

# Modelář

*a modely*

- **Tatra Kolos**
- **Stuart a Cromwell**
- **Zlin Z-50**
- **Jak-9**
- **Jeep Willys**



# eduard

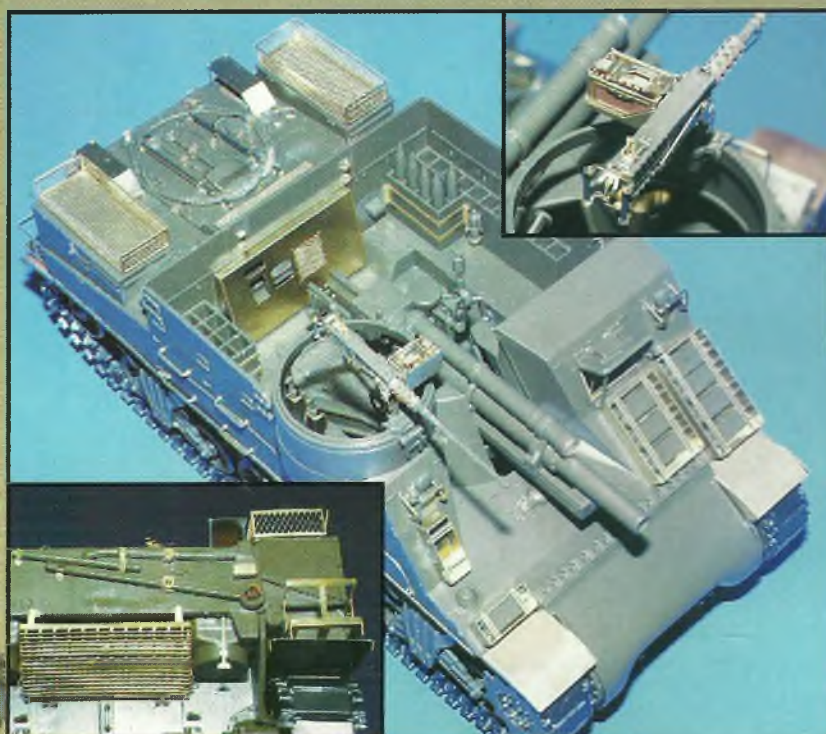
35440 M-48A3 Patton



35444 Quad Guntractor



35446 M-7 Priest



## DUBNOVÉ NOVINKY

### PLASTIKOVÉ MODELY 1:48

8108 Adloner DVA Poutník

### FOTOLEPTY 1:72

#### JANKY A BOJOVÁ TECHNIKA

22 029 Pz-Buchow 2000

### Hlavné 1:35

34 017 Tiger II (improved)

### FOTOLEPTY 1:35

- 35 445 M-60A1 (Academy)
- 35 454 M-4A3 Sherman 75mm (Tamiya 35250)
- 35 455 M-3 Grand (Tamiya 55041)
- 35 456 Marder 1A2 (Tamiya 35162)
- 35 458 Chevrolet Gun tractor (Italeri)

### FOTOLEPTY 1:72

- 72 576 SR-71 (Italeri)
- 72 580 Jaguar GR.1 (Hasegawa)

### BAREVNÉ FOTOLEPTY 1:72

73 200 A6M5c Zero (Hasegawa)

### BAREVNÉ FOTOLEPTY 1:48

49 202 Ki-43 II Oscar (Hasegawa)

### FOTOLEPTY 1:32 (1:35)

- 32 067 UH-60L exterior 1:35 (Academy 1:35)
- 32 071 UH-60L interior 1:35 (Academy 1:35)

### FOTOLEPTY ZOOM 1:48

- FE 166 Yak-1 (Accurate Miniatures)
- FE 168 Do 335A (Tamiya)
- FE 169 Do 335A-12 (Tamiya)

### FOTOLEPTY ZOOM 1:48 - barevné

FE 202 Ki-43 II Oscar (Hasegawa)

### FOTOLEPTY ZOOM 1:72

SS 184 Fw 190D (Tamiya)

### FOTOLEPTY ZOOM 1:72 - barevné

SS 200 A6M5c Zero (Hasegawa)

### EXPRESS MASK 1:48

- XF 151 Mig-15 bis (Tamiya)
- XF 162 B-2 single seater (Accurate Miniatures)
- XF 166 B-17J (Monogram)
- XF 168 F-4J Phantom II (Hasegawa)
- XF 171 F-14D (Hasegawa)
- XF 175 SM-79 (Classic Airframes)
- XF 548 B5N2 Kate: Painted marking (Hasegawa)

### EXPRESS MASK 1:72

- XS 171 B-29 Superfortress
- XS 174 Mig-25 (Hasegawa)
- XS 181 B-29 Superfortress (Hasegawa)
- XS 182 B-70 Duster II (Hasegawa)
- XS 183 B-29 Superfortress

# Modelář

*a modely*

Měsíčník pro všechny modeláře  
**5 květen 2002 ročník 53**

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

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

**Adresa redakce: Modelář**  
Radlická 2, 150 00 Praha 5  
Tel.: (+420-2) 5731 0336,  
Fax: (+420-2) 5731 0335  
E-mail: model@eromedia.cz

**Obchodní a inzertní oddělení:**  
Aeromedia, a. s., Baranova 31,  
130 00 Praha 3  
Tel.: (+420-2) 2272 5162,  
E-mail: obchod@eromedia.cz  
Rádkovou inzerci přijímá redakce  
**Zásilková služba a předplatné:**  
(02) 51 56 05 05

**Šéfredaktor: Martin Salajka**  
(salajka@eromedia.cz)

**Redakční rada:**

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

**Objednávky a zvýhodněné předplatné:**  
Aeromedia, a.s., Baranova 31,  
130 00 Praha 3  
Tel.: (+420-2) 2272 5162,  
E-mail: obchod@eromedia.cz

**Cena časopisu 38 Kč (49,90 Sk)**  
Celoroční předplatitelé 456 Kč/564 Sk za 12 čísel,  
pololetní 228 Kč / 292 Sk za 6 čísel.

**Zvýhodněné předplatné pouze  
u společnosti Aeromedia:**  
roční 418 Kč, pololetní 214 Kč.

**Rozšiřuje PNS, Mediaprint, Transpress,** vybrané modelářské prodejny a další distributoři.  
Distribuci, předplatné a inzerci pro Slovenskou republiku zabezpečuje:  
Magnet-Press Slovakia s. r. o, P.O. BOX 169,  
830 00 Bratislava, Slovensko  
E-mail: magnet@press.sk  
Objednávky do zahraničí přijímá  
Aeromedia, a.s., nebo  
PNS, Hvoždanská 5-7, 148 31 Praha 4

**For the foreign subscription please write to:**  
Aeromedia, a.s., Baranova 31, 130 00 Praha 3,  
Czech Republic

Tel.: (+420-2) 2272 5162,  
E-mail: obchod@eromedia.cz

**One year subscription for Europe 25 Euro,  
overseas 45 USD.**

or PNS Hvoždanská 5-7,  
148 31 Praha 4, Czech Republic

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

**Předtisková příprava:**  
Reprodukce Baroa s.r.o.,  
Svobodova 1, 128 17 Praha 2,  
E-mail: baroa@atlas.cz

**Grafická úprava:** Iva Bílková  
**Tisk:** Česká Typografie, a.s.,  
Na Pořiči 30, 112 86 Praha 1

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2002  
ISSN 1212-2866

Registrační značka: F 2275

**K TITULU:**

Pro příznivce vojenské techniky popisuje stavbu Bedfordu QLR Miroslav Zada, maketářům nabízíme Jak-9

- 4 Z vaší dílny  
5 Kluby, kroužky, soutěže  
8 Soutěž slowflyerů -----



- 10 Tatra 813 8x8 Kolos -----



- 12 Doplnky modelové železnice

- 15 M5A1 Stuart Mk.VI



- 17 Cromwell Mk.IV v měřítku 1:72 -----



- 20 Poznáváme leteckou techniku  
Zlin Z-50 -----

- 24 Zlin Z-50L s gumovým pohonem -----



- 30 Radiovůz Bedford QLR

- 33 Jakovlev Jak-9



- 39 Bistol Blenheim -----

- 42 Jeep Willys MB -----



- 46 Northrop N-9MA

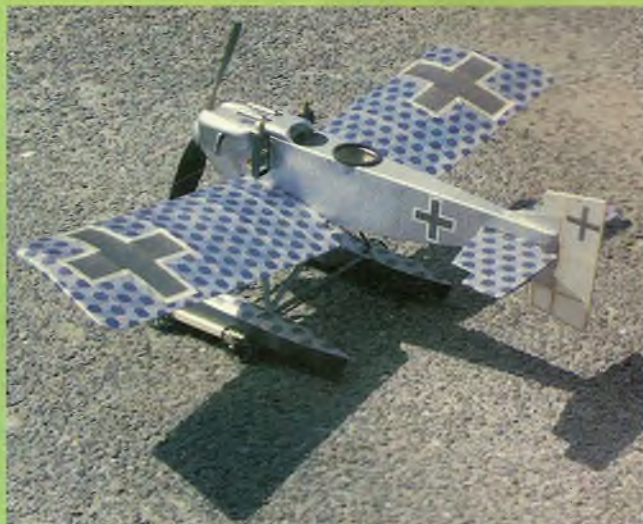
- 51 Kuriozity v modelové železnici -----



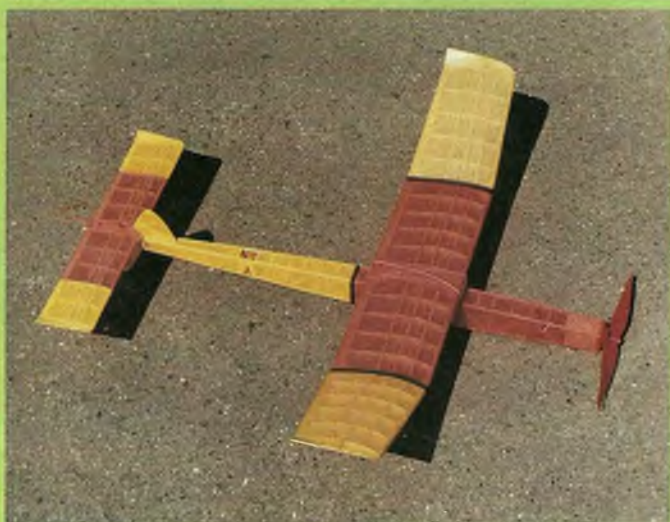
## Modelář mění tvář

Je rozhodnuto. Od příštího čísla, kdy už si doufám budeme na letištích či u vody užívat teplých letních dnů, bude mít časopis Modelář novou podobu. Doufám, že na první pohled zaujme kvalitnějším papírem, při podrobnějším zkoumání si pak možná všimnete i pozměněné grafické úpravy. Rubem této dobré zvěsti je „zaokrouhlení“ ceny nahoru, byť nijak závratné, o čemž vedení společnosti informuje na jiném místě tohoto sešitu. Doufám, že při zlepšení kvality tisku i obsahu nám nadále zachováte přízeň a těším se na další spolupracovníky.

Martin Salajka



Nádherný a věrně zpracovaný model plovákového dvouplošníku Zeppelin-Lindau (Dornier) CS.I Charlese Hilla z USA létá kolem jedné minuty. Na loňské soutěži Openscale v Brně-Medlánkách s ním autor obsadil v kategorii CO<sub>2</sub> třetí místo



Tomáš Plaček z Prahy si pro soutěžní létání v kategorii P30 postavil model Nancy o rozpětí 693 mm, délce 740 mm a hmotnosti 68 g. Poháněn je svazkem gumy TAN 2



Martin Divok ze Spišské Nové Vsi si podle plánu Ing. Jána Mydla postavil soutěžní kluzák kategorie A3 Mimi II. Model o rozpětí 1010 mm a délce 640 mm je celobalzový, potažený Mode-spanem. Trup tvoří uhlíková trubka o průměru 5 mm. Model létá s bočním háčkem



Ing. Ivan Treger, člen LMK PDA Liptovský Mikuláš, soutěží v kategorii LRS s modelem o rozpětí 178,5 mm a délce 250,4 mm, který má hmotnost 0,425 g

Jedenáctiletý Tomáš Valent z MK Mišiak Banská Bystrica soutěží v kategorii RC Aut s modelem Ferrari 360 na podvozku Tamiya TA-04 s motorem Stock. Používá regulátor LRP Indy 600, články Sanyo 3000 MiNH a RC soupravu Graupner



Foto I. Čerešňák, M.Divok, J. Plaček a J. Miskovič

## • Soutěže • Výstavy • Soutěže • Výstavy • Soutěže •



Jaro ještě pořádně nezačalo, ale brněnští raketýři už vyvádějí své první letošní mladé," komentovali s úsměvem občané brněnské čtvrti Černovice modelářské hemžení na pozemcích za městem. V první únorovou sobotu modeláři z RMK 121 zalétávali své raketoplány a členové kroužků z DDM Junior uskutečnili své první lety raket v kategorii S6A – streamer.

Ros

LMK 215 Kladno uspořádalo ve dnech 12. – 13. ledna v tělocvičně SPŠ a VOŠ Kladno modelářskou výstavu prací všech modelářů okresu Kladno, ať již organizovaných, či neorganizovaných. K vidění bylo celkem 136 modelů 83 stavitelů všech kategorií, od klasických házedel a volných modelů až po výkonné větroně, upoutané modely a motorové modely včetně strojů, které se zúčastnily natáčení filmu Tmavomodrý svět. Raritou by



parním strojem poháněný osobní automobil, ponorka o hmotnosti 41 kg a volně létající vrtulník, vše samozřejmě funkční. Jako čestný host vystavoval Jiří Voráček z Prahy svoji kolekci modelů funkčních parních strojů. Po oba dny byly součástí výstavy ukázkové lety modelů na gumu, CO<sub>2</sub>, elektro RC a létal i jeden pokojový model. Výstavu si prohlédlo celkem asi 350 diváků, což považujeme za velký úspěch, neboť jsme se trochu obávali, zda "vůbec někdo přijde". Některé návštěvníky možná odradil požadavek "obuv na přezutí s sebou", neboť školní tělocvična měla nově nalakovanou podlahu.

JAROMÍR HADRAVA, LKM 215 Kladno

**PRAŽSKÁ LIGA HÁZEDEL 2002**

LMK Praha 4 Hobby centrum uspořádalo už 33. ročník oblíbené zimní soutěže již tradičně na pražské Letenské pláni. Čtyř soutěžních kol se zúčastnilo celkem 56 soutěžících. Prostředí, ve kterém se liga létá, odlišuje tuto soutěž od ostatních, pořádaných na větších otevřených plochách. Pro Letenskou pláň je typická záludnost počasí. Stačí silnější vítr a modely odlétávají do zastavených částí Prahy. Letos se právě větrné a turbulentní počasí podepsalo na prvním a zejména posledním čtvrtém soutěžním kole, kdy vítr vál napříč letenskou pláň směrem k centru města

a "odfoukl" naděje mnoha modelářů. Podmínky jsou ovšem pro všechny stejné, takže záleží na zkušenostech a stavební pilnosti před soutěží. Druhé a třetí kolo se létalo v klidném ovzduší s občasnou mírnou termikou, prostě pravá modelářská pohoda. Právě v těchto kolech byly dosaženy nejlepší výsledky, které rozhodovaly o konečném umístění soutěžících. Do celkového pořadí se započítával souček tří nejlepších výsledků.

Po technické stránce se v letošním ročníku objevilo několik novinek. Tomáš Maršálek začal na svých modelech používat uhlíkovou trubku na nosník ocasních ploch, která je při hmotnosti pod dva gramy dostatečně pevná a odolná proti kroucení vlivem vlhkosti. Další zajímavostí, se kterou přišel Pavel Dvořák, je nový styl vyhazování modelu: Na konci křídla je krátký kolík, ze kterého se model uchopí ukazováčkem a prostředníkem a model je vyhazován po rychlé otočce, podobně jako když se hází diskem. Stejným způsobem létají i modeláři s RC házedly. Výhodou je, že se takto dají do vzduchu dostat i větší modely, které pak daleko lépe kloužou.

Mezi mladšími žáky si nejlépe počínal Jan Horský z Černošic, který na svoje soupeře nalétal téměř 100 vteřin. V kategorii starších žáků se nejvíce dařilo Tomáši Milaberskému z pořadajícího klubu Praha 4. Loňský vítěz v kategorii starších žáků Ondřej Plaček se letos neztratil ani v kategorii juniorů, kde obsadil pěkné druhé místo. Jeho bratr Tomáš Plaček zopakoval mezi juniory, svoje loňské vítězství. V kategorii seniorů doplatil vloni druhý Jaroslav Prušák na větrné počasí v posledním kole, jeho nový model ve stoupavém proudu zmizel kdesi za Vltavou v centru města, takže mu součet pouze dvou soutěží stačil jen na šesté místo. Velmi dobře si počínali soutěžící z Karlova Dvora. Letošní ročník se díky pořadatelům v čele s Tondou Tvarůzkou opět vydařil a jistě přispěl k příjemnému zpestření "zimního modelářského spanku" všech zúčastněných modelářů.

MICH

**Celkové výsledky nejlepších účastníků:**

**Senioři (21):** 1. Ing. Michal Chudoba, Praha 4 (1215); 2. Milan Anýž, Karlův Dvůr (1074); 3. Antonín Mittelbach, Karlův Dvůr (986); **junioři (11):** 1. Tomáš Plaček, Praha (1193); 2. Ondřej Plaček, Praha (985); 3. Ivan Bortel Praha 6 (881); **starší žáci (13):** 1. Tomáš Milaberský, Praha 4 (711); 2. Jan Prušák, Praha 2 (690); 3. Ondřej Novotný, Praha 6 (687); **mladší žáci (11):** 1. Jan Horský, Černošice (373); 2. Vladislav Cmíral, Černošice (285), 3. Ondřej Slapnička, Praha 7 (236).

Jako autor příspěvku "Sport pro všechny" (MM č. 3 str. 109) cítím povinnost informovat o tom, že v polovině března rozeslal SMCR nový seznam regionálních funkcionářů. V něm je nyní uveden B. Pavka ve dvou funkcích: jako zástupce modelářů a současně jako zmocněnec STSC. Pro úplnost uvádím, že před napsáním výše uvedeného příspěvku jsem si ověřoval platnost informací na sekretariátu SMCR i u předsedy KRaMČR, přestože jsem je čerpal z oficiálního materiálu SMCR. Nikdo z dotázaných mi však žádné personální změny nebo jejich záměr nepotvrdil. Je proto zřejmé, že dodatečně jmenování B. Pavky proběhlo mimo mě, po přímé linii region – STSC.

ALOIS ROSENBERG



### Letecký modelář 5/1952

Květnové číslo, jak také jinak, muselo patřit slavným májovým dnům. Svobodný máj umožnil radostnou práci i modelářům. Stránkový redakční článek ještě upřesňuje tento svobodný máj jako sedmý v pořadí. Když za "politickovýchovně" označíme také několik dalších statí, opravdu toho pro modeláře ve skrovném rozsahu časopisu moc nezbude.

Co stojí za zmínku? Mirek Černý popisuje zkušenosti s dýhou při stavbě modelů. Jestliže překližka byla "úzkým profilem" a o balze většina modelářů jenom četla, dýhy byly v té době relativně dostupné. Některé modely pak skutečně svým vzhledem připomínaly nábytek.

Z předešlého čísla pokračoval v rubrice "učme se od sovětských modelářů" popis sovětských motorů, tentokrát detonáčnicích. Byly tomu věnovány téměř čtyři strany.

Jako lahůdku bych neváhal označit Braunerovu maketu anglického kluzáku Moswey. Libivý model se stal oblíbenou předlohou pomalu končící éry velkých větroňů.

Závěrem bych ještě zmínil nekonečný seriál Teorie pro každého, tentokrát věnovaný teorii a návrhu plováků. Vodní modely vůbec byly tenkrát samostatnou a preferovanou kategorií, do které jsem také později podnikl neúspěšných exkursí. Škoda, že jsem si o tom něco nepřčetl! Autor seriálu Ing. Schindler okupoval rovněž poslední stránku s řadou námětů "Jak udělám". Coby kuriozitu vybírám jednokolový "invertní" podvozek. Akrobatický U-model byl na horní straně trupu za motorem obdařen další podvozkovou nohou směrem vzhůru. Měla chránit motor během eventuelního přistání z letu na zádech. Jak vidno, neujalo se.

pam

V sobotu 11. května se od 9 do 18 h v restauraci U Hasiče (Na moklíně 42, Praha 6-Repy) uskuteční 12. mezinárodní setkání sběratelů modelářských motorů.

**Kontakt na pořadatele: Jiří Kalina, Tasovská 365, Praha 5, tel.: (02) 5795 0334**

Jubilejní 25. ročník soutěží **Děčínská kotva** a **Děčínský srpnal** pořádá Plastik Model Klub 95 Děčín-Ustí nad Labem 11. května v DDM Děčín VI-Letná, Klostermanova 74. Soutěží junioři i senioři v kategoriích Ib, Ic Ila a IIb, Děčínská kotva je věnována modelům obojživelných a plovákovým letadlům a strojím námořních útvarů, Děčínský srpnal získá autor nejlepšího modelu letadla v kategoriích II - letadla. Dále mají své kategorie odlévané modely, figurky, auta F-1, lodě a vojenská technika na níž sloužili obyvatelé našeho státu, ať se již jmenovali jakkoliv.

**Kontakt na pořadatele: Jiří Sreiber, U tvrze 1447/31, 405 02 Děčín, Tel.: (0412) 507 638, 507 411, 0605 171 454, e-mail: , nebo Zdeněk Fabík, tel.: (0412) 507 638, 507 411, e-mail: zdenek.fabik@chart-ferox.com**

**TT-vikend**, neboli 3. mezinárodní setkání příznivců skutečné i modelové železnice se uskuteční 11. a 12. května ve **Všestarech** u Hradce Králové. Soutěž Všestarská kolej pro žáky do 15 let doplní výstava modelů a kolejišť v provozu, budou tu však k vidění i skutečné páry poháněné stroje a po oba dny budou z Všestaru do Hradce Králové a zpět jezdit historické vlaky.

**Kontakt na pořadatele: (049) 539 8305**

V rámci oslav 100. výročí města **Kralupy nad Vltavou** se v Městském muzeu uskuteční výstava **Tmavodrný svět**, věnovaná historii letectví a jeho průkopníkům, jakož i kralupskému letectví. Od vernisáže, která se uskuteční 16. května v 17 h, bude výstava přístupná do 17. července.

V neděli 19. května se na modelářském letišti Nesvačily uskuteční setkání příznivců samokřídlel a experimentálních modelů.

**Kontakt na pořadatele: Vladimír Hadač, p.p. 48, 170 06 Praha 7, hadac@minfo.cz, www.modelarstvi.cz/nesvacily**

**Chodovská chmelnice 2002**, čili setkání plastikových modelářů, se uskuteční 25. května v Kulturním a společenském středisku (KASS) v **Chodově u Karlových Varů**. Soutěží se v kategoriích letadla I.b, I.c (bodovací soutěž, 4. kolo CMK modelářské ligy) a líbí-nelíbí (od letadel v měřítku od 1:32 po 1:144 a vrtulníky, až po bojovou techniku a stavební a silniční techniku i dioramy).

Přijímka modelů začíná v pátek v 16 hodin.

**Kontakt na pořadatele: JUDr. Jan Mikáč, Slovenská 1952, 356 01 Sokolov, tel: (0168) 625351, e-mail: mikac@mestochodov.cz, web:http://kpmchodov.crolink.cz/**

**Novopacký šutrák** s mezinárodní účastí pořádají KPM a DDM **Nová Paka** v sobotu

25. května v DDM U teplárny 1258. Více informací na <http://kpm138np.webpark.cz>.

**Kontakt na pořadatele: Milan Brendl tel.: 0603 594 992, Milan Věchet tel.: 0607 824 403, Milan Capek tel.: 0724 237 465**

V rámci tradiční mezinárodní soutěže volných maket Openscale 2002 se 25. a 26. května uskuteční v **Brně-Medlankách** také 4. ročník **soutěže RC minimaket**. Statické hodnocení modelů proběhne v hotelu Neptun na Brněnské přehradě, letová část soutěže všech kategorií na letišti Aeroklubu Brno-Medlanky. Program začíná v sobotu v 9 hodin a končí v neděli ve 14 hodin vyhlášením výsledků.

Soutěžít se bude podle prozatímního návrhu pravidel RC minimaket ve skupinách podle použitých pohonných jednotek (Mabuchi 050 a Speed 280). Každý soutěžící se může zúčastnit maximálně se dvěma modely.

**Kontakt na pořadatele: Ing. Pavel Stránek, Preissové 6, 616 00 Brno, tel. 05/4124290, E-mail: pstranik@mistral.cz**

V sobotu 1. června se na modelářském letišti Nesvačily uskuteční pod názvem **Elektroakrobacie** setkání, které má posloužit zájemců o nově definovanou kategorii F5A k seznámení s ní a k získání prvních zkušeností.

**Kontakt na pořadatele: Vladimír Hadač, p.p. 48, 170 06 Praha 7, hadac@minfo.cz, www.modelarstvi.cz/nesvacily**

**Kit show Hradec Králové** proběhne v sobotu 1. června od 9 hodin ve velkém sálu KD Střelnice ve všech modelářských kategoriích. V doplňkovém programu budou předvedeny RC modely trucků, součástí akce je burza a stánkový prodej.

**Kontakt na pořadatele: 0728 281 531**

Soutěž stavitelů plastikových modelů **Modellbrno 2002** pořádá KPM Brno, Technické muzeum Brno a DM Junior v budově Technického muzea (Purkyňova 105) v sobotu 8. června. Soutěží se ve dvou věkem odlišných žakovských kategoriích a 20 kategoriích seniorských (od letadel a vrtulníků přes techniku, auta, figurky, lodě a motocykly, až po sci-fi). Navíc cena firmy Hauler pro stavebnice v měřítku 1:87.

**MPM, Kounicova 7, 602 00 Brno, tel.: (05) 4121 1976, e-mail: perik.ales@worldonline.cz, www.modellbrno.cz**

**Obrň kotrmelce** se jmenuje soutěž obrňů akrobatů RCM3X, která se koná na modelářském letišti Nesvačily v sobotu 15. června.

**Kontakt na pořadatele: Vladimír Hadač, p.p. 48, 170 06 Praha 7, hadac@minfo.cz, www.modelarstvi.cz/nesvacily**

Víkend 22. a 23. června patří na modelářském letišti Nesvačily **VI. setkání přátel elektroletu**, nazvanému **Jeti Model Amperfest**. Letos je důraz kladen na polomakety a makety.

**Kontakt na pořadatele: Vladimír Hadač, p.p. 48, 170 06 Praha 7, hadac@minfo.cz, www.modelarstvi.cz/nesvacily**

V pořadí 6. mezinárodní soutěž halových modelů **Interscale i02** se koná ve dnech 6. až 8. září v hale Sportcentra **Prostějov** (letová plocha 55x40m, výška haly 10m, hladký strop). Soutěžít se bude v kategoriích **F4E** (makety poháněné elektromotory nebo motory na CO<sub>2</sub>), **F4D** (makety poháněné gumovým svazkem), **F4F** (Ořísky) a Pistacia.

V kategoriích F4E a F4D se létá podle prozatímních pravidel FAI, Ořísky a Pistacia dle národních pravidel ČR. Mimo těchto hlavních soutěží se bude lézat soutěž halových RC maket (pravidla RC min) a především pro diváky Závody kolem pylónů a Hromadný start. Rovněž se zde setkájí příznivci a především stavitelé modelů poháněných miniaturními motorky na CO<sub>2</sub> Ing. Štefana Gašparína.

**Kontakt na pořadatele: Antonín Alfery, Lomená 876, 686 05 Uherské Hradiště, E-mail: alferyc@cbbox.cz**

(Uzávěrka příjmu příspěvků je 30.6.)

**Výstava plastikových modelů a fotografií z historie vrchlabského letiště** se uskuteční ve dnech 18. a 19. května v kempu vrchlabského letiště. Výstavu pořádá klub NaPLEH, který tvoří čtyři řadové modelářství a letecké historie.

Na loňském ročníku bylo vystaveno okolo 500 modelů a diorám, a to nejen modelářů z Vrchlabí a blízkého okolí, ale také například z Nové Paky, Tumbova a Hradce Králové. Letos tu budou k vidění především plastikové modely letadel, lodí, bojové techniky, automobilů, motocyklů, figurk, dioramata atd., a to ve všech měřítkách a v různých věkových kategoriích autorů.

Pro letošní ročník se podarilo sestavit opravdu ojedinělou kolekci fotografií, dokumentujících sportovní létání ve Vrchlabí, dokonce již od jeho počátků na Jankově kopci. Budete moci spatřit okamžiky výstavy vrchlabského letiště, ale především záběry z jeho poměrně proslulého provozu. Leteckou školou prošla řada pilotů později zvučných jmen, uskutečnilo se zde několik republikových i mezinárodních závodů a sloužily zde i mnohy výjimečné typy sportovních letounů.

