

MODELÁŘ

F-8 CRUSADER 1:48
STŘEDNÍ TANK T-28
MESSERSCHMITT
Me 262



KITAŘSKÉ MISTROVSTVÍ ČR ŽÁKŮ
Sd. Kfz. 124 WESPE 1:35
KDESI NA UKRAJINĚ





Letošní ročník mistrovství ČR stavitelů plastických modelů – žáků přinesl po hubených letech nejen velké množství soutěžních modelů, ale také ukázal, že dorostenci jsou stále šikovnější (k článkům uvnitř sešitu)

Foto Z. Fabík

1 Vítězem kategorie I.b (letadla 1:48) se mezi mladšími žáky stal Tomáš Matyska. Jeho model Ki-84 Hayate, který by obstál i v seniorském klání, nejen budil pozornost zpracováním, ale také vyvolával diskuse

2 Ve čtvrtkách skončil na druhém místě Havířovský Radek Boček s modelem D.520

3 Mladší žák Jiří Hambálek z Mladé Boleslavi se díky modelu P-39N Aircobra stal pro letošní rok mistrem ČR v kategorii I.c (letadla 1:72)

4 Martin Janoušek z Rakovníka získal s modelem Jeep Willys v kategorii II.a (pozemní a bojová technika 1:35) mezi mladšími žáky třetí příčku

5 Na druhém místě v kategorii II.a (1:35) se usadil obrněný transportér M113 staršího žáka Michala Teichmana

6 Mezi staršími žáky završil rodinné vítězství Jan Matyska, který v kategorii I.b (letadla 1:48) obstál s modelem Me 262 A-1a



MODELÁŘ

Měsíčník pro všechny maketáře

8 srpen 2003 ročník 54

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

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

Adresa redakce Modelář

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Tel. (+420) 224 918 224,

Fax: (+420) 224 921 653

E-mail: modelar@eromedia.cz

Obchodní a inzertní oddělení:

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

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

E-mail: obchod@eromedia.cz

Řádkovou inzerci přijímá redakce

Zasilková služba a předplatné:
222 718 814

Šéfredaktor Martin Salajka

(salajka@eromedia.cz)

Sekretářka redakce Hana Typltová

(typltova@eromedia.cz)

Redakční rada:

Ing. Lubomír Koutný a Ing. Bohumil Votýpka (le-
tadla), Jiří Kašpar (rakety), Jiří Lejsek (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@eromedia.cz

Cena časopisu 52 Kč (69 Sk)

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

Zvýhodněné předplatné u společnosti Aeromedia:
roční 545 Kč, pololetní 290 Kč.

Rozšiřuje Aeromedia a. s., společnosti holdingu PNS, a. s.,
Mediaprint KAPA a ostatní distributori,
ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia, s. r. o.,
P.O. Box 169, 830 00 Bratislava.

Velkoobdobratele 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 51 Brno.

Objednávky tel.: 541 29 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@eromedia.cz

One year subscription

for Europe 43 Euro, overseas 55 USD

or PNS Hvozďanská 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

Distribuce: Česká pošta, s. p.,

Postservis OZ Přeprava

Předtisková příprava:

Reprodukce Baroa s. r. o.,

Svobodova 1, 128 17 Praha 2,

E-mail: baroa@atlas.cz

Grafická úprava: Iva Bílková

Tisk: UNI GRAFIA, a. s. Praha 10

Redakci nevyžadované příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2003

ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK CR E 2275

- 5 Kluby, kroužky, soutěže
- 8 Žakovské mistrovství ČR
stavitelů plastických modelů



- 10 Vlaštovka Me 262 1:72

- 13 Me 262 B-1a/U1 1:72



- 16 Avia S-92 1:48 z Ameriky

- 21 Dvě revoluce
ve čtvrtkovém modelu Me 262



- 22 Stíhací Me 262A-1a v měřítku 1:48

- 30 Přehled stavebnic Me 262
a jejich doplňků ve všech
modelových velikostech



- 35 Sd. Kfz. 124 Wespe 1:35

- 37 Dioráma Kdesi na Ukrajině
v měřítku 1:35



- 40 Střední tank T-28 v měřítku 1:35

- 42 F-8 Crusader v měřítku 1:48

- 44 Jezevčíkova modelářská poradna:
Plechový povrch



- 48 Zpravodaj předsednictva
klubu stavitelů plastických
modelů ČR

- 51 Příjezd Me 262 do Hendonu

- 52 Kamufláže ukořistěných Me 262

Zase jsme se nevešli

Marná sláva, už nesmím slibovat, čeho se dočkáte v příštích číslech, protože jsem tomu zase nedostal a několik článků jsem musel opět přesunout. Ale když (nastějí) přičtete stále víc a víc! Jen v tomto sešitu se původně dva nevelké příspěvky o Me 262 rozrostly téměř na monografii a máte tak možnost nejen si „prohlédnout“ různé stavebnice, předlohy a zbarvení, ale také nahlédnout do vskutku čarodějné kuchyně kitarfských mistrů. Jako vždy se to někomu bude líbit a jiný mi za to na webu vynadá, ale takový už je život. Doufám, že víc bude těch spokojených a že se nebudete zlobit, když se do konce roku budeme na stránkách Modeláře věnovat ve větším rozsahu také dalším legendám ze stejné líně – Messerschmittům Bf 109 a Me 163.

Martin Salajka



Marek Branda z DDM Astra Zlín vyhrál na letošním MČR kategorii I.c (letadla 1:72) starších žáků s pohledným modelem bombardéru He 177A-5 Greif



Starší žák Luděk Vala z Plzně soutěží s modelem plovákového letadla Latecoere 298 v měřítku 1:48



Vítězem kategorie starších žáků II.a (pozemní a bojová technika 1:35) se na MČR stal s modelem obrněného tahače M 26 Lukáš Makovský



Junior Václav Vašíček z Kolína soutěží s modelem tanku M4A3 Sherman v měřítku 1:35



Jan Matyska se s modelem tanku Pz.Kpfw.V Panther G účastnil MČR také v kategorii II.b (pozemní a bojová technika 1:72 a 1:76)



Model M2A2 Bradley Petra Poledníka nenašel na MČR v kategorii II.a (pozemní a bojová technika 1:35) mladších žáků přemožitele

Foto Z. Fabík, P. Brojo a J. Kubát

Letecký modelář 8/1953

Titulní snímek volal děvčata do nových modelářských kroužků, což v srpnu nebyvalo zvykem, neboť pro ženskou část populace byl systemizován měsíc březen. Zato se v sešitu tradičně nezapomnělo na Slovenské národní povstání, včetně odkazů na husity, Dožu a Juru Jánošíka, nebo dnes již polozapomenutý Den sovětského letectva. Modeláři ovšem marně hledali slíbené zvětšení rozsahu. Ale předběhnu – dočkali se už za měsíc. Přitom, co se všechno tenkrát naslibovalo, to byl docela slušný výkon

Jestli jsem minule pochválil Čížkovu Bejbinu, musím pokračovat. Skupina z Kamenných Žehrovic vydala školní model pro začátečníky Motorový Neptun. V podstatě motorizovaná A2 převzala beze zbytku nosné plochy a kormidla z původního Neptuna, trup je nejjednodušší možné konstrukce s tehdy nejrozší-

řenějším motorem NV-21 o zdvihovém objemu 2,1 cm³. Mnoha začátečníkům, kteří měli za sebou první „A-dvojkou“, přišel jako na zavolanou. Vhodná předloha se opravdu těžko hledala. Početné konstrukce pro Superatomy nám připadaly značně archaické a za nimi bylo zřetelné vakuuum. Co dodat? Po téměř padesáti letech jsem si Motorového Neptuna postavil znovu.

Mírnou absencí napravovali na stránkách Modeláře „seriáloví“ autoři Zdeněk Husička a Ing. Jan Hajič. Prvý se tentokrát obsírně zabývá alkoholovými palivy. Bylo na čase objevit se fenomén „zřavici svíčka“ a modeláři revitalizují odložené Alky a Ikary z „benziňáků“ na „zřaviky“.

Seriál Řídíme modely rádiem popisuje vybavovací mechanismy a na závěr překládá Ing. Hajič své osvědčené konstrukční řešení. Je poplatné tehdejší módi řízení co největšího počtu prvků jedním binárním povelům. Gumou

poháněný rohatkový mechanismus musel být doplněn převody a pro tři povelů ještě dvěma váčkami. Bylo to i trochu „na bednu“. Žádné instinktivní řízení – sled povelů si bylo třeba pamatovat! Je zajímavé, že ač byly různé sofistikované servomechanismy dovedeny k dokonalosti, za pár let, ve zlaté éře jednokanálu, zcela suverénně převládl nejjednodušší elektromagnet s kmitajícím kormidlem!

pam



KALENDÁŘ

XXII. Setkání obrů na Nesvačilech se uskuteční o víkend **20. a 21. září** na veřejném letišti Benešov v Bystřici. K aktivní účasti zveme všechny majitele a piloty větších modelů (motorové nad 2 m a 10 cm³, větrone nad 4 m, výjimky pro zvláště atraktivní díla jsou možné; k návštěvě všechny, kteří se rádi potěší pohledem na krásné velké stroje, k nabídnutí zboží pak modelářské výrobce a obchodníky. Hlavní modelářský program začíná v sobotu v 10.00 h, vyhlášení laureátů předpokládáme kolem 18.00 h. V neděli se letá od 9.00 h; ve 14.00 h začíná tradiční **letecký den**. Podmínkou vystoupení v programu je potvrzení přihlášky pořadatelem.

Kontakt na pořadatele: Karel Zíka, kpt. Nálepky 1724, 256 01 Benešov, www.modelarstvi.cz/nesvacily

U příležitosti Pražského dne železnice pořádá **Klub železničních modelářů Praha 3** od **19. do 21. září** výstavu kolejistů a železničních modelů. V provozu se představí velké klubové modulové kolejistě ve velikosti TT o délce 20 metrů, účast přislíbilo i několik dovozců a prodejců modelové železnice (Deltax Všešary, BDDP Pečky, Euroforce CZ). Výstava se uskuteční v kulturním sále pražského Hlavního nádraží a **Pražský den železnice** vyvrcholí v sobotu **20. září** jízdami historických souprav po pražském železničním uzlu.

Další doprovodný program bude připraven na nádražích v Braníku a Dejvicích (setkání flasinetařů, dobových „figurek“ c. a k. monarchie, výstava vozidel).

Podrobnosti na www.volny.cz/kzm.praha.

IPMS Česká republika - Praha a Městská část Praha 18 pořádají **25. října v Praze-Letňanech veřejnou soutěž Pražský magistr**. Soutěžní kategorie: porovnávací soutěž („líbí-nelíbí“, 19 kategorií), bodovací soutěž (kat. I.a, b, c, d, II.a, b) a mnohé zvláštní ceny včetně Memorálu Ing. Jiřího Meduly.

Kontakt na pořadatele: Michal Ovcáček, e-mail: ipmspraha@post.cz, tel/fax: 241 765 158

2003
DAY

eduard

20. ZÁŘÍ 2003 - PLZEŇ
9.00 - 17.00 hod

III. Mezinárodní otevřené setkání modelářů a výrobců



SLEDUJTE WWW.E-DAY.CZ
UDĚLEJTE SI ČAS!



Kam s ním? (Modell ve sklepě)

Když se letos pořadatelé tradičního brněnského klání Modell připravovali na soutěž, zajisté si ani v nejbujnějším snu nedokázali představit, jaké zástupy modelářů se stovkami modelů se do budovy Technického muzea Brno začnou 7. června hrnout dokonce již kolem sedmé ráno, kdy ještě ani nebyla oficiálně otevřena přejímka modelů. Určitě měli zájem i o expozice, slavnostně otevřeny jen dva dny před konáním soutěže.

Kolem půl desáté pak nastala ve sklepě budovy, kde byla v depozitáři muzea na stolech soustředěna větší část modelů letadel a techniky, téměř krizová situace. Stále totiž přicházeli další a další soutěžící s mnoha modely, pro něž pořadatelé hledali místo velmi obtížně. Ve 24 kategoriích, v nichž bylo na Modellu možné soutěžit, se totiž na stolech umístěných na celkové ploše asi 100 metrů čtverečních, objevilo neskutečných 860 modelů (!) vsuktu všeho možného. Za povšimnutí stály nádherné modely pístových i proudových letounů v měřítku 1:48; zvláště stavitelé "létajících chmelnic" si letos opravdu přišli na své. Například jen Miroslav Šlohrytko přivezl kolekci přibližně 30 velmi kvalitně postavených



čtvrtkových modelů německých letadel z první světové války. Není divu, že v kategorii vrtulových letadel v měřítku 1:48 do roku 1930 také zvítězil. Jeho triumf byl o to pozoruhodnější, že mu jej svou pečlivou prací připravila manželka, která modely donesla, nainstalovala a pečlivě s přehledem vyplnila předtištěné lístečky pro přejímku, zatímco autor modelů mezitím prodával na nedaleké burze modely vlaček, které doma vyráběl.

Pozoruhodné je, že tendence, kterou bylo možné mezi modely letounů vystopovat již při loňském ročníku soutěže, totiž že se v některých kategoriích modelů začínají na čelná místa prosazovat výhradně civilní, bombami a zbraněmi neověšené stroje, se potvrdila i letos. V již zmíněné kategorii se totiž na stříbrném stupínku těsně za modely válečných letounů Miroslava Šlohrytky umístil Václav Hochmuth s překrásným modelem Fokkeru Spin. Také v dioramatech s leteckou technikou se na druhém místě ihned za Místelem S2 rakouského modeláře Christiana Jakla umístil jeho kolega Peter Plattner s diorámou zobrazující první pokusný motorový Etrich I včetně figurky pana továrníka.

Obecně nutno dodat, že letos modeláři z České republiky, Polska, Rakouska a Maďarska představili modely téměř bez výjimky špičkovou kvalitou, to často i v juniorských kategoriích. Důkazem může být i to, že v kategoriích letounů v měřítku 1:72 či 1:48 se nijak výrazněji neumístily tak špičkově postavené modely jako impozantní čtvrtkový Lancaster v australské kamufláži či ještě rozměrnější „dvaasedmdesátinové“ Zveno.

Při pohledu do výsledkové listiny juniorských kategorií je rovněž zajímavé zjištění, že modelářství nevymře ani po meči, ani po přeslici. Také v kategoriích dospělých se na předních místech objevilo mnoho nových jmen.



V kategorii leteckých diorám zvítězil s modelem Mistelem S2 rakouský stavitel Christian Jakl

Jen tak mimochodem, nejmladšímu aktivnímu účastníkovi soutěže bylo pět a půl roku, nejstaršímu 74 let. Přičteme-li ke všem kladům soutěže ještě i rozsáhlou burzu modelů i literatury, četné stánky „garážových výrobců“, kvalitní občerstvení a především velmi pěkné prostředí unikátních expozic muzea, nechybělo zřejmě zúčastněným modelářům ke spokojenosti nic.

Jen pořadatelům po letošní gigantické soutěži narostly vrásky a kladou si otázku, jaké prostory budou při tak velkém zájmu modelářů potřebovat příští rok. Aspoň, že se osvědčila nová metoda přejímky, kdy si soutěžící vlastnoručně vypisoval malé lístky označující soutěžní modely a modely si na stoly nosili sami.

Mgr. ZDENEK PROCHAŽKA
Foto M. Pernička

První letošní závody

Jako každý rok, i letos se konala nominální soutěž na mistrovství České republiky lodních modelářů žáků. Tentokrát připadla na 8. května a „místem činu“ se stal Sedláčkův rybník ve Dvoře Králové.

Soutěžit se začíná na trati FSR-eco standard, kde o zábavu není nouze. V této kategorii se rází heslo „Kdo přežije, vyhraje“, což soutěžící vzápětí potvrdili. Po napínavých minutách je konečně rozhodnuto, a z první rozjízdky vychází vítěz. Pak se začíná soutěžit na trati F4A a EX-500. Většina účastníků soutěží poprvé, takže nadšení je téměř hmatatelné. Jezdí se na obou tratích současně a protože mnozí závodníci jsou zapsáni v obou kategoriích a jízdy se vzájemně prolínají, vládne na startovištích menší chaos. Ale pořadatelé vše zvládají.

Čas rychle uběhl a jsou tu konečně rozjízdky. Nejprve druhá a třetí v kategorii FSR-eco standard, při nichž se rozhoduje o předních místech. Na některých závodnících je znát nervozita. Kategorie F4A byla rozhodnuta již v hlavním závodě,

ovšem na trati EX-500 je vše velmi napínavé – rozjížděk je několik a vítěz stále není znám. Po urputném boji však nakonec vítěz vzejde a všichni si oddechnou.

V kategorii EX-500 se na prvním místě umístil David Bret z Valdic (300 bodů), na druhém Roman Němec, také z Valdic (rovněž 300) a na třetím Jakub Lachnitt ze Dvora Králové s 290 body. V kategorii F4A se na první příčce umístil Michal Málek ze Dvora Králové se 198 body, na druhém Tomáš Trampota z Pardubic (194) a na třetím Jan Ryšánek, opět z Pardubic (192). V kategorii FSR-eco standard patří

první místo Tomáši Jirmanovi ze Dvora Králové (44 kol, dojezdový čas 30 s), druhé Janu Tlamičovi, také ze Dvora Králové (41 kol/0 s) a na třetím stupínku stanul Roman Němec z Valdic (41 kol/59 s).

Po těchto velmi uspokojivých výsledcích dostali soutěžící informace o mistrovství České republiky a spokojeně se rozjíždějí ke svým domovům. Letos se soutěž opravdu vydařila, počasí účastníkům přálo a soutěžících se seslo poměrně hodně.

MARTINA PONIKELSKÁ,
KLoM Dvůr Králové

Firma INSPO rehatechnik - Tomáš Leden hledá absolventa UMPRUM, zámečníka, modeláře

na pozici technika pro přesnou individuální výrobu.

Nabízíme dobré platové podmínky (úkolová mzda).

Praxe vítána. Požaduje samostatnost a spolehlivost.

Životopisy zasílat paní Houfková,

Na Hrázi 22, 415 01 Teplice. Tel.: 417 534 368

JEDNA UDÁLOST, TŘI NÁZORY

Jak to viděl pořadatel...

Tradičně předposlední víkend v červnu proběhlo Mistrovství ČR stavitelů plastikových modelů – žáků. Historicky první MČR mladých „plastikářů“ v Praze uspořádal Model klub Černošice. Toto mistrovství je již „naše“ třetí, využili jsme tedy předchozích zkušeností. Naší výhodou bylo, že jsme měli rok času na přípravu.

V Muzeu hl.m. Prahy se podařilo zajistit opravdu důstojné prostory, také program pro mladé modeláře a jejich doprovod (dva autobusy odjely na Memorial Air Show do Roudnice – zadarmo), zajištění cestovného pro účastníky a rozhodčí, zabezpečení stravy v místě konání i s sebou – zadarmo, ubytování... vše v celkové hodnotě přes 80 tisíc korun.

Mnohde se podařilo ke spokojenosti dětí – mladých účastníků tak, aby jejich účast na MČR byla pro ně náležitou a důstojnou odměnou a ve prospěch propagace našeho krásného a ušlechtilého koníčka, plastikového modelářství.

Chci se omluvit některým rozhodčím, pro které se nepodařilo zajistit náležitou kategorii ubytování. Na celkový dojem a zážitky se zeptejte těch hlavních – žáků, modelářské budoucnosti republiky, pro které jsme vše pořádali.

Předali jsme pohár primátora hl.m. Prahy pro autora celkově nejlepšího modelu, pohár starosty městské části Praha-Zbraslav za nejlepší model techniky, pohár pro nejlepší modely letounu a techniky NATO, poháry ING a Modré pyramidy, cenu pro nejmladšího účastníka a pohár MK Černošice za nejlepší letoun čs. pilotů. Reprezentantem postupujícím „do Anglie“ byl vybrán Jan Matyska z Hradce Králové.

To vše by nebylo možné bez spoluúčasti a sponzorství mnoha institucí i jednotlivců, kterým patří náš dík.

LUMIR APELTAUER,
Model klub Černošice

... rozhodčí

Letošní ročník vrcholné žakovské soutěže se konal ve dnech 20. až 22. června v prostorách vskutku reprezentativních – v Muzeu hlavního města Prahy. Pořadatelem mistrovského přeboru byl Model klub Černošice, spolupracující s Hobby Centrem Praha 4, LMK Dolní Černošice a sdružením S dětmi a pro děti Černošice. Letošní akce jsem se zúčastnil jako jeden z rozhodčích, budu se proto věnovat události z tohoto úhlu pohledu.

Soutěž probíhala dle platného bodovacího systému SMČR, pro rozhodčí začala až v sobotu odpoledne, kdy soutěžící s doprovodem odjeli na letecký den do Roudnice nad Labem. Počet modelů (bez tří rovných sto) byl dán postupovým klíčem z jednotlivých krajských kol, úroveň modelů ve srovnání s minulými roky se v průměru výrazně zvyšila. Troufám si říci, že nezanedbatelný vliv při tom sehrály dva



Výsledky nejlepších

Kategorie I.b (letadla 1:48) – mladší žáci: 1. Tomáš Matyska, Hradec Králové (Ki-84 Frank) 86,88; 2. Petr Poledník, Rychvald (F-86 Sabre) 72,63; 3. Tomáš Mazurek, Rychvald (F4U-1D Corsair) 62,88; – **starší žáci:** 1. Jan Matyska, Hradec Králové (Me 262 A-1a) 85,25; 2. Radek Boček, Havířov (Dewoitine D.520) 75,38; 3. Miroslav Urban, DDM Strážbro (P-47M Thunderbolt) 66,88; **kategorie I.c (letadla 1:72) – mladší žáci:** 1. Jiří Hambálek, Mladá Boleslav (P-39N Airacobra) 72,00; 2. Martin Korbelík, DDM Kaznějov (P-47M Thunderbolt) 69,00; 3. Jan Vaněk, Pelhřimov (Focke-Wulf Fw 190A-6) 66,25; – **starší žáci:** 1. Marek Branda, DDM Astra Zlín (Heinkel 177A-5 Greif) 77,63; 2. Martin Vochoc, Plzeň (Spitfire MK.21) 75,10; 3. Ondřej Bech, DDM Kaznějov (Bf 109G-0) 65,60; **kategorie II.a (pozemní a bojová technika 1:35) – mladší žáci:** 1. Petr Rezač, Beroun (Ford G.P.A. Jeep) 72,50; 2. Petr Rezač, Beroun (M151A1) 71,17; 3. Martin Janoušek, Rakovník (Jeep Willys) 69,50; **kategorie II.b (pozemní a bojová technika 1:72 a 1:76) – mladší žáci:** 1. Petr Poledník (M2A2 Bradley) 58,00; 2. Jan Čech, Praha (Abrams M1E1) 56,16; 3. Marek Czerner, (Sd.Kfz. 251/1) 54,83; – **starší žáci:** 1. Michal Teichman (M4 Sherman) 70,00; 2. Jan Matyska, Hradec Králové (Pz.Kpfw.V Panther G) 67,00; 3. Jakub Kaplan, Mariánské lázně (Morsel Karl) 54,16; **kategorie II.a (pozemní a bojová technika 1:35) – mladší žáci:** 1. Rezač Petr, IZV Beroun (Ford G.P.A. Jeep), 72,50; 2. Petr Rezač, IZV Beroun (M151 A1 Mutt) 71,17; 3. Martin Janoušek, DDM Rakovník (Jeep Willys) 69,50; – **starší žáci:** 1. Lukáš Makovský, DDM Pardubice (M26 armored car recovery) 82,63; 2. Michal Teichman, Hradec Králové (M113 IDF) 81,88; 3. Ondřej Krupička, Praha (Daimond T981) 79,25 b.

časopisy, z nichž jeden se věnuje plastikovému modelářství v plném rozsahu a druhý v převážně většině.

Ovšem je také třeba zmínit, že se na soutěži objevily modely, které budily dojem, že při jejich zhotovení pomohly „dospělé ruce“. Toto podezření bylo zvláště patrné v kategorii čtvrtkových modelů letadel mladších žáků, ve které měl vítězný model před ostatními odstup bezmála 15 bodů! Rozhodčí i přízvaní „konzultanti“ do jednoho konstatovali, že tolik diskutovaný model asi není dílem jedenáctiletého žáka. Vždyť jeho kvalita byla taková, že by velmi dobře uspěl i v seniorské kategorii – bezchybná čistá stavba, geometrie zcela bez vady, dokonale nastříkaná kamufláž i perfektní finiš.

Na druhé straně je pravdou, že v neděli proběhly obhajoby, při kterých vybraní soutěžící odpovídali na zvláště otázky rozhodčích a bez výjimky prokázali teoretické znalosti o stavbě svých modelů a použitých technologických postupech bez zaváhání. Konečné pořadí soutěžních modelů bylo tudíž potvrzeno. Pouze čas a přechod dnešních dětí mezi dospěle jednou ukáže pravdu. Pokud letošní vítězné modely byly skutečně dílem žáků, máme se za pár let věru nač těšit....

