

# MODELÁŘ



BUGGYRA MK 002

DORNIER Do 335

TANK Mk.V

DĚLOSTŘELECKÝ TAHAČ ČTZ-S-65 STALINEC

MODELOVÁ ŽELEZNICE V NORIMBERKU

MODELY ROKU 2002

PLECHOVÝ CORSAIR

MENCK M 154 LC

FAIREY GANNET

MATILDA Mk. II

A7V (KRUPP)

AWACS



9 771212 286018

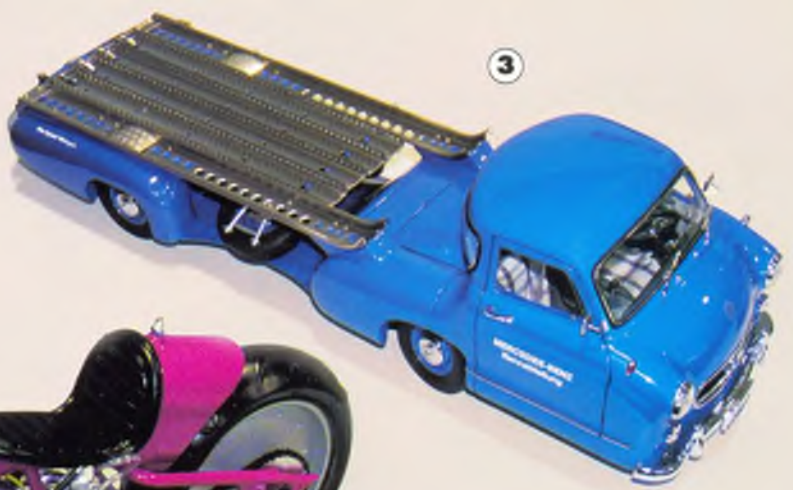
03



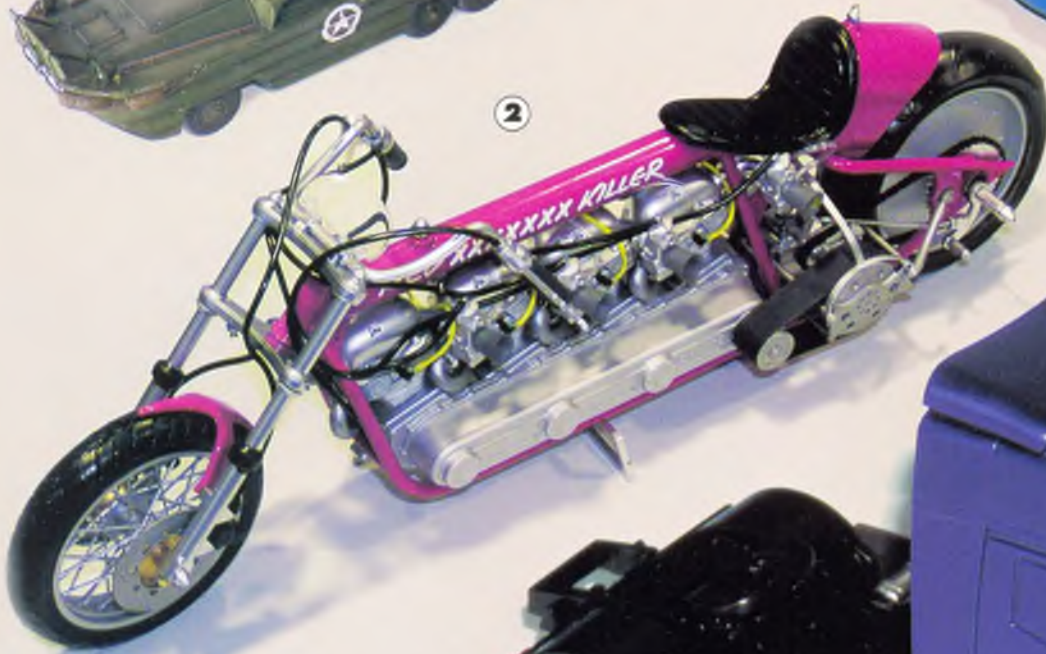
1



3



2



4



## MODELY ROKU 2002

(k článku uvnitř sešitu)

1 Jak dokazuje účast na soutěžích, čeští stavitelé už objevili kouzlo obojživelného DUKW v měřítku 1:35, jehož stavebnice je loňskou novinkou Italeri

2 Na pomezí mezi modely a hračkami je pohádkový růžový motocykl, jehož stavebnice v měřítku 1:9 je v katalogu firmy Revell označena Werners Red XXXXXX Killer

Torpédoborce Sovremennyj z kolekce firmy Trumpeter je i v měřítku 1:200 pěkný kousek, a tak se alespoň v detailu podívejte na jeho palubu



3 Jedním z oceněných modelů byl i Mercedes-Benz z roku 1954, sloužící k přepravě aut. Model v měřítku 1:18 je z produkce firmy CMC

4 Pohledný kamion Iveco Stralis s množstvím detailů v měřítku 1:87 pochází z vývojového oddělení firmy Rietze

Pozornosti neunikli ani Američtí vojáci v měřítku 1:35 firmy Nemrod





# MODELÁŘ

Měsíčník pro všechny maketáře

**3** březen 2003 ročník 54

Vydavatel: AEROMEDIA, a. s.  
(IČO 25133322)

www.aeromedia.cz, www.letectvi.cz  
v licenci Pražské vydavatelské společnosti

## Adresa redakce Modelář

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Tel. (+420) 224 918 224,

Fax: (+420) 224 921 653

E-mail: modelar@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

Rádkovou inzerci přijímá redakce

**Zásilková služba a předplatné:**

222 718 814

## Séfredaktor Martin Salajka

(salajka@aeromedia.cz)

## Sekretářka redakce Hana Tylptová

(tylptova@aeromedia.cz)

## Redakční rada:

Ing. Lubomír Koutný a Ing. Bohumil Votýpka (le-  
tadla), Jiří Kašpar (rakety), Jiří Lejsek (lodě),  
Tomáš Obermajer (železnice)

## Objednávky a zvýhodněné předplatné:

Aeromedia, a.s., Baranova 38,  
130 00 Praha 3

Tel./Fax: (+420) 222 718 814,

E-mail: obchod@aeromedia.cz

## Cena časopisu 52 Kč (69 Sk)

Celoroční předplatné 624 Kč/690 Sk za 12 čísel,  
pololetní 312 Kč / 345 Sk za 6 čísel.

**Zvýhodněné předplatné v společnosti Aeromedia:**  
roční 545 Kč, pololetní 290 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.

Velkoobchodní 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 Europe 43 Euro, overseas 55 USD**

or PNS Hvoždanská 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:** Polygrafia, a.s.

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2003

ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK ČR E 2275

2 Modely roku 2002 -----

5 Létání s RC modely (dokončení)

8 Diskuze – Sex v modelářství

11 Nepotřebuje váš model wash?

12 Tank Matilda Mk. II -----

18 AWACS v obývačce

22 Buggyra MK 002 -----

24 Dornier Do 335-----

28 Rypadlo Menck M 154 LC

30 Dělostřelecký tahač Stalinec

32 Tank A7V (Krupp)

34 Fairey Gannet -----

40 Tank Mk. V -----

44 Modelová železnice v Norimberku



## O moci médií

Nevěřitelnou sílu slov posvěcených zveřejněných v „oficiálních“ sdělovacích prostředcích pocítujeme každý den, ne nadarmo jsou média už od dob Napoleonových považována za velmoc, s jejíž silou není radno si zahrávat. Přesto mne zaskočilo, že jako za dob inkvizice, či její rudé obdoby minulých let, stačí článek v časopise (modelářském!) k tomu, aby někdo několika modelářům znepříjemnil život anonymním udáním. Navíc bez znalosti problému a souvislostí, bez toho, že by kritizovaný jev viděl na vlastní oči! To je důvod, proč jsem tentokrát trochu změnil skladbu časopisu a hned v úvodu poskytl prostor diskuzi. Doufejme, že naposled.

Naopak kladnou odezvou vlivu tisku je, že Modelář nachází stále více čtenářů a dopisovatelů mezi staviteli plastických modelů, že se o něm nejen ví, ale že sledujete i obsah. Děkuji všem, kteří reagovali na zveřejněné články. Děkuji čtenáři, který poslal do redakce fotografii kanadské Dakoty, o jejímž modelu psal před časem Mirek Zada. Díky Tomáši Modlíkovi jsem se dozvěděl o růžovém tanku Sherman a představím jej už v příštím sešitu... Nenechte se odradit a pište. Pokud jste to ještě nezkusili, napište nám, jak se vám modely staví, jaké používáte triky a finty, co chcete v Modeláři najít. Právě nyní hledáme nové autory článků. Například o stavebnicích lodí a ponorek, vozidel Hummer, letadel F-104, Me 163 a Me 262, Hurricane, Hunter, Ju 52 a dalších.

*Martin Salajka*





Že lze v měřítku 1:144 postavit pěkný model s množstvím detailů přesvědčují návštěvníky výstav a soutěží Pavel Klouček z Liberce a Rudolf Matura z Ústí nad Labem. První z nich si za předlohu vybral raketový Heinkel He 176, druhý dvouplošník Nieuport Ni. 11



S postavou instalatéra (výška 90 mm) i s vybavením koupelny si pěkně vyhrál Karel Rešl z Prahy při stavbě diorámy Maximus septikus problemus (doufejme, že zveřejněním fotografie nikoho nepobouříme)



Mezi našimi modeláři oblíbené předlohy patří Suchoj Su-7 BKL. Takhle jej v měřítku 1:48 postavil Ivan Šabík ze Zlatých Moravců na Slovensku



Josef Jetmar z KPM Pízeň soutěží s modelem polopásového automobilu Mercedes Benz L 4500R v měřítku 1:35



Ačkoliv se duší upsal kolové a pásové vojenské technice, pro radost si Petr Veselý z Českých Budějovic postavil v měřítku 1:72 model hydroplánu Albatross HU-16B americké pobřežní stráže



◀ Jak modelářství ovlivňuje náš všední život dokumentuje plně funkční „vojenský“ telefon, který si postavil Miloš Pokorný z Jaroměře. Jeho základem byl přístroj z Tesly Stropkov a pouzdro od holicího strojků. Aparát funguje vleže, podepřený, i zavěšený na zdi jako telefon i s hlasitým příposlechem. Při rozměrech 210x100x37 mm má hmotnost 450 g



## Letecký modelář 3/1953

Klučina u vrtule na titulní straně dodává váhu heslu měsíce: Voláme nejmladší modeláře do modelářských kroužků! Prozradíme, že je to mladý Kamil Brauner, kterého jsme už viděli na titulní straně před pěti měsíci. Dnes bychom řekli – mediální hvězda, ba celebrita!

Modelářsky byl sešit chudičký, dokonce tu nenajdeme jediný plánek! Co bylo hlavním úkolem modelářů zato najdeme vytištěno tučně: Zátokovské hnutí, rekordy, závazky, brigády, Fučíkův odznak, Lidové kurzy ruštiny... Patřilo to ke koloritu doby a stejnou myšlenkovou prefabrikaci zaručeně nabízel i měsíčník chovatelů králíků.

Přesto najdeme v tomto čísle jeden průlomový moment. Redakce informuje, že se naši modeláři poprvé po válce zúčastnili mezinárodního měření sil. Přímou za humny, v polském Zakopaném. Reprezentanti Cimbury, Kratina, Rosa a Čížek tu dokonce obsadily všechna první místa. Opravdu, ještě i díky válce naši modeláři předlohouých 15 let nevyjeli k změření sil za hranice!

Reality tehdejšího modelářství odrážejí i dva „kritické“ články: „Když praskne poslední lupenková pilka“ a „Keď niet aceton, lepší sa múkou“. V prvním je výčet úspěchů a zásluh píseckých modelářů docela úctyhodný, ale ouha, v celém

Písku není k dostání jediná lupenková pilka! Dokonce tu padá otázka: „Je za to v krajském městě České Budějovice někdo odpovědný“?

To v Dolnom Srní je zase „...nůdza o aceton“, a tak se lepí moukou. I soudruzi z Dolního Srní mohli v koutě na předposlední stránce adresně kritizovat nedostatek acetonu, vždyť pár stránek zpátky „...s radostí přijali rozhodnutí předsednictva ÚV Svazarmu“.

Co za těmi pilkami a lepidlem bylo, jsme se mohli dočíst mezi řádky v minulém čísle – modelářský materiál zajišťoval soukromý sektor. Dopovíme, že ten soudruzi zlikvidovali a pro socialistické molo-chy byl nějaký modelářský materiál záležitostí zcela okrajovou. Problém obyčejného nářadí byl dlouho evrgřněm stranických sjezdů, kde se pravidelně slibovalo jeho definitivní vyřešení v příští pětiletce. Vzpomínám, že v Karlových Varech neuvěřitelně dlouho odolával zapomenutý soukromý nožič, kterému pilky nikdy nedošly a který vždy spiklenecky šeptal, že jsou švýcarské...

V březnovém čísle také pokračuje seriál Ing. Hajiče „Řídíme modely rádiem“ výrobou citlivého neutrálního relé z německých telefonních „kukaček“. Pro nás ale bude zajímavější první prezentace modelu J. Morávka ze Zábřehu na Moravě s Hajičovým příjimačem z předchozího dílu. Žádný drobeček: rozpětí 2,5 m, motor 10 cm<sup>3</sup> a hmotnost



přes 3 kg. Pan Morávek jej měl opravdu v ruce a v příštích letech jej často spolehlivě předváděl na různých akcích. Co je ovšem neuvěřitelnější, model, motor i kompletní RC vybavení (v pásmu UKV) se dochovalo v plné kondici. Péči pana Jaromíra Pipka z Milevska je tato unikátní, stále provozuschopná rarita, do dnes předváděna!

pam

# LÉTÁNÍ

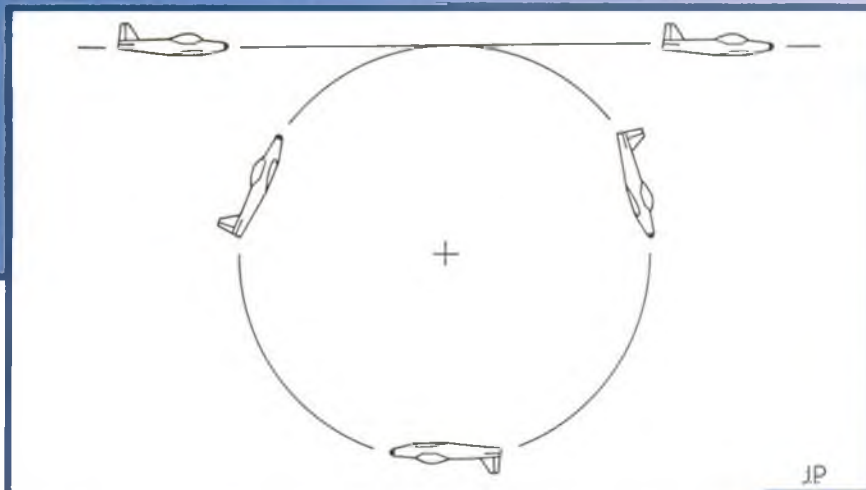
## s RC modely

JIRÍ PLAČEK XX. část  
(Dokončení)

**Obrácený přemet** patří rovněž do prvků vyšší pilotáže. Jeho správné zalétnutí vyžaduje dostatečnou pilotní praxi a trénink. Ne každý model je schopen jej zalétnout. Kromě celkové koncepce a profilu křídla hraje velkou roli i dostatečná účinnost výškového kormidla.

Před zahájením obráceného přemetu je nutné s modelem nastoupat do dostatečné výšky, protože její ztráta je značná hlavně při nezdařeném přemetu. Obrácený přemet zahájíme letem maximální rychlosti po větru (pokud nějaký vane). Potlačení výškového kormidla je ve spodní a horní části obratu menší než ve fázích svislých. Ovládním přípusti motoru se snažíme o to, aby rychlost letu byla v průběhu celého obratu stejná. Vyboučení modelu z roviny obratu opravujeme křídélky. Pokud je model nemá, použijeme ke korekci směrové kormidlo.

Je vhodné si před nácvikem vlastního obráceného přemetu procvičit obrácený půlpřemet zdola. Po jeho osvojení nám zvládnutí obtížného obráceného přemetu půjde mnohem rychleji. Musíme si uvědomit, že modely, jejichž křídla nemají sy-



metrický profil a jsou případně geometricky kroucena, mají aerodynamické odlišnosti při záporném obtékání. Také jejich celkový součinitel vztlaku je nižší. Proudnice se odtrhávají nejdříve na vnějších částech křídla. Při příliš malém poloměru obráceného přemetu se často v jeho druhé polovině proudnice odtrhnou a model přejde do páru. Pokud v tomto momentu máme vychýlené směrové kormidlo z předešlé korekce dráhy letu, může se náš model ocitnout i ve vývrtce na zádech.

Při provádění obráceného přemetu se snažíme o to, aby kruhová dráha byla co nejpresnější, aby model v průběhu celého letu měl konstantní rychlost a abychom obrácený přemet dokončili přesně v tom

směru a výšce, v jakých jsme jej začali.

Obrácený přemet se dá létat i obráceně. Půlvýkrutem převedeme model do letu na zádech a potlačení zahájíme obrácený přemet. Druhým půlvýkrutem převedeme model do normální polohy.

Obrácený přemet obráceně zahájíme proti větru (pokud nějaký vane) a platí u něj stejné zásady jako u normálního obráceného přemetu. Jak už jsem napsal v úvodu, je obrácený přemet náročný obrat, na němž si mnohokrát vylámali zuby i zkušení piloti. Je také nutné si uvědomit, že je model při něm značně namáhán. Protože motor pracuje v záporném přetížení, je velmi důležité jeho seřízení a vhodná palivová instalace.

Výkres autor



## Modely roku 2002

podle časopisu *Model Fan*

Zahájení Mezinárodního veletrhu hraček a modelů v německém Norimberku je nemyšlitelné bez vyhlášení nejlepších stavebnic a modelů uplynulé sezóny. Nejprestižnější anketu uspořádal již po šestadvacáté německý modelářský časopis *Model Fan*.

Ve dvou desítkách kategorií bylo letos uděleno společně s titulem Model roku 2002 celkem 55 zlatých plakét. Podrobnosti o stavebnicích v leteckých a příbuzných kategoriích vyšly v těchto dnech v LK číslo 4, podívejme se, co se líbilo vyživačům ostatních odborností.

mas



Rozměry a pečlivým zpracováním vynikal palubní FG-1D, tedy Corsair v provedení firmy Goodyear. V měřítku 1:15 jej pro muzea a vášnivé sběratele dodává firma Fine Art Models z USA. Model byl navržen podle původní tovární dokumentace a po mechanické stránce je natolik funkční, že jeho majitel může pákami v kabině ovládat jak křídélka a vztlakové klapky, tak například i vyvažovací plošky! Ačkoliv je cena makety přes 2000 USD (asi 60 000 Kč), bylo jich za jediný rok prodáno 75

### Oceněné modely neleteckých kategorií

#### Stavebnice aut

'56 Chevrolet Del Ray Club Coupe	1:25	Revell
1958 Plymouth Belvedere	1:25	AMT
Opel Astra V8 Coupé	1:24	Tamiya
Shelby 472 S/C Cobra	1:24	Fujimi

#### Užitková vozidla

Caterpillar 325 BL	1:24	KFS
Curtainside Trailer	1:24	Italeri
Setra S8 Reisebus	1:43	Minichamps

#### Auta velkých měřítek

Chevrolet Corvette 427 1964	1:18	Motorbox
Ferrari 365 GTB/4 Daytona	1:18	Kyosho
Mercedes-Benz Renntransporter 1954	1:18	CMC
Shelby Cobra 260	1:18	Exoto
Volkswagen 1600L Limousine 1970	1:18	Minichamps

#### Auta 1:43

Chaparral 2	1:43	Auto ART/Gateway
Chaparral 2D 1966	1:43	Minichamps
Ferrari 250 P 1963 Prova	1:43	Bang

#### Malá auta osobní

Iveco Stralis	1:87	Rietze
Liebherr L580 Radlader	1:87	Herpa
MAN TG-A M	1:87	Wiking

#### Malá nákladní auta

Smart Roadster Coupé/Cabrio	1:87	Busch
Volvo Amazon 121	1:87	Brekina

#### Diorámy

Nádraží Krakow	1:87	Auhagen
Sägemühle	1:87	Faller



Klasika pro malé i velké sběratele – Ferrari 250 P 1963 Prova v měřítku 1:43. Zlato za kovový model získala firma Bang



Bojovníci z Tautonského lesa, které pod názvem Saltus Teutoburgiensis v měřítku 1:32 prodává firma Pegaso

Takhle vypadá sám o sobě krásný automobil Shelby 472 S/C Cobra, když jej do měřítka 1:24 převedou pracovníci firmy Fujimi

#### Figurky

Američtí vojáci	1:35	Nemrod
Nebeský odpočinek	1:87, 1:72	Preiser
Římský legionář AD 90-110	1:32	Soldiers

#### Vojenská vozidla velkých měřítek

DUKW	1:35	Italeri
Panzer I Ausf. A Sd.Kfz. 101	1:35	Tristar
Zugkraftwagen 3t Sd. Kfz. 11	1:35	AFV Club
Tank Walker Bulldog M41A3	1:35	Skybow

#### Vojenská vozidla - malé série

FuMG 401 A Freya LZ	1:72	ExtraTech
Odlitky pro Marder III Sd. Kfz. 139	1:35	CMK

#### Vojenská vozidla malých měřítek

Halbketten-Zugmaschine 3to (Sd.Kfz. 11)	1:87	Preiser
Warrior MCV	1:72	Revell

#### Motocykly

Suzuki Hayabusa (GSX 1300R)	1:12	Tamiya
Werners Red XXXXXX Killer	1:9	Revell

#### Lodě

Prinz Eugen	1:700	Tamiya
Sovremenny	1:200	Trumpeter
Utrechts Statenjacht, Anno 1746	1:87	Artitec

#### Zvláštní ceny

Saltus Teutoburgiensis	1:32	Pegaso
Vought FG-1D Corsair	1:15	Fine Art Models



Český ExtraTech opět bodoval s „hromádkou drátů“, tentokrát sestavitelných do podoby radaru Freya LZ v měřítku 1:72





## Právě vyšlo!!!

### Armády, technika, militaria

Nejnovejší titul z produkce našich vydavatelství se zaměřením na všechny oblasti vojenství, na pozemní, námořní i leteckou techniku a na jejich historii. Rozsah je 52 tiskových stran a v letošním roce se můžete těšit ještě na deset čísel.



### Vojenské letectvo

První číslo nového čtvrtletníku o historii, současnosti a budoucnosti vojenského letectví. Na 44 stranách naleznete informace, reportáže a fakta o moderní technice, zbraňových systémech a zajímavých lidech. V roce 2003 vyjdou čtyři čísla.



**44 stran**

### Další tituly z naší dílny

#### Letectví+kosmonautika

Tradiční čtrnáctideník se zaměřením na současnost i historii všech odvětví letectví. V roce 2002 vyjde 24 základních čísel L+K a dvě zvláštní čísla L+K speciál věnovaná přínosu Čechů a Slováků ke stoleté historii světového letectví.

#### Modelář

Nejstarší modelářský časopis v České republice a střední Evropě se zaměřením na plastické, funkční i papírové modelářství. Vychází v počtu 12 čísel ročně.

#### AIR

Letecký občasník v anglickém jazyce propagující české a slovenské letectví a jeho odvětví.

## Využijte zvýhodněné předplatné nových periodik v roce 2003

### Vážení čtenáři,

dalším společným projektem vydavatelství Aeromedia a Magnet-Press Slovakia je vydávání nového měsíčníku **Armády, technika, militaria**. Naším záměrem je navázat na tradici vydávání československých vojensko-odborných a technických periodik, které mají kořeny ve společném státě už na počátku 20. let minulého století. Redakční tým pro Vás bude každý měsíc připravovat přes 50 stran zajímavého čtení z oblastí vojenství, vývoje armád, pozemní, námořní i letecké techniky, obranných systémů a nových technologií. Vedle aktuálních a odborných informací o novinách a vývojových trendech se budeme samozřejmě vracet také k zajímavým i k méně známým kapitolám vojenské historie. Naším stálým čtenářům budeme i nadále poskytovat řadu výhod a bonusů – od zvýhodněných cen časopisů při objednání předplatného, slev při nákupu v našem zásilkovém obchodě, až po vstup na zajímavé vojenské a letecké akce.

Prodejní cena měsíčníku **Armády, technika, militaria** je ve volném prodeji stanovena na 43,- Kč a 59,- Sk. Při objednání časopisu formou zvýhodněného předplatného u našich společností jej získáte **pouze za 37,- Kč,- a 49,- Sk.**

Čtvrtletník **Vojenské letectvo** na stáncích naleznete. V letošním roce bude distribuován pouze do smluvních partnerských prodejen, na objednávku (cena 1 výtisku **55,- Kč a 69,- Sk** + poštovné) nebo formou zvýhodněného předplatného celého ročníku (4 ks) za cenu 180,- Kč / 200,- Sk.

### Objednávky předplatného zasílejte

v České republice

ve Slovenské republice

**Pisemně**  
AEROMEDIA, a. s.  
Obchodní oddělení,  
Baranova 38,  
130 00 Praha 3

Magnet-Press Slovakia, s. r. o  
P. O. Box 169  
830 00 Bratislava 3

**Teletonicky**

00420 - 222 728 090

00421 - 44 45 45 59, 44 45 06 97

**Faxem**

00420 - 222 718 814

00421 - 44 45 45 59, 44 45 06 97

**e-mail**

obchod@aeromedia.cz

predplatne@press.sk

**internetem**

www.aeromedia.cz

www.press.sk

www.letectvi.cz

Typ	Specifický symbol	Cena předplatného
Armády, technika, militaria (10 čísel)	036101	370,- Kč/ 490,- Sk
Vojenské letectvo (4 čísla čtvrtletníku)	033101	180,- Kč/ 210,- Sk
Military packet (obě periodika 14 čísel)	035201	520,- Kč/ 660,- Sk



### Objednávkový listek

Objednávám závazně předplatné na rok 2003:

Typ předplatného: ..... (viz. 1. tabulka nahoře)

Specifický symbol: .....

Cena: .....

Jméno: ..... Příjmení: .....

Název firmy: ..... IČ: ..... DIČ: .....

Ulice a č. domu: ..... Město: .....

PSČ: ..... Tel.: ..... E-mail: .....

Adresa, na kterou mají být časopisy zasílány (vyplňte pouze v případě, je-li adresa jiná než adresa objednavatele)

Jméno a příjmení: .....

Název firmy: .....

Ulice a č. domu: .....

Město: ..... PSČ: .....

Datum, podpis (razítko): .....



## Sex v modelářství?

Všechno to začalo **anonymním dopisem**, který došel do redakce krátce po vydání letošního prvního sešitu Modeláře. Nad fotografií ilustrující soutěž Kaden Cup (str. 9) se rozhorlil pisatel e-mailu, v jehož adrese jsem objevil jméno Jiří Kříž. Normálně se anonymy nezabývám, a i když autor dopisu nechce na toto téma začínat diskuzi, mám za to, že je třeba mu odpovědět.

Už proto, že dotyčný nelenil a pořadatele výstavy i autora modelu patřičně očernil (a udal) kde se dalo. Zveřejňuji proto jak nejpodstatnější část zmíněného dopisu, tak reakce na něj (texty jsou jen místy kráceny, hrubší výrazy nahrazeny ...).

**Martin Salajka**  
šéfredaktor časopisu Modelář

**Vážená redakce,**  
jsem dlouholetý odběratel vašeho časopisu - v podstatě někdy od roku 1960, v mládí jsem modelářil, později jen rekreačně a nyní se kvůli vnoučatům opět vracím. Díky vašemu časopisu mám neustále přehled o vývoji modelářství. Toto na vysvětlenou ke své osobě.

Ted k vašemu poslednímu číslu, nevím ani nikdy jsem se nezúčastnil výstavy Kaden Cup Model v Náchodě, přesto si dovoluji vyslovit svůj nesouhlasný názor se zavedením kategorie „Erotických figur“. Jak je vidět, opět chceme nějak předstihnout svět. Nevím co je na vámi zobrazené figurě modelového, je to v podstatě pornografická figurka se vším komplet. Vzhledem k množství erotických časopisů a pornografie u nás se domnívám, že to trochu tamní pořadatelé nedomyšlí, pokud jde o návěstivky jejich výstavy a zejména pak to že mladí kluci a děvčata doposud znají modelářství z téhle dle mne lepší stránky, než jim to začnou kazit samozvaní „umělci“ modeláři erotickými figurami. Nejsem žádný puritán, to ne, naopak zastávám názor, že největší umělec je sama příroda - pokud jde o ženy kolem nás.