Účast přislíbili někteří majitelé historických vozidel, předvést by se mělo několik radiem řízených modelů, opět budou k vidění historické uniformy. A tak jen doufáme v příznivé počasí, aby všichni zájemci o techniku a její historii mohli příjemně strávit dva volné květnové dny. **Hledáme pamětníky nebo přímo zakladatele létání ve Vrchlabí. Uvítáme zapůjčení jakýchkoliv fotografií či dokonce filmového materiálu od počátků až do současnosti, které bychom mohli představit na výstavě**

MILAN VRNATA, klub NaPLEH, ([www.volny.cz/napleh](http://www.volny.cz/napleh))

**Kontaktovat na pořadatele: Martin Tůma, tel.: (0438) 424 360, (0732) 234 883**

# BRNĚNEC

## po pětadvacáté

Ačkoliv podle astronomického kalendáře už mělo být jaro, sjížděli se předposlední březnovou sobotou do Brněnce účastníci zdejší tradiční modelářské soutěže nevlídným zimním ránem, plným sněhových přeháněk a ledového větru.

Nelze však říct, že by výše zmíněné výkyvy počasí nějak negativně promítly do počtu účastníků soutěže. Do areálu mlýnů firmy NOBRS, kde se kláně tradičně koná,

dvou ročníků byly uděleny i ceny za největší model v kategorii Ic – vloni jí byl ozdoben kluzák Me 321B-1 Gigant autora článku, letos jí získalo Zvěno Miroslava Buřvala z České Třebové. Brněnec, který není městem, ale pouze větší obcí, nemůže účastníkům soutěže nabídnout



Šturmovik domácího Josefa Dudychy



Zvěno Miroslava Buřvala

si kromě členů místního KPM našli cestu i modeláři ze Svitav, České Třebové, Lito-myšle, ale i z Brna, Hradce Králové, Pardubic, Prostějova a Jihlavy.

Letošní ročník soutěže byl navíc jubilejním, pětadvacátým, je tedy namístě připomenout alespoň pár zajímavostí z historie této soutěže, která během čtvrtstoletí trvání zapustila pevné kořeny v kalendáři modelářských akcí.

Několik prvních ročníků proběhlo v prostorách Okresního domu pionýrů a mládeže ve Svitavách. Prvním vítězem se stal vojenský pilot Jan Venclík, který s modelem transportního letounu C-130 Hercules stanul „na bedně“ v tehdy jediné soutěžní kategorii Ic. V roce 1981 se soutěž ze Svitav přesunula do Brněnce, kde se od roku 1988 začalo soutěžit také v kategorii Ib, tedy s modely letadel v měřítku 1:48. Nejúspěšnějším soutěžícím v této kategorii je Štefan Jurenka, který zatím obsadil první místo celkem sedmkrát. V kategorii Ic se o titul několikanásobných vítězů svorně dělí Miroslav Franke a Jaroslav Válek, kteří zvítězili třikrát.

Časem začala být vyhlášována také cena diváků, jejíž vítěz je vybírán hlasovacími lístky návštěvníků. Atraktivní je každoroční klání o nejlepší model letadla ve zbarvení jednoho státu (letadla britská, francouzská, ruská, německá...). Milou kuriozitou je cena útěchy v podobě pytlíku mouky, kterou v posledních letech (patrně záměrně) už několikrát za sebou získal svitavský modelář Svatopluk Knos. Pro úplnost zbývá dodat, že v posledních

mnoho příležitostí ke zkrácení času potřebného k bodování modelů rozhodčími. Absencí modelářských prodejen či knihkupectví zásobených leteckou literaturou se však pořadatelé vždy snažili důsledně vyvážit pestrým doprovodným programem. Na prvních ročnících soutěže se začínalo promítáním diapositivů a filmů, které pak s rozvojem techniky nahradilo video. Po nepřilís úspěšném sportovním pokusu (pingpongové stoly) pak Brněnec přiváží pestrým doprovodným programem v podobě dvou počítačů s leteckými simulátory. Na jednom z nich si lze zpravidla vyzkoušet pilotáž i vzdušné boje na moderních proudových strojích, druhý bývá vyhrazen období druhé světové války. Při jednom z minulých ročníků zajistili členové KPM Brněnec účastníkům soutěže i exkurzi na letiště ve Starém Městě u Moravské Třebové. K tradičnímu koloritu akce pak patří také stánkový prodej stavebnic.

A jaké jsou výsledky letošního jubilejního ročníku? Na prvním místě v kategorii Ib (letadla 1:48) se s modelem Il-2m3 Šturmovik (81,50 bodu) umístil domácí Josef Dudycha, následovaný Tomášem Studeným z Prostějova s mohutně podvěšeným A-1H Skyraider (79,17). Na třetím místě skončil F-84G Thunderjet Jana Zitka z Hradce Králové, který mu kromě 77,67 bodů od rozhodčích vynesl v této kategorii také cenu diváků. V kategorii Ic zabodoval Pavel Behenský ze Svitav, jehož čistě postavený Bristol Blenheim ve finských barvách získal s 84,83 body první

příčku (fotografie modelu provází jiný článek v tomto čísle). V těsném závěsu skončil propracovaný model Zvěna pana Josefa Zavřela z České Třebové. Impozantní spojení bombardéru TB-3 a dvou I-16 kromě 82 bodů od rozhodčích získalo také pro letošní ročník vyhlášenou cenu za nejlepší model sovětského letadla. Třetí příčku obsadil s již tradičním typem letounu – Hurricane Mk. I – domácí soutěžící Ing. Miroslav Sýkora (80,00). Cenu diváků v této kategorii obdržel Messerschmitt Bf 109G-6/R3/U4 Josefa Daňka z Prostějova, pro který v bodované soutěži zbyla pověstná bramborová medaile.

Vzhledem k výjimečnosti letošního ročníku nepřišli při udílení cen zkrátka ani rozhodčí. Jako poděkování za dlouholetou odbornou činnost v oboru plastického modelářství, prokázanou mimo jiné i dvacet let trvající pravidelnou účastí na této soutěži, se vedení KPM Brněnec rozhodlo odměnit Ing. Pavla Sovička a Zdeňka Polacha z Brna a Vojtěcha Vejvodu z Hradce Králové upomínkovými předměty. Z rukou ředitele soutěže Ing. Miroslava Sýkory a tajemníka soutěže Jiřího Zeleného tak převzali stylově keramické hrnky. Letošní jubilejní ročník soutěže se velmi vydařil. Lesku mu dodávala i přítomnost známého vojenského pilota Ing. Jaroslava Špačka, který si do Brněnce odskočil ze štábu NATO v belgickém městě Mons, kde v současné době služebně působí. A i když pohled za okno v průběhu soutěže přivedl mnohé z modelářů k debatě o sjízdnosti proslulého kopce Březovák, i počasí se nakonec umoudřilo, a tak soutěžící cestou domů provázelo nefalšované jarní sluníčko.

PAVEL PETR  
Foto autor

F-84G Jana Zitka





## Dobrý pocit

měli v neděli 20. ledna už po ránu soutěžící i diváci, kteří zavítali do Sokolovny v Riegrových sadech v Praze-Vinohradech. Redakce časopisu RC modely tu totiž opět uspořádala



přátelské soutěžní setkání stoupenců halových RC modelů poměrně mladých kategorií, totiž slow-flyerů a vrtulníků.

V hale rozdělené sítí jakoby podle množství soutěžících na malou část pro komunitu vrtulníků a velký „zbytek“, kde se o body utkalo přes 40 stoupenců „pomaleho“ letu.

Jak se záhy ukázalo, s tou pomalostí to zase nebylo až tak zlé, což zajisté potvrdí všichni, kteří se pokoušeli v jedné z disciplín trefit do v tu chvíli úplně mrřavou palubu letadlové lodě.

Předností pomaloletů je oku diváků lahodící různorodost – některé jsou jakoby narychlo spíchnuté z několika desek extrudovaného



polystyrenu a pocákané spreji, jiné klasické „zbrdlínkové“ konstrukce, z balzy a klasického uspořádání, potažené papírem. Další zase s uhlíkovým trupem, případně experimentálních (a nedůvěru budících) tvarů, vynikajících pod barevnou nebo čirou fólií.

Zatímco vrtulníkáři za sítí působili pohodou



vým a organizovaným dojemem (a člověk se nestačil divit, že něco tak malého lze ovládat RC soupravou), ve zbytku haly panoval zpočátku docela obstojný zmatek. Po chvíli se vše uklidnilo a soutěžící začali bojovat jak s kolegy, tak s přírodními zákony.

Projevilo se to už při vzletu přes překážku (což byla vlastně jen prověrka letových vlastností, neboť nebyl hodnocen) a mnohem více při průletech brankou. Zní to sice snadno, ale zkusíte se trefit do branky z pentlí vlajících pod balónky, když model letí k vám a honem nevíte kam pohnout pákou! O vzrušení nebylo nouze ani během přistání do kruhu, jehož hranici modely s oblibou přejížděly alespoň o pár centimetrů.



Další překážka na cestě k úspěchu se jmenuje let na cíl. Zastupovala jej půl metru vysoká polystyrénová tyčka, jako naschvál padající před přiletem modelu, nebo jeho útoku odolávající.



Přistání na letadlovou loď, respektive desku, která ji zastupovala, bylo rovněž přitažlivé pro hlediště plné diváků. Důležité bylo, že za platné přistání bylo považováno cokoliv, co skončilo přítomností modelu na palubě. Zejména rychlejší modely byly do paluby téměř zapichovány, jenom aby po povinném kolovém podvozku neodjely až do „moře“.

Odpoledne se pak ještě létalo kolem pylonů ve vyřazovací soutěži. Trpělivost čekat na toto zajímavé klání však měla jen část diváků, zatímco mnozí dali přednost nedělní vycházce prosluněnou Prahou.

I tak bylo diváků – z nichž mnozí viděli slow-flyery na vlastní oči poprvé – úctyhodné množství.



Někteří sice čekali na „třisky“, ale většina potleskem ocenila jak dobré sportovní výkony, tak mezihry, při nichž jim modeláři za letu předvedli jak zběsilé roje „černých trojúhelníků“ teamu Potensky (z nichž po nárazech opravdu tu a tam něco odlétlo), tak přede-



vším pohledné makety. Největší z nich byl čtyřmotorový C-130 Hercules Dana Šimáčka (už jsme o něm v Modeláři psali), kterému vyhrazená část haly k vzletu sotva stačila.



Návštěvnost se částečně projevila i na obratu obchodníků, kteří na galerii zájemcům nabízeli hotové modely, stavebnice i polotovary. Za rok uvidíme, kdo drápkem uvízl...

tin  
Foto M. Salajka





X. část

# Létání

s RC modely

JIŘÍ PLAČEK



Modeláři, kteří létají rekreačně pro své potěšení a zvládli už základní pilotáž, zatouží dříve nebo později zalétnout se svým modelem nějaký ten akrobatický obrat. Předpokladem je, že již dovedou samostatně odstartovat ze země či z ruky, jsou schopni pilotovat model ve zvoleném prostoru a také dovedou bezpečně s modelem přistát. Létání akrobacie s RC modelem ožíví létání a také se více přiblížíme letem svého modelu skutečnému letounu.

Dříve, než se pustíme do popisování jednotlivých obrátů, je nutné se seznámit s několika zásadami, které bychom měli dodržovat, abychom neohrozili nejen svůj model, ale i případně jiné modely, které jsou současně s naším ve vzduchu. V každém případě je žádoucí, abychom se s kolegy domluvili na určitém prostoru, kde hodláme obraty nacvičovat. Před započítím kteréhokoliv akrobatického prvku se vždy přesvědčíme, zda se v prostoru nad naším modelem, pod ním, nebo v jeho bezprostřední blízkosti nepohybuje nějaký jiný model. Musíme si také uvědomit, že v kterémkoliv fázi obratu nám může vysadit motor. V takovém případě je nutné hlasitě upozornit piloty létající současně s námi na vzniklou situaci a potřebu přednostního přistání. Při nečekaném vysazení motoru dbáme hlavně na dodržení bezpečné rychlosti a co nejkratší trasou směřujeme k přistávací dráze. V nutném případě, a pokud nevaně příliš silný vítr, můžeme zvolit i přistání po větru. V tomto případě musíme počítat s větší přiblížovací rychlostí modelu a tím i s delším dojezdem. Pokud nemáme bezpečnou výšku pro dotažení modelu na přistávací dráhu, volíme raději přistání mimo dráhu. Následky takového nouzového přistání bývají zpravidla menší, než následky havárie způsobené ztrátou rychlosti modelu v zatáčce, či zachycením křídla o zem. Obraty nacvičujeme v bezpečné výšce, ať už s ohledem na možné vysazení motoru, nebo kvůli „vypadnutí“ z obratu v nepřírozené poloze. Pokud se nám něco takového stane, je

třeba nezmatkovat, dodržet bezpečnou rychlost a co nejdříve převést model do horizontálního letu. Pokud ztratíme nad modelem kontrolu a nejsme si jisti, v jaké poloze se nachází, vychýlíme mírně kormidla či křídélka a následná reakce modelu nám pomůže identifikovat polohu v jaké právě je. Vizualní kontakt s modelem nám také zlepší rozdílné barvy jeho horních a spodních ploch.

Model je při akrobacii značně namáhán, proto je nutné před každým startem pečlivě kontrolovat zejména upevnění křídla a motoru; rovněž zapojení pák kormidel, ale také potah a geometrii celého modelu.

Motor pracující pravidelně ve všech režimech letu je prvním předpokladem bezpečného létání akrobacie. Proto motor před startem zkontrolujeme a případně seřídíme bohatost směsi, volnoběh a přechody z režimu volnoběhu do režimu maximálních otáček. Pokud máme nastavenou bohatou směs, hrozí nebezpečí vysazení motoru (například ve vývrtce). Je-li směs naopak chudá, bude motor ztrácet výkon ve vertikálních figurách, případně dojde k jeho vysazení. Přechody musí být plynulé a co nejkratší. Při akrobatickém létání je ještě důležitější než při běžném létání výběr vhodné vrtule. Optimální vrtuli k danému modelu a motoru je nutné vybrat pečlivým zkoušením.

Pokud létáme za slunečního počasí, dáváme pozor, abychom při akrobacii nevlétli s modelem proti slunci. Oslnění sluncem již způsobilo nejednu horkou chvilku i zkušeným pilotům. Máme vždy na zřeteli, že pevnost našeho modelu není neomezená. Např. při delším střemhlavém letu na plný plyn je nutné zacházet s výškovým kormidlem opatrně a citlivě. Prudké přitažení mělo za následek nejednu destrukci křídla.

Pokud za letu při akrobacii začne motor pracovat nepravidelně, nebo se nám na chování modelu něco nezdá, okamžitě nácvik přerušíme a přistá-neme. Při akrobacii s modelem je důležitá poloha jeho těžiště. Špatná poloha těžiště může způsobit, že s modelem některé obraty nejdou zalétnout, nebo se naopak z některých nemusíme dostat. Na provádění akrobatických figur má také velký vliv správná velikost kormidel a křídélek a také jejich plocha. Velmi důležitý je i úhel seřízení modelu. Abychom se vyhnuli zbytečným komplikacím a problémům, je nevhodnější si pro nácvik akrobacie postavit osvědčený model podle vydaného stavebního plánu, nebo ze stavebnice. Přesné a pečlivé postavení modelu by mělo být samozřejmostí.

*Ilustrační foto autor (Pokračování)*





## Miniaturní kolos Tatra 813 8x8

Stavebnice: **Tatra 813 8x8 Kolos, ČSLA 1971**

Měřítko: **1:87**

Rozměry: **100x29x30 mm (dxšxv)**

Počet číslovaných dílů: **81**

Výrobce: **Centrum papírových modelů**

Dlouho jsem otálel, zda se vůbec pouštět do miniaturního modelu ve skutečnosti vpravdě impozantní Tatry 813 8x8 Kolos v

barvách Československé armády. Váhal jsem především kvůli měřítku 1:87. Kamiony stavím raději v měřítku 1:32, ale Tatra jako papírový model i přes zvolené zmenšení obsahuje veškeré detaily, kterými by se klidně mohl pyšnit i model v měřítku větším. Nakonec jsem odvahu našel a do stavby se pustil.

Obdiv patří autorovi modelu Jaroslavu Kučerovi a jeho spolupracovníkům, kteří

model připravili k vydání jako členský model Centra papírových modelů. Přes měřítko, se kterým jsem neměl u papírových modelů nákladních aut zkušenost, jsem byl nakonec překvapen, jak pohodová je stavba. Všechny díly dokonale lícovaly a i přes malé rozměry se dobře tvarovaly. Také kvalita papíru a tisku odpovídají typu a měřítku.

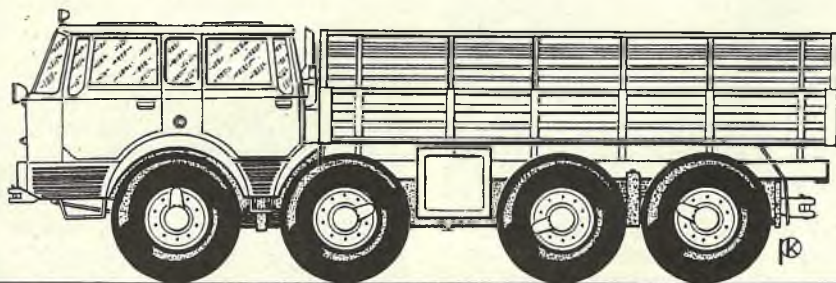
Návod doplněný moderními návodnými fotografiemi byl rovněž vyčerpávající, takže lze stavebnici vytknout pouze opomenutí některých drobných dílů v textu. S tím si však zkušení modeláři, kterým je model určen, snadno poradí, mimo jiné proto, že je najdou na fotografiích.

Stavba začíná podvozkem, který – jak se sluší na moderní papírové modely kamionů – je nejpodrobnějším a nejnáročnějším celkem, což ostatně u vozů Tatra platí dvojnásob. Skládá se z centrální nosné roury a skříní rozvodovek a dále převodovek, navijáku a samozřejmě rámu a nosníků. Je třeba podotknout, že vše je z papíru, pouze poloosy jsou z dřevěného kulatého párátka a na hřídele spojující převodovku s motorem a navijákem jsem podle doporučení autora použil tuhu do mikrotužky o průměru 0,5 mm. Netroufl jsem si pouze na klouby řízení, a tak jsem je protentokrát vynechal.

Obdivuhodné je, že i kola (mají průměr 15 mm a šířku 4 mm) jsou ztvárněna moderní technologií s vypouklými bočnicemi a budí dojem robustnosti a stability vozu. Navíc se sestavovala mnohem příjemněji než u větších modelů.

Stavba kabiny a korby je pro zkušeného stavitele papírových modelů běžnou rutinou, která však v tomto případě vzhledem k rozměrům vyžaduje trochu více zručnosti, zejména při vystřihování a tvarování malých dílů.

Trochu více námahy si posléze vyžádaly detaily jako výstražné majáčky (zhotovil jsem je ze skosených konců kulatého párátka nabarvených na oranžovo) a přídavné reflektory (vypilované plochým modelářským pilníčkem rovněž z kulatého párátka a nabarvené – stačily obyčejné popisovače khaki a světle modré barvy). Dovolil jsem si vynechat pouze stupačky, držáky zrcátek a vymezovací tyče – "policejty". V tomto měřítku by podle mého názoru mohla být jejich tloušťka nanejvýš v desetinách milimetrů.



Celkový vzhled modelu je výborný a maketa odpovídá velmi dobře předloze. I přes malé rozměry budí model dojem opravdového kolosu a jeho živost ještě zdůrazňují bedny, cívky a miniaturní nářadí (vyřezané z papíru modelářským nožem) umístěné na korbě.

Ing. VÁCLAV JIRKA  
Foto autor a M. Salajka,  
kresba P. Kolmann

Klasické plastické stavebnice vozů Tatra 813 verze 8x8 nabízí v „mašinkářské“ velikosti 1:87 firma **sdv model** jak v rozmanitém vojenském provedení, tak například ve speciálních hasičských verzích. Doufejme, že časem budeme mít příležitost představit tyto stavebnice i na stránkách Modeláře



## Vážení čtenáři,

trvalý růst cen energie a služeb, spolu se zvyšováním marží distribučních společností, nás nutí k velmi nepopulárnímu kroku, který je však pro naše přežití jako vydavatele nevyhnutelný – ke zdražení časopisů Modelář a modely (dále MM) i Letectví a kosmonautika (dále L+K). Nové ceny obou časopisů ve volném prodeji činí počínaje příštím číslem u MM **45 Kč** za kus a u L+K 59,90 Kč počínaje číslem 10. Ceny a podmínky pro stávající předplatitele (u objednávek podaných do 30. 4. 2002) zůstávají nezměněny.

Uvědomujeme si však, že pro řadu z našich čtenářů by toto zdražení mohlo být zatěžující. Nabízíme jim proto takové řešení, které je přijatelné pro ně i pro nás jako vydavatele – pravidelní čtenáři obou časopisů mají nadále v České republice možnost získat své oblíbené časopisy třemi způsoby za ceny prakticky stejné jako dosud:

1. Objednáním zvýhodněného ročního nebo pololetního předplatného u společnosti Aeromedia (navíc automaticky spojeného s členstvím v Aeromedia Profit Klubu). Zvýhodněné pololetní předplatné MM (6 čísel) činí **234 Kč** (tj. **39 Kč** za číslo) a celoroční **444 Kč** (tj. **37 Kč** číslo), zvýhodněné pololetní předplatné L+K (13 čísel) činí **630 Kč** (tj. **48,46 Kč** za jedno číslo), celoroční pak **1200 Kč** (tj. **46,15 Kč** za jedno číslo).
2. Objednáním zvýhodněného ročního nebo pololetního předplatného **obou** nabízených časopisů u společnosti Aeromedia, které nabízíme pod názvem AEROMEDIA bonus packet (opět automaticky spojeno s členstvím

v Aeromedia Profit Klubu). Za pololetní předplatné ve výši **825 Kč** obdržíte 6 čísel MM a 13 čísel L+K, za celoroční ve výši **1590 Kč** pak 12 čísel MM a 26 čísel L+K.

3. Nákupem časopisů ve vybrané síti prodejen, které budou časem označeny samolepkou SMLUVNÍ PARTNER AEROMEDIA, kde bude časopis Modelář a modely prodáván za zvýhodněnou cenu **40 Kč** a L+K za cenu **50 Kč**.

Ve Slovenské republice bude ve volném prodeji MM za **64 Sk** a L+K za **75 Sk** pololetní předplatné MM bylo stanoveno na **328 Sk** a celoroční na **636 Sk**, pololetní předplatné L+K pak na **829 Sk** a roční na **1638 Sk**.

Znamená to, že minimálně (či vůbec) budou postiženi ti čtenáři, kteří již jsou členy **Aeromedia Profit Klubu**, nebo se jimi v nejbližší době stanou, nebo ti, kteří zakoupí časopisy u našich smluvních partnerů (seznam českých prodejen bude zveřejněn v nejbližších číslech). Tímto zvýhodněním stálých a věrných čtenářů se snažíme omezit dopad ekonomických faktorů, které nás vedou ke zvýšení ceny časopisů, na pravidelné čtenáře.

Současně s cenovou úpravou obou periodik ovšem chceme také oba časopisy zmodernizovat - zlepšením tisku a kvalitnějším papírem. Nejviditelnější to bude u časopisu MM, který bude od příštího čísla na kvalitnějším papíru, i když ani L+K nepřijde zkrátka. Průběžně bude zlepšována také naše internetová stránka [www.letectvi.cz](http://www.letectvi.cz)

Věříme, že nezbytnost cenové úpravy pochopíte a využijete některé z našich nabídek. Vyplatí se vám to!

**Vedení společnosti Aeromedia, a. s.**

# MODELOVÁ ŽELEZNICE

## Novinky 2002



Obr. 1



Obr. 2

**Odvetdy, čo železniční modelári začali z pochopiteľných príčin uprednostňovať stavbu diorám a tzv. kolajiskových modulov pred stavbou veľkého uzavretého kolajiska, zdá sa, nové železnično-modelové doplnky a príslušenstvo sa tešia stále väčšej popularite. Na tento trend živo reagujú aj ich výrobcovia, čo tohoročný Norimberský veľtrh opäť potvrdil...**

Aj keď sa v uplynulých dvoch rokoch mohlo zdať, že výrobcovia železnično-modelového príslušenstva hľadajú pre svoje novinky inšpiráciu už aj v tých najnetradičnejších predlohách (firma Faller ako svoju hlavnú novinku v roku 2000 predstavila mužskú väznicu, firma Busch zas v roku 2001 mestský cintorín – pozri 3. stranu obálky), tohoročné novinky zreteľne potvrdili, že nielenže nových inšpirácií je nadostač, ale i to, že hranice inovačného potenciálu sú ešte vždy v nedohľadne. Najväčší svetový výrobca modelových budov a doplnkov, nemecká firma **Faller**, napríklad uvádza na trh vo veľkosti H0 nielen 140 cm dlhý exkluzívny model-stavebnicu zatiaľ najväčšieho staničného komplexu Friedrichstadt (**Obr. 1**) s číslovaným certifikátom (!), ale aj sta-

vebnicu radnice z mesta Lindau pri Bodamskom jazere, ktorá je známa bohatým obrazovým vyzdobením svojho priečelia (**Obr. 2**). Čo nás pritom nadchlo: Obrazové scény budú vytlačené priamo na bielu omietku aj v mierke 1:87! Mnohý modelár privíta aj stavebnice tzv. reliéfových budov, čo sú de facto čelné polovice domov zo stavebnice, ktoré – kvôli úspore miesta – možno integrovať priamo na zadnú či bočné steny kolajiska alebo diorámy. Prízaznivci najmenšej rozchodovej veľkosti Z (6,5 mm) určite uvítajú stavebnicu dvojposchodovej železničnej stanice s nákladnou rampou a budovou skladu Günglingen, všetko v rozmeroch iba 119x56x60 mm. Už preto, že celý rad podobných železničných staníc vidno aj u nás. Keďže dcérskou firmou firmy Faller je už zopár rokov aj ďalšia nemecká firma **Polka**, prezradíme, že jej najvýraznejšou novinkou vo veľkosti H0 je mestský trojposchodový rožný dom z fiktívnej Mozartovej ulice (**Obr. 3**). Vo veľkosti N táto tradičná značka uvádza na trh tak trochu atypickú železničnú stanicu Burgstadt, ktorej architektúra pripomína skôr svet talianskych železníc. A čo pripravil tento tradičný výrobca modelov budov pre veľkosť G (resp. LGB) v mierke 1:22,5? No...

pôvabnú stavebnicu alpskej drevenice a rôzneho príslušenstva k nej a... (radšej sa pozrite na 3. stranu obálky!). Pri veľkosti G ešte zostaneme: Druhý najväčší výrobca modelového príslušenstva, firma **Piko** predstavila hneď tri novinky, a to budovu cukrovaru, budovu továrne na výrobu hračiek a dielňu na opravu parných lokomotív. Všetko v štýle zo začiatku 20. storočia...

Firma **Kibri** ako svoju hlavnú novinku predstavila vo veľkosti H0 areál firmy vlastniacej dopravnú techniku na prepravu zvlášť ťažkých nákladov (**Obr. 4**) a svoj skvelý sortiment stavebníc budov rozšírila o viacposchodové moderné budovy zo skla a betónu v podobe, ako sa stavajú i dnes (**Obr. 5**). Romantikov skôr nadchne budova konzulátu či skrutkáreň v dvojposchodovom dome s prístavbou zo začiatku 20. storočia (**Obr. 6**). Keďže Kibri je aj tradičným výrobcom modelov stavebníc atypických cestných a železničných dopravných prostriedkov renomovaných výrobcov ich predlôh, aspoň slovom spomeňme, že tento rok obohatí trh až niekoľko desiatok nových typov – okrem iného značiek Caterpillar, Liebherr, Magirus Deutz, Gottwald, Claas, MB, MAN, Unimog, Kaelble, JCB, Fendt a dal-



Obr. 3



Obr. 4

ších, pričom priamo na modelové koľajnice veľkosti H0 sa dostane stroj na úpravu koľajového zvršku značky Plasser & Theurer USP 2000 SWS, ďalej 20-osový nízkooplošinový vozeň na prepravu veľmi ťažkých nákladov (tentoraz obrovitého generátorového statora) radu Uaai 838 DB Cargo, či jedinečná pracovná jednotka Plasser & Theurer na štrk s dopravníkom a zásobníkom. Firma **Busch**, známy výrobca doplnkov pre všetky modelové veľkosti a špičkových modelov automobilov vo veľkosti H0 i N uvádza na trh svoju unikovanú presklenú vežu Smart Car Tower Oberhausen (na predaj automobilov Smart), ďalej zaujímavú kontajnerovú železničnú stanicu pozostávajúcu zo 16 kontajnerov a popri celom rade zaujímavých doplnkov aj areál s tribúnou pre divákov, obdivovateľov pretekov typu Monster Truck.

