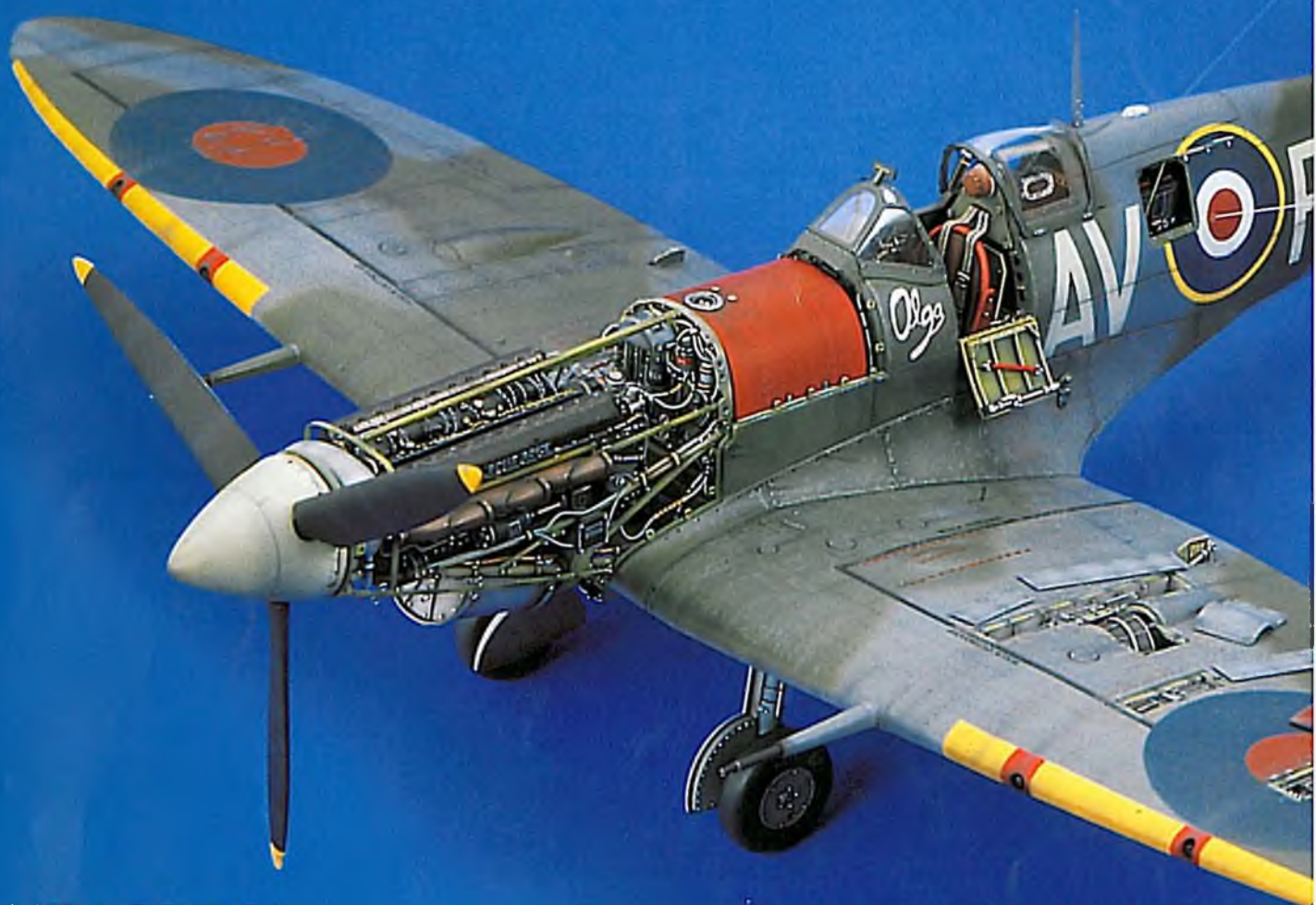


MODELÁŘ

8 • 2004

SUPERMARINE SPITFIRE MK. VB



MIRAGE IIICJ

HARLEY DAVIDSON

MORANE SAULNIER MS 406

PRÁCE S DOPLŇKY DIORÁM

IDF M3 RECOVERY



MODELLBRNO 2004



Avenger (Petr Zatlépaček) 1. místo v kategorii letadla 1:48. Autor nám slibil článek.



Ghost Fortress (Jaroslav Kubát) 1. místo v kategorii diorámy s letadly 1:48. Autor nám slibil článek.



Bf 109G-6 (Zdeněk Šebesta) 3. místo v kategorii letadla 1:32. Na stavebním článku krok za krokem už „Doktor“ pracuje.



OT-64 Skot (Zdeněk Zavadil) postavený „od nuly“ z výstražných tabulek s kompletním interiérem, i nejmenší poklopy jsou funkční! 1. místo v kategorii technika 1:35. Článek už od autora máme, těšte se.



GMC polní dílna 1:35 (Braňo Herain). Článek už autor dokončuje.



B6N2 Jill (Jaroslav Galler) 2. místo v kategorii letadla 1:48. Článek už máme přislíbený.



Specialita ModelBrna soutěž „Drsňák roku“ a její vítěz M. Hradecký, druhý J. Galler a třetí V. Begera. Všimněte si různých stylů hodu.



Trocha sebestpropagace - expozice „Modely z Modeláře“. V Modeláři 6/2004 jste měli možnost vidět diorámu „Návštěvníci pekla“.

LETADLA

- 4 Juan Manuel Villalba: Supermarine Spitfire Mk.Vb (Hasegawa 1:48)
 16 MuDr. Zdeněk Šebesta: Morane Saulnier MS 406 (Hasegawa 1:72)
 20 Jan Máče: Kurnass (F-4F Phantom, Revell 1:72)
 22 Jan Hermoch: Mirage IIICJ (Eduard 1:48)
 28 Jiří Dominec: Douglas DC-2 (MPM 1:72)
 30 Ing. Vladimír Begera: Hvězdný stíhač po japonsky (F-104J, Hasegawa 1:72)
 32 Jiří Dominec: Hanriot HD. 2 (HR models 1:72)
 36 Radek Typlt: Mitchell po italsku (B-25B/C, Italeri 1:72)
 39 Martin Decarli: Špendlík do klopky (W-1 Brouček, Legato 1:72)
 42 Stanislav Kreutzer: Dárek od kamaráda (FW 190F-8/R1, Eduard 1:144)

VOJENSKÁ TECHNIKA

- 12 Branislav Herain: IDF M3 Recovery (Tamiya 1:35)
 18 Michal Teichman: IDF M113 Fitter (Academy 1:35)
 24 Jaroslav Vaník: Hummer (M996 TOW, Academy 1:35)
 26 Miroslav Zada: Harley Davidson (Tamiya 1:35)
 33 Petr Horoško: T-34/85 (Hauler 1:120)

HISTORIE

- 34 Ing. Milan Kopecký: T-34/76 s věží typu "želva"

DIORÁMY

- 40 Jaroslav Pospíchal: Levná dioráma
 46 Karel Rešl: Až se zima zeptá...

MODELÁŘSKÁ PORADNA

- 35 Roman Liebich: Maskovací sítě
 48 Pavel Švejda: Plechové listy
 50 Pavel Švejda: Práce s doplňky diorám
 51 Jindřich Štěrbaček: P-40M (Eduard 1:48)
 56 Jindřich Štěrbaček: Figurkařina

UNIFORMY

- 44 Izraelská armáda současnost

RŮZNÉ

- 2 ModellBrno 2004
 52 J. Štěrbaček: Soutěže na konci sezóny
 55 Aleš Peřík, Petr Dospíšil: Euro Models 2004 Milano
 58 Pod pokličkou
 65 Řádková inzerce
 67 Izraelská armáda
 68 Kamufláže izraelských letadel

Jak na ně

Ač se vám to nezdá, náš koníček a vztah k němu z velké části ovlivňuje druhá polovina lidstva. Protože jsem modelářně podlehli už ve svých šesti letech, odpovídal jsem hodně fint, které se vám můžou hodit.

Tak nejdřív maminky a babičky. Ty nás milují bezvýhradně se všemi chybami, takže jsou pro jen trochu znalého mladíka - modeláře „sedlci kachnou“. Zopakujeme si argumentaci:

- 1) My modeláři nefetujeme, protože na to nemáme čas ani finanční prostředky.
- 2) Mladého modeláře je lehké pozitivně motivovat k učení (materiálně).
- 3) Dárky k vánocům, narozeninám a svátkům jsou vždy předem dané, není potřeba nic vymýšlet.
- 4) Jednička z dějepisu je téměř zaručena.

5) Modelářina rozvíjí manuální schopnosti, trpělivost, jemnou motoriku, takže někdy modelář umí opravit i to, na co si tatínek netroufne (no, z vlastní zkušenosti vím, že to není tak úplně pravda, ale minimálně to dobře zní).

Tatínkové mívají apriorně pochopení a pokud se nám v nich podaří vzbudit zájem o náš koníček, jsou ochotni „vrazit do nás“ i vlastní kapsené na obědy. Jestli tohle čte některý z rodičů, prosím bych jej, aby nikdy nepoužíval negativní motivaci (když nebude jednička z ..., tak máš zákaz ...), protože jediným výsledkem je tajně porušování zákazu (zabavený modelářský nůž je promptně nahrazen nožem na salám a modelářské lepidlo některým z rozpouštědel ze skříně s čistícími prostředky). A abych nezapomněl, fílek na koberci, nebo na šatech..., no, snad by to spravily dva tři pohlavky, ale zakazovat kvůli tomu milované hobby...

Tak a teď přítelkyně a manželky. Tady je nutno rozlišovat:

- a) Modelářic partnerka - zdánlivě ideál, ale popravdě, má maximální přehled o cenách a hádat se věčně kdo špatně zavřel šedou, „dopofřeboval“ khaki a nekoupil novou, nebo čím je ten šátec...
- b) Tolerantní partnerka - je nás několik vyvolených a na ženský jsme vždycky měli klíku. Partnerka se o naše hobby okrajově zajímá, neremcá kvůli tomu, že stojí peníze (občas hodně peněz), pokud poskytneme doplňkový program, bere rodinný výlet na modelářskou soutěž jako docela příjemně strávený den. Tohle si můžeme pokazit jenom sami. Jestliže nebudeme příliš drancovat rodinný rozpočet a jednou za měsíc jí vezmeme do kina nebo na večeri, dá se to s ní oboustranně spokojeně dotáhnout až k poslední oponě.
- c) Běžná partnerka - ano, to je ta vaše (stejnou má 80% všech ostatních). Občas vám vyčítá, že modely stojí hodně peněz? To její šaty taky. Máte krabici s výlisky plné políčky, to přece do smrti nepostavíte? Otevřete její k prasknutí napanou šatní skříň a připomeňte jí, že ona taky nemá co na sebe. Říká, že tohle hobby je drahé a zabírá vám moc času? Začněte chvíli sbírat známky, nebo si kupte Harley a ono jí to přejde. A vůbec; taky byste místo va svého modelářského koutku mohli být s kamarády v hospodě a namísto dvakrát měsíčně s modelem v ruce se vracet denně s „deseti kousky“ v hlavě. Takhle na vás aspoň může dohlížet.
- d) Heéerečka - tvrdí vám že: ztrácíte čas modelářinou, místo abyste se věnoval jí; jste tady proto, abyste jí bavil (to se nějak neumí zabavit sama?); ona žádný koníček nemá, takže nechápe, proč byste nějaký měli mít vy; buď ona, nebo modely...

Tak tohle už není o modelářině, to je o moci. Když jednou ustoupíte o krok, pak za chvíli přibude druhý, další a nakonec zjistíte, že už vlastně není kam ustupovat. Když si toho pak všimne i ona, odhodí vás jako vymačkaný citrón, protože dosáhla svého, a dává už jí tahle hračka (váše osoba) nebaví. To, proč byla s vámi (tedy to, jaká jste byl osobnost), se jí podařilo zničit, takže už jí neimponujete.

Vyděláváte peníze, o rodinu se staráte, jí se v rámci možností věnujete, takže ten, kdo má problém, je ona, ne vy. Nikdy nesmíte ustoupit ani o krůček. A společně nahlas: „Nikdy neustoupím ani o krok“. Počítejte s tím, že pokud se nerozvedete, čeká vás doživotní domácí studená válka. Na druhou stranu, Evropa jí taky čtyři-čet let přežila...

e) Gestapačka - opakovaně úmyslně ničí nebo poškozují modely či součásti modelářské výbavy. Tady už není co řešit, pořídte si nůžky na plech a pianovou strunu. Až svět toho Hitlera v sukních zbavíte, stane se lepším místem pro život.

Některé partnerky se nacházejí na rozhraní mezi jednotlivými skupinami. Je jen na vás, do jaké skupiny se „zhoupnou“.

Tento text musí zůstat tajný, nesmí se dostat do rukou popisovaným osobám. Je vytištěn na rýžovém papíře, proto ho okamžitě po přečtení snězte. Příště si probereme, jak domů pašovat plastický kontraband.





Měřítko:	1:48
Výrobce:	Hasegawa
Doplňky:	KMC detail set



Supermarine Spitfire Mk. Vb



JUAN MANUEL VILLALBA

Spitfire je legendou pro všechny milovníky letectví, modeláře nevyjímaje. Při stavbě modelu tohoto elegantního stroje mi jako hlavní podklad posloužila publikace Aero Detail Vol. 8. Při úpravách stavebnice jsem použil běžné modelářské pomůcky a materiály, barvy Tamiya nanášené stříkací pistolí Badger 150, dále kvalitní štětce Kolinsky č. 1 a 2 a barvy Vallejo (na štětec) k nabarvení detailů. Kryty rádiového vybavení, motoru, zbraňových šachet a několika dalších otvorů jsem odvrtil, zbytky plastiku jsem odřízl nožem X-acto a začistil pilníkem a brusným papírem zrnitosti 600 a 800.

Pilotní prostor

Ze stavebnice je pouze sedadlo (díl A3), přepážky před a za pilotem (díly D10 a A13) a palubní deska A13. Z plastiku tloušťky 0,2 mm jsem zhotovil podlahu a systém vzpěr pod sedadlem, napodobující předlohu. Sedadlo jsem ztenčil, upínací pásy vytvaroval z olověné fólie a přezky z drátů. Nakonec jsem vylepšil řídicí páku použitím horní části z produkce firmy KMC.

Vnitřek pilotního prostoru jsem zbavil všech detailů a z plastiku tl. 0,2 mm zhotovil vnitřní konstrukci trupu, doplnil nějaké rezinové příslušenství a z měděného drátu 0,2 mm vytvaroval elektroinstalaci.

Pilotní prostor jsem barvil barvami Tamiya namíchanými na odstín Grey Green v pomě-

rech přesně podle návodu stavebnice. Potom jsem nastříkal velmi řídkou černou barvou stíny kolem všech hran a detailů. Na zvýraznění trojrozměrného efektu jsem přidal do základní barvy Grey Green kapku žluté, přičemž jsem barvu hodně naředil (10-25 % barvy, zbytek ředidlo) při tlaku kompresoru 15-18 Psi. Všechny hrany kokpitu byly zvýrazněny štětcem stejnou barvou, ostatní detaily jsou barveny barvami Vallejo na štětec.

Na pilotní sedadlo jsem použil směs z 80 % červené a 20 % tmavě hnědé barvy, protože skutečné sedadlo bylo vyrobeno z bakelitu a směs barev v tomto poměru mi připadala nejvěrohodnější.

Palubní deska je celá natřená štětcem – nejprve černou barvou a potom všechny vy-

stupující detaily různými odstíny šedé. Nakonec jsem každý přístroj zakápnul lesklým lakem, který napodobuje zasklení.

Trup jsem slepil lepidlem Micro Weld Liquid Glue a po 24 hodinách jsem všechny spoje zalil vteřinovým lepidlem a přebrousil brusným papírem hrubosti 800.

Křídlo

Zbraňové šachty jsou zhotoveny z plastiku tl. 0,3 mm a z leptaných dílů ze sady KMC. Podle fotografií z publikace Aero Detail jsem vteřinovým lepidlem zatmelil nepřesné rytí na křídle (především v oblasti kořenů křídla na vrchní straně) a vyryl nové spáry. Doplnil jsem krytku u náběžné hrany, jehlou jsem podle milimetrového papíru onýtoval celý povrch, lehce jej přebrousil smirkem 800 a kartáčkem na zuby posléze vymyl nečistoty.

Vztlakové klapky

Dno šachet je z plastiku tl. 0,2 mm, ze stejného materiálu je i prohlubeň na přechodu křídlo-trup. Na pohyblivou část klapky jsem použil plastik tloušťky 0,3 mm, žebra jsou vyřezaná z plastiku tl. 0,2 mm; vše jsem slepil vteřinákem.

Motorové lože

Je patrně nejsložitější stavební úpravou. Na konstrukci jsem použil různé tyčinky a de-

stičky Evergreen, ze sady KMC pouze součástku č. 19 (segment prstence pod motorem) a pár detailů na protipožární přepážce. Elektrické a hydraulické vedení jsem znázornil měděnými dráty o průměru 0,1, 0,2 a 0,3 mm a jejich držáky hliníkovou fólií. Hlavní palivová nádrž je zhotovena z plastiku tl. 0,3 mm.

Motor

Je ze sady KMC. Skládá se z asi 20 částí, které celkem dobře líčují a potřebují jen malé úpravy (například v přední části motoru, kde není znázorněno uchycení lože). Na detaily kabeláže a hydrauliky jsem použil opět měděné dráty různých průměrů. Celý motor jsem nastříkal černou barvou, detaily natřel štětcem barvami Vallejo a na závěr sestavu přestříkal pololesklým lakem.

Sestavení motoru a jeho instalace byly velmi choulostivé a vyžadovaly velkou opatrnost. Nejdříve jsem zalepil lože do protipožární přepážky, usadil motor a nakonec „zapojil“ všechny kabely a hydrauliku do přepážky.

Kamufláž

K nabarvení modelu jsem použil barvy Tamiya v těchto poměrech:

Ocean Grey:	XF24 (60 %) + XF54 (40 %)
Dark Green:	XF62 (50 %) + XF58 (40 %) + XF59 (10 %)
Medium Sea Grey:	XF19 (75 %) + XF66 (25 %)
Sky:	XF21 (95 %) + XF19 (5 %)

Nejprve jsem řady nýtů na vrchních a bočních plochách napustil akrylem Burnt Umber, řady nýtů na spodních plochách barvou ztmavenou přidáním 40 % matné černé. Po několika minutách schnutí jsem přebytečnou barvu setřel kouskem papírového kapesníku namočeného v alkoholu. Tento efekt je jistý druh preshadingu, barva zůstává jen v nýtech, nikoli okolo.

Po zamaskování již natřených částí a otvorů na modelu jsem nastříkal kamuflážní pole v barvách Ocean Grey a po ní Dark Green. Na dosažení měkkého přechodu mezi barvami používám velmi naředěné barvy – tento postup vyžaduje určitou zručnost při zacházení s pistolí, ale i tak je mnohem rychlejší než vykrývání ploch maskami. Spodní plochy jsem nastříkal za použití maskovací pásky, protože přechod barev mezi spodními a horními plochami byl ostrý, stejně jako pruh na trupu nastříkaný barvou Sky.

Po 4 – 5 hodinách schnutí jsem nastříkal velmi naředěnou barvou Dark Grey přes všechny linky paneláže a také – s větším zvýrazněním – kolem motoru, zbraňových šachet a na spodní části trupu. Střední panelů

byly nastříkány mírně zesvětlenou Dark Grey tak, aby linky a okolí paneláže zůstaly nadále jemně zvýrazněny.

Na spodní části jsem štětcem a pistolí napodobil skvrny a šmouhy od provozních kapalin, velmi běžné na skutečných strojích.

K závěrečnému zvýraznění paneláže jsem použil naředěnou černou akrylovou barvu (na spodních plochách tmavě šedou), nanesenou tenkým štětcem přímo do linek.

Z obtisků Aeromaster (48-363) jsem použil pouze sériová čísla a jméno „Olga“, znaky a kódová písmena jsem nastříkal, protože jsem nechtěl riskovat, že by obtisky mohly zakrýt jemné nýty.

Model představuje stroj 121. peruté amerických dobrovolníků, známé jako Eagle Squadron. Před nanesením obtisků jsem odstranil průhledný film a obtisky pak aplikoval za pomoci vodiček Micro sol. Na závěr jsem model přestříkal lakem Marabu satin.

Zbraně

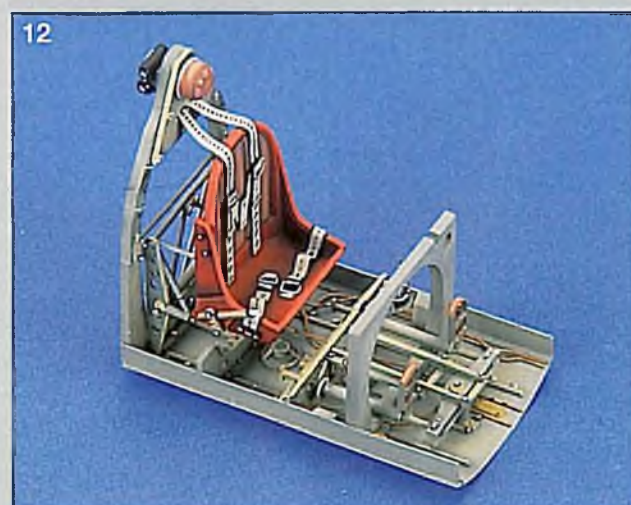
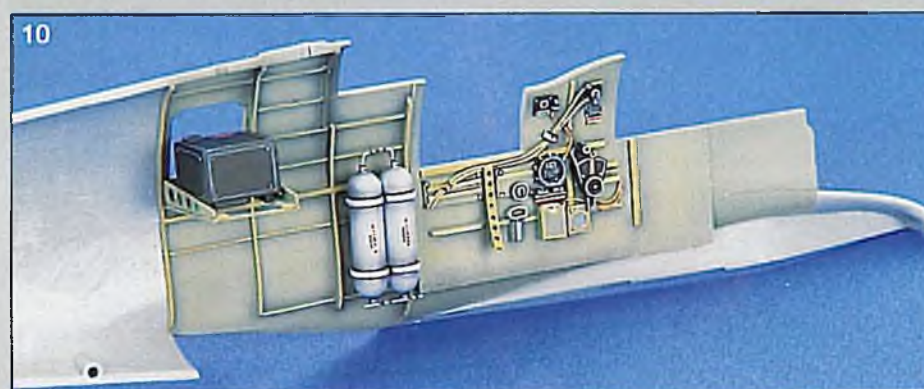
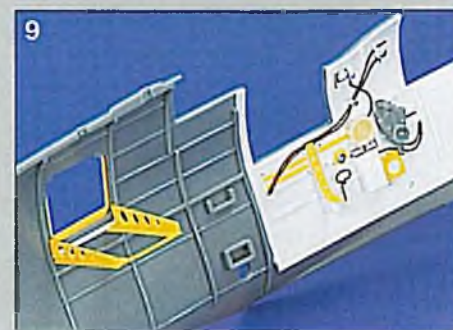
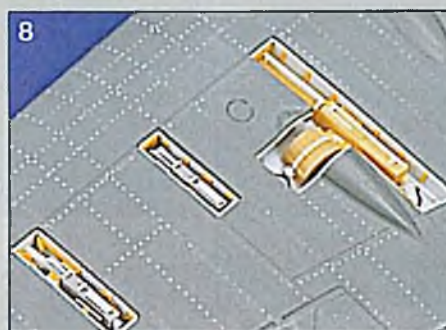
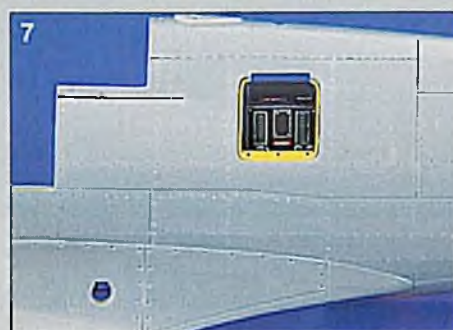
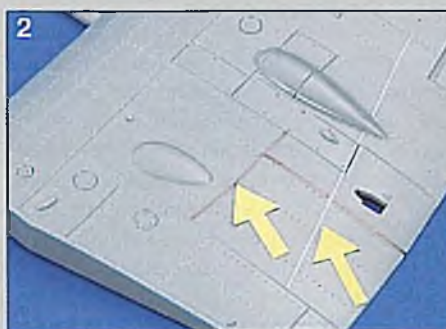
20mm kanóny ze sady KMC jsem vylepšil detaily z plastu, kulométy jsou kompletní novostavba. Všechny zbraně jsem natřel černou barvou, detaily zvýraznil dry-brushem hliníkovou barvou a kontrasty zvýraznil nastříkanými pistolí.

Vrtule

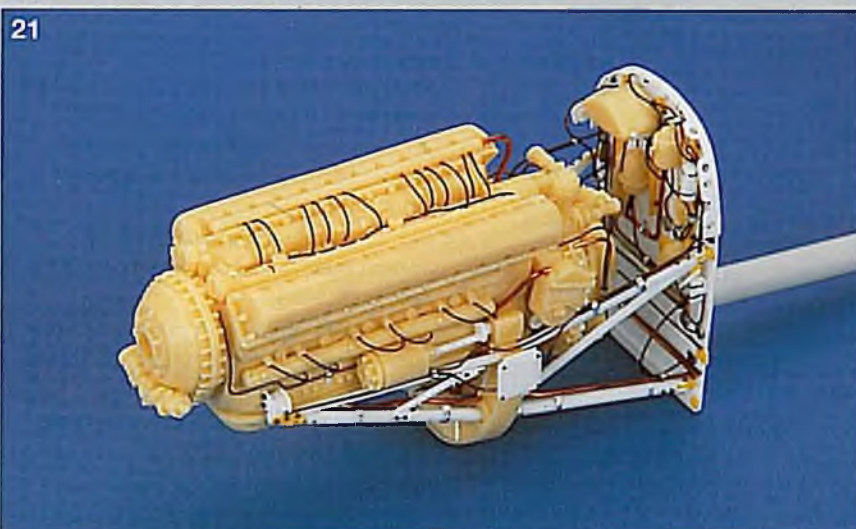
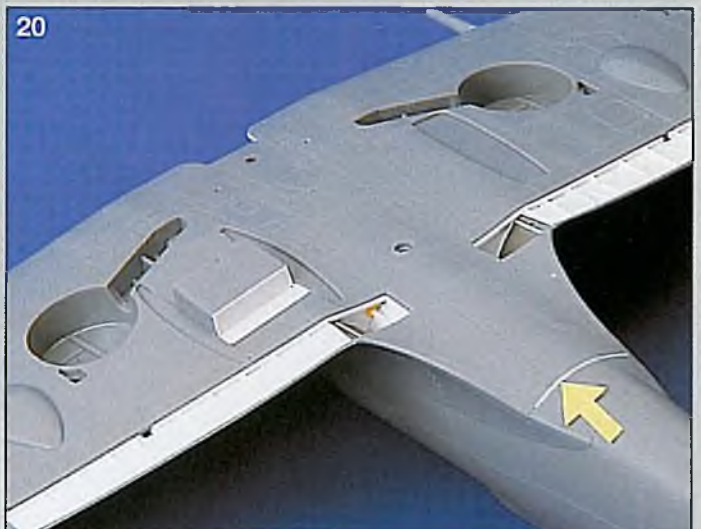
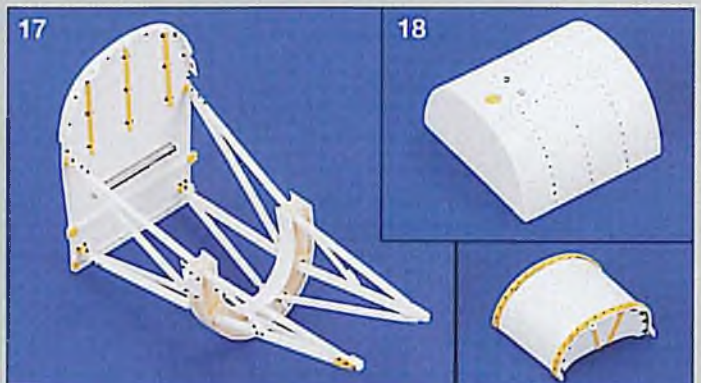
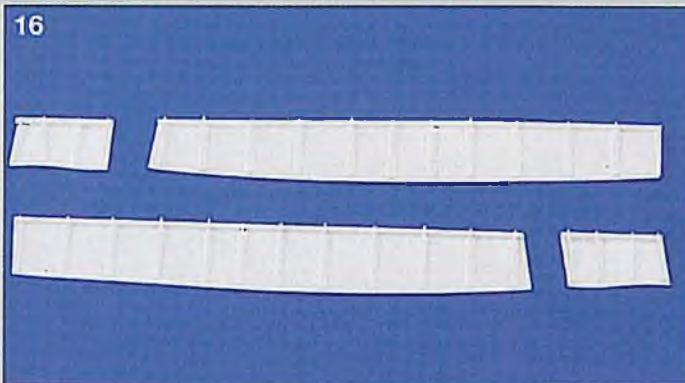
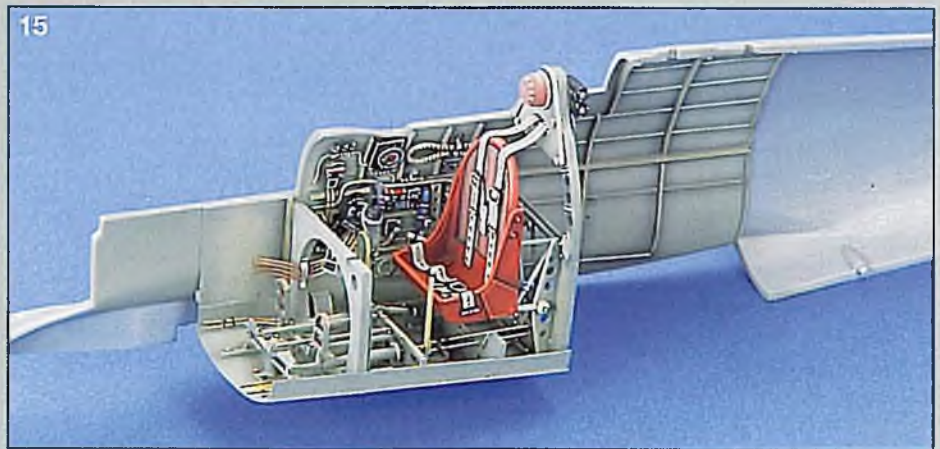
ze stavebnice potřebuje upravit, neboť unašeč nelícuje přesně s kuzelem a vrtulové listy nemají přesný tvar. Podle fotografií a výkresu v publikaci AeroDetail jsem vše napravil brusným papírem zrnitosti 600.