ZDENĚK FABÍK

... a funkcionář

**Za minutu dvanáct
Mistrovství republiky žakovských kategorií pro rok 2003
Muzeum hl. m. Prahy, Praha-Florenc
21. a 22. června**

Po mnoho let bylo jméno Svazu modelářů České republiky (SMČR) spojováno většinou s negativními a zápornými zkušenostmi. Po více či méně známých událostech z minulého roku, které vyvrcholily letos postupnou rezignací většiny členů tehdejšího předsednictva republikového klubu stavitelů plastikových modelů a volbou předsednictva nového, se vrcholné klání žáků mělo stát první zkouškou schopností a cílevědomostí vedení nového.

K prvním poměrně tvrdým střetům došlo již při schvalování propozic. Zástupce pořadatele (MK Černošice) prosazoval v propozicích (které byly dodány zpočátku značně neúplně) určité kroky, jež nebyly pro předsednictvo a valnou většinu rozhodčích akceptovatelné. Bohužel, zdaleka ne naposled jsme tak narazili na „dědictví“ minulého předsednictva. To schválilo určité formulace, jimiž se zástupce pořadatele (mimočinemem v době

schvalování člen představenstva) při jednáních zastíval. Vyplynulo z toho bohužel jediné – minulému představenstvu přišla práce s dětmi jako boj s obtížným hmyzem. Většinou byla řešena patrně podstatně zajímavější témata, například reprezentační „vyjíždky“ do Anglie.

Po ostré výměně názorů (e-mailů) nakonec přece jen v hodině dvanácté došlo k dohodě představenstva a pořadatele. Bohužel se již nedostalo na další problémy v propozicích, jakými jsou výše startovního, nejasnosti ve věkových kategoriích a naplnění klání.

Postupové soutěže jsou základem, od kterého se přímo odvíjí kvalita a úroveň obsazení mistrovství žákovských kategorií. Nechci zde rozebírat příčiny stavu, v jakém se ještě asi měsíc a půl před mistrovstvím krajské soutěže nacházely. Po dosud nevyjasněném „Velkém třesku“ v roce 1999, který měl za následek totální přerušování spolupráce SMČR s Institutem dětí a mládeže (jenž byl od roku 1991 spolupředatelem a faktickým organizátorem všech mistrovských soutěží žáků a juniorů), začala úroveň a koordinovanost postupových soutěží strmě upadat.

Tehdejší představenstvo na tento stav vůbec nereagovalo a zaujalo k problematice postoj charakterizovaný slovem: „nezájem“. Panující názory, respektive přístup k žákovské modelářině, dokumentuje reakce pana Apeltauera z MK Černošice (bývalý člen představenstva odpovědný za práci s dětmi), když mu bylo představenstvem vytkáno, že kvůli pořadatelskému postupu postupových kol neoslovil Domy dětí a Stanice mladých techniků. Odpověděl: „Já jsem byl v představenstvu za děti organizované ve SMČR“.

Co na tom, že je to asi jen 10 % organizované modelářických dětí? Vůbec mu například nevadilo, že v kalendáři soutěží jsou pouze tři krajská postupová kola ze čtrnácti: Praha, Středočeský kraj a Ústecko.

Je nesporně zásluhou nynějšího představenstva, že dokázalo v šibeničním termínu šesti neděl sladit či nově uspořádat kvalifikační soutěže tak, že se jejich počet rozrostl ze tří na třináct. Nakonec přijeli i účastníci z moravských krajů, kde je postoj ke SMČR a k osobě organizátora letošního mistrovství velmi problematický, a to nejen díky událostem z minulého roku v Rychvaldě...

Mistrovství republiky tedy mohlo začít v sobotu 21. května slavnostním zahájením v reprezentativních prostorách Muzea hlavního města Prahy za účasti zástupce představenstva, který byl také po celou dobu soutěží přítomen. Prvním jednoznačně pozitivním výsledkem byl počet modelů přihlášených do soutěže.

Devadesát sedm modelů je nejlepší účastí za posledních pět let! I když ani tady jsme nezabránilí nesrovnalostem. Pořadatel požadoval po soutěžících, aby s sebou do soutěže vzali více modelů, než se kterými uspěli v krajské kvalifikaci. Odůvodnil to tím, že kvůli sponzorům potřebuje mít „plně stoly“...

Průběh prvního dne uplynul pro soutěžící bez zásadních problémů – kdo chtěl, mohl odjet na pořadatelem zajištěný program (Memorial Air Show), ostatní si například prohlíželi krásy Prahy.

Vyvstaly však problémy, které našťastí neovlivnily výsledky soutěže, ale znepříjemnily práci rozhodčím nebo návštěvníkům. Část pořadatelů soutěže leckdy nedokázala odpovědět ani na základní otázky návštěvníků (kde je otevřen WC). Samostatnou kapitolou pak byl záznam vstupních dat soutěžících, při kterém byla většina jmen účastníků a názvů modelů zkomolena (koho třeba napadne, P-40D Rezz je ve skutečnosti P-47D Razorback). Zpočátku chybělo základní rozdělení kraje a podstatná část údajů byla evidována pouze na papíru a značně nepřehledně. Tento trend bohužel pokračoval i na výsledkových listinách pořadatele, v nichž se například dočteme, že model na prvním místě (kat. II.a starší žáci) získal 0 bodů.

V místě konání akce byl jeden prodejní stánek s modelářským zbožím a zastupci pojišťovací společnosti. Vhodnost tohoto obsazení nechám na posouzení čtenáři.

Klíčovou událostí bylo samozřejmě hodnocení modelů. To začalo za účasti kvalitních rozhodčích okolo půl šesté večer a proběhlo bez zbytečných emocí a osobních sporů. Po dlouhé době byla opět využita možnost obhajob modelů.

Večer jsem se jako zástupce představenstva sešel s vedoucími kroužků z celé republiky. Probírali jsme jejich vztah k SMČR a narazili přitom na řadu velmi bolavých problémů. Je zaražející, ale o to smutnější, slyšet slova kterými vedoucí kroužků popisují své pokusy o dialog s minulými představenstvy: nezájem, neochota, nekomunikativnost.

Další nepříliš slavnou kapitolou se bohužel stala organizace a zajištění ubytování rozhodčích v klubu Amfora. Prostory poskytnuté organizátorem byly v takovém stavu, že rozhodčí z míst méně vzdálených raději ozeleli setkání s kolegy z druhé strany republiky a podstoupili zpáteční cestu domů. Pravda, organizátoři je předem neupozornili, že si mají vzít na nocování vlastní (!) přikrývku a polštář, ale zaprášené matrace bez prostěradel byly pro účastníky mistrovské soutěže opravdu nedůstojné.

Neděle začala podle výběru hlavních rozhodčích obhajobami modelů z čelních pozic žebříčku. Tentokrát všichni vyzvaní soutěžící obhájili autorství své práce na modelu. Z toho vy-

Tornado IDS v měřítku 1:72 postavil mladší žák Svatoopluk Stefaník z Mariánského Údolí



Ondřej Krupička z Prahy soutěžil s modelem tahace Daimond T981 v měřítku 1:35

plynulo jednoznačné resumé: obhajoby je třeba zachovat a upravit jejich průběh jako nedílnou součást organizačních pravidel pro pořádání mistrovských a postupových soutěží žáků.

Slavnostní vyhlášení výsledků začalo podle programu, proběhlo sice bez slibného primátora, ale v příjemné atmosféře. Vítězové si mohli vybrat cenu – model své kategorie formou švédského stolu zaplněného sponzorujícími firmami.

Co říci k celkovému průběhu a výsledkům? V modelech se potvrdil trend ústupu „rozřezávačů“ a vzestup kvalitní povrchové úpravy. Doufám, že tento logický směr se bude nadále stupňovat. Jako stále hvězdy se již poněkudaté představili členové Junior klubu SMČR z Hradce Králové, bratři Matyskové, kteří obsadili první místa ve čtvrtkách letadel obou věkových kategorií, ale objevilo se i mnoho dalších talentů z celé republiky. Úroveň modelů, především techniky v měřítku 1:35, byla až neuvěřitelně vysoká. Za modely (nejen) na prvních místech by se nemusel stydět žádný senior, například vyprostovací M-26 Lukáše Makovského z Pardubic, izraelský M-113 Michala Teichmanna z Hradce Králové, či tahač Diamond Ondřeje Krupičky z Prahy, v letadlech He 177A Marka Brandy ze Zlína, Tornado Michala Klimka z Havířova, či P-47D Jakuba Kaplana z Plzně. Všechny s nárůdnou, ale velmi čistou povrchovou úpravou.

Průběh mistrovství byl, při nastíněných problémech, vlastně vítězstvím. Pořadatele je možno pochválit za zajištění občerstvení v celém průběhu mistrovství, obstarání prostor i za sobotní výlet pro účastníky.

Vyborná sportovní část soutěže byla hlavně dílem zájmu a činnosti představenstva republikového klubu SMČR. Z tohoto mistrovství jsme se poučili, ale sami nelepšíme průběh soutěží dokud se nebudou hlásit organizátoři, ze kterých budeme mít možnost vybrat nejen toho nejlepšího, ale také takového, který bude respektovat připomínky a návrhy představenstva. V současné době jsou na pořadu jednání o příštím soutěžním roce, který, jak doufáme, bude oproštěn letošních problémů a zajistí kvalitní soutěžní systém pro žáky z celé republiky.

PETR ŠAMAL
Představenstvo svazu plastikových modelářů ČR





Model: **Messerschmitt Me 262A-1a Schwalbe**
 Výrobce: **Revell**
 Měřítko: **1:72**
 Doplnky: **plechy ExtraTech, odlitky S-kit, obtisky Propagteam, barvy AeroMaster a Model Master**

V nové sérii letadel druhé světové války se před časem v nabídce firmy **Revell** v měřítku **1:72** objevila stavebnice prvního bojově nasazeného proudového stíhacího letadla Messerschmitt Me 262A-1a Schwalbe (Vlašťovka). Modeláři dlouho netušili, zda nepůjde o reedici prastaré hrůzy z šedesátých či sedmdesátých let, která byl opravdu velice odpudivá. Naštěstí je nová stavebnice něco zcela jiného, lze ji dokonce označit za asi nejdokonalejší model „Turbíny“ ve dvaašedesátině.

V krabici s pěknou kresbou několika Me 262 skupiny JG 7 nalezneme ve čtyřech rámečcích ze středně šedého plastiku 53 dílů, tři číré součástky (dvě jsou zřejmě průhledy kamer průzkumné verze Me 262 A-1a/U3 nabízené v jiném obalu), rozsáhlý stavební návod ve formě trochu

nekonečné skládačky a obtiskový aršík úctyhodných rozměrů.

Plastikové díly, mající původ v sousedním Polsku, jsou zhotoveny čistě bez otřepů, propadlin či nedolitků. Jediné výhrady je možné mít k několika výrazným stopám po vyhazovačích na dost viditelných místech (podvozkové nohy, kola hlavního podvozku) a drobným vtažením na kuzelech sacích ústrojí motorů. Jejich odstranění není v některých případech jednoduché ani příjemné.

Detaily na povrchu jsou naznačeny velmi jemným rytím do hloubky, pouze u křidélek a vztlakových klapek je místy tak jemné, že se ztrácí. Naopak docela pěkně působí rytování na několika krytech. Číré díly jsou křesťalové, ale vzhledem ke značné tloušťce stěn i dioptrické a „házejí“ množství odrazů a lomů světla. Překryt kabiny je bohužel jednoduchý, bez možnosti kabiny otevřít.

Návod na deseti stranách objasňuje v dvaceti sestavách postup stavby bez výraznějších nejasností. Podrobně je vyznačeno



i zbarvení jednotlivých detailů. Schémata zbarvení umožňují stavbu dvou strojů. Prvním je Me 262A-1a s raketami WGr.21 od III./JG 7, operující z letiště Lechfeld v březnu 1945. Zařazení druhého je značně zmatečné. Podle návodu měl stroj létat u III./Erprobungsjagdgruppe 2 (zkušební stíhací skupiny). Autor návodu měl asi na mysli III./Erganzungsjagdgeschwader 2 (doplňovací a výcvikovou stíhací eskadru), ale ani u ní tento stroj pravděpodobně nikdy nelétal. Podle typického úzkého žlutého pruhu za kabinou a podle fotografií je možné jej poměrně spolehlivě zařadit ke Kommandu Nowotny, jinak III./JG 6, z podzimu 1944, kdy jednotka používala letiště Achmer či Hesepe. Je možné, že tento stroj nebyl zbarven odstíny RLM 81/82/76, ale starší kombinací RLM 74/75/76, případně kombinací starých i nových barev.

Rozměrná plachta aršíku obsahuje padesátku obtisků, které zahrnují nejen všechny prvky označení obou zmíněných strojů (pochopitelně s výjimkou svastik), ale i desítky drobných popisek. Obtisky jsou kvalitní, matné a s dobrým soutiskem, na model dobře přilnou a nemají patrné okraje laku. Jediným nedostatkem se mi jeví příliš tmavá modrá barva použitá na znak a trupový pruh JG 7, u znaku i mírně „hnuty“ soutisk.

Rozměrově i obrysově model odpovídá skutečnosti v neuvěřitelné toleranci snad setin milimetru. V některých recenzích se sice vyskytly úvahy o tom, že příďová část je snad až o 3 mm delší, ale kvalitním podkladům z publikací MBI a Monografie Lotnicze odpovídá beze zbytku. Osobně jsem sice „Turbínu“ neoblézal s pásmem, ale českým publikacím věřím víc než japonským, od kterých se tato tvrzení o dlouhém čumáku odvíjí. Na pohled se zdá, že proporce přidě odpovídají, tři milimetry by bylo v měřítku pořádně vidět, a tak si dovolím konstatovat, že rozměry trupu jsou v pořádku.

Jediné výraznější nepřesnosti se výrobce dopustil u příčného průřezu motorových gondol, který by měl být méně oválný. Ale tato chyba není moc patrná a kdo o ní neví, určitě ji nezjistí. Vstupní otvory a zejména výstupní ústrojí motorů jsou poněkud zjednodušené a schematické.

Rytí a značení povrchových detailů vcelku přesně odpovídá vzoru, pouze na několika místech je při podrobnějším zkoumání možné objevit drobná zjednodušení. Podstatnější chybou je pouze absence typických boulí na krytech kanonů, o neznatelném rytí křídélek a klapek již byla řeč.

Interiér je vybaven velmi podrobně, hezká je přístrojová deska s mimořádně zdařilým napodobením přístrojů. Vana pilotní kabiny je zhotovena stejně jako u originálu, má tedy průřez tvaru písmene U, detaily jsou na ni vyznačeny jak zevnitř, tak zvenku. Sedadlo pilota vcelku odpovídá, chybou je však polstrování i na sedací části, která byla uzpůsobena pro sedací padák a tudíž bez polštáře. Pancíř za hlavu pilota je tlustý, zhotovení hřbetu trupu za kabinou napovídá, že trup beze změn nalezneme i ve stavebnici Me 262 B-1a/U1. Zadní část dílu, překrývajícího i v této verzi naznačený prostor radiooperaátora, má sice na povrchu jemné detaily, které však jsou proti předloze zjednodušené (chybí např. dva typické kruhové otvory a výztuha tvaru T).

Největší chybou stavebnice je překryt kabiny. O jeho tloušťce a optických efektech jsem se již zmínil, ale tím nejhorším je jeho tvar. Zejména v zadní části přiléhající ke hřbetu trupu je užší až o 1,5 mm, takže se prakticky nedá usadit tak, aby nevznikly viditelné přechody.

Interiér přední podvozkové šachty neodpovídá skutečnosti, neboť v něm nebylo polokruhové vydutí. Nad šachtami hlavního podvozku zůstává rozum stát. Vana pilotního prostoru má vyznačené detaily z obou stran, podobně jsou naznačeny detaily (a to včetně kabelů) i na vnitřních stranách trupu v prostoru pod kabinou. Proč však má detailně vybavený prostor podle projektantů firmy Revell zmizet pod zcela zaslepenými šachtami ve spodním díle křídla?

Podvozkové nohy jsou docela pěkné a detailní. Mohly by být o něco subtilnější, ale na postaveném modelu to bude sotva vidět. Horší je, že nohy hlavního podvozku jsou přinejmenším o 2 mm delší, díky čemuž model ztrácí charakteristický postoj Me 262A, se zádi skloněnou poněkud dolů, a více se podobá prototypu V5. Také poloha nohou, daná fixačními kolíky, neodpovídá předloze. Ve skutečnosti nebyly kolmé k zemi, ale směřovaly šikmo k podélné ose.



Podvozková kola mají správné rozměry, disky odpovídají skutečnosti. Na všech pneumatikách je naznačen vzorek, ale na předovém kole je dost hrubý (fotografie ukazují téměř hladký povrch kola).

Na krytech podvozkových šachet je pěkně naznačena konstrukce, jsou však tlustší a menší než by se patřilo. Tato situace je o poznání horší u krytů předního podvozku.

Povedené jsou závěsníky Wikingerschiff pod příd, odpalovací trubice WGr.21 (i s naznačenou hlavicí a výtokovými tryskami rakety) stejně jako předavné nádrže (u jednomístných stíhacích verzí se však zřejmě nepoužívaly, uplatnění našly až u dvoustných a průzkumných). Pitotova trubice, anténa Morane pod centroplán, i oko radiokompasu jsou tlusté a nemodelově, tvary navíc neodpovídají skutečnosti. Kanóny MK 108 mají naznačeny pouze zaslepené výstředné kanálky (i když docela detailně).

Kdo by si chtěl postavit model Me 262A-1a jen tak z krabičky, na práci toho moc mít nebude, neboť díly líčují velice přesně. Trup je možné slepit bez použití tmelu tak, že na něm spáry polovin vůbec nebudou vidět. Obdobně dobře líčují poloviny křídél a díly VOP. Menšímu tmelení se pravděpodobně nevyhneme u přechodů křídlo-trup a u spodního dílu příd. Další menší úpravy si vyžadá připojení

motorových gondol pod křídlo a usazení hřbetu trupu za kabinu. Snad každý bude chtít nahradit původní překryt kabiny novým. Přímou se nabízí vytáhnout jej přes kopyto zhotovené z rozřezaných dílů původního překrytu; vzhledem k jednoduchým tvarům to nebude větší problém ani pro mírně pokročilého modeláře a výsledek je dosti uspokojivý.

Nebo se najde někdo, kdo se u nás začne systematictěji věnovat výrobě podtlakově tvářených překrytů? Vždyť v poslední době se vyrojilo dost překrásných modelů s mizernými kabinami.

Kdo chce, může proříznout zaslepené šachty hlavního podvozku, zvýraznit linie křídélek a klapek na křídle, z tmelu vytvářet boule na krytech kanonů, vyvrtat výstředné otvory, zkrátit nohy hlavního podvozku a vyměnit Pitotovu trubici a antény za modelovější. Výsledkem bude velice pohledný model do vitríny.

D O P L Ň K Y

Komu to nestačí, může se podívat po sadách doplňků, obtisků či jiných vylepšovadel. Obě se zásluhou šikovných českých a moravských rukou vyrojilo dost rychle a v překvapivě širokém spektru. Pokud jednotlivé sady vhodně spojíme, je možné v rekordním čase a s vynaložením obdivuhodně malých námahy a financí stvořit model špičkových kvalit.

Jako obvykle se objevily sady leptů firmy Eduard, já jsem se však rozhodl pro výrobek brněnské firmy ExtraTech, obsahující 22 leptaných dílů a dvě fólie s číselníky přístrojů. Je z nich možné sestavit novou přístrojovou desku, pedály nožního řízení a upínací pásy. Sada obsahuje i dvě varianty pancíře za hlavou pilota (hodně pilotů však létalo bez tohoto plechu omezujícího výhled) a kompletní vybavení prostoru za pilotem, kde je nutné vyvrtat dva již zmíněné kruhové otvory.

Dva díly umožňují po sestavení do vtipných krabiček vytvořit interiéry hlavních podvozkových šachet. Jejich instalace vyžaduje odstranění původních ša-



chet a zbrúsení podkladové plochy spodního dílu křídla, což je pro zkušeného modeláře práce na pět minut. Další díly umožňují nahradit krycí plechy předního podvozku, anténu Morane i radiokompasu a doplnit podvozkové nůžky na přední podvozkovou nohu (Pozor! Měly je pouze první vyrobené Me 262!). K podstatnému zvýšení úrovně to stačí. Zbývá pouze vybavit pilotní prostor několika dalšími pákami, ovladači a nově vyrobenou maketou zaměřovače, upravit pilotní sedadlo a do prostoru hlavních podvozkových šachet doplnit hadičky, trubičky, kabely, dvě tlakové nádoby do levé šachty, na nohy podvozku hadičky hydrauliky a na křídlo polohová světla. Je také možné si vyhrát s prostorem přídové podvozkové šachty a výtokových rour motorů.

Mnohé vady stavebnice odstraňují dvě sady doplňků firmy **S-kit** z Děčína. První z nich obsahuje šest polyuretanových dílů znázorňujících zbraňový prostor v přídi, kanóny MK 108 včetně přívodu munice a odvodu vystřelených nábojnic a článků nábojových pásů, jejich kryty a šachtu přídového podvozku. Všechny díly jsou provedeny velmi čistě, detailně a modelově, bez jakýchkoliv otřepů a bublinek. Při pečlivé a čisté práci pro jejich instalaci stačí vyříznout čepkovou pilkou kryty kanonů. Polyuretanové odlitky do trupu přesně zapadají a při pečlivé práci ani nevyžadují tmelení. Jenom je potřeba si dát pozor na okraje zbraňového prostoru. Rady se lámou a jejich opětne nalepování a broušení není nic příjemného (mohu potvrdit z vlastní zkušenosti).

Mezi nové kryty zbraňového prostoru je nutné doplnit prouzek plastiku o rozměrech 12x1,5 mm a tloušťce asi 0,5 mm a celý interiér doplnit příčnými trubkovými výztuhami a vzpěrami krytů. Podvozková šachta padne do původního dílu spodku přední trupu jako ulita a nevyžaduje vůbec žádné úpravy. Pochopitelně má správný tvar. Montáž sady popisuje dostatečně podrobně malý návod na papírovém přebalu. Instalace poměrně těžkých polyuretanových dílů má i kladný vedlejší účinek – na dovážení modelu bohatě stačí pouhých pět broků, pro které v přídi zbývá dost a dost místa.

Druhá sada nabízí maketu levého motoru Jumo 004. Je vlastně jen ze dvou dílů – přední znázorňuje vstupní ústrojí a část s veřejemnou instalací hydraulického čerpadla (bylo pouze na levém motoru), dalších agregátů a změt hadiček a kabelů. Druhá část představuje spalovací komoru, výtokovou rouru a napojení na křídlo. Dalšími díly sady jsou dva kryty motoru a nová výtoková roura pravého motoru, který má na modelu zůstat krytý v původním stavu. Vše je zhotoveno s až neuvěřitelnou podrobností a přesností. Nikde opět nejsou patrné žádné bublinky, nedolitky či otřepy. Jediný problém představuje „vysekání“ dílů z motuých náitků, což je nesnadné zejména u zadního dílu motoru, kde není prostor kvůli osazení pro křídlo. Problémem je v tomto případě i absence stavebního návodu, což modeláře donutí k mírnému intelektuálnímu výkonu. Výsledný dojem je ale monumentální.

ZBARVENÍ

Kdo by se nechtěl spokojit s nabízenou dvojicí kamufláží, má možnost se porozhlédnout po různých obtiskových sadách. Kromě zahraničních je u nás běžně k dostání i obtiskový aršík vsetínského **Propagteamu**, který nabízí dvě podoby strojů známých es Luftwaffe. Prvním je letoun sériového čísla 110559 velitele III./EJG 2 Heinze Bára (se 16 sestřely druhého nejúspěšnějšího pilota Me 262). Já jsem si pro stavbu svého modelu vybral druhý slavný stroj, na kterém absolvoval

trně, rády se trhají a muchlají, ale při pečlivé práci je výsledek výborný. Použití prostředků **AeroMaster Set** a **Sol** tento dojem jen umocní. (Malá poznámka: nechápu koncepci umístování popisů na aršík. Některé jsou pouze pro jeden model, jiné pro dva a jiné pro tři i více. Jde

o zaplňování volného místa? Navíc místy jinak dokonale soustředěnou trochu pošilhává – trojúhelníky k palivovým nádržím, svastiky).



ZÁVĚR

svůj poslední let velitel JV 44 Gen. Lt. Adolf Galland. Jediný problém při stavbě tohoto konkrétního stroje tvoří rošty s neriženými raketami R4M, kterými byl jako většina ostatních strojů JV44 vybaven. Stavebnice je neobsahuje, a tak nezbyvá, než hledat v zásobách. Našel jsem je v dosud nepostavené stavebnici firmy Hasegawa.

