvanáct: Sturmtiger, Bergehetzer, Jagdpanther, Steyr RSO, Tiger I, Sd.kfz. 234/2 Puma, s.WS., Marder II, Panther, Sd.Kfz. 234/4, Sd.Kfz. 251/9 a Opel Blitz. Stejně jako v publikaci o modelech MUDr. Šebesty jsou připojeny stručné komentáře týkající se technik, materiálů a barev použitých pro výrobu vraků a jejich barevnou úpravu i vytváření okolního prostředí vraku, které musí odpovídat stavu, ve kterém se vrak nachází. Mou pozornost přitáhly Steyr RSO a Tiger I, které vyvolávají „podzimní pocity".

Při prohlížení publikace pro mě bylo zajímavé porovnávat styly tvorby i odlišné způsoby fotografování modelů pana Koška a modely podobných témat z rukou modelářů ze Západní Evropy. Podobnou příležitost našim čtenářům nabízí Modelář 11/2003. Podle fotografií z publikace WWP se mi zdá, že v obou oborech vzniká specifická česká „škola" a bude zajímavé sledovat, jakým způsobem ovlivní ostatní světové modeláře.

Technikáři asi mají jasno, milovníci vrtulí nebo jetů si mohou tuto publikaci dopřát jako inspiraci pro vlastní model vraku letadla. Reportéři BBC obrat „...a nyní o něčem úplně jiném" už nikdy víc nepoužili.

AIRES

Novinky této firmy se týkají všech hlavních měřítek. Ve velikosti **1:32** můžete nahradit plastikové díly pilotního prostoru v nové stavebnici Focke-Wulfu **Fw 190D-9** (**Hasegawa**) mnohem propracovanějšími odlitky a plechy ze sady Aires 2010. Blistr obsahuje přístrojovou desku, pedály, přezky a pásy z leptu, přídavné pancéřování, řídicí páku, sedadlo, vaničku a pískacího kačera z polyuretanu.

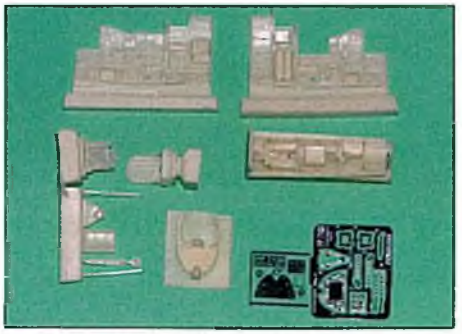


Pro spojenecké novinky firmy **Trumpeter** a starší stavebnice **Revell** a **Hasegawa** jsou určeny v měřítku **1:32** velmi podrobné odlitky (Aires 2011) kulometů Browning ráže 0,303 palce. Obsah pytlíčku je rozměry nebezpečně blízko pětatřicetinové výzbroji americké techniky, takže mám obavu, že sadu už ode mne nikdo nedostane! Muahaha...*

* smích komiksových zlosynů

Ve **čtvrtce** je mezi novinkami sada obsahující podvozkové šachty pro P-51B/C od **Tamiye** (Aires 4186). Jeden díl v pytlíčku není na nejoblíbenější měřítko zrovna moc. Polepšete se, recenzent Aleš Rychlovský by rád i ten zbytek.

V měřítku **1:72** jsou k mání dvě sady – vybavení pilotního prostoru **Spitfiru Mk.V** (**Tamiya**) a kanóny Hispano ráže



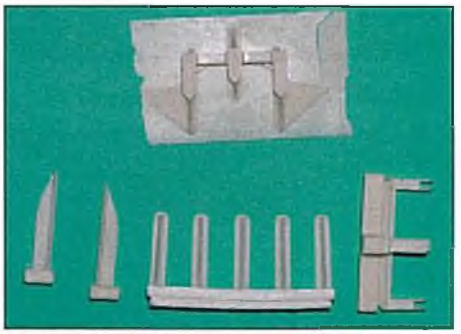
20 mm (Aires 7100, 7101). Jak vypadají, když se do nich pustí šikovný modelář, si můžete prohlédnout na stranách 50 a 51 tohoto sešitu v článku o barvách Gunze.

CALIBRE 35

Z produkce této firmy v měřítku **1:35** jsme dostali tento měsíc na stůl šest blistrů a jednu krabičku. Ve dvou jsou „**botičky**", odlitky s přesnými vzorky podrážek jednotlivých armád. Jeden pár je vždy z měkké „gumy" (pro otisky na pancíř vozidel a tvrdé plochy), druhý z tvrdé hmoty pro otisky podešví do povrchu diorám (bláto, sníh). Komentář přetiskujeme z časopisu Tamiya magazine: „...jsou vynikající, musíte je vidět, abyste uvěřili" (FP 001, FP 002).

Poněkud morbidní záležitostí je sada **Lebky a helmy** (D 35006). Obsahuje osm lebek, osm německých přileb, čtyři britské a čtyři americké. Všechny helmy obsahují kompletní vnitřek, aby je bylo možno „odložit" dnem vzhůru. Pokud na mistrovství republiky chcete v kategorii figurek do 90 mm skončit do druhého místa, alespoň jedna lebka s helmou nesmí chybět.

Pro spojenecké tanky od Normandie až za Rýn jsou určeny dva **křovinořezy** (35003, 35010). Jeden můžete po odbroušení z tenké destičky přímo nalepit na model, druhý má dokonce čtyři díly, takže obě sady jsou jen pro ty nejzkušenější.



Dobrá zpráva se týká osamocené krabičky a ctitelů tanku T-55: současně s publikací **WWP** přichází na náš trh doplňková sada motoru se zástavbou a panelem s odklopenými kryty (35021), který je určen pro stavebnici **T-55A** firmy **Tamiya**. Na obrázku je obsah pytlíku po deseti minutách práce v redakčních podmínkách se žiletkovou pilkou a „šmirglem". Měli jste někdy motor hotový za deset minut? Ne? Tak nad čím váháte?

EDUARD

Je každoroční tradicí, že silničáři jsou připraveni na zimu a České pošty na vánoce. Asi pak chápete, proč balíček s novou stavebnicí **Ki-115 Tsurugi** v měřítku **1:48** do naší redakce před uzávěrkou nedorazil. Proto z nabídky společnosti pro tentokrát jen telegraficky:

Stavebnice: 1:72 Spad XIII; 1:48 USAAF WW.II Personal, Ki-115 Tsurugi

Fotolepty: sítě a mřížky (5 druhů); 1:72 Pz.Kpfw. III Ausf. L; 1:35 Mörser Karl 60 cm, Hummel, Humvee, Faun SLT56, 3 druhy ostnatého drátu, listí, Flakpanzer 38; letadla: 1:48 SM-79; 1:72 Mitchell

Barevné fotolepty: 1:24 pásy do závodních aut Sparco; 1:24 pásy Luftwaffe WW.II; 1:32 F/A-18 Hornet; 1:48 F-86F Sabre, P-47D-25; 1:72 Fw 190A-3

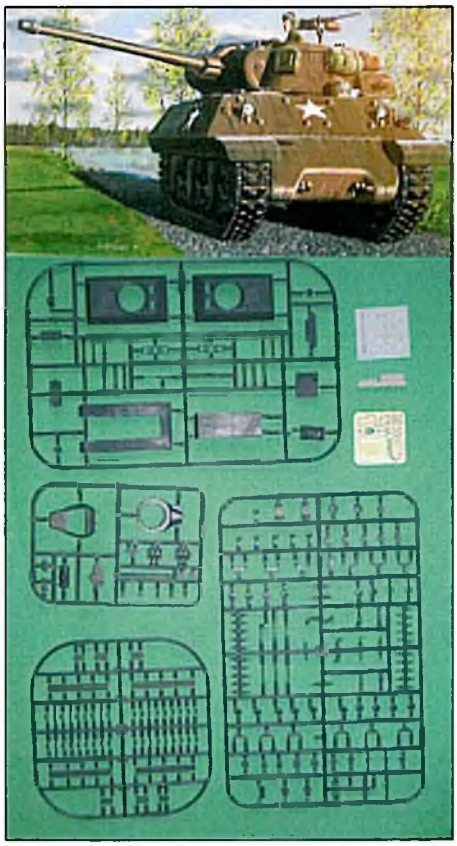
Barevné zoom: 1:48 F-86F Sabre; SBD-3; P-47D-25; 1:72 Fw 190A-3; 1:35 nábojové. pásy cal .50

Express mask: 1:32 Beaufighter, F4U-1B; 1:48 P-40E, A-1H; 1:72 Ju 88S, SM-79; 1:35 Opel Maultier; Krupp Protze; Flakpanzer 38; ZIL-157; T-34/85;

Tankové hlavně 1:35: Su-85

EXTRATECH

M-36 Jackson (EXM72030)



Brněnskému výrobci se podařilo modely M-10, M-36 a Achillese v měřítku **1:72** zaplácnout pořádnou díru na trhu. A to ještě tímto typem s americkou technikou zdaleka nekončí. V přípravě je snad deset verzí tanku Sherman, které využívají součástky podvozku předchozích stavebnic. Díly v rámečcích vypadají hezky, lepty začínají být poslední dobou ve stavebnicích samozřejmostí, a tak ani tato krabička není výjimkou (celý velký kryt nad motorovým prostorem, části interiérů, mřížky okolo světel a několik dalších drobností). Jackson obsahuje dvě obtiskové verze, obě z území Německa z přelomu let 1944/45, přičemž jedna nese podivné gastronomické označení „Pork chop"- v překladu vepřová kotleta. David Bílek ji už pro naše čtenáře smaží...