Překlad J. Galler, foto autor

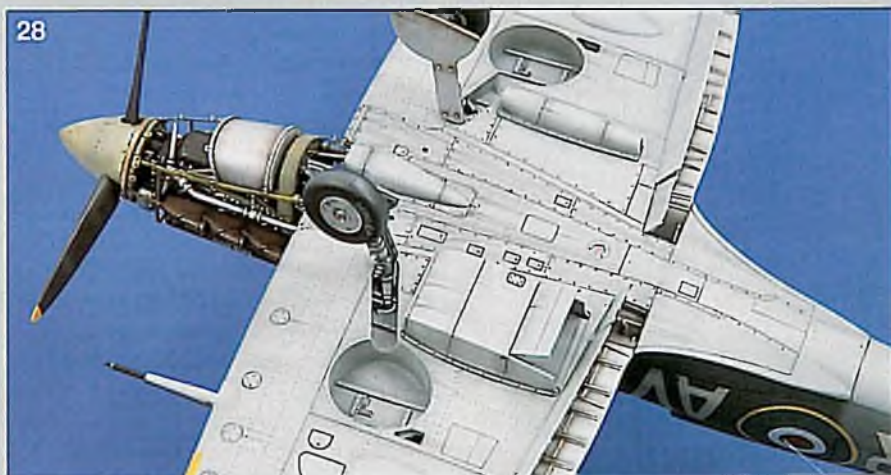
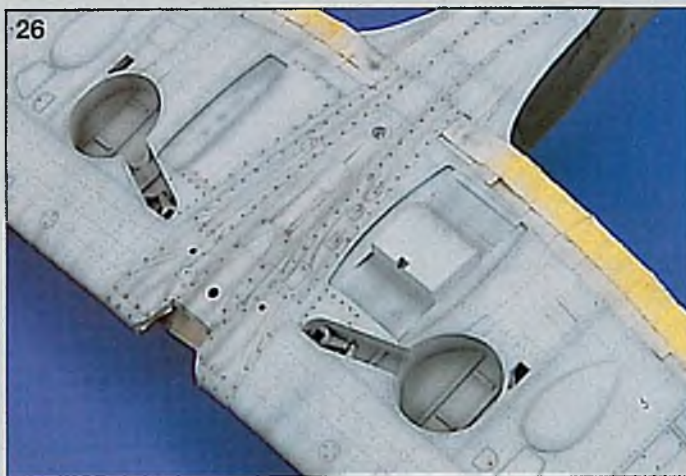
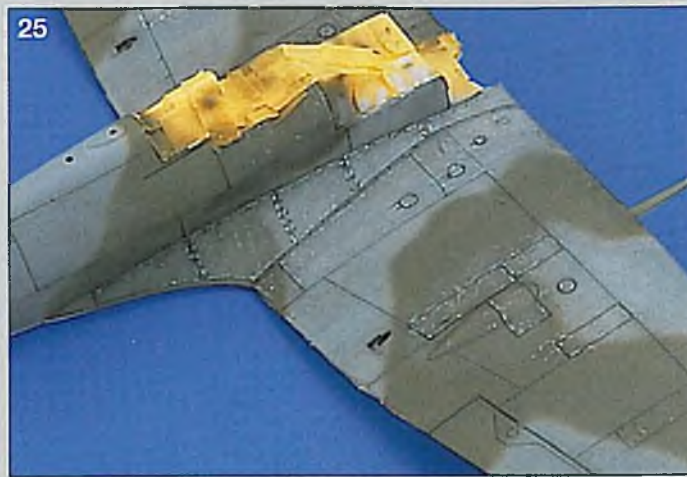




- 1 Povrch jsem podle publikace AeroDetail Vol. 8 nýtoval ručně jehlou za pomoci milimetrového papíru
- 2, 3 Žluté šipky označují změněné i odstraněné linky paneláže. Krytky byly prohloubeny jehlou podle šablony
- 4 Celkový pohled na spodní stranu křídla s dokončeným nýtováním. Prach po broušení byl v nýtech prozatím ponechám kvůli lepší viditelnosti této úpravy
- 5 Chladič opatřený novou mřížkou a pohyblivými dvířky
- 6 Instalace upraveného chladiče do křídla
- 7 Onýtovaný trup s otevřeným krytem radiového vybavení, které je kompletní novostavbou
- 8 Zbraně a šachty vylepšené plechy ze sady KMC a díly vlastní výroby
- 9, 10 Levá strana pilotního prostoru před nabarvením a nabarvená
- 11, 12 Vybavení pilotního prostoru. Upínací pásy jsou z olověné fólie



- 13 Radiostanice a přístrojový panel byly natřeny štětcem, přístroje zakápnuty lesklým lakem
- 14, 15 Pravá strana pilotního prostoru
- 16 Vztlakové klapky postavené od základu z plastových desek tloušťky 0,2 a 0,3 mm
- 17 Protipožární přepážka s motorovým ložem. Při montáži je velmi důležité dodržet správné nastavení
- 18 Olejová a hlavní trupová nádrž zhotovené z plastiku před nabarvením
- 19 Zkušební montáž na sucho; šipka ukazuje na nutnou úpravu horního křídla
- 20 Zde je třeba tmelit
- 21 Sestava motoru před nabarvením



22 První krok stříkání kamufláže. Přechod mezi barvami je od ruky bez šablon

23 Ztmavením a zesvětlením základní barvy dosáhneme větší plastičnosti povrchu

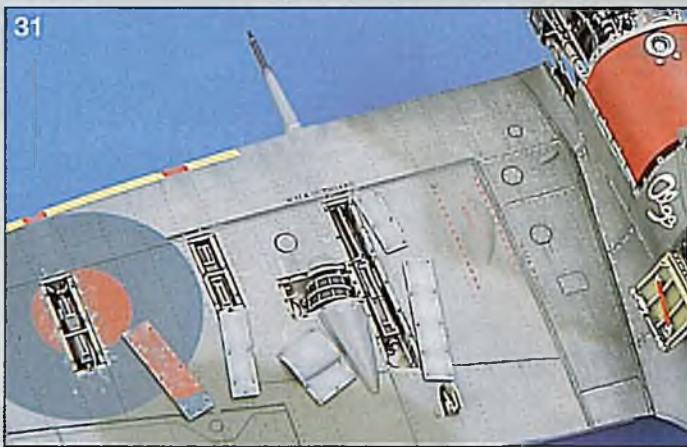
24 Zvýraznění linek paneláže řídkou barvou pouštěnou do linek kvalitním tenkým štětcem

25 Znázornění oprýskané barvy několika odstíny šedé barvy nanášené štětcem

26 Stopy po oleji jsou napodobeny kombinací technik stříkání a štětcem

27 Sestavení modelu

28 Pohled na spodní stranu modelu. Hlavně kanónů jsou zhotoveny z jehel



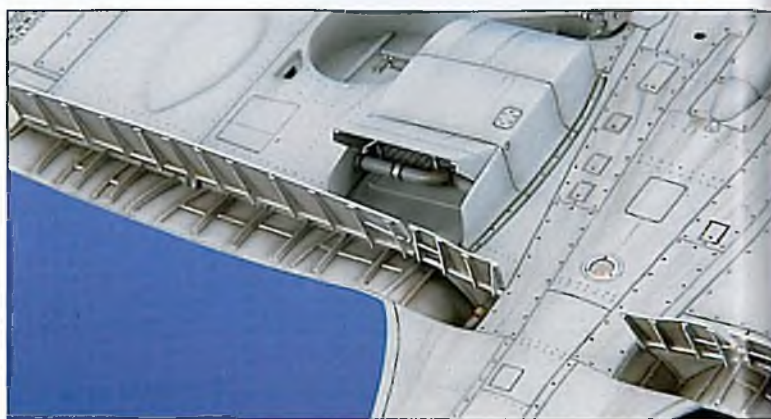
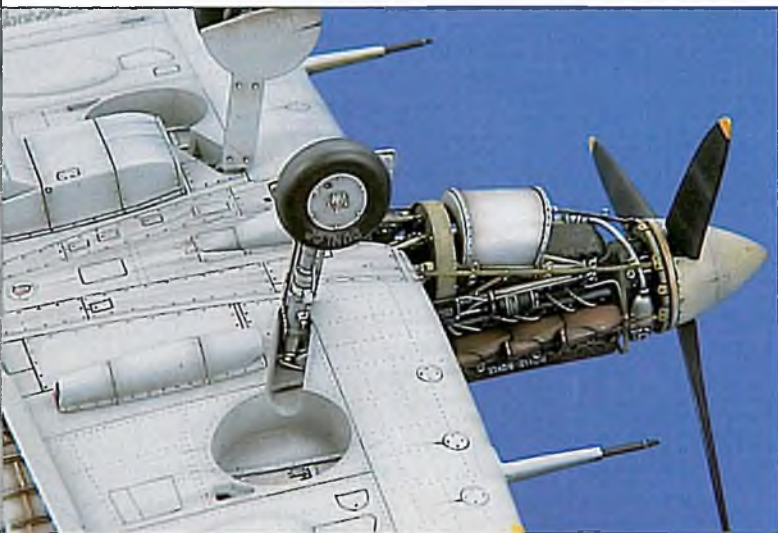
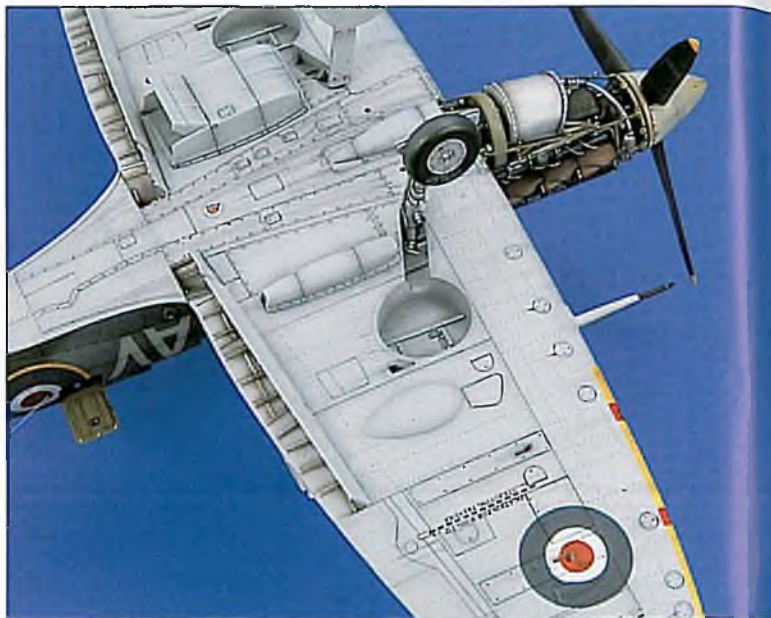
29 Antény vytažené ze stříbrného plastiku

31 Kryty prostoru zbraní jsou z plastiku tloušťky 0,2 mm, otvory pro rychloupínače vyvrtané jehlou

30 Oválné okénko na posuvném krytu je z velmi tenkého plastiku

32 Číré části byly vyleštěny pastou Tamiya compound





11. CZECH INTERNATIONAL AIR FEST

Největší prezentace
vojenské letecké techniky
v České republice

The largest presentation
of military aviation
in the Czech Republic




Jihomoravský kraj
GENERÁLNÍ PARTNER



BRNO
4.-5.9. 2004

CIAF

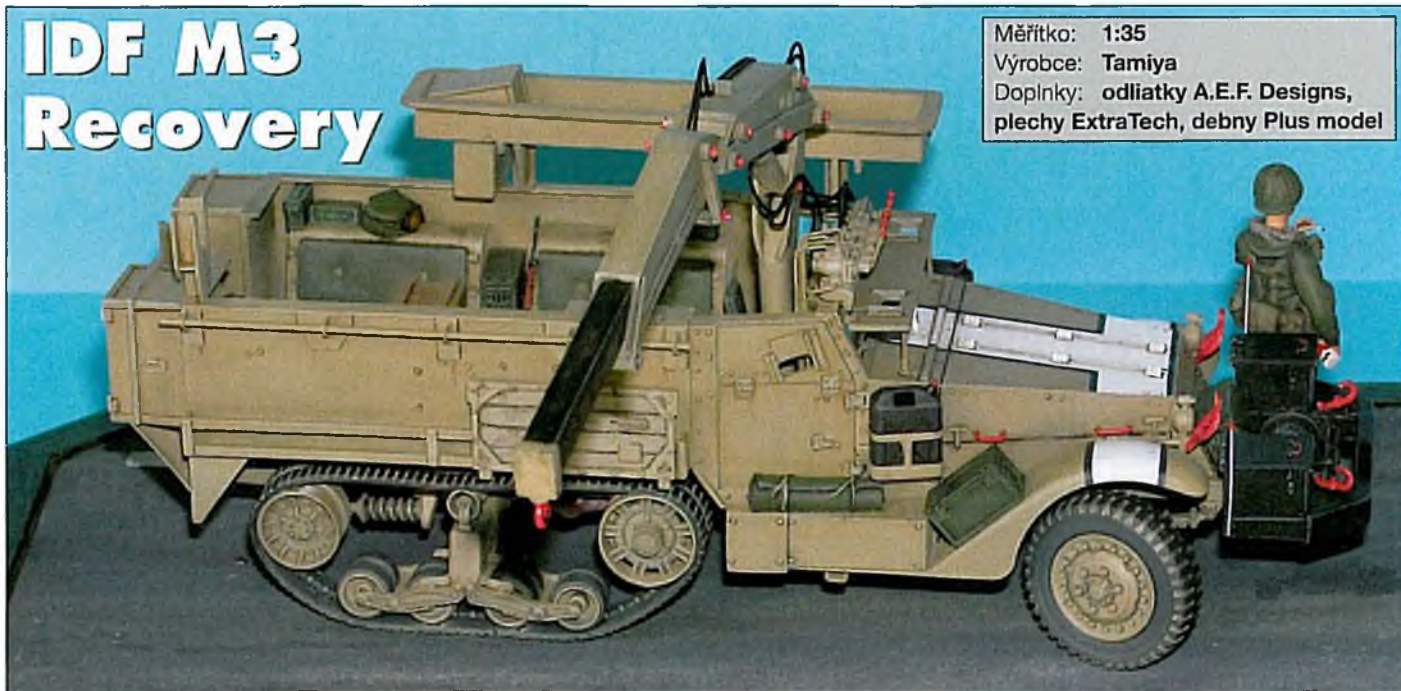
mezinárodní letiště Brno - Tuřany

Czech Air Force Benevolent Fund's Agency, s.r.o.
Ocelářská - Matějkovy domy 799, 190 00 Praha 9, Czech Republic
tel.: +420/266 035 226, 266 034 683, fax: +420/266 034 678
[http: www.airshow.cz](http://www.airshow.cz), e-mail: airshow@airshow.cz, ciaf@airshow.cz



IDF M3 Recovery

Měřítko: 1:35
Výrobce: Tamiya
Doplňky: odliatky A.E.F. Designs,
plechy ExtraTech, debny Plus model



BRAŇO HERAIN

STAVEBNICA

Ako základ pre konverziu som si vybral Halftrack M21 Mortar Carrier firmy Tamiya. Aj keď stavebnica pochádza zo 70. rokov, je ešte stále použiteľná. Stopy po vyhadzovačoch sú síce dosť často na viditeľných miestach, ale dajú sa bez problémov odstrániť. Najväčšou slabinou sú gumené pásy. Aj keď som sa ako veľmi snažil, nenašiel som žiadneho výrobcu, ktorý by ich odlieval alebo robil nové skladané (snáď sa raz niekto nájde). Preto som použil tie zo stavebnice. Ďalej som použil konverzný set od firmy A.E.F. Designs z USA. O jeho nedostatkoch sa zmienim neskôr.

STAVBA

Po preštudovaní fotiek

na internete som sa pustil do stavby. Celý model som si rozdelil na tri základné skupiny: podvozok, korbu a rameno žeriavu.

Podvozok

Začal som zostavením podvozku. Nenašli žiadne komplikácie a je zostavený priamo zo stavebnice. Nastriekaný je pieskovou farbou Humbrol 187 a prelakovaný je pololesklým lakom Vallejo. Nasledovalo niekoľko vrstiev zelených filtrov, aby farba získala správny nazelenalý nádych. Potom prišli na rad olejové farby. Pneumatiky sú z gumy a je nutné z nich odstrániť stopy po deliacich ro-

vinách formy (ide to veľmi ťažko). Patinu na kolesách a pásoch som robil podľa postupu J. Štěrbačka, čiže som ich napustil zriedenou pieskovou farbou a plochu stýkajúcu sa so zemou pretrel rozdrveným čiernym uhlíkom. Nakoniec som celý podvozok zaprášil pomocou striekacej pištole a odložil nabok.

Korba a interiér

Následne som sa vrhol na zostavenie korby a úpravu interiéru. Celé telo korby je zložené z dvoch častí – prednej s kapotou motora a sedadlom vodiča a zo zadnej. Predná časť je celá zo stavebnice, kompletný odliatok zadnej časti korby aj s interiérom ponúka firma A.E.F. Tento diel je však nepoužiteľný, lebo bočné steny boli poriadne dokrútené a ani interiér

vebnice (boky a zadok korby), ktoré sú pomocou plastových doštičiek upravené podľa fotiek. Podlaha interiéru je zostavená tak isto z plastových doštičiek a podlahových plechov ExtraTech. Dolepil som nádrže, boxy a obidve časti zlepil dohromady. Ešte som nalepil základňu ramena na miesto sedadla veliteľa a doplnil potrebné detaily. Tým som mal korbu hotovú.

Hydraulické rameno

Rameno je z doplnkovej sady. Aby sa dalo použiť, musel som na niektoré časti ramena naniesť hrubšie vrstvy Gunze Resin Surfaceru a následne všetko prebrúsiť. Rameno je bez hydraulických valcov a piestov, preto je nutné ich doplniť. Mne ich poskytlo domáce vrankovisko (presnejšie zbytky z M113 Fitter). Ale po pravde, rameno bolo asi to najlepšie z celého konverzného setu.

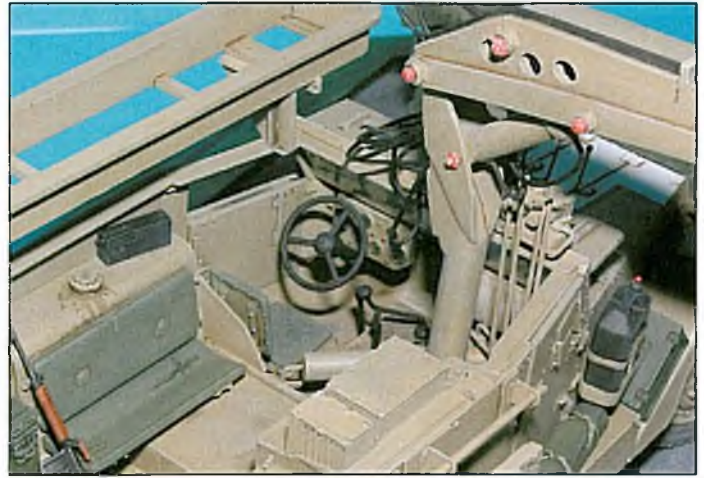
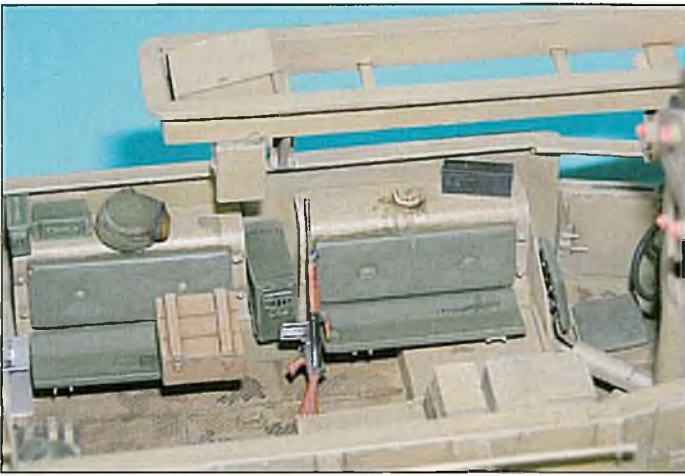
POVRCHOVÁ ÚPRAVA

Podkladov na tento stroj je ako šafranu.

Preto som sa rozhodol spraviť si ho v kamufláži bežne používanej na halftrackoch počas vojny

nebol správny. Preto som si interiér spravil nový a z odliatku A.E.F. som použil len nádrže (sú naozaj veľmi pekné), boxy na materiál s vysielaczkou. Ako základ novej korby som použil pôvodné diely zo sta-





rameno žeriavu. Doplnil som hadice (medený drôt) od ovládačov k hydraulickým valcom. Páčky ovládania ramena sú z tenkého drôtku a guľičky z hustého sekundového lepidla (namáčal som ich do lepidla pokiaľ sa nespravili guľičky správneho tvaru). Dolepil som rôzne drobnosti ako bandasky, nosič na rezervné pásky, volant, rezervné koleso a doplnil interiér a exteriér debničkami (**Plus model**), schránkami na muníciu (**Verlinden**) a osobným výzbrojom posádky. Tým bol model dokončený.

Yom-Kippur v roku 1973. Celý stroj je v izraelskej pieskovej, doplnenej o výrazné biele, čiernou linkou lemované, identifikačné znaky na kapote motora a blatníkoch. Bielou farbou (**Vallejo**) som nastriekal kapotu, blatníky a tiež čelá boxov zadku korby. Maskovacou páskou **Tamiya** som vymaskoval označenie T na kapote a blatníkoch a nastriekal ich čiernu farbu (**Model Master**). Potom som opäť maskoval a celý model nastriekal kamuflážnou farbou Humbrol 187.

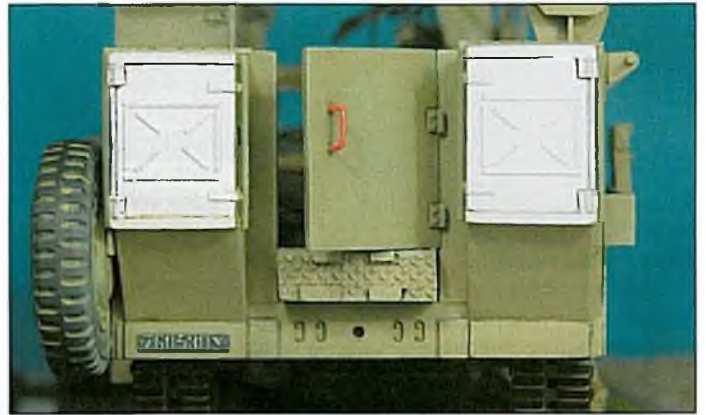
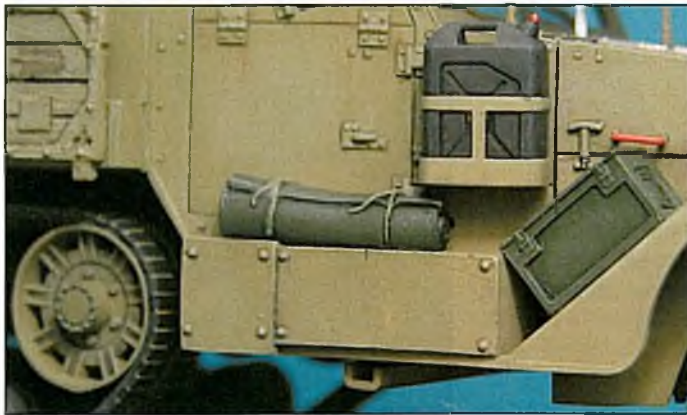
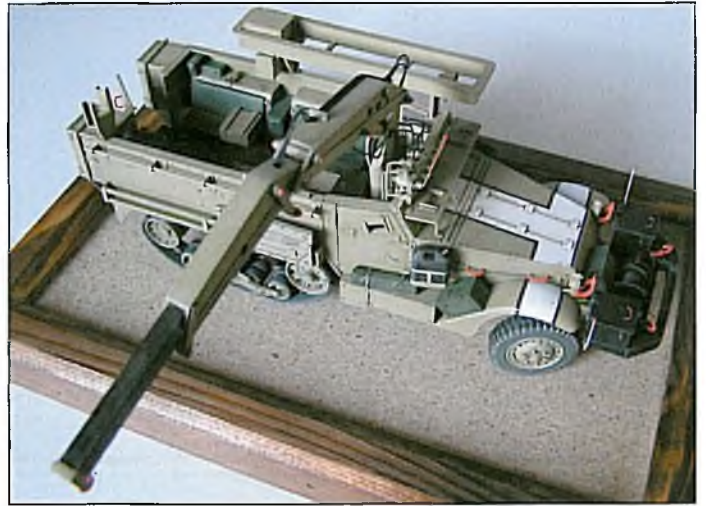
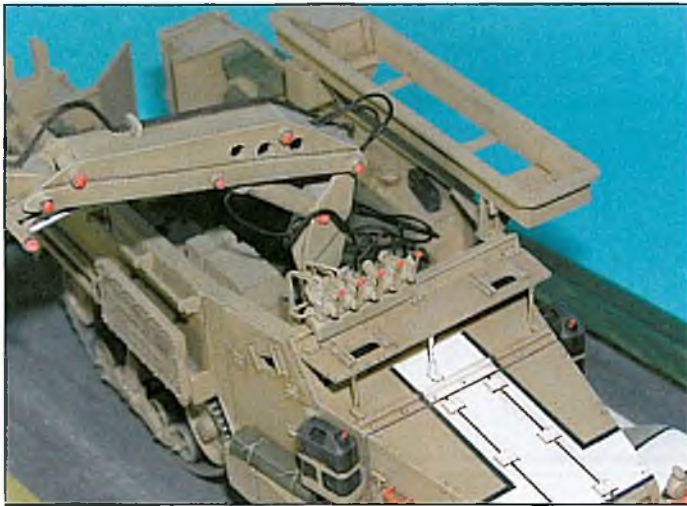
Aby sa mi dobre pracovalo, model som mal stále rozdelený na tri časti. Po nastriekaní kamufláže som model prelakoval (mojím obľúbeným pololesklým lakom **Vallejo**) a naniesol 10 vrstiev zelených filtrov. Patinu som spravil olejovými farbami, linky zvýraznil technikami wash a dry-brush. A až teraz som skompletizoval podvozok s korbou a nalepil

Záver

Celá stavba mi zabrala niečo cez dva mesiace. Najväčšie sklamanie mám zo setu A.E.F. Myslím, že keby s takým setom prišiel nejaký domáci výrobca, tak ho kritika roztrhá v zuboch. Model je kvôli foteniu daný na podložku. Pre oživenie som ešte doplnil figúrku izraelského veliteľa APC (armoured personal carrier).

Foto autor





História

Halftrack, americké polopásové vozidlo, je známe každému, ktorý sa zaoberá druhou svetovou vojnou. História jeho vzniku siaha do 20 až 30 rokov minulého storočia. Americká armáda v roku 1925 testovala francúzske polopásové vozidlá Citroen. Prvé halftracky boli zavedené do výzbroje armády v roku 1932 pod označením Halftrack Car T1. Vozidlá boli stále zdokonaľované a svoj charakteristický vzhľad získali až prestavbou prieskumného vozidla M3A1 Scout Car. Z tejto prestavby vznikol obrnený polopásový automobil M2. Modernizovaná a predĺžená verzia dostala označenie M3. Počas vojny boli vyrábané aj M5/M9, tie však mali oproti M2/M3 zjednodušený tvar blatníkov a zaoblené konce korby. M5/M9 vyrábala firma International Harvester. Vo všetkých pobočkách bolo vyrobených takmer 54 000 halftrackov.

Ich bojová kariéra pokračovala aj po 2 svetovej vojne v rámci lokálnych konfliktov, kórejskej vojny, Vietname. Jedným z najväčších povojnových užívateľov halftrackov je Izrael, respektíve jednotky IDF. Halftracky použili vo všetkých veľkých vojnových konfliktoch v rámci bojov na Strednom východe. Po sťahovaní z prvosledových jednotiek (nahradili ich M113) poslúžili halftracky na výrobu rôznych špeciálnych variant (protiletadlové, s protitankovými raketami S-11 a iné). Jednou z najzaujímavejších bola úprava na opravárenské vozidlo s hydraulickým ramenom v prednej časti vozidla, kde bývalo pôvodne sedadlo veliteľa. Zmien doznal aj zvyšok interiéru (premiestnené nádrže, vyhodnené sedadlá). Keďže sa špecializujem na modelársku techniku IDF, rozhodol som sa postaviť si tento zaujímavý stroj.





MIRAGE III C
1/48

49 224 P-38F Lightning (Hasegawa) 1/48 - barevný lept



49 247 F-18D Hornet (Hasegawa) 1/48 - barevný lept



73 210 Bf-109G-6 (Hasegawa) 1/72 - barevný lept



73 222 P-47D Razorback (Tamiya 60769) 1/72 - barevný lept





Měřítko: 1:72
Výrobce: Hasegawa
Doplňky: lepty Eduard

Morane Saulnier MS 406

MuDr. ZDENĚK ŠEBESTA

Dlouhá léta byly na našem trhu dostupné dva modely tohoto slavného francouzského letounu. První z nich (z forem Frog) se prodával v osmdesátých letech v našich modelářských prodejnách pouze v jednoduché krabičce ruského výrobce bez obtisků. Poté družstvo Směr vydalo podstatně kvalitnější stavebnici z forem firmy Heller. Zlom nastal v polovině devadesátých let, kdy se objevila novinka firmy Hasegawa.

Je to zatím nejkvalitnější stavebnice tohoto typu na trhu. Vyniká jemným rytím do hloubky i množstvím detailů. Vzhledem k tomu, že francouzská letadla ve druhé světové válce záležela atraktivními kamuflážemi, umocněnými červenobilomodrými kokardami, netrvalo dlouho a pustil jsem se do stavby tohoto letadla. Jako prakticky jediný, ale velmi dobrý podklad mi posloužila Monografie lotnicze No.28 vydavatelství AJ Press z Polska. Obsahuje nejen množství fotografií, historii typu i kamufláže, ale hlavně výkresy s rozmístěným nýtů, detaily konstrukce včetně motorové zástavby. K vylepšení modelu jsem použil sadu leptů Eduard, která obsahuje množství detailů pilotního prostoru, ale též velmi pěkné vztlakové klapky.

Stavbu jsem zahájil obvyklou úpravou povrchu. Doplnil jsem nýtovacím kolečkem z hodiněk řady nýtů na povrchu stroje. Dále jsem proužky tlustší lepicí pásky napodobil přepletování spojů na křídle, ve stavebnici znázorněné pouze rytím do hloubky.

Následovalo zhotovení hlubších šachet podvozku místo původních příliš mělkých. To ostatně byla častá nectnost mnoha stavebnic firmy Hasegawa z té doby. Šachty jsem zhotovil přetažením plastové fólie přes kopyto a po úpravě jsem je vlepil do spodní části křídla. Následovaly úpravy trupu. Rozhodl jsem se otevřít horní kryt motoru a dva panely na levém boku trupu.

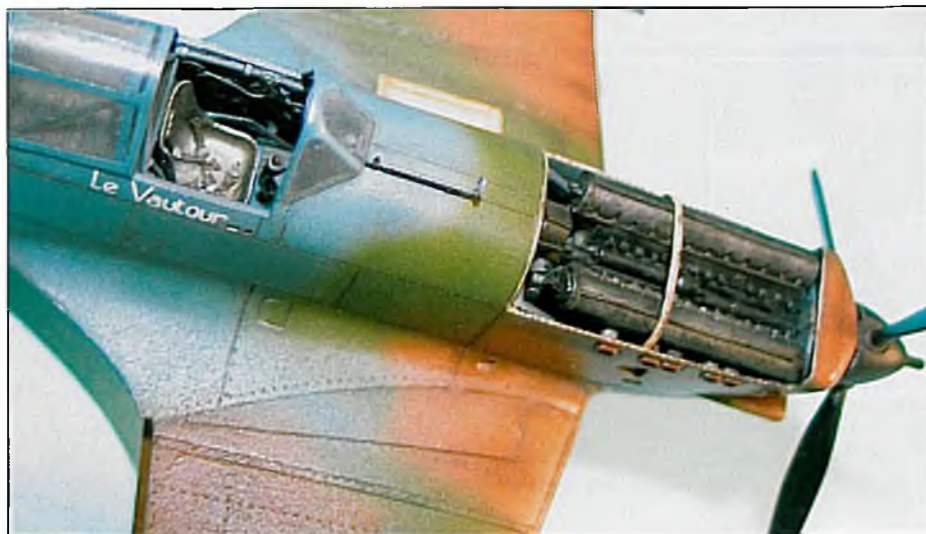
Kabinu jsem sestavil za velkého přispění leptů Eduard (sada obsahuje prakticky celý



pilotní prostor včetně přístrojové desky s číselníky přístrojů na filmové folii). Překryt kabiny jsem vytáhl z čiré tenké folie přes kopyto původního krytu. Zhotovil jsem vnitřní vybavení trupu pod odkrytými panely na jeho bocích.

Nyní jsem přistoupil ke zhotovení motoru Hispano-Suiza. Vzhledem k tomu, že jsem otevřel pouze horní kryt, stačilo znázornit viditelnou horní část motoru. Jako základ jsem použil motor Jumo 213 firmy Aires, který jsem otočil hlavou vzhůru, odstranil původní detaily a nahradil je novými podle podkladů; došlo i na kánon se zásobníkem mezi bloky.

Všechny ovládací plochy jsem zhotovil ve vychýlené poloze. Z leptů Eduard jsou použity vztlakové klapky, které ve světlém odstínu

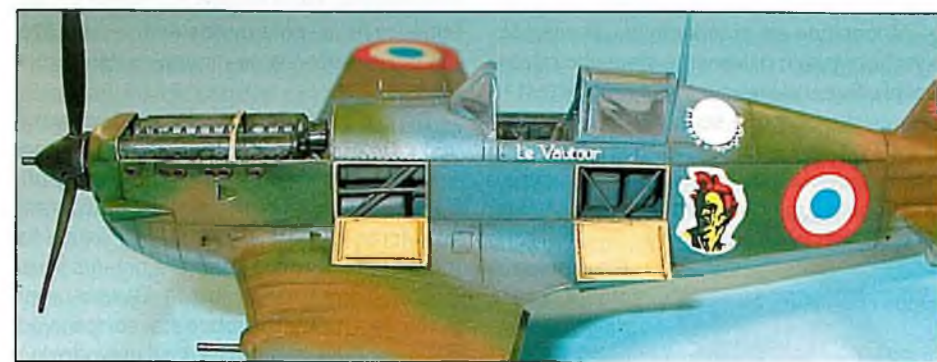
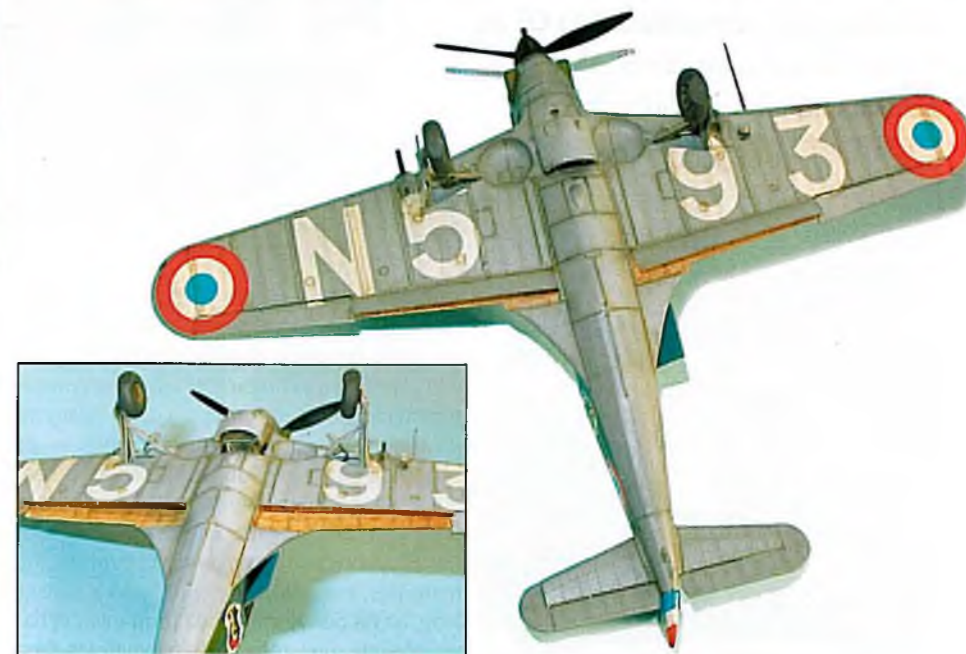
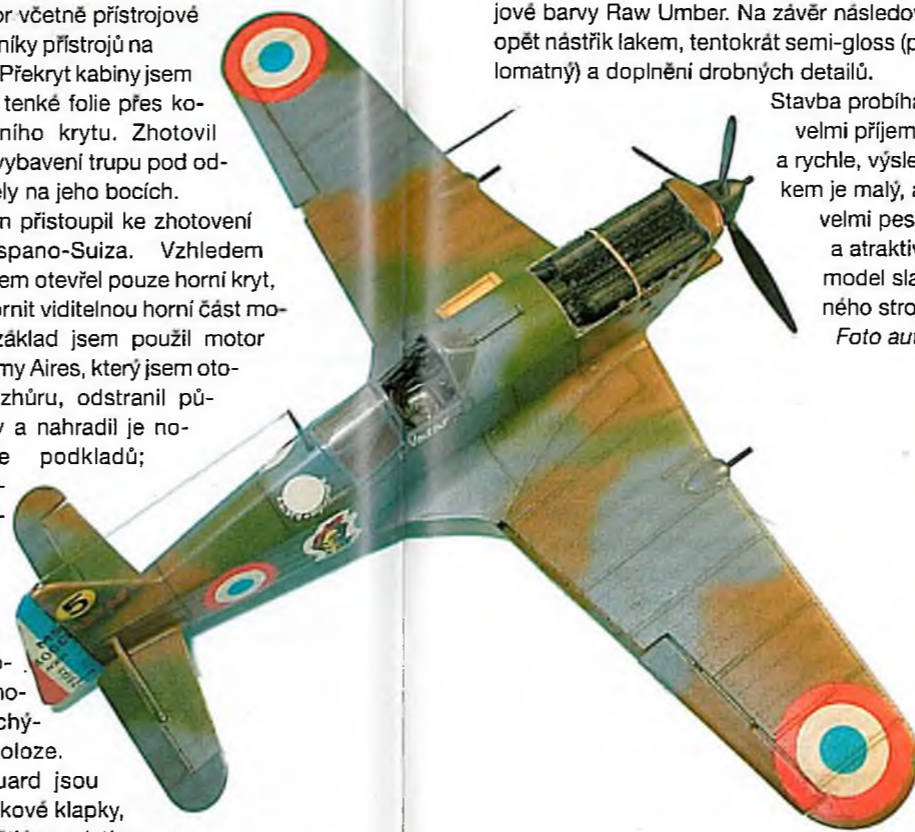


interiérové barvy chamois velmi oživují vzhled modelu. Po sestavení jednotlivých částí jsem přikročil ke zbarvení modelu.

