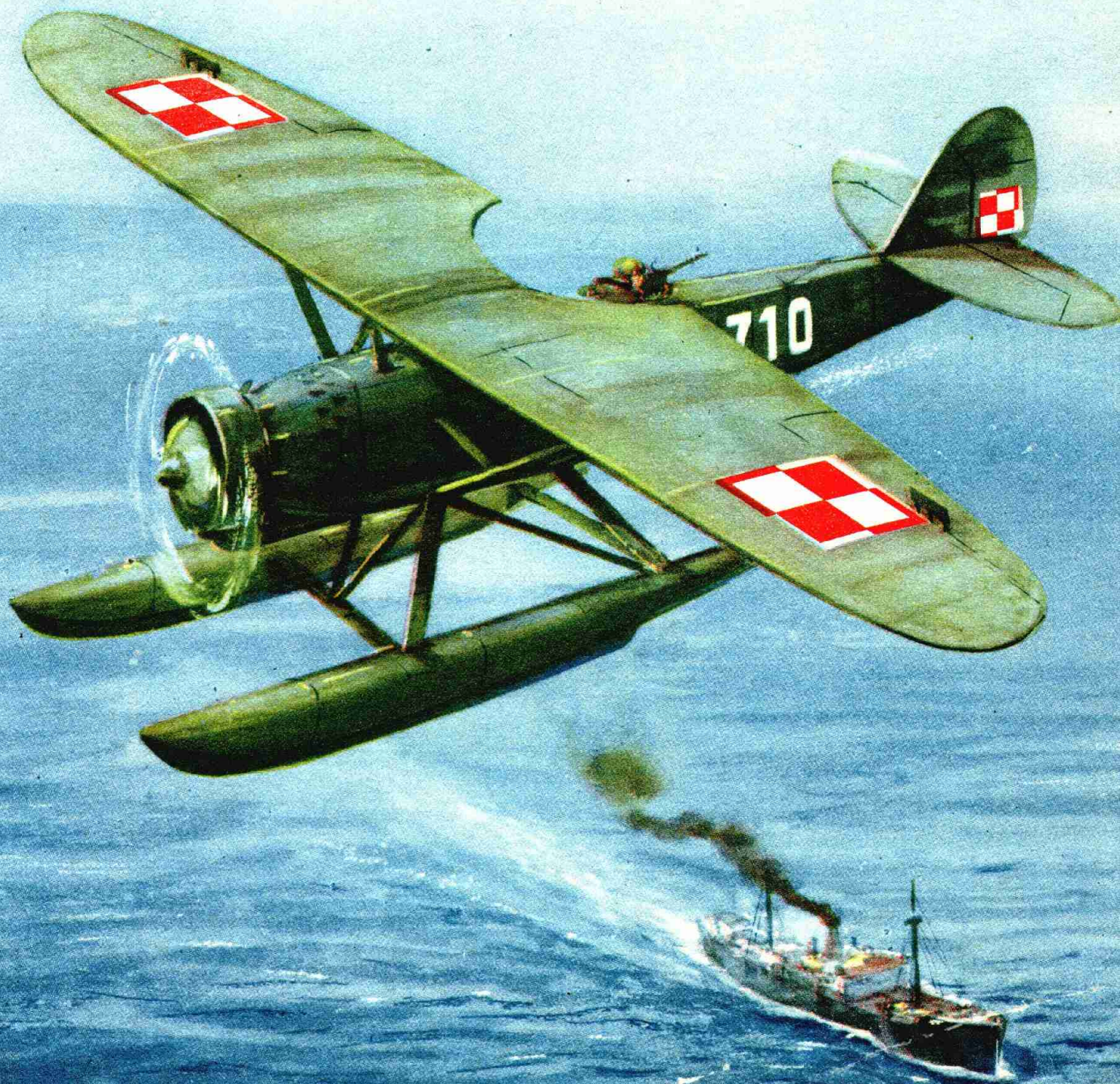


Maty **MODELARZ**

ROK III • NUMER 3 • 1960 r • CENA 4,50 zł



KILKA SŁÓW O KONSTRUKTORZE SAMOLOTÓW SERII „LUBLIN-R“

Oddając naszym młodym czytelnikom niniejszy numer „Malego Modelarza”, pragniemy wyjaśnić, że przygotowaliśmy opisany w nim model nie tylko dlatego, iż była to jedna z ciekawszych konstrukcji polskich, lecz także i dlatego, że 3 marca 1959 r. upłynęło 50 lat od dnia, w którym jego twórca wykonał pierwszy w swym życiu lot na aparacie własnej konstrukcji.

Inżynier Jerzy Stanisław Rudlicki urodził się 14 marca 1893 roku w Odessie. Jego Ojciec Walery był chemikiem. Jurek Rudlicki dość wcześnie zainteresował się lotnictwem, które w owych czasach stało na bardzo niskim poziomie, a wszelkie tego rodzaju poczynania były pracą pionierską. Jego zapal do lotnictwa był podsycany stale przez ojca.

