

MODELÁŘ

STUDEBAKER US6
SdKfz. 231 (6 RAD)
VYPROŠŤOVACÍ TANK M-31
HOREČKA Z ODŘENIN
KÜBELWAGEN



MESSERSCHMITT Bf 108 TAIFUN

Me 208 JAKO NORD 1101 NORALPHA

ŘÍČNÍ LOĎ ŠUMAVA

FLAK 38 RÁŽE 2 CM

JUNKERS Ju 290A-5

OBOJŽIVELNÝ TANČÍK T-38





Světovou premiéru s vítězným koncem měl v Děčíně čtvrtkový F-104C Starfighter Petra Douska (IPMS Liberec)



Luboš Kopal z MC Česká lípa se zúčastnil MiniMaxu s modelem A-10 „Desert Hog“ v měřítku 1:144

Děčínský MiniMax po dvacáté

(k článku uvnitř sešitu)



Milan Klouček se v kategorii Letadla neutrálních států umístil s modelem sportovní Pragy E.114 Air Baby v měřítku 1:72 na druhém místě



Cenu diváků a druhé místo v kategorii letadel z první světové války převzal Miroslav Škarydka z Hradce Králové za čtvrtkový model jednoplošníku Fokker E.III



◀ Jan Pavlík mimo jiné soutěžil s modelem obměněného automobilu Morris Mk. I v měřítku 1:72

Jan Ptáček z Lovosic představil v měřítku 1:35 model stíhače tanků Hellcat ▼



Rytil v gotické zbroji vybojoval pro svého tvurce Davida Kocmana třetí příčku v kategorii figur nad 54 mm

MODELÁŘ

Měsíčník pro všechny maketáře
4 duben 2003 ročník 54

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

www.aeromedia.cz, www.letectvi.cz
 v ložnici 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

Šéfredaktor Martin Salajka

(salajka@aeromedia.cz)

Sekretářka redakce Hana Typtlová

(typtlova@aeromedia.cz)

Redakční rada:

Ing. Lubomír Koutný a Ing. Bohumil Votypka (letadla), Jiří Kašpar (rakety), Jiří Lejsek (lodě),
 Tomáš Obermayer (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)

Časopis předplatné 824 Kč/690 Sk za 12 čísel,
 pololetní 312 Kč / 345 Sk za 6 čísel.

Zvýhodněné předplatné u společnosti Aeromedia:
 roční 545 Kč, pololetní 280 Kč.

Rozšiřuje Aeromedia a. s., společnost holdingu PNS, a. s.,
 Mediaprint KAPÁ a ostatní distributori.
 Ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia s. r. o.,
 P.O. Box 189, 830 00 Bratislava
 Velkoobchodní a prodejní síť 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 Mediasevís
 s. r. o., Abocentrum, Moravské náměstí 12D, P.O. Box 361,
 659 51 Brno. Objednávky tel.: 541 23 32 32, fax: 541 61
 61 60, e-mail: abocentrum@mediasevís.cz, reklama@
 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 Hvožděnská 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

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

Předtisková příprava:

Reprodukce Baroa s. r. o.,

Svobodova 1, 128 17 Praha 2,

E-mail: baroa@atlas.cz

Grafická úprava: Iva Bilková

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

4 Co bylo k vidění na soutěžích -----

12 Stavíme funkční modely (9)

14 Papírový model Flaku 38 ráže 2 cm

16 Papírový Kübelwagen

18 **TEMA ČÍSLA: Messerschmitt Bf 108** -----

24 Me 208 jako Nord 1101 Noralpa

29 SdKfz. 231 a 232 (6 rad) -----

32 Modelářské techniky: Odřenyiny

34 Stavba modelu lodi Šumava -----

37 Junkers Ju 290A-5 Seeadler

38 Studebaker US6 v měřítku 1:72 -----

38 Obojživelný tančík T-38/T-38M2

40 Vyproštovací tank M-31

44 Jak zelený Sherman zbělel -----

45 Modelová železnice v Norimberku



Němci tahnou...

I když se snažím, aby obsah Modeláře byl vyvážený, při pohledu na titul a náplň tohoto sešitu se možná bude někomu zdát, že dáváme přednost modelům německých letadel, aut a tanků. Ovšem kdysi zakázaného ovoce pořádný krajíc ukusují sami modeláři a časopis je pouze obrazem jejich přání a poznatků. Věřím, že pro většinu z nich je tato technika lákavá ne výsostnými znaky, ale spíše zajímavostí konstrukčního řešení. Ostatně to je také důvodem, proč chceme ještě letos věnovat prostor strojům jako Messerschmitt Me 163, Me 262 a Bf 109G, Focke-Wulf Fw 189 či Fw 190 řady A/F. Pokud máte zkušenosti s jejich stavebnicemi v jakémkoliv měřítku, naváhejte nám o tom napsat. Těšíme se i na recenze stavebnic z druhé strany, vždyť je dost specialistů na letadla a tanky Sovětské armády či Ruska. Teď, když do našich životů vkročila další válka v přímém přenosu, možná vzroste zájem i o modely těchto strojů používaných Irákem. Stále platí, že Modelář bude takový, jaký si jej společně uděláme. Proto pište o tom, co se vám povedlo postavit, a pochlubte se fotografiemi modelů.

Martin Salajka

Metromodelmania 2003

Vystava uspořádaná modelářským klubem *Unreal* v sobotu 8. března v depu metra Kačerov v Praze byla vynikající příležitostí podívat se do nejedné modelářské dílny. Podrobnosti o soutěži přinášíme na jiném místě



Někdy stačí málo a i modelář se dočká zveřejnění už v mládí. Díky Michalu Krépelkovi má pomník, byť jen na píd vysoký, jeho klubový kolega. Figura ve velikosti do 54 mm, nazvaná *Karlík Rešlík*, na soutěži získala cenu grafického studia *Tardus*, příznačně pojmenovanou *Slintající laik*



Německé techniky bylo na výstavě tradičně dost. Pokud jsem to nepopletl, tak právě tenhle model *Pz.Kpfw IV Ausf H* v měřítku 1:35 postavil *Hubert Macháček* z *IPMS Liberec*



▲ Povedené diorámy v měřítku 1:35 představil pan *Vlček* (křestní jméno neuvedl) z *KPM Astra Zlín*. Zatímco *Rescue team* prohledává trosky vrtulníku *UH-1* v teple džungle, tank *Sherman* autor modelu zasadil nejspíš do zasněžených Arden ►



Jaroslav Galler z *KPM Nymburk* postavil *Messerschmitt Bf 109G-2* v měřítku 1:48 ze stavebnice *Hobbycraft* s neobvyklými výšostnými znaky a navíc jej i s okolní krajinou krásně zasněžil



Co je malé, to je hezké, řekl si *Luboš Vinař* a postavil model dvouplošníku *Halberstadt CL IV* v měřítku 1:144



▲ Už několikrát prokázal *Martin Čeněk* z *Prahy*, že umí. Také jeho *Heinkel He 60* v měřítku 1:72 obstál. Kromě třetího místa ve své kategorii získal ještě zvláštní cenu *Fido video trophy*



Kitshow v Koprivnici bude z finančních důvodů uspořádána jako jednodenní v sobotu 3. května.

DDM Kolín pořádá 3. května v budově Zámecká (Pražská 161) **Kolín 2003**, druhou soutěžní výstavu plastikových modelů žáků a juniorů. Soutěžní modely letadel a vrtulníků v měřítku 1:72 a 1:48, diorámy a bojová technika v měřítku 1:72 a 1:35 a ostatní (lodě, dopravní prostředky, figury) budou hodnoceny metodou líbí-nelíbí.

Kontakt na poradatele: p. Lavický, tel.: 724 017 624, p. Burešová, tel.: 723 163 186) a prodejna *Plastikové modely*, Štítanská 170, Kolín, tel.: 724 016 778

V sobotu 17. května proběhne v DDM Kamarád v **České Třebové** již 28. ročník soutěže plastikových modelářů **O česko-trebovského kohouta**. Současně se koná i soutěž modelářů žáků **O česko-trebovského kohoutka**. Soutěžní kategorie Ib a Ic budou bodované podle platných pravidel. V rámci soutěže je vyhlášen **Memoriál Františka Loskota**. Místo konání: DDM Kamarád, Sadová ul., Česká Třebová (2 minuty chůze od nádraží ČD). Přehlídka od 7,30 do 9,00 hodin. **Kontakt na poradatele:** Jiří Jandourek, Sadová 303, 560 02 Česká Třebová a Jan Polc, tel.: 603 863 511, e-mail: j.polec@centrum.cz

Mistrovství České republiky v kategorii F3J se bude konat 5. a 6. července v Lomnici u Sokolova.

Kontakt na poradatele: Josef Slovaček, M. Majerové 1751/55, 356 05 Sokolov; tel.: 352 62 10 86, mobil: 728 412 117, e-mail: slovacekj@volny.cz

Mistrovství světa kategorie F3D

Podruhé se sejdou nejlepší piloti kategorie F3D z celého světa v České republice. Poprvé to bylo v roce 1997 v Šumperku, tentokrát byl zajištěním MS pověřen Modelklub Mělník, který je již čtvrt století pořadatelem závodů rychlostních radiem řízených modelů kolem pylonů.

Mistrovství světa proběhne od 25. do 30. srpna na známém letišti **Horín u Mělníka**. Předběžný program předpokládá, že po pondělních příjezdech a registraci bud MS oficiálně zahájeno v úterý v podvečer. Ve středu bude předepsaný oficiální trénink, ve čtvrtek a pátek po celý den a v sobotu dopoledne budou k vidění závodní lety. V sobotu odpoledne se uskuteční modelářská show, na které naváže dekorování mistrů světa a oficiální zakončení akce.

Letiště v Hoffně u Mělníka bude po celou dobu MS jako vždy přístupné divákům, kteří jistě ocení to, že v souladu se Sportovním řádem FAI budou do každého letu pozvány čtyři soutěžní týmy (na nižších soutěžích jsou zpravidla na dráze najednou pouze tři modely).

Kontakt na organizační výbor najdete na webové adrese www.wcf3d.cz

Pátý ročník **letního tábora mladých modelářů** pořádají Raketové centrum Praha a Klub raketových modelářů Zvolen na letišti Aeroklubu Sazená u Kralup nad Vltavou ve dnech 21. července až 1. srpna.

Bližší informace: Josef Říha, tel.: 604 885 558, www.sweb.cz/raket.centrum



KITFEST 2003

Pod novým názvem se 8. února ve **Stodu u Plzně** konal 14. ročník tradičního soutěžního setkání příznivců plastikových modelů. I přes nepříznivé povětrnostní podmínky se akce zúčastnil rekordní počet modelářů. V deseti kategoriích hlavní soutěže, hodnocené návštěvníky metodou líbí-nelíbí, a v prvním kole třetího ročníku CMK modelářské ligy hodnoceném tzv. zkrácenou formou komisi rozhodčích, bylo k vidění téměř 350 modelů.

Pořadatele i ostatní účastníci potěšilo poměrně vyrovnané zastoupení modelů v jednotlivých kategoriích, kvalitní účast prodejců i slušná účast na modelářské burze.

Výsledky v obou kategoriích v měřítku 1:72 – modelů letadel s vrtulovým pohonem, respektive proudovým – potvrdily starou známou pravdu, že přijet na soutěž hodnocenou laickou veřejností s rozměrným modelem je polovinou úspěchu. První místo získal Pavel Schulda za grandiózní sovětské Zvěno, sestávající z mateřského bombardéru – „aviamatky“ Tupolev TB-3, dvou stíhaček Polikarpov I-5, dvou I-16 a jedné Grigorovič I-Z. I na druhém a třetím místě se umístily velké modely – Heinkel He 177 Greif Jiřího Josífka a Boeing SB-17G Jaromíra Senfta. Stejně tak v „proudové“ kategorii vyhrála na celé čáře běloskvoucí XB-70 Valkyrie Milana Purkarta.

Ve čtvrtkách to však bylo úplně jinak. Bodující návštěvníky nejvíce oslovila dávná historie letectví v podobě modelu Etrich Taube z roku 1913 Tomáše Hrabčky, jenž s sebou přivezl celou kolekci pestře pomalovaných modelů letadel prvoválečné éry. A nebyl sám, stejný nápad měla téměř polovina soutěžících v této kategorii vrtulových letadel. Mezi čtvrtkami proudových letadel se prosadil na první pohled celkem nenápadný, ale velmi pěkně zpracovaný model L-39ZO v llbyských barvách. Jeho autor Petr Černočský z Brna zároveň obdržel za model s absolutně nejvyšším počtem získaných bodů zvláštní cenu starosty města Stod.

Nejvyšší počet bodů a tím prvenství v kategorii proudových čtvrtek i cenu starosty města Stod získal Petr Černočský za model L-39ZO

Nejvíce obsazenou byla kategorie modelů bojové techniky v měřítku 1:35; vyběral nejlepší tři ze 45 soutěžících modelů nebylo vůbec snadné. Nakonec si cenu za první místo perfektně propracovaného modelu Tatra 813 MS1 odvezl Milan Krnáč, v měřítku 1:72 vzbudil zájem super-těžký kanón Karl Morser Jakuba Kaplana.



S modelem raketoplánu Challenger soutěžil Dušan Sládek



Americký tankista Pavla Tomáška zaslouženě zvítězil ve „zbytkové“ kategorii „ostatní“

Diorámy tentokrát představovaly ve většině případů bojové situace na bojištích druhé světové války. Prvenství vybojoval Roman Srb se scénérií nazvanou Churchill – Francie 1944. Uspokojivě byla zastoupena i samostatná kategorie žáků ve věku do 15 let. Martin Polanka věnoval velkou péči propracování detailů, barvení a patinování svého modelu bojového vozidla americké armády Hummer a zaslouženě zvítězil.



Pohledný Heinkel He 177 Greif v měřítku 1:72 Jiřího Josifka skončil v kategorii vrtulových letadel na druhém místě

Nově byla otevřena kategorie ostatní, aneb co se do jiných kategorií nepodařilo zařadit. V ní vedle sebe stály například model raketoplánu Challenger a skupina rytířů ze 14. století, Ford Focus WRC a po-

kuřující tankista ve věži tanku Sherman 3. batalionu 10. obrněné divize 3. americké armády generála

Letoun záchranné služby SB-17G v měřítku 1:72 postavil Jaromír Senft



S civilními stroji se nesetkáváme na soutěžích příliš často, proto mnohé potěšil v měřítku 1:72 pěkně postavený Z-37A Čmelák Pavla Nykodyma

Pattona, který se nakonec líbil nejvíce. Jeho autorovi, plzeňskému modeláři Pavlu Tomáškovi, již pořadatelé doporučili poslední možné vylepšení modelu – ohynek do tankistovy zapálené „marlborky“ a stoupající modravý dým nad ní.

Ve Stodu byly vyhlášeny celkové výsledky CMK modelářské ligy 2002 a byl zahájen 3. ročník s rozšířeným počtem kategorií a novým způsobem hodnocení modelů (k novému ročníku CMK modelářské ligy byla již v Modelaři zveřejněna základní informace ve 2. čísle ročníku 2003). V praxi bylo vyzkoušeno rozdělení modelů na Detail a Standard Kit a přes někdy dramatické diskuse k tomuto tématu v loňském roce se zdá, že vše dopadlo bez problému a ředitel soutěže mohl toto první kolo ligy uzavřít bez jakýchkoliv protestů. Liga pokračuje druhým kolem 26. dubna na CMK Plastik party v Liberci.

Přestože svoji účast na Kitfestu avizovali modeláři z Německa, Rakouska a také Chorvatska, nakonec kvůli počasí (na většině území Evropy panovalo husté sněžení) přijeli jen modeláři z Německa. Nejvzdálenější návštěvník akce ale přijel až ze země Královny Alžběty II.

Celkem se v 10 kategoriích zúčastnilo 132 soutěžících s 266 modely, pro které v hodnocení líbil-nelíbil odevzdali návštěvníci 884 hlasovacích lístků.

Ing. MIROSLAV TOMANA
Foto autor

Vítězové kategorií:

Letadla vrtulová 1:72 (14 soutěžících/30 modelů): Pavel Schulda, Staňkov (Zvěno) 88 b.; **letadla proudová 1:72** (11/23): Milan Purkart, Vejprnice (XB-70) 79; **letadla vrtulová 1:48** (20/41): Tomáš Hřabačka, Zbůch (Etrich Taube) 71; **letadla proudová 1:48** (9/15): Petr Černocký, Brno (L-39ZO) 89; **vojenská technika 1:72** (8/18): Jakub Kaplan, Mariánské Lázně (Karl Morser) 81; **vojenská technika 1:35** (23/45): Milan Krnáč, Děčín (Tatra 813 MS1) 73; **vrtulníky** (8/22): Dušan Sládek, Lázně Kynžvart (UH-1D) 71; **diorámy** (10/14): Roman Srb, Praha-Kunratice (Francie 1944) 77; **letadla a vojenská technika - děti** (12/28): Martin Polanka, Libčice nad Vltavou (Hummer) 75; **ostatní** (17/30): Pavel Tomášek, Plzeň (US tankista) 55; **Cena starosty města Stod** (132/266) Petr Černocký, Brno (L-39ZO) 89; **Cena KPM Stod** (5/5): Miloslav Šedina, Chodov (14 tanků Stod 2003) 56; **Cena Revi Publications** (18/38): Petr Prucha, Rokycany (Bf 109E) 68



Kdesi na Ukrajině se jmenuje dioráma Miroslava Zady, s nímž se umístil v této kategorii na druhém místě



Z vítězství v kategorii čtvrtkových vrtulových letadel se radoval Tomáš Hřabačka, jehož model stroje Taube pana Etricha je opravdu pečlivě postaven



V dětské kategorii představil Michal Tanko diorámu nazvanou Zero, jejíž dominantou je model v měřítku 1:48 ze stavebnice Monogram

Model automobilu Diamond T 981 s Trailarem Rogers v měřítku 1:35 vynesl třetí místo v kategorii Václavu Krčálovi





Nový ročník Ligy zahájila 8. února soutěž ve Stodu

CMK modelářská liga 2002

V prosinci 2002 skončil druhý ročník CMK modelářské ligy stavitelů plastických modelů, celkové vyhodnocení se účastníci dočkali na první soutěži letošního roku ve Stodu.

Druhý ročník Ligy se uskutečnil v kategoriích letadel I.b a I.c. V každé z nich se zúčastnilo padesát soutěžících, pouze pětina z nich však absolvovala potřebný počet soutěží a tím získala nejvyšší počet bodů ke stanovení průměru rozhodujícího o konečném pořadí. Po odstoupení zaměstnanců CMK, kteří se klání účastnili pro radost, vypadá konečná výsledková listina 2. ročníku takto:

Kategorie I.b (letadla 1:48): 1. Petr Dousek, 1. KPM Liberec, 92,50 bodů; 2. Michal Šourek, 1. KPM Liberec, 87,52; 3. Jan Mikač, KPM 4 Chodov, 78,68; 4. Miroslav Jiskra, 1. KPM Liberec, 71,03; 5. Miroslav Urban (žák), DDM Stříbro, 60,43; 6. Martin Černý, Kaznějov, 56,44; 7. Jan Hermoch, Praha, 52,67; 8. Petr Šámal, Praha, 51,14; 9. Petr Prucha, KPM Rokycany, 45,24; 10. Jan Hanzlíček, Kaznějov, 44,45

Kategorie I.c (letadla 1:72): 1. Stanislav Kreutzer, KPM Rokycany, 86,08 bodů; 2. Michal Šourek, 1. KPM Liberec, 83,36; 3. Zdeněk Fabík, KPM 95 Děčín/Ústí nad Labem, 69,22; 4. Jan Pavlík, KPM 95 Děčín/Ústí nad Labem, 66,39; 5. Jan Chalupka, Karlovy Vary, 53,08; 6. Jan Hajlíček, Liberec, 50,19; 7. Pavel Klouček, SPL Liberec, 36,81; 8. Miloň Vojtíšek, SPL Liberec, 33,03; 9. Pavel Štechr, Mladá Boleslav, 28,11; 10. Luboš Kuna, KPM Chodov, 26,56

V rámci soutěže bylo k vidění spoustu krásně postavených modelů na špičkové úrovni. Hlavním přínosem Ligy byla skutečnost, že se modeláři setkávají nad svými pracemi a vyměňují si zkušenosti a poznatky o nových technologiích modelářské práce.

Seriálu CMK modelářské ligy pokračuje třetím ročníkem rozšířeným o kategorie Standard kit (SK), Detail kit (DK), o soutěž vozidel a klání žáku.