Pilotní prostor je černošedý, vnitřní plochy nastříkané světlou béžovou barvou chamois, která je typická pro francouzské stroje. Kamufláž je nastříkána barvami Aeromaster, jejichž odstíny jsou upravované a domíchávané.

Obtisky jsou použity ze stavebnice – jsou dostatečně tenké a za použití změkčujících roztoků dobře kopírují povrch. Model jsem přestříkal lesklým lakem Aeromaster a zvýraznil paneláž technikou wash s použitím olejové barvy Raw Umber. Na závěr následoval opět nástřik lakem, tentokrát semi-gloss (polomatný) a doplnění drobných detailů.

Stavba probíhala velmi příjemně a rychle, výsledkem je malý, ale velmi pestrý a atraktivní model slavného stroje.
Foto autor



IDF M113 FITTER



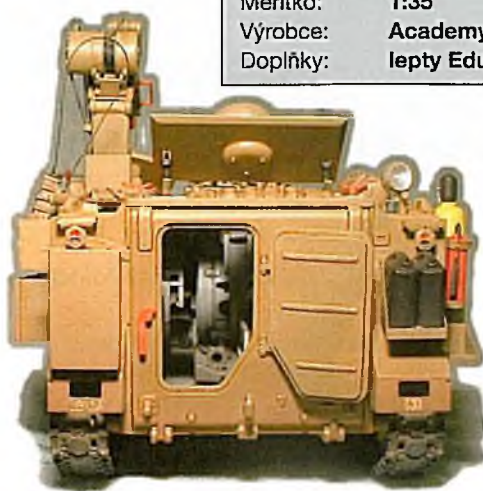
MICHAL TEICHMAN

Obrněné vozidlo pěchoty M113 bylo vyvinuto koncem 50. let minulého století v USA, první sériový M113 vyrobila firma FMC Corporation v roce 1960. Transportér

s hliníkovou korbou, původně vyvinutý pro přepravu osob, se za dobu svojí existence stal nejrozšířenějším OT na světě a dosud je používán zhruba v 45 zemích v mnoha modifikacích.



Měřítko: 1:35
Výrobce: Academy
Doplňky: lepty Eduard



V krabičce se standardním „akademáckým“ obrázkem nalezneme dle mého názoru velmi pěknou stavebnici jedné z mutací M113 – izraelské obrněné servisní vozidlo s jeřábem. Podle schématu v návodu můžeme postavit izraelskou nebo australskou variantu. Zvolil jsem izraelskou, protože je bohatší na doplňkovou výstroj.

Stavebnice splňuje požadavky náročného mode-

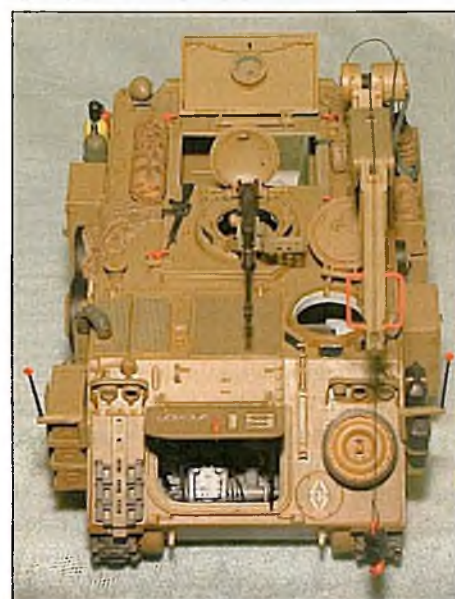
láře, který chce postavit model do nejmenších podrobností. Obsahuje vybavení prostoru pro transport osádky a nákladu, vybavení prostoru řidiče, kompletní motor s převodovkou a celkem povedené článkové pásy. To vše za velmi příznivou cenu.

Pokud stavebnici doplníme (tak, jak jsem učinil já) leptanými díly firmy **Eduard**, dá se říci, že máme slušný základ pro špičkový model. Stavebnice je zhotovena ze standardního materiálu, který se dobře opracovává. Výlisky jsou, až na pár výjimek, bez propadlin, vyhazovače jsou umístěny spíše na vnitřních částech modelu, takže tmelení si užijeme v přijatelné míře a pokud nestavíme soutěžní model, je možné je na mnoha místech ignorovat.

Během stavby jsem postupoval podle návodu. Drobnou komplikací je usazení motoru – nejprve musíme motor s převodovkou a hřídelí i motorový prostor nabarvit a poté sestavit. Motor je vhodné doplnit potrubím sání (použil jsem klasické nápojové brčko s pružným ohybem) a kabely (dráty). Otázkou však je zbarvení motoru (výrobce stavebnice uvádí světle modrou metalúzu na části převodovky).

Zvolil jsem dle podkladů z internetu různé odstíny **MetalCote** firmy **Humbrol**.

Stavebnice nabízí dvě varianty otevření motorového prostoru. Otevřel jsem pouze přední poklop, protože jsem chtěl zachovat tvary vozidla a navíc se mi nepodařilo získat fotodokumentaci řešení rozpojení výfukového potrubí.

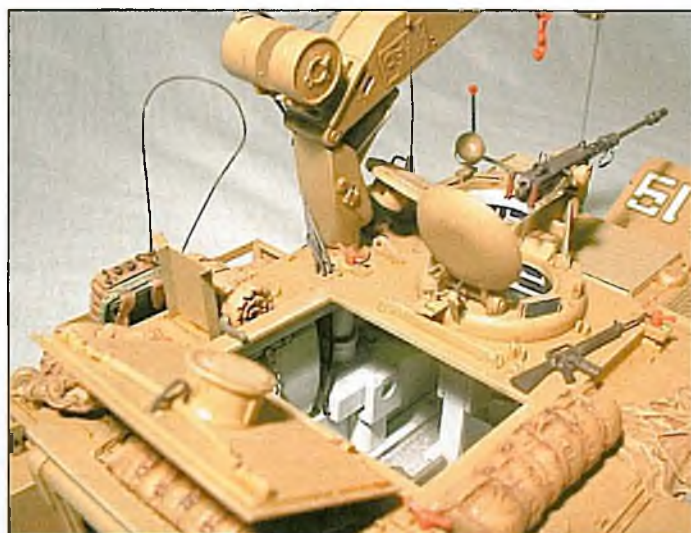


Další úpravou bylo doplnění pák a kabelů v prostoru řidiče. Na stropě přepravního prostoru je vhodné přetmelit díry po vyhazovačích, které sice nejsou příliš znatelné, ale je jich požeňnaně (asi tucet). Aby neprocházel světlo z motorového prostoru do přepravního, je nutné pod strop přepravního prostoru nalepit plastový hranol o průřezu asi 2x2 mm, který ve stavebnici chybí.

Poněkud komplikované je usazení přepravního kontejneru nad levým zadním blatníkem, který dle fotodokumentace přesně kopíruje tvar zadní stěny a blatníku, ale ve stavebnici tomu tak není. Je třeba tmelit a brousit a tmelit a brousit a...

Poslední úpravou bylo doplnění hadic hydrauliky jeřábu. Jako velmi vhodný materiál se mi osvědčily gumičky vytažené z prádlové gumy. Při práci s leptanými díly nastaly problémy při sestavování držáků beden na boku vozidla. Při ohýbání držáků poliček a jejich vlepování „natupo“ vznikla v tomto pro-





storu mezera (ve skutečnosti by krabice z držáku velmi rychle vypadly). Vypomohl jsem si opakovaným nanášením hustého vteřinového lepidla do mezery.

Leptané chrániče na přední světlomety jsou široké a je nutné je zkrátit. Ukotvení chráničů na skříň vozidla je nutné zhotovit nové – použil jsem plech z obalu piva.

Samostatnou kapitolou jsou pásy sestavené z jednotlivých článků. Stavebnice nabízí také pásy gumové, ale to není to pravé. Cenou za realistický vzhled je ale broušení a tmelení a broušení a tmelení a ... Značnou míru trpělivosti vyžaduje také usazení pásů tak, aby byly prověšené a zároveň seděly na hnacím a vypinacím kole. Výsledek však stojí za to a po patinování plně nahradí pásy kovové.

Pro větší autentičnost jsem podle podkladů doplnil interiér i exteriér transportéru doplňky – odlitky smotaných plachet (CMK), vysílačkou (CMK), neprůstřelnou vestou, raketometem (domácí vrakoviště). Jak jsem už uvedl, jednou z komplikací je, že výrobce stavebnice neudává přesná čísla barev, které je na model nutno použít. Také ostatní informační zdroje tuto otázku příliš neřeší. Na obrázcích z internetu se setkáte s interiérem jak barvy bílé, tak tyrkysové nebo tmavě zelené. Použil jsem na interiér light interior barvu Gunze

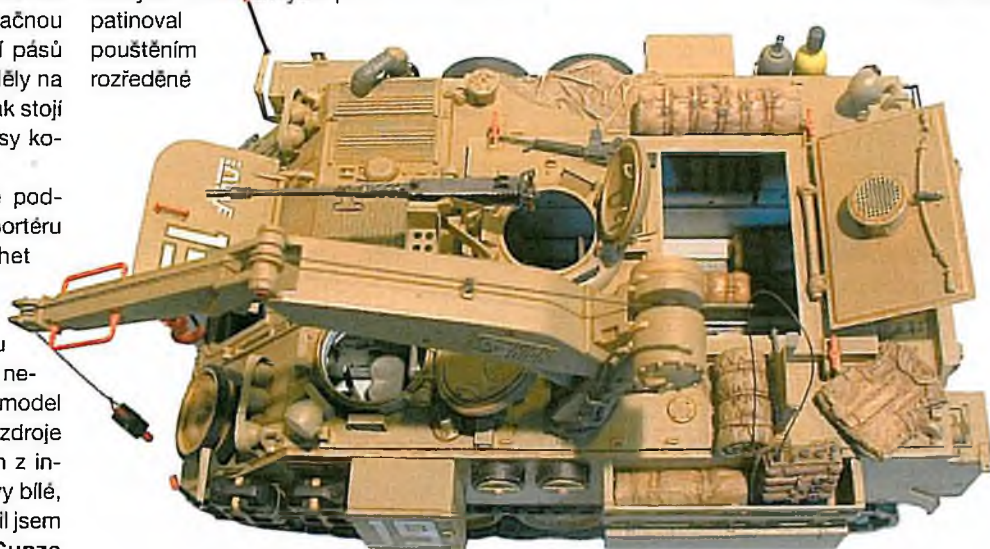
Sangyo 314. Kamuflážní barvu Sinai gray jsem nahradil asi jedinou vyráběnou „izraelskou“ barvou firmy Model master, odstínem 2138F Israeli armour sandy gray. Snad jenom izraelská armáda používá na rozlišení drobných doplňků jasně červenou barvu. Použil jsem Agamu A49.

Patinu v interiéru jsem znázornil nanesením černé vodové barvy na celou plochu a jejím setřením navlhčenými vatovými tyčinkami. Vnější trupu jsem po nastříkání lesklým lakem Tamiya a po nanesení obtisků patinoval pouštěním rozředěné

olejové barvy umbra pálená do spár. Nakonec jsem model přestříkal matným lakem „ušpinil“ nastříkáním několika vrstev silně zředěné barvy Tamiya XF 52 Dark Earth.

Stavba modelu izraelského transportéru M113 Fitter není příliš komplikovaná. S použitím doplňků postavíme špičkový model, ale i při stavbě pouze z krabice a s gumovými pásy model jistě potěší a rozšíří nejednu sbírku příznivců obrněných transportérů M113.

Foto autor





Stavebnice: F-4F Phantom
Měřítko: 1:72
Výrobce: Revell
Doplňky: Sedadla Tru Detailas,
plechy Eduard



JAN MÁČE

McDonnell Douglas F-4 Phantom II se za více než čtyřicet let své řadové služby stal opravdovou legendou, a tak se není co divit, že se v průběhu desetiletí stal předlohou celé řady plastických stavebnic. V našich zeměpisných šířkách a délkách jsou v měřítku 1:72 dobře dostupné různé nepravidelně produkované verze japonské Hasegawy. Před pár léty bylo možné koupit i sérii stavebnic Fujimi a evropskými zástupci rozvětvené rodiny Phantomů mohou být třeba výrobky firem Italeri (Bílek), Airfix či již zaniklé Esci.

Když jsem před nějakým časem zatoužil rozšířit si svou sbírku letounů izraelského Chel Ha'Avir modelem slavného F-4E, který byl v židovském státě nazýván Kurnass, stál jsem zákonitě před nelehkou otázkou, co zvolit za základ stavby. Italeri nestojí za mnoho, Airfix vyráběl námořní F-4B, na svou dobu skvělý model Esci s celou řadou výborných alternativních dílů (krátký difusor kanonu, optické čidlo TISEO apod.) již nějakou dobu není na trhu, a tak zbývaly japonské modely. Ale ani jeden z nich si mne při podrobné prohlídce příliš nezískal. Nejsou to sice špatné stavebnice, ale detaily interiéru, podvozkových šachet či drobných detailů jasně naznačují, že jsou již nějaký ten pátek staré. Dotáhnout je do přijatelné podoby by pak znamenalo docela zdoluhavou práci, do které jsem prostě neměl chuť. Jako na zavolanou proto přišla na přelomu století zcela nová stavebnice firmy Revell. Ale ani tento nádherný kousek nebyl z mého pohledu bez chyby.

Velmi pěkný a detailně propracovaný model zobrazuje totiž verzi F-4F, kterou měla ve výzbroji pouze západoněmecká Luftwaffe. Tato varianta sice z mnohem rozšířenější F-4E přímo vycházela, měla však některé nezanedbatelné odlišnosti. Z modelářského pohledu se jako nejvýznamnější jeví použití

výškovek bez pevných slotů (na F-4E standardní), množství různých antén na povrchu a drobnější rozdíly v paneláži. Protože Revell nabízí modernizovanou variantu F-4F, tvoří jeho výzbroj kromě čtveřice raket Sidewinder (zřejmě verze AIM-9L) i čtyři radiolokačně naváděné rakety středního dosahu AIM-120 AMRAAM, které izraelské Kurnassy pochopitelně nenosí.

Stavebnice

Stavebnice F-4F je zpracována ve vysokém standardu nových stavebnic Revell. Rozměrově i obrysově „sedí“ s přijatelnou tolerancí několika desetin milimetru. V několika hodnoceních této sta-

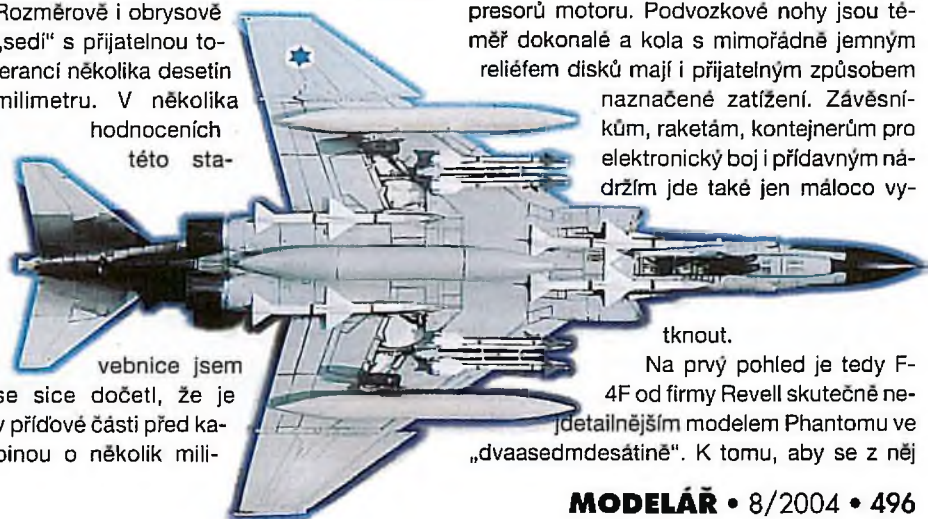
vebnice jsem se sice dočetl, že je v předové části před kabinou o několik mili-

metrů delší, ale na postaveném modelu to není nijak patrné. Panely jsou vyznačeny velmi jemným a zřetelným rytím do hloubky, které opravdu pěkně postihuje i takové detaily, jakými jsou drobné nýty, mřížky chlazení či zámky sklápění vnějších částí křídla. Mimořádně hezky jsou ztvárněné podvozkové šachty a jejich kryty, jež skýtají pohled na řadu drobných detailů (hadičky, kabely, žebra, nýty), takže pro stavbu nesoutěžního modelu plně postačují. Jedinou chybou šachet hlavního podvozku je jejich přeče jenom poněkud menší hloubka, takže by se do nich ve skutečnosti podvozkové kolo asi jenom těžko vměstnalo.

Docela pěkný je i prostor posádky, z nějž je třeba vyzdvihnout plastické přístrojové desky pilota i operátora zbraňových systémů. Boční panely a sedadla však jsou poněkud schématické a pokud budeme stavět model s otevřenými překryty kabiny, pak je nutné podrobnosti náležitě dopracovat. Výtokové trysky motorů mají vyznačeny pohyblivé segmenty pouze z vnější strany, což nepůsobí příliš modelově. Naopak postačujícím způsobem jsou zpodobeny čelní oběžná kola kompresorů motorů. Podvozkové nohy jsou téměř dokonalé a kola s mimořádně jemným reliéfem disků mají i přijatelným způsobem naznačené zatížení. Závěsníkům, raketám, kontejnerům pro elektronický boj i předávným nádržím jde také jen máloco vy-

tknout.

Na první pohled je tedy F-4F od firmy Revell skutečně nejdetailnějším modelem Phantomu ve „dvaasedmdesátině“. K tomu, aby se z něj





stal izraelský F-4E však ještě dost chybí. Vlastní stavba naštěstí nepřináší mnoho zádrhelů. Snad největší problém představují nasávací otvory motorů, kde je ve velkých sáčích kanálech příliš dobře vidět napojení jejich přední části (díly 33-36) na trup. Určité tmelení a broušení si vyžádá i napojení kabiny na trup (díl 109), obligátní přechody křídlo-trup a nasávací otvory na přídi. Zbytek stavby je více než pohodový a jednotlivé díly do sebe zapadají s pověstnou německou přesností.

Přestavba

Rozhodl jsem se, že si postavím jeden z prvních F-4E dodaných do Izraele v podobě, v jaké létal nedlouho po říjnové válce v roce 1973. Tato volba přinesla celou řadu nutných úprav. Nepoužil jsem anténu (díl 118) a odobroul její základ na hřbetu trupu.

Pod křídlo této varianty se nehodí díly 101 až 106 (na pozdějších F-4E s křídlem opatřeným sloty se vyskytovaly). První izraelské F-4E ještě neměly křídlo se sloty, ale stavebnice naštěstí obsahuje i vnější části křídla v tomto provedení (díly 107 a 108, zřejmě „přebytek“ ze stavebnice RF-4E).

Největší zásah si vyžádají obě poloviny výškovky. Původně jsem si sice pohrával s myšlenkou použít docela pěkné díly ze stavebnice F-4E firmy Esci, ale po porovnání jejich detailů jsem se vydal obtížnější cestou výroby slotů. Ta naštěstí není nijak složitá. Za náběžnou hranu výškovky je pouze třeba rydlem proškrábnout výraznou linku, do ní nalepit výztuhy a všechno jemně přebrousit. Několik málo odlišných krytek a linek paneláže jsem nechal bez opravy, neboť výsledek by nebyl adekvátní vynaloženému úsilí.

Protože jsem model přece jen trochu vylepšit, použil jsem několik doplňkových sad. Například Aires nabízel již v době stavby tohoto F-4E nádherné odlévané výtokové trysky, později též detailní pilotní prostor a další sadu se šachtami podvozku, ale ty jsem v době stavby ještě neměl k dispozici. Do pilotního prostoru jsou pouze doplnil sedadla Martin Baker Mk.7 od True Details a něco málo plechů ze sady Eduardu (F-4E Hasegawa). Chvilí jsem si dokonce pohrával s myšlenkou použít z této sady leptů i přístrojové desky, ale nakonec to vy-

hrály původní ze stavebnice, které jsem pouze vybarvil a „zasklil“ Clear-Fixem. Z leptů Eduard pocházejí i čela krytů kabiny se zpětnými zrcátky.

Do kabiny za sedadlo jsem musel doplnit složitou kabeláž z nití vytažených z plastického rámečku. Posledními úpravami pro mne byla výroba nových pitotek do příděl a náběžné hrany SOP.

Výzbroj jsem zvolil jednoduchou – čtyři rakety AIM-9 Sidewinder (použil jsem AIM-9L ze stavebnice, i když by zřejmě byly správnější AIM-9B) a čtyři AIM-7 Sparrow. Náklad Phantomu doplňují ještě dvě přídavné nádrže pod křídlem a jedna pod trupem. Výzbroj izraelských Phantomů však byla velice variabilní. Letouny F-4E byly většinou využívány při útocích na pozemní cíle, takže na model je možné zavěsit i celou řadu pum (např. Mk.82, Mk.117, obě v klasické i brzděné verzi, GBU-8, GBU-12) i kontejnerů pro elektronický boj (ALQ-87, ALQ-119). Dobrým dodavatelem modelové výzbroje mohou být sady Hasegawa.

Letoun číslo 609 (později 109) z prvé dodávky v roce 1969, sloužil v roce 1973 u 201. tajeset „Ahat“. V té době již měl instalovaný dlouhý difusor kanonu M-61. Tím bylo dáno i jeho zbarvení. Odstíny (zelená FS 34227, písková FS 33531, hnědá FS 30219 a šedo-modrá FS 35622) jsem dletem použil přímo, dílem namíchal víceméně od oka z barev Aeromaster. Barvy stejného výrobce jsem použil i na přídavné nádrže pod křídlo (americké FS 34079 a FS 36622). Výtokové roury a panely na spodku trupu a výškovce jsem nastříkal různými metalizéry Model Master.

Obtisky jsou kombinací polských Hi-Decal a amerických Cutting Edge. V současnosti jsou na

trhu ještě velmi hezké obtisky izraelské firmy Sky'. Sady Cutting Edge i Sky' obsahují i velmi pěkné hebrejské popisky, ale v prvních letech služby byly na izraelských Phantomech používány ještě popisky v angličtině. Zajímavostí prvních Kurnassů Chel Ha'Avir bylo použití výstojných znaků na křídle podle amerického standardu, tedy na pravé spodní polovině a levé vrchní.

Závěr stavby představovalo již pouze zvýraznění paneláže, zašpinění podvozku i jeho šachet a zašpinění od výtokových plynů v oblasti ocasních ploch.

Model izraelského Phantomu číslo 609 jsem stavěl pouze pro své potěšení a nesnažil jsem se „dotáhnout“ jej na špičkovou úroveň. Přesto však vznikl velmi pěkný model, který se v poliče vedle egyptského MiGu 21MF určitě neztratí. Pokud by se někdo chtěl vydat podobnou cestou, pak pro něj model F-4F firmy Revell představuje velmi kvalitní východisko. Při vynaložení středně velkého úsilí a použití běžně dostupných doplňkových a výzbrojních sad je z něj možné získat celou řadu variant F-4E létajících svého času u Chel Ha'Avir. Mám v plánu postavit ještě další F-4E v americkém SEA zbarvení s pumovou výzbrojí a třeba i průzkumný F-4E(S) s použitím odlévaného kamerového nosu (Paragon Design). A to nemluví o iránských Phantomech, které mne také navšost zajímají.

Foto: P. Duspivová



Mirage III CJ

Jan Hermoch

Měřítko: 1:48
Výrobce: Eduard



Již delší dobu se v modelářských kruzích proslýchalo, že firma Eduard připravuje čtvrtkovou stavebnici francouzské Mirage III. Počátkem června letošního roku se novinka objevila na pultech modelářských obchodů. Jako první z řady různých verzí „mirážek“ se prodává izraelská III CJ. V krabici, mimochodem zatím největší jakou u „Edů“ vyrobili, se skrývá devět rámečků se 167 díly (mimo čirých jsou všechny zhotovené čistě z měkčí tmavě šedé hmoty), jedno kovové závaží, dvě sady vykrývacích masek Express Mask, planžeta barvených leptaných dílů a dva opravdu velké archy plné obtisků na pět různých kamufláží (dvě kovové a tři kamuflované). Bohužel tam chybí moje oblíbená Mirage, jediná která létala v šedivé kamufláži - ta, co se pro změnu nelíbí panu Šulcovi z Eduardu.

Stavbu jsem začal podle návodu sestavením sedadla pilota, doplněného barvenými lepty upínacích pásů a odpalovacích rukojetí (obr. 1). Při sestavování vybavení pilotní ka-



biny jsem poprvé narazil na problém „přesazených polovin formy“. Při stavbě na to modelář narazí ještě několikrát, bohužel vesměs pokaždé u malých, ba přímo titěrných dílů. Ve spojitosti s měkkou hmotou je oprava dobrodružstvím spojeným s obavou, abychom neodstranili i samotný díl.

Velmi pěkně je vyřešena přístrojová deska,

kteřá je ve stavebnici ve dvou provedeních. Jednak hladká, na kterou je možno nanést obtisk s přístroji, jednak s pěkným reliéfem přístrojů.

Po slepení pilotního prostoru s hloubkou přední podvozkovou šachtou (obr. 2) následovalo (podle návodu) slepení výstupní roury a první zatěžkávací zkouška - slepení trupu.

Před lepením je nutno si dobře prostudovat návod a přečíst upozornění v něm uvedená (je vhodné se jím i řídit)! Nejprve jsem slepil přední částí po pilotní prostor, teprve pak jsem vložil do obou slepených polovin závaží a dobře ho přichytil



„vteřinovým“ lepidlem. Pak následovalo usazení a přilepení pilotního prostoru a výstupní roury (obr. 3).



Také ke slepení zbytku trupu jsem použil „vteřinák“. Je nutno lepit opatrně a postupně, hlavně v místech směrovky, která je celá součástí výlisku pravé poloviny trupu. Opatrnost se vyplatila a mezi levou polovinou trupu a směrovkou nevznikla žádná spára (obr. 4).



Nyní jsem, stále podle návodu, odložil trup a vrhnul se na sestavování křídla. Nejprve bylo třeba slepit hlavní podvozkové šachty a vlepit je do spodní poloviny křídla. Pak by mělo následovat posezení nad fotografiemi předlohy a rozhodnutí, jakou podvěšenou výzbroj použijeme. Trochu předběhnu a podělím se o pozdější zkušenosti s lepením závěsníků. Jde to dobře, jediný větší problém nastal, když jsem lepil centrální závěsník (díle D26), určený pro nesení řízené rakety Matra 530. Díl má přesazené obě poloviny formy



a ani po začištění (možná proto) ho nešlo nalícovat na trup s kýlovou plochou (obr. 5).



Ale vraťme se zpět ke stavbě křídla. Po vyvrtání otvorů pro závěsníky jsem pokračoval nalepením obou horních polovin křídla. Po dokonalém proschnutí, výmelení a vybroušení křídla i trupu nastala další fáze stavby, ze které jsem měl docela obavy - slepení trupu a křídla. Je namístě vyslovit velkou chválu konstruktérům formy, neboť oba konstrukční celky do sebe zapadly skoro bez problémů, pouze v přední části okolo přední podvozkové šachty a sacích otvorů vznikla menší spára, kterou jsem zalil vteřinovým lepidlem (obr. 6). Po krátkém broušení a obnově poni-



čeného rytí byla tato drobnost odstraněna. Totéž platí i o samotných nasávacích otvorech, kde na spodku v přední části vznikla asi

1 mm široká spára, kterou jsem opět zacelil mým oblíbeným kyanoakrylátovým lepidlem (obr. 7).



Přilepení ovládacích ploch na křídlo proběhlo bez nejmenších problémů a záłudností. Dokonce i odtokové hrany křidélek a klapky jsou tenké a velmi pěkně zhotovené. Škoda, že díly není možné zalepit ve více polohách (stavebnice nabízí pouze neutrální polohu; obr. 8).



Jako poslední jsem velmi opatrně ke křídlu přilepil čírá poziční světla.

Následovalo slepení podvozku. Bohužel i tentokrát mělo několik převážně drobnějších dílů přesazené poloviny formy, ale jinak i tento krok proběhl bez větších problémů a zářhelů. Po nalepení podvozků a krytů bylo načase umístit drobné díly na povrch modelu. Následoval čirý překryt kabiny (musíte se rozhodnout, zda nalepit překryt zavřený nebo otevřený) a pak již jen kompletace závěsníků

s výzbrojí a jejich přilepení na spodek křídla, sestavit žebřík a figurku pilota. A je hotovo. Stavbu máme za sebou, ale je třeba se ještě zmínit o obtiscích. Na dvou velkých arších jsou znaky pro pět „mirážů“ izraelského letectva (všechny stroje mají namalovaný nějaký ten sestřel pod kabinou), včetně popisek v hebrejštině a velkých žlutých černě lemovaných identifikačních trojúhelníků. Obtisky mají až na symboly sestřelů (u nichž je posunutá červená; obr 9) dobrý soubitisk, jsou tenké

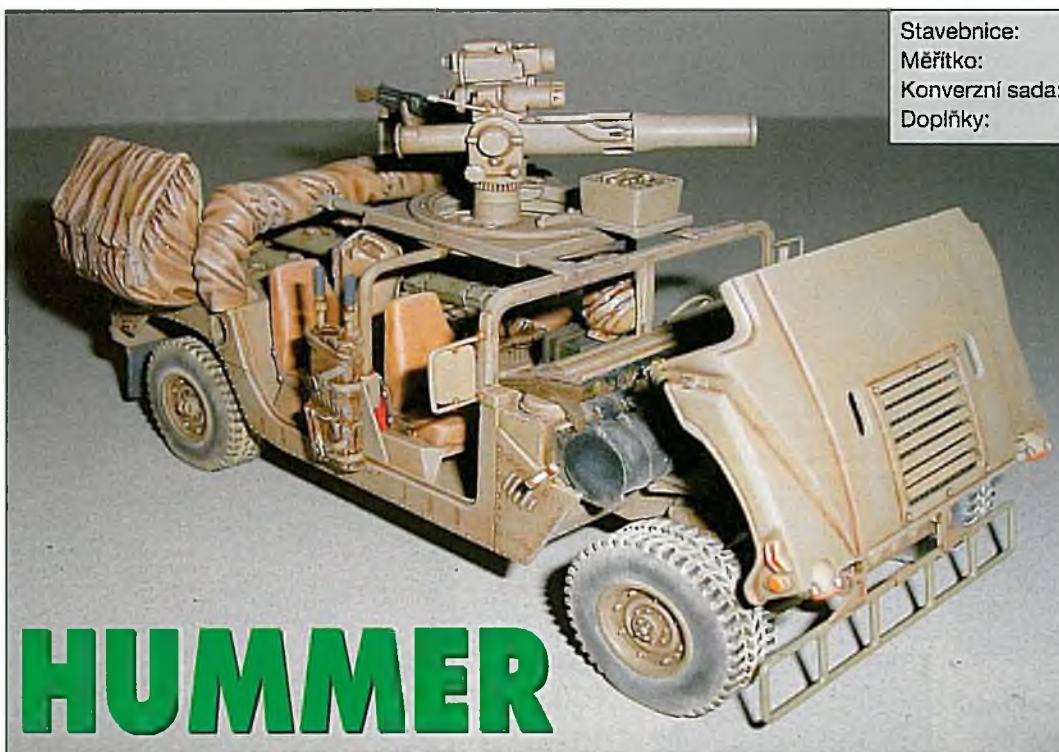


a velmi dobře kopírují povrch modelu.

A závěr? Velmi pěkná stavebnice se zajímavými možnostmi zbarvení. Stavebnice se staví skoro sama a je jenom dobře, že obsahuje velké množství vložené výzbroje (mimo dvou druhů přidavných nádrží ještě protiletadlové rakety AIM-9D Sidewinder, Matra 530C, K a raketnice s neřízenými protizemními raketami). Dobrý dojem ze stavby trochu kazí několikrát zmiňované přesazené poloviny formy u několika drobnějších dílů, což je vada, která se občas obtížně odstraňuje. Každopádně se již těším na ProfilPack a Royal Class, které - jak doufám - budou doplněny o další leptané díly a možná i nějaké ty rezinové odlitky.

Foto: J. Kučírek





Stavebnice:	M966 TOW (Academy)
Měřítko:	1:35
Konverzní sada:	M966 Hummer IDF (CMK)
Doplňky:	Motor a příslušenství (CMK)

vaků, sedadel, spacích pytlů, zadního nárazníku a ještě několik dalších byly dokonalé, bez nutnosti cokoliv tmelit či upravovat (pouze u velkých bočních batohů jsem odřezal naznačenou konstrukci a zhotovil z drátu o průměru 1 mm novou). Další díly (zpětná zrcátka, ochranný rám, závěs rezervy) byly nepoužitelné, proto jsem musel zhotovit nové. Nejhorší byl díl střešního střeliště raket TOW – díl jsme musel upravit s použitím drátu o průměru 1,8 mm a plastických destiček.

Pak stavba pokračovala nalepením okenního rámu, ochranného rámu s plachtou a další výstroje. Přední kapotu, která je v otevřené poloze, bylo

třeba vybavit vnitřními žebry, mezi kterými jsou nalepené izolační desky. Na potažení desek jsem použil papírové kapesníčky, které jsou na několika místech potrhane, jak je vidět na fotografiích předlohy. Optika na naváděcím zařízení raket TOW je z čiré fólie, podbarvené permanentním fixem modré barvy. Do nových zpětných zrcátek jsem nalepil zrcadlovou fólii d-c-Fix, která se mi osvědčila a je k dostání ve většině papírnickví.

Poslední problém, na který jsem narazil, byl téměř z jedné třetiny obvodu kola zalitý vzorek pneumatik. Opatrně jsem jej proškrábl „šábrem“ zhotoveným z jehlového pilníku. Konverzní sada měla obsahovat čtyři zatížená kola a jednu rezervu. Bohužel v mé sadě bylo pět zatížených kol, a protože se mi nechtělo kolo upravovat na rezervu, zakryl jsem stlačené místo na pneumatice izraelskou vlajkou.

JAROSLAV VANÍK

Postavit model víceúčelového vozidla Hummer jsem měl v plánu již delší dobu. Původně jsem chtěl vůz v americké verzi, ale při návštěvě modelářské prodejny mi padla do oka konverzní sada na izraelského Hummera ověšeného rozličnou výstrojí a bylo rozhodnuto – stavět budu atraktivně vyhlížející typ.

Jako výchozí polotovár jsem použil stavebnici M966 TOW firmy Academy s mnoha díly ze světle hnědého plastiku, z nichž jsem však pro zvolenou verzi použil jen kompletní podvozek, spodní část karosérie, kapotu motoru a rakety TOW.