FLASHBACK

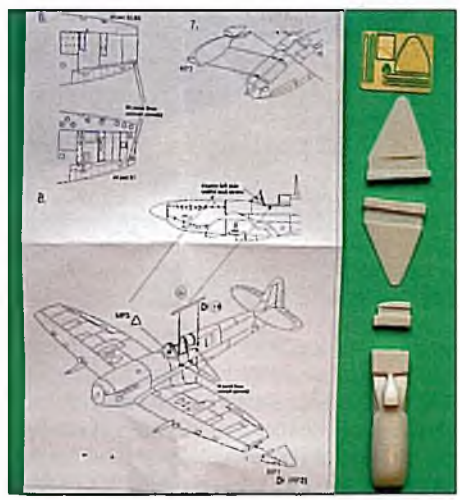
SM-79 Sparviero 1:48 (KLH 89-25)

Velká krabice ukrývá pět šedých rámečků, jeden čirý, plechy, masky a dva pytlíky odlitků (z nichž některé překvapivě nepoužijeme).Výlisky jsou ryté do hloubky a někteří je znají ze stavebnice Classic Airframes. Kamufláže však jsou odlišné – barevnější a tudíž atraktivnější. Při zběžném zkoumání výlisků jsme narazili na problém s nedostříknutím všech dílů polovin krytů motoru. Bohužel se tento nedostatek vyskytl i na nejhorším možném místě - v ob-

lasti kulového zakřivení, což asi nebude úplně lehké opravit. O své domácí zkušenosti se SM (lacina slovní hříčka, ale nedokázal jsem si jí odpustit...) se s čtenáři Modeláře podělí za krátký čas Jiří Rumíšek.

GRIFFON

Jméno firmy charakterizuje její sortiment. Griffon je nová firma z Brna se sympatickým zaměřením na nezbytnosti pro britské letectvo, které světoví výrobci dosud očividně přehlíželi. Mimo padesátigalonové přídavné nádrže (GRF48001) a 500liberního závěsníku s pumou (GRF48003; v sadě jsou dvě celé sestavy) vydal Griffon konverzní sadu na Spitfire Mk.VII (GRF48002). K přestavbě je třeba použít stavebnici Spitfiru Mk.VIII/ IX firmy Hasegawa a díly sady doplňků, měnící tvar konce křídla, chladiče, a podobu vstup vzduchu. Ku prospěchu věci je výkres a náčrtky v návodu, ukazující kde co zatmelit nebo přidat. Ve všech sadách jsou odlévané díly (brněnské výroby) i lepty (brněnské výroby).



LEGATO

Firma v sérii Airport -144 vydala po znacích pro modely Boeingů CK Travel servis, CK Fischer a Slovenských Aerolinií také obtiskový aršík se znaky pro Boeingy B737 ČSA.Obsahuje kompletní obtisky pro jeden model, vybírat můžete ze všech devatenácti poznávacích značek začínajících OK.. Směla, modelářsky velice atraktivní OK-PRC, OK-PRD i OK-JEB byly v řadě určené pro Zliny...

LEGATO KITS

Beneš Mráz Be-50 Beta minor 1:72

V tuhé krabičce je malá sedmnáctidílná odlévaná stavebnice s miniaturní planžetou leptů. O tom, jakým způsobem jsou odlitky řešeny, více poví obrázek. Bubliny jsem na povrchu nenašel, takže nejspíš při stavbě vystačíte s pilníkem, brusným papírem, vteřiňákem a (možná) tmelem. Obtisky z produkce Tally Ho! obsahují označení pro OK-EAB z Rallye Exposicion v Paříži a BO+CJ stroje ve službách Luftwaffe. Model pro naše čtenáře „rychlostaví" Pavel Šenk.

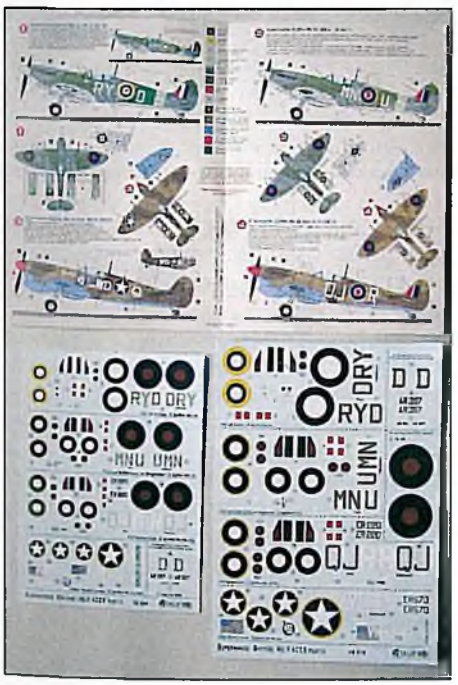
MAC DISTRIBUTION

SPAD VII C.1 1:72 (72048)

Pro nepřehledně obrovský tuzemský modelářský trh se typicky (jistě nešťastnou náhodou) objevují stavebnice stejné předlohy velmi často po dvou. Dalším potvrzením je plastiková legenda z období první světové války SPAD VII. Rámečkostromeček této novinky z Prahy obsahuje 46 dílů z okrového plastiku, nevelkou planžetu plechových detailů a čirý větrný štítek. Pozornost upoutají dvě varianty žaluzií motoru, podvozek s promáčknutými koly nebo lyžemi, v návodu výkres v měřítku 1:72 a zajímavé verze obtisků. Postavit můžeme letadlo italské, nebo dvě verze s francouzskými trikolórami. Jak stavebnice obstojí ve srovnání s novinkou firmy Eduard si zanedlouho přečtete z pera Ivana Víška.

TALLY HO!

Od Tally ho! jsme dostali obtisky Esa na Spitfirech Mk.V (2.díl) pro **Spitfire Mk.Vb** obou hlavních měřítek. Sady 48 018 a 72 024 shodně obsahují kompletní označení dvou Spitů v evropské (piloti J. Kučera, M.De Bergendael) a dvou v pouštní kamufláži (N. Duke a Američan R. Levine), přičemž tři jsou s britským označením a jedno s americkým. Je hezkou tradicí, že se Tally Ho! snaží přidávat do každého aršíku označení letadel, na kterých létali českoslovenští piloti. V aršíku pro Spitfire je stroj P/O Jiřího Kučery, který se proslavil soubojem proti pěti Messerschmittům.



Obtiskové aršíky na **Me 262** jsou dokonce ve třech měřítkách (72 033, 48 026, 32 006). Všechny obsahují stejné kamufláže. Kombinaci zelené a hnědé reprezentuje stroj Waltera Nowotnyho, hadovité kamufláže „Jabo" Fw. Witzmana a tříbarevné šedivky letoun Alfreda Schreibera. Nalezneme tu i jednobarevný poválečný stroj S-92 československého letectva s kresbou Mickey Mouse v rajcovních žlutých trenýrkách. Obtisky na „Vlaštovku" obsahují i popisky.

