

# MODELÁŘ

**RAKETOVÉ LETOUNY BEREZNAK-ISAJEV**

**AZUROVÝ BALTIMORE**

**CHEVRON B8**

**2S1 GVOZDIKA**

**PONORKA U-99**

**STALINEC 60**

**XB-70 VALKYRIE**

**ZLIN Z-381**



**SOUTĚŽ O STAVEBNICI F1**

**STEYR 1500A KOMMАНDEURWAGEN**

**JEZEVČIKOVA MODELÁŘSKÁ STANICE PRVNÍ POMOCI**

**AERO L-39 ALBATROS V MĚŘÍTKU 1:72**







Člen bratislavského XXXL klubu Lubomír "Dudy" Dudák soutěžil s modelem Dodge Stratus na podvozku Asso TC-3. Model je osazen motorem Corally 17x2, regulátorem Rocket, zdrojem Sanyo 3300 a ovládán RC soupravou Ko-Propo



Třináctiletý Patrik Maruščák z Brezna si postavil ze stavebnice Tamiya Porsche 911 GT-3. Pohání jej motor Stock; regulátor je LRP V7, zdroj Sanyo 3300 a RC souprava Futaba Megatech



Alfu Romeo 156 si pro novou soutěžní sezónu postavil Albert Máté z Rimavskej Soboty (podvozek Yokomo YR, regulátor Graupner V8, motor Orlon 12x2, zdroj GM 2400 a RC souprava Graupner XR-3)



V kategorii Žáku se na Moravsko-slovenském poháru umístil na druhém místě Tomáš Lomnický z MK AMK Banská Bystrica s modelem Dodge Stratus na podvozku X-Ray



S modelem Toyota MR-Racing ze stavebnice Tamiya soutěžil dvanáctiletý Michal Rajdus z MK Šenov. Model pohání motor Stock s regulátorem LRP Quantum a články Sanyo 3300



Milan Ježík z MK Mišiak Banská Bystrica soutěžil s modelem Mercedes CLK na podvozku Tamiya TA-04 (motor Stock, regulátor LRP V7, zdroj Hopf 3500, RC souprava Futaba Mechatech 3PJ)



# MODELÁŘ

Měsíčník pro všechny maketáře  
5 květen 2003 ročník 54

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

Adresa redakce Modelář  
Svobodova 1, 128 17 Praha 2  
Tel. (+420) 224 918 224,  
Fax: (+420) 224 921 653  
E-mail: modelar@aeromedia.cz

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

Šéfredaktor Martin Salajka  
(salajka@aeromedia.cz)

Sekretářka redakce Hana Tylptová  
(tylptova@aeromedia.cz)

#### Redakční rada:

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

#### Objednávky a zvýhodněné předplatné

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

Te./Fax: (+420) 222 718 814,  
E-mail: obchod@aeromedia.cz

Cena časopisu 52 Kč (69 Sk)

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

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

Rozlišuje Aeromedia a. s., společnost holdingu PNS, a. s.,  
Mediaprint KAPA a ostatní distributoři.  
Ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia s. r. o.,  
P.O.Box 189, 830 00 Bratislava.  
Velkoobchodníci a prodejci si mohou objednat časopis  
Modelář za výhodných podmínek u Aeromedia, a. s.  
Informace o předplatném podává a objednávky přijímá  
Aeromedia, a. s., doručovatel tisku a předplatitelské  
středisko, ve Slovenské republice Magnet-Press  
Slovakia, s. r. o. Objednávky také přijímá Mediaservice  
s. r. o., Apocentrum, Moravské náměstí 12D, P.O.Box 361,  
659 51 Brno. Objednávky tel. 541 23 32 32, fax: 541 61  
61 60, e-mail: apocentrum@mediaservice.cz, reklama@cs  
tel: 800 171 181

For the foreign subscription please write to:  
Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3,  
Czech Republic

Tel./Fax: (+420) 222 718 814,  
E-mail: obchod@aeromedia.cz

#### One year subscription

for Europe 43 Euro, overseas 55 USD  
or PNS Hvozdanská 5-7,  
148 31 Praha 4, Czech Republic

Distribuce: Česká pošta, a. p.,  
Poštovní OZ Přeprava

#### Předtisková příprava:

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

Grafická úprava: Iva Bilková

Tisk: Polygrafia, a. s.

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2003  
ISSN 1212-2868

Registrační značka: MK ČR E 2275

- 6 Informační zpravodaj  
Svazu plastikových modelářů ČR
- 8 Chevron B8
- 10 Jezevčíkova modelářská poradna
- 11 Albatrosy a Oeffagy v měřítku 1:72
- 14 Azurovy Baltimore
- 15 Zlin Z-381
- 16 Stalinec 60 v měřítku 1:35
- 18 Bystrochodnyj tank BT-5
- 19 Raketové letouny BI
- 22 Modely autobusů v měřítku 1:43
- 24 Aero L-39 v měřítku 1:72
- 44 2S1 Gvozdika
- 46 XB-70 Valkyrie
- 48 Steyr 1500A Kommandeurwagen
- 49 Ponorka U-99



### O autorech, zlobě a zášti

Že hledáme spolupracovníky, kteří by se podíleli na tvorbě Modeláře, se zmiňuji snad v každém sešitu. Mezi křikáři jsem byl vyslyšen a náměty i články od začátečníků i renomovaných autorů se hrnou takovým tempem, že mi nestačí rozsah časopisu a v tuto chvíli už mám naplánovaný obsah do konce roku. Jsem jim za to vděčný a dělám vše pro to, aby časopis byl podle jejich představ.

Stavitelé funkčních modelů, dosud převážně mlčení a čekající, co pro ně „tam nahoře v Praze, kde jsme si modelářskou tematiku rozdělili do několika časopisů“ vymyslíme, reagovali po svém – místo článků mi poslali několik anonymních dopisů. S díky strannických funkcionářů minulých let mě obviňují, že jsem „expert ve službách FBI nebo CIA na likvidaci českých tiskovin“, dále „podnikavec, přetřídlo a vyplod dnešní doby“, o dalších „titulech“ ani nemluvě. Zároveň mi statečně, kteří se v každém odstavci dovolávají demokracie a slušnosti, ale podpisují se například „Nás 29“, sdělují, že modeláři mi „rádi napíší a pochlubí se jak které téma zpracovali“, ale „nebaví se s námi, protože ... už celé roky jsme pro ně nic nepřinesli“ a „proč by se s námi měli dělit o něco, co často získávají za drahé peníze ze zahraničí, a o drahé zkušenosti“.

Škoda, že energii vydanou na popsání mnoha stran papíru nadávkami raději nevtělili do článků, fotografií a výkresů – určitě by se jim pak Modelář víc líbil. Ale pro „Nás 29“ a jiné nepodepsané je asi lepší nadávat a čekat, co pro ně „slepi a hluší podnikavci sedící na zadku v Praze“ nachystají.

Neberu nikomu právo vybrat si jaký časopis bude číst. Vždy jsem zastával názor, že modelářství je o tvořivosti a o radosti, ne o závisti a zlobě. Pokud to znamená, že časopis Modelář bude jen křikářský, jsem pro.

Martin Salajka

P.S. Anonymní dopisy budu vyhazovat – kdo se stydí podepsat, není hoden odpovědi





Ing. Michal Šourek z KPM Liberec postavil, či spíše rozebral, v měřítku 1:48 dvoumotorový stíhací letoun de Havilland Mosquito NF Mk. II



Dvouplošník SPAD XIII v měřítku 1:28 opatřil Vladislav Štafl z Plzně zbarvením podle podkladů z časopisu LK



Jaromír Senft ze Sázavy si pohrál s patinou čtvrtkového modelu F-100D Super Sabre



Člen Hell klubu Mělník, Tomáš Hobzík, si postavil model loďe Humbertland



Pavel Čermák z Prahy soutěžil s modelem letadla Brawster Buffalo Mk. I v měřítku 1:72



Pohledný model bitavníku Cessna A-37 Dragonfly v měřítku 1:72 z dílny pana Seidla



Rovněž v měřítku 1:72 je model tanku KV-2, který postavil Ladislav Lacina



Jan Pavlík z PMK 95 Děčín soutěžil s povedeným modelem tanku T-40 v měřítku 1:72



**Letecký modelář 5/1953**

Ani v květnu toho roku nenalezli modeláři svůj měsíčník v obvyklém provedení. Ovšem tank osvoboditelů v Prašné bráně je mnohem větší než nad ním se vznášející smuteční dvojportrét Gottwalda a Stalina. Monumentální funus v mrazivé Moskvě Gottwaldovu zdraví neprospěl a svého učitele přežil o pouhých devět dnů. Tenhle fakt ale čtenář nikde nevyčte a listují-li dnes vytiskem třeba marfané, asi nechápou proč je smuteční. Maximálně se dočtou, že .. „soudruh Gottwald, tvůrce pětiletého plánu, nedočkal se dne, kdy pětiletku splníme“. Bylo to spravedlivé, neboť tohoto dne se nedočkal nikdo. Co si se už dělo a staří redakční matadoři vzpomínali na několikero změnu instrukcí, jak referovat o prezidentově odchodu.

A co naši v květnovém výtisku modeláři? O jejich podílu na expozici letecké historie v Národním technickém muzeu pojednává stejnojmenný článek, načrtávající dramaturgii letecké expozice, kterou vedle skutečných letadel dotvářejí převážně tvarově přesné makety.

Na prostřední dvojstránce je tentokrát školní model s gumovým pohonem Kolibřík, práce Václava Mariánka, v té době modelářského referenta ÚV. Je určen modelářům přecházejícím od stavby tyčkových modelů a jednoduchých větroňů k modelům poháněným gumovým svazkem. Shodou okolností navazuje případný článek brněnského Luboše Kočího, jak se pro tyto modely zhotovují vrtule. V májovém *Leteckém modeláři* nalezneme rovněž řadu třípohledových plánek úspěšných modelů, kterými se Radoslav Čížek vrátil k naší úspěšné účasti na soutěži v Zakopaném v obdobném provedení zahájila občasná rubrika Učme se od sovětských modelářů prezentaci vítězných modelů z Vsesvazové soutěže v SSSR.

Pokračují také pravidelné rubriky. Ing. Jan Hajič popisuje výrobu vysoce citlivého polarizovaného relé, což bylo – upřímně řečeno – hodně daleko za hranicemi amatérských možností. Zdeněk Husička v prvním pokračování svého „alchymistického“ senálu o palivech pro modelářské motorky nepochybně inspiroval řadu modelářů. Ether zbavoval vody sodíkem a bylo velkým štěstím, že pro nás byla většina oblíbených chemikálií nedo-



stupná. Od experimentů nás to ale neodrazovalo a prošli jsme si obdobím hledání ingrediencí, které by z našich „Envéček“ udělaly „Doolingy“ či „McCoye“.

pam

**KALENDÁŘ**

7.ročník **Beskyd Model Kit Show 2003** a mezinárodní výstava a soutěž modelů Moravsky Knipl a Moravsky Šrapnel pořádají KPM Tora a DDM Luna **Příbor 3. a 4. května**.

**Kontakt na pořadatele: jan.stedry@tatra.cz ml**

Regionální přebor žáků Prahy se koná **3. května** pod patronátem modelářského klubu Křížem-Krážem.

**Kontakt na pořadatele: 261 911 000, e-mail: krizem-krazem@seznam.cz**

Plastik Model Klub 95 Děčín-Ústí nad Labem pořádá v sobotu **10. května** v DDM Děčín VI (Letná, Klostermanova ul. 74) 26. ročník veřejné soutěže stavitelů plastických modelů **Děčínská Kotva & Děčínský Šrapnel 2003**.

Soutěžní kategorie: I.b, I.c, II.a a II.b - senioři a junioři, Děčínská kotva (obojživelná, plováková a člunová letadla, letadla námořní pěchoty, pobřežního velitelství I.b + I.c), Děčínský Šrapnel, Poslední Georgeův zub, o nejlepší model automobilu F-1, Memoriál Vladislava Hofmana (lodě).

**Kontakt na pořadatele: Michal Pelikán, tel.: 412 550 789, 737 267 996, e-mail: pelikanWW2carskit@seznam.cz; Zdeněk Fabík, tel.: 0412 507 638, 412 507 411, GSM: 732 467 305, e-mail: zdenek.fabik@chart-ferox.com**

Setkání stavitelů plastických modelů **CMK - Chodovská chmelnice 2003** se uskuteční **24. května** v Kulturním a společenském středisku Chodov (KASS) v Chodově u Karlových Varů.

Soutěžit se bude v kategoriích: CMK modelářská liga, Detail Kit senioři a junioři,



Student Detail Kit, Standard Kit, Student Standard Kit a ve dvou porovnávacích soutěžích. Bude udělena řada zvláštních a speciálních cen.

**Kontakt na pořadatele: mikac@mestochodov.cz, tel.: 352 625 351**

**Mistrovství ČR lodních modelářů** se uskuteční **6. až 8. června** na městském koupališti v **Trhových Svinech**. Soutěží se podle Národních pravidla pro soutěže žáků z února 2003.

**Kontakt na pořadatele: Ing. Zdeněk Hanzlík, Lhenická 1, 370 05 České Budějovice, fax: 387 311 074, e-mail: hz-hanzlik@app-projekt.cz**

**Mistrovství Prahy a Středních Čech** v kategoriích žáci-junioři I.b,c IIa,b + Standard kit pořádá MK Černočice **10. května**. **Kontakt na pořadatele: 605 545 615, 251643091, e-mail: l.apeltauer@volny.cz**

Regionální přebor žáků Ústeckého kraje pořádá KPM Děčín/Ústí nad Labem v rámci soutěže Děčínská kotva **10. května**.

**Kontakt na pořadatele: tel.:412 550 789, 607 703 411, e-mail: zdenek.fabik@chart-ferox.com, zfabik@seznam.cz**

KPM ALCA při ZŠ Sázava (Náměstí Voskovce a Wericha) pořádá **17. května** v Sázavě 7.ročník výstavy plastických modelů 6.ročník veřejné soutěže pro děti a junioři.

**Kontakt na pořadatele: e-mail: j.simon@mybox.cz**

Setkání příznivců historických létajících modelů pořádá MK Písek **3. května** na letišti **Všechov**

**Kontakt na pořadatele: Jaroslav Straka, Stínadla 422, 397 01 Písek, tel.: 382272208**

Oldtimer RC Show motorových modelů se uskuteční **4. května** na modelářském letišti **Lipence**.

**Kontakt na pořadatele: Miroslav Macků, Ke Splávku 157, 155 31 Lipence, tel.: 257920979**

HUP CUP - Atom - Classic historických modelů se koná **8. května** na modelářském letišti **Lipence**.

**Kontakt na pořadatele: Miroslav Macků, Ke Splávku 157, 155 31 Lipence, tel.: 257920979**



14. Czech Jet Meet a 3. modelářský letecký den modelů poháněných proudovými motory se uskuteční 1. až 4. května v Plešnici u Plzně.

**Kontakt na pořadatele: Pavel Hlavka, Toužimská 20, 323 23 Plzeň, tel.: 604 436 733, p.hlavka@esotop.cz, www.esotop.cz**

Setkání příznivců RC maket a polomaket větroňů pořádá 11. května LMK Terežin na letišti v Roudnici nad Labem.

**Kontakt na pořadatele: Jaroslav Skokan, Travčice 90, 412 01 Litoměřice, tel.: 416 782 086**

Elektrohydroplány budou k vidění 17. května ve Ždání na Slapské přehradě zásluhou členů LMK Lipence.

**Kontakt na pořadatele: Zbyněk Nádeník, Lamačova 824, 152 00 Praha 5, tel.: 723 639 715, http://mklipence.wz.cz**

Openscale 2003, čili setkání a soutěž old-timerů, veškerých minimaket a volných i RC modelů pořádá 24. a 25. května LMK 324 Aviatik Brno v Brně Medláňkách.

**Kontakt na pořadatele: Ing. Lubomír Koutný, Záhřebská 33, 616 00 Brno, tel.: 549 252 561**

K jamímu polétání zvou členové Slovákého RC klubu v Kyjově 25. května na své letišti.

**Kontakt na pořadatele: Miroslav Patr, Masarykovo nám. 13, 697 01 Kyjov, tel.: 602 778 161, 518 615 149**

Třetí ročník sletu modelářů severní Moravy se uskuteční 30. května v Ostravě-Hrabové.

**Kontakt na pořadatele: Milan Janša, Horní 418, 739 31 Řepiště, tel.: 558 671 165**

## Informační zpravodaj Svazu plastikových modelářů ČR

### Vázení kolegové modeláři,

vzhledem k tomu, že v minulosti se k vám díky informačnímu vakuu zprávy o dění v našich odbornostech dostávaly křivolakými cestami a mnohdy značně zkreslené, což fungování svazu modelářů právě neprospělo, rozhodli jsme se tento problém řešit jako první. Informační zpravodaje rozepisované na kluby neoslovují zdaleka celou modelářskou obec (máme zájem spolupracovat nejen s organizovanými modeláři), navázali jsme mimo jiné spolupráci s časopisem Modelář, na jehož stránkách vás budeme informovat o aktuálním dění.

JAROSLAV KUBÁT

### Nové předsednictvo

Dne 15. března se konala mimořádná konference republikového klubu stavitelů plastikových modelů SMČR. Konference byla svolána po odstoupení nadpolovičního počtu předsednictva a jejím hlavním úkolem byla volba předsednictva nového. Počet jeho členů byl snižen na pět a bude pracovat v tomto složení: Jan Mikač, Sokolov (předseda, e-mail: mikac@mestochodov.cz), Michal Pelikán (pelikanWW2carskit@seznam.cz), Děčín; Petr Šámal (samal01@pre.cz), Praha; Vlastimil Bárta (otakar.opl@tiscali.cz), Beroun; Jaroslav Kubát (kubatjaroslav@centrum.cz), Nymburk.

### Mistrovství ČR juniorů a seniorů 2003

Vzhledem k tomu, že ani v době konání konference nebylo ještě rozhodnuto o termínu a místě konání MČR, přijali jsme nabídku KPM 354 Dvůr Králové u Berouna (Vlastimil Bárta). Díky tomu se bude Mistrovství ČR uskutečnit 13. a 14. září v Berouně. Bližší informace, včetně postupového klíče pro reprezentaci se dozvíte v dostatečném časovém předstihu.

### Nové kategorie

Přesto že se Svaz choval ke stavitelům diorám a figurek macešsky, tyto velice

atraktivní kategorie získávají mezi modeláři stále více příznivců. Rozhodli jsme se proto obě kategorie postavit na úroveň ostatních.

V současné době jsou před schválením pravidla pro diorámy a figurky, které budou okamžitě předány klubům k použití. Připravuje se školení prvních rozhodčích a pokud nevzniknou nepředvídané problémy, budou obě kategorie zkušebně vypsány již na MČR 2003 v Berouně.

### Finance

Nejčastěji se setkáváme s dotazy na tok financí, což byla pro řadové členy donedávna velká neznámá. V následující tabulce je rozpočet a systémem financování SMČR pro akce stavitelů plastikových modelů v letošním roce.

- 1) Příspěvek pro pořadatele MČR žáků – 24 000 Kč, poskytnutí svazových medailí a diplomů
- 2) Příspěvek pro pořadatele MČR seniorů a juniorů – 20 000 Kč, poskytnutí svazových medailí a diplomů
- 3) Příspěvek pro pořadatele krajských přeborů žáků – 21 000 Kč (1 500 Kč pro každý ze 14 krajů). Je možné uspořádat jednu soutěž pro dva kraje, ze které budou vydány dvě výsledkové listiny. Příspěvek 1.500 Kč nelze bohužel zdvojit, protože je určen na jednu soutěž.
- 4) Příspěvek na hrazení nákladů spojených s reprezentací v zahraničí – 120 000 Kč
- 5) Hrazení provozních nákladů předsednictva – 35 000 Kč. Do těchto provozních nákladů patří například zhotovení a rozeslání kalendářů, zhotovení a rozeslání informačních zpravodajů, úhrada cestovních nákladů delegovaným členům předsednictva na modelářských akcích, schůzích předsednictva, úhrada nákladů spojených se školením rozhodčích. Za nevyčerpané finance je možno nakoupit materiál.
- 6) Kluby mohou požádat SMČR o finanční příspěvek na individuální akce s mládeží, například na soustředění talentované

mládeže. Žádosti je nutné předem projednat s tajemníkem SMČR Miroslavem Navrátillem.

7) Kluby mohou podat na SMČR žádost o příspěvek pro krytí investičního záměru. Náklady na investice jsou od 40 000 Kč. Například letečtí modeláři tak mohou získat zahradní traktor na úpravu travnatých letišť, nebo výpočetní techniku. Investici je nutno řádně zvážit a opět projednat s tajemníkem SMČR.

### Žákovské soutěže

Dalším úkolem je stanovit pravidla a postupový klíč pro konání postupových soutěží žáků na Mistrovství republiky pro rok 2004. Pro letošní rok toho již moc nezachráníme, protože systém soutěží je již v běhu podle loňských pravidel (pokud nějaká byla stanovena).

Většina žáků-modelářů je organizovaná v kroužcích Domů dětí a mládeže nebo Stanicích mladých techniků, kam neprotékají informace o konání postupových soutěží, systému hodnocení, podmínkách konání krajských postupových soutěží a o vrcholné soutěži – Mistrovství ČR žáků. V letošním kalendáři jsou pouze tři soutěže, ze kterých by se měli žáci nominovat na mistrovství republiky. Zjistili jsme však, že se ještě jinde pořádají krajská postupová kola, která v kalendáři nejsou. Z tohoto je zřejmé, že v minulosti se žákovským soutěžím věnovalo pramálo pozornosti. Tento stav chceme bezpodmínečně zlepšit.

**Mistrovství České republiky žáků se bude konat 20. až 22. června v kategoriích I.b,c II.a,b. Pořadatelem je MK Černošice (l.apeltauer@volny.cz, 251 643 091, 605 545 615**

Pokud máte nějaké věcné dotazy nebo nápady, rádi je vyslechneme. Nejde jen o fráze, proto jsou u jmen členů předsednictva uvedeny také jejich e-mailové adresy. JK

### Termíny postupových soutěží žáků pro rok 2003

Kraj	Datum soutěže	Kategorie	Pořadatel	E-mail	Telefon
Moravskoslezský	10. května	I.a;b;c; II.a,b	DDM Havířov Romeo Muslal		604538819
Středočeský	10. května	I.b,c; II.a,b	MK Černošice • IZV Praha 4, Lumír Apeltauer	l.apeltauer@volny.cz	605545615, 251643091
Ústecký	10. května	I.b,c II.a,b	KPM Děčín/Ústí nad Labem, Zdeněk Fabík	zdenek.fabik@chart-ferox.com, zfabik@seznam.cz	412550789 607703411



## Lodní maketáři zahájili sezónu v Olomouci

Poslední březnový víkend si stanovili lodní modeláři kategorie C (maket skutečných lodí) pro konání celostátní soutěže s otevřenou mezinárodní účastí, která je v podstatě na stejné úrovni jako mistrovství ČR v ostatních lodičkářských odbornostech. Protože se v kategorii C oceňuje stavba modelů body, nemůže soutěže nést hrdý titul Mistrovství České republiky. Získané body se však v daném rozsahu alespoň přeměňují ve zlaté medaile, stříbrné, bronzové, nebo diplomy.



Nesoutěžní odlévané modely s leptanými doplňky

Letošní ročník byl již podruhé uspořádán ve spolupráci se Sdružením stavitelů kartonových modelů (papírových) a společně s výstavou plastických modelů Morava open v prostorách DDM v Olomouci. Zatímco v hlavní budově vystavovali své modely plastikáři, tělocvična v sousední byla vyhrazena lodním modelářům SMČR a stavitelům papírových modelů. Na šesti dlouhých stolech byly vystaveny všechny soutěžní a i několik nesoutěžních modelů (například velmi pěkné modely lodí z polyuretanu s fotolepanými díly, což ovšem pravidla Naviga, kterými se řídí čeští lodní modeláři nepřipouštějí).

Makety lodí jsou pro hodnocení rozděleny do sedmi tříd, když původních pět bylo v posledním desetiletí rozšířeno právě o třídy plastických a kartonových modelů.

Třída C1, modely s plachetním pohonem, jsou doménou modelářů, kteří se zhlédli v historii mořeplavectví, a nabízí převážně modely historických plachetnic. Těch se na soutěži sešlo deset. Zcela přesvědčivě byla nejvýše oceněna Victory Pavla Brabce z klubu Neptun Brno, jejíž provedení je si říkalo o udělení absolutní výše bodů. Dát rovnou stovku si ale zatím žádný bodovač netroufl, vždyť se objeví i další modely, a tak si jeden bod nechali v „zásobě“.

Martin Houska z Navi Plzeň s modelem Wasa získal 96,66 bodů (oba modely již byly v časopise zveřejněny) a třetí zlatá medaile byla udělena polskému modeláři Kazmierczaku Ratajczakovi za model Royal Carolina v trochu netradičním měřítku 1:38.

Krásná, ale v poslední době málo obsazovaná třída C2 (vojenské i obchodní lodě s motorovým pohonem) přinesla jedinou zlatou medaili již několik let starému modelu italského plavidla Duilia Jiřiho Špinara, který se poslední tři roky věnuje víc funkčním parníkům a plovoucím maketám plachetnic.

Ve stříbrném pásmu se umístil junior Sykora s již také trochu okoukaným Garantem a St. Jiřa rovněž již s dvouletou ponorkou Surcoufe.

Novinku ve třídě C3 (díly lodí a lodní zařízení) představil Ing. Aleš Andera. Aby vypadal model trupu plachetnice královské jachty Caroline s průhledem do shora otevřených kajut podle jeho představ, absolvoval jeho autor školení ve zlatnické dílně a ozdoby na celém obvodu trupu i horní části zrcadla trupu pozlatil plátkovým zlatem. Naopak podhled zrcadla je jako ve skutečnosti – malován. Za model získal stříbrnou medaili, když jediné zlato již po několikáté obhájil s perfektními kanóny Bofors Lubomír Jakeš.

V miniaturách třídy C4 si zlatou medaili odnesl nestárnoucí Mila Šesták s modelem nákladní lodě Blaník, stříbrné V. Bláha za plachetnicí Tovarišč, Ing. Andera s Warriorem a Ing. Vlad. Janoušek s modelem lodi Lidice.

Ve třídě C5 (lodě v lahvích nebo v průhledných obalech s malým otvorem) u nás zatím vystavuje pouze Bohuslav Karban (i když se snad nějaká konkurence rysuje), který dvě bronzové jachty tradičně vestavěl do žárovkové baňky.

V nově se rozvíjejících třídách C6 (plastické modely) a C7 (kartonové modely) byla účast poměrně lepší, ale do zlatého pásma se v nich žádný model nedostal. Nabízí se otázka, zda někteří bodovači, z většinou stavitelé klasických tříd, přece jen tyto modely trochu nepodceňují. Ve třídě C6 získali stříbrné ocenění Perkasa Stanislava Jiřího a torpédový člun PT-15 a Snowberry Lukáše Grni.

Ve třídě C7 představil nový a velmi dobře zpracovaný model Žlutý lev, oceněný stříbrem, mladý Jiří Janoušek. Dvojici nově postavených sesterských polských válečných lodí Piorun a Blyskawica přivezl naopak již osmašedesátiletý Ing. Jaroslav Mátl, který si za ně, i za trojici plavidel Rakousko-Uherska, odvezl dvě bronzové medaile.

