

MODELÁŘ

TŘI PROTOTYPY Bf 109 V MĚŘÍTKU 1:72
TANK T-70 A SAMOCHODKA SU-76



TF-104G V MĚŘÍTKU 1:144
NORTH AMERICAN TEXAN

GMC S DÍLNOU V MĚŘÍTKU 1:35
WESTLAND LYSANDER Mk. III
Fw 200 CONDOR
IET L-41 OMA





BAHNA 2003

Poslední květnovou sobotu se ve vojenském vycvikovém prostoru Jince v Brdech poblíž Rokycan konal 14. ročník Dne pozemního vojska. Ojedinelá akce sice zůstala díky tropickému počasí svému jméno dlužná skoro vše, ale na druhé straně podle údajů pořadatelů přilákala na soudobou vojenskou techniku „v akci“ i rekonstrukce historických událostí rekordních 45 000 návštěvníků! Kromě vyzbroje AČR a historických strojů opatrovaných milovníky vojenské historie patřily k lákadlům například tank Leopard, transporter Marder a Houfnice 2000 z Německa, francouzská lehká průzkumná vozidla VBL, transportery Ulan a Pandur z Rakouska či polské terénní automobily Honker. Že to byla opět pastva nejen pro oči zvědavců, ale

především inspirace pro stavitele modelu vojenské techniky, je zřejmé z fotografií.



MODELÁŘ

Měsíčník pro všechny maketáře
7 červenec 2003 ročník 54

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

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

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

Šéfredaktor Martin Salajka
(salajka@aeromedia.cz)

Sekretářka redakce Hana Týplová
(typlova@aeromedia.cz)

Redakční rada:

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

Objednávky a zvýhodněné předplatné:

Aeromedia, a. s., Baranova 38,
130 00 Praha 3
Tel./Fax: (+420) 222 718 814,
E-mail: obchod@aeromedia.cz

Cena časopisu 52 Kč (69 Sk)

Celoroční předplatné 624 Kč/890 Sk za 12 čísel,
pololetní 312 Kč / 345 Sk za 6 čísel.

Zvýhodněné předplatné u společnosti Aeromedia:
roční 645 Kč, pololetní 290 Kč.

Rozšiřuje Aeromedia a. s., společnost holdingu PNS, a. s.,
Mediaprint KAPA a ostatní distributoři.
Ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia, s. r. o.,
P.O. Box 189, 830 00 Bratislava.
Vekocoběratele a prodejci si mohou objednat časopis
Modelář za výhodných podmínek u Aeromedia, a. s.,
informace o předplatném podává a objednávky přijímá
Aeromedia, a. s., doručovatel tisku a předplatitelské
středisko, ve Slovenské republice Magnet-Press
Slovakia, s. r. o. Objednávky také přijímá Mediaservis
s. r. o., Abocentrum, Moravské náměstí 12D, P.O. Box 351,
658 61 Brno. Objednávky tel.: 541 23 32 32, fax: 541 61
61 60, e-mail: abocentrum@mediaservis.cz, reklamace
tel.: 800 171 181

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

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

**One year subscription
for Europe 43 Euro, overseas 55 USD**
or PNS Hvoždanská 5-7,
148 31 Praha 4, Czech Republic

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

Předtisková příprava:

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

Grafická úprava: Iva Bilková
Tisk: Polygrafia, a. s.

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2003

ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK ČR E 2275

5 Kluby, kroužky, soutěže -----

10 L-410MA v měřítku 1:72

13 Tank T-70 samochodka SU-76

14 Lockheed TF-104G v měřítku 1:144

16 Westland Lysander

21 Nejstarší Trener - Z-26 -----

22 Kovové modely Marks
Metallmodellclassic's

24 Texan z Portugalska -----

25 Pozemní nácvik skluzu po křídle -----

30 Jezevčíkova poradna

32 GMS s dílnou

36 Junkers J.1 -----

38 Focke-Wulf Fw 200C-4 Condor

42 První tři prototypy Bf 109 -----

45 Obří raketa Mercury Redstone

51 Obry 2003 – Götovany



O nálezech a ztrátách

Celý život lze dělit na ztráty a nálezy. K těm příjemným objevům poslední doby pro mne patřil Den pozemního vojska, známý jako Bahna. Až do letošního roku se mi termíny této akce překrývaly s jinými, a tak jsem teprve při 14. ročníku mohl obdivovat obrovské nadšení stovek příznivců vojenské techniky, kteří se za tropických vedřin rozdávali divákům navlečení do uniforem a opékání v troubách vojenských vozidel. Stejně nadšení provázelo další naprosto pohodovou akci, dobový letecký den v Mladé Boleslavi. Ukázalo se, že co nadšenec, to modelář, a tak jsem mezi nimi lovil - a nelží - nové spolupracovníky. Jako bych našel hroudu zlata je pro mne skutečnost, že Modelář je stále známější, že jeho náklad roste a že s časopisem - jak o několik stránek dál opět uvidíte - spolupracují „páni modeláři“ z předních míst tuzemské i zahraniční ligy šikulů.

Musím se zmínit i o jedné ztrátě - na Bahnech jsem vytrousil paměťovou kartu do digitálního fotoaparátu plnou fotografií detailů i celých vozidel. Pokud ji někdo našel, rád se mu za její vrácení odměním.

A co ještě bych chtěl najít? No přece autory, kteří by napsali recenze například stavebnic letadel La-7 v měřítku 1:48, Bf 109, Me 163, Fw 190, P-47, Hunter, Hurricane, Jak-17, Bücker 131/C-104 a F-15 všech měřítek, kteří by se ostatním pochlubili jak se jim stavěly modely tanků Leopard, T-34, T-55, houfnice 2000, transportérů Bradley a Warrior, nebo aut Land Rover či Hummer. Zda se mi to podaří se dozvíte v příštích sešitech.

Martin Salajka

Dalsí povedenou ukázkou dovednosti modelarů se stala CMK Plastik Párty, uspořádaná koncem dubna v Liberci (k článku uvnitř sesitu)



Třetí místo v silně obsazené kategorii „čtvrtek“ Detail kit vybojoval Zdeněk Lauterbach s modelem P-47D Thunderbolt



Ředitel soutěže Ing. Michal Šourek se v kategorii Standard Kit pochlubil výškovou verzí Spitfire Mk.VII

Ki-44
Shoki/Tojo
v měřítku 1:72
Jiřího Votápka



Petr Vorobok zvítězil v silně zastoupené kategorii bojové techniky s modelem tanku Lt 35 v měřítku 1:35

Pavel Zmeškal
představil v kategorii
Standard Kit Defiant Mk.I
v měřítku 1:72



Petr Prucha vyhrál kategorii Standard kit čtvrtkovým Spitfirem Mk.Vc v zajímavém zbarvení



Milan Košek dokonale zvládá finální úpravu modelů. Za vrak samohybného děla Marder II získal v Liberci cenu nakladatelství WWP



Letecký modelář 7/1953

První prázdninové číslo uváděla kompozičně téměř stejná fotografie jako červené, velkými písmeny byl na ní provolán zdar Mezinárodnímu závodu U-modelů 26.7.1953 v Brně. Tématu jsme se rámcově už několikrát dotknuli. Prakticky od neblahých dob Mnichova se modeláři neměli možnost ukázat na mezinárodním kolbišti. Po první vlašťovce ze Zakopaného, což byla víceméně ještě regionální záležitost, byla v Brně příslibem účast modelářů SSSR, PLR, MLR a RLR. (pro mladší, kterým už tyto zkratky nic neríkají, ze Sovětského svazu, Polska, Maďarska a Rumunska). Dopadlo to trochu jinak, ale o tom až někdy příště.

Celostátní modelářská soutěž přišla v tomto roce s novinkou – kategorií upoutaných maket. Tomu je věnován Čížkův článek, uvádějící na prostřední dvojstránce velký plán makety Praga E-114 na motor 2,5 ccm. Za ní následovaly další konstrukce z kladenské líhně, popularizující čs. leteckou techniku, ale

„Bejbina“ vytvořila pro tuto kategorii na několik let standard. Také proto, že ještě dlouho nebyl širšímu okruhu modelářů k dispozici větší motor než „dvou-půlka“. Docela slušně létala i s tehdy nejrozšířenějším „Envéčkem“ (NV-21), a tak si na základě hojného výskytu dovoluji tvrdit, že to byla jedna z nejúspěšnějších konstrukcí padesátých let.

Maketáři našli na poslední stránce další inspiraci v popisu choceňské dvoustrádkovky M 2 Skaut, byť původní Rubličův název již byl ideologicky změněn na Svazáka, včetně nového nátěru v odstínu svazáckých košil.

Co určitě stojí za zmínku, je radiová řídicí souprava a nový model Ing. Jana Hájčiče. Jen pro ilustraci vysíláč představují tři rozměrné krabice se zdroji a měničem, anténa je čtyřprvková Yagi, jakou známe z televize. Ovšem hmotnost přijímačové části se zdroji a měněčem již klesla na 450 g, čímž model získal celkem lidské rozměry (rozpětí 1500 mm, hmotnost 1,3 kg, motor 2,5 cm³).

Závěrem si redakce nechala pro modeláře bonbónky v podobě slibu rozšíření LM o čtyři strany, počínaje srpnem 1953.



Vyjádřila přesvědčení, že to čtenáři přivítají zvýšením aktivity a dalším zlepšováním své práce.

pam

KALENDÁŘ

III. ročník soutěže sportovních polomaket kategorie RCM4X a soutěž o pohár MVVS se budou konat v Rakovníku 6. července. Soutěž je otevřena pro všechny modely a konstrukce poháněné motorem, podmínkou je pouze platné pojištění pilota. Létat se bude podle národních pravidel kategorie

Kontakt na poradatele: Jiří Habart, tel.: 602 297 274, Milan Hůla, tel.: 608 377 622, nebo Martin Kus, tel.: 777 305 412; e-mail: rakoplynoservis@tiscali.cz, mh.centrum@tiscali.cz, martin.astr@seznam.cz

LMK Rakovník pořádá na letišti Horovice ve dnech 15. až 20. července leteckomodelářskou dovolenou a 20. července modelářský letecký den. K dispozici je asfaltová plocha i travnatá VPD a potřebné zázemí. Ubytování ve vlastním (stan, karavan) je možné přímo na letišti.

Kontakt na poradatele: Jiří Habart, tel.: 602 297 274, Milan Hůla, tel.: 608 377 622,

nebo Martin Kus, tel.: 777 305 412; e-mail: rakoplynoservis@tiscali.cz, mh.centrum@tiscali.cz, martin.astr@seznam.cz

Letecké vzdělávací, informační a společenské centrum pořádá ve dnech 4. až 17. srpna v areálu Stará Aerovka letní tábor pro letecké modeláře. Součástí programu jsou základy aerodynamiky a meteorologie, základy stavby modelů letadel, stavba házečního kluzáku, stavba školního modelu s pohonem gumovým svazkem, návštěva leteckého muzea ve Kbelích, beseda o historii čs. letectví, exkurze do leteckých továren, návštěva Prahy a jejích pamětihodností, sportovní soutěže a hry.

Kontakt na poradatele: Antonín Kotátko nebo Martin Kus, areál „Stará Aerovka“, Hůlkova 31, 197 00 Praha 9-Kbely, tel.: 286 855 125, 286 855 126, 777 305 412, e-mail: vsair@aerovka.cz

VI. Pojizerská air model show vypukne 16. a 17. srpna na modelářském letišti Dobrá Voda u Mnichova Hradiště. Zváni jsou všichni příznivci modelářských sportů – jak leteckých, tak i dalších od-

borností. Přijezd na letiště bude vyznačen ukazateli, táborit lze na letišti a v jeho okolí, kde pro zájemce bude připraveno vše potřebné (včetně pitné vody, WC a občerstvení) již od pátku 15. srpna.

Kontakt na poradatele: Vladimír Koprnický, tel.: 326 320 736, e-mail: koprnický@quick.cz a Bohumil Rambousek, tel.: 326 772 385

MK Rakovník pořádá v termínu 18. – 31. srpna v prostoru modelářské části letiště Rakovník příměstský modelářský tábor pro žáky do 15 let, včetně těch, kteří se modelářství nevěnují. Děti se pod vedením zkušených instruktorů – vedoucích modelářského kroužku při DDM Rakovník – seznámí se základy modelářství a dalších oborů (meteorologie, aerodynamika, mechanika, fyzika) a postaví si jednoduché létací modely. Tábor je pořádán jako denní, je však možné na letišti spát ve vlastních stanech.

Kontakt na poradatele: Jiří Habart, tel.: 602 297 274, Milan Hůla, tel.: 608 377 622, nebo Martin Kus, tel.: 777 305 412; e-mail: rakoplynoservis@tiscali.cz, mh.centrum@tiscali.cz, martin.astr@seznam.cz

Soutěž o stavebnici vozu F1 - Toyota Panasonic Racing



Na otázky zveřejněné v Modeláři číslo 5 správně odpovědělo několik desítek čtenářů. Děkujeme všem za účast a deset z nich pošleme stavebnici závodního automobilu v barvách stáje Toyota Panasonic Racing.

Správně odpověděli a při losování měli štěstí:

Michal Šalša, Hodonín; Michal Gruber, Brno; Zdeněk Chobot, Bohumín; Božena Pospíšilová, Brno 23; Jiří Nouza, Praha 4; Ing. Jindřich Hampl, Pardubice; M. Dvořáček, Klenovice; Robert Lebl, Divišov; Jaromír Osička, Dolní Dunajovice; Jaroslav Trnka, Praha 6

Panasonic

Všem blahopřejeme a ještě přinašíme správné odpovědi na soutěžní otázky:

1 Se jménem které stáje F1 je spojena značka Panasonic?

Toyota

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

da Matta, Panis

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

Panasonic a Technics

XXII. Setkání obrů na Nesvačilech se uskuteční o víkendu 20. a 21. září na veřejném letišti Benešov v Bystrici. K aktivní účasti zveme všechny majitele a piloty větších modelů (motorové o rozpětí nad 2 m a s motorem alespoň 10 cm³, větroně s rozpětím přes 4 m (výjimky pro zvlášť atraktivní díla jsou možné). Hlavní modelářský program začíná v sobotu v 10 h, vyhlášení laureátů předpokládáme kolem 18 h. V neděli se létá od 9 h., v 16.00 h začíná tradiční letecký den. Podmínkou vystoupení v programu je potvrzení přihlášky poradcem - podrobnosti najdete na www.modelarstvi.cz/nesvacily
Kontakt na poradatele: Karel Zíka, kpt. Nálepky 1724, 256 01 Benešov, tel./fax: 317 722 439, tel.: 317 722 615, e-mail: zika@czn.cz

Irácký KONFLIKT (data a fakta)

Zvláštní číslo měsíčníku ATM – Armády, technika, militaria věnované válce v Iráku

Kratce po skončení bojů v Iráku uvádí na český a slovenský trh vydavatelství Aeromedia, a.s. první komplexně pojatou publikaci mapující průběh konfliktu. Čtenář se na 48 stranách formátu A4 dozví řadu podrobností nejen o jednotkách obou válčících stran a o jejich vyzbroji, ale nalezne tu také množství technických a taktických údajů, přehledy o ztrátách vojsk i bojové techniky, mapky bojiště a schémata. Pro modeláře neocenitelné jsou bokorisy letecké a pozemní techniky a desítky barevných fotografií.

Irácký KONFLIKT (data a fakta)

žádejte u společnosti Aeromedia a Magnet-Press Slovákia za 49 Kč/ 65 Sk



CMK CHODOVSKÁ CHMELNICE

V neděli 24. května proběhlo v Chodově u Karlových Varů setkání plastických modelářů spojené se soutěží a dalšími doprovodnými akcemi, mimo jiné s třetím kolem CMK modelářské ligy, o jejichž výsledcích vás pravidelně informujeme. CMK modelářská liga je pro letošní rok vyhlášena v šesti kategoriích a hodnocení provádí komise rozhodčích takzvanou zkrácenou bodovací metodou. Podstatou této bodovací metody je to, že rozhodčí vychází z předpokladu, že soutěžící postavil model ve shodě s předlohou a proto nejsou vyžadovány stavební podklady. Rozhodčí bodují hlavně zručnost modeláře, čistotu zpracování, jemnost detailů a zvládnutí povrchové úpravy. V letošním roce jsme začali s touto metodou a vypadá to, že bude mít mezi modeláři úspěch. Její předností je, že rozhodčí modely stihnou obodovat poměrně rychle a poradatelé soutěže tak mají čas na vyhodnocení výsledků a přípravu diplomů. Tentokrát bylo celkem hodnoceno 55 modelů, nejvíce v kategorii bojové techniky.

V druhé části soutěže poradatelé vyhlásili dvanáct soutěžních kategorií, které byly hodnoceny komisí modelářů takzvanou porovnávací metodou. Rozhodčí pouze sestavili pořadí modelů podle svých zkušeností a názorů, poradatelé pak při vyhlášení výsledků dbali na to, aby každý modelář v jedné kategorii neobsadil více



míst a do pořadí tak zaradili toliko jeho nejlepší umístění.

V Chodově pořadatelé tradičně vyhlásují obě kategorie civilní silniční techniky, ale zájem modelářů o tuto kategorii je rok od roku slabší – letos nebyly pro nezáměr soutěžících vůbec vyhodnoceny. Pro další ročníky chodovské soutěže již kategorie civilních silničních dopravních prostředků nebude vyhlášována.

Naopak do "techniky" se přihlásili čtyři modeláři s devíti modely lodí, proto pořadatelé operativně pro tyto modely vyhlásili zvláštní kategorii Lodě bez rozlišení měřítka. Zkušební byla letos vyhlášena kategorií figurek. Sešlo se v ní sedm modelů velmi vysoké kvality, ale mnozí modeláři si této kategorie v propozicích nevšimli a v Chodově pak litovali, že modely nechali doma. Kategorie figurek je zjevně na vzestupu a můžeme očekávat stále větší účast.

Soutěže se celkem zúčastnilo 84 modelářů, kteří přihlásili 246 modelů. Potěšitelné je, že do Chodova již našli cestu sta-

vitelé z větší dálky (Trutnova, Kopřivnice, Mladé Boleslavi, Liberce, Prahy, Teplic, Plzně, Žatce, Rakovníka), což svědčí o zvyšující se popularitě chodovské soutěže. Určitě k tomu přispívají i atraktivní ceny. Radostným zjištěním také byla účast dětí, které přihlásili do soutěže celkem 53 exponátů.

Modely svému srdci nejbližší vybírali také návštěvníci, pro něž jsou obvykle nejpritažlivější diorámy a velké či pestrobarevné modely. Tentokrát však byl pro diváky nejatraktivnější model letadla z pionýrských dob létání, Etrich Taube Vladimíra Duška z Trutnova, který obstál i v hlavní soutěžní kategorii. Neří se ovšem čemu divit, protože s pečlivě postavenou novostavbou Vladimír Dušek zvítězil na loňském mistrovství ČR v Praze i na soutěži v Telfordu v Anglii. Návštěvníci chodovské soutěže tak mohli vidět špičkový model na světové úrovni.

Soutěžící i návštěvníci oceňovali výbornou atmosféru organizačně dobře zvládnutého setkání, na kterém nic nechybělo. Kromě pohledných modelů tu byly také prodejci modelářských potřeb, burza modelářských přebytků a dobrá kuchyně v přísálí, nechyběl ani zlatavý mok a došlo i na návštěvu členů klubu vojenské historie v dobových uniformách i s vozidly.

JUDr. JAN MIKAČ

Foto autor



Model letadla Etrich Taube NV-3 vypíplal v měřítku 1:24 Vladimír Dušek z Trutnova a získal jak hlavní cenu soutěže, tak uznání diváků



V pestrém kabátě jubilejního stroje představil model P-40N v měřítku 1:72 žák Jakub Kaplan z Mariánských Lázní



1



3



2

1 Nakajima Ki-84 Hajaté v měřítku 1:48 je dílem Miloslava Jiskry z Jablonce nad Nisou

2 Méně obvyklou verzi tanku T-55 „Bublina“ postavil v měřítku 1:35 Jirí Weg z Rokycan s čs. znaky

3 Francouzskými výsostnými znaky opatřený P-47D-26 Thunderbolt zhotovil v měřítku 1:72 Michal Šourek z Liberce

Vystavu a šestý ročník veřejné dětské soutěže uspořádali 24 května v Sázavě členové KPM Alca při Základní škole v Sázavě. Celkem se klání ve 13 kategoriích zúčastnilo 54 soutěžících dětí a juniorů (26 ze Sázavy) se 117 modely. Návštěvníci výstavy si mohli ještě prohlédnout 129 nesoutěžních modelů postavených 39 modeláři.

Vítězové kategorií:

Děti do 12 let

- letadla 1:72: M. Lebl, Praha 4 (Spitfire VB);
- letadla 1:48: M. Heřman, Sázava (Mirage 2000);
- bojová technika: J. Čech, Praha (OT-34);

Děti 12-15 let

- letadla 1:72: M. Seemann, Sázava (Lancaster);
- letadla 1:48: P. Boubín, Sázava (F-16 Tigermeet);
- bojová technika: M. Horáček, Kolín (Hetzer);

Děti do 15 let

- dioramata: L. Ouředník, Sázava (M-151 A2);
- auto-moto: J. Horáček, Kolín (Ducati);
- různé: P. Ullková, Praha (busta Indián);

Juniori

- letadla 1:72: L. Kalina, Děčín (SAI 207);
- letadla 1:48: V. Vašíček, Kolín (F-15);
- bojová technika: J. Chvátal, Sázava (SdKfz 222);
- vrtulníky: V. Vašíček, Kolín (UH-1B)

Všechny tři zvláštní ceny vybojovali domácí soutěžící – Cenu šéfredaktora časopisu Letectví + kosmonautika M. Heřman s modelem letadla Mirage 2000, Nejlepší letoun čs. pilotu R. Novotný (Mi-24 NATO) a cenu MPD P. Stárek

Mattanelli

velkoobchod – modely, hračky

NOVINKY květen 2003

Kat. č.	Název	Měřítko
02165	Big Boy Locomotive	1/87
02579	Austrian Artillery	1/72
03134	Merkava III	1/72
04202	Boeing 737-800 Air Berlin	1/144
04525	B-26 Marauder	1:48
05409	Cutty Sark	1/350
05410	Amerigo Vespucci	1/350
07609	Ferrari „Enzo Ferrari“	1/24
07923	Ducati Monster S4	1/9



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

ATTACK HOBBY KITS **Plastikové modely v měřítku 1/72**

72804 PzKpfw 38 (t) Ausf.C

72811 TATRA T-97

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

CMK Plastik Party 2003

V sobotu 26. dubna uspořádali liberečtí modeláři sdružení v IPMS Liberec další soutěž stavitelů plastických modelů. Letošní ročník CMK Plastik Party byl očekávaný netrpělivě, loňská více než vydárená premiéra v nových prostorech totiž nasadila žebříček opravdu vysoko. Jiz úvodem nutno konstatovat, že se pořadatelům zdálo dosáhnout minimálně stejné úrovně. Soutěže se letos zúčastnili stavitelé z celých Čech a Moravy, dorazili i modeláři z Polska. Projevil se sice určitý pokles zájmu stavitelů o modely letadel v měřítku 1:72, ale na druhé straně výrazně přibýlo „vehikulů“ v měřítku 1:35.

V klimatizovaném a dobře osvětleném a ozvučeném konferenčním sále paláce Syner probíhalo druhé kolo třetího ročníku CMK modelářské ligy, ve které lze soutěžit v kategoriích letadel 1:48, 1:72 i pozemní a bojové techniky 1:35, 1:72, dále ještě členěných na Standard kit, Detail kit a na soutěže seniorů a žáků (Student kit). Hodnocení modelů probíhalo zkráceným systémem podle zásad CMK ligy, bez nutnosti dokladovat shodu se vzorem stavební dokumentací. Mimo tyto základní kategorie byla vyhlášena řada speciálních doprovodných cen. Na úspěšné modeláře čekal díky štědrým sponzorům soutěže velký výběr cen, jež si modeláři vybírali formou „švédského stolu“. Domácí modeláři získali pouze body do ligové soutěže, hmotných cen se sympaticky vzdali ve prospěch kolegů na dalších místech.

V kategorii letadel 1:48 DK vyhrál MUDr. Zdeněk Šebesta (KPM Nymburk) s modelem Me 410, druhé místo získal Jan Hermoch (Praha) s F-104C Starfighter a třetí příčku obsadil Zdeněk Lauterbach (KPM Čáslav) s P-47D Thunderbolt. Taktéž kategorií letadel 1:72 vyhrál Zdeněk Šebesta, resp. jím postavený Spitfire Mk. Vc, druhé místo získala náročná přestavba ing. Luboše Kuny (Kit Klub Chodov)

C-130H-30 Hercules a Pavel Štechr (Mladá Boleslav) s modelem Spitfire Mk. Ia se umístil třetí.

V kategorii Standard Kit byly společně hodnoceny modely 1:48 a 1:72 (ovšem dvaasedmdesátiny zvýhodněny koeficientem 1,03). Po loňské liberecké premiéře „modelů z krabičky“ byl znatelný nárůst soutěžících, lze očekávat pro příští rok rozdělení této kategorie podle měřítek do dvou. Nejlépe si vedl Petr Průcha (KPM Rokycany) se Spitfirem Mk.Vc (1:48), následovaný klubovým kolegou Stanislavem Kreutzerem (Hurricane Mk. IIb, 1:72) a Zdeňkem Lauterbachem (A6M5b Zero, 1:48).

Žakovskou soutěž modelů letadel s úpravami vyhrál Jiří Hambálek (DDM Mladá Boleslav) s modelem P-39N Aircobra, Martin Vochoc s F/A-18 Hornet byl druhý a třetí se umístil Jakub Kaplan (MěDDM Mariánské Lázně) s modelem P-40 v pestré „výroční“ kamufláži 15.000. vyrobeného kusu předlohy (všechny v měřítku 1:72).

V kategorii Standard kit žáků nejlépe dopadl Jakub Kaplan s modelem Spitfire Mk. XVI (1:72), druhé místo obsadil Miroslav Urban (DDM Stnbro, P-47D, 1:48), třetí příčku získal Luděk Vala za létající člun PBY-5A Catalina v měřítku 1:72.

Po několikaleté odmlce slavil vítězstvím soutěžní návrat mezi stavitelé pozemní a bojové techniky (modely měřítek 1:35 a 1:72) soutěžili společně Petr Vorobok, člen PMK 95 Děčín – Ústí nad Labem, s modelem českého tanku Lt 35 v měřítku 1:35. Následovali jej klubový kolega Jan Pavlík (Pz.IV ausf. F1, 1:72) a Pavel Štechr (Pz.IV ausf. H, 1:72).

ZDENĚK FABÍK
Foto autor



V kategorii modelů letadel 1:48 soutěžil Alfréd Riedel se Spitfirem Mk.Vc

Držitelé zvláštních cen:

Memoriál W/Cdr Karla Mrázka – Zdeněk Šebesta, Spitfire Mk.Vc; Cena IPMS Liberec – Pavel Štechr, Spitfire Mk.I; Banzail – Zdeněk Lauterbach, A6M5b Zero; Gustav Trophy – Jiří Příplata, Bf 109E-3; WWP Trophy – Milan Košek, kolekce ohořelých vraků; Cena Eduard – 1. Petr Šámal, Morane Saulnier typ L; 2. Przemysław Skulski, Sopwith Triplane; 3. Stanislav Kreutzer, Fokker E.IV; CMK Trophy – Petr Vorobok, Lt.35; Pohár Tamiya – Marek Příplata, F4U-1 Corsair; Cena KPM Rokycany – Pavel Štechr, Pz.IV; Cena KPM Chodov – Petr Průcha, Spitfire Mk.Vb; Cena časopisu Novinky – Luboš Kuna, Hercules C-130H; Cena Kopro – žák Jiří Volt, Mi-8; senior: Josef Maier, Letov Š.231



Povedený model PBY-5A Catalina v měřítku 1:72 představil žák Luděk Vala

2003
... nejen ze světa modelářství

OBJEDNÁVKA PŘEDPLATNÉHO

Objednávám čísla 12, 13, 14 časopisu Novinky za 135 Kč.