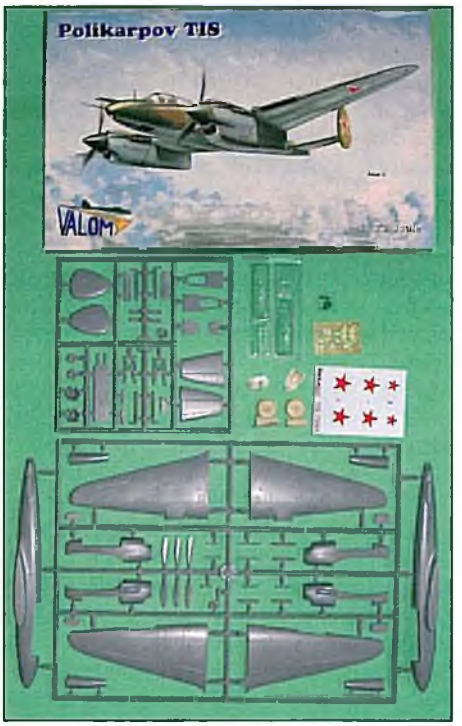
Samotné popisky na Schwalbe jsou zároveň tématem aršíků začínajících písmenem S (stencils – popisky) S 72 012 a S 48 012, pro **Ju 88** máme k dispozici aršík S 72 013.

Stavitele modelů Luftwaffe potěší německé svastiky z aršíků S 48 017 (že by S jako svastika?) a S 72 017. Vzhledem k plánovanému květnovému vstupu do EU a vytříbeným nápadům některých našich politiků si jich udělám doma pořádnou zásobu, než zase někdo začne něco zakazovat.

Citát měsíce míří ke glorifikátorům Luftwaffe. P/O Jiří Kučera: „Byla to hazardní hra, ale vyhrál jsem. Ostatně je to ostuda germánských stíhačů, když jich pět nedostane jednoho Spitfira".

VALOM

Polikarpov TIS 1:72 (72003)



Slyším jásat rusofily, na trh se dostává stavebnice Polikarpova letadla TIS (Tažolyj Istrebitěl' Soprovaždënija). Již třetí stavebnice (po Su-6 s motorem AM-42 a Yokosuce D3Y1-K) nenápadné pražské firmy Valom je short-run dvoumotorového letadla. Na pohled slušné kvality; s rytím do hloubky a koly podvozku, sedadlem a hřídelemi vrtulí odlitými z PUR, překrytem kabiny podtlakově tvářeným, a plechovými lepty mřížek a obvyklého vybavení interiéru. Kamufláž je trojbarevná, označení na obtiscích naprosto nečekané (červené hvězdy). Propadliny jsem nenašel, drobné tenké díly (podvozkové nohy a listy vrtule) nebyly přesazené, jak se někdy u short-runů stává. Jedinou slabinu vidím v nálitku okolo tlumiče jedné z podvozkových noh.

Jak díly lícují a jak vypadá postavený model zjistíte brzy, na stavebnici už intenzivně (doufáme) pracuje Libor Špůrek.

Jin

Postrádáte v přehledu své výrobky? Snadno to změníte, když pošlete do redakce vzorky. Můžeme za to zaručit, že se o nich vzápětí dozvědí čtenáři Modeláře. Po krátkém úvodním představení (s fotografií obalu či obsahu a uvedením katalogového čísla) budou vzorky odevzdány do povolaných rukou našich modelářů - autorů. Považujete-li za dostačující k seznámení s výrobkem jeho název a měřítko, zašlete nám poštou nebo e-mailem do konce prvního týdne v měsíci alespoň základní informace.

EXTRATECH

M-36 Jackson (EXM72030)

telstv
stavena
(ISBN: 84-6
fotografií čtvrtkov
DH-2, F4U-1 Corsa
109E a Curtiss P-40N,
sátině pak A-7E Corsair II.
(ISBN: 84-607-4854-5) naleznete rovněž na 50 stranách „čtvrtky" Me 163B, SBD-5 Dauntless, Albatros D.V, Aichi D3A1 Val, Polikarpov Po-2, Henschel Hs 129B a v měřítku 1:72 F-4B Phantom II. Pokud se najde obchodník schopný tyto publikace na tuzemský trh dodat, promasírujte si předem hlasivky na obdivné výkřiky.

POD POKLIČKOU

VALOM

61

ka odebírám
letecký mode-
ku jsem nucen
m mě nemá co na-
časopis pro funkční
is který založil pan
časopisem pro všechny
pro takzvané lepiče mo-
vých. plastikový modeláři
ciální časopis tak nevím proč
vit Modeláře tou vaší stupidní
na plastikový časopis. Kdyby
hrobu vstát pan Smola, věřím že by
s radostí nakopal prdel za to jak jste
delář zkurvil:

V mých očích a nejen v mých jste vrah Modeláře, a přeji Vám při vedení časopisu jen to nejhorší. U mě jste hňup, který není schopen naplnit časopis funkční modelařinou, protože dělat testy stavebnic je samozřejmě jednodušší a těžko na tom lze něco zkazit.

Kéž by Vám za tento počin mráz prdel rozerval!!!!

S pozdravem

Stanislav Král, Moravany

Mnohamiliónovou obec zájemců o plastikové makety ve většině zemí světa lze zhruba rozdělit do dvou skupin. První, daleko nejpočetnější, tvoří ti, co si kupují model jakožto miniaturu stroje, jenž se jim líbí a nemohou jej mít. Ti se spokojují s tím, je-li sestavení možné podle návodu a model je celkově realistický. Protějškem je skupina opravdových fanoušků s hlubokým zájmem. Takový skutečný sběratel začne nejprve shánět veškeré informace o skutečné předloze makety. Prolistuje množství časopisů a knih, prohlédne desítky fotografií a pak teprve začne stavět z plastikové stavebnice, jíž pokládá za lepší či horší polotovar. Výsledkem nebývá jen skutečně dokonalá maketa s mnoha dalšími detaily, ale i bohaté a zažité znalosti o skutečném stroji a jeho technice.

A právě tito lidé, často už modelařící tradičním způsobem, vytýkali dosud Modeláři, že opomíjí plastikové modely. Redakce o tom nechtěla psát, dokud nebudou ve větším počtu na trhu čs. výrobky; ten čas nyní – doufejme – nastává.

šéfredaktor Jiří Smola
v úvodu k první recenzi plastikové stavebnice (Modelář **21**, 1970, č. 6, s. 20)

Už v 80. létech jsem jako redaktor „funkčního" Modeláře z autorů mnohdy doslova páčil nové příspěvky. Se stejným problémem jsem se potýkal i v roce 2001, kdy společnost Aeromedia převzala vydávání časopisu a zachránila jej tak před ohlášeným zánikem. Čtenáři-konzumenti na mé výzvy ruku k dílu nepřiložili, ale – jak jsem se pak z některých dopisů dozvěděl – čekali, co „pro ně páni redaktoři v Praze vymyslí". Zájmový časopis však nedělá redakce, ale profilují jej záliby čtenářů a jejich ochota spolupracovat. Když jsem objevil množství stavitelů plastikových modelů ochotných a schopných vytvořit kitařský časopis v podobě, jaká nemá na tuzemském trhu obdobu, přestal jsem vyznavače funkčních modelů prosit o spolupráci.

Nastala doba, kdy – řečeno slovy pana Smoly – jsou na trhu ve větším počtu čs. plastikové stavebnice, a tak se jim bude Modelář věnovat. Už proto, že autoři příspěvků mají trochu jiný slovník.

Martin Salajka

Ve Slovníčku v 13. čísle Novinek se objevil výraz „aftershading". Tímto slovem se ve skutečnosti označuje stín vznikající po pohybu obrazu na monitoru nebo obrazovce, trvající řádově milisekundy. Modeláři (tedy anglicky mluvící, jak to mají hozený modeláři v Zambezi fakt nevím) používají latinský prefix POST, od kterého pro jednu modelářskou techniku odvodili označení **postshading**. Podobně používají pro jinou termín PREshading, ale nikoliv „beforeshading".

Asi se autor Slovníčku po ránu kouknul na toaletní skříňku a viděl svojí vodu po holení (aftershave), nebo byl unavený z nějaké „afterparty" (dojezdová oslava po celonočním paření).

Není nad to, modelářům něco objasnit. Fakt príma „slovníček"... *Jin*

MODEL NA PŘÁNÍ

Tuto rubriku zavádíme jako tuzemskou premiéru, ba možná světovou. V časopise Modelář 1, 5, a 9/2004 zveřejníme seznam tří stavebnic, z nichž si můžete vybrat jednu, ze které chcete na stránkách Modeláře vidět krok za krokem postavený model. Pokud to bude v našich silách, budeme se snažit přidat k představení modelu vždy nějaké podklady, ale dopředu upozorňujeme, že to nebude pevným pravidlem.