Nekažme si modelářství takové, jaké je známe desítky let, pokud jde o figurku ženy s vibrátorem nechme to Sex shopům, bordelům, nebo různým prodejnám se zertovnými předměty. Víte, dělejme něco pro to, aby modelářství se stávalo pro mládež zajímavé, aby se ten kluk a holka ve věku od těch 10ti let spíše zajímali o letadýlka, lodě, auta, vždyť k jejich věku to patří.

Ještě bych chtěl podotknout, že když už organizátoři tuto kategorii zavádí, bylo by dobré na výstavu též přizvat obchodníky od našich hranic, kteří nabízejí trpaslíky, zvířátka a pod. Přeci dle jejich měřítek nemohou říci že to není nějaká nová kategorie modelářství.

A ještě když už ten umělec bude pokračovat, tak pro příště ležící, pak možno i dvojici atd. Jen nevím co tomu řeknou v budoucnu orgány EU pokud jde o přístup dětí k pornografii na takovéto výstavě. Jinak umělec má možnost se pravidelně prezentovat na erotických výstavách.

Pořadatelům bych ještě doporučil, zamyslet se nad osobou onoho „umělce“ když tak touží ukazovat malým dětem pornografii, zda nemá pedofilní sklony. Řada pedofilů tímto způsobem navazuje kontakty s mladými hochy a děvčátky. Zajímavé by bylo zda onen „modelář“ nevede kroužek mladých modelářů, protože předpokládám, že touží po uznání a hlavně uspokojení. Nemyslím si, že by časopis Modelář měl sloužit pedofilům k získávání jejich obětí.

Možná se vám to zdá tvrdé, ale pedofilie je na ohromném vzestupu, boj je proti ní velmi obtížný, jen si vezměte například případy různých vedoucích dětských táborů, a pod. Toto by také nebyl špatný způsob realizace jejich záměrů.

Musel jsem se k této pornografické figurce vyjádřit, že dle mne nepatří na výstavu modelářů kam chodí děti. Nebojte se, ony vše doženou, spíše je třeba mít na paměti, že když kluk nebo holka budou modelářit, tak je větší naděje že nepropadnou drogám a pod.

To naše společnost chce, a ne drogy, pornografii prostituci a pod. Nechci tímto ve vašem časopise zavést diskusi, protože se domnívám, že je lepší zde číst odborné články a vidět krásné modely, třeba i v rukou krásných žen - modelářek, ale vždy nejprve jde o model.

Zamyslel se redaktor vašeho časopisu jak by povzbudil nějakého malého modeláře s fotografií jeho modelu z této výstavy? Co by udělal pro život kluka či holky, kteří ukáží svůj model v časopise. Třeba by tímto započal nového mistra k kategorii letadýlek, lodí, raket aut a pod.

Takto pan redaktor jen prezentuje „modeláře“ s pornografickou figurkou a možná i s nějakou tou osobní úchyľkou.

### Nevraživost nebo jen neznalost staršího pána?

Je to až neuvěřitelné, co dokáží nezasevěcení jedinci v dnešní době učinit, aby nepřijemniili činnost skupiny lidí, která se snaží prezentovat modelářskou činnost, jak v zahraničí, tak i u nás doma.

Dne 19. října 2002 se v Náchodě uskutečnil druhý ročník modelářské soutěže a výstavy Kaden Cup Model Náchod 2002. Tato akce se uskutečnila jen díky poctivé a usilovné práci úzkého kruhu členské základny pořádacího klubu MK Náchod. Jedná se o krátce vzniklý klub, který se však již prezentoval v zahraničí, kde úspěšně propagoval českou modelářskou činnost.

Po vzoru jiných akcí se členové MK Náchod rozhodli umožnit také zdejším modelářům na své druhé akci předvést své umění i v nepříliš zavedené soutěžní kategorii „Erotické figury.“ I přes skutečnost, že tyto modely jsou dnes běžně dostupné na trhu a již například v sousední SRN sklízí úspěchy, neuplynula velká doba od zmiňované soutěže a její organizátoři již jsou nuceni osvětlit svou činnost strážčím zákona, že se nejedná o žádnou sexuální úchyľku.

Nevraživost, nepochopení jednotlivců, kteří piší nesmyslná udání, aniž by sami pro toto odvětví něco učinili. Nechtěli bychom být nezdvoložili, ale každý, kdo se mohl cítit jakýmkoliv způsobem pohoršen, měl by nejprve sám zpytovat své svědomí. Je jen jeho chyba, že si nedokázal přečíst hned několik upozornění, která by jej jistě odradila od návštěvy naší „Erotické soutěže.“ Je totiž nezvratnou pravdou, že kategorie erotických figur není určena pro osoby mladší 15 let.

Pořadatelé, kteří tuto kategorii do své soutěže zavedou, vždy na tuto skutečnost předem upozorní. V Náchodě tomu nebylo jinak. Již propagační letáky na tuto skutečnost upozorňovaly. Výstavní stoly s kategorií erotických figur byly zcela odděleny od všech ostatních a přímo na nich pak leželo upozornění, že prohlídka této části výstavy je jen pro osoby starší 15 let.

V neposlední řadě pak dohlíželi a byli připraveni kdykoliv odehnat od zmiňovaných stolů nezletilé zvědavce sami pořadatelé. Snad by bylo napříště rozumnější nejprve na vlastní oči posoudit, jak se věci mají a teprve poté způsobovat těžkosti někomu, kdo se snaží udělat něco pro druhé.

Na závěr bude asi zbytečné zmiňovat se o důležitosti sponzorů (v tomto případě třeba i „sex shopů“) pro vznik a dále pro udržení tradice modelářských soutěží. Věřte, nevěřte, v dnešní době bez sponzorů, kteří si kládou z pochopitelných důvodů své podmínky, zorganizovat a zajistit modelářskou soutěž běžné úrovně, nelze.

Ti, kteří najdou tu odvahu a sami organizují, to dobře vědí. Ty ostatní, kterým stačí k napsání nesmyslné urážlivých článků jen polopravdy, to zřejmě stejně nezajímá.

Z tohoto důvodu jsme se také rozhodli předejít dalším nepřijemnostem a požádali přímo jednoho z autorů, který v této kategorii soutěžil a uspěl, o jeho vlastní vyjádření.

Martin Schuster  
předseda MK Náchod

### Zpět o dvacet let?

Musím reagovat na e-mail Jaroslava Kříže (?), který zaslal svůj názor do redakce Modeláře a druhou „vylepšenou“ verzi jako udání na Ministerstvo vnitra – odbor boje s pedofiílii.

Jelikož se nechci „estébáckými“ manýry moc zabývat (jsou mi odporné), reaguji pouze v několika bodech:

- 1) Kategorie figurek se objevuje na soutěžích ve světě již alespoň 15 až 20 let a k plastickému modelářství patří stejně jako letadla nebo vojenská technika (viz např. časopis Figurines)
- 2) Erotické figury se prezentují na soutěžích ve světě také – viz German Model Masters v sousedním Německu (Německo je v Evropské unii!). Na soutěži Kaden Cup byla expozice nadstandardně ošetřena ještě tím, že erotické figury byly stranou všeho ostatního a byly opatřeny cedulkami „Vstup od 15 let!!!“
- 3) Dětský modelářský kroužek nevedu, jsem členem MK Unreal a pokud máte podezření, že jsem „pedofil“ (což zásadně odmítám!), zeptejte se členů našeho klubu, jaký mají názor. Ostatně můžete se zeptat i ostatních modelářů v této republice, kteří nesedí doma, nepiší udání a pro děti se snaží něco dělat. MK Unreal pořádá pro děti pravidelně soutěž Metromodelmania a i na jiných soutěžích se snažíme děti do malování figurek (samozřejmě ne erotických) i ostatních modelů zsvětřit.
- 4) Ve svém udání zasláném na MV zsvěceně pišíte o problematice pedofilie, napadáte mne a přiřazujete mi různé úchyľky. Jedinou kterou mám, je alergie na lidskou neznalost a hloupost, té se zbavit nechci.
- 5) Očekávám od Vás omluvu. Jelikož anonymy jsou mi odporné, připojuji telefon (adresa je k dispozici v redakci).

Karel Rešl, MK Unreal, Tel.: 603 487 035



## Ohlasy z debaty na toto téma na stránce KPM Nymburk:

Tohle se fakt děje v 21. století?  
Libor Spurek

Myslím si, že vydavatelé všech zahraničních modelářských časopisů by podle tohoto ochránce mravnosti museli být za mřížemi, tam se to těmito (a musí se nechat, profesionálně velmi zdařilými figurkami) jen hemží. Opět se někdo snaží být papežtější než papež.

Jen houšť a více, vždyť udělat takovou pěknou babu, to je taky velké umění, mezi těmi ero-plány a tanky je to příjemně osvěžení.

Jirka Brož

Jen tak pro zajímavost, v Anglii si NIKDO nesmi fotit děti – na školních akcích, na hřištích, nikde. Jestli někdo zná skupinu TATU (dvě pubertální „lesbičky“), která je v Čechách populární už hodně dlouho, tak ta má teď opravdu velké problémy kvůli svému videoklipu. Holt, ve světě se proti pedofilii a kažení dětí hodně bojuje.

Jestli nechcete mít problémy s policií, nefoťte si děti na mikulášské besídce a už vůbec ne pro pobavení nahé ve vaničce...

Pitrs

Ta baba je fakt skvělá, tohle teda neumím.

Banzai

Čistému vše čisté... Je smutné, že kohosi natolik rozhodl kombinace erotiky, humoru a nadhledu – tuto kombinaci skvěle ztvárnil Karel Rešl svou lehou divčínou. Zdá se, že z „Problému?...“, jak díorámku nazval, se stává skutečně problém.

Zdeněk Fabík

Doufám, že (pisatel) takhle zásadově postupuje i po návštěvě uměleckých galerií, vyžaduje zahalení soch na veřejnosti a chrlí žaloby na TV za reklamy před 22 h, které jsou také plné těch fuj věcí.

Jarda Kubát

Osobně si myslím, že to do Modelára patří - figurka jako figurka - ak může sůtažít busta alebo figurka nejakého „hrdlorosa“ z SS, tak prečo by nemohla nahá baba? P.S. Ako je to pri erotických figurkách s podszovaním zhody zo vzorom?

Marián

Figurky se staly oblíbenou disciplínou a nahotinky tam taky patří. Mimo jiné jsou některé fakt moc vyvedené, nebo ne?

Tumic

Na žádné výstavě jsem zatím podobné figurky neviděl. Nejsem žádný puritán, fotka otištěná v Modeláři mě nepohoršuje, vždyť podobné motivy nemusíme hledat v galeriích nebo televizi. Stačí si koupit časopisy typu Dívka, Bravo nebo se rozhlédnout po našich koupalištích. Češi jako národ rozhodně puritáni nejsou a doufám, že ani pokrytečtí puritáni (viz některé země) nikdy nebudou.

Udání na policii kvůli tomu, co jsme v časopise viděli, mi však taky připadá mírně řečeno vyšinuté.

Jirka

Zdáleka to nebude taková legrace, jak nám všem na začátku připadalo. V tom udání je uvedeno mimo jiné přímo podezření z pedofilie, ohrožování mravní výchovy a podobných „legráček“. Co z téhle – napohled ptákoviny – může vyrůst, je lehké si představit. Například u rozvodového nebo jiného soudního řízení, kde stačí oponující straně zmínit, že dotyčný byl vyšetřován pro „podezření z pedofilie“. Asi by své děti dost dlouho neviděl.

Jsem pro označení těchto figurek na soutěžích jako „K vidění od osmnácti“ nebo podobně, jakýkoli silnější zákaz může vést k rozšiřování cenzury například na svastiky (protože „propagace fašismu“), rudé hvězdy (protože „propagace komunismu“), dále mrtvá těla (protože je to fuj a pro děti by to mohlo být šokantní), zbraně (protože je to násilné) a ...jistě se vymyslí mnoho dalších. Ve chvíli, kdy připustíte v tomto směru sebernější regulaci, otvíráte Pandořinu skříňku, čehož důsledky v daný moment nedomyšlíme. Mimochodem ty „Maskotky“ jsou obrázkovou formou běžné celostránkové inzertovány v časopisech jako Figurines (ano, ti Frantíci jsou takový čuňata...)

Jezevčík

Jó je to holt v pr...! Teď budou na řadě svastiky na letadlech a tancích, to je propagace nacismu v EU nepřipustná. Čeká nás retušování fotek – nahotinky na letadlech a technice; figurky budou muset být „zapnuté až ke krku“. Potom přijdou soudní spory typu „koupil jsem stavebnici a není v ní ten mrak, co je namalováno na titulním obrázku“, nebo opařil jsem si hubu kafem – jak jsem měl vědět, že když piju horké kafe, tak se opařím. Na kelímku to nebylo napsané!

Jó, my jsme pánové cinkali klíčema a mysleli, že to bude taď trochu jiné... Ale díky udání policajti místo toho, aby honili skutečné pedofily, půjdou po modelářích? Pevně doufám, že mezi těma policajtama je dost modelářů a udělají s tím rázný konec! Nahá žena provází lidstvo již od nepaměti – sochy, malby, kresby, plastiky, fotky atd. Tak proč ne model figurky, i to je umění. Konec konců, i na chrámech v Indii jsou podobné dnešních měřítek pornografické plastiky a je to také považováno za umění.

pts

Zase prudí někdo, kdo se ještě neprobudil. Dneska snad (?!!) už nebude problém obhájit možnost publikovat v modelářském časopise figurku nahé ženy. Děje se to všude na světě (i v Rusku, přátel...). Kdo se nechce dívat na nahý ženský, tak ať se na ně nekouká! Ale jen ať se svým problémem neotravuje okolí! Nebo dokonce nepíše udání! Ještě si pomatuju, jak někteří takymodeláři vyprávěli, že nahotinky na amerických letadlech jsou jasnou ukázkou „amerikánské zvrhlosti“! A to byla léta 1975-80, to není tak dávno.

Jet Orangutan

Ten, kdo podává tenhle druh udání, nechce podle mě moralizovat, ale nas... okolí. A to se mu, jak je vidět z této diskuse podařilo. Mam obavu, že vyhrál ...

DrKozel

Je spíš ten typ, co se mu dušička třepotá blahem, jak zase něco udělal pro lepší společnost. Tenhle nechtl nas..., myslel to vážně. Nevím, jestli to není o to horší. Nelíbí se mi situace, kdy se můžeš bát přijít s modelem na soutěž, protože si nemůžeš být jistý, jestli se někomu nebude zdát „politicky (ne)korektní“. A aby mě kvůli tomu policajti potahovali, to se mi příliš nelíbí.

Jezevčík

Vzpomínám na případ v L+K z počátku sedmdesátých let. Tehdy časopis uveřejnil na třetí stránce fotku ztepilé pilotky, jak se připravuje ke startu. Tmavý rolák, který těsně obepínal příslušné partie, dával plně vynik-

nout jejím přednostem. A taky se ozývali moralisti, že to do leteckého časopisu nepatří. Tehdy to myslím byl šéfredaktor, který to utnul s tím, že komu se tohle nelíbí, tak je suchar a bylo to diskusi. Jenže tehď kvůli tomu neudávali.

Jak může někoho pohoršit něco tak krásného, jako je ženský tělo, vždyť je to nejkrásnější výtvar přírody. To můžeme jen obdivovat a doufat, že bude určeno jen a jen pro nás a ne za jeho ztvárnění udávat. To bychom opravdu začali brzy zahalovat sochy a obrazy.

Jarda Rankl

Největší svinstvo, který u nás panuje, je závist. Každý z nás někomu něco závidí, nebo ne? Ten udavač není ani moralista, ani puritán, jen závidí... Kdyby jimi byl, tak by nejdřív musel ukázat na tisíce trafikantů, kteří pornočasopisy normálně vystavují ve výkladech...

Libor Malý

Myslím, že tentokrát jde o blbost a nevědomost, a to je horší než závist. A když k tomu ještě „přidáš“ závist, tak to už je největší prů...

Kamil Meluzín

Už dávný Gothama Siddháta říkával, že největší zlo je nedostatek poznání. Pak si lidi myslí, že dělají bůhvíjak prospěšný čin a přitom jen sledují něco, o čem v podstatě nic nevědí. Bohužel, za svou „pravdu“ jsou ochotni často jít přes mrtvolu

Filozof

Svůj názor v demokratické společnosti vyjádřit může, ale nemůže tohle ...perzekuovat jiné. To vyrovnání s naší minulostí je fakt hrozné, mám pocit, že to je horší než kdy jindy.

Tumic

Dnes jsem navštívil cukrárnu v našem obchodáku a světe div se, všem vystaveny na odív jsou tu odlišky figurek soulozických ve všech možných i nemožných pozicích, umně vyvedeny jako reliéfy z bílé i tmavé čokolády. Jsou to kopie soch z nějakého starodávného, tuším hinduistického chrámu někde pod Himalájemi. Kupodivu se nad tím nikdo nepozastavuje, ani nepíše udavačské dopisy. Z toho usuzuji, že ten dotyčný, co píše udavačské dopisy, bydlí někde jinde.

Láďa

Na Smíchově v jedné cukrárně mají obrovské a velmi vyvinuté dámské poprsí (prostě velký kozy) jako dort, také v různých barvách. Vadí to někomu? Chodí do cukrárny i děti? A nebo budou cukrošky přístupné jen od 18 let jako pornoshopy?

Petr P.

### Perlička na závěr:

E-mail, který všechno odstartoval, nebyl podepsaný. Hlavička sice hlásila jméno Jiří Kříž, ale to neznámá, že je to skutečné jméno člověka, který jej poslal, nebo opravdu jeho e-mail. I zkoumal jsem dál a zjistil zajímavost: e-mail byl odeslán z firmy Achátpharma. Podíváme-li se na její – i pro malé děti dostupný – web (<http://www.achatpharma.cz/>) zjistíme, že firma propaguje bylinky nahými ženskými těly.

Nevadí mi to. Jen si myslím, že zame-tat se má od vlastního prahu...

mas



# STŘÍKACÍ PISTOLE

## AIRBRUSH

**BADGER**

**Extra Fine Air Brush**




**3660,- Kč**

BA100-1BI

**BADGER**

**Medium Head /100 Brush**



**3950,- Kč**

BA100-32BI

**BADGER**

**360 Universal Airbrush Only**



**5950,- Kč**

BA360-2BI



**PS264**

**Mr. Procon Boy Double Action**

**3800,- Kč**

**GUNZE SANGYO**



**PS156**

**Mr. Pro Spray Mk 5**

**1990,- Kč**

**GUNZE SANGYO**



**PS262**

**Mr. Procon GMW 3**

**4400,- Kč**

**GUNZE SANGYO**

**dovází a dodává**

# eduard

EDUARD MODEL ACCESSORIES spol. s r.o.  
Obrnice 170, 43521 Obrnice

Fax: 47 6118171  
GSM: 602 863258

Tel.:  
47 611825  
47 6100308



## Nepotřebuje váš model „wash“?

Wash (nátěr silně zředěnou barvou, či voš, lze přeložit jako omýt, umýt) je jednou z nejstarších a nejčastěji užívaných patinovacích technik. Provedení je jednoduché, technikou lze dosáhnout široké škály účinků a můžeme používat různé typy barev. Tyto důvody způsobily, že wash se stal mezi modeláři nejpoužívanější technologií úpravy povrchu modelů.

Na druhou stranu, když se nepovede úprava povrchu tak, jak by měla, můžete "washem" úplně zničit vzhled modelu. Naučíme-li se tuto techniku správně používat, máme dobrou povrchovou úpravu hotovou minimálně z poloviny.

### Co je to Wash

Samozřejmě to neznamená, že v duchu přesného významu (překlady: wash = omýt, umýt) máme model omýt vodou a mýdlem! Název je spíše odvozen od způsobu nanášení tohoto povrchového efektu některými modeláři, kteří vlastně zevnějšík modelu omývají zředěnou barvou. Jinak ale wash v modelářství nemá s umýváním nic společného.

### Co můžeme technologií wash na modelu vytvořit

Můžeme znázornit silné zašpinění, různé oleje a palivo rozlité po povrchu, stín vrhaný vystouplými povrchovými detaily, nebo můžeme zlepšit optické rozlišení vzájemných poloh povrchů. Touto technikou jsme schopni dosáhnout široké škály efektů. Díky ní se dá docílit, že model, původně v základní kamufláži pouze plochý a monotónní, ožive a jeho detaily získají optický kontrast. Když ale wash přeženeme, skončíme s přestínovaným modelem (Poznámka překladatele: Někdy takové modely potkávám na soutěžích, vypadají „jako vymalované“). Ostatně pár se mi jich už také „povedlo“ udělat). Pouze vyvážené použití této techniky zajistí dokonalý vzhled modelu.

### Jak wash udělat

Je lehké udělat na modelu wash. Ale jaký typ? Cože, to existují různé způsoby, jak wash udělat? No, v podstatě... jak se to vezme. Vysvětlíme si to na příkladech.

### Kompletní wash modelu

Představte si dobře postavený tanku Renault FT, nebo Crusader, oba s povrchem vydatně pokrytým šrouby a nýty. Rádi bychom tyto detaily na povrchu trochu zdůraznili, že? V tom případě je pomoc snadná, uděláme wash na celém povrchu modelu.

Použijeme tmavou barvu (hnědou, tmavě rezavou, nebo i hodně tmavou šedou) ze svého šuplíku syntetických barev (používám Humbrol), nebo ji namícháme s uměleckými olejovými barvami. Barvu neředíme originálním ředidlem, ale 70 až 80 % terpentýnu (poznámka překladatele: viz předchozí článek o filtrech). Směs nanese kulatým štětcem velikosti 6 tak, abychom pokryli všechny plochy modelu.

Už při nanášení můžeme pozorovat, jak se směs soustřeďuje kolem vystouplých míst a stéká do prohlubní a zapuštěných rohů, které ztmavuje. Potíráme sice

celý povrch, ale snažíme se více směsi shromáždit okolo rýh, svárů, řad šroubů a nýtů a na podobných místech.

Necháme povrch zaschnout, ale tentokrát si ve volném čase nedáme cigaretu, nýbrž neustálým pozorováním povrchu a zásahy kulatého štětce číslo 2 navlhlého v čistém terpentýnu (pozn. překladatele: pro české modeláře platí „naše směs terpentýnu a ředidla“) se snažíme zabránit vzniku šmouh, objevujících se při zasychání směsi. Šmouhy zvlhčeným štětcem rozmýváme. Musíme kontrolovat, abychom množstvím směsi na povrchu nepřehnali, protože to by mohlo přilíši ztmavit podkladovou barvu kamufláže. Na zaschlém povrchu můžeme pak pozorovat, jak detaily opticky z povrchu přímo vylézají.

### Rozlévající se wash

Tentokrát je naším „cvičným“ modelem Panther G, který má na svém povrchu mnohem méně detailů a prohlubní, většinou vidíme pouze velké hladké plochy. Povrch tohoto modelu by měl být nejprve ošetřen filtry (viz předchozí článek) a pak lokálně, pouze na několika místech, použít wash.

Užijte stejné odstíny barev i ředidlo jako v předchozím případě, ale tentokrát smíchané v poměru 1:1. Malým kulatým štětcem velikosti 1 nabereme směs a „pouštíme“ ji dotekem štětce na všechny malé detaily, respektive okolo vystouplých, nebo naopak zapuštěných rýh a nerovností, které chceme opticky zdůraznit. V žádném případě nepoužíváme směs na celém povrchu modelu. Když se špičkou namočeného štětce dotkneme zapuštěné rýhy, barva se v ní vlivem kapilárních sil rychle rozlije, aniž by se dostala na okolní plochy.

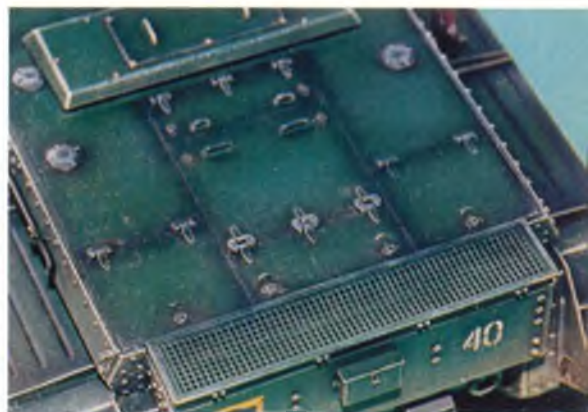
Pozor!!! Nikdy neaplikujte wash na matný povrch!!! V případě, že povrch není matný, se wash udrží rozlitý pouze okolo detailů (jakoby je obklopí) a v místech, do kterých jsme ho nanесли.

Wash necháme několik minut zaschnout. Výsledek dosavadního snažení, který se za těchto několik minut objeví na povrchu, se vám napoprvé bude zdát strašný. Nelekejte se, ještě jsme neskončili.

Po zavadnutí směsi vezmeme štětec namočený do čistého terpentýnu a tupováním a roztíráním likvidujeme ostré okraje skvrn nanesených na povrch modelu. Výsledkem je, že skvrny budou difúzní (rozptýlené) a budou mít měkké rozhraní. Nikdy tuto operaci neprovádějte ihned po nanesení směsi! Vždy počkejte, až směs trochu zaschne. V případě, že budete trpělivě postupovat krok za krokem, zaručí vám vynikající výsledek.

### Wash na zvlhčený povrch

Máte před sebou model tanku Panzer III J v šedé, nebo pískové barvě. Chceme použít wash na jeho typické blatníky, líbilo by se nám optické zvýraznění protiskuzového vzorku na jejich oplechování a zviditelnění jejich členitých držáků. Docílíme toho následujícím způsobem: Zvlhčíme



Mezi několika technikami užitými při konečné úpravě modelu tanku Cromwell se uplatnil také wash

celé blatníky čistým terpentýnem a než začne na povrchu blatníků zasychat, kápneme na něj směs barvy (opět můžeme použít některý dřívě jmenovaný odstín) a terpentýnu v poměru 70:30 ve prospěch barvy. Uvidíme, jak se barva rozlévá po povrchu a výrazně ztmavuje plochu okolo vystouplých hrbolek protiskuzového vzorku. Štětcem namočeným do čistého terpentýnu některá místa trochu očistíme od směsi, jinak (například okolo držáků blatníků) ještě pro zdůraznění kontrastu "barvu" přidáme. Opět po dobu zasychání povrch „hlídáme“. Výsledek by měl vypadat jinak, než v předchozích případech.

### Tipy a finty

Kvalitní terpentýn je pro dobře zhotovený wash základní podmínkou. Stejně jako u filtrů je nutně trochu experimentovat s jeho složením a zkoušet míchat terpentýn s různými ředidly v různých poměrech. Ideálními barvami do směsi pro wash jsou Humbrol nebo umělecké oleje. Akryláty nejsou vhodné, protože schnou příliš rychle. Nikdy nepoužívejte samotnou černou, protože na modelu vytváří „noční“ kamufláž. O šmouhy po zasychajícím terpentýnu se příliš nestarejte, s pomocí dalších technik jako prachové šmouhy, bahna a škrábaců se stanou méně zřetelnými. Během 14 let mé modelářské tvorby byly šmouhy po terpentýnu na povrchu mých modelů vždy přítomny. Jestliže je nedokážete odstranit, využijte je pro odstranění jednolitě vzhledu povrchu modelu. Snažte se, aby šmouhy měly nepravdělné tvary.

### Kdy wash použít?

Vždy, když chcete dodat hloubku detailům na modelu, pro optické rozlišení detailů, pro dodání vzhledu častého používání vozidla, pro znázornění pohyblivých mechanismů a částí motoru. Modelářský život bez techniky wash je nemožný.

### Budte opatrní

Zapamatujte si, že matný povrch je pro wash totéž, co pro tělo smrtelný virus. Naočkejte proto svůj model vakcínou kamufláže stříkané směsí poleosklého laku a kamuflážní barvy, nebo stovkami vrstev filtrů.

Hmmm..., jako bych cítil vůni terpentýnu, které je můj byt plný o sobotních večerech.