Pamiętnego ranka 3 marca 1909 roku, kiedy 16-letni Jurek wybierał się za miasto, aby dokonać próby swego szybowca, ojciec powiedział chłopcu: „Jak się zabijesz, to do domu nie wracaj”.

Pierwszy lot na szybowcu własnej konstrukcji zakończył się rozbiciem latającego aparatu, a przygodni obserwatorzy-przechodnie z odesskiego przedmieścia rozebrali szczątki rozbitej maszyny „na pamiątkę”. O tym locie mówił Jurek: — „Dopiero w powietrzu, leżąc na szybowcu zorientowałem się, że trzeba mieć sterowanie. Nie wiem, jak byłem wysoko. Linka miała 300 metrów. Usiłowałem utrzymać równowagę, ale nie było jak”.

Młodego entuzjastę lotnictwa nie zniechęciły pierwsze niepowodzenia. Nadal budował wciąż nowe szybowce i przeprowa-

dzał doświadczenia. W sumie zbudował ich dziewięć. Ostatni z nich miał już dwa siedzenia i pełne sterowanie oraz wiele innych urządzeń. Egzemplarz ten został wystawiony na Wystawie Przemysłowo-Handlowej w Odessie w latach 1910—1911, a jego konstruktor otrzymał honorową nagrodę i odznaczenie.

W roku 1913 Rudlicki projektuje samolot R-1, jednopłatowiec z silnikiem „Anzani” — 25 KM, a następnie dzięki pomocy Aeroklubu w Odessie, przystępuje do jego budowy. Prace te jednak przerywa pierwsza wojna światowa. Rudlicki dorosły już podówczas mężczyzna, zostaje zmobilizowany i dostaje się do szkoły lotniczej w Sewastopolu. Wkrótce kończy szkołę i w randze oficera bierze udział jako pilot w operacjach bojowych.

Po licznych perypetiach wojennych dostaje się do Francji, gdzie odbywa dalsze przeszkolenie lotnicze na samolotach francuskich, po czym uczestniczy w operacjach powietrznych przeciw Niemcom na froncie zachodnim.

W 1919 roku wraca do kraju, gdzie już jako kapitan pilot obejmuje dowództwo eskadry stacjonującej w Krakowie.

W rok później zostaje odkomenderowany do Ecole Nationale Supérieure de l'Aeronautique w Paryżu celem ukończenia studiów inżynierskich. Kończy je z odznaczeniem w r. 1922. Następne trzy lata spędza jeszcze we Francji, a w 1925 r., po krótkim pobycie w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa, przechodzi do rezerwy i obejmuje stanowisko głównego inżyniera i dyrektora techniczne-

go w Zakładach Lotniczych Plage i Laśkiewicz w Lublinie, przemianowanych później na Lubelską Wytwórnę Samolotów.

Teraz dopiero powstają możliwości spełnienia marzeń konstruktorskich inż. Rudlickiego. Bogate doświadczenia pilota, połączone z wiedzą teoretyczną zdobytą na studiach w Paryżu, dają więc wreszcie rezultaty. Projektuje on i buduje 11 prototypów samolotów, spośród których najbardziej udane są: R-VIII, R-X, R-XIII i R-XIV sanitarny, który zdobywa 1 miejsce oraz puchar „Maurice Raphael” na wystawie II Międzynarodowego Kongresu Lotnictwa Sanitarnego w 1933 r. w Madrycie. Poza tym inż. Rudlicki opatentowuje szereg wynalazków w dziedzinie silników lotniczych i płatowców, które stawiają go w szeregu czołowych konstruktorów lotniczych świata. Między innymi inż. Rudlicki, jako pierwszy na świecie, skonstruował i oblatał w 1931 r. „usterzenie motylkowe”.

W 1939 r. tuż przed wybuchem wojny inż. Rudlicki zostaje powołany do wojska. Zdradziecka napaść hitlerowców na Polskę i katastrofa wrześniowa zmusza go do opuszczenia kraju. Z grupą 120 inżynierów lotniczych przedostaje się do Francji, a po jej kapitulacji do Casablanki w Maroku, gdzie pracuje w Zakładach Poteza. Z kolei z Casablanki przedostaje się do Anglii, pracuje w przemyśle lotniczym i wreszcie pod koniec II wojny światowej udaje się do Stanów Zjednoczonych.

Obecnie inż. Rudlicki pracuje, jako konstruktor w Republic Aviation Corporation.

WODNOSAMOLOT „LUBLIN-R XIII D”

Prototyp skonstruowany został jako samolot wywiadowczo-obszerny, a także jako maszyna łącznikowa czyli towarzysząca większym jednostkom piechoty. Prototyp ten powstał w 1930 r. i jako konstrukcyjnie udany budowany był seryjnie. Był to górnopłat zastrzałowy, konstrukcji mieszanej. Płat nośny drewniany, dwudźwigarowy. Kadłub konstrukcji kratowej, wykonany ze spawanych rur stalowych chromolibdowych, oprofilowany był drewnianymi listwami i kryty płótnem. Usterzenie, wykonane również z rur stalowych kryte było płótnem. Wszystkie płaszczyzny sterowe — ster kierunku, wysokości i poprzeczny czyli lotki posiadały kompensację czyli odciążenie dla zmniejszenia sił na drążku. Prototyp tego samolotu zaopatrzony był w silnik amerykański gwiazdowy „Wright Whirlwind”, o mocy 220 KM, który napędzał śmigło o stałym skoku „Szomańskiego”. Samoloty seryjne wyposażone były w ten sam silnik, produkowany z licencji w Polsce.

