

MODELÁŘ

FIAT CR.25
M113 ZELDA
TANK T-34-76



BF 109 OČIMA NĚKOLIKA MODELÁŘŮ
JEZEVCÍKOVA PORADNA - STRÍKACÍ PISTOLE
AIRSPEED AS.10 OXFORD



OPEL BLITZ ERSATZ





V nezvyklém termínu, totiž v pátek 27. a sobotu 28. června, se pod názvem **AIRPOWER03** konal v krásném prostředí alpského údolí u rakouského **Zeltwegu** na středoevropské poměry ojedinělý letecký den. Kromě letových vystoupení akrobatických skupin i solistů, předvádění vojenských a civilních soudobých i historických strojů, tu byla k vidění také pozemní vojenská technika. Není divu, že během dvou dnů letiště navštívilo na čtvrt milionu diváků! Poradatele leteckých dnů u nás by mohlo inspirovat, že vstup byl zdarma a že diváci mohli dění sledovat na obrovských obrazovkách. Mne potěšilo, že akreditovaní novináři a fotografové tu nejsou odháněni, ale například měli na výběr tři stanoviště těsně vedle vzletové dráhy.

Foto M. Salajka



MODELÁŘ

Mesíčník pro všechny maketáře

9 září 2003 ročník 54

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

www.aeromedia.cz, www.lotocvi.cz
v licenci Pražské vydavatelské společnosti

Adresa redakce Modelář

Svobodova 1, 128 17 Praha 2

Tel. (+420) 224 918 224,

Fax: (+420) 224 921 653

E-mail: modelar@eromedia.cz

Obchodní a inzertní oddělení:

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

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

E-mail: obchod@eromedia.cz

Rádkovou inzerci přijímá redakce

Zásilková služba a předplatné:
222 718 814

Šéfredaktor Martin Salajka

(salajka@eromedia.cz)

Sekretářka redakce Hana Tyltová

(tyltova@eromedia.cz)

Redakční rada:

Ing. Lubomír Kouřný a Ing. Bohumil Votýpka (letadla), Jiří Kašpar (rakety), Jiří Lejšek (lodě),
Tomáš Čermajer (žaloznice)

Objednávky a zvýhodněné předplatné:

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

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

E-mail: obchod@eromedia.cz

Cena časopisu 52 Kč (69 Sk)

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

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

Rozdává Aeromedia a. s., společnost holdingu PNS, a. s.,
Mediaservis KAPA a ostatní distributoři,
ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia, s. r. o.,
P.O.Box 189, 830 00 Bratislava,
Tel./fax: (+421-2) 444 54628, 444 50693

Velkoobchodní a prodejní síť můžete objednat časopis
Modelář za výhodných podmínek u Aeromedia, a. s.,
informace o předplatném podává a objednávky
přijímá Aeromedia, a. s., doručovatelů s. r. o.
a předplatitelské středisko,

ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia, s. r. o.
Objednávky také přijímá Mediaservis s. r. o., Abocentrum,
Moravská náměstí 12D, P.O.Box 351, 650 51 Brno,
Objednávky tel.: 541 23 32 32, fax: 541 61 61 60,
e-mail: abocentrum@mediaservis.cz,
reklama@eromedia.cz, tel.: 800 171 181

For the foreign subscription please write to:

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

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

One year subscription

for Europe 43 Euro, overseas 55 USD
or PNS Hvoždčanska 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

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

Předtisková příprava:

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

Grafická úprava: Iva Bilková

Tisk: UNI GRAFIA, a. s. Praha 10

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2003

ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK ČR E 2275

6 Lodní modeláři na rybníku Hluboký

8 Stavíme funkční modely (11)

9 T-34/76 (vzor 1942)

12 Ostravský Oxford

14 Jezevčíková poradna:
Strlíkácké pistole

18 Fiat CR.25 v měřítku 1:72

21 M113 Zeldy v měřítku 1:35

23 Poznáváme leteckou techniku:
Messerschmitt Bf 109

26 Bf 109E na gumu

30 Pruhovaný Mezek

35 Nejhezčí Gustav

37 Bf 109G-6 Suomen Ilmavoimien

44 Opel Blitz Ersatz

46 Spitfire Mk.Vb/Mk.Vb trop



To jsem si zase dal,

když jsem jako po vydání každého nového sešitu Modeláře sledoval ohlasy na webu. Dozvěděl jsem se, že se příliš věnujeme notoricky známým typům letadel, že píšeme o málo známých typech, o starých nebo nedostupných stavebnicích, že nechodím do prodejen okukovat co je v které nové krabičce, že nesbírám drby, že nekupujeme články a fotografie v zahraničí, že Modelar vychází na špatném papíře, se špatnými a nevalně komponovanými fotografiemi, že je špatně zalomený, že vybavit grafické studio je hračkou, stejně jako změnit tiskárnu (mimořadně, to jsme minulý měsíc udělali)...

Kdybych v této zemi nežil tolik let, asi bych teď šel s tlustým provazem v ruce do parku najít strom s příhodně umístěnou větví...

Asi se nikoliv nadarmo říká, že kritik je člověk, který píše jak by co udělal, kdyby to uměl. Volně podle Karla Havlíčka Borovského prosím: Aby nam Pán Bůh to modelářství z huby do ruky vrazil ráčil. Na přání čtenářů ustoupím od monotematických sešitů a budu se snažit, aby od příštího roku každý našel v Modeláři to své potěšení. V tuto chvíli už je jisté, že modelářská tematika zcela opustí stránky LK a nový ročník Modeláře bude bez funkční modelářiny, které se věnují jiné tituly. Zdá se také, že se v brzké době redakce přestěhuje. E-mailová adresa bude stejná, jen si před odesláním dopisu podle aktuálního čísla časopisu zkontrolujte poštovní adresu. A nejlepší zpráva nakonec – pokud se nam podaří najít schopného redaktora, bude Modelář příští rok vycházet s větším počtem stran. Zájemce o tuto zajímavou a oceňovanou práci, s hroší kůží a dostatečnými znalostmi modelářství i pravopisu, nechť se o podrobnostech informuje v redakci.

Na závěr ještě prosba: Jste-li spokojeni, sdělte to všem, jste-li nespokojeni, napište o tom redakci (modelar@eromedia.cz)! Děkuji těm, kteří tak činí, a těším se na další spolupracovníky.

Martin Salajka



Desiatročný Adrian Adámik z LoMK Bojnice si postavil model polskej jachty Baltik



Legendárny krížnik Potemkin si v mierke 1:75 postavil Miroslav Tusiak s LoMK Bojnico. Model má dĺžku 1500 mm, šírku 340 mm; pohon obstarávajú dva motory Speed 600 s prevodom 1:7



Peter Mikulka a Štefan „Bobo“ Ábel z Off Shore klubu Bratislava s modelmi zachranných lodí Coast Guard Edisto a Sanibel, postavenými v mierke 1:34



▲ Pre kategóriu F4A si postavil Zoltán Bujna z Komárna zo stavebnice Revoll protiponorkovú fregatu Snowberry v mierke 1:72. Model poháňa motor Speed 280 s prevodom 1:5,6



V mierke 1:200 si postavil Štefan Adamik z LoMK Bojnice bitavny krížnik Gneisenau



◀ Jozef Púpava z LoMK Bojnice si pre kategóriu F2C postavil model krížnika New Jersey v mierke 1:175 o dĺžke 1548 mm, šírke 192 mm, hmotnosti 14000 g. Pohaňaný je motormi Speed 600



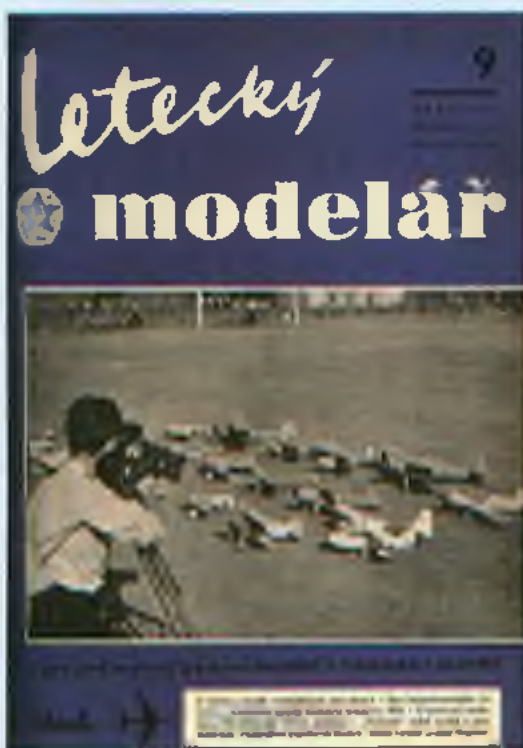
S ruskym krížnikom Slavyj v mierke 1:100 si v kategórii F2C na majstrovstvách konaných v Rimavskej Sobote vybojoval titul Majster Slovenska Peter Zudľa z Liptovského Hrádku

S mírným zpožděním se modelaři v tomto měsíci dočkali slíbeného rozšíření časopisu. Další dvojlist představoval plnou čtvrtinu původního rozsahu, jeho cena ve stejném poměru vzrostla na celou korunu. Pro srovnání – daly se za to pořídit tři rohlíky a ještě zbyl desetník. Nedoporučuji krátká spojení s dnešními realitami, není úplně fer ani k tiskovinám, ani k rohlíkům. Papír byl mizerný, novinový, o kvalitě tisku raději nemluvit. Mladším připomeňme, že v „Modelaři“ byly do formátu složené tiskové archy, ale prolistovat jsme je mohli až po rozřezání na dvojlisty. Bralo se k tomu, co bylo při ruce, takže mnohé z dochovaných výtisků jsou notně oškubané.

Záříjové číslo se převážně zabývalo Celostátní modelářskou soutěží (CMS), která se uskutečnila v posledním červencovém týdnu v Brně. Byla to pro letecké modeláře určitě největší událost roku. Pro ilustraci: Soutěžilo se v třinácti kategoriích, většinou ještě rozdělených na juniory a seniory. Klasifikováno bylo celkem 302 závodníků! Úctyhodné číslo, ale na druhé straně si třeba vítězství v rychlostních „desítkách“ odnesl Jirí Gurtler, soutěžící v kategorii sám; v „pětkách“ byly soutěžící dval. Výkonné motory pro modely těchto tříd byly skutečně nedostupné.

Ve větroních už se létalo pouze v kategorii A2. Emoce příznivců velkých „Ser-

Letecký modelář 9/1953



chánů“ se pomalu vytrácely, ale zároveň soutěžili i žáci s tyčkovými modely. Vítězství si vyděl Kamil Brauner z Kladna, kterého už známe z titulních stránek Modeláře.

Určitě nejkurióznější byla kategorie E, pro kterou se s modelem s mávavými křídly do CMS nikdo nekvalifikoval. Zato modelu s křídly rotujícími létalo devět!

Nedá mi, neocitovat tvrdý odsudek recenzenta: „...Jsou to stále ty sloupky, jednou tříhranné, jindy čtvercového průřezu, nahoře i dole opatřené vrtulemi, které se vznášejí vzhůru a po dohození svazku se kácejí beznadějně k zemi“.

Horkou novinkou CMS byly makety, kterých se napoprvé kvalifikovalo čtrnáct. Proti dnešním byly vpravdě „kapesní“. Posledním dostupnými motory totiž byly „dvouapůlky“, kterým dlouho kralovala poslední verze Letmo. Byla priměřeně výkonná a nízkozdvihová, takže se do maket dobře zabudovávala. Hodnoceně makety můžeme vidět na titulní stránce. Točil se kolem nich největší zájem, jak ukazuje titulní stránka, zaujaly i filmaře.

Závěrem soutěže se uskutečnilo „mezinárodní utkání“ ČSR – Maďarsko v upoutaných modelech, jedna z prvních vlaštovek po více než desetiletí pústu mezinárodních srovnání. Hosté zvítězili nejtesnějším rozdílem 8:7. Úspěchy maďarských modelářů jsou opěvovány v rozsáhlém samostatném článku. Obvyklá zbožná přání najdeme i v hodnocení závodu: „Ukázal také nové, skutečně socialistické sportovce z obou států. Nebyla to sobecká řevnivost, vedoucí až k zákeřnosti, jak ji známe z kapitalistických zemí. Byla to upřímná snaha pomoci druhému k vítězství...“

pam

Modelaři, na Hovězí!

Pod tímto názvem se neskrývá výzva k neřízené konzumaci „šilných pozívatín“, ale pozvánka na výstavu všemožných výtvarů nejrůznějších modelářských odborností z regionu horního Vsetína, která se konala ve dnech 18. až 25. května v obci Hovězí u Vsetína. Pořadatelem byl obecní úřad v Hovězí a Sdružení hornovsetinské dráhy.

A tak byly ve velkém sále OU Hovězí k vidění vitrinové modely i funkční makety z plastu, dřeva i papíru, po kolejištích jezdily vlaky velikosti TT a H0, u stropu se „vznášely“ zavěšené RC modely proslulých letadel, v bazénu uprostřed sálu byly k vidění plovoucí ponorky Kriegsmarine a „lid venkovský“ mohl obdivovat detailní a honosné vybavení například zámku Hluboká, ovšemže jen z papíru.

Souborné expozice zapůjčil například Klub modelářů Vsetín (RC auta, lodě, letadla), DDM Alcedo ze Vsetína (hlavně větroně a házedla všeho druhu), Aeroteam Vsetín (bojová technika z papíru) a Malá železnice z Valašského Meziříčí (domečky H0). Nevšední sbírku plastových modelů závodních aut F1 a rally poskytla, jako host, spol. GEE&BN Holding S.A. z Lucemburska.

Ale i jednotlivci se činili: z jednoho vsetinského bytu „přiletělo“ asi 70 plastových modelů stíhaček z druhé světové války a nemenší počet papírových autíček, ze Zdeňkova se přestěhovala plastické dioramy bojové techniky, mnoho funkčních i sta-

tických maket a modelů zapůjčily jednotlivci z Karolinky a okolí, Francovy Lhoty a dalších míst horního Vsetína.

Místní modelaři se nedali zahanbit a přidali se s plastovými modely letadel a zejména RC maketami letadel a větroňů. Není novinářskou kachnou, že při zahájení výstavy po místním potoce rejčila rádiem ovládaná divoká kachna, stejně jako je fakt, že na závěr výstavy uspořádal Modelářský klub Vsetín přímo na náměstí před vystavním sálem jeden z přípravných závodů seriálu RC automobilů.

Bohužel na nedalekém hřišti kralovali po oba vystavní víkendy fotbalisté, takže jsme neviděli slibované „upoutáky“ a „elektrolety“, ale něco si precí musíme nechat i na příště.

Díky všem, kteří se zúčastnili a pomohli, neboť – a to je hlavní – děti akce určitě zaujala a mnohý hoch (a snad i nějaká dívka) si najde námět na to, co dělat o prázdninách i v jiných volných chvílích. Za rok opět hurá na Hovězí!

PhDr. Ivo Rušák



KALENDÁŘ

Mistrovství ČR leteckých modelářů – žáků se koná 6. září na letišti aeroklubu Žamberk. Účast na soutěži je podmíněna nominací z krajských kol.

Kontakt na poradatele: Ing. Miroslav Štěpán, Modelářský klub SMČR Orlik, Nám. Gen. Knopa 812, 564 01 Žamberk tel.: 465 614 437, 602 394 189, e-mail: orlik_zamberk@centrum.cz; www.modelar.zamberk.cz

Stavitelé plastových modelů z Mladé Boleslavi ve spolupráci s DDM Na výstavišti pořádají 13. září v pavilonu za bývalým obchodním střediskem Máj **Velkou cenu Mladé Boleslavi**, jinak XXVIII. ročník veřejné soutěže stavitelů plastových modelů. Soutěžící kategorie: letadla I.b, I.c, technika II.a, II.b, modely automobilů a motocyklů bez rozlišení měřítka a diorámy. Hodnocení modelů v kategoriích I a II (letadla a technika) odbornou porotou, ostatní diváky libí-nelíbí. Přejímka modelů 13. září do 10.00 hodin. Soutěž končí v 17.00 h.

KPM Brno a Technické muzeum v Brně pořádají veřejnou soutěž plastových modelů kategorií I. a, b II. a, b. **Brněnský drak 2003 a 4. kolo Kopro ligy** v kategoriích I. a, b. Soutěž proběhne 11. října v prostorách Technického muzea v Brně. Její součástí bude kromě tradičních speciálních cen také beseda s pracovníky firmy Kopro. Soutěží se podle platných pravidel SMČR. Modely budou pro veřejnost vystaveny pouze po omezenou dobu.

Kontakt na poradatele: David Koktavý, kokin@volny.cz, GSM (+420) 737165730



Lodní modeláři na dva víkendy opanovali rybník Hluboký

ATC Hluboký v Holicích ve východních Čechách byl týden po sobě dějištěm seriálových soutěží mistrovství ČR lodních modelářů. První soutěži, která se odehrávala od pátku do neděle 20. - 22. června, byl třetí závod společných závodů rychlostních člunů se spalovacími motory, tedy kategorie FSR-V.

Část závodníků se sjela již v pátek, podvečer využila k tréninkovým jízdám i k registraci. Soutěž začala v sobotu, kdy po rychlém rozlosování do jednotlivých rozjízděk začali svou první jízdu junioři s modely poháněnými motory o zdvihovém obsahu 3,5 cm³. Během soboty se uskutečnily první jízdy obou juniorských tříd, i všech 12 rozjízděk tříd seniorů, kteří jezdili s modely opatřenými motory o 3,5 cm³, dále 7,5 a 15 cm³ a sešlo se jich tentokrát na startu 19. Nedělní dopoledne pak vyvrcholil závod jak druhými jízdami juniorů, tak hlavně třemi půlhodinovými finálovými jízdami seniorů.

Průběh závodu i tentokrát naznačil, že boje na trati jsou při vyrovnanosti soupeřů dosti urputné a bylo by dobře, kdyby si všichni ozivil v paměti pravidla a snažili se je lépe dodržovat. Leckdy dochází ke zbytečným (doufejme, že neumyšlným) střetům, jejichž následkem je i poškození poměrně drahých modelů. Na tuto skutečnost při závěrečném hodnocení

Vítězové třetího závodu mistrovství ČR: junioři - FSR-V3,5: L. Navrátilová (Pardubice) 60/26,6 (okruhů/s); FSR-V7,5: Petr Lamač (Turnov) 57/0; senioři - FSR-V3,5: Josef Korbří (Vysoké Mýto) 64/17,4; FSR-V7,5: David Štička (Přerov) 60/15,7; FSR-V15: David Štička (Přerov) 79/11,1

Pořadí v MČR: junioři - FSR-V3,5: 1. Pavel Raška (Přerov) 54 b.; 2. Lenka Navrátilová (Pardubice) 51; 3. Petr Lejsek (Vysoké Mýto) 33; FSR-V7,5: 1. Tomáš Raška (Přerov) 48; 2. Petr Lamač (Turnov) 39; 3. Lenka Navrátilová (Pardubice) 33; senioři - FSR-V3,5: 1. Michal Sloup (Praha 4) 43; 2. Jiří Polák (Radčice) 34; 3. Martin Kadeřábek (Radčice) 31; FSR-V7,5: David Štička (Přerov) 63; 2. Jaroslav Rajniš (Brandys nad Labem) 45; 3. Josef Navrátil (Pardubice) 39; FSR-V15: 1. David Štička (Přerov) 53; 2. Jaromír Raška (Přerov) 39; 3. Petr Lamač (Turnov) 29 b

upozornil i vedoucí sekce FSR-V a vyzval závodníky k větší kázi. Ani když je pro provinilý model vynesena trest, nikdy poškozenému závodníkovi ztracený výkon v jízdě nenahradí. I když na druhou stranu - „je to závod“ a vyrazení vidíme ve většině motoristických sportech. K vítězství patří i umění předvídat a vyhýbat se kolizím.

Solidní ceny pro nejlepší závodníky, ubytování a stravování v kempu přímo u rybníka, snad většinu závodníků uspokojilo. Tímto závodem překročilo mistrovství ČR svou polovinu a vše rozhodnou další dva závody. Již dnes je však možno pogratulovat Davidu Štičkovi z Přerova, který si titul ve třídě 7,5 zajistil třemi vítězstvími.

Hned následující víkend, tedy ve dnech 27. - 29. června, se do stejného autokempu sjeli pro změnu vyznavači přesné



Při rozjízdkách, kdy není plato zcela zaplněné, lze start zvládnout i v jedné osobě. Předvedl to Jan Čapek z Turnova. Jinak však jsou závody FSR týmovou spoluprací pilota a mechanika a možná je trochu škoda, že se upustilo od původního oceňování obou, což bylo zvykem v začátcích společných závodů

◀ *Maket plachetnic začíná pomalu přibývat. Na sobotní soutěži na Hlubokém jich už startovalo osm, v nedělní poklidné jízdě však již opět jen šest. Teto třídě zatím dominuje zkušený maketař Josef Slízek z Proboštova*

stavby modelu, které jsou však také vybaveny radiovým ovládním a o konečném výsledku soutěžících rozhoduje součet bodů za stavbu a za jízdni zkoušky na trojúhelníkové slalomové trati (podle pravidel Navigace sekce NS). U nás je tato kategorie v současné době velmi rozšířena i zásluhou toho, že jsou do ní zarazeny také modely ze stavebnic (i plastické modely vybavené elektromotorkem a ovládním plujl), modely poháněné funkčním parním strojem, makety plachetnic, i jednodušší polomakety (u nich není stavba hodnocena).

Práve polomakety získávají do řad lodních modelářů především mládež, neboť tato třída je zarazena i do programu postupových soutěží a samostatného mistrovství lodních modelářů žáků, takže o modelářský potěr pro sekci NS je postaráno.

Při 130 modelech byl problém zajistit, aby bylo možné během dvou soutěžních dnů odjet se všemi 3 + 3 soutěžní jízdy, protože akce byla uspořádána jako dvousoutěž. Nakonec vedoucí sekce prosadil, vybudování tři klasických trojúhelníkových tratí a samostatného startoviště pro plachetnice. Dobrou pomůckou přitom byly vyslačky.

V sobotu se jezdilo od půl deváté až do půl sedmé večer, bohužel od tří hodin již i za dost neregulérních podmínek, neboť i přes vyhlášení zákaz koupání se stávalo, že zejména plachetnice mnohdy projížděly



První závodnické krůčky ve třídě FSR-V3,5 zkouší v letošní sezóně mladičky Lukáš Vítek z Oparan, který již ve druhém závodě své kariéry zajel 36 kol, i když ještě někdy s tolerovaným zásahem mechanika do řízení

V jednotlivých třídách čtvrté a páté soutěže zvítězili:

F2A, junioři - J. Sýkora (Hulín) po oba dny; **senioři** - M. Šesták (Hulín) rovněž 2x; **F2B**: Z. Horský (Brandys nad Labem) a Z. Urban (Vsetín); **F2C** - J. Púpava (Bojnice, SK) a O. Vladyka (Brandys); **F4A, junioři** - J. Řípa (Bakova nad Jizerou) a S. Zelený (Most); **senioři** - P. Jedlička a J. Jedlička (oba Proboštov); **F4B, junioři** - I. Tomášková (Jablonec nad Nisou) 2x; **senioři** - J. Syrovátko a J. Karpatska (oba Brandys); **F4C** - 2x junior L. Grňa (Hulín); **DS (pamíky)** - 2x J. Špinar (Borohrádek); **NSS (plachetnice)** - 2x J. Slížek (Proboštov)

Pořadí před poslední soutěží: **F2A, junioři** - 1. Jan Sýkora (Hulín) 84 b.; 2. Michal Kozderka (Jablonec nad Nisou) 66; 3. Michal Ferjančík (Ledenice) 45; **senioři** - 1. M. Šesták (Hulín) 105; 2. Roman Brychta, 87; 3. Kateřina Štanglerová (oba Havířov) 75; **F2B** - 1. Zdeněk Horský (Brandys nad Labem) 102; 2. Zdeněk Urban (Vsetín) 83; 3. junior Viktor Payer (Jablonec nad Nisou) 58; **F2C** - 1. Ondřej Vladyka, 78; 2. František Cerha (oba Brandys nad Labem) 59; 3. Jozef Púpava (Bojnice) 57; **F4A** - 1. Ivana Tomášková (Jablonec nad Nisou) 61; 2. Petr Hosnedl (Ledenice) 52; 3. Stanislav Zelený (Most) 49; **senioři** - 1. Jan Jedlička 79; 2. Pavel Jedlička, 60; 3. Lubomír Jedlička (všichni Proboštov) 52; **F4B junioři a senioři** - 1. Ivana Tomášková, 105; 2. Viktor Payer, 78; 3. Lukáš Makovec, 51 (všichni junioři z Jablonce nad Nisou); **F4C, junioři** - 1. Lukáš Grňa (Hulín) 84; 2. Zdeněk Tomašek ml. (Jablonec nad Nisou); 72; 3. Vladislav Janoušek (Hodonín) 60; **DS** - 1. Jiri Špinar (Borohrádek) 84; 2. Jiří Voráček, 46; 3. Kristina Voráčková, 42 (oba Praha); **NSS** - 1. Josef Slížek (Proboštov) 84; 2. Marcela Uherková, 71; 3. František Chmelka, 64 (oba Havířov)



Pro soutěže NS je jedním z obtížných prvků jízdy přistání v doku. K tomuto manévru se právě přibližuje japonská loď Nippon Maru, respektive její model ze stavebnice pro třídu F4C. Stavitelem i pilotem je Miroslav Gebauer z klubu Vsetín

hloučky plavců. Vezmeme-li v úvahu skoro desetihodinovou práci rozhodčích na jednotlivých startovištích, je to nezáviděníhodná šichta a udržet bezchybnou pozornost bylo obtížné.

Mělo by se pro příští rok uvažovat jezdit seriálové soutěže jen jako jednu dvou-denní, jako to mají sekce M a FSR. Ono někdy míň znamená víc (rozhodně na kvalitě a regulérnosti).

V seriálu MČR je za soutěžícími již pět soutěží ze šesti. Tituly mistrů mají jistě Míla Šesták ve třídě F2A sen., Zdeněk Horský z Brandýsa nad Labem ve třídě F2B a juniorka Ivana Tomášková z Jablonce nad Nisou ve třídě F4B. Gratulujeme.

Nakonec je možno konstatovat, že se přece jen vše zvládlo a je především nutné vyzvednout práci neúnavného a nestárnoucího pardubického organizátora Josefa Navrátila, který ač zdravotně handicapovaný, dokáže i o berlích vše zvládnout a ještě odjede alespoň jednu třídu. K letošním sedmdesátinám dostal od předsednictva KIoM ČR pamětní kormidelnicke kolo (aby to dobře kormidloval i v dalších letech), které mu při zahájení předal tajemník svazu.

JIŘÍ LEJSEK, rozhodčí na obou soutěžích
Foto autor



Ve třídě FSR-V7,5 je již po třetím a vždy vítězném závodě znám mistr pro letošní rok. Je jím David Štíčka z Prerova (na snímku vlevo). V tomto závodě na druhém místě skončil Jaroslav Rajniš z Brandýsa a na třetím nestárnoucí Václav Zak z Jablonce (vpravo)



S modelem nákladní kontejnerové lodě Neptun ze stavebnice Graupner jezdí v letošní sezóně Jiří Syrovátko z Brandýsa nad Labem

Raketýrské jubileum

Pana Aloise Rosenberga, předsedu mládežnického RMK Junior Brno, můžete nejčastěji spatřit obklopeného mládeží. Modelářit začal již konce druhé světové války, později jej přitahovalo vše, co souviselo s letectvím. Patří ke skupině prvních českých sportovních parašutistů, absolvoval řadu seskoků a získal kvalifikaci instruktora. Je držitelem stříbrného plachtařského odznaku FAI, v leteckém modelářství získal první výkonnostní třídu, v raketové odbornosti mistrovskou. Podmínky pro udělení první výkonnostní třídy splnil také v turistice (pěší, kajak, kolo). V roce 1963 absolvoval první celostátní kurs pro instruktory raketového modelářství, zúčastňoval se pravidelně mezinárodních soutěží v Dubnický máj.

Když chtěl pokračovat v modelářské činnosti všude, kam ho zaneslo povolání, musel tam nejprve založit klub. Stal se tak postupně náčelníkem (předsedou) LK Adast Adamov, Raket-klubu Blansko a 15



let vede RMK Junior Brno. Vždy usiloval o to, aby jeho svěřenci každou činnost završili dosažením určitého kvalifikačního stupně, je autorem národních pravidel pro plnění výkonnostních tříd mládeže. Ve funkci středního rozhodčího, lektora, bodovače maket a později i republikového trenéra raketýrské mládeže prosazoval A. Rosenberg vždy sportovní poctivost. Mrzí ho pouze, že za deset let činnosti

v ústředním orgánu raketýru se mu nepodařilo prosadit rozšíření výškových soutěží, raketýrských rekordů, ani schválení navrženého systému výkonnostních stupňů sportovců.

K dovršeným sedmdesátinám v plně pracovní aktivitě přejí členové klubu Aloisovi Rosenbergovi, aby mu jeho elán vydržel ještě dlouho.

