

# MODELÁŘ

BEDFORD OXA

MiG-21

MERKAVA

TIGER

Fw 190D-9

11 • 2004



ISSN 1214-7842



9 771214 784000



MIGUEL „MIG“ JIMENEZ: Ha-Go



Fw 190A-8 (1:32) Jakub Vilinger; 3. místo kat. 22



MiG-19 (1:32) András Egresi (HU); 1. místo kat. 23

## E-day 2004 18. září



Su-22 (1:48) Maciek Zywczyk (POL); 3. místo kat. 16



Ju 87G (1:72) Zdeněk Krčmář; 1. místo kat. 6



Sea King (1:48) Hubert Ortinger (GER); 1. místo kat. 20



L-200 Morava (1:48) Pavel Nykodým; 1. místo kat. 19



EA-6B Prowler (1:48) Miloš Khail; 1. místo kat. 16



Jill (1:48) Jaroslav Galler; 2. místo kat. 14

Foto J. Rumíšek

## LETADLA

- 12 Jakub Vilinger: Hnědá čtyřka  
(Fw 190D-9, Italeri 1:48)
- 18 Josef Chorenř: Henschel Hs 129B-3  
(Hasegawa 1:48)
- 22 Petr Marek: Seversky P-35A (Academy 1:72)
- 30 Libor Jekl: Buvol nad Singapurem  
(Brewster F2A-2, Hasegawa 1:72)
- 38 Tomáš Chmelík: MiG-21 (Trumpeter 1:32)
- 44 JiB: BAC Lighting F6 (Hasegawa 1:72)

## VOJENSKÁ TECHNIKA

- 4 Miguel „Mig“ Jimenez: 60. Výročí bitvy o Saipan  
(Type 95 Ha-Go, Fine molds 1:35)
- 26 Jaroslav Vaník: Tiger (PzKpfw. VI Tiger I Ausf. E,  
Revell 1:72)
- 34 Braňo Herain: Merkava IIB (Esci 1:72)
- 50 Michal Teichman: Bedford Oxa (MMK 1:35)

## MODELÁŘSKÁ PORADNA

- 52 Michal Teichman: Odstraňování nálitků na odlévaných  
dílech
- 53 Jindřich Štěrbaček: Model na přání: Němečtí tankisté
- 54 Jindřich Štěrbaček: Jezevčková modelářská poradna:  
Figurkařina

## DIORÁMY

- 42 Marcel Stratílek: Don't cry for me Argentina  
(Falklandy 1:35)

## MOTOCYKLY

- 28 Luboš Zach: Yamaha XV 1000 Virago  
(Hasegawa 1:12)

## UNIFORMY

- 45 Afghánistán 2003 (operace TELIC)

## RŮZNÉ

- 2, 67 E-day
- 55 Velká cena Mladé Boleslavi
- 58 Euromilitaire 2004
- 60 Pod pokličkou
- 65 Inzerce
- 68 Kamufláže - Zimní válka

### Vítejte v Praze...

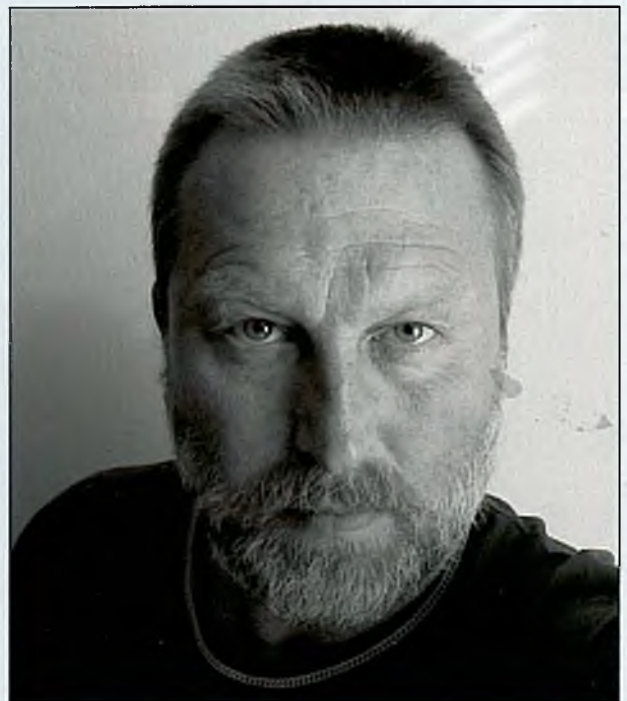
Zatímco v předchozích sešitech Modeláře Jezevčik čtenáře bavil i zlobil návody jak nakupovat modely a pašovat je domů, hledal jsem po světě nové a pokud možno vzácné podklady pro stavitele modelů letadel a bojové techniky. Cesty do Británie a Francie jsou dnes (díky Bohu) pro mnohé z nás skoro běžnou záležitostí, limitovanou jen finančními prostředky. Do Ruska jsem se však po dvacetileté přestávce chystal – týden po tragédii v Beslanu a za vtrvalé mediální masáže o říši zla – přece jen s obavami.

Let proběhl bez problémů, ubytování bylo velmi slušné a zdálo se, že budu mile překvapen. U pokladny prvního muzea se ukázalo, že návštěvníci ze zahraničí mají zachránit ruské hospodářství – tam, kde místní platí vstupné 30 rublů (asi 30 Kč), my jsme museli dát 30 tvrdých amerických dolarů (780 Kč) a za focení, včetně amatérského „na upomínku“, zaplatit každý dalších 350 rublů! V Kubince, kde jsou opravdu unikátní tanky z celého světa, to bylo ještě horší. Nejen, že nás to každého přišlo na 40 USD + 560 rublů, ale na prohlídku stovek vozidel jsme měli pouze dvě hodiny (prodloužil to kolektivní úplatek), směli jsme chodit výhradně ve skupině s průvodcem (za každé vzdálení nad pět metrů hrozilo ukončení exkurze) a na focení z jiných míst než „cestiček“ jsme museli zapomenout. I tak však cesta byla přínosná. Přivezl jsem si nejen spoustu fotografií, ale také pocit, že Moskva a její okolí jsou docela bezpečné.

Teprve v Praze jsem se dočetl, že ve chvíli, kdy jsem se procházel centrem Moskvy, se tam prý kdosi chystal odpálit vybušninou napěchovaného žigulíka. Mne však výbuch jiného typu čekal až v Praze. Několik dní po návratu z Ruska mi v Libni velmi dobře přizpůsobení spuloobčané s britvami odebrali tašku s fotoaparátem, doklady, platebními kartami a penězi. Následující noc „neznámí pachatelé“ na sídlišti poničili a vykradli Jezevčikovo postarší auto a během dopoledne v centru Prahy „kdosi“ při hodině tělocviku vykradl na základní škole zamčenou třídu do níž chodí můj syn a všem dětem odcizil peněženky, tramvajenky a telefony.

Úvodník by měl být na aktuální téma. Někteří nám vyčítali Jezevčikovo žertování, tak jsem stručně popsal, čím v těchto dnech žije redakce a proč jsme rozržitější než jindy. Jen teď nevím, zda se mám přistě věnovat novinkám připravovaným na rok 2005, nebo popsat, jak blokovat ukradené platební karty a proč to není nic platné...

Martin Salajka





## 60. výročí bitvy o Saipan

MIGUEL „MIG“ JIMENEZ, Mandu (hrubá stavba); překlad Jezevčík

|             |               |
|-------------|---------------|
| Stavebnice: | Type 95 Ha-Go |
| Měřítko:    | 1:35          |
| Výrobce:    | Fine molds    |

V roce 1943 vznikl plán na vytvoření obranného perimetru obklopujícího Japonsko, jehož součástí měly být Mariánské ostrovy a Saipan. Ministerský předseda Hideki Tojo si v otázce udržení obranné linie zachovával optimismus. Na Saipanu bylo v té době umístěno 30 000 japonských vojáků a civilní obyvatelstvo bylo do značné míry indoktrinováno názory, že Američané pobijí celou místní populaci včetně žen a dětí. Obranu ostrova vedl vítěz od Pearl Harboru a poražený od Midway viceadmirál Chuichi Nagumo.



Americká námořní pěchota (Marines) byla od 15. června 1944, prvního dne vylodění, pod neustávající palbou. Zraněno nebo zabito bylo první den 2000 příslušníků námořní pěchoty, ale 20 000 se jich úspěšně vylodilo. Vzhledem k probíhající bitvě u Marian a nepřístupnému rozbombardovanému terénu Američané nemohli počítat s podporou letectva nebo tanků a veškeré boje se odehrávaly pomocí ručních zbraní, kulometů a minometů. V noci na 7. července uspořádalo 3000 Japonců doposud největší noční sebevražedný útok. Američané byli zatlačeni, ale brzy se vzpamatovali a během celonočního boje zahnali Japonce zpět. Nagumo a jeho štáb spáchali sebevraždu. Američané 9. července dosáhli jižního cípu ostrova a zničili poslední ohniska organizovaného odporu, tím se ostrov až na pár jeskyní dostal pod jejich kontrolou. V bojích bylo zabito 24 000 japonských a 3426 amerických vojáků, 8000 civilistů spáchalo sebevraždu skokem z útesů do moře hemžícího se žraloky.

Ministerského předsedu Toja ztráta ostrova zaskočila. Naděje na uzavření příměří

padly a s nimi Tojova vláda. Většina těch, kteří si mohli udělat celkový obrázek o válečné situaci Japonska, si uvědomila, že Japonsko válku prohraje. Bylo jen otázkou času, kdy se pod přímý nápor dostanou i samotné domácí ostrovy.

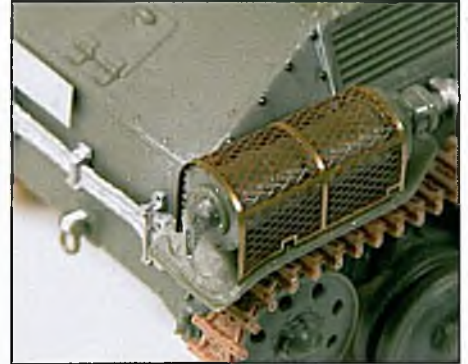
### Polemiky o modrošedé barvě

Možná někteří modeláři znají probíhající polemiky o barvě tanků Japonských námořních sil. Část literatury popisuje tuto barvu jako námořní modrošedou, což část modelářů popírá s tím, že použitá barva byla armádní zelená. Osobně jsem neviděl dostatečný důkaz pro potvrzení „zelené teorie“, takže můj názor se přiklání k námořní modrošedé. Na obrázku v knize edice Ground Power si můžeme prohlédnout tank v barvě, která odpovídá modelu v tomto článku. Známa fotografie ukazuje Typ 95 s jednolitým povrchem, ale světlejším, než by odpovídalo zelené. Na snímku lze také vysledovat oprýskání barvy na podklad, který se jeví jako mnohem tmavší (původní armádní zelená?). Tato nejednoznačnost výkladu samozřejmě ote-

vírá široké možnosti modelářům. Z mého pohledu bylo nabarvení tanku Ha-Go netradiční šedou barvou výzvou, které nešlo odolat.

### Stavebnice Ha-Go

Stavebnice Ha-Go je vynikající a velice přesná, je ale třeba doplnit několik drobných detailů, zvláště nýty na pancéřování převodovky a na štítu kanonu. Stavebnice obsahuje malý fotoleptaný aršík s mřížkou nad výfuk.



1, 2 Nejprve celý model nastříkáme velmi kvalitní šedomodrou barvou Gunze, která je spíše polomatná



3, 4 Číslo na věž zhotovíme ze suchých obtisků Migproductions

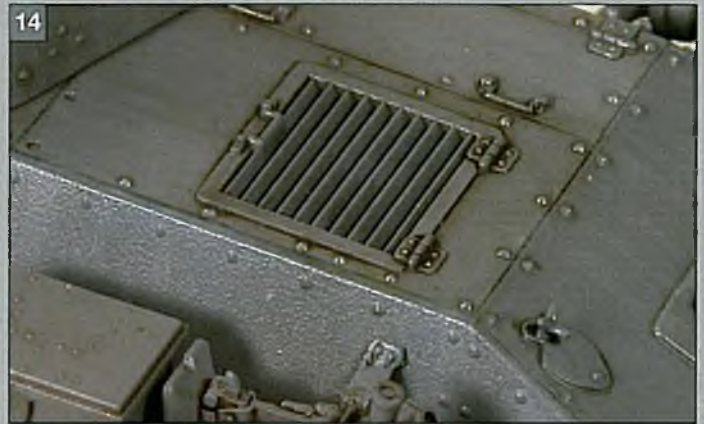
5, 6 Kotvu namalujeme bílou matnou barvou Vallejo, všechna označení přelakujeme polomatným lakem

7 Připravíme si barvu na první filtry. Použijeme tmavou hnědou a šedou Humbrol a olejové barvy. Filtry mícháme v poměru 5 % barvy a 95 % ředidla

8 Filtry nanášíme v jedné vrstvě a snažíme se „nezaplavovat“ povrch

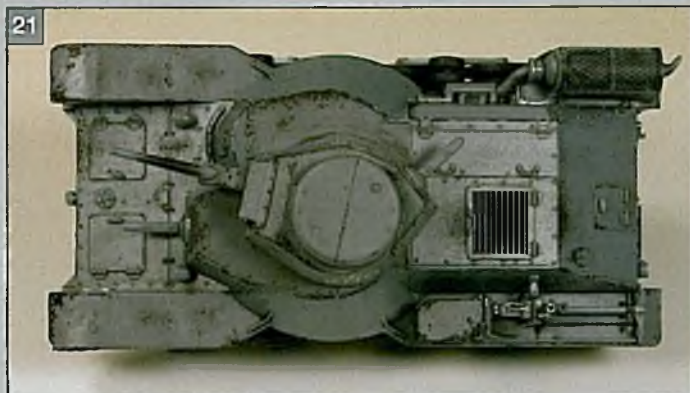
9 Můžeme nanést několik filtrů různých odstínů, dokud nedosáhneme požadovaného efektu.

10 Po dokonalém zaschnutí filtrů nanášíme wash. Používáme jemnější štětec, potřebujeme větší přesnost, než u techniky filtrů



11 Na vodorovných plochách znázorníme farbu zašlou pôsobením slnečného žiarenia – na povrch naneseť malé množstvo olejových farieb biele, modré a prírodnej umbrý  
12 Čistým plochým štetcom zvlhčeným v ťedidle farby roztupujeme po ploše  
13 Výsledok by mal byť nepravidelný, s mäkkým rozhraním a jen na niektorých miestach

14, 15 Model po dokončení „mokrych“ technik  
16 Vystouplé detaily môžeme zvýrazniť dry-brushom šedou farbou  
17 Odřenou a odloupenou farbu (tzv. chips – čips) napodobíme hnedou farbou, ktorá predstavuje tmavý kov  
18 Pro místa s větším odřením použijeme maskovací pásku a stejným odstínem tmavě hnědē zhotovíme dry-brush



- 19 Pásku odstraníme  
 20, 21 Vzhled modelu po dokončení „čipovací“ fáze  
 22, 23 Pro „rezivění“ povrchu štětcem nanášíme barvu Humbrol 62. Po zavadnutí barvy rozhraní roztupujeme do ztracena štětcem zvlhčeným v ředidle  
 24, 25 Jako základní barvu na pásy použijeme směs Tamiya XF-57 Buff a XF-52 Flat Earth  
 26 Nastal čas najít nejlepší odstín prachu. Práce s pigmenty Migproductions je jednoduchá a rychlá

## Barvení

Poslední dobou začali někteří stavětelé patinování přehánět a některé modely začínají mít nereálný vzhled. Na příkladu Ha-Go si ukážeme, že je velmi důležité získat rovnováhu mezi vzhledem tanku, okolím, místem bitvy a meteorologickými podmínkami. Někdy je nutné použít víc prachu, jindy více bahna, ale jsou případy, kdy nepoužijeme vůbec. Ha-Go je příkladem modelu, kde lehké zaprášení a zaschlé bláto jsou nejdůležitější součásti patiny. Hodně záleží na odstínech a způsobu použití pigmentů.





27 Štětcem s měkkým vlasem smícháme různé odstíny Migproductions pigmentů, tak jako by to byly běžné barvy  
 28 Naneseme je na povrch modelu...  
 29 ...a poté zvlhčíme terpentýnem, který pigment zafixuje.  
 I potom, nejsme-li s něčím spokojeni, lze po dalším zvlhčení udělat opravy. To považuji za velkou přednost pigmentů

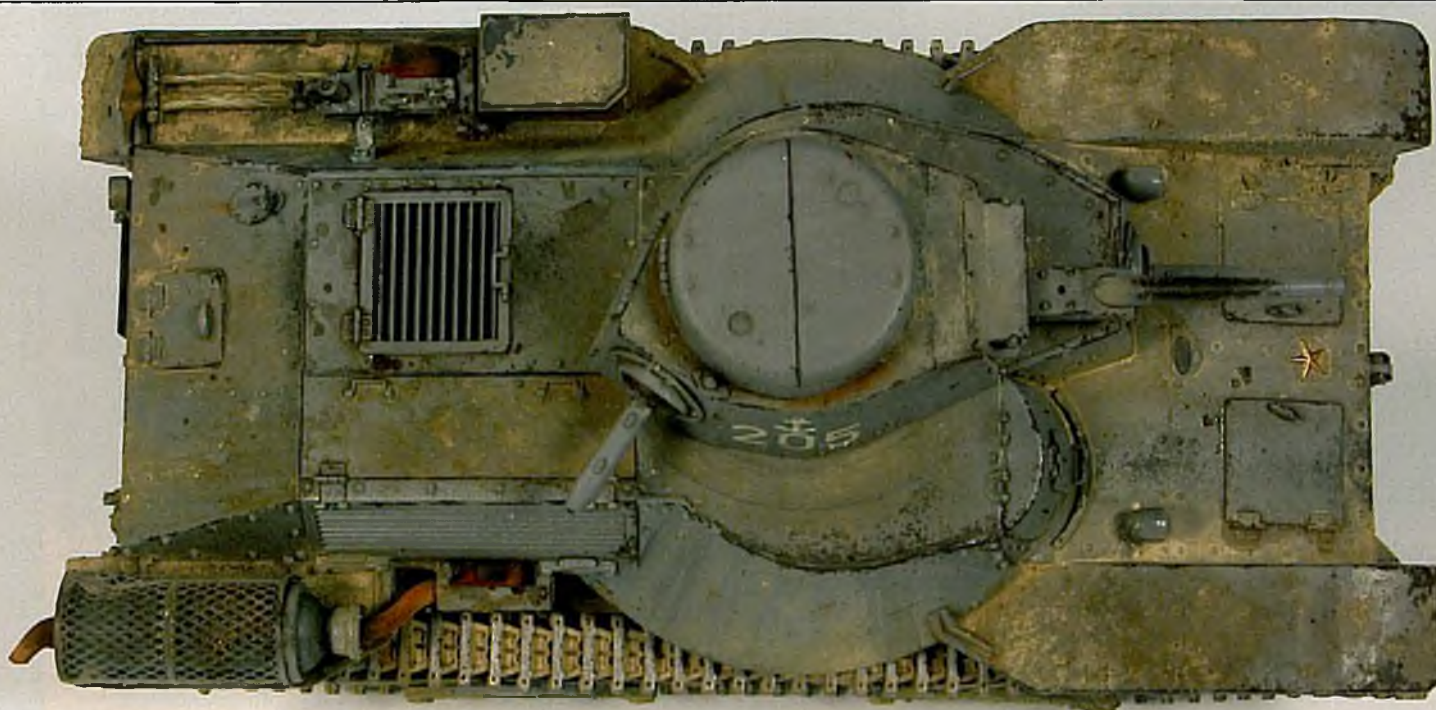
30 Abychom vytvořili suché bláto, smícháme sádku, pigmenty P026, P030, P028 a akrylový rezin P032  
 31 Směs by měla být hutná stejně jako „pravé“ bahno  
 32 Naneseme ji štětcem na spodní části tanku  
 33, 34 Jakmile „bláto“ zaschne, je prakticky nemožné je odstranit



35 Koncové světlo nabarvíme zevnitř stříbrnou Humbrol 11 a navrch transparentní červenou barvou

36 Dřevěné rukojeti nářadí natřeme základní barvou a doplníme léta

37 Skvrny od oleje a mazadel vytvoříme směsí lesklého laku a hnědé







|             |           |
|-------------|-----------|
| Stavebnice: | Fw 190D-9 |
| Měřítko:    | 1:48      |
| Výrobce:    | Italeri   |

## Hnědá čtyřka



JAKUB VILINGER

Před časem se mi podařilo jednoho známého zlomit, aby mi prodal obtisky KD 4701 Fw JG 26 Low Numbers americké společnosti Kommandeur decals, na nichž mimo jiné nalezneme označení Fw 190D-9 (W.Nr. 500647) od 7. Staffel, II./JG 26 ze základny Hustedt, nedaleko Celle z dubna 1945. „Dora“ je o to zajímavější, že má kovovou ocasní plochu z Ta 152! To pro mne byla obrovská výzva – zajímavý stroj a navíc vzhledově odlišný od klasického „Fokouše D-9“. Hned jsem se poohlédl po vhodné čtvrtkové stavebnici.

### Stavebnice

Má volba padla na obal Italeri, obsahující staré známé výlisky firmy Trimaster/Dragon, či chcete-li Shanghai Dragon, prostě stavebnici už pořádně vousatou. Bohužel stáří formy se podepsalo skoro na všem – na povrchu jsou rozestety sekance, škrábance a na okrajích dílů nalezneme množství otřepů. Takže práce navíc. Nejhorší drápance jsem objevil na vložené části mezi trupem a ocasní plochou. Abych dal povrch pořádně dohromady, bylo nutno celý model perfektně přebrousit a odstranit tak vystouplé kousky plastiku, rozestět takřka všude.

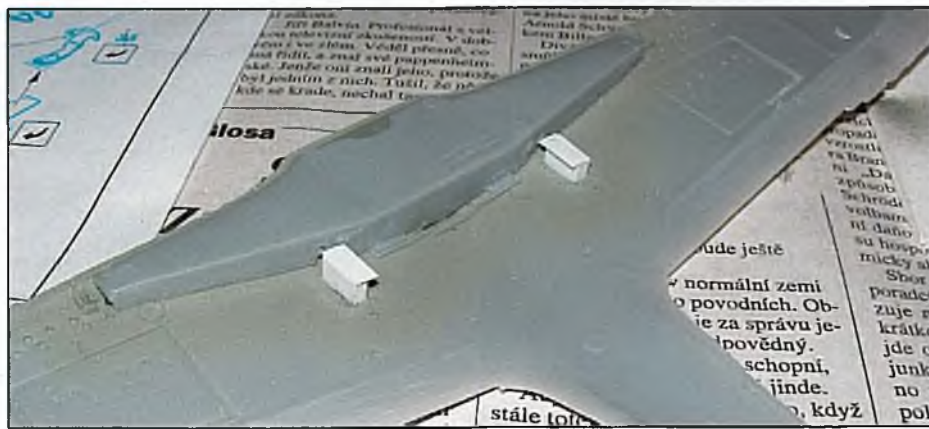
### Povrch

Poté, co jsem slepil trup s vrchní částí motoru s kulomety MG 131 a křídlo s hlavní podvozkovou šachtou, jsem oba celky nastříkal Gunze Sangyo Mr. Surfacerem hrubosti 1000

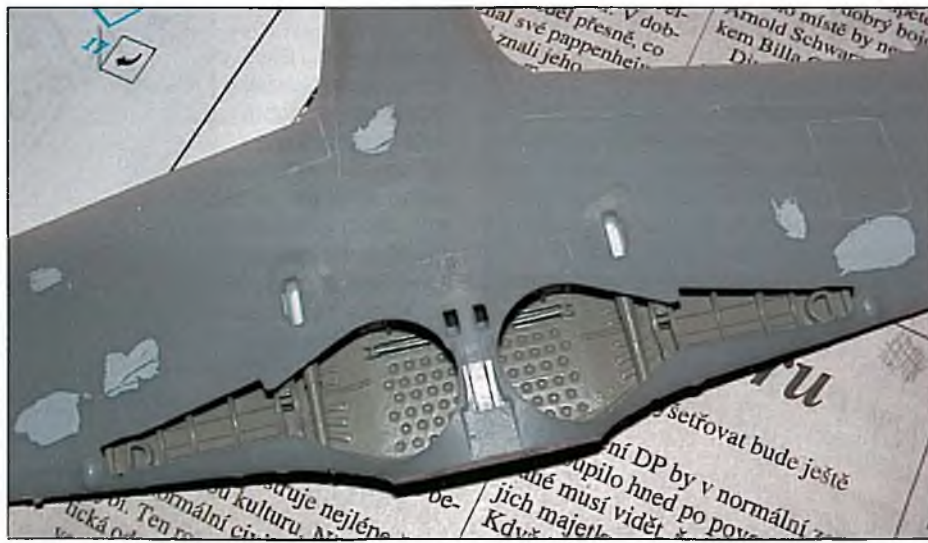
a povrch obrousil namočeným velejemným brusným papírem „hrubosti“ 2000. Při broušení se vyplatí na povrch přidávat opravdu hodně vody. Výhody jsou jasné – Surfacer se

dokonalé vyhladí a nikde na povrchu se pak neobjeví nepříjemně drápance.

Pokud se pokusíme nasucho slícovat hotové křídlo s trupem, zjistíme, že na obou



stranách vznikají u trupu asi 0,8 mm široké spáry. Docela nepříjemný problém jsem vyřešil vlepáním kousku rámečku („rozporky“) dovnitř trupu těsně před pilotní prostor. Trup jsem tím sice mírně „nafoukl“, ale odstranil jsem problém s rozsáhlým a zdlouhavým tmelením přechodu křídlo-trup, který pak stačilo jen lehce přemáznout Gunze White Putty. Tenhle tmel mne zprvu moc neoslovil, protože se tahal jako žvýkačka. Napadlo mne však zkusit odebrat kuličku tmelu těsně pod víčkem – a bingo! Tmel se netáhá a pracuje se s ním opravdu dobře. Troufnu si říci, mnohem lépe, než například s tmelem Tamiya Putty, který se po zaschnutí při broušení a doryvání ukrutně vydroluje. Do Gunze White Putty se perfektně ryje, což je vlastnost, ve které vidím jeho největší přednost.



## Fotolepty

Pro zjemnění detailů modelu padla volba na lepty Eduard, obsahující díly pro úplné vybavení pilotního prostoru včetně boční konstrukce trupu a nové vany interiéru. Původní kokpit ze stavebnice je přílišně hrubý a ve skutečnosti by se do něj pilot skoro nevešel. Nově je možno z plechů zhotovit plechový kryt palubní desky. V sadě leptů je také výborně zpracovaný chladič. Stavebnice nabízí možnost ponechat klapky chladiče v otevřené poloze, právě tento detail řeší plechy. Z celkem čtyř dílů se skládá přední i zadní

strana chladiče a navíc se ještě na trup nalepuje růžice s jednotlivými táhly ke klapkám chladiče.



## Ocasní plochy

Ještě před tím, než jsem začal makat na pilotním prostoru, jsem se vrhl na výměnu ocasní partie za novou plochu z Ta 152. Na nějaké modelářské akci se mi podařilo se-

hnat celý ocas, pravděpodobně kopii doplňkové sady britské firmy Arba. Odlitek byl přílišný, takže jsem ho nakonec nepoužil. Podařilo se mi však za hubičku získat konverzní sadu na Fw 190 F-8/R15 nebo 16 od tuzemského výrobce RV Resin, ve které jsou nové trupy se širokou ocasní „ploutví“, kterou jsem potřeboval. Polyuretanové konverzní díly jsou perfektně zpracované, včetně zapuštěných nýtů. Výměna ocasu mi zabrala asi hodinu a vše bylo hotovo. Nový ocas jsem ještě nastříkal Mr. Resin Surfacerem, což je stříkací



tmel určený právě na odlévané díly. Tenhle přípravek je trochu agresivnější, ale zase se nestane, že bychom strhli barvu lepenkou. Pak už následovalo několikanásobné broušení, tmelení, leštění a doryvání.

## Pilotní prostor

Sestavení plechů bylo otázkou půl hodinky, poté jsem celek nastříkal barvou RLM 66 Schwarzgrau (Gunze H416). Protože je pilotní prostor dost hluboko v trupu, použil jsem tzv. „postshading“, spočívající v zesvětlení původního odstínu bílou barvou, silným naředěním a nastříkáním do středu větších ploch. Tím se opticky prostor roztříští, což vypadá opravdu dobře.

Po zaschnutí nástřiku jsem pilotní prostor patinoval olejovou barvou Raw Sienna zředěnou „Přípravkem pomale schnoucím“ z potřeb pro výtvarníky. Olejovou barvu vždy napouštím do koutů a záhybů, pokud dám někde oleje moc, tak jej opatrně vatovým tampónem setřu. Patinu ponechám asi půl hodiny zavadnout a provedu drybrushing bí-

lou olejovou barvou. Musí být provedený opravdu s citem, prostě hrany nesmí „řvát“! Je nutné mít stále na paměti, že přehnaný drybrushing může pracně patinovaný interiér dokonale pohřbit.

Hotový vnitřek jsem ještě nastříkal matným lakem – opět Gunze (Flat Clear H020). Lak je nutné opravdu hodně naředit (asi 1:4-6) a s citem nanést ve třech či čtyřech tenkých



vrstvách, jinak povrch nebude matný, ale spíše polomatiný.

Hotový pilotní prostor jsem vlepil do trupu a celek spojil s křídlem. Již jsem se zmiňoval, jak jsem si ušetřil práci s tmelením na přechodu křídlo-trup. Opravdu se to vyplatilo.

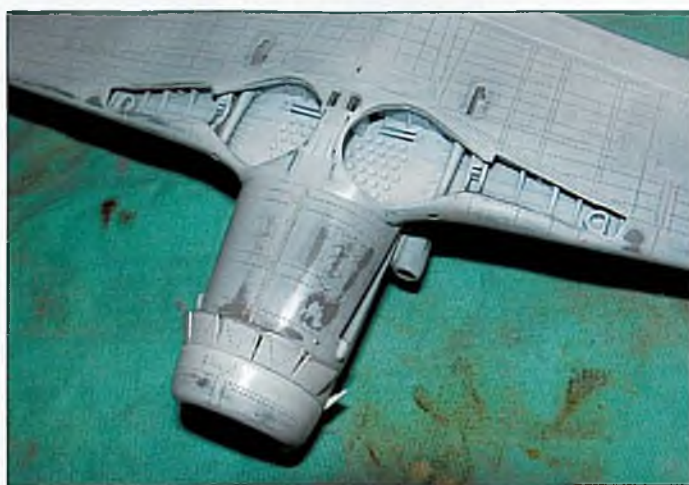
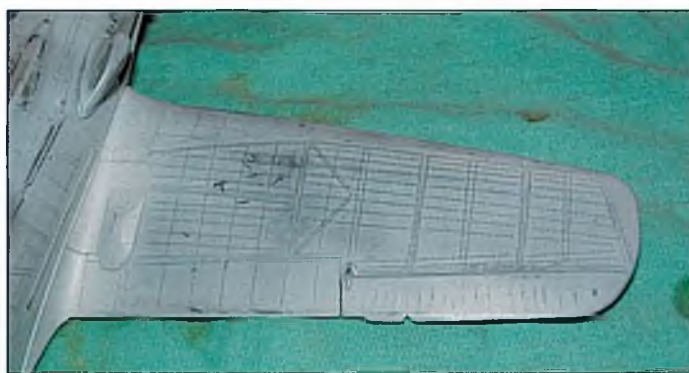


## Nýtování

V poslední době je v módě nýtování povrchu. Loni jsem si taktéž pořídil dvě nýtovačička: větší na plochy a malé na problematická místa – třeba přechod křídlo-trup. Povrch opatřený nýty vypadá mnohem lépe. Nýtové řady jsem neproškrabával, protože si myslím, že ve čtvrtce to nemá smysl (dvojnásob, když Dora není celá v barvě kovu).

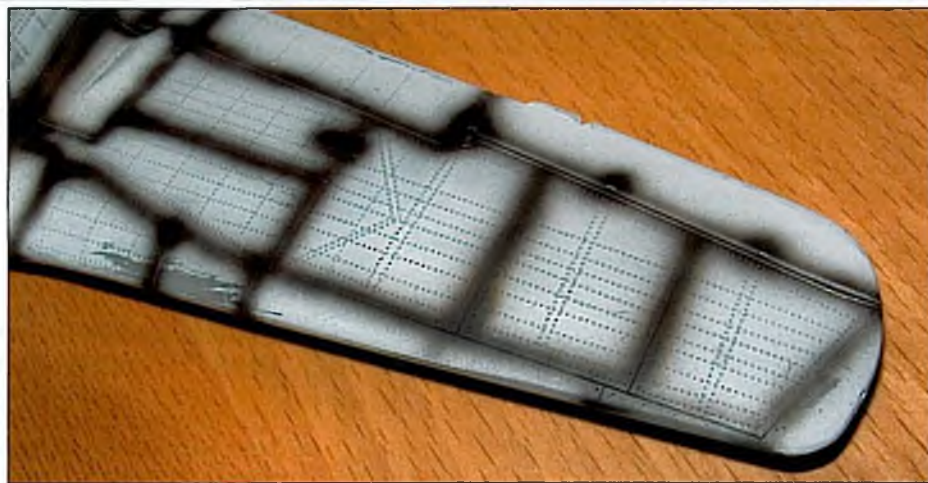
Po dokončení nýtování jsem celý povrch

nastříkal Mr. Base White (opět Gunze). Přípravek je dobré ředit mnohem více než barvu, neboť má pouze sjednotit povrch před stříkáním a tudíž nemusí dokonale kryt.



## Preshading

Model jsem se pokusil udělat co možná na oko nejhezčí. Rozhodl jsem se tedy pro „preshading“ (předstínování) černou barvou, což je v podstatě nastříkání 2-3 mm širokých proužků černé barvy pouze přes paneláž modelu. Výsledný efekt bude (při použití barev Gunze) velmi dobrý. Nastříkaná kamufláž pak má kolem spáry tmavší odstín a střed panelu je o stupeň světlejší.



### Povrchová úprava spodních ploch

Jsem přesvědčený, že u firmy Kommandeur Decals špatně zrekonstruovali podobu spodní plochy křídla. Podle fotografie poškozeného skutečného letadla „hnědá 4“ (stránky Marka L. Tuckera) je zřejmé, že spodní část křídla od náběžné hrany až do

asi třetiny hloubky má být nastříkána odstínem RLM 75 Grauviolett, pak je křídlo bez nátěru a nakonec jsou odstínem RLM 76 Lichtgrau nastříkána křídélka. Centropoplán a boky trupu (mezi motorovou přepážkou a vloženým kusem mezi trupem a SOP) nesou zeleno (žluto)-šedou barvu, která je někde označována RLM 99, jindy RLM 84. Podle mne to je buď nekvalitně nastříkána barva RLM 76 Lichtgrau, nebo směs barev RLM 76 a 02, případně RLM 02 a bílé.

Na zmíněné webové stránce jsou také fotografie moc pěkně postaveného modelu „hnědá 4“. Mark L. Tucker spodek křídla také nastříkal po svém. Jó, s rekonstrukcemi kamufláží je vždycky kříž. Zvláště pak u letadel z konce války...