Ponieważ zakupione głównie od Francji tuż po pierwszej wojnie światowej hydroplany „kończyły się” i trzeba było dostarczyć lotnikom Dywizjonu Morskiego w Pucku nowy sprzęt, aby nie kupować go za granicą, inż. Rudlicki „ustawił” lądowy samolot R-XIII na pływakach. W ten sposób powstała nowa wersja tego samolotu R-XIIID. Po wstępnych próbach, wodnosamolot, Lublin R-XIIID wprowadzony został do uzbrojenia Dywizjonu Morskiego.

DANE TECHNICZNE R-XIII

Rozpiętość	— 13.25 m
Długość	— 8.20 m
Powierzchnia nośna	— 24.50 m ²
Ciężar własny	— 870 kG
Ciężar w locie	— 1300 kG
Obciążenie mocy	— 5.91 kG/KM
Prędkość max (na poz. morza)	— 185 Km/h
Prędkość max na wys. 1000 m	— 171.4 Km/h
Czas wznoszenia na 3000 m	— 22 min.10 sek.
Pułap praktyczny	4120 m.

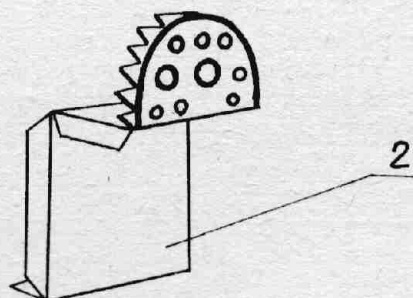
skala 1:33

Opis budowy modelu

Budowę modelu rozpoczynamy od wycięcia kolejno wszystkich części i oznaczenia ich na odwrocie, zgodnie z numeracją zawartą w kółkach. Tak przygotowane części układamy według numeracji, która uwzględnia kolejność poszczególnych czynności przy wykonywaniu modelu. Stosowanie się do tej kolejności ułatwia więc sklejanie modelu. Ze względu na bardzo małe rozmiary przy dużej ilości części zaleca się ostrożność przy ich przechowywaniu, łatwo bowiem mogą się pogubić. Wszystkie wycięte części należy przed sklejaniem lekko ponacinać wzdłuż linii zgięcia (końcem niezbyt ostrego noża).

Część 1 — kadłub. Po zagięciu sklejek smarujemy klejem sklejkę części ogonowej i sklejamy ją w całość. Z kolei wklejamy w część przednią — do kabiny pilota — **tablicę przyrządów pokładowych cz. 2**, która

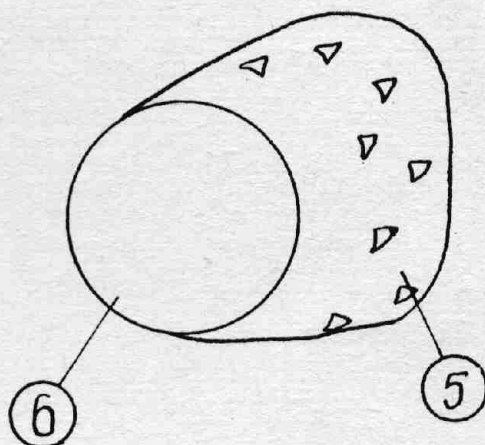
jednocześnie stanowi wręgę wzmacniającą środkową część kadłuba. Tablicę przyrządów pokładowych (rys. 1) wklejamy tak, aby znalazła się ona 3 do 4 mm głębiej od przedniej krawędzi kabiny pilota. Następnie w przód kadłuba wklejamy **środkową wręgę część 3**. Po wklejeniu tablicy przyrządów do kabiny pilota



Rys. 1

wstawiamy **fotel pilota część 4**, który wykonamy w sposób wskazany na rysunku schematycznym znajdującym się obok siatki fotela. Kiedy fotel został już wstawiony do kabiny pilota, odchyloną kryzę oparcia fotela naklejamy na część pokrycia kadłuba między kabinami pilota i obserwatora (nierozciętą), a po przyklejeniu nakładamy odstające końce powierzchni kadłuba przy kabinie pilota na kryzę oparcia fotela.