Najobdivovanejšou novinkou z oblasti modelov automobilov bol tentoraz model známej Benzovej trojkolesky z roku 1885, prababičky všetkých automobilov so spalovacím motorom (takisto 1:87). Firma **Vollmer**, ďalší zo špičkových výrobcov modelov budov a príslušenstva uvádza na trh stanicu na prekladanie kontajnerov Kornwestheim (**Obr. 7**), ktorej originál postavila DB v roku 1999. Ďalej elegantné centrum na predaj osobných automobilov Porsche, klasické železničné hradlo Nürnberg, ďalšie klasické priečkové hradlo, vodárenskú vežu zo začiatku 20. storočia Dortmund (**Obr. 8**) a rad prímestských domčekov nemeckého typu zo známej vollmerovskej Hlavnej ulice (Hauptstrasse). To všetko vo veľkosti H0, budovy z Hlavnej ulice aj vo veľkosti N. Na svoje si tentoraz prídu aj priaznivci veľkosti Z, pre ktorých firma Vollmer prináša rad rodinných domov so základmi nie väčšími ako obvod zápalkovej škatuľky. Vollmer nezabudol ani na veľkosť G, ktorú obohatí dom alpského typu so stanicou



Obr. 5



Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8



Obr. 9



Obr. 10

na predpoveď počasia, ďalej hrôzostrašná vila Vampír a – do tretice všetko dobré – volimerovský betlehem (česky jesličky). Pokojne ich možno integrovať k železničnej stanici, kde navodia vianočnú náladu.

U firmy **Noch**, najväčšieho svetového výrobcu doplnkov (od posypového štrku cez modelové stromy až po plastové kolajiská) nás osobitne zaujali tri novinky spomedzi mnohých. Svetovú novinku z roku 2001, farebné neónové reklamy (Obr. 9), tento rok prináša v podobe 15 nových motívov v kombináciách farieb žltá/červená, biela/červená, modrá/biela, ružová/biela, ďalej príručné kufričky so zabudovaným funkčným kolajiskom veľkosti Z (s letnou a zimnou krajinou – Obr. 10) a "modelovú vodu" zo série Woodland Scenics/Noch, produkt z plastovej fľaše, umožňujúci modelové stvárnenie jazier, potokov, vodopádov tým najjednoduchším, no vysokomodelovým spôsobom.

K boju o ešte modelovejší vzhľad krajiny sa tento rok pripojila aj firma **Viessmann**, inak výrobca trolejového vedenia a skvelých osvetľovacích telies a už osvetlených automobilov (vo veľkosti H0 i N). Vsadiac

na to, že čo vytvorila príroda, vylepší každé kolajisko, uvádza do života novú generáciu stromov a kríkov, ktorým odtiaľ dajú prednosť mnohí modelári a architekti.

Ak sme už viackrát spomenuli osvetlenie na modelovom kolajisku, potom na tomto mieste rozhodne musím spomenúť produkty a novinky firmy **Modellbau Mayerhofer** z Ostfildernu, a to aj napriek skutočnosti, že ide len o menšieho výrobcu zo sveta modelového príslušenstva. Osobitným dôvodom je zavedenie do (modelárskej) praxe aj modrých a tzv. bielych svietiacich diód, ktoré spolu so zelenými, červenými, žltými a oranžovými v aranzmáne a la Mayerhofer predstavujú najprostú bombu – najmä vtedy, ak nad kolajiskom zavládla noc. Príklady? Videli ste už otáčajúce sa obrovské ruské koleso vo veľkosti H0 (z ponuky Faller) vyzdobené s viac ako dvoma tisícami svietiacich rôznofarebných mikrodiód? Alebo policajta na motocykle (takisto vo veľkosti H0), so svietiacim bielym čelným reflektorom, zadným červeným svetlom a dvoma modrými svietiacimi mikrodiódami na čelnom ochrannom štíte z plexiskla? My až teraz

– a nemohli sme uveriť vlastným očiam, pretože minimodel nešpatili žiadne nadbytočné drôtky! Mimochodom, Mayerhofer predstavil aj 15 cm vysokú, dokonale modelovú vianočnú jedľu, osvetlenú 36 žltými, resp. bielymi mikrodiódami! (Poznámka: tzv. biele diódy v tomto prípade majú svetlo podobné halogénovým svetelným zdrojom, takže na vianočnom strome vyvolávajú pocit svetlomodrých žiaroviek).

Keďže viac sa nám už sem nezmestí, záverom spomeňme aspoň novinky firmy **Preiser**, svetovej jednotky v oblasti figúrok ľudí i zvierat. Tou najpozoruhodnejšou je súbor 100 figúriek exkluzívnej série veľkosti H0 (veľmi detailne vymalované figúrky – Obr. 11). Pribudne aj personál električky, nakupujúci so samoobslužnými vozíkmi, drevorubači, ako aj stavebnica traktora s prívosom s kruhovou kosačkou a stavebnica lešenia. Pribudnú aj pomalované i nepomalované figúrky vojakov (a to aj vo veľkosti 1:35). V mierke 1:43 sa objavia americkí traťoví robotníci, vo veľkosti 1:160 zas žiaci základnej školy, ľudia posedávajúci na schodoch, bitkári z ulice, murári a maliari s lešením, hostia vo večerných róbach... Vo veľkosti Z (1:220) postávajúci cestujúci z električky, železničný personál a cestujúci. V mierkach 1:22,5, 1:24 a 1:32, ktoré sa medzičasom stali samy osebe doménu zberateľov zaujímavých figúriek, pribudnú hostia z krčmy (muži i ženy s kríglami piva v rukách), neposlušní sediaci školáci, bielobradý dedko s vnukom na kolenách, rybár, kominár, slečny z diaľnice č. 62, dedomráz, súprava kufrov (aj otvorených s vyžehlenými košelami) a dve chodkyne náramne príťažlivého vzhľadu. Mimochodom, dcérska firma, Merten prináša tento rok ako novinku sériu hasičov... v uniformách bývalej NDR! (H0 i N).

Ing. ŠTEFAN STRAUCH  
Foto: M. Strauch a archiva autora



Obr. 11

# M5A1 STUART MK.VI



Tankem M5A1 vyvrcholila vývojová řada amerických lehkých tanků M3 a v této „hmotnostní“ kategorii se také v americké armádě plně osvědčil. Ovšem nejen v ní. Když Britové nechali po ústupu v roce 1939 většinu své výzbroje ve Francii, uvítali dodávku prvních tanků pojmenovaných Stuart po slavném americkém generálovi z války Severu proti Jihu. K prvnímu bojovému nasazení britských tanků M3 Stuart došlo v září 1941 na africkém bojišti. Až do konce války pak zůstaly nejvýznamnějšími lehkými tanky ve výzbroji britské armády, po vyřazení starších domácích typů jedinými.

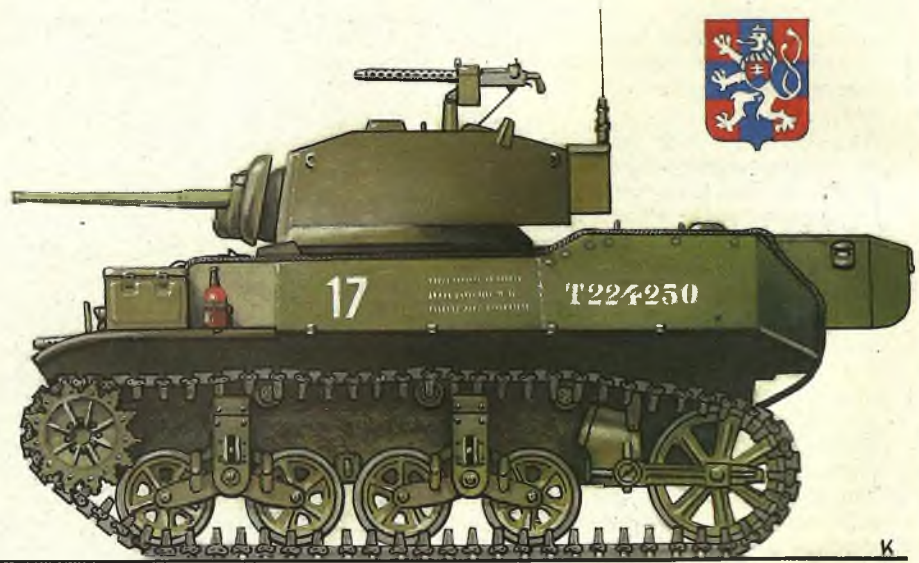
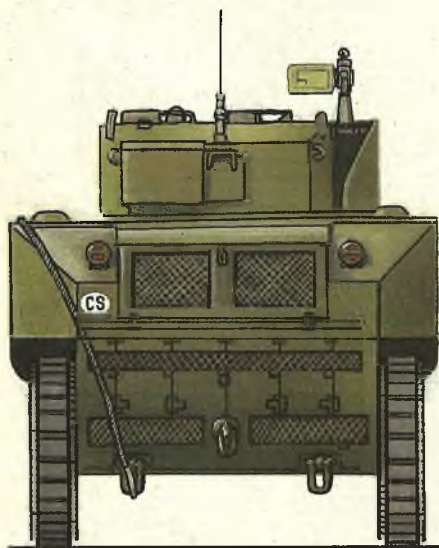
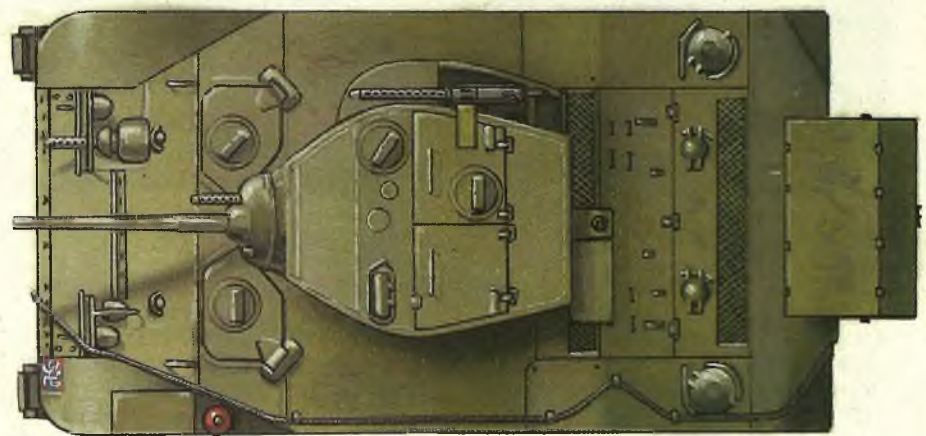
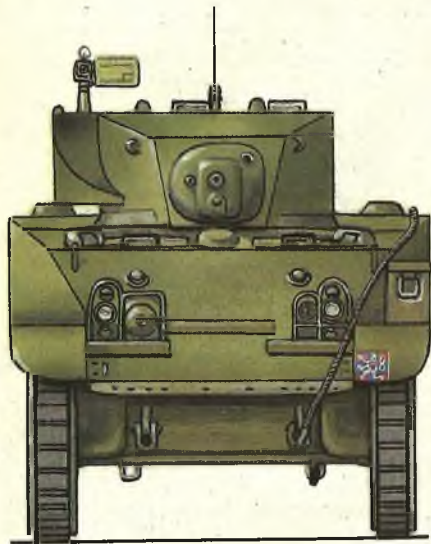
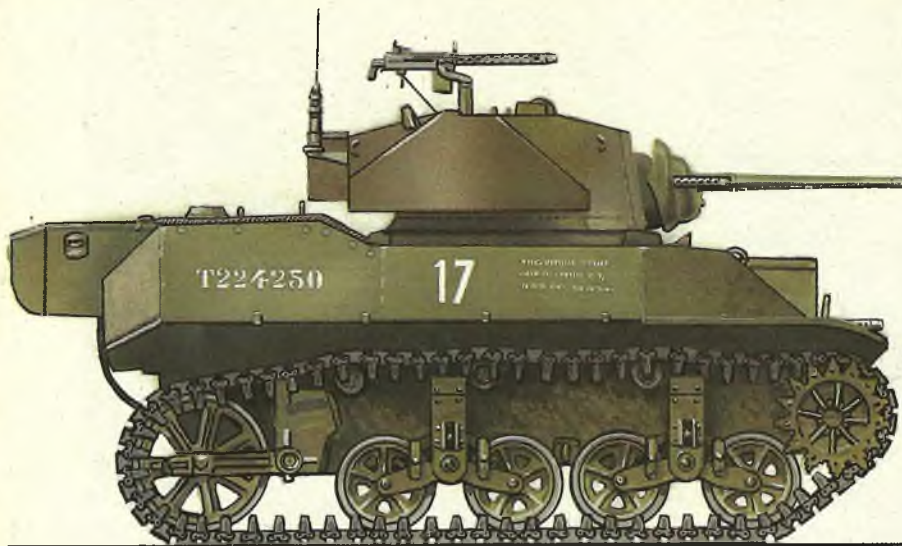
Na začátku roku 1942 dospěl ve Spojených státech vývoj lehkých tanků k verzi M5A1. Původní pohonná jednotka, tvořená hvězdicovým motorem s mechanickou převodovkou a pyropatronovým spouštěčem, byla nahrazena dvěma automobilovými osmiválci Cadillac série 42. Motory byly umístěny podélně vedle sebe v prodloužené a zvýšené zádi. Tank dostal v té době nejmodernější automatickou převodovku původně vyvinutou pro osobní automobily nejluxusnější třídy. Změn doznala věž a přední část tanku, jehož nový čelní pancíř umožnil zvětšit prostor posádky. Díky tomu bylo možno naložit více munice, přibyla radiostanice a periskopové pozorovací zařízení. Zvětšené palivové nádrže zase znamenaly větší dojezd, a to i při větší hmotnosti tanku. Celkem jich bylo jen v této modernizované verzi postaveno na 14 000.

## Stuarty československé pancéřové brigády

V roce 1944 se Stuarty verze VI staly součástí výzbroje československých pozemních jednotek ve Velké Británii, kde byla zformována československá pancéřová brigáda. Po vylodění spojeneckých vojsk v Normandii byli naši vojáci nasazeni na francouzském území. Brigáda se rozhodujícím způsobem podílela na operacích proti silnému německému uskupení v pro-

storu přístavu Dunkerque. Pod velením generálů Lišky a Klapálka nakonec obléhání úspěšně dokončila. Němci se ale vzdali až 9. května, takže největší přání našich vojáků, zúčastnit se osvobozování Československa, se jim nespínilo. V době Pražského povstání sice malý průzkumný oddíl dorazil do Prahy, ale to bylo po dlouhá léta zatajováno, neboť se to nehodilo do legend o nerozborném přátelství s jinými osvoboditeli.







Po skončení druhé světové války tvořili příslušníci pancéřové brigády spolu s našimi východními vojáky páteř nově se tvořící československé armády. Ovšem jen do roku 1948, kdy se u nás uchopili moci komunisté. Ti se k našim tankistům zachovali stejně jako k letcům – většinu jich vyloučili z armády, uvrhli do vězení a některé dokonce zavraždili. O mnoho lépe nadopadla ani technika, se kterou se naši vojáci vrátili do vlasti. Není proto divu, že se žádný z československých Stuartů nezachoval.

**M5A1 na bojištích druhé světové války** Stuarty bojovaly na většině bojištích druhé světové války a sloužily snad ve všech spojeneckých armádách světa. Vedle Angličanů je používali Australané, Svobodní Francouzi generála de Gaulla, Poláci, Číňané, Jugoslávci maršála Tita, a jak jsme si již řekli, i Čechoslováci. Výjimkou nebyla ani Rudá armáda, která v rámci amerického zákona o půjčce a pronájmu jen do poloviny roku 1942 dostala 2249 amerických tanků různých typů. Mimo jiné verze M3A1, které mimo pak použila v bitvě u Stalingradu. Největším uživatelem však byla armáda a námořní pěchota Spojených států. V tichomořské oblasti se Stuarty dokonce staly nejvýznamnějším bojovým tankem Američanů. V džungli se totiž lehké tanky

osvědčily lépe než těžké. Stuarty vynikaly obratností, dobrou průchodností terénem a na svou dobu nevídanou rychlostí až 58 km/h.

M5A1 se ve velkém počtu zúčastnily všech vylobovacích operací ve Středomoří, v severní Africe, invaze do Normandie, vítězného postupu spojenců Evropou a v květnu 1945 se dostaly až do ulic Plzně a Strakonice. V Evropě však nemohly být lehké Stuarty nejvýznamnější tankovou zbraní Spojenců. Tou už byly střední tanky M4 Sherman a britský Cromwell, zatímco Stuarty se výborně uplatnily v průzkumu nebo jako velitelské stroje. Byly používány jako pomocná vozidla, často v bezvěžovém provedení, vyzbrojené jen kulomety. Označeny N5A1 dostaly název Stuart Recce. Pokusně byly Stuarty přestavěny také na obrněné transportéry k přepravě pěchoty.

V roce 1944 byla výroba tanků tohoto typu zastavena. Do tak malého stroje totiž nebylo možno zabudovat větší kanon, a tak se nástupcem Stuartů stal mohutnější M24 Chaffes, vyzbrojený kanonem ráže 75 mm.

**M5A1 Stuart VI** byl lehký tank pro čtyři členy osádky, stavěný za války v továrnách General Motors a v jeho divizi Cadillac, Massey Harris a American Car & Foundry.

**Základní technické údaje:** bojová hmotnost 14 968 kg, hmotnost prázdného stroje 13 600 kg, délka 4337 mm (bez hlavně), výška 2299 mm, šířka 2242 mm, tloušťka pancíře 13 až 63 mm. Výzbroj tvořil kanon M6 ráže 37 mm se zásobou 123 nábojů (147 u M5A1) a tři kulometry Colt-Browning M1919A4 nebo A5 ráže 7,62 mm s celkovou zásobou 6250 nábojů (6750). Pohonnou jednotkou byl šestnáctiválcový čtyřdobý motor do V typu Cadillac Series 42 (zdvojený osmiválcový) o výkonu 162 kW, převodovka typu Twin Hydramatic umožňovala jízdu vpřed čtyřmi rychlostmi a couvání. Po silnici měl Stuart dojezd 160 km.

**Nakreslený M5A1 Stuart Mk.VI** patřil k tankům, které se v květnu 1945 zúčastnily slavnostní vojenské přehlídky v Praze. Stejně jako ostatní byl i tento stroj natřen zelenou (khaki) barvou a na bocích trupu nesl bílé označení. V přední části levého krytu pásu se nacházel znak československé pancéřové brigády, na zádi tradiční poznávací značka československých vozidel, černé CS v bílém oválu.

VLADIMÍR KOVÁŘÍK ml. a VĀCLAV ŠOREL  
Kresby V. Kovářik ml.  
Foto archiv autora

# CROMWELL MK.IV

aneb

## *Konečně jsem se dočkal*

Moje lepičské vášně zahrnují sice převážně dvaasedmdesátinové modely letadel, ale občas není na závalu zavrhnout vrtule a oživit sbírku tu a tam modelem vojenské techniky ve stejném měřítku.

Už léta pasu po zmenšenině britského tanku Cromwell a stále jsem nechtěl, proč tak slavnému bojovníkovi nevěno-



val dosud žádný z renomovaných výrobců pozornost. K máni byl pouze jeho mladší bratříček Comet od firmy Mat-



chbox, a to v nepříliš vhodném měřítku 1:76, zasazený do minidiorámy s placatým stromem. Mé vášně tak ukojily až poslední Vánoce, kdy jsem krabičku s vytouženým plastem našel pod rovněž zbrusu novým plastovým stromečkem. Umělý stromek sice moji synové zpo-

čátku zavrhl, ale stavebnice si vysloužila pochvalu již v krabičce. Její výrobce, firma Revell, ji opatřila vzhledným obrázkiem a vyplnila třemi rámečky zeleného měkkého plastu se 128 stavebními díly v měřítku 1:72, malým obtiskovým aršíkem a obřím návodem.



Plastové díly jsou potěšení samo, žádné propadliny, žádné nálitky, jen samé pěkné kousky, s detaily jak vyznačenými do hloubky, tak vystupujícími nad povrch. Stačí je oddělit od rámečku, mírně začistit a můžeme se pustit do díla. Průvodcem onoho konání jest nám návod, přinášející mimo bezpečnostních opatření (i v češtině), seznam potřebných barev, nákres rámečků s číslováním dílů a postup, rozkreslený do 22 obrázků. Závěr tvoří dvě téměř identické možnosti zbarvení. Stavební instrukce jsou přehledné a obrázky veliké. Nicméně právě snaha o dokonalost v podobě číslování podstav, kroků a dílů může někomu způsobit lehký galimatyáš. Snad díky momentální ukvapenosti jsem špatně pochopil obrázek hned v první podstavě a díl č. 2 nalepil níž, než by se slušelo. To si později pochopitelně vyžádalo opravu lepidlem rozleptaného povrchu. Ale dobře mi tak, neb jak praví jedna z modelářských zásad: "Vše si nejprve vyzkoušej nasucho!" Přičtu-li uvedený zádrhel na vrub vlastní zbrkllosti, objeví se jediná potíž až na závěr jinak zcela pohodové stavby. Stavebnice obsahuje pásy odstříknuté z plastu. Tedy nikoli "gumové", na jaké jsme zvyklí například z nabídky malé techniky firmy Hasegawa, s nimiž sice nemáme žádnou práci, ovšem příliš realisticky na model nevypadají. Způsob stavby z pevných dílků je sice pracnější, ale výsledek se skutečností srovnatelnější. Dle návodu však nabízené části pásů s koly nelicují – dlouhé jsou příliš krátké, krátké naopak moc dlouhé. Nicméně pomocí patřičných řezů lze vše upravit. Upozorňuji rovněž na fakt, že s díly nelze plýtvat, protože vyjdou na fous přesně. Jsme-li zvyklí, třeba ze stavebnic ESCI, na nějaký ten samostatný článek pásu navíc, zde se nic takového nekoná! Stavíme-li navíc model přesně podle návodu, budeme se při kompletaci pásů ke kolům ob-

tížně dostávat. Proto jsem slepil samostatně kompletní korbu, stejně tak i podvozek, a to včetně barvené úpravy, a oba díly spojil až po instalaci pásů. O malé vylepšení si říká hlaveň, kterou máme dle návodu vlepit do věže napevno, což ale znemožní nastavení náměru. Tuto nechtost odstraníme vlepením vlastnoručně vyrobeného držáku do věže, čímž sami sobě dokážeme, že jsme lepší než ti Revellové. Na rozdíl od návodu jsem neodvrtal desítky dírek do sítky pro odvod vzduchu nad motorem. Výsledný efekt by byl asi děsivý. Myslíme si, že vzhledem k měřítku, stávající označení postačí. Chceme-li přesto být dokonalejší, můžeme překrýt či nahradit tuto část mřížkou z přebytečného leptu. Další možností je použít alternativní díl č. 52 a celou partii schovat pod kryt. Vrtání si však rozhodně zaslouží hlaveň, na které máme otvor naznačit jen černou barvou.

Celkové zbarvení je jednoduché, mimo několika detailů pouze zelená. Revell pochopitelně v návodu uvádí vlastní barvy a k dosažení potřebného odstínu doporučuje jejich míchání ve stanoveném poměru. Protože můj šuplík obsahuje vesměs Humbrolky, použil jsem nakonec barvu 75 a myslím si, že s uspokojivým výsledkem.

Přiložený obtiskový aršík, či lépe řečeno aršíček, je kvalitní. Potíž však nastane při nanášení obtisků amerických výsostných znaků, respektive v tomto případě invazního označení, na značně členitý povrch věže. Speciální "vodíčka" se sice snažila, ale ani tak nebyl výsledek stoprocentní. Problém by nejspíš vyřešila "stříkáč maska" od Eduardů, nebo vlastní výroba.

Výsledkem práce je přesná a v omluvitelné toleranci plus, mínus milimetr rozměrově odpovídající zmenšenina slavného tanku. Jeho předloha, vyzbrojená 75 mm kanónem a dvěma kulomety, byla zajímavá i tím, že ji poháněl motor Meteor o výkonu 600 koňských sil, vyvinutý z leteckého motoru Rolls-Royce Merlin. Pro naše modeláře bude rozhodně nejdůležitější, že tanky Cromwell měla ve výzbroji Československá obrněná brigáda v Británii a sloužily i v naší poválečné armádě.

Mgr. IVAN VIŠEK  
Foto autor

#### Literatura:

Fletcher D.: *British Tanks of WW II*, Concord Publications, Hong Kong 2000

Fletcher D.: *Cruiser Tank Mark VIII, A27M Cromwell Mark IV*, Darlington Productions, Darlington 2000

Chant Ch.: *Encyklopedie tanků, Mustang*, Plzeň 1997

Kol.: *Cromwell Tank, The Tank Museum, Her Majesty's Stationery Office, London 1983*

Ledwoch J.: *Cromwell*, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 1994



# MODELKY LODÍ

## u Olomouci



Vítězný model Cili Dan B. Karbana postavený do žárovkové baňky

První ročník moravského veletrhu modelářství a hraček For Model, který se 21. – 23. dubna uskutečnil na výstavišti Flora Olomouc, hostil i celostátní výstavu a soutěž stolních modelů lodí kategorie C, která je tradičně otevřena i zahraničním účastníkům. Netroufám si příliš hodnotit celou výstavu, protože nemám z posledních let možnost porovnat ji s pobnými akcemi, ale považuji za dobré konstatovat, že na první počín nebyla špatná. Pravda, prodejních stánků a obchodních a výrobních vystavovatelů nebylo mnoho, ale galerie plná modelů lodí, ale také plastických a hlavně papírových modelů od letadel až po stavby, plně uspokojily značné množství návštěvníků. A to je asi největší deviza pro příští ročníky – ukázalo se totiž, že zájem je na Moravě velký. Svědčil o tom sobotní nával, kdy byla kolem desáté hodiny před vstupem do pavilonu snad padesátimetrová fronta a ač byly vstupenky prodávány plynule, odpoledne se v menší míře opakovala.

Zmínku o české mistrovské výstavě lodních modelů musím začít bohužel nepříjemným konstatováním malé účasti. Nejzřetelněji se to projevilo ve třídě C2, kde se na výstavě objevily jen tři modely. A přitom je to třída, ve které jsme zvyklí na úspěch českých modelářů na světových soutěžích. Neúčast nejlepších stavitelů maket vojenských lodí, Zdeňka Tollara a Jirky Špinara, soutěž a výstavu neobyčejně ochudila. Proč se neúčastnil Z. Tollar, o jehož modely mají eminentní zájem i pořadatelé světové výstavy 2002 v Hannoveru, nevím. Poněkud odlišná je situace J. Špinara, který považuje své modely již za okoukané a v posledních dvou letech jednak přisedlal na plovoucí makety s parními stroji, jednak staví plachetnice pro třídu NSS. A tak třídě C2 dominoval Garant juniora Jana Sýkory z Kroměříže. Ponorky Stanislava Jiší a V. Hobláka vzhledem k menšímu rozsahu práce v

této třídě na zlato pomyslet nemohou. Přesto však Le Surcouf S. Jiší svou čistotou obstál dobře.

Ve třídě C1 mezi devíti modely z Česka, Slovenska a Polska jednoznačně dominovaly lodě Victory P. Brabce a Wasa M. Housky, dva modely, které již mají zlatá ocenění ze světové soutěže v Moersu a jsou i letos naším největším želičkem pro Hannover. Poprvé se objevil na soutěži Ladislav Barva, jehož model plachetnice Vládce moří sice na medaili nebyl, ale je příslibem pro budoucnost. Zajímavé modely Bellona a Halifax v tzv. muzejním provedení (jen ve dřevě bez nátěrů) přivezl J. Dorotovič z Trebišova, ale proti ostatním se příliš neprosadily. Třída C3 nepřinesla žádnou novinku.

Ve třídě C4 (miniaturní modely) opět zazářil po dlouhá léta jeden z nejlepších maketařů Míla Sesták, který ve svých jedenácti letech představil nádherně postavenou obchodní loď Blaník.

Ve třídě C5, což jsou modely stavěné do průhledného obalu s malým otvorem (lidově "modely ve flaškách") přivezl náš specialista na tuto třídu Bohumil Karban nový model plachetnice Lila Dan, který posléze získal stříbrné ocenění. Tradičně vestavěl tento model nikoliv do láhve, ale do žárovky, což je jeho světová specialita. Ve třídě C6, plastických modelech, vynikla nad ostatní modely Perkasa Stanislava Jiší, který za ni získal zlaté ocenění. O tom, že starí modeláři umějí a dovedou se poprat i s novými technologiemi, předsvědčil i sedmašedesátiletý Jarka Mátl papírovým modelem loď Blyskawice, který mu ziskem devadesáti bodů vynesl stříbrné ocenění.

Krom chvály starých modelářských vlků je třeba vyzdvihnout účast sedmi juniorů ve třech třídách, a především, že při množství návštěvníků byla tato akce perfektní propagací lodního modelářství na Moravě.

**Nejúspěšnější modely v jednotlivých třídách:** C1 – Victory Pavla Brabce ze Zlína, C2 – Garant jun. Jana Sýkory z Kroměříže, C3 – Sestava kanónů Bofors Lubomíra Jakeše z Jablonce, C4 – Blaník Miloslava Sestáka z Kroměříže, C5 – Lila Dan B. Karbana z Chebu, C6 – Perkasa Stanislava Jiší z Plzně, C7 – Torpédové lodě Jiřího Janouška z Hodonína.

