

Modelář 4

Modelář

Duben 2007

4



**Kato někde slyšel:
"Dřív než Gripen přilít'
pytel peněz přišel."**

Ročník 58 • Cena 80 Kč/96 Sk





SAAB J-35J



Přípravno ve spolupráci s
**Leteckým muzeem
ve Kbelích**





Na titulním snímku Gripen, pak fotografie Drakenu, podrobný popis stavby Gripenu, výkres Gripenu a ještě popis stavby modelu Drakenu. Řeknete možná, že je to monotematické číslo, až moc švédské. Draken a Gripen jsou sice švédská letadla, ale moc pěkná a modeláři si je oblíbili. Už proto, že Gripen byl nedávno zaveden

do výzbroje Vzdušných sil Armády České republiky, ještě nám nezevšedněl a do jeho stavby má chuť hodně modelářů. A tak je to téma možná víc české, než zahraniční. Z podobného soudku je příspěvek o stíhači tanků Hetzer – německé vozidlo na podvozku československého tanku z donucení stavěné v Protektorátu a po válce dodané do Švýcarska by mohlo zaujmout i modeláře s velmi odlišnou specializací.

Ke stavbě modelu letadlové lodě se většina „normálních“ modelářů odhodlá tak jednou za život, může se jim proto hodit, že slepými cestami vývoje už prošel někdo před nimi a na problematické křižovatky umístil cedule Tudy ne! Nad modely si rovněž připomeneme kuriózní konstrukci létající blechy s velmi, ale velmi vysokým trupem a počátky stavby vrtulníků v USA. K tomu jsme tentokrát ještě přibalili návody jak barvit busty a celé figurky, respektive z klasiky jedno velké americké auto v malém měřítku, jedno menší obrněné auto ve větším měřítku a jedno italské bombardovací letadlo velké i v malém měřítku. Připomeneme si rovněž službu prvních proudových Meteorů v arabských zemích, nejlepší stavebnice loňského roku, vojenská cvičení v ČSSR a nahlédneme pod pokličku našich i zahraničních výrobců.

Martin Salajka

OBSAH 4/2007

SAAB J-35J Draken	podklady Salajkovi	2, 67
JAS-39C Gripen	1:48 Jan Jezl	4
Scout Car M3A1	1:35 Miroslav Zada	11
Malujeme Amébu	1:35 Vladimír Demčenko	14
DFW T28 Floh	1:48 Petr Marek	16
GMC CCKW 353	1:72 Jan Pavlík	22
Vought Sikorsky VS-300	1:72 Jaroslav Špaček	24
Hetzer z Plzně	1:48 Petr Vacek	26
JAS-35J Draken	1:72 Zdeněk Fabík	30
JAS-39C Gripen	výkres Radek Vavřina	33
Savoia-Marchetti S. M.79 Sparviero	1:48 Jakub Vilinger	37
O Bavorovu střelu	Vojtěch Křesák	43
Panzer Kommandant	1:10 Michal Křepelka	44
Mořský sršeň (CV-08 Hornet)	1:350 Zdeněk Krčmář	46



Vzácní ptáci 2. díl (Ju 388K/L)	1:48 Libor Malý	50
Modely roku 2006	Martin Salajka	53
Arabské Meteory	historie Jan Máče	54
Přáslavice a Libavá (cvičení)	podklady Pavel Skupieň	56
Pod pokličkou		58
Vrřtáme do plastiku	Petr Kachlík	64
Dlouhé Meteory	kamu Jan Máče	68

Letouny Gloster Meteor F Mk.8 australské 77. perutě byly v korejské válce nasazeny s jednotným nátěrem hliníkovou barvou (High Speed Silver) na všech plochách. Výsostné znaky tvořily kokardy na křídle i trupu a trikolóra na kýlovce. Doplnovalo je sériové číslo A77-851, které se opakovalo na přidavné nádrži pod trupem a ve zkrácené podobě na přídí. Na letounu 851 pojmenovaném Halestorm zaznamenal Stg. G. Hale 27. března 1953 sestřel MiGu 15 a poškození dalšího. Siluety Migů si nechal namalovat pod kabinu, ale na setřel si činili nárok i dva piloti amerických F-86 Sabre