Předplatné si objednávejte na bezplatné lince u České pošty
tel. 800 104 410.

e-mail: předplatne@prstc-p.cpost.cz

on-line: www.cpost.cz

odesláním vyplněného kuponu: Postservis - předplatné, Poděbradská 39,
190 00 Praha 9

PLÁTCE

Titul, jméno, příjmení

Název firmy

Ulice a číslo domu

PSČ a obec

Telefon, e-mail, fax

ZPŮSOB PLATBY

Údaje pro fakturaci: IČO:

DIČ:

Číslo účtu:

Poukazka:

SIPO spojové číslo:

Datum

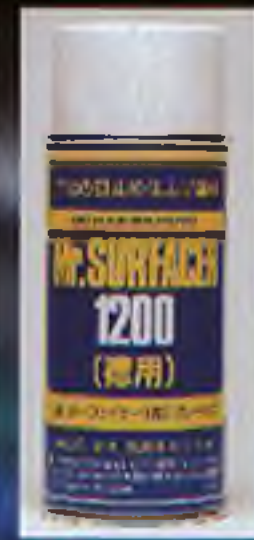
Podpis

• metodici se škrtně


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

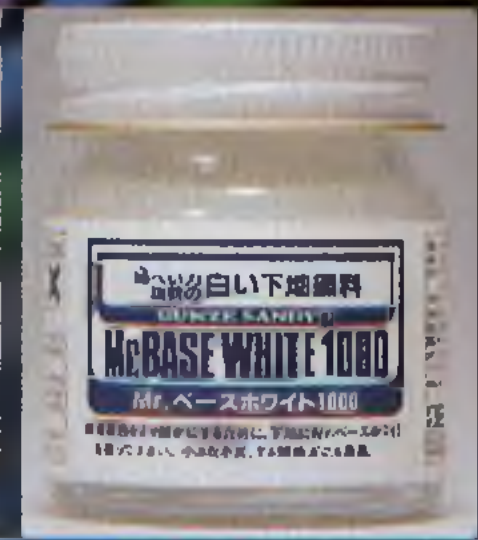
SF285
Mr.Surfacer 500
 strikací tmel 40ml
 140,- Kč

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

R186
Mr.Rubbing Compound
 leštič pasta
 100,- Kč

M131
Mr.Masking Sol
 maskol
 130,- Kč



L-410MA evidenčního označení 0402 na letišti v Praze-Kbelích

V roce 1999 uvedla firma Gavia v měřítku 1:72 netrpělivě očekávanou stavebnici letadla L-410, která zaplnila bílé místo ve sbírkách a nikoliv neprávem záhy obdržela titul Model roku. V současné době se vrací v modernizované podobě, a tak není na škodu se podívat, jak vypadala původně a k čemu ji lze použít.

Že jsou vylisky zhotovené technologií short-run lze poznat snad jen z toho, že plastik je měkčí než u modelů z „tvrdých“ forem. Na hladkém povrchu jsou spáry vyznačeny jemným rytím do hloubky, k zasklení oken máme acetátovou fólii a je přiložen malá sada leptaných dílů, ve které jsou velmi účelně a užitečně vybrány detaily, které by se jinak zhotovovaly jen velmi těžko.



Stavebnice s označením L-410UVP obsahuje i několik nadbytečných dílů, které se uplatní při stavbě jiných verzí. Za

tuto rozmanitost je třeba výrobce pochválit. Paradoxně však ani jedna ze tří obtiskových variant neodpovídá vyliskům a modely v této podobě nelze postavit bez drobných úprav. Dalo by se říci, že máme základ pro model L-410UVP-E s několika díly pro usnadnění drobných přestaveb na verze L-410T a L-410UVP.

Nebudu se podrobněji rozepisovat o rozdílech mezi jednotlivými verzemi, neboť jsou popsány v Malém letectvu v L+K 53, 1977, č. 17 a 18, Monografii L+K 51, 1975 č. 17 a především ve velmi rozsáhlé Monografii L+K 76, 2000, č. 1 až 5.

Pokud budete stavět jakýkoliv Turbolet řady UVP, T nebo UVP-E, zkontrolujte si podle fotografií skutečných strojů především tyto detaily: Tvar bočních oken pilotní kabiny (u verze L-410T vypouklá), tvar vrtulových listů (třilísté mají jiné než pětilísté), vzhled dvířek šachet hlavního podvozku (všechny verze kromě UVP-E je mají kratší), zadní vstupní dveře (jednodílné nebo dvoudílné) a umístění oken v nich (liši se podle konkrétního letounu). Nakonec si ověřte rozmístění antén, u každého letadla odpovídajících instalovanému vybavení. K náročnější přestavbám patří úprava modelu na L-410FG a L-410MA.

VERZE L-410MA

Na první pohled málo atraktivní verze L-410MA mě zaujala právě tím, že neka-

muflovaný letoun vypadá dost „civilně“ a pestré doplňky mu sluší. V Československu bylo od roku 1976 používáno vojenským letectvem šest letadel této verze (trupová čísla 0402, 0403, 0404, 0405, 0501, 0502 a 0503).

Stroj 0502 byl neopravitelně poškozen při nočním přistání a dnes je k vidění v Airparku ve Zruči u Plzně, všechny ostatní byly z armády vyřazeny do roku 1995. Na Slovensku, kterému při dělení federace připadla letadla 0404 a 0405, se nejméně jeden z nich dočkal generální opravy a úplně nového zbarvení. Velmi podrobně byla historie L-410MA popsána v L+K 78, 2002, č. 17. Typ vznikl zástavbou motorů M-601 místo původních kanadských PT-6, zásadní přestavbou L-410M pak byla vyvinuta verze L-410UVP se zvětšeným rozpětím křídla a upravenými ocasními plochami pro dosažení kratšího vzletu a přistání.

PŘESTAVBA

Na úvod pro mne bylo špatnou zprávou zjištění, že chybí výkres. Pouze v publikaci Dodáno 1000 L-410 a v Monografii z roku 2000 je bokorys. Postupoval jsem podle něj a podle výkresu L-410A ze starší Monografie. Při porovnání jednotlivých výkresů jsem zjistil, že se navzájem dost liší, a tak jsem – pokud se týká obrysové přesnosti – uvěřil výrobci, že model zhotovím správně.





Letoun L-410MA vystavený na leteckém dnu u příležitosti výstavy IDET v Brně. Barevné schéma je na všech strojích stejné, ale může se v drobnostech lišit. Na fotografii je vidět odlišný úhel otevření dvírek hlavního podvozku a patina kolem výfuku



Pilotní prostor L-410MA



Červená deska na „beranech“ slouží jen k aretaci řízení.



Prostor cestujících hyří celou paletou barev



Uspořádání sedadel a stolků je proměnlivé, modelu prospěje, když uchycení sedadel zhotovíme tenčí



Prostor na zavazadla v zadní části trupu. Vedle jsou odloženy schůdky, které model také pěkně oziví

Křídlo a ocasní plochy

Stavbu jsem začal úpravou křídla. Ve skutečnosti má rozpětí o dva metry menší než pozdější verze, což není obtížně dosažitelné u modelu – stačí zkrátit rozpětí křídla a vytvarovat koncové oblouky. Nejprve jsem zkrátil první díl jedné poloviny křídla a pak jej použil jako šablonu pro všechny ostatní. Na křídle je potřeba rytím prohloubit velmi mělké oddělení pohyblivých ploch. Hmota se ryje pěkně, ale je dobré si to zkusit nanečisto, protože je dost měkká.

Potěšen prvním snadným krokem jsem se dal do úprav svíslé ocasní plochy. Cílem SOP je potřeba odříznout a natočením o 4,5° zmenšit její šípovitost, čímž dojde i ke zmenšení celkové délky letounu.

Nejpracnější je úprava rytí na SOP. Zvolil jsem svou oblíbenou technologii, zatmelil původní rytí sekundovým lepidlem, přebrousil a znovu vyryl detaily. Přechod SOP do trupu (kyl) naštěstí nemusíme upravovat, neboť je stejný jako u verze UVP.

Okna a interiér

Zvětšení výšky oken pilotní kabiny není složité, chce to spíš odvahu a řídit se víc fotografiemi a citem, než výkresy. Rozdíl je sice velmi malý, ale přesto na první pohled viditelný. Dále je třeba posunout okno v levých vstupních dveřích, což jsem obešel jejich otevřením a tím také model oživil. Bohužel jsem si při stavbě nevšimnul, že verze MA má nižší vstupní dveře. Naštěstí to není na první pohled moc poznat. Tím byly úpravy trupu hotové a začal jsem stavět vnitřek.

Zprvu mne překvapilo, že výrobce nenabídl k modelu kovovou leptanou přístrojovou desku, ale po slepení jsem zjistil, že by to stejně bylo zbytečné, protože přes okna toho moc vidět není. Stejně tak se nemusíme trápit s uchycením sedadel cestujících. Zhotovil jsem je sice podstatně tenčí, ale je to vidět jen díky otevřeným dveřím. Do interiéru jsem doplnil ještě pár detailů a především do zadní části trupu šatnu. Rozmístění sedadel je proměnlivé, a tak jsem zvolil variantu s jedním stolem, kterou mám doloženou fotografiemi.

Model má okna z acetátové fólie, tudíž tenká a čirá. Jejich vyřezání je snadné, ale musíme je lepit z vnitřní strany trupu. Celkem oprávněně jsem se bál, že pokud je před stříkáním zakryju maskovací páskou,

sundám je pak spolu s ní. Proto jsem před slepením polovin trupu nastříkal zvenčí okolí oken bílou, šedou a modrou už „načisto“. Potom jsem nalepil zevnitř acetátová okénka a z vnějšku je přelepil krycí páskou, kterou jsem v místě skel oken podložil papírem, aby se na ni nenalepila. Tak zakrytá zůstala okna až do konce stavby modelu.

Otvory oken pilotní kabiny jsem vyplnil čirým plastem z laboratorních misek o tloušťce 0,5mm, který je velmi čirý a reaguje na normální lepidla.

Po slepení trupu jsem odrazil část přídě pro zhotovení přistávacích reflektorů. Autorům stavebnice lze vytknout, že na to nepamatovali sami, neboť kryt světlometů je poměrně velký a zhotovit jej není právě snadné.

Než nám zaschne trup, můžeme se věnovat dalším úpravám. Po slepení VOP je třeba každou polovinu u kořene nastavit o 2 mm a upravit rytí. Je taky třeba ztenčit odtokové hrany, které jsou na rozdíl od křídla velmi tlusté.

Pohonné jednotky

Poslední větší úpravou je změna tvaru motorových gondol. Jsou delší, sahají až k odtokové hraně křídla a jejich vstupy vzduchu jsou menší. Vyřešil jsem to tím, že jsem uřízl konec gondol a nastavil je kusem polyuretanového nálitku. Vstupy vzduchu (u verze MA nižší) jsem v jejich ose vodorovně našel zubatou ziletkou asi do hloubky 4 mm, šikmo seřízl a znovu přilepil. Také při této úpravě je třeba se řídit citem a fotografiemi skutečného letadla. Při úpravách pravděpodobně poškodíte rytí a bude třeba je opravit. Jako ostatní recenzenti, i já musím potvrdit, že motorové gondoly se nelepí ke křídlu právě snadno – čeká nás poměrně velké tmelení a dost obtížné broušení v přechodu gondola-křídlo.

Vrtule jsou u L-410MA třílisté. Kužel je ve stavebnici, ale listy mají být na koni špičatější. Na všech mé známých fotografických mají L-410 stojící na zemi vrtule nastavené do praporu, proto jsem to napodobil i na modelu. Vypadá to zajímavě – někdo může říct divně – ale určitě je to neokoukané.

Před přilepením křídla je výhodnější nalepit na trup již slepené podvozkové gondoly. Ani v tomto případě není kvalita lícování oslnivá, i když lepší než u motorových gondol.

Dokončení

Verze MA, stejně jako ostatní kromě UVP-E, má kratší dvířka šachet podvozku a také uhel jejich otevření je menší než u všech odlišných verzí. Stačí však zadní část dvířek oddělit, přilepit k podvozkové gondole a spoj zatmelit.

Při celkovém sestavení modelu pamatujte na to, že vodorovná ocasní plocha je v této verzi opravdu vodorovná! Samozřejmě nezapomeňte přidat zátěž do předě. Při lepení podvozku je dobré vyzkoušet si polohu letadla vůči zemi. Připadá mi, že podvozkové nohy ve stavebnici jsou příliš dlouhé (záleží na tom, jak je letoun zatížen) a pokud je neupravíme, bude mít model nesprávný postoj. Opět je to věcí citu a pohledu na fotografie. Osvědčilo se mi spíš ubrousit uchycení noh v gondolách, než upravovat nohy. Vybavení podvozkových šachet je neobyčejně jednoduché a proto i modelářsky příjemné.

Zbarvení

Jak jsem uvedl v úvodu, rozhodl jsem se pro standard „CSAF Airlines“. O problémech s bílým povrchem je škoda psát, každý má svůj více či méně úspěšný postup. Model jsem nastříkal bílou barvou Humbrol a myslím, že výsledek patří k nejslabší stránce modelu. Na spodní plochy je přímo určená barva Agama C23L (šed' pastelová 1010), bohužel dostupná jen v lesklém provedení. Naštěstí je pro železniční modely nabízena také jako polomatná C58P a výsledek vypadá moc hezky. Na modré pruhy jsem použil barvu Agama 05M, která mi připadá světlejší a hezčí než modrá Humbrol. S barvami Agama se mi pracovalo velmi dobře.

Černé a červené doplňky se stříkají na bílý podklad celkem dobře, jen u vykřívání pruhu proti oslnění je potřeba dostatek trpělivosti, aby byla dodržena souměrnost plochy. Tenké červené a bílé linky jsem nařezal z velkých barevných ploch obtisků Propagteamu. Šlo to celkem snadno a opravdu tenké proužky se netrhaly.

Obtisky

Číslo na trup jsou složená z původních obtisků pro L-410, bílé na přídi jsem použil z obtisků stavebnice Me 262 od Směru a nápisy L-410MA jsem poskládal z původních nápisů L-410UVP a dokreslil. Výsostné znaky stavebnice se mi pro široké bílé okraje nelíbily, použil jsem proto jiné obtisky Propagteam z různých stavebnic.

L-410MA byly prosté jakékoliv malůvek, jenom počátkem 90. let byl na některých znak 1. smíšeného dopravního leteckého pluku v Mošnově. Tento znak je možné získat jen z obtiskových aršíků pro „zubatý“ vrtulník Mi-17 MPD a Propagteamu.

Model lze také dokončit v barvách slovenského letectva. Nezkoušel jsem velikost výsostných znaků, ale myslím si, že se na dostupných arších nějak najdou. Na Slovensku nosily L-410 znak dopravního pluku v Piešťanech, který bohužel na žádném aršíku nevyšel.



Patina na pásu proti oslnění je na modelu obtížně napodobitelná. Všimněte si výrazně menších vstupů vzduchu do motorů a pristávacích reflektorů, které nejsou na vylicích vůbec znázorněny. Okna pilotní kabiny jsou výrazně vyšší než u L-40UVP



Tvar motorové gondoly je u L-410MA jiný než u vyšších verzí

Pinále

Po nanesení obtisků zbyvalo doplnit podle fotografií různé antény a drobné povrchové detaily.

Povrch skutečných letadel býval kdysi velmi lesklý, ale když jsem měl možnost vidět letadla v devadesátých letech, byl už polomatný nebo zcela matný. Proto jsem celý model přestříkal saténovým lakem Humbrol.

Opatřování provozem jsem se moc nevěnoval, protože oloupaný pruh proti oslnění se těžko znázorňuje. Okouření motorových gondol je dost intenzivní a zasahuje nejen na dolní, ale i na horní plochy křídla. Původně jsem je chtěl na modelu mít, ale pak jsem nenašel odvahu ušpinit pestrobarevného „krasavce“.

„Čtyřistadesítka“ se stavěla celkem příjemně. K nedostatkům stavebnice patří špatné lícování trupových a motorových gondol a polovin VOP, ke přednostem pěkně zpracovaný povrch, přidání několika dílů pro konverze, acetátová okénka a leptané díly.

Přestavba na L-410MA nebyla tak snadná, jak se na první pohled zdálo. Dost sil mě stálo vybavení interiéru. Kdy-

bch stavěl model se zavřenými vstupními dveřmi, zdaleka bych se tím tak nezabýval. Mezi současníky ověšenými tunami výzbroje ve vitrině působí model velmi dobře.

Ing. MARTIN JANOUŠEK
Foto autor

Ateliér plastického tisku

PETR
HASKOV
- EC

Hledáte práci na HPP,

kde uplatníte zručnost a smysl pro detail?

Nabízíme: zajímavou, manuální a organiz. práci ve firmě zabývající se polygrafickou, řemeslnou výrobou specializovanou na slepotisk - reliéfní ražbu do papíru na P 3, plat 13 -14 000 Kč, www.haskovec.cz

Pozadujeme: znalost PC, odpovědnost, zručnost, ŘP, nástup ihned, zkušenost v polygrafii či knihárně vítána.

Kontakt: 242418351, pavla@haskovec.cz

Tank T-70 a samochodka SU-76

aneb s pohodlím horším než v Trabantu ke konečnému vítězství!

Ve druhé polovině třicátých let 20. století zahájili Sověti proces reformy náhrady parku tankových zbraní modernější technikou. Omlazovací kúrou prošla i kategorie lehkých tanků, jejichž úkolem byl zejména průzkum bojem a podpora pěchoty v oblastech nepřístupným vozidlům těžší váhové kategorie.

Nejprve vznikl dvoumístný obojživelný tank T-40, nahrazený v roce 1941 typem T-60. Jeho konstrukční filozofie bylo dosáhnout harmonické jednoty pohyblivosti, pancéřové ochrany a palébní síly. Výroba tohoto typu postupně dosáhla téměř 6000 kusů.



Již v roce 1942 se objevil nový T-70. Jeho základ tvořil vylepšený podvozek předchozí verze, změn doznal tvar pan-



céřové korby i věž, vyzbrojená kulometem a kanonem ráže 45 mm místo ŠVAKu ráže 20 mm u T-60. Osádka byla opět dvoučlenná. Věž obývala sice jen jedna osoba, zato s kumulovanými funkcemi velitele, střelce i nabíječe. Řidič v přední části korby si zase užíval ve stereo zvuku dva benzínové motory GAZ-202 o výkonu 70 k, umožňující tanku na silnici dosahovat rychlostí kolem 50 km/h. Celkem výroba dala na 8 225 kusů různých verzí. Dle sovětských pramenů se T-70 stal pro svoji



rychlost, manévrovatelnost a nízkou siluetu nejlepším lehkým tankem tohoto období. Lidský faktor, jak vidno, brán na zřetel nebyl.

Je tudíž pochopitelné, že padlo rozhodnutí využít tanku k dalšímu účelu. „Samohybný divizní kanón ZIS-3“, zkonstruovaný na základě specifikací z října 1942, se objevil již o dva měsíce později jako SU-12. Jeho výroba se pod označením SU-76 rozběhla v lednu 1943.

Podvozková část T-70 byla upravena a zvětšena, přibyl pár pojezdných kol a věž nahradila pevná nástavba z pancéřových plátů, ukryvající kanón ráže 76,2 mm. Čtyřčlenné osádce, nadále přebývajících ve stísněném prostoru se dvěma souběžně uloženými motory, rozhodně nebylo co závidět. Přednost samochodky spočívala v dobré pohyblivosti a možnosti ostřelovat nepřítele z krátkých zastávek či z pozakrytu. Projevily se však i nedostatky. Pohonná jednotka včetně převodového ústrojí vykazovala značné chvění, způsobující časté poruchy, a uzavřené prostory omezovaly odvětrávání během střelby. Proto výroba po dodání 360 kusů skončila už v březnu 1943.

Fronta však požadovala další vozidla. V květnu proběhly zkoušky modernizované verze SU-76M, její sériová výroba byla zahájena už v červnu. Stroj se od svého předchůdce lišil již na pohled polootevřenou nástavbou, krytou pouze

plachtou, tedy pro osádku opět nic záviděníhodného. Motor a převodový mechanismus doznal sice změn, nicméně předchozí problémy nebyly nikdy zcela odstraněny.

Samochodka se vyráběla až do konce války, sloužila ještě po jejím skončení, a celkovým počtem téměř 13 000 kusů se stala vedle T-34 nejrozšířenějším sovětským bojovým vozidlem.

Stavebnice jak modelu tanku, tak samochodky včetně verze M, nabízí v měřítku 1:72 za cenu kolem 270 Kč ukrajinská (či ukrajinsko-polská ?) firma UM. Krabička s barevným obrázkem T-70M inzeruje 101 plastických a 13 leptaných dílů, některé z nich ovšem nepoužijeme. Kovové součástky nalezneme v jednom malém štítku, umělohmotné v pěti nazeleňovaných rámečcích. Jsou pěkné, čisté, s minimem otřepů; propadliny jsem objevil jen na čtyřech místech. Všechny díly jsou očíslovány v rámečcích i v návodu, který již nepřipomíná, jako v předchozích stavebnicích, kopii návodu firmy SKIF. Totéž se dá říci i o celkové konstrukci stavebnice a provedení stavebních komponentů, které mají do detailnosti jak výrobků SKIF, tak předchozí stavebnice BT-5 z dílny UM, dosti daleko. Bohužel. Nicméně návod je přehledný, obrázky velké, a tak pouze usazení dílu 57C, po předchozím obstojném vytmelení, vyžaduje trochu hloubání. Sestavení spodní části korby včetně ramen pojezdných kol je pohodové, nepříliš šťastně je ale vyřešeno uchycení hřídel vodících kol, protože ani na korbě, ani v návodu není přesně určeno kam patří. Pro odvození jejich přesné polohy doporučuji instalovat „nasucho“ nosné kladky a s pomocí dlouhých částí horní větve pásu se pokusíme uhádnout kam s nimi.

Sestavení horní části korby a věže je jednoduché, vše lícuje jak má, ale zatmělíme si – po tmelu touží oba kusy výfuků, zejména však kanon. Ten, respektive jeho štít a kolébka, se lepí ze dvou částí, které jsou bohužel nestejně velké a navíc propadlinami přímo hyží. Tudíž: tmelit, brousit a brousit. Nezaškodí rovněž odvrát otvor v hlavni. Celý komplet se do věže





lepi „natvrdo“, tedy jakékoli změny náměru jsou nemožné.

Ještě jedna chybička se vloudila do stavebnice: Zadní části blatníků jsou zhotoveny samostatně, jejich očíslování je ale zřejmě v návodu zaměněno. Alespoň mě lépe licovaly v opačném pořadí. Leptů ke stavbě sice není příliš mnoho, presto značně přispějí k pohlednosti modelu.

Zbarvení můžeme vybrat ze tří schémat na zadní straně návodu a jednoho identického barevného provedení na zadní straně krabičky. K finalizaci slouží také malý aršík s obtisky obstojné kvality, jejichž nanášení nás nepotrápí. V souvislosti s barvením doporučuji sestavit horní a spodní část korby (bez kol) samostatně, oba celky i kola nastříkat (na kolech znázorníme pryžové obruče), posléze nalepit na patričná místa všechna kola včetně pasů, a až pak spojit díly korby. Pásky sestavujeme z jednotlivých kousků, což je

sice práce zdouhavá, ale s příznivým výsledkem. Přesně opačně, než bývá zvykem ve většině stavebnic, nám zbudou dlouhé části a jednotlivých článků je akorát. Toz pozor, ať nějaký nevystrelí z pinzety!

Stejnou radu si již předem dovoluji uplatnit i pro samochodku SU-76, k jejíž stavbě máme 105 plastových a 18 kovových součástek. Některé z nich jsou totožné s T-70, obdobná je i stavba podvozkové části korby. Dva ze čtyř nově vložených rámečků využijeme bez potíží, ovšem další, obsahující nastavbu a kanón, jsou posety množstvím velkých plošných propadlin. Opravdu jsem si užil a po vzhlednutí k logu výrobce UM, jsem vydal pouze zoufalé UF! Zato si některý z pamětníků může třeba zavzpomínat na staré časy, kdy se tmelilo a brousilo jak na běžicím pásu. Ač sám pamětník, rozhodně mezi ně nepatřím!

Stavba tohoto modelu rovněž není komplikovaná, žádný otazník tentokrát nevisí ani nad návodem. Plánovaného efektu nedocílíme pouze u dílů 25C, protože „kapsy“ těchto držáků na bocích korby jsou příliš úzké a kola se do nich nevejdu. Vzhled vylepší odvrtní otvorů usťové brzdy hlavně.

Ke zbarvení inspirují dvě schémata, zelená (jarní) a bílá – zimní. Konečný vzhled dotvoří obtisky stejné kvality jako u předchozí stavebnice.

Prestože hotové modely jsou značně titěrné, odpovídají vzezřením dvaasedmdesátkrát větším bojovým strojům. Rovněž jejich rozměry jsou v toleranci s částičně se lišícími publikovanými údaji. Prostě, má-li někdo chuť umístit do svojí sbírky vedle pancéřových monster objekty přímo kontrastní, je zde rozhodně namet k utrácení.

Mgr. IVAN VIŠEK

Foto autor

Prameny:

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

Internet

Kotomijec, M. a Moščanskij, I.: *Kamufláž tankov Krasnoj armiji, Eksprint 1999*



Názory na vhodné měřítko plastických stavebnic letadel se různí. Panují i takové, že modely v měřítku 1:144 jsou pouhým přežitkem, jejichž výroba a prodej již nejsou v dnešní době vynosným obchodem, ba co víc, že ubývá modelářů, pro něž by byly dostatečně atraktivní. Že tomu tak není ukazuje letošní novinka firmy Revell, stavebnice letounu Lockheed TF-104G Starfighter.

Některý z čtenářů se možná podívá názvu článku a zeptají se „proč dvoumístná“ a „proč zrovna rakvička?“ Odpověď je jednoduchá. Když 18. března 1959 Německo konečně podepisovalo objednávku na neuvěřitelných 700 „Hvězdných stíhačů“ konstruktéra Clarence L. „Kelly“ Johnsona, s náhradními díly a licenci na výrobu v Evropě, málokdo tušil, kolik letounů bude zničeno a jak mnoho pilotů

přijde o život v důsledku špatného výcviku, zanedbané údržby a vad v konstrukci strojů. Zdrobnělinu si v názvu článku vnutí měřítko a dvoumístná je proto, že stavebnice představuje Lockheed Model 583-10-20, respektive TF-104G, tedy dvoumístnou variantu klasického F-104G. Liší se především delší předí, dozadu sklápaným předovým podvozkem a z důvodu přidání druhého sedadla i menší trupovou palivovou nádrží.