MIGUEL „MIG“ JIMENEZ

Přeložil a doplnil Jindřich Štěrbáček





## BRITSKÝ PĚCHOTNÍ TANK MATILDA MK. II (A 12)

**Výrobce**  
Měřítka

**Tamiya**  
1:35

### PŘEDLOHA VE ZKRATCE

Britský pěchotní (infantry) tank Matilda Mk. II vznikl v polovině třicátých let jako následovník menšího a hůře ozbrojeného tanku A 11 (Matilda Mk.I). Podle představ britských strategií měly pěchotní tanky podporovat útočící pěchotu, ničit živou sílu a opevněné body nepřítele, ale současně také odolávat palbě protitankových zbraní. Výsledkem sváru potřeb a možností se stal velmi dobře pancéřovaný

tank (tloušťka pancíře od 20 do 78 mm) s průměrnou výzbrojí (kanon ráže 40 mm) a velmi malou rychlostí 24 km/h, která ovšem postačovala při doprovodu ubohých pěšáků v útoku.

Na bojištích druhé světové války tanky Matilda získaly největší slávu během bojů v severní Africe, kde si s jejich odolným pancířem německá protitanková děla neuměla poradit. Tato situace sice skončila příchodem slavných německých děl ráže 88 mm, přesto se dá tvrdit, že Matildy odvedly v Africe dobrou práci. Postupem času však byl kanon již neúčinný a ostatně celý tank beznadějně zastaralý.



Matildy také sloužily se speciálními nástavbami a úpravami jako tanky odminovací, plamenometné, mostní, ženijní nebo jako nosiče světlometů (CDL). Oblíbené byly rovněž v Austrálii, kde je armáda použila v bojích na Nové Guiney. Zajímavostí je, že v rámci poskytování vojenské podpory Sovětskému svazu sloužily Matildy rovněž v Rudé armádě (literatura zmiňuje asi 700 kusů).

Některé tanky se naštěstí dochovaly do současnosti a můžeme si je prohlédnout ve vojenských muzeích například v Belgii, Francii, Velké Británii, Rusku či Austrálii. Myslím, že pro nás jsou nejnázorněji dostupné tanky Matilda v Bruselském královském vojenském muzeu a v hlavní hale IWM v Londýně.

### STAVEBNICE

Kdo z modelářů by si chtěl postavit Matildu v měřítku 1:35, má snadnou volbu. Jiná stavebnice než od firmy Tamiya neexistuje (v jiných měřítkách je situace naštěstí o něco lepší). Patří do první série modelů bojové techniky této firmy ze







70. let minulého století. Výlisky jsou čisté, model se snadno staví a jen na některých detailech poznáme, že Tamiya v pravidelných reedících uvádí na trh letitý model.

## STAVBA

Při stavbě jsem použil sadu leptů firmy **Eduard** a podle dostupné literatury a podkladů z internetu jsem se snažil model vylepšit. Modeláře, kteří nechtějí utrácet za literaturu, potěší, že už jen ilustrace na krabičce modelu poskytuje dost námětů na vylepšení.

Nejvíce viditelnými nedostatky modelu jsou chybějící napínací mechanismus předních kol (náprava je na obr. 1), absence pantů krytů nádrží (obr. 2), příliš hladký zevnějšek věže a části korby, což byly ve skutečnosti odlitky s charakteristickým povrchem (obr. 3), nepřítomnost doplňovacího otvoru na přidavné nádrži (obr. 4) a články pásů bez propojovacích čepů.

S ostatními méně závažnými nedostatky se vypořádáme díky plechům **Eduard**, poskytujícím držáky nářadí a náhradních článků, držáky přidavné nádrže a beden, kryty světlometů a další součástky oživující povrch modelu.

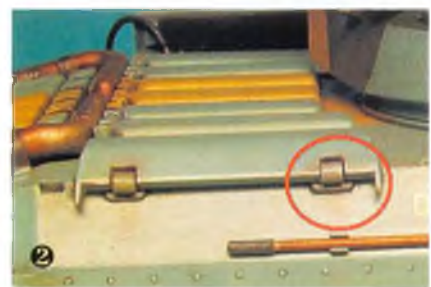
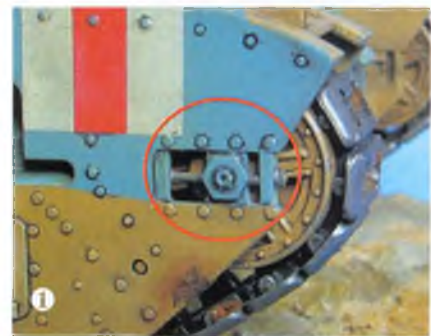
Napínací mechanismus našťestí není příliš složitý, a tak jsem jej bez obtíží zhotovil z plastových destiček a tyčinek.

Je-li potřeba, strukturu povrchu odlitku znázorňuji nanášením přípravku **Mr. Surfacer 500** firmy **Gunze Sangyo**. Nanáším jej štětcem na požadovanou plochu a před zaschnutím ho tupuji kouskem molitanu upnutým do patentní tužky (versatilkky). Takto připravený povrch je dobře po zaschnutí na velkých plochách lehce ohladit brusným papírem. Tomu, kdo se do podobné úpravy ještě nepustil, doporučuji, ať si postup nejdříve vyzkouší na kousku plastiku.

Místa, která nemají vzhled podle našich představ, stačí otřít hadříkem namočeným do ředidla **Mr. Color Thinner** a můžeme začít znovu.

Panty krytů nádrží a doplňovací otvor na přidavné nádrži musíme zhotovit svépomocí podle fotografií. Vhodný materiál nalezneme v krabičce se zbytky, kterou má jistě každý modelář. Podle fotografií na internetu jsem se také pokusil znázornit otevřený kryt palivové nádrže (obr. 7).

Pásky ve stavebnici jsou vcelku a z materiálu obvykle označovaného jako vinyl. S chybějícím propojením jednotlivých článků se toho moc dělat nedá. Alespoň



při psaní tohoto článku jsem zkusil vlepít mezi články kousky plastických tyčinek (obr. 6). V době, kdy jsem model stavěl, nebyla za pásky stavebnice náhrada. Nyní





si ale opravdoví nadšenci mohou pořídit na svou Matildu kovové pásy od firmy **Fruilmodel**, ovšem tohle vylepšení je vyjde přibližně na 900 Kč.

### KAMUFLÁŽ A OZNAČENÍ

Ve stavebnici jsou schémata zbarvení pojata trochu všeobecně. Obtisky sice obsahují množství divizních, brigádních a taktických označení s vysvětlením jejich použití, ale konkrétně si můžeme vybrat mezi dvěma tanky v pískovém náteru (se jmény *Badger* a *Grampus*) a jedním kamuflovaným (*Phantom*). Tříbarevná kamufláž je ovšem v návodu předvedena na jedné nejasné černobílé fotografii postaveného modelu, takže rozložení barevných polí na věži, druhém boku a shora z ní nelze vyčíst. Po vzhledu tříbarevné kamufláže jsem tak musel pátrat a nakonec jsem použil schéma ze stavebnice *Airfix* v měřítku 1:72, kde je schéma ze všech pohledů. Doufám jen, že britská firma vycházela ze správných podkladů.

Tato zvláštní tříbarevná kamufláž byla používána na britských tancích a obrněných vozech na počátku války v severní Africe (v letech 1941-42). Šedozeleňou barvu někdy nahrazovala hnědá nebo černá, jindy byly tanky jen v kombinaci pískové a světle modré. Vznik zajímavé kamufláže spadá ještě do období první světové války a využívá zkušenosti námořnictva, že ostrá lomená pole kontrastních barev při pohledu z větší vzdálenosti rozbijí siluetu vozidla (lodě) a znesnadní míření nepřátelským dělostřelcům. Efekt ovšem snižovaly velké bíločervené identifikační prvky zavedené pro rozpoznání vlastních vozidel. Od této kamufláže, pro modeláře jistě velmi přitažlivé, se později upustilo a Matildy se proháněly pouští v pískovém kabátě. Že použité kamuflážní barvy nejsou pro poušť tak úplně nesmyslné jsem se pokusil demonstrovat na fotografii postaveného modelu s „africkým“ pozadím.

Pro tank jménem *Drake* jsem si musel obtisky poskládat ze zbytků po jiných modelech. O patinování teď v Modeláři vy-



cházejí vše objasňující články, tak jen krátce zmíním, že jsem použil metodu suchého štětec a k naznačení patiny olejové barvy, pouštění černé do koutů a poprvé také dvousložkovou rez. Rez je ovšem poněkud hrubá a trochu utíká z měřítka, což je vidět zejména na tlumičích výfuků. Člověk se stále učí, a tak teď už vím, že při opatrné aplikaci a případném přebroušení se dá dosáhnout věrohodnějšího povrchu.

## ZÁVĚR

Model je umístěn na dřevěné podložce s kouskem pouštního terénu (obarvená sádra a opravdový písek). Figurka tankisty (obr. 8) je součástí stavebnice a lze ji umístit i do otevřeného poklopu věže. Upravil jsem polohu paží a doplnil kabely ke sluchátkům a rezavou německou přílbu. Sud s palivovou pumpou je součástí mnoha doplňkových sad.

Model tanku Matilda Mk.II již svou kvalitou nemůže konkurovat nejnovějším stavebnicím, ale kdo chce mít tento zajímavý tank ve sbírce (nabízejí se další zajímavá kamuflážní schéma – Malta, Rusko, Austrálie), jistě věnuje trochu úsilí na jeho zdokonalení.

MIROSLAV ZADA  
Foto autor a M. Salajka



### Prameny:

Chant, C.: Encyklopedie tanků, Mustang Fletcher, D.; SARSON, P.: Matilda - infantry tank 1938-45, Osprey Military [www.kithobbyist.com/AFVInteriors/matilda/matilda.html](http://www.kithobbyist.com/AFVInteriors/matilda/matilda.html)  
[www.jagdtiger.de/ComWealthTanks/Matildall-01.htm](http://www.jagdtiger.de/ComWealthTanks/Matildall-01.htm)



Fotografie v detailech odlišného tanku Matilda s označením T5734 a jménem Grimpsy byly pořízeny v Bruselském vojenském muzeu



# HPH Ltd.

## models

Firma HPH Ltd. Kutná Hora hledá pro zakázkovou výrobu muzejních modelů letadel špičkové maketáře, kytáře.

Možná i externí spolupráce.

Kontakt: tel.: 327 512 633  
p. Hodan, p. Klíma





*V londýnském Válečném muzeu impéria (IWM) je vystaven tank Matilda Mk. II v příznačné třítónové kamufláži a označením T10245. Bohužel je tak pečlivě udržován, že pro patinování nenalezneme inspiraci*





## Matilda Mk. II podruhé



V říjnu loňského roku jsem k svátku dostal stavebnici tanku Matilda Mk. II v měřítku 1:35 od firmy Tamiya. Tank i jeho model mne přímo uchvátily, a tak jsem se po krátké prohlídce krabice a jejího obsahu rovnou pustil do stavby.

### HISTORIE

Na novém pěchotním tanku A12 Mk.II začali v koncernu Vickers pracovat v roce 1936, první vozidla opustila továrnu o dva roky později. Tank Mk.II, nazývaný Matilda II, byl podstatně větší než jeho předchůdce Mk.I, měl čtyřčlennou osádku a výzbroj tvořil dvoulberní kanon (ráže 40mm). Co však bylo nejdůležitější, měl výborné pancéřování, které odolávalo všem tehdejšími protitankovým zbraním. Přestože byl tank pomalý a měl nedostatečnou výzbroj, osvědčil se ve všech jemu zadaných úkolech a vojáci si ho velmi oblíbili. Na základě Matildy Mk.II vzniklo mnoho odvozených verzí, například plamenometný tank Frog, odminovací vozidla Baron, Scorpion a AMRA, samohybný protiletadlový světlomet CDL, ženijní Matilda Dozer, i demoliční vozidla.

### STAVEBNICE

Ve středně velké lakované krabici s povedenou kresbou na víku se skrývají tři lící rámečky okrové barvy, dva „gumové“ pásy, aršík obtisků, a přehledný stavební návod, rozkreslené do dvanácti kroků, obsahující i historii tanku. Obtiskový aršík nám dává možnost postavit tank ve více než deseti verzích.

### STAVBA

Při stavbě jsem – až na drobné výjimky – postupoval podle návodu. Ze všeho nejdříve jsem se pustil do sestavování kol. Všechna jsou ze dvou dílů, mezi poloviny hnacího a napínacího kola se umísťují gumové objímky, protože model je určen k pohonu elektromotorem (v mém případě tato možnost nepřicházela v úvahu). Malých pojezdových kol je celkem dvacet; vzhledem k jejich velikosti nebylo sestavování nijak příjemné.

Po dokončení kol jsem začal kompletovat pojezdové vozíky. Ty čítají čtyři kusy „velkého“ a dva kusy „malého“. S vozíky je celkem dost práce, ale když je tank hotový, není z nich vidět téměř nic. Dalším krokem bylo pro mne vlepování drobných dílů do horní poloviny korby, například „kolejniček“ pro posuvný kryt řidiče a vlastního krytu.

Poté, co jsem ještě vlepil nevelké vodící kladky na vnitřní stranu bočních pancířů, jsem se mohl pustit do stavby věže, na což jsme se těšili z celé stavby nejvíce. Nejprve bylo třeba slepit dolní okraj, pomocí kterého se věž usazuje do korby, a horní část věže. V tu chvíli jsem se musel rozhodnout buď pro verzi Mk.I s mohutným čelem věže, nebo pro Mk.II se zřetelně viditelným kulometem. Nakonec jsem zvolil první možnost, protože mohutné čelo se mi velmi zalíbilo.

Verzi jsem už tedy měl, zbývalo slepit dvoulberní kanon a velitelskou věžičku a vše umístit na místo. Tím však stavba věže nekončí, neboť je třeba pokračovat v doplňování menších dílů – dvířky na horní straně věže počínaje a anténou konče. Anténa ve stavebnici nebyla, což je vzhledem k její titěrnosti celkem pochopitelné, a tak jsem ji zhotovil z plastkové nitě vytažené nad svíčkou ze zbytku lícího rámečku.

Další, trochu náročnější částí stavby, bylo umístování detailních dílů na povrch korby. To obnášelo nalepení zpětného zrcátka, článků pásů jako přidavného pancéřování, světlometů, úchyty na lano nebo řetěz, nářadí (lopata, sekera) a nakonec krytů palivových nádrží. Po dokončení této „operace“ jsem si docela oddechl.

Na řadu přišlo nalepení pojezdových vozíků, napínacích a hnacích kol, vodících kladek a skloněného bočního pancíře na bok dolní poloviny korby. Hranu skloněného pancíře je nutné „pořádně“ obrousit, protože na ní potom dosedá vnější boční pancíř. Pokud na tento krok zapomeneme, nebude vnější pancíř ke korbě kolmo. Mně se to samozřejmě stalo, protože jsem si postup nejdříve nevyzkoušel „na sucho“.



Když už bylo vše hotovo, sesadil jsem k sobě, bez problémů, obě poloviny korby. Po zaschnutí lepidla jsem na zadní korby ještě doplnil palivové čerpadlo a předem sestavené dusítko a přidavnou nádrž. Pak následovalo spojení pásů nazaženým šroubovákem nebo hlavičkou hřebíku. Při natahování pásů na kola jsem se pěkně zpotil, protože jejich délka je opravdu „tip top“. Po pásech už jsem jenom nalepil boční pancíře a model byl připraven k barvení.

### ZBARVENÍ A OZNAČENÍ

V návodu je velice nejasná fotografie modelu, podle které má být nabarven. To jsem ignoroval a s využitím podkladů jsem model natřel štětcem barvami Agama (pouštní žlutou a zelenou) a světle modrou barvou Humbrol. Rozhodl jsem pro zvláštní, ale velice pěknou kamufláž, používanou v severní Africe. Odstíny sice přesně neodpovídají skutečnosti, ale model mám jenom „na doma“, takže to zase tolik nevadí.

Po dlouhém rozhodování, který stroj postavím, jsem se rozhodl pro tank se jménem Badger, který patřil k 7. obrněné divizi 8. tankového regimentu. Obtisky mají velice dobrý sůstisk a výborně přilnuly i na dost členitý povrch věže i bez použití jakékoliv „chemie“.

Úplně na závěr jsem ještě suchým štětcem naznačil patinu a do držáku na boku věže umístil maskovací síť, zhotovenou z kusu nabarveného obinadla, a přitáhl ji upínacími řemeny. Na přední úchyty jsem navlékl řetěz z vlastních zásob.

Tím byl celý model hotov a já jsem byl potěšen, že mám ve sbírce další krásný tank. Stavba Matildy byla velice příjemná, vylisky mě překvapily svou kvalitou. Nikde nebylo zapotřebí tmelit, vše probíhalo téměř bez problémů. Stavebnici všem doporučuji.

LUKAŠ BUCMAN  
Foto autor

#### Prameny:

Bishop, C.: Zbraně druhé světové války  
www.military.cz  
www.sweb.cz/Tankove\_muzeum





# AWACS v obývačke

*Na začiatku sedemdesiatych rokov začali najvyšší predstavitelia NATO upozorňovať na skutočnosť, že požívaný jednotný pozemný systém riadenia a upozorňovania už nie je schopný zistiť a sledovať bojové lietadlá novej generácie, ktoré sa pohybujú veľkou rýchlosťou v prízemnej výške. Jediným riešením bolo zavedenie lietajúceho systému riadenia a výstrahy AWACS (Airborne Warning and Control System), predstavovaného americkým lietadlom Boeing E-3A Sentry, ktoré vychádza z typu Boeing 707-320.*

Spoločnosť Boeing začala práce na prvých dvoch strojoch v júni 1970 a odborníci mali rozhodnúť o voľbe rádiolokátoru firiem Hughes lebo Westinghouse. Z duetu nakoniec víťazne vyšla druhá spoločnosť, ktorej rádiolokátor pracuje s kmitočtom 1550-5200 MHz impulznou prevádzkou s vysokým opakovacím kmitočtom impulzov ako monoimpulzný, rýchlo prezerajúci, viacvážkový a trojrozmerný. Jeho primárna anténa je uložená do diskovitej kopule nad trupom a predstavuje zfázovanú anténu sústavu s feritovými meničmi a štrbinovými vlnovodmi.



Prvé sériové stroje E-3A boli dodané v marci 1977 Veliteľstvu vzdušných síl USA, ktoré dnes disponuje 28 strojmi umiestnenými na základni Tinker v Oklahome, dvomi na aljažské základne Elmendorf a jedným na základne Kadena v Japon-

sku. Pacifické vzdušné sily využívajú štyri E-3 na základniach Kadena a Elmendorf.

NATO získalo 18 strojov E-3A spolu s podporným vybavením. Prvý stroj bol dodaný v roku 1982 a bol umiestnený na základni Teveren v Holandsku. Všetky stroje Aliancie tejto kategórie tradične lietajú s luxemburskými poznávacími značkami..

Ďalšími krajinami, ktoré zaradili Sentry do výzbroje, boli Francúzsko (štyri E-3F s motormi CFM56-2A-3), Veľká Británia (sedem E-3E, motory CFM56-2A-2) a Saudská Arábia (päť strojov).

Boeing E-3A sa nevyhol počas prevádzky modernizácii, a tak postupe vznikali modifikácie E-3A Block 10 a Block 15, E-3B Block 20 a Block 30, E-3C Block 25 a Block 35. Je zrejmé, že stroje sa osvedčili a ráta sa z ich prevádzkou aj do budúcnosti.

## STAVEBNICA

Ostrieľaný francúzsky výrobca Heller sa zhostil pomerne neľahkej úlohy a v roku 1998 na trh uviedol model lietadla Boeing 707-320 v mierke 1:72. Nie je mi presne známa ponuka obtlačkových verzii stavebnice, ale rozmernú krabicu zdobí stroj patriaci nemeckej Luftwaffe.

Podobne ako to bolo so skutočným E-3, aj Heller využil „Sedemstosedmu“ ako základ pre svoj AWACS. A tak sa do modelárskych predajní dostala stavebnica E-3F/E-3B. Od svojho predchodcu sa líši „zaslepenými“ oknami v trupe, dvoma novými rámkami so stavebnými dielmi pre motory a anténu, ako aj príslušnými obtlačkami.







Keď sa v roku 1999 pri príležitosti osláv 50. výročia založenia NATO objavil jedno z lietadiel AWACS vo veľmi zaujímavej kamufláži, Heller neváhal a previedol ho do zmenšenej podoby. Urobil to veľmi jednoducho. Na vrch škatule umiestnil do rohu samolepku s kresbou tohto stroja a dovnútra spolu s novými obťahkami priložil list k stavebnému návodu. Práve tento model sa mi asi za 50 amerických dolárov podarilo zakúpiť.

Ešte pred tým, než som nazrel do rozmernej škatule, som si stanovil, že stavba modelu bude pre mňa oddychová a zameriam sa hlavne na povrchovú úpravu a celkovú „čistotu“, a nie na hodinársku prácu a lamentovanie nad milimetrovými rozdielmi proti výkresom (ktoré sa mi aj tak nepodarilo v slušnej podobe zohnať). Z dôvodu písania recenzie som však vernosť kontroloval a porovnával, a tak sa viackrát stalo, že som musel pri stavbe oko prižmúriť, raz aj obe.

Pre modelára dôležitý materiál je veľmi dobre chránený tuhou a rozmernou krabicou (80x32x7 cm), veľa ktorej zdobí slušná kresba pristávajúceho francúzskeho stroja a spomínaná samolepka, upozorňujúca na zaujímavú obťahkovú verziu. Na bokoch je stručný popis typu v štyroch jazykoch spolu so základnými upozorneniami, popismi kamufláže, rozmermi, počtom dielov a zoznamom potrebných odtieňov farieb Humbrol.

Celkovo pre nás výrobca pripravil v šiesti rámkoch 141 dielov zo svetlo šedého plastu, veľmi dobre opracovateľného, a deväť dielov čírych. Nenašiel som na ich povrchu žiadne vady a čo je dôležité (možno aj prekvapujúce), i tie najrozmernejšie časti (krídla, trup) nie sú skrútené alebo ináč deformované. Špáry medzi panelmi sú vyznačené rytím do hĺbky, ktoré možno mohlo byť trochu jemnejšie, vzhla-



dom však na veľkosť modelu nepôsobí rušivo. Zaujímavé je, že diely na zostavenie motorov francúzskej verzie majú rytie vystupujúce nad povrch.

Drobných súčiastok v stavebnici veľa nie je (vybavenie kabíny, podvozok, antény), napriek tomu sú zhotovené obstojne, škoda len posunutia formy pri podvozkových nohách. Počet dielov, ktoré použijeme bude závisieť od zvolenej verzie, mne sa ich zvýšilo 27.

Stavebný návod na piatich listoch ponúka stručný popis typu E-3B v 10 jazykoch, stavbou podrobne vedie v 19 krokoch a na záver ponúka schémy sfarbenia a umiestnení obťahkov.

Dva rozmerné aršíky umožňujú okrem výrobného stroja NATO „vyzdobiť“ i francúzsky E-3F (36-CA) v podobe z roku 1995 a E-3B, lietajúci pre USAF zo základne Tinker v roku 1990.

## STAVBA

Ako je už zvykom, i v tomto prípade som začal v kabíne. Jej vybavenie odpovedá tomu, že cez malé okná toho veľa vidieť nie je, a tak máme k dispozícii podlahu spolu s prístrojovou doskou (na ňu umiestnime obťahky nie príliš zodpovedajúce skutočnosti), zadnú prepážku, štyri sedadlá posádky a barany riadenia. Ja som podľa fotografií zostavil pulty palubného technika a navigátora (hoci som si bol vedomý toho, že je to zbytočná – neviditeľná – namaha), na sedadlá som umiestnil aspoň náznaky upínacích pásov a na barany riadenia pridal tabuľky s „check listami“. Sfarbenie detailov je v návode popísané zrozumiteľne, sedadlá však nemajú byť v jednej farbe. Ich konštrukcia má byť (podľa fotografií) vo farbe väčšiny častí kabíny (Humbrol 87), čalúnenie je svetlo sivé, pásy sivé a opierky rúk tmavo sivé.

Pred tým, než som uzavrel trup, vyvrtal som doňho asi 20 otvorov (pre antény), na čo návod veľmi dobre upozorňuje, pridal som do špičky závažia (cca 100g), „zasklil“ som okná dverí a núdzových východov a vlepil prednú podvozkovú šachtu spolu s podvozkovou nohou. Šachta tva-

rom zodpovedá skutočnosti avšak postráda akékoľvek detaily, čo ale vôbec nevádi, pretože nebude do nej aj tak vidno. Odporúčam od poloviny trupu oddeliť kryty predného podvozku, zbrúsiť ich na uveriteľnejšiu hrúbku a na konci stavby prilepiť späť.

Obidve časti trupu k sebe „sadniť“ temper bezchybne, a tak sa už pri troške snahy vyhneme nepríjemnému brúseniu a tmeleniu. Uzavriem kabínu ponúknutým prekrytom bolo už trochu ťažšie hlavne v jej vrchnej časti, kde miestami prevyšovala trup až o milimeter. Nebol to však problém neprekonateľný a po dôkladnom preleštení celý prekryt pekne splynie s trupom.

V stavbe som pokračoval nalepením krídel. Ak som bol nadšený trupom, tak o krídlach sa môžem pokojne vyjadrovať v superlatívoch. Množstvo detailov, nádherný povrch a skvelá geometria. Ich pripojenie k celku je problematické len v spodnej časti, kde som sa nezaobišiel bez brúsneho papiera a tmela. Hrubú stavbu som dokončil nalepením chvostových plôch, ktoré sú viac než presvedčivé.

Pozrime sa teraz na rozmerovú a tvarovú presnosť. Voči prvej žiadne výhrady nemám, pri dĺžke 64,6 cm a rozpätí





61,8 cm stráca model pri oboch asi 1 mm, čo by som nazval viac ako zanedbateľné. Tvarová podoba je vo všeobecnosti vynikajúca a model je skvelou zmenšeninou svojej predlohy.

Horšie je to už s drobnosťami, ktoré robia AWACS AWACSom. Zistil som tri nedostatky (len ak sa rozhodnete stavať E-3B, francúzskych strojov sa to netýka): Na bokoch trupu za kabínou chýbajú podlhovasté puzdra pravdepodobne s elektronikou. Sú to akési elipsy, dĺžku ich hlavných osí v mierke 1:72 odhadujem na 5,3 a 1,3 cm. Pri bližšom skúmaní fotografií som zistil, že ich tvar je o niečo komplikovanejší. Ja som na trup prilepil len jednoducho opracované plastové doštičky o hrúbke asi 1,5 mm. Nie je to určite to pravé „orechové“, ale je to lepšie ako tam nemať nič. Druhým nedostatkom je zase absencia puzdra s elektronikou, tentoraz pod trupom pred šachtou prednej podvozkovej nohy. Vyrobil som je svojpomocne podľa fotografií.

Poslednou, asi najmarkantnejšou vadou, na ktorú som prišiel až neskôr, je nesprávny tvar pylónov motorových gondol. Ako už bolo spomínané, výrobca použil dieli stavebnice lietadla Boeing 707-320, ktorý je poháňaný motormi P&W JT3D-7. Letún E-3B používa ich vojenskú obmenu TF33-PW-100. Jednou zo zmien vykonaných pri prestavbe motorov bola aj úprava pylónov. Ich správny tvar je zrejmý z fotografie. Úprava nebude celkom jednoduchá avšak nie neuskutočniteľná. Ja som túto odlišnosť zistil až v čase nalepenia zostavených a namalovaných motorov ku krídlu, a tak som sa z dôvodu akejsi lenivosti zmieril s tým, že môj E-3B bude trochu „iný“. Antény a ostatné detaily dobre kopírujú svoj veľký vzor.

## ÚPRAVA POVRCHU

Výrobca odviezol kvalitnú prácu pri tvorbe schémy kamufláže. Použité odietne farieb Humbrol dobre korešpondujú s realitou a pomerne náročné tvary sfarbenia sú naznačené i s rozmermi kde urobiť daný oblúk, čo značne uľahčuje prácu. Jediným nedostatkom je, že autori zabudli naznačiť, že aj vrchná strana riadiacich plôch výškovky je biela.



Ak sa rozhodnete umiestniť na model znaky už teraz, tak ako som to urobil ja, tak vedzte, že je to jedna z najprijemnejších častí stavby, pretože oblačky sú vysoko kvalitné (len je trochu posunutá žltá), vynikajúco sa s nimi pracuje a výborne držia. Dokonca sa mi ani nezдалo potrebné zjednotiť povrch nastriekaním laku. V návode je umiestnený na spodok trupu erb znázorňujúci príslušnosť stroja, tento som však na fotografiách nenašiel, a tak som ho ani nepoužil.