Začal jsem sestavením rámu podvozku, tlumičů a náprav. Vinuté pružiny okolo tlumičů jsou ve stavebnici jen hrubě naznačené, proto jsem navinul nové z drátu o průměru 0,8 mm. Na hotový rám jsem pak nalepil celou podlahu, která je zhotovená vcelku se zadními podběhy. Na podlaze mezi sedadly bylo třeba zatmelit a začistit velké množství stop po vyhazovačích. V této fázi stavby jsem

začal se zástavbou motoru a chladiče. S odlitky bylo třeba mít hodně trpělivosti, jejich povrch byl hrubý, plný ořepů a drobných bublin. Po nalícování na rám a přední část karosérie jsem motor i chladič nabarvil podle fotografií a doplnil několik hadic a kabelů. Zevnitř interiéru bylo nutné zakrýt viditelnou zadní část motoru plastickými destičkami.

Následovalo vybavení prostoru řidiče a nalepení sedadel z konverzní sady. Mimochodem, měl jsem pocit, že sada je ze dvou kvalitou odlišných částí. Odlitky batohů,





Zbarvení a patina

Modelu jsem nastříkal pískovou syntetickou barvou **Agama** Iz 6. Sedadla jsou v barvě kůže **Agama** 30, na batohy, vaky a další výstroj jsem použil hnědou **Revell** 86 tónovanou zelenou a žlutou do tří odstínů.

Patina je už zažitá klasika – olejové barvy ředěné syntetickým ředidlem **Agama**, které rychleji zasychá a je vůči podkladu šetrnější než terpentýn. Na rez (výfuk) používám základní nátěr olejovou hnědočervenou barvou, do které ještě než zaschne vtupuji štětcem naškrábané křídý (hnědou, oranžovou, červenou) smíchané v různých poměrech. Pneumatiky jsem nastříkal černou barvou **Revell** s příměsí trochy bílé a patinoval pigmenty **Star Dust**. Na závěrečné přelakování je použit matný lak **H 20** od **GSI**.

Závěr

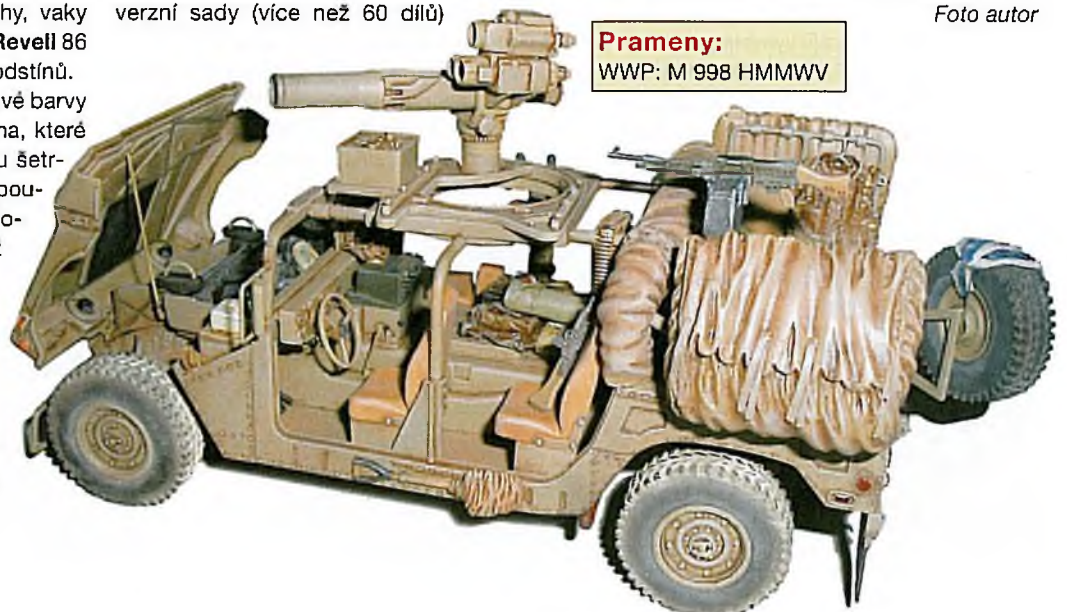
Stavba modelu byla časově dost náročná, hlavně kvůli obsáhlosti konverzní sady (více než 60 dílů)

a potřeby zhotovit některé drobné díly nově. Výsledkem však je atraktivní a ještě neokoukaný typ jinak rozšířeného Hummeru.

Foto autor

Prameny:

WWP: M 998 HMMWV



Harley-Davidson WLA

Měřítko: 1:35
 Výrobce: Tamiya
 Doplnky: lepty ExtraTech



MIROSLAV ZADA

Tradiční výrobce se za druhé světové války stal hlavním dodavatelem motocyklů pro americkou armádu. Robustní, spolehlivé, byť pro vojenské účely trochu těžké motocykly WLA, sloužily v armádě USA i ostatních spojenců v rozmanitých rolích od průzkumu až po vojenskou policii po celou dobu války.

Motocykl měl klasický vzduchem chlazený dvouválec do V o zdvihovém objemu 737cm³ a výkonu 17 kW, pohon řetězem přes třístupňovou převodovku, hmotnost okolo 250 kg a dosahoval nejvyšší rychlosti 105 km/h.

Údaje o počtu strojů vyrobených pro armádu kolísají od 60 000 do 90 000 kusů. Po válce se mnoho motocyklů dostalo z levných armádních výprodejů do soukromých rukou a to i v našich zemích. Nejjednodušší způsob, jak získat podklady

pro stavbu modelu, je vyfotografovat si skutečné motocykly na srazu historických vozidel (ovšem s vědomím, že dva stejné motocykly dnes již nenajdeme a ne všechny detaily musí být původní a správné).

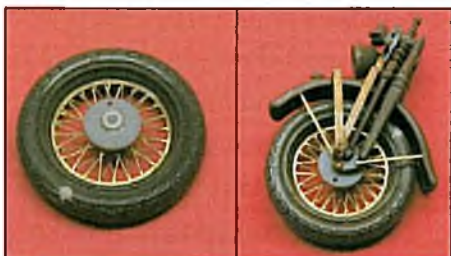
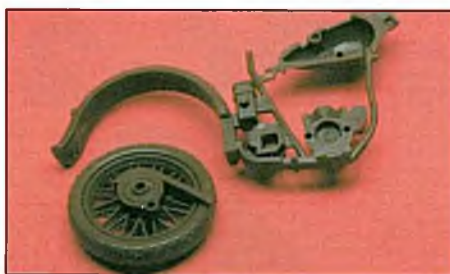
Stavebnici motocyklu Harley-Davidson v měřítku 1:35 obsahuje sada US Military Police firmy Tamiya. Zajímavostí je, že označení Harley-Davidson nikde na krabičce ani v návodu nenajdeme (alespoň ne v latince).

Veterán mezi plastikovými stavebnicemi firmy Tamiya si věru za-

slouží vylepšení. Na výplety kol jsem použil leptané díly ExtraTech, původně určené pro bombardér TB-3 (1:72). Stavebnice nabízí kola zhotovená vcelku s blatníky a v předním jsou navíc otvory pro snadnější upevnění pouzdra na zbraň a nábojovou schránku. Proto je třeba kola od blatníků opatrně oddělit a blatníky frézováním prohloubit. Z kol je nutné odstranit nemodelové výplety (u zadního kola opatrně oddělíme i kryt řetězu) a otvory v předním kole zatmělíme.

Z leptaných dílů a kousku plastické tyčinky (o délce 1 mm a průměru odpovídajícím náboji kola) sestavíme a opatrně vytváříme vnitřek kola (2x).





Prameny:
Wilson, H.: Velká kniha o motocyklech,
Ottovo nakladatelství

Tvarovat je třeba velmi opatrně a pomalu, případné nedostatky se dají „doladit“ při slepení polovin výpletů k sobě. Obě poloviny lepíme tak, aby se výplety při pohledu z boku nepřekrývaly. Máme-li tuto nejkritičtější práci za sebou vlepíme výplety do pneumatik původní stavebnice. Výplety mají o několik setin milimetru menší průměr než otvor v pneumatice, a tak drží po celém obvodu na vrstvičce veterinového lepidla. Pamatujeme na to při odstraňování původních výpletů a ponecháme co největší „ráfky“. Kola jsou hotova a popisovat ostatní úpravy je asi zbytečné.

Podle fotografií skutečných Harleyů je třeba doplnit další detaily a vylepšit původní. Kromě výpletů kol ExtraTech jsem použil ještě lepty z různých zbytků. Ochranný štít (ve skutečnosti plátěný) je ztenčený původní, ale opatřený novým čirým štítem z tenké fólie. Samopal Thompson v upraveném pouzdře je ze sady amerických zbraní Tamiya.

Motocykl v klasické americké olivě drab jsem postavil s označením vojenské policie. Nápis na ochranném štítu je obtisk ze stavebnice, ostatní pocházejí z domácích zásob. Model Harleye jsem postavil jako doplněk modelu nákladního automobilu Mack a tak také skončil.

Foto autor



Douglas DC-2

Měřítko: 1:72
Výrobce: MPM



JIŘÍ DOMINEC

Dvumotorový jednoplošník Douglas DC-2 je předchůdcem legendární Dakoty, tedy DC-3, a kdyby jeho nástupce neexistoval, určitě by se sám stal legendou. Jinými slovy, DC-2 je ten stroj, jenž vyvolal převrat v dopravním letectví. Před druhou světovou válkou bylo postaveno na 200 letadel tohoto typu, která byla používána skoro po celém světě.

Proto byl od MPM nepochybně správný tah, když se do stavebnice pustila. - V době, kdy píšu, jsou na trhu tři „obtiskové verze“, a předmětem recenze je ta „australská“.

Podklady se sháňejí dost špatně. Řídil jsem se jediným výkresem, který jsem sehnal - dostal jsem ho od přátel na internetu¹. Dále jsem na internetu našel pár fotek (většinou z nich nerozpoznáte detaily), a další jsou v knize Pavla Týce: Dakota/ DC-3, v LK 15/1980 a v Revi č. 50. (Poznámka redakce: Dnes je, díky nové publikaci vydavatelství MARK I, situace zcela jiná - viz Poklička v tomto sešitu.)

Předpokládám, že MPM vlastní legálně získané a reprodukovatelné podklady k letadlu a dívím se, že je ke stavebnici nepřibal na CD. Náklady by byly minimální, prodejnost stavebnice by se zvýšila, slávu by získali a ještě by tam mohli přidat reklamní materiály.

Stavebnice na první pohled vypadá velmi pěkně. Krabice je zaplněná třemi rámečky z šedého plastiku, s odstříknutými „skly“ a je bez plechů a odlévaných dílů. Zdá se, že MPM míří do kitařského mainstreamu, což mi přijde trochu líto. Podrobnosti jsou vyznačeny rytím je do hloubky, jemně a pravidelně, obrysy ve shodě s mými podklady.

Stavba

Začal jsem tím, že jsem rytí doplnil. Podle výkresu jsem přidal nouzový východ na pravé straně, poklop nad pilotní kabinou a pár drobných krytek. Pokračoval jsem lepením v pilotní kabině (bez připomínek). Potom jsem vlepil do trupu okna (lepi se na plocho, zamatlal jsem jen dvě ze 14 možných), trupové přepážky a podlahu kabiny pro cestující. Postrádal jsem sedadla, což skýtá prostor pro výrobce doplňků (stejně jsem nezjistil, jak mají být uspořádána).



Před slepením trupu doporučuji přilepit postranní okna pilotní kabiny (protože jsou větší než rám, a musíme je zkoušet na sucho). Poloviny trupu sedí perfektně, pokud je dokážete slepit přesně (chybí fixační kolkky).

Pokračujeme sestavením křídla. Skládá se z pěti dílů (centroplán + čtyři krajní), čímž je zajištěno správné vzepětí. V náběžné části doplníme pojišťovací světla. Zdroje se neshodují, na kterém křídélku má být vyrovnávací ploška, výrobce stavebnice ji umístil vlevo.

Na spojení křídla a vnější části trupu je díra a schod „jako prase“ (přeháním, ale jen trochu). Klasický tmel ani vteřinák na to nestačil, pomohlo až vlepění kousku rámečku a velké broušení. To však je asi jediná podstatná vada stavebnice.

Budeme tmelit i na spojení spodní strany trupu s křídlem a okolo kabiny. Další, již poslední proces tmelení & broušení nás čeká na přídě trupu. Když už jsme tady, vyvrtáme pod středním důlkem (je to navigační světlo) vstup ventilace (je vidět i na obrázku na krabici). A když už máme vrták v ruce, vyvrtáme ještě tři otvory pro větrání kabiny cestujících (do hřbetu trupu).

Na motorových gondolách jsem doplnil výfuk z bužírky (patrně jsou umístěny asymetricky, vždy na levé straně).

Modelové ztvárnění motorů (Wright Cyclone SGR-1820-F3) není zrovna přesvědčivé. Po posouzení, jak mají vypadat doopravdy (fotky jsem našel na internetu), jsem je nahradil motory R-1820-97, které jsem sebral



na vrakovišti z B-17 (Revell). Nejenže lépe vypadají, ale ještě jsem získal několik set koňů navíc. (Odbočka: některé DC-2 byly vybaveny i motory Bristol Pegasus, které vypadají skoro stejně, nebo P&W Hornet, což je dvouhvězdicový čtrnáctiválec).

Přilepíme kormidla a chvíli se kocháme, jaké to je krásné letadlo. Potom se rozhodneme, kterou verzi postavíme. Nabízí se obtisky na stroj španělský, v barvě pískové se zelenými puntíky, dva stroje americké (US Navy a Marine Corps), v barvě kovu, a stroj RAAF, který jsem postavil jako základ mé sbírky australských letadel.

Z internetu jsem vyčetl, že tento stroj byl jedním z deseti, které RAAF koupila od Eastern Airlines v letech 1940-1941 a v roce 1948 (?) byl prodán Marshall Airways.

Kvůli nedostatku dalších podkladů jsem použil křídlovou kouli (nezbytná pomůcka modeláře, mám ji hned vedle dámské punčochy). Koule mi ukázala, že v roce 1943 (z té doby podoba předlohy pochází) bylo vedro, až klokaní lekali žlzní a kamuflážní nátěr se odlupoval, a kolem brousil Jamamoto, takže nikdo neměl čas ani náladu to opravovat. Takže olétání bude spíš větší. Tak jsem nejdřív stříkl podkladovou stříbrnou (Humbrol 56) a na tento základ na vhodných mís-

tech kartáčkem na zuby „nasázel“ skvrny z hustého mýdla. Na podklad jsem potom nastříkal kamuflážní barvy (Humbrol zelená HT1 + hnědá HF3 + Sky 23). Hranici mezi barvami jsem vyznačil „hady“ z lepidla. Potom jsem letadlo umyl, takže se objevily „kovové“ skvrny po mýdle (Zmiňuji se o tom proto, že mají rozebrané okraje, což nedosáhneme při použití Maskolu a podobných přípravků).

Další fleky jsem vyškrabal v barvě. Asi jsem jich nadělal příliš mnoho, ale už jsem to neopravoval – v duchu zásady, že dalšími opravami vždy vytváříme nové chyby.

„Australské“ DC-2 mají patrně odledovací pásy na náběžné hraně křídla a kormidel. Na ně jsem použil černý proužek z obtisků Superscale. Nesjednotil jsem povrch lesklou podkladovou barvou, protože jsem se domníval, že bude stačit závěrečný polomatný finiš. Nestačil, moje chyba.

Nabarvil jsem navigační světla (v přídí, v zádi a na křídle) a nanesl obtisky (vyzkoušel jsem na ně i Hypersol, ale nebylo ho třeba). Obtiskům není co vytknout, snad kromě absence popisek (kvůli nedostatku podkladů však nemohu s jistotou tvrdit, že existovaly).

Vrtule lepíme až na sestavený model (netočí se). Listy jsou oddělené od hlavy, což na-

bízí příležitost pro předvedení křehkého umu při přesném přilepení. Protože se předvádět nemusím, radši bych je dostal jako jeden díl i s hlavou. Hlava vrtule a konec trupu jsou jediná místa, na nichž najdeme vtaženiny, ostatně jen drobné.

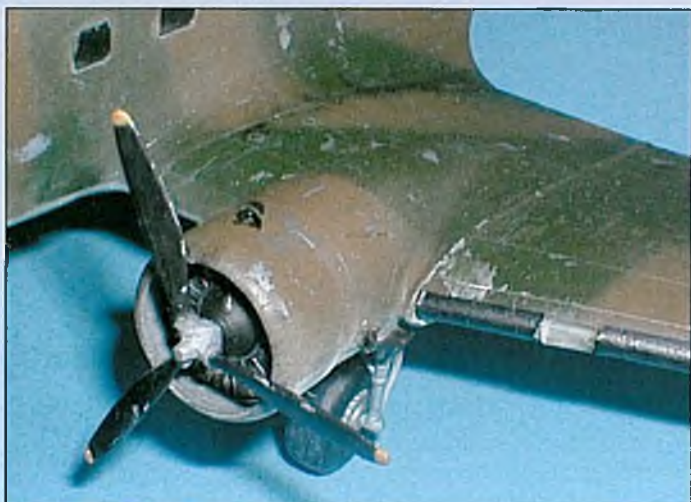
Ostruhové kolečko a ostruha vyžadují úpravu. V původním stavu se nedají slepit, proto jsem kolečko provrtal a doplnil hřídel. Nakonec jsem doplnil drobné díly ze stavebnice a anténu, kryt předního navigačního světla a vedení hydrauliky do podvozku.

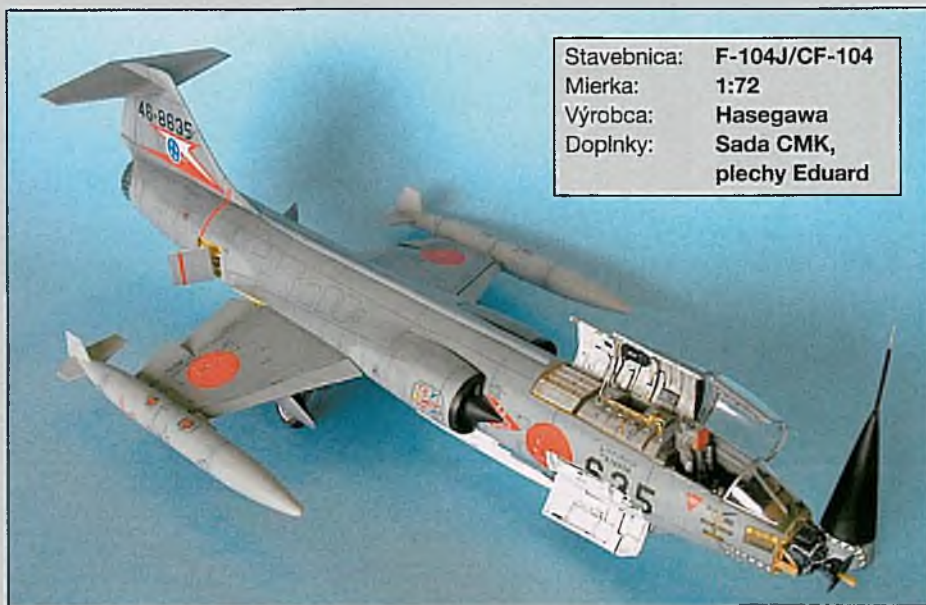
Závěr

Stavebnice nabízí krásné a významné letadlo, které se hodí do každé (skoro) sbírky letadel z třicátých nebo čtyřicátých let. Díly rozměry (změnil jsem to šuplerou) a tvarem odpovídají předloze. Stavba není zcela procházková (nakonec, je to short-run), ale pokud se vyvarujete chyb, získáte do sbírky perlu.

Foto autor

¹ Borivoj Radojic a Jarda Rankl. Děkuji. Jedná se o neidentifikovaný materiál z července 1985. Protože to jsou totožné podklady ze dvou různých zdrojů, myslím, že nic lepšího se běžně sehnat nedá.





Stavebnica: **F-104J/CF-104**
 Mierka: **1:72**
 Výrobca: **Hasegawa**
 Doplnky: **Sada CMK,
 plechy Eduard**

HVIEZDNY STÍHAČ PO JAPONSKY

ING. VLADIMÍR BEGERA

Keď som v tohoročnom treťom čísle časopisu *Modelár* „objavil“ článok Ladislava Rezáka popisujúci stavbu jeho Starfightera, model, na ktorom som pracoval ja, sa nachádzal vo fáze finálnej montáže. S veľkým záujmom som sa preto dozvedal, ako dopadla sada doplnkov z Horních Počernic v kombinácii so stavebnicou, pre ktorú nebola pôvodne určená. A musím teda povedať, že Revellácky výrobok na tom vôbec nie je až tak zle.

Stavebnica

Japonská stavebnica je na trhu už dostatočne dlho, aby bola modelárskej verejnosti dobre známa. Stále je na pomyselnom vrchole v oblasti 72krát zmenšených Starfighterov. Myslím, že už postavením „z krabičky“, je možné pri priemernom úsilí získať nádhernú a vierohodnú maličkú kópiu skutočného stroja.

Stavebnica + Detail set

Firma CMK na trh dodáva súpravu detailov na vyšperkovaní F-104 verzii S/G, ktorú pokojne môžeme použiť i na ostatné verzie. Návod vedie potrebnými úpravami základných výliskov veľmi zrozumiteľne a odrezáť všetky „nepotrebné“ časti plastu tak nie je podľa naznačeného spárovania problém. Len pri oddeľovaní riadiacich plôch krídla som si všimol, že napriek tomu, že diely stavebnice boli podľa mne dostupných výkresov absolútne presné, ich polyuretánové náhrady sú v pozdĺžnom smere o niečo väčšie. Veril som výrobcovi modelu i výkresom a tak som diely CMK zbrúsil na potrebný rozmer.

Snáď najprácejšou časťou stavby je zoštíhľovanie stien trupu, aby doň bolo možné vlepíť odliedané diely. Je na to dobre upozornené v návode (nie je tam však napísané, aká drina to v skutočnosti je). Odliatok motora sadne do trupu ako uliaty, podobne sú na tom i podvozkové šachty. Menšie komplikácie mi spôsobovali šachty aerodynamických bŕzd a najviac roboty dal samotný pilotný priestor. Nestačilo len zúženie stien trupu, ale zabráť dostal i odliatok najmä v prednej časti. Problém s umiestnením prístrojovej dosky sa vy-

skytol i v mojom prípade. Navyše horný diel „palubky“ z leptaného kovu je príliš veľký, aby sa zmestil pod jej kryt. Riešenie – použiť diel zo sady plechov pre F-104J firmy Eduard, ktorý je užší. Poslednými úpravami doplnkovej sady bolo doplnenie potrubia na prekryt kabíny, teleskopické ťahla otvorených krytov a zbrúsenie upínacích pásov na odliatku sedadla a ich nahradenie kovovými Eduard.

Stavebnica + plechy

Eduard ponúka jeden veľký a jeden menší „plech“ priamo určené pre japonské stroje. Asi tretinu dielov nepoužijeme, lebo už sú zastúpené v sade odliatkov. Napriek tomu sa však lepty rozhodne oplatia, lebo vylepšia podvozok, prekryt kabíny, už spomínané sedadlo, polohové svetlá, majáky a reflektory, prídavné nádrže, podkrídlové a podtrupové zbraňové pylóny, rôzne antény, snímače a výstupnú rúru. Tá je kapitolou sama o sebe, veď sa skladá takmer z 50 dielov a zaberie hodne času. Po dvoch hodinách práce na nej som nebol ani v polovici...

Ako som všetko „namaľoval“

Detaily som farbil už overeným postupom: príslušný odtieň – nafarbenie detailov – lesklý akrylový lak – zapustenie riedkej olejovej farby (riedim terpentínom) – dry-brush – matný alebo pololesklý lak.

Model som po odmastení „preshadingoval“ matnou čiernou, potom prišla svetlo sivá nasledovaná (po jej zakrytí hmotou UHU Tack Patafix a páskou Tamiya) tmavšou. Niektoré panely som zosvetlil strieknutím „postshadingu“. Potom už úradoval lesklý akrylový lak a obtačky nanesené pomocou Gunze Mark Softera. Opäť lesklý lak a patina zapustením riedkych olejov do spár. A už len matný lak a je to.

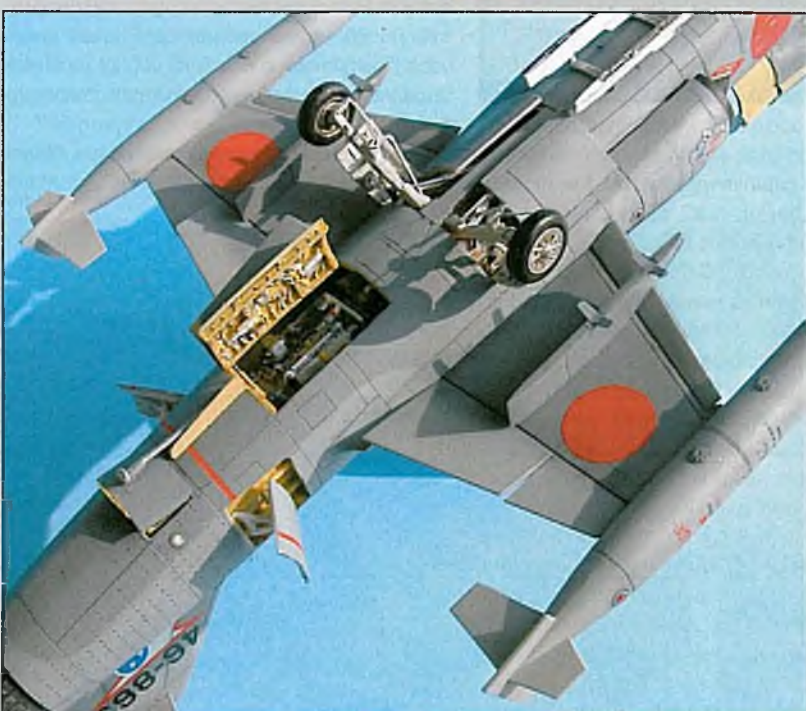
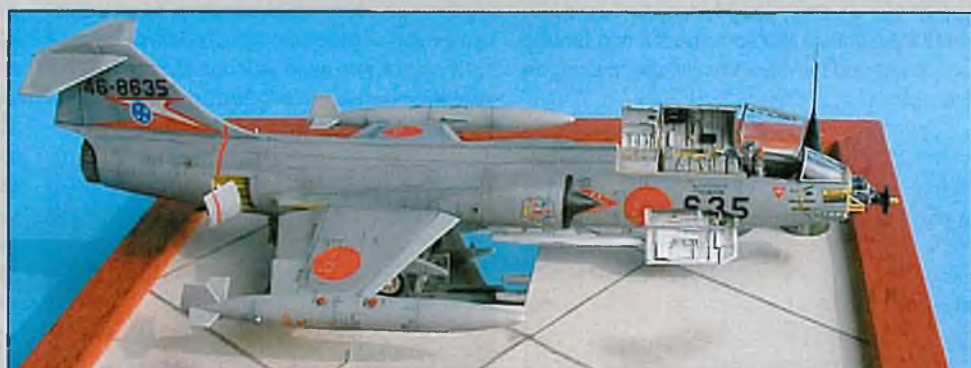
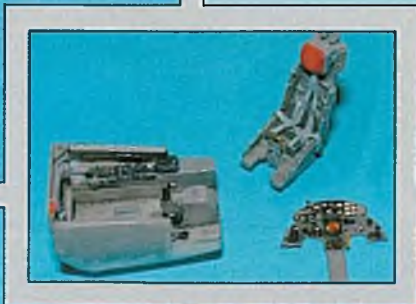
Stojí to za to?

Detail set a plechy sú finančne náročná záležitosť. Je to však pomerne jednoduchá cesta, ako urobiť výborný model ešte lepším. Áno, stojí to za to!

Podklady:

Lock On No.1: F-104G/J, Verlinden Publications
 F-104 In action, Squadron/Signal Publications







Hanriot HD. 2

Měřítko: 1:72
Výrobce: HR models

JIŘÍ DOMINEC

Hanriot HD. 2, odvozený z typu HD. 1, byl postaven v počtu asi 100 kusů. Od slavnějšího předchůdce se liší dvěma kulomety (HD. 1 měl obvykle jeden) a často instalací plováků (na HD. 1 jen výjimečně). Některé stroje také měly o 20 cm větší rozpětí.

Jedinou mně známou stavebnici v tomto měřítku nabízí firma HR Models jako „reziňák“. Obsahuje blánu s drobnými díly společnou pro HD. 1 i HD. 2 (spousta dílů nám zbude), trup (patrně stejný pro oba typy) a křídla (nejspíš pouze pro HD. 2).

Jednotlivé HD. 2 se od sebe liší v detailech – mají různý tvar SOP (tři možnosti), jeden nebo dva kulometry, motor Le Rhone nebo Clerget a plováky nebo kola. Protože jsem chtěl stavět stroj používaný Francouzi, zatímco stavebnice nabízí pouze americký (s označením BAM!), ponořil jsem se do studia pramenů a zbytků obětí. Výsledkem je model letadla s označením D 47 s kulatým kormidlem, dvěma kulomety a motorem Clerget (vyznačuje se především zdvihátky na předku motoru) a plováky. Zbarvení (o kamufláži bych nemluvil) odpovídá rekonstrukci podobného stroje a fotografii ve Windsocku (použil jsem barvy Humbrol HB 16 plátno, 56 hliník, HN 1 světlá šedá). Firma Eduard pro svou stavebnici v měřítku 1:48 uvádí zbarvení jiné, nicméně nemyslím si, že podle černobílých fotografií je možné s jistotou rozhodnout, co více odpovídá skutečnosti.

Návod praví, že na plovákových Hanriotech „Francouzi používali pětibarevnou kamufláž“, ale v citované literatuře (ani jinde) jsem nenašel nic, co by toto tvrzení opravňovalo.



Stavebnice postrádá návod, obsahuje jen nákres v měřítku 1:72. Vzhledem k množství alternativních dílů vzniká hlavolam, jehož luštění bych se byl docela rád vyhnul. Některé dále zmíněné chyby jsem mohl způsobit sám v důsledku špatného vylučení návodu, nebo přílišným opracováním dílů při dolování z blány.



Stavba

Začneme pilotním prostorem. Použil jsem přístrojovou desku, řídicí páku a pedály, sedadlo jsem raději poskládal z plechů Eduard (ze sady Seats WW.I). Dále doporučuji snížit a provrtat opěrku za hlavou pilota, jak je to vidět na fotografiích. Na snímcích jsem nikde neviděl „kurty“, proto jsem je na sedadlo nedoplňoval. Dovnitř pilotního prostoru není skoro vidět, tak jsem se dalšími detaily nezabýval.

Protože trup se sbíhá směrem dozadu, a spodní křídlo končí v pravém úhlu k trupu, musíme buď trup, nebo křídlo zbrousit, či naopak nastavit. Jinak by vznikl dvouplošník se spodním šípovým křídlem (to je asi největší chyba stavebnice). Na trupu jsem označil chybějící krycí plechy. Ve stavebnici jsem postrádal i kozlík mezi trupem a horním křídlem, který jsem zhotovil z kancelářské sponky (příště rozhodně použiji tenčí).

Vzpěry mezi křídla jsou krátké, nastavil jsem je a zhotovil nové. Měl jsem problémy s geometrií horního křídla (je posunutě o asi polovinu hloubky proti spodnímu, což je výhodné z aerodynamického hlediska, ale špatně to drží při stavbě). Jakž takž jsem uspěl až na čtvrtý pokus, když jsem nejprve přilepil křídlo na kozlík a až potom lepil vzpěry. Výškovému kormidlu jsem zbrousil odtokovou hranu a na povrch rytím naznačil žebra.

Letoun má mezi křídly sedm drátěných výztuh na každé polovině (někdy bývají dvojité, na tomto letadle naštěstí ne) a osm dalších zpevňuje plováky. K jejich napodobení jsem použil rybářský vlasec o průměr 0,15 mm. Dále jsem doplnil dráty ovládání směrového kormidla (pozor, vedou až na odtokovou hranu) a křídélek, jakož i výztuhy kormidla. Dráty ovládání výškového kormidla jsem na fotografiích ani výkresech nenašel, což mi je divné, ale pánové Eduard a Digmayer (ve Windsocku) dopadli stejně. Po dlouhém zkoumání fotografií jsem dospěl k závěru, že tento letoun má čtyři (2x2) vzpěry VOP zespona a žádné vzpěry ani výztuhy shora. Plováky ze stavebnice mají jiný průřez než měly plováky mnou vybrané předlohy, a tak jsem opět brousil. Potom jsem doplnil větrný štítek (jsou na různých letadlech odlišné) a Venturiho trubici (nebo co to je) nad horní křídlo. Nakonec jsem model vyfotografoval a zjistil jsem, že některé chyby se dají schovat, ale jiné o to víc vyniknou.

Závěr

Pokud stavebnici srovnám se současnými střikanými, neobstojí. Má místy nerovnoměrně vyrytá žebra, chybí drobné díly, plátěný potah vypadá spíš jako posypaný pískem. Ale starší stavebnice (Revell z 60. let) předčí jak provedením, tak především tvarovou shodou se vzorem. Pokud z nějakých důvodů model HD. 2 potřebujete mít ve sbírce, mohu stavebnici doporučit. Pokud neseženete Windsock, doporučuji použít návod stavebnice Eduard (mám však pochybnosti o existenci vrtulky na levém spodním křídle, který můžeme stáhnout na internetu).

Za půjčení literatury a rady děkuji Marku Mincbergovi.

Foto autor

Literatura:

Windsock Datafile 92
Windsock International 6/18
Windsock 12
LK 18 a 24 /1998 (Letadla 1914-1918)



T-34/85



PETR HOROSKO

Zná to asi každý – člověk se zařekne, že se bude věnovat jen určitému tématu, ale občas zkrátka uletí. Také já jsem vlastně jen ze zvědavosti prohlížel v obchodu různé

stavebnice a nakonec jsem si malé „tétéčko“ odnesl domů...



Měřítko: 1:120
Výrobce: Hauler



V úhledné krabičce jsem našel sedm odlévaných dílů, lept s madly a lanem a obtiskový arch pro osm verzí. Odlišným nebylo co vytknout, a tak jsem se mohl dát do díla.

Nejprve jsem odstranil nálitky z korby a pásů. Na korbu bylo třeba doplnit kulomet a odvrát háky. Zčištěné sudy jsem přilepil na zadek korby a nakonec instaloval madla. Nepoužil jsem díly z leptu, ale zhotovil nově z drátu o průměru 0,2 mm.

U pásů jsem vyčistil mezery mezi pojezdovými koly a chystal se je vlepit na korbu. Pohled na blatníky mne od tohoto záměru odradil. Vzhledem k měřítku modelu působily velice mohutně a nerealisticky. A taky, proč se připravit o potěšení dodat na model něco svého. Blatníky jsem tedy odřizl a zhotovil nově. Každý je ze tří dílů, použil jsem hliníkovou fólii tl. 0,1 mm. Po přilepení na korbu a vytmelení spár jsem mohl usadit i pásy.

Věž nevyžadovala žádné úpravy, před vlepáním hlavně jsem odvrátil její ústí a jako poslední přišla na řadu madla.