STAVEBNICE

Vraťme se k modelu. V klasické modré krabičce s kresbou D. Frky, představující trojici leticích TF-104G ze stavu JaboG 34 (stíhací bombardovacího křídla Luftwaffe), je ukryt podrobný stavební návod, ukazující spíše kam který díl patří, než vlastní postup, poměrně velký aršík s obtisky a jeden cívý rámeček s překrytím kabiny. Samozřejmě jsou schémata zbarvení. Dále stavebnice obsahuje tři rámečky z šedého plastiku s účelově rozmístěnými 42 díly, z nichž jeden (č. 53) je nepotřebný. Na prvním rámečku jsou pouze díly vztahující se k dvoumístné verzi: části trupu okolo kabiny osádky, delší vana a druhé sedadlo, přístrojová deska, řídicí páka a jiný předový podvozek s vlastními dvířky. Druhý rámeček obsa-

huje mimo jiné dva díly odlišující verzi G od ostatních, totiž hlubší směrové kormidlo. Na posledním hlavním rámečku jsou pak díly společně pro všechny verze F-104. Ze zvoleného rozdělení lze tedy usuzovat, že si firma nechává „zadní vrátka“ a v prštích letech představí také jednomístné Starfighter. Na vyliscích stojí za povšimnutí jemné rytí do hloubky, které je sice v tomto měřítku nesmyslné, avšak doplněno detailním propracováním nasávacích otvorů a jiných přechodů opticky umocňuje puvab štíhlého letounu.

STAVBA

Jestliže u modelů v měřítku 1:48 nebo 1:72 platí „dvakrát měř, jednou řez“, tak na „stočtyřiačtyřicetiny“ se to vztahuje dvojnásob, protože i milimetrová odchylka



může na maketě způsobit doslova „psí kusy“. U modelu TF-104 je míst, kde by mohla podobná situace nastat, hned několik – většinou styčných ploch mezi jednotlivými bloky trupu. Proto je vhodné k lepení použít spíše klasické lepidlo z čirých rámečků rozpuštěných v toluenu, nebo jiná „nevteřinová“ lepidla.

Stavba začíná osazením vany sedadla, řídicími pákami a přístrojovými deskami. Pilotní prostor tak – po několika letech u jiných stavebnic nabízených vpadlin a „děr do trny“ – konečně více připomíná skutečnost. Zajímavostí je, že se sedmi díly je vybavení kabiny nejrozsáhlejší lepenou sestavou.

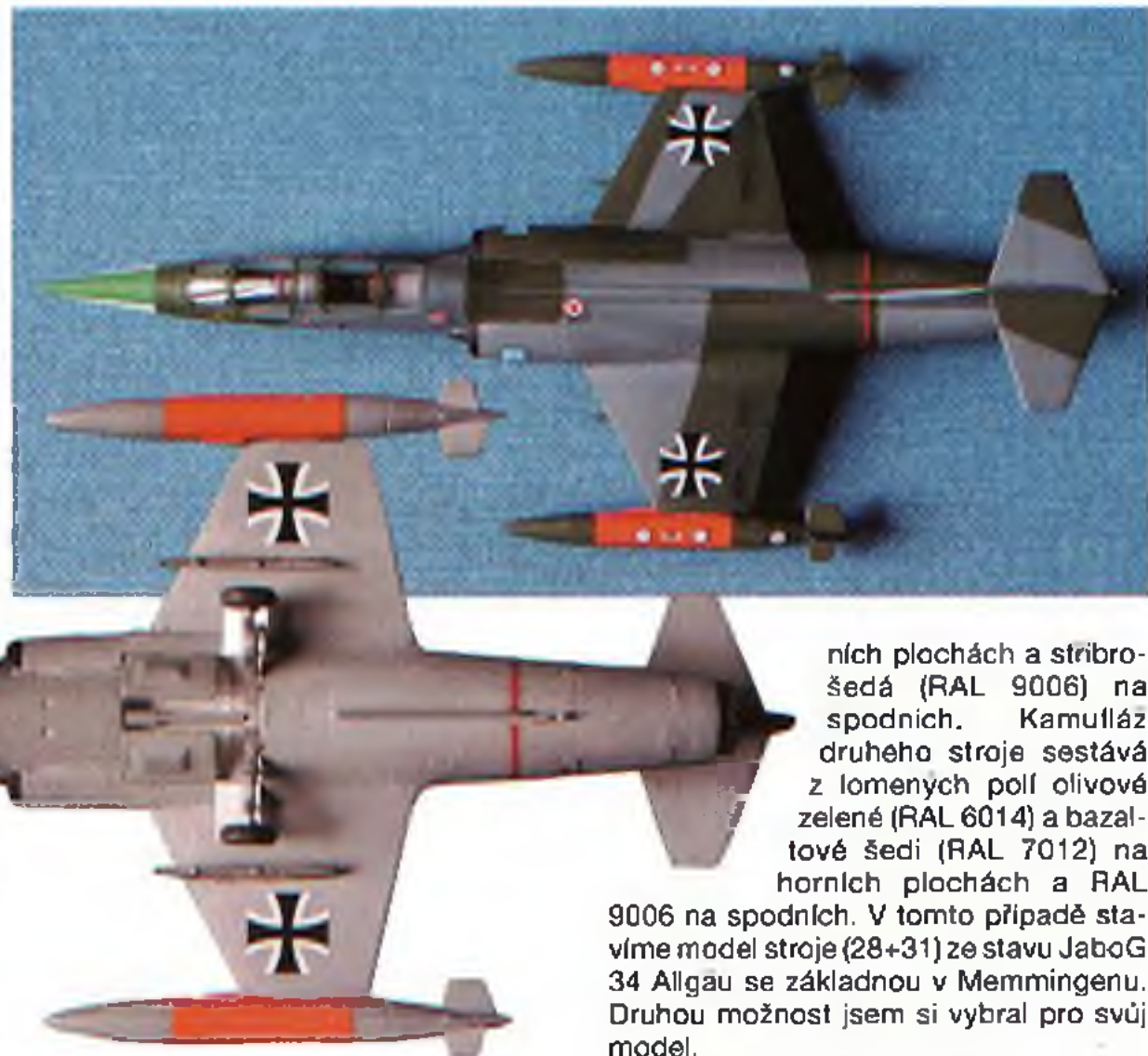
Dokončený interiér před slepením polovin přední části trupu přilepíme k jedné z nich, pak vše slepíme a přidáme uzavřeme radomem, do kterého vzhledem k přídovému podvozku můžeme pro jistotu vložit kousek olova.

K sestavení střední části trupu, do níž vlepíme vnitřky šachet hlavního podvozku, zezadu přilepíme sestavené části trupu se směrovkou a výtokovou tryskou. Jestliže jsou přední a zadní část dukladně proschlé, napojíme je čepem na sebe.

Po dalším schnutí přijdou na řadu velmi tenké poloviny křídla, při jejichž lepení musíme dát obzvláště pozor aby lepidlo nepřeteklo přes hrany. Ke kontrole správného vzepětí je v návodu nakreslený čelní pohled.

Snad nejobtížnější partíí stavby je usazení výškového kormidla do téměř nezatelného zubu na vrchu SOP. Tentokrát je naopak vhodné použít sekundové lepidlo.

Rozhodneme-li pro variantu se zataženým podvozkem, zavřeme šachty



ních plochách a stříbrošedá (RAL 9006) na spodních. Kamuláž druhého stroje sestává z lomených polí olivové zelené (RAL 6014) a bazaltové šedi (RAL 7012) na horních plochách a RAL 9006 na spodních. V tomto případě stavíme model stroje (28+31) ze stavu JaboG 34 Allgau se základnou v Memmingenu. Druhou možnost jsem si vybral pro svůj model.

Převedení tvaru lomených polí z návodu na model není složité, stačí jen podle nákresu rozmístit kousky krycí lepenky a připravit si jen tak řídkou barvu, aby nezatekala pod lepenku. Naopak příliš hustá barva by na krajích lepenky vytvářela nepěkné schody. Po zaschnutí stačí lepenku opatrně stáhnout a případné chybičky zaretušovat.

S nanášením obtisků není problém (s výjimkou bílých proužků okolo překrytu kabiny) a za použití obtiskové „vodičky“ nejsou lesklé a výborně kopírují povrch.

ZÁVĚR

Model dvoumístného Starfighteru je bezesporu jednou z nejlepších miniatur, kterou lze v současné době v daném měřítku sehnat. Stavba není náročná a ve vitrině může být zmenšením TF-104G krásným doplňkem k bratříčkům ve větších měřítkách či k ostatním „stočtyřiačtyřicetinám“.

(KuJ)

Foto J. Kučírek

dvírky, pokud ne, osadíme nohy hlavního podvozku koly a společně s přídovým vše přilepíme k trupu. Pokud model stojí „na svych“, je nutné díly dvířek podvozku před přilepením od sebe oddělit skalpelem, nebo je zhotovíme třeba z kelímku od jogurtu tenčí.

Na čtyři závěsníky pod křídlem můžeme umístit až čtyři přídavné palivové nádrže. Příliš monstrózní pitotovu trubici je lepší vůbec nepřilepovat, trváme-li na tomto doplňku, pak jej nahradíme tenkou nití vytaženou z rámečku. Na závěr přilepíme bezbarvým lakem překryt kabiny a stavba je hotova.

ZBARVENÍ

Stavebnice, respektive obtisky, dávají možnost vybrat si mezi dvěma rozdílnými kamuflážemi. První představuje letoun výrobního čísla 5921 (27+93) jednotky Marinefliegergeschwader 2 z Eggebecku v podobě z roku 1973, tj. v dvoubarevném schématu – myší šed (RAL 7005) na hor-





Výrobce: Gavia
Měřítko: 1:48



Činnost předválečného průzkumného letectva provázely některé úkoly, při kterých bylo zapotřebí co nejnižší letové rychlosti a možnost krátkého vzletu a přistání na omezených plochách maskovaných polních letišť, v průsecích a jiných nouzových „letištních“ plochách. Tak vznikla před válkou skupina pozorovacích letadel s krátkým vzletem a přistáním, která byla schopna plnit i řadu jiných úloh, například ve spojovací a sanitní službě. Těchto vlastností stroje, obvykle vzpěrové hornoplošníky, většinou dosahovaly kombinací slotů na náběžné straně křídla a štěrbinových vztlakových klapek, navíc byly často vybaveny širokorozchodným podvozkem s vysokým zdvihem tlumení. Typickými představiteli této koncepce byly německý Fieseler Fi 156 Storch a velmi podobný britský Westland Lysander, který však byl mnohem větší a těžší. Na počátku války se osádky Lysanderů snažily plnit úkoly, pro které byla letadla zkonstruována (denní průzkum a spolupráce s armádou), avšak těžké ztráty je donutily stáhnout se k pomocným službám a k nočním akcím.

Jako nejvhodnější základ pro stavbu Lysanderu ve čtvrtce se mi jevila stavebnice firmy Gavia. Na trhu je sice k dostání

ještě letitý model Testors či Italeri, nicméně soudobá stavebnice je překonává ve všech směrech. Nevím sice, jak jsou na tom všechny modely s přesností, ale pro mě jsou podstatnější vzhled výlisků, detaily modelu a jak jednotlivé díly a sestavy líčují. Všechny mé požadavky splnila stavebnice českého výrobce dokonale – měl jsem dojem, že stavím Hasegawu nebo Tamiyu, neboť model takřka nevyžadoval tmelení.

Jako doplnění stavebnice jsem použil plechy Eduard, z nichž valnou většinu tvoří díly pro vybavení interiéru. Lepty jsou dle mého názoru celkem vydařené, neboť neobsahují mnoho dílů, které jsem nepoužil, a opravdu posloužily k „vyšperkování“ stavebnice (u jiných modelů se mi stává dost často, že leptané doplňky této firmy vypadají méně modelově než plastické díly stavebnice).

Vybavení prostorů osádky bylo – především díky trubkové konstrukce – snad tím nejsložitějším, co jsem v poslední

době stavěl. Bohužel, po umístění pracně poskládaného vybavení do trupu (přes složitost je stavba bez problémů) není díky umístění křídla na trupu skoro nic vidět. Jediný nedostatek je v místě pod sedadlem pilota, kde je vidět prázdným prostorem dno trupu. Bylo by vhodné doplnit táhla, případně kabely. Vnitřní vybavení jsem po sestavení nastříkal barvou Gunze a následně stínoval barvami Vallejo metodou suchého štětce.

Drobné úpravy si vyžádal motor a jeho kryt. Návod k leptům Eduard upozorňuje, že je potřeba zkrátit válce motoru, protože sestavený motor má větší průměr a nevejde se pod kryt. Další úprava spočívala v doplnění trubek výfuků odvádějících spaliny z válců motoru do sběrače spalin. Je také vhodné zkontrolovat, zda jsou jednotlivé válce opravdu pod „boulami“ na motorovém krytu – trubky sání ke karburátoru totiž polohu motoru vzhledem ke krytu vymezují nesprávně. Proto je lepší kroužky na sběrači odříznout





a sání nalepit až po kompletaci motoru s krytem.

Možná poněkud komplikovanější se zdá sestavení překrytu kabiny z pěti dílů. Já jsem si stavbu poněkud ulehčil, protože jsem kabinu umístil v otevřené poloze. Horní odsuvný díl jsem zhotovil nově z acetátové fólie (koupil jsem ji v kopírovacím centru za pár korun, používá se jako titulní strana do kroužkových vazeb). Je škoda, že Eduard nenabízí v celé její délce lišty po kterých se posouva překryt

střelce, ale jen jejich část v prostoru kabiny. Proto je třeba rytím prohloubit „kolejničku“ naznačenou na povrchu vylisků stavebnice.

Úpravy na křídle spočívaly ve zhotovení pozičních světel z kousku průhledného plastu. Vlepil jsem odřezky do koncových oblouků křídla, vybrousil je do správného tvaru a nakonec vyleštil. Vůbec nejhorší bylo usazení křídla na destičky vystupující z povrchu kabiny. Protože křídlo dávaly nepřírozené vzepětí, zkrátil

jsem je asi o 1,5 mm a také jsem upravil úhel dosedací plochy křídla na překryt kabiny. Tím se však ocitly jinde otvory pro vzpěry, které jsem musel zatmelit. Jinak už stavba neskrývala žádné záludnosti.

O kamufláži rozhodly obtisky ze stavebnice. Vybral jsem si stroj 309. peruté RAF v podobě z let 1942-43, kdy létal v Duninu v klasické kamufláži RAF tvořené tmavě zelenou, zemitě hnědou a nebeskou modrou. Model jsem nastříkal barvami **Gunze**. Měkkých přechodů jsem dosáhl pomocí šablon vyříznutých z maskovací pásky Tamiya, které jsem podložil měděným drátkem o průměru asi jeden milimetr. Stínoval jsem stříkací pistolí tak, že jsem okolí spár nastříkal silně zředěnou barvou kamuflážního odstínu s přidáním kapky černé. Spáry jsem po nanesení obtisků zdůraznil řídkou černošedou barvou Vallejo.

Výsostné znaky jsou nastříkal pomocí šablon **Tally Ho!**. Tuto operaci jsem si ale mohl klidně odpustit, protože obtisky ze stavebnice jsou opravdu špičkové kvality. V poslední době jsem se nesešel s lepšími obtisky, ať už naší proveniencí, nebo zahraniční. Perfektně kopírují povrch modelu, a je takřka zbytečné používat na ně změkčovací či jiné roztoky (přesto jsem je pro jistotu použil). Povrch modelu jsem nakonec sjednotil saténovým lakem **Vallejo**.

Konečnou úpravou povrchu bylo vytvoření stop po spalínách na boku. Znárodnil jsem je pomocí stříkací pistole a silně zředěných matných barev – nejdříve hnědou, přes ni černou.

Stavebnice letadla Lysander mě velmi překvapila. Očekával jsem, že vzhledem ke konstrukci předlohy nebude stavba jednoduchá, nicméně ukázalo se, že výrobci se podařila pohodová stavebnice, kterou je radost stavět. Moje sbírka je nyní bohatší o pěkný model, který zaujme v záplavě „Stodevítek“, „Stodevadesátek“ a „Mustangů“ nejen nezvyklým vzhledem, ale i velikostí. Má rozpětí třicet dva centimetry (Focke-Wulf Fw 190 v měřítku 1:48 má rozpětí o 10 cm menší!).

PAVEL FIŠER
Foto J. Sobotka





1 Původně kanadsky Lysander Mk.IIIA (RCAF 2355) byl vzorně restaurován a létá jako součást Shuttlewothske kolekce v Old Wardenu. Jeho snímek ve zbarvení, které měl původně stroj V9441, AR-A létající u polské 309. perutě, byl pořízen 6. července 1998

2 Lysander Mk.III(SD) sériového čísla R9125 je vystaven v Hendonu ve zbarvení 225. perutě RAF



3 Další kanadsky Lysander TT Mk. IIIA (označení RCAF 2442) provozují členové belgického sdružení Sabena Old Timers s poznávací značkou OO-SOT. Zbarvení a označení MA-D odpovídá stroji létajícímu u 161. perutě RAF

4 K odkazu 161. perutě RAF se hlásí Lysander Mk.IIIA (V9673, MA-J), vyfotografovany v Duxfordu

5 Shuttleworthsky Lysander s maketou nádrže pro dlouhý dolet v podobě, jakou měl Lysander V9367, MA-B, se kterým se jako příslušník 161. perutě RAF účastnil v zimě roku 1942 Pilot Officer Peter Vaughan-Fowler operace Apollo

6 Westland Lysander Mk.IIIA byl rovněž postaven v Kanadě s označením RCAF 1244. Restaurovaný byl k vidění ve zbarvení stroje 277. perutě RAF (V9545, BA-C) například na airshow v Duxfordu, ale v roce 1998 jej získal americký sběratel Kermit A. Weeks a přepravil jej do svého muzea Fantasy of Flight v Polk City na Floridě







Nejstarší Trenér



Mám samozřejmě na mysli Zlin Z-26, respektive podle vojenského značení typ C-5. V československém vojenském letectvu sloužily celkem čtyři druhy Trenérů: Nejstarší Z-26 byla verze poháněná ještě slabším a menším motorem Walter Minor 4, měla plátnem potažené křídlo a také jiné ocasní plochy. Z-126 měl celokovové křídlo a opět jiný tvar ocasních ploch, pro Z-226 byl typicky vykonější a mohutnější motor Walter Minor 6 a konečně Z-326 poznáme podle zatahovacího podvozku. Podrobnější informace o tomto typu je možné najít v Monografii L+K 64, 1988, č. 21-24 a článku pana Orlíty v PKR 49. Pro stavbu modelu Z-26 jsem se rozhodl proto, že díky žlutým doplňkům měl pestřejší zbarvení než jeho následovníci. Základem konverze se stala stavebnice Z-226 v měřítku 1:72, nabízená v nevelké sérii pod značkou Aeroteam.

Z uvedených odlišností verzí vyplývá také rozsah přestavby, při níž mi byl neocenitelným pomocníkem velmi pěkný výkres ve zmíněné Monografii.

Stavbu jsem začal slepením polovin trupu, do kterých jsem nejprve vsadil podlahu a přepážky za motorem a za pilotním prostorem. Na odtokovou hranu směrovky jsem přilepil pásek plastiku široký asi 2 mm, kryt motor jsem vpředu zkrátil asi o 1,5 milimetru. V pravé polovině krytu jsem odvrátil a odstranil původní větrací žaluzie a otvor jsem zaslepil destičkou. Také jsem zatmelil rytí na pevné části SOP a za motorem, které se u obou verzí rovněž liší. K větší modelovosti přispěje odstranění původní vodící lišty překrytu kabiny na horní straně trupu a její nahrazení 0,5 mm tlustou destičkou.

Pokračoval jsem slepením křídla a prodloužením VOP u kořene asi o 3 mm. Po řádném proschnutí všech dílů jsem se pustil do odstranění rytí do hloubky z povrchu křídla, asi nejnáročnější části přestavby. Jsou možné dvě cesty – buď je zatmelíme, nebo přebrousíme celý povrch. Křídlo je dostatečně tlusté, a tak jsem zvolil druhou cestu.

Po odstranění rytí přišlo na řadu znázornění plátna. Existuje jistě celá řada možností jak docílit věrného vzhledu, já používám poněkud méně obvyklou: Na povrch nastříkaný libovolnou barvou nanáším proužky obtisků (nařezané z větší plochy) a přestříkám normální kamuflážní barvou. Možná je to postup překvapivý, ale výsledek vypadá celkem věrohodně, metoda není příliš náročná na čas a v případě krivého nanesení lze obtiskové proužky kdykoli odstranit. Je samozřejmě nutné je nalepit až po vytmelení a vybroušení celého povrchu, jinak by se při manipulaci s modelem potrhaly. Ocasní plochy jsem upravil do správného tvaru a stejným způsobem je „potáhl“ plátnem.

Vytmelení široké spáry na spodní straně křídla není vůbec lehké. Po slepení celého modelu jsem podle výkresu doplnil chybějící rytí. Povrchových detailů na draku moc není, a tak jsem na bočních dvířkách motoru vlepením plastické tyčinky znázornil panty a doplnil trubici rychloměru, táhla ke křídélkům, vyvažovací plošky, poziční světla a další drobnosti. Také jsem vyvrtal do konců křidel otvory pro vedení letadla na zemi.

Podvozek lze použít beze změn, pouze doplníme některé detaily. Po přilepení dílu č. 13 (čelní kryt motoru) na zkrácený trup je nutno hodně tmelit. Za otvor pro přívod chladícího vzduchu jsem znázornil válce motoru. Zvláště pěkně vypadají větrací štěrby na horní straně motorového krytu, které jsem zhotovil z malých kousků fólie od propisotu s odstraněným lepidlem a písmeny (lze ji snadno lepit běžnými lepidly pro plastické modely).

Do pilotního prostoru jsem podle fotografií doplnil přístrojové desky, sedadla, řídicí páky, pedály a další drobné detaily, kterých naštěstí není mnoho.

Celý model jsem nastříkal kamuflážními barvami. Podle Monografie jsem se rozhodl pro stroj používaný v leteckém učilišti. Žluté pruhy jsem zhotovil z obtisků, protože plátno zhotovené popsáním způsobem nelze zakrýt při stříkání páskou.

Výsostné znaky na SOP je možné použít ze stavebnice, na křídlech mají větší průměr a je nutné je vzít například z modelu letadla Avia C-2 (KP). Stejněho původu je označení UC-27 na spodní straně křídla (sedmičku musíme posklá-



dat z částí jiných znaků). Kód na trup nám dá podstatně více práce, ale dá se sestavit z jednotlivých částí písmen OK-JEB obtisků stavebnice.

Vrtule byla na skutečném letadle dřevěná, proto jsem ji i pro model zhotovil ze stejného materiálu (netrvá to o mnoho déle než upravit původní vrtuli do modelového tvaru, ale výsledek je rozhodně lepší).

Na závěr zbyval překryt kabiny. I přesto, že ze stavebnice není špatný, zhotovil jsem z acetátové fólie nový, přičemž původní posloužil jako kopyto. Překryt má nepatrně chybný tvar v zadní části (je příliš nízký), a tak jsem jej „prodloužil“ tmelem. Rámování na kabimě jsem zhotovil z proužků obtisků.

Stavebnice je skutečný short-run, tedy dost jednoduchá, ale pěkně zhotovená. Stavba byla pohodová, přestavba nepatřila k náročným a za trochu námahy je mi odměnou zajímavý model Z-26 v atraktivním zbarvení, kterým se nemůže pochlubit každý. Škoda, že výrobce stavebnice tehdy nepřidal pár kovových dílů (přístrojové desce by to prospělo), ovšem v té době to ještě nebylo zvykem.

MARTIN JANOUŠEK
Foto autor



MAJSTROVSKÉ MODELY Z RUK UMELCA

Osobitnou skupinou veľmi príťažlivých modelov sú tie, ktoré dokáže z vlastnoručne vyrobených jednotlivých dielcov poskladať spičkový modelár. Ak onen umelec má aj obchodný talent, jeho výrobky sa často vyrábajú nielen pre vlastné potešenie, ale aj pre potešenie modelárov a zberateľov. Príkladom nech sú tentoraz superjemné kovové modely pána Marksa - Marks Metallmodellclassis...

Skôr, ako slovom i obrazom predstavíme modely v mierkach 1:87 a 1:160 dovoľte, aby sme opísali jeden tohoročný zážitok: Na stánku firmy spomínanej vyššie (so sídlom v nemeckom mestečku Rehau v Bavorsku) mohli návštevníci tohoročného Medzinárodného veľtrhu hračiek a modelárstva v Norimbergu obdivovať aj vynikajúco spodobenenu dioramu s dozrievajúcim obilným polom a rôznymi modelmi poľnohospodárskych strojov. Na našu otázku, ako to úžasné, modelovo vynikajúco zvládnuté zlatisté pole dokázal pán Marks zmodelovať, sme dostali nasledujúcu odpoveď: „Jednoducho, stačilo si v obchode všimnúť správnu slamenú rohož na otieranie zablatenej obuvi“. Berie vám toto priznanie dych? Nám ho vyrazilo, no pritom sme si uvedomili, že stačí mať dobrý pozorovací talent, a k tomu nebom darovaný cit pre vec – ak pridáme trochu vlastnej modelárskej inovácie, nadherný modelársky artefakt je náš!

Isté je, že dnes predstavované modely vznikali postupne tak, že pan Marks, inak obdivovateľ modelových železníc hlavne v rozchodových veľkostiach H0 (16,5 mm) a N (9 mm), si jedného dňa, tak pred 20 rokmi uvedomil, že svetový modelársky priemysel ešte vždy niektoré doplnky modelového kolajiska nevyrába, a ak, potom v horšej modelovej kvalite, ako by to dokázal on sám – pomocou každému dostupných technológií, medzi ktoré už vtedy patrili aj fotolepty. Svetlom vymodelované dielce pritom umožňovali oveľa jemnejšie (a teda i modelovejšie!) priblíženie sa k miniaturizovanej skutočnosti, o čom svedčia priložené fotozábery.

Pána Marksa zaujali predovšetkým rôzne technické starožitnosti – automobilovými počnúc a leteckými končiac. Ak sa bližšie prizrieme týmto modelom, nevďak nás napadne, že priamou inšpiráciou pravdepodobne boli i povestne „angličáky“, hlavne zberateľmi vyhľadávané sólokusy zo série Models of Yesteryear sve-



Benz s otočným hasičským rebríkom zo začiatku 20. storočia v mierke 1:87 (rebrík sa dá vysúvať!)



toznámej firmy Lesney (neskôr Matchbox). Čo takto vyrobiť si ich v mierke 1:87? Stalo sa! Dôkazom sú modely automobilov ako Mercedes Simplex z roku 1904, Opel Coupé z roku 1909, Opel Landulet z roku 1910, Mercedes SSK z roku 1928, či Rolls-Royce Silver Ghost v špeciálnej úprave umožňujúcej prepravu teplovzdušného balóna...

Pretože veľkosť N svojou o polovicu menšou mierkou zmenšenia provokovala pána Marksa takisto, onedlho pribudli aj modely ako nákladný Ford model A s rôznymi reklamnými nápismi, limuzína Horch 8 typ 750 z rokov 1934 až 1935, ale aj celý rad povojnových automobilov – slávnym VW Chrobákom počnúc a nie každodenným modelom Shelby Cobra končiac. Pán Marks neodolal ani modelu Ford GT 40, víťaznému pretekovému vozidlu s tromi prvými miestami pri 24 hodňových pretekoch Daytona a Le Mans...

„Autíčkári“ vyznávajúci zmenšenia 1:87 a 1:160 teda mohli byť nadmieru spokojní, avšak samotný pán Marks ešte spokojný nebol, a preto sa rozhodol stvoriť ďalšie modelové sólokusy (predovšetkým v mierke 1:87), z ktorých každý by bol vysloveným modelovým šperkom schopným žiarivo ozdobiť ktorúkoľvek zberateľskú vitrínu.