Kamufláž tvořenou odstíny RLM 81/82/76 jsem nastříkal akrylátovými barvami **AeroMaster**, které se při dostatečném zředění výborně stříkají a lze s nimi tvořit i velmi jemné detaily skvrn na trupu aniž by dělaly po okolí „krupičku“. Nabízené odstíny zřejmě dost odpovídají původním (pokud o tom jde u barev z posledních týdnů Třetí říše vůbec mluvit (viz. výborné pojednání v publikaci Bf 109K, JaPo). Známé fotografie předlohy ukazují značné opotřebení povrchu, i když je to u německých barev (známých kvalitou) spíše výjimka. Ale konec války zřejmě nádherně znázornit nástřikem lešitelné aluminiové barvy **Model Master** před nástřikem kamuflážních barev. Barvy AeroMaster se z povrchu dají perfektně seškrábnout a vytvoří tak velmi přirozené opotřebení. Ostatní patinu obstaraly tuha, křídla a modelářské bahno **Plus model**, ale vše v tomto případě v uměřené míře.

Nanášení desítek jemných obtisků je asi tou nejdělnější a nejnáročnější prací na celém modelu. Platí přitom, co je o produktech Propagteamu známé: nanášet opa-

Stavebnice Me 262A-1a firmy Revell je velmi přesná, s výborně vystiženými detaily. Vyskytuje se na ní sice několik menších chyb a nedostatků, ale jsou překonatelné. Největším problémem jsou kvalita a rozměry překrytí kabiny, které lze odstranit prakticky pouze zhotovením nového. Jediným konkurentem této stavebnice je prakticky pouze deset let starý model firmy Hasegawa. Vyznačuje se jednodušším znázorněním některých detailů, stejně jako většími tvarovými odchylkami, ale rozhodně jej není třeba zatracovat. Hlavním lakadlem nového produktu firmy Revell je cena. Můj hodně vyšperkováný model si vyžádal následující náklady: stavebnice 95 Kč (v současnosti 177 Kč), kovové díly Extratech 60 Kč, detailní set S-kit 1 (kanóny) 90 Kč, detailní set S-kit 2 (motor) 120 Kč, obtisky Propagteam 80 Kč a necelé čtyři dny nepřilíhající intenzivní práce. Docela příznivá bilance, ne?

Mgr. JAN MAČE
Foto autor

Prameny:

Messerschmitt Me 262, MBI - Sagita, 1992
Messerschmitt Me 262, přepracované vydání, MBI, 1995
Messerschmitt Bf 109K, JaPo, 1997
Me 262 Schwalbe, Monografie Lotnicze č. 30 a 31, AJ-Press 1997
HPM 8 a 9/94
HPM 10/97
Revi 20/98
PKR 66/9

Messerschmitt Me 262 B-1a/U1

Měřítko: 1:72
Výrobce: Revell

Doplňky: plechy a odlévaný motor Jumo 004 firmy ExtraTech, barvy Humbrol, Agama, Aeromaster a Modelmaster, Mr. Mark Softer, lak Tamiya



Jedna z verzí stavebnice je dodávána v klasické krabičce s kresbou Me 262 jednotky 10./NJG11 Komando Welter při lovu mezi Lancastery. Obsahuje pět rámečků ze světle šedého plastiku s 57 díly, jež jsou zhotovené ve vysoké kvalitě a poměrně odpovídají předloze. Návod je přehledný a srozumitelný.

Díly líčící poměrně dobře a když jsem po zběžné prohlídce dospěl k názoru, že model si zaslouží více péče než obyčejný „vitřínák“, dokoupil jsem plechy brněnské firmy **ExtraTech** a abych se nenudil, ještě odlévaný proudový motor Junkers Jumo 004 téže firmy.

Stavbu jsem začal kabinou: vanu ze stavebnice jsem doplnil vybavením z leptů, také palubní deska a vybavení zadní kabiny jsou „plech“. Sedadla jsem použil původní, jen jsem na ně doplnil leptané pásy. Vnitřní prostor kabiny jsem

naštíkal barvou RLM 02, palubní desky a panely přístrojů šedočernou RLM 66 a výstražná označení jsou žlutá (RLM 27).

Když jsem na domácím vrakovišti objevil sadu kanonů MK 108 ráže 30 mm (asi výrobek firmy **S-kit**), rozhodl jsem se je vestavět do modelu. To pochopitelně obnášelo řezání a broušení jak trupu, tak



i dílů ze sady kanonů. Po zdárné operaci dostaly zbraně nátěr barvou Humbrol gun metal a patinu suchým štětcem.

Po slepení polovin trupu s vybavenou kabinou jsem se po troše tmelení a rytí dal do přípravy křídla. Odřízl jsem křídélka a klapky a zcela odpreparoval podvozkové šachty, které jsem nahradil plechovými. Jeden motor jsem použil ze stavebnice, druhý jsem se rozhodl zviditelnit sejmutím plechů kapotáže.

Model motoru Jumo-004 se podle přehledného návodu staví poměrně snadno a odpovídá dosti přesně předloze. Problémem je, jak dostat hotový motor do gondoly na křídle. I to se mi nakonec zdařilo, i když si pilník a fréza přišly na své. Sestavení křídla s trupem pak už bylo hračkou. Po osazení podvozku a různých titěrností byl model připraven ke štírkání kamufláže.





Messerschmitt Me 262 se sice do konce války nedočkal tak masového nasazení, jaké si nacističtí vůdci přáli, nicméně v poměrně krátké době vzniklo několik pozoruhodných obměn základního typu a ještě více projektů. V činné službě se nakonec na sklonku války objevilo jen několik z nich, například dvoumístný noční stíhací letoun vybavený radarem a jednomístná fotoprůzkumná verze. V tomto případě byla demontována výzbroj, výstřelné kanály zaslepeny a na místo kanonů byly do přídě instalovány dvě kamery mířící svise dolů. Po stranách přídě také přibýly velké, aerodynamicky tvarované boule ukrývající širokou vrchní část filmových zásobníků kamer. Takto upravené letouny byly nasazeny v omezeném počtu na západní frontě u mimimálně dvou průzkumných jednotek a staly se jedním z nejrychlejších průzkumných letadel té doby. Tuto variantu **Me 262A-1/U3** si vybrala za předlohu další stavebnice v měřítku 1:72 firma **Revell**. Je uložena v krabičce s kresbou J. Velce, zachycující průzkumnou „Turbinu“ při letu nad zasněženým polním letištěm s americkými bombardéry Marauder.



Podle podkladů jsem si již dříve vybral stroj výrobního čísla 111980, náležící k jednotce 10./NJG11, jehož podobu nabízí i stavebnice. Trup jsem nastříkal sedou barvou RLM 76 a doplnil o skvrny RLM 75. Křídlo a ocasní plochy jsou ve střepevě kamufláži barev RLM 81 a RLM 82. Uvěřil jsem návodu a kamufláž protáhl až na čela motorových gondol. Nevím zda je to úplně správně, ale stavím většinou pro radost, a tak jsem se tím netrápil. Spodní plochy jsou v černé RLM 22.

Poté jsem model lehce přestříkl lesklým lakem Humbrol a nanесl obtisky. Používám na ně Mr. Mark Softer a jsem s výsledky vždy spokojen. Následovalo přestříkání polomatným lakem Tamiya a patina suchým štětcem a olejovými barvami.

Z jiné verze stavebnice firmy Revell jsem postavil rovněž jednomístný stroj Me 262. Protože výlisky jsou stejné, není třeba stavbu znovu popisovat. Také v tomto případě jsem s výsledkem spokojen.

Ze stavebnic Revell lze získat poměrně hezké modely strojů, který létaly i na našem nebi. Ale v jiném zbarvení, což už je na jiné povídání.

RADEK TYPLT
Foto autor



Uvnitř krabičky nalezneme 57 součástek z tmavě zeleného plastiku, rámeček s bohužel nijak dokonale čirými díly a také návod a obtiskový arch se znaky pro tři různé průzkumné stroje. Pro stavebnici platí v zásadě to, co pro její starší sourozence, neboť výlisky jsou téměř stejné. Průzkumná verze se liší jinou přední podvozkovou šachtou, tudíž i novým spodkem přídě, a výstupky kryjícími kamery. Bohužel, výrobce nenabízí kamery, které bychom ve stavebnici této speciální verze uvítali.

Kdo by chtěl mít tuhle méně obvyklou verzi v měřítku 1:48, může při značné dávkě štěstí ještě někde sehnat stavebnici firmy **Dragon**, nabízející jako jednu z verzí základní stavebnice právě díly pro stavbu fotoprůzkumného stroje.



Další stavebnicí firmy **Dragon** je například čtvrtka představující **Me 262A-1a/U4**, což byla verze vybavená mohutným protitankovým kanonem BK-5 ráže 50 mm. Projekt jakéhosi „Himmel Flaku“ měl vzhledem k rázi kanonu ničit spojenecké bombardéry přímo hromadně – i přes nevelkou zásobu munice by asi každý zásah znamenal sestřel. Ovšem kdyby Luftwaffe tato letadla měla

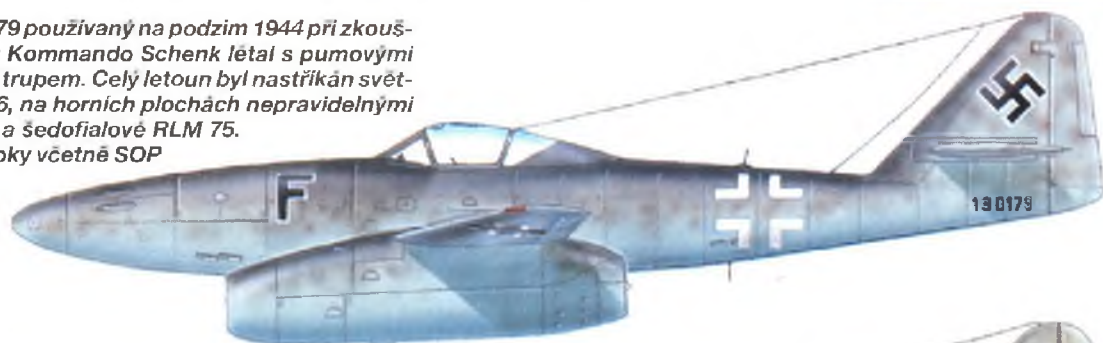
v řadové službě! Dva postavené prototypy však uskutečnily jen několik cvičných střelb na pozemní cíle a prototyp V83 dokonce přý i několik operačních letů, ale ke štěstí s protivníkem nikdy nedošlo a oba letouny byly zanedlouho zničeny.

V krabici opatřené kresbou znázorňující útok V83 na formaci Liberátorů nalezneme důvěrně známé výlisky firmy **Trimaster**. Ačkoliv jsou již nějaký ten pátek v oběhu, vyznačují se stále neuvěřitelně jemným rytím do hloubky. Jediným vážnějším kazem v mé stavebnici byl nedolity kryt závěru kanonu, chyba poněkud obtížněji napravitelná. Kromě plastických výlisků se v krabici nachází i dvoje lepty (bohužel bez dnes již obvyklé palubní desky), pryžové pneumatiky a pochopitelně i návod a obtisky určené ke stavbě zmíněného prototypu V83. Zmínku si zaslouží tenký a křehký čirý překryt kabiny.

Stavebnice má detailně zpracovanou kabinu i podvozkové šachty, k největším kladům ovšem patří kanon vypracovaný do nejmenších detailů, včetně závěru a zásoby munice. K oživení hotového modelu jistě přispějí i dva zbrojíři s montážní plošinou. Záporny stavebnice jsou někdy nelogicky dělené díly (zadní části motorových gondol), jež by mohly být zhotoveny v celku. Ovšem jinak lze stavebnici hodnotit vcelku příznivě, už proto, že je mnohdy doprodávána jen za zlomek původní ceny.

ALFRED RUDYS

Me 262-2a výrobního čísla 130179 používaný na podzim 1944 při zkouškách bombardování u jednotky Kommando Schenk létal s pumovými závěsníky „Wikingerschiff“ pod trupem. Celý letoun byl nastříkán světlou modrošedou barvou RLM 76, na horních plochách nepravidelnými poli tmavě šedozeleňé RLM 74 a šedofialové RLM 75. Skvrny těchto barev pokrývaly boky včetně SOP



Noční stíhací Me 262B-1a/U1, létající v dubnu 1945 u jednotky 10/NJG 11 v Magdeburku, měl trup a SOP shora a na bocích natřené modrou RLM 76 a lehce přestříkané šedozeleňou RLM 02. Na tento „základ“ pak byly nastříkány skvrny barev RLM 81 a 82. Spodní plochy a celé gondoly motorů byly černé, horní plochy křídla a VOP jednolitě zelené (RLM 82)



Dvoumístný cvičný Me 262B-1a s trupovým číslem A zůstal opuštěný na letišti Staňkovice u Zátce. Letoun nastříkaný bleděmodrou RLM 76 měl horní plochy a hřbet trupu kamuflované poli RLM 82 a 83, jejichž skvrny byly nastříkány také na bocích trupu a svislé ocasní ploše



Mezi dalšími stroji nechala stíhací jednotka JG7 na letišti v Praze-Ružyni letoun Me 262A-1a s bílou přídí. Letoun nastříkaný bleděmodrou RLM 76 měl horní plochy a hřbet trupu pravděpodobně pokryté poli RLM 82 a 83, jejichž skvrny byly nastříkány také na bocích trupu a svislé ocasní plochy



U velitelské letky (Stab) JG 7 létal Me 262A-1a s kamufláží tvořenou na horních plochách poli barev RLM 81 a 82. Boční plochy v barvě modré RLM 76 lehce přestříkané šedozeleňou RLM 02 pokrývaly velmi hustě nastříkané skvrny barev RLM 81 a 82. Spodní plochy (kromě modrých gondol motorů) byly ponechány v barvě kovu se spárami a řadami nýtů překrytovanými šedozeleňým tmelem



Stíhací Me 262A-1a W. Nř. 170071, pravděpodobně ze stavu Kommando Nowotny, měl „přechodovou“ kamufláž tvořenou na horních plochách podle staršího předpisu poli šedých barev RLM 74 a 75. V souladu s tím byly spodní a boční plochy nastříkané světlou bleděmodrou RLM 76, ovšem skvrny na bocích trupu a SOP již byly v nově zaváděných odstínech zelené RLM 82 a hnědofialové RLM 81



Avia S-92 z Ameriky



Model: **Messerschmitt Me 262A-1a**
 Výrobce: **Monogram**
 Měřítko: **1:48**
 Doplnky: **plechy Squadron Signal**

Když se trochu zsvěceného modeláře dnes zeptáte jaká firma vyráběla v sedmdesátých a osmdesátých v letech nejlepší stavebnice v měřítku 1:48, asi dostanete jednoznačnou odpověď – **Monogram**. Můj názor je, že některé z nich jsou nejlepší dodnes. Dokonalá shoda se vzorem, perfektní detaily, nádherná stavba, to vše spojuje C-47, P-47, či dnes připomínaný Me 262. Už jsem se kdysi zmiňoval, že je to také zásluhou spolupráce firmy s muzei, kde je vždy konkrétní exponát přeměřen a podrobně fotograficky zdokumentován. Teprve podle dokonalých podkladů vznikají předlohové modely. Ani s Me 262 tomu nebylo jinak. Výsledkem pečlivé přípravy je více než dvě desítky let nepřebohaná stavebnice, která by – nebyť novinky japonské firmy Tamiya – kralovala žebříčku modelářských nej dodnes.

MONOGRAM MESSERSCHMITT Me 262



Ale vzhůru do obsahu krabice, které víko i boky zdobí fotografie velmi pěkně postaveného modelu. Čistý, jemně zdrsňelý povrch s decentním, nad povrch vystupujícím rytím, pokrývá většinu hlavních dílů. Ukazkově jsou zhotoveny detaily pilotního prostoru, makety motoru Jumo i otevřené přídě. Kabína z obstojně čirého plastu je nabízena rozložená na díly, tudíž ji můžeme instalovat v otevřené poloze. Samozřejmostí jsou kvalitní obtisky na čtyři německé stroje, doplňující přehledný návod.

Přepočítáním hlavních rozměrů do měřítka jsem neobjevil sebemenší odchylku. Ovšem, což je důležitější, odlišností jsem nenašel ani při porovnávání zá-



kladních tvarů modelu s předlohou. Tuto větu si troufnu klidně napsat do recenze nanejvýš jednou za 10 let. Švalbinu z Ameriky snad nemůže pohanit ani ten největší hnidopich.

Před zahájením stavby doporučuji ostatním modelářům zakoupit publikaci Me 262 vydavatelství MBI, ve které naleznete krom jiného, detailní fotografie kbelské „Dvěšestdesátčtyřky“, respektive „Dvaadevadesátky“, neboť je to jeden ze strojů sestavených po válce v továrně Avia a čs. vojenským letectvem označených S-92.

Vybavení interiéru ve stavebnici by dost možná strčilo do kapsy leckterou ze sad odléváných doplňků. Například přístrojová deska či ovládací prvky na bočních panelech odpovídají dokonale předloze, jak se porovnaním se zmíněnou publikací můžeme přesvědčit. Na deta-

lech zkrátka není vidět žádná improvizace. Prohloubil jsem jen vanu pilotního sedadla a doplnil leptané upínací pásy. Ze stejných leptů (**Squadron Signal**) jsem použil i pedály nožního řízení. Pak už jen stačí interiér nastříkat a pohrát si s vykreslením detailů. Součástí kabiny je i známá „vana“, tvořící část šachty podvozku. Přestože nejsem příznivcem „rozbraných“ modelů, v tomto případě jsem udělal výjimku a využil nabízenou možnost otevřít prostor uložení zbraní v přídě. Ani tentokrát nebylo třeba větších zásahů – upravil jsem pouze vyztuhu nad nábojovými pásy.

Ani k přední podvozkové šachtě není co dodat, dokonce je i správně hluboká, což v tomto případě znamená, že se kolo při zatažení vsunuje až mezi spodní kanony MK 108. Pokud necháme přední část trupu otevřenou, musíme kvůli vyvā-





Žení modelu každé volné (a neviditelné) místo pečlivě vyplnit olovem. Přece se nesnížíme k nabízené průhledné berličce nalepené pod zadní část trupu! Využil jsem i další možnosti a ponechal horní část pravého motoru otevřenou. Pro nesoutěžní účely stačilo na maketu motoru doplnit několik hadiček a výsledek působí myslím dost věrohodně.

Při spojování motorových gondol s křídlem máme jedinou možnost použít na modelu tmel. Proti znázornění vstupního ústrojí a výstupní roury nemám zásadnějších námitek, snad pouze lopatky turbíny mohly být jemnější (alespoň v tomto případě by se hodily leptané kovové díly).

Stavba není složitá. Po vybavení vnitřních prostor přilepíme k trupu křídlo s motory, VOP a oddělenou pohyblivou část SOP. Při sestavování podvozků máme usnadněnu práci s doplňováním hadiček hydrauliky, neboť již jsou velmi realisticky vyhlížející součástí podvozkových noh. Několika z drátku zhotovenými „hadíčkami“ jsem pouze oživil i tak slušně zpracované a velmi složité šachty hlavního podvozku.

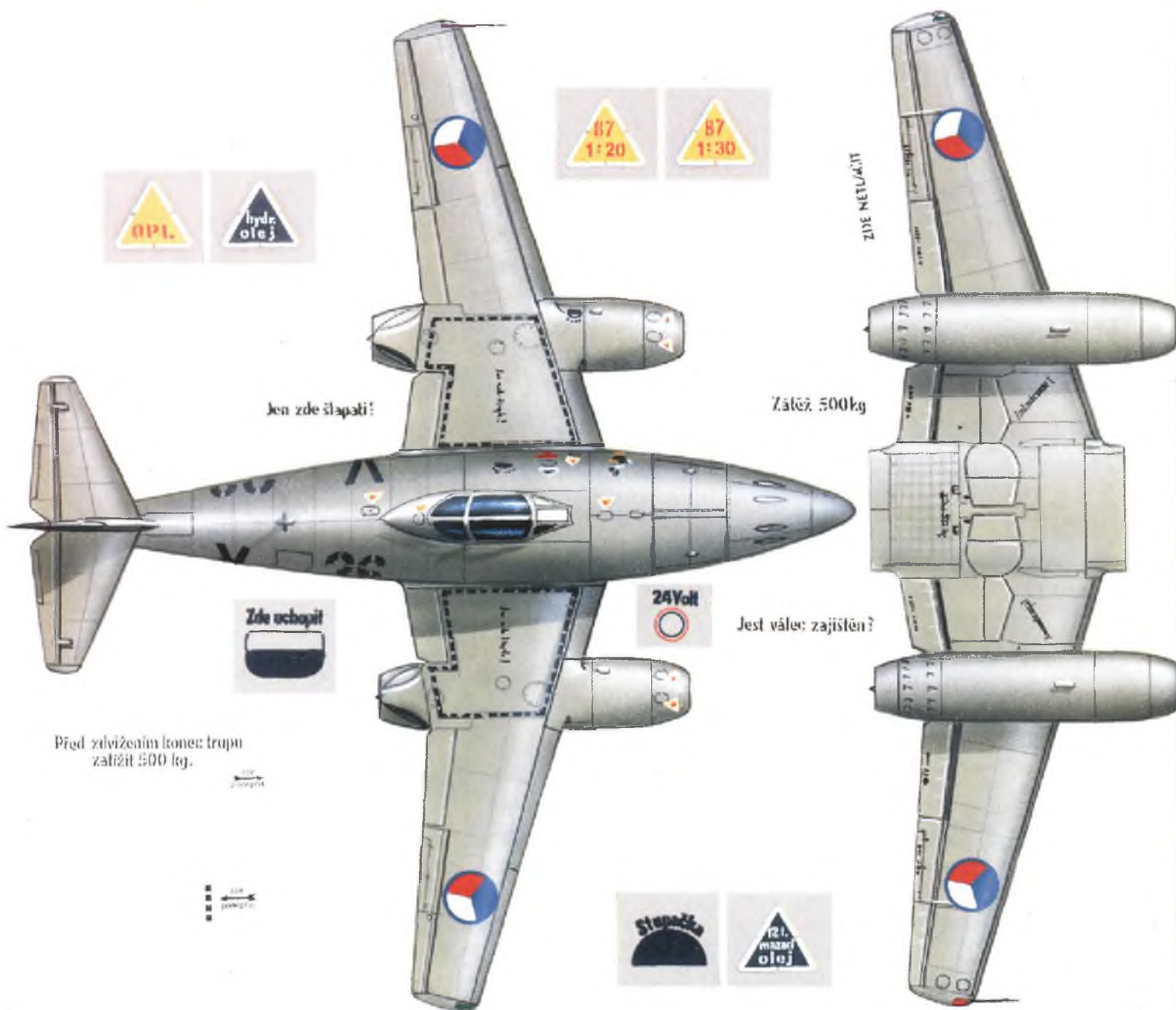
Ne že by nabízená kamuflážní schémata nebyla atraktivní, mně však lakalo „vlastenecké“ zbarvení pardubického letadla S-92. Celý letoun byl stříbrný, na přídí nesl modrý blesk a na bocích záde označení PL-01. Sice takto zbarvený nikdy nebrázdila náš vzdušný prostor, neboť byl nátěrem opatřen až jako pomůcka v leteckém učilišti, ale jeho vzhled je natolik neobvyklý že jsem neodolal. Sice jsem se proti skutečnosti prohřešil chyby v podobě přítomnosti čtyř kanónů (československé S 92 létaly často nevyzbrojené a učební pomůcka kanony určité neměla), ale nechtělo se mi tak pěknou část modelu po jeho dokončení „vyrabovat“.

Pokud by byly výlisky opatřeny rytím do hloubky, mohl bych na závěr s potěšením konstatovat: Definitiv Kit!

MARTIN DECARLI

Dobové snímky československých S-92 a dvoumístných CS-92 jsou z různých publikací známe, přesto přinášíme některé z nich pro dokreslení dobové atmosféry





Československé S-92 létaly natřené světlou zelenošedou barvou, odstínem odpovídající německé RLM 02. I po zařazení do služby u vojenského letectva si S-92 ponechaly ze zkoušek označení s písmenem V a číslem. Stroj V-36 nesl na levé straně trupu před kabinou kresbu Myšáka Mickeyho a neměl již evidenční označení na spodku křídla

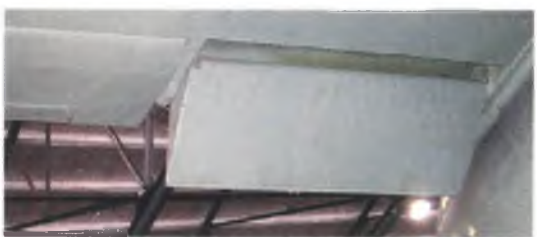


V letecké expozici VHU v Praze-Kbelích je rovněž dvoumístná Avia S-92 (označení V-35). V současné době je bohužel nepřístupná v depozitáři





Pro stavitele modelů potřebné snímky detailů jednomístného čs. letadla Avia S-92 (identifikační označení S92-4) byly pořízeny v expozici v Praze-Kbelích díky laskavosti pracovníků Leteckého muzea VHU



Dvě revoluce v jednom modelu

Model: **Messerschmitt Me 262A-2a**
 Výrobce: **Tamiya**
 Měřítko: **1:48**
 Doplnky: **odlisky motorů Aires, plechy Eduard, Maskol, páska Tamiya, barvy Tamiya, Vallejo, Winsor & Newton a Humbrol, lak Gunze, vodičky na ob-tisky Microscale a Gunze**



Snad každý zájemce o historii le-tectví zná stroj pro charakteristickou si-luetu pojmenovaný a piloty přezdívány Schwalbe, neboli vlaštovka. Byl prvním bojově nasazeným strojem s proudovým motorem a proto, i vzhledem k dosahované rekordní rychlosti (864 km/h, Američané po válce dosáhli přes 900 km/h) představoval ve své době technologickou revoluci.