Prosadit svého favorita můžete dopisem (pro usnadnění třeba i s nalepeným kupónem z této stránky) zaslaným na adresu redakce (Baranova 29, 130 00 Praha 3) nebo elektronickou poštou na sterbacek@aeromedia.cz. Vždy prosím uvádějte celé jméno a poštovní adresu, protože došlé „hlasovací lístky" jednou za rok slosujeme a třem čtenářům pošleme věcné ceny.

MODELÁŘ 1
volím stavebnici
❑ 1
❑ 2
❑ 3

Hlasování bude uzavřeno v den vydání následujícího čísla, na rozhodnutí tedy máte vždy měsíc času. Potom nám musíte nechat měsíc na postavení modelu a ještě jeden na zpracování článku pro uveřejnění.

Jakou stavebnici jste si vybrali z dnešní nabídky se dozvíte v čísle tři, článku o jeho stavbě se dočkáte ve chvíli, kdy už na anketu v podstatě zapomenete, tedy v čísle čtyři. Výsledky hlasování o nabídce typů z Modeláře 5/2004 budou v čísle sedm, postavený model v osmičce.

Budeme se snažit zahrnout do naší trojice co nejrozmanitější výběr typů, můžete nám pomoci tím, že nám dáte předem vědět, o které stavebnice máte zájem. Do čísla čtyři vybírejte z následujících modelů:

1 F-105 Thunderchief (1:32 Trumpeter)
2 Tank IS-3 (1:72 Roden)
3 P-40M (1:48 Eduard)

INZERCE

Čitelně psané soukromé řádkové inzeráty zveřejňujeme zdarma pokud je zašlete e-mailem na adresu

typltova@aeromedia.cz,

nebo písemně (stačí korespondenční lístek) s inzertním kupónem, který je v každém čísle, na adresu

Modelář, Baranova 29, 130 00 Praha 3

PRODEJ

Prodám modely aut 1:18 Bburago Lamborgnini Countach 5000, Laborginii Diablo, Solido 1:24 Chevrolet Corvette vše 100% stav. Tel.: 604 488 148

Prodám publikace: L+K 1987, 1988, 1996, ročník za 180 Kč, HPM 1999, 2001 ročník 300 Kč, 2000 - chybí č.10 za 270 Kč, Modelář 1986, 1987 ročník za 80 Kč. Zdeněk Viktori, Dědická 45, 682 01 Vyškov 1

Prodám levně stavebnice Revell, Kovozávody Prostějov, Modela, Směr a Matchbox v měřítku 1:72, 1:50, 1:48 a 1:144, celkem 14 ks. Nejraději vcelku. Seznam za známku. Tel.: 776 288 309, e-mail: dubmlyn@seznam.cz

Prodám model Bf 109G-14 AS 1:48 Fujimi + lepty nebo vyměním za Bf 109 G 1:48 Hasegawa. Eduard 48114 za 550 Kč, publikaci La-7 (MBI 1. vydání) za 199 Kč, knihu M. Pajer: Ve stínu slávy za 100 Kč, Ceny jsou bez poštovného. Libor Pečený, Pískovec 902, 471 14 Kamenický Šenov. Tel.: 487 727 232 (8-15,30)

Prodám 1:48 F-8 Crusader od Monogramu + lepty za 800 Kč. Tel.: 604 480 000.

Prodám výkresy na bitevní loď Scharnhorst 1:200 cena 500 Kč, anglickou letadlovou loď Ocean typ Colosus 1:200 cena 300 Kč, polskou minolovku třídy Zubr 1:50 cena 300 Kč. Ing. Václav Jiřinec, Obr. míru 400, 364 52 Žlutice, tel.: 353 393 208, e-mail: jirinec@mybox.cz

Prodám USS New Yersey - Revell 1:350, P-51D Mustang - Trumpetter 1:24, nedotčené. Ceny dohodou, výměna možná, tel.: 281 972 464 (večer)

Prodám modely letadel 1:48 Pro-Model Me 410B + 2x set Aires + 1x CMK, Hasegawa Bf 109G, Tamiya Fw 190A. Dále knihy a monografie (převážně německá Luftwaffe). Tel.: 605 024 564, Plzeň

Prodám in Action, letadla 2. sv. války. Tel.: 723 423 760, večer 382 591 266

Prodám nepostavené modely letadel 1:72 vše 2. sv. válka (100 Kč). Seznam za známku. Dále prodám svázané L+K roč. 77-83, časopisy APKR č. 19-71. Jan Třešňák, Pražská 187, 463 42 Hodkovice nad Mohelkou, tel. 604 911 445

Prodám plány modelů 19 historických plachetnic a 41 válečných lodí, seznamy za známku. Ing. Švec Jindřich, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5

Prodám novou vývěvu. Sací výkon 22 litrů za minutu, max. podtlak 95 kPa. Cena 12 000 Kč. Tel.: 606 610 862, e-mail: ourada@seznam.cz.

Prodám 71 čísel (všechna vydaná) časopisu Aero Plastic Kit Revue. Nejraději vcelku. Tel.: 604 465 337

Prodám 100 kusů časopisu ABC i s vystřihovánkami cena 5 Kč za kus. Dále časopis ATM 70 čísel ročníky 1995-1999 cena 9 Kč za kus. 30 kusů prospektů a katalogů osobních automobilů r. 1960 cena 20 Kč za kus. Tel.: 732 644 111

Prodám RC soupravu Vanguard 35 MHz s 2 přijímači (letadlo+lod), 4 kanál, pouze vcelku. RC regulátor PICO 05 el. motorem MIG 280, plast. stavebnici historické lodě Victory. Vše plně funkční. Tel.: 728 501 927

Prodám nesestavené modely tanků firmy Italeri 1:35 Leopard 2A4 (550), Leopard 1A2 (550), Abrams M1A2 (660), M60A-1 Patton (660), M60 Blazer (660), Tiger I (550), Panther A (550), StuG IV (550), Dragon 1:35 Sherman Vc Firefly (900), Tamiya Tiger I(950), dále asi 30 ks krabic vojáků Wehrmechtu a SS od Dragonu. Volejte na tel. 558 322 307 od 17 do 18.30 h

Prodám 1:32 F-4C Phantom Tamiya 2500 Kč, 1:32 F/A 18 Hornet Academy 2500 Kč, 1:32 MiG 15 Trumpeter + nová acetátová kabina + polyuretanová sedačka + polyur.směrovka správný tvar+plechy 700 Kč, 1:32 Hawker Hunter Revell 700 Kč. Volejte po 14:00 hod. Tel. 605 149 694

Prodám sestavené Bf 109D 1:48 Španělsko 500 Kč, Flakpanzer Wirbelwind 1:35 (500 Kč). Poštovné a balné hradím. Březina, 604 120 139

KOUPĚ

Koupím nabídkové katalog firem: Revell, Tamiya, Academy, Airfix, Heller. Tel.: 723 476 264

Koupím nesestavený kit: Airfix 1:48, Supermarine Spitfire F.22/24, kat.č.07105. Cenu respektuji. Tel.: 585 413 723, SMS 732 340 992, e-mail: bajinka@quick.cz

Koupím publikaci Su-25 (Hema), kniha Kummersdorf (W.Fleischer - BONUS - A 1997), Modelmania P-51 Mustang PKR č. 10, Panter A nebo G (jakýkoliv výrobce - do 500) nesest. L. Pečený, Pískovec 902, 471 14 Kamenický Šenov. Tel.: 487 727 232 (8-15,30)

Koupím Revell 1:48 04506 Curtiss SB2C-4 Helldiver, nesestavený,kompletní. Tel.732 859 747, e-mail jarda@mediasound.cz

Koupím modely 1:48, 1:32 Luftwaffe, 1:35 německá technika, 1:16 figurky, detail sety, plechy. Nabídky prosím na e-mail:licka.z@seznam.cz, nebo mobil: 777 946 100

Koupím neslepený model auta 1:24 Ford Sierra od firmy Tamiya kat.č.24080 (nebo 24081). Tel.: 607 574 710 (SMS)