JIRÍ LEJSEK  
Foto autor



Zájem návštěvníků o modely byl velký – takto obležená byla výstava prakticky celou sobotu



Ponorky Le Surcouf S. Jiší (vzadu) a U 14 V. Hobláka z Podivína ve třídě C2



Ve třídě C6 se líbil i model Snowberry polského soutěžícího Andrzeje Slabone



# Zlin Z-50

Jednomístná letadla početné vývojové řady Z-226A až Z-526AFS z továrny Moravan Otrokovice kralovala akrobatickému nebi od padesátých let až do poloviny let osmdesátých. V té době však byli i nejmladší členové této řady – navzdory průběžným modernizacím – na vrcholu svých možností a bylo zřejmé, že je musí zastoupit koncepčně nové stroje. O jejich vývoji bylo v Moravanu rozhodnuto v roce 1973; završen měl být tak, aby s novými letadly českoslovenští reprezentanti uspěli na mistrovství světa v letecké akrobacii v roce 1976 v Kijevě.

Protože koncem 70. let nebyla k mání tuzemská pohonná jednotka potřebného výkonu, a marná sláva, srdcem každého akrobatického letadla je motor, po úvahách o zástavbě upraveného motoru M-337 s turbokompresorem nakonec padla volba na osvědčený americký plochý šestiválcový motor Avco Lycoming. Konstrukce letadla byla co nejvíce odlehčena, proto bylo křídlo stavěné jako průběžné, podvozek byl pevný a hlavní nádrž pojala jen palivo nezbytně nutné pro vystoupení a krátké přelety.

Prototyp označený Zlin Z-50L vzlétl poprvé 18. července 1975 a díky tomu, že konstruktéři odvedli dobrou práci, stal se zakrátko prvním poválečným opravdově sériově vyráběným akrobatickým letadlem na světě.

Základní koncepce Z-50 byla zdařilá, nicméně v průběhu let byla letadla neustále vylepšována a jejich výkony zvyšovány zejména instalací výkonnějších pohonných jednotek. Tak vznikly stroje verze Z-50LA a v roce 1981 Zlin Z-50LS s motorem Lycoming AEIO-540 o výkonu 300 koní (224 kW). Ve dvou prototypech byla postavena rovněž odlehčená verze Z-50LE s upravenými konci křídla.

Vstupu na mezinárodní scénu v roce 1976 předcházel mezinárodní test Z-50L uspořádaný redakcí časopisu Letectví a kosmonautika a vzápětí vítězství Ivana Tučka na Srovnávací soutěži socialistických

zemí, což v té době bylo neoficiální mistrovství země východní a střední Evropy. Na mistrovství světa v Kijevě skončil Ivan Tuček třetí a československé družstvo na druhém místě, o dva roky později už se stal absolutním mistrem světa a od té doby „Padesátky“ a jejich piloti po deset let vládli akrobatickému nebi. V tradici pokračoval Ing. Ivan Jirmus, který se na prahu osmdesátých let stal dvakrát mistrem Evropy a v letech 1984 a 1986 také

absolutním mistrem světa.

Jako náhrada dosluhujících Z-526AFS Akrobat Speciál byla v roce 1988 vyvinuta obměna Z-50M s řadovým motorem domácího původu, Avia M-137AZ o výkonu 132 kW. Těchto letadel bylo postaveno osm.

Výrobu v letech 1992-97 prozatím ukončila stavba sedmi strojů verze Z-50LX, původně speciálně upravené podle požadavků známého britského pilota Victora



Normana. Letadla této verze se odlišují především instalací dalších palivových nádrží do křídla a zásobníkem nafty pro vyvíječ kouře, umístěným za sedadlem pilota. Na čtyřech letadlech Z-50LX vytrvale sklízí úspěchy doma i v zahraničí akrobatická skupina Sky Box z Chrudimi, respektive v současné době Flying Bulls Aerobatick Team.

Zlinů 50 všech verzí bylo postaveno celkem 80 a létaly nebo dosud létají v Československu, Česku, Slovensku, v Itálii, USA, Polsku, Rumunsku, Německu, Velké Británii, Maďarsku, Jižní Africe, východním i západním Německu. Je o ně stále takový zájem, že výrobce – Moravan Otrokovice – dokonce zvažuje obnovení výroby.

#### Technický popis

Zlin Z-50 je jednomístný jednomotorový celokovový samonosný jednoplošník s pevným podvozkem ostruhového typu.

**Trup** je celokovové polospořepinové konstrukce, kryt motoru laminátový. Na pravou stranu odklápěný překryt kabiny je možné v nouzi odhodit. Sedadlo je nastavitelné, uzpůsobené pro užití záďového padáku; upínací pásy jsou pětidílné. Ruční řízení je pákové, nožní pedálové s ovládním mechanických brzd hlavního podvozku. Nožní řízení je na zemi přestavitelné do tří poloh. Výškové a příčné řízení je táhlové, směrovka je ovládána lany.

Samonosné **křídlo** s průběžným hlavním nosníkem je opatřeno u kořene profilem NACA 0018, na koncích NACA 0012.

**Ocasní plochy** smíšené konstrukce mají kovovou kostru potaženou duralovým plátovaným plechem a plátnem. Stabilizátor je vyztužen vzpěrami, kýlová plocha je samonosná.

**Přístávací zařízení** tvoří hlavní a záďový podvozek z titanové slitiny. Podvozkové nohy z průběžné ploché pružiny jsou uchycené ve spodní části trupu.

**Pohonnou jednotkou** Z-50L a LA se stal vzduchem chlazený šestiválcový motor Textron Lycoming AEIO-540-D4B5 o výkonu 191 kW, pohánějící třílistou stavitelnou vrtuli Hoffmann o průměru 2000 mm. U verzí LS, LE a LX byl použit motor Textron Lycoming AEIO-540-D4B5 o výkonu 221 kW (300 k) s vrtulí MT-Propeller. Verzi Z-50M pohání čtyřdobý vzduchem chlazený invertní řadový šestiválec Avia M-137AZ o výkonu 132 kW (180 koní), opatřený dvoulistou kovovou vrtulí Avia V-503A.

Hlavní palivová nádrž o objemu 60 litrů je umístěna v trupu před pilotem, u verze Z-50LX další dvě malé po 42 litrech v kořenové části křídla. Pro přelety lze na vnější konce křídla instalovat přídavné nádrže o objemu po 50 litrech.

mas

Foto M. Salajka, výkres P. Kolmann

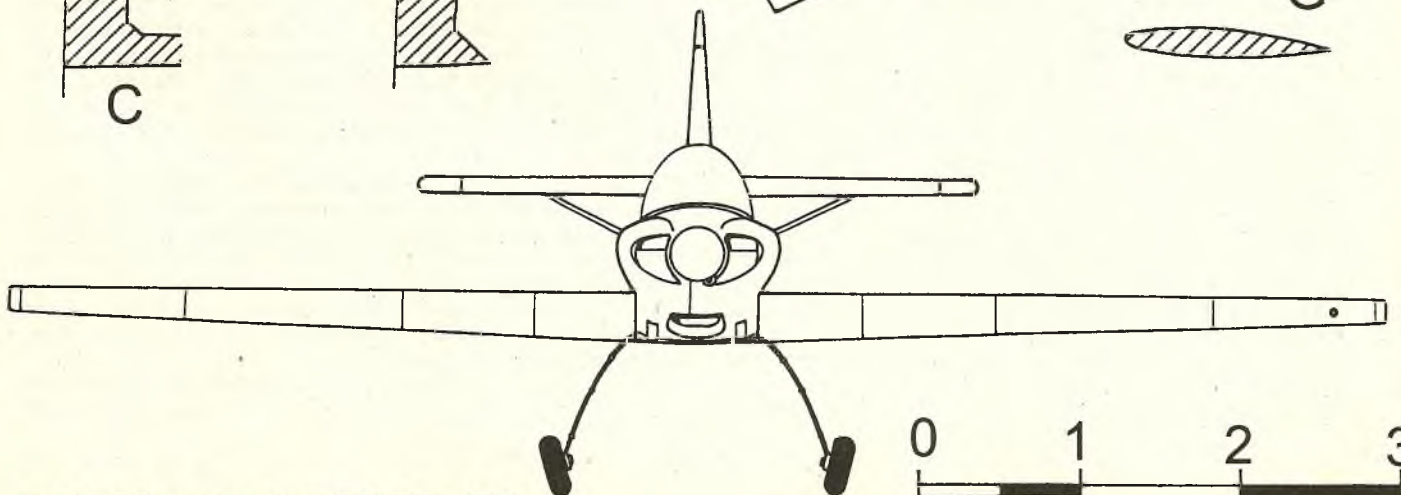
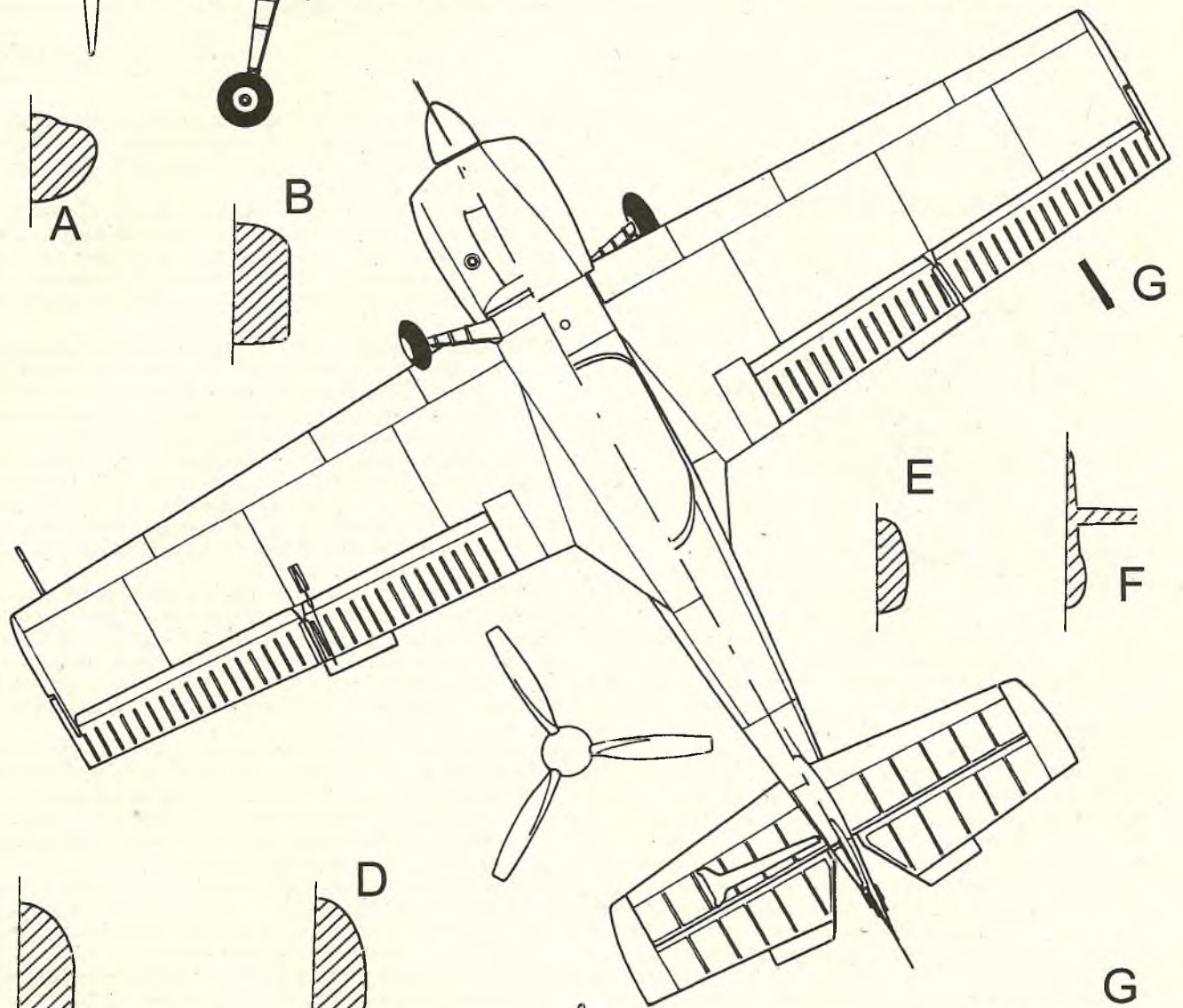
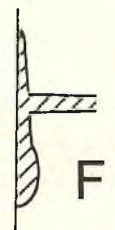
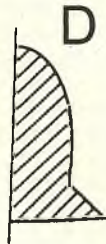
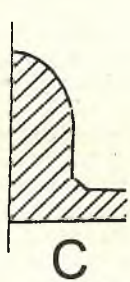
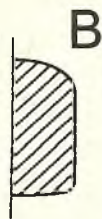
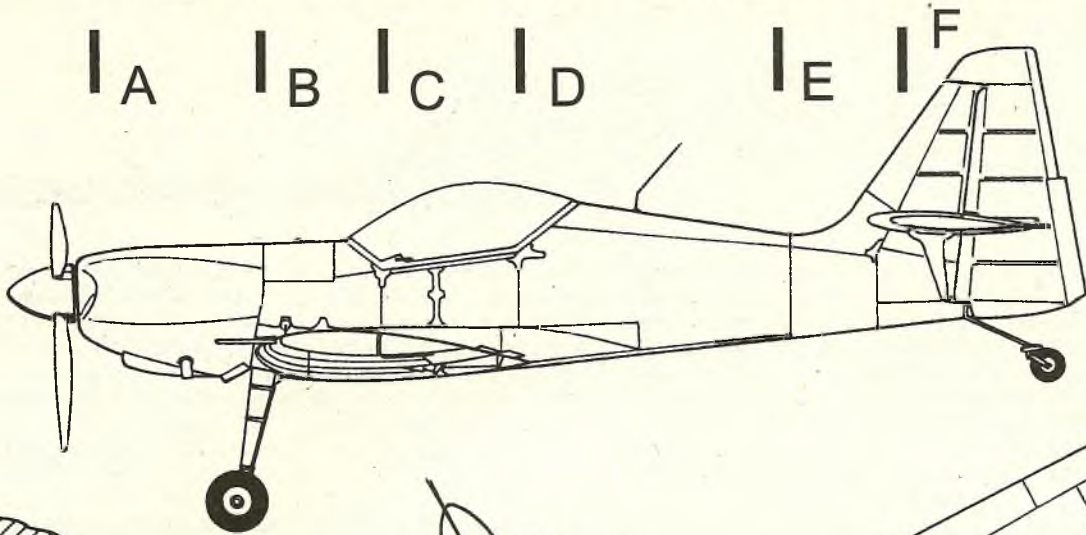
#### Technická data a výkony (Z-50L)

Rozpětí 8,58 m, délka 6,51 m, nosná plocha 12,5 m<sup>2</sup>; hmotnost na jednotku plochy 58,4 kg/m<sup>2</sup>; hmotnost prázdného letadla 570 kg, největší vzletová hmotnost 720 kg, nejvyšší rychlost 290 km/h; provozní násobky +9 g -6 g; dostup 7 000 m, dolet/dolet s přídavnými nádržemi 180/640 km





I A I B I C I D I E I F



Když dva dělají totéž, nemusí to být vždy totéž

# ZLIN Z-50L

s gumovým pohonem

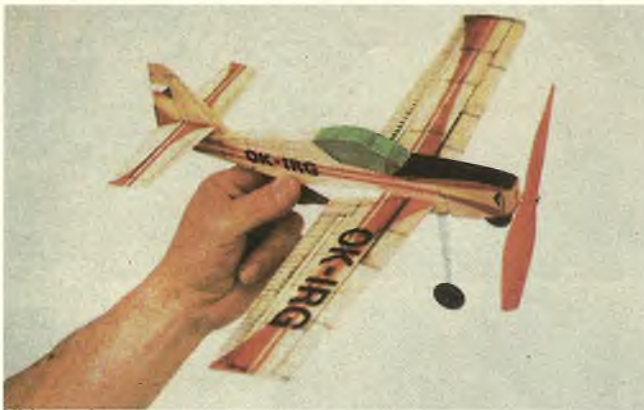
O tom, že „Zet-padesátka“ je i v dnešní době skvělým akrobatickým letounem, snad pochybuje málokdo. Navíc se na nejrůznějších modelářských soutěžích setkáváme s dobře létajícími maketami tohoto slavného akrobatického stroje. Na tom, že Z-50 v modelovém provedení létá dobře jako plně funkční rádiem řízená maketa, není nic divného. Soudobé rádiové aparatury umožňují pilotáž nelišící se od pilotáže skutečných „Zlinek“. Naučit však dobře létat Z-50 jako oříšek či jiného gumáčka však chce skutečného mistra. Tím beze sporu jsou dva významní čeští modeláři

a konstruktéři, Miroslav Rohlena a Jiří Kalina. Jak se s modelem na téma Z-50 vypořádali, můžete posoudit na následujících stránkách. A nejen to. Postavíte-li si model „Zet-padesátky“ s gumovým pohonem, zjistíte, že nejen dobře vypadá, ale i dobře létá. Se skutečným Z-50L s poznávací značkou OK-IGR, která byla předlohou oběma modelům, létal jeden z předních československých akrobatů, Ing. Petr Jirmus.

VÁCLAV ŠOREL  
Foto autor

## Zlin Z-50L

### Miroslava Rohleny



Protože je výkres nakreslen ve skutečné velikosti (neoznačené míry v mm), je možné ho překreslit pomocí uhlového papíru na kreslicí čtvrtku a jednotlivé díly přesně vystříhnout. Vzniknou tak jednoduché šablony, jejichž tvar později přeneseme na balzové prkénko. POZOR, bočnice trupu budeme na balzu překreslovat podle vnitřního obrysu, který je zmenšen o tloušťku vrchního a spodního potahu!

Pomocí šablon vyřízneme jednotlivé díly z balzových prkének tl. 1 až 1,5. Hlavice modelu a uchycení podvozku jsou zhotoveny z balzových odřezků tl. 4 a 6, balzu vždy vybíráme co nejlépe.

**TRUP.** Nejprve z balzového prkénka vyřízneme obě bočnice 1 trupu a vyřízneme šterbinu pro vsunutí křídla. Z balzy stejně tloušťky vyřízneme spodní a horní díly potahu, 2, 3, 4, 5 a 6, horní stranu kabiny 5 a spodní část motorového krytu 3, avšak oproti ostatním dílům, poslední dva vyřízneme z balzového prkénka s léty dřeva napříč (snáze je ohneme do požadovaného tvaru). Jednotlivé díly natřeme z vnější strany zaponovým nitrolakem (C 1005) a po zaschnutí je lehce přebrousíme. Tuší nakreslíme obrys rámu kabiny a spáry potahu. Na vnitřní strany bočnic přilepíme výztuhu k uchycení svazku 7, kterou vyřízneme z překližky nebo dýhy tl. 0,6. Na vyznačeném místě vyvrátíme otvor o průměru 2. Na jednu z bočnic nalepíme shora i zdola balzový potah (díly 2 až 6), přičemž dbáme na kolmost bočnice k vnějšímu potahu. Po zaschnutí lepidla trup uzavřeme druhou bočnicí. Na přední část trupu přilepíme díly 8 znázorňující motorový kryt, dovnitř pak výztuhu 9.

**KŘÍDLO a OCASNÍ PLOCHY.** Po vyříznutí půdorysného tvaru křídla 19 balzu z obou stran navlhčíme. Křídlo podložíme smrkovou lištou průřezu 3x3 v místě vyznačeném na výkresu, okraje zatížíme a celek necháme dokonale zaschnout (křídlo tak dostane potřebné klenutí). Náběžnou a odtokovou hranu zaoblíme brusným papírem a povrch křídla celkově vyhladíme.

Podobným způsobem vyřízneme a opracujeme ocasní plochy (VOP 12, kýlovku 10 a směrovku 11).

Všechny díly, včetně křídla, přelakujeme zaponovým nitrolakem a po

zaschnutí je lehce přebrousíme. Tuší opět znázorníme obrys křídélka, pohyblivých ocasních ploch a na levé polovině křídla chodník. V místě lomení, křídlo rozřízneme, styčné plochy sbrousíme do úkosu a podle výkresu slepíme do vzepětí.

Nyní sestavíme kýlovku 10 s VOP. Oba díly slepíme, přičemž stále kontrolujeme jejich vzájemnou kolmost. Po zaschnutí lepidla přilepíme směrovku 11 a celek připevníme k trupu. Šterbinami v trupu prostrčíme křídlo, upravíme ho do správného vzepětí a zalepíme. K odtokové části kořenu křídla přilepíme přechody 20 a na vyznačených místech žebra 21.

**PODVOZEK.** Podvozkové nohy 14 ohneme z ocelového drátu průměru 0,4. Z balzy tl. 4 vyřízneme hranol k uchycení podvozku 13 a na jeho bocích vyplujeme drážku pro drát podvozkových noh. Vytvarovaný podvozek nasuneme na hranol a zalepíme epoxidovým lepidlem. Těsně za výstupkem motorového krytu vyřízneme do spodního potahu trupu 2 obdélníkový otvor, zasuneme do něj hranol s podvozkem a vše důkladně zalepíme. K podvozkovým nohám přilepíme výztuhu 15 z balzy tl. 1. Plastická kolečka 16 o průměru 20 nasuneme na podvozkové nohy a pojistíme kapkou epoxidového lepidla. Žadové kolo 18 napevno přilepíme k noze žadového podvozku 17 a jako celek přilepíme k potahu 2.

**POHONNÁ JEDNOTKA.** Z balzy tl. 6 vybrousíme oba díly hlavice 22, 23 a slepíme je. Díl 23 musí jít těsně zasunout do otvoru v předku trupu. Vyvrátíme otvor pro nasunutí plastického pouzdra vrtulové hřídele 24, které je součástí vrtulového kompletu (například Igra). Osa vrtule musí být skloněna 3 stupně dolů! Hlavici nalakujeme dvěma až třemi vrstvami nitrolaku a přebrousíme. Nakonec pouzdro 24 nasuneme do hlavice 22 a zalepíme.

Listy vrtule Igra (průměr 150) zkrátíme na průměr 140 a konce začistíme jemným brusným papírem. Dbáme přitom na vyvážení vrtule! Hřídel 25 prostrčíme pouzdem v hlavici, navlékneme korálek 26, přidáte vrtuli 27 a konec hřídel ohneme do pravého úhlu. Přebytný drát odštípnete. Z kousku bambusu zhotovíme kolík 28 pro zavěšení gumového svazku (kolík bude mít rozměr průměr 2x14).

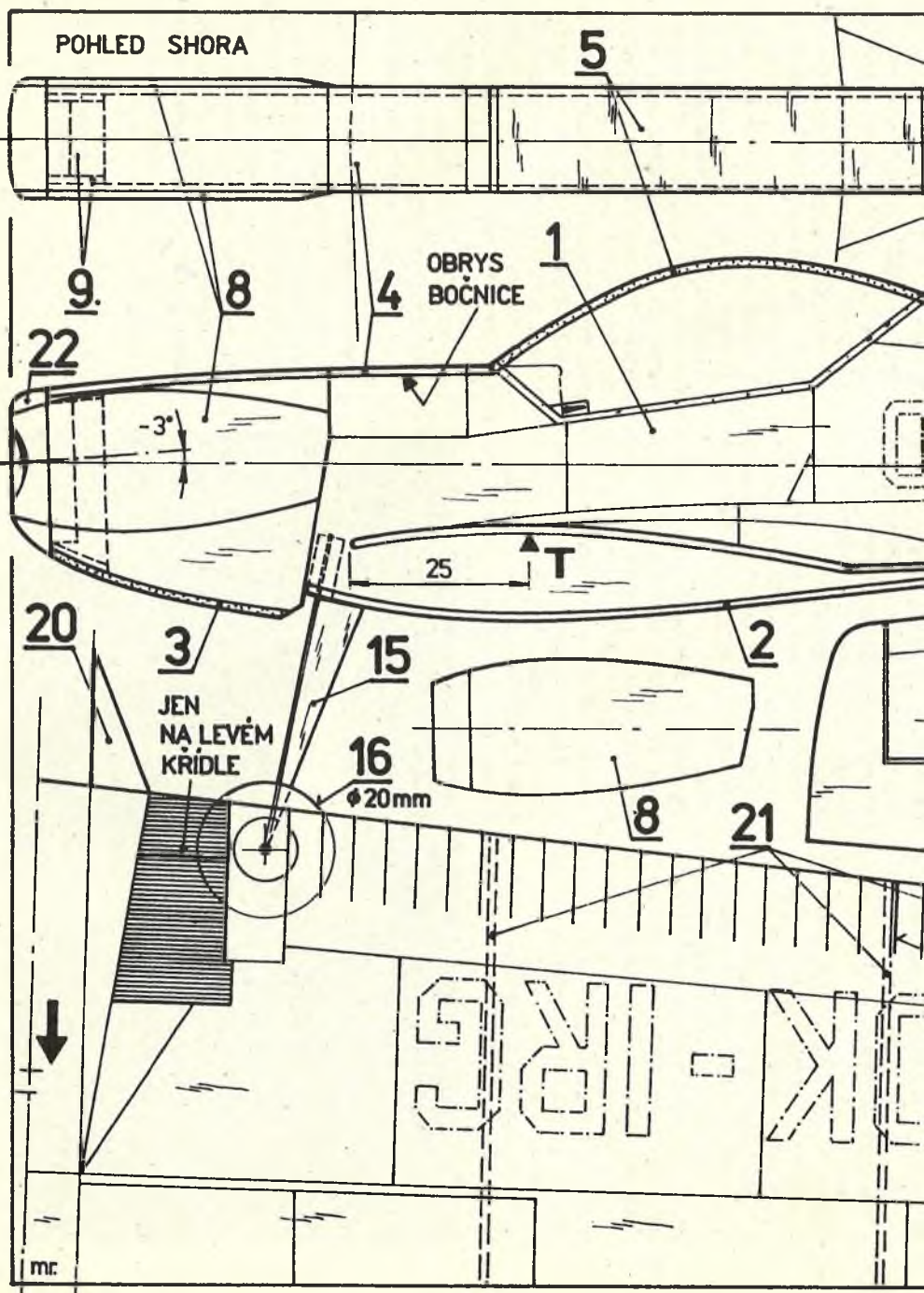
**ZBARVENÍ** je jednoduché. Z hmotnostních důvodů doporučuji nechat model v barvě prolakovaného dřeva, barevné doplňky je možno naznačit fixy. Na poznávací značku lze použít suché obtisky, obtisk vlnky použijeme z některého plastického modelu.

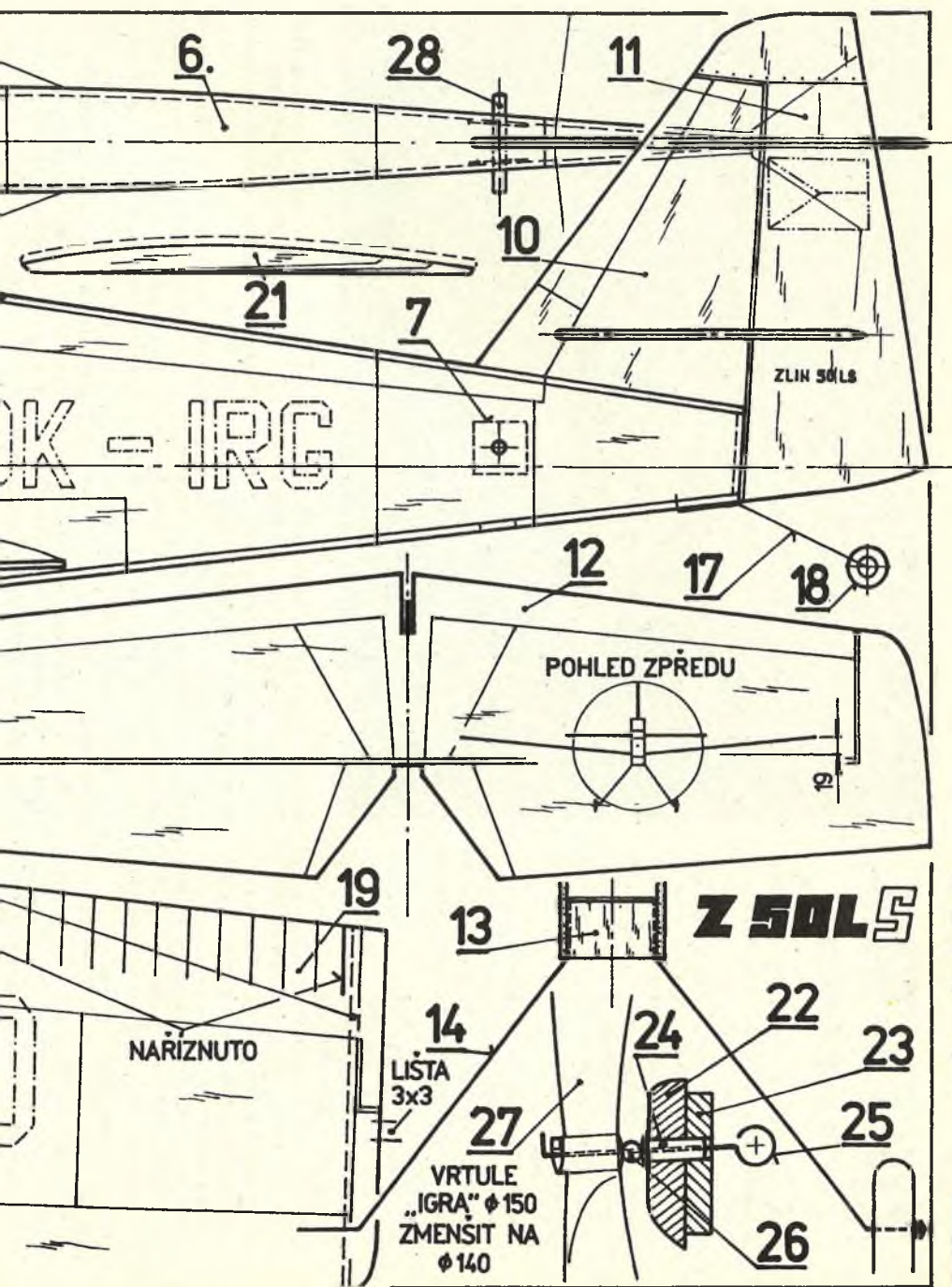
**POHONNÝ SVAZEK a VYVÁŽENÍ MODELU.** Pohonný svazek tvoří gumová smyčka průřezu 1x3, délky 200. Svazek zavěšíme do trupu, model podepříme v těžišti T a podle potřeby dovážíme kouskem olova vmáčknutým do hlavice (je-li model těžký na ocas) nebo na konec trupu za žadovým kolem (je-li těžký na „hlavu“). Mezi dvěma krajními žebry holicí čepelkou nebo odlamovacím nožem nařizujeme odtokovou část křídla. Levé křídélko vyhneme o 2 dolů, pravé o 2 nahoru.