Mik

Fotografie zajímavých modelů naleznete na 3. straně obálky

Děčinský MiniMax po dvacáté

V sobotu 22. února mohli děčínští a ústečtí modeláři slavit, neboť jimi pořádáná soutěžní setkání stavitelů plastických MiniMax tímto dnem vstoupilo do druhé desítky svého života. Poradatelé při této příležitosti upravili, snad k lepšímu, charakter soutěže. Změnilo se jak místo konání akce – výborné zázemí poskytl Dům dětí a mládeže Děčín na Teplické ulici, tak styl hodnocení modelu.



Velkou cenu ICM vyhrál Rudolf Matura z pořádajícího klubu s modelem dvoupláníku Albatros D.III v měřítku 1:72

Již delší dobu se mezi modeláři živě diskutuje o tom, které modelářské akce mají vyšší úroveň, zda „klasické“ bodovací soutěže, či klání a výstavy s hodnocením metodou líbí – nelíbí. Nesrovnatelně vyšší návštěvnost akcí líbí – nelíbí je však neoddiskutovatelná. Nechci se pouštět do sáhodlouhých rozborů proč tomu tak je; toto téma je příliš rozsáhlé a nad rámec příspěvku o soutěži. Die mínění členů našeho klubu PMK 95 Děčín – Ústí nad Labem mají oba typy své přednosti, a tak

nebylo nic jednoduššího, než využít toho, že v Děčíně pořádáme ročně dvě modelářské akce. První z nich jsme připravili jako soutěžní výstavu s hodnocením modelů porovnáním (líbí – nelíbí). Slibovali jsme si od toho jak větší návštěvnost laické veřejnosti, tak, že přilákáme modeláře, kteří jinak na bodovací soutěže z různých příčin nejezdí, i prodejce modelářského sortimentu. Baz rozpaků mohu napsat, že naše očekávání se naplnilo.

Velký sál DDM se začal naplňovat modely a jejich autory již po osmé hodině ránní, hlavní nápor přišel tradičně později, kdy se do sálu trousil již první diváci přilákání oznámeními o akci v regionálních sdělovacích prostředcích. Shlédnout mohli na 220 modelů letadel, bojové a pozemní techniky a figur. Zejména stavitelé figur a bust se „pochlapili“ a přivezli ukázat do Děčína velké množství kvalitně postavených a vybarvených výtvarů (napočítal jsem jich ve třech vyhlášených kategoriích na sedmdesát). Tato kdysi opomíjená stavitelská odbornost se výrazně rozvíjí a zájem o figury roste každým rokem.

Čekání na výsledky soutěže si modeláři krátili návštěvou burzy, nákupem u prodejců, nebo prohlídkou výstavy modelů a trofejí pořádajícího klubu, či nálezů a vykopávek z oblasti Dukelského průsmyku, představených Klubem vojenské historie Most.

Tradičně méně zastoupenou kategorií I.a (letadla 1:32 a větší) vyhrál Rudolf Karban z Náchodu s modelem A6M5 Zero, druhé místo získal pro pořádající klub Petr Šulc s F-16C.

Kategorie I.b (letadla 1:48) se stala naopak nejvíce obsazenou. Uspěly v ní zcela právem modely F-104C Starfighter po-



Člen domácího klubu Michal Pelikán vyhrál kategorii bust s římským legionářem



F-104C v provedení Jana Hermocha se umístil v kategorii čtvrtek na třetím místě

stavené Petrem Douskem (IPMS Liberec) a Janem Hermochem (Praha). Oba zaujaly perfektním provedením „kovového“ povrchu a stěželi uvěřitelným provedením detailů. Tím se mohlo pochlubit také čtvrtkové Mosquito NF Mk.II, s nímž se vklíní mezi Starlightery v pořadí druhý Michal Šourek z IPMS Liberec. V kategorii I.c (letadla 1:72) vyhrál domácí Jan Pavlík se zcela „otevřeným“ Fw 190A-7, za ním se umístil Jan Hajiček (IPMS Liberec) s F-86D Sabre Dog a třetí místo „bral“ Mustang autora článku. Ing. Pavel Klouček (SPL Liberec) zvítězil v kategorii I.d (letadla 1:144 a menší) s modelem B-47B-II Stratojet, Jiří Votápek (PMK 95 Děčín – Ústí nad Labem) obsadil druhou příčku s FM-2 Wildcat a mělnický Robert Vaněk třetí s modelem japonského průzkumného letadla C6N1 Saiun/Myrt.

Kategorii MiniMax, která dává název celé soutěžní výstavě, tedy klání obrů s trpaslíky, vyhrálo již zmíněné Zero Rudolfa Karbana.

Potěšila slušně obsazená kategorie letadel první světové války, mezi kterými zaujaly precizně postavené modely s velmi zdařile zpracovaným „plátěným“ povrchem – Morane-Saulnier L a Fokker E.III Miroslava Škarydky (Hradec Králové); jeho Fokker zcela po zásluze vyhrál i diváckou soutěž. Třetí příčku mezi letadly z období 1914–1918 získal model Etrich Taube Tomáš Hrabáčky, který přivezl ze Zbúchu u Plzně celou řadu „chmelnic“. „Holubice“ přinesla tomuto modeláři prvenství mezi modely letadel neutrálních států, Praga E.114 Air Baby Milana Kloučka, člena SPL Liberec, získala druhou pozici a L-39MS Albatros (z období už ne Varšavská smlouva, ještě ne NATO) Rudolfa Karbana příčku třetí.

Děčínský klub jako první v Česku začal pořádat před léty soutěže modelů „z krabičky“ bez úprav a nejinak tomu bylo letos. Kategorii Standard Kit v měřítku 1:72 vyhrál Michal Šourek s P-47D Thunderbolt, s modelem sovětského těžkého stíhače Pe-3 se Miloň Vojtíšek (SPL Liberec) umístil na druhé pozici a člen stejného klubu přijal bronz za Blenheim Mk.I.

Trojice modelářů z IPMS Liberec nepustila mezi sebe nikoho v kategorii Standard Kit v měřítku 1:48. První model v pořadí, Ki-84 Hayate/Frank Miloslava Jiskry, vynikl nádherným „olétáním“, druhé místo získal Jaroslav Rázek, respektive jím po-



Miroslav Škarydka z Hradce Králové zvítězil ve dvou kategoriích figur, mezi modely do 54 mm s Britskou kolonií

stavený model Ki-43 Hayabusa/Oscar, další cenu si odnesl Michal Šourek za Airacobru Mk. I.

Poslední leteckou kategorií byly modely z produkce firem ICM, Roden, Toko, a Eastern Express. Velkou cenu ICM vyhrál pro domácí barvy Rudolf Matura s krásným Albatrosem D.III, za ním se umístil Jan Mikač (4. KPM Chodov) s modelem MiGu 3, třetí skončil Jiří Brož (KPM Žatec) s Jakem 7V.

V kategoriích modelů pozemní a bojové techniky hráli prím domácí modeláři, i když kategorii II.a (AFV 1:35) vyhrál s tahačem Demag D-2 Jan Bobek (IPMS Liberec). Za ním se umístila Tatra T-813 PMS1 s pontonovou nástavbou Milana Krnáče a s modelem bojového transportéru izraelské armády IDF M-117 Zeldá skončil třetí Tomáš Ducháček.

Model těžkého tahače M-26 Dragon Wagon postavený Janem Pavlíkem vyhrál mezi „malou technikou“ (kategorie II.b), za ním skončily jak bojový transportér BRDM Michala Pelikána (oba PMK 95 Děčín – Ústí nad Labem), tak i Sturminfanteriegeschütz 33 (150 mm houfnice na podvozku středního tanku Pz.III) Jana Patočky.

S pontonovou verzí „osmsettřináctky“ kategorii modelů české/československé techniky vyhrál Milan Krnáč.

Kategorii figur do 54 mm včetně vyhrál Pavel Škarydka (Hradec Králové) s Britskou kolonií, za ním se umístil domácí modelář a hlavní iniciátor děčínské figurkářské soutěže Michal Pelikán s vytvořením nazvaným Tribun. Teplický Jaroslav Michálek skončil třetí s Bo-



Milan Krnáč, člen PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem, vybojoval s 1/35 modelem T-813 PMS1 v měřítku 1:35 druhé místo v kategorii velké techniky a zvítězil v kategorii modelů čs. vojenské techniky

jem o Hrob Boží. Technika stavby figur je specifická, uspěje ten, kdo ovládá techniku barvení a zejména stínování. Svou dokonalost v tomto oboru předvedl v Děčíně Miroslav Škarydka s Konzulem, který mu přinesl další vítězství, tentokrát v kategorii figur nad 54 mm. Druhou příčku obsadil Německý pěšák Rudolfa Karbana z Náchodu. Pro třetí místo si dojel Rylíř v gotické zbroji, jezdecká figura Davida Kocmana z Hošťky.

Kategorii bust vyhrál Michal Pelikán a jeho legionář (Legie VI), za ním se seřadily busty Keran a Magua autoru Davida Kocmana a Františka Mareše (Děčín).

V kategorii diorám získal prvenství pro domácí klub Petr Vorobek s dílem Mörser (Polsko 144), druhé místo David Kocman s výjevem Azincourt 1415 a třetí příčku Pavel Zabák z Lovosic za Zákop.

V příštím roce se do již pestré a početné řady cen přidá ještě jedna. Vzhledem k 60. výročí vyhlášení spojeneckých vojsk v Normandii vyhláší PMK 95 Děčín-Ústí nad Labem výroční cenu o nejlepší model letadla s invazními pruhy. První cenou bude láhev dobrého pití, prozradím, že se bude jednat o skotskou. A značka? Stačí si vybavit, jakou barvu měly invazní pruhy letadel...

ZDENĚK FABÍK
Foto autor



Povedený čtvrtkový model Ki-84 přinesl v kategorii SK zaslužená vítězství Miloslavu Jiskrovi z IPMS Liberec



Místní mužská a papírová v Prostějově

V prostějovském muzea byla po celý měsíc (od 16. ledna do 18. února) k vidění putovní výstava papírových modelů. Modely letadel, bojové techniky, lodí, pozemních dopravních prostředků, železničních modelů a staveb na výstavu přispěli „Páni modeláři“ Kavalier, Vellocha, Pokorný, Fajkus, Kropáček, Lázná, Maryška, Strambach, Vlach, Kovář a další; vlastní expozicí se rovněž představili členové místního klubu stavitelů papírových modelů Delfin Prostějov a CPM.

Svými výtvoři se v Prostějově pochlubili nejen modeláři, kteří se zabývají papírovou modelářinou na špičkové úrovni, ale také ti, kteří si modely sami navrhli. Nutno podotknout, že jejich modely jsou na jiné kvalitativní úrovni než například vystřihovanky z ABC. Do této kategorie vynikajících stavebnic bezesporu patří například nádherný prostějovský kostel nebo naprosto dokonalé modely zemědělské techniky. Právě takové modely pochopitelně byly pro návštěvníky výstavy opravdovými magnety.

Poděkování za uskutečnění výstavy patří vedení prostějovského muzea za poskytnutí vhodných prostor a dále zejména RnDr. Janu Láznovi a Jiřímu Vellochovi, kteří jako organizátoři vše domlouvali a zajišťovali.

Ing. LIBOR KOVÁŘ
Foto autor



METROMODELMANIA 2003

Svléknout kabát, vydechnout, co nejvíc se scvrknout a pokusit se proniknout ke stolům s modely... Tak nějak by mohla znít základní instrukce pro návštěvníky tradiční výstavy, uspořádané 8. března modelářským klubem Unreal v krytu depa metra na Kačerově. Celkem se jí zúčastnilo 545 soutěžících, kteří zrakům poroty i diváků představili v 29 kategoriích nejen modely všeho co létá, jezdí, pluje či chodí, ale také babovky a kresby majících vztah k metru. Hubeňouři a trpaslíci měli výhodu, protože těm se dařilo proniknout k exponátům vcelku brzo, zvědavci standardních rozměrů holt museli počkat, až se nějaké místo uvolní. Ono totiž zahlédnout tradičně pěkně postavené modely nebylo snadné, protože za jediný den výstavu navštívilo přes 1200 lidí. Naštěstí je usměrňovali a jinak opečovávali pořadatelé ve slušivých "stejnotříčkách". Pro znavená těla byla k dispozici také občerstvovna v podobě bufetu, pro znavené duše pak nabídka burzy a prodejci stavebnic méně známých i renomovaných firem.

Na exponátech bylo znát, že za sebou máme dlouhou zimu, během které se modeláři nehlákali. Pravda, pár modelů už jsme viděli, ale mnohé měly na Kačerově přinejmenším pražskou premiéru, takže nebylo divu, že se návštěvníci nemohli vynadřovat.

Jako vždy mohou jen konstatovat, že kdo si nuděl čas, má smůlu, protože podobně dobře připravenou soutěžní výstavu v Praze hned tak neuvidí.

mas

Další fotografie naleznete na straně 4

Fokker E.III V. Štaifa z KPM Plzeň



Vítězné kategorie a zvláštních cen:

Vrtulová letadla 1:72 a menší: Miloš Antfeist, Fw 190D-9 • proudová letadla 1:72 a menší: Zdeněk Šebesta, Tornado Mk.3 • vrtulová letadla 1:48 a větší: Michal Šourek, Mosquito NF Mk.II • proudová letadla 1:48 a větší: Jan Hermoch, F-104C Starfighter • kolová technika 1:72 a menší: Petr Dušek, Diamond T 969 wrecker • pásová technika 1:72 a menší: Jan Pavlík, Pz.Kpfw.IV ausf.F • kolová technika 1:35 a větší: Miroslav Zada, Diamond T 981 • pásová technika 1:35 a menší: Pavel Zmeškal, Pz. Kpfw. III • diorámy - vojenská technika: Marcel Stratilek, Ty hodny, ty zly • diorámy - letadla: Zdeněk Lauterbach, P-47 • figurky do 90 mm: Rostislav Jančuška, Pan Spok • figurky nad 90 mm: Lenka Mayerová, Stone troll • busty: Roman Srb, Granátník • figurky - diorámy: p. Anton, Škreti • osobní automobily: Petr Krška, Motokara tř. ICC 125 ccm • nákladní automobily: p. Krejčí, Kenworth+Caterpillar • motocykly: p. Kratochvíl, Yamaha Y2R • lodě: Miloš Khail, USS Fletcher • vrtulníky: J. Bruha, Westland Wessex HU.5 • ostatní: Vítězslav Baňa, Traťový modul s mostem • diorámy boj. technika: Marcel Stratilek, Ty hodny, ty zly • Bábovka žinky modelářovy: p. Denk, Bábovka č.10 • Kapitán Alatriste cup: p. Vaník, Kapitán Alatriste • metro očima dětí: Aleš Wild, Péta v metru • děti do 12 let - letadla a diorámy s letadly: Vít Urban, Jak-3; - technika a diorámy s technikou: Václav Maňha, Leopard I; - ostatní modely: Simona Hobzíková, Le Mans; děti 12 až 15 let - letadla a diorámy s letadly: Miroslav Urban, Heinkel He 219A Uhu; - technika a diorámy s technikou: Michal Hakalouš, Wespe; - ostatní modely: Petr Ledecký, Vánoční Maruška • Cena diváku Best of Modelmania: Miroslav Hušek, Bristol Blenheim Mk.I; • Pohár Tamiya: A. Herman, Cromwell; • Cena MPM: Jaromír Sanft, DC-2; • CMK trophy: Václav Krčál, Marder III; • Unreal trophy: Marcel Stratilek, Ty hodny, ty zly; • Hasegawa cup: Václav Neumann, Aichi D3A1 Val; • Rekra trophy aneb Putovní zlatý trpaslík: Rostislav Jančuška, Polish lancer; • Cena WWP: Jan Šustek, IS-3; • Unreal trophy: Marcel Stratilek, Ty hodny, ty zly; • Fido video trophy: Martin Čeněk, Heinkel He 60; • Nejuspěšnější modelářský klub: Klub figurkářů Herold; • Křížem Krázem trophy: Miroslav Zada, Steyer 1500; • Slintající laik: Michal Křepelka, Karlík Rešlík; • Cena nakladatelství Laguna: Milan Krnáč, Tatra PMS; • Cena H. U. Rudela: Pavel Zmeškal, Kolekce modelů Fw 190; • Cena HT model: Zdeněk Šebesta, Me 410; • Ceny nakladatelství MVH: Luboš Vinař, Nieuport 23 a Renault FT11 neznámého autora; • Cena za čs. techniku: Jaromír Sanft, DC-2; Tomáš Kodad, Avia CS-199; Petr Staviš, Avia B.H.3, Petr Brojo, Praga V3S workshop


SF284
Mr. Surfacer 1000
 stříkací tmel 40ml
 140,- Kč

SF285
Mr. Surfacer 500
 stříkací tmel 40ml
 140,- Kč

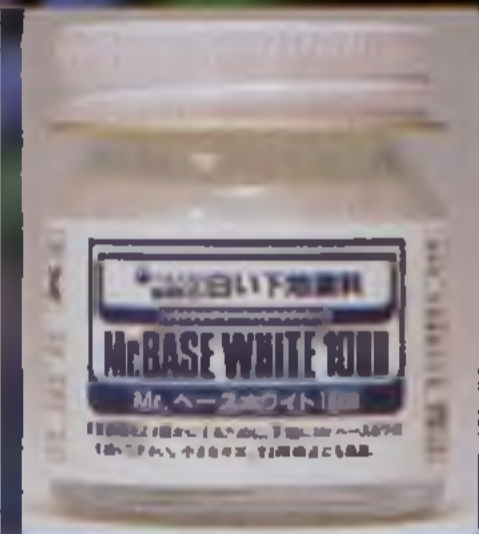
B505
Mr. Surfacer 1000
 stříkací tmel spray 100ml
 220,- Kč

B506
Mr. Surfacer 500
 stříkací tmel spray 100ml
 220,- Kč

B515
Mr. Surfacer 1200
 stříkací tmel spray 170ml
 300,- Kč

B519
Mr. Surfacer 1000
 stříkací tmel spray 170ml
 350,- Kč

MS231
Mr. Mark Softer
 obtisková voda 40ml
 120,- Kč

P118
Mr. White Puty
 bílý tmel 40ml
 120,- Kč

SF283
Mr. Base White 1000
 základní bílá 40ml
 150,- Kč

B518
Mr. Base White 1000
 základní bílá spray 180ml
 330,- Kč

T103
Mr. Color Thinner
 ředidlo 250ml
 290,- Kč

T102
Mr. Color Thinner
 ředidlo 110ml
 140,- Kč

T101
Mr. Color Thinner
 ředidlo 50ml
 90,- Kč

GM01 Gundam Marker patinovací fix černý, tužkový hrot 140,- Kč
GM02 Gundam Marker patinovací fix šedý, tužkový hrot 140,- Kč
GM03 Gundam Marker patinovací fix hnědý, tužkový hrot 140,- Kč

GM20 Gundam Marker patinovací fix černý, fixový hrot 140,- Kč

MP242
Mr. Metal Primer
 základ pro kovový povrch 40ml
 105,- Kč

B504
Mr. Metal Primer
 základ pro kovový povrch spray 40ml
 220,- Kč

T105
Mr. Retarder Mild
 zpomalovač schnutí 40ml
 100,- Kč

R186
Mr. Rubbing Compound
 leštivo pasta
 100,- Kč

M131
Mr. Masking Sol
 maskol
 130,- Kč



German Flak 38 ráže 2 cm



20-203 - papírová stavebnice



German Flak 38
2 cm

Papírová stavebnice německého protiletadlového kanonu v měřítku 1:16 české firmy KoBo je podle údajů na obalu určena pro zkušené modeláře. Když se mi však naskytla možnost, vzpomněl jsem si, jak jsem před asi 20 léty stavěl vystřihovánky z časopisu ABC, a zkusil jsem, zda stavbu zvládnu i jako méně zkušený modelář. Už proto, že postavený model vypadal na

internetových stránkách výrobce opravdu zdařile.

Nejprve jsem si opatřil alespoň základní podklady o předloze, abych mohl posoudit, jak autoři stavebnice zvládli konstrukci. Hned se také nabízí jedna připomínka ke stavebnímu návodu: Myslím si, že pro ty, kteří nemají hlubší znalosti, by měl návod obsahovat alespoň stručnou historii vzniku a použití tohoto protiletadlového kanonu.