Po ukształtowaniu na krawędzi stołu lub linijki części 5, sklejamy ją według sklejk i wklejamy w nią do



Rys. 2

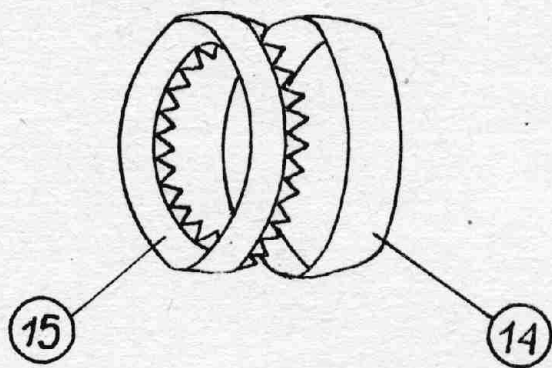
środką **wręgę 6** (rys. 2). Tak sklejoną przednią część kadłuba naklejamy, uwzględniając linie i kolory, na główną część kadłuba.

Następną czynnością będzie wykonanie usterzenia. **Część 7** — zieloną i niebieską kształtujemy na krawędzi stołu, przeciągając w kierunku linii równoległych, narysowanych na tych częściach. Z kolei **część 8**, po złożeniu na trzy części w oznaczonych miejscach i sklejaniu ze sobą, wklejamy do wnętrza steru wysokości równolegle do osi podłużnej, po czym sklejamy obie

części 7. Tak wykonane usterzenie mocujemy na klej z wierzchu kadłuba. Potem sklejamy **usterzenie kierunku część 9** i mocujemy, wsuwając sklejkę końcową kadłuba do wnętrza steru kierunkowego.

Statecznik kierunkowy przyklejamy do statecznika wysokości cz. 7. Podczas wysychania zwracamy uwagę, aby kąt między usterzeniami wynosił 90°. Po zaschnięciu całości, za pomocą igły przeciągamy nitkę przez czarne kropki na usterzeniu, a w miejsca przez które przeszła wpuszczamy małe krople kleju.

Silnik — cz. 10, 11, 12, 13. Po wywierceniu 9 otworów za pomocą dobrze zaostzonego ołówka w **części 10** służącego do umocowania cylindrów, zwijamy pasek 10 w pierścień i sklejamy według sklejk. Następnie, po zagięciu ząbków w **cz. 11**, wklejamy ją w pierścień 10. Z kolei przygotowujemy **cylindry cz. 12**, zwijając je w rolki. Zwijanie rozpoczynamy od końca niezadrukowaną szerszą częścią (przed zwijaniem cylindrów każdy pasek kształtować na nożyczkach dla ułatwienia pracy). Po zwinięciu, cylindry sklejamy i wklejamy w otworki części 10. Pozostaje zamknięcie silnika **przednią ścianką karteru — część 13**. Sklejamy ją w kształcie stożka (według sklejk), a po zagięciu ząbków — wklejamy w karter, zwracając przy tym uwagę na schowanie sklejek części 13. Tak wykonany silnik przebijamy szpilką, za pomocą której wycentrujemy jego ustawienie na przedniej wrędze kadłuba (cz. 6). Silnik mocujemy na klej do przedniej części kadłuba. **Część 14 i 15, to pierścień Townenda.**



Rys. 3

Części te, po ukształtowaniu, sklejamy w pierścień i łączymy ząbkami (patrz rys. 3). Sklejony pierścień Townenda nasuwamy na cylindry silnika, dbając, by sklejk łączące ten pierścień znalazły się na dole.

Część 16 — obudowa gaźnika. Po złożeniu według krawędzi i sklejeniu (patrz rys. 4), naklejamy na kadłub, tak aby pierścień Townenda znalazł się w wycięciu obudowy gaźnika. Środkowy pasek wklejamy od przodu do wnętrza pierścienia Townenda.

Część 17 — rury wydechowe. Po zwinięciu, wklejamy między kadłub i pierścień Townenda i po zaschnięciu kleju, odginamy od kadłuba (przyklejamy je promiennie, według ustawienia cylindrów).

Część 18 — urządzenie do stawiania boi świetlnych.

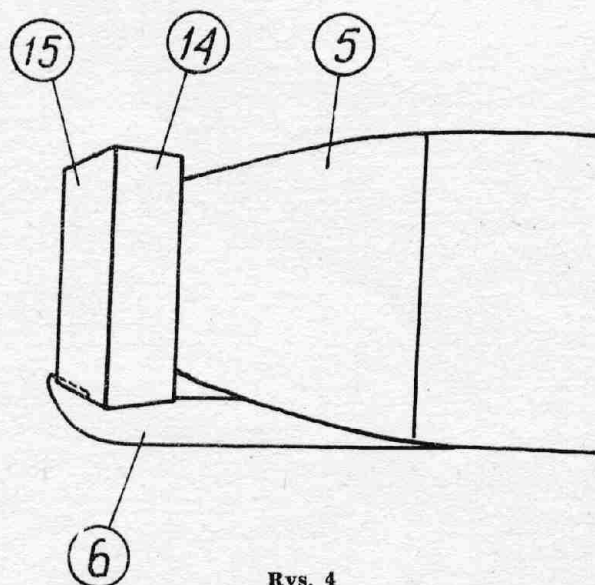
Po formowaniu przyklejamy na spodzie kadłuba w miejscu oznaczonym prostokątem.

Część 19 — wiatrochron. Przyklejamy do kadłuba sklejkami od wewnątrz kabiny pilota.