Škoda, že mnozí modeláři nejsou schopni vlastními silami své modely na podobné akce dopravit. Přesto lze účast hodnotit jako lepší než v loňském roce. Mnohem důležitější však pro většinu byly dlouhé diskuse o stavbě modelů, výměna zkušeností a předání znalostí o používa-



Zrcadlo trupu Caroline, na němž Ing. Aleš Andera dodržel různé podoby vyzdobení – plastiky jsou opravdu zlatené, podhled naopak jen malovaný

Královská jachta Caroline – průhled do velitelské kajuty s námorní mapou. Na snímku je vidět i bohatá vyzdobení boku jachty



nych stavebních technologií. V neposlední řadě nelze pominout obrovský propagační význam modelářství – ač veřejnosti byla výstava přístupná pouze jediný den, shlédlo ji množství diváků nejen z Olomouce.

JIŘÍ LEJSEK  
Foto autor



Z plastické stavebnice velmi dobře postavená korveta Snowberry Lukáše Grni z Kroměříže získala 92 bodů





## CHEVRON B8



Televizní přenosy a mnohé specializované motoristické časopisy umožňují sledovat současné vozy Formule 1 velmi intenzivně, ale před dvaceti či třiceti léty byla taková příležitost poměrně vzácná. Proto mnozí milovníci motoristického sportu v roce 1977 uvítali představení slavných historických závodních automo-

bilů na automotodromu v Brně. Kromě skutečných skvostů – vozů Formule 1 včetně typu Lotus 72, Williams FW 8C nebo Mc Laren M 26 – se tu zaskvěly také supersportovní vozy, které startovaly v sedmdesátých letech v sériálu Can-Am, a spolu s nimi i evropské sportovní a závodní vozy známé z Le Mans.

V dalších letech se závod historických vozů přestěhoval na mostecký autodrom a skladba sportovních automobilů převážila ve prospěch evropských. V posledním roce konání této přehlídky slávy nedávné minulosti startovalo v Mostě v závodech Group 4 Racing European Sports Prototype Championship ve čtyřech kategoriích (podle objemu motoru a roku výroby) více než dvacet závodních automobilů z let 1965 až 1973. Měli jsme tak příležitost vidět na vlastní oči Porsche 910 a 917, typy Lola T70 v provedení spider i kupé nebo Ford MK IV. Nejpočetněji zastoupené byly automobily Chevron B8, postavené v letech 1967 – 1969 na britských ostrovech v počtu asi 50 kusů.



Bohužel finanční potíže, související i s malým počtem diváků, způsobily, že se tento závod už následující rok u nás nekonal.

**Chevron B8** je sportovní prototyp GT s dvoulitrovým motorem. Základem podvozku je hliníková voština zpevněná pomocným trubkovým rámem ve kterém je zabudován také motor. Přední nápravu tvoří na každé straně dvě trojúhelníková ramena, zadní klasicky závěs z pěti prvků. Obě jsou odpruženy šikmo uloženými vinutými pružinami s vloženými tlumiči a opatřeny příčným zkrutným stabilizátorem. Všechny čtyři kotoučové brzdy jsou uloženy uvnitř kol.

Motor BMW M 10 osazený dvěma dvojitými karburátory Weber je vodou chlazený řadový čtyřválec o objemu 1998 cm<sup>3</sup> s chladičem umístěným v předí. Má výkon 220 k při otáčkách 8000/min.

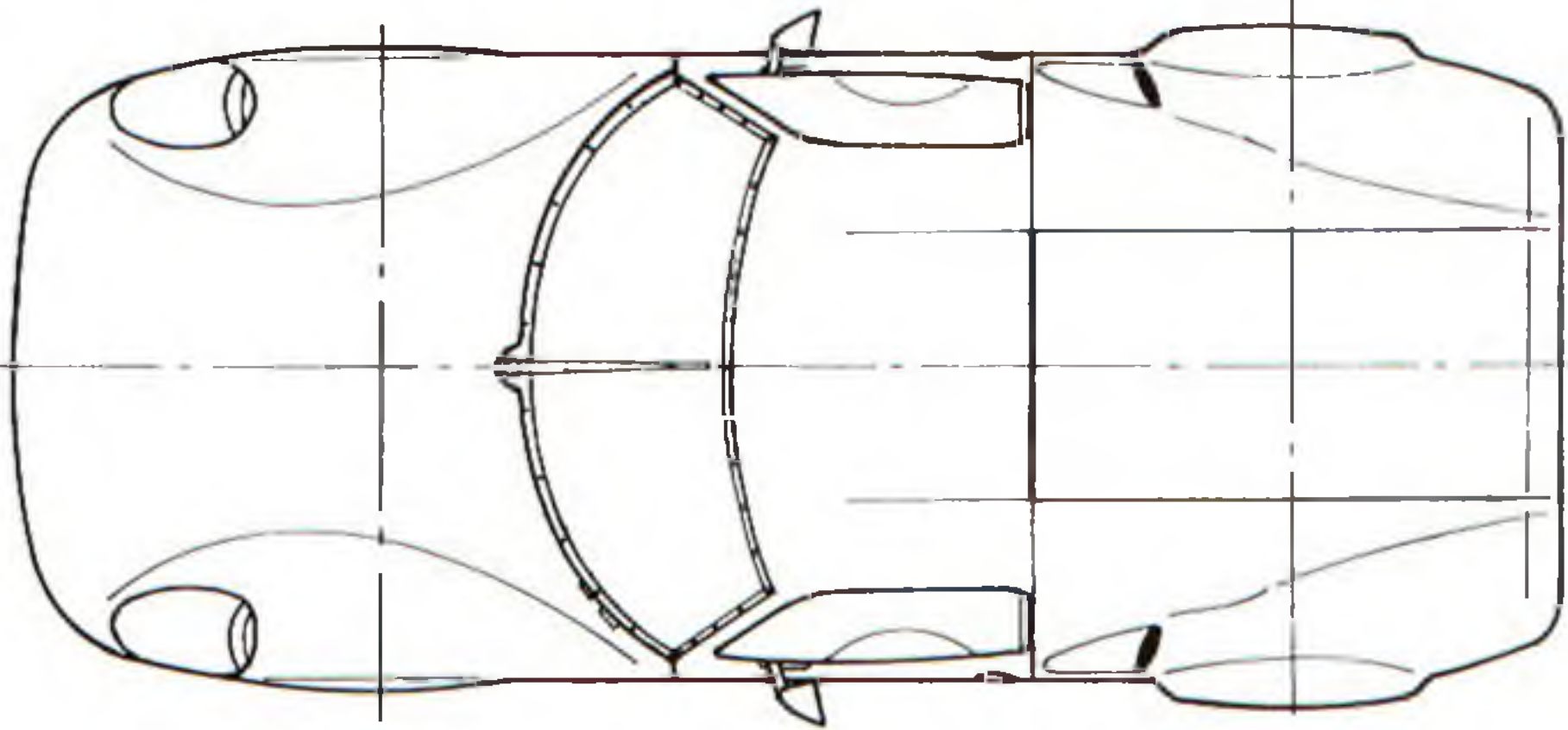
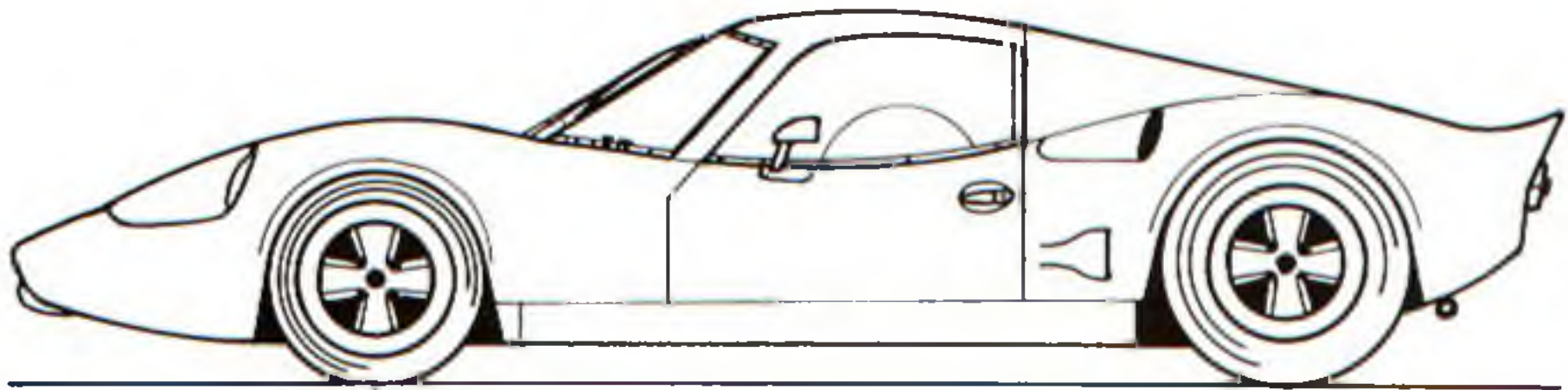
Pětistupňová převodovka Hewland FT 200 pohání zadní nápravu. Nejvyšší rychlost vozu o hmotnosti 670 kg je přes 230 km/h. Disky HR jsou obuty do pneumatik Dunlop.

V roce 2001 startovaly v Mostě vozy Chevron B8 v barvě střední modré (se startovním číslem 36 Joe Ward), v barvě tmavě modré s pruhem signální červené (číslo 31, Sandy Waon), v barvě červené (37, Jerry Hooper) a v barvě tmavě modré (43, Andre w Schryver).

MILAN VASKO  
Foto a výkres autor

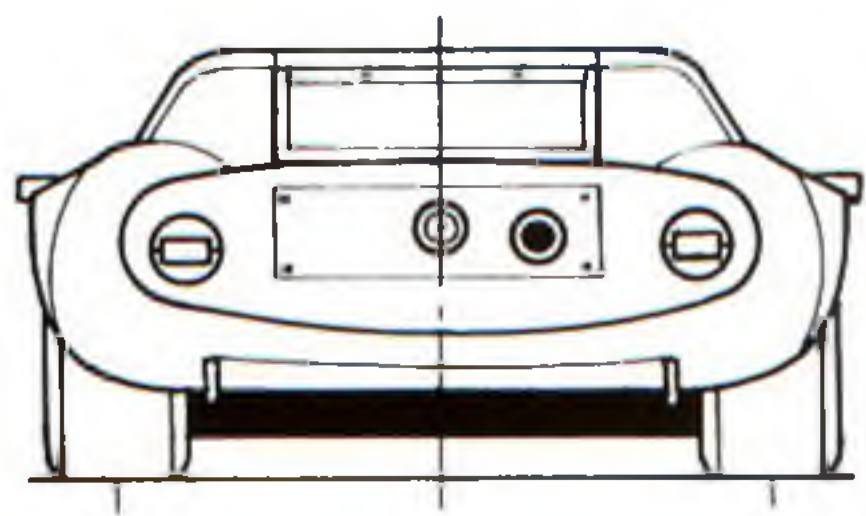
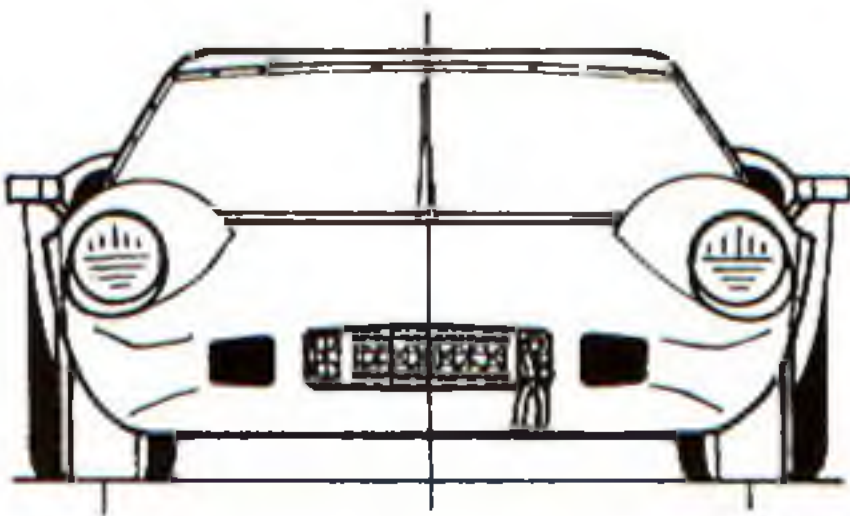






## CHEVRON B8

délka 4035 mm • šířka 1785 mm • výška 995 mm • rozvor 2350 mm





## JEZEVČIKOVA MODELÁŘSKÁ STANICE PRVNÍ POMOCI

Když jsem se přibližně před dvanácti léty poprvé jako divák zúčastnil tuzemského mistrovství v plastickém modelářství, byl jsem příjemně překvapen větší, velmi vysokou úrovní zpracování vystavených modelů, která o tolik převyšovala úroveň modelů, které jsem do svých tehdejších 18 let postavil.

Vystavené modely mě zaujaly jak množstvím detailů, tak povrchovou úpravou. Zkusil jsem se proto několika modelářů zeptat, jak nejrůznějších efektů dosáhnout. Nemile mě překvapilo, že v lepším případě na dotaz o použité technologii jen zamumlali koutkem úst cosi jako „křída“, nebo „to je vlákno“.

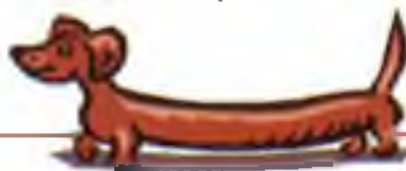
Když jsem je prosil o rozvedení velmi stručných odpovědí, bylo mi řečeno, že to je přece jasné a že na začátečníka nemají čas. V horším případě mi oslovený s úsměvem odpověděl něco ve smyslu „jóó, to jsou roky práce a odříkání“, v úplně nejhorším mě rovnou poslal „kamsi“. Pochopil jsem, že technologické postupy jsou pro modeláře tajemstvím střeženým minimálně stejně přísně jako originál receptu na Coca Colu.

Čirou náhodou se mi za krátký čas dostaly do rukou dvě zahraniční publikace – kniha *Building plastic models* (Stavba

plastických modelů) Françoise Verlinda a *How to build dioramas* (Jak stavět diorámy) Shepherdá Paina. Díky těmto knihám se mi otevřel nový modelářský svět a přitom jsem pochopil, že „technologické tajnůstkaření“ není běžný celosvětový standard chování modelářů, ale naopak pouze tuzemská anomálie.

Ačkoli jsem potkal i u nás několik modelářů ochotných se o své postupy a figle podělit, přestal jsem se spoléhat na domácí zdroje informací. Začal jsem nakupovat zahraniční časopisy a knihy a podle nich vylepšovat své modelářské dovednosti, až jsem se dopracoval jisté úrovně zpracování svých modelů.

Protože vím, že člověk někdy vymyslí postupy dávno objevené, nabídl jsem čtenářům Modeláře pomoc a rád se s nimi podělím o své kuchařské znalosti. Potěšilo by mě, kdybyste jakykoli svůj modelářský problém nepovažovali za příliš hloupý, příliš jednoduchý pro ostatní, nebo jinými dávno překonaný. Je pravděpodobné, že tentýž zádrhel, který postihl zrovna vás, trápi, nebo bude trápit i mnoho ostatních, pouze o sobě navzájem nevíte.



Neostychejte se a své dotazy zašlete na adresu redakce (Modelář, Svobodova 2, 128 17 Praha 2, e-mail: modelar@aero-media.cz). V dotazu popište svou modelářskou bolestku nebo selhání postupu, který jiným naprosto spolehlivě funguje. Pokusím se, samozřejmě ve spolupráci s přáteli, zkušenými modeláři, problém identifikovat a vyřešit. Při popisu prosím nikdy nezapomínejte uvádět použité materiály a suroviny.

Dotaz typu „Obtisky na mém modelu mají stříbrný okraj a na některých místech nechtějí přilnout k povrchu, co s tím?“ není dostatečně konkrétní.

Správně by měl znít například takto: „Na modelu Pantheru G v měřítku 1:35 od firmy Tamiya s povrchem polepeným zimmeritem z lepu Eduard, nasprejovaném surfacerem 1000 Gunze Sangyo a nastříkaný akrylátovou barvou Tamiya XF-60 mi nechtějí přilnout obtisky firmy Techmod, ba v místech prohlubní v zimmeritu se dokonce úplně odchlípují. Co s tím?“

Zapomeňte na ostych a pište, obálku nebo záhlaví e-mailu prosím označte heslem Jezevčík.

JINDŘICH „JEZEVČÍK“ ŠTĚRBAČEK

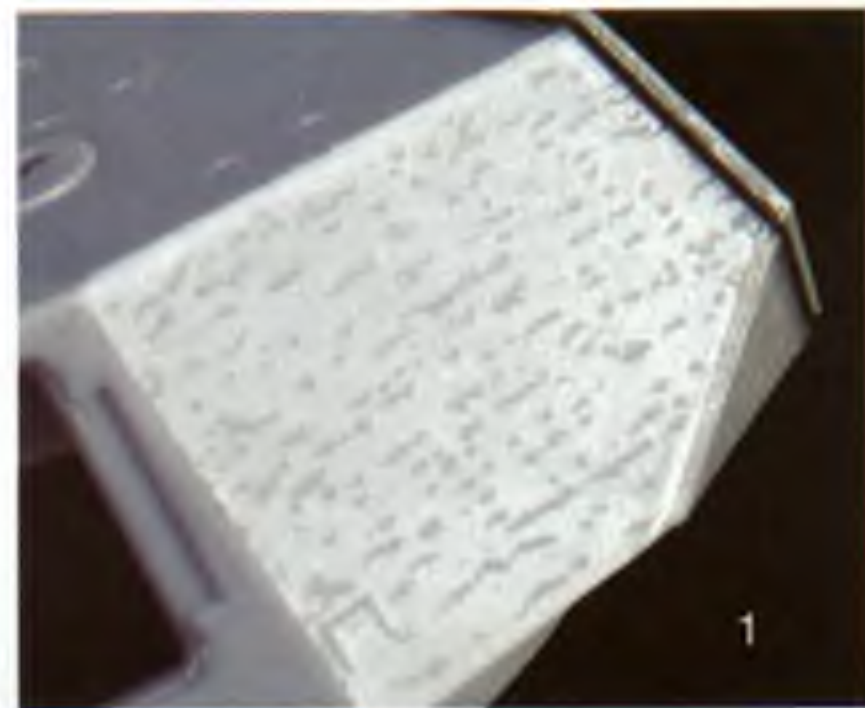
*Jak znázornit strukturu pancíře a sváry na modelu v měřítku 1:35?*



Nejprve ke struktuře pancíře. Jednotlivé díly hlavních součástí tanku – korby a věže – vznikaly na výrobních linkách několika způsoby a podle toho se také lišil jejich vzhled.

### Válcovaný plech

Tento způsob je typický pro výrobu hladkých nebo oblych ploch pancíře, těžko jím lze dosáhnout kulových zakřivení. Příkladem může být třeba věž německého Pz III nebo ruského T-26 vz.33. Obě věže byly vesměs velmi slušně dílensky zpracované, zhotovené svařováním válcovaných ocelových desek s poměrně hladkým povrchem. Jak tento povrch na modelu věrohodně znázornit?



Věž máme slepenou ze základních komponent, ale bez dvířek, periskopů, háků, zářezek, poklopů a dalších detailů na povrchu. Do modelářské minivrtáčky upneme nejmenší svídk, nebo brusny kamínek, který doma máme (bývají k dostání na modelářských burzách, dalším řešením je návštěva zubaře, nebo zubního laboranta, který má vždy po ruce několik kousků, které jsou pro zuby pacientů už příliš tupé, ale pro vaše modely ještě stále prvotřídní) v nouzi nejvyšší můžeme použít i běžný vrtáček průměru okolo 0,7 mm.

Vrtáčku používám úplně nejjednodušší určenou k vrtání tištěných spojů – k dostání je v prodejnách s elektrosoučástkami nebo v modelářských prodejnách asi za 350 Kč – zapojenou k transformátoru od autodráhy s přepínačem na 8, 10 a 12 V. Vrtáčku nastavíme na nejnižší možné otáčky a svídk necháme volně „poskakovat“ po povrchu modelu (nijak na něj netlačíme!). Řešením může být i položení zapnuté vrtáčky na polootevřenou dlaň, takže ji vlastně neudržíme a spočívá na dlaní pouze vlastní hmotností.

Podél spodní hrany věže začneme rukou pohybovat v pomyslných čarách rovnoběžných se spodní hranou a v nepravidelných intervalech necháme rotující svídk jemně se

dotknout povrchu. Vytvoří se tím nesouvislá řada škrábanců do povrchu. V rovnoběžných řadách pokračujeme tak dlouho, dokud se nedostaneme k horní hraně věže. Je nutné dbát na to, aby škrábance neměly uniformní vzhled, ale naopak aby vypadaly nepravidelně, i když jsou v řadě.

Snažíme se přitom vyhýbat se svídkem detailům které již jsou součástí povrchu (různé šrouby, nýty a navařené spojníky). Na druhou stranu dáváme pozor aby se nestalo, že v pomyslném kruhu okolo dotyčných detailů nebude ani škrábanec, ačkoli větší plochy jsou škrábanec posety.

Pokud se nám to podaří a máme povrch pokryt škrábanec, musíme jej očistit od jemného prachu vzniklého činností rotujícího nástroje. K tomu nám vyborně poslouží hrubší strana vodou zvlhčené houbičky na mytí nádobí, kterou celý povrch pečlivě očistíme. Po očištění věž necháme uschnout a budeme sjednocovat povrch.

Ke sjednocování používám co největší plochy štětec s měkkým přírodním vlasem (klidně třeba velikosti 8, nebo 10) a aceton. Aceton je látka, jejíž vlastnosti podle mě zatím stavitelé plastických modelů nedocenili. Má obrovskou tékavost, z povrchu plastu se odpařuje velice rychle a nestihne jej výrazněji narušit. Štětec namočíme do acetonu a několikrát otřeme o hranu hrdla plechovky, aby byl pouze jemně zvlhčený. Věž uchopím třemi prsty zevnitř oběžného okruhu a povrch opatřený škrábanec do plastu jedním tahem přetřu. Tím se poslední zbyvajících prach, který by dělal při pozdější barevné povrchové úpravě nepolechu, „zataví“ do povrchu nebo do vlasů štětce, ale díky ry-



chlému odparu acetonu se povrch pancíře nezbrzdí stopami štětce.

Je důležité nemít prsty na vnějším povrchu věže, aceton by se mohl kapilárně dostat mezi věž a naše prsty, nemohl by unikat do vzduchu a začal by naleptávat povrch, na kterém by se bleskurychle vytvořil dokonalý „daktyloskopický podpis“ stavitele, o což samozřejmě v žádném případě nestojíme.

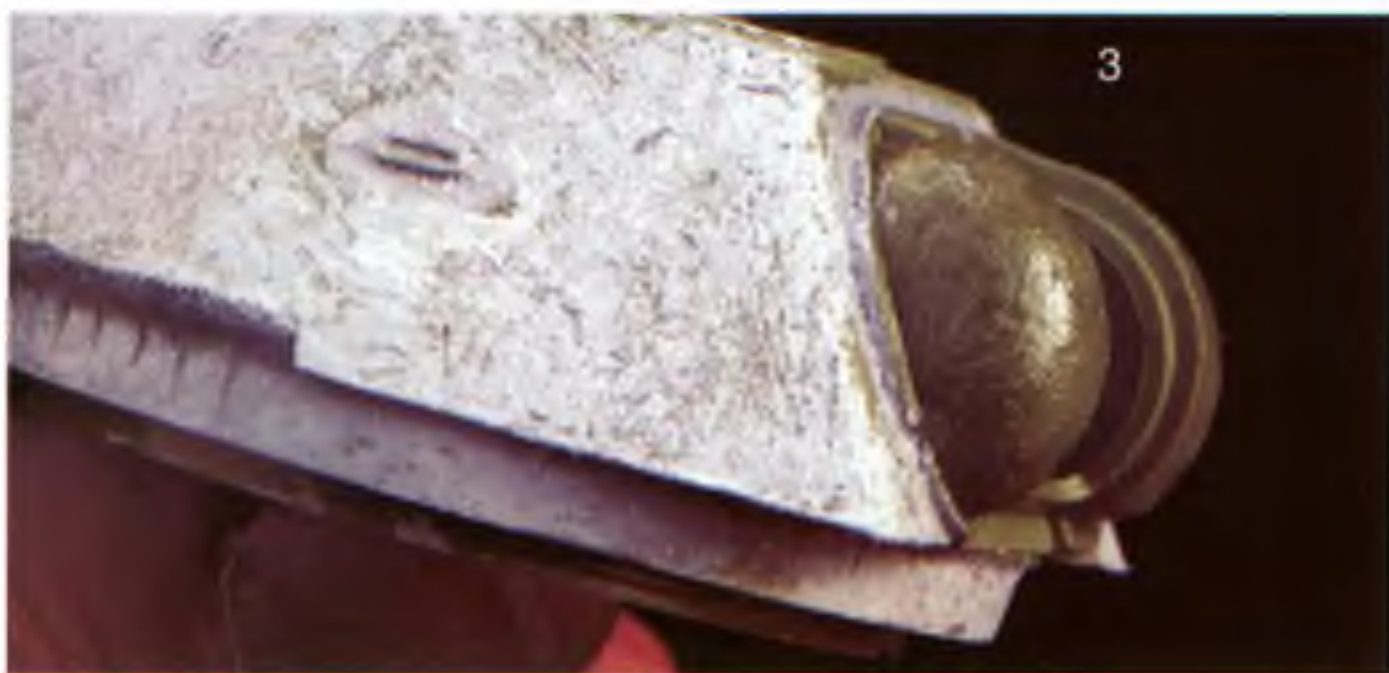
Jakmile se acetonem zvlhčený povrch odpaří (zdůrazňuji ještě jednou slovo zvlhčený, aceton na povrchu v žádném případě nesmí tvořit kaluže), což nastane během půl minuty, můžeme postup opakovat. Povrch pancíře pak zkontrolujeme odleskem proti světlu. Měl by vzniknout povrch podobný tomu, jaký je na fotografii věže tanku Pz.III (obr. 1).

V některých „superstavebnicích“ na tento efekt myslel již výrobce, prohlédněte si kupříkladu fantastický pancíř věže tanku Cromwell firmy Tamiya.

Dalším stupněm je pancíř, který vidáme na tancích typu Tiger a Panther. Tyto pancéřové desky byly velmi tlusté, zvláště čelní, extrémem je pancíř prototypů německého supertanku Maus. V tomto případě by ryhy měly být hlubší, proto je třeba na svidník trochu více přitlačit. Povrch pak přetíráme širokým plochým štětcem zvlhčeným tentokrát v toluenu.

Toluen se odpařuje pomaleji než aceton, stihne povrch částečně naleptat a ten je pak velmi jemně zvlněný, což vidíme na snímku modelové věže tanku Panther (obr. 2).

V tomto konkrétním případě jsem na několika místech svidníkem zajel příliš hluboko, což nakonec nevypadalo moc dobře. Proto jsem acetonem rozředil trochu tmelu Tamiya putty (stříbrný, vymáčkávací z tuby) do hustoty barvy a natřel jím místy povrch. Po zaschnutí jsem tmel zlehka přebrousil jemným brusným papírem. Protože je tmel Tamiya ředitelný pouze acetonem a toluen na něj nijak nepůsobí, zafungovala jeho vrstva na povrchu jako impregnace. Toluen se nedostal k plastovému povrchu, takže jej nemohl naleptat. Výsledný efekt je velice zajímavý, s tímto postupem vytváření struktury povrchu se chystám v budoucnu ještě dále experimentovat.



### Lity pancíř

Je typický pro různé kulové plochy, pro věže například většiny verzí tanků T-34, IS, KV, M-3 Grant, M-4 Sherman, nebo třeba předního dílu korby IS-2.