Překvapila mě absence jakýchkoli symbolů německé armády, ale protože nemám dobové materiály ani dostatečné znalosti, nemohu posoudit, zda model odpovídá přesně předloze, ani zda je zbarvení správné.

Nyní k samotné stavebnici. Na titulní straně je fotografie modelu zachycující model Flaku postavený v bílé verzi a nabarvený na pouštní kamufláž. Vystřihovávka dále obsahuje čtyři listy kresleného

návodu a čtyři listy s vlastními stavebními díly. Vše na listech papíru formátu A4 o hmotnosti 90g/m². V návodu autoři vysvětlují, že papír této gramáže zvolili proto, aby bylo možné slepit drobné detaily v dostatečné kvalitě. Po zkušenostech ze stavby musím potvrdit, že to bylo dobré rozhodnutí. Problémy s díly, které jsou namáhané a tudíž potřebují být z tlustšího papíru, autoři vyřešili barevnými koly pod čísly jednotlivých dílů – jejich barva udává konečnou tloušťku dílu. Je však nutné si uvědomit, že takřka všechny díly mají rub a líc a barva vyznačuje jejich celkovou tloušťku (mimo lafety a pancíře, kde je tloušťka dvojnásobná).

Návod je velmi stručný a obsahuje v podstatě základní postup stavby. Ne takový, na jaký jsme byli zvyklí u ABC (krok za krokem), ale opravdu jen doporučený postup prací. To ostatně odpovídá tomu, že stavebnice je určena pro zkušenější modeláře, kteří si zvolí pro ně nejvhodnější postup. Součástí návodu jsou také instruktážní kresby. Ty jsou natolik detailní, že pokud má modelář jen trochu představivosti, neměl by mít se stavbou problémy.

Z mého hlediska návod obsahuje i velmi důležité informace o způsobu skládání a lepení vystřihovávky. Pro úspěšné postavení modelu doporučuji všem tyto instrukce detailně prostudovat a držet se jich. Pokud budete používat „klasická“ lepidla, o kterých i dnes někteří význační modeláři mluví jako o jediné možnosti, asi se daleko nedostanete. Troufám si říci, že dnes již doba pokročila a existují mnohem lepší a vhodnější lepidla pro lepení papírových modelů. Když jsem šel na radu ke zkušenému staviteli papírových modelů s dotazem, jaká mám použít lepidla, na které výrobce upozorňuje v návodu, díval se na mne, jako bych spadnul z nebe, když jsem mluvil např. o kontaktním lepidle ve spreji a pětiminutovém disperzním lepidle.

Pro mne nepříjemnou a doslova nevoňavou práci s kontaktním lepidlem ve spreji jsem si ulehčil a zkrátil. Proto jsem celou vystřihovávku po jednotlivých dílech i s čísly (místy, pokud to bylo možné i po skupinách) rozstříhal a uložil podle barev do čtyř krabic. Na „sucho“ jsem poskládal díly na papír formátu A4 došel k potřebnému množství archů odpovídajících tloušťek.

Podleповé papíry jsem všechny nastříkal kontaktním lepidlem a pak na ně pokládal vystřihané díly. Není potřeba spěchat, lepidlo zasychá pomalu a svou lepivost ani po delší době neztrácí. Z tohoto důvodu jsem přes nalepené díly musel po celé ploše formátu A4 přiložit mikrotenovou fólii (rozstříhané svačtinové sáčky) a tím jsem zamezil lepivosti lepidla v mezerách mezi podlepovanými díly. Pak jsem archy proložil papírem a silně zatížil na 24 hodin.

Pro maximální usporu času jsem se rozhodl lepit v krocích několik bloků najednou (podstava, základna s točnou, kanón s kolébkou, zaměřovač, odměrové a náměrové ústrojí, sedadlo). Zatím jsem se věnoval jiné skupině, čerstvě lepená část dostatečně zatvrdla a nezdržovala mě v dalším postupu.

Základna na třech podpěrách neskrývá žádné záludnosti, snad jen u dílu č. 21 mi chvíli trvalo pochopit, jak mají





minut a na exponované malé plochy sekundové lepidlo s injekční jehlou o vnitřním průměru asi 0,3 mm. Nikde jsem nedoplňoval chlopně.

Zvolené měřítko 1:16 je sice nestandardní (alespoň zatím, pokud mohu soudit z výrobního programu firmy KoBo), ale umožňuje vypracovat model do největších detailů bez použití speciálních nástrojů.

ZDENĚK KREJČA
Foto autor

Model německého protiletadlového kanonu Flak 38 je postavený z asi 270 dílů převážně z papíru různé tloušťky. Má výšku 110 mm, délku 170 mm a šířku 140 mm. Měřítkem 1:16 se hodí k figurkám velikosti 120 mm. Stříkán byl barvou Agama. Na trhu je ve verzích bílé a v barvě Panzer Grau

Papírový model bunkru „Normandie 1944“ v měřítku 1:16 má délku asi 600 mm, výšku 250 mm a šířku 400 mm. Postaven byl z přibližně 60 dílů, nastříkán speciálním sprejem vytvářejícím drsnou strukturu betonu a barvami Agama



barevném odstínu. Je třeba si dát pozor na to, že po namíchání temperové barvy zesvětlají, i na to, abychom nanášeli barvu jen špičkou štětce.

Několik poznámek ke stavebnici:

Autor si mohl dát více práce s poskládáním jednotlivých dílů na archy tak, aby se lépe vystřihovaly (v rovině).

Některé trubičky, které máme podle návodu podlepit, jsem nepodlepoval, protože by se s špatně pracovalo, naopak některé díly jsem podlepil, byť to nebylo požadováno.

Některé drobné součástky jsem pro jednoduchost nahradil drátem.

U některých dílů je dobré si vyzkoušet jejich stočení, protože jedny jsou určeny na obvod, jiné se rolují do určeného průměru.

Na některých dílech není naznačeno červeným proškrtnutím odstranění vnitřku.

Občas je problém s číslováním dílů, například podle logického seskládání by chtělo některá čísla otočit.

Hlaveň kanonu jsem prodloužil asi o 3 mm a zapustil do závěrové části, což zlepšilo její usazení a vytvořilo pevnější spoj.

U rámu sedadla by uvedení potřebné délky rozvinutého tvaru ulehčilo práci.

Vybrání na rámu naznačuje, že u sedadla asi chybí šroub nebo matice udržující sedadlo v nastavené poloze.

Několik názorů a zkušeností:

Model je sice určen zkušenějším modelářům, ale přesto si dovoluji tvrdit, že k dobrému výsledku dospěje každý trochu zručnější modelář s dostatečnou trpělivostí. Stavba je náročná na přesnost, trpělivost a čas (zabrala mi všechny večery po dobu tří týdnů).

Všechny díly vystřihovanky jsou buď přesné a dohromady dobře líčují, nebo mírně větší - je tedy třeba je zkrátit na požadovanou velikost. Některé kruhové části malých průměrů jsem vysekal válcovými výsečnicemi. Většinu dílů jsem vyřezával podle hrany ocelového příložníku. Nužky jsem, s ohledem na vznik deformací v okolí stříhu, téměř nepoužil. Při použití kvalitních lepidel je zaručena dostatečná tuhost a pevnost celého modelu, přestože na mnoha místech je styčná plocha minimální. Na podlepení jsem použil kontaktní lepidlo ve spreji, na větší plochy disperzní lepidlo s dobrou tuhnutím do pěti

byť díly složeny. Orientoval jsem se podle podbarvených plošek a dělicích čar. Kohouty č. 22 a 23 jsem z nedostatku času neskládal z roliček papíru, ale vyřizl jsem kříž z papíru o tloušťce 1 mm a nabarvil. Madla 3, 4, 5 jsem zhotovil z kancelářských sponek, vytvaroval a nabarvil.

Základna s točnou, kanón s kolébkou, zaměřovač, odměrové a náměrové ústrojí rovněž neskytají žádné záležitosti. Jen je třeba dát si pozor na to že v návodu je zaměřovač kreslen z levého pohledu a ne z pravého, jak by to mělo být správně. U zaměřovače jsem vnitřní prostor jednotlivých segmentů (většinou hranolku) vyplňoval slepovaným papírem odpovídající tloušťky. To proto, abych dosáhl tvarové stability těchto drobných součástí. Upevnění hlavně kanónu k závěru jsem vyztužil, do hlavně jsem vlepil srolovaný papír. Styčná lepená plocha mezi hlavní a závěrem se mi jevila jako nedostatečná.

Rám sedadla jsem spájel a vytvaroval z měděných drátů. Aby nedošlo na tak malé vzdálenosti k přenosu tepla a tím k odpájení předchozích spojů, používal jsem k odvodu tepla mezi spoji hliníkové pinetky. Vnitřek sedáku a opěrky jsem vyplnil neslepenými vrstvami měkkého papíru a v konečné fázi jsem je navihčenými prsty tlakem vytvaroval podle daného profilu.

Na závěr jsem již jen slepoval jednotlivé bloky v celek. Nakonec jsem přilepil štít střelce a štít kanónu. U štítu kanónu jsem spojovací tyč (č. 178) a táhla (č. 189) vyztužil v celé délce drátem. Všechny bílé plochy vzniklé při vyřezávání dílů jsem natřel temperovými barvami v odpovídajícím

Papírový Kübelwagen

Již dlouhou dobu se snažím najít tak kvalitní papírovou vystřihovánku, nebo alespoň způsob stavby papírového modelu, aby výsledný model nebylo možné rozeznat od plastického. Navíc mě lákají letadla, zvláště „roury“, a tak je předem jasné, že tento problém nebude patřit mezi jednoduché.

Zkoušel jsem mnoho postupů, jak splnit náročný cíl, ale vždy se vyskytl nějaký problém. U většiny vystřihovánek, které jsem používal jako vzor, jsem narazil na problém hned v začátku stavby – většinou neseděly již prepážky v trupu.

Až v poslední době jsem narazil na papírové stavebnice firmy **Betexa**. Názory na její výrobky se mezi modeláři dost liší, proto jsem některé z těchto vystřihovánek zakoupil s myšlenkou, že zkusit se má všechno. Jako první jsem začal stavět Messerschmitt Bf 109. Hned na začátku stavby mne napadlo vytvořit diorámu letadla s automobilem Kübelwagen. Nakonec to dopadlo tak, že jsem napřed postavil model auta a teprve později se pustil do modelu letadla. Pro Kübelwagen jsem se rozhodl proto, že je relativně hranatý a mohl jsem vyzkoušet některé způsoby úpravy papírového modelu.

Kromě pneumatik a různých rámu je celý model pouze z papíru. Prvním problémem byl, jako ostatně u každé stavby, dostatek dokumentace. Po týdenním hledání na internetu jsem nebyl o mnoho dál než první den (snímky auta z dálky jsou pro přesnou práci naprosto nepoužitelné). Problém byl vyřešen ve chvíli, kdy jsem na internetu objevil fotografie plastického modelu.

Druhým problémem stavebnice firmy Betexa je naprosto nestandardní měřítko



1:18. Myslím si, že vhodnější by byla měřítko 1:16, 1:25, 1:32 nebo 1:33, aby se modely daly zasadit do diorám k některým papírovým modelům. Naštěstí (protože se zabývám vývojem papírových stavebnic) jsem měl k dispozici zařízení ke zmenšení tohoto modelu. Už při scanování mi bylo jasné, že se z modelu „soutěžního“ stává model „nesoutěžní“. Kdo zná pravidla (se kterými nesouhlasím), ví své. Ale to by bylo téma na další článek o pravidlech CPM.

Při zevrubném prostudování návodu a plánu předlohy z internetu jsem našel mnoho chyb a nabyl jsem dojmu, že stavebnice je navržena co nejvíce zjednodušeně, byť při zachování tvarové shodnosti a částečně i detailu. V této kvalitě by podle mne vyhovoval tak měřítko 1:35, popř. 1:33, ale v měřítku 1:18 jsem od modelu očekával daleko více.

Po zmenšení na měřítko, které jsem potřeboval k modelu Messerschmittu Bf 109 F, tedy 1:32, bylo nutné přemýšlet o tom, jak bude stavebnice vypadat a jaký bude způsob úprav. Při tomto způsobu stavby se nikdy nedá odhadnout vše dopředu, vždy zůstává mnoho věcí, které se dodělávají až během stavby.

Konstrukci základního skeletu jsem v podstatě nechal bez úprav až na oddělení dveří, aby je bylo možné nechat otevřené. Dále bylo nutné plasticky zvýraznit prolisy, na dílech stavebnice jen nakreslené, kterými byl Kübelwagen doslova poset. Nakonec jsem to vyřešil tak, že jsem si vytiskl ještě jeden skelet, všechny prolisy vystřihnul a po jednom nalepil na model. Potom jsem slepený základ karosérie nastříkal tmelem Mr. Surfacer 500, který ostré přechody mezi jednotlivými výstupky zjemnil a nyní vypadají velmi věrohodně. Jako další přišla na řadu základová barva Mr. Base White 1000 pro sjednocení povrchu a po jejím zaschnutí jsem na model rytím vyznačil detaily.

Všechny držáky, nosiče a konstrukce jsem nahradil drátem o průměru 0,6 mm (z kancelářské sponky), kliky, tažné háky a další drobnosti jsou z tenkého drátu. Mnoho dílů, jako třeba

kola, jsem rozřezal do jednotlivých dílů a znovu pospojoval. Tím vznikly součástky velmi věrohodné i s nejmenšími detaily.

Jako matice na kola jsem použil šestihrany nastříhané z papíru, tachometr jsem nakreslil v počítači a „zasklil“ Clearfixem. Také jsem zhotovil různé doplňky, které dotvářejí charakter vozu – plachtu (z papírového kapesníku), várnici a pytle (také z papírového kapesníku vyplněného vatou).

Tím byl model víceméně hotov a zbyvalo jen opatřit si pneumatiky. Jejich zdrojem se stal hračkový model auta Mitsubishi Pajero. Protože pneumatiky byly příliš velké, bylo nutné zmenšit jejich průměr, což se skalpelem a sekundovým lepidlem nebyl problém.

Nakonec jsem celý model sestavil, což (jak ví každý modelář) už byla radostná práce. Po kompletaci a dokončení drobných dílů (vyhledávací světlomet, zrcátka) bylo nutné celý model nabarvit.

Nastříkání modelu barvami Agama jsem si objednal u kolegy, který tuto techniku ovládá daleko lépe než já, nehledě na skutečnost, že jako stavitel plastických modelů má k této činnosti skvěle vybavenou dílnu. Po zaschnutí barev jsem na povrchu naznačil opotřebení provozem a model zaprášil (jako by zrovna projel písečnou bouří). Hotový model jsem umístil na podložku, kterou mi zhotovil můj bratr – stolař. Pro oživení jsem automobil doplnil dvěma odlévanými figurkami.

Jak dopadl můj pokus o dioráma z druhé světové války můžete posoudit na fotografiích.

Ing. LIBOR KOVÁŘ
Foto autor a M. Salajka



Kübelwagen v plastiku

Doufám, že se najdou autoři, kteří se s čtenáři podělí o své zkušenosti se stavbou plastických modelů automobilu označovaného Kfz.1, neboli Mannschafts-Kraftwagen, ale všeobecně známého jako Kübelwagen. Pro inspiraci připojuji několik námětů.



Kolekci malých modelů (v měřítku 1:72?) pásových verzí Kübelwagenu postavil Štěpán Los



Staříčky model v měřítku 1:76, postavený před léty za odpoledne z dílu přibalených ke stavebnici německého samohybného děla firmou Fujimi



Pětatřicetinový model Kfz.1 je součástí diorámy Směr Stalinrad, kterou postavil Zdeněk Lauterbach z KPM Čáslav

Do malé diorámy Tatry 1944 vsadil velký a řádně propracovaný Kübelwagen J. Macošek

Skutečný Kübelwagen ve velmi dobrém stavu je vystaven například v dopravním muzeu v německém Sinsheimu



TRADIČNÍ ČESKÝ VÝROBCE
PAPÍROVÉ MODELY
 KARTONMODELLBAU • CARD MODEL • MODÈLE EN PAPIER

VYZKOUŠEJTE KVALITU

PK GRAPHICA
 Kollárova 2, 628 00 Brno
 e-mail: pkgraphica@sazka.cz

WWW.OKUPANT.CZ
 internetový obchod plastických modelů z Ruska
 Okupant@volny.cz fax: 251 624 647

1:72 A-model, Ukrajina
 Lavočkin La-250A
 Anakonda
 přepadový stíhač **420,-**

1:35 SKIF, Ukrajina
 BMD-1P
 výsadkové
 bojové vozidlo **500,-**

...více než 1.000 modelů a literatury!



Messerschmitt Bf 108 Taifun

Než se na trhu vloni objevil čtvrtkový Messerschmitt Bf 108 Taifun firmy Eduard, byla po dlouhá a dlouhá léta jedinou cestou k získání uspokojivě vypadajícího modelu stavebnice firmy Heller v měřítku 1:72. Zatímco Messerschmitt Bf 109 je jako stavebnice či model nabízen snad i ve verzích, které nikdy neexistovaly, „Stoosmička“ halt neměla kulometry, tudíž je pro výrobce nezajímavá. Pro českého modeláře je však předloha lákavá jednak proto, že na území Protektorátu působily desítky kurýrních Taifunů, jednak proto, že po osvobození dokonce létalo několik (uvádí se dokonce až osm) strojů s čs. výsostnými znaky.



Krabička firmy Heller nás zaujme efektní kresbou Bf 108 sloužícího v Africe. Po jejím otevření zjistíme, že máme v rukou naprostý standard této firmy jak v kladném, tak bohužel i v záporném smyslu slova: Jemně zrnitý povrch s rytím vystupujícím nad povrch, nic moc čirá kabina, obstojné obličky na německou a bulharskou verzi a přehledný návod. Rozměrově nemohu model pohanit ani v nejmenším, při posuzování tvarové shody už se něco najde. Předně se nepovedl překryt kabiny, neboť zadní okna mají naprosto špatný tvar i umístění. Mají být větší a přímo navazovat na hlavní prosklenou část. Tvar předě se při pohledu shora hodně zužuje, to se dá ještě přehlédnout, ale chyby v obrysu kabiny bohužel ne. Jinak základní linie odpovídají.

Bonton nám velí začít interiérem, tedy se podíváme na něj. Je vyřešen docela nápaditě tak, že centroplán tvoří zároveň podlahu, která má pěkně znázorněno vyztužení mezi sedadly. Ostatně sedadla jsou



použitelná bez úprav, stejně jako přístrojová deska a řídicí páky.

Pro stavbu modelu Bf 108 doporučuji pěknou, ale ne právě levnou polskou publikaci Militaria in detail. Ovšem pozor! Neřídíme se krásnými fotografiemi interiéru, neboť jsou zavádějící. Představují totiž značně modernizovaný a vylepšený stroj, který dnes létá na různých Air show.

Při stavbě se musíme rozhodnout co s kabinou. Zda ji ponecháme původní, tudíž tlustou a se špatnými bočními okénky (v tomto případě stačí využít na stavbu interiéru dílů z krabičky), nebo zda si vyrobíme kopyto a vylisujeme novou vcelku (tak jak jsem to udělal při přestavbě Bf 108 na Me 208). Potom se musíme po dílech vybavení interiéru porozhlédnout jinde.

Rozšíření motorového krytu je otázkou půlhodinky a potřebujeme k tomu trochu dvousložkového tmelu. Šachty hlavního podvozku jsou trochu posunuty vzad, ale tím bych si rozhodně den nekazil. Možná bychom je však mohli doplnit o bočnice, aby nebylo šachtami vidět do „prázdná“ v křídle.

Nohy podvozku jsou ve skutečnosti sice téměř holé, ale ty, jež nám nabízí sta-

vebnice, jsou opravdu nemodelové. Totéž se dá prohlásit o kolech, která jsou úzká, nemají naznačen reliéf disku a vůbec vypadají jako když vypadla z Kinder vajíčka. Ostruha má kolo malého průměru a je vysoká. V obou případech doporučuji zalovit ve vrakovišti a celý podvozek nahradit přijatelnějším.

Taifuny měly zpravidla rám kabiny lemovaný hliníkovými pásky, což se dá s úspěchem napodobit na proužky nařezané tenkou pochromovanou fólií.

Kromě atraktivního afrického kabátu nabízeného výrobcem je pro nás zajímavý samostatně prodávaný obličky firmy APC models, nabízející pro model Bf 108 znaky československého stroje K-70 z letiště v Praze-Kbelích.