**LÉTÁNÍ.** Při prvních letech natočíme gumový svazek na 80 otáček. Teprve po zalétání můžeme otáčky zvyšovat až na 400; ovšem jen za předpokladu, že je svazek namazán několika kapkami ricinového oleje. Model létá v motorovém letu i v kluzu doleva. Velikost kruhů seřídíme přihýbáním směrovky. Vzpíná-li se model při motorovém letu, zmenšíme sklon levého křídélka, letí-li ve spirále k zemi, vychylku levého křídélka naopak zvětšíme. Prototyp o hmotnosti 16 g létal při plném natočení svazku kolem patnácti vteřin.

Konstrukce, výkres a model Miroslav Rohlena  
Návod Václav Šorel







# Zlin Z-50L

Jiřího Kaliny

Také tento výkres je nakreslen v měřítku 1:1 a všechny neoznačené díly jsou v milimetrech. Model je postaven z balzového prkénka tl. 1, jen hlavici zhotovíme z balzových odřezků tl. 10. Lepit můžeme lepidlem na bázi nitro (Kanagom) či sekundovým lepidlem na baizu. Stejně jako v předešlém případě doporučujeme zhotovení šablon ze čtvrtky, pomocí kterých přeneseme tvar jednotlivých dílů na balzové prkénko.

**TRUP.** Z balzového prkénka tl. 1 vyřízneme dvě stejné bočnice 1 a slepíme je k sobě. Trup položíme na rovnou pracovní desku, zatížíme a necháme vyschnout do druhého dne.

**KŘÍDLO** opět vyřízneme z balzového prkénka tl. 1. Polotovár namočíme do vody, podložíme listou o průřezu 3x3 v místě na výkresu vyznačeno čárkovaně, oba okraje prkénka zatížíme a necháme dokonale vyschnout. Tím vzniklo potřebné klenutí budoucího křídla. Tvar křídla vyřízneme, naběžnou hranu zaoblíme brusným papírem, odtokovou sbrousíme do klínu.

Stejným způsobem opracujeme vyříznutou VOP 3 a SOP 4. Odtokovou část SOP však musíme obrousit stejnoměrně z obou stran do souměrného profilu.

Křídlo, VOP i SOP dvakrát přelakujeme zaponovým nitrolakem a po zaschnutí každé vrstvy přebrousíme jemným brusným papírem. V místě lomení křídlo rozřízneme holící čepelkou nebo odlamovacím nožem, styčné plochy sbrousíme do úkosu a křídlo slepíme do vzepětí podle výkresu.

Také trup obrousíme do přesného tvaru a zaoblíme obvodové hrany. Oba díly hlavice 5, znázorňující kryt motoru, vyřízneme z odřezků balzy tl. 10 a přilepíme k trupu. Po zaschnutí je sbrousíme do požadovaného tvaru. Do levé poloviny hlavice jehlovým pilníkem provrtáme otvor k uložení plastického pouzdra vrtulové hřídele 6. Vrtule je součástí vrtulového kompletu Igra (průměr 150). Osa vrtule je při pohledu z boku vysose na 3 stupně dolů. Pouzdro vrtulového hřídele nasuneme do hlavice a zalepíme.

V této fázi stavby drak modelu dvakrát přelakujeme čirým nitrolakem a po za-



schnutí každé vrstvy lehle přebrousíme jemným brusným papírem. Kryt kabiny naznačíme tenkým modrým nebo černým potahovým papírem, který přilakujete. Stejně tak černou zhotovíme černé poznávací značky na trup a křídlo. Nápis Z-50L a obrys pohyblivých ploch vyznačíme černou tuší. Na směrovku nalepíme českou vlajku z papíru nebo použijeme obtisk.

**PODVOZEK.** Z ocelového drátu o průměru 0,6 až 0,8 vytvarujeme nohy hlavního a záďového podvozku 7 a 8. Konec záďového podvozku vytvarovaný do oka tvoří zadní závěs gumového svazku, přičemž jeho vzdálenost od trupu musí být shodná se vzdáleností vrtulového hřídele od trupu. Kola 9 (mají průměr 15 až 17) použijeme plastická, nebo je zhotovíme z balzy tl. 3. Nasuneme je na podvozkové nohy a jejich konce ohneme tenkými plochými kleštěmi a zaštipneme na požadovanou délku. Záďové kolo 10 z balzy tl. 1 na nohu přilepíme.

**SESTAVENÍ DRAKU.** Na trupu si přesně vyznačíme polohu zářezů k nasunutí křídla i hlavního a záďového podvozku a vyřízneme je odlamovacím nožem. Do trupu vlepíme podvozek a přelepíme ho z obou stran pásky z tenké silonové tkaniny nebo papíru (na výkresu vyznačeno šrafovaně). Nohy hlavního podvozku přelepíme z obou stran proužky kancelářského pa-

píru 11. Do trupu zasuneme a přilepíme křídlo, přičemž během schnutí lepidla neustále kontrolujeme jeho správnou polohu vůči trupu.

Odlamovacím nožem odřízneme směrovku od kýlovky a v kýlovce uděláte drážku k zasunutí VOP. Takto upravenou kýlovku přilepíme k trupu. Do zmíněné drážky vlepíme kolmo VOP a po dokonalem zaschnutí lepidla přidáme směrovku. POZOR, směrovka bude vychýlena o dva stupně vlevo! Nakonec z obou stran trupu přilepíme ke křídlu přechodové díly 12 z balzy tl. 1).

**POHONNÁ JEDNOTKA 13** sestává z vrtule Igra 150, jejíž listy nůžkami zkrátíme na průměr 112. Konce listů začistíme jemným brusným papírem a vrtuli dovážíme tak, aby po nasunutí na hřídel zůstala ve vodorovné poloze.

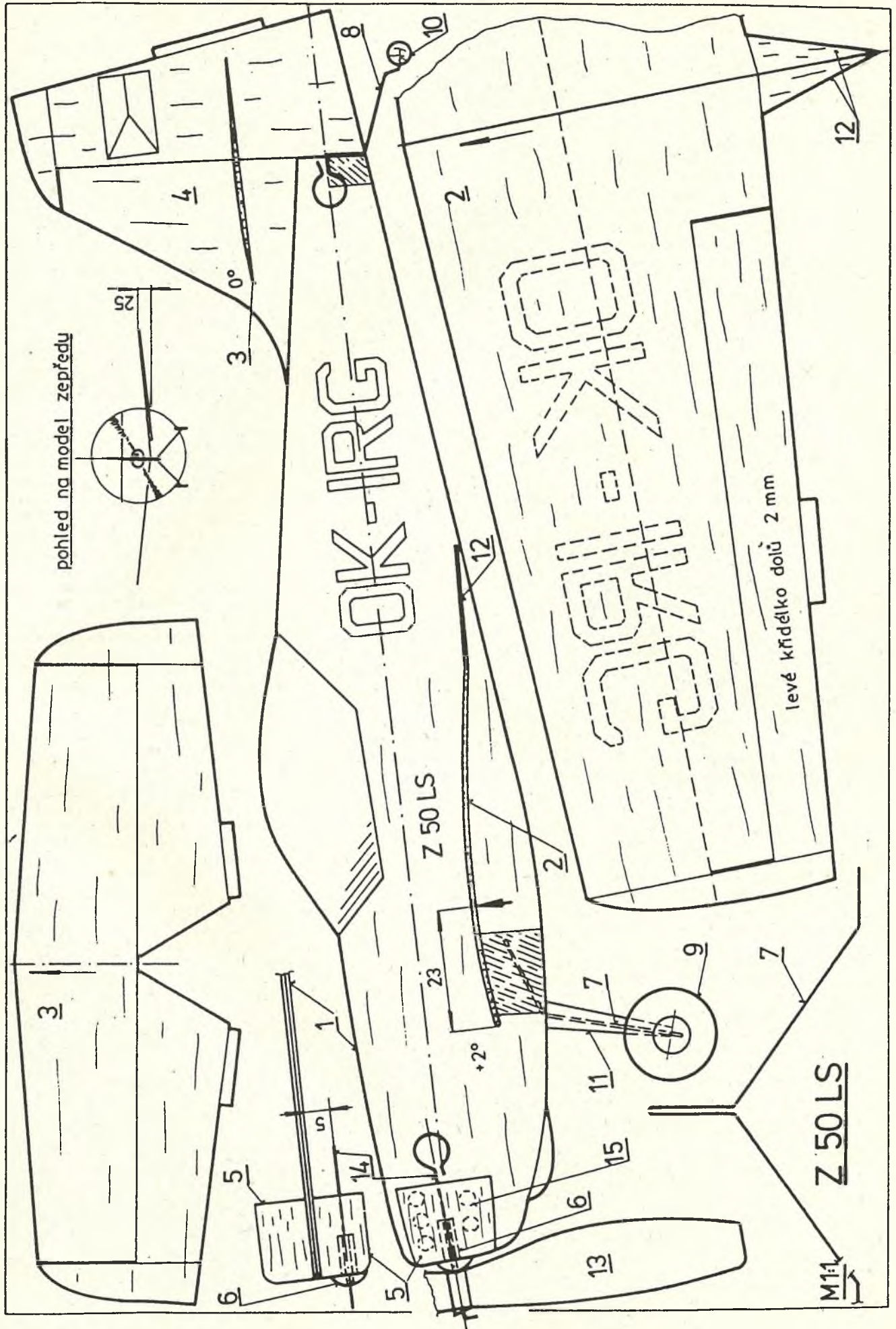
Na hřídeli vrtule 14 z ocelového drátu o průměru 0,8 až 1 vytvarujeme háček k zavěšení svazku a hřídel ze zadu prostrčíme pouzdem. Zepředu na hřídel nasuneme vrtuli, konec drátu před vrtulí ohneme do pravého úhlu a přebytečnou část odštipneme. Gumový svazek tvoří dvě vlákna o průřezu 1x3 a délce 240.

**VYVÁŽENÍ MODELU.** Do modelu vložíme gumový svazek, v prstech ho podepřeme v místě těžiště a zjistíme na kterou stranu se překlápí. Na devadesát procent bude těžký na ocas. Model vyvážíme olovenými broky 15, které vmáčkneme do zadní části hlavice. Při správném vyvážení leží model v prstech vodorovně nebo se jen mírně sklání k zemi.

**LETÁNÍ.** V motorovém letu i v kluzu létá model doleva. K vyrovnání točivého momentu vrtule nařídíme křídélko na levé polovině křídla a skloníme ho o 2 mm dolů. Let seřízujeme nastavením (přihýbaním) zadní části VOP. Letové vlastnosti malé „Zet-padesátky“ jsou přiměřené velikosti modelu. Prototyp o vzletové hmotnosti 12 g, se svazkem natočeným na 300 otáček, dosahuje časů kolem 15 s.

Konstrukce, výkres a model Jiří Kalina  
Návod Václav Sorel





# Nejmenší ZLIN Z-50L

*Zlin Padesátka! V roce 1978 jsem byl denně přítomen světovému šampionátu v letecké akrobacii, která se odehrávala za „humny“, v Hosíně u Českých Budějovic. Zde se tento „brus“ stal spolu s Panem Pilotem Ivanem Tučkem poprvé mistrem světa. Nyní mi možná nebudete věřit, ale od té doby jsem trpělivě čekal na zmenšeninu padesátky v jakémkoliv měřítku. Konečně! Po též „vlasteneckém“ L-159 nám firma Legato nabídla hned dvě verze - klasický Z-50L a „levější“ verzi s řadovým motorem M (škoda, že s nimi nepřišla i nejostřejší sestřička Z-50LS).*



Krabičku odlévané stavebnice v měřítku 1:72 bohužel nezdobí pěkná barevná fotografie, ale podprůměrná kresba. Velikost odlišků nás asi zarazí (v první chvíli mne napadlo, jestli jsem si nekoupil „setinu“ nebo model v měřítku 1:144). Kdepak, Zlínek není stíhačka z druhé světové války, ale akrobatický speciál, pro který jsou příznačné malé rozměry, velký výkon a žádné vzepětí.

Při srovnání tvarů a rozměrů s předlohou jsem nenašel odchylky jež by stály za řeč. Výrobce se již vypořádal s minulým nešvarem, množstvím bublinek v náběžné i odtokové hraně a v drobných dílech, jež jsme znali z předchozího modelu L-159. Jak polyuretanové díly, plechy a acetátový překryt kabiny, tak i obtisky tentokrát vypadají velmi slušně. V mé stavebnici však chyběl návod, takže nemohu hodnotit jeho kvalitu. Na dně krabičky jsem ještě našel schéma zbarvení pěti strojů. Co se povrchu týká, asi bych dal přednost jemnějšímu rytí, nebo bych souhlasil s hladkými odlišky bez spár. Skutečný letoun byl totiž tak nádherně postaven a jeho plechy dokonale navazovaly, takže by asi v měřítku 1:72 spáry snad ani nebyly znát. Též prolisy na křídélkách jsou trochu hrubé.

V interiéru je vše potřebné, jeho sestavení tak je otázkou chvíle. Stavba jde vůbec

jako po másle. Lehce jsem tmelil pouze přechod křídlo-trup a trup-motorový kryt. Kabinu můžeme sice nalepit v otevřené poloze, ale myslím, že tím si tak trochu pokazíme celkovou eleganci stroje. Vrtulové listy odpovídají, ovšem kuželu na chybí 1,5 mm do správného průměru. Největší problém nás ale čeká u podvozku:

jak hlavní podvozkové nohy, tak ostruha, jsou zhotoveny z tak tenkého a měkkého materiálu, že by udržely „Padesátku“ snad jedině kdyby byla z polystyrenu. Ukázalo se, že moje stavebnice pocházela z prvních sérií a výrobce tuto chybu u dalších modelů odstranil. Mně nezbyvalo, než podvozek zhotovit nový z duralového plechu tloušťky 0,8 mm. Stavbu tedy máme úspěšně za sebou a zbývá si jen vybrat zbarvení podle svého vkusu. Výběr je skutečně veliký, pomíne-li to, co nabízí stavebnice, tak jednoduchou úpravou na verzi LS se nám nabízejí další možnosti. Například Sky Box

má dnes již třetí barevný kabát, zajímavý je jihoafrický, který zachovává původní tovární schéma, ovšem červená je nahrazena vínovou metalizou a podklad celého letounu je bílý. Já jsem byl rozhodnut pro první model celkem rychle (rozhodně si těchto modelů chci postavit více v rozmanitých barevných podobách) – OK-IRF Ivana Tučka! Celý letoun jsem nastříkal červenou a... a teď doporučuji všem mým následovníkům pevně nervy! Zamaskovat pruhy červené před stříkáním stříbrné je opravdu šílená práce. Proklínal jsem autora původního návrhu za to že, vymyslel sice krásné, ale zvláště v měřítku 1:72 velmi obtížně proveditelné schéma. Po nanesení obtisků jsem model přelakoval lesklým lakem.

Výsledek mne velmi mile překvapil, Padesátka je jak živa! Čekal jsem na ni 23 let, ale kdo si počká...

Je zřejmé, že Legato udělalo proti L-159 slušný krok vpřed. Přesto, že je model odlévaný, stavba vám zabere tak jeden víkend a to nás ještě bude zdržovat doby schnutí barev.

Už se moc těším na další česká „éra“ ohlášená tímto výrobcem – Zliny Z-43, Z-143 a překrásný Z-242. Třeba se jednou dočkám Junáka, Brigadyra, Kratase... Snad nebudu muset čekat dalších 23 let.

MARTIN DECARLI  
Foto autor





# MEZINÁRODNÍ FESTIVAL LETECKÝCH FILMŮ

## PRAHA 23. - 26. 5. 2002

Čtvrtek 23.5.2002

- Odborný seminář na téma taktika vrtulníkového boje, který bude rozdělen do dvou částí. Po odborné části, jež je přístupná pouze pozvaným hostům, aktivním armádním vrtulníkovým letcům, bude následovat takzvaný otevřený seminář přístupný široké veřejnosti. Naším cílem je umožnit všem zájemcům živý kontakt s těmi, kteří tuto činnost každodenně provozují. Současně zde budou osobně přítomni účastníci bojových konfliktů, ve kterých právě vrtulníky sehrály významnou roli.
- Slavnostní zahájení Mezinárodního festivalu leteckých filmů.
- První filmová projekce.

Pátek 24.5.2002

- Od 10:00 do 23:55 filmové projekce.
- Představení sekce národní letectví. Setkání se zástupci letectva prezentované země.
- Setkání „Klubu vystřelených“. V rámci setkání pilotů československého letectva, kteří během své služby využily vystřelovací sedačku, má široká veřejnost možnost se o tomto extrémním záchranném prostředku dozvědět prakticky vše. Včetně možnosti zažít si tento pocit na vlastní kůži.
- Společenské setkání účastníků festivalu.

Sobota 25.5.2002

- Od 10:00 do 23:55 filmové projekce.
- Setkání návštěvníků festivalu s leteckými „esy“. Zde budou mít návštěvníci ojedinělou možnost setkání s úspěšnými stíhači druhé světové války ze čtyř zemí. Konkrétně z Česke republiky, Slovenska Polska a Německa.
- Setkání válečných pilotů.
- Slavnostní zakončení festivalu spojené s předáním cen.

Neděle 26.5.2002

- Od 10:00 do 15:00 filmové projekce.



Mercedes-Benz

**eduard**

**AEROMEDIA**<sup>s.r.o.</sup>

**KANZELBERGER**  
knihy pro každého

[www.leteckefilmy.cz](http://www.leteckefilmy.cz)



*Radioúř*

# BEDFORD QLR

Jako příznivec britské vojenské techniky jsem před časem zakoupil jednu z mála plastických stavebnic nákladního vozu britské výroby v měřítku 1:35 z období druhé světové války, Bedford QL firmy Italeri (stejně vylisky, doplněné kanonem, nabízí také Revell). Stavebnice představuje verzi vozu Bedford QL pro střelbu protitankovým kanonem z korby. Nelíbila se mi však otevřená kabina s ochrannou konstrukcí, která částečně potlačuje charakteristické tvary vozu Bedford. Uvítal jsem proto konverzní sadu firmy Plus model, umožňující přestavbu na radioúř Bedford QLR s pevnou kabinou a skříňovou nástavbou.

V poměrně malé lakované krabici (velké přibližně jako později postavený model) uložená sada konverzních dílů obsahuje 33 součástek odlitých z polyuretanu, štítek fotoleptů, fólii na "zasklení oken, obtisky a návod. Když jsem součástky vyndal a vyball

z ochranných obalů, zdálo se mi nemožné vše vrátit do krabice, a tak jsem to ani nezkoušel a pustil se rovnou do stavby.

Odlitky jsou kvalitní (nevzpomínám si, že bych musel opravovat nějaké bubliny), pouze na některých místech mají hrubší povrch, což snadno napravíme brusným papírem. Technologické nálitky se odstraňovaly bez problémů, protože v místě oddělení je vtok zeslaben. Velmi praktické je, že plechové díly mají barvu gunmetal.

Při stavbě jsem postupoval, až na malé výjimky, podle slovního návodu, který je provázen přehlednými obrázky. Stavba začíná sestavením šasi z dílů stavebnice Italeri. Rozhodl jsem se zkomplikovat si život tím, že postavím model vozu při jízdě v terénu, tedy s vychýlenými nápravami na listových pružinách. Na jedné straně rámu jsem pružinu přilepil co nejvíce zakřivenou a na druhé straně zase co nejvíce narovnanou. Pružiny jsem ohýbal a rovnal pouze v ruce. Přední



kola jsem natočil, což nebyl žádný problém vzhledem k tomu, že díly plastické stavebnice to umožňují s minimálními úpravami, pokud ovšem uhlídáme geometrii. Původní stavebnice obsahuje také pěkně znázorněný motor a chladič. Bohužel po sestavení z nich není vidět téměř nic. Návod konverze správně upozorňuje na chybu původní stavebnice – kola zadní nápravy mají být namontována obráceně, je tedy nutné doplnit





šrouby na disky. Postupoval jsem tak, že jsem původní šrouby na disku odřít a v těchto místech jsem provrtal otvory. Do nich jsem pak vlepil plastové tyčinky tak, aby vystupovaly na druhé straně kola. Nevýhodou



je, že otočením zadního kola ovšem přijdeme o nápis "DUNLOP" na pneumatice, který je bohužel pouze na jedné straně.

Nejtěžší fází stavby je sestavení kabiny z odlitků na plastické podlaže z původní stavebnice. Vyplatí se nespěchat a vše sestavit co nejdříve "na sucho". Při lepení stěn kabiny a stropu jsem byl nucen použít mírného násilí, ale ne víc, než u jiných stavebnic. Drobnou vadou na kráse kabiny je, že lišta (žlábek) probíhající od blatníku okolo

pantu dveří a poté přecházející do hrany střechy je v místě bočního okna přerušena. Pohled na fotografii modelu na krabici mě uklidnil, že to nebyla moje chyba. Toto místo je na tmelení a broušení poněkud stísněné, ale opravit se to dá. Rovněž je nutné tmelit v okolí styku kabiny s blatníky a střechou.

Kabinu dokončíme drobnými detaily (světlo-  
met, startovací klika, držáky apod.). Okna jsem nezasklil podle návod před slepením kabiny, ale až po jejím slepení a nastříkání. Také jsem do kabiny umístil figurku řidiče z jiné stavebnice Italeri (GMC Water Tank Truck), ovšem s odlítkem hlavy z vlastních zásob. Kabinu jsem zatím – opět v rozporu s návodem – k šasi nepřilepil.

Další částí stavby je sestavení skříňe z velkých odlévaných dílů. Ke cti výrobce je nutno konstatovat, že jsou pěkně rovné a dobře licují. Než jsem přilepil střechu, nabarvil jsem vnitřek skříňe černou barvou

a umístil do ní z domácího vrakoviště pocházející napodobeniny stolů, neboť okna je dovnitř až příliš dobře vidět a konverzní sada vnitřní vybavení neobsahuje. Fólie na zasklení oken je v sadě dost, i když jsem dvě okna zkazil, ještě zbyla.

Skříň se lepí dobře a tmelit je nutno pouze na některých hranách a v místě styku stěn a střechy. Mám vlastně jedinou výhradu. V návodu je doporučeno nalepit rezervní kolo s držákem na stěnu skříňe a po nalepení skříňe na šasi vsunout mezi kabinu a skříň a pod rezervu rám, na kterém je ještě nádrž. Možná to jde, ale neměl jsem odvahu to vyzkoušet. Rezervu jsem nakonec nalepil k sestavě ze strany kabiny, která zatím nebyla na šasi. Mé obavy se částečně potvrdily, protože držák rezervy byl krátký a kolo by při doporučeném postupu nebylo na správném místě. Na rezervě je dobré před nalepením odstranit hlavy šroubů (na menším průměru) a místo nich vyvrtat otvory. Z plechových dílů sestavíme žebřík, zahrádku a krásný výklopný žebřík na spouštění rezervy (o kterém jsem marně přemýšlel, jak funguje, což je ale chyba moje a ne stavebnice). Po nalepení všech detailů na skříň a nabarvení jsem přilepil skříň a kabinu na šasi.

Abych model vylepšil, snažil jsem se opatřit si nějaké podklady, ale příliš jsem neuspěl. Kdo někdy v českých zemích sháněl podklady na britskou techniku, ví, o čem mluvím. Podařilo se mi objevit na internetu jednu fotografii restaurovaného Bedfordu QLR, dalším zdrojem byla má vlastní fotografie vozu Bedford (ovšem cisterny) z expozice v Duxfordu. Proto jsem musel ve všem spoléhat na výrobce konverzní sady (rozměry, doplnky, zbarvení, označení). Podle fotografií jsem na modelu vylepšil zátka nádrže a doplnil zpětná zrcátka, oka na koncích listových pružin, nosníky obrysových světel na blatnících a uchycení startovací kliky. Viditelné hrany předních blatníků jsem skalpelem a brusným papírem ztenčil. Podle vlastní fantazie jsem zaplnil zahrádku na střeše spojařskými civkami (Plusmodel), maskovací sítí, plechovou bednou, helmou a provazem. Opravdu dobré podklady pro stavbu většího objevím 14 dnů po úplném dokončení modelu, a tak asi i tentokrát zanedlouho zjistím, co všechno mám na modelu špatně. Co se týká označení a zbarvení vozidla je návod poněkud stručný. Chybí mi bližší určení jednotky nebo místo jejího nasazení. Vůz je opatřen kamufláží typu "Mickey Mouse". Na fotografii modelu na krabici jsou černé







skvrny stříkané, ale na základě mnoha fotografií britských vozidel jsem udělal rozhraní barev ostré. Rovněž jsem nepoužil čistou černou barvou, ale antracitovou matnou (Revell 9). Jako britskou zelenou doporučenou návodem jsem zvolil matnou barvu Revell (65 bronzové zelené). Zelená barva je stříkaná, uši Mickey Mouse jsou nakreslené ručně.

V označení vozidla jsem měl nejasno o použití třetí malé "invazní" hvězdy, o které se návod nezmiňuje. Po těžkém rozhodování jsem ji nakonec umístil na zadní dveře skříně. Je-li to dobře, nevím.

Drobná nejasnost se týká i tzv. mostního čísla ve žlutém terči na blatníku, které by mělo udávat hmotnost vozidla v tunách (alespoň podle anglické publikace o označování vojenských vozidel). Proto se mi zdá číslo 9 na obtiskovém aršíku pro vůz Bedford (podle Encyklopedie vojenských historických vozidel má celkovou hmotnost 6985 kg) příliš vysoké. Také na fotografii zrestaurovaného Bedfordu QLR je číslo 7. Pravdou ovšem je, že mám fotografii vozu Ford WOT 6 (stejná kategorie jako Bedford) s mostním číslem 9. Možná je problém v měrných jednotkách. Já jsem tedy zvolil číslo 7, ale netrám na tom, že je to tak správně. Možná někdo z čtenářů tuto problematiku objasní. (Poznámka redakce: britská tona má 2240 liber a pro přepočítání na metrickou tunu ji musíme násobit číslem 1,016, ale to rozdíl v „hmotnostních třídách“ neřeší).

Patina na modelu vznikla pomocí olejových barev, metodou suchého štětce a stříkací pistolí. Zbytky bláta vyrábím z lepidla Herkules a polohrubé mouky. Celý model je slepen vteřinovým lepidlem Super Attak Loctite, barvy používám převážně firmy Revell. Model je umístěn na podstavci s terénními nerovnostmi vytvářenými ze sádry na míru

pro vychýlené nápravy. Je doplněn figurkou britského vojáka neznámé jednotky (British Infantry on Patrol ze sady Tamiya).

Po dokončení modelu nám zůstane z původní stavebnice Italeri velké množství dílů – celá korba, část kabiny a různé doplňky (ze stavebnice Revell ještě navíc protitankový kanon), z konverzní sady 4 fotoleptané díly (č. 33), o jejichž umístění se návod nezmiňuje – možná držáky předních oken.

Konverzní sada firmy Plusmodel je velmi dobrá, zmíněné nedostatky jsou napravitelné, nebo nepodstatné. Stavba probíhala příjemně a výsledkem je model, který mě překvapil velikostí. Firmě Plusmodel patří díky i za to, že jsem si na modelářskou menšinu zabývající se britskou technikou.