Podobně je tomu s novou čtvrtkovou stavebnicí Me 262A-2a firmy **Tamiya** a sa-dou dvou odlévaných motorů Jumo 004 firmy **Aires** pro tuto stavebnici, které jsou ve svém oboru rovněž na špici.

Když jsem na fotografiích z veletrhu v Norimberku viděl model postavený z vý-lisků firmy Tamiya, nepřipadalo mi na něm nic zvláštního. Považoval jsem tuto no-vinku za podobnou jiné, kterou už před deseti léty z jedné formy postupně nabí-zely firmy Trimaster, Dragon, Shanghai Dragon a nakonec Revell. Tuto vcelku slušnou stavebnici lze v současné době koupit přibližně za 700 Kč, ba na burzách i levněji. Většina modelářů, kteří se do ní někdy pustili, si stěžovala především na problémy s obtížným lícováním přechodu křídlo-trup, poslední dobou i na kvalitu vý-lisků, neboť forma už je po dekádě inten-zivního používání hodně „vypráskaná“.

Na druhou stranu nová stavebnice s hvězdami firmy Tamiya stojí 1200 Kč. Ří-kať jsem si, co by to muselo být za zázrak, abych za ni takové peníze dal? Navíc je nabízený model v bombardovací verzi, která mi ve srovnání se stíhač (stavebnice byla v té době teprve připravovaná) ne-připadala zdaleka tak atraktivní. Přes tyto úvahy jsem zašel do prodejny, prohlédl si vý-lisky a... model okamžitě koupil. Ještě v prodejně jsem roztrhal pytlíky a zjistil, že: výlisky trupu a motorových gondol mají znázorněnu vnitřní konstrukci; že staveb-nice obsahuje výborně vystiženou dvojici kanónů MK 103 včetně osazení a krytů v zavěšené i otevřené poloze; že se nemu-síme trápit vyvažováním modelu neboť

výrobce díl přední podvozkové šachty od-lil z kovu; že stavebnice obsahuje „model v modelu“, pásovou motorku Kettenkraft-rad a tři figurky, jež bych ocenil jako vy-soce nadprůměrné i kdyby je nějaká firma nabízela jako polyuretanové odlitky...

Ještě večer jsem hlavní díly vyštípál z licích rámečků a nasucho poskládal. Všechno do sebe zapadlo dokonale jako puzzle. Všimnul jsem si při tom ještě jedné zvláštnosti – místo lícovacích kolíčků a dí-rek nalezneme na místech, kde je znázor-něna vnitřní konstrukce, pouze lehce za-hloubené plošky a kolíčky. Je to maličkost, ale vzhled vnitřní konstrukce trupu a mo-torových gondol není ničím rušen.

Shodou okolností mi na pracovní desce takřka současně přibyla sada do-plňků firmy Aires, obsahující odlitky dílů dvou motorů Jumo 004 se závěsy, určené pro „Švalbovku“ Tamiya, a tak jsem se pustil do stavby.

MOTORY

Šest základních dílů, tvořících tělo motoru, lze snadno oddělit od nálitku. Ne-doporučuji přitom odřezávat je z jedné strany, ale kroužit žiletkovou pilkou po ob-vodu válců v naznačené rýze. Je to po-malejší práce „na jistotu“, ale v žádném případě se při tomto postupu nemůže stát že bychom některý díl seřízli nakřivo. Ob-tížnější je odstranění nálitku na dílu mo-torového lože. Tentokrát doporučuji použít nejprve žiletkovou pilku na odříznutí ten-kých pláček na dvou výstupcích lože. Zbytek nálitku odstraníme bruskou nebo frézou a přitom hlídáme, aby se jazýčky neulomily (ano, tušíte správně, stalo se mi to), nebo abychom nepřišli o dvě „ty-činky“, na kterých bude motor zavěšen (ne, naštěstí jsem je neulomil). Celou ope-raci doporučuji provádět Open air, jinak se budete ještě dlouho divit, kam všude se jemný „resinový“ prach v bytě dostane (jak se například mohli objevit v uzavřené skleničce s barvou).

Základní díly jsem nasucho složil a... znáte ten fantastický pocit, když věci do sebe zapadnou přesně tak, jak mají? Všechny díly do sebe zajely s přesností na setinu milimetru, prostě jako Lego. Ani se vzájemnou polohou dílů po obvodu nebyl nejmenší problém, na vnějších hranách jsou totiž kousičky „potrubí a elektrických rozvodů“, které na sebe dokonale nava-zují a zároveň určují vzájemnou polohu dílů. Stavebnice motoru Jumo 004 je na-prosto blbuvzdorná a jednoduchá, ale s neuvěřitelným množstvím detailů, což vyniklo zvláště při barevné povrchové úpravě.

Nejdříve jsem na přední části obou motorů doplnil podle výkresu v návodu několik drátků a pět drobných dílků z ma-lého odlitku. Naplanoval jsem si, aby mo-del nebyl úplně symetrický, že nalepím oplechování vstupu vzduchu pouze na je-den motor. Proto jsem na jedné straně v okolí vstupu vzduchu podle návodu od-stranil malé kousky „elektrických roz-vodů“, které bránily přesnému dolehnutí oplechování.

Přední části motoru a kužely vstup-ního ústrojí a ve výstupní rouře jsem na-stříkal chromovou akrylátovou barvou X-11, oba střední perforované díl barvou X-10 gunmetal smíchanou v poměru 1:1 s lesklou černou X-1. Na věnce trysek a vý-stupy vzduchu jsem použil metalickou stříbrnou XF-56. Výstupy horkého vzdu-chu jsem chtěl mít opálené a tmavší, takže jsem obvod otvoru nastříkal kouřovou X-19. Efekt byl takřka nepostřehnutelný,





proto jsem do X-19 přimíchal asi 30 % lesklé černé X-1, směr trochu více zředil a nástřik opakoval. Teď už to bylo to pravé.

Ve vnitřních vstupů, výstupů a perforovaných válců se snažte nástřik omezit na několik velmi řídkých vrstev, díly do sebe zapadají tak přesně, že tlustší vrstva barvy by mohla vadit jejich sesazení a museli bychom kužely a věnce trysek po obvodu styčných ploch zlehka přebrousit. Pravda, nebylo by to vidět, ale je to zbytečná práce, kterou si při troše opatrnosti můžeme ušetřit.

Kužely jsem vlepil na patřičná místa (doporučuji pohlídat si vzájemnou polohu dílů podle již zmíněných přesahů „potrubí“ na hranách), oba věnce trysek vlepil do perforovaných válců a válce přilepil k výstupním rourám. Dojdete-li až sem, uveřte mi a odolejte silnému pokušení slepit dohromady podsestavu přední a zadní části motorů!!! Ke konci stavby, při zavěšování motorů do loží, pochopíte proč.

Čtyři díly podsestav jsem přestříkal lesklým akrylovým lakem Gunze H-30. Množství detailů na povrchu jsem po zaschnutí akrylového laku zvýraznil přetřením přírodní olejovou barvou odstínu umbra, rozředěnou v 80 % technického benzínu. Na lesklém povrchu se dostatečně řídká barva chová kapilárně, takže se hromadí okolo vystoupilých míst a v hranách, z hladkých ploch se naopak sama „stahuje“, což je přesně ten efekt, kterého chceme dosáhnout.

Stavba obou motorů mi i s čekáním během schnutí barev zabrala pouze sobotní odpoledne a část večera.

TRUP

Po motorech jsem se konečně vrhnul na plastickou stavebnici a nejprve slepil půlky trupu v zadní části po úroveň překrytu kabiny. Lepil jsem osvědčeným toluenem, což se bohužel později ukázalo jako chyba. K levé půlce trupu jsem přilepil přepážku oddělující kabínu od nádrží. Nasucho jsem do přední (zatím neslepené) části trupu vložil kovový díl podvozkové šachty s fixačním dílem C3, poloviny trupu na přídí znehýbnil kouskem

lepící pásky Tamiya a zevnitř trupu přední část obou půlek slepil řídkým toluenem k sobě. Všechno naprosto dokonale sedlo, rytí výborně navazovalo, jen na několika místech mi lehce vyhržel naleptaný plastík. Po dokonale (alespoň jsem si to myslel) zaschnutí lepených míst jsem hustým sekundovým lepidlem „nabodoval“ spoje pro jejich větší pevnost a zalepil i kovový díl podvozkové šachty. Kanony a jejich zástavbu jsem se rozhodl nepoužít.

Až teď jsem vnitřek trupu nástříkal tmavě šedou barvou XF-63, která mi připadá jako dobrý ekvivalent RLM 66. Ušetřil jsem si tím pro mě nepopulární čištění styčných ploch, které by mne čekalo, kdybych půlky trupu stříkal před slepením. Dokončil jsem podsestavu vybavení kabiny, nástříkal ji rovněž XF-63 (přitom jsem ocenil diskusi, která proběhla díky iniciativě kolegy Honzy Bobka na webových stránkách KPM Nymburk a týkala se sporu o barvu kokpitu Me 262), podle fotografií v publikaci Model Art dobarvil akrylovými barvami Vallejo „na štetec“ drobné detaily a nalepil na sedadlo barevné pásy Eduard (výborný doplněk, který ocení všichni šetřící čas).

Vybavení jsem zespoda nasucho slícoval a usadil do trupu k již dříve vlepené přední přepážce B17. Vpustěním řídkého vteřňáku do spáry jsem jej znehýbněl. Nemusíme se bát o pevnost spoje lepeného „na barvu“, neboť všechny díly do sebe perfektně zapadají a drží jako stavebnice klik-klak. Vteřňák jsem použít pouze pro „pocit jistoty a bezpečí“. Patinu jsem uvnitř podvozkových šachet naznačil olejovými barvami (Lamp Black firmy Winsor & Newton) a reliéfy zvýraznil drybrushem světlou šedou Humbrol 64. Všechny spoje na trupu jsem zvenku zlehka přebrousil a vyleštil. Teprve teď jsem dolepil kryty kanonů (díly E9 a E5). Tím jsem si ušetřil spoustu starostí. Při broušení trupu s již nalepenými kryty bych musel neustále hlídat, jestli do nich brusným papírem nezajždím.

Na trup jsem dolepil směrovku (díly B6) a na zkoušku nasadil výškovku. Vše tradičně bez problémů.

Řezným kotoučkem v mikrovrtáče jsem oddělil od rámečků díly překrytu kabiny a od středního (odklápěcího) jsem odřízl vodící koflíčky, ačkoli jsem překryt chtěl nechat otevřený. Jsem však zvyklý zamaskovat číre plochy, pohyblivé části „přilepit“ kapkou Maskolu v zavřené poloze, rámy nástříkat s modelem a teprve pak pohyblivý díl kabiny „otevřít“. Nařezal jsem tenké (tl. asi 0,8-1mm) proužky pásky Tamiya, které dobře kopírují zakřivení překrytu kabiny, nalepil je okolo rámování a vnitřky vymezených ploch jsem zaplnil Maskolem. Přední a zadní část překrytu jsem přilepil velice opatrně čistým toluenem. Při tomto způsobu lepení neustále hrozí poleptání čirých ploch, takže dejme tomu pro parkinsoniky v počátečním stádiu je to způsob lepení nevhodný. Když jsem se chystal připevnit střední pohyblivý díl kabiny Maskolem, něco mne vyrušilo a po návratu k pracovnímu stolu jsem bezmyšlenkovitě přilepil toluenem napevno do zavřené polohy i střední díl, čímž bohužel částečně přišla vníče má práce při vylepšování kabiny. Protože jsem se bál poškození překrytu při pokusu o odlepení, kabina zavřená zůstala. Popravdě, když se na model teď podívám, mám pocit, že s tím můžu žít.

KŘÍDLO

Při lepení křídla doporučuji nejprve trochu popřemýšlet nad pořadím kroků. Podle mne je nejvhodnější tento postup: Ze spodního dílu křídla (B20) nejprve odřežeme spojovací nálitky, které by byly zakryty gondolami motorů. Na jejich místě budou díly motorového lože ze sady Aires. Z jednoho dílu křídla tak máme rázem (a řezem) tři části. Odolejte pokušení slepit horní a spodní části křídla dohromady! Nejprve k trupu přilepte střední část spodního dílu s podvozkovými šachtami. Z horních částí křídla (díly B11 a B12) odřízněte podle návodu ze sady Aires kryty na přechodu náběžná hrana křídla-motorová gondola, což s žiletkovou piškou není nic tak těžkého.

Poté tyto části křídla slícujeme s přechodem do trupu a za neustálého ostražitého sledování geometrie je přilepíme ke spodní části a k trupu. Hustým vteřinákem přilepíme k dílům křídla motorová lože z odlitku. Opět lícujeme těsně a pokud jsme pracovali dostatečně přesně, mělo by navazovat rytí krytek. Nakonec zbývá dolepit krajní části rozřezaného dílu B20 k vnější straně motorového lože. Spojí pak stačí přetřít Gunze Surfacerem 1000, zabrousit smirkem zrnitostí 600 a přešetřit.

Neodoláte-li pokušení a budete postupovat při lepení opačně (tj. zvnějšku), může se stát, že budete končit při lícování přechodu křídlo-trup na horní části a tam i při sebepřesnější práci obvykle půl milimetru chybí nebo přebývá. Tmelit takto vzniklou spáru na špatně přístupném ale dobře viditelném místě, opravovat rytí, leštit, pak se ten tmel trochu propadne... no vždyť to znáte. Není rozumnější si tyto starosti ušetřit?

Do koncových oblouků křídla jsem dolepil pozici světla, která jsou součástí stavebnice a dokonce mají z vnitřní strany díрку, která po vyplnění barvou (červená nalevo po směru letu, zelená napravo) perfektně imituje barevné žárovky. Spojí jsem opět zlehka zabrousil, vyleštil a žárovky zatřel Maskolem.

Pak zbývalo jen dolepit napevno vodorovné ocasní plochy (geometrii drží fest) a mohl jsem se připravovat na barvení.

ZBARVENÍ

Před nástřikem jsem vodou (z voduvodu) zvlhčeným toaletním papírem vyplnil podvozkové šachty. Po prohlédnutí kamuflážních schémat jsem jako nejpřijatelnější zvolil verzi A, stroj létající u 1/KG.51 v září 1944 se skvrnami RLM 81 na podkladu RLM 82 a s bílými doplňky na přídi a vrcholu SOP. Na druhé variantě mi chyběly bílé doplňky, oživující jednotlý vzhled kamufláže, třetí zase měla trup posetý tenkými dlouhými hádky po celém trupu, což představuje poměrně velké penzum práce (do které se mi moc nechtělo).

Povrchovou úpravu jsem zahájil nástřikem celého povrchu akrylem Vallejo Model Air 001. Barva má být k použití rovnou z lahvičky, ale přece jen jsem ji trochu zředil vodou. Na vrcholu SOP kormidla jsem pak dvěma ústřížky pásky Tamiya vymaskoval bílé pole. Na přídi jsem použil stejnou metodu jako na kabině – proužky pásky po obvodu a zakrytí přídě Maskolem. Pro nástřikání spodních ploch (ve skutečnosti RLM 76) jsem použil směs v přibližném poměru 40 % světle modré XF-23, 40 % japonské námořní šedé XF-

12 a 20 % lesklého laku, na horní plochy (RLM 82) směs 80% zelené XF-5 a 20 % lesklého laku. Skvrny (RLM 81) jsem dostřikal „z voleje“, tedy aniž jsem si nějak předem naznačil tvar barevných polí, hodně zředěnou nevýraznou khaki XF-51. Bohužel jsem díky své rozržitosti zapomněl do barvy přidat lesklý lak. Barva po zaschnutí změnila odstín, byla totálně matná a hlavně rezavá. Potlačil jsem počáteční zděšení a zkusil barvu navlhčit vodou. A ejhle – odstín se změnil k nepoznání na původní khaki! Nadšení mi nevydrželo dlouho, protože jak voda vysychala, odstín se tvrdosjinně vracel k rzavě. Zariskoval jsem a zkusil skvrny přestřikat hodně zředěným pololesklým lakem, abych napodobil optický efekt vyvolaný vlhčením matné barvy. Naštěstí to pomohlo a khaki už zůstala ve správném odstínu.

Na model jsem nanesl obtisky a použil vodičky Microscale. Obtisky se projeví jak je u toho výrobce zvykem – naprostě prkno, ani se nehnu. Povolily až pod nátlakem nově zakoupeného přípravku Gunze a krásně se vtáhly do spár rytí. Jediným problémem zůstaly bílé ovály okolo výstředných otvorů, po jejichž vnitřním obvodu zůstala vrstva laku „viset“ ve vzduchu. Když nemusím, obtisky před použitím neořežávám, ale tentokrát jsem asi měl. Řešení bylo naštěstí jednoduché – doprostřed každého oválu jsem kápl koncentrovanou kyselinu octovou, která přebytný lak zlikvidovala. Po zaschnutí obtisků jsem celý model přestřikal lesklým akrylovým lakem a začal s patinou.

PATINA

Ke znázornění různých škrábanců na povrchu jsem použil barvu Vallejo na štětec s označením 080 SS camouflage light green, což je zesvětlený odstín RLM 82. Pouze na několika místech jsem stříbrnou naznačil oškrábání až na kov.

Barvy Vallejo na štětec doporučuji vaší pozornosti. Jejich vynikající stěkavost a kryvost při zachování jemnosti pigmentu se nedá porovnat se žádným emailem (včetně výrobku Humbrol, přímo určených k natírání štětcem), natož s akrylátovou barvou (kdo zkoušel natírat detaily barvami Tamiya, ví o čem mluvím). Barvy Vallejo nepáchnou, ředí se vodou a jsou netoxické. Jejich balení v plastických lahvičkách s pružným uzávěrem je ideální zvláště pro mnohočetné používání malých množství barvy. Stačí kápnout na podložku malé množství barvy a odebírat štětcem zvlhčeným ve vodě, dokud kapka nezaschne, nebo dokud barva nedojde – podobně jako při práci s vteřinovým le-

pidlem. Zajímavých výsledků jsem dosáhl rovněž při pokusném stínování silně zředěnou barvou. Doporučuji na zkoušku zakoupit několik lahviček a uvidíte, že neodoláte a dokoupíte alespoň základní škálu. Já jsem už teď na padesáti odstínech a zjišťuji, že pro dalších 10-15 určitě ještě najdu použití.

Alespoň lehce jsem nástřikáním tmavšího odstínu základní barvy (RLM 82) rozlišil panely. K lince rytí jsem vždy nalepil žlutý poznamkový papírek se samolepicí vrstvou a po jeho hraně blízko k povrchu „foukl“ asi třikrát po sobě tenkým proudem silně zředěné barvy tmavšího odstínu. Vytvořil se tím efekt ztmavení hran některých panelů. Tato metoda se v odborném slangu nazývá **post-shading**. V některých případech je vhodné pro ztmavení použít „kouřovou“ barvu (například Tamiya X-19 Smoke). Ta je ve svém základním provedení lesklá, proto stínovat „pouštěním“ zředěné olejové barvy do spary můžeme rovnou bez předchozího užití lesklého laku.

Na spodních plochách jsem si ještě „pohrál“ s různými odstínovými variacemi základní barvy RLM 76 a vystřikával jsem opět velmi zředěnou barvou středy panelů i hrany linek. Při tom je nezbytná velká opatrnost, protože při efekty můžeme snadno přehnat. Barevná různost odstínů se nám může zdát malá, ale po nástřikání více než dvou či tří vrstev zředěné barvy by mohlo dojít k „přestínování“, model pak vypadá „jako vymalovaný“ a působí nepřírozeně. Doporučuji proto skončit ve chvíli, kdy máme pocit, že jsme v půli cesty.

Když jsem tedy měl pocit, že stínování je tak v polovině intenzity (takže akorát), nastal čas dolepit podvozkové nohy, motory a různé detaily.

Začal jsem podvozkiem. Nejprve vložíme (nelepit!) díly pomocných hydraulických vzpěr podvozkových noh (B2) do otvorů, poté zasuneme podvozkové nohy (B14 a B15) a teprve po slícování obou dílů použijeme řídké sekundové lepidlo. Geometrie se díky tuhosti spoje naštěstí drží sama. Pln euforie ze vzhledu modelu jsem použil opačný postup – zalepil jsem podvozkové nohy a teprve poté se pokoušel nasunout vzpěry. Skončilo to debaklem, tedy debonderem (odstraňovač vteřinového lepidla) a použitím prve popsaného postupu.

Dále jsem přilepil přídovou podvozkovou nohu a všechny kryty podvozkových šachet.



Následující přilepení motorů se jeví jako velice delikátní záležitost. Pokud jste odolali puzení předem slepit přední a zadní části motorů, máte ulehčenou práci. Já jsem postupoval takto: Na dva „držáky“ v přední části lože jsem nasunul, ale nepřilepil, přední kus motoru. Na úchytech drží díky přesné práci konstruktéra doplňkové sady pevně i bez lepidla. Na kruhovou styčnou plochu zadní části motoru jsem nanesl hustý sekundový gel, nasadil jsem zadní část motoru do díry v zadní části zavešení a přiklopil na přední část motoru. Výsledek byl ideální, vše včetně rozvodů přesně lícovalo a motor pod křídlem vypadal skvěle. Spojce na držácích jsem zafixoval kapkami řídkého vteřínaku nanášeného kouskem párátko. Stejně jsem postupoval při usazování druhého motoru.

Jestliže jste puzení neodolali a pod sestavy motorů slepili předem, hrozí vám, že držáky lože nedosednou třeba o desetinu milimetru do dírek v motoru, otvory budete muset rozšiřovat, znovu díly lícovat a vůbec si užijete zbytečné práce, kterou jste si mohli odpustit.

Dolepil jsem Pitotovu trubici a anténu vytaženou z kousku číreho lícího rámečku. Model jsem ještě jednou přestříkal řidkou směsí pololesklého a matného



akrylového laku. Nakonec jsem odstranil masky z překrytu kabiny. Doporučuji jako neměnné pravidlo odolat pokušení pokochat se rámováním a nemít tak překryt kabiny zamaskovaný až do úplného konce práce. Nikdy nevíte, co se může modelu přihodit a jestli třeba nebude potřebovat vrstvu laku nebo barvy navíc.

Stavba mi trvala 10 dní (2 víkendy a v týdnu po večerech), což se může zdát vzhledem k měřítku a velikosti modelu jako neuvěřitelné.

POST SCRIPTUM

Asi tři dny po dokončení modelu jsem se opět kochal jeho vzhledem. Všimnul

jsem si přitom tři drobných propadlin a spojích polovin trupu. Byly v místech plošek a kolíčků pomáhajících při lícování dílů trupu. Plastik byl v těchto místech tak tenký, že bohužel dlouhodobým působením toluenu došlo k mírnému propadnutí povrchu. Proto pozor při lepení!

Nejsem takový „srdcař“, abych podobnou chybu opravoval na už postaveném a nabarveném modelu. Model tedy zůstává ve vitríně i s drobnými propadlinami. Ale mohu to napravit – čeká na mne ještě Me 262 v československých barvách.

JINDŘICH ŠTĚRBÁČEK
Foto autor a archiv

Sopwith F.1 Camel RFC 1/48

► VÍCE NEŽ 100 DÍLŮ

► KOMPLETNÍ INTERIÉR

► DETAILNÍ ZPRACOVÁNÍ
MOTORU A ZBRANÍ

► TŘI BAREVNÉ
KAMUFLÁŽE

► BAREVNÉ
UPÍNACÍ PÁSY

eduard



Stíhací Messerschmitt Me 262A-1a

Model: **Messerschmitt Me 262A-1a**
 Výrobce: **Tamiya**
 Měřítko: **1:48**
 Doplnky: **sady firem Aires a Cutting Edge, plechy a Expressmask Eduard, Gunze Sangyo Mr. Surfacer 1000, barvy a změkčovadlo obtisků Mr. Mark Sotter, obtisky EagleCals**

Dlouhou dobu byla v měřítku 1:48 nejlepší stavebnice slavného Me 262 z forem firmy **Trimaster**. Zpracováním povrchu a detailů byla na dobu svého vzniku tak dokonalá, že po oznámení novinky firmy **Tamiya** v loňském roce si řada modelářů kladla otázku, zda bude mezi oběma modely takový rozdíl, že se vyplatí počkat a pořídit si novinku. Měl jsem možnost srovnat obě stavebnice a dá se říci, že Tamiya nezklamala a předvedla model o třídu lepší než její předchůdce. Zpracováním povrchu a detailů odpovídá soudobým trendům. Není však úkolem tohoto článku srovnávat oba modely, ale představit jednu z posledních stavebnic tohoto typu a jeho stavbu.