Stavbu som dokončil zostavením hlavného podvozku spolu s jeho krytmi, nalepením motorov, diskovej antény a množstva drobných antén. Jednalo sa v celku o činnosť príjemnú, chcel by som len upozorniť na dôležitosť sledovať návod pri stavbe motorov. Ono sa na prvý pohľad zdá, že máme osem a osem zhodných polovic motorových gondol, a tak je jedno, ako ich pospájame. Toto vedie k prekvapeniu, ktoré som zažil ja, keď som nebol schopný takto zostavené motory umiestniť pod krídla. A tak moje trápenie s motormi pokračovalo.

## VERDIKT

Stavebnica lietadla E-3F/E-3B AWACS firmy Heller je veľmi príjemným obohatením modelárskeho trhu. Nie je to však iba kvôli zaujímavej predlohe, ale hlavne pre kvalitu spracovania. Nebyť drobných chýb, mohol to byť model, ktorý je dokonalejší priamo z krabičky. Jeho stavba je priam oddychová, nenáročná a mnoho úskalí neskrýva. Najväčším problémom preto asi ostane, kam postavený AWACS umiestniť. Toto už klasické modelárske vitríny asi neznesú.

VLADIMÍR BEGERA  
Foto autor

### ZDROJE:

[www.airliners.net](http://www.airliners.net)  
[www.foxhound.terramail.pl/e3.htm](http://www.foxhound.terramail.pl/e3.htm)  
[www.af.mil/news/factsheets/E\\_3\\_Sentry\\_\\_AWACS\\_.html](http://www.af.mil/news/factsheets/E_3_Sentry__AWACS_.html)  
[www.military.cz/usa/air/in\\_service/aircraft/e3/e3.htm](http://www.military.cz/usa/air/in_service/aircraft/e3/e3.htm)  
[http://home.tiscali.cz:8080/cz130675/aircraft/e3\\_text.html](http://home.tiscali.cz:8080/cz130675/aircraft/e3_text.html)







Lucembursko má pouze malou armádu a žádné vlastní letectvo. Zato je od roku 1980, kdy byly vytvořeny společné síly letecké včasné výstrahy NATO Airborne Early Warning Force (NAEFW) oficiálním „domovem“ všech letadel NATO používaných k plnění těchto úkolů. Stroje E-3 Sentry tak nesou místní poznávací značku tvořenou písmeny LX-N a pětimístným číselným kódem. Lucembursko připomíná také červený lev v kruhu vyplněném modrým šrafováním, který bývá umístěn na kýlovce a spodní straně křídla. Operační základnou tří perutí E-3 NAEWF je Geilenkirchen v Německu.

U příležitosti 50. výročí vzniku NATO byl E-3A poznávací značky LX-N90442 (výrobní číslo 22855) opatřen neobvyklým zbarvením. Mezi vlajkami států NATO na bocích trupu nechybí ani česká.

Snímky byly pořízeny během prvního představení nového zbarvení v roce 1999 na aerosalonu v Paříži, o něco později ve Fairfordu a detaily (s doplněnou mapou a vyznačením misí během operace Allied Force nad bývalou Jugoslávií) v roce 2000 v Berlíně.

Foto J. Čadil





# BUGGYRA MK 002

Závody tahačů procházejí v současné době hlavně organizačními změnami, které přispívají k větší stabilitě seriálu. Probíhají další jednání, hlavně o závodech za mořem, čímž by byl seriál povýšen na světový šampionát. Objevily se i úvahy o vytrvalostních závodech či v USA populárních závodech na oválech, ale to vše je snad budoucnost. Současnost je však taková, že po úspěchu Tatry v roce 2001 se podobný kousek povedl v následujícím roce i týmu Buggyra, neboť Gerd Körbel se po vynikajícím finiši v posledních závodech stal evropským šampionem třídy Super Race Truck pro rok 2002.



Zakladatel a hlavní manažer týmu Martin Koloc tak završil prozatímní snažení, kdy nejprve jako pilot a později manažer „tlačí“ tuto disciplínu kupředu. Dříve měli hlavní slovo automobilky, avšak v poslední době získávají stále větší kredit jednotlivé týmy, které několika dohodami stabilizovaly jak technické předpisy, tak i pojetí závodů trucků.

Na rozdíl od Tatry, která alespoň částečně vychází ze sériového vozu, je Buggyra závodní stroj speciálně postavený s použitím nejmodernějších technologií a opatřený novým, ve vlastním týmu vyvinutým motorem. Vůz je však kompletně rozkreslen, což umožňuje výrobu více identických aut ke komerčním účelům, tedy prodeji nebo pronájmu jiným týmům.

Při závodech v Mostě se divákům představily dva speciály Buggyra. Ve stříbrném voze s číslem 8 jezdil osmatřicetiletý německý závodník Gerd Körbel, který v civilu vede obchodní společnost.

Ve druhém, modrou metalízou zbarveném, voze s číslem 16 seděl šestadvacetiletý Čech David Vršecký.

Buggyra MK 002 je druhé vývojové stádium závodního speciálu pro třídu Super Race Truck. Podvozek tvoří ocelový rám, obě nápravy jsou pevné. Přední je uložena na čtyřech podélných a jednom příčném rameni, zadní na třech podélných – dvě zespoda a jedno uprostřed nahoře – a jednom příčném rameni. Odpružení vnitřními pružinami, vzadu ve zdvojeném

provedení a přidavnými tlumiči. Většinu technických informací výrobce neuvádí.

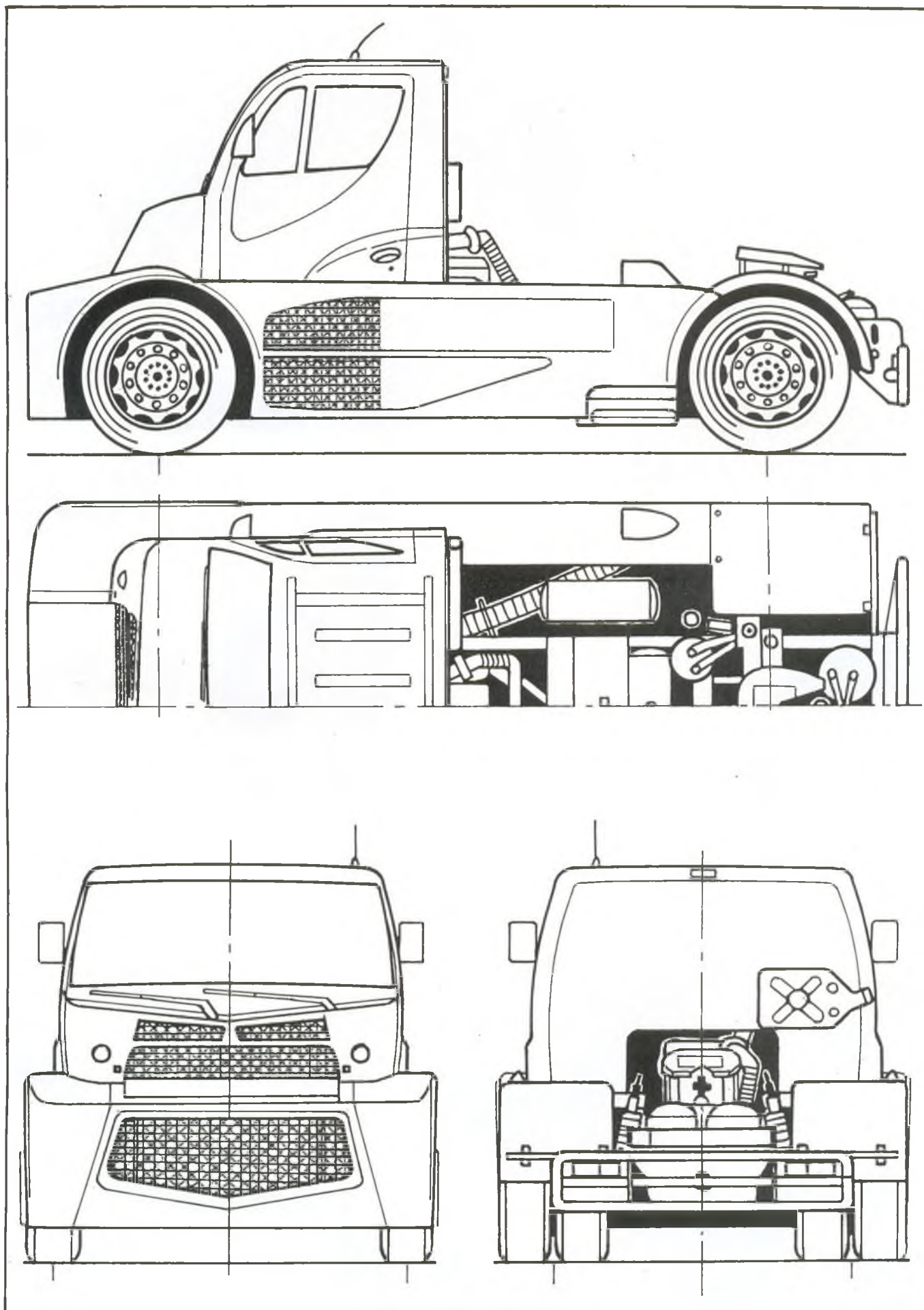
#### Rozměry vozu:

Délka 5450 mm, šířka 2500 mm,  
výška 2500 mm, rozvor 3800 mm,  
rozchod vepředu 2165 mm.

MILAN VASKO  
Foto a výkres autor









# Dornier Do 335 Tamiya, *jak nemá být*

Když jsem před třemi roky slyšel první informace o chystané stavebnici letadla Dornier Do 335 Pfeil japonské firmy Tamiya v královském měřítku 1:48, mé srdce zajásalo. Několikaleté odolávání koupi pro mě zajímavého letounu v podobě letité stavebnice firmy Monogram se vyplatilo! Původní cena však čekání prodloužila, stejně tak i přání postavit jinou verzi, než zpočátku nabídl japonský výrobce. Stavbou modelu německého letadla neobvyklého vzhledu se měla naplnit má touha po řádně „odkrytovaném“ modelu ve sbírce.

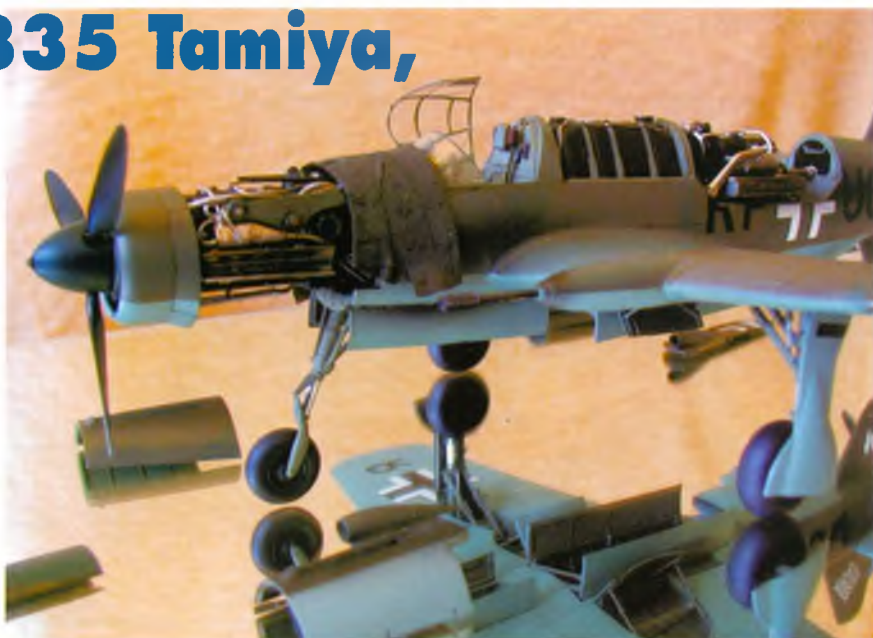
Když na zveřejnění se stavebnice zareagovali všichni naši přední výrobci doplňkových sad, stanovil jsem diagnózu a určil velikost i četnost potřebných řezů. Rozhodl jsem, že operovat se bude s využitím sad Detail a Cockpit firmy Aires, dále byli přizváni sady Conversion a Fuel z produkce CMK. Železný rytíř Eduardu (lepty) a souprava Engine z nabídky CMK na svou příležitost teprve čekají.



Mým cílem bylo postavit rozumně odkrytovaný letoun tak, aby vypadal co nejvíce reálně a vkusně, tedy s motory částečně odkrytými, s palivovou nádrží sice schovanou, ale s možností odejmout krycí plech.

## JAK STAVBA DOPADLA POSUĎTE SAMI

Po řádném prostudování všech „kuchařek“ a pokladů jsem stavbu začal úplným rozřezáním modelu. Poté začala vlastní stavba s postupnou vestavbou polyuretanových dílů doplňkových sad. Ne-



budu hodnotit stavebnici, která je v podstatě bez chyb, ale popíši pokud možno detailně jednotlivé fáze stavby tak, aby se mí následovníci vyvarovali všech chyb, kterých jsem se dopustil.

## KŘÍDLO

Úprava prostorů pro vestavbu kanonů Mk 103 byla bez větších problémů. Postupujte podle návodu doplňkových sad, avšak výřezy raději zhotovte menší, obrušujte je a kanon do křídla vkládejte tak dlouho, až sedne přesně. Po jeho zalicování křídlo přetmelíme a po řádném vyschnutí a přebroušení obnovíme rytí vyznačení panelů.

## PODVOZKOVÉ ŠACHTY

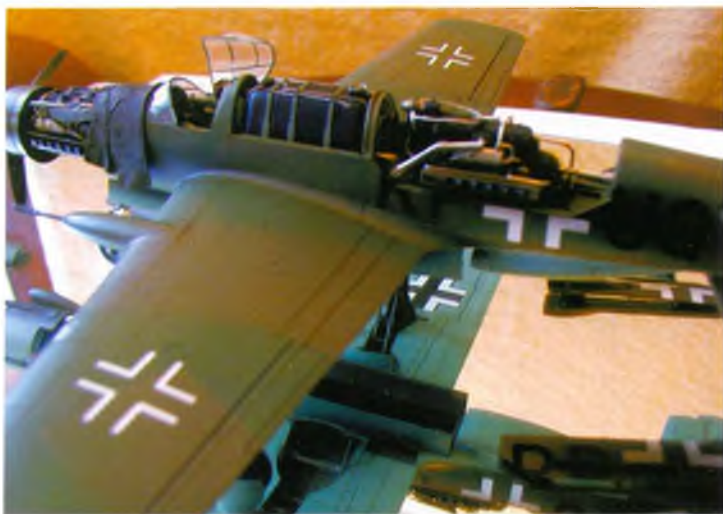
Po odstranění šachet stavebnice a dostatečném ztenčení stěn křídla padly odlévané šachty Aires na místo jako ulité. Problémy však nastaly při lícování křídla s trupem. Vyřezání trupu v místě pumovnice bylo opravdovým problémem, pokud bu-



dete chtít nechat pumovnici otevřenou, musíte si dát doopravdy záležet.

Stejně tak bylo komplikované vlepení šachty. Křídlo jsem musel nejdříve postupně nabodovat sekundovým lepidlem a teprve pak řádně prolepit. Aires zapomněl na náhradu odřezaných částí trupu v místě pumovnice, takže nezbývá, než si zhotovit buď nové z plastické destičky, nebo kanibalizovat plechy Eduard, které na nový reliéf pumovnice pamatují. V tom případě je namísto i použití žebříku z této sady. Já jsem volil první možnost a k tomu doplnil i otevřenou krytku žebříku vlastní výroby.

Přední podvozková šachta jako doplňkový díl byla také bez problémů, jen je potřeba opravdu dostatečně ztenčit stěny trupu v místě jejího vlepení. Instalovat ji musíme současně s díly vnitřního vybavení kabiny, neboť tyto součástky je třeba slícovat.







### VNITŘEK KABINY

Je také takřka bez úprav. Opět je třeba řádně, ale opatrně ztenčit trup v místě vlepení odlévaných dílů. Musíme upravit díl RP 9 snížením plošky pro vlepení palubní desky (asi o 1 až 2 mm) a zaměřovače na dílu RP 1. Pokud je necháme bez úprav, bude zaměřovač příliš vysoko a nemáme šanci přilepit na místo čelní štítek. Palubní deska je černá, u mě zapracovala částečná barvoslepost, když se mi na kresbě na poslední straně monografie vydavatelství AJ Pressjevila spíše šedá. Obhajují se tím, že je to chyba tisku...

### PALIVOVÁ NÁDRŽ

Při její instalaci jsem se dopustil první závažnější chyby, která má bohužel dopad na celkový vzhled modelu. Nádrž jsem instaloval současně s ložem zadního motoru a musel jsem ji dolícovat i k pilotnímu prostoru. Opomenul jsem však zkontrolovat její výšku. Výsledkem je, že nádrž sice sedí v trupu, ale nelze ji schovat pod kryt a tloušťku 1, 5 mm! Na vině je trochu i výrobce doplňkové sady, který měl nádrž zhotovit nižší a zkontrolovat délku překrytu (chybí 1, 5 mm). Tímto vzniklo, že hrdlo nádrže pod otevřenou krytkou (díl PUR 3) není na svém místě. Doporučuji nádrž v každém případě oddělit od základny, snížit asi o 2 mm a otvor krytky posunout o stejnou délku směrem před.

### ZADNÍ MOTOR

Při vestavbě lože motoru do trupu doporučuji nejdříve vlepít díl RP 37 a k němu teprve dolícovat pomocí dílu RP 34 díl RP28. Pokud se rozhodnete stavět model bez nádrže, máte o starost méně. Kompletace motoru obtiže neskýtá, stejně jako jeho usazení do lože. Kdo se bude držet návodu a bude mít k dispozici dobré podklady, měl by vestavbu zvládnout.

Trochu trpělivosti bude vyžadovat doplnění motoru palivovým, chladicím a výfukovým systémem. Když jsem motor vestavěl a pokusil se jej zakrýt, nastalo zklamání. Motor sice je v měřítku, ale kompletně osazený tak velký, že jej pod nové kryty s výztuhami na vnitřní straně neukryjeme. Navíc díl RP 44 je o 6 mm kratší, což už se nedá tolerovat. Jsem si jist, že výrobce o tomto nedostatku musel vědět, ale přesto sadu uvedl na trh.

### PŘEDNÍ MOTOR A PŘÍD

Sestavení předního motoru se od stavby zadního trochu liší, neboť je na něm více detailů, ale osazení je podle mého názoru nevhodně vyřešeno. Když jsem motor vlepil do „držáků“ RP 24+25, vše se vylomilo – vlivem nádržek na držácích, tenkých čepů pro nalepení do čela přídělí RP26 a hmotnosti motoru, který je kvůli vyvážení vyplněn kovem. Polyuretan prnutí a tíhu nebyl schopen vydržet.

Motorové lože by mělo být zhotovené z bílého kovu, stejně jako nádržky, které se na zadní motor (RP 1+2) lepí samostatně. Po mnoha pokusech o nápravu a snahu dostat motor do osy letounu, jsem jej musel nasadit na ocelový čep. Abych nežádoucí „tyčku“ ukryl, v závěrečné fázi stavby jsem přes motor přehodil plachtu.

Když jsem chtěl přední motor zčásti zakrýt plechy, opět jsem zjistil, že to tloušťka materiálu nedovoluje, nemluvě o tom, že všechny odlévané krycí „plechy“ jsou opět asi o 1, 5 mm kratší.

To je výčet veškerých zásadních úprav. Výhrady mám už jen k novému přídovému podvozku ze sady CMK, který se

mi pod váhou modelu zlomil – opět bych volil k jeho výrobě kov.

Ještě k novému překrytu kabiny pro verzi B-2. Pokud chcete nechat kabinu otevřenou, použijte čelní štítek ze stavebnice.

### ZBARVENÍ A OZNAČENÍ

Kódové označení prototypu verze B-2 bylo RP+UQ a nikoliv UO, jak nabízejí ve své konverzní sadě spolupracovníci CMK. K nabarvení horních ploch modelu jsem použil barvy RLM 81 a 82 Model Master ze série Professional Enamel, které dle mého názoru vystihují odstíny nejlépe. Doporučuji je však ředit syntetickým ředidlem firmy Humbrol, neboť originální ředidlo má tendenci dělat povrch příliš lesklým. NA spodní plochy jsem nastříkal akrylátovou barvu Tamiya XF-65 a povrch modelu jsem nepatrně zašpinil olejovou barvou odstínu umbra pálená a lesk sjednotil přestříkáním silikonovým olejem.

### POUČENÍ

Ze stavby jsem byl zklamán především díky přednímu motoru, který mě okradl o nejméně deset hodin práce. Výsledkem je, že model vypadá jak před generální opravou, místo toho, aby připomínal běžnou údržbu na ploše stání. Někdy moc bývá příliš, dnes bych již model postavil jinak. Maketu předního motoru bych použil ze sady CMK, a do zadní části bych volil buď nádrž, nebo motor. Podle mého názoru měl Aires do Detail setu přibalit odlietek vybavení kabiny a zadní motor nabízet samostatně. Když totiž opravdu nejdou motory „zaplechovat“, celý Pfeil ztrácí na kráse.

Mám ještě jednu stavebnici, a tak dvoumístný Do 335A-12 postavím jen s odlietkem motoru CMK a s plechy Eduard. Ale o tom snad až někdy jindy.

MILOŠ VLASÁK, VSLOF Třebíč  
Foto autor





## Dornier Do 335 Monogram

*Tohle obrovské éro, ač postavené pouze ve 22 kusech předseriové produkce, je mezi lidem leteckým velmi oblíbené. Možná pro neobvyklé uspořádání, možná pro vysokou rychlost. V každém případě, když se řekne Pfeil, odpověď zní: „To je nádherná mašina“!*

Když se pokusím o rekapitulaci, tak v měřítku 1:72 tuhle krasavici asi první nabídl **Frog** v dvoumístné noční verzi. Mimochodem, nebyl to model na zahození ani podle dnešních měřítek. Dále produkoval jednomístnou polohračku v tomto měřítku také americký **Lindberg**, předloze značně podobný dvoumístný model **Matchbox**, po nějaký čas také **Revell**, a poslední byla stavebnice firmy **Dragon**, která je nyní k máni v krabičce **Revell**. Z té bylo možné postavit sice pěkný, ale velmi drahý model.

V měřítku 1:48 byla dlouhá léta dostupná (jak kdy, kamarád z USA mi jej sháněl dobrých sedm let a nic) stavebnice **Do 335A** firmy **Monogram**. V roce 2000 dostala konkurenci v podobě stavebnice japonské firmy **Tamiya** (jednomístný letoun) a o rok později přibyla u téže firmy i verze dvoumístná. Cenově dostupnější je stavebnice **Monogramu**, které se budu věnovat podrobněji.

V mohutné krabici nás čekají o nic moc menší výlisky. Musel to být ve skutečnosti opravdu „drobeček“! Povrch modelu je mírně zdrsněn a pokryt rytím vystupujícím nad povrch, ale přijatelným. Details vypadají na první pohled pěkně, ale je patrné, že teprve později nastala pověstná „zlatá léta“ firmy, která dala vzniknout krásným stavebnicím **P-61**, **P-39** či **P-51**. Číré díly jsou obstojné, stejně tak obtiskový arch, ovšem pouze na jednu kamuflážní verzi. Návod je pro výrobce typický, tedy naprosto jasný a přehledný.

Rozpětí odpovídá dostupným podkladům naprosto přesně, na délka má model navíc tři milimetry, ale u tak velkého letadla se to ztratí. Tvarově mám připomínku pouze k vrtulovým kuželům: přední je málo mohutný, zadní moc špičatý. Jsou to podle mne jediné viditelné



tvarové odchylky o kterých má vůbec cenu se zmiňovat. Navíc jsou lehké odstranitelné.

K vybavení vnitřku kabiny máme celkem věrohodné boční pulty, ovšem přístrojovou desku asi raději zhotovíme novou, stejně jako sedadlo, které je tak úzké, že by z ní rozbolela sedací část i **Miss World**. Asi bychom měli také prodloužit podlahu a posunout tak pedály hlouběji pod přístrojovou desku. Pěkně je vyvedený „kniploberan“ nezvyklého tvaru, který jsem u jiného letounu zatím neviděl.

Záleží jen na nás zda přední podvozkovou šachtu necháme bez úpravy, či zhotovíme realističtější a především hlubší. Průduchy mezi směrovkou a kýlovkou zaslepíme, jinak nám vnikne ošklivý průhled trupem. Pak ještě před vyplnění olovem a můžeme poloviny trupu slepit.

Poté už jde stavba jak na drátku. Tmelit budeme pouze spodní část trupu na spoji s křídlem. Hlavní podvozkové šachty jsou také trochu mělké, ale kvůli dvěma milimetrům asi nebudeme předělávat tak složitou část modelu.

Podvozkové nohy jsou sice vcelku pěkné, ale o něco tlustší, což je zřejmě nutné kvůli hmotnosti modelu. Zbývá nám zhotovit nové kužely, nalepit překryt kabiny a můžeme pomalu stríkat.

Za předlohu zbarvení jsem si „vybral“ jediné nabízené schéma, představující známý stroj s číslem 102 na vrcholu směrovky. Mimochodem **Monogramův**

**Pfeil** je dost přesným modelem právě díky tomu, že výrobce stavebnice spolupracoval s firmou **Dornier**, která měla nějaký čas zapůjčený jediný dochovaný letoun na světě (právě „náš“ 102).

Dočetl jsem se, že skupina nadšenců v Německu staví **Do 335** jako statický exponát pro museum, ovšem redaktoři jednoho časopisu si postesklí, že replika je natolik dokonalá, že je velkou škodou ji nechat „zahálet“ na zemi a neudělat z ní letuschopný exponát.

Patinu jsem při dokončování modelu prakticky vypustil, bojově „**Stodvojka**“ s největší pravděpodobností nelétala, takže kde by se ušpinila.

Model působí opravdu monumentálním dojmem a je věrnou zmenšeninou svého vzoru. Ovšem pokud bych se chtěl s **Do 335** účastnit soutěže, asi bych přece jen sáhl po stavebnici **Tamiya**.

MARTIN DECARLI, foto autor

**WWW.OKUPANT.CZ**  
**internetový obchod plastických modelů z Ruska**  
 okupant@volny.cz fax: 02/516 2 46 47

 <p>1/48 ACE, PZRK AT-1 Snapper Samohybné zenitové a raketové zařízení</p>	 <p>1/48 RODEN, Globster Gladiator Mk I anglická stíhačka Royal Air Force</p>
300,-	520,-

...více než 1.000 modelů a literatury!



# Najnovší Dornier Do 335



Najdostupnejšou stavebnicou lietadla Dornier Do 335 v mierke 1:72 sú teraz výlisky firmy **Dragon** (predávané pred časom ako Do 335A-0) v krabičke **Revell**. Pôvodné kovové diely stavebnice (lepty) boli čiastočne nahradené plastikovými v osobitnom rámečku, pričom vyzerajú dostatočne jemne. Napriek malej mierke stavebnica obsahuje 113 súčiastok s detailmi rytými do hĺbky.

Stavbu som začal – ako inak – vybavením kabíny, pričom mi veľmi dobre poslúžili kovové diely **Eduard** zo série Zoom. Najmä palubná doska, pedály, upínacie pásy a opierky pilotových rúk vyplnili poloprázdny priestor. Cez čelný štítok kabíny bolo dobre vidieť zadnú časť palubnej dosky, takže bolo treba doplniť telá prístrojov a ich kabeláž. Celý priestor kabíny som natrel čierňosťou farbou RLM 66 (Humbrol 67).

Keďže súčasťou stavebnice sú pekné výlisky oboch motorov DB 603 aj s ložami, bolo mi ľúto nechať ich zakryté v trupe. Výrobca s tým zrejme počítal, pretože motorové kryty už boli stenčené na polovičnú hrúbku. Aj tak som ich ešte trochu viac stenčil. Posledná úprava pred uzavretím trupu bolo vyplnenie voľného miesta medzi motorovú prepážkou a palubnou doskou čo najväčším množstvom olova. Na to som použil tenké pásiky z oloveného plechu, ktoré som lepil sekundovým lepidlom po vrstvách tak, aby neboli v kabíne vidieť. Vďaka odkrytiovaniu oboch motorov bolo treba dať olovo doslova všade. Je ním vyplnený celý predný motor a čelný chladič, ale aj nábežná hrana krídla, načo však návod dosť jasne upozorňuje.

Po spojení polovic trupu vznikli v priestore prednej podvozkovkej šachty malé medzery, ktoré bolo treba zatmeliť.

Ďalšie bolo krídlo. Už pri prvom pohľade bolo jasné, že podvozkové šachty budú robiť problémy. Boli síce pekne hlboké, ale z nejakej príčiny bočné steny nepokračovali až na dno, takže skrz jednu šachtu bol vidieť koniec opačné poloviny krídla. Preto som steny šachiet musel nadstavovať plastikovými doštičkami.