Koupím kopii návodu a obtisky na Short Stirling 1:72 Airfix a obtisky na Handley Page 0/400 1:72 Airfix. Vladimír Sluka, Kostelní 536, 507 81 Lázně Bělohrad, tel.zam.:493 761 321

Koupím knih Atlas Lokomotiv od J.Beka svazek 5 a 6, dále koupím typové výkresy parních lokomotiv a tendrů. M. Hlaváček, Západní Př. 916, 349 01 Stříbro

Koupím nesestavenou stavebnici Italeri č.0746-Peterbilt 378, měřítko 1:24. Radek Cimfl, tel. 728 754 948, rcimfl@quick.cz

Koupím modely vojenské techniky z ABC v měřítku 1:87. Dále kopie plánků vojenské techniky z plastikových stavebnic. Valovič Miroslav, Vojkov 78, 257 53 Vrchotovy Janovice. Tel.: 732 232 270 pouze SMS

CeTeModel

RC modely letadel, lodí a aut, modelářské potřeby, modelová železnice H0 a TT Roco,Tillig a další, autodráhy NINCO a autíčka, kov. a plastikové modely, polytechnické a elektr. stavebnice, MERKUR, autorizovaný prodejce HITEC a rcm Pelikán, plastikové stavebnice Revell, BILEK, ITALERI, ZVEZDA, Tamya, Academy, Hasegawa, SDV, KoPro, Směr, AIRFIX, HELLER

CeTeModel tel/fax:558740434

Náměstí ČSA 1223/9 www.cetemodel.cz

ČESKÝ TĚŠIN

Koupím Dodge M37 kat. číslo TP 3507 od firmy Skybow, cenu respektuji, fotky vnitřku M132 (plamenometná verze M113) nebo internetovou adresu, na které lze tyto věci najít. Tel.: 607 500 180

Koupím stavebnici v měř. 1:48 Me 263/Ju 248 od firmy Czech Model. Nabídky prosím SMS na tel. 608 056 781

Kúpim vystrihovačky z časopisu ABC. Jedná sa mi o sadu Medzinárodná vesmírna stanica ISS, cenu respektuji. Ľ. Pittner, Tel.: 0904 259 092

Koupím Sdkfz 250 Neu, Grille ausf H - Dragon, Sdkfz 251- Tamiya, SWS - Italeri - všechny verze i rozestavěné a poškozené. Nabídky pište na Tel.: 608 817 426

Koupím plastikový model 1:35 Italeri číslo kat. 370 SWS With Flak 43, dohoda jistá. Prchlík Vl. Tel.: 323 655 487

Koupím BMW Sahara nebo Zunddap 1:9 - pouze sólo, MiG-21 1:72 Fujimi, P-40 15 000th, 1:72 Hasegawa (nebo pouze dekály). M. Decarli , 381 01 Zlatá Koruna 36, tel 607 586 821

Koupím modely 1:72 XB-70A-1 Valkyrie od AMT, B-2A Spirit od Testors, I-16typ.28 od ICM, Heinkel He-70 od Matchboxu, Macchi MC-200 od Revell a Dornier 335A-12 nebo i jiné verze od Dragon (potřebuji pouze nějaké ND, takže i ruiny a rozestavěné). Jan Vašíček, Chrudim, mobil 736 138 264 nebo 724 022 128.

Koupím Special Hobb 1:72 Blohm - Woss P-215.02, MPM 1:72 Focke Wulf 190 S, MP 1:72 Junkers W-34, Italeri 1:72 Dornier 217 N, Revell 1:32 e-262 B, Heller 1:72 He-112. Tel.: 601 548 877

Koupím 1:35 Stug III G Revell, Jagdpanzer IV Italeri č. 266. Březina 604 120 139

RŮZNÉ

Kdo zhotoví trup na loď - torpedoborec Skorij, 1:100 plány mám - cenu respektuji. Tel.: 723 345 408

Kupon pro bezplatnou inzerci MODELÁŘ

OBSAH HLAVNÍCH ČLÁNKŮ ROČNÍKU 2003

AUTA

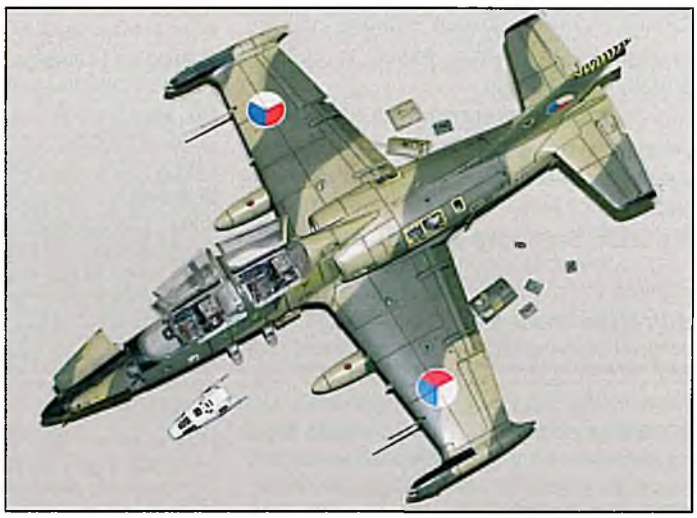
Cafourek Vladislav: Lotus 18 (1960-1961) 1/ 41
Horoško Petr: Tahač těžkých přívěsů Tatra 141 2/ 68
Koubek Branislav: Dva autobusy 5/ 230
Musil Jan (Haitman): Accent WRC z Českých Budějovic 10/ 508
Salajka Martin: Muzeum automobilů Praga 2/ 94
Vasko Milan: Buggyra MK 002 3/ 126
Vasko Milan: Chevron B8 5/ 216
Víšek Ivan, Mgr.: Ford 6 Mod. 1943 Truck 12/ 605
Vořechovský Jaroslav: Faun Goliáš 12/ 596
Zada Miroslav: W typ 230 Gas Generator 10/ 498

DIORÁMY

Kubát Jaroslav: 312. Peruť RAF Penrhost, únor 1941 (Hurricane) 12/ 598
Jimenez Miguel: Rudá smrt, bílá pole (T-34) 10/ 486
Švejda Pavel: Můj první sníh: Ardeny, leden 1945 12/ 591
Švejda Pavel: Podzim 1944 11/ 534
Zada Miroslav: Kdesi na Ukrajině (Steyer RSO, Ba 20, Gaz-67b) 8/ 401

LETADLA

Balous Miroslav: F-6 6/ 302
Bašný Jiří: Fairey Gannet 3/ 138
Begera Vladimír, Ing.: Boeing 757-200 12/ 613
Begera Vladimír: Awacs v obývačke (Boeing E-3A Sentry) 3/ 122
Begera Vladimír: Neskutečná „Tripl Sedma" (Boeing 777) 6/ 282
Bejbl Miroslav: XB-7 Valkyrie 5/ 254
Beneš Otakar: Messerschmitt Bf 109 V2 a V3 7/ 355
Červenka Ivo: Zalétání malých modelů a minimaket na gumu 2/ 98
Decarli Martin: Avia / iljušin IL-14 6/ 272
Decarli Martin: Avia S-92 z Ameriky 8/ 380
Decarli Martin: C-3605 podivný válečník ze Švýcarska 10/ 512
Decarli Martin: Čínská devatenáctka Shenyang F-6 6/ 300
Decarli Martin: L-39 Albatros 5/ 238
Decarli Martin: Me 208 jako Nord 1101 Noralpha 4/ 180
Decarli Martin: Messerschmitt Bf 108 Taifun 4/ 174
Decarli Martin: Never-Ending Story (Jak-52) 11/ 562
Decarli Martin: Portugalský texan (AT-6 Texan) 7/ 336
Decarli Martin: Poslední MiG ? (MiG-AT) 12/ 608
Divíšek Jan: Tmavomodrý Jug (P-47M) 12/ 586
Fišer Pavel: P-47D Razorback 12/ 584
Fišer Pavel: Westland Lysander MK.II 7/ 328
Galler Jaroslav: Fokker Dr.I 12/ 578
Galler Jaroslav: Pozemní nácvik skluzu po křídle (AT-6 Texan) 7/ 337
Gregorovský Radek: Bf 109E na gumu 9/ 445
Hájek Jiří: Stříbrný Čífan (MiG-15) 11/ 530
Heinrich Pavel: Komet (Me 163B-1a) 11/ 542
Hobzík Tomáš: Merlin není jen kouzelník (EH-101 Merlin) 2/ 78
Holásek Michal: Su-7 1/ 46
Chlebek Jiří: Aero L-39C 5/ 232
Janoušek Martin, Ing.: L-410 Turbolet 7/ 322
Janoušek Martin: Nejstarší Trenér (Zlin Z-26) 7/ 333
Janoušek Martin: Vzpomínka na modelářský pravěk (Jak-17) 12/ 601
Jekl Libor, Ing.: Bf 109G-6 Suomen 9/ 453
Jekl Libor: Pervyj raketnyj (Březňak Isajev BI-1) 5/ 227
Knapčok Vratko, Ing.: Prvý Bf 109 (Bf 109V-1) 7/ 354
Koktavý David: Sepecat Jaguar A 1/ 16
Kubát Jaroslav: JET Baron (Me 163B-1a) 11/ 543
Kubát Jaroslav: Pruhovaný mezek (Bf 109D) 9/ 446
Kučírek Jiří: Dvoumístná rakvička (TF-104G Starfighter) 7/ 326
Máče Jan, Mgr.: Nejhezčí Gustav (Bf 109G-10) 9/ 451
Máče Jan: P-47M Revell 12/587
Malý Libor, Ing.: Mléčná dráha po Japonsku (P1Y1 Ginga) 2/ 76
Malý Libor: Mořský orel (Ju 290 A-5 Seeadler) 4/ 193