Część 20 — podstawa obrotnicy. Po ukształtowaniu w kształcie pierścienia, skleić i umocować na klej w kabine obserwatora. Miejsce sklejenia powinno znajdować się przy kabine pilota, a krawędź pierścienia zrównana z częścią kadłuba między kabinami.

Część 21 — obrotnica. Po zagięciu sklejek, wklejamy w podstawę obrotnicy, według rysunku zestawieniowego.

Część 22 a, b — środkowe części pływaka. Po zagięciu sklejk i ukształtowaniu, według wręgi 25 — skleić. W część przednią oznaczoną trójkąciakiem i czarnym kółkiem, wkleić paski 23 a, b, natomiast w część tylną oznaczoną tylko trójkąciakiem, wkleić paski łączące część 24 a, b. (Dotyczy to obu pływaków). Następnie



Rys. 4

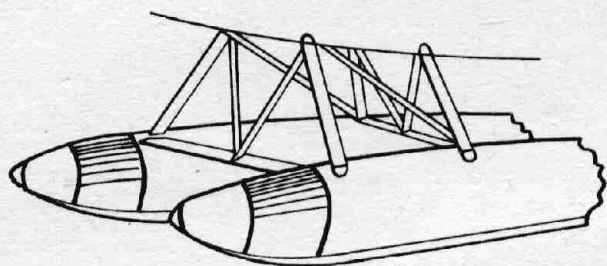
wkleić wręgi 25 a, b, c, d, tak żeby w tylnej części kolor niebieski był na zewnątrz. Po ukształtowaniu i sklejeniu części 26 a, b, ząbki zaginamy do wewnątrz mocujemy na klej do części 22. W miejscu złączenia na grzbiecie pływaka powinien powstać czarny kwadracik. Następnie formujemy części 27 a, b i przyklejamy je do części środkowej pływaka (część 22).

Na przodzie wklejamy paski 28 a, b, następnie zaś wręgi 28 c, d, po ukształtowaniu i sklejeniu części 29 a, b, oraz po naklejeniu nosków część 30, całość mocujemy na części 27 a, b. Potem w otwarte końcówki pływaka wsuwamy na klej złożone na pół części 31 a, b, czyli stery pływaków. Pływaki łączymy za pomocą belek poziomych — części 32 a, b. Przez przecięcie w miejscach oznaczonych kreską pokrycia pływaków wsuwamy w nie dłuższymi sklejkami końcówki belek.

UWAGA: Część 32, 33, 34, 35, 48, 49 należy przed sklejeniem wzmocnić wąskimi paskami twardego papieru.

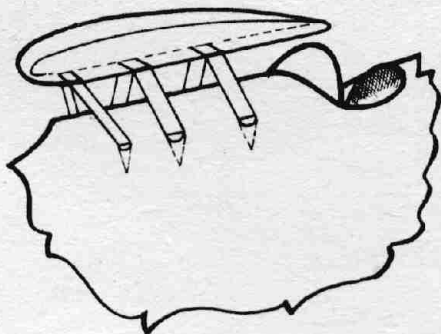
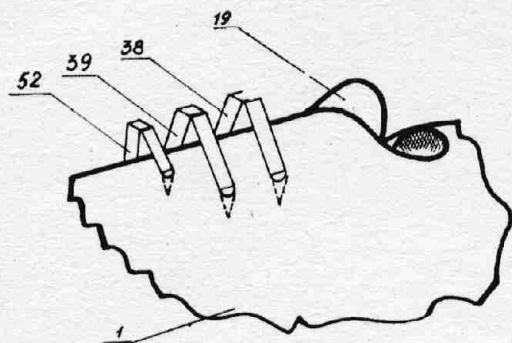
Z kolei nacinały żyłką lub ostrym scyzorykiem kadłub w miejscach oznaczonych krótkimi kreskami po czym wsuwamy w nacięcia wystające końce wzmocnień goleni i zastrzałów, przyklejając je do kadłuba (rys. 5). Po przecięciu grzbietów pływaków w miejscach oznaczonych krzyżykami, wsuwamy tam wklej-

ne uprzednio w kadłub golenie (część 33 — goleń przednia, część 34 goleń tylna) oraz wzmacniamy po przekątnej krzyżulcami — część 35 a, b. Dla całkowitego usztywnienia kadłuba na podłodziu wklejamy zastrzały przednie — część 36 i tylne część 37 między kadłub a belki poziome pływaków.