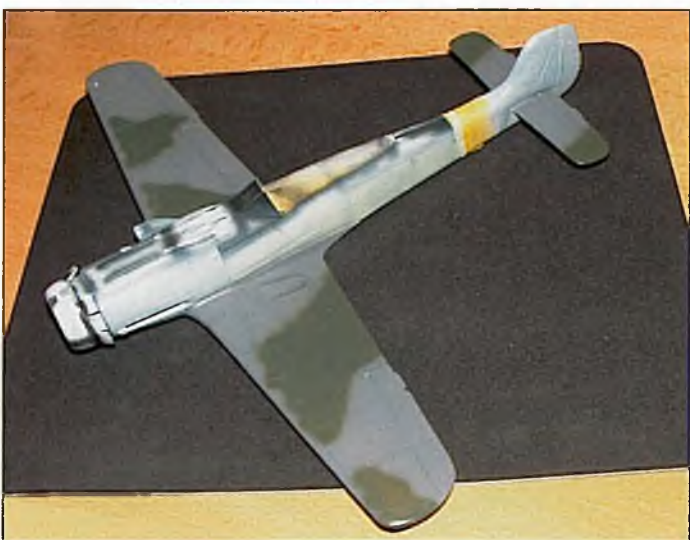
### Horní plochy

Zbytek letadla jsem již nabarvil podle návodu firmy Kommandeur – trup je nastříkaný kombinací barev RLM 76 Lichtgrau (Gunze H417), žlutošedou (přibližný odstín – vycházel jsem z barvy Duck Egg Green H74),

RLM 81 Braunviolet (Gunze H 421) a RLM 82 Lichtgrün (Gunze H 422). Křídlo svrchu pak nese nástřik barev RLM 82 Lichtgrün (H 422) a RLM 83 Dunkelgrün (H 423).

Po dokončení kamufláže jsem ještě uvažoval o postshadingu, ale nakonec jsem

usoudil, že by model už byl moc přepatřovaný. Tento postup se vyplatí u syntetických barev, protože většinou mají mnohem větší kryvost než akrylátové barvy a černá preshadingu neprosvítá. Pod vrstvou barev Gunze preshading naopak „vyleze“ velmi pěkně.



## Označení

Rád pracuji se stříkací pistolí a byl jsem líný lepit obtisky s výsostným označením, a tak jsem si pořídil masky od ostravské firmy TallyHo! Práce s maskami je velmi pohodová a při použití japonských barev jsou kříže hotové rychleji, nežli z obtisků, kde člověk ještě navíc musí používat různé „živé a mrtvé“ vodičky a pak čekat alespoň den, než obtisky dokonale zaschnou. Ne všechno se však dá nastříkat, takže i obtisky nakonec přišly ke slovu. Kommandeur Decals mají naprosto dokonalý soutisk.



## Patina

Po dokončení obtisků jsem se vrhnul na patinování olejovými barvami. Většinou pouze napouštím silně naředěný roztok olejové barvy a „Přípravku pomale schnoucího“ do spár paneláže modelu. Nakonec vystouplé detaily s cítem zvýrazňuji drybrushem „suchou“ olejovou barvou.

Oleje jsem nechal zaschnout asi jeden den a poté povrch nastříkal matným lakem Agama z nové série, který byl velmi silně naředěný originálním ředidlem Agama pro vodové barvy.



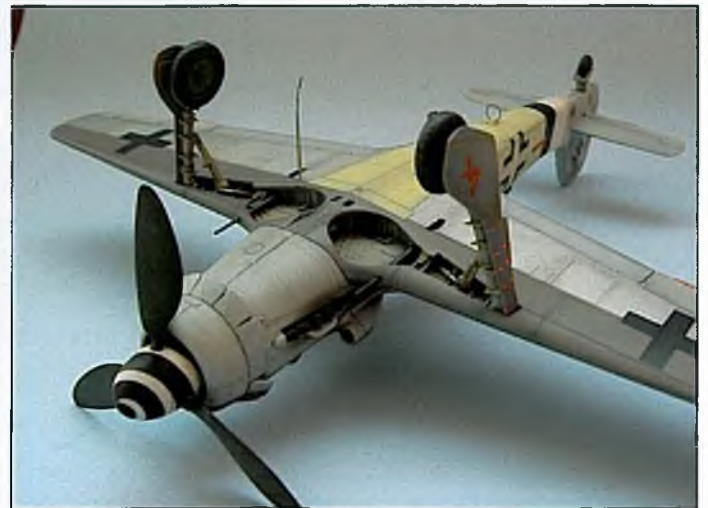
S modelem jsem nadmíru spokojený. Už na první pohled vypadá jinak než standardní sériová Dora 9. Alespoň jsem si zase udělal

radost a ve své sbírce mám něco, co jsem zatím na žádné domácí soutěži neviděl.

Foto autor





**Prameny:**

<http://www.modelplac.wz.cz/>  
[http://www.users.bigpond.com/  
/markltuc/fw190d-91.htm](http://www.users.bigpond.com/markltuc/fw190d-91.htm)



## Henschel Hs 129B-3

JOSEF CHOREŇ

**BK 7,5** – upravený pozemní protitankový kanon PAK 40L s elektropneumatickým nabíjením a bubnovým zásobníkem na dvanáct nábojů ráže 7,5 cm – byl poprvé instalován a bojově nasazen na strojích Ju 88. Od roku 1944, po letových zkouškách s dřevěnou maketou, jimi byly vybaveny také letouny Hs 129. Stroje dostaly označení B-3, od verze B-2 se lišily pouze demontovanými kanony MG 151 a u novějších verzích nahrazením zaměřovače Revi C 12/C za ZFR 3B. Stroje byli převážně nasazeny na východní frontě, naposled operovaly z letiště u rakouského města Klagenfurt.

Letadel verze Hs 129B-3 bylo postaveno pouze 25 kusů, což je spolu s několika přestavěnými B-2 trochu raritou. Jsem velmi rád, že firma Hasegawa stavebnici Hs 129 vydala v limitované edici také ve verzi B-3.

### Přípravy

Se stavebnicí jsem si pořídil rovněž nové lepty **Eduard** a doplňkové sady **CMK** – podvozkové šachty a ovládací plochy s nádržemi. Doma jsem ze skříňky vytáhl starou stavebnici Hs 129 firmy **Revell/ESCI** s starší lepty **Eduard**, vše sesypal na hromadu a přebíral co použijl. Jelikož jsem model nehodlal nijak rozřezávat, chtěl jsem vyštourat nějakou pěknou kamufláž. Po spatření obálky publikace In action č.176 bylo vybráno. Rozhodl jsem se pro svou první zimní kamufláž.

Letoun s kódovým označením DT+GD nesl klasickou kamufláž z barev RLM 65/70/71 se žlutými identifikačními znaky RLM 04 (příd a pruh na trupu), vše překryté na horních plochách nepravidelnými fleky bílé barvy. Autentičnost jsem nijak nezkoumal, držím se hesla: „když líbí, tak líbí“.

Krabice s vyvedenou kresbou na víku je naplněná rámečky až po okraj. V sedmi nalezneme přes sto dílů ze světle šedého plastu (čtrnáct jich nepoužijeme), z čirých dílů dvou-dílný překryt kabiny a světla. Pro verzi B-3

|             |   |
|-------------|---|
| Stavebnice: | Henschel Hs129B-3                                       |
| Měřítko:    | 1:48  |
| Výrobce:    | Hasegawa  |
| Doplňky:    | lepty Eduard, podvozkové šachty CMK                     |
| Barvy:      | GSI Mr. Color, olejové Mánes a Umton, matný lak Humbrol |



Henschel Hs129B-3 w/75mm ANTI-TANK CANNON

jsou přibaleny polyuretanové odlitky. Na jednom nálitku jsou díly pro zakrytí výstřelných kanálů a zaměřovač ZFR 3R, samostatně je odlité pouzdro kanonu. Hlaveň je soustružená z mosazi, úšťová brzda odlita z bílého kovu. Ke kvalitnímu návodu, u Hasegawy tradičních gumových kroužků k aretaci vrtulí, doplňují už jen arch obtisků na dvě verze s poplaskami.

Ze stavebnice **Revell/ESCI**, z níž lze postavit všechny verze, jsem vyřídil kanon (pro označení závěru) a ze sad **CMK** jsem se rozhodl použít pouze podvozkové nohy a dna podvozkových šachet. Z leptů pro starší stavebnici, které obsahují veškeré krytky a dvířka, jsem si „půjčil“ dvířka radiostanice. Radiostanici jsem našel v domácím vrakovišti (tuším, že ze stavebnice **Special Hobby**). Ze stavebnice **Hasegawa** jsem vyřídil nepotřebné díly a přebytek jsem uschoval se stavebnicí **Revell/ESCI**, kterou si vychutnám s rydlem a pilkou v ruce.

## Stavba

Myslím, že toho není moc ke psaní. Stavebnice firmy Hasegawa je velmi odpočínkovou záležitostí a já bych se nesetkal se žádnou záludností, kdyby...

- ... po odřezání ovládacích ploch nebylo nutné plastovými destičkami naznačit viditelnou vnitřní konstrukci křídla a dotmelit přiléhající partií ovládacích ploch (směrovka, výškovky a klapky; křídélka jsou ve stavebnici samostatně).

- Po otevření radiostanice je vhodné doplnit alespoň držák a přívodní kabely (machři mohou i vnitřní konstrukci trupu, ale z ní nebude nic vidět).

- Dna podvozkových šachet ze sady CMK bylo nutné obrousit do „papírova“ a nebát se ubrat plast v horní části křídla. Při vlepování odlítků jsem si dával velký pozor na sousost šachet s trupem. Otvory v křídlech jsem proto vypiloval o něco větší, dna srovnal, z vnitřní strany křídla zalil lepidlem a poté dotmelil vzniklou škvírku po obvodu šachty. Sada nabízí i bočnice a nová dvířka, ale po porovnání s díly stavebnice jsem je nepoužil — jsou shodné, pouze ztenčené a z vnitřní strany je naznačena konstrukce. Stačilo mi trochu brusného papíru, pár proužků plastiku a plastové nitě (při doplňování detailů jsem se držel vzhledu odlítků).

Podvozkové nohy v mé sadě byly odlité do prasklé formy a tím znehodnocené (největší poškození je v harmonikovém krytu teleskopické části). Jelikož jako master pro odlitky byly evidentně použity nohy ze stavebnice, upravil jsem původní díly stavebnice Hasegawa.

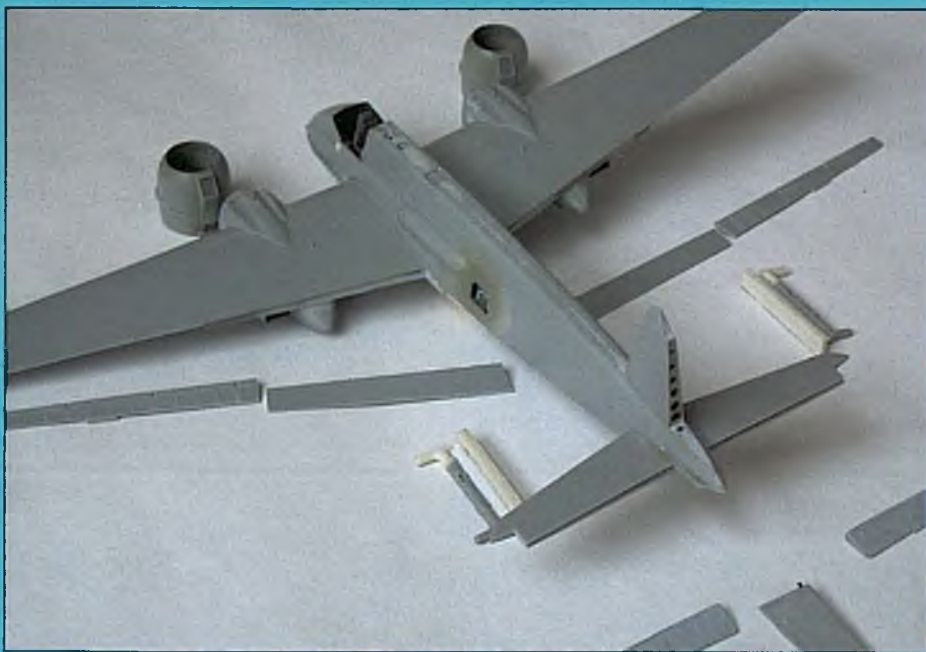
- Interiér je vybaven plechy Eduard. Jelikož jsou ze starší sady, musíme zapomenout na krásné barevné a hlavně přehledné návody a trochu improvizovat a zkoušet, ale vše padne tam, kam má. Využil jsem skoro všechny díly.

Trocha trpělivosti byla třeba při lepení nových rámečků přístrojů na motorové gondoly (ve stavebnici zhotovené díky technologii oválné). Po odbroušení plastických jsem místo tištěného dílu použil oříznutý obřísek ze stavebnice a přes něj pak přichytil vteřínákem jemné obroučky z leptů. Přístroje jsem „zasklíl“ lakem Clear-fix Humbrol.

- Ústová brzda z bílého kovu je mírně oválná, doporučuji zakulatit ji brusným papírem a opravit otvory vrtáky různých průměrů. Gondolu odlitou vcelku jsem „vydla-bal“ frézou v místě závěru kanonu až k otvoru v zadní části a dovnitř vlepil trochu upravenou část závěru ze stavebnice Revell/ESCI.

Zaměřovač ZFR 3B ze sady CMK byl nepoužitelný (prasklá a přesazená forma) a tak jsem jej za pomoci vrstvení plastických destiček vypiloval nový a doplnil na soustruhu vytvořenými „průhledy“.

Toť asi vše ze stavby. K tmelení (mimo podvozkových šachet – Tamiya Putty) jsem používal Surfacer 500 nanášený štětcem, který jsem omyl původním ředidlem na štětičce do uší nebo obrousil smírkem. Vše jsem lepil vteřinovým lepidlem Loctite.



## Kamufláž

Jelikož nevím, kde je v případě zimní kamufláže hranice mezi zbarvením a patinou, jsou obě části povrchové úpravy zahrnuty do jednoho odstavce. Pilotní prostor, motory, schránky radiostanice a podvozky jsem barvil v průběhu stavby barvami GSI a patinoval olejovými barvami asi už známými způsoby – wash / drybrush (s křídly to neumím...). Po zamaskování těchto částí jsem celý model nastříkal Surfacerem 1000, přeštelil a dle potřeby nastříkal opakoval.

Následovalo předstínování (preshading)

středně šedou barvou spodních ploch a černou horních. Protože by preshading příliš silně prostupoval málo kryjící žlutou, nastříkal jsem tyto části nejdříve bílou a pak RLM 04 (C-113).

O věrohodnosti odstínů barev zásadně nediskutuji. Málokdo z nás modelářů spatřil na vlastní oči autenticky odstín, ja tedy určitě ne (ročník 1976). A ti, kteří snad ano, si to už asi moc nepamatují. Proto plně důvěřuji výrobci a snažím se používat hlavní barvy na modelu od jednoho výrobce. V poslední době používám GSI řady Mr.Color. Spodní plochy jsem

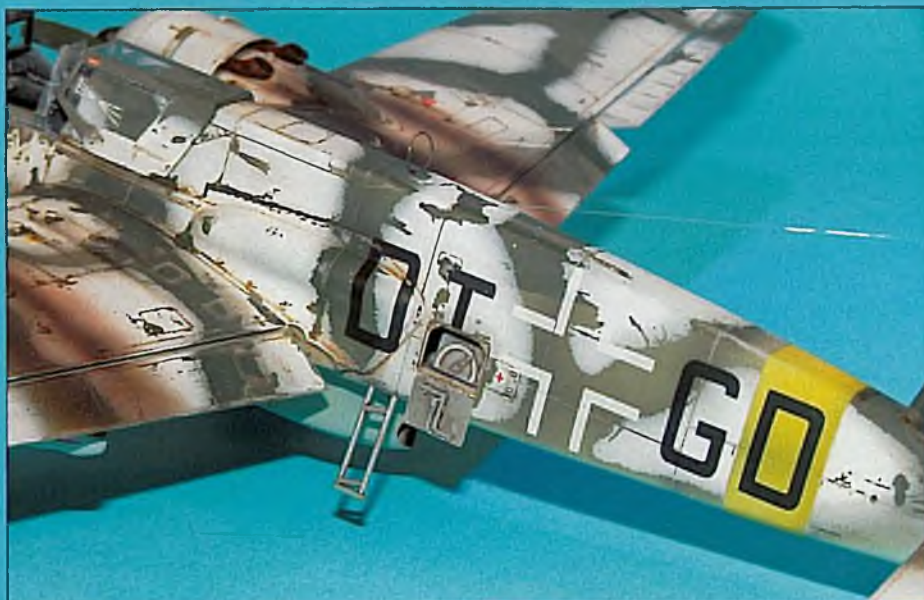
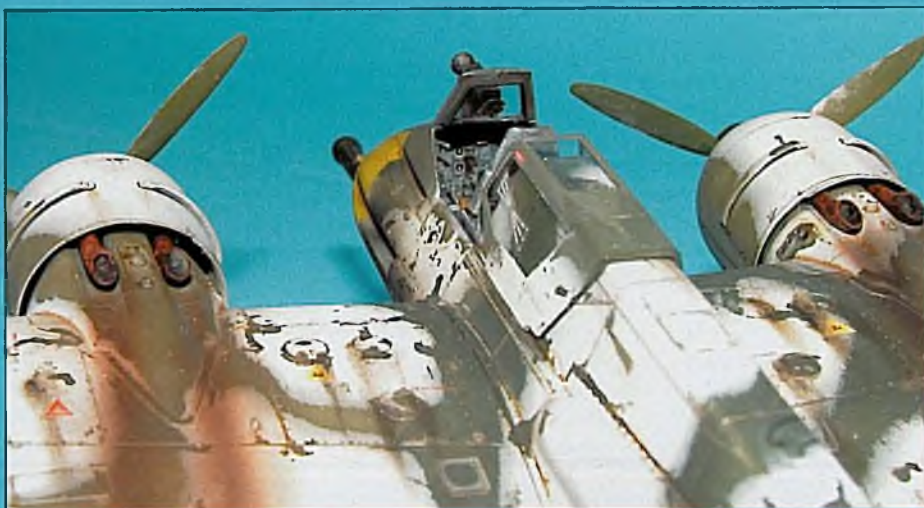


tedy nastříkal RLM 65 (C-115) a na horní se vrhnul s páskou Tamiya a kusem samolepicí tapety. Rozložení polí barev RLM 70 (C-18) a RLM 71 (C-17) jsem nijak moc nezkoumal a stříkl je podle návodu stavebnice. Plynulé přechody k barvě spodních ploch jsem stříkal od ruky tenkými proužky kladenými vedle sebe a rozšiřujícími se směrem od modré barvy. Přitom jsem do barvy přidal trochu retardéru – zpomalovače – (přesný poměr neznám, do plného kalíšku na pistoli kápnu šščet-cem jednu kapku a pak se uvidí).

Byl jsem si vědom, že z „normovaného“ zabarvení toho pod zimní bílou barvou mnoho vidět nebude, a tak spolu s dobrými vlastnostmi barev GSI bylo za dvě hodiny hotovo. K dokončení „letní kamufláže stačilo nastříknout pruh proti oslnění barvou Tyre black (černá je moc černá...).

Celý model jsem přešlil brusnou pastou Tamiya Compound, díky němuž zmizely případné ostré přechody barev RLM 70/71 a povrch byl připravený jak pro nanesení obtisků, tak pro další vrstvu barvy.

„Tak... a teď nám začala zima!“ Přemýšlel jsem jakou použít barvu. Potřeboval jsem aby dobře kryla v tenké vrstvě a zároveň málo držela. Hrabal jsem se ve svém „skladišti“ a vyhrabal asi osm let starou, polozaschlou bílou Humbrolku. Syntetické barvy této firmy jsem

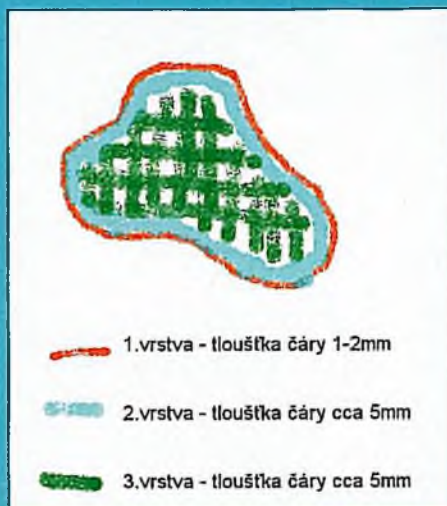


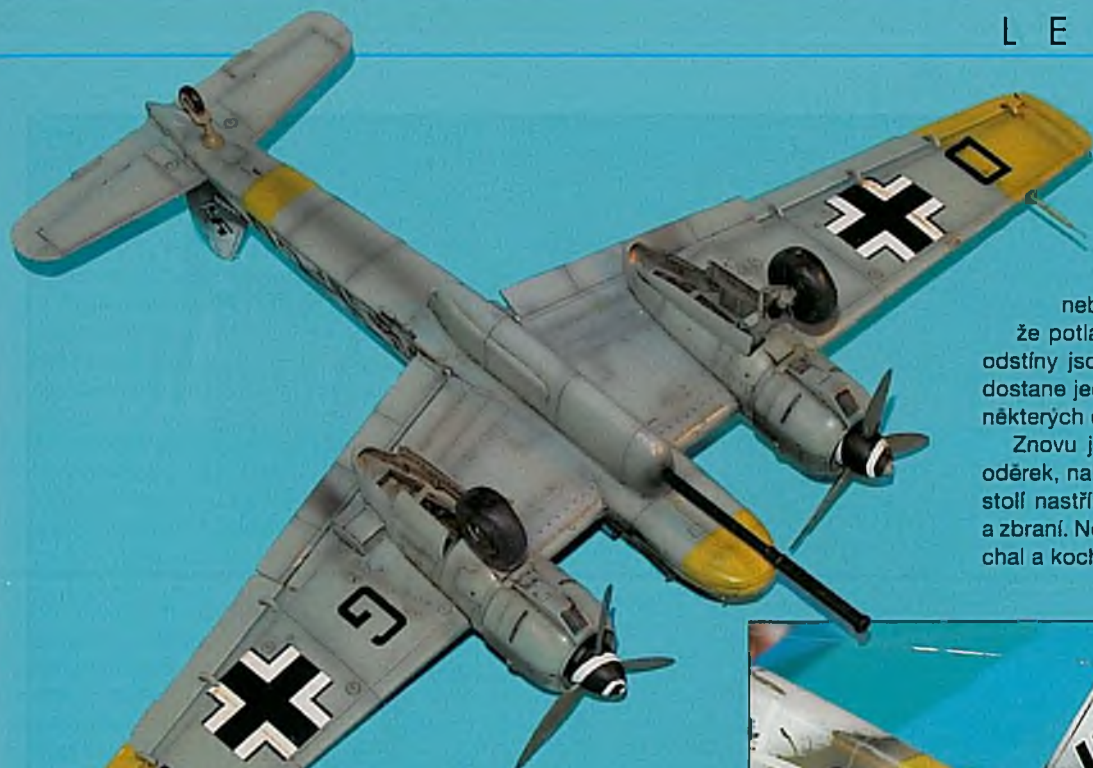
dříve používal na natírání „nové“ hasičské techniky, kdy mi jejich krycí schopnost vyhovovala, ale teď jsem měl obavy z příliš velké přilnavosti. Doufal jsem, že se o mi postará stář plechovky. K rozředění jsem použil ředidlo Agama pro syntetické barvy, jas snížil trochou běžové a šedivé a vrhnul se do stříkání nepravidelných skvrn.

Postup nanášení bílé barvy jsem se snažil znázornit nákresem. Nejdříve jsem si všechny

skvrny předkreslil tenkým proužkem barvy. Po opravách tvarů jsem tyto „čárky“ obtáhl z vnitřní strany skvrny širší čarou a pak plochu vybarvil proužky kladenými v různých směrech. Tím vznikl nepravidelný nános barvy.

Po zavadnutí barvy (u Humbrolky asi po dvou hodinách) došlo na větší oděrky, které jsem oškrábal skalpelem a hrotem párátka. Popraskaná barva vznikla přidáním kapky





Hypersolu Agama (v té době nechtěnou reakcí mezi Hypersolem a barvami Humbrol jsem objevil při nanášení velkých obtisků na hasičské auto).

Model jsem nechal dva dny schnout a pak jsem pro zvýraznění nepravidelnosti nánosů zimní kamufláže skvrny obrousil smirkem zrnitosti 2000. Přitom jsem pocítil nevhodnost použité barvy – syntetické

barvy v ředidle Agama (směs černé a bílé na spodní plochy, na horní černé a umbrý pálené).

Po dokonalém pro-schnutí olejovek jsem je nastříkal matným lakem Humbrol s malou příměsí

tmavší z kamuflážních zelených. Tím krokem dokončuji každou kamufláž – odstín, který je na letounu potlačen, přidám do konečného (lesklého, polomatného nebo matného) laku. Výsledkem je, že potlačený odstín se zvýrazní a jasné odstíny jsou mírně potlačené, celý povrch dostane jednodušší nádech, jaký je patrný na některých dobových fotografiích.

Znovu jsem doplnil několik „čerstvých“ oděrek, nalepil předem nabarvené díly a pistolí nastříkal zakouřené plochy od výfuků a zbraní. No a pak jsem se už jen kochal, kochal a kochal...

Foto autor



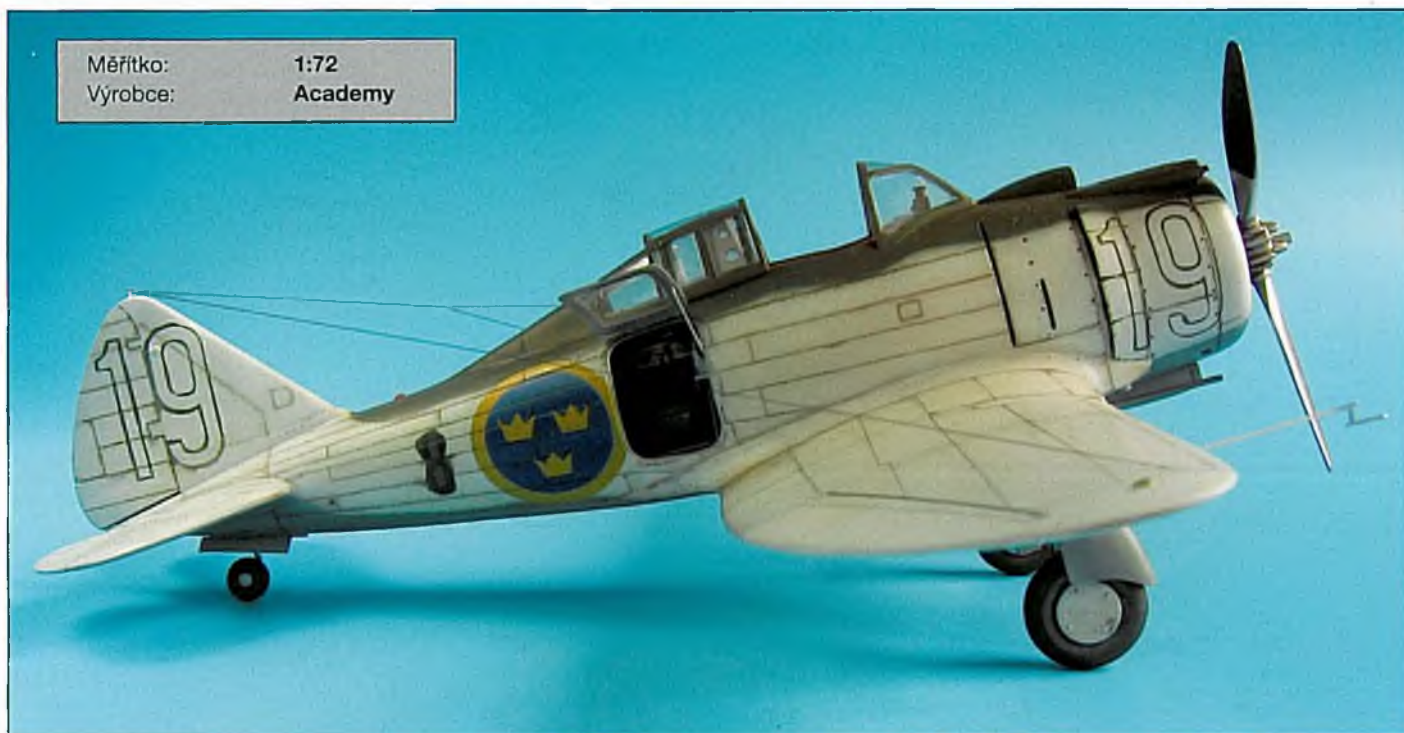
emaly jsou po zaschnutí značně tvrdé, a tak jsem si s broušením docela užil. Hrubší smírek jsem se bál použít, abych nenadělal moc škrabanců a barvu nestrhal z podkladu.

Když jsem model opět přešel pastou, zmizelo mírné zaprášení povrchu okolo bílých ploch a vystoupila zelená kamufláž. Povrch jsem před nanášením obtisků nijak neupravoval (leštění pastou Tamiya Compound plně postačilo). Obtisky jsem použil ze stavebnice, písmena kódového označení z domácího srotiště, a umístil je za pomoci vodiček Agama.

Na řadu přišlo naznačení oděrek „až na kov“ tenkým štětcem a hliníkovou barvou a stříbrnou. Celek jsem přestříkal lesklým lakem. Do spár jsem pak napustil olejovek

S odstupem času bych pár postupů asi zkusil jinak. Určitě bych bílou Humbrolku nahradil bílou barvou Tamiya (je měkčí a na vyleštěném povrchu by tolik neodržela). Jak si kdo model oprýská je čistě jeho věc a s nikým se nebudu hádat, když bude tvrdit, že „takhle to nikdy nebylo“. Důležité je, že mně se můj model moc líbí. Letos jsem s ním objel i pár soutěží a ukázalo se, že se líbí i jiným. Úspěch se dostavil na Severočeském arsenálu ve Velemině (2. místo v letadlech 1:48) a na Chodovské chmelnici (3. místo v kategorii detail kit 1:48), což na první zimní kamufláž není zas tak špatné.

Měřítko: 1:72  
Výrobce: Academy



## Seversky P-35A



PETR MAREK, KPM Frýdek-Místek

Zajímám se o stroje meziválečného období, a tak jsem byl příjemně potěšen, když jsem na jedné soutěži získal stavebnici P-35. Se stavebnicemi tohoto stroje je to trochu zamotané: Nejprve nabízela P-35 firma Hobbycraft ve dvou krabících jako P-35 a P-35A. Ve stavebnicích byl správně zachycen hlavní rozdíl mezi verzemi – delší trup. V současné době přebaluje výlisky Academy a uvádí je pod označením P-35/35A. Ovšem verzi A z krabice nelze postavit bez velkých úprav, protože obsahuje pouze trup verze P-35.

I přesto, že ve stavebnici byla verze P-35, rozhodl jsem se, že si postavím P-35A ve švédských barvách. Vybraná kamufláž byla natolik atraktivní, že nešlo volit jinak. Většinu popsaných úprav (kromě prodloužení trupu) je nutné udělat i při stavbě P-35A firmy Hobbycraft. Stavbu jsem pojal víceméně z krabičky, pouze jsem upravil (pokud mi na to síly stačily) opravdu největší chyby a rozdíly.

Na výkresy publikované v časopise Scale Aviation Modeller International 5/2003 výlisky příliš nesedí, zejména tvar křídla a výškovky je dost vedle, ale úprava se mi zdála natolik složitá, že jsem na ní rezignoval.

Výlisky vypadají čistě a bez větších otřepů, překryt kabiny je však příliš tlustý. Kamufláže jsou dvě americké – letadlo v původní barvě kovu (94. stíhací letka z roku 1938 a 17. stíhací letka, rok 1939), lišící se pouze několika doplňky. Obtisky na první ohled nepůsobí ni-

jak uspokojivě, ale protože jsem je nepoužil, nemohu je nijak hodnotit. Návod je přehledný, bez zálužností.



### Stavba

Začal jsem vyřezáním dveří za pilotním prostorem na pravé straně, protože se mi zdálo jednodušší zhotovit dveře nové, než pracně vlepat čirý díl A3. Navíc dveře mají mít obdélníkový tvar, nikoliv lichoběžníkový, jak nabízí stavebnice. Poté následovalo ztenčení boku trupu a doplnění žebrování z kousku samolepicí fólie. Veškeré vybavení tohoto prostoru je nové, zhotovené z plastkových destiček. Pilotní prostor nabízený stavebnicí je velmi jednoduchý a vůbec neodpovídá předloze, ale protože jsem stavbu pojal jako „krabičku“, nijak jsem jej neupravoval.

Palubní desku jsem mírně vylepšil odvrtním budíků a zhotovením nových. Firma Eduard dodává pro tento typ plechové doplňky, které interiér velmi vylepší. I když jsem je tentokrát nepoužil, mohu je jen doporučit – podle fotografií jiného modelu na internetu, při jehož stavbě byly použity, vypadá pilotní prostor dokonale.

Dalším krokem byl motor. Bohužel plastik připomíná výrobek firmy Pratt & Whitney pouze počtem válců, vše ostatní je někde

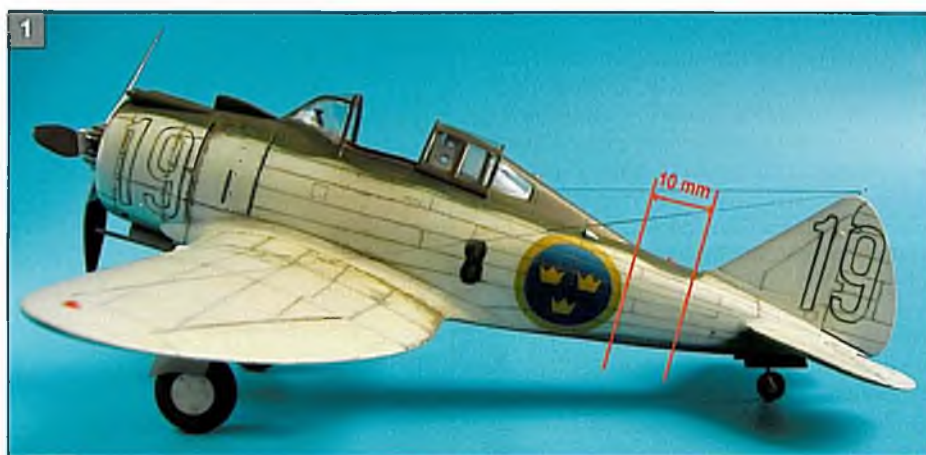
úplně jinde. Protože se mi nechtělo kupovat jakýkoliv doplněk, ani přestavovat stavebnicový kus, smířil jsem se s tím, že pod krytem motor nebude příliš vidět. Doplnil jsem kabely ke svíčkám z mosazného drátu a z plastické tyčinky táhla k ventilům.

Následovalo slepení trupu, který kupodivu sedl docela přesně. Po dokonalém zaschnutí jsem jej rozřezal za kabinou, v místě, kde začíná prodloužení (obr. 1). Chybějící část jsem nahradil plastickou destičkou tloušťky 10 mm a přilepil zbývající část se směrovkou. Nyní začalo to pravé broušení a tmelení. Než se trup podobá předloze, dá to trochu zabrat, ale za pomoci karosářského tmelu Body, tmelu Tamiya a Gunze 500 se to dá zvládnout.

Než vše dokonale proschlo, pustil jsem se do křídla. Je třeba doplnit pár panelů a vyrobít drobné výstupky v místech, kde budou hlavně kulometů (obr. 2). Spojení trupu s křídlem mi nečinilo zvláštní potíže, s tmelením jsem jaksí počítal. Zbývalo jen nalepit motor s krytem, u kterého jsem ještě otevřel klapky chlazení, aby byl zajímavější.

Dalším zásadním rozdílem, odlišujícím P-35A od P-35, je tvar náběžné části křídla u napojení k trupu (obr. 3). Přechod je vytvárován z Miliputu a vybroušen do požadovaného tvaru. Nevím, zda jsem tuto část ztvárnil dobře, protože z mě dostupných fotografií není příliš jasné, jak má přesně vypadat. Zbývalo jen doplnit vstupy vzduchu nad motor a pod něj, aerodynamické kryty kulometů, přístávací reflektor v náběžné hraně levé poloviny křídla a doplnit chybějící paneláž a nýtování.