Ďalší problém prišiel pri priložení krídla ku trupu – spodná časť trupu v mieste styku s krídlom bola otvorená a na krajoch podvozkových šachiet zízali hlboké diery (žeby náznak bombovnice?). Tenkým plastikom som ich zaplátal. Po prilepení krídla v týchto miestach vznikol nepríjemný schod, ktorý bolo treba tmelom zahľadiť, čo nebolo nič príjemné vzhľadom na malé a hlboké šachty.

Tmelenie však ešte neskončilo. Prechod krídlo-trup vytvoril nesymetrickú špáru, ktorú bolo treba odstrániť. Samostatne zhotovené časti nábežnej hrany (vyplnené olovom) tiež nesedeli v krídle celkom presne, takže aj tu bolo potreba použiť tmel. Už iba drobnosťou bolo za-



rovnanie nepekných prepádlin na hornej ploche klapiek. Ďalej už tmel nebol potrebný a stavba postupovala celkom kludne.

Miery zádrhel spôsobil návod, keď vôbec nespomenul prilepenie zadného koncového svetlometu (čtyri diel č. 2) pod zadnou vrtuľou. Fotky strojov dokazujú prítomnosť tohto svetla, dokonca aj na modeli je na to pripravené miesto.

Vrtule sú rozdelené na samostatné listy, takže si treba dať pozor na ich otočenie, pretože jedná vrtuľa je ťažná a druhá tlačná.

Na radu prišli motory. Vyvrtal som výfuky, doplnil kabeláž z medeného drôtu a plastických nití, vše natrel a mierne ušpinil. Priestor zadného motora v trupe celkom vyhovuje, je treba doplniť iba niekoľko káblov. Osadenie predného motora boli komplikovanejšie vďaka malému otvoru v čelnom chladiči, takže sa motor javil ako príliš dlhý. Priemer tohto otvoru bolo treba o dobrý kus zväčšiť tak, aby sa tam zmestila celá predná časť motora. Pomôcť pri tom môže vrchný kryt motora a zbrani, ktorý presne vymedzí vzdialenosť chladiča od trupu. Oddelené kryty bolo treba doplniť o vnútornú konštrukciu vrátane prevrtania otvorov nasávania vzduchu.

Ďalej nasledovali už iba detaily. Čelný štítok kabíny je dlhý, úzky a krehký, takže treba dať pozor pri manipulácii. Ja som ho nechtiac ulomil ešte v rámečku, takže som musel oba kryty kabíny vytiahnuť z čiernej fólie.

Model som prestriekal základnou farbou a zahľadol drobné nerovnosti. Na to som nastriekal kamufláž tvorenú farbami „early RLM 81/82/76“ (viď poznámka o sfarbení). Do ľavého krídla som doplnil Pitotovu trubicu z injekčnej ihly s drôtom vo vnútri.

Nakoniec prišiel na rad podvozok. Kryty prednej šachty mali z vnútornej strany nepekné stopy po vyhadzovačoch,

ktoré bolo treba odstrániť. Nohy je vhodné doplniť o hadičky, ako aj pár káblov do šachiet. Pri lepení vzpery nastupovacieho rebríka bolo treba dať pozor, aby sme ho nenalepili podľa návodu – v skutočnosti bola súčiastka F5 otočená presne opačne.

Na záver som prestriekal celý povrch lesklým lakom a naniesol obtlačky. Tie obsahovali okrem krížov a trupových písmen aj popisky. Pozor, sériové stroje verzie A-1 neniesli na trupe čierne písmená RP+UC (príp. RP+UG). Naopak, z domácich zásob treba doplniť svastiku na smerovke, ktorú tvoril iba biely lem. Bohužiaľ, v mojom prípade bola prínavnosť obtlačkov neznámym pojmom, takže niekde vznikli matné mapy, ktoré sa mi nepodarilo nijako eliminovať. Nakoniec som povrch veľmi mierne oľatil a začudil od výfukov a zjednotil vrstvou polomatného laku.

## SFARBENIE

Na tému sfarbenia lietadiel Do 335 existuje viacero rozdielnych názorov. Najnovšiu a zatiaľ najdôveryhodnejšiu verziu uviedol Michael Ullman, pracovník firmy Dornier a odborník na sfarbenie lietadiel Luftwaffe. Podľa neho sériové stroje verzie A-1 boli kamuflované kombináciou „early RLM 81/82“ na horných plochách a RLM 76 na spodných. Pritom RLM 81 nebola všeobecne známa Braunviolett, ale neštandardná, olivová zelená, použitá iba firmou Dornier. RLM 82 bola odtieň Hellgrün (svetlozelená) a nie Dunkelgrün (tmavozelená), ako chybne uvádzajú takmer všetci výrobcovia modelárskych fariieb. Tmavozelená RLM 83 bola zavedená o nejakú dobu neskôr. Na fotkách sa olivová zelená a svetlozelená prejavujú veľmi malým kontrastom. Pre modelára z toho vyplýva použiť na „early RLM 81“ približne Humbrol H155 alebo H66 a na RLM 76/82 použiť autentické odtiene (Aeromaster 1027/1034 alebo Lifecolor UA074 /UA132).

Ing. ROMAN PIERON  
Kresba M. Balous



## Menck M 154 LC

Určitě nebudu jediný, kdo přijde do obchodu, koupí stavebnici a nechá ji rok ve skříni „odležet“. Při jedné inventuře skříňe–kitniku jsem dostal chuť na „oddychovou stavbu“, a tak jsem sáhl po stavebnici firmy **Kibri**, představující rypadlo Menck N 154 LC v měřítku 1:87. Nepodařilo se mi sehnat k tomuto stroji téměř žádné podklady a vylepšování jen podle fantazie jsem se zřekl. Rozhodl jsem se tedy postavit model bez větších úprav jen tak z „krabičky“ a trochu ho oživit zasažením do terénu.

Součástky stavebnice jsou zhotoveny velice pěkně, stavba tudíž probíhá bez obtíží a vše zapadá naprosto přesně tam, kam má. Tmelit jsem musel pouze spoj rámu s kabinou. Trochu trpělivosti vyžaduje instalace pásů na pojezd. Jsou totiž odlity „naruby“ v kruhu, i po otočení si tento tvar snaží držet, proto je třeba použít svěrku a nešetřit lepidlem.



Drobnou úpravu potřebovala pouze madla na kabině a strojovně. Plastová, zhotovená v celku, jsem odřízl a nahradil drátem o průměru 0,5 mm. Kabinu a strojovnu jsem nově zasklil, protože původní skla byla tlustá a přece jen kazila celkový dojem.

Větší pozornost bylo třeba věnovat povrchové úpravě. Model je nastříkán barvami Agama. Pro „rozbití“ jednotlých ploch jsem jejich středy nastříkal základní barvu s přidavkem bílé. Šrafování na závaží je nastříkané s pomocí maskovací fó-







lie. Po nanesení obtisků jsem model přestříkal matným lakem. Bohužel, čísla nepřilnula ke strojně tak, jak bych si přál, a je vidět krycí lak obtisků.

Model jsem „ušpinil“ podle fotografie rypadla jiného typu. Na lopatové zařízení stačila matná a polomatná černá, spodní část lopaty je „stříknutá“ barvou kovu a doplněná rží. Na lopatě i na pojezdu je nalepený „materiál“, tedy hlína či bláto z jemných pilin a sekundového lepidla, natřený dvěma odstíny šedé. K dokončení jsem použil metodu suchého štětce, spodní část strojovny je zaprášená zředěnou šedou barvou.

Terén je umístěn na desce o rozměrech 150x150 mm. Zadní stěna je zhotovena z papíru, do rohu tvořeného dvěma kartóny jsou vsazena žebra, která po potažení dají pozadí patřičný tvar. Povrch stěny má strukturu ze směsy pilin a sekundového lepidla, nabarvena je třemi odstíny šedé. Zářezy zubů lopaty ve stěně jsem vyfrézoval a zvýraznil světlejším odstínem barvy. Protože modely nerad připevňuji k podkladu natvrdo, je rypadlo přichyceno pouze jedním šroubem M1,6.

PETR HOROŠKO  
Foto autor



**MODEL ROKU 2002**

Modelářský časopis za 45 Kč

Ocenění, které získaly tyto modely a doplňkové sady od prestižních modelářských časopisů Kit a Modell Fan za rok 2002

**WELLINGTON MK IC**  
Vickers Wellington Mk. IC  
kat.č. 72099,  
MPM 1/72

**MARDER III**  
Marder III  
3022 Interior set  
3023 engine set  
CMK 1/35

**X-15A-2**  
X-15A-2  
kat.č. SH 48008  
Special Hobby 1/48

Žadejte v obchodní síti prodejen MPM  
www.cechmasterskits.cz      www.mpmshop.cz      www.mpm.cz





## Dělostřelecký tahač ČTZ-S-65 Stalinez

Vyrábí: Legato Armour  
Měřítko: 1:72  
cena: asi 550 Kč  
Obsah: 23 odlítků, 9 leptaných kovových dílů

### HISTORIE PŘEDLOHY

Traktor ČTZ-S-65 Stalinez byl vyráběn v Čeljabinsku (na východ od Uralu) hlavně pro armádu jako dělostřelecký tahač a vyprošťovací vozidlo. Celkem bylo do roku 1941 vyrobeno na 37 626 kusů



traktorů, které sloužily ne celém území Sovětského svazu. Nutno podotknout, že jednotlivé kusy – byť stejné výrobní série – se od sebe mírně lišily. Postarali se o to zejména jejich uživatelé, kteří upravovali nebo měnili za jiné například palivové nádrže, uspořádání a tvar výfuku či komínu, krycí plechy motoru nebo osvětlení.

Armáda používala pod označením S-2 také tahače s karosérií nákladních vozidel; jsou však známé také verze Stalinců bez jakékoliv kabiny, pouze se sedadlem řidiče na obslužné plošině, či částečně zakryté plátnem střechou. Verze SG-65 měla generátor plynu z pevných paliv.

Vozidlo mělo poháněné zadní kola pomocí třírychlostní převodovky spojené s rozvodovkou a mechanické brzdy. Čtyřválcový vznětový motor o objemu 13 540 cm<sup>3</sup> poskytoval výkon 75 koní. Délka traktoru verze ČTZ-S-65 byla přibližně 4 m, šířka 2,4 m, výška s kabinou asi 2,8 m; šířka pásu 0,5 m a hmotnost vozidla přibližně 11,2 tuny.

### CO NAJDEME V KRABICI

Po sejmutí barevného víka krabice z měkkého papíru nalezneme pro tohoto výrobce příznačnou kartónovou krabičku s horním otevíráním na „západku“. Nutno podotknout, že mně se tento styl velice zamlouvá, neboť krabička je pevná a samovolně se neotevírá. Už obal tak u mne zabodoval.

Vrátím se ale ještě k „barevnému“ víku. Je na něm černobílá fotografie v šedém rámečku, jedinou barva je červená v názvu modelu. Na fotografii však je Stalinez, který zcela neodpovídá důlům obsazeným v krabičce. Liší se především tvarem komínu a střechy i umístěním světlometů, také kryt motoru a čelní chladič vypadají jinak. Ale co naplat, nemáme-li lepší fotografii, pustíme to z hlavy.



Po otevření krabičky na nás vykoukne doslova jen pár odlítků a kousek plechu. Největšími polyuretanovými součástkami jsou kabina, celý podvozek, odlitý i s vanou převodovky a interiérem kabiny, a kompletní pojezdy bez brzd. Zbytek představuje díly motoru, výfukové potrubí, střechu, chladič, pásy a nemnoho ostatních drobností. V kovových dílech nalezneme hlavně boční kryty motoru, mřížku chladiče a rámování předních a zadních oken kabiny.



### S ČÍM BUDEME PRACOVAT

Kvalita odlévaných součástek je proměnlivá. V mé stavebnici byly nejhezčí střecha, brzdy, vrchní kryt motoru, tažný hák a komín výfuku, které jsem nemusel nijak opravovat. Všechny ostatní díly měly povrch narušený notnou dávkou malých bublinek; nejhůř dopadl motor – vypadal jako po neštovicích.

Kabina, která je sice bez střechy a podlahy, ale zato vcelku se sedadlem, by byla fajn, kdyby ve vrcholu předního a zadního oblouku rámování nebyly díry po bublinách. Pomůžeme si tím, že je zakápneme sekundovým lepidlem a „zaccpeme“ kousky polyuretanu z náliktků. Po zaschnutí lepidla musíme slepenec ořezat přibližně do žádoucího tvaru a pak přesně obrousit.

Dalším velký díl (č. 13) znázorňuje celé šasi s vanou převodovky a nosnou konstrukcí tahače včetně náhonu k nápravám zadních kol pojezdu. Podpěry vedoucí k prostředku pojezdu jsem však měl nedolit. Na konci formy se usadily bubliny, po kterých zbyly v odlitku další otvory, a tak jsem nastavoval a zase opravoval. Na jedné straně byla vana uložena zadní hřídele celá pomačkaná (asi stopy po deformaci – protržení formy). Také rám byl mírně zkroucený, čehož jsem si bohužel všiml až po nabarvení a přilepení chladiče, kdy už bylo pozdě bycha honit.

Pojezdy byly, až na bublinky a tlustou „blánu“ v dělicí rovině formy, docela v pořádku. Ale ty pásy! Jsou lité opravdu nevidané – každý pás uzavřený po obvodu a litý „na hranu“. Jako bychom vzali pás



opravdového Stalince, položili jej na bok a zaformovali. Pásky bylo třeba (ovšem čistě teoreticky) jen vydolovat z blány a nasunout na pojezd. Hezká myšlenka, ale provedení kulhá. Pásky jsou deformované jak v tvaru, tak v proporcích – místy tlusté až moc, místy zase příliš tenké. Ale to hlavní – na fotografii (i na krabici) je vidět, že z pásky vystupují „plechové věci“. Avšak na odlitcích se jich zachovala zhruba polovina, zbytek je nedolítý, nebo olámaný. Je na nás, jestli to napravíme, nebo ne. Mně se vůbec nechtělo, a tak jsem zbyteček dobrých „výstupků“ prostě odlámá prstem – šlo to jak po másle (neflučte mne za kanibalismus).

Posledním problémovým dílem stavebnice jsou světla. Když jsem nerozeznal co je náliček a co držák světla (o bublinách už ani nemluvě), zahodil jsem vše a „vysousušil“ na vrtačce nové světlomety a doplnil je držáky.

Ke kovovým leptům nemám výhrady, i když větrání na bočních krytech mohlo být proleptáno skrz, aby si „zručný modelář“ mohl žábry naohýbat.

Jestli vás tohle ještě neodradilo, pojďme dát vše do kupy.

## STAVBA MODELU

Začínáme motorem s výfukovým potrubím a pohonem ventilátoru chladiče. Pokud jsme zatmelili bubliny na motoru a výfuky se nám nelíbí, pustíme se znovu do oprav. Pokud jsme otrlejší, můžeme vše slepit a hurá dále.

Na řadě je kabina. Díl R4 celý důkladně zbavíme všech otrpů a blan, zacpeme stopy po bublinách a opravíme rámy kabiny. Zatím však nelepíme zasklení (zmíním se dále) a pochopitelně ani střechu (pouze ji očistíme).

V kabině kromě lavice a jakési nádoby není nic. Jen drobnými výstupky na stěně jsou naznačeny ovládací páky, přístroje a pedály. Kdo nalezne vhodné podklady, nechť se potrápí, jiní (jako já) doufají, že vše vyřeší patina.

Na podvozek (opravený, vymletý, očištěný) nalepíme kabinu bez střechy z sestavy motoru. Díl R9 (pravděpodobně vzduchový čistič) odložíme na později. Naopak na celou sestavu nalepíme díl

R10, představující uchyacení a svislé odpružení pojezdů pásky. Dále očistíme chladič, na který už teď nalepíme mřížku M5 a světla R11 a 12, a do horního krytu motoru (R6) vyvrtáme otvory pro výfuk/komín R14 a vrch „čističe vzduchu“ R7. Přilepíme jej do krytu a zespod nalepíme čistič R9 tak, že budete mít kryt, jímž z obou stran (shora i zdola) bude prostupovat sestava čističe.

Pak očistíme oba pojezdy a přilepíme na ně brzdy. Klidně už můžeme nalepit na pojezdy i pásky. Dalším krokem je připevnění madel M7, tažného háku R8 a zvolené varianty palivové nádrže na kabinu.

Nyní máme celkem šest celků (dva kompletní pojezdy s pásky, hlavní skupinu s rámem a kabinou, chladič, horní kryt motoru a zbytek kovových dílů v planžetě). Vše nastříkáme ruskou tmavě zelenou dle vlastního vědomí a svědomí, chuti a výběru. Použil jsem míchanou zelenou, přibližně odstín Humbrol H 116), pásky jsem nastříkal „ocelovým“ základem, výfuky tmavou rezavou.

Po zaschnutí barev můžeme zasklít tenkou acetátovou fólií boční okna kabiny (lepíme přímo na polyuretan) a přední a zadní okno (fólii lepíme na kovový díl v planžetě a teprve pak společně na odlitek kabiny. Zvažte možnost (dle fotografie na krabici) otevřít alespoň přední okno do polohy „větrání“, modelu to dodá na zajímavosti.

Nyní nastává čas pro stále oblíbenější „shading“ (stínování). Suchým štětcem bílou olejovou barvou zvýrazníme hrany a zesvětlíme větší plochy, umbrou pálenou a černou naznačíme stíny, zašpinění a zatečení provozních kapalin, sienou pálenou rez (velmi vhodná na zesvětený výfuk). Nezapomeňte „zarezavět“ pásky a pojezdy, ani na kabinu řidiče, které výrazné kontrasty dodají chybějící plastičnost. Prostě si hraje.

Po celkovém naznačení patiny a odření dle libosti povrch modelu sjednotíme a ochráníme pololesklým lakem. Pak už jednotlivé montážní celky slepíme dohromady: na šasi s kabinou chladič a horní kryt motoru, dále komín výfuku, pojezdy s pásky. Zbyly vám čtyři díly? To je v pořádku. Dva jsou vzpěry k chladiči, nalepíme je ihned, dva zbývající představují boční kryty motoru. Ty buď nalepte, nebo ne. Ale bez nich Stalince jezdily také, nemluvě o tom, že model tak vypadá lépe a je mu vidět „do střev“.



Na co jsme zapomněli? Nevíte? Opravdu? No přece na nic! Stalince je kompletní a naše „bublínková etuda“ je ta tam.

Také jste se v návodu orientovali špatně a marně jste hledali, kam přibližně umístit dané díly? Byl jsem na tom stejně. Dodnes jsem nepochopil „druhý komín“, který si máme zhotovit sami. Na krabici nakreslen není, připadal mi divný, a tak jsem ho na model nedal. Návod by té přesnosti vskutku snesl více. Obtisky nehledejte, žádné v krabici nejsou a ani je nemáme kde použít.

## SLOVO ZÁVĚREM

Chce se mi říci: „Za hodně peněz málo muziky.“ A nebudu daleko od pravdy. Vždyť když si změříte Stalince na délku, vychází nám skoro 100 Kč za každý centimetr modelu! A to zklamání po otevření krabice z množství bublin! Nezbyvá, než věřit, že ne všechny stavebnice budou tak „pihovaté“. Snad to byla jen nefest prvních odlitků (omlouvám se výrobci, jestli jsem měl nějakou „testovací“ sérii a podle její kvality pohaněl celou jeho produkci, ale napsal jsem o tom, co jsem vskutku našel ve své krabici).

I když je dokončený model roztomilý (byť kvůli deformaci odlitků mírně pokroucený), ale přesto svým způsobem krásný, stavebnici doporučuji jen hodně otrlým a opravdu hodně majetným stavitelům.

Nebyť toho, že jsem stavebnici dostal za práci pro kamaráda (nezaměňujte s výrobcem ani sponzorem), za požadované peníze bych si ji nikdy nekoupil – ještě nejsem v takovém stádiu zhyčkanosti a mám všech pět pohromadě.

Těm, kteří stavebnici přece jen musejí mít, radím: Obrňte se trpělivostí a vyberte jen ty nejlepší odlitky, ušetří vám to spoustu nervů a práci navíc. Určitě si pohrajte s povrchem a barvami, zaretušuje to nedostatky a objeví se vcelku hezké detaily modelu.

Výrobce si snad zaslouží pochvalu za výběr předlohy, méně již za cenu a krabíčku. Rozhodně by však „zasloužil“ za celkové provedení. Abych byl upřímný, čekal jsem od stavebnice víc!

Bc. PAVEL ŠENK, MK Apolo Kopřivnice  
Foto autor







## A7V (Krupp) aneb Strašidelná pevnost na pásech

Němci, jindy v konstrukci věcí určených k zabíjení lidí velmi vynalézaví, při zavádění nové zbraně – tanku – značně zaspali. Svoji pozornost zaměřili převážně na vývoj pancéřových variant automobilů, pokus z roku 1916 o aplikaci pásového traktoru pro bojové využití se ukázal krokem vedle.

Po stádiu vývoje a zkoušek se první plně vyzbrojený „tank“, označený jako typ A7V, objevil v říjnu 1917. Mohutný stroj však představoval spíše pevnost než tank, což potvrdilo i jeho úvodní bojové nasazení v březnu 1918. Prokázalo nepoužitelnost typu pro plnění praktických válečných úkolů, snad s výjimkou morální podpory vlastní pěchoty a jejího krytí před palbou protivníka.

Dva benzinové motory Daimler o výkonu pouhých 100 koňských sil neposkytovaly potřebný výkon pro pohyb tohoto mastodonta o hmotnosti 32 tun. Na silnici tak mohl „uhánět závratnou rychlostí“ 9 km/hod. V terénu byl neohrabaný. V důsledku nízké světlosti uvízl na sebevětší

nerovnosti, zato v měkké půdě se velmi ochotně zabořil. Tyto vlastnosti rozhodně netěšily osádku, tvořenou až 18 muži, kterou chránil pancíř o tloušťce 10 až 30 mm.



Spíše k vlastní obraně, než k útoku, sloužila výzbroj skládající se z jednoho kanonu ráže 57 mm a šesti kulometů MG 08/15 ráže 7,92 mm.

Přestože původní objednávka zázračné zbraně zněla na 100 kusů, dokončeno jich bylo pouze kolem třiceti. Že se Německo ze svého laxního přístupu k obrněné technice během první světové války dokonale poučilo, prokázalo její masové nasazení v následujícím válečném konfliktu.

Poslední výstava E-day mě opět nadchla jak z hlediska modelářského, tak i zajímavými doprovodnými akcemi.

Až neuvěřitelně se jevila skutečnost, s jakou rychlostí se pořadatelé vyrovnali s následky povodně, která se areálem nedlouho před konáním akce přehnala a uvedli jej do téměř nedotčeného stavu. Chvála prostě patří všem, ovšem „s výjimkou“ výrobců a prodejců, kteří mi zasadili těžkou ránu! Nabízeli totiž takové množství stavebnic, že jsem si nemohl vybrat. Moje touha po něčem novém se nakonec zvrhla v posedlost poříditi si cosi nestandardního, co nenalezneme v každé modelářské vitríně. Zamítl jsem tedy plastovou klasiku a hurá do stánků malých výrobců, kteří jsou schopni tyto vášně dokonale ukojit. Mám rád stroje první války, které přestože byly sestrojeny k zabíjení, vynikají dobovou bizarností a názorně dokumentují převratný vývoj techniky. Modelů korábů vzduchu je v mém panelákovém měřítku 1:72 poslední dobou poměrně dost, ovšem pozemní koráby aby jeden v nabídkách výrobců pohledal.

Zajásal jsem proto u stánku firmy **Kora models**, která svoje úsilí napřela i tímto směrem a nabízí tank A7V dokonce ve třech krabičkových provedeních. Nakonec jsem zvolil **A7V (Krupp) Late Version**, umožňující sestavit model tanku jednoho z jedenácti výrobních čísel. Málem bych zapomněl, jde o výrobu malosériovou, ba přímo kusovou, stavebním materiálem je tudíž polyuretan, čemuž odpovídá i cena kolem 500 Kč. Leč známe to všichni, když chceš, tak prostě musíš! A to nejen utratit příslušný peníz, ale i počítat s tím, že stavba zřejmě nebude procházkou různým sadem nebo přinejmenším o nějaký ten trn zachytíš.





Jak tedy vypadá a jak se staví model této zajímavé příšery, jehož díly nalezneme v malé krabičce s barevným, poněkud amatérským obrázkem? Všechny jsou pečlivě zataveny v plastových sáčcích a mimo 39 odlišků je zde i 34 kovových leptaných součástek, dále návod a obtiskový aršík.

## STAVBA

Kvalita odlišků je uspokojivá, bubliny či propadliny budeme hledat marně. Obdélníkový spodek korby se ale tvarem blíží spíše lichoběžníku. Nejprve musíme komponenty zbavit ne vždy nejšťastnější řešených technologických náliček a po začátcích se můžeme za pomoci „prstolepu“ pustit do práce.

Před sestavením korby jsem přibrousil úkosy na bocích i střešním dílu, aby přesně dosedly a výsledné rohy byly ostré. Pak jsem slepil boky a po úpravě spodního kusu do obdélníkového tvaru jej vlepil dovnitř. Následovala instalace odlišku střechy, která přinesla nejedno překvapení. Je totiž širší. Tak jsem si zvesela zabrousil a nutně tím zničil veškeré pěkně vyvedené nýtování. Jeho obnovu ve stylu „pozitivním“ jsem z důvodu pracnosti i vlastní lenosti zavrhl a vše ošulil doslova negativně, „projíždkou“ kolečkem z hodinek. Rozhodně to ale není ono. Když se mi podařilo střechu vpassovat, zjistil jsem, že se z důvodu konického tvaru korby začala prohýbat. Po podlepení skončila definitivně na svém místě a já se pustil do podvozku.

Jeho stavební díly znázorňují jen tu část, která je na stojícím modelu vidět, což je s ohledem na měřítko a danou technologii výroby akceptovatelné. Na vyznačená místa jsem tedy nalepil poloviny vodičů a hnacích kol a mezi ně dvakrát tři vozíky s koly pojezdnými, které se tam vešly vskutku natěsno. Distanční tyče spojující vozíky jsou vyvedeny z leptů a při jejich umístění na patřičná místa jsem se s pinzetou docela vyřádl.

Další „veselou“ událostí bylo nasazení pásů. Jsou odlity jako celky, máme je pod horkou vodou upravit do patřičného tvaru a umístit na kola. Již při začišťování se mi

Nevadí, řekl jsem si, nalepím je jako samostatné články. Leč pozor, zrada! Použijeme-li pásy tak jak jsou, nezmizí ladně v útrobach korby, ale skončí těsně před její přední a zadní částí. Musel jsem tedy v inkriminovaných pasážích ztenčit kola i vlastní články pásů včetně odříznutí vodičích segmentů, abych jejich konce dostal pod korbu. To se nakonec díky těmto nemilosrdným zásahům podařilo, avšak radosti ze stavby to rozhodně nepřidalo. Potěšitelné je, že bolestivé chirurgické zákroky jsou ukryty pod bočními krycími pláty a nepůsobí negativně na konečný vzhled modelu. Po případném absolvování uklidňující procházky či relaxujícím frňanu zbývá jen dolepit „plechy“. V leptu sice chybí pár stupaček, neb se pod každými bočními dveřmi nacházely po dvou, jejich výrobu ale zvládne každý. Nakonec jsem instaloval hlaveň kanonu a šestici kulometů.

## ZBARVENÍ

Při volbě zbarvení máme z čeho vybírat. Jak návod, tak obtiskový aršík nabízí osm možností. Nákresy kamufláží bohužel postrádají provedení druhého boku a vršku korby. Musí tedy zapracovat fantazie a ujištění, že dneska už stejně nikdo neví, jak vlastně tanky vypadaly. Fotografii není mnoho a jsou pochopitelně černobílé. Přesto si dovoluji podotknout, že u vozu Nr. 503, který jsem se rozhodl postavit, hovoří dvě mně známé fotografie zčásti v neprospěch nabízených obtisků, které jsou jinak kvalitní a snadnou použitelné. Kříže na přední části korby byly rozhodně menší a číslo 5 na boku postrádalo bílé kruhové orámování. To jsou však v pod-



statě prkotiny. Při nátěru modelu jsem nechal pistolku zahálet a vystačil jsem – vzhledem k velikosti barevných polí i čitelnosti modelu – pouze se štětcem.