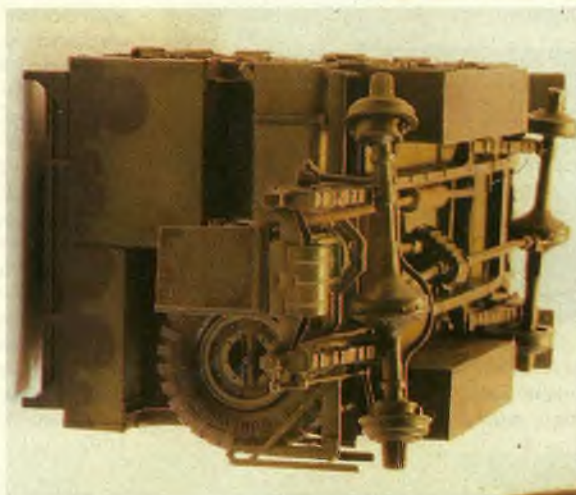
Ing. MIROSLAV ZADA  
Foto autor a J. Zouplna

#### Literatura:

Trewhitt, Phillip: *Obrněná bojová vozidla, Svojtka & Co.* (podle mého názoru je uváděná hmotnost 12 700 kg přehnaná)

Vanderveen, Bart: *Encyklopedie historických vojenských vozidel, Ivo Železný ATM 2/2002* (podle článku jsou dva vozy Bedford QL renovovány v muzeu Lešany)

**Fotografii skutečného vozidla a další informace naleznete například na [www.motorpool.org.uk/Vehicles/BedQLR.htm](http://www.motorpool.org.uk/Vehicles/BedQLR.htm) [www.users.zetnet.co.uk/bedford-qlr-group/](http://www.users.zetnet.co.uk/bedford-qlr-group/)**



# JAKOVLEV JAK-9



**Sovětský letoun Jak-9 patřil k nejrozšířenějším a neúspěšnějším letounům druhé světové války. Vznikl z Jaku 7, po němž převzal většinu prvků konstrukce. Na rozdíl od něj však měl v křídle duralové nosníky, což umožnilo zvětšit zásobu paliva na 450 litrů a tím i prodloužit jeho dolet. Osvědčil se nejen jako stíhací či doprovodný stroj, ale rovněž v rolích lehkého bitevního letounu, stíhacího bombardéru a protitankového stroje. Například Jaky 9T nesly mezi bloky motoru kanony ráže 23, 37 a 45 mm, experimentálně se zkoušel rovněž kanon ráže 57 mm. Uvádí se, že během šesti let bylo postaveno přes 16 000 Jaků 9 více než 20 verzí.**

Rozmanitost více či méně odlišných verzí poskytuje modelářům prostor k úpravám stavebnic a takřka neomezené pole při hledání verze či zbarvení, které nikdo jiný nemá. Jaké stavebnice tedy jsou k máni? Dlouhá léta byla v měřítku 1:72 jedinou



stavebnice Airfix. Ač letitá, velmi jednoduchá a dnešním nárokům sotva vyhovující, v sortimentu firmy se s přestávkami objevuje dodnes. Sluší se proto jej připomenout, že není úplně věrohodnou make-tou skutečného stroje.

Měřeno dnešním pohledem je ve stavebnici vložený arch obtisků miniaturní, navíc nabízí hvězdy výsosných znaků se žlutým lemováním, což neodpovídá skutečnosti. Podobně se změnil i názor na zbarvení Jakovlevových letadel - je celkem jisté, že zejména koncem války byla většina strojů na horních plochách nastříkána dvěma odstíny šedé.

Kromě čírého krytu kabiny (úzkého a krátkého) je v krabičce bez obvyklého plastického sáčku nasypáno 29 stavebních dílů ze světle modrého plastiku (viděl jsem však i stavebnici z bílého plastiku). Na několika místech sice nalezneme drobné vtaženiny, ale jinak zub času výlisky nepoznamenal - jsou zhotoveny čistě, bez ořepů. Model se vzhledu skutečného letadla překvapivě dobře podobá, byť je

trup v přední části o tři milimetry kratší a stejně posunutý je i chladič pod příďí. Na hřbetě za kabinou přebývá nevysoký výstup, skoro prázdná kabina (sedadlo a značně hladový pilot) a zpracování detailů odpovídají úrovni poznání doby vzniku formy. Také křídlo se roz-

pětím blíží udávanému, ovšem koncové oblouky jsou nesprávně tvarované a hloubka křídla u trupu ztlačně menší. Drobné odchylky nalezneme i na vodorovné ocasní ploše, spáry a krytky na povrchu jsou skutečnosti mnohdy velmi vzdálené.

Ukrajinská firma ICM na náš trh už nějaký čas v měřítku 1:72 dodává stavebnici původně označenou univerzálně Jak-9 a dodávanou buď v papírové krabičce s vydařenou kresbou na víčku, nebo v pytlíkovém balení. V překvapivě dobře



a třibarevně vytištěném návodu je na deseti bokorysech a dvou půdorysných kresbách představeno deset různých letadel čtyř odlišných verzí - od Jaku 9 přes Jak-9D, Jak-9R až po Jak-9T. Díky rozmanitosti předloh jsou obsahem stavebnice dva rozměrné rámečky z šedého plastiku se 42 stavebními díly. Pro různé verze jsou nabízeny dva trupy, lišící se umístěním kabiny a panely na zádi, a dvě varianty překrytu kabiny. Stejná péče byla věnována i archu obtisků, který přináší na 70 znaků, včetně obtisku palubní desky. Součástky této stavebnice jsou zhotoveny bez ořepů a vcelku pečlivě, ale



drobné vtaženiny jsem našel na kořenech vodorovné ocasní plochy, spodku křídla a spodní straně chladiče pod přídi. Všechny lze bez obtíží zatmelit a přebrousit. Přebrousíme také vrchol kýlovky, na níž jsou patrné stopy po opravě formy. Příjemným překvapením je vyznačení konstrukce uvnitř trupu a v podvozkových šachtách, stejně jako možnost uspokojivě vybavit pilotní prostor (podlážka, přepážka za sedadlem, palubní deska, sedadlo, řídicí páka) i to, že plátno je věrohodně vtažené mezi podélníky tvarové karoserie na zádi trupu a všechny spáry a krytky na povrchu jsou vyznačeny ve shodě s předlohou jak do hloubky, tak dílem vystupující nad povrch. Dokonce lze rozoznat na které straně inspekčních dvířek jsou závěsy!

Stavební díly jsou navrženy univerzálně pro všechny verze, proto se musíme včas rozhodnout pro jednu variantu a během stavby věnovat pozornost návodu, kde jsou odlišnosti popsány. V úvodu návodu pět bokorysů postihuje zásadní odlišnosti verzí Jak-9, 9B, DD, T a K, ve stavební části pak nalezneme další podrobnosti o rozdílech (kryty kabiny a potah zadě trupu, instalace různých hlavních kanonů do vrtulového kuželu, i takové maličkosti, jako různé tvary řídicí páky). Mnohé odlišnosti jsou popsány už v úvodním seznamu stavebních dílů, doprovázejícím schéma jejich umístění v rámečcích.

Díky této vpravdě mimořádné péči je stavba velmi příjemná, díly do sebe dobře zapadají a výsledný model je velice věrohodný.

Nedostatkem univerzálních výlisků ovšem je, že nepostihly všechny odlišnosti - chybí například zasklení okénka za kabinou některých verzí či okénko ve spodní části trupu u fotoprůzkumných Jaků 9R, jakož i na stejném místě umístěná čtyřdílná dvířka trupové pumovnice Jaků 9B. Výrobce pamatoval sice na to, že u některých verzí nebyl nad motorem uložen kulomet, proto je kryt jeho závěru dolepován samostatně, ale už zapomněl upozornit, že je třeba při absenci kulo-

metu (některé Jaky 9DD) zatmelit výstřelný kanál v přídi. Jako u většiny dalších stavebnic je pochopitelně třeba řadu detailů vylepšit či předělat. Pozornost věnujeme například otvorům pro přívod vzduchu ke kompresoru motoru, jež jsou v kořenech křídel pouze naznačeny, či podobně zjednodušené znázorněním pozicičním světlem.

Nad obtisky a schémata zbarvení se můžeme rozhodnout pro některý ze sedmi Jaků 9, případně Jak-9D, Jak-9R či Jak-9T, používané v letech 1942 až 1944 různými jednotkami (u schémat jsou většinou i jména pilotů). Celkově mě stavebnice ukrajinského výrobce ICM velmi potěšila a doporučuji ji všem modelářům, kteří touží po dobře vypadajícím modelu asi nejslavnějšího ruského válečného stíhacího letadla.

Další novou stavebnici Jaku 9 ve verzích D, B a R nabízí rovněž v měřítku 1:72 ruská společnost **Dakoplast**. Obsahuje dva rámečky šedého plastiku s celkem 48 stavebními díly a jeden rámeček s devíti čírymi součástkami. Také tato stavebnice velmi dobře odpovídá vzhledu předlohy. Detaily jsou vyznačeny velmi zdařile spárami do hloubky, nechybí ani plastické prvky konstrukce uvnitř trupu a uspokojivě postřižený plátěný potah zadní části trupu, křídledek a kormidel. Na kovových částech jsou dokonce přesvědčivě znázorněny řady nýtů. Chybějí sice výztuhy

v šachtách podvozku, zato máme mezi díly hydraulické válce sloužící ke sklápění podvozku. Z palubní desky vystupují přístroje, na podlážce v kabině jsou pedály nožního řízení i jejich táhla, za sedadlem pilota radiostanice a do obou chladičů vlepujeme přepážky a patřičnými výztuhami. Zmínku si zaslouží ztenčení povrchu křídla v místě vztlakových klapek, díky kterému je můžeme vyříznout a po doplnění žeber (nejsou součástí stavebnice) nalepit v otevřené poloze. Podobně je zeslabena část trupu, již musíme vyříznout před vsazení delší kabiny Jaku 9B. Zatímco společnost ICM vyřešila rozdílný vzhled krytu kabiny dvěma kompletními výlisky, Dakoplast nabízí dva různé konce jedné třídílné kabiny a nepominul ani poziční světla, zaměřovač a prosklené okénko fotoprůzkumné verze. Vespod trupu za kabinou pilota, v místě jež je v této stavebnici součástí průběžného spodního dílu křídla, jsou zeslabením vyznačeny jak poloha okénka pro kameru, tak dělení dvířek pumovnice Jaku 9B. Mezi dalšími stavebními díly jsou jak kamera AFA-I, tak destička za sedadlo pilota, z níž vyčnívají přední části čtyř pum, šikmo uložených do trupové pumovnice. S ohledem na tyto detaily se mi stavebnice ruského výrobce jeví jako nejlépe propracovaná, i když například některé drobné součástky musíme obrousit do správného tvaru.

Také stavba modelu ze stavebnice Dakoplast je příjemná a nezáludná. Při troše opatrnosti při odstraňování nevelkých ořepů na některých součástkách a při sesazování dílů se úspěšně obejdeme bez tmelu.

Poslední stránka přehledného a podrobného návodu patří schématům zbarvení letadel verzí Jak-9, Jak-9D, R a B a nákresu rozmístění drobných popisek. U všech kreseb jsou uvedeny jednotky používající stroje, v jednom



případě i jméno pilota. Další možnosti zbarvení nabízí samostatně prodávaný obtiskový aršík firmy **AML**.

Stavebnici firmy Dakoplast považují za velmi dobrou a modelářům ji doporučují. Stejně jako novinka ICM je nabízena za příznivou cenu.

mas



#### Doporučené prameny:

- L+K 42, 1966, č. 6;
- L+K 51, 1975, č. 19;
- L+K 52, 1976, č. 4;
- L+K 54, 1978, č. 10;
- L+K 56, 1980, č. 26;
- L+K 62, 1986, č. 4
- L+K 64, 1988, č. 1

# JAK-9 T/DD/K

Výrobce: ICM, Ukrajina

Počet dílů: 56 + 2 čiré

Měřítko: 1:48

Cena: 322 Kč ( Artur M. C. Slaný)

Když jsem přemýšlel, který model bude v mé vitríně reprezentovat rudými hvězdami, dal jsem před jinými letouny vytříbených aerodynamických tvarů, třeba MiG-3, přednost Jaku 9. Navíc jsem se rozhodl pro zásadní změnu a přestoupil



lota můžeme použít bez úprav. Pilotní prostor detaily příliš nehýří. Obsahuje základní vybavení: sedadlo, řídicí páku, pedály, podlážku a palubní desku, se kterou jsem měl potíže při jejím umísťování do trupu. Novou se mi dělat nechťelo, a tak jsem použil obtisk z aršíku (možná jsem se měl přece jen pokusit o zhotovení nově).



lota můžeme použít bez úprav. Pilotní prostor detaily příliš nehýří. Obsahuje základní vybavení: sedadlo, řídicí páku, pedály, podlážku a palubní desku, se kterou jsem měl potíže při jejím umísťování do trupu. Novou se mi dělat nechťelo, a tak jsem použil obtisk z aršíku (možná jsem se měl přece jen pokusit o zhotovení nově).

Konstrukce draku je spolu s bočními panely součástí polovin trupu. Sice to není žádná sláva, ale vnitřek modelu to oživí. Součástí stavebnice je i kanon a motor, ale nepoužil jsem je, protože zejména s motorem mám jiné úmysly, ale nepopřu, že v modelu se může vyjímat pěkně. Bohužel má nemodelově tenké výfuky, které je lepší nahradit novými. Ani kryty motoru nepadnou jako ulité a je třeba trochu si s nimi pohrát. Výrobce nejspíš počítal s tím, že modelář odkryje motor, kryty odloží vedle a vůbec je nebude lepit na trup. Poloviny trupu lícují celkem dobře. Tmelení se sice nevyhne, ale nebude ho tolik. Totéž bohužel nemohu říci o centroplánu, který je kamenem úrazu celého modelu. Budeme tmelit a brousit až zčernáme. Podobný problém nás čeká také u křidélek a ocasních ploch. Směrovka a křídélka jsou oddělená, výšková kormidla jsou zhotovena vcelku se stabilizátorem. Všechny pohyblivé části křidel a ocasních ploch doporučuji zatmelit a obrousit, protože naznačení jejich vnitřní konstrukce vystupuje moc nad povrch, což neodpovídá skutečnosti. Za druhé, odtokové hrany těchto částí, stejně jako odtoková hrana křídla, jsou tlusté a tvar křídélka vystupují nad obrys odtokové hrany křídla. Obecně při stavbě platí, že chceme-li zasunout nějakou součástku do určeného otvoru, ať už se jedná o hřídel vrtule nebo nohy podvozku, nepodaří se nám to, pokud otvory nepředvrtáme. Stavba modelu je sice poměrně jednoduchá, ale nebyť těchto drobností, pokračovala by mnohem rychleji.

Přehledný návod nabízí osm verzí zbarvení – šest sovětských letadel, polské a jugoslávské. Pozor! Odstíny tmavě a světle šedé tak, jak je uvádí výrobce, neodpovídají skutečnosti (mohu bohužel potvrdit z vlastní zkušenosti). Rozměrný



aršík nabízí obtisky na zobrazené verze včetně řady čísel od 0 po 9, přístrojové desky a popisek. Nelíbily se mi hvězdy určené pro stroj A. I. Vybornova. Podle mého soudu jsou příliš světlé, a tak jsem je nepoužil. Možná, že výrobce už tento nedostatek napravil. S nanášením obtisků na model jsem neměl problémy, povrch modelu dobře kopírují.

Požizovací cena stavebnice není příliš vysoká, přímo úměrná nabízené kvalitě. Tvarové a rozměrové odchylky jsem vzhledem zmíněným problémům raději nezjišťoval, protože na první pohled nejsou nápadné. V každém případě je Jak-9 zajímavý typ, který zatím v této velikosti nikdo jiný nevyrobí. Model je možné ještě vylepšit „plechy“ firmy ExtraTech, ale předem upozorňuji, že s modelem budeme mít dost práce i bez nich. Výsledek však stojí za to.

RADEK BEŠŤÁK





Dochovaných Jaků 9 není po světě mnoho, v původním stavu snad žádný. Nicméně díky za oceánem přetrvávajícímu obrovskému zájmu o rudé hvězdy a letadla s nimi, jsou jednak ožívány dochované stroje (pohříchu většinou opatřené motory Allison), jednak na „Jaky“ přestavovány československé C-11, kterých je přece jen více. Na snímcích je jeden z takových válečníků. Jeho původ není příliš jasný, obvykle je označován Jak-9U, případně U-M a některé prameny mu přiřkly výrobní číslo 0470403. Z fotografií je zřejmé, že jej nepohání motor Klimov, ale – jako mnohé jiné veterány – Allison. Naštěstí to charakteristické tvary Jakovlevovy konstrukce nenarušilo. V loňském roce, kdy byla pořízena většina fotografií, s ním létal Francouz Christophe Jacquard, který jej také opatřil poznávací značkou F-AZYJ. Při odletu z leteckého dne Duxfordu s tímto krásně opečovaným strojem pilot Albert Hage 15. července 2001 vyjel z dráhy a následky byly pro letadlo více než nepříjemné – zlomený podvozek, poničená vrtule, poškozený motor a celý spodek letadla.

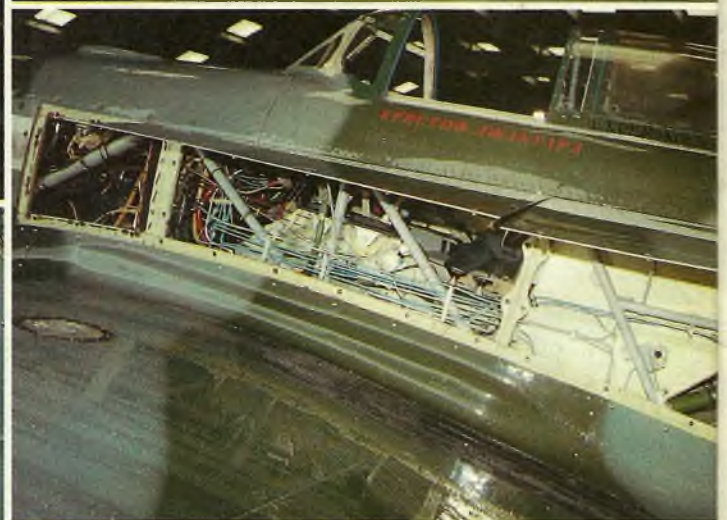
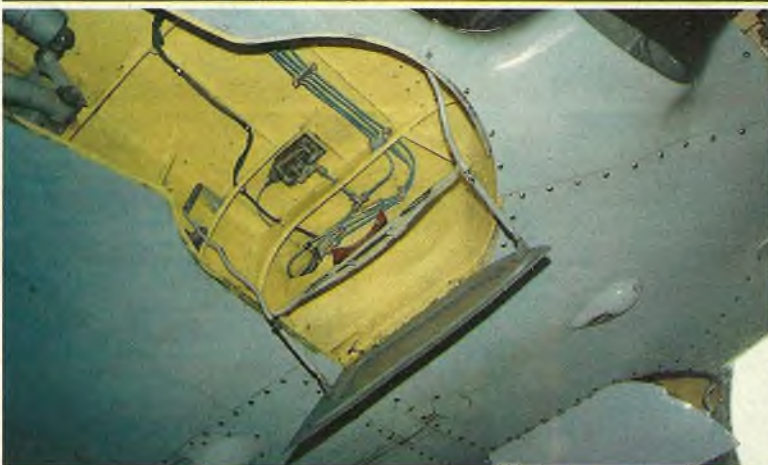
Podle informací z března je novým majitelem pochroumaného stroje Richard Goodle z Velké Británie, který jej chce nechat v Rusku podle dobových podkladů přestavět na Jak-3. Doufejme, že se mu to povede a že se s tímto Jakem, ať už bude jeho číslo jakékoliv, opět setkáme v jeho živlu.

mas

Foto M. Salajka







# BRISTOL BLENHEIM

**Ve své době nesporně moderní celokovový dvoumotorový jednoplošník se samonosným potahem a současně prvního letadla RAF, které za druhé světové války svrhlo na německé území pumy, se ve stavebnici v měřítku 1:72 poprvé objevilo koncem šedesátých let v zelené sérii firmy Frog.**

Předlohou stavebnice byl dvoumotorový stíhací letoun, který se ještě jako civilní doplošník Britain First (Type 135) pro šest cestujících a dva členy osádky začal rodit koncem roku 1933 pod rukama Franka Barnella u společnosti Bristol Aeroplane. Během času postupoval dál vývoj civilního typu 142, zájem vojenských kruhů z Finska však v roce 1935 vyvolala úprava Type 143, respektive 143F. Po vyléčení dětských nemocí odpovídal letoun specifikacím 28/35, a tak ministerstvo letectví v srpnu 1935 objednalo stavbu 150 strojů pro RAF. Prototyp vzlétl 26. června 1936 a koncem roku začala sériová výroba nyní již středoplošného Blenheimu Mk. I s kulometem Lewis ráže 7,7 mm v hřbetní střelecké věži Bristol B.1 Mk. I. V lednu 1938 už dávala 24 strojů měsíčně.

Kromě rekordní objednávky na 1568 bombardovacích strojů pro RAF bylo třeba uspokojit zákazníky z Finska, Turecka, Jugoslávie a Řecka, a tak byly do výroby postupně zapojeny automobilky Austin a Roots (422 strojů), stejně jako chaddertonský závod Avro (250 letadel).

Úspěšné "jedničky" na výrobních linkách postupně nahradila verze Mk.IV s prodlouženou přídělí, ale to už je jiný příběh.

Díky společnosti MPM, která vylisky z formy Frog získala "kdesi na východě", kam byla po zániku Frogu v roce 1976 většina forem prodána, tuhle prastarou stavebnici udržuje při životě. K původu plastiku se hlásí znakem Cooperativa na krabičce. Ovšem za vcelku přijatelnou cenu nalezneme v krabici s pohlednou kresbou pana Hájka na vrchní straně kromě návodu nejen 54 vylisků z černého plastiku a tři číré, ale také rozměrný plechový štítek s množstvím větších či menších dílů a obtisky pro britskou a finskou verzi zbarvení.

Kvalita plastických dílů v této cenové kategorii při troše shovívavosti průměrného stavitele uspokojí obrysovou přesností; plechové díly, možnost výběru dvou verzí a skutečnost, že je to asi jediná stavebnice "krátkého" Blenheimu na trhu, pak model posunují ještě o stupeň blíže k dobrému průměru. Pravda, průměrně zmlsaný příznicvek přesnosti a jemného rytí do hloubky asi spokojený nebude.

Na součástkách určených ke stavbě sice je co napravit, ale díky tomu, že povrch dílů není poset "kotlářskými" nýty, ani pošramocen množstvím spár, lze z možná už podprůměrné stavebnice postavit – za vynaložení značného úsilí – i velmi pohledný model.

Stavebnice MPM nabízí model ve dvou verzích zbarvení – jako na všech plochách černý noční stíhací Blenheim IF K7159 (YX-N) ze stavu 54. OTU, nebo finský letoun s označením BL-149.

Zaujala mě druhá možnost. Finské letectvo bylo prvním zahraničním odběratelem Blen-

heimů a řada Blenheimů vydržela v řadové službě po celou válku.

Na Blenheimu BL-149, jehož podobu stavebnice nabízí, létal na základně Onttola koncem roku 1941 ve stavu Lentolaiivue 44, podřízené Lentorykmentti 4, kapitán Erkki Ahmo. Protože jeho příjmení je finským jménem rosomáka, měl kromě znaku jednotky – kárového esa na přídělí – vlevo pod kabinou také siluetu svého jmenovce. V návodu chybí schéma zbarvení pravé strany letadla. Podle rozmístění barevných polí je velmi pravděpodobné, že v souladu s finskými předpisy bylo označení BL-149 na této straně trupu dvoubarevné – na černém podkladě světle zelené, na zeleném černé.

tin  
Foto P. Petr



**ZAJÍMÁTE SE O RC MODELY? ČTĚTE ČASOPIS  
KAŽDÝ MĚSÍC 64 STRAN RAD A INFORMACÍ**

**RC**revue

**právě vychází květnové číslo**

**...z obsahu vybíráme**



- Potahování nažehlovacími fóliemi
- Třímetrový Douglas DC-3 Dakota
- Me 163 Komet na motor Rapier
- RC trucky a stavební technika
- Elektrolet pro souboje Foky
- Seriál o modelech vírníků
- Motorová šipka Skydart
- Digitální serva Hitec
- EPP motorák Eppík
- Měnič pro nabíječ
  - Elektrolet Swing
  - Plachetnice

**RC**revue

P. O. Box 69  
Baranova 31, 130 00 Praha 3  
Tel./fax: 02 - 22 72 33 88  
e-mail: redakce@rcrevue.cz

mnoho dalších informací naleznete na  
**WWW.RCREVUE.CZ**



# BLENHEIM MPM

## - Ztráta času a nervů?



Bristol Blenheim Mk. IV

Výrobce: MPM

Měřítko: 1:72

Cena: přibližně 310 Kč

Počet dílů: na 70 plastických, 6 PUR,  
9 leptů a 6 čirých



Bristol Blenheim byl ve Velké Británii stavěn ve velkém počtu už před druhou světovou válkou, za bojů se pak dočkal hojného využití. Sloužil jako stíhací letoun i jako bombardér, létal nad pouští, účastnil se nočních akcí i střetnutí nad mořem. Sehrál také důležitou roli při vyřazení dvouplošníků z RAF. První Blenheimy Mk. I byly zařazeny do výzbroje roku 1937, o dva roky později je pak u většiny jednotek nahradily modernější Blenheimy Mk. IV, které sloužily na všech bojištích a ještě na sklonku války létaly ve službách letectva Svobodné Francie a britského pobřežního letectva Coastal Command. Celkem bylo v Británii a Kanadě postaveno 3307 letadel verze Mk. IV (přičemž celková produkce dala 6 229 letadel všech verzí), z nichž 97 sloužilo v letech 1937 až 1958 také ve finském letectvu, kde byly rovněž licenčně vyráběny.

Stavebnici v měřítku 1:72 nabízí MPM v klasické krabičce, na níž se kromě názvu letadla a jeho uměleckého vyobrazení (které však spíše odpovídá představám malíře než realitě) skví také jméno pilota vyobrazeného stroje – Sira Hughie Edwardse, který se za hrdinství prokázané v boji stal nositelem nejvyššího britského vyznamenání Victoria Cross. Bohužel korektuře angličtiny nebylo věnováno mnoho pozornosti, a tak jediné anglické slovo (July – červenec) je napsáno chybně.

Stavebnice je zhotovena z šedého, lehce opracovatelného plastiku. Zpracování dílů rozmístěných ve třech rámečkách je na první pohled slušné, i když – jako vždy u MPM – je rytí značně nevyrazné a malé díly jsou nepřesné a s velkými otřepy. Sem tam najdeme na součástkách i menší vtaženinu (výškovka). Potřít nastane, jestliže se rozhodneme porovnat rozměry a tvary staveb-

nice s dostupnými výkresovými podklady (a to i poté, co vezmeme v potaz, že jejich přesnost je také limitovaná). Křídlo tvarem vyhovuje, jen je celkově o trochu menší (tak v měřítku 1:74). Trup je asi o půl centimetru kratší a v zadní části příliš štíhlý, ještě horší je, že má odlišný průřez. Svislá ocasní plocha je příliš špičatá; nejhůř je na tom

VOP, jejíž polovina jsou mnohem menší než odpovídá skutečnosti a navíc mají úplně ne možný tvar.

Považuji za nesmyslné páchat na modelu nejrůznější zvrácené operace, které by vedly k nápravě, ale nabízí se i jiné řešení, které navíc model trochu oliví.

V okamžiku, kdy se pustíme do stavby zjistíme, že největší problém bude všechny díly dát dohromady. Vzhledem k tomu, že základ je univerzální pro všechny krabičkové verze Blenheimu (Mk. I, IV, V), které MPM také nabízí, je místy rozvržení dílů dost krkolomné. Prvním problémem, na který narazíme, bude kabina osádky. Na správné místo v přední trupu ji nelze umístit kvůli řešení křídla, proto je nutné něco málo zbrousit. Jinak však obsahuje vcelku slušné vybavení, i když například v porovnání s vybavením kabiny Fairey Battle stejného výrobce se jeví jako chudý příbuzný. Jediným odlévaným dílem je řídicí páka, kterou však bude lepší zhotovit novou, než ji vybrušovat z náličky. Polovina trupu lícuje obstojně, ale bez tmeření se neobejdeme. Menší krize nastane při zalepování části hřbetu s otvorem pro střelkou věž – musíme brousit, tmelit, znovu brousit a brousit a.... Podobně je to se čtveřicí čirých dílů, ze kterých se sestává předletadla. Místo neuvěřitelně komplikovaného broušení doporučuji vyřiznou vstupní dvířka nad sedadlem pilota a vlepít je odsunutá, čímž bude vidět do prostoru osádky a odpadne nám trochu práce. Čiré díly je pochoptitelně nutno přeleštit, ale i tak nám na nich bohužel ještě dost broušení zbude. Mně přitom došla trpělivost a rozhodl jsem se, že nejlepším řešením bude vrátit díly stavebnice zpět do krabičky. Pro úplnost a v naději, že mne přeci jen stavba nějak zaujme, jsem však přece jen pokračoval ve stavbě a dospěl tak k dalším poznatkům, neméně zajímavým.