First Class Collection

Tak sa objavil napríklad model poschodového autobusu Benz Gaggenau Imperial z rokov 1911 až 1914, ktorý čoby moderný dopravný prostriedok premával najskôr ťahaný párom koní, neskôr s motorom pod kapotou. A propos, konský záprah: Firma Marks Metallmodellclassis si uľahčila prácu tým, že využila najnovšie figúrky firmy Preiser zo série exkluzívnych, na ktorých už nechýba ani povestný zlatý gombík... Podobné riešenie výrobca zvolil aj pri výbere dobových kostýmov ľudí. Keď už poschodový autobus Benz Gaggenau bol na svete, prečo neskombinovať kombinovateľné, dať preč nepotrebné a zvyšok doplniť potrebným? Takto sa na scéne objavili modely nákladných dvojosých automobilov Benz Gaggenau typ GL 12 z roku 1912 a keďže pán Marks už poznal čaro spomenutých angličákov, na trh túto svoju novinku uviedol hneď vo viacerých atraktívnych farbách – modrej „Hackerbrau“ (na prepravu pivových sudov), dobovo typickej hráškovozelenej farbe vozidla bez reklamných nápisov, červenej so žltou cisternou vo farbách olejárskej firmy Shell...

Keďže jeho oldtimery z kovu v mierke 1:87 prakticky nemali konkurenciu, stačilo opäť urobiť ďalší malý krok a srdcia zberateľov inklinujúcich k svetu hasičov poskočili: svetlo sveta uzreli hneď dve veľmi príťažlivé hasičské vozidlá Benz – motorová striekačka a hasičské vozidlo s výsuvným rebríkom. Logicky, onedlho k nim pribudol aj výsuvný rebrík na červenom dvojosom podvozku ťahaný – akože inak – párom koní v mierke 1:87 firmy Preiser. Potom na rad prišla novinka, ktorú dodnes možno považovať za hrozienu v celej ponuke tohto výrobcu: mláfačka obilia značky Lanz typ Erdmann z roku 1910.



BMW 507 kabriolet v mierke 1:160 (veľkosť N) s nosičom batožiny vzadu na kapote



Traktor Hanomag R /435/46 z roku 1957 (vo veľkosti H0 so zabudovaným generátorom dymu!)



Ťažná lokomobila Lanz typ B z rokov 1907-1918 v mierke 1:87



Traktor Hanomag R-435/45 z roku 1957 s integrovanou vidlicou na premiestňovanie hnoja v M 1:87



Stretnutie (v mierke 1:87), aké bývalo bežné koncom 20. rokov (za povšimnutie stojí najmä jemnosť vyhotovenia zbernej vidlice zhrňovačky sena za koňom)

A potom bolo už len otázkou času, kedy príde na rad aj prvá lokomobila, kedysi jeden z najúspešnejších modelov „angličákov“ zo série Modells of Yesteryear. Predlohou sa jej stal model značky Lanz typ B z rokov 1907 až 1918, ktorého predloha kedysi pomáhala zúrodňovať aj veľkostatky v Čechách. Dodaj treba, že výrobca ponúka tak vyhotovenie bez strechy, ako aj so strechou, pričom poľnohospodársku techniku v mierke 1:87 zo série FCC (modely prvej triedy) postupne doplnil aj o traktor s dieselovým motorom a integrovaným pluhom značky Fendt z roku 1930, o stroj na zber zemiakov značky Samro z roku 1960 (integrovaný na vtedy moderný traktor Hanomag R 435/46 z roku 1957, o kombajny značky Claas zo 60. rokov i z rokov nedávnych. Isteže, všetko sa vymenovať nedá. uveríte však, že spomenutý a modelovo skvele zdolaný traktor Hanomag R 434/45 z roku 1957 môže dokonca aj dymiť? Akože inak, s realistickým vyfúkavaním bielych obláčikov – vďaka zabudovanému generátoru dymu! Pokiaľ je nám známe, je to jediný traktor-model vo veľkosti H0, ktorý čosi takéto ponúka...

Pre priateľov aviatiky

Pán Marks nezabudol ani na tých železničných modelárov, ktorým vo veľkosti N chýbal ten či onen jemne zhotovený modelový prvok – muchotrávkami/muchomürkami v mierke 1:160 počnúc a parnou tendrovkou radu P 2/3 Bavorských štátnych železníc (neskorší rad BR 70 DB/DR) veľkosti N končiac. Pribudli aj iné

fajnovôstky, napríklad stavebnica (z mosadznych dielcov) veterného kolesa, hydranty, „liatinové“ kanálové kryty, ale aj bager na podvozku štvorosého plošného vagóna, mostík s návestidlami, plošinový vagón s brzdárskou búdkou a rozloženým dvojplošníkom Sopwith 2F1 Camel. Vyjadrené inak, pán Marks neodolal ani aviatike, osobitne ére jej klasického obdobia pred oboch svetových vojen.

V sérii Klasici vzduchu sa objavil predovšetkým trojplôšnik Fokker Dr.1, ktorý firma dnes ponúka až v štyroch atraktívnych farebných mutáciách, i model de Havilland Tiger Moth takisto v štyroch farebných mutáciách. Do výrobného programu sa dostal aj malý jednovrtulový Piper Cub (so žltým náterom, respektíve v inej farbe s nápisom Burda, a popri nich aj model skráslený červeno-bielymi štvorcami – vozidlo značky Mercedes-Benz s rovnako sfarbeným menším transportérom značky VW z 50. rokov. Isteže, pán Marks vymodeloval aj malý hangár a le-

tiskovú vežu; tá naznačuje, že (aj) malé letisko znesie každá slušná dioráma či kolajisko...

Novinky roku 2002 opäť obohatili hlavne automobilový program v mierke 1:160 (veterány), no vo veľkosti H0 sa objavil aj veľmi jemne z kovu zhotovený sedliacky rebriniak (akože inak, do detailu podobný predlohe, a popri ňom aj obor, vezový skladací žeriav Liebherr typ 11A/13 zo 60. rokov, určite najfiligránškejší zo všetkých žeriavov v mierke 1:87. Treba vôbec zdôrazňovať, že na trh sa dostane v poskladanom prepravnom stave, chránený exkluzívnou drevenou škatuľou? A viete prečo? Pretože každý z týchto modelov sám osebe predstavuje nielen prvotriedny modelový šperk, ale aj jedinečný miniatúrny suvení, ktorý obdarovaná osoba určite nikdy nepostúpi na hranie deťom. Žiaľ – či našťastie?

Na fotozáberoch boli modely doplnené rôznymi modelovými doplnkami a figurkami z ponuky firmy Preiser, ktoré firma Marks Metallmodelclassics neponúka.
ING. ŠTEFAN ŠTRAUCH



Mercedes Benz SSKz a dopravný Ju 52

Foto: Maňo Štrauch

PORTUGALSKÝ TEXAN

Už je to pět let, co se na světový modelářský trh prodal nový výrobce z katarsky velmi exotického Portugalska. Jako prvotinu si firma **Ocidental Replicas** vybrala americký **AT-6 Texan** v měřítku 1:48. K nám se tento model sice dováží, ale stavebnice mnohdy slouží v prodejnách spíše jako útočiště pavouků, než aby mizela coby „horké“ zboží. Myslím si, že důvodem je cena téměř 900 Kč, která odradí i zapřísažené čtvrtkaře. Přesto, že Texan je mým velkým favoritem a tvrdím, že Texanů není nikdy dost, s koupí jsem také velmi dlouho váhal. Už při zběžné prohlídce v obchodě mi byly vylisky povědomé, a tak jsem si krabici nakonec odnes s vědomím, že mám vylepšený Monogram!



Kresba na víku velké krabice není moc povedená. Návod nepříliš praktického velkého formátu je naštěstí celkem přehledný a především doplněný řadou černobílých fotografií skutečných strojů, které v portugalském letectvu ještě nedávno sloužily. Zbarvení si podle kreseb v návodu můžeme vybrat ze dvou možností – stroj portugalský nebo francouzského letectva, avšak obtisky nabízejí kupodivu pouze znaky pro portugalský z obrázku na krabici.



Žlutý americký Texan z novější stavebnice portugalského výrobce a kamuflovaný britský Harvard z vylisky Monogram-Revell, uvedeny na trh koncem 70. let

Nejprve jsem se domníval že vylisky vznikly úpravou vzpomínané stavebnice firmy Monogram, která je dodnes k máni rovněž se znakem Revell. Při důkladnější prohlídce jsem však zjistil řadu rozdílů. Vybavení kabiny, u americko-německé stavebnice poměrně dokonalé, je u mnohem mladší stavebnice hrubší. Například přístrojové desky, které jsou u „předlohové“ stavebnice jakoby připravené jen k opatrnému nabarvení, jsou v portugalském pojetí spíše k vyhození. Sedadla, u Monogramu nádherně jemná a s polstrováním, zastupují u mladší verze jakési vany z tlustého plastiku, navíc s okrajem jakoby ožehnutým letlampou. Změny, opět bohužel spíše k horšímu, najdeme i na vnitřní konstrukci. Navíc musím upozornit případné stavitele na nečistoty použitého plastiku. Je pružný, ba měkký, těžko opracovatelný a hrozně rád se odlupuje v šupinkách.

Po uzavření trupu nás čeká motor. Ten je naštěstí bez úprav, pozměněný je pouze prstenec s vahadly. Po slepení z krabičky by nám však skříň i vahadla vystupovaly před kapotu. Opět navrhuji tento díl zahodit a vahadla zhotovit nová například ze špendlíků.

Křídlo i vyškovka jsou naštěstí beze změn, i se vzorně znázorněnými šachtami. Na podvozkových nohách nalezneme snad jako na jediných dílech otřepy.

North American AT-6/AT-16/T-6 Texan

Pravděpodobně nejuniverzálnější cvičný a v nouzi i bojový letoun (ale také průzkumný, stíhací, stíhací bombardér, protipartyzánský, k přepravě pošty nebo sportovní) byl stavěn společností North American v několika továrnách a pod názvy Texan, Harvard, Yale, J-Bird, Mosquito či T-6 létal v 55 zemích celého světa. Zúčastnil se druhé světové války, války v Koreji i války ve Vietnamu, osvědčil se i v regionálních konfliktech v Alžírě, Kongu, Čadu, Biatře, na Středním východě a v Latinské Americe.

Prototyp NA-16, poháněný motorem Wright R-975-E7 o výkonu 298 kW, poprvé vzletl 1. dubna 1934, jen šest měsíců po zadání požadavků. Jeho sériová výroba byla zahájena pod označením BT-9 (Basic Trainer). Zatahovacím podvozkem a motorem P&W R-1340-47 o výkonu 441 kW byl poprvé vybaven letoun NA-36, který v roce 1937 uspěl v konkursu na pokračovací cvičný letoun. Odběratelům byl pak nabízen jako BC-1 (Basic Combat), respektive s úpravami pro střelecký výcvik jako BC-2 s celokovovým trupem a třílistou vrtulí. Pokračováním vyvojové řady se stal BC-1A s celokovovým trupem a trojúhelníkovou SOP. Po změně označení byla letadla dalších sérií dodávána jako AT-6 (Advanced Trainer).

Ve výrobním závodu North American v Inglewoodu bylo postaveno 94 letadel AT-6 a 517 typu AT-6A, ale kapacita přestávala stačit požadavkům, a tak byl otevřen nový závod v texaském Dallasu. V něm bylo postaveno 1330 letadel AT-6A, 400 typu AT-6B pro střelecký výcvik, 2970 řady AT-6C, 3404 jako AT-6D a konečně také 956 AT-9F. Dalších 2610 letadel spatřilo světla světa v Kanadě na lince firmy Noorduy Aviation Ltd v Montrealu a v továrně Canadian Car and Foundry. Téměř padesát Texanů bylo sestaveno z dodaných dílů v Jižní Koreji.

V odhadu celkové produkce prameny uvádějí, že bylo postaveno od 13 049 po 17 096 Texanů všech verzí. mas

Zajímavá jsou kola – na výběr máme dva druhy disků, což je příjemné, a můžeme použít pneumatiky s hladkým povrchem nebo s dezénem. Vlastně jen jedno, protože druhé chybí a vypadá to, že s ním v rámečku ani není počítáno!

Pro kabinu platí totéž co pro původní Monogram, na otevření je tlustá, navíc výrobce přehnal rámování.

Kamufláž jsem si vybral svou, poválečnou žlutou USAF. Když postavím „starý“ Monogram (kamuflovaný model) vedle „nového“ Ocidentalu, myslím si, že tentokrát snaha pozměnit původní vylisky k lepšímu vyšla mírně řečeno naprázdno. Nový model má sice podrobnosti na po-

vrchu vyznačeny rytím do hloubky, ale to nepovažuji za takovou přednost. Kam zmizel krásný povrch s drobnými nýty, vystouplými krytkami a „zmačkaným“ polstrováním na sedadlech? Za nemale peníze jsem očekával rozhodně mnohem lepší výsledek.

Dorazilo mne, když jsem nedávno viděl dvoustavebnici Revell obsahující čtvrtkové vylisky P-51 a AT-6 za naprosto neuvěřitelných 350 Kč! Můj názor na dokonalost stavebnice Monogram nic nezvickalo, jen jsem si potvrdil, že co je dražší, nemusí být lepší.

MARTIN DECARLI
Foto autor



Stavebnice
Měřítka
Výrobce

AT-6 Texan
1:48
Monogram

Pozemní nácvik skluzu po křídle

Nevelké diorama vzniklo ještě v době, kdy jsem se kitičinou jenom bavil, kdy jsem ke stavbě potřeboval pouze návod, kdy podklady začínaly a končily výběrem zbarvení. O nějakém porovnávání schémat kamufláží s fotografiemi skutečných letadel jsem ani nepřemýšlel, protože jsem výrobcům stavebnic věřil, že vycházejí ze skutečných předloh. Ostatně dodnes věřím tvůrci modelu že si nic nevymyslel. Ale pokaždé se najde nějaký recenzent nebo diskutér, který moji naivitu o šlechetném výrobcu, který zákazníkům prodává dokonalý výrobek, zpochybní.

Za této sladké doby modelaření jsem se pustil do modelu letadla Texan ze stavebnice firmy Monogram. O vylepšování plechy nebo odlitky (pokud už tenkrát byly k dispozici) jsem ani neuvažoval. Musím se přiznat, že příjemná stavba a kvalita zpracování tohoto modelu byly také jedním z důvodů, proč jsem – pozdě, ale přece – změnil měřítko. Když jsem pak během krátké doby postavil ještě několik dalších „Monogramů“, vždy to bylo především o radosti z modelaření. Ani dnes tyto modely ve vitrině nepřehlížím.

Jak jsem již zmínil, Texan je krásný model, který jsem stavěl s lehkostí a také bez výčitek, že jsem mohl dokoupit nějaké sady doplňků a dále jej vylepšovat. Pokud

vím, tak žádné doplňky nebyly a pravděpodobně – kromě plechy a masky Eduard – stále nejsou k mání.

S odstupem let si již nevzpomínám na žádné komplikace při stavbě a nebude to jenom tím, že jsem obtíže nevyhledával. Vnitřek kabiny osádky byl (a je i dnes) pro mne dokonalost sama a ukázkou, co všechno lze z plastu zhotovit. Mimo jiných detailů je sestaven z trubkové konstrukce, která se jako celek lepí do trupu. Stavba modelu byla velmi rychlá a až na překryt kabiny, který jsem použil od firmy Falcon, upínací pásy a drátky v motoru, je čistě „z krabičky“.



Povrch vylisků je opatřen jemným rytím nad povrch a ozdoben vystupujícími nýty, což je dle mého názoru mnohem výhodnější, než soudobý trend výrobců stavebnic, kteří v současnosti u některých stavebnic nastoupili cestu až příliš hrubého negativního rytování povrchu.

Za velmi důležité pro stavbu považuji prakticky bezchybné lícování dílu, mimochodem bez jakýchkoli propadlin a defor-



mací. Příjemným zpestřením jsou vysunutí klapky, kompletní popisky na kvalitním aršíku a pouze u stavebnic firmy Monogram standardně dodávané figurky pilotů nebo personálu v různých pozicích. Ty také byly – spolu s dalšími figurkami z jiných stavebnic – důležitou částí mé diorámy. Nevím jak a kdy jsem přišel na to, že by bylo možné znázornit pozemní nácvik skluzu po křídle tímto způsobem, ale při pohodové stavbě podobné nápady přicházejí samy.

Figurka právě po křídle klouzajícího pilotního žáka je upravená do pádové pozice, ostatní dvě jsou víceméně původní. Jelikož se mi podařilo vlastní nešikovností zničit obtisk pro schéma zbarvení nabízené stavebnicí, rozhodl jsem se podle sešitu *In action* postavit žlutočervený stroj, na který jediný jsem byl schopen dát dohromady obtisky z domácích přebytků (přestože k dokonalosti také něco chybělo, tenkrát jsem se tím netrápil).

Žlutá, černá a červená barva jsou značky Humbrol, aby bylo možno odlišit a lehce vystínovat panely na trupu, použil jsem stříbrnou barvu různých odstínů Model Master Metalizer. Celý model je přestříkán lesklým lakem Micro Gloss.

Prkna plotu jsou doslova vystríhaná (proto nejsou rovná, což byl úmysl) z plastických destiček, celou absurditu scény doplňují na plot umístěné počítačem vytištěné nápisy a směrovky jako: Šetřete trávník, Hřbitov, Zřícená letadla. Tráva Static Grass je nalepena na podložku lepidlem Herkules.

Model i dioráma vznikly během neuvěřitelně krátké doby dvou týdnů bez shánění hory podkladů a doplňků i bez jejich vzájemného porovnávání, zato s nedočkavostí.

Kdy si večer sednu k pracovnímu stolu, napada mne: Že bych si zkusit zase nějaký starý dobrý Monogram? A o tom to je – modelářina je koníčkem a ten má především bavit.

JAROSLAV GALLER
Foto autor a M. Salajka



Největší letecký den v Evropě

Royal International Air Tattoo 2003

v anglickém Fairfordu

Během zájezdu ve dnech
17. až 21. července uvidíte
přiletý účastníků
a velkolepý letecký den
a navštívíte muzea v Cosfordu,
Bagintonu a Brooklands.
Cena zájezdu 7 500 Kč

CK PAVEL PETRÁČEK - PP TOURIST

Provozovna:
Obchodní dům Julius Meinl-Cil
Topolová 2915,
106 00 Praha 10 - Zahradní město
Tel.: 272 650 744, fax: 272 658 435
www.pptourist.cz



Egyptské letectvo používalo několika původně britských Harvardů Mk.II již od dob druhé světové války. Stroj s číslem 419 v roce 1949 během první arabsko-izraelské války plnil především spojovací a kurýrní úkoly. Trup a svrchní plochy byly kamuflvány nepravidelnými poli zřejmě britských barev Dark Earth a Mid Stone, spodní plochy křídla a VOP byly nejspíš v barvě Azure Blue

Kanadské královské letectvo používalo velké množství letounů Harvard k výcviku ještě mnoho let po válce. Zbarvení stroje číslo 20449 bylo standardní pro poválečné období. Celý letoun byl žlutý, pouze konce křídla a kýlovka měly oranžový náter, který zlepšoval viditelnost letounu. Před kabinou byl černý pruh proti oslnění



V době občanské války v Nigérii používalo na přelomu 60. a 70. let povstalecké letectvo republiky Biafra dva původně francouzské letouny T-6. Plnily bitevní úkoly, proto byly vyzbrojeny pouzdry s kulomety a závěsníky pumové či raketové vyzbroje. První nasazený Texan letectva Biafry létal bez označení improvizovaně kamuflován tmavě zelenou barvou, kterou doplňovala nepravidelná pole hnědé a černé

Španělské letectvo dostalo v padesátých letech v rámci americké vojenské pomoci také cvičné letouny T-6 Texan. Kromě výcviku nových pilotů je později použito i v roli lehkých bitevníků při potlačování povstání v tehdejší španělské saharské kolonii. Zbarvení Texanů odpovídalo standardům Ejército del Aire: na svrchních plochách kombinace zelené, hnědé a pískové barvy, spodní plochy šedomodré



Americké letectvo nezavrhló osvědčené Texany ani na prahu proudové éry. Na letecké základně Williams sloužil počátkem 50. let v barvě leštěného duralu Texan sériového čísla 44-82489. Kromě obvyklého označení nesl na krytu motoru emblém jednotky. Na kýlovce byly patrné zbytky červeného pruhu

Arabsko-izraelské války v roce 1948 se zúčastnil také izraelský Harvard evidenčního čísla 1113 ze stavu 35. tajaset Chel HaiAvir. Počátkem roku 1949 již jeho zbarvení vykazovalo značný stupeň opotřebení provozem: nepravidelná pole barev Dark Green a Dark Earth (zřejmě z přebytků RAF) byla na mnoha místech odřena až na původní barvu (patrně žlutá či základová žlutozelená). Také černě lemované bílé číslo na SOP bylo místy zcela setřeno. Spodní plochy letounu zřejmě kryla šedá či světle modrá barva





North American AT-6D-NT Texan poznávací značky F-AZBL provozuje sdružení Aéro-Rétro z letiště Saint Rambert d'Albon ve Francii



Francie patřila k uživatelům Texanů od roku 1937. Po válce také převzala a hojně užívala i v bojových akcích řadu modernizovaných letadel verze T-6G-1-NH. Letadlo údajně výrobního čísla 182-535 (s označením 115237 na SOP a poznávací značkou F-AZBQ)



létá v atraktivním zbarvení na tradičním setkání přátel J. B. Salise v La Ferté Alais. Stejně výhružně se tváří Texan na obalu čtvrtkové stavebnice firmy Revell, která obsahuje vylisky Monogram

V izraelském vojenském letectvu se Texany/Harvardy objevily během Války za nezávislost nejprve v roli improvizovaných bombardovacích strojů na egyptské frontě. Ještě v roce 1956 jejich osádky uskutečnily téměř 50 bojových letů, ale utrpěly značné ztráty a letadla pak byla používána jen k vycviků. V současné době jsou v muzeu v Hatzerimu dva letuschopné stroje; několik dalších tu čeká na možné znovuzrození

Foto H. Salajková





Belgické vojenské letectvo používalo od února 1947 do srpna 1962 téměř 160 letadel T-6 Harvard/Texan například u Jachtvliedschool v Koksijde. Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire v Bruselu vlastní dva stroje, jedním z nich je AT-6D Harvard II vyrobený roku 1941 a vystavený s označením H21/EZ256

Foto M. Salajka



JEZEVČÍKOVA MODELÁŘSKÁ STANICE PRVNÍ POMOCI

(Pokračování
z minulého čísla)

Co jsou vteřinová lepidla?

Jsou známá také jako sekundáky, vteřináky, kyanoakryláty, prstolepy, či super glue. Je to skupina lepidel původně určených ke spojování tkání při chirurgických zákrocích.

Většina opravdu schne v průběhu sekund a při troše neopatrnosti můžete jejich účinky poznat doslova na vlastní kůži. Že nepatří k příjemným zážitkům oddělovat slepené prsty potvrdí modeláři, kterým se už nějaký „malér“ přihodil.

Nechci příliš zabíhat do podrobností, a tak jen tlumočím, co jsem se dočetl. Základem funkce sekundových či vteřinových lepidel je reakce ethylkyanoakrylátu s vodními párami, způsobující, že lepidlo velmi rychle ztvrdne. Protože vodní páry nalezneme všude, je „vteřinák“ schopen slepit v podstatě jakékoli materiály.

Pro potřeby modelářů jsou v současné době k dispozici sekundová lepidla různých konzistencí, od superřidkých „zátékáčů“, tuhoucích během setin sekund, až po hustá, jejichž použití umožňuje po určitou dobu polohu spojovaných dílů upravovat.

Na trhu jsou dostupné také různé přípravky k urychlování zasychání sekundových lepidel (akcelerátor, urychlovač), nebo debonder (též zvaný flashback) k rozpouštění již zaschlého lepidla (nikoliv ze svátečních šatů, což je ma vlastní zkušenost). Specialitou je obarvené kyanoakrylátové lepidlo, sice velmi drahé, ale ukazující dokonale kde a v jaké vrstvě jsme tmelili.

„Vteřinák“ je výborný pro lepení drobných detailů i celých sestav hlavně při rychlostavbě. Stačí například poloviny trupu spojit nasucho lepicí páskou nebo kuličky a superřidké lepidlo „pustit“ do spáry. Kudy teče, tudy lepi a tmelí zároveň. Je však třeba ohlídat, aby se nevydalo kam nechceme – třeba do spár rytí, které by mohlo proti naší vůli zatmelit.

Naopak, pokud potřebujeme zatmelit i větší spáry do hloubky (ať už na špatných místech, nebo příliš hluboké), velmi vhodné je husté lepidlo. Po zaschnutí je značně pevné a dobře se brousí, rytí se v místech kam jsme je nanесли obnovuje lépe, než při použití jakéhokoli jiného klasického tmelu.

Po dokonalém odpaření toluenu (nebo jiného rozpouštědla obsaženého v lepidlech pro plastické modely) z lepených spojů je možné sekundové lepidlo použít ke zpevnění spojů, nebo zvláště u podtlakově tvářených modelů (vakuformů) k „prolévání“ spoju zevnitř.



Možné nehody a nevýhody:

- Lepíme-li překrytí kabin z čirého acetátu, někdy při nedostatečném odvětrávání lepeného místa dojde k „zakouření“ kabiny odpařující se kyanoakrylátem. Můžeme pak být zaskočeni nenadálým objevením se otisků prstů (kyanoakryláty se v kriminalistice používají ke snímání otisků z porézních materiálů). Někdy se „zakouření“ dá odstranit potřením debonderem, obvykle však je překrytí kabiny nenávratně zničeno.

- Až 95 % objemu lepidla přijde nazmar. Proto je lepší neodebírat jej přímo z lahvičky. Vždy si odkápnou kapku na kousek voskovaného papíru (nebo jiného vodoodpudivého a co nejméně porézního materiálu) a z kapky nabereš miniaturní množství jehlou vsazenou do násadky starého štětce. I tak záleží na počasí, jak dlouho kapka vydrží použitelná. K „odlítí“ velmi řídkého lepidla používám plata od léků (plastikové „jamky“). Když však použijeme „jamku“ opakovaně, lepidlo zaschne rychleji.

- Při tmelení tlustší vrstvou hustého gelu není dobré používat akcelerátor. Po jeho použití se totiž na povrchu vytvoří pevná křusta, která brání odpařování plynné složky lepidla a může se nám i po čase stát, že se křustou probrousíme k vrstvě, která je „gumová“ a dělá žmolky. Je proto vhodnější tmelit hustým gelem v několika tenkých vrstvách, nebo nepoužívat akcelerátor.

- Pro zpevnění spoje nikdy neprolévejte místo lepené běžným lepidlem na polystyrén dokud nezaschne. Odparná složka klasického lepidla si vždy najde cestu okolo neprostupné vrstvy vteřináku (a tím změkčí povrch). Může nás pak překvapit, že najdeme otisky svých prstů do změkčeného plastu v místech, kam jsme nikdy klasické změkčovací lepidlo nanesli.

Doporučuji vždy kombinovat přípravky stejné značky – debonder jedné značky nemusí rozlepovat lepidla jiného výrobce. U většiny kombinací problém nastane, ale přece jen...

Sekundové lepidlo trzné hustoty v lahvičkách, jeho levnější a obvykle méně trvanlivá varianta v tubách, debonder a plnidlo (baloons), používané k „zahuštění“ lepidla při vyplňování větších prostorů

Jaká značka je nejlepší? Ta která vám bude nejlépe fungovat na účel, pro který jste ji koupili. Mně se osvědčila lepidla HVP, Eduard, Loctite (mají nejlepší superřidky) a Flash NHP, ostatní jsem nezkoušel. Neosvědčilo se mi nejlevnější Alteco v tubě za 20 Kč, které jsem si koupil asi pětkrát, ale buď bylo vyschlé, nebo nelepilo. Znam však modeláře, kteří si ho – i vzhledem k ceně – nemohou vynachválit, takže definitivní úsudek ponechávám na čtenáři.