Jedny z nejbarevnějších Meteorů F Mk.8 používalo na počátku 60. let 1° Grupo de Aviação de Caça brazilského letectva. Její letouny měly barevné přídě trupu, motorových gondol a náběžné hrany SOP. Barvy přitom odlišovaly jednotlivé eskadry – červená označovala příslušnost k 2°/1° GAvCa. Jednotku určoval i pruh v národních barvách na trupu. Pod kabinou byl znak 1° Grupo





BRIEFING

MĚŘÍTKO

1:48

VÝROBCE

MPM Best choice

JAS-39C Gripen

JAN JEZL

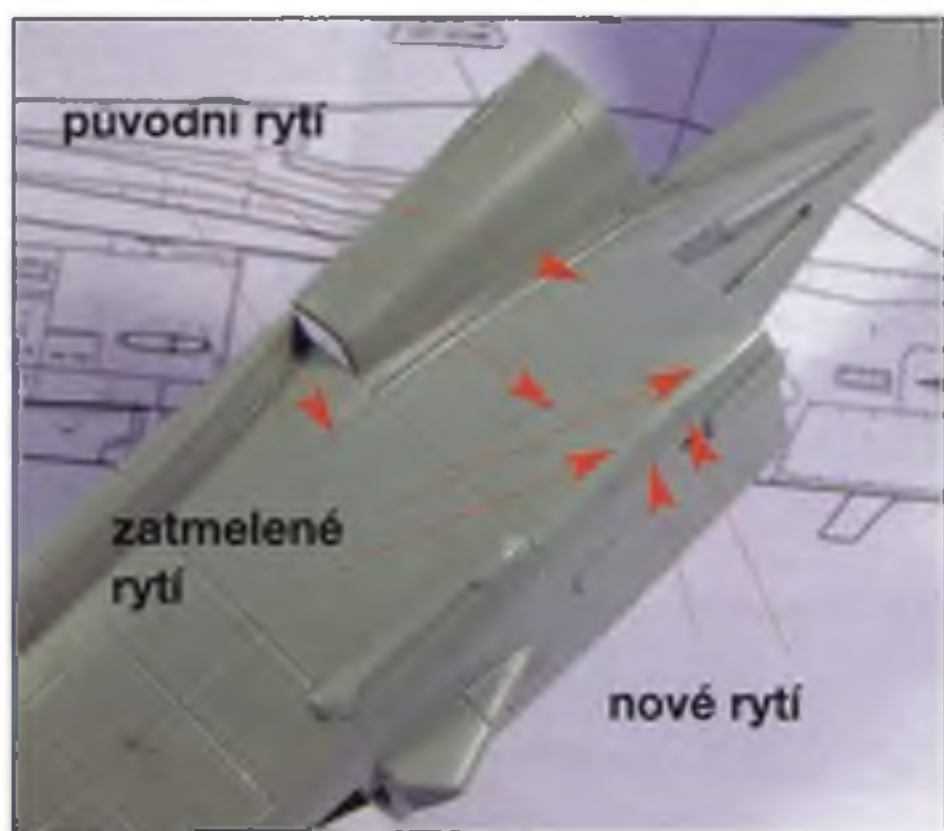
Není to tak dlouho, co jeden nizozemský kolega na našem velitelství jen tak mezi řeči prohodil, že je členem jistého „evaluation“ týmu a jezdí na hodnocení i do tak exotických a nebezpečných zemí jako jsou Litva, Lotyšsko, Estonsko a Slovensko. A jelikož od těchto zemí je už jen skok do Čech, bylo načase kolegovi nějakou vhodnou a nenásilnou formou naznačit, že opice se u nás na stromech houpou již jen v zoologických zahradách. Prvním krokem byla optimalizace nástěnky v kanceláři – zmatené grafy a dávno neplatné telefonní seznamy do druhého dne nahradily bokorysy L-159 a Mi-24 z dílny p. Máčeho okolo nástěnného kalendáře Vzdušných sil AČR. Nepodařilo se mi sehnat bokorys Gripenu. Když jsem se na pravděpodobně nejnevhodnějším místě zmínil, že by bylo pěkné nástěnku podtrhnout modelem nejnovějšího přírůstku našeho letectva, moucha (co moucha, pořádná masařka) se okamžitě chytla na lep. Začalo to nenápadnou otázkou: „A nechceš jednoho na recenzi?“