Tomaš Hamšík, RMK Junior Brno



STAVÍME FUNKČNÍ MODELY (11)

RNDr. OTAKAR LAUŠER
Pokračování

Uchycení serv

Začneme tím, že změníme serva a prostor mezi bočnicemi trupu, kam posléze umístíme desku z překližky tl. 2 na niž serva připevníme. Na podélnou stranu desky směrem k ocasu letadla umístíme podélně dvě serva a příčně jedno, směřující k páce karburátoru motoru. Budeme tedy mít tři obdélníky. V rohu každého z nich vyvrtáme otvory o průměru 1,8 mm, kterými provlékneme lupenkovou pilku a otvory vyřízneme. Používám pilku na železo (č. 3), která je jemnější než pilka na dřevo. Před servem určeným k ovládání motoru vyřízneme otvor pro posuvný vypínač orientovaný tak, aby táhlo (drát z vypletu jízdního kola) procházelo pravou bočnicí. Provrtáme táhlo vypínače vrtákem o průměru 0,8 mm a drátem z kancelářské sponky k němu upevníme plastovou vidličku, do které později našroubujeme drát zakončený závitem. Při vypnutém vypínači (zapneme vytažením) si vyznačíme délku táhla a za označením zhotovíme očko. U maket odstříháme drát a na konci vyřízneme 4 mm dlouhý závit, na který našroubujeme matici M2 a pod ní podložku. Odřízneme přesahující zbytek závitu, navlékneme na konec větší podložku a naletujeme na vše cinovou kuličku.

Serva i s vypínačem přišroubujeme k desce. Páky serv budou směřovat k sobě do středu trupu, proto je orientujeme k bočnicím. Při pohledu shora na destičku uložíme servo k ovládání výškovky vlevo a k ovládání směrovky vpravo. V místech, kudy procházejí šrouby serv, můžeme lože serv zpevnit kousky 5 mm široké překližky tl. 2 mm, do kterých se šrouby lépe „zakousnou“.

Připravíme si baterie. Používám pět tužkových článků o kapacitě 1700 mAh, u větších letadel větší články (střední vuřty) Sanyo o kapacitě 2000 mAh, které si sam sletují (zmínka bude v jiné kapitole). Baterie by měla být umístěna před přijímačem a servy, aby při narázu modelu drahe vybavení nepoškodila.

Sestavíme celý model, lepicí páskou přilepíme na křídlo blízko trupu v místě těžiště břítové destičky (zmiňoval jsem se o nich již před časem) a poohlédneme se po pomocníkovi, který nám letadlo podrží. Mo-

del usadíme na vyvazovací stojan a snažíme se posunováním baterie a serv po trupu model vyvážit. Polohu baterie a serv si vyznačíme tužkou.

Vezmeme dva odřezky lišt, dáme je přes sebe a jejich posunováním uvnitř trupu si přesně odměříme potřebnou šířku lože serv. Na bočnice přilepíme čtyři bukové hranolky průřezu 10x10 mm, ke kterým přišroubujeme rohy destičky. Při práci na nepřístupných místech se mi osvědčily prodloužené šroubováky a vrtáky.

Baterie můžeme uchytit suchým zipem nebo pomocí destičky s péry. Doporučuji používat jen jednu sadu baterii, protože stárnou. Úplně se stydím to psát, ale měl jsem baterie ve všech šedesáti modelech, ale postupně je vyhazuji a používám jen několik sad.

Elektrická vybava

Všude používám ke spojení přijímače, baterii a vypínače zlatené konektory Modela. Pro doblžení z nabíječky, nebo pro konektory v letadle stačí stříbrné. K baterkám elektroletů a k regulátoru používám silné pozlacené a kroucené, které lze velmi levně objednat u V. Sloupa v Tachově. Konektory si z náhradních dílů na dráty krimpují speciálními kleštěmi sám (opět dodá p. Sloup). Má to výhodu, že nemáme na kabelech válcovité boule smršťovací fólie a kabel si uděláme přesně podle potřeby. Rovněž se dobře namota do ferritových magnetů a pak teprve se na obou koncích přicvaknou konektory. Magnet má být skoro těsně u přijímače. Instalují je na delších vedení, jako jsou spojení se servy v křídlech, SOP a VOP; u serv v trupu to není třeba.

Na letování baterií do elektroletů jsem si koupil velkou klempířskou páječku a na její hrot našrouboval fosforbronzový plech tak veliký, abych se dostal mezi dva baterkové vuřty. Z odřezků balzy tl. 10 mm jsem zhotovil korytko, do kterého položím na délku alespoň pět článků. Články z obou stran trochu obrousím malou bruskou a pomocí letovací vodičky na nikl je trochu oletuji a vše omyji lihem. V korytku je pak pomocí plíšku na velké pájce sletuji k sobě.

Po zaletování ještě štětečkem s metylem letování mezi jednotlivými články znovu omyji a pak přiletuji velké zlatené konektory. Celou baterii strčím do smršťovací fólie a ohřeji fénem, konce za tepla dotvaruji rukou.



Celkový pohled na instalaci serv v trupu



Pájecí pistole s nástavcem a korytko na letování článků



Instalace mechanického přizhování motoru

U tužkových baterií, které nejsou letovány za sebou ale vedle sebe, dávám pod fólii kousek balzy o tloušťce 2 mm, aby držely tvar. Používám konektor typu „maminka“ firmy Modela. Nyní nakrmpuji konektory na kabely vycházející z křídla.

Přizhování

Budeme-li používat přizhování (levně u pana Sloupa v Tachově), tak záporný pól ukotvíme na motor a kladný pól na gumovou „botku“ svíčky. Použijeme alespoň 5 mm tlusté měděné žíly v kabelu, aby se nám neztracel proud ze žhavicí baterie (pro malá letadla stačí baterie o kapacitě 2400 mAh – malý vuřt, pro velká velky „vuřt“ – neoznačený za asi 500 Kč jej prodává firma GES) a zapojíme ji podle návodu do destičky přizhování.

Je také možno za 40 Kč koupit mikrospínač, na „packu“ vypínače dát fosforbronzový plech, aby packa pérovala. Vše upevníme na malý kousek překližky tl. 3 mm a upevníme tak, aby se dal spínač otáčet a přizpůsobovat páce serva (podobně jako se sežuje „odtrh“ v rozdělovači auta). Žhavení seřídíme tak, aby došlo k žhavení svíčky při ubrání plynu. Má to výhodu, že na letišti nemusíme nosit žhavení a za přistávání nám při ubrání plynu „nezdechne“ motor.

Pokračování

Případně dotazy posílejte na e-mail: lauser.otakar@seznam.cz

Foto autor

T-34/76 (vzor 1942)

Výrobce: Tamiya

Měřítko: 1:35

Doplňky: odlitek motoru s převodovkou
Maquette

Cesta k slávě byvá někdy hodně složitá. Nejinak tomu bylo i s legendou mezi tanky – fenoménem jménem T-34.

Bojové zkušenosti ze Španělska, od Chalchyn Golu a Finska ukázaly, že tanky BT-5 a BT-7 již nejsou schopné čelit moderním protitankovým prostředkům. Pokusy zesílit pancíř způsobily, že neúnosně vzrostla hmotnost strojů, tudíž bylo třeba hledat jiné řešení.

Proto Hlavní tanková a automobilová správa Rudé armády pověřila Charkovskou lokomotivku, přejmenovanou na Závod č.183, aby vypracovala projekt nového kolopásového tanku s odolným pancérováním, účinnějším kanonem a novým vznětovým motorem.

Konstrukční kancelář pod vedením A. J. Dika se s vervou pustila do práce na projektu označeném A-20. Zanedlouho byl nadaný konstruktér Dik také označen za sabotéra a nepřítele lidu, v rámci šlechetných čistek postaven ke zdi a zastřelen. Na ožehavé místo šéfkonstruktéra nastoupil další tankový odborník. Michail Iljič Koškin, jehož zástupcem se stal A. A. Morozov. Tato dvojice tvrdohlavých hochů ukázala na nespolehlivost kolopásového pohonu a souběžně s projektem A-20 začala víceméně ilegálně pracovat na vlastní konstrukci pásového tanku A-32. Na svoji dobu to byla neuvěřitelná troufalost, kterou spolek patolizalů a budížkničemu soustředných kolem vrchního velitele tankových vojsk G. I. Kulika a K. Vorošilova nemohl spolknout. Složitou situaci vyřešil kupodivu velký Koba šalamounským talem: Souhlasil s vývojem obou strojů a určil, že ten, který vyjde ze státních zkoušek jako vítěz, půjde do výroby. Jak už bylo jeho zvykem, kam půjdou autoři toho méně povedeného, už nikomu nesdělil...

Do roka a do dne stály oba tanky na továrním nádvoří. A-20 měl hmotnost osmnáct tun a chránil jej pancíř o tloušťce 25 mm. Pohon zabezpečoval nový vznětový motor V2 konstruktéra K. F. Čeplana, výzbroj se skládala z kanonu ráže 45 mm vzor 1938 a dvou kulometů DT. „Ilegální“ A-32, poháněný stejným motorem, byl o jednu tunu těžší. Jeho výzbroj tvořil kanon L 10 ráže 76,2 mm a dva kulometry DT,



pancíř měl tloušťku 30 mm. Podvozky obou tanků vycházely z principu navrženého a ověřeného americkým konstruktérem J. Walterem Christie, který sice – jak je obvyklé – nebyl doma prorokem, ale v Sovětském svazu jej vyslyšeli.

Zkoušky prokázaly, že „Koškinovci“ měli pravdu, a jejich varianta uspěla na celé čáře. Při doplňujících pokusech se zjistilo, že pancíř může být – bez vlivu na výkon stroje – tlustý 45 mm. Místo původního kanonu L 10 byl nainstalován výkonnější F 34 ráže 76,2 mm a tank A-32 byl přejmenován. V duchu doby dostal označení T-34, které zvolil Koškin na počest čtyřiatřicátého roku, ve kterém jasnou stranu přijala usnesení o technickém prezbrojení Rudé armády.

STAVEBNICE

V zadní části vitríny se již pěkných pár let choulila „Čtyřiatřicítka“, kterou jsem si schovával jako památku na modelářské začátky. Byla postavena během dvou dnů v krásné euforii, kterou prošel asi každý začínající modelář. Celý model jsem tehdy

nabarvil na bílo, včetně vnitřků výfukového potrubí, tváře a ruce tankistů jsem natřel neuvěřitelným odstínem oranžové barvy. Vše korunovaly oči, které se mi povedlo namalovat skoro přes půl obličeje a daly celku vzhled, který ve mně začal v poslední době vyvolávat silně psychické trauma.

Památka, nepamátka, nevydržel jsem to, a také z úcty k této legendě jsem se rozhodl, že model předělám.

Z data výroby, které jsem objevil na zbytku rámečku, jsem usoudil, že forma musela vzniknout v době, kdy ještě Hradčany byly ze dřeva. Presto si myslím, že je to zdařilá stavebnice, z níž je možné po určitých úpravách postavit bohatýra, který dokáže na soutěžních kolbištích ještě pořádně zamíchat karty.

PŘESTAVBA

Práci jsem zahájil postupným ulamováním dílů z korby a vany. Srdcervoucí postup bohudík netrval dlouho: Na dně vany jsem kleštěmi zlikvidoval kolejničky, které původně sloužily k uchycení elektromo-



torů, potom přišlo na řadu zalepení a zatmělení otvorů, jež byly pro instalaci elektromotoru potřebné. Na spodní straně vany jsem jehlou podle pravítka naznačil nouzový průlez a uchycení podvozku. Přitom mne napadlo, že bych mohl do mého modelu T-34 vměstnat vše, co se nachází ve skutečném tanku.

Ukol to byl nesnadný, ale s tvrdohlavostí hodnou Koškina jsem se pustil do díla. První přišlo na řadu srdce tanku – motor V2. Zjistil jsem, že firma **Maquette** nabízí model motoru dokonce i s převodovkou. K mému údivu se v krabici velké jako od vánoční kolekce nacházel miniaturní rámeček s jednadvačetí díly dvanáctiválce. Vcelku zdařilá sada doplňků by u detailistu neprošla bez oprav. Podle dostupné fotodokumentace je třeba motor doplnit dráty elektroinstalace a různými hadicemi. Výfukové potrubí končilo těsně za motorem, proto bylo nutné chybějící kus potrubí uříznout ze zbytku rámečku a nad teplem vytvářet do požadovaného tvaru. Po skončení této operace jsem si pořádně popálil prsty a celek nalepil do motorového prostoru. Tím ale ani zdaleka nebylo vyhráno.

Po obou stranách motoru se nacházely kapalinové a olejové chladiče. Není mi známo, ze by je jako doplnky někdo vyráběl. Tato skutečnost však mnou neotřásla a potřebné díly jsem si vystříhl a slepil z papíru. Obdobný postup jsem volil u vzduchových filtrů.

Dalším krokem, náročným na přesnost, bylo zhotovení bočních stěn a přepážky oddělující motorový prostor od prostoru osádky tanku. I v tomto případě přišel ke slovu papír. Zatím to byla jenom legrace, ale s vybavováním prostoru osádky se začala měnit v noční můru.

Na podlaze předlohy se nacházela gumová rohož, jejíž napodobení mi usnadnil vnitřní obal z krabičky cigaret. Sedadla řidiče a střelce jsem pracně vyštípal a se-

stavil z číreho stojánku staré „směrací“ stavebnice. Spoustu času mě stálo natažení drátů elektroinstalace, různých táhel, pák a pedálů řízení.

Když jsem si myslel, že mám konečně hotovo, přišla studená sprcha v podobě jedné fotografie na které jsou vidět náboje uložené na bocích korby. V tuto chvíli mne ovládla trdomyslnost, z níž mi pomohl vskutku originální nápad. Z plastového rámečku jsem nařezal potřebný počet „valečků“, na kterých jsem ořezávátkem na tužky „vysoustružil“ odpovídající tvary hrotů granátů.

Náboje byly uloženy v dvoudílných dr-

T-34-76 s litou věží ČTZ (Čeljabinský traktorový závod) bojoval na leningradské frontě v léte 1943 v jednotném zbarvení



T-34-76 mod. 1943 s litou věží ČTZ v dvoutónové kamufláži bojoval na leningradské frontě v září 1943



žácích. Ani tady mně neopustil duch improvizace a na jejich výrobu mi posloužila nápojová brčka.

Mé pozornosti neunikla ani věž a její vybavení. U kanonu chybí pravý kryt závěru, na jehož výrobu se mi opět hodil plast z kelímku od jogurtu. Na kanon jsem také doplnil kolečko ručního ovládání. Kulomet DT 7,62, spřažený s kanonem, stavebnice neobsahuje. Při pohledu do mého „vrakoviště“ mi padl do oka starý dobrý Lewis, pocházející z hydroplánu Supermarine Walrus. Jeho proměna v Děktareva pak byla otázkou několika minut. Do zadní části věže jsem doplnil zá-





sobník nábojů do kulometu, zhotoveny z plastové destičky, na boky věže podle fotodokumentace ještě radiostanice a několik drobností vytvářených z plastového rámečku.

Při vzpomínce na úprava korby se mi ještě dnes derou slzy do očí. Nikoliv z radosti, ale ze vzteku, který jsem během této činnosti prožil. Blatníky nebylo kvůli tloušťce plastu možné deformovat, proto jsem je musel uříznout žiletkovou pilkou, což byla neuvěřitelná fuška. Tentokrát mi na výrobu nových plíšky z čajových svíček nestačili, a tak přišel na radu plech z obalu piva.

Snaha přichytit blatníky ke korbě pomocí „vteřínáku“ a jiných lepicích směsí přišla vniveč, každý lehčí dotek je spolehlivě ulomil. I v tuto chvíli stály při mně všechny modelářské múzy a pomohly mi ze zapeklité situace. Do obou stran korby jsem vyvrstal deset otvorů, do kterých jsem zalepil tlusté plastové nitě. Blatníky, opatřené stejným počtem děr, jsem na ně navlékl, nitě zamáčkli obrátým nožem a zbrousil do tvaru nýtů.

Třešničkou na dortu se stalo vyřezání montážních poklopů v motorové části tanku. Vyhrál jsem si zejména s kruhovým, který jsem z korby „doloval“ jehlou snad hodinu. Pletivo na poklopu, umožňujícím přístup k převodovce a brzdám, bylo naznačené z plastu. S touto skutečností jsem se nemohl smířit, a tak jsem hledal vhodnou náhradu. Skutečně se našla. Měla podobu manželčiny starší disco sukénky, jejíž podšívka imitovala zcela přesně tvar pletiva. Samozřejmě, v první chvíli to vypadalo báječně, ale o tom, jaké měl tento vskutku šílení nápad ne-do-zirné následky, se raději nebudu zmiňovat.

Stavebnice obsahuje dva druhy přídatných nádrží; dal jsem přednost nádržím válcového tvaru před krabíčovými. Jednak proto, že jsou na nich na-

značené promáčkliny, ale také proto, že se mi povedlo sehnat nákres jejich uchycení na korbě. Jeden úchyt jsem zhotovil z nitě vylažené z rámečku, plastové destičky a kousku drátu. Co se týká leptů, určité by se nějaké našly, ale tuhle možnost jsem tentokrát nevyužil.

Pokusné spojení vany s korbou mne uvedlo do tvrdé reality – proti předpokladu bylo otvory vidět jenom zlomek toho, co se uvnitř modelu nachází. Nezbylo mi tedy, než s pohnutím oba díly slepit.

ZBARVENÍ

Inspiraci pro vzhled mého modelu T-34 jsem tentokrát našel v ruské publikaci Velká vlastenecká válka 1941-1945. Fotografie předlohy „Tečka“ má na levé straně korby nápis, který je zřejmě napsán jenom křídou. Teď tiše doufám, že to není o retuš, které se ve starších sovětských publikacích občas objevují.

Z černobílého snímku je patrné, že nátěr má své lepší časy za sebou. V návodu doporučený odstín mi moc neseděl, proto jsem se pokusil namíchat odstín, který by víc odpovídal barevným fotografiím. Smícháním barev Humbrol (40 % H-30 + 40 % H-114 + 20 % H-33) vznikl odstín, který se dle mého názoru skutečnosti nejvíc přiblížil.

Podle návodu v Modeláři 2/2003 jsem na model nanesl filtry. Mohu k tomu jenom dodat, že popsaná technika nemá chybu. Zmiňovaný nápis jsem nakreslil bílými olejovými pasteli ze sady Oil Pastels Pentel. Po jemném setření nápisu plochým štětcem směrem dolů byl výsledek více než uspokojivý. Patinu jsem naznačil kombinací hnědé a černé olejové barvy.

Když hodím za hlavu to, že jsem si během prestavby asi dvakrát propíchl prst jehlou, jednou se přilepil k pracovní podložce a málem se rozvedl, stála vynaložená námaha za to a do sbírky mi přibyla zmenšenina stroje, jehož slava nebude zřejmě již nikdy překonána.

PATRIK GULEJ

Foto P. Schaeberg

Kresby M. A. Ludvík

Prameny: Huges, Mann: Tank T-34

Plamenometný OT-34-76 „svate“ tankové kolony Dimitrij Donskoj (ktera dorazila i do Prahy), zima 1944. Iniciátorem sbírky na vozidla byl metropolita Moskevský Sergej



T-34-76 tankové kolony David Sasunskij. 1. Pribaltský front, léto 1944. Na tanky této kolony se skladali občané Gruzinské SSR



Stavebnice: **Airspeed Oxford Mk.I/II**
Měřítko: **1:72**
Výrobce: **Pavla Models**



Ostravský Oxford

Během válek se vždy vyzdvihovaly činy stíhačů či osádek bombardovacích letadel a jejich stroje se staly slavnými, méně se však hovoří o nenápadných letadlech, na kterých budoucí letecká esa získávala svá „křídla“. Jedním z těch „bezejmenných“ dráčů byl i britský dvoumotorový dolnoplošník Airspeed AS.10, zařazený do služby u RAF jako Airspeed Oxford Mk.I (pro výcvik bombometčíků a střelců) nebo Oxford Mk.II (pro výcvik pilotů, navigátorů a radistů).

Oxfordy se začaly vyrábět v roce 1937, do zastavení produkce v roce 1945 jich bylo dokončeno 8751. První firmou, která se zhostila výroby stavebnice tohoto letadla, se stal britský **Frog**. Po zániku této legendy ve druhé polovině 70. let byl Oxford ze stejné formy lisován v Sovětském svazu a prodáván pod značkou **Novo**. V našich krajích však nikdy příliš nezdolal a sehnat jej se rovnalo nalezení příslušné jehly v kupce sena.

Druhou stavebnicí v pořadí byl rovněž v měřítku 1:72 short-run firmy **Tasman**. Ten se již dal sehnat lépe, ale jeho kvalita nebyla zrovna vytečná. Upravně řečeno, nejlepší na stavebnici byly dvě stránky formátu A3 s perokresbami a fotografiemi předlohy. Kdo měl možnost stavebnici vidět, ví o čem mluvím.

S třetím do party nedávno přišla ostravská firma **Pavla Models**. Její Oxford vypadá na první pohled jednoznačně nejlépe. Ve dvou rámečcích jsem napočítal 67 dílů ze středně šedého plastiku, dále je přiloženo devět podtlakově tvářených čirých dílů a 15 polyuretanových odlitků. Spáry jsou vyznačeny jemným rytím do hloubky, našel jsem ale několik propadlin na VOP a gondolách podvozku.

Proti doporučení návodu jsem stavbu nezahájil sestavením trupu, ale křídlem, u kterého je třeba – jako ostatně u všech short-runů – broušením ztenčit odtokové hrany. Potěšitelné je, že ačkoliv je spodní část křídla zhotovena vcelku a je tudíž dosti velká, vůbec není zvládnutelná.



Dovnitř křídla jsem vlepil přepážky oddělující vnitřek podvozkových šachet od motorů a celé křídlo bez problému slepil. Po začištění polovin trupu jsem je nasucho vsadil do výřezu v křídle. Slo to bez problému, pouze v zadní části pravého přechodu trupu do křídla vznikl asi 1 mm vysoký schod. Obrousil jsem proto příslušnou polovinu trupu.

Vnitřek trupu je vybaven slušně, doplnil jsem však upínací pásy na sedadla, dva hasiči přístroje na šikmé vzpěry za nimi a nějaké detaily na boky pilotního prostoru. Vnitřek kabiny odpovídá verzi Mk.II, obsahuje totiž kompletní dvojí řízení. Pokud budete stavět Mk.I, vynechtejte vpravo řídicí paku a pedály nožního řízení.

Celou vnitřní sestavu jsem vsadil mezi poloviny trupu a zjistil jsem, že přístrojová deska je příliš „utopena“ v přídi. Podlahu jsem proto mezi sedadly a krytem křídelních nosníků rozřízl a zkrátil. Pak jsem obě poloviny trupu a celou vnitřní sestavu podle návodu nabarvil. Ještě před slepením polovin trupu je třeba z přiložené acetátové fólie vyrýznout tři boční okénka a vlepil je do trupu.

Vodorovnou přepážku, sloužící jako základna střelecké věže, jsem musel mírně zúžit, aby se do trupu vešla. Následovalo spojení slepeného trupu s křídlem (po zmíněné úpravě pravé poloviny trupu) a nalepení VOP. Spojil jsem přetmelil a přebrousil.

Poté jsem na spodní část křídla nalepil podvozkové gondoly (na výběr máme dvě varianty). Stavěl jsem verzi Mk.I, proto jsem z nich musel nejdříve vyříznout kryty podvozku. Kryty jsem zhotovil nové z tenkého plastiku, což je jednodušší, než pracně ztenčovat původní. Kdo se však rozhodne pro verzi Mk.II, je této práce ušetřen. Po nalepení předních částí gondol (díly 31 a 33) stačilo spoje jen přebrousit a bylo hotovo.

Složitější na přesnost je správné vyrýznutí a nalepení překrytu pilotní kabiny a spodního prosklení na přídi. Díly jsou našťastí ve stavebnici dvakrát, takže máme rezervu pro případ nezdaru. Tuto vymoženost jsem koneckonců také využil, neboť poprvé se mi vystržení překrytu kabiny nezdarilo.

S motory a jejich kryty jsem problémy neměl, stačilo vše nabarvit, slepit a nalepit na přední část gondol.

Sestavení podvozku bylo složitější. Musel jsem rozšířit vnitřek gondol tak, aby šlo dovnitř vsunout podvozkové nohy. I tak jsem musel vzpěry v zadní části stlačit k sobě, jinak by se do gondoly vešly. Potom už zbyly

jen drobnosti – závěsy a hmotové vyvažení křidelek, Pitotova trubice, výfuky, stožárek antény a přistávací světlomet. Stožár antény nemá být jen na hřbetě trupu, ale prochází dovnitř až na podlahu kabiny. Příslušný díl proto není příliš dlouhý, jak by se mohlo na první pohled zdát, nybrž má správnou délku.

Do náběžné hrany vlepíme světlometry velmi hezky odlité z polyuretanu. Aby se vešly kam měly, musel jsem prostor v křídle upravit. Mimochodem, oba reflektory světlometů mají být odděleny přepážkou. Na zasklení jsem nepoužil původní díl C5, ale kousek číre lepicí pásky.

Sestavil jsem střeleckou věž a zhotovil nové trupové dveře. Použil jsem k tomu zbytek přiložené acetátové fólie, kterou jsem mírně zahrál a přitiskl na původní dveře ležící na rovné podložce. Pak je stačilo jen vyříznout, maskovací páskou z obou stran zakrýt okno a nastrikat.

Stavebnice nabízí čtyři varianty zbarvení a označení: britský Oxford Mk.I a Mk.II, australskou „Emká dvojku“ a izraelský letoun. I když Oxford po válce letal i v československém letectvu, obtisky na tuto verzi ve stavebnici nenajdeme. Škoda.

Postavil jsem proto britský Oxford Mk.I, pro povrchovou úpravu jsem použil žlutou barvu **Humbrol** a zelený a hnědý akrylát **Aeromaster**. Obtisky jsou dobré, vyhradu mám jen k trupovému sériovému číslu, vytištěnému se žlutým podkladem, který i přes naši snahu určitě bude odlišného odstínu než barva, jíž použijeme k nabarvení trupu.

Podle mého názoru je Oxford z Ostravy dobrým short-runem, který „převalcoval“ obě předešlé stavebnice tohoto letadla. Do rukou začátečníků sice nepatří, ale zkušenější ze stavebnice podle mého názoru dokážou postavit velmi pěkný model.

PAVEL ŠOFER
Foto autor

Prameny: Scale Aircraft Modelling,
Jule/Juny 1993





Stříbrný Airspeed Oxford Mk. I z roku 1940 je vystavený v belgickém Musée de l'Armée et d'Histoire Militaire



V expozici Imperial War Museum v Duxfordu je vystaven Oxford Mk. I sériového čísla V3388, postavený společností Boulton Paul company



◀ Airspeed AS.10 Oxford Mk. I sériového čísla MP425 v méně obvyklém zbarvení je k vidění v britském Hendonu



JEZEVČIKOVA MODELÁŘSKÁ STANICE PRVNÍ POMOCI

Dobře poledne a dobrou chuť, pokud právě obědváte.... Ještě než přejdu k novému seriálu o stříkacích pistolích a jejich použití (bohužel nemá 186 dílů), rád bych poděkoval za dopisy, které na adresu Jezevčíkovy poradny přicházejí, zvláště pak panu Havlíčkovi z Líní, který mi kromě dopisu poslal fotografie svého modelu M-7 Priest, na který použil modifikovanou metodu napodobení svárů. Pan Havlíček píše: „Na výrobu svárů jsem použil nit vytaženou z rámečku stejné stavebnice, naleptal ji filmovým lepidlem a slabými zářezy skalpelem na nich naznačil hrubost svárů. Po zavaznutí jsem svár „proti srsti“ opět přetíral filmovým lepidlem až k úplné spojenosti“.

Díky laskavosti pana Padara z firmy Eduard začne 20. září po 14 hodině v Plzni na E-day „Jezevčíkova poradna live - unplugged“. Vezměte tedy s sebou na tuto akci kromě modelů do soutěže i své modelářské problémy a nepovedence.

ŠKOLA PRÁCE SE STŘÍKACÍ PISTOLÍ

Dobrý den,
rád bych se zeptal, proč se na nové pistoli Tamiya Spray works v místě, kde končí tryska, tvoří čepička z uschle barvy (pres jehlu) a pistole se ucpava? Používám akrylátové barvy Agama. Jak tomu zabránit?

Děkuji, Honza Šlemr



Stříkací pistole se poslední dobou staly nezbytnou součástí vybavy i průměrného modeláře. Přesto je výběr vhodné pistole, její správné používání, výběr vhodné barvy, její ředění a v neposlední řadě i čištění pistole předmětem mnoha stále se opakujících nejasností a problémů. Rád bych proto přispěl tímto seriálem k jejich vyřešení. Jestliže Vás napadnou jakékoli další dotazy nebo připomínky, nezděrahejte se je napsat na adresu Modeláře, či přímo na e-mail: modelar@aeromedia.cz a označit „Jezevčík“.

Proč si stříkací pistoli poridit?

Důvody jsou jasné. Prvním je úspora času. Nastříkání tanku v měřítku 1:35 nám zabere několik minut, natírání tohož modelu štetcem i několik dní. Druhým důvodem je kvalita povrchu. Kdo měl možnost porovnat natřený povrch s nastříkaným, musí uznat, že i sebelépe natřený model se nevyrovná průměrně nastříkanému modelu.

„Nůžky“ mezi kvalitou nástřiku a nátěru se rozvírají čím více, čím je jednobarevná plocha rozsáhlejší a hladší, popřípadě použitá barva světlejší. Zřetelné jsou rovněž rozdíly v tloušťce vrstvy barvy.

A to není vše. Docílít na modelu zhotoveného z tmavého plastu v dobré kvalitě dostatečně kryjící nátěr bílou barvu je prakticky nemožné. Ale pomocí stříkací pistole? Hračka...