Pancíře skutečných vozidel vznikaly odléváním kovu do pískových forem, měly proto hrubý povrch který obvykle již nebyl příliš opracováván.

Jak to na modelu napodobit? Jemnější strukturu lití typickou pro vozidla americké armády a starší věže T-34 obvykle napodobují pomocí Surfaceru 500 firmy Gunze Sangyo. Nejprve si zamaskují hladší části (střechy věže) a povrchové detaily páskou Tamiya nebo maskolem. Potom na povrch nanese štětcem trochu naředěnou vrstvu Surfaceru nechám ji asi půl minuty zavadnout. Pak začnu povrch „tupovat“ buď kouskem molitanu přivázaným k dřevěné tyčce, nebo štětcem s tvrdým vlasem zvaným „ježčí bodliny“. Použít můžete rovněž starý štětec s vlasem zalepeným zaschlou barvou apod.

Po zaschnutí Surfaceru odloupneme maskol a pásky. „Schody“ vzniklé mezi zamaskovaným původním plastem a „litym“ pancířem rozmyjeme štětcem s ostrou špičkou, který zvlhčíme ředidlem Gunze (obr. 3).

Zřetelnější otisky pískových forem, které můžeme najít na věžích těžkých tanků IS a T-34/85 (obr. 4) nebo na štítech kanónů znázorníme opakovaným přetře-

ním povrchu toluenem. Používejte opět široký plochý štětec. Povrch přetřeme dvakrát nebo třikrát a pak opět štětcem s „ježčími bodlinami“ tupujeme povrch. Jestliže je hmota příliš naleptaná, nebo se nám za štětcem táhnou „nitě“ naleptaného plastiku, necháme povrch dokonale zaschnout (klidně i několik dní) a pak jej zlehka přebrousíme a věž otřeme zvlhčenou houbičkou. Opět se vyplatí nespěchat a počkat na dokonalé odpaření rozpouštědla.

Pro úplnost je třeba se zmínit ještě o jiném způsobu. Povrch modelu lze naleptat toluenem a pak ho posypat plnidlem do polyuretanu. Tato sypká látka, připomínající velice jemně mletý křemičitý písek, je však pro většinu běžných modelářů zřejmě nedostupná, proto jsem ani nestavěl vzorek pro fotografování.

Existují však výjimky. Jednou je věž tanku T-34/76, takzvaná „želva“, jehož model je nabízen firmou Tamiya ve speciální edici. Věž této verze byla vyráběna lisováním a její povrch je poset jakoby množstvím drobných dolíčků těsně vedle sebe. K naznačení tohoto povrchu na modelu je třeba použít kulovou frézku co nejmenšího průměru a tou vytvářet dolíčky jeden vedle druhého. Na závěr neuvěřitelně pracného a časově náročného postupu povrch jednou přetřeme toluenem.

JEZEVIČEK  
(Pokračování)





# ALBATROSY A OEFFAGY

aneb „mnógo“ much jednou ranou

Počátkem roku 1916 skončila německá vláda na obloze. Eindeckery již nestačily na nové stroje protivníka a situace vyžadovala urychlené řešení. Měl je nabídnout stíhací Albatros D.I, vyznačující se na svoji dobu aerodynamicky propracovaným trupem pokrytým překližkou a vpředu kovovými panely. Ladné tvary narušovaly jen válce motorů a krabicovité chladiče na bocích. Obě křídla klasické konstrukce s plátěným potahem měla stejnou hloubku. Horní, nesené poměrně vysoko nad trupem, bylo opatřeno křídélky a vybráním v centropláně, které mělo zlepšit výhled pilota vzhuru. Letoun



poháněl řadový šestiválec Mercedes D.III o výkonu 160 k, vyzbroj tvořily dva synchronizované kulomety LMG-08/15.

Nové letadlo bylo sice piloty dobře přijato, objevily se však potíže s bočními chladiči a vysoko umístěné horní křídlo omezovalo výhled. Na frontu tak přicházely spolu s D.I i novější Albatrosy D.II, u nichž byly tyto nedostatky odstraněny – vysoký kozlík nahradily nižší vzpěry tvaru písmene N, což zmenšilo vzdálenost mezi křídly, plochy chladič se přesunul nahoru do centropláně. Celkem bylo vyrobeno 50 kusů verze D.I a 275 strojů D.II.

Nový Albatros vzbudil zájem také v Rakousko-Uhersku, které rovněž potřebovalo modernizovat svůj letadlový park. Pracovníci firmy Oesterreichische Flugzeugfabrik AG (Oeffag), která koncem roku 1916 získala licenční práva na výrobu verze D.II, provedli některé úpravy nosných ploch i trupu, instalovali jiný chladič a letoun vybavili plně kapotovaným moto-

rem Austro-Daimler o výkonu 185 k s odlišným „parožím“ výfukového potrubí. Vyzbroj se změnila na kulomety Schwarlose. Tohoto Albatrosu D.II. (Oef) s číselným kódem 53 bylo nakonec vyrobeno pouze 16 kusů (53.01 až 53.16); další dodávka již zněla ve prospěch modernějšího D.III, jehož řada začínala sériovým číslem 53.20.

Nutno přiznat, že pokud jde o Albatrosy, vzal to ukrajinsky Roden opravdu z gruntu. Lišácky, leč zcela pochopitelně, využil vizuálně nevelkých rozdílů mezi jednotlivými vývojovými stádii letounu a v měřítku 1:72 vyvedl nejen rodinku Albatrosu z Německa, ale i jejich rakouské příbuzné. Na výběr tak máme, v ceně zhruba 270 Kč, verze D.I, D.II či Oeffag série 53, D.III nebo Oeffag sérií 53.2, 153 (early i late) a 253. Nechybí ani „plovákovec“ Albatros W.4, opět ve variantách early a late. Posledními novinkami jsou modely strojů D.V a D.Va. V případě, že nám zeje vitrína prázdnou nebo toužíme po monotematické kolekci, máme možnost se vyřádit.

Mezeru ve svojí sbírce jsem se rozhodl zacetit zatím dvěma modely. Zakoupil jsem stavebnice verze D.I a posléze i D.II, respektive rakouské verze Oeffag série 53, která má představovat stroje sériových čísel 53.01 – 53.16. Mohu se tudíž podělit jen o zážitky z jejich stavby, i když po nahlédnutí do ostatních krabiček si myslím, že lze poznatky

v podstatě zevšeobecnit. Základní stavební schéma všech stavebnic je totiž shodné a odlišují se pouze alternativními díly v totožných rámečcích, v případě podstatnějších změn se objeví rámeček nový.

Obě stavebnice jsou uloženy v typických krabičkách výrobce s již klasickými akčními obrázky, včetně nezbytné stuhý dýmu za letadlem protivníka. Druhá strana obalu obsahuje barevné kamuflážní schéma jednoho stroje a soupis potřebných barev s číselným označením Humbrol. Ani uvnitř, kde jsou – jak jinak – plastové rámečky, návod a obtisky, nás nečeká žádné překvapení.

Rámečku je (nejen v těchto, ale i v ostatních stavebnicích) celkem pět. Jsou vyvedeny z poměrně měkké hmoty, v odstínech od bílé po tmavě šedou. Součástky které nepoužijeme pro konkrétní model jsou v návodu zřetelně vyznačeny a například u D.I je skóre v poměru 33 do vrakoviště ku 44 pro stavbu. Jejich kvalita opět nepřekvapí. Jako u většiny předšlých stavebnic tohoto výrobce, i jeho předchůdce Toko, jsou velké díly na některých místech lehce rozteklé a tudíž značně otřepené, naproti tomu kousky malé jsou potěšení samo. Ani propadlin není mnoho, objevil jsem je pouze na trupu. Různé detaily, stejně tak i motor, jsou vyvedeny velmi obstojně. Nepříliš povedené je znázornění žeber a prověšení plátěného potahu nosných ploch, navíc jsou obě křídla v porovnání s VOP nepřiměřeně tenká (nebo naopak?).

Návod, nejen přehledný ale opět velmi pohledný, budeme potřebovat jak ke stavbě, tak i k výběru patřičných dílů, stejně jako k drobným úpravám v duchu „sem tam něco vyvrát či odříznout“.





a zatmelit". Uvedeno je i zbarvení interiéru a drobných součástí, což urychlí práci. Stavba je rozdělena do 11 kroků včetně podsestav a jasně instruuje kam s čím. Tož se pustme do díla!



Vnitřek kabiny je sice vybaven střídmě, přesto s ohledem na měřítko odpovídajícím. Tedy mimo náznak vnitřní konstrukce trupu ještě sedadlem, řídicí pákou a pedály. I při "stavbě z krabičky" rozhodně doplníme popruhy na sedadlo a větrný štítek, které ve stavebnici nenajdeme.

Obě skořepiny trupu musíme, jak již výše uvedeno, lehce vytmelit a patřičně upravit dle zvoleného typu, ale také zbavit několika náhlíků zevnitř. Podobná práce nás čeká u křidel: nejprve musíme vybrat ty správné kusy, poté je slepit do sestavy a zatmelit nepotřebné otvory. Stavba žádné šokové situace nevyvolá, tmelu bude třeba ještě na spodní spoj polovin trupu a na připojení ocasních ploch.

Poněkud kostrbatý přechod či schůdek vznikne přilepením kulatého a o fous menšího prstence krytu motoru na oválný průřez trupu. Další úpravy si vyžádá díl znázorňující horní kryt motoru u Oeffagu, který na trup nepasuje a navíc je krátký. U tohoto modelu rovněž doporučuji nahradit plastové hlavně kulometů trubičkami z injekčních jehel. Spojení křidel a vzpěr předpokládá obligátní trpělivost, která je ovšem stavitelem prvoválečných chmeinic vlastní. Podvozek je už odpočinkovou záležitostí.

Konečné zbarvení nabízí obrázek na krabičce i návod a je opravdu z čeho vybírat. Zvolit můžeme jedno z pěti, respektive šesti provedení, potřebné obtisky najdeme na obsáhlém aršíku. V případě modelu verze D.I jsem se rozhodl po zaji-

středně  
"vodnické  
zbarvení", díky  
kterému se model bude  
ve vlně vyjímat. Je to před-

sérlový stroj, na kterém létal Rittmeister princ Friedrich Karel Pruský. Zelená barva by zřejmě měla být přece jen více do šeda.

Se zelenou jsem se utkal i v druhém případě, neboť návod v této barvě nabízí jako jednu z možností přestavěný Albatros D.II s rakouským civilním označením A-62 a původním sériovým číslem 53.05. Jeho vlastníkem byl v letech 1920-1922 legendární pilot JUDr. Zdeněk Lhota a úspěšně jej předváděl při leteckých produkcích svojí společnosti Falco, aby jej nakonec z finančních důvodů nabídl k odprodeji MNO. Protože na mne bylo v té chvíli zelené barvy příliš, zvolil jsem klasiku, tedy kombinaci dřeva - plátno. Ale možnost postavit Lhotův letoun rozhodně uvítají stavitelé modelů letadel, která v minulosti brázdila české nebe.

Závěrem zbyvá nanést obtisky a poradit si s výplety. Jak na to a kam s nimi vysvětlil návod či obrázky na krabičce. S obtisky na Oeffag jsem problémy neměl, zato u D.I se již druhý den blá pole s kříži od povrchu křidel oddělila a popraskala. Následovala neradostná práce s lepidlem Herkules a bílou barvou.

Nakonec sice kapka hořkosti, nicméně pohled na dokonané (když ne zcela dokonalé) dílo vše částečně napraví.

Výrobce vycházel při tvorbě

stavebnic z publikací nakladatelství Squadron Signal a v případě Oeffagů i našeho vydavatelství JaPo, k čemuž se ostatně v návodu s poděkováním hrdě hlásí. V souvislosti s rakouskými Albatrosy, jejichž označování je ve stavebnicích, ale zejména v katalogu firmy poněkud zmatené, doporučuji nahlédnout do české publikace znalce této problematiky P. A. Tesaře.

Modely až na zmíněné nepatřičnosti celkem zdařile imitují své velké vzory jak vzhledem, tak i rozměry, a rozhodně nezůstanou sběrateli opominuty. Nebudeme-li hledat mouchy, či spíše „mnogo“ much, a chceme-li mít ve sbírce zastoupeny představitele vyvojové řady Albatrosů, pak budme s výsledky spokojeni. Navíc trh v tomto měřítku rozhodně nabídkou nepřekypuje. Přesto bych po zkušenostech doporučil ke stavbě typu D.V či D.Va raději výrobky firmy Eduard. Ušetříte za stavebnice i za tmel.

Mgr. IVAN VIŠEK

Foto autor

#### Prameny:

Pirič V. + Kaše J.: Stíhací letadla první světové války v Československu, Svět křidel 1994

Rimell R.: Albatros D.II, Windsock Datafiles 11, 1988

Rimell R.: Albatros Fighters, Windsock Datafiles Special 1991

Tesař P. A.: Albatros D.II & D.III Oeffag, JaPo 1998

Tesař P. A. + Zahálka J.: Stíhací letouny Albatros, In HPM 7-9/1992

Válka Z.: Stíhací letadla 1914-18, 1.díl, Votobia 2000



Typickým reprezentantem podoby Albatrosu je stroj D. II, který v roce 1916 patřil do stavu Jasta 14. Překližkový potah trupu a dalších částí byl ponechán v barvě lakovaného dřeva, směrovka v barvě plátna. Horní strany křidel a VOP kryla pole červenohnědé a tmavě zelené barvy, spodní plochy nátěr světlé modré. Plechové kapoty, krytky a vzpěry chránily nátěr šedozeleňou barvou, nebo byly ponechány v barvě kovu





šachty podvozku (na můj vkus až příliš mělké) a obě poloviny křídla bez problému slepil. Podklady k vybavení vnitřku trupu jsem nesehnal, proto jsem stavěl z toho, co bylo k dispozici. V přepážce za pilotní kabinou jsem alespoň vyřizl nanačované okno, do prosklené přídě jsem podle fotografií doplnil několik maličkostí. Přepážka za prostorem střelce byla o 1,5 mm kratší a musel jsem ji nastavit, ale jinak vše vcelku lícovalo (pravda, tu a tam jsem některé součástky mírně přibrousil) a obě poloviny trupu jsem slepil dohromady.

Spoje trupu a křídla jsem musel tmelit, stejně jako spojení trupu s vodorovnou ocasní plochou. Nejhorší však bylo nalepení hřbetu trupu s vybráním pro horní střeliště. Tento díl je asi o 1 mm širší, takže jsem spoj vydatně brousil a tmelil. Dále už šlo vše bez problému. Dvojkulomet v hřbetním střelišti verze Mk. II je dost velký, tudíž nemodelový, proto jsem ho upravil.

Stavebnice nabízí dvě varianty lapaču vstupu vzduchu nad motorovým krytem. Stavěl jsem letadlo verze Mk. II s označením tvořeným bílým písmenem Z, jehož fotografii jsem našel v polské publikaci

## Azurový BALTIMORE

Americký dvoumotorový bombardér Martin 187, známější více pod britským názvem Baltimore, vznikl vývojem typu Martin 167 (v RAF Martin Maryland). Jako jedno z mála v USA sériově stavěných letadel (na 1580 strojů) nebyla letadla nikdy zařazena do řadové služby u amerického letectva. Bojů se však za druhé světové války účastnila ve Středomoří v barvách britského a francouzského letectva; používali je také Italové, Turci a Řekové.

Snad proto byli výrobci plastických stavebnic k tomuto typu dost skoupí. V měřítku 1:72 vlastně existovala pouze stavebnice britské firmy Frog, kterou po jejím zániku převzalo Novo a snad i další výrobci. Postavit z tohoto základu slušný model však vyžaduje – léta od uvedení stavebnice na trh – tolik práce a úprav, že jsem se k tomu nikdy neodhodlal a Baltimore čekal na svůj osud mezi dalšími „odloženinami“ ve skříni. Naplnil se v loňském roce, když česko-francouzská firma Azur vydala ve stejném měřítku o poznání lepší stavebnici.

Starý „nováček“ polotovár místo na pracovní stůl putoval do „frcu“, zato nová stavebnice zamířila na stůl hned. První do-

jem z jejího obsahu je víc než dobrý: Čtyři rámečky obsahují 74 čistě zhotovených dílů z šedé hmoty bez propadlin a otřepů. Dále jsem z krabičky vylovil rámeček se sedmi čírymi součástkami, sáček s 23 odlévanými doplňky, obtisky a samozřejmě návod. Ne vše jsem však použil, neboť stavebnice obsahuje také díly pro další verze.

Stavbu jsem začal křídlem. Ztenčil jsem odtokové hrany, vlepil dovnitř



*Tento Baltimore Mk. V létal v roce 1944 v Itálii u 223. perutě RAF ještě v původní „africké“ kamufláži. Horní a boční pole kryla pole pískové a hnědé barvy, spodní plochy byly azurově modré. Písmeno W kódově označení bylo přetřeno světle modrou barvou*





Kampanie Lotnicze Afryka 1940-42 na str. 40. Tento Baltimore měl větší vstupy vzduchu s filtry, odpovídající dílům 53. Podle fotografií se však zdá, že by měly být ještě objemnější.

Do náběžných hran křídla jsem vyřízl otvory pro přistávací světlomety, nalepil do otvorů svělla (plechy Eduard) a pomocí kousku čiré lepicí pásky je „zasklil“. Kruhovou anténu na hřbet trupu jsem zhotovil novou z kousku drátu, před pilotní kabinou jsem nalepil kruhový zaměřovač (ze sady plechových detailů Tally Ho!). Do křídla jsem rovněž vyřízl čtyři výstředné otvory kulometů. Další čtyři pevné kulometry ke stěbě šikmo dozadu dolů měl Baltimore uvnitř trupu v místě spodního prosklení pod stanovištěm střelce. Jestli kulometry byly u všech strojů nevím, protože na některých fotografiích jsou jejich výstředné otvory zřetelně vidět, u jiných ne. Já jsem otvory hlavní na svém modelu vyřízl.

Stavebnice nabízí možnost stavby tří strojů – jednoho verze Mk.I a dvou Mk.II. Všechny jsou v „pouštních“ barvách a liší se označením. Svůj model jsem nastříkal barvami Aeromaster, nanesl na obtisky, naznačil opotřebením provozem a povrch sjednotil přestříkáním zředěným polalesklym lakem. Po natažení antény bylo hotovo a Martin Baltimore Mk. II putoval do vitríny.

Na závěr malá poznámka: Stavebnice letadla Baltimore firmy Azur je short-run, tudíž není určena začátečníkům. Musím však konstatovat, že během stavby jsem nenarazil na žádné větší záludnosti a s výsledkem jsem spokojen.

PAVEL ŠOFER  
Foto M. Salajka



#### Prameny:

S. Dudek, Martin model 187-B1,  
Letecké listy, Vol. III, 1/1995  
Baltimore Memorandum, Aero-  
plane Monthly, February 1977  
LK



## BASA OD LEGATA (ZLIN Z-381)

Pražská firma Legato chrlí v poslední době jednu odlévanou novinku za druhou. Je dobře, že si udržuje svůj standard, množství není na úkor kvality. Potěšitelné pro domácí sběratele a lepiče je, že většina modelů má vztah k českému, respektive československému letectvu. Jednou z posledních novinek v měřítku 1:72 je stavebnice cvičného letounu Zlin Z-381.

Dvoumístný dolnoplošník pro základní výcvik se sedadly vedle sebe byl vyvinut ve čtyřicátých letech německou firmou Bücker jako typ Bü 181 pro potřeby Luftwaffe jako výsledek snahy zjistit zda je pro výcvik výhodnější umístit žáka a instruktora vedle sebe, nebo za sebou. To je vlastně stále diskutovaná otázka.

Dělníci v mateřském závodě Bücker a v továrně Fokker v Amsterdamu postavili do konce války přes 6500 letadel. Sloužila převážně v pilotních školách, ale jako spojovací a dopravní je používaly také štáby mnoha operačních jednotek Luftwaffe. Na sklonku války mělo několik letounů Bü 181 zastavit postup Rudé armády čtyřmi Panzerfausty 100 umístěnými po jednom na pylonech nad horní a pod spodní stranou obou polovin křídla.

Ihned po skončení války se rozběhla sériová produkce Bü 181 v Československu u firmy Zlin v Otrokovicích, kde bylo postaveno 783 letadel pod označením Z-181, Z-281a Z-381 lišící se motorovou jednotkou. Původní Z-181, stejně jako Bü 181, poháněl německý Hirth, u Z-281 byl použit motor Toma 4 a konečně Z-381 měl motor Walter Minor. Všechny byly řadové čtyřválce.

Vojenské označení letounu bylo C-6/C-106 a sloužily v leteckém učilišti a v aeroklubech, kde dostaly přezdívku „Basa“. Poslední Bü 181 byly na základě československé licence postaveny v 50. letech v Egyptě továrnou Egyptian Heliopolis Aircraft Works pod názvem Gomhouria.

### MODEL

Stavebnice je balena v malé pevné krabičce, která je nejen plně funkční, ale také grafickou úrovní srovnatelná s produkcí většiny našich i zahraničních výrobců. Obsahuje necelou dvacítku odlitků, acelátový překryt kabiny, obtiskový aršík a stavební návod.

Odlévané díly jsou v ucházející kvalitě celkem čisté a bez bublin. Malé díly (pod-



vozek, vrtule, interiér) navíc díky zvolené technologii výroby ani nemusíme „dolovat“

z blány jako u jiných odlévaných stavebnic.

Při sestavování vnitřního vybavení kabiny se nevyhneme broušení. Je dobře si jednotlivé díly sestavit nasucho, abychom se pak při lepení vyhnuli problémům. Modelu by rozhodně prospěla alespoň malá planžeta s leptanými doplňky (palubní deska, pásy).

Stavba poměrně jednoduchého modelu je snadná už proto, že trup je odlit vcelku, stejně jako polovina křídla, takže ji dovede do úspěšného konce i modelář, který nemá s odlévanými stavebnicemi velké zkušenosti. V neposlední řadě k tomu přispívají i jednoduchá jednobarevná schémata zbarvení.

Na celé stavbě je nejobtížnější slícování rozměrného překrytu kabiny s trupem a její přilepení. Velmi jednoduchý návod (kopie formátu A5) postačuje pro zkušené modeláře, pro které je stavebnice určena, protože si ke stavbě opatří vlastní podklady. Úvodní část přesto stručně zmiňuje obecná pravidla pro práci s odlévanými díly, poskytuje přehled součástí stavebnice a jako návod „rozstřel“.

Čtyři černobílá schémata zbarvení nabízejí podobu čs. strojů (vojenského letectva a aeroklubu) a letadlo používané v Madarsku, respektive egyptskou verzi dodanou do Libye. Obtiskový aršík (Tally-Ho!) obsahuje kromě znaků také popisky. Obtisky jsou tenké, neprůsvitné dobře kryjí.

Celkové hodnocení modelu tedy vyznívá příznivě a stavebnici doporučuji všem zájemcům o stroje čs. letectva i ostatním, kteří se nebojí práce s odlévanými stavebnicemi. Cena, asi 400 Kč, je vyšší než za srovnatelné plastické stavebnice, což je daň za malosériovou výrobu.

OTAKAR BENEŠ  
Foto autor

#### Prameny:

L+K 58, 1982, č. 19, L+K 66, 1990, č. 22 a 23  
APKR 8  
Němeček, V.: Československá letadla  
internet





# STALINEC 60

Na setkání E-day v Plzni mne na stánku firmy **Plus model** zaujala letošní novinka, stavebnice pásového traktoru Stalinec 60 v měřítku 1:35. Na první pohled se mi zalíbila tvary a snad i nevojenskými vzhledem. Po traktoru Lanz Bulldog je to už druhý zemědělský stroj z produkce této firmy, a tak se někdy ptám, zda se v jejím katalogu jednou objeví sečí stroj nebo pluh. Je ovšem pravdou že všechny armády na počátku druhé světové války rády sáhly i po civilních strojích a tahače využily pro zcela nezemědělské funkce. V případě traktoru Stalinec tomu tak bylo dokonce již dávno před válkou. Pokud se o tomto zajímavém pásového traktoru chceme něco dozvědět, musíme se podívat poměrně hluboko do historie.

## PÁSOVÉ TRAKTORY

První pásové traktory – ještě na parní pohon – se objevily již koncem 19. století. Před první světovou válkou o ně armády neprojevovaly zájem, což se však změnilo záhy po vypuknutí bojů. Na obou stranách začaly pokusy s pancéřovanými vozidly na pásového podvozku. Jako základ pokusů byl na straně spojenců použit kromě jiných i traktor americké rodinné firmy Holt, která své výrobky dodávala též do carského Ruska. V Obuchovském závodě v Petrohradu se dokonce měla v roce 1919 (tedy po revoluci) rozběhnout výroba modelu 75 HP řízeného – jak bylo tehdy zvykem – jedním předním kolem. Výrobu se nepovedlo bolševikům rozběhnout, snad pro nedostatek odborníků.

Firma Holt se v roce 1925 sloučila s firmou Best a od té doby nese jméno Caterpillar. Od roku 1925 také vyráběla traktor Caterpillar 60, což byl vlastně původní typ Best sixty.



Po tomto historickém úvodu se dostáváme k našemu Stalinci. Po mohutné industrializaci země ve dvacátých letech minulého století se vláda SSSR rozhodla podobně vylepšit také zemědělství. K tomu bylo samozřejmě potřeba strojů, především traktorů. Pokusy o domácí vývoj se nesesetily s větším úspěchem, a tak bylo rozhodnuto koupit licenci v zahraničí, což vzhledem ke značné izolaci země nebylo jednoduché. Ve stejné době firma Caterpillar začala vyrábět se vznětovým motorem novou verzi svého modelu 60 a byla proto ochotna licenci na starší typ prodat.



Pro výrobu traktoru byla v Čeljabinsku budována na svou dobu obrovská továrna, pojmenovaná kupodivu skromně Čeljabinský traktorový závod. Již v roce 1931 se ukázalo, že urdit stavbu bylo nad možnosti sovětských inženýrů, a tak byli na pomoc povoláni Američané. Údajně jich bylo až 50, šéfem se stal John Calder, de facto technickým ředitelem byl do roku 1933 Edward J. Terry.

V závodě vyráběny pásový traktor Stalinec 60 byl téměř přesnou kopií amerického vzoru, změněny byly jen nepodstatné detaily. Palivem motoru byla směs benzínu s líhem a benzolem. Traktory byly vyráběny od druhé poloviny roku 1933 a během čtyř let podle tovární dokumentace opustilo brány továrny 6460 strojů. Od roku 1937 byl zaveden do výroby mírně změněný Stalinec 65 se vznětovým motorem.

O traktor se již od začátku zajímala armáda, trpící nedostatkem dělostřeleckých i jiných tahačů. S nadšením proto

sáhla i po tomto ne zcela civilním stroji. Již od počátku šla část výroby přímo armádě. Je pikantní, že počet strojů převzatých vojáky značně převyšuje oficiálně uváděny celkový počet v Čeljabinsku vyrobených strojů. Je však možné, že v tovární dokumentaci jsou – snad kvůli utajení – uváděny jen stroje dodané do civilního sektoru.

V armádě traktory tahaly jak protiletadlové kanony ráže 37 až 85 mm, tak houfnice až do ráže 152 mm. Po dvou kusech byly S-60 přidělovány také k praporům lehkých tanků T-26 a BT. Po celou válku Stalince S-60 spolehlivě sloužily, z nedostatku vhodnějších prostředků byly používány jako vyprošťovací také v polních dlinách i u praporů a brigád tanků T-34. Ovšem k vleku T-34 bylo nutno použít dvou S-60. V počátcích útoku na SSSR ukořistil Wehrmacht kromě jiné techniky i Stalince S-60 a S-65; stroje pak byly využity jako tahače a jsou známé jejich fotografie v německých službách.