Matyskovič Vladislav: Aero L-39C s rozpaky 5/ 242
Meluzín Kamil: Stříbrný Spitfire (Spitfire Mk.VIII) 6/ 294
Mgr.Máče Jan: Vlaštovka Me 262A-1a) 8/ 374
Mgr.Víšek Ivan: Albatrosy a Oeffagy (Albatros D.I a D.II) 5/ 220
Mgr.Víšek Ivan: Junkers J.I aneb postavte si pradědečka bitevníků 7/ 348
Otakar Beneš: Supermarine Spitfire Mk.Vb/Mk.Vb trop 9/ 462
Pieron Roman, Ing.: Najnovší Dornier Do 335 3/ 131
Potměšil Mirek: Jak-17 12/ 601
Rudys Alfred: Komet z Koreje(Me 163B-1a) 11/ 550
Rumíšek Jiří: Messerschmitt Bf 109G-6 9/ 456
Salajka Martin: Čtvrtkový Tajfun 4/ 176
Salajka Martin: Letitý Gannet 3/ 142
Salajka Martin: Plechový Corsair 1:16 3/ 147
Salajka Martin: Univerzální Jaguár 1/ 22
Srncová Jelena, PhDr.: Bucker se šikmýma očima (Kyushu K9W1 Cypress) 11/ 550
Šebesta Zdeněk: Stíhací Messerschmitt Me 262A-1a 8/ 389
Šenk Milan: Dassault Breguet Dornier Alpha JET 10/ 490
Šofer Pavel: Azurový Baltimore (Martin 187 Baltimore) 5/ 222
Šofer Pavel: Bűcker Bű 131 Jungman 10/ 500
Šofer Pavel: Chlouba Lemontu z Rožnova (SK-3) 11/ 531
Šofer Pavel: Ostrovský Oxford (Airspeed Oxford Mk.I) 9/ 428
Šorel Pavel: Focke-Wulf Fw 200C-4 Condor 7/ 350
Špaček Jaroslav: Merlin a Kormorán (EH-101 Merlin, CH-149 Cormoran) 2/ 82
Štěrbáček Jindřich: Dvě revoluce v jednom modelu (Me 262A-2a) 8/ 385
Štěrbáček Jindřich: Můj první byl Křižák (F-8 Crusader) 8/ 406
Tejkl René: Convair B-58 Hustler 11/ 558
Toman Jiří: Messerschmitt Me 163B-1a Komet 11/ 540
Typlt Radek: Messerschmitt Me 262 B-1a/U1 8/ 377
Vacek Jan: Stavba pro radost (Bf 109G-6) 9/ 447
Víšek Ivan, Mgr.: FW 189V6 aneb létající přilbice těžkooděncova 1/ 26
Víšek Ivan, Mgr.: Vickers Wellington Mk.IC 2/ 69
Víšek Ivan, Mgr.: Fiat CR.25 9/ 434
Víšek Ivan, Mgr.: Airco DH-2 10/ 478
Vlasák Miloš: Dornier Do 335 Tamiya 3/ 128
Vopalecký Václav: MiG-19S 6/ 298

LODĚ

Houska Martin: Stavba modelu Šumava 4/ 190
Klos Jiří: Ponorka U-99 5/ 257
Svršek Ladislav, Ing.: Jak využít technické údaje o skutečné lodi pro modelářské potřeby 1/ 38
Tollar Zdeněk: Jeho veličenstva loď Monarch 1/ 31
Tollar Zdeněk: Podmořské čluny jeho veličenstva 1 11/ 563
Tollar Zdeněk: Podmořské čluny jeho veličenstva 2 12/ 610

MODELÁŘSKÁ PORADNA

Brousil Miloslav, Ing.: Úpravy modelů a dokončovací práce 2/ 93
Galler Jaroslav: Sníh ze sádry 6/ 289
Jimenez Miguel: Báječný svět prachových šmouh 1/ 36
Jimenez Miguel: Pusťte si filtry do života 2/ 90
Sedlák Petr: Kompresor pro stříkací pistoli 6/ 288
Štěrbáček Jindřich: Jezevčíkova modelářská stanice první pomoci 5/ 218
Jimenez Miguel: Nepotřebuje váš model „wash"? 3/ 115
Jimenez Miguel: Horečka z odřenin 4/ 188
Štěrbáček Jindřich: Jezevčíkova modelářská stanice první pomoci 6/ 270
Štěrbáček Jindřich: Jezevčíkova modelářská stanice první pomoci 7/ 342
Štěrbáček Jindřich: Jezevčíkova modelářská stanice první pomoci 8/ 408
Štěrbáček Jindřich: Jezevčíkova modelářská stanice první pomoci 9/ 408
Štěrbáček Jindřich: Jezevčíkova modelářská stanice první pomoci 10/ 505
Štěrbáček Jindřich: Jezevčíkova modelářská stanice první pomoci 11/ 536
Štěrbáček Jindřich: Jezevčíkova modelářská stanice první pomoci 12/ 618
Štěrbáček Jindřich: T-34 K.O. 11/ 555

MODELOVÁ ŽELEZNICE

Koubek Branislav: Norimberské reminiscencie 2 4/ 201
Štrauch Štefan, Ing.: Stanica môjho detstva 2/ 89
Štrauch Štefan, Ing.: Budovy a technické stavby 1 2/ 96
Štrauch Štefan, Ing.: Norimberské Reminiscencie 3/ 148
Štrauch Štefan, Ing.: Majstrovské modely z rúk umelca 7/ 334

NA POMOC ZAČÁTEČNÍKŮM

Plaček Jiří: Létání s RC modely 1/ 23
Plaček Jiří: Létání s RC modely 2/ 61
Plaček Jiří: Létání s RC modely 3/ 109

PAPÍROVÉ MODELY

Kovář Libor, Ing.: Papírový Kübelwagen 4/ 172

POZNÁVÁME LETECKOU TECHNIKU

Salajka Martin: Messerschmitt Bf 109 9/ 439
Salajka Martin: Junkers D.I (J.9) 12/ 606

PRO MLADÉ A STARÉ

Červenka Ivo: Házecí a vystřelovací Northrop F-5 Freedom Figter 1/ 10
Korbel Petr: Lockheed XFV-1„Salmon" 2/ 63

RAKETY

Jeřábek Karel: Model obří polomakety Mercury Redstone 6/ 295
Jeřábek Karel: Mercury Redstone 7/ 357
Kašpar Jiří: Makety a ohňostroje na mistrovství světa kosmických modelů 1/ 6