Difúzní barevná rozhraní mezi kamuflážními poli, kamuflážní skvrny, hadovité kamufláže...? Ano, dají se napodobit po-



Typickým zástupcem kvalitních fixírek je Mr. Pro Spray Mk.V, jehož cena se obvykle pohybuje od 1000 do 2000 Kč

mocí kousku molitanu namočeného do hustší barvy, který přebytečné barvy zbavíme otřením o papír a pak jím tukáme-tupujeme na rozhraní dvou barev, případně v obrysu skvrny. Tato technika však má velmi omezené možnosti a výsledky obvykle nebyvají prvotřídní.

A tetez stříkací pistoli? Jen otázka krátkého náviku.

Jak si vybrat stříkací pistoli?

Při výběru „nejvhodnější“ stříkací pistole vždy vycházíme ze možností, jež jsem orientačně nazval „objektivními“ a „subjektivními“. Mezi objektivní kritéria (tedy neovlivněna svým názorem) mohou s čistým svědomím pouze zařadit typ, cenu a zda je pistole jednočinná (single action) nebo dvočinná (double action). Pro potřeby tohoto článku jsem si udělal menší průzkum trhu a sestavil tabulku dostupných stříkacích pistole.

Nyní se pokusím vyhodnotit a nevyhodnotit jednotlivých typů. Zdůrazňuji, že čtenářům předkládám můj subjektivní názor (takže ho berte s rezervou) a určitě se najde mnoho jiných, kteří budou tvrdit pravý opak.

Stříkací pistole lze v podstatě rozdělit do čtyř základních skupin: fixírka, single

action (jednočinné), double action (dvočinné) a profesionální retušerské pistole.

Fixírka je nejjednodušší a v nabídce většiny firem je dodávána jako hlavní část tzv. starter nebo beginner (začátečnické) sady. Pro fixírku je charakteristické, že vzduch se míší s barvou vně pistole. Typickým zástupcem je Mr. Pro Spray Mk.V, jehož cena se obvykle pohybuje od 1000 do 2000 Kč. Tento typ stříkací pistole doporučuji snad jen pro nejmenší děti, nebo pro modeláře, kteří vědí, že nikdy nebudou stavět nic jiného, než jednobarevné modely v měřítku 1:35. Pro všechny ostatní mi „pistole“ tohoto typu připadají jako vyhozené peníze.

Jen o pár stokrát draž je totiž možno koupit pistoli vyšší kategorie – typ Single Action. Jednočinné pistole jsou charakteristické stálým průtokem vzduchu, spouští regulujeme pouze tok barvy. Tím jsme ovšem připraveni o možnost vytvářet malé skvrny a hadové kamufláže. Tyto pistole jsou nejjednodušší pro stříkání větších vícebarevných polí.

U nás nejnepříjemnějším a nejnámějším reprezentantem této kategorie je starý dobrý Aerograf, na kterém vyrostlo několik generací modelářů. Před rokem 1989 to byla v podstatě jediná dostupná stříkací pistole (snad s výjimkou v té době prak-

Typ	Cena	Funkce
Badger 360	5950 Kč	dvočinná
Badger 100	3660 Kč	dvočinná
Badger Sotar 2020	asi 11 000 Kč	profesionální designérská
Gunze Sangyo Mr. Procon GMW3	4400 Kč	dvočinná
Gunze Sangyo Mr. Procon Boy double	3800 Kč	dvočinná
Gunze Sangyo Pro spray Mk.V	1990 Kč	fixírka s regulací barvy i vzduchu
Hansa Aero-Pro 181	4185 Kč	dvočinná
Hansa Aero-Pro 281	4334 Kč	dvočinná
Hansa Aero-Pro 381	4400 Kč	dvočinná
Hansa 581	3069 Kč	jednočinná
Revell Standart class.	2224 Kč	jednočinná
Revell Spray gun beginner	560 Kč	jednoduchá fixírka
Revell Professional	4305 Kč	dvočinná
Tamiya HG single action	3469 Kč	jednočinná
Tamiya HG double action	4239 Kč	dvočinná
Tamiya HG trigger type	4990 Kč	dvočinná
Tamiya Spray work (kompresor)	3939 Kč	jednočinná

ticky nesehnatelného výrobku Mikro-techny), byť pověstná špatným řemeslným zpracováním a s velmi omezenými funkcemi. Aerograf potřebuje vzhledem k velkému otvoru v rozptylové korunce velmi vysoký tlak vzduchu.

Všechny firmy působící na našem trhu mají v této kategorii alespoň jednoho zástupce. Existuje také několik pistolí, které mají stále otevřený průtok barvy a vydatnost barvy regulujeme množstvím vzduchu, pro modelářinu jsou ale naprosto nevhodné – díky rychlému zasychání modelářských barev na jehle mají tendenci při každém otevření proudu vzduchu prskat. Při koupi se připravte na ceny od 2000 Kč do 3500 Kč.

Asi nejlépe využitelnými z modelářského hlediska jsou pistole dvojčinné (**Double Action**), u nichž spouští regulujeme jak přívod vzduchu, tak množství barvy. To umožňuje stříkat i malé skvrnky a hadovité kamufláže s tloušťkou pruhu okolo 1 mm a méně.

Poslední kategorií jsou **profesionální retušerské pistole**, jak již název uvádí, určene pro profesionální grafiky, kteří si na chleba vydělávají stříkáním pistolí osm a více hodin denně. Proto se vyznačují dokonalým ergonomickým designem, řádově nižší hmotností než klasické dvojčinné pistole (jejich díly jsou odlehčovány nebo zhotovené z „kosmických“ materiálů), funkcemi, které modeláři nevyužijí (např. mlhové rozprašování) a cenou, která se pro průměrného modeláře stává pádným důvodem k placenému dárcovství orgánů (odpověď na nejčastější dotaz – ano, lze použít i nepopulární rodinné příslušníky). Upozorňuji slabší povahy, aby si pistole této kategorie ani na zkoušku nebrali do ruky, budou pak mít noční můry a nebudou myslet na nic jiného, než jak si ji opatřit.



Klasickým zástupcem jednočinných stříkacích pistolí je Aerograf, kdysi dodávaný s výměnnými tryskami, náhradní jehlou a větším zásobníkem barvy

Co by pistole měla mít a proč?

Tryska – doporučuji průměr nejméně 0,3 mm. Sám jsem se nechal zlákat ke koupi pistole s tryskou o průměru 0,2 mm v domnění, že čím tenčí tryska, tím tenčí pruhy. Tato primá úměra bohužel nefunguje, taková tryska je určena prakticky výhradně ke stříkání inkoustů s nejjemnějším pigmentem, modelářské barvy jí pravidelně ucpou drve, než se nám podaří nastříkat delší tenkou čáru.

Je rovněž obrovskou výhodou mít trysku nasunovací, nikoliv šroubovací. Podle zkušenosti z modelářské prodejny vím, že závada spočívající v „přetočení“ závitu a tím ulomení zašroubované trysky je častější, než by se komukoli zdálo. Vzhledem k tomu, že tryska obvykle přibližně připomíná kužel se základnou o průměru 2 mm a délkou asi 6 mm, přičemž po jejím rozlomení nám ve vnitřním závitu zbyde zašroubovány váleček 2x2 mm, na nějž mikroskopické zbytky barvy působí jako tmel a lepidlo zároveň, může být odstranění ulomeného kousku bez poškození závitu v těle pistole náročným úkolem i pro zkušeného hodi náře.

Plnění pistole. Preferuji plnění do kališku shora. Pistole s přívodem barvy zespolu (s našroubovatelnou skleněnou lahvičkou) počítá s tím, že budeme používat barvu přímo z lahvičky dodané výrobcem, nebo namíchanou do zásobní lahvičky. Podle mne však v takovém případě převažují nevýhody: Pistole je obvykle díky lahvičce těžší, zároveň se díky hmotnosti lahvičky a barvy v ní posune těžiště, takže nás brzy začne bolet ruka. Někdy též může nastat problém v případě, že pistolí potřebujeme zasunout nebo přiblížit k povrchu v užším místě nebo v negativním úhlu (přechod křídlo/trup) a díky rozměru lahvičky se na dané místo nedostaneme.

Pro míchání potřebujeme více náhradních lahviček, na barvy jiného výrobce barev v lahvičkách obvykle s jiným rozměrem šroubení je třeba náhradní adaptér atd.

Při plnění shora tyto nevýhody odpadají, ale na druhé straně je trochu ztlíženo čištění zásobníku a přívodu barvy k trysce. Rovněž je dobré mít buď pistolí se zásobníkem barvy otočným po obvodu těla pistole, nebo uzavírací víčkem, aby bylo možno pistolí při práci naklánět bez rizika, že barva v lepším případě vyšplouchne na ruku, v horším na povrch modelu a v katastrofickém přímo do soutěžně „vy-makaného“ kokpitu.

Šroubovací „doraz“ proudu barvy považují za naprostou nutnost. Bývá obvykle na zadní části pistole a slouží



Jednoduchá fixírka Revell dodávaná v soupravě pro začátečníky i se zásobou vzduchu a vodou reditelnými barvami základních odstínů

k nastavení krajní meze pohybu spouště a tím i množství barvy. V praxi to znamená, že díky nastavení dorazu můžeme stříkat čáru stejně tlustou po celé její délce.

Materiál (plast versus kov). Jednoznačně doporučuji kovové pistole. Ačkoli se nám prodejce bude dušovat, že plastová vydrží stejně, ne-li více než kovová, moje zkušenost je, že to tak není. Plast, ať se beodolnější, podléhá po jisté době působením organických rozpouštědel křehnutí a má tendenci nabývat na objemu, křehnout a prskat.

Typ. Revolver versus psací pero – toto dilema je opravdu velice subjektivní, já preferuji typ psací pero, ale stejně dobře jsem si zvykl na půjčenou revolverovou.

Regulace tuhosti spouště, nebo alespoň pružina spouště s menší tuhostí. Pro většinu prací je dobré mít spoušť tuhou co nejméně, zvláště to oceníte při práci trvajícím déle. Odcházet od stříkání s ukazovákem domodra otláčeným a s téměř slézajícím nehtem, nebo s dlaní v křeči, není nic příjemného (to mi jistě potvrdí fanoušci Nintendo nebo Gameboye). Nevšímejte si škodolibých poznámek kolegů typu „Co boll, to sílí“.

Design může být důležitější, než by se zdálo. Před konečným rozhodnutím si vyzkoušejte, jak pistole sedí v ruce, jestli někde nepříjemně netlačí, nebo nenutí prsty ke „kroucení“. Nic nedejte na zlé pohledy prodejce, když vám pistole nesedne a vy si jí nekoupíte. Pořizujete si drahou věc, kterou v mnoha případech užíváte doživotně, takže musí být „akorát“.

Náhradní díly. Zjistíme si předem jak je na tom dovozce s náhradními díly, případně jak dlouho trvá dovoz „na objednávku“



U nás poměrně oblíbenými dvojitými pistolemi jsou výrobky firmy Hansa

(v případě, že závada, která vás postihla, je méně obvyklá). Čekat na náhradní díl čtvrt roku, protože zrovna není u výrobce k sehnání, nebo protože pro dovozce to není „kšeft“, může být hodně depresivní zkušeností.

Záruční doba. Tomuto kritériu naopak příliš pozornost nevěnuji. Podle mé zkušenosti je 90 % závad způsobeno samotným uživatelem, takže se na ně záruka nevztahuje. V řidkých případech se můžeme setkat se skrytou vadou (lom dílu díky „bublinec“ v kovu), ale to výrobce bezpečně pozná a většinou díl vymění zdarma i po záruce.

Jaká pistole je nejlepší?

To vážně nevím. Vezmu-li pistole podle kategorií, tak typ fixírka je dobrý pro nejmladší modeláře. U mladších dětí se zájmy někdy rychle mění, takže asi nemá cenu investovat větší peníze do výborné pistole, která se za měsíc bude válet někde v šuplíku. Pro pistolníky-začátečníky a starší děti, u kterých zájem o modelářinu trvá už delší dobu, asi bude nejlepší nějaká robustnější jednočinná (Single Action) pistole. Huť se bude ničit při rozebírání a čištění a modelář má možnost se na ní dokonale naučit jak techniky stříkání, tak šablonování.

Pro zkušenější je samozřejmě lepší si koupit pistolí dvojitou s vylepšeními. I když tato vylepšení znamenají pár stovek navíc, doporučuji raději si na ně došetřit, protože jinak by nás za chvíli stejně čekal „upgrade“ a prodej méně vykonané pistole s mnohem větší finanční ztrátou.

Ti, kteří stříkají delší dobu, často mají dvě až tři pistole, přičemž jedna je obvykle rezervována výhradně na metalické barvy, které se zvláště špatně čistí.

Podle mého velmi subjektivního mínění...

...jsou na tom firmy vyrábějící pistole prodávané na našem trhu takto:

Za nejslabší považuji plastové **Aztec/Testors**, které jsou šity na míru americkému spotřebnímu trhu. Přes impozantní celoživotní záruku se příliš nepočítá s tím, že by jednu pistolí modelář opravdu celý život používal. Obvykle tamní modeláři zhruba po roce pistolí vymění za novější model a starou prostě vyhodí.

U nás, kde se počítá použitelnost pistole na desetiletí, je to jinak. Zhruba po roce se na těchto pistolích objeví známky křehnutí působením ředidel. Pistole začnou zadržovat v oblasti spouště, barva díky nedokonalému systému těsnění zasychává uvnitř pohyblivého systému. Než modelář nějaký drobný zádrhel vyřeší, nebo si na něj zvykne a začlení ho do svého způsobu práce, objeví se nový. Zdánilivě jednoduchým řešením se může zdát neustálé posílání pistolí na reklamaci (výrobce údajně obratem zasílá novou pistolí stejného typu), ale to znamená, že jste po dobu reklamace bez pistole. Systém Aztec/Testors nabízí možnost dokoupit vyměnitelné trysky, já ale u ostatních výrobců pistolí používám jednu na všechny druhy barev a nepotřebuji speciální trysku na flíčky, jinou na hady a další třeba na akrylové barvy. Určitě se najdou modeláři, kteří na tyto pistole nedají dopustit, já se mezi ně ale nezařadím.

Pistole firem **Gunze, Tamiya, a Hansa** (pistole Triplex dovážené Agamou jsou ideovými kopiemi starších typů Hansy) jsou podle mne přibližně na stejné úrovni, navzájem jsou v některých ohledech lepší, v některých horší. Problém s náhradními díly obvykle nevzniká, dovozci se starají. V případě firmy Gunze výrobce dodává náhradní díly v záruční době zdarma i v případě závady zaviněné spotřebitelem. Ale Gunze mi z uvedené trojice připadají nejméně příjemně „do ruky“, i hmotností jsou na tom trochu hůře.

Z pistolí nabízených Tamiyou je asi nejznámější a nejrozšířenější sada Spray work. Obsahuje jednočinnou stříkací pistolí revolverového typu a malý kompresor. Pistole je ale bohužel plastová, občas praská pružina spouště, nebo spoušť samotná. Konstrukce trysky umožňuje tenčí pruhy stříkat jen hodně zkušeným. Nedoporučuji ji čistit organickými rozpouštědly (acetón). Ke kompresoru musíme dokoupit adaptér na evropské napětí (800 Kč ale občas nebyvá k mání), nebo alespoň dvě baterie k RC modelům a rychlonabíječku (baterie 600 – 800 Kč, nabíječka 500 – 3000 Kč). HG double je velmi příjemná do ruky, HG-trigger type

(revolverová, kovová) má stejné tělo jako HG double s přimontovaným revolverovým držením, ale dát 700 Kč jen za toto vylepšení se mi moc nezdá. Většinu náhradních dílů je možno zakoupit přímo v prodejnách dovozce.

Pro pistole firmy Hansa Aero-pro mám slabost. Sám jsem zakoupil Hansu 280, která bohužel ještě neměla možnost zamontování adaptéru na trysku 0,3 mm jako pozdější typ 281. Hansy mi připadají obecně lehčí, mají rozšířený systém nastavců různé světlosti na hadice od kompresoru a maskovací fólie. Většinu náhradních dílů seženeme přímo u dovozce, na objednané se čeká vzhledem k poloze výrobce (Německo) asi 10 dní. Rovněž kompresor Classic 10M (asi 5000 Kč) je velmi dobře použitelný, i když bohužel nemá regulaci tlaku.

No a to nejlepší nakonec: pistole **Badger** (Revell je jejich o pár stovek dražší období). Badger 100 je výborná pistole, příjemně padne do ruky a cenově se pohybuje na spodní hranici dvojitých. Vyjimečná je i systémem, který žene vzduch třemi otvory hlavici okolo trysky, což zaručuje jeho rovnoměrné proudění.

Podle mého názoru je nejlepší Badger 360. Karel Pádár, který mi poprvé pistolí předváděl, ji nazval vlajkovou lodí firmy Badger. Říkal jsem si, že se buď zbláznil, nebo si dělá legraci. Po podrobnější prohlídce, ukázce „rozborky a sborky“ i stříkání jsem musel uznat, že má pravdu. Pistole má regulaci tuhosti spouště, nádobka na barvu se dá otáčet po obvodu těla pistole. Ocelová (tedy v podstatě nezníčitelná) tryska není šroubovací, ale nasazovací, má průměr 0,9 mm a dají se s ní nastříkat jak nejtěsnější šířky 0,4 mm, tak pruhy šířky až 20 cm. Jednou pistolí tak můžeme stříkat hadovitou kamufláž na letadlech v měřítku 1:144 i přestříkat nove plechy na bouracím skutečném autě (1:1).

Velká variabilita šířky stříkání je umožněna i dvakrát zalomenou broušenou jehlou. Na důkaz její pevnosti mi bylo umožněno jehlu vrhnout jako šipku proti dřevěné nástěnce. Zabodla se bez sebe-menšího poškození nebo ohnutí špičky. Kdo se někdy pokoušel narovnat ohnutou jehlu, ví, jak moc je odolnost jehly proti ohnutí důležitá. V podstatě na této pistolí i při velmi hrubé manipulaci není co zničit. Vzduch je kvůli maximální rovnoměrnosti proudění hnán šesti otvory po vnějším obvodu trysky. Jako jediný problém vidím její horší dostupnost. Je dodávána společností Artur MC (zásilková služba), nebo Modelimex (pan Kovar z Teplic, takže pro Moraváky hodně z ruky). Proto doporučuji nechat si ji předvést, případně ji vlastnoručně vyzkoušet na některé z modelářských akcí.

Badger 360 je pro mě horkým kandidátem na pistolí příštího desetiletí. K jedné věci se ale přiznám. Ve svých snech držím v ruce dokonale ergonomické tvary a mačkám spoušť Protaru 2020...



JINDŘICH „JEZEVČÍK“ ŠTĚRBAČEK

Pokračování

Foto M. Salajka

10.



CZECH INTERNATIONAL AIR FEST 2003

Největší prezentace vojenské
letecké techniky v České republice

The largest presentation of military
aviation in the Czech Republic



MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ
BRNO - TUŘANY

INTERNATIONAL AIRPORT
BRNO - TUŘANY

CIAF 

6.9. - 7.9. 2003

Czech Air Force Benevolent Fund's Agency, s.r.o.
Ocelářská - Matějkovy domy 799, 190 00 Praha 9, Czech Republic
tel.: 00420/2/6603 5226 6603 4683, fax: 00420/2/6603 4678
[http: www.airshow.cz](http://www.airshow.cz), e-mail: airshow@airshow.cz, ciaf@airshow.cz

Fiat CR.25 aneb konečně zase nějaký Talián

Výrobce: MPM/Special Hobby
Měřítko: 1:72



Modelářské firmy chrlí kvanta stavebnic nejrůznějších typů bojové techniky, která se zúčastnila druhé světové války, ale italské stroje, ať již okřídlené či kolovité, aby jeden pohledal. Je tedy více než chvályhodné, že firma MPM v řadě Special Hobby přiblížila v měřítku 1:72 jeden typ dokonce nepříliš známého italského letadla.

Vojenský Fiat CR.25 nevyhližel příliš bojově a tvary spíše připomínal malý „dopravák“. Podnětem k jeho vzniku byl tendr na nové dvoumotorové letadlo pro koloniální službu, avšak výsledek nakonec představoval víceúčelový stroj, umožňující lehké bombardování, průzkum i doprovodné stíhací akce.

Nový letoun, zrozený v týmu Ing. Rosatelliho, nezapřel stájevou příbuznost se středním bombardérem Fiat BR.20. Kostra trupu z ocelových trubek potažena duralovým plechem a zčásti plátnem pojala mimo tříčlenné osádky pumovnici, umožňující nést 700 kg pum, případně přídavnou palivovou nádrž či jiný naklad. Na hrbetě mohlo být instalováno střeliště. Kombinovaný potah mělo i dvounosníkové křídlo. Pohon zajišťovaly dva dvouhvězdicové čtrnáctivalce Fiat A-74 RC.38 o výkonu 840 k, pohánějící třílisté stavitelné vrtule.

Úspěšné zalétání prvního prototypu proběhlo v roce 1937 a pokračovalo s velmi dobrými výsledky i na kusu druhém. Velení letectva však s objednávkou otálelo a výroba deseti letadel upravené verze, vycházející z druhého prototypu, začala až v roce 1940. Letouny nesly označení CR.25bis a lišily se na-

příklad malou kopulkou pozorovatele, prostornější hřbetní věží a dalšími úpravami. Zvýšila se také jejich hmotnost, což mělo za následek částečné snížení rychlosti. Výzbroj se skládala ze dvou pevných kulometů Breda-SAFAT ráže 12,7 mm v předí, další se nacházel v hydraulicky ovládané střelecké věži.

Jeden letoun, upravený jako dopravní, sloužil od roku 1941 potřebám italského leteckého atašé v Berlíně, ostatní byly téhož roku zařazeny do stavu 173. letky strategického průzkumu. Jejich úkolem se staly denní i noční průzkumné lety v rámci pozemních a námořních operací mezi Itálií a severní Afrikou. Protože výroba dalších kusů z poněkud nejasných důvodů nepokračovala, prebíraly tuto službu od října 1942 typy Caproni Ca.314. Fiaty CR.25bis poté létaly jako doprovod lodních konvojů a v roce 1943 byly staženy na Sicílii, kde dosloužily.

Stavebnice v batovské ceně 399 korun je ukryta v již tradiční černé krabičce s bočním otevíráním, ozdobené obrázkem pana Hájka. Uvnitř nás čeká, v souladu s novou filozofií firmy MPM, short-run, doplněny polyuretanovými odlitky. Fototepty se tentokrát nekonají, zato čiré díly jsou vstříkované.

Celkem 55 součástí ze středně šedého plastu je obsazeno ve třech rámečcích, dále máme sedm čirých součástek a 35 odlitků,

představující převážně valce motorů. Plástové díly jsou čisté, bez otřepu a vtaženin, avšak na jejich povrchu se zřejmě „podepsala“ ne zcela hladká forma. To se viditelně projevilo zejména na částech křídla. Pochvalu rozhodně zaslouží jemné rytí do hloubky a solidně naznačený potah. Jediná malá propadlina se nachází u disku kola. Součástky zasklení jsou čiré, přiměřeně tenké, bohužel tři malá okenka v trupu mají uprostřed dosti značné prohlubně. Odlevané komponenty jsou čisté, musíme je ale pochopitelně oddělit od technologických nálitků.

Návod uvádí stručná historie typu ve čtyřech jazycích, následuje přehled prvků a postup stavby v deseti krocích. Závěr nabízí schéma zbarvení a označení tří konkrétních strojů.

Stavbu zahájíme interiérem, který tvoří kabina osádky a zcela prosklená předí, ze které bohužel prázdnou. Pilotní prostor přece jen nějaké vybavení obsahuje, i když poměrně skromné, přesto bude pod velkým cirem překrytím působit dosti chudě. K vylepšení mohou pomoci dochované fotografie, leč přesto se nad tímto prostorem, alespoň pro mne, stále vznášejí otázky. Kde a jak se tříčlenná osádka letounu nacházela? Dle italského pramene bylo pilotní sedadlo na levé straně, vpravo seděl bombometčík. O tom svědčí publikované fotografie několika strojů, stejně jako obrázek na krabičce této stavebnice. U sestaveného modelu je však sedadlo pilota zcela vzadu, až pod kopulkou pozorovatele, značně vzdáleno od prvků řízení. Vpravo je „destička“, připomínající spíše obkladací stůl na pizzu.

Fotografie rozestaveného modelu firmy Airmodel zase prezentují dvě sedadla za sebou. Detailisté se tudíž musí pít po dalších podrobnostech. Součásti kabiny osádky obsažené v naší stavebnici lícují, zúžit musíme jen přístrojovou desku a vzít na vědomí, že díly A 8 a 9 mají přehozené číslování. Celek interiéru je možné vlepít dovnitř zespodu až po slepení polovin trupu, což usnadní jeho přesné umístění.



Sestavení křídla nepřináší problémy, ztenčit lze odtokovou hranu, případně doplnit detaily do podvozkových šachet. Leč samotné šachty jsou velmi mělké a kola, přestože se nezatahovala zcela, by se do nich rozhodně nevešla. Následné spojení trupu s křídlem si vyžádá nevelké úpravy na spodní straně, kde musíme brousit, zato horní přechod tvoří pouze minimální spára. Bez potíží připojíme části vodorovné ocasní plochy, svísla je součástí trupu. Překryt kabiny sedne velmi obstojně, stejně tak i spodní prosklená část přídě. Do otvoru přesně zapadne i kopule střeškové věžičky, ovšem v ní umístěný kulomet vypadá značně nemodelově.

Kombinovanou stavbu představuje kompletace vrtulí. Jejich hlavy jsou odlity z polyuretanu a k nim se lepí jednotlivě plastové listy. Návod však nezmiňuje, že motory byly protiběžné, tudíž vrtule musí být „pravá“ a „levá“, s opačným úhlem nastavení listů.

Vyhradně z polyuretanu jsou zhotoveny motory, válce jsou odlity samostatně a po slepení nám jich dokonce několik zbude. Horší je to s umístěním hotových motorů do krytů o poznání menšího prů-

měru. Tudiž je nutno válce kolodokola obrousit. Při nasazení motorových kompletů na gondoly zjistíme, že na ně nenavazují, ale ční nerealisticky kupředu. Posuneme-li kryty motorů vzad, motory z nich zase vyčnívají více než je záhodno. Totéž platí o vrtulích, které „díky“ osazení na hřídelích nelze zasunout do motorů jak potřebno. Co s tím? V první řadě jsem prohloubil a zvětšil otvory v motorech, aby dosedly vrtule. Dále jsem, co to šlo, ubral hmotu u osazení v zadní části motorů zapadající do gondol. Ani to nestačilo a bylo nutno zkrátit také přední část gondol. Tento zákrok doporučuji provést ostrým nožem, nikoli broušením, jak jsem to učinil já. Piliny totiž pronikly křídlem až do kabiny, kde se zevnitř usadily na prosklení. Radost přímo převeliká!

Konečnou fází stavby je sestavení podvozku a přilepení droboti. Úpravu si vyžádají hřídele kol hlavního podvozku, jejíž prorážnutí je příliš široké a kola na ně nelze uchytnout. Další dodělávku, na kterou návod opět zapomněl, je dvojice kulometů v přídě, které nebyly umístěny identicky, ale

hlaveň levého z nich musíme v přídě asi o 2 mm „utopit“.

Finále představuje nabarvení modelu a nanesení obtisku. Jak vše provést instruuje závěr návodu. Vložene obtisky jsou kvalitní a práce s nimi pohodová.

Přestože si tato stavebnice vyžádá více práce než některé ostatní, výsledkem je model, odpovídající základními proporcemi a rozměry letounu, který se sice výrazně nezapsal do válečné historie, nicméně svými ladnými tvary si pozornost rozhodně zaslouží. Priznivci italského letectva jistě nad vícepracemi mavnou rukou a model zakoupí. Ostatně konečný výsledek většinu z nich nezklame.

Mgr. IVAN VIŠEK

Prameny:

Apostolo, G.: Fiat CR 25, La Bancarella Aeronautica, Torino 1997

Internet

L+K 4/70, 7/92

Plastic Kit Constructor, Vol. 18, No.4, 2002



Prodejny, kde je možné zakoupit *levněji* časopis

Letectví + kosmonautika

Aeromodia - Shop, Baranova 38, Praha 3	VL
Krakatit, Jungmannova 14, Praha 1	VL
Krakatit, Dlážďená 5, Praha 1	VL
Legato, Mendelova 542, Praha 4	
Aviatik, Za poštou 10, Praha 10	VL
MPM, Budějovická 1126, Praha 4	VL
MPM, Myslíkova 15, Praha 1	VL
MPM, Masarykova 82, Teplice	VL
MPM, Mánesova 807, Hradec Králové	VL
MPM, Kounicova 87, Brno	VL
MPM, Šrámkova 1379, Haviřov - Podlesí	VL
MPM, Nám. J. z Poděbrad 32, Cheb	VL
MPM, bratřanců Veverkových 681, Pardubice	VL
MPM, Moskevská 42, Česká Lípa	VL
MPM, Mariánské nám. 11, České Budejovice	VL
MPM, Šeříkova ul. bl. 529/1054, Most	VL
MPM, OD Excel, Pavelčákova 7, Olomouc	VL
MPM, Viničná 1308/III, Mladá Boleslav	VL
MPM, OD Dvořák, Třída 9. Května 2886, Tábor	VL
MPM, Náměstí Republiky 3, Plzeň	VL
MPM, Krkonošská 22, Vrchlabí	VL
MPM, Hracky Spona, Nové náměstí 1746, Česka Trebová	VL
Model centrum, OC Poděbradka, Poděbradova 22, Plzeň	VL
JENA Model, OSMEK 13, Přerov	
Modelářská prodejna, Masarykova 3127/28, Ústí nad Labem	

V prodejnách výše označených symbolem VL můžete zakoupit titul *Vojenské letectvo!*

WWW.OKUPANT.CZ

internetový obchod plastických modelů z Ruska

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



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

350,-

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

350,-



Prodej na Slovensko: www.platzdarm.com

RAYMOND®

- Sklotkaniny pro výrobu modelů
- Zakázková výroba, standardní tkaniny skladem
- NAKUPUJTE PŘÍMO OD VÝROBCE!