Stavebnice

Krabice ozdobená pěknou fotografií Gripena obsahuje výlisky firmy Italeri, nepřeborné množství odlévaných dílů (87 + 8 čířých), nahrazujících takřka vše, na co si vzpomeneme, dvě planžety barvených leptů, aršík obtisků se znaky českých strojů, dva acetátové překryty kabiny, výkres v měřítku 1:48 a v neposlední řadě kvalitní čtyřstránkový „Hobby manual“ s barevnými fotografiemi skutečného letadla. Na první pohled poklad.

Plastové díly

I když to nemohu dokázat, čtvrtkový Gripen firmy Italeri vypadá, že vznikl zvětšením stavebnice stejné firmy z měřítka 1:72 a doplněním či přepracováním některých detailů. Výsledkem je mimo jiné poměrně špatné rytí – mělké, široké a místy se ztrácející. Řada linek paneláže chybí, nýtování samozřejmě taktéž. S detaily je to obdobné – řada jich chybí a další jsou většinou velmi hrubé.



Rytí modelu bylo velkým zklamáním



Kombinace jemných ostrých detailů a vedle hrubých a poškrábaných částí je pro plastové díly stavebnice (původně Italeri) typická



Stejná část po opravě, přerytí a onýtování

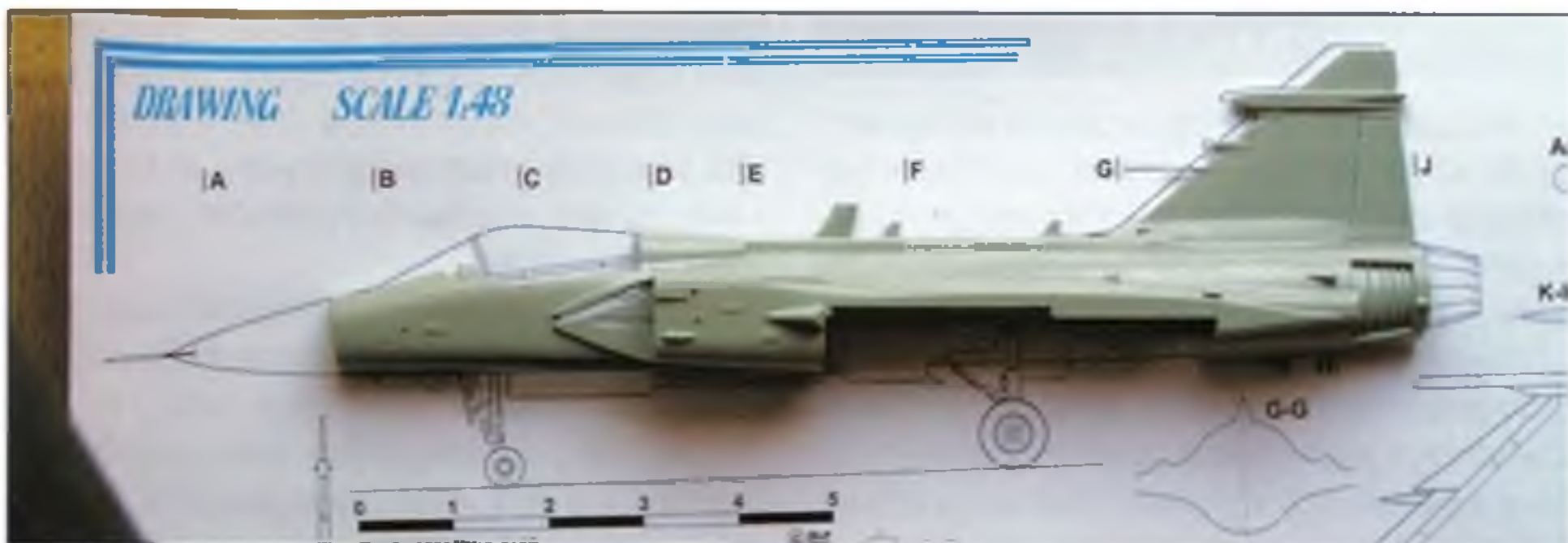
Po přiložení na výkres dodávaný přímo se stavebnicí se mi model jevil po všech stránkách nepatrně větší (rozpětí i délka asi o 4-5 mm). Jakoby ani nebyl v měřítku 1:48 ale takřka 1:47 – což jen upevňuje mou domněnku o zvětšení menší stavebnice. Při pohledu shora je tvar trupu těsně za nasávacími otvory jiný než na výkresech.