Tamiya zatím nabídla dvě verze – nejprve bombardovací Me 262A-2, ve které byl jako doplněk obsažen model tahače Kettenkraftrad. Na sklonku loňského roku uvedla stíhací verzi Me 262A-1a, odlišující se od předchozí zejména zástavbou čtyř kanonů MK 108 a tomu odpovídajícím počtem výstřelných kanálů na přídi. Dále stavebnice obsahuje rámeček s detailně vypracovanými raketami R4M včetně od-

palovacích roštů, jiný typ směrovky a díly přední podvozkové nohy bez protistřihových nůžek.

Rozhodl jsem se pro klasickou stíhací verzi Me 262A-1a. Ke stavbě modelu jsem použil doplnkové sady firem **Aires** a **Cutting Edge**. Stavbu jsem začal úpravou povrchu, na který jsem ozubeným kolečkem z hodinek doplnil řady nýtů. Je možné, že tím vyvolám diskuse odborníků









o tmelení spár a nýtů u tohoto letounu, ale vycházel jsem z vlastního studia dochovaných letounů v muzeích i dobových fotografií, kde jsou nýtů na povrchu patrné. Povrch modelu jimi opatřený je mnohem více plastický.

Dalším krokem se stalo vybavení prostoru pilotní kabiny detaily ze sady Aires. Po sestavení a nastříkání barvou odstínu RLM 66 jsem nabarvil drobné detaily a naněs patinu. Použil jsem k tomu olejovou barvu odstínu Raw Umber a vystupující detaily zvýraznil metodou suchého štětce (drybrush). Upínací pásy jsou ze sady barvených „plechů“ Eduard. Odstín barvy a především naznačení prošívání na nich je velmi realistické a ručně prakticky nenaopodbitelné.

Celý odlitek vany bez problémů padne do trupu, navíc společně s přední a zadní přepážkou tvoří podstatnou část hlavních podvozkových šachet.

Následovalo otevření různých montážních otvorů a pnicích hrdel, jakož i zhotovení jejich vnitřního vybavení z plastu a drátků. Nově jsem zhotovil vnitřní zadní část trupu s radiostanicí, přičemž našly uplatnění doplňky ze sady radiostanic firmy Aires. Zbraňovou schránku se čtyřmi

kanony MK 108 v přední trupu jsem použil také ze sady Aires, byť určené původně pro stavebnici firmy Trimaster. Bylo přitom nutné upravit a sličovat čelní i zadní přepážku schránky a přitom nepoškodit detaily. Opět následovalo barvení a patina jednotlivých podsestav.

Ze sady doplňků pocházejí rovněž podvozkové šachty hlavního i předového podvozku. Po nabarvení jsem je společně s vanou vlepil do trupu. Oba motory Jumo 004 jsem sestavil samostatně, doplnil o některé rozvody, nabarvil a naněs na ně patinu. Již samotné odlitky udivují velkým množstvím jemných detailů a patří k nejlepším modelům proudovým motorům v daném měřítku. Do modelu jsem je vlepil až na samý závěr stavby.

V sadě Aires jsou obsaženy též kryty motoru, ale bohužel pouze jejich část. Velká spodní vana a podélné boční kryty jsem postrádal, a tak mi nezbylo, než je zhotovit nově. Model též oživil vysočené a vychýlené sloty, vztlakové klapky a křídélka. Použil jsem je ze sady odlévaných doplňků firmy Cutting Edge. Ovšem především dlouhé díly slotů je nutné narovnat v horké vodě, také práce s nimi není snadná, neboť mají snahu prask-

nout. Při stavbě je nutné dávat pozor na celkovou geometrii křídla a pohyblivých ploch. V současné době odlišky ovládacích ploch a slotů nabízí i **CMK**. Zhotovil jsem též novou střední část překrytu kabiny.

Po sestavení jednotlivých podskupin jsem model pro sjednocení povrchu nastříkal přípravkem Gunze Sangyo Mr. Surfacer 1000. Upozorňuji jen, že k jeho ředění je nutno používat výhradně originální ředidlo. Barvy stejné firmy jsem použil rovněž k nastříkání kamufláže. Spodní plochy jsem nastříkal barvou odstínu RLM 76, horní kombinací barev RLM 81 a RLM 82, které se v podobě skvrn objevují rovněž na bocích a SOP. Před barvením rámování jsem kabinu zamaskoval fólií ExpressMask firmy Eduard. Tyto masky používám již několik let, jsou přesné a velmi usnadňují nabarvení překrytu kabiny.

Po dokončení barevné úpravy jsem povrch modelu sjednotil lesklým lakem a naněs obtisky ze sady americké firmy **EagleCals**. I když stavebnice nabízí celkem slušný výběr zbarvení a označení (dva stroje JG-7, dále známý letoun Oblit. Heinze Bára a stroj K. Müllera z JV 44), rozhodl jsem se pro letoun W.Nr. 501221 jednotky III/JG 7, který byl v dubnu 1945 sestřelen americkým protiletadlovým dělostřelectvem. Jeho podoba je totiž doložena několika vcelku kvalitními fotografiemi, z nichž jsou rovněž patrné podrobnosti označení, především nezvyklý úzký žlutý pruh obepínající celý trup mezi typickými pruhy červené barvy a modré. Obtisky jsem usadil přípravkem Mr. Mark Softer a po zaschnutí celý model nastříkal lesklým lakem. Následovalo patinování povrchu olejovou barvou (odstín Raw Umber), které zvýrazní detaily a dodá povrchu na plasticitost. Drobné oděnění jsem namaloval jemným štětečkem hlínkovou barvou. Posledním krokem bylo závěrečné sjednocení povrchu pololesklým lakem a doplnění drobných detailů.

Stavba byl příjemná a bez velkých záležitostí, rovněž při použití všech zmíněných doplňků jsem se nesešel s žádnými většími problémy.

ZDENEK ŠEBESTA
Foto autor

ATTACK
HOBBY KITS

Plastikové modely v měřítku 1/72



72803 PzKfWg 38 (t)
Ausf. C



72809 PzBfWg 38 (t)
Ausf. F

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

Deutsches Museum v Mnichově vystavuje Messerschmitt Me 262A-1a/R1 (W. Nr. 500071), který poprvé vzletl 12. března 1945 v Erdingu a posléze byl přidělen 9/JG 7. Ovšem již 25. dubna s ním Ofhr. Hans Mutke pro nedostatek paliva nouzově přistál ve švýcarském Dübendorfu



Matchbox 1:72 Messerschmitt Me 262



Povedená kresba Me 262 s bílým číslem 10 na krabici (během dlouhých let prodeje stejných výlisků už nejméně čtvrtá) a barevná, nijak přesná schémata zbarvení na zadní straně opatřené okénkem, kterým je uvnitř vidět některé z 32 součástí ze světle šedého a příjemně zeleného plastiku, doplněných jednoduchým překrytem kabiny a stojánkem. Zbarvení představuje letoun 112378 Kommando Nowotny v Achmeru během října 1944, nebo stroj 500313 ze stavu 2. letky JG 51 Edelweis na letišti Rheine v listopadu 1944. Nevelký arch obtisků nabízí pouze výsostné znaky, svastiky, trojici červených X a sériová čísla, která jsem však v databázi na <http://www.stormbirds.com> nenašel.

Stavebnice se zrodila asi před 30 léty. Základní tvary trupu a křídla jsou předloze značně podobné, VOP již méně, ale detaily za soudobým standardem značně zaostávají. Spáry jsou částečně ryté do hloubky (a do šířky), částečně vystupují nad povrch, ale nijak přesně.

Revell 1:32 Me 262A-1a/U3 nebo U4



Messerschmitt Me 262A-1a/U4 a Me 262A-1a/U3 byly dvě z mnoha experimentálních verzí, jež se nedočkaly sériové výroby. První zmíněné označení příslušelo třem letounům, pokusně vybaveným kanonem Rheinmetall BK 5 ráže 50 mm v upravené přídi. Me 262A-1a/U3 je fotoprůzkumná verze, které nesla v přídi dvojici kamer pro svislé snímkování.

Kresba na víku zachycuje bojové střetnutí kanonem vyzbrojeného Me 262 s americkými bombardéry, tedy situaci, k níž asi nikdo nedošlo. Uvnitř nalezneme návod, obtisky, šest rámečků s celkem 81 díly a sedm čírych výlisků krytu kabiny a okének kamer. Na centroplánu modelu je sice copyright z roku 1987, ale v klasické jednomístné verzi se v katalogu firmy stavebnice poprvé objevila už počátkem sedmdesátých let.

Výlisky jsou zhotoveny čistě, s minimem otfepů, ale bohužel také s několika propadlinami (například v odtokové části křídla). Ze forma není nejmłodší poznáme především z vystupujícího vyznačení krytek a spár mezi panely i nijak jemného nýtování celého povrchu, jakož i z ne zcela věrohodně znázorněného vybavení kabiny. Rozměry, základními tvary i detaily stavebnice odpovídají poznatkům doby vzniku, s určitou tolerancí však průměrného stavitele uspokojí dodnes.

Při novém uvedení na trh se výrobce snažil napravit předchozí nedostatky alespoň v kabině, a tak obtisk s číselníky přístrojů palubní desky předloze odpovídá velmi dobře, i když rámování jednotlivých přístrojů bílou barvou není nejšťastnější.

Opravdovou novinkou jsou ve stavebnici vlastně jen „konverzní“ díly ve dvou samostatných rámečcích. Pro kanonovou verzi jich je určeno 12, pro fotoprůzkumný stroj včetně „zasklení“ o jeden méně. Právě nad novými díly si uvědomíme pokrok ve výrobní technologii. Částečně jsou sice zhotoveny „starou“ technologií a opatřeny nad povrch vystupujícími spárami (plechy kolem nové šachty předového podvozku či kamer) spíše proto, aby se od vzhledu ostatních díl neodlišovaly, částečně však jemným rytím do hloubky.

Podrobná schémata zbarvení v návodu zachycují jak vzhled kanonového Me 262A-1a/U4, zkoušeného v březnu 1945 v Lechfeldu, tak fotoprůzkumný Me 262A-1a/U3, zařa-

zený v únoru 1945 na stejném letišti k Einsatzkomandu Braunnegg.

Bohatý obtiskový arch poskytuje kromě výsostných znaků a základního označení také všechny popisky a inštruktážní nápisy na povrch celého modelu.

Výhodou „doplňkovými“ díly modernizované stavebnice je, že se nemusíme rozhodnout pro žádnou z nabízených nových verzí, ale můžeme si postavit například „původní“ Me 262A-1a třeba jako S-92 s československými výsostnými znaky.

Revell 1:72 Me 2662B-1a/U1



Stavebnice dvoumístné noční stíhací verze obsahuje stejně výlisky jako ostatní z této řady, což svědčí o šikovnosti navrháře formy. Díly odlišující noční variantu (antény, hřbet trupu, vybavení prostoru druhého člena osádky) jsou soustředěny v „přídavném“ rámečku poloviční velikosti. Pochvalu si výrobce zaslouží za vystižení tvarů předlohy i za jemné rytí do hloubky, naopak přes ruce za nepochopitelné uzavření šachty podvozku tak, že kvůli tomu není vidět pěkně detailně vypracovaná vana pilotního prostoru.

Podle návodu a s obtisky na docela velkém aršíku se můžeme rozhodovat mezi třemi podobami dvou letadel. Jsou to dva dnes již dobře známé stroje (110635 a 111980) s červenými čísly 10 a 12, náležící k 10/NJG 11. Třetí verze je „Dvanactka“ v podobě po výměně pravého motoru. Zvláštní je tím, že kryty motoru byly nastříkány podle jiného schématu než zbytek stroje.

Revell 1:144 Me 262A



Ve srovnání s novějšími stavebnicemi Revell v tomto měřítku je „stavebnička“ s 21 díly a jakž takž čírym překrytem pilotního prostoru spíše vzpomínkou na dalekou minulost, z níž se čas od času vynořuje. Naposledy s obtisky výsostných znaků, černého čísla 4 na boky příde a podle jednoduchého schématu a kresby na krabici s množstvím „hádků“ na horních plochách.

Heller 1:72 Me 262A-1a/U1



Stavebnice francouzského výrobce obsahuje pravděpodobně nejčastěji přebalované a v největším množství obalů distribuované výlisky. Celkem 53 dílů z šedého plastiku doplňuje nedělený překryt prostoru dvoučlenné osádky. Výlisky byly v době svého vzniku vynikající jak tvarem, tak vyznačením podrobností, ani dnes nejsou k zahození. Slabinou stavebnice bylo poměrně nejasné schéma zbarvení a nijak konkrétní označení letadla, jehož model jsme stavěli. Stroj, na nějž máme obtisky výsostných znaků, sériového čísla 111980 a červená čísla 12 (u 10/NJG 11 s ním létal Lt. Herbert Altner), byl v návodu označen pouze jako „noční stíhač Luftwaffe“.

MPM 1:72 Mistel 4



Pražská společnost si před léty za předlohu několika svých stavebnic vzala různé typy Me 262, zejména okrajové, kterým jiní výrobci nevěnovali pozornost. Jednou ze zvláštností

těto kolekce je model uvažovaného bojového spojení dvou proudových Me 262, v planech strategů označované Mistel 4. Stavebnice, z technologických důvodů dodávaná ve dvou krabicích standardních rozměrů, obsahuje stavební návod a výlisky různého původu – dvě sady tří rámečků (po 47 dílech) ze stavebnice Me 262B firmy Směr/Heller, dvě sady výlisků MPM (64 dílů), tři čiré překryty kabiny z acetátové fólie, štítek leptaných kovových dílů a obilsky.



Protože nic nenasvědčuje, že by Mistel 4 v podobě dvou spojených Me 262 někdy vzlétl, nemusíme se příliš trápit přesností dílů, polohou krytek a spár, nýbrž si můžeme jen tak pro radost postavit z krabičky model podivného dvouletadla.

Pokud si někdo před pár léty chtěl doplnit sbírku modelů v měřítku 1:72 například o „Kanonenfogel“, tedy Me 262A-1a/U4, našel jej rovněž v krabici se znakem MPM.

Směr 1:72
Me 262B-1a/U1



Původní francouzské výlisky Me 262 byly, stejně jako ostatních stavebnice Heller, vynikající akvizicí pražského družstva Směr už v temném minulosti. Jak šel čas, byly provázány stále dokonalejšími a většími obaly, hezčímu a bohatšími obilskými, případně také doplněnými plechovými lepty v nevelkém štítku. S označením Hi-tech a Metal, obřím ar-

šíkem obsahujícím základní znaky i množství drobných popisů, v plechu vyvedenými anténami a s podrobným návodem, nabízí čtyři verze zbarvení. Rozhodnout se můžeme pro noční stíhací Me 262B-1a/U1 W.Nr. 110305 nebo W.Nr. 110635 jednotky 10./NJG 11, dále stavebnice nabízí dva cvičné stroje – německý jednotky III./EJG 2 a československý CS-92 s označením V-31. Schémata zbarvení jsou pečlivě rozkreslena v návodu a dva stroje také v barvě nakresleny na zadní straně obalu.

Naopak nejjednodušší verzi, uvaženou ze stejného hrdce, je stavebnice označená Avia CS-92 Basic. Použitím zeleného plastiku a přiložením lepidla je určena pro začínající modeláře; kresbou na obalu, zmínkou v textu i barevným schématem jediné verze na zadní straně obalu je věnována CS-92 s čs. výsostnými znaky.

Směr 1:72
Me 262A-1a/S-92



Když už byly výlisky dvoumístného Messerschmittu navzdory neustálému přebalování a vylepšování příliš okoukané, přišli v družstvu Směr s nápadem, jak si poměrně levně pomoci k nové stavebnici. Díky tomu, že dvoumístná i jednomístná verze se kromě překrytu kabiny a uspořádání prostoru osádky téměř neliší, stačilo jeden rámeček ze čtyř nahradit novým, vyměnit překryt pilotního prostoru, upravit návod a přiložit obilsky výborné kvality. Nové díly jsou zhotoveny tak, aby „ladily“ s původními, tedy s rytím vystupujícím nad povrch. Pře stejném počtu součástek, by i se stejnou dvoumístnou vanou pilotního prostoru, lze nyní postavit Me 262A, respektive S-92.

Bohužel, plastík použitý na „konverzní“ díly má jiné vlastnosti než původní a navíc asi byly díly lisovány z „měkkých“ forem za nižšího tlaku. Důsledkem je, že zatímco na původních výliscích jsem po asi třiceti letech intenzivního „mandlování“ našel vtaženiny jen na křídle (proti „objímkám“ podvozkových noh), na polovinách nového trupu jsem jich napočí-



tal rovný tučet – proti každému „čudlíku“ na vnitřní stěně. Co je platné, že se povedl překryt kabiny (byť opět jednoduchý), když je trup bez tmelení a broušení nepoužitelný!

Možnosti zbarvení jsou dvě, jak je u výrobce zvykem, jedno černobíle rozkreslené v návodu a druhé v barvách na zadní straně obalu. Z května 1945 si tak můžeme postavit Me 262A-1a jednotky ISS 1, případně letoun jednotky Stab/KG 76.

V jiné krabici, s dodatkem Hi-tech, jsou inovovány výlisky doplněné nevelkým štítkem leptů (palubní deska, poutací pásy, pedály, antény a záslepky výštrlelných kanálů) a velkým archem obtisků. Tentokrát se můžeme rozhodnout mezi dvěma německými Me 26 (110956 Heinz Bara u III./EJG 2, nebo 112385 létající u III./JG 7), případně československým strojem S-92 (označení V-34).

mas

Mattanelli
velkoobchod – modely, hračky

NOVINKY červen 2003

Kat. č.	Název	Měřítko
Technika		
03132	StuG III Late	1/72
Letadla		
04001	F/A-18 C Hornet	1/144
04718	Tornado ECR	1/32
Kamion		
07532	Renault Magnum 480	1/24
Motocykl		
07922	Triumph Tiger 100	1/8



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

Kdosi si dal před několik lety tu ptáci a spočítal, že stavebnic Me 262 a S/CS-92 je k máni 105, konverzích sad 59 a obtiskových archů 29. Od té doby se objevily další, a tak si nedělám iluze, že můj seznam je vyčerpávající nebo bez chyb. Nicméně posbíral jsem co se dalo a doufám, že v soupisu naleznete inspiraci.

Stavebnice

Měřítka 1:	Výrobce	Označení/typ	Poznámka
18	HML	Me 262 A-1a	laminát a odlitky
32	Hasegawa	Me 262	
32	Hasegawa	Me 262A	
32	Revell	Me 262	
32	Revell	Me 262A-1a	
32	Revell	Me 262B-1a/U1	
48	Dragon	Me 262A-1a/U3	
48	Dragon	Me 262A-1a/U4	
48	Dragon	Me 262A-2a	
48	Dragon	Me 262B-1a/U1	
48	Italeri	Me 262A-1a	
48	Monogram	Me 262A	
48	Nichimo	Me 262	
48	Revell	Me 262A1a Pro-finish	nabarvené díly
48	Tamiya	Me 262 A-1a	
48	Tamiya	Me 262A-2a	s pásovou motorkou
48	Trimaster	Me 262A-1	
48	Trimaster	Me 262A-1a/U-4	
48	Trimaster	Me 262A-2a/U-2	
48	Trimaster	Me 262B-1a/U-1	
72	Academy	Me 262A	
72	Airfix	Me 262A	
72	A-model	Me 262A-1a	
72	Frog	Me 262A-1a/2a	
72	Hasegawa	Me 262A Galland	
72	Hasegawa	Me 262A-1a	
72	Hasegawa	Me 262A-1a/2a	
72	Hasegawa	Me 262B Nachtjager	
72	Hasegawa	Me 262B-1a/U1	
72	Heller	Me 262B-1a/U1	
72	Heller	Me262A-1a	
72	High Planes	Me 262V-1 Storm	
72	High Planes	Me 262V-2/V-3	
72	Jo-Han	Me 262	
72	Mac Vac	Me 262A	vaku
72	Mac Vac	Me 262B	vaku
72	Matchbox	Me 262A	
72	MPM	Me 262 Mistel	
72	MPM	Me 262A-1a/U3 & Vo56	
72	MPM	Me 262A-1a/U-3/V-056	
72	MPM	Me 262A-1a/U-4	
72	MPM	Me 262A-2a/U-2	
72	MPM	Me 262V-9/V-12	
72	Polistil	Me 262A-2a	
72	Revell	Me 262 & P-51	dvoustavebnice
72	Revell	Me 262 100. let W. M.	s barvami
72	Revell	Me 262 A-1a/U3	
72	Revell	Me 262 B-1a/U1	
72	Revell	Me 262A	
72	Revell	Me 262A-1a	
72	Revell	Me 262B-1a/U1	
72	Revell-Monogram	Me262A-1a	
72	Sanwa	Me 262A	
72	Směr	Avia CS-92	
72	Směr	Avia CS-92 basic	
72	Směr	Me 262A	
72	Směr	Me 262A-1a	
72	Směr	Me 262A-1a/Avia C-92 hi-tech	
72	Směr	Me 262A-1a/Avia S-92	
72	Směr	Me 262B-1a/U1	
72	Směr	Me 262B-1A/U-1 hi-tech	
72	Special Hobby	Me 262 třímístný	
100	Tamiya	Me 262 a Me 163	dvoustavebnice
144	Revell	Me 262A	



Doplňky

Měřítka 1:	Výrobce	Označení/typ	Poznámka	Pro stavebnici
32	BlackMagic	Me 262 National Insignia	stříkací šablona	
32	BlackMagic	Me 262B Canopy & Wheel	masky	Hasegawa
32	BlackMagic	Me 262B Canopy & Wheel	masky	Revell
32	Eduard	Me 262	express mask	
32	Eduard	Me 262	express mask	Hasegawa
32	Eagle Strike	Me 262A Sturmbir	obtisky	
32	Eagle Strike	Me 262A Sturmbir	obtisky	
32	Eduard	Me 262A exterior	lepty	Revell
32	Eduard	Me 262A interior	lepty	Revell
32	Tauro Decals	Nat. Insignias Me 262	obtisky	
48	AeroMaster	Operation Bodenplatte	obtisky	
48	Aires	Jumo 004B-1 exhaust nozzles	sada doplňků	Tamiya
48	Aires	Me 262 engine (2x Jumo 004)	sada doplňků	Tamiya
48	Aires	Me 262 engine	sada doplňků	Tamiya
48	Aires	Me 262A cockpit & wheel bay	sada doplňků	Tamiya
48	Aires	Me 262A cockpit	sada doplňků	Tamiya
48	Aires	Me 262A wheels	odlitky kol	
48	Aires	Me 262A	sada doplňků	
48	Airwaves	Me 262A-1/U-3	konverzní sada	
48	Airwaves	Me 262A-1a	lepty	
48	Antares	Me 262 HG I	konverzní sada	
48	Antares	Me 262 Lorin	konverzní sada	
48	Antares	Me 262 W1	konverzní sada	
48	Antares	Me 262 W3	konverzní sada	
48	Arba	Me 262 Schnellbomber	konverzní sada	
48	Arba	Schnellbomber Conversion	konverzní sada	
48	Black Eagle Models	Me 262 Recce Nose	konverzní díly	
48	Black Eagle Models	Me 262 2 Seat T	konverzní díly	
48	BlackMagic	Me 262 RLM 81/82 Camouflage Masks	maska	
48	BlackMagic	Me 262 RLM 74/75 Camouflage Masks	maska	
48	BlackMagic	Me 262A Canopy & Wheel	maska	Monogram
48	BlackMagic	Me 262A Canopy & Wheel	maska	Dragon/Trimaster
48	BlackMagic	Me 262A Canopy & Wheel	maska	Tamiya
48	BlackMagic	Me 262A Reich Defense Bands Masks	masky	DML/Dragon/Trimaster
48	CMK	Me 262 detail set	sada doplňků	
48	CMK	Me 262A Jumo 004	sada doplňků	
48	CMK	Me 262A/B armament	sada doplňků	
48	CMK	Me 262A/B Jumo	sada doplňků	
48	CMK	Me 262A-1a and V	konverzní sada	Tamiya
48	CMK	Me 262A-1a/U3	konverzní sada	Tamiya
48	CMK	Me 262A-1a/U3	konverzní sada	Tamiya
48	CMK	Me 262A-1a/V056 FuG 226/216 fighter	konverzní sada	Tamiya
48	CMK	Me 262B-1a/B1a/U	konverzní sada	Tamiya
48	CMK	Me 262B-1a/B1a/U1 two seater	konverzní sada	Tamiya
48	Cutting Edge Mod.	JG 7 Special: Me 262A-1a	obtisky	
48	Cutting Edge Mod.	Luftwaffe Recce Aircraft	obtisky	
48	Cutting Edge Mod.	Me 262 Control	sada doplňků	DML/TriMaster/Dragon
48	Cutting Edge Mod.	Me 262A Cockpit	sada doplňků	Tamiya
48	Cutting Edge Mod.	Me 262 Slats	sada doplňků	Tamiya
48	Cutting Edge Mod.	Me 262 Bulged Wheels	kola	
48	Cutting Edge Mod.	Me 262 Four-Gun Access	kryt zbraní	Tamiya
48	Cutting Edge Mod.	Me 262A-1a/U3 Aufklärer	konverzní sada	Tamiya
48	Cutting Edge Mod.	Me 262 A/B of II.EJG 2; 1./KG(J) 54	obtisky	
48	Cutting Edge Mod.	Me 262 National Insignia	obtisky	
48	Cutting Edge Mod.	Me 262-1a Kommando Nowotny	obtisky	
48	Cutting Edge	Cross Stormbirds	obtisky	
48	Cutting Edge	Luftwaffe Special	obtisky	
48	Cutting Edge	Me 262 control surfaces	odlitky ovládacích ploch	
48	Cutting Edge	Me 262 A-1a/-2a	obtisky	
48	Cutting Edge	Me 262 Faded	obtisky	
48	Cutting Edge	Me 262A slats	sada doplňků	Tamiya
48	Cutting Edge	Me 262A Four-Gun	konverzní sada	
48	Cutting Edge	Me 262A Bulged	konverzní sada	
48	Cutting Edge	Me 262A-1a/B-1a	obtisky	
48	Cutting Edge	Me 262A-1a/U3	obtisky	
48	Eagle Cals	Me 262A-1a	obtisky	
48	Eagle Strike	Me 262 Sturmbird	obtisky	
48	Eagle Strike	Me 262 Sturmbird	obtisky	
48	Eagle Strike	Me 262	obtisky	
48	Eagle Strike	Me 262A	obtisky	
48	Eagle Strike	Me 262A	obtisky	
48	ExtraTech	Me 262 templates	plechy	
48	ExtraTech	Me 262A - stencilling	obtisky	
48	Eduard	Me 262A Camo.scheme A	express mask	
48	Eduard	Me 262A Camo.scheme B	express mask	Revell
48	Eduard	Me 262A	express mask	Tamiya
48	Eduard	Me 262A	express mask	Tamiya
48	Eduard	Me 262-A	lepty zoom	Monogram
48	Eduard	Me 262A	lepty	