Model je nastříkán tmavou zelenou barvou Agama R9 M. Pod obtisk na věž jsem stříkl lesklý lak. Kola jsou natřena směsí 36 M a 01 M (barva pneumatik a bílá). Na pásy, ušpinění konce hlavně, kulomet a výfuky je použita 32 Me (barva hlavní). Model je lehce zaprášen směsí N3 M a C32 P (světle šedá a písková). Pod výfuky jsem štětcem nanesl nastrouhanou tuhu.

Po přestříkání modelu lesklým lakem jsem do spár vpustil naředěnou umbru přírodní. Hrany jsou zvýrazněny suchým štětcem. Na závěr jsem vše fixoval matným lakem. Korbu a věž jsem barvil samostatně. Před závěrečným lakováním jsem ještě přilepil na pravou stranu korby lano. Věž na korbu jsem lepil až po důkladném zaschnutí laku.

Podložka je zhotovena z plastové desky tl. 0,5 mm. Byl to tak trochu experiment. Na lepidlo jsem zkusil nasypat hliníkový prášek a výsledek byl docela uspokojivý. Podložka je nastříkána směsí šedá, zemité hnědá a písková, konečnou povrchovou úpravu zajistil matný lak.

Po přilepení tanku k podložce už zbylo pouze dolepit antény na věž. Opět posloužil drát 0,2 mm.

Závěr? Pohodová stavba a na konci pohledný model. A jak se říká, nikdy neříkej nikdy, tak kdo ví do čeho se pustím příště.

Foto autor



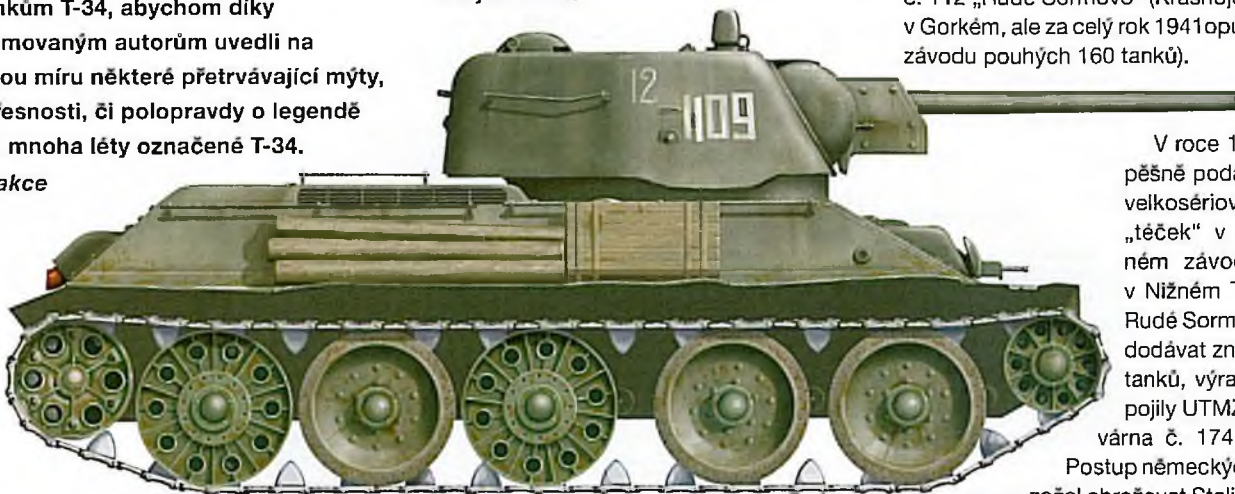
T-34/76 s věží typu „želva“

ING. MILAN KOPECKÝ

Po delší přestávce se zase vracíme k tankům T-34, abychom díky renomovaným autorům uvedli na pravou míru některé přetrvávající mýty, nepřesnosti, či polopravdy o legendě před mnoha léty označené T-34.

Redakce

T-34/76 vz. 1942/43 neznámé jednotky, Ukrajina 1944.



Sovětský střední tank T-34/76 vz. 1942/43 nebo vz. 1943 s tzv. želvovitou věží zná skoro každý, kdo se zajímá o bojovou techniku z let druhé světové války používanou na východní frontě. Uvedený typ věže ale nebyl vyvinut ani produkován, jak se často tvrdí i v pracích jinak uznávaného Stevena Zalogy v ČTZ (nehledě na to, že oficiální název továrny byl ČKZ – Čeljabinskij Kirovskij závod), ale ve sverdlovském Uralmašzavodě (UZTM – Uralskij zavod točno mašinostrojenija).

Vraťme se však na počátek historie výroby tanku T-34 v závodě č. 183 (Charkov). Věže „třicetčtyřku“ byly na počátku produkce v roce 1940 vyráběny sice klasickou, ale poměrně pracnou a složitou metodou. Nejprve byly všechny díly pancířů vypáleny z 45 mm

tlustých ocelových desek a poté některé z nich – konkrétně boky, strop a čelo – tvářeny. Teprve po této operaci mohly být svařeny dohromady.

Bylo zákonité, že na kvalitní a tehdy nedostatečné polotovary i podíl ruční práce náročná technologie musela být nahrazena racionálnější postupem. Proto na konci roku 1940 vyvinul Mariupolský závod (dodavatel finálního výrobce č. 183) novou věž, litou, přijatou do výzbroje 19. listopadu. Čelní pancíř lité verze měl tloušťku 52 mm a věž byla o 200 kg těžší než svařovaná.

Věže odlévané i svařované byly na vyráběné tanky montovány souběžně. Zdálo se, že problém technologie výroby věží je vyřešen.

Po přepadení Sovětského svazu Hitlerovým Německem dne 22. června 1941 se situace ve výrobě výrazně změnila. Ze dvou závodů, které produkovaly „třicetčtyřku“, musel být v září charkovský evakuován za Ural do oblasti Nižného Tagilu a výroba po několik měsíců do konce roku stála jen na Stalin-

gradském traktorovém závodě a jeho dodavatelích (na produkci se sice podílela továrna č. 112 „Rudé Sormovo“ (Krasnoje Sormovo) v Gorkém, ale za celý rok 1941 opustilo bránu závodu pouhých 160 tanků).

V roce 1942 se úspěšně podařilo zahájit velkosériovou výrobu „těček“ v evakuovaném závodě č. 183 v Nižném Tagilu, také Rudé Sormovo počalo dodávat značný počet tanků, výrazně se připojily UTMZ, ČKZ i továrna č. 174 v Omsku.

Postup německých vojsk ale začal ohrožovat Stalingrad a tím pádem i STZ a továrnu č. 264 Stalingradské loděnice (Stalingradskaja sudoverf), důležitého dodavatele svařovaných věží pro T-34.

Bylo jasné, že stalingradská výroba bude s přiblížením fronty minimálně výrazně omezena, ne-li úplně zastavena (tak se také stalo a další „těčka“ vyjela z továrny až v pětáctýřicátém, to už ale byly T-34/85). Proto museli čtyři zbývající producenti výrazně zvýšit své tempo, aby mohly být potřeby nenasýtné fronty uspokojeny.

A tehdy se začala odvíjet historie vývoje „želvovité“ věže. Licí cechy Uralmaše v této době byly již plně vytíženy produkcí věží pro tanky KV a T-34. V UTMZ byl vyráběn pouze modernizovaný šestihřanný typ věže, nazývaný gajka (matice), který byl odléván, a další zvýšení výkonu bylo nemyslitelné. Kromě toho se začal projevovat i nedostatek pisku vhodného pro výrobu licích forem.

Problém se snažili vývojoví pracovníci podniku řešit nejprve konstrukcí svařované verze „gajky“, ale ukázalo se, že navrhovaná cesta by znamenala použití dalšího svařovacího automatu. Automaty však byly plně zahlceny svařováním tankových korb. Proto technologové hledali další řešení, spočívající

v použití robustního 10 000 tunového

ŠTĚPÁNEK P.

lisu, do té doby sloužícího k zhotovení lopatek velkých turbín, a neobvykle mohutné lisovací formy.

Zjednodušeně řečeno, technologie spočívá v tom, že polotovar – v tomto případě pancéřová deska, je zatlačován pohyblivou částí lisu nebo bucharu (beranem) do nepohyblivé části (matrice). Výsle-



Kromě kořistního T-34/76 vz. 1943 s věžovým číslem 221 měl „želvovitou“ věž i další stroj s číslem 231. Oba patřily pravděpodobně k Pz.Jg.Abt. 128 (součást 23. tankové divize). Rumunsko, léto 1944.

dek pochopitelně závisí na složení a teplotě materiálu, jeho kluzných vlastnostech, rychlosti operace a podobně. Pokud nejsou uváděné podmínky dodrženy, dochází ke tvorbě nebezpečných trhlin, znehodnocujících celý výrobek.

Vše musel urychleně vyřešit tým konstruktérů pod vedením ing. Gorlického. Ač původní odlévaná věž gajka měla tloušťku stěn 60 mm, nebyly k dispozici stejně tlusté pancéřové desky a musel postačit pouze plech o tloušťce 45 mm. Jako optimální byla zvolena varianta navržená konstruktérem I. F. Vachruševem a technologem V. S. Anarjevem. Už 19. září byly vyrobeny podle jejich projektu za použití pancéřové desky střední tvrdosti tří kopule. Po svaření kopule s plochým dnem a následným zakalením povrchu vznikla tanková věž (jak ukázaly zkoušky ostřelováním) s vyšší odolností proti pancéřovým granátům, než původní odlévaná. Jednou z mála nevýhod byla o 5000 rublů vyšší cena (pro srovnání – cena celého tanku T-34 byla přibližně 150 000 rublů), již se později povedlo zjednodušením výrobního postupu o něco snížit.

Prvního září 1942 začala sériová výroba lisovaných věží, která skončila až v březnu 1944, kdy stárnoucí „šestasedmdesátku“ na výrobních linkách vystřídal typ T-34/85. Během produkce došlo k několika změnám, nejvýznamnější byla instalace velitelské věžičky místo levého poklopu. Celkem vzniklo na 2050 (někdy je uváděno i 2062 a dokonce i 2670) „želvovitých“ věží. Zpočátku jimi byly osazovány tanky vyrobené v UTMZ, později – protože továrna přešla plně na výrobu samohybných děl SU-85 a SU-100 – byly věže expedovány do ČKZ, kde se tanky T-34 montovaly i s tam vyráběnou klasickou odlévanou verzí.

Tanky T-34 s želvovitou věží používaly především tankové jednotky Rudé armády (několik kusů ukořistil Wehrmacht) a malý počet obdrželo také Ludowe Wojsko Polskie.

Tank T-34/76 vz. 1942 s želvovitou věží, který se dochoval ve vojenském technickém muzeu v Lešanech, prošel v minulém roce rekonstrukcí a byl opatřen znakem polské orlice, ale téměř jistě mezi polská „téčka“ nepatřil, protože 2. polská armáda (2. Armija Wojska Polskiego), působící v květnu 1945 v Lužici a v Čechách, byla vybavena pouze tanky typu T-34/85.

Pro modeláře bude určitě důležité, že želvovitá věž je charakteristická velmi hladkým povrchem, jenž v žádném případě nepřipomíná hrubé odlitky věží, zhotovovaných obvyklou cestou. Proto by měl povrch korby i věže na modelu mít zhruba stejnou kvalitu. Věž je v podstatě celistvá a svarové housenky jsou pouze u obloukových podložek, vymezujících na čelních partiích kryt uložení kanonu a u velitelské věžičky, je-li jí věž vybavena. Madla pro výsadek, hříbky ventilátorů i ostatní drobné díly samozřejmě přivařeny jsou.



Tento T-34/76 vz. 1942/43 s věžovým číslem 228 bojoval v září 1943 v řadách neznámé jednotky Leningradského frontu.

Literatura:
Želtov I., Pavlov M.,
Pavlov I., Sergejev I.,
Soljankin A.:
Něizvěstnyj T-34
Polygon 1/2000
HPM 5, 6/96
Archiv autora

Maskovací sítě

ROMAN „DEKSTA“ LIEBICH

Jedním z nejnovějších počinů firmy Eduard jsou leptané maskovací sítě. Měl jsem tu čest potýkat se s maskovací sítí typu 1 v měřítku 1:35. Stavba je prostá – síť vystřihneme z rámečku. Pokud nestavíme vánoční diorámu, je povrchová úprava sítě nezbytná a musíme ji nabarvit. Použil jsem barvy Humbrol 94, 98, 30 a 91 a síť jsem „washoval“ sienou pálenou ředěnou kobaltovým sítativem.

Zbarvení je hotovo, dostáváme se k hlavnímu problému tohoto



výrobku, k jeho uplatnění. V ruce lze síť poměrně dobře tvarovat, ale pokud ji hodláte umístit na model, přejí pevné nervy. Síť jsem se pokusil maskovat model Marderu III a po asi desetiminutovém boji jsem to vzdal. Jednak proto, že mi již docházely síly, po-

tom už jsem měl strach, že na modelu něco ulomím.

Síť z leptu potřebuje určitou sílu na tvarování. Pokud vím, tak běžné maskovací sítě jsou z jakési tkaniny. Leptanou síť na model položíte, ale veškeré ztvárnění prověšení sítě je na vás, což v případě členitějších modelů, jako jsou protiletadlová děla umístěná



na nákladních automobilech, může být záležitostí možná několika hodin.

Jako alternativa k síti Eduard se nabízí síť zhotovená z gázy posypaná oregánem, případně jiným materiálem. Ač se to jeví jako pracnější, tvarování nám zabere méně času. Navíc vzhledem k tomu, že taková síť je z pružného materiálu, sama se okolo modelu věrohodně vytvaruje.

Leptaná síť mne příliš nezaujala. Pokud bych měl pro ni najít nějaké vhodné využití, je lépe stočenou síť umístit třeba na korbu nákladního vozu nebo na věž tanku.

Foto J. Votava



Stavebnice:	B-25B,C
Měřítko:	1:72
Výrobce:	Bílek (ex Italeri)

Mitchell *po italsku*

RADEK TYPLT

Když jsem dostal od Jezevčíka nabídku postavit zmenšený Mitchell, moje první reakce nebyla moc nadšená. Až Jindrovo popíchnutí: „ááá, panáčkoví pozitiv nevoní“ ve mě vzbudilo zvědavost. V současné době zažívají stavebnice B-25 renesanci. Vydala je firma Italeri, přebalené prodává Bílek a na trhu už se objevilo množství verzí od firmy Hasegawa. Pamětníci možná doma vyšťourají i prastarý Frog.

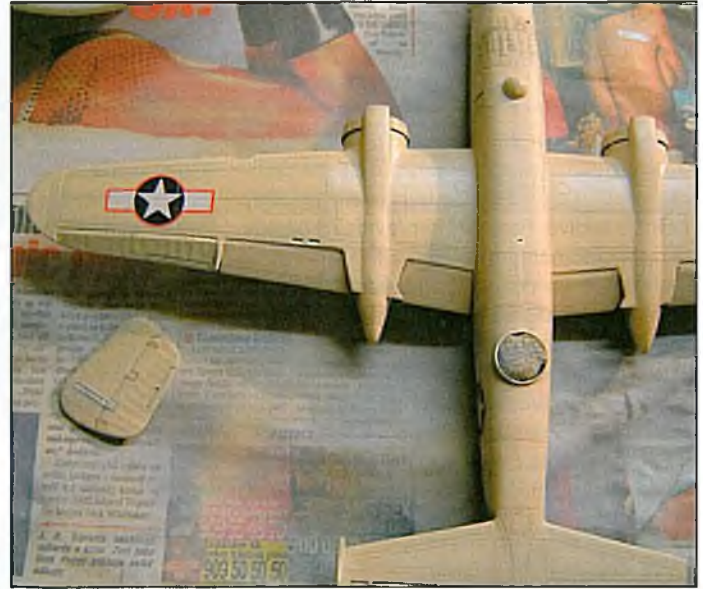
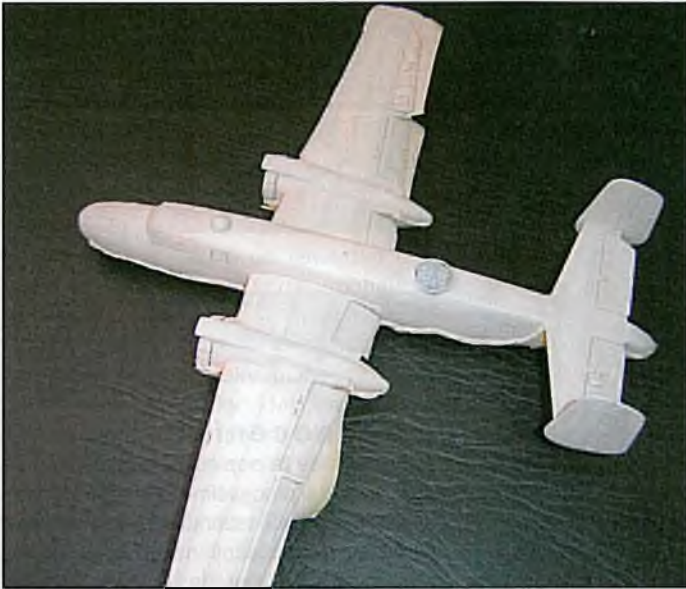
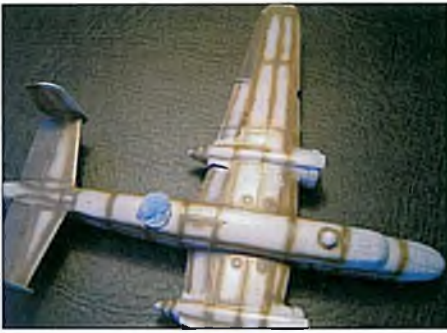


Stavebnice je u nás prodávána v krabici s ne zcela prvotřídní kresbou, která zobrazuje B-25 asi někde nad Afrikou v doprovodu italského stíhače. Obal obsahuje dva rámečky šedého plastiku a rámeček čirého s celkem 64 díly. Některé drobné součástky jsou pokroucené, ale hlavní části (trup a křídlo) jsou v pořádku.

Model pochází ze starých forem a má bohužel rytí vystupující nad povrch. To se jeví jako největší problém, protože při lícování na sucho je znát, že budeme tmelit a brousit. Obnova vystupujícího rytí je problém, a tak jsem se rozhodl model přerýt do hloubky. Při porovnání s výkresy jsem zjistil, že model vcelku dobře kopíruje tvar předlohy a až na maličkosti odpovídá i rozmístění panelů. Proto jsem vlastně původní rytí obtáhl rydlem, doplnil chybějící linky, model celý přebrousil a vyleštil pod vodou. Používám rydlo firmy 3Detail a jsem s ním plně spokojen.

Když jsem kontroloval výsledek, dospěl jsem k názoru, že by to ještě „něco“ chtělo. Firma Eduard nabízí sadu plechů pro stavebnici Italeri, tedy vhodnou i pro přebalenou.

Stavbu jsem zahájil vybavením kabiny. Použil jsem přitom velmi málo dílů (podlahu) ze stavebnice, zato skoro všechny plechy. Úprava prospěla především sedadlům pilotů a vybavení předního stanoviště v nose letadla. Propracoval jsem i stanoviště navigátora, ale to nakonec nebude vidět.



Poté jsem slepil trup. Používám svařovací lepidlo **Humbrol**, které stoprocentně funguje když díly lícují, což bohužel není případ této stavebnice. Tmelit a brousit je nutné skoro všude. Při lepení trupu se vyskytnou dva problémy. Přední podvozková noha by se měla vlepit do výstupků v šachtě podvozku. Není to moc chytré, protože podvozková noha by měla přechkat veškeré operace při stavbě a barvení, což se mi při mé šikovnosti nezdálo moc pravděpodobné. Proto jsem výstupky rozřízl a nohy se pokusím na místo usadit až po nabarvení. Podobný problém se vyskytne i u hlavních podvozkových noh. Řešení je stejné.

Druhým nedostatkem je, že nelicuje prosklená před, kterou máme přilepit natupo, a tak musíme velmi hlídat sousost a vzájemnou polohu trupu a předě. Křídlo a ocasní plochy sedí lépe, než se na první pohled zdá. Tmel budeme potřebovat především v místě spojení křídlo-trup, protože výřezy pro křídlo v trupu jsou asi o 2 mm větší než díly, které do nich usazujeme.

Stavební návod (mimořadně velmi nevalné kvality) se nezmiňuje o nutnosti model s předovým podvozkem vyvážit, nýbrž „padání“ modelu na záď řeší jakýmsi pochybným podpěrným stojánkem. To mi připadalo úplně nemodelové, a tak jsem všechno volné místo v předě vycpal olovem. Zvolil jsem rybářská olůvka, která jsem uzmul synovi z jeho výbavy (doufám, že si nebude moc pečlivě počítat zásoby). Tři kusy po 8 gramech se mi zdály

dostatečné, ale model stojí jen tak tak. Doporučuji alespoň 30 gramů, i když nevím, kam je nacpete.

Následovalo přilepení překrytu kabiny, proskleného čumáku a konce trupu. Licování a tmelení je samozřejmostí.

Celý model jsem přestříkal tmelem Mr. Surfacer 1000 firmy **GSI**. Následovalo přebroušení smirkem zrnitosti 2000 pod vodou, obnovení rytí a opětovně přestříkání a vybroušení.

Zbarvení

Stavebnice nabízí dvě schémata zbarvení: pouštní B-25B a v sovětských barvách B-25C. Pro mne byla volba dost těžká, ale zvítězil letoun s hvězdami bílé barvy. Při studování podkladů jsem narazil na další problém. Spodní plochy jsou údajně nastříkané barvou Azure Blue, ale bohužel

chybí průkazná barevná fotografie, a jsou k máni pouze černobílé s popiskou. Dal jsem na radu zkušených „Amerikánců“ a nastříkal spodek modrou. Běžně používám barvy **GSI**, ale bohužel v těchto odstínech nejsou k dispozici. Nakonec jsem zvolil barvy **Model Master** a nelituji.

K předstínování (presahadingu) jsem použil Olive Drab a Neutral Grey (**GSI**), kamufláž jsem nastříkal barvami **Model Master Sand** (ANA 616) a **RAF Azure Blue** (ANA 609). Střední panelů projasňuje trochu světlejší a hodně řídká základní barva. Barvy vytvoří krásně hladký polomatný povrch. Se spodními plochami jsem byl spokojen, ale vršek se mi zdál moc do růžova. Proto jsem se rozhodl později uplatnit barevný filtr. Jelikož syntetické



barvy Model Master jsou polomatné, před nanesením obtisků jsem povrch nastříkal lesklým lakem. Obtisky Propagteam ve stavebnici jsou vcelku slušné, ale mám k nim několik výhrad. Zdá se, že červené lemování znaků je tenčí, než by mělo být. Závažnější však je označení na ocasní plochy v podobě ZA 233 204, jež by však podle fotografie B-25 od 340. BG operující v roce 1943 v Tunisku mělo správně být 7A 232 304.

Po nanesení obtisků a jejich úpravě jsem celý model přestříkal polomatným lakem GSI. Na zaschlý povrch jsem nanesl dvě vrstvy filtrů (kobaltový síkativ a hnědá barva Humbrol HB 2 Dark Earth). Poté následovalo zvýraznění paneláže olejovou barvou a nastříkání opáleného povrchu za motory. Použil jsem hnědou barvu Humbrol a na „opálené“ plochy jsem pak nastříkal nepravidelné pásy černé a šedivé. Poslední nepravidelný nástřik je opět polomatným lakem GSI.

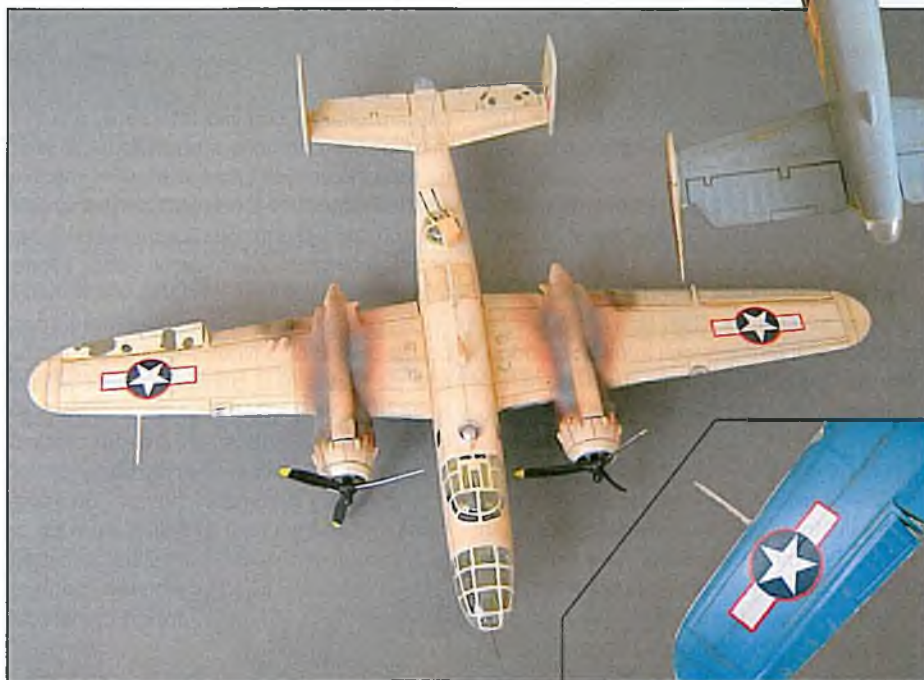
Posledním stavebním krokem bylo doplnění střeleckých věží, antén a anténních lanek a usazení vrtulí podvozkových kol a krytů podvozku na místa. Patinoval jsem olejovou barvou, suchými křídami a technikou dry-brush.



Hodnocení

Stavebnice je poplatná době vzniku. Za zápor považuji především rytí vystupující nad povrch a některá technická řešení stavby; slabý až nedostatečný návod také nedělá žádnou parádu. Poměrně kvalitní obtisky jsou znehodnoceny chybou v označení jednotky a sériového čísla letounu. Z kladů vyzvednu poměrně příjemnou stavbu, atraktivní zbarvení a velmi příznivou cenu. Mít model za čtvrtinu ceny Hasegawy je hodně zajímavé. Stavebnici doporučuji hlavně proto, že B-25 patří do každé sbírky příznivců letadel druhé světové války.

Foto autor



Špendlík do klopy

MARTIN DECARLI

Tomu, že se mi někdy dostane „pod skalpel“ dvaasedmdesátkrát zmenšený amatérský letounek Brouček, jsem nevěřil, dokud jsem krabičku nedržel v ruce. Zatřásl jsem s ní a... no něco malého v ní zachrastilo, tak snad to vtíp nebude! Usměv na tváři se mi ještě zvětšil po otevření krabičky...



Co uvnitř chrastilo, mé staré oči jen těžko našly. Trup, křídlo (mohu-li tak ony dílky nazývat), a ještě drobtina v bláně. No a taky pláneček a „dekálky“. Měl jsem ohromnou radost, že na svět přišlo i tohle mrně, protože by mohlo předznamenat v kitařině pohyb nezvyklým směrem.

Zběžně jsem díly proměřil a porovnal – vše v mezích normálu. Jako podklady mi posloužily fotografie z L+K z doby, kdy skutečný Brouček poprvé vzlétl. Krabičku jsem ani nezavíral a hned se pustil do stavby, nebo spíše stavbičky.



Stavba

Na trupu křídle i VOP jsem narazil na drobné propadlinky, model je též ze série „zjednodušených“. Překvapil mne interiér – plný trup je zhotoven včetně sedadla a dokonce s řídicí pákou vytvarovanou do písmene S! To tady ještě nebylo, nebo alespoň já jsem se s tím nesetkal.

Přilepením polovin křídla natupo vznikly na spodu trupu malé mezery, stejně jako mezi VOP a trupem, takže jsem byl nucen použít malinké množství tmelu.

Poté mne čekalo vyvážení, čehož jsem se u plného trupu s proklátě krátkou předí hodně obával. Nakonec bylo nutné celý motorový prostor vyfrézovat, ponechat pouze spodní a přední část krytu a „díru“ za-

Stavebnice: W-1 Brouček

Měřítko: 1:72
Výrobce: Legato



plnit patřičně opracovaným kusem (pardon kouskem) olova. Samozřejmě se přitom našel největší prostor pro tmelení.

Podvozkové nohy nevypadaly, že by „přetížený“ letoun mohly udržet, a tak jsem je rovnou nahradil novými z ocelového drátu.

Pak zbývalo jen natřít interiér a... no chtěl jsem říci a odstříhnout překryt kabiny. Byla pěkná čirý, ale po prvním zmáčknutí nůžek hned praskl. Co naplat, vyplnil jsem překryt autotmelem, kopyto vyrobil, vyleštil a vytáhl si nový.

Zbarvení

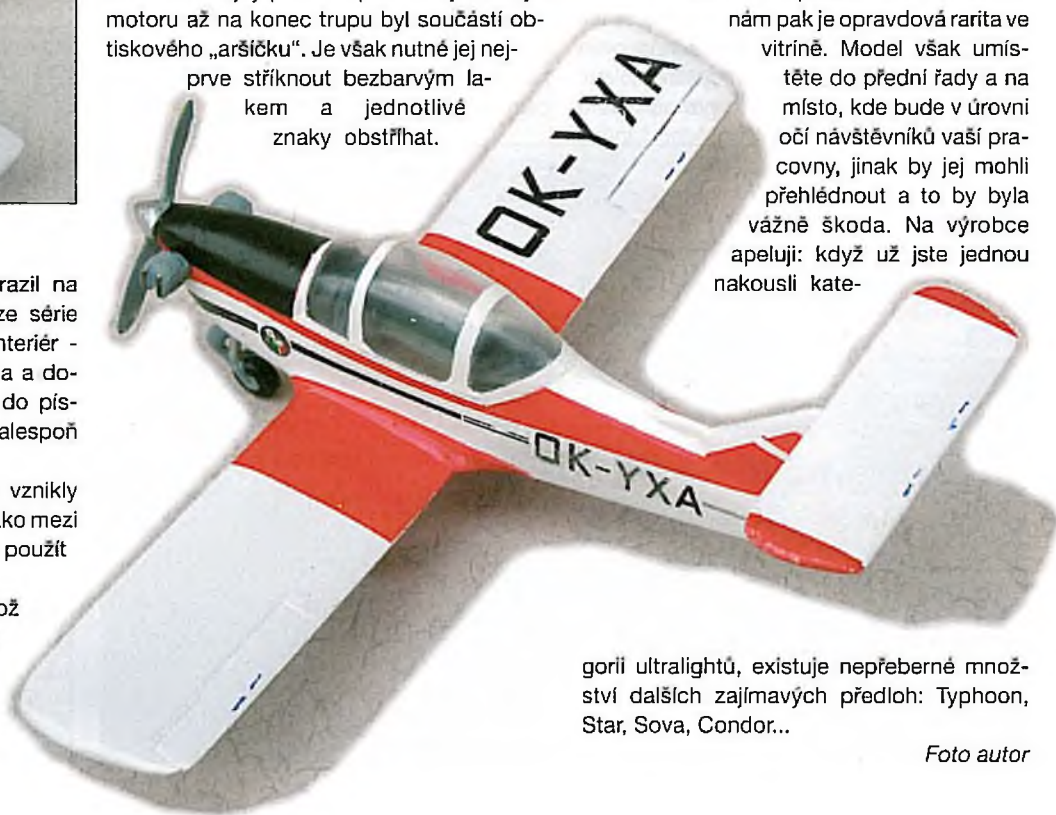
Povrchová úprava proběhla stejně jako u jiných „rezinů“, tedy dvě vrstvičky základovky, vyleštil a navrch pestrobarevný a slušivý kabát. Maskovat tak malý model? ...no trochu jsem si zaklel, připadalo mi, jako bych stavěl své oblíbené Wikinky v měřítku 1:200. Naštěstí dvojitý proužek přecházející z krytu motoru až na konec trupu byl součástí ob-tiskového „aršíčku“. Je však nutné jej nejprve stříknout bezbarvým lakem a jednotlivé znaky obstríhat.

Dokončení

Na modýlek nalepíme již jen zjednodušená kolečka, makety válců motůrku a vrtulku. Letounek existoval, pardon stále existuje, pouze v jednom exempláři, ale kdo by chtěl toho svého Broučka odlišit od Broučků svých kolegů, nechť si vyhledá L+K 19/2002 kde je již vyfocen s „ultralehkou“ poznávací značkou OK-YUA 11. Je neuvěřitelné, že tento stroj v rukách majitele létá od roku 1969 v jinak nezměněné podobě.

Závěr

Nakonec musím konstatovat, že ke stavbě broučka Broučka je potřeba vydat trochu více energie, než je u jiných současných „rezinů“ běžné. Důvod je i velikost modelu, neboť maskovat a stříkat takovou drobtinu je náročnější než „fouknout“ kamufláž na Spitfira (tím se nechci nikoho dotknout). Od-měnou za překonání těchto úskalí nám pak je opravdová rarita ve vitríně. Model však umístíte do přední řady a na místo, kde bude v úrovni očí návštěvníků vaší pracovny, jinak by jej mohli přehlédnout a to by byla vážně škoda. Na výrobce apelují: když už jste jednou nakousli kate-



gorii ultralightů, existuje nepřeberné množství dalších zajímavých předloh: Typhoon, Star, Sova, Condor...

Foto autor

Levná dioráma

JAROSLAV POSPÍCHAL

Středem mého zájmu jsou modely, stavbu diorám beru jako nezbytnost s tím související. Postavil jsem už několik diorám, zejména v poslední době, kdy jsem se zaměřil na stavbu různých přívěsných vozíků, se staly nutným doplňkem mého snažení. Jejich stavba je časově náročná, ale jinou možnost jak představit tažné vozidlo s vozíkem nevidím.

Rukama mi v průběhu let prošel nespočet časopisů, našich i cizích, z nichž jsem čerpal zkušenosti, až jsem se dopracoval k úrovni, dle mínění mých přátel modelářů dobré. Jedna věc je však ve většině časopisů dominantní: pořizovací cena. Ta je pro velké procento modelářů tak vysoká, že je od stavby diorám odradí. Spočítáme-li si ceny všech výrobků, přípravků a polotovárů, které renomovaní výrobci diorám ve svých článcích popisují, dojdeme k sumě několikrát vyšší než je cena modelu v diorámě umístěného. Pro povzbuzení té méně majetné skupiny modelářů jsem se rozhodl čtenáře přesvědčit, že diorámu mohou postavit i za cenu zcela zanedbatelnou.

Protože se chci věnovat popisu stavby diorámy, o modelech se zmíním jen okrajově: Wirbelwind je od **Academy**, Kübelwagen s vozíkem a podvozek muničního přívěsu od **Italeri**, bedna na přívěsu je polský rezin firmy **Toro Model**, **Tamiya** dodala vojáky a vránu.