## STAVEBNICE

Po tomto historickém úvodu se konečně dostávám k vlastnímu modelu. V typické tmavozelené krabici výrobce je na obalu opatřen fotografií postaveného modelu. Při koupi nepřijemně překvapí cena, která se pohybuje okolo 2400 Kč, je ovšem třeba si uvědomit, že kvalitou a počtem dílů srovnatelné zahraniční modely jsou podstatně dražší.

V polotuhé krabici se těsní množství dílů odlitých z polyuretanu a dobře zabalených v „bublinách“, dvě planžety kovo-





vých dílu a dva kousky drátu. Mimocho- dem, dílu je tolik, že jsem je po první pro- hídce sotva dostal zpět do krabice. Od- lity jsou opravdu dokonale, bez bublin a na většině není znát ani dělicí rovina formy.

Návod nás stavbou provede třiceti dobře srozumitelnými obrázky z nichž je zřejmé kam která součástka patří a kudy a jak mají vést různé roury a táhla. Pro mne bylo překvapením, že poměrně velký stroj má největší díl jen asi 80 mm dlouhý. Naš- těstí se ukázalo že to vůbec není na zá- vadu.

Stavba začíná slepením bočnic rámu s převodovkou, do takto vzniklého rámu pak vložíme motor a spojku. V této fázi stavby jsem se rozhodl, že Stalince budu natírat postupně, tak, jak bude stavba po- kračovat, protože na spousty míst se již později nelze dostat. Vzhledem k členi- tosti povrchu a velikosti jednotlivých sou- částí jsem použil štětec. Kryt spojky (dí- l 9) byl dle mých podkladů obvykle v barvě kovu, naopak motor včetně bloku větši- nou v barvě celého stroje, což byla uni- formní tmavá hnědozelená.

Dalšími kroky jsem se trochu odchy- lil od návodu, protože místo nalepení po- měrně křehkých pák na zad jsem pokračoval přilepením příčného ramene a obou nosníků pojezdu. Přitom nara- zíme na snad jedinou chybu návodu – díly 4 a 5 jsou zaměněny. Není to však velký problém, neboť nosníky snad ani nelze přilepit špatně. Bez obtíží jsem po- kračoval stavbou pojezdu; celek mne pak překvapil tuhostí. Nepoužil jsem spodní plechy krytu podvozku, protože většina dostupných fotografií ukazuje, že ani ve skutečnosti nebyly používány – asi se zanášely bahnem. Pásky jsem zatím ne- lepil.

Stavba motoru pokračovala dle ná- vodu, jen s dílem 50 jsem počkal až po na- lepení chladiče. Otvory na spodku válců jsem musel mírně rozšířit (asi o 0,3 až 0,5 mm). Je třeba dát pozor aby válce byly rovnoběžné, totéž platí i o zdvihátkách ventilů, které byly často v barvě kovu. Ještě před nalepením výfuku a jeho po- trubí jsem přilepil chladič. Přitom jsem na- razil na jedinou chybu modelu: Podle fo- tografií je nápis STALINEC vidět celý, bohužel na modelu se část písmene C skrývá za rámem.

Potom jsem natřel a nalepil výfukový sběrač a výfuk. Při natírání je nutné si uvě- domit, že součástka představuje kromě výfukového sběrače i sání motoru a jen část je tedy v barvě rzi.

Pokračoval jsem již podle návodu a přilepil i páky na zad traktoru. Při lepení dílu 13 dejte pozor na to, abyste nenatřeli střední část, představující odkalovací ná- dobku, neboť byla skleněná.

Protože předloha, jejíž fotografie jsem získal, neměla plachtu nad řidičem, do- končil jsem stavbu nalepením pásů, což se ukázalo snazší než jsem čekal díky tomu, že jejich díly jsou kvalitně odlité a dobře do sebe zapadají. Můj stroj měl blatníky, a tak jsem měl obavy, jak půjde lepit „na tupo“ dva plechy na sebe. Nej- dříve jsem ohnul do oblouku o malém po- loměru vodorovný díl, potom jsem do vy-

leptaných otvorů ve svislém dílu zasadil odpovídající vy- stupky (lícuji přesně) a se- stavu jsem z vnitřní strany zalil řdkým „prstolepem“ a jeho tuhnutí urychlil akce- lerátorem. Pak jsem už jen přilepil vnější díl (M 26) a stu- pačku. Přilepením blatníků jsem stavbu ukončil.

Zbývalo už jen nanesení bláta, ušpinění a doplnění různých drobností – nářadí, plachty a lana. Nepovedlo se mi najít fotografii, na které by na traktoru bylo nějaké označení nebo nápis, proto mne neudivilo, že ani sta- vebnice neobsahuje žádné obtisky.

Při stavbě jsem použil běžné modelářské nářadí, lepil jsem gelovým a řdkým „prstolepem“ Loctite s akce- lerátorem. K nátěru jsem použil barvy Humbrol, (hlavně č. 116), před nátě- rem jsem součástky odmas- til v „běžném“ prostředku na mytí nádobí.

Model se staví mimo- řádně dobře a myslím, že si s ním bez obtíží poradí každý jen trochu zkušenější mode- lář. Za vadu by mohla být po- važována vysoká cena, která však odpovídá počtu a kva- litě dokonalých odlitků a množství kovových dílů. Za tuto cenu získáme mimo- řádně zajímavý model značně vybočující z toho, co má většina z nás ve sbírce. Po zvážení všech kladů sta- vebnice doporučuji všem zá- jemcům o východní frontu. Pokud jsou pravdivé zprávy z veletrhu v Norimberku, chystá výrobce další „pá- sák“, tentokrát Lanz Bull- dog, a v budoucnu snad i pů- vodní americkou předlohu Stalince, tedy Caterpillar.

ČESTMÍR BERÁNEK

Foto M. Salajka

# Mattanelli

velkoobchod – modely, hračky

## Revell NOVINKY duben 2003

**Letadla**  
Blohm & Voss BV 222 1/72  
Fairley Swordfish Mk. VIII 1/72  
Henschel Hs 129 B-2 1/48  
Lockheed 5-38 Viking 1/72



**Figurky**  
British Life Guard 1/72  
French Mounted Guard 1/72



**Auty**  
Toyota Celica WRC 1/24  
F1 Panasonic Toyota TF 102 1/24

**Kamion**  
MAN TG-A 1/24



Další informace a nabídku modelů naleznete na [www.mattanelli.cz](http://www.mattanelli.cz)

## WWW.OKUPANT.CZ

internetový obchod plastických modelů z Ruska

Praha 1, Václavské nám. 15, k. 106, okupant@volny.cz fax: 02/516 2 46 47



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

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



Prodej na Slovensko: [www.platzdarm.com](http://www.platzdarm.com)

**ATTACK**  
HOBBY KITS

## Plastikové modely v měřítku 1/72



72801 GRILLE Ausf.H



72806 TATRA T-87



# BT-5 aneb napůl auto, napůl tank

Vznik sovětských tanků, označených BT (Bystrochodnyj tank, tedy rychlý tank), je spojen se jménem amerického konstruktéra W. J. Christieho. Ten již ve dvacátých letech minulého století prosazoval, že prvotními atributy nové koncepce tanků jsou vysoká rychlost a průchodivost vozidel terénem.

Dosažení těchto cílů měl umožnit tzv. kolopásový tank, který se v terénu pohyboval na pásech, ale na silnicích po kolech s gumovými obručkami. Sejmuté pásy se vezly na korbě stroje. Novum spočívalo v použití velkých pojzdových kol bez nosných kladek místo obvyklých vozíků s malými kolečky. Christie zavrhl odpružení listovými pery a každé kolo uložil nezávisle na kliku, opatřenou dlouhou vinutou pružinou, což umožňovalo zdolávat značné nerovnosti i při vysoké rychlosti. Tu zajišťoval původně letecký čtyřdobý benzinový dvanáctiválec Liberty o výkonu 338 k. Stejněho motoru použil při ověřování konstrukčních novinek na bezvěžovém neozbrojeném typu M1928. Z něj posléze vznikl tank M1931, opatřený již otočnou věží s kanonem ráže 37 mm a dosahující na pásech rychlosti 43,5 a na kolech dokonce 74 km/h.



Je až nepochopitelné, že Amerika neprojevila o Christieho stroje zájem. Doznívající poválečná euforie a silné pacifistické myšlenky zřejmě udělaly své. Nelze se tedy divit, že situace hbitě využila sovětská nákupní komise a s vládním požehnáním získala nejen dokumentaci tanku M1931, ale i dva hotové stroje.

Vše bylo ve „Velké zemi“ pečlivě prostudováno a s využitím Christieho novatorských myšlenek částečně překonstru-



ováno pro ruské poměry. Tak vznikla úspěšná řada lehkých tanků, zdokonalovaná po celá třicátá léta. Po variantách BT-1 až BT-4 vznikl v roce 1935 první hromadně vyráběný tank BT-5, ale ani tím úspěšná kolekce neskončila.

Protože nás zajímá právě poslední jmenovaný typ, alespoň několik základních údajů. Tank o hmotnosti 11 685 kg byl dlouhý pouhých 5,52 m, široký 2,23 m a vysoký 2,21 m. Měl, stejně jako jeho americká inspirace, tříčlennou osádku, s řidičem usazeným ve špičaté přídí. Následoval bojový prostor s dalšími dvěma muži a za přepážkou motor, převodovka a spojky řízení. Původní motor Liberty nahradila jeho sovětská benzinová varianta M-5 o výkonu 350 koňských sil. Vše kryl pancíř tlustý 6 až 13 mm. Ve věži se nacházel kanon 20-K ráže 45 mm a kulomet DT ráže 7,62 mm.

Sověti často uváděli, že tank běžně dosahoval na kolech doslova zázračné rychlosti přes 110 km/h. Realitě skutečného provozu rozhodně více odpovídají údaje kolem 70 km/h na kolech, 50 s pásy na silnici a v terénu 35 km/h, což rozhodně nebyla a dosud není rychlost zanedbatelná. Nejasnosti panují i kolem počtu vyrobených kusů, jdoucích do tisíců. Fak-

tem ale zůstává, že tanky BT sloužily od Španělska, přes Finsko a bojiště druhé světové války až do roku 1945.

V modelářských krámcích se nedávno objevily za přibližně 270 Kč lákavé vyhlázející krabičky nesoucí logo UM a obsahující modely sovětské bojové techniky v měřítku 1:72. Na krabičce se dočteme, že tento ukrajinský výrobek vznikl ve spolupráci s polskou firmou IBG a po nahlédnutí dovnitř zjistíme, že vylisky i návod značně připomínají stavebnice ukrajinského výrobce Skif. Není to první



**Nepřilíh kvalitní dobový snímek ukazuje podobu původního Christieho tanku M1931**

případ, kdy se výtvoři jednoho přelili do krabic jiného a naopak, což dnes můžeme sledovat nejen u firem z bývalé země Sovětu. Spekulovat na toto téma není podstatné, důležité je, co umného modelářům „um“ nabízí. Protože jsem po malé „Bé Té pětce“ léta toužil, o to větší byla moje zvědavost a nakonec i překvapení. Mohu předeslat, že v podstatě příjemné.

Stavební díly jsou umístěny ve čtyřech rámečcích plastu středně zelené barvy, nesoucí dokonce jejich očíslování. Na poměrně malý model je jich obdivuhodných 99, z nichž jen pět nepoužijeme. Všechny součástky jsou pěkné, čisté, bez propadlin a otřepů a stačí je pouze oddělit od rámečků. Budme ovšem obezřetní, hmota je velmi měkká a ostří může skončit tam, kde nemá. Plastik se i špatně brousí, avšak tato „oblíbená“ modelářská disciplína nám bude téměř odepřena. Ke stavbě





slouží rovněž 11 leptaných dílů z planžety vypadající jak ze zlata. Nechybí návod ani aršík s obtisky.

Čtyřstránkový návod formátu A4 začíná historií tanku, pokračuje nákresem komponentů a použitými symboly; stavbu znázorňuje 13 kroků specifikujících rovněž zbarvení malých částí. Závěrečná stránka návodu a zadní strana krabičky nabízejí celkem čtyři schémata zbarvení a umístění obtisků. Některé nákresy stavebního postupu, provedené ve „Skifákém“ ražení vypadají sice na první pohled poněkud zmatené, ale s rozvahou se nakonec změní šipek probereme ke křídlovému úspěchu. Nečekají nás vícepráce či zdoluhavé úpravy součástí, výjimkou je toliko zahroubení uchytu čepu kolébky hlavně ve věži.

Vzhled modelu značně vylepší kovové lepty, například síťovaný kryt nad motorem. Na druhé straně se trochu potrápíme se zadními plechovými díly blatníků. Při jejich ohýbání a instalaci použijme spíše zdravého rozumu než návod či naznačené ryhy.

V podstatě je ale stavba příjemná, vše lícuje až neskutečně dobře a tubu tmelu necháme pokojně vysychat. V závěru se musíme rozhodnout, zda naše srdce touží po variantě pásové či pouze kolové. Protože už mám ve vitrině „pásovců“ dosti, zvolil jsem verzi „automobilní“, i když nevím, zda souhlasí s lákavým kamuflážním provedením, které jsem si vybral. Hlava mě z toho ale nebolí. Nabízené obtisky jsou obstojné kvality a k dotvoření díla postačí.

Hotový model, který svým vzhledem zdárně kopíruje svůj „závodnický“ vzor, má snad jedinou vadu na kráse, či spíše na délce, kde mu přebývá 5 mm. Mávnete-li nad tím rukou, získáte do sbírky obrněnce, který v ní rozhodně nezanikne, a to jak díky ojedinělému vzhledu, tak i modelové pohlednosti. Rozhodnutí je na vás.

Mgr. IVAN VIŠEK  
Foto autor

#### Literatura:

Drogovoz I.+ kol.: Železnij kulak RKA, Technika mládeže, Moskva 1999  
Magnuski J., Kolomic M.: Czerwony Blitzkrieg, Pelta, Varšava 1994  
Pavlov M., Želtov I.+ I.: Tanky BT, Eksp-rint, Moskva 2001



Jeden z BT-5 dochovaných v Mongolsku, kudy rovněž prošla okovaná pěst Rudé armády

## Převyji raketny!

### RAKETOVÉ LETOUNY BEREŽŇAK-ISAJEV



Myšlenka na pohon letadel raketovým motorem se objevila již v počátcích rozvoje letectví, ovšem její realizaci umožnil až pokrok v aerodynamice a vývoj moderních technologií během třicátých let minulého století. Bezsporně nejznámějším příkladem letounu poháněného raketovým motorem je Messerschmitt Me 163 Komet, který se za druhé světové války dočkal i bojového nasazení. Odhalil však řadu slabín této koncepce, zejména krátký dolet, slabou výzbroj, náročnou pilotáž a v neposlední řadě i nebezpečný provoz raketového motoru. To však neodradilo vítězné Spojence včetně Sovětského Svazu, aby po skončení války letoun intenzivně nezkoušeli a získané poznatky nevyužili ve vlastním leteckém průmyslu.

V Sovětském Svazu se na vývoji raketového letounu ovšem pracovalo již od konce třicátých let. Počáteční koncepce stroje, navrženého v roce 1938 pozdějším otcem sovětské kosmonautiky Sergejem Koroljovem a vybaveného motorem konstrukce L. Duškina, slibovala dosažení rychlosti přes 800 km/h. Vývoje se ujali inženýři Alexander Berežňak a Alexej Isajev z Bolchovitinovy konstrukční kanceláře.

Stavba prototypu byla dokončena v září 1941, dříve, než byl k dispozici raketový motor. Letoun byl zkoušen v aerodynamickém tunelu CAGI a poté jako kluzák ve vleku za Pe-2. První let s raketovým pohonem se uskutečnil až 15. května 1942 na letišti Kolcevo. Za řízení seděl zkušený frontový pilot kapitán Grigorij Bachčivandži, který během letu trvajícím 3 minuty a 9 sekund dosáhl výšky 840 m při stoupavosti 23 m/s a maximální rychlosti 400 km/h.



Celkem bylo postaveno sedm prototypů vybavených motory (označených BI-1 až BI-7) a další čtyři, které sloužily k bezmotorovým zkouškám. Do března 1943 se uskutečnilo celkem sedm zkušebních letů, do kterých se zapojil také druhý a třetí prototyp. Během těchto letů bylo dosaženo nejvyšší rychlosti 675 km/h, dostupů 4000 m, stoupavosti 82 m/s a délky letu 6 minut 22 sekund při době chodu motoru po dobu 84 sekund.

Při pokusu o dosažení maximální rychlosti se 27. března 1943 třetí prototyp dostal ve výšce 2000 m do nekontrolovatelného střemhlavého letu, narazil do země a pilot Bachčivandži zahynul. Dodnes není jasné, zda nehodu způsobila závada na motorové instalaci, či ukazy rázové vlny.

Katastrofa nepříznivě ovlivnila další osud letounu, se kterým se přestalo počí-







tat pro bojové nasazení a zbylé letouny dosloužily při zkouškách raketových a proudových motorů. V lednu 1945 stroj BI-7 řízený zkušebním pilotem Kudrinem dosáhl s motorem RD-1 rychlosti 587 km/h a stoupavosti 87 m/s. Při některých režimech letu však pilot zaznamenal vibrace trupu. K jejich odhalení byly stroje BI-5 a BI-6 vleány za dvoumotorovým bombardérem B-25, však piloti Kudrin (na BI-5) ani Bajkalov na BI-6 neznamenali žádné anomálie. Tím také skončila historie raketových letounů BI.

## MODEL

Jednu z mála plastických stavebnic letounu BI v měřítku 1:72, která se čas od času se objevuje u nás, má v nabídce firma **Eastern Express**. Přibližně 35 dílů z šedého plastiku a jednodílný tlustý, značně poškrábaný překryt kabiny, jsou zhotoveny metodou short-run. Díly mají panely vyznačené rytím do hloubky a slušně zhotovené detaily na povrchu, na druhé straně však na nich nalezneme množství otřepů; nepoužitelnost malých dílů a překrytu kabiny „slibují“ otestování modelářských schopností. Stavebnice obsahuje také nekvalitně vytištěný stavební návod na jednom listu formátu A4 a malý aršík obtisku.

Před stavbou modelu je třeba si ujasnit, kterou verzi, respektive který zkušební letoun budeme stavět. Ze stavebnice můžeme postavit stroje BI-2, BI-3 a BI-6 s náporovými motory, letadla bez nich, nebo s proudovým motorem RD-1. Rozhodl jsem se pro stroj BI-1 v podobě z května 1942, kdy uskutečnil první let s raketovým pohonem. Pokud o stavbě uvažujete, předem nastudujte dostupnou literaturu, protože vzhled letounů se často měnil. Například místo kolového podvozku byly instalovány lyže, zkoušela se výzbroj v přední a různé typy motorů, takže jedno letadlo může existovat v několika různých podobách!

Stavbu modelu jsem zahájil úpravou pilotní kabiny. Ze stavebnice jsem použil zadní trupovou přepážku a sedadlo, podle dostupných fotografií interiéru jsem zhotovil novou palubní desku, řídicí páku, pedály nožního řízení a také několik ovladačů na bocích trupu a kabely. Upínací pásy jsem použil ze sady **Extra-Tech**.

Po sestavení trupu následovalo přilepení křídel. Lícování na přechodu s trupem bylo špatné, na řadu přišlo tmelení. Při broušení je nutné dávat pozor na vystupující detaily na kořeni křídla. Stejný problém nastal při lepení ocasních ploch, kde mezi trupem a VOP vznikla mezera ší-



roká asi 2 mm. Přilepení svislých stabilizátorů již bylo bez problémů. Podle návodu je nutné vytažením z plastické tyčinky zhotovit chybějící vzpěry.

Podvozek je vystižen poměrně věrně, podvozkové nohy a kryty se po odstranění otřepů dají použít bez problémů. Horší je to s podvozkovými šachtami. Jejich části v křídle jsou správně, ovšem šachty by měly pokračovat na spodní části trupu. Trup však v tomto místě žádná vybrání nemá a šachty by bylo nutné do trupu doslova „vydlabat“. Po zvážení, co by to obnášelo, jsem se rozhodl tento nedostatek neopravovat.

Dalším oříškem je překryt pilotního prostoru. Díl stavebnice je nepoužitelný, po vyleštění jsem ho použil jako kopyto pro zhotovení nového z fólie do rychlovačů. Nový překryt jsem rozřezal na dva díly, štítek přilepil k trupu sekundovým lepidlem a odsuvnou část jsem usadil na trup až po dokončení kamufláže.

Pro sjednocení povrchu a odhalení nedostatků jsem model nastříkal tmelím Mr. Surfacer 1000 a přebrousil pod vodou

brusným papírem zrnitosti 2000. Pak již následovala stríkání kamuflážních polí barvami Aeromaster ze sovětské sady. Po zvýraznění spár olejovou barvou a mírném zašpinění jsem povrch nastříkal lesklým lakem Aeromaster.

Obtiskový aršík nabízí sadu rudých hvězd a čísel pro již zmíněná letadla. Jelikož jsem se rozhodl postavit letoun BI-1 v době prvních zkoušek s raketovým pohonem, použil jsem pouze hvězdy. Obtisky jsou matné, s dobrou krycí schopností. K povrchu modelu přilnuly bez problému a žádné změkčovací přípravky nebyly potřeba. Vrstva polomatného laku Aeromaster stavbu modelu zakončila.

Stavebnice raketového letounu BI-1 v měřítku 1:72 doporučuji všem, protože osmicentimetrový krasavec za trochu námahy určitě stojí!

LIBOR JEKL

Foto autor a jeho archiv

### Doporučená literatura:

Airmagazine č. 5, listopad/prosinec 2001  
L+K 51, 1975, č. 7



### NOVINKY

#### Konverzní sady 1/72:

PV-1 Ventura - nightfighter, F6F-5N/3N Hellcat,  
F4U-2 Corsair, TBM-3D Avenger - night torpedo-fighter

a samozřejmě **OBTISKY** a tímto letouny tentokrát  
pouze v měřítku 1/72.

#### Stále v prodeji

Nachtjäger W Nr. 001 (OWL 48001)  
Red stars on night sky (OWL 72002 a 48002)  
Fotoleptané díly antén radarů Gnejs 2 a Gnejs 3  
(OWLPE 72002 a 48002) lze koupit také jako celek a  
obtěky za výhodnější cenu.

**POZOR!** Kdo zaváhá - nelepi. OWL 72001 **VYPRODÁN!**

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

e-mail: [info@owl.cz](mailto:info@owl.cz)

## PROPAGTEAM VSETÍN

Připravil pro modeláře  
a příznivce letectví

**stavebnice přístrojových panelů**  
v měřítku 1:4

Jednotlivé přístroje v měřítku 1:4 a 1:5

Bližší informace a katalog na

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

nebo

za známku v hodnotě 20 Kč na adrese:  
**Propagteam, Svárov 922, 755 01 Vsetín**

Na [www.propagteam.cz](http://www.propagteam.cz)

také katalog obtisků a dalších výrobků





7040 DH-2 1/72



8084 Albatros W.4 1/48



7046 Junkers J.I 1/72



7043 L-39 Albatros 1/72



8087 Ki 115 Tsurugi 1/48



7025 Me 410 Zerstörer 1/72



**RICHTHOFEN**  
TOP GERMAN WORLD WAR ONE FIGHTER ACE

6102 Manfred von Richthofen 1/16



Mercedes-Benz O 3500 z roku 1954 (Minichamps, mierka 1:43)



Setra S8 z roku 1953 (Minichamps, mierka 1:43)



## DVA AUTOBUSY – DVA MODELOVÉ ŠPERKY

Hoci nemeckú modelársku firmu Paul's Model Art z Aachenu (Cách) ešte nedávno nikto nepovažoval za renomovaného špecialistu na modely autobusov, začiatkom tretieho tisícročia uviedla na trh dva kovové modely autobusov v mierke 1:43, ktoré skvele doplnujú jej svetoznámú zberateľskú sériu motorových vozidiel značky Minichamps.

Ako prvý sa na scéne v roku 2001 objavil model nemeckého autobusu Mercedes-Benz radu O3500, klasický autobus pre diaľkové trasy z roku 1954. Už koncom toho istého roku firma ohlásila aj ďalší model autobusu v mierke 1:43, tentoraz autobusu Setra S8 z roku 1953. Keďže modelové úroveň oboch autobusov mnohých modelárov očarila a zberateľom doslova vyrazila dych, medzi novinkami na rok 2002 sa objavili ďalšie tri modely autobusov: Mercedes-Benz radu O 321 H z roku 1955, poschodový autobus Büssing D2U z roku 1955 a Mercedes-Benz Travego z roku 2000 - v roku 2003 bol ešte ohlásený aj známy žltý autobus (s rypákom) na zvoz amerických školákov. Tieto autobusové veterány a jeden moderný diaľkový autobus jasne naznačili, že „najzaujímavejší autosalón a zároveň najväčšie automobilové muzeum sveta Minichamps“ (nielen v mierke 1:43) uvádzajú do života novú generáciu modelov autobusov, generáciu, ktorá človeka priam navádza k novej zberateľskej špecializácii, pričom ten, kto si doma vystaví čo i len jediný model-autobus, rozhodne sa nebude môcť sťažovať na jeho nedostatočnú modelovosť. Naopak,



každý ďalší zrakom objavený detail ho iba utvrdí v presvedčení, že aj za dostupný groš možno dnes ešte získať modelšperk. Nepotvrdzujú to napokon aj priložené obrázky prvých dvoch z radu piatich spomínaných modelov?

### PRADEDÓ MODERNÝCH AUTOBUSOV

História moderných autobusov v Európe začala nesporne v apríli 1951, kedy návštevníci medzinárodnej automobilovej výstavy (IAA) vo Frankfurte nad Mohanom po prvý raz zhládli celkom nový typ autobusu – Setra S8. Novému autobusu „bez rypáka“ pod kapotou skrývajúceho motor sa ušlo meno Setra jednoducho preto, že symbolizovalo skratku z nemeckého slova „selbsttragend“ – samonosná, čo sa, prirodzene, týkalo konštrukcie nadstavby. Číslica 8 zasa konštatovala, že autobus má osem radov sedadiel pre cestujúcich. Samonosná nadstavba, bežná to vec pri osobných automobiloch tých čias, bola u autobusov absolútnou novinkou a znamenala – pokiaľ išlo o stavbu autobusov – revolúciu. Otto Kässbohrer, legendárny autobusový konštruktér z nemeckého Ulmu, takto vytvoril z dovedy klasického autobusu (ktorý až dovedy spočíval na podvozku de facto nákladného automobilu) moderný dopravný prostriedok s miestom pre 35 cestujúcich, ktorí sa v ňom mohli cítiť ako vo veľkom osobnom automobile. Plány pre túto obrovskú inováciu vznikli už na jar roku 1950 (pod vedením Otta Kässbohlera a jeho vtedajšieho šéfkonstruktéra Georga Wahla) a za krátky čas poldruhého roka sa

zmenili na hmatateľný autobus, ktorý po technickej stránke úplne zmenil architektúru autobusu. Konštrukcia ocelevej kostry zo zvarovaných dutých profilov priniesla zisk už tým, že oproti tradičnej konštrukcii autobusov bol nový prostriedok hromadnej dopravy až o tonu ľahší, vďaka čomu dokázali oceľovú kostru prototypu autobusu Setra S8 nadvíhnuť už šiesti dospelí muži. Pán Kässbohrer i týmto spôsobom mohol demonštrovať, že jeho nový autobus skvele optimalizuje pomer medzi svojou hmotnosťou a vysokou stabilitou karosérie. Tá merala na dĺžku 9,3 metra a na šírku 2,4 metra – ergo, ideálny pomer pre vozidlo, ktoré sa malo obratne pohybovať hoci aj v ostrých zákrutách alpských ciest. Jeho nižšia hmotnosť ohlasovala aj jeho vyššiu hospodárnosť, a to tak vďaka prúdníkovému tvaru karosérie a hladkému obloženiu spodnej časti, ako aj vďaka pokojne bežiacemu, vzadu umiestnenému šesťvalcovému motoru značky







Hanschel, ktorý disponoval výkonom 100 konských síl pri 2400 otáčkach za minútu. Bola tu motorová brzda, nové vykurovanie i nový vetrací systém, ba i nezvykle veľký priestor kufra v spodnej časti autobusu rovno pod sedadlami cestujúcich – až 2 m<sup>2</sup>! Zatiaľčo vodič si nevedel vynachváliť ľahký prístup k motoru (zrejme preto, aby cestujúci obdivovali jeho vedomosti a zručnosť), samotní cestujúci očarovanne pozerali na elegantné vnútorné vybavenie vozidla, ktoré im ponúkalo nielen pohodlné sedenie na makko čalúnených sedadlách, ale aj odpratávalo spodných batožinu – ich kufre uložil vodič autobusu do autobusového kufra, menšie tašky sa dali odložiť do bočnej sieťky priamo nad hlavou. A keďže za oných šťastných čias bežala v (západnom) Nemecku nevídaná hospodárska reforma (ktorú o desaťročie neskôr svet nazval hospodárskym zázrakom), bolo v peňaženkách ľudí aj dost mariek na to, aby si svoje miesta v Setre zaplatili aj vtedy, ak cieľová stanica bola ďaleko za hranicami vtedajšieho Západného Nemecka – autobusy Setra S8 krátko nato rozvážali množstvo turistov od Severného mora cez Alpy až po Côte d'Azur.