Při stavbě z krabičky a bez popisovaných úprav je stavebnice pohodovou záležitostí na jeden víkend. Pokud jej tak postavíme, ušetříme za zmíněnou publikaci a můžeme být s výsledkem spokojeni. Model v klidu zasuneme do vitríny (raději do zadní řady). V případě, že podstoupíme úpravy, máme za týden postavenou věrnou kopii kurýrního a téměř sportovního letounu Williho Messerschmitta.

MARTIN DECARLI

Foto autor, J. Menzl a archiv





Messerschmitt Bf108B-1 (W.Nr. 370114) po válce létal s civilní poznávací značkou D-IJHW. Dnes je opatřen kamufláží Luftwaffe a nosí civilní poznávací značku D-ESBH napsanou ve zkrácené podobě I jako kódové označení na trupu





O stavebnici **Messerschmitt Bf 108** v měřítku 1:48 se hodně mluvilo už dlouho před jejím uvedením na trh, takže modeláři byli patřičně nažhaveni a když se v nabídce firmy **Eduard** konečně objevila, strhla se smršť zájmu hodná bojového jména tohoto stroje. Přitom to byl ve své podstatě mírumilovný turistický a sportovní letoun, který se jen shodou okolností dostal na všechna bojiště v Evropě a Africe.



Stavebnice, ač letadla s kříži, se mi líbila od chvíle, kdy jsem viděl první zkušební vylisky, a tak když jsem ji dostal od pořadatelů festivalu leteckých filmů, mohl jsem se pustit do kochání a posléze i do stavby.

POHLED DO KRABÍČKY

Obal základní verze (v prodeji je také ProfiPack) láká povedenou kresbou, také návod má standardně vysokou úroveň a ani při největší snaze mu není co vy-

Původně turistické Messerschmitty Bf 108 Taifun, používané za války jako kurýři, měly zbarvení obměňované podle okamžité potřeby. Standardní lomená pole tmavě zelené a černozeleň byla u tohoto letounu přestříkana na zimní kamufláž ne zcela kryjící bílou barvou. Spodní plochy zůstaly světle modré, znaky byly na křídle umístěné shodně z obou stran, kódová písmena pouze zespodu

tknout. Vylisky pak jsou téměř z říše snů – čisťounké, s vlasovými spárami do hloubky a s neuvěřitelně tenkými stěnami. Ačkoliv je model poměrně jednoduchý, bez zbraní, je jich dost a nabízejí nejen základní díly, ale také součástky k vybavení prostoru osádky a ke stavbě motoru. Rovněž obtisky jsou výborné jakosti, a tak se s radostí můžeme pustit do díla.

VNITŘEK KABINY

Hned na začátku se musíme rozhodnout pro verzi zbarvení, respektive zda do kabiny umístíme čtyři sedadla, nebo si vybereme méně obvyklou verzi s dvěma pomocnými nádržemi místo jednoho z nich. Díky pečlivosti výrobce stačí díly oddělit od rámečků a téměř bez začištění je můžeme přilepit kam patří. Sednou naprosto dokonale. Protože do kabiny bude dobře vidět, je třeba si pohrát s nabarvením jejího vybavení. Zbarvení základních dílů je popsáno v návodu dobře (nepřehlédněte, že boční stěny mají být nastříkány světle šedou, zatímco zbytek RLM 02), ale je pravděpodobné, že některé detaily palubní



Dvě možnosti usporádání vnitřku kabiny



desky a ovladače na boku byly i v jiných barvách, a tak se poradíme s podklady. Mimochodem, ve stavebnici jsou dvě verze palubní desky – jedna „plná“, s reliéfem přístroje, na kterou nanese obtisk (sedne přesně), druhá s otvory, pod kterou po nastříkání barvou vlepíme (nejlépe Clear-fixem) na papíře vytištěné číselníky přístrojů.

Nejdostupnější stavebnice a doplňky:

Typ	Výrobce	Provedení	Měřítko
Bf 108	Aimodel	vaku	1:72
Bf 108B	Heller	plastik	1:72
Bf 108D	Heller	plastik	1:72
Bf 108 v Polsku	SP-decal	obtisky	1:72
K-70 (čs. Bf 108)	APC decals	obtisky	1:72
K-70 (čs. Bf 108)	APC decals	obtisky	1:48
Bf 108B	Karo As	vaku	1:48
Bf 108B	Eduard	plastik	1:48
Bf 108B ProfiPack	Eduard	plastik	1:48
Bf 108B	Eduard	Express Mask	1:48
Bf 108B	Eduard	plechy	1:48
Bf 108 v Polsku	SP-decal	obtisky	1:48
Bf 108	CMK	Detail set	1:48
Bf 108 v Jugoslávii	Lift Here!	obtisky	1:48



V základní stavebnici jsou sedadla bez pásů, jak se na turistický stroj sluší, v obohaceném ProfiPacku pásy nalezneme na planžetě s lepty. Dobové propagační snímky většinou ukazují letadlo bez pásů, je však jisté, že ve strojích používaných Luftwaffe jejich dobrodini užívali přinejmenším pilot.

Na jediný drobný problém narazíme ve chvíli, kdy podle návodu sestavenou skořepinu vnitřku kabiny vsuneme do slepeného trupu. Zjistíme totiž, že vnitřní bočnice k vnějšku nedoléhají. Pomoc je snadná – bočnice k podlaze kabiny jen lehce přichytíme, po vsunutí sestavy do trupu je zakápneme lepidlem a prsty přimáčkneme k vnějším stěnám.

PRÍDAVNÉ NÁDRŽE

Pokud se rozhodneme pro stavbu modelu „mediálně“ nejslavnějšího stroje KG+EM, je na místě ještě jedna úprava. Aby dodatečně instalované palivové nádrže neutloukly osádky, byly k zadní stěně, respektive k podlaze připevněny nejspíš plechovými pásky. A aby fungovaly, musely být hadičkami spojeny s palivovým systémem. Dva „šlaušky“ byly z boků spodní nádrže vyvedeny k ruční palivové pumpě na konci panelu mezi předními sedadly a kabelem vedeným po pravé straně spojeny s palubní deskou. K palubní desce byla připojena i větší nádrž, dvěma hadicemi pak k nádrži za kabinou.



MOTOR

Ačkoliv to nebylo nezbytné, výrobce dodal také díky k sestavení věrohodně vyhlížející makety motoru. Sice bude vidět jen trochu otvory v přídi, ale může nás hrát vědomí, že ji máme uvnitř. Pokud bude někdo stavět model s odkrytou přídí, má ušetřenu práci a může nechat vyniknout

Takhle postavil Bf 108 Taifun ze stavebnice Eduard Václav Neuman z KPM Čáslav

své šikovnosti. Jen musí na motorovém loži vyvrtat otvory naznačené pouze prolisy, doplnit kabely rozvodů, případně dolů mezi válce příčnou vyztuhu a válečky vzduchových filtrů. Vrtáčkem lze vylepšit konce výfuků.

POHODA

Tímto slovem lze shrnout zbyvajících část stavby. Pravda, škarohlídi budou možná tradičně tvrdit, že odtokové hrany nejsou dost tenké, ale mě se zdají dobré. V podvozkových šachtách jsou dostatečně plastické vyztuhy, pákny reliéf mají i kryty kol. Kola samotná jsou rovněž prvotřídní, takže zbývá jen doplnit reflektor pod křídlo (zhotoveny z čírého plastu, takže po nabarvení krásně zaskleny) a chybějící brzdové hadičky.

ZBARVENÍ

Na výběr máme Bf 108B-2 trop s přídatnými nádržemi v kabině, sloužící v „africké“ kamufláži v roce 1942 v Libyi, a standardně zbarvený stroj stejného typu, létající v roce 1940 s označením BG+KM. Velmi užitečnou pomůckou při stříkání kamufláže jsou i v základní stavebnici přiložené samolepicí masky. Použijeme je už při stříkání disků kol a barevných pruhů před SOP, nejplatnější však jsou při barvení kabiny. Podle rámu nalepíme vyřiznuté rohy a zbyvajících plochy buď přelepíme málo lepivou páskou, nebo podle návodu „zaplácáme“ Maskolem. Nezapomeneme napřed nastříkat rámy barvu interiéru (bude vidět zevnitř) a teprve pak barvou kamuflážní. Výsledkem jsou dokonale ostré hrany rámování.

Po mých špatných zkušenostech s odstraňováním Maskolu jsem se ptal jak na něj. Podle Karla Pádára, který už něco postavil, je nejlepší použít k odstranění tektuté masky buď pinzetu (trpělivě žmoláme a odlupujeme), nebo nepřiliš agresivní lepicí pásku.

MARTIN SALAJKA



Dochované původní letouny Messerschmitt Bf 108

Typ	W.Nr.	Poznávací značka	Majitel/Poznámka
Bf 108B	1561	OY-AIH ex F-BBRH	Sonderborg, Dánsko
Bf 108B-1	1660	D-EDIH	Německo, po havárii 1980 neopraven
Bf 108B-1	1914	N108KW, ex CC-PWA	Fantasy of Flight, Polk City, USA
Bf 108B-2	1988	A-201 ex HB-HEB	Muzeum Dübendorf, Švýcarsko
Bf 108B-2	2064	D-IOIO ex A-208	Muzeum Schleissheim, Německo
Bf 108B-2	2083	A-209	Muzeum Dübendorf, Švýcarsko
Bf 108B-2	2084	A-210	Verkershaus Lucern, Švýcarsko
Bf 108B-1	2246	D-EBEI ex NF+MP	Lufthansa, Berlín, Německo
Bf 108D-1	3059	N2231, ex AM87, ex VE+LI	CAF, Midland, USA
Bf 108B-1	3701	ES+BH, D-ESBH	Muzeum Manchling, Německo
Bf 108B-2	8378	FE-4610	Planes of Fame, Chino, USA
Bf 108B	730253	D-EBFW	Schwabmünchen, Německo

Messerschmitt Bf 108 výrobního čísla 2246 poprvé vzletl 1. června 1940 a zahájil službu u jednotek Luftwaffe. V roce 1943 jej v Tunisu v dobrém stavu objevili příslušníci US Navy. Letoun byl později rozebrán a přes Sicílii dopraven do USA, kde letal jako N108HP, N54208 a NF+MP. Zpátky do Německa se vrátil 26. listopadu 1990 a v opravárenské základně Lufthansa v Hamburku podstoupil rozsáhlou omlazovací kuru. V květnu 1993 byl znovuzrojen stříbrný letoun s poznávací značkou D-EBEI pokřtěn jménem Elty Beinhorn na památku pilotky, která v kabině Bf 108 ve třicátých letech podnikla rekordní přelety. Společně s dalšími letadly historické letky Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung (DLBS) se pravidelně účastní leteckých dnu



Unikátní snímek Bf 108B-1 výrobního čísla 2246 s původní poznávací značkou D-ELLY, kterou byl v roce 1993 nakrátko opatřen k uctění památky Elly Beinhornové. Protože však tuto značku už nosil Klemm L 35D (dnes vystavovaný na letišti ve Frankfurtu nad Mohanem), byla záhy změněna na D-EBEI. Za povšimnutí stojí otevřená dvířka na hřbetě trupu za kabinou



Počátkem roku 1945 padl Američanům do rukou ve francouzském Villacoublay Bf 108B-1 (W.Nr. 8378). V Evropě jej krátce používali příslušníci Air Technical Intelligence, pak byl na palubě HMS Reaper přepraven do USA a společně s jinými ukořistěnými stroji v září 1945 vystaven na základně Freeman v neobvyklém zbarvení a s označením FE-4610. Později byl nátěru zbaven a v barvě kovu, s označením T2-4610 a s americkými výstřelnými znaky odstaven. Dnes je majetkem Planes of Fame Museum v americkém Chinu



Výroba Bf 108 byla v roce 1941 přenesena do závodu SNCAN (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord). Po osvobození produkce nezměněného typu pokračovala pod označením Nord N.1000. Když původní pohonné jednotky Argus došly, byl jejich nedostatek vyřešen zástavbou dostupných motorů Renaultů 6Q-10A (Nord 1001) a výkonnějších Renault 6Q-11 o 174 kW (Nord 1002)

Letoun s poznávací značkou F-AZMR a ladnými tvary Bf 108 je Nord N.1002 výrobního čísla 216, provozovaný ve francouzském Lunéville



Švýcarsko používalo celkem 18 strojů Bf 108B. Před válkou převzalo od listopadu 1938 do srpna 1939 celkem 15 strojů (A-201 až A-215), další letoun získalo v roce 1942 a poslední dva v dubnu 1945. V muzeu v Dubendorfu je vystaven s označením A-209 Messerschmitt Bf 108B-2 výrobního čísla 2083, dodaný 6. července 1939 a vyřazený k 31. prosinci 1959



Me 208 jako Nord 1101 Noralpha

Letoun navazující na prototypy Messerschmittu Me 208 je ještě více opomíjen výrobcí než původní „Stoosmička“ – pokud je mi známo, nemá jej ve výrobním programu žádná firma. Tady se však vcelku není co divit, skutečný letoun byl za války postaven pouze ve dvou prototypech, jeho sériová výroba pokračovala v osvobozené Francii pod označením Nord 1101. I tak je to však typ málo známý a nějakou oblibu získal snad v zemi svého původu (ve Francii, neboť tam Me 208 vznikl).

Pro konverzi jsem se rozhodl z několika důvodů. Jednak tohle éro je dost zajímavé tím, jak moc je ošklivé. Jednak si myslím že se moc modelářů do této stavby nepustilo, a tak mám ve sbírce malý unikát. Třetím důvodem pak je skutečnost, že se tahle mašina nachází na našem území.

Lepší výkres než malý třípohledák z LK jsem nesehnal, ale ten společně a fotografiemi dodnes létajících strojů na model do vitríny postačují. Protože klady i zápory Hellerovy stavebnice jsem již probral, budu se nyní věnovat pouze úpravám.



Protože jsem z letadla s ostruhou stavěl stroj s tříkolovým předovým podvozkem, začal jsem křídlem. Nejprve jsem zaslepil původní otvory podvozkových šachet a vyřezal nové, které jsou skoro až u vztlačkových klappek. Vzhledem k velkému vzepětí „Dvěstoosmičky“ jsem dolní



polovinu křídla ohnul pod proudem horké vody. Po slepení s horními polovinami jsem konce zařízil a zhotovil nové oblouky (tvaru jako u Bf 109G), na každé straně o 5 mm delší. Pak přišly na řadu nové ocasní plochy, které jsem vyřezal z plastiku tloušťky 1 a 1,5 mm.

Nejvíce úprav si vyžádal trup s úplně novou, mohutnější a neforemnou příďí. Dále bylo třeba zhotovit šachtu předového podvozku a vyplnit veškerý volný prostor příďe olovem. Posléze jsem zjistil, že to bylo přehnané, neboť Nord (nebo Me 208, jak chcete) má hlavní podvozek za těžištěm, takže by na ocas nepadal.

O špatné kabině původního modelu Bf 108 jsem již psal, při konverzi je třeba zhotovit překryt s přední částí daleko tu-



pější, takže rozhodnutí bylo jasné – odříznout strop až za malá boční okna, vyrobit kopyto a vylisovat nový z acetátové folie.

Interiér jsem postavil shodný s Bf 108, snad jsem se nedopustil závažnějšího přestupku. Na vrakovišti mi zaháel kužel z modelu T-34 Mentor, který sedl téměř bez úprav, našel jsem tam i díly pro nové nohy podvozku a použitelná kola.

Myslím, že jsem na nic podstatnějšího nezapomněl, tak si už jen musíme vybrat barevný kabát. První možností je letoun celý pravděpodobně v barvě RLM 02 s německými vysostnými znaky a původní imatrikulací z výrobního závodu (pro tuhle eventualitu jsem se rozhodl). Možnost druhá: Nord 1101 většinou v původní barvě kovu a s francouzskou imatrikulací. Může také popustit uzdu fantazii a dát modelu liktivní podobu, ve které létají především zámožské stroje jako Bf 109.

Přestavba Messerschmittu Bf 108 na Me 208 či Nord 1101 rozhodně není jednoduchá, ale není ani nezvladatelná a výsledkem je celkem raritní „Mezek“.

snílek Martin Decarli
Foto autor a M. Salajka

Když jsem si v depozitáři kbelského muzea prohlížel Nord 1101, kroutil jsem nad tímto přírůstkem hlavou. Muzeum se snaží získávat letadla významná pro historii československého letectví a stroje představující milníky letectví světového. Nord Noralpha mi ani do jedné kategorie nezapadá, velkému počtu leteckých nadšenců nemá co říci. Napadla mne však kacířská myšlenka: Jednak v muzeu není jediný stroj v německé kamufláži, jednak by tento čtyřmístný letoun mohl oživovat air show svými letovými vystoupeními. Zatímco přemalovat jej na Messerschmitt Me 208 by velkým problémem nebylo, uvést jej do letuschopného stavu asi ano. Škoda, asi nejsem sám, kdo by pro možnost vyhlídkového letu na „Messerschmittu“ sáhl do peněženky značně hluboko.



Více než pokrevným příbuzným Messerschmittu Bf 108 je Nord N.1002 Pinguin. Není tedy divu, že stroj výrobního čísla 184 (ex F-BERF) je v bruselském Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire vystavován ve zbarvení připomínajícím Bf 108B





SNCAN N.1101 Ramier s oranžovými doplňky a poznávací značkou F-GJBQ po náročné restauraci pracovníky muzea v Côte d'Amour (6000 hodin) znovu vzletl 16. října 1992. Domozem je na letišti La Baule ve Francii



Nord N.1101 Noralpha poznávací značky F-BLQU patří Aeroklubu Jeana Bertina na letišti Chavenay

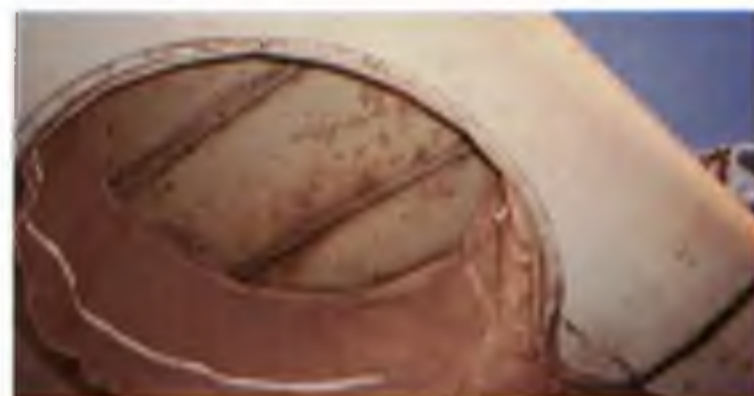


Vývoj typu Me 208, následníka Bf 108, pokračoval pod dohledem říšských odborníků v bývalé konstrukční kanceláři Les Mureaux. Jeho trup byl jinak tvarován, změnilo se také zasklení kabiny a křídlo o větší ploše a rozpětí dostalo větší vzepětí a bylo zakončeno zakulacenými oblouky. Novinkou byl rovněž zatahovací podvozku předového typu. Zalétán však byl pouze první prototyp Me 208 V1, o čemž si více přečtete v letošním LK číslo 5. Následující prototyp V2 se stal základem vývoje a výroby v osvobozeném podniku SNCAN. Byl opatřen motorem 6Q10 a změnil se v typ N.1100 Noralpha, později zdokonalený na N.1101. Od vzoru se lišily jinou kapotou motoru, nezaskleným stropem kabiny nad zadními sedadly a vyosenou nohou předového podvozku



Jak jsme mohli průběžně sledovat, v duxfordském muzeu se v Messerschmitt Bf 108 pozvolna mění Nord N.1002 Pingouin po znávací značky G-ATBG. Doufejme, že jednou bude letuschopný a v kamufláži připomínající jeho slavnou minulost

V roce 1999 se v Duxfordu objevil Nord N.1002 Pingouin s poznávací značkou N108J, údajně zakoupeny ve Francii. Tvary sice svého předchůdce připomíná, ale v přední má uložen plochý boxer (fuj)



SdKfz. 231 (6 rad)

Model vozu SdKfz. 231 (6 rad) byl v měřítku 1:35 na trhu plastických modelů dlouho postrádaným typem. Když jsem zaslechl, že stavebnice bude vyráběna, dokonce přímo v České republice, byl jsem velmi potěšen. Mou radost však poněkud kalilo, že výrobcem měla být společnost HiPM, s jejíž stavebnicí Pz. I A jsem už měl (bohužel) tu čest. Ve skrytu duše jsem doufal, že když se tento výrobce k ostatním producentům blíží cenou, že se z minulosti (z Pz. I A) poučil a ceně přiblíží i kvalitu svého nového výrobku.