Proč mi „wash“ olejových barev na modelu Sdkfz.251 prolezi natěření tamiyackého akrylátu a tím se mi rozmazal podklad tvořený Humbrol Metal cote odstínu Gun metal, který jsem nastříkal jako základ vnitřku „Hakiu“?

Martin Šimčík „Pitrs“



Barvy Metalcote jsou i po dokonalém zaschnutí velmi citlivé na jakákoli syntetická ředidla. Matné barvy jsou zase většinou hodně porézní i v tlusté vrstvě. Ředidlo použité pro wash vám pravděpodobně prosáklo akrylátem až na podklad, narušilo strukturu metalcote, která tak „zvedla“ i vrstvu nad sebou, případně „prosákla“ nahoru a povrch „postříbila“. To, co vzniklo, asi na pohled není moc hezké. Nezbyvá než model odbarvit a začít s povrchovou úpravou znovu.

Jak tomuto jevu předejít? Metalcote barvy jako podklad začaly být před časem používány pro detekci různých „nedodělků“ (špatně zatmelených, nevybroušených a propadlých míst). Většinou modeláři počítali s tím, že barva poslouží nejen jako „indikátor“, ale také jako základ pro patinovací efekt vytvářený „olupováním“ kamuflážní barvy. Na metalcote se nastříkal akrylát kamuflážního odstínu. Ten se s metal cote ani po zaschnutí nespojí, takže když jste skalpelem oškráblí, nebo kouskem lepicí pásky sloupili, vrstvu kamuflážní barvy, objevil se „kovový“ podklad metalcote. Nepočítalo se většinou se silnějším washem nebo filtrem, takže vámi popisovaný problém obvykle nenastal.

Předpokládám, že jste metalcote použil výhradně pro „vypátrání“ nerovností. Tuto práci ale stejně dobře zvládne Surfacer Gunze Sangyo, nebo třeba lehký nástřík matnou bílou Tamiya, a zcela odpadá riziko poškození nebo „prosáknutí“ povrchu“. Takže pro příště doporučuji nahradit Metalcote některou z jmenovaných základových barev.

Prosim o jméno vydavatele knih *Stavba plastických modelů a Jak stavět diorámy.*
Nikola Savák



Vyhradní dovozce těchto knih do naší republiky zatím není, ale občas se některé sešity objevují v nabídce zásilkově prodejny Artur MC, specializovaného knihkupectví Krakatit, nebo v modelářských bazarech.

Za výborný zdroj informací pro stavitele považují knihy **How to build dioramas** nebo **Modelling tanks and military vehicles**. Jejich autora Sheperda Paineho můžete rovněž znát jako stavitele nádherných dioram, které se objevovaly v 80. letech na krabičkách a v návodech firmy Monogram, respektive na začátku 90. let. Určitě si vzpomenete třeba na známý model B-17 po nouzovém přistání, opuštěné letadlo B-25 s odmontovanými motory, výrobní linku B-26, opravu P-61, nebo přestřikávání B-24 na puntkovaný stroj používaný při formování bombardovacích svazů. Jeho knihy byly a jsou pro velký zájem každé nové generace kitarů opakovaně vydávány nakladatelstvím Kalmbach books a jejich cena se pohybuje v rozmezí 450 až 500 Kč.

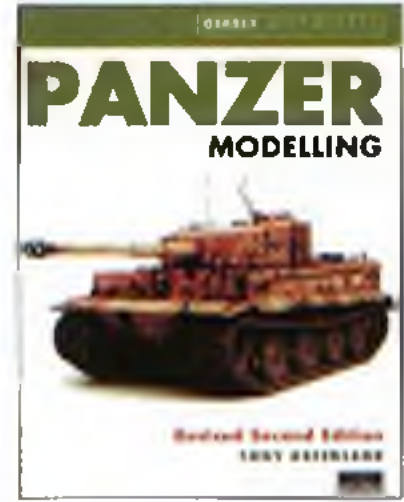
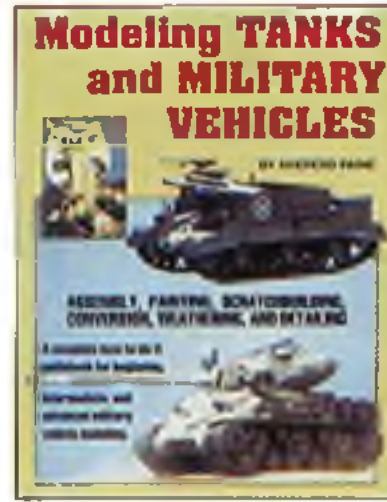
Knihu **Building plastic models** vydal Francois Verlinden, později k ní připojil další díly, každý specializovaný na jiné odvětví modelářiny (figurky, diorámy, tanky, letadla), takže celkem vzniklo asi osm dílů. V každém z nich autor čtenáře provází do nejmenších podrobností postupy užitými při stavbě modelů dané kategorie a vše fotograficky dokumentuje.

V současné době Verlinden vydává jinou řadu publikací, ve kterých představuje modely několika autorů. Sešity nejsou zaměřené jen na postupy a troufnu si tvrdit, že nedosahují užitné hodnoty prvních osmi dílů, ačkoli jsou modely vyfotografované v publikacích nové série mnohem lepší.

Bohužel s přesunem firmy Verlinden z Belgie do USA se značně zhoršila dostupnost těchto publikací v Evropě. Pokud se někde objeví, jejich cena se u knih z první série pohybuje okolo 300 Kč, novější díly se prodávají za 450 až 600 Kč.

Nakladatelství Osprey vydává sérii publikací **Modelling Manuals**, z nichž každý díl je zaměřen na jiný stupeň pokročilosti v jednotlivém druhu modelářiny. Například stavitelům modelů letadel jsou k dispozici publikace stupně Basic, Intermediate (střední), Advanced (pokročilý) a zvláštní díl věnovaný pouze proudovým strojům. Série pokračuje monotematickými sešity – několik modelářů staví jeden typ vojenské techniky nebo letadla a popisuje své stavební finty (vyšly například publikace T-34, Sherman, Bf 109, Tiger). Cena každého sešitu je přibližně 800 Kč. Pokud vás suma odradí, alespoň si knižičky prohlédněte. Kvalita jednotlivých publikací ovšem kolísá; z hlediska množství informací se mi jeví přínosnější pozdější monotematické publikace.

Hodně pokročilým stavitelům doporučuji publikace nakladatelství **Windrow and Green**. Například bibli figurkářů **Mi-**



litary modelling masterclass od Billa Horana, nebo **Panzer modelling masterclass** Tony Greenlanda, zaměřenou výhradně na německou techniku. Cena za jednu se pohybuje okolo 1000 Kč, ale před časem se objevily i u nás v prodeji s poloviční slevou.

A naši autoři? Od publikací Václava Šorela Svět letadel a Letadla pánů Androviče, Válka a Spišky nic. I když... proslychá se, že velké překvapení chystá nakladatelství WWP.

Uvedené ceny zahraničních publikací se nejspíš některým čtenářům budou zdát příliš velké. Je to však otázka priorit – například já v současné době za modelářské publikace a časopisy utracím více než dvě třetiny svého modelářského rozpočtu. A rozhodně to nepovažuji za zbytečně vyhozené peníze, což o některých modelech často říct nemohu.

Důvod je prostý, určitě jste to také zažili: Kamarád popisuje, jak postupoval, já si dělám přehledné poznámky na papír.



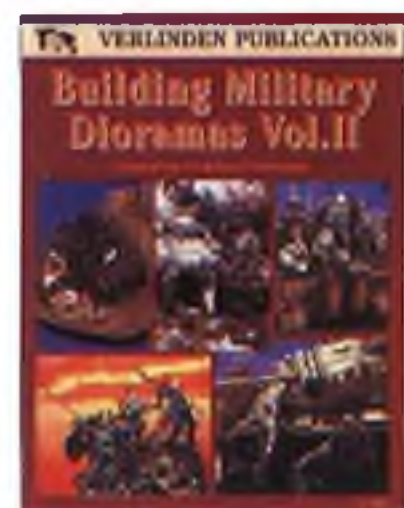
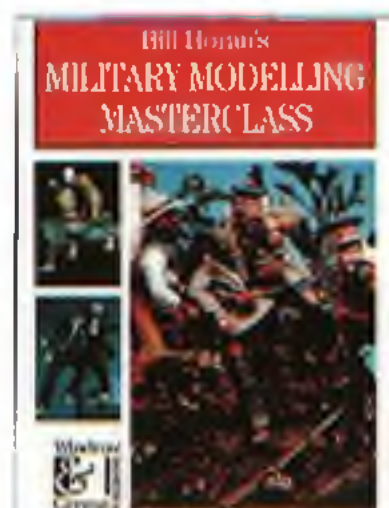
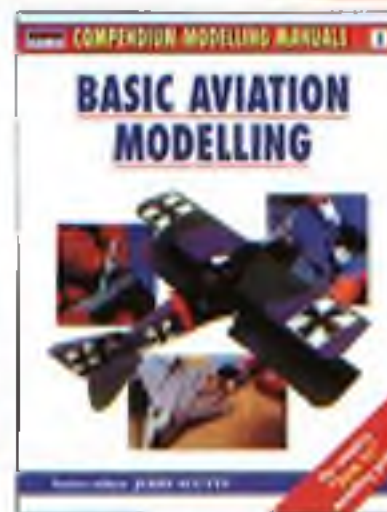
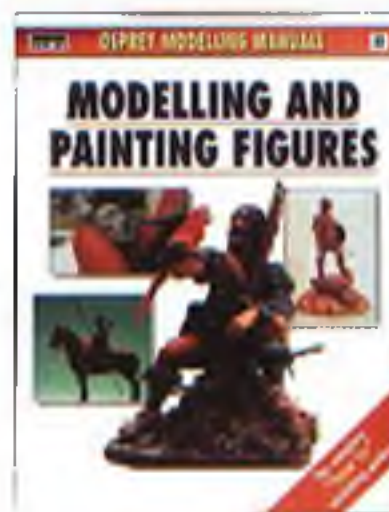
Všechno do sebe krásně zapadá, všemu rozumím. Pak přijdu domů, sednu si za modelářský stůl a... zjistím že si nepamatuji vůbec nic a že místo přehledných poznámek přibližujících stavbu krok za krokem mám na papírku nesrozumitelná hesla, nesouvisející čísla a nesmyslné šipky. Proto je lepší mít informace od autora na papíře i s fotografiemi výsledku. Nemusíme mít všechno. Když si

skupina kamarádů koupí několik sešitů dohromady, mohou si je půjčovat třeba v týdenním intervalu. Až bude mít „čtenářský kroužek“ informace zazité, můžete publikace na burze nebo v modelářském bazarku „pustit dál“ se slevou za ohmatání.

Jako v každém jiném odvětví, díky prisunu nových informací o technikách a modelech, jakož i díky inspiraci získané z prací druhých, člověk modelářsky nestagnuje, ale rozvíjí se.



JINDŘICH „JEZEVČÍK“ ŠTĚRBÁČEK
Foto M. Salajka





Dvouapůlka se skříní

Je to už šest let, co společnost **Tamiya** vydala v měřítku 1:35 vybornou stavebnici 2,5t nákladního automobilu GMC „Dvouapůlka“, „Dvouapůlka“, „Jimmy“ (od dží em si) jsou jen některé z řady přeždívek, pod kterými byl znám tažný vůz americké armády, kterému pohon všech šesti kol umožňoval dostat náklad i na nejhůře přístupná místa. V letech 1941-45 bylo postaveno přibližně 800 000 vozidel, z nichž mnohá slouží dodnes – například na Filipínách jsou jako pozůstatek amerického osvobození z roku 1945 stále používána při sklizni cukrové třtiny.

Velmi kvalitní podvozek byl využit pro dlouhou řadu nástaveb, z nichž asi nejméně vzhled původního „Jimmyho“ připomíná obojživelník DUKW.

Jako předlohu pro konverzi si firma **Calibre 35** vybrala polní dílnu. Mým úkolem bylo postavit model pro fotografování na krabičku. V takovém případě má model dobře vypadat, ale nejsou povoleny jiné úpravy původní stavebnice než ty, které vyžaduje přestavba. Ze stavebnice Tamiya, odlitků Calibre 35 a s využitím publikací GMC CCKW 353 a 352 vydavatelství WWP jsem se proto nesnažil stavět

konkrétní vozidlo, ale spíše „průměrnou“ polní dílnu tohoto typu.

Stavebnice Tamiya je v kvalitě, na kterou je velmi lehké si zvyknout. Nemá žádné otřepy ani propadliny; prohlubně po vyrážecích kolíčcích jsou z velké většiny na „neviditelných“ místech, všechno bez problému lícuje, jak má.

Když jsem se dozvěděl, že budu stavět konverzi polní dílny, očekával jsem obvyklou „rezinovou“ záležitost, tedy, že skříň dílny budu lepit z podlahy, čtyř stěn, a střechy, k tomu bude pár drobných dílů které nějak zaplní interiér. Óóó, jak hluboce jsem se mýlil! Po otevření kartonu jsem našel modelářův sen – celou skříň (střecha a čtyři stěny) odlitou v jednom kuse! Nevím sice jak to u výrobce dokázali (ani přes veškeré naléhání mi výrobci postup nesdělili), ale udělali to zatraceně dobře. Odlitek skříně má na stěnách vybavení interiéru, na stropě světla a elektrické rozvody, nad okny jsou rolety i se stahovacími očky (ano, stále se bavíme o jediném odlitku).

Tento „megadíl“ skoro není třeba upravovat, musel jsem pouze odstranit drobný náliček po spodním obvodu skříně

a zbavit se licích plen v otvorech oken. K odstranění náličku jsem použil rydlo – stačí pouze 4x objet po obvodu a náliček sám odpadne. Hranu jsem zlehka začistil pilníkem, ale tak, abych příliš neubral materiál skříně. K odstranění plen z oken stačilo projet rydlem po obvodu oken jen jednou. Je třeba být při tom opatrný a nezajet do vnitřního osazení budoucí čiré části okna! Ale když jsem to „nedokázal“ ani ja, myslím, že pro ostatní by to neměl být problém. Pak stačilo trochu opatrného násill a plenu jsem lehce vymáčknul z obrysu. Pro začistění hran jsem opět použil malý pilník.

Další dva velké díly konverzní sady jsou podlahy – část „zespodu“ skříně (k podvozku) a část viditelná v interiéru. Jejich očištění, přestože není nijak složité, je asi nejnáročnější částí stavby. Doporučuji nalepit celý list brusného papíru hrubosti 300-350 na kus organického skla, dřevěnou destičku, nebo jinou rovnou podložku. Odlitek podlahy položíme na pláténko a přitlačíme dlaní tak, abychom vyvíjeli přibližně stejnou tlak po celé ploše. Odlitek začneme opatrně pohybovat ve tvaru kulaté osmičky a vždy po 3-4 „osmičkách“ jej otočíme pod rukou o 90°. Často kontrolujeme ubývání materiálu (mělo by být po všech stranách rovnoměrné). Při troše pečlivé práce máme tuto záležitost za chvíli za sebou. Stejný postup uplatníme i při broušení horního dílu podlahy se zasuvkami. Obroušený povrch není potřeba začistovat ani leštit, naopak poškrábání od hrubého brusného papíru vylepší adhezivní vlastnosti sekundového lepidla.

Ze stavebnice Tamiya použijeme toliko podvozek a kabinu, ostatní díly odložíme na domácí vrakoviště. Nejprve jsem očistil a slepil kostru podvozku. Není to nic složitého, pouze u asymetrických dílů převodovky je nutné si hlídat správnou stranu. Nepoužijeme nádrž a držák rezervy. Stavebnice umožňuje oživit vzhled modelu tím, že nepoužijeme boční plechové kryty motoru. Pak je ale třeba na motor doplnit mnoho detailů. Tomu jsem se však měl podle zadání vyhnout, proto jsem boční kryty na modelu nechal.

Kdo chce, může rovněž po obvodech krytů převodovky přidat šrouby – deset





z každé strany, celkem šedesát. Šrouby chybí rovněž na předním nárazníku. Ke spojení s ramem podvozku jich bylo potřeba na každé straně šest, další dva páry na tažné háky.

Interiér kabiny jsem vybavil díly ze stavebnice a připravil si díl zaplachtování kabiny. *Plachtu jsem nastříkal barvou khaki XF-49 smíchanou s trochou mé oblíbené „prachové“ XF-57. Na plachtu jsem pak nalepil obdélníček lepicí pásky Tamiya a celou plachtu znovu nastříkal stejnou směsí khaki s dalším přídavkem XF-57. Po sloupenutí pásky se na povrchu objevil tmavší obdélník „záplaty“. Po obvodu jsem jej tenkým špičatým štětcem obtáhl velmi světlou khaki („štětcové“ barvy Vallejo).*

Hodně zředěnou tmavou khaki barvou Vallejo jsem zdůraznil všechny prohlubně a také stín v místě spojení horní plachty se spodní. Po zaschnutí akrylátových barev jsem rozdrčený pastel pískové barvy nanasí tukavými pohyby vlasem štětce na vodorovné části plachty stylem trochu sem trochu tam. Pozor, používejte zásadně „suché pastely“, ne olejové nebo mastné, které občas při styku s ředidly reagují a vylučují na povrch bílé „něcofuj“, které může naša snahu o pěkný vzhled modelu v podstatě zlikvidovat. Podobně jsem nabarvil i sedadla a společně s plachtou je zatím odložil stranou.

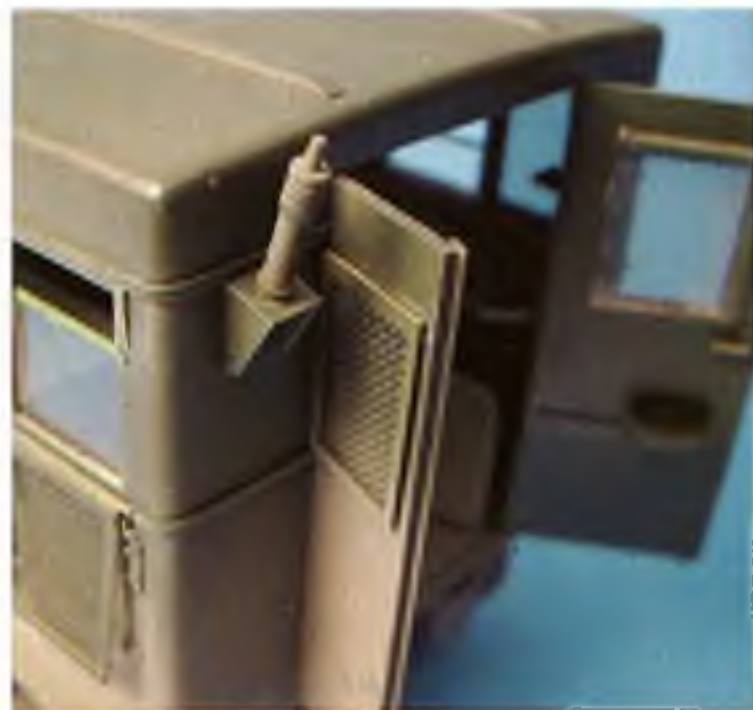
Spodní část dna korby jsem nasucho slícoval s kostru podvozku a řídkým sekundovým lepidlem slepil zevnitř (aby stopy po lepidle byly co nejméně vidět). Zespodu jsem přilepil destičky se šrouby, které na skutečném vozidle držely pohromadě podvozek s podlahou. Rezervní kolo jsem celé nastříkal směsí XF-52 a XF-57 a vlepil pod podvozek spolu s odlévanými držáky. Občas se mi totiž stává, že ačkoli určité místo vidím, nemohu ho dokonale nastříkat, protože je ve slepém úhlu pro proud barvy z pistole. Proto ně-

které podsestavy stříkam už dopředu. K podvozku jsem přilepil rovněž palivovou nádrž.

Na sestavu jsem nasucho nasadil budku dlňny. Padla jako ulita, ale měl jsem problém, jak hluboko mám podlahu zapustit. Pak jsem na to přišel, protože předlohář opět nezklamal. Po obvodu „krabice“ dlňny je pod okny tenká lišta. Když k ní zespodu přilepíme pracovní desky stolů, po přiklopení dlňny na podlahy pracovní desky přesně dosednou na stoly a vytvoří tak vlastně zářžky. Díky tomu se skříň nedá zapustit ani málo, ani moc, ale přesně dosedne, tak, jak má. A je vymalováno. Dóóóost dobrý...

Poté jsem doplnil drobné díly, jako kliky, šuplík a doraz na dveřích, svěrky na pracovní stůl, ke zkoušečce svíček jsem přilepil stříšku. Pote jsem slapil schůdky, ale musím přiznat, že dílo se nepodařilo. Nalepil jsem první stupeň trochu nakřivo a tím se mi geometrie celé sestavy nakonec strašlivě „rozjela“. Pokoušel jsem se schůdky narovnat teplým vzduchem z fénu, horkou vodou i hrubým násilím, ale nic nepomohlo. Abych neměl příliš velkou ostudu, schůdky nakonec na fotografiích nejsou, ačkoli jsou součástí konverzní sady.

Když jsem měl vyjasněno, jak co lícuje a model byl slepen „kam to šlo“, začal jsem s barvením. Jedná se v podstatě o docela jednoduchou záležitost. Celé vozidlo je v barvě Olive drab. Tato barva mi v provedení firmy Tamiya (XF-62) připadá příliš tmavá, takže do ní vždy přidávám díl žluté pro zesvětlení, trochu XF-57 „prachové“, aby odstín vypadal zašle, a asi 20 % celkového objemu barvy doplňuji lesklým lakem X-22. Doporučuji si namíchat barvy větší množství, protože budeme stříkat velkou plochu a podle zákona schválnosti se nám později nepodaří domíchat stejný odstín. I když barva v míchacím kelímku mezi „stříkacími seancemi“ zcela vyschne, stačí pouze ofouknout prach ze dna ředicí nádoby (uzávěr od Fernetu), přidat ředidlo Tamiya X-20A (v nouzi i technický líh nebo Okenu),



počkat pět minut, zamíchat štětcem a máme z měsíc staré vyschlé barvy úplně čerstvou v nezměněné kvalitě.

K stříkání velkých ploch používám léty prověřený Aerograf. Je to pistole, která nám při údržbě dovolí skoro všechno. Mám ji už deset let a dokoupil jsem si ještě dvě nahradní stejného typu. Před prvním použitím je třeba seřídít hloubku zasunutí jehly do trysky, ale od té chvíle pistole prakticky údržbu nepotřebuje. Vždy po stříkání pouze pistoli profouknu ředidlem, a jednou za rok vyměním za náhradní, zašpiněnou rozeberu (je-li barva hodně zatvrdlá, bez obav k rozšroubování použiji „síkovky“) a jednotlivé díly naložím do roztoku hydroxidu sodného. Po rozpuštění nanosů zaschlých barev díly očistím kartáčkem na zuby, na hřídele a pohyblivé části nanesu trochu vazelny, ostatní části ošetřím strojním olejem a pistoli smontuji a uložím. Za celou dobu jejího používání jsem měl jedinou závadu – po pádu pistole ze stolu se ulomil spoj na spoušti barvy, což bylo třeba svařit. Ačkoli mám ještě jiné stříkací pistole, na hrubší práce a k stříkání větších ploch používám výhradně Aerograf. Je to taková obdoba tanku T-34, ve kterém bylo občas nutno řadit ránu kladivem, ale dojel až do Berlína.

Aerograf mám připojený ke kompresoru od zubařského křesla, který však dodává příliš mnoho vzduchu pod příliš vel-



kým tlakem. Proto jsem gumovou přivodní hadici na několika místech proděravěl, aby šlo vzduchu do pistole tak akorát.

Nastríkal jsem nejdříve kompletně podvozek s kabinou, krabicí dílny zvenku, a vnější část dveří. Podsedlavy jsem nechal vyschnout a začal jsem pracovat na vnitřním zařízení. Horní část interiéru dílny, to znamená od lišt spodního lemu okna ke stropu, jsem nastríkal směsí světle šedé barvy Tamiya XF-64 (2 díly), bílé XF-2 (jeden díl) a lesklého laku X-22. Je třeba hlídat, abychom nechtěně okny nestříkli šedou i na venkovní plášť a tím nezneškodili svou předchozí práci. Po zaschnutí šede (asi 20 minut) jsem páskou Tamiya zamaskoval šedou plochu a zbytek vnitřku, horní díl podlahy se stoly, desky a několik drobných dílů, nastříknuv opět směsí olivové XF-62, tentokrát bez příměsi XF-57. Interiér jsem patinoval řídkým „washem“ (viz článek v Modeláři 3/2003) a vystupující detaily zvýraznil „suchým štětcem“. Na světle šedé části interiéru jsem použil směs bílé olejové barvy a světle šedé Humbrol 64.

Dolepil jsem detaily, přiklopil krabici shora na podlahu a sestavu po obvodu spáry mezi krabicí a podlahou spojil řídkým vteřinákem. Nerůžně třeba tmelit, spoj je opravdu velmi těsný. Zvenku jsem model opatřil selektivním washem okolo vystupujících detailů silně zředěnou směsí přírodní umbrý a černého matného syntetického oleje.

U pojmu *dry-brush* (čti drájbraš) bych se rád zastavil. Tento pojem zřejmě většina modelářů zná. V překladu znamená *suchý štětec* a uplatnění této techniky vyplývá z překladu. Suchým štětcem se snažíme docílit optického rozlišení jednotlivých částí modelu.

Jak na to? Na kousek papírového ubrousku nanese uměleckou olejovou barvu potřebného odstínu a necháme asi 20 minut odstát, aby se přebytečný olej vsákl do ubrousku a nám zbyl hustý pigment. Pak přidáme do pigmentu 50 % emailové barvy přibližně stejného odstínu, jako je kamuflážní základ. Protože v 95 % na povrch modelu používám akrylové barvy, musím vždy hledat přibližný ekviva-

lent v syntetických emailech. Kolegum, kteří jako základ používají syntetické emaily (Humbrol, Revell, Testors), tento problém odpadá, použijí stejnou barvu. Na druhou stranu jsou znevýhodnění mnohem delšími „čekacími“ dobami na zasychnutí nastříkaného modelu.

Pro svůj model jsem použil barvu Humbrol 155 a olejovými žlutými okry. Vzal se na zor, že zesvětlování barvy pro drybrush se má provádět přidáním bílé olejové barvy. S tím nesouhlasím. Přidáme-li do většiny kamuflážních barev bílou, nejen, že zesvětlíme, ale hrany pak budou svítit a na modelu se objeví tzv. „kamenný efekt“. Model pak vypadá jako by byl vytesaný z kamene. Abychom tomuto nechtěnému efektu předešli, je třeba si uvědomit, z jakých dvou barev se kamuflážní barva míchá. Pro přehlednost jsem sestavil orientační tabulku nejčastěji používaných odstínů kamuflážních barev.

Čistě zelené odstíny = žlutá (nejlépe kadmiová) + modrá (britská zelená, některé ruské tanky ze začátku války)
 Nahnědlé zelené, khaki = okrová + modrá (většina ruských)
 Olivová zeleň = žlutá + černá
 Olive drab (nevýrazná olivová) = okrová + černá (americká technika)
 Zemité hnědá = okrová + zelená (britská hnědá, ruská hnědá)
 Šedá (nádech do modra) = velmi světlá modrá + černá (německá technika do začátku roku 1943)
 Pouštní žlutá = neapojská žlutá + různé zemité hnědé (veškerá technika v poušti všech válečných stran)
 Německá kamuflážní tmavá žlutá = okrová žlutá + trocha bílé modré. Doporučuji výjimku, zesvětlovat neapojskou žlutá (německá technika od začátku roku 1943)
 Německá kamuflážní zelená = neapojská žlutá + modrá (většinou doplňková ke kamuflážní žluté a červenohnědé od roku 1943)
 Německá kamuflážní červenohnědá = červená - zelená, doporučuji zesvětlovat jasnou oranžovou (většinou doplňková ke kamuflážní žluté a kamuflážní zelené od roku 1943)



Pro zesvětlení použijeme vždy první ze dvou uvedených barev. Smícháme tedy olejovou barvu světlejšího z obou odstínů (přibližně 50 %) s kamuflážní barvou, nejlépe hustým usazeným emailem ze dna kelímku. Pujde to snadno, olejové barvy a syntetické emaily se mísí velmi lehce. Nepřidáváme žádné ředidlo, barva musí být opravdu hodně hustá.