Mezi další nedostatky patří podvozek, který by měl být posunutý blíže k náběžné hraně. Kryty podvozku jsou příliš tlusté, naopak šířka pneumatik je nedostatečná. Také šachty je třeba zaslepit. Vrtule má malý průměr, Pitotova trubice je spíše parodií na dané téma a ostruhové kolečko jsem raději zhotovil nové.



Překryt kabiny jsem také vylišoval nový, ale kdo chce mít dokonalý model, musí jej ještě předělat do jiného tvaru (zadní díl nemá být zakulacený, ale ostrý).

Já jsem se tohoto potěšení zřekl.

Na závěr jsem doplnil opěrku hlavy a nové dveře zadního prostoru zhotovené z acetátové folie.



## Kamufláž a patina

Interiér je nastříkán stříbrnou Gunze H 211 a patinován suchými pastely. Detaily jsou většinou černé. Spodní plochy jsou nastříkány šedou Gunze 13 s přídavkem malého množství modré, bílou Gunze 62 a černou Gunze 33 a patinovány olejovými barvami. Horní plochy jsou nastříkány bílou Gunze 62 a olivovou Gunze H 52. Plynulého přechodu mezi bílou barvou a olivovou jsem docílil užitím modelovací hmoty Tack-it. Výsostné označení je nastříkáno pomocí šablon.

Kamufláž je můj první pokus o zimní nátěr. Model představuje stroj J9, 8/19, Flotiljsiffa 8. Švédové své stroje prý velmi opečovávali, protože to bylo jejich nejmodernější éro, ale smyvatelný nátěr musel utrpět i kdyby chodili po křídlech v papučích. Na odřeniny jsem použil Humbrolku 155, která je zatupovaná do bílé. Poté jsem model přetřel několika filtry – nejdříve světle šedým, pak místně několika odstíny hnědé a zeleně. To vše za neustálého doladování bílou. Přesný postup nemám, jen kombinuji techniky popsané v předcházejících číslech tomto časopisu. Zespodu je stroj na všech fotografiích velmi špinavý v místech oválných krytek, údajně kvůli netěsnosti křídelních nadržů.

## Závěr

Co napsat o stavebnici, která skutečně předloze příliš neodpovídá? Jelikož jiný model tohoto stroje nikdo nenabízí, nezbude nám nic jiného, než se smířit s poněkud nepodařeným pokusem o P-35. Soutěžák z něj asi nikdo dělat nebude, pokud si ovšem nechce lepení opravdu užít.

Stavba bez úprav je jednoduchá, takže nabízím dobrý tip pro začátečníky. Hotový model připomíná P-35A i přesto, že jsem neopravoval úplně vše, a svého následovníka P-47 v sobě nezapře.

*Foto autor*



**Podklady:**  
Scale Aviation Modeller International 5/2003  
<http://www.walkaround.wz.cz/p35/index.htm>



**+ Klady:**

zajímavý typ

**- Zápory:**

tvary neodpovídají vzoru  
špatný motor  
špatný tvar okna na boku trupu  
nevybavený interiér  
hrubá a tvarově špatná kabina  
špatné umístění podvozku

malá šířka pneumatik  
nezaslepené a nevybavené šachty  
chybějící reflektor v křídle  
vrtule menšího průměru a ne zcela věrného tvaru  
panely místy neodpovídají skutečnosti



*Ve Flygvapenmusem v Malmen nedaleko Linköpingu je vystaven „plechový“ Severský P-35 švédského označení J9 (výrobní číslo 282-19, švédské evidenční označení 2134). Ve Flygvpnet předválečný typ sloužil ještě v roce 1951!*

**magnet press**

**VÝHERNÉ PREDPLATNÉ**

Milí predplatelia, Milí čitatelia, Milí priatelia!  
Ak si v čase od 1. októbra do 31. decembra 2004 uhradíte v našej spoločnosti predplatné akéhokoľvek časopisu z našej ponuky na rok 2005, okrem pravidelného doručenia Vášho časopisu až do Vašej schránky môžete zažiť aj výherné prekvapenie - zaradíme Vás do žrebovania o 53 pekných cien:

**1. cena 10.000,- Sk 2. cena 5.000,- Sk 3. cena 3.000,- Sk**

10 x peňažná poukážka v hodnote 1000,- Sk na nákup tovaru v našich predajniach alebo na internetovom obchode [www.press.sk](http://www.press.sk)  
10 x peňažná poukážka v hodnote 500,- Sk na nákup tovaru v našich predajniach alebo na internetovom obchode [www.press.sk](http://www.press.sk)  
10 x peňažná poukážka v hodnote 300,- Sk na nákup tovaru v našich predajniach alebo na internetovom obchode [www.press.sk](http://www.press.sk)  
20 x vrátené uhradené predplatné (bezplatné predplatné)

Je samozrejmé, že sa zároveň stávate členom nášho HOBBY KLUBU s 10% zľavou pri nákupe kníh v našich predajniach

**VÝHERNÉ PREDPLATNÉ len na našej adrese:**

MAGNET PRESS SLOVAKIA, s.r.o.  
Šustekova 8, 851 04 Bratislava  
Tel.: 02 6720 1931 - 33  
Fax: 02 6720 1931 - 30  
E-mail: [predplatne@press.sk](mailto:predplatne@press.sk)

**www.press.sk**

**Mattanelli, a.s.**  
velkoobchod modely, hračky



**Revell**  
**NOVINKY**  
**10/2004**

08803 Oil-Shore Oilrig Nort Cormorant - 1/200  
03137 HMMWV (obsahuje 2 modely) - 1/72  
M998 Cargo/Troop Carrier  
& M1025 Armament Carrier

**EASYkit 1/100**

06610 Tornado IDS  
06616 F-16 Fighting Falcon  
06619 F/A-18E Super Hornet  
06620 A-10 Thunderbolt



Ďalšie informácie a nabídku modelů najdete na [www.mattanelli.cz](http://www.mattanelli.cz)



# Tiger

JAROSLAV VANÍK

Stavebnice: PzKpfw. VI Tiger I Ausf. E  
Měřítko: 1:72  
Výrobce: Revell  
Doplňky: Maybach HL 230 a lepty  
ExtraTech, leptaný zimmerit Eduard

Jako další model do sbírky jsem si vybral všem dobře známého Tigra. Kresba na krabici stavebnice představuje stroj opatřený zimmeritem, což mě inspirovalo k nápadu zkusit poprvé v tomto měřítku leptaný zimmerit. Pro vylepšení modelu jsem zakoupil ještě odlitek motoru a nechal otevřený boční otvor ve věži



Stavba začala opracováním všech kol, jejich nastříkáním a patinováním olejovými barvami a pigmenty Star Dust. Do slepené korby jsem umístil leptaný motorový prostor a korbu uzavřel horním pancířem, ze kterého bylo odstraněno naznačené nářadí. Věž s otevřeným bočním otvorem bylo nutné před uzavřením horním dílem vybavit alespoň zjednodušeným interiérem.

Potom jsem začal s ohýbáním a lícováním jednotlivých dílů zimmeritu na korbu a věž. Leptaný zimmerit se výrobcí povedl dokonale, vše sedělo naprosto přesně, jen v dílu patřící na zadní část korby bylo třeba nepatrně upravit otvory. Jednotlivé díly jsem vždy přidržel na patřičném místě, na hrany nanesl párátkem řídký vteřinák a nakonec ještě spáry zalil Surfacerem a po zaschnutí obrousil smírkem. Hrany leptů splynuly s ostatním pancířem a zimmerit tak celkem věrohodně napodobuje vzhled předlohy.

Potom jsem zubařskou frézou v rychloběžné brusce vyrobil opadaný zimmerit po střelách a označil další opotřebení a poškozování povrchu. Na řadu přišlo nastříkání a patinování podběhů podvozku a nalepení všech hotových kol a článků pásů. Celý podvozek jsem poté zabalil do ubrousků připevněných páskou Tamiya a tank i věž nastříkal. Vybral jsem si zbarvení podle obtiskového aršíku firmy JLC, který je sice určen pro měřítko 1:35, ale já ho využil pro dvaasedmdesátinu. Použil jsem pískovou barvu Revell 16 a na hlavě červenohnědou Agamu N 22. Trámové kříže se daly použít ze stavebnice, číslo 300 na hlavní je složeno ze zbytků a emblém rytíře na koni z aršíku stavebnice King

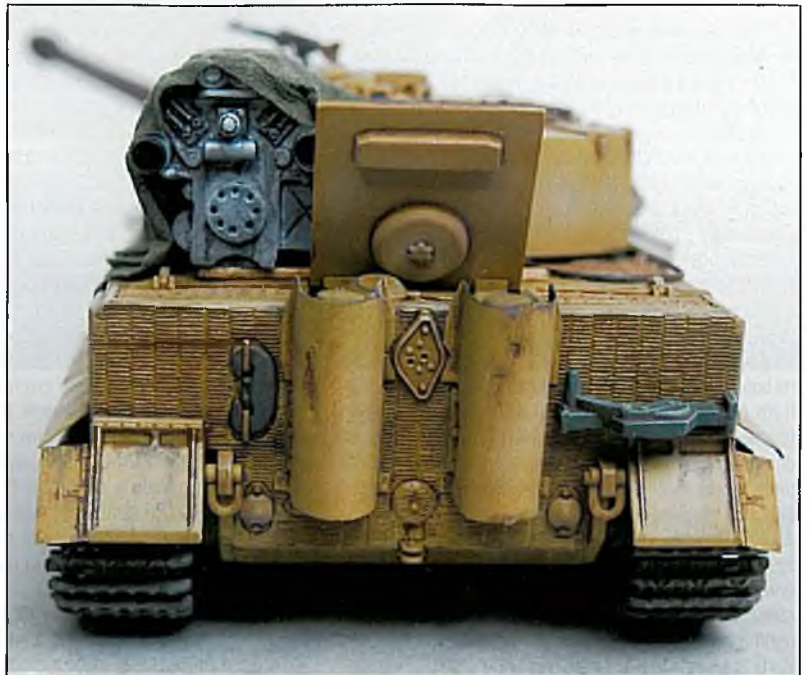
Tiger od Italeri. Následovalo patinování celého povrchu modelu olejovými barvami a zesvětlení hran a středů ploch, na což jsem tentokrát použil prachové pigmenty. Dále jsem dolepil menší díly jako leptané blatníky, výfuky a jejich kryty, nově vyrobené nářadí a lana.

Odlitek motoru se mi nechtělo umístit dovnitř korby, protože pak by z pěkně leptaného motorového prostoru nebylo téměř nic vidět, a tak jsem motor podložil "trámy" zhotovené z dřevěné dýhy a umístil na korbu. Nakonec došlo na nalepení kulometů, náhradních článků pásů, kartónových krabic, otevřených poklopů a plachty přes motor.

Při stavbě modelu jsem poprvé ve větší míře použil prachové pigmenty Star Dust, se kterými se mi pracovalo velmi dobře. Jejich odstíny se dají navzájem míchat, případně tónovat přimícháním naškrábaných pastelů.

*Foto autor*

*Model se umístil ve na bodovacích soutěžích ve Zdicích a Černošicích na 1. místě v kategorii bojová technika 1:72*



# Yamaha XV1000 Virago

LUBOŠ ZACH

Pro odreačování se od stavby modelů letadel jsem se rozhodl postavit si model motorky. Důvodem byla také skutečnost, že jsem ve vitrině již měl postavený motocykl Yamaha XV 1600 Road Star v měřítku 1:12 od firmy Tamiya a chtěl jsem k němu ještě jeden.

Volba padla na další Yamahu téže firmy v měřítku 1:12, ale tentokrát na typ XV 1000 Virago, kterou jsem dostal od ženy k narozeninám. Stavebnice je proti XV 1600 o něco levnější, což je dle mého soudu proto, že je staršího data výroby, a možná i proto, že má o něco méně dílů.

Stáří se naštěstí na kvalitě výlsků vůbec neprojevovalo. Naopak, i tentokrát najdeme krásný pochromovaný rámeček, nádherné díly válců motoru, gumové pneumatiky s pěkným dezénem, hadičku na bowdeny, šroubky, ocelové vinuté pružiny na znázornění odpružení zadní nápravy a další detaily.

Po letmém prohlédnutí návodu jsem se s chutí pustil do stavby. Rozhodl jsem se držet návodu (což u mne není vždy pravidlem), a tak jsem dle kroku 1 slepil box na baterii, vlepil jej do rámu a rám slepil. K lepení rámu jsem použil „filmové lepidlo“ (LN301), které je velmi tekuté. Pokud díly dobře léčují, stačí přetřít styčnou plochu (mikrospáru) štětečkem namočeným v lepidle. Lepidlo zateče mezi oba díly, styčné plochy naleptá, odpaří se a spoj perfektně drží.

Použil jsem i trochu tmelu Tamiya, protože na horní části rámu, na plošce hned za krčkem (nevím, zda onomu místu říkám správně motoristicky) k sobě díly rámu nesedly na 100 %. Malou prohlubeň jsem vytmelil a po zaschnutí přebrousil. Byla to ovšem práce zbytečná, protože toto místo bude pod nádrží a nebude vidět (jsem poněkud „modelářsky deformovaný“, takže pro klid duše na součástkách často tmelím a začístuji i místa, o kterých předem vím, že na hotovém modelu stejně nebudou vidět).

Mimo slepení a tmelení rámu jsem ještě slepil obě poloviny válců motoru, blok motoru (karteru?), lepeno opět filmovým lepidlem a připravil si tak tyto díly ke stříkání stříbrnou barvou. To bylo první den vše. Ulehal jsem s dobrým pocitem a těšil se, že pokud všechno půjde tak dobře i nadále, tak že si při stavbě tohoto modelu opravdu odpočinu.

A šlo... Druhý den jsem do otvoru v rámu, kudy



|          |          |
|----------|----------|
| Měřítko: | 1:12     |
| Výrobce: | Hasegawa |

později bude procházet vidlice řídítek, vsunul obroušenou špejli tak, aby na ní rám držel, a celý rám jsem nastříkal polomatnou černou barvou Humbrol 85 (Coal Black) ředěnou S 6001 v poměru asi 1:1. Špejli s navleknutým rámem jsem zapíchnul do kusu polystyrenu. Hliníkovou barvou Revell 99 jsem si předem nastříkal oba válce, karter, startér a části karburátoru.

Protože rám má být lesklý, přestříkal jsem jej lesklým rychleschnoucím lakem Model Master, který také ředím ředidlem S 6001. Výhodou použití tohoto ředidla je o něco pomalejší schnutí laku proti originálnímu a jeho lepší slévání se do jednotlého lesklého povrchu, ale i tak je suchý během pár minut.

Další činností v následujícím dni bylo natření vnitřku zadního světla červenou transparentní barvou Vallejo Model Color a přilepení celého zadního světla vteřinovým lepidlem na zadní blatník. Blatník jsem barvou nestříkal, protože je v barvě chromu již ve stavebnici. Pod světlo jsem také přilepil „destičku“ nastříkanou hliníkovou barvou a na ní umístil obtisk. Hotový blatník jsem vlepil do rámu opět vteřinovým lepidlem. Na rám jsem také přilepil obě zadní stupačky a chromovou barvou Model Master natřel podle návodu několik šroubů rámu.

Došlo na stavbu motoru. Na již nastříkané válce jsem přilepil svíčky a hlavy válců složené z několika dílů. Musím zdůraznit, že válce motoru a všechny jeho díly vypadají nádherně (pěkné žebrovaní), díly jsou přesné a bez jakýchkoli vad. Pak jsem k motoru přilepil již sestavený karburátor a pár dalších dílů a motor byl hotov.

Nyní jsem se ale dostal k problému, se kterým jsem si nejprve nevěděl rady. Nejde o problém stavebnice, ale o barvení. Na motorce se totiž nachází několik částí, které jsou již v rámečcích chromové, ale některá jejich místa (kruhy na bocích karteru, okraje světel, části tlumičů, oba ráfky, atd.) mají mít barvu vyleštěného zlata, alespoň tak se mi to jevílo po prostudování obrázku na krabici. Návod uvádí, že tyto díly mají být nabarveny

žlutou transparentní barvou. Protože žlutou transparentní nemám, namíchal jsem žlutou Vallejo s lesklým lakem Vallejo, v přesném poměru: malinko žluté ku asi třem kapkám laku, ředil původním ředidlem (čističem) Vallejo a zkusil stříknout na chromové části karburátoru, které také mají mít onen zlatavý odstín. Jenže díly byly jasně žluté, sice pěkně lesklé, ale místo zlaté byly prostě žluté.

Pak mne napadlo použít zlatou leštiteľnou metalickou pastu Agama. Nařadil jsem ji ředidlem Agama pro metalické barvy a díly stříknul k naprosté spokojenosti. Nastříkané díly jsem pak již neleštil.

Na řadu přišla montáž zadního kola i s vidlicí do rámu a přišroubování předem složeného motoru do rámu. Všechny podsestavy lícovaly naprosto přesně.

Výfukové potrubí s tlumiči je v barvě chromu již ve stavebnici, proto stačilo jen díly z rámečků odstřípnout, ostrým nožem opatrně odříznout nálitky (vtoky) a jednotlivé díly slepit řidkým vteřinovým lepidlem.

Ze dvou polovin slepenou nádrž se spárou lehce přetmelenu hustým vteřinovým lepidlem HVP, vybroušenou a vyleštěnou pastou Tamiya Rubbing Compound jsem nastříkal modrou metalickou syntetickou barvou Agama. Stejnou barvou jsem zároveň stříkl i dva malé kryty na boky motorky. Modré díly jsem pak ještě přestříkal lesklým lakem Vallejo a po zaschnutí přeštil leštící pastou Tamiya.

Smontování přední vidlice byla také naprostá pohoda, stejně jako sestavení všech připravených podsestav dohromady v jeden celek.

Během několika příjemně strávených večerů nad stavebnicí vznikl opravdu pěkný model motocyklu, který oživil modelářskou vitrinu a přinesl mi spoustu příjemných zážitků ze stavby. Model mohu vřele doporučit všem, kteří se třeba jen chtějí odreačovat a zkusit pro změnu něco jiného.

Foto autor

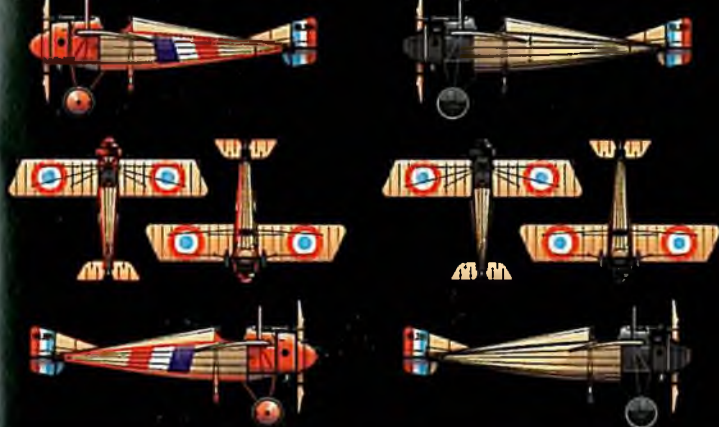


Morane-Sulnier type N 1/48



A Morane Saulnier MS 394-1916

B Morane Saulnier MS 393-1916



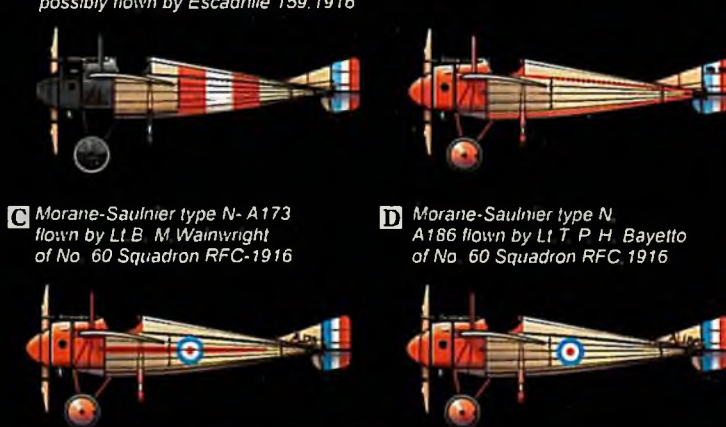
Morane-Sulnier type N 1/48

PROFIPACK



A Morane-Saulnier type N serial unknown possibly flown by Escadrille 159, 1916

B Morane-Saulnier type N -1916



C Morane-Saulnier type N- A173 flown by Lt B. M. Wainwright of No. 60 Squadron RFC-1916

D Morane-Saulnier type N A186 flown by Lt T. P. H. Bayetto of No. 60 Squadron RFC 1916

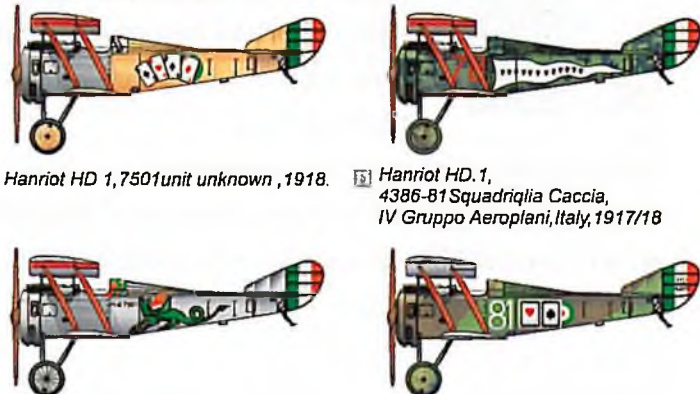
eduard LIMITED EDITION

1/48 scale  
HANRIOT HD.1  
IN ITALIAN SERVICE



A Hanriot HD.1 serial not known, 85 Squadriglia, Albania, late 1918.

B Hanriot H.D.1-78 Squadriglia, Italy, 1918



C Hanriot HD 1, 7501 unit unknown, 1918.

D Hanriot HD.1, 4386-81 Squadriglia Caccia, IV Gruppo Aeroplani, Italy, 1917/18

eduard LIMITED EDITION

1/48 scale  
Messerschmitt Bf 108  
IN FOREIGN SERVICE



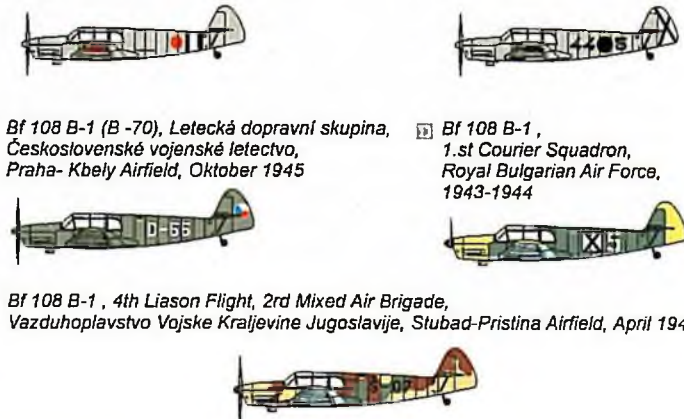
A Bf 108 B-1, ex Manchurian Airlines, Chanchung Airfield, Manchuria, 1945

B Bf 108 B-1, Ejercito del Aire, 1940

C Bf 108 B-1 (B-70), Letecká dopravní skupina, Československé vojenské letectvo, Praha- Kbely Airfield, Oktober 1945

D Bf 108 B-1, 1st Courier Squadron, Royal Bulgarian Air Force, 1943-1944

E Bf 108 B-1, 4th Liaison Flight, 2nd Mixed Air Brigade, Vazduhoplovstvo Vojske Kraljevine Jugoslavije, Stubad-Pristina Airfield, April 1941



Stavebnice: **Brewster F2A-2**  
 Měřítko: 1:72  
 Výrobce: Hasegawa  
 Doplnky: lepty a masky Eduard, obtisky Techmod,  
 barvy Gunze Aqueous, Aeromaster, Aircraft Colours



## Buvol nad Singapurem **Brewster Buffalo Mk I**



LIBOR JEŘEK

Název článku může na první pohled budit dadaistické asociace, ovšem nic takového jsem neměl v úmyslu.

Pouze jsem si dovolil parafrázovat název knihy, která s danou tematikou úzce souvisí a v podstatě byla hlavním motivem, který mne přivedl k postavení modelu britského Buffala.

**Knihy Buffala nad Singapurem a oba díly Krvavých jatek poskytují v podstatě vyčerpávající informace o nasazení Brewsterových stíhaček na asijském bojišti. Není úmyslem tohoto článku se jím hlouběji zabírat, na to by ostatně nestačilo ani celé číslo Modeláře.**

### Stavebnice

Pokud pomínu letité stavebnice Airfix a Matchbox (které na svou dobu vůbec nebyly špatné), máme na výběr stavebnici firmy Hasegawa, která na trh uvedla verze F2A-1 a F2A-2 v označení US Navy a finského letectva. Podle všech indicií snad existoval i přebal britské a holandské verze, já jsem však na něj nikdy nenarazil. Existenci této stavebnice by nasvědčovalo rozdělení stavebních dílů a nakonec i sada lepty Eduard právě pro britské a holandské Buffalo. Nicméně, přestavba původní verze F2A-2 na Buffalo Mk I není příliš složitá a měl by ji zvládnout i průměrně zdatný modelář.

Jako základ jsem použil stavebnici verze F2A-2, jako zdroj konverzních dílů stavebnici

verze Mk I od Matchboxu. Doporučuji obstarat si i zmíněné lepty.



### Úpravy

Britský model se od amerického originálu lišil zhruba třiceti základními úpravami. Pro stavbu modelu však jsou nejpodstatnější následující:

**Pilotní prostor** S využitím lepty můžeme vnitřní prostory dostatečně vybavit na standard britského modelu. Ze svých zdrojů musíme doplnit pouze reflexní zaměřovač (typ Mk III), naopak vynecháme válcovou schránku záchranného člunu. Problematickým, tedy alespoň z mého pohledu, bylo zbarvení interiéru. Na základě fotografií z manuálu jsem dospěl v závěru, že prostor nebyl ponechán v barvě duralu, ale byl (alespoň částečně) natřen tmavší barvou. Například nosník křídla procházející pilotním prostorem nebo konstrukce pod sedadlem jsou na fotografiích hodně tmavé. Rozhodl jsem se pro interiérový tmavě zelený odstín Dull Dark Green namíchaný z barev Aeromaster, kterým jsem nastříkal vnitřní plochy. Ovšem možným řešením je také ekvivalent britské interiérové zelené (Interior Green).

**Trup** Zásadní úpravou je nahrazení zadní části, která je asi nejzřetelnějším rozdílem mezi americkou a britskou verzí. Použil jsem trup ze stavebnice Matchbox, ze kterého

## Trocha historie

V okamžiku vypuknutí války mělo Royal Air Force v Singapuru a severním Malajsku čtyři perutě Buffal, další se nacházela v Barmě:

**21. perut (City of Melbourne).** Z dvanácti Buffal umístěných na severu Malajska bylo osm strojů zničeno na zemi již 8. prosince 1941. O den později byla ve vůbec prvním souboji stíhaček RAF s protivníkem na asijském bojišti sestřelena další dvě Buffala. Zdecimovaná perut byla sloučena s 453. perutí a později (27. ledna 1942) stažena do Austrálie. Nejúspěšnějším pilotem se stal Flt. Lt. Kinninmont, který nárokoval sestřel průzkumného letounu a jedné stíhačky Ki-43.

**453. perut** se také účastnila bojů v severním Malajsku, kde 13. prosince získala první oficiální sestřel přiznaný pilotovi Buffala. Po velkých ztrátách se perut přesunula do Singapuru, odkud operovala až do konce ledna 1942. Zbýlých osm strojů přeletělo počátkem února do Holandské Východní Indie. Největších úspěchů dosáhl Flt. Lt. Vanderfield se čtyřmi sestřely na kontě (bombardéry Ki-48 a Ki-51).

**243. perut** měla základnu v Singapuru, nicméně část strojů se v průběhu prosince účastnila bojů nad malajským kontinentem a poté bránila Singapur. Koncem ledna 1942 měla jednotka pouze dvě letuschopná Buffala, takže 27. ledna byla rozpuštěna. Personál se zbylými letouny se připojil ke 453. perutí. Ve svém stavu měla nejúspěšnějšího pilota Buffala v rámci Commonwealthu, Novozélan-

dana Sgt. Fiskena se šesti sestřely (Ki-27, dva G3M a tři „Zera“).

**488. perut** se základnou v Singapuru byla nejméně zkušená jednotka a do bojů se zapojila až 12. ledna 1942. Koncem měsíce byly poslední dva stroje předány 243. perutí a jednotka přezbrojena na Hurricany. Větších úspěchů dosáhl pouze Plt. Off. Sharp, který sestřelil Ki-43 a další dvě stíhačky pravděpodobně.

**67. perut** RAF se jako jediná nacházela na území Barmy: Společně s americkými dobrovolníky z AVG se účastnila protivzdušné obrany Rangúnu. Poslední čtyři Buffala přeletěla v únoru 1942 do Holandské Východní Indie. Několik pilotů získalo po jednom sestřelu japonského bombardéru (i když zde se prameny různí a někteří piloti mohli získat i více sestřelů), např. Flt. Lt. Pinckney nebo Sgt. Bargh.

I přes silné ztráty dosáhla Buffala částečných úspěchů, ovšem proti technicky a organizačně lépe vybavenému protivníkovi neměla příliš šanci, což je ovšem příznačné pro celou spojeneckou obranu jihovýchodní Asie zakončenou tragickým pádem Singapuru. Závěrem si neodpustím citovat slova jednoho pilota:

*“Buffala byla nejenom zastaralá, ale především ve špatném technickém stavu. Některé stroje měly nalétáno přes 200 hodin. S prázdným, nezatříženým Buffalem byla radost létat. Ovšem plně naložené půlpalcovým střelivem, 500 l paliva, pancéřovým sklem a deskou za sedadlem bylo prakticky neovladatelné...”*

jsem odřízl zadní část a v místě spáry slícoval s trupem stavebnice Hasegawa. Spoj bylo nutné přetmelit, kousky plastiku jsem znázornil přechod za kormidlem a obnovil rytí. Alternativně je možné ocasní část vymodelovat



z dvousložkového tmelu (Milliput). Ze stavebnice Matchboxu jsem ukořistil také ostruhové kolečko, které mělo větší průměr a nebylo zatáhovací. Poslední úpravou je zatmelení výdechů ventilace pilotního prostoru před kormidly, které měly jen první verze F2A-1.

**Překryt kabiny** Opět nás nemine menší úprava. Britská Buffala měla v odsuvném dílu oválné vyklápěcí okénko, na což bohužel nepamatuje ani sada Eduard. Nejjednodušší je asi znázornění jeho rámování barvou, případně se dá vyříznout z tenkého plastiku. Já jsem však využil jinou možnost – okénko jsem si nakreslil v grafickém programu a kolega z klubu mi je odleptal.



Překryt ze stavebnice je na hranici použitelnosti, je totiž příliš tlustý. Z čiré fólie jsem si tedy vytáhl nové díly a čelní štítek opatřený pancéřovým sklem jsem znázornil kouskem plastiku. Některé stroje měly na čelním štítku zpětné zrcátko, k jehož zhotovení jsem použil tenký měděný drát a zbytek leptu.

**Křídlo** V tomto případě nám výrobce svou chybou ušetřil práci. Britská verze měla, na rozdíl od americké, umístěny přístávací reflektory v obou polovinách křídla – tedy přesně tak, jak nabízí stavebnice!

**Vrtule** Stavebnice naštěstí obsahuje vrtuli Hamilton Standard bez „šlmců“, kterou potřebujeme, a stejně tak i k ní příslušný vrtulový kužel.

Dále je možné pro vlastní uspokojení napravit malé nedostatky stavebnice, ovšem pro model do vitríny to není nutné. V podvozkových šachtách, respektive uvnitř trupu za motorovou přepážkou, jsem z plastických tyčinek doplnil trubkovou konstrukci motorového lože a zadní část motoru Wright Cyclone.



Motor vypadá po přilepení kabelů zapalování velmi pěkně, samozřejmě náročnější modeláři ho mohou nahradit odlítkem vyráběným například firmou Aires. Trubkovou konstrukci za hlavou pilota jsem raději zhotovil novou, pancéřovou desku poskytla sada Eduard.

Stavba modelu byla nezákladná a přestože se například trup skládá ze tří částí, tmelu nebylo potřeba. Jedinou výtku mám k příliš hrubému označení plátna na ovládacích plochách, což spravilo lehké přebroušení brusným papírem.



## Zbarvení a obtisky

S radostí jsem uvítal publikaci polského nakladatelství **Kagero**, které ke své monografii **Buffala** přiložilo i obtiskový aršík v měřítku 1:72 a 1:48 zhotovený firmou **Techmod**. Pochopitelně nechybí ani britský stroj, a to ve velmi zajímavém označení s kresbou zeleného draka. Letoun s trupovým kódem **NF-O (W8138)** ze stavu 488. peruté sedlal již zmíněný **Plt. Off. Noel Sharp**.

Kamufláž sestávající z odstínů **Dark Earth** a **Dark Green** na horních plochách a **Sky / Night Black** na spodních jsem nastříkal barvami **Gunze Aqueous**, **Aeromaster** a **Aircraft Colours**.

*Pár poznámek k posledně zmíněným barvám: S původními Aeromasterkami bohužel nemají nic společného. Pracuje se s nimi o poznání hůř a je třeba hodně experimentovat s nastavením pistole a poměrem ředění. Na rozdíl od jiných barev je třeba ředit velmi málo, zhruba 10 % destilované vody jak doporučuje výrobce. I tak ale barvy špatně kryjí, vytvářejí „louže“ a mapy. Výsledný povrch sice není tak „gumový“, jako v případě barev Vallejo, ale i tak má k hladkému, saténovému povrchu barev Gunze hodně daleko.*

Model jsem patinoval směsí olejových barev a odřeniny proškrábl skalpelem na podklad nastříkaný stříbrnou barvou.

Britské výsostné znaky jsem našel ve svých zásobách, dobrým zdrojem je například sada znaků od **Propagteamu**. Jen pro úplnost, na křídlo potřebujeme na horní plochy znaky typu **B** a pro spodní typu **A**; na trupu jsou výsostné znaky typu **A1**. Všechny znaky měly vnější průměr 35 palců, v měřítku 1:72 tedy přibližně 12 mm. S obtisky **Techmod** se pracovalo příjemně a použití změkčovacích přípravků **Microscale** bylo spíše rutinou, než nutností.



## Závěr

Model britského **Buffala** je málokdy viděným objektem, za poslední roky jsem na modelářské soutěži viděl snad jen jedno. Doufám, že tento stručný návod jak se k němu dopracovat někomu pomůže k pohlednému modelu opomíjeného letounu.

Mimořadně, stavebnice firmy **Hasegawa** skýtá potenciál i pro další konverze, například úprava na poslední sériovou verzi **F2A-3** není o mnoho složitější...