Rys. 5

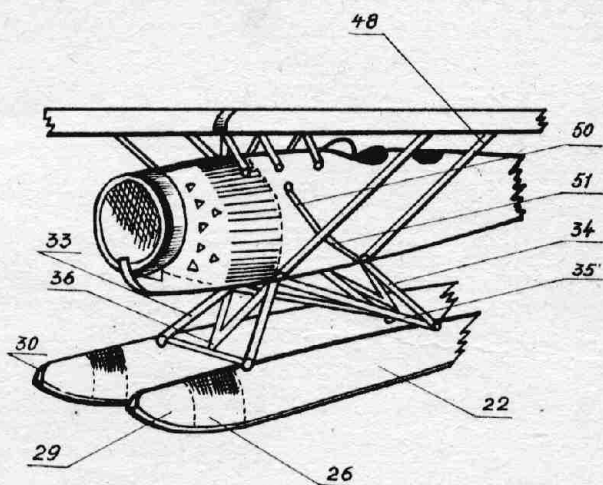
Na górnej części kadłuba między silnikiem a wiatrochronem wklejamy, wsuwając w nacięcia, **koziół skrzydłowy** — część 38 przedni i część 39 — tylny. (rys. 6). **Płat nośny** — część 40 a, b — sklejamy ze sobą, według sklejki. Przed sklejaniem kształtujemy na krawędzi stołu, po czym zaginamy wzdłuż krawędzi natarcia. Ząbki wycięcia międzyskrzydłowego zaginamy do wewnątrz. Następnie przygotowujemy szkielet skrzydła



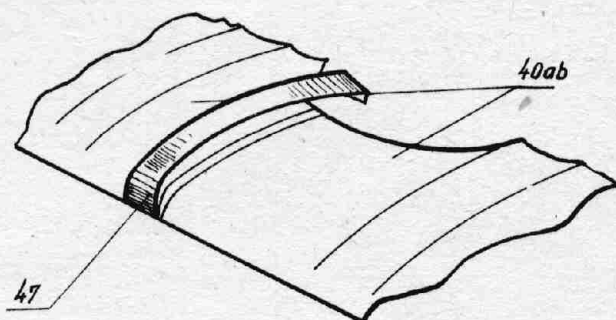
Rys. 6

la. W dźwigarach — część 41 i 42 robimy wycięcia dla żeber głównych i żeber środkowych, w zależności od grubości tektury lub kartonu, na jakie je naklejamy. Nakładamy na siebie wycięcia dla żeber środkowych, następnie w wycięcia te wkładamy sklejone razem

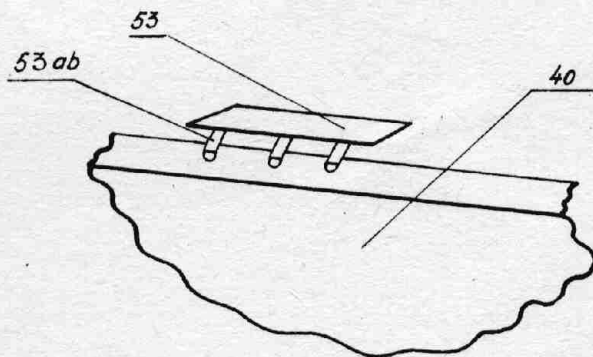
żebra środkowe łącząc w ten sposób dwa dźwigary skrzydłowe w jeden. Wkładając żebra główne w odpowiednie wycięcia i łącząc je dźwigarem, otrzymamy szkielet płata nośnego. Szkielet ten ustawiamy wewnątrz środkowej części płata (część 40 a, b) uprzednio oczywiście sklejonej, tak aby noski żeber znalazły się w odległości około 2 mm od krawędzi natarcia. Zaznaczamy przy tym ołówkiem przebieg dźwigara, jako linię prostą.



Rys. 5—7



Rys. 7



Rys. 8

Do spodniej części płata przyklejamy szkielet płata. Po wykonaniu tej czynności smarujemy klejem wierzch żeber, po czym sklejamy krawędź spływu.

Końce skrzydeł części 45 a, b i 46 a, b sklejamy parami, a następnie nasuwamy na wystające dźwigary, sklejając je ze środkową częścią płata. **Owiewką mię-**

dzyskrzydłową — część 47 oklejamy środkową część płata w miejscu niezadrukowanym. (rys. 7)

Zastrzały przednie części 48 a, b oraz **zastrzały tylne część 49 a, b** wsuwamy w wycięcia dolnej części kadłuba, smarując końce uprzednio klejem. Po zaschnięciu kleju, przebijamy końcem noża, lub nacinaamy żyłką otworki dla zastrzałów w skrzydłach. W miejscach oznaczonych smarujemy klejem wierzchołki koziółków (część 38 i 39) i przygotowujemy się do zamocowania płata nośnego na kadłubie w sposób następujący: płat nośny stroną zieloną kładziemy na stole. W nacięcia zastrzałowe wpuszczamy po kropki kleju, następnie podnosimy kadłub podłodziem do góry i wsuwając zastrzały w odpowiadające im nacięcia, układamy kadłub koziółkami na części środkowej płata.

Zwracamy uwagę, aby oś podłużna kadłuba była prostopadła do krawędzi natarcia, a boczne jego ściany prostopadłe do płaszczyzny spodniej płata. W takim ustawieniu przytrzymujemy kadłub aż do zaschnięcia kleju. Przed zaschnięciem kleju sprawdzamy prawidłowość ustawienia.

Po sklejeniu **wspornika zastrzałowego — część 50 a, b**, ostrym końcem wsuwamy w przebite uprzednio w oznaczonych miejscach na kadłubie nacięcia, a roz-

chylone wsporniki przyklejamy do zastrzałów w miejscach zakreślonych kółkiem.