Vezmeme větší plochy štětec s jemným vlasem – čím jemnější, tím lépe. Velmi se mi osvědčily štětce Magpol. Aby se do barvy nedostala papírová vlákna, která by na povrchu modelu dělala nepěchu, opatrně ji přeneseme z ubrousku na plastikovou destičku. Štětec omočený v barvě několikrát „ošmrdláme“ tlakem o hadřík, který nepouští chlupy. Když už barva na hadříku nezanechává skoro žádnou stopu, můžeme opatrně vrškem vlasu přejíždět kolmým pohybem „tam a zpět“ proti hraně modelu. Snažíme se, aby se dotyk štětce omezil pouze na hranu a nepratahoval do plochy. Tímto postupem zesvětlíme hrany a ty opticky „vylezou“ z povrchu. Po nějaké chvíli nastane situace, kdy odpařením posledních zbytků ředidla vlas štětce ztvrdne. Štětec vyplachneme v ředidle, vysušíme v hadříku, ale hned jej nepoužijeme znovu, nýbrž si vezmeme jiný. I stopové množství zbyvajících ředidla ve vlasu by zlikvidovalo naše předchozí úsilí tím, že by rozpuštěním již nanesené drybrushové barvy nadělalo smouhy po povrchu.

Můj názor je, že je lepší nepoužívat suchý štětec k zesvětlení plochy. Zvýrazní se tím totiž sebemenší nedokonalosti povrchu; i nejjemnější smítka v barvě je náhle viditelné. Stejněho efektu – zesvětlování v rovné ploše – můžeme lépe dosáhnout nastříkáním zesvětlené barvy stříkací pistolí.

Na model jsem nanesl obtisky: hvězdy a označení na kapotě. Při užití „obtiskové vodičky“ Gunze přilnuly na polomatný povrch bez problému, aniž by zanechaly stříbrný okraj. Do oken jsem vlepil obdélníky z číré fólie. Bohužel jsem neměl k dispozici lepty (jsou samozřejmě součástí konverzní sady Calibre, ale v době stavby ještě nebyly k dispozici) a nemohl jsem použít sítky na okna. Nemaje jinou možnost, z nouze jsem zakoupil a použil sadu Eduard obsahující drátěné zástěny (Thoma schürtzen). Síťovaná plocha lepty stačila na všechna okna a ještě trochu zbylo. Sítku jsem vlepil do rámu a rámy k oknům. Abych porušil přílišnou souměrnost, naplánoval jsem ponechání některých sítí sklopných a na model jsem je zatím nenalepil. Nečistoty se neusazovaly na vnitřní a vnější stranu sítí ve stejné intenzitě, auta obvykle nejezdila se sklopnými sítěmi (vydávaly by na nerovnostech ohromný hluk a mohly by snadno odpadnout), proto jsem sklopné sítě nalepil až po „zaprášení“ celého povrchu.

Model se zavřenými zadními dveřmi jsem zaprášil až když byly na jeho povrchu nalepené všechny detaily. Křídla zadních dveří jsem pro tu chvíli „nabodoval“ lepidlem Herkules, později jsem je přilepil napevno v otevřené poloze. K zaprášení jsem použil směs barev XF-52 a XF-57 rozředěných lihem. Čím blíže

k povrchu země, tím více stoupala intenzita zaprášení. Pneumatiky jsem nejprve napustil zředěnou barvou XF-52, pak na ně udělal několik nepravidelných fleků tupováním štětcem „naloženým“ hustou barvou XF-52. Poté jsem jejich vzhled sjednotil přestříkáním prachovou směsí, ale ne tak intenzivně, aby předchozí efekty zanikly. Nakonec jsem černým pastelem přetřel plochu pneumatiky, kde při jízdě dochází k přímému styku s povrchem země.

Práci jsem zakončil tím, že na místa, kde mohlo dojít k případnému otěru prachu stykem povrchu vozidla s větvemi (viz Modelář č. 4/2003) jsem zředěnou olivovou barvou Vallejo (na štětec) nakreslil tenké nepravidelné proužky. V místech kde se dotýkala posádka (okolo kliky dveří, v místech, kam se umísťovaly schůdky, okolo výklopných panelů, v místě dotyku sklopných sítí, u výřezu vstupu do kabiny a na stupačce) jsem nakreslil do prachu různé skvrny a šmouhy. Na několika místech jsem takto ošetřil i bílé označení, tentokrát samozřejmě bílou barvou – několik skvrnek a šmouh čisté bílé z modelu přímo svítí. Nakonec jsem dolepil sklopné sítě, do kabiny sedadlo a na kabinu plachtu. Do dílny jsem vlepil náhradní skládací desku stolu a model byl dokončen.

Jak se stavebnicí Tamiya, tak s konverzní sadou Calibre 35 jsem velmi spokojený. Obě firmy tímto modelem opět prokázaly velmi vysoký standard svých výrobků. U japonského výrobce je situace jasná. Pokud však někomu z čtenářů připadá, že pravidelným vychvalováním stavebnic firmě Calibre nadřuzuji, nezbyvá mu nic jiného, než model postavit a přesvědčit se, jak to je. Všem ostatním nabízím fotografie modelu postaveného v podstatě pouze z krabiček bez dalších vylepšení. Líbí se mi, jak na úzkém podvozku působí velká nástavba robustním dojmem. Pro ty, kteří si budou chtít model dále vyšperkovávat, je v sadě přiloženo CD s mnoha fotografiemi detailů skutečného vozidla.

JINDŘICH ŠTĚRBÁČEK
Foto autor a M. Salajka



Junkers J.I

aneb postavte si pradědečka bitevníků

V létě 1917 se na frontě objevilo letadlo revoluční jak svojí konstrukcí, tak i bojovým určením. Profesoru Hugo Junkersovi a jeho týmu se podařilo vytvořit první operačně používaný stroj s celokovovou konstrukcí draku, určený pro spolupráci s pěchotou a k útokům na pozemní cíle. První bitevník byl na světě.

Nový letoun navazoval na svého předchůdce, celokovový jednoplošník, který si díky své konstrukci a letovým vlastnostem vysloužil od německých potentátů hanlivé pojmenování Blechesel – Plechový osel. Ani frontová prezdivka nového bitevníku – Möbelwagen (stěhovací vůz) – nezněla příliš lichotivě, naproti tomu rozhodně vystihovala jeho mohutnost.

Průkopnický J.I byl sice dvojplošník, leč od svých soupeřů se odlišoval spojením křídel s trupem bez obvyklé spleti výztužných ocelových lanek. Konstrukce trupu, křídel a ocasních ploch představovala kombinaci duralu a oceli, dřevo se zde téměř nevyskytovalo.

Dosud užívaný plátěný potah zastoupil do té doby takřka neznámý duralový vlnitý plech. Protože měl letoun plnit bojové úkoly těsně nad zemí, tedy pod bezprostřední palbou nepřítelů, chránila osádku, motor a nádrže ocelová skořepina o tloušťce 5 mm. Výzbroj tvořil kulomet Parabellum ráže 7,92 mm na oběžném kruhu. Některé stroje měly ještě dva pevné synchronizované kulometry Parabellum nebo Spandau, střelící kupředu. Pohon letadla o hmotnosti skoro 1 800 kg zajišťoval řadový šestiválec Benz Bz IV o výkonu 200 koňských sil.



Hlavní úkoly J.I spočívaly v průzkumu a fotografování frontové linie, předávání zpráv a zásobování odříznutých jednotek či pozic. Střelbou palubních zbraní a svrháváním granátů či ručních pum se pochopitelně účastnily i bojových akcí.

Z celkem 303 objednaných J.I bylo nakonec na frontu dodáno jen 189 kusů, které úspěšně sloužily až do konce války (Poznámka redakce: Podle německých pramenů byly pod továrním označením J.I postaveny v roce 1917 tři stroje v pobočce IGO Dessau a v pěti sériích pak do března 1919 celkem 224 letadel filialkou IFA Dessau). Naštěstí pro Spojence, nastoupily J.I do operační služby příliš pozdě, aby mohly mít významnější účinek na

výsledek války. Přesto se právě tento Junkers stal vzorem pro vznik dlouhé řady bitevních strojů následujících let a prokázal, že celokovová konstrukce je cestou dalšího rozvoje jak vojenského tak civilního letectví.

Firma Eduard dělá poslední dobou velkou radost také lepicím modelům letadel první světové války v měřítku 1:72. Za výběr této předlohy si dovoluji (rozhodně nejen jménem svým) výrobci poděkovat. Podívejme se tedy, jak vypadá stavebnice, kterou můžeme za 395 Kč pořídit.

Je uložena ve velké pevné krabici již klasického vzhledu, s titulním obrázkem od pana Tarasoviče. Uvnitř nás čekají dva sáčky se třemi očíslovanými rámečky středně šedého plastu, obtiskový aršík a návod. Stavební komponenty, kterých je dle údaje na obalu 67, jsou čisté, bez propadlin, s minimem otřepů a solidně provedenými detaily. Na malých dílech je ale nepatrný šev, jakoby forma přesně nelícovala. Rozhodně též nepotěší vtoky na ostrých hranách některých vzpěr a je proto jisté, že se bez zabrušování neobejdeme. Naopak jedničku si určitě zaslouží parádně znázorněný povrch z vlnitého plechu. Přesto mám z této stavebnice dojem, že proti předchozím dvaasedmdesátinám téhož výrobce to není úplně to pravé. Možná mě svými předchozími „krémově hebkými“ součástkami příliš zmlsal!

Návod se skládá z osmi stran – první je věnována historii letadla, pět stavbě modelu a dvě jeho zbarvení a označení. Kamuflážní schémata jsou dokonce vytištěna barevně! Návod je nejen pohledný, ale hlavně přehledný a nezapomíná ani na barvy malých součástek a interiéru.





Jeden vložený list přináší seznam potřebných barev, přehled stavebních komponentů a určuje místa, kde musíme vyvrtat otvory pro uchycení vzpěr, čímž spolu se začištěním některých dílů stavbu zahájíme. Vybrat si můžeme ze dvou variant, lišících se rozdílnými ocasními plochami, výfukem a zbarvením.

Sestavení vybavení prostoru pilota a střelce-pozorovatele je snadné, vše lícuje jak se sluší a nepatrně zmenšit musíme pouze polstrované opěradlo pilota sedadla, na které ještě doplníme pásy z vlastních zdrojů. Stejně vylepšíme i sedadlo zadní, neb právě na ně je otvorem v trupu zvláště dobře vidět.

Instalujeme i pěkně vyvedený motor, doporučuji však zatím nepřipojovat výfukové „paroží“ a dvě trubky vedoucí k chladiči. Uspíšme si tím maskování modelu před stříkáním a nepodaří se nám je v průběhu další stavby olámat. Ze stejného důvodu posléze odložíme také táhla ovládání kormidel. Celek interiéru vlepíme do trupu, kam padne jako ulitý. Bez tmelení a zbytečných víceprací proběhne rovněž přilepení ocasních ploch.

Slepení částí spodního a horního křídla včetně chladiče též nečiní potíže.

Práci si zato výrobce ulehčil při konstruování dílů křidélek. Jejich připojení ke křídlu na tupo, navíc jsou-li protikusy ve tvaru úkosu a oblouku, není zrovna ideální. Styčná plocha je minimální, a tak jsem spoj „pojistil“ řádným přídělem „prstolepu“. Od výrobce by stačily dva kolíčky na křídélka a nebylo by co řešit. Zvýšenou péčí se ještě vyžádá napojení trupu a spodního křídla. Pylon pod trupem má totiž jiný profil než křídlo, což doporučuji korigovat již v této fázi stavby. Vyhneme se tím následnému tmelení a broušení spoje v špatně přístupné pasáži modelu.

Nyní je dobré stavbu přerušit a pustit se do nabarvení obou křidel a trupu s ocasními plochami. Na výběr máme dvě schémata, jedno uniformně zelené a druhé v dávčské kombinaci s barvou fialovou.

Potom pokračujeme v sestavování. Kdo si předem upravil zmiňovaný spoj, zůstává v pohodě, kdo tak neučinil, musí sáhnout po tmelu. Následné přilepení šesti vzpěr mezi trupem a spodním křídlem, pomíneme-li jejich chybné očíslování v návodu, nikoho nepotrápí. Ale potom to přijde! Doposud pohodová stavba se zadrhne při instalaci horního křídla. To je drženo čtyřmi vzpěrami, které se kotví do mělkých zahloubení po obou bocích trupu. Tuto část stavby bych bez váhání zařadil do osnov vysoké školy trpělivosti.

Za pomoci prstolepu jsem postupně fixoval vzpěry a přemýšlel o tom, proč nemá člověk čtyři ruce. Neboli a prostě, nějaké to udělátko by v tomto případě docela „bodlo“. Nicméně chmury a občas i nějakou tu kletbu po čase vystřídala radost. Podařilo se! Výrobci budiž omluvou, že tuto pasáž zřejmě jinak řešit nelze. Naše dobrovolné trápení je tím definitivně u konce a přilepení ostruhy či stavba podvozku vnese opět klid do duše a úsměv na tvář. Totéž platí pro závěrečné přilepení potrubí k chladiči, výfuku, vrtule, kulometu a několika zbyvajících titěrností. Také práce s obtisky je příjemná, jsou kvalitní a dobře přilnou i k vlnitému povrchu.

Působivý model odpovídá vzhledem i proporcemi impozantní předloze. Prostě je to kus, který rozhodně nesmí chybět v žádné monotematické sbírce. Při problémech s jeho umístěním do vitríny, která byla doposud prvoválečným modelům dostačující, jsem si uvědomil, že přezdívkou „Stěhovák“ tomuto letadlu skutečně pásala.

Mgr. IVAN VIŠEK
Foto autor

P.S. V prodejnách se již objevila stejná stavebnice verze Profipack, která vedle obligátního štítku s leptanými plechovými součástkami obsahuje dva obtiskové aršíky (včetně Lozenge), určené dokonce pro čtyři kamuflážní provedení letounu.

Prameny:

Grosz, P., M.: Junkers J.I, Windsock Datafile 39, Berkhamsted 1993
Internet
Kondratěv, V.: Frontovije samoljoty pervoj mirovoj vojny. část II., Těchnika malodoži, 1998
Vraný, J., Tyc, P.: Junkers J.I, Triáda, Praha 1990



Na dobovém snímku je letoun z druhé výrobní série, dodaný na frontu v průběhu roku 1918



Focke-Wulf Fw 200C-4 Condor

Výrobce: Revell

Měřítko: 1:72

Je známou skutečností, že řada letadel německé Luftwaffe byla ve 30. letech minulého století konstruována pod rouškou civilních dopravních či poštovních letadel. Existovaly však i případy, kdy později úspěšné vojenské stroje vznikly ze skutečně civilních letadel. To byl také případ čtyřmotorového námořního dálkového průzkumného stroje Focke-Wulf Fw 200, který se zrodil v roce 1936 díky zájmu společnosti Deutsche Lufthansa o dálkový dopravní letoun. Šéfkonstruktér firmy Focke-Wulf, dipl.-Ing. Kurt Tank zvedl první prototyp Fw 200V1 poznávací značky D-AERE do vzduchu 27. července 1937. Následovaly další dva prototypy a sedm předseriových strojů označených A-0. Celkem vzniklo 16 kusů dopravních verzí (včetně tří vojenských Fw 200D-2).

Po několika úspěšných dálkových přeletích (například Berlín–New York, Berlín–Tokio) se o letadlo začala živě zajímat Luftwaffe, která zoufale potřebovala námořní dálkový průzkumný a bombar-

dovací letoun. V roce 1940 proto byla postavena série deseti Fw 200C-1 a sedmi Fw 200C-2. V letech 1940 a 1941 se zrodilo 52 kusů Fw 200C-3, během dalších let pak 107 strojů verze Fw 200C-4. Výroba skončila v roce 1943 postavením 22 kusů Fw 200C-5, 16 kusů Fw 200C-6 a devíti Fw 200C-8. Celkem tak bylo vyrobeno 239 letadel, která sloužila až do konce války.

Hned po prvním bojovém nasazení v roce 1940 si Condory vysloužily u spojenců přezdívku Scourge of the Atlantic (Metla Atlantiku). S postupným zlepšením ochrany spojeneckých konvojů a se zavedením eskortních letadlových lodí však sláva Condorů začala pohasínat a ztráty začaly povážlivě narůstat. Nebylo proto divu, že se konce války dočkala jen desítky strojů...

Stavebnice tohoto letadla ve dvaasedmdesátině se objevila již v první polovině 60. let minulého století a má ji na svědomí světový modelářský gigant, firma Revell. Od té doby se v katalogu firmy objevily stejné výlisky ještě několikrát.

Když se počátkem 90. let objevila



zcela nová stavebnice dopravní varianty Fw 200A Condor, čekalo se, že se objeví i zcela prepracované „Céčko“. A opravdu, netrvalo dlouho a v katalogu se jako novinka opravdu objevila verze Fw 200C. Pro radu modelářů bylo tehdy určitě zklamáním, že krabice obsahovala letité výlisky, doplněné pouze novým návodem a obtisky.

Výlisky (116 dílů, z toho 14 čirých) jsou kvalitou poplatné době vzniku. Spáry vystupující nad povrch, „kotlové“ nity, „pancéřové“ díly zasklení, absence jakéhokoliv vnitřního vybavení (pominu-li pod-

Focke-Wulf Fw 200C-4/U3 (Werk. .Nr. 0177) postavený v roce 1942 a označený původně GC+SF, později F8+FK. Tento Condor sloužil u III/KG 40 a 28. července 1943 byl zničen při havárii u města Mérignac





lahu pilotní kabiny s vymyšlenými sedadly, nepřesnými řídicími pákami a přístrojovou deskou), vše doplněné pohyblivými ovládacími plochami a klapkami. Takže práce víc než dost. Základní tvary však Condor vcelku vystihoval, takže jsem se pustil do práce.

Nejprve jsem jednotlivé díly celé přebrousil a podle výkresů přeryl. Kupodivu původní rytí na polovinách křídla vcelku odpovídalo předloze, horší je to na trupu. Začal jsem křídly. Z plastické destičky jsem vyřezal části nosníků a žeber a nalepil je zevnitř do horní strany křídla v místě podvozkových šachet. Celek jsem nastříkal šedozelenou barvou RLM 02. Z moduritu jsem zhotovil olejovou a palivové nádrže a po nabarvení jsem je vlepil za zadní nosník zevnitř horní strany křídla. Oba díly levé i pravé poloviny křídla jsem potom slepil.

Křídélka mají na povrchu velké propadliny. Původně jsem uvažoval o zhotovení nových, nakonec ale zvítězila pohodlnost a použil jsem původní, byť notně

zatmělená. Jejich délku jsem ale zvětšil nalepením 1 mm širokého kousku plastiku na jejich boky, aby do vyřezů v křídle těsně zapadly. Po usazení křídélka jsem obě poloviny křídla odložil, neboť na trupu mě čekalo mnohem více práce.

Nejprve jsem obě poloviny trupu obrousil zvenčí i zevnitř a vyřezal vstupní dveře a dvě nová okna – kruhové v místě kuchyňky v pravé polovině pod horní střeleckou věž a obdélníkové v místě radio-stanice na levé straně pod hřbetní věž. Obě poloviny trupu jsem nasucho spojil a zezdola přiložil vanu kryjící trupovou pumovnici a dvě střeliště. Tužkou jsem zevnitř vany naznačil na trupu tvar a velikost obou střelišť. Po rozpojení sestavy jsem z obou polovin trupu vyřezal naznačené vnitřky střelišť. Z plastických destiček jsem zhotovil podlahu a trupové přepážky, naznačil vnitřní konstrukci trupu a doplnil trupové palivové nádrže, sedadla osádky a řadu dalších detailů.

Veškerá okna jsem zasklil díly vyřiznutými z acetátové fólie. Okénka měla zác-



lonky, které jsem vyrobil z kousku obarveného papírového kapesníku a nalepil je na některá z nich. Po nastříkání a vybarvení detailů jsem obě poloviny trupu slepil k sobě, což mělo za následek téměř kompletní „zmizení“ veškerého vnitřního vybavení. Pro ty, kteří nechtějí dveře otevírat, mám jednu radu: Vybavte jen pilotní kabinu a vnitřky střelišť, neboť nic více stejně nebude vidět.

Následovalo dost důkladné tmelení spoju a posléze oprava rytí. Také spojení trupu s polovinami křídla si vyžádalo dostatek tmelu.

Z plastických destiček jsem zhotovil nový vnitřek trupové pumovnice a spolu s trupovou vanou jsem vše nalepil na spodní část trupu. K celku jsem přilepil obě poloviny VOP a kýlovku. Zatímco VOP jsem pouze přebrousil a přeryl, svislou plochu jsem musel hodně upravovat a nastavit, aby obstojně lícovala. Původní překryty pracovních prostor osádky mne vůbec nepřesvědčily o věrohodnosti ani tvarem, ani tloušťkou. Nezbylo než je zhotovit nové (přetažením acetátové fólie přes původní upravené překryty jako kopyta). Teprve po dokončení modelu se mi do rukou dostaly nádherné nové překryty vyráběné firmou **Falcon**.

Veškerá defenzivní vyzbroj se u stavěbnice skládá pouze ze dvou mohutně předimenzovaných kanonů MG 151/20. Nahradil jsem je, stejně jako dvojici kulometů MG 131, odlitky ze sady německých



zbrani, ktorou jsem koupil na lonské Metromodelmanii.

V této fázi stavby již přišel čas na instalaci motorů a motorových krytů. Ze stavebnicové sestavy motorový kryt – motor – vrtule jsou jakž takž použitelné motorový kryt a s „odronýma ušima“ rovněž vrtule. Motory, či spíše kruhová destička s naznačením něčeho, co snad trošku připomíná válce, jsem odložil. Z vrakoviště jsem vydoloval čtveřici motorů podobných hvězdicovým BMW Bramo 313 R-2, po nabarvení je vsadil do krytů a sestavu přilepil na motorové gondoly.

Podvozkové nohy jsem použil původní, kola jsou však malá a v průměru jim chybí zhruba 2 mm, což je opravdu hodně. Naštěstí firma **Kora Models** vyrábí nová odlévaná kola, kterými je můj Condor vybaven. Podvozkové kryty jsou původní, pouze jsem je ztenčil a mírně upravil. Totéž se týkalo i klapky, které však ve skutečnosti nebyly dvoudílné (jak nabízí stavebnice), ale trojdílné. Rozřízl jsem je tedy a nalepil ve vysunutém poloze.

Do vrakoviště jsem sáhl i v případě pum a jejich závěsníku, neboť ty původní pramálo odpovídají předlohám.

Již před začátkem stavby jsem se rozhodl, že můj Condor bude vybaven radarem. Z několika verzí jsem si vybral variantu Fw 200C-4/U3 s radarem Rostock. Protože jsem nenašel žádného výrobce, který by nabízel doplňky, zhotovil jsem antény sám z tyčinek, drátů a zbytku lepty.

K povrchové úpravě jsem použil barvy Humbrol a Life Color, patinoval jsem pastelky a „suchým štětcem“, celek je přelakován matným lakem Aeromaster.

PAVEL ŠOFER

Foto archiv a M. Salajka

Prameny:

Nowarra, H., J.: Fw 200 Condor, Schiffer Publishing, 1990

Nowarra, H., J.: Focke-Wulf Fw 200 Condor, Die Geschichte des ersten modernen Langstreckenflugzeuges der Welt, Bernard + Graefe Verlag

Ledwoch, J., Trojca, H. a W.: Fw 200 Condor, Militaria 7, Warszawa 1995

Němeček, V.: Focke-Wulf Fw 200 Condor, L+K 21/1991



SLOVAKIA OPEN 2003

Za účinné podpory Ing. Antona Danka, primátora mesta Poprad, a osemnástich sponzorov, sa od 22. do 23. marca uskutočnil 13. ročník medzinárodnej modelárskej súťaže Plastic Session – Slovakia Open.

„Budova bola van nafukovacia,“ vzdychol si ne jeden z domácich organizátorov KPM Tatranskí orli Poprad-Svit. Modely, ktorých bolo 522 od 235 súťažiacich, si totiž počas vikendu pozrelo na 3500 návštevníkov.

Najmä pre najmenších bolo veľkou atrakciou funkčné koľajisko, ktoré predviedla firma Mikado Model z Banskej Bystrice. Deti mohli oči nechať na hūkajúcich a dym vypúšťajúcich parných lokomotívach. Ďalším lákadlom pre deti a pre peňaženky ich rodičov bola tombola a taktiež obchodníci s modelárskym tovarom. Na svoje si prišiel každý, kto si našiel chvíľu a prišiel do budovy mestského úradu. Veľmi zaujímavou bola aj beseda s členmi leteckej skupiny Biele albatrosy, ktorí prijali pozvanie od organizátorov súťaže.

A samotná súťaž? Dala by sa opísať tromi vetami: prevaha slovenských modelárov v kategóriách lietadiel a vrtuľníkov, majstrovstvá Českej republiky v kategóriách bojovej techniky a diorám a „zvyšné“.

Ale pekne po poriadku. V leteckých kategóriách sa predstavilo veľa kvalitných seniorských modelov. Víťazmi sa stali v kategórii vrtuľových lietadiel v mierke 1:50 a menšie Ing. Jan Chalupka z Popradu (Spitfire Mk.IXE), v kategórii vrtuľových lietadiel v mierke 1:50 a väčšie Stanislav Frzoň zo Žiaru nad Hronom (Lloyd C.V.), v kategórii prúdových lietadiel v mierke 1:50 a menšie Ladislav Rezák z Nitry (F-104 Starfighter) a v kategórii prúdových lietadiel v mierke 1:50 a väčšie Daniel Marton (A-7E). V žiackej a juniorskej kategórii hodno spomenúť modely Mateusza Andrzejaka z Ostrowa Wielkopolskiego, ktorý obdržal od sponzora Academy Cup za najlepšie postavený model zo stavebnice tejto firmy. Pohár firmy Hasegawa prevzal junior Filip Jurík z Nových Zámok za pekne postavený vrtuľník UH-60A Black Hawk. Držiteľom ceny Cassovia Aero Expo Cup za najoriginálnejší model z druhej svetovej vojny obdržal senior Mižaka z Drienova, autor Ki-61 Hien. Medzi vrtuľníkmi môžeme spomenúť len OH-13 Sioux Vladimíra Belopolockého z Liptovského Hrádku, ktorý sa ale nápadne „podobal“ na víťazný OH-13 Sioux z minulého roku.

A môžeme prejsť k „Majstrovstvám Českej republiky“, ku kategóriám bojovej techniky. Prve tri miesta v každej kategórii bojovej techniky si vybojovali českí modelári, ktorí zbierajú úspechy z modelárskych súťaží v celej Európe. Stačilo si pozrieť modely, ktoré predstavili Štěpán Los, Libor Matějka, Martin Schuster a Petr Brojo. Výnimkou bol košický modelár Pavol Vendrak, ktorý v jednej v kategórii „ukradol“ českým modelárom bronzovú medailu. Svoju prevahu Česi zúročili až do získania Lippens Cupu, ktorý si do Prahy odviezol Petr Brojo za model Praga V3S UN.