Foto autor

### Prameny:

Brewster F2A Buffalo, **Kagero**  
 F2A Buffalo, **AJ Press**  
 F2A Buffalo In Action, **Squadron/Signal**  
 Pilot's Notes – The Buffalo I Aeroplane  
 L+K č. 5-9/89



## Z NABÍDKY ZÁSILKOVÉ SLUŽBY SPOLEČNOSTI

**AEROMEDIA** a.s.

**Bitevní lodě 20. století**  
Bernard Ireland,  
Tony Gibbons  
Bitevní lodě spuštěné  
na vodu po roce 1900.  
Publikace obsahuje více než  
100 barevných bokorysů,  
25 celostránkových třípohledových nákresů,  
množství fotografií a technický údajů  
192 stran, nakl. Jan Vašut.  
Cena 499 Kč / 698 Sk

Messerschmitt Bf 109 F, G-2,  
G-4 slovenských pilotov  
1942-1943

P. Šumichrast, V. Hochmut,  
J. Andál

Další část historie slovenských  
Vzdušných zbraní, zaměřená na  
bojové využití letadel Messerschmitt Bf 109  
verzí F, G-2, G-4. Doplněno množstvím barev-  
ných a autentických černobílých fotografií  
36 stran. Cena 275 Kč / 385 Sk



**Mi-4 in detail**  
F. Kořán, M. Khol  
Stručná historie a fotografie  
ruského vrtulníku.  
V anglickém jazyce  
s vloženým českým textem

a popisem fotografií  
72 stran. Cena 445 Kč / 623 Sk

**Lidé a letadla**

Jaroslav Lněnička

Obsah publikace je zaměřen na  
období 19. století a úsek do  
30. let století dvacátého. Středem  
pozornosti nejsou, až na výjimky  
letadla vojenská. Značnou část  
knihy zaujmají menší a ultralehká letadla až do  
současnosti. Kniha rovněž zahrnuje některé  
zajímavé příběhy pionýrů letectví 19. a 20.  
století a také to, jak již bylo vícekrát blízko  
k předstížení bratrů Wrightových  
304 stran, Aeromodel. Cena 266 Kč / 372 Sk



**Moderní pozemní boj**  
David Miller,  
Christopher F. Foss  
Reprezentativní výběr stovky  
typů moderních zbraňových  
systémů všech druhů pozemní  
výzbroje, počínaje ručními

palnými zbraněmi a raketovými střelami  
konče. Vybrané zbraně patří k nejdůležitějším  
v aktuální výzbroji moderních armád.  
Přes 200 fotografií, přes 50 diagramů,  
46 barevných třírozměrných vyobrazení  
208 stran, Naše vojsko.  
Cena 888 Kč / 1243 Sk



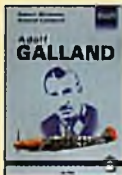
**Spitfire Mk.I-V**  
Peter Caygill  
Další kniha edice Bojové  
legendy, tentokrát věnovaná  
historii a operačnímu použití  
jednoho z nejznámějších typů  
stíhacích letadel 2. sv. války.

Publikace obsahuje řadu snímků, barevné  
bokorysy a také výčet dostupných  
plastikových modelů daných verzí  
96 stran, Cena 149 Kč / 209 Kč

**Mushroom Models Magazine Special**

Anglicky psané publikace polských autorů  
obsahující množství fotografií a barevných  
bokorysů.

315 squadron  
- 136 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk



Adolf Galland  
- 88 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk

Barbarossa Victims  
- 144 stran,  
cena 276 Kč / 387 Sk



Bell P-39  
Airacobra  
- 128 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk

British WWI Aircraft in the  
Polish Air Force  
- 276 Kč / 387 Sk



GC 1/145 in  
France 1940  
- 96 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk

German Air Projects  
1935 - 1945  
vol. 1  
- 112 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk



German Air Projects 1935 - 1945  
vol. 2  
- 112 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk

Lockheed P-38 J-L Lightning  
- 112 stran, cena 398 Kč /  
557 Sk



Messerschmitt Bf  
109G,  
2. vydání  
- 120 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk

Mitsubishi A5M Claude  
- 80 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk



Mitsubishi  
J2M Raiden (Jack)  
- 80 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk

PZL P.11c  
- 128 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk



PZL.23 Karaś  
- 144 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk



Supermarine Spitfire Mk.V  
- 128 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk



**Stratus**

Publikace psané v polském jazyce doplněné  
řadou technických výkresů, barevných  
bokorysů a autentickými snímky



PZL.23 Karaś  
- 160 stran,  
cena 398 Kč / 557 Sk

Polskie Konstrukcje Lotnicze,  
díl I. - 424 stran,  
cena 827 Kč / 1158 Sk



Polskie Lotnictwo  
we Francji 1940  
- 408 stran,  
cena 827 Kč / 1158 Sk

Publikace objednávejte na adresách:

v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3, tel.: (+420) 222 728 090

ve Slovenské republice - Magnet - Press Slovakia, s. r. o., P. O. Box 17, 850 00 Bratislava, tel./fax: (+421-2) 67 20 19 52-3.

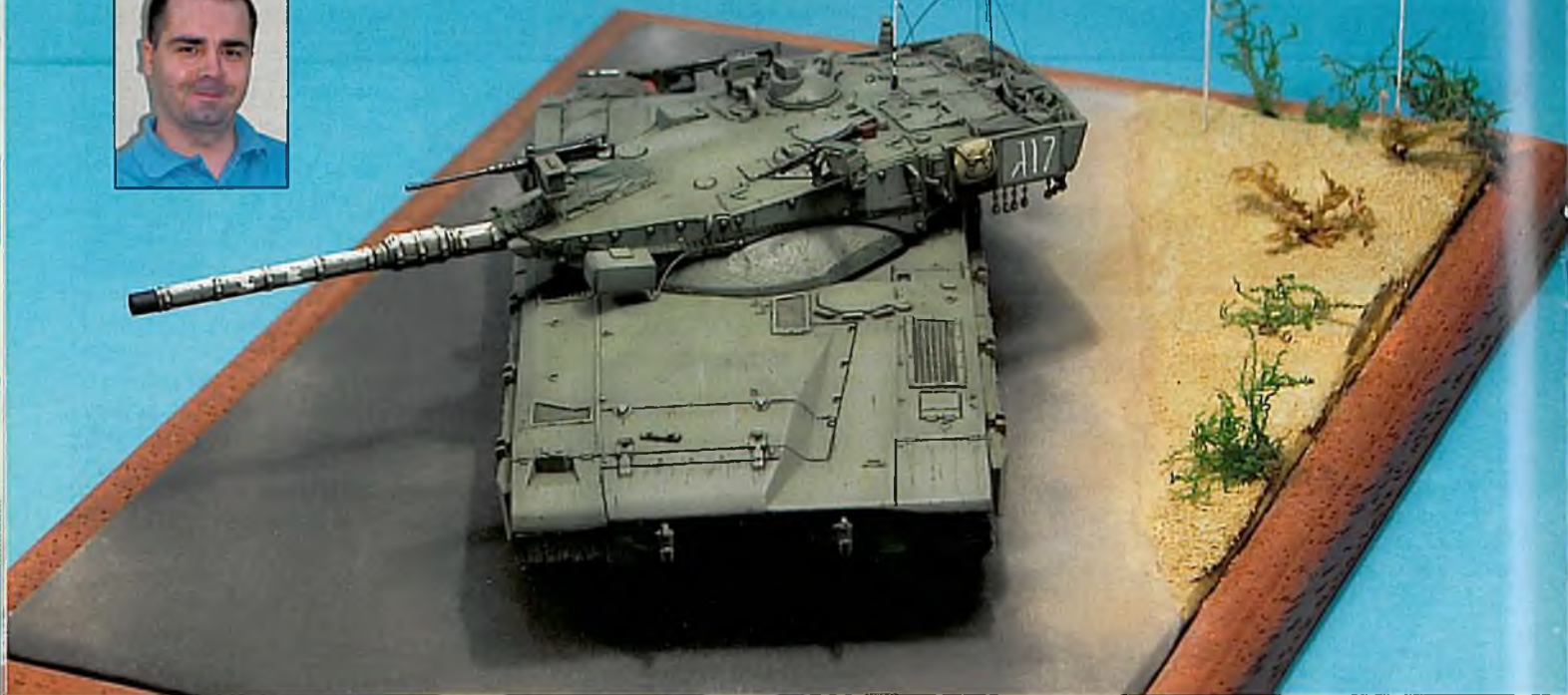
Předplatitelé časopisu Modelář u společnosti Aeromedia a Magnet-Press Slovakia mají slevu 10% z ceny objednaného zboží!

Veškerý sortiment zášilkového obchodu si rovněž můžete objednat na [www.letectvi.cz](http://www.letectvi.cz) a [www.press.sk](http://www.press.sk)

# Merkava IIB



Braňo Herain

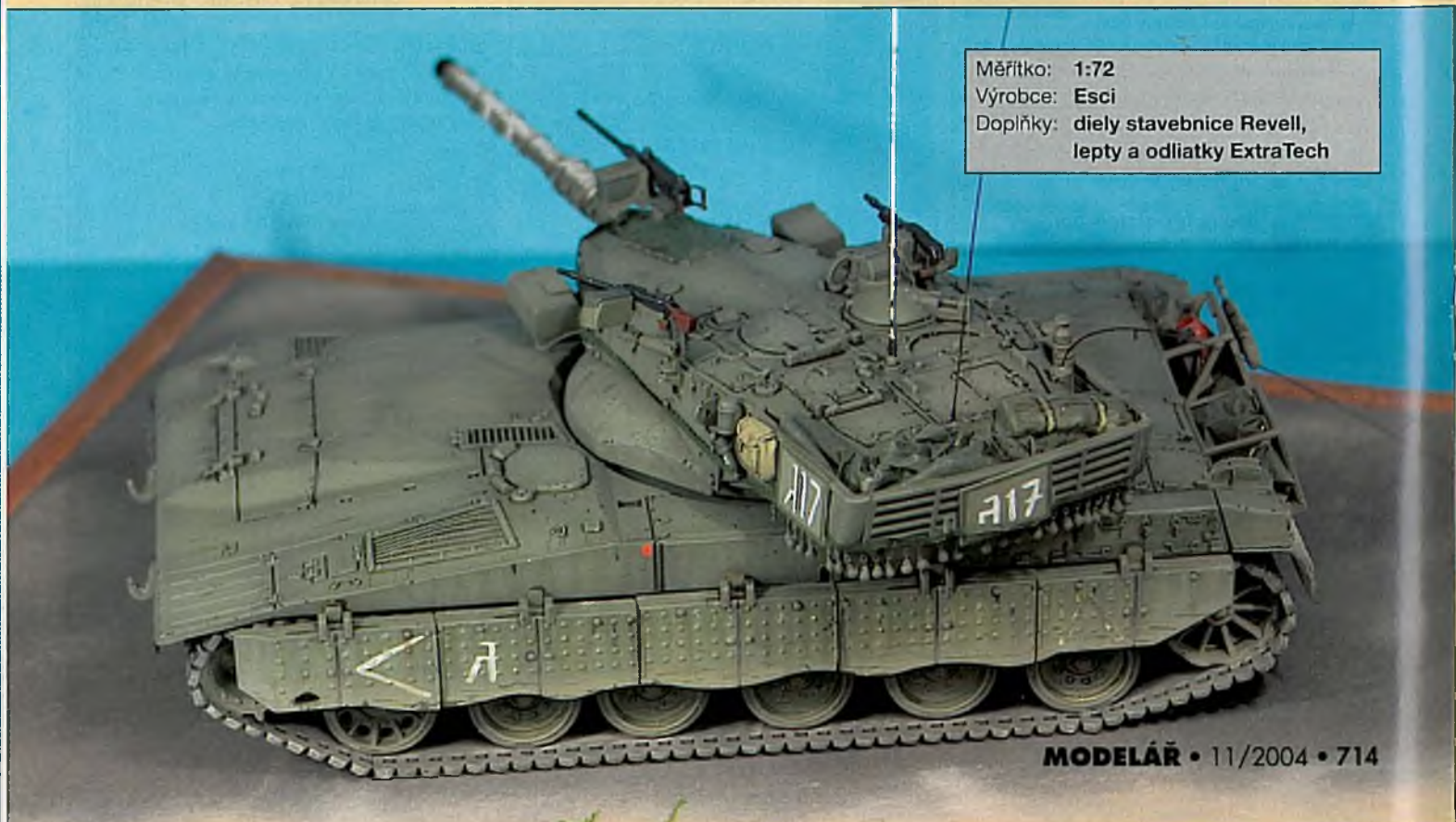


Model tanku Merkava II som získal výmenou od kolegu z Kanady. Ide o pôvodný model z produkcie zaniknutej firmy Esci. V krabičke nájdeme 90 % výliskov totožných zo stavebnice tanku Merkava I (tá je v súčasnosti na trhu predávaná v obaloch firmy Italeri, takže je dosť možné, že sa čoskoro dočkáme ja Merkavy II a nie len jej). Zvyšok tvoria diely odlišujúce Merkavu I od Merkavy II, čo sú nové bočné panciere chrániace podvozok

a prídavný pancier na veži.

Stavebnica umožňuje postaviť Merkavu II vo verzii A, ja som sa však rozhodol postaviť si podľa mňa atraktívnejšiu verziu B. Toto moje rozhodnutie ale spôsobilo, že som ako zdroj materiálu musel použiť ďalšiu stavebnicu, Merkavu III od firmy Revell. Z nej som použil kolesá, bočné panciere, zadné koše na výstroj, zadýmovacie granátomety, výzbroj a výstroj.

Stavba nepriniesla väčšie problémy ani záľudnosti, no vyžiadala si pár úprav. Pri zostavovaní korby tanku bolo nutné zatmeliť dva oválne otvory na bokoch korby (na každej strane jeden), ktoré mala len Merkava I. Odlievajú pancier na veži som znázornil naleptaním povrchu acetónom a tupovaním tvrdým štetcom. Zhotovil som aj nové závesné oká na veži a upravil dosky prídavného pancierovania veže. Najviac práce dalo vyrobe-



Měřítko: 1:72  
 Výrobce: Esci  
 Doplnky: diely stavebnice Revell,  
 lepty a odliatky ExtraTech

nie reťazovej clony pod vežovým košom. Reťazky sú z leptov **ExtraTech**.

Výzbroj, ktorú som zbral zo stavebnice Revell, som ešte doplnil o perfektný odliatok guľomet M2, opäť od firmy ExtraTech. Bagáž je z odliatkov a celty z mikroténového sáčku. Tento materiál sa mi veľmi osvedčil, dá sa dobre tvarovať aj maľovať a podľa mňa má oveľa lepšiu štruktúru ako papierové vreckovky (kapesníky).

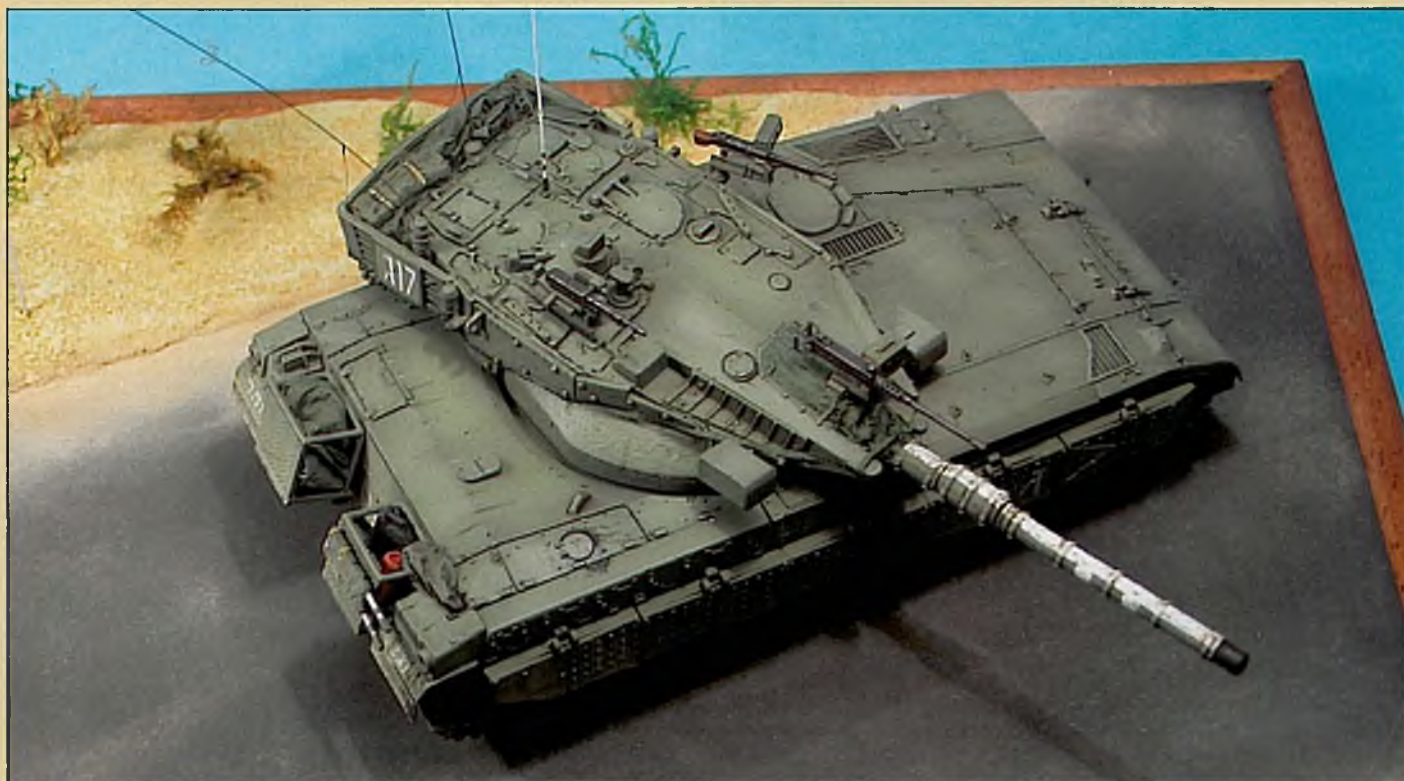
### Farbenie

Kamuflážna farba je namiešaná z farieb **Lifecolor** Israeli Sand 1982 a US Dark Green v pomere 40:60. Patina je robená už bežnými postupmi (preshading, postshading, filtre, wash, drybrush, paint chipping, pigmenty).

### Záver

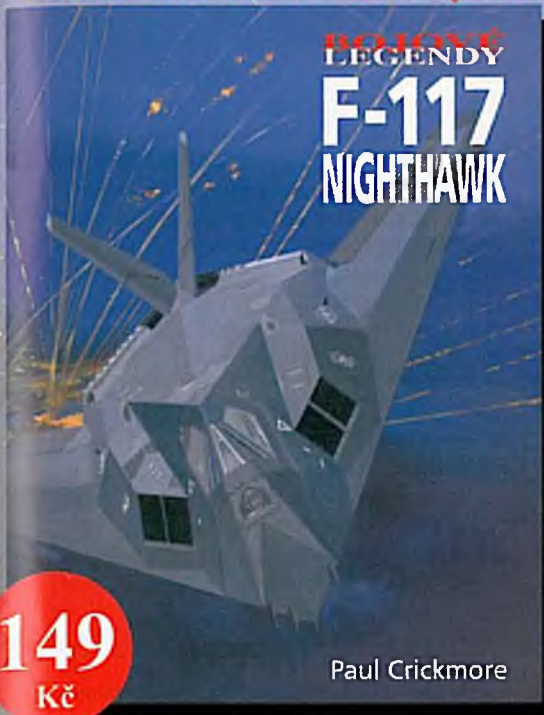
Stavba modelu bola naozaj pohodová, zabrala mi zhruba dva týždne.

*Foto autor*





V nakladatelství JAN VAŠUT vychází



149 Kč

Paul Crickmore

# BOJOVÉ LEGENDY

Vynikající informace pro každého čtenáře, nadšence a modeláře, který hledá stručnou, přesto ale vyčerpávající publikaci zabývající se konstrukcí a historií letadel, která tvořila historii. Proč to které letadlo vůbec vzniklo? Jaké bylo v boji? Kdo byli lidé, kteří ho vytvořili a kteří se proslavili tím, že na něm létali? Jaké byly jeho přednosti a zápory? Na všechny tyto otázky naše publikace odpovídají. Ale nejenom na ně! Poskytují i vyčerpávající technická data, mnoho dalších informací a zajímavostí.

- **Letadla, která tvořila historii**
- **Vynikající obrazová příloha tvořená přímo pro tyto publikace – barevné bokorysy, třípohledové nákresy a „skleně“ obálka**
- **Vyčerpávající technické údaje, kompletní operační historie a informace o letových vlastnostech konkrétního letounu „z první ruky“**

V roce 1978 pověřila vláda Spojených států firmu Lockheed vývojem nezjistitelného bojového letounu. Jeho úkolem měly být utajené přesné útoky na vysoce hodnotné cíle na kterémkoliv válčisti. Výsledkem byl F-117. Poprvé vzletl v roce 1981 a do výzbroje byl zařazen v roce 1983, ale Pentagon přiznal jeho existenci teprve koncem roku 1988. Letoun je záměrně podzvukový, především proto, že je velmi obtížné vyhnout se nežádoucí pozornosti, pokud je let provázen sonickým třeskem. Má solidní taktický dolet bezmála 700 mil a může nést pestrý výběr vysoce přesné „chytré“ munice v trupové pumovnici. F-117 se osvědčil jako významný bojový prostředek všude tam, kde se Spojené státy zasadily proti diktátorům a teroristickým režimům. Dvačtyřicet letounů vzletlo ze Saúdské Arábie k náletům na cíle v Iráku a v okupovaném Kuvajtu. V roce 1999 došlo k první ztrátě F-117 v operaci Spojenecká síla. Není pochyb, že kdykoliv obdrží US Air Force rozkaz k bojové akci, bude Nighthawk vyslán do první linie a ještě dál. Po řadu let sloužil také za studené války, než jej vystřídaly družice na oběžné dráze.

[www.bojovelegendy.cz](http://www.bojovelegendy.cz)



**NOVINKY**  
120 stran  
detailní výkresy  
kamufláže  
detaily  
obtisky

- FOTOSNIPER** .....425,-  
**19.Jagdpanther**  
**20.SD.KFZ 234**  
**MONOGR.LOTNICZE**.....429,-  
**NO.1.:Fw-190 1.díl**  
**NO.2: B.Buffalo**  
**NO.3: He 111 Vol.1**  
**NO.6: Fw-190 4.díl**  
**NO.7: P.Z.L. P-24**  
**NO.8:Heinkel 111 2.díl**  
**NO.9:F4U Corsair 1.díl.**  
**NO.10: Grumman F6F Hellcat**  
**NO.11: Nakajima Ki.27 Nate**

Každá publikace obsahuje obtisky  
Při objednání 2ks publikací  
neúčtujeme poštovné !!!



**PUBLIKACE  
PRO  
MODELÁŘE  
VÝKRESY  
KAMUFLÁŽE  
HISTORIE**

- DH Sea Vixen.....549,-  
 F-105 Thunderchief.....750,-  
 Supermarine Walrus.....613,-  
 CL-13/CA-27 Sabre.....780,-  
 Fairey Fulmar.....750,-  
 Boulton Paul Defiant.....613,-  
 Canadair Sabre.....780,-  
 F-104 Starfighter.....870,-  
 DH Venom.....750,-  
 Martin B-57 Canberra.....750,-  
 Handley Page Halifax.....780,-  
 47.F-101 Voodoo.....750,-  
 Westland Lysander.....750,-  
 H.Sea Fury.....489,-  
 De Hav. Hornet.....613,-



**MILITARIA  
XX.WIEKU  
72 STRAN  
HISTORIE  
MONOGRA  
FIE  
CENA..99,-**



**PROFILY PRO  
MODELÁŘE  
LETADLA I.SV.V.**

- Bristol Fighters Vol.1-52 s.82f.výkr.ald**.....965,-  
**Bristol Fighters Vol.2-52 s.101f.,výkr.ald**.....1029,-  
**Fokker D.VII 1.díl-68 s.,130 f.,výkr.**.....1029,-  
**Fokker D.VII 2.díl-68 s.,100 f.,detaily,výkr.**.....1194,-  
**Fokker D.VII 3.díl-64 s.,130 f.,výkr.**.....1290,-  
**Gotha G.II-Vb-64 s.,68 f.,det.,výkr.**.....1193,-  
**JAGDSTAFFEL 5 1 díl- 60 stran,11 stran v**  
**barvě,barevné profily Albatros D.III a DV.**  
**Historie,foto,marking.Cena**.....1320,-  
**JAGDSTAFFEL 5 2 díl- 56 s.,11 stran v barvě,bar.**  
**profily Albat. D.III a DV,Pfalz D.III,LVG C.V,Fokker Dr**  
**I,Fokker D.VII.Hist., foto,marking**.....1320,-  
**RAF SE5A-48s,60foto,výkresy**.....899,-  
**Fokker Fighters-Fokker D.I-D.IV**.....1032,-

**NABÍDKY ZDARMA NA VAŠÍ ADRESU**

**NABÍZÍME SPOLUPRÁCI SPEC.  
PRODEJČŮM A KNIHKUPČŮM.**

Nabízíme novinky a slevy  
literatury na Váš e-mail!

**Jakab Hobby Service , Nevojice 144 , 68501 Bučovice**  
tel/fax 517 383471,603 512123 e-mail:jakab@razdva.cz



Měřítko: 1:32  
Výrobce: Trumpeter



**TOMÁŠ CHMELÍK**  
**Stavět dvaatřicetiny jsem vlastně nikdy neměl v úmyslu. Jsem v jistém směru možná typický**

modelář vyrostlý za předchozího režimu na tom, co bylo zrovna na trhu a na co byly v té době peníze. Se zvýšenou dostupností jak stavebnic, tak financí, jsem nakonec zakotvil u klasických „čtvrtek“, jejichž předlohy létaly zhruba od 30. let do současnosti a u dvaasedmdesátin moderních vícemotorových letounů. K tomu jsem si přibral několik drobností vymykajících se jak tématicky, tak měřítkově (nějaká auta, kosmická technika, postava vetřelce a podobně), stavěných spíše pro oddech a pro změnu. Dvaatřicetiny do toho moc nezapadaly, ale znáte to – člověk miní a doba mění. Začal to brácha, který mi jako dárek za úspěšné dokončení vysokoškolského studia koupil F-15E od Tamiye a dílo dokonal Trumpeter, který ohlásil několik stavebnic opravdu zajímavých letadel právě v tomto měřítku. Velký model je velký model, co naplat...

Zkrátka a dobře jsem jednoho dne držel v ruce dvaatřicetinový MiG-21 firmy Trumpeter. K němu jsem prostřednictvím internetu zakoupil odlévaný pilotní prostor firmy Black Box (usoudil jsem, že u dvaatřicetin šetřit na doplňcích nemá cenu, na druhou stranu to celé leze dost nepříjemně do peněz) a vy-zbrojen publikací 4+ se nedočkavě pustil do stavby.

Obsah stavebnice je celkem standardní: množství plastických dílů s rytím do hloubky, které by mohlo být jemnější, ale špatně není. Kvalita dílů kolísá, některé jsou velmi detailně propracované s ostrými linkami a hranami, jiné nepřilíš, na některých jsou nepříjemné stopy po vyhazovačích. Kolem starších stavebnic firmy Trumpeter se toho napsalo tolik, že asi nemá cenu to dále rozebírat. Stavebnice mají rozhodně ambice a minimálně výběrem předloh konkurují starším a zkušenějším soupeřům, často jim ale k dokonalosti něco chybí.

Plastik je doplněn kovovými součástkami podvozku a krytu radaru, gumovými pneumatikami a několika odlévanými díly (schránka na náboje), součástí stavebnice jsou sedící pilot, několik členů pozemního personálu v různých polohách, montážní žebřík, pojezdový vozík na zadní část trupu a motor. Z toho vyplývá, že model lze postavit s oddělenou zadní částí a odhalit motor.

### Stavba

Začal jsem tradičně odlitkem pilotního prostoru, který je vynikající kvality a tudíž nepřinesl nejmenší potíže. Po nabarvení, kdy jsem se snažil držet fotografií jak na boku krabice, tak v sešitu 4+, vypadal velmi dobře a povzbudil mou chuť do další stavby. Jeho instalace do modelu je bezproblémová, je však třeba zbrusit žebra uvnitř polovin trupu a odstranit některé nálitky – návod firmy Black Box na to ale modeláře upozorňuje.

Prvotní nápad, postavit model s odhale-



ným motorem, vzal rychle za své. Především – motor je poměrně nešťastně sestaven ze čtvrtin lepených podél. Výsledkem jsou čtyři spáry jdoucí po celé délce členitého motoru, což je poměrně nepříjemné a náročné na úpravy. Dalším důvodem je naprostá absence alespoň pokusu o vnitřní konstrukci trupu jak u části uchycení motoru, tak v zadní odnímatelné části. Vzhledem k tomu, že zrovna tato část byla na skutečném letadle zjevně hodně členitá, rozhodl jsem se přenechat její vylepšování nějakému soutěživému nadšenci. Posledním, do jisté míry alibistickým důvodem bylo, že oddělením zadní části trupu se naruší elegantní silueta letounu. Sečteno a podrženo: motor zůstal ukryt uvnitř, zadní část trupu jsem přilepil k přední a bylo hotovo.

Podvozkové šachty by si jistě také sloužily doplnění o detaily, ale nakonec jsem je nechal tak, jak byly. Upřímně řečeno, nechtělo se mi do toho když jsem model stejně stavěl jen do vitríny. Podobně to bylo s odkrytým panelem před štítkem kabiny, ale ze stejných důvodů zůstal v původní podobě. Je zvláštní, že tato část se nestala předmětem zájmu některé z firem vyrábějících odlévané doplňky. Jak jsem pochopil z informací, firma Verlinden, která odlitek ve své sadě nabízí, jenom okopírovala do polyuretanu to, co je ve stavebnici (čehož smysl mi poněkud uniká). Osobní zkušenost ale nemám, sadu jsem v ruce neměl.

Stavba byla jinak poměrně bezproblémová, jestli se to dá říct o tak komplexním model. Některé části lícovaly velmi dobře, s jinými byly problémy (vzpomínám si na přechod křídlo-trup ve spodní části, netuším proč, ale v porovnání s horní polovinou tam byla si milimetrová spára, nijak extra nelícovala ani svislá ocasní plocha).

Model obsahuje jak kovový, tak plastický kryt radaru, přičemž kovový díl má poměrně hrubý povrch. Váhal jsem, ale po nastříkání barvou se textura z větší části skryla a protože kov slouží jako docela vtipně řešená zátež, do modelu putoval kovový. Nevýhodou však je, že se s modelem špatně manipuluje, neboť je těžký na předek.



Podvozkové nohy jsou z poměrně houževnatého kovu a nacházejí se na nich spáry od dílů formy. Dalo mi docela práci dostat nohy do potřebného stavu, ale možná je to absencí zkušeností s prací s tímto materiálem.

## Zbarvení

Stavba docela ubývala a přišla na řadu kamufláž. Už předem jsem se rozhodl postavit model v iráckém zbarvení, zbývající dvě varianty mne nezaujaly – mimochodem ani jedna není ruská. Pouštní kamufláž a původ stroje umožňovaly vyzkoušet některé patinovací techniky.

Model jsem nejdříve přestříkal stříbrnou leštivou barvou abych odhalil nerovnosti a vytvořil podklad pro odření barvy (chtěl jsem postupovat formou odření skutečného nátěru). Linky paneláže jsem poté nastříkal černou barvou (preshading) a na řadu přišly kamuflážní odstíny. Snaha najít věrohodné podklady poměrně selhala – fotografií iráckých strojů není

mnoho, a když, tak jsou v takové kvalitě, že jejich použití pro určení odstínu je stejně průkazné, jako když to „střelíme“ od oka. To byl nakonec můj přístup. Spodní plochy jsem nastříkal světle modrou s nádechem do šeda (mé prameny ukazovaly, že irácké stroje byly zespodu někdy v barvě Sky, jindy bleděmodré, modrozelené či modrošedé; horní plochy jsem kamufloval pískovou s příměsí žluté a hnědou odstínu Dark Earth. Snažil jsem se držet návodu, ale pochybuji, že v Iráku se nějak striktně drželi předpisů na velikost a umístění kamuflážních polí, takže si myslím, že nemá cenu zrovna tohle nějak prožívat.

Mimochodem – návod byl (a u některých dalších stavebnic Trumpeteru pořád je) slabou. Obrázky jsou přehledné, ale většinou zcela postrádají odkazy na zbarvení částí v průběhu stavby nebo je někdy udávají v dost nesmyslných odstínech. Ne že by si průměrný modelář neuměl poradit, ale je to další důkaz o určité nevyrovnanosti staveb-





nic tohoto nesporně ctižádostivého producenta (štěstí, že ho máme!).

Jednotlivá plocha modelu byla nakonec ztlumena postshadingem a na řadu přišel lesklý lak jako podklad pod obtisky. Tady vznikl první vážnější problém – obtisky jsou celkem slušné, mají dobrý sůtisk a je jich dost, ale všechny popisky jsou v němčině (hlavní verzi je německý MiG-21 po sloučení s NDR). Silně pochybuji, že irácké stroje měly popisky v němčině, ale nakonec kdo ví? Obtisky jsou poměrně tenké, ale celkem nepoddatelné, a tak ani aplikace přípravků Set a Sol nezabránila zestříbření některých jejich partií. Sakra! Nic víc se říci nedá. Zvláště, když to zjistíte až druhý den po zaschnutí. Což mne definitivně odradilo od snahy na model nanášet nějaké popisky (až na pár nejnůtnějších výjimek). No nic, do záchranných akcí se mi nechtělo, a tak ty nejkřiklavější části zmizely pod opatrně nanášenou barvou. Nakonec přišel matný lak a model vypadal i přes nedostatek velmi pěkně (alespoň pro mne).

Snaha „odprýsknout“ barvu na původní kov se ukázala jako marná, což muselo být jasné i začátečníkovi (příliš mnoho vrstev). No nic, poučení pro příště. Na řadu přišlo jemné zaprášení – chtěl jsem, aby model vypadal jako používaný, ale relativně zachovalý.

## Výzbroj

Model má celkem pestrout podvěsnout výzbroj. Chtl jsem stavět stroj v záchytné stíhací konfiguraci, a tak přišla na řadu varianta se třemi nádržemi a dvěma protiletadlovými raketami. Návod mimochodem postrádá jakékoli možné konfigurace výzbroje (rakety vzduch-vzduch, vzduch-země, bomby, nádrže), našťastí jsou dobře popsány v publikaci 4+.

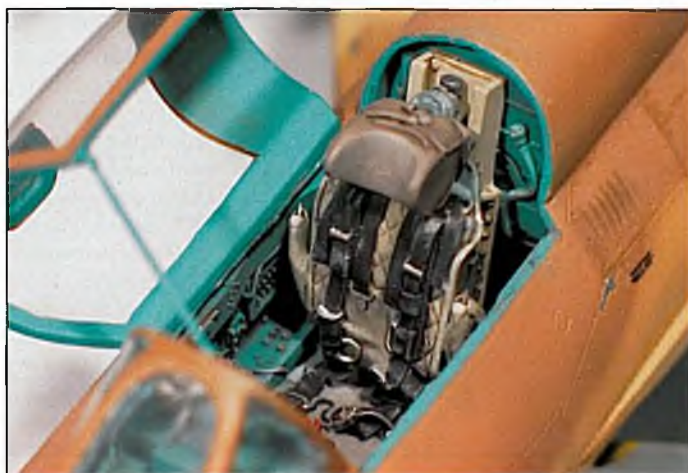
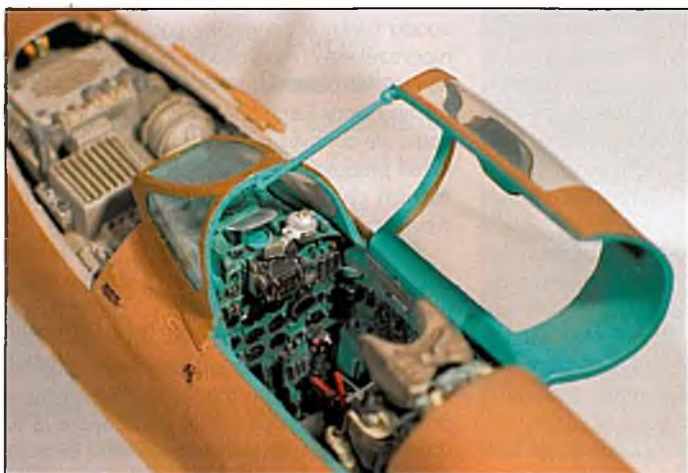
Nádrže, slepované ze dvou polovin a samostatně přídě, mají zjevně nepřesný tvar (předek je vyboulený), proto na řadu přišla spousta tmelení a broušení. Poté jsem je našťákal černým lesklým emailem Humbrol a po zaschnutí leštivým Alumiem Model Master. Výsledek byl lepší, než jsem čekal, a tak nádrže po zafixování sealerem, čímž získaly mírně zoxidoovaný nádech, putovaly na model.