Model je poněkud větší

Ani paneláž příliš neodpovídá. Pokud linky nechybí, nebo naopak nepřebývají, většinou jsou alespoň posunuté (někdy hodně výrazně), případně mají jiný tvar (například kachní plochy mají rytí úplně obráceně – mají linku v podélné ose, ve skutečnosti je podél náběžné hrany). Na druhou stranu na výkresu chybí linka bleskovice na překrytu kabiny, drobné odchylky proti skutečnému stroji jsem objevil i na bocích trupu za nasávacími otvory. Proporcemi však model svému velkému vzoru odpovídá.

Veškeré díly jsou zhotoveny z velmi měkkého plastu, což má jedinou výhodu – nepovedené rytí se přebírá mnohem snadněji. Na modelu bylo jen několik stop po vyhazovačích, otřepy minimální, zato na křídlech byly v místě závěsníků nepříjemně propadliny.



Odlitky

Na první pohled fantastické. Velmi detailní podvozkové šachty, ale poněkud schematické, byť dostačující vybavení pilotního prostoru. Největším nedostatkem odlitků jsou jejich rozměry – snad všechny jsou o něco menší. Některé kriticky (průměr trysky je menší asi o 1,5 mm), některé nepříjemně (šachty, pilotní prostor). Díly jsou odlity kvalitně, nicméně místy objevíme bublinky nebo vytržený materiál. Bohužel často na takových místech, kde se to velmi špatně opravuje.

Leptané díly

Dvě malé planžety leptaných dílů (navíc barvených) jsou u takové stavebnice již samozřejmostí. Škoda jen, že jich není ještě více. Například světla pro let ve skupině by si náhradu rozhodně zasloužila. Nabarvení leptů je místy vynikající (displeje na přístrojové desce), místy slabší (REMOVE BEFORE FLIGHT).

Obtisky

Z obtiskového aršíku se dají postavit všechny jednomístné Gripeny českého letectva. Šedá barva je sice mírně mimo registr, ale na modelu to není vůbec poznat. Obtisky formálních světel mají podle mě špatnou barvu. Menší popisky jsou bohužel hodně neostré a nečitelné, místo drobných nápisů je víceméně čára.