Když se avizovaný model objevil, zaujalo mne nejprve nové jméno **Historic** na obalu. To bývá zvykem spíše na východ od našich hranic, ale řekl jsem si, že snad tentokrát výrobce chtěl po prvních stavebnicích naznačit, že začíná nově a lépe. A tak jsem stavebnici za více než 500 Kč koupil. Mělo mne varovat, že krabička zůstala ve stejném stylu, tedy s nepříliš zdařilou kresbou na víčku, při jejíž tvorbě se kreslíř pral s perspektivou asi stejně úspěšně, jako výrobce se zvládnutím technologie.

STAVEBNICE

Když jsem doma pozorně prohlížel obsah krabice, mile mne překvapil čistý povrch velkých vylisků. Bohužel to bylo jedno z mála příjemných překvapení. Mezi ta méně příjemná patřilo množství drobných dílů určených k nalepení na model, jejichž společnou nectností je, že jsou zhotoveny s otěpy a je tudíž nutné je před použitím patřičně upravit.



Některé ze součástí sice mají vymezovací kolíky, ale bohužel odpovídající otvory na modelu jsou jednak mělké, jednak mají často jinou rozteč, a tak je nutné kolíky ubrousit a díly přilepit bez nich.



Poloha součástí bez vodicích kolíků je vyznačena na velkých dílech rytím a je s nimi podstatně méně práce. Pokud se dáte zmást návodem a nalepíte drobné díly na vrchní a spodní polovinu korby už na začátku stavby, budete mít zřejmě dost problémů se slepením obou velkých dílů

a se zatměním slepeného spoje, který nelicuje nikterak ideálně. Mnohem logičtější se zdá slepit nejprve horní a spodní část korby a teprve potom nalepit na povrch drobné díly.

Obdobně doporučuji postupovat i při stavbě střelecké věže, na níž po slepení vzniknou poměrně velké škvíry v přední části, které je nutno zatmělit. Vzhledem k tomu, že díky konstrukci modelu je nutno věž spojit s horní částí modelu ještě před konečným slepením obou částí korby (věž již potom nelze sejmut), volil jsem jinou variantu: Slepil jsem nejprve trup, věž jsem na něj po dokončení pouze nasadil. Otvor je poměrně těsný, věž stejně nevypadne, ale v případě potřeby ji lze vyndat.



PROBLÉMY

Po slepení trupu nás čeká další „lahůdka“, kterou je nalepení dveří a poklopů. Výrobce je nabídl dělené jako na skutečném vozidle, ale vnitřek modelu je zcela prázdný, takže možnosti přilepit dveře otevřené asi využije jen málokdo.

Ostatně, zdá se, že podlaha vozu je výše než by měla být, nemluvě o tom, že ve skutečném vozidle byla členitější. Další věcí, která nám přidělává vrásky, jsou schránky na blatnicích vozidla. Mají špatný tvar a velikost, některé (na blatníku shora) sem ani nepatří. Navíc ne každý vůz měl všechny schránky, což výrobce nezmiňuje. Podle fotografií skutečného vozu doporučuji zhotovit schránky nové.

V návodu nakreslená tyč mezi díly c10 a c11 na vozidlech zřejmě nikdy nebyla, na žádné fotografii jsem ji alespoň nenašel.



Až začneme lepit světla, zjistíme, že zadní nejdou použít, protože držáky jsou příliš krátké a štěrbina v krytu tak nemůže být jinak než šikmo. Máme dvě možnosti: buď světla zakryt, nebo zhotovit nový držák. Zvolil jsem druhou variantu, protože původní držák nemá ani po úplné správné tvar.

Pokud chcete světla zakryt, lze použít „plachtu“ z papírového kapesníku obarveného na patřičnou šedobéžovou barvu.

Při lepení kol si uvědomíme, že výrobce si opět zjednodušil práci a nápis Continental umístil na každou pneumatiku jen z jedné strany, což vzhledem k tomu, že přední kola mají být nalepena nápisy dovnitř, trochu zamrzí. Naštěstí při zamažání blátem to není příliš vidět.

ZBARVENÍ

Nyní se již musíme rozhodnout jakou kamufláž použijeme, protože držák protiletadlového kulometu na věži a dymovnice měly jen některé vozy. Výběr je ovšem celkem jednoduchý, protože většina vozů jezdila ve standardním kabátu barvy Panzer Grau. Je sice pravda, že první vozy dostaly ještě kamufláž doplněnou hnědou barvou používanou Reichswehrem, ale pokud se rozhodneme pro model z tohoto období, musíme si uvědomit, že první vozy se od dílu ve stavebnici v mnohém lišily.

Po přilepení drobných dílů a nanesení kamufláže si můžeme oddychnout a pokochat se pohledem na model, jehož stavba nepatří k těm jednoduchým. Přesto si myslím, že výsledek stojí za námahu.

Po této zkušenosti doufám, že výrobce nabídne nové modely poněkud více „user friendly“, tak aby potěšily i normální modeláře a ne jen modelářské masochisty (ke kterým se po stavbě tohoto modelu počítám i já), vyživající se v dokazování si, že jen tak před něčím necouvnu.

ČESTMÍR BERÁNEK



Šestikolka SdKfz. 232 (6rad)

Koně jsem nedostal, a tak, když mi náhoda a přízeň výrobce přihrála německy obrněný automobil, podíval jsem se na zuby jemu. K dispozici jsem měl stavebnici radiovozu SdKfz. 232 (6rad) v měřítku 1:35 se značkou Historic Plastic Models a pramalé zkušenosti se stavbou modelů bojové techniky. Ocítl jsem se tedy v roli začínajících modelářů a jejich očima jsem se také na stavebnici díval.

První pohled nebyl špatný – krabička s uspokojivou a názornou kresbou (jak jsem později zjistil, vychází z asi nejvyšší z nemnoha dobových fotografií) a výlisky uspokojivé kvality. Také druhý pohled mě příznivě naladil, neboť jsem zjistil, že skoro všechna dílka jsou zhotovena zvláště a tudíž je možná zalepit je v otevřené poloze. Pak už jsem se přestal radovat, protože jsem marně hledal vnitřní vybavení vozidla, které jsem za „nakukovacími“ otvory očekával. Vypadá to, že výrobce poskytl dostatek prostoru kutilům, kteří si mohou s vnitřkem pohrát, nebo si ukousl příliš velké



sousto a vybavení už nedokončil. Ať bylo důvodem cokoli, rozhodl jsem se vystačit s nabídkou stavebnice a nic nezdokonalovat.

Stavba začala docela slibně, i když přesnou polohu jednotlivých dílů musíme díky absenci aretačních kolíků od počátku spíše odhadovat („desky“ pod háky na konci trupu a na bocích v okolí dvířek). Rozhodně se vyplatí „vyztuhy“ na spodku korby zkusit na sucho spíše vícekrát. První problémy jsem měl s usazením hřídele vedoucí od motoru k zadním osám. Aby dosedla kam bylo třeba, musel jsem dosti výrazně zvětšit prohloubení v příčniku B37.

Další komplikace přineslo umístění vyfuku. Veden stavebním návodem a logikou tvaru dílů jsem jej stále nemohl umístit tak, aby byl jeho konec volný pro jemu určenou činnost – vyfukování. Kresba na

Schwere Panzerspahwagen (SdKfz. 231) 6 rad byl vlastně zpevněný tříosý podvozek nákladního automobilu v uspořádání 6x4 s podélnými listovými pružinami, na nějž byla doplněna pancéřovaná korba s ručně otočnou věží a druhé stanoviště řidiče v zadní části. Verze SdKfz. 232 (6 rad) byl téměř identický vůz se 100W radiostanicí dalekého dosahu a velkou rámovou anténou. Obou verzí bylo postaveno jen asi 120 kusů a do válečného běsnění zasáhly jen na počátku.

straně 7 návodu mi objasnila proč – tvar tlumiče ani potrubí tomuto výkresu neodpovídá! Tlumič je menší a konstrukci rámu nepřesahuje, potrubí je jinak tvarované a navíc se mezi rám a díly podvozku ani nevejde. Zvolil jsem tedy nejsnadnější řešení a protože jsem model stavěl pro radost, „někam jsem to nacpal“, i když to není právě modelové.

Svazky listových pružin je třeba zbatvit nálitkú a otvory v nich zvětšit, abychom je mohli nasadit na příslušné vystupky. Unašeče kol nejsou právě rovné, proto je musíme obrousit a při jejich usazování hlídat jejich rovnoběžnost, aby nám později auto nekulhalo.

Dalším ořechem k rozlousknutí je nalepení blatníků. Podle tvůrců stavebnice by měly sednout na místa označená ryskami, podle mých zkušeností to však dost dobře nejde. U blatníku předních kol se nám bez úprav nepodařilo, aby jejich přední hrana tvořila přímku (a ne šipku), zadní si tvarem kole dovaly o to, aby byly posunuty vyš, a tak jsem jim vyhověl.

Detaily na horní část korby stále nelepíme, i když nás k tomu návod vede, protože bychom si komplikovali pozdější zahlazování stop po spojení horního a spodního dílu korby. O nejasnosti, kam umístit vyztuhy B18 a B14 už jsem se zmínil. Podle návodu by dalším krokem mělo být nasazení kol, ale protože s korbou ještě budeme pracovat, necháme to na později, podobně jako v tuto chvíli stejně nelogické nalepení beden na blatníky. Místo toho jsem spojil poloviny korby a před uzavřel dílem s žaluzií.





Když jsem zatmelil a obrousil spoje a rozhodl se, že věž udělám jen nasazovací a nespojím ji s horní částí korby obruči A16, neboť bych ji určitě během další stavby poškodil, pustil jsem se do zavírání otvorů. Dvíčka jsem přitom musel mnohdy dost obrousit, neboť sice nepostrádala otřepy, ale zato jí chyběla přesnost. Samostatně zhotovené panty jsou sice zajímavé, ale jednak je musíme očistit od otřepů a broušením ztenčit, jednak musíme být velmi pečliví při určování jejich polohy (u pantů držících větrací dvíčka motoru se vyplatí jejich přesnou polohu odměřit, protože spojovací tyč (jejíž účel je mi záhadou) sebemenší odchylku zvýrazní.

Nyní je čas nasadit slepenou věž a jejím otáčením přesně určit, kam nalepíme poklopy míst řidiče. Prostoru není nazbyt a oba jsem musel trochu posunout směrem od věže, aby nebránily jejímu otáčení.

Návod, jak postupovat při montáži kol (zhotovených vcelku s pneumatikami), se mi zdál složitý, a tak jsem se – špatně – řídil intuicí, když jsem je nasadil tak, aby nápisy Continental byly na vnější straně. U předních kol je to chyba (výrobce), pro-



tože jejich středy mají být „vyboulené“ ven a tudíž pneumatiky nápisy dovnitř. Při porovnání kol s kresbou na obalu i s fotografiemi se mi zdá, že disky by měly být mnohem víc klenuté dovnitř. Protože „trojúhelníky“ kryjící jejich středy by vystupovaly nad povrch, což podle fotografií není dobře, nenalepil jsem je.

Předposledním martyriem bylo přilepení beden na blatníky. Už při jejich slepování jsem si užil s ohybáním petlic, které si daly jakž takž říct jenom když jsem je obrousil ztenčil a vypiloval do nich zářez. Problém byl také s jejich umístěním. Na posunuté blatníky se pod šikmou část korby nevešly, a tak jsem nalepil jen některé z nich a to ještě po zmenšení jejich výšky.

Poslední drobný problém přineslo umístění antény. Její podpěru na věži jsem nalepil na označená místa podle návodu a polohu zadních podpěr odhal, protože přesné vodičko chybí. Pak jsem vsunul věž do korby, nasadil (bez lepení) na středovou podpěru anténu a postupně ji slepil se zadními podpěrami. Sliboval jsem si od toho, že věž bude – v souladu se skutečností – pod anténou otočná. Splnilo se to však jen částečně. Aby to fungovalo na 100 %, bylo by asi třeba podpěru lepit až nakonec a otáčením věže neustále hledat její přesnou polohu.

Nalepení drobných dílů už bylo bez problému a nejasnosti, takže jsem se nakonec přes všechny nástrahy dopravoval k modelu, který mne uspokojil. Protože zadní světlomety lze nalepit jen tak, že



štěrba pro tlumené osvětlení může být jen šikmo (tedy špatně), rozhodl jsem se všechna světla (a rezervní kolo) zabalit do plachty z navlhčeného papírového kapesníku natřeného lepidlem Herkules.

Povrch hotového modelu jsem sjednotil nastříkáním tmelů Mr. Surfacer, obrousil a dal mu konečný kabát z barev Vallejo. Abych se vyhnul křížům, a také proto, že jeho povrch nebyl jednobarevný, vybral jsme si z nabízených variant automobil používaný 4. průzkumným oddílem 1. pancéřové divize, který měl přes základní šedou barvu „středně hnědý“ skvrny. Pro fotografování jsem model doplnil postavami (velitel vozu a pěšák jsou



neopracovatelné „gumové“ figurky Revell, plastického maršála Rommela dodávala pře léty jedna mašinkářská firma v sadě vojevůdců. Uskupení jsem nazval Budoucí maršál R. přihlíží cvičení na území budoucího NDR a vyčerpaný množstvím úprav jsem se začal ohlížet po stavebníci, se kterou bude méně práce.

mas

Foto M. Salajka

ATTACK
HOBBY KITS

Plastikové modely v měřítku 1/72



72816 STURMGESCHÜTZ
StuG III Ausf.E



72813 - Škoda typ 952 - Kübelwagen

<http://www.attack.hobby.kits.web.wo.cz>



Horečka z odřenin

Současný průměrný modelář má pocit, že kamuflážní barvy na povrchu svého modelu musí pokrýt množstvím odřenin (Pozn. překladatele: obávám se, že náš průměrný modelář tuto techniku ještě nestihl vůbec zaregistrovat) a že čím víc jich na povrchu je, tím je model lépe patrný a vypadá skutečněji. Proto se stává, že někdy místo několika odřenin a flíčků opryskané barvy na vozidle, vidíme spíš obrys tanku vytvořený z odřenin a opryskaní. Modeláři také často neví, jaký odstín barvy je vhodný, na kterém místě tuto techniku použít, či dokonce zda ji v daném případě vůbec použít.

Odřeniny na vozidle jsou to samé, co letokruhy na řezu kmenem stromu – poskytují informace o způsobu užívání vozidla a oblastí, ve které se pohybovalo. Nemůžeme například znázornit rezavé odřeniny na poklopu používaného tanku Sherman. Ačkoli je na něm barva jistě odřená, posádka už i malé náznaky rezavění likviduje svým pohybem. To samé platí třeba pro americké obrněné vozidlo pěchoty M113 z vlhké džungle, jehož korba byla vyráběna z hliníkových slitin a tudíž nerezaví.

Odřená a opryskaná místa mohou mít podobu různých flíčků, souběžných škrábanců, odřenin či nánosů. Každá z těchto nepravidelností znázorňuje na kamufláži kousek historie vozidla.

Před začátkem práce si musíme ujasnit proč by měla být barva odřená a kde odřeniny budou. Naši představu pak porovnáme s dostupnými fotografiemi, které se nemusejí tykat stejného vozidla, ale měly by mít nějaký vztah k předloze modelu. Jsou-li naše podklady černobílé, máme problém, protože nevíme, jestli je skvrna na povrchu způsobena odkápnutým olejem, nebo třeba vyliitou vodou. Proto je dobré používat barevné fotografie současně techniky, a soustředit se na podobnosti prostředí (stavíme-li Pz.IIC Afrikakorpsu, budou vhodným ekvivalen-

tem elektu fotografie vozidel užitych za Pouštní bouře).

Někteří modeláři získají časem při tvorbě odřenin rutinu, a opakují mechanicky stejné efekty stejnými barvami na všech vozidlech. Podceňují přitom vzájemné působení odstínů barev. Co je míněno vzájemným působením barev? Výsledný efekt odřeniny nakreslené rezavě hnědou barvou na olivově zeleném podkladu bude zanedbatelný, na rozdíl od téže odřeniny na pískově žlutém podkladu. Na obrázku jsou některé příklady různých druhů odřenin způsobených různými vlivy.



1 Chceme-li znázornit odřeninu způsobenou vibrací vozidla, nebo **škrábanec v barvě**, který však není hluboký až na kov, pak použijeme světlejší odstín kamuflážní barvy. Další alternativou je použití základové barvy (nejčastěji červená nebo šedá, ale i jiná). Přece jen obvyklejší je vícenásobný nátěr vozidla stejnou barvou. Je velmi lehké tento efekt zobrazit a prakticky nic na modelu neriskujeme, protože oprava nepovedených míst je snadná.

Všechnu péči musíme věnovat tvaru odřenin a jejich umístění. Je dobré se vy-

hnout pravidelným, kulatým a stejnorodým skvrnám, nebo opakování stejných tvarů. Než jednu velkou skvrnu, je lepší namalovat několik menších odřenin. Musíme je vytvářet jen na místech, kde mají své opodstatnění vzhledem k tvaru vozidla – například na hranách, vyvýšených místech, poklopech, pohyblivých mechanismech atd. Naopak, jejich ztvárnění se musíme vyhnout na místech zakrytých nebo chráněných před otěrem či úderem.

2 **Efekt stékající rzi** je jeden z nejčastěji používaných a dává modelu vzhled starého a dlouho používaného vozidla. Rezavé odřeniny – spíše menší – namalujeme oranžovými odstíny emailových barev. Řídkou barvou téhož odstínu pod každou skvrnku namalujte co nejtěsnější čáru směřující kolmo k zemi a štětce velikosti 000 a ředidlem čárku roztupujte a rozetřete do ztracena směrem od odřeniny dolů. Uvnitř základní skvrny pak namalujte tmavším odstínem rezavé barvy ještě jednu menší skvrnu. Tento efekt je zvláště vhodný pro modely nepoužívaných nebo opuštěných vozidel.

3 Tento efekt je typický pro **hluboké ryhy v barvě** a můžeme se s ním setkat jak na fotografiích z pouště, tak například z vlhkých oblastí Ruska. V porovnání s předchozími typy je to starší odřenina, takže ji můžeme třeba částečně zakryt nánosem bahna.

Vytvoříme ji opačným postupem než skvrnu 2. Nejprve použijeme tmavou barvu na tvary drobných skvrn a teček. Poté světlou barvou vybarvíme středy skvrn, ale nezakryjeme tmavý podklad obrysu. Vždy pamatujte na to, že čerstvá rez je velmi jasně oranžová, zatímco stará nebo zvlhlá je tmavě hnědá.

4 V tomto případě se nejedná přímo o opryskání barvy, ale o efekt vzniklý **otřením prachu a bahna** z povrchu vozidla. Představme si malé vozidlo jako Horch v barvě Panzer Grau za teplého ruského léta. Vozidlo jízdu nabírá na povrch více a více prachu, ale jeho posádka je občas nucena se před leteckými útoky skryt v lese. Přitom se větve stromů a křovin dotýkají povrchu pokrytého prachem, což vede k jeho otírání. Stejný efekt způsobuje také užívání vozidla posádkou.

Styl užívání vozidla se nemění, akce se opakují několikrát po sobě (další prašné cesty a další skrývání v lese). To způsobuje prosvítání původní barvy vrstvami prachu. Tento efekt napodobíme tenkými linkami (mnohdy rovnoběžnými) základní kamuflážní barvy Panzer Grau přes vrstvy nastříkaného prachu.

5 Opryskaná kamufláž. Mnohdy byla kamufláž nanášena v přední linii, často jakoukoli barvou, která byla právě po ruce. Tyto improvizované nanášené barvy obvykle nebyly tak odolné jako barvy stříkané v továrních podmínkách, takže opryskávaly velmi lehce. Tyká se to zvláště německých vozidel z konce války, nebo dočasných zimních kamufláží.

Opryskání můžeme znázornit podobně jako v prvním případě použitím základní barvy přes kamuflážní. V tomto případě je základní barvou písková a kamuflážní zelená. Ve chvíli, kdy zelená barva opryskla, objevil se podklad pískové barvy. Buďte opatrní, tyto efekty je nutné dělat v prvních fázích povrchové úpravy, dokonce ještě před nanášením barevného filtru a washe.