PODLOŽKA

Protože mé diorámy jsou obvykle lehké a nízké, za podklad jsem zvolil sololakovou desku o rozměru 19x27 cm a tloušťce 2,5 cm. Na její lakový povrch jsem si vyznačil fixem



míry diorámy 15x24cm. Do každého rohu jsem pro jistotu provlékl drátěné očko jako retenci, aby se podkladová vrstva po uschnutí nekroutila. Do vymezeného obdélníku jsem nanesl podkladovou vrstvu – dvoje staré noviny (dle rozměru diorámy) natrhané na malé kousky a namočené do vody, v níž jsem rozmíchal jednu lžičku lepidla Herkules. Po čtyřech dnech jsem slil vodu a vzniklou hmotu rozmixoval.

Protože dioráma představuje vojenskou techniku v podzimním lese a rozježděná lesní půda má tmavě hnědou barvu (přibližně barva kávy), přidal jsem do hmoty patřičné množství hnědé a černé tempery a znovu rozmixoval. Tato hmotu nanesená na desku schne 5 až 7 dní a pak je možné upravovat její povrch.

Druhý nebo třetí den lze otisknout pásy, vytlačit stopy kol a místa pro stromy, případně podle potřeby terén zvlnit. Ihned po nanesení podkladové vrstvy na desku jsem celou plochu kromě míst pro vytlačení pásů

posypal drceným dýmkovým tabákem, která má přesný odstín lesního podloží. Tabák jsem jemně přitlačil k podkladu, rozprašovačem přestříkal roztokem lepidla Herkules a poprášil drtí ze suchého listí stromů (rozemleté v mlýnku na kávu). Asi po hodině lze zbytek posypu sfouknout.

V průběhu této hodiny jsem vteřinovým lepidlem přilepil kmen stromu (stojící i ležící), které jsem již předem vykotal skalpelem a vrátáčkem a napustil ředidlem spíše zašpiněným troškou hnědé a černé barvy.

Mech na kmenech jsem získal namícháním odpovídajícího odstínu zeleně, do které jsem přidal trochu velice jemně mletého pepře, a štětcem nanesl na patřičná místa. Trávu lze napodobit vlasem ze starého štětce (vlas není mastný), v případě nouze použijeme vlastní vlasy nebo manželčiny (je třeba



odmastit a nabarvit na požadovaný odstín). Pokud máme trávu již předem nachystanou, je možné ji pinzetou lepit vteřinovým lepidlem na předem zvolená místa, stejně jako kamínky a keře.

Keře dělám z domácích zásob, které neustále doplňuji v květinářstvích, vazárnách suchých květin a z manželčiných svátkových a narozeninových kytěk.

BLÁTO

Protože jsem milovník kávy, nebyl problém zajistit si dostatečné množství (ne zcela jemně mleté) kávy na přípravu bláta. Po smíchání s roztokem Herkulesu jsem dostal spíš hustší kaši, kterou jsem štětcem nanasí vedle vyjetých stop (bláto vytlačené pásy), dále na bojovou techniku a boty vojáků. Bláto lze pochopitelně temperami přibarvit – přidal jsem trochu černé. Ještě než stačilo bláto zaschnout, přilepil jsem Wirbelwind na místo a bláto z okolí jsem přenesl na spodní hranu pásu, jak se po zastavení vozidla převalilo dolů na pás. Přilepil jsem ostatní techniku a figurky, deku s rozprostřenou svačinou a začal polepovat pomocí štětečku a zředěného Herkulesu povrch stromů listím.

Listí vyžaduje dvojitou dávku trpělivosti jak při výrobě, tak při rozmístování na diorámu. Protože ne každý je ochoten utratit spoustu peněz za plechové listí od výrobců leptaných dílů, je možné si listí v patřičném měřítku zhotovit svépomocí.

LISTI

Nejprve si musíme zhotovit razidlo. Z plechovky od piva ustříháme proužek 2 mm tlustý a 100 mm dlouhý. Uchopíme ho prsty z obou stran a napnutý několikrát protáhneme kolečkovým brouskem na nože, čímž jednu stranu proužku nabrousíme. Proužek



rozstříháme na několik dílků (asi po 20 mm), podle toho, kolik druhů listí chceme. Já jsem vystačil se třemi – lipovými, habrovými a dubovými.

Lípu a habr vytváříme snadno tenkou pinzetou, na dubové potřebujeme asi tři in-jekční jehly o průměru 0,3 až 0,4 mm a délce 20 mm. Ustřížený kousek naostřeného plíšku položíme na stůl, přiložíme jehlu, přitlačíme prsty a plíšek ohneme nahoru. Plech otočíme, přiložíme druhou jehlu vedle, přidržíme prsty a plíšek zase ohneme. Tak postupujeme dál, až vám z proužku plechu vznikne vlnovka o sedmi vlnách, kterou uprostřed ohneme, ustříháme zbylé kraje a máme tvar listu.

Razidla přilepíme nenabroušenou hranou vteřinovým lepidlem na kolečko asi 2 mm tlusté, které odstříháme z lícového rámečku modelu a vyvrtáme v něm konickou díru. Užší otvor dírky směřuje dolů k plechovému razidlu, na plošku s širším otvorem přilepíme vteřinovým lepidlem trubičku 2-3 cm dlouhou

(tyčinka na čištění uší). Tyčinka i kolečko musejí být průchodné, abychom mohli drátem či špendlíkem vystrčit listí uvízlé v razidle.

Listí se nejlépe razí z mokrého skutečného listí, pokud nám uschlo, nezapomeneme je před ražením namočit, aby se okraje nedrobily. Jako podložku pod list při ražení je vhodné použít kousek tlusté látky (flanel, pleťovina), aby se ostří razidla netupilo o tvrdou podložku. Barevné odstíny listí si každý může vybrat sám v přírodě, která barvami překypuje. A ještě rada: čím tenčí list, tím lépe se razí. No, a pak už jen trpělivost a říct si, že všechno nemusím zvládnout za jeden den a jde se na to: jeden lístek, pět lístků, sto lístků...

Zbývá doplnit rám diorámy. Mírně přesahuje přes sololakovou desku, aby pod ním nevyčnívala. Rám jsem nařezal z koupené lišty, slepil, natřel naředěnou temperou, po uschnutí přestříkal lesklým lakem a přilepil na hotovou diorámu Chemoprénem. Pokud by se nám místy podkladová hmota dostala při práci přes fixem nakreslený rámeček na sololakové desce (což je vlastně vnitřní rozměr diorámy), dá se i za suchého stavu dobře odříznout nebo odškrábnout skalpelem či nožem, aby rám při nalepení dobře seděl na desce. Přilepení rámu až na konec je výhodné i v tom, že nemusíme při práci dávat pozor, aby jsme neumazali rám, neznečistili jej lepidlem, nebo dokonce neodřeli.

Na závěr se dostávám k podstatě tohoto článku. Vycházejí z faktu, že každý modelář má doma různé barvy, lepidla, spoustu drobných pomůcek, většina z nás pije kávu a kouří. Zjistíte tak, že veškerý materiál na výrobu diorám máte vlastně doma, stejně jako já.

Pokud nepočítám stavebnice techniky do konečné ceny diorámy, zaplatil jsem v řemeslnických potřebách 30 Kč za metrovou lištu na rámeček, 5 Kč za sololakovou desku. To je taky konečná suma, která by mohla ke stavbě diorám povzbudit i ty modeláře, kteří dosud jen mávli rukou a se slovy: „na tohle teda nemám...“

Foto M. A. Ludvík





Stavebnice: Focke-Wulf FW 190F-8/R1
Měřítko: 1:144
Výrobce: Eduard

FOCKE - WULF Fw - 190A-8/R-1
Hradec Králové „Československo 1945“

DÁREK OD KAMARÁDA

STANISLAV KREUTZER

Před několika lety v předvánočním čase mi blesklo hlavou, že Focke-Wulf FW 190F-8/R1 v měřítku 1 : 144 by mohl být pěkný soutěžní model. Po nárcích, že modeláři staví pouze modely, ke kterým jsou vyráběny nějaké doplňky, jsem se rozhodl postavit model s vlastnoručně zhotovenými doplňky odpovídajícími těm, jež jsou vyráběny pro větší měřítka...

Nejprve jsem na trupu odřízl celou zadní odsouvateľnou část překrytu kabiny. Poté jsem odřezoval celý vnitřek od uchycení motoru až po zadní část pevné stabilizační plochy, kde se skrývá revizní šachta zadního podvozkového kola. Odřízl jsem také směrové kormidlo a upravil je do požadované velikosti a tvaru, stejná úprava postihla i výškové kormidlo.

Vnitřní část interiéru, revizních otvorů a plnicích hrdel je zhotovena podle výkresů a doplňků stavebnic větších měřítek. Například palubní deska je lept s přístroji v měřítku 1:72, zmenšený na kopírce do měřítka 1:144 a přelakována lesklým lakem. Palubní přístroje jsem zakápnul maskolem a přetřel matným lakem. Po zaschnutí jsem maskol odstranil. Na tak malém modelu je výsledek mého snažení špatně viditelný, takže jsem vynaložil mnoho práce a výsledkem je málo muziky.

V původním vcelku zhotoveném křídle jsem vyřezoval šachty hlavního podvozku, klapy a prostor pro uložení křídelních ka-

nónů. Vnitřní vybavení jsem zhotovil podle již zmíněných podkladů. Na spodní straně křidel jsem ještě „sejmul“ kryty trupových nádrží a dovnitř instaloval makety nádrží. Otevřel jsem také revizní prostor ovládání křidélek a klapek. Na povrch křídla jsem po slepení modelu doplnil poziční světla a indikátory vysunutí podvozku.

Po slepení hotového trupu s křídlem jsem začal vymýšlet, co s motorovým prostorem. Opět došlo na okouknutí již někým jiným vymyšlený díl ze stavebnice modelu většího měřítka. Zhotovení celého motoru jsem zavrhl. Znázornil jsem jen konec motorové skříňe s válci (elektrikářské šrouby o průměru 1,2 a 1,6 mm – žebra krásně napodobil metrický závit). K tomu jsem dodělal zadní část motoru a vše nalepil na předem připravené motorové lože připevněné k přepážce vzniklé uzavřením interiéru.

Malé díly (vrtule, podvozkové nohy, kola a kryty) jsou upravené z původních, nebo zhotovené nové.

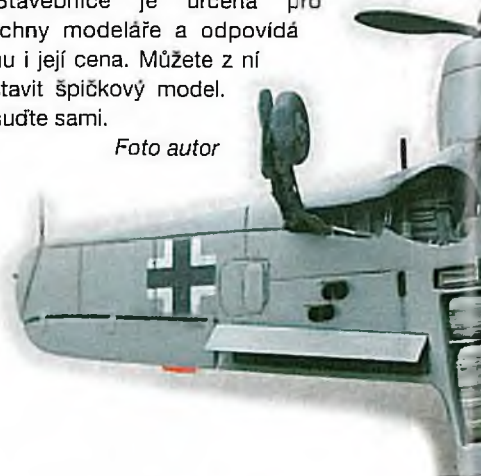
Zbarvení

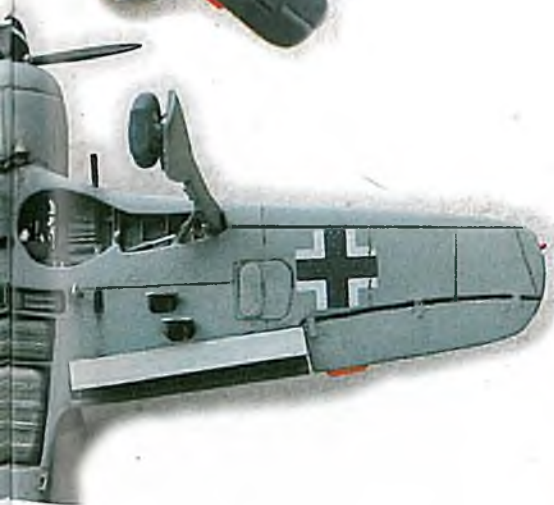
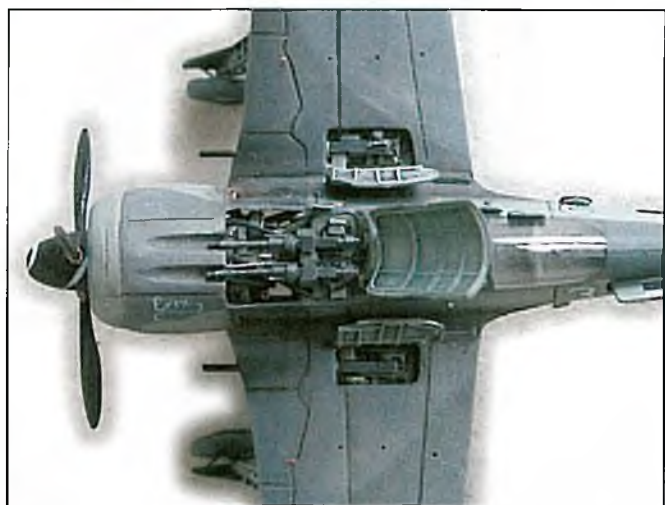
Ze dvou kamufláží nabízených ve stavebnici jsem si vybral tu, která se vztahuje k letectvu působícím na našem území (Československo 1945 – Hradec Králové).

Po nápadu, že budu čistit pistoli po dvou střelkách, jsem nakonec celý model natřel štětcem. Patinu jsem znázornil olejovými barvami (černá a umbra přírodní) a plochy jsem zesvětlil suchým štětcem. O odstínech kamuflážních barev se snad nemusím zmiňovat, vždyť snad na každé soutěži je nějaký ten Focke-Wulf k vidění. Jsou to rozmanité kombinace odstínů (RLM74, 75, 76) někdy i (81, 82, 83). Záleží na dostupnosti požadovaného odstínu a přibývajících letech 1943, ..4, ..5. Obtisky jsou použité ze stavebnice. Mají dobrý soutisk, jsou velmi tenké a dokonale kopírují povrch modelu, takže nebylo třeba použít změkčovacích roztoků.

Stavebnice je určená pro všechny modeláře a odpovídá tomu i její cena. Můžete z ní postavit špičkový model. Posuďte sami.

Foto autor





Izraelská armáda – současnost

Brýle ESS

americké výroby s neprůstředným(!) sklem (vydrží zásah brokovnice na 9 m)

Kapsa

na střelu do granátometu

Dvě kapsy na granát**Taktická průzkumnická vesta**

Čtyři zásobníkové kapsy; každá pojme 3 zásobníky, za druhou zprava je pouzdro na nůž, každá kapsa má po stranách dvě malé kapsy na zásobníky do pistole

Kapsa na kompas

Protiplýnová maska izraelské výroby

Bojové kožené boty se zvláštním způsobem šněrování

Pěchotní kevlarová přilba

Systém upínání je podobný horolezeckým přilbám, při pádu na helmu nezláme vaz

Protistřepinová vesta (se jménem vlastníka)

Pěchotní bojový batoh na munici (jako předloha posloužila školní aktovka)

Uniforma BDU

(Battle Dress Uniform) typ B (bojová) olivově zelená; unikátní je postranní kapsa na nošení cigaret (na levé noze dole), nejoblíbenější v IDF jsou Marlboro nebo izraelská značka Noblesse



Návlek na přilbu „mitznefet - klaunská čepice“ rozbíjí pravidelné kontury hlavy, stíní helmu na sluníčku



Samal Rishon (rotný)



Reflexní označení zezadu na přilbě, tritiové – vyzářuje vlastní záření, viditelné do 20 metrů





Kippa (jarmulka) nošena pouze věřícími
nápis IDF – Israel Defence Forces
(C'va hagana leisrael)

Bunda Bar Lev
do chladného počasí,
vsačka Sayeret Nahal
nošena při strážní službě

Osobní radiostanice
standardně nošena,
slouží pro komunikaci
v rámci jednotky

Nomexové rukavice
používané většinou
speciálních jednotek

Speciální plastový držák zásobníku
používaný na checkpointech
(je zakázáno mít náboj v komoře),
držák umožňuje mít zásobník
v pohotovostní poloze

Colt M733 Commando
ráže 5,56 mm s taktickou svítlinou
kamuflovaný pro rozbití siluety
(běžná praxe izraelských speciálních
jednotek)



Nylonový batoh
s označením medika
(červený Mogen David
Adom – Davidův štít
a nápis paramedik)

Nylonové pouzdro
na záložní zbraň Glock 17
(výzbroj Special Forces,
řadová pěchota nosí SIG
P226, SIG P228 nebo IMI
Jericho; vše ráže 9 mm)

*Děkujeme členům jednotky
Sayeret Nahal re-enacting group
Praha (Samal Rishon
„CittyShark“ a Samal „Mad Dog“
– z bezpečnostních důvodů musí
zůstat jejich totožnost utajena),
a Martinu Jirsovi z I. Airsoftové
prodejniny (Bělehradská 24,
Praha 2, tel.: 224 941 352)*



Lomený bareť (je nošen
pod nárameníkem); barva
označuje brigádu Nahal

**Označení jednotky
Sayeret Nahal**
Průzkumná jednotka
brigády Nahal,
původně zkratka slov
Bojující pionýrská
mládež



Pěchotní odznak

Batoh
na košer potraviny,
převlečník do špatného
počasí, náboje nebo
vysílačku, opatřený
popruhy k uchycení přílbý



Bílý trojúhelník, označení
medika, je viditelný i potmě





AŽ SE ZIMA ZEPTÁ...
...nebojte se sněžit na figurky!

DĚTSKÝ ZÁSYP BATOLE

Majitelé batolat ho doma určitě najdou, ostatní musí do lékárny nebo drogerie. Používám ho jako čerstvě napadlý sníh (prašan), nanáším sítkem (cukruji), nebo pipetou. Lze ho použít na finální posyp (jen lokálně – střední bělost).

Výhoda: snadné získání – stačí si pořídit potomka

Nevýhoda: při rozmazání nechává bílé stopy.

TISKAŘSKÝ KLOUZEK

Dá se vyžebrot někde v tiskárně nebo koupit (ovšem ve velkém balení a za velké peníze). Má podobné vlastnosti jako dětský zásyp, je ale hrubší a má větší bělost, míchám ho proto se zásypem Batole v poměru 1:1.

Výhoda: větší hrubost – mezičlánek mezi „prašany“ a „starými sněhy“

Nevýhoda: horší dostupnost



SODA BICARBONA, VITAR SODA

Zakoupíte ji v drogeriích a lékárnách. Je středně hrubá, používám jí na „zmrázky“ a starší zmrzlý sníh. Má nejvyšší bělost a hezky „kontrastuje“ s ostatními druhy. Pokud jí zakápnete lesklým lakem s trochou špinavé barvy, rozptuší se a vytvoří iluzi rozmočené břečky. Nanáším jí pomocí pipety nebo špičkou nože.



KAREL REŠL
MK Unreal

V poslední době se několik lidí z řad pacientů (modelářů) ptalo, jak jsem na

figurkách udělal zimní prostředí. Chtěl bych jim, ale i všem případným zájemcům z řad vrtulí a bařůžkářů, ukázat svůj způsob na konkrétních figurkách (54 a 70 mm). Úvodem snad jen tři z mnoha způsobů, jak napodobit pí. Zimu (neplést, prosím s p. Zimou, to ne každý dovede...)

Nejjednodušší způsob je nalít do ostříkovače květin (rosítka) vodu, hotový model důkladně porosit a vložit na jeden den do mrazáku. Postup opakovat nejméně třikrát (nebo až k vaší úplné spokojenosti). Tato metoda – nazývaná též frosting – je používána především za polárním kruhem (grónské a laponské modelářské kluby). Je rychlá a málo pracná, ale její nevýhodou je velká spotřeba mrazících boxů při prezentaci modelů.

Trochu složitější způsob je nasbírat v zimě potřebné množství sněhových vloček a potom je v elektrické troubě při teplotě 55,6° C usušit a dále používat jako klasický posyp. Nevýhodou je velké sesychání materiálu, což přináší větší pracnost při získávání posypu. Proto je tato metoda, zvaná hot-drying, málo používaná.

Osobně používám metodu třetí, využívající náhražkové posypy. Po různém experimentování se Solamylem, sádrou, práškovým cukrem, rozdrceným sklem ze žárovky a podobně, jsem si našel „své“ materiály, které mám rád a které mi vyhovují.





Výhoda: dá se použít i na imitování rzi (výfuky techniky apod.) a potlačuje nežádoucí „efekty“ po předchozím „pivíngu“

Nevýhoda: možná až nepřirozená bělost a umělost. Používám jí v kombinaci s ostatními posypy, samotně jen v množství menším než malém!

UMĚLÝ SNÍH PRODÁVANÝ V ZAHRANIČÍ

Zakoupil jsem jej před pár lety v Německu (v Norimberku) na soutěži. Název si bohužel nepamatuji (snad něco jako Mikroscale). Je to materiál podobný cukru krystalu (asi jemný, křemíčitý písek), ale větší hrubosti. Obsahuje částičky, které se třpytí a na souvislých plochách vypadá jako velká vrstva starého umrzlého sněhu. Jako základ se dá pod něj použít vrstva řídké sádry. Kombinací s dřívě uvedenými druhy dělám různé druhy sněhové pokrývky.

Výhoda: lesklé částičky, které dodají „opravdovost“

Nevýhoda: já si na ten název fakt nevzpomenou, v Německu je to ale běžný sortiment (ve Velké Británii Hudson & Allen)

Tolik „mé“ druhy sněhů. K jejich lepení používám lepidlo Herkules – řídke na tenké vrstvy, hustší na tlustší vrstvy. Postup lze opakovat dle požadované pokrývky a druhy posypů lze mezi sebou kombinovat. Po za-



schnutí lepidla zbylý posyp sklepnu nebo ho vyluxuji vysavačem. K tomu používám hadičku od dětské odsávačky napojenou přes víčko od Kontaktolu k hubici vysavače (před šesti lety se mi tento postup hodil při odsávání nudlů mých „novorozených pijavic“).

K dotvoření iluze zimy používám kusy ker, rampouchy a zamrzlé louže (tato činnost při použití mrazáku odpadá). Kry zhotovuji z plexiskla různých tloušťek, rozlámaného na kousky (dle měřítka) a nastříkaného matným emailovým lakem.

Rampouchy „tahám“ z čirého rámečku nad svíčkou, námrazu napodobuji z „vody“ firmy Nimix. Tuto „gelovitou“ vodu, po zahřátí v horké vodní lázni používám i na zamrzlé louže, protože na rozdíl od lesklých laků nezžlutne a vypadá „živěji“ a „mokřeji“.

Dosněžil jsem, snad si každý našel to své a já se těším na soutěžích na figurky typu: Zapadlí vlastenci, Sněhová královna, či Utrpení mladého sněhuláka...

Foto autor

Plechové listí

PAVEL ŠVEJDA

V redakci Modeláře jsem dostal na vyzkoušení lepty listí lísky, lípy a dubu od firmy Eduard v měřítku 1:35, ze starých zásob jsem přidal listí javoru. Listí je vyleptáno se stonky a větvičkami v několika oddílech, daných velikostí druhu listí.

Žilkování listí a stonky jsou věrně napodobeny, nejvíc se mi líbilo listí dubu. Jediným problémem jsou příliš ploché větve a větvičky, které kazí jinak výborný vzhled listoví. Vyzkoušel jsem několik prostředků ve snaze dosáhnout co nejjednodušeji, rychle a efektivně plastičnosti větviček. Jako nejlepší způsob se mi jeví nanášení lepidla na korek na „větvičky“ jehlou z obou stran leptů. Lepidlo

je hnědé, dobře se nanáší, po zaschnutí je pružné, dobře se barví. Lepidlo jsem nanášel na základ stříkaný podkladem Tamiya, ale myslím, že přímo na lepty přilne také.

Nanesl jsem tenkého hádka na větvičky a jehlou naznačil nerovnosti. Za půl hodiny byl lept z obou stran plastický a za další půl hodiny lepidlo zcela zaschlo.

Protože jsem se bál poničení listů a tenkých stonků zejména při technice dry-brush, rozhodl jsem se barvit listí v celých planžetách. Po nabarvení a vystínování jsem větvičky vyřezal z planžet a řezy zabarvil.

Zbývalo větvičky vytvarovat hroty pinzety s gumovými návleky, chránícími před odřením barev.

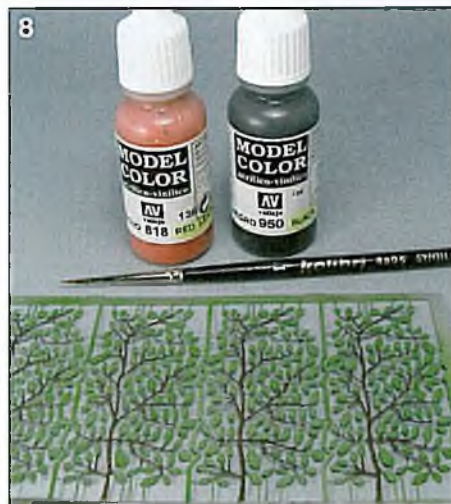
Listí je kvalitně zpracováno, použít se dají buď samotné listy, např. plovoucí na vodní hladině, celé větvičky jako maskování techniky, nebo různě naohýbané mohou představovat mladé výhonky stromků na jaře.

Foto autor



Měřítko: 1:35
Výrobce: Eduard

- 1 Nastříkání odmaštěných leptů Surface Primerem Tamiya
- 2 Potažení kmínků a větviček lepidlem na korek (plastičnost)
- 3 Lepidlo na korek má vhodnou barvu a je po zaschnutí pružné
- 4 Nastříkání základního zbarvení zeleného listí směsí barev Vallejo 967 a 857
- 5 Nastříkání prvotního zbarvení podzimního listí směsí barev Tamiya XF-7 a XF-3
- 6 Různé odstíny barev XF-58 a XF-3
- 7 Zbarvení listí různými odstíny barev XF-58, XF-3 a XF-7
- 8 Nabarvení větviček a kmínků směsí barev Vallejo 950 a 818
- 9 Barvení podzimního javorového listí





- 10 Wash listí směsí olejových barev umbra přírodní, země zelená česká a Payneova šedá
- 11 Wash větvíček směsí olejových barev umbra přírodní a Payneova šedá
- 12 Dry-brush postupně zesvětlovanými olejovými barvami okr žlutý, kadmium žluté, kadmium žluté tmavé, olivová zelená, bílá, umbra přírodní
- 13 Konečný vzhled listí dubu po uplatnění techniky dry-brush
- 14 Listí lísky po dry-brushování větvíček a listoví
- 15 Po vystříhání listí z rámečku jsou řezy zatřeny barvami Vallejo a mladý stromek vytvarován pinzetou s konci opatřenými gumovou hadičkou



Práce s doplňky diorám

Stavebnice: Column with cross (INRI),
Pillar chapel
Měřítko: 1:35
Výrobce: Plus model



PAVEL ŠVEJDA

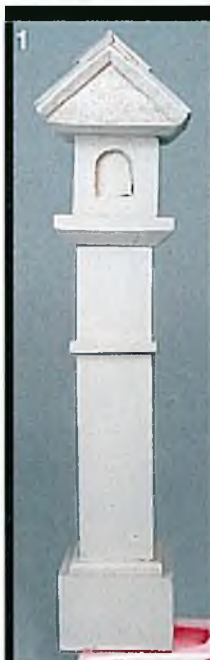
Všechny díly jsou odlity čistě bez bublin. Výjimkou jsou drobné chybičky na zadní straně božích muk, ale protože mají tuto stranu hladkou bez reliéfu, stejně se musí v diorámě zakrýt, a tak jsem propadliny ani netmelil. Problémem bylo odstranění náliťků. Přitom mi skvěle posloužily jemné pilové listy uchycené do násadky Excel. Po očištění, odstranění náliťků (malé zbytky jsem nechal pro uchycení do kolíčků při barvení a patinování), slepení a odmaštění benzínem jsem jako podklad použil světle šedý sprej Surface Primer firmy Tamiya.

Patinováno je různými odstíny (umbra přírodní, ivory black, sepia, olivová zelená, sienna přírodní) a jejich mícháním. Olejové barvy jsou nanášeny špičatým štětcem a rozpouštěny zastříženým měkkým štětcem do ztracena, místy rozmyté sikativem. Mým záměrem bylo znázornit stékající špinu a vzlinající vlhkost na podstavci. Rez okolo kříže je napodobena několika odstíny sienny pálené.

Patinováno je různými odstíny (umbra přírodní, ivory black, sepia, olivová zelená, sienna přírodní) a jejich mícháním. Olejové barvy jsou nanášeny špičatým štětcem a rozpouštěny zastříženým měkkým štětcem do ztracena, místy rozmyté sikativem. Mým záměrem bylo znázornit stékající špinu a vzlinající vlhkost na podstavci. Rez okolo kříže je napodobena několika odstíny sienny pálené.



1 Boží muka uchycena do kolíčku po nastříkání podkladovou barvou.
2 Základní barvou podstavce je bílá, litinový kříž je nabarvený směsí černé, bílé a oily steel (vše Vallejo Model color „na stětec“)
3 Po zaschnutí základních barev se uplatnil wash olejovými barvami – kříže černou, podstavce sikativem spíše jen zašpiněným velmi řídkou umbrou přírodní
4 Dry-brushem olejovými barvami jsou zvýrazněny hrany a výstupky, na kříži stříbrnou, na podstavci čistou bílou



SLOUPOVITÁ KAPLIČKA

1 Kaplička uchycena do kolíčku po nastříkání podkladovou barvou
2 Základní zbarvení podstavce a dělicích desek tmavou pískovou, sloupků bílou a střešních tašek červenou barvou kůže (vše Vallejo). Bílou barvou smíchanou s pudrem, nanášenou štětcem a tupovanou ostrými štětiniemi jsem zvýraznil strukturu omítky
3 Po zaschnutí základních barev došlo na wash olejovými barvami – převážně umbrou přírodní, na bílou omítku velmi zředěnou

4 Tašky jsou pro rozbití jednotvárnosti v různých odstínech (šedá, hnědá, červená)
5 Hrany a struktura omítky jsou zvýrazněny technikou dry-brush olejovými barvami světlejších odstínů než byl základ, na omítce čistou bílou
6 Patina olejovými barvami má znázornit stékající špinu a vlhkost vzlinající s porostem mechu na podstavci a mezi střešními taškami

Foto autor

Model na přání: Curtiss P-40M

(dokončený model)

Měřítko: 1:48
Výrobce: Eduard



Omlouvám se čtenářům, nestihl jsem dokončit slíbenou figurku do rubriky „Model na přání“, takže stavba a barvení figurky německého tankisty vás čeká až v Modeláři č. 9.
Jindřich Šterbáček

Soutěže na konci sezóny

Jindřich „Jezevčík“ Štěrbaček

BESKYD MODEL KIT SHOW 2004

Kopřivnice 8. - 9. 5. 2004

Motto: „Bez Kopřivnice sa nemôže oficiálne ani začať jar.“ Raymond Kaňa

„Bankomat je v přízemí.“ Nejmenovaný kopřivnický pořadatel

Oba citáty v podstatě celou soutěž charakterizují. Kopřivnická show je totiž už stálci v kalendáři modelářů a po zmizení oblíbené

Zlínské KitShow zůstala jako jediná monstrakce regionu. Oproti předchozím letům se pořadatelé vrátili k dvoudennímu modelu, letos ke klasické sálové soutěži hodnocené stylem „Ibí - nelbí“, Moravskému Kniplu a Moravskému Šrapnelu, přibyla i Soutěž o poháry EU. Pro mě poněkud překvapivě přijelo méně lidí, než obvykle. Důvodů asi bylo více, mezi jinými se termín kryl s finále MS v hokeji (i když Kopřivničtí promptně zajistili promítání na velké plátno), o víkend probíhalo rozhodující kolo fotbalové ligy, oslavy osvobození, a mnozí se nestihli finančně „zahojit“ po rozpočtových ranách utrpěných v maďarském Mossosmagyaróvaru. Na druhou stranu Kit Show má vybu-

dovanou základnu stálých příznivců, kteří na ní každoročně přijíždějí ze všech koutů ČR i z okolních států, letos to měli nejdál návštěvníci z Malajsie a Argentiny. Modelů bylo okolo osmi set a současný trend ústupu letadel ve prospěch „bojovky“ byl jasně patrný. K druhé části motto dodám jen to, že prodejců bývá v Kopřivnici hodně včetně velmi silné skupiny z Polska, takže tisícovka obvykle na „to nejnútnejší“ nestačí. Jak velí tradice, dostavil se Valašský král. Jak velí tradice, cestou tam i zpátky slavil, takže mu při tradičním projevu tradičně nebylo moc dobře rozumět. No, nemá to lehké. Pořadatelům do příštího ročníku přeji menší smůlu ve sřetu termínů, protože jinak se snažili, seč mohli.

MODELLBRNO

5.6. 2004

Po letošním ročníku se definitivně potvrdilo, že o soutěžní prvenství v Čechách bojují ModellBrno a soutěž E-day. ModellBrno latku nasadilo pěkně vysoko. Brno má ideální polohu, protože je „na dosah“ pro Poláky, Slováky, Maďary i Rakušany, letos dorazili i četní zástupci klubů z Itálie a Německa. Prostory brněnského technického muzea jsou velmi reprezentativní, lepší abyste v celé České republice pohledali. Pořadatelé ode mě dostávají pochvaly za:

1) Organizaci programu. Klapala bezchybně. Vzhledem k početní síle brněnského modelářského klubu i předsoutěžnímu důkladnému rozdělení úkolů nedocházelo k situacím, kdy

všichni řeší všechno, vyvíjejí horečnou aktivitu, zběsile pobíhají a výsledkem je zmatek. 2) Shánění sponzorů. Členové klubu vědí na které dveře klepat a kde vyřít bradou brázdou do koberce.

To, že je vstupné dobrovolné a cena prodejních míst pro obchodníky je velmi podobná ceně na těch nejmenších soutěžích, je pro mnohé silným lákadlem.

3) „Předváděčky“ zahraničních hostů. Tento bod považuji za nejdůležitější. Nemalou část ze sponzorských peněz věnovali brňáci na „import“ dvou španělských modelářů, kteří přijeli předvést své modelářské figle. Mimo Miguela Jimeneze, který přiletěl už podruhé letos přicestoval i Juan Manuel Villalba (jak stavěl model Spitfiru najdete zdokumentováno na stránkách 4-10), díky čemuž si oproti loňsku přišly na své i „vrtule“. Kdo chtěl, mohl

se naučit něco nového, protože zvláště v povrchové úpravě jsou Španělé mistři.

Brno letos poprvé zavedlo speciální kategorii „Dršňák roku“. Soutěžící vrhají model (svůj) do dálky, jediným hodnotícím kritériem je délka hodu. Zbytky modelu si můžete po změření pokusu namést na lopatku. ModellBrnu viditelně neškodilo křížení s termínem akce „Dělostřelecký den v Lešanech“, lidí neubýlo dokonce ani kvůli 60. výročí dne D.