Rakety jsou bílé, s několika barevnými proužky podle nemnoha fotografií, které jsem někde vyšťrachal. Zda takhle vypadaly irácké střely vzduch-vzduch nevím, ale moc mne to netrápí.

Zbytek proběhl bez problémů a já se mohl těšit z velmi solidně postaveného modelu (tedy z mého pohledu), který vypadá jako irácký MiG-21 a který zahájil „novou éru“ v mé sbírce.

Případným kritikům z řad „ústových brzdů“ sdělím, že jsem model nijak neporovnával s plány, ani nekontroloval linky paneláže. Je postavený v podstatě z krabičky (samozřejmě až na pilotní prostor). Z pohodlnosti jsem nepřidal detaily tam, kam jsem možná (podle mnohých určitě) měl, a některé své kroky založil na odhadech. Také jsem se nepídil po stozích literatury, ale v podstatě jsem pracoval především s publikací 4+. Model není určen na soutěž, ale do vitríny, a stavba splnila to, co jsem od ní očekával – příjemně strávené chvíle a hezký výsledek. Není to nakonec ten důvod, proč vlastně modely stavíme?

Foto autor





# Zvýhodněné předplatné periodik společnosti

## **AEROMEDIA** na rok 2005

Pro své předplatitele a čtenáře jsme pro rok 2005 připravili řadu novinek. Pokračujeme v rozšiřování a zkvalitňování svých služeb a předplatitelského servisu. Můžete se těšit nejen na nové produkty a zajímavější obsah svých oblíbených časopisů, ale rovněž na další zatraktivnění jejich polygrafické úpravy. Některé z připravovaných novinek Vám představíme ještě v letošním roce. Nejvýhodnějším způsobem zajišťování Vašich oblíbených časopisů je pro čtenáře v České republice objednávka předplatného u naší společnosti Aeromedia, a.s. Předplatitelský servis ve Slovenské republice zajišťuje náš tradiční partner, společnost Magnet Press Slovakia, s.r.o. Vedle zvýhodněné ceny a přednostní distribuce objednaných časopisů, získáváte jako obvykle dárek od naší společnosti, možnost výhry jedné z hodnotných cen a řadu dalších výhod. Další podrobnosti hledejte na přiloženém letáku nebo se informujte na obchodním oddělení společnosti Aeromedia, a. s.



LK – 12 čísel  
cena 1 výtisku ve volném prodeji 99 Kč/119 Sk

### Letectví + kosmonautika (L+K)

Celobarevný výpravňý časopis Letectví + kosmonautika bude i v příštím roce vycházet jednou měsíčně. Pro rok 2005 je tedy plánováno vydání 12 čísel. Na 100 a více stránkách Vašeho oblíbeného časopisu naleznete články, reportáže, informace a rubriky zaměřené na historii, současnost a budoucnost letecké dopravy, průmyslu, vojenského letectví a kosmonautiky. Chybět nebudou ani oblíbené monografie, recenze, pohledy do historie a budoucnosti domácího a světového letectví.



### ATM - Armády, technika, militaria

V roce 2005 bude v tomto vojensko technickém měsíčníku posílena tematika vojenského letectva a v souvislosti s plnou profesionalizací naší armády bude nově zařazena rubrika s názvem Vojenský profesionál. Pravidelní čtenáři jistě ocení také významné zkvalitnění grafické tváře časopisu. Na 100 stranách tak čtenáři naleznou zajímavé články ze současnosti i historie vojenství, pozemní i letecké techniky, ručních zbraní a další výzbroje a výstroje armád, z činnosti klubů vojenské historie a sběratelů militarií.

I v tomto roce na stránkách časopisu naleznete oblíbené soutěže o zajímavé ceny a čtenářský servis pravidelně nabídne aktuální informace o knižních novinkách v zájmové oblasti.

ATM – Armády, technika, militaria – 12 čísel  
(rozšíření na 100 a více stran, spojený s Vojenským letectvem)  
cena 1 výtisku ve volném prodeji 89 Kč/106 Sk

### L+K Speciál

Také v roce 2005 se čtenáři mohou těšit na další dvě čísla časopisu L+K Speciál, jenž podrobně mapuje přínos a úspěchy Čechů a Slováků v historii světového letectví. Každý sešit bude mít opět základní rozsah 68 stran na křídlovém papíře. Na volném trhu budou k dispozici v omezeném množství pouze ve vybrané síti smluvních prodejen.

LKspeciál – 2 čísla  
cena 1 výtisku ve volném prodeji 80 Kč/95 Sk



### Historie a vojenství

Čtvrtletník s více než padesátiletou tradicí prošel výraznou kvalitativní změnou, která nepochybně potěšila všechny zájemce o dějiny českého a československého vojenství. Vedle svého formátu a polygrafického zpracování zaujal příznivce vojenské historie podstatným rozšířením původního obrazového a dokumentačního materiálu. Také v ročníku 2005 bude hlavní pozornost věnovat dějinám českého a československého vojenství v celé jejich pestrosti, ale také životu muzeí VHÚ, jejich sbírkám a zajímavým osudům jednotlivých exponátů. Celé jedno číslo bude v roce 2005 věnováno 60. výročí konce druhé světové války.

Historie a vojenství – 4 vydávaný VHÚ Praha ve společnosti Aeromedia, a.s.  
cena 1 výtisku ve volném prodeji 95 Kč/129 Sk



### Modelář

Nejstarší modelářský časopis v Evropě přináší každý měsíc na 68 stranách obsáhlý přehled novinek na trhu, recenze plastových a odlévaných stavebnic letadel, vojenské techniky, automobilů, lodí i modelové železnice a jejich doplňků, fotografiemi provázené stavební články, obrazové podklady a kamufláže. I v roce 2005 bude Jezevčíková modelářská poradna podrobně rozebírat stavební postupy a techniky barvení a patinování modelů, setkáte se opět s uniformami z různých dob a bojíst i s reportážemi ze soutěží u nás i v zahraničí. Na tvorbě obsahu se nadále podílejí špičkoví tuzemští i zahraniční modeláři. Poprvé také představíme speciální modelářské publikace, **Sešity Modeláře**, navazující na obsah časopisu a podrobně se věnující čtenáři nejčastěji žádaným tématům.

Modelář – 12 sešitů  
cena 1 výtisku ve volném prodeji 65 Kč/78 Sk

Sešity Modeláře – 2 sešity  
cena 1 výtisku ve volném prodeji 80 Kč/95 Sk



### AeroHobby

Do druhého ročníku své existence vstupuje časopis v pozměněné obsahové a částečně i grafické úpravě. Jeho hlavní náplní jsou všechny formy sportovního létání a parašutismu se zaměřením nejen na techniku a praktické informace, ale také na běžný život těch, které okouzluje svět létání. Samozřejmě součástí budou rovněž informace o soutěžích i s podrobnými výsledky. Svým zaměřením bude magazín AeroHobby společně s časopisem Letectví a kosmonautika podávat ucelený přehled o dění ve světě letectví. V roce 2005 vydáme šest čísel magazínu, jehož rozsah bude i nadále 52 stran výtisků na křídlovém papíře. Na volném trhu bude AeroHobby k dispozici pouze ve vybrané síti smluvních prodejen.

AeroHobby – 6 čísel  
cena 1 výtisku ve volném prodeji 60 Kč/72 Sk

# Don't cry for me Argentina



Dioráma: Falklandy  
Měřítko: 1:35

MARCEL STRATÍLEK

Jako každý druhý kluk v této republice jsem stavěl modely letadel. Ostatně před „Velkým třeskem“ na výběr moc nebylo. Sem tam lodě a auta, ale to jaksi nebylo ono – příliš mnoho techniky a žádný život...

Během vojny jsem se v roce 1995 náhodou dostal do modelářství v Plzni.

V nostalgickém rozpoložení jsem zakoupil své první „figurkářské“ krabičky firem Dragon, Italeri a Tamiya, obsahující Amíky z první války v Zálivu. Vše jsem pečlivě studoval, plánoval, avšak do ničeho jsem se prozatím nepouštěl. Měl jsem pocit, že čas musí dozrát...

To se také stalo během mého působení jako průvodce pevnostního muzea v dělostřelecké tvrzi Dobrošov. Odsloužil jsem si tam fantastických pět let, během nichž jsem poznal partu vynikajících lidí. Scházíme se dodnes a spojuje nás nejen zájem o vojenskou historii, vandry v zeleném, ale pochopitelně i modelářina. Za tu jsem vděčný kolegovi Švejkovi (Zdeňku Petrovičovi z Pardubic), u něhož se postavené modely a diorámy nacházejí doslova po celém

bytě. Na pevnosti jsem vystřídal mnoho uniforem, ale ze všech nejvíce mi učarovala britská. Má bezva potisk, v lese nespátříte člověka na čtyři metry a typické „cákance“ jsou prostě fantastické...

Ve stejné době, kdy jsem si pořídil „královnu“ uniformu, nazpívala „královna popu“ Madonna píseň Neplač pro mne Argentino. Bylo mi úplně jasné, co začnu stavět a hlavně co bude na popisce modelu. Téma

jsem nosil v hlavě delší dobu, jediné co ještě zbývalo, byly odpovídající figurky.

Mým záměrem byla partička skutečně „vychechtaných“ Britů opojených zasluženým vítězstvím a skupina poražených Argentinců.

Postavy jsou dost pestrým mixem výrobků firem známých i neznámých a samozřejmě mého modelářského snažení. Najdete tak hlavu Němce z druhé války na Angličanovi, hlavu Angličana z falklandského tažení na Argentinci a podobně. Těž jsem mnohokrát tmeřil a brousil, ale to k stavbě patří a je to vlastně to, co mne na modelářině baví nejvíce – vytvářet další možné konverze a úpravy figur nejen pootočením ruky nebo hlavy.

Barvení popisovat nebudu, neb se sám mám ještě mnohému učit. Snad jen klasické: odmaštěno (Cif), nabarveno emailem (Agama, Humbrol), olejem (Umpton) a nic neuspěcháno...

Na Falklandách bylo fakt hnusně, proto ta neupravená blátivá cesta a velmi neanglický trávník.

Jelikož stavím pro potěchu a pro radost, jsem s výsledkem spokojen. Jistě někdo najde mnoho chyb a možná i omylů, ale to je tak všechno, co s tím může dělat...

Foto J. Binter  
a J. Pospíšil





# English Electric Lightning



Polovina padesátých let byla ve všech leteckých velmocích dobou, kdy stíhací letouny chytaly pozvolna ale jistě „dvoumachový“ dech, kdy se rodily takové legendy jako „Jedenadvacítka“ na straně jedné a „Ef-stočtyřka“ na druhé. Trochu v jejich stínu se nesl vývoj v dalších zemích, které měly rozvinutý průmysl schopný dovést dvoumachovou stíhačku do sériové stavby a řadové služby. Marcel Bloch (nesoucí po válce „odbojářské“ jméno Dassault) dal Francii Mirage, za kanálem vznikl snad nejbizarnější interceptor té doby, dvoumotorový Lightning, který se posléze stal pro RAF a britské příznivce letectví symbolem „zlatých šedesátých a sedmdesátých“ let.

Počátek rodu Lightningů lze spatřit ve dvou prototypy P1 (později přeznačených na P1A), které vznikly na základě specifikací F23/49, požadujících jednomístný denní nadzvukový přepadový stíhací letoun. První let prototypu WG760 s motory Armstrong-Siddeley Sapphire se udál 4. srpna 1954 a brzy bylo dosaženo maximální rychlosti kolem  $M = 1,5$ . Následující tři prototypy P1B již byly postaveny jako záchranný stíhač pro každé počasí, kdy v rekonstruovaném vstupním traktu kruhového průřezu nesly kužel se zamontovaným radarem Ferranti AI23. Letouny poháněly motory Rolls-Royce Avon 200R s tahem asi 6800 kp v režimu přídavného spalování. Poměr tahu ke hmotnosti letounu byl přibližně 1:1, což bylo na dobu tehdejší i následující dosti unikátní. Hlavnovou výzbroj tvořily dva 30mm kanony Aden po stranách sacího traktu, jako další výzbroj byly uvažovány dvě IR naváděné střely Blue Jay / Firestreak, nebo místo nich podvěšené pouzdro se dvěma 30mm kanony Aden či obdobné pouzdro nesoucí 48 kusů neřízených raket ráže 50 mm. Během dalšího vývoje se zvětšovala plocha SOP, měnil tvar překrytu kabiny a montovaly novější verze motorů Avon.

První plně operační verzi letounu tehdy již oficiálně nazývaného Lightning (blesk) se stala verze F1, která se prakticky nelišila od předsériových letounů. Na ní navázala verze F1A lišící se (viditelně) možností zástavby hubice pro doplňování paliva za letu, umístěné na ráhnu pod levou polovinou křídla, související palivovou instalací a vnějšími kabelovody na spodních stranách trupu vedoucí k pylónům nesoucím řízené střely. Motory Avon 210R měly do čtyřech poloh stavitelné přídavné spalování.

Novější motory RR Avon 210R s již plynule regulovatelným režimem přídavného spalování nesla verze F2, lišící se kromě vnitřních a přístrojových úprav zástavbou nouzového generátoru střídavého proudu, jehož chladicí vzduch byl zachycován menším vstupním otvorem na přechodu kýlové plochy.

Lightningy verze F3 vybavené motory RR Avon 301 byly prakticky nejvýkonnější z celé řady, a jejich poměr tahu ku hmotnosti lehce přesahoval 1:1. To mělo za následek nejen vynikající hodnoty stoupání a manévrovatelnosti, ale i odpovídající snížení bojového doletu. Vytrvalost při typickém „záchranném“ profilu letu činila pouhých 35 až 40 minut. Charakteristickým vnějším rozpoznávacím znakem letounu byl nový tvar o 15 % zvětšené SOP s hranatým ukončením na rozdíl od dřívějšího oválného koncového oblouku. Letoun nesl dvě nové IR rakety Red Top, umožňující střelbu i na kurzu vstřícně vůči cíli. V souladu s tehdy panující tendencí, patrnou i u všech stíhacích letounů oné doby, byla vypuštěna hlavníová výzbroj. Letouny této verze vstupovaly do služby již na počátku šedesátých let.

Nedostačující dolet, zvláště v podmínkách nasazení mimo území britských ostrovů, vedl posléze k vývoji poslední nově vyráběné jednomístné verze F3A, velmi brzy po začátku výroby přeznačené na daleko známější označení F6. Bohužel, vtěsnat další potřebné palivové nádrže do beztak již napěchovaného poměrně štíhlého trupu byla záležitost předem skoro ztracená. Jedinou možností tak bylo radikálně zvětšit prostor pro nádrže ve výstupku pod zadní částí trupu. Ten se tím dosti pro-

táhl směrem vpřed a pojal o 2500 litrů paliva více, čímž se průměrná vytrvalost prodloužila o půlhodinu. Místo jedné stabilizační plochy na výstupku bylo nutné instalovat dvě vychýlené symetricky od podélné roviny.

Zvýšená vzletová hmotnost ale vyžadovala striktní používání přídavného spalování při vzletu. K zachování hodnoty plošného zatížení bylo nutno rekonstruovat křídlo a zvětšit jeho plochu. Náběžná hrana obdržela charakteristické zalomení vnějších částí do menšího úhlu šípů. Nový zesílený hlavní nosník křídla umožnil zavěšení pylónů přídavných nádrží neobvykle na horní stranu. Přídavné nádrže byly používány pouze pro přelety, neboť nebyly dimenzovány pro manévrový boj. Na zesílenou spodní stranu trupu byl přidán standardní pružinou sklopný záchranný hák, užívaný v letectvech NATO jako uniifikovaný prostředek nouzového zastavení letounu na výběhu z VPD.

Vzhledem ke změnám nazírání na vestavěnou hlavníovou výzbroj na počátku sedmdesátých let se postupně do přední části zvětšeného podtrupového výstupku montovala dvojice 30mm kanónů Aden spolu se schránkami na 120 nábojů, o což se opět trochu snížila zásoba paliva.

Vylepšení použitá u verze F6 se částečně – vzhledem k faktu, že starší letouny měly před sebou ještě dlouhou dobu služby – objevila s postupem středních a generálních oprav i u dřívějších verzích. Záchranné háky se tak dostaly pod zad letadel verzí F2, F3 a T5. Zvětšené rekonstruované křídlo montované firmou BAC (následníkem původního výrobce) na třicet jedna draků F2 společně se zvětšeným podtrupovým výstupkem a SOP daly vzniknout verzi F2A, které sloužily u 19. a 92. peruté RAF společně s původními F2.

Souběžně s jednomístným letounem probíhal i vývoj dvoumístné cvičné varianty, tolik potřebné při přechodu z jednomachových Hunterů a podobných strojů na dvoumachové plnokrevníky. Tradiční schéma tehdejší RAF bylo umístění žáka a instruktora vedle sebe, a tak museli konstruktéři na štíhlý trup navíc zaplněný složitou soustavou kanálů přívodu vzduchu na čela kompresorů doslova hrubě „naroubovat“ dvoumístný pilotní prostor částečně přejatý z Hunteru T7. Tím se šířka trupu v přední části zvětšila asi o 300 mm. Na základě verze F1 vzniklo dvacet letounů označených T4, kromě kabiny prakticky zvnějšku identických, z verze F3 dvacet tři cvičných T5, opět až na pilotní prostor nesoucí stejné vnější znaky „mateřské“ verze.

Ač poměrně výkonné, nedočkaly se Lightningy – na rozdíl od svých předchůdců – výrazných exportních úspěchů. Pouze dvě letectva, shodou okolností obě ze Středního Východu, zařadila do své výzbroje dvoumachovce z britských ostrovů. Jednomístné F53 (vyvinuté z F6) a dvoumístné T55 (vzniklé kombinací draku T5 a nových prvků z verze F6) se staly na dlouhou dobu nosnými typy ve výzbroji saúdskoarabského a kuvajtského vojenského letectva, aby se některé po svém vyřazení vrátily na rodné, míhrou zahalené ostrovy, jako muzejní exponáty.

Celkem bylo vyrobeno (i s prototypy) 338 letounů, v operační službě byly u RAF od roku 1959 do roku 1988.

# BAC Lightning F6



V tomto měřítku je stavebnic „brokovnic“ (jak se občas Lightningům přezdívá kvůli zástavbě dvojice motorů) celkem dost, bohužel převážně britské provenience z křídelských třetihor, tedy z let šedesátých či sedmdesátých, a jsou až na výjimku britské provenience. Globálně lze o většině z nich říci, že tvary a rozměry letounu jsou u nich vystiženy vcelku slušně a poctivě (nejsem honičem desetinek či milimetrů, daleko více mi vadí chybné či odlišné tvary), detaily jak povrchu draku tak i pilotního prostoru a podvozkových šachet jsou však vzhledem ke stáří na šíru s dnešními standardy.

Nejlepší práci při ztvárnění proudového Lightningu odvedly firmy Hasegawa a Frog, které takřka souběžně uvedly na trh nejnovější a finální verzi F6 známého britského supersonika. Nedo-pátral jsem se které ruce byly vlastně autorem, zda nástrojař měl šikmé oči nebo ne. Ale, na výsledek to stejně nic nezmění...

Díky putování ex-frogáčkových forem bývalou „velkou zemí“, je dodnes možno si Lightninga F6 zakoupit a postavit. Pravda, výlisky povětšinou vypadly z již vytlučených a neudržovaných forem a je to na nich znát. Dostanete-li se k původním stavebnicím Hasegawa či Frog, neváhejte a hrábněte po nich.

Protože doplňovat sbírku letadel RAF/FAA po roce 1945 a nemít v ní tuhle raritu je pro sběratele asi tak nevhodné, jako pro kovaného „pařana“ neprohánět poslední verzi renomované střílečky, sáhl jsem do fochu mezi Lightningy mnoha výrobci i verzi prakticky hned po stěžejním a definitivním rozhodnutí o specializaci dříve nevyhraněného křídla. Podkladů jak tištěných, tak i vlastních bylo už tehdy dost, tak hurá na to!

## Stavba

Základem je 45 dílů ze světle šedivého plastiku a dva číre. Japonské díly jsou zhotoveny pečlivě a čistě, plastik dodávaný Novo etc. je rozdílné kvality s mnohdy markantními otřepy a nedolitky. Rytí střední tloušťky vystupuje nad povrch, takže je-li stavitel alespoň trochu mocen, doporučuji přerytí celého povrchu. Naštěstí, naznačená paneláž a obrysy oddělených ploch jsou víceméně správné (když je moc výkresů, tak se občas nelze rozhodnout které jsou ty pravé...) a tak se jich lze při rytí držet. Původní číre díly lze také použít. Já jsme sem příznivcem „lisování“ vlastních překrytí, při použití „nástupnické“ stavebnice se této technologii nevyhnu ani ostatní.

Stavbu doporučuji začít souběžně trupem a polovinami křídla. Do trupu netřeba dodávat přídavné závaží, neboť díky dlouhému rozvoru stojí model „jen tak“ bez problémů. Pečlivá, jemná a trpělivá práce společně s trochou optického „ošizení“ tmavou barvou je potřeba v oblasti sacího traktu tak, aby pozorovatel měl pocit „pohledu do sacáku“ a ne na světle nabarvenou záslepku.

V prostoru pilotního prostoru doporučuji ztenčit stěny trupu (nejlépe stopkovou tvarovou zubařskou frézou) na nejmenší možnou a pevnostně únosnou míru tak, aby už sám o sobě stísněný prostor nepůsobil ještě užším a tedy nepravděpodobným dojmem. I tak bude dost pracně hodnověrně ztvárnit typicky britsky „nashlapaný a úsporný“ pilotní prostor. U tak malého „kokpitu“ nepovažují za nutné do něj opět odleňvané doplňky, o kterých prakticky ani nemám přehled. Palubní desku se „zasklenými“ přístroji

jsem řešil vlastní výrobou pomocí „třívrstvé“ technologie. Vystřelovací sedadlo Martin Baker lze s mírnými úpravami použít z druhovýroby naší nebo cizí.

Další úskalí čeká na samém konci trupu – stavitelné trysky jsou výrobcem nabízeny v nevhodné podobě, a tak plně otevírají pole modelářově zručnosti. Nepředpokládám že někdo vysolí značnou sumu tvrdých anglicky liber za nákup pouze průměrně zpracovaných doplňků britské provenience (tedy, alespoň těch, které jsem měl možnost si za mnoha svých ostrovních putování prohlédnout a ohmatat). Nezbyvá tedy neš ucho-pit plastikovou trubičku patřičných rozměrů, pilník, frézu atd. a makat. Dvě nad sebou umístěné (a tak velmi patrně) trysky si to zaslouží.

Poloviny křídla jsou zhotoveny vcelku, pouze podél těhly profilu se do nich lepší zespuđu patřičný díl. Tento způsob má výhodu v modelovém znázornění náběžné a odtokové hrany, naopak vyžaduje značnou pečlivost při vkládání a líco-vání onoho spodního dílu. U Lightningu navíc přistupuje v tomto měřítku takřka evergreenproblem – hloubka podvozkových šachet, která málokdy alespoň působí modelově a proporčně. Tím více teď a tady! Křídlo skutečného letounu bylo i na dnešní dobu dosti tenké, speciálně pro něj byly vyvinuty i extrémně úzké disky a pneumatiky.

Obrysy šachty je vytvořen ve vkládaném dílu, pro zvýšení modelovosti je nutné opět ztenčit v oblasti šachet horní díly. Jak, to záleží na modeláři – buďto opět opatrná a pomalá práce s frézou, brusným kotoučem či šábrem, nebo vyřiznutím otvoru „durch“ a následně pečlivé vlepení a zabroušení tenké destičky tvořící vrchní potah křídla. Osobně jsem pro první způsob, ke druhému se můžeme vždy uchýlit když se při neopatrném odebrání materiálu dostanete skrz. Jakmile tohle máme za sebou, jsou za námi prakticky všechna majoritní úskalí stavby.

V další etapě doporučuji k trupu přilepit SOP a čelní štítek překrytí, celek vybrousit (tmelu bude potřeba minimálně) a tím připravit celý drak k přerytí a posléze ke konečnému přebroušení a vyleštění. Díky jednoduchým tvarům se ryje dobře a práce jde od ruky.

Sestavení draku nepřináší obtíže a je po přestálých „útrapách“ vcelku pohodová, tmelu je potřeba minimálně pouze na centroplán. Pozor jen na slícování plovoucí VOP s přechodem do spodní části trupu – spoj musí působit dojmem styku pohyblivé části s pevnou. Vyplatí se přilepit VOP v mírně vychýlené poloze.

Jedinou atypickou a trochu náročnější operací je ustavení pylonu s nadkřídlovými přídavnými nádržemi. Pro usnadnění nanášení barev se vyplatí přesně slícovat spoje pylon-křídlo a poté každý pylon vybavit dvojicí čepů (drát, struna, špendlík) s odpovídajícími otvory v křídle. Po skončení barvení a povrchové úpravy se pak jednoduše pylony zasunou na místa a zajistí minimálním množstvím kyanoakrylátu.





### Kamufláž

Zbarvení Lightningů není problémem, drak je jednoduchý a neklade obzvláštní obtíže při stříkání, které jednoznačně doporučuji. Kamufláže byly maximálně trojbarevné, s nepříliš složitými poli, takže vykryvání nečiní obtíže při žádné z běžně používaných metod. Přechody barev jsou u skutečných letadel poměrně ostré, převedeny do měřítky vyjdou jednoznačně jako ostré, lze tedy použít přímé vykryvání bez použití technologie „podfouknutí“

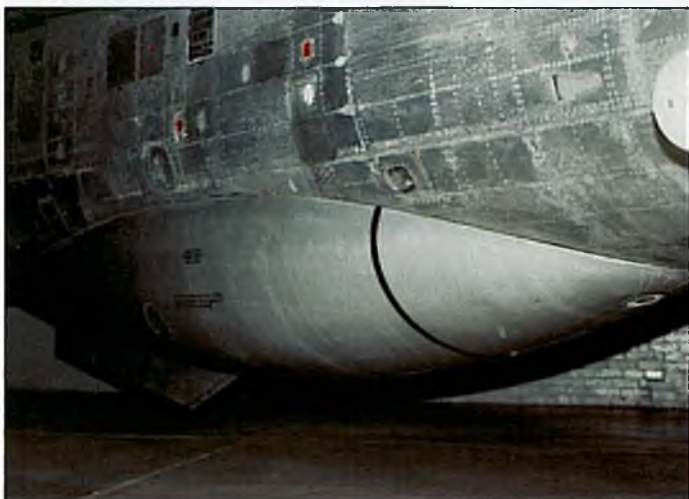
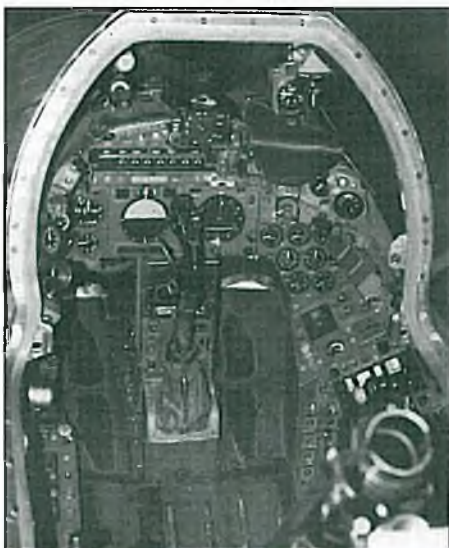
masky. Použil jsem „tradiční“ Humbrolky v kombinaci s maskem (už nevím které firmy, asi také Humbrol). Po nanesení obtisků, doplnění popisek a označení opotřebení metodou suchého štětce a barevných kříd jsem povrch sjednotil léty vyzkoušeným Bistrole. Několik dní po zaschnutí jsem ještě křídovým práškem doplnil znečištění vykazující odlišný lesk. Nakonec přišlo doplnění jemných detailů které by bylo možné poškodit při výše uvedených pracích. Velké kryty šachet hlavních kol doporučuji upravit do profilu podle fotek (díky umístění jsou sakra dobře vidět), nebyly to totiž rovné desky, jak nám nabízí výrobce.

Tím končí víceméně snadná a nekomplikovaná stavba jednoho ze symbolů poválečné RAF. Doufám jen, že se někdo z čtenářů odhodlá k jeho stavbě a trochu tak rozředí už lehce nudnou záplavu černých křížů a bílých hvězd viditelnou na většině výstav a soutěží. Bohužel, informaci o subjektu ve „čtvrtkovém“ měřítku neposkytnu, to musí specialista na tohle měřítko.

Bude-li mít kdokoliv zájem o pomoc při obstarávání dalších informací či podkladů o Lightningu, nechtě mne prostřednictvím redakce kontaktuje. Rád pomůžu.

JiB

Foto autor



# Afghánistán 2003 (operace TELIC)

## 45. Commando Royal Marines

**Kevlarová přilba typu GS Mk. 6**  
(je zvláštní tím, že má jako pravděpodobně jediné dělení na velikosti) s vyměnitelným potahem. Jednotky SAS mají černý nástřik helmy



**Shemagh (Palestina)**

**Uniforma typu Soldier 95**  
Lightweight desert DPM (desert combat).  
Všechny součástky jsou povinně podepsány fixem

**Nosný systém PLCE**  
(Personal Load Carrying Equipment)

**Sumky na munici**  
(čtyři sumky po dvou třicetiranných zásobnicích)

**Tlumok GS Bergen**  
s obsahem 80 litrů (možno zvětšit na 100 přidáním 2 bočních 10l kapes), má pogumovaný nepromokavý vnitřek a hliníkovou kostru; používán při přesunech

**Utility pouch -**  
sumky rozdělené napůl přepážkou, uvnitř obvazy, granáty, výbušniny, kabely, baterka, pás se záložní municí, světlice, potravinové dávky; vyrobeny z materiálu pohlcujícího infračervené záření

**SA-80**  
útočná puška ráže 5,56 mm (NATO ráže) často nošená bez popruhu

**Goretexové boty,**  
často jsou nošeny i tzv. Pro boots



Polní láhev black canteen s obsahem 1 pinta

**Bonnie hat**



Za spolupráci děkujeme Martinu Kloubkovi z jednotky 45. Commando Royal Marines a Martinu Purple Heart Meresjevovi/Jirsovi z I. Airsoftové prodejny (Bělehradská 29, Praha 2)

Foto M. Salajka

Všimněte si odlišností ve způsobu držení zbraně při střelbě



DPM distorse pattern material (maskovací vzor)

## Somálsko: Operace Restore Hope a UNOSOM II

Už jsme si tak trochu zvykli na zprávy o bojích a hladomorách v nejrůznějších částech afrického kontinentu. To, co se zde mnohdy odehrává, je sice podobné občanské válce, strany konfliktu se však nedělí podle politického názoru, ale podle kmenové příslušnosti.

Boje v Somálsku začaly v lednu 1991 po svržení despotickeho vládce Siada Barreho. S jeho svržením se totálně zhroutily státní struktury, vládní vojáci a policisté se i s vyzbrojenými doslova vypařili a začali vytvářet klanové milice a ozbrojené skupiny. Z této totální a zároveň vražedné anarchie vyšly vítězné čtyři velké skupiny, z nichž nejsilnější ovládal generál Mohammad Farrah Aidid. Jeho soukromá armáda, disponující i těžkým dělostřelectvem, ovládala velkou část Mogadišiu a jím země.

Logickým vyústěním neustálých střetů po celém území země byl hladomor, během kterého zahynulo hrubým odhadem 300 000 lidí. Hladomoru se pokoušely zabránit humanitární organizace, ale dodávky potravin se stávaly lehkou kořistí příslušníků ozbrojených skupin, takže paradoxně pomáhaly udržovat neutěšenou situaci. Světové veřejnosti miněni se díky reportážím několika novinářů začalo dožadovat zásahu Spojených států jako jedině světové supervelmoci.

Organizace spojených národů se jako obvykle ukázala zcela neschopná zásahu, protože na ochranu dodávek potravin pro sedm milionů Somálců vyslala 500 pákistánských modrých přileb. Těm v nepřátelském prostředí a proti mnohonásobné přesile různých gangů a ozbrojených skupin udělila pravomoci, které taktak stačily na ochranu vlastních přidělů potravin na území obranného perimetru letiště. Dodávky potravin se i přes změnu taktiky (letecké shozy z velmi malé výšky) stávaly i nadále snadnou kořistí válečných náčelníků a místních milic. Navíc přibýlo nebezpečí sestřelu, protože mezi oblíbené zbraně patřily tzv. „technicals“, civilní nebo armádní terénní automobily a nákladáky vyzbrojené bezzákladovými kanóny, kulomety a v na těžších podvozcích i vícehlavňovými protiletadlovými komplety. V několika případech došlo k sestřelům nízko letících letadel s humanitární pomocí. V situaci, kdy každý den průměrně umíralo hlady 500 až 1000 lidí, se vedly debaty, zda mohou být Somálci považováni za národ, zda je možno zasáhnout do vnitřních záležitostí Somálska a podobně (... a politici se stále diví, proč jsou často považováni za odporný lidský odpad).

Ačkoli se nepodařilo vyjednat obdoba mezinárodní koalice jako v případě operace Desert Shield (v Somálsku není ropá), americké průzkumné jednotky z řad námořní pěchoty se začaly pod rouškou noci 9. prosince 1992 vylodovat na Somálském pobřeží. Tam se dostali do záře reflektorů, objevily se první záblesky a vojáci se dostali pod palbu – palbu otázek. Reflektory patřily televizním stanicím, záblesky šly od fotoaparátů, protože tato operace byla jedna z nejhůře utajovaných v historii novodobých konfliktů.

Spolu s Američany se z území Džibuti přesunuly do Somálska i francouzské síly, které měly přispět k uklidnění situace v zemi a pomoci dostat potraviny k těm, kteří je potřebovali nejvíce. Profesionální vojáci, v mnoha případech veteráni z Panamy a Zálivu vycvičení k poslouchání rozkazů a zabíjení, nebyli mnohdy připraveni na hrůzy, které viděli okolo sebe. I přesto se jim poměrně dobře dařilo zajistit hlavní město a bezpečnou zónu velmi rychle rozšířovat.

Už 11. prosince Generál Aidid a Mahdi Mohammed podepsali smlouvu o klidu zbraní a stažení bojůvek z Mogadišia (k tomuto chvályhodnému rozhodnutí je přivedlo i několik prudkých přestřelků, při nichž se projevila síla a výcvik amerických soupeřů).

Američané v Somálsku vylodili okolo 20 000 vojáků, Francouzi 2300; postupně do Somálska přibýly i kontingenty z Itálie (2490 vojáků), 1000 Kanadánů, Belgičané, Australané, Maročané, Nigerijci, Egypťané, Turci a Němci. Operaci Restore Hope bylo zachráněno mnoho životů, podařilo se nastolit stav neválek.

S jistotou mírou zjednodušení můžeme říct, že ke dnu celé snažení opět poslalí zvolení i samozvaní zástupci národů. Celá, do té doby úspěšná, operace byla převedena pod hlavičku OSN, pravomoci vojáků byly okleštěny a nadále měli za úkol nezasahovat, vyhýbat se incidentům, vést operaci „mírově“.