6 A nakonec obvyklé opryskaniny do kovu, jejichž použití tolík rozšířil papá Verlinden během svého tvůrčího období. Jakkoli se to nezdá, jsou modelářsky nejobtížnější, protože špatným výběrem barvy nebo jejím nevhodným nanášením můžete zapříčinit, že model bude připomínat bojové vozidlo 23. století. Opět si představme M 113 ve Vietnamu. V džungli byla korba silně odřána podrostem. Posádka obvykle jezdila na

střeše korby, aby se vyhnula účinkům min, a rovněž přispívala svým dílem k otěru barvy. Odřenyiny můžeme namalovat malým množstvím stříbrné barvy Humbrol smíchané s trochou nevýrazné olivové. Výsledek může vypadat výborně, ale nesmíme to přehánět. Odřenyiny musí mít přesně ohraničený tvar, neměly by být difúzní (s „rozpítnými“ okraji).

Pamatujte si, že je ještě jeden jednoduchý způsob, jak odřenyiny znázornit – stříbrná tužka. (Pozn. překladatele: Tyto stříbrné tužky občas můžeme sehnat v obchodech s uměleckými potřebami. Nejde však o stříbrné lihové fixy!)

Výzkumu světa nejruznějších odřenyin bychom mohli věnovat celý modelářský život a nikdy by se nám ho nepodařilo obsáhnout celý. Odřenyiny totiž model oživují, proto jsou mezi modeláři tolík oblíbené. Je zvláštní, že nejlepší tvar odřenyin obvykle na modelu vzniká nějakým nedopatřením nebo nešikovností.

Pamatujte si, že je lepší na modelu udělat tři malé odřenyiny, než jednu velkou. Doporučuji model opryskávat už sestavený, ne ještě v podsestavách (zvláště věž a korba) Ztratili byste pojem měřítka a prostorové perspektivy.



Některí tuzemští modeláři (jejichž jména jsem si bohužel na Metromodelmanii zapomněl poznamenat) techniku odřenyin zvládli výborně

Žádnou paniku, jestliže se vám na modelu odřenyiny přece jen vymknou z ruky, vždy je můžete zakryt například prachovými nánosy. Tak, jak jsem to udělal já na modelu M 88.

A nakonec poslední rada. Pozorujte realitu okolo sebe. Stavební stroje, které pracují okolo vás, opryskání silničních značek, odřenyiny na vašem autě... Jestliže si je budete prohlížet pozorně, zjistíte, jak tento efekt správně napodobit na modelu.

MIGUEL „MiG“ JIMENEZ

*Přeložil a doplnil Jindřich Štěrbaček
Kresba MiG, foto M. Salajka*

Prodejny, kde je možné zakoupit **levněji** časopis

MODELÁŘ

Aeromedia – Shop, Baranova 38, Praha 3

Krakatit, Jungmannova 14, Praha 1

Krakatit, Dlážděná 5, Praha 1

Legato, Mendelova 542, Praha 4

Ultralight Shop, v areálu Staré Aerovky, Hůlkova ul., Praha 9 – Kbely

Aviatik, Za poštou 10, Praha 10

MPM, Budějovická 1126, Praha 4

MPM, Myslíkova 15, Praha 1

MPM, Masarykova 82, Teplice

MPM, Mánesova 807, Hradec Králové

MPM, Kounicova 87, Brno

MPM, Šrámkova 1379, Havířov – Podlesí

MPM, Nam. J. z Poděbrad 32, Cheb

MPM, bratřanců Veverkových 681, Pardubice

MPM, Moskevská 42, Česká Lípa

MPM, Mariánské nám. 11, České Budějovice

MPM, Šeříkova ul. bl. 529/1054, Most

MPM, OD Excel, Pavelčakova 7, Olomouc

MPM, Viničná 1308/III, Mladá Boleslav

MPM, OD Dvorák, Třída 9. Května 2886, Tábor

MPM, Naměstí Republiky 3, Plzeň

MPM, Krkonošská 22, Vrchlabí

MPM, Hračky Spona, Nové náměstí 1746, Česka Třebová

CITY PAPER, Česká 16/18, Brno

Model centrum – Radčická 2, Plzeň – výstaviště

Prodejna leteckých modelů a modelář. potřeb.

Veverí 109/499, Brno

HVP Modelar, Seifertova 24, Praha 3

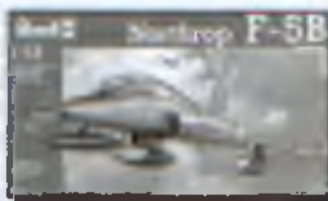
Mattanelli

velkoobchod – modely, hračky

Revell NOVINKY březen 2003

Letadla

4008	TF-104G Starfighter	1/144
4052	B-52 Stratofortress	1/144
4230	Airbus A-380	1/144
4314	Northrop F-5B	1/72



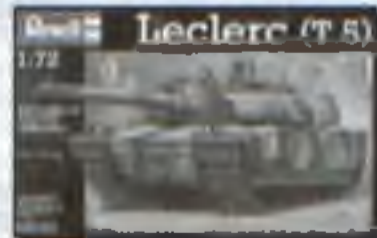
4320	Dassault Mystere IV.A	1/72
4326	Handley Page Victor K2	1/72
4213	Learjet 35/36 Business Jet	1/48
4522	F-4F Phantom II Luftwaffe	1/48
4720	F-5E Tiger II 'Swiss'	1/32

Vrtulník

4011	Sikorsky CH-53G	1/144
------	-----------------	-------

Technika

3057	M-60 A3 Patton	1/35
3131	French LeClerc Tank	1/72



Lodě

5010	U-Boot USS Andrew Jackson	1/200
5208	R.V. Meteor (Research Vessel)	1/300
5209	Sm1 Frankrijk	1/300

Autá

7354	Corvette C5-R Le Mans 2001	1:25
7504	Mercedes 1422 DLK 23-12	1:24



Další informace a nabídku modelů naleznete na www.mattanelli.cz

Stavba modelu lodi Sumava

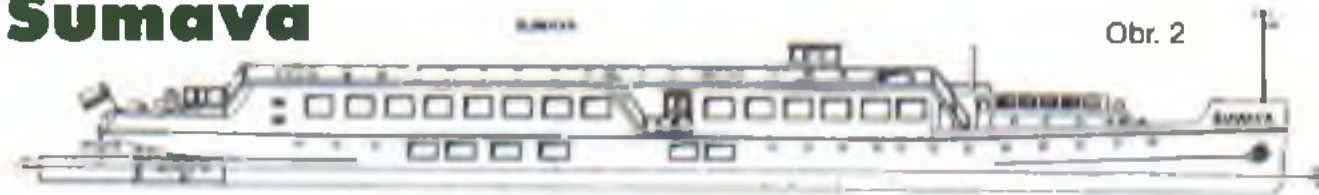


Je vůbec možné, aby se vltavská osobní říční loď setkala s krásným jihočeským vodním zámečkem Červená Lhota? Ve skutečnosti určitě ne, protože řeka Vltava teče od Červené Lhoty u Jindřichova Hradce poměrně daleko. Přesto se tak stalo na malém jezírku v Mariánskolázeňském Miniaturparku, kde byly oba zmíněné objekty instalovány jako modely v měřítku 1:25 (obr. 1).

Loď se původně nejmenovala Sumava, ale byl to zadokolesový říční remorkér z padesátých let minulého století, který v roce 1991 nechala společnost Evropská vodní doprava (EVD) přestavět na vyletní plavidlo, na které se vejde až 300 cestujících. Na spodní palubě je restau-



race, bar s tanečním parketem na vyhlídkové palubě lavičky se stolkami pro cestující. Model měl být hotový v poměrně krátkém termínu, a tak jsme se na něm podíleli tři – kromě autora článku František



Hrubant a Stanislav Jiša, všechno plzeňští modeláři. Měli jsme k dispozici pouze jednoduché plány bokorysu a palub bez žebrovisek (obr. 2), což stavbu modelu příliš neusnadnilo. Znamenalo to, že jsme museli pořídit velké množství fotografií detailů i celé lodi, vše pečlivě přeměřit a přepočítat do měřítka.

Protože říční loď má ploché a rovné dno, použili jsme jako materiál na trup pozinkovaný plech. Z něj byl vystřižen a na ohýbačce ohnut tvar, který zpočátku připomínal spíše plechové koryto, ale po zahnutí bočnic směrem k zádi a přídě vznikl základ trupu. V místě styku rovných plechů byl vložen tlustý mosazný drát, k němu byly odstávající části přiletovány a zvenku pak přebytky do půlkulata upilovány (obr. 3a, b, c).

Do trupu jsme zařezávali několik plechových přepážek, které sloužily jako žebra. Tímto způsobem bylo vytváření přídě poměrně snadnou záležitostí. Na zádi skutečné lodi je pod značným převýšením trupu ukryto koleso pohánějící loď. Tato konstrukce byla vytvářena podle papírových šablon a pomocí nýtů připevněna k trupu (obr. 4).

V mezích jsme odlévali z obarvené epoxidové pryskyřice do lukopřevodových forem pacholata, rámy na okna, lavičky, stolkové a kotvy. Kormidelní kabina je zhotovena z plechu, ale má dřevěné rámy oken a střešičku z foxeru (obr. 5). Navijáky a dráty byly sletovány z tenkého mosazného plechu. Po dokončení spodní části trupu byla na něj z plechových pásů postupně naletována velká horní nástavba a do otvorů v ní jsme vsadili rámy oken. Obvod nástavby byl zpevněn lištou tvaru L a její stěny napříč propojeny vzpěrami. Jsou to vlastně palubníky ve tvaru velice tupé střešičky, která podírala vyhlídkovou palubu. Mezi špičkou a velkou nástavbou byla vložena mírně vyklenutá hlavní paluba, která byla pečlivě přiletována k vnitřní straně štítnice.

Z původního remorkéru zůstala na přídě značně členitá nástavba, která těsně přiléhala k nové velké nástavbě. Pod starou nástavbou se skrývá strojná se vznětovým motorem. Není bez zajímavosti, že pohon zadních koles obstarává velmi dlouhá hřídel, která se táhne mezi motorem a záďí těsně nad dnem lodi. Na modelu byla tato nástavba sletována opět z pozinkovaného plechu (obr. 6a, b).



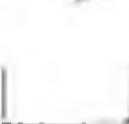
Obr. 3a



3b



3c



Horní paluba byla vystřižena z jednoho kusu plechu tak, aby mírně přečnívala přes okraj. Přesah byl ohnut dolů a vznikla tak jakási okapnička. Tento prvek se na skutečné lodi nevyskytuje, ale model měl být vystaven trvale venku na vodní hladině, proto bylo třeba jej zabezpečit před zatékáním vody. Postupem času byla do převislé části záďě instalována kolesa s 6 mm tlustou mosaznou osou uloženou v ložiskách.

Bočnice koles jsou vyříznuty z hliníkového plechu tloušťky 2 mm. Propojili jsme je trubičkami o průměru 2 mm, na které jsme pak přiletovali lopatky. Mezi kolesa je vletována převodovka spojená hřídelí s motorem (obr. 7). Jako pohonnou jednotku jsme použili 12V motor ze stěračů (obr. 8). Po instalování těchto dílů byl naletován překryt koles a nad něj plechová manipulační obsluhová lávka (obr. 9).

Protože je na modelu celá horní paluba odnímatelná a je tak dobrý přístup do instalací. Pod palubníky byl přišroubován





9 jakýsi mústek z foxeru, na jehož spodní straně jsou připevněny žárovky s kabelovými rozvody (obr. 10). Podobný mústek je také zasunut do přední nástavby. Žárovky jsou umístěny tak, aby byla osvětlena všechna okna i dveře, včetně horních světlíků do strojovny a kormidelny. Kolem



10 celé vyhlídkové paluby je zábradlí spájené z mosazných drátů. Uvnitř jednotlivých polí je pak vyplněno z mosazného pleťu. Model měl mít na horní palubě 34 stolků s lavičkami. Abychom je mohli přišroubovat k palubě, je v každé noze "nábytku" červík o průměru 2 mm se závitem a do střechy bylo vyvrtáno tolik otvorů, až vypadala skoro jako cedník.

Původně měl být model vystaven pouze jako statický exponát na vodní hladině (obr. 11). Z modelářského hlediska to nebylo tak zajímavé, a proto jsme se hned na počátku rozhodli, že model postavíme funkční. Do trupu byl tedy zabudován již zmíněný motor pohánějící kolesa, serva ovládající kormidlo, regulátor otáček a při-



11 jmač, abychom si mohli také trochu zajezdit. Bylo jasné, že vidět plout kolos dlouhý 220 cm bude pro návštěvníky parku zážitkem (obr. 12).

Ještě před nástřikem barev byly kolem trupu nalepeny oděrové lišty z foxeru. Model jsme nastříkali základní barvu na pozinkovaný plech a jako svrchní nátěr jsme zvolili vodě odolný Bisil. Model je zbarven standardně – trup je pod ponorem červený, nad hladinou trup bílý a paluba modrá (obr. 13).



12 Na vyhlídkové palubě předlohy modelu je pod lavičkami zelený koberec. K jeho napodobení jsme palubu polepili matně zelenou fólií. Protože je v ní mnoho otvorů pro přichycení stolečků a laviček,

museli jsme spodní část paluby polepit stejnou fólií. Když se pak dírkami prostrčily červíky vsazené do stolečků i laviček a přitáhly se matičkami k palubě, obě folie vytvořily těsnění, kterým nezatékalo do lodi.

Skutečná loď má na zádi velký převis krytu koles, člmž je těžiště plavidla posunuto hodně dozadu. Aby byla loď vyvážená, je na přídi umístěna těžká strojovna, tanky s pitnou vodou a balastní nádrže. Problémy s vyvážením plavidla jsme měli i my. Každá říční loď má malý ponor, mo-

del měl mít ponor pouze 40 mm. Aby tedy držel dobře na vodorysce, museli jsme do přídě nallit tři kilogramy betonu, který po ztvrdnutí fungoval jako balastní závaží. Tím se nám podařilo model o hmotnosti 14 kg vyrovnat na vodorysce, což je ostatně vidět i z fotografií (obr. 14 - model Šumavy přirážející k molu, obr. 15 - skutečná loď na Vltavě v Praze).

MARTIN HOUSKA
Foto autor a M. Salajka







Mořský orel

Dvaasedmdesátkrát zmenšený model letadla **Junkers Ju 290A-5 Soodler**, určeného u Luftwaffe k dálkovému námořnímu průzkumu, je nabízen pod značkou **Planet Models**. Stavebnice je zhotovena technologií odlévání z polyuretanu a proslýchá se, že předlohou jí byla dnes již nedostupná podtlakově tvářená stavebnice (vakuumform) německé firmy Airmodel.



Díly jsou v krabici z tvrdého kartonu zataveny do několika „chlívečků“ v plastickém sáčku. Trup a křídlo jsou odlity ze dvou polovin. Ve stavebnici jsou obsaženy dvojmo podtlakově tvářené čiré díly, planžeta leptů obsahuje prvky anténního systému, ale chybí v ní upínací pásy sedadel. Podvozkové nohy jsou odlity z bílého kovu, takže celou stavebnici lze – v duchu současného trendu – označit za multimateriální.

K STAVBE

Poloviny trupu díky 5 mm široké styčné ploše slícujeme bez problémů a slepíme sekundovým lepidlem, stejně jako všechny další díly. Tloušťka trupu je bohužel nemodelová, což je znát především při pohledu do okének na bocích trupu, jimiž jsou tlusté stěny vidět.

Spoj dílů trupu je třeba přetmelit, kvalitně zabrousit a vyhladit. Přídí je odlita jako monoblok, který se po vybavení prostoru osádky a jeho uzavření čirým překrytím přilepí k trupu jako celek.

Díly stabilizátoru jsou odlity vcelku, při jejich montáži je třeba sledovat správné vzepětí VOP i úhel zasazení SOP. Spoje



VOP a křídla s trupem je vhodné zpevnit ocelovým drátem zasazeným do předem vyvrtaných otvorů.

Odlitky polovin křídel jsou velmi tenké, což zaručuje jejich modelovou tloušťku na odtokové hraně i koncích křídla (zpevněných technologickými nálitky, který musíme předem odbrousit). Spoj polovin křídla je třeba také přetmelit.

V mé stavebnici byl povrch dílů křídel poznamenán stopami po broušení. K zakrytí všech škrábanců je vhodné celý po-



vrch modelu přestříkat přípravkem Mr. Resin Primer a přebrousit. Povrch modelu bude třeba přestříkat opakovaně. Vhodné je použít Mr. Surfacer o zrnitosti 1000.

Vcelku odlité části motorů se lepí k přechodovým dílům a celá sestava pak ke křídlu. Ve spodní části přechodu vznikne schod, který je třeba zarovnat tmelem. U jednoho vnitřního motoru jsem měl schod vysoký 3 mm! To je největší úskalí stavby, která jinak pokračuje s vynaložením sil úměrných zvolené technologii výroby modelu. Po doplnění podvozků a drobných dílů je model připraven k nanesení barev.

ZBARVENÍ

Stavební návod nabízí schémata zbarvení dvou strojů. S označením KR+LA můžeme postavit první stroj verze Ju 290A-5 v podobě z listopadu 1943, druhou možností je letoun 9V+EH, operující v říjnu 1943 u I./FAGr.5. Horní plochy obou letadel mají podle návodu kryt ostře lomená pole zelení RLM 70 a RLM 71, boky trupu a spodek letounu světle modrá RLM 65. Domnívám se, že u stroje s označením 9V+EH by zelená RLM 70 měla být nahrazena barvou RLM 72 a místo RLM 71 by byla příhodnější RLM 73. Barvy těchto odstínů totiž byly určeny ke kamuflování letadel operujících nad mořem.

Podobně by tomu mohlo být také u letadla KR+LA, které během zkoušek doplňování paliva za letu v listopadu 1943 nebylo vybaveno radary FuG 200 a 217R a po celou dobu mělo pod kabinou malou číslici 70. Ta bohužel na aršíku obtisků (Propagteam) chybí. Při nanášení obtisků není třeba používat žádné chemické přípravky,



ale je lepší umístit je na lesklý podklad, čímž zabráníme „stříbření“ krycího laku.

Porovnáním rozměrů vysostných znaků a písmen se známým letovým záběrem KR+LA zjistíme, že kříže na spodku křídla jsou v obtiscích nepoměrně větší. Velikost křížů a písmen na trupu se zdá být v pořádku, ale ve schématu zbarvení v návodu je jejich umístění znázorněno nesprávně – mezi písmeny by měly být větší mezery.

PATINA

K naznačení opotřebování provozem jsem použil metodu označovanou přeshading a před použitím kamuflážních barev jsem přes spáry mezi panely nastříkal proužky černé barvy Tamiya. Pokračoval jsem nástříkáním světlé modré. Na horních plochách jsem nejprve zakryl místa, kam později přišla tmavší barva RLM 72, a nastříkal pole RLM 73. Po zamaskování polí RLM 73 došlo na tmavší odstín. Použil jsem syntetické barvy Agama, které ale přeshading na horních plochách zcela zakryly. Panely na horních plochách křídel a trupu jsem proto musel zvýraznit nastříkáním světlejších odstínů obou zelených přes rovnou hranu papíru těsně podle línky paneláže.

Soodler jsem oblékl do kabátu stroje 9V+EH jednotky I./FAGr.5. Fotografie předlohy je například v publikaci Monogram Close-Up č. 3. Na snímku je vidět pruh na trupu, který by podle dobových předpisů měl být v barvě bílé nebo žluté, písmeno B trupového kódu bílé.

K závěrečnému sjednocení povrchu jsem použil matný lak Model Master.

LIBOR MALÝ
Foto autor



Studebaker US6 aneb americký „Král silnic“ sovětských řidičů

Když se řekne Kaťuša, každému se okamžitě vybaví sovětský raketomet, před jehož střelami a s nimi spojeným mohutným kvílením zaryval nepřítel hlavu do země. Ne každému je možná známo, že samohyb, který na svém hřbetu nosil píšťaly „Stalinových varhan“, jak se této zbrani také říkalo, byl americký Studebaker. Jak vlastně k této zajímavé symbióze došlo?

Během druhé světové války používali Američané na evropském západním bojišti převážně nákladní automobily firmy



PST Studebaker US6

GMC, zatímco konkurenční Studebakery sloužily pouze v malém množství zejména jako tahače návěsů. Omezeně je využívala americká armáda i na domácím kontinentu, a tak byla převážná část produkce dodávána Spojencům.