Po zmíněné robotě je naše úsilí korunováno úspěchem a můžeme se chlubit něčím, co hned tak nikdo nemá. Tento impozantní příklad „slepých uliček“ rozhodně patří do vojenské historie a měl by být k mání nejen pro přátele měřítko 1:35, které ukojí plastovými díly firma Tauro, ale i pro nás maloměřítkáře. Zatím nám musí postačit tento nebo jiné, stavbou poněkud svízelné, nicméně konečným výsledkem uspokojivé „pryskyřičáky“. Potěšila mě informace, že firma Kora models chystá pro prvoválečné nadšence další pozemní techniku v měřítku 1:72. Prosím tímto výrobce, aby při konstrukci modelů více myslel i na nás, ubohé lepiče, pro které se někdy stavba neprávem stává doslova očištěm!

Mgr. IVAN VIŠEK

### Prameny:

Chant Ch.: Encyklopedie tanků, Mustang, Plzeň 1997  
Internet  
Whitmore M.: A7V Sturmpanzerwagen 506 Mephisto, Queensland Museum 1989



## PŘIPRAVUJEME FOTOLEPTVY: Ruské radary Gnejs 2 a Gnejs 3

Chcete vědět více o letadlech používaných v noci? Zapojte se do diskuzního fóra, které se rozvíjí na našich stránkách. Rádi poradíme, rádi se i poučíme. Máte postavený model s našimi obtisky a chcete se s ním pochlubit na webu? Zašlete nám jeho fotografie a my je zveřejníme.

WEB: [www.owl.cz](http://www.owl.cz)

E-MAIL: [info@owl.cz](mailto:info@owl.cz)



„nudle“ pásů rozpadly na několik kusů.

**ATTACK**  
HOBBY KITS

## Plastikové modely v měřítku 1/72



72820 Sturmgeschütz StuG III Ausf. F



72818 Phänomen Granit 25H  
Ambulance -Middle production



# FAIREY GANNET



## PŘEDLOHA

Společnost Fairey byla po celou dobu své existence jedním z „dvorních“ dodavatelů letadel pro britské královského námořnictva. Nebylo tedy divu, že reagovala i na specifikace GR.17/45 z posledního válečného roku. Stroje Firefly, v té době používané, neměly ani v pokročilejších verzích patřičný vývojový potenciál, a tak Admirality ve specifikacích požadovala protiponorkový letoun s dostatečným akčním rádiem a patřičnou ofenzivní výzbrojí.

Za pohonnou jednotku nového stroje by nejdříve vybrán turbohřídelový motor Rolls-Royce Double Tweed s dvěma protiběžnými vrtulemi. Po zrušení jeho vývoje se firma Fairey obrátila na společnost Armstrong Siddeley, která měla „v kapse“ již vyzkoušený turbohřídelový motor Mamba. Nebylo těžké jej zdvojit do jednotky ASMD.1 Double Mamba 100, skýtající výkon necelých tří tisíc koní (2200 kW) na hřídeli. Uvažovanou předností navrhovaného uspořádání byla možnost vypnout jeden z motorů při pomalejším hlídání letu a tím zvýšit dolet. Ovšem bez asymetrie v tahu, obvyklé za takové situace u letadla „klasického“ uspořádání s motory v křídle.

Původní projekt počítal s dvoučlennou osádkou. V této konfiguraci vzlétly dva prototypy, první z nich v září 1949. Během zkoušek Admirality dospěla k názoru, že rozsáhlé radarové vybavení bude vyžadovat samostatného operátora, tudíž bylo nutné stroj přestavět na třímístný. Stalo se

tak u třetího prototypu, mimo jiné opatřeného větší pumovnicí, který se účastnil porovnávacích testů s konkurenčními typy Blackburn YA.7 a Short SB.3. Ze srovnání vyšel jako vítěz, a tak mohlo být v roce 1953 přistoupeno k sériové výrobě verze AS.1. Z ní byl posléze odvozen cvičný Gannet T.2 s plným řízením a přístrojovým vybavením druhé kabiny a místy pro dva cestující v kabině třetí.

Jako další bojová verze byl vyvinut typ AS.4, lišící se od „Jedničky“ motorem Double Mamba 101 a rozšířeným přístrojovým vybavením. Cvičnou verzí vycházející ze „Čtyřky“ se stal Gannet T.5.

Pro dopravu cestujících a materiálu mezi letadlovou lodí a pevninou byla vyvinuta verze COD (Carrier OnBoard Delivery). Z draku AS.4 bylo demontováno veškeré bojové vybavení, naopak byly doplněny radiopřístroje. Přepřevázaný materiál našel své místo v pumovnici a ve dvou pouzdech nesených pod křídlem vně podvozkových šachet.

Část letadel AS.4 byla přizpůsobena pro funkci letounu včasné výstrahy (EW), pro které bylo neoficiálně použito značení ECM.4. Poslední verzí se stal typ Gannet AS.6. NA tento standard bylo konvertováno devět letounů AS. 4 a některé z nich byly později ještě upraveny na EW letouny pod označením (opět neoficiálním) ECM.6.

Gannet byl sice určen především pro Royal Navy, ale byl také poměrně úspěšně exportován. Australské námořnictvo koupilo 37 letounů, v nově zformovaném letectvu západoněmeckého námořnictva sloužilo 16 letounů a 22 strojů putovalo až do exotické Indonésie.

## STAVEBNICE

Jak je patrné z nabídky trhu, jediným „klasickým“ kitem v mnou preferovaném měřítku 1:72 je letitá, ba velmi letitá stavebnice verze AS.1 z produkce bývalé britské firmy Frog. Poprvé byla stavebnice uvedena na trh začátkem šedesátých let, pak ještě mnohokrát revitalizovaná jak pod značkou Novo, tak jinými výrobci.

Na první pohled dnešního, značně zhyčkaného kitaře, se stavebnice zdá být hrůzným a zcela nepoužitelným polotovarem. Souhlasím, ale opravdu jen při prvním povrchním pohledu: Vnitřky prostoru

osádky zcela chybí, místo nich z vodorovných „uzavíracích“ přepážek vystupují profily hlav letců; zcela také chybí podvozkové šachty, o pumovnici ani nemluvě.

Příjemného překvapení se však dočkáme při srovnání výlisků s dostupnými výkresy (použil jsem publikaci edice Warpaint). Zcela v tradici většiny výlisků firmy Frog jsou i ty určené ke stavbě Gannetu dosti přesně. Drobné, podle mne nepodstatné odchylky (nejsem puritánský a pedantský honič „desetinek“, jde mi spíše o vystizení typických tvarů), nalezneme hlavně v ocasní části. Celkem však lze konstatovat, že v podstatě netřeba nic napravovat.

Přesto je nutné k stavebním dílům přistoupit jako k polotovaru, jako k vakuformu připravenému ke stavbě (tedy po vyříznutí a vybroušení tvarů ze základové desky). Stavitel bude nejspíše nucen zapátrat v domácím vrakovišti pro kolech podvozku, naštěstí rozměrů víceméně běžných, a něco zhotovit svépomocí.

Úskalím je nutnost zhotovit nové překryty prostorů osádky, protože už ty původní firmy Frog nestály skoro za nic, sovětské/ruské exempláře jsou ještě o pár tříd horší a lze je použít maximálně jako předlohy pro výrobu lisovacích kopyt. Naštěstí jsou překryty vcelku jednoduché, komplikovanější je pouze čirý spojovací díl mezi kabinou pilota a navigátora. Další možností je použít podtlakově tvářené překryty ze sady FAA novozélandské firmy Falcon. Tuto variantu jsem posléze zvolil i já.







## STAVBA

Stavbu doporučuji začít souběžným sestavením tří hlavních prvků – trupu, polovin křídla a VOP. Nejvíce práce čeká na trupu, začneme tedy s ním.

Při kompletaci prostorů v přední části je třeba mít neustále na paměti, že Gannet má přídový podvozek, což je spolu s dosti krátkou přídílí poukázka na značné obtíže při vyvážení. Opravdu každičký kout volného prostoru přidě je nutno napéchovat olovem. Můj model má z olova i boční pulty a podstavec sedadla v kabině pilota, ale stejně stojí „na třech“ jen tak tak...

Modeláři dá dost zabrat také vystihnout přiměřeně realisticky tvar vstupního ústrojí pro přívod vzduchu k motoru Double Mamba, stejně tak i výstupy spalin na bocích kabiny operátora radaru.

Ostatní práce na trupu nevybočují z obvyklého stupně obtížnosti a je na každém, do jaké modelovosti je chce dovést. Pokud hodláte přerývat povrch modelu, doporučuji zachovat kupodivu jemné a přesné detaily na přídí a pustit se do toho již nyní, neboť později, po sestavení modelu, už to taková procházka není. Celkový dojem vylepší odvrtní a vyfrézování pomocných vstupů vzduchu naznačených náličky, jakož i doplnění chybějících.

Vodorovné ocasní plochy bude nejspíše nutné vytmelit, neboť propadliny na „plných“ plochách jsou viditelné již na původních britských výliscích, což teprve na dílech zhotovených z téže formy používané bez úprav léta v Rusku.

Pečlivost si žádá ustavení pomocných svislých ploch tak, aby byly geometricky správně ze všech náhledů, a následně vytmelení a zabroušení přechodů. VOP je nutno také doplnit detaily profilovaných krytů na stabilizátoru a pohyblivé ploše, které ve stavebnici zcela chybí.

Jakmile máme trup a vodorovnou ocasní plochu hotové, je dobré je neprodleně slepit dohromady. Situaci ulehčí fakt, že VOP je bez vzepětí, takže geometrie by neměla činit potíže. Každopádně k této referenční sestavě se pak daleko lépe ustavují poloviny křídla.

Stavba polovin křídla není obtížná, snad kromě nutnosti přesně a symetricky vyříznout šachty podvozku. Pokud by se někdo chtěl pustit do stavby modelu s vysunutými Fowlerovými přístávacími klapkami, přeji mu klidné ruce a hlavně pevné nervy, neboť to je podle mne už vysoká škola křídlařiny.

To ostatně platí i pro stavbu modelu s křídlem ve složeném stavu. Celkem čtyři dělicí roviny naznačují, že dodržení geometrie i vypracování vnitřní konstrukce krajních stykových žeber bude pracné a výsledek značně nejistý. Zcela jistě ale bude nutné doplnit polohová světla a přístávací světlometry v náběžné hraně.

Poslední fází sestavení draku je přilepení křídla. To by mělo proběhnout bez obtíží, jen je třeba si pohlídat možné přesazení jeho polovin a dodržení úhlu jak v půdorysném pohledu, tak pro předlohu charakteristické vzepětí do W. Dozajista bude nutné tmelení a broušení přechodů, ty však nejsou komplikované a trochu obtíží může přinést jen oblast v okolí výstupů spalin z motoru.

## DETAILY

Na chvíli nechme drak sestavený schnout v ústraní a podívejme se na detaily. Podvozek ze stavebnice je nejlepší uložit do „vrakoviště“, protože místo jeho nápravy je snadnější zhotovit zcela nový. Už při volbě materiálu pro hlavní nohy je nutné si uvědomit, že hotový model bude mít značnou hmotnost. Vše doporučuji zvolit nohy kovové, či alespoň přiměřeně pevně plastické nosné části (těleso nohy se závěsem kola) a pozornost věnovat i je-

jímu ukotvení ho křídla (maketa nosníku).

Při stavbě přední nohy není třeba až tak dbát na pevnost, neboť ponese jen zlomek zátěže těch hlavních, a tak je možné vystačit s osvědčeným plastikem. Dále je nutné si připravit tvarované kryty podvozku. Kryty přídového je dobré „vytáhnout“ za tepla ještě na původním výlisku trupu před započetím stavby.

Nyní je také čas pohlídat si s dvojistou protiběžnou vrtulí, záchytným hákem, anténami a drobnými detaily, jakož i připravit čiré díly. Spojovací překryt mezi první a druhou kabinou by již měl být v této fázi přilepen a zatmelen.

Jakmile je vše podle našich představ vytmeleno, podle vlastního úsudku připevníte nohy a detaily, které „nesou“ stříkání. Protože jsme na modelu dozajista hodně brousili, tmelili a ryli, rozhodně doporučuji před nastříkáním krycích barev povrch ošetřit plničem (primerem) či barvou, zvýrazňující případné nerovnosti a škrábance. Po jejich zviditelní odstraníme nepřesnosti a chyby a po případném dalším nástříkání plničem celý postup opakujeme až k naší naprosté spokojenosti se vzhledem povrchu (nebo k našemu vyčerpání). Teprve pak je čas nanést svrchní barvy.

Letouny Gannet u Royal Navy létaly v naprosté většině ve standardním zbarvení odstíny Extra Dark Sea Grey / Sky Type S, cvičné letouny (verze T) byly celé nastříkány hliníkovou barvou, stroje verze COD barvou RAF Blue Grey. Exportované stroje si ve velké většině podržely britské zbarvení.





Jako staromilec jsem samozřejmě použil barvy **Humbrol** řady **Authentic**, které plně vyhovují mým nárokům a dlouholetým návykům.

## OBTISKY

Co může činit jistě potíže, je výběr označení konkrétního stroje. Spektrum možností „hotových“ obtiskových verzí je minimální. Je možno použít původní obtisky Frog (verze AS.1 v kamufláži Royal Navy a AS.4 německé Marineflieger), nebo zakoupit obtiskový aršík belgické firmy **ModelArt**, obsahující znaky pro stroje perutí 796 a 831 Royal Navy. Obtisky pro jeden Gannet vydal kdysi v dávných dobách britský **Modeldecal**, ale sehnat jej dnes je asi tak pravděpodobné, jako potkat v lese bílého jednorozce. Prostě je už dlouho „out of order“. To je vše, takže spíše bída a nouze.

U starých obtisků Frog je nezbytné vyzkoušet jejich kvalitu, neboť stárnutím se lámou a je třeba přestříkat je novou vrstvičkou krycího laku. Jistou pomocí je využití standardních znaků a sériových čísel z příslušných sad britské firmy **Modeldecal**, vlastnoručně ovšem musíme zhotovit typická předová trupová třímístná čísla a případné emblémy jednotek či osobní

znaky osádky. To samé platí i o popiskách, které jsou nejvíce shromážděny na přední části trupu, a na křídle v oblasti podvozkových šachet.

Opotřebením provozem je nutno znázornit citlivě a nepřehnat je, neboť podle fotografií byly Gannety poměrně slušně udržované a jejich opotřebením nebylo až tak výrazné. Je patrné zvláště na spodní straně přídě (logicky pod motorem), na jejím boku a na křídle v blízkosti dělicích žeběr sklopných částí křídla.

Na samotný závěr zbývá jen doplnit zbylé detaily společně s překrytí kabin v otevřené poloze, a model velmi ošklivého a velmi zajímavého britského protiponorkového letounu je hotov. Může být příjemným oživením vše zaplavující a již patřičně nudné laviny „hákošů“ a bílých hvězd.

Stavba, mnohdy trefně přirovnávaná k sochařině, není však nic pro ty, kteří si svůj budoucí model a jeho stavbu vůbec nedovedou představit bez všemožných odlévaných a plechových doplňků, cenou několikanásobně převyšujících vlastní stavebnici. Při stavbě britského letadla Gannet za nás nikdo nic neudělá...

JIŘÍ BAŠŇY  
Fore autor

## Reference:

Fairey Gannet, Warpaint series No. 23, Hall Park Books Ltd.

Scale Aircraft Modelling 8/10, July 1986  
Fairey Gannet AS4/T5, Flugzeuge der Bundeswehr, Luftwaffe (AGL) e.v., Vlastní fotografie a fotografie firmy 4+

## Stavebnice

Gannet AEW.3	1:144	Welsh Models	vakuform
Gannet AS.1	1:72	Frog /Novo a jiné	plastik
Gannet AEW.3	1:72	Airmodel	vaku/konverze (trup a překryt kabiny)
Gannet AEW.3	1:72	Magna Models	odlévaný model
Gannet AS.1	1:48	Dynavector	vakuform

## Doplňky

Gannet AS.1	1:72	Aeroclub	doplňky ke stavebnici Frog
Gannet AS.1/6	1:72	Model Art	obtisky





Jednou z ozdob známého muzea v Duxfordu je Fairey Gannet ECM.6 v podobě, v jaké létal se sériovým číslem XG797a označením 277 na přídí u 849. peruti Royal Navy





Luftwaffenmuseum v Berlíně-Gatowě vystavuje pod šerým nebem Gannet AS. 4 s označením UA+106. Ve skutečnosti tento stroj nejprve létal s britským sériovým číslem XG640, u Marineflieger pak jako UA+110



## LETITÝ GANNET

Od kitařských začátků mě lákala především na pohled robustní letadla. Aspoň na stránkách katalogů patřily k mým favoritům typy jako I-16, P-47 a samozřejmě také Gannet. Letadlo na pohled možná trochu neohrabané, pojmenované v duchu tradice Royal Navy podle mořského ptáka (Sula bassanus) z čeledi Pelikánovitých, mělo a má trochu smůlu. Je poválečné, díky uniformnímu zbarvení nemnoha uživatelů pro větší modelářů a tím i výrobců stavebnic nepříliš lákavé. Jediným naplněním mých tužeb v měřítku 1:72 se tak posléze stala prastará stavebnice firmy Frog.

Tento výrobce přišel se stavebnicí možná až moc časně, protože to bylo v době, kdy měly modely blíže k hračkám a z toho pramení řada stavitelských úskalí.

Základní tvary a rozměry modelu předloze odpovídají natolik věrně, že jsem usoudil, že na tomto poli není třeba nic korigovat. I tak toho zbylo k úpravám dost. Podvozkové šachty jsou totiž zavřené a nohy se vsazují do otvorů v jejich okrajích, chybí jakékoliv vybavení vnitřních prostorů (zato z nich vyčuhují hlavičky členů osádky), listy vrtulí jsou tenké, pře-



kryty kabin tlusté, díly podvozku téměř nepoužitelné a na povrchu chybí mnohé podrobnosti, nebo jsou nemodelové. Z toho je zřejmé, že stavebnice je z dnešního pohledu jen polotovarem.

Množství úprav záleží na naší odvaze a času, který jim chceme věnovat. Já jsem nechal i po přešetření nepříliš čiré překryty kabiny nad namalovanými figurkami zavřené, tudíž jsem se vyhnul několika hodinám práce s novostavbou vnitřku. Pustil jsem se však do podvozku a jeho šachet. Obnáší to vyřezání krytů ze spodní strany křídla i přídě trupu a zhotovení nových, stavbu nových podvozkových noh a hledání kol v domácím vrakovišti.

Do otvorů vyříznutých v křídle a trupu podle naznačených spár (s korekcemi podle výkresů) jsem vlepil šachty z plastických destiček. Abych jejich dna alespoň trochu oživil, použil jsem jakési staré plechy Eduard s reliéfem připomínajícím výtuhy. Podobně jsem z plechu vystříhl také kryty podvozku, abych na nich mohl „vytepat“ boule kryjící klouby v místě připojení vzpěr. Z plechu byly také antény na hřbetě trupu (až po fotografování modelu jsem si všiml, že transport nepřečkal).

Ostatní úpravy nevybočovaly ze zvyklostí ostatních stavitelů, do vyřezávání nových listů vrtulí se mi opravdu nechtělo. Problém byl s usazením modelu na kola. Když nestačilo závaží v přídí (při uzavírání trupu jsem podcenil hmotnost ocasní

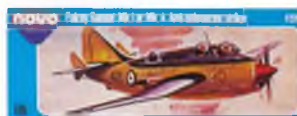
stabilizoval.

Model je nastříkaný barvami Aero-master, krásný sametový povrch pak mnutím v prstech „olétán“ a řidkou barvou znečištěn. S „ušpiněním“ jsem to trochu přehnal, ale copak u letectva byli všichni čistotní? Proužky na vrtuli a pomocné SOP jsem nastříkal na předem narezanou tenkou fólii a bez problému nanesl na místo určené.

Stavebnice mého oblíbence nepatří k modelářským lahůdkám, ba pro mnohé je těžko stravitelná. Ale v duchu reklamního sloganu si říkám „když musíš, tak musíš“, a mám v zásobě výlisky z původní formy (v obalech jiných firem) nachystané na další model. S tím si jednou opravdu pohraju.

Nebo do té doby někdo udělá lepší stavebnici letadla Gannet v měřítku 1:72?

mas



části), vyřešil jsem to vcelku elegantně. Háček pro zachycení lana na palubě jsem zhotovil z ocelové struny, zalepil jej ve vysunutě poloze a tím model







## Tank Mk. V

Kniha o velkých sovětských vynálezích a další prameny sice uvádějí, že prototyp prvního tanku na světě postavil v květnu 1915 jakýsi Prochorovčikov, ale je těžko popiratelné, že „copyright“ na něj mají Britové. Však jej také jako první 15. září 1916 použili v boji a do konce války jich postavili na 2700.

Britský Tank Mk.V byl modernizovanou verzí masově vyráběné a úspěšně nasazené „Čtyřky“. Stavěn byl od prosince 1917 v továrně Metropolitan Carriage Wagon & Finance Co. Ltd. v Birminghamu. Od předchůdce víceméně stejných tvarů se lišil především odolnějším pancířem, výkonnějším kapalinou chlazeným šesti-válcovým motorem o 150 k (110 kW) Harryho Ricarda, poprvé navrženým speciálně pro tank, o něco vyšší rychlostí 7 km/h a akčním rádiem 75 km.

Bojovou premiéru si „Pětky“ odbyly 4. července 1918 během bitvy u francouzské vesničky Hamel. Pak sloužily do konce války, mimo jiné s americkými osádkami, a také se účastnil bojů v létech následujících.

Například 59 tanků dodali Britové bělogvardějcům. Ovšem některé se dostaly do rukou příslušníkům dělnicko-rolnické červené armády, byly použity jak proti původním majitelům, tak v roce 1921 proti Polákům, a v inventáři vydržely až do konce 20. let. Ač s kulomety Maxim místo původních, stále provozuschopné byly vyfotografovány ještě v roce 1941 (!) v Tallinu.

Zatímco v muzeích se mnoho vozidel tohoto typu nedochovalo, neúzemí bývalého Sovětského svazu některé odolávají zubu času jako pomníky na náměstích.

### STAVEBNICE

Podle katalogového čísla prvotinou ukrajinské firmy **Interus** je v měřítku 1:35 stavebnice tanku Mk. V Composite. Dodávána je v krabici z měkkého papíru s nepřilíživou lákavou titulní kresbou, která nám však při stavbě může pomoci tam, kde si nad návodem nebudeme vědět rady.



Stavební díly ze zeleného, opracování odolného, avšak křehkého plastiku, jsou ve třech rámečcích a je jich takové množství, že jsem je nepočítal. Stavební návod na 12 stranách popisuje ve čtyřech jazycích poměrně podrobně historii předlohy, fotografie, kreslený postup stavby a schémata zbarvení sedmi různých tanků sloužících v rozpětí 11 let.

Obtisky nabízejí převážně červené hvězdy a bílé nápisy. Na pohled je červená trochu vybledlá, ale po nanesení na kamuflovaný model je odstín správný. Horší je, že krycí lak nemá dostatečnou soudržnost a obtisky se velmi snadno trhají.

### STAVBA

Postupovat můžeme podle návodu, ale abychom se vyvarovali chyb, je dobré si jej předem celý prohlédnout. Prvním

krokem je sestavení kulometné výzbroje. Snad vedení snahou po co největší modelovosti, konstruktéři formou navrhli kulometry třídlíné, které po prostrčení otvory v trupu a zajištění zůstávají pohyblivé. Prvním úskalím je, že hlavně jsou s rámečky spojené velkými nálitky a při odřezávání se velmi snadno lámou. Druhým pak to, že je na místa musíme lepit převážně již na začátku stavby a pak je budeme neustále odlamovat.

Celkově jsou díly zhotoveny pečlivě, s nýtů vystupujícími věrohodně nad povrch a s množstvím podrobností odpovídajících vzhledu předlohy. I když se tu tam na hladkém povrchu objevují zdánlivé propadliny, později, po přestříkání modelu tmelem, nikde vzhled neruší. Nemáje dostatečně kvalitní výkres, uspokojil jsem se slibným zjištěním, že mám opravdu zmenšený tank Mk. V, a pustil se do stavby.

Základem trupu je podélná přepážka, na kterou postupně dolepujeme jednot-





livé desky pancéřování. Ačkoliv jednotlivé díly celkem slušně dosedají, je dobré jejich polohu už nyní konfrontovat s mohutnými bočnicemi, abychom se ujistili, že nikde nevzniknou těžko odstranitelné „fuky“ či jiné obtíže. Například kolíky A8, které přilepíme na „střešku“ A2 v kroku C návodu, mají zapadnout do otvorů v bočnicích C1 a C2, což však objevíme až o stránku dál.

Jediným vybavením vnitřku jsou dvě sedadla. Šikovnějším se možná pokusí doplnit další podrobnosti, ale pokud nemáme podklady a neotevřeme poklopy, není to nutné.

Potíže jsem měl s identifikací dílů A23 a A24, což jsou, jak se ukázalo, v prvním případě jakási výztuha vedoucí od střílny ve stěně zadní „budky“ k „střeše“, v druhém snad ventilační otvor nebo periskop (?). Přilepení vlečného oka na přední jsem pro možnost jeho poškození odložit na později, díly výfuku jsem na místo přilepil až po nabarvení. Příčné výztuhy v podobě „stožárů“ A33 jsou – vzhledem k tuhosti plastu – zbytečné a nepoužil jsem je.

#### PIPLAČKA

Tím bohužel skončí příjemnější část stavby. Snad z technologických důvodů jsou samostatně zhotovené z bočnic vystupující konce válečků (B32, 104 dílů) vedoucích pásy i vlastní válečky (dalších 52 dílů), v rámečku umístěné svisle a s mohutnými nálitkami v místě dělení formy i v okolí kolíků, kterými mají zapadnout do bočnic, a několik vícedílných spojovacích kolíků. Pokud válečky pečlivě očistíme a použijeme dříve odložené „příčné spojky“ A33, mohly by dokonce být funkční.

Díly C25, představující zaslepení otvorů pod napínacími šrouby, se mi nechtělo obroušovat tak dlouho, až by zapadly na svá místa, a tak jsem je nahradil samolepkou vlepenou přes otvory zevnitř.

Po tápání jsem také zjistil, že díly A32 jsou jakési nádrže (po obroušení spodní části do šikma je vlepíme na boky schodu na zádi trupu) a díly C27 představují



spojky vedoucí šikmo k otvorům v bočnicích. Nad i pod žaluzie na levém boku máme nalepit stříšky (pozor – každá je jiná), podle mne (i logiky) však byla stříška jen nahoře.

Stavebnice představuje verzi Composite, tedy hermafrodita s věží osazenou kanonem „mužského“ tanku na levoboku a kulomety „ženského“ tanku na pravé straně. Věže jsou vyřešeny tak, že kanon i kulomety jsou pohyblivé, bohužel musíme je slepovat z jednotlivých „prkének“, což je náročné na přesnost.

Téměř závěrečnou komplikací je umístění pásů, rozložených na „bloky“ a jednotlivé články (dva větší a několik jednotlivých mi zbylo). Zejména v okolí hnacích a vodicích kol je musíme neustále upravovat tak, aby dosedly, nemluvě o tom, že ani jejich „uzavření“ není bez obtíží. Nakonec z nálitků vypižláme kryty střílen a nalepíme je tu v zavěšené poloze, tu v otevřené.

#### ZBARVENÍ

Volba schémat zbarvení a označení napovídá, jaký měl britský Tank Mk. V význam pro dění na Východě. Pouze první schéma patří tanku použitému během bitvy u vesnice Hamel ve Francii v roce 1918, další už mapují osudy typu v Rusku, respektive Sovětském svazu. Na výběr máme na Ukrajině v roce 1919 operující tank pojmenovaný generál Drozdovskij, tank vojsk generála Vrangela bojující o rok později na předmostí u Kachovky. Další tanky už patřily Rudé armádě – první použili bolševici na kavkazské frontě v roce 1920, druhý, kamuflovaný, se objevil v Moskvě v roce 1924, třetí na cvičení v Noro-Fominsku v roce 1926 a poslední na přehlídce v Moskvě v roce 1929.

Model jsem nastříkal vodou ředitelnými barvami **Bílek**, které překvapily – příjemně jednoduchostí nastříkaných ploch a dobrou kryvostí, nepříjemně ucpáváním stříkací pistole. Větší plochy jsem „rozbil“ nastříkáváním světlejších středů. Vzhledem k blížící se uzavěrce jsem na patinu neměl mnoho času, proto jsem použil jen rychlý „vodní wash“ a suchý štětec na zvýraznění vystupujících nýtů.

Z cvičných důvodů (a protože se mi polovina obtisků rozpadla) jsem na pravý bok modelu nanal znaky britského tanku, ne přední a levý bok pak bělogvardějského, jehož fotografii mi (spolu s dalšími) poskytl pan S. Bukin z Ukrajiny.