Od 4. května 1993 tak začala operace UNOSOM II. Přesvědčení o tom, že se daří, vydrželo OSN měsíc a den, přesně do 5. června, kdy Aididova milice v hodinu trvajícím boji zabil 24 Pákistánců a zranila dalších 54. Tím se mezinárodní operace na záchranu Somálců změnila v boj svět versus generál Aidid.

Americké, italské, africké a pákistánské jednotky mezinárodních sil se vrhly do pronásledování a ofenzivních operací. Američané dokonce v několika případech

použili letadla AC-130 gunship k rozstřelení Aididových předpokládaných míst pobytu. S růstem počtu obětí z řad mezinárodních sil se začala v myslech politiků objevovat noční můra mezinárodní blamáže. Aidid mezitím nařídil svým bojůvkám útoky jak proti humanitárním střediskům, tak proti americkým silám. Velmi pikantní je, že bojůvky se snažily napadat co nejméně jednotky námořní pěchoty, protože v té době Aididův syn procházel u americké námořní pěchoty výcvikem.

Dálkově odpálenou minou byl 8. srpna vyhozen do vzduchu Hummer, přičemž zahynuli čtyři vojenští policisté. To vedlo k rozhodnutí nasadit Task Force Ranger. O dva dny později vládky somálské ženy předstírající prostituci do léčky nigérijské vojáky. Sedm z nich zahynulo, jeden byl zajat a později propuštěn spolu se zajatým americkým pilotem vrtulníku Mikem Durantem.

12. srpna 1993 přistála Task Force Ranger tvořená vojáky jednotek Delta, 3. Praporu 75. Pluku Rangers a vrtulníky do té doby tajně zahynulé jednotky 160. SOAR (Special Operations Aviation Regiment) Nigststalkers. Velkou ztrátu utrpěli Rangers 25. září, kdy byl střelou RPG sestřelen vrtulník a tři příslušníci Rangers zahynuli. Mezitím se uskutečnilo několik pokusů o chycení generála Aidida, ale všechny byly neúspěšné a došlo při nich k masakrům civilního obyvatelstva, což Američanům na popularitě nepřidalo. Připočítáme k tomu, že největší urážkou v Somálsku je ukázat někomu podrážky svých bot, což Američané neznající místní zvyky, pravidelně činili při hlídkových letech nad Mogadišiu a okolím. Při těchto letech vždy seděli v otevřených dveřích a nohy měli položené na lyžinách.

Politici už tradičně situaci podcenili a kvůli „neeskalaci konfliktu“ (výraz použil Len Aspin – tajemník pro obranu Clintonovy vlády; po krachu akce rezignoval) odmítl poskytnout Task Force Ranger obrněnou techniku a letadla AC-130 Spectre.

3. října v odpoledních hodinách začala akce, která později proslula jako **Black Hawk Down**. Operace se začala hrouřit hned od začátku, kdy Dely zaútočily na nesprávnou budovu. Nadcházející den, při němž bylo zabito 16 Američanů a dva další později zemřeli na následky zranění po přepravě do nemocnice poblíž letecké základny Rammstein v Německu, je poměrně přesně zaznamenáno ve filmu **Black Hawk Down**. Na druhou stranu, střetnutí záračně přežil těžce zraněný Ranger Adalberto Rodriguez; byl postřelen, jeho Humm-vee dostal zásah RPG, voják byl výbuchem vyhozen přímo pod kola americké „přítulny“, která ho vzápětí přešla. Přežil i voják z 10. horské divize (jehož jméno se mi nepodařilo zjistit), kterému zásah RPG utrhil levou



ruku a nohu a na delší čas jej připravil o sluch a zrak (dnes pomáhá podobně postiženým invalidům ze současné války v Iráku). Poslední obětí se stal 6. října při minometném ostřelování základny (které bylo až doposud tak nepřesné, že si z něj vojáci dělali legraci) Delta Matt Rierson.

Celá akce byla zaznamenána infrakamerami vrtulníků, záznam je bohužel doposud Pentagonem veden jako utajený, na veřejnost proniklo pouze několik sekund z několika hodin záznamu.

Genrál Garrison ve své zprávě akci označil za úspěch, protože cíle, zabití 22 členů Aididovy vlády, bylo dosaženo (20 z nich bylo později propuštěno výměnou za zajatce z řad mezinárodních sil).

Za selhání akce nebyl nikdo potrestán, prezident Clinton se kvůli nabitému programu a zaneprázdnění nedorazil na rozloučení s padlými Rangers ve Fort Benning.

Vojáci, kteří se akce zúčastnili, nevidí žádné selhání na své straně. Jak plyne z analýz akce, oběti byly způ-

sobeny nepřítomností těžké vojenské techniky a podpory z letounů Spectre, neoficiálním zákazem použití granátometů Mk.19 na Hummerech (způsobily v předchozích neúspěšných akcích velký počet civilních obětí), špatným použitím neprůstřelných vest (byly příliš těžké pro slaňování z vrtulníků i pro běžný pohyb v boji, vojáci proto odstraňovali ochranu zad, což ovšem vedlo při zásahu zezadu k odrazu střel zpět dovnitř do těla a dalším mnohonásobným poraněním).

**Hummer ve standardní US kamufláži, světlo na masce kapoty pískové barvy, boční světla přelepené lepicí páskou, s největší pravděpodobností byly také vaky na zádi korby přichyceny lepicí páskou**



**Somálcí používaný terénní automobil Toyota s namontovaným bezzákluzovým kanónem. Automobil je nastříkán hady pískové a tmavé sedozelené barvy na zřejmě olivovém podkladě. Zadní část korby nesla jasně stopy po poškození**



### Američtí vojáci padlí 3. a 4. října 1993

Randy Shughart (Delta) při obraně Super 64  
Garry Gordon (Delta) při obraně Super 64  
William Cleveland (Delta) Super 64  
Thomas Field (Delta) Super 64  
Raymond Frank (130. SOAR) 2. pilot Super 64  
Donnovan Briley (130. SOAR) 2. pilot Super 61  
Cliff Wollcott (130. SOAR) pilot Super 61  
Daniel Busch (Delta) při obraně Super 61, zřícení přezil  
Dominick Pilla (Rangers) konvoj na záchranu Todda Blackburna (vypadl při slaňování z vrtulníku, těžce se zranil, ale přežil)  
Earl Fillmore (Delta) při přesunu k první havárii  
Richard Kowalewski (Rangers) ztracený konvoj (RPG do těla)  
Casey Joyce (Rangers) ztrac. konvoj  
Lorenzo Ruiz (Rangers) ztracený konvoj  
Tim „Griz“ Martin (Delta) ztracený konvoj  
James Cavaco (Rangers) ztracený konvoj  
Jamie Smith (Rangers) vykrvácel v obležení  
Cornell Houston (10. horská divize) vyprošťovací konvoj, zemřel v Německu na následky zranění  
James Martin (10. horská divize) vyprošťovací konvoj, zemřel v Německu na následky zranění  
Matt Rierson (Delta) 6. října při minometném útoku

**Jako první byl za letu na nízkém okruhu sestřelen RPG vrtulník MH-60L s volacím znakem Super 61. Při nouzovém přistání zahynuli piloti CW 4 Clive „Elvis“ Wollcot a 2. pilot CW3 Donnovan Briley. Při obraně zraněné osádky vrtulníku byl smrtelně zraněn Daniel Busch**

THUNDERSTRUCK



**Na místo sestřeleného vrtulníku Super 61 se zařadil MH-60L s volacím znakem Super 64. Byl rovněž zasažen střelou RPG a cestou na základnu se zřítíl. Při nouzovém přistání zahynuli 2. pilot Super 64 CW4 Raymond Frank, William Cleveland a Thomas Field. K obraně místa havárie se nechali vysadit dva členové Delt, Garry Gordon a Randy Shughart. Oba při obraně padli. Za svůj čin byli vyznamenáni in memoriam Kongresovou medailí cti. Jediný přeživší, pilot CW 3 Michael Durant, upadl zraněný do zajetí, z kterého byl později po intervenci vlády USA propuštěn. Celkem bylo při akci 3. a 4. října 1993 zničeno nebo těžce poškozeno pět vrtulníků MH-60L**

VERDOR





# Bedford Oxa



MICHAL TEICHMAN

Asi u každého plastického modeláře můžeme pozorovat vývoj, který lze rozdělit do několika etap. Od lepičů (toto označení neberu v žádném případě urážlivě), kteří slepují

stavebnice od více či méně renomovaných výrobců pro vlastní potěšení bez ohledu na shodu modelu s předlohou, přes modeláře,

kteří se snaží za pomoci všech dostupných doplňků vyplát svůj model (většinou od renomovaného výrobce) do nejmenších podrobností, až po fajnšmekry, jimž nestačí sortiment běžných prodejen a volí „rezinové“ stavebnice malosériových výrobců.

Prošel jsem úvodními etapami, jen vstup do té poslední jsem stále odkládal. Moje zkušenosti s „rezinovými“ doplňky a figurkami sice byly pouze kladné, ale varování zkušených kolegů, že celoodlévaná stavebnice je něco úplně jiného a výsledek stavby může být dosti nejistý (nehledě na cenu), mne dostatečně odrazovaly.

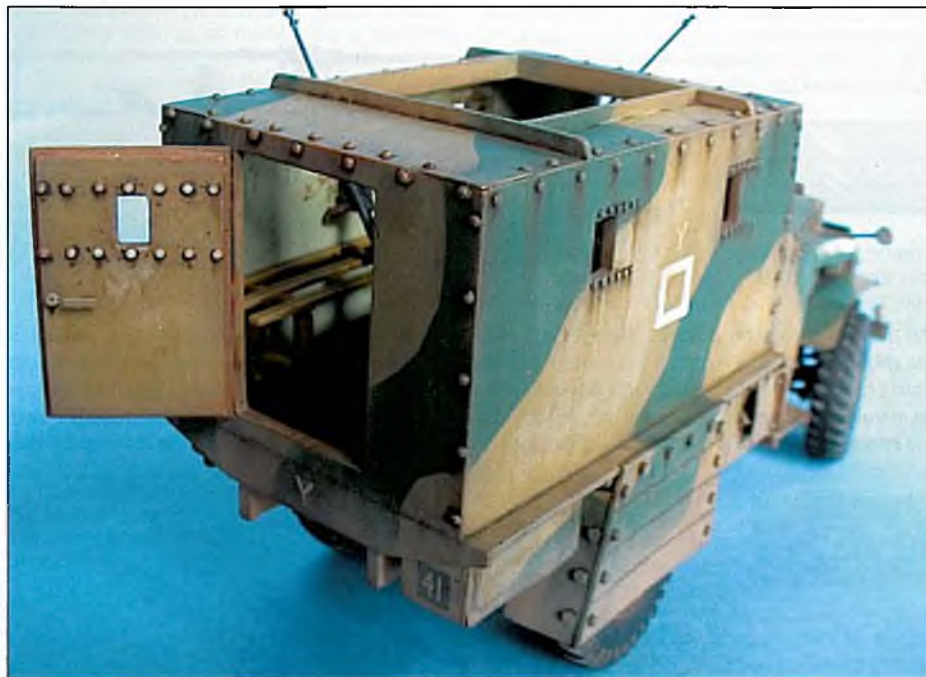
Potom se mi dostala do rukou stavebnice automobilu Bedford Oxa od modelářům známé děčínské firmy MMK (kdo by neznal Tatry pana Krnáče?). Začal jsem zkoumat obsah poměrně malé krabičky s obrázkem nákladáčku Bedford doplněného přidavným pancéřováním.

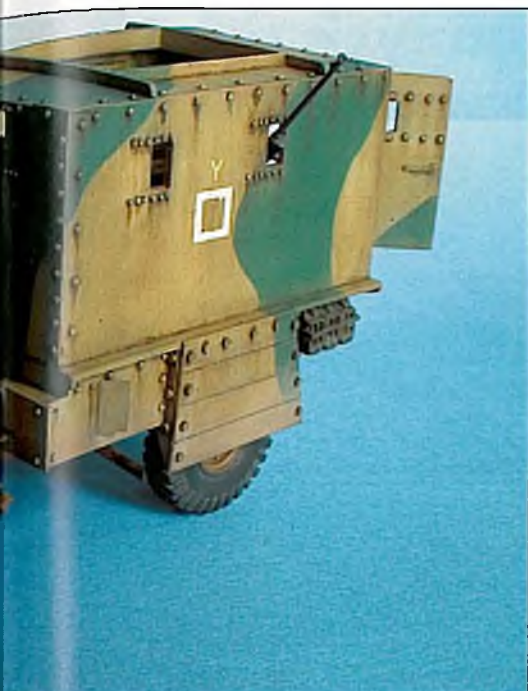
Krabička obsahuje asi 70 dílů bez bublinek a nedolitků, návod (který mi nějak připomíná návody ze stavebnic firmy Bilek), obtisky a planžetu s leptanými díly. Na první pohled super, a tak jsem začal připravovat stavbu.

Při hledání podkladů jsem narazil na problém – je jich absolutní nedostatek. Na internetu jsem našel pouze dvě fotografie nevalné kvality a v literatuře zmínku v publikaci Bronětankovaja technika velikobritanii 1939-1945 (pěkně jsem si počel, je to v azbuce). Takže jsem na další hledání rezignoval a pustil se do stavby „z krabičky“.

Bedford OXA byl provizorní pancéřovaný automobil britské výroby. Hmotnost vozidla činila 6 500 kg, osádku tvořilo 7-8 lidí včetně řidiče a velitele. Celkem bylo postaveno 948 kusů sériových čísel L4332568 až L4333315 (první série) a L4410861 až L4411060. Vozidla byly vybaveny pěchotní jednotky britské armády, po ukončení nebezpečí německé invaze byly předány k Home Guard, nebo přestaveny zpět na běžné nákladní automobily.

Během let 1941-1942 je měly ve výzbroji také polské jednotky. Na požadavek velitele polských pancéřových vlaků plk. Michalského byly jako průzkumné přiděleny k vlakům právě tato obrněná vozidla. Byla označena bílým číslem 144 na černém obdélníku a britskými sériovými čísly. Každý z vlaků (G, C, D) měl k dispozici tři vozy, například k vlaku G s domovskou stanicí v Heacham byly přiděleny vozy L4333037 (Giewont), L4333140 (pop Iwan) a L40002174 (klímczok). Později byly automobily Britům vráceny spolu s pancéřovanými vlaky.



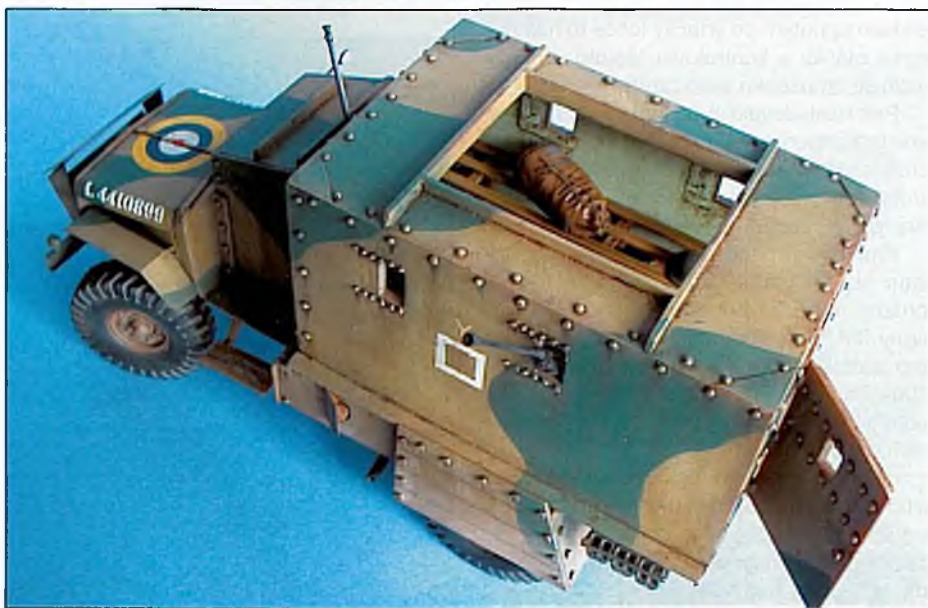


## Stavba

Rám podvozku je již sestavený a navíc doplněn naznačením hadiček brzdové soustavy. V některých místech jsou vypadlé nýty, ale jednoduše jsem je nahradil plastovými tyčkami se zabroušenou hlavičkou.

Jediný problém nastal s podlahou korby, na které je připevněna obrněná nástavba. Odlitek podlahy má různou tloušťku a oprava by byla příliš pracná, a tak jsem díl zhotovil nový – poskládal z tlustších plastových destiček.

Stítek leptů obsahoval díly k vybavení kabiny řidiče (dovnitř stejně není moc vidět), pancéřovanou nástavbu korby (interiér i exteriér) a především pancéřování přední masky a blatníky. Stavba probíhala bez problémů, tmelení je minimum, lepty celkem dobře sedí. Opancéřovaný prostor korby je vybaven lavičkami, lze doplnit ještě 6 kulometů, celty a pytle, které jsou rovněž součástí stavebnice.



## Povrchová úprava

Celý model jsem nastříkal barvou **Tamiya XF-64**, abych zviditelnil případné „kosmetické nedostatky“, žádné jsem však nenašel. Poté následoval nástřík kamuflážními barvami **Humbrol**. Nejprve Humbrol 93 (okrová) a po vykrytí maskami vlastní výroby (z papí-

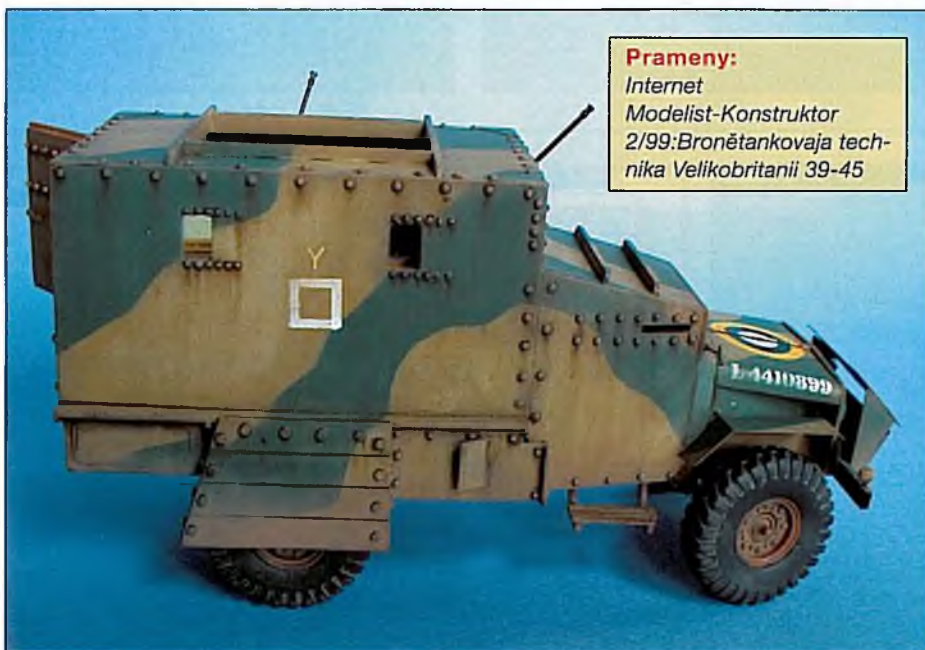
rové 4 cm široké pásky, kterou používají autolakovníci) Humbrol 30 (zelená). Po nástříku lesklým lakem Tamiya X-22 jsem pomocí „vodíček“ **Agama** nanesl obtisky (jsou trochu tuhé) a wash umbrou pálenou. Na závěr jsem celý model nastříkal matným lakem 182 Super Clear od **GSI**.

A pak jsem zažil šok. Na celém modelu se objevily šedivé mléčné fleky. Snažil jsem se je odstranit rozmytím původním ředidlem – rozpustilo jak podklad barvou Tamiya, tak narušilo Humbrolky. Pak jsem situaci zachraňoval napuštěním zředěné olejové barvy. Bohužel se jen vsákla do povrchu a nic nezměnila. Posledním krokem bylo odbroušení povrchu jemným smirkem, což bylo pracné a s katastrofickými následky – probrousil jsem se až na základní Tamiyu.

Nebyl to Jára Cimrman, ale já, kdo řekl: „Ne, přátelé, tudy cesta nevede.“ Celý model jsem nastříkal znovu. Lak GSI jsem více naředil (1: asi 3,5) a stříkal ho v několika tenkých vrstvách. Co vám budu vyprávět, vyšlo to!

Ze stavby svého prvního odlévaného modelu mám dobré pocity, a tak mohu celkem bez rozpaků prohlásit: „Kdo se bojí, nestaví „reziny“.“

Foto autor



**Prameny:**  
Internet  
Modelist-Konstruktor  
2/99: Bronětankovaja technika Velikobritanii 39-45

## Zvláštní poděkování:

Firmě **MMK** za pěkný model a p. **Holému** z **Hradce Králové** za půjčené materiály

# Odstraňování nálitků na odlévaných dílech

MICHAL TEICHMAN

Při stavbě svého prvního modelu z odlévaných dílů jsem narazil na celkem podstatný problém – jak odstranit mnohdy rozměrné technologické nálitky.

U drobných dílů šly odstranit brousicí mřížkou na sádrokarton, ale pro odstranění velkých nálitků (kapota motoru) se mi tato metoda jevila jako zdlouhavá a pracná. Také se mi nechtělo nálitky odřezávat lupenkovou pilkou nebo pilkou na železo. Po prohlídce domácího strojního vybavení jsem našel řešení. Nálitky jsem nahrubo odbrousil Superdiskem upnutým do vrtačky (chce to nastavit nízké otáčky a kontrolovat teplotu, protože rezin se broušením silně zahřívá).

Pak následovalo broušení vibrační bruskou (zakoupenou v akci za 299 Kč) s papírem zrnitosti 100 a konečné zabroušení načisto již zmíněnou mřížkou na sádrokarton a smirkem různých zrnitostí.

Kromě brusného papíru (smirku) používám „brousítka“ – brusivo nanesené na pružný materiál podobný „karimatce“ od firmy 3M. Brousítka lze koupit v potřebách pro autolakýrníky. Odstranění nálitků tímto způsobem je velmi rychlé. Při broušení Superdiskem doporučuji použít z bezpečnostních důvodů brýle.

Jak už jsem uvedl, tento postup je rychlý a účinný, ale má to jeden háček – při broušení vznikají droboučké a lehoučké špony „rezinu“, které roznáší jakýkoliv pohyb vzduchu do dalekého okolí.

Foto autor



## RAYMOND®

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

RAYMOND Group s.r.o.

Tel.: 571 448 705-6, Fax: 571 478 271  
www.raymondgroup.cz, info@raymondgroup.cz

Jasenice 1593  
75501 Vsetín

## FRONT – Roháč Miroslav

Viac ako 500 odtienov farieb. tel.: 0903 555 748  
0915 816 131

Ponúkame kompletný sortiment výrobkov firmy AGAMA. Predaj farieb a doplnkov pre modelárov formou dobierky.

Adresa: Tatranská 71,947 11, Banská Bystrica.  
www.front.sk cstvorka@pobox.sk

# MODEL NA PŘÁNÍ: Figurky

Tentokrát se budu věnovat malbě obličejů figurek v měřítku 1:35. Prosim nezapomínejte, že celý obličej malujeme na ploše velikosti jedné čtvrtiny nehtu malíčku. Modely na fotografiích jsou několikanásobně zvětšené, čímž samozřejmě vyniknou nedokonalosti modelu i malby. Na druhou stranu si však myslím, že je to vyváženo možností vidět opravdu zblízka, jak jsou techniky malby používány.



Měřítko: 1:35  
Výrobce: Hornet

*Pro malbu obličejů v měřítkách modelové velikosti 1:35; 54 a 70 mm používám čtyři barvy Model Master z autentické řady Skin tone. Oči vždy domaluji olejovými barvami, vlasy a obočí akrylem, oleji, případně oleji smíchanými se syntetickými emaly*



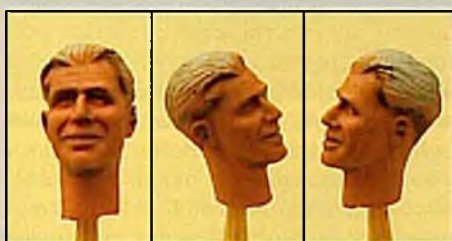
Podmalba obličejů (skin tone warm tint)



První stín (skin tone shadow tint)



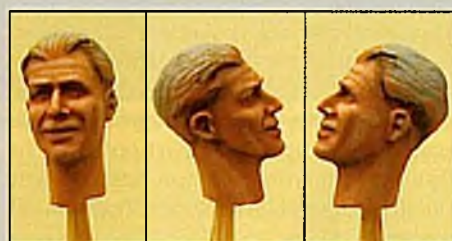
Roztupování hran prvního stínu štětcem se stopovým množstvím ředidla



Druhý stín (skin tone tint base dark)



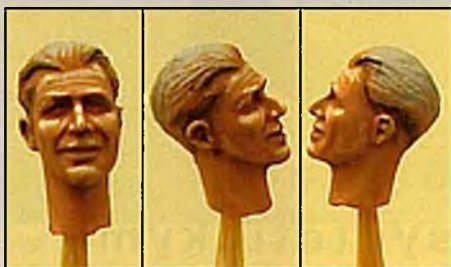
Roztupování hran druhého stínu



První „světlo“ (skin tone tint base light)



Roztupování hran „světla“



Druhé světlo (skin tone tint base light + bílá)



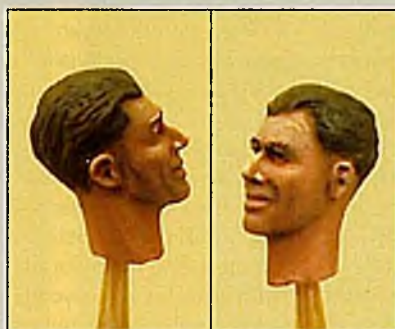
Roztupování hran druhého „světla“



Malba očí



Malba vlasů



Rašící vousy (směs barev skintone warm tint + černá v poměru 1 díl barvy ku 3 dílům ředidla nanese na tvář)



Hotová hlava

Jindřich Štěrbáček

+ JEZEVCÍKOVA MODELÁŘSKÁ STANICE PRVNÍ POMOCI +

# Figurkařina

JINDŘICH ŠTĚRBÁČEK

(Pokračování)

Při metodách barvení figurek, které si popíšeme v tomto dílu Poradny, využíváme nasvícení shora. Začátečnickům doporučuji figurku umístit pod žárovku a sledovat, která místa jsou ve stínu a která naopak „září“ dopadajícím světlem. Tento efekt se budeme snažit napodobit kladením zesvětlených a ztmavených variant základního odstínu. Začnu nejstarší technikou.

## Malování oleji

Techniky malování uměleckými olejovými barvami mají své zvláštnosti. Velmi specifická je doba zasychání. Je mnohem delší, než u malování jiným typem barev (u některých odstínů až týden). Olejové barvy tak umožňují prakticky neomezeně smíchávat odstíny na rozhraní jednotlivých barev. Dobu zasychání můžeme zkrátit odsátím olejové složky, která zasychání zpomaluje, papírovým ubrouskem, na který barvu před aplikací nanese a necháme 2 až 3 hodiny před použitím. Zasychání rovněž zrychluje matný porézní podklad. Nejlepší výsledky bývají dosaženy na figurkách natřených světlými odstíny barev Humbrol rozředěnou benzínem Zippo do zapalovačů.

Figurku natřeme (nastříkáme) základovou barvou, na ni nanese podklad matnou syntetikou nebo akrylem v příbližném odstínu, jaký by namalovaná část měla být. Přes dokonale zaschlý podklad opatrně natřeme velmi tenkou vrstvou olejové barvy v odstínu, ve kterém má oděv či pleť být (tzv. střední odstín). Snažíme se barvu dokonale rozetřít po celém povrchu, nikde nesmí být viditelné hrudky pigmentu a tahy po štětci. Připravte se na to, že barva bude mít konzistenci zubní pasty a bude se rozírat hůř než třeba syntetické emaily.

Poté do míst, která jsou při metodě nasvícení shora ve stínu, nanese ztmavenou barvu, tzv. „první stíny“. Rozhraní mezi prvním stínem a středním odstínem roztupujeme opatrně do ztracena tak, aby bylo difúzní. Dvnitř pole barvy prvního stínu nanese více ztmavenou variantu (tzv. druhý stín). Rozhraní mezi prvním stínem a druhým stínem opět roztupujeme do ztracena. V místech nejhlubšího stínu (podpaží, rozkrok atd.) nanese třetí stín – nejtmavší variantu základního odstínu.

Stejně postupujeme při vytváření „světla“. Začínáme nejširším polem tzv. prvního světla.

Zesvětlením prvního světla a nanesením dovnitř pole získáme druhé světlo atd. V případě, že je nanášená barva příliš suchá a „trhá“ se na povrchu, můžeme ji trochu zředít syntetickým ředidlem Sans Odor. Zároveň tak urychlíme zasychání olejové barvy. Stejněho efektu dosáhneme umístěním figurky pod 100wattovou žárovku. Tento postup doporučuji pouze u cínových figurek, u ostatních materiálů může vlivem tepla dojít k deformacím.



Umělecké  
oleje  
a syntetické  
barvy

## Barvení syntetickými barvami

Postupy při barvení syntetickými emaily jsou velmi podobné jako u barvení oleji. Na práci se syntetickými emaily jsou modeláři zvyklí, při malování figurek se však používá více zředěná barva. Ta je proto transparentnější, ale je tak zároveň jednodušší vytvořit difúzní přechod mezi jednotlivými světelnými stupni základního odstínu. Na vytvoření přechodu máme mnohem méně času, protože syntetické barvy zasychají během přibližně jedné hodiny. Dobu zaschnutí můžeme prodloužit přidáním trochy olejové barvy, která se dá díky stejné bázi s emaily velmi dobře míchat.

## Barvení akryláty

Barvení akrylovými barvami Vallejo Model Color („Vallejo na štětec“) patří mezi styly, které si raketově získaly oblibu mezi špičkovými figurkáři a velká část těch nej..., (jejichž výtvořů si můžete prohlédnout ve fotografické reportáži z Euromilitaire 2004) maluje právě akrylovými barvami.

Při malování akrylovými barvami se využívá jejich velmi rychlého zasychání. Nejprve malované místo natřeme „středním odstínem“. K tomu použijeme barvu zředěnou vodou v poměru 1:1. Vrstev „světla“ i „stínů“ se nanáší až 20, barva je naředěna nejméně v poměru 1:5 ve prospěch vody.

Difúzního přechodu dosahujeme nikoli jako u předchozích technik roztupováním na hranici mezi různými nasvíceními středního odstínu, ale postupnou gradací jednotlivých vrstev světla či stínu. Po každém nabrání směsi na štětec si ťukneme hranou vlasu do ubrousku a tím se zbavíme přebytečné barvy. Pokud tento krok vynecháme, barva nám při dotyku štětce zaplaví povrch a my můžeme začít od začátku. V podstatě každou vrstvu musíme umístit přesně tam, kam má přijít. Nanesená směs pak zasychá v řádu sekund a my můžeme ihned pokračovat další transparentní vrstvou. Na rozdíl od předchozích technik nepotřebujeme tenký štětec, ale spíše štětec, který udrží dostatek barvy a zároveň má tenký hrot. Pro tento účel se mi nejlépe osvědčily štětce Kolibri s přírodním vlasem a „anatomickou“ násadkou trojúhelníkového průřezu velikostí 0 až 2. Tato metoda je asi nejnáročnější na čas, ale zároveň máte nejlepší kontrolu nad tím, kam barvu nanášíte.

Metody tentokrát popsané jsou technologicky náročnější než metody používané při znázornění všeobecného nasvícení, dosažené výsledky jsou ale i při podprůměrných zkušenostech proti předchozím metodám nesrovnatelně lepší.

Akryláty



# Velká cena Mladé Boleslavi 2004

V sobotu 11. září Dům dětí a mládeže v Mladé Boleslavi zaplnili modeláři z různých koutů Čech aby vystavili své modely a zabojovali o některou z řady cen, které byly připraveny na 29. ročník Velké ceny Mladé Boleslavi. Svá dílka přineslo 74 modelářů z Prahy, Železného Brodu, Hradce Králové, Liberce, Děčína, Čáslavi, Roudnice a dalších míst, samozřejmostí byla účast domácích stavitelů.

Bodovaly se čtyři hlavní kategorie I.b, I.c, II.a, II.b (celkem 44 modelů) a kategorie pro hodnocení metodou „líbí-nelíbí“ (119 modelů). Navíc byla vyhlášena řada speciálních cen pro modely z bodovaných kategorií: Letadla ruských a sovětských pilotů, Ruská a sovětská technika, Invazní letadla, Letadla českých a slovenských pilotů a v neposlední řadě i novinka, Boleslavská Brambora, za čtvrté místo v letadlech a technice

(cena byla udělena členy KPM MB jednomu z obou čtvrtých míst v letadlech a v technice). Bodování bylo svěřeno tříčlenným týmům rozhodčích zvolených z účastníků soutěže, modely kategorie „líbí-nelíbí“ posuzovala také pětičlenná skupina modelářů vybraných ze soutěžících. Návštěvníci nezůstali stranou a jejich hlasováním byl z těchto kategorií zvolen model Best of show. **PAVEL ŠKODA (KPM MB)**



**Pavel Štechr: Spitfire Mk.I 1:72 (jako pořadatel byl hodnocen mimo pořadí)**



**Michal Šourek: Spitfire Mk.VII (1:48); 2. místo Letadla čs. pilotů**



**Lukáš Pilvousek: M3 Stuart; 2. místo Technika 1:35**



**Milan Teichman: Praga RV; 2. místo Technika 1:72**



**Petr Vorobok: Jagdpanzer IV; 1. místo Technika 1:72**



**Petr Šámal: A-6A Intruder; 1. místo Letadla 1:72**



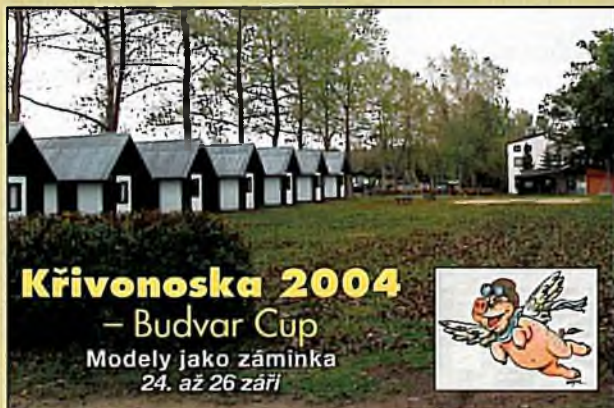
**Jan Matyska: Mosquito (1:48); 1. místo Letadla čs. pilotů**



**Michal Šourek: P-47D; 1. místo Letadla 1:48)**



**Petr Škořepa: Lanz Bulldog 1:35 (jako pořadatel hodnocen mimo pořadí)**



## Křivonoska 2004

### – Budvar Čup

Modely jako záminka  
24. až 26. září



V kempu Křivonoska se modeláři sešli na jedné z tradičních podzimních akcí už po dvanácté. Modelářští chrti a honiči medailí se tohoto setkání obvykle neúčastní, protože se koná týden po silné soutěžní přehlídce E-day, a také proto, že spíše než soutěží se podobá společenskému setkání modelářů, historiků a zástupců modelářských firem.

Tvrdé jádro účastníků se sjíždí už v pátek a zbytek obvykle dorazí během sobotního dopoledne. Soutěže se už pravidelně účastní maďarský modelářský klub i modeláři z Rakouska a Německa, což také o něčem svědčí. Po přihlášení modelů do soutěže (letos se jich sešlo přes dvě stě) následují nákupy za výhodné ceny. Je totiž jednou z hezkých tradic Křivonosky, že všichni přítomní prodejci, prodávající v obchůdkách vytvořených z ubytovacích chatek, poskytují na výrobky velmi slušné slevy.