Pohár primátora mesta Poprad pre najlepšieho juniora prevzal Jakuba Smitku z Liptovského Mikuláša za M2A2 Bradley, trofej KPM Tatranskí Orli pre najlepšieho žiaka Daniela Kozlika taktiež z Liptovského Mikuláša za T-34/85. Tamiya Cup získal za model Volkswagen 87. Držiteľom pohara za najlepší model s polyuretánovými doplnkami sa stal Jakub Smitka z Liptovského Mikuláša, autor modelu Praga AV3.

Majstrovskými diorámami sa prezentovali ďalší českí modelári. To čo priniesli do Popradu sa neda pomenovať ináč ako fantázia! Je obdivuhodné, že tieto modelár ešte ani raz nedoniesli do Popradu diorámu, s ktorou by sa tu už prezentovali v minulých rokoch. Sicília 1943 Martina Schustera z Náchoda bola jednoznačne najkrajšia. Najlepší slovenským modelárom bol Roman Laskovič z Popradu a jeho Für drittes Reich aj keď boli pochybnosti, či je to jeho model. Ale keďže na tejto súťaži je zastúpenie povolené, organizatori nepátrali po skutočnom autorovi.

Osobne autá a motocykle, ako aj nákladné autá prekvapili výsledkami. Víťazi z minulých ročníkov sa vôbec nepresadili a ocenenia získali modelári, ktorí vždy obsadzovali nepopulárne štvrté miesta. René Kratochvíl z Teplic zvíťazil s modelom Porsche 718 RS60 pred Petrom Šobíškom z Prahy (Honda F1) a Popradčanom Romanom Laskoviom a jeho Yamahou YZF-R1. Tu treba ešte spomenúť modely štyroch Octávií a Felicií, predchodkyň dnešných typov, púchovského Martina „Maxiho“ Kumičáka, ktorý sa presadil aj v kategórii nákladných vozidiel, kde konečne po dvoch rokoch zvíťazil. Jeho Tatra 26/30 v hasičskom prevedení bola bezchybná. Chýbalo snád, aby z prúdnic tiekla voda.

František Mojžita, Jaroslav Kršíak a Milan Kubáň sú figurkári, ktorí z každej modelárskej súťaže odchádzajú s rukami plnými ocenení. Tentoraz si prvenstvo odniesol z Popradu František Mojžita za figurku Kpt. Alatrísta a Milan Kubáň z Koprivnice za figurku anglického lukostrelca, respektíve bustu Napoleonskeho husára. Veľkým prekvapením boli figurky mladej Niny Jurilkovej z Nových Zámok, ktorá získala v kategórii figur nad 90mm druhé miesto za Pikaniera. Jej ďalšia figurka, mongolský vojak, skončila na siedmom mieste.

Medzi lodami (9 modelov) jasne dominoval maďarský modelár Balász Kobilák s modelom rýchleho torpédového člnu S-100. Pohár Mišiak Model Šport získal Marián Černý z Rožňavy za drevený parník Robert E. Lee.

A nakoniec zostali len kategórie papierových modelov. Bolo ich veľa, ale kvalita bola horšia ako po iné roky. Za zmienku stoja len modely dvoch Tatier T-815 minuloročného víťaza Mareka Kassu z Nových Zámok, krásna Eiffelova veža Kazimierza Surowiaka z poľskej Olešnice.

MoVr

MEZINÁRODNÍ FESTIVAL LETECKÝCH FILMŮ

PRAHA 25. - 28. 9. 2003



www.leteckefilmy.cz

PRVÝ Bf 109

Vyrobca: MPM
Mierka: 1:72

Stavebnica

Obsahuje rámček s 23 dielmi zo svetlosivého plastu s malými otrepami a rytím do hĺbky. Vyznačenie panelov je – vzhľadom na to, že stavebnica je short-run, pekné a zodpovedá s malými odchýlkami mene dostupným podkladom. Ďalej stavebnica obsahuje podtlakovo tvarovaný prekryt kabíny, planžetu s leptanými dielmi (17 kusov), fóliu s ciferníkmi prístrojovej dosky a osem dielov odliatych z polyuretánu. Malé diely (podvozkové nohy, kolesá, vybavenie kabíny) z plastu nevyzerajú dobre, ale keďže väčšina z nich je k dispozícii aj z polyuretánu, nevadí to.

Obtlačky majú dobrú súťaž, pololesklý povrch, sú tenké a dobre kopírujú povrch modelu. Svastiku na smerovke je potrebné zložiť z dvoch častí. Stavebnica ponúka dve podoby sfarbenia prototypu z rôznych období roku 1935. Návod na stavbu je prehľadný a zrozumiteľný, s podrobným uvedením farieb (odtöne Humbrol) jednotlivých dielov. Obsahuje aj pohľad na lietadlo spredu, čo je dôležité pre dodržanie celkovej geometrie modelu.

Stavba

Diely stavebnice pasujú pomerne presne, tmelil som len málo. Postupoval som podľa návodu, štandardne som začal vnútom kabíny z polyuretánových odliatkov. K dispozícii máme bočné panely, sedadlo s naznačenými upínacími pásmi a pedály riadenia. Aby bolo možné nalepiť bočné panely, je potrebné stenčiť boky plastových vyliskov trupu v danom mieste až do priehľadnosti, najlepšie pomocou frézy a brusného papiera. Prístrojovú dosku som použil z leptov (obsahuje aj filmovú fóliu). Doplnil som remene na pedály. Výsledok vyzerá dobre.

Pred vlepéním interieru do trupu som zvýraznil hrany svetlejšim odtieňom šedej farby (suchý štetec), „oškrabal“ ho (hliní-



ková farba) a „zašpinil“ pomocou suchého pastelú a olejových farieb (hnedá a čierna); následne prestriekol pololesklým lakom.

Nasledovala príprava dielov trupu a krídla. V prvom rade som jemne prehĺbil všetky linky paneláže (je to vec vkusu, ale aj priamo od výroby

vyzerajú dobre). Na trupe som upravil výfuky, ktoré sú v stavebnici len nejasne naznačené. Smerové koridlo je oddelené už od výroby. Keďže som sa rozhodol urobiť model s otvorenou kabínou, prekryt som rozrezal na jednotlivé časti (dve pevné a jedna otváracia). Po týchto úpravách som vlepil vybavenie kabíny do trupu a polovice trupu zlepil.

Na krídle, ktoré je z jedného kusa, som oddelil a vychýlil krídelka. Krídlo som prilepil k trupu, mierne pretmelil prechod trup-krídlo a prebrúsil. Nasledovalo prilepenie

výškovky k trupu, na ktorej som vychýlil pohyblivé časti. Takto pripravený model som prestriekal tmelom Mr. Surfacer 1000, ktorý zvýraznil nerovnosti a škrabance. Nasledovalo tmelenie, brúsenie, tmelenie, brúsenie ... potom ďalšia vrstva striekacieho tmelu, prebrúsenie celého povrchu jemným brusným papierom

(zrnitosť asi 1000-1200) a preleštenie. Povrch bol pripravený na nanesenie farieb kamufláže.

Ďalej som pokračoval zhotovením všetkých vonkajších detailov a podvozku. Tieto časti modelu lepím až po nastriekaní kamufláže. Podvozok vyzerá dobre, kolesá sú z polyuretánu, majú pekné disky zodpovedajúce skutočnosti. Doplnil som len hadičky brzďového systému a zbrúsením „stlačil“ pneumatiky na kolesách. Polohové svetlá som vybrúsil z čírych plastových tyčiniek tafarbených červenou a zelenou fixkou.





Kamufláž

Pred nanosením kamufláže som všetky priehľadné časti kabíny vykryl maskovacou páskou. Linky paneláže som prestriekal čiernou farbou, ktorá po nastriekaní kamuflážnej farby vytvorí tmavšie polia okolo liniek (metóda preshad-ing). Podľa fotografií som si zvolil kamufláž stroja z jesene roku 1935, ktorý je celý vo farbe RLM 02 (Lifecolor UA 071). Druhú atraktívnejšiu kamufláž som nemal zdokumentovanú fotografiami, a tak som jej odolal. Ostatné detaily som nastriekal podľa návodu.

Pred nanosením obťahkov (sú dostatočne tenké a dobre kopírujú povrch) som celý povrch modelu prestriekal lesklým akrylátovým lakom. Pri nanášaní obťahkov na model som použil na niektorých miestach rozriedené disperzné lepidlo, prípadne Mr. Mark Softer, vďaka čomu znaky lepšie prirnú na povrch modelu.

Po nanosení obťahkov som doplnil podvozok, prekryt kabíny a všetky ostatné detaily.

Olietanie modelu som napodobil pomocou striebornej farby (poškodenie kamuflážnej farby), suchého pastelu (zašpinenie od výfukových plynov), syntetickým riedidlom (S-6006) rozriedenej hnedej

a čiernej olejovej farby (zašpinenie niektorých liniek, podvozkové šachty, disky kolies). Až po dokonalom vyschnutí vrchnej vrstvy pololesklého laku som odkryl čire časti, ktoré som pred striekaním farieb vykryl.

Zo stavebnice získame pri vynaložení malého úsilia pekny model prvého prototypu Bf 109, ktorý pravdepodobne nevyrába žiadna ďalšia firma. Myslím, že fanúšikovia Messerschmitov by nemali váhať.

Ing. VRATKO KNAPČOK

Foto autor



Messerschmitt Bf 109V2 a V3 (2. a 3. prototyp)



Měntko:
Výrobce:
Cena:

1:72
HR model
asi 250 Kč

Český výrobce odlevaných modelů, pražská firma **HR model**, je známá spíše stavebnicemi letadel z období první světové války. Presto si za vzor novinek v měřítku 1:72 vybrala druhý a třetí prototyp nejrozšířenější německé stíhačky z období druhé světové války, Messerschmitt Bf 109.

Konstrukce těchto verzí letadla vycházela z prvního prototypu Messerschmitt Bf 109V1, který nabídl ve stejné modelové velikosti před časem firma MPM). Ovšem anglický motor RR Kestrel prvního prototypu u následovníků nahradila pohonná jednotka německého původu – Junkers Jumo 210A o výkonu 449 kW.

Druhý prototyp záhy havaroval, proto se zkoušky přesunuly na třetí prototyp V3, na němž byla testována rovněž výzbroj, pro začátek dva synchronizované kulo-





metry MG-17. Nakonec byl bojově nasazen za občanské války ve Španělsku na straně frankistických povstalců; ovšem záhy také havaroval. Tyto prototypy měly být vzorem pro první sérii stíhacích Bf 109A, jejichž produkce však byla zrušena ve prospěch verze Bf 109B.

„Stodevítka“ patří mezi nejpůvodnější letouny světa a historie jejího vzniku je celkem dostatečně zdokumentována, i když v některých údajích se prameny mnohdy značně liší. Měl jsem k dispozici podklady polské (1. díl monografie Bf 109), ruský článek o prvních Messerschmittech a celou řadu podkladů z Internetu.

U druhého prototypu s poznávací značkou D-IUDE je situace poměrně jasná, neboť jeho kariéra trvala jen krátce. Ale třetímu prototypu prameny přisuzují jak poznávací značku D-INHY, tak D-IOQY, pro kterou se rozhodli výrobce. Tak ovšem také byva označován prototyp čtvrtý, který se stal předobrazem verze B. Také o podobě letadla sloužícího ve Španělsku panují rozpory (Poznámka redakce: podle svědomitě připravené a podrobné španělské webové stránky <http://www.zi.ku.dk/personal/dmash/model/spain/bf109.html> jsou Bf 109V3 různými autory popisována všechna tři označení prototypů Bf 109 ve Španělsku – od 6-1 až po 6-3). Výrobce se rozhodl pro první z možností, pokud bude mít někdo podklady přesnější, nemusí se návodu držet.

Vykresy které obsahuje stavební návod jsou zřejmě rekonstrukcí výkresů a bokorysů V2 a V3 z polské publikace a dostupných fotografií. Po srovnání těchto podkladů s odlítky lze konstatovat, že jak po stránce rozměrové, tak i tvarové modely obou prototypů odpovídají svému vzoru.

Stavebnice jsou baleny v malé pevné krabičce s bočním otvřením. Obaly jsou sice plně funkční, ale jeho grafická úroveň – barevně xerokopie nalepené na bílé krabičce – poněkud zaostává za současným trendem. Obsahují zhruba třicet polyuretanových odlítek, malou planžetu s leptanými detaily, aršíky obtisků a stavební návody.

Velké díly (trup, křídla a ocasní plochy) jsou zhotoveny celkem čistě a bez bublin. Odřezeme je žiletkovou pilkou od vtoků

a pečlivě zabrousíme. Pěkně jsou zhotoveny i malé součástky (díly podvozky, vrtule, interiér kabiny), ovšem musíme je ovšem opatrně „vydolovat“ z blány. Nicméně ani na těchto dílech jsem nenašel vady.

Stavební díly obou verzí jsou velmi podobné, ba křídlo, VOP, podvozky a vybavení pilotního prostoru totožné. Liší se především trupy v oblasti motoru, vrtule a výzbroj (V2 žádnou nenesl).

Před lepením je dobré zkusit sestavit jednotlivé díly do podsestav bez lepidla (na sucho), především vybavení pilotního prostoru, chladič a spojení trupu s křídlem. Vyhneme se tak situacím, kdy už slepené partie nemůžeme dostat na patřičné místo, přičemž by to o chvíli dřív napravilo malé obroušení. Při sestavování trupu a křidel se také nevyhneme tmelení a broušení, ale není to nijak velký problém, nepoškodíme přitom žádné detaily.

Stavebnice jsou určeny pro zkušené modeláře, popisovat stavební postup je zbytečné, protože každý má své osvědčené a oblíbené metody. Posledním oříškem je přesné nasazení acetátového překrytu kabiny na trup.

Povrch hotového modelu sjednotíme stříkacím tmelem Gunze Mr. Surfacer. Potom na model nastříkáme vybranou kamufláž a pro bezproblémovou aplikaci obtisků jej přestříkáme lesklým lakem.

Návod tvoří kopie dvou listů formátu A4. Popisuje v úvodu v angličtině a češtině vznik letounů a jejich technicko-taktická data. Stavební postup nahrazuje perspektivní „rozstřel“. Černobílé kamuflážní schéma nám nabízejí zbarvení druhého prototypu. Dobrou pomůckou je třípohledový výkres v měřítku 1:72.

Obtisky (zhotovené kladenskou firmou MPD ve vysoké kvalitě) obsahují německé poznávací znaky použité u jednotlivých prototypů se svastikami na SOP a barevnými trojúhelníky označujícími palivovou a olejovou nádrž. Jedna ze stavebnic nabízí také výsostné označení používané frankistickým letectvem během španělské občanské války. Při nanesení obtisků na lesklý povrch a s použitím změkčovačů vodiček Agama je výsledek bezvadný, obtisky dokonale kopírují povrch.

Stavebnice doporučuji především zájemcům o letouny Luftwaffe a Messerschmittu Bf 109 zvláště. Jak již ale bylo uvedeno, jsou určeny pro pokročilé stavitele, pro které nebude neprekonatelným problémem jak broušení, tak tmelení odlévaných dílů. V kolekci asi nezůstanou dlouho opuštěné, protože výrobce slibuje další zajímavé prototypy nejznámější německé stíhačky druhé světové války

OTAKAR BENEŠ

Foto autor



Model obří polomakety MERCURY REDSTONE

(Dokončení)

HLAVICE

Kabina Mercury

Protože stavíme polomaketu, kde nemusím dodržet rozměry na desetiny milimetru, řešil jsem stavbu konstrukčně. Přední část kabiny L jsem vysoustružil na vrtačce z balzového špalíku o rozměrech 110x110x160 slepeného z trámku (staré zásoby) a prkének. Trachu jsem jej oštípil, aby měl hrubý průměr 110 a upnul naležato do přípravku na stole. Do sklíčidla vrtačky jsem upnul vrut bez hlavy o průměru 10 a délce 100. Na vyčnívající závit (asi 60) jsem našrouboval balzový špalík a řádně jej dotáhl. Malým dlátkem jsem lehce vysoustružil potřebný tvar o rozměrech podle výkresu. Spodní průměr 82 je do hloubky 8 prořeznut podle pohledu G pilkou šíře 2. Celý díl natřeme dvěma vrstvami řídkého laku a přebrousíme.

Z balzy tl. 2 vybrousíme 12 žebér H a z balzy tl. 4 vyřezáme přepážku J. Dbáme přitom na přesnost hloubky drážek, protože od nich se odvíje i průměr části zasouvane do trupu. Je lepší, když drážky v přepážce i v žebrech jsou užší, což usnadní montáž. Nyní už jen nasuneme žebra na přepážku J a do drážek v balzové hlavici, vše vyrovnáme a zalepíme.

Po zaschnutí polepíme celou konstrukci balzou tl. 1. Polepovat jsem začal na delším konci kuželu. Postupoval jsem po jednotlivých žebrech tak, aby léta šla rovně vždy uprostřed mezi žebry. Špendlíky upevňujeme lepený díly vždy proti sobě aby bylo možné lepit zespodu.

Na válcovou část (zasouvá se do trupu) si připravíme pruh ze čtvrtky šíře 35 dlouhý 581. Polepíme jej balzou tl. 1 (přes léta, aby šel dobře stočit). Po zaschnutí jej seřízneme na šíři 25 mm a nalepíme na konstrukci čtvrtkou dovnitř. Nakonec umístíme díly z balzy tl. 1 na krátký kužel. Lehce celou konstrukci začistíme a nalakujeme dvěma vrstvami laku.

Kužely, jejichž průměr přesahuje průměr trupu, musíme v místě rampy probrousit a přelepit žlábek balzou tl. 1.

Kabinu nastříkáme černou barvou a v místě, kde má průměr 53, je stříbrný pásek široký 10. Uprostřed velkého kužele je nápis UNITED a pod ním STATES z bílých písmen výšky 18 a šíře 13. Na levém boku pak je bílý nápis FREEDOM vysoký 10.

Záchranný systém

Konstrukci si překreslíme na papír a přilepíme jej na

rovnou dřevěnou desku. V místech spoju konstrukce zatlučeme hřebíčky, mezi které položíme dva bukové nosníky průřezu 5x5. Upravíme výtzuhy o průměru 3 (ze špejlí) a řádně je zalepíme. Po zaschnutí vyklopíme jednu stranu o 60°, přidáme další bukový nosník a pokračujeme v lepení druhé a následně třetí strany konstrukce. Pozor, šikmé výtzuhy musíme lepit na opačné strany aby se uzly konstrukce neseskaly.

Vrchní díl K je vysoustružen z balzy průřezu 53x160, zatmelen a nalakován. Do díry po vrutu je vlepena papírová trubka o průměru 10, na kterou je přilepena kuželová krytka skroužená ze čtvrtky.

Tři trysky jsou svinuté ze čtvrtky. Na čtvrtku si nakreslíme mezikruží o průměru 140 a 50. Na vnějším průměru 140 si po obvodu odměříme 94, body spojíme se středem a vystříháme. Po skroužení budeme mít kužel o průměru 29 s přesahem 3 sloužícím ke slepení. Trysky opět dvakrát nalakujeme bezbarvým lakem. Po přilepení na válec K a nastříkání červenou barvou je zevnitř natřeme stříbřenkou.

Nyní, když máme všechny díly, slepíme konstrukci s dílem K do něhož vyvrtáme do hloubky 5 tři otvory o průměru 5. Konstrukci s dílem K řádně slepíme. Celý komplet nastříkáme červenou barvou a po zaschnutí vlepíme do otvorů kabiny Mercury. Tyto otvory vyvrtáme do hloubky 12 až po nabarvení kabiny černou barvou. Při lepení dbáme na souosost kabiny se záchranným systémem. Je to jednoduché. Kabinu postavíme na rovnou plochu, postavíme k ní velký úhelník (můžeme si jej udělat i z nosníků) a v určité výšce měříme mezeru z několika stran kabiny.

PŘÍPRAVA MODELU NA START

Padáky

Do přepážky J v kabině Mercury vyvrtáme dva otvory, kterými protáhneme vázací gumu délky asi 600 a na její konec uvážeme padák o průměru 600. Padák jen lehce sbalíme a volně omotáme šňůrami (gumu nenamotávat!). Takto připravený jej vsuneme do vrchního dílu trupu. Druhý padák, který ponese trup, má průměr 1000 a je opatřen šňůrami o délce 1100. K padáku je rovněž na dvou místech připevněna vázací guma 4x1 o délce 800 a pro jistotu ještě další dva pruhy gumy o průřezu 4x1 a délce 900 (bezpečnostní pojistku proti rázu při vymetu). Oba svazky gumy jsou přichyceny tenkým provázkem za



druhou přepážku 1, u které je zespodu výtzuha zpevněna nosníkem 5x5.

Délku úvazu padáku vyzkoušíme. Konec šňůr padáku u vrchlíku nesmí zasahovat do stabilizátorů; předejdeme tím možnému zamotání. Padák lehce sbalíme a volně obtočený šňůrami jej vložíme do trupu.

Motory

Motorům a jejich přípravě věnuji náležitou pozornost, společný zážeh všech motorů je počátkem úspěšného startu. Zkontroluji zda nejsou trysky motorů ucpány sádkou, lehce je natřeme lakem a vysypu černým prachem (pár zrníček musíme nacpat dřevěnou tyčkou až na dno trysky) a vše necháme zaschnout.

Jdou-li motory vsunout do trubek volně, nalepíme na ně po celé délce pásek papírové samolepky. Po obvodu přidáváme tolik pásků, až jde motor do trubky vsunout ztuha až k dorazu. Zasunutí každého motoru zkusíme zvlášť! Této přípravě se věnujeme už doma v klidu a na start jdeme v pohodě s připraveným modelem.

Vyvázení modelu

Vyvažování modelu není nutné. Při jeho délce a celkové hmotnosti je jeho let stabilní.

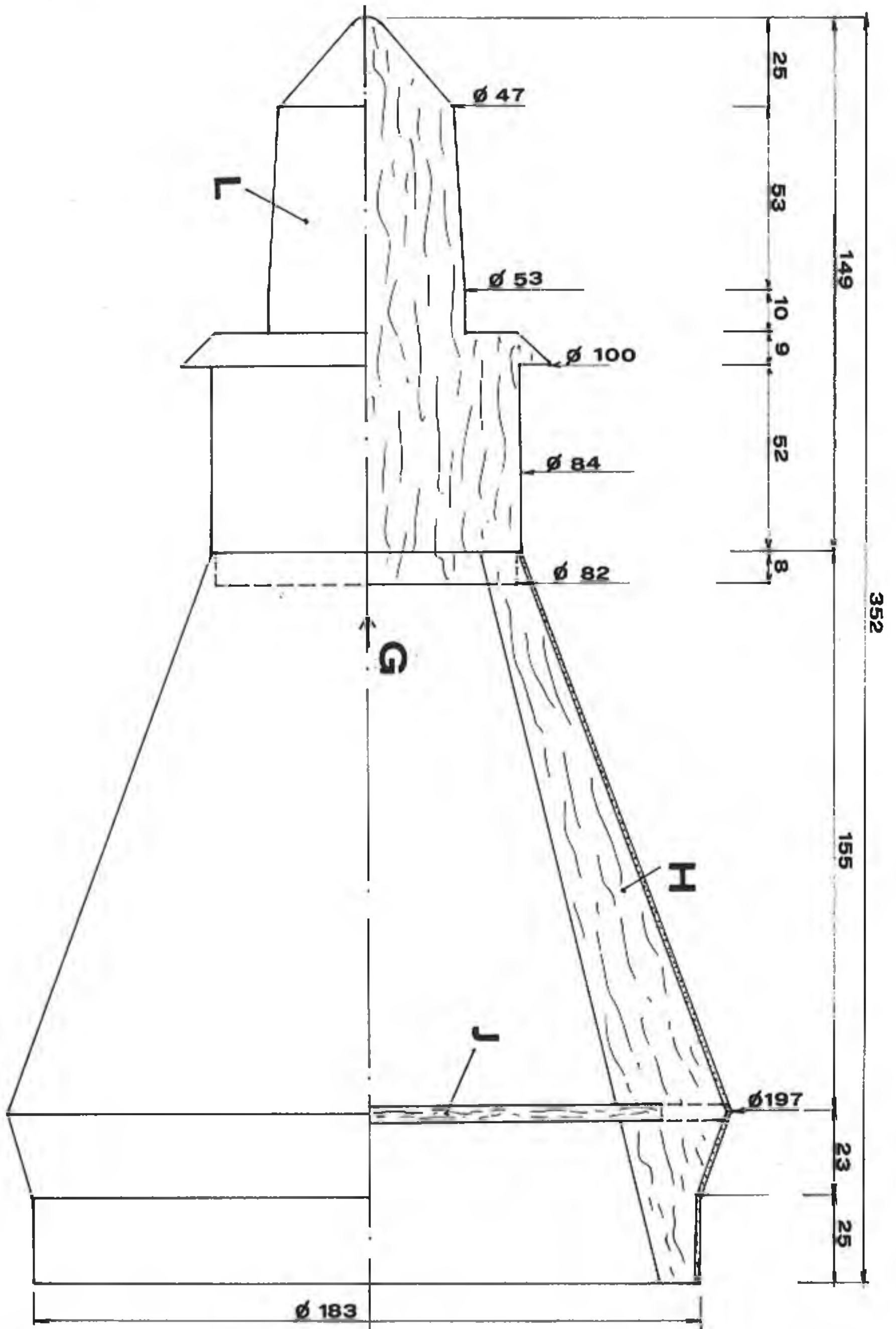
Startovací zařízení

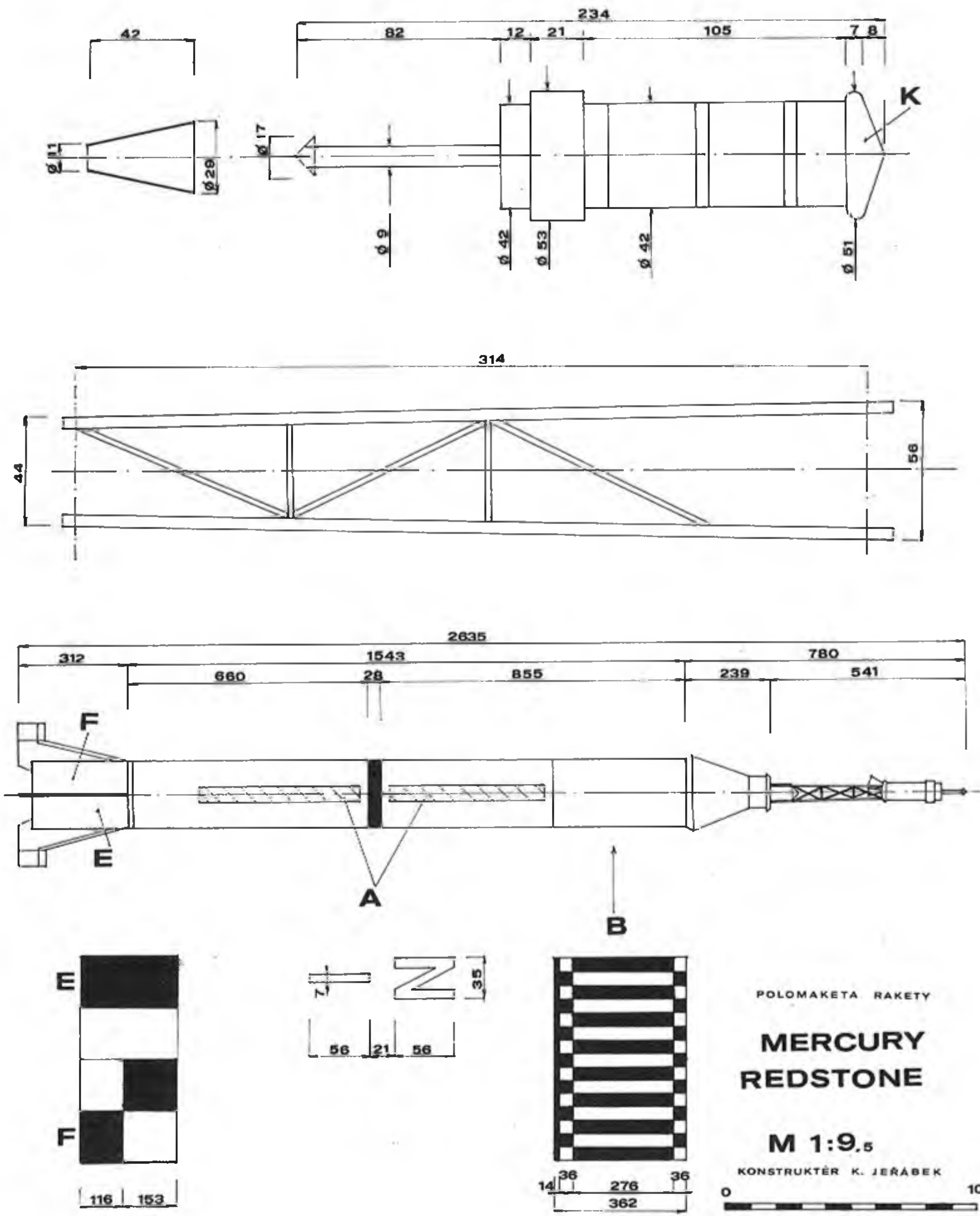
Jako rampu jsem použil nerezové tenkostěnné trubky o průměru 14 spojené čepy se závity na celkovou délku 5000. Ve spodní části je bodec stejného průměru a délky 400, který má v horní části navařenou patku pro zatlučání do země. Pod raketu mám z drátu průměru 5 svařený podstavec – kruh o průměru 300 se čtyřmi dráty-nožičkami. Po zapíchnutí podpěr do země je kruh asi 200 nad zemí, což umožňuje montáž palníků pod raketou. Na horní straně kruhu jsou navařeny čtyři zářezky stabilizátorů, zabraňující raketě otočení kolem rampy. Palníky jsou upevněny na přípravku, který má rozměry roztečí motorů. Tak jako motory, i palníky si připravíme doma v klidu. Po důkladné kontrole sestaveného modelu na rampě je odpalují elektricky.