#### ZAVĚR

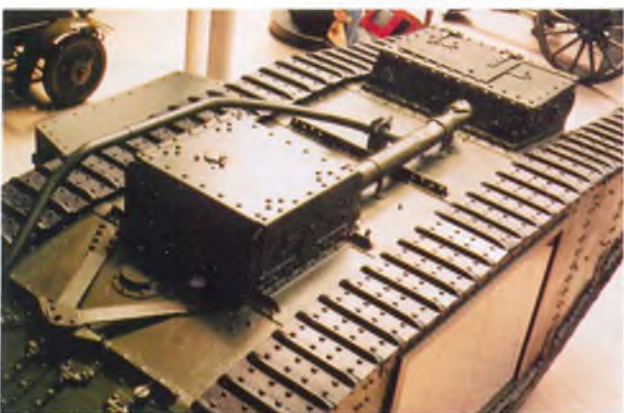
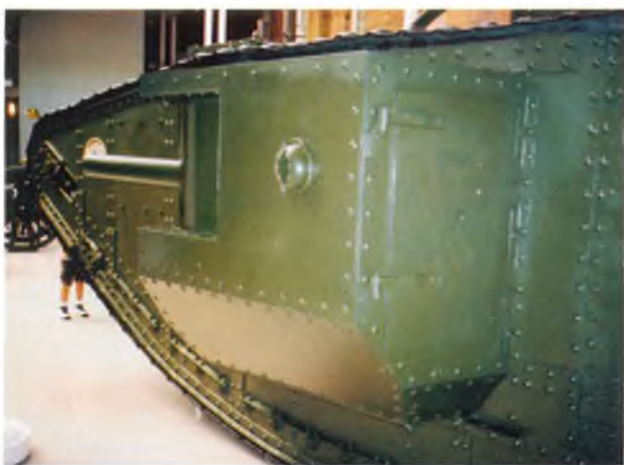
Stavba je náročná především díky nutnosti neustále čistit drobné součástky od nálitků, také sestavování větších celků z mnoha dílů není ideálním řešením. Začátečníci by se asi měli poohlédnout po jiné stavebnici, zkušenejší, prahnoucí po uznání na soutěžích, komplikace a chybějící doplňkové sady od stavby rovněž odradí. Výlisky tak jsou určeny především vážným zájemcům o techniku první světové války, schopným nástrahy stavebnice překonat.

Tank Mk. V si stavebnici v měřítku 1:35 rozhodně zasloužil. Je škoda, že se tohoto úkolu nechopil výrobce s větší praxí, ale na premiéru není výsledek špatný. Protože předloha byla dodávána v různých verzích, je možné, že touto cestou se časem vydá i firma Interus a nabídne také mužskou a ženskou verzi tanku. Doufejme, že při volbě další předlohy bude mít firma stejně šťastnou ruku a že se vyvaruje chyb své prvotiny.

tin







Jednu z nemnoha šanci prohlédnout si skutečný Tank Mk. V nabízí Imperial War Museum v Londýně





Penzionový dentista **Young C. Park**, žijící v Honolulu na Hawaji, si na stará kolena splnil svůj dětský sen a staví makety letadel z hliníkového plechu. Staví je pro radost a je, zdá se, překvapen, že jeho výtvoři obdivují také ostatní. Uznává, že jeho práce je neobyčejná a unikátní, ale když své modely srovnává s díly zručných mechaniků, nachází u sebe mnohé nedostatky.

Modely nestavěl ani pro výstavy, ani pro soutěžní klání, a tak je nechce srovnávat s ničím, co nevzniklo pro potěšení autora. Říká, že pro něj jsou jednotlivé díly a dílky v pořádku, když vypadají dobře, bez ohledu na to, zda jsou technicky dokonalé. Jeho dovednost spočívá právě v tom, že všechny složité součástky zapadnou kam mají.

Do stavby prvního modelu z hliníkového plechu se pustil podle modelářských výkresů. Nejprve – jako rozcvičku a aby si ověřil, jak vypadá plechový model – postavil maketu vodorovných ocasních ploch bez potahu, pak i svislou plochu a směrovku, vše s funkčními kormidly a vyvažovacími



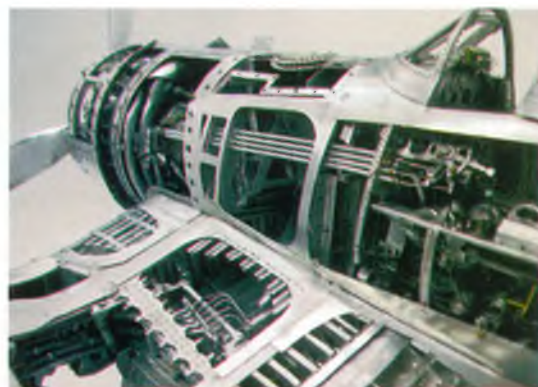
**Young C. Park** se narodil korejským emigrantům v městě Kona na Hawaji 15. března 1932, takže v těchto dnech oslaví 71. narozeniny. Jako malý chlapec se věnoval létajícím modelům a záliba mu vydržela dalších 40 let. Za války se mu zalíbily mohutné stroje Corsair, se kterými se pak v 50. letech setkal osobně během vojenské služby. Právě proto si tohle letadlo vybral za předlohu svých modelů

ploškami. Postupně, jak se zdokonaloval v práci s hliníkovým plechem, k tomuto základu přidával další a díly části makety. O tři roky později byl skoro hotový „rentgenový rez“, na kterém však stále pracuje. Tvrdí, že asi nebude nikdy zcela hotový, protože pořád je co vylepšovat.

Při stavbě prvního modelu mu vadilo, že drobné součástky nemohl ručně zhotovit v požadované kvalitě. Opatřil si proto dokonalejší podklady a speciální stroje a pustil se do stavby druhé makety. Ta už měla být mnohem dokonalejší, neboť ji stavěl stejně, jak bylo stavěno skutečně letadlo..

Když v roce 2000 předvedl model přátelům z modelářského klubu, okamžitě jej požádali, aby maketu vystavil v místním nákupním středisku. Fotografie plechové makety a informace o stavbě se poprvé objevily v modelářském tisku. Když o rok později odešel pan Clark do penze, mohl se modelářství věnovat „na plný úvazek“.

Zatímco u nás má snad každý doma svou sadu nářadí a ve volném čase kutí, v USA je to poměrně neobvyklé a mnozí – z našeho pohledu zručnější kutilové – přivádějí sousedy k úžas. Nejšikovnější z nich oceňuje Nadace Joe Martina a jejich výtvoři představuje v knihách a v **The Internet Craftsmanship Museum**



(<http://www.craftsmanshipmuseum.com>). Vloni byl Young C. Park touto nadací označen za „Kovodělníka roku 2002“ (Metalworking Craftsman of the Year).

Práce s hliníkem se panu Parkovi líbí, a tak hodlá pokračovat stavbou makety dalších americké legendy, letadla P-51 Mustang.

mas

Za poskytnuté podklady a fotografie děkuji panu Craigovi Libuse







# NORIMBERSKÉ REMINISCENCIE (1)



Bývali časy, kedy sme v našom časopise železničnomodelové novinky z najväčšieho modelárskeho veľtrhu na svete s pokojným svedomím ohlasovali nadpisom Novinky v Norimbergu. Rozdeliac si ich súhrn pre dva po sebe nasledujúce zošity (trakčné vozidlá & vagóny a modelové príslušenstvo) s pokojným svedomím sme dokázali čitateľovi ponúknuť slušný prehľad toho najzaujímavejšieho. Žiaľ, tie časy sú už dávno preč...

Vysvetlenie? Odhliadnuc od klíšé, ktoré očividne každý rok produkuje tlačové oddelenie spomínaného veľtrhu („vyššie milióna vystavovaných hračiek, z toho 60 000 noviniiek...“) musíme totiž popravde priznať, že úprimne pochybujeme o tom, že sa dnes ešte nájde človek, ktorý by dokázal zrátať všetko to, čo vystavovatelia čoby novinku predstavili. Príkladom nech je najväčší (a najstarší – od roku 1891) výrobca modelových železníc, nemecká firma Märklin: Jej tohoročný novinkový katalóg formátu A4 je poskladaný z vyše šesťdesiatich listov plných noviniiek v modelových veľkostiach H0 (na striedavý elektrický prúd), Z a 1(!). Navyiac je tu ešte aj katalóg dcérskej firmy Trix s modelovými novinkami vo veľkostiach N a H0 (na jednosmerný prúd), ktoré sa našťastie vpratali „už len“ na štyridsaťsedem listov.

Ktoré z množstva takto ohlásených noviniiek teda predložiť nášmu tradične veľmi kritickému čitateľovi? Nuž, keďže nadpis nemá byť alibi, predstavme aspoň to, čo zmysly autora v tohoročnom veľtržnom Babylone čoby najzaujímavejšie novinky zachytili a čo jeho mozog odobril, prirodzene, bez nárokov na jedinú „objektívnu“ pravdu!

Potom už možno tvrdiť, že svetovou novinkou v oblasti modelových železníc je integrovanie nového piezoelektrického pohonu (z oblasti tzv. miniatúrnych tech-

nológií); kombináciou tejto vysoko citlivej vecičky s digitalizáciou sú k dispozícii dosiaľ nemožné efekty – napríklad predlohe verné pomalé vysúvanie a skladanie jednotlivých pantografov na elektrickej lokomotíve radu 103 DB (pričom ani v zmenešení 1:87 nechýba fáza ich „hojdania sa“). Ďalšie nívum u firmy Märklin (i značke Trix): Kde to len ide, nahradzuje všadeprítomné plasty kov, vraj, vďačíme mu za dokonalejšie detaily i lepšie jazdné vlastnosti najmä trakčných vozidiel napríklad pri nových modeloch parných lokomotív radov 55 a 38 DB.

Témou číslo dva pri novinkách značiek Märklin/Trix je 75 rokov existencie slávneho rýchliku Rheingold (obr. 1), ktorého historickú vlakovú súpravu dodnes mnohí považujú za najkrajšiu v celej európskej železničnej histórii. Nečudo, Märklin a Trix túto krásu ponúkajú prakticky vo všetkých modelových veľkostiach (od 1 po Z).

Mnohí privítajú aj novú elektrickú trojdielnu jednotku radu ET 87 DB (obr. 2), či vlakovú súpravu Berlínska predmestská doprava, ťahanú pruskou tendrovou lokomotívou radu T13 (obr. 3). Raritou medzi novinkami firmy vo veľkosti H0 sa nám javil aj model plošinového šesťosého ťažkotonážneho vozňa radu Ssym DB s kontajnerom obsahujúcim „rozžeravené“ ocelové ingoty (obr. 4). Za čo všetko dnes vďačíme svetelným diódam!

Inak však zostane faktom, že najväčší výrobca modelových železníc praje tým, ktorých očarili modely amerických železníc. Novinkami sú napríklad viacúčelová parná lokomotíva radu H 6 Newyorkej centrálnej železnice NYC (štandardný stavebný rad 2-8-2 Mikado USRA – obr. 5) alebo ťažká dieselová lokomotíva pre dvojtraktovú trakciu typ PA americkej lokomotívnej spoločnosti ALCO vo farbách spoločnosti Union Pacific (obr. 6).

Medzi novými modelmi najmenšej zo systémových železníc (mini-club, Z – 6,5 mm, mierka 1:220) nás doslova nadchol model nákladnej parnej lokomotívy radu 42.90 Franco-Crosti DB (obr. 7) a ako zistíte už v budúcom zošite nášho časopisu, aj stavebnica ozrutnej berlínskej staničnej budovy Anhalter Bahnhof. Prečo predbiehame čas? No, len 107 mm dlhý obor radu 42.90 Franco-Crosti by ste neskôr v staničnej hale o rozmeroch 870x460 mm mohli poľahky prehládnuť. Pokiaľ ide o modely „kráľovskej“ veľkosti 1, hoci je u nás málo rozšírená, prečo jej novinkám nevenovať radšej niekedy zadnú stranu nášho časopisu?

Je známe, že firma Trix ponúka hlavne železničné modely značky Minitrix vo veľkosti N (1:160, rozchod 9 mm), kde osobitne zaujal novo skonštruovaný model obrovskej nákladnej parnej lokomotívy radu 45 DB (obr. 8), ako aj model i nám dobre známej sovietskej dieselovej lokomotívy zo 60. rokov, označovanej u bývalej DR ako rad V 200/120 a pre svoju hlučnosť východonemeckými železničiarimi kedysi prezývaný Bubon tajgy.

Vo veľkosti H0 zas jednoznačne vedie model parnej lokomotívy Bavorských kráľovských železníc stavebného radu







8



10



9



13

12



Všetky aj s typickými strednými dvermi uprostred a vo farbách historickej epochy IV (teda v zelenom šate).

Veľký zážitok sľubuje aj nová súprava z troch dvojosí osobných vagónov DRG z medzivojnového obdobia, pričom „železniční romantici“ celkom osobitne privítajú možnosť integrovať k fleischmannovským kolajniciam (so skvelou imitáciou štrkového lôžka) konečne aj funkčné, osvetlené laterny (obr. 13).

A čo ostatná z veľkej „norimberskej trojky“, firma E. P. Lehmann? Aj keď o nej a jej systémovej „záhradnej“ modelovej železnici LGB hovoríme aj na 4. strane obálky tohto zošitu, na tomto mieste zhrňme, že vďaka tohoročným novinkám sa jej citelne podarilo spestriť doterajšiu paletu lokomotív a vagónov. Ozajstnou „bombou“ by mal byť model päťosej parnej úzkorozchodnej lokomotívy radu 99 7231-6 DR (keďže na trh príde až v roku 2004, obrázok ešte nie je k dispozícii).

„Prefarbením“ známej červenej dieselovej lokomotívy radu V52 901 DB nazeleno však vznikol nový, atraktívny model dieselovej lokomotívy D4 spoločnosti

1'B n2 (ktorý od roku 1865 býval na čele vtedajších rýchlikov). V novom kovovom vyhotovení Trix (digitálne rozhranie v tendri, elektromotor so zvonovou kotvou a zotrvačnikom, motor a prevody v kotli, početné osobitne upevnené detaily, opticky tesné spojenie lokomotívy s tendrom) sa objaví aj parná lokomotíva radu 38<sup>10</sup> DRG (obr. 9).

Firma Fleischmann, vyrábajúca modely systémových modelových železníc paralelne pre veľkosti H0 i N (1:87 a 1:160) síce tento rok ohlásila zbrusu nový model vo veľkosti H0 – elektrickú lokomotívu radu E 19 (AEG) z roku 1940, no keďže vidieť bolo zatiaľ len fotografiu predlohy, na modelový výsledok si treba počkať.

Pri modelovej čistote, tak typickej pre produkty tohto výrobcu (príkladom nech

je nový model tendrovej parnej lokomotívy radu 078 DB s digitálnym ovládaním zvukového prejavu jej predlohy – obr. 10) je sa na čo tešiť – aj v prípade inej novinky, modelu štvorosého nákladného vagóna na prepravu obilia (s brzdárskou búdkou) radu KKt 27 DB, ktorý sa objaví v oboch mieračkach.

Priaznivcov veľkosti N poteší aj nový, prepracovaný model klasickej dieselovej lokomotívy DB radu V 200.1 (obr. 11), aj keď predloha tohto ďalej inovovaného radu V 200 DB bola vyradená z prevádzky už v lete 1988, respektíve model štvorosého osobného vozňa 1. a 2. triedy pre zrýchlené vlaky povojnového obdobia – typ AB<sup>ymf-457</sup> DB (obr. 12), ktorý sa objaví tento rok aj so svojím bratom 2. triedy a ďalším vozňom typu B<sup>dymf-457</sup> DB.

7



11







14



15



16



17



19



20



18

BEG (obr. 14) pripomínajúc nám, že aj keď veľká väčšina novínok so značkou **LGB** neráta s výrobou úplne nových foriem, oplatí sa prelistovať prospekt s novinkami, kde na záujemcu môže čakať nejedno prekvapenie. Napríklad vláčik prepravujúci štrk, ktorý ťahá hnedá elektrická lokomotíva RhB, ktorá už pred časom vypadla z výrobného programu (obr. 15), aj pre našinca veľmi atraktívny model štvorosého osobného vozňa radu 970-576 DR (obr. 16) či dvojosí plošinový nákladný vozeň RhB (Rhatische Bahn) firmy Holcim. Že čím je pre našinca práve on zaujímavý? Ak ste to nepostrehli, väčšina napríklad slovenskej produkcie cementu je dnes označovaná práve týmto logom. Lebo svet sa nám mení pred očami, Európa zjednocuje a svetová ekonomika globalizuje – aj na modelovom kolajisku, v izbe či záhrade.

Že romantika ešte nevymrela, potvrdzujú novinky dlhoročnej svetovej jednotky v oblasti výroby modelových návěstidiel a osvetľovacích telies. Firma **Brawa** sa však už niekoľko rokov intenzívne venuje aj výrobe modelov trakčných vozidiel a vagónov (vo veľkostiach H0

a N), zdôrazníme, na úrovni supermodelov. To znamená s detailmi, ktoré na podobných modeloch iným výrobcom ešte vždy chýbajú! Príkladom nech je dvojosí osobný vagón volakedajších Ríšskych železníc radu Di wü 12 DRG zo začiatku 20. storočia (obr. 17), z čias, kedy ešte existovala aj 4. trieda. K nej pasujúca rýchliková lokomotíva triedy AD bývalých Württemberských železníc (v zelenej farbe) s typickou spojovacou rúrou medzi dómami by sa mala objaviť vo farbách DRG ako rad 13 (obr. 18).

Inou raritou vo veľkosti H0 bude model obrej parnej prúdovej lokomotívy zriedkavého radu 06 DRG z roku 1939 (obr. 19) úctyhodnej modelovej dĺžky 305 mm. Aby sme lepšie demonštrovali prepracovanosť modelov tohto výrobcu, pririzme sa aj ďalšej veľmi peknej novinke, modelu parnej lokomotívy radu 65.10 DR (obr. 20) s novým moderným komínom, ktorý východonemecké parné lokomotívy tohto radu získali až po roku 1966 v rámci modernizácie sledujúcej úsporu spotrebavanej energie.

Postrehli ste? Firma **Brawa** si pri modernejších trakčných vozidlách naozaj

volí predlohy z lokomotívneho parku dnes už neexistujúcej NDR, kde často jazdili aj importované sovietske stroje (tak ako pri ČSD) – napríklad novinka, diesellová lokomotíva radu 130 DR (obr. 21), model (aj) so skvele prepracovanými podvozkami.

Okrem toho tešiť sa však možno nielen na elegantné rýchlikové vozne „železného stavebného typu“ pruských železníc z roku 1912 (B4ü Pr 20a, AB4ü Pr 15, C4ü Pr 21 – vo farbách DRG) z ktorých výrobca zatiaľ predstavil len fotografie predlôh.

Kedysi rakúska firma **Liliput**, ktorá od 90. rokov patrí pod britskú firmu Bachmann Europe Plc (a modely dnes vyrába v Nemecku), ohlásila niekoľko zaujímavých novínok: model parnej tendrovej lokomotívy radu 92.2 DRG (bývalá bádenská Xb), tendrovku radu 84 DRG, tendrovku radu 75.4 DR, akumulátorový motorový vozeň-dvojča typ Wittfeld DRG a romantické dvojosé osobné vagóny volakedajších bádenských železníc (vo farbách DRG vozne Bci Bad 11, Bi Bad 12, Cid Bad 11 a Ci Bad 01).

Keďže konkrétne ukážky však zatiaľ vystavované neboli, pozrime sa iným smerom. Od najväčšieho importéra mo-



21



22





delových železníc, firmy **Xenia Model** zo slovenského Zvolena, sme sa dozvedeli, že v spolupráci s firmou Liliput, resp. **Liliput-Euroforce-CZ** sa už tento rok na českom i slovenskom trhu objavajú modely parných lokomotív radu 550.0 ČSD, radu 555,3 ČSD, radu 335.1 ČSD, ďalej úzkorozchodné lokomotívy radu U37 a U38 ČSD (vo veľkostiach H0e a H0) – ako aj niektoré zaujímavé vozne ČSD normálneho a úzkorozchodného rozchodu. K tejto zaujímavej téme sa hodláme vrátiť v osobitnom príspevku ilustrovanom už obrázkami, a to spoločne s ďalšími novinami vo farbách ČSD, ktoré pod značkou **Krokodil Model** poskladá importér z ponuky rôznych zahraničných výrobcov železničných modelov: Okrem iného tu nájdeme model elektrickej lokomotívy radu E 666.0 ČSD, parné lokomotívy radov 377.05 ČSD, 431.0 ČSD, 365.4 ČSD, 535.0500 ČSD, motorovú lokomotívu radu 679.2 ČSD, motorový osobný vozeň radu 810 ŽSR a celý rad rýchlikových, osobných a nákladných vagónov.

Je z povedaného zrejmé, že pod spomínanou značkou sa okrem iného skrývajú aj modely rýchlikových vozňov zná-

mej značky **Sachsen-Modelle** vo veľkosti H0? Tú dnes nájdeme v spoločnom katalógu s firmou **Tillig-TT-Bahn**, známeho výrobcu železničných modelov v rozchodovej veľkosti TT (12 mm, mierka 1:120). Aj keď jej katalóg noviniek sľubuje niekoľko modelov trakčných vozidiel (parnú lokomotívu radu 50 DR, osobnú motorovú jednotku radov 172 & 171 DR, motorový vozeň radu 642 DB), patrili sme hlavne po novinkách vo farbách ČSD, ČD a ŽSR.

Čo sme objavili? Moderný chladiarský dvojosí vagón na prepravu piva s nápisom Pilsner Urquell (**obr. 22**), biely krytý nákladný dvojosí vagón s nápisom Tracona, samovýsypný štvorosí vagón (hnedý i v sivej farbe) s nápisom Viamont, štvorosí otvorený nákladný vagón Eas.

Vo veľkosti H0 (**Sachsen-Modelle**) sa možno tešiť na hnací motorový vozeň radu VT 70.9 DB (ex VT 135) – no i na modely osobného automobilu Škoda Octavia, hasičského Škoda Favorit, policajného skriňového vozidla Praga UV 80, vojenského vozidla Tatra T 111 N s korbou, autobusu Karosa C 734 a Karosa LC-936, ale aj bezmotorovej verzie dieselových lokomotív ČD (754 057-8 & 750 275-0).

Ostatní dvaja z čias NDR na našom trhu dobre známi výrobcovia modelových železníc, totiž firma Piko a Gützold sa síce snažia takisto, avšak rozhodne nehládajú smerom do ČR a SR. Firma **Piko** už predtým komerčne zabodovala tým, že na trh uviedla množstvo lacných štartovacích súprav a svojím obchodným počínom šokovala konkurenciu, ceny modelov ktorej rastú rýchlejšie ako huby po daždi, takže „vláčiky“ – najmä tie modelové – sú už dávno luxusným tovarom a hračkou iba ak pre dospelých.

Tento rok firma Piko ohlásila model modernej motorovej vlakovej súpravy pre regionálne trate radu 642 Desiro DB (H0)

a model elektrickej lokomotívy radu E63 DRG; pozornosť venuje aj svojmu kolajnicovému systému, ktorý označuje ako „profesionálny a pritom lacný“.

Živšie sa nám už zdalo na stánku firmy **Gützold**, ktorej modely vo veľkosti H0 patrili k tomu najkrajšiemu, čo k nám kedysi modelársky priemysel NDR exportoval. Majiteľ firmy, pán Bernd Gützold ohlásil nielen rad „úplne prepracovaných“ modelov lokomotív (elegantnou rýchlikovou parnou lokomotívou radu 18.0 DR počnúc a tendrovkou radu 71<sup>3</sup> DRG končiac (**obr. 23**), ale, zrejme poučený firmou Piko, prisľúbil aj „hobby-sortiment pre najmladších modelárov“, isteže v mierke H0. Viete však o tom, že tento výrobca vyrába aj model parnej lokomotívy radu 6510 DR pre veľkosť TT?

Na záver sme si nechali novinky rakúskej firmy **Roco**, vďaka importárskej firme **Xenia Model** dodnes najznámejšej železničnomodelárskej firme na našom súčasnom trhu. Katalóg noviniek nás už vopred strašil otázkou, ktoré novinky predstaví našim čitateľom. Ignorujúc také novinky ako mohutnú trojdielnu elektrickú lokomotívu radu Dm 3 série 900 švédskej spoločnosti LKAB (prepravuje železnú rudu na trase Luleå-Kiruna-Narvik), dieselovú lokomotívu NOHAB radu MY DSB napokon sme sa rozhodli pre model parnej lokomotívy z roku 1892 (rad P4 K.P.E.V.) – radu 36.<sup>0-4</sup> neskoršej DR (**obr. 24**) a pre model modernej elektrickej lokomotívy radu 1116 ÖBB (**obr. 25**). Jednoducho preto, že až 13 eur získaných z predaja tohto modelu (sponzorovaného firmami Roco, Siemens a ÖBB) pôjde na dobročinné účely v rámci akcie Svetlo v tme.

Fakt, že firma **Roco** je aj tradičným výrobcom modelov vojenských vozidiel v mierke 1:87 s tým nijako nesúvisí, napokon, model je len model a slúži iba ak na vyvolanie obdivu u zberateľa. Alebo by ste novinke, modelu tanku JP 4 firmy Vomag z roku 1944 uloženému na štvorosom plošinovom vagóne (**obr. 26**) dokázali odolať?

Ing. ŠTEFAN ŠTRAUCH,  
BRANISLAV KOUBEK





# Knihy

## pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

objednávejte na adresách:

v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3 - Žižkov, 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 L+K u společností Aeromedia a Magnet-Press Slovakia mají slevu 10 % z ceny objednaných knih!

**Veškerý sortiment zásilkového obchodu si rovněž můžete objednat na internetové adrese [www.letectvi.cz](http://www.letectvi.cz)**



**Jednotky japonského armádního letectva (1. díl)**  
Jaroslav Fišer  
První díl publikační řady o japonském armádním letectvu, snažící se jednoduchým, ale přehledným způsobem zmapovat zbarvení a označení letadel jednotlivých jednotek „exotického“ letectva. Přehled stíhacích jednotek, 49 stran barevných kamuflážních schémát.  
64 stran. Cena 359 Kč / 556 Sk

### Tajné projekty Luftwaffe (Stíhači 1939-1945)

Walter Schick, Ingolf Meyer  
Kniha představuje několik tajných projektů německých stíhacích letadel, vyvíjených během 2. světové války, zvláště pak zachycuje přechod od pístových motorů k vysoce výkonným proudovým letounům. Technická data, výkresy, barevné ilustrace, autentické fotografie.  
208 stran. Cena 480 Kč / 744 Sk



**Krutý vesmír (Setkání s tajemstvím 6)**  
Pavel Toufar  
Šestý svazek „Setkání s tajemstvím“ zve do zákulisí největších tragédií historie dobývání vesmíru. Připomene požár první kosmické lodi Apollo, tragédii kosmonautů z lodi Sojuz-11 i osud osádky raketoplánu Challenger. Za zmínku rovněž stojí odtajněná fakta o zákulisním mocenském boji kariéristů.  
323 stran. Cena 220 Kč / 341 Sk

### Aviatik D. I & D. II

Jan Zahálka, Mgr. Petr Aharon Tesař, Zdeněk Skolil  
Kvalitní monografie věnovaná jednomu z nejspěšnějších stíhacích letadel 1. světové války. Detailní výkresy, barevná schémata, množství autentických fotografií. (Recenze knihy vyšla v L+K 2/2003).  
112 stran. Cena 395 Kč / 612 Sk



**Najdi, zaměř, znič!**  
Norman Franks  
V knize je uveden podrobný seznam všech zničených nebo vážně poškozených ponorek letectvem Royal Air Force během druhé světové války. Popisy soubojů s ponorkami, 24 stran dobových fotografií, významový slovníček.  
314 stran. Cena 279 Kč / 432 Sk

### Německá bombardovací esa

Georg Brütting  
Historie nacistického bombardovacího letectva v době druhé světové války. Přehledy nositelů vyznamenání, unikátní autentické fotografie.  
148 stran. Cena 249 Kč / 373 Sk



**Německá stíhací esa**  
R. F. Toliver, T. J. Constable  
Obsáhlý přehled o letcích-stíhačích německé Luftwaffe v období 2. světové války.  
278 stran. Cena 299 Kč / 448 Sk

### Air Traffic Management

Ludvík Kulčák a kolektiv  
Ucelený přehled uspořádání letového provozu a vysvětlení hlavních pojmů této problematiky.  
314 stran, 10 stran obrazové přílohy. Cena 500 Kč / 750 Sk



**Obrněná technika 1944 - 2001**  
Výroba v Slovenskej republice  
Štefan Zupko, Juraj Zupko  
Ucelený přehled všech typů obrněné techniky vyráběné na území Slovenska. Jednotlivé typy jsou představeny fotografiemi, popisem a jedno až čtyřpohledovými výkresy.  
152 stran. Cena 499 Kč / 499 Sk

**Sada 10 pohlednic** vydaná u příležitosti oslav 10. výročí založení Vzdušných sil Slovenskej Republiky.  
Cena 65 Kč / 80 Sk



### Letadlo proti letadlu (Ilustrovaná historie vzdušných soubojů od roku 1914 do současnosti)

Norman Franks  
Kniha přibližuje strategii a taktiku vzdušných bojů z 1. a 2. sv. války, války v Koreji, Vietnamu, z války o Falklandy a z Perského zálivu. Ilustrované fáze soubojů, technické parametry letounů, fotografie.  
304 stran. Cena 299 Kč / 448 Sk



### Tajemný dravec (Me 163 Komet)

Wolfgang Späte  
Autor, sám výborný pilot německé Luftwaffe, v této knize zachycuje část svého života v době vývoje, zkoušek a nasazení raketového letounu Me 163 Komet. Zajímavé unikátní fotografie, výkresy letounů.  
291 stran. Cena 329 Kč / 493 Sk

### Encyklopedie stíhacích letounů,

Kniha popisuje všechny stíhací letouny, které kdy byly postaveny a vzlétly. Množství ilustrací, fotografií a třípohled nákresů. Publikace je aktualizována do r. 2001.  
608 stran. Cena 999 Kč / 1399 Sk



### Stíhací letouny

#### Ilustrovaná historie stíhacích letounů, jejich počátků a vývoje

Francis Crosby  
Ilustrovaný přehled více než 170 stíhacích letounů, průvodce různými druhy zbraní používanými ve vzdušných soubojích - kulometry, kanóny, raketami a střelami. Tabulky specifikací každého letounu, fakta o bitvách a příběhy stíhacích es, slovníček základní letecké terminologie a zkratk. Unikátní černo-bílé i barevné fotografie z archivu Imperial War Museum.  
Cena 549 Kč / 823 Sk



### Na nebi hrdého Albionu (válečný deník čs. letců ve službách britského letectva 1940-1945),

Jiří Rajlich  
3. část (1942) 700 stran. Cena 750 Kč / 975 Sk  
4. část (1943) 724 stran. Cena 790 Kč / 1185 Sk



## Objednací lístek

Objednávám závazně knižní tituly:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Jméno a příjmení: .....