Sovětský svaz postupně získal v rámci Smlouvy o půjčce a pronájmu celkem 101 479 kusů všech verzí, což mohlo mezi místními vyvolat názor, že se jedná o vozy domácí výroby. Studebakery přicházely jak po moři, tak po souši, buď v kompletním stavu, nebo jako stavebnice (v tomto případě nikoli plastické). Pro moskevský závod ZIS, vyrábějící sou-

běžně i vlastní vozy, se jejich montáž stala vítanou „inspirací“ pro budoucnost, a tak nejen celková koncepce, ale i vzhled US6, ovlivnily generaci poválečných sovětských nákladních automobilů.

Mimo valníku, sloužících rovněž jako dělostřelecké tahače, používali Rusové i další modifikace – jeřáb, cisternu, či variantu pro převoz pontonových dílců. Nejznámější je však rozhodně spojení se zmíněným raketometem. Od zahájení jeho sériové výroby se hledal vhodný podvozek k transportu, protože použití domácích ZISů 6 bylo z důvodu malé nosnosti pouze provizorním řešením. Problém nakonec dodávkami vozu US6 nevědomky vyřešil „Stryček Sam“ a pekelná zbraň, až už pod něžným dívčím jménem, či jménem diktátora, vstoupila do dějin.

Pro ruské frontové řidiče představoval nový vůz jak jízdními vlastnostmi, tak komfortem něco dosud nevídaného. Není tedy divu, že získal laskavé přezdívky jako „Študy“ či „Král silnic“. V porovnání s dřevěnými boudičkami ZISů pro ně musela být jízda tímto automobilem vsutku královská.

Běloruská firma PST nabízí ve své kolekci stavebnic bojové techniky v měřítku 1:72 Studebaker nejen s raketometem, ale také jako cisternu a nákladák. Právě ten jsem zvolil za svůj první „studebakeř“ model.

Pro výrobce typická krabička krémové barvy s pěkným obrázkem vozidla ukryvá plastické součástky, kousek drátu na zhotovení hřídelí kol, návod a obtliskový aršík.

Jeden černý a dva zelené rámečky obsahují celkem 130 plastických dílů, leč

deset z nich nepoužijeme. Jsou totiž určeny pro stavbu jiného modelu, nákladního GMC, jehož podoba se Studebakerem tvůrce využil ke zrodu další stavebnice. Ostatně také proto je samostatně vložen vylisek kabiny řidiče. Všechny součástky jsou velmi slušné kvality



a vyžadují pouze nepatrné dočištění.

Stavbou nás vede návod, obsahující 18 montážních kroků, nechybí přehled dílů (včetně očíslování) a schémata zbarvení. Postup lepení je sice vyveden na pohled srozumitelně, ale po praktických zkušenostech mu nelze zcela věřit. Prvním krokem bylo sestavení nepřliší detailní makety motoru, kterou rozhodně doporučuji přilepit na šasi až po instalaci kabiny. Právě kabina je zdrojem největších potíží. Jestliže k ní dle návodu přilepíme blatníky,

Obojživelný tančík T-38/T-38M2



PŘEDLOHA

Výsledkem první pětileté výstavby sovětských ozbrojených sil byla řada méně či více povedených tanků různých typů. Mezi nimi se objevil také obojživelný tančík T-38, navržený



na základě požadavku vyzbrojit armádu lehkým průzkumným tankem schopným překonávat vodní toky. Úkolu se ujal tým mladých konstruktérů pod vedením N. A. Astronova a N. V. Barykova. Konstrukce, kterou navrhli, vycházela z tančíku T-37, pohonnou jednotkou byl osvědčený motor z automobilu GAZ-AA. Pohyb ve vodě umožňoval

lodní šroub se stavitelnými listy, ovládání záďové kormidlo. Rychlost obojživelného vozidla činila na souši 40 km/h, ve vodě 6 km/h. Osádku tvořil řidič a střelec-pozorovatel vyzbrojený kulometem DT ráže 7,62 mm. Některé tanky tohoto typu byly vyzbrojeny leteckým kanonem ŠVAK ráže 20 mm.

Zkoušky nového bojového vozidla probíhaly poměrně úspěšně. Jedné z nich se zúčastnil dokonce sám Stalin, kterého stroj nadchl tak, že dal zelenou jeho sériové výrobě. Když se stavebnice tohoto „Téčka“ v měřítku 1:35 se značkou Cooperativa objevila na trhu, udělal jsem to samé a pustil jsem se do stavby.

MODEL

Stavebnice je uložena v měkké krabici s bočním otevíráním. Kresba na obalu představuje „Téčko“ ve službách finské armády a má poněkud komixový nádech. Ze zadní strany krabice magicky září prázdná zelená plocha, která má asi působit uklidňujícím dojmem na podrážděné nervy modeláře. Určitě nejsem sám, koho by na tomto místě potěšilo schéma zbarvení nebo nabídka jiných stavebnic.

Vylisky jsou rozloženy do tří rámečků světle šedé barvy. Stavební návod, tříjazyčná histone a schéma zbarvení jsou vměstnány na jednu stránku formátu A4. K mému překvapení stavebnice nabízí pouze označení na jeden stroj ukořistěný a používaný Finy. Mimochodem, z asi 400



... které mimo jiné lehce „nesedí“, kabinu právě díky jejich spodní části na šasi shora nenasadíme! Protože jsem bohužel blatníky důvěřivě umístil podle návodu tam, kde by měly být, ale prozřetelně jsem dosud nepřilepil chladič, zvolil jsem následující, téměř akrobatický postup. „Navlékl“ jsem



tento komplet na dosud holé šasi a zasunul vpřed na patřičné místo. S pomocí pinzety a pevných nervů jsem do kabiny vlepil opěradlo sedadla, volant a řadičí páku. Polom už bylo možné bez potíží vsadit motor a předek uzavřít chladičem.

Druhou cestou je nasadit kabinu shora, ovšem bez blatníků, a ty přilepit až poté, což dokončíme stříkáním jednotlivých sestav barvou. Tím však ošklivosti kolem této budky nekončí. Největší slabinou stavebnice se mi jeví fakt, že neobsahuje žádné číré díly a kabina je tudíž ze všech stran „vysklená“. Nevypadá to vůbec pěkně, a tak jsem z kousku acetátové fólie zhotovil alespoň přední a zadní skla.

Při sestavování šasi zřejmě i ve vás vyvolá zmatek obrázek 11, zahalený spletl šipek, ale po konzultaci s obrázkem následujícím postoupíme dále. Upravit je třeba pouze vyfuk a některé tyče náhonů, rovněž otvory v nábojích kol jsou pro drátěné hřídele příliš velké.

Závěr stavby představuje korba, kterou můžeme slepit buď se zvednutými sedadly, nebo v poloze sklopené, což ovšem

vyžaduje odstranění množství „špryclíků“ na obou bočnicích. Ostatně bočnice můžeme dokonce ořezat až do podoby valník, což zřejmě žádný válečnický zaměřený modelář

neučiní. Jen tak ovšem můžeme zakrýt korbu plachtou, sestavenou se tří plastových dílů, celkem věrně imitujících plátno předlohy.



Buď mě předchozí anabáze s kabinou natolik znavila, nebo to byla čirá nepozornost, ale korbu se mi podařilo slepit obráceně, což si vyžádalo nepříliš radostnou opravu. Buďte tedy obezřetní až do konce!

Finální provedení si můžeme vybrat ze čtyř kamufláží, respektive obtiskových verzí, protože zbarvení modelu je pro všechny shodné. Obtisky průměrné kvality nabízí mimo varianty sovětské a polské dokonce dvojí označení pro vozy československého armádního sboru v SSSR, což jistě řada sběratelů ocení. Jak odpovídají historickým skutečnostem jsem však nezjišťoval. Naopak mohu potvrdit, že základní rozměry modelu odpovídají ve zvoleném měřítku skutečnosti.

Přestože nás během stavby čekají určité peripetie, vyloupne se nakonec z krabičky velmi pohledný model. Máte-li na „Študyho“ chuť, a zbytečných 260 Kč, vezměte na vědomí výše uvedená úskalí a pusťte se do díla.

Mgr. IVAN VIŠEK
Foto autor

Literatura:

Georgano G.N.: Military Vehicles, Book Package Comp.Ltd. 1994
Kožán F.+ Moštěk J.: Studebaker US6 in detail, RAK Praha 2002



postavených tanků T-38 jejich Finové ukořistili 18 a poslední používali až do konce války.

Při pohledu na kreslený návod se nám stavba bude zdát pohodovou záležitostí, ale opak je pravdou a musíme být velmi pečliví. Hned na počátku je třeba přesně slícovat vanu s korbou, čímž se vyhneme broušení a případnému poškození vystupujících nýtů.

Tažné oko má mírně hranatý tvar, a tak je buď obrousíme, nebo nahradíme drátem. Pod oko je třeba doplnit podložku, kterou zhotovíme z kousku plastové destičky.

Tmelení se nevyhneme na spodní straně blatníků, kde je několik vtaženin a díra v bedně na nářadí. Bednu jsem nakonec uříznul a nahradit novou, zhotovenou z plechového obalu čajové svíčky, což mi umožnilo ji řádně „obouchat“.

Dále je nutné upravit poklop řidiče, který je naznačen jen velmi slabou spárou vystupující nad povrch. Vyřešil jsem to tak, že jsem z plastové destičky vyřizl

nový poklop a přilepil ho na místo původního. Výrobce sice naznačil nýty kolem průzoru řidiče a střelce, ale na samotné průzory zapomněl, což napravíme vrtákem.

Větší pozornost si zaslouží úprava kol, na kterých je množství náliťků. U zadních kol doporučuji uříznout původní usazovací kuličky a nahradit je novými, zhotovenými například z jehly.

Vodící kladky svým vzhledem připomínají splše rumby koule, proto je podle svých možností upravíme. Lodní šroub, zejména jeho listy, mi svým provedením přímo vyrazil dech. Jsou tak tlusté, že by zřejmě ve skutečnosti celý tank i s osádkou bez pardonu stáhly ke dnu. Přiložená sada leptů naštěstí obsahuje listy nové.

Přední světlomety jsou nepoužitelné. Nové jsem si vyrobil z hrotů raket, které mi zbyly ze stavebnice MiGu 29. Podrobnější popis úpravy světlometů čtenářům poskytl pan Miroslav Zada v Modeláři 11/2002, proto není třeba postup dále rozvádět. Menší úpravu si zaslouží také klakson a vyfuk. Posledním krokem je obrousění a nabarvení článků pásů. Musím říct, že je jich požehnaně. Na poslední chvíli jsem se rozhodl pro verzi M2 vyzbrojenou kanonem. Místo plné hlavně, kterou nabízí stavebnice, jsem použil tlustší jehlu.

ZBARVENÍ

T-38 nesly standardní zelený nátěr, kterému by měl odpovídat odstín Humbrol H-30. Stroj, který jsem postavil, měl už něco za sebou, proto spodek a blatníky pokrývá rez. K naznačení patiny jsem použil olejovou barvu, které jsem po zaschnutí přestříkal matným lakem.

Nenápadný tančík T-38 se ve vitrině asi ztratí mezi Shermany, Tigery, Panthery a jinými dravci, ale myslím si, že místo si mezi nimi určitě zaslouží.

PATRIK GULEJ
Foto P. Havlina



Vyprošťovací tank M-31

Měřítko: 1:35
 Stavebnice: Tamiya
 Konverzní sada: Calibre

Po diskusi o etice na modelářských webových stránkách hned v úvodu zdurazňuji, že jsem model stavěl na zakázku pro firmu Calibre. Take proto jsem se nepustil do opravy chyb stavebnice Tamiya, ačkoli mi ruce cukaly. autor



P R E D L O H A

Požadavky na konstrukci speciálního vyprošťovacího tanku, schopného odtáhnout z bojiště poškozená vozidla, se objevily po vyhodnocení výsledku bojů v poušti v srpnu 1942. Bylo rozhodnuto vzít za jeho základ podvozek středního tanku M-3, jehož produkce se v té době chýlila ke konci. O měsíc později obdržela objednávku na vyvoj a výrobu „Tankového vyprošťovacího vozidla T-2“ továrna Baldwin Locomotive Works, která v té době vyráběla tanky M-3A3 a M-3A5. Celý kontrakt musel být uskutečněn během velice krátké doby. Armáda počítala s odběrem prvních z 650 objednaných vozidel už v prosinci, dokončení posledních bylo naplánováno na duben 1943. Vzhledem ke spěchu, ve kterém měla výroba probíhat, se dopředu počítalo s nedostatky v konstrukci, které měly být odstraňovány „za pochodu“.

Vozidla stavěná na podvozku M-3 s benzínovým motorem a nýtovanou korbou byla označena M-31 a podle původních záznamů jich bylo zhotoveno 509. Vozidla vycházející z verze M-3A3 se vznětovým motorem, svařovanou korbou, delší motorovou zástavbou, zavařenými bočními poklopy a třemi ventilátory (jeden na věži a dva v přední části korby), byla označena M-31B1 (údajně bylo v této verzi postaveno 306 vozidel). Vozidla vycházející z verze M-3A5 (s odlišnostmi jako M-3A3, ale nýtovanou korbou) měla být označována M-31B2. Podle oficiálních záznamů nebylo v této verzi postaveno jediné vozidlo, ale exemplář v tankovém muzeu v Aberdeenu svědčí o opaku (Hm... jestli všechny armády na světě nemají něco společného...).

Při hodnocení bojové služby M-31 bylo konstatováno, že ačkoli vozidlo vzniklo jako improvizace a mělo některé nedostatky, díky navijáku poháněnému výkonným motorem, jeřábu na otočné věži, slušnému pancéřování a dobré pohyblivosti v těžkém terénu byly vyprošťovací tanky svými posádkami i veliteli obrněných jednotek hodnoceny příznivě.

Původní armádní objednávka značně převyšovala nároky obrněných divizí, ale tím, že opomenula požadavky samostatných obrněných praporů, se nakonec počty vyrobených kusů ukázaly jako přiměřené. Na konci roku 1945 byla všechna vozidla nahrazena typem M-32 na podvozku tanku Sherman.

S T A V E B N I C E

Pro stavbu vyprošťovacího tanku M-31 v měřítku 1:35 jsem použil plastickou stavebnici tanku M-3 Lee firmy Tamiya a odlévanou konverzní sadu české firmy Calibre 35.

Od uvedení stavebnice na trh už uplynulo více než čtvrtstoletí, ale je stále přijatelná. Má sice několik vad, ale ty není složité opravit. Mezi nejzávažnější patří špatná pojezdová kola – mají šest loukotí místo správných pěti. Pomoc je snadná, převezmete správná kola z některé stavebnice tanku M-4 Sherman. Nemusíme ničit celou stavebnici, protože novější M-4 z produkce firmy Tamiya a Italeri obsahují obě verze kol – jak plná, tak loukotová. Další vadou jsou pásy – spoje článků pásů po stranách jsou umístěny na článku, nikoli v mezeře spoje, takže ve skutečnosti by pás nic nedrželo pohromadě. Dostup-

nou náhradu je v tomto případě i na náš trh dovážená doplňková sada plastových článkových pásů firmy AFV.

Drobné detaily ve stavebnici jsou poněkud hrubé a modelu by prospěla nová mřížka nad motorem. Všechny tyto díly můžete získat z leptu firmy Eduard.

Rozměry jsem se nezabýval. Protože obrázek postaveného modelu vypadal jako věrná zmenšenina M-3 Lee, rozhodl jsem se možné milimetrové rozdíly ignorovat. Model M-31 jsem postavil jako čisté krabičkovou konverzi, aniž bych opravoval nedostatky stavebnice Tamiya a použil jakékoliv z výše zmíněných doplňků.

S T A V B A

Stavbu jsem zahájil slepením dílu věže s oběžným okruhem. Na povrch věže jsem dolepil průzory, poklop a tři kolíky po obvodu věže. Nakonec jsem vyvrtal otvor do zadní strany věže a vlepil do něj odlévanou falešnou hlaveň.





KORBA

Pokračoval jsem sestavováním spodku korby. Zadní díl se základnami vyfuků jsem použil ze sady Calibre. Plastový díl ze stavebnice vzdáleně připomíná verzi M-3A5 se vznětovým motorem, konstruktéři asi udělali chybu při přípravě stavebnice. Celou zástěnu převodovky s přilepenými „ušima Mickey Mouse“ (díly B20, B38 a B39) jsem natřel tlustší vrstvou neředěného přípravkem Gunze Surfacer 500. Takto ošetřeny, ještě čerstvé, povrchu jsem tupoval kouskem molitanu přivázaným k dřevěné tyčce. Tímto způsobem lze velice snadno naznačit strukturu litého pancíře. Stejný postup jsem použil i na věži, ale detaily, poklopy, a průzory jsem chránil Maskolem. Po aplikaci Surfaceru jsem Maskol odstranil a vzniklý „schod“ mezi hranou vzniklou navrstvením Surfaceru a povrchem plastu jsem štětcem zvlhčeným v ředidle Gunze „rozmyl“ do ztracena.

Na díl horní části korby jsem nalepil vnější štít kanónu (díl B19) a na něj odlévány díl dvířek i s druhou „klamnou“ hlavní, nahrazující kanon ráže 75 mm. Podle dobových fotografií měla některá vozidla pouze pahýl této hlavní, domnívám se, že falešná hlaveň mohla ztěžovat otvírání dvířek. Na zad korby jsem přilepil odlévané díly zadního pancíře.

Zespondu horního dílu korby jsem nalepil ztenčení podběhů. Použil jsem plastickou destičku tloušťky 0,8 mm a sekundové lepidlo. Musíme si dát záležet aby podběhy byly přilepeny dokonale vodorovně a aby přesahovaly přes obrys spodní korby, jinak jejich plocha později nedolehne k horní hraně spodní korby. Z levého předního blatníku jsem opatrně odřízl vodící lištu, která by při lepení polovin korby bránila slícování s podběhem. Ke spodní korbě jsem přilepil držáky ok tažných lan, odlévané úchyty na podpěry jeřábu a přední i zadní kostru navijáku.

Ze dna korby jsem podle šablony vyřízl řezným kotoučkem v mikrovrtáče obdélník a do otvoru vsadil rám s dvěma válci navijacího zařízení. Konverzní sada obsahuje i typické velké schránky a nářadí. Všechny díly mají zespondu náliček, který se mi nechtělo odřezávat, protože při tom musíme neustále držet rovinu s hranou boxu a dávat pozor, abychom pilkou nezajeli do dílu. Při začišťování si zase můžeme nechtěně obrousit hrany, prostě způsobů, jak si poničit díly, je spousta.



Zvolil jsem proto podle mne jednodušší cestu: Obrys náličky jsem jehlou obryl na povrch modelu a vzniklé obdélníky odstranil řezným kotoučkem. Do vzniklých otvorů jsem pak sekundovým gelem zalepil díly i s neodřezanými náličky. Tento způsob mi připadal mnohem méně pracný a navíc nekladl příliš velké nároky na přesnost. Na horní díl korby jsem dolepil zbývající detaily.

Zemitě hnědou barvu (XF-52) jsem našel v uzavěru od Fernetu. Uzavěry lahví s destiláty jsou z měkkého plechu, takže z nich lze snadno vytvarovat „zobáček“ pro snadné nalévání barvy do stříkačkové pistole. Navíc objem uzavěru je ideální „měrkou“ pro míchání dostatečného množství barev pro modely v měřítku 1:35. Aby se jim měli dostatek, nemusíte podlehnout alkoholismu. Stačí, když v blízké restauraci požádáte vyčepního, aby vám víčka shromážďoval.

Zředěnou barvou jsem nastříkal podběhy a boky spodní části korby. Na boky jsem dolepil sestavy pojezdových kol a spolu s rozvinutými pásy jsem je přestříkal opět barvou XF-52. Pásy většiny amerických tanků byly tvořeny kovovou kostrou na které byl gumové „polštářky“. Na to musíme pamatovat při dalším barvení. Gumové polštářky jsem přešel drybrushem hodně tmavou šedou barvou a kovové části směsí barvy Humbrol 56 gunmetal a světle šedé umělecké olejové barvy.

Gumové pásy na modelu obvykle nesvažují, jak bývá doporučeno v návodu, ale sešívám zubní nití. Spoj tak bývá mnohem pevnější než svár horkým šroubovákem. Na modelech s většími koly nebo „šircnami“ (přídavným pancérováním boku) si můžeme dovolit použít ke spojení kancelářskou sešíváčku. Pás pak umístíme tak, aby sešívací železko bylo ukryto za „šircnou“ nebo pod kolem. Další možností je zakrytí je „blátem“.

Když jsem sestavil celý podvozek, slepil jsem horní a spodní díl korby. Na korbu jsem – kromě nářadí – dolepil většinu drobných dílů.