STAVEBNÍ STROJE

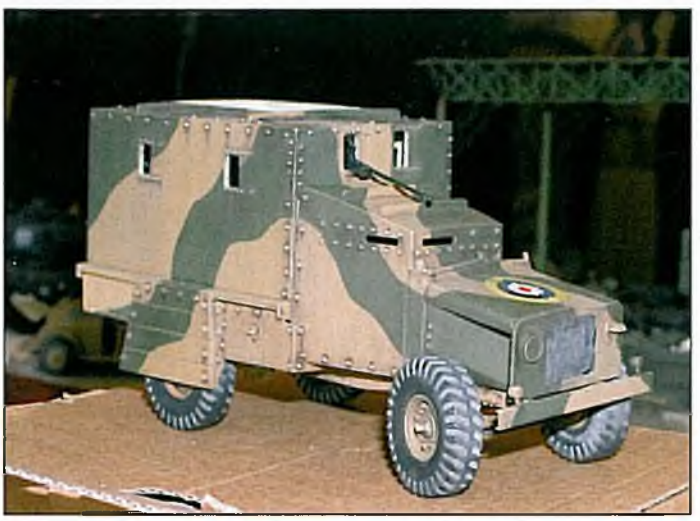
Horoško Petr: Menck M 154 LC 3/ 132

STAVÍME FUNKČNÍ MODELY

Laušer Otakar, RnDr.: Stavíme funkční modely (7) 1/ 15
Laušer Otakar, RnDr.: Stavíme funkční modely (8) 2/ 60
Laušer Otakar, RnDr.: Stavíme funkční modely (9) 4/ 168
Laušer Otakar, RnDr.: Stavíme funkční modely (10) 6/ 268
Laušer Otakar, RnDr.: Stavíme funkční modely (11) 9/ 424

VOJENSKÁ TECHNIKA

Beránek Čestmír: SKfz. 231 (6 rad) 4/ 185
Beránek Čestmír: Stalinec 60 5/ 224
Bílek David: M1 Abrams na zkoušku 6/ 286
Bílek David: Zimní kamufláž v měřítku 1:72 (Su-76) 12/ 602
Blaha Petr: Sanitní vůz ZIS-44 6/ 279
Bucman Lukáš: Matilda Mk. II podruhé 3/ 121
Fabík Zdeněk: Těžký tank IS-3 6/ 290
Gulej Patrik: Obojživelný tančík T-38/T-38M2 4/ 194
Gulej Patrik: Sturmgeschütz IV 2/ 66
Gulej Patrik: T-34/76 vzor 1942 9/ 425
Gulej Patrik: ZIS-5V Zachar 6/ 280
Havlíček Petr: DUKW od Italů 11/ 559
Herain Branislav: M113 Zelda 9/ 437
Janoušek Martin, Ing.: Startér GAZ-AAA 6/ 278
Krejča Zdeněk: German Flak 38 ráže 2 cm 4/ 170
Ligač Ivan: Pásový motocykel NSU Kettenkrad 1/ 28
Ludvík Miloslav: Střední tank T-34/85 10/ 482
Ludvík, M.A.: Střední tank T-28 8/ 404
Mgr.Víšek Ivan: Tank T-70 a samochodka SU-76 7/ 325
Pavlík Jan: Cromwell Mk.IV 11/ 564
Pluskal Marek: Sd.Kfz. 139 Marder III 1/ 24
Rosenberg Alois: Sturmtiger 6/ 306
Salajka Martin: Jak zelený Sherman růžověl 4/ 199
Salajka Martin: Jak zelený Sherman zbělel 4/ 200
Salajka Martin: Šestikolka SdKfz. 232 (6 rad) 4/ 186
Salajka Martin: Tank Mk. V 3/ 144
Šenk Pavel, Bc.: Dělostřelecký tahač ČTZ-S-65 Stalinec 3/ 134
Štěrbáček Jindřich : Vyprošťovací tank M-31 4/ 196
Štěrbáček Jindřich: Dvouapůlka se skříní (GMC 2,5t) 7/ 344
Štěrbáček Jindřich: Opel Blitz Ersatz 9/ 460
Štěrbáček Jindřich: Opel Blitz Feuerwehr 10/ 514
Štěrbáček Jindřich: Tank T-34 10/ 480
Vaník Jaroslav: T-34 s odminovačem PT-3 11/ 552
Víšek Ivan, Mgr.: IS-2M aneb postavíme si růžový tank 2/ 65
Víšek Ivan, Mgr.: A7V (Krupp) aneb strašidelná pevnost na pásech 3/ 136
Víšek Ivan, Mgr.: Studebaker US6 4/ 194
Víšek Ivan, Mgr.: BT-5 aneb napůl auto, napůl tank 5/ 226
Víšek Ivan, Mgr.: T-26 a OT-133 6/ 304
Víšek Ivan: BA-10 11/ 533
Vopalecký Václav: 2S1 Gvozdika 5/ 252
Vopalecký Václav: Sd. Kfz. 124 Wespe 8/ 399
Zada Miroslav: Britský stíhač tanků Achilles IIC 2/ 73
Zada Miroslav: Britský pěchotní tank Matilda Mk. II (A 12) 3/ 116
Zada Miroslav: Diamont T 981 s přívěsem 6/ 303
Zada Ondřej: M60A1 RISE 11/ 532
Zada Ondřej: Steyr 1500A Kommandeurwagen 5/ 256



Modelář 2/2004 vychází 2. února

DHC Beaver
Hobbycraft 1:48
Když jsem „z krabičky" postavil plovákový DHC Beaver, musel jsem řešit otázku „kam s ním". Napadlo mne postavit diorámu s letadlem plujícím na hladině...
JAROSLAV GALLER

Vought F4U-1A Corsair
Tamiya 1:72
Rozhodl se pro letoun Iry C. Kepforda ze stíhací perutě VF-17, který za války sestřelil 16 japonských letadel. Vzhledem k tomu, že stavebnice představuje verzi F4U-1D, bylo nutné provést několik malých úprav...
LIBOR JEKL

Handley Page O/400
Airfix 1:72
Stavebnice v měřítku 1:72 je starší než většina čtenářů, ale stále snese srovnání s nejnovějšími modely letadel první světové války. Při stavbě musíme počítat s tmelením, broušením a neustálou kontrolou geometrie...
RADAN BŘEZA

M4 Sherman
Italeri 1:72
Čisté výlisky bez otřepů a propadlin, maketa motoru s převodovkou a článkové pásy, prostě ideální základ soutěžního modelu....
MICHAL TEICHMAN

Sopwith Camel F.1
Eduard 1:48
Pilot, který dvojplošník Sopwith Camel F.1 proslavil, v něm nikdy neseděl. Kapitán J. W. Bigglesworth je dílem spisovatelské fantazie W. E. Johnse. To však nebrání tomu, aby se jeho oblíbený Velbloud stal možná nejslavnějším letadlem Velké Války...
MAREK MINCBERGR

Stug. III Ausf. B
Italeri 1:35
Většina modelářů potvrdí, že zimní kamufláže považuje za tvrdý oříšek. Přemýšlel jsem proč a myslím, že jsem na to přišel...
JINDŘICH ŠTĚRBÁČEK

Bristol Beaufigter TF. X
Tamiya 1:48
K tomu, že jsem si domů odnesl Beaufighter TF. X přispěl fakt, že rámečky jsou ve všech třech stavebnicích shodné, ale „desítka„ má navíc rámeček se SOP se zvětšenou kýlovkou, torpédem, pumami a nosem s radarem A.I. Mk.VIII...
JIŘÍ RUMÍŠEK

MODELÁŘ

1 leden 2004 ročník 55

Vydavatel: AEROMEDIA, a. s.
(IČO 25133322)
www. aeromedia. cz, www.letectvi.cz
v licenci Pražské vydavatelské společnosti

Adresa redakce
Modelář
Baranova 29, 130 00 Praha 3
Tel.: 222 710 331
E-mail: modelar@aeromedia.cz
Šéfredaktor Martin Salajka
(salajka@aeromedia.cz)
Redaktor Jindřich Štěrbáček
(sterbacek@aeromedia.cz)
Sekretářka redakce Hana Typltová
(typltova@aeromedia.cz)

Obchodní a inzertní oddělení:
Aeromedia, a. s., Baranova 38,
130 00 Praha 3
Tel./Fax: (+420) 222 718 814,
E-mail: obchod@aeromedia.cz
Řádkovou inzerci přijímá redakce
Zásilková služba a předplatné:
222 718 814

Objednávky a zvýhodněné předplatné:
Aeromedia,a.s, Baranova 38,
130 00 Praha 3
Tel./Fax: (+420) 222 718 814,
E-mail: obchod@aeromedia.cz