## MODELOVÉ STRETNUTIE DVOCH EPOCH

Ak postavíme modely autobusov Mercedes-Benz O3500 a Setra S8 vedľa seba, máme pred sebou nielen názornú ukážku vynikajúcej modelovosti z najmodernejšej sériovej produkcie, pravdaže, kombinovanej dvoma pre dnešok typickými prvkami, a to nemeckým zmyslom pre detail a šikovnosťou čínskych rúk (pretože i tieto modely sa vyvíjajú v Nemecku a montujú v Číne), ale aj stretnutie dvoch epôch, pričom najmenšom pokiaľ ide o históriu autobusov: „predsetrovskú“ a „posetrovskú“, ktorá vytyčila smer pre stavbu autobusov pre celú druhú polovicu 20. storočia.

Na tomto mieste pripomeňme, že duševným otcom verejnej hromadnej dopravy bol slávny francúzsky matematik a mysliteľ Blaise Pascal, ktorý v roku 1661 navrhol, aby sa v Paríži zavádzali „...koče, ktoré by premávali po pevne určených trasách s pevne stanovenými zastávkami, a to za skromný poplatok“. Jeho návrh bol vyslyšaný a 19. januára 1662 odsúhlasila francúzska Rada kráľa finančníkom pro-



jekt dopravného systému s verejnými kočmi v meste Paríž (vrátane jeho predmestí). Prvá trasa tohto prvého projektu verejnej hromadnej dopravy na svete spájala od 16. marca 1662 severné časti Paríža s jeho južnými na trase Porte St. Martin – Porte du Luxembourg. Podnik vlastnil štyri vozidlá, ktoré v osemminútových intervaloch premávali z jednej strany na druhú, čo vyvolalo neobyčajnú pozornosť parížskej verejnosti, i keď treba priznať, že len na krátky čas, pretože koče pohybujúce sa po stredovekých komunikáciách plných vtedajšieho spôsobu života boli neobyčajne pomalé. Keďže aj cestujúcich bolo skôr pomenej ako viac, ceny museli byť zvýšené a po pätnástich rokoch celý projekt stroskotal.

Prvá električka prišla síce na rad už v roku 1775 (vdaka Angličanovi Johnovi Outramovi, ktorý pred vagón pohybujúci sa na liatinových kolajniciach zapriahol pár koní), my však zостаňme pri omnibusoch, predchodcoch autobusu: 150 rokov po objavení sa prvého verejného dopravného systému hromadnej verejnej prepravy dostal istý pán Stanislas Baudry, predtým plukovník cisárskej francúzskej armády, nápad nechať premávať kočom podobné vozidlá pre štrnásť cestujúcich a jedného vodiča medzi Nantes a horúcimi kúpeľmi pred bránami tohto mesta. Keďže si povšimol, že jeho služby využívajú nielen kúpeľní hostia, ale i obyvateľstvo predmestí Nantes, rozhodol sa ich rozšíriť. Pretože jeho koncová stanica v centre mesta neďaleko Place du Commerce sa nachádzala rovno pred obchodom istého pána Omnesa, na vývesnom štíte ktorého stálo „Omnes Omnibus“. Baudryho tento vývesný štít zaujal natoľko, že svoju dopravnú trasu pomenoval podľa tohto vývesného štítu a každý odrazu vedel, že slovo „omnibus“ označuje hromadný verejný dopravný prostriedok, ťahaný sprvu koňmi.

Prvý linkový omnibus začal premávať v Anglicku 4. júla 1829, čo nespomíname náhodou. Za prvý motorizovaný autobus (omnibus) ďakuje Anglicko i svet Walterovi Hanrockovi, ktorý odstavil konský záprah a do vozidla integroval parný motor schopný vozidlo s desiatimi cestujúcimi

utiahnuť medzi Stratfortom a City of London. Mimochodom, svoj parný autobus nazval Infantom.

Prvý autobus s benzínovým motorom uviedla do života nemecká firma Benz 18. marca 1895, kedy nikoho ani len nenapadlo, že by motor mohol byť umiestnený inde ako vpredu, tam, kde stál predtým pár koní. S touto logikou sa vyvíjal autobus aj nasledujúcich 60 rokov, až po typ Setra S8, ktorým táto značka vytlačila z čelnej pozície nielen značku Benz, ale premiestnila aj motor autobusu spredu dozadu, čo zreteľne demonštrujú aj oba modely v mierke 1:43. Paradoxne bola predloha modelu Mercedes-Benz O3500 vyrobená vlastne až o rok neskôr (1954), takže pokiaľ ide o interiér či strechu s priestorom pre batožinu, sú oba autobusy na dost podobnej úrovni.

Výhodou autobusu Mercedes-Benz O3500 v modelovom zmenšení 1:43 pritom nesporné je, že možno voliť medzi „uzavretou“ a „otvorenou“ verziou strechy (priložené sú oba dielce), čo umožňuje pozrieť sa dovnútra autobusu zblízka. Určite pritom neprehliadnete napríklad to, že všetky držiaky na operadlách sedadiel sú „kovové“, práve tak, ako tyče a siete na odkladanie osobnej batožiny nad hlavami cestujúcich. Mimochodom, pokiaľ ide o detaily, možno tvrdiť, že nielenže nechýba žiadny z tých, ktoré vidno aj na origináli, ale platí, že sa plne rešpektovalo aj ich zmenšenie v mierke 1:43, takže žiadny z detailov nie je viditeľne nadrozmerne.

Dodajme, že kým prvá farebná verzia oboch modelov z roku 2001 kombinovala základný béžový náter karosérie (najrozšírenejší farebný náter zo začiatku 50. rokov) s farbou bordó, druhá verzia modelov z roku 2002 kombinovala dva odtiene zelenej farby. Ako sme zvyknutí pri všetkých modeloch značky Minichamps, vonkoncom nie je vylúčené, že v budúcnosti príde na rad iná farebná mutácia. Tá najnovšia z roku 2003 je v prípade autobusu MB O3500 kombináciou tmavomodrej a svetlemodrej, v prípade modelu Setra S8 hráškovozelenej a ladovozelenej – s nápisom „GORZELNIASKI“

BRANISLAV KOUBEK  
Foto: Maňo Štrauch





Zásluhou společnosti **Eduard** se v listopadu loňského roku v prodeji objevila netrpělivě očekávaná stavebnice legendárního československého cvičného proudového stroje Aero L-39 Albatros v měřítku 1:72. Po dlouhé době, kdy trhu kralovala letitá stavebnice Kovožávodů Prostějov kvalitou již přece jen nespĺňující současné nároky modelářů, to byla událost více než radostná.

#### Radost na první pohled

Krásně tuhá, čili bezpečná krabička dostatečných rozměrů, vzbuzující pozornost pohledným obrázkem stoupajícího stroje v šedé NATO kamufláži, skrývá dva okrové rámečky s 57 součástkami (tři nepoužijeme) a jeden rámeček s šesti čírymi. Dále stavebnice obsahuje rozměrný obtiskový aršík, maskovací fólii (pro překryt kabiny, podvozková kola a barevné doplňky kamufláží) a 16 stránkový barevný návod.

Jednotlivé komponenty stavebnice (obtisky, masky, číré díly, rámečky) jsou baleny v samostatných sáčcích se samolepicí manžetou. Ta nám však může při stavbě způsobit drobné obtíže, neboť skvěle lne k obtiskům a jiným nevhodným předmětům. Proto sáčky buď hned zase uzavřeme, nebo pečlivě uschováme.

Jakmile spatříme vylisky, neubráníme se radostnému vykřiků nad jejich krásou. Hladký pololesklý povrch, jemné a ostré ryty do hloubky, spousta detailů, křišťálové číré díly překrytí kabiny, zkrátka modelářův sen. Pokud však vezmeme rámečky do ještě se třesoucích rukou a začneme je bedlivě zkoumat, dříve nebo později posmutníme.

#### Shoda s předlohou

Bohužel, poloviny formy jsou mírně posunuty, což je znát zejména u drobnějších dílů (řídící páky, podvozkové nohy, pitotstatické trubice nebo záhlavníky sedadel). V zadní části trupu u kořene SOP a rovněž v přechodech mezi konci křídla a přídavnými nádržemi nalezneme menší vtaženiny. Přestože povrch celého modelu je krásně hladký, lze nalézt na horní části kanálu přívodu vzduchu k motoru místo s jemnou krupičkou. Naštěstí je stačí lehce přebrousit (či spíše přešetřit) a je po starosti. Nepříliš velké otřepy lze nalézt pouze na podlaze pilotního prostoru.

Pokud začneme srovnávat vylisky s fotografiemi či vykresem, narazíme rovněž na některé nesrovnalosti. K ruce sem měl rozměry a tvary předlohy mírně odlišné vykresy (pomineme-li rozdíly verzí) L-39C z L+K, L-39ZA (L+K 18/93), L-39V (PKR 40) a L-139 (ATM).

Pokud se zaměříme na základní rozměry, pak u rozpětí prebývá stavebnici asi 0,1 mm a na délce mu chybí 0,3 mm, což však lze přičíst mé chybě měření. Trochu nás může zmást krabička, která uvádí rozpětí modelu o 1,5 mm menší a délku dokonce o 7 mm větší než má skutečný model!

Trup se zdá být poněkud štíhlejší, zejména v přední části. Nejvíce se štíhlost projevuje v oblasti pilotní kabiny, kde dle mého soudu chybí modelu na šířce asi 1 mm. To sice není mnoho, ale je to dosti patrné. Tento „štíhly“ dojem ještě umocňuje tloušťka stěn trupu (asi 1,5 mm – což je více než u čtvrtkového modelu MPM),

díky nimž je pak pilotní prostor příliš úzký. K tomu rovněž přispívají boční ovládací pulty, které by neměly být na stěny kolmé, ale od nich směrem k sedadlu šikmé. Rovněž příď by z bočního pohledu měla být „baculatější“ (zejména před kabinou); protože však není, je celkově nepatrně menší i špička trupu (radom).

Další drobnou odchylku jsem zjistil v tvaru krytu antény na vrcholu SOP, který je „kompromisem“ mezi verzemi L-39C (větší v přední část zaoblení) a L-39ZA/MS (u kterého je menší), navíc spodní hrana krytu není rovná po celé délce (jako u modelu), ale lomená, na což pamatuje fólie ExpresMask pro konečnou barevnou úpravu.

Velmi pěkné jsou díly přívodu vzduchu a výstupu spalin z motoru. První stupeň kompresoru plasticky vystupující z přepážky a vytoková tryska s viditelným posledním stupněm turbíny sice mají drobné odchylky od skutečnosti, avšak po sestavení trupu první stupeň nebude vidět a na výstup jsou k dispozici detaily ze sady plechu Eduard. Sestavu vytokové trysky je třeba dolícovat k polovinám trupu, abychom se vyvarovali vzniku viditelné spáry. Na spodní straně trupu je třeba doplnit výstup pomocné spouštěcí jednotky, který je naznačen pouze rytím.

Vnitřní vybavení kabiny je tvořeno stupněnou podlahou, zhotovenou společně s bočními pulty s naznačenými detaily a ovládacími prvky. Pro sedadla zbyvá příliš málo místa (šířka) a je proto nutné ztenčit jejich bočnice. Součástí vy-







lisků je výrazné plastické polstrovaní zevnitř na bocích trupu, které u skutečných strojů takřka není vidět, neboť je „zastíněno“ ovládacími prvky a jiným vybavením kabiny (při úpravách nám pomůže publikace WWP Albatros in detail a sada „plechů“ Eduard).

Dále interiér obsahuje zadní profilovanou přepážku, přepážku mezi oběma pilotními prostory, palubní desky, s nepříliš ostře naznačenými přístroji (ty je možno, stejně jako boční přístrojové pulty, znázornit nanesením obtisků), kryty lýchto desek (u předního je lépe zaměřovač nahradit novým), řídicí páky, pedály nožního řízení a samozřejmě vystřelovací sedadla.

Bohužel sedadla, byť každé z pěti dílů, jsou jedním ze slabších míst stavebnice. Sedák spolu se zádivou částí jsou prosty detailů (pásky nabízí až verze ProfiPack, doplňková sada plechů Eduard nebo ExtraTech), bočnice sedadel mají nepřesný tvar omezovače nohou a jejich svislá část je společně se zádivou příliš dlouhá, respektive vysoká. To zjistíme, pokud hodláme uzavřít překrytí kabiny (já jsem z nich proto „ubral“ asi 1,5 mm pod záhlavníkem).

Samotný záhlavník tvořil dvě poloviny, bohužel na každé z nich je patrné posunutí formy, tudíž po jejich slepení nám vznikne jakýsi čtyřvrstvý „sendvič“. Není to však příliš na škodu, neboť jejich tvar z profilu je chybný a čelní stěna s vybráním pro přilbu pilota je u modelu rovná s vystupujícím polstrovaním! Bohužel nejlepším řešením

je zřejmě výroba zcela nových záhlavníků či sedadel (pro stavbu L-39C jsem použil mírně upravené původní díly).

#### Křídlo

Na další problém jsem narazil při kompletaci křídla, které se skládá ze dvou vodorovně dělných polovin. Abych docílil kontaktu obou dílů křídla po celé délce odtokové hrany, musel jsem v oblasti křídélka a klapky obrousit styčné plochy. Před jejich slepením je rovněž třeba vyvrtat naznačené otvory pro umístění závěsníků (na což jsem pochopitelně zapomněl).

Na rozdíl od stavebnic KP nebo MPM postrádám u stavebnice Eduard výrazněji vystupující zaoblení trupu v místě centroplánu (na spodní straně křídla), zvláště patrné je to v místě hlavního podvozku.

Kryty hlavního podvozku mají naznačeno charakteristické vyboulení pro kola (na rozdíl od modelu KP), které je však příliš posunuto k zadní hraně krytů a bohužel postrádá odvětrávací otvory brzd. Na horní straně křídla je rovněž dobře znázornit mírná vyboulení v místě uchycení podvozkových noh (stejně jako u modelu KP a MPM).

Slicování křídla a trupu vyžaduje menší úsilí, avšak místo tmelu mi stačilo „zatáhnout“ spoje lepidlem. Pitotovy trubice mají pěkně znázorněn přechod do křídla, avšak jsou postiženy již zmiňovaným posunutím polovin formy. Začistujeme je opatrně, neboť jsou modelově tenké a tudíž velmi křehké.

Při instalaci VOP jsem byl nucen odstranit usazovací kolký abych zmenšil spáru mezi styčnými plochami. Aerodynamické vířiče na spodní straně VOP jsou naznačeny dosti nevýrazně (u modelu KP vypadají jednoznačně lépe).

Další problém vyvstal při lepení desek odřezávání mezní vrstvy vzduchu společně se vstupy kanálů pro přívod vzduchu k trupu. Díly nebylo možno silcovat s trupem bez odstranění vymezovacích kolíků a i poté mezi nimi a trupem vznikl patrný schod. Navíc se ústí kanálů pro přívod vzduchu zdají být příliš štíhlými a mají chybný půlkruhový tvar. Při pohledu na skutečný letoun zjistíme, že jsou spíše oválného průřezu.

#### Podvozek

Podvozkové nohy (opět postizené posunutím formy) je možno doplnit detaily (prolisy na vidlici předové nohy). Vidlice předového podvozku je poněkud kratší, měla by výrazněji přesahovat před tlumič, kolo má o něco menší průměr a reliéf na disku je málo plastické (pomůže zahloubení vrtáčkem přibližně o průměru 0,3 mm).

Hlavní podvozková kola mají správný průměr i poměr mezi pneumatikou a diskem (ne jako u stavebnic KP nebo MPM), disk by však měl být více zapuštěn. Součástí výlisků jsou brzdy, které by opět měly výrazněji vystupovat nad povrch – pomohlo by, kdyby byly zhotoveny zvláště, obdobně jako u modelu MPM). Kryty hlavního podvozku je dobré ztenčit.







#### Ostatní

Na závěsníky pod křídlo je možno umístit dvě cvičné cementové pumy nebo dvě přídavné nádrže, které však mají poněkud odlišný tvar stabilizátorů a jsou málo zašpičatělé jak v přední části, tak v zadní.

Čiré díly jsou opravdu čiré, bohužel u přistávacích světlometů opět poznamenané přesazení formy. Zato dělení překryt kabiny je nádherné a výrobce nezapomněl ani na čirou přepážku mezi jednotlivými pilotními prostory (kterou je třeba ve spodní části mírně upravit podle skutečnosti). Nadšení nám bohužel vydržel jen do té doby než se jednotlivé díly překrytí pokusíme nainstalovat na model. To, že překryt postrádá ono charakteristické vyduť do stran (takřka kruhový průřez), oželíme s odvoláním na technologické možnosti výroby. Hůře se však vyrovnáme s faktem, že jak přední, tak zadní překryt příliš nelicují s trupem. Navíc při pohledu z boku zjistíme, že přední překryt postrádá charakteristické vyduť a zaoblení (zde již odvolávání se na technologii výroby nepomůže) v místě pilotního sedadla. Po instalaci překrytů tudíž není pomyslný a ne příliš patrný „vrchol“ tvořen překrytím, ale pevným sloupkem mezi oběma částmi překrytí (a to vrchol nerealisticky výrazný). Pokud se s tímto faktem nehodláme smířit, můžeme model postavit s otevřenou kabinou nebo použít překryt zcela nový. Bohužel broušením v tomto případě kyžená náprava nedocílíme.



Celý model jsem stavěl bez podstatných úprav a bez použití doplňků. Doplnil jsem jen čidlo indikátoru námrazy pod příděl, vybíječe statické elektřiny („desršátory“) a mechanické ukazatele vysunutí podvozku.

Stavebnice neobsahuje všechny detaily, například anténu identifikačního zařízení (známý „hřebínek“, který však pro stavbu některých strojů není nutný.

#### Zbarvení

Stavebnice nám pro konečnou barevnou úpravu nabízí čtyři schémata. Stroj českého letectva s tyglími doplňky ze stavu 11. stíhacího leteckého pluku (Zátec 1994), rovněž český stroj v NATO kamufláži (0448), letadlo akrobatické skupiny Vjazma v původní, značně olétané vojenské kamufláži, a litevsky L-39 s modrým číslem 02.

Jelikož jsem už vlastnil obtiskový aršík Propagteamu pro letadlo 0448 v „NATO kabátě“, rozhodl jsem právě pro tento letoun. Nejprve jsem se trápil s výběrem odstínů šedé – nelíbily se mi ani doporučené Propagteamem, ani od Eduardů. Nakonec jsem na horní plochy použil Humbrol 125 a 126 (bohužel ta se ukázala být příliš tmavou) a Humbrol 127 na spodní plochy. Při nanášení barev je dobré se držet konkrétních fotografií, neboť tvar jednotlivých polí nakreslen přesně ani v jednom návodu.

Další problém nastal při nanášení vysostných znaků, neboť aršík ve stavebnici obsahuje české znaky použitelné pro

*Srovnání znázornění vířičů na spodní straně VOP dopadlo lépe ve prospěch letité stavebnice z Kovozávodu Prostějov (vlevo)*

starší typy kamufláží, pro NATO kamufláž mají asi o 1 mm větší průměr. Zdá se to být málo, ale při porovnání modelu s fotografiemi skutečného stroje je tento rozdíl natolik výrazný, že jsem byl přinucen sáhnout do svých zásob (znaky z aršíku Propagteamu mají naopak velmi malý průměr a jsou použitelné nejvýš pro první kusy L-159). Bohužel najít správný obtisk se ukázalo být velmi obtížné. Nejvhodnějšími se nakonec ukázaly vysostné znaky ze stavebnice MiG-21MF KP/Mastercraft, bohužel mají příliš tmavé odstíny modré i červené a navíc modrý lem je příliš tlustý. Bílé trupové číslo 0448 má na aršíku ze stavebnice viditelné dvě vrstvy bílé barvy, tudíž jsem použil číslo z aršíku Propagteamu.

Další problém vyvstane při použití lvíčka na příděl. Obtisk ve stavebnici je příliš malý, stejně jako nápis Czech Air Force. Na aršíku Propagteamu jsou oba obtisky naopak větší. Nakonec jsem zvolil kompromis a použil lvíčka ze stavebnice a nápis od Propagteamu. Celkově mě aršík Propagteamu zklamal (například pruhy pod kabinou zvýrazňující stupačky si musíme na potřebnou délku upravit sami). Obsahuje sice některé popisky, které chybějí na aršíku ve stavebnici, ale celkově je chudší a drobnější znaky jsou vytištěny tak, že se místy ztrácejí (stejný aršík v měřítku 1:48 tímto nedostatkem netrpí). Aršík ze stavebnice je jinak velmi kvalitní a s velkým množstvím popisů.

Na závěr tedy mohu konstatovat, že stavebnice Eduard je nejlepším modelem L-39 Albatros v měřítku 1:72 na světě. Ale jen proto, že stavebnice KP je ještě horší. Těšme se na ohlášené doplňkové sady CMK, které by snad tuto krásnou stavebnici mohly dovést k dokonalosti.





## L-39ZA

Již měsíc po uvedení L-39C vrhl **Eduard** na trh stavebnici označenou L-39ZA. Krabičku tentokrát zdobí obrázek (mdlých barev) dvojice „klasicky“ zbarvených Albatrosů s poněkud pochroumanou perspektivou. Stavebnice obsahuje stejné stavební díly jako předchozí (tentokrát však použijeme všechny), dále pozměněnou maskovací fólii a nový aršík obtisků. Přestože je stavebnice označená jako verze ZA, umožňuje rovněž stavbu dvou strojů L-39ZO.



Pro stavbu „bojové“ verze nám stavebnice nabízí tři díly navíc – další dva závěsníky a kanon pod trup. Dalšími odlišnostmi verze ZA se bohužel stavebnice nezabývá, ačkoliv jich není málo. Od předchůdce se přitom liší především větší podvozkovými koly se zcela odlišnými disky a s tím spojeným zvětšením vyboulením u kořene vrchní strany křídla. Dále pak doplněním snímače úhlu náběhu na levou stranu trupu pod čelní štítek a přemístění pomocného vstupu vzduchu z pravé strany trupu na levou, mezi stupačky (tento detail neobsahuje ani verze L-39C, kde však záleží zřejmě na konkrétním stroji, neboť na některých fotografiích tento vstup není patrný, na jiných naopak ano).

Při stavbě jsem tentokrát využil sadu plechových doplňků **Eduard**, která obsahuje více než 170 součástek k „všperkování“ pilotních prostorů (tři páry palubních desek pro verze L-39 C/ZA/ZA-ART, dva typy zaměřovače), vystřelovacích sedadel, podvozku, výstupní roury, závěsníků, kanonu, pum (jejich zadní části včetně stabilizátoru), stupaček a dalších vnějších detailů (antény, snímače atd.). Pod kovové palubní desky je k dispozici buď čirá fólie s naznačenými přístroji, nebo papírový štítek na němž jsou přístroje vytištěny barevně. Pokud nehodláme investovat do sady „doplňků“ částku o pět korun převyšující cenu stavebnice, můžeme použít menší sadu **ExtraTech** určenou pro model KP.

Při vybavování interiéru jsem váhal nad tím, jaká sedadla použít. Ze stavebnice mají řadu nevýhod, odlévaná sedadla firmy **Pavla Models** jsou sice nabízena pod označením VSBR-1, ale jejich záhlavníky patří sedadlům VS-2. Další možností je použít kovová sedadla firmy **A+V model**. Ačkoliv postrádají jakékoliv detaily a zdály se mi poněkud nepřesná, jako jediná mají použitelný tvar záhlavníků. Nakonec jsem přistoupil ke kompromisu a použil sedadla ze stavebnice doplněná záhlavníky z kovových sedadel A+V mo-



del a detaily z leptané sady **Eduard**. Výsledek vypadá uspokojivě.

Kola hlavního podvozku jsem použil ze sady odlitků **Pavla Models** pro L-39C, která však odpovídají spíše verzi L-39ZA (mimočodem tato sada obsahuje rovněž nevhodná sedadla VS-2).

Po zkušenostech ze stavby verze C jsem se rozhodl postavit model s otevřenou kabinou. Výsledný dojem překonal veškerá má očekávání, neboť jsem tímto krokem odstranil téměř všechny nedostatky čirých překrytí (až na jejich průřez, který se tímto krokem naopak zvýraznil).

Pro znázornění stupaček jsem použil plechy **ExtraTech**, neboť lépe vystihují tvar a podrobnosti. Ostatní leptané díly jsem již použil ze sady **Eduard**.

Stavebnice opět nabízí čtyři možnosti zbarvení: československý L-39ZA 1. tygří letky 11. stíhacího leteckého pluku z Žatce (1991, označení 2430), L-39ZA 1. leteckého školního pluku VVLS-SNP z Přerova (1991, označení 1701), L-39ZO Iráku (1984) a L-39ZO Sýrie (1985). Nakonec jsem použil číslo 2341 z aršíku ze stavebnice **ProfiPack** a k nastříkání barvy **Agama** řady C.

## L-39ZA/ART

V lednu letošního roku vydala firma **Eduard** třetí podobu stavebnice L-39 Albatros v měřítku 1:72, tentokrát s označením **ProfiPack**, která umožňuje stavbu všech verzí letounu. Obrázek dvojice Albatrosů thajského královského letectva v efektním náklonu na obalu je podle mého názoru nejzdařilejší ze všech tří variant (i když „forsáž“ nevystihuje realitu).



Stavebnice opět přináší stejné výlisky jako obě předchozí, navíc pak štítek s leptanými součástkami k vylepšení kabiny a některé vnější antény a drobnosti (obsahuje přibližně 60 % dílů samostatně prodávané doplňkové sady **Eduard**). Opět v ní nalezneme poněkud odlišnou maskovací fólii, tentokrát s mírně zdrsňeným povrchem (lepící







emulze dokonale ulpívá na snímaných částech fólie a nezůstává na krycím papíru, jako tomu často bývalo u fólií s hladkým povrchem). Obtisky jsou rozděleny na dva aršíky (zvláště popisky a zvláště označení). Díky těmto skutečnostem považuji tuto verzi stavebnice za nejvýhodnější v poměru výkon/cena (495 Kč).