Tou dobou zároveň začíná jedna z nejlepších doprovodných akcí modelářských soutěží – opékání čuníka (hádejte proč je v logu této akce) a narážejí se sponzorské soudky. Jestliže je dobré počasí (doposud bylo v deseti případech ze dvanácti), hraje se fotbalík 50 na 50, při němž můžete poměrně beztržně okopávat bossy modelářských firem. Letos v noci

z pátku na sobotu sprchlo, terén byl nevhodný, ale o to víc byly v permanenci dvě hospůdky v areálu kempu, ve kterých modeláři hučeli – obvykle v poměru dvacet modelářů na jednoho výrobce – nápady a návrhy na budoucí skvosty výrobních programů. Je pravda, že po dvou třech hodinách už výrobci odkývali i věci, které by je na první pohled museli přivést na mizinu. Mezitím se samozřejmě konzumovalo a odbíhalo k ohništi.

Zkušení jsou trpěliví a čekají, až se v počátečních fázích přejedí „kúžičkáři“ a „chlebaři“ a na ně zbude maso od kostí. Večerní veselí s hudbou probíhalo letos pouze do čtyř do rána, v minulosti se leckdy protáhlo až do nedělní snídaně. Ještě před nedělním polednem nastalo vyhlášení cen, přičemž mnohý z výherců měl na obličejích po „propažené noci“ zimní kamufláž. Ne že by soutěžní modely byly špatné, jak můžete posoudit na fotografiích, ale jsou opravdu až na druhé koleji za společenským aspektem akce. Ostatně v celé historii Křivonosky snad ještě nebyl podán protest.

*Proč na akci nejet:* jestliže máte nemocný zlučňík, tohle není akce pro vás.

*Proč na akci jet:* velice přátelská atmosféra, žádné honění, slevy při nákupu, možnost rodinného výletu na zámek Hluboká nad Vltavou (2 km od kempu) nebo do Českých Budějovic, ovlivňování výrobního programu firem, každý se baví s každým, nikoho neobtěžuje dát se do řeči s neznámou tvář, prase.

Jestliže jste se rozhodli zajet si na Křivonosku příští rok, rozhodně neváhejte a zamluvte si chatku nebo pokoj co nejdříve. Je pravda, že doposud to vždy pořadatelé nějak zařídili a všichni zájemci se vešli, ale co kdyby zrovna na třináctém ročníku v roce 2005 ...

Jezevčík



Avia S-199 1:32 p. Janoušek  
(konverze Ciro) kat. 2



R-4D Skytrain 1:72  
Petr Veselý; 1. místo kat. 1



F-4G Phantom 1/72  
Miroslav Petrovský;  
2. místo kat. 1



Všude dobře, tak co doma  
1:35 Milan Krnáč; kat. 9



Koncentrační tábor 1:35  
p. Žatkovič; 1. místo kat. 9



Marder I 1:35 p. Vorel; kat. 8



Steyer 1500 1:35  
p. Pokorný; kat. 8



# Mistrovství republiky seniorů a juniorů s mezinárodní účastí

Letošní Mistrovství republiky seniorů a juniorů proběhlo ve dnech 17. a 18. září díky dohodě s pořadatelem jako součást setkání E-day v Plzni. Do soutěže se přihlásilo 74 modelářů s 95 modely, dva byli ze Slovenska a jeden z Polska. Nejmladším účastníkem byl šestiletý Matěj Lorenz. Letos poprvé bylo možno se přihlásit do soutěže prostřednictvím internetu, což využilo 90 % všech soutěžících.

S ohledem na četné dotazy dodávám, že Mistrovství republiky se mohou zúčastnit i modeláři, kteří nejsou členy Svazu modelářů ČR. Ovšem výsledky mistrovství podle předem daného klíče určují nominaci modelářů na soutěž v Telfordu v Anglii (letos 20. až 21. listopadu), na kterou jsou nominováni pouze členové SMČR. Členem svazu se můžete stát buď individuálně přímo na adrese Svazu modelářů ČR, nebo přihlášením do modelářského klubu, který je členem Svazu.

Bodovalo se podle soutěžních pravidel, která byla poprvé zkušebně použita vloni v Berouně. Nová pravidla mají zrovnoprávnit jednotlivé části stavby, tím, že 1/3 bodů je přidělena za stavbu, 1/3 za detaily a 1/3 případně na barvení a patinu. Podle prvních ohlasů se nové rozvržení bodů osvědčilo.

Asi každý z návštěvníků soutěže si předem dělá obrázek o tom, jak dopadne pořadí v jednotlivých kategoriích. Tento pohled je samozřejmě podobný hodnocení metodou líbí-nelíbí a konečný výsledek po bodování proto může mnohdy překvapit. Letos pro mne bylo takovým překvapením až páté místo novostavby OT-64 Skot Zdeňka Zavadila s kompletním interiérem a pohyblivými krytkami a poklopy (kat. II. a) a čtvrté místo Zera z dílny Jaroslava Gallera s nádherným onýťovaným kovovým povrchem (kat. I. b). Kategorii civilní techniky by prospěla větší účast, která by pravděpodobně vedla k rozdělení kategorie III. a (civilní pozemní technika 1:20 a větší) na automobily a motocykly. Chápu argument modelářů, že nebudou dávat na hodnocení modely do kategorie, kde jsou auta i motocykly dohromady, ale chápu i argument, proč dále dělit kategorii, ve které je pouze pět modelů. Je to trochu začarovaný kruh..

Letos poprvé se mezi nominovanými do Telfordu objevili i vítězové z kategorií diorám a figurek. Ve figurkách se pravidla plně osvědčila a doposud probíhající boje o první místa mezi členy známé pražské dvojky Křepelka/Rešl se rozšiřují na jména Vodička, Batěk a Blažek. Vítězství rozdíllem třídy jsou stoupající úrovní později jmenovaných asi minulostí. Pro příští ročník bych figurkářům připomněl, že součástí modelu jsou i podklady pro malbu (i když to může být jen obrázek z krabičky), což činí rozdíl deseti bodů, který může razantně zamíchat výsledným pořadím.

Nakonec jsem si nechal kategorii diorám, ve které jsem dělal jednoho ze tří rozhodčích. Tato kategorie byla nejsilněji obsazená (14 mo-

delů). Výrazně se projevilo pojetí pravidel v duchu „čím menší diorámu máš, tím méně toho můžeš zkazit“ a „když je to na fotografii, je to nejoriginálnější nápad“. Mnozí očekávali trochu jiné celkové pořadí, ale takhle nám to po sečtení bodů vyšlo. Bodovačka je opravdu jiná, než líbí-nelíbí.

Celkově se začíná dařit likvidovat dlouho zažitý princip jednoho odečteného bodu za křivě nalepený drátek v podvozkové šachtě versus jeden odečtený bod za stříbrící obtisky po celém povrchu (samozřejmě trochu přeháním, ale zas ne tak moc). Rozhodčí by se neměli bát udělovat body v celém rozpětí (0 je také ohodnocení), ale neměli by zároveň zapomínat uvádět zjištěné vady a nedostatky do bodovacích archů. Rozhodčí měli tentokrát zajištěny opravdu profesionální podmínky pro bodování (když rozhodčí potřeboval další světlo, dostal ho během 20 sekund, zvědavci z řad soutěžících byli nekompromisně vykazováni ven z bodovací místnosti, bodovací archy včetně označení modelů byly předtištěny na počítači a bylo předem vyřešeno mnoho dalších „drobností“, které na předchozích mistrovstvích rušily nebo zdržovaly).

Mistrovství republiky se podle mého názoru povedlo a spojení se soutěží E-day pomohlo dostat tuto soutěž do povědomí neorganizovaných modelářů.

Jindřich Štěrbaček

## E-day 2004

Letošní čtvrté mezinárodní otevřené setkání modelářů a výrobců E-day definitivně ukázalo, že soutěžní rok v Čechách má dva vrcholy – ModellBrno na jaře a E-day na podzim. Počtem přihlášených modelů asi loňský ročník nepředbílo, počtem návštěvníků a prodejců určitě ano. V hale střešnice nebylo chvílemi k hnutí a vzduch se dal krájet, ale to asi pořadatele potěší mnohem víc, než kdyby se člověk v prázdném sálu bál. Jako oboustranně prospěšné hodnotím spojení E-day s mistrovstvím republiky. Průběh soutěže mi připadal zcela hladký, jediná komplikace nastala při vyhlášení výsledků, což je všeobecně bolest velkých soutěží. Čím větší soutěž a více kategorií, tím déle vyhlášení trvá a soutěžící mnohdy z opačných koutů republiky i ze zahraničí jsou už samozřejmě netrpěliví. Pořadatelé setkání E-day se rozhodli tuto dobu zkrátit přidáním ocenění k modelům a na ceremonii vyhlásit pouze vítěze kategorií. Bohužel umístili ocenění v několika případech tak nešťastně, že si to majitelé sousedících modelů vyložili jako odhodnocení svého výkonu. Nehledal bych za tím úmysl, protože po zveřejnění výsledkové listiny na internetu se minimálně dva „neocenění ocenění“ sami přihlásili a nabídli vrácení plakety pořadatelům, čímž se pro mě stávají kandidáty na cenu fair play. Snad až na tento zádrhel se letošní E-day velmi vydařil a můžeme se těšit na příští ročník. **Fotografie některých modelů z E-day naleznete na druhé a třetí straně obálky**

Jindřich Štěrbaček

# www.artur-m-c.cz

## internetový obchod

s nejširším sortimentem potřeb  
pro plastické modelářství v ČR

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

Zaregistrujte se na [www.artur-m-c.cz](http://www.artur-m-c.cz) nebo pošlete  
e-mail na [info@artur-m-c.cz](mailto:info@artur-m-c.cz).

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

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

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

# Euromilitaire 2004

VÁCLAV KRCÁL

O soutěži Euromilitaire jsme slyšeli, že je neoficiálním vrcholem světových figurkářských a technickářských soutěží. To nás inspirovalo, abychom vyjeli tuto akci prověřit a zároveň abychom se porovnali se světovou špičkou.

Soutěž se konala o víkend **18. a 19. září** v nádherném prostředí ve městě Folkestone

ve stejné hale jako jarní soutěž Trucks and tracks. Výstavní budova je vestavěná do skály a okna z místností míří na pláž, k procházce lze využít i promenádu nad mořem. Vstupné, ve kterém je zahrnuto startovné, činí 8 liber na den, za 10 liber získáme vstupenku na oba dny.

Pořadatelé se své role zhostili na vysoce profesionální úrovni, mimo jiné se domlouvají vysíláčkami a ještě těsně před koncem, v neděli v 15 h, vyžadovali vstupné. Přejímka modelů



začala v sobotu v 15 h, už o půl hodiny později byly modely hodnoceny a druhý den ráno jsme znali výsledky.

Ve velkém sále byli zastoupeni prodejci jak z řad „garážových“ výrobců, tak i nejznámější světové figurkářské firmy. Zatímco na u nás více proslavené soutěži v Telfordu převažují Britové a obyvatelé Commonwealthu, Euromilitaire je více kosmopolitní a domácí Britové jsou v menšině. Letadla se na Euromilitaire uplatní pouze jakou součást diorám.

Celková úroveň soutěže předčila naše očekávání, protože jste tu nenašli slabý nebo i jen průměrný model. Vystavená díla patřila jednoznačně mezi to nejlepší, co jsem kdy viděl.

*Foto autor*







## 3DETAIL

Mezi modeláři si stále větší popularitu získává technika nýtování. I firma 3Detail se rozhodla vyrobit nýtovadlo pro



naše modeláře. Rozteč mezi jednotlivými zuby přibližně odpovídá měřítkům 1:72 a 1:48. V sáčku je přiloženo i papírové měřítko. Chce to jen sehnat vhodné nýtovací výkresy, předkreslit si na povrch tužkou jednotlivé řady nýtů, přiložit ohebné pravítko...

## AIRES

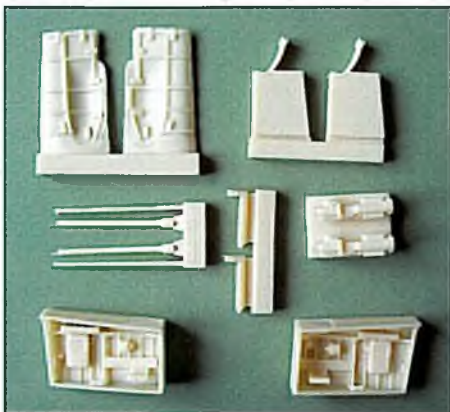
Aires po tříměsíční odmlce vydal další rozšířenou sadu v krabičce. Je určena pro výbornou stavebnici Fw 190D od Hasegawy v měřítku 1:32 (pro evropský trh je přebalován i firmou Revell). V krabičce s motorovou sadou nalezneme



jak motor a jeho zavěšení, tak zástavbu kanónů nad motorem i protipožární přepážku. Chybět samozřejmě nemohou krycí plechy s vnitřní konstrukcí, výfuky mají odvrtné výstupní otvory, hlavně jsou duté, fotolept také nechybí a „Fokous“ od Hasegawy/Revellu je velmi podařený a běžně dostupný. Motorová sada má označení 2019. I sada 2025 nava-



zuje na stejnou stavebnici, dostaneme v ní obě křídelní zbraně včetně prostoru pro jejich uložení, krycích plechů



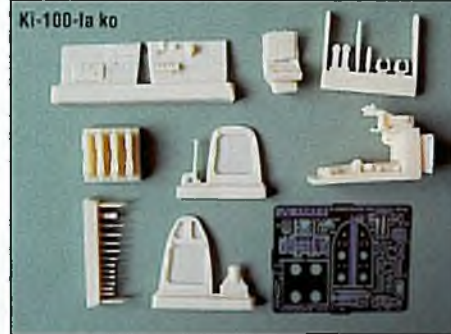
a hlavní. Detaily jsou na výborné úrovni, je možné poněchdat zbraňový prostor prázdný s vymontovanou zbraní v péči mechaniků. Protože Aires už v minulosti vydal sadu do pilotního prostoru a podvozkovou šachtu, je asi vymalováno a můžeme začít vylepšovat. Pro nás ho se ho chystá stavět jeden z tvůrců časopisu Revi, Jakub Vilinger.

V našich krajích je asi jen několik fajnšmekrů, kteří si koupili model F3H-2 Demon firmy Grand Phoenix (1:48). Dvě



novinky z Airesu jim ho umožní dovést na úroveň soutěžního modelu. V první sadě najdeme elektroniku z příděl letadla i krycí panely (4229). Z obou dílů odbrousíme náliček a v místě broušení oba díly slepíme dohromady. K dispozici máme už tradičně i krycí plechy. Druhý blister je polo-

prázdný, je v něm odlitek vystřelovacího sedadla Marlin Baker Mk 4 BS a drobný aršík fotoleptů s upínacími pásy. Protože horká křesla v Airesu opravdu umí, není proč váhat. Sada má označení 4233. Poslední blister (4227) je určen pro Ki-100-la ko firmy Hasegawa v měřítku 1:48. Tonymu s hvězdicovým motorem a ostrým hříbetem (stavebnice JT38 a JT125) můžeme dopřát nový pilotní prostor a zbraně před ka-



binu se zástavbou. Detaily jsou tradičně na výborné úrovni, nechybí ani aršík fotoleptů. Zástavba celé sady by neměla být složitá, protože nakonec do trupu vlepujeme jeden velký celek. Počítejte s tím, že stavebnice má překryt pilotního prostoru v jednom dílu. Čistota odliš sad firmy Aires se stala pro zahraniční časopisy etalonem kvality a ani tyto nejsou výjimkou, zcela bez bublin, otřepů nebo stop po vytrženém formě.

## AZUR

Firma Azur opět příjemně překvapila výběrem předlohy své novinky. Model I-16 v měřítku 1:32 asi očekával má-



skodu, díly jsou čistě odsífkny, po vystřihání dílů z rámečků a pokusném slepení mi nevyčázel při dodržení správného vzepětí křídla přechod křídla a trup, takže v těchto partiích pozor. Součástí stavebnice jsou odlitky výfuků a malý fotoleptaný aršík s pásy a zaměřovačem. Na výběr máme ze tří kamufláží. Všechny jsou ze španělské občanské války, přičemž jedna je frankistická a dvě republikánské.

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

## Artur M.C.

P. O. Box 79, 274 01 Slaný

tel.: 312 523 556

www.artur-m-c.cz

e-mail:

info@artur-m-c.cz

Pravděpodobně jej naleznete mezi dalšími 17 034 položkami naší nabídky.

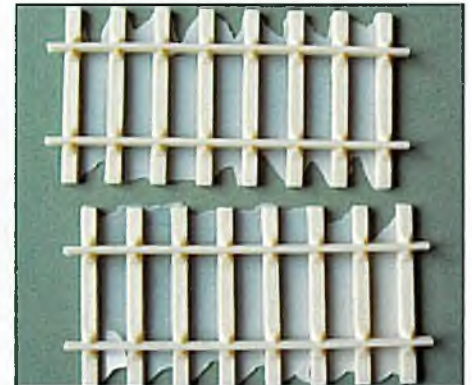
## CALIBRE72

Firma Calibre zahájila novou řadu Calibre72 a už podle názvu je jasné, že jejím zaměřením bude výroba doplňkových sad a stavebnic v měřítku 1:72. První (72 001) nám umožní nahradit nepřilíhš povedená kola v nové stavebnici



M-998/1025 Hummer firmy Revell. Odlitky znázorňují kola zploštěná zatížením vozidla, mají znázorněn vzorek šrouby a dokonce i čitelný nápis Good Year po obvodu gumy. Tyto detaily nejsou běžné ani v měřítku 1:35 a v měřítku 1:72 myslím takhle daleko dosud nikdy nezašel.

Ve druhé sadě najdeme dva odlitky kolejnic s pražci, které



se hodí do různých diorám v měřítku 1:72. Protože se má lokomotivám v tomto měřítku (i v 1:35) věnovat Dragon, určitě se můžou hodit. Na odlitcích je tenký otřep po lití, ten lze odstranit oloupáním bez použití nástrojů a poníčením nehrozí. Podle potřeby zvolíme tvar náspu a hrubost materiálu, kterým je tvořen. Pro tento účel jsou ideální posypy prodávané ve „vlačkářských“ prodejnách, pro přirozený vzhled potřebují ale dobarvit.

## DETAIL MODEL

Nevelká krabička s barevným obrázkem (7017) obsahuje pytlík s asi 55 odlévanými doplňky (podle výrobce 61, ale nemohl jsem se dopočítat), miniaturní planžetu s lepy upínacích pásů a stavební návod. Vše je určeno k „otevření“ a vyšperkování německého dvoumotorového nočního stíhače Heinkel He 219 Uhu v měřítku 1:72 ze stavebnice Dragon. Polyuretanové odličky vystihují věrně podobu mnoha detailů, především vybavení pilotního

1/72 **DETAIL model**



HEINKEL He-219 "UHU" 7017

The detail set for DRAGON engine DB 603 engine bed, cockpit, new wheel, armaments 61 parts PUR, 8 parts photoetched



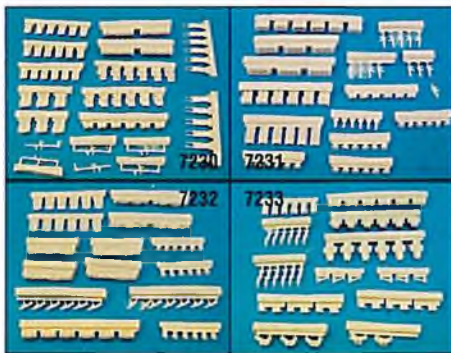
prostoru, podvozkových šachet, jejich krytů, přístrojového vybavení a jedné pohonné jednotky. Jsou bez bublin, vcelku čisté (drobné škrábance buď zakryje barva, nebo je obrousíme), ale tu a tam se zahloubení přeměnilo v otvory (kryty předového podvozku 11 a 12, kryt 30), což se špatně odstraňuje. Nepochybně užitečný doplněk, který zaujme především soutěživé stavitele.

## EDUARD

**Stavebnice:** 1:48 Bf 108 Taifun v cizích službách (1101; limitovaná edice); Morane Saulnier Type N (8090)  
**Fotolepty:** 1:32 Fw 190A-5 přístávací klapy (32135); 1:48 F-15C Eagle (48487), TBF Avenger příst. klapy (48482); 1:72 He 111H-6 pomovníce (72437), He 111H-6 exterior (72436), napínáky a řídicí prvky (72438); 1:35 Challenger II (35733), Leopard 2A6 (35707), MARS exterior (35730), MARS interior (35744), MARS chodníčky (35745), PaK 43/41 (35714), sWS s „Goliášem“ (35710), 1:72 U-boat VIIC (53008)  
**Big ed:** 1:32 F4U-1 Corsair (BIG3207); 1:48 F-14A Tomcat (BIG4816), MiG-15 (BIG4817); 1:72 SM-79 Sparviero (BIG7207); 1:35 Brumbar (BIG3519), Elefant (BIG3521), Morser Karl (BIG3522), StuG. IIG (BIG3520)  
**Barevné fotolepty:** 1:48 AV-8B Plus (49271), F-15C interior (49254), F-15E (49225), MiG 21 MF (49251), P-38L Lightning (49265), P-47D-25 (49270); 1:72 AV-8B (73237), AV-8B Plus (73236), F-16A Plus (73235), F-18F Super Hornet (73229), F6F-3 (73220), F6F-5 (73245), He-111H-6 interior (73247); 1/700 Figurky na let. lodě (17504)  
**Barevné fotolepty Zoom:** 1:72 AV-8B Plus (FE271), F-15C (FE254), F-15E (FE225), MiG-21MF (FE251), P-38L (FE265), P-47D-25 (FE270); 1:48 AV-8B (SS237), AV-8B Plus (SS236), F-16A Plus (SS235), F-18F (SS229), F6F-3 (SS220), F6F-3 (SS245), He 111H-6 (SS247); 1:35 Hummel (TP066), Wespe (TP067), Hornisse (TP068)  
**Soustružené hlavně:** Tiger I (34056)

## GOFFY

Firma Goffy tento měsíc přímo zaplavila trh celkem osmi doplňkovými sadami pro bojovou techniku v měřítku 1:72. Základ sad 7230, 7231, 7232, 7233 tvoří různé typy zbraní (v každé sadě jsou jiné) a tlumoků izraelské armády, to vše doplněno svinutými plachtami a cestami. Sada 7230 obsahuje množství složených nosítek, 7231 se odlišuje pýchotnými helmami „s interiérem“, tankistické helmy jsou v 7232, v 7233 jsou to baterky a zásobníky. Kdo staví lz-



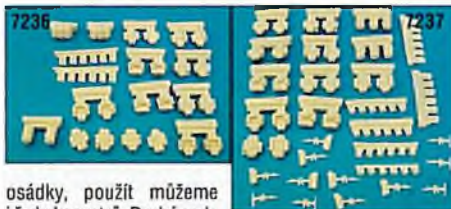
raecle, stejně bude potřebovat všechny čtyři. Jedním z nejčastěji vyráběných odlévaných doplňků v měřítku 1:35 je přidavné pancéřování tvořené pytlí s písekem pro vozidla na podvozku M4. Totéž pravidlo ale neplatí pro měřítko 1:72, kde je doplňků spíš méně než více. Firma Goffy proto vytvořila sady pro M-10 firmy Extratech (7234)



a Sherman od Revellu (7235). V obou sadách naleznete



hezky zpracované pytle s písekem na čelní pancíř a velké množství dalších doplňků (přilby, batohy, Thompsony, potraviny, munice, cely), pod kterými se bude model doslova ztrácet. Sada pro Sherman má navíc dvě pojezdová kola a náhradní články pásů, M-10 zase obsahuje medvídká a kanystry. Další dvě sady jsou pro americké vojáky z operace Iraqi Freedom nebo Telic. Sada 7236 je šita na míru LVTP7 firmy Dragon. Boky vozidla ověsíme mnoha batohy



osádky, použít můžeme i řadu kanystřů. Druhá sada s názvem Iraq War special set 1 - US troop equipment 7237 je přece jen všeobecnější a naleznete v ní mnoho vybavení pro „Amiky“. Škoda jen, že výběr figurek zatím není příliš široký.

## LEGATO KITS

Legato nám nabídlo k posouzení několik modelů ze své produkce. Staršího data je Zlín Z-50 L/LA/LS (LK005). Při prohlížení modelu mne zaujal poměr (tedy spíše nepochybně mezi délkou trupu a křídla), toho jsem si nikdy pořádně nevšiml ani v realu. Stavebnice je poměrně jednoduchá a složením klasický rezinák (14 odlévaných dílů, tepelně tvářený acetátový překryt pilotního prostoru, aršík fotolepty a obtisky). Ty nabízí pět verzí, mimo Petra Jirmuse a Ivana



Tučka akrobaty z Velké Británie, Německa a Polska. Nehrozí, že by se mohly zhroutit podvozkové nohy, protože jsou vyleptány do poměrně tuhého plechu.



Druhou stavebnicí je resinák Aero A-304 (1:72). Stavebnice dvoumotorového letadla, které vzniklo v roce 1937 a mělo sloužit k průzkumu a bombardování, je řádově větší, než jiné modely firmy Legato. Má



pěkně znázorněné provedení plátěného povrchu, jemné rytí, podvozkové nohy jsou rovněž odlévané, což se časem může nepříjemně projevit. Křídlo i trup lepireme jako klasické plastové stavebnice ze dvou polovin, takže nevznikají obvyklé problémy rezináků s barvením interiéru. Na výběr máme ze tří atraktivních zbarvení (CSR, Luftwaffe, Bulharsko). Stavebnice má označení LK020.

Jedním z posledních výrobků Legata je stavebnice L-60 Brigádýr s označením LK040. Hned na úvod musím napsat, že je to asi jeden z nejlepších resinových modelů vůbec a hned vzápětí dodat, že díky své konstrukci rozhodně není pro začátečníky. Stavebnice Bri-



gadyra nabízí čtyři možnosti zbarvení (Čs vojenské letectvo, Svýcarský s lyžemi, Egyptský vojenský a aeroklubácký z Medlánek s „invazními“ pruhy), obtisky jsou z produkce Tally-ho! Předloha modelu (tzv. mástr) byla na vynikající úrovni, takže můžeme obdivovat jemné rytí, nýtování (!), od křídla oddělené klapy a křídélka. Už na první pohled je jasné, že problémy nás čekají při lepení křídla, protože napojení na bohatě prosklenou kabinu nenabízí žádnou možnost švindlovat. Stavebnici dodáme k vykourání nejlepšího postupu jednomu z našich lepičů.



## LEGATO AIR

Válka je válka, a tak milovníci dopravních letadel, respektive jejich stavebnic v upotřebitelném měřítku, nemají na různých ustláno. A což teprve, když jde o typ používaný před lety a ještě na „vychodě“. V minikolekci odlévaných stavebnic dopravních letadel v měřítku 1:144 se v nabídce tu- zemského výrobce za cenu velmi dobré čtvrtky jako třetí kousek objevuje Tupolev Tu-154M (LL14403). Pevný obal



s málem umě- leckou kresbou na víku obsa- huje jednodu- chý perspek- tivní stavební návod, barevně



schéma zbarvení a označení, rozměrný arch obtisků a pře- devším asi 34 velmi obstojně odlitých polyuretanových dílů. „Rezinové“ stavebnice sice obvykle nabízejí pře- děvším krev, pot a slzy, ale mám pocit, že tentokrát všechno čeká stavitele v únosném množství. Technologické náličky jsou s díly spojené tak, aby je bylo možné snadno oddělit (náběžná hrana), poloviny trupu s příjemně tenkými stě- namí nejsou ani při délce přes 300 mm zkroucené. Vcelku odlité motory sice mají pohled ze zadu zaslepený, ale u dvou bočních otvorů zepředu dohlédneme až na první stupeň turbíny. Podvozkové nohy, kola i kryty respektují vzhled předlohy a odpovídají měřítku zmenšení, příjemně je i vyznačení panelů rytím do hloubky. Všechna okna jsou součástí obtisků, díky standardní podobě letadel ČSA výrobce mohl přidáním několika písmen nabídnout celkem sedm obtiskových verzí strojů, jež „Ajrolinky“ používaly v letech 1988 až 1997.

## MPO

Po sádrových odlitcích vozovky se firma MPD pustila do většího projektu a pod značkou 35002 uvedla na trh model ruiny patro- věho domu. Ho- tový model má



impozantní roz- měry (310 x 265 x 180 mm), v krabi- ci najdete desítky dekagramů sádrových do- movních zdí i chodníku, z poly- uretanu jsou od- lity okna, okenní rámy a dveře. Díly jsou popsány tužkou v místech lepení, takže by neměl vzniknout problém zá- měny dílů. Rozbitá okna můžeme zhotovit z čirého acetátu.

## REJI MODEL

Nejsem sice autičkář, ale podle recenzi a žádostivé jiskry v oku některých účastníků Organizované setkání neor- ganizovaných modelářů soudím, že na obtisky této firmy v prodejnách prach nepadá. Novinkami v sortimentu jsou



v měřítku 1:43 obtisky na Peugeot 206WRC Bastos - B. Thiry 2003 (43014) a Peugeot 206WRC „206“ - Loix/Thiry 2003 (43016) ze stavebnice Heller a v měřítku 1:24 sáček se třemi aršíky značek na Lancer EVO VII



BR.N CZ Champion Rally 2003 (Kat. č. 066, stavebnice Heller, Tamiya). „Vembloody“ a typické nápisy Camel naleznou stoupenci dobro- volného dárcovství or- ganů v sáčku z plepku Honda RC211V - Moto GP Camel Pramac Pons 2003 (Kat. č. 067), který

je určený k přeměně modelu motocyklu v měřítku 1:12 ze stavebnice Tamiya.

## REVELL

Když už jsme si dali práci s výrobou formy, tak vylisky po- řádně využijeme, feklí si asi u největšího evropského pro- ducenta plastických stavebnic, a tak se mezi novinkami objevuje v měřítku 1:25 americký koráb silnice Peterbilt 359 (07542). Již nějaký čas jsou ve stejném měřítku k mání



například stavebnice hasičského Peterbiltu, Peterbilt Wrecker (odtahovka) a hotový model tahače Peterbilt Showtruck Hasseröder s návesem. Tentokrát rozměrná krabice skrývá 318 součástek umístěných jak v šesti rá- mečcích (dva jsou pochromované), tak samostatně (ka- bina, pneumatiky, lanka a řetězy). Stavební návod má 24 stran a umožní nám nejen postavit 324 mm dlouhý model, ale také - jaksi mimochodem - seznámit se s konstrukcí jedné z amerických automobilových legend.

## SPECIAL HOBBY

Variaci na známé téma je stavebnice amerického cvičného letounu Ryan PT-22 Recruit „US Army Trainer Plane“



(SH72064) v měřítku 1:72. Stavebnice v krabi- čce s pohledným ob- rázkem obsahuje stejné plastické vylisky (dvě třetiny jich nepoužije- me) jako starší staveb-



nice rovněž dvoumístného letadla Ryan PT-20/STM-S2 a sáček odlévaných „rozdlů“. Těmi jsou jiná před s vystu- pujícími válci motorů, jiná vrtule, změněné ocasní plochy, kapotované podvozkové nohy bez bačkor a několik dalších drobností. Odlisky s věrohodně naznačenými podrobnostmi (vystupující žebroví ocasních ploch, spáry ryté do hloubky) jsou bez bublin a s minimem odstranitelných ořepů, trochu komplikované bude oddělit tičné díly od masivních náliček. Schéma zbarvení a obtisky umožňují postavit jediný pestrě zbarvený letoun, sloužící v roce 1940 na základně Randolph Field. Trochu mne však mate jeho

modrý trup (všechny PT-22, na něž jsem v literatuře a na internetu narazil, měly trup v barvě kovu) a pak uvedený rok služby (i v návodu výrobce stavebnice píše, že lato verze byla objednána v roce 1941). Kdo se do stavby pustí, musí se tak poprat nejen s roubováním odlévaných dílů na plastické, ale také s pátráním v podkladech.

Druhou novinkou stejného výrobce je rovněž v měřítku 1:72 stavebnice nazvaná YP-59 Airacoman „Pre-production Version“ (SH72084), přestavující předsériovou po- dobu prvního amerického proudového stíhacího letadla. Ve třech rámečcích z šedého plastiku, pro firmu typického vzhledu, nalezneme 66 dílů se spárami rytými do hloubky,



kteří doplňují dvojice střihaných překrytů kabiny, návod a obtisky. Stavba by neměla být obtížná, zdá se jen, že trochu komplikací přinese nutnost „kdesí“ (není nazna- čeno kde) oddělit konce křídla a nahradit je natupo přilepenými novými. Koho lákají počátky proudové éry, může se nad obtisky rozhodnout pro v Británii zkoušený YP-59 (správně YP-59A) sériového čísla 42-22611, čtvrtý letoun této řady, údajně sloužící v roce 1943 u 421. FG US ARMY (správně USAAC), nebo jeden ze dvou strojů krátce testova- ný US Navy. Poslední z nich je zajímavý tím, že námorní pilot Lt. Najeeb E. Halaby doťahál nepříteli výkonný YP- 59A až do rekordní výšky 46,900 stop (14 070 m).

## TALLY-HO!

Bylo jen otázkou času, kdy se objeví další obtiskové verze pro nový P-38J od Academy. Tally-ho! nás nenechalo



dlouho čekat a tak se na trhu objevila sada obsahující označení pro celkem čtyři P-38J. Tři verze jsou „stříbrné“, jedna zelenošedá. Chybět samozřejmě nemůže lichomořské eso Richard Bong, žraločí tlamy letadla z 364. FG, „Happy Jack's Go Buggy“ evropského esa J. M. Ilfreye (7,5 sestřelu, 2 loko- motivy) a zeleno/šedý „My Dad“ se 7 a 1/3 sestřelu z ev-

ropského bojiště. Aršík v měřítku 1:72 už tradičně doplňují archy v měřítkách 1:48 a 1:32.

## TRACKS AND TROOPS

Tracks and Troops je nová firma, která se hned svým prv- ním typem trefila do černého. Na trhu už roky v měřítku 1:72 chyběl slušný model malého „haku“ Sd.Kfz. 250 Neu (pozor neplést se Sd.Kfz.250 Alte, který vyráběla firma Esci, přebaluje jej Italeri a je velice tvarově odlišný). Do re- daktace jsme dostali průzkumnou verzi Sd.Kfz.250/9 Neue

art s katalogo- vým označením TT004. V krabi- čce najdete přehřešle resino- vých dílů s vý- tečnými detaily a aršíky fotolep- taných dílů. Za- jímavé je řešení pásové část podvozku. Pásky s koly jsou od- lity jako jeden díl, dolepujeme pouze přední pojezdová kola. Průzkumná verze má dva fotolepty, v jednom nalezneme například pancéřované „dekly“ nad motor, celý zadní pancíř a dveře bojového prostoru a štít kulometu, v dru- hém křídla s drátěnými síťmi věže průzkumné verze. V prodeji jsou i ostatní verze Neu „haku“: pýchotní 250/1 (TT001), velitelská s anténami 250/3 (TT002), 250/8 Stummel s kanónem 7,5 cm (TT003) a pozorovací 250/5 (TT005). I budoucí plány firmy Tracks and Troops zní za- jímavě: sada dílů vylepšujících tank IS-3 firmy Roden a mi- nimálně dvě verze amerického tanku M-26 Pershing, vše 1:72.