Předplatné pro rok 2004
u společnosti Aeromedia, a.s.:
roční 720 Kč / 840 Sk
pololetní 372 Kč / 430 Sk

u společnosti Mediaservis s.r.o.
roční 780 Kč, pololetní 390 Kč

Rozšiřuje Aeromedia a.s., společnosti holdingu PNS, a.s., Mediaprint KAPA a ostatní distributoři,
ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia, s.r.o.,
P.O.Box 169, 830 00 Bratislava.
Tel./fax: (+421-2) 444 54628, 444 50693
Velkoodběratelé a prodejci si mohou objednat časopis Modelář za výhodných podmínek u Aeromedia, a.s..
Informace o předplatném podává a objednávky přijímá Aeromedia, a.s., doručovatel tisku a předplatitelské středisko,
ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia, s.r.o.
Objednávky také přijímá Mediaservis s.r.o., Abocentrum, Moravské náměstí 12D, P.O.Box 351, 659 51 Brno.
Objednávky tel.: 541 23 32 32, fax: 541 61 61 60,
e-mail: abocentrum@mediaservis.cz,
reklamace tel.: 800 171 181

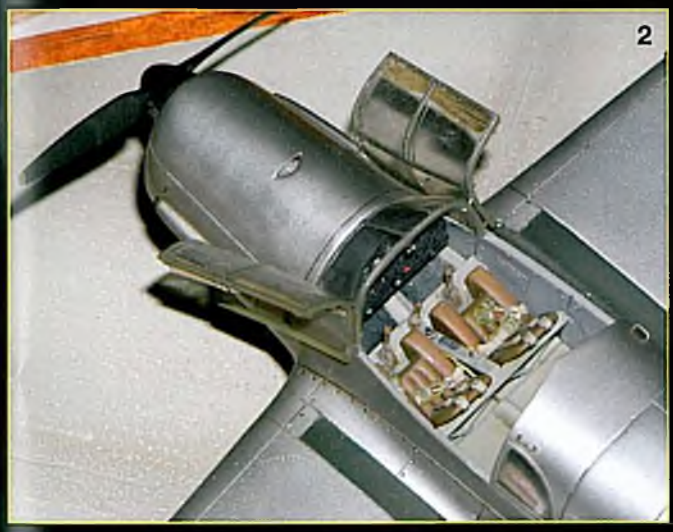
For the foreign subscription please write to:
Aeromedia,a.s, Baranova 38, 130 00 Praha 3,
Czech Republic
Tel./Fax: (+420) 222 718 814,
E-mail: obchod@aeromedia.cz
One year subscription for 2004
for Europe 78 Euro, overseas 96 USD
or PNS Hvožďanská 5-7,
148 31 Praha 4, Czech Republic

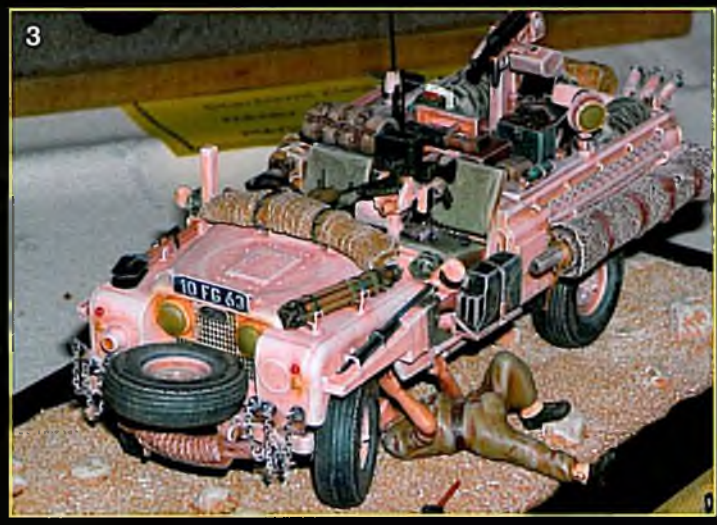
Distribuce: Česká pošta, s. p.,
Postservis OZ Přeprava

Předtisková příprava:
Reprodukce Baroa s.r.o,
Svobodova 1, 128 17 Praha 2,
E-mail: baroa@atlas.cz
Grafická úprava: Iva Bílková
Tisk: UNI GRAFIA, a.s. Praha 10

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2004
ISSN 1212-2866
Registrační značka: MK ČR E 2275





V kategorii vojenské techniky byl oprávněně jako nejlepší vyhodnocen „dvojmodel" Famo s přívěsem, které postavil v měřítku 1:35 Martin Koláčný

Modelářská výstava a soutěž se uskutečnila **22. listopadu** pod patronací firmy **Bilek** v restauraci Zeeland v **Zelenči** u Prahy. Snad to bylo jinak nesoutěžním víkendem, snad hodnotnými cenami, každopádně i pořadatele zaskočilo 233 přihlášených modelů. Společně tak byly hodnoceny modely různých měřítek, což není právě ideální. O některých z vystavených skvostů už jsme v Modeláři psali, s jinými se zanedlouho setkáte

Foto M. a P. Salajkovi

1 Michal Křepelka přihlásil do soutěže figurku pilota z první světové války v klasické figurkářské velikosti 54 mm

2 Jaroslav Kubát z KPM Nymburk zvítězil v kategorii letadel se známým čtvrtkovým modelem bombardéru Avro Lancaster. Autorovu zálibu ve stříbře a kořistní technice však ve stejné modelové velikosti dokumentoval i velmi dobře postavený Messerschmitt Bf 108 s britskými znaky

3 Rover Pink Panter postavil v měřítku 1:35 Luděk Formánek

4 Izraelský obrněný transportér Zelda, jak jej v měřítku 1:35 postavil Petr Polanka

5 Junior Pavel Zabák ml. postavil pěkný model tanku Leopard 1A4 v měřítku 1:35

Třetí místo získal v kategorii vojenské techniky (!) Roman Srb za postavu britského výsadkáře v modelové velikosti 120 mm (asi 1:16)

Prvé sériové letouny F6F-3 Hellcat létaly ještě ve starším schématu zbarvení, kamuflované barvami Non-Specular Blue Gray (tmavě modrošedá) na svrchních a bočních plochách a Non-Specular Light Gray na spodních. Výsostné znaky byly verze z roku 1942, tedy bez červených středů, označení perutě VF-4 na boku trupu černé

V únoru 1943 bylo pro letouny US Navy zavedeno nové kamuflážní schéma, které tvořily pololesklá ANA 606 Semi-Gloss Sea Blue (velmi tmavá mořská modř), na hřbetě trupu a svrchních plochách křídla a VOP přecházející v matný odstín ANA 607 a střední modř ANA 608 Non-Specular Intermediate Blue. Spodní plochy kryla ANA 601 Non-Specular Insignia White (matná bílá). V roce 1943 bylo zavedeno výsostné označení s červeným lemováním. Zobrazený letoun F6F-3 patřil do stavu perutě VF-5 operující v létě 1943 z paluby USS Yorktown

V době bitvy u Leyte v říjnu 1944 létal Frederic A. Bardshar, velitel perutě VF-27 (USS Princeton), s F6F-5 v jednoduchém zbarvení barvou Semi-Gloss Sea Blue (pololesklá mořská modř) na všech plochách. Na kýlovce měl letoun pořadové číslo 1. Charakteristickým znakem VF-27 byla „žraločí tlama" na motorovém krytu, která byla na „jednobarevných„ Hellcatech již ve zjednodušené podobě, tedy bez stínování tlamy, kapek krve a žilek v bělmu oka

Některé britské Hellcaty Mk. II dostaly standardní zbarvení FAA – barvy Dark Slate Gray (břidlicová šeď) a Extra Dark Sea Grey (modrofialová šeď) na svrchních a Sky (modrozelená) na spodních plochách. Letoun JW782 ze stavu 808. perutě FAA nesl v létě 1945 kombinaci standardního britského označení na kýlovce a tichomořské varianty kokard na trupu a křídle. Kód perutě byl bílý a sériové číslo černé

V roce 1946 používala akrobatická skupina amerického námořnictva Blue Angels letouny F6F-5 Hellcat ve standardním celomodrém zbarvení. Identifikačními prvky byly pouze nápisy US NAVY na boku trupu a pořadové číslo na směrovce

Pravděpodobně nejpestřeji zbarvenými Hellcaty byly dálkově řízené cílové letouny F6F-5K, které byly v době korejské války používány také jako řízené pumy. Zobrazený stroj byl na všech plochách natřen oranžovou barvou, SOP jasně žlutou. Letoun nesl výrazné známky opotřebení provozem

Kresby Jan Máče