KAREL JEŘÁBEK

Foto NASA, výkresy autor







Knihy Knihy

pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

Objednávejte na adresách: v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3 - Žižkov, tel.: (+42) 222 718 814
ve Slovenské republice - Magnet-Press Slovakia, s.r.o., P.O.Box 169, 830 00 Bratislava, tel./fax: (+421-2) 44 45 48 28
Podplatitelé u společnosti Aeromedia a Magnet-Press Slovakia mají slevu 10 % z ceny objednaného zboží!
Veškerý sortiment zásilkového obchodu si rovněž můžete objednat na internetové adrese www.letectvi.cz

Novinky Novinky



IIII MIMOŘÁDNÁ NABÍDKA IIIII

Slovenské letectvo 1939 - 1944

1. svazek 320 Kč / 320 Sk
2. svazek 390 Kč / 390 Sk

ušetřte
130 Kč!

1. + 2. svazek jen za 580 Kč / 581 Sk!
Pokud si objednáte oba svazky Slovenské letectvo 1939-1944, získáte připravovaný
3. svazek s 15% slevou!

Den, kdy se nevrátila
Columbia
Tomáš Příbýl

Kniha se nevěnuje jen tragédii raketoplánu Columbia, ale i předcházející havárii Challengeru a historii raketoplánů vůbec. Technické popisy, přehled startů, množství fotografií.

200 stran. Cena 389 Kč / 583 Sk



S Cessnou světem

Karel Dohnal

Autobiograficky cestopis ze 45 000 km dlouhé letecké výpravy po třech kontinentech s Cessnou 182K, doplněný o působivé fotografie, přehledy všech letů a mapky.

375 stran. Cena 350 Kč / 525 Sk

U letectva je krásně, Austrálie

Evžen Kulič

Kniha vzpomínek s velkým počtem unikátních fotografií je doplněna o řadu faktografických příloh, seznamů, výkazů činnosti českých partyzánů v Itálii a další zajímavé dokumenty.

207 stran. Cena 220 Kč / 330 Sk



Avia B-35/B-135

M. Bílý, D. Bernác, P. Kučera

Monografie věnovaná jednomu z nejzajímavějších letounů předválečného Československa. Množství unikátních černobílých fotografií, faksimile listin, přehledové tabulky, technické výkresy a barevná kamulážní schémata.

88 stran. Cena 305 Kč / 457 Sk

První český letec inženýr

Jan Kašpar

a začátky českého letectví

P. Sviták

Kniha věnovaná životu průkopníka českého letectví Jana Kašpara a jeho bratranci Eugenu Čihákovu doplněná množstvím dobových černobílých fotografií včetně unikátního barevného snímku. Fotokopie dobových listin, plakátů a pohlednic.

181 stran. Cena 250 Kč / 375 Sk



Krutý vesmír – rozšířené vydání

(Smrtelná tragédie raketoplánu)

P. Toufar

Šestý svazek „Selkání s tajemstvím“ pojednávající o záludnosti největších neštěstí v historii dobývání vesmíru

(od Apolla po Challenger), doplněný o únorovou tragédii raketoplánu Columbia.

363 stran. Cena 250 Kč / 375 Sk

Učebnice pilota

Kolektiv autorů

Schválená učebnice sestavena na základě osnovy JAR-FCL1. Je vhodná jako pomůcka pro studium pilotů, kteří chtějí získat osvědčení způsobilosti soukromého pilota letounů PPL(A), vrtulníků PPL(H), kluzáků a motorových kluzáků nebo pilota ultralehkých letounů (SLZ). 612 stran. Cena 450 Kč / 675 Sk



Sínko, atmosféra a oceán populárne

Milan Neelka

Kniha v jednoduché formě uvádí zákony záření, popisuje atmosférické procesy a jevy, originálně pojednává o vzájemných vztazích atmosféry a oceánu. Text je doplněn černobílými ilustračními fotografiemi, náčrtky a tabulkami.

232 stran. Cena 390 Kč / 390 Sk

Anglicko-český letecký slovník

Ivan Ráca

Kvalitní slovník obsahující více než 28 000 anglických výrazů a 45 000 českých ekvivalentů. Výrazy z oblasť: vojenského a civilního letectví, zkratky ICAO a jiné, odborné, hovorové a historické výrazy, slovní vazby a slangová slova.

424 stran. Cena 480 Kč / 744 Sk



Air Traffic Management

Ludvík Kulčák a kolektiv

Ucelený přehled uspořádání letového provozu a vysvětlení hlavních pojmů této problematiky.

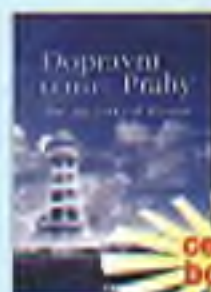
314 stran, 10 stran obrazové přílohy

Cena 500 Kč / 750 Sk

Encyklopedie stíhacích letounů,

Kniha popisuje všechny stíhací letouny, které kdy byly postaveny a vzletly. Množství ilustrací, fotografií a třípohledových nakresů.

Publikace je aktualizována do roku 2001. 608 stran. Cena 999 Kč / 1399 Sk



Dopravní letiště Prahy 1918-1946

Dopravní letiště Prahy 1947-2000

Lubomír Ducáček

Dvě knihy poskytující pohled na všechny etapy vývoje i úlohu pražských letišť Kbely a Ruzyně.

1. díl 192 stran, 2. díl 242 stran

Prodává se pouze jako komolet

za 588,-Kč / 882,- Sk

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

Jiří Rajlich

3. část (1942) 700 stran. Cena 750 Kč / 975 Sk

4. část (1943) 724 stran. Cena 790 Kč / 1185 Sk



Tajné projekty Luftwaffe

(Stíhači 1939-1945)

Walter Schick, Ingolf Meyer

Kniha představuje několik tajných projektů německých stíhacích letadel, vyvíjených během 2. světové války. Technická data, výkresy, barevné ilustrace, autentické fotografie.

208 stran. Cena 480 Kč / 744 Sk

Tajemný dravec (Me 163 Komet),

Wolfgang Soate

Autor, sám výborný pilot německé Luftwaffe, v této knize zachycuje část svého života v době vývoje, zkoušek a nasazení raketového letounu Me 163 Komet.

Zajímavé unikátní fotografie, výkresy letounů.

291 stran. Cena 329 Kč / 493 Sk





P-39Q Alacobra

Výrobce: Eduard,
Měřítko 1:48
Poslední verze stíhacího Bellu P-39. Olivově šedý plastík, rytí do hloubky, čirý dělený překryt kabiny, foto-leptané díly, film, závaží, maskovací fólie, obtiskový arch. Verze: P-39Q-5-BE.

4^o Stormo C.T., Co- Belligerent AF, 1945; P-39Q-25BE (výr. č. 44-32451), G.C.1/5 francouzské letectvo, Salon de Provence, 1944; P-39Q-1-BE (výr. č. 42-19995), 71st TRS, 82nd TRG, 1944; P-39Q-5-BE, 30.GIAP, 273.GIAD, pilot A. P. Filatov, Polsko 1944.
Cena 750 Kč / 1125 Sk - kód EDK8065

UH-1H Iroquois

Výrobce: Academy,
měřítko 1:72

Americký vrtulník v měřítku obvyklém pro modely vojenské techniky, proto vhodné pro stavbu diorám. Výlisky šedé barvy (zasklení kabiny čiré) převzaté od firmy MRC. Velmi podrobný návod, figurky vojáků, nábojové pásy z pryže, schémata zbarvení a obtisky pro dva stroje se zubatou tlamou, oba operující v roce 1971 v Vietnamu (podrobně určena jednotka a základna), volká lůžka lepidla. Cena 229 Kč / 344 Sk - kód 105/A11



Boulton Paul Defiant Mk. II

Výrobce: MPM,
měřítko 1:72
Stavebnice britského dvoumístného nočního stíhacího letounu. Šedý plastík, čiré díly, rytí do hloubky, obtiskový arch. Verze: Mk. II - 151. peruť RAF (DZ-V/AA436); Mk. II (ZJ-M/AA683)

- pilot Sqdn. Ldr. R. C. Haine; Mk. II první série (AA370).
Cena 320 Kč / 480 Sk - kód 100/72519

Falrey Firefly Mk. IV / Mk. V

Výrobce: MPM,
měřítko 1:72

Model britského námořního stíhacího a průzkumného letounu. Šedý plastík, čiré a resinové díly, rytí do hloubky, obtiskový arch. Verze: FR. Mk. 4 (005/1 Nizozemské námořní letectvo; FR. Mk. 5 (205/VT488) - 821. peruť RAF, HMS Glory pilot Lt. J. F. K. „Sean“ McGrath A. S. Mk. 5 (VG-BDK/VH135) - 880. peruť RCN, H. M. C. S. Magnificent
Cena 350 Kč / 525 Sk - kód 100/SH72031



F-51D Mustang

Výrobce: Academy,
měřítko 1:72
Americký stíhací letoun v podobě, ve které létal během korejské války a model Jeepu Willis. Šedý plastík, čirý dělený překryt kabiny, rytí do hloubky, obtiskový arch, lepidlo. Verze: KAF - pilot

Mjr. Dean E. Hess, USAF; KAF (1950); USAF - pilot James Glessner, 12th FBS, 18th FBG. Cena 210 Kč / 315 Sk - kód 101/2205



P-47N Thunderbolt

Výrobce: Academy,
měřítko 1:48

Plastikový model amerického stíhacího letounu. Šedý plastík, čiré díly, dělený překryt kabiny, rytí do hloubky, obtiskový arch, lepidlo. Verze: 463rd FS, 507th FG (1945); 2x 333rd FS, 318th FG (1945). Cena 449 Kč / 674 Sk - kód 101/2206



Lockheed Super Constellation

Výrobce: Minicraft,
měřítko 1:144
Americký dopravní letoun v barvách společnosti Eastern Airlines. Bílý plastík, čirý díl, rytí do hloubky, obtiskový arch. Cena 399 Kč / 599 Sk - kód 107/14491



Boeing 727-200

Výrobce: Hasegawa,
měřítko 1:200

Stavebnice dopravního letounu v barvách aerolinií Ansett Australia. Bílý a šedý plastík, čiré díly, stojánek, závaží, obtiskový arch.

Cena 319 Kč / 479 Sk - kód 105/LL24



Boeing 737-400

Výrobce: Hasegawa,
měřítko 1:200

Model dopravního letounu v barvách letecké společnosti Virgin Express. Bílý a šedý plastík, stojánek, závaží, obtiskový arch.

Cena 319 Kč / 479 Sk - kód 105/LL26

F-8E Crusader

Výrobce: Hasegawa,
měřítko 1:48

Stavebnice amerického palubního letounu. Šedý plastík, rytí do hloubky, čiré a gumové díly, dělený překryt kabiny, obtiskový arch. Verze: 2x VF-191 „Satan's Kittens“ a 2x VF-194 „Red Lightnings“.

všichni stroje z USS Ticonderoga. Cena 999 Kč / 1499 Sk - kód 105/PT25



Fw 190D-9

Výrobce: Hasegawa,
měřítko 1:32

Model legendárního německého stíhacího letounu. Šedý plastík, rytí do hloubky, čiré a gumové díly, 2x dělený překryt kabiny, obtiskový arch. Verze: JV44 „Papagei-Staffel“, pilot Hptm. Waldemar Wubke; JV44, pilot Lt. Heinz Sachsenberg; IV./JG3, pilot Oblt. Oskar Romm. Cena 999 Kč / 1499 Sk - kód 105/ST19



Cena 999 Kč / 1499 Sk - kód 105/ST19

Boeing 757-200

Výrobce: Minicraft,
měřítko 1:144

Model dopravního letounu v barvách letecké společnosti Northwest Airlines. Bílý plastík, čirý díl, rytí do hloubky, obtiskový arch.

Cena 529 Kč / 794 Sk - kód 107/14467



AH-1W Super Cobra

Výrobce: Tamiya,
měřítko 1:72
Plastikový model bitevního vrtulníku (ser. č. 162532) americké námořní pěchoty. Šedý plastík, čirý překryt kabiny, obtiskový arch. Cena 269 Kč / 404 Sk - kód 108/60708

F-8E Crusader

Výrobce: Kangnam,
měřítko 1:72

Stavebnice amerického palubního letounu ze stavu VF-102. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý dělený překryt kabiny, obtiskový arch, lepidlo. Cena 179 Kč / 269 Sk - kód 109/7124



A-4E/F Skyhawk

Výrobce: Kangnam,
měřítko 1:72
Stavebnice letounu verze A-4F US Navy, USS Hancock. Šedý plastík, rytí do hloubky, čirý překryt kabiny, obtiskový arch, lepidlo. Cena 179 Kč / 269 Sk - kód 109/7125



INZERCE

Čitelně psané soukromé radkové inzertaty zveřejňujeme zdarma pokud je zašlete e-mailem na adresu

typitova@aeromedia.cz,

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

PRODEJ

■ **Prodám** M-18 Hellcat AFV 1:35, dále stavebnice letadel 1:48 a obtisky. Tel: 485 160 918, 721 442 613

■ **Prodám** Su 25 K 1:48 OEZ včetně plechu Eduard a dalších doplňků. Cena 400 Kč. Radek Bešťák, SNP 560, Prachovice 383 01. Tel: 737 147 085

■ **Prodám** nepostavené modely v 100% stavu, měřítko 1:48. Zero typ 32 A6M3 Tamiya (cena 150 Kč), Aichi D3A1 Val Type 99 Fujimi (cena 150 Kč). Ceny jsou uvedeny bez poštovného. Liberecký kraj. Tel: 604 840 681

■ **Prodám** vojenská letadla 1-4 díl, V. Němeček 100 Kč/kus. Tel: 732 171 468

■ **Prodám** unikátní sbírku nepostavených USA autoveteránů (1908-1941) v měřítku 1:12, 1:16 a 1:24 od firem Bandai, Entex, Gunze Sangyo, Anmark, Monogram, MPC a AMT. Jen pro vážné zájemce a zkušené modeláře. Nejraději dohromady. Kontakt: e-mail: olddriver@seznam.cz, mobil 602 726 343, tel. večer 572 571 487

■ **Prodám** laminát. trup VSO 10, rozp. 4,0m + hlavní nosníky, profil Wortmann, bez kabiny. Časopisy ABC vč. vystřihovánek, VTM Železničář, různé plánky, seznam za známku, nabídněte cenu. J. Bouda, Masarykova 368, 696 62 Strážnice

■ **Prodám** časopisy L+K, Atom, PKR, publikace Triáda, z bývalé NDR - Flieger Revue, Model bau heute, Armees Rundschau, Flieger kalender, Motor kalender, Marine kalender a sešity MTH. Zdeněk Čížinský, Za Řetězárnu 336, 790 81 Česká Ves

■ **Prodám** modely 1:24 Airfix Ju 87B Stuka, 1:72 Hasegawa G4M2 Betty+Okha, 1:48 A-4 E/F Skyhawk, 1:72 Heller DC-6 hasičský, 1:48 Testor RF-4 Phantom, 1:35 Shanghai Dragon Sd.Kfz. 165 Hummel, raketomet MLRS a ruské kovové modely letadel 1:72. Zdeněk Čížinský, Za Řetězárnu 336, 790 81 Česká Ves

■ **Prodám** plány modelů 19 historických plachetnic a 4 válečných lodí. Seznam za známku. Ing. J.Švec, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5

■ **Prodám** nesestavenou stavebnici Revell F1 McLaren-Mercedes MP4/12. Cena i s poštovným 450 Kč. 608 984 271 pouze SMS

■ **Prodám** nepostavené modely letadel 1:48 Spitfire Mk. VII ICM + kov. díly Extra Tech 360 Kč, Me 262 A-1a /Nightfighter Revell + kov. díly Eduard + obtisky Eagle Strike + obtisky Cartograf 600 Kč a P-47D-30/40 Thunderbolt Hasegawa 650 Kč. Ceny jsou uvedeny bez poštovného. Tel: 732 727 807.

■ **Prodám** Fokker E III 1:48 Eduard 330 Kč, Sopwith Schneider 1:72 Eduard 220 Kč, Sopwith Baby 1:72 Eduard 220 Kč, Sopwith triplane 1:72 Revell 100 Kč, D. H. 2 1:72 Revell 60 Kč. Vše nesestavené. Z. Hajný, J. Šturský 25, 370 10 České Budějovice

■ **Prodám** plast. model stavebnice (nesestaveny), HMS Victory 1765 1:180 Airfix - levněji. Tel: 605 714 292.

■ **Prodám** nesestavené plastické modely v měřítku 1:32 Revell: North American P-51 D Mustang - 390 Kč, Republic P-47 D Thunderbolt - 420 Kč, Curtiss P-40 E Warhawk - 410 Kč, Messerschmitt Me 110 - 580 Kč,

Hawker Hurricane Mk. IIC - 430 Kč; 1:48 B-17 Fortress Revell - 1130 Kč, A-20 B AMT - 580 Kč, Grumman F-14 A Tomcat Academy - 480 Kč; 1:72 Mistel 5 Revell - 320 Kč, Mitsubishi G3M1 Nell ARII - 330 Kč, Mitsubishi Ki-67 Peggy ARII - 360 Kč, A-6E Intruder Revell - 160 Kč. Při větším odběru dobírka zdarma. Tel. 732 548 471. Prosím volat po 15,00.

■ **Prodám** časopis L+K ročníky 1981 - 2002. Nebo vyměním za mod. materiál, různé. Dohoda. Jiří Veselský, Moravská Huzová 26, 783 13 Štěpánov

■ **Prodám** 300 plánů válečných lodí 19.-20. století, knížky a časopisy s námorní tematikou, výměnou za publikace s leteckou tematikou, mosazné leptané díly apod.: Zverev V.V., P.O. BOX 36, 212022 Mogilev, Belarus

■ **Prodám** stavebnice Revell. 1:32 F4U-1D Corsair, P-47D Thunderbolt, Hurricane Mk IIC, Zero A6M5, P-40E, Warhawk, Mosquito Mk. IV, Typhon Mk. IB, F-104G Starfighter, Spitfire Mk. II po 600 Kč. 1:48 Revell - Mooney Super 21, Beech Bonanza V-35A po 250 Kč. Stanislav Vrška, Zadní 32, 674 01 Třebíč. Tel: 732 909 761

■ **Prodám** vysílač Hitec Focus 4, akumulátory (1200 mA), přijímač, 2x servo HS 300. Cena 2800 Kč. Dale prodám vysílač Hitec Ranger 2, akumulátory (800 mA), přijímač, 2x servo HS 300. Cena 2000 Kč. Tel: 723 062 518

■ **Prodám** Tamiya 1:35 Sd.Kfz.9 Famo, M26 recovery vehicle - cena kus jen 1990 Kč. SVK 1:24 Škoda Felicie Hard Top 1961 epoxid 695 Kč. Vše nepostavené. Tel.: 724 159 088

■ **Prodám** Teltech Mytus-S RC větroň ARF 3600, Teltech BD-5 tlačný motor elektro ARF 3700 Kč. Vše nepostavené 100% stav. Tel: 724 159 088

■ **Prodám** postavený špičkový model Tamiya 1:12 Caterham Super Seven JPE -- zlutý jen za 2890 Kč, karoserie hliník. Tel.: 724 159 088

KOUPĚ

■ **Koupím** modely letadel Monogram/Revell 1:48: Su-25 a Fujimi. 1:72: MiG-21PF "Phantom Killer", MiG-21PF "Indian Tiger". Tel.: 737 877 392, e-mail: mv.deauville@seznam.cz

■ **Koupím** nesestavený kit: Airfix 1:48, EE Lightning F-2A/F6, kat.č. 09178. Cenu respektuji. Kontakt: tel. 585 413 723, SMS mob. 732 340 992, e-mail: bajinka@quick.cz

■ **Koupím** tyto publikace: Stíhací eskadra JG 27 (nakladatelství Mustang), Překlad Konstrukci Lotniczych F117, F-18, Su-27,

Messerschmitt Bf 109 color (nakladatelství Militaria, Warszawa 1996). Plastik Kits Revue č. 12, 13. Kontakt: v.moravek@seznam.cz, tel. 606 244 742

■ **Koupím** modely Plasticart Mi-10k, L-410A, Tu-114, dále knihy a publikace o ruských vrtulnicích nejlépe v ruštině. Tel.: 724 159 088

■ **Koupím** knihu Air Aces Of The Austro-hungarian Empire 1914-1918. Mam zájem i o jiné materiály (knihy, foto, publikace) o letadlech z 1. sv. války - Německo a Rakousko-Uhersko. Mohu nabídnout na výměnu či prodej kity 1:72 z 2. sv. válka - Německo. Tel: 606 134 327

■ **Kúpím** originál, alebo kópiu stavebného návodu modelu firmy PST 1:72 Katuša M-13. Vladimír Miškay, mob. 0907 746827, cfsvm@stonline.sk

■ **Koupím** vzorník barev Federal Standart, cenu respektuji. Tel.: 603 966 772

■ **Koupím** a dobře zaplatím za vystřihovánky vydané v nakladatelství Albatros: hrady, zámky, lidové stavby, auta, kosmická technika a jiné. Martin Chudý, Štěpánov 375, 757 01 Valašské Meziříčí. Tel: 777 879 799

■ **Koupím** nesestavenou kompletní stavebnici Su-24 v měř. 1:72 (Bilek). Jar. Žižala, Na vápence 770/2, 468 22 Železný Brod

■ **Koupím** L+K r. 1993 možno i nekompletní, ale musí obsahovat čísla 4, 6, 9, 10, 18, 19 a 23. František Urban, Moravcova 872, 280 02 Kolín 2, tel: 321 721 378 večer

■ **Koupím** publikace 4+: Mi-24, MiG-23. Petr Dědek, Slepá 1964, 288 02 Nymburk. Tel: 737 157 972

■ **Koupím** Dragon: 3018 US Seal Team 5 with vehicle, 3304D Viet Cong, 3306D MACV-SOG, 3308D NVA Sapper Team, 3314D ARVN Rangers (Saigon 1968). Tel: 607 500 180.

■ **Koupím** RC karburátor a tlumič k motoru Modela 2 cm³ junior. Spechá. Tel: 604 957 668, volat po 15 hod, nejlépe SMS.

■ **Koupím** Revell 1:32 Messerschmitt Bf 100, P-38 atd. Tel: 485 160 918, 721 442 613

■ **Koupím** modely Corgi 1:50 Pipeline serie (Texaco), starší modely 1:64 Vanguard (Lledo) nákladní. Tel.: 724 159 088

■ **Koupím** modely aut Solido 1:43. tel: 485 160 918, 721 442 613

■ **Sháním** modely A-4 Skyhawk 1:72 - Airfix, Matchbox, Lindberg, Fujimi (TA-4), starší Italeri 1:100, Revell. Dale pak obtisky na A-4, fotografie neamerických uživatelů a strojí Navy a Marines v jiných než šedých kamuflážích. Modely mohou být i rozestavené. Nabídněte. Tomáš Hobzík, Dukelská 2513, 276 01 Mělník. Tel: 315 627 422 večer

Modelář 8/2003 vychází 1. srpna

Z obsahu doporučujeme

● Sd.Kfz.124 Wespe

● Tank T-28



● F-15E Strike Eagle

● Dioramu Kdesi na Ukrajině

● Supermarine Spitfire Mk.Vb

● F-8 Crusader v měřítku 1:48

● Rakousko-uherské podmořské čluny

Obry 2003 - Gôfovany

Na poľnohospodárskom letisku Gôfovany sa v dňoch 31. mája a 1. júna uskutočnil siedmi ročník stretnutia priaznivcov obrych modelov, na ktorom sa zúčastnilo 44 obrov. Toto podujatie zorganizoval leteckomodelársky klub PDA Liptovský Mikuláš pod taktovkou Miska Vlhu.

Foto Ján „Miššlak“ Miškovič



3



5



6



2



4

1 S modelom lietadla Gotha 150 v mierke 1:3,5 sa predstavil Michal Vlhu. Model o rozpätí 4400 mm a hmotnosti 16,5 kg je poháňaný dvomi motormi Dolmar 40 cm³

2 V mierke 1:4 postavil Ľubomír Habdák z Trenčína F8F Bearcat o rozpätie 2600 mm a hmotnosti 20 kg. Poháňaný je motorom ZDZ 160 B2

3 Efektne lety spojené s dymovým efektom predvádzal so svojou Balancou Super Decathlon Jozef Srna z Popradu

4 Ferenc Kovacs, jediný účastník z Maďarska, si s modelom Ultimate odniesol cenu za najväčší model (rozpätie 3000 mm, hmotnosť 25 kg, motor King 200 cm³)

5 S modelom Ergo 30 lietal Ľubomír Smida z Ruzomberka
6 Martin Kucera, člen MK Miššlak Banská Bystrica, priviezol lietadlo PZL 104 Wilga postavené zo stavebnice. Má rozpätie 2400 mm a hmotnosť 6 kg, poháňané je motorom MVVS 35 cm³

Kovové modely Marks Metallmodellclassic's...

(k článku v tomto zošitu)



Stroj na zhrabavanie sena s párom koní (Preiser) v mierke 1:87 (H0)...



...a ten istý model v mierke 1:160 (veľkosť N)



Poschodový kónsky autobus z Berlína z roku 1898 (svietidlo Viessman) v mierke 1:87



Mlatačka Lanz typ Erdmann z roku 1910 v mierke 1:87 (s figurkami Preiser)



Mercedes Benz SSK z roku 1928



Benz Gaggenau GL z roku 1912 „Hackerbrau“ v mierke 1:87