

# MODELÁŘ

Jak-52

Me 163

MODELUJEME PODZIM

DUKW

E-DAY

CONVAIR B-58 HUSTLER  
OBRNĚNÝ AUTOMOBIL BA-10  
ČÍNSKÝ MIG-15  
CROMWELL Mk. IV  
MASKY PRO STRÍKÁNÍ

USA  
3101391762





Třetí mezinárodní otevřené setkání modelářů a výrobců e-day v Plzni, o kterém píšeme na straně 8, opět poskytlo návštěvníkům možnost prohlednout si modely opravdu vynikající kvality



▲ S modelem československého La-7 v měřítku 1:48 soutěžil Alfred Riedel z Prahy Petr Chmelík z KPM Plzeň vsadil „létající pivní tácek“ Sack AS 6 do diorámy v měřítku 1:72 ▼



▲ Pohledný čtvrtkový Westland Wyvern Jaromíra Senfka Štěpán Los z Roznova pod Radhoštěm se pochlubil modelem vícenásobného pravého vozidla Austro-Daimler AD 62 v měřítku 1:72 ▼



▲ Kategorio čtvrtkových modelů jednoplošníků ze zlaté éry letectví byla tak trochu záležitostí Miroslava Škarytky z Hradce Královce: obsadil první, druhé a s tímto modelem Fokkeru D.VIII také čtvrté místo



▲ V měřítku 1:72, v kategorii vrtulových jednomotorových jednomístných letadel zvítězil Milos Antfeist z Modelklubu Praha 4 s modelem Focke-Wulfu Fw 190D-9

S náročnou konverzí „Hakla“ na OT-810 s kanonem ráže 88 mm soutěžil Jiří Veg za KPM Rokycany v kategorii bojová technika Armády ČR ▼



Netradiční diorámu z kusem letadla Avenger a jeho osádkou postavil v měřítku 1:48 Jan Šustek z Prahy. Nápad mu vynesl v kategorii čtvrtkových diorám třetí místo



Foto M. Salajka



# MODELÁŘ

Mesíčník pro všechny maketáře

**11 listopad 2003 ročník 54**

Vydavatel: AEROMEDIA, a. s.

(IČO 25133322)

www.aeromedia.cz, www.letectvi.cz

v licenci Pražské vydavatelské společnosti

**Adresa redakce Modelář**  
Baranova 29, 130 00 Praha 3

Tel.: 222 710 331

E-mail: modelar@eromedia.cz

**Obchodní a inzerční 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)

**Sekretárka redakce Hana Tylptová**

(typtova@eromedia.cz)

**Redakční rada:**

Ing. Lubomír Koutný a Ing. Bohumil Votýpka (le-

tadla), Jiří Kašpar (rakety), Jiří Lajsek (lodě),

Tomáš Obermajer (železnice)

**Objednávky a zvýhodněné předplatné**

Aeromedia, a. s., Baranova 38,

130 00 Praha 3

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

E-mail: obchod@eromedia.cz

**Předplatné 2004**

u společnosti Aeromedia, a. s.:

roční 720 Kč/840 Sk

pololetní 372 Kč/ 430 Sk

u společnosti Mediaserv s. s. r. o.

roční 780 Kč, pololetní 390 Kč

Rozkřídla Aeromedia a. s. společností holdingu PNS, a. s.

Mediaprint KAPA a ostatní distributoři,

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

P. O. Box 189, 830 00 Bratislava,

Tel./fax: (+421-2) 444 54628, 444 50693

Velkoobchodní a prodejci si mohou objednat časopis

Modelář za výhodných podmínek u Aeromedia, a. s.

Informace o předplatném poskytává a objednávky

přijímá Aeromedia, a. s., otcůvatele tisku

a předplatitelské středisko

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

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

Moravské náměstí 12D, P. O. Box 351, 669 61 Brno,

Objednávky tel.: 541 23 32 32, fax: 541 61 81 60,

e-mail: abocentrum@mediaservis.cz,

reklama tel.: 800 171 181

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

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

E-mail: obchod@eromedia.cz

**One year subscription**

**for Europe 43 Euro, overseas 55 USD**

or PNS Hvozďanská 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

**Distribuce:** Česká pošta, s. p.,

Postservis OZ Přeprava

**Předtisková příprava:**

Reprodukce Baroa s. r. o.,

Svobodova 1, 128 17 Praha 2,

E-mail: baroa@atlas.cz

**Grafická úprava:** Iva Bílková

**Tisk:** UNI GRAFIA, a. s. Praha 10

Redakci nevyžadane příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2003

ISSN 1212-2866

Registrační značka: MK ČR E 2275

6 Modelářské soutěže

8 e-day v Plzni

10 Stříbrný Číňan (MIG-15bis)

12 Tank M60A1 RISE 1:35

13 Obrněný automobil BA-10

14 Modelujeme podzim

17 Jezevčíkova poradna: masky

20 Me 163 Komet

30 Bucker BU 131 jako Kyushu K9W1

32 T-34 s odminovačem PT-3

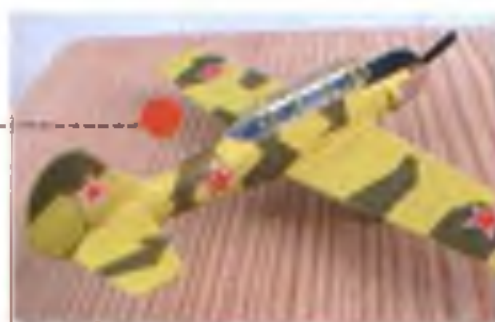
35 Jak postavit zničený tank

38 B-58 Hustler v měřítku 1:48

39 DUKW v měřítku 1:35

42 Jak-52

43 Podmořské čluny jeho veličenstva



## Jóóó Plzeň...

Myslím si, a podle ohlasu nejsem sám, že kitařským vyvrcholením letošního roku bylo velmi dobře připravené setkání e-day v Plzni. Na koukání a obdivování tam bylo tolik pěkných modelů, že jsem nestihl nic z doprovodného programu a i tak jsem si většinu z téměř 1000 modelů prohlédl až na fotografiích. V Plzni jsem také zjistil, že časopis Modelář už má mezi staviteli dost slušný kredit a že stále více šikulů má chuť pro nás psát. Tomu odpovídá náplň tohoto sešitu. I když jsem sliboval, že předobrazem budoucího ročníku bude až letošní poslední číslo, po obhlédnutí následujících stránek mi snad dáte za pravdu, že Modelář už je kitařský. Bohužel, zase jsem musel několik avizovaných článků odsunout na později, ale snad mi to odpustíte – kde jinde naleznete měsíc po výstavě fotografie a pojednání o modelech přímo od autora?

Nic není zadarmo, a tak bude více stránek na lepším papíru příštího ročníku vykoupeno vyšší cenou. Pro předplatitele u společnosti Aeromedia bude stát jeden sešit 60 Kč, ve volném prodeji 65 Kč. Předplatné je tedy výhodnější a časopis zabalený ve fólii dostanete do schránky dřív, než bude na stánku. Navíc předplatitelé, kteří objednávku Modeláře nebo některého z „balíčků časopisů“, o kterých informuje vložený leták, u společnosti Aeromedia, a. s. (Magnet Press Slovakia) uhradí do 31. prosince, získají dárek a budou zařazeni do slosování o věcné ceny. Všichni předplatitelé časopisů u naší společnosti se také stávají členy Aeromedia profit kubu s oprávněním využívat členské výhody, předplatitelé společnosti Magnet Press Slovakia získají obdobné výhody vyplývající z členství v Hobby klubu.

Příští sešit už se mnou bude připravovat nový kolega. Doufám, že vychytáme poslední chybičky a že společně završíme přeměnu „Modeláře“ v Modeláře! Držte nám palce a nezapomeňte se pochlubit, co nového jste postavili.

Martin Salajka





▲ Milan Tomčík ze Svobody nad Upou soutěží s modelem polopásového vozidla FAMO s nastavbou Flak 88 (1:35)

◀ Jubilejní Curtiss P-40N, avšak v měřítku 1:72, postavil junior Jakub Kaplan z Mariánských Lázní

◀ Dokonalá dioráma Husité ve velikosti 54 mm pochází z dílny Vojtěcha Kresáka

Fiat G.50 v měřítku 1:48 představil Sándor Nagy z Maďarska ▼



Maďarské modeláře v Plzni opravdu důstojně zastupoval Kristian Bodu z modelářského klubu Fabricate, když předvedl dokonalou patinou opatřony Jagdtiger v měřítku 1:35



V kategorii proudových letadel v měřítku 1:32 zvítězil v Plzni Libor Černocký z KPM Brno s modelem F-4J Phantom II



Muž s velkým „Šerchánem“ (rozpětí 2480 mm) je Václav Chott z Rudne a dle titulku prezentuje vyspělost našich modelářů na přehlídce, kterou byl tradiční, již devátý memoriál Čeňka Formánka. Paradoxně se tu ještě naposledy „velké“ větroně létaly souběžně s kategorií A 2, ale od příštího roku ze soutěží definitivně zmizely. Absolutním vítězem se stal Vladimír Hašek z Popradu. V kategorii I b – normální senioři – dosáhl 4876 bodů. Veřejně, že v názvu kategorie zařadil tiskařský šotek, ale jak to bylo s těmi body?

Pro hodnocení byly povinné dva starty. Pokud soutěžící dosáhl času pod 10 sekund, byla mu započtena nula. Prvý start se měřil do pěti minut, druhý bez omezení. Součet se dekadicky zlogaritmoval a výsledek násobil tisícem! Kontrolní otázka pro mladé matematiky: Kolik naměřili časoměřiči Haškovu modelu? I tady byly, jak vidno, nejprve vynalezeny věci složitě.

Uprostřed časopisu našli čtenáři překvapení. Při ceně výtisku 1 Kč byl uvnitř vložen plánek v měřítku 1:1. Byl to Jirotkův gumák V.J.-6. Nějaký čas v tom redakce pokračovala. Příjemné gesto, když si uvědomíme, že stejné plánky z prostřední dvoustrany byly po měnové reformě distribuovány za 3,50 Kčs!

## Letecký modelář 11/1953



Mladším na vysvětlenou: V období socialistické výstavby ceny ekonomické triviality nerespektovaly a definitivní podobu jim dával cenový úřad.

Za povšimnutí stojí prezentace patrně prvního u nás postaveného modelu pro skupinové létání (později jsme tomu

začali říkat „tymak“). Byla to zhavá novinka a ve třech exemplářích ji zhotovili pražští modeláři Macháček, Frančík a Havlín. Samozřejmě, že úvodem jmenovány byl i populárním konstruktérem a výrobcem použitých motorů AMA 2,5 cm<sup>3</sup>.

Druhá z věcí, které se později také ujaly, je dmychadlový pohon. Pod názvem Jak řešit maketu s proudovým pohonem dostali naši modeláři poprvé obsáhlejší ucelenou informaci, včetně ilustrativních obrázků s někdy až podrobnými detaily. Protože to nebylo ze Sovětského Svazu, nebyl pochopitelně vychozí zdroj citován.

V předposledním čísle ročníku se také objevila nová rubrika Jak je poznáme, doplněná podtitulkem Na pomoc kroužkům CO. Je vedena v tehdejší duchu velmi tendenčně a silnými slovy. Předmětem poznání byla imperialistická letecká technika a zjištění, že nejdůležitější je ji rozpoznat. Její likvidace již byla pro amadního generála Čepičku hračkou. Přesto si po letech myslím, že se rubrika minula s účinkem. Předně jsme tu zvládli leteckou terminologii a co se týkalo imperialistické techniky – paradoxně k ní rubrika mnohé spíše přivedla.

pam

## TRI LETECKA MUZEA A SCALE MODEL WORLD 2003

CK PP TOURIST – A TEMPO s.r.o.

Topolová 2915, 106 00 Praha 10, tel.: 272 650 744, 777 017 478

porada

ve dnech 21. až 26. listopadu 2003

## ZÁJEZD MODELÁŘSKÝCH SNŮ

Tematický zájezd do Anglie na kitaršskou velepřehlídku  
**SCALE MODEL WORLD 2003 v Telfordu**

(ke 40. výročí založení IPMS UK)

### Program:

1. den: Odjezd ve 12.00 h. z Prahy 5 od stanice metra Radlická. Noční přejezd Německem a Belgií
2. den: Ranní trajekt Calais-Dover. Dopoledne příjezd do **Duxfordu**. Celodenní prohlídka Imperial War Museum (Vstupné 6.5 GBP). Večer odjezd do Birminghamu, ubytování v hotelu – 2 lůžkové pokoje.
3. den: Po snídani odjezd Telfordu, návštěva výstavy **Scale Model World 2003**, odpoledne prohlídka leteckého muzea v **Cosfordu** - vstup zdarma. Nocleh v hotelu.
4. den: Po snídani celodenní návštěva výstavy **Scale Model World 2003 v Telfordu**. Nocleh v hotelu.
5. den: Po snídani odjezd do Londýna. Návštěva leteckého muzea v **Hendonu** (vstup zdarma) a prohlídka Londýna s průvodcem. Večer odjezd
6. den: Příjezd do Prahy v odpoledních hodinách

**Cena: 7 300 Kč**

**Cena zahrnuje:** dopravu autobusem Karosa, dopravu přes „Kanál“, 3x ubytování v hotelu \*\* (2 lůžkové pokoje), 3x snídani, průvodce CK, povinné pojištění CK proti úpadku.

(Cena nezahrnuje: vstupné na výstavu v Duxfordu a pojištění léčebných vyloh v zahraničí.)

## KALENDÁŘ

KPM Nymburk ve spolupráci s Velitelstvím vzdušných sil AČR pořádá 8. listopadu **Kit Salon 2003** v Dělnickém domě v Palackého ulici v Nymburce.

Soutěž je vypsána v 15 základních kategoriích, současně proběhne první kolo MČR vrtulníků, řada doprovodných soutěží o hodnotné ceny a modelářská burza. Přijem modelu začne v pátek 7. listopadu od 17 h, pro veřejnost bude sál otevřen v sobotu od 10 h.

**Kontakt:** e-mail: [contact@ipmsnymburk.com](mailto:contact@ipmsnymburk.com), [libor.maly@tiscali.cz](mailto:libor.maly@tiscali.cz), [www.ipmsnymburk.com](http://www.ipmsnymburk.com), tel.: 728 439 995, 325 514 972

Modelářský klub Dum Dum ve spolupráci s Obecním domem v Praze a klubem Le Sappeur Belge pořádá v sobotu 29. listopadu mezinárodní figurkářskou soutěž **Czech DD Masters Open 2003**. Soutěž a výstava se uskuteční ve Sladkovského sále Obecního domu v Praze 1 (nám. Republiky 5), účast přislíbila česká figurkářská špička a figurkáři ze Slovenska, Belgie, Německa, Francie, Lucemburska a Polska. Soutěž doplní přehlídka vojáku v historických uniformách.

**Kontakt na pořadatele: Pavel Šipka**, tel.: 603 260 494, e-mail: [sipka@mbox.vol.cz](mailto:sipka@mbox.vol.cz)

Firma **Blok Hobby** pořádá 22. listopadu modelářskou soutěž a výstavu v sále restaurace U nadraží - Zelená v Zelenči u Prahy

Pohárová soutěž **Indeco Junior Model Cup** je vypsána pro juniory do 18. let, kteří se věnují stavbě modelů automobilů v měřítku 1:43. Do celkových hodnocení budou započítávány výsledky dosažené na soutěžích Kit salon Nymburk 2003 a příští rok na Kit show Beroun, Východočeská kit show v Hradci Králové, soutěži Prosek Model Praha, 8. model salonu v Čáslavi, modelářské soutěži v Kolíně, na Holi show v Mělníku a na 7. setkání modeláři v Sázevě. Ocenění budou jak tři celkově nejlepší účastníci, tak první tři v každém kole



# LUŽ 2003

**Z čeho vzniklo mezinárodní tísňové volání „Mayday“ používané v letectví?**

a) zkomolením francouzského „m' aidez“ (pomozte mi)

b) z anglického výrazu „My day“ (můj den, tedy vše se točí kolem mne)

c) podle kódu USAF pro mimořádnou událost (May Day = 1. máj)

d) byla to jediná anglická slova, na která si vzpomněl Čkalov po havárii

Takové vychytávky se objevily v oblíbeném kvízu, jenž byl nabídnut účastníkům dvanáctého ročníku veřejné soutěže plastických modelů Luž 2003 (mimořádně - správná odpověď je c).

Soutěž se konala 11. a 12. října na netradičním místě, neboť z kapacitních důvodů byli nuceni organizátoři (SPL Liberec) přesunout soutěž zpod úpatí Luže na dohled další dominanty Lužických hor – Jedlové hory (774 m n.m.). Penzion U jasanu v Horní Chrbské poskytl dostatek místa a pohodlí všem zúčastněným.

Zahájení soutěže bylo netrpělivě očekáváno, ideální slunečné, leč větrné počasí babího léta přímo vybízelo k vyletům do okolí. Organizátoři dokonce uspořádali zájezd do obce Jánská, v její blízkosti se nacházejí podzemní haly, respektive štoly bývalého koncentračního tábora Rabštejn (patřícího pod bavorský tábor Flossenbürg). V roce 1944 sem byla převedena část letecké výroby závodu Weser z vybombardovaných Brém a v pískovcovém podzemí se koncem války krom jiného vyráběly komponenty pro výrobu Ju 188.

Setkání v Luži je dvojdenní akcí, tudíž sobotní večer (pravda, leckdy i část noci) je vždy věnovan společenskému setkání. Letošní večer měl dle mého soudu dva vrcholy – již zmíněný kvíz o kapalně ceny a sledování VHS záznamu z modelářské soutěže Crystalex, konané v Novém Boru 21. října 1989 (!) „...dávám bolševikovi dva, maximálně tři týdny...“.

Ovšem ještě před večerními radovánkami nastala práce pro rozhodčí, kteří měli podle bodovacího systému SMČR určit výsledné pořadí modelů.

V kategorii I.c (letadla 1:72) vyhrál Pavel Štechr s modelem Spitfire Mk.I, následovan Miloněm Vojtiškem s nočním stíhačem F6F-5N Hellcat a Michalem Šourkem s P-47D-25. Pro zajímavost, čistě zhotovený model byl postaven bez úprav „z krabičky“, tedy coby Standard Kit, a porazil mnohé pozotvřené modely.

Kategorii I.b (letadla 1:48) dominovaly dva Starfightery, vyhrál F-104C Petra Douska, ověnčený vavriny na mistrovství ČR. Na druhém místě skončila japonská varianta stejného typu, F-104J Jiřího Brože. Třetí místo získal Jan Bobek za model Bf 109G-6.

Jan Pavlík vyhrál kategorii II.b (pozemní bojová technika 1:72) s kolopásovým Sd.Kfz 251. Druhé a třetí místo vybojoval s modely Famo Sd.Kfz 9 + 88 mm Flak, resp. samohybným delem Nashorn Petr Vorobok. Tyž modelář vyhrál kategorii II.a (pozemní bojová technika 1:35) s modelem českého tanku Škoda LT-35 v německých barvách. Milan Krnač přestavil Tatra T 148 VNM (druhé místo) a třetí příčku i cenu CMK Trophy získal Petr Skořepa s modelem „Brouka“ VW-87.

Ve specialních kategoriích vyhrál Miloň Vojtíšek kategorii prototypů s modelem Grumman XF4F-2 (předchůdce Wildcatu), Pavel Klouček a jeho vírník Cierva C.30A získali prvenství v kategorii neozbrojených letadel a Bren Carrier přinesl prvenství v technice Commonwealthu Miroslavu Jeníkovi.

Karel Bartoniček získal s modelem P-51B Tamiya Cup, určený stavitelům modelů této firmy.

Soutěž v Lužických horách si vybudovala pověst těch podařených a patří k mým nejoblíbenějším. Ani letošní ročník mé očekávaní nezklamal. Takže zase za rok...

ZDENĚK FABÍK  
Foto autor

**Pavel Klouček vyhrál s vírníkem Cierva C.30A kategorii neozbrojených letadel (vlevo dole)**

**F6F-5N Hellcat v měřítku 1:72 z dílny Milone Vojtiska (upravo dole)**



*Čtvrtkový F-104J Starfighter Jiřího Brože (druhé místo)*



*Jan Bobek skončil s Bf 109 G-6 v měřítku 1:48 na třetí příčce*



*Petr Vorobok vyhrál s tankem Škoda LT-35 v měřítku 1:35*





## MISTROVSKÉ TITULY FSR ROZDÁNY

Mezinárodní mistrovství ČR lodních modelářů ve společných závodech rychlostních člunů se spalovacími motory pokračovalo posledními dvěma závody v srpnu a začátkem září. Čtvrtý závod se jel za pořadatelsví KLM Moravské Budějovice s velmi dobrou zahraniční účastí (pět států) na soukromém rybníku v Jemnici o víkendů 16. a 17. srpna.

Nový závodní areál v hezkém prostředí rybníka ze tří stran chráněného lesními porosty, je sice trochu těsný pro předepsanou trať, ale vše se vešlo a závod měl velmi dobrou úroveň. Byl to v letošním roce vůbec nejsilněji obsazený mistrovský závod. A o budoucnost má postaráno, protože majitel areálu byl spokojen že v horkých dnech byla lodními šrouby dobře okysličena voda. Připravil také zázemí s občerstvením, což bylo zase kvitováno účastníky. Pořadatelem zajištěné ceny se velice líbily hlavně účastníkům ze zahraničí, zato všechny méně těšilo příliš vzdálené parkoviště a přemnožením vos a sršňů.

Ve čtvrtém závodě zvítězili v jednotlivých třídách: FSR V3,5: v kategorii juniorů Neli Golavsek ze slovinského Velenje, v seniorech Christian Kucera z Vídně; ve třídě FSR 7,5 junior Julian Govšek z Velenje a ve třídě FSR V15 senior David Štička z Prerova (letos náš nejlepší pilot).

Poslední závod mistrovství uspořádal klub Delta Pardubice v osvědčeném areálu ATC Burňkov v Brezích u Přelouče 5. a 6. září. Posun zahájení na pátek je pravidlem, které umožňuje aby závod skončil v sobotu odpoledne. Večer pak patří slavnostnímu dekorování nejlepších, povídání a trochu i oslavám vítězství. Bohužel již druhý rok větší část účastníků odjíždí na noc domů, a tak posun přestává tuto funkci plnit.

Pěkné počasí v pátek vystrídala větrnější sobota, a tak výsledky druhého dne byly o něco slabší. I tak byl závod, tentokrát vysloveně česky (současně probíhal závod i v rakouském Vtrágoši), na dobré úrovni a – krom mistrovských titulů Davida Štičky, který je měl již před tímto závodem „v kapse“ – rozhodl o konečném umístění v mistrovství ČR.

Poslední závod se ve třídě FSR V3,5 stal koristí juniora Petra Lejska (Vysoké Myto) a seniora Michala Sloupa (Praha 4). Ve třídě FSR V7,5 dopadli nejlépe junior Tomáš Raška a senior Bohumil Směták (oba Přerov) a ve třídě FSR V15 opět jejich krajan David Štička.

Po večeri byly vyhlášeny nejprve výsledky posledního závodu a poté i mezinárodního mistrovství ČR. V mistrovské soutěži byli prvních místech závodníci, protože většina zahraničních měla jen součet dvou výsledků (do mistrovství se počítají tři výsledky z pěti soutěží).

V diskusi padl námět modelářů z Prerova a Slavkova na ustavení nové levné (příp. začátečnické či náborové) třídy, jež by měla rozšířit řady „efeserkařů“. Doufejme, že se podaří jej uskutečnit a že se zvýší stavy mládeže – budoucnosti této kategorie. Spočítáme-li, že se mistrovství zúčastnilo 76 modelů, zdá se to být dost, ale na pět tříd zase ne tak mnoho. Oživení je jistě potřeba a větší konkurence přinese i zlepšení úrovně.

JIRÍ LEJSEK

### Výsledky mezinárodního mistrovství ČR

**FSR V3,5 junioři:** Mistr ČR Lenka Navrátilová, Pardubice 57 bodů, 2. Petr Lejsek, Vysoké Myto 54 (2x první místo), 3. Pavel Raška, Prerov (1x);

**FSR V7,5 junioři:** Mistr ČR Tomáš Raška, Prerov, 57 (2x), 2. Petr Lamač, Turnov (1x). 3. Lenka Navrátilová, Pardubice 51 b.;

**FSR V3,5 seniory:** Mistr ČR Michal Sloup, Praha 4, 54 bodů, 2: Michal Rajniš, Brandýs nad Labem, 47, 3. Luděk Matl, Slavkov, 42;

**FSR V7 seniory:** Mistr ČR David Štička, Prerov, 63, 2. Bohumil Směták, Prerov, 51, 3. Jaroslav Rajniš, Brandýs nad Labem, 45 b.;

**FSR V15:** Mistr ČR David Štička, Prerov, 63, 2. Jaromír Raška, Prerov, 51, 3. Karel Hájek, Praha 4, 40 bodů

# Mattanelli

velkoobchod – modely, hračky

## Revell NOVINKY

### ŘÍJEN 2003

Kat.č. název měřítko

Technika  
3133 Panzer III Aust. L 1/72

Letadla

4009 Lockheed X-35B JSF 1/144

4384 Dassault-Breguet

ATLANTIC 1 MPA 1/72

4530 Me B1-11D G-2 1/48

4576 Wright Flyer 1/39

Kovová aula

8973 Mercedes 180D Ponton, Lightgrey 1/18

8974 Mercedes 180D Ponton, Black 1/18



Další informace a nabídku modelů naleznete na [www.mattanelli.cz](http://www.mattanelli.cz)

## www.artur-m-c.cz

internetový obchod nabízí  
speciality české modelářské kuchyně:

modely a lepty ve vlastní stavě Eduard  
zapečené polyuretanové doplňky Aires a CMK  
flambované modely s pikantní omáčkou MPM  
přírodní propečené modely Pavla, MAC a AML  
míchané barevné nápoje a pomůcky Agama  
a další vypečené produkty předních českých  
a moravskoslezských výrobců

pro milovníky zahraniční kuchyně  
máme připraveny vybrané pochoutky  
z japonské, čínské i evropské produkce.

Tištěný katalog zasilkové služby zasíláme na dobírku za 79,- Kč.

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

Artur M.C., P.O.Box 79, 274 01 Slaný, tel.: 312523556

U Artura si určitě vyberete.....





Třetí mezinárodní otevřená setkání modelářů a výrobců uspořádali 20. září v areálu střelnice ASS Dukla v Plzni pracovníci společnosti Eduard MA a jejich přátelé a příznivci. Posuzováno jen řečí čísel, představilo 248 účastníků v hale renovované po loňské povodni na 950 modelů. Přívlastek mezinárodní je v názvu oprávněně, neboť svými vrcholnými díly i celými kolekcemi se pochlubili jak domácí a nedávno skoro domácí (slovenští) stavitelé, tak modeláři z Velké Británie, Maďarska, Nizozemí, Norska a Polska.

Z pohledu návštěvníků bylo z technických důvodů jistě účelne vměstnání vystavy a bohatého doprovodného programu do jediného dne (večera, noci...) nesmírně náročné. Nevěděli totiž, zda drív zasnout nad síkvností stavitelů a krá-

sou modelů, sledovat předvádění modelářských technik, slídit na burze po raritách, vydat se na návštěvu do muzea či na exkurzi, nebo se zapojit do debat. Každý ze zmíněných bodů, i další, které jsem v té rychlosti ani nepostřehl, by stačil na náplň celého dne.

Protože výsledková listina je dostupná na internetu, ušetříme místo a pro ty, kteří ještě kouzlo plzeňského modelářského svátku neobjevili, přinášíme na několika místech tohoto sešitu fotografie nejzajímavějších modelů a popis stavby některých z nich.

MARTIN SALAJKA  
Foto autor

**V kategorii vícenápravových kolových vozidel v měřítku 1:35 dosáhl Libor Matějka z Klatov s modelem Maz 537 na druhé místo**

**V kategorii proudových letadel v měřítku 1:144 zvítězil v Plzni Karel Susa (IPMS Praha) s pohledným modelem Hunteru F6A.9**



**Model Beaufigteru NF Mk.VI zhotovil v měřítku 1:48 Jiří Toman z Třebíče**



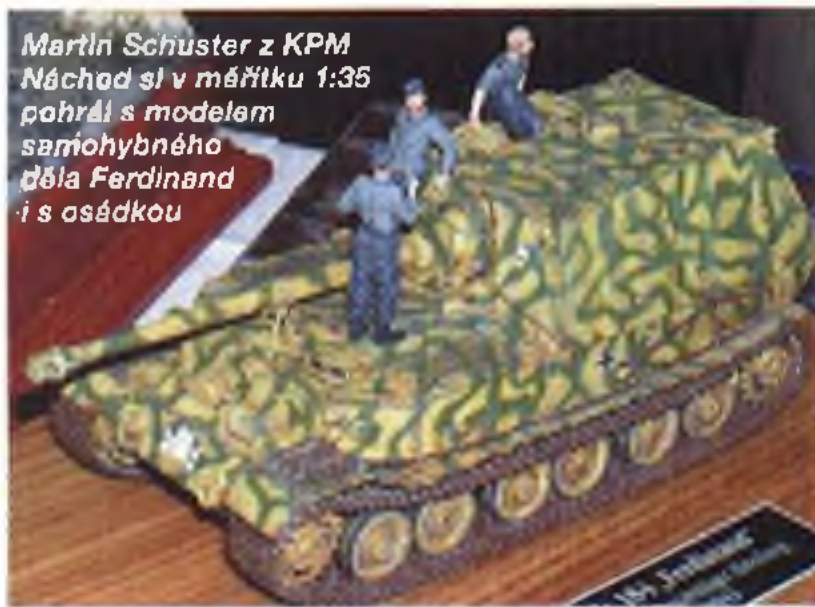
**Michal Sourek z IPMS Liberec postavil v měřítku 1:48 pro zvláštní kategorii letadla čs. pilotu Spitfire HF Mk. VII**



**Zdeněk Šebesta z Prahy potvrdil roli favorita a s modelem Kawasaki Ki-61 Hien zvítězil v kategorii vrcholových jednomotorových jednomístných letadel v měřítku 1:48**



**Martin Schuster z KPM Náchod si v měřítku 1:35 pohrál s modelem samohybného děla Ferdinand i s osádkou**



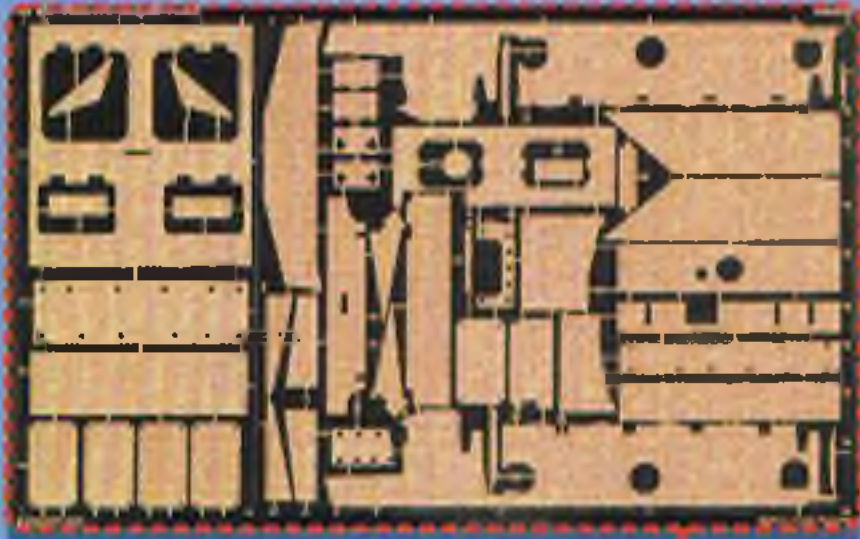
**Druhé místo v kategorii lodí v měřítku větším než 1:450 vybojoval Petr Polanka (MK Unreal Praha) s modelem vynořující se ponorky U-96**



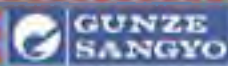


# ZIMMERIT

# MR. SURFACER



35147 - Leaves-Oak



B506  
Mr. Surfacer 500

## eduard

www.eduard.com

## PRESHADING



MR. COLOR  
C133 Earth - Zemlta  
AQUEOUS  
HOBBY COLOR  
H077 Tire Black  
Černé pneumatiky

## NĀSTRĪK

MR. COLOR

C039 Dark Yellow  
(Sandy Yelow) - Pískova



## POUZITĪ OBTISKOVE VODY



## APLIKACE LISTĪ

DAŠI LISTĪ NA CESTE. JE PODZIM.



35147 - Leaves-Oak



35152 - Leaves-Maple



MS323 - Mr. Mark Setter





Stavebnice: **MIg-15bis**  
 Výrobce: **Tamiya**  
 Měřítko: **1:48**  
 Doplnky: **Plechý Zoom Eduard, barvy a tmely Gunze a Aeromaster**

## Stříbrný Číňan

Stavba modelů letadel se venuji dlouhá léta, poměrně dlouho jsem však odolával letadlům ve stříbrném kabátě. Az jednou... Dostal jsem se ke stavebnici MiGu 15bis firmy Tamiya. Asi každý, kdo už někdy měl tu čest s výrobky Tamiya, ví, jaká je to pohoda, ba svátek, pracovat s takovým „materiálem“.

Nad stavebnicí jsem si řekl: „Je super, stříbrný povrch by nakonec neměl být nepřekonatelným problémem“. Navíc se v té době objevily na trhu barvy Gunze a mezi nimi „metalový program“. Vše dobré pochází z Japonska – co víc bych si mohl přát!



Stavbu není třeba rozebírat do detailů, model rosti skoro sám, spotřeba tmelu byla jen co by se za nehet dětského prstu vešlo. Jaka je shoda modelu s předlohou nevím, od toho má výrobce své experty a ja rozhodně nejsem příznivcem „šuplérového klání“.

Ale teď ke stříbrné barvě. Na sestavený model bez podvozku, hlavnové výzbroje a antén jsem nanesl stříkačkou tmel Gunze Mr. Surfacer 1000. Po zaschnutí přišel na řadu brusný papír zrnitosti 2000, respektive velmi lehké přebroušení modelu „pod vodou“. Po dokonale omytí povrchu vlažnou vodou a ještě dokonalejším osušení jsem model nastříkal přípravkem Gunze Mr. Metal Primer. Druhý den jsem do své stříkačky pistole poprvé nalil stříbro, tedy Gunze Aluminium, a s lehkými obavami nastříkal povrch celého modelu.



Na začátku jsem se měl možná zmínit, proč jsem se rozhodl postavit model čínského stroje a ne třeba československého. Že by málo patriotismu? Ale kdeže. Jenže čs. patnáctky staví kdekdo a čínský stroj s třetinou trupu červeně barvy vypadá vskutku zajímavě.

Pravě díky „té“ červeně jsem málem se stříbrnými povrchy skončil. Co se stalo? Druhý den po nastříkání hliníku a jeho přešetření jsem chtěl krycí páskou Tamiya vymezit prostor pro červenou barvu, ale červíček hlodáček zapracoval: „Co když hliníková ulpí na krycí pásce a společně s ní ji pak sundám s povrchu, jak se mi stalo u barev Testors? Proto jsem ještě před použitím maskovací pásky model přestříkal vodou ředitelným lakem Gunze. Povrch pak nebyl tak lesklý..., no vlastně nebyl lesklý vůbec. Poté jsem konečně použil pásku a na model nastříkal vodou ředitelnou červenou barvou Aeromaster. Odlepení pásky bylo pro mne obrovským šokem! Páska Tamiya, které jsem tak věřil, na některých místech modelu vyrvala kousky krycího číreho laku, takže model místy doslova zaril hliníkovou barvou ze spodní vrstvy a vypadal, jako by měl výrazku. Co teď? Po delším váhání (15 minut) a monologu o rozlitem mléce jsem z maskovací pásky zhotovil jakési polštářky, kterými jsem kousek po kousku

polepil celý stříbrný povrch modelu a poté je zase odlepoval. Červeně nastříkanou část modelu jsem podobně ošetřil na nahodně zvolených místech.

Nakonec jsem dolepil všechny drobné díly a celý model patinoval

olejovými barvami a křídami. Souhrou okolností a náhod tak vznikla notně opotřebená „roura“. Výsledek posuďte sami.

JIŘÍ HÁJEK  
 Foto M. Salajka





## Chlouba Lemontu z Rožnova

Stavebnice: **SK-3 Jupiter**  
 Výrobce: **KORA Models**  
 Měřítko: **1:72**

### Předloha

Clayton Folkerts patřil v polovině 30. let minulého století v USA k velmi uznávaným konstruktérům lehkých závodních letadel. Nikoliv nahodou všechny své konstrukce označoval písmeny SK (Speed King – král rychlosti).

Pro rok 1937 si u něj závodní pilot Rudy A. Kling objednal nový závodní stroj. Folkerts pro něj navrhl závodní letadlo SK-3 Jupiter, které bylo posléze pojmenováno Pride of Lemont (Chlouba Lemontu) podle města ve státě Illinois, ve kterém Kling žil. Konstruktor a pilot se podělili o náklady na stavbu a Kling se tak mohl zúčastnit Národních leteckých závodů (National Air Races) v roce 1937.

První vítězství získala Chlouba Lemontu v soutěži Greve Trophy Race. Následovalo vítězství v závodě o hlavní cenu Thompson Trophy Race, který se uskutečnil 6. září 1937. Pilotovi i letadlu



Vnitřek kabiny celý sestavíme z plechových dílů, ale většina vybavení po přilepení překrytu kabiny „zmizí“. O barvě vnitřku se návod nezmiňuje, ale patrně bylo vše v barvě použitých materiálů.

Konstrukce letadla byla z kovových trubek, motor krytý plechem a zbytek trupu potažen plátnem. Hlavní podvozkové nohy zhotovíme ohnutím příložených drátů, ke kterým doplníme vzpěry z leptů.

Zatímco stavba celého modelu nebyla příliš náročná, obtíže nastaly až při nalepení pře-

krytu kabiny vytazeného z poměrně tenkého materiálu. Ohnout plech č. B12 do požadovaného tvaru se mi nepodařilo (po několika pokusech se rozpadl), a tak jsem jako střední část použil původní díl, ale kryty podvozku jsem zhotovil nové z tenké fólie.

V návodu uváděná krémová barva stroje je příliš tmavá. Ve skutečnosti byl SK-3 nastříkán téměř bílou barvou s jemným krémovým nádechem. Obtisky jsou kvalitní a nemám k nim vyhrady. Výsledkem víkendové práce je zajímavý miniaturní model, který rozšířil moji sbírku civilních a sportovních letadel.

PAVEL ŠOFER  
 Foto M. Salajka



se stal osudným 3. prosince 1937. Při hlavním závodě soutěže, Miami Air Manouvers, prudký poryv větru přivodil pad Chlouby Lemontu a Klingovu smrt.

### Stavebnice

Maličky závodní special si za předlohu stavebnice vybrala firma KORA Models z Rožnova. V pevné krabičce jsem našel 12 dílů odlitých z polyuretanu, planžetu s 21 leptanými díly, překryt kabiny z acetátové fólie, dva drátky, návod a obtisky.

Trup je dosti neobvyklým způsobem rozdělen na přední s motorem a zadní část s pilotním prostorem. Důvodem byla konstrukce skutečného letadla, které mělo během pojezdění pilotní prostor zespodu otevřený a příslušné „díry“ se zakryly až zatažením podvozku.



Prameny:  
 V. Němeček, Folkerts SK-3 In L+K 11/1970

**WWW.OKUPANT.CZ**

internetový obchod plastických modelů z Ruska

Praha 1, Václavské nám. 15, k. 108, 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. Kplw IV H  
 německý tank  
 ex-Italeri

**350,-**



Prodej na Slovensko: [www.platzdarm.com](http://www.platzdarm.com)

**BÍLEK BÍLEK BÍLEK BÍLEK**

Firma Bilek Hobby pořádá modelářskou soutěž a výstavu  
 v Zelenči u Prahy dne 22. 11. 2003  
 v sale restaurace U nádraží - Zelland

Program: 8.00 - 10.00 h přejímka modelů  
 14.00 - 15.00 h vyhlášení výsledků, předání cen  
 v mezičase prohlídka modelů, možnost nákupu modelářského zboží

Kategorie: - letadla bez rozdílu měřítek  
 - vojenská technika, figurky  
 - ostatní (lodě, auta, atd.)  
 - mládež do 14 let

Geny ve všech kategoriích: 1. místo 1000 Kč a model za 1000 Kč  
 2. místo 700 Kč a model za 700 Kč  
 3. místo 500 Kč a model za 500 Kč

Všichni ocenění obdrží i diplom za umístění

Spojení z Prahy MHD (ze stanice metra Černý most),  
 vlakem z Wilsonova nádraží, nebo autem

**BÍLEK BÍLEK BÍLEK BÍLEK**



# M60A1 RISE

Výrobce: Academy  
Měřítko: 1:35  
Doplňky: pásy AFV, síťovina  
Plus model, kanistry  
Pavla models



## HISTORIE PŘEDLOHY

Prototyp amerického tanku M60, který se stal nástupcem typu M48, byl postaven v roce 1958. O dva roky později začala sériová výroba, která do roku 1987 dala vzniknout 15 000 vozidlům. V roce 1962 nahradilo základní verzi provedení M60A1.

dozadu pod korbu nalepil kus plastové destičky tvaru písmene T do výšky, ve které jsem chtěl mít poslední pojezdové kolo. Potom už to bylo jednoduché – uříznul jsem výstupek, který zajišťoval, aby byla všechna pojezdová kola v jedné rovině, a vložil kola s rameny do míst daných vzdáleností korby od podložky. Po jejich srovnání jsem ramena zespodu korby zakápnul sekundovým lepidlem. Když spoje zaschly, sundal jsem zadní „opěru“.

U podvozku jsem měl dilema, protože v návodu bylo uvedeno, že mám model osadit hnacími koly, která jsem nikdy neviděl ani na fotografiích M60A1 RISE, ani na záběrech „obyčejného“ tanku M60A1. Naštěstí



Pro tanky M60 byl na základě izraelských zkušeností vyvinut přídatný reaktivní pancíř ERA a průběžně v rámci programu RISE (Reliability Improved Selected Equipment) instalován snadněji demontovatelný motor AVDS 1790-2D, doplněný přístroje pro noční vidění a posléze mimo jiné vyvíječe kouře.

## MODEL

Vylisky jsou zhotoveny z trvanlivě zeleného plastiku bez otřepu, ale bohužel na několika místech s drobnějšími propadlinami. K modelu jsem si přikoupil článkové pásy firmy AFV, protože původní vinylové nejsou nejlepší.

Stavbu jsem začal korbou. Protože jsem chtěl mít radlici v akci, bylo první úpravou „zatížení“ podvozku. Nejprve jsem přilepil přední pojezdové kolo co nejnižší, pak jsem



jsou ve stavebnici tři druhy hnacích kol a mezi nimi jsem našel i kola podle mne správná. Na korbě jsem ještě ztenčil blatníky a zasklil světla.

Radlici jsem nijak neupravoval. Na věži jsem masku kanonu a masku na velitelské věžičce potáhl toaletním papírem. Síťovina na koš vzadu na věži je od firmy Plus modelu, do koše jsem dal kanistry Pavla models, batoh a nějakou trojnožku ze stavebnice. V návodu jsem objevil chybu – zaměněné díly přídatného pancéřování G4 a G21. Přídatné pancéřování jsem přilepil až na nabarvený model.

## KAMUFLAŽ A PATINA

V návodu je na výběr ze dvou kamufláží. První je písková z války v Perském zálivu, druhá, třibarevná, sestává z kamuflážních polí v barvě hnědé, černé a zelené. Vybral jsem si pestřejší zbarvení a použil jsem barvy Revell č. 381 (hnědá), 361 (zelená) a černou č. 8 (protože jsem nesehnal polosklou).



Po nanesení kamufláže jsem celý model nastříkal sealerem, což je lak na metalizery. Pak jsem do spar a záhybů „napustil“ řidkou černou barvou Revell 8 a na závěr zesvětlil vystupující místa a hrany suchým štětcem. Ke sjednocení barev jsem použil matný lak. Přídatné pancéřování jsem nastříkal stejnou barvou jako vše ostatní, ale tentokrát bez vrstvy sealeru a matného laku.

Patinoval jsem neředěnou černou olejovou barvou, kterou jsem nanas na celý povrch a potom ji stíral vatičkami na čištění uší. Nakonec jsem ještě použil suchý štětec.

Zaschlé bláto na radlici a pasech, jakož i vyhrnutou zem před tankem, jsem smíchal z vody, lepidla Herkules a jemné hlíny; po zaschnutí jsem povrch bláta vystínoval suchým štětcem. Na změkčení obtisku jsem použil vodičku Legato.

ONDŘEJ ZADA  
Foto: M. Zada

## Literatura:

Chanf, C.: Encyklopedie tanků, Mustang 1997  
Foss, C.: Jane's tanky příručka pro rozpoznávání, Vašut 2000  
<http://community.webshots.com/album/32760524wHRKIG>





# BA-10

aneb firma um obrněnce umí

Před mnoha léty jsem od jednoho kamaráda dostal darem pytlík s odlévanými stavebními díly jakéhosi garážového výrobce. Po práci, s takovými polotovary obvyklé, jsem z „pryskyřice“ postavil docela pohledný model obrněného automobilu BA-6 s veží T-26 v měřítku 1:72. Jeho zdokonalený, slavnější a mladší bratříček BA-10 však v mojí vitríně donedávna chyběl.

Také tento obrněnec se stavěl na upraveném šasi nákladního automobilu GAZ-AAA, od svého předchůdce se však odlišoval zpevněnou konstrukcí některých částí a řadou drobných vylepšení. Osazen byl kónickou věží T-30 s kanonem ráže 45 mm a kulometem DT ráže 7,62 mm. Stejný kulomet se našel i v čelním pancíři vpravo od řidiče.

Osádka ukrytá v pancéřové korbě byla čtyřčlenná. Modelu BA-10 se v Ižorském zavodě vyrobilo v letech 1928-1939 kolem 1370 kusů, produkce modernizovaného BA-10M dosáhla v období 1940-1941 zhruba 1940 vozidel.

Obrněné automobily BA byly nasazeny ve Španělsku, použity proti Japoncům u Chalchin Golu zapojily se i do neslavných válek proti Finsku a Polsku. V průběhu druhé světové války bojovaly nejen pod rudou hvězdou – některé z nich ukořistil a používal Wehrmacht, stejně jako finská armáda. Tedy rozhodně zajímavá historie, zasluhující si modelářského ztvárnění.

Elegantní krabička ukrajinské firmy „um“ modré barvy nabízí na čelní straně pěkný lesní motiv lyžařů sledujících obrněný stroj, na straně druhé kamuflážní schéma jednoho automobilu a stručnou historii předlohy ve třech jazycích.



Stejně začíná i návod, který nalezneme spolu se stavebními díly a aršíkem obtisků po odklopení boční chlopně. Následuje přehled komponentů ke stavbě s vyznačením kousků, které nepoužijeme (je jich celkem pět). Přehledný a jasný stavební postup je rozkreslen na dvou stranách do deseti kroků. Tři nákresy zbarvení, respektive umístění obtisků, protože



všechny tři vozy jsou zelené, obsahuje stránka poslední. Očíslované plastové součástky jsou umístěny ve čtyřech rámečcích, z nichž dva jsou identické. Pro tento model jich využijeme celkem 77.



Zhotoveny jsou ze světle zeleného plastu nepříliš oblíbené konzistence, který se špatně opracovává a třepí při broušení. Rozčilovat se nad nedobrymi vlastnostmi použité hmoty ale příliš dlouho nebudeme, protože díly jsou pěkné, čisté a ořepů či propadlin téměř prosty. Stopy po vyhazovačích jsou na místech kde nevadí, jejich případné odstranění není problémem a nevyžaduje ani tmelení. Zvláštní pochvalu si zaslouží pneumatiky, které nalezneme v malém plastovém sáčku. Jsou totiž pryžové, s pěkně vyvedeným dezénem i nápisy na bocích. Opravdu parada!

Stavba modelu je odpočinkovou záležitostí, neb vše padne kam má. Snad jedinou výjimkou je díl 76D, jakési vyztužení zevnitř korby, který se na uvedené místo nevešel. Posléze jsem jej shledal nadbytečným, při stavbě jej

nepoužil a bylo po starosti. Upozorňuji na nutnost přesného umístění zadní zdvojené nápravy na rám tak, aby byla kola umístěna symetricky pod zadními blatníky. Další rady jsou zbytečné, prostě příjemná práce.

Celkové zbarvení modelu je, jak již bylo řečeno, jednoduše. Temně vše zelené, některé části podvozku černé. Postavenou variantu tedy budou odlišovat pouze obtisky. Na malém aršíku je jich sedm, včetně vozidla užívaného orlovskými partyzány. Kvalita obtisků je obstojná, podkladový lak je však přece jenom poněkud „koženější“.

Za 250 Kč si tak můžeme pohodově postavit pěknou zmenšeninu slavného stroje se standardem, který není mnohdy běžný ani stavebnicím v měřítku 1:35. To není málo. Obrněný automobil rozhodně oživí sbírku převážně pásových vozítek z období druhé světové války.

P. S. Již jsem v prodejně zahlédl stavebnici obrněného automobilu BA-6 téhož výrobce.

Mgr. IVAN VIŠEK  
Foto autor

## Prameny:

Kinnear, J.: Russian Armored Cars 1930-2000, Darlington Prod. 2000  
Magnuski, J.+ Kolomijec, M.: Czerwony Blitzkrieg, Pelta 1994  
Mayer, S., L.: The Russian War Machine 1917-1945, Gallery Books 1977  
Tankograd Gazette 12/2001







*Dioráma s tímto názvem vznikla vlastně náhodou. Před časem jsem totiž dokončil model tanku Sherman M4A1 s kanónem 76 mm a nodařeno automobil Dodge s nákladem munice a ostatních nezbytností. Měl jsem mlhavou představu spojit je do scénky, ve které bude posádka tanku využívat přestávku v boji k doplnění munice a pohonných hmot. Aby terén okolo vozidel vyhlížel dostatečně věrně, začal jsem se zabývat krajinou, stromy, vodou i použitelnými materiály a zcela jsem propadl přírodě. Budu se proto v článku věnovat tvorbě „zeleně“ a nikoliv stavbě modelů techniky – to nechám povolanějším a zkušenějším.*

Základnu scény tvoří deska z lamina tloušťky 12 mm (police ze staré skříňky), ohraničená rámečkem na fotografii a v místě vyvýšeného terenu překližkou. Základní tvar terénu je vyřezaný z extrudovaného polystyrenu (k dostání ve stavebninách; je tvrdší než klasický bílý polystyren, dobře se řeže a méně se drolí), přilepeného na desku bílým lepidlem.

Polystyrénový podklad je potažen vrstvou papírové kaše (k mání v prodejně s potřebami pro výtvarníky pod názvem **Papiermaché**). Podle návodu jsem kaši prohnětl s vodou jako husté těsto a nechal přes noc odležet zabalenou do smršťovací fólie, abych zabránil přístupu vzduchu. Je potřeba dávat pozor na množství přidávané vody – méně vody znamená hrudkovitější povrch, tedy to co chceme. moc vody (to byl můj případ) vytvoří povrch hladší. Po mírném zavadnutí jsem do silně lepkavé hmoty opatrně vytlačil stopy pasu, pneumatik, bot vojáků

a dotvaroval přírodní nerovnosti. Není třeba spěchat, kaše při pokojové teplotě podle tloušťky položená vrstvy vysychá i několik dní.

Při pokrývání terénu papírovou kaší jsem vynechal pouze dno a běhy potůčku, kam jsem později zamýšlel nalít roztavené krystalky E-Z Water. Raději jsem je potáhl materiálem **Mold-A-Scene Plaster** od firmy Woodland Scenic. Je to sádrový materiál, který má po vyschnutí přes noc strukturu jemného pisku.

## STROMY

Zatímco papírová kaše vysychala, pustil jsem se do stavby stromů. Důležité je mít jasnou představu konkrétních stromů, které chceme vytvořit. Oba stromy v diorámě mají kostry z pramenů měděných drátů. Zbavil jsem starý kabel izolace a nařezal prameny asi 2,5x delší než bude výška stromů. Počet pramenů je dán počtem velkých větví oddělujících se od kmene. Prameny jsem přehnul v pulce a stočil je do smyčky asi na tři prsty široké, která slouží při stavbě k uchycení do svěráku nebo jako podstavec, u hotového stromu pak z ní vytváříme kořeny nebo trn pro zakotvení do základny.

Všechny prameny jsem zkroutil dohromady až k první větvi, pak jsem oddělil první pramen, vytvořil z něj větve a jejl rozvětvení. Pokračoval jsem stočením dalšího kousku kmene, další větve a tak dál až k posledním drátům. Při stavbě se stačí posadit pod větší strom a napodobit tvar jeho kmene a koruny. Nezapomeňte přitom na výšku stromu a dané měřítko! Nejdříve jsem si tuto techniku vyzkoušel na skeletu starého dubu, potom jsem se pustil do košateho stromu.

Když jsem byl spokojen s tvarem stromů, po odmaštění Toluénem jsem jejich kmény a tlustší větve obtočil navlhčenou sádrovou bandáží (zakoupenou v prodejně s vláčky) nařezanou na úzke proužky. Bandáž kostru zpevní a vytvoří dobrý základ pro nanesení materiálu ze kterého znázorníme kůru stromu.

Materiál vhodný na kůru jsem hledal cestou pokusu a omylů. Po mnoha experimentech jsem použil na torzo dubu hmotu **Rigips** (určenou na spárování sádrokartonových desek) a na košaty strom tmel **Molto** do venkovního prostředí, který má po zaschnutí drsnou strukturu. Nevýhodou obou materiálů je praskání a po vy-



*Pohled na košaty strom, v popředí kusy padlých kménů, vlevo a vpravo keřky*





**Pohled na rozpracovanou diorámu. Do modrého otvoru vpravo nahoře bude vsazen vzrostlý strom**

schnutí při neopatrném dotyku odlupování (drát pod kůrou je pružný). Tento problém však zčásti odstranila sadrova bandaž v podkladu. Akrylové tmely jsou příliš hladké, hodi se spíš na mladé stromky a křoviska. Po vychnutí obou stromů zbyvalo vyřít reliéf kůry a poškození kmenů.

Kmeny a větve jsem nabarvil olejovými barvami naředěnými nejdříve ředidlem S 6006, později benzínem Zippo, formou jakési wash techniky – oba materiály použité na kůru silně saji. Když jsem byl spokojen s odstíny kůry, další tmavší vrstvou wash jsem zvýraznil ryhy a nekolikerým použitím suchého štětce (dry brush) zesvětlil plošky v kuře i hrany.

## LISTÍ

Na torza stromu zbývalo napodobit mech, u košatého stromu listoví. Listí „rostlo“ ve dvou etapách: Nejdříve jsem na větve nalepil lepidlem **Scenic Glue** listoví firmy **Heki**, což je jemná nylonová pavučina s malými kousky drceného molitanu. Natrhal jsem menší kousky listoví, natáhl je a přilepil na vhodná místa. Po zaschnutí následovala druhá etapa – jemný postřik lepidlem **Scenic Cement** a posyp listím trochu jiného barevného odstínu, opět od firmy **Heki**, a další „zajišťovací“ postřik lepidlem.

**Detail kroví z nylonových vláken**



Obě lepidla dodává firma **Woodland Scenic** a obě jsou vynikající – zasychají poměrně rychle, jsou čiré a matné, takže se nikde neleskne či nebělá nehezka skvrna jako při použití lepidla **Herkules**. Bohužel jsou také podstatně dražší než **Herkules**.

**Scenic Cement** lze nanášet stříkáací pistolí, ale osvědčila se mi malá plastová nádobka s rozprašovačem od dámského parfému. Nastříkáme s ní opravdu malé množství lepidla jen tam, kde ho potřebujeme. Mlhovité postřik pro „pojištění“ posypů, listí či travin na místě je také snadný. Nespotřebované lepidlo vrátíme zpátky a plastovou nádobku jen vypláchneme vlažnou vodou.

Ještě se musím zmínit o třech větších **kerích**. Chtěl jsem původně ohraničit zadní část diorámy trnitým porostem, jako je ostružiní, ale chyběl mi vhodný materiál. Vyrobil jsem proto z dratků jednoduché kostry, obalil je tmelem a nabarvil (dají se samozřejmě použít skutečné větvičky, ale zrovna jsem je neměl po ruce). Máme kostry, chybí však listoví. Listí napodobí natrhané nylonové vlákno podobné vycpávce, přilepené na kostry lepidlem **Scenic Glue**. Po zaschnutí jsem je poprášil **Scenic Cementem** a posypal jemným drnem několika podzimních odstínů, který nahradil drobné lístky keřů.



**Detail kusu kmene, uprostřed pod ním je vidět ještě nezaschle lepidlo **Scenic Glue****



**Torzo stareho dubu**

## PAŘEZY A PADLÉ KMENY

Když máme hotové stromy i keře a pápírova kaše na terénu ještě schne, pustíme se do výroby pářezů a kusů padlých stromů. Základem jsou balzové špalíčky. S těmi si můžeme hrát každou volnou chvíli a stačí k tomu pouze ostrý nůž, jemná pilka, fréza s kulovou hlavičkou upnutá do ruční vrtačky a pinzeta. Samozřejmě také kvalitní fotografické podklady, fantazie a představivost.

Postupně vyřezeme požadovaný tvar pářezu, frézou vyhloubíme dutiny ve shnilých kmenech či pářezech a jednotlivá vlákna vytrháme pinzetou. Balza je díky vláknité struktuře ideálním materiálem. Když jsme spokojeni s tvarem, nanese me tmel nebo sádro, které budou představovat zbytky kůry. Povrch kůry ještě zdrsňme a trochu poškodíme – napodobujeme prece pářezy a kusy padlých stromů! Další postup je stejný jako u vzrostlých kmenů – nabarvení, wash a dry brush. Opět zbyl jen mech, ale k tomu se dostanu po sázení travin.





Sherman M4A1 76W



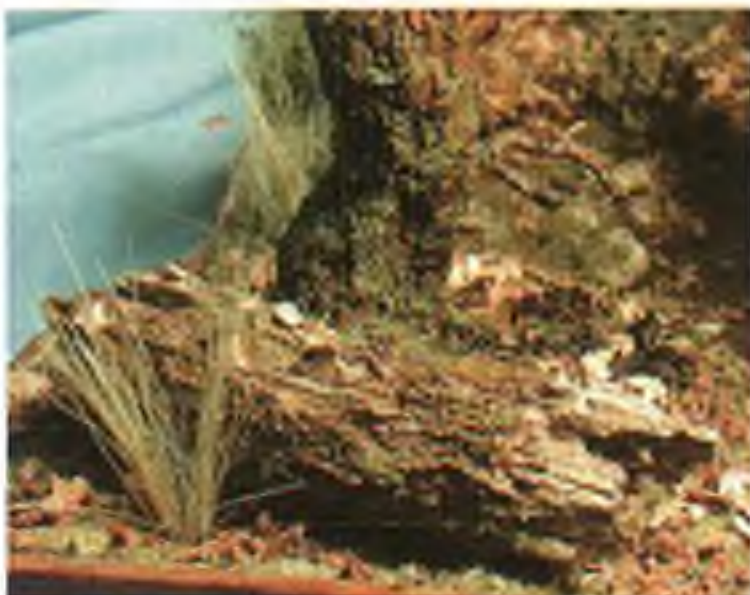
Dodge

Zatím nám již papírová kase na základně zcela vyschla, a tak se vrátíme ke krajině. Bílým lepidlem jsem připevnil skelet dubu a pařez na určená místa a spojil je s terénem trochou papírové kaše. Pro vzrostlý strom jsem vyhloubil otvor a strom zatím neosazoval, překážel by mi v práci. Vyschlou kaši jsem nabarvil vodou ředěným pigmentem **Earth Undercoat**. Rychle schne a vytváří dobrý základ pro další odstíny, nanášené již olejovými barvami.

Potom jsem si vytvořil podzimní směs jemných drnů několika odstínů, pár hrubších drnů v barvě spálené trávy a směs statické podzimní trávy. Tyto směsi jsem nanášel na základnu ošetřenou postřikem Scenic Cement. Posyp můžeme podle potřeby nekolikrát opakovat.

Dno a břehy potoka jsou pokryty směsí drnů, kameny a listím. Na cestě a na několika dalších místech jsem umístil trochu drobného kamení a přilepil je postřikem Scenic Cementu. Kolem pařezu, kamenů a na březích potoka jsem přidal trsy polní trávy (obarvené lidské vlasy) různých délek a několika odstínů a přilepil je do vyhloubených otvorů lepidlem Scenic Glue.

**Detail kusu padlého kmene s polní trávou a mechem na dubu**

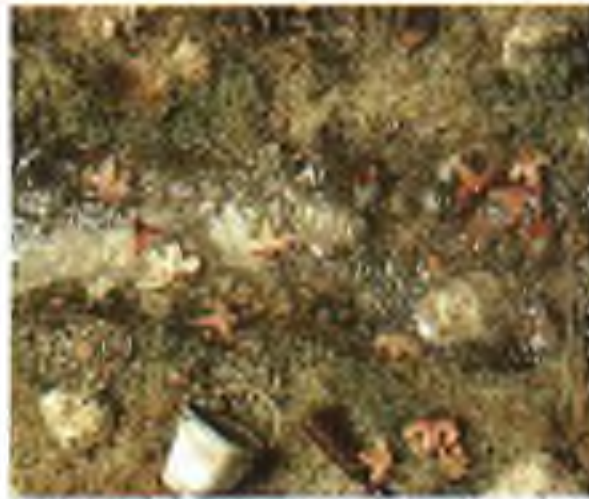


Na určená místa jsem přilepil kusy padlých kmenů a doplnil k nim polní trávu. V pozadí jsem ještě do vyhloubených otvorů vlepil hotové keře a prostor pod velkým stromem, částečně pod skeletem stromu a také u cesty, posypal spadlým listím z jehned bílky a zafixoval postřikem Scenic Cementem.

Dalšími doplňky jsou kapradiny. Použil jsem skutečné ususené a vylišované listy kapradí potřené lepidlem (aby se nelamaly) a ve svazcích je vlepil do připravených otvorů. Na několika místech jsem ještě přidal malé keriky, zhotovené ze speciálního druhu listoví s jemnými listky na větvičkách. Vše je v tónech podzimu.

## POTOK

Na řadu přišla voda. Opět jsem odstranil techniku a figurky do bezpečné vzdálenosti a přesvědčil se, že voda bude ze všech stran ohraničena a nemůže způsobit zadnou katastrofu. Musel jsem bohužel opustit myšlenku na krystaly E-Z Water, protože při několika pokusech se mi nepodařilo hmotu odlít bez hrozivého množství bublin. Sahl jsem proto po transparentní dvousložkové směsi **E-30 Acqua** firmy Prochima. Ještě před nalitím hmoty na určené místo jsem na dno potůčku umístil několik listů. Po nalití „vody“ se zvednou ode dna a vznášejí se ve vodě jako skutečné listy. Nyní zbyvalo jen počkat, až



Detail potůčku

voda ztuhne, což je asi po 10 hodinách.

Když voda ztuhla, něco jí stále chybělo. Díky podloží měla sice dobrou barvu, listy a smetl se v ní vznášely, ale... Voda v potůčku přece teče! A tak jsem použil **Water Effect** firmy Woodland Scenics. Aplikátorem na tubě jsem nanasl na vhodná místa pásky či kapky tohoto bílého media a štětcem z nich vytvaroval malé vlnky. Druhý den byly všechny vlnky ztuhle a naprosto čiré. Teď jsem byl s potokem spokojen.

Přišla ta správná chvíle zasadit vzrostlý strom na místo a konečně nanest mech, což byl zbytek směsi jemných drnů, použitých na dno potoka a natónovaných po zaschnutí pomocí opravdu jemné techniky dry brush. Na závěr jsem lepidlem Scenic Glue přilepil na místo techniku, vojáky, pohazené doplňky i noviny a popopravil několik nepodařených míst. Pak stačilo sejmut krycí pásku s rámečkem, ještě jednou ram přelakovat, vyčistit a dioráma byla hotová.

PAVEL ŠVEJDA  
Foto autor



Detail skeletu dubu, v popředí kus padlého kmene



Detail shnilého kmene s listím a mechem



Detail keriky ze speciálního druhu listoví od Woodland Scenic



# JEZEVČIKOVA MODELÁŘSKÁ STANICE PRVNÍ POMOCI

## MASKY A JEJICH POUŽITÍ

V minulém pokračování jsme si řekli jak barvu zredit, shrnuli jsme základní pravidla stříkání modelů a naučili jsme se jak nastříkat jednolitou plochu. Dnes si ukážeme, jak lze zakrýt části modelu, které nemají být nastříkány.

## MASKOVÁNÍ

Než začneme s povrchovou úpravou modelu, je nutné si promyslet, která místa musíme ochránit před barvou. Používáme k tomu různé přípravky a pomůcky (obr. 1). V lahvičkách jsou tekuté maskovací přípravky, pro něž se vžil název „maskol“. Je to v podstatě „tekutá guma“, ze které se po nanesení na povrch modelu odpaří tekutá složka a „natěr“ ztuhne. Poté, co model nastříkáme kamuflážními barvami, vrstvu „gumy“ vcelku sloupneme a zamaskované plochy se objeví v původním stavu. Nevýhodou maskolu je výrazný čpavkový zápach a také to, že na matném povrchu občas strhne vrstvu barvy, na kterou byl nanesen.

Na tuzemském trhu je možno získat několik druhů přípravků. Běžně dostupné jsou výrobky Agama a Maskol firmy Humbrol, v polěbách pro výtvarníky bývá „Art masking fluid“ firmy Winsor a Newton.

Další užitečnou pomůckou jsou maskovací pásky a maskovací fólie.

### CO NEPOUŽÍVAT

Různé malířské a kancelářské lepicí pásky doporučuji spíše nepoužívat z několika důvodů: Některé zanechávají na povrchu zbytky lepidla, které musíme pracně „ozmolovat“ nebo „ogumovávat“, přičemž samozřejmě roste nebezpečí mechanického poškození nabarveného povrchu, jiné díky vysoké lepivosti strhávají podkladovou barvu. Tomu se samozřejmě dá předejít například tím, že pásku před použitím nalepím na dlaň a přirozená mastnota z kůže sníží její lepivost (*poznámka redaktora: stejnou službu nám poskytnou dobře oprané pracovní kalhoty - jeansy, které nepouštějí chlupy*). I tak mi tento postup připadá nespolehlivý. Bát se pokaždé, když pásku strhávám, zda spodní vrstva barvy vydrží, je náporom na nervy.

Další nevýhodou těchto „komerčních“ pásek je většinou malá ohebnost, díky které nedostatečně kopírují různá zakřivení povrchu. Asi nejhorší jsou kancelářské „celofánové“ lepicí pásky.

### CO POUŽÍVAT

Naopak doporučuji **pásky Tamiya** (vyráběné v šířkách 6, 10 a 18 mm). Pokud jsme správně nanесли barvu, nikdy ji nestrhnou (problém je pouze s metalizery, o čemž jsme psali v Modeláři 8/2003). Pásky jsou však dostatečně ohebné a lepí se na to, aby okopírovaly jakoukoli křivku, nemluve o tom, že na povrchu nezanechávají zbytky lepidla. Pásku je nutno nejdříve nalepít na neporézní podložku (používám kousek obkládačky) a nařezat skalpelem podle pravítka na proužky.



1 Základní pomůcky k maskování

Páska se špatně stříhá nůžkami, protože se neustále zachycuje lepicí stranou o brity nůžek. Protože jsem s páskami Tamiya dokonale spokojen, pásky jiných výrobců jsem nezkoumal.

Z maskovacích fólií připadají v úvahu tři druhy:

Fólie **Aero-pro Hansa** s podložkou jsou dvouvrstvé polyethylenové, přičemž jedna vrstva je z jedné strany lepicí, druhá tuto lepicí vrstvu kryje. Jsou k nám dovozeny v rozsáhlém sortimentu, nejčastěji jako roličky. Mé jediné doporučení se týká povrchové úpravy fólií: Vyberte si raději fólii s matným povrchem, na který lze lépe tužkou předkreslit tvar maskovacího pole. Fólie se dobře stříhá, huře řezá a někdy je těžké (zvláště u malých kousků) oddělit lepicí část od podkladu. V takovém případě doporučuji mnout fólii mezi prsty, nebo použít k nadzdvíhnutí okraje pinzety. Občas trochu bývá problém s lepivostí v místech ostrých hran nebo zaoblení (náběžné hrany).

**Eduard Express mask** a fólie **Tally Ho! Pro-mask 2005** jsou barevnou obdobou předchozího „čirého“ typu. Vyráběny jsou tak, že se na plotru do části fólie s lepem vyřežou tvary polí. Většina výrobků je přímo určena pro modely v určitém měřítku, nebo pro konkrétní typ techniky či letadla konkrétního výrobce (masky kamuflážních polí nebo masky překrytí kabin). V sortimentu jsou také univerzální masky čísel, opakujících se dílů (kola), kódových označení, identifikačních prvků a vysostných označení.

Tyto fólie se vyznačují podobnou lepivostí jako předchozí typ, někdy se vrstva lepu při oddělování od podkladu odtrhává od kraje masky. Při nanesení poškozeného pole na model hrozí „podlouknutí“ barvy pod okraj masky a tím znehodno-

cení práce. Pokud to včas zjistíme, nezbyvá, než celou masku reklamovat, nebo podle tvaru poškozeného pole vyříznout vlastní masku z pásky Tamiya.

Velmi jemná fólie **Testors** je jednovrstvá a nelepivá, na modelu drží elektrostatickým nábojem. Velmi obtížně se předem reze do potřebného tvaru; počítá se spíše s tím, že ji nařezáte přímo na modelu. Výrobce ji doporučuje pro práci s metalizery, protože vrstvu barvy nestrhává. Rovněž díky velké tvárnosti je s ní možno maskovat různé kónusy a kulovité plochy.

Poslední variantou jsou **leptané šablony**, které jsou využívány zvláště v případech, kdy určitý detail není technicky možné z maskovací fólie vyříznout kvalitně (vyrábí se například divizní a taktické symboly na bojovou techniku v měřítku 1:35, bohužel technika v měřítku 1:72 je polem neoraným). U nás jsou v prodeji leptané šablony od firem **Eduard** a **Real model**. Šablonu přiložíme na pozadované místo nabarveného modelu, připevníme proužky maskovací pásky a znak opatrně nastříkáme.

### JAK POSTUPOVAT

Při stavbě modelů letadel začneme s maskováním na čírych částech (překrytí kabin nebo světla). Při maskování kabin máme dvě možnosti. První reprezentují hotové masky **Eduard Express mask**, k druhé využijeme maskovací pásku **Tamiya** a tekuté maskoly.

Na obr. 2 je překrytí kabiny **Stuky** maskované fólií ze sady **Eduard**, na obr. 3 pak překrytí **Ju 87** (jen s jednou rovinou zakřivení) s plochou chráněnou maskou z pásky **Tamiya**. Asi nejtěžším úkolem je namaskovat kabiny s více rovinami zakřivení, případně maskovat kulovité plochy





**2** *Prakryt kabiny maskovaný fólií ze sady Eduard*

(Focke-Wulf Fw 190). Pro tento případ si nařezeme co nejtenčí proužky pásky, které nalepíme podle rámu kabiny, na kraji je ořízneme skalpelem a takto orámovanou plochu „zasklené“ části pokryjeme tlustou vrstvou maskolu, který po zaschnutí ztratí původní fialovou barvu a je transparentní (obr. 4 A, B, C a D).

**4** *Maskování klenutých ploch proužky pásky a maskolem*

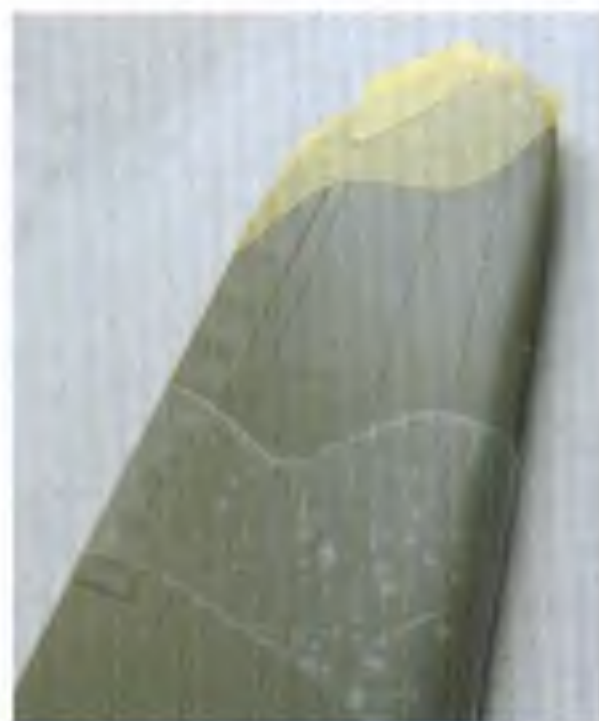


**3** *Prakryt kabiny s plochou chráněnou před barvou maskou vyřezanou z pásky Tamiya*

Máme namaskováno a můžeme začít stříkat barvu na model. Pokud nemáte zkušenosti, je nejlepší si pro první pokus vybrat jednobarevnou kamufláž tmavšího odstínu. Vhodnými kandidáty jsou Avia S-199, Avia S-92 nebo některé z nočních stíhačů, z bojové techniky například americký tank Stuart. Snažíme se, aby při nanášení barvy nevznikl žádný z problémů popsaných v předchozím díle (pomerančová kůra, pavoučí nohy ani zadržovaná pistole). Když zvládneme jednobarevnou kamufláž, je možno začít s vícebarevným finišem.

Jednodušší situace nastává u polí oddělených ostře, bez difúzního (rozptýleného, prolínavého) přechodu. Jako masku použijeme nařezanou maskovací pásku, kterou nalepíme přímo na povrch modelu (obr. 5) nastříkaný světlejší barvou z kamuflážních odstínů (například z kombinace písková/zelená volíme pískovou). Maskou ohraničená pole pak nastříkame tmavší barvou.

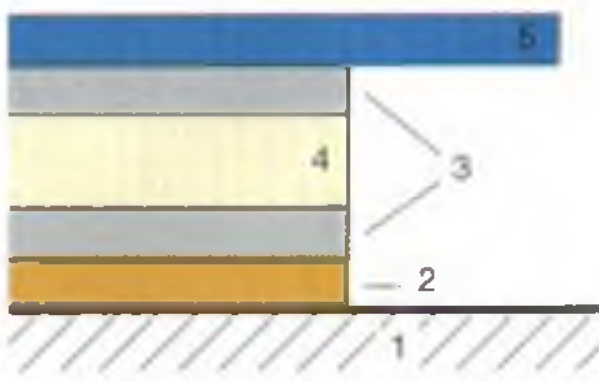
Jinak budeme postupovat při stříkání difúzních (plynulých) přechodu mezi polí. Aby došlo k vytvoření difúzního rozhraní, musí být mezi maskou a barveným povrchem mezera. Čím vyše je maska umístěná, tím širší je přechod mezi barvami. Asi nejsnáze toho dosáhneme zhotovením „maskového sendviče“. Nejprve si vystříháme nebo vyřizneme papírovou šablonu ve tvaru zakryvaného pole. Pod



**5** *Maskování ostře dělených kamuflážních polí bez difúzního přechodu (žlutá páska je Tamiya, bezbarvá Hansa)*

šablonu nalepíme kousky oboustranné lepicí pásky, vrstvu kartonu (jeho tloušťka určuje jak široké bude difúzní rozhraní), znovu oboustrannou pásku a nakonec pásku Tamiya (obr. 6). Oboustranná lepicí páska je k dostání snad v každém papírnictví. Je však silně lepkavá, proto nesmí přijít do styku s povrchem nastříkaným barvou a jako „izolaci“ proto použijeme pásku Tamiya, která povrch nepoškodí.

**6** *Maskovací sendvič: 1 - povrch modelu, 2 - páska Tamiya, 3 - oboustranná lepicí páska, 4 - karton, 5 - maska ve tvaru stříkaného pole*



Při stříkání s nadzdvihnutou šablonou je dvojnásob důležité pamatovat na kolmost stříkací pistole k povrchu (obr. 7). Pokud ji totiž víc skloníme, dojde k podstříknutí šablony, barva „dosáhne“ až ke spodní lepicí pasce a mezi barvami bude ostrý přechod.

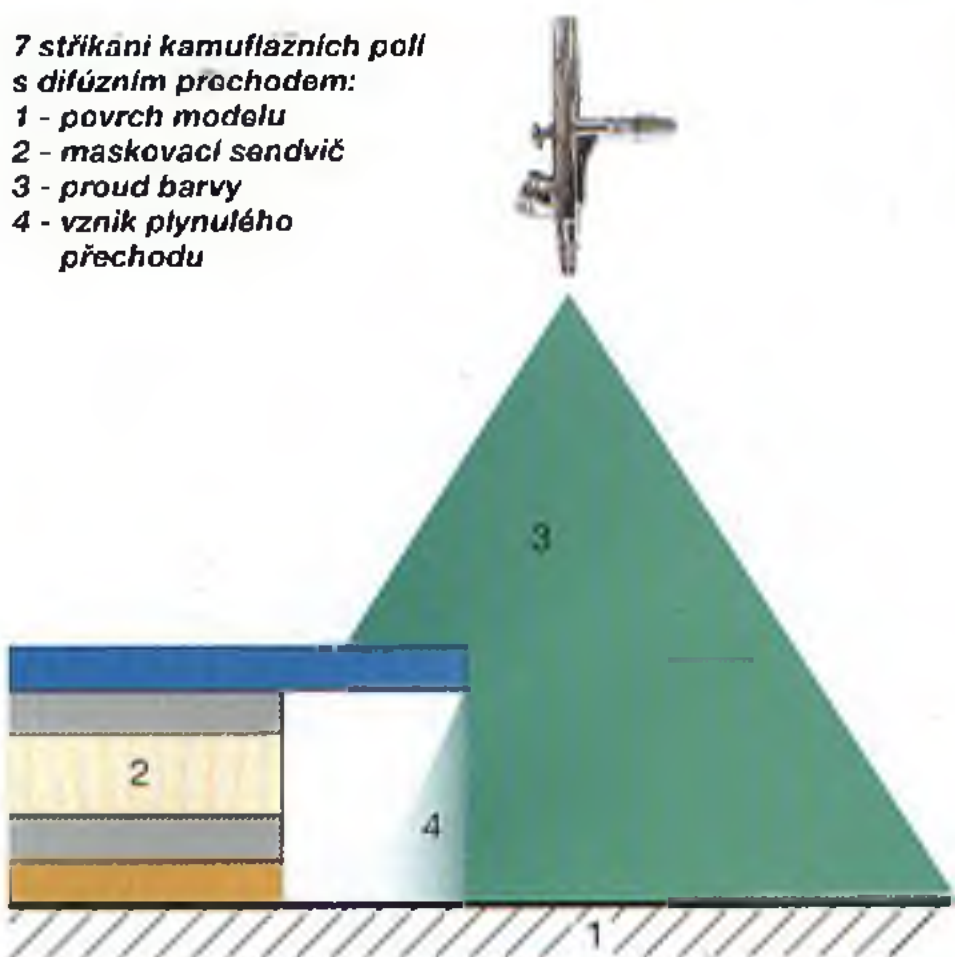
Podobně můžeme vytvořit i masky pro skvrny. Do plochy papíru nebo fólie vystříháme otvor přibližně velikosti skvrny a opět vytvoříme sendvič. Bud si zhotovíme šablony pro jednotlivé skvrny, nebo si vystříháme do větší plochy kompletní šablonu s mnoha otvory pro celá křídla a trup a pro obtížná místa (přechod křídlo–trup, trup–výškovka několik šablon s jednotlivými otvory (obr. 8).

Asi největším oříškem je „šablonování“ povrchu pro nástrk hadovitých kamufláží. Je to velmi pracné, ale výsledek může být uspokojivý. K tomuto postupu potřebujeme lepkavou gumu, například Tack-it nebo UHU tac patafix (některými modeláři nesprávně zvanou arabská guma).



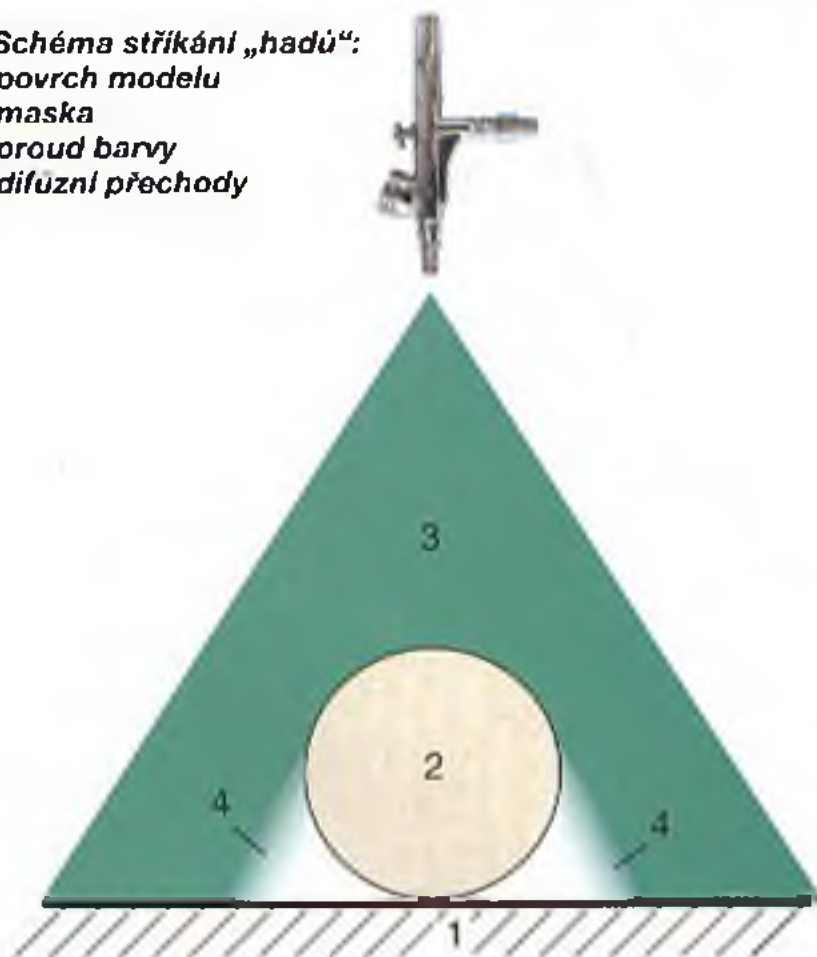
**7 stříkání kamuflažních polí s difúzním přechodem:**

- 1 - povrch modelu
- 2 - maskovací sendvič
- 3 - proud barvy
- 4 - vznik plynulého přechodu



**10 Schéma stříkání „hadů“:**

- 1 - povrch modelu
- 2 - maska
- 3 - proud barvy
- 4 - difúzní přechody



kteřá je určena například k lepení plakátů nebo papírků se vzkazy na zeď a bývá k dostání ve většině supermarketů a v papírnictvích. NIKDY!!! nepoužívejte plastelínu a podobné hmoty. Jsou mastné a zcela zlikvidují barvu podkladu.

Postupujeme tak, že celý povrch modelu nastříkame barvou odstínu „hadů“. Potom si z „gumy“ vyválíme tenké hady, které rozmístíme po povrchu ve tvaru hadovité kamoufláže (obr. 9). Je velice důležité udržovat konstantní tloušťku hadu. Problém nastává v místě křížení. Doporučuji „vrchního“ hada přerušit, napojit ho na „spodního“ a pak pokračovat dále. Pokud máme hady rozmístěny po celém povrchu, začneme nanašet stříkací pistolí barvu, která byla na skutečném vozidle podkladovou (obr. 10). Opět je při práci velmi důležitá kolmost pistole vůči povrchu. Postupujeme tak vlastně v opačném pořadí, než jak byly barvy nanášeny ve skutečnosti.

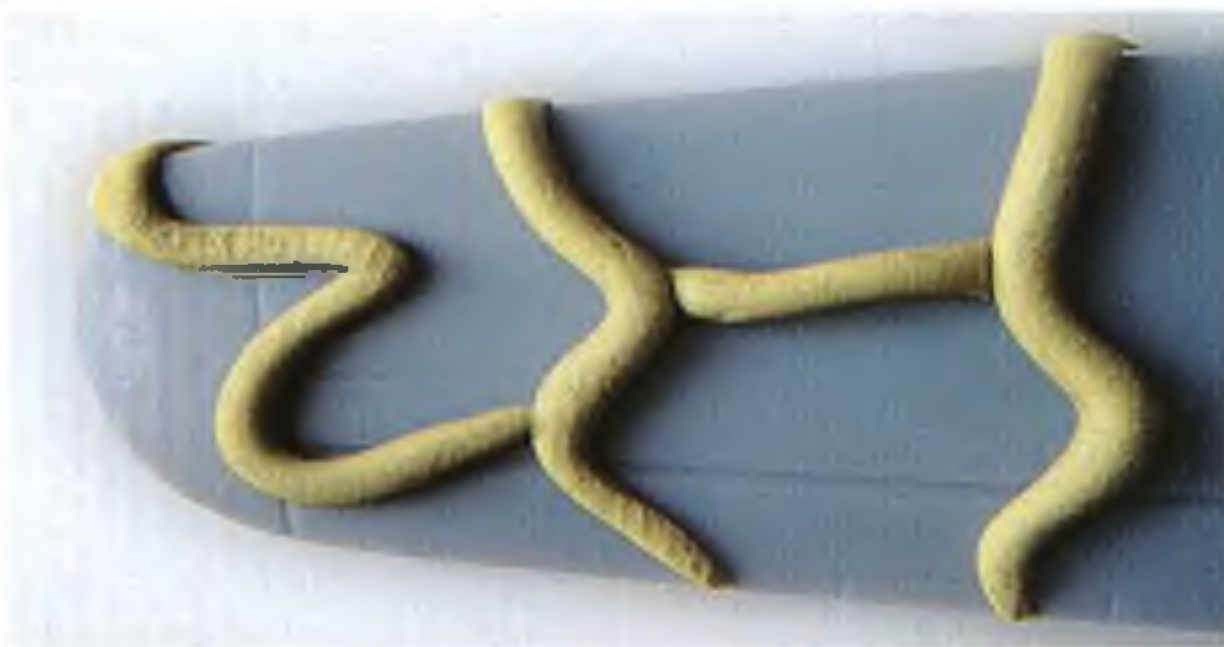
Po dokončení nanášení barvy „hady“ odstraníme. Pokud nám ve některém místě trochu hmoty zbylo, pro její odstranění použijeme jiný kousek „gumy“.



JINDŘICH „JEZEVČÍK“  
ŠTĚRBÁČEK

Foto M. Salajka, kresby autor

**8 Vyřezání otvorů pro stříkání skvm (maskovací fólie je opatřena krycí vrstvou)**



9 Maska z lepidivé gumy používaná k napodobení „hadovité“ kamoufláže

**ATTACK**  
HOBBY KITS

**Plastikové modely v měřítku 1/72**

www.attack.hobby.kits.web.wo.cz



72801 GRILLE Ausf. II  
72802 Munitionsabzug 38 (t)



72803 PzKpfw 38 (t) Ausf. G  
72804 PzKpfw 38 (t) Ausf. C



72805 Aufklärungspanzer 140/1(2 cm)  
72806 Tatra T-87



72807 LT vz. 38 / Pz Kpfw 38(t) Ausf. A  
72808 Pz BWg 38 (t) Ausf. B



72809 Pz BfWg 38 (t) Ausf. F  
72811 Tatra T - 97



72812 Tatra T-57 K Kübelwagen  
72813 Škoda typ 952 - Kübelwagen



72816 STURMGESCHÜTZ  
StuG III Ausf. E  
72818 Phänomen Granit 2511  
Ambulance-Middle production



72819 Sturmpanzer IV  
72820 STURMGESCHÜTZ  
StuG III Ausf. F



72815 Aufklärungspanzer 140/1(7,5 cm)



# Messerschmitt Me 163B-1a Komet



Vyrobce: Revell  
Měřítko: 1:48  
Doplňky: plechy Eduard,  
barvy Aeromaster a Agama

## HISTORIE PŘEDLOHY

Messerschmitt Me 163B-1a vychází z letounu DFS 194, který byl zkoušen již v roce 1939. Duchovní otec bezocasého letounu Alexander Lippisch po příchodu do Augsburgu vedl vývoj nového letounu, který vyústil na přelomu let 1940/41 v prototyp Me 163A V1, poháněný raketovým motorem Walter R II-203b, pracujícím v tzv. studeném režimu (při směšování peroxidu vodíku, T-složka, a manganistanu draselného, Z-složka, vznikalo velké množství plynu o teplotě 800°C, který letoun poháněl).

Na základě testů nového typu letadla (díky pohonu reaktivního, či chcete-li raketového stíhače) bylo rozhodnuto o sériové výrobě zlepšené varianty Me 163B, o vypracování taktiky užití a bojovém nasazení. Variantu Me 163B již poháněl motor Walter R II-211 (HVK 109-509A), pracující v „horkém“ režimu. Směšováním T-složky (80% peroxid vodíku) s C-složkou (57% metylalkohol, 30% hydrát hydrazinu a 13% voda) byl vyvíjen plyn o teplotě 2000°C.

Verze „Berta“ měla přepracovaný trup i křídla. Mohutnější trup přecházel na spodní části do přistávací odpružené lyžiny, na zahrocenější předí měl vrtulku pohánějíci za letu generátor elektrické energie. Pod záďí byla vysunovatelná ostruha. Na náběžné hraně křídla se objevily šterbinové sloty Handley-Page.

Trup letounu byl postaven ze slitin lehkých kovů a křídlo ze dřeva potaženého překližkou, na což musíme pamatovat při patinování a znázornění opotřebování povrchu provozem.

Letoun byl vyzbrojen dvěma kanony uloženými v přechodu křídla do trupu. U verze B-0 byly typu Mauser MG 151/20 mm, u verze B-1 typu Rheinmetall-Borsing Mk108 ráže 30 mm s 60 granáty na hlavěň. Zásobníky střeliva byly umístěny nad hlavní trupovou nádrží T-složky.

Hmotnost prázdného letounu se po natankování zdvojnásobila na 4000 kg! Pilot byl prakticky obklopen nádržemi peroxidu vodíku (T-složka), nádržemi byly i boční pulty v pilotním prostoru, což u pilota rozhodně nezbuzovalo pocit bezpečí. Křídla naopak obsahovala nádrže se složkou C. Pilot si musel před nastupem do kabiny obléci speciální azbestovou kombinézu, která dokázala aspoň nějakou dobu odolávat působení peroxidu vodíku.

Startovací vozík s dvojicí kol byl po odlepení letadla od země odhozen, Komet přistával jako kluzák – na vysunutou odpruženou lyžinu. Přistávacího manévru byl velice choulostivou částí letu, neboť při špatném rozpočtu hrozila ztrata rychlosti a pád, případně převrácení letadla, v každém případě provázené explozí zbytku paliva v nádržích.

Me 163B byl nejprve zkoušen u jednotky Erprobungsgruppe 16 (Ekdo 16) a přitom i poprvé bojově nasazen, pak u Jagdgeschwader 400 (JG 400), nově ustavené 26. dubna 1944 ve Wittmun-

dhafenu z 20./JG 1 a Ekdo 16. Letoun byl pro svůj krátký dolet (do 100 km) určen pouze k ochraně bodových cílů. Existovaly však plány na vybudování sítě leteckých ploch, která by kopírovala přiletové trasy spojeneckých bombardérů, ale k realizaci již nedošlo.

Z letiště Brandis u Lipska absolvovala bojově nasazení I. Gruppe / JG 400. Luftwaffe převzala do konce války necelých 300 kusů Me 163, ale k výraznějšímu prosazení typu proti spojeneckým bombardérům nedošlo – jednotka sestřelila devět spojeneckých letadel.

## STAVBA MODELU

Když jsem si před čtyřmi roky koupil novinku firmy Revell, zjistil jsem po otevření krabice, že je to přebalená stavebnice Dragon. Pouze chyběly leptané doplňky, které model hongkongské firmy obsahuje. Proto jsem k plastiku dokoupil lepty Eduard, jež vzhled modelu patřičně oživily.



Stavbu jsem začal podle návodu sestavením pilotního prostoru, který jsem obohatil plechovými detaily Eduard, neboť je do něj velkým překrytem velmi dobře vidět. Nejprve jsem nahradil popruhy na nádržích po obou stranách pl-







lotního prostoru a usadil novou podlahu s novými pedály nožního řízení. Na patřičně ztenčené pilotní sedadlo jsem doplnil plechové poutací pásy a nalepil je k zadní přepážce. Interiér jsem nabarvil RLM 02 a RLM 66, detaily podle návodu a fotografií skutečného letounu. Nasledovala úprava palubní desky, opět s pomocí leptaných dílů, její nabarvení a usazení. Také při instalaci pancéřového skla nad palubní desku se uplatnily leptané díly.

Do spodní části trupu jsem vlepil sestavenou šachtu do které se po startu zasunovala táhla přistávací lyžiny. Na před jsem přilepil nově zhotovenou vrtuli generátoru a obě poloviny trupu spojil s předl.

Na polovinách křídla jsem před jejich slepením odřízl křídélka a po úpravě je nalepil ve vychýlené poloze. Současně jsem ze dvou injekčních jehel zhotovil novou Pitotku a doplnil novou anténu identifikačního přístroje FuG 25A (IFF) z chirurgické nitě. Na naběžné hrany jsem přilepil pevné štěrbinové sloty a zespodu křidel aerodynamické brzdy z leptů. Ostruhové kolečko jsem použil ve vysunutém stavu a bez krytu, který ostatně – jak dokládají fotografie – většina operačních letounů neměla. Po vlepení výstupní trysky motoru a ostruhového kolečka do ocasní části jsem ještě pod výstupní tryskou doplnil

trubičku pro vypouštění paliva. Zadní část jsem potom přilepil k trupu, stejně jako poloviny křídla.

Jelikož jsem chtěl mít letoun s vysunutou přistávací lyžinou, nasledovalo sestavení mechanismu tlumiče a přilepení lyžiny, na kterou jsem pak ještě umístil sestavený startovací vozík. Dalším krokem bylo přilepení nově zhotovené antény pro FuG 16ZY za pilotním prostorem.

Do výstřelných kanálů na přechodu trup-křídlo jsem vsadil hlavně kanónů Mk108, opět zhotovené z injekčních jehel. Překryt kabiny, doplněný madlem, jsem upevnil v otevřené poloze.

Stavba byla bez problémů, po celou dobu jsem tmel téměř nepoužil, protože stačilo pouze před slepením pečlivě dočistit dosedací plochy a po přebroušení je vylešlit.

## BARVENÍ A OBTISKY

Interiér kabiny, šachtu a vnitřní konstrukci jsem na barvil odstínem RLM02 Grau (Aeromaster 1010) a RLM66 Schwarzgrau (AE 1022). Detaily v kabině, na přistávací lyžině a podvozku jsem nabarvil podle dostupných podkladů. Spodní plochy letounu a celý trup jsou v barvě RLM76 Lichtblau (AE 1027), horní strana křídla v kombinaci RLM81 Braunviolett (AE 1031) a RLM82 Hellgrün (AE 1034). Na horní straně trupu a směrovce jsou nepravidelné skvrny RLM81 a RLM82, doplněné RLM02. Před letounu je bílá (Agama 22) a kužel vrtule generátoru červený RLM23 (Agama N30).

Letoun jsem postavil s označením náležícím stroji 2.Staffel / JG 400 na letišti Brandis u Lipska. Obtisky ze stavebnice jsou ve standardní kvalitě a dobře kopírují povrch.

Povrch jsem přestříkal polomatným lakem Aeromaster 1002. Nasledovalo protažení spár a linek mikrotužkou a jejich zvýraznění olejovou barvou (umбра pálená), nakonec závěrečné přestříkání modelu polomatným lakem Aeromaster.

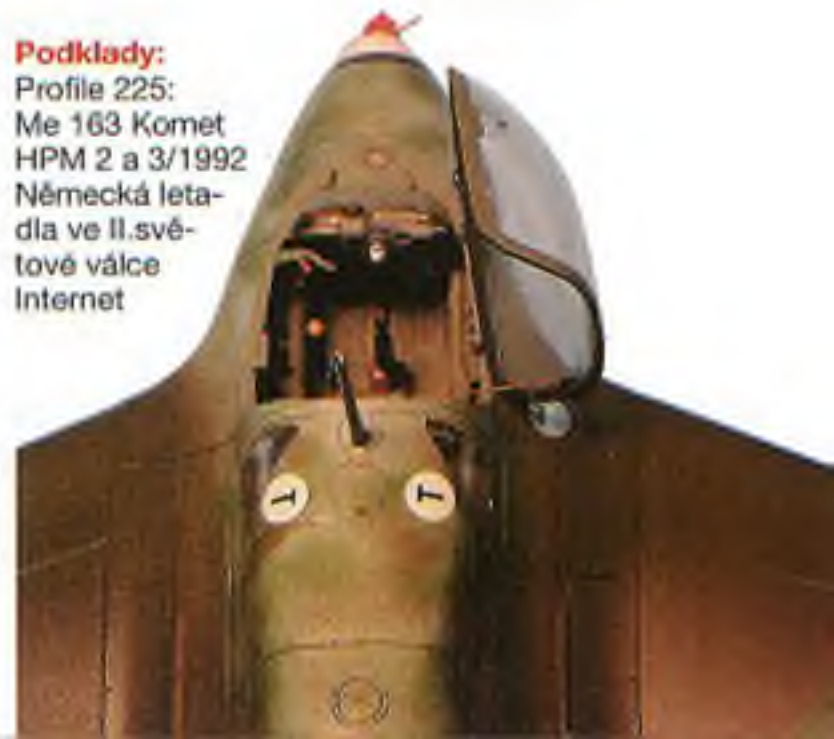


## ZÁVĚR

Rozměry letounu vyniknou teprve po umístění modelu mezi ostatní ve sbírce. Obzvláště mezi vícemotorovými letouny vypadá Komet velmi subtilně a křehce. Jako první bojově nasazený raketový letoun by neměl chybět ve sbírce modelů letadel z období druhé světové války. Případným zájemcům o stavbu doporučit ještě doplňkové sady firem CMK (4069 Me 163B interior set, 4071 Me 163B detail set) a ExtraTech (48016 Me 163B1a).

JIRKA TOMAN, TMB TŘEBÍČ

Foto: autor



**Podklady:**  
Profile 225:  
Me 163 Komet  
HPM 2 a 3/1992  
Německá letadla ve II.světové válce  
Internet





# KOMET

Výrobce: Revell  
Měřítko: 1:48  
Doplňky: odlévaná sada Aires,  
prekryt kabiny CMK, barvy Gunze,  
zmečkovadla obtisku Agama

Stavebnice firmy Revell, ačkoliv nepatří zrovna mezi novinky, je stále velice kvalitní a její vylisky jsou čisté, takřka bez otřepů a s pěkným vyznačením spár do hloubky. Přesto jsem k vylepšení modelu použil sadu doplňků Aires, která poskytuje díly k vybavení pilotního prostoru, zbraně a schránku pro náboje. Zejména pilotní prostor vypadá opravdu dobře, stačí jen díly nabarvit, doplnit pár drobností a nanést patinu.

Vzhledem k tomu, že je pilotní prostor dosti prostorný, jsou i po slepení trupu všechny detaily dobře viditelné.

Stavbu jsem zahájil nabarvením a patinováním odlitku doplňkové sady (jeden velký díl) a jeho zástavbou do trupu, což se neobešlo bez velkého broušení a ztenčování stěn odlitků i trupu. Pak přišlo na řadu slepení trupu. Výrobce nevolil zrovna šťastné řešení – trup je rozdělen na tři části tak, že k hlavnímu dílu musíme přilepit zadní díl s celou směrovkou a přední část, tvořenou přídíl s vrtulkou. Bohužel po slepení byla sestava širší než zbytek trupu. Opět došlo na broušení a tmelení, což mělo pochopitelně za následek ztrátu mnoha spár a přibyla mi tak práce s jejich obnovou.



Před přilepením polovin křídla jsem ještě odřezal kormidla i křídélka a ztenčil odtokovou hranu. Také pevné sloty, které máme na křídlo přilepit, musíme trochu ztenčit, jinak by vypadaly nemodelově hrubě. Přilepení křídla už bylo bez problému, ale bez tmelu jsem se ani tentokrát neobešel.

Po ztmelení a vybroušení jsem celý model prestrikal přípravkem Gunze Mr. Surfacer 1000, přebrousil papírem hrubosti 2000, obnovil obroušené rytí a na trup doplnil nyty.

Na řadu přišlo barvení modelu. Ve stavebnici máme možnost si vybrat ze dvou kamuflaží: První nabízí letadlo s bílým číslem 54, náležící 6./JG400, druhá letoun s bílým číslem 18, jehož předloha létala

u 2./JG400. Protože první verze se mi zdála přece jen trochu okoukanější, volil jsem druhou.

Celý model je nastříkán barvami Gunze, patinu jsem vytvořil dnes už docela známými postupy pomocí sířičací pistole, suchého pastelu a olejových barev.

Oblisky jsou ve stavebnici opravdu pěkné a dostatečně tenké, pro kvalitnější přilnutí jsem použil vodičky Agamy. Pouze svastiku v modelu nenajdeme, proto jsem ji s pomocí masek nastříkal.

Poté jsem přilepil překryt kabiny od firmy CMK (ve stavebnici je sice čirý, ale přece jen příliš tlustý), odhazovací vozík, ovládací plochy a doplnil pár detailů (kryty zbraní, anteny).

PAVEL HEINRICH  
Foto autor

#### Použitá literatura:

Aero Detail  
fotografie na: <http://www.sml.fr.tudelft.nl/~home/rob/me163.htm>







## JET BARON

Stavebnice: **Messerschmitt Me 163B**  
 Výrobce: **Revell**  
 Měřítko: **1:48**  
 Doplnky: **CMK Detail set Me 163**  
 Obtisky: **Aeromaster**  
 Barvy: **Reich Defence**  
**Aeromaster**

Nebojte, nespletl jsem se, opravdu jsem chtěl napsat Jet a ne Red Baron i když právě barva letadla mě na tuto myšlenku přivedla. Jak jsem zjistil během shánění podkladu, také pro mechaniky od EK 16 byl při barevné úpravě Messerschmittu Me 163 majora Wolfganga Späteho vzorem právě legendární Red Baron a jeho červeně natřené létající aparáty.

Nejsem zrovna velkým příznivcem Luftwaffe, ale spojení zajímavě předlohy, jakou Messerschmitt Me 163 bezesporu je, s nevšedním zbarvením, nešlo odolat. Nebudu čtenáře unavovat zdlouhavým popisováním stavby, neboť to byla v podstatě rutinní záležitost a také už od ní uběhla nějaká doba a všechny podrobnosti si nepamatuji.

Základním stavebním kamenem se stal Me 163 firmy Revell, vnitřní vybavení (interiér, zbraně, podvozková šachta, palivová nádrž) pochází ze sady odlévaných doplňků CMK a další drobnosti (nabojové schránky, krytky, motor) jsem zhotovil v domácí dílně. Stavbu zakončilo použití obtisků Aeromaster. Přestože jsem model trochu „otevřel“, celá stavba trvala pouhých čtrnáct dní, což je podle mého spolu s fotografiemi nejlepším důkazem pohodové stavby. A tom přece modelařina je.

JARDA KUBÁT  
 Foto autor





## Stavebnice a doplňky Me 163

1:700 Me 163B	Tsukuda	po 10 ks v sadě s Bf 109E, Fw 190A, Me 262A
1:300 Me 163B Me 163B	NAVWAR/Heroics & Ros Collectair by SIMTAC	bílý kov bílý kov
1:144 Me 163B Me 163B	Kopecky STARR Miniatures	odlitky odlitky
1:100 Me 163B	Tamiya	s Me 262
1:96 Me 163B	Eagle / Eaglewall , později SITAP (Sitaplex)	
1:72 Me 163A V4 Me 163A V4 Me 163A V4 Me 163A Me 163A Products Me 163A Me 163A Me 163A Me 163A Me 163A + Kettenrad Me 163B Me 163B Me 163B Me 163B-0/B-1 Me 163B-0/B-1 Me 163B/S Me 163B Me 163C-0 Me 163C-0 Me 163C-0 Me 163C Me 163C-0 Me 163C Me 163C Me 163D Me 163S Me 163S Me 163S Me 163S Me 163S Me 263 V-1 Me 263 Me 263 Me 263 Me 263 (Ju 248) Me 263 (Ju 248) Me 263 (Ju 248) Me 263	Airmodel Airmodel Airmodel Combat Models KPM (Košice)  Condor CzechMaster (CMK) WK Models Aerodrom Aerodrom Lindberg Revell Airfix Heller Aurora Academy Maquette Airmodel Airmodel Frank-Modellbau Arba Resins Skala A&V Models Airmodel Airmodel Frank-Modellbau CzechMaster (CMK) MPM Pavla Airmodel Frank-Modellbau Frank-Modellbau/Airmodel Broplan N/A CzechMaster (CMK) Huma Skala Red Baron	vaku vaku + odlitky odlitky ex Airmodel (vaku) vaku, později též jako Air Planes a Victoria  lepty odlitky odlitky, přebalená stavebnice CMK  později též Revell  + tahač ex Heller + tahač  vaku vaku + odlitky ex Airmodel odlitky odlitky + kov odlitky vaku + díly na Me 263 vaku konverzní díly prototypu Me 262 ex Airmodel odlitky  vaku + díly na Me 163D ex Airmodel  vaku odlitky odlitky  odlitky  odlitky  vaku překryt (+ 10 jiných typů) vaku překryt (+ 10 jiných typů) vaku překryt vaku překryt (+ 12 jiných typů) 2x vaku překryt pro Heller lepty lepty pro Academy lepty lepty, odlitky, překryt, palubka pro Academy lepty, odlitky, překryt, palubka a oblisky pro Academy odlitky a lepty pro Academy pro Academy
<b>sady doplnků 1:72</b> Me 163A Me 163B Me 163B Me 163B Me 163B Me 163B Me 163B Me 163B Me 163B Me 163B interior Me 163S interior  Me 163B exterior Me 163B interior	Falcon Falcon Mac Vac Canopy Final Touch Squadron Airwaves Eduard Eduard Zoom' PART CMK CMK  CMK Ouragan Models	





**příslušenství 1:72**

HWK 109-509 S8M Model odlitky motoru -509A a -509C  
 HWK 109-509A Extratech odlitky motoru a lepty

**stavebnice 1:48**

Me 163A A&V Models odlitky  
 Me 163A Flashback plastik, odlitky, lepty  
 Me 163B Hawk  
 Me 163B Testors ex Hawk  
 Me 163B Italeri ex Hawk  
 Me 163B Tsukuda přebaleny Hawk  
 Me 163B Bald Eagle vaku  
 Me 163B Exact-Vac vaku, ex Bald Eagle  
 Me 163B Hasegawa Hobby Shop odlitky, výroba JN Models  
 Me 163B Trimaster lepty, kovoé díly  
 Me 163B Dragon ex Trimaster s lepty  
 Me 163B Hasegawa ex Trimaster  
 Me 163B Revell-Germany ex Trimaster  
 Me 163C Arba Resins odlitky  
 Me 163C-0 A+V Models odlitky  
 Me 163C-0 A+V Models odlitky  
 Me 163S Trimaster lepty a kovoé díly  
 Me 163S Dragon ex Trimaster + lepty  
 Me 263 (Ju 248) Arba odlitky + lepty  
 Me 263A-1 (Ju 248) CzechModel

**doplňkové sady 1:48**

Me 163B Eduard lepty pro Trimaster  
 Me 163B Lone Star Models odlitky pro Hawk  
 Me 163B Aires lepty + odlitky + překryt + drát pro Trimaster  
 Me 163B Extra Tech lepty pro Trimaster/Revell  
 Me 163B PART lepty pro Trimaster/Revell  
 Me 163B canopy Squadron 2x překryt kabiny pro Trimaster/Revell  
 Me 163B interior CMK lepty + odlitky + paluba + překryt pro Revell  
 Me 163S interior CMK lepty + odlitky + paluba + překryt a obtisky pro Trimaster  
 Me 163B exterior CMK lepty + odlitky pro Trimaster//Revell

**příslušenství 1:48**

Me 163B canopy mask EZ Mask kabinová maska pro Trimaster  
 Me 163B canopy mask Eduard maska kabiny a kol  
 Me 263 canopy frames Fast Frames rámování překrytu, pro CMK  
 HWK 109-509 S8M Model odlitky motoru  
 HWK 109-509A Extratech odlitky motoru

**stavebnice 1:32**

Me 163B Hasegawa  
 Me 263 ID Models vaku

**sada doplnků 1:32**

Me 163B Eduard lepty pro Hasegawa

**příslušenství 1:32**

Me 163S conversion Airtec vaku konverzní díly  
 Pilot figure Squadron kovová figurka  
 mask set Eduard Express Mask kabinová maska  
 mask set EZ Mask kabinová maska  
 Me 163 canopy frames True Details kabinová maska - rámování

**stavebnice 1:24**

Me 163B Combat Models vaku  
 Me 163B MPM-HPH laminát a odlitky



**Papírové modely a doplňky Me 163 a Me 263**

**Stavebnice**

Označení	1:	Výrobce
Me 163B	33	Maly Modelarz 3/98
Me 163B	33	Avia-Verlag
Me 163B-1a	33	Modelik 10/97
Me 163	33 a 1/3	Geli
Me 163 (+ He 162 a Me 262)	48	Aviones Historicos
Me 163B-1	50	Wilhelmshavener - Möwe Verlag
Me 163	?	Edicions L'Aeroteca
Me 163B	?	Fiddler's Green
Me 263	33	Modelik 10/98

**Doplňky**

Výrobce	1:	K modelu	Poznámka
Gomix	33	Me 163B (Maly Modelarz)	překryt kabiny
Gomix	33	Me 163 (Modelcard)	překryt kabiny
Gomix	33	Me 263 (Modelcard)	překryt kabiny
Gomix	33	Me 263	dřevěná kola







Londýnské Science Museum vystavuje (bohužel jen zavěšený, bez možnosti prohlednout si horní plochy) Messerschmitt Me 163B W. Nr. 191316. Stroj sloužil u II/JG 400 a byl v květnu 1945 ukořistěn Brity v Husumu



Deutsches Museum v Mnichově vlastní Me 163B W. Nr. 191316, který rovněž prošel dlouhou cestou od JG 400 přes britské základny







*V Gosfordu je vystaven Me 163B W. Nr. 191614, pocházející od JG 400. Díky tomu, že před časem procházel renovací máme možnost si prohlédnout tvar trupové nádrže*



*Messerschmitt Me 163B W. Nr. 191660 ze stavu JG 400 byl ukoristen v Husumu a v červnu 1945 dopraven k No. 6 MU na základně Brize Norton, později byl rovněž v Cranwellu. V roce 1961 jej získalo Imperial War Museum a byl vystaven v Duxfordu bez překrytu kabiny. V současné době letoun prochází renovací a zřejmě již příští roku bude opět v expozici*







*Mo 163B W. Nr. 191904 ukořistěný u JG 400 putoval po různých útvarech RAF a než se vrátil do Německa byl od roku 1975 vystaven v muzeu v St. Athan. Po několika letech v německém Oldenburgu se nakonec po náročné rekonstrukci stal roku 1997 ozdobou Luftwaffenmuseum v Berlíně-Gatowě (dole a na protější straně)*









## Komet z Koreje



Stavebnice: **Me 163**  
Výrobce: **Academy**  
Měřítko: **1:72**

Připomeňme si jen, že raketová přeprava stíhačka Me 163 byla dílem profesora Alexandra Lippische, téměř posledního konstruktora bezocasého stíhacího letounu. Však to nezapřel ani Me 163A, se kterým pilot Heini Dittmar v srpnu 1941 překonal hranici 1000 km/h a tím i rychlostní rekord. Fenomenální rychlost a stoupavost až 60 m/s (Komet vyšplhal do dvanácti kilometrů za necelé čtyři minuty (3,45 přesně), proudovému Me-262 to trvalo 26 minut!) zaujala i nejvyšší nacistické velení, a tak nebylo divu, že Willy Messerschmitt dostal oficiální požehnání k vyvoji bojové verze.

K prvnímu většímu střetnutí Me 163 s nepřítelem došlo 28. června 1944, kdy pět strojů jednotky 1./JG 400 napadlo svaz B-17 směřujících za doprovodu Mustangů k útoku na chemické závody Leunawerke. Pravda, piloti Kometů tehdy nedostali ani jednoho protivníka, ale na druhou stranu neutrpěli žádnou ztrátu.

Komet už kdysi dávno nabízel v měřítku 1:72 řada firem (Lindberg, Heller, Airfix), k nim se vcelku nedávno přidala rovněž korejská firma Academy. Aby trumfla konkurenci, nalezneme v krabičce prodávané za příznivou cenu dva trupy, umožňující stavbu jak jednomístné, tak dvoumístné verze, rovněž tak díly pro stavbu Scheuchschleperu, neboli polopásového přepravníku.

Díly jsou uloženy v krabičce s typickou (rozuměj velmi průměrnou) kresbou na víčku. Podobně jako u jiných stavebnic, i tentokrát výrobci asi použili za předlohu cizí model – díly jednomístné verze a traktor jakoby z oka vypadly stavebnici francouzské firmy Helleru. Ovšem jsou pochopitelně upraveny technologiemi přelomu tisíciletí, tudíž opatřené jemným rytím do hloubky a detailně vybaveným prostorem pilota. Zcela nové se zdají součástky pro stavbu dvoumístné verze, která však zcela jistě neměla v přední kabině pancéřové sklo a také asi nenesla výsostné znaky.

Potěšitelné je, že nám výrobce umožnil nechat překryt (překryty) kabiny otevřené, i když jsou jejich díly trochu tlusté. Dalším příjemným překvapením je i fakt, že přistávací lyže pod trupem můžeme zhotovit ve vysunutě či zasunutě poloze.

Nakonec se musíme rozhodnout jakou podobu dáme svému modelu. U jednomístného stroje se můžeme rozhodnout pro „Komety“ operující u jednotky JG400 – v obtiskovém aršíku nalezneme sadu bílých číslic, umožňujících sestavit taktické označení všech strojů. Ovšem výrobní číslo je tu pouze jedno (W.Nr.191916/26). Tož pomoz si modelari jak chceš.



Kromě číslic obsahuje obtiskový aršík i emblemy obou letek jednotky JG 400 a také něco provozních popisek. Na aršíku chybí svastiky.

Komet od Academy se dle mého názoru vcelku povedl. Ačkoliv vychází ze starší stavebnice, není to na něm znát, rovněž cena je víc než příznivá.

ALFRED RUDYS  
Ilustrační foto Academy

Prameny: Německá letadla, 1. díl, L+K



## Bücker se šikmými očima (Kyúshú K9W1 Momiji/Cypress)

Výrobce: Huma  
Měřítko: 1:72  
Doplňky: plechy Eduard, obtisky REVI

Při pohledu na sbírku modelů letadel japonských vzdušných sil mne napadlo, že by onu záplavu zeleno-hnědo-šedých éroplánů bylo dobře něčím ozivit. Předpisy kamuflování japonských letadel takovou možnost přímo nabízejí – oranžové cvičné stroje budou jistě neprehlednější. Za předlohu stavebnice jsem si proto vybrala K9W1 Momiji, dvouplošník Bücker Bu 131 licenčně stavěný v Japonsku firmou Kyushu.

V měřítku 1:72 si lze vybrat ze dvou stavebnic – výrobků firem Huma a MGD. I přes některé chyby jsem sáhla po stavebnici Huma. Důvodem bylo lepší zpracování plastových dílů a skutečnost, že s odlitky pracuji poměrně nerada a stavebnice MGD má trup a vrtuli, díly s největšími odlišnostmi od standardních Bu 131, odlevané.

Vylisky firmy Huma lze mezi short-runy zaradiť k lepšímu průměru a podle toho vypadala i stavba. Příliš jsem se nezatežovala nápravou rozměrových a tvarových chyb, zaměřila jsem se jen na pod-



statné odlišnosti japonské verze. Trochu tmelu spolkl každý spoj, zejména dělicí linie mezi polovinami trupu, kryt motoru a přechod mezi trupem a ocasními plochami. Jinak je model poměrně jednoduchý a jeho dokončení je otázkou několika dní. Nervy drásající operací je vyplétání dvouplošníku, ale velmi mi pomohly otvory v horním i dolním křídle. Použila jsem nylonové vlákno ze silonek (roztržených v autobusu MHD) a finální vypnutí jsem nechala až jako jednu z posledních

úprav. Konce vláken stačí jen provléknout otvory, zakapnout sekundovým lepidlem a otvor poté zatmelit a vše přestříkat. V orientaci, kde co vyplést, mi velmi pomohl náčrt ve stavebním návodu.

Presto, že Momiji je licenčním Bu 131, není jeho věrnou kopií. Je nezbytné provést alespoň několik základních úprav: Vyřez v baldachýnu horního křídla je příliš mělký a má špatný tvar (pilot na předním sedadle by totiž vůbec neviděl vzhůru). Ve skutečnosti byl vyřez lichoběžníkovitý,





u odtokové hrany křídla široky na šest zebber. Zasahoval asi do dvou pětín hloubky křídla, kde jeho šířka odpovídala vzdálenosti mezi čtyřmi žebry.

Změnily se také tvar a rozmístění vstupů vzduchu na čelní straně motorového krytu, upravou prošlo rovněž dělení krycích plechů motoru a dvě výfukové roury se nacházejí vpravo pod motorem. Doporučuji rovněž doplnit pod kryt motoru alespoň jeden válec invertního řadového čtyřválcového Hitachi Ha-47 a zezadu motor zaslepit destičkou, aby jím nebylo vidět do pilotního prostoru.

Na levou stranu trupu, těsně za motorový kryt doplníme „váleček“ s příslušným potrubím, zřejmě chladič glykolu. Kde byl potah tvoren plechem, lze samozřejmě naznačit i nyty. Zlepsit si zaslouží poměrně chudé vybavení pilotního prostoru. Sedadla jsem ztenčila a jejich opěradlo provrtala několika odlehčovacími otvory, což bylo v japonském letectvu zvykem. Za každým sedadlem byly trupové přepážky, které však stavebnice nenabízí, nezapomeneme na vnitřní konstrukci trupu a doplníme též pedály nožního řízení a ovladače na boky.

Vytvořit palubní desky mi pomohly obtisky ze stavebnice, pro pásy na sedadla jsem sáhla do sady barvených leptů Eduard a příliš tlusté plastové řídicí páky jsem nahradila kousky drátu. Přední okraje otvorů kolem prostorů osadky krylo kožená čalounění, která musíte také doplnit. Panáčky nabízené výrobcem (zřejmě letci Luftwaffe) jsem vyhodila, protože neměli šikmé oči a náprava tohoto zásadního nedostatku by byla příliš složitá.

Nakonec zbyvá doplnit na levou přední křídelní vzperu Pitotovu trubici a mezi baldachyn horního křídla a trup ukazatel stavu paliva.

No, a zůstalo přede mnou již jen nabarvení: Momiji jsem nastríkala oranžovou akrylátovou barvou Tamiya X-6. Aby barva dostatečně kryla, bylo potřeba dvou tlustších vrstev. Vzpery křidel a podvozku byly ve skutečnosti černé, čehož

jsem na modelu docílila barvou Aeromaster 1087. Prostory osadky, včetně přístrojových desek, jsem nastríkala zelenou Mr. Color 126, jen řídicí páky jsou v barvě kovu s černou rukojetí. Kryty patek křidelních vzpěr a ukotvení ostruhy byly kožené, dřevu vrtule jsem imitovala technologii již v modelářském tisku popsanou. Spočívá v roztržení lesklé světlé hnědé barvy molitanovou houbičkou na vrtuli natřené lesklou žlutou barvou. Použila jsem ten postup poprvé, ale mohu říci, že jsem celkem spokojena.

Ještě donedávna byly největším problémem obtisky. Huma nenabízí kromě šesti ukrutně šilhajících Hinomaru zhora nic a investovat do stavebnice MGD, ve které jsou obtisky pro stroj užívaný 23. Chutai Armádní letecké důstojnické školy, se mi nechtělo. Tahle mašina byla totiž neuvěřitelně flekatá, což je bohužel fotograficky nedostatečně zdokumentováno a obtisky samotné jsou navíc dost mizerně vytištěné. Zachránil mne nový aršík REVI, nazvaný Japanese Schraegemusik, který k námořním stíhačkám se šikmo instalovanými kanony nabízel jako premii též veškeré znaky na Momiji označeny YoD-703, jenž piloti Kókutai 302 používali v roce 1944 na základně Atsugi ke kondičnímu létání. V návodu k obtiskům najdeme i nákreš tvaru a umístění otvorů na přední straně krytu motoru. S obtisky zhotovenými firmou Tally Ho! se pracuje bez problémů, lázeň v Mr. Mark Softeru jim udělala dobře. Letoun YoD-703 měl zadní větrný štítek větší než přední, což stavebnice pochopitelně nepostihuje, a tak jej musíte zhotovit z číre folie.

S různými vynucenými přestávkami (jídlo, spánek, zaměstnaní), jsem byla s modelem hotova za dva týdny, právě včas na plzeňskou výstavu e-day, odkud také pocházejí fotografie provázející tento článek.

PhDr. JELENA SRNCOVÁ  
Foto M. Salajka





# T-34 s odminovačem PT-3



Po delším modelářském období, během kterého jsem stavěl pouze modely letadel, mě začala lákat také vojenská pozemní technika. První vlašťovkou, která přistála na mém modelářském stole, byla stavebnice tanku T-34 s odminovačem PT-3 od ruské firmy Eastern Express.

## STAVEBNICE

Kromě pásů jsou všechny díly zhotoveny čistě, bez otřepů a propadlin. Stavební návod byl hůře čitelný, navíc ve spoustě šipek určujících místa přilepení jednotlivých dílů se dalo jen těžko orientovat. Návod neobsahuje schéma kamufláže, a tak jsem model nabarvil podle kresby na obalu.

## STAVBA

Model jsem postavil bez úprav jako standard kit, ale pokud se chcete pustit do úprav, jsou k dispozici leptané díly i odlévaná maketa motoru od různých firem. Stavbu jsem zahájil opracováním všech kol, jejich nastříkáním černou barvou a po zaschnutí přestříkáním disků kol kamuflážní barvou Revell 39 pomocí vlastnoručně zhotovené plechové šablony. Pak přišlo na řadu slepení korby a veze s kanonem, které bylo bez problémů. Před patinováním jsem kola přestříkal lesklým lakem Agama 23 L.

S akrylovými laky Agama jsem dosud neměl žádné zkušenosti, ale přes počáteční nedůvěru – barvou i hustotou mi připomínaly spíše mleko než lak – jsem s nimi byl naprosto spokojen. Na ředění laků je lepší použít originální ředidlo Agama než

Vyrobce: Eastern Express  
Měřítko: 1:72



vodu, protože laky se pak nanášejí zcela bez problémů a dokonale zprůhlední i v místech, kde jsme nastříkali tlustší vrstvu.

Po nabarvení podběhu jsem přilepil kola a začala instalovat pásy rozdělené na různé dlouhé části. Menším problémem bylo, že všechny díly byly v dělicí rovině přesazené a strany s ozubením do sebe nezapadly. Vyřešil to však na šířku zubu zúžený tenký pilníček. Po zdržení s nepřesnými díly pásů už byla další stavba bez potíží.

## KAMUFLÁŽ

Celý model jsem po zakrytí podvozku papírovými kapesníčky a páskou Tamiya nastříkal zelenou barvou Revell 39. Po zaschnutí přišla na řadu zimní kamufláž v podobě nepravidelných skvrn bílé barvy s trochou kamuflážní zelené.

Obtisky, což bylo vlastně jen číslo na věz tanku, přilnuly s pomocí přípravku Mr. Mark Softer dokonale a po přelakování splynuly s povrchem. Po zaschnutí patiny olejovými barvami jsem model nastříkal polomatným lakem Agama 51 P.

## ODMINOVAČ

Stavba odminovače nebyla obtížná, jen bylo třeba trochu trpělivosti se začisťováním ozubených kol. Celá konstrukce je v barvě khaki (Humbrol 26), přelakovaná a opět patinovaná olejovými barvami. Hotový odminovač jsem čepý připojil k závěsům; po natažení upevňovacího lana k předním hákům a přilepením antény byl model hotov.

JAROSLAV VANÍK  
Foto autor



## Literatura:

Hughes, M., Mann, C.: Tank T-34





Jeden z tanků T-34/85 vzor 1945 (se „složenou“ věží) z výzbroje československé tankové jednotky v SSSR, která se v květnu 1945 vrátila do Prahy jako 1. čs. tankový brigáda. Vozidlo bylo opatřeno „leteckým“ výsostným znakem a pravděpodobně od ruky napsaným bílým taktickým číslem. Na anténě byla umístěna státní vlajka



Oznacení na věži tanku T-34/85 sloužícího u 2. čety 3. roty 2. praporu 1. čs. obměně brigády v SSSR

Jedním z velmi známých tanků T-34/76 používaných československými vojáky je vozidlo vzor 1943, vyrobené pravděpodobně v roce 1944 Stalingradským traktorovým závodem. Stroj nesl na bocích věže nápis „Lidice“. Barevnou kresbu i fotografii naleznete v časopise Atom 1/1988, s. 16

Vozidlo stejného typu ze sovětského 2. gardového tankového sboru (léto 1944)

Vzácností z kolekce v Lešanech je T-34/76 s odlévanou věží ČTZ válečné výroby. Tanky tohoto typu byly postaveny jen ve velmi malé sérii. Mimo jiné se objevily ve výzbroji polských jednotek, které se koncem války podílely na osvobození Československa. Do současnosti se dochoval možná tento jediný kus díky tomu, že jako pomník připomínal zásluhy Poláků při osvobozování našeho území









# T-34 K. O.

Model znázorňuje část tanku T-34 rozloženého explozí vlastní vazone munice. Odlevána stavebnice je sice vyráběna firmou autora, ale článek nezvořejňujeme kvůli reklamě (jak budeme ještě záhy napadeni jinými výrobci, kteří stejný nápad neměli), ale proto, že španělský modelář podrobně popisuje u nás méně známou metodu povrchové úpravy a přibližuje našim modelářům práci s pigmenty.

## JAK NA TO:

Nejprve všechny díly odlité z polyuretanu pečlivě očistíme křestickami, pilníkem, skalpelem a brusným papírem.



Potom je postupně slepíme sekundovým lepidlem do podsestav – nejprve spodní část korby, potom horní. Podsestavy nespojujeme, abychom mohli pracovat uvnitř tanku.



Povrchovou úpravu zahájíme nanesením podkladové barvy (používám stříkací pistoli a akryláty Tamiya). Nejprve model nastříkáme červenohnedou barvou Tamiya XF-10, červenou na lodní trupy XF-9 a černou XF-1, které smícháme v různých poměrech. Potom následuje stříkání dalších vrstev stejnými barvami s přidavkem červené barvy XF-7 a žlutého laku X-24.





Barvami Vallejo „na štětec“ namalujeme velké plochy zbytků oloupané barvy (pozn. překladatele: v modelářském slangu zvané chips), přitom měníme barvu a odstín oblasti oloupaní.



Barvami Humbrol 102 (armadní zelená) a Humbrol 94 (hnědožlutá) opatříme plochy s oloupanou barvou drybrushem, aby nebyly barevně jednotné.



Hnědou barvou Humbrol 62 (barva kůzo) namalujeme na povrch nepravidelné skvrny.



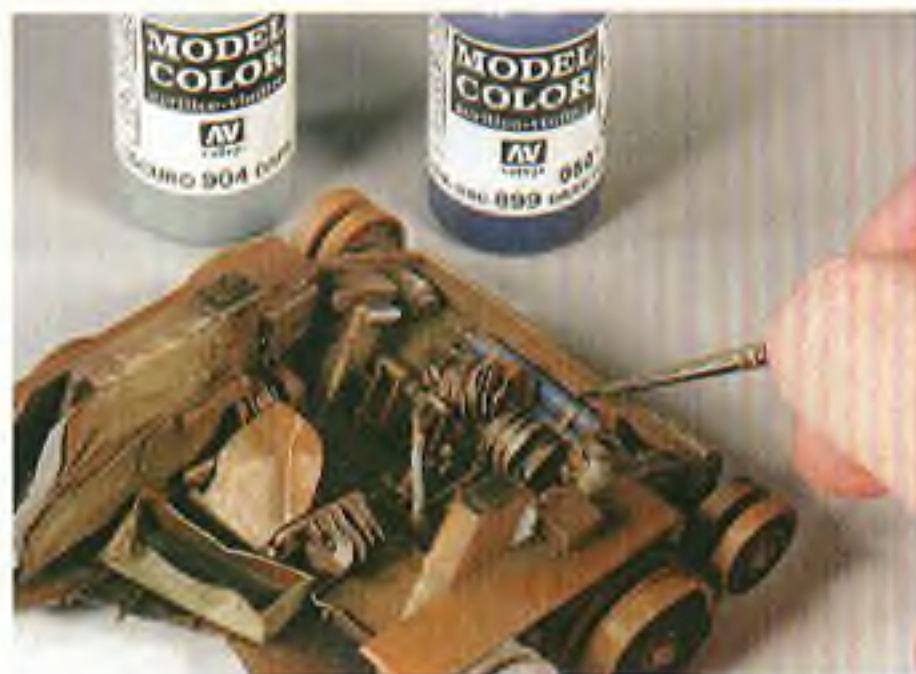
Opět pro vytvoření kontrastu a pro rozlišení ploch udeláme na povrchu „wash“. Používám směs emailů Humbrol a olejových barev tmavých a hnědých odstínů (siena pálená).



Barvami Vallejo „na štětec“ odstínu 833 (SS kamuflážní světlá zelená) a 821 (německá kamuflážní béžová) doplníme další plochy odrené barvy. Tentokrát používáme metodu „suchý štětec“, pro kterou jsou podle mě použitelné pouze barvy Vallejo. Je však nutné používat velmi „čerstvou“ barvu (pozn. překladatele: Vallejo zasychá ve vlasu štětce rychleji, než jsme zvyklí u barev olejových či Humbrol).

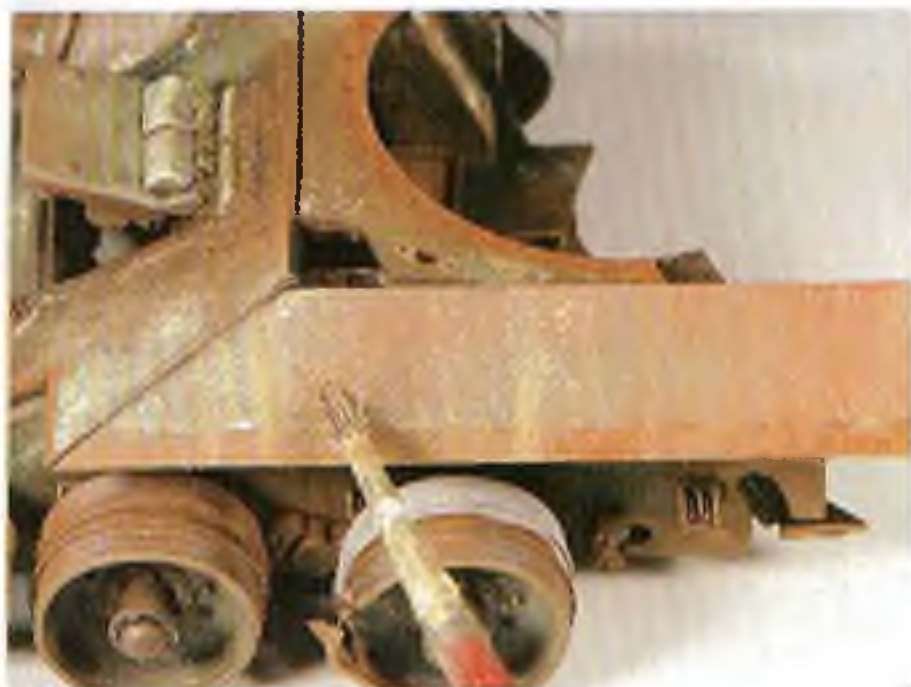


Konečně nadešel čas na vybarvení interieru. Ačkoli vnitřek tanku zcela vyhořel, je velmi pravděpodobné, že zbytky původních barev jsou stále patrné. Není nutné dít barvit nijak přepědivo, barva stejně musí jevit známky poškození.





K dalšímu oživení vnějšího povrchu přispějí světlé skvrny barvou Humbrol 93 (pouštní žlutá).



Některá místa povrchu jsou tónována modrou olejovou barvou (pruská modř). Nejdříve ji naneseme stetcem...  
...a potom ji rozmyjeme terpentýnem do ztracena.



Když smícháme pigment (například Mig productions P025 – běžná rez) a barvu Humbrol 62 (barva kůže), vznikne světlé rezavá směs, kterou nabarvíme vybraná místa. Okraje skvrn opět terpentýnem „rozmyjeme“, aby nikde nebyla pole s ostrou hranou okraje.



Interiér, jakkoliv zničený, je potřeba ještě dále vylepšit. Nejprve některá místa zesvětlíme (pozn. překladatele: to, čemu čeští figurkáři říkají „udělat světla“) a na ostatní vybavení nanese zbytky interiérových barev.



Ačkoli už nam to bude připadat nudně, je potřeba ještě doplnit několik dalších vrstev oloupaných skvrn. Jedině tento postup nam totiž zaručí opravdu skvělý výsledný efekt.



Velkým suchým měkkým stetcem povrch modelu pokryjeme pigmentem (Mig productions P028 – světlý evropský prach), což nam pomůže sjednotit vzhled celého modelu.



Stejně postupujeme na vybraných místech s rezavými pigmenty (Mig productions P025 – běžná rez a P024 – světlá rez). Nakonec pigmenty P021 (popelavě bílá) a P022 (černé saze) naznačíme popel v některých částech interiéru a okolo ohořelých kol. Nejprve naneseme prášek, který potom spojíme s podkladem kapkou čistého terpentýnu.



Nakonec přidáme články pasu a můžeme se pokochat konečným výsledkem.

MIGUEL „MIG“ JIMENEZ, foto autor, překlad J. Štěrbáček



Článek byl uveřejněn také v časopisech Extreme modeling Nr. 2 a Modell hobby Japan



# Convair B-58 Hustler

Výrobce: Revell  
Měřítko: 1:48



Protože mě zajímají „jety“ z 50. až 70. let minulého století, byl jsem potěšen, když se v reedici objevila stavebnice prvního nadzvukového bombardéru USAF v řadové službě. Poměrně krátkému nasazení typu předcházela dosti dlouhý vývoj: Prototyp vzletl v listopadu 1956 a o měsíc později poprvé překonal zvukovou bariéru. Bylo postaveno 30 prototypů a předseriových strojů, u Strategic Air Command pak sloužilo v létech 1960 – 1970 celkem 86 letadel. Velkou část světa Hustler ohromil 19 rychlostními a vytrvalostními rekordy, ale bohužel také několika tragickými nehodami. Jeho osádku tvořili pilot, navigátor-bombometčík a operátor zbraňových systémů.

## Stavebnice

V rozměrné krabici nás čekají plastové rámečky s díky trochu poplatnými době vzniku formy. Nicméně jsou vcelku čisté, s minimem otřepů, ale také několika ošklivými propadlinami. Povrch vylisků je opatřen rytím vystupujícím nad povrch, a tak jsem se rozhodl celý model přerýt. Na začátku stavby jsem si řekl, že model postavím se zavřenou kabinou, protože jsem nechtěl vyplácet prostory navigátora a operátora, kterým se výrobce nevěnoval. Stavbu jsem začal sestavením pilotního prostoru a vystřelovací kapsle sloužící k záchraně pilota. Podsestavy jsem umístil společně se závazím do přední části trupu, který je dělen vodorovně, bez ocasní části.

Mezitím jsem se věnoval dalším dílčím sestavám, kterými byly například podvozkové šachty, zadní část trupu se SOP, podvozky a gondoly s motory. Další části

stavby bylo sestavení velkého delta křídla, od kterého jsem oddělil klapky. Na horní stranu křídla se přilepil sestavený trup. Musím dodat, že na spoj trupu se svislou ocasní plochou padlo nejvíce tmelu.

Nabarvené podvozkové nohy jsem do šachet nevložit, i když mě k tomu navod nabádal, protože bych je mohl během další stavby ulomit nebo jinak poškodit. Také motorové gondoly jsem – kvůli lepšímu barvení spodních ploch – přilepil až nakonec. Obtížnější je dukladně slícovat pylony a náběžné hrany, kde by při troše neopatrnosti mohl vzniknout viditelný přechod (to se mi bohužel povedlo).

## Zbarvení

Protože Hustlery letaly v barvě leštěného kovu, musel jsem si dát pozor na důkladnou přípravu povrchu. Tmelení a obrušování jsem opakoval tak dlouho, až se mi povrch zdál bez vad, pak jsem jej vyleštil. Rozhodl jsem se vyzkoušet novou metodu napodobení kovového povrchu –

nanášení pasty flanelovým hadříkem. Jako přípravu jsem pro pozdější odlišení různých panelů některé z nich nastríkal různými odstíny šede barvy. Naopak jiné panely, podle fotografií světlé barvy, jsem přestříkl metalizéry a po nanesení a rozetření pasty celý model vyleštil.

## Dokončení

Na závěr jsem doplnil všechny zbyvající součástky a různé detaily, které by při barevné úpravě mohly utrpět. Následovaly obtisky. U větších napisů jsem okrajovy lem orezal skalpelem. Obtisky jsou měkké a dobře se nanášejí. Nepoužil jsem změkčovací vodičky, neboť jsem se obával, že by mohly narušit povrchovou vrstvu. Na radu kolegy jsem nepoužil na sjednocení povrchu lak, nýbrž neředěné leštadlo podlahových krytin Bistol. Spáry jsem decentně zvýraznil „napuštěním“ olejové barvy.

RENÉ TEJKL  
Foto M. Salajka





# DUKW od Italů



Vyrobce: Italeri  
Měřítko: 1:35  
Doplňky: plechy Eduard, nářadí Academy, maskol a změkčovadla Agama, mapy a kartony Plus model

O vzniku a historii tohoto vozítka psát nebudu, neboť podrobnosti naleznou zájemci v pramenech uvedených na konci článku. Stavebnice nabízí tři ramečky zeleného plastiku, jeden s díly čirými, obtisky a návod, který nás srozumitelně provede stavbou. Dalo jsem ke stavbě použil plechy Eduard, které skvělým způsobem zvednou úroveň modelu. Sada obsahuje dvě planžety součástek, film s číselníky přístroje a masky.

Hrubá stavba z velkých dílů mi příliš času nezabrala, vše lícuje dobře a tmel jsem nemusel použít. Doporučuji však (na rozdíl od návodu) začít spojením bočnic trupu s vanou, pak vlepil prostor řidiče do vrchního dílu a přilepit sestavu ke spodku. Až poté jsem lepil díly podvozku a vrchní části modelu.

**Ač se zrodila za druhé světové války, sloužila obojživlna vozidla DUKW společlivě ještě o deset let později v Koreji**



Bohužel, jak je u Italeri nedobrym zvykem, jsou propadliny na nejhůře opravitelných místech (nápravy a listové pružiny) a na drobných součástkách (nářadí, držáky) zřetelné stopy dělicí roviny formy.

U podvozku dá nejvíce práce udržet geometrii, aby vozidlo „nešmajdalo“. S propadlinami se můžeme vypořádat dvěma způsoby: Nejsnadnější je „posti-



žené“ místo lehce zablátit, mnohem pracnější je poškození přetmelit a preryt, kterouto nezáživnou činnost budeme opakovat až k naší úplné spokojenosti. Podvozek je však jediné místo, na kterém tmel použijeme ve větší míře. Zbylé díly podvozku jsou už bez problémů, pohon lodního šroubu by „možná“ mohl být propracovanější (možná píšou v uvozovkách, protože jsem nenašel na tuto partii zadnou fotografii (poznámka redakce: pro ostatní stavitele ji přinášíme na fotostránce u tohoto článku).

Ještě jsem se nezmínil o kolech, což je poslední závažný problém stavebnice. Bohužel, díly stavebnice jsou nepřesné. Nechal jsem je bez úprav, ale ostatní stavitele si už mohou koupit odlévaná kola firmy MIG Productions.

Další pozornost budeme venovat prostoru řidiče a části

před ním. Díky plechům Eduard (využil jsem všechny) dovedeme tuto část takřka k dokonalosti. Podlaha a boky mají nanačeny dřevěný povrch, palubní deska s filmem vypadá velmi dobře a drobnosti jako madla, úchyty, stolek na cokoli (položil jsem na něj desky) a mřížky zvnějšku kabiny padnou i s kryty na svá místa bez sebemenších úprav.

Nářadí jsem použil ze sady Academy, ale není to nutnost. Vodní pumpu jsem nechal bez úprav, pouze jsem odvrátil vypust. Při sestavování kabiny jsem zjistil nemilou věc. U dílu 17A byly mírně nedolité hrany na které se lepí díly 24A a 25A. Na levé straně stačila k napravení tenká destička (0,5 mm), ale napravo byla mezera široká 2 mm, takže jsem kromě dolopění destičky musel ještě tmelit a brousit. Přitom vzaly za své jemné nyty, ale náprava nebyla složitá. Případné zájemce, které by tyto řádky mohly odradit od stavby, mohu ujistit, že jsem viděl několik dalších stavebnic DUKW a nikde se tento problém neopakoval.

Posledním krokem bylo vybavení ložného prostoru a zadní části vozu. Dovnitř korby jsem z lepty zhotovil nové držáky plachty, z venku háčky pro její uchycení. Ze zbylých plechů jsem sestavil držáky kanystru a kryty zadních světel. Na zádi je naviják, na který jsem namotal lano z rezné nitě. Tím byla hrubá stavba hotova a přišlo na řadu barvení.

Z obtiskových variant jsem si vybral stroj „Portland Rose“, sloužící (kamuflovány barvou olivového drab) v roce 1945 v Německu. Zbylé obtiskové verze před-







stavují stroj US Army z Normandie 1944 a DUKW US Marines v třítónové kamufláži, použity v roce 1945 na Iwo Jimě.

Při stříkání (použil jsem barvu Testors 1711) zapracoval zakon schválnosti: Po nastříkání spodku modelu odešlo na věčnost těsnění v pistoli. Už jsem chtěl vidět model ve vitríně, a tak jsem ho skoro celý natřel štětcem. Při barvení rámu skel jsem použil masky, ale na boční trojúhelníková skla byly moc malé, a tak přišel ke slovu maskol Agama (mimořádně velmi kvalitní). Při nanášení obtisků jsem ocenil změkčovací vody Agama, které si s obtisky velmi dobře poradily.

Ke stínování a zaspinění jsem použil křidy a různé odstíny akrylových barev. Po nabarvení modelu, nanesení obtisků a vystínování jsem na povrch doplnil poslední drobnosti: do kabiny mapu a na korbou náklad – přepravní kartony a bedny. Mapa a kartony jsou se sady Plus model, bedny ze zbytků.

Na závěr jsem korbou přikryl plachtou. Držáky jsem zhotovil z drátu průměru 0,6 mm a plachtu z papírového kapesníku,

která je k modelu přichycena bílou nití. Nevím jestli tento konkrétní stroj měl plachtu, ale myslím si, že její přítomnost model oživila.

Stavebnice je zdarilá. Pouze kola a propadliny nám přidělají vrásky, ale na újmu na zdraví to není. Model jsem po večerech postavil za 14 dní. Mohu s klidným svědomím říct, že jsou na trhu horší modely za více peněz.

Mrzí mne, že se v našich luzích a hájích nedají ve větší míře sehnat doplňky a obtisky na spojeneckou vojenskou

techniku. Pan Zada si v jedné ze svých recenzí posteskkl, že kdyby M10 byla německá mašina, hned by byl na světě odlevaný motor, vybava interieru a další doplňky. Nezbyvá mi, než s ním souhlasit.

PETR HAVLÍČEK

Foto M. Salajka

#### Prameny:

HPM 1 a 2/2003

DUKW in action, Squadron Signal No. 35 US Amtracs and Amphibians at War 1941-45, Concord č. 7032







*Jeden vůz DUKW je vystaven v hale pozemní bojové techniky v Duxfordu, další snímky byly pořízeny v pověstném tankovém muzeu v britském Bovingtonu.*

*Jen tak mimochodem, víte, že označení DUKW skryvá všechny údaje o vozidle vyrobeném společností General Motors Corporation? D - rok zahájení výroby (1942), U - obojživelné vozidlo, K - s pohonem všech kol, W - s dvěma řízenými nápravami*





## NEVER-ENDING STORY

Stavebnice: Jak-52  
Měřítko: 1:72  
Výrobce: A-model



Název jsem použil záměrně, protože se při pohledu na současné Jaky nemohu ubránit ze konstrukčně navazují na válečné a těsně poválečné typy tohoto výrobce. Myslím, že to není jen můj názor, vždyť Jaky 50 a 52

(podobně jako jejich čínské verze Nan-chang CJ-6) jsou velmi oblíbené v zámoří, kde obvykle zastupují nedochované ruské válečníky. A to



ještě není všem dnům konec, neboť obliba typu dokonce přivedla rumunského výrobce Jaku k vývoji verze Jak-52TW s třílistou vrtulí a dvoukolým podvozkem, čimž „Dvaapadesátka“ ještě více připomíná druhoválečné stíhačky panu Jakovleva a hlavně Lavockina.

Modely sportovních a cvičných letadel jsou po dlouhá desetiletí mimo zájem světových výrobců, zřejmě to není dostatečně lukrativní artikl. Proto velmi kvitují snahu každé firmy, která se do nějakých „sportů“ pustí. Jak-52 firmy A-model mi udělal velkou radost, stačí se jen podívat na internetovou stránku [www.yakpilots.org](http://www.yakpilots.org), v jakých nádherných kabátech tyhle polostíhačky létají a hned dostanete chuť si nějakého fiktivního „Pokryškina“ postavit.

Jak bývá u modelů z východu zvykem, krabičku „zdobí“ nepovedena kresba. Vylišky jsou zataveny v plastickém sáčku, ale jejich kvalita nepůsobí na první pohled špatným dojmem. Take návod je obstojný a matné obtisky velmi pěkné. Jsou určené jak na používané organizaci DOSSAF, tak soukromé letouny.

Základní rozměry vylišky jsou přesné téměř na chlup, mě však více zajímá shoda se vzorem. Výhrady mám jen k trochu nižšímu překrytu kabiny a většímu průměru zaluzí kryjících hvězdicový motor. Myslím že velmi věrně jsou napodobeny spary rytím do hloubky – není ani moderní vlásenkové, ani humpolácké ala Matchbox.

Po opracování otřepů, odpovídajících průměrnému short-runu, se můžeme pustit do vybavení interiéru. Stavebnice obsahuje podlahu, sedadla, řídicí páky, a (za pochvalu stojící) přístrojové desky, které postihující odlišnosti vybavení prostoru

VOP přilepíme natupo, avšak aerodynamictví puritáni asi výškovku přerýjí, nebo obrousí dosedací plochy do správného úhlu. Spára oddělující pohyblivou část od pevné totiž není přímá, ale spíš se blíží tvaru písmene V. Nevím přesně jaký, ale určite by to mělo nepříznivý vliv na letové vlastnosti stroje.

Při lepení velmi pěkně a maketově zhotovených částí podvozku se nelekejte absence šachet – Jak-52 nohy pouze přitáhne k trupu a kola vyčnívají ven. Asi je to výrobně nenáročné, o estetice se už mluvit nedá, ale jednu přednost to jistě má – při poruše vysouvání podvozku bych se nebál přistát na břicho.

Kabinu jsem o chybějící milimetr nezvětšoval, ale alespoň jsem se jí snažil důkladně vyleštit zubní pastou.

Ve výběru kamufláže jsem opravdu neměl jasno až do samého finišu. Nakonec padla volba na stroj amerického soukromníka, který se nechal inspirovat barevným provedením předválečného Su-37. Myslím, že to modelu dodalo ještě více na atraktivnosti. Pro inspiraci si můžete kliknout na výše zmiňované webové stránky, určitě si vyberete. Originální „Dossafové barvy“ byly opravdu až moc fádni.

Stavba modelu Jaku 52 je docela odpočinkovou záležitostí, mohu říci že mě až překvapilo, jak mi šla stavba po odstranění otřepů rychle od ruky. Výsledkem je velmi pohledný model, na kterém je tvarova přesnost opravdu vidět. No a já už se těším na další exemplář, tentokrát možná napodobující Kožedubovu Lavočku.

MARTIN DECARLI  
Foto autor a M. Salajka



Jako „žhavá“ novinka nechyběl Jak-52 ani na letošním aerosalonu v Paříži



## PODMOŘSKÉ ČLUNY JEHO VELIČENSTVA (1)

Je až s podivem, jakých úspěchů dosahovali čeští volitelé ponorek sloužících u c. a k. kriegsmariny habsburské monarchie. Jména jako Josef Holub, Zdenko Hudeček, Rudolf Singule, Karl Strnad a Leo Prášil nehrála při bojových operacích ponorek zadné druhé housle. Například Z. Hudeček v celkové potopené tonáži lodí byl na druhém místě za privilegovaným Rakušanem von Trap-pem. Pokud by se jednalo pouze o tonáž potopeného obchodního loďstva, stanul by Hudeček na pomyslném prvním místě. R. Singule si mohl připsat na svůj štít italský pancéřový krizník Giuseppe Garibaldi, J. Holub anglický torpédoborec H. M. S. Phoenix a již zmínovaný Hudeček další torpédoborec, italský Impetuoso. Dostí zajímavé na národ suchozemců a „buřičů“. A mnozí další ze zemí Koruny české pochazeli, byť jejich jména česky neznala.

### HISTORIE

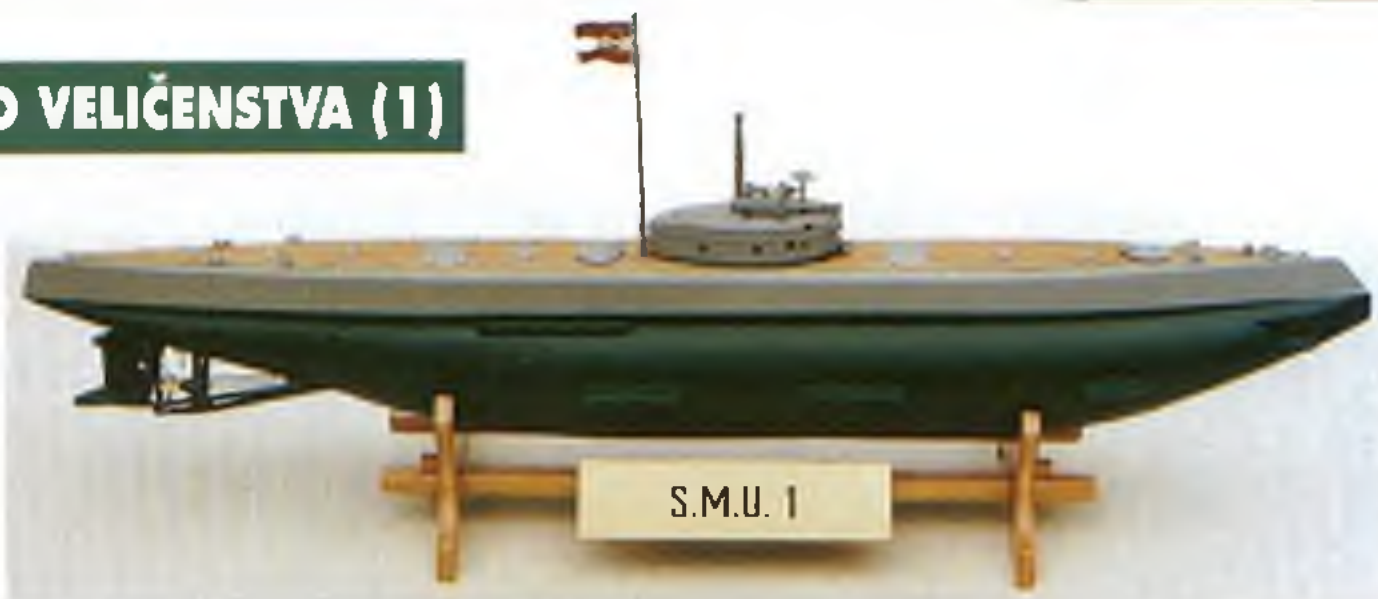
Rakousko-Uherské válečné loďstvo zařadilo do své flotily ponorky poměrně pozdě. V té době již loďstva hlavních velmocí měla ve svých svazech desítky ponorek, i když se doposud příliš neuvažovalo o jejich bojovém využití. Rakušané měli spíše nedůvěřivý vztah k tomuto bojovému plavidlu, přestože prvenství ve vynálezu torpéda – hlavní zbraně všech ponorek – měl rakouský kapitán Johann Luppis v roce 1864 a po dopracování konstrukce je jako první začala vyrábět firma Whitehead v Rijeci.

**S. M. U. „1“ byla během první světové války využívána pro místní obranu a školní vycvik v Terstu**



Tento „bezponorkový“ stav se stal neudržitelným, a tak bylo přistoupeno konečně k budování ponorkové flotily. Protože vlastní konstrukce ponorek téměř neexistovala, bylo rozhodnuto o zakoupení tří párů podmorských člunů od různých zahraničních výrobců.

První pár, označený „1“ a „2“, byl licenčně stavěn v Arzenálu v Pule podle amerického vzoru Lake. Stavba byla zahájena v červenci 1907 a oba čluny byly dokončeny v únoru, respektive dubnu 1911. Výtlaček na hladině měly 230 t a pod hladinou 270 t. Délka byla 30,76 m a největší šířka 4,8 m. Výkon dvou benzínových motorů 560 koní umožňoval plout na hladině rychlostí 10 uzlů. Pod hladinou člun poháněly akumulátory elektromotory o výkonu 200 k rychlostí 6 uzlů. Ve výzbroji plavidla s posádkou 17 mužů byly tři torpédometry, dva na přídí a jeden na zádi.



Tento typ však nebyl zrovna nejšťastnější konstrukcí. Ponorky byly poměrně neohrabané, ponoření trvalo 10 minut (!), benzínové motory poruchové a hrozilo neustálé nebezpečí výbuchu benzínových par. Přestože obdržely na začátku války nové vznětové motory, nebyly nikdy použity k bojovým operacím a sloužily k vycviku posádek.

Druhým párem, označeným „3“ a „4“, byly ponorky objednané u německé firmy Germania Werft v Kielu (jsou proto uváděny jako typ Germania). Jejich stavba byla započata ve stejnou dobu jako předešlý typ, ale dokončeny byly mnohem dříve, na přelomu srpna a září 1909. Při délce 44,4 m a šířce 4 m měly výtlaček na hladině 240 t a pod ní 300 t. Pohon nad vodou obstarávaly tzv. Körtingovy petrolejové motory o výkonu 600 k s rychlostí 12 uzlů. Elektromotory o výkonu 340 k umožňovaly plout pod hladinou rychlostí 8,5 uzlů. Na přídí byly instalovány dva torpédometry a v posádce bylo 21 mužů.

Německá loděnice měla přece jenom více zkušeností, a tak obě ponorky byly plnohodnotnými bojovými plavidly, dosahujícími za války slušných úspěchů. S člunem „4“ potopil Singule 18. července 1915 pancéřový krizník Giuseppe Garibaldi a krátce předtím 9. června 1915 poškodil anglický krizník H. M. S. Dublin.

Bohužel, došlo i ke ztrátám. Na plavidle „3“ zahynul po ostřelování francouzským torpédoborcem Bisson 13. srpna 1915 velitel K. Strnad s dalšími devíti muži.

Poslední dvojici, plavidla „5“ a „6“, stavěla domácí firma Whitehead v Rijeci podle amerických plánů typu Holland. Stavba byla zahájena počátkem roku 1908 a o dva roky později byly již ve službě. Výtlaček nad hladinou měly 240 t a pod ní 273 t, dlouhé byly 32 m, široké 4,23 m. Benzínové motory o výkonu 500 k poháněly ponorky rychlostí 11,4 uzlů a elektromotory o 230 k pod vodou rychlostí 9,7 uzlů. Na přídí byly dva torpédometry, posádku tvořilo 19 námořníků. Pres značnou poruchovost benzínových motorů to byla celkem úspěšná plavidla. Dalo by se říci, že jejich doutníkový tvar předběhl svou dobu a uplatnil se až u atomových ponorek.

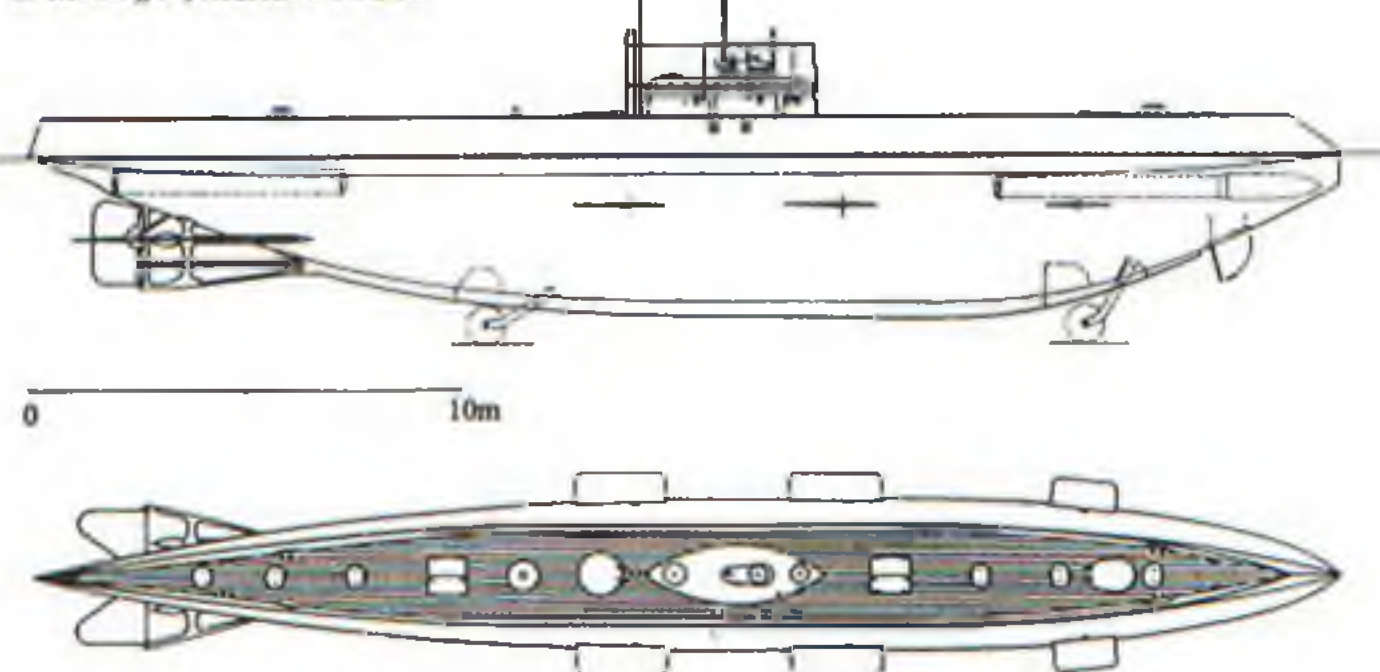
Po zkušenostech s první dvojicí, loděnice postavila na své náklady třetí člun. Po dlouhém dohadování jej erár zakoupil až po vypuknutí války v srpnu 1914 a zaradil pod číslem „12“ do služby. Podmořské čluny Hollandovy konstrukce dosáhly slušných bojových úspěchů. Kromě obchodního loďstva se jim podařilo potopit italskou ponorku Nereide (5. srpna 1915, plavidlo „5“), francouzský torpédoborec Renaudin (18. března 1916, „6“) a těžce poškodit francouzskou bitevní loď Jean Bart (21. prosince 1914, „12“).

Ztráty se však nevyhnuly ani Rakušanům. 11. srpna 1915 najela ponorka „12“ na minu a s celou posádkou se potopila. 13. května 1916 uvízla „6“ v sítích a byla potopena vlastní posádkou.

(Pokračování)  
ZDENĚK TOLLAR

Foto autor, výkresy Erwin Sieche

S. M. U. „1“, měřítko 1 : 250







# Cromwell Mk. IV

*Vítěz nebo poražený?*

Stavebnice: Revell  
Měřítko: 1:72  
Doplňky: odlitek motoru Aires

Stavebnice tanku Cromwell Mk. IV firmy Revell je čistá, se všemi detaily znázorněnými velice jemně a přesně. Nadšen vzhledem výlisků jsem se rozhodl postavit z nich soutěžní model. Měl jsem k dispozici dílenský předpis na verzi Mk. IV, kterému model odpovídal.



Stavbu jsem začal slepením vany a podvozku. Podle podkladů jsem doplnil prepážky oddělující prostory řidiče, střelce, bojový prostor pod věží a motor, stejně jako další detaily – kabely, protipožární vedení, hasicí přístroje. Na podlahu jsem umístil sedadla řidiče i střelce a doplnil vybavení obou bojových stanišť: u řidiče „rajčáky“, řadící páku, kabely, v prostoru střelce kulomet se zásobníky, brašnu, hasicí přístroj a periskopy. Tím byla přední část hotova. Za přední prepážkou jsem zhotovil podlahu bojového prostoru pod věží (s bednami na munici) a točnou věž včetně detailů.

Následoval motorový prostor, na jehož prepážku jsem umístil olejový filtr s potrubím. Motor jsem upravil z odlitku leteckého motoru Rolls-Royce Merlin (Ai-

res) a upravil jej podle fotografií na verzi Meteor, která byla v těchto tankech použita. K bokům motoru jsem doplnil vlastnoručně zhotovené palivové a olejové nádrže, chladiče s ventilátory, na pravý bok chladič oleje. Po zastavbě těchto komponent jsem zhotovil vzduchové filtry a umístil je i s vedením do motorového prostoru, kam jsem ještě podle výkresů doplnil kabely, trubky a hrdla nádrží.

Za motorem byla umístěna převodovka a spojky k hnacím kolum. Opět jsem je zhotovil svépomocí a spojil s motorem. Po nabarvení a vystínování celého interiéru jsem slepil vanu podvozku a vrchní část korby (s vyříznutými otvory pro osádku a pro přístup k motoru). Korba s vanou padla přesně a nebylo potřeba vůbec tmelit.

Věž je opět velice povedena již od výrobce. Vybavení interiéru jsem obohatil o závěr kanonu, kulomet, brašnu, vysílačku a další detaily. Jako materiál pro různé detaily používám při vybavování interiéru například plastové destičky, které slepím, zatmelím a vybrousím do požadovaného tvaru. Různé kabely, vedení a trubky zhotovuji z měděných drátů různé tloušťky, které sekundovým lepidlem přichytím a pak ohybám podle potřeby. Osvědčilo se mi i používání „buzírky“ z těchto drátů.

Vnější část tanku se omezuje téměř bez úprav. Nová je jen z drátu vytvarovaná ochrana světlometů, síťka kryjící vstup vzduchu k motoru a kabel vedení péchotního telefonu na zádi korby. Dále jsem







zhotovil nové kryty poklopu (s panty a uzávěry) a přístup k motoru. Pro ozivení modelu jsem doplnil výstroj osádky – přilby, batoh a celty. Nalepil jsem článkové pásy a model byl připraven k nastříkání barvy. Stavebnice se stavěla opravdu sama a já si to ztěžoval jen vybavením interiéru. Přesto až do této chvíle bylo vše v pořádku....

## KOMPLIKACE

Jak se však později ukázalo, mé znalosti o britském tanku typu Cromwell byly malé, neboť Cromwell Mk. IV nemusí být Cromwell Mk. IV! Při výběru schématu zbarvení jsem měl k dispozici obtiskový aršík ze stavebnice, který nabízel dvě britské verze, a aršík provázený schématem zbarvení tanku druhého tankového praporu čs. samostatné tankové brigády z října 1944, který vydala firma MPM v časopise Novinky. Rozhodovala kvalita obtisků, protože ze stavebnice měly špatný lak, zvlčily obtisky z Novinek. Bohužel...

Schéma zbarvení ukazovalo tank s velkými bednami na bocích věže, na kterých byly umístěny bílé hvězdy a číslo 3. Bedny jsem musel zhotovit, což nebyl takový problém. Rozměry jsem odvodil z náčrtu kamufláže a podle obtisků, které se na ně musely vejít. Bedny mi trochu vadily, protože před zraky rozhodčích zakrývaly otevřené vstupy do interiéru.

Po té jsem nastříkal modelu barvou khaki-green, uvedenou v návodu k obtiskům. Po zaschnutí barvy jsem model nastříkal lesklým lakem a nanesl obtisky podle schématu. Sedly pěkně, nebyl vidět jejich lak a pomalu jsem nemusel použít ani změkčovací vodičky.

Model jsem patinoval olejovými barvami a vysílnoval několika odstíny postupně zesvětlované zelené barvy. Přilepil jsem tank na podložku a celý povrch modelu sjednotil matným lakem. Dílo bylo hotovo a mohl jsem se vydat soutěžit.

Soutěžní premiérou bylo mistrovství ČR pořádané v Berouně, kde jsem s tímto modelem získal první místo v kategorii II.b.

Po příjezdu domů jsem si večer sedl k počítači, spustil internet a navštívil diskusní fórum na nymburském webu. Otevřel jsem dotaz k mému modelu a nestačil se divit. Jednomu kolegovi modeláři se model líbil a chtěl znát zdroj obtisků a kamufláže, druhý jej zase pohaněl, že je plný hrubých chyb. V dalších příspěvcích jsem se neustále setkával s dotazy typu: „...kde jste sehnal podklad na hvězdu na střeše věže, krabice na bocích věží jsou špatné, hvězdy na krabicích nemají být...“ Ať jsem porovnával můj model se schématem jak jsem chtěl, neprohršel jsem se.

Při dalším čtení jsem se dozvěděl, že můj tank má jinou korbu a vůbec, že tankový tank nikdy neexistoval. Ve skutečnosti prý – jak všichni vědí (až na mě) – byl Cromwell jiný typ Mk. IV než můj Mk. IV, a že jsem si měl sehnat podklady a fotografie atd. Marné bylo mé vysvětlování, že jsem použil jako podklad návod z Novinek a tomu model přesně odpovídá.

Z dotazu se odvinula debata, ve které došlo i na rozhodčí, pravidla bodovacích soutěží a věrohodnost podkladů.... Jediné, co mne potěšilo, bylo konstatování, že je model pěkně postaven, ačkoliv předloha prý v této podobě nikdy neexistovala. Opravdu je to asi má chyba, že jsem si



zmiňované podklady neověřil. Domníval jsem se, že když si již někdo dá práci s kreslením kamufláže a navrhováním obtisků a vše zveřejní v modelářském časopise, že se tomu dá věřit. Jak je vidět, asi není zlato všechno co se trpyti. Doma tak mám sice pěkný model, ale historicky prý úplně nesmyslný. No, ale ve vitrině mu to sluší...

JAN PAVLÍK  
Foto autor a Z. Fabík







Jedna z verzí tanku Cromwell je součástí výstavy pozemní vojenské techniky na letišti v Duxfordu

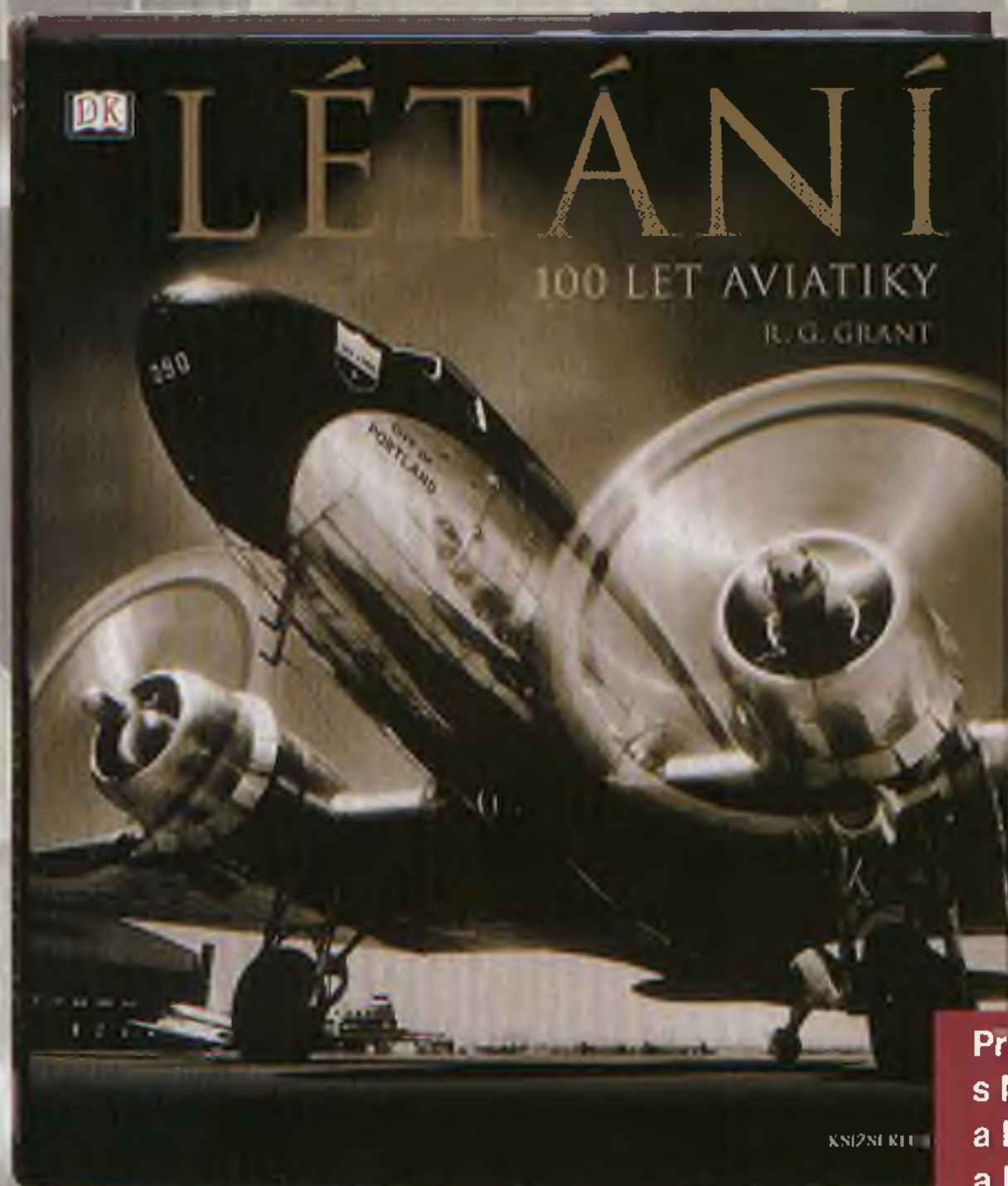


V expozici VHÚ v Lešanech je k vidění tank Cromwell Mk. IV. Určit jeho verzi není snadné, protože jako mnohé stroje tohoto typu byl představován na jiné verze a pak zpět. Je však jedním ze dvou tanků Cromwell na světě vybavených původním kanonem ráže 75 mm





# Knihá, ve které najdete vše o tom, jak se člověk odpoutal od Země, aby se prošel po Měsíci



R. G. GRANT

## Létání – 100 let aviatiky

Tato fascinující procházka stoletím, ve kterém se lidé naučili, jak se zbavit pozemských pout, přisvojili si vysadu ptáků a pohledli na svět z jejich perspektivy, vás detailně seznámí s nadšením i vzrusem z letání v minulosti i dnes, od prvních pokusů bratří Wrightů až po zakulisní peripetie povalečných závodů o vesmír.



Připraveno ve spolupráci s Národním muzeem letectví a kosmonautiky při Smithsonově institutu a Královským válečným muzeem v Duxfordu

Pozoruhodné snímky létajících člunů, vzducholodí a raket spolu s vyprávěními o událostech, jakými byly zkáza vzducholodi Hindenburg nebo krize špiónážního letounu U-2, život na palubě vesmírné stanice Mir – to vše dělá z této knihy vzrušující kroniku historie letectví. Kromě fascinujících a detailních profilů více než 300 nejznámějších letadel světa v ní najdete i nejnovější informace o budoucnosti letání: od protiteroristických strategií po lehká letadla, bezpilotní letouny či možnost strávit dovolenou v kosmu.



Váz. 440 stran,  
celobarevná publikace

**1199 Kč**

**Soutěž o 10 vyhlídkových letů**  
pro všechny, kteří zakoupí knihu do 10. 2. 2004



Vydává Euromedia Group k. s., Knižní klub, Nadraží 896/32, Praha 5, tel: 296 536 685

KNIŽNÍ KLUB

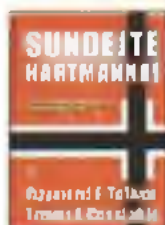


# Knihovna

## pro zájemce o letectví a vojenskou techniku

Objednávejte na adresách: v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3 - Žitkov, tel.: (+42) 222 718 814,  
ve Slovenské republice - Magnet-Press Slovakia, s.r.o., P.O. Box 169, 830 00 Bratislava, tel./fax: (+421-2) 44 45 46 28.  
Předplatitelé u společností 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](http://www.letectvi.cz)!

## Novinky



### Sundejte Hartmanna!

R. F. Toliver, T. J. Constable

Kniha vyprávějící nejen o úspěších nejlepšního stíhacího letce všech dob, němce Ericha Hartmana, ale i o deseti letech strávených v zajateckých táborech v Sovětském Svazu. Doplněno o autentické fotografie a barevná schémata jeho letadel.  
196 stran. Cena 269 Kč / 376 Sk

### Plastikové modelářství

V. Šorel

Publikace je určena pro začínající stavitele plastových modelů. Jejím cílem je pomoci jim v začátcích a převést je přes řadu počátečních úskalí, dokud se nevydají vlastní cestou. Barevné fotografie, kresby, barevná schémata, přehledy.  
208 stran. Cena 459 Kč / 642 Sk



### Sestřelen nad Anglií

K. Burt, J. Leason

Osobitý příběh pilota Luftwaffe Franze von Werry, sestřeleného v bitvě o Británii, kterému se několikrát podařilo uprchnout ze zajateckých táborů. Kniha je doplněna o zajímavé fotografie a mapky.  
221 stran. Cena 229 Kč / 320 Sk

### Japonsko triumfuje

E. P. Hoyt

Kniha pojednávající o válečném úsilí Japonského císařství od neočekávaného úderu na Pearl Harbor až po vrchol slávy v roce 1942, když byla dobyta pevnost Fort Hughes. Autentické černobílé fotografie.  
182 stran. Cena 219 Kč / 306 Sk



### Lavočkin La-7

Doplňná a opravená původní verze

M. Veštlík

Doplňné a opravené vydání obsáhlé monografie věnované ruskému stíhacímu letounu vyráběnému během 2. světové války. Množství unikátních černobílých a barevných detailních fotografií, výkresů a barevných schémat.  
88 stran. Cena 305 Kč / 427 Sk

### Na nebi sladké Francie

J. Rajlich

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



### Westland Wyvern TF.1, TF.2, T.3, S.4

M. Ovčáčík, K. Susa

Monografie britského poválečného námořního jednomístného stíhacího, bitevního a torpédového letounu s turbovrtulovým motorem, doplněná o množství fotografií, podrobné výkresy v měřítku 1:72, kamuflážní schémata, kresby interiéru, detaily podvozku a vložený plakát.  
36 stran. Cena 299 Kč / 418 Sk

### Sedmdesát pět sestřelů

R. Fonek

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



### Paragliding manuál

P. Dvořák

Velká a tématicky obsáhlá učebnice padákového letání pro letecké školy paraglidingu, rekreační i sportovní piloty a zájemce o létání.  
512 stran. Cena 390 Kč / 546 Sk



### První český letec Inženýr Jan Kašpar a začátky českého letectví

P. Svíták

Kniha věnovaná životu průkopníka českého letectví Jana Kašpara a jeho bratranci Eugenu Čihákovvi. Fotokopie dobových listin, plakátů a pohlednic.  
181 stran. Cena 250 Kč / 375 Sk

### Air Traffic Management

Ludvík Kučák a kolektiv

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



### Letadlo proti letadlu

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

Ilustrované fáze soubojů, technické parametry letounů, fotografie.  
304 stran. Cena 299 Kč / 448 Sk

### Obrněná technika 1944 - 2001

Výroba v Slovenskej republice

Štefan Zupko, Juraj Zupko

152 stran. Cena 499 Kč / 499 Sk



### Anglicko-český letecký slovník

Ivan Řada

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

### Avia B-35/B-135

M. Bily, D. Berrad, P. Kučera

Monografie věnovaná jednomu z letounů předválečného Československa.  
88 stran. Cena 305 Kč / 427 Sk



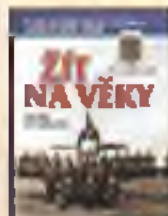
### Encyklopedie stíhacích letounů

Množství ilustrací, fotografií a tipchlecových nákrešů. Publikace je aktualizována do roku 2001.  
608 stran. Cena 999 Kč / 1398 Sk

### Na troskách Wellingtonu

Vaclav Kupec

Válečný příběh čs. bombardovacího pilota RAF Václava Procházky. Pohled na osudy těch, kteří se ocitli v německém zajetí. Autentické černobílé fotografie.  
191 stran. Cena 198 Kč / 297 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 etc.  
224 stran. Cena 390 Kč / 546 Sk

### Nálet na Berlín

J. Ethel, A. Price

První velký denní nálet amerického letectva na Berlín 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



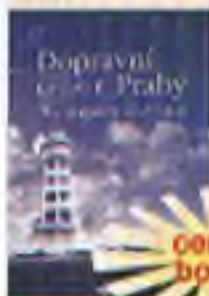
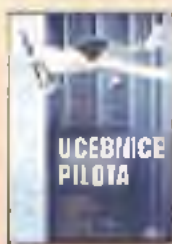




**Den, kdy se nevrátila Columbia**  
Tomáš Plibyl  
Kniha se věnuje jen tragedii raketoplánu Columbia, ale i předcházející havárii Challengeru a historii raketoplánů vůbec. Technické popisy, přehled startů, množství fotografií.  
200 stran. Cena 389 Kč / 545 Sk

**Učebnice pilota**  
Kolektiv autorů

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



**Dopravní letiště Prahy 1918-1946**  
**Dopravní letiště Prahy 1947-2000**  
Lubomír Dudáček

Dvě knihy poskytující pohled na všechny etapy vývoje i úlohu pražských letišť Kbely a Ruzyně.  
1. díl 192 stran, 2. díl 242 stran  
Prodává se pouze jako komplet  
za 588,-Kč / 823,- Sk

**cenová bomba**



**!!!! MIMORÁDNÁ NABÍDKA !!!!**

**Slovenské letectvo 1939 - 1944**

1. svazek 320 Kč / 448 Sk  
2. svazek 390 Kč / 546 Sk

**ušetříte 130 Kč!**

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



**Czech Tigers in detail**  
Petr Soukup 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 Kořán, Martin Velek  
48 stran. Cena 239 Kč / 287 Sk

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



**Albatros in detail,**  
František Kořán, Jan Marínek  
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



**A na konci byl Tirpitz,**  
Alan W. Cooper  
Kniha zachycuje činnost 617. peruti Bombardovacího velitelství RAF v letech 1943 - 1945.  
182 stran. Cena 149 Kč / 223 Sk

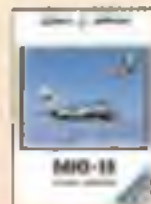
**S Cessnou světem**  
Karel Dohnal  
Autobiografický cestopis ze 45 000 km dlouhé letecké výpravy po třech kontinentech s Cessnou 182K, doplněný o působivé fotografie, přehledy všech letů a mapky.  
375 stran. Cena 350 Kč / 490 Sk



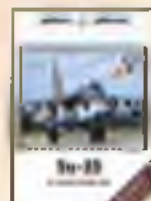
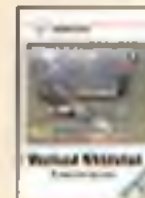
**Publikace řady 4+**

Monografie letadel s plány v měřítku 1:72 nebo 1:48, s množstvím černobílých i barevných fotografií s česko-anglickým (anglickým) textem a řadou technických kreseb. Jednotný formát.

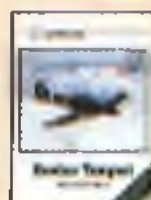
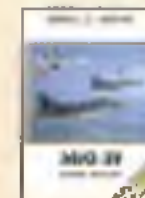
**Westland Whirlwind Mk. I fighter, Mk. I fighter-bomber,**  
Michal Ovčáčík, Karel Susa  
28 stran + obálka. Cena 299 Kč / 419 Sk



**MIG-15 all variants/všechny verze,**  
Yefim Gordon, Stanislav Skala  
48 stran + obálka a vloženy výkres.  
Cena 310 Kč / 434 Sk



**MIG-29 all variants/všechny verze,**  
Jiří Bašný, Jiří Brázda, Michal Ovčáčík, Karel Susa  
48 stran + obálka. Cena 208 Kč / 291 Sk



**Su-25 all variants/všechny verze,**  
Jiří Bašný, Jiří Brázda, Michal Ovčáčík, Karel Susa  
56 stran + obálka. Cena 257 Kč / 360 Sk

**Westland Lysander Mk. I, II, III/IIIA, III(SD), TT Mk. I, II, III,**  
Michal Ovčáčík, Karel Susa  
36 stran + obálka. Cena 299 Kč / 419 Sk



**Hawker Tempest Mk. I, V, II, VI, TT Mk. 5, 6,**  
Michal Ovčáčík, Karel Susa  
36 stran + obálka. Cena 314 Kč / 440 Sk

**Hawker Sea Hawk F.1, 2, FB.3, 5, FGA. 4, 6, 50, 100, FGA/RR.101,**  
Michal Ovčáčík, Karel Susa  
36 stran + obálka. Cena 314 Kč / 440 Sk

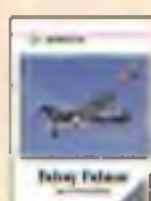


**Miles Magister M.14, M.14A, M.14B,**  
Michal Ovčáčík, Karel Susa  
24 stran + obálka. Cena 258 Kč / 361 Sk

**Westland Wessex HAS.1, HAS.3, HAS.31, HC.2, HAR.2, HCC.4, HU.5, Mk.50 Srs.,**  
Michal Ovčáčík, Karel Susa  
36 stran + obálka. Cena 249 Kč / 349 Sk



**Falrey Fulmar Mk. I, II, NF Mk. II, TT Mk. II,**  
Michal Ovčáčík, Karel Susa  
28 stran + obálka. Cena 285 Kč / 394 Sk



**Vickers-Armstrongs Wellington Mk. I, IA, IC, II, III, IV, BmK. X, TMk. X/TMk.10, TMk. XIX/TMk.19**  
Kolektiv autorů  
68 stran. 598 Kč / 837 Sk

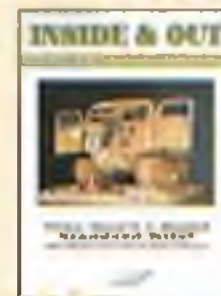


**Novinky Novinky**



345 Kč / 517 Sk

455 Kč / 592 Sk



455 Kč / 592 Sk



## INZERCE

Čitelné psané soukromé rádkové inzeráty zveřejňujeme zdarma pokud je zašlete e-mailem na adresu

typitova@aeromedia.cz,

nebo písemně (stačí korespondenční listek) s inzerčním kupónem, který je v každém čísle, na adresu Modelář, Baranova 29, 130 00 Praha 3

### PRODÁM

■ **Prodám** modely 1:72, 50kusů. Cena dohodou. Szwarz@seznam.cz, mobil: 736 159 221

■ **Prodám** zájemci o historii letectví 188 ks anglických časopisů Aeroplane Monthly od roku 1976 do roku 1991. Časopisy jsou v dobrém stavu, každý rok v samostatném zasobníku. Jen vcelku za 7000 Kč. Jaroslav Novotný, Žerotínova 1887/6, 430 01 Chomutov 1

■ **Prodám** nesestavený model MiG 15 bis 1:32 od firmy Trumpeter za 650 Kč + poštovné. Od firmy Eduard zimmerit pro Pz. Panther G 1:35 pro stavebnici Tamiya No. 35261. Cena 250 Kč + poštovné. Jaroslav Novotný, Žerotínova 1887/6, 430 01 Chomutov 1

■ **Prodám** 1:24 Renault Magnum Red Bull včetně návěsu a motorky - Italeri. Tel.: 604 646 072

■ **Prodám**: 1:48 Me-163 Comet + Del.set Aires - plechy 400 Kč, Me-262 A-2a/U2 Jet Bomber + zoom 300 Kč, Me-262 A1-1a/U4 Bomber interceptor - zoom 300 Kč, JU-52 + cockpit Aires, CMK (slepená křídla čistě) 700 Kč, 1:32 Fi-156C Storch + plechy 700 Kč, UH-60L Black Hawk + walk around 1200 Kč, tel.: 605 149 694, volat po 14.00 hod

■ **Prodám** stříkač pistolí zn. Tamiya Spray Work (kompresor) nepoužitá. Cena 2000 Kč. Mobil: 604 603 713

■ **Prodám** sestavený Bf 109G 1:32 Revell za 500 Kč, Panther A 1:35 za 300 Kč. Poštovné a balné hradím. Březina, tel.: 604 120 139, e-mail: radialka.dubi@email.cz

■ **Prodám** modely 1:48 Bf 109 E 4-7 + cockpit Aires 800 Kč, L39 20 MPM 500 Kč, Kokusai Ki-86 MPM 250 Kč, Ki 44 II Tojo + Eduard plechy 800 Kč, Mitsubishi A5M4 Clode-lasic Airtramos + Eduard plechy 600 Kč, Su 22 M4 KP + cockpit Aires + Part plechy 600 Kč. Ceny bez poštovného. Jan Durdis, Školní 543, 411 08 Stěhl. Tel.: 416 813 099, mobil: 607 821 206

■ **Prodám** precizní fotodokumentaci a výkresy letadel dle období - WW1, WW2 a ostatní na D nosiči (formát Tif. JPG, BMP). Cena 150 Kč/ks. Tel.: 736 204 708

■ **Prodám** modely letadel v měřítku 1:48 Fw-190A-8 - Sh, Dragon cena 350 Kč, Bf 109G-6 JG 53 - Hasegawa cena 500 Kč, He 219A-7 Uhu - Tamiya cena 800 Kč, Ju 88C-6 - Sh.Dragon cena 800 Kč, He 111H-4/H6 - Revell Cena 800 Kč, Mitsubishi-Type11-G4M1 - Tamiya cena 1100 Kč, Pby-5 Catalina - Revell cena: 800 Kč, F4F-4 Wildcat - Tamiya cena 400 Kč. V případě zájmu volejte na telefonní číslo 602 726 265

■ **Prodám** modely nákladních aut 55 ks. Americké tahače, evropské kamiony, kovové i plastové. Vcelku i jednotlivě. Martin Spacil, Hlavní 12, 417 54 Kostomlaty. Tel.: 606 670 555

■ **Prodám** levně větší množství sestavených plast. modelů letadel 1:72 a 1:32 různých firem. U části nutná oprava (odpadlé díly, ale neschází, nové znaky). Pnpadně vyměním za vojenskou literaturu, časopisy, katalogy. Nejráděj vcelku. Tel.: 518 384 960

■ **Prodám** nesestavené modely Junkers Ju 290A-5 1:72 (Planet Model) 700 Kč, Henschel Hs 129A-1 1:72 (Airfix) 130 Kč, Ju 388 K-L 1:72 Special Hobby 350 Kč, Me 264 1:72 (Special Hobby) 500 Kč, Fw 56 1:72 (Heller/Směr) 130 Kč, Henschel Hs 129B-1 1:48 (Hasegawa) 800 Kč, Fw 190A-5 1:48 Dragon 500 Kč, Fw 190D 9 1:48 Dragon 450 Kč, Fiat BR 20 1:72 (Italeri) 400 Kč. Tel.: 601 548 877

### KOUPÍM

■ **Koupím** model auta 1:24 Nisan Primera (Castrol, JTCC) od firmy Tamiya (i rozestavený). Tel.: 737 675 335 (SMS).

■ **Koupím** výkresy parní lokomotivy rady 498.0 a tendru 935.0. M. Hlaváček, Západní předměstí 916, 349 01 Stříbro

■ **Koupím** plánky, nebo literaturu na stavbu parního stroju. Uvítám jakoukoliv spolupraci po internetu. Jsem začátečník. Milos Rozkošný, Načeradec 251, 257 08, e-mail: milos11@tiscali.cz

■ **Koupím** podklady pro výrobu papírových modelů. Především obrněných a užitkových automobilů z 1 a 2. sv. války. Miroslav Valovič, Vojkov 78 257 53 Vrchotovy Janovice

■ **Koupím** katalogy Tamiya 1993, 1994, 1996, 1997. Cenu respektuji. Tel.: 596 722 062 nebo SMS 606 454 301

■ **Koupím** motor do navijáku Herkules II, nebo náhradní díly i celý navijak. Tel.: 603 472 066

■ **Koupím** pokud možno neslepený model Tamiya 1:24 Opel Calibra V6 DTM kat. č.NO.149. Karel Griessl tel.: 603 970 113

■ **Koupím** A-6 (EA-6B) jen 1:48. Výrobce nerozhoduje. I rozestavený. Tel.: 602 337 361, e-mail vandy@quick.cz

**OWI Die Nachtjäger**  
U.Nr. 002

**Prima Bayern-Mittelnachtjäger**  
na našich obtiscích!

...a jako další  
Bf 109 G-14/AS 2.J.Erg. JG 2  
Fw 190 A-7 Neptun Klaus Bretechnelder 5.J.JG 300  
Bf 110 G-2 7.J.NJG 1

web: www.owi.cz  
e-mail: info@owi.cz



■ **Koupím** vystřihovánku hračky Bouzov. Cenu respektuji. Drahoslav Polásek, Smetanova 38/10, 743 01 Bilovec.

■ **Koupím** model 1:35 Bedford QLR od firmy Italeri či Revell, nesestavený, nejlépe 2ks, cena nerozhoduje. frantaoulehla@atlas.cz, tel.: 728 201 131

■ **Kúpím** stavebnice letadel Il-28, Il-18, Il-62, Tu-104, Tu-114, Tu-144, Comet 4, DC-8 v měřítku 1:100 (1:87) firmy Plasticart z bývalé NDR. R. Malatnec@vub.sk, +421 905 891 213.

■ **Koupím** publikace: Plastik Kits Revue 12 a 13, A-10 Thunderbolt II (vydal Modelpres), Squadron Signal č. 1604 A-10 Mini in action. Kontakt: v.moravek@seznam.cz, 606 244 742 (jen SMS)

■ **Koupím** publikaci Opel Blitz in detail, sháním podklady k transporteru Praga T-6, tel.: 602 508 238. T. Ziemba, Žižkova 1617, 250 88 Čelákovice

■ **Koupím** MiG-21MF(1:72 Fujimi), Do 335B (1:72 Frog), PZL P.7(1:72 ?), Su-25UB (1:48 Letohrad), Horch Kfz 15 (1:35 Italeri), US Military Police Set - IID 750(1:35 Tamiya). M. Decarli Zlatá Koruna 36, 381 01, tel.: 607 586 821, martin.decarli@seznam.cz

### RŮZNÉ

■ Našel by se kolega modelář, který má informace či fotografie o cvičišti SS na území Novokiovska na Benešovsku? E-mail: mesoun@seznam.cz

■ **Vyměním** obtisky 1:48 na francouzské Spitfiry HF IXE, mimoanglické Gladiatory Mk.I a izraelské Avie S-199 za obtisky na československé MiGy 19S a Spitfiry IXC, E československých peruti. Vše v měřítku 1:48. Jaroslav Novotný, Žerotínova 1887/6, 430 01 Chomutov 1

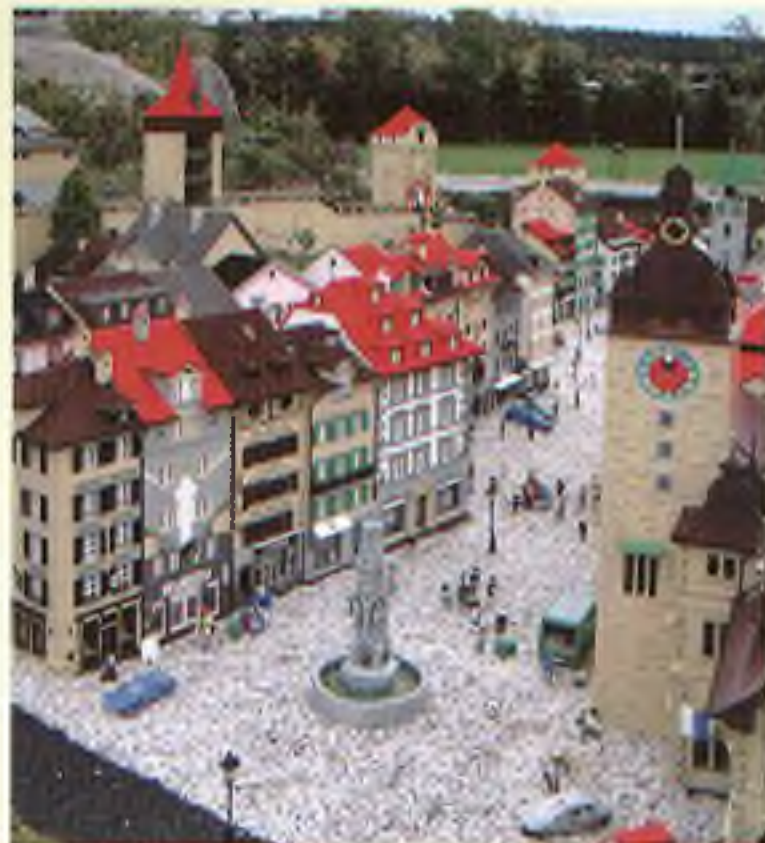
### Z obsahu vybíráme:

- Jak bude vypadat Modelář v roce 2004
- Jak si s Fokkerem Dr.1 v měřítku 1:48 ze stavebnice Dragon poradil portugalský modelář J. M. Villalba
- F6F Hellcat v měřítku 1:72 z dílny Jiřího Votápky ml.
- P-47 Thunderbolt očima několika stavitelů
- Jak-17
- Tank KV-2
- Tahač Faun
- Samochodka SU-76

### Modelář 12/2003 vychází 28. listopadu







### TIP NA VYLET: LEGOLAND DEUTSCHLAND

Predstavovat modelářům Lego je asi zbytečné, protože snad každý z nás má své stavitelské začátky spojené s pestrými barevnými plastovými kostkami zapadajícími do sebe s neuvěřitelnou přesností. Od loňského roku máme příležitost podívat se, co všechno lze postavit z 50 milionů kostek dánské firmy, nepříliš daleko od našich hranic. V Günzbergu poblíž Mnichova bylo totiž otevřeno městečko nejen dětských snů – Legoland. Kromě věrohodně vyhlížejících maket staveb z evropských zemí a pohybujících se dopravních prostředků jsou tu i atrakce k polechtání nervů a místa k odpočinku, námětem i vzhledem pochopitelně vycházející z legendárních kostek. mas





*Messerschmitt Me 163B-1 W. Nr. 191454 létal za války u 6./JG 400. Po kapitulaci Německa byl na letišti Husum ukořisťen Brity a v září 1945 vystaven v Hyde Parku. Kamuflován byl barvami RLM 76 (spodní plochy a trup), RLM 81, RLM 83 (svrchní plocha křídla) a RLM 75 (skvrny na trupu)*



*Americane na konci války získali Me 163B-1 W. Nr. 191301. Po převozu do USA mu bylo přiděleno označení T-2-500, se kterým prošel letovými zkouškami na vyschlém solném jezeře Muroc (dnes základna Edwards). Později byl označen FE 500 a dnes se nalézá v Paul E. Garber Facility v Silver Hillu. Zbarvení stroje zřejmě není původní, i když nelze vyloučit použití originálních německých barev RLM 76/81/83*



*Známý zkušební pilot Kometů kpt. Wolfgang Spate ze zkušební jednotky EK 16 nechal svůj Me 163B-0 V41 (z ověřovací série) natřít na všech plochách červenou barvou RLM 23. Je zajímavé, že i s takto nápadným letounem se účastnil bojových letů*





*Prvé prototypy Me 163B létaly zbarvené na všetkých plochách sedozelenou barvou RLM 02. Příkladom je Me 163B V8 s čiernym kódovým označením VD+ER*



*Ještě před koncem války se Britům podařilo ukořistit neposkodený Me 163B-1. Po prevozu do Farnborough letal na stroji označeném VF241 zkusební pilot Eric Brown, který s ním však 15. listopadu 1947 havaroval během přistání. Letoun měl spodní plochy přetřeny žlutou barvou (ID Yellow), horní stranu křídla a kýlovku pak pravděpodobně tmavou zelenou (Dark Green). Svrchní část trupu zůstala v nemeckých barvách (zřejmě RLM 76/75/83). Britské výsostné označení bylo na horní straně křídla, na trupu a kýlovce. Žluté P v kruhu označovalo zkusební letoun*



*Sověti ukořistili na jaře 1945 nejméně 20 letounů Me 163 v různém stavu. Zobrazený dvoumístný Me 163S byl získán na letišti Brandis a v NII VVS s ním letal Marek L. Gallaj. Také tento stroj byl zničen během přistání. Letoun byl zbarven tmavě zelenou barvou (AMT-4) na svrchních plochách a světlou modrou (AMT-7) na spodních*