Křídlo je děleno klasicky a má rovněž klasické vady – odtoková hrana vychází tlustá, opravdu hodně tlustá. Nemám to vůbec rád, ale také nerad brousím a přerývám, což však je občas kvůli nevyraznému rytí stejně nutné. Proto jsem vyřizl vztlakové klapky a z destičky PVC zhotovil nové, i s žebry, a zalepil je v otevřené poloze. Vlepení křídla do trupu má být asi usnadněno prolisy v trupu. Kdyby výlisky byly tak přesné, jak si autoři stavebnice představovali, nebylo by nutné spoj křídlo-trup nijak upravovat. Bohužel, dost neobvyklý spoj (nehezka spára vznikne vlastně na boku trupu), musíme zamaskovat. V levé polovině křídla je také nezbytné dopl-

nit reflektor (ze zabroušeného a vyleštěného kousku čirého plastiku) a provrtat hlaveň kulometu. Hruzný tvar VOP jsem se pokusil zakamuflovat oddělením výskovek a jejich přilepením ve vychýlené poloze.

Podvozek je docela povedený, doplníme na něj pouze detaily. Výrobce označil i vnitřní vybavení podvozkových šachet, nesmíme však příslušné díly zapomenout během stavby vlepít do křidel. Měly bychom je doplnit bočními stěnami, které jinak schází. Nádherné odlitky motorů Mercury jsou jednou z mála zjevných předností modelu. Vrtule mají odlévané středy a samostatně zhotovené listy z plastu, naštěstí celkem bez otřepů a správného tvaru i tloušťky.

Vstupy do prostoru motorů a konce výfuků je třeba vrtáky „otevřít“. Pokud se rozhodneme pro letoun svobodných Francouzů, musíme ještě zhotovit nové filtry Vokes, neboť díly ze stavebnice nemají se skutečnými nic společného.

Největší problém (pokud dospějete až sem), nás podle mého názoru čeká při volbě jedné z nabízených variant letadla. Vcelku bez problémů jsou finský stroj a francouzský (ačkoliv u toho je nutná zmíněná změna filtrů). Zato chceme-li letoun britský, tedy Edwardsov, vyvstane před námi několik otázek. Podle dostupných podkladů měl totiž letoun kamufláž zrcadlově obráceného typu než navrhuje výrobce. Pod přídi měl, ostatně jako v roce 1941 skoro všechny Blenheimy, prosklenou věžičku Frazer-Nash FN 54 a navíc (podle hlášení ze slavného přzemního náletu na Brémy 4. července 1941, jehož se účastnilo 15 Blenheimů peruti 105 a 107) pravděpodobně ještě pohyblivý kulomet Vickers v prosklení přídě. Podle jiných podkladů (ruských) letoun vypadal tak, jak jej představuje MPM, avšak měl ve hřbetní věži Bristol jen jeden kulomet Vickers Do této podoby byl také v osmdesátých letech zrekonstruován jeden dochovaný Blenheim (respektive kanadský Bolinbroke). Takto však v roce 1941 skoro žádný Blenheim nevypadal, natož osobní stroj Squadron Leadera Edwardse. Volba tedy patrně zůstává nakonec na každém z nás.

Mě se to však již netyká, protože utrpení své i Blenheimovo jsem definitivně vzdal. Třeba se k němu ještě někdy vrátím...

Pro úplnost ještě poznamenávám, že obtisky vytiskla italská firma Cartograf v dobré kvalitě. Ne sice tak, jak to dokáže Propagteam, ale barvy i soutisk jsou dobré a obtisky tenké.

Dospěl jsem k názoru, že dokončit model je značným trápením a že si nejsem jist, zda za to vůbec stojí. Práce možná není až tak moc, vždyť je přece jenom short-run, ale právě proto bych očekával když ne něco výjimečného, tedy alespoň dokonalou věrnost předloze. Tento model je však lepší s předlohou nesrovnávat.

Přesto, pokud někdo chce mít Bristol Blenheim Mk. IV v měřítku 1:72, nezbude mu, než si stavebnici MPM pořídit. Má konec konců i nějaké klady a jiných stavebnic Blenheimu v tomto měřítku je dnes poskrovnu. Navíc snad mají někteří modeláři i lepší nervy.

MARTIN ČENĚK

**Literatura:**

Blenheim Squadrons of World War 2, Jon Lake, Osprey  
Bristol Blenheim in Action, Ron Mackay, Squadron signal No. 88  
Bristol Blenheim, Aleksandr Bulach a kol,  
Technika mládeži 1998 (příloha ruského časopisu)  
Wing Masters no. 22



# JEEP WILLYS MB



Původ názvu, který je dnes běžně známý po celém světě a používá se k obecnému označení terénního vozidla se záběrem na čtyři kola, kupodivu není zcela jasný. Vozidlo, jež bylo poprvé takto označeno, však je známé dostatečně. Jeep Willys MB mají ve svém výrobním sortimentu všichni renomovaní výrobci nejen plastických stavebnic. Mě se dostala do ruky stavebnice od firmy **Tamiya** v měřítku 1:35, kterou lze pořídit za necelých 500 korun.

Předlohou stavebnice z roku 1997, tudíž poměrně nové, byl vůz Jeep Willys MB vyráběný od roku 1941. Podle příručky TM-9-2800 americké armády ze září 1943 měl standardní Jeep hmotnost 1111 kg, užitečné zatížení 363 kg, byl určen pro dvoučlennou osádku, i když místo bylo pro čtyři. Kapacita nádrží na 70 oktanový benzin byla 15 US galonů (52,3 litrů), což umožňovalo dojezd až 480 km. Základní rozměry: délka 3,33 m, šířka 1,51 m, výška 1,83 m, se sklopeným čelním sklem 1,32 m. Tolik pár dat pro úvod, a nyní k samotné stavebnici. Kvalitní krabička obsahuje obtiskový aršík na pět verzí. Jedna je pro nás obzvlášť zajímavá, ne-



boť se týká vozu druhé pěší divize z května 1945, tedy z doby působení americké armády na našem území. Návod je podrobný a srozumitelný, i když postrádá český překlad. Ke stavbě máme na sto plastických dílů, z toho tři číre a sedmi je určeno k sestavení figurky řidiče. Součástky jsou zhotoveny z tmavě zeleného, dobře opracovatelného plastiku čistě, bez otřepů. Stopy po vyhazovačích nebudou po sestavení vidět. Velmi pěkně jsou vystiženy detaily.

Stavba je příjemná a bez záludností. Výhodou je, že lze sestavit samostatně kompletní šasi i karosérii a sesadit je až po nabarvení. Stavebnice obsahuje i maketu motoru s příslušenstvím, nicméně, budeme-li chtít nechat otevřený kryt motoru, je nutné doplnit elektroinstalaci a vzpěru od chladiče k přepážce. Na závěr nanese se obtisky, jejichž kvalita a přilnavost je dobrá. Model jsem nakonec ještě oživil figurkou řidiče, batohem z domácího vrakoviště a lanem namotaným na přední nárazník. Model po sestavení a přeměření odpovídá uvedeným rozměrům a je věrnou zmenšeninou svého vzoru. Zpracováním je vhodný nejen pro začínající modeláře, ale pro každého, kdo chce získat věrnou kopii slavného Jeepu.

VÁCLAV VOPALECKÝ  
Foto autor

## JEEP japonský a italský

Stavebnic klasických Jeepů v měřítku 1:35 je na modelářském trhu dost, a tak není divu, že se mi jich také několik dostalo do rukou. K těm nejstarším, z dnešního pohledu nepřilíš modelovým, patří výrobek firmy **Monogram**, dodnes přebalovaný firmou **Revell** (například společně s 2,5 tunovým nákladním autem). Ve srovnání s novějšími stavebnicemi připomíná spíš hračku, je značně schematický a schovávám si jej vlastně jenom jako raritu.

Z jiného soudku jsou o něco novější stavebnice **Italeri** a **Tamiya**, i když i ty už mají mladší nástupce. Jsou si velmi podobné, díly japonské se mi zdají o něco hrubší, ale rozhodně ne špatné. V obou je Jeep dodáván i s přívěsem a figurkami osádky. Krabička Italeri obsahuje celkem 91 stavebních dílů (z toho 4 číre) a mimo jiné čtyři figurky výstrojí a výstrojí; stavebnice Tamiya má o jeden díl méně, jen dvě součástky z číreho plastiku, ale zato o figurku víc. Obě stavebnice jsou podobně řešeny, jejich návody jsou přehledné a v obou případech máme na výběr ze čtyř podob vo-



zidla. Italeri nabízí dvě varianty z Pacifiku, Jeep použitý v Itálii a při vylodění v Normandii, Tamiya pak vojenskou policii ze severní Afriky, pěšáky z Filipín, již zmíněnou druhou pěší divizi z Československa a výsadařské operující v Německu.

Výlisky jsou poměrně kvalitní, oba výrobci nabízejí střechu nataženou nebo složenou. Tamiya navíc náklad do přívěsu v podobě kanistrů, schránek s municí, cívek kabelů, celt, různé výstroje a zejména půlpalcový kulomet se stojanem. Ovšem jak tato zbraň, tak většina výstroje jsou zjednodušené a mají k dokonalosti daleko, proto je lepší použít náhradu ze sad doplňků, jež nabízejí opět obě firmy.

Stavba je díky obdobnému řešení dílů takřka stejná, patrný rozdíl je pouze v kolech - Italeri je má vcelku, Tamiya každé ze dvou dílů. Tmel nemusíme použít, když, tak na odstranění stop po vyhazovačích, ale ty stejně na dokončeném modelu nejsou vidět.

Celkem se mi zdá stavebnice Italeri o něco modelovější, ovšem japonský výrobek zase nabízí mnohem víc příslušenství a také zbarvení a označení je pestřejší. Zanedbatelná není ani cena, proti nejnovějším stavebnicím přece jen ještě přijatelná.

JAF

# První může být jen jeden

Tak dědo, už je ti šedesát," řekl by vnuk dědovi. Totéž můžeme říci o legendárním Jeepu, který rovněž dovršil krásných šedesátí let, během nichž se stal nehynoucí legendou jak vzhledem, tak i konstrukčním řešením.

Americký voják a americký Jeep jsou od druhé světové války dvěma stranami téže mince. Automobil tohoto jména vznikl jako velitelský a průzkumný vůz, ovšem velmi rychle se stal universálním vozidlem použitelným ke všem možným i nemožným účelům – sloužil jako sanitní, výsadkový a vozil různé osobnosti včetně králů, jezdil po železničních kolejích, stavěl se i obojživelný či létal coby Rotabuggy..

Výborné vlastnosti tohoto nezmara způsobily, že byl používán ve všech spojeneckých armádách od Atlantického oceánu po Pacifik, od pouští Afriky po asijské džungle. Počet od listopadu 1941 postavených aut je odhadován na 900 000 kusů. A protože po druhé světové válce zůstaly po celém světě desítky tisíc nezníčitelných Jeepů, určitě se s nimi ještě dlouho budeme potkávat.

Zajímáme-li se o vojenskou techniku druhé světové války, můžeme si postavit velice pěkný model automobilu Willys Jeep MB v měřítku 1:35 z papírové stavebnice, kterou tiskne a za pár korun prodává vsetínská firma **Propagteam** pod obchodním názvem 08 – Willys Jeep MB. Při troše péle a dovednosti lze z papíru postavit velice pěkný model, toužíme-li po dokonale vyhlížejících detailech, lze k vylepšení používat leptané kovové díly firmy Eduard. Papírová stavebnice je velice dobře vtištěna věrohodně vyhlížejícími barvami, navíc díly není třeba podlepovat. Vše lepíme, až na drobné výjimky, na tupo. Stavba karosérie není náročná, neboť Jeep nemá složitou konstrukci. Je pouze třeba dodržet souosost dílů. Pro zlepšení vzhledu modelu můžeme sklápěcí čelní okno zasklít čirou acetátovou fólií.



Jak je u moderních papírových stavebnic běžné, podvozek je jednou z nejpodrobněji vypracovaných a také nejnáročnější částí stavby. Celkový vzhled modelu je velice zajímavý, stavba není úplně jednoduchá, ale středně náročný model můžeme

opatřit modelovými detaily podle skutečného vzoru.

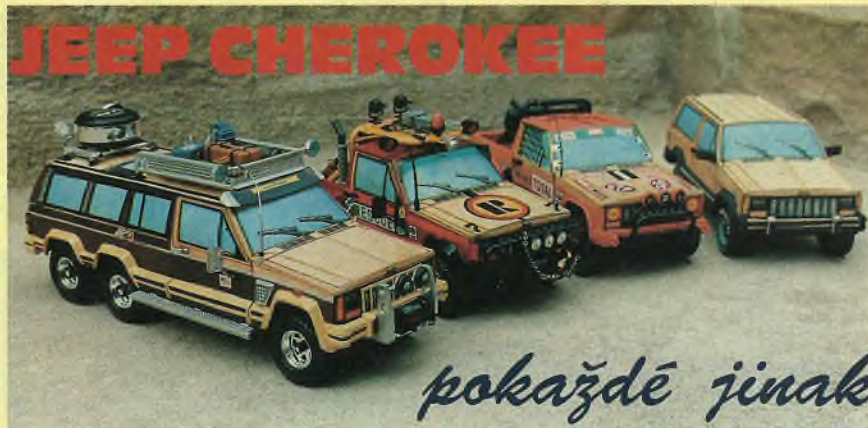
Jak vidíte na kolekci fotografií, při troše trpělivosti a dostatku podkladů lze z papíru postavit jakoukoliv z mnoha verzí legendárního auta.





Ač je to k nevíře, všechny verze Jeepů na připojených fotografiích mají společný základ ve vystřihovávce Propagteamu

Dva z mnoha vojenských Jeepů, které autor postavil ze stejné papírové vystřihovávky časopisu ABC. Miloš Pokorný se sbíráním malých i velkých Jeepů věnuje od osmi let a jeho kolekce by vydala na velmi zajímavé muzeum.



*pokaždě jinak*

Tato čtveřice Jeepů Cherokee má základ v papírové stavebnici Propagteamu

Před časem otiskl časopis Svět motorů foto šestikolového Jeepu Cherokee, který vyrábí jedna německá firma. Fotografie mne natolik zaujala, že jsem se rozhodl mít tento model ve své sbírce Jeepů, kterou buduji už půl století.

Ke stavbě jsem použil tři vystřihovávky z dětského časopisu ABC, která je jak tiskem, tak konstrukčně dokonalá. Při stavbě bylo nejtěžší dodržet tuhost karoserie (při délce modelu 220 mm) a kone-

cnoců i sladit všechny rozměry s fotografií předlohy. Barevnost jsem se snažil dodržet podle původního obrázku, k imitaci dřeva jsem na karoserii nalepil tapetu mahagonového dřeva a kde bylo třeba, tenkou fólií z leštěného hliníku.

Při stavbě jsem zažil nejedno úskalí, ale jak je z fotografií vidět, překonal jsem je.

MILOŠ POKORNÝ  
Foto M. Kirsch



Stavebnic Jeepů je mnoho, a tak jsme tímto úvodem jen načali velké téma, ke kterému se chceme znovu vrátit na podzim. Pokud máte své zkušenosti s jinými stavebnicemi (na měřítku a materiálu nezáleží), napište nám o nich a nezapomeňte se pochlubit fotografiemi.





del atd. Představí se např. An-2, LK-2M Sluka, Nieuport Ni. 11, BH-11, letouny Tremplík, Kuňkadlo a další. Novinkou bude světová premiéra rekonstrukce leteckého souboje letadel z 1. světové války. Mezi letouny se objeví Fokker Dr. 1 (Rudý baron), Fokker E III, Albatros C V, SE 5, Nieuport 11 a D. H. 82 Tiger Moth.

Mezi doprovodnými programy bude pro muže i ženy bezpochyby lákadlem 2. ročník soutěže Miss Air, kdy bude zvolena nejsympatičtější letuška. Novinkou bude Miss Airnet, kdy volba letušky proběhne přes Internet.

ABF, a. s., ve spolupráci s Historickým ústavem Armády České republiky. Na zemi i za letu budou k vidění historická letadla, pozemní expozice obohatí další exponáty a historické dokumenty.

Zajímavostí 2. ročníku výstavy bude zajisté sekce e-aviation, ve které představí letecké společnosti své webové stránky spolu s produkty a službami s tím spojenými. Tyto expozice budou označe-

## 2. mezinárodní výstava všeobecného letectví

**V** dnech 16. – 19. května se opět otevřou brány Pražského veletržního areálu Letňany a přilehlého letiště Letňany pro uspořádání 2. ročníku mezinárodní výstavy všeobecného letectví LETADLA a LÉTÁNÍ. Blížící se výstava přinese opět řadu zajímavostí. A co konkrétně přinese letošní ročník?

Bude se věnovat jak současnosti, tak i historii letectví. Představí se na čtyřicet letadel a vystavovatelů, jako například Historický Ústav Armády ČR, Letov letecká výroba, Výzkumný a zkušební letecký ústav, Letecká služba Policie ČR nebo expozice e-aviation a související seminář Internet v letectví. Součástí bude i Letecký den či soutěže Miss Air a Veselá křídla.

Hlavními partnery výstavy jsou Česká správa letišť, Řízení letového provozu ČR, společnost Bemoinvest a Hotel Duo. Hlavním mediálním partnerem je společnost Aeromedia, a. s. Mezi dalšími jmenujme MS Line, Vztlak, Avion, Pilot Magazine.

Cílem pořádající společnosti ABF, a. s., je přispět všem vystavovatelům k vylepšení pozic na současném trhu a nabídnout tak výstavu, která nemá v České republice obdobu. Součástí výstavy LETADLA a LÉTÁNÍ bude pozemní i letový program. Na zemi i za letu bude k vidění velké množství historických letadel, skupina dvojplošníků, moderní letadla, akrobatická vystoupení, přehlídka horkovzdušných balónů, křty nových typů leta-



Společnost ABF, a. s., nezapomíná ani na děti. Vyhlásila výtvarnou soutěž Veselá křídla pro žáky základních škol. Nejhezčí výkresy či modely si budou moci návštěvníci prohlédnout a na vítěze čekají ceny.

Expozici věnovanou historii českého letectví připravuje

ny logem „e-aviation“. K tomuto tématu se bude vázat seminář Internet v letectví, jež bude pojednávat o problematice tohoto velmi se rozvíjejícího media.

Další zajímavostí bude Den otevřených dveří areálu Výzkumného a zkušebního leteckého ústavu Letňany. Za zmínku stojí, že jindy než v průběhu konání výstavy se do těchto prostor jen těžko dostanete.

Součástí výstavy bude i 8. ročník Balonmánie Praha, přehlídka horkovzdušných balónů. Pražští balonáři připravili i vyhlídkové lety balónem, a to s mimořádnou 30% slevou, platnou jen po dobu výstavy.

Na své si přijdou i příznivci tandemových seskoků, kdy mohou využít nabídky Tandem Centrum Praha a společně si skočit.

Návštěvníci mohou využít příležitosti a shlédnout Prahu také z paluby letadla. Tyto vyhlídkové lety zajistí společnost Bemoinvest ve spolupráci s Aeroklubem Letňany. Letenky na všechny vyhlídkové lety můžete zakoupit pouze na výstavě.

Tak využijte tuto příležitost a přijďte, buď jako vystavovatelé či jako návštěvníci, k nám do Letňan.

**LETU ZDAR !**  
Tým LETADLA a LÉTÁNÍ



# Northrop N-9MA



Výrobce: **Sword**

Měřítko: 1:72

Obsah: 27 plastových dílů, 1 odlitek, překryt kabiny, obtisky, návod

V září roku 1941 předložila firma Northrop na naléhání šéfa leteckých sil generála Arnolda projekt těžkého bombardéru-sa-mokřídla XB-35. Letoun N-9 byl v podstatě aerodynamickým prototypem tohoto stroje, optimalizovaný pro co nejpřesnější napodobení letových vlastností budoucího obřího létajícího křídla, tedy jakýsi létající model připravovaného typu XB-35. V letech 1941-1942 byly postaveny tři prototypy označené N-9M, N-9M2 a N-9MA. Poslední z nich by měla představovat tato stavebnice. Všechny prototypy se výrazně lišily především tvarem vstupů vzduchu, motorovými gondolami, motory a jejich uspořádáním. Dle mně dostupných fotografií lze tvary nabízené stavebnicí firmy Sword skutečně považovat za zmenšeninu N-9MA.

Model je dodáván ve standardní polotuhé krabici v temně červené v kombinaci s šedou barvou s bočním otvíráním. Víko zdobí zajímavá kresba, zachycující zespod letící N-9MA v "obráceném" zbarvení. Žlutá je shora, modrá zespodu, zatímco další dva prototypy byly zespodu žluté a shora modré.

Z krabice vysypeme na stůl docela objemný sáček se stavebními díly (objemný díky polovinám "trupokřídla"), obtisky a návod. Sáček obsahuje kromě plastových dílů také volně pohybovanou kabinku (tá však již přeprava nemůže uškodit, neboť ani tak není zcela čirá) a dělený zatažený sáček s malým aršíkem obtisků (celkem tři znaky) a jedním odlitkem – maketou vnitřku kabiny. Kvalita zpracování dílů je uspokojivá, plastové díly jsou bez „krupice“ a vtaženiny až na motorové gondoly, na kterých však lze vtaženiny snadno zatmelit a obrousit.

Spáry vyryté do hloubky jsou sice hezké a jemné, jenže se místy ztrácejí. Také naznačení pohyblivých ploch je nedostačující a mělké. Drobné díly (podvozkové nohy, kola a kryty) jsou naštěstí správných proporcí. Větší vtoky sice zhoršují oddělování dílů od stromečku, nicméně zase v jejich okolí nejsou na součástkách vtaženiny a díly se samovolně neodlamují. Plast je poněkud měkký, takže pozor při broušení, lepší se však dobře a nepropadá se.

Zpracování detailů je přiměřené tomu, že na tento typ není dostatek podkladů. Docela mne zaskočilo, že na tak velkém modelu (rozpětí asi 25 cm! nejsou vůbec žádné podrobnosti v šachtách hlavního podvozku – alespoň náznak žeber či jednoduchá přepážka by byly lepší než holá skrz naskrz. Šachta předového podvozku je součástí odlitku vnitřního vybavení kabiny.

Tím se dostáváme k prostoru osádky. Jak jsem naznačil, jedním odlitkem je vyřešena podvozková šachta, podlaha boky a zadní strana pilotního prostoru, sedadlo s upínacími pásy a různé ovládací a kontrolní prvky po stranách kabiny. Knipl



v této řadě zastupují berany řízení, téměř stejně jako třeba u P-38 Lightningu. Berany jsou již z plastu a v rámci usnadnění výroby jsou z jedné strany zcela ploché, leč náprava je jednoduchá. Ať jsem však hledal, jak jsem hledal, nenalezl jsem mezi výlisky avizovanou "tyč", či chcete-li držák beranů. Pokud také budete hledat marně, raději ji zhotovte svépomocí. Musím upozornit, že musíme trochu improvizovat. V návodu je jednak chybně vyvedena "podobizna" odlitku vnitřku kabiny (v návodu nemá dno) a za druhé, páku pod berany doporučují zhotovit ve tvaru písmene L ze dvou tyčinek stejné délky, které slepíme v pravém úhlu a teprve pak přilepíme podle návodu. Jinak by berany sa-



haly někam do hloubi letounu, nejspíš až za palubní desku. Rovněž doporučuji neodbrušovat plast zevnitř trupu v hřbetní části za kabinou, neboť by vznikla bezedná díra do trupu. Výrobce zřejmě počítal s jiným tvarem odlitku pilotního prostoru a když to zjistil, byl již návod nakreslen a vytištěn. Mohl ovšem do stavebnice vložit „opravenku“.

Palubní deska je rovněž zhotovena z plastu, jsou v ní však místo přístrojů pouze vyznačené důlky. Docela to není na škodu, po troše lidové tvořivosti a zasklení čirým lesklým lakem je výsledný efekt výborný. Vnitřek kabiny má být v barvě dřeva, v tom ohledu jsem dal na doporučení výrobce stavebnice, ovšem sedadlo a konzoli řídicí páky jsem natřel na zeleno, přístroje a palubní desku černou. Před vlepáním sestavy kabiny do trupu jsem však musel odbrousit plastik zevnitř v přední části obou polovin křídla – stavebnice je přece jen short-run a stěny jsou poněkud tlustší. Je to však vykoupeno nedeformovaným a čistým tvarem křídla.



Před uzavřením trupu nesmíme zapomenout nalepit přepážky ke vstupům vzduchu do motorů (druhý krok návodu); naopak návodu se nedržíme když popisuje sestavování přední šachty podvozku, která je nedílnou součástí odlitku vybavení kabiny. Třetí krok návodu neskytá žádnou záležitost, snad jen doporučení – zatím nenalepujte vrtulové listy, anténní sloupek a překryt kabiny (o tom se ještě dočtete).

Obě poloviny trupu lícují vcelku dobře, jen tu a tam (hlavně na předě) použijeme trochu tmelu. Tmel také použijeme při usazování motorových (či spíše vrtulových) gondol a předávného nasávání vzduchu na spodku trupu. V dalším kroku návodu nám výrobce dává na výběr mezi obyčejnými plastovými koly ne moc složitě ale hezkého tvaru a (podle návodu) o poznání hezčími odlévanými koly s dezénem a oboustranně profilovanými disky. Já nic takového v krabici nenašel a zdá se, že to ani není chyba balíčků. Plastová kola však po natření vypadají skutečně dobře, tudíž jsem nad tím po chvíli mávil rukou.

V celém návodu nenajdeme mnoho informací o zbarvení detailů, vlastně jen doporučení, že vnitřní prostory mají být v barvě dřeva, nohy podvozku stříbrné a palubní deska černá. Proto jsem zbarvení ostatních sestav ani šachet podvozku neřešil a natřel je taky "na dřevo". Efekt je docela zajímavý a u letadla neortodoxního vzhledu je možné všechno.



Podvozky, vrtulové listy, překryt kabinky a podvozky nalepíme raději až po nastříkání kamufláže, vyhneme se tak případnému ulamování těchto součástek.



Při výběru zbarvení máme na výběr ze dvou možností – letadlo shora modré a zespodu žluté, nebo naopak shora žluté a zespodu modré. Já jsem zvolil druhou variantu; dostupné fotografie skutečně ukazují N-9 v obou kombinacích.

S obtisky se příliš nenadřeme – výsostně znaky umístíme na levou polovinu křídla shora a na opačnou polovinu zdola, siluetu letícího ptáka ve žlutém trojúhelníku (znak výrobce) na předek letounu. Některé fotografie sice ukazují dva znaky vedle sebe na předě letadla, ale protože ve stavebnici je pouze jeden, držme se návodu. Po přestříkání modelu lakem (přimlouvám se za lesklý či pololesklý) přilepíme podvozkové nohy, kryty, stříbrné listy vrtulí, a sloupek antény (nezapomeneme natáhnout lanko). Na závěr přilepíme překryt kabiny. Jelikož jej výrobce zhotovil „stříkáním“, nebudeme nadšeni jeho kvalitou – je tlustý, zakalený, prostě nepovedený. Leštění kabinky podstoupí jen nenapravitelní optimisté. Já to nezkoušel, stavím pro radost a ne proto, abych dva dny leštil kousek průsvitného plastu (skutečně průsvitného a ne čirého) a poté zjistil, že výsledek není nijak valný. Kabinu však můžeme s úspěchem použít jako kopyto pro vytažení nového překrytu z acetátové fólie.

Na konec ještě pár námětů pro úpravy: síťka do kanálů přívodu vzduchu, odvrtní pomocných přívodních a výfukových otvorů, prohloubení spár kolem naznačení pohyblivých ploch (kormidla, křídélka), nový překryt kabiny (rozřezat a otevřít, doplnit pneumatický mechanismus otevírání a dodatečné rámy), naznačit jakoukoliv konstrukci v hlavních podvozkových šachtách, tvarování krytů... Není toho málo a jako vždy záleží na kvalitě podkladů, našem modelářském umu či chtění a kolik času jsme ochotni obětovat.

Stavba modelu není záladná, zaskočit nás může snad jen matoucí návod ke stavbě. Pokud se budete řídit upozorněními v této recenzi, věřím že všechny nesnáze snadno překonáte. Vzhledem k menšímu počtu dílů v dobré kvalitě aspiruje stavebnice na titul "můj první short-run". Někoho může trochu zaskočit vyšší cena, která je však vykoupena atraktivností modelu. Vězte však, že ve vitrině N-9MA rozhodně nepřehlédnete, ať už bude žluto-modrý či modro-žlutý, a ačkoliv je to letadlo bez výzbroje, bude jistě plnohodnotnou ozdobou jakékoliv sbírky.

PAVEL ŠENK, MK SMČR 240 APOLO  
Kopřivnice  
Foto autor

## CMK – modelářská liga KPM

V poslední době se mezi staviteli plastových modelů mluví o CMK modelářské lize KPM, ale přitom ne každý ví, o co jde. Je to seriál soutěží stavitelů plastových modelů kategorií Ib a Ic bodovaných podle platných pravidel Svazu modelářů České republiky (SMČR). Liga se zrodila v roce 2001 z iniciativy klubů ze západočeského regionu a za podpory firmy Czech Master's Kits Praha (CMK). "Nultý" ročník zahrnovalo seriál pěti soutěží západočeského regionu (Stod, Chodov, Aš, Cheb a Rokycany). Do druhého ročníku, který probíhá letos, se zapojily i severočeské kluby soutěžemi v Liberci, Luži a Děčíně.