Měřítko 1:	Výrobce	Označení/typ	Poznámka	Pro stavebnici
48	Eduard	Me 262A	lepty	Revell
48	Eduard	Me 262-A	lepty	Tamiya
48	High Flight Models	BMW 003 Rocket Engines for Me 262	konverzní sada	
48	High Flight Models	Me 262C-1a Conversion	konverzní sada	
48	Medallion	Me 262	konverzní sada	
48	Part	Me 262A-2a etched metal	lepty	Tamiya
48	Superscale	Me 262A-1a	lepty	
48	True Details	Me 262	obtisky	
48	Ventura Models	Me 262A-1a/U3 & -A-1a/U4 & -B	odlitky kol	
48	Verlinden	Me 262A/B	obtisky	
72	Aires	Me 262 cockpit	sada doplňků	
72	Airmodel	Me 262 třímístný noční	sada doplňků	
72	Airmodel	Me 262B-1/2	odlévané díly	
72	Airmodel	Me 262HG-III	konverzní sada	
72	Airmodel	Me 262V-1	konverzní sada	
72	Airmodel	Me 262V-1/5	konverzní sada	
72	Airwaves	Me 262A canopy	vaku kryt kabiny	
72	Airwaves	Me 262A/B-1A/U1	lepty	
72	Airwaves	Me 262B-1a/U-1	sada doplňků	
72	Airwaves	Me 262A-1	lepty	
72	Arba	Me 262A-1a/U-3	konverzní sada	
72	Arba	Me 262A-1a/U-4	konverzní sada	
72	AV models	Me 262B/CS-92	sedadla z bílého kovu	
72	AV models	Me 262A/B/CS-92	odliték předového kola a noha z bílého kovu	
72	CMK	Me 262 A/B Armament set	sada doplňků	Revell
72	CMK	Me 262 A/B Engine set	sada doplňků	Revell
72	CMK	Me 262 A/B Control surfaces	sada doplňků	Revell
72	CMK	Me 262 A/B Detail set	sada doplňků	Revell
72	CMK	Me 262 A1a/U3/U4	sada doplňků	
72	CMK	Me 262 A-1a/U4 Armament set	sada doplňků	Revell
72	CMK	Me 262 armament	sada doplňků	
72	CMK	Me 262A detail set	sada doplňků	
72	CMK	Me 262A Interior set	sada doplňků	Směr/Heller
72	CMK	Me 262A interior	sada doplňků	
72	CMK	Me 262A/B controls	sada doplňků	
72	CMK	Me262A/B engine/cover	sada doplňků	
72	CMK	Me 262B Interior set	sada doplňků	Směr/Heller
72	CMK	Me 262A1a/U3 and A2a/U2	konverzní sada	
72	CMK	Me 262B interior	sada doplňků	
72	Cooper Details	Me 262A detail set	sada doplňků	
72	Cooper Details	Me 262B-1a/U1	sada doplňků	
72	Cutting Edge Mod.	Luftwaffe Recce Aircraft	obtisky	
72	Cutting Edge Mod.	Me 262 National Insignia	obtisky	
72	Cutting Edge	Bf 109G-10 & Me 262	obtisky	
72	Cutting Edge	Me 262A/B Faded	obtisky	
72	Cutting Edge	Me 262A-1a/B-1a	obtisky	
72	Cutting Edge	Recce Aircraft Me 262	obtisky	
72	EagleCal	Me 262A-1a	obtisky	
72	Eagle Strike	Me 262B-1a 2	obtisky	
72	Eduard	Me 262 Camo scheme 1944 A	express mask	
72	Eduard	Me 262 Camo scheme 1944 B	express mask	
72	Eduard	Me 262 National insignia	express mask	
72	Eduard	Me 262 Night Fighter Camo	express mask	Revell
72	Eduard	Me 262A	express mask	Hasegawa
72	Eduard	Me 262A	express mask	Revell
72	Eduard	Me 262A	express mask	Revell
72	Eduard	Me 262A-1a	lepty zoom	Revell
72	Eduard	Me 262B	lepty	Revell
72	Eduard	Me 262B	express mask	Hasegawa
72	Eduard	Me 262B	express mask	Revell
72	Eduard	Me 262B-1a/U1	lepty	Revell
72	Eduard	Me 262B	lepty	Revell
72	Eduard	Me 262B	express mask	Revell
72	Eduard	Me 262B	lepty zoom	Revell
72	Extratech	Me 262A	lepty	Revell
72	Extratech	Me 262B1a	lepty	Revell
72	Extratech	Me 262A/B (10/NJG 11)	obtisky	
72	Falcon	Me 262A	překryt kabiny	Hasegawa, Revell
72	Falcon	Me 262B	překryt kabiny	Hasegawa, Revell
72	Frank Modell	Me 262B-1/2	konverzní sada	
72	Frank Modell	Me 262V-1	konverzní sada	
72	Frank Modell	Me 262V-1	konverzní sada	
72	Hawkeye Designs	Me 262A Cockpit & Detail	vaku	
72	Hawkeye Designs	Me 262B-1a/U1 Detail Set	sada doplňků	Hasegawa
72	High Flight Models	Me 262-1a/U4 Cannon Nose	sada doplňků	Hasegawa
72	High Planes Models	Me 262V-2/V-3	konverzní sada	
72	High Planes	Me 262V-1 with prop & jets	konverzní sada	
72	Part	Me 262A-1a etched metal	lepty	Revell/Hasegawa
72	Part	Me 262B-1a/U1 etched metal	lepty	Revell/Hasegawa
72	Propagteam	informační nápisy Me 262	obtisky	
72	Twelve Sq.	Me 262 Lorin	konverzní sada	
72	Ventura Models	American & British captured Me	obtisky	
72	Z Model	Me 262A-1a/U-3/4	konverzní sada	





Sd. Kfz. 124 Wespe

Výrobce: **Tamiya**
Měřítko: **1:35**
Doplňky: **lepty Eduard, síťovina Plus model, barvy Agama**

Neměl jsem v úmyslu model stavět, krabička se mi dostala do rukou zcela náhodou na modelářské burze. Avšak po prohlídce obsahu jsem neodolal. Už proto, že součástí nabídky se zajímavou cenou byly i lepty **Eduard**.

POHLED DO HISTORIE

Podvozek samohybné houfnice byl použit z lehkého tanku Pz.Kpfw II, na nástavbě je umístěna lehká polní houfnice FH 18/2 ráže 10,5 cm. Vezena zásoba činila 32 střel dělené munice, což v boji nepostačovalo. Vozidlo bylo úzké a vysoká nástavba činila houfnici při jízdě v terenu nestabilní, nemluvě o tom, že Wespe skýtalo málo prostoru pro pětičlennou posádku.

Konstrukce „Vosy“, jak lze název přeložit, byla navržena berlínskou firmou Alkett, výrobu zajišťovaly závody Fahrzeug und Motorenbau GmbH (Famo) v okupo-

vané polské Vroclavi a Vereinigte Maschinenwerke/Famo Warschau ve Varšavě. Původní objednávka na 1000 vozidel byla koncem roku 1943 snížena na 835 kusů, ale nakonec bylo do srpna 1944 postaveno 517 samohybných děl Wespe a 159 vozidel bez kanonové výzbroje, sloužících k dopravě munice (mnohá z nich však byla dodatečně vyzbrojena, někdy též kanony či houfnicemi kořistního původu).

STAVEBNICE

Stačilo by říci, že výrobce dostal svému jménu a krabička obsahuje výlisky vynikající kvality. Ale vezměme to od začátku. Klasická krabička střední velikosti nese na titulní straně kresbu samohybného děla Wespe kamuflovaného panzer grau se zelenými skvrnami. Dvěma schouleným členům posádky na korbě zjevně není příliš do smíchu. Na boku krabičky je vyobrazena další možná varianta zbarvení.

Uvnitř krabičky na nás čeká pět rámečků a spodní část korby. Na 200 dílů (některé jsou dvojmo a nevyužijeme je všechny) je zhotoveno z dobře opraco-



Kresby zachycují podobu samohybné houfnice Wespe sloužící na východní frontě u 1. tankové divize v roce 1944 a vozidla neznámé jednotky

vatelného plastu okrové barvy. Pásky jsou „gumové“, ale přesto vyhlížejí věrohodně a jejich spojení je dobře vyřešené. Obtiskový aršík je nevelký, ale obsahuje vše potřebné. Desetistránkový návod, tradičně srozumitelný a přehledný, nás v několika jazycích seznamuje s historií předlohy a pak v patnácti krocích provádí stavbu. Na závěr nám ještě nabízí tři schémata zbarvení: První možností je stroj operující ve Francii v roce 1943, druhý se v červenci 1943 u jednotky Gross Deutschland účastnil operace Citadel a třetí byl v roce 1944 v Normandii.

Při stavbě jsem kromě plastových dílů stavebnice užil sadu **Eduard**, obsahující tři planžety s leptanými díly, masku k nastříkání výstřelných znaků a na papíru vytištěné přístroje palubní desky. Návod této sady je již barevný a s českými popisovkami, za což musím výrobce pochválit.

STAVBA A ZBARVENÍ

Postupoval jsem podle návodu, nejprve jsem proto osadil součásti pojezdov-





vého ústrojí. Pojezdová kola jsem si samozřejmě ponechal až na konec. Do vany korby jsem umístil podlahu bojového prostoru a přepážku, některé detaily jsem rovnou nahrazoval lepty. Potom jsem sestavil, či spíše jen přilepil, na vrchní část korby všechny díly a pokud možno i drobnosti z leptů. U zadních plechových blatníků (lepty č. 12 a 13) si musíme dát pozor abychom je nezaměnili, neboť v jednom z nich je výřez pro výfuk, což návod opomenul a znázorňuje symetrickou montáž shodných součástek. Přední plastové blatníky jsem skalpelem ztencil aby vypadali modelově.

Přístrojovou desku nemá cenu instalovat, protože stejně nebude vidět. Navíc v prostoru chybí jakékoliv vybavení, a tak jsem vrchní průlez uzavřel a ponechal otevřený pouze přední příklop, kterým není do tmavého a prázdného vnitřku tolik vidět. Z vnitřní strany žaluzií jsem přilepil síťovinu z nabídky firmy **Plus model** a vybavil jsem i boky bojového prostoru.

Zda otevřeme nábojové schránky si musíme rozhodnout sami. Ja jsem otevřel obě na levé straně, přičemž jedna je prázdná, druhá plná. Otevřený zůstal i jeden kryt schránky s granátů.

Na zadním děleném čele je potřeba zatmelit několik stop po vyhazovačích. Nato jsem poslepoval velice pěkně a po-



drobně zhotovenou houfnici FH 18/2. O její kvalitě svědčí i to, že lepty na ni pamatují pouze jediným dílem – maticí na čelo ústové brzd.

Tím jsem získal základní stavební podsestavy – vanu korby se spodní částí bojového prostoru, vrchní část korby i s detaily, boky bojového prostoru, zadní čelo se sklopeným horním dílem a kompletní houfnici. Byl tedy nejvyšší čas začít s barvením. Všechny zmíněné sestavy i pojezdová kola jsem nastříkal barvou odstínu tanková šedá (**Agama N 25**). Po zaschnutí barvy jsem vybarvoval detaily, nanесl patinu a vystínoval zejména bojový prostor a všechna místa, která budou po dokončení modelu špatně přístupná. Teprve pak jsem model sestavil.

Na kolik vrchní části jsem nasadil houfnici a oba díly korby slepil, doplnil jsem boky a zadní čelo. K lepení jsem použil sekundové lepidlo a styčné plochy jsem pro větší pevnost spojů očistil od barvy. Tímto postupem jsem měl hotový model samohybné houfnice v základní šedé barvě, ale s již dokončeným bojovým prostorem. Rychlá stavba byla možná také proto, že díly naprosto bezchybně licují. Na povrch jsem pak „od ruky“ přibližně podle schémata v návodu nastříkal tmavě zelenou skvrny. Překvapilo mne, že zelená na



šedám podkladu zanikla. Zřejmě tanková šedá nebyla tak tmavá, jak ji představuje Agama.

Nyní bylo možné dolepit pojezdová kola a nasadit pásy. Ačkoliv s tím návod nepočítá, na boky jsem podle maskovací šablon nastříkal kříže. Nakonec jsem doladil patinu celého povrchu a dolepil předem připravené drobnosti (ženiční nářadí, hever, náhradní články pásů). Lékárna poskládaná z leptů (sestava A) se na určené místo vejde jen tak tak.

Z papírového kapesníku jsem zhotovil smotanou plachtu. Nejprve jsem papír obarvil vodovými barvami (půjčuji si je od své pětileté dcery), ztužil rozředěným lepidlem Herkules a lence vystínoval olejovými barvami. Tím byl můj model samohybné houfnice *Wespe* hotov. Ovšem stavbu nemusíte skončit jen s díly nabízenými stavebnicí, protože model skýtá dostatek prostoru pro další vylepšování. Skutečné stroje totiž jezdily ověčené rozličným „haraburdím“, například batohy, náhradními díly nebo svazky haťi, což můžeme napodobit.

ZÁVĚR

Stavebnicí považuji za velmi zdařilou. Díly dobře licují a stavba je proto pohodová. Také detaily jsou vystiženy věrně a můžeme je navíc doplnit početnými lepty. Obzvláště houfnice FH 18/2 je mimořádně vydařená a zachovává si i pohyblivost. Určitou výhodou je i to, že velký model nezabere ve vitríně příliš mnoho místa. Stavebnicí tedy všem vřele doporučuji.

VACLAV VOPAŁECKÝ
Foto autor, kresby M. A. Ludvík





Kdesi na Ukrajině

Měřítko: 1:35

Stavebnice: Steyr RSO a Zündapp (Italeri), BA- 20 (Alan), ruská pěchota a Gaz 67B (Tamiya)

Doplňky: studna a nábytek (Plus model), šicí stroj (JP Model), figurky z burzy, listovní (Woodland Scenics), stromy a křoví vlastní výroby, rámeček, sádra

Prvním krokem ke stavbě diorámy bylo postavení modelu německého (rakouského) tahače Steyr RSO z nabídky Italeri, který – ač se věnuji spíše spojenecké technice – mne upoutal svou elegancí. Po dokončení stavby se mi zdála korba tahače moc prázdná a hledal jsem, čím ji zaplnit. Velmi se mi líbil odlévaný nábytek firmy Plus model, který ovšem s dělostřeleckým tahačem příliš nesouvisel. Vše proto bylo třeba dát do nějakého vztahu, a tak jsem nakonec skončil u diorámy. Protože tahač Steyr byl vyvinut pro těžké terénní podmínky východní fronty, přišla ke slovu i sovětská technika, která rovněž není středem mého zájmu. Ale jak se říká, odříkaného chleba největší krajíc.

Výklad diorámy je následující: Děj se odehrává na podzim u studny poblíž vesnice Antonovka na Ukrajině. Německého řidiče vozidla Steyr zasta-

vil německý polní četník na motocyklu Zündapp a při kontrole dokladů mu kladl nepříjemné otázky na téma jak a kde přišel k nákladu a kam ho veze. Oba německé vojáky však přitom překvapila průzkumná jednotka Rudé armády. Veliteli sovětských průzkumníků se náklad také velmi líbí a má s ním vlastní plány. Vše sledují z povzdálí rezignovaně místní obyvatelé, možná bývalí majitelé nábytku.

Jednou jsem si jen tak pro sebe na kousku papíru spočítal náklady na diorámu a výsledná suma mne svou výší značně překvapila. Papír jsem ihned zlikvidoval, aby se nedostal do nepovolaných rukou, protože u manželky by celkový součet mohl vyvolat myšlenky na úsporná ekonomická opatření v oblasti modelářství.

Radit zkušeným modelářům – stavitelům diorám – se neodvážím, proto jsou následující řádky určeny pro mladé modeláře, kteří by si chtěli stavbu diorámy vyzkoušet.

Na začátku stavby musíme mít základní plán, to znamená, že musíme vymyslet nějaký děj nebo situaci (například stojící tank obklopený vojáky) a potom obsadíme jednotlivé role konkrétními modely. Při výběru se mohou uplatnit již dříve postavené modely, které se časem ve vitríně trochu okoukaly, ale v diorámě zase

ožijí. Pro začátek doporučuji „rovinnou“ diorámu, tedy bez velkých výškových rozdílů terénu.

Postupuji tak, že jednotlivá vozidla či jinou bojovou techniku rozmístuji na kusu papíru, na který si načrtnu i polohu všech ostatních objektů (cesty, studna, sloupy, stromy). Když jsem spokojen s celkovou kompozicí výjevu, vyjde mi také velikost podložky a tím i rámečku na kterém diorama bude.

Pro diorámu platí určitá „umělecká“ nadsázka, vše je na ní poněkud zhuštěné. Ve skutečnosti by se toho tolik a na tak malém kousku země neodehrávalo. Na diorámě působí nezaplněná místa hlúše, proto je dobré se vyvarovat prázdných jednotvárných ploch a opticky je rozbit například stromy, velkými kameny, sloupy, stavbami či jejich částmi nebo zbytky.

Rámeček (původně na fotografii) příčné velikosti stačí pro začátek zakoupit v obchodě – hodí se dřevěný s jednoduchým tvarem rámu bez ozdob. Já v něm ponechávám i sklo, na které pak nanesu sádra a špachtlí ji vytvaruji (náznak cesty a malé terénní nerovnosti). Do zasychající sádry umístím některé objekty (kameny, studna, stromy) a po zaschnutí vše nabarvím odpovídající barvou (terén zelenou, místa pískové cesty pískovou). Sádra stačí z ekonomických důvodů barvit vodovými barvami. V místě trávy pak po částech natírám sádra lepidlem Herkules a posypávám „statickou travou“, v místě cesty velmi jemným pískem. Statická tráva jsou krátká mikrovlákna zelene barvy, která budeme mít po skončení

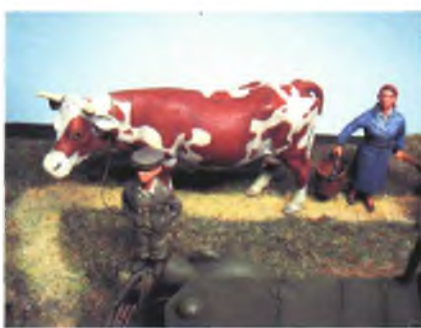


práce nejen na diorámě, ale také v širokém okolí. Koupit ji lze nejspíše v prodejních potřebách pro železniční modeláře.

Místo lepidla Herkules lze také použít matný čirý lak (Herkules se po zaschnutí na neposypaných místech leskne). Dlouhé trsy trávy znázorňují instalátorskou koudelí a dlouhou travou firmy **Woodland Scenics**, která je zhotovena z obarvených lidských vlasů (lze nahradit domácí výrobou).

Na hotový podklad pak přilepím sekundovým lepidlem modely techniky a figurky, což není vždy nutné a někdy ani možné (těžký odlévaný model nelze dost dobře přilepit k vrstvičce sádky).

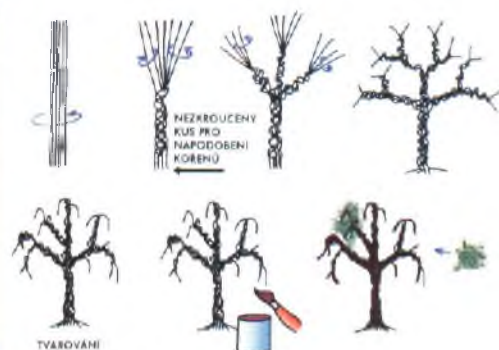
Jinou možností, jak napodobit terén, je smíchat skutečnou zeminu (prosetou přes síto) s lepidlem Herkules a vodou. Čím více přidáme vody, tím více prasklin se po zaschnutí „hliněné kase“ objeví na hotovém terénu. Praskliny jsou ovšem modelové a vypadají jako skutečné na vy-



sušené zemi. S kaší pracujeme stejně jako se sádkou, má ovšem výhodu, že děle tvrdne a dají se do ní v klidu naznačit stopy pásů, pneumatik a nemusí (ale může) se barvit. Pro obě „hmoty“ platí, že při tvarování terénu se snažíme povrch nějakým nástrojem členit (nestačí sádku jen vylít a nechat být, vznikl by hladký livanec).

Vše, co jsem popisoval, opravdu platí jen pro jednoduchou diorámu bez větších terénních nerovností. Při větších výškových rozdílech již pouze ze sádkou a lepidlem nevystačíme, ale popis jak na to nechám na někom jiném. O stavbách diorám vycházejí v zahraničí celé knihy.

Ještě se zastavím u problematiky modelů stromů v měřítku 1:35. Jejich nabídka v modelářských prodejnách je téměř nulová, pouze v „železničních modelářích“ pochodíme trochu lépe. Ovšem stromy v „mašinkářských“ modelových velikostech představují v měřítku 1:35 jen mladé stromky a kere, nezbyvá tedy, než si po-



řádně stromy zhotovit svépomocí. Stejně vznikly i dvě břzy a keř na diorámě. Stromy jsou spleteny z měděných drátů (čím více jednotlivých drátů, tím lépe). Postupují tak, že ze svazku drátů (kmen) oddělují hlavní větve (tři až čtyři), a postupným rozplétáním pramenů skořčím u jednotlivých drátů. Tam, kde se zdá, že je strom „řídký“, stačí přilepit sekundovým lepidlem další drát (větév). Měděné dráty se snadno formují a tvar koruny stromu odkoukáme od samotné přírody.

Na „měděný strom“ nanášim lepidlo na korkové a polystyrenové desky (což je kašovitá hmota často hnědé nebo okrové barvy), které má tu vlastnost, že zůstane pružná i po zaschnutí. Navíc povrch lepidla má příhodnou strukturu a skryje svazek drátů. Dalším krokem je nabarvení a vystínování kmene a větví.

Na holý nabarvený strom potom nanášim listoví firmy **Woodland Scenics** (železniční modelářství), což jsou chomáčky mikrovlákna s drobnými kousky molitanu (vše samozřejmě v patřičné barvě). Toto listoví stačí lehce přilepit na několika místech k větvím sekundovým lepidlem. K napodobení podzimu jsem konce listů na větvích nabarvil na žluté a pod stromy nasypal trochu žlutého (obarveného) drceného molitanu. Metod na výrobu stromů je více, toto je jen jedna z nich (viz literatura).

Na závěr připomínám, že přijde-li inspirace, nebo zlepší-li se naše finanční situace, můžeme diorámu vylepšit nebo do ní něco doplnit. Výběr doplňků ke stavbě diorám je na trhu opravdu velký.

MIROSLAV ZADA
Foto autor

Literatura:

Payne, Christopher: Encyklopedie modelářských technik, Svojtka & Co.





STŘEDNÍ TANK T-28

Měřítko: 1:35

Výrobce: ICM

Doplňky: lepty Eduard,
křídly Mondeluz

Cena: asi 650 Kč



také vesměs díky výrobcům z bývalého SSSR vozidla pozdějšího období jako IS-2 či samochodky řady ISU. Ba k máni jsou i tanky prvních týdnů druhé světové války, například typy T-26, BT-7, T-38, T-28, nebo raritní T-35. Ne-

odolal jsem a zakoupil stavebnici středního tanku T-28 od ukrajinské firmy ICM.