Adresa: .....

PSČ: .....

Datum: ..... Podpis: .....

### Částku uhradím na dobírku

Jsem předplatitelem L+K nebo Modelář a modely u spol. Aeromedia nebo Magnet-Press Slovakia, mám tak nárok na 10% slevu  (zatrhnete)  
Objednávky přijímáme poštou, faxem, E-mailem na adresách: v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3, fax (+420) 222 718 814, E-mail: [obchod@aeromedia.cz](mailto:obchod@aeromedia.cz)  
ve Slovenské republice - Magnet-Press Slovakia, s. r. o., P.O. Box 169, 830 00 Bratislava, fax (+421-2) 44 45 06 97, E-mail: [magnet@press.sk](mailto:magnet@press.sk)





**Czech Tigers in detail** Photo Album of the Czech Tigers, Sharks and Nose Arts,  
Petr Soukop a kolektiv  
Fotografická publikace - anglicky s českým překladem.  
84 stran. Cena 339 Kč / 407 Sk

**Westland Sea King in detail,**  
kolektiv autorů  
52 stran. Cena 295 Kč / 354 Sk

**Luftwaffe in detail - Air War over the Czech Lands,**  
Jiří Rajlich  
84 stran. Cena 275 Kč / 330 Sk



**Israeli Aircraft in detail, part one,**  
Daniel Petz, Karel Hellebrand  
36 stran. Cena 239 Kč / 311 Sk

**Israeli Aircraft in detail, part two,**  
Daniel Petz, Karel Hellebrand  
48 stran. Cena 339 Kč / 441 Sk



**Avia S-199 and CS-199 in detail,**  
František Kořán, Michal Ovcáček  
72 stran. Cena 290 Kč / 348 Sk

**Storch in detail,**  
František Kořán, Martin Velek  
48 stran. Cena 239 Kč / 287 Sk



**Hind in detail (Mil Mi-24 all variants),**  
František Kořán, Jaroslav Špaček, Jan Martinec  
168 stran. Cena 539 Kč / 700 Sk

**Albatros in detail,**  
František Kořán, Jan Martinec  
120 stran. Cena 455 Kč / 592 Sk



**OH-6 Cayuse in detail (Hughes H-500 variants),**  
František Kořán, Jaroslav Špaček  
Cena 361 Kč / 505 Sk

**Czechoslovak Spitfires in detail,**  
Jiří Rajlich  
Cena 339 Kč / 475 Sk



**Spitfire LF.MK.IX i detail,**  
František Kořán  
156 stran, 6 stran výkresů. Cena 539 Kč / 808 Sk



**MI-24 Hind D**  
Výrobce: Kangnam,  
Měřítko 1:100  
Stavebnice ruského bitevního vrtulníku. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý překryt kabiny, obtiskový aršík, lepidlo. Cena 99 Kč / 149 Sk - kód 109/7127



**AH-64 Apache**  
Výrobce: Kangnam,  
Měřítko 1:100  
Plastikový model amerického vrtulníku. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý překryt kabiny, obtiskový aršík, lepidlo. Cena 99 Kč / 149 Sk - kód 109/7128



**HH-60 Night Hawk**  
Výrobce: Kangnam,  
Měřítko 1:100  
Stavebnice americké helikoptéry s nástavcem pro tankování. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý dělený překryt kabiny, obtiskový aršík, lepidlo. Cena 99 Kč / 149 Sk - kód 109/7130



**Hughes 500D Police**  
Výrobce: Academy,  
měřítko 1:48  
Další z verzí stejné stavebnice amerického vrtulníku, tentokrát v podobě stroje používaného dálniční policií kdesi v USA. Navíc je součástí stavebnice policejní motorky Kawasaki a postava policisty. Vylisky bílé, obtisky, lepidlo. Cena 150 Kč / 225 Sk - kód 101/1643



**Supermarine Spitfire Mk. IXc**  
Výrobce: Hasegawa,  
měřítko 1:48  
Plastiková stavebnice legendárního letadla. Spáry jsou vyznačené do hloubky, podrobně vybavení vnitřních prostorů, dělný kryt kabiny. Verze: Spitfire Mk.IX polské 316. perutě RAF (SZ-G/NH214) a Spitfire Mk.XVI ze stavu 443. perutě RAF (TB467/21-D). Cena 669 Kč / 937 Sk - kód 105/JT79

## Videokazety

pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

**Motorový paragliding,**  
sportovní a rekreační létání za krásného zimního počasí v Jizerských horách. 50 min. Cena 195 Kč / 273 Sk

**Báječní Češi na létajících strojích,**  
osudy tří konstruktérů a pilotů ultralehkých letadel (O. Olšanského, P. Máry a J. Tlustého) a UL létání v Čechách v devadesátých letech. 83 min. Cena 390 Kč / 507 Sk

**Hi-Tech, Weapons of destruction**  
Dvoudílný dokument o stíhacích letadlech a soudobých útočných silách.  
2 x 30 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Historie MiGů**  
Dokumenty z historie letadel značky MiG.  
52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Bitva o Británii**  
Dosud nepoužité záběry z období slavné bitvy.  
60 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Historie vrtulníků**  
Vývoj vrtulníků od jejich „pravěku“ až po nadcházející vstup do příštího tisíciletí.  
52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Firepower 2000: Špičková technika u námořnictva, Rychlý úder, Špičková technologie na bojišti, Digitální vzdušný souboj.**  
Čtyři hodinové videokazety zaměřené na program Firepower 2000. Vývoj válečné strategie, taktiky a technologie od konce studené války do 21. století. Cena 330 Kč za kus, 396 Sk za kus

**Z historie našeho letectví - Díl I.**  
1. Průkopníci, 2. Čs. letci v 1. světové válce, 3. Čs. letci v legiích, 4. Tragedie u Bratislavy.  
52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Z historie našeho letectví - Díl II.**  
Naše nejstarší vojenská křídla: 1. Letecký sbor, 2. Výstavba pokračuje, 3. Křídla mohutní, 4. Připraveni k obraně. 52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Z historie našeho letectví - Díl III.**  
1. Pronikáme do světa, 2. Na cestě k vítězství, 3. Na vrcholu slávy.  
52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Z historie našeho letectví - Díl IV.**  
1. Masarykova letecká liga, 2. Letiště našich tradic, 3. Jeden všední den. 52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Z historie našeho letectví - Díl VII.**  
1. Nejlepší v bitvě o Británii, 2. Velel jsem čs. wingu, 3. Přežil jsem smrt. 52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Z historie našeho letectví - Díl VIII.**  
1. Zemřel za vlast, 2. Bojoval na západní i východní frontě, 3. Českoslovenští letci na Východě.  
52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Z historie našeho letectví - Díl IX.**  
Wellington KX-B neodpovídá.  
Věnováno památce československých letců.  
52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk

**Z historie našeho letectví - Díl X.**  
1. Čs. stíhači v Británii, 2. Čs. bombardovací perut' útočí.  
52 min. Cena 330 Kč / 429 Sk



## INZERCE

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

[typkova@aeromedia.cz](mailto:typkova@aeromedia.cz),

nebo písemně (stačí korespondenční lístek) s inzertním kupónem, který je v každém čísle, na adresu Modelář, Svobodova 1, 128 17 Praha 2

## PRODÁM

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

■ Prodám knihy: Pavel Beneš - Svět Křídla I, díl 150 Kč, Svět Křídla II, a III, díl 250 Kč, Franta Kříž - Plachtění 200 Kč. Časopisy: Letecký modelář, Modelář, Modelář a modely 53 ročníků ve 30 svazcích, vše plátěná vazba - modrá 5500 Kč. Prodej vcelku - vážnému zájemci, osobní odběr. Časovač Graupner nepoužívaný 350 Kč, přijímač Rx Mini Mars nepoužitý 200 Kč, zkušební zařízení TEST-1 nepoužitý 250 Kč. Stanislav Noga, Kopernikova 649/3, 739 61 Třinec. Tel: 558 330 566

■ Prodám 4 díly publikace „Stavíme plastikové modely“ (vydal Svazarm) 100 Kč + pošt. Dále lit. pro plast modeláře a 8 svazků z „Biblioteczka Skrzydlatej Polski“. Seznam za známku. J.Macháček, Pod Pensionátem 514, 252 29 Dobřichovice. Tel: 257 710 403, 606 420 843

■ Prodám málo používanou střikací pistoli Revell standard class v originálním balení s příslušenstvím. Cena 1800 Kč. Vaněček Svatopluk, Táboritická 24/16 130 00 Praha 3, Tel: 777 120 374

■ Prodám unikátní sbírku nepostavených USA autoveteránů (1908-1941) v měřítku 1:16 a 1:24 od firem Bandai, Entex, Gunze Sangyo, Anmark, Gakken, Monogram, MPC, Jo-Han, AMT a Revell. Jen pro vážné zájemce a zkušené modeláře. Nejraději dohromady. Kontakt: e-mail oldriver@seznam.cz, mobil 602 726 343, tel. večer 572 571 487

■ Prodám publikace od 4-: Su-25, Su-22, MiG-15, MiG-21, MiG-23, MiG-29, MiG-29 v akci, vše za 700 Kč, videokazety o letadlech MiG a Su celkem 7 kusů za 1400 Kč. Tel: 385 348 054 večer, nebo 723 569 889.

■ Prodám podklady pro stavbu letadel, raket a boj. techniky, model. plány, knihy a časopisy. Seznam za známku. Milan Hodáč, Družstevní 1070, 671 01 Třebíč. Tel: 568 843 124

■ Prodám zahraniční knihy s tematikou voj. lodí, seznam zašlu. Pavel Válka, Ivančická 8, 664 64 Dolní Kounice

■ Prodám URAL 4320 s BSI 3 (100 mm) + kov. díly 820 Kč, M 109 AG Paladin + kov. díly 750 Kč. Vystřihovány: hrad Rožmberk 100 Kč, romantický hrad 100 Kč. Petr Havlíček, Vodárenská 509, 330 21 Líně. Tel: 607 8518 439

■ Prodám 1:72 Tempest Mk.5, F-86E Sabre, Hawker Fury T.61, Curtis H-75 + decal Finsko, dohromady za 270 a 1:48 MiG-21MF + decal Propagteam za 290 Kč, Tel.:381 271 035

■ Prodám RC auto 1:10 elektro YOKOMO MR 4TC Pro, jeté pět závodů, olejové hliníkové tlumiče, hliníkový chladič motoru, nová karosérie Honda Accord Protoform, starší karosérie Audi A4, sada kol Yokomo nové, sada kol Tamiya mírně jeté. Cena kompletu 6500Kč. 728 201 131 e.mail: franta.oulehla@tiscali.cz

■ Prodám vojenské lodě 1. - 5. díl, cena celkem 500 Kč. Kontakt e-mail miloslav.sedina@seznam.cz, mobil 602 414 989, Karlovy Vary.

■ Prodám časopisy Letecký Modelář 1972-99 v celku (levně), cena dohodou. Tel: 601 520 150

■ Prodám nesestavenou stavebnici M 163 A1 Vulcan (Italeri) + lepty Eduard M 163 A1-exterior a M 163 A1-interior. Cena komplet 1000 Kč. 728 201 131 e.mail: franta.oulehla@tiscali.cz

■ Prodám el. motor MIG 600 8,4V/14000 ot (200Kč), NiCd pack SANYO 9,6V/1700 mAh (700Kč), dvoukanálový nabíječ BEL 510 (2100Kč), vše nepoužité 100% stav.tel.: 776 839 327 (po 17h) 558 359 767

■ Prodám nesestavené kity letadel: 1:24 Fw 190A + obtisky EAGLE STRIKE Fw 190A-5/6 1100 Kč, 1:24 Spitfire V 600 Kč (AIRFIX), 1:48 D.Rafalem 500 Kč (Revell), 1:48 F-14A + Toct 900 Kč (Hasegawa), 1:48 E.E.Lighting F2A/F6 800 Kč (Airfix), 1:48 P-47D „Razorback“ 500 Kč (Hasegawa). Tel: 383 389 095 po 18.00 hod.

■ Prodám motor (historický) WILO 1,5 400 Kč, nepoužitý kolibri 0,8 ccm 300 Kč. M. Decarli, Zlatá Koruna 36, 381 01. Tel: 607 586 821

■ Prodám RC soupravu RANGER 2AM, předělanou na tříkanál, regulator LET 32 A, nabíječku baterií TURBO 6 +, akumulátor 7,2V, elektromotory SPEED 600 a 400, dále model letadla ze stavebnice BENJI - pylonový elektrolet s laminátovým trupem a řízenou směrovkou a křídélky, dále větroň s laminátovým trupem Variant. Cena dohodou. Tel: 605 534 214, e-mail: bikermike@seznam.cz

■ Prodám nesestavený model F-16 (Revell 1:72, 04437). Obtisky prototyp + sériový stroj USAF. Obsahuje rovněž tahač, demontovaný motor a montážní vozík. Zašlu na dobírku. Cena 350 Kč. Tel. 724 186 755, e-mail tomas.rezanina@gmail.cz

■ Predam zostavene modely lietadiel, 2. sv. vojna, mierka 1:72, brit., am., nem., kontakt 0903 911 625

■ Predam lacno z rodinných dôvodov serva standard Futaba (7ks) s príslušenstvom, motor MVVS 6,5 + výfuk + startér, 4-kanalový RC súpravu Skysport 4, baterie NiCd 1,2V/700mA, Pb 12V/7A, Pb 2V/11A. Všetko vo výbornom stave, veľmi málo používané, cena dohodou. Slovensko, Tel: 0908732785, e-mail: dovo1@post.sk

■ Prodám výtopnu o dvou stánkách na velikost TT za 300 Kč. Telefon: 71 612 154; Lubomír Heitel, Zdeňka Fibicha 1214, 757 01 Velašské Meziříčí

■ Prodám sběratelské karty letadel (50 karet) i s požadacím a dělčími kartami, které se dají dále sbírat. Cena 450 Kč (původní cena cca 750 Kč). Zcela nové. Telefon: 571 612 154, Lukáš Heitel, Zdeňka Fibicha 1214, 757 01 Velašské Meziříčí

■ Prodám publikace Condord Panzer-Divison 1935-45 (7035), The Battle Of The Bulge (7045) 200 Kč, modely (nesestavené) letadel KP, Směr, Revell, Matchbox dále nesestavené modely boj. techniky 1:35 Nichino, Tamiya, Italeri, velmi levně. P. Žerniček. Tel:732 562 190

■ Prodám stavebnice 1:48, Tamiya - Raiden 250 Kč, Dinah III Kai 700 Kč, Arii - Willow K5Y1 200 Kč, Hasegawa - P 51D 400 Kč. Publikace: inaction č. 1105 - F14 150 Kč, Squadron signal - Tomcat č. 5006 300 Kč. J.Durdis, Skolní 543, 411 08 Štětí. Tel: 416 813 099, 728 127 562

■ Prodám 1:48 - A1H Skyraider/Mon 450 Kč, P51D/HSG + lepty 450 Kč, Su 27 Flanker B/2HD 300 Kč. 1:35 - Stey + 1500A/Tam. - engine Real M 350 Kč, M48 A3 Patton Ac-Min. 250 Kč, GMC CCKW 353/HLR 420 Kč. Lepty: Super etendard/HLR 1:48 150 Kč. Doplněk: LVT P5A1 „Marry Christmas“ 180 Kč. Tel: 723 831 562.

■ Prodám modelářské barvy: Aeromaster, Tamiya acryl. Obaly a modely „Frog“, katalogy. Knihy: Encyklopedie letadel, Combat Aircraft Of WW II a jiné. Tel: 267 913 629.

## KOUPÍM

■ Koupím nesestavený model 1:35 Italeri, (6228) „DODGE STAFF CAR“. Kočina Slavomír, Malinská 2106, 438 01 Žatec. Tel.: 723 091 998

■ Koupím nesestavený model Tupolev Tu-154B, M. E-mail: koutom@quick.cz

■ Koupím zbytek obtisků na model 1:72 Mil Mi-2 od Aeroteamu obsahující čísla 8216 na vrtulník z letiště Prostějov (100 Kč), případně celý neslepený model (200 Kč), dále koupím stavebnici modelu 1:72 Jak-11 (Let C-11) od aeroteamu do 250 Kč. Petr Doležel tel: 776 632 398

■ Koupím modely autiček zn. ŠKODA v měřítku 1:18. e.mail: radulik@mujoskar.cz, tel: 777 567 120.

■ Koupím Zündap KS 750, nebo BMW R75 1:9 - sóla, C-11 (Aeroteam 400 Kč za kus), L- 410 (Gavia), He 162 (1:72 Dragon), MiG 21MF (SMT - Fujimi), C 106 (1:48 MPM). M. Decarli, Zlatá Koruna 36, 381 01. Tel: 67 586 821

■ Koupím nepostavené modely 1:24. Heller: Alfa Romeo 750, BMW 328, Citroen B/4 Torpedo de Luxe. Italeri: Bugatti, Royale. Revell: Jaguar XK-55, Mercedes 300 SLR„722“. Tel: 606 858 758.

■ Koupím HTM magazin č.2-9. Hetzer 1:35 Italeri, kat. č. 209, nesestavený i sestavený. U2 1:72 Academy, obtisky T34/85 1:35 - Klenovice, Čelčice, F 16 1:48 Záliv, F 4 1:72 Black Bunny. Tel: 609 981 600

■ Koupím RC soupravu 3 až 4 povelovou. Plně funkční. Tel:544 243 833

■ Koupím technickou dokumentaci k výrobě modelu, nebo velmi podrobné fotografie. Chassi, motor, Bugatti-T35, nebo jiný veterán do roku 1940. Děkuji za Vaše nabídky. Jiří Komůrka Tvořihráz 115 okr. Znojmo 671 34

■ Koupím dva motory MVVS 2 ccm, žhavíky, pailivo, startovací baterie s káblem, modelářský materiál. Polské vystřihovány letadel, malý Modelář, Stanislav Broza, Pod zámek 767, 691 42 Valtice

■ Kúpim návod na stavbu modelu Ju-88 A-4/D-1 v mierke 1:72 od firmy Revell, návod na stavbu modelu A-6E/Intruder v mierke 1:72 od firmy Italeri a aršík pre model Bell UH-1H Gunship v mierke 1/32 od firmy Revell (prípadne aj sklá kabiny).e-mail: majoss@bb.telecom.sk

■ Koupím nesestavené modely VEB Plasticart Tu-134, Tu-104, An-24, Tu-144, Jak-40, Tu-154 i jednotlivě. Tel: 235 324 025

■ Koupím polské časopisy Militaria vol. 1 No.4, vol. 2 No 1/96 nebo kopie stránek „Ruské obrněné vozy“ i jednotlivě. Jiří Baran, Živičín 12, 702 00 Ostrava 1. Tel: 596 139 883.

■ Koupím a dobře zaplatím modely parních strojů. I nefunkční, zestavené. Rudolf Kremer, B.O.S. a.s. Malšovice 94, 405 02 Děčín 2

■ Koupím plastové modely bojové techniky 1:72 (ne resin) T-72 (Galaxy), Valentine (Esci), M60A1 (Esci), M60A3 (Esci), M60 Blazer (Esci), M48 (Esci), Ferdinand/Elephant (Esci), Marder III (Esci), Jagd Tiger (Esci). Nabídněte cenu, případně další typy bojové techniky. Ing. Pavel Knotek, Široká 141, 688 01 Uherský Brod, tel.: 602 520 522

## Modelář 4/2003 vychází 28. března

### Z obsahu doporučujeme:

- Vyprošťovací tank M-31
- Messerschmitt Bf 108 v podkladech i modelech
- Co bylo k vidění v Norimberku
- Obojživelný tančík T-38 a T-38 M2
- Říční loď Šumava
- US6 Studebaker





# E-3 SENTRY

(k článku uvnitř sešitu)



Boeing E-3A společné jednotky NAEWF poznávací značky LX-N90445 (výrobní číslo 22840) při zastávce na španělské základně Torrejón



Sériové číslo 82-00006 (výrobní 22834) nosí E-3C operující v rámci 522. ACW, 960. AACS USAF ze základny Tinker



Společnost Boeing používá při vývoji nových systémů letoun E-3C výrobního čísla 21046, létající se sériovým číslem 73-01674



Královské letectvo používá E-3D sériového označení ZH101 (výrobní číslo 24109) pojmenovaný Doc.

Jako ostatní stroje RAF tohoto typu působí ze základny Weddington



E-3B USAF sériového čísla 76-01604 (výrobní číslo 21434) patří do stavu 3. wingu 962. AACS na základně Elmendorf



Na palubě letadel E-3 Sentry bývá kromě čtyř členů osádky 15 až 23 operátorů palubních systémů



K jednotce NATO AEFW patří modernizovaný E-3A poznávací značky LX-N90453 (výrobní číslo 22848)





# ŠTYRI ROČNÉ OBDOBIA LGB

Kalendár, železničná romantika a modelárska vášeň – môže to spolu súvisieť? Odpoveď na túto otázku si dali už pred štvrtstoročím bratia Richterovci z Norimbergu a výsledkom ich zamýšľania sa bol prvý romantický vláčik pozostávajúci z malej parnej lokomotívy a dvoch dvojosých osobných vagonov. Zvláštnosťou novinky bolo, že ignorovala vtedajší celosvetový trend, miniaturizáciu, a rozchod kolajníc novej systémovej železnice bol až 45 mm! Nie, nešlo o staronovú rozchodovú veľkosť 1–45 mm, lež o modely úzkorozchodných železníc. Železnička sa uviedla pod skratkou LGB, čo preložené do zrozumiteľnej reči znamenalo Lehmannova veľkoželeznica (pretože ju vyrobila a na svetový trh uviedla firma E. P. Lehmann z Norimbergu).

BRANISLAV KOUBEK, ŠTEFAN ŠTRAUCH

**Kto raz zatúži oboznámiť sa so svetom LGB (túto skratku už dávno prekladajú mnohí ako Lehmannova záhradná železnica (Lehmann-Garten-Bahn), ten by mal určite prelistovať nový katalóg tohto výrobcu. Katalóg?**

**No ak zaň chcete považovať luxusnú veľkoformátovú knihu najvyššej možnej tlačovej kvality, ktorá na 200 stranách predkladá vyše 800 ilustrovaných zážitkov (s obrázkami veľkými až vyše 80 centimetrov), prečo nie? A dôvod obrieť formátu? Možnosť vidieť na vlastné oči poľ tisícky dnes existujúcich produktov značky LGB v životnej veľkosti!**



Hoci celosvetová premiéra LGB na najväčšom hračkárskom a modelárskom veľtrhu v Norimbergu v roku 1968 vyvolala medzi modelármi čulú diskusiu, veľmi rýchlo sa prišlo na to, že naozaj ponúka celý rad predností. Poprvé, bola prvou modelovou železničkou svojej doby, s ktorou sa mohol pohrať otec i syn, a to bez obavy, že „ten malý“ čosi pokazí. Vyrobená z najkvalitnejších plastov a chránená najkvalitnejšími lakmi (dôležité proti poškrabaniu) zniesla aj menej citlivé zaobchádzanie. Zvolená mierka 1:22,5 pritom umožnila existenciu celého radu funkčných prvkov – otvorenými dvermi počnúc a úplným interiérom končiac. Mimochodom, kolajnice z plného mosadzného profilu nielenže umožňovali tichú prevádzku aj v paneláku, lež uniesli – doslova – bez poškodenia aj váhu živého slona!



◀ Špecifickým prísľubom pre českých a slovenských milovníkov romantiky železničných lokálok je najnovšie objavenie sa tejto novinky (s dymiacim komínom a osvetlením aj interiéru kabíny rušňovodiča), modelu úzkorozchodnej parnej lokomotívy radu U, ktorú susedné Rakúske spolkové železnice vedú pod typovým číslom 298.56. Prečo? Pretože tieto lokomotívy behali kedysi aj po našich úzkorozchodných tratiach (známe ako rad U 43 ČSD). Potvrzuje to napríklad lokomotíva-pomník v Ružomberku na Slovensku (kedysi jazdila na úzkorozchodnej trati Ružomberok–Korytnica). Mimochodom, ak vás viac nadchli čarovné parnou lokomotívou ťahané vláčiky v amerických filmových westernoch, vedzte, že pod značkou LGB existuje aj americký program. Jednou z tohoročných novínok je aj model populárnej parnej lokomotívy Mogul (rad 248 spoločnosti D&RGW)



Velmi rýchlo sa ukázalo, že použitie vysokokvalitných materiálov bolo zmysluplné. LGB bola prvou modelovou železnicou v histórii, s ktorou sa dalo pohrať aj v exteriéri – na trávniku záhradky, alebo, hocikde pri potoku! Na jeho brehu stačilo z kolajových úsekov vybudovať trať, na pravej vysypať trochu štrku a ako zdroj prúdu použiť pripojku na autobatériu a rodinná romantika „made by myself“ bola tu! Ako zaznamenala história, aj ženský svet konečne pochopil krásu modelových železníc – a nielen na nedeľnom rodinnom výlete. Bodaj by aj nie, keď mamina mohla všetko dirigovať pomocou výpravcovskej „lapane“ a svokra (tchýň) posúvať všetkým dopredu i dozadu – pomocou jednej miniatúrnej páky...!

Vrcholným prínosom LGB však bolo, že nová modelová železnica fungovala spoľahlivo nielen v lete za krásneho počasia, ale aj vtedy keď pršalo, i vtedy, keď záhradné kolajisko prikryla snehová perina. Vysvetlenie? Na jednej strane spomínané najkvalitnejšie materiály, na druhej strane špičkové elektromotorčeka (mimochodom, vyvinuté pre potreby kozmického programu NASA). Keďže firma E. P. Lehmann ich spolu s prevodmi umiestnil do vodotesných puzdiel, nevadila im ani voda, ani mráz, ani sneh. Mimochodom, priamo vo firme má návštevník možnosť vidieť vlakovú súpravu LGB vytáčajúcu bez prestávky svoje kruhy už viac ako dve desaťročia v akomsi akváriu, do ktorého nepretržite prší. Vláčiku LGB to nijako nevadí...