Do celkového hodnocení jsou započítány bodové výsledky ze všech soutěží zařazených do seriálu modelářské ligy. Neúčast na soutěži znamená 0 bodů. Konečné výsledky, při současných osmi soutěžích započítávaných do seriálu, tvoří průměr šest nejlepších výsledků každého ze soutěžících. Hlavním pořadatelem modelářské ligy KPM je Kit Klub Chodov. Předseda tohoto klubu je také ředitelem ligy, nicméně dohodou klubů a hlavního sponzora může být hlavní pořadatel (a tím i ředitel ligy) změněn.

Už dnes je zřejmé, že uspořádání ligy byl dobrý nápad. O seriál se modelář zajímají, výrazně se zvýšil počet soutěžících v jednotlivých kolech a stále se zvyšuje kvalita modelů. Firma CMK věnuje do každého kola medaile a věcné ceny pro první tři modeláře a pro celkového vítěze ročníku v každé kategorii ještě putovní pohár.

Výsledky a propozice ligy získáte na webové stránce: <http://kpmchodov.crolink.cz/>

JUDr. JAN MIKÁČ  
Kit Klub Chodov

### Pořadatelé a termíny letos zbývajících kol

Datum	Klub	E-mail	Telefon
25. května	KPM Chodov	mikac@mestochodov.cz	(0168) 625 351
14. června	KPM Cheb	veber@avzo-cheb.cz	(0166) 433 662
12.-13. října	SPL Liberec	pavel.kloucek@vuts.cz	(048) 5113 671
9.11.2002	KPM Aš	msneberk@c-box.cz	(0166) 527 085
14. prosince	KPM Rokycany	petr.bortel@cmail.cz	(0181) 725 889



# Knihy

## pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

objednávejte na adresách:

v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 31, 130 00 Praha 3 - Žižkov, tel.: (+420-2) 51 56 05 05,  
ve Slovenské republice - Magnet-Press Slovakia, s.r.o., P.O.Box 169, 830 00 Bratislava, tel./fax: (+421-7) 44 45 46 28.  
Předplatitelé L+K u společnosti Aeromedia a Magnet-Press Slovakia mají slevu 10 % z ceny objednaných knih!



Britské palubní letectvo,  
Miloš Navrátil  
Monografie britských torpédonosných a bombardovacích typů Swordfish, Albacore a Barracuda z let 1939 -1945. Množství fotografií, bokorysů, plánek v měřítku 1:72, „rentgeny“, nákresy interiéru.  
192 stran. Cena 259 Kč / 337 Sk

Publikace řady 4+

Monografie letadel s plánky v měřítku 1:72 nebo 1:48, s množstvím černobílých i barevných fotografií s česko-anglickým (anglickým) textem a řadou technických kreseb. Jednotný formát.

Westland Whirlwind Mk. I fighter, Mk. I fighter-bomber,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
Monografie stíhačky s výkresy v měřítku 1:72, kamuflážními, schémata, variantami výzbroje atd. Text pouze v angličtině, vkládán český překlad hlavního textu.  
28 stran+ obálka. Cena 299 Kč / 321 Sk



MiG-15 all variants/všechny verze,  
Yefim Gordon, Stanislav Skala  
48 stran + obálka a vložený výkres.  
Cena 310 Kč / 343 Sk

Mig-29 all variants/všechny verze,  
Jiří Bašný, Jiří Brázda,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
48 stran + obálka.  
Cena 208 Kč / 230 Sk



Su-25 all variants/všechny verze,  
Jiří Bašný, Jiří Brázda,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
56 stran + obálka.  
Cena 257 Kč / 294 Sk

Westland Lysander Mks. I, II, III/IIIA, III(SD),  
TT Mks. I, II, III,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
36 stran + obálka.  
Cena 299 Kč / 385 Sk



Hawker Tempest Mks. I, V, II, VI,  
TT Mks. 5, 6,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
36 stran + obálka.  
Cena 314 Kč / 390 Sk



Hawker Sea Hawk F.1, 2, FB.3, 5,  
FGA. 4, 6, 50, 100, FGA/RR.101,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
36 stran + obálka.  
Cena 314 Kč / 361 Sk



Miles Magister M.14,  
M.14A, M.14B,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
24 stran + obálka.  
Cena 258 Kč / 319 Sk

Westland Wessex HAS.1, HAS.3, HAS.31,  
HC.2, HAR.2, HCC.4, HU.5, Mk.50 Srs.,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
36 stran + obálka.  
Cena 249 Kč / 355 Sk



Fairey Fulmar  
Mks. I, II, NF Mk. II, TT Mk. II,  
Michal Ovcáčík, Karel Susa  
Další publikace z řady 4+  
s výkresy v měřítku 1:72.  
28 stran + obálka. Cena 285 Kč / 371 Sk



## Novinky



Stíhači Luftwaffe v bitvě o Británii  
(cervenec-říjen 1940),  
Chriss Gross  
Chronologicky řazené příběhy německých pilotů,  
dávající zajímavý pohled na bitvu  
o Británii z různých úhlů.  
Tabulky, dobové černobílé fotografie.  
156 stran. 199 Kč / 279 Sk

Válka v zajetí,  
Vítek Formánek  
Osudy československých letců, kteří převážně jako příslušníci RAF byli perzekuováni v nacistických zajateckých táborech. Životopisná data vězňů pilotů, černobílé dobové fotografie.  
241 stran. 210 Kč / 294 Sk

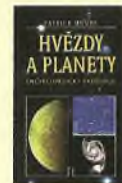


Za císaře, za vlast,  
Jiří Polák  
Prostřednictvím unikátních (převážně barevných) dobových pohlednic originálně podané informace o rakousko-uherské armádě před a v 1. světové válce.  
128 stran. Cena 249 Kč / 349 Sk



Encyklopedie stíhačích letounů,  
Kniha popisuje všechny stíhačí letouny, které kdy byly postaveny a vzletly. Seznamuje s historií vývoje a výroby téměř 2000 typů letounů. Množství ilustrací, fotografií a třípohledových nákresů. Publikace je aktualizována do roku 2001.  
608 stran. Cena 999 Kč / 1399 Sk

Hvězdy a planety (encyklopedický průvodce),  
Patrick Moore  
Poskytuje veškeré informace potřebné ke studiu noční oblohy. Barevné mapy všech 88 souhvězdí, polohy planet do roku 2007. V české a slovenské verzi.  
256 stran. Cena 299 Kč / 299 Sk



Praga LT vz. 38,  
Vladimír Francev, Charles K. Kliment  
Detailní popis historie lehkého tanku LT vz. 38 vyvinutého ve třicátých letech koncernem CKD. Množství černobílých i barevných snímků, barevných schém, technických kreseb.  
80 stran. Cena 228 Kč / 319 Sk

Luftwaffe over Czech Territory 1945,  
Jiří Rajlich, Stanislav Kokoška, Aleš Janda  
Jedinečné dílo popisující působení německé Luftwaffe, ale i leteckého průmyslu, na území Protektorátu v posledním roce války. Množství doposud nepublikovaných fakt, tabulek, fotografií. Český překlad knihy je vkládán na samostatných listech.  
264 stran. Cena 1590 Kč / 2067 Sk



## Videokazety

### pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

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





Přehledy techniky s ilustracemi a technickými údaji. Každá kniha má 320 stran. Cena 349 Kč / 419 Sk



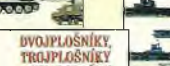
Letouny druhé světové války, Cris Chan



Proudová vojenská letadla, Michael Scharpe



Bitevní a letadlové lodě, Stewe Crawford



Oborněná bojová vozidla, Philip Trehwitt



Dvojplášňové, trojplášňové a hydroplány, Michael Scharpe



Stručné popisy jednotlivých typů víceplášňových letounů a letacích člunů z období 1900 - 1945.



Dělostřelečtvo dvacátého století, Ian Hogg



Stručné popisy mnoha druhů dělostřelecké techniky, zahrnutý jsou i dělostřelecké, protiletadlové a strategické rakety.

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

2. část (1941) 553 stran. Cena 600 Kč / 780 Sk  
3. část (1942) 700 stran. Cena 750 Kč / 975 Sk



Stíhači nad Finskem, Eino Antero Luukkainen

První v češtině vydaná kniha o finském letectvu a jeho dvou válkách se Sovětským svazem. Vzpomínky autora od jeho začátku u letectva a jeho prvního sóla, přes službu u námořní perutí až po poslední sestřel v létě roku 1944. Kniha obsahuje 60 černobílých fotografií, kresby letounů, mapy atd. 168 stran. Cena 279 Kč / 363 Sk

Atlas oblaků, Petr Dvořák

Ilustrovaný zbras určený všem zájemcům o meteorologii a úkazy na obloze, s popisem jednotlivých tvarů, forem a odrůd oblaků a jejich výskytu. 122 barevných listů. Cena 360 Kč / 468 Sk



Albatros D.II a D.III Oeffag, P. A. Tesaf

Monografie nejúspěšnějšího rakousko-uherského stíhacího letadla. Česko-anglická verze. 72 stran. Cena 297 Kč / 386 Sk

Bf 109K Camouflage & Marking, T. Poruba, K. Mol

Nová publikace ilustrující vývoj kamufláží a označování poslední verze Bf 109. 132 stran. Cena 458 Kč / 595 Sk



1. československá samostatná tanková brigáda v SSSR, Milan Kopecký

Komplexní kniha mapující vznik, bojové nasazení na Východní frontě i personální obsazení jednotky. V publikaci rovněž nalezneme soupisy používané techniky, množství dobových fotografií, schématické mapy bojových akcí a barevné bokorysy. 256 stran. Cena 310 Kč / 403 Sk

Bratři Wrightové ... ke stému výročí wrightovské epochy, Jiří Nožička st., Jiří Nožička ml.

Kniha popisuje všechny konstrukce kluzáků, motorových letadel a motorů bratří Wrightů. 152 stran. Cena 200 Kč / 260 Sk



Letadla, Philip Jarret

Publikace seznamující prostřednictvím dobových fotografií a stručných textů s dějinami letectví (od roku 1890 do roku 2000) a průkopníky letectví. 176 stran. Cena 399 Kč / 499 Sk



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

Westland Sea King in detail, kolektiv 52 stran. Cena 295 Kč / 354 Sk  
Luftwaffe in detail - Air War over the Czech Lands, Jiří Rajlich  
84 stran. Cena 275 Kč / 330 Sk



Israeli Aircrafts in detail, part one, Daniel Petz, Karel Hellebrand  
36 stran. Cena 239 Kč / 311 Sk  
Israeli Aircraft in detail, part two, Daniel Petz, Karel Hellebrand  
48 stran. Cena 339 Kč / 441 Sk



Avia S-199 and CS-199 in detail, František Kořán, Michal Ovocník  
72 stran. Cena 290 Kč / 348 Sk  
Storch in detail, František Kořán, Martin Velek  
48 stran. Cena 239 Kč / 287 Sk



Hind in detail (Mil Mi-24 all variants), František Kořán, Jaroslav Spaček, Jan Martinec  
168 stran. Cena 539 Kč / 700 Sk  
Albatros in detail, František Kořán, Jan Martinec  
120 stran. Cena 455 Kč / 592 Sk



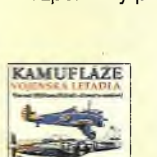
Encyklopedie modelářských technik, Christopher Payne  
Encyklopedie technik, inženýrských postupů a rad pro začátečníky i pokročilé modeláře. 192 stran. Cena 399 Kč / 519 Sk



Válečný deník JG-26 (1939-1942), Donald Caldwell  
První díl. 352 stran. Cena 360 Kč / 468 Sk  
Válečný deník JG 26 (1943-1944), Druhý díl. 288 stran. Cena 350 Kč / 455 Sk



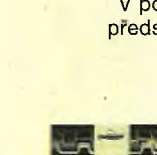
Létající tygři, Gregory „Pappy“ Boyington  
Vzpomínky pilota US Marine Corps na válečné působení v Barmě a Pacifiku, kde při létání s 214. perutí dosáhl 22 sestřelů. 176 stran. Cena 220 Kč / 286 Sk



Kamufláže (vojenská letadla), William Green, Gordon Svanborough  
Obsahuje více než 1300 kamuflážních schémat používaných od 1. světové války do současnosti. 208 stran. Cena 399 Kč / 519 Sk



Výsadkáři a průzkumníci Československé a České armády 1945 - 1999, Michal Koníček, Petr a Pavel Blahoutovi  
V podobě fotografií (i archivních) jsou zde představeny výzbroj a výstroj výsadkových a průzkumných jednotek. 95 stran. Cena 229 Kč / 321 Sk



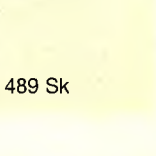
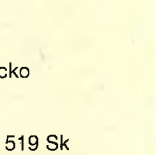
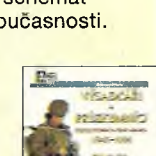
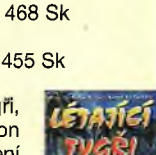
Obrněná technika, Německo 1919 - 1945, 1. část Ivo Pejčoch  
368 stran. Cena 349 Kč / 419 Sk



Obrněná technika, Německo 1919 - 1945, 2. část Ivo Pejčoch  
500 stran. Cena 399 Kč / 519 Sk



Obrněná technika, Německo 1919 - 1945, 2. část I. Pejčoch, S. Spurný  
287 stran. Cena 349 Kč / 489 Sk



## INZERCE

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

model@eromedia.cz,

nebo písemně (stačí korespondenční lístek) s inzerčním kupónem, který je v každém čísle, na adresu Modelář, Radlická 2, 150 00 Praha 5

### PRODEJ

■ **Prodám** plastickou stavebnici 1:72 ang. Kornety H.M.C.S. SNOWBERY novou. Cena dohodou. Tel.: 019/7242344

■ **Prodám** nezostavené kity 1:48 UH-1D, UH-1N (Italeri) a 500,- Sk + Eduard plechy a 200,- Sk, UH-1C (Monogram), Su-27 Flanker a (Zheng-Deffu) a 500,- Sk a doplňkové sety 1:48 pre MiG-21MF (Academy) 300,- Sk, pre MiG-29 (Academy) 700,- Sk (FM Detail Sets). Ing. Drahoš Lepiš, Nová 535/17, 977 01 Poltár, Slovenská republika

■ **Prodám** dvoukanálovou RC soupravu Fukaba attack 2DR, téměř nepoužívaná (spěchá), cena cca 1750,- Kč. Tel.: 0608/742916 nebo 0617/441587

■ **Prodám** nesos. modely 1:35 Tamiya: Steyr 1500A/01 (500,-), Krupp Protze (450), Half Track M21 (500); Italeri: Jagdpanther+lepty (600), M24 Chaffee+ lepty (600), Steyr Tractor (450); Academy: Panzer IV AuS. H/J (400), Flakpanzer IV (400); I.R. Hobby: Praga V3S Padl (1000). M. Pekáč, Pt. Dvorek 91, 798 43 Ptení

■ **Prodám** dvě nepoužitá anglická (dvojitě) výhybky k modelové železnici TT Zeuke. Cena 100 Kč/kus. tel.: 0312676088

■ **Prodám** kity Novo a jiné - staré zbytky. Cena 10-50 Kč. Seznam na požádání po e-mailu. jdominec@iol.cz

■ **Prodám** modelářské časopisy: "Scale Aviation Modeler" a "Modell Fan", dále prodám mod. barvy: "Humbrol Authentic" (sady) nové, obaly od modelů (Airfix pytlíky, původní, Rewel atd.). Tež katalogy. Tel.: 02/67913629. M. Adamec, Hrudčikova 2108, 140 00 Praha 4

■ **Prodám** upoutané modely letadel US, SUM, RODEO, maketu SVASANSALDO, vše na motory 2,5; motory 2,5; příslušenství na U-modely, lanka, řídicí rukojeti, mechanický ruční startér, plány apod. Stanislav Broža, Pod zámek 767, 691 42 Valtice

■ **Prodám** 1-kan. RC soupravu vč. vybavovače za 490 Kč. Jan Hirman, Krásnohorské 19, 323 11 Plzeň, tel: 019/7531197

■ **Prodám** různé modelářské plánky, tel: 02/9919403 nebo 0606/420843

### KOUPĚ

■ **Koupím** publikace MiG-25, MiG-31 P. Butowski A)-Press 1991, Detail and scale F-101 Voodoo No.21 (25031), Fu-190D & Ta-152 - JaPo, Fu-190D & Ta-152 M. Krzyzan AJ-Press 1995. Pečený Libor, Piskovec 902, 471 14 Kamenický Šenov, tel: 0424/223232

■ **Koupím** do sbírky modely Matchbox, Schuco, Corgi, Mebetoys aj. Dále plechové a bakelitové hračky a vložky, naší výroby do r. 1980, také prospekty od aut. Výměnu uvítám. J. Popelka, Klidná 17, 613 00 Brno. Tel.: 05/48521918, 0723/627373

■ **Koupím** podlahu a podvozok lokomotivy TT Typ 453, výroba LPA Jičín, skřín TT Typ E499, Bobina TT Typ 453 Zevke-vrak, do sbírky vadné motory N a TT, poštovně hračím. Prosím nabídněte písemně ne telefonicky, po mozkových příhodách nemluví. Děkuji. Ing. František Klein, Hrabí 16, Bílá Lhota, 783 21 Chudobín

**Výrobce modelů letadel a doplňků vyhlašuje výběrové řízení na konstruktéra v software CorelDraw a AutoCad. Požadujeme aktivního stavitele plastových modelů, se středněškolským vzděláním a trestně bezúhonností. Informace podá a přihlášky přijímá p. Borecký v sídle společnosti.**

E-mail: vladimir.borecky@eduard.cz

**EDUARD**

**MODEL ACCESSORIES, spol. s r.o., Mírová 170, 435 21 Obrnice.**

■ **Koupím** model Škoda 110R -Coupe na bovdenové ovládání i poškozený za rozumnou cenu. Dále od výrobce Směr taktěž model Škoda 110R-coupe 1:43. david.blaha@laminoc.cz, Tel.: 0427 34 12 19

■ **Koupím** plán modelu Messenger ze stavebnice fy Modela na motor CO<sub>2</sub>, nebo za něj dám plánek modelů na gumu z produkce Modelář. Antonín Kunčický, Sokolovská 1179, 708 00 Ostrava-Poruba, tel: 069/6916389



**VYUŽIJTE NAŠÍ BEZPLATNÉ LINKY:0800/242835(OLOMOUC)**

Čeník na vyžádání zdarma

Havel.carbon@volny.cz  
Kanceláře:  
Lipenská 47  
OLOMOUC 772 24  
Tel.:068/5314467

Pobočka:  
Areál TJ Bohemians  
PRONTO ELEKTRO  
(p.Tesárek)  
Modřanská 51  
PRAHA 4 140 00  
Tel.:02/44466662

### NABÍZÍME:

- Laminační pryskyřice a tužidla
- Lepidla a gelcoaty
- Pigmentové pasty do polyesterových a epoxidových pryskyřic
- Separátory a plniva do pryskyřic
- Uhlíkový,skelný a aramidový roving
- Skelné tkaniny a rohože
- Aramidové,uhlíkové,hybridní tkaniny,punčochové materiály a pásy
- Sendvičové materiály,strhávací tkaniny a odsávací rohože
- Pomůcky a nářadí pro laminování



■ **Koupím** knihu Moderní užitkové automobily Tatra (vyd. Naše vojsko) a foto automobilů Tatra 141, 138, 148, 813, 815TP 24. M. Hlaváček, Západní 916, 349 01 Stříbro

■ **Koupím** RC soupravu čtyřkanálovou, tel.: 0607/583665

■ **Koupím** podklady pro nápisy na bocích trupu DHC-18 Super Chipmunk (Pilot Art Scholl), eventuelně koupím stavebnici DHC-18 (od Carl Goldberg) s obtisky těchto nápisů nebo kopie těchto obtisků, alespoň na papíru. Dobře zaplatím, možná je též výměna za jiné podklady nebo jiný modelářský materiál. Beraxa Jan, Pod hvězdárnou 226, 415 01 Teplice, mobil: 0737/ 302609

■ **Koupím** model Gemini - kabinu 1:24 cenu respektuji, tel: 02/61425536

■ **Koupím** neslepený plastický model zemědělského stroje. Například traktoru, kombajnu, žací stroj na kukuřici nebo na jetel, a podobně. david.model@seznam.cz, nebo 0604 349051

### VÝMENA

Za úplné ročníky Leteckého modeláře 1958 a 1959 dám svázané ročníky Modeláře z roz-pět let 1969-1979 dle výběru, přílohu MO 1989, příp. nesv. roč. Aeromodeler 1970. Antonín Kunčický, Sokolovská 1179, 708 00 Ostrava-Poruba, tel: 069/6916389

vychází 30. května:

- Jak se žije s dvaatřicetinami
- Kit Show v Berouně
- Modely tanku Centaur a samochodky ISU-122S v měřítku 1:35
- Hellcaty v měřítku 1:72
- Novinky ze světa miniaturních aut
- Norimberské ozvěny



[www.letectvi.cz](http://www.letectvi.cz)

**Modelář**  
a modely  
6

# ZO SVETA ŽELEZNIČNÉHO MODELÁRSTVA

## Kuriozity



“Všetko, čo existuje okolo nás, nájdete v miniatúrnom vyhotovení aj vo svete en miniature” – tvrdil slogan v hale 7A na tohoročnom 53. Medzinárodnom veľtrhu hračiek a modelárstva v Norimbergu. Neveríte? Nuž, potom vám prinášame niekoľko kuriozít – aby sme jeho pravdu potvrdili...

Ing. ŠTEFAN ŠTRAUCH  
Foto: M. Strauch a archív autora

Čo sa deje s vašou železničnou stanicou veľkosti G (mierka 1:22,5) v noci – ak je umiestené kdesi na záhradke? Behajú po nej myši, alebo sa do nej hlavným vchodom nastahovala rodina ježkov? Aha! Riešenie? Postavte oproti nej vilu Vampír, tohoročnú novinku firmy Vollmer! Aj s priloženými figúrkami strašidiel, ktoré vo tme spoľahlivo svietia zelenou fosforovou farbou. Myši a ježko sa zľaknú a ujdú, vy môžete oslavovať Halloween. Skrátka, na trocha americkej kultúry sa kúsok miesta u nás ešte určite nájde. Alebo..?

Čo sa deje s vašou železničnou stanicou veľkosti G (mierka 1:22,5) v noci – ak je umiestené kdesi na záhradke? Behajú po nej myši, alebo sa do nej hlavným vchodom nastahovala rodina ježkov? Aha! Riešenie? Postavte oproti nej vilu Vampír, tohoročnú novinku firmy Vollmer! Aj s priloženými figúrkami strašidiel, ktoré vo tme spoľahlivo svietia zelenou fosforovou farbou. Myši a ježko sa zľaknú a ujdú, vy môžete oslavovať Halloween. Skrátka, na trocha americkej kultúry sa kúsok miesta u nás ešte určite nájde. Alebo..?

Tým, ktorí kvôli tejto strane prívolaávajú oheň a síru na hlavy spomenutých výrobcov, autora a redakcie treba prezradiť, že aj keď sa to nezdá, na svete sú ešte miesta, kde sa človek môže tešiť z pokoja a trilkovania vtáčat. Pravdaže, ak je leto a stromy a kríky i tu ešte ktosi nestíhol sprivatizovať. Reč je o stavebnici firmy Busch (1:87), ktorú vám s radosťou predstavujeme. Alebo..?



▲ Keďže je známe, že “niekto má rád vdolky a iný holky” firma Preiser obohatila tento rok svoj program (zberateľských) figúrok v mierke 1:24 o dve nové – o figúrku moletky, ktorá očividne miluje klobásu (má ju v ruke i v ústach) a o figúrku... prostitútky. Mój Bože, aký ten svet býval kedysi neskazeny... Alebo..?



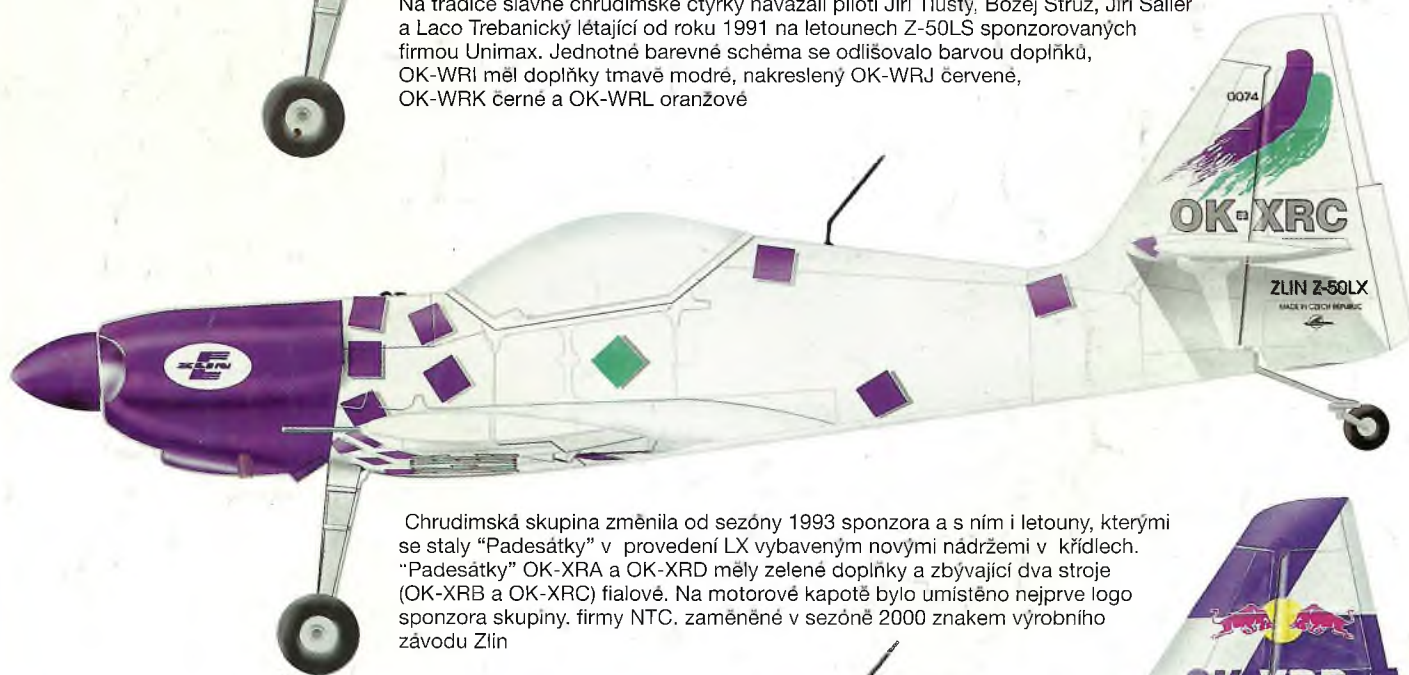
▲ Pre tých, ktorí uznávajú kultúru ľudského tela nielen na nudistickej pláži, vyrobila firma Merten tri série nudistov (a nudistiek!) – v mierke 1:87. Dvojcimetrové figúrky dospelých a o čosi menšie figúrky detí návštevníkov nadhli – vraj, vzhľadom na perfektné modelové spracovanie. Hm, súhlasíte i vy? Alebo..?



V roce 1978 se konalo v Českých Budějovicích na letišti Hosín Mistrovství světa v letecké akrobacii. Na tehdy zbrusu novém stroji výrobního čísla 0016 s poznávací značkou OK-IRF vybojoval Ivan Tuček mistrovský titul. Letoun létal v jednotném barevném designu charakteristickém pro většinu "Padesátek". Stříbrnočervený Z50LA je dnes vystaven v dopravní hale Národního technického muzea v Praze



Na tradice slavné chrudimské čtyřky navázali piloti Jiří Tlustý, Božej Struž, Jiří Saller a Laco Trebanický létající od roku 1991 na letounech Z-50LS sponzorovaných firmou Unimax. Jednotné barevné schéma se odlišovalo barvou doplňků, OK-WRI měl doplňky tmavě modré, nakreslený OK-WRJ červené, OK-WRK černé a OK-WRL oranžové



Chrudimská skupina změnila od sezóny 1993 sponzora a s ním i letouny, kterými se staly "Padesátky" v provedení LX vybaveným novými nádržemi v křídlech. "Padesátky" OK-XRA a OK-XRD měly zelené doplňky a zbývající dva stroje (OK-XRB a OK-XRC) fialové. Na motorové kapotě bylo umístěno nejprve logo sponzora skupiny, firmy NTC, zaměněné v sezóně 2000 znakem výrobního závodu Zlin



Zatím poslední variantou zbarvením "Padesátek" chrudimské skupiny se na letounech objevilo v sezóně 2001. Sponzorem se stal známý výrobce nápojů Red Bull, který nechal letadla "obléknout" do firemních barev - stříbrné, modré a žluté. Na spodku křidel je umístěn velký znak dvou červených byků se žlutým kruhem, který je v menším provedení použit i na SOP