Pod spodem przyklejamy do zastrzałów **usztynwienia międzyzastrzałowe — części 51 a, b**. Natomiast między kadłubem i przednim koziółkiem płata przyklejamy **przednie wzmocnienie płata część 52**.

Kompensacja lotek — odciążenie lotek, część 53 a, -b. Po sklejeniu płaszczyzn i naklejeniu dźwigni, przyklejamy na górnej części lotek według rysunku zestawieniowego, zwracając uwagę, aby krótsze boki płaszczyzn były równoległe do linii żeber.

Po sklejeniu i zwichrzeniu **łopat śmigła — część 54**, naklejamy krążki mniejsze, skleione razem z jednej strony, większe zaś z drugiej, po czym przebijamy szpilką i mocujemy na silniku tak, aby mniejszy krążek był na zewnątrz.

Ponieważ nasz model stanowi redukcję historycznego samolotu, nie powinniśmy pomijać usztynwienia zastrzałów za pomocą linek. Wykonamy to przez odpowiednie wykrzyżowanie niemi prostokąta, jaki tworzą zastrzały skrzydłowe i wzmocnienia międzyskrzydłowe. Sposób wykonania pokazano na rysunku zestawieniowym.

ANDRZEJ KARPIŃSKI
Warszawa

SPIS CZĘŚCI

- | | | |
|--|--|---------------------------------------|
| 1. Kadłub | 21. Obrotnica | 35a,b. Krzyżulce |
| 2. Tablica przyrządów pokładowych | 22a,b. Środkowa część podłozia (pływak) | 36. Zastrzał przedni podłozia |
| 3. Wręga środkowa | 23a,b. Pasek łączący część środkową z przednią częścią pływaka | 37. Zastrzał tylni podłozia |
| 4. Fotel | 24a,b. Pasek łączący część tylną z środkową częścią pływaka | 38. Część przednia kozła skrzydłowego |
| 5. Przód kadłuba | 25a,b,c,d. Wręgi części środkowych pływaków | 39. Część tylna kozła skrzydłowego |
| 6. Wręga przednia | 26a,b. Tylne części pływaka | 40a,b. Część środkowa płata nośnego |
| 7. Usterzenie wysokości | 27a,b. Część pływaka przednia | 41. Dźwigar prawego skrzydła |
| 8. Wkładka usterzenia wysokości | 28a,b. Pasek łączący część przednią z dziobem pływaka | 42. Dźwigar lewego skrzydła |
| 9. Usterzenie kierunku | 29a,b. Wręgi części przedniej pływaków | 43a,b,c,d. Skrzydłowe żebra główne |
| 10. Karter — pierścień — pasek | 30a,b. Części dziobowe pływaków | 44a,b. Skrzydłowe żebra środkowe |
| 11. Tylne ściana karteru | 30c,d. Noski części dziobowej pływaków | 45a,b. Koniec prawego skrzydła |
| 12. Cylinder | 31a,b. Stery pływaków | 46a,b. Koniec lewego skrzydła |
| 13. Przednia ściana karteru | 32a,b. Belki poziome pływaków | 47. Owiewka międzyskrzydłowa |
| 14. Tylne część Townenda | 33a,b. Przednie golenie pływaków | 48a,b. Przednie zastrzały skrzydłowe |
| 15. Przednia część Townenda | 34a,b. Tylne golenie pływaków | 49a,b. Tylne zastrzały skrzydłowe |
| 16. Obudowa gaźnika | | 50a,b. Wspornik zastrzałowy |
| 17. Rury wydechowe | | 51a,b. Usztynwienie międzyzastrzałowe |
| 18. Urządzenie do stawiania boi świetlnych | | 52. Przednie wzmocnienie płata |
| 19. Wiatrochron | | 53a,b. Kompensacja lotek |
| 20. Podstawa obrotnicy | | 54. Śmigło z piastami. |

JEŚLI CHCESZ NABYĆ „MAŁEGO MODELARZA” z ubiegłych lat

Zgłoś się do następujących sklepów:

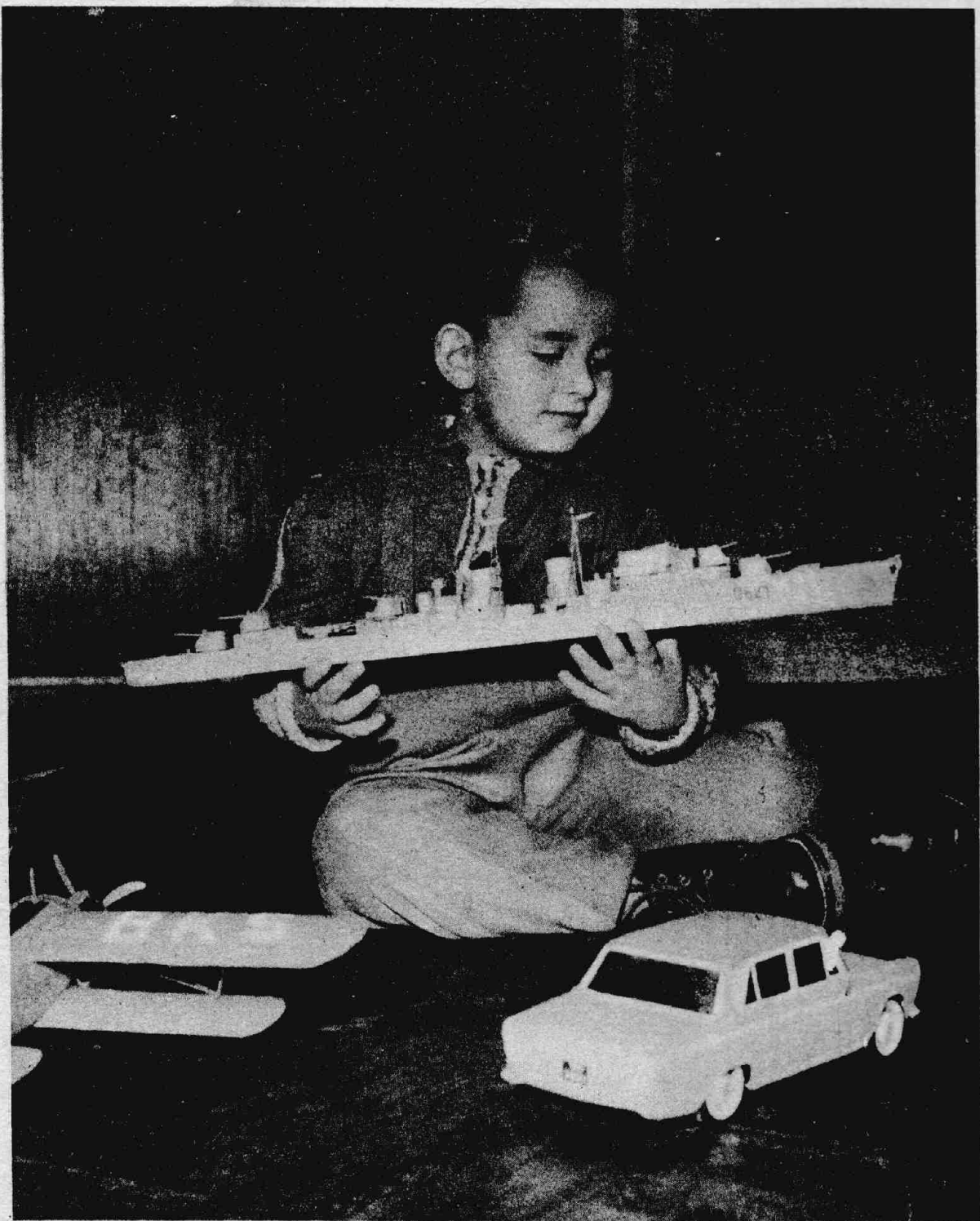
Wojewódzka Składnica
Materiałów Szkoleniowych LPŻ
POZNAŃ
ul. 27 grudnia 6

Centralna Składnica Harcerska
WARSZAWA
ul. Marszałkowska 82

Ośrodek Propagandy Lotnictwa
ŁÓDŹ
ul. Piotrkowska 145

Kiosk przy Muzeum Techniki
WARSZAWA
Pałac Kultury

Składnica LPŻ w Poznaniu i Centralna Składnica Harcerska oprócz sprzedaży „Małego Modelarza” prowadzą bogato zaopatrzone działy modelarskie ze sprzedażą silników spalinowych, zestawów modeli latających, sklejek i innych materiałów. We wszystkich punktach sprzedaż odbywa się tylko na miejscu, bez wysyłki do zamieszkałych na prowincji.



Tadeusz Resztyk z Warszawy już zaczął budować modele z „Małego Modelarza”

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Chocimska 14, pokój 316, tel. 41231, wewnętrzny 28. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmowane są w terminie do dnia 15-go miesiąca poprzedzającego okres zamawianej prenumeraty — przez: Urzędy Pocztowe, listonoszy oraz oddziały i Delegatury „Ruchu”. Można również zamówić prenumeratę dokonując wpłaty na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch” — Warszawa, ul. Srebrna 12. Cena prenumeraty kwartalnej zł 13,50 półrocznej zł 27,00, rocznej zł 54.

Cena prenumeraty za granicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedpłaty na tę prenumeratę przyjmuje na okresy kwartalne, półroczne i roczne Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch” w Warszawie, ul. Wilcza 16, za pośrednictwem PKO Warszawa, konto Nr 1-6-100024.

Exemplarze zdeaktualizowane można nabywać w sklepie przy ul. Wilejskiej 14 w Warszawie. Zamówienia spoza Warszawy należy kierować do Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch” Warszawa, ul. Srebrna 12. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa. Zam. 7130. Nakład 28 600 egz. C-55.

WYDAJE:

Redakcja „Modelarza”

Redaktor numeru:

A. Mańkowski

Okladkę projektował:

A. Werka

