

Modelář 5

Modelář

Květen 2006

5

Batmobil?

Batplane?

Avenger!

Klokani a Lancaster

True story!!!



Lih v práci?

Suchoj T-10

alias Su-27 pod vlivem...

Ročník 57 • Cena 65 Kč/78 Sk





Lancaster Mk. I (R5868) byl postaven v Mosley Road Works v Manchesteru v roce 1942. Za války podnikl u 83. a 467. perutě RAF 136 bojových misí. Dnes jej vystavuje Royal Air Force Museum v Hendonu



Lancaster Mk. I (PA474), postavený na sklonku války v továrně Vicker-Armstrong Ltd. v Chesteru už neprošel válečnou službou. Jako foto-průzkumný létal od roku 1948 u 82. perutě RAF, v roce 1952 sloužil při pokusech s doplňováním paliva za letu. Dnes je součástí Battle of Britain Memorial Flight se základnou v Coningsby a nově létá ve zbarvení Lancasteru Mk. III (EE176), pojmenovaného Mickey the Moocher



Hřbetní střelecká věž Lancasteru KB889





Výročí

Modelářství není jen samoučelným „hraním“, ale většina stavitelů je má spojené s historií, a tak květnem vstupujeme do období, kdy si už (většinou) nepripomínáme úspěchy pracujících na prvomájových manifestacích, ale konec druhé světové války a s ním spojené události nejen na našem území. V tomto sešitu se proto mimo jiné věnujeme tankům T-34, Polákům, pro které válka skončila v Itálii, a legendárním letadlům Lancaster, jejichž osádky konec války přiblížily. Červen sice bude pro mnohé výročí spojenecké invaze v Normandii, ale my jsme tentokrát vybrali jiné výročí - operaci Barbarossa a tím i začátek druhé světové války na Východě. Připomeneme si jej nad různými stavebnicemi tanků KV, jak je u nás zvykem i s kamuflážemi. Výkresem představíme Polikarpovovu stíhačku I-16, která k začátku války neodmyslitelně patří, a podíváme se, jak se jejím převedením do modelové podoby vypořádali u firmy Eduard. Než však vyjde číslo 7, dostanete (pokud nezáváháte s předplatným) ještě 4. Sešit Modeláře, ve kterém se tentokrát budeme podrobně věnovat letadlům s dřevěným povrchem a nejlepší modeláři nám poradí, jak se s napodobením dřeva na modelech letadel vypořádat.

Martin Salajka

OBSAH 5/2006

Avro Lancaster		podklady	2, 67
Grumman Avenger (1. díl)	1:48	J. M. Villaiba	4
T-34/85	1:35	Ivan Kurečka	12
Práce s plechem (T-34/85)	1:35	Václav Vopalecky	15
Avro Lancaster	1:72	Zdeněk Krčmář	20
Suchoj T-10	1:48	Jan Mikeš	28
Avia B.35	1:48	Martin Decarli	32
Avia B.35	1:48, 1:72	výkres	34
Tatra T-111 D-031	1:87	Petr Horoško	38



Albatros D. Va	1:48	Zdeno Bugáň	42
37mm antitank gun M3	1:35	Petr Klusáček	46
Avia B.H.5		podklady, historie	48
Halft! Polizei...	54 mm	Michal Křepelka	51
Polská 2. samostatná obrněná brigáda v bojích v Itálii		podklady	54
Tupolev Tu-160	1:72	Jaroslav Špaček	56
Pod pokličkou			58
Řádková inzercie			65
Avro Lancaster		kamufláže	68

Od března 1944 s letouny Lancaster operovala polská 300. bombardovací perut RAF. Její stroje nesly standardní noční kamuflážní schéma britských bombardérů (svrchní plochy Dark Green/Dark Earth, spodní Matt Black). Britské výsostné znaky byly umístěny na trupu, svrchní ploše křídla a SOP, národnost osádky demonstrovala šachovnice před kabinou. Na několika polských Lancasterech se objevily rozličné malůvky a označení úspěšných bojových akcí. Stroj BH-F měl na boku trupu pod kabinou skutečně pestrou galerii. Sériové číslo tohoto stroje bývá uváděno jako LL804, ale je možné se setkat i se zřejmě špatným číslem RF245 (nenesi kresby pod kabinou)



TBM-3 Avenger

BRIEFING

MĚŘÍTKO 1:48

VÝROBCE Accurate Miniatures



VT(N)-90 Batman

(1. díl)

JUAN MANUEL VILLALBA

Stavebnice

Známy výrobce vydal v reedici stavebnici, která obsahovala obtisky na letadla ze stavu námořní jednotky VT(N)-90 „Batman“, určené pro noční operace. Její stroje nesly přitažlivé kamuflážní schéma, ve kterém byla světlá barva spodních ploch nahrazena barvou Non Specular Sea Blue horních ploch.

Opravdu superdetailní model můžeme postavit přímo z krabice, nepotřebujeme k tomu žádné doplňky. Výtečné rytí do hloubky je kombinováno s velmi jemně naznačenými nýty vystupujícími nad povrch; čiré díly jsou prvotřídní kvality, překryt můžeme postavit v otevřené poloze, nebo zavřené. Obtiskový arch je výborný s dokonalým soutiskem věrných barev. Návod patří mezi nejlepší, jaké jsem kdy viděl. Obsahuje detailní stavební postup krok za krokem a několik tipů, pomáhajících při stavbě.

Stavba

Protože je stavebnice tak dobrá, stavěl jsem bez použití doplňků a dodal jsem pouze několik drobných detailů vlastní výroby.

Jedním z charakteristických rysů tohoto typu je podlahová přepážka ze dvou vrstev. Horní představuje podlahu pilotního prostoru, spodní tvořila pumovnici a stanoviště navigátora. Stavebnice tyto prvky obsahuje a stavba interiéru nám tak zabere poměrně velkou část stavby. Díly podlahy pilotního prostoru, zadní přepážky, přístrojových panelů a přístrojové desky jsou opatřeny krásnými detaily, dobře líčící s díly trupu a je třeba je pouze začistit čepelí X-acto.

Na sedadla jsem přidal poutací pásy z olověné fólie, vybavené sponami z měděného drátu o průměru 0,2 mm. Doporučuji před barvením několikrát nasucho vyzkoušet lícování podsestav s polovinami trupu a „bezodporové“ uzavření trupu.

Řada detailů, včetně hydraulického a elektrického vedení a prvků vnitřní konstrukce, je zhotovena jako součást vnitřní strany dílů trupu. Jedinou vadou na kráse jsou stopy po vyrážecích. Na odstranění vystouplých bude stačit brusný papír hrubosti 500, zapuštěné je třeba nejprve zatmelit Surfacerem 500 a pak přebrousit.

V horní části trupu je třeba slícovat díly 30 a 31 se všemi elektrickými kabely a ovládacími prvky. Střední část trupu dokončí dolení podpěry věže (díl 58), zadní přepážka obsahující detaily radarového vybavení (díl 26) a sedadlo operátora rádia/radaru (díl 33), rádiovybavení (díl 32) a přepážka uzavírající horní zadní část trupu. Snažte se být co nejpřesnější zejména při usazování posledního dílu, protože je z čirého plastu a po nabarvení by v něm mělo zůstat okénko.

Jakmile byly díly interiéru nabarveny a nasucho slícovány, začal jsem s barvením. Avenger měl v interiéru zvláštní kombinaci Interiérové zelené (pumovnice a spodní podlahy) a Bronzové zelené (vrchní podlahy). Je nezbytné připomenout, že různé prameny zmiňují nebo i ukazují odlišná zbarvení interiéru, takže je možné najít stroje nabarvené Interiérovou zelenou v kombinaci s nevýraznou zelenou horní podlahy, nebo Avengery kompletně v Interiérové zeleni. Kombinace byla dána zvyklostmi továrny, ve které byl konkrétní letoun vyroben.

K barevní jsem použil akryláty Tamiya smíchané podle originálních barevných vzorků uvedených v knize The official Monogram US Navy and Marine Corps aircraft color guide Vol. 2.

Výsledné mixy jsou následující:

Interiérová zelená FS 34151 =

85 % XF-3 + 15 % XF-1

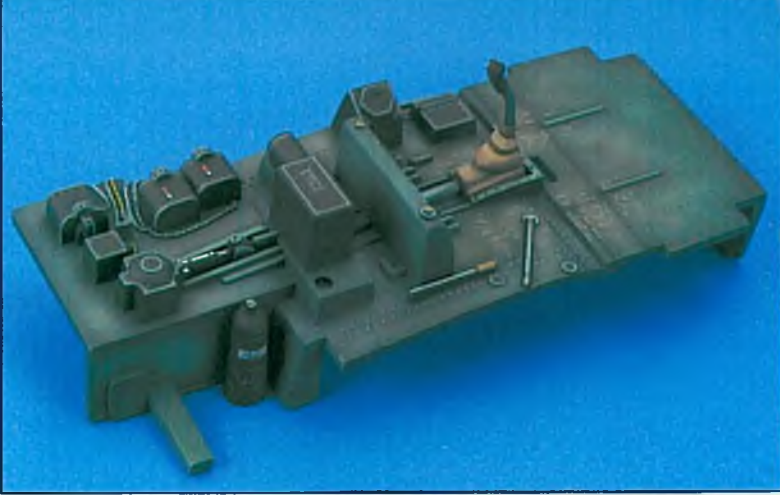
Bronzová zelená FS 34058 =

75 % XF-17 + 25 % XF-54

Začal jsem nastříkáním Bronzové zelené na podlahu pilotního prostoru, zadní pancéřovou desku, sedadlo pilota a řídicí páku. Abych zvýraznil trojrozměrný efekt a naznačil opotřebení, vystřikoval jsem potlačená místa nastříkáním matné černé barvy Tamiya XF-1 zředěné lékárenským alkoholem (96 %) v poměru 25 % barvy a 75 % alkoholu. Použil jsem pistolí Badger 150 a kompresor s tlakem nastaveným na 1,8 Baru.

Pro zvýšení kontrastu jsem vystoupilé plochy zesvětlil nástřikem směsi Bronzové zelené s 20% přídavkem XF-19; směs jsem ředil alkoholem ve stejném poměru jako pro stínování. Výsledkem je velká variabilita kontrastů na základní barvě. Jako doplněk k práci stříkácí pistolí jsem detaily pilotního prostoru barvil štětcem barvami Vallejo Model Color.

Tímto způsobem jsem postupně nabarvil všechny vnitřní plochy trupu. Postup se lišil u palubní desky nastříkané černou matnou barvou, na kterou jsem nanášel obtisky jednotlivých přístrojů vyřezané z obtisku. Pro dobré přilnutí jsem použil obtiskový přípravek Micro Sol a přístroje zasklíl lesklým čírným lakem a drobné detaily domaloval štětcem.



Na podlaze je mnoho detailů. Zvýrazníme světla a stíny tak, aby se zdůraznila trojrozměrnost součástek



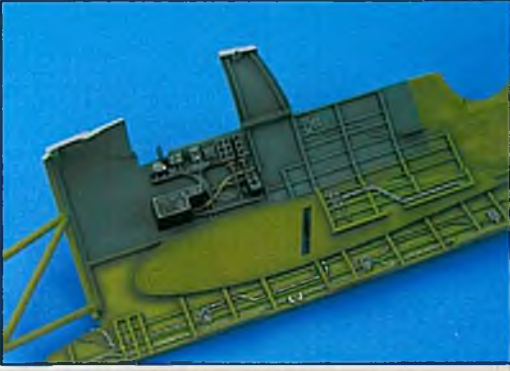
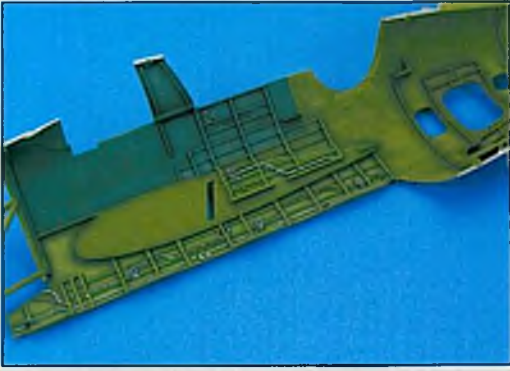
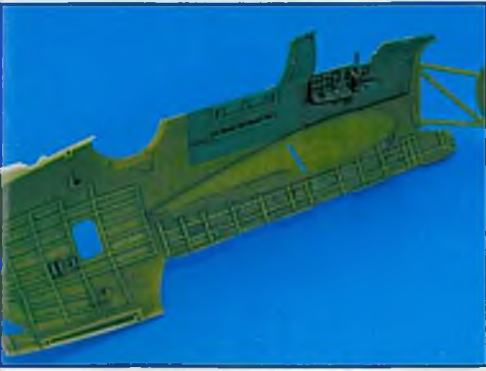
Na sedadla pilota a navigátora jsou přidány pásy, přístrojovou desku vylepšily číselníky vyříznuté z obtisku



Odlíšené barvy. Všimněte si různých odstínů základních barev interiéru, které se liší podle zvyklostí různých výrobců



Sestavení interiéru



Nabarvené vnitřní části polovin trupu, boční panely byly malovány zvlášť



Po nabarvení vybavení interiéru na polovinách trupu je důležité odstranit barvu ze styčných ploch těchto dílů



Při skládání nasucho zjistíme, že vložená výztuha upravuje polohu podlahy interiéru



Stejně jsou nabarvené součástky v zadní části trupu





Na stropu pumovnice je mnoho rozvodů. Pro vylepšení prostorového efektu jsem je nabarvil černou a nejvystouplejší partii trochu zesvětlil. Černá barva tak vylepšuje přirozený stín

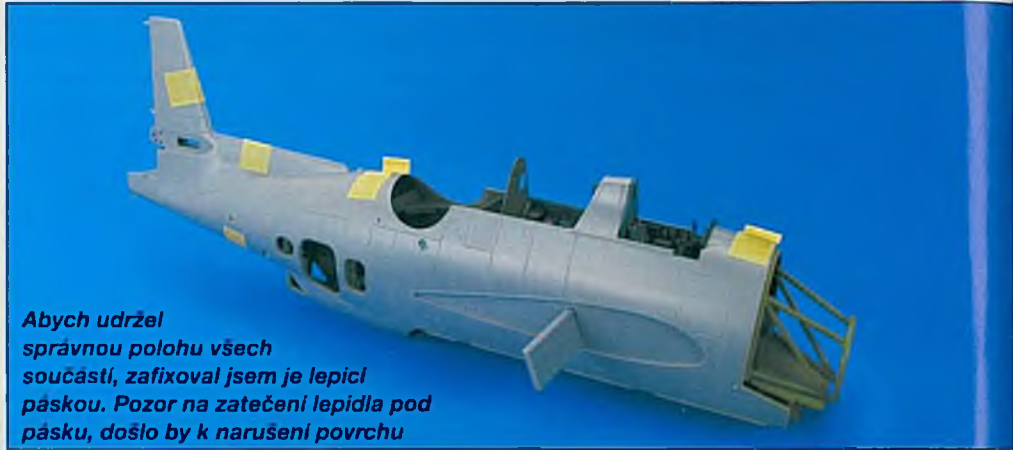


Licování dílů přepážek je dokonale, proto součástky nemusíme upravovat. Pokud necháme dveře pumovnice otevřené, vše bude dobře vidět

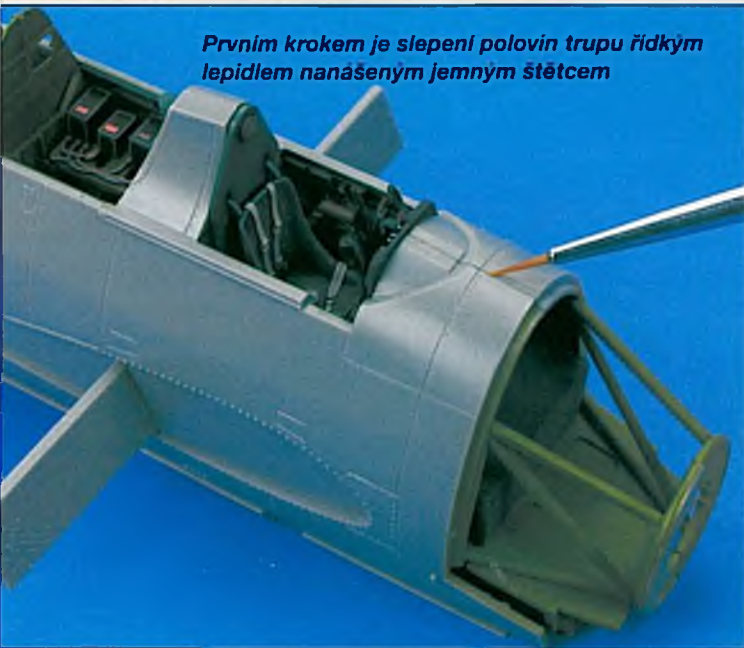
Zavírání trupu

Po nabarvení vnitřních ploch polovin trupu jsem vteřinovým lepidlem vlepil všechny díly interiéru. Nezapomeňte na výztuhy, které budou držet vzepětí polovin křídla a zároveň pomáhají udržet správnou polohu podlahy při usazování i vzájemnou geometrii ostatních částí.

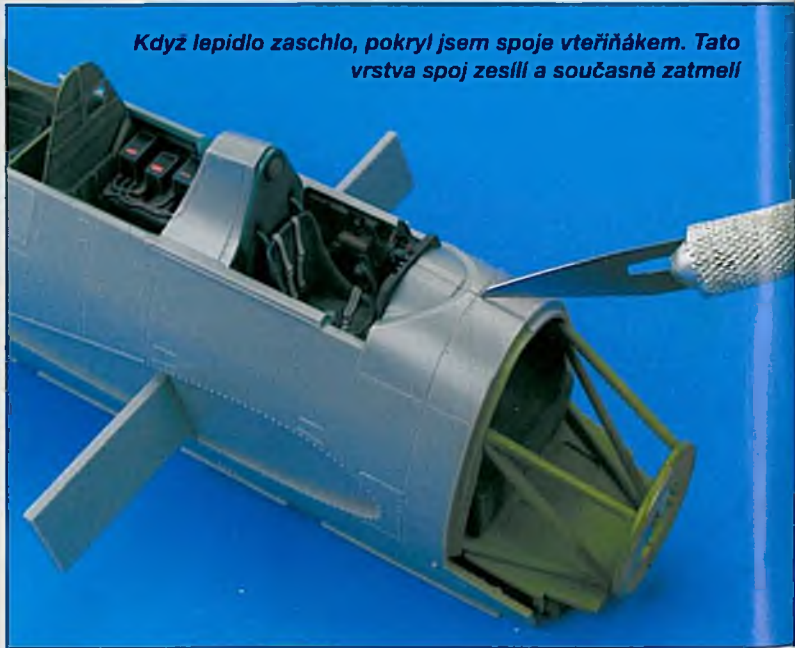
Slepení polovin trupu nepředstavovalo žádný problém; nejprve jsem použil řídké lepidlo Microweld cement, po dokonalejším zaschnutí (přes noc) pak spoj zafixoval vteřinovým lepidlem. Tímto postupem získáme velmi pevné spoje a stačí je pouze začistit brusným papírem zrnitosti 800.



Abych udržel správnou polohu všech součástí, zafixoval jsem je lepicí páskou. Pozor na zatečení lepidla pod pásku, došlo by k narušení povrchu



Prvním krokem je slepení polovin trupu řídkým lepidlem nanášeným jemným štětcem



Když lepidlo zaschlo, pokryl jsem spoje vteřinákem. Tato vrstva spoj zesílí a současně zatmělí

Motor a jeho kryt

Motor ve stavebnici má detaily na stejné úrovni jako ostatní části. Skládá se ze dvou řad válců, klikové skříně s kabely a magnety a dalších jemně zhotovených detailů. Barvení jsem zahájil nastříkáním válců hliníkovým emailem XF-16. Když barva zaschla, nanesl jsem do zahlučených linek znázorňujících chlazení válců wash matné černé, nechal zaschnout a povrch upravil metodou

suchého štětce znovu emailovou matnou hliníkovou XF-16. Tím se opticky „vytáhnu“ detaily řad válců. Nakonec jsem stříkací pistolí a kombinací hnědé s černou vytvořil „měkké“ stíny a napodobil opotřebení. Postupoval jsem stejně jako při barvení dílů pilotního prostoru: nejprve jsem dráty nabarvil černou a pak hnědou pouze jejich přední část. Tím vzhled drátů opticky zjemníme.

Usadit motor do krytu je velmi jednodu-

ché, protože stavebnice obsahuje rám a systém uchycení podobným skutečnému v letadle. Díky tomu můžeme motor zafixovat ve správné poloze pouze několika kapkami lepidla.

Kryt motoru se skládá ze tří dílů – dvou polovin a předního prstence se vstupem vzduchu. Nejprve jsem slepil celý kryt a teprve pak jej slícoval s trupem. Nebylo to bez problémů, proto si vše vyzkoušejte pořádně předem nasucho.

Základovou barvou motoru je hliníková Tamiya z řady syntetických emailů



Ke zvýraznění detailů na hlavách válců jsem použil vydatně zředěnou akrylovou matnou černou



Stejnou hliníkovou barvou, jakou jsem použil na základ válců, jsem drybrushem zvýraznil jejich povrch



Stříkací pistoli jsem nabarvil černou a hnědou stíny. Tím jsem utlumil příliš silný lesk zároveň vytvořil dojem opotřebování



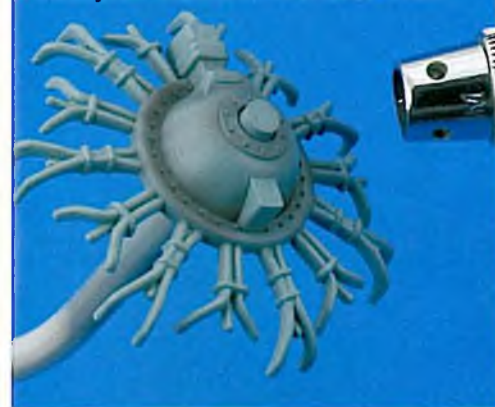
Po nabarvení obou řad válců jsem je slepil dohromady a štětce zvýraznil několik drobností



Kliková skříň obsahuje všechny dráty a vedení. Základním odstínem je střední mořská šedá



Nanesl jsem několik stínů tmavou šedou



Ke zvýraznění třírozměrného efektu jsem vedení nabarvil matnou černou tenkým štětce



Přední hrana rozvodů je zvýrazněna střední hnědou. Rozvody tak budou vypadat jemnější, než ve skutečnosti jsou. Tuto techniku často s úspěchem používám u příliš hrubých detailů vystupujících nad povrch

Dokončená kliková skříň



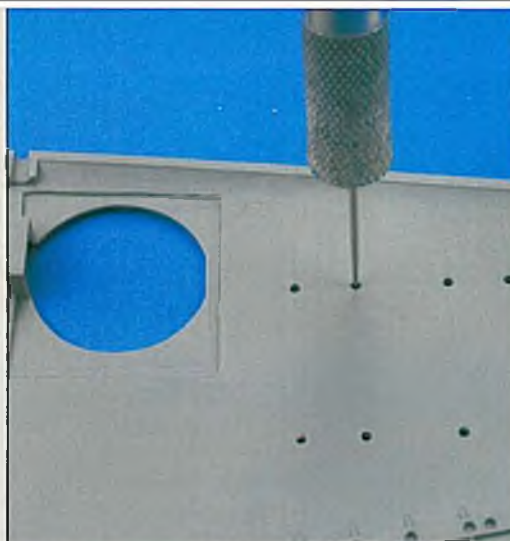
Sestavený motor; velký otvor v krytu ukáže všechny detaily



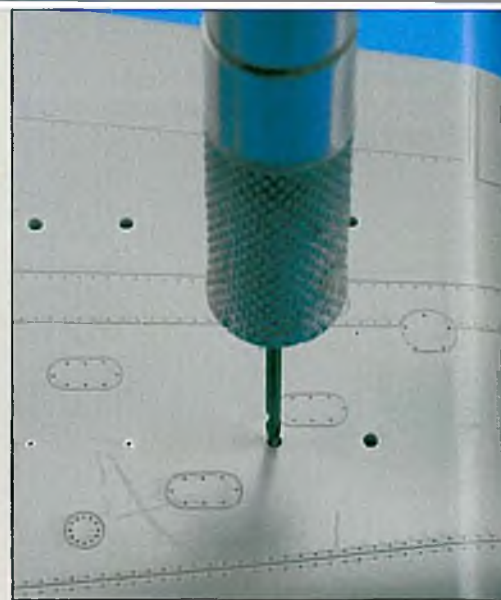
Křídlo a ocasní plochy

Před sestavením polovin křídla jsem nastříkal podvozkové šachty matnou bílou, která posloužila jako základová barva pro další práci. Drobné detaily jsem zvýraznil černou tužkou o průměru 0,5 mm a tvrdosti 2B. Tím docílíme rychle velmi ostrých obrysů, které dále zvýrazníme nastříkáním tenkých čar tmavě hnědou a tmavě šedou. Nakonec jsem štětcem barvami Vallejo color nabarvil hydraulické rozvody a několik detailů.

Spojení polovin křídla s trupem je jednoduché díky výztuhám. Stačí jen trochu řídkého tekutého lepidla, není potřeba tmelit a krásné rytí i vystupující detaily na kořeni křídla zůstanou zachovány. Na ocasních plochách není spoj tak jednoduchý a přesný, proto bylo třeba trochu tmelit na spodní straně spoje. Použil jsme Surfacer 500 nanášený štětcem, který jsem zbrousil brusným papírem hrubosti 800.



K vytvoření přesných otvorů pro upevnění zbraňových pylonů do křídla jsem si nejprve ostrou jehlou označil střed v zhloubení uvnitř křídla...



..který jsem pak použil jako vodítko při vrtání otvorem vrtákem průměru 0,5 mm



Vrtání zakončuji malou kapkou řídkého lepidla, které zataví všechny plastový prach a nečistoty



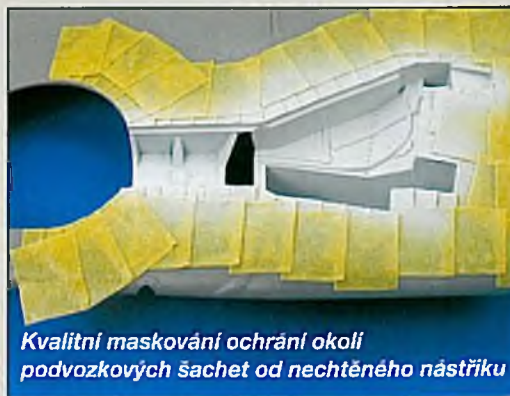
Kvůli lepšímu přístupu byly všechny součásti šachty nabarveny před uzavřením křídla



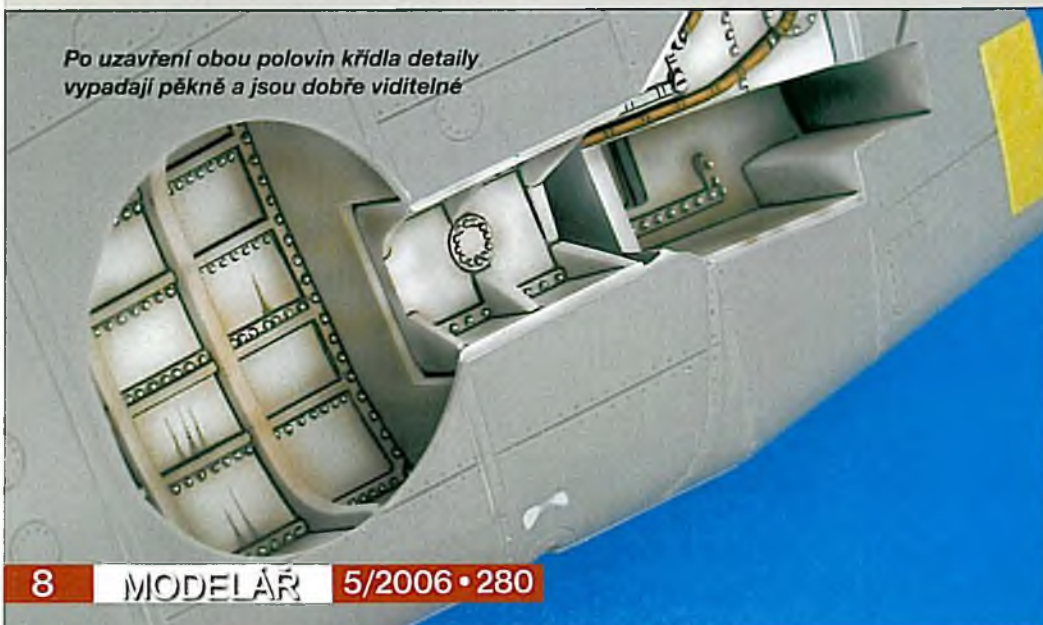
Detaily v šachtě jsou obkresleny obyčejnou tužkou 2B, která zvýrazní stíny a zhloubení



Stínování pistolí zvýrazňuje detaily v šachtě



Kvalitní maskování ochrání okolí podvozkových šachet od nechtěného nástřiku



Po uzavření obou polovin křídla detaily vypadají pěkně a jsou dobře viditelné





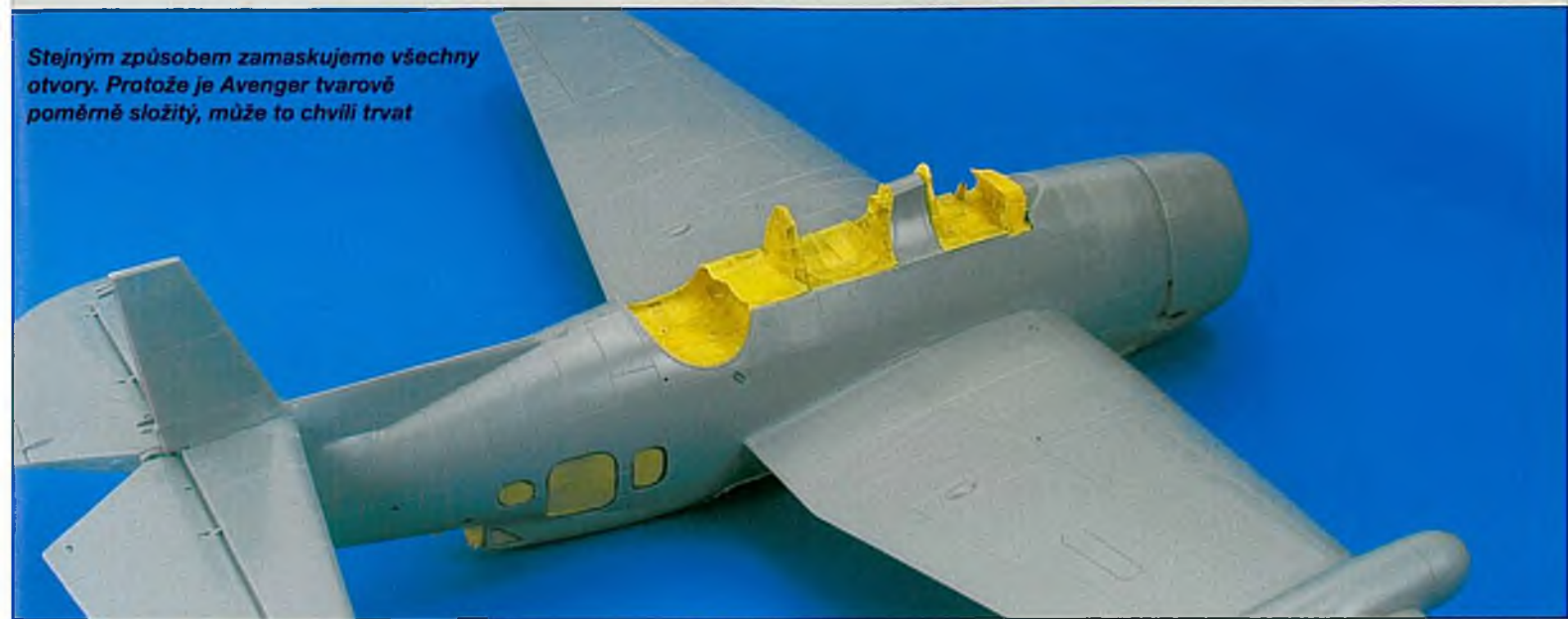
Aby se barva při stříkání nedostala do trupu, je třeba pečlivě zamaskovat všechny vstupní otvory a vybavený interiér. Nejprve nalepíme přes otvor pásku Tamiya



Konturu otvoru obkreslíme fixem...



..a podle nákresu vyřízneme na podložce skalpelem přesný tvar otvorů



Stejným způsobem zamaskujeme všechny otvory. Protože je Avenger tvarově poměrně složitý, může to chvíli trvat



(dokončení)



VOJENSKÝ HISTORICKÝ ÚSTAV PRAHA, VOJENSKÉ TECHNICKÉ MUZEUM LEŠANY

ŽENIJNÍ DEN V LEŠANECH

u Týnce nad Sázavou

sobota

27. května 2006

zahájení 11. sezóny

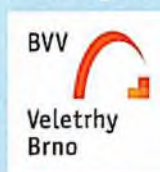
Otevřeno od 9.30 hod.