Jako problém do budoucna bych viděl snad jen příliš malé přilehlé venkovní prostory (zde má velkou výhodu E-day), které brání organizaci větších doprovodných akcí. Model po skončení soutěží nepostrádal nikdo, takže, jak jsem si všimnul na „dojezdové párty“, někam se ztratily pouze hlasivky hlavy pořadatelů Aleše Peříka. Fotografie najdete na druhé straně obálky

KIT SHOW

Pardubice 12.6.2004

Pořadatelé měli až na jeden všechny trumfy: pro velkou modelářskou soutěž naprosto skvělý prostor hokejové Duhové Arény (dost záchodů, automatů s pitím i restauraci), velký prostor okolo haly, na něm samohybnou





celé prolézt a nafotografovat, zcela předimenzované parkoviště, nízké vstupné, dobrou propagaci (včetně návštěvy reportérů České televize, která vysílala ve zprávách v pondělí po soutěži reportáž) a zajímavý doprovodný program (uniformy, vojenská archeologie). To, čeho bylo málo, byli soutěžící a návštěvníci. Důvodem nemůže být špatná dostupnost, protože vlakové spojení Praha - Pardubice je jedno z nejrychlejších a nejčastějších



houfnici Dana s hlavní v poloze maximálního náměru (byla vidět opravdu z velké dálky a dokonale mi posloužila při orientaci ve městě) a OT-64 Skot, obě vozidla jste si mohli

(skoro každou hodinu). Vypadá to, že se v Pardubicích nepříznivě projevila předpověď prvního tropického víkendu a dostředivá síla týden vzdálené soutěže ModellBrno. Na dru-

hou stranu, soutěž díky slabší účasti nebyla hektická. Letos si pořadatelé vybrali smůlu až do dna. Co se týká návštěvnosti, v příštích ročnících už to určitě bude jenom lepší.



DUMDUM OPEN

19.6.2004

Dumdum měl naopak s předpovědí počasí „kliku“. Čekalo se zataženo s deštěm, takže z města odjeli jen ti nejtrtlejší, ale v sobotu od rána svítilo slunce a to mnohé vylákalo k neplánovanému výletu na figurkářskou soutěž na Jižním Městě. Dumdum Open je v Čechách asi jediné čistě figurkářské klání, letadla a bojovka mají šanci pouze jako součást diorám. Mám dojem, že soutěži prospěl pře-

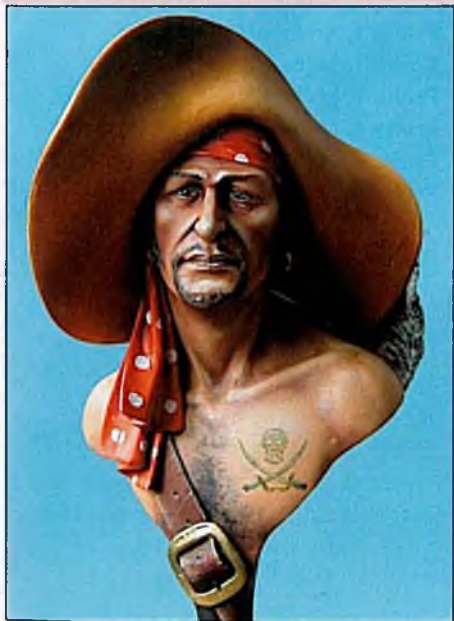


sun z Obecního domu (klady jako prosklené vitríny a reprezentativní prostory v centru byly částečně vymazány tím, že k místu konání se nedalo dojet autem, natož zaparkovat a míst-



nosti byly ve velké budově tak trochu „utopené“). Nové prostory KD Klubka působí kompaktněji, ale už v příštím ročníku se při vyšší účasti mohou ukázat jako nedostatečné. Letos bylo na výstavě 57 modelů a v soutěži samé 98 - jenom figurky a diorámy. Jediné naplnivé okamžiky při udělování cen nastaly vždy při vyhlášení třetího místa. První a druhé příčky si totiž dělili pravidelně Michal Křepelka a Karel Rešl. Členové klubu Dumdum slibovali účast zahraničních prodejců figurek. Že to ten den dopadne finančně velmi špatně mě

mělo trknout už ráno, když jsem platil stovku za průjezd jednosměrnou z opačné strany. Na soutěž dorazili dva zahraniční prodejci s velkými stánky, a to co následovalo, okomentoval ostřílený figurkářský zákazník Karel Rešl: „Dobrý, Jezevčík v tom dneska lftá za tři a půl.“ A nelftal jsem v tom sám... Jeden ze zahraničních prodejců se se mnou a několika dalšími nešťastníky rozloučil slovy „Vaše manželky vás asi zabijí a ta moje bude moct jít nakupovat“. Jak se zdá, zahraničních prodejců bude za rok víc, takže musím včas vypovědět stavební spoření.



MR ŽÁKŮ**ve Zdicích 19. - 20.6.2004**

Protože Zdice nejsou od Prahy daleko, zamířil jsem hned po skončení Dum Dum Open na Mistrovství republiky žáků. Zdicí klub se mimo pravděpodobně nejmladšího člena modelářského klubu na světě (Petr Matzner, narozen 24.2.2004) může pyšnit zkušenostmi s pořádáním úspěšné soutěže, protože Zdicí padesátka (nejlepší model předlohy spadající do padesátých let), která se koná v druhé polovině března, patří mezi hojně navštěvované. Jedna věc je soutěž pro dospělé, kdy modeláři čas bodování tráví v družném hovoru v přilehlých osvěžovnách a druhá věc je dětská soutěž, na které musíte „mladasy“ zaujmout celou dobu trvání, protože dříve či později by se začali bavit hrami, ve kterých figurují zápalky a stohy slámy, nebo se jmenují „Jak si tupou rybičkou přetrnout šlachy na prstu“. Pánové ze zdicího klubu buď uměli následky těchto her dokonale utulit, nebo se jim podařilo trefit se mladým modelářům do vkusu, třeba návštěvou vojenského muzea v Lešanech. Vhodně byl vybrán i objekt - stravování, bydlení i bodování modelů pod jednou střechou.

V sobotu odpoledne při bodování probíhaly mezi rozhodčími diskuse, jestli je vůbec možné, aby modely jednoho z mladších žáků



dosahovaly úrovně, za kterou by se nemusel stydět leckterý dospělý. Sám jsem si při pohledu na ně říkal, jestli jsou následkem „pomocí“ rodiče, nebo je mezi mladšími žáky modelářský Mozart. Která varianta je pravdivá, se mělo ukázat druhý den při obhajobách, na které se rozhodčí důkladně připravili. A druhý den se opravdu ukázalo... Jak mi rozhodčí přítomní obhajobám řekli, platila varianta Mozart, a podle lehce vytřeštěných očí a některých náznaků jsem pochopil, že je ten hoch docela „vyškolil“. T. Matyska získal s hodně velkým bodovým náskokem obě zlaté v kategoriích I. b,c a možná by měl pro příští rok v zájmu vlastní soutěžní motivace uvažovat o účasti ve „starších“ kategoriích. To samozřejmě neznamená, že modely ostatních byly špatné, ale jejich úroveň byla přece jen přiměřenější věku modelářů. Před polednem došlo na vyhlášení výsledků a předávání cen. Tady trochu odbočím a upozorňuji, že vyjadřuji pouze svůj osobní názor. Modely, které do-

stanou „mladoši“ jako ceny v soutěži, by je měly motivovat k další stavbě. Výběr by se podle mě měl omezit na kusy sestavitelné bez větší námahy. Chceme (chcete) je u hobby udržet, ne jim ho nadobro otrávit. Proto jsem byl trochu v rozpacích, když jsem viděl, že ceny jednoho ze sponzorů jsou tvořeny z velké části stavebnicemi short-runové produkce s náročností stavby stupně krev-pot-slyzy. Aniž bych chtěl podezírat dárcy z toho, že se tímhle způsobem zbavuje nepopulárních kousků ze skladu, bylo by možná dobré, kdyby příště více bral na zřetel, kdo jaké modely dostane. Náš klub KPM Praha 5 proto raději věnoval šeky na nákup v modelářském zasilatelském domě Artur M.C., aby si „Mladoši“ mohli sami vybrat to, co jim nejvíce chybí. Tak, a teď mě kamenujte!

Závěrem bych rád poděkoval všem, kteří měli a mají něco do činění s dětskou modelářinou. Je málo pitomějších klíše, než to, že „jedinou odměnou je těmhle obětvům pohled na rozzářené dětské oči“, ale v podstatě to tak opravdu je. Takže tímto děkuji panu Mikačovi za podporu ze strany SMČR, panu Šámalovi za to, že dětskou sekci SMČR rozhýbal z kamenné strnulosti, vedoucím dětských kroužků za ocelové nervy a desítky hodin obětovaného vlastního volného času, rozhodčím za to, že na bodování obětovali víkend a v neposlední řadě KPM Zdice za výborně odvedenou práci při přípravě i v průběhu soutěže.

V Slovenskej republike ponúkajú**MODELÁŘ****za najnižšie ceny predajne****Magnet Press Slovakia v Bratislave:**

Teslova 12

Grösslingova 62

Ministerstvo obrany SR, Kutuzovova 8

Akadémia Policajného zboru SR

Knihkupectvo Modrý dom, Šintavská 26

Ďalšie predajne:**Banská Bystrica**, ALL Model,

Nám. Š. Moyzesa 4

Bratislava, SABO RC modely,

Mickiewiczova 3

Trenčín, FLY-FAN, Hlavná 3**Trenčín**, Modelárstvo u Smika,

Hviezdoslavova 4

Košice, Hobbyshop, Hlavná 22**Košice**, Plastic hobby kits, Hrnčiarska 2**Nitra**, PEMI model, Piesková 16**Poprad**, HT model – Poprad, Štefánikova 14**Prešov**, Hobby – PC Tuning, Pizenská 2**Trnava**, Angus modelárstvo,

Trojičné námestie 9

PRODEJNY, VE KTERÝCH URČITĚ KOUPITE**MODELÁŘ****AEROMEDIA SHOP, BARANOVA 38, PRAHA 3****Brno**, MPM, Kounicova 87**Brno**, Obchodní dům Wágner, City

Paper, Česká 16/18

Česká Lípa, MPM, Moskevská 42**Ceská Třebová**, MPM, Hračky Spona,

Nové náměstí 1746

České Budějovice, MPM,

Mariánské nám. 11

Děčín, MK Model, Křížova 16**Haviřov - Podlesí**, MPM,

Šrámkova 1279

Hradec Králové, MPM, Mánesova 807**Cheb**, MPM,

Nám. Jiřího z Poděbrad 32

Kladno, MPM, Hajnova 180**Mladá Boleslav**, MPM, Viničná 1308/III**Most**, MPM - podejna modelářství,

Šeříková, bl. 529/1054

Olomouc, MPM, OD Excel,

Pavelčákova 7

Pardubice, MPM, bratranců

Veverkových 681

Plzeň, Model centrum,

OC Poděbradka, Poděbradova 22

Plzeň, MPM, nám. Republiky 3**Praha 1**, Krakatit, Jungmannova 14**Praha 1**, Krakatit, Dlážděná**Praha 1**, Modely, Pštrossova 25**Praha 1**, MPM, Myslikova 19**Praha 4**, MPM, Budějovicka 1126**Praha 6**, MPM, Wuchterlova 9**Praha 6**, Modely.biz,

Mrkvičkova 1370

Přerov, Jena Model, Wilsonova 4**Slaný**, Artur Model Centrum,

Brožovského 1121

Tábor, MPM, OD Dvořák,

tř. 9 května 2886

Teplice, MPM, Masarykova 82**Třebíč**, Modelářské potřeby,

Fibichova 988

Ústí nad Labem, Modelářská prodejna,

Masarykova 45

Vrchlabí, MPM, Krkonošská 22

Euro Models 2004 Milano

Ve dnech 28. až 30. května se v Parco Esposizioni Novagro u Milánského letiště Linate v rámci prodejního veletrhu sběratelů a příznivců Militalia konala soutěž Euro Models 2004. KPM Brno dostal pozvánku od pořádajícího Mediolanum Modelling Clubu. Místem konání soutěže byl pavilon ze dvou třetin zaplněný stánky s vojenskými relikviemi, náborovými středisky

různých složek italské armády a velkým množstvím suvenýrů z druhé světové války.

Modelářská expozice se nacházela uprostřed pavilonu a pro nás byla netradičně řešena instalací zasklených vitrín seskupených do obdélníku o rozměrech 10x15 metrů.

Modely byly vystaveny na třech policích až do výšky očí dospělého člověka po obvodu celého stánku. Vyhlášené kategorie byly ještě rozděleny na podkategorie junior, začátečník, standard a master. Při přejímce pořadatelé všechny modely fotili digitálním fotoaparátem, aby se při vyhlášení výsledků mohl promítnout vyhlášený model na projekční plátno. Do soutěže bylo přihlášeno na 600 modelů (asi 50 letadel, 50 aut a motorek, 100 figurek a zbytek diorámy a vojenská technika) v obou hlavních měřítcích 1:35 a 1:72 převážně velmi dobré až vynikající úrovně.

Modelářskou část veletrhu tvořila necelá třetina stánků. Zaujalo nás nepřeberné množství literatury věnované modelářství nebo historii. Dále bylo zastoupeno několik prodejců rezinových a cinových figurek, několik italských modelářských časopisů, prodejci běžně dostupných, ale také exotických modelů, doplňků a několik výprodejců starších modelů a časopisů.

Zajímavou kulisu tvořilo velké množství lidí oblečených do historických kostýmů a dobových uniforem, prolétajících se celým areálem. Součástí expozice bylo na otevřené ploše výstaviště několik „kempů“ prezentujících různé epochy vojenství (od starých Římanů přes druhou světovou válku až po vojáky z Vietnamu). Vystavený americký tank Sherman dokonce po skončení celé akce elegantně odjel po vlastní ose.

Magnetem modelářské části bylo předvádění umění modelářů Nicolase Poncinioho ze Švýcarska, který přivezl své modely letadel Wesland Wapiti a Sopwith T.1 Cuckoo v měřítku 1:72. Následoval Mario Eens z Belgie s demonstrační barvení a patinování vojenské techniky. Zajímavé na jeho práci je to, že na rozdíl od u nás známějšího „Miga“ Jimeneze, pracuje Mario výhradně se syntetickými barvami a dosahuje stejně pozoruhodných výsledků.

Bonbónkem na závěr byla působivá diskuse se Stefanem Zaghetim, jehož Opel Blitz v měřítku 1:24 se použitými technikami a excelentní zpracovaností patiny naprosto vymykal. Na druhé straně Italy zaujalo předvádění metalických barev Agama kolegy z Pardubic.

Vyhlášení výsledků proběhlo následující den v kongresovém sále výstaviště. Naše výprava byla velmi úspěšná a znovu potvrdila dobrý kredit českých modelářů v zahraničí, neboť jsme pro české barvy získali 3x zlato (letadla 1:72, auta a vojenská technika 1:72), 2x stříbro (technika 1:35; letadla 1:48) a 3x bronz (letadla 1:72, 1:48).

Po rozloučení a ujištění, že Italové přijedou na oplátku k nám na Modellbrno 2004 jsme se konečně vydali na dlouhou cestu domů. Celkově lze celou akci zhodnotit jako příjemně strávený víkend s „ochutnávkou“ jiného modelářského prostředí a jiného typu soutěže, než na který jsme běžně zvyklí. Že to byl zároveň cenný zdroj zkušeností a inspirace snad ani nemusíme dodávat.

Tak příští rok Ciao v Miláně!

ALES PEŘÍK, PETR DOSPÍŠIL, PETR VACEK, KPM Brno



Figurkařina

J. Štěrbaček



čit". Pro kvalitní figurku velikosti 1:35 až 1:30,5 (54mm) počítejte s cenami od 250,- do 1000,-. Pokud je figurka na koni (začátečnickým rozhodně nedoporučuji), nebo je větší, cena narůstá.

Jak si správně vybrat

S nadsázkou můžeme říct, že výběr figurky rozhodne o výsledku naší práce, aniž bychom otevřeli tubu s lepidlem, nebo odšroubovali víčko skleničky barvy. Naše volba je o to těžší, že na trhu jsou tisíce různých figurek v různých pózách z různých období. Takže jak na to? Pokuste se zapomenout na preferenci období, nebo země původu vzoru. To nejdůležitější, na co je třeba se zaměřit, je, jak je figurka vymodelovaná. Proto si na krabičce důkladně prohlédneme proporce částí těla (nemá dlaně u kolenou, rozkrok na úrovni pupíku, vodnatou hlavu?), pózu (Vypadá přirozeně? Nemá postoj gibbona? Dokázal bych

sám tuto pózu zaujmout?), detaily (Jsou všechny knoflíky stejně veliké? Jak vypadají přezky? Co zbraně?) a nakonec to nejdůležitější - obličej (Je výraz tváře adekvátní postoji a situaci? Jak jsou na tom proporce částí obličeje? Nemá „opičí ksicht“?). Když si nejsme jistí, můžeme se poradit s někým zkušeným na soutěžích. Proč je výběr figury tak důležitý? I když skvěle namalujete špatnou figurku, stále to bude skvěle namalovaná špatná figurka. Opravy a konverze jsou pro začátečníka velmi těžké, takže si vyberte výbornou figurku, i když bude třeba dražší. Nevěřte argumentaci „nejdřív si to vyzkoušej na nějaké horší, vždyť se to nejdřív musíš nau-

Materiál

Nejčastěji používanými materiály jsou plast, resin, nebo cín a jeho slitiny. Plastové figurky renomovaných výrobců jsou levné, dobře se s nimi pracuje, jejich konverze jsou asi nelehčí, protože na materiál jsme zvyklí. Nevýhodou je nutnost očistit každý díl po obvodu styku forem, protože zde skoro vždy vzniká viditelný lem. Rovněž obličej hlaviček nebývají úplně přesvědčivé, proto doporučuji náhradu z některého resinového hlavičkového setu.

Resinové figurky budou asi pro mnoho začátečníků nejlepší volbou. Resinové figurky jsou obvykle levnější než cínové, množství a ostrost detailů je jinými materiály nepřeko-





natelná. Na práci s resinem je většina modelářů už zvyklá, stačí opatrně oddělit nálitky a zabrousit, dobří výrobci si hlídají, aby forma nebyla „potrhaná“ a nedocházelo ke vzniku „švů“, které musíme srážet skalpelem nebo brusným papírem.

Figurky z cínu a jeho slitin (tzv. bílý kov) mají dlouhou tradici. Starší figurkáři na cín přísahají, můj ideál to není. Je těžší, musíme používat „silná“ lepidla. Když chcete ve větších měřítcích (např. 120 mm) přilepit třeba hlavu k trupu, musíte použít vnitřní výztuž z drátu kancelářské sponky, jinak při sebemenším nárazu díly odpadnou. Cín se mi hůře opracovává, některé slitiny s vyšším obsahem olova mají tendenci „mazat se“. Pověstný je i „cínový mor“ (na povrchu několik let nabarvených figurek se objeví neodstranitelný bílý povlak; jako prevence působí nástřik sprejem se speciální podkladovou barvou na cínové figurky), ten se však týká pouze starších figurek s vyšším obsahem olova.

Zapomeňte na „gumové“ figurky z tvrdého polyethylenu. Vzhledem k technologii výroby jsou „měkké“ a nevýrazné v detailech, mo-

delářské barvy obvykle nebývají příliš pružné, takže při neopatrném ohnutí některé části se odlupují v šupinách. Otřep dělicí roviny se prakticky nedá očistit. Polyethylen nebrat!

Co dál

Figurku máme vybranou, zaplacenou a očištěnou. Teď je třeba popřemýšlet: když přilepím ruce k trupu, nevzniknou na povrchu místa, která bude nemožné nabarvit? A co hlava, nezapadne krk po přilepení do nějakého hlubokého límce? Stále se totiž setkávám s pověrou „co vidím, to můžu nabarvit, co nevidím, to barvit nemusím“. Nevěřte tomu, některá místa povrchu vidět můžete, ale štětcem se k nim budete dostávat velmi obtížně. V tu chvíli nezbyvá, než zkusit lícování dílů nasucho, větší nedostatky dotmelit dvousložkovým tmelem a díly barvit odděleně. Po nabarvení, slepení a dotmelení drobných nedostatků bývá třeba některé plošky dobarvit, ale ušetříme tak spoustu nervů a náročnou práci v pro štětec špatně přístupných místech.

Foto: Karel Rešl a Michal Křepelka

KALENDÁŘ

Plastikovní modeláři Mladá Boleslav pořádají **11. září 2004** v prostorách domu dětí 29. ročník soutěže stavitelů plastických modelů **„Velká cena Mladé Boleslavi“**.

Soutěžní kategorie: Ib, Ic, Ila, Iib, automobily, motocykly, diorámy; hodnocení líbí-nelíbí i odbornou porotou. Ubytování zajištěno.

Kontakt: Jan Prokop, Staroměstské nám.87, 293 01 Mladá Boleslav; tel.:326 731 415, 605 972 848

V sobotu **18.září 2004** se v areálu stělnice ASS Dukla **Pižeň Lobzy** koná IV. mezinárodní setkání modelářů a výrobců **E-day 2004**. Je vyhlášeno **52 kategorií, 6 speciálků a řada zvláštních ocenění**. Hodnocení: komise rozhodčích. Doprovodný program: MČR seniorů a juniorů v plastickém modelářství dle pravidel SMČR, Výstava Letecká válka nad Plzní, praktické ukázky „Jak se to dělá“, prodejní prezentace mod. firm, přednáška „Letecká bitva nad Krušnohořím dne 11.9.1944“, Výstava hist. boj. vozidel, Muzeum na demarkační linii, návštěva pivovaru a mnoho dalších.

Kontakt: Organizační štáb E-day 2004, Těšínská 3, 312 00 Plzeň; tel.: 777 750 907; e-mail: Jaromir.Kohout@e-day.cz

Podrobnější informace, možnosti ubytování a přihláška do soutěží i na doprovodný program na www.eday.cz

Svaz modelářů České republiky - republikový klub plastických modelářů vyhlásuje pro rok 2004 **Mistrovství ČR v plastickém modelářství s mezinárodní účastí pro věkové kategorie junioři a senioři**.

Pořadatel: Klub plastických modelářů CHODOV a klub plastických modelářů ROKYCANY

Datum soutěže: **17.-18.9. 2004**; místo konání: **Pižeň Lobzy, stělnice Dukla Pižeň**

Soutěžní kategorie: letadla I.a, b, c, d; pozemní bojová technika II.a, b; pozemní civilní III.a, b; diorámy IV.; figurky V.a, b, c, d

Hodnocení: bodování podle pravidel Svazu modelářů ČR <http://www.svazmodelaru.cz/>

Startovní podmínky: Proxy (zastupování) povoleno, soutěžící se však zabývá možnostmi podat kvalifikovaný protest. Maximální počet modelů od jednoho soutěžícího v jedné kategorii je jeden model. Kategorie junioři: modeláři, kteří v roce 2004 dosáhnou 18 let věku (1986 a mladší)

Startovné pro bodovací soutěž: členové SMČR senioři 100 Kč/model; junioři 30 Kč/model; nečlenové SMČR senioři 200 Kč/model; junioři 60 Kč/model. Podle předem stanoveného klíče bude ze soutěžících provedena nominace pro reprezentaci České republiky na mezinárodní soutěž Scalemodelworld 2004 v Telfordu - Anglie ve dnech 20.-21.11.2004.

Kontakt: JUDr. Jan Mikač - Slovenská 1952, 356 01 Sokolov tel.: 352 625 351, e-mail: mikac@mestochodov.cz

Ve dnech **24.-26. září 2004** v autokempu **Křivonoska** proběhne 12. ročník **Křivonoska 2004-Budvar Čup** pořádaná Společností vojenské historie - KPM Č. Budějovice. Je vyhlášeno 13 kategorií a mnoho sponzorských soutěží; burza a prodej pro modeláře. Ubytování v chalukách. Možnost parkování v areálu kempu po celou dobu akce. Vstupné: Dospělí 20,- Kč; děti do 150 cm zdarma. Účastnický poplatek 100,- zahrnuje startovné a veškeré náklady spojené se zabezpečením modelářského setkání (kapela, selátka...)

Kontakt: Miloslav Sládek, 370 01 České Budějovice, Lipenská 15, tel.: 387 427 512; 723 089 115 e-mail: sladek.milos@tiscali.cz



AGAMA

Po pigmentech Migproductions a Stardust se jako třetí v pořadí na náš trh dostávají patinovací prášky **Patinátor** od Agamy. K dispozici máme zatím osm odstínů (bílá, černá, šedá popelavá, písek, bláto, hlína, rez a khaki), další mají rychle přibývat. Patinátor se dá mimo běžného patinování použít i jako náhražka stříkácí pistole k vytváření tenkých linek a skvrn. Na nákrátko sestříženy vlas štětce nabere trochu prášku, a tupujeme do potřebných tvarů. Druhou novinkou je **stříkácí dvousložkový tmel**. Lze ho použít rovnou z plechovky, v případě, že má posloužit jako podklad pod Agama Metal, je třeba přimíchat tužidlo.



ření tenkých linek a skvrn. Na nákrátko sestříženy vlas štětce nabere trochu prášku, a tupujeme do potřebných tvarů. Druhou novinkou je **stříkácí dvousložkový tmel**. Lze ho použít rovnou z plechovky, v případě, že má posloužit jako podklad pod Agama Metal, je třeba přimíchat tužidlo.

AIRES

Aires pro tento měsíc připravil čtyři novinky v blístrech. Tři jsou pro měřítko 1:48. Sada 4219 obsahuje **podvozkovou šachtu a její kryty** do asi nejlepšího existujícího modelu



P-51D Mustang ve čtvrtce. Tento model vyrábí Tamiya. Zastavba šachty asi bude znamenat ztenčování plastových dílů. Pozor, abyste si při oddělování dílů krytů podvozkových šachet neseškráblí supertenkou resinovou blánu. Jemnost detailů v šachtě je neuvěřitelná. Pro model letadla **D.H. Mosquito** téže firmy v témže měřítku je ur-



čena sada 4208. Dílů je tentokrát více (šachty jsou dvě), ale nevypadá to na takovou „infarktovku“ při zpracování, jako u předchozí sady. Každopádně se tak bezpracně zbavíte ošklivých stop po vyrazečích na strukturované vnitřní straně krytů šachet. Třetí sada (4218) nám poslouží ke kompletní výměně **pilotního prostoru** čtvrtkového modelu letadla **A-4C Skyhawk** firmy Hasegawa. Stavebnice patří



mezi ty nejnovější, a podle většiny recenzentů patří mezi to nejlepší, co Hasegawa kdy vyprodukovala, na druhou stranu zvláště v oblasti detailů je vždy co vylepšovat. Opět vás čeká ztenčování v oblasti pilotní kabiny, sestava by jinak

působila nemodelově. Poslední novinka je pro měřítko 1:72. Vaše modely BF 109E, Bf 109F, Bf 110E, Bf 110F může oživit motor **DB-601E/N** ze sady s označením 7104. Několikadílná sada neobsahuje zavěšený motoru, takže si ho buď budete muset vyrobit sami, nebo motor použijete jako „vybalený“ z bedny v diorámě polního letiště.

ALANGER

Ruský Alanger si odškrává položky ze seznamu ohlášeného na veltrhu v Norimberku vydáním tří sad figurek v měřítku 1:72. Sady 035205 **Vojska NKVD srpen 1944**



a 035206 **Stalinovi Kozáci 1943** obsahují stejný rámeček s mnoha alternativními dýly. Cestu k dokonalosti, kterou firma prochází, můžeme dokumentovat na přítažlivém vzhledu obrázků na krabičkách, které si v kvalitě v ničem nezadají s obrázky z pera Rona Volstadta (kreslí ilustrace krabiček modelů firmy Dragon). To samé platí pro obsah krabiček, například obličejů figurek provedením doposud nedostupným Dragon předhání a dosahují kvality blízké se resinovým odlítkům. To samé platí pro velmi přirozeně působící drapérii šatstva. Naproti tomu výlisky z krabičky 35246 **Grossdeutschland 43-45** už známe z předchozího balení firmy ICM (pochoďující pěchota) a můžeme je zařadit spíše do lehc nadprůměrné části světové produkce.



ARTUR M.C.

Největší český zasilatelský dům vydal nový katalog s ohromující sumou více než 17000 položek z oblasti modelářiny. Možná by stálo za to napsat si o něj, třeba v něm narazíte na něco, co už dlouho sháníte...

CALIBRE35

Nejnovejší kousek z produkce firmy Calibre35 má označení 35031 a jmenuje se **Clark C-1 výsadkový buldozer**. Stavebnice obsahuje 160 resinových dílů, značný podíl z nich však připadá na pohyblivé článkové pásy. Při zpracování jednotlivých článků doporučuji používat modelářský skalpel s čerstvým břitem, který nasadíte pod uhlím na vnější plochu článku, jemně přitlačíte, a... náliček je odstraněn. Žiletkovou pilkou byste řezali až do úplného vykrvácení z břísek prstů a práce by vám trvala desetkrát delší dobu. Jednotlivé články spojte skrz otvory tyčinkou, z kraje zakápnete lepidlem a to nejhorší máte za sebou. Clark byl používán během operace Overlord, i v na pacifickém bojišti.



EDUARD

Tak Stuka skončila. Eduard vydáním poslední verze **Ju 87D (4416)** vyčerpal celou řadu verzí Stuk, na trhu jsou

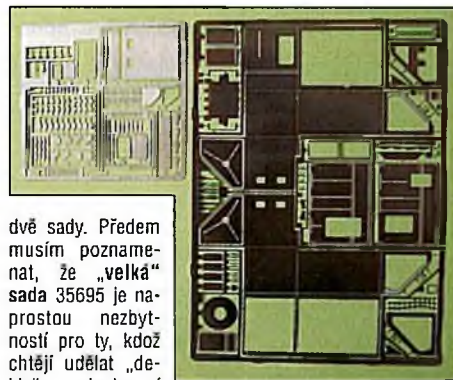


teď všechny. Zbývá vydat jenom „Stukového“ Big Eda, ve kterém budou již vydané verze v jedné krabičce, nebo kombinaci Eduardských modelů v měřítku 1:144, což by

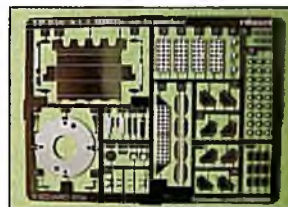
mohlo mnohým připomenout, že „odznaky“ jsou plnohodnotné modely. O tom se ostatně můžete přesvědčit na stranách 42 a 43 na fotografiích plně „otevřeného modelu“ FW 190A-8. Další verze Miráží budou až za měsíc, zatím si můžete prohlédnout na stranách 22 a 23, jak se verze CJ stavěla Honzovi Hermochovi. Mírně modelu Stuky se na nás i tento měsíc střemhlav snáší záplava nových leptů. Jestliže jste šťastnými majiteli levného a velmi pěkného modelu tanku **M3A1 Stuart** firmy Academy, bude se vám určitě hodit Big



Ed určený právě pro tento model (BIG3511). V papírovém obalu naleznete vnější detaily, sadu vylepšující interiér (ano, i ten máte v modelu Academy), soustruženou hlavěň a masky na kola. Množství leptaných detailů není předimenzované, naprostou nutností jsou mířky a sání, které přímo volají po náhradě leplem. Tento Big Ed mi připadá rozsahem „tak akorát“, pokud jste v práci s lepty jen mírně pokročilí, neměl by vám způsobit problémy. Na nový model rakety **SA-2 s odpalovací rampou** upozorňujeme ke konci pokličky. Eduard pro tento model připravil leptané

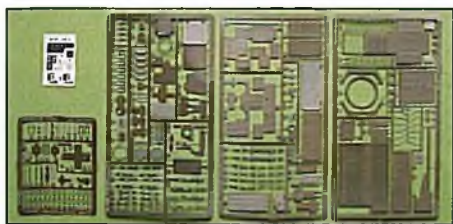


dvě sady. Předem musím poznamenat, že „velká“ sada 35695 je naprostou nezbytností pro ty, kdož chtějí udělat „dekly“ odpalovací rampy otevřené (co je pod nimi, naleznete na mnoha fotografiích v publikaci WWP pro ZIL 157). Několika maximálně, ale výsledek může ohromovat na soutěžích a výstavách. Ti, kteří nechtějí nic otvírat sáhnou po menší sadě **TP056**, v ní najdou nezbytné povrchové detaily. Přiznejme to na rovinu, model T-55 od Skifu je tvarově asi nejhorší „pětápáda“ v měřítku 1:35. Obsahuje ale docela





slušný interiér, který se dá narubovat do ostatních lepších stavebnic. Proto by se vám mohla hodit sada T-55 AM interior (35685), díky které plastové díly vyzdobíme" řa-



dou detailů. To polopás Sd.Kfz. 251 Ausf.C je z úplně jiného soudku. Díky němu se můžeme zbavit už zastaralého modelu firmy Tamiya (pozor, neplést s novějším, velmi pěkným 251/D téže firmy). I tak se dá ale interiér doplnit velkým množstvím detailů, držáků zbraní, novou palubní deskou, nábojovými pásy a dalšími drobnostmi,

kté jsou v sadě 35688 určené pro tento model. Jestliže stavíte model M-7 Priest, je pro vás zcela nepostradatelná „malá“ sada TP 051, která obsahuje v podstatě jenom samé sítky a mřížky, které se tak těžko napodobují. Naprostá nezbytnost... V Modeláři č.9 se v rubrice Pod pokličkou seznámíte se stavebnicí Strv. 103B, už teď si můžete



prohlédnout soustruženou hlavěň (34 043). Vidíte ty „stupně“ po obvodu? Tohle s díly ze stavebnice? Perfektně zaimelil, vyrobil a přitom udržel kulatý průřez je hodně velká fuška, takže ještě jednou - 34043. Existují „univerzální“ doplňky, kterým říkáme „sobota 13:30“. Uklidá sobotní oběd je za námi, protože mám volno, sedneme si za modelářský stůl, začneme a zjistíme, že něco, co je pro dokonalejší vzhled modelu naprosto nezbytné, nám chybí a my jsme ve fázi, kdy bez „toho něčeho“ nemůžeme pokračovat. V tuhle dobu už ale mají modelářské obchody zavřeno, takže zakleje a znechuceně se odvalíme před televizi. Mezi „sobota 13:30“ zcela jasně patří podlahové plechy.