PŘEDLOHA

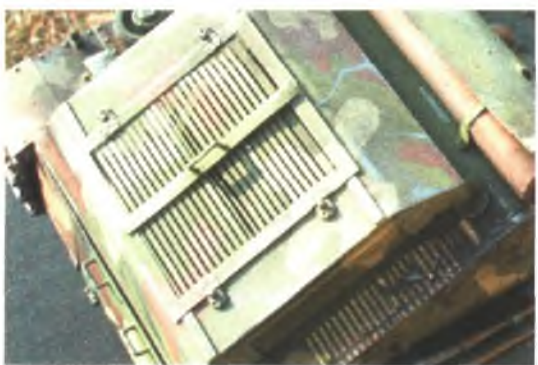
Zrod skutečného T-28 spadá do roku 1931, kdy vozidlo vyvinuli v Leningradském závodě Bolševik jako těžce ozbrojený typ pro prulom silně opevněných pozic nepřítel. Tomu odpovídalo i tehdy

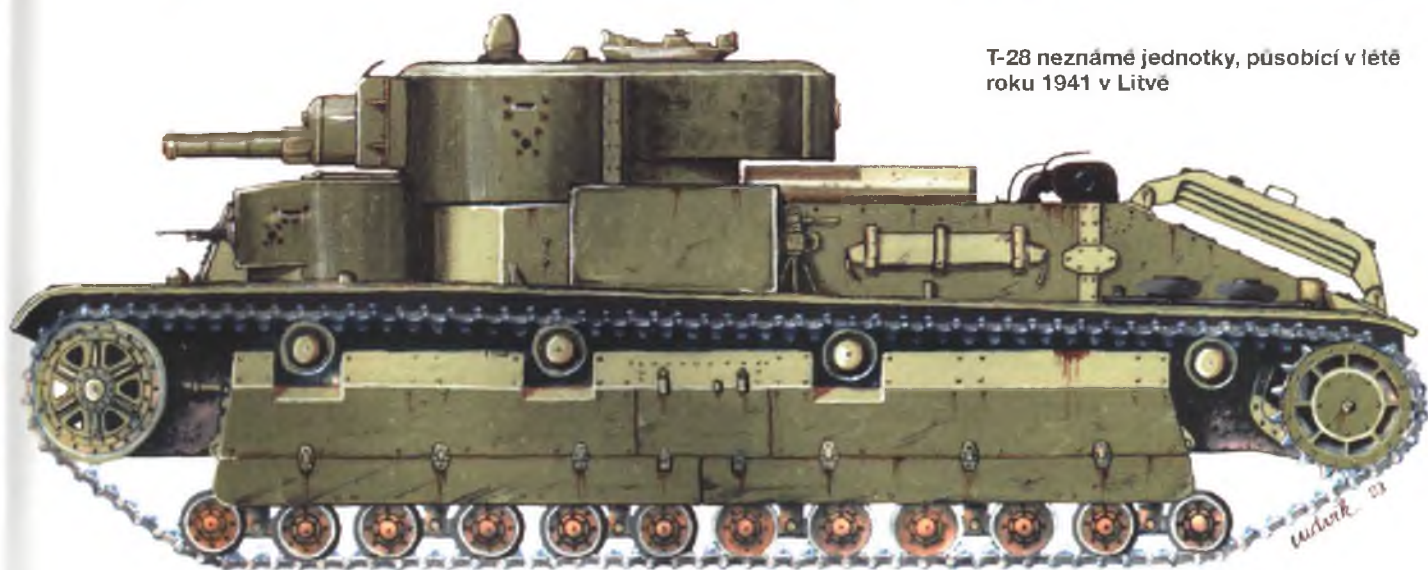
upřednostňované vícevěžové provedení, jež však stavbu stroje značně komplikovalo a přineslo zvýšení hmotnosti na 25 tun. Očekávaná vysoká kadence všech zbraní (3x kulomet, 1x kanon KT-28 ráže 76,2 mm s krátkou hlavní) se rovněž nedostavila, a tak společně s těžkým T-35 byl T-28 jediným vícevěžovým sériovým tankem Rudé armady. Proti T-35 však byl postaven ve významnějším množství (503 vozidel) a u jednotek byl i poměrně oblíben. Během výroby v letech 1933-41 procházel průběžnou modernizací (zpevnění pancíře, doplnění dalších kulometů, instalace nového kanonu L-10 s delší hlavní či náhrada válcových věží kónickými) a ve výzbroji jednotek se udržel až do roku 1943. Prošel křtem za bojů proti finské armádě, byl v sestavě tankových brigád při sovětském útoku proti Polsku v září 1939 a samozřejmě nejvíce je znám z těžkých obraných bojů v létě roku 1941.

STAVEBNICE

Model je dodáván v pevné krabici s kresbou stroje v zimním zbarvení. Deset rámečků ze zeleného plastiku nabízí již na první pohled uspokojivě vypadající součástky s minimem vtaženin: díly pásů jsou ve čtyřech rámečcích z šedého plastiku. Povrchu korby a věží velmi věrně imituje hrubší vzhled pancíře předlohy, naopak celková jemnost detailů příjemně překvapuje.

Stopy po vyhazovacích při stavbě nevadí, ale vylisky musíme nejprve odmastit, protože zbytky oleje by nám při povrchové úpravě způsobily více vrasek, než je zapotřebí. Jinak mne stavebnice příjemně překvapila svojí podobou s předlohou, přirovnal bych ji k těm lepším z produkce Italeri. Umožňuje postavit T-28 prvních sérií s rámovou anténou i verzi vyzbrojenou modernizovaným kanónem L-10 a s prutovou anténou.





T-28 neznámé jednotky, působící v létě roku 1941 v Litvě

STAVBA



I když je model na „ex-sovětský“ výrobek více než solidní, přece jenom je vhodné doplnit jej lepty **Eduard**. Získáme tím mimo jiné efektnější vypadající plechové blatníky, rám pro zachycení vezených doplňků na levém boku, kryty motorových vstupů, žaluzie, lopaty či pilu.

Korba i věže jsou zhotoveny poměrně přesně, je zapotřebí pouze provrtat průhledy a rozhodnout se, zda reflektory budou sklopené či stojaté. Pokud zvolíme druhou možnost, pak je potřeba kvalitní stříbřenkou imitovat vnitřní chrom parabol lamp, například miniaturními čírymi korálky v nich naznačit žárovku a z acetátové fólie vystříhnout skleněné kryty. Na fólii lze skalpelem jemně naznačit ryhování reflektoru, které vypadá velmi přesvědčivě. U jednoho ze světlometů můžeme sklo rozbít, aby vypadal jako rozbítý při bojových operacích.

Kulometry jsou zhotoveny z tenkého plastiku a je problém odvrátit jejich ústí. Můžeme je vyvrátit buď otáčením hrotu malé injekční jehly (a přitom hlavně moc neohnout), případně je rovnou jehlami nahradit. Plechy **Eduard** je potřeba samozřejmě trochu pomáchat, aby například blatníky vypadaly věrněji a vystihovaly více opotřebenost vozidla.

Stavebnice nabízí část interiéru s vezeným palebným průměrem, ale zpracování detailů mne příliš nenadchlo, a tak jsem je vynechal. Slepění pásů z jednotlivých dílů nebude činit potíže ani začínajícím modelářům.

ZBARVENÍ

Spousta mých kolegů nerada stavěla bojová vozidla sovětské provenience kvůli nezájemné, vesměs jednoduše zelené kamufláži. Bádání ruských kolegů však v poslední době přineslo řadu velmi zajímavých kamuflážních schémat, byť i jen zřídka použitých pouze u některých tankových divizí. Pro velmi zajímavý vzhled jsem si vybral schéma zkoušené u některých bojových jednotek, jež se svým vzhledem blíží kamufláži používané čs. armádou v roce 1938. Předlohou mi byl tank 1. tankové divize I. mechanizovaného sboru v létě 1941. Třítonová kamufláž je pro nutnost vytvořených ostrých přechodů náročná na pevnou ruku, ale výsledek stojí za to.

Při konečné úpravě vzhledu modelu jsem použil wash a suchý štětec. Pásky jsem natřel barvou gun metal a vodící nálitky lehce přetřel zředěnou stříbrnou aby bylo lépe naznačeno jejich vyšší opotřebením třením o pojezdová a vodící kola. Opotřebením pásů o zem jsem imitoval velmi jemnou tuhou, která výborně znázorňuje lesk kovu. Z vlastní zkušenosti (dva roky jsem sloužil u bojového útvaru

ve Stříbře) vím, že není příliš vhodné používat při patinování „rezavou“ barvu na styčné plochy pásů s terénem. Pásky jsou u tanku nejvíce pohyblivé součásti, které jsou provozem spíše „vyleštěné“ než aby byly rezavé jako například výfuk. Rovněž tam, kde se kov otírá o vedení (např. kulové kulometné lafety) lze opatrně tuhou napodobit otření barvy na kov.

Patinování jsem dokončil barevnými křídami **Mondeluz**, které velmi věrně imitují zaprašení modelu. Kromě vozidel používaných Rudou armádou si můžeme postavit model tanku ukořistěného Finy nebo používaného Němci, dva stroje zakoupilo rovněž Turecko.

ZÁVĚR

I když stavebnice sovětského středního tanku T-28 nedosahuje kvalit nejnovejších výrobků Tamiya, model je velmi zdařilou zmenšeninou, jež by neměla chybět ve sbírce žádného zájemce o sovětskou bojovou techniku. Členitý veterán mne velmi potěšil a ostatním jej doporučuji i pro poměrně příznivou cenu.

M. A. LUDVÍK

Foto a kresba autor



Můj první byl Křížák...



Model: F-8 Crusader
Měřítko: 1:48
Výrobce: Hasegawa
Doplňky: Sada doplňků Aires, páska a barvy Tamiya, změkčovač obtisků Mr. Mark Softer

(Kdo očekává lechtivé historky ze Svatých válek, nemusí číst dál)

Křížákem pochopitelně míním novou stavebnici letadla F-8 Crusader v měřítku 1:48 firmy Hasegawa. Model se stal prvním „tryskáčem“, který jsem postavil (Tedy mám už za sebou severokorejský MiG-15, ale za „typický jet“ ho nepovažuji. Omlouvám se všem příznivcům MiGu 15, ale „jet“ pro mne vždy bude dlouhá tenká roura, ne sud bez dna a víka.). Jak jinak, stavěl jsem model pro fotografování a neměl jsem příliš mnoho času.

Jak je na tom stavebnice

Prohlédl jsem si stavebnici a její podoba mi připadala velmi slušná. Jaké bylo moje překvapení, když jsem si na webové diskusi přečetl poměrně přísný odsudek, kde se to hemžilo prohlášeními o konci mýtu Tamiya (Tamiya a Hasegawa) s tím, že už zbývá pouze Tamiya. Uznávám, rytí na oddělených pohyblivých plochách je o něco širší, ale nijak závažné, a jestli máte pocit, že tento nedostatek modelářsky nepřezijete, lze jej odstranit přestříknutím povrchu surface-rem a lehkým přebroušením. Rytí také není úplně dokonalé (je příliš mělké) na spodní části trupu, což je dáno výrobní technologií – při hlubším rytí by díly nešly vytáhnout z formy. Zatím nikdo nevymyslel jak tento problém překonat (snad kromě možnosti slepovat trup ze čtyř dílů – boků, hřbetu a spodku). Ovšem náprava tohoto nedostatku, tedy prohloubení několika spár, nezabere více než deset mi-

nut. Jinak je stavebnice podle mne perfektní a trup dlouhý 35 cm (!) působí impozantně.

Na sucho jsem si slícovat několik dílů a žádný problém se neobjevil. Proto mi začalo být jasné, že spekulace jednoho modeláře o tom, že: „radši přeryje starší pozitivně rytý model od Monogramu, než by stavět tohle“, je pro můj přístup k modelářině trochu mimo.

Na vysvětlenou, každou stavbu modelu si přirovnávám k výstupu na horu. Stavba nejnovějšího modelu Tamiya přímo z krabičky se rovná nanejvýš výšlapu na kopeček za barákem; zatímco

Mount Everest je pro mne plně pozotviraný čtyřmotorový bombardér. Pod tímto úhlem pohledu stavbu Crusaderu se sadou doplňků Aires lze přirovnat ke kopci v Brdech – prostě si trochu protáhneme tělo. Naproti tomu, stavět Crusader od Mono-

gramu mi připadá jako vylézt na kopec velikosti toho brdského, ale někde v Somálsku. A abych ukázal, že jsem ve formě, do batochu si na výstup přidám stokolové závaží (přerytí, oddělení křídla a jeho pohyblivých částí, které jsou Hasegawy zvlášť). Pro pár lidí je to pěkný sportovní výkon, těm ostatním to připadá jako lehká vyštinutost.

Stavba modelu

...je včetně užití sady doplňků jedním slovem pohoda. Sada Aires toho obsahuje spoustu – vybavení pilotního prostoru, zbraně, nástavec pro doplňování

paliva za letu, podvozkové šachty, prostor pod zvednutým křídlem a výtokovou rouru. Je však velmi jednoduchý a poradí si s ním i začátečník. Všechny podsestavy totiž na sebe přímo nenavazují, takže případné drobné odchylky, které způsobíme vlastní nepřesností, se nenásobí (například u stavebně mnohem náročnějších motorových sestav typu přepážka-motorové lože-motor, jakákoli nepřesnost v usazení přepážky vyústí do vychýlení motoru od osy letadla).

Stavbu jsem zahájil jsem tím nejnáročnějším – pilotním prostorem. V něm je třeba výrazně ztenčit vlepané boční panely i stěny trupu. Počítejte rovněž s tím, že je nutno odříznout falešnou přední přepážku, protože odlévaný díl krytu palubní desky pokračuje do radomu. Aby se pod kabinu vešlo potrubí přívodu vzduchu, je nutno ztenčit její spodek a po vyříznutí krytů zbraní a tankovacího nástavce i stěny okolo otvorů. Díly jsou zhotoveny tak, aby po patřičném ztenčení bylo možno slícovat a vlepít i celé potrubí přívodu vzduchu. Mne ztenčování moc nelákalo, neboť nevidím smysl v úsilí, které vyústí v černou díru do trupu hlubokou 120 mm, místo černé díry hluboké jen 70 mm, kterou tam budeme mít v případě, když se na zeslabování vykašleme, potrubí na úrovni zbraní odřízeme a zaslepíme kouskem načerno natřeného plastové destičky. Takže možnost zvětšovat díru ponechávám jen těm skalním.

U tankovacího nástavce doporučuji ztenčit plast po celé vnitřní ploše vybouleniny (pro přesné usazení použijeme jako vodítko výkres nebo fotografii třeba z publikace Detail & scale) a výřez na horní části levé schránky zbraní.



Z dílu znázorňujícího prostor pod křídlem je třeba opatrně odstranit nálitky a odbrousit logo výrobce, které drhne o vnitřní přepážku. Když jsem pak díl zkušel zasadit do poloviny trupu, vycházel mi kratší. Už jsem se chtěl začít rozčilovat, že budu muset výřez v trupu o půl milimetru nastavit, ale pak jsem si všimnul, že při obrousování loga z přední stěny odlitku jsem jí trochu ohnul a tím došlo k oné nepřesnosti. Stačilo tedy tenkou stěnu odlitku jemným tlakem vrátit do původní polohy a bylo po problému.

Další podobný pseudoproblém vyvstal, když jsem přiložil druhou půlku trupu. Odlévání díl byl nakloněný a v horní části nedoléhá opět asi o půl milimetru. Protože po uzavření trupu by nebylo odkud díl zesponu přitlačit, vlepil jsem do volné poloviny trupu kousek destičky na vnitřní plastovou přepážku a zkosil směrem do středu zbytek nálitku na odlévání dílu – po přiložení půlek trupu k sobě plastická destička zvedla nálitku do potřebné polohy. Chce to jen trochu experimentování s tloušťkou destičky a zkosením nálitku, není to ale žádná složitá operace, jen ten popis na papíře vypadá jako „bůhvíco“.

Odlitky podvozkových šachet padly do výřezů přesně, doporučuji je však ale lícovat odzadu. Nakonec jsem si připravil výstupní rouru. Doporučení nastříkat „rouru“ zevnitř a její zakončení v odděleném stavu, nikoli až po slepení. Všimněte si rovněž, že před zalepením roury je třeba vložít zevnitř trupu do kruhového otvoru gumový kroužek, jinak nebudou mít poloviny výškovky potřebnou vůli (já na to zapomenl a pak jsem trpce litoval při jejich vlepování a hlídání geometrie).

Všechny nabarvené podsestavy (kromě schránky na pravou stranu) jsem vlepil do levé poloviny trupu. Pozor, prostor pod křídlem, tankovací nástavec a zbraňové schránky jsou v barvě zink chromate primer, což je zelená se špinavě žlutým nádechem (namíchal jsem jí z XF-26 Deep green a žluté XF-4), zatímco podvozkové šachty jsou bílé). Na zkoušku jsem obě poloviny trupu spojil. Bylo potřeba pouze trochu ztenčit hranu přední podvozkové šachty, protože tlačila na levý zbraňový box a trup neslo úplně dovnitř – stačily dva tahy pilníkem a bylo po problému.

Za pilotní prostor jsem jako zátěž vsadil do kousku tmelu Miliput čtyři šrouby a dalším kouskem tmelu jsem je přimáčknul tak, aby se po zatvrdnutí nemohly hýbat. Do obou polovin trupu jsem zevnitř vyvrátil otvory pro závěsníky zbraní a „ploutve“ pod trupem.

Dlouhý trup jsem lepil postupně odzadu zapouštěním řídkého sekundového lepidla do spáry. Pak jsem trup po spáře přebrousil, slepil poměrně jednoduché podsestavy křídla, klapek a náběžných hran.

A teď nabarvit...

Všechny již nabarvené podsestavy jsem zamaskoval páskou Tamiya, výstupní rouru jsem zakryl roličkou papíru vsunutou do prostoru mezi rourou a stě-

nou trupu a začal s barvením. Spodní plochy a díly náběžných hran jsem nabarvil směsí lesklé bílé barvy Tamiya X-2 a matné bílé XF-2. Po zamaskování spodních ploch, směrovky a radomu – vybral jsem si poslední nabízenou verzi zbarvení, spotřeba pásky Tamiya na tomto modelu byla i vzhledem k délce trupu vskutku enormní – jsem pololesklou světlou šedou (směs lesklé bílé X-2 a tmavé mořské šedé XF-54) nastříkal horní plochy. Chodníčky u směrovky, rámování čelního štítu kabiny a panely okolo výstředných otvorů jsem nastříkal směsí černé matné XF-1 a lesklé X-1.

Plachta obtisků

...je jen o trochu menší než formát A4. Nevím, jestli je to u nových stavebnic tohoto výrobce pravidlem, ale obtisky jsou (na rozdíl od starších, proslulých též jako obarvená prkna) vynikající kvality. Střednou verzi zbarvení jsem si vybral proto, že jsem se trochu obával nanašení větších ploch obtisků v ostatních, barevně atraktivnějších verzích. Na změkčení obtisků jsem použil Mr. Mark Softer, který působí na obtisky stavebnic asijských výrobců přímo zárazně, ačkoli třeba na obtisky stavebnic Italeri nepůsobí vůbec.

Trochu práce bylo s popiskami, ale nej-



krytu a horní hranu „pacek“, podle jejichž osy se kabina odklápěla. Když už není další ztenčení výstupků možné a díl po nasažení stále není v požadované poloze, nezbyvá než trup pod nimi trochu srazit.

Nakonec jsem přilepil závěsníky zbraní, ale žádnou výzbroj jsem na ně nepřipevnil. Určitě bych totiž dostal na pamětnou: otevřené schránky zbraní a podvěšená výzbroj nejdou dohromady... Tím byl model hotov.

Závěrečné hodnocení

...vyzní jednoznačně kladně. Na stavebnici při troše opatrnosti není co pokazit, Pracovníci výrobce odvedli svou práci na 98 % dobře (dvě procenta strhávám za rytí na klapkách, které opravdu mohlo být lepší, a za odtokové hrany, jejichž tloušťka se – pro mne nepochopitelně, stala poslední dobou podstatným měřítkem kvality celého modelu.

Sada doplňků Aires je parádně obsažná, ale díky vzájemné nezávislosti sestav rozhodně nestřelíte mimo. Zpracovaná je výborně a vystřelovací sedadlo je modelem v modelem.

Tento typ a v měřítku 1:48 si asi „nestříhne“ úplně každý. Ale, kdo se odhodlá, nebude určitě litovat. Pokud jsou zmíněné drobné nedostatky pro někoho nepřekonatelnou překážkou, nechtě si počkat dalších deset let dokud si stejnou předlohu v tomto měřítku nevybere jiná firma. Nebo si může připravit závaží a začít hledat svůj kopec v Somálsku.

JINDŘICH ŠTERBAČEK
Foto autor



náročnější se ukázalo rozřezat obtisk výstředného znaku překrývajícího prostor nastavce pro doplňování paliva a kryt zbraní. Doporučuji vystříhnout papírovou šablonu tvaru a velikosti znaku a upravovat ji tak dlouho, dokud přesně nesedne. Pak podle tří dílů šablony rozřezáme výstředný znak a jeho části nanese na jednotlivé díly. Nejobtížnější je nanašení části znaku na trup, v jednom místě dost tenký. Obtisky velmi dobře přilnou a kopírují všechny křivky a rytí tak, že po přelakování povrchu nepoznáme, že znaky nejsou nastříkané podle šablony.

Detaily podsestavy

...jsem dolepil nakonec. Začal jsem podvozkem, u kterého snad není možné nic nalepit nakřivo. Křídlo jsem nalepil ve zvednuté poloze, díky čemuž vynikne složitá konstrukce ukrytá pod ním. Je třeba nasucho zkusit nasunutí křídla na zadní část trupu a případně oškrábnout barvu, která by mohla bránit upevnění této sestavy. Všimněte si, že v poloze „zvednuto“ má křídlo sklopené klapy i náběžnou hranu. Protože již ve stavebnici jsou tyto části oddělené, nečeká nás práce navíc.

Všechny, kteří budou otvírat překryt kabiny, upozorňuji, že je třeba co nejvíce ztenčit zadní hranu pohyblivého dílu pře-

JEZEVČÍKOVA MODELÁŘSKÁ STANICE PRVNÍ POMOCI

Můj problém se týká barvy řady Metal cote, Humbrol 27002 – leštěný hliník. Nikdy jsem s rozleštěnými barvami nepracoval, tak nemám zkušenosti. Nyní bych to rád zkusil na modelu létající pevnosti B-17G (1:72, Academy). Moje pokusy s aplikací naněčisto dopadaly uspokojivě až do fáze, než jsem rozleštěný Metal cote přelakoval. Zkoušel jsem lesklý lak Humbrol clear a kolegou doporučený spray Colorworks (synthetic varnish). V obou případech efekt vyleštění zmizel a celý povrch pusobil na můj vkus příliš „nalakovaně“. Rád bych rovněž odlišil jednotlivé panely pomocí barevných filtrů a přidal patinu. Už proto považuji přelakování za nutné. Zkusmo jsem nalakovaný povrch přelepil proužkem žluté krycí pásky Aerotape. Přes sebeopatrnější sloupávání brala páska vrstvu laku s sebou. Otázka tedy zní: Jak pomocí přípravku Metal cote docílit kovového povrchu a přitom mít možnost uplatnit barevné filtry a patinu? Za každou radu budu vděčný.

S pozdravem Jarda Tuláček



Obávám se, že ve vašem případě se budeme pokoušet rozluštit kvadraturu kruhu. „Kovové“ povrchy patří mezi nejnáročnější povrchové úpravy. Kovového vzhledu modelu lze dosáhnout v podstatě dvěma způsoby – polepením povrchu tzv. metalickou fólií, nebo užitím barvy imitující kov. Záměrně vynechávám galvanické pokovování, které používají stavitelé modelů aut, protože mi připadá použitelné pouze pro povrchovou úpravu jednotlivých dílů (disky kol, chromované rámy atd.), nikoli povrchu celého modelu letadla.

Metalické fólie jsou aršíky obtisků, samolepicí fólie, nebo tenké kovové fólie bez lepicí vrstvy. Použití většiny z nich na rovné ploše napodobí kov velmi pěkně. Problémy nastávají, když je plocha zakřivená ve dvou směrech (kulovitá, vypouklá), povrch je nadměrně členitý, nebo díly příliš malé. Zdanlivě jednoduchým řešením může být její užití k pokrytí pouze některých panelů a natření zbylého povrchu modelu barvou. Pak ale musíme vyřešit co se schodem, který vznikne na rozhraní barvy a fólie. Případným zájemcům a průkopníkům této technologie doporučuji napřít svou pozornost k takzvaným falešným stříbrným fóliím. Viděl jsem těmito ultra-



tenkými fóliemi polepené různé umělecké předměty. Díky tloušťce (jsou řadově tenčí nežlobal) bylo možno pokrýt například různé zakřivené vázy, plakety se složitým reliéfem i sošky. Výsledek mi připadal velmi zajímavý. Kupodivu jsem zatím o modelářském použití těchto fólií ještě neslyšel.

Barvy imitující kov

Neleštěitelné má prakticky každá firma začleněné v rámci běžné barevné škály. Tamiya nabízí barvy X-11 XF-16 a X-32. Z nich mi připadá nejlepší X-32, ostatní mají na můj vkus příliš hrubá pigmentová zrna, takže i po mnohonásobném nastříkání povrchu silně zředěnou barvou mi model nepřipadá stále dost plechový.