Součástí 22 stránkového barevného návodu je tentokrát osm schémat zbarvení a označení (2x L-39ZA/ART, L-39ZA tygří letky 11. slp. Žatec (1991), L-39C 34. zŠL Pardubice (NATO kamufláž), L-39ZO Libye (1985), L-39ZO NDR (1988) i v pozdější podobě Bundesluftwaffe, dále L-39ZA rumunského letectva (1999) a L-39C X-07 zkoušený v SSSR roku 1974.

Jelikož jsem vlastnil obtiskový aršík pro L-39ZA/ART před lety vydány **Propagteamem** a navíc sadu vyzbroje firmy **Hasegawa**, která obsahuje cvičný terč DART, nechal jsem se inspirovat článkem v L+K 12/2001 o zkouškách terče na letounech thajského letectva a rozhodl se pro stavbu modelu v této podobě.

Stavba probíhala stejně jako u předchozích verzí. Palubní desky L-39ZA/ART obsahuje plechový štítek, který je také součástí ProfiPacku. Sedadla jsem tentokrát použil od firmy **Pavla Models**, ale jejich záhlavníky jsem nahradil dly ze sady **A+V Model**. Abych dostal sedadla do úzké vany, opět bylo nutno obrousit (spíše takřka odstranit) jejich bočnice.

Ve snaze odstranit necnostní kabiny stavebnice jsem se rozhodl použít podtlakově tvářený překryt **Pavla Models**. Ten má bohužel příliš vypouklý čelní štítek, tudíž jsem nakonec postavil model

s otevřeným předním pilotním prostorem a čelní štítek jsem převzal ze stavebnice.

Také volba barev pro thajskou kamufláž byla problematická – co fotografie, to jiný odstín (záleží na okamžitých světelných podmínkách, při kterých je pozorován nebo fotografován). Snažil jsem se proto o jistý kompromis a nakonec jsem na horní plochy použil barvy Humbrol 124, Agama A33 a Agama C26 a na spodní plochy Humbrol 28 a 167. Jelikož ani jeden obliskový aršík neobsahoval trupové označení 10223 (stroj s pruhem hvězd na SOP), musel jsem jej „poskládat“ z těch, které jsem měl k dispozici. Další problém nastal s výsostnými znaky – aršík ze stavebnice měl mírně posunutý soubor barev a aršík Propagteamu postrádal bílou podkladovou barvu (navíc výsostné znaky, čísla a popisky na tomto aršíku jsou větší než obtisky ve stavebnici. Ani to není konečný výčet potíží. Skutečné stroje mají pásy směřující ke stupáčkům modré barvy, což naštěstí vystihuje aršík Propagteamu (na rozdíl od obtisků stavebnice). Ostatní popisky a pásy proti oslnění (před kabinou a na koncových křídelních nádržích) jsem použil z aršíku ve stavebnici (bohužel pásy mají příliš zelený nádech – měly by být více do šeda).

Jelikož zmiňovaný článek o zkouškách terče DART obsahuje pouze dvě nepříliš detailní fotografie tohoto zajímavého podvěsu, instaloval jsem jeho část na model s notnou dávkou fantazie. Přesto, nebo právě proto si dovoluji tvrdit, že takto „vyzbrojený“ Albatros vypadá dosti futuristicky.

JIŘÍ CHLEBEK  
Foto autor







*První letový prototyp  
Aero L-39 X-02  
v expozici leteckého  
muzea v Praze-Kbelích*

*Tři ze strojů L-39ZA  
sloužích v českém  
letectvu již deset let.  
Na prvním snímku je  
letoun používán  
Leteckým zkušebním  
odbohem v Praze-  
Kbelích*







## L-39 ALBATROS

### Kovozávody Prostějov/KP

Napletu-li se, **Kovozávody Prostějov** vypustily L-39 v měřítku 1:72 na trh rok po „přelomovém“ modelu proudového Jaku 23. Přelomovém proto, že do té doby

byly stavebnice této firmy dost blízko světové špičky (vzpomeňme na MB-200 nebo MiG-15), Jakem ale začal obrat k horšímu. Pěkné

jemné nýty nahradilo hrubé rytí, hladký povrch se změnil v pole po dešti, o detailech škoda mluvit. Nevím, co způsobilo takové snížení kvality, avšak L-39 to bohužel postihlo taky. Přesto jsme tehdy, a co si budeme povídat, vlastně až do loňského roku, byli za možnost postavit zmenšený L-39 moc rádi. Vždyť to byl jediný Albatros v tomto měřítku.

Dodnes je možné stejné vylisky zakoupit v mnoha krásných obalech, které předčí (myslím obaly) i renomované světové výrobce. Zakoupil jsem tedy po letech L-39 se značkou **KP** (v barvách americké skupiny Thunderbirds), abych s odstupem času zhodnotil letité vylisky.

O balení již byla řeč, návod zůstal nezměněn a nové jsou pouze obtisky obstojně kvality. Vylisky, ač už v době vzniku nebyly zázračné, jsou dnes, po náležitém „oběhání“ forem, téměř katastrofické, a i leckterý špatný short-run je kvalitou předčí. Čiré díly, tedy překryt kabiny a světlometry, jsou ještě nepruhlednější a poškrábanější než před 20 léty. Povrch vylisků je místy jakoby uplácán z modelny a pokryt nestejným nad povrch vystupujícím rytlm. Když k tomu připočteme, že díly (jak později zjistíme) téměř

nelicují, asi bude lepe celý povrch přebrousit a přeryt. Zůstává jen otázkou, zda nám to stojí za námahu, ale to si již každý stavitel musí rozhodnout sám.

Dost bylo zehrání, a tak se podívejme na přesnost v měřítku. Rozpětí i délce chybějí 3 mm, což jsou pouhým okem nepostřehnutelné rozdíly. Jinak k tvarové shodě nejsou žádné větší vyhrady, pouze překryt kabiny postrádá typické vyklenutí do stran, ale na postaveném modelu působí tento detail věrohodně.

Základem vybavení vnitřku kabiny je sice vana, ovšem boční pulty jsou pokroucené a velmi úzké, takže asi bude lepší je nahradit novými. Za přijatelné lze považovat přístrojové desky, což bohužel nemohu říci o sedadlech. Náprava je snadná – stačí zakoupit jejich odlitky firmy **Pavla Models**, které chudý interiér zaplní a značně oživí.

Před uzavřením trupu vlepíme do přídě malé množství olova a mělkou výstupní rouru do zádě. Na první větší tmelení narazíme až u spojení kanálů pro přívod vzduchu s trupem. Tmel ještě nezavřeme, neboť po přilepení křídla jej spotřebujeme slušné množství a totéž nás

čeká při úpravě přechodu VOP do trupu a při lícování překryt kabiny s trupem, ale bohužel i na téměř celém nerovném povrchu modelu. Podvozkové nohy, aby byly alespoň použitelné, musíme předem řádně upravit pilníkem.

Stavebnice představuje L-39C, ale po malých úpravách můžeme postavit jak L-39ZO, tak L-39ZA. Ač tomu původně bylo jinak, dnes rozhodně není vhodná pro začínající modeláře, neboť ti by ji v polovině stavby zahodili a šli by si před školu koupit jointa, čímž by náš pokus přilákat dítě k tvořivé činnosti vyšel vniveč.

Není však ani určen starším modelářům cholerické povahy, protože nábytek v jejich pracovně by nemusel po stavbě vypadat stejně jako před ní. Cílovou skupinou tak jsou asi pokročilí a psychicky vyrovnaní (nebo medikamenty utlumení) modeláři, kteří ocení dost přesnou shodu tvarů modelu se skutečnou „Devětatřicítkou“.

### L-39 ZA Eduard

Asi rok ohlašovaná novinka se konečně stala reálným prodejním artiklem a česky, slovensky a možná i ne jeden zahraniční modelář v duchu zajásal nad snad pořádnou stavebnicí L-39 Albatros v měřítku 1:72. Jen na okraj, stavebnici můžeme zakoupit ve verzi L-39C, ZA, a jako ProfiPack, který nabízí vedle zmíněných verzí i exportní L-39ZO. Podívejme se blíže L-39ZA s dvouhlavňovým kanonem pod přídí.

Obal (stejně jako u obou dalších stavebnic) zdobí prvotřídní akční kresba. Pod ní se ukývají velmi čisté vylisky s jemným, nikoliv dnes tak oblíbeným „neviditelným“, rytlm do hloubky. Povrch působí na první pohled opravdu excelentně. Dále tu máme rámeček s čírymi díly, který obsahuje dělený překryt kabiny, sklo oddělující prostory osádky



Dva ze čtyř L-39V používaných českým letectvem si můžeme prohlédnout v leteckém muzeu v Praze-Kbelích



a světlomety, několikastránkový přehledný návod, maskovací fólie a velký arch s obtisky.

Nejprve (ale jenom kvůli recenzi) jsem přeměřil hlavní rozměry vylisků. Ani milimetr navíc, ani milimetr pod míru. Hmmm! Obrysově jsme na tom podobně, ale výrobce jinak dokonalou shodu se vzorem pokazil značně menšími vstupy vzduchu, jež spíše připomínají prototypy tohoto letadla, a ne právě přesným krytem kabiny, který je při pohledu z boku trochu moc vysoký a hlavně není vyklenutý do stran. Víím, že je to asi technologicky oříšek, ale nějaké řešení by se snad našlo. To je z tvarových nepřesností draku asi vše, s čistým svědomím mohu prohlásit, že zbyvajcí tvary jsou přesné.



Vnitřek prostoru osádky je, stejně jako u modelu KP, tvořen vaničkou s bočními pulty, ale mnohem věrohodnějšího vzhledu. Zevnitř na bocích nechybí naznačené polstrování, přístrojové desky jsou taktéž moc pěkné a věrné. O sedadlech to už říci nemohu, jsou velmi zjednodušená a příliš vysoká, na což jsem přišel, až když jsem nemohl zavít překryt kabiny. Také jejich šířka nám nedovolí zapustit je bez úpravy mezi boční pulty. Budu se opakovat, ale nejsnazším a také asi nejlepším řešením je nahradit je odlévanými.

Výrobce nabízí obtisky na pulty a přístrojové desky, ale ponecháme-li kabinu otevřenou, raději použijeme „ruční kresbu“. Do zádi nalepíme propracovanou výtokovou trysku. Hluboko za vstupy vzduchu má své místo přepážka s označením prvního stupně motoru. Po „vyvážení“ modelu můžeme trup slepit. Vstupy vzduchu pěkně líčují, škoda jen, že jsou menší a tím deformují průřez trupu v těchto místech.

Pokud překryt kabiny nalepíme otevřený, k čemuž pěkný interiér přímo nabádá, máme po problému. Pokud jej však zavřeme, objeví se nepěkné spáry a nezbude nám, než po druhé otevřít tubu s tmelem a přechody dobrousit.

Vuči křídlu nemám vyhrad, tmelem použijeme pouze na přechodu spodní strany trupu do křídla. Výrobce musím pochválit

za přijatelnou tloušťku odtokové hrany, asi si vzal ponaučení z čtvrtkové stavebnice Airacobry, kde byla odtokovka katastrofální.

Na VOP mne zarazily dvě věci. Tou první byla pravá polovina větší než levá, druhou vystouplé nyty na kormidlech. Na zádi už na hladkém povrchu příliš nezáleží, ale co je moc, to je příliš. Naštěstí je to lehce opravitelná maličkost. Na druhé straně kvitují s povděkem vříšče na spodní straně výškovky, na které zapomněli tvůrci u čtvrtkového L-39 firmy MPM.

Podvozkové nohy sice mohly být o něco propracovanější, ale po doplnění hadiček a několika detailů jsou použitelné. Kola jsou modeláři jednou z nejkritizovanějších částí stavebnice. Ve stavebnici odpovídají rozměry „Céčku“, verze L-39ZA má mít kola hlavního podvozku širší o 0,4 mm a přídové o dvě desetiny. Pravda to sice je, modeláři-kritici ještě lomí rukama nad rozdílným tvarem sedmi krytek v oblasti kanonu, ale pokud nevezmu do ruky „šupléru“, nepoznám nic, a to je pro mne podstatné.

Ke standardu výrobce již patří doplnění stavebnice maskovacími fóliemi, které usnadňují stříkání barev. Byl jsem na ně opravdu zvědav, protože u předchozího modelu byly, zvláště ty na nerovné plochy, nepoužitelné. U „Třicetdevítky“ již jsou vymyšleny značně lépe, ale díky nedostatečné lepivosti mají snahu se místy odchlípnout, a tak jsem při zamaskování použil osvědčenou pásku Tamiya.

Pro konečný vzhled modelu výrobce nabízí dvě verze strojí čs. letectva, jeden z Iráku a jeden používaný v Sýrii. Popisek je na archu opravdu „něurekom“, myslím, že některé (nejmenší) nepoužije ani největší masochista. Celková kvalita obtisků je na velmi vysoké úrovni.





## L-39 Eduard ProfiPack

Stavebnice L-39ZA je krásnou „dvasedmdesátinou“, na které by se někteří výrobci mohli učit. Pedantům nejvíce vadí zmiňovaná kola a krytky, mně se větším problémem zdá tvar kabiny a vstupů vzduchu.

Tato „obohacená“ verze se liší od „normální“ stavebnice především tím, že se můžeme rozhodnout pro L-39 verzi C, ZA nebo ZO. Na vyliscích nic nového ne-



vykoupáme, stejně jako na rámečku čírych dílů a maskovací fólii. Nad rámec „obyčejných“ stavebnic na nás čeka planžeta s množstvím leptaných dílů, mimo jiné nabízející tři páry přístrojových desek, filmy s černobílými číselníky přístrojů, respektive jejich obdobu s nemnoha barevnými doplňky vytisknutou na papíře. Rovněž nadstandardní je velký arch obtisků (2x Thajsko, 2x čs., Libye, NDR, Luftwaffe, Rumunsko a prototyp testovaný v Rusku) a ještě větší plachta s obtisky s drobnými nápisy, postihující rozdílné barvy písma pro různé kamufláže.

Nepatřím k těm, kteří z planžety plechových doplňků zužitkují všechny díly. Ozivení interiéru rozhodně pomohou přístrojové desky, drobné detaily na boky trupu, madla na vnitřní stranu překrytu kabiny nebo pásy na sedadla (ale i po jejich vylepšení se navzdávám pocitu, že odlévaná jsou lepší). Nemyslím si však, že „tyčinka“ o tloušťce vlasu novorozeněte dlouhá 1mm, kterou máme nalepit na trup

či křídla, je přínosem. Vždyť model chci občas vzít do ruky! Nemyslím si, že jsem moc nešikovný, ale stačí sebe-menší nechtěný dotyk a díl je v ... Je to samozřejmě můj subjektivní dojem, a tak mne prosím, milovníci plechů, neodsuzujte.

Vyběr z devíti (!) obtiskových verzí mne tak zaskočil, že jsem si při stavbě modelu z ProfiPacku nedokázal vybrat a nakonec jsem se rozhodl pro jednoduchou představbu na L-39V. Tento jednomístný Albatros byl v našem letectvu používán nejen k vlečení terčů, ale sloužil i jako běžný cvičný letoun. Díky nízké hmotnosti byl pi-



**Dalším ze zahraničních uživatelů L-39C je letectvo státu Jemen. Snímky pořídil na letišti ve Vodochodech J. Kouba koncem roku 1999**



loty velmi oblíben zejména pro nácvik akrobatických prvků. Chybějící vybavení zadního prostoru pry bylo natolik patrné, že se s tímhle „speciálem“ dala létat akrobacie nepoměrně lépe než třeba s L-39ZA. To byl také důvod, proč jsem se pro tuto méně obvyklou variantu rozhodl.

Podobně jako lepty, ani všechny obtiskové popisky jsem nevyužil, neboť mi některé připadaly tak jemné, že by se na povrchu „ztratily“. Přesto výrobce za bohatou nabídku chválím.

Albatros v ProfiPacku je rozhodně stavebnice určená jako dobrý základ pro soutěžní model a neotevřít u něj pilotní prostory, jako jsem to udělal já, je opravdovým hříchem.

MARTIN DECARLI  
Foto autor



# Putování vylisků KP Aero L-39V

Staříčké a již přece jen vysloužilé formy k výrobě modelu L-39 z bývalých **Kovozávodů Prostějov** jsou stále používány a vylisky z nich se objevují v nejrůznějších krabičkách. Zatímco na původní stavebnici s povedenou titulní kresbou J. Velce a mizernými obtisky z Hradištky pod Medníkem už sotva kde narazíme, k mání jsou stavebnice **Kopro/Mastrecraft**. Na jejich obalech jsou jak mutace původní kresby, s doplněnými výstřihovými znaky NDR, tak nový obrázek L-39C, nebo Albatros ve fiktivním zbarvení americké akrobatické skupiny Thunderbirds. Zatímco vylisky jsou čím dál horší, obtisky plně odpovídají současnému standardu a mohou – společně s nižší cenou – leckoho zlákat ke koupi.



Krátce po rozdělení Česko-Slovenska na dva samostatné státy se díky **Aeroteamu** ze Vsetína objevily vylisky KP v měřítku 1:72 jako **Aero L-39 Albatros** vojenského letectva Slovenské republiky ve zbarvení skupiny Biele Albatrosy. Se slovenskými výstřihovými znaky se Biele Albatrosy veřejnosti představily poprvé v červenci na CIAF '93 v Hradci Králové, na domácí půdě pak 11. září u příležitosti Slovak International Air Display v Košicích.

V tradičním pytlíkovém balení se schématickým bokorysem na přebalové manžetě obsahovaly známé a v té době již neprůliš oslnivé vylisky, ale navíc aršík s výstřihovými znaky, označením, množstvím drobných nápisů na povrch letounu



a stavebním návodem se čtyřmi schémata jejich rozmístění na modelu. Jako prémie pro sběratele bylo součástí tohoto balení samostatně vložené barevné třípohledové schéma zbarvení.

Zatím naposledy se skupina Biele Albatrosy objevila vloni na leteckém dni SIAD 2002 v Bratislavě. Na jejich příští vystoupení si budeme muset ještě chvíli počkat, neboť v současné době procházejí letadla generálními opravami.

První vlečný letoun Albatros vznikl úpravami ověřovacího L-39X-08 v roce 1972. Na rozdíl od standardních cvičných letadel mají v této verzi sériově postavené vlečné stroje v zadní kabině bubnový naviják ocelového lanka, který pohání malá náporová turbína L-03 pod trupem.



Celkem bylo v sedmé výrobní sérii údajně postaveno osm vlečných letadel L-39V. Dvě z nich převzalo letectvo tehdejšího NDR, zbylé stroje si po službě v československém a federálním letectvu rozdělily v poměru 2:1 nástupnické státy. Česká republika získala letouny evidenčních označení 0720, 0725, 0735 a 0740, zatímco na Slovensku skončily 0730 a 0745.

Záslužným počinem **Aeroteamu** bylo vydání prostějovské stavebnice L-39 v krabičce s červenou kresbou, v níž plastik doplňovaly sada odlévaných dílů, štítek s detaily leptanými z plechu a nové obtisky, což výrazně zvýšilo atraktivnost stavebnice. Kromě Albatrosu, ovšem díky odlítkům ve vlečné verzi L-39V, bylo z tohoto základu možné postavit také vlekaný terč KT-04 a jeho odhazovací podvozok.

K přestavbě na „vlečnou“ jsou ve stavebnici odlitky turbíny a průchodky se sekacím zařízením a navijací buben v zadní kabině, zatímco lano bez větších potíží doplníme z vlastních zásob. Díly terče, odlité z nazelenalé hmoty, opatrně vyprostíme z nálitků a začistíme jemným brusným papírem. Více námahy vyžaduje jen odříznutí trupu, který je spojen s poměrně rozměrným nálitkem.

Díky přehlednému návodu je naštěstí na první pohled jasné, co je díl stavebnice a co technologický nálitok. Při sestavování si jen musíme dát pozor na správnou polohu oka č. 18: opatrně dolepujeme drobné součástky, zejména vyvažovací plošky na křídle a směrovce, jakož i vyztuhy na trupu. Budeme-li se řídit perspektivní kresbou v návodu, podaří se nám stavbu dokončit bez potíží a správně ohneme a nelepneme i plechové díly podvozku. Čtyřpohledové schéma zbarvení v návodu nabízí podobu letounu českého letectva s evidenčním číslem 0740.

Jak jste se dočetli o pár stránkách dřív, na L-39V už někteří modelaři přestavěli také novou stavebnici firmy Eduard. Je málo pravděpodobné, že by se novinka firmy Eduard objevila také ve verzi L-39V, proto zřejmě i nadále budou zájemci o téměř civilní podobu vojenského stroje odkázáni na výrobce doplňků.

## Thajský L-39ZA

Do třetice vydal **Aeroteam** prostějovské vylisky v limitované krabičkové verzi krátce poté, co byla první letadla dodána do Thajska. Tento kontrakt byl také inspirací ke vzniku stavebnice. V krabičce s pohlednou fotografií kamuflovaného stroje (ještě u výrobce) nalezneme důvěrně známé vylisky a epoxidový odlitek kanónu GŠ-23, který má umožnit úpravu modelu na L-39ZA. Schéma zbarvení je na trošku hůře čitelném černobílém schématu a k dispozici máme rovněž aršík s obtisky.

mas



*Vystřelovací sedadla pro L-39 v měřítku 1:72 odlitá z bílého kovu má v nabídce firmy A+V models z Kladna. Skutečné sedadlo VS1-BRI tvoří skorepina sedadla, padáková soustava, teleskopický vymršťovací mechanismus, novozová dávka a zdroj pohonu. Stabilizační padák je uložen v opěrce hlavy pilota, záchranný padák v záďové části. K sedadlu je pilot připoután integrovaným postrojem, umožňujícím snadné dotažení všech popruhů před katapultáží, s letadlem je spojen přípojkou dýchače, elektrické sítě a radiostanice a mezi nohama má dvojitou rukojeť spouště.*

*Na odlitcích A+V nalezneme více méně to, co na skutečném sedadle. Zvolena technologie bohužel neumožňuje u kovových odlitků jít do takových podrobností, jako například u polyuretanových odlitků, ale zase jsou kovová sedadla výrazně levnější a vypadají lépe, než původní sedadla ze stavebnice KP. Jejich vzhled lze zlepšit doplněním několika drobných charakteristických detailů, například madel a pásů ze zbytků sad plechů pro jiná letadla.*







## Aero L-39C s rozpaky

Představovat zájemcům o letectví Aero L-39 a jeho verze by bylo nošením dříví do lesa. Historie a vznik tohoto cvičného proudového letounu byla dostatečně popsána v L+K i knížečce edice Triáda. Když společnost Eduard přišla s jeho stavebnicí v měřítku 1:72, zajímal jsem. Prastarý prostějovský model je totiž již omšely a co se týká rozmístění panelů na povrchu chybný.



Pohled do krabičky od Eduardů mne navnadil, a tak jsem stavebnici i přes značnou cenu 350 Kč koupil. Mylně jsem předpokládal, že vzhledem k ceně kupuji něco super. Ostatně posuďte sami.

Krabice je dostatečně tuhá a dobře chrání obsah. Na víku je pěkná kresba letícího L-39. Šestistránkový návod začíná krátkým popisem letadla a upozorněními, pokračuje informací o rozmístění dílů v rámečcích a seznamem potřebných barev významných světových výrobců. Bohužel v seznamu chybějí odstíny akrylových barev Agama, se kterými se mi velmi dobře pracuje a jsou poměrně levné. Na dalších stránkách je srozumitelně rozkreslen postup stavby, ve kterém však chybí zmínka

o nutnosti dovážet model. Jak záhy zjistíme, nepříjemné je, že odstíny barev detailů musíme podle čísel neustále hledat v seznamu na straně 2, což trochu zdržuje. Závěr návodu patří údajům o použití maskovacích fólií, čtyřem schémátům zbarvení a umístění výsostných znaků a popisek.

Otisky jsou bohužel lesklé (měly by být spíše polomatiné). U palubních desek si nejsem jist, nakolik barevné provedení odpovídá, protože fotografie ukazují něco jiného. Chybí na nich zobrazení světelných tabel v horních částech, ale přístroje jsou znázorněny velmi slušně.

Plastikové stavební díly z šedohnědé měkké hmoty bez otřepů a znatelných vtaženin jsou ve třech rámečcích, čiré v samostatném sáčku, stejně jako maskovací fólie. Překryt kabiny je čirý, s rámy vyznačenými jemným rytím, také na povrchu ostatních dílů jsou spáry a krytky vystiženy ostrým rytím do hloubky. Na křídle a ocasních plochách je rytí provedené, vy-

jimkou jsou hlavy nýtů na výškovce, skoro „kotlové“. Panely na trupu a na bocích jsou vyznačeny poměrně jemně, na spodku pak skoro neznatelná.

Ocasní plochy jsou rozměrově přijatelné, trup se zdá v přední části značně štíhlejší (v místě kabiny o 1,5 mm užší) a horní strana přídě před kabinou je méně klenutá. Překryt kabiny je mírně posunut vpřed a není vyklenutý do stran. Kanály pro vedení vzduchu k motoru jsou v místě sacích hrdel půlkulaté, zatímco předloha je má přibližně půloválné. Sedadla jsou hodně zjednodušena, chybí na nich i madla vystřelovacího mechanismu. Celkový dojem je tak spíše rozpačity.

Stavbu jsem začal nabarvením jednotlivých detailů vnitřku kabiny a nanesením obtisků palubních desek. Při sestavování jsem musel nepatrně upravit zadní palubní desku, ale ostatní díly sedly dobře.





Průhledu kanály pro přívod vzduchu k motoru do trupu brání přepážka s celkem zbytečně (a nepřesně) naznačeným prvním stupněm kompresoru, který stejně není vidět. Zezadu je trup uzavřen výstupní rourou s reliéfem posledního stupně turbíny. O žluté barvě vnitřku vstupních kanálů nejsem stoprocentně přesvědčen. Letoun daného čísla jsem neviděl na vlastní oči, a tak musím spoléhat na návod.

Na desky odřezávačů mezni vrstvy jsem ústrojí kanálů přívodu vzduchu přilepil lepidlem Herkules, abych je mohl v případě nutnosti odlepit a nahradit jinými správného tvaru.

Sestavení a slepení křídla proběhlo bez problémů, jen jsem proflzl štěrbinu u křidélek. Podobně jsem bez potíží spojil křídlo s trupem, přičemž jsem pouze opatrně upravil styčné plochy. Podobné je to s VOP. Nakonec jsem zatmelil drobné vztaženiny na křídelních nádržích a přechodech VOP do trupu.

Zatímco sestava schla, slepil jsem sedadla a doplnil na ně upínací pásy a madla vystřelovacího systému. Po vsunutí sedadel (jdou velmi ztuhla, což se později ukázalo být výhodou) do vany pilotního prostoru a připevnění překrytí kabiny lepicí páskou jsem zjistil, že ačkoliv to návod nezmiňuje, model je třeba dovážít.



Když jsem opatrně oddělil a začistil čelní štítek a obě části překrytí, nastal horror. Neseděl ani jeden díl! U překrytí překážely záhlavníky sedadel, u čelního štítku kryt přední palubní desky se zaměřovačem. Co teď? Nezbylo mi nic jiného, než sedadla opatrně vytáhnout, zesponovat řádně ubrousit jejich sedáky a mírně také záhlavníky. Horší to bylo s čelním štítkem. Musel jsem opatrně odlepit palubní desku s krytem a vše za neustálého zkoušení zkrátit. Teprve pak šel čelní štítek usadit.



Trápení ale ještě nebyl konec. Při kontrole obou částí překrytí jsem zjistil, že sice už dobře zapadnou, ale výškově řádně sednou (navazují-li vrcholy překrytí na horní stranu středového žebra, jsou u základny viditelné škvíry) a šířka základny překrytí je „o chlup“ menší než šířka trupu. Situaci jsem vyřešil pomocí rychleschnoucího epoxidu.

Pak už konečně došlo na maskovací fólii. Na čelní štítek sedla výborně, u překrytí bylo třeba mírně naříznout rohy. Problémy nastaly u ocasních ploch, kde

V návodu jsou barvy označeny podle normy Federal Standard. Když jsem se rozhodl pro NATO kamufláž, zjistil jsem, že střední šedá má sice správné označení FS 36270, ale tmavá šedá má označení FS 36318, což je kardinální chyba! Správný odstín má být FS 36118, v čemž mě utvrdily fotografie v L+K i návod stavebnice MPM. Podle stejného zdroje se liší i tvar pole tmavě šedé. A nyní babo rad, co je správně, který výrobce se seká?

V návodu stavebnice Eduard nejsou uvedeny názvy dalších dvou barev (č. 22 a 27). Patřičný odstín barvy Agama je spíše černošedý, na fotografiích se zdá o něco světlejší. Barva Humbrol je zase proti fotografii dosti světlá, takže je nutno barvy dotónovat.

Po nabarvení modelu můžeme vyvrtat otvory a doplnit detaily, například protisrážkový blikáč a výstupní rouru pomocné zdrojové jednotky Saphir.

Posledním krokem je nanesení obtisků. Jsou bohužel lesklé a jejich rozmístění na archu se mi zdálo především u popisek chaotické. Jinak jsou výborně tenké, neprosvítají a dobře přilnou. Povrch modelu jsem sjednotil čírym lakem.

Jsem obyčejný modelář-lepič, ale mé pocity z nové stavebnice L-39 jsou smíšené, až rozpačité. Myslím si, že cena je vzhledem k uvedeným nedostatkům přemrštěná. Výrobce se asi řídí zásadou, že komu se model a cena nezdaří, at nekupuje.

VLADISLAV MATYSKOVIČ

Foto autor a M. Salajka

vzhledem k nižší přilnavosti masky na vystupující nity mi při barvení koncových oblouků barvy podtekla. Spodní plochy modelu jsem nastříkal, horní a boční natřel akrylátovými barvami Agama, se kterými mám velmi dobré zkušenosti.

Při stříkání spodku modelu však barva kryla nestejně a po nanesení jedné tenké vrstvy většina linek paneláže zmizela. Totéž se stalo na bocích a horní ploše trupu, na horní straně křídla a ocasních plochách naštěstí spáry zůstaly dobře viditelné.





*Snímky šedivých L-39C byly pořízeny na 34. základně speciálního letectva v Pardubicích. V rámci reorganizace české armády bude na této základně v letošním roce postupně ukončen letový provoz.*

*Součástí označení všech letadel v tomto zbarvení jsou lví na přídě a nápis CZECH AIR FORCE pod kabinou a na kýlovce.*

*Na snímku vpravo je vidět tvar překrytu kabiny a vstupního ústrojí kanálu pro přívod vzduchu k motoru*



*Technici si tento „svůj“ letoun pro snadné rozlišení na stání označili černým pruhem na vrcholu SOP*



Slovenské vojenské letectvo používa L-39 verzi C, ZA a L-39V. Díky svým vystoupením po celém světě jsou nejznámější Bíle Albatrosy v národních barvách, u jednotek slouží kamuflované stroje







*Biele Albatrosy patří k tradičním návštěvníkům CIAF v Hradci Králové, kde byl také pořízen tento snímek. Zatím naposledy se skupina, byť jen pětičlenná, objevila na leteckém dni StAD 2002 v Bratislavě. Podle oficiálních webových stránek letošní sezónu vynechává, neboť jejich L-39 procházejí generální opravou*

## Ještě jednou Aero L-39 Albatros v měřítku 1:72

*Někomu se možná nebude líbit, že jsme tak velkou část obsahu sešitu Modeláře věnovali letadlu československému a ještě ke všemu proudovému. Krasavice z Vadochod si to nesporně zasloužila a uvedení trojice stavebnic firmy Eduard bylo dostatečnou pobídkou.*

Jako každá stavebnice, i novinka ze severu Čech má přednosti i nedostatky, záleží jen na stavitelích – jaké mají nároky, co se jim líbí a co budou na vylisících hledat. Myslím si, že nikoho neurazím, když začnu radostným zvoláním: Sláva, že je tu! Kdo se v poslední době po-

koušel slepit historické vylisky z KP, dá mi za pravdu, že stavebnice Eduard je přínosem. Doufejme, že s dalšími chystanými novinkami (MiG-15, La-7) také rozhojní řady zájemců o československé, česká a slovenské letectvo a jeho stroje.

Zatím se nikdo nezminil, že L-39 je první stavebnicí proudového letadla firmy Eduard v měřítku 1:72, tudíž vykročením na méně probádanou půdu. Hned na úvod je třeba poznamenat, že vcelku úspěšným.

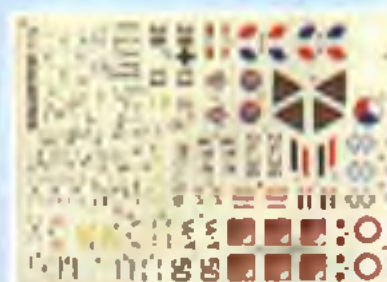
Ze tří kreseb na obalech krabičkových verzí se mi nejvíce líbí šedivá „Cáčko“, nejméně povedená je kresba L-39ZA. Vylisky jsou ve všech stejné, proto je lze po-

soudit z jedné vody načisto. Jsou vcelku povedené a čisté. Pravda, určitou daní za kvalitu je, že jsou modeláři kritizovány „lemy“ vzniklé přesazením polovin forem, i když u jiných stavebnic je bereme jako běžný svízeľ. Obvyklé by však neměly být vtaženiny. Tentokrát se s nimi musíme vypořádat na přechodech konců křídla v nádrže, na horní části zádě trupu a na dělených opěrkách hlavy. Jinak ale tmelit musíme vlastně jen spáry kolem dílu s výstupní rourou motoru. Na odstranění spár mezi slepenými díly většinou stačí „stříkací“ tmel.

Při posuzování shody modelu s předlohou zjistíme, že rozměry i tvary vcelku odpovídají předloze. Nepovedenou se mi jeví oblast kolem šachet hlavního podvozku, kde by měl být zřetelný zaoblený

### Aktuální seznam dostupných stavebnic L-39 a doplňků v měřítku 1:72

Výrobce	Výrobek	Název	Poznámka
Blue Rider	obtisky	Lithuanian Air Force	také pro L-39
CMK	doplňky	L-39 C/ZA - interior set	odlitky, lepty, překryt
CMK	doplňky	L-39 C/ZA - exterior set	lepty, odlitky
CMK	doplňky	L-39ZA - armament set	lepty, odlitky
Eduard	sada leptů	L-39 Albatros	
Eduard	stavebnice	L-39 Albatros	ProfiPack
Eduard	stavebnice	L-39C Albatros	
Eduard	stavebnice	L-39ZA Albatros	
ExtraTech	doplňky	GŠ-23 cannon	odlitek+lepty
ExtraTech	sada leptů	L-39 Albatros	pro KP
Hi-Decal	obtisky	Aero L-39 Albatross	ČS, Irák, NDR, popisky
Kopro	stavebnice	Aero L-39 Thunderbird	smyšlenka
Kopro	stavebnice	Aero L-39 Albatros	NDR
Kopro	stavebnice	L-39ZO Albatros	
Pavla models	doplňky	L-39 Albatros	odlitky vybavení kabiny
Pavla models	doplňky	L-39 Albatros	překryt kabiny
Propagteam	obtisky	Aero L-39 Albatros	US Navy, Irák
Propagteam	obtisky	Aero L-39 C Czech Air Force	





tvár trupu, což stařík z KP postihl lépe, stejně jako rozteč táhel brzdících štítů pod trupem (u novinky jsou příliš blízko sebe). Dále předložte zcela neodpovídá zaoblení na vrcholu kýlovky (u L-39C a ostatních verzí se ve skutečnosti liší) a vstupní ústrojí kanálů pro přívod vzduchu k motoru. Výstup pomocné zdrojové jednotky je naznačen pouze rytím a také přední podvozková noha je vzhledu předlohy leccos dlužná. Vysloveně napovědené jsou vířiče na spodní straně VOP (možná by model lépe vypadal bez nich) a obrousit potřebují příliš výrazné nyty na výškovce. Při podrobnějším zkoumání nalezneme ještě různé odchylky ve tvaru a umístění krytek a spár mezi panely, ale už proto, že se vzhled letadel různých verzí liší, rozhodně nejsou důvodem k ztracení stavebnice.

Co mi připadá horší, je nevystižení ladných obličejů tvarů boků v okolí kabiny (jsou příliš rovné) a klenutí překrytu kabiny do stran (což technologicky asi opravdu nejde) a nahoru – v modelové podobě má L-39 příliš „bojový“ vzhled.



Na druhé straně nepopíratelnými přednostmi dílu je přesnost s níž ilucij a dosedají. Výjimkou, potvrzující pravidlo, jsou poloviny křídla, jejichž styčné plochy je třeba lehce obrousit. Ale jinak se mi osvědčilo vylisky stavebnice této firmy před slepováním příliš neobrušovat, protože většinou si tím stavbu spíše znesnadním. Typickým příkladem jsou přední části kanálů pro přívod vzduchu, které bez úprav dosedly přesně a bez výrazných spár.

Vybavení kabiny je uspokojivé, sedadla do vany pilotního prostoru zapadají s nulovou tolerancí, takže pokud neobrousíme jejich bočnice, po nabarvení je na místo nedostaneme. Příjemným usnadněním barvení jsou obtisky palubních desek a bočních pultů, komu se to nelíbí, může použít plechy z bohaté doplňkové sady.

Výrobce si zaslouží pochvalu za zhotovení nové stavebnice hezkého letadla, za vyznačení spár do hloubky, za vystižení mnoha detailů (pomocné nasávací otvory, lišty na náběžné hraně pro odtržení proudnic před hrozícím přetažením), za jasné návody (až na příliš zřetelné upřednostnění barev jednoho výrobce) a za volbu obtiskových verzí. Stavebnice má i své chyby, ale za postavení určitě stojí.

MARTIN SALAJKA

Foto autor



V současné době létají maďarské Albatrosy v hnědo-zelené kamufláži







Pro výcvik budoucích pilotů sovětského vojenského letectva byla 2. června 1960 založena pilotní škola, dnes spadající pod sdružení ROSTO (nástupce DOSSAF) a známá pod jménem Vjazma. Výcvik probíhal od roku 1981 na strojích L-29, které v roce 1987 zastoupily modernější L-39 Albatros. Školou prošlo na 4500 pilotů, mimo jiné kosmonautka Světlana Savická

V současné době létají stroje skupiny Rus v podobě zachycené na malých snímcích dole

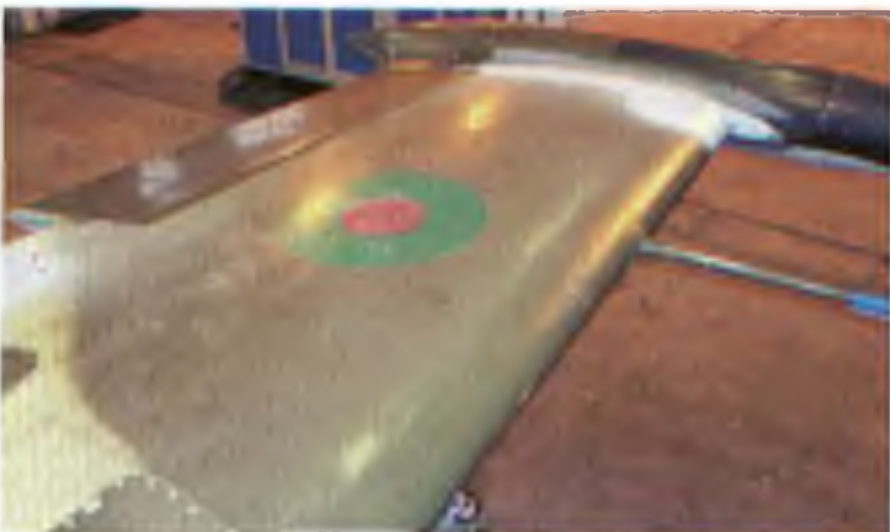
Při učilišti byla v roce 1987 ustavena také akrobatická skupina Rus, létající na L-39. Jejmi členy je osm pilotů a 56 techniku. V roce 1996 jsme měli příležitost vidět na CIAF v Hradci Králové vystoupení této skupiny s krásně olétanými vojenskými stroji







Počátkem letošního roku byla v továrně Aero Vodochody dokončena generální oprava dvou letadel L-39ZA bangladéšského letectva







*Pro modeláře zajímavé fotografie detailů letadel Aero L-39ZA pro Alžír byly pořízeny v dílnách výrobce a na továrním letišti ve Vodochodech. Ze 17 strojů již byla většina dodána zákazníkovi, posledních pět během května a června letošního roku poslouží ve Vodochodech při vycvičení 10 alžírských pilotů*







*Ze dvou snímků pořízených za stejných podmínek je zřejmé, že novější L-39ZA VzS AČR jsou kamufllovány barvami jiných odstínů*







# 2S1 GVOZDIKA

Ke stavbě modelu jsem měl velmi prozaicky důvod – Gvozdík totiž byl ve výzbroji dělostřeleckého oddílu, u kterého jsem na vojně sloužil. Proto jsem před několika léty, když se stavebnice objevila na trhu, neváhal s koupí.

## TROCHA HISTORIE A TECHNICKÝCH DAT

2S1 Gvozdika (u nás Gvozdík) je samohybná houfnice ráže 122 mm na pásovém podvozku, po přípravě schopná plavby. Vznikla v Charkovském traktorovém závodě. Do výzbroje armády Sovětského svazu byla přijata v roce 1972 a dočkala se též licenční výroby v Polsku a Bulharsku. Stroje u našeho dělostřeleckého oddílu byly Bulharské výroby.

Jak nám na vojně sdělili, dostřel houfnice má činit až 16 km a kadence pět ran za minutu. Vezaná zásoba dělené munice je 40 střel. Nabíjení probíhá pomocí nabíjecího poloautomatu: Po otevření závěru vloží nabíječ nejprve granát do saní, poté stiskne tlačítko a silný řetěz s jakousi gumovou opěrkou s velkou rychlostí a rachotem zasune granát do nábojové komory. Totéž opakuje s nábojnici. Po uzavření závěru je houfnice připravená k výstřelu. Zařízení v akci v nás rozhodně budilo respekt.

Osádka je čtyřčlenná – velitel, řidič, střelec a nabíječ. Řidič má samostatné stanoviště v levé přední části. Odkud také ovládá držák, ve kterém je hlaveň uložena při jízdě.

V přídí pod samostatným poklopem je převodovka a za ní vpravo baterie. Ve středu vozidla je umístěn dvoudobý osmiválcový vznětový motor. Za motorem je osazena věž, pod níž je bojový prostor ostatních členů osádky. V zádi je potom uložena větší část munice, nad ní jsou v horní části nádrže. Vstup do zadní části je možný i čtvercovými dveřmi se střílnou v zadním čele, kudy se také případně nakládá munice.

Korba je svařená z pancéřového plechu tloušťky 8 mm. Při hmotnosti vozidla necelých 16 tun je udávána jeho nejvyšší rychlost 60 km/h, ale viděl jsem nenaložené houfnice jezdit po silnici rychlostí 85 km/h.

Před plavbou bylo potřeba utěsnit vstupní otvory, zvednout vinolam a nasadit usměrňovače proudění, normálně vezené na zadním čele věže. Pohon ve vodě obstarávají pásy a zatáčí se brzděním jednoho z nich. Ve vodě dosahuje vozidlo rychlosti 4,5 km/h.

## STAVEBNICE

Pokud vím, stavebnici modelu tohoto nepříliš známého stroje nabízí v měřítku 1:35 pouze ukrajinsky Skif. Lze ji pořídit za přibližně 700 Kč. Polotuhá krabice nese na víku kresbu stroje jedoucího na přehlídce po Rudém náměstí. Rozhodně nic, co by oko potěšilo. Uvnitř čekají čtyři rámečky ze světle šedého měkkého plastu, přesně toho, u kterého skalpel při začíšťování zajiždí kam nemá. K dispozici máme asi 185 plastických dílů. Dále malou planžetu s devíti leptanými součástkami (plech je tlustší než jsme zvyklí u ostatních výrobců a součástky běžným skalpelem neoddelíme). Pásy jsou „gumové“, stejně jako dvě tažná lana. Návod nás v úvodu seznamuje s historií, ale pouze cizojazyčně. Na dvou stranách jsou schémata rozmístění dílů v rámečcích, na dalších pěti je v sedmnácti krocích rozkreslená stavba a na vloženém listu schéma zbarvení vozidla v třibarevné kamufláži.



## VÝLISKY

Díly jsou zhotoveny s drobnými otřepy, vesměs je na nich znát dělicí rovina formy a tudíž všechny potřebují začistit. Na vrchní části korby a věže také nalezneme několik drobných propadlin, naštěstí snadno odstranitelných. Stopy vyhazovacích kolíků tentokrát problém nepředstavují, je jich několik pouze na vnitřní straně pásu, ale nakonec nebudou příliš patrné. Detaily na povrchu modelu jsou zjednodušené, některé části modelu hodné předimenzované (k jejich zhotovení by stačila snad polovina materiálu). Vybavení interiéru stavebnice neobsahuje.

## STAVBA MODELU

V souladu s návodem jsem začal sestavením spodní části korby. Podle mého názoru ji výrobce navrhl zbytečně složitě, neboť ji musíme složit ze sedmi hlavních dílů, zatímco ve většině ostatních stavebnic bývá z jednoho kusu. Díly korby lze slícovat vcelku dobře a tmel zatím potřebovat nebudeme. Je však nutné pohlídat si geometrii, obzvláště u boku vany.

S podvozkem problémy nejsou. V mé stavebnici nebylo dostříknuto několik zubů na hnacím kole, ale naštěstí po otočení kola a nasazení pásu nebude nedostatek vidět. Po důkladném slepení dílů a proschnutí spoju můžeme ke spodku přilepit vrchní část korby. Na ní je třeba v okolí tunelů pro světlomety vyrazné ztenčit stěny, neboť skutečný pancíř má tloušťku jen osm milimetrů.

Po spojení obou částí korby jsem také v hojně míře použil tmel. Zejména v okolí předních blatníků, „sekery“ a u zadního čela.

Pojezdová kola, tvořená každé dvěma díly, jsem slepil a prozatím odložil. V místě průzoru řidiče jsem plast vyřízl a za pomoci lepty a čiré fólie zasklil. Prosklená část by však ve skutečnosti neměla být „utopená“, jak ukazuje návod, ale v rovině s čelem a jen s mým osazením pro poklop a prostorem pro stěrač. To byla jediná význačnější úprava, kterou jsem na modelu provedl.



Na povrch jsem doplnil drobné detaily, popřípadě je nahradil plechovými ze sady firmy Eduard. Lepty pro stavbu tohoto model opravdu doporučuji, protože plastickými detaily příliš neoplyvá. Tím je korba hotová a můžeme se pustit do věže.

Nejprve jsem sesadil hlaveň kanonu. Půlkulaté uložení je třeba z obou boku obrousit (díly 86D a 87D), jinak se do věže nevejde. I když tam vidět nebude, tmelil jsem na věži spoje na spodní části. Poté jsem dolepil detaily. Na zádi věže jsou umístěny usměrňovače proudění a schůdky. Usměrňovače ve stavebnici (sestava č. 13) jsou opravdu jen neformálním kusem plastiku, postavené z leptů vypadají o mnoho lépe. Ve skutečnosti jsme za běžného provozu toto speciální vybavení s sebou vozili jen pokud bylo zrovna naplánováno cvičení s plavbami. Na věži byla běžně uložena pouze složená celta.

## ZBARVENÍ

Návod nabízí pouze třibarevnou kamufláž, ale československé Gvozdiky byly celé zelené. Odstín se však u jednotlivých strojů mírně lišil. Použil jsem barvu ruská polní zelená (Agama R 14M), která se mi zdála podle fotografií z vojny přiměřená. Jinak pro úplnost dodávám, že vnitřek bojového prostoru a prostoru řidiče byl nastříkán barvou bílou, nebo nažloutlou (slonová kost), zbyvajcí vnitřní prostory zelenou. Vnitřek ústové brzdy byl červený.

Po nastříkání všech ploch, včetně pojezdů, jsem model sestavil. Pásky, nastříkané barvou rzi s „kovovými“ dosedacími plochami, byly po nasazení příliš vypnuté. Přilepil jsem je z vrchu k pojezdovým kolům sekundovým lepidlem. V místě lepení je třeba z dlů odstranit barvu, jinak se pás bude odtrhávat. Poté jsem na povrch nastříkaný lesklým lakem nanesl podle fotografií předlohy obtisky ze sady určené pro českou a slovenskou techniku; k jejich změkčení jsem použil „vodičky“.

Nakonec jsem nanesl trochu patiny. Rozředěnou černou olejovou barvou jsem potřel celý povrch (wash) a „suchým štětcem“ zesvětlil vystupující místa. Nad pásky jsem lehkým nastříkáním pískové barvy naznačil zaprášení.

Skutečné stroje jsme občas „konzervovali“ přetřením hadrem namočeným v motorové naftě. Jistě si dovedete představit, jak se na takto ošetřený povrch usazoval prach a nečistoty. Nakonec jsem dodal nově zhotovená tažná lana a můj Gvozdík byl hotov.

## ZÁVĚR

Zvolený typ považuji za zajímavý. Předloha se účastnila řady konfliktů, například v Afghánistánu a Iráku, můžeme proto volit různé verze zbarvení. Bohužel, horší to bude s podklady. Stavebnice je i přes některé nedostatky dobrým základem pro stavbu pěkného modelu. Stavba neskýtá žádné nástrahy, s kterými by si neporadil i méně zkušený modelář. Škoda, že cena je nepoměrná k nabízené kvalitě.

VÁCLAV VOPALECKÝ

Foto autor







RYCHLEJI A VÝŠ

## XB-70 Valkyrie

### PŘEDLOHA

Na počátku 50. let se velitelství vzdušných sil USAF začalo zabývat myšlenkou na výrobu bombardéru, jehož vlastní obranou budou rychlost a dostup. Ve výběrovém řízení se začali objevovat konstrukce budící dojem nadčasovosti jak tvary, tak technologiemi. Uvažovalo se dokonce o rychlosti  $M=4$  avšak finanční prostředky uvolněné pro tento výzkum omezily vývoj pouze zkoumáním rychlosti okolo  $M=3$ . K jejímu dosažení se nabízely v podstatě tři možnosti druhu pohonu, avšak jaderný představoval obrovské nebezpečí a použití velkého množství Boranu jako paliva bylo ekonomicky nepřipustné.

Z výběrového řízení vyšla vítězná společnost North American s projektem XB-70 poháněným šesti motorů General Electric pod trupem. Práce byly zahájeny v prosinci roku 1957 a záhy se jako hlavní problém ukázala teplota vznikající při vysokých rychlostech. Řešení přineslo až použití finančně velmi nákladných materiálů (titan) a potah sendvičové struktury. Prostředky na vývoj byly sníženy a po prozážení raket dlouhého doletu jako hlavního účelného prostředku byla nakonec povolena jen stavba dvou prototypů. První z nich byl představen v květnu 1964 a poprvé s ním vzlétli plukovník Joe Cotton a vedoucí zkušební pilot firmy North American Alvin S. White 21. září 1964. Vzápětí stroj zahájil sérii zkušebních letů, vedoucích posléze až dosažení rychlosti Mach 2,5 v říjnu roku 1965. Trojnásobné rychlosti dosáhl až zdokonalený druhý prototyp, který však byl zničen už 8. června 1966 při srážce s doprovodným F-104 během fotografování při propagačním letu. Krátce po katastrofě byl zbylý letoun předán NASA a pokračoval ve výzkumu vysokých rychlostí. Ačkoliv se Valkyrie výroby nedočkala, její vývoj donutil Sovětský svaz vynaložit obrovské prostředky na vývoj letounů MiG-25 a T4-Sotka.

### MODEL

Stavebnice XB-70 v měřítku 1:72 firmy AMT byla před časem k dostání i v našich modelářských prodejnách. Rozměrná krabice opatřená kresbou stroje doprovázeného B-58 skryvá vylisky kvalitou odpovídající polovině osmdesátých let. Vzhledem k hladkému povrchu skutečného letounu snad o rytí ani nemůže být řeč. Vzhledem k velikosti vylisků ani nedoporučuji zabývat se porovnáváním modelu s předlohou, nicméně na pohled se shodují. Stavební návod je vyveden velice srozumitelně, obtisky umožňují postavit první prototyp i ve službách NASA.



### Stavba

Zahájil jsem ji sestavováním pilotního prostoru, mimochodem velmi pěkně zpracovaného. Opravdu skvěle (v poměru k možnosti nahlédnutí do prostoru osádky) jsou vyvedena vystřelovací se-



dadla osazená ochrannými kapslemi. Celý prostor osádky rovněž dobře zapadá do polovin hlavní části trupu. Spojení dílů polovin křídla nečiní problémy, horší je to s jejich spojením. Nedoporučuji podle návodu hned spojit poloviny křídla s trupem a spodní částí (obsahující kanály přívodu vzduchu, podvozkové šachty a kryt šesti motorů), nybrž obě poloviny sesadit na rovné podložce a spoj dokonale vyztužit kousky plastiku. Teprve pak je spojíme se spodní částí a nakonec i s horním dílem trupu. I tak budeme mít dost práce s odstraněním hlavního nedostatku stavebnice, asi 4 mm široké mezery v přechodu křídla do trupu na horní straně křídla.

Podle mých zkušeností s velkými modely není dobré tyto mezery vyplňovat tmelem. Mnohem lépe dopadneme, pokud do škvír vložíme kousky plastiku, důkladně je prolepíme a teprve po zaschnutí zatmeleme.

Navržení prosklení kabiny tak, aby skylalo možnost nastavit ochranný štít pro nadzvukový let, je závažným nedostatkem. Chybí totiž jakýkoliv náznak







tvary bočních oken, jejichž okraje je potřeba po vlepění přetmelit. Náprava se sice se na první pohled zdá být jednoduchou, ale opak je pravdou. Trojúhelníkový tvar navazuje přes sloupek na mírný lichoběžník, a tak jsem vyřezával masky z lepenky tak dlouho, až se mi zdálo, že tvar odpovídal fotografilmu.

Podvozek také vypadá dobře a jeho sestavení ani připojení k nabarvenému modelu neskytá žádné obtíže.

### Zbarvení

Na výběr mnoho možností nemáme, protože skoro celý povrch modelu má být nastříkán lesklou bílou barvou. Pouze pruhy v okolí mechanismu sklápění konců křídla a štít před kabinou jsou černé. Zvláštností je barva pneumatik, které byly kvůli lepšímu odvádění tepla

natřeny stříbrnou barvou. V barvě magnézia zůstala část spodního krytu motorů. Před nanesením bílé barvy doporučuji kvůli kontrole tmelených míst model nastříkat základovou barvou (osvědčila se mi matná světle modrá). Obtisky jsou na velmi dobré úrovni.



### Závěr

Model XB-70 v měřítku 1:72 ze stavebnice AMT není vůbec špatný. Když jej, byť postavený jen „z krabice“ (slovo krabice se v tomto případě nehodí) dáte před sebe, vidíte opravdovou zmenšeninu skutečného letounu. A o to většinou modelářů přece jde.

V polovině devadesátých let byla stavebnice v ČR k dostání za 850 Kč, ale to je minulost, na internetu se dnes její cena pohybuje kolem 80 USD.

MIROSLAV BEJBL  
Foto autor a NASA



S O U T Ě Ž

S O U T Ě Ž

S O U T Ě Ž

## Vyhrajte stavebnici vozu F1 Toyota Panasonic Racing



# Panasonic

Každý zkušený modelář nepochybuje o všudypřítomnosti elektrických a elektronických přístrojů v našem oboru a o jejich nepostradatelnosti. Pokud se pozorněji podíváte do svého vysíláče nebo jiných modelářských pomůcek, možná objevíte baterie Panasonic. Svě modely patrně fotografujete nebo natá-

číte kamerami a i tady se můžete setkat s touto značkou. Nemusí tomu být jinak ani při poslechu rádia, sledování TV nebo videa.

Značku Panasonic můžete od loňského roku vidět i na závodních okruzích F1. Stala se totiž sponzorem jednoho z týmů - Toyota Panasonic Racing. Hned napoprvé se jeho vozy devětkrát kvalifikovaly mezi první desítku. V letošním roce jezdí za tuto stáj zkušení jezdci - Francouz Olivier Panis, který vstupuje do své deváté sezony Grand Prix a Brazilec Cristiano de Malta.

Společnost Panasonic Czech Republic ve spolupráci s redakcí časopisu Modelář pro Vás připravila jednoduchou soutěž. Pokud správně odpovíte na soutěžní otázky a pošlete odpovědi na korespondenčním lístku s nalepeným kuponem z této strany na adresu redakce do 31. května 2003, postoupíte do slosování. Na deset šťastlivců pak čekají plastické stavebnice vozu Formule 1 v měřítku 1:25.



### Soutěžní otázky:

1) Se jménem které stáje F1 je spojena značka Panasonic?

2) Jmenujte alespoň dva piloty F1, kteří za tuto stáj letos jezdí.

3) Které dvě prodejní značky společnosti Matsushita Electric Industrial Co., Ltd. nabízí v České republice Panasonic Czech Republic s. r. o. ?

Nápovědu hledejte na webové stránce <http://www.panasonic.cz>





## Steyr 1500A Kommandeurwagen

Výrobce: Tamiya  
Měřítko: 1:35



### STAVEBNICE

Vylisky stavebnice velitelského automobilu Steyr 1500A (nebo Steyer, v literatuře se střídá obojí) jsou zhotoveny z okrového plastu bez propadlin a otřepů. Ve stavebnici nalezneme také čiré díly zasklení (skla do bočních oken jsou však moc tlustá a je dobré je nahradit) a také tři velmi dobře zpracované figurky. Asi jedinou vadou modelu je, že skřovina kryjící otvory do prostoru motoru nemá mít podobu klasické čtvercové sítě. Ve skutečnosti totiž v otvorech byly rovnoběžné vo-

dorovné příčky a teprve pod nimi velmi hustá síť s malými oky. To jsem bohužel zjistil až po úplném dokončení modelu a už jsem to neopravoval.

### STAVBA A ÚPRAVY

Při stavbě jsem postupoval podle návodu s jedinou výjimkou – přilepení kol (přední zatočená) jsem si nechal až úplně na konec.

Z úprav, které jsem považoval za nezbytné, jsem se nejprve pustil do bočních oken. „Skla“ jsem vystříhl z tenké čiré destičky a nalepil jsem je v polootevřené poloze.

Další úpravou bylo nahrazení rovněž nemodelově tlustých praporek na blatníky novými. Vystříhl jsem je z tenké plastické destičky, nanесl na ně obtisky a prosvítající hrany jsem přetřel barvou. Pro oživení modelu jsem z hliníkového plechu stočil celtu, nabarvil ji, nastříkal matným lakem a umístil ji na kufr auta. Celta a vedle ní umístěné kanystry (byly součástí stavebnice) jsou připevněny řemeny s plechovými přezkami ze sady doplňků **ExtraTech**.

Dalším krokem byla figurka řidiče. Díly jsem dobře očistil, ale ruce, tělo a hlavu jsem dohromady neslepoval před jejich nabarvením. Uniformu jsem nastříkal zelenou barvou Revell č. 66. Po zaschnutí barvy jsem ji přestříkal sealerem, což je lak na metalizéry firmy **Model Master**, který dobře zafixuje barvu. Patinování jsem začal hodně naředěnou černou barvou Revell č. 8, kterou jsem štětcem „pustil“ do záhybů uniformy. Po zaschnutí barvy jsem vzal molitan lehce namočený v ředidle (když se molitanem dotkneme například skla, nesmí zanechávat vlhkou stopy po ředidle) a černou barvu jsem z vystupujících ploch uniformy setřel, takže zbyla

pouze v záhybech uniformy. Konečnou plastičnost uniformě dodalo použití suchého štětce, kterým jsem zesvětlil vystupující místa. Poté jsem figurku kromě obličejů a rukou nastříkal matným lakem.

Obličej a ruce jsem nastříkal barvou Revell č. 35. Po zaschnutí jsem na tyto části nanесl neředěnou olejovou barvu odstínu umbra pálená a setřel jsem ji vatičkami do uší tak, aby olejová barva zůstala jen v prohlubních a dala barevný nádech celému obličej. Konečnou podobu obličejů i rukám přineslo závěrečné použití suchého štětce. Teprve pak jsem díly figurky slepil dohromady.

### ZBARVENÍ A PATINA

Kamufláž si můžeme vybrat za tři možnosti. Stavebnice nabízí pískově zbarvený automobil se zelenými a hnědými stříkanými pruhy, který sloužil v Ardenách, a další dva vozy použité v Sovětském svazu (jeden šedý, druhý v zimní kamufláži).

Vybral jsem si šedý. Nejprve jsem celý model nastříkal šedou barvou Revell č. 77. Po zaschnutí barvy jsem na model nanесl neředěnou olejovou barvu (černá kostní) a setřel ji vatičkami do uší. Opět se na závěr uplatnil suchý štětec. Plátěnou střechu jsem nastříkal pískovou barvou Revell č. 88 a vystínoval olejovou barvou umbra pálená.

Nezbytnou součástí patiny jsou stopy po stěračích na zaprášeném čelním skle. Tvar čistých ploch jsem vystříhl z lesklého papíru a tyto masky jsem přilepil Mascolem na přední sklo. „Špínu“ jsem nastříkal černou vodovou barvou, která má proti normální barvě nezanedbatelnou přednost v tom, že pokud se nám ušpinění nepovede, stačí „prach“ trochou vody omyt a můžeme to zkusit znovu. Nakonec jsem příliš jasnou barvu obtisků „utlumil“ naředěnou kamuflážní barvou.

ONDŘEJ ZADA  
Foto M. Zada







Na kanonu a protiletadlovém kulometu jsem podle fotografií doplnil z měděného drátku detaily jako ovládací kola a opěrky. Hlaveň kanonu je omotána drátkem představujícím lanko držící ucpávku hlavně.

Na můstku jsem zvýšil osazení na spodku periskopů a přidal palubní dálkoměr a anténu (z obyčejné nitě, s izolátory z kapek barvy). Při slepování kormidel musíme dát pozor na jejich vzájemnou polohu. Model nevyžaduje velkého tmelení.

## ZBARVENÍ

Zvolil jsem poněkud odlišnou podobu než jaká je v návodu. Spodek trupu měl být tmavě šedý, já jsem jej však nastříkal tmavou červenou, což bylo u jiných ponorek běžné. Ponorkaři budou namítat, že to není U-99! Omlouvám se, ale modelářím pro radost a tahle podoba mi připadá hezčí. Použil jsem barvy Agama a patinoval suchým štětcem.

JIŘÍ KLOS  
Foto P. Klos

### Literatura:

Dallies-Labourdete, J. P.: Ponorky  
Freyer, P. H.: Smrt na všech mořích  
Archiv autora

# PONORKA U-99

Vyrobce: Revell  
Měřítko: 1:125

## HISTORIE

Jedna z nejslavnějších ponorek druhé světové války byla typu VII B, kterých bylo postaveno pouze 24 kusů. Velení na U-99 převzal 11. dubna 1940 kapitán Otto Kretschmer a už na první bojové plavbě potopil 11 lodí. Štěstí jej však opustilo 17. března 1941 po úspěšném útoku na konvoje ON 293 a HX 112. Ponorka přitom byla těžce zasažena britskými torpédoborci HMS Vanoc a HMS Walker a nemohla se ponořit. Nakonec ji potopila vlastní posádka, která pak byla zajata a čekala na konec války v zajateckém táboře v Kanadě. Kretschmer byl s 56 potopenými plavidly o celkové tonáži 31 361 t na kontě nejúspěšnějším kapitánem ponorky za druhé světové války.

V průběhu válečných let potopily německé ponorky 2925 lodí a poškodily 1045. Z celkem 1162 postavených bylo 738 ponorek potopeno a 30 004 námořníků našlo smrt v hlubinách oceánu.

## STAVEBNICE



Vylisky jsou uloženy v tuhé rozměrné krabici s akční kresbou útočící ponorky. Počet dílů (asi 40) není vzhledem k poměrně vysoké ceně stavebnice nijak velký. Kvalita vylisků odpovídá stáří formy (vznikla před dvěma desítkami let). Malý aršík nabízí obtisky pro dokončení modelu o délce 53 cm. Návod je přehledný a stavba by pokročilejšímu modeláři neměla přinášet problémy.

## STAVBA

Stavbu zahájíme slepením polovin trupu. Při vlepování paluby ze dvou kusů musíme dát pozor aby se trup nezkroutil do vrtule. Po slepení můstku jsem odstranil madla a nahradil je novými, vytaženými z plastových tyčinky. Rovněž zábradlí na palubě a můstku jsem zhotovil nové, tenčí a tím i modelovější. Otvory v palubě pro usazení původního zábradlí jsem zaslepil a nové vyvrtal blíž k vnějším okrajům.





## INZERCE

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

**typitova@aeromedia.cz,**

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

## KOUPE

■ Koupím model Commonwealth Boomerang 1:48 od LTD Models.. František Landr, Mírová náměstí 1822, 397 01 Písek

Koupím časopis Modelář ročník 2002. Tel.: 371 725 984, 603 982 863

■ Koupím a dobře zaplatím modely F-14A „All Cat“ IRIAF 1:72 Fujimi a F-4C/D „MiG Killer“ 1:48 ESCI. Tel.: 737 877 392, e-mail: mv.deauville@se-znam.cz.

■ Koupím model Defiant Mk.I od firmy Classic Airframes v 1:48. František Landr, Mírová nám. 1822, 397 01 Písek

■ Koupím plány ve skutečné velikosti od konstr. pana R. Čížka. Bezocasy větroň Sova II, mod. č. 5. roč. 1951, RC model Alfa, mod. č. 4. ročník 1959. Jiří Kolařík, Sportovní 1490, 769 01 Holešov

■ Koupím figurky od firmy Dragon: 6038 US. Marines (Iwo Jima 45), 6044 Japanese Army Infantry (Iwo Jima 45), 6802 US. Marines (Korea 50/51), 6808 Chinese Volunteers, 3308 NVA Sapper team, 6054 Ua. tank Crew (Europe 44), 6049 Soviet Anti - tank team. Josef Steinocher, Srubec 77, 370 05 České Budějovice. tel.: 607 570 979

■ Koupím obilky Aeromaster 1:48 na Ki-84, nemusí být kompletní. Publikaci Bunnindo na Ki-84. Tel. 606 520 096

■ Koupím knihu V. Němeček: Československá letadla 1.+ 2. díl. Tel.: 602 318 912. L. Lambertí Seydlerova 2451, 155 00 Praha 5

■ Koupím knihy V. Němečka: Vojenská letadla 1-5. Tel.: 602 318 912

■ Koupím za rozumnou cenu nepoškozeny výtisk slovenského modelářského časopisu HT Model č. 3/98 (dobříkou). Uhlíř František, Dr. M. Horákové č. 1637, 397 01 Písek

■ Koupím knihu Moderní užtkové automobily Tatra (vydavatelství Naše vojsko), nabízím trojnásobek původní ceny. M. Hlaváček, Západní Předm. 916, 349 01 Stříbro

■ Koupím a dobře zaplatím za vystřihoványky vydané v nakladatelství Albatros: hrady, zámky, lidové stavby, lidové usedlosti, auta z Dakaru, lodě a jiné. Martin Chudý, Stěpánov 375, 757 01 Valašské Meziříčí, tel.: 777 879 799

■ Koupím pohlednice, fotografie z pražského letiště od roku 1956 - 1980. E-mail: novo\_airlines@yahoo.com

■ Koupím MiG-21, MiG-23, L-29, L-39 v letové schopnosti! e-mail: novo\_airlines@yahoo.com

■ Koupím Ki-84 Hayate 1:32 Doyh. Tel.: 606 520 096

■ Koupím plány, knihy, monografie, fotky německých válečných lodí 2. sv. válka - Prinz Eugen, Gneisenau, Scharnhorst, Bismarck, Tirpitz, ocením kvalitu. Ing. Klomfar. Tel.: 607 185 377

■ Koupím nesestavené modely 1:35 Italeri 0210 Marder III Ausf. H. VI. Křivský, Zahradní 1388, 583 01 Chotěboř

■ Koupím letecké manuály Il-62, Tu-134, Tu-154, Jak-40, Il-18, MiG-21, MiG-19, MiG-17, MiG-15, L-39, L-29. E-mail: novo\_airlines@yahoo.com

■ Kúpím modelársky kompresor z druhej ruky v dobrom stave. Navrhňte cenu. Juraj Haluška, Terézie Vansovej 3/42, 979 01 Rimavská Sobota, e-mail: majoss@bb.telecom.sk, tel.: +421 0905 949 677, SR

■ Koupím leptané kovové díly Eduard na letouny MiG-17 a MiG-29UB v měřítku 1:48. J. Šablatura, Filipovská 1674, 286 01 Čáslav. Tel.: 327 316 519 - Pá, So po 19.00 h

■ Koupím modely dopravních letadel zn. Dübena, Mi-10K a Mi-6 Plasticart. Tel.: 724 159 088

■ Koupím plány, knihy, monografie, fotky německých a britských válečných lodí Prinz Eugen, Gneisenau, Scharnhorst Bismarck, Tirpitz, King George V, Hood Prince of Wales, i jiné. Ocením kvalitu. Ing. Klomfar, tel.: 607 185 377

■ Koupím nesestavené kity: Airfix - Heron 1:72, Caravelle 1:144, Comet 1:144, dále kity VEB Plasticart a jakýkoliv kit Tu-124. Cenu respektuji. Nabídky formou SMS na 732 581 176

## PRODÁM

■ Prodám plastický kit Peugeot 205 T 16 Raid od Hellera v měř. 1:24 za 400 Kč. Tel.: 577 341 515

■ Prodám většín množství starších čísel ABC (vč. vystřihovánek), odběr vcelku. Nabídněte cenu za číslo. J. Bouda, 696 62 Strážnice 368

■ Prodám sběratelské modely dopr. letadel Herpa 1:500, cena dohodou. Tel.: 235 324 025

■ Prodám časopisy L+K, svázané ročníky 1965-91 komplet. Cena dohodou. Tel.: 386 355 214 večer

■ Prodám modely aut 1:43, Kamaz - 4310 s plachtou 350 Kč, Kamaz - 4310 Rally 380 Kč, ZIL - 131 s plachtou 400 Kč, ZIL - 131 cisterna 400 Kč, ZIL - 131 požární 430 Kč, Ural - 43206 s plachtou 450 Kč, GaZ - A 220 Kč, VAZ - 2101 200 Kč, ZIS - 8 autobus cestovní 750 Kč, ZIS - 8 autobus štábní 800 Kč, ZIS - 22 half truck 700 Kč. Zdeněk Viktorin, Dědická 45, 682 02 Vyškov 2

■ Prodám unikátní sbírku nepostavených USA autoveteránů (1908-1941) v měřítku 1:12 a 1:16 od firem Bandai, Entex, Gunze Sangyo, Anmark a AMT. Jen pro vážné zájemce a zkušené modeláře. Nejraděj dohromady. Kontakt: e-mail oddrlyer@seznam.cz, mobil 602 728 343, tel. večer 572 571 487

■ Prodám nesestavené kity letadel: 1:48 F-14A Plus Hasegawa 850 Kč, 1:48 Rafale M Revell 450 Kč, 1:48 B-25 J Revell 800 Kč, 1:32 Bf 109G-4 Revell + Aires 2002 Bf 109F-4 1300 Kč. Tel.: 383 389 095

■ Prodám modely letadel 1:72, nesestavené, 2. sv. válka (120 ks), seznam zašlu za známku. Dále svázané ročníky L+K 1977-1983, nesvázané časopisy APKR, Jan Trešňák, Pražská 187, 463 42 Hodkovice nad Mohelkou

■ Prodám starší i novější vystřihovací modely techniky a architektury z čas. ABC, dále jednoduché plány historických děl a pistolí, polomaket letadel na gumu, Eiffelovky výš. 535 mm z papíru nebo špejli. Časopis Udělej si sám 1984-94. Seznamy za dvě dopisní známky. Tel.: 777 887 565. Velocha Jiří, Štětovice 106, 798 12 Kralice na Hané

■ Prodám publikace TBU L-153, L-16, PZL-23 (10 Kč), MBI Focke-Wulf Fw 189 (100 Kč), Me 262 (80 Kč), Republic P-47 (110 Kč), La-7 (200 Kč), Ju87 (60 Kč), Northrop P-61 (60 Kč), Marder III a Gille (170 Kč), Aircraft Modelling 5/1993 - Hawker Hart Family (30 Kč) a AIR Enthusiast L-18, Ta-152H, Fw 190, Dewoitline D.501/500, Brewster Buffalo a Albatros D.III/D.V (50 Kč). Petr Vodička, Veselý Ždár 167, 580 01 Havl. Brod

■ Prodám auto 1:24 Tamiya Mitsubishi Lancer Evolution V WRC 399 Kč, auto Toyota GT - One Tamiya 1:24 569 Kč, motorka fa Swift Protar 1:9 MV Aquata F4 - 750 770 Kč, Římská válečná veslice Academy Roman Warship 589 Kč, Ju 188A-3/E-2 Torpedobomber 1:72 (Bilek) 245 Kč. Tel.: 596 511 837 po 18.00 hod. Škorpík Roman, Lesní 813, 735 14 Orlová Lutyně

■ Prodám 1:48 A-1H Skyf./Mon 450 Kč, 1:48 Su-27-B/Zhenk. 300 Kč, 1:32 MiG-15 bis + maska/Trump 480 Kč, 1:32 MiG-21UM-Mongol/Trump 1900 Kč, 1:35 M998/Acad. 280 Kč, 1:35 M7 Priest/Ital. 450 Kč, 1:35 Panzer Ausf. Div/Tam 450 Kč, 1:35 Leopard 2/ Ital. 500 Kč. Tel.: 723 831 562

■ Prodám Plastic Kite Revue 1-20 a čísla 22, 33, 38, 400 Kč. Válečné lodě 1-4, 350 Kč, Námořní bitky 100 Kč. Vladimír Křivský, Zahradní 1388, 583 01 Chotěboř, tel.: 569 624 224

■ Prodám samokřídlo Mini Tornádo nelétané, v krabici + motor. Cena 900 Kč. Lukáš Macourek, Krintova 931, 269 01 Rakovník, tel.: 313 512 746

■ Prodám knihy s leteckou a válečnou tematikou. F.Landr, Mírová nám. 1822, 397 1 Písek

■ Prodám modelářské vyřezávky: Modela T4 FM AM27a T6 FM AM27 plus příjmač a dvě serva. Možnost propojení učitel - žák. Cena za vše 3200 Kč. Šmoldas Radek, Cholna 198, 783 22. Tel.: 777 719 281

■ Prodám různé model. plány - seznam za známku 12 Kč. Dále čas. Let. modelář roč. 1950 - 58, neúplné ročníky. Celkem 60 ks. Letectví roč. 1936, 38, 39 (11 čísel) a 7 čís. čas. Rozlet roč. 1948. 8 publikací Biblioteczka Skrzydlatej Polski. Jar. Macháček, Pod Pensionátem 514, 252 29 Dobřichovice, tel.: 606 420 843, 257 710 403

■ Prodám časopisy RC Revue 1-4/2000, 2001 - 2002 celek 300 Kč, RC Modely 1 - 3/98, 1997 - 2001 ročník 200 Kč, celek 500 Kč. Modelář 1980 - 2001 ročník 100 Kč, celek 1200 Kč. Hoby Model 1997 - 2001 celek 400 Kč. Pokluda Jaromír, Tajovského 936, 725 25 Polanka nad Odrou. Tel.: 736 115 796

■ Prodám nabíječ Schulze ISL 6-330d, vyřezávací Futaba 40 MHz 7 kanálů, 3x mixy - aku + nabíječ + krystaly. Motor Mikro 3,5 ccm RC KLD + tlumič nový, OS - max. 19 RC + tlumič (nový). MVVS 2,5 ccm R (1958), DC Merlin 1,5 ccm, Damo 4T dvouválec 18cc RC a jiné náhradní díly na různé motory. Tel.: 475 223 492

■ Prodám ucelené ročníky různých modelářských časopisov, napr. HT model magazin, HaPM. Modelář, Zlínek a pod. Zoznam pošlem e-mailom. Kontakt: +421 903 627 269, e-mail: pullg@stanline.sk

■ Prodám nepoužitou RC soupravu Hitec Focus 6 F.M. 6. kanál s novými zdroji, 4 serva. Tel.: 736 437 607 Praha

■ Prodám nesestavené modely letadel. Seznam a měřítka a cenami zašlu za známku. Josef Říha, Na Libuši 826, 391 65 Bachyně

■ Vyměním nebo prodám originál plány a literaturu válečných lodí z období od r. 1850 po současnost. Seznam zašlu za 2x 6,40 Kč známky. Jan Pavlík, Průběžná 144, 261 01 Píbram. tel.: 723 735 398

■ Kdo půjčí nebo prodá časopisy Model - Werft. Tel.: 475 223 492, 605 403 946

### Modelář 6 vychází 30. května. Z obsahu doporučujeme:

- Starter GAZ AAA v měřítku 1:72
- Tanky T-26 a OT-133 v měřítku 1:72
- Iljušin Il-14 z Kutné Hory
- Těžký tank IS-3 v měřítku 1:35
- ZIS-5V Zachar a ZIS-44 jako sanitka v měřítku 1:35
- Diamond T 981 s přívěsem Roger's trailer
- Jezevčíkova modelářská poradna
- Zlin Z-26 v měřítku 1:72
- Sturmtyger 1:35
- MiG-19





# KUKÁTKO

Tentokrát na přání stavitelů maket přinášíme několik fotografií zajímavých detailů letadel North American B-25.

*North American B-25D-30-NA Mitchell sériového čísla 43-3318 patří do stáje Stephana Graye v Duxfordu*



▲ B-25J-30-NA Mitchell sériového čísla 44-31171 je v Americké expozici IWM v Duxfordu vystaven ve zbarvení strojů PJB-1J americké námořní pěchoty

▼ Stříbrný B-25J-35-NA Mitchell sériového čísla 44-86893A provozuje s poznávací značkou N6123C společnost The Flying Bulls





Letouny L-39C Albatros z prvních dodávek do Afghánistánu měly nejstarší bílo-šedé (šed pastelová č. 1010) barevné provedení s červenými doplňky. Vysostné znaky nakrátko nahradily nové v podobě červeného terče s písmeny, od roku 1980, kdy už byla většina strojů kamuflovaných, pak znaky ve tvaru rudé hvězdy s tříbarevným lemem



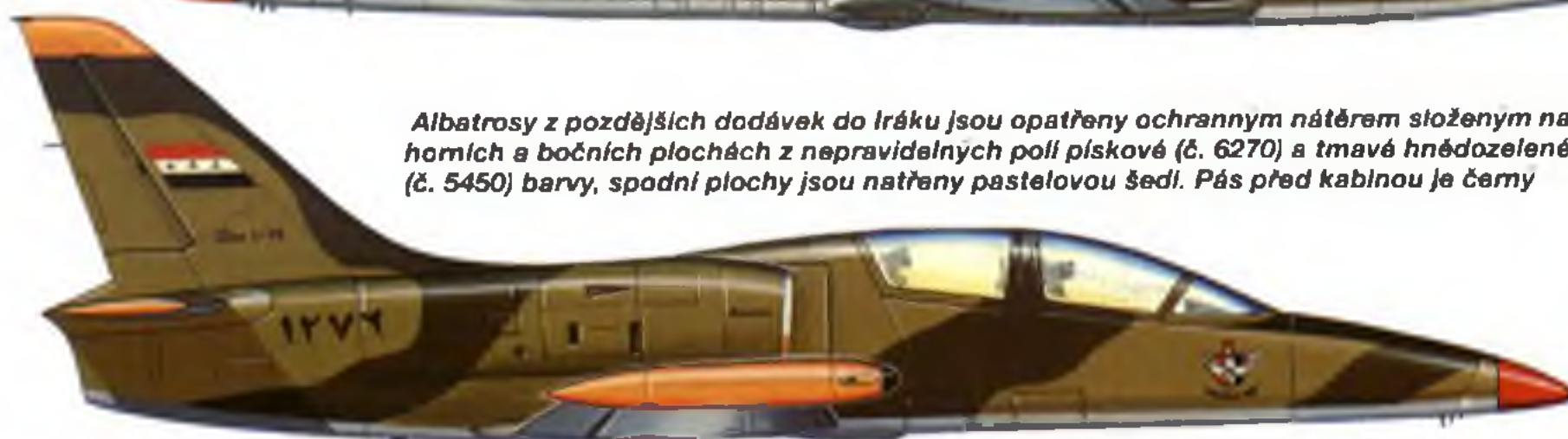
L-39C československého vojenského letectva s ochranným nátěrem používaným u tohoto typu nejčastěji. Horní a boční plochy byly nastříkány světlou hnědozelenou barvou (nazeleňalá – spec. odstín č. 0225) a tmavou hnědozelenou barvou (hnědozelená – khaki č. 5450). Modrošedá barva použitá na spodní plochy je označována jako pastelová šed č. 1010. Čísla na trupu byla vysoká 300 mm, bíle lemované vysostné znaky měly na kýlovce průměr 600 mm a na křídlech 800 mm. Kryty na přídi a vrchol svislé ocasní plochy byly žluté, stejně jako koncové nádrže a shora i zespodu konce křídel do vzdálenosti 670 mm od osy nádrže. Pás před kabinou a vnitřní přední části nádrží jsou černé



Stejně barevné provedení mají i letouny L-39C dodávané do SSSR, Německé demokratické republiky, Vietnamu a z pozdějších dodávek pro Afghánistán a na Kubu. Letoun L-39C s bílým číslem 170 na přídi létal v Sovětském svazu



Albatrosy z pozdějších dodávek do Iráku jsou opatřeny ochranným nátěrem složeným na horních a bočních plochách z nepravidelných polí pískové (č. 6270) a tmavé hnědozelené (č. 5450) barvy, spodní plochy jsou natřeny pastelovou šedí. Pás před kabinou je černý



L-39ZA rumunského letectva byly celé nastříkány hliníkovou barvou a opatřeny žlutými doplňky. Červená čísla na přídi jsou lemována světlou krémovou barvou, pás před kabinou je šedozeleň (kabinová šed č. 1111)