Obtisky jsou velmi tenké, přesto pevné a takřka nezničitelné (bez poškození se mi podařilo narovnat i obtisk, který se mi zmuchlal do malé kuličky). Při nanášení na lesklý

povrch nejsou usazovací vodičky potřeba. Nicméně vyzkoušel jsem, že zabírá jak Ten-sol a Hypersol Agama, tak Sol Aeromaster. Poněkud hůř reagovaly obtisky na Gunze. Vodičku je ovšem potřeba použít okamžitě po umístění obtisku. Jakmile se obtisk přilepí (velmi rychle), žádná vodička s ním už nehne. Na rychlost přilepení je třeba dávat pozor.

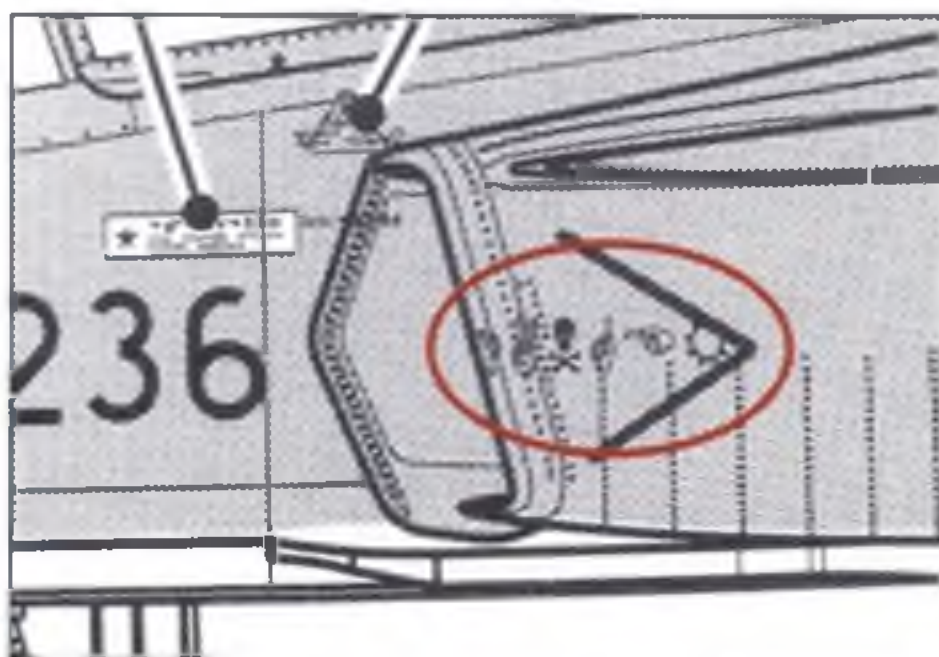
Zkouškou trpělivosti je nanášení obtisků na závěsníky. Na vnitřním závěsníku je z každé strany osm obtisků, které nakonec na modelu nejsou skoro vidět – jsou příliš malé a nevýrazné. Navíc na obtisku č. 32 chybí jeden řádek nápisu (zajímavé je, že zrcadlově obtisky jsou správně) a místo dvouřádkového nápisu se šipkou je na obtisku č. 38 pouze čára.

Teprve při nanášení obtisků jsem si všiml, že kromě krajních má všech šest závěsníků špatně rytí (u odlévaných dílů bych očekával rytí opravené). V návodu je umístění obtisků znázorněno na kresbě se správným rytím, a tak jsem obtisky umisťoval víceméně odhadem.

Návod

Stavební postup je podrobně a přehledně rozkreslen na sedmi stranách formátu A4. Hrubka v rodném jazyce (aby šachty šli zasunout), chyby v angličtině (area for glueing) a kostrbatost angličtiny vůbec (parts not use) však nejsou zrovna nejlepší vizitkou MPM. Stejně tak JAS-39B nebyl modernizovanou verzí, ale dvoumístnou. Hnidopiši ještě mohou podotknout, že Gripeny nebyly dodány pro „Czech Republic Army“ (pozemní síly) ale pro Air Force nebo alespoň Armed Forces of the Czech Republic. Záměna písmen