Zahájení ukázek Ženijního dne v 11.00 hod.

www.militarymuseum.cz



Generální partner:



MODELLBRNO 2006

Koná se dne **17.6.2006** v areálu Veletrhy Brno, a.s. pavilon D

Srdečně Vás zveme na Evropské setkání modelářů, výstavu a veřejnou soutěž.

12 kategorií pro děti a juniory - 44 seniorských + 4 kategorie železničních modelářů a další speciální ceny a ceny sponzorů

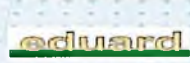
Třetí ročník speciální soutěže v hodů postaveným modelem do dálky "O nejlepšího modeláře ČR aneb Drsnák roku"

V rámci doprovodného programu proběhne 3. Ročník RC Truck show

Mediační partner:



Hlavní sponzor:



Sponzoři:



Další informace na: www.modellbrno.cz

eduard FOTOLEPTY



53015 U-boat VIIC/41 (Revell) 1/72



22099 T-34/85 Model 1944 (Dragon) 1/72



32561 Ju 87G-2 Stuka interior (Hasegawa) 1/32



◀ BAREVNÉ LEPTY ▶



32155 Ju 87G-2 Stuka exterior (Hasegawa) 1/32



49352 PZL-23 Karas (Mirage) 1/48



35845 Centurion Mk.III (Tamiya) 1/35



35862 Centurion Mk.III shields (Tamiya) 1/35



35866 M-4A3 Sherman 76mm gun (Italery) 1/35



72434 B-26K Invader bomb bay (Italery) 1/72



72453 B-26K Invader exterior (Italery) 1/72



IVAN KUREČKA
MK Apolo Kopřivnice

BRIEFING

STAVEBNICE T-34/85 UTZ Mod. 1944

MĚŘÍTKO 1:35

VÝROBCE Dragon

DOPLŇKY Lepty Eduard, hliníková hlaveň Eduard, pojezdová kola ze stavebnice Tamiya, věž ze stavebnice Maquette, obtisky podle vlastního návrhu

T-34/85 „051“

První téčko za mostem

Historie tanku „051“

„Tricetčtyřkám“ se věnuji už delší dobu a proto jsem dostal záľusk na stavbu modelu tanku, jehož předloha stojí na pomníku v Ostravě u Sýkorova mostu (dříve Říšského). Podle dostupných informací a dochovaných fotografií je to autentický tank, který 30. dubna 1945 jako první přešel most přes řeku Ostravicí. Na druhé straně byl zničen třemi zásahy pancéřových pěstí (jedna zasáhla věž, dvě motorový prostor). Z posádky, kterou tvořili velitel vozidla rtn. Nikolaj Ivasjuk, ři-

díč/mechanik svob. Alexandr Hroch, střelec rtn. Ivan Ahepjuk a nabíječ voj. J. Vaněk, zasa-

had do věže tanku nepřežil střelec Ahepjuk. Tank, který před jedenašedesáti lety patřil 1. čs. tankové brigádě, měl typické zbarvení čs. strojů, které tvořila nepravidelná směs polí zelené a hnědé barvy, prachu, špíny a zbytků bílého zimního nátěru.

Stavba a úpravy

Opět jsem sáhnul po osvědčené stavebnici Dragon. Největším orříškem při stavbě to-

hoto modelu T-34/85 UTZ Mod. 1944 byla věž tanku. Stavebnice firmy Dragon má „zploštělou“ věž, vyráběnou v závodu č. 183 Nižný Tagil, proto jsem se musel poohlédnout po jiném řešení. Vhodnou náhradu jsem našel ve stavebnici firmy Maquette. Ani ta se neobešla bez úprav. Musel jsem upravit kupole odsávání, zvětšit otvor ve stropu věže pro velitelskou věžičku ze stavebnice Dragon a vlepít hliníkovou hlaveň Eduard. Úpravami tak vznikla „kompozitní“ tanková věž ze závodu č. 174 Omsk; kterými byly tanky 1. čs. tankové brigády vybaveny.





Další úpravy mne čekaly na krytech nad motorovým prostorem, kde jsem nahradil ne-modelové plastové síto leptaným a pod něj jsem osadil žaluzie z kousku plastiku. Většinu pojezdových kol jsem použil ze stavebnice Tamiya, protože Dragon obsahuje pouze perforovaná kola, zatímco předloha měla většinu kol „plných“.

Zbarvení

Těčko dostalo nejprve tmavozelený kabát (Humbrol 86), poté jsem štětcem podle fotek nanasíl pozůstatky zimní bílé kamufláže (Agama). Následoval nástřík zelených (Humbrol 105) a hnědých (Humbrol 186) nepravidelných hadů a polí. Nastříkal jsem je jen zlehka, aby původní barva místy prosvítala. Celý model byl přelakován matným lakem a poté ušpiněn pomocí pigmentů a kříd. Opořebenění a poškození jednotlivých míst obstarala rezavá a výfuková barva.





Obtisky

Obtisky jsem si nechal zhotovit podle fotografie z knihy Ostravsko-Opavské operace – vzpomínky účastníků bojů (www.montanex.cz). Na podklad lesklým Sportakrylem jsem je bez problémů usadil pomocí vodiček Agama, do hrubého povrchu věže se díky Hypersolu přímo „zažraly“. Po proschnutí jsem celý model přestříknul matným lakem a lehce ušpinil jeho povrch.

Závěr

Chtěl jsem si postavit téčko, které by bylo zcela zavřené, tak, aby tvar tanku nic nerušilo. Sice nemám s tímto modelem soutěžní ambice, ale mou sbírku „našich“ tanků velmi obohatil. Touto cestou bych chtěl vzdát hold čs. tankistům, kteří před jedenašedesáti lety bojovali za vysněnou svobodu.

Foto autor





PRÁCE S PLECHEM

VÁCLAV VOPALECKÝ, KPM Karlovy Vary

Plechtem v tomto případě nejsou leptané doplňky, ale materiál z plechovek od nápojů a kalíšků od čajových svíček, ze kterých lze snadno vyrábět nové detaily nebo složitější celky všude tam, kde se dosud výrobce leptaných doplňků nenašel, nabízená sada je nákladná, nedostupná, nevhodně navržená, nebo je nám zkrátka líto drahé lepty „zneškodnit“ při výrobě bojového poškození na modelu.

BRIEFING

STAVEBNICE T-34/85 UTZ Mod. 1944

MĚŘÍTKO 1:35

VÝROBCE Dragon



Jak na to

Při výrobě obalů se používá více druhů kovů a jejich slitin. Kalfšky od svíček-čajovek jsou zpravidla hliníkové. Jsou vhodné na opravdu malé díly, snadno se tvarují. Dávám přednost plechovkám od limonád nebo piva, které jsou buď ze slitiny hliníku, nebo z ocelového pokoveného plechu. Oba druhy je možné snadno stříhat malými manikurními nůžkami (nějakou taktickou lež o jejich mírném otupení pro drahou polovičku jistě vymyslíte), rozdíl je pouze v tom, že hliník se o něco lépe ohýbá a tvaruje, druhý materiál je možné po očištění od barvy letovat cínem.

Pravidla pro práci s plechem:

- 1 Rovný výchozí plech získáme rozstřížením plechovky. Narovnáme jej podobně jako stočenou papírovou čtvrtku: buď opatrně

stočíme na druhou stranu, nebo přetáhneme přes hranu stolu.

- 2 Menší díly ohýbáme pomocí plochých pinzet nebo kleští, větší s využitím pravítka, nebo kovových hranolů.
- 3 Budoucí tvary zamýšleného výrobku rýsuje nejlépe jehlou. Tužka není na plechu vidět, místo ohybu na rubové straně je třeba projet zlehka propisovací tužkou, ohyb je pak snazší.
- 4 Protlačením na měkké podložce je možné naznačit nýty.
- 5 Úzké proužky je lepší rezat nožem než nastříhat, protože jinak se deformují.
- 6 Při obrábění používáme jehlové pilníky, brusný papír, nůž, vrtáky a bez obav i zubarské frézy.

Výroba hlav šroubů

Z plechu lze zhotovit i hlavy šroubů. Buď o něco vyšší než z leptaných dílů (a ve fi-

niší je zvýrazněním neexistujícího detailu dopracujeme...).

Vybrousíme vhodnou silnou jehlu do kromého šestihranu. Plech položíme na dřevěný špalík a s pomocí kladiva hlavy šroubů vysekáme. Ty zůstanou zatlačeny ve dřevě a musíme je vydloubat. Pak je stačí jednotlivě nalepit důlkem k dílu, protože jsou mírně prohnuté. Na lepení, stejně jako u leptů, použijeme vteřinák. V případě namáhaného spoje plech očistíme smirkem, nebo skalpelem od barvy.

Na závěr bych ještě připomenul olověnou fólii, která se občas objevuje na burzách doprovázejících soutěže. Spíše než na výrobu prostorových detailů je vhodná pro nahrazení různých řemenů, kurt a podobně.

Takže než vyhodíte obal od své oblíbené pochutiny, můžete zkusit jej využít v modelářině.



Nové žaluzie



Nová síť nad žaluziemi ze silikonové síťoviny Plus model, plechových pásků a vysekávaných hlav šroubů



Vylepšený díl na modelu



Původní díl a vyrobené mřížky sání



Mřížky vsazené do modelu



Výroba nových pomocných nádrží



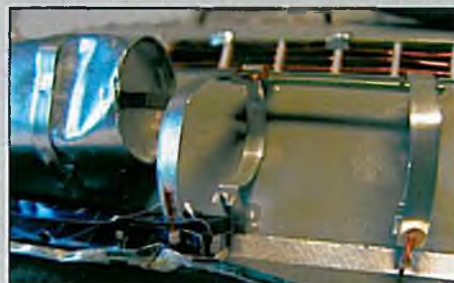
Výsledek úsilí



Blízkým výbuchem roztržená nádrž



Deformovaná nádrž



Stavba

Stavebnice T-34 neskytá žádné záruční záruky, vše lícuje velice přesně. Tmel je třeba jen na odstranění několika drobných propadlin na vrchu korby mezi rošty a na bocích zhruba v místě přídavných nádrží. Podle mne má model jednu tvarovou lehce odstranitelnou nepřesnost - umístění sváru čelního pancíře a bočních plátů korby. Podle fotografií by neměl být přes roh, ale z boku.

První padly za oběť skalpelu celé blatníky. Vytvořit je z plastu a ještě chytit, aby se tvářily jako zprohýbaný kov, dost dobře nejde. I když se plast ztenčí, nelze jej řádně deformovat, protože mu chybí charakteristické ostré lomy a natržení. Drátem jsem nahradil plastová mačla a vedení ke světlometu. Odvrtal jsem díry pro čepy v náhradních člancích, naznačil sváry na věži, přivedl dvě kola na pravé straně a vyměnil dvě pojezdová kola za plná ze stavebnice Tamiya (díky patří Honzovi Vighovi).

Foto autor

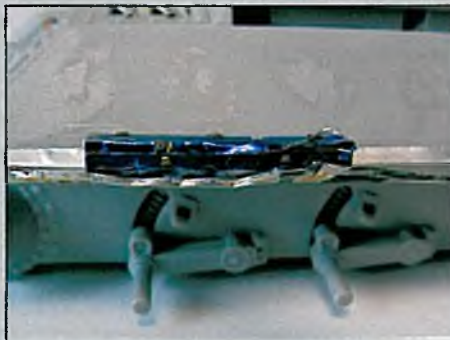
Pohled na levý přední bok korby - nová bedna a rohový svár



Blatníky - pro srovnání jsou přiloženy původní ze stavebnice



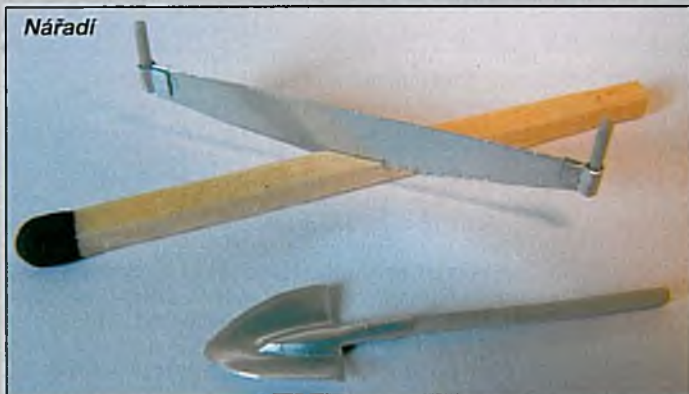
Bedny na blatníky



Úchyty na věži z drátu



Nářadí



POLIKARPOV I-16 TYPE 10 1/48

eduard
www.eduard.cz



Leningrad area, 1944



Generalmajor Ivan A. Lakeyev,
Hero of the Union



Ukraine, Summer 1941

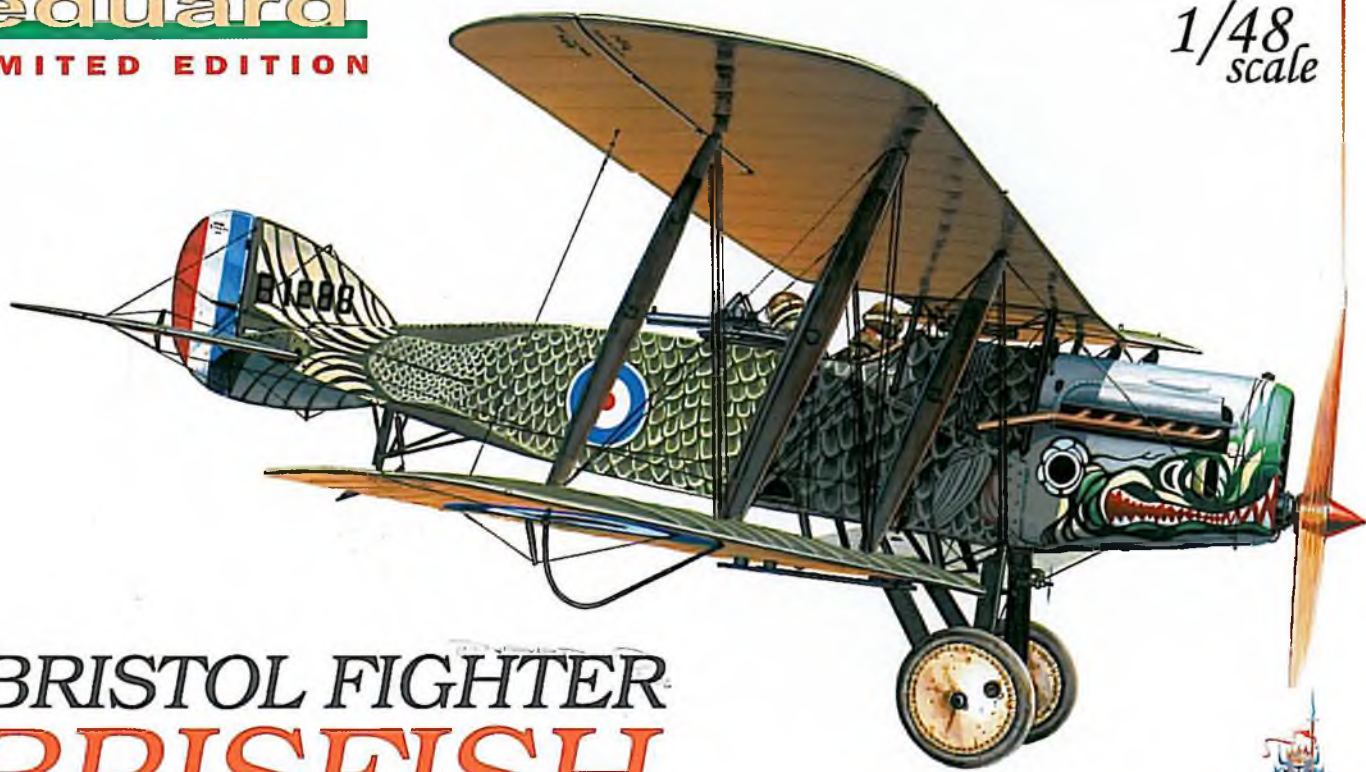


Major Mikhail N. Yakushin,
Red Five aerobatics team, 1939



eduard
LIMITED EDITION

1/48
scale



BRISTOL FIGHTER
BRISFISH



KNIHY

Objednávejte na adresách: v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3 - Žižkov, tel.: (+42) 222 718 814, e-mail: obchod@aeromedia.cz
ve Slovenské republice - Magnet-Press Slovakia, s.r.o., P. O. BOX 17, 850 05 Bratislava 5, tel./fax: (+421-2) 67 20 19 51-53, e-mail: knihy@press.sk.

Předplatitelé u společností Aeromedia a Magnet-Press Slovakia mají slevu 10 % z ceny objednaného zboží
K zásilkové je účtováno poštovné ve výši 84-89 Kč dle ceníku České pošty a balné ve výši 20 - 40 Kč.

Veškerý sortiment zásilkového obchodu si rovněž můžete objednat na Internetových adresách www.letectvi.cz a www.press.sk



Supermarine Spitfire Mk.22/24

Michal Ovcáčík, Karel Susa

Fotografický speciál zaměřený na poslední dvě varianty proslulého Spitfiru, které jako jediné nezasáhly do bojů 2. světové války. Publikace vede barevných a čb. fotografií obsahuje výkresy a barevné bokorysy, Text pouze v anglickém jazyce. 28 stran. Cena 299 Kč / 419 Sk

Novinka

Avia BH-33

Jiří Vraný

Publikace popisuje vývoj letounu pro čs. letectvo, licenční výrobu v Jugoslávii a Polsku, dodávky do Belgie, SSSR a službu v uvedených letectvech a dále pak v Řecku, Španělsku, Číně a Japonsku a Chorvatsku. Barevné bokorysy, na 160 fotografií, technické výkresy. 80 stran. Cena 385 Kč / 539 Sk



Novinka



Stejnokroje třetí říše

Brian Leight Davis, Pierre Turner

Kniha představuje to nejdůležitější z velkého množství stejnokrojů (doplněných odznaky a dalšími honosnými částmi), které byly užívány vojáky, příslušníky polo vojenských formací a dalšími státními zaměstnanci v Německu v období Třetí říše. 189 stran. Cena 299 Kč / 419 Sk

Novinka

Druhá světová válka, 2. díl

- Vpád Nacistů

DVD s českým a anglickým audiem
42 minut. Cena 199 Kč / 279 Sk



Novinka

DVD tituly

v anglickém jazyce

Cena za 1 DVD 299 Kč / 419 Sk

Barbarossa - 48 minut

Tank Battles, El Alamein to The Volga - 54 minut

The Ardennes Offensive - 48 minut

The Fall of France - 52 minut



Novinka

Westland Lysander

James Kightly

Publikace o vývoji, službě a použití letounu Lysander v RAF a dalších letectvech. Doplněno fotografiemi, výkresy v měřítku 1:72, perokresbami manuálů a barevnými bokorysy. 208 stran. Cena 288 Kč / 403 Sk



Novinka



Letka 13

Stanislav Bursa, Jozef Anďal

Obrazově zaměřená publikace přibližuje život a nasazení slovenské letecké jednotky 13(Slow.)/JG 52 ve 2. světové válce. Přináší doposud nepublikované fotografie a 12 stran barevných bokorysů letadel. 79 stran. Cena 389 Kč / 539 Sk

V nebezpečných výšinách

Stephen E. Ambrose

O mladých mužích, kteří za druhé světové války létali proti nepřátelské přesile nad Německem na bombardérech B-24. Autor živě líčí jejich mimořádné hrdinství, obratnost, smělost a kamarádství. 280 stran. Cena 268 Kč / 375 Sk



Novinka



Anatomie letadel 2. světové války

Paul Eden, Soph Moeng

Barevné i černobílé fotografie a rentgenové výkresy zhruba 120 nejvýznamnějších typů stíhacích, bombardovacích a jiných letadel z období 2. sv. války. Až 200 popisů detailů jednotlivých rentgenů, takticko-technické údaje a další. 256 stran. Cena 499 Kč / 699 Sk

Anatomie moderních vojenských letounů

Paul Eden, Soph Moeng

Kniha obsahuje barevné i černobílé fotografie a rentgeny 118 letounů. Až 242 popisů detailů jednotlivých rentgenů a takticko-technická data 256 stran. Cena 499 Kč / 699 Sk



Japonské letadlové lodě

J. Pavlík

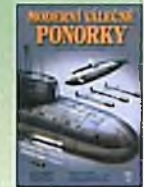
Vznik, konstrukce a bojového nasazení japonských letadlových lodí z období II. světové války. Doplněno o takticko-technické údaje, kresby, barevné kamufláže a množství fotografií. 174 stran. Cena 240 Kč / 336 Sk

174 stran. Cena 240 Kč / 336 Sk

Moderní válečné ponorky

David Mile, John Jordan

Vývoj, konstrukce, technika, taktika a výzbroj ponorek. Podrobná příručka o historii a současnosti jedné z nejučinnějších zbraní světa. 208 stran. Cena 699 Kč / 979 Sk



Vlečné parníky na Vltavě a Labi

Z. Bauer, M. Hubert

Aby tyto krásné parníky "Pěčka" neklesly do hlubin zapomnění, pokusili se autoři historií zmíněných parníků zachytit písmem i obrazem. 163 stran. Cena 299 Kč / 419 Sk

Messerschmitt Bf 109 B, D a E slovenských pilotů 1942-1944

P. Šumichrast, J. Anďal

Vznik a vývoj letadla a jeho služba ve Slovenských vzdušných zbraních a následně povstalecké Kombi-nované letce. Doplněno o množství fotografií, výkresů a kamuflážních schém. 66 stran. Cena 370 Kč / Sk



Messerschmitt Bf 109 F, G-2, G-4 slovenských pilotů 1942-1943

P. Šumichrast, V. Hochmut, J. Anďal

Další část historie slovenských Vzdušných zbraní, zaměřená na bojové využití letadel Messerschmitt Bf 109 verzí F, G-2, G-4. Doplněno množstvím barevných a autentických černobílých fotografií. 36 stran. Cena 275 Kč / Sk

Messerschmitt Bf 109G-6

L. Hladík, P. Šumichrast, J. Anďal

Nové přepracované vydání zaměřené na nejrozšířenější verzi letadla Bf 109. Publikace popisuje osudy a působení zmíněného typu na Slovensku a u dalších uživatelů. Obsahuje nové fotografie, barevné bokorysy, přepracované výkresy a perokresby. 66 stran. Cena 386 Kč / Sk



Messerschmitt Bf 109G-10/U4

Aleš Janda, Tomáš Poruba

Monografie, přinášející vedle technického popisu, také souhrnné informace o výrobně specifické varianty nejen v podzemní továrně Diana a bojovém nasazení. Doplněno množstvím snímků, přehledovými tabulkami a barevnými bokorysy. Text anglický, s českými popisky. 80 stran. Cena 420 Kč / 588 Sk



Messerschmitt Bf 109s of JG 52 in Deutsch Brod

Aleš Janda, Tomáš Poruba

Podrobný popis letounů Bf 109 používaných v rámci JG 52 na letišti v Německém Brodě během posledních dní druhé světové války. Doplněno řadou černobílých fotografií, studii kamufláží a množstvím barevných bokorysů. Text v anglickém jazyce. 56 stran. Cena 345 Kč / 483 Sk





ZDENĚK
KRČMÁŘ

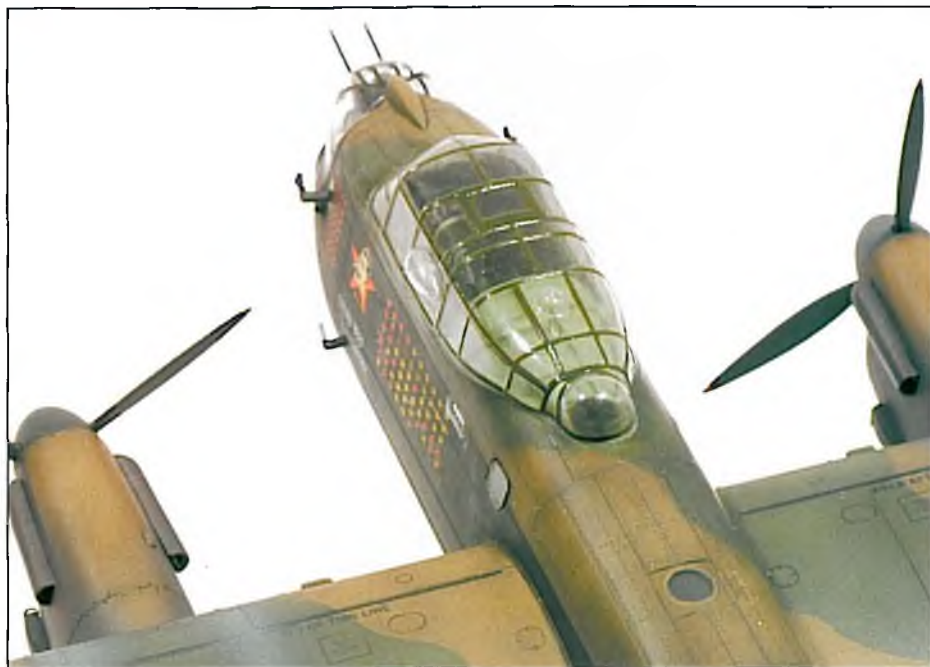


AVRO LANCASTER B Mk. I /Mk. III příležitost pro výrobce doplňků

Krabice

Nahradit staříčké stavebnice firem Airfix, Novo (ex-Frog), Revell a Matchbox v měřítku 1:72 to již určitě chtělo. Přání modelářů vyslyšela firma Hasegawa vydáním Lancasteru verzí B. Mk. I a Mk. III, jak tuto japonskou firmu známe, určitě nezůstane jen u jedné krabice.

Stavebnice vypadá na první pohled velice dobře. Na osmnácti rámečcích najdeme vše, co budeme ke stavbě potřebovat, několik dílů nám zůstane a obohatí naše vrakoviště. Čeho si na první pohled všímám, je rytí. Musím prohlásit, že u stavebnice je prvotřídní. Po přehnaně hlubokých spárách na He 111 udělala Hasegawa veliký krok vpřed. Rytí je jemné, přesné a hlavně na všech dílech stejně hluboké. Díly překrytí kabiny a střeleckých věží jsou krásně čiré, byť na můj vkus tlustší. Musíme je lepit ze dvou i více dílů, proto pozor na potřísnění lepidlem! Pilotní prostor, interiér střeleckých věží, podvozkové šachty a pumovnice jsou na detaily velmi chudé a vý-



BRIEFING

MĚŘÍTKO 1:72

VÝROBCE Hasegawa

LEPIDLA vteřinové řídké a husté, nitroředidlo

TMELY zelený Squadron, Mr Surfacer 500 a 1000

BARVY metalizéry Model Master, barvy Gunze

LAKY Model Master, Gunze

robce zjevně poskytli prostor firmám zabývajícím se výrobou doplňků.

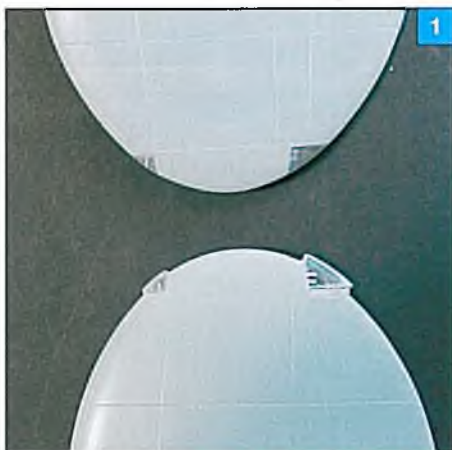
Obtisky vypadají dobře, mají výborný soutisk, použité barvy se mi zdají být taky v pořádku, jenom ta tloušťka je o něco větší, než jsme zvyklí. Kvůli tomu se obtiskům baleným do stavebnic Hasegawa vyhýbám, kde můžu. Někdy na ně záračné vodičky zaberou, jindy jsou úplně netečné, takže jejich použití je sázkou do loterie. Přebytný obtisk ze stavebnice jsem zkusmo nalepil na model z vrakoviště a velmi pěkně kopřoval podklad, dokonce i bez použití chemie. Na první pohled model hodnotím velice dobře.

Stavební pohled

Zatím jsem moc modelů postavených z této stavebnice neviděl. Modeláři asi čekají na doplňkové sady a abych řekl pravdu, nedostát stavebnici k recenzi, určitě bych vyčkával taky. Model si je zaslouží, ba přímo je potřebuje.

Křídlo

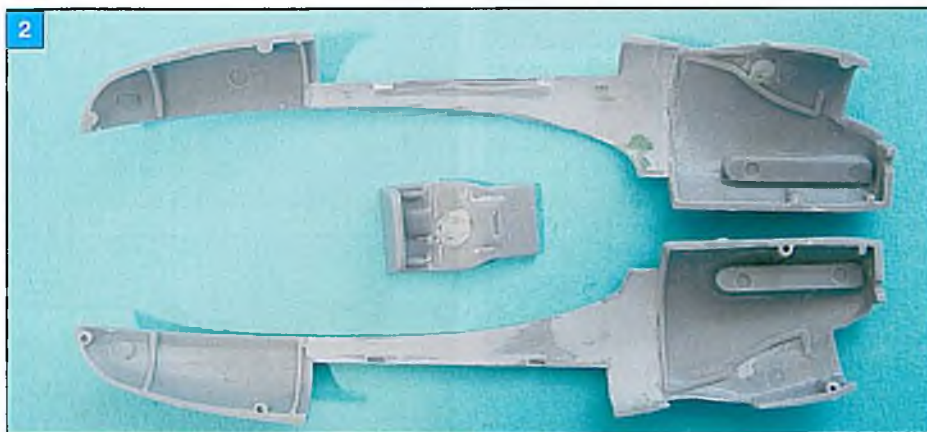
S jeho sestavením nebyl žádný problém. Pro jistotu jsem styčné plochy obrousil na archu brusného papíru. Tím jsem sice přišel o vodící kolký, ale zato jsem věděl, že poloviny křídla budou přesně lícovat. Na lepení jsem použil řídký vteřinák. Polohová světla můžeme nechat bez úpravy, nebo použít čiré díly. Po vyřezání podle rytí byly trochu větší, ale po zabroušení a vyleštění podle hrany křídla bylo vše v pořádku. (Obr. 1)



Gondoly motorů

Před jejich slepením doporučuji zatmelit z vnitřní strany otvory pro nalepení vstupů chlazení a celou vnitřní část podvozkové šachty dílů D29 a D30. To platí také pro stopy po vyhazovačích u dílů D13 a D14 – později bychom se k broušení tmelených částí dostali jen obtížně. Propadliny najdeme na vstupech

chlazení motoru. Po srovnání povrchu je musíme odvrát a pomocí zubařských frézek upravit do oválného tvaru. Tato procedura je vzhledem k velikosti a tvaru otvorů docela náročná na přesnost a pevnou ruku. Tmel využijeme na spodní části slepených gondol, také přední díl D31 byl trochu menší. Zadní stěnu podvozkové šachty jsem přilepil zároveň se spodní hranou gondoly, protože při sestavení nasucho se mi zdálo, že by mezi zatahovací vzpěrou podvozku a stěnou šachty byla zbytečně velká spára. (Obr. 2-4)



Spoje křídlo/motorové gondoly

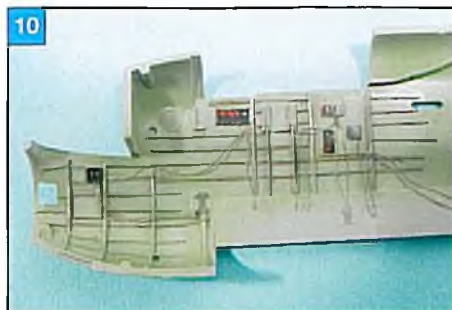
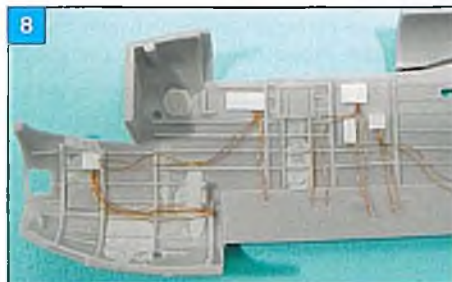
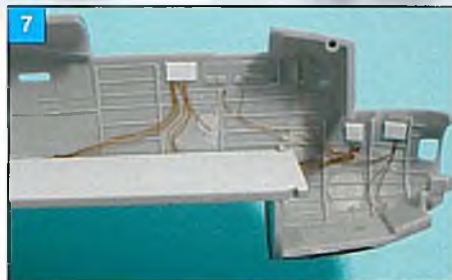
Po onýtování křídla a gondol jsem díly slepil vteřinovým lepidlem. Spára mezi součástkami byla velmi malá, díly sedly bez problémů. Po zaschnutí lepidla (řídový vteřinák) je potřeba spoj zbavit vyhrzlých přebytků lepidla debonderem na vatové tyčince a uhladit Surfacerem nanášeným párátkem. Když tmel zaschne, utřeme ho vatovou tyčinkou, tentokrát namočenou v ředidle Gunze nebo v debonderu. Ochráníme tak jemně rytí a nýtování. (Obr. 5a, 5b)



Trup

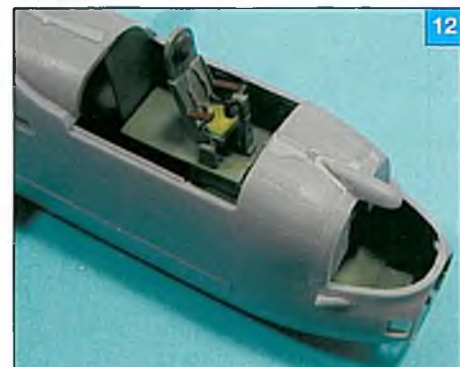
Hned na začátku jsem si vlastní nepozorností připravil horké chvíle, protože jsem postupoval podle návodu a nevěšil jsem si malého papírku s názvem Correction. Papírek jsem objevil až po nalepení, zatmělení a vybroušení nesprávných dílů. Použitý slovník radši medializovat nebudu. Protože jsem lepil nitroředidlem, nebyla nejmenší šance na rozlepení dílů, a tak jsem musel použít žiletkovou pilku.

Na trupu bylo dost propadlin, které jsem přemohl Surfacerem 500 a 1000. V interiéru jsem stopy po vyhazovačích zatmělil Surfacerem, na podlaze jich bylo tolik, že jsem ji celou přelepil plastikovou destičkou. Před uzavřením trupu nezapomeňte na díly A12 a A33, které později pomohou udržet správně vzeptělí křídla a VOP. (Obr. 6 - 10)



Slepení polovin trupu nečinilo žádné potíže, pouze na spodní straně nenavazovalo rytí – zatmělil jsem je vteřinovým lepidlem a „posunul“ žiletkovou pilkou. Dvě pumovnice lícovaly velmi dobře, Okénka (W5) umístěná shora trupu by byla o nějakou desetinu milimetru utopená, a tak jsem je přilepil s menším přesahem a zabrousil. Do přední části trupu se vlepuje „sklo“ V9, také o nějakou desetinku menší. Přilepil jsem ji zároveň s přední hranou trupu, spáru zatmělil a později zabrousil a vyleštil. „Limec“ kolem horní věže sice sedl bez problémů, ale potřeboval trochu Surfaceru 500.

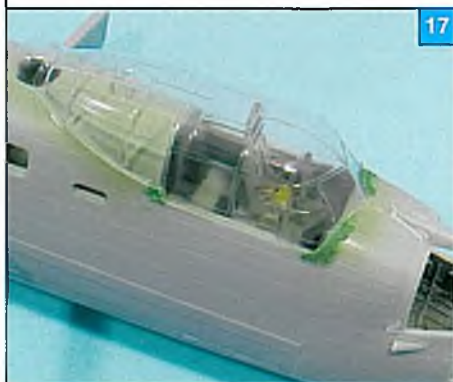
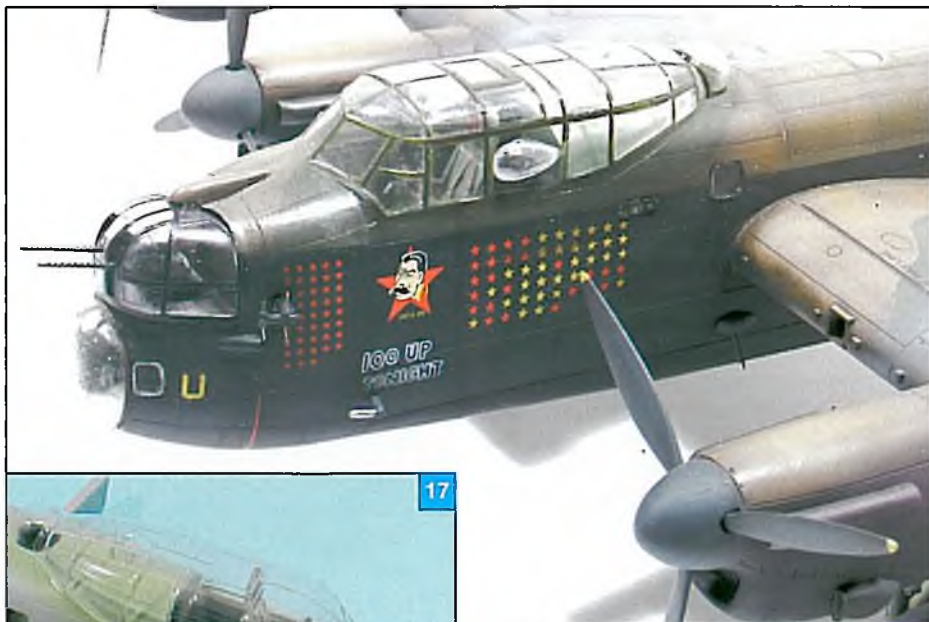
V dolní části trupu musíme nalepit kruhový díl G4. Zase jsem musel nepatrně tmelit, také proto, že předloha modelu, který stavím, neměla radar H2S a spoj bude dobře vidět. (Obr. 11 - 14)





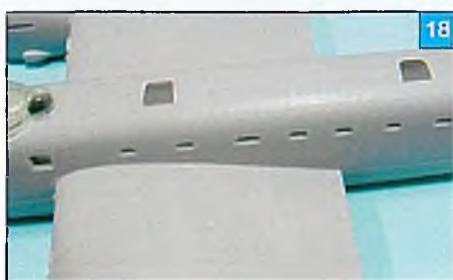
Čiré díly jsou velmi tlusté a na zaoblených plochách deformují pohled. Překrytí pilotního prostoru musíme slepit ze čtyř dílů, ale s trupem lícuje přesně. Vzhledem k „lupovému efektu“, který vytvářel, jsem se rozhodl použít sadu podtlakově tvářených překrytí firmy Pavla models. Ten je sice určen pro staříčkový Revell, ale po menších úpravách a tmelení v přední části se operace zdařila.

Po zabroušení a vyleštění tmelených míst jsem celý trup onýtoval. V závěrečné fázi stavby po povrchové úpravě jsem ještě na boky překrytí přilepil natupo lakem Future „boule“ Je to sice infarktová procedura, ale musíme ji podstoupit. Natřel jsem lakem celé okénko, „boule“ upevněnou maskolem k párátku jsem na sklo přitlačil a párátko opatrně sloupil. (Obr. 15 - 17)



Spoj trup/VOP a křídla

Po onýtování všech částí modelu bylo možné slepit trup s křídlem a ocasními plochami. O udržení vzpětí se postarají díly A 12 a A 33. Na ně se jednoduše díly křídla a ocasní plochy nasadí a spoj zalijeme vteřinovým lepidlem. Spára mezi díly a trupem je minimální. (Obr. 18)



Věže

Jejich interiér je velmi spartánský. Nejprve jsem chtěl ponechat pouze díly ze stavebnice, ovšem po vyleštění a natření čirých dílů lakem Future bylo dovnitř tak dobře vidět, že jsem neodolal a pár detailů přidal. Při lepení pláště ocasní věže zjistíme, že přední díl je o kousíček větší, než by měl být. Nezbylo mi, než použít trochu násilí a tlakem prstů velikost obou polovin srovnat. Spáru jsem zalil filmovým lepidlem. Při této násilné akci se na předním dílu vlivem pnutí objevily miniaturní prasklinky sice viditelné jen pod určitým úhlem, ale nezmyly ani po vyleštění pastou, ani po nátěru lakem Future. Doporučuji proto raději roztahovat zadní část!

Broušením jsem sice přišel o část rámování, ale zase po nabarvení není spoj patrný. Do ostatních věží jsem rovněž doplnil vnitřní vybavení, ale už jsem nenarazil na žádné pro-

blémy s lícováním čirých dílů. Při zkušebním vložení zadní věže do trupu jsem si všiml, že je do trupu okolo věže až moc vidět a ve stavebnici jsem nenašel díly, které by otvory zakryly, a tak došlo na plastovou destičku. (Obr. 19 - 20)



Kamufláž

Za předlohu jsem si zvolil stroj 463. perutě RAAF z roku 1944, který již měl za sebou 99 akcí a jeho zevnějšek tomu odpovídal. Začal jsem nástřikem překrytu odstínem BS 283 (interiér Gray Green, Gunze 364). Místo obvyklého stříkacího tmelu jsem jako základovou barvu použil stříbrnou Gunze C8. Po zaschnutí jsem stříbrnou překryl několika tenkými vrstvami syntetického laku Gloss Clear Lacquer Model Master naředěným v poměru 1:5 ve prospěch ředidla Lacquer Thinner stejné firmy a nechal vše deset dní zaschnout. Podklad musí být dokonale suchý, aby se nespojil s horní vrstvou barvy. K této základní vrstvě jsem se později snažil na některých místech probrousit později nanesenými vrstvami kamuflážních barev Gunze. (Obr. 21 - 22)



21



22

Po proschnutí základovky jsem mohl pokračovat ve stříkání kamufláže. Použil jsem barvy Gunze řady H řadě 98% roztokem alkoholu; první vrstvu odstínem Dark Green H73 namíchanou v poměru 1:7 ve prospěch ředidla a středy panelů barvou H73 zesvětlenou světle šedou H51. Barvu jsem raději více naředil, abych nezalil nýtování a spáry. Na maskování ploch pro nástřik zemitě

hnědé byl použit Tack-it a maskol Mr. Masking Sol Neo.

Z fotografií skutečných strojů je jasné, že kamuflážní pole se u jednotlivých strojů nepatrně lišila. Zemitě hnědou H72 jsem také vystínoval zesvětleným odstínem a pak model odmaskoval včetně čirých částí, které jsem vyleštil pastou Tamiya a natřel lakem Future. (Obr. 23 - 25)



23



24



25

Páska Tamiya mi posloužila k zakrytí podvozkové šachty a k oddělení horních a spodních ploch před stříkáním černé barvy. Spodní plochy pokryla Gunze C33 (Flat black).

Barvu jsem naředil v poměru 1:6 originálním ředidlem Mr Color Thinner. Byla hned suchá, proto jsem mohl téměř okamžitě zesvětlit středy panelů. Kamufláž jsem zafixoval lesklým lakem Gunze, na který se dobře našeji obtisky. (Obr. 26 - 28)



Obtisky

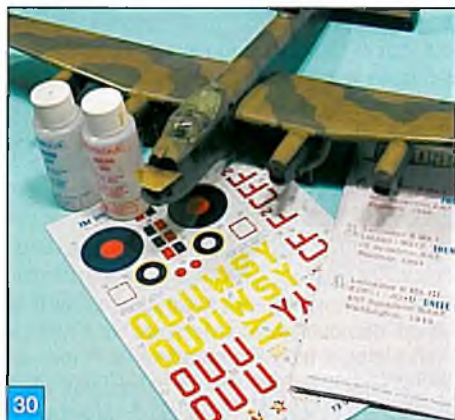
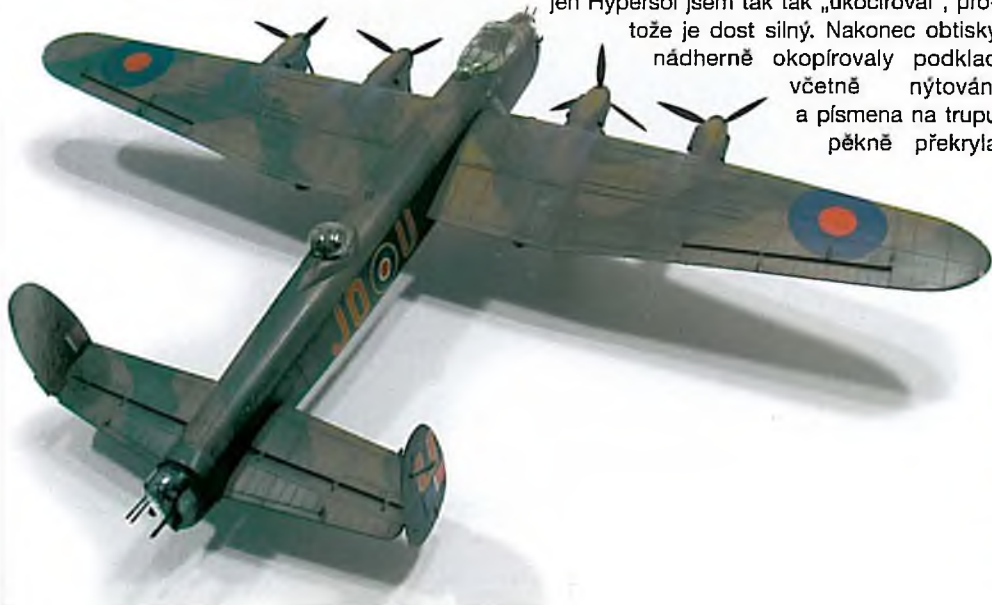
Se stavebnicí jsem dostal obtisky Tally-Ho! označené The Avro Lancaster B Mk. I/III. Samozřejmě mne nejvíce zajímal stroj JO-U. Na něj jsem ze začátku našel jen tři fotografie „noseartu“, až po nanesení obtisků jsem objevil stránku 463. perutě. Tam sice předloha mého modelu na fotografii není, ale podle mnoha indicií jsem asi udělal chybu v umístění kódových písmen, které měly být více stlačené k sobě a první písmeno mělo začínat přesně pod horní střeleckou věží. Podle fotografií jiných strojů stejné perutě se nemůžu ubránit dojmu, že písmena měla být o něco štíhlejší. Všechny nabízené stroje nesou klasickou ka-

mufláž nočních bombardovacích letounů RAF - tmavě zelená a zemité hnědá na horních plochách a černá na spodních.

Obtisky jsou tenké a kvalitně vytištěné. Povedly se také bokorysy, jenom jsem trochu postrádal pohled z pravé strany. Pro svůj model jsem si vybral označení 5. bombardovací skupiny RAF, která měla červená písmena na trupu se žlutým lemem, tedy v barvách, které vesměs špatně kryjí a dvojnásob na černém podkladu. Obtisky jsem nanášel dva večery; ne proto, že by s nimi byla špatná práce, ale protože jsem nechtěl nic uspěchat. Použil jsem změkčovací vodičky Mr Mark Softer, na výstavní znaky na křídle Hypersol Agama (kvůli výstupku). Vodičky zabraly perfektně, jen Hypersol jsem tak tak „ukočiroval“, protože je dost silný. Nakonec obtisky nádherně okopírovaly podklad včetně nýtování a písmena na trupu pěkně překryla



černou barvu podkladu, takže se mé obavy nepotvrdily. Tento aršík se TallyHo! skutečně povedl. Proslýchá se, že je v přípravě druhý díl s hambatými slečnami. Neškodily by ani popisky, které jsem musel použít ze sady polské firmy Techmod. Byly o dost tlustší a měly tendenci se lámat, takže Hypersol nezahálel. (Obr. 29, 30)



Na modelu jsem poprvé vyzkoušel patinu vodovými barvami. V malém kalíšku jsem smíchal černou a tmavě hnědou vodovou barvu s trochou vody a kapkou jaru. Celý model jsem tímto roztokem „napatlal“ a po zaschnutí opatrně po směru letu zvlhlým hadříkem „špínu“ stíral. Na místech, kam jsem se nedostal hadříkem, jsem použil vatovou tyčinkou. Následoval nástřik matným lakem (Model Master Flat Clear Lacquer Finish) ředěným v poměru 1:3 původním ředidlem (Lacquer Thinner). Po nalepení drobotiny jsem pokračoval v „odření“. Napodobil jsem je světle šedou barvou Gunze (H317). Stopy výfukových plynů naznačil nástřik různými odstíny barev Gunze. (Obr. 31)

31



Historie

Koncem roku 1940 byly výrobní haly Avro v Newton Heath a Woodfordu zaplněny rozestavěnými letouny typu Manchester (Modelář 2/2006). Sériová výroba se teprve rozbíhala, ale na rýsovacích prknech už byl nový letoun, který měl nahradit kvůli špatným motorům neúspěšné Manchester. Konstrukteři navázali na velmi dobrý drak Manchesteru a vycházeli z něho při konstrukci typu Manchester Mk. III, později přejmenovaného na Lancaster. První stroj opustil montážní halu v Chaddertonu ještě se třemi svislými plochami 28. prosince 1940. Po prvním letu 9. ledna 1941 putoval prototyp na zkoušky do výzkumného ústavu v Boscombe, kde byly zvětšeny ocasní plochy a zmizela prostřední kýlovka. V květnu 1941 byl dokončen druhý prototyp, již vyzbrojený, který měl i pumovnicí schopnou pojmout pumu o hmotnosti 8000 liber. Letoun ji bez větších problémů dokázal vynést do výšky hlavně díky svým motorům Rolls-Royce Merlin XX s výkonem 941 kW (1280 k). Sériová výroba mohla být díky příbuzné konstrukci zahájena velmi rychle, z letiště u dleň ve Woodfordu vzletnul první sériový stroj 31. října 1941.

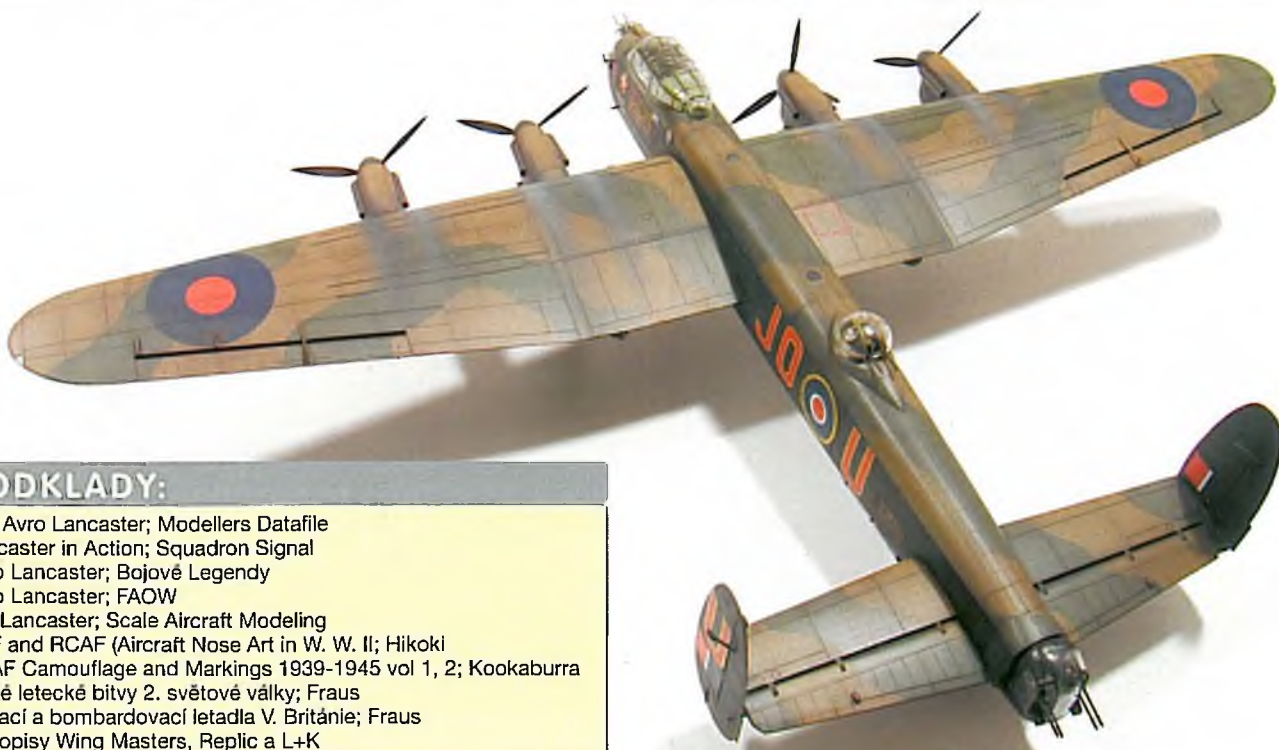
Jako první obdržela Lancastery 44. peruť (rhodéská, kódové označení KM) se základnou ve Waddingtonu, spadající pod 5. skupinu Velitelství bombardovacího letectva. První bojové akce se zúčastnila 3. března 1942 rovněž 44. peruť RAF – čtyři stroje kladly miny do Helgolandské zátoky. Po pěti hodinách se stroje bez potíží vrátili zpět na základnu.

Do konce války podnikly Lancastery 156 000 bojových letů a shodily na 608 612 tun pum. Celkem jich bylo vyrobeno 7377, z toho 430 v Kanadě. Lancastery se zapojily do všech hlavních nočních náletů na Německo. Dokázaly nést mnohem větší náklad pum než kterékoliv jiné letadlo nasazené v Evropě, potopily pýchu německého námořnictva bitevní loď Tirpitz (pumami o hmotnosti 5443 kg).

Historie 463. peruť RAAF

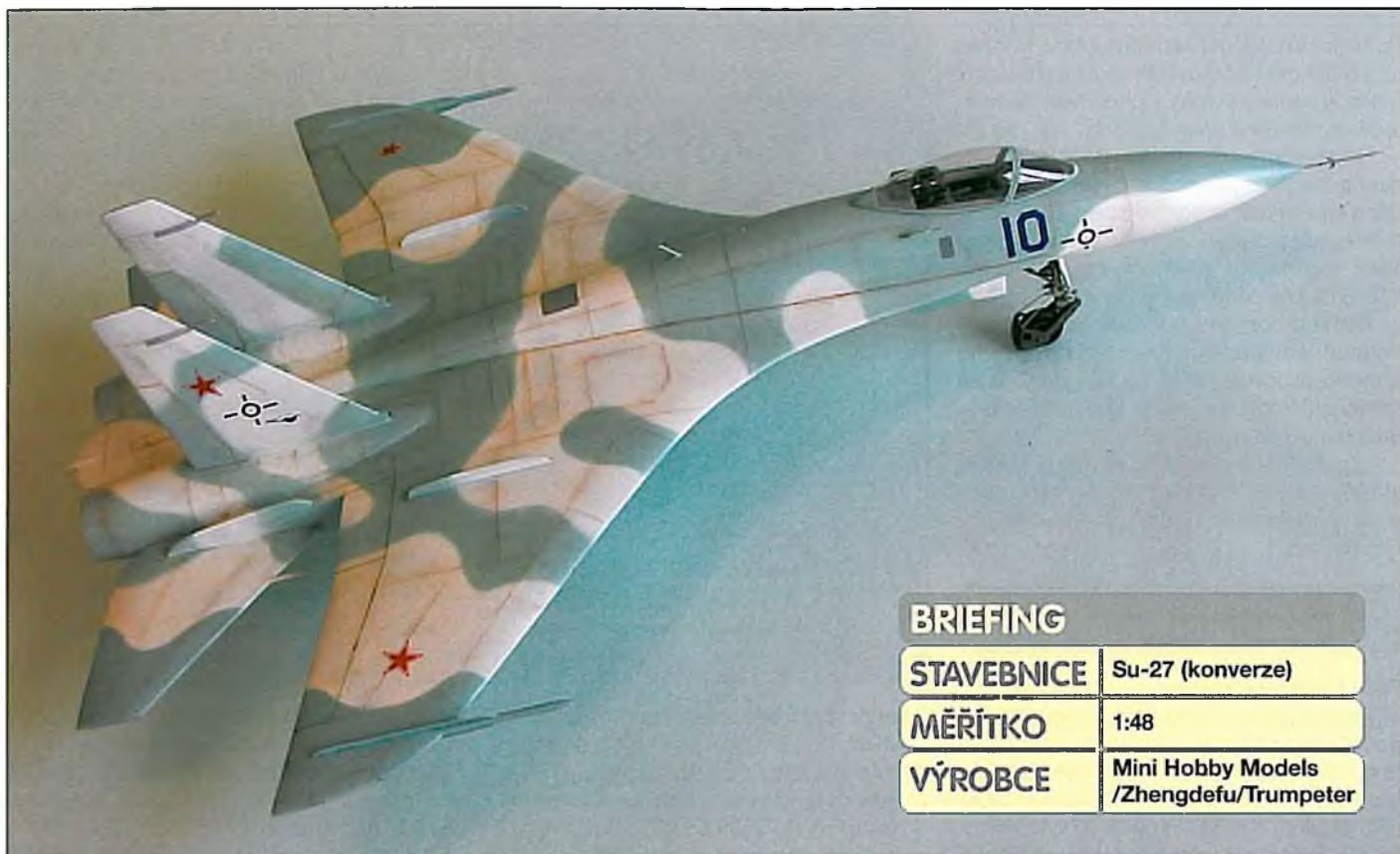
Peruť byla vytvořena 25. listopadu 1943 z personálu a letadel přidělených od sesterské (rovněž australské) 467 peruť. V prosinci 1943 podnikla svými šesti Lancastery nálet na Berlín a významně se zapojila do přípravy invaze do Evropy. Od května 1944 její letouny bombardovaly pobřeží Francie a připravovaly cestu pro otevření druhé fronty. V té době byl jeden stroj modifikován na „dokumentární“ a byl používán k natáčení dokumentů z bojových akcí. Zúčastnil se i náletu na Tirpitz, kdy se celé formaci podařilo za velmi krásného počasí dostat nad bitevní loď, takže než se stačila nad loď vznést kouřová clona, dostala dva přímé zásahy a několik pum explodovalo v bezprostřední blízkosti.

Loď se převrátila a přestala být hrozbou pro konvoje v severní Evropě. Poslední akci podnikla peruť v noci z 25. na 26. dubna 1945, kdy její letouny bombardovaly rafinerie ve Vallo (Tonsberg). Poté byly její Lancastery přeřazeny k dopravní službě a 29. října 1945 byla 463. peruť rozpuštěna.



PODKLADY:

The Avro Lancaster; Modellers Datafile
 Lancaster in Action; Squadron Signal
 Avro Lancaster; Bojové Legendy
 Avro Lancaster; FAOW
 Avro Lancaster; Scale Aircraft Modeling
 RAF and RCAF (Aircraft Nose Art in W. W. II; Hikoki)
 RAAF Camouflage and Markings 1939-1945 vol 1, 2; Kookaburra
 Velké letecké bitvy 2. světové války; Fraus
 Střihací a bombardovací letadla V. Británie; Fraus
 Časopisy Wing Masters, Replic a L+K



BRIEFING

STAVEBNICE	Su-27 (konverze)
MĚŘÍTKO	1:48
VÝROBCE	Mini Hobby Models /Zhengdefu/Trumpeter

Zpackaný Flanker

(Suchoj T10-1)

radikální konverze krok za krokem



JAN MIKEŠ

Článek v první části pojednává o tom, jak v OKB Suchého před třiceti lety v měřítku 1:1 zpackali stíhací letoun, pojmenovaný v NATO kódem Flanker, aby ho posléze složitou cestou „konverze“ dotáhli do podoby, v jaké jej známe dnes. Druhá část článku se věnuje tomu, jak Flanker, jak ho známe dnes, dotáhnout cestou konverze zpět k původnímu zpackanému stavu (Suchoj T10-1) v měřítku 1:48.



Předloha

V roce 1971 bylo sovětským ministerstvem obrany vyhlášeno výběrové řízení na pokročilý těžký stíhač nové generace. Z přihlášených OKB (Jak, Mikojan a Suchoj) byla vybrána konstrukční kancelář Pavla Suchoje.

Během konstrukčních prací byla v letech 1971-1975 odsouhlasena základní koncepce, kterou známe z dnešních letadel Su-27 a MiG-29 (oddělené motorové gondoly a vstupy vzduchu pod trupem, dvojitá směrovka, prodloužená náběžná hrana křídla).

Roku 1975 začaly práce na stavbě prototypu, první prototyp stroje nové generace Suchoj T10-1 byl hotov začátkem roku 1977. Velký den nadešel 20. května 1977, kdy s ním poprvé vzlétl hlavní zkušební pilot OKB Suchoj, Vladimír Iljušin, syn slavného konstruktéra stejného jména.

Již první testy přinesly značné rozčarování. Bylo zřejmé, že nový stroj plně nespĺňuje naděje do něj vkládané. Nejen, že se nepodařilo zcela naplnit požadované výkonnostní parametry, ale ve stejném čase se ukázalo, že vlastnosti F-15, jež měl T10-1 překonat, jsou ve skutečnosti lepší, než sovětské zpravodajci předpokládali. Nejprve se Suchého konstrukční kancelář snažila vylepšit výkonnost T10 různými drobnými úpravami, ale brzy bylo jasné, že nový stroj bez radikální úpravy letoun F-15 nemůže překonat. I za této situace tlačilo velení sovětského letectva na urychlené zavedení T10 do výzbroje VVS.

Profesionální hrdost šéfa programu T10 Michaila Simonova ho ovšem vedla k prosazení odkladu sériové výroby, dokud nebude konstrukce radikálně přepracována.

Nový letoun si měl zachovat základní koncept původního prototypu, ovšem jinak bylo třeba navrhnout prakticky zcela nový stroj. Práce začaly počátkem roku 1980, v dubnu 1981 byl hotov první prototyp, Suchoj T10-S (S jako sériový), tedy dnešní Su-27.

Netřeba poznamenávat, že odvážné rozhodnutí konstrukční kanceláře Suchého přineslo ovoce a vznikl letoun, který nejen překonal téměř všechna očekávání, ale především i svého rivala F-15.

„Zpackaný“ prototyp Suchoj T10-1 je vystaven v Muzeu VVS v Moninu u Moskvy, kde si ho návštěvníci mohou prohlédnout pod širým nebem.

Stavba (konverze v deseti krocích)

Fáze I.: Sbíráni odvahy

První a základní podmínkou pro zahájení podobného projektu je nedostatek modelářova respektu před plastikem. Je zřejmé, že s lupénkovou pilkou, tmelem a hrubým brusným papírem si modelář opravdu vyhraje do sytosti. Pokud sebereme dostatek počáteční odvahy, už zbývá jen pustit se do díla.

Fáze II.: „Research“

Základem každého projektu je „research“ a pro konverzi typu T10-1 to platí dvojnásob. Prvním krokem „výzkumné fáze“ je shromáždit ze sítě tolik fotografií, kolik je možné. Dále samozřejmě musíme sehnat spolehlivé výkresy.

Na internetu je k dispozici několik sad výkresů T10-1, které se od sebe (i od skutečného stroje) často značně liší. Poté, co jsem pečlivě porovnával dostupné plány s fotografiemi skutečného stroje, jsem vybral ten, který se mi zdál nejpřesnější a zvětšil ho do měřítka 1:48. (Seznam nejužitečnějších odkazů na T10-1 najdete na konci článku)

Fáze III.: Volba výchozí stavebnice

V měřítku 1:48, které jsem zvolil pro svůj Suchoj T10-1, není příliš alternativ. Stavebnice Academy je v měřítku jedinou možností pro stavbu Su-27. Cena kolem 1000 Kč za stavebnici, ze které po rozřezání, přelepení a probroušení nezůstane prakticky kámen na kameni, může však být odrazující.

Naštěstí existují levné kopie stavebnice z Číny, distribuované pod značkami Mini Hobby Models, Zhengdefu a Trumpeter (jsou to stejné výlisky) a prodávané zhruba za poloviční cenu. Stavebnici jsem při své vrozené lakotě jednou použil ke stavbě Su-27 a tak najisto vím, že tento „odpad“ nelze ke stavbě Su-27 nikomu doporučit. Co ušetříte na ceně, je bohatě překonáno trápením s nelicujícími díly a opravy všech zjednodušení, kterých se čínský výrobce dopustil. Nyní jsem ovšem konečně našel smysl existence těchto čínských kopií – slouží jako zdroj poměrně levného plastiku pro radikální konverze na téma Flanker.



Fáze IV.: Načrtnutí základní strategie

Cílem je využít maximální možné části původní stavebnice k dosažení správných tvarů. Kombinovat, koumat a zavrhnout varianty až do fáze, kdy se vynoří přesná představa o postupu konverze, je docela zábava.

Po promyšlení různých variant jsem identifikoval následující záchytné body práce:

1. Trup T10-1 je kratší, proto bude nutno odstranit část trupu za kabinou a znovu slepit tak, aby otvor pro pilotní prostor byl nakořenec ve správné pozici pro T10-1.

2. Vzhledem k tomu, že křídlo má zcela jiný tvar, bude třeba odstranit náběžné hrany, odtokové hrany i konce křídla a nahradit je novými, zhotovenými z deskového plastiku. Jádro původního křídla využijeme jako „držák“ nových částí.

3. Prodloužení náběžné hrany křídla do trupu (LERX) má také jiný tvar, proto díly odstraníme a nahradíme nově zhotovenými (později jsem to vyřešil jedním novým dílem spolu s náběžnou hranou křídla).

4. Vzhledem k tomu, že nos T10-1 je také jiný, bude nutno vymodelovat ho od počátku znovu (abychom získali správný tvar, musíme na původním dílu uříznout ještě kousek trupu před kabinou).

5. SOP i VOP mají u T10-1 naprosto jiný tvar, bude je nutno zhotovit nové. Navíc SOP jsou u T10-1 umístěny na motorových gondolách, ne vedle nich, jako u Su-27.

6. Výstupní roury vypadají jinak, než u Su-27, proto bude nutno je nahradit něčím vhodnějším (použil jsem výstupní roury z F-16, samozřejmě po notném tmelení a broušení).

7. Vstupny vzduchu mají u T10-1 poněkud jiný tvar, což se ovšem dá vyřešit modifikací původních dílů. Nicméně proti Su-27 jsou poněkud kratší, což si vyžádá další úpravu (vzadu oříznout).

8. Je nutno přepracovat zadní letounu od začátku prostoru mezi motory až ke konci, tedy celou oblast kde má Su-27 „osten“.

9. Kryty motorů u T10-1 jsou na spodní straně trupu mnohem „baňatější“ než

u Su-27. Stačí zvětšit objem přidáním plastických plátek, tmelem a vybroušením.

10. Šachty pro zasunutí hlavního podvozku do gondol jsou u T10-1 jinak položené a bude proto nutno původní zaslepit a „otevřít“ je o něco více vzadu.

11. Šachta předního podvozku má jiný tvar i umístění (více k nosu), navíc noha předního podvozku je umístěna na opačném kraji šachty než u Su-27. Úprava není tak složitá, stačí šachtu celou vyříznout, otočit o 180 stupňů a vlepít zpět posunutou trochu blíže k nosu stroje.

12. Základna pro kryt kabiny není u T10-1 zapuštěná do trupu jako u Su-27, takže „výkroj“ pro kabínu odstraníme přidáním plastických destiček.

13. Tvar krytu kabiny je u T10-1, jak jinak, jiný než u sériových Su-27, bude proto třeba vytažením na kopytě vytvořit nový.

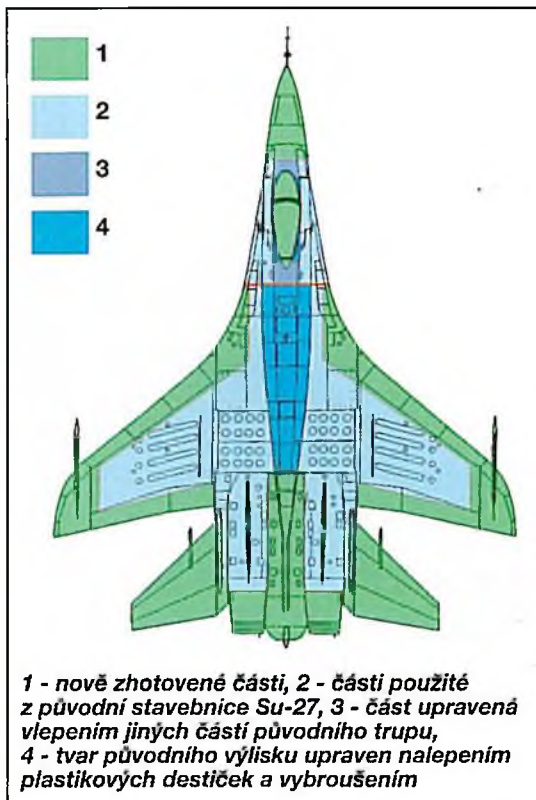
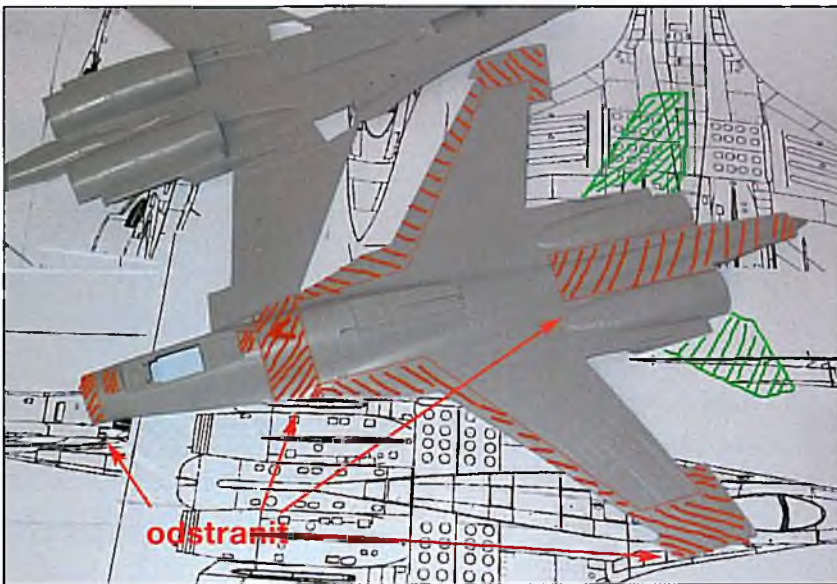
14. Je třeba si navrhnout a nechat vytisknout obtisky.

15. A pak tu máme další drobnější detaily jako jiné kryty podvozku, odlišné (a jinak postavené) podvozkové nohy, „ostny“ čnějící z náběžné hrany křídla, aerodynamické plůtky atd. atd.... Tyto drobnosti druhého řádu již nemá cenu zahrnovat do „velké strategie stavby“, pokud se modelář nechce utopit v plánování a vystupňovat svou nejistotu za únosnou mez. Drobnosti řešíme a promyšlíme až poté, co se k nim samospádem stavby dostaneme.



Fáze V: Vizualizace

Po sesumírování základních kroků konverze je rozumné nakreslit si ve Photoshopu jednoduché schémátka, které nám pomůže lépe se orientovat v tom, co bude později zapotřebí. V manažerské nebo sportovní hantýrce se tomu říká „vizualizace“. Jak vypadala vizualizace mého projektu je vidět na obrázku, kde vizualizace 1 obsahuje plán rozřezání původní stavebnice před započítím stavby a vizualizace 2 plán složení výsledného modelu T10-1.



Fáze VI. Konkretizace plánu

Pokud se bude někdo čtoucí tyto řádky chtít pokusit opravdu si také vysochat T10-1, musí přistoupit ke kroku, který by se dal označit jako „konkretizace plánu“. Jinými slovy, bude muset pomoci výkresu a tužky přenést obecné kroky popsané ve „velké strategii“ do konkrétní podoby postupu ve formě „kde přesně říznout, přidat, ubrat a tmelit“. Ale pokud dotyčnému odvážlivci zbyla odvaha i po dočtení kroku IV, nemám obavy, že ta správná místa s pomocí výkresu T10-1 nenajde.

Fáze VII.: Shromáždění surovin

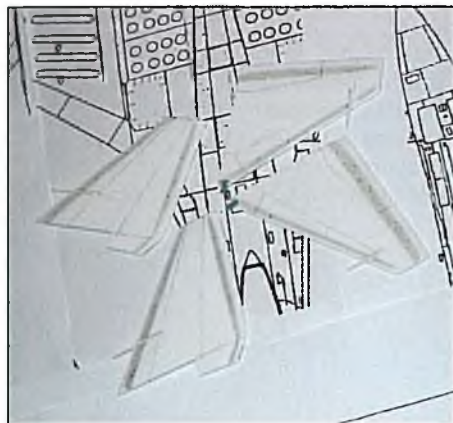
Pokud máme zvládnuty kroky IV, V a VI, máme již představu o tom, jaký dodatečný

materiál budeme potřebovat. Zejména plastické destičky (především na úpravu křídla, zhotovení nových SOP a VOP, nové zádě trupu mezi motory, ale i pro vnitřní vyztužení trupu, který po rozřezání a slepení bude potřebovat řádnou výztuhu). Je zřejmé, že nepropadající se tmel bude užíván ve značném množství, takže je rozumné se předzásobit. Na můj T10-1 „padlo“ celé balení Milliputu. Mimochodem, prodavač neznalý mých plánů, mne při koupi ujišťoval, že mi balení bude stačit „na celý život“... A samozřejmě nesmíme zapomenout na několik sad lupénkových pilek a slušné zásoby brusného papíru (s důrazem na větší zrnitosti – budeme brousit velké vrstvy).

Fáze VIII.: Vlastní stavba

Poté, co máme postup práce promyšlený, jde už více méně o mechanickou záležitost, i když zabere z celého projektu nejvíce času. Není se čeho bát, odvážnému štěstí přeje, a odvaha je u projektu tohoto typu opravdu tou hlavní potřebnou modelářovou kvalitou. Přijemnou věcí na radikální konverzi je, že se kolegové modeláři nebudou (až na několik nešťastných jedinců) vrtat v tom, kde co není „na úrovni“ zpracováno, vybroušeno, vydetailováno, ale spíše jejich zájem ulpí na originálním nápadu a neokoukanosti předlohy. Se stavbou ať se popere každý sám, opravdu se není čeho bát. Hlavním je opravdu začít a „říznout do toho“.





Fáze IX. Obtisky

Pro podobný projekt samozřejmě na 110 % nebudou k dispozici obtisky, tedy nezaškodí pokusit se ovládnout umění návrhu vlastních. Nejlepší cestou je strávit pár večerů se softwarem CorelDraw a naučit se kreslit vlastní návrhy. Doporučuji „kreslení“ vyplnit večery v době, kdy jste svým konverzním počínem ve Fázi VIII. tak znechuceni, že se na něj nemůžete ani podívat. Používání programu CorelDraw není složité a po pár večerech tréninku budete „kreslit“ téměř jako profesionál. Po dokončení návrhu pošlete e-mailem soubor s grafikou pro obtisky k vytištění jedné nejmenované české firmičce a můžete se těšit, že do nějakých 14 dní vám obtisky přijdou dobírkou.



Fáze X. Povrchová úprava a poslední detaily

Zbytek práce už se neliší od práce na běžném modelu: základová barva, preshading, kamufláž, lak, nanesení obtisků, lak, další olétání podle předlohy a vlastního vkusu, doplnění drobných detailů...

Závěr

Po deseti měsících přerušované práce byl můj T10-1 hotov, a nestálo to ani tolik nervů. Jsem si jistý, že těžko mohu na někoho udělat jako modelář dojem kvalitou zpracování nebo detailu. Nicméně to, že mám ve vitríně jako nejspíše jediný na světě Suchoy T10-1 v měřítku 1:48, to mi těžko někdo sebere... A to se taky počítá, ne?

Foto autor





Prototyp T10-1 vystavený v Moninu u Moskvy

Foto M. Salajka a R. Pěkný





BRIEFING

STAVEBNICE Avia B-35.1

MĚŘÍTKO 1:48

VÝROBCE Legato

Nedostříkaná Avie



MARTIN DECARLI

Tak jen na vysvětlenou. Podivným názvem rozhodně nechci zestručnit recenzi do holé věty o dvou slovech (...bych si pak ani na krvavej biftek za honorář nemohl zajít!). Chtěl jsem jen uvést už v úvodu na pravou míru neobvyklé zbarvení, či spíše nezbarvení modelu. Víím že za takové „neautentické rouhání“

budu asi mnoha modeláři proklínán jako Jidáš, ale ... už se stalo.

Můj vztah k B-35/Av-135

Československo za dobu své existence vyprodukovalo úctyhodnou řadu typů letadel, která byla krásná, výborně létala a měla obrovský úspěch na zahraničních trzích. Je však jedno letadlo, které oba první body splňuje, ale ten třetí splněn být nemohl, už jen kvůli politické situaci té doby. Zdá se mi, že je to nejkrásnější bojový letoun, jaký na našem území vznikl. Co proti tomuto tvrzení můžete dělat, se zeptejte Jára Cimrmana.

Konečně čtvrtka!

Více než tři desetiletí jsme všichni byli rádi za Avii B-35 v měřítku 1:72 od KP. Po revoluci se na krátký čas objevil jak první prototyp, tak sériové provedení coby vakuformy MPM. Na stavbu „vakuáčů“ je už dnes většina modelářů značně líná, a tak asi nejedno vlastenecké srdíčko zaplesalo nad novinkou – čtvrtkovou Avii B-35.1 v podání Legata. Poměr velikosti krabičky a dílů je pro tuto firmu již standardem. Obal je téměř stejně velký jako pro miniaturního Broučka, tak pro YO-3A v měřítku 1:48, občas mám dojem, že do

obalu nějak narvou díly, které jsou větší než krabička!

Kresba na víku neurazí nenadchne. Polyuretanové díly mají opět povrch na vyšší

úrovni než u předchozí stavebnice. Hloubka a jemnost rytí a nýtování je opravdu špičková! Acetátový překryt kabiny vypadá také velmi slušně, stejně jako obtisky a planžeta leptaných dílů. Výhrady mám k návodu, přesněji řečeno k jeho srozumitelnosti a přehlednosti. Díly jsem nepřeměřoval, ani nepřikládal na různé výkresy, ale po porovnání se všemi dostupnými fotografiemi vám řeknu, že tvarové neshody nebyly nalezeny! Prostě Avie jak vyšitá!

Stavba

Podkladem mi byla jak starší čísla L+K a HPM, tak publikace MBI o Av-135. Když jsem si prohlížel nálitky na hlavních dílech, trochu mne jímala hrůza a koketoval jsem s myšlenkou, zaskočit si do města (u nás na vsi modelářství nemáme) pro další tubu tmelu Tamiya. Ovšem po opatrném ořezování





vání a dobroušení jsem byl více než mile překvapen. Nasucho dily lícovaly jedna báseň. Díky dělicím rovinám jsem si mohl dovolit nezačínat interiérem, ale celky.

Vzhledem k již zmíněnému lehké netechnickému návodu potřebujeme fotografie či výkresy, aby nám bylo jasné, kam a jak správně nalepit chladič a ostatně i další díly „vnitřnosti“. Spojte stačilo jen lehce přebrousit a přeleštit.

Až pak, před nalepením křídla se vzepětím „fošny“, jsem se začal věnovat interiéru. Konstrukce je pěkně naznačená na bocích trupu, podlaha i s podivně nízkým (ovšem podle fotografií správným) sedadlem, je také velmi čistě odlišena. K ní máme v planžetě ještě čtyřbodové pásy. Dále „plechy“ obsahují přístrojovou desku, klipsny pedálů nožního řízení a madla podobná kokpitu Jaku 11.

Z odlévaných dílů do kabiny ještě patří konstrukce za hlavu pilota a řídicí páka. Trochu se nemohu zbavit dojmu, že tam ještě „něco“ chybí. Tady je snad jediné místo, kde stavebníci vylepšit.

Pak už jde vše ráz na ráz. Spoj trup–křídlo je téměř dokonalý, kdo si s ním pohraje, nepoužije ani tmel, ale vystačí s hustým vteřinákem. VOP natupo lícuje také výborně, a tak byl tmel nutný jen na spoj polovin „bačkor“ - aerodynamických krytů kol.

První prototyp používal dva typy vrtulí – dřevěnou, později pak kovovou. Já jsem z čistě lenosti použil kovovou, protože dřevo je dřevo a mě se nechtělo z překližky vyřezávat novou.

Po pečlivém odštíhnutí překryt kabiny sedne na místo jedna báseň a pak už zbývá jen trochu opravit rytí. Pokud se vám zdá povrch Avie holý, vezte, že to má na svědomí potah pancéřovou překližkou. Pro klid dušičky jsem spoje ještě přestříknul základovkou, ale žádné opravy již nebyly nutné. Stačilo „jen“ vybrat kamufláž.

Zbarvení

Tady jsem dlouho pátral, jestli se někde nevynoří fotografie B-35.1 v jakékoliv jiné, než oně sice krásné, ale trochu už „profilá-

nuté“ podobě se skvrnami tří barev shora a světle šedou zdola. Až jsem se rozhodl pro barbarský krok a nastříkal prototyp tak, jak asi mohl vypadat před nanesením kamuflážních barev. Abych éro lehce oživil, na část pravé poloviny křídla už kdosi začal stříkat tříbarevnou kamufláž! Je mi jasné, že takto po částech se skutečný letoun nestříká ale, ...prostě jsem chtěl mít svou pětáctičku jinou. Celek jsem sjednotil saténovým lakem, a vyrobil (tentokrát podle návodu) výfuky.

Co mám ještě napsat?

Snad, že se takováhle odlévaná stavebnice (vážení odpůrci rezinů) staví jako kvalitní stavebnice plastická. Jediný rozdíl je v tom, že musíme používat vteřinák a že model váží ve finále asi 10x víc než plastový. Dále už následují jen samá pozitiva a sociální jistoty.

Foto autor



CK PP TOURIST - TEMATICKÉ ZÁJEZDY 2006

2a) 16. 5. (út)	Německo, ILA Berlín – zahájení mezinár. leteckého veletrhu	1 000 Kč
2b) 20. 5. (so)	Německo, ILA Berlín – mezinárodní letecký veletrh	1 000 Kč
3) 1. až 5. 6.	Brusel + Paříž – letecký den J. B. Salise	5 100 Kč
4) 6. až 11. 7.	Anglie, Duxford – Létající legendy	7 900 Kč
5) 14. až 19. 7.	Anglie, RIAT + Farnborough – letecký den + letecký veletrh	7 900 Kč
6) 20. až 26. 7.	Anglie, Beltring – Peace and War – vojenské manévry + burza	4 800 Kč
7) 22. až 31. 7.	Great USA – Oshkosh + Dayton	51 500 Kč
8) 1. až 3. 9. (pá – ne)	Anglie, Duxford – Spitfire Anniversary Air Show	4 000 Kč
9) 15. 9. (so)	Německo, Mnichov – Deutsches Museum	1 000 Kč
10) 5. až 8. 10.	Madrid – letecké a tankové muzeum	13 900 Kč
11) 20. 10. až 2. 11.	Great USA – letecká muzea západu	54 500 Kč
13) 16. 11. až 21. 11.	Anglie, Telford – modelářská výstava a burza	7 900 Kč



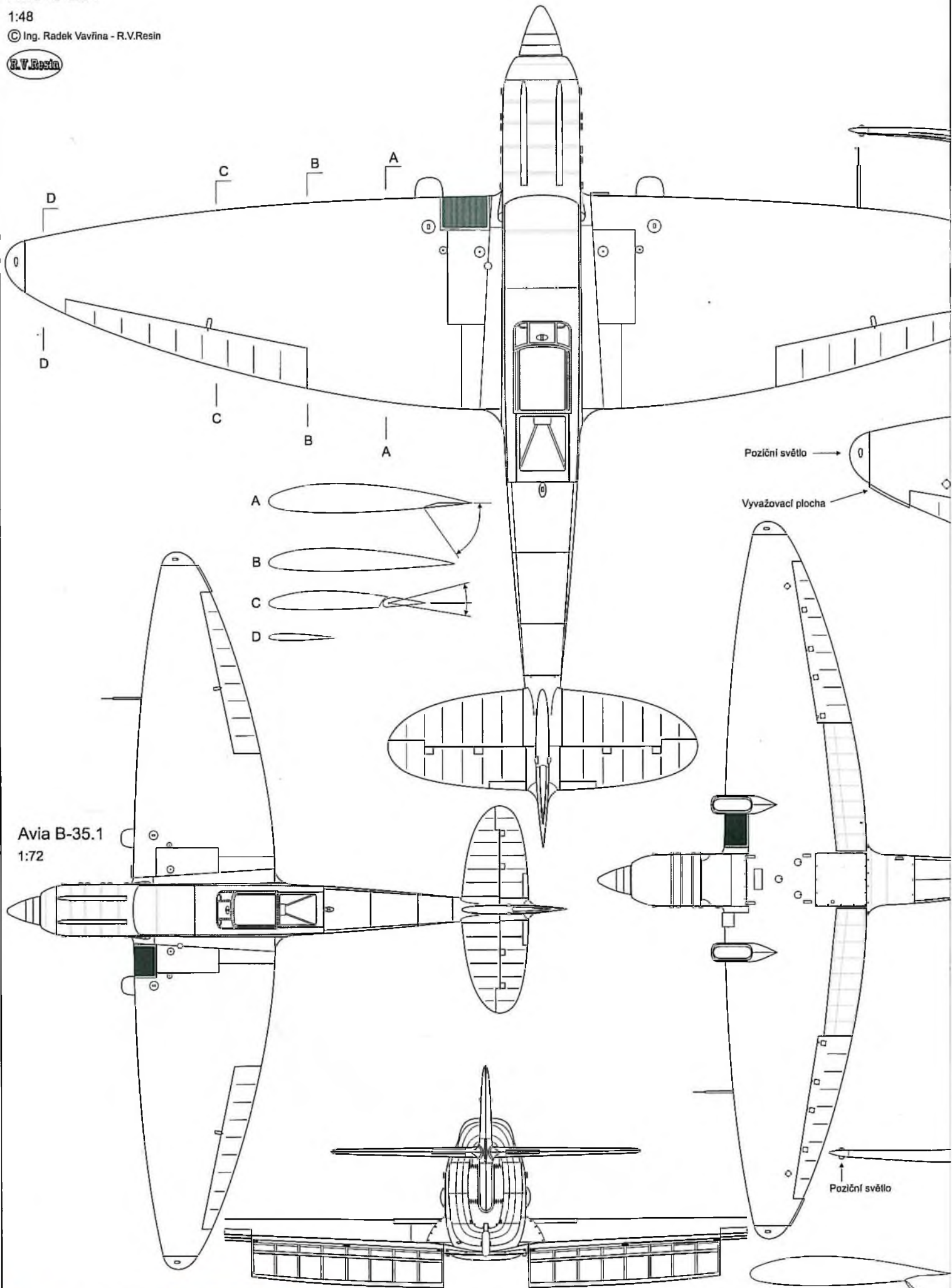
Bližší informace a přihlášky
u CK PP TOURIST,
Aubrechtové 3102, 106 00 Praha 10
Tel./fax: 272 650 744, mobil: 777 017 478,
www.pptourist.cz
e-mail: ckpptour@volny.cz

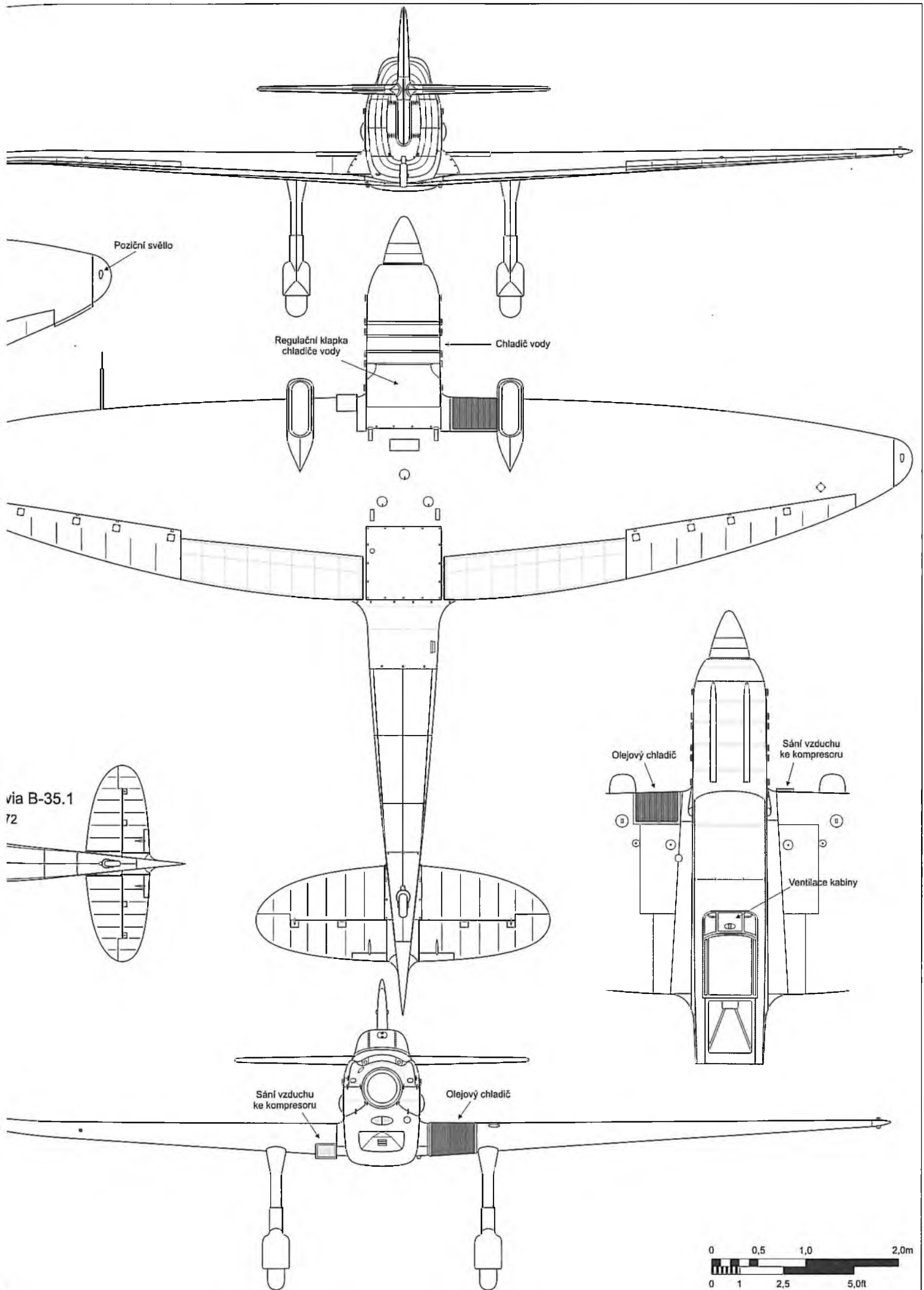
M. Salajka: S CK PP u Salise

Avia B-35.1

1:48

© Ing. Radek Vavřina - R.V.Resin

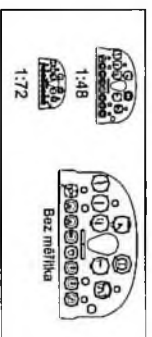
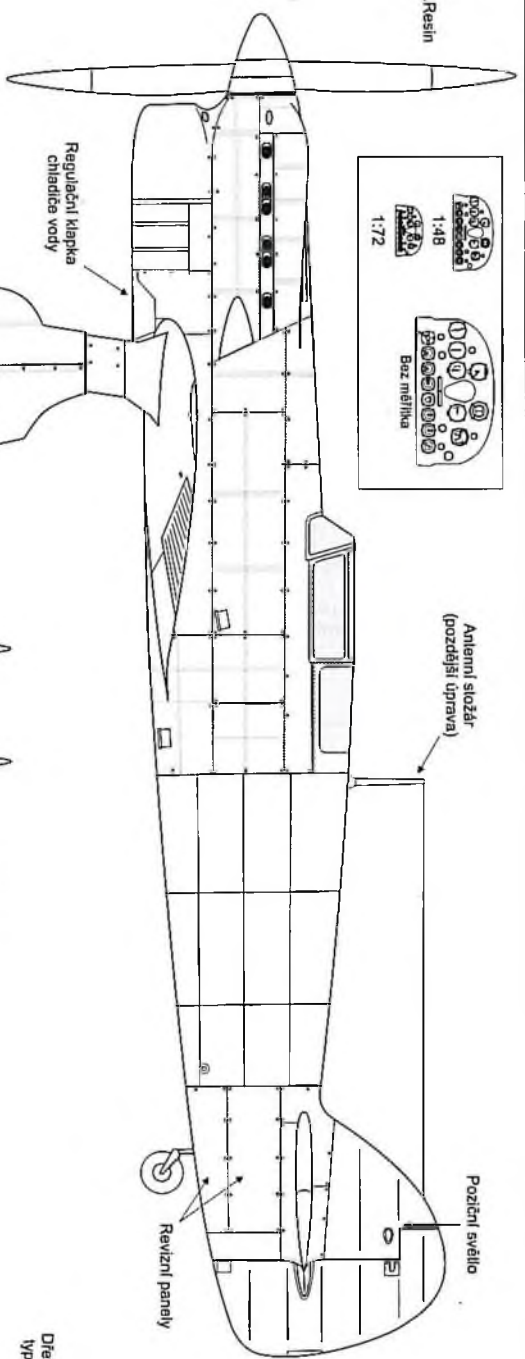




Avia B-35.1

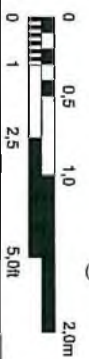
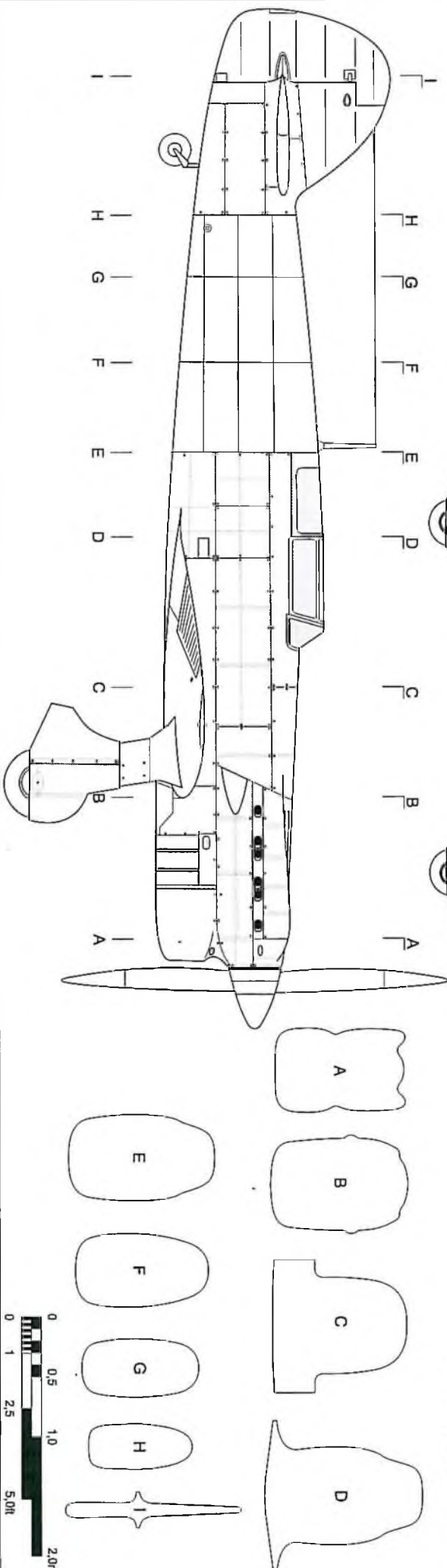
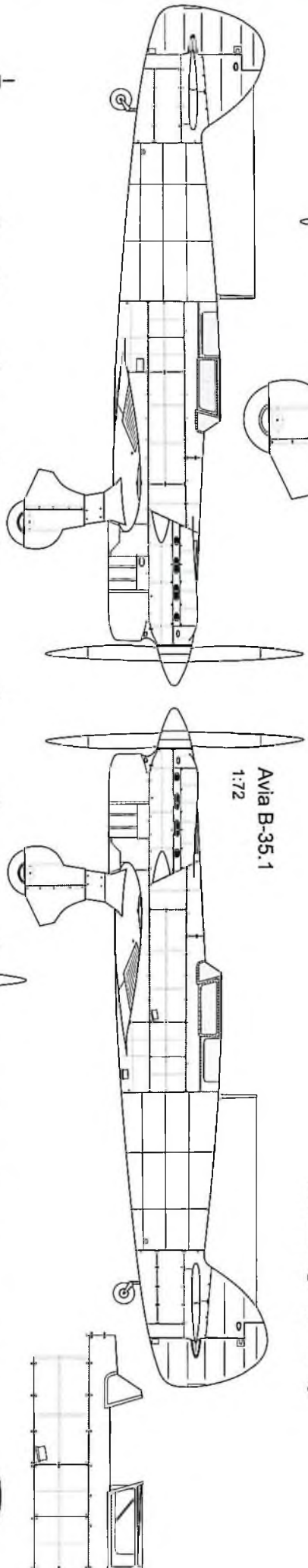
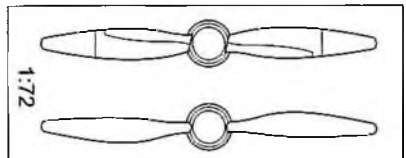
1:48

© Ing. Radek Vavřina - R.V.Resin



Dřevěná vrtule
typu Avia 232

Kovová vrtule
typu M 100



www.airbrush-model.cz

specializovaný e-shop pro airbrush a modely

distributor pro ČR a SR
**GABBERT AIRBRUSH TECHNIK
MONTEX-MASK**

airbrush TRIPLEX
kompresory MGF, PUMA, SINTEC + příslušenství
modely a detail sety GRIFFON, PROFIKIT, JM model
masky MONTEX-MASK

tel. & fax: +420 543 121 219 e-mail: obchod@airbrush-model.cz

AV
vallejo

V PLNÉM SORTIMENTU



www.modelarskyobchod.cz

www.airbrushcentrum.com, www.artur-m-c.cz

MPM, ARTUR M.C., OD VAGNER Brno, KoPek Prostějov

Junek-R, s.r.o.

Výhradní dovozce a distributor
firmy Revell GmbH&Co.KG



Novinky na trhu:



Kat.číslo	Název	Měřítko
0404363	F-16A Anniversary Painting	1:72
0404391	Supermarine Walrus Mk.I	1:72
0404486	EC-145 Rescue Rega/ADAC	1:72
0404491	MH-53J Pave Low	1:72
0407136	Ferrari 360 Angle Barde	1:32
0407139	Ferrari 360 Norbert Walch.	1:32
0407380	Ferrari F 430 Spyder	1:24



Tel/fax: 296 376 427, Mobil: 775 571 079

e-mail: revell@junek_r.cz

www.junek_r.cz

Kalendář akcí

• V sobotu 6. května se na nádraží ČD v Malých Svatoňovicích v okrese Trutnov koná bojová ukáзка Bitva o nádraží v Malých Svatoňovicích. Děj akce situovaný do květnových dnů roku 1945 začíná v 10 h a končí v 16:30 h, vlastní ukáзка se odehraje od 13:30 do 15:00 h. Po celý den budou v prostorách nádraží k vidění historická vojenská a hasičská technika, po ukázkce i výstroj a výzbroj účinkujících.

Spojení: přímý vlak z Trutnova nebo Jaroměř, autem z Hradce Králové přes Jaroměř, Českou Skalici a Úpici. Blíže informace na www.bunkry.cz nebo benes@bunkry.cz

• Ve dnech 6.-7.května se koná v Kopřivnici 10. ročník modelářské výstavy Beskyd model kits-how. Soutěž a výstava ve 32 kategoriích, Poháry EU, výstava techniky military klubů. Podrobnosti na webu www.kitshow.cz

• PMK 95 Děčín – Ústí nad Labem Vás zve v sobotu 13. května 2006 na 29. ročník modelářské soutěže Děčínská Kotva do Domu dětí a mládeže Děčín VI - Letná, Klostermanova ul.74 (pod průmyslovou školou). Kategorie: I. b, I. c, II. a, II. b (senioři + junioři), Děčínská kotva, Děčínský Šrapnel, Poslední Georgeův zub (odlétávaný model letadla), Memorál Vladislava Hofmana. Současně probíhá postupová soutěž žáků ústeckého kraje v kategoriích I. b, I.c, II.a a II.b – starší a mladší žáci. Soutěží se dle platných pravidel SMČR (modely F-1 a lodě I/bi/nelibi zástupci zúčastněných klubů)
Kontakt: Zdeněk Fabík GSM: 604 812 152; e-mail: zfabik@seznam.cz; webové stránky klubu: <http://web.quick.cz/pmk95>

• Dům dětí a mládeže Kolín ve spolupráci s KPM – DDM Kolín pořádají v pondělí 8. května 2006 v sále DDM Kolín (Pražská 161, budova Zámecká) soutěžní výstavu a 5. ročník Memoriálu generála Morávka. Soutěžní výstava: pět žákovských kategorií, jedenáct jun. a sen. kategorií. Memorál generála Morávka: model letadla nebo bojové techniky čsl. vojáků z let 1939–1945. Prodej a burza doplňků.

Kontakt: Jana Burešová, tel.: 321 712 939, 723 163 186; e-mail: ddmkolin.buresova@seznam.cz
Jiří Lavický tel.: 724 017 624; www.kpmkolin.net

• Valašský klub plastických modelářů č.420 spolu s Městským úřadem v Brumově-Bylnici pořádají 20. května 2006 5. ročník bodovací modelářské soutěže a výstavy Balejkův pohár a 3. ročník Memoriálu Františka Louckého. Soutěž se uskuteční v Kulturním domě Brumova – Bylnice. Kategorie: letadla, bojovka, diorámy (mladší a starší žáci, junioři a senioři). První tři místa budou oceněna diplomem. Vítězové Balejkova poháru a Memoriálu Louckého získají putovní poháry.
Kontakt: ing. Hladík tel.: 732 868 557; p. Novák tel.: 603 889 896

• V sobotu 20. května se v DDM U teplárny - sídliště Nová Paka koná VII.ročník Model Kit Show Novopacký Šutrák. Žákovské kategorie, všechny hlavní kategorie, nejlepší model letadla a bojovky ČR, nejlepší víceplášník. Čím více modelů, tím nižší celkové startovné. Prodej, burza, doprovodný program, loterie. Parkování zdarma v areálu DDM; občerstvení zajištěno v areálu, možnost ubytování. Informace: Milan Věchet; tel. 777 232 580; e-mail: milanvechet@seznam.cz

• Klub plastických modelářů CVC Lienka a mesto Liptovský Hrádok pořádají 12. ročník Velké ceny mesta v plastovom a papierovom modelárstve v sobotu 20. mája v Mestském kultúrnom stredisku Liptovský Hrádok. 10 súťažných kategórií a ukážky vojenskej techniky, burza a predaj modelárskeho tovaru.

Kontakt: technika@cvclh.edu.sk; web www.cvclh.edu.sk; p. Labos tel.: 0905 100 338

• 10. června pořádá KPM 173. II. ročník soutěže Hradecký lev (MPM & Canto Cup) v prostorách gymnázia J. K. Tyla na Tylově nábřeží v Hradci Králové. Podrobné informace a propozice na <http://www.kpm173.hk.cz/>
Kontakt: e-mail: kpm.173hk@seznam.cz nebo p. Junek tel.: 602 239 500

• V sobotu 10.6.2006 od 11. hodin proběhne v obchodě Blue Max autogramiáda autorů publikace vydavatelství MBI – Lavočkin La-5. Při autogramiádě všechny publikace MBI s výraznou slevou.

• Dne 26. srpna se koná v areálu střeleckého stadionu ASS Dukla Pízeň mezinárodní setkání modelářů Pilsen Kit 2006. 40 soutěžních kategorií (žáci, junioři, senioři). Zvláštní ocenění: Cena KPM Kaznějov, nejlepší model z I. světové války, vrtulové letadlo, proudové letadlo, vrtulník, loď, bojovka, cena starosty MO Pízeň 4. Hodnocení komisí rozhodčích, ocenění tří modelů v kategoriích. Doprovodný program: ukázkové modelářské techniky, prodej, přístání vrtulníků, dvě válečná ležení, Normandie 1944 - bojová ukáзка, airsoft střelnice, RC modely a další.
Kontakt: Jaromír Kohout - 777 330 907, jaromir.kohout@pilsenkit.cz, další informace: www.pilsenkit.cz

Tatra T-111 D-031



PETR HOROŠKO

Vše začalo fotografií čtyř autobagrů, kterou mi poslal kamarád. Stále jsem na ni zíral a myšlenka na rypadlo s otevřenou strojovou byla čím dál lákavější. Jediné, co mi chybělo, byly podklady. Postupem času se ke mně dostal návod na údržbu, katalog náhradních dílů a katalog přídavných zařízení, ovšem k modernějšímu stroji D-032a. Zda byly mezi oběma typy rozměrové rozdíly, se mi zjistit nedařilo, a tak jsem vzal „nulatřicetdvojkou“ za základ. Nakonec jsem jednu našel pár kilometrů od domova na podvozku T-138. Majitel na mě sice koukal jako na blázná, ale k fotografování a změření mi souhlas dal.

Rypadla D 031 vyráběly Podpolianské strojárne n. p. Detva. Hlavní částí rypadla byla uzavřená převodovka, ve které byla všechna ozubená kola uložena v olejové lázni, na převodovce tři navijecí bubny, brzdy a spojky.

Pohon zajišťoval čtyřválcový vzduchem chlazený motor Tatra. Pneumaticky ovládané základní rýpací zařízení bylo možno použít ve výškové a hloubkové konfiguraci.

Stavba

Základem modelu se stal kovový odlitek T-111 R firmy Večerník. Od začátku bylo jasné, že musím model řádně připevnit k podložce. Hmotnostní rozdíl mezi kovem a polyuretanem je značný, měl jsem pochybnosti, zda by klasické přilepení za kola bylo dostatečné, a tak jsem použil šrouby M 1,6. Rovněž nosná roura je s rámem sešroubovaná. Polonápravy moc modelově nevypadaly, proto jsem je vyměnil. Předek dostal brzdové válce, klíče a chrániče manžet a vzduchovjemy, výfuk jsem nechal původní a na podvozek jsem přidal odlévaná kola firmy Hauler.



BRIEFING

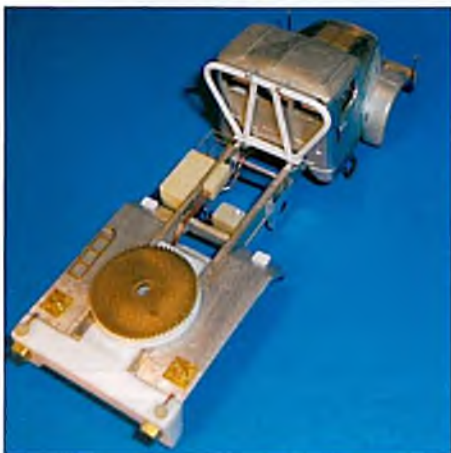
STAVEBNICE Tatra T-111 R

MĚŘÍTKO 1:87

VÝROBCE Večerník

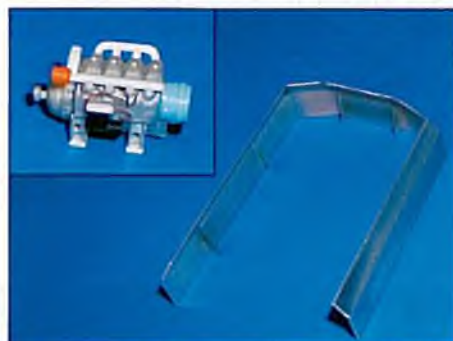
Rám je v zadní části zaříznutý a doplněný dvojicí podpěr s hydraulickým rozvodem. Blatníky jsem vytvaroval z hliníkového plechu, skříňka na nářadí a nádrže jsou vyfrézované ze starých nálitků. Klec a kanystry jsou ze sady Hauler. Na pravé straně rámu je umístěna konzola na rezervu z hliníkového plechu.

Hlavní ložisko stroje je vysoustružené z plastu, na ozubený věnec jsem použil kolečko, už ani nevím z čeho. Na kabině velkých zásahů nebylo třeba – pouze jsou doplněná madla z měděného drátu a nové žaluzie chlazení motoru.



Základna stroje je rovněž frézovaná z plastu. Původně jsem ji chtěl slepit z profilů, ale frézování je pohodlnější a přesnější. Převodovka je frézovaná v jednom kuse z nálitky a vybavena detaily z plastu, hliníkového plechu a drátů. Motor je upraven z modelu T 815 (Igra). Ke zhotovení sacího a výfukového potrubí, kozlíku, opěrné konzoly za kabinou i čepů ramene a kladek jsem použil profily Evergreen.

Největším oříškem byly kladky. Základ je vysoustružen z plastu; pro odvtání jsem musel zhotovit jednoduchý dělicí přípravek. Po zvážení všech pro a proti jsem kladkám nechal jiný tvar. V měřítku by asi pokus o ruční vyřezání paprsků nedopadl dobře. Červík pochybností hlodal, a tak jsem si na jedné kladce ruční vyřezávání přece jen vyzkoušel. Byl jsem však rád, že kladku můžu schovat na dno stroje. Rameno, násadu a lopatu jsem slepil z plastových destiček a doplnil na ně detaily z plechů; kořen ramene je vyfrézován z polyuretanu. Kabina je slepena z plastu tl. 0,5, krycí plech stroje vytvarován z hliníkového plechu tl. 0,2 mm.



Barvení

Před povrchovou úpravou jsem vše na sucho sestavil a doladil detaily.



Po rozeslání dotazů na všechny světové strany dostal bagr modrozlutý kabát. Nemám to ničím podložené, ale improvizací bylo i tak víc. Barvil jsem Agamou a patinoval olejem. Když zaschla poslední vrstva laku, mohl jsem se věnovat své „oblíbené“ činnosti – zasklívání. A že ho na kabině strojovny bylo dost!

Po nasazení kol a sešroubování roury a rámu došlo na usazení strojovny, pak na výplet lan a přilepení kabiny strojovny. Podložka je vyřezaná z balzy a potažena epoxidovou pryskyřicí. Do ještě měkké hmoty jsem otiskl vzorek pneumatik. Okolí polní cesty jsem posypal statickou trávou. Povrch je opět upraven barvami Agama a olejem. Po důkladném zaschnutí jsem model přišrouboval k podložce a dolepil zrcátko a stěrače.

Ani jsem nepočítal, kolik času mne postavení modelu stálo. Ale když vezmu v úvahu, že je zhotoven podle dvou černobílých fotografií, jsem spokojen. Časem možná najdu další podklady a zjistím, že jsem se dopustil spousty chyb. Ale jak se říká v jedné show: „A vvvo ttttom tto jje“.

P. S.: pokud by se někde na dně krabice našlo cokoliv k těmto strojům, byl bych velice vděčný.

Foto autor



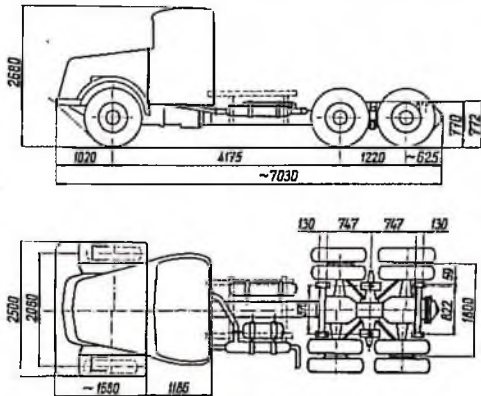


Samotná čassijs jsou v podstatě stejné konstrukce a liší se hlavně provedením rámu a montáží různých pomocných zařízení. Čassijs se většinou dodávají částečně karosovaná, t. j. s budkou pro řidiče, kapotou a s předními blatnky.

CHASSIS TYPU 111 R

Čassijs typu T 111 R s budkou, kapotou a předními blatnky je zcela shodné s čassijs normálních valníků T 111 R. Čassijs se dodává v různých provedeních.

Čassijs pro montáž různých speciálních pracovních zařízení (jeřábů, vrtných souprav, logů a pod.) se obvykle dodává bez rámu pro karoserii (obr. 25) a potřebný speciální nosný rám si konstruuje a vyrábí výrobce nástavby. Na takové čassijs se montuje na příklad hydraulický montážní jeřáb typu HOI-4 (viz obr. 23).

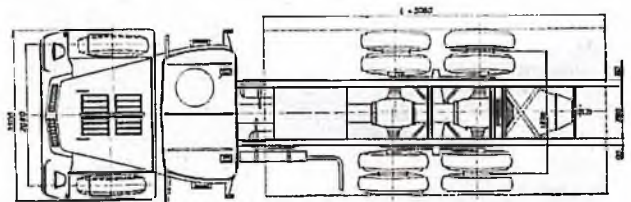
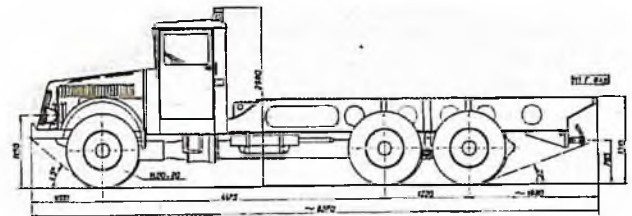


Obr. 25. Rozměry čassijs T 111 R s budkou pro řidiče, bez rámu (stejně rozměry má čassijs T 111 C-2).

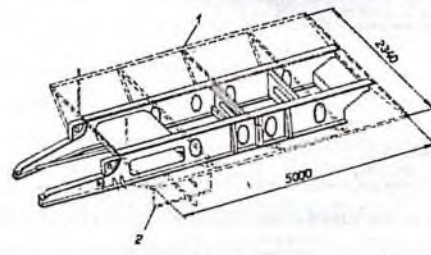
(Výškové rozměry v obr. 25 až 37, závislé na zatížení vozidla, platí pro nezalížené čassijs.)

Budka pro řidiče se normálně montuje na přední nosný rám karoserie. Dodává-li se čassijs bez rámu, montuje se budka pro transport provizorně na pomocný dřevěný rám. Za budkou je na tomto rámu upevněna dřevěná bedna na nářadí a výstroj. Vzadu na bednu se montují odrazová skla a kombinovaný koncový a brzdový svítilny, aby se čassijs mohlo přepravovat vlastní silou po veřejných silnicích.

54



Obr. 27. Rozměry čassijs T 111 R-E s budkou pro řidiče a s neoplýným rámem: L — karosovatelná délka lužní plochy valníku.



Obr. 28. Neoplýný rám pro karoserii typu II: 1 — vzáhlý rám pro podlahu valníkové korby; 2 — držák pro záložní kolo.

56

4. Sešit

Modelář



vyjde 23. 6. 2006

BRIEFING

STAVEBNICA Albatros D. Va Profipack

MIERKA 1:48

VÝROBCA Eduard

ZDENO BUGÁŇ

Albatros D. Va

Stavebnicu vo verzii Profipack som mal v domácom sklade už dlhšiu dobu a pravdu povediac sa mi do nej ani moc nechcelo. Dôvodom boli moje obavy z jediného špecifického znaku ktorý sprevádza skoro všetky modely lietadiel prvej svetovej vojny, z výpletov. Keď však páni na www.modelforum.cz otvorili novú tematickú stavbu s názvom „Pruhovaná letadla“, hľadal som vhodný model, s ktorým by som sa mohol zúčastniť. Po prehľadani zbierky nepostavených stavebníc som nenašiel vhodnejšieho kandidáta a s povzdychom „no čo, raz to skúsiť musím“ som sa vrhol do stavby.

Keďže stavbu modelu už v Modelári opísal Marek Minberger a ja nemám v obľube články, ktoré sa zaoberajú stavbou, budem sa radšej venovať tomu, čo ma na modeloch baví najviac – farbeniu, povrchovej úprave, patine a pravdaže aj tomu najhlavnejšiemu, výpletom.

Stavba

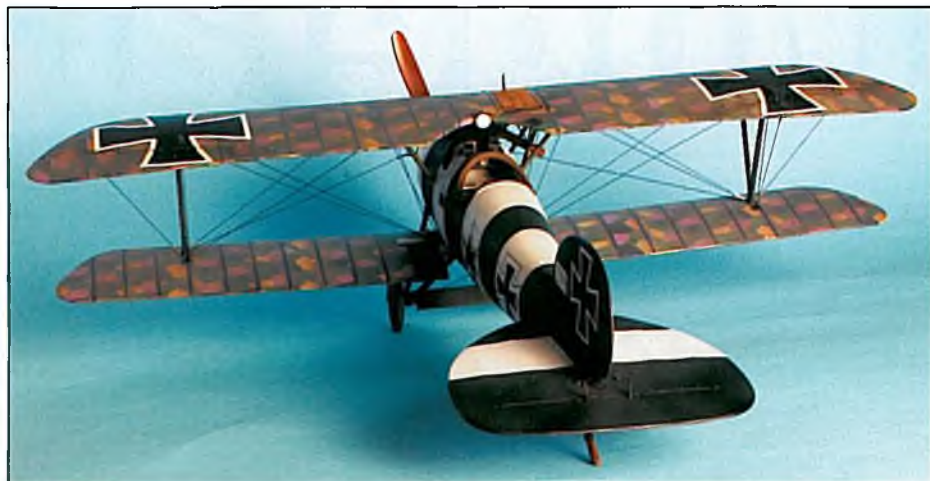
Začal som tradične interiérom. Drevo som napodobil odskúšanou metódou rozotierania olejovej farby molitanom na hnedý alebo okrový podklad. Ako podklad som tentoraz použil farbu Gunze Wood Brown a na naznačenie dreva olejovú farbu odtieňa sienna pálená. Nevravím, že sú to univerzálne odtiene – vhodnou zmenou podkladovej farby ako aj olejovej môžeme úspešne dosiahnuť imitácie rôznych druhov dreva, od preglejky až po mahagón. Lepty som striekal pred oddelením a po zaschnutí farby som ich sekundovým lepidlom nalepil na určené miesta. Detaily, ktoré boli také malé že nemalo zmysel ich striekať, som nafarbil štetcom farbami Vallejo. Interiér som patinoval olejovou farbou umbra tmavá.

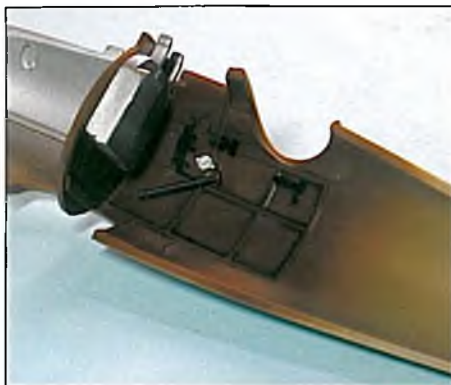
Motor a guľomety som nastriekal metalizérmí Gunze a patinoval prostriedkom Tensocrom Oil firmy Lifecolor. Potom nasledovalo zlepenie trupu a prilepenie spodného krídla a chvostu. Musím pochváliť výrobcu, všetko pasovalo presne a tmelil som len na pár miestach, kde vznikli medzery spôsobené mojím brúsením.

Povrchová úprava

Po zaschnutí prišlo to, na čo som sa tešil najviac. Ako vždy, aj teraz som model najskôr nastriekal tekutým tmelom Mr. Surfacer 1000 Gunze. Návod nám radí najskôr nastriekať podkladovú bielu a na ňu čierne pruhy. Ja som si tento postup otočil, chcel som totiž vyskúšať striekať bielu cez čierny podklad a na niektorých miestach nechať čiernu presvitať. Keďže robiť preshading čiernej je asi nemožné, nastriekal som najskôr celý trup farbou Gunze Tire Black, čo je akási vyblednutá čierna. Potom som celé rytie na trupe prestriekal čiernou a stredy panelov zosvetlenou Tire Black a tým som spravil niečo ako postshading.

Nasledovalo vymaskovanie pruhov páskou Tamiya. Biele pruhy som striekal tak, aby na niektorých miestach čierna mierne presvitala. Nasledovalo prelakovanie lesklým lakom a nanosenie oblačkov. Pravou skúškou trpezlivosti bolo nanášanie lozengy na krídla a nanášanie jednotlivých port. Po úspechu a prelakovaní oblačkov polomatným lakom





Drevený povrch som imitoval postupným rozotieraním olejovej farby odtieňu sienna pálená molitanom na podkladovú farbu Gunze Wood Brown



Motor je nastriekaný metalizéromi Gunze Mr. Metal Color odtieňov Aluminium a Dark Iron. Po zaschnutí som ho patinoval prípravkom Lifecolor Tensocrom odtieň Oil



Sedadlo a popruhy boli nastriekané farbami Gunze. Sedadlo je príliš svetlé, v skutočnosti bolo tmavohnedé až čierne. Celok je patinovaný olejovou farbou umbra tmavá

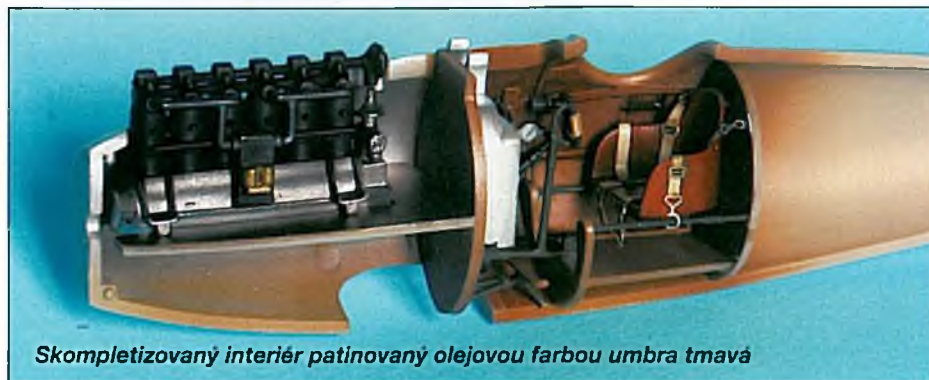


Gulomety som nastriekal leštiteľnou farbou Gunze Dark Iron a potom zľahka vyľeštil

som podľa šablóny šedou farbou nastriekal tieňovanie port priamo cez lozengy. Naniesol som insígnie a celý povrch prestriekal polomatným lakom Gunze SuperClear. Rytie na trupe som napustil svetlo šedou olejovou farbou. Nasledovalo prilepenie vzpier medzi krídla a usadenie horného krídla. Nemám na túto činnosť žiadny špeciálny prípravok, robil som to technikou „od oka“. Podobným spôsobom som zlepil aj podvozok.

Výplety

A potom prišlo to hlavné. Na výplety som sa rozhodol použiť rybársky vlasce hrúbky 0,12 mm, nafarbený polomatnou čiernou farbou Tamiya (vlasce pridržaný štetcom som



Skompletizovaný interiér patinovaný olejovou farbou umbra tmavá

pretiahol kvapkou farby na podložku). Naplnáky som si nad plameňom sviečky vytiahol z plastovej trubičky a naфарbil metalizérom Gunze odtieň Stainless. Vlasce som prilepil do vopred navŕtaných dier sekundovým lepidlom. Na vypínanie vlasce som sa rozhodol použiť metódu používanou Petrom Markom – vypínanie fénom. Podľa jeho návodu som si zhotovil papierový nástavec na fénu a dal sa do práce. Práca trvala krátko. Počítateľné nadšenie z úspechu (vlasce sa naozaj pekne vypínali) bolo čoskoro prerušené, keď

som začul zápach niečoho spáleného. Na moje počudovanie to nebol model, ale fénu ktorý túto metódu nevydržal. Už sa mi ho viac spustiť nepodarilo. Aby nedošlo k omylu, musím povedať, že chyba bola vo mne, nie v metóde samotnej, ono to funguje, len to treba robiť opatrne a s prestávkami.

Keďže stratu nášho druhého fénu by už priateľka asi nerozchodila, bol som nútený nájsť iný spôsob ako vlasce vypnúť. Našiel som ho, ale stál ma oveľa viac nervov ako strata fénu. Táto metóda spočíva v tom, že nad plameňom nahrejeme ihlu až dočervena a pomaly ju približujeme k vlascu, ktorý sa pôsobením tepla vypne. O čo ľahšia teória, o to ťažšia prax.

Model Albatrosu D. V má mať 26 vypletených vlasce, kým som sa dopracoval ku konečnému výsledku, podarilo sa mi ich prepáliť asi dvadsať. Postupne však človek získa prax a cvik a vypínanie mu už ide lepšie ako na začiatku. Práca to bola úmorná, ale za výsledok to stálo. Po vypletení som ešte mierne zaprášil kolesá pigmentmi a model bol hotový.

Záver

Musím povedať, že stavbu som si naozaj užíval, všetko lícovalo ako malo a Albatros určite nebude poslednou „chmelnicou“ v mojej zbierke. Z ponúkaných kamufláží je naozaj ťažké si vybrať. Stavebnicu vrelo odporúčam všetkým, ktorí ešte žiadne lietadlo z prvej svetovej vojny nepostavili, ale aj skúseným „chmelničárom“. Na záver ďakujem Petrovi Markovi, Jakubovi „Kubrtovi“ Vilingrovi a Petrovi Pasterovi za ich cenné rady a nápady, ktorými mi pomohli pri stavbe. No a na mňa už čaká ďalší pekný kus - Pfalz D.IIIa...





Trup som nastriekal základnou farbou Tire Black a potom som zvýraznil rytie sýtou čiernou farbou



Pruhy som vymaskoval páskou Tamiya. Najskôr som trup oblepil a potom presne prirezal pásku skalpelom v okolí rytia. Je to jednoduchšie a presnejšie ako použiť masky zo stavebnice



Odmaskované pruhy



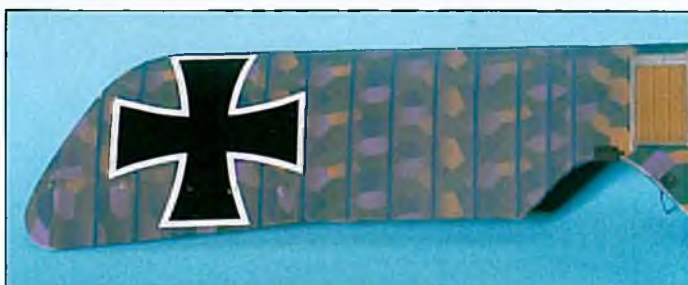
Na zmäkčenie obťahčkov som použil prípravky Gunze Mr. Setter a Mr. Softer



Lozengy je riešené ako jeden kus, ja som si ho pre istotu narezal na viacero častí a postupne nanášal na krídlo



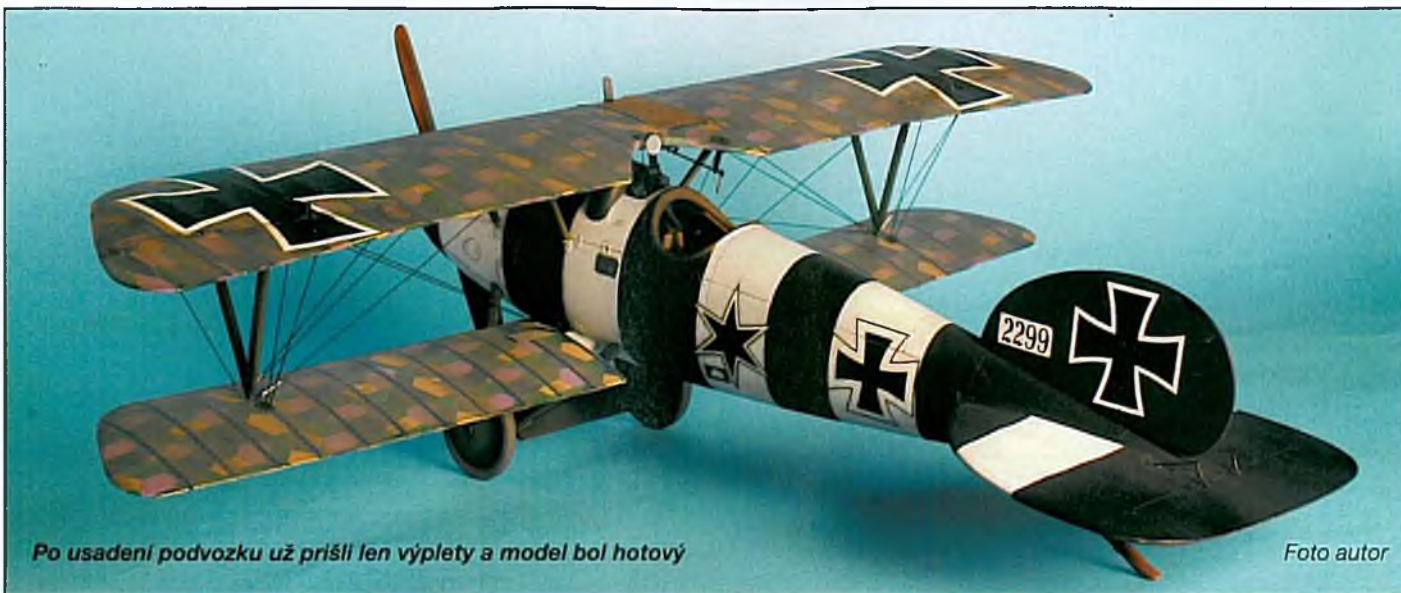
Po nanesení port na lozengy som priestory medzi nimi tieňoval striekaním nareďej farby Gunze Neutral Grey podľa šablóny



Kolesá som nastriekal tmavozelenou farbou, zosvetlil ich stredy mierne zosvetlenou pôvodnou farbou a po vymaskovaní nastriekal pneumatiky šedou



Usadenie horného krídla na vzpery bola pohoda, akurát treba dať pozor na celkovú geometriu



Po usadení podvozku už prišli len výplety a model bol hotový

Foto autor

Letecké plakáty formátu A1

na křídlovém papíře 99,- Kč / 119,- Sk za kus

Plakáty jsou vydávány pouze v omezených sériích ve čtyřech základních řadách: Armáda, Doprava, Sport a Válečníci. Postupně budou přicházet další. U objednávky proto prosíme vždy uvádět kód vámi požadovaných plakátů. Možnost zaslání na dobírku poštou - k ceně bude připočítáno poštovné a balné (kartónový tubus v ceně 38,- Kč / 50,- Sk).

- | | | |
|------------|-----|--|
| Armáda: | A01 | MiGy 21MFN českého letectva |
| | A02 | Harrier GR.7 britského letectva |
| Doprava: | D01 | Airbus A380 |
| | D02 | Boeing 747-4H6 spol. Malaysia Airlines |
| Sport: | S01 | Suchoj Su-29 z Moravské Třebové |
| | S02 | Dvojice An-2 |
| Válečníci: | V01 | Hawker Hurricane Mk.IA |
| | V02 | Messerschmitt Bf 109G-4 |



NOVINKA!



Objednávejte výhradně:

v ČR: Aeromedia, a.s., Baranova 38, 130 00 Praha 3
Tel./fax: +420 222 718 814; tel: +420 222 728 090
E-mail: obchod@aeromedia.cz, www.letectvi.cz

v SR: Magnet Press, Slovakia s.r.o., P.O. Box 169, 830 00 Bratislava
Tel./fax: +421-2 6720 1951-3
E-mail: knihy@press.sk, www.press.sk

37mm US antitank gun M3

PETR KLUSAČEK



Při procházení stánků na první pražské přehlídce E-day jsem objevil americký protitankový kanon M3 ráže 37 mm, o kterém se již nějakou dobu mluvílo a mělo to být úplně něco jiného, než předchozí stavebnice v tomto měřítku. Neváhal jsem a novinku koupil.



Předloha

M3 je typickým představitelem protitankových kanonů malé ráže, inspirovaných německým protitankovým kanonem PaK 36. Po začátku druhé světové války brzy přestal být účinný proti evropským protivníkům, a tak se větší nasazení dočkal pouze na tichomořském bojišti. Zato nejen v boji proti tankům, ale i jako podpůrná zbraň pěchoty.

Stavebnice

Hned v úvodu musím zmínit, že stavebnice firmy Profikit už nejsou v charakteristických „salátových“ miskách, které nahradily pevné kartonové krabičky s povedeným barevným přebalem. To je rozhodně změna k lepšímu. Nová krabička obsahuje sáček s více než padesátkou výborně odlitých dílů postihujících do nejmenších detailů vzhled

předlohy. Zcela nově je řešen i návod, který nás stavbou provede několika fotografiemi doplněnými pérovkami a fotografiemi z manuálu. Komu by fotografie v návodu nestačily, má možnost si na webu výrobce stáhnout kompletní obrazovou stavební příručku, obsahující také osmnáct stran fotografií.

Stavba

Všechny díly mají ostře odlité detaily s minimem ořepů a bublinek, nálitky jsou promyšleně rozmístěny a snadno se odstraňují, a tak díly ke stavbě připravíte za necelou hodinu. Po očištění součástí (žiletková pilka, brusný papír a skalpel) jsem narazil na tři mikroskopické bublinky – k jejich likvidaci stačila troška sekundového lepidla.

Stavbu jsem zahájil sestavením lafetových ramen, do kterých jsem vyvrtal otvory pro čepy upevňující lafetová ramena v palebné poloze a pročistil dutinu, do níž zapadají oka na lafetě. Po sílcování jsem lafetu nabodoval sekundovým lepidlem, zkontroloval geometrii dle fotografií a spáry zalil řídkým vteřňákem. Protože jsem stavěl kanon v palebné



BRIEFING

MĚŘÍTKO 1:35

VÝROBCE Profikit



pozici, upravil jsem díly na rydlech lafety tak, aby odpovídaly skutečnosti.

Při sestavování hlavně a brzdovratného ústrojí jsem se potrápil s geometrií, protože jsem podcenil jemnost a pružnost štítu. Povedlo se mi to až na druhý pokus. Některé díly ovládání kanonu jsem nahradil dráty, protože jsem neměl dost trpělivosti na čištění jemných dílů ze stavebnice – podle slov výrobce je to pro českého modeláře logický krok, ale pro zahraniční trh je přítomnost i tak jemných detailů nutností.

Po sestavení a očištění kanonu jsem sestavu bez kol nastříkal základovkou sprejem Tamiya, po zaschnutí opravil drobné nedostatky a celý model nastříkal olivovou zelenou namíchanou podle receptu Pavla Svejdy ze

starších čísel Modeláře. Středě ploch jsem zesvětlil stejným odstínem s přídavkem žluté, na části v barvě kovu jsem použil pasty Agama a celý kanon sestavil. Patinování v tomto časopise popsal už kdekdo, a tak mohu jen napsat, že jsem použil dnes běžné postupy. Vzhledem k velikosti a křehkosti jsem kanon upevnil na podložku.

Hodnocení

Profíkit mne potěšil hned několikrát. Změnou obalu k lepšímu, výběrem předlohy a úrovní zpracování. Je to skutečně něco jiného, než předchozí stavebnice v měřítku 1:35. Vzhledem k velikosti kanonu a množství dílů je stavba složitější, ale odměnou je

krásný model poněkud opomíjené spojenecké techniky. Dobrou zprávou je, že bychom se letos měli dočkat ještě jednoho spojeneckého kanonu v této měřítkové řadě, že by zase na E-day?

Foto autor



Avia B.H.5



JAN MÁČE

V minulém Modeláři řadu čtenářů zaujala velmi zdařilá konverze Avie B.H.11 na příbuzný typ B.H.9. Zavedení typu B.9 do výzbroje československého letectva však předcházela vývoj typu Avia B.H.5, který dal celé řadě cvičných dolnoplošníků Avia pojmenování. Podle jeho poznávací značky L-BOSA byly známy jako „Bosky“.

Tento typ vznikl v roce 1922, konstruktéři Pavel Beneš a Miroslav Hajn však navazovali na dobré zkušenosti s lehkým experimentálním strojem Avia B.H.1 z roku 1920 i na stíhačky B.H.3 (vojenské označení B.3), sériově vyráběné a od roku 1923 v počtu deseti kusů sloužící v našem letectvu. Svou konstrukcí však poněkud předběhly dobu, a tak byly po nepříznivých reakcích pilotů po velmi krátké době přesunuty k leteckému učilišti v Chebu. Reputaci dolnoplošníkům Avia vrátil až typ B.H.5, který vznikl v jediném kusu pro praktické vyzkoušení koncepce moderního cvičného letadla.

Konstrukce

Od svých předchůdců převzala Avia B.H.5 základní konstrukční filozofii. I nadále tedy šlo o celodřevěný vzpěrový dolnoplošník s pevným podvozkem. Kostra trupu a část křídla byla potažena překližkou, křídlo (i část s překližkovým potahem) a ocasní plochy plátnem. Pevný podvozek byl odpružen svazky gumových lan, ocelová kluzná patka ostruhy byla uchycena v dřevěné konstrukci. Proti starší B.H.1 byl nový stroj poněkud větší, avšak také výrazně aerodynamicky jemnější. Konstrukce draku byla také zesílena natolik, že letoun již byl schopen základních prvků akrobacie.

Pohonnou jednotkou byl nejprve italský šestiválcový hvězdicový motor Anzani 6A3 o výkonu 51 kW/70 k s výfukovým sběračem

ve tvaru prstence před válci a dvojicí výfuků směřujících dozadu dolů. Později byl motor zaměněn za prototyp prvního leteckého motoru československé konstrukce, hvězdicovým pětiválcem Walter NZ-60 o výkonu přibližně 43,7 kW/60 k se samostatnými výfuky na každém válci. Avia B.H.5 byla konstruována jako dvoumístná, ale pro dálkové lety

Avia B.H.5 s motorem Anzani a palivovou nádrží v předním pilotním prostoru

byla místo předního pilotního prostoru instalována přídavná palivová nádrž a otvor v trupu byl zakryt tvarovaným panelem. Na většině snímků je B.H.5 zachycena bez větrných štítků, ale existují i fotografie, na kterých je minimálně jeden štítek před předním prostorem patrný.

Úspěšný typ

Jediná Avie B.H.5 byla zalétána 14. června 1923. Továrna svědila tento letoun později velmi úspěšnému sportovnímu letci JUDr. Zdeňku Lhotovi, který s ním ještě v červnu 1923 vyrazil na mezinárodní závod turistických letadel o cenu belgického krále a aeroklubu. Po dobrodružném přeletu Německa,



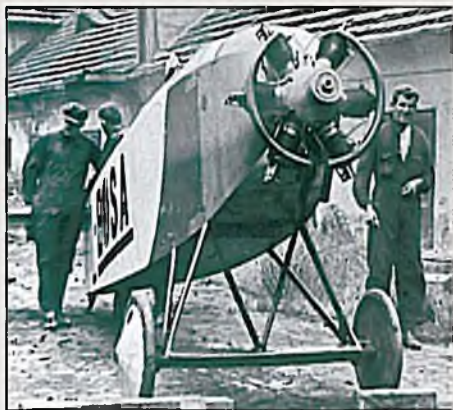
B.H.5 na Národní letecké výstavě. Dobře jsou patrné praporové značky na křídle, tmavý nátěr na potahu středů kol i protažení nátěru přídě až za zadní pilotní prostor

B.H.5 v pozdější době s motorem Walter a praporovými znaky. Levé kolo podvozku nemá plátěný potah



kteří nedalo včas československému letounu povolení k přeletu svého území, dokázal Lhota s úplně novým strojem získat v těžké mezinárodní konkurenci hned dvě trofeje ve své kategorii. K tomuto úspěchu přidal Dr. Lhota doma ještě v roce 1923 další vítězství v Závodě o cenu prezidenta republiky v kategorii „D“ sportovních letadel. Na podzim 1923 se pak s Boskou, jak byla B.H.5 přejmenována podle své poznávací značky, zúčastnil i velkých armádních manévřů. Prodělal tak vlastně náročné vojenské zkoušky nového typu, které skončily velmi

Motorová zkouška B.H.5 s motorem Anzani. Přední část trupu zřejmě ještě není natřena



příznivě. Avii se skutečně podařilo příslušné armádní činitele zaujmout natolik, že objednali prototyp a desetikusovou sérii výrazně upraveného typu B.H.9. Byl tak položen základ úspěšné konstrukční řady lehkých letounů B.H.9, B.H.10 a B.H.11, které sloužily jako cvičné i kurýrní a znamenaly pro rozvoj československého letectví velmi mnoho. První a jediná B.H.5 byla zřejmě předána vojenskému letectvu a sloužila až do roku 1926 v leteckém učilišti v Chebu. Nosiла přitom unikátní označení, které spojovalo jak civilní poznávací značku L-BOSA, tak i vojenské praporové výsostné znaky.

Zbarvení a označení

Avia B.H.5 po celou dobu své existence létala pouze v jediném zbarvení, avšak jeho podoba se poměrně výrazně změnila. Nebudeme-li počítat snímky z období těsně po dokončení stavby, kdy byl letoun zřejmě opatřen jednolitým nátěrem světlou barvou na všech plochách a nenesl poznávací značku, pak je vždy zachycen v jednoduché kombinaci tmavě zbarvené přídě a pevného podvozku a světlého zbytku letounu. O přesných odstínech použitých barev se dnes můžeme dohadovat, ale archivní prameny i vzpomínky pamětníků hovoří o světlé krémové a tmavě červenohnědé. Použití tmavé barvy na přídě si zřejmě vyžádalo odstříkování oleje od motoru, které výrazně znečišťovalo

trup. Ve prospěch této teorie svědčí i postupné protahování tmavé barvy na bocích trupu až za zadní pilotní prostor, což zřejmě mělo zakrýt zašpinění letounu od nastupujících letců. Tvar přechodu mezi krémovou a červenohnědou barvou se poměrně výrazně měnil a zdá se, že se přizpůsoboval konkrétní potřebě zakrýt opotřebením provozem. Na několika snímcích je patrný rozdíl v odstínu tmavé barvy na přídě zhruba po úroveň předních vzpěr křídla a zbytku tmavého pole. Zda se jedná o optický klam (nasvícení, jiný podklad), či o použití jiné barvy (při opravě nátěru) není možné zjistit. Na pozdějších fotografiích je možné vytušit, že červenohnědá barva byla použita také na vrchní část vzpěr křídla. Plátěné potahy středů kol podvozku byly nejprve krémové, při příležitosti Národní letecké výstavy však byly přetřeny tmavou barvou.

Označení Avie B.H.5 tvořila poznávací značka L-BOSA v černé barvě na bocích trupu a na křídle, na VOP a směrovce pak pouze označení L-B. Značka byla zřejmě napsána písmomalířem přímo na letoun, přičemž použil poměrně tlustý typ písma. Druhá část značky byla o poznání menší než písmeno L a byla podtržena dlouhou čarou. Na křídle nápis sahal téměř přes celou jeho hloubku. Po návratu do ČSR byl na trup za kabinu umístěn rozsáhlý nápis detailně připomínající vítězství

Detail boku trupu se startovacím číslem 2 a nápisem připomínajícím vítězství JUDr. Z. Lhoty



Avia B.H.5 s motorem Anzani 6A3 v jednomístné úpravě pro dálkové lety



Avia B.H.5 před Závodem o cenu prezidenta republiky na podzim 1923

pomínající úspěch Dr. Lhoty v této soutěži. Po předání B.H.5 armádě se na křídle a na směrovce objevily tehdy standardní praporové výsostné znaky. Je zajímavé, že současně s nimi byla zachována i civilní registrace, která dokonce vojenské znaky částečně překrývala. Vlajky na křídle byly na svrchní

a spodní straně vzájemně poněkud posunuté – znak na svrchní ploše začínal na odtokové hraně křídla, zatímco znak na spodní ploše byl posunut směrem k náběžné hraně.

Avia B.H.5 v modelu

V současné době sériově vyráběná stavebnice B.H.5 neexistuje. Pouze skuteční pamětníci si možná vzpomenou na papírový model, který vyšel v časopisu ABC 13/1973 (autor Ladislav Müller). Zájemce o plastický model tak má vlastně jedinou šanci – stavbu téměř od nuly. Vzhledem k rozsahu změn (zcela jiný trup, jiná, vyšší ochranná pyramida za zadním pilotním prostorem - důsledek havárie zakončené otočením na záda, výrazně pozměněné křídlo, vyšší podvozek, výše umístěná VOP, menší směrovka) zřejmě nebude možné využít ani „totální konverze“

stavebnice B.H.11 (1:48 Směr) či rezínu B.H.9 (1:72 RVHP). Nejvýznamnější pomocí tak zřejmě v měřítku 1:48 bude polyuretanový odlitek motoru Walter NZ-60 od firmy Griffon.

Milovníky ještě větších měřítek pak zřejmě zaujme replika B.H.5 v měřítku 1:1, kterou pro Historickou letku RCS v současnosti dokončuje známý aviatik Marcel Sezemský. Stroj se svému vzoru podobá do nejmenších detailů (s výjimkou palubních přístrojů a některého povinného vybavení – například radiostanice či hasicích přístrojů), ale bude dokonce poháněna i původním motorem Walter NZ-60. Zálet je plánován na letošní rok, ale již v současnosti téměř hotový letoun umožňuje jedinečné prozkoumání detailů konstrukce této Avie, které byly mnohdy shodné i pro celou řadu následujících typů.

Podoba B.H.5 v pozdější době, kdy již byla vybavena motorem Walter NZ-60 a kromě civilní značky nese i vojenské praporové znaky, existuje fotografie, na které má dva větrné štítky



Foto autor, sbírka M. Sezemského a Historické letky RCS

PRAMENY:

Němeček V.: Československá letadla 1, Naše vojsko 1983
Výzkum Marcela Sezemského

Blue Max

Tel: 244 400 046

GSM: 739 517 848

U krčské vodárny 63
Praha 4

Metro Budějovická
dva okrové paneláky za Poliklinikou

Od 2.5.2006 má Blue Max
otevřeno už od 10.00 hod

Nová prodejní doba
Po/Pá- 10.00-19.00 hod.
So- 10.00-15.00 hod.

Za posledních 14 dní nám přišlo
32 nových titulů knížek
a časopisů a 46 nových typů
modelů a figurek.
Další budu následovat.
Přijďte si je prohlédnout!

Bližší informace na
www.bluemax.cz

Kompresor
4787 Kč



Bronco models
Comet
1090 Kč

Hotchkiss H-39
745 Kč



Trumpeter
Mig-29 K
2060 Kč
KV-1 m.1942, 349 Kč



Ironside
Německý nízký plošinový vagon
754 Kč

AFV Club
Sd. Kfz. 251/21
Drilling
595 Kč

Kit Flugzeug 3/2006
195 Kč

Figurines 69
195 Kč



Steel Master 74
195 Kč

Ciel du Guerre 08
Boje stíhačů
květen-červen 1940
395 Kč



Batailles
Hors serie 08
Tigery
u Leningradu
330 Kč

Halt! Polizei...



MICHAL KŘEPELKA

Kdysi dávno jsem v časopisu Figurines 44 uviděl velmi inspirativní obrázek velkých figurek podle filmu o Indiana Jonesovi. Hned jsem začal přemýšlet, jak něco podobného udělat v menším měřítku 54 mm. Zakoupil jsem motorku firmy Tamiya, slepil ji a hledal vhodné figurky na konverzi. Figurky by byly, ale vhodné hlavy, které jsem měl doma, byly trochu větší. Tedy o dost větší, a tak celý projekt skončil ve skříni a s motorkou si hraje můj syn.

BRIEFING

STAVEBNICE	The Escape
MĚŘÍTKO	54 mm
VÝROBCE	Andrea miniaturas

V roce 2003 jsem navštívil figurkářskou výstavu v německém Kulmbachu a moje srdíčko zaplesalo, když jsem zjistil, že firma Andrea miniatures vydala sadu The Escape, která splňovala mé představy. Neměl jsem na ni už peníze, ale naštěstí právě v té době k nám začala výrobky Andrea dovážet na objednávku firma Pecka Modelář.

Když se mi krabička dostala konečně do ruky, rozbalil jsme ji a... tolik kovu jsem ještě v ruce neměl. Začal jsem shánět podklady a pouštět si dokola film. Kolikrát jsem ho viděl, to si nedovedete představit. Udělal jsem si z filmu i pár fotografií a hlavně zdokumentoval scénu, na které motorka proráží hraniční závoru.

Když jsem sehnal všechny podklady na motorku, začal jsem očistovat „cínové drobký“. Figurky byly v tradiční kvalitě Andrey, takže stačilo očistit, odmastit, slepit, vytmelit, nastříkat základovkou a natřít podkladovými odstíny barev.

Figurky jsem maloval klasickými olejovými barvami technikami, které jsem na stránkách Modeláře už několikrát popsal.



OBLIČEJ (OBA)

Základ směs okr zlatý, siena pálená, kadmium červené, cadmium žluté, tónováno bílou

1. stín brown mader alizarin

2. stín 50 % brown mader alizarin, 50 % siena pálená

1. světlo neapolská žluť

2. světlo 50 % neapolská žlutá, 50 % bílá



KABÁT, KALHOTY, BOTY, KLOBOUK (INDY)

Základ 50 % siena pálená, 50 % umbra přírodní

Stíny brown mader alizarin; pro každou součást oděvu jiná intenzita

Světla neapolská žlutá; pro každou součást oděvu jiná intenzita



KABÁT, KALHOTY, VESTA, BOTY (INDYHO OTEC)

Základ 50 % siena pálená, 50 % umbra přírodní

Stíny brown mader alizarin

Světla neapolská žlutá

KLOBOUK (INDYHO OTEC)

Základ šedivá z černé bílé a trochy modré

Stíny základ + černá

Světla základ + bílá

Pak došlo na motorku. To bylo něco! Malé díly, i když je lepíme tím nejkvalitnějším vteřinákem, strašně rády odskakují, takže jsem se musel obrnit trpělivostí. Po sestavení a odmaštění jsem vše nastříkal surfacerem, lehce dobrousil drobné nečistoty, model přestříkal světle zelenou akrylovou barvou Tamiya a nechal zaschnout. Pak jsem si dal nějaký ten přešejdyng, postšejdyng a vo-mastšejdyng, trochu toho tuhingu a čip-singu, až jsem to nakonec uzavřel migpigmentyngem.

Podstavec

Chtěl jsem vytvořit scénu „motorka pro-ráží závoru“. Dřevěnou část podstavce jsem oblepil ochrannou páskou, na plochu nalepil tavnou pistolí balzu, která vytvořila základ terénu, přetřel tmelem Molto a vytvaroval cestu tak, aby vypadala jako ve filmu, a nechal zaschnout. Dolepil jsem jemné kamínky, tu

a tam statickou trávu a vše nastříkal pískovou Humbrol 63 rozředěnou benzínem do zapalovačů Zippo. Vegetaci jsem poprášil směsí zašlých zelených odstínů.

Celý povrch jsem napustil zředěnými olejovými barvami. Na podstavce používám jen „přírodní“ odstíny (umbra pálená a přírodní, okr zlatý a světlý, siena pálená), vše ředím ko-baltovým sikativem (super záležitost, stojí pár





korun a udělá práce, jako nic jiného). Po prochnutí jsem povrch podstavce zesvětlil a zvýraznil metodou suchého štětce směsí neapolské žluté a bílé. Závora je z balzy; nalakovaná, vybroušená, natřená barvami Humbrol, rozbitá kladivem a nainstalovaná na podstavec. Jako poslední jsem postavil strážní budku. Je z kombinace balzy a kartonu, uvnitř je stůl a na něm jídlo a pití, aby se tam skopčák nenudil.

Foto autor



Jakab Hobby Service

Nevojice 144, 68501 Bučovice, fax 517 383471, tel. 603 512123, e-mail: jakab@razdva.cz

WARPAINT



MONOGRAFIE-A4, cca 40 stran, detailní výkresy, barevné kamufláže, foto, historie.

B. Buccaneer	465,00	Fairey Barracuda	520,00
H. Typhoon	465,00	H.P. Victor	520,00
H. Hunter	630,00	F-105 Thunderchief	630,00
DH. Sea Vixen	465,00	Canadair Sabre	685,00
H. Sea Fury	520,00	F. Fulmar	630,00
Javelin	520,00	B.P. Defiant	520,00
D.H. Hornet Sea Hor.	520,00	F-104 Starfighter	795,00
A.W. Whitley	465,00	D.H. Venom Sea Ven.	630,00
Gl. Meteor	900,00	M.B-57 Canberra	630,00
F. Gannet	465,00	H.P. Halifax a Halton	685,00
Dornier Do-217	465,00	F101 Voodoo	630,00
S. Sunderland	520,00	Lysander	630,00
B. Blenheim	520,00	Fiat G.91	630,00
H. Sea Hawk	520,00	B. Beaufort	630,00
D.H. Vampire	900,00	Lockh. Neptune	630,00
F. Firefly	630,00	F. Albacore	630,00
Avro Vulcan	520,00	Avro Anson	630,00
RAF/RN Phantoms	520,00	W. Whirlwind F.Mk.	545,00
A-20 Boston/Havoc	520,00	H. Tempest Mk. II-VI	630,00
Heinkel He 177	465,00	Bl. Firebrand	660,00
Avro Lincoln	520,00	H.P. Hampden, Heref.	660,00

SOUTĚŽ

vyhraje předplatně na čísla 5,6,7/2006
Scale Aviation Modeller International
 Odpovězte na otázku a pošlete včetně adresy písemně nebo na e-mail: jakab@razdva.cz.
KDO JE AUTOREM PUBLIKACÍ LETOV Š-328 A AVIA BH-33

AVIA BH-33

Jiří Vraný

80 stran, 159 foto, 29 barevných profilů, 3 strany výkresů. Kniha popisuje vývoj pro Čs. letectvo, licenční výrobu v Jugoslávii a Polsku, dodávky do Belgie a SSSR, službu v v Řecku, Španělsku, Číně a Japonsku a Chorvatsku. Nakladatelství Jakab. CENA.....385,- Kč
 Při objednání dvou publikací Jakab neúčtujeme poštovně.

AVIA BH-33



Letov Š-328 1.díl- formát A4, 80 stran, 108 foto 20 bar.pohledů.....325,-
 Letov Š-328 2.díl- Luftwaffe, Slov. a Bulh. let. 104 str., 150 foto, 20 bar. pohl. . Výkresy, soupis dle výrobních čísel. foto detailů.....385,-
 Obrněný automobil OA vz.30-88 s., bar. kam., výkresy, 100 f.ČSR, Slov.arm, Wehrmacht.....385,-

Další publikace Jakab

LETADLA VELKÉ VÁLKY 1914-18 Objednávka dvou a více knih sleva 10%



Bristol Fighters Vol.1-52 str.82foto,vč.bar.detailů,výkr.atd.....	869,-
Bristol Fighters Vol.2-52 str.101foto,vč.bar.detailů,výkr.atd.....	926,-
Fokker D VII 1.díl-68 stran,130 foto,výkresy detailů,verze ,kamufláže.....	926,-
Fokker D VII 2.díl-68 stran,cca 100 foto,detaily ,výkresy,verze.....	1075,-
Fokker D VII 3.díl-64 stran,cca 130 foto,detaily ,výkresy,verze.....	1161,-
Gotha G.II-Vb-64 str.,68 foto,detaily,výkresy,kamufláž.....	1074,-
Nieuport Fighters 1.díl-52str.,85 foto,výkresy,kamufláže verze.....	809,-
Nieuport Fighters 2.díl-48str.,90 foto,výkresy,kamufláže verze.....	809,-
Richthofen-84 str.,203 foto,15 barevných profilů jeho strojů,historie.....	1220,-
Fokker Dr.I-44 str.,67 foto,detaily,výkresy,kamufláže.....	755,-
RAF SE5A-48 stran.,60 foto,bar.foto cockpitu,kamufláže,výkresy.....	809,-
Sopwith Pup-44 str.,73 foto,výkresy,kamufláže.....	752,-
Albatros Fighters D.I-Va-62 str.,63 foto,výkresy,bar.foto detailů,kamufl.....	872,-
Fokker Fighters-50 stran,foto,výkresy,Fokker D.I-D.IV.....	929,-
Vickers Vimy-40 str.,foto,detaily,výkresy,skici,kamufláže.....	576,-
Airco DH4-60 stran,138 foto,7 str.výkresů,detaily,kamufláže.....	1075,-
Halberstadt Fighters-52 stran,74 foto,Halberstadt D.II-D.IV.....	810,-
Breguet 14-84 stran,135 foto,12 stran bar.kamufláží,detaily.....	1186,-
Albatros D.III-147 foto,60 str.,výkresy,kamufláže,detaily.....	1096,-



Velmi raritní fotografie polní mše. Oltář je rozprostřen mezi dvěma vozidly vyzdobenými větvemi; pravděpodobně Sherman III. (M4A2). Na tuto verzi se dá usuzovat podle typu výstupku pro umístění antény radiostanice (vozidlo vlevo na levé části korby). Podobné měly i M4 prvních sérií, jejichž zbytky v Itálii používaly buď americké samostatné tankové prapory nebo 1. US Army Division. Všimněte si přítomnosti nástavců Duckbills na člancích pásů

Polská 2. samostatná obrněná brigáda v bojích v Itálii

Polským jednotkám v Itálii velel divizní generál Wladyslaw Anders, jeho zástupcem byl brigádní generál Zygmunt Szyszko, náčelníkem štábu II. polského sboru byl plk. Kazimierz Wiśniowski a britský styčný důstojník pplk. Griffith-Jones.

V podřízenosti sboru pod velením brig. gen. Bronislaw Rakowskiho operovala 2. samostatná obrněná brigáda složená ze 4. tankového pluku (pplk. Stanislaw Glišński), 6. tankového pluku (pplk. Henryk Światnicki) a 1. pluku Krechowických hulánů. Brigáda měla v podřízenosti další svazky jako protiletadlové, těžké a podpůrné dělostřelectvo a mnoho dalších menších jednotek.

Sherman III. (M4A2; stejnou produkční variantu používaly USMC v Pacifiku) všimněte si hranatých tvarů svařovaných výstupků před poklopy řidiče a radisty a atypické bedny přidané na levý bok nad motorový prostor



Přehlídka 4. tankového pluku 16. srpna 1945. Dva nejbližší stroje jsou Firefly I.C Hybrid (varianta M4 Composite s věží Firefly pozdější varianty bez otvoru na levém boku věže a se zesíleným pancířem na pravém čele). Na fotografii nejsou viditelné „uš“ standardního poklopu, takže je pravděpodobné, že stroj má už britskou velitelskou věžičku Mk. II (stejnou jako Churchill Mk. VII), a Duckbills



Prachem zcela zabělený Sherman III (M4A2)



Firefly I.C (z M4 prvních sérií, úhel zadního čela korby svírá s horizontální osou 90°, všimněte si neobvyklého kulatého olejového chladiče), za ním pravděpodobně Sherman III (M4A2). Překvapivá je variabilita zaprášení na podvozku a korbě a množství odstínů svědčící o vlhkosti



Tankové depo záložní roty 4. tankového pluku. Vozidla tvoří směs různých modifikací – nejlépe je vidět Firefly I.C Hybrid, další jsou s největší pravděpodobností různé verze Shermanů III (M4A2)



◀ **Sherman III. (M4A2) HQ squadron – 1. pluk Krechowských hulánů v okolí města Loreto. Znak na věži je tvořen bílou koňskou hlavou ve žlutém kosočtverci, na boku korby žlutý nápis KRECHOWIAK**

Také polské jednotky obdržely Shermany I.B (M4 105mm Howitzer) ▼



▲ **S největší pravděpodobností Firefly I.C (přepřevázaná verze M4; stejně měla naše brigáda). Hlavním vodítkem je typ krytu převodovky (ostrá „sekerka“), který byl používán u posledních verzí M4 a M4A1(W) 76mm**



Sherman III. (M4A2) na návěsu Rogers za tahačem Diamond T981. Spodní část soupravy je zcela pokryta prachem, který dokonale zakryl původní olivovou kamufláž

Pomník padlým 4. tankového pluku u Monte Cassina, který tam stojí dodnes. Vozidlo Sherman III. (M4A2) je natřeno britskou pískovou s poli zřejmě rudohnědé barvy (Earth Red). Některé stroje měly navařené pancéřové ochrany na bocích korby zbarveny olivovou barvou ▼



Fotografie laskavě poskytl pan Pavel Skupieň, za konzultaci děkujeme vrchnímu shermanologovi Petrovi Dvořákovi

Tupolev Tu-160 Blackjack



BRIEFING

MĚŘÍTKO 1:72

VÝROBCE Trumpeter

Stavebnice

Typická tuhá „trumpetácká“ krabice s, dle mého názoru, nepřilíš povedenou kresbou, je „nadupaná“ spoustou dílů. Devatenáct rámečků obsahuje 621 dílů, z nich je 9 průhledných. Ty jsou doplněny planžetou leptů s 18 díly pro oživení interiéru, filmem s palubními přístroji, čtyřmi částmi hlavních podvozků z bílého kovu, 14 gumových pneumatikami a dvěma kovovými osičkami.



Drobné detaily – kovové podvozkové nohy, planžeta leptaných dílů pilotního prostoru, pneumatiky, film s přístroji a dvě hřídele středních kol podvozkových vozíků, plus obtiskový aršík

Trumpetýrův zabiják

JAROSLAV ŠPAČEK

Každý o něm slyšel, každý ho chtěl vidět, každý ho chtěl mít doma... A už je tu. V pondělí 6. února přistál na mém stole. Ale ještě se do něj pustit nemůžu. Počkám ještě na plechy. Budou! Snad brzy... A musím taky nechat vydělat souseda – stolaře. Musí mi na něj vyrobit novou vitrínu. Velkou! Ano – Tu-160 Blackjack (v americkém slovníku se překládá též jako Zabiják), „Bílá labuť“, chloubou ruského strategického letectva, je v měřítku 1:72 konečně k máni. Však já vím, že k sehnání byl tento stroj i dříve, nyní však je konečně za přijatelnou cenu.

Pár faktů

Tupolevův Tu-160 je v mnoha ohledech výjimečný letoun. Za vše hovoří následující údaje: **Nejtěžší a nejvýkonnější bombardér světa (délka 54,10 m, rozpětím 55,70 m s křídlem nastaveným na nejmenší úhel šípů)**
Největší vzletová hmotnost 275 000 kg
Až 148 tun paliva ve 13 nádržích
Dvě pumovnice o rozměrech 11,28x1,92 m pojmu celkem 12 střel s plochou dráhou letu Ch-55/Ch-55SM, umístěných na dvou šestinásobných rotačních závěsnicích MKU6-5U
Možnost nesení klasických či jaderných pum o hmotnosti až 40 tun
Palubní vybavení řízené celkem stovkou počítačů, z nichž 12 má na starost zbraňové systémy
Nejvyšší rychlost 2 200 km/h (Mach 2,05), v přízemní výšce těsně podzvuková rychlost 1 030 km/h
Délka vzletu a přistání při vzletové hmotnosti 150 tun je 900 a 1200 metrů, při maximální hmotnosti 275 tun pak 2200 a 1600 metrů
Vytrvalost bez doplňování paliva za letu je 15 hodin, přičemž rychlostí M 0,77 se šestí střelami Ch-55SM, které v polovině letu vypustí, doletne na vzdálenost 12 300 km
Čtyři proudové motory NK-32 s obtokovým poměrem 1,36:1 a stupněm stlačení 28,2 dosahují teploty vzduchu na vstupu turbíny 1357°C
Tah motoru o hmotnosti 3650 kg, délce 7,453 m a průměru 1,455 m je normálně 137,3 kN, s přidavným spalováním 245,18 kN
První prototyp vzlétl 18. prosince 1981, jako dárek k 75. narozeninám sovětského vůdce, generálního tajemníka komunistické strany SSSR a strůjce okupace Československa v roce 1968 – Leonida Iljiče Brežněva
První dva Tu-160 zařazené do služby u 184. gardového těžkého bombardovacího pluku v ukrajinském Priluki, zde přistály 23. dubna 1987. A právě 184. GvTBAP se stal jediným sovětským plukem vyzbrojeným Tu-160. Před rozpadem SSSR jich zde sloužilo 19 kusů
V letech 1989-90 ustavil Tu-160 celkem 44 světových rekordů
Při rozpadu SSSR bylo na území Ruska jen několik prototypů a předseriových strojů v Žukovském a tři rozpracované stroje v Kazanském výrobním závodě. Ty se staly základem 121. GvTBAP v Engels. Z Ukrajiny bylo po dlouhých jednáních získáno výměnou za zemní plyn zpět osm Blackjacků
V červnu 1994 byla další výroba Tu-160 zastavena pro nedostatek peněz. 121. GvTBAP tak z Kazaně dostal pouhých šest strojů. Další dva ze čtyř rozpracovaných byly dodány až v roce 1999 a 2005
Ve výzbroji ruského strategického letectva je dnes 15 Blackjacků u nově zformovaného 184. GvTBAP v Engels. Dva byly ztraceny, z toho jeden i s posádkou při katastrofě. Jeden je vystaven v ukrajinské Poltavě v muzeu, dalších 11 bylo sešrotováno
Celkem bylo do konce roku 2000 vyrobeno 35 Tu-160, včetně tří prototypů

Interiér

Celkem dobře jsou znázorněny „plechové“ palubní desky, „kníply“ i vystřelovací sedadla K-36, ostatně více toho asi přes pěkně čirý překryt stejně nebude vidět. Bonusem je miniaturní záves, který odděluje místnůstku s toaletou vzadu za pilotním prostorem. Bohužel, protože je toaleta umístěna ještě za tímto závesem hluboko uvnitř trupu, její svítivé, leskle bílé prkénko tak nebude vůbec vidět... Zde upozorním ještě na jeden problém – protože jsou okénka dvojice operátorů zbraňových systémů umístěna níže než okna pilotní kabiny, logicky z této skutečnosti vyplývá, že je níže i podlaha kabiny těchto vzadu sedících členů posádky. A tuto skutečnost model nepostihuje.

Trup

Jeho základem jsou dvě poloviny – horní a dolní. K nim později přilepíme horní a spodní část přídě s pilotním prostorem a předním podvozkem. Poloviny trupu pěkně ilcuji, na horní se však nacházejí tři špičaté hroty (pravděpodobně nějaká součást vyhazovačů), v jejichž okolí je vidět snahu o začleňování dílů opravu formy. Po odříznutí hrotů však pomůže chvilka práce s brusným papírem a vrstvička Surfaceru. Podle návodu se mají při sestavování trupu vlepiti i obě poloviny křídla. Ačkoliv si nedokážu představit manipulaci s tak velkým modelem při lepení podvozků, motorů a dalších detailů, jiné cesty asi nebude. Tento problém by se dal vyřešit pouze seříznutím přední zaoblené části a výrobou speciálního nosníku, na který by bylo možné zasunout upravená křídla do již hotového trupu. Na spodek přechodu trupu do křídla ještě nalepíme sestavené kanály přívodu vzduchu k motorům.



Detail uložení křídla do trupu



Na horní straně trupu jsou tři hroty se stopami nešetřného začíštění formy

Křídlo

Stavebnice nabízí možnost postavit model s křídlem nastaveným na maximální úhel šípů 65°, tedy pro let vysokou rychlostí, nebo s křídlem přestaveným na 20° pro vzlet a přistání. Bohužel, skutečný letoun nemůže mít na zemi křídlo nastavené na maximální úhel šípů, protože by mohlo dojít k pádu zádě letounu na zem. Taková konfigurace je možná pouze při údržbě, kdy je zád trupu podepřena speciální opěrou. Je to škoda, protože v této konfiguraci „dělá“ rozpětí křídla přijatelných 44,5 cm.



Přestože by podle výpočtů mělo být rozpětí při maximálním úhlu šípů 44,5 cm, při sestavení „nasucho“ jsem však naměřil 48,9 cm. Příložená publikace je také jedním z dobrých podkladů

Pro případ stavby modelu v přistávací nebo parkovací konfiguraci nabízí stavebnice výtečné znázorněné vyklopené sloty a vztakové klapy. Avšak v této konfiguraci má model rozpětí 77,4 cm! Tak hlubokou vitrínu v obýváku by moje jinak tolerantní žena „rozchodila“ asi těžko. Přece ale svoje Túčko nehodím po sousedově koče... Řešení by se našlo v podobě křídla přestaveného na 35°, jak jsou přistávající, či na zemi stojící Blackjacks zachyceny na několika fotografiích. V tom případě bude rozpětí modelu činit 72 cm. A to by se již do vitriny plánované pro Tu-95 měla vejít i „Bílá labuť“... Nápodvěda zní – takto nastavené křídlo se pozná podle krémově zbarvené výseče na křídle u kořene jeho otočné části.



Rozpětí obra s křídly nastavenými na úhel šípů 20° je 77,4 cm. Vana pilotního prostoru sahá až po kulaté okénko na horní straně trupu, kudy bude vidět bílé prkénko toalety

Podvozky

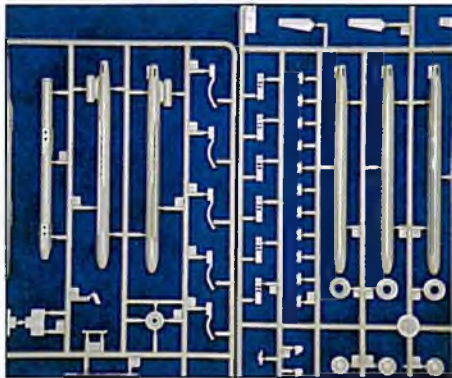
Přídový podvozek a jeho šachtu vlepujeme zesponu k pilotnímu prostoru. Pěkně vybavené jsou i hlavní podvozkové šachty. Hlavní podvozkové nohy mají chytře provedenou nosnou konstrukci z bílého kovu. Také konstrukce vozíků podvozku je z bílého kovu a spolu se středním párem kol obou vozíků je k nohám připevněna kovovým hřídelem. Zdá se tedy, že konstrukce podvozků bude dostatečně pevná, aby těžký model bez problémů unesla.



Hlavní podvozkové nohy mají konstrukci z bílého kovu, kombinovanou s plastovým povrchem. Střední kola jsou nasazeny na ocelových hřídelích

Výzbroj

Nejslabší článek stavebnice. Nabízí se možnost postavit „Túčko“ s otevřenými pumovnicemi, k čemuž je k dispozici 12 raket s nukleární hlavici Ch-55 a dvě konvenční Ch-55SM s prodlouženým doletem, které se liší výstupky konformních nádrží na bocích trupu a podvěšeným motorem. U raket Ch-55 se motor vysouvá až po vypuštění zbraně.



Detail rámečků s XXL raketami Ch-55, které jsou o celých 2,9 cm delší než by měly být (vpravo) a Ch-55SM, který obsahuje i rotační závěsníky (vlevo). Raket Ch-55 je ve čtyřech rámečcích celkem 12, Ch-55SM stavebnice obsahuje kusy dva

Je tu však jedno důležité ale... Ačkoliv mají, dle mně dostupných výkresů, obě pumovnice správné rozměry, s raketami je to výrazně horší. Vypadají spíše jako torpéda, než střely s plochou dráhou letu.

Tu-160 byl původně navržen k nesení starších raket Ch-45, které byly delší než později přijaté Ch-55. To však v Číně nevzáli v potaz a nabízené rakety „vyrobili“ přesně podle délky pumovnic. Výsledkem je, že rakety jsou přibližně 1,5 krát delší, než by měly být. To je celkem dost, ne? V reálném životě, pokud se už Blackjack po sehnání dostatku paliva dostane občas do vzduchu, stejně nese po jedné až dvou konvenčních střelách Ch-55SM na každém závěsníku. Těch stavebnice nabízí jen dva kusy. Jaderných Ch-55, které se pochopitelně běžně nevozí, je tedy ve stavebnici zbytečné 12...

Existují čtyři možnosti, jak se s problémem XXL verze raket vypořádat:

- Nechat vše jak je a předstírat sladkou nevědomost.
- Vyřiznout z těla nabízených raket přebytečné 3,2 cm a podvěsit je do trupu. Z tohoto řešení vyplývá velký kus práce, spojený s nutnou kontrolou přesnosti potřebných tří řezů pro každou raketu. Zároveň je nutné kontrolovat přímou slepeného kusu. Toto řešení, stejně jako to následující, s sebou nese i potřebu zkrácení rotačního závěsníku MKU6-5U o 20 mm. O tuto vzdálenost je také potřeba posunout dopředu zadní úchyty závěsníku, protože ten je ve skutečnosti umístěn v přední části pumovnice. A to zase přináší nutnost úpravy jejího pěknými detaily opatřeného vnitřku.
- Zakoupit jednu až dvanáct stavebnic Ch-55 & Ch-55SM od firmy „A-model“. Ta obsahuje po jedné rozměrově i tvarově přesné střele od každé varianty a navíc i transportní vozík. Trošku drahá oprava čínského omylu. A opět nutná úprava pumovnice i závěsníku... Ufff, to je teda boj!
- Zkrátit jednu Ch-55SM a na jejím základě odlít další potřebný počet. O možnosti odlít plagiátu střely firmy A-model se pochopitelně vůbec nezmiňuji!

A nebo pumovnice jednoduše nechat zavřené. Ale to by byla obrovská škoda, protože model opravdu ožívají.



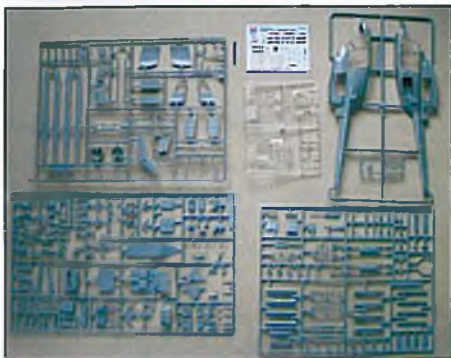
Detail vložené zadní pumovnice, levé podvozkové šachty a pravých motorů

Na závěr zbývá dolepit výtokové roury motorů, tankovací nástavec a další detaily. Výběr kamufláží moc inspirativní není – Blackjacks létají čistě bílé s několika odlišnými panely. Právě proto se jim přezdívá Bílá labuť. Obtisky nabízejí dva stroje. Letoun s trupovým číslem 02 – Vasilij Rešetnikov a 06, což je známý Ilja Muromec s ruskou trikolórou na směrovce. Další možnosti nabízí dvojice nedávno vydaných obřískových archů ruské firmy Begemot. První z nich nabízí nejen ukrajinské znaky, ale i možnost postavit kterýkoliv ze všech 15 ruských strojů, druhý pak přináší množství popisek. Po sestavení tohoto pěkného modelu, který bude zajisté monументem každé sbírky, zbude většině modelářů jediná otázka – Kam s ním?

Foto autor

ACADEMY

Mezi pětaticítkáři jsou poslední dobou poměrně oblíbené stavebnice vrtulníků. K velmi povedeným patří OH-58D Kiowa Warrior (1:35; 2197), deset let



po vzniku formy u firmy MRC nabízený firmou Academy. Předloha vycházela z militarizované verze typu Bell Jet Ranger, ve vietnamské válce velmi populární. Díly jsou opatřené rytím do hloubky s jemným, nad povrch realistickým vystupujícím rytováním. V krabici najdeme i motor, na který však je potřeba doplnit rozvody. Ačkoli to návod nezmiňuje, nezapomeňte na zátěž do přídě. Kdo chce dále vylepšovat, může si pořídit lepty Eduard a odlévané doplňkové sady Cutting Edge. V krabici najdeme pouze jednu variantu označení.

Za poskytnutý vzorek děkujeme dovozci, firmě MPM

AIRES

Na první pohled nevelká, ale ve skutečnosti „nadupaná“ odlévanými i plechovými detaily je sada F-16C Fighting Falcon (2040) pro stavebnici Academy v měřítku 1:32. Obsahuje dokonalý odlitek vany pilotního prostoru, veškerá hejblata a ovlá-



dače, konstrukci na bocích trupu, vystřelovací sedadlo s plechovými pásy a palubní desku s přístroji a krytem. Zajímavostí je rám překrytu pilotního prostoru a detaily na něm.

V nových obalech, snáze otvíratelných jsou další novinky – v měřítku



1:48 výstupní trysky F/A-18C pro stavebnici Hasegawa jak otevřené (4266), tak zavřené (4267). Obsahují nejen odlévané výstupní roury a lamely



trysek, ale také odlitky posledních stupňů kompresoru a z plechu prstence přídavného spalování. Pro stavebnici stejného výrobce, avšak F/A-18E/F, je určena sada 4283 Electronic bay, která nabízí od-



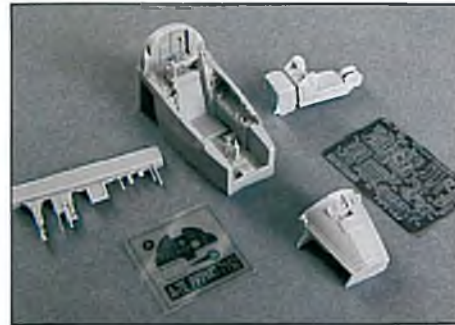
litky elektronikou vyplněné schránky na bok trupu letadla a jejich plechové kryty. Pro stavebnici F/A-18E či F, případně F-14D, obsahuje sada 4281



odlitky dvou vystřelovacích sedadel SJU-17 a k nim patřící plechové pásy i se sponami. Pro bližší neurčené modely letadel v měřítku 1:72 přináší sada 7148 stejně bohatými plechovými doplňky



opatřené odlitky dvou sedadel SJU-5/6A. Jediné sedadlo, ale k němu odlitek celé vany pilotního prostoru, detaily vybavení a plechové detaily, obsahuje sada 7147 pro A-7E Corsair II (Early Version) též



velikosti, ze stavebnice firmy Fujimiy. Tři sady obsahují kola a části podvozku. Nejjednodušší je souprava 4297 s dvěma odlitými koly Dewoitine D-520



v měřítku 1:48 (Tamiya) a maskami pro jejich stříkání. Sada 4294 stejné velikosti obsahuje odlitky



kol s pěti příčkami hlavního podvozku Mosquita, ostruhové kolo i se samostatně odlitou ostruhou a masky. Ještě větší jsou odlévaná kola pro Ju 87G (1:32; 2048), rovněž zatížená, doplněná dvěma ostruhovými koly (zatíženým a nezatíženým) a maskami.



DRAGON

Na norimberském veletrhu nám zástupci firmy poněkud tajnosubně představili novou řadu Premium Edition, ve které se měly objevit starší stavebnice s velkým množstvím přidaných doplňků. První „prémiové“ přebalenou stavebnicí je Sd. Kfz. 184 Elefant 1:35 (6311). Ta byla v roce vy-

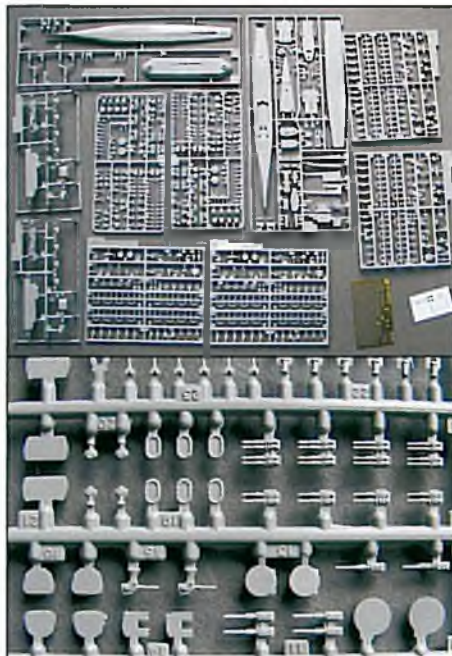




dání (2001) považována za předěl v kvalitě, po ní se začalo mluvit o tom, že do té doby dominantní Tamiya se musí začít ohlížet po svém hongkongském konkurentovi. Výlisky původní stavebnice jsou mírně upravené, protože formy byla vyčištěna a lehce přepracována. Mimo výlisků je v krabici záplava doplňků: soustružená hlavěň, tažná závěsy z bílého kovu se soustruženými zajišťovacími kolíky, nářadí bez nalisovaných držáků, periskopy z čirého plastu, měděný řetěz, tažná lana ze stáčených drátů, článkové pásy z hmoty Dragon Styrene a dvě velké planžety fotoleptů, které jsou – na rozdíl od dřívě používaných ocelových – měděné. To vše tvoří více než 700 dílů obsahu stavebnice, doplnit musíme jediné zimmerit, který Ferdinandy bez výjimky nesly. Na výběr máme z pěti kamufláží (tři z Itálie, dvě z Polska), fajnsmekři si mohou dohledat stroje nasazené v bitvě o Berlín. Tuto novou řadu hodnotím velmi kladně, protože nás zbavuje nutnosti shánět doplňky, které máme přímo v krabici a za velmi nízkou cenu. Zájemci, kteří už mají starší stavebnici ve skříni, nemusejí zoufat, protože díky atraktivitě a proslulosti předlohy se jí lze bez problémů zbavit v modelářském bazaru nebo na burze a stavebnicemi nove edice můžete upgradovat svou sbírku. V řadě Premium Edition se nebudou objevovat jen stavebnice bojovky, ale i z dalších odvětví modelářiny. První z nich je lehký křižník třídy Atlanta U. S. S. San Diego CL-53 v měřítku 1:700 (7052).

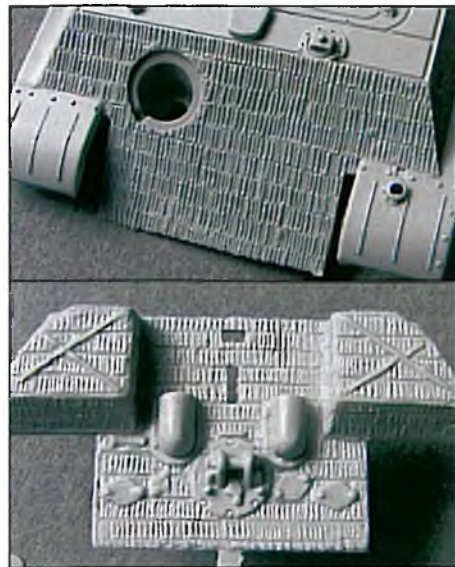
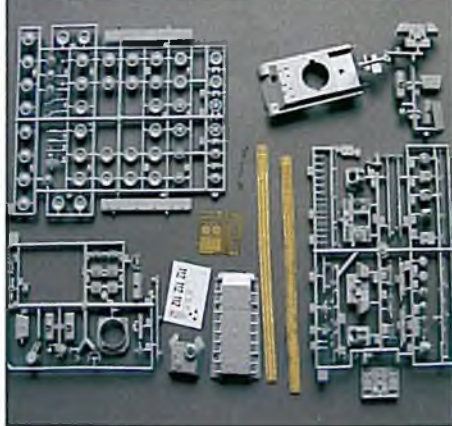


Tuto stavebnici před delším časem vydala firma Pit-Road, přebalil ji Dragon, poté se nadlouho stala ne-sehnatelnou raritou a teď se znovu objevuje vylepšená o velký fotolept se zábradlíčky a složitými konstrukcemi radaru. San Diego (spuštěna na vodu v červenci 1941) nepatří mezi nejznámější lodě, ačkolí se zapojila do bojů už měsíc po Pearl Harboure



a zúčastnila se 34 bojových akcí, při nichž neztratila ani muže. Stavebnice obsahuje deset rámečků s díly, z nichž ale velké množství nepoužijeme, stavět můžeme jak v konfiguraci waterline – model „zařiznutý“ podle hladiny, tak full-hull, tedy s celým trupem jako v doku. Na výběr máme ze tří barevných období: skvrnitě podle předpisu Measure 12 z roku 1942-43, ostře lomená pole Measure 31a /24d a jednobarevné Measure 21.

Není to tak dlouho, co se firma pustila do výroby stavebnic bojovky v měřítku 1:72. Záměr byl jasný, prodej stavebnic této řady měl být pouze doplňkový, hlavním důvodem vzniku forem bylo výroba hotových modelů řady Dragon Armor. Proto byly stavebnice poměrně jednoduché. I tak se ale setkaly se slušným ohlaselem u běžných lepiců a krabičkářů, už třeba proto, že některé stavebnice měly pěkně zpracovaný zimmerit, což v měřítku 1:72 není snadná záležitost. Často se ale objevovaly stížnosti na některé nedokonalosti (hlavně příliš krátké „gumové“ pásy), takže vznikla řada Armour Pro, do které jsou přidávány malé fotolepty, pásy z Dragon Styrene a občas soustružená hlavěň. Panther G časně produkce bez zimmeritu (7205) s kovo-



vou spodní části korby patřil mezi jedny z prvních hotových modelů, které přišly na trh. Vylepšená verze s krásně provedeným zimmeritem má označení 7252. Kromě výlisků a přidané plastové spodní části korby najdeme v krabici lept se sítkami na vstupy vzduchu a držáky rezervních článků pásů, stočené tažné lano, pásy z hmoty Dragon Styrene a rámeček z Jagdpanthera, který obsahuje kompletní reliéf motoru a vstupů vzduchu.

Poslední nový výrobek firmy Dragon je z řady Generation 2, což je řada věnovaná figurkám tvořeným odlišnou filosofií, než je obvyklé. Kvůli kvalitě detailu a drapérii šatstva jsou trupy a hlavy lepeny ze dvou polovin, na které dolepujeme límce a vybavení. Díky tomu se kvalitou blíží produkci odlévaných figur. Sada 6282 Divize Hohenstaufen Normandie 1944 v měřítku 1:35 obsahuje čtyři figury



v maskovacím oděvu Tarnjackede navlečenému na uniformách používaných od poloviny od konce války. Mimoto je v krabici vybavení a výzbroje, která kvalitu odlévaných doplňků převyšuje, v množství několikanásobně větším, než můžeme pro čtyři figury využít, takže nám zbude spousta do domácí zásobárny. Pouzdra na plynové masky a ešusy jsou



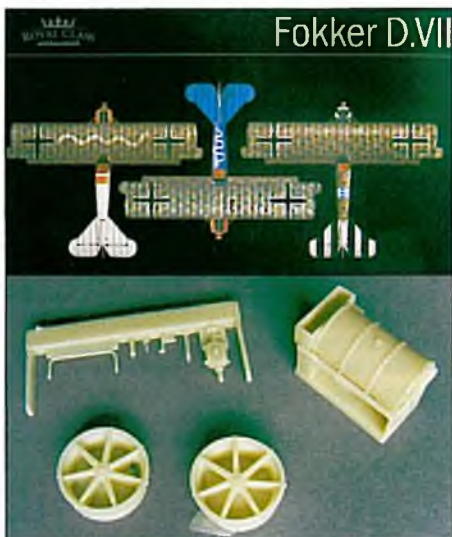


duté, nechybí bedny s Panzerfausty. K tvorbě nápisu na bednu můžeme využít obtisky, nebo leptanou stříkací šablonu. Z lepty zís-káme i další užitečné detaily. Při sestavování je třeba pečlivě očistit dose-

dací plochy, v případě límců a dolního lemu maskovacího oděvu doporučuji pro lepší lícování tyto díly zevnitř ztenčit. Špičkový výrobek ocení zvláště zkušenější figurkáři, nepovažují ho ale za příliš vhodný pro figurkářské začátečníky.

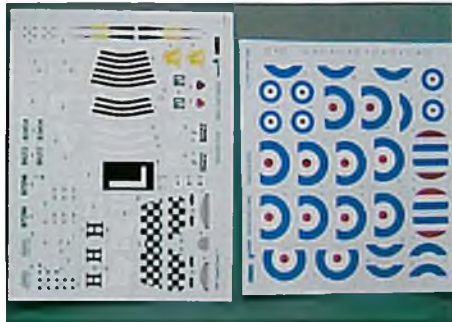
EDUARD

Zdá se, že novinky firmy jsou stále větší a větší. Nasvědčují tomu alespoň krabice, které k nám docestovaly tento měsíc. Nepochybně největší a s nejobtáhším obsahem je v pořadí teprve druhá limitovaná superstavebnice exkluzivní řady Royal Class s Fokkery D. VII (R0002) v měřítku 1:48.



Množné číslo je zcela na místě, neboť tuhá krabice s lákavým matně černým vlkmem s barevným potiskem obsahuje nejen vše, co u firmy vydali na téma Fokker D. VII, tedy tři sady výlisků s šesti různými trupy a k nim příslušnými odlišnými díly, ale také plechové doplňky, polyuretanové od-

litky vozíku na doplňování paliva a balík patnácti archů obtisků (4x OAW, 4x Fokker, 4x Albatros). Místo návodu je barevně vytištěná „kniha“ o 40 stranách (s podrobnými barevnými kresbami 13 velmi pestrých letadel a kresbami jejich pilotů) a jako bonus v krabici potažené sametem nalezneme repliku pověstného Modrého Maxe. Máte-li zájem, neváhejte, protože více než polovina limitky už zmizela a cena za tři stavebnice je velmi přijatelná. V edici Dual combo se objevuje Sopwith F.1 Camel (1:48; 8060). Tentokrát jsou to dva páry výlisků,



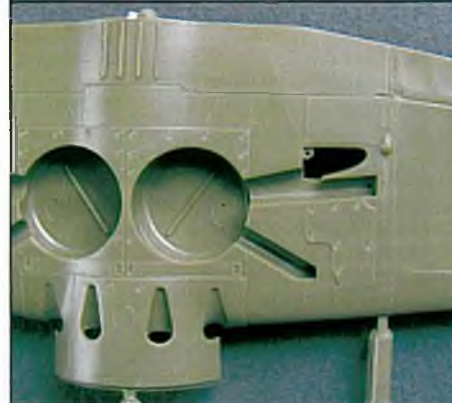
lepty včetně barevných, masky a sedm variant označení. Všechny předlohy mají vrchní plochy olivové ale vybírat můžete z nápisů, pruhů a různobarevných přídů. Stavebnice je velmi kvalitní, takže jestli si chcete zařadit s velbloudy, neváhejte. Poslední limitka z edice Dual combo se zabývá civilními verzemi L-39C Albatros (1:72; 2102). Dvoje



výlisky a lepty jsou samozřejmostí, stroje můžeme postavit v divokém zbarvení AeroJetClubu z Ruska s drakem na SOP a zadní části trupu. Druhá varianta letadla s označením N39DF Wild Child vlastněného společností Californian Mach 1 Aviation je poněkud uměřejší. Horní část trupu po úroveň křídla je modrá, zbytek bílý doplněný pruhy červené a žluté se žlutým označením a černožluté kostkovaným vrškem SOP. Už druhého vydání se dočkala sada Luftwaffe Personal v měřítku 1:48 (8501). Obsahuje čtyři figury



pozemního personálu v činnosti a dva piloty. Jak personál, tak piloti s drobnými úpravami se skvěle hodí k použití jako doplněk k bojové technice. Kvalita výlisků je velmi dobrá, výborně vypadá lept s nářadím a nábojovými pásy. Měli jsme možnost prohlédnout si jednu z prvních stavebnic I-16, které



byly zatím vyrobeny a podrobně budeme referovat v příštím čísle. Už teď můžeme napsat, že je ve standardu Fokkeru D.VII a stavba vypadá ještě jednodušeji.

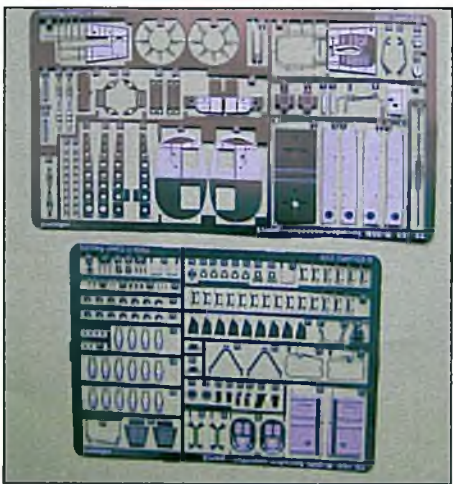
Těsně před vydáním je ohybačka – plastová destička se dvěma zářezy a protikusem – velmi jednoduchý mechanismus, ale údajně perfektně funguje. V budoucnu by měla být zdarma přibalována ke každé sadě plechů. U Eduardů také pokročily práce na čtvrtkové Avii B-534, fotografie jejího křídla si můžete prohlédnout. O mnoho dále je



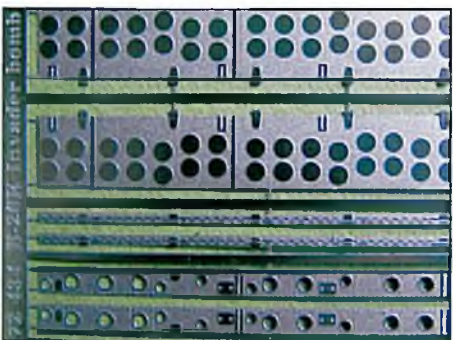


Focke-Wulf Fw 190A stejné modelové velikosti; v létě se můžeme těšit na stavebnici s doposud největším množstvím detailů (kulometry, blok motoru, podvozkové šachty). Objeví se mnoho dalších limitů a připravuje se vydání nové série stavebnic Weekend, které se prý dají postavit opravdu za víkend. Série by měla obsahovat pouze plastové výlisky a jednu až dvě verze obtisků, ovšem za velmi nízkou cenu. Uvidíme, jestli modeláři tuto nabídku, stojící na opačném konci sortimentu, než stavebnice vycpané doplňky, ocení.

Několik novinek tohoto měsíce je zaměřeno na nové stavebnice. V čísle 3/2005 jste si mohli přečíst recenzi na B-26K Invader firmy Italeri, nyní dostáváme dvě sady leptů vylepšujících některé zmíněné nedokonalosti stavebnice. Sada 72453 pro B-26K Invader je určena pro vylepení exteriéru

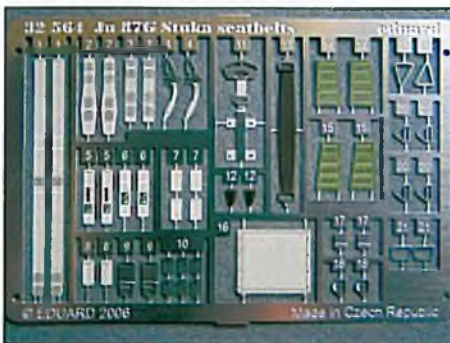


stavebnice a najdete v ní díly podvozkových šachet, víčka přídavných a napalovacích nádrží a jejich stabilizační křídélka, čelní strany válců motorů a stěrače. Druhá sada 72434 Invader bomb bay obsahuje všechny díly pumovnice, trupové přepážky, její dvířka a stabilizační plochy pum.

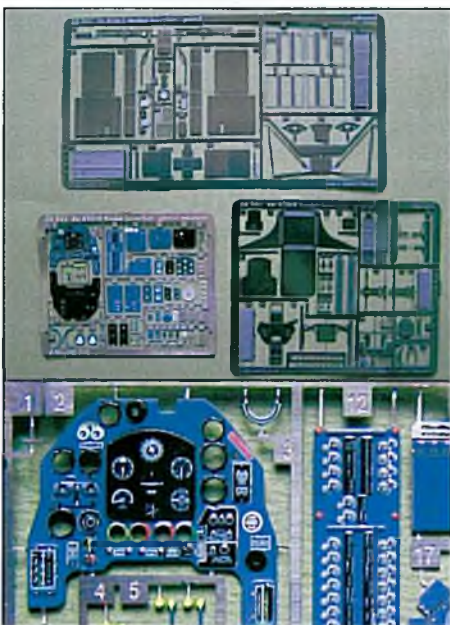


Dočkali jsme se rovněž sady na nový SB2C-4 Helldiver firmy Academy (73266). Na čtyřech planžetách v ní nalezneme díly interiéru, boční konstrukci trupu, podvozkové šachty a rozvody k válcům. Planžeta s díly interiéru je barevná. Spolu se sadou perforovaných vztlakových klapek stavbu prodraží, ale výsledek stojí za to.

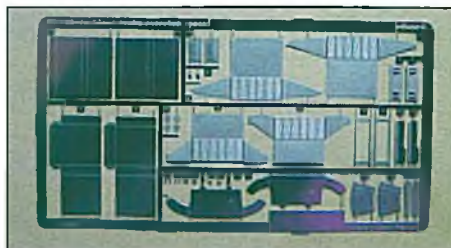
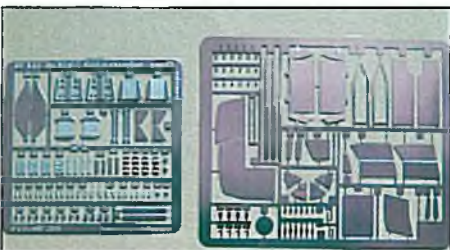
Celkem tři sady jsou určeny pro velkou novinku firmy Hasegawa. Sada 32564 seatbelts potvrzuje



nasazený trend oddělených upínacích pásů v samostatné sadě, každý pás se skládá z několika dílů. V sadě 32561 Ju 87G-2 Stuka interior jsou celkem

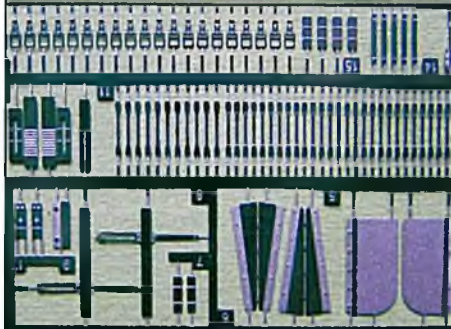
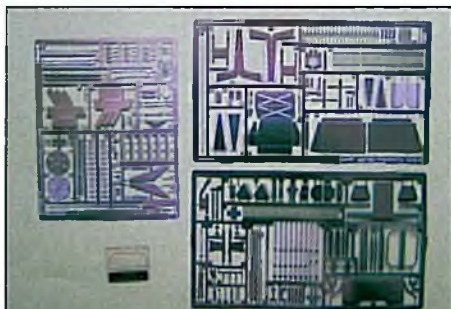


tří planžety, z nich jedna barevná, kterými dletem doplníme a dílem nahradíme veškeré vybavení pilotního prostoru a stanoviště střelce. Samozřejmostí jsou detaily vnitřní konstrukce čirých překrytí. Sada vnějších detailů označená 32155 Ju 87G-2



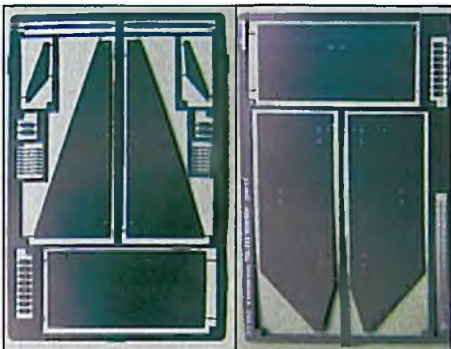
exteriér má rovněž tři planžety. Její hlavní část tvoří vylepšení všech vstupů vzduchu (pod motorem a polovinami křídla) a detaily zbraní a jejich zavěšení. Velmi oceňuji, že nejmenší planžeta s detaily, které ponosou některé části konstrukce, je vyleptána do tlustší destičky, takže díly nebudou náchylné k ohnutí.

Jedinou stavebnici tanku Centurion v měřítku 1:35 je doposud třicet let starý výrobek firmy Tamiya (Academy je pouze její trochu horší kopie). To se má brzy změnit díky firmě AFV Club, takže Tamiya se snaží ještě využít formy a proto starou stavebnici vrátila na trh za velmi příznivou cenu. V porovnání s dnešními standardy potřebuje starý Centurion hodně vylepšit detaily a proto na pomoc přichází Eduard. Sada 35845 Centurion Mk.III je přečpaná



drobnými povrchovými díly, a pokud vám nevdají mnohonásobné ohybání stejných dílů, můžete si pořádně zařadit. Druhá sada 35862 Centurion Mk.III shields se dvěma planžetami je na sestavení naopak velmi jednoduchá, protože obsahuje přídavné pancéřování nad kola a jejich držáky, tyto díly ovšem vzhled modelu rozhodně povznesou a zbaví jej „hračkovitosti“.

Potvrdilo se, že letošní E-day se bude konat v nákupním centru Nové Butovice. Mezi pluses patří lepší světelné podmínky, větší výstavní plocha a parkovací prostory a blízkost restaurací a obchodů v objektu.



HASEGAWA

Firma pod označením CR35 uvedla na trh novou stavebnici Subaru Impreza WRC 2005 v měřítku



1:24 v barvách vítěze šotolinové soutěže Rally Mexico řízená Petterem Solbergem. Vozidlo mělo nová kola s rozšířeným profilem, nový podvozek a agre-

sivnější vzhled, motor byl vylepšen o nové turbodmychadlo a systém vstříkování vody a oleje. Stavebnice není přebalem s několika alternativními díly, ale je úplně nová, fajnšmekři praví, že se při porovnání se stavebnicí téhož typu firmy Tamiya liší šířkou prahů. Kvalita výlisku je odpovídá standardům Hasegawy, jsou tedy výborné bez ořepů a propadlin.

Mezi nové stavebnice firmy patří Kawanishi N1K1-Jb Shiden (George) Type 11 Otsu (09647; 1:48),



Kawanishi N1K1-Jb SHIDEN (GEORGE) TYPE 11 Otsu



kteří doplňuje už vydané stavebnice dolnoplošníku N1K2 a plovákového Rexe. Nová stavebnice má nemnoho dílů, ale všechny mají nádherný povrch s jemným rytím. Detaily jsou povedené s výjimkou hvězdicového motoru, který je trochu zjednodušený, ale vstupním otvorem z něj stejně moc nebude vidět. Stavba díky kvalitě a počtu dílů není složitá a lícování je prakticky bezchybné,

nezapomeňte před slepením dílů křídla odvrtnat otvory. Na výběr máme tři kamuflážní schémata se zelenými horními plochami, spodní plochy jsou ve dvou případech hliníkové, jednou světle šedé. Za poskytnuté stavebnice děkujeme dovozci, firmě MPM



MPM PRODUCTION

Těsně po odevzdání tohoto čísla do tisku se dostaly na trh dvě nové stavebnice firmy MPM Production He 177A v měřítku 1:48 a Hawk-75A-3 v měřítku 1:32.



PLUS MODEL

Firma v tomto měsíci vydala celoodlévanou stavebnici osobního automobilu Gaz 61-73 4x4 (1:35; 239). V době druhé světové války bylo vyrobeno 181 vozidel tohoto typu výhradně k použití vysokými důstojníky Rudé armády. Zajímavé vozidlo

Artur Model Centrum

P. O. Box 79, 274 01 Slaný

tel.: 312 523 556, e-mail: info@artur-m-c.cz

internetový obchod

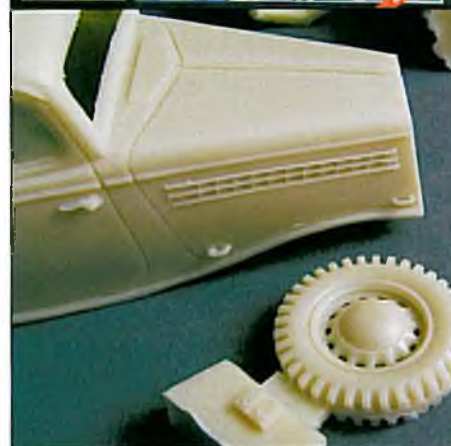
www.artur-m-c.cz

navštivte naší novou prodejnu:

Praha 5-Smíchov, Na Bělidle 1/63

tel.: 242 487 024

Většinu výrobků z rubriky Pod pokličkou pravděpodobně najdete mezi dalšími 20 957 položkami naší nabídky.



bylo vyvinuto z typu GAZ 1173 (4x2), vycházejícího z typu GAZ M1. Stavebnice není příliš složitá (bez problému ji zvládne začátečník, který dokáže odříznout a začíst nálitky a lepit vteřinovým lepidlem), lícování dílů je bezchybné a bubliny budeme hledat marně. Mimo perfektně zpracovaných odličků stavebnice obsahuje drobný lept s rámy oken, obtisky a čírou fólii na zasklení. Návod nabízí dvě varianty zbarvení: osobní leskle černé vozidlo Maršála Koneva a blže neidentifikovaný tmavě zelený vůz z Brjanského frontu z roku 1941.





Druhá novinka je z řady doplňků diorám. Pod označením 220 nalezneme pивní láhve, půllitry a přepravky na pивní láhve v měřítku 1:35. Z necelé stovky odlévaných dílů získáme dvě velké a tři malé přepravky, osmnáct půllitrů s pивní čepicí a spoustu lahví odlišných z čirého polyuretanu. Samozřejmostí je obtisk s vinětami. Ze sady můžeme vytvořit nápaditý doplněk diorám, nebo součást vezeného „osvobozeného“ nákladu.



QUICKBOOST

Nabídka firmy se tento měsíc rozšířila o dvanáct nových sad, poprvé se objevuje balení do krabiček.



V jedné z nich nalezneme opravnou sadu pro stavebnici Italeri A-26K Counter Invader v měřítku 1:72 (72028), která obsahuje kompletní náhradu motorů, jejich krytů a část motorových gondol s vyústěním výfuků, které jsou sa-



mozřejmě zahloubené. Tato část patří mezi slabší partie stavebnice, takže sada se určitě bude hodit. Výčet motorových sad tím nekončí, druhá je určena pro B-26C Marauder firmy Airfix (72033) najdeme v ní dva motory PW R-2800 spolu s drobnými detaily. Dvojnásobný počet motorů Wright R-1820



skrývá dlouho očekávaná sada 72026, kterými vyplníme všechny čtyři motorové kryty B-17F/G firmy Hasegawa. Ke stavebnici He 111H-6 téhož výrobce (přebaluje Revell) se vrací sada 72027, obsahující



šest hlavních kulometů, určených pro stroje časné produkce. Druhá „krabičková“ sada má označení 48038 a obsahuje dva ztenčené „cowlingy“



B-25G/H/J firmy Accurate Miniatures s odvrtnými kryty výfuků. Do řady motorů v měřítku 1:48 přibyl odlitek motoru Wright 1820 pro stavebnici B-339 Buffalo firmy Tamiya v měřítku 1:48 s označením 48036.



Svým vzhledem velmi netradičně působí sada 48035, která potěší MiGology. Najdeme v ní opravné díly pro MiG-21MF firmy Academy. V sáčku jsou celkem tři díly, rozměrná SOP, hřbet trupu a vřeteno na vrchol směrovky.



Pokračuje doplňování sad pro Hs 129B-2 v měřítku 1:48 firmy Hasegawa. V sadě 48037 Radio equipment nalezneme krabičku s radiovybavením a poklop. Na nás zbývá vyvrtat správně otvor do trupu a krabici zalepit.

V měřítku 1:32 se objevují čtyři sady s drobnostmi. Pro Fw 190A-8 firmy Hasegawa je sada 32013 se dvěma hlavními trupových zbraní MG 131. Široké



použití má sada 32014 se třemi zaměřovací Mk.VIII. Ten byl používán v typech P-47D-20RE, 35-RE, F4F Wildcat a F4U Corsair. Ty, kteří si už koupili no-



vou výtečnou stavebnici Ju 87G Stuka firmy Hasegawa v měřítku 1:32 potěší sada 32015, obsahující výborně zpracované výfuky motoru Jumo 211

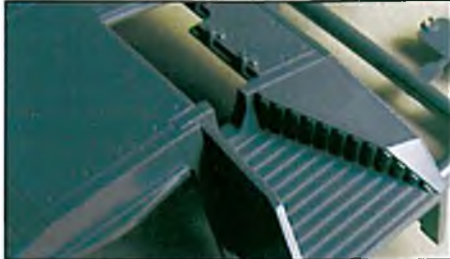
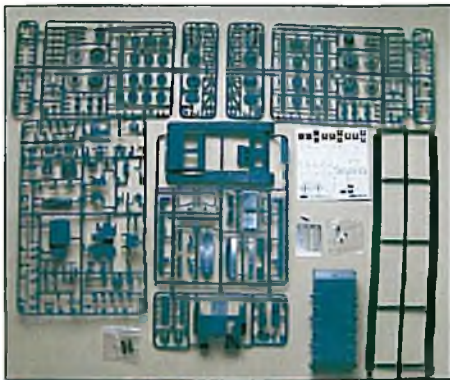


se zahloubením. Poslední sada vylepšuje tzv. tropický filtr časných verzí Bf 109G-6 používaný například při bojích v Itálii. Má označení 32016 a obsahuje díly vstupu vzduchu, filtru a dvě výtuhy. Vše v měřítku 1:32.

TAMIYA

Je to už hodně dlouho, co jsme viděli novinku firmy Tamiya v měřítku 1:35. Tím, že se firma věnovala stavebnicím bojovky v měřítku 1:48, nezbyvaly jí kapacity na pětaticítky. Také konkurence na tomto poli je nemilosrdná, Tamiya nemůže soutěžit množstvím doplňků ani rychlostí vydávání novinek. Silnou stránkou firmy je ale kvalita výlisků, což se potvrdilo i u stavebnice Sturmgeschütz III Ausf. B v měřítku 1:35 (35281). Stavebnice nemá jedinou





propadlinu, všechny hrany jsou dokonale ostré s perfektními detaily. Nechybí ani krásné sváry a špičková pojezdová kola, díky několika přidaným dílům může zavěšení kol podvozku zůstat funkční a přizpůsobit se terénu, zachována zůstala tamyácká tradice vinylových pásů. Ve stavebnici najdeme dále základ interiéru bojového prostoru s motorovou přepážkou a kompletní závěr kanonu 7,5 cm L/24, takže ani pohled skrz otevřené poklopy na korbě přihlízejícího neznechutí. V duchu nové potěšitelné tradice nechybí soustružená hlavěň kanonu, dokonce s vnitřním drážkováním a lept z „ocelového“ špatně ohýbatelného plechu (pro změknutí je třeba jej vyžít nad plamenem). Na výběr máme z celkem osmi variant označení (pět z Polska, dvě z tažení do Sovětského svazu a jedna z Řecka), všechny na základu tvořeném tankovou šedou barvou. Špičková a nekomplikovaná stavebnice s velkým potenciálem a pokročilým interiérem, není moc co zlepšovat.

Nové stavebnice bojové techniky v měřítku 1:48 jsou u firmy mnohdy v podstatě zmenšenými pětáctičetnicami. Platí to pro dvě novinky firmy Tamiya, stavebnice 32524 Panzerkampfwagen III Ausf. L a 32520 Panther Type G.



Stavebnice Panzerkampfwagen III Ausf. L má kovovou korbu jako předchozí stavebnice StuG III Ausf. B, většina ostatních dílů, včetně jejich rozlo-

žení v rámečcích, je zmenšeninou pětáctičky. Stavba postupuje velmi rychle, dá se dokončit za dvě odpoledne. Pásky jsou plastové složené z úseků a několika jednotlivých článků. Nabízí se možnost vylepšení sítěk leptem, doporučuji odstranit plastové výstupky simulující madla a nahradit je ohýbaným drátem. Při stavbě si ohlídejte rozdíly mezi časnou a pozdní variantou verze L, stavebnice obsahuje díly pro obě. Nabízí se i možnost nenáročných konverzí jak na dřívější Ausf. J a K, tak pozdější L a M. Stavebnice nabízí tři varianty zbarvení; evropská žlutá se zelenými hady z Ruska 1942 (pravděpodobně překlep-mělo být 1943), písková z Tunisu a šedá pluku Hermann Göring. Podobně jako Panzer III Ausf. L je koncipována stavebnice 32520 Panther Type G v měřítku 1:48. Na



rozdíl od tří stavebnic v pětáctičetnicě jsou všechny vývojové varianty verze G v jedné krabici, takže najdeme alternativní štíty kanonu, nízký i vysoký levý ventilátor, štít periskopu řídiče a různé typy výfuků, chybí pouze noktovizory, což je práce pro některého z výrobců doplňků. Před stavbou doporučuji nastudovat podklady, protože některé kombinace se navzájem vylučují (například štít kanonu se „rtern“ a zimnerit), správnost detailů je třeba ohlídat podle návodu, nepodařilo se mi dohledat fotografie konkrétních vozidel, ale vozidla v konfiguraci C a D nesly podle všech znaků zimnerit. Výrobci leptů zareagovali velmi rychle, takže už si můžeme vybrat mezi sadami Eduard a Hauler. Stavebnice nabízí čtyři kamuflážní schémata, mezi nimiž nechybí „ambusch“.

Poslední novinkou je **Sd.Kfz. 173 Jagdpanther pozdní verze (32522)**. Ten má díly podvozku Pantheru doplněné rámečkem s detaily. I tato stavebnice vychází ze vzoru v měřítku 1:35, rovněž doporučuji pečlivě prostudovat výrobní verze. Zjistíte tak, že stavební varianty A a C s rozvětveným výfukem jsou střední verze, které měly ještě starší rozšířený zadní pár mřížek nad vstupem vzduchu a ne zkrácený, který jako jediný nabízí stavebnice. Všechny tři (A, B, a C) pak měly rozmístěné nářadí na motorovém prostoru a nikoli na bocích horní části korby, což je rys časné a časné střední verze. I tak se dá najít mnoho strojů v atraktivních kamuflážních schématech, které můžeme postavit z dílů z krabičky (až na oddělené nářadí).

Všechny tři novinky v měřítku 1:48 jsou snadno a rychle sestavitelné, takže můžou zaujmout mo-

deláře s nedostatkem volného času. Modelářům se soutěžními ambicemi doporučuji sehnat si dostatek podkladů, protože produkční varianty se často hodně liší. Výbornou zprávou je, že dovozce výrazně snížil cenu jak nových, tak již dříve dovážených stavebnic bojovky ve čtvrtce.

Fotografiemi z veletrhu v Paříži byla potvrzena zpráva o francouzském tanku, takže v létě se můžeme těšit na Char B.1 bis v měřítku 1:35: Postavený model vypadal perfektně, stavebnice bude mít funkční článkové pásky.

Za poskytnuté stavebnice děkujeme dovozci firmě MPM



AVIONS 150

Paul Montange u jednotky Spa 155 a jeho letadla (dobové fotografie, 4 barevné bokorysy a jeden třípohled Nieuportu 24 a 27), Pozemní letadla japonských námořních letců (4x bokorysy J2M3, 4x A6M5, 2x J1N1, fotografie); pilot a letadlo – Jean Tarniel + MS-406; Junkersy v Číně;

Rogožarski IK-3 (výkres, barevné bokorysy a třípohledy, fotografie); Synchronizace kulometů sířelících okruhem vrtule (fotografie, výkresy). Francouzsky *Časopis dováží Jakab Hobby Service*

SAMI 12

Krátké rychlé recenze, novinky, krok za krokem Gloster Trent Meteor (1:72, Airfix, konverzní sada Unicraft); přestavba Halifaxu na Halton (1:72 Airfix) + konverzní sada Magna Models); Grumman Cougar (1:32 Fisher) krok za krokem (20 barevných bokorysů); Messer Spit (1:48 fiktivní izraelský Spitfire s motorem DB 605A. Velmi podrobné krok za krokem B-24J Liberator (1:72 Academy); MS-225 (1:72 Heller); Arado Ar 234C-3 (1:48 Revell). Anglicky *Časopis dováží Jakab Hobby Service*



MARK 1 GUIDE

Vickers-Supermarine Spitfire F Mk. 22/24
Michal Ovčáček, Karel Susa

32 stran, anglicky
U příležitosti 70. výročí vzletu prvního Spitfire vydaná společnost modelářské pojednání o posledních verzích legendárního stroje. Po tradičně stroze pře-

hledněm historickým úvodem shrnutí základních technických dat následují dobové fotografie letadel především z doby jejich poválečné služby. Na publikaci je znát, že je zaměřena hlavně na modeláře a obdivovatele technické krásy tohoto letadla, protože nepreferuje sáhodlouhá historická pojednání a technické popisy, ale jde rovnou k věci obrázky. Letadlo je na mnoha fotografiích z muzeí zdokumentováno do posledního šroubku, v případě, že některá partie neměla odstraněný potah, je fotografie nahrazena „rentgenáčkem“. Modeláři ocení jistě i kresby vybavení pilotních prostorů a barevné „kamufláže“ několika letadel (dilem kamuflovaných, dilem v barvě kovu), nechybí ani schémata podvěšení zbraní a přidávanými nádržemi. Z každé stránky je znát, že jí dělali modeláři pro modeláře, protože přesně mluví na to, co modeláře nejvíce zajímá a co při stavbě nejvíce potřebují. Vydavatel si uvedení na trh dobře načasoval, protože v nejbližší době se má objevit stavebnice firmy Airfix v měřítku 1:48 (rytí do hloubky, patří mezi kvalitativní špičku produkce firmy) přebalená firmou Eduard a doplněná o lepty, odlišky a obřisky zajímavých kamufláží za příznivou cenu. Ve dvaasedmdesátce se dočkáme odlévané stavebnice firmy Czech Master Resin (CMR) považovanou za jednu z vůbec nejpřesnějších stavebnic Spitfire v měřítku 1:72, a prosíhách se cosí o nové stavebnici z dílny MPM Production, která by měla modeláře potěšit na podzim, takže pokud je Spitfire váš kůň, rozhodně si publikaci pořídte.

MODELÁŘ 6/2006 VYCHÁZÍ 2. ČERVNA

GRUMMAN F3F-2 „FLYING BARREL“ Special Hobby 1:72

Grumman F3F představoval vrchol amerických palubních stíhacích dvouplanošů, elegantní stroj se zatahovacím podvozkem patří bezesporu k nejelegantnějším dvouplanošům v dějinách letectví. Pohledný stroj však nepoutal příliš pozornosti výrobců plastických stavebnic měřítka 1:72...

LIBOR JEKL



KV-2 Trumpeter 1:35

KV – zkratku, skrývající iniciály maršála Klimenta Vorosilova, zná asi každý příznivec vojenské techniky druhé světové války. Tank KV vznikl v letech 1938-1939 v leningradském Kirovově závodě pod vedením Ž. Kotina. Při konstrukci byly částečně převzaty konstrukční uzly a celky použité v konstrukci těžkého dvouvěžového tanku SMK...

ADOLF HERMAN, MARTIN PETŘÍK



NARDI F. N.305 Special Hobby 1:48

Stavebnice na první pohled vypadá na rychlostavbu. Krabíčka obsahuje pouze jeden rámeček s malým množstvím dílů, malou planžetu leptů, krásně čirý překryt kabinky, obtisky pro dvě verze a z polyuretanu odlitá sedadla a kryt motoru. Výlisky jsou opatřeny rytím do hloubky, je však mělké a trochu hrubší. Malé díly mají otřepy, ale našťávej jich není moc...

PAVEL HEINRICH



SPACE SHUTTLE Academy 1:288

Při okukování stavebnic v mém oblíbeném obchodě spočinul můj pohled na krabice firmy Academy, s obrázkem startujícího raketoplánu. Změna je život, a tak místo letadla putovala do košíku stavebnice raketoplánu...

ZDENĚK UJ



SUCHOJ SU-27 FLANKER Trumpeter 1:32

Když mi přišla ohromná krabice se Sůčkem domů poštou, byl jsem několika kamarády označen za šilence, ale smál jsem se jim. Po otevření krabice a krátkém studiu výlisků jsem pomalu začal přemýšlet nad tím, že měli možná pravdu. Krabice zcela vyplňují na délku dva díly trupu – horní a dolní polovina.

PAVEL ŠENK



PANZER IV Revell 1:72

Stavba modelu prebiehala v pohode, na lepenie som použil sekundové lepidlo a nakoniec očistil model od prebytočného lepidla debondérom. Zimmerit som zhotovil z tekutej tmelu Mr. Dissolved Putty Gunze. Naniesol som ho na povrch a po miernom stvrdnutí som ho tvaroval čepelou žiletkovej pítky.

ZDENO BUGAŇ



MODELÁŘ

5 květen 2006 ročník 57

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

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

Adresa redakce
Modelář

Baranova 29, 130 00 Praha 3

Tel.: 222 710 331, mobil: 605 265 696

E-mail: modelar@aeromedia.cz

Séfredaktor Martin Salajka

(salajka@aeromedia.cz)

Redaktor Jindřich Šterbáček

(sterbacek@aeromedia.cz)

Obchodní a inzertní oddělení:

Aeromedia, a. s., Baranova 38,

130 00 Praha 3

Tel.: (+420) 222 728 090, Fax: 222 718 814

E-mail: obchod@aeromedia.cz

Řádkovou inzerci přijímá redakce

Zásilková služba a předplatně:

222 728 090

Objednávky a zvýhodněné předplatně:

Aeromedia, a.s., Baranova 38,

130 00 Praha 3

Tel.: (+420) 222 728 090, Fax: 222 718 814

E-mail: obchod@aeromedia.cz

Předplatně pro rok 2006

u společnosti Aeromedia, a.s.:

roční 720 Kč / 840 Sk

pololetní 372 Kč / 430 Sk

u společnosti Mediaservis s.r.o.

roční 780 Kč, pololetní 390 Kč

Rozšiřuje Aeromedia a.s., společnosti holdingu PNS, a.s.
a ostatní distributoři,

ve Slovenské republice Magnet Press Slovakia, s.r.o.,
P. O. Box 169, 830 00 Bratislava.

Tel./fax: (+421-2) 67 20 19 52-3, 67 20 19 10, 20, 30

E-mail: predplatne@press.sk, www.press.sk

Veľkoodberateľé a predajci si môžu objednať časopis

Modelář za výhodných podmínek u Aeromedia, a.s..

Informace o předplatném podává a objednávky

přijímá Aeromedia, a.s., doručovatel tisku

a předplatitelské sídlo,

ve Slovenské republice Magnet Press Slovakia, s.r.o.

Objednávky také přijímá Mediaservis s.r.o., Abocentrum,

Moravské náměstí 12D, P.O.Box 351, 659 51 Brno.

Objednávky tel.: 541 23 32 32, fax: 541 61 61 60,

e-mail: abocentrum@mediaservis.cz,

reklama tel.: 800 171 181

For the foreign subscription please write to:

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

Czech Republic

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

E-mail: obchod@aeromedia.cz

One year subscription for 2006

for Europe 78 Euro, overseas 96 USD

or PNS Hvozdanská 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

Distribuce: Česká pošta, s. p.,

Postservis OZ Přeprava

Předtisková příprava:

Reprodukce Baroa s.r.o.,

Svobodova 1, 128 17 Praha 2,

E-mail: baroa@atlas.cz

Grafická úprava: Iva Bilková

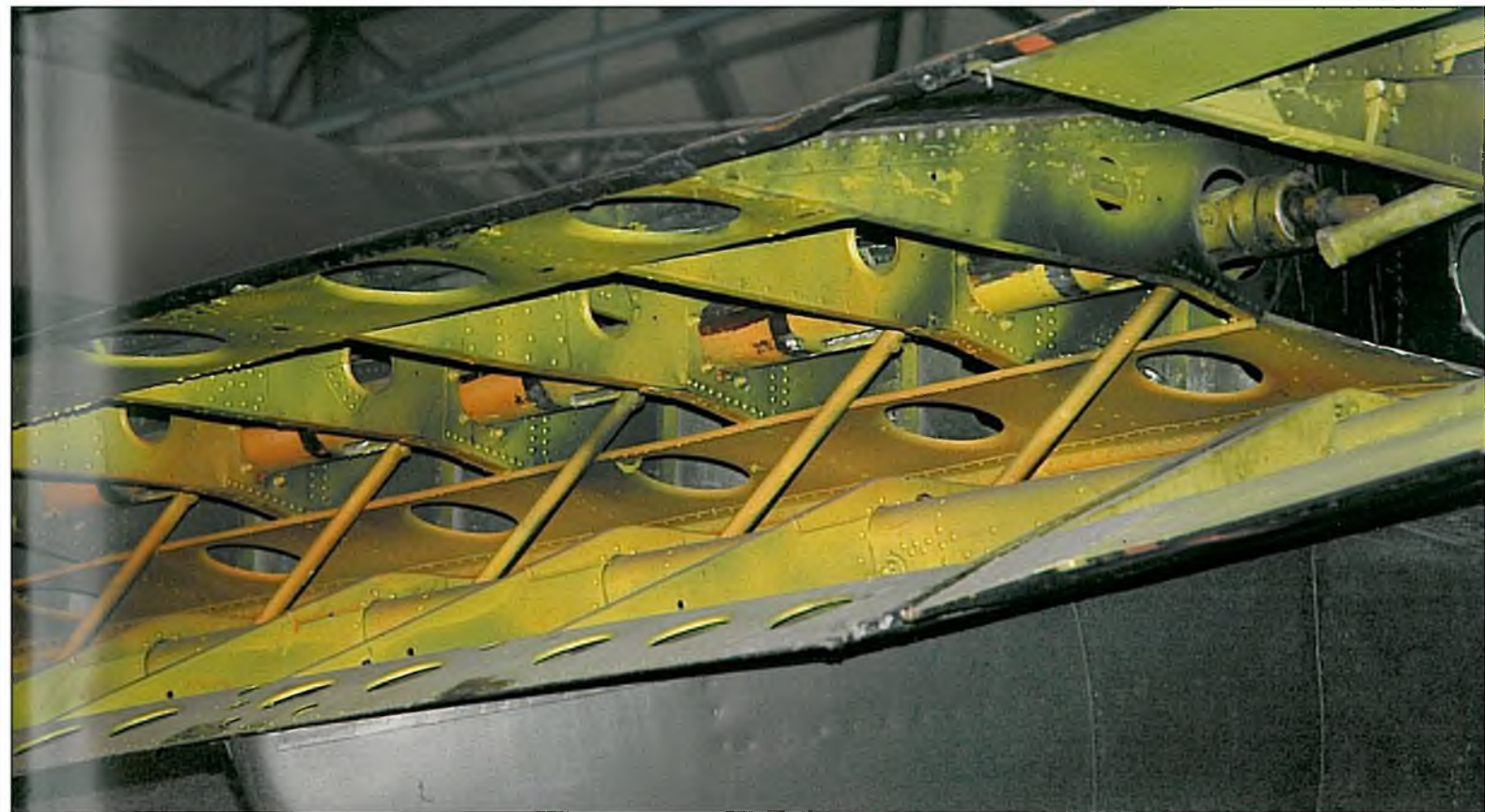
Tisk: Integraf, s.r.o., Náchod

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2006

ISSN 1214-7842

Registrační značka: MK ČR E 2275



Lancaster KB889 byl postaven ve verzi Mk. X kanadskou továrnou Victory Aircraft Limited, Malton v Ontariu a do Británie přiletěl v březnu 1945, ale již v červnu se vrátil do Kanady, kde sloužil u námořní hlídkové služby. Rekonstruovaný do původní podoby je vystaven v Duxfordu



Lancaster Mk. I (DV372) byl postaven společností Metropolitan-Vickers Ltd. v Manchesteru v roce 1943. Za války prošel službou u 467. perutě a u 1651. přeškolenací jednotky. Přední část trupu je vystavena v Imperial War Museum v Londýně



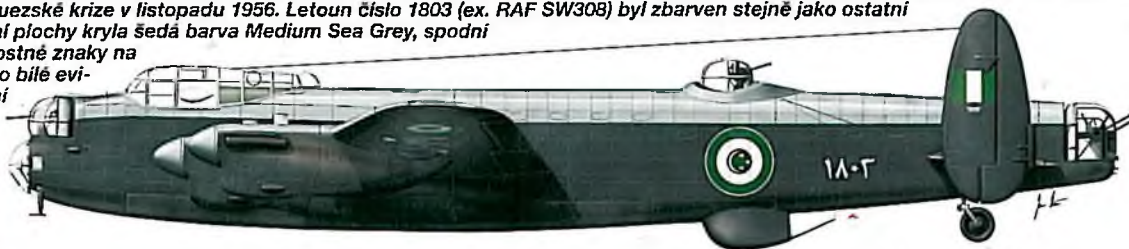
Foto M. Salajka

Avro Lancaster

V letech 1948-1949 koupila Argentina patnáct letadel Avro Lancaster. Stroje, většinou dodané v původním britském zbarvení (svrchní plochy Dark Green/Dark Earth, spodní Matt Black), dostaly označení B-031 až B-045, které doplňovaly znaky na trupu, křídle a SOP. Stroj B-038 byl v roce 1962 přestavěn na dopravní a sloužil až do roku 1966



Na počátku 50. let získalo egyptské letectvo devět strojů Lancaster B Mk. I. Dostaly evidenční čísla 1801 až 1809 a tvořily výzbroj 8. a 9. bombardovací peruté na letišti Almaza. Jejich využití však bylo značně omezené pro náročnost obsluhy a nedostatek náhradních dílů. Poslední byly zničeny spojeneckými útoky v době Suezské krize v listopadu 1956. Letoun číslo 1803 (ex. RAF SW308) byl zbarven stejně jako ostatní egyptské Lancastery – svrchní plochy kryla šedá barva Medium Sea Grey, spodní matná černá Matt Black. Výsostné znaky na trupu, křídle a SOP doplňovalo bílé evidenční číslo na trupu a spodní ploše křídla a znak továrny Avro na SOP pod vlajkou



Pět letounů Lancaster Mk. X bylo po válce v Kanadě modifikováno na verzi Lancaster Mk.10N, která sloužila k výcviku navigátorů. Letoun FM211 létal u Central Flying School v barvě leštěného duralu s černým označením GS-X na trupu. Kód se opakoval i na obou spodních polovinách křídla a na svrchní ploše (GS na levé polovině a X na pravé po směru letu). Znaky byly na trupu, svrchní ploše křídla a na SOP, kde bylo také černé číslo FM211. Pod kabinou bylo jméno Zenith. Tento letoun později létal u Air Navigation School s kódem OHZ



Mezi první stroje Lancaster B Mk. I patřil letoun R5556. Na počátku roku 1942 létal u 44. (Rhodesia) peruté RAF na základně Conigsby. Nesl obvyklé zbarvení nočních bombardérů (Dark Green, Dark Earth, Matt Black) a označení odpovídající tehdejšímu standardu – na svrchní ploše křídla znaky typu B (bez bílého mezikruží), na trupu kokardy typu A1 (se širokým bílým mezikružím a širokým žlutým lemem) a trikolory se stejnou šíří polí na SOP. Kódová písmena KM-C byla šedá (Medium Grey) a sériové číslo červené (Dull Red). Letoun byl vybaven střeleckou věží FN64 na spodku trupu



Francouzské námořní letectvo Aéronavale získalo v 50. letech 54 letounů Lancaster upravených pro námořní hlídkování a záchrannou službu. Jedním z nich byl i WU16 (ex. RAF NX622), který sloužil u No. 25 Flottile na Nové Caledonii v Pacifiku. Zbarven byl tmavou šedomodrou barvou Dark Blue na všech plochách, kterou doplňovaly znaky námořního letectva na trupu, křídle a SOP, bílé označení jednotky na trupu a kód WU16 pod trikolorem na kýlovce. Letoun je zachován v muzeu v australském Bull Creeku



V roce 1951 létal u 37. peruté RAF na Maltě letoun Lancaster GR.3 RF291 s kódovým písmenem K. Zbarvení stroje odpovídalo předpisům pro námořní hlídkové letouny – na všech plochách byl natřen lesklou bílou barvou. Od května 1947 byly jako výsostné znaky používány kokardy typu D o stejné rozteči barevných polí. Letoun RF291 je znám s bílými i červenými vrtulovými kužely



Při pokusu napadnout německou bitevní loď Tirpitz kotvící v Norsku ze sovětského letiště Jagodnik zůstalo v září 1944 v okolí Archangelsku několik poškozených Lancasterů. Dva z nich se podařilo improvizovaně opravit a zařadit do služby letectva sovětské severní flotily. Lancaster s číslem 01 od ledna 1945 sloužil u 16. transportního oddílu. Zůstalo mu zachováno původní britské zbarvení, pouze označení bylo přetřeno bližší neurčenou barvou (zelená AMT-4/A-24m?) a nahrazeno rudými hvězdami bez bílého lemu. Při opravě byla zcela přestavěna příd. Lancaster 01 byl vyřazen ze služby v roce 1946 a předán technickému učilišti v Rize