Vzorky ostatních plechů se díky jejich jemnosti bohužel nedají v tisku zobrazit

Hodí se vždycky, takže je dobré si udělat zásobu, protože dříve či

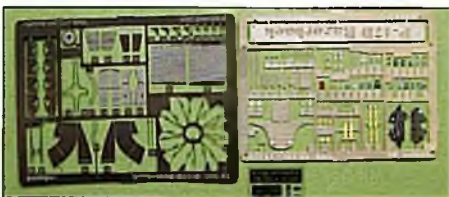
později je budeme potřebovat. Eduard jich tento měsíc uvedl na trh pět druhů, moderní (22063), perforovaný (22064) a tři nejobvyklejší německé druhy (22060, 22061, 22062). Vše 1:72. Využití najdou na blatnicích, v interiérech i v diorámách s průmyslovými budovami. Tak mě napadá Eduard, co leplané schodiště? Asi si vzpomínáte na diorámu z krvavé Omahy v Modeláři 6/2004. Je možné, že inspirovala konstruktéry v Eduardu k vytvoření leptů, ze kterých poskládáme zátarasy zvané „český ježek“. Sady 22067 (1:72) a 35708 (1:35) vylepší diorámy ať už



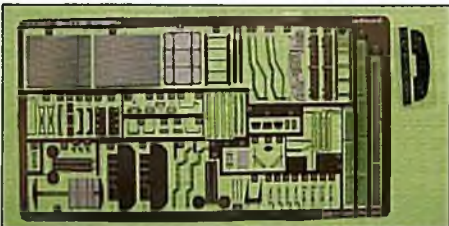
z českého pohraničí, nebo z jiného místa, kde je později použily okupační jednotky. Javorové listí je poslední „pětaticítka“ (35620). Jak s ním pracovat najdete na stránkách 48 a 49. Minule jsme si představili model P-38 Lightning firmy Academy, o měsíc později k němu



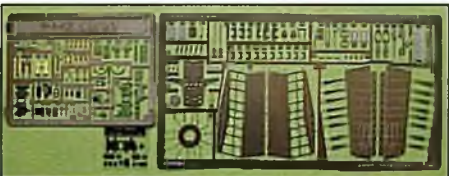
můžeme přidat lept s označením 72432. Sítky, vnitřky podvozkových šachet, svazky kabelů, vybavení pilotního prostoru, stabilizátory bomb, je tam všechno, co potřebujeme. Stejně „čerstvý“ je i nejlepší model P-47D (Tamiya).



Podle obsahu barevné sady 73 222 pro něj určené, vidíte, že vylepšit se dá jenom pár detailů (pilotní prostor s barevnými pásy a přístrojovou deskou, pár drobností do podvozkových šachet a stabilizátory bomb). Víkendová oddychovka... Oproti tomu vystrouhat z ne úplně nejlepší stavebnice firmy Revell hezký model BR-1150 Atlantik je



docela dřina. Jako vždy detaily pilotního prostoru a podvozkových šachet, tentokrát jsou ale navíc díly do pumovnice stěrače na překryt kabiny a spoilery. Nakonec Japonec. Vydání barevné sady pro model AGM5 Zero od Hasegawy bylo jenom otázkou času a ta



chvilke právě nastala. Celé klapy, detaily podvozkových nohou i jejich krytů, barevné díly do pilotního prostoru ještě „zvednou“ vzhled podle mě nejlepšího čtvrtkového Zera na trhu.

EXTRATECH

Netrpělivě očekávaná novinka firmy Extratech Sherman M-4 (75mm early) se konečně dostala na trh. V některých rámečcích můžeme poznat díly z modelu stíhače tanků M-10, ale většina jich je nových. Podle dílů, které nám po stavbě zbudou, můžeme usuzo-



vat na ostatní verze, kterých bude ještě minimálně sedm, mnozí modeláři si počkají na Extrapack. Na výběr máme ze čtyř zbraní, atraktivní určitě bude Sherman s označením „Shaggy Dog“ (chlupatý čokl), nebo tank účastníci se vylodění v Normandii s bílými zaměřovacími ryskami po celém obvodu věže. David Bilek už přislíbil, že se pokusí o podobný výkon, jako s Vepřovou kotletkou M-10. Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě Eduard.

GOFFY

Asi hlavně fajnšmekrů a odborníků na izraelskou armádu se bude týkat konverzní set Magach 7 (3502) pro model



tanku M-60 firmy Academy v měřítku 1:35. Díky několika velkým dílům předvádného pancéřování se M-60 změní k nepoznání. Resinové díly jsou čistě odlity, bublinek je pouze několik a jsou na „neviditelných“ místech a vnitřních plochách. Nad návodem asi nějakou minutu strávíte, ale určitě se najdou i fanatici, kteří tento typ mají nastudovaný nazpaměť a na konverzní sadu čekali dlouhá léta. Goffy nezanedbává ani měřítko 1:72 a vydalo vždy po-



třebně sady 7206 German ammo and equipment boxes

a 7207 Modern US troop equipment. První sada obsahuje



oproti názvu zbraní (Kar 98, MP40), batohy, sumky na zásobníky, pouzdra na mapy i helmy s vnitřkem, které můžete dát prakticky k jakémukoli modelu německé techniky, druhá najde uplatnění spíše na novinách z poslední války v Zálivu. Model jimi můžete doslova obalit a od reality se nebude lišit ani trochu. Zpracováním detailů jsou sady v menším měřítku na skvělé úrovni, množství z obou setů vám nějakou chvíli vydrží.

JK RESIN



Poslední dobou mi náš modelářský trh připravuje jedno překvapení za druhým. Naposledy to bylo vynoření mě do té doby úplně neznámé firmy J.K. Resin accessories. Pro mě nejprůtažlivější je sada s konverzním



setem pro nový StuG III od firmy Revell, která nám pomůže předělat ho na pozdní **StuH III**



s hlavní bez ústové brzdy (T 72003). Součástí sady jsou i dva druhy „rolníček“, které nahrazují špatný typ v krabici Revell. Díky tomu si můžeme ze dvou Revellů a jedné konverzní sady správně postavit jeden StuG III a jeden StuH III. Ke Stavebnici StuG III se vám mohou hodit i plně a vystřelené náboje ze sady T 72 002, které se dají použít i pro Pz.IV a StugIV. Pro nový **Elefant** od Dragonu je určena



sada detailů T 72 005, ze které si můžeme vybrat díly, které je pro výrobce plastických stavebnic prakticky nemožné vyrobit. Kvalita detailů opět vynikající. Sada 35 001 mi připadala běžná „**Německé bedny a krabice z druhé světové války**“. Podobný výrobek má ve svém programu většina výrobců, pak jsem si ale všimnul, že tyto bedny nemají nálepek, který bychom museli odstraňovat. Dobré, dobře... To své si najdou i příznivci plně podvěšených letadel. Nejen pro bitevní FW 190 je určen pytlík s označením 72 005, ve kterém najdete do posledního detailu zpracované 4 **závěsníky SC-50** (kdybch si chtěl tohle udělat



sám, potřeboval bych na každý závěsník díl ze stavebnice, 6 leptů a jiné ruce) a bomby ETC 50 s „plechově tenkými“ stabilizátory.



Druhá **výzbrojní sada** na letadla (v krabici) obsahuje německé bomby SB 1000, SC 500 a AB 250. Celá produkce nového výrobce se vyznačuje skvělou kvalitou odlití i těch nejmenších dílů zcela bez bublin (a to výrobce nepoužívá vývěvul), detaily jsou neuvěřitelné. Jako jediný problém bych viděl balení, které byste mohli snadno na prodejně přehlédnout (což by byla škoda).

LEGATO

Velkým překvapením se pro mě stala novinka firmy Legato, která zaručeně nadchne všechny patrioty i milovníky krásných letadel. Na trhu se objevil rezinový model **Avie BH. 21** v měřítku 1:48 (LK 4806). Odlitek trupu je řesěn skořepinou, na kterou se po zkompletování pilotního prostoru



přiklopí „vlko“ s výřezem pro pilota. Ostatní díly připomínají rozložením dílů starší model Kovozávody Prostějov. Na výběr máme ze tří barevných verzí (belgická s rudou kometou, rudá akrobata Št. Kapitána Fr. Malkovského a zelená s označením GB). Obtisky výstavních znaků s poněkud transparentní bílou nejspíš nahradí domácí zásoby, nebo šablony Tallyho, součástí modelu je i planžeta fotoleptu s některými drobnými díly.

MONOGRAM

Na trhu se teď objevilo reedice pro nostalgiky, stavebnice letadla **Ford tri-motor** „Tin goose“ (cinová husa), která



přeletěla v roce 1929 přes Severní pól (1:72). Když si díly vyndáte na stůl, pochopíte, jak moc se modelařina změnila. Eskymáci, psi i sáně jsou součástí modelu. Je to možná kacířská myšlenka, ale nepřipravuje nás absence podobných „ptákovinek“ v moderních superstavebnicích o trochu radosti? Model má pěkně zpracovaný povrch z vlnitého plechu a na svá léta vůbec nevypadá špatně. Kdo si chce trochu zavzpomínat a „zbouchat“ si jen tak model bez studia podkladů, má dobrou šanci. Za model poskytnutý k recenzi děkuji firmě Artur M. C.

OMEGA MODELS

Pamatuji si, když jsem před lety na fotografiích z jedné soutěže viděl podivný dvouplášník **VZ Sikorsky S-XVI** se zdvo-



ženými výplátanými koly. Model působil neuvěřitelně křečce a byla u něj po-

známka, že je dělaný „od nuly“. Díky firmě Omega models si ho teď můžete postavit i vy (48003, 1:48). Už při prvním pohledu do krabčky vidíte, že tohle není pro začátečníky. Na druhou stranu máte všechno co potřebujete ke stavbě včetně obtisků pro ruskou verzi a velkého aršíku fotoleptů. Že předlohu vytvářel někdo, kdo modelařinu i prakticky dělá a záleží mu na komfortu kupujícího, poznáte i podle takové příjemné malíčkovosti, jakou je přiložený výtzužný drát. Hezké, bez bublin, znalci si určitě tenhle kousek vychnutají.

PANZERSHOP

Výrobky této firmy v běžných modelářských obchodech příliš často nenajdete, a přitom má velmi zajímavý výrobní program. Konverzní set „**bouda**“ (PS35226) pro model ZIL-157/157K firmy Trumpeter má pouze sedm dílů a ma-



linký fotolept, přesto ZIL změní skoro k nepoznání. Díly jsou čistě odlité, ale dvě stěny jsou trochu prohnuté, takže ke slovu přijde fén a trochu opatrného násilí. Za model poskytnutý k recenzi děkuji firmě Artur M. C.

PROFIKIT

Profikit úspěšně pokračuje v kanónovém tažení. Poslední novinkou je odlévaný model **3,7cm KPÚV vzor 34/P** v mě-



řítku 1:35 (3504). Kanón samozřejmě sloužil v armádě československé republiky, po okupaci byl přejmenován na 3,7cm PaK 34(t) a dostal se do výzbroje slovenské armády a Wehrmachtu. Model je opravdu valice jednoduchý, odlévané díly spojuje s nálepkem jenom několik drobných kanálků, můžete pozorovat značný pokrok v čistotě odlití. Do diorámy jako stvořený, jeden kus byl Američany ukořistěn na konci roku 1944.

REVELL

Společnost Revell zdědila po firmě Monogram tradici výroby modelů aut a doplňků pro autodráhy v měřítku 1:32. Pravda, zájemců o „slot cars“ bylo 60. letech asi víc než dnes, ale - soudě podle sortimentu - už zase přibývají. Novinkou v nabídce firmy Revell je **Greenwood Corvette „Spirit of Sebring 1976“**, motorem a sběracími kartáčky



opatřený model závodního auta, určený k provozování na autodráze. Předlohou opravdu mimořádně pečlivě zhotovené makety byl automobil dosahující rychlosti 353 km/h, v roce 1974 odvozený Johnem Greenwoodem od „obyčejné“ Corvette, ovšem poháněný osmiválcovým motorem o výkonu 800 k. V letech 1975-77 s autem soutěžil Greenwood v Sebringu a Riverside, s číslem 176 se v roce 1976



účastnil také 24hodinovky v Daytonu. A když už si budete hrát, tak si kolem autodráhy postavte figurky. Novinkou jsou čtyři **postavičky jezdců a čtyři mechanici** či lidé ze zákulisi (Pit Crew) i s pátým kolem od vozu. Dalšími novinkami pro „liné modeláře“, spíše však pro vášnivě sběratele, jsou opět holové, tentokrát však kovové modely v měřítku 1:18. První, v modré metalize, velmi věrně vystihuje podobu **BMW 503 Convertible** (poprvé přestavený v roce 1955 na veletrhu ve Frankfurtu nad Mohanem a o rok později prodáván za 29 500 DM). Model má odklápění „haubnu“, pod níž se skrývá maketa motoru, a otvírací dveře, kterými je vidět podrobně propracované



vnitřní vybavení. Střecha je ve dvou verzích - buď „kožená“ složená, nebo modrá natažená. Druhým „kovákem“ je převážně



červený Lotus Elise Type 49, což je speciální verze pro Velkou Británii (proto má řízení vpravo), připomínající legendární Lotus, se kterým na velkých cenách vítězili Jim Clark, Graham Hill, Jo Siffert nebo Jochen Rindt. Opět jsou otvírací dveře a nechybí maketa motoru.

Stavebnici lokomotivy BR 43 s tendrem nabízí firma Revell ve vláčkařské modelové velikosti 1:87 (HO). Lokomotivy řady 43 byla stavěla v Německu v letech 1926-28 Lokfabriken Hen-



schel und Schwartzkopf, poslední dojezdila v roce 1967! Při stavbě modelu se můžeme vybrat plechy usměrňující proud vzduchu typu Wagner nebo Witte a jednu ze čtyř verzí označení (v barvě zlaté či bílé, vždy na černém podkladu). Lokomotivu doplňuje tendr typu 2'2T30 a kus kolejíště, na které si pak „nadělení“ o celkové délce 256 mm postavíme.

RODEN

K modelům firmy Roden jsem ještě před nedávnou dobou choval lehký despekt. Poté, co jsem otevřel hodně velkou krabici s novinkou v podobě modelu DV-1A/JOV-1A Mohawk v měřítku 1:48, pochopil jsem, že se i na starší kousky z produkce této firmy budu muset podívat přece jen pozorněji. Výlisky jsou ryty do hloubky, rytí sice nemá jemnost modelů od Tamiye, ale proti mnoha



jiným výrobcům je to skoro zárazk. Kabina je díky svému složitému tvaru rozdělena na několik dílů, rámování je pro ulehčení barvení štětcem zmatněno. Obtisky obsahují 4 poměrně podobné verze, bude zajímavé počkat, jestli se objeví nějaký pestrý „kanárek“. Model od nás na postavení dostane Raymond Kaňa. Za model poskytnutý k recenzi děkujeme firmě Artur M. C.

SCALE AVIATION MODELLER INTERNATIONAL 7/2004

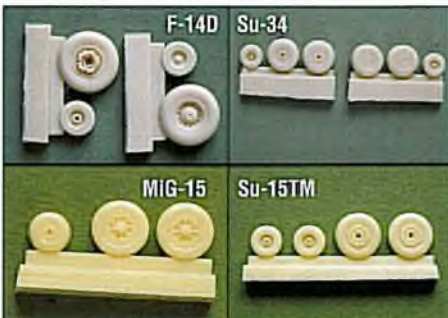
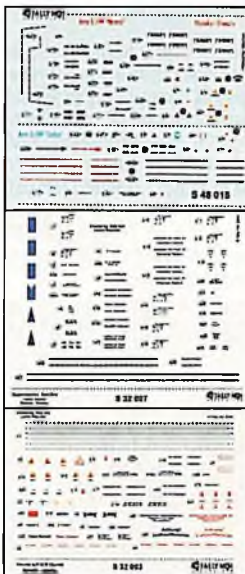
Grumman Panther 1:32, Flettner FI 282 1:48
Hawker hart - modelářská dokumentace a historie
Ju 290A-5 1:72, HA.1112 1:48, Martin 167F 1:72
Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě JAKAB

TALLY HO!

Mezi modeláři nad třicet asi není nikdo, kdo by si aspoň jednou nepostavil Avii S-199 od Kovožavodů a každý si asi pamatuje zažloutlé obtisky z tiskáren Hradištko. Tally ho! nejen pro nostalgiky připravilo sadu „Mezek“ (72034), ve které najdete čtyři české Mezky a dvakrát izraelský „Sakin“. Protože ani obtisky ve čtvrtkové Avii od Hobbycraftu (teď přebalováno Academy) nepatří zrovna do dekálové extraligy, najdeme v katalogu Tally ho! sadu pro měřítko 1:48 jako 48029. Mimochodem, už se prodává konverzní set



Ciro models v měřítku 1:32 určený pro Bf 109G od Hasegawy, takže sada Tally ho! 1:32 možná v blízké budoucnosti... Tři české verze jsou ve světle šedozelelé barvě (o jejím odstínu najdete několik důležitých poznámek v návodu a jedna je tmavě zelená (pravděpodobně RLM 82). Jeden izraelský „Sakin“ je atraktivně kamuflovaný s průhlednou pohyblivou částí VOP, druhý v již zmíněné světle šedozelelé barvě má v Davidově hvězdě vepsané divčí jméno, oba se známým znakem 101. tajeset. K „mezkům“ v obou měřítkách si můžeme dokoupit i popisky (S 72 018 a S 48 018). Tešit se můžeme na připravované sady Avia C-10 / S-99 (Bf 109G-10, G-14 v českých službách). Tally ho! nově vydalo i popisky pro další modely v měřítku 1:32 a sice Supermarine Spitfire s motory Merlin (S 32 007) a univerzální sadu pro FW 190A/F/G/Ja 152 (S 32 003). Pozadu nezůstává ani výroba kol (jsou „nezatřené“ bez zploštění) pro typy Su 34 (R 72 012) Su 15TM (R 72 016), MiG 15 (jen si je hezky kupte do zásoby, budou se hodit, MiG 15 Od Eduardu se blíží; R 72 015 vše 1:72) a pro F 14D Tomcat v měřítku 1:48 (R 48 017).



Pokud máte zájem o jakýkoli výrobek uvedený v rubrice Pod pokličkou, kontaktujte nás.

Artur M.C.

P.O. Box 79
274 01 Slaný
tel.: 312 523 556
www.artur-m-c.cz
e-mail: info@artur-m-c.cz

Pravděpodobně jej naleznete mezi dalšími 17255 položkami naší nabídky.

TRUMPETER

Firma Trumpeter se pokouší etablovat i jako výrobce modelů bojové techniky v měřítku 1:72 a dala se do toho pořádně. Model samohybného děla Ferdinand (07205) je považován za lepší,



než jeho konkurenti firmy Dragon a Italeri (ex-Esci). Stavebnice má 250 dílů, přičemž pásy jsou článkové v klasickém rozvržení „dlouhé úseky

a jednotlivé články“. Podvozkové „vozíky“ jsou odděleny od spodní

korby, což znamená, že je můžeme natvarovat podle složitějšího terénu. V současnosti jsou k dispozici lepty Eduard, detail set firmy JK resin určený pro stavebnici Dragon (myslím, že s lícováním na Trumpeter by neměly být problémy), soustružená hlaveň firmy Aber a kompletní interiér od Profikitu (recenzi si budete moct přečíst v příštím čísle).

Ačkoli měl původně typ F-107A Ultra Sabre patřit mezi takzvané „Century fighters“, byly vyrobeny pouze tři prototypy. O to větší bylo mé překvapení, když se na trhu objevil model firmy Trumpeter



v měřítku 1:72 (01605). Už na výliscích trupu ještě v krabíčce můžete obdivovat velmi zajímavé konstrukční řešení se vstupem vzduchu těsně za kabinou, na obalu zase pestré červeno-stříbrné zbarvení. Model má jemné rytí do hloubky, části překrytu kabiny, které mají být nabarveny jsou zmatněné. Model od nás ke stavbě dostal Radek Týpít.



Vojenský historický ústav Praha -
Vojenské technické muzeum Lešany

si Vás dovoluje pozvat na

TANKOVÝ DEN s **abc**

sobota 28. srpna 2004
od 10.00 hod.



! Vstup zdarma !



Výborný pomer
medzi cenou a kvalitou
stavebníc tradičného výrobcu.

- autá série WRC 1/43 a 1/24
- motorky 1/24 a 1/12
- bojová technika 1/72 a 1/35
- lietadlá a helikoptéry 1/144, 1/72, 1/48
- séria bojových lodí 1/400
- plachetnice

Vyžiadať si náš kompletný cenník na tel. č.:

**00421 (0)52 7768212
7768408, 7723374**

alebo navštívte našu internetovú stránku

www.htmodel.sk

HT model zásielková služba

Na letisko 49, 058 01 Poprad,
Slovensko

e  **2004**
DAY

eduard

18. ZÁŘÍ 2004 - PLZEŇ
9.00 - 17.00 hod

IV. Mezinárodní otevřené setkání modelářů a výrobců



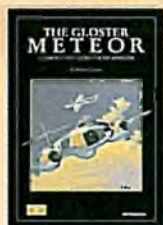
SLEDUJTE WWW.EDAY.CZ
UDĚLEJTE SI ČAS!



CK PP TOURIST – TEMATICKÉ ZÁJEZDY 2004

25. 7. – 2. 8. (9 dní) GREAT USA – EAA Oshkosh, největší setkání příznivců letectví	49 500 Kč
8. 10. – 21. 10. (14 dní) GREAT USA – letecká muzea Východu a Jihu	54 500 Kč
22. 10. – 2. 11. (12 dní) GREAT USA – města, základny a letecká muzea Západu	54 500 Kč
18. 11. – 23. 11. ANGLIE, TELFORD – Scale Model Word, modelářská výstava	7 400 Kč

Bližší informace a přihlášky: CK PP TOURIST, Aubrechtové 3102, 106 00 Praha 10
tel.: 272 650 744, tel./fax: 272 658 435, mobil: 777 017 478, www.pptourist.cz; e-mail: ckpptour@volny.cz



Gloster Meteor

NOVINKA- detailní modelářský manuál.

Verze Gloster and Armstrong-Whitworth .128 stran, 48 v barvě, barevné profily a pohledy. Výkresy v měřítku. Barevné foto všech detailů stroje. Seznam všech kitů a doplňků. Kompletní historie vývoj a nasazení.

CENA.....799,-

PREDPLATNÉ MODELÁRSKÝCH ČASOPISŮ
(cena za jeden ks x počet měsíců, cena je včetně poštovného)

Steelmasters 290,-	Scale Aviat. Modeller Internat. 254,-	Model Aircraft Monthly 220,-	Wingmasters 290,-
------------------------------	--	--	-----------------------------

Polská literatura AJ Press	90.B.B-17 Fl.Fortress č.1...470,- 87.B-24 Liberator č.2...480,- 86.B-24 Liberator č.1...470,- 85.PBY Catalina č.2...465,-	84.PBY Catalina č.2...435,- 83.Tupolev SB...450,- 81.TBF/TBM Avenger č.2...485,- 80.TBF/TBM Avenger č.1...420,-
--------------------------------------	--	--

Jakab Hobby Service , Nevojiče 144 , 68501 Bučovice
tel/fax: 517 383 471, 603 512123 e-mail: jakab@razdva.cz

Modelárstvo BORNIT

predajňa Starhradská 6

Vám ponúka modely týchto firiem:

BÍLEK, DRAGON, ITALERI, ZVEZDA, PST,
TRUMPETER, EDUARD,
EXTRATECH, ICM, UM, RODEN, EE, ALAN,
MAGUETTE a iné.

Farby: Model Master, Gunze Sangyo, Agama - autentic

Publikácie: AJ Press, Millitaria, Steel Masters,
Wing Masters, Figurines, Osprey

Najväčší výber plechov Eduard, Extratech, Part

Zásielková služba: BORNIT spol. s r. o., P.O. BOX 160,
850 00 Bratislava 5,
www.bornit.sk

Katalóg za poštovné známky v hodnote 20 Sk
Tel./fax: 02/62 41 20 54 mobil: 0903 25 65 75
Veľkoobchod - kontakt na vyššie uvedenej adrese

www.artur-m-c.cz

internetový obchod

s najširším sortimentem potřeb
pro plastické modelářství v ČR

Chcete dostávat informace o novinkách
na svou e-mailovou adresu?

Zaregistrujte se na **www.artur-m-c.cz**
nebo pošlete
e-mail na **info@artur-m-c.cz**.

Artur Model Centrum Slaný vydává také
tištěný katalog, který Vám zašleme
na dobírku za 79 Kč.

Tato částka vám bude odečtena od Vaší
první objednávky nad 400 Kč.

Artur M.C., P.O. Box 79, 274 01 Slaný
tel.: 312 523 556

Mattanelli, a. s.

velkoobchod modely, hračky

Revell Novinky 1. pololetí 2004

Letadla		07443 '65 Corvette Stingray	1/8
04029 F-14 A Tomcat	1/144	07529 Peterbilt Firetruck	1/25
04144 Hawker Hurricane Mk II C	1/72	07536 Sauber Show Truck	1/24
04216 Boeing 767-300 ER	1/144	07539 Sauber Racing Truck	1/24
04217 Falcon 10	1/48	07540 Car Transporter	1/25
04319 Suchoj Su-27 Flanker	1/72	07542 Peterbilt 359	1/25
04340 Junkers Ju 290 A-5	1/72	Technika a figurky	
04530 Bf-110 G-2/R3	1/48	02574 Austrian Infantry	1/72
04576 Wright Flyer 100 years	1/39	02577 B Foot Artillery (Napoleon)	1/72
04580 Sopwith Camel	1/48	03073 Kubelwagen	1/9
04584 A-1 H Skyraider	1/48	03138 Königsiger Porschelurm	1/72
04586 F-102 Delta Dagger	1/48	03140 M 60 A3 Medium Tank	1/72
04587 F-35A (X-35) JSF	1/48	03200 Leopard, Luchs,	
04588 MDD Phantom FGR Mk.2	1/48	Fuchs+PzGren	1/72
04589 Mig-25 Foxbat A	1/48	Motorcky	
04725 Fw 190 D-9	1/32	07925 Suzuki RG 500	1/12
Lodě		07926 Honda CB72 Super 250ccm	1/8
05015 U-Boot Typ VIIC U552	1/72	07927 Honda RC 211 V	1/9
05016 HMS King George V.	1/720	Vrtulníky	
05017 HMS Prince of Wales	1/570	04441 Helicopter-Set "ADAC"	1/32
05018 USS Montrose	1/375	Lokomotivy 1/87	
05221 Esso Tanker "Glasgow"	1/400	02173 Steam Engine BR 43w/Tender	
05232 Rheindampfer "Goethe"	1/152		
Auta a kamiony			
07131 BMW Dixi '75th Anniv.	1/24		
07236 Sauber-Petron. C22 2003	1/24		
07238 Porsche 935	1/32		
07239 Auto Union Typ D	1/32		
07358 BMW 320i Gr.5	1/24		



Daší informace a nabídku modelů najdete na **www.mattanelli.cz**

Modelář 9/2004 vychází 3. září 2004

Hawker Hunter FGA.9

Revell 1:144

Neváhejte a kupte si stavebnici firmy Revell v „odznakovém“ měřítku. Neprohloupíte, protože tak kvalitní stavebnice slavného typu letounu zatím není na trhu ani v měřítku 1:72! Proč se do „dvaasedmdesátky“ nepustí žádný z renomovaných výrobců, včetně těch našich, je opravdu záhadou...

KAREL SUSA



OV-10A Bronco

Academy 1:72

Stavba len tak z krabičky by bola otázkou niekoľkých večerov. Diely lícujú veľmi presne, tmel sa však určite využije pri spoji krídlo-trup a trup-zbraňový pylón. Na vyšľachtenie Bronca som použil odlievané doplnky CMK, čo sa ukázalo byť skvelou voľbou.

ING. VLADIMÍR BEGERA



Horští myslivci (Kavkaz 1942)

1:35

Zkušenosti z mládí, kdy jsem aktivně provozoval horolezecký sport, jsem využil při zhotovení modelové horolezecké výstroje. Skoby jsou z hliníkové fólie, karabiny z hliníkového drátu (některé opatřené pojistkou z hliníkové fólie), kladivo na zatlukání skob z párátko a kousku rezinu...

MARTIN SCHUSTER



Povstalecká lokomotiva

Pri príležitosti 60. výročia SNP som sa rozhodol postaviť model jedného zo symbolov povstania – povstaleckého pancierového vlaku. Lokomotivu už mám. S výberom stavebnice problém nebol – žiadna neexistuje. Preto som zvolil prestavbu lokomotívy z modelovej železnice veľkosti HO...

ING. ARCH. DANIEL SZIJJARTO



Kanon M 59 Long Tom ráže 155 mm AFV Club 1:35

Kanon byl oblíbený u dělostřelců pro stabilitu a s tím související přesnost střelby. Stavebnice je mezi modeláři většinou známa, a tak bych chtěl popsat jen některé detaily na které jsem narazil při stavbě. Stavebnice obsahuje kovovou hlaveň a gumové pneumatiky, model lze postavit v transportní nebo palběné pozici...

MIROSLAV ZADA



Lavočkin La-7

Eduard Profipack 1:72

Pozorným čtenářům Modeláře jistě neunikly články mých kolegů, hodnotící dříve vydané stavebnice. Po „základní“ verzi a stavebnici tříkanónové verze se jako poslední na trhu objevil i Profipack. Obsahuje navíc planžetu leptů (z nichž část je barevných) a obtiskový aršík se znaky pro celkem osm letounů...

LIBOR JEKL



MODELÁŘ

8 srpen 2004 ročník 55

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

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

Adresa redakce

Modelář

Baranova 29, 130 00 Praha 3

Tel.: 222 710 331

E-mail: modelar@aeromedia.cz

Séfredaktor Martin Salajka

(salajka@aeromedia.cz)

Redaktor Jindřich Šterbáček

(sterbacek@aeromedia.cz)

Sekretářka redakce Hana Tylptová

(tylptova@aeromedia.cz)

Obchodní a inzertní oddělení:

Aeromedia, a. s., Baranova 38,

130 00 Praha 3

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

E-mail: obchod@aeromedia.cz

Řadkovou inzerci přijímá redakce

Zásilková služba a předplatné:

222 728 090

Objednávky a zvýhodněné předplatné:

Aeromedia, a.s., Baranova 38,

130 00 Praha 3

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

E-mail: obchod@aeromedia.cz

Předplatné pro rok 2004

u společnosti Aeromedia, a.s.:

roční 720 Kč / 840 SK

pololetní 372 Kč / 430 SK

u společnosti Mediaservis s.r.o.

roční 780 Kč, pololetní 390 Kč

Rozšiřuje Aeromedia a.s., společnosti holdingu PNS, a.s.,
MediaPrint KAPA a ostatní distributoři,
ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia, s.r.o.,
P.O.Box 169, 830 00 Bratislava.
Tel./fax: (+421-2) 444 54628, 444 50693

Velkoobchodní 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, 659 51 Brno.
Objednávky tel.: 541 23 32 32, fax: 541 61 61 60,
e-mail: abocentrum@mediaservis.cz,
reklamace tel.: 800 171 181

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

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

E-mail: obchod@aeromedia.cz

One year subscription for 2004

for Europe 78 Euro, overseas 96 USD

or PNS Hvozdanská 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

Distribuce: Česká pošta, s. p.,

Postservis OZ Přeprava

Předtisková příprava:

Reprodukce Baroa s.r.o.,

Svoboda 1, 128 17 Praha 2,

E-mail: baroa@atlas.cz

Grafická úprava: Iva Bílková

Tisk: REPROPRINT, a.s. Praha

Redakcí nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2004

ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK ČR E 2275



Izraelská armáda



Stehenní polymerové pouzdro Fobus izraelské výroby s pantem pro snadné nošení (pravděpodobně jediné v ČR!);



pistole Glock 17

Kapsička na ucpávky do uší

Taktický popruh se dvěma rychle měnitelnými polohami (transportní nošení / pohotovostní nošení)



Kolimátor pro zrychlení mířené střelby,

Colt M4A1 ráže 5.56 s podvěšeným granátometem M203 ráže 40 mm se zařízením quadrant sight (zaměřovač do vzdálenosti 400 m)



Držák na zásobník a baterka



Tři pruhy na rukávu Samar (četař)



nápis C'va hagana leisrael (izraelská armáda) odznak: Sayeret Nahal

Merkava



První „proudové“ sestřely izraelského letectva dosáhl 1. září 1955 kpt. Aharon Yoeli na letounu Gloster Meteor FR. 9, když zničil dvojici egyptských strojů Vampire FB. 52. Yoeliho Meteor číslo 36 byl nastříkán hliníkovou barvou a výsostné znaky měly tenký modrý lem. Na předních trupu a motorových gondol nesl černo-bílé šachovnice, pod kabinou se později objevily dvě malé egyptské kokardy



Úvod operace Kadeš obstarala v noci 28. října 1956 osádka letounu Meteor NF. 13 ve složení kpt. Yehoash Tzidon a por. Eliashiv Brosh, když nad Středozemním mořem sestřelila egyptský Il-14 plný vysokých důstojníků vracejících se z porady v Damašku. Meteor číslo 52 byl na svrchních plochách zbarven standardní kombinací hnědé FS 30215 a modré RAL 5008, zatímco spodní plochy kryla tmavě šedá (přibližně FS 36081)



Za války v říjnu 1973 bylo izraelskému letectvu jako náhrada těžkých ztrát dodáno nejméně 36 strojů F-4E Phantom II. Letoun číslo 317 je zachycen v podobě krátce po skončení bojů. Na SOP již má znak 69. tajeset, ale směrovka ještě nenese žluto-černou šachovnici užívanou počátkem 80. let. Původní americká SEA (Southeast Asia) kamufláž (zelená FS 34079, tmavě zelená FS 34102, hnědá FS 30219 a světle šedá FS 36622) na těchto letadlech vydržela až do poloviny 80. let. Zelené Phantomy dostaly přezdívku Karpadah – ropucha



Většina F-4E Chel Ha'Avir nesla standardní zbarvení izraelského letectva. Tvořily je nepravidelná pole hnědé FS 30219, pískové FS 33531 a zelené FS 34227, spodní plochy kryla šedomodrá FS 35622. Příkladem tohoto zbarvení je letoun číslo 584 ze stavu 201. tajeset počátkem 80. let. Na tomto stroji zřejmě dosáhl nejméně jednoho sestřelu v říjnu 1973 Iftach Spector (12 v.). Na předí Phantomu byly vyznačeny tři sestřely a přídavné nádrže byly nezvykle přestříkány izraelskými barvami (běžně v kombinaci FS 34102 a FS 36622)



Na konci své služby u Chel Ha'Avir dostaly některé letouny Mirage zbarvení označované Air Superiority Gray Scheme. Tvořila je světlešedá FS 36375 doplněná nepravidelnými poli tmavší šedé FS 36320. Zajímavostí stroje Mirage IIICJ číslo 103 ze stavu 117. tajeset je skutečnost, že ještě na počátku 80. let byl vybaven původním motorem Atar 9B. Pod kabinou tento stroj nesl symboly osmi sestřelů a tvar čísla 103 byl v izraelském letectvu velmi neobvyklý



Ve druhé polovině 70. let létala Mirage IIICJ číslo 458 ze stavu 101. tajeset v kuriózní podobě. Tento stroj byl nejprve přestavěn na motor Atar 9C a později dostal i novou předí (tzv. Tzuit) s fotografickou kamerou. Zbarvení Mirage 458 tvořila standardní kombinace FS 30219, FS 33531, FS 34227 a FS 35622. Tmavší odstín pískové na SOP byl památkou na přestříkaný černo-žlutý identifikační trojúhelník. Tento stroj se stal (pod předešlými čísly 58, resp. 158) jedním ze dvou nejúspěšnějších izraelských letounů Mirage, když na něm bylo dosaženo 13 sestřelů (vyznačené na boku trupu pod kabinou)