Barvami Humbrol 11 a 56 lze docílit poměrně hezkého povrchu i bez použití stříkácí pistole, doporučuji je také k barvení drobných dílů štětcem. Podobné vlastnosti mají jejich ekvivalenty firem Revell a Agama.

Mé jinak velmi oblíbené barvy Vallejo „štětcové“ řady mne v této oblasti zklamaly. Ačkoli je barva 856 oily steel (ocelová) vynikající a prakticky bezkonkurenční, naopak odstín 993 matt aluminium je bez rozpaků použitelný pouze jako světlá šedá, neboť nemá ani nejmenší kovový nádech.

U všech těchto barev bez výjimky doporučuji před patinováním uměleckými oleji rozpuštěnými v některém syntetickém ředidle ošetřit povrch nastříkáním akrylového laku.

Neleštěitelné barvy jsou vhodné na modely letadel která měla stříbrnou barvou nastříkaný plátěný nebo dřevěný povrch (spodní plochy čsl. letadel z první republiky, japonské předválečné stroje, britské meziválečné, některé větřoně, ale

i stíhací letadla první světové války a létající čluny), pro dokonalé znázornění „celokovových“ letadel jim ještě něco schází.

Leštěitelné jsou barvy s ultrajemným pigmentem, určité výhradně k nanášení stříkácí pistolí (řešení pro modeláře nevlastníci stříkácí pistole je uvedeno v závěru článku). Firmy, které je vyrábějí, se je většinou snaží odlišit od podobných barev z běžných řad tím, že je vybaví předponou Metal-.

Před jejich použitím je třeba povrch vyleštit hadříkem a lešticí pastou – čím hladší bude povrch před nastříkáním barvy, tím lepší bude výsledek. Naopak, pro někoho bude smutným zjištěním, že tyto barvy nemilosrdně odhalí sebemenší hůře zatmelené nebo nevyleštěné místo. Jsou velmi náchylné k poškození otěrem. Je velmi složité, ne-li nemožné, na nich patinovat olejovými barvami a mohou jim škodit i některé přípravky ke změkčování obtisků, jak jsem se sám přesvědčil.

Dejme tomu, že máme povrch dokonale vyleštěný. Barvu ve skleničce dokonale protřepeme (u čirých obalů to poznáme tak, že dno při otočení lahvičky hrdlem dolů zprůhlední) a je-li třeba, zředíme. Pozor, některé firmy mají pro „kovové“ barvy speciální ředidlo (Testors).

Povrch modelu rovnoměrně nastříkáme. Pak je třeba vylovit z hlubin šatníku něco, co nám zbylo z tanečních (kromě strašlivých vzpomínek) – hladké bílé rukavice. Je dobré mít je vyprané a lehce naskrobené, pak nepustí ani chloupek. Od této chvíle se totiž modelu jinak než rukou v rukavici nesmíme dotknout. Flanelem nebo jiným jemným hadříkem (opět nepouštějícím chlupy) pak nastříkaný povrch rozleštíme.

Troufám si říct, že celosvětově nejlepšího kovového povrchu dosáhl touto cestou Jarda Galler. Ten povrch svých modelů před nanesením barvy ještě zaškrabává, aby dosáhl charakteristického zvrásnění plechového povrchu, a nýtuje. Povrch jeho modelů má takovou míru lesku, že se v něm okolní předměty odrážejí jako v zrcadle (obr. 1 a 2). K tomuto tě-



matu vřele doporučuji přečíst si jeho podrobný popis této unikátní techniky (Galler, J.: Kovový povrch plastikových modelů, LK 76, 2000, č. 14, s. 984, a dodatek M. Balouse: Pár poznámek ke kovovému povrchu plastikových modelů, v LK 76, 2000, č. 15-16, s. 1078), či navštívit webové stránky KPM Nymburk (www.ipmsnymburk.cz), kde je rovněž článek přetiskem. Zásilková služba Artur MC rovněž před časem nabízela za asi 60 Kč publikaci Kovové povrchy a jejich ztvárnění, vydanou KPM Nymburk.

Rozleštěný povrch je tak náchylný k poškození, že jakákoliv lepicí maskovací páska (byť sebestěně lepivá) barvu strhne. Platí to i o žlutých poznámkových papírech, které jinde obvykle neselhávají. Proto je možné jako šablony používat jediné příkladně papírové nelepivé masky. Přitom ovšem potřebujete další dvě ruce – tedy pomoc jiného modeláře, nebo zasvěceného člena rodiny, který je ochoten nechat si obarvit konečky prstů barvou ze stříkací pistole.

Problémem se mohou stát také obtisky, na jejichž okrajích vznikají viditelné schody. Rovněž některé druhy změkčovacích roztoků narušují citlivý povrch. Proto je lepší nahradit je suchými obtisky (Propisot) nebo nastříkat podle šablon.

Patina oleji je – jak jsem se již zmínil – v podstatě nemožná, takže nám zbývají nastrouhané křídly rozpuštěné ve vodě s jarem. Na zapouštění barvy do spár rytí použijeme vodou ředěné akrylátové barvy (doporučuji Vallejo na štětec nebo Agama).

Přelakování nebo použití přípravku „sealer“ (čti silr; zapečťovač) Testors vede k „nalakovanému“ vzhledu modelu. Stojíme tedy před volbou, jestli se pustit do velmi náročného „kovu podle J.G.“, nebo přejít na pro mnohé přijatelný kompromis vícenásobného nastříkání zředěným akrylovým lakem (až v poměru 1:9). Jak vidíte na modelu Lancasteru Jarý Kubata (obr. 3,4), i touto metodou lze docílit vynikajících výsledků, ale lak je třeba udržet v supertenké vrstvě, musíme tedy hodně ředit a opakovaně stříkat.

Odlíšení panelu a odřenin

Doporučuji se vyhnout „filtrům“ v pojetí Miguela Jimeneze (Modelář 2/2003), neboť kovové barvy se nemají rády s terpentýnem ani s jinými syntetickými ředidly a výsledkem by byla modelářská katastrofa. Řešením problému může být buď myšlenková obdoba techniky „preshading“ (čti přisejdynek; předstínování). Spočívá v tom, že si jednotlivé panely nastříkáme různými odstíny lesklých barev (černá, šedá, modrá), necháme zaschnout, přešetíme a teprve na ně naneseme „kovové“ barvy. Barevná odlišnost jednotlivých panelů se po nastříkání kovové barvy viditelně projeví a odliší jednotlivé panely.

Další možností je přidat trochu leskle barvy stejné značky přímo do „kovové“, které to sice kromě změny odstínu vylepší



přilnavost a zvýší její odolnost proti otěru, ale je to vykoupeno snížením lesku a obtížnějším rozlušťováním. Je třeba směs kovové a nekovové barvy důkladně promíchat a pak pracovat rychle, neboť obě složky mají často tendenci se od sebe rychle oddělit.

Odstín lze měnit i přidáním jiné barvy kovové řady (například trochu ocelové do základní hliníkové), náchylnost k otěru a další komplikace typické pro kovové barvy ale zůstanou nezměněny.

Vyborných výsledků dosáhl pan Hermoch s barvou Alclad II (obr. 5), ale tento druh barvy u nás není možné běžně koupit, proto se jí nebudu podrobně věnovat.

Zvláštním případem jsou barvy firmy Gunze Sangyo. Na tuzemském trhu je k dispozici jak „běžná leštitelná“ Mr. Color C8 Silver, tak superleštitelná Mr. Metal Color Aluminium. Barvy jsou určeny výhradně ke stříkání. Před jejich použitím (i před použitím ostatních barev Mr.Color) je NUTNĚ povrch modelu nastříkat základovou barvou Surfacer 1000 (čti surfis; od surface = povrch; surfacer je novotvar ve smyslu přípravovač povrchu, povrchovač). Upozorňuji, že Surfacer je nutné hodně ředit (nejméně 1:3) a to výhradně ředidlem Mr. Color Thinner. Když jsem ředil v poměru jako běžné barvy (přibližně 1:1), došlo nejdříve k tvorbě „pavučin“ (těžko popsatelný jev, ale až vás potká, budete přesně vědět, co jsem myslel), a po chvíli i k ucpání trysky. Povrch nastříkaný surfacerem je třeba vyleštit do hladka a lesku, což jde bez problémů. Prováděl jsem pokusy s mechanizací pomocí „flausového“ lešticího disku upevněného do mikrovrtáčky. Stačí netlačit vrtáčkou na povrch, nastavit pomale otáčky a vše jde rychleji než ručně.

Nastřík barvou Mr. Color C8 Silver by měl proběhnout bez problémů. Na tuto zaschlou barvu je možno aplikovat běžné patinovací techniky i obtiskové vodičky prakticky bez omezení, odlíšení panelů je možno naznačit smícháním barvy s jinými odstíny, nebo předchozím preshadíngem. Opět je lépe barvu hodně ředit i za cenu, že budeme nuceni stříkat několikrát. Výsledky jsou řádově lepší než při užití méně zředěné barvy, povrch je možno leštit.

Druhou možností je použít barvu Mr. Metal Color Aluminium. Tu je možno nastříkat buď přímo na Surfacer, nebo pou-

žít vrstvení v pořadí: vyleštěný plastový povrch / vyleštěný Surfacer / Mr.Color C8 Silver / vyleštěný Mr. Metal Color Aluminium. Musím upozornit, že barva Mr. Metal Color Aluminium je považována za zvláště citlivou na otěr! I po zaschnutí a rozleštění se stále jakoby maže, což mi nezávisle na sobě potvrdilo několik modelářů.

Co je nevýhodou v jednom případě, může být ku prospěchu využito v jiném. Když se barva Mr. Metal Color Aluminium nastříká například na vrtule nebo ohraničené panely a pak

přestříká jinou barvou (listy vrtule černou, panely příslušnou kamuflážní barvou), je po zaschnutí možno použít lepicí pásku k záměrnému odtržení svrchní barvy (která na stříbrné Mr. Metal Color Aluminium drží velmi chabě) a tím vytvořit věrohodný efekt „olétání až na kov“.

To mne inspirovalo například k použití této techniky pro velmi „profiláknutou“ spárku MiG-21, kterou by si jistě rada postavila spousta českých modelářů, ale dosud je odrazovala složitost znázornění oprýskaného nažloutlého laku. Popsaný způsob by mohl znamenat jednoduché řešení.

Jinou možností využití je na základ ošetření surfacerem namalovat štětcem stříbrné odřeninou barvou Mr. Metal Color Aluminium, označit si místa kde k tomu došlo na kopii výkresu, nastříkat kamufláž, nanést obtisky a model patinovat. Pak lepicí páskou na místech označených na výkresu odstraníme se stříbrnou špatně spojenou kamuflážní barvou. Možností využití je zřejmě ještě více.

Často je možné techniku používanou v jedné oblasti modelářiny úspěšně užít jinde. Pro namalování brnění na figurce rytíře jsem použil barvu Vallejo supersilver, která je prodávaná prodává lahvičkách netradičních i pro tuto firmu. Na povrchu brnění nevelké figurky vytvořila efekt, který mi připadal vzhledem velmi podobný povrchům letadel (bohužel pro brnění v této podobě naprosto nevhodný, bylo zapotřebí přimístit jiné barvy), takže doporučuji experimentovat i s touto barvou. Třeba se dočkáte překvapivých výsledků.





Pasty

Jako poslední uvádím slíbenou možnost pro ne-pistolníky. Touto alternativou je český produkt, jež jsem si poprvé prohlédl v akci na modelářské soutěži v Hradci Králové, lešitelné kovové pasty firmy Agama. K dispozici je několik vzájemně mísitelných kovových odstínů. Na povrch modelu pastu nebo směs odstínů nanese nahrubo štětcem, hadříkem, nebo čímkoli co je po ruce (pán předvádějící tuto techniku mluvil i o větvíčce), pečlivě ji rozetřeme po celém povrchu a vyleštíme. Z toho, co jsem viděl, je jasné, že barva kryje opravdu v tenoučké vrstvě (do které je snadno rozlízatelná) a po vyleštění věrohodně napodobuje kovový povrch. Musím uznat, že vzhled povrchu opatřeného vyleštěnou pastou předčil zdaleka výsledky dosahované jakýmikoliv stříkanými nelešitelnými barvami. Jak

jsem se dozvěděl, povrch po zasnění není potřeba přelakovat, ale doporučuje se manipulovat s modelem v rukavicích. Rukavice nejsou potřebné kvůli otěru, ale na modelu se bez nich objeví otisky prstů stejně jako třeba na zrcadle (dají se stejně snadno setřít, ale pak by mohly utrpět drobné díly). Model s tímto povrchem by mělo být možné patinovat bez problému jak olejovými barvami, tak akrylátly. Pozor jen na barvy s příměsí lihu nebo lihobenzínu (Tamiya), lih pastu smývá.

Při nanášení obtisků si dejte pozor na Hypersol, při dlouhodobém působení může barvu narušovat. Náročnější asi bude nanášet pastu okolo různých členitostí povrchu (aerodynamické brzdy, plůtky, zavěsníky), kde asi bude třeba nanášet pastu a povrch leštit napříklád růžkem papírového ubrusku nebo jinou podobnou pomůckou. Jako těžko řešitelný problém mi připadá rámování kabin – asi přijde ke slovu opět štětec a klasická barva.

Až na tyto drobnosti jsou pasty Agama jednoznačně vynálezem, který může pomoci vylepsit modelářům bez pistolí vzhled jejich modelů na úroveň jinak dosažitelnou pouze stříkaním pistolí. Podle toho, co jsem viděl, se může snadno stát, že i leckterý modelář-pistolník pasty vyzkouší a výsledky shledá lepší, než ty, kterých dosahoval při stříkání. Pasty se mi zdají být také dobrou a levnou alternativou pro kroužky dětí a mládeže.

Závěr

Kovové povrchy jsou náročné a patří, že „světových“ výsledků lze dosáhnout nejpracnějšími a nejnáročnějšími postupy. Žadna fikaná zkratka neexistuje, co si do slova nevydřeme (nevyleštíme), to nemáme. Pro mne je utěchou, že když jsem poznal hranice svých možností (na rovinu přiznávám, že na ty nejlepší při sebevětší snaze prostě nemám ani vůli, ani trpělivost či talent), mohu se věnovat zdokonalování těch méně náročných postupů pro běžného lepiče. Každý si při napodobování kovového povrchu asi najde přijatelný kompromis mezi vzhledem modelu a náročností technologie.

Jestli můžu, malé doporučení: Než se pustíte do B-17, náročného modelu, jehož stavba vám nejspíše „sežrala“ dost času, „polepte“ si pro radost pár malých, levných, rychle postavitelných stavebnic (ideálním kandidátem jsou různé verze Mustangů v měřítku 1:72 firmy Revell) třeba jen z krabičky a na nich si vyzkoušejte kompletní povrchovou úpravu – na každý model jiný způsob. Tak nejlépe naleznete technologii, která vám „sedne“ a kterou pak můžete uplatnit na povrchu velkých a více „vymakaných“ modelu.

Na úplný závěr ještě důležitá poznámka, kterou jsem možná měl začít. Prostudujte si dobře „bojové stáří“ letadla, jehož model stavíte – i kovový povrch časem stárnu a matněl.

Za pomoc při tvorbě tohoto článku děkuji pánům Kubátovi a MVDr. Rozsypalovi.

 JINDŘICH „JEZEVIČEK“ ŠTERBAČEK



32 099 Fw-190D-9 interior set

32 100 Fw-190D-9 exterior set

48 421 Su-25K Frogfoot exterior

48 416 Su-25K Frogfoot interior

48 443 Su-25K Frogfoot Armament set

48 442 Ar-234C-3 Blitz

eduard

NOVINKY V ČERVCNÍ

EDUARD PLASTIKOVÉ MODELY
 8077 Sopwith Triplane (Eduard)
 6101 Boris Sačonov (Eduard)

FOTOLEPTY 1/32
 32 096 Saab 90B RAF late
 32 097 AH-64A APACHE interior (Kangam)
 32 099 Fw-190D-9 interior set (Hasegawa)
 32 100 Fw-190D-9 exterior set (Hasegawa)
 32 101 Fw-190D-9 landing flaps (Hasegawa)
 32 102 Bf-109G Aces and scribing templates (Hasegawa)

FOTOLEPTY 1/48
 48 404 Wing stretchers & controlhorns
 48 416 Su-25K Frogfoot interior (Kopro)
 48 421 Su-25K Frogfoot exterior (Kopro)
 48 432 F-15 Eagle F.O.D (Revell)
 48 442 Ar-234C-3 Blitz (Revell)
 48 443 Su-25K Frogfoot Armament set (Kopro)

FOTOLEPTY 1/72
 72 416 BV 222 Antennas (Revell)
 73 199 Bf-109E-4/7 (Tamiya)

BARVENE FOTOLEPTY 1/72
 73 199 Bf-109E-4/7 (Tamiya)

EXPRESS MASK 1/32
 XL 048 F4F Wildcat (Trumpeter)
 XL 049 AH-64A Apache (Kangam)
 XL 050 Fw-190D (Hasegawa)
 XL 514 Fw-190D National insignia (Hasegawa)
 XL 515 Bf-109G Tree Camo Scheme (Hasegawa)

EXPRESS MASK 1/48
 XF 210 Su-7 (Kopro)
 XF 212 Ar-234C Blitz (Revell)
 XF 555 Ar-234C Camo. Scheme (Hasegawa)
 XF 558 Mosquito 3 color Camo scheme
 XF 566 Blüch - Large mask - Wing size
 XF 567 Blüch - medium mask - Wing size
 XF 568 Blüch - small mask - Wing size

EXPRESS MASK 1/72
 XS232 Victor (Revell)
 XS560 Blüch - small mask - Wing size

www.eduard.cz stránky obsahují kompletní návody a také české informace o novinkách

WWW.OKUPANT.CZ

internetový obchod plastických modelů z Ruska

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

**Як-130Д**1/72 Amodel, Ukrajina
Jakovlev Jak-130D
ruské moderní
proudové letadlo**350,-**1/35 ZVEZDA, Rusko
Pz.Kpfw IV H
německý tank
ex-Italeri**350,-**Prodej na Slovensko: www.platzdarm.com

TRADIČNÍ ČESKÝ VÝROBCE
PAPÍROVÉ MODELY
KARTONMODELBAU-CARD MODEL-MODÈLE EN PAPIER



VYZKOUŠEJTE KVALITU

PK GRAPHICA
Kotlanova 2, 628 00 Brno
e-mail: pkgraphica@seznam.cz**BÍLEK**

HOBBY



...Naše zboží hledejte u každého dobrého obchodníka s modelářinou...

V našich prodejnách: Koněvova 223, Praha 3
Opatovická 3, Praha 1

● VÝROBA A PRÍME DOVOZY ●

- ITALERI, ZVEZDA,
- TESTORS, DRAGON,
- ACCURATE MINIATURES,
- TRUMPETER (via HORNET)
modely letadel, lodí, techniky atd.
- MAMOLI - Modely dřevěných lodí
- AZTEK - Airbushe
- WERTHER - Kompresory
- EXCEL - Modelářské nářadí
- GHIANT - Vzduch pro airbrush.

Z nabídky naší zásilkové služby vybíráme:

BÍLEK: č. 977 - MACCI MC-205 "VELTRO" (1/72) 138 Kč

ITALERI: č. 1238 - Tu-22M "BACKFIRE" (1/72) 1046 Kč

ZVEZDA: č. 7253 - MIL-Mi-17 (1/72) 336 Kč

DRAGON: č. 5018 - P-38 "LIGHTNING" (1/72) 627 Kč

TESTORS: č. 693 - SBD "DAUNTLES" (1/72) 158 Kč

TRUMPETER: č. 0308 - CHALLENGER II (1/35) 490 Kč

ACCURATE: č. 3413 - GRUMAN F3F-1 (1/48) 896 Kč

MAMOLI: č. MM4 - AMERICA (1/140) 1230 Kč

AZTEK: č. A-220 - fixírka jednočinná 712 Kč

WERTHER: č. 63010 - kompresor "SPEEDY" (13 l/min; 2,5 bar) 3830 Kč

EXCEL: č. 30440 - Pilka jemná (20 zubů/1cm) 112 Kč

GHIANT: č. 30008 - Vzduch 400 ml 174 Kč; vzduch 750 ml 270 Kč

Uplný seznam zašleme obratem proti 12 Kč známce

www.bilekhobby.cz; e-mail bilekhobby@seznam.cz
BÍLEK HOBBY, P. O. Box 21, 250 91 ZELENÉČInformace:

10 vojensko-historických skupin ● Bitvy z 2. sv. války ● Letecké bitvy ● Tanky T34, SU-100, Tiger ● Obrněná vozidla ● Vrtulník W3A Sokol AČR ● Letoun L-39 Albatros AČR ● Hasební zásahy ● Speciální technika armády, hasičů, historická technika ● Noční nálet ● Ukázka cvičenosti služebních psů PCR ● Koncert skupiny TAXMENI

Pořadatelé:

Muzeum T. G. M. ● Policie ČR - Preventivně informační skupina Rakovník ● Muzeum na „Demarkační linii“ Rokycany ● Sk. historie vojenského a policejního letectva Rakovník

Partneri:

73. záchranná a výcviková základna AČR Rakovník ● HZS Středočeského kraje - územní odbor Rakovník ● Vězeňská služba Oráčov ● Velitelství vzdušných sil AČR ● Obecní úřad Čistá

www.militaryshow.cz ● www.muzeumtgm.cz
www.shvpl.pc.cz

MILITARY SHOW



Cosford Aerospace Museum, které je součástí britského Imperial War Museum, vystavovalo Messerschmitt Me 262A-1a W.Nr: 112372 s horními plochami pokrytými tmavě zelenými „hádky“ a s označením v podobě červeného písmene X. Ve skutečnosti letoun pravděpodobně létal u I/JG7 jako „žlutá 7“ a téměř nepoškozený padl do rukou Spojenců. Po válce byl několik měsíců zkoušen ve Franborough (v podobě zachycené na 4. straně obálky) a po letech putování vystaven v „záložní“ expozici IWM v Cosfordu. V souvislosti s výstavbou nové haly IWM v Hendonu, která má být otevřena koncem letošního roku, bylo rozhodnuto o přestěhování jednoho z mála dochovaných Me 262. Letoun byl přestříkán na všech plochách jednotnou zelenou barvou (možná to ještě není jeho konečný vzhled) a opatřen modrým a červeným pruhem před SOP. V této podobě dorazil do Hendonu v pondělí 14. května odpoledne

Foto J. Zatloukal



Letouny Avia CS-92 (v Československu rekonstruované Me 262B), byly zřejmě na všech plochách nastříkány sedozelenou barvou tuzemské výroby, odstínem odpovídající RLM 02. V době zkoušek ve VLÚ byla letadla opatřena na bocích trupu a spodní ploše křídla černým kódovým označením



Messerschmitt Me 262A-1a W. Nr. 112372 z výzbroje I./JG 7 se zúčastnil 7. května 1945 úletu posledních Me 262A z Zatce k britským jednotkám do Fassbergu. Stroj nesl standardní zbarvení RLM 76/81/82, s modro-červeným pruhem JG 7 před ocasními plochami. Když byl koncem května 1945 krátce zkoušen u 616. perutě RAF v Lübecku, byly již znaky zatřeny britskými barvami a nahrazeny znaky RAF. Letoun byl vystavován v Cosfordu a nyní je v Hendonu



Průzkumný Me 262A-1a/U3 nejspíš sloužil u NaGr.6. Na spodních a bočních plochách byl nastříkán RLM 76, na horních a bočních změní skvrn barev RLM 81 a 82 na základě RLM 76. Letoun ukořistili Američané a znaky Luftwaffe překryly hvězdy USAAF. Dochoval se do dnešních dnů (ovšem konvertován na Me 262A-1a)



Francouzské letectvo zkoušelo ve druhé polovině 40. let trojici Me 262A. Stroje byly pravděpodobně zbarveny jednotnou zelenou barvou na svrchních i bočních plochách (zřejmě Olive Drab) a střední sedou na spodních. Letoun by vybaven nestandardní dlouhou sondou (Pitotova trubice?) na přídi



Sovětským vojskům se v závěrečných fázích války podařilo ukořistit několik Me 262, jež byly důkladně zkoušeny, neboť se uvažovalo o jejich výrobě v SSSR. Zobrazený stroj prošel testy v NII VVS, kde létal nejspíš se svrchními plochami pokrytými středně zelenou barvou (AMT-4?) a spodními natřenými světle modrou (AMT-7?)



Noční stíhací Me 262B-1a/U1 W.Nr.110305 létal u 10/NJG 11 ve zbarvení tvořeném hustými skvrnami RLM 81 a 82 na sedomodré RLM 76. Spodní plochy křídla černá barva. Některé panely na motorových gondolách (zřejmě z jiného stroje) byly v barvě RLM 82 a panel na přídi trupu v barvě hliníku, stejně jako přídavné nádrže. Na konci války stroj ukořistili Britové. Po zkouškách byl předán do Jihoafrické republiky, kde je vystavován v muzeu ve městě Saxonwold