## TAMIYA

Tamiya se rozhodla zavděčit svým příznivcům na domácím trhu a u příležitosti vyslání japonských sil do Iráku vydala model japonského čtyřkolového obrněného vozu, nazvaného velice invenčně „Lehký obrněný vůz japonských pozemních sebeobránných sil“ bez dalšího typového označení (1:35; 35275). Ačkoli se leckomu může zdát výběr typu šílený, byl bych při ohromování nosu velice opatrný. Model je zpracován v typické Spič-



kové kvalitě firmy Tamiya, spodní část korby je odlita z kovu, což způsobuje velmi realistickou zátěžovou deformaci gumových pneumatik, detaily jsou jedním slovem nádherné. Kovové díly k plastovým nepřilepíme ale přišroubujeme (šroubky jsou ve stavebnici). Na výběr máme ze tří verzí, přičemž mezi díly najdeme i úpravy pro mírovou misi v Iráku jako „sekačky“ drátů a lépe pancéřované stěliště ve střeše (ve stělišti je kulomet Minimi ráže 5,56). Na výběr máme ze čtyř označení z irácké mise. Doporučuji alespoň letmě prohlednutí obsahu krabičky v obchodě a uvidíte, že přes exotický původ předlohy neodoláte.



## TRUMPETER

Pravděpodobně pouze znalcům letectev států Dálného Východu se vybaví tvary dvoumístného stíhacího bombardéru Xian FBC-1 Flying Leopard. Svou koncepcí připomíná Tornado, nebo Su-24. Vznik stavebnice v měřítku 1:72 je jedním z mnoha překvapení, která nám poslední dobou Trumpeter chystá.



Model je rytý do hloubky podobným stylem jako nejnovější modely Italeri. Při volbě označování máme na výběr z celé číselné řady. Sestavení modelu by nemělo činit problémy ani mírně pokročilým začátečníkům.

Tvary roury s označením Shenyang FT-6 bude asi našim modelářům povědomější. Už za první pohled poznáme, že je to dvoumístná verze MiGu 19. Cvičné „MiGy 19“ s prodlouženým trupem byly vyráběny pouze v Číně, v SSSR vyprodukovali pouze MiG-15UTI, který stačil pro výcvik pilotů sedmnáctek a devatenáctek. V krabici najdeme výlisky



## Shenyang FT-6 Trainer



ryté do hloubky s mnoha hezkými detaily, například přístrojová deska je z čírého plastiku a na zadní stranu dolepujeme filmovou fólii s přístroji. Výlisky v měřítku 1:48 působí dojmem zmenšené stavebnice z měřítko 1:32. Ta měla sice motor a poloviny trupu ze dvou dílů, jinak se příliš nelišila. Na výběr máme ze dvou „kamufλάží“, čínské letadlo s kovovým povrchem a totéž pro stroj pákistánského letectva. V případě pákistánské verze doporučuji prověřit i možnost světle šedého zbarvení.



## HT MODEL



Messerschmitt Bf 109G-6  
Ladislav Hladík,  
Peter Šumichrast,  
Jozef Andál  
Recept je jednoduchý: sešbírejte dobové manuály, zapátrejte v podkladech, vyzpovídejte pamětníky, kupte fotografie, nechte k tomu namaľovat kamufláže, vše vytisknete a můžete prodávat. Asi to nebude tak jednoduché, jak si někteří čtenáři myslí, a tak si popradské vydavatelství zaslouží pochvalu za další sešit na téma „Messerschmitt Bf 109“. Novinka formátu A4, tentokrát věnovaná verzí G-6, obsahuje pět stran stručného textu, v němž je nastíněn vznik „Gustava“ a jeho služba u neněmeckých uživatelů. Nejvíce pozornosti je pochopitelně věnováno letadlům používaným Slováci na obou stranách fronty - u SVZ i v Kombinované letce. Na závěr textu je několik poznámek pro modeláře a faximile i překlad dokumentů o prodeji letadel. Následujících 14 stran krešeb, vesměs nepopírajících, že jsou z dobovým materiálů, přibližuje vzhled modelářsky i konstrukčně zajímavých podrobností. Komu by to nestačilo, může pokračovat prohlídkou 282 fotografií (z nich je 78 černobílých). Asi největším lákadlem pro kítaře jsou barevné bokorysy, pro něž se vžil označení „kamufλάže“. Je jich celkem 53 a přibližují podobu letadel používaných Němci, Chorvati, Švýcaři, Italy, Maďaři, Bulhary, Rumuny, Slováci a Finy. Mne nejvíce potěšily bokorysy a fotografie letadel bez křížů, tedy zkoušených či používaných Brity a Američany. Poslední stránky sešitu patří výkresům Bf 109G-6 a schématu rozmístění popisek. „Neukecaná“ obrazová publikace určitě zaujme nejen kítaře a „skalní“ Messerschmittology, ale také stoupence „malých“ letectev.



Mark I  
Spad VII  
Martin Velek, Michal Ovcáčík  
a Karel Susa  
Představovat našim čtenářům francouzský dvouplášník Spad VII je celkem zbytečné, neboť jeho role za první světové války a při budování samostatného československého letectva jsou dostatečně známé. A pokud přece jen něco nevíte, určitě se to dozvíte z nové publikace řady 4+ vydavatelství Mark I. Fotografický speciál o 36 stranách nabízí nejen podrobné výkresy v měřítku 1:48, zpracované podle dobové dokumentace, ale také 24 barevných fotografií, 121 černobílých a čtyři strany kamuflážních schémat i popis zbarvení a označování. Text v angličtině doplňuje čtyřstránková „česká“ vložka se základními údaji a podrobnostmi o letounech československého vojenského letectva.

mas

Až těsně před odevzdáním do tisku nám přišly novinky od firmy Eduard a některé vybrané kousky z katalogu Artur M.C. Rozkaz zněl jasně, takže vás v Modeláři číslo 12 čekají dvě dávky.



Vladimír Francev:  
Exportní tančičky Praga  
Vydavatelství MBI  
80 stran, více než 80 dobových fotografií, kamufláže J. Máčeho, výkresy a řada překvapení

Messerschmitt  
Bf 109G-10/U4,  
Production & Operational  
Service  
Vydavatelství JaPo  
80 stran, 115 fotografie,  
kamufláže 9 strojů  
a černobílá schémata  
dalších



Postrádkáte v přehledu své výrobky? Snadno to změníte, když pošlete do redakce vzorky. Můžeme za to zaručit, že se o nich vzápětí dozvědí čtenáři Modeláře. Po krátkém úvodním představení (s fotografií obalu či obsahu a uvedením katalogového čísla) budou vzorky odevzdány do povolených rukou našich modelářů - autorů. Považujete-li za dostačující k seznámení s výrobkem jeho název a měřítko, zašlete nám poštou nebo e-mailem do konce prvního týdne v měsíci alespoň základní informace.



obchodní zastoupení pro ČR  
Marek Rotschein  
tel. & fax: 543 121 219  
e-mail: obchod@rotschein.cz

airbrush pistole - TRIPLEX  
prodej náhradních dílů a příslušenství  
záruční & pozáruční servis včetně pistolí  
zakoupených u jiných prodejců

kompresory MGF  
profesionální tiché kompresory pro modeláře  
e-shop: www.airbrush.prodejce.cz



## TAK CHLAPI, CO JE NOVÉHO?

Návod ke slepení stavebnice je asi základní informací, se kterou se modelář běžně setkává. Přidáme-li návod na použití lepidla, barev nebo stříkačů pistole, dostáváme již slušnou nadílku informací. No a pak přicházejí rady jak používat i nestandardní postupy, jak zneužívat materiály a postupy z jiných oborů. A nakonec přijdou chytráci, kteří dokonce radí používat pomůcky právě opačně než doporučuje výrobce. Věřte nebo ne, nic z výše jmenovaných návodů nefunguje a ani nemůže fungovat napoprvé. Výrobci a pisatelé poskytují informace v dobré víře a rozhodně není jejich cílem uživatele donutit špatně slepit model, nechat vyschnout barvu nebo zničit stříkač pistoli. Dokonce i několika důvěryhodnými přáteli testovaný postup nemusí právě vám vyhovovat.

Podlehl jsem kouzlu rady a začal uchovávat naředěné, avšak nespoteřované barvy v injekčních stříkačkách. Kladů bylo spousta – úspora barev i ředidel, konzervace pracně namíchaných odstínů a možnost rychlé aplikace barvy bez zdržení. Drobný zádrhel vyvstal ve chvíli, kdy se mi na stole nahromadilo asi dvacet injekcí. Nejenom, že už jsem neměl žádné volné na další mixy, ale nejhorší bylo zjištění, že vlastně ani nevím co skladuji. Bílou jsem identifikoval snadno, ale netušil jsem, jestli je to lesk nebo mat. Mezi odstíny šedých a zelenohnědých náplní by se pak nevyznala ani vědma. Co tedy zbývá jiného, než jinde fungující postup zdokonalit anebo nepoužívat. Rozhodně si odpustím komentář o „blbovi“, který mi poradil něco, co nefunguje. Sami jistě tušíte, že ten blb, který to nezvládl, nebyl ten, který radil.

P. S. Těm, kterým nedošlo po prvním přečtení o čem je řeč, ušetřím čas a vše shrnu do jedné obhroublé věty: Když třeba Jezevčík radí jak na wash, rozhodně nevezmu první láhev terpentýnu po dědovi a nevykoupu v něm dlouho vyplávaný tank až do té míry, že se začne rozpouštět plast, abych pak druhý den mohl zavolat do redakce a autorovi pořádně vynadat za ty bláboly, co píše.

DAVID BÍLEK



# Betafiniš

## NOVINKA MGF

Profesionální, nehlukné kompresory MGF nově na českém trhu.  
Hledejte u svých prodejců



Betafiniš s.r.o.  
- autorizovaný prodejce  
profesionální stříkač  
techniky včetně  
airbrush a vzducho-  
technického zařízení



Centrála  
Prodej a servis:  
Betafiniš s.r.o.  
Vranovská 63  
Brno - Husovice  
tel./fax.: 541 214 085  
www.betafinis.cz  
e-mail: betafinis@seznam.cz

Kompresory speciálně pro  
modeláře a tiché provozy.  
Absolutně tichý chod (40 dB)  
záruční i pozáruční servis  
Ceny od 5 130 Kč bez DPH

Obchodní střediska:

Betafiniš s.r.o.  
prodejní a servisní pobočka Prostějov:  
Svaloplukova ul. 60, 796 01 Prostějov  
tel.: +420 608 887 752, fax: +420 562 337 495  
e-mail: prodej@betafinis.cz

Marek Rotschein – internetový obchod  
tel.: 543 121 219  
GSM: 602 792 058  
e-mail: obchod@rotschein.cz  
e-shop: http://airbrush.prodejce.cz

## KALENDÁŘ

Klub plastikových modelářů Nymburk ve spolupráci s Útvary vzdušných sil ČR pořádá 6. listopadu v Dělnickém domě v Palackého ulici v Nymburce Kit Saloon 2004. Více než 20 soutěžních kategorií, prodej modelů a literatury, burza modelů. U soutěžících je vklad 20 Kč za kategorii, pro děti do 15 let je účast zdarma. Děti do 6 let mají vstup zdarma. Stravování v restauraci v objektu. V případě zájmu o ubytování informace e-mailem.

**Přijem modelů:** v Pá 18.00 - 19.00 hod. a So 7.30 - 10.00. **Doprovodné soutěže:** Ready to fly, Cena Vzdušných sil ACR o nejlepší model letounu z výzbroje čs. a č. letectva z období 1918-2004 v měřítku 1:48 a 1:72; World Monotype Challenge o 3x 5000 Kč, Cena starosty města Nymburk, Cena IPMS Nymburk pro nejlepší „captured aircraft“ a nejlepší „vehikl v zimní kamufláži“. Během vyhlášení předání cen vítězům Virtuální soutěže modelů (Galerie uživatelů [www.ipmsnymburk.com](http://www.ipmsnymburk.com)). Hodnocení: systémem líbí-nelíbí odbornou porotou. Přihlášku do soutěže lze poslat e-mailem již předem (jméno a příjmení soutěžícího, číslo kategorie/název doprovodné soutěže, název modelu a výrobce).

**Kontakt: info@ipmsnymburk.com; tel.: 602 655 725, 728 439 995.**

KPM Praha 5 pořádá World monotype challenge 2004, soutěž o 5000 Kč Motto: vítěz bere vše, druhý již prohrává... Soutěž proběhne 6. listopadu v rámci Kit-saloonu Nymburk.

Kategorie: 1. M1025 Humvee (Tamiya 1:35) – povinné použití resinového doplňku včetně figurky. 2. Bf 109E (Tamiya 1:72) – „ready to fly“, s komerčními doplňky. 3. V bahně zákopů 1. světové války - zcela volná kategorie.

Vítěz každé kategorie obdrží šek v hodnotě 5000 Kč na nákup modelů v záškově síužbě Artur MC. Hodnotí rozhodčí systémem „líbí-nelíbí“.

KPM Kit Club Hodonín pořádá 20. listopadu v prostorách ZŠ Očovská Hodonín III. ročník výstavy plastikových a papírových modelů Hodonínský hrozen. Soutěžní kategorie: Žáci do 13 let, junioři 14 - 18 let, dospělí I.b, I.c, II.a, II.b, ostatní (lodě, dioráma), společně – papírové modely.

Modely budou hodnoceny nezávislou komisí zkušených modelářů, nejhezčí model bude vyhodnocen metodou líbí-nelíbí všemi návštěvníky výstavy. Doprovodný program: předvádění RC modelů, promítání videa z výstav, ukázka modelářských technik, soutěž pro manželky a maminky modelářů o nejchutnější bábovku.

**Kontakt na pořadatele: martin.stork@seznam.cz**

Tradiční Zelenečská modelářská soutěž se koná 27. listopadu v sále restaurace U Nádraží-Zelanz v Zelenci u Prahy. **Přijímka modelů:** 7.00 - 8.30, předání ocenění a zakončení: 16.00 h.

**Kategorie:** Letadla 1:72 a menší; letadla 1:48 a větší; vojenská technika 1:72 a menší; vojenská technika 1:35 a větší; figurky; diorámy; děti; ostatní.

**Ceny pro každou kategorii:**

1. místo 1000 Kč a model ve stejné hodnotě,
2. místo 600 Kč a model ve stejné hodnotě,
3. místo 400 Kč a model ve stejné hodnotě.

Dne 11. prosince od 8.00 do 12.00 h pořádá modelářský klub Dum Dum modelářskou burzu (pouze modely, ne kindrveje a angličáky) v kulturním domě Klubka; ulice Květnového vítězství 2126; Praha 4 - Jižní Město. Vstupné 20 Kč; stůl 80 Kč;

**Spojení:** autobusy č. 154, 170 stanice Šperlova, 3 stanice od Metra C Háje nebo 10 minut pěšky ze stanice metra Opatov.

**Kontakt na pořadatele: tel.: 603 811 772**



# INZERCE

Čitelně psané soukromé řádkové inzeráty zveřejňujeme zdarma pokud je zašlete e-mailem na adresu [typitova@eromedia.cz](mailto:typitova@eromedia.cz), nebo písemně (stačí korespondenční lístek) s inzertním kupónem, který je v každém čísle, na adresu

Modelář, Baranova 29, 130 00 Praha 3

## PRODEJ

- Prodám plány modelů 19 historických plachetnic a 41 válečných lodí, seznam za známku. Ing. Švec Jindřich, Slunečná 4556, 760 05 Zlín 5
- Prodám publikace F4F in Detail & Scale od Sq. Signalu (400), Westland Sea King od WWP za 200 Kč. Tel.: 603 244 682
- Prodám starší stavebnici F-14Grumman 1:32 (Tamiya), Bf-110 G4 1:32(Revell), Nakajima Ki 43 Oskar 1:32 (Hasegawa), modely kamionu (Italeri). Tel.: 607 108 159 od15h.-21h.
- Prodám publikace Concord č.7006, 7010, 7011, 7013, 7018, 7019, 7020. Tel.: 737 022 312
- Prodám několik ročníků časopisu L+K z období let 1973-1990. Některá čísla chybí. Tel.: 777 159 770
- Prodám modely 1:72, Sc.250/3 Esci za 200 Kč, Somua S-35 Heller za 120 Kč, German equipment set (CMK), kanystry, bagly, celty, kyble za 100 Kč, kola Steel Whells Panther G, Hasegawa, konv. pro Revell za 80 Kč (kdo vezme vše, dobírka zdarma). Tel.: 596 122 061
- Prodám nesestavené plastické modely letadel 1:72 Hasegawa, Academy, Matchbox, boj. techniky 1:35 Italeri, Tamiya, Revell, motocyklů 1:12 Tamiya, plachetnic 1:146, 1:200 Revell, Heller, Směr, a jiné. Zašlu seznam. Tel: 577 343 817 večer, mob. 728 721 233
- Prodám kompletní sadu Letadla v akci na VHS 35 ks, email:ROMBAC@quick.cz

# CeTeModel

RC modely letadel, lodí a aut, modelářské potřeby, modelová železnice H0 a TT Roco, Tillig a další, autodráhy NINCO a autička, kov. a plastické modely, polytechnické a elektr. stavebnice, MERKUR, autorizovaný prodejce HITEC a rcm Pelikán, plastické stavebnice Revell, BILEK, ITALERI, ZVEZDA, Tamiya, Academy, Hasegawa, SDV, KoPro, Směr, AIRFIX, HELLER

CeTeModel tel/fax:558740434  
Náměstí ČSA 1223/9 www.cetemodel.cz  
**ČESKÝ TĚŠÍN**

- Prodám kity letadel a boj. techniky nepostavené i postavené 1:72 a 1:48, dioramy, větší množství návodů na sestavení kitů. Tel.: 241 442 255, mob. 736 287 050
- Prodám časopis REVI : jednotlivá čísla 1, 3, 8, 11, 15, 16, 18, 20-26, 28-31, 35-37, 39, 41, 43, 44 (č. 1-10 á 35 Kč, ostatní 45 Kč). Vlad. Krivský, Zahradní 1388, 583 01 Chotěboj, tel: 569 624 224
- Prodám literaturu MBI Me 262 70 Kč, Intermodel (monografie) P-51 1. a 2. díl po 120 Kč, Militaria č. 42 Bf 109K 120 Kč, Model Skripti č. 2 a č. 3 po 40 Kč, Plechy Eduard 72125 100 Kč, rozestavěný Bf109K (Hobbycraft 1539) + cockpit (Aires 4055) 1:48 za 500 Kč. Poštovné a balné hradím. Březina Petr, tel: 604 120 139



**Máte 95%-nú šancu,**  
že to čo si u nás objednáte,  
dostanete obratom poštou!

Náš zásielkový katalóg modelárskeho tovaru, modelových autodráh 1/32 a kovových áut 1/18 aktualizujeme raz týždenne. Obsahuje len položky, ktoré sú práve na sklade. Posielame aj do ČR!

navštívte našu internetovú stránku  
**www.htmmodel.sk**  
a stiahnite si cenník, alebo volajte:  
**00421 (0)52 7768212**  
**7768408, 7723374**  
**HT model zásielková služba**  
Na letisko 49, 058 01 Poprad,  
Slovensko

- Koupím: Verlinden US Navy Carrier Fire /Tow Tractor 1:48, případně další doplňky v měřítku 1:48, které souvisí s US Navy. Petr Radotínský, email: radotinsky@bizart.cz
- Koupím modely osobních a nákladních automobilů firmy Herpa ze serie Private Collection a další v plastových boxech v měřítku 1:87. email: zdvik@seznam.cz
- Koupím servo ST1 popřípadě HS-300, tel.: 544 243 833
- Koupím pásky na T-54/55 1:35, mohou být i gumové (stejný vzorek jako u Tamiye, nebo se stejným vzorkem jakékoli, článkové). Tel.: 737 818 716
- Koupím plánky a výkresy na stavbu maket lokomotiv, parních strojů a kolejových vozidel v jakémkoliv měřítku. Roman Baláš tel. 605 269 893
- Koupím časopis Letectví roč. 1940, 1939, 1937, 1935, 1934 a starší úplně a nepoškozené, časopis Rozlet roč. 1945 – 1947 úplně a nepoškozené, cena dohodou, A. Fokker, G. Hermann: Létající Holanďan vyd. Mustang, Plzeň 1993 cena dohodou. Jan Hartman. 257 53 Vojkov 52
- Koupím, prodám, výměním modely vozů Ferrari 1:18 a 1:43 a Bugatti 1:43 firem: Minichaps, IXO, Exoto, Quartzo. Tel: 736 453 795 (Prostějov)
- Koupím nesestavený kompletní model Chance Vought XF 5U-1 (tallíř), 1:72, Hasegawa. Vaši cenu respektuji. Tel: 385 511 077 večer, mob. 724 165 779

## Sabo RC modely

Najväčší predajca modelárskych potrieb na Slovensku,  
Vám ponúka modely a príslušenstvo od firiem:

|            |           |              |
|------------|-----------|--------------|
| Revell     | Tamiya    | Italeri      |
| Trumpeter  | Heller    | Kopro        |
| Směr       | Eduard    | Pavla Models |
| Miku model | Extratech | Tally Ho!    |

Prípravy Gunze Sangyo

Tovar zasielame aj dobierkovou službou

Sabo RC modely, Mickiewiczová 3, Bratislava  
Tel: 02/ 52635547 Fax: 02/ 52635549  
E-mail: sabo\_rc\_modely@ba.telecom.sk

## NOVINKY HäT

PLASTIKOVÉ STAVEBNICE TANKŮ V MĚŘITKU 1/72



DOPORUČENÁ CENA:

**249,-Kč**

OBAL OBSAHUJE DVE

STAVEBNICE OD TYPŮ

99001 Sherman M4

99002 Jagdpanther

99004 US M10

99005 T34/76

99008 Achilles

99009 T34/85

99012 M4A3 76mm

99014 M4A3 75mm

99015 M4A3 105mm

**DVA ZA CENU JEDNOHO**

velkoobchod: Jan Sobotka, fax: 548 221 072, e-mail: sobotka@post.cz

## KOUPĚ

- Koupím dekálové aršíky MPD MiG-23ML, tygr č. 4644 a Propagteam MiG-29 1:48, le-lectvo AČR (Zatečtí tygři), cenu respektuji. Tel.: 606 520 081
- Koupím MiG-21UM Mongol B od Trumpeter 1:32 a F-15E od Tamiya 1:32, tel: 607 809 347
- Kupím dokumentaci (foto) v roznych miera-kach na stavbu makety vyprostovacieho tanku VT - 72 B. Tel.: +421 907 129 056

## RŮZNÉ

- Nabízím na výměnu 100 plánů historických plachetnic od XV do XX stol. , dále knížky, časopisy s námořní tematikou. Bellarus 212030 Mogilev, BOX 27 Zverev W.W
- Sháním za cenu šrotu staré vysloužilé tryskové le-tadlo nebo starý kokpit, může být i dopravní, email: jiri.sobisek@centrum.cz

Kupón pro bezplatnú inzerciu  
**MODELÁŘ**

## Modelář 12 vychází 6. prosince 2004

### Avia BH-21

#### Legato Kits 1:48

To hlavní, co dělá model modelem, jsou jeho díly. V těhle stavebnici vypadají na první pohled dobře. Čistě odlité, bez otřepů; bublinky jsem našel jen dvě. Složitěji tvarovaný kryt motoru svými tvary odpovídá předloze, rytí je jemné, místy až moc, ale protáhnout ho není zase takový problém...

MAREK MINCBERGR



### OT-64 Skot

#### Novostavba 1:35

Pořádná stavebnice neexistuje, a tak ke stavbě potřebujeme na prvním místě odvalu, na druhém plastové tabulky různé tloušťky, nejlépe výstražné. Pak zbývá vyštoupat nějaké zbytky různých rámečků a sehnat hliníkové fólie tloušťky 0,2-0,3 mm...

ZDENĚK ZAVADIL



### Z-22 Junák

#### Legato 1:72

Interiér je tvořen podlahou, zadní přepážkou, třemi jednoduchými sedadly, typickými tyčkovitými knípily s „bambulí“ nahofe a přístrojovou deskou se šesti (!) přístroji. Ve skutečném letadle toho o mnoho více není, snad jen můžeme doplnit panel mezi sedadly a páku ovládání plynu...

MARTIN DECARLI



### BVP-1

#### Zvezda 1:35

Jak předloha, tak i stavebnice mají původ ve „Velké zemi“. Stavebnice dodává společnost Zvezda v krabici z měkkého kartónu s nepřilíš vydařenou kresbou, která ke koupi rozhodně neláká. Bohužel ani obsah při srovnání s jinými současnými stavebnicemi příliš nepřesvědčí...

VÁCLAV VOPALECKÝ



### Bristol Beaufighter Mk.IIF

#### Tamyia 1:48

Vždycky se mi líbily Beaufightery s řadovými motory. Nejen proto, že na nich létali českoslovenští piloti u 255. perutě RAF, ale i proto, že jsou prostě krásné. Zatím ale nikdo typ Mk.IIF jako stavebnice nevyrobí, a tak je třeba sáhnout pro odlévaných doplňcích a trochu si zařezat...

KAREL FOUS



### ST-1

#### Bílek 1:35

Tuzemská firma nabízí přebalenou stavebnici firmy Italeri, Jagdpanzer Hetzer 38(t). Na rozdíl od originálních výlisků (mohu porovnat – vlastním oboje) na součástkách nenajdeme propadliny, což oceníme zvláště u listových pružin. Stavebnice je doplněna odlévanými díly (reflektor, klakson, plachta atd.), kterými byl obrněnec vybaven po zařazení do služeb čs. armády ...

MICHAL TEICHMAN



# MODELÁŘ

11 listopad 2004 ročník 55

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

Šéfredaktor Martin Salajka

(salajka@eromedia.cz)

Redaktor Jindřich Štěrbaček

(sterbacek@eromedia.cz)

Sekretářka redakce Hana Tylptová

(tylptova@eromedia.cz)

### Obchodní a inzertní oddělení:

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

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

E-mail: obchod@eromedia.cz

Řádkovou inzerci přijímá redakce

Zásilková služba a předplatné:  
222 728 090

Objednávky a zvýhodněné předplatné:

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

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

E-mail: obchod@eromedia.cz

Předplatné pro rok 2004

u společnosti Aeromedia, a. s.:

roční 720 Kč / 840 Sk

pololetní 372 Kč / 430 Sk

u společnosti Mediaservis s. r. o.

roční 780 Kč, pololetní 390 Kč

Rozšiřuje Aeromedia a. s., společností holdingu PNS, a. s.,  
Mediaprint KAPA a ostatní distributoři,

ve Slovenské republice Magnet-Press Slovakia, s. r. o.,  
P. O. Box 17, 850 00 Bratislava.

Tel./fax: (+421-2) 67 20 19 52-3, 67 20 19 10, 20, 30

E-mail: magnet@press.sk

Velkoobchodní prodejci si mohou objednat časopis

Modelář za výhodných podmínek u Aeromedia, a. s.

Informace o předplatném podává a objednávky

přijímá Aeromedia, a. s., doručovatel tisku

a předplatitelské středisko,

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

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

Moravské náměstí 12D, P. O. Box 351, 659 51 Brno.

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

e-mail: abocentrum@mediaservis.cz,

reklamace tel.: 800 171 181

For the foreign subscription please write to:

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

Czech Republic

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

E-mail: obchod@eromedia.cz

One year subscription for 2004

for Europe 78 Euro, overseas 96 USD

or PNS Hvoždanská 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

Distribuce: Česká pošta, s. p.,

Postservis OZ Přeprava

Předtisková příprava:

Reprodukce Baroa s. r. o.,

Svobodova 1, 128 17 Praha 2,

E-mail: baroa@atlas.cz

Grafická úprava: Iva Bilková

Tisk: REPROPRINT, a. s. Praha

Redakcí nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2004

ISSN 1214-7842

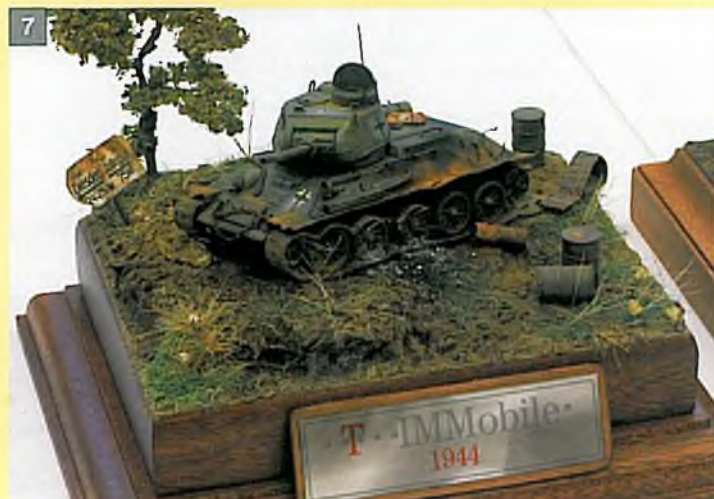
Registrační značka: MK ČR E 2275

# E-day 2004

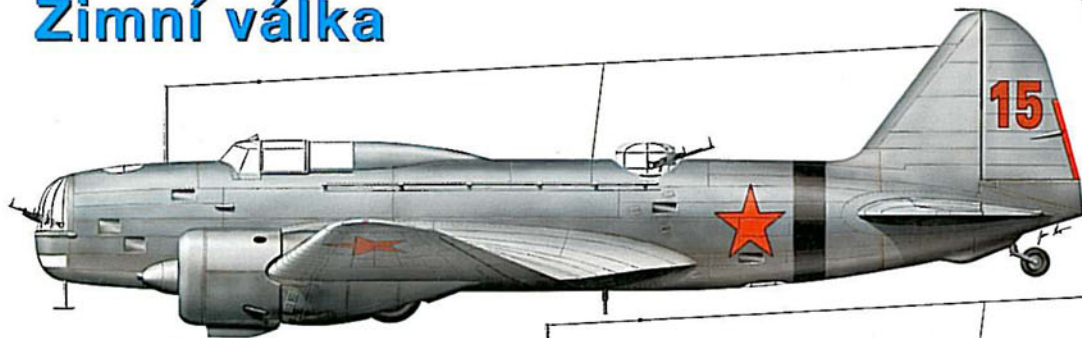


- 1 Challenger I (1:72)  
Petr Polanka;  
3. místo kat. 3
- 2 Waffenträger (1:72)  
Petr Vorobok
- 3 Tatra 87 (1:35)  
Petr Vorobok;  
1. místo kat. 27
- 4 AA Crusader (1:35)  
Miroslav Zada
- 5 Wirbelwind (1:72)  
Robert Porada (PL);  
1. místo kat. 31
- 6 M4 Sherman (1:72)  
David Chytrý;  
3. místo kat. 36
- 7 T-34 Immobile (1:72)  
Karel Rešl;  
3. místo kat. 30

Foto B. Herain



# Zimní válka



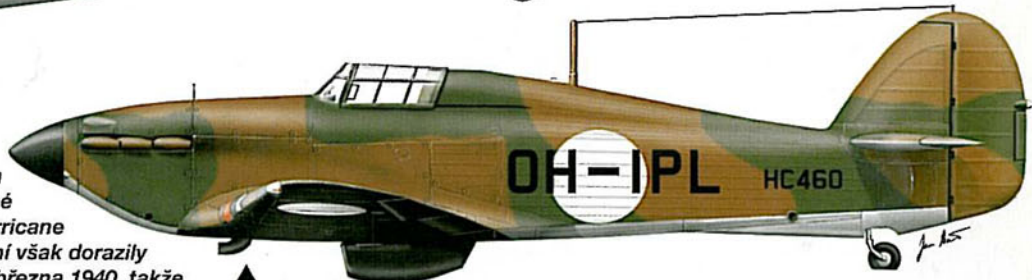
◀ Bombardér DB-3 s motory M-87 ze stavu 45. DBAP. Celý letoun byl natřen hliníkovou barvou, identifikační pás na trupu černou, vyvážení směrovky červené, stejně jako číslo 15. Tento letoun byl sovětskými letci zapomenut nepoškozený 29. ledna 1940 na jezeře Hauho...

...po ukořistění Fíny byl tento DB-3 ▶ zařazen na počátku března 1940 k jednotce LLv 36 na letišti Malmi. Zbarvení stroje se nezměnilo, pouze byly smyty sovětské identifikační prvky, které nahradily finské znaky a kód VP-101



◀ Jeden ze dvou spojovacích letounů Fiesler Fi 156 finského letectva sloužil v březnu u LeR 1. Letoun nesl standardní zbarvení strojů Ilmavoimatu – olivově zelenou na svrchních plochách a šedou na spodních

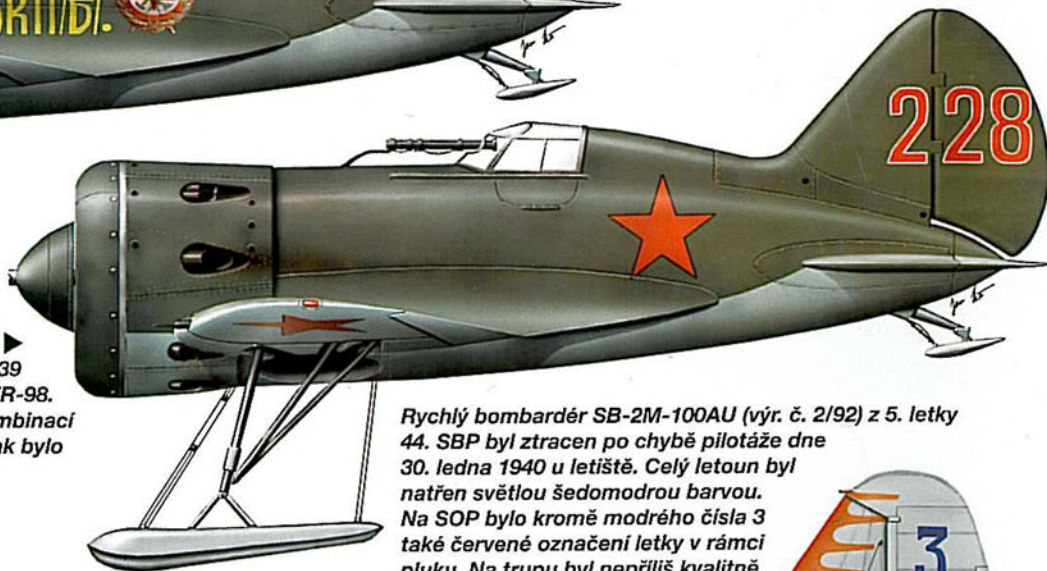
V průběhu války směřovala do Finska pomoc z mnoha zemí světa. Mimo jiné bylo dodáno i 11 letounů Hawker Hurricane Mk. I z Velké Británie. Na místo určení však dorazily až těsně před uzavřením příměří 13. března 1940, takže do bojů již aktivně nezasáhly. Hurricaney nesly standardní zbarvení RAF – horní plochy v kombinaci barev Dark Green a Dark Earth s spodní stříbrné. Levá spodní polovina křídla byla černá. Pro přelet měly stroje přemalované výsostné označení a nesly civilní značky



◀ Polikarpov I-16 typ 5 s upraveným větrným štítkem ze stavu 13. OIAE na počátku roku 1940. Letoun nesl na levém boku znak komunistické strany a žlutý nápis Za VKP(b). Na pravém boku měl bílý nápis Svobodu ugnětennym



Polikarpov I-16 typ 5 ze stavu 25. IAP. ▶ Tento stroj sestřelil dne 23. prosince 1939 Lauri Nissinen letící na Fokkeru D.XXI FR-98. Sovětský stroj byl zbarven obvyklou kombinací zelené a modré barvy. Neobvyklé naopak bylo třímístné číslo 228 na SOP. Pilot I-16, por. J. Kovalkov, byl zajat



Rychlý bombardér SB-2M-100AU (výr. č. 2/92) z 5. letky 44. SBP byl ztracen po chybě pilotáže dne 30. ledna 1940 u letiště. Celý letoun byl natřen světlou šedomodrou barvou. Na SOP bylo kromě modrého čísla 3 také červené označení letky v rámci pluku. Na trupu byl nepřilíš kvalitně natřený černý identifikační pruh ▼