JEŘÁB

Svou pozornost jsem z korby přesunul na věž s ramenem jeřábu. Dlouhé díly ramene nedoporučuji odřezávat. Vhodnější je rydlím až do úplného oddělení projíždět rozhraní dílu a náličky, který je velmi tenký.

Do zkušební plastické destičky jsem vrtáky různých průměrů vyvrtal otvory, do nichž jsem pokusně zasouval čepy ze



stavebnice. Tím jsem vybral vrtáky takového průměru, že jsem měl jistotu, že čepy ve vyvrtaných otvorech v rameni nebudou mít příliš velkou vůli. Pak jsem vyvrtal otvory v prohlubních naznačených na odlévaných dílech a do nich čepy zalepil.

Ploché výztuhy tvaru W ramene jeřábu a náhradní ozubení hnacích kol jsem odbrousil z papírově tenké placičky polyuretanu na brusné desce (stará parketa s nalepeným brusným papírem).

Sestavování ramene jeřábu jsem zahájil od navijacího mechanismu. Čelní desku s oky pro uchycení ramen, navijacím bubnem a šroubovicí aretace jeřábu jsem vlepil do věže řídkým sekundovým lepidlem; dostatečnou pevnost spoje jsem zevnitř zajistil větším množstvím sekundového gelu. Obě poloviny ramene jsem čepy vložil od ok a jejich vzájemnou polohu zajistil gelem. Čepy ale zůstaly volné, abych mohl později upravit nastavení výšky ramene. Shora i zespodu ramene jsem doplnil výztuhy tvaru W a drobné díly. Na čepy jsem nasadil i obě teleskopické podpěry ramene. Tím byla hrubá stavba hotová

POVRCHOVÁ ÚPRAVA

Můj model měl znázorňovat vozidlo asi týden po vylodění v Normandii – jsou na něm ještě skvrny soli, je zaprášené a má trochu zabláčený podvozek. Na internetu jsem našel fotografií vozidla, které má velmi nezvyklé označení – na věži jsou hvězdy s kruhovým lemem, zatímco hvězdám na schránkách lem schází a na vozidle chybí i obvyklé sériové číslo.

V místech výsostného označení jsem nastříkal bílé skvrny, přes ně přelepil šablony Eduard Express Mask a model nastříkal zelenou barvou. Americká vozidla byla na evropském bojišti kamuflována olivovou barvou. Jako základ jsem použil barvu Tamiya XF-62. Ta však je sama o sobě příliš tmavá a tank by vypadal jako kus uhlí, proto jsem do ní přidal 15 % žluté XF-3. A aby barva nevypadala jako čerstvě nanesená, přimíchal jsem do ní ještě 15 % XF-57 Buff. Aby se mi později lépe patinovalo, přidal jsem do barvy asi čtvrtinu objemu lesklého laku Tamiya X-22.

Zvlhčenými ubrousky jsem zakryl již nabarvený podvozek a celý model jsem namíchanou barvou nastříkal. Po zaschnutí jsem oloupal šablony – nikde se nástříku neodchlipily a tudíž se mi je „nepodařilo“ podstříknout. Odstranil jsem



mezi předními světovými modeláři. Podstatou tohoto českého vynálezu je držák s kopytem zakončeným gumovým odlitkem se vzorkem podrazky bot (firma Calibre vyrábí několik sad různorodých vzorů podrážek různých armád z období druhé světové války, z Vietnamu i Pouštní bouře). Pro M-31 jsem použil americkou sadu z druhé světové války.

také ubrousky z podvozku a velmi lehkým přestříknutím zemitou barvou jsem znevyrazil rozhraní mezi kamufláží a zašpiněným podvozkem. Nyní jsem mohl zahájit patinování.

P A T I N A

Směsí olejových barev (přírodní umbra a černá) ve směsi terpentýnu a technického benzínu (40 % barvy na 60 % ředidla) jsem zvýraznil nyty, detaily na ramenu jeřábu a profily na horní části korby (viz předchozí článek o technologii wash). Olejovou barvou pálená umbra jsem vystínoval podvozek a pásy nastříkané zemitou barvou. Počkal jsem dva



dny, až olejové barvy dokonale zaschly, a zahájil „stopování“.

Stopování je úplně nová finišovací technologie domácího původu, která se již bleskurychle uchytila

Na otisky „botiček“ jsem připravil směs olejové barvy nepolská žlut s barvou Humbrol 72 (khaki drab). Není možné použít akrylové barvy, protože příliš rychle zasychají. Když použijeme samotné barvy Humbrol, jejich ředidlo se z povrchu rychle odpaří a zůstane pouze suchá křusta, která se z „botičky“ odrolí, ale nepřilne k povrchu „pošlapávaného“ modelu. Samotná olejová barva zase na povrchu modelu zasychá příliš pomalu a je transparentní.



Barvou jsem namazal vzorek podrážky a několikerym otisknutím na kousek novinového papíru z ní odstranil přebytečnou barvu. Potom jsem udělal několik stop na korbě, až byla „botička“ suchá. Nejprve jsem otiskoval levou, pak do párů také pravou. Tento postup jsem několikrát opakoval. Dopředu si promyslete umístění každé stopy. Je nepravděpodobné, že by se stopy objevily třeba na příkrém předním pancíři. Přemyslete také o způsobu chůze – když osádka šplhá po šikmém pancíři nahoru, otiskuje pouze přední část boty a nedošlapuje na patu. Intenzita stop by měla slábnout od kraje ke středu korby nebo směrem k věži, tak, jak špina z bot opadávala. Ač se jedná o velmi jednoduchou technologii, každopádně doporučuji vyzkoušet si ji nejdříve na starém modelu, nebo alespoň na nabarveném kousku destičky. Váš model „stopování“ neuvěřitelně oživí a dodá mu realističnost.

Prachové šmouhy jsem doplnil štětcem a vodou zředěnou barvou XF-57 buff, skvrny od mořské soli jsem naznačil zředěnou barvou buff firmy Vallejo, která po zředění vodou a nanesení na povrch zasychá jinak než akryl Tamiya a na povrchu zanechává skvrny se zubatým okrajem, které vypadají úplně stejně jako zasychající sul (ověřte si to v zimě na vzorku, který sul vytváří na chodníku nebo vašich botách).

Skvrny od oleje a pohonných hmot na zadní části korby jsem „namalované“ značně zředěnou barvou X-19 Smoke. Kreslil jsem je několikrát, přičemž jsem se snažil, aby se skvrny částečně překrývaly, čímž vznikla místa s různou intenzitou barvy. Rovněž jsem barvu nanesl okolo čepů a navijacích bubnů a kladek.

Pak jsem na model dolepil nabarvené nářadí a lana k navijaku. Lana jsem natřel barvou gunmetal a patinoval je hnědými a rezavými odstíny křídý rozpuštěnými v technickém benzínu. Po zaschnutí jsem je protáhnul mezi prsty, čímž se nadbytečná křída otřela. Lana jsem natáhl podle schématu a na volný konec přilepil hák. Celou věž jsem zasunul do otočného mechanismu a teleskopické nohy podpěr ramene jeřábu přilepil do jízdní polohy, zároveň jsem kapkami řidkého „vteřináku“ zafixoval všechny pohyblivé čepy.

Celý model včetně podvozku jsem „zaprášil“ nastříkáním silně zředěné barvy XF-57 Buff, přičemž větší intenzitu měl nástřik okolo podvozku. Povrch dostal vzhled vozidla prohánějícího se několik dní po prašných cestách Normandie.

Z Á V Ě R

Stavebnice tanku M-3 Lee firmy Tamiya je spíše průměrná, s drobnými chybami a poněkud hrubšími detaily, což je dáno dobou jejího vzniku. Lepší ale na trhu není a v dohledné době zřejmě nebude. Jedinou alternativou je kompletní odlévaná stavebnice firmy Armoured Brigade Model, jejíž cena však je astronomická (asi 130 liber). Nezbyvá tedy, než chyby stavebnice ignorovat, nebo použít zmíněné náhražky.

Oč je stavebnice Tamiya slabší, o to je lepší konverzní sada firmy Calibre 35. Pro velký počet dílů ji nedoporučuji začátečníkům, ale průměrný modelář, který už s odléváním doplňky alespoň jednou pracoval, si s ní bez problému poradí. Nálitky jsou s díly spojeny co nejmenší možnou plochou, takže jejich oddělování je velice jednoduché. Na odlitcích jsem našel jedinou bublinu, což je dalším znakem velmi kvalitní sady.

Doplňky firmy Calibre jsou prostě parádní modelářskou záležitostí a podle mého názoru horkým favoritem na cenu časopisu Modell Fan, udělovanou na veletrhu v Norimberku. Nelze, než je vřele doporučit.

JINDŘICH ŠTĚRBÁČEK

Foto přátelé autora a M. Salajka



Jak ZELENÝ SHERMAN ZRŮŽOVĚL

„Článek pana Víška Postavme si růžový tank v posledním čísle časopisu Modelář mne přiměl k sáhnutí do mého fotoarchivu. Během pobytu ve Francii v roce 2001 jsem ve městě Belfort v areálu místního opevnění narazil na obdobně vylepšený památník, růžový tank Sherman. Bohužel v žádném průvodci, informačním středisku ani na internetu jsem neobjevil nejmenší podrobnosti k vystavenému exempláři, a tak jedinou podrobností je pamětní deska umístěná před tankem. Za zmínku též stojí prustřel čelního pancíře. Domnívám se, že taková podoba tanku Sherman by mohla být zajímavou inspirací pro čtenáře.“ napsal do redakce Ing. Tomáš Modlík a tím odstartoval mé pátrání téměř detektivní. Díky čilé e-mailové korespondenci se mi podařilo leccos zjistit.

Tank Sherman typu M4A2 byl v příkopu pevnosti Belfort vystaven na památku poručíka Jacquese Martina, jenž padl na nedalekém kopci Miotte 21. listopadu 1944 během osvobozovacích bojů. Poručík Martin byl v té době velitelem 3. peletonu 3. eskadry 6. RCA (Régiment de Chasseurs d'Afrique). Používal tank Sherman číslo 51 pojmenovaný Cornouailles.

Podle francouzského tisku je vystavené vozidlo "maketou". Tímto pojmenováním však asi chtěl pisatel vyjádřit spíše svou nespokojenost s jeho stavem – je značně poškozený a motorový prostor má zalitý betonem. Paradoxní je to už proto, že o zachování tanku jako památníku bylo rozhodnuto okamžitě po jeho zničení.

Jak zaznamenala i francouzská tisková agentura AFP, ráno 1. října 2001 zjistili obyvatelé Belfortu, že jejich Sherman v noci vandalové přeměnili v růžový bonbon. Radní reagovali okamžitě, nechali jej přikryt plachtou a usnesli se, že jakmile barva zaschne, bude odstraněna a tank uveden do původního stavu. Mělo to však háček – barva držela velmi dobře a nebylo ji možné odstranit ani proudem vody, ani ředidlem. Nakonec se řešením měl stát nový nátěr. Ovšem v Belfortu nebyla vhodná barva k mání a podařilo se ji koupit až o několik dní později v Besançonu.

Dnes už je Sherman asi opět zelený. Jeho přebarvení mělo jeden kladný výsledek – radní se začali dohadovat, že by jej v budoucnu nahradili zachovalejším tankem stejného typu, který by důstojněji připomínal události druhé světové války a méně lákal vandaly.

mas

Foto T. Modlík a archiv



Původní podoba tanku Cornouailles a jeho přeměna v růžový bonbon





Jak ZELENÝ SHERMAN ZBĚLEL

Když jsem zjistil, jak to s růžovým tankem Sherman bylo, začal jsem se zvědavě rozhlížet po stavebnici, ze které by bylo možné postavit jeho model v měřítku 1:72. Ukázalo se, že verze M4A2 v plastiku k máni není. V domácí zásobárně jsem však našel už trochu uleženou stavebnici poněkud odlišné varianty M4A1 (76) W se značkou



Matchbox (patřící už roky koncernu **Revell**). Přestavba by sice byla možná, ale protože růžovou nemám moc rád, upustil jsem od ní a postupoval podle návodu.

Vylisky jsou zhotoveny bez ořepů, drobné propadliny jsem našel jen na pojezdových vozíčkách. Pravda, stavebnice není v kvalitě současných novinek firmy Revell, ale nabízí možnost skoro všechny otvory a průlezy otevřít. Některé drobnosti na povrchu sice vylisky postihují zjednodušeně, ale jsou použitelné a shoda s předlohou je dostatečně věrná.

Stavba není složitá a začíná slepením spodní části korby a přilepením pojezdových vozíků s koly. Ještě před tím však sáhneme po stříkací pistoli nebo štětcí, protože do prostoru podvozku už se později nedostaneme a skoro bílý plastik by nepříjemně prosvítal. Tank sice má být podle návodu v zimní kamufláži, ale bílá barva by právě na podvozku skoro ne-

měla být, neboť je nejvíce vystaven působení bláta, vody nebo sněhu.

Když už máme v ruce pistoli, hned také nastříkáme pásy, šikově rozložené na větší a menší části, doplněné jednotli-



vými články pro vytvarování plynulého přechodu přes hnací a napínací kola.

Dalším krokem bylo sestavení horní části korby. Doplnil jsem na ni všechny detaily, včetně bočních krytů pásů, ale navzdory návodu jsem ji ke spodku zatím nepřilepil, abych se tak vyhnul při pozdějším barvení nutnosti maskovat pásy a pojezd. Možnosti přilepit poklopy otevřené jsem nevyužil, neboť na jejich vnitřní straně chybí označení prolisů a periskopu, nemluvě o tom, že uvnitř tanku nic není, což by mohlo být vidět. Nakonec jsem bez obtíží sestavil věž, opět se zavřenými poklopy. Zalitoval jsem přitom jen toho, že kanon (jehož konec jsem vyvrtal) není pohyblivý a je nutné jej přilepit v jedné poloze. Alespoň, že je věž otočná.

Celostránkové schéma zbarvení nabídlo podobu bíle přestříkaného tanku 7. americké armády z roku 1945. Tank by podle mne měl být zelený, a tak jsem jej nastříkal barvou namíchanou od oka. Optisky, představující „ušpiněné“ bílé znaky, byly po namočení do vody stále tvrdé jako



prkno. Při jejich nanášení jsem nejprve použil změkčovadlo Mr. Mark Softer. Když po deseti minutách nezabralo, nasadil jsem dryák firmy Agama, který dokáže změkčit snad i plech. Teprve pak obtisky dokonale přilnuly.

Patinu na povrchu jsem pouze lehce naznačil vodou ředitelnými barvami a model přestříkal polomatným lakem Vallejo. Stavím pro radost, a tak mě výsledek uspokojil.

Po čase se mi zdál tank mezi ostatními modely málo výrazný, a tak jsem se rozhodl jej zviditelnit zimním kamuflážním nátěrem. Vodou ředitelnou barvu jsem nejprve hodně naředil a štětcem pomaloval celý model s pečlivostí odpovídající polním podmínkám. Ještě za vlhka jsem pak šmouhy zjemnil lehkým přestříkáním celého modelu řídkou barvou a na závěr fixoval lakem Vallejo.



Původní patina přitom vazal za své, proto jsem ji obnovil. Tentokrát jsem použil podle rad J. Štěrbačka roztok tmavě šedé a rezavě hnědé barvy v terpentýnu (děsně smrdí) s příměsí benzinového čističe jako urychlovač. Hrany jsem nakonec zdůraznil suchým štětcem.

Sherman je nyní mezi ostatními modely dobře vidět a při jeho stavbě jsem si užil hned dvakrát.

tin

Foto M. Salajka



S modelem F7F Tigercat v měřítku 1:48 soutěžil v kategorii Detail Kit Josef Král z Chebu



Povedený Messerschmitt Me 163 v měřítku 1:48 postavil pro kategorii Detail Kit Jiří Martinek z Ostrova nad Ohří

CMK modelářská liga 2002

(k článku uvnitř sešitu)



Výzvou pro ostatní stavitele se stal čtvrtkový F-104 Starfighter, který pro kategorii Detail Kit postavil Jan Hermoch z Prahy



Pohledný čtvrtkový model Me 262A-1a (Standard Kit) je dílem Pražáka Petra Šobláka



Petr Průcha z Rokycan si pro kategorii Standard Kit vybral Henschel Hs 129B-3 w/75 v měřítku 1:48



Messerschmitt Bf 109G-14 v měřítku 1:48 postavil pro kategorii Standard Kit Jan Mikač ze Sokolova

Foto J. Mikač

POHYB NA KOĽAJISKU...

... môže mať dnes tie najneuveriteľnejšie podoby. Veľmi názorne to potvrdil aj celý rad zaujímavých noviniek na tohoročnom modelárskom Norimberskom veľtrhu, kde pravdepodobne po prvý raz niektorí vystavovatelia „prekročili všetky medze“. Že nepreháňame, to potvrdzuje nielen príspevok vo vnútri tohto zošita, ale aj obrázky s príslušným textom na tejto strane.



Ak sa lepšie prizriete tomuto obrázku, možno rýchlo zistíte, že pokoj už nebude ani na modelových železničných nástupiskách veľkosti H0. Firma Faller totiž prichádza s novinkou tohto druhu so zabudovaným pohyblivým mechanizmom, vďaka ktorému až šesť figúriek stojacich na nástupisku sa pohybuje sem a tam. Komu sa to zdá málo, ten môže integrovať ďalší úsek koľajiska a namiesto pohybu sa mu na ňom bude pohybovať až desiatka ponáhľajúcich sa cestujúcich plus dve deti behajúce s plyšovým medvedíkom dookola



Prečo by cestný valec nemal valcovať povrch vozovky, keď je na to určený? Stačí, aby ste do koľajiska (či diorámy) zabudovali kusok cestnej komunikácie dodávanej firmou Faller v mierke 1:87 (aj s valcom) a užitočný stavebný stroj sa na nej bude pomaly pohybovať dopredu-dozadu



O turbulentný pohyb priamo na tohoročnom najväčšom hračkárskom a modelárskom veľtrhu sveta v Norimbergu sa nečakane postarali tri páry modelových figurok firmy Noch v mierke 1:87, ktoré výrobca a vystavovateľ musel „v istých partiách“ prekryť cudnou tabuľkou a nápisom CENZUROVANÉ. To

kvôli slušnosti a dvojakej morálke mnohých návštevníkov veľtrhu, na ktorý deti prístup už tradične nemajú. Isté však je, že na trhu sa tieto doposiaľ nevidané figúrky objavili už bez „ochrannej“ tabuľky. Mój bože, už ani to modelárstvo nie je tým, čím kedysi bývalo...

Ing. ŠTEFAN ŠTRAUCH A BRANISLAV KOUBEK



Kto chce mať dnes u nás poriadok v zdravotníctve, tomu odporúčame zaobstarať si tento exkluzívny model Katarínskej nemocnice, novinku firmy Faller v mierke 1:87 (H0). O jeho oživenie sa postará nielen veľký svetelný nápis na priečelí vstupnej haly, sanitka s modrým blikajúcim majákom, strešná plocha pre záchrannú helikopteru (samozrejme, s vysvieteným pozlčným osvetlením!), ale aj samotná záchranná helikoptéra so zabudovaným motorovým pohonom – ak ju totiž zdvihneme, podlahové kontakty so strechou sa prerušia a jej veľká vrtuľa sa začne otáčať. To, že presklenná vstupná hala je nádherne osvetlená hádam ani netreba dodávať

Máte doma funkčný kolotoč? Ak nie, potom sa zaujímajte o tento čerstvy model v M 1:87 (H0) firmy Faller, ktorý sa nielen krúti, ale rovnako ako jeho originálna predloha aj nakláňa, z jednej strany na druhú! Kde? V Kaiser-Uebelfelde pri Mnichove. Pokiaľ sa vám cena modelu (169 eur) nebude zdať príliš vysoká, investujte ďalšie peniaze do jeho osvetlenia: Pomocou bielych, žltých, zelených, oranžových, červených a dokonca už aj modrých diód vám firma Mayerhofer dokáže model vysvietiť podobne ako originál. Skratka, stovkami elektrických žiaroviek, pardon, mikrodiód



O ešte viac pohybu na koľajisku sa môže postarať dokonca aj železničný most, najmä vtedy, ak pôjde o most sklápací. Ten čoby novinku prináša tento rok firma Faller pre priaznivcov veľkosti H0 v prípade, že hodlajú nechať po modelovej rieke premávať väčšie riečne lode. Sklápací most si vyžaduje plochu 290x150x95 mm. Jeho pohyb zabezpečuje elektromotorček na striedavý prúd a napätie 12-16 V