RAYMOND Group s.r.o.
Tel.: 571 448 705-6, Fax: 571 478 271
www.raymondgroup.cz, info@raymondgroup.cz
Jasenice 1593
75501 Vsetín

camel forever

1/48



Sopwith F.1 Camel RFC



1/48



Sopwith F.1 Camel RNAS

ProfiPACK

1/48



Sopwith F.1 Camel



eduard

M113 Zeldá

Stavebnica

Stavebnica obrneného transportera M113 Zeldá v mierke 1:35 je v ponuke firmy Academy v niekoľko verziách na trhu už par rokov. Napriek tomu sú všetky súčiastky zhotovené kvalitne – až na nevhodne umiestnené vyhadzovače, ktorých stopy na viditeľných miestach sú u tejto firmy takmer samozrejmosťou. Stavebnica obsahuje kompletný interiér aj s motorom, pričom umožňuje postaviť aj spojovaciu (rádiovú) verziu. Nájde sa tu tiež diely pre stavbu americkej verzie M113 a návod nás upozorňuje, ktoré diely použiť a ktoré vynechať. Nedostatkom stavebnice sú gumené pásy.

Rozmery modelu nekontrolujem, lebo si myslím, že nejaký ten milimeter hore-dole je pri bojovej technike zanedbateľný.

Stavba

Použil som sadu leptaných dielov firmy Eduard (interiér, exteriér a predstavný Toga pancier), ktoré som použil prakticky všetky.

Stavbu som začal zostavením motora. Doplnil som ho o pár hadíc a káblov elektrorozvodov podľa dostupných fotografií. Pokračoval som bojovým priestorom posádky, kde som opäť plne využil lepty. Interiér som oživil debnami a naboiovými schrankami.

Vela času mi zabral podvozok. Ako prvý som nastriekal priestor za pojazdvými kolesami a kolesá. Všetko som natinoval a kolesá nalepil. Na hotové kolesá som lepil polyuretánové pásy, čo bola

Výrobca: Academy
Mierka: 1:35
Doplnky: plechy Eduard, pásy Pavla Models, farby Lifecolor, figúrky CMK



takmer otročká robota. Použil som pásy od firmy Pavla Models. Žiaľ ich kvalita je veľmi premenlivá. Mal som šesť súprav pásov, ale bolo veľkým problémom vybrať z nich potrebné množstvo na obutie jednej Zeldy. Nalepené pásy som nafarbil farbou gunmetal, gumové petky čiernou a naniesol som patinu.

Potom nasledoval vonkajšok, ktorému dominuje predstavný Toga pancier. Jeho zostavenie dá zabrať, ale konečný výsledok stojí za námahu. Keď som doplnil ešte drobné diely oživujúce exteriér, bolo možné pristúpiť k nastriekaniu modelu.

Sfarbenie a označenie
Moja Zeldá predstavuje stroj ktorý sa

zúčastnil minuloročných šarvátok a bojov v Jeruzaleme a ktorého fotografie som našiel na internete. Celý model je nastriekany zelenou farbou namiešanou približne podľa farebných fotiek z farieb firmy Lifecolor (odtöne Israeli Sand Grey 1982 a US Dark Green). Patina je robena suchými pastelami a metódou suchého štetca.

Záver

Model Zeldy je umiestnený na podložke predstavujúcej časť cesty spolu s krajnicou. Na ozivenie som použil figúrky firmy CMK – izraelského vojaka vedúceho palestínskeho zajatca.

BRANISLAV HERAIN
Foto M. Lovás



11. MODELÁŘSKÝ A HOBBY VELETRH

**MODELER'S
AND HOBBY
FAIR**

**MODEL
HOBBY**

**MODELLBAU
UND HOBBY
MESSE**

2003



modelářství • domácí dílna • elektronika • multimédia

26.-29.9.2002

PRAHA, PVA LETŇANY

Otevřeno denně 10-18 hod., v neděli 29.9. 10-16 hod.

Informace: Tel. (02) 2258 4380, 2258 5627, po 22.9.: 222 584 380, 222 585 627, e-mail: veletrh@model-hobby.cz,
SMS 0607 953068, <http://www.model-hobby.cz>, veletrh pořádá Dart s.r.o., Jeseniova 33, Praha 3

Messerschmitt Bf 109



Mnohým bude připadat snaha představit asi nejznámější německý stíhací letoun druhé světové války zcela zbytečné, vždyť o tomto fenoménu již byly napsány desítky knih a fundovaných rozborů. Ale když do nich nahlédneme, zjistíme, že obvykle nabízejí tak detailní pohledy na jednotlivé subverze, varianty a jejich specifika, že zejména mladším modelářům v te záplavě podrobností uniká celkový pohled.

Jaký tedy byl legendární letoun, který patřil po celou druhou světovou válku k oporám Luftwaffe, ale svou kariéru zahájil v roce 1935 a skončil o čtvrt století později poháněný britským motorem Rolls-Royce? Navzdory dnes připomínaným nedostatkům – výrobou udržovanou protekcí, těsnou kabinou, nedostatečným pancéřováním a malým rozchodem podvozku počínaje a neustálými modernizacemi vyšroubovanou vysokou hmotností na jednotku plochy konče – to byl nesporně stroj dobrý. Jinak by těžko bylo v továrně Bayerische Flugzeugwerke (proto správné označení Messerschmitt Bf 109) v Augsburgu a Regensburgu, závodem Erla v Lipsku, továrnou AGO v Oschersleben, kasselskou továrnou Fieseler, firmou Arado ve Warnemünde a závody koncernu WNF v Drelitzschu a Wiener Neustadtu postaveno přes 30 tisíc letadel, na nichž alespoň část své kariéry létali nejlepší stíhači Luftwaffe.

Po bojové premiéře prvních verzí ve Španělsku zahájily válku v Evropě letadla Bf 109E, dodávaná ve stále vylepše-

ných variantách. Po „Emilech“ převzaly a až do trpkého konce nesly štafetu slávy „Stodevítky“ především „Friedrich/Fritz“ a „Gustav“, tedy Bf 109F a G, ale osvědčily se i jiné méně početné varianty.

Uživatelé Bf 109 různých verzí byli kromě pilotů Luftwaffe letci v Maďarsku, Švýcarsku, Finsku, Rumunsku, Itálii, Jugoslávii, Španělsku a Bulharsku, létali na nich Slováci a Chorvati, stroje byly zkoušeny v SSSR, Japonsku a po válce také v USA, Francii a Velké Británii. Několik Bf 109 bylo v řadové službě rovněž v poválečném Československu, kde posléze létaly jako S-199 a CS-199 ukořistěné stroje opatřené motory Jumo, a tak verzí zbarvení máme na výběr více než dost. Některé z nich naleznete na čtvrté straně obálky tohoto sešitu.

Messerschmitt Bf 109E byl jednomístný jednomotorový celokovový dolnoplošník s uzavřenou kabinou a zatahovacím podvozkem záďového typu.

Trup celokovové skořepinové konstrukce byl sestavován ze dvou částí dělených ve svislé rovině. Pilot byl v kabině vybavené standardními přístroji pod překrytem se středním dílem odklapěným vpravo; v trupu za kabinou byla instalována radiostanice FuG 7 R/T, u některých verzí kamera Rb21/18.

Rovněž křídlo stavěné ze dvou částí bylo celokovové jednonosníkové konstrukce. Opatřené bylo u kořene profilem NACA 2314.8 a na konci NACA 2310.5 (podle jiných pramenů profilem NACA

2R1 14.2 / NACA 2R1 11), vybavené sloty, vztlakovými klapkami a plátnem potaženými křídélky.

Celokovové **ocasní plochy** s přestavitelným stabilizátorem s trupem spojeným jednoduchou vzpěrou měly kormidla s vyvažovacími ploškami potažená plátnem a směrové kormidlo s rohovým vyvážením.

Pohonná jednotka. Vidlicový invertní reduktorový dvanáctiválcový kapalinou chlazený motor Daimler-Benz DB 601A s přímým vstřikovaním paliva o výkonu 810 kW (1100 k) a mechanickým kompresorem, pohánějí trlístou elektricky stavitelnou vrtuli VDM.

Přistávací zařízení. Hlavní nohy záďového podvozku se sklápěly směrem ke koncům křídla, říditelná ostruha byla pevná.

Výzbroj tvořily dva kulometry MG 17 ráže 7,96 mm (se zásobou po 1000 nábojích) nad motorem a dva kanony MG FF (nebo MG FF/M) ráže 20 mm v křídle (po 60 nábojích). Pod trupem mohly některé verze nosit pumu o hmotnosti 250 kg nebo přidavnou nádrž.

Technická data a výkony Bf 109E: rozpětí 9,87 m, délka 8,64 m, výška 2,5 m, nosná plocha 16,17 m²; zatížení na jednotku plochy 156,7 kg/m²; hmotnost prázdného letadla 1900 kg, vzletová hmotnost 2660 kg; nejvyšší rychlost 560 km/h; počáteční stoupavost 17,8 m/s; dostup 10 500 m, dolet 1050 km

mas

Výkres R. Gregovský
foto M. Salajka



V Hendonu je vystavován Bf 109E-3b W.Nr. 4101. Postaven byl továrnou Erfa Maschinenwerke GmbH v Lipsku v roce 1939 a záhy předán s označením GH+DX k JG 52. Létal údajně se žlutým číslem 8 a později u 2./JG 51 s černým číslem 12. Poskožený stroj padl Britům do rukou v listopadu 1940, když s ním u Manstonu nouzově přistál na břicho pilot Wolfgang Teumer. Letadlo je vystaveno bez kanonů v křídle, které byly demontovány během zkoušek v Famborough, kde létal jako DG200



ATTACK
HOBBY KITS

Plastikové modely v měřítku 1/72



72805 Aufklärungspanzer
140/1 (2cm)



72807 LT vz.38 /
Pz Kpfw 38 (t) Ausf. A

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



Konečně jsou tady 1/72

PV-1 Ventura - nightfighter, F8F-5N/3N Hellcat,
F4U-2 Corsair, TBM-3D Avenger - night torpedo-fighter

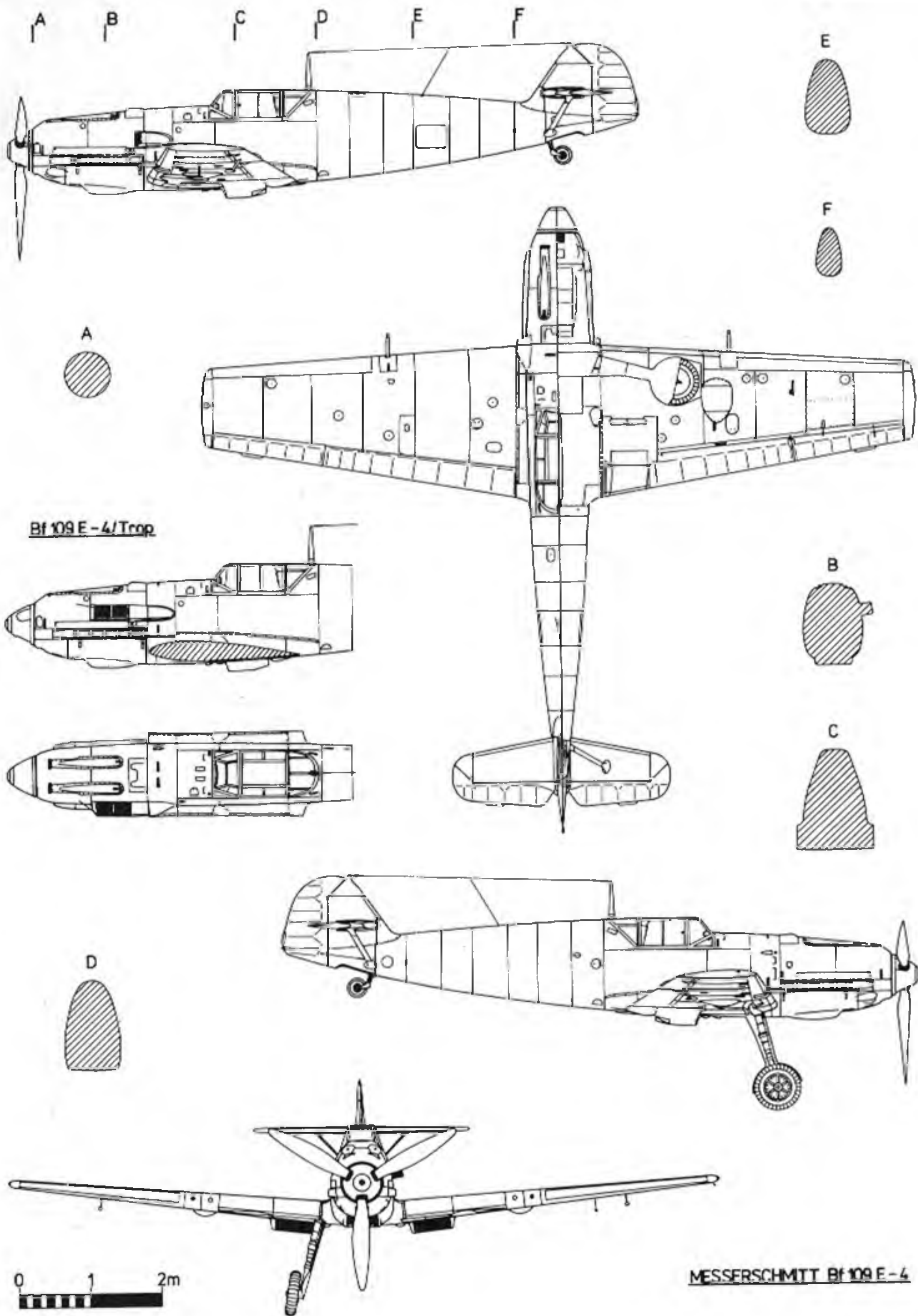
Stále v prodeji

Nachtjäger W.Nr. 001 (OWL 48001)
Red stars on night sky (OWL 72002 a 48002)
Foldable plané díly antén radaru Gnejs 2 a Gnejs 3
(OWLPE 72002 a 48002) lze koupit také jako celok a
oběsky za výhodnější cenu.

web: www.owl.cz

e-mail: info@owl.cz





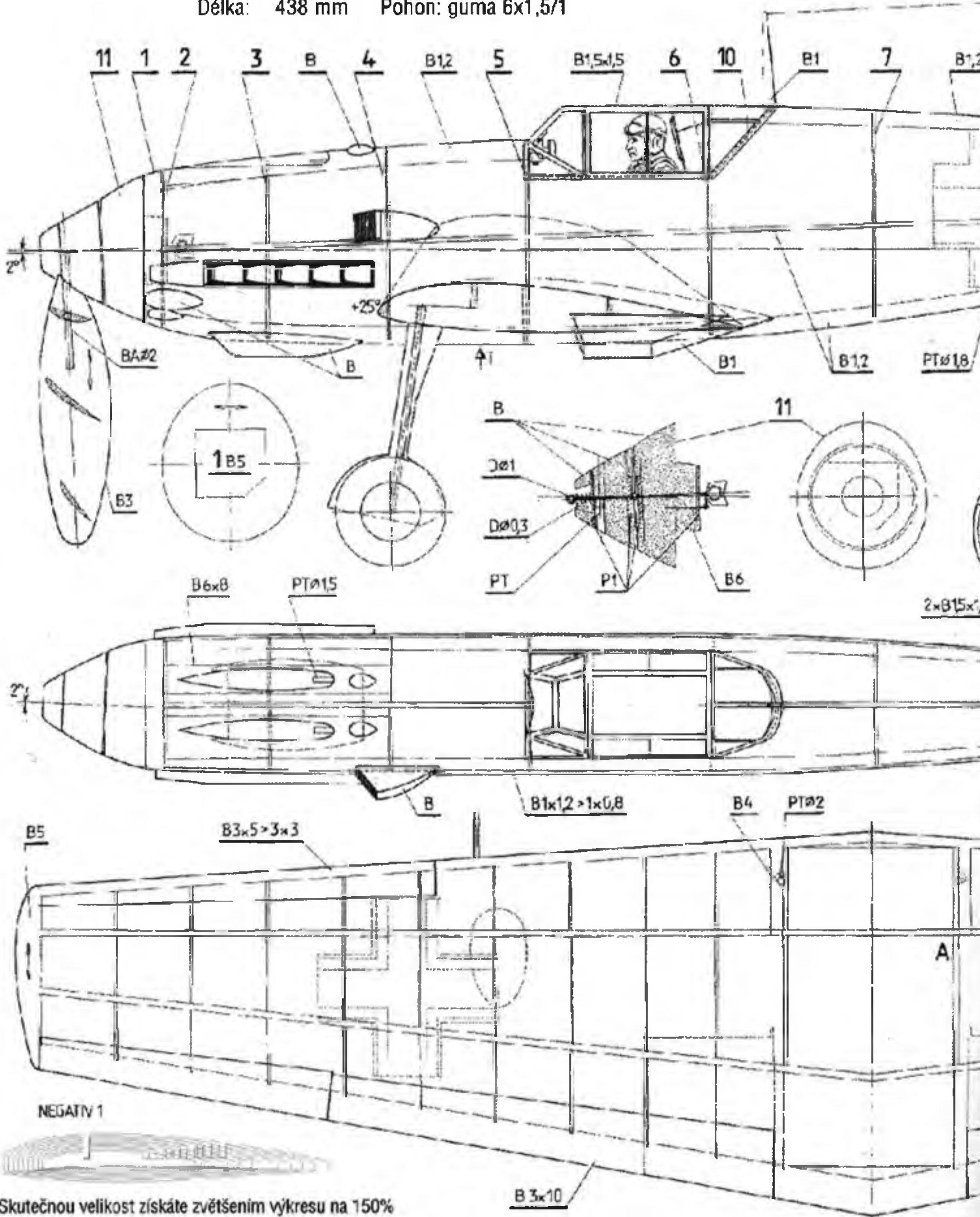
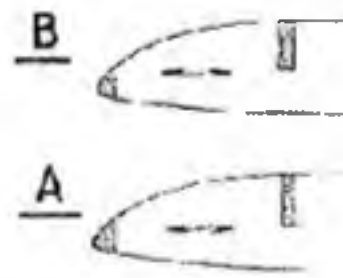
Bf 109 E-4/Trop

MESSERSCHMITT Bf 109 E-4

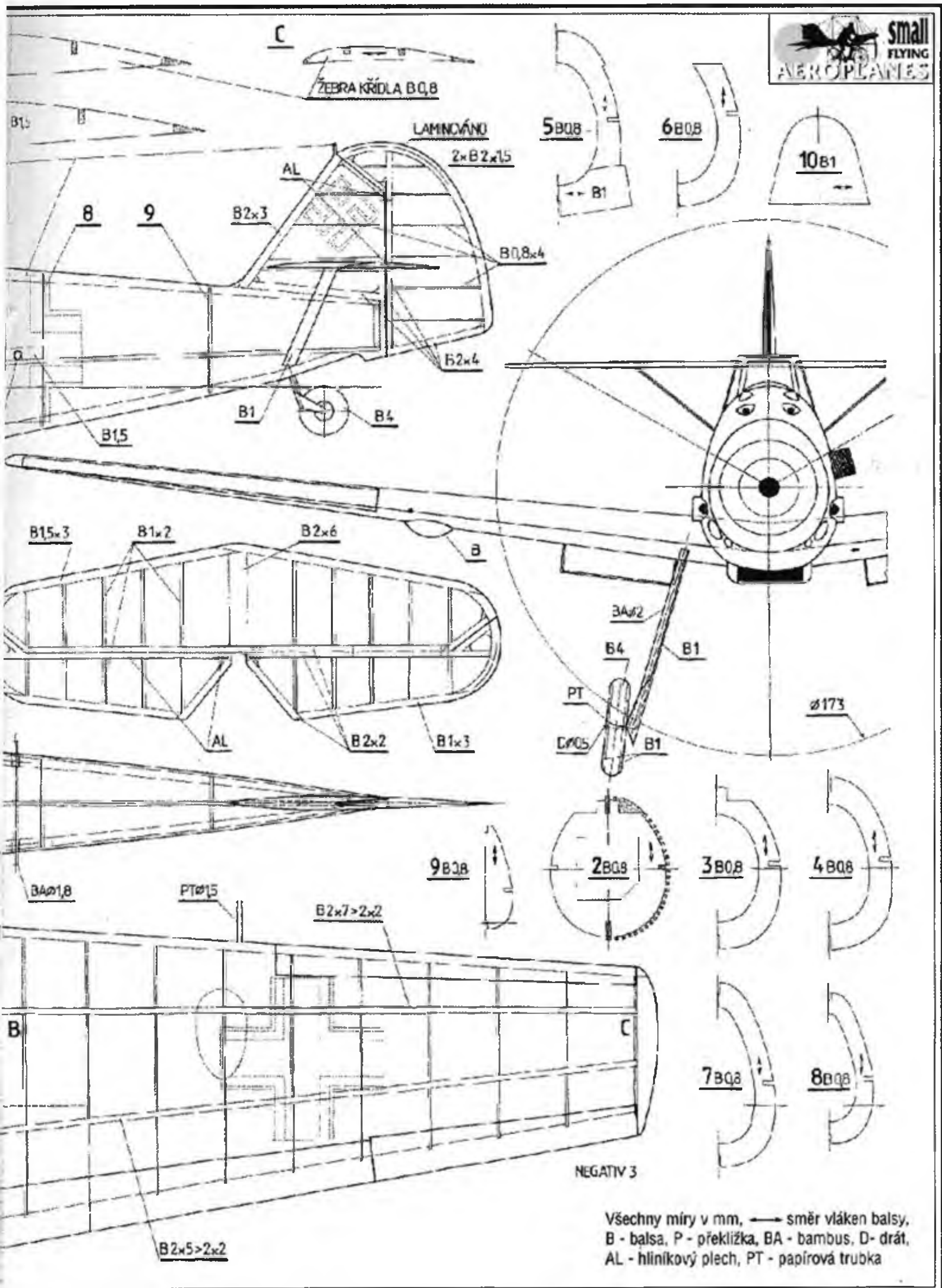
Messerschmitt Bf 109E-4

Konstrukce: R. Gregovský

Rozpětí: 495 mm Hmotnost: 28 g
Délka: 438 mm Pohon: guma 6x1,5/1



Skutečnou velikost získáte zvětšením výkresu na 150%



Všechny míry v mm, \rightarrow směr vláken balsy,
 B - balsa, P - překližka, BA - bambus, D - drát,
 AL - hliníkový plech, PT - papírová trubka



Model Messerschmittu Bf 109E poháněného gumovým svazkem patří ke stavebně náročnějším, ale při dodržení návodu by jeho stavbu měl zvládnout každý pokročilý modelář. Material vybíráme pečlivě s ohledem na pevnost a co nejnižší hmotnost. Rozhodneme-li se pro barevnou povrchovou úpravu, vypadá model i v letu velmi realisticky.

K stavbě (neoznačené rozměry jsou v milimetrech): Vykres modelu zvětšíme kopírkou tak, aby měl rozpětí 495 mm a délku 438 mm. Balzu řežeme zloženou holicí čepelkou Rapid nebo Tatra. K lepení používáme Kanagon a sekundové lepidlo, model stavíme přímo na výkrese chráněným čírou plastickou folií.

Křídlo. Lišty naběžné hrany, odtokové hrany a nosníky vyřízneme z pevné balzy o průřezích uvedených na výkrese. Korenové žebro je z balzy tl. 1,5, všechna ostatní z balzy tl. 0,8. Koncové zaoblení je z lehké balzy tl. 5.

Křídlo sestavíme přímo na výkrese. Náběžnou lištu a odtokovou, v které jsme předem vyrýžili drážky pro usazení žebra, podložíme balzou tl. 3, na koncích s na-

stavením do negativu. Křídlo sestavíme v ose v překroucení (obr. 1). Mezi lišty vsadíme všechna žebra a před slepením zkontrolujeme jejich rovnoběžnost. Dolepíme nosníky a celek po zaschnutí lepidla odšpendlíme.

Z tvrdé balzy tl. 4 vlepieme výklížky, které odvrátíme a vypouzdříme ve správném úhlu nastavení podvozku. V náběžce vypouzdříme otvory pro kulometry. Křídla opatrně přebrousíme – nesmí dojít k probroušení profilu.

Trup. Základní páteř trupu sestavíme ze čtyř hlavních podélníků a polopřepážek. Přilepením 60 lišt získáme konečný oválný tvar. Hustota plaňkování je na uvážení každého stavitele, platí však, že čím víc jich bude, tím bude po potažení dokonalejší oválný tvar trupu, ale také se zvýší hmotnost modelu.

Stavbu trupu zahájíme vyříznutím horního a dolního podélníku z balzy tl. 1,2 v přesném tvaru podle výkresu. Mezi ně postupně vlepieme polopřepážky 2-9 a nakonec vsadíme a zalepíme boční hlavní nosník (obr. 2). Kostru odšpendlíme a v ruce dolepíme pravé polopřepážky s bočním nosníkem. Tím je hotová základní kostra trupu (obr. 3).

Z čela přilepíme přepážku 1 z balzy tl. 5 a balzové hranolky 6x8, do kterých vybrousíme vystřelné kanály kulometů. U prototypu modelu byla celá přední část k přepážce 4 potažena balzou tl. 1.

Za kabinu dolepíme přepážku 10 a v zadní části vyklížky z balzy tl. 1,5, které vypouzdříme papírovou trubičkou o vnitřním průměru 1,8 pro uložení bambusového závěsu gumového svazku.

Nyní můžeme přistoupit k plaňkování trupu. Nařežeme 60 ks lišt o délce 30 cm a průřezu 1x1,2 v zadní části zúženém na 1x0,6. Začneme lepit od středu směrem vzhůru, mezi lištami dodržujeme stejné mezery a po nalepení každé lišty střídáme pravou a levou stranu. Tím zabráníme nežádoucímu skroucení trupu. Dolní část olištujeme jen po úroveň kořenového žebra křídla. V této fázi vlepieme křídlo ve správném nastavení a vzepětí tak, jak je uvedeno ve výkrese. Poté dolepíme zbývající lišty v dolní části a kostru opatrně přebrousíme.

Pilotní kabinu slepíme z tvrdých balzových lišt o průřezu 1,5x1,5. Az po pota-

žení kryt polepíme celuloidem tl. 0,1 a orámuujeme proužky papíru. Vnitřek kabiny můžeme doplnit přístrojovou deskou, zaměřovačem, pancířem za pilotem a figurkou vybroušenou z extrudovaného polystyrénu.

Přechod mezi trupem a křídlem vytváříme papírem nebo balzou a všechny výstupky z měkce balzy. Hlavici 11 vybrousíme z balzy tl. 8 a 1,5, z čela a na zadní části sedla nalepíme překližku tl. 1. Ve středu hlavice vyvrtáme otvor o průměr 1 ve vyosení podle výkresu.

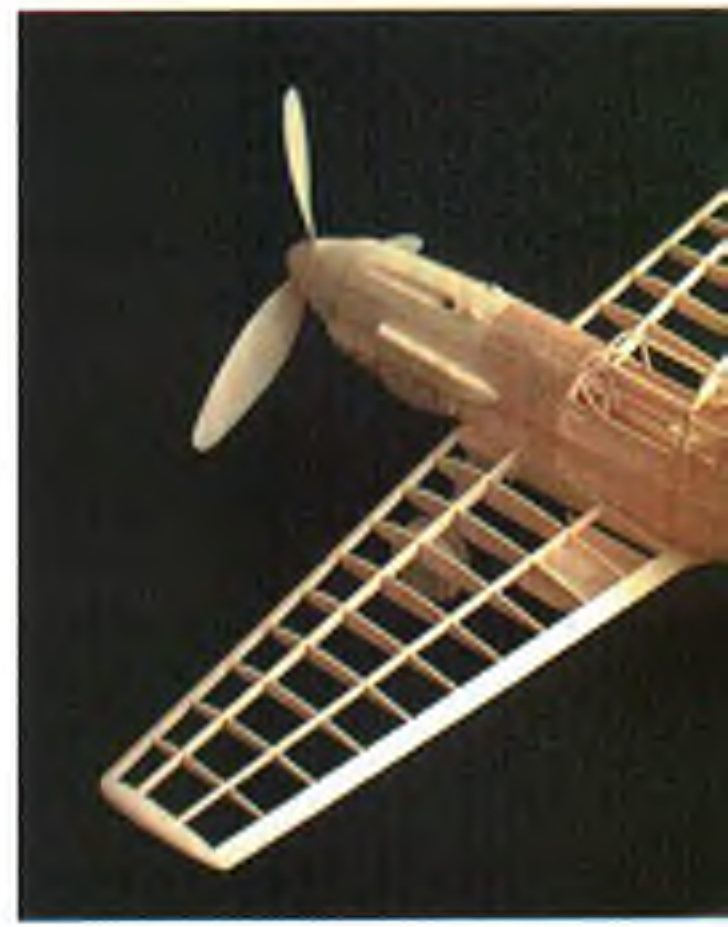
Ocasní plochy: Ocasní plochy slepíme z balzových lišt o průřezích uvedených na výkrese, koncové oblouky laminujeme ze dvou nebo tří lišt. VOP a SOP vybrousíme do profilu, odřízneme kormidla, do kterých po potažení a nastříkání vlepieme tenké drátky a přilepíme je zpět.

Pohonné ústrojí. Tři listy vrtule vyřízneme z balzy tl. 3 zrcadlového rezu. Jejich čepy zhotovíme z bambusu o průměru 2. Listy vybrousíme do správného tvaru a profilu podle výkresu, pak je namočíme, nad zárovkou překroutime a nakonec potahneme papírem a důkladně prolakujeme.

Vrtulový kužel slepíme z balzy a překližky a vybrousíme do tvaru na elektrické vrtačce. Do kuzele vyvrtáme otvory, které vypouzdříme trubičkami o vnitřním průměru 2 pro uložení čepů listů. Nakonec nasuneme listy do náboje a nastavíme stoupání.

Hřídel vrtule je z ocelového drátu o průměru 1 a na závěs gumového svazku natavíme polystyren z lícího ramečku plastové stavebnice. Na hřídel navlékneme hlavici, korálek a vrtuli. Na konci ohneme očko k natáčení.

Podvozek. Kola vybrousíme z balzy nebo extrudovaného polystyrénu, středy vypouzdříme papírovou trubičkou. Nohy podvozku jsou z bambusu a jejich kryty z tvrdého papíru. Podvozek ke křídlu nepřilepíme, ale necháme jej odnímatelný – můžeme tak létat jak z rovné plochy tak i z ruky se zataženým podvozkem.





Potah a sestavení. K potažení použijeme tenký vláknitý papír Japan nebo Modelspan, který lze obarvit barvami Duha. Pokud však chceme model stříkat barvami (Humbrol nebo Agama), potáhneme ho jen bílým papírem. Potah po vypnutí vodou musíme důkladně protákovat, jinak by se po nastříkání barev na povrchu objevily černé páry. Znaků zhotovíme pomocí obtisků.

Stříkáme již sestavený model (s dolepenými detaily jako jsou chladiče, výfuky a anténa), pouze kormidla ocasních ploch stříkáme samostatně. Prosklení kabiny natřeme maskolem, pole kamuflážních barev vykryjeme papírovou šablonou.

Po nastříkání kamufláže a nanesení obtisků celý model přestříkáme vrchním lesklým lakem. Přilepíme kormidla ploch, natahneme anténu z rybářského vlasce a tím je model hotový.

Pohon. K pohonu použijeme šest pramenů gumy FAI TAN II o průřezu 1,5x1 a délce 500mm. Má-li model větší hmotnost, použijeme kratší vlákna většího průřezu.

Létání. Před zaletáním zkontrolujeme geometrii modelu, vyosení hlavice, negativ na křídle a polohu těžiště po vytočení gumového svazku. Případné chyby odstraníme nakroucením nad vysoušečem vlasů a dovážením. Za klidného a bezvětřného počasí model zakloužeme do vysoké trávy. Model by měl klesat v mírné levé zatáčce. Případné nedostatky odstraníme přihýbáním VOP a SOP. Pak svazek natočíme na 150 otáček a pokud model po hození houpá, podložením skloníme hlavici dolů, jestli létá v úzkých kruzích, vyosíme hlavici vpravo. Postupně zvyšujeme otáčky a veškeré zásahy do seřízení modelu provádíme postupně a s rozvahou.

RADEK GREGOVSKÝ
Foto a vykres autor

Vybíráme z aktuálních čísel

Letectví + kosmonautika

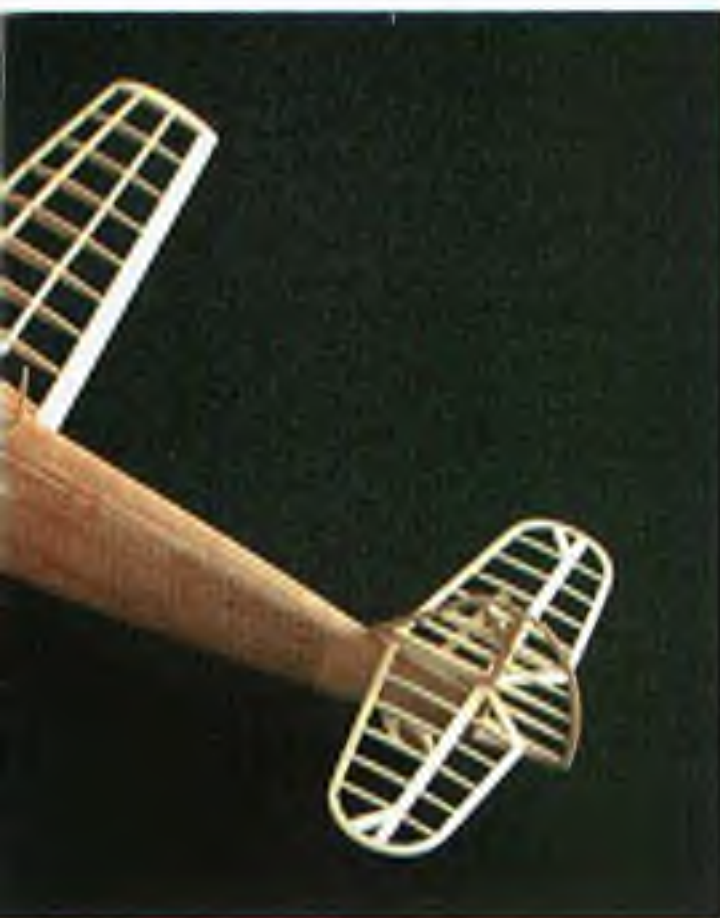
V číslech 13 a 14 přinášíme aktuální informace o novinkách představených na nedávném parížském aerosalonu. Nechybějí ani technické články věnované nové modifikaci britských stíhacích Tornad F.3 pro úkoly ničení protivzdušné obrany protivníka nebo téměř neznámé československé průzkumné verzi MiGu 21F. Připomínáme rovněž 70. výročí vzletu legendárního DC-1 či nedávne vyřazení nadzvukových Concorde společnosti Air France.



Armády, technika, militaria

Srpnové ATM se v analýze nazvané Čím budeme bránit naše nebe zabývá možnostmi řešení obrany vzdušného prostoru ČR. Článek Tomahawk a jeho mladší bratři shrnuje zkušenosti z nasazení řízených střel s plochou dráhou letu v Iráku.

K dalším tématům patří ruská malorážková odstrelačka SV-99, samohybná houfnice AS 90, z těch historických např. kolový tank T-18 Boarhound či první díl seriálu o letounech z počátků našeho letectví. Pokračuje seriál o raketách SCUD určený modelářům, naopak končí seriál o letounech pro Graf Zeppelin. Zajemci jistě ocení program akce Cihelna 2003.



TRADIČNÍ ČESKÝ VÝROBCE

PAPÍROVÉ MODELY

KALITOSMODI-LLBAT-ARD MODEL-MODEL-EN PAPIER

VYZKOUŠEJTE KVALITU

PK GRAPHICA
Kotlanova 2, 628 00 Brno
e-mail: pkgraphica@seznam.cz
www.e-hracky.cz/pkgraphica

Jak jsem experimentoval: **PRUHOVANÝ MEZEK**

Stavebnice: Messerschmitt Bf 109D
Měřítko: 1:48
Výrobce: Hobbycraft
Doplňky: plechy Zoom Eduard,
barvy a laky Tamiya
a Vallejo



Před nedávnem nás navštívili kamarádi z Belgie. Jak už to při podobně postižených lidí bývá, většina hovorů se točila okolo naší nemoci – modelářiny. Na modelech Belgičanů mne nejvíce zaujala povrchová úprava, která mi připadala velmi nenásilná. Přesto, že drtivá většina kamarádů staví modely bojové techniky, napadlo mne – poté, co jsem vyslechl podrobný výklad jak na to – jejich postupy vyzkoušet na letadlech. Prohrabal jsem domácí skladiště (původně jsem chtěl napsat sbírku, ale slovo sklad lépe vystihuje počet nepostavených modelů) a zjistil jsem, že nemám model, u kterého by mne případný neúspěch nemrzela.

Vyrazil jsem tedy do obchodu a po letmém pohledu zjistil, že stavebnice **Hobbycraft** jsou nabízeny za přijatelnou cenu. Mým pokusným kráľkem se tak stal Messerschmitt Bf 109D. Odsunul jsem ze stolu vše rozpracované (a že toho bylo) a s představou rychlé „krabičkové“ stavby vybalil rámečky. Díly nevypadaly vůbec špatně, jenom – určitě to všichni znáte – jenom to ještě něco chtělo. Nakonec to



byly plechy, při jejich výběru jsem se udržel a koupil pouze **Zoom** firmy **Eduard**, ve kterém bylo to podstatné: mřížka chladiče, upínací pásy a pár dalších drobností do kabiny, což pro dany účel stačilo. Večer u televize jsem prolístoval podklady, v monografii AJ Pres našel výkres a už se nýtovalo. To se mi ta „krabička“ komplikovala, co?

Popis stavby omezím pouze na dva hlavní problémy, kterých se lze vyvarovat.

Při lepení křídla se nenechte zlákat a neslepte k sobě poloviny křídla v místě podvozkových šachet. Já to udělal. Výsledkem bylo, že profil křídla nelícoval s profilem na trupu! Jediným řešením pak bylo rozlepit křídlo v šachtách, dolícovat profily, slepit spoj křídla s trupem a vzniklé díry v šachtách zatmelit. Ještě, že lepím vteřinákem a rozlepení bylo s pomocí debonderu hračkou.

Druhý problém není tak velký. Mřížka chladiče ze zmiňované sady Zoom je krásná a padne jako ulitá. Bohužel na vnější okraje chladiče a ne dovnitř, jak jsem očekával. Možná to tak konstruktér plechu chtěl, ale v tom případě jsem ho nepochopil a dal přednost obstáhnuti plechu před tmelením a rytím. Ještě zbyvalo vytáhnout nový překryt kabiny z čiré fólie (aby byla vidět investice do plechů) a konečně jsem se dostal k tomu, proč jsem vlastně model začal stavět – k barvení a pokusům s patinou.

Nešlo o nic jiného než o filtry jak popisoval v jednom z letošních čísel Jindra „Jezevčík“ Štěrbaček. Nebojte se, nebudu opisovat jeho článek, i když postup, jak mi jej vylíčil kamarád Rudi Meir, je naprosto stejný. Při pokusech s filtry jsem pohrdl terpentýnem a olejovou barvou a rozhodl se patinovat model pomocí barev **Vallejo**. Model jsem nejprve nastříkal barvami **Tamiya**, šablony pro označení



jsem vyřizl z pásky Tamiya. No a už jsem konečně u patiny.

Zvyraznění paneláže. Hodně zředěnou černou barvu, spíše barvou ušpiněnou vodou, jsem kulatým štětcem napustil do spár. Barva nejen zatekla do spár, ale protože matný podklad nebyl nalakovaný, vpila se do kamuflážní barvy v okolí spáry a vytvořila nenásilný přechod.

Filtry. Než začnu popisovat postup, chci upozornit na uvážlivost při výběru barev pro filtry. To, co vypadá dobře na modelu bojové techniky, může na modelu letadla působit nepřirozeně. Na Bf 109D jsem použil modrou a okrovou barvu (z řady patinovacích). Proč zrovna modrou a okrovou, na to se mě neptejte sám neví, asi proto že se mi líbily. Nejprve jsem použil modrou, zředěnou ještě více než černou pro spáry. Doporučuje se poměr asi 8 % barvy a 92 % ředidla (vody); jaký byl však skutečný poměr nejsem schopn říci, protože ředím od oka.

Po namočení jsem kulatý štětec číslo 3 lehce otřel o hadřík a natíral křídlo po směru letu, trup shora dolů, nikoliv však kolmo na osu letadla, ale kolmo na podložku. Po zaschnutí (pět minut) můžeme celý postup opakovat nebo přejít k další barvě. Těžko radit k jaké, záleží na tom, zda jste s výsledkem spokojeni. Pozor, filtr má barvu lehce tónovat, dát jí hloubku, ne zvyraznit spáry. Pro nanášení okrového filtru platí stejné postupy a pravidla.

Zašpinění. I v tomto případě jsem se rozhodl vyzkoušet něco nového. Zašpinění od provozních kapalin jsem znázornil patinovacími barvami Vallejo, které jsou k tomu přímo určeny, mají sníženou kryvost, a po chvíli zkoušení s nimi napodobíme i ty nejtenčí „čůrky“ oleje. Jedna důležitá rada: Mějte vždy po ruce hadřík a po každém namočení nejprve otřete jedním tahem štětec o hadr a teprve potom malujte. Vyhněte se tím stečení většího množství barvy než jste měli v úmyslu na model nanést.

Okolí výfuků bylo již rutinou, model jsem „očoudil“ strikací pistolí směsí barev black a smoke Tamiya.

Oleje. Původně jsem oleje nechtěl použít, ale zvědavost, zda se po použití oleje neztratí efekt vytvořený filtry, byla větší než opatrnost. Jako podklad jsem použil lesklý lak Tamiya, zředěný originálním ředidlem v poměru asi 7:1 ve prospěch ředidla, který jsem nastříkal ve více vrstvách. Po zaschnutí laku (asi za 24 hodin) jsem model přetřel olejovou barvou odstínu umbra zředěnou terpentýnem na řídkou kaši. Ihned po nanášení jsem olejovou barvu s modelu setřel po směru letu papírovým kapesníkem.

Na závěr jsem model přelakoval polomatným lakem Vallejo. K ředění jsem použil ředidlo této firmy (na obalu má napsáno Cleaner = čistič) a stejně jako u lesklého laku jsem pro docílení lepšího povrchu použil více vrstev hodně naředěného laku.

A co filtry? Olejovou lázeň přežily! Na modelech letadel asi nenajdou tak široké uplatnění jako na technice, ale výsledek mi přišel natolik zajímavý, že budu zkoušet dál.

JAROSLAV KUBÁT

Foto autor

Stavba pro radost



Doposud jsem stavěl jenom modely menších měřítek, a tak, když jsem se rozhodl zkusit něco většího, padla má volba na Messerschmitt Bf 109G-6 v měřítku 1:32 od firmy Hasegawa. Krabičku jsem otvíral dychtivě a obsah mne nezklamal: Nádherně zhotovené díly se spárami rytými do hloubky, jak je u této firmy ostatně zvykem.

Stavba se jeví jako oddychová, ale jedno úskalí přeci jenom skrývá. Ve vybavení pilotní kabiny zcela chybějí boční pulty a je tak vidět dovnitř do trupu. Řešením může být zakoupení sady odlévaných doplňků Aires, nebo modelářova snaha chybu napravit svépomocí. Rozhodl jsem se pro druhou možnost, ale nikomu to nevnučuji.

Přístrojovou desku jsem „vybarvil“ obtiskem, který za použití změkčovacích vodiček dobře přilnul a díky plastičnosti výlisku je výsledek velmi dobrý. Dalším námětem k vylepšení je pancéřová deska za záda pilota. Zhotovil jsem novou. Pak ještě doplníme pasy a jsme z nehoršího venku. Já jsem ještě odřezal výškovku, směrovku a křídélka. Překrytí kabiny jsem zhotovil otvírací, ale model vypadá dobře jak se zavřeným, tak i s otevřeným. V obou případech si můžeme vychutnat ladné tvary Gustava.

Za vzor zbarvení jsem si zvolil letadlo Ericha Hartmanna. Kamufláž jsem nastříkal barvami Agama, pouze RLM 75 jsem zesvětlil o 5 %. Aby obtisky dobře sedly, přelakoval jsem ještě celý model lesklým lakem.

Patinu jsem naznačil olejovou barvou odstínu umbra pálená. Nasledovala další vrstva lesklého laku a nakonec satin cote firmy Humbrol.

Kromě vybavení kabiny je stavebnice lahůdkou a všem, kteří stavějí modely menších měřítek doporučuji, ať si jednou zkusí postavit i něco většího. Rozhodně to stojí za to!

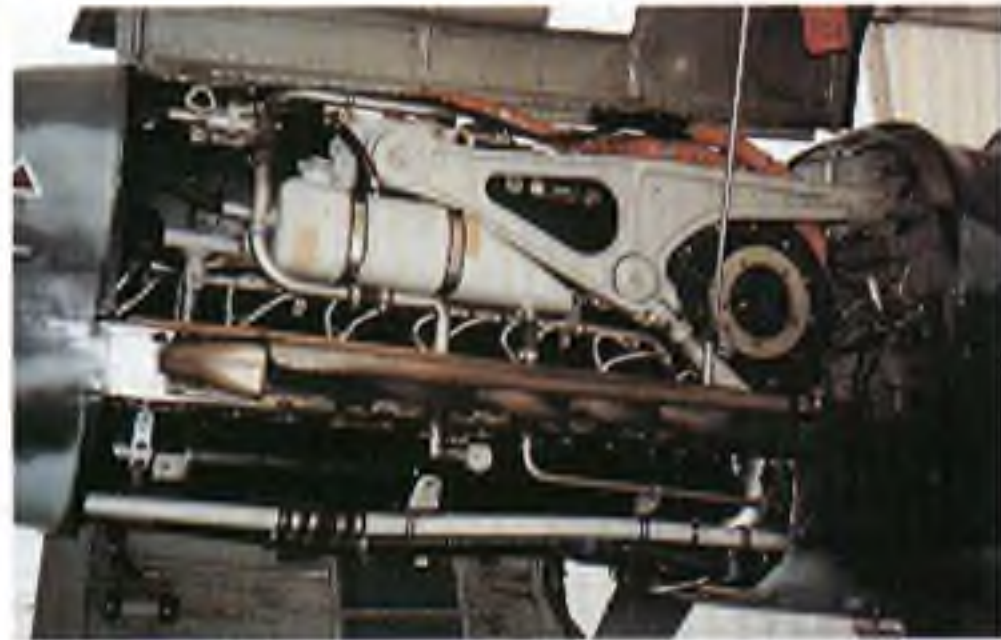
JAN VACEK.

Foto autor





Španelský HA-1112 M-1L Buchon sériového čísla 195, což byl v roce 1959 postavený Bf 109G-6 s motorem Rolls-Royce Merlin, byl při rekonstrukce koncem 70. let opatřen motorem DB 605 a v roce 1982 vzletl. Po havarii o rok později vrak koupila společnost MBB a s využitím dílu dalšího španelského stroje (sériové číslo 156) jej nechala přestavět na Bf 109G-6. Dnes letá s poznávací značkou FM+BB



Bf 109G-4/R6 letající v červnu 1943 u slovenské stíhací letky 13./JG52. Stroj nesl klasickou německou kamufláž barvami RLM 74/75/76. Na trupu jsou zřetelná zamalovaná písmena přeletového označení. Zvládností kamufláže je "puntíkovany" kryt motoru, vyskytující se u několika strojů této jednotky. Kříže na trupu tvořily pouze bílé úhelníky



Knoblauch ©2003



Muzeum v Berlíně-Gatowě vystavuje letoun Bf 109G-2, jenž byl rovněž přestavěn ze španělského HA 1109 1-KL. Je ve zbarvení stroje se kterým létal u III/JG 27 v severní Africe Hptm. Gustav Rodel



Povstalecký Bf 109G-6/R-3 (W.Nr.161725) v podobě ze září 1944. Kamuflován byl barvami RLM 74/75/76. Znatelné je zamalování původního německého označení i nahrazení znaků SVZ kulatými znaky povstalecké letky. Letoun byl zničený na letišti Tri Duby během náletu 10. září 1944





Nadace v německém Manchingu vlastní a provozuje Bf 109G-2. Letoun vznikl přestavbou španělského HA 1109 1-KL (výrobní číslo 54) z roku 1948, který byl vzorem pro licenční sériovou výrobu. V německém zbarvení letal při natáčení filmu Bitva o Británii. Později byl ve Španělsku nepříliš úspěšně přestavěn na Bf 109E a v roce 1968 prodán do Německa. Teprve v roce 1994 byl opatřen motorem DB 605, přestavěn na Bf 109G-2 a opatřen fiktivní pouštní kamufláží. Teprve po rekonstrukce dokončené v roce 1997 se dočkal správného zbarvení, ale je stále vystavován bez výsostných znaků a jakéhokoliv označení



Nejhezčí Gustav

Stavebnice: **Messerschmitt Bf 109G-10**
Výrobce: **Revell**
Měřítko: **1:72**

Existují stavebnice slavných letadel, které jsou nabízeny různými výrobci v široké škále verzí a přitom jsou natolik kvalitní, že komplikují rozhodování, kterou z nich si vybrat. A naopak jsou stavebnice mnohdy legendárních strojů, které něčím zkrátí každý, kdo se je pokusí uvést na trh. Rekordmanem v tom je pravděpodobně Messerschmitt Bf 109, patřící mezi letadla druhé světové války jež mají místa ve sbírkách téměř všech modelářů. Ale získat stavebnici odpovídající standardu přelomu století není jen tak.

Stodevítky delal a dělá snad každý významný, nevýznamný i pokoutní výrobce, ale každý více či méně špatně. Některé nestojí za slovo (Bf 109E Revell, Bf 019G Airfix, Bf 109F Heller, Johan a jeho polsky prebal z nedávne minulosti), jiné vyžadují neúměrné množství námahy (Bf 109E Matchbox a Airfix). Další jsou sice pěkné, ale s dosti významnými nedostatky (staré i nové Bf 109G a E Hasegawa a jejich čínské a polské napodobeniny, derivát Academy, Hellerovy B, E, G, K, či Bf 109F Italeri). A o zručnosti, kterou si dovolili u Italeri označit za Gustava, se ani nedá psát.

Několik short-runů zobrazovalo v podstatě slušným způsobem verzi Bf 109T, ba Poláci dokázali ze svého „Téčka“ vykouzlit i Emila. Ale chyby se našly v různé míře u všech, snad nejlépe ze srovnání vyšlo MPM. Zlínek se před časem pokusil o G-10/S-99 v kooperaci s jakýmsi výrobcem tzv. garažového průmyslu z Ruska. Výsledek byl tvarově velmi dobrý, ovšem limity technologie short-run (rytí, detaily, číré díly) ho značně handicapovaly. „Vysekát“ z něj pěkný model je v zásadě možné, ale dá to příliš práce. Také short-run, ale tentokrát velmi hezký (i když opět s několika zbytečnými chybami danými smícháním verzí), „spáchalo“ MPM jako G-12 a posléze i v prototypu V-1 a zkušební výškové verzi H, ale co naplat, skutečné bojové verze to nejsou.

Před časem přišel v měřítku 1:72 Revell s dlouho očekávanou stavebnicí verze G-10, jež plně zapadá do výborné rady nových stavebnic, splňujících i velmi vysoké nároky na přesnost a provedení.

Standardní krabička s pohlednou kresbou dvou strojů od II./JG 7 v útoku na svaz B-17 kdesi nad Německem na konci roku 1944 od Jaroslava Velce ukrývá dva rámečky ze světlešedého plastiku s 37 stavebními díly, rámeček s čířým překrytím kabiny, návod a obtiskový aršík. Díly jsou zhotoveny velmi jemně s nádherným a přesným rytím paneláže a ovládacích ploch do hloubky (na rozdíl od Italeri tentokrát nechybí jedna sekce trupu za kabinou). Výhrady mám pouze k příliš výraznému znázornění rytování kolem „boule“ motorových krytů a k opomenutí několika málo krytek na spodní ploše křídla.

Rozměry odpovídají křídlo, VOP i SOP předloze dostatečně přesně (v závislosti na podkladech s tolerancí několika desetin milimetru). Trup je přibližně o necelé 2 mm delší v prostoru motorového krytu. Tato chyba je poněkud mrzutá, protože ji lze napravit pouze velmi obtížně. Něco se snad dá nahnat zabroušením přepažky mezi vrtulovým kuzelem a prostorem olejové nádrže, ale celé dva milimetry to být nemohou kvůli proporcím této části. A tak, kdo nechce složitě řezat a opět lepit (ja se tomu vyhýbam jako čert svíce vodě), ten se musí smířit s tím, že bude mít svého Gustava o milimetr delšího. Pro klidný spánek mohu ujistit, že na postaveném modelu to moc vidět není.



Detaily jsou také vesměs znázorněny docela hezky, jen pancíř za hlavou pilota je neuspokojivý, neboť je nevhodně dělen napůl (s každou polovinou trupu), značně tlustý a je staršího typu, který byl používán do prvních serií verzí G-5 a G-6. Pozdější stodevítky již měly „Gallandův pancíř“ doplněný o tlusté panceřové sklo, které významně vylepšilo pilotův výhled do zadní polohy.

V týlní části kabiny chybí typická „škatule“, charakteristická právě pro tuto verzi Gustava. Vyfuky jsou dobré, ztenčit si zaslouží jejich kryty a pravděpodobně také odvrátíme sání vzduchu ke kompresoru motoru a upravíme hlavně kulometu a jejich výstřelné kanály.

U chladiče oleje pod motorovým krytem chybí regulační klapka. Pěkný závěsník předávné nádrže je zhotoven vcelku se spodním dílem křídla. Bohužel přesně v ose letounu, ačkoliv ve skutečnosti byl mírně vyosen vpravo (při pohledu zespodu po směru letu). V měřítku 1:72 toto vyosení činí asi 0,6 mm. Je na uvážení každého, zda bude chybu (velmi prachně) napravovat. Předávná nádrž je opět velmi hezka, dokonce i s plnicím hrdlem. Kdo by chtěl tuto partii dotáhnout k dokonalosti, musí doplnit pouze několik hadiček palivové instalace a poutací pas.

Velmi pěkné jsou nohy hlavního podvozku, pouze podvozkové nůžky jsou zjednodušeny. Kryty podvozku mají náznak konstrukce, ale chtějí alespoň ztenčit. Kola hlavního podvozku představují pozdější pneumatiky o rozměrech 660x190 mm. Předloze odpovídají, ale disky jsou trochu zjednodušeny. Ostruha je starší verze – nízká, nezatažitelná, s ochranným potahem na mechanismu otáčení. Je škoda, že výrobce nenabízí jako alternativu kola o rozměrech 660x160 mm (užívaná na verzích G-3 až G-14) a dlouhou ostruhu. Obě bylo na verzi G-10 hojně užíváno a jejich přiložení by značně rozšířilo škálu možného provedení modelu. Variantě kol hlavního podvozku odpovídají i velké boule na horní ploše křídla (opět by neškodily i malé pro pneumatiky 660x160). Podvozkové šachty jsou přesné, leč bez jakýchkoli detailů.



Provedení drobných antén a Pitotovy trubice je vesměs hrubší a zaslouží si nápravu; umístění antény FuG 25a (tzv. Morane) pod levým křídlem je posunuto o asi 5 mm směrem k trupu.

Každá stavebnice asi musí někde mít své „čertovo kopytko“. U téhle jim bezpochyby je vrtule. „To“, co najdeme ve stavebnici, je prostě ostuda! Listy jsou podivně zprohybané a jakoby ohlodané. Důsledkem je, že ze každé je jiný a jediný, co je spojuje je to, že jsou všechny o poznání menší.

Kryt kabiny typu Erla Haube je dokonale čirý, ale bohužel vcelku, takže otevření kabiny vyžaduje poněkud delikátní operaci (rozříznutí). Naštěstí je překryt z poměrně tenkého plastiku, a tak po otevření nebude působit nemodelově.

Sedmistránkový návod nabízí stavební postup znázorněný velmi přehledně ve třinácti sestavách a dvě varianty kamufláže a označení. Stroj W.Nr. 612556 sloužil na konci roku 1944 u II./JG 7, ale schéma v návodu nekoresponduje s kresbou J. Velce na titulní straně krabičky (černý pruh za vrtulí). Naviděl jsem fotografie předlohy, tudíž nedovedu spor rozsoudit.

Druhý nabízený stroj je W.Nr. 770351 z IV./JG 27 z Berlína na počátku roku 1945. Oba stroje v kamufláži barvami RLM 81/83/76 by mohly podle výrobních čísel odpovídat provedení nabízenému stavebnici (kola 660x190, nízká ostruha a nízký sloupek antény na krytu kabiny), ale kategoricky určit jak který letoun vypadal jen podle sériového čísla je u stroje Luftwaffe z konce války více než pošetilé.

Podstatnou výtku mám k uvádění odstínů barev, byť chapu, že míchací poměr odstínů barev Revell je pro výrobce komerčně výhodnější. Poznáte snad, jakou barvu získáte smícháním 40 % Lichtgun 55 + 40 % Matt Weiss 5 + 20 % Grau 57? (Řešení kvízu - RLM 76!)

Rozměrný obtiskový aršík obsahuje nejen všechny potřebné prvky, označení (včetně pruhu obou Jagdgeschwader na trup) s výjimkou v Německu zakázaných svastik, ale i více než tři desítky drobných popisů. Obzvláště pěkně působí čtveřice nápisů na přídatné nadržce včetně kouzelného Keine Bombe! Obtisky jsou jemné, s dobrým sůstiskem. I nejmenší popisůky jsou dobře čitelné, slouží-li nam ještě oči. Na model dobře přilnou,



zvláště po použití „vrtulí“ Set a Sol. Trochu pozor je nutné si dát na dokonatě přimáčknutí k povrchu, neboť jinak se rády dělají nepříjemně bílé „obláčky“.

Stavba „Gerdesůvky“ ubíhá rychle, plynule a příjemně. Díly licují téměř dokonale, tmel je nutné použít v podstatě symbolicky pouze u přechodu křídlo-trup. Pozor je potřeba si dát pouze na návaznost a případné obnovení rytí za kabinou.

Kdo si chce postavit jenom model do vitríny, bude se stavbou hotový velmi rychle. K opravě toho moc není (kročně prokletý vrtule), a tak asi nejsložitější operací bude nastříkání kamufláže a znázornění opotřebování provozem.

Za předlohu svého modelu jsem zvolil letoun s výrazným šachovnicovým pruhem před ocasem, který skončil svou pouť v květnu 1945 na pražském kbelském letišti. Jeho zařazení ke konkrétní jednotce není jisté, zdá se však, že by mohl patřit I/KG(J) 6

a pruh na trupu by mohl být v kombinaci červeně a černě. Vzhledem k tomu, že fotograficky je doložen pouze v podobě rozloženého vraku, je výsledná podoba pouze mou spekulací. Rozhodl jsem se použít kola 660x190

(True Details), dlouhou ostruhu (upravená ze stavebnice Bf 109K-4 Heller) a krátký sloupek antény na krytu kabiny.

Kamufláž (RLM 83/75/76) jsem nastříkal akrylátovými barvami AeroMaster.

Obtisky jsem našel jak na puvodním aršíku ze stavebnice, tak i v krabici se zbytky z jiných modelů (svastika, kříže na spodní plochu křídla, číslice 9).

Na letounu z konce války bylo nutné znázornit opotřebování provozem. Typické silné začouzení bohu trupu jsem napodobil nastříkáním černé barvy (AeroMaster RLM 23). Pro zvýraznění paneláže a různé drobnější úspínění jsem použil tuhu a pastely, ošlapání kořene křídla a opotřebování pneumatik imituje uměle užití modelářského bahna Plus model. Charakteristické silné znečištění spodku trupu a přídatné nadržce unikajícím olejem z motoru, jsem znázornil mírně naředěnou rýsovací tuší.

Pro konečné fixaci povrchu zbývá pouze natáhnout antenu, znázornit na ní izolatory a zhotovit polohova světla. Rozložení doplňkem modelu může být i klíka setvačnicka startéru v pravém motorovém krytu. Výsledkem je velmi verný model slavné „stoděvítky“.

Stavebnice Bf 109G-10 firmy Revell je velmi pěkná, byť s menšími nedostatkami. Při stavbě pouze z krabičky je výsledkem pohledný model, úpravy pak vedou k modelu výjimečných kvalit.

Mgr. JAN MAČE
Foto: Štěpán Landa

Připomeny

- Messerschmitt Bf 109 G a K, MBI/Sagitta Praha 1992
- Beamag, J., R.: Messerschmitt Bf 109 in action - Part 2, Squadron/Signal, Carrollton 1982
- Lędwoch, J.: Bf 109 G a H. Wydawnictwo Militaria, Warszawa 1997
- Messerschmitt Bf 109 K, JaPo 1997
- Zlínek číslo 4, svazek III.
- HPM 12/1996
- HPM 5/1997
- Revi 16 a 17/ 1997



Bf 109G-6 Suomen Ilmavoimien



Měřítko: 1:72

Výrobce: Hasegawa

Doplňky: sada Aires, obtisky inSCALE 72, barvy Aeromaster a Humbrol, tmel Mr. Surfacer, maska Eduard, lepicí hmota Blue-Tack, páska Tamiya, šablona Airwaves, Set a Sol Microscale

Po řadě modelů postavených přímo z krabičky a tedy bez větších úprav jsem začal uvažovat o nějakém náročnějším projektu. Původně jsem si představoval něco jako obrovský „rozkrytý“ čtyřmotorák, po zvážení svých možností jsem však choutky uskromnil a skončil u staré dobré „Stodevítky“. Napomohla tomu i náhoda, protože jeden z mých kolegů, zlákaný většími měřítky, mi velmi levně přenechal stavebnici Bf 109G-6 od Hasegawy, včetně sady doplňků firmy Aires, vše v mém oblíbeném měřítku 1:72.

Jelikož jsem ve sbírce měl již několik německých Bf 109, rozhodl jsem se tentokrát pro letoun finského letectva. Díky laskavosti pana Ing. Tomáše Zechy se mi podařilo získat část archu obtisků firmy inSCALE 72 pro Bf 109G-6/U2. Je to celkem zajímavá verze „Gustava“; U2 v označení znamená instalaci zařízení GM-1 pro vstřikování kapalného oxidu dusného do kompresoru, ovšem mnohem zajímavější je zřídka vidaná kombinace pozdějšího (vyššího) typu SOP a původního typu překrytu kabiny s rámováním.

Letoun patřil stíhací letce 1/HleLV 34 a v létě 1944 s ním mimo jiné létal i ylikersantti Hemmo Kullervo Leino. Tento pilot 20. června 1944 na letadle MT-423 získal jedno ze svých jedenácti vítězství, když u Kaunasu připravil VVS o Jak-9. Stroj MT-423 sloužil ve finském letectvu až do 23. listopadu 1954, přičemž nalétal 306 hodin a 25 minut a na svém kontě měl čtyři zničené sovětské letouny (mimo jiné na něm sestřelením P-39 skóroval i Eino Ilmari Juutilainen).

Dost sedivé teorie a vzhůru do praxe

Před zahájením je nutné si ujasnit průběh stavby a posloupnost jednotlivých činností, takže trocha dumání na úvod není na škodu. Stavbu jsem zahájil odrezáním motorových krytů a ztenčením plastiku v místě rezu (obr. 1). Ztenčit bylo nutné také boky trupu, na které jsem nalepil odlitky bočnic. Ty jsem společně s vanou pilotního prostoru nastríkal odstínem RLM 66 (použil jsem barvu Aeromaster,

stejně jako v průběhu celé stavby, pokud není uvedeno jinak) a po vybarvení detailů znázornil patinu bílou olejovou barvou metodou suchého štětce a pastelovými křídami (obr. 2 a 3). Po dokončení kokpitu jsem trup slepil.

Mezitím jsem si připravil nové ocasní plochy. Jak jsem již zmínil, stroj MT-423 měl novější typ SOP. Jelikož se mi nechtělo brousit nové ocasní plochy z plastické destičky, použil jsem SOP z modelu Bf 109G-10 firmy Revell. Odpovídající část jsem odřízl v místě trupové přepážky (obr. 4) a po slepení nasucho slícovl s trupem. V místě spoje vznikl asi milimetrový schodek, který jsem odstranil vložením plastické destičky tloušťky 1,5 mm. Spoj jsem přebrousil, přetmelil „pětistovkou“ Mr. Surfacer a obnovil poškozené rytí.

Nyní přišlo na řadu křídlo. Žiletkovou pilkou jsem odřízl regulační klapky chladičů a proříznutím naznačil oddělení křídél. Vztlakové klapky jsem zevnitř nařízl a za použití mírného násilí vychýlil mírně dolů. Dna podvozkových šachet jsem vylepšil fotoleptanými díly, stejně jako chladiče uvnitř křídla. Poloviny křídla jsem slepil a poté přilepil k trupu. Spoj bylo nutné pouze začistit jemným brusným papírem.

Opět jsem pokračoval na trupu. Do pilotní kabiny jsem vlepil palubní desku i se zaměřovacem, který jsem doplnil kouskem průhledné fólie. Trup se shora uzavírá odlévaným dílem RP15, který ovšem vypadá, že je určen pro jinou stavebnici. Směrem ke kabině se nepochopitelně zužuje a navíc je nutné ho zevnitř obrousit. Totéž je nutné učinit také s odlévaným dílem představujícím trupovou přepážku s ložem kulometů (RP11), na který se lepí palubní deska. Po několikanasobném broušení a za použití násilí a dobrého vterinového lepidla se mi horní část trupu podařilo uspokojivě přilepit. Neustále jsem přitom kontroval její polohu příkladem čelního štítu. Spoj jsem ještě jednou, pro jistotu, zalil vterinovým lepidlem, přetmelil a poté obnovil poškozené rytí. Nalepení samotného čelního štítu a zadní části překrytu proběhlo již bez problémů a tím byla hrubá stavba hotova (obr. 5).

Nadešel čas pro povrchovou úpravu. Celý model jsem omyl roztokem vlažné vody a tekutého mýdla a nechal důkladně vysušit. Poté jsem číré díly zamaskoval s využitím sady vykryvacích masek Eduard, na zbytek ploch jsem použil páska





Tamiya a lepicí hmotu Blue-Tack. Model jsem nastríkal vrstvou stříkacího tmelu Mr. Surfacer 1000 a přebrousil „pod vodou“ smirkovým papírem zrnitosti 2000.

Výsledný povrch nejevil známky zádných defektů (obráz. 6), a tak jsem mohl pokračovat kamuflážními barvami. Nejdříve jsem na spodní plochu křídla, trup a část krytu motoru nastríkal žluté pásy (Humbrol 154), tvořící standardní prvky rychlé identifikace na východní frontě. Pokračoval jsem se šedomodrymi (RLM 76) spodními plochami a nakonec horními plochami, které jsem nastríkal šedozelenou RLM 74 a šedofialovou RLM 75.

Pro dosažení měkkých přechodů mezi jednotlivými odstíny jsem použil již zmíněnou lepicí hmotu Blue-Tack firmy Faber Castell, ze které jsem uválek „hady“ o průměru asi 5 mm a nalepil je na požadované místo. Zbytek plochy jsem vykryl páskou Tamiya (obráz. 7). Pomocí papírových šablon a šedozelené barvy jsem naznačil přestříkání původních německých trámových křížů. Skvrny na bocích trupu a SOP (RLM 74 a 75) jsem nastríkal dílem od ruky, dílem s využitím leptaných šablon firmy Airwaves (Luftwaffe WW2 Fighters Mottle Masks).

Vzhled modelu stále působil hodně „syrově“ (obráz. 8). K jeho oživení bylo třeba znázornit patinu, čili opotřebenost povrchu provozem, na což existuje snad tolik návodů, kolik je modelářů. Použil jsem osvědčenou metodu zvýraznění spár šedohnědou olejovou barvou ředěnou terpentýnovým olejem a technickým benzínem. Směs nanáším přímo na barvu. Po dokonalém zaschnutí jsem povrch modelu ustálil několika vrstvami lesklého laku Model Master.

Moje pozornost se nyní soustředila na obtisky. Jak jsem uvedl, k dispozici jsem měl část obtiskové sady firmy inSCALE 72, totiž označení na trup, bílé číslice 3 a kresbu orlího mláděte (znak jednotky). Výsostné znaky a popisky jsem si musel opatřit z domácích zdrojů. „Můj“ Bf 109G-6 nesl již znaky pozdějšího provedení (zavedené v létě 1944) s modrošedým podkladem. Jejich průměr by v měřítku 1:72 měl být na křídle přibližně 14 mm a na trupu 10 mm. Po chvíli hledání jsem odpovídající znaky našel ve stavebnici Pe-2 firmy Zlínek. Při jejich nanášení jsem pou-

žil přípravky Set a Sol firmy Microscale, ovšem upřímně řečeno, bylo to spíše ze zvyku, než z nutnosti, protože na obtisky Propagteamu obvykle „živou vodu“ nepotřebuji. Práci mi ovšem zneprjemnilo rozdělení svastik, jejichž opětovné sesazení nebylo vůbec jednoduché a výsledek nedopadl zcela podle mých představ.

Úplnou neznámou pro mne byly obtisky firmy inSCALE 72, proto jsem podkladový film před nanesením na model v největší míře oživil a použil změkčovací přípravky. První dojmy po jejich nanesení byly horší než smíšené: obtisky jsou totiž o poznání tlustší než výrobky Propagteamu a na modelu to bylo vidět. Nicméně, po použití přípravky Sol a řádnem vyschnutí se jejich vzhled podstatně zlepšil.

Nyní mne ještě čekal problém s popiskami. Jak jsem se dočel, většina finských „Mersu“ měla popisky v mateřském jazyce svých pilotů a mechaniků, jež jsem však k dispozici neměl (tak mne napadá vyrábí je vůbec někdo?). Nezbyvalo mi, než jít cestou nejmenšího odporu a použít původní německé.

V místech, kde obtisky překryly spary, jsem obnovil patinu olejovou barvou. Fotografie MT-423 z léta 1944 odhalují silné zašpinění trupu, například trupový znak je viditelný asi jen z poloviny! Těžko říct, co tak výrazné zašpinění způsobilo, zda provoz na prašných letištích či nadměrná „kourivost“ motoru v režimu s GM-1. Pro napodobení jsem použil silně zředěnou černou barvu (Humbrol 33), kterou jsem nastříkal směrem od výfuků do ztracena. Výsledek mě příjemně překvapil, možná jsem však nemusel být tak opatrný a zašpinění udělat výraznější.

Stále mně však čekala nejobtížnější část stavby, sestavení pohonné jednotky a její přilepení k trupu. Začal jsem nastříkaním odlitku motoru středně šedou barvou a posléze přestříkáním rozředěnou černou barvou (spíše „špinavým“ ředidlem). Po zaschnutí barvy jsem motor patinoval bílou a stříbrnou syntetickou barvou metodou suchého štětce.

Následovala barevná úprava motorové lože, nádrže glykolu a oleje, kulometů... Na motor jsem nalepil oba díly motorového lože a celek jsem „nasucho“ přiložil k trupové prepážce. Slušně řečeno, spoj za moc nestál – vůbec se totiž



Cely model jsem přestříkal matným lakem Model Master. Poté jsem přilepil lanko antény vytažené z kousku rámečku a vypnul ho teplem vysoušece na vlasy. Poslední operací bylo vlepení pancéřovaného skla do středního dílu překrytu kabiny a jeho přilepení na trup. Poté jsem se již konečně mohl pokochat pohledem na hotový model.

Ing. LIBOR JEKL
Foto autor

Použitá literatura:

- Suomen Ilmavoimien Historia 6 – Messerschmitt Bf 109G
- Suomen Ilmavoimien Historia 11 – Finnish Fighter Aces
- Messerschmitt Bf 109G, Aero Detail 5
- Messerschmitt Bf 109, Heel
- Messerschmitt Bf 109, Monografie Lotnicze 43

nedala dodržet správná geometrie motoru vůči zbytku modelu. Také zkusmé přiložení motorových krytů jasně odhalilo, že motorové lože je příliš dlouhé a nalepením krytů v otevřené poloze by nebylo možné (autor předlohy asi předpokládal, že všichni budou model stavět tak, jak je znázorněn na krabici, tedy s kryty položenými vedle modelu). Lože jsem tedy zkrátil asi o tři milimetry a poté přilepil k trupu.

Na motor jsem dolepil nádrže glykolu, do trupu kulometry a do oddělené části přidě olejovou nádrž. Ta je však o trochu větší, takže celek při pokusu o přilepení na hřidel reduktoru nelcoval a nádrž jsem musel odlepit a podstatně zmenšit její hloubku. Pote se mi celek podarilo sestavit.

Zbývalo přilepit výfuky a podle foto-

grafii doplnit „změt“ potrubí a kabeláže. K tomuto účelu je dobré se vybavit dostatečným množstvím zvonkových drátů různých průměrů a zejména přemírou trpělivostí. Ja jsem asi po hodině práce usoudil, že by to mohlo stačit a s dosaženým výsledkem se uspokojil.

Zbývala už jen závěrečná „obecná“ dokončení modelu. Na motor jsem přilepil motorové kryty a sestavil vrtuli. Naznačenou hlaveň kanonu jsem odřízl a do vyvrtaného otvoru vsadil injekční jehlu vhodného průměru. Na křídlo jsem přilepil regulační klapky chladičů ve sklopené poloze. Na podvozkové nohy jsem doplnil vedení k brzdám a přilepil je ke křídlu. Doplnil jsem také anténní sloupek. Píto-tovu, trubici předávnou nádrž pod trupem a další detaily.



PŘEDPLATNÉ

2003 **NOVINKY**
nejen ze světa modelářství

OBJEDNÁVKA PŘEDPLATNÉHO
Objednávám čísla 12, 13, 14 časopisu Novinky za 135 Kč.
Předplatná si objednávám na bezplatné sítnce u České pošty
tel. 800 504 850.

www.mpm.cz
www.opost.cz
odborná vydavatelství: MPM, Praha 6, Pstovická 15, 150 00 Praha 6

PLÁTCE	
Titul, jméno, příjmení	
Název firmy	
Ulice a číslo domu	
PSČ a obec	
Telefon, e-mail, fax	
ZPŮSOB PLATBY	
Údaje pro fakturaci	IČO: DIČ:
Číslo účtu:	
Poukázka:	
SIPO spojové číslo:	
Datum	Podpis

© neholdi se 2003

Chybí vám stará čísla? Přobjednejte si je k předplatnému | každé za 45,-Kč



č.9.....ks č.10.....ks č.11.....ks

Mattanelli
velkoobchod – modely, hračky

Revell LEPIDLA a TMELY

- 39602 Lepidlo Contacta v tubě je vhodné k lepení velkých ploch.
- 39604 Contacta professional - lepidlo s jehlovým aplikátorem, který umožní přesně umístit a dávkovat lepidlo.
- 39606 Contacta liquid special - lepidlo se štětečkem, které je vhodné k lepení průhledných a chromovaných dílů.
- 39601 Contacta liquid - lepidlo se štětečkem určené k lepení větších ploch.
- 39607 Plasto - tmel, určený k tmelení spár a nerovnosti na plastických modelech. Je lehce brousitelný.
- 39611 Color Mix - ředidlo pro barvy Revell



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

MESSERSCHMITT Bf 109G-6



Vyrobce: Hasegawa
Měřítko: 1:48
Doplňky: plechy Zoom Eduard

Když jsem před loňskými Vánoce rozmyslel, jak příjemně naplnit toužebně očekávané volno, padla mi při návštěvě prodejny do oka čtvrtková stavebnice Bf 109G-6 „JG 27“ japonské Hasegawy. Příliš jsem neváhal, odevzdal prodáváči necelých 700 Kč a odcházel se stavebnicí v tašce.

Dostatek volného místa ve vitríně s hotovými modely a naopak skříň naplněná krabicemi rozhodly o tom, že si nedopřeji žádný z bohaté nabídky doplňků, ale že model postavím jen tak z krabičky. Možná s pár vylepšeními, ale tak, aby byl rychle hotový. Nakonec jsem neodolal barevným plechům sady Zoom Eduard a přikoupil je.

Stavebnice

Nikterak nevybočuje ze standardu výrobce. Je zabalená v kartonové krabici s atraktivní kresbou letícího stroje, díly jsou uloženy v plastickém sáčku v rámečkích, ve zvláštním obalu obtisky a rámeček s čírymi díly. Navod tradičně vysoké úrovně nabízí dva stroje od JG 27. Konkrétně stroj I./JG 27 Hauptmanna Ludwiga Franzisketa a III./JG 27 „Staffel Marseille“. Oba ve standardní kamufláži tvořené barvami RLM 74, 75, 76.

Díly stavebnice umožňují postavit model se sklopenými vztlakovými klapkami, otevřenými klapkami chladičů v křídle a vysunutými sloty, kabinu je rovněž možné ponechat otevřenou, takže i bez řezání lze postavit „rozhybaný“ model.

Stavebnice je rozložena do sedmi rámečků, ale řadu ze 76 dílů nepoužijeme, neboť některé rámečky jsou společné se stavebnicemi jiných verzí „Stodevítka“. Součástky jsou zhotoveny ze středně šedé hmoty čisté, několik otřepů se nachází na drobných dílech. Paneláž je naznačena jemným ostrým rytím do hloubky. Kvalita čírych dílů je vynikající – jsou krásně číré, nepoškrábané, s rovnoměrnou tloušťkou stěn. Trochu zamrzí stopy po vyhazovačích na viditelných místech, například na vnitřní straně klapky chladičů, na podvozkových nohách či na krytech podvozku. Propadliny jsou pouze na vztlakových klapkách.

Rozměrovou a obrysovou přesnost stavebnice nebudu hodnotit. Na modelování nemám tolik času, abych kolem modelu běhal se „šuplerou“ a nad výkresy

a fotografiemi dumal, zda se oblouk nezda být víc kulatý, nebo abych hledal kde chybí milimetr. Prostě jsem se spokojil s tím, že model jako „Stodevítka“ vypadá. Mimochodem, mám doma čtyři výkresy Bf 109G-6 a každý je trochu jiný.

Stavba

Začal jsem oddělením a začištěním všech dílů. Stopy po vyhazovačích jsem zatmelil Surfacerem 500 a přebrousil. Na podvozkových nohách to byla nepříjemná práce, neboť se nacházejí na pracovních válci tlumičů. Stopy po vyhazovačích

mezi výztužnými zebry krytů podvozku jsem ponechal – náprava byla nad moje síly, a tak se tvářím, že jsou „součástí konstrukce“.

Podle fotografií jsem trochu vylepšil pilotní prostor. Zčásti jsem použil Zoom, něco pak doplnil z plastiku. Na podvozkové nohy jsem přidal hydraulické vedení z plastické tyčinky, protikmitové nůžky z plastiku nahradil jemnějšími z plechu a pár detaily vylepšil i kryty podvozku. Zbytečně jsem tmelil propadliny na vztlakových klapkách – všechen tmel jsem zase obrousil, když jsem ztenčoval odtokovou hranu. Tu jsem ztenčil i u křídla.

Více práce bylo s předávnou nádrží, respektive s jejím závěsníkem, který je ve stavebnici příliš zjednodušený a musel jsem jej podle fotografií upravit do přijatelného stavu. Plastikové hlavně kanonů MG 151/20 v pouzdrech pod křídlem jsem nahradil novými z injekčních jehel.

Po dohotovení všech dílů jsem začal model davat dohromady. Eduardem již excelentně nabarvenou palubní desku ze sady Zoom jsem bez potíží slepil Clear-fixem Humbrolu (mám ho doma již několik let a tak trochu zhoustl – vše napravila kapka lihu). Do trupu sedne palubka naprosto přesně, jen je třeba odstranit podélnou výztuhu na vnitřku boků trupu v místě jejího uložení (návod Zoomu na to nepamatuje).





Trochu orlíškem byl zaměřovač. Postupoval jsem podle návodu v sadě Zoom a v okamžiku, kdy jsem chtěl nalepit leptaný díl, jsem zjistil, že je přibližně o 0,5 mm větší, což je při milimetrových rozměrech zaměřovače docela dost. Napravil jsem to nalepením tenkého plastiku na boky zaměřovače. Vnitřek kabiny jsem nastříkal odstínem RLM 66, opatinoval a přestříkal matným lakem **Model Master**.

Poloviny trupu líčují velmi dobře, navazuje i paneláz. Lepil jsem filmovým lepidlem, po zaschnutí a přebroušení jsem ani spoj netmelil – kromě místa pro uložení chladiče oleje pod motorem nebylo co.

U křídla jsem ziletkovou pilkou profízl spáry mezi křídélkem a křídlem a chtěl křídlo slepit. Avšak ouha. Horní díly křídla, které mají tvořit dna šachet podvozku, s boky šachet příliš nelícují – chybí prostě materiál. Šachty jsem proto zaslepil destičkami z velmi tenkého plastiku, na němž jsem naznačil výztužná zebra. Rovněž jsem naznačil reliéf na zadní stěnu chladičů v křídle, neboť byl naznačen pouze zepředu.

Sestavení modelu je naprosto bezproblémové. Na spoj křídla s trupem jsem tmel nepoužil vůbec, zatmelit je potřeba pouze rýhu vzniklou mezi centroplánem a spodkem trupu. Stejně dobře lícuje i dolepovaná horní část trupu s vysířelnými kanály kulometů nad motorem.

Že Hasegawa vyrábí řadu Bf 109 je patrné také z toho, že mnoho odlišných dílů je zhotoveno zvlášť. V případě verze G-6 jsou to „boule“ na křídle a „boule“ kryjící podávací mechanismus kulometů na trupu. Všechny doplňkové díly líčují dobře, pouze na trupu bylo potřeba přechody maličko zatmelit. Použil jsem Surfacer 500 a spoj po zavaznutí vyhladil vatovou tyčinkou namočenou v ředidle Gunze Sangyo. K modelu jsem zatím nelepil podvozek ani drobné díly.

Zbarvení

Dlouho jsem se nemohl rozhodnout, v jakém kabátě „Stoděvítka“ bude. Protože se tak trochu zajímám o středomořské bojiště a navíc jsem měl doma aršík firmy Aeromaster na Bf 109 z tohoto teritoria, rozhodl jsem se pro Bf 109G-6/R-6 Trop od 7./JG 27 pilota Emila Kladeho z řeckého Kalamaki. Letoun byl ve standardní kamufláži RLM 74, 75, 76, s bílými identifikačními prvky.

Překryt kabiny jsem zamaskoval páskou Tamiya, jsem ziletkou ořízl přesně podle ryti.

Pro sjednocení povrchu a lepší krytí

barev jsem pro základ použil matnou bílou syntetickou barvu Model Master. Pak jsem povrch vyleštil „hadříkem“ na domácí úklid, který jsem zabavil manželce. Zjistil jsem, že je lepší než brusný papír zrnitosti 2000 – dostaneme se s ním naprosto všude a lépe se shání.

Pak už následovala kamufláž v pořadí: bílá, RLM 76, RLM 74 a RLM 75. Použil jsem syntetické polomatné barvy Model Mastery z nové řady, do kterých jsem pro získání „měřítkového efektu“ přidal 10 % bílé barvy. Ředil jsem běžným ředidlem S 6001 v poměru 1:2,5-3 a barvy nanášel pistolí Hansa 281 s kompresorem Hansa 10M. Pole na horních plochách jsem zamaskoval páskou Tamiya. Skvrny na bocích jsou stříkané přímo, pouze jsem z pistolé odšrouboval přední kryt trysky.

Po nastříkání barev jsem model přešleštil oblíbeným „hadříkem“. S povrchem jsem byl naprosto spokojený, a tak jsem se rozhodl před nanášením obtisku vynechat lesklý lak.

Z obtisků stavebnice jsem použil pouze popisky na předavnou nádrž. Za užití změkčovacích vodiček Aeromaster přilnuly dokonale. Ani s ostatními obtisky ze sady Aeromaster nebyly při použití stejné „chemie“ žádné problémy.

Po dokonalém zaschnutí jsem model omyl vodou s Jarem (nikoliv roční období), abych odstranil pár map po obtiskových přípravcích, a model nastříkal syntetickým matným lakem Model Master, opět z nové rady. Tím jsem měl model připraven k patinování.



Patina

Jelikož mne zatím neoslovily dnes často používané techniky patinování olejovými barvami a s tím spojené laborování co použít, aby to „nežralo“ podklad atp., rozhodl jsem se pro křídové pastely, které mne zatím nikdy neklamaly. Nejprve jsem ale stříbrnou barvou Revell malým štětcem naznačil odreniny. Pak přišly na řadu stopy po vytekajícím oleji či jiných kapalinách. Naznačil jsem je malým štětcem práškem z pastely smíchaným s trochou vody a Jarem. Jejich intenzitu lze měnit množstvím vody ve směsi.

Po zaschnutí jsem zvýraznil paneláz následujícím postupem: Na brusném papíru nastrouhám z pastely prášek (smíchám černou s rezavě hnědou) a malým štětcem jej nanosu do spar. Pak „prach“ štětcem s jemným, ale tvrdším vlasem ro-



zetřu ve směru spáry. Tím nepřírozně „umažu“ i okolí spary. Proto vezmu měkkou gumu na gumování (Musí být kvalitní, což vyzkoušíme na obyčejném papíře – nesmí jej odírat. Dobré jsou zahraniční, například Rotring) a povrch lehce přegumuji kolmo ke spárám. Není zapotřebí nikterak tlačít. Gumu je potřeba často čistit hadříkem. Zbytky „ometu“ dalším plochým štětcem. Množstvím naneseného prášku a „intenzitou gumování“ lze dobře naznačit různá lokální provozní znečištění.

Obdobným způsobem jsem naznačil spaliny za vyfuky či hlavními zbraní, pouze jsem použil větší kulaty štětec.

Znečištění lze zjemnit nanesením prášku z bílé či světle šedé křídly, kterými lze také dobře naznačit zaprášení povrchu.

Po dokončení patiny jsem celý model přestříkal matným lakem, opět Model Master.

Je zřejmé, že i tato metoda patinování má své klady a zápory. Za největší přednost považuji, že jakoukoli chybu snadno odstraníme gumou a pokud to nepomůže, pak stačí voda s trochou saponátu. Velkou nevýhodou je obtížná manipulace s modelem při práci – sebemenší otisk prstu je hned viditelný a velmi špatně se odstraňuje. Vyřešil jsem to jednoduše – model držím rukou v obyčejné chirurgické rukavici. O rychlosti či pomalosti jakéhokoliv způsobu patinování nemá příliš cenu psát, neboť rychlost může zabít model. Jen pro ilustraci – Bf 109 jsem patinoval asi 10 hodin čistého času.

Dokončení

K modelu jsem přilepil předem nabarvený a napatinovaný podvozek, předavnou nádrž, odklopený díl překrytu kabiny a drobné detaily, jež bych mohl poškodit při patinování. Pak jsem jen natahl anténu z chirurgické nitě, izolátory naznačil kapkami Surfaceru 500 a po zaschnutí je přetřel řidkou bílou barvou. Asi po 70 hodinách práce jsem měl hotovo.

Verdikt

Bf 109G-6 od Hasegawy je podle mého názoru nejlepší model tohoto stroje, který v měřítku 1:48 dnes můžeme koupit. Během stavby jsem nenarazil na žádný závažný nedostatek a i těch drobných bylo méně než bývá zvykem. Stavebnice je velmi dobrým základem i pro ty, kteří se nespokojí s krabičkovým modelem, ale potvívají jej jako při generální opravě. Množství doplňkových sad a literatury jim k tomu jistě pomůže.

JIRÍ RUMÍSEK
Foto autor

STAVEBNICE

Vyrobce	1:	Oznaceni	Poznámka
MPM/HpH	18	Bf 109G-6	odlévaná a laminátová stavebnice
Airfix	24	Bf 109	
Airfix	24	Bf 109E-3 JG53	
Bandai	24	Bf 109E-4	
Trumpeter	24	Bf 109G-2	
Trumpeter	24	Bf 109G-2	
Trumpeter	24	Bf 109G-2 early	
Hasegawa	32	Bf 109E	
Hasegawa	32	Bf 109E	
Hasegawa	32	Bf 109G-4 Hartma	
Hasegawa	32	Bf 109G-6	
Revell	32	Bf 109G-4 Tropic	
Academy	48	Bf 109D (ex HC)	ex Hobbycraft
Academy	48	Bf 109G-14	
Academy	48	Bf 109G-6	ex Hobbycraft
Airfix	48	Bf 109F	ex Ari
Falcon	48	Bf 109G-12	
Falcon	48	Bf 109G-12 two s	
Fujimi	48	Bf 109K4 JG27 I	
Hasegawa	48	Bf 109E-1 Sitzk	
Hasegawa	48	Bf 109E-3	
Hasegawa	48	Bf 109G-10	
Hasegawa	48	Bf 109G-10 Reich	
Hasegawa	48	Bf 109G-14	
Hasegawa	48	Bf 109G-14 Finla	
Hasegawa	48	Bf 109G-2	
Hasegawa	48	Bf 109G-2 Tropic	
Hasegawa	48	Bf 109G-6	
Hasegawa	48	Bf 109G-6 Eyeball	
Hasegawa	48	Bf 109G-6 Rumunsko	
Hasegawa	48	Bf 109GG-10 Nacht Jager	
Hobbycraft	48	Bf 109B	
Hobbycraft	48	Bf 109C	
Hobbycraft	48	Bf 109D	
Hobbycraft	48	Bf 109E	
Hobbycraft	48	Bf 109E Early	
Hobbycraft	48	Bf 109E-7	
Hobbycraft	48	Bf 109G Reich Defence	
Hobbycraft	48	Bf 109G-10	
Hobbycraft	48	Bf 109G-3/4 SSSR	
Hobbycraft	48	Bf 109G-6	
Hobbycraft	48	Bf 109K-4	
ICM	48	Bf 109F-1	
ICM	48	Bf 109F-2	
ICM	48	Bf 109F-4	
ICM	48	Bf 109F-4B	
ICM	48	Bf 109G-14	
ICM	48	Bf 109G-2	
ICM	48	Bf 109G-5	
ICM	48	Bf 109G-6	
ICM	48	Bf 109K-4	
LF Models	48	Bf 109V-21	odlévaná stavebnice
LF Models	48	Bf 109X	odlévaná stavebnice
MPK	48	Bf 109T Upgrade	
MPK	48	Bf 109T	
Planet models	48	Bf 109Z	odlévaná stavebnice
Revell	48	Bf 109E-4/7	
Revell	48	Bf 109G-10	
Special Hobby	48	DFS 230A a Bf 109	
Tamiya	48	Bf 109E	
Tamiya	48	Bf 109E-4/7	
A Model	72	Bf 109E	
A Model	72	Bf 109F	
A Model	72	Bf 109G-2	
A Model	72	Bf 109K	
A Model	72	Bf 109T	
A Model	72	Bf 109W	
A Model	72	Bf 109Z	
Academy	72	Bf 109E	+ kübelwagen
Academy	72	Bf 109G	
Academy	72	Bf 109G-14	
Airfix	72	Bf 109E	
Airfix	72	Bf 109G-6	
Airfix	72	Bf 109K	
Airmodel	72	Bf 109H/Bf109Z	



Výrobce	1:	Oznacení	Poznámka
AKL	72	Bl 109D	
Arja Products	72	Bl 109F	
Arja Products	72	Bf 109F & Junkers Ju 88	stavebnice a konverzní díly na Ju 88
Bšek	72	Bf 109F-2 Hans Hahn	
Bšek	72	Bf 109F-2:Trop Hans Maisalle	
Bšek	72	Bf 109F-4 Gerhard Barkhorn	
Bšek	72	Bf 109F-4 Hans Philip	
Ercore	72	Bf 109G-2:5:6:Trop	
Hasegawa	72	Bf 109E-3	
Hasegawa	72	Bf 109E-3 Spanish Civil War	
Hasegawa	72	Bf 109E-4 Helmut Wick	
Hasegawa	72	Bf 109E-4:7 JG26	
Hasegawa	72	Bf 109E-4:7 Trop	
Hasegawa	72	Bf 109F-2 Adolf Galland	
Hasegawa	72	Bf 109G-	
Hasegawa	72	Bf 109G-14	
Hasegawa	72	Bf 109G-5:6	
Hasegawa	72	Bf 109G-6	
Hasegawa	72	Bf 109G-6 Barkhorn	
Hasegawa	72	Bf 109G-6 Eastern Front JG51	
Hasegawa	72	Bf 109G-6 Finnish AF	
Hasegawa	72	Bf 109G-6 Gristl	
Hasegawa	72	Bf 109G-6 Hermann Graf	
Hasegawa	72	Bf 109T	
Heller	72	Bl 109B:C	
Heller	72	Bl 109B-1:C-2	
Heller	72	Bl 109E-3:4:Trop	
Heller	72	Bl 109F-2:Trop	
Heller	72	Bf 109G-2:5:6:Trop	
Heller	72	Bf 109G-6	
Heller	72	Bf 109K-2:4	
Heller	72	Bf 109K-4	
Hobbycraft	72	Bl 109G-10	
Hobbycraft	72	Bf 109G-14	
Hobbycraft	72	Bf 109G-3:4	
Hobbycraft	72	Bf 109G-6	
Hobbycraft	72	Bf 109K-4	
HR Models	72	Bf 109V2	odlévaná stavebnice
HR Models	72	Bl 109V3 Legion	odlévaná stavebnice
HR Models	72	Bl 109V3 prototyp	odlévaná stavebnice
Huma	72	Ma 209V-5	
Intech	72	Bf 109F-4	
Intech	72	Bf 109F-4 Trop	
Intech	72	Bf 109G-6	
Intech	72	Bf 109G-8:R5	
Italeri	72	Bf 109F-2:4	
Italeri	72	Bf 109G-6	
Italeri	72	Wstiel 1 Ju 88A4 a Bl 109	
KP	72	Avia CS-199	
KP	72	Avia S-199	
Matchbox	72	Bl 109E-3:4:Trop	
Model News	72	Bf 109T-0:1,2	
Monogram	72	Bf 109	
MPM	72	Bf 109G-12	
MPM	72	Bf 109G-12	
MPM	72	Bf 109G-12 Upgrade	
MPM	72	Bf 109H	
MPM	72	Bf 109H-1 Upgrade	
MPM	72	Bf 109T	
MPM	72	Bf 109T Upgrade	
MPM	72	Bf 109V1	
MPM	72	Bf 109V1 Upgrade	
Pegasus	72	Bf 109H	
Pegasus	72	Hipano-Avianco Ha1112	
Planet Models	72	Bf 109Z	
Pro Modeler	72	Bl 109G-10	
Revell	72	Bl 109E	
Revell	72	Bl 109G-10	
Revell-Monogram	72	Bl 109E	
Revell-Monogram	72	Bl 109G-10	
RPM	72	Bf 109 T 0	
RPM	72	Bf 109 T-2	
RPM	72	Bf 109E Spain 1938-1939	
RPM	72	Bf 109E-1 Spain 1938	
RS Models	72	Bf 109X	{odlévaná stavebnice}
Seminar	72	Bf 109E-4	
Směr	72	Bf 109F-4	
Směr	72	Bf 109G-14	
Směr	72	Bf 109G-6	
Sword	72	Bf 109D	
Tamiya	72	Bf 109E-3	
Tamiya	72	Bf 109E-4:7Trop	
Zlinek	72	Bf 109G-1	
Zlinek	72	Bf 109G-10:R-2	
Eduard	144	Bf 109F	
Eduard	144	Bf 109G	
Revell	144	Bf 109E	



Prehled papírových stavebnic Bf 109

Typ:	1:	Vydal:
Bf 109G (Hermann Graf)	24	JSC
Bf 109E	32	Propagteam
Bf 109F	32	Betexa
Bf 109G-6	32	ModelArt
Avia S-199	32	ModelArt
Bl 109	33	Quest
Bf 109D-2 & PZL P.11c	33	Fly Model/Gomix
Bf 109E & Hurricane Mk.I	33	Model Fan
Bf 109E-4:R (Adolf Galland)	33	Andrzej Halinski
Bf 109F	33	Geli
Bf 109F-2 & Spitfire Mk Vb	33	Fly Model
Bf 109G-6	33	Maly Modelarz
Bf 109Z	33	EMA 2000
Bf 109F	48	Kartonowy Fan
Bf 109	50	Quost
Bf 109D	50	Möve Verlag
Bf 109D	50	KEL/WIR
Bf 109F	50	WIR
Bf 109F	50	KEL
Bf 109F (Joachim Marsolle)	50	WIR
Bf 109F-4	50	WIR
Bf 109F-4:Trop	50	KEL
Avia S-199	50	Answer
Bf 109E	72	Fidler's Green
Bf 109F-4	72	ModelArt
Bf 109G-14	72	ModelArt
Bf 109G-6	72	ModelArt
Hispano Buchón	72	ModelArt
Bf 109E	144	Propagteam
Bf 109E-3	160	ABC



Doplňky papírových stavebnic	1:	Výrobce:
Obsah/ pro stavebnici	24	Gomix
Bf 109 - kola (drevo)	33	Gomix
Bf 109 - kola (drevo)	33	Gomix
Bf 109D-2 & P.11c (Fly Model) - překryt kabiny (PVC)	33	Gomix
Bf 109F-2 & Spitfire Vb (Fly Model/Gomix) - překryt kabiny (PVC)	33	Gomix

OPEL BLITZ ERSATZ



Stavebnice: Opel Blitz late version
 Výrobce: Italeri
 Měřítko: 1:35
 Doplnky: konverzní sada Calibre, barvy Humbrol, Vallejo, Tamiya

Opel Blitz type S, označovaný též LKW 3.6-36 3t, byl typickým příkladem zvyklosti z doby před druhou světovou válkou, spočívající ve využívání civilních konstrukcí k vojenským účelům. Obě verze nakladního automobilu se většinou lišily jen v detailech. Opel Blitz můžeme najít na archivních záběrech z kteréhokoli místa bojů, od afrických pouští k pobřeží Severního moře. Byl ve výzbroji všech druhů zbraní – Wehrmachtu, Luftwaffe, Kriegsmarine i SS. Díky poměrně jednoduché konstrukci se počty výrobních kusů počítají na desetitisíce. Šasi bylo schopno absorbovat mimo klasické ložné plochy nejrůznější přestavby, takže vznikla sanitní verze, hasičská, opravárenská, radiovůz, cisterna a mnoho jiných. Od roku 1943 byla při nedostatku surovin nejprve vyráběna verze s plátěnou strechou, posléze s celou kabinou zhotovována z náhradkových (Ersatz) materiálů jako je dřevo, lisovaná lepenka a tenký plech. Díky rapidně se tenčícím zásobám pohonných hmot vystala nutnost nahradit benzin dřevoplynem, neboť dřevo bylo asi jedním z mála materiálů dostupných v potřebném množství.

OPEL BLITZ V MODELU

Téměř před dvaceti léty vyvolalo velký rozruch oznámení firmy Italeri, že hodlá vyrábět stavebnici tohoto nakladačku v měřítku 1:35. Však se pak také výborně prodávala a byla v katalogu téměř nepřetržitě, ba ve svých obalech ji nabízel i Revell a Heller. Když v polovině devadesátých let nastal velký rozmach modelů v měřítku 1:35, byla stará, ale osvědčená forma mnohonásobně modifikována, neboť při relativně nízkých nákladech – pouze změnou nástavby nebo kabiny – mohly vzniknout atraktivní (a tím velmi dobře prodejné) verze již přece jen trochu okoukaného původního Opelu. Na trhu se tak objevily dvě verze auta s dřevěnou kabinou (Opel Blitz late version v nabídce Italeri a Mercedes L-701 firmy Revell); změnou typu plechové kabiny pak vznikl Mercedes 3000, zatímco úpravou nástavby radiovůz, oba pod hlavičkou Italeri.

Rovněž výrobci odlévaných konverzních sad se činili – jen v Čechách se typu věnovaly firmy Plus Model a Real Model. Zatím posledním v řadě je firma Calibre, která v současné době vydává konverzní sadu, umožňující přestavět některou z vyráběných verzí s ložnou plochou na verzi s pohonem na dřevoplyn.

Protože jsem byl opět nucen postavit v krátkém čase model pro fotografování („Teď se ukaž, Blamáč, do tejdne to fakt nutně potřebuju...“), na stole mi přistála stavebnice Opel Blitz late version firmy Italeri, vynikající (a zřejmě proto již velmi těžce dostupná) publikace WWP: Opel Blitz in detail, pytlíček s odlitky (tentokrát polo-prázdný) a štůsek fotografií vozidla z muzea v Sinsheimu.

Zajásal jsem, že to pro mne znamená po několika spojeneckých (jednobarevných) vozidlech konečně změnu, při které se můžu modelářsky vybit na kamufláž! Protože jsem neměl moc času, ale chtěl jsem se vyřadit na povrchové úpravě, zahájil jsem kla-

sickou rychlostavbu. To znamená lepit vteřínákem, tmelit vteřínákem, brousit vteřínák, čistit vteřínák debonderem... a za den může být hotovo.

Jediné úpravy, které stavebnice potřebuje, spočívají v navrtání obou blatníků, abychom mohli spojit „ten svislý válec“, s „tím vodorovným válcem“, (odborník by asi dokázal přesně pojmenovat a popsat funkci obou valců, já ji neznám a nemám pocit, že by mi tato vědomost mohla k něčemu být, takže dále nepátrám).

Další a poslední úpravou je odříznutí obdélníku z podlahy ložné plochy a zkrácení jedné postranice. Při vyměřování budoucích řezů raději třikrát měřte (a rozmyslete si dopředu, jaký má mít která postranice přesah), protože řezat můžete jen jednou.

Pak už stačí jen v plastových bočnicích ze stavebnice zatmelit kruhové prohlubně po vyrazečích. Použil jsem hustý „vteřínák“ v tenké vrstvě, který jsem vyhladil do roviny debonderem a zlehka „pod vodou“ přebrousil smirkem zrnitosti 400.

K základní kostře podvozku dolepíme díly převodovky a „vzpěry“ ložné plochy. Kabina je rovněž vícedílná, ale doporučuji kvůli pozdější instalaci oken nepřilepovat střechu.

Na zkoušku jsem kabinu umístil na podvozek a trochu si pohral s díly dřevoplynového pohonu. Všechno padlo tam, kam mělo, přičemž fotografie z muzea mi pomohly s přesným umístěním dílů. Ten, kdo si konverzní sadu koupí, bude už samozřejmě mít k dispozici návod, který jej zkoumáním fotografií ušetří. Kabinu jsem přilepil řídkým sekundovým lepidlem „puštěným“ do spoje mezi kabinou a ram podvozku. Ložnou plochu jsem „zbouchal“ z několika dílů stavebnice a odlévaného „elka“ bočnic. Přilepil jsem k ložné ploše i drobné díly, krabice na nářadí a poznávací značku, ale korbu jsem nechal kvůli ulehčení barvení zvlášť. Tím jsem měl hrubou stavbu hotovou a mohl začít s barvením.





Základní barvení

Nejprve jsem nastříkal interiér kabiny směsí akrylových barev Tamiya XF-60, XF-57 a lesklého laku X-22. Do kabiny jsem pak doplnil předem nabarvené detaily – páky, volant a sedadlo. Otvory oken jsem zevnitř zaslepil páskou Tamiya (lepivou stranou na vnitřní stěny). Veškeré části „dřevoplynového agregátu“ jsem nastříkal lesklou černou barvou Tamiya X-1, kterou jsem nechal 24 hodin vyschnout (pozor, jakékoli lesklé barvy schnou mnohem déle než matné). Je trochu problém nastříkat dostatečné množství barvy k pokrytí povrchu svíslého válce v místě, kde se nejvíce přibližuje k zadní stěně kabiny tak, aby se barva příliš neroztekala. Po zaschnutí jsem celé leskle černé části zamaskoval páskou Tamiya a mohl jsem tak obě podsestavy – korbu a podvozek s kabinou – nastříkat tmavě žlutou barvou, stejnou, jako jsem použil na interiér kabiny. Nastříkal jsem rovněž disky kol (pneumatiky z měkkého materiálu můžeme nasadit až nakonec).

Kamufláž

V letech 1944–45 byly na vozidla v základní tmavě žluté barvě nastříkávány různé kamufláže. Protože pro dopravní prostředek nepripadá v úvahu schéma „Ambush“, tedy prepadové, vybral jsem si pro toto období typické a na mnoha vozidlech zdokumentované schéma tvořené nepravidelnými zelenými poli lemovanými hnědými okraji. Nejprve jsem několika kapkami disperzního lepidla Herkules přichytil střechu kabiny. Současně jsem nalepil dlouhé pruhy pásky Tamiya po vnitřním obvodu ložné plochy (aby korba uvnitř zůstala v podkladové žluté).



Hnědou barvou XF-64 s trochou tmavě žlutě XF-60 a lesklého laku jsem nastříkal přibližný obrys tvaru polí. Použil jsem více zředěnou barvu, než kterou stříkám velké plochy. Vzniklé obrysy hnědé barvy jsem zevnitř vystříkal směsí zelené XF-13 s trochou XF-60 a lesklého laku. Snažil jsem se, aby zbylé pruhy hnědé barvy nebyly přehnaně tenké a tudíž nevýrazné. Barvu XF-60 přidávám do obou barev kvůli zmenšení barevného kontrastu vůči podkladové žluté. Snažil jsem se, aby barevná pole na kabině navazovala na pole na ložné ploše. Ložnou plochu jsem

pro kontrolu přiložil na podvozek a ještě na dvou místech kamufláž lehce poopravil.

Barvami Vallejo (k natírání štětcem) jsem štětcem s velmi tenkou špičkou „nakreslil“ na tmavé kamuflážní žluté různé odreniny povrchu. Některé zůstaly „čisté“, jiné (například na kapotě motoru, nebo předním narazníkem) jsem v jejich středu vyplnil narezavělou barvou. Rezavou barvou jsem natrel i některá místa na ocelových pásech spojujících prkna na korbě. Na některá prkna jsem tmavě šedou barvou Vallejo naznačil popraskání let dřeva. Efekty jsem se snažil neprehnat, ale některé odřeniny tmavou žlutou stejně příliš zářil, což fotografie ještě zdůraznilo. Příště budu muset použít tmavší barvu.

Patinování

Celý povrch jsem opatřil třemi vrstvami filtru (viz letošní Modelář č. 2), jejichž základem je terpentýnový čistič štětců Dillo (98%), doplněný směsí olejové barvy umbra palena a klasické Humbrol 84 (2%). Povrch modelu pak byl pěkně polepšklý.

Po dokonalém zaschnutí jsem nanas wash (Modelář č. 4), tvořený 80% směsí lakového benzínu a terpentýnu, zbylých dvacet procent tvoří směs olejových barev odstínů Payneova šedá a Martovská hnědá (Mars Brown). Snažil jsem se, aby wash zatekl do spár a okolo vystouplých míst, naopak vyhýbal jsem se větším hladkým plochám. Po zaschnutí první vrstvy jsem wash pro zvětšení kontrastu opakovat například v okolí žaluzií na motorovém krytu, na kování korby a okolo klik dveří. Na některých místech jsem štětcem namočeným do čistého terpentýnu rozmyl přebytečnou barvu washe do ztracena. Do korby jsem v oblasti sklápění zadního čela na pasky na podlaze tužkou tvrdosti 1 namaloval několik čerstvě ošoupaných míst.

Nalepil jsem korbu na podvozek, pneumatiky nasadil na disky, ale zatím nenalepil na hřídele. Na několik míst, hlavně na dno korby, jsem nanas velkým štětcem nastrouhaný pastel světle pískové barvy. Model jsem zaprašil směsí tmavé zemité XF-52, „prachové“ XF-57 a trochy zelené XF-26, která ztmaví výsledný odstín. Na vnitřek ložné plochy jsem použil prakticky čistou XF-57, která zmatnila povrch podlahy ložné plochy.

Trochu Humbrolek (matné černé 33 a čokoládové 98) jsem rozmíchal v ředidlo S6006 a směs opakovaně nanášel na dno ložné plochy ve formě navzájem se překrývajících skvrn. Na některých místech jsem pak štětcem namočeným do čistého ředidla



nanesenou barvu rozmazal. Protože díky předchozímu zaprášení dna ložné plochy barvou XF-57 byl povrch matný, „Humbrolova patina“ nezatékala kapilárně do prohlubní, ale naopak se při dotyku štětce nepravidelně rozlévala po povrchu. Nakonec jsem ložnou plochu ještě jednou poprášil barvou XF-57.

Nyní nastal čas „oreznout“ dřevoplynové zařízení. Vycházel jsem z fotografií z muzea v Sinsheimu. Na stejná místa jako na fotografiích jsem nanas tmavou matnou hnědou, která je mnohem ochotnější podřezet na sobě nastrouhané pastely různých červených, oranžových a hnědých odstínů, které jsem pak, rozpuštěné ve vodě, nanášel štětcem. Odstíny jsem nanášel v různých navzájem se prolínajících skvrnách, aby povrch nebyl jednotný, ale zcela matný a kontrastoval tak s lesklou černí zařízení na vyvíjení a jímání dřevoplynu. Když jsem byl s výsledkem spokojen, ještě jednou jsem model zlehka zaprašil. Na zmatnělý povrch černé jsem lesklou kouřovou barvou X-19 domaloval několik míst otěru prachu, vzniklých používáním vozidla.

K naznačení výseči po činnosti stěračů v oknech jsem si vyřezal šablony z maskovací pásky Tamiya. Skla oken jsem přes ně nastříkal silně zředěnou XF-57 „foukanou“ z větší dalky než obvykle. Po sloupnutí šablony jsem namaloval štětcem a zředěnou XF-57 několik svíslých pruhů.

Oddělil jsem provizorně „přibodovanou“ střechu kabiny, zalepil okna na místa a kabinu přilepil napevno zpět. Tentokrát jsem použil k lepení po celém obvodu střechy velmi řídký vteriňak.

Vzorek pneumatik jsem na ploše stykající se s povrchem cest obrousil jemným brusným papírem. Kola jsem přilepil na hřídele a tím považoval stavbu za skončenou.

Hotové

Stavba modelu automobilu Opel Blitz je příjemná a přes některé hrubší detaily ji považuji zvláště kvůli velmi dobrému lícování za více než slušnou. Konverzní sada je bez chyb a její užití není příliš náročné. Stavbu lze díky tomu zvládnout velice rychle (stačil mi jeden den) a více času tak můžeme věnovat povrchové úpravě.

Atraktivní typ, dřevoplynový pohon jako technická rarita, výběr rozmanitých kamuflaží z konce války, možnost vsadit jej do diorámy znázorňující dění prakticky na jakémkoliv bojišti; zkratka model, který i bezny lepič může zvládnout v pohodě za týden. To přece nemůže být špatná volba, ne?

JINDŘICH ŠTĚBAČEK

Supermarine Spitfire Mk.Vb/Mk.Vb trop

Výrobce: Tamiya
Měřítko: 1:72



K celé řadě stavebnic Spitfirů Mk.Vb, kterou nabízejí modelářům nejrůznější výrobci (Heller/Směr, Italeri, Revell, Airfix) se přiřadila koncem loňského roku nova, tentokrát japonské firmy **Tamiya**. Její výrobek patří do série „supermodelů“ (P-51, Fw 190, Corsair, Bf 109), která vedle svých nepochybných kvalit vynikají zvláště cenou.

Stavebnice nám umožňuje vybrat si ze čtyř variant. První je klasická verze s plným rozpětím křídla, dále je to „hloubková“ verze s „useknutými“ konci křídla. Další dvě varianty tvoří verze určené pro službu v tropických podmínkách, lišící se

rozpětím křídla (plné a zkrácené) a použitým typem pouštního filtru.

I po puntičkářském porovnání s většími výkresy a přepočtením hlavních rozměrů do měřítka, musíme konstatovat, že Tamiya velmi dobře vystihla rozměry i tvary skutečného letounu, včetně označení panelů. Lze snad jenom polemizovat s mírou naznačení přechodu odtokové hrany do trupu, která se zdá být přehnaná. Naprosto nemodelové je ovšem napodobení plátěného potahu na VOP a SOP, přičemž nerealisticky vystupující žebra musíme obrousit.

Stavebnice má znázorněné vnější vztuhy podvozkových šachet, které ovšem (jak dokládají četné fotografie z mnoha publikací) neměly všechny „Pětky“. Tvrzení některých recenzentů o tom, že tyto vztuhy (navíc nazvané „aerodynamické lišty“) byly u všech letounů verze Mk.V, je tedy naprosto chybné. Ponecháme je na modelu jen v tom případě, ze jejich existence na předloze máme doloženou fotografiemi. Spekulativní jsou také stavebnice nabízené koncové oblouky (řezaného křídla) letounu z Malty (UF-X), které neuvádí žádná dostupná výkresová doku-

mentace. Naopak fotografie tohoto letounu, uveřejněná v publikaci Spitfire The History, naznačuje spíše standardní zakončení zkráceného křídla, které je našťastí také mezi součástkami.

Nespornou výhodou stavebnice je možnost postavit velmi kvalitní model bez použití jakýchkoliv kovových nebo odlévaných doplňků. Velmi pěkně je vzhledem k měřítku vypravován interiér pilotní kabiny včetně podlahy, trupových přepážek, sedadla, řídicí páky a pancéřové desky. Upínací pásy jsou součástí obtiskového aršíku. Na bocích trupu je znázorněna vnitřní konstrukce trupu, včetně bočních dveří na levé straně trupu a kyslíkových lahví.

Nepřítomnost radiostanice není chybou, protože nebyla instalována v zadní části kabiny, jak se někteří domnívají, ale dále v trupu. Navigační světlo umístěné za stožárem antény (někdy považované za prosvětlení prostoru radiostanice – viz Modelar 6/2003), není zhotoveno z čirého materiálu, ale je součástí trupu (barevně odlišíme při natírání modelu).

Stavebnice bohužel neobsahuje zpětné zrcátko (vzhledem k ceně by mělo být součástí stavebnice), a tak si je musíme zhotovit sami. Podvozkové šachty jsou sice dostatečně hluboké, ale bohužel, na rozdíl od skutečnosti nemají kruhový tvar, nýbrž nesprávně eliptický.

Ke kladům stavebnice patří dvojí provedení podvozkových kol (s pěti paprsky a s krytem disku). Velmi pěkně jsou zhotoveny podvozkové nohy včetně ostruhy. Kryty podvozků jsou poněkud tlusté (dané výrobní technologií).

Výfuky jsou na modelu velmi pěkné, včetně znázorněné trubky odběru tepleho vzduchu k ohřevu zbraní. Jedinou



opravdu vážnou vadou stavebnice je vrtule Rotol. Listy vrtule jsou úzké a mají špatný tvar. Stavebnice by rozhodně měla obsahovat i vrtuli De Havilland, ale naštěstí nabízí alespoň dva druhy čelních štitků a překrytí tří tvarů. Tyto díly jsou dostatečně čiré, avšak poněkud tlustší a při pohledu do interiéru tak vzniká „čočkový“ efekt. Bez řezání překrytí není možno znázornit otevřený pilotní prostor.

Stavba modelu je bezproblémová i pro začínajícího modeláře, navod je velmi přehledný, včetně čtyř černobílých kamuflážních schémat. Obtiskový aršík je zhotoven ve standardu firmy Tamiya. Při jejich nanášení doporučuji používat změkčovací prostředky.

Pro modeláře, kterým nestačí základní vybavení stavebnice, lze doporučit kovové díly firem ExtraTech a Eduard, odlévané detaily s plechy Aires, obtisky ExtraTech, MPD, Tally Ho!, nebo nový překryt kabiny od firmy Pavla Models. Stavebnici je také možno snadno konvertovat na první verzi námořního Spitfiru – Seafire Mk. Ib.

Stavebnice se výrobcí opravdu povedla (až na vrtuli). Tomu bohužel odpovídá i poměrně vysoká cena kolem 400 Kč.

OTAKAR BENEŠ
Foto M. Salajka

Vzorně restaurovaný Spitfire Mk. VB sériového čísla BM597 (poznávací značky G-MKVB), dnes patřící Historic Aircraft Collection Ltd., byl postaven v Castle Bromwich a po měsíčním pobytu u 37. MU v Burtonwoodu přidelen 7. května 1942 k polské 315. peruti RAF. Později létal rovněž u 58. OTU a u polské 317. perutě. V současné době létá ve zbarvení 317. perutě s kódovým označením JH-C a polskou šachovnicí na přídě



Svaz modelářů České republiky - sekce plastického modelářství vyhlašuje Mezinárodní mistrovství CR v plastickém modelářství pro kategorie I, II, III a zkušebně pro kategorie IV a V pro juniory (ročník narození 1985-87) a seniory

Pořadatel: Klub plastických modelářů Beroun a Kralův Dvůr
ve spolupráci s Městským úřadem Kralovského města Berouna

Termín soutěže: 12. – 14. září 2003

Místo konání: Sál České pojišťovny, a.s., Wágnerovo náměstí 1541, Beroun

Soutěžní kategorie:

MISTROVSKÁ SOUPEŽ

(hodnocení dle platných pravidel SMČR)

Modely letadel

I.a – měřítko 1:39 a větší

I.b – měřítko 1:40 až 1:60

I.c – měřítko 1:61 až 1:87

I.d – měřítko 1:88 a menší

Rozhodčí delegovaní předsednictvem SMČR:

Petr Bortel, Petr Průcha, Zdeněk Fabík, Rudolf Matura, Pavel Slavík, Oldřich Vaclavík, Jan Míkač, Otmar Smékal, Marek Rotschein, Michal Ovčáček

Modely pozemní bojové techniky

II.a – měřítko 1:50 a větší

II.b – měřítko menší než 1:50

Rozhodčí delegovaní předsednictvem SMČR:

Jaroslav Vymazal, Pavel Klouček, Milan Klouček, Michal Pelikán, Stanislav Kreutzer, Vladimír Baňa, Jiří Hubner, Jan Patera, Jan Horák, Jiří Potyš

Modely civilních dopravních prostředků

III.a – měřítko 1:20 a větší

III.b – měřítko menší než 1:20

Rozhodčí delegovaní předsednictvem SMČR:

Jaroslav Vymazal, Pavel Klouček, Milan Klouček, Michal Pelikán, Stanislav Kreutzer, Vladimír Baňa, Jiří Hubner, Jan Patera, Jan Horák, Jiří Potyš

Diorámy

IV. – všechna měřítka

Navrženými rozhodčími jsou:

Petr Brojo, Ondřej Kubeš, Karel Reší,

Figurky a busty

V.a – velikost figurky do úrovně očí do 90 mm

V.b – velikost figurky do úrovně očí nad 90 mm (včetně)

V.c – busty

Navrženými rozhodčími jsou: Pavel Šipka, p. Kresák, p. Mácha

Kategorie IV a V budou hodnoceny podle nových pravidel a pouze pro získání zkušenosti rozhodčích i soutěžících.

VOLNÁ SOUPEŽ

(hodnocení líbí – nelíbí)

letadla vrtulová

letadla proudová

vrtulníky

vojenská technika kolová

vojenská technika pásová

lodě

klubová expozice

Funkcionáři soutěže:

Ředitel: Vlastimil Bárta

Technický ředitel: Otakar Opl

Sportovní komisař: Jan Moštěk

Prejímka modelů: Ivan Spurný

Realizační tým: Petr Fuxa, Karel Fuxa, Petr Pechar, Pavel Pouche, Pavel Surový, Vítězslav Rajnošek, Jan Chvojka, Václav Tichý, Václav Kolínský, Jaroslav Hošek, Zbyněk Krumphalzl

Sportovní komise: sestavuje ředitel soutěže

Členové: sportovní komisař, ředitel soutěže, hlavní rozhodčí dané kategorie, zástupce soutěžících dané kategorie. Jednání komise je neveřejné.

Startovní podmínky:

Soutěžící může v jedné kategorii přihlásit dva modely, pořadatel si vyhrazuje právo omezit tento počet na jeden přičemž soutěžící při přejímce sám určí, kterého modelu se bude případná redukce týkat. Účast v zastoupení (proxy) není povolena (dle bodu 3.4.3 Soutěžních a stavebních pravidel SMČR)

Vystava modelů pro veřejnost bude otevřena v sobotu od 10 do 16 h a v neděli od 8 do 11 h

Kontakt na pořadatele: Vlastimil Bárta, Okružní 1404, 266 01 Beroun
Tel.: 311 611 194, 728 281 581;
e-mail: otakar.opl@tiscali.cz

5. ročník Mega Cupu

Brněnské letiště v Medlánkách se stalo 7. a 8. června svědkem setkání 50 příznivců elektroletu. Mezinárodní punc dodali klání modeláři z Nizozemí, Německa a Slovenska. Pořadatelé z RC model klubu spolu se sponzory připravili účastníkům důstojně prostředí. Je ovšem pravdou, že počet modelářů a hlavně množství předváděných modelů především v sobotu pořadatele zaskočil, ale jak už to bývá, drobné nedostatky jsou odpuštěny a setkání bylo účastníky hodnoceno velmi dobře, zejména když pozornosti od sponzorů si z Brna odvezlo na třicet soutěžících.

Ve vypsané soutěži F 5B/7 s náskokem jediného bodu zvítězil Valdemar Kostka před sedmičkářským klanem Schejbalů. Během velké prehlidky modelů se mimo jiné představili i pořadatelé ve zdařile ukázce se samokřídly Toro 300, poháněnými střídavým motorem Mega. Potlesk diváků sklídilo společné létání deseti členů Mega Toro teamu pod vedením řídícího.



JINDŘICH SOUKUP

Knihy

pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

Objednávejte na adresách: v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 36, 130 00 Praha 3 - Žižkov, tel.: (+42) 222 718 814,
ve Slovenské republice - Magnet-Press Slovakia, s.r.o., P.O.Box 169, 630 00 Bratislava, tel./fax: (+421-2) 44 45 46 28.
Předplatitelé u společnosti Aeromedia a Magnet-Press Slovakia mají slevu 10 % z ceny objednaného zboží!

Veškerý sortiment zásilkového obchodu si rovněž můžete objednat na internetové adrese www.letectvi.cz!

Novinky



Sedmdesát pět sestřelů

R. Forck

Osobní deník francouzského stíhacího esa 1. světové války. Autor čtenare provází od srpnové mobilizace v roce 1914 až do 1. listopadu 1918, kdy sestřelil poslední německý letoun. 147 stran. Cena 159 Kč / 222 Sk

Hrdinové válečného nebe

V. Kubec

Kniha povídek zachycujících statečnost českých, anglických, sovětských, francouzských a dalších pilotů během 2. světové války a popisujících boje nejen nad Francií a Anglií, ale i na východní frontě a v severní Africe. 242 stran. Cena Kč 159 / 222 Sk



První český letec inženýr

Jan Kašpar

a začátky českého letectví

P. Svitak

Kniha věnovaná životu průkopníka českého letectví Jana Kašpara a jeho bratrance Eugenu Čihakovi doplněná množstvím dobových černobílých fotografií včetně unikátního barevného snímku. Fotokopie dobových listin, plakátů a pohlednic. 181 stran. Cena 250 Kč / 375 Sk

Paragliding manuál

P. Dvořák

Velká a tématicky obsáhlá učebnice padakového letání pro letecké školy paraglidingu, rekreační i sportovní piloty a zájemce o letání.

512 stran. Cena 390 Kč / 546 Sk



!!!! MIMORÁDNÁ NABÍDKA !!!!!

Slovenské letectvo 1939 - 1944

1. svazek 320 Kč / 448 Sk

2. svazek 390 Kč / 546 Sk

1. + 2. svazek jen za 580 Kč / 811 Sk

Pokud si objednáte oba svazky Slovenské letectvo 1939-1944, získáte připravovaný 3. svazek s 15% slevou!

ušetříte
130 Kč!

Northrop P-61 Black Widow & F-15 Reporter

M. Balous

Upravené vydání monografie věnované neobvyklému americkému nočnímu stíhacímu letounu vyráběnému za 2. sv. války, rozšířené o poválečnou modifikaci F-15 Reporter. Řada nových barevných fotografií, výkresů, perovek a kamuflážních schémát. 72 stran. Cena 305 Kč / 420 Sk



Avia B-35/B-135

M. Bílý, D. Bernád, P. Kučera

Monografie věnovaná jednomu z nejzajímavějších letounů předválečného Československa. Množství unikátních černobílých fotografií, faksimile listin, přehledové tabulky, technické výkresy a barevná kamuflážní schémata. 88 stran. Cena 305 Kč / 427 Sk

88 stran. Cena 305 Kč / 427 Sk

Na nebi sladké Francie

J. Rajlich

Válečný danek československých letců ve službách francouzského letectva v letech 1939 až 1945. Více než 370 dobových fotografií a 70 barevných kreseb, faksimile listin a tabulkové přílohy. 557 stran. Cena 699 Kč / 979 Sk



Učebnice pilota

Kolektiv autorů

Schválená učebnice sestavená na základě osnovy JAR-FCL1. Je vhodná jako pomůcka pro studium pilotů, kteří chtějí získat osvědčení způsobilosti soukromého pilota letounů PPL(A), vrtulníků PPL(H), kluzáků a motorových kluzáků nebo pilota ultralehkých letounů (SLZ). 612 stran. Cena 450 Kč / 630 Sk



Air Traffic Management

Ludvik Kulčák a kolektiv

Ucelený přehled uspořádání letového provozu a vysvětlení hlavních pojmů této problematiky. 314 stran, 10 stran obrazové přílohy. Cena 500 Kč / 700 Sk

Anglicko-česky letecký slovník

Ivan Řáda

Kvalitní slovník obsahující více než 28 000 anglických výrazů a 45 000 českých ekvivalentů. Výrazy z oblasti vojenského a civilního letectví, zkratky ICAO a jiné, odborné, hovorové a historické výrazy, slovní vazby a slangová slova. 424 stran. Cena 480 Kč / 672 Sk



Krutý vesmír – rozšířené vydání

(Smrtná tragédie raketoplánu)

P. Toufar

Šestý svazek „Setkání s tajemstvím“

pojednávající o zákulisí největších neštěstí v historii dobytí vesmíru (od Apolla po Challenger), doplněný o únorovou tragédii raketoplánu Columbia. 363 stran. Cena 250 Kč / 375 Sk

Encyklopedie stíhacích letounů

Kniha popisuje všechny stíhací letouny, které kdy byly postaveny a vzlétly. Množství ilustrací, fotografií a třípohledových nákrešů. Publikace je aktualizována do roku 2001. 608 stran. Cena 999 Kč / 1398 Sk



Den, kdy se nevrátila Columbia

Tomáš Přibyl

Kniha se nevěnuje jen tragedii raketoplánu Columbia, ale i předcházející havárii Challengeru a historii raketoplánů vůbec. Technické popisy, přehled startů, množství fotografií. 200 stran. Cena 389 Kč / 545 Sk

Nalet na Berlin

J. Ethell, A. Price

První velký denní nálet amerického letectva na Berlin dne 6. března 1944, během něhož utrpěla 8. letecká armáda USAAF těžké ztráty. Černobílé fotografie, bojové ztráty, jmenný rejstřík. 323 stran. Cena Kč 298 / 417 Sk



Žít na věky

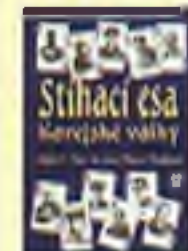
J. Rail, V. Formánek

Kniha věnovaná příslušníkům československého letectva, kteří padli během 2. světové války, doplněná o množství autentických fotografií a podobizen letců. 224 stran. Cena 390 Kč / 546 Sk

Stíhací esa Korejské války

R. F. Dorr, J. Lake, W. Thompson

Přehled stíhacích letců účastníků se Korejské války, doplněný řadou fotografií, množstvím barevných kreseb a výkresy F-86 Sabre. 117 stran. Cena 249 Kč / 348 Sk



Atlas oblaků,
Petr Dvorak

Ilustrovany atlas určeny všem zájemcům o meteorologii a úkazy na obloze, s popisem jednotlivých tvarů, forem a odrůd oblaků a jejich výskytu. 122 barevných listů. Cena 360 Kč / 468 Sk



Letadlo proti letadlu
(Ilustrovaná historie vzdušných soubojů od roku 1914 do současnosti), Norman Franks

Kniha přibližuje strategii a taktiku vzdušných bojů z 1. a 2. sv. války, války v Koreji, Vietnamu, z války o Falklandy a z Perského zálivu. Ilustrované fáze soubojů, technické parametry letounů, fotografie. 304 stran. Cena 299 Kč / 448 Sk

O létání v Bechyni,
Jiří Havel

Kniha popisuje provoz na jedné z nejvýznamnějších a též nejkrásnějších základen našeho vojenského letectva. Zachycuje také historii a nevědní zážitky jednotek v Bechyni umístěných. 399 stran. Cena 380 Kč / 570 Sk



Obrněná technika 1944 - 2001

Výroba v Slovenskej republice
Štefan Zupko, Juraj Zupko
Ucelený přehled všech typů obrněné techniky vyráběné na území Slovenska. 152 stran. Cena 499 Kč / 499 Sk

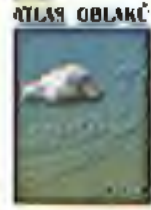
Průkopníci klouzavého letu.

Jiří Nozička st., Jiří Nozička ml.

Pojednání o vývoji kluzáku a klouzavého létání a později plachtění od prvních počátků, množství unikátních dobových fotografií, schemata konstrukcí a charakteristiky letadel. 143 stran. Cena 200 Kč / 260 Sk



ATLAS OBLAKŮ



Czech Tigers in detail
Petr Soukop a kolektiv
84 stran. Cena 339 Kč / 407 Sk

Westland Sea King in detail,

kolektiv autorů

52 stran. Cena 295 Kč / 354 Sk

Luftwaffe in detail - Air War over the Czech Lands,
Jiří Rajlich

84 stran. Cena 275 Kč / 330 Sk



Israeli Aircraft in detail, part one,
Daniel Petz, Karel Hellebrand
36 stran. Cena 239 Kč / 311 Sk



Israeli Aircraft in detail, part two,
Daniel Petz, Karel Hellebrand
48 stran. Cena 339 Kč / 441 Sk

Storch in detail,

František Korán, Martin Velek

48 stran. Cena 239 Kč / 287 Sk

Hind in detail (Mil Mi-24 all variants),
František Kořán, Jaroslav Špaček, Jan Martinec
168 stran. Cena 539 Kč / 700 Sk



Albatros in detail,
František Kořán, Jan Martinec
120 stran. Cena 455 Kč / 592 Sk



OH-6 Cayuse in detail (Hughes H-500 variants),
František Kořán, Jaroslav Špaček
Cena 361 Kč / 505 Sk

Czechoslovak Spitfires in detail, Jiří Rajlich
Cena 339 Kč / 475 Sk

Spitfire LF.MK.IX i detail,
František Kořán

156 stran, 6 stran výkresů. Cena 539 Kč / 808 Sk



Westland Lynx in detail
(Westland Lynx variants)
Jaroslav Špaček, Miłosz Rusiecki
48 stran. Cena 345 Kč / 517 Sk



Stavebnice

pro zájemce o letectví a vojenskou techniku



Boulton Paul Defiant Mk. II

Výrobce: MPM,
měřítko 1:72

Stavebnice britského dvoumístného
nočního stíhacího letounu. Šedý plast, čiré díly,

rytí do hloubky, obtiskový arch. Verze: Mk. II - 151. peruť RAF (DZ-V/AA436); Mk. II (ZJ-M/AA683) - pilot Sqdn. Ldr. R. C. Haine; Mk. II první série (AA370). Cena 320 Kč / 448 Sk - kód 100/72519

F-51D Mustang

Výrobce: Academy,
měřítko 1:72

Americký stíhací letoun v podobě,
ve které létal během korejské války
a model Jeepu Willis. Šedý plast, čirý

dělený překryt kabiny, rytí do hloubky, obtiskový arch, lepidlo. Verze: KAF - pilot Mjr. Dean E. Hess, USAF; KAF (1950); USAF - pilot James Glessnar, 12th FBS, 18th FBG. Cena 210 Kč / 294 Sk - kód 101/2205



P-47N Thunderbolt

Výrobce: Academy,
měřítko 1:48

Plastikový model amerického stíhacího
letounu. Šedý plast, čiré díly, dělený
překryt kabiny, rytí do hloubky,
obtiskový arch, lepidlo. Verze: 463rd
FS, 507th FG (1945); 2x 333rd FS,

318th FG (1945). Cena 449 Kč / 629 Sk - kód 101/2206



A-4E/F Skyhawk

Výrobce: Kangnam,
měřítko 1:72

Stavebnice letounu verze A-4F US Na-
vy, USS Hancock. Šedý plast, rytí do
hloubky, čirý překryt kabiny, obtiskový
arch, lepidlo. Cena 179 Kč / 250 Sk
- kód 109/7125



Boeing 737-400

Výrobce: Hasegawa,
měřítko 1:200

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

Cena 319 Kč / 447 Sk
- kód 105/LL26

Nieuport 11

Výrobce: Eduard, měřítko 1:48

Klasický francouzský stíhací letoun
1. světové války. Světle hnědý plast, rytí do
hloubky, čirý větrný štítek, foto-leptané díly,
film, maskovací folie, obtiskový arch. Verze:

Escadrille américaine N124, Sgt. Lawrence
Rumsey, 1916; Escadrille N12, 1916; Escadrille N48, Lt. Armand de Tu-
renne, 1916 a 1916-17; Escadrille américaine N124, Sgt. Raoul Lufbery,
1916. Cena 225 Kč / 315 Sk - kód EDK8070



Fairey Firefly Mk. IV / Mk. V

Výrobce: MPM,
měřítko 1:72

Model britského námořního stíhacího a průzkumne-
ho letounu. Šedý plast, čiré a resinové díly,
rytí do hloubky, obtiskový arch. Verze: FR. Mk.

4 (005/) Nizozemské námořní letectvo; FR. Mk. 5 (205/VT488) - 821.
peruť RAF, HMS Glory, pilot Lt. J. F. K. „Sean“ McGrail; A. S. Mk. 5
(VG-BDK/VH135) - 880. peruť RCN, H. M. C. S. Magnificent. Cena
350 Kč / 525 Sk - kód 100/SH72031

AH-1W Super Cobra

Výrobce: Tamiya, měřítko 1:72

Plastikový model bitevního vrtulníku
(sér. č. 162532) americké námořní
pěchoty. Šedý plast, čirý překryt
kabiny, obtiskový arch.
Cena 269 Kč / 404 Sk - kód 108/60708



INZERCE

Čitelně psané soukromé řádkové inzery zveřejňujeme zdarma pokud je zaslete e-mailem na adresu

typltova@aeromedia.cz,

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

PRODEJ

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

■ **Prodám plány modelu**: 29 historických plachetnic a 41 válečných lodí, seznam za známku. Ing. J.Švec, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5

■ **Prodám plast. stavebnici**: Soviet Modern Air Armament od ICM (150 Kč). Mesoun@seznam.cz

■ **Prodám el.motor** Faulhaber s planetovou převodovkou 121,5-1 12V 3ks,sadu č.1629 Faller Car System Man popelář s dodanými funkcemi majáky + nabíječka - ovál. Roco.605 590 346

■ **Prodám 1:32 Tamiya A6M Zero** 2000 Kč, 1:32 Trumpeter MiG-19S 1500 Kč, 1:32 Trumpeter MiG-21F 1500 Kč, Tel.: 605 149 694

■ **Prodám vyvazané časopisy L+K** rok 81, 88-94 a nekompletní 96 (chybí č.11, č.21). Blansko, tel.: 723 905 069

■ **Prodám F-4 W. Weasel** 1:48 Hasegawa + plechy Eduard, L+K svazané ročníky 2000 - 02 + č.13 roč. 2003. Cena dohodou, tel.: 777 155 625

■ **Prodám stavebnici Směr Potěz** 540 1:72 cena 120 Kč. Zašlu dobírkou. Drahoslav Polášek, Smetanova 38/10, 743 01 Bílovec

■ **Prodám časopis Modelář**, kompl. ročníky 1986-92, nesvázané. Modeláře nekoplt., 1975-2002. Výměna, po dohodě možná. Tel.: 495 269 533 večer

■ **Prodám 1:72 L-39 Albatros** Eduard Profi Pack (kompletně) za 500 Kč a CMK set 1:72 A-1H pro Hasegawu za 300 Kč. Tel.: 604 480 000.

■ **Prodám L-39 Albatros** 1:72 Eduard profi pack (kompletní), za 500 Kč, A-1H detail set od CMK za 300 Kč, F-14B Tomcat 1:72 Hasegawa. Tel.: 604 480 000

■ **Prodám nový Zimmerit** fy Eduard (35404) k tanku King Tiger, 1:35 od fy Tamiya za 250 Kč. Tel.:603 250 271, denně do 20 hod, e-mail:mirek.prochazka@click.cz.

■ **Predám publikacie**: Luftwaffe over Czech territory 1945 (JaPo,1700 Sk), Albatros D.II / III Oeffag (JaPo,300 Sk), Tornado (Concord,500 Sk). Všetko v 100% stave, ako nové.

Tel.: +421 904 378 952.

■ **Prodám nesestavené modely letadel** v měřítku 1:72: L 39 Thunderbird, Suchoi SU

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

na pozici technika pro přesnou individuální výrobu.

Nabízíme dobré platové podmínky (úkolová mzda).

Praxe vítána. Pozaduje samostatnost a spolehlivost.

Životopisy zasílat paní Houfková,

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

25K (Kopro), Suchoi SU 34/32 Strike Flahker, bez překrytu kabiny (Italeri), vše za cenu 500 Kč. Martin Piskáček, Slavčková č. 1691, 356 05 Sokolov, tel.: 737 419 036

■ **Prodám model letadla** 1:72 F-111 E „Aardvark“ Hasegawa za 500 Kč. Model lodě 1:400 „Bismarck“ Kangnam 700 Kč. Jiří Lapeš, Na Volvách 478/12, 664 91 Ivančice

■ **Prodám kolejiště** modelové železnice TT, složené ze tří základních modulů + dva doplňky do písmene L. Rozměry 335x370, šířka 80 cm. Rozebíratelné. Beran Jiří, Chodská 420, 541 01 Trutnov. Tel.: 736 449 666

■ **Prodám 1:72 Me 410A-1** žlutá 7 (Fine-Molds), Ju 88G-10 (resin Kora), Bf 109G-10 (Revel), e-mail: karel.pilat@volny.cz, tel. 603 588 498

■ **Prodám auta** pro modelovou železnici, TT osobní i nákladní, patrové soupravy modelové železnice TT: DR - 5 barevných variant a PKP. Pouze v celku (čtyřdílné). Beran Jiří, Chodská 420, 541 01 Trutnov. Tel.: 736 449 666

■ **Prodám kity** 1:72, 1:48, vč. byv. NDR, seznam za známku. Dále starší jednotl. čísla L+K a modelářskou literaturu. František Pavelčík, J. Božana 3133, 738 01 Frydek Místek

Prodám kity letadel (nesestav.), 1:48 Academy (P-47N), (Spitfire XIVC), Eduard - Profipack (YAK-3). Tel.: 326 589 407 (SR).

KOUPÉ

■ **Koupím stavební návody** z plastik. stavebnic. Obrněné automobily, tanky, samohybná děla atd. Prosím nabídněte. Miroslav Valovič, Vojkov 78, 257 53 Vrchotovy Janovice

■ **Koupím podvalníky** 1:87. ROCO. 605 590 346

■ **Koupím rozbité**, i neúplně modely aut Burago ve velikosti 1:24. Koupím na ně i díly: kola, světla, skla, e-mail: junior.ruzicka@volny.cz

Modelář 10/2003 vychází 3. října

Z obsahu doporučujeme:

- Tanky T-34-84 a T-35
- Hasičský Opel Blitz
- Alpha Jet
- Bucker Bū 131 Jungmann a Aero C-104

■ **Koupím modely** 1:43-1:50, nákladní armádní, požární, civilní nástavby, i poškozené kovové i umělé, i ruské výroby, nutně Solido 1:43 obojživelný DUKW (kachna) i poškozený. Pavel Typlt, Horní Olešnice 40, 543 75.

■ **Koupím plast. modely vozů** F-1 od Tamiya 1:20, kat. č. 20039 Mc Laren MP 4/8 Ford, č. 20045 Ferrari F 310 B, č. 20046 Mc Laren MP 4/13 a katalogy Tamiya do roku 1995. Cenu respektuji.

Tel.: 596 722 062 nebo SMS 606 454 301.

■ **Koupím letadla** 1:350 Tamiya pro USS Enterprise od téže firmy. Tel.: 604 480 000

■ **Koupím 1:35**, BMP-1, BMP-2, RDM-2, BRDM-3, BTR-70, BTR-80, SCUD-B, vše Shanghai Dragon. Tel.: 737 911 652 pouze SMS.

■ **Koupím stavebnici** Monogram Me 262A-1a (1:48). Rozumnou cenu respektuji. Mesoun@seznam.cz

■ **Koupím kryty kabiny** na P-61A Black Widow měř.1:72 od fy. Dragon. Z.Kocián Pálavské nam. 6, 628 00 Brno

■ **Koupím nesestavený model** MH-53E Sea Dragon 1:72 od Italeri. Tel.: 777 276 450. Čech Karel, Mšecké Janovice 39, 270 64 Rakovník

■ **Koupím poškozenou Diesellokomotivu** BR 107, T435, YM 32 i vrak bez motoru, parní lokomotivu BR01 s tlačným tendrem, třeba i bez motoru, potřebuji hlavně tlačný tendr. Velikost TT, pohon tendrem. Prosím, nabídněte. Ing. František Klein, Hrabí 16, Bílá Lhota, 783 21 Chudobín.

■ **Koupím modely F1** v měřítku 1:43 - všech značek a firem - P.Cigler, Havlíčkova 7, 301 37 Pízeň - ciglerovi@razdva.cz

■ **Kupím publikácie** Sq.signal in action - Bf 109,Typhoon/Tempest. Tel.: +421 904 378 952.

■ **Koupím Do-17Z** (i nekompletní nebo sestav.) a nesest. Ju 87 G-2 (nebo D-5/8), Bf 110C/D (Fujimi), He-60 (Azur), He-46 (AML), kabinu Falcon Do-217E - vše 1:72, e-mail: karel.pilat@volny.cz, tel.: 603 588 498.

■ **Kupím modely pozemnej vojenskej techniky** z ruskej fronty v mierke 1:72 (polopostavené alebo aj poškozené príp. bez dekátov). Tel.: 421 908 404 987

■ **Koupím nesestavené kity letadel** 1.48 Tamiya, Hasegawa, Revell, Trumpeter např. Me 262, P-47D, MiG-19, P-38J, F-86D, F6F-3/5, P-51D, Me 410, Ki-27, Ki-100 a pod. M. Oravec, Luborčianska 8, 914 41 Nemšová, SR

Kupón pro bezplatnou inzerci
MODELÁŘ



Tank T-34-76 si můžeme prohlédnout například v expozici VHÚ v Lešanech (k článku na straně 9)



Za bojů v severní Africe padlo mnoho Messerschmittů do britských rukou. Zobrazený Bf 109F-4/trop byl zkoušen u operacní peruti ve zbarvení tvořeném pravděpodobně pískovou barvou na svrchních plochách a azurovou na spodních. Vrtulový kužel měl v barvě RLM 70, na přídi a koncích křídla bílé identifikační pruhy. Britské výsostné znaky byly namalované od ruky značně nepravidelně



S Messerschmittem Bf 109F-4 létal Dezső Szentgyörgyi (31 sestřelu) v lete 1943 u Kursku u stíhací peruti 1/1 maďarského letectva. Letoun kamuflovaný barvami RLM 74/75/76 měl kryt motoru zřejmě z jiného stroje a překryt kabiny se světlým rámováním. V označení na SOP chybel horní červený pruh, na trupu a na křídle byly německé trámové kříže



Bf 109G-2 W. Nr. 13528 z jednotky 1/LeLv 34 finského letectva, na kterém v lete 1943 létal Ilmari Juutilainen (94 sestřelu). Stroj v kamufláži standardní kombinace barev RLM 74/75/76 měl svrchní plochy přestříkány velmi zředěnou barvou RLM 74, kterou prosvítalo původní zbarvení



Poslední sestřel chorvatského letectva si na své konto připsal 23. dubna 1945 Ludevit Bencetić (16 sestřelů) z 2. Lovачko Jato v kabine Bf 109G-10. Jeho obětí se stal Mustang Mk.IV ze stavu 213. peruti RAF. Bencetićův Messerschmitt byl pravděpodobně zbarven kombinací barev RLM 81/83/76 a opatřen identifikačními prvky žluté barvy. Německé označení na trupu bylo přetřeno světlou barvou (RLM 02?) a pruh před SOP tmavou barvou (RLM 70?). Stejnou barvou byla přetřena i svastika na kýlovce



Bf 109G-10 W. Nr. 491407 létal na počátku roku 1945 u 3. Squadriglie letectva Italské sociální republiky. Letoun byl pravděpodobně zbarven kombinací RLM 75/83/76 (možné je však i starší schéma 74/75/76). Zatímco na trupu a kýlovce nesl italské „známkové“ znaky, na křídle zůstaly německé kříže. Na kapotě motoru byl znak jednotky odvozený od znaku bývalého 153. Gruppo královského letectva



Letecké oslo Ion Dicezare létal v roce 1944 u Grupul 7 rumunského letectva na letišti Bukurešť-Pipera s Bf 109G-2/R6. Letoun byl na svrchních plochách zbarven nepravidelnými skvrnami světlé (sede) barvy na tmavém (sedozeleném) podkladě. Stroj nesl tzv. Kříže krále Michala na trupu i křídle a rumunskou trikolouru na směrovce. Na přídi byl bílý nápis „Hai fătă!“ a pod kabinou monogram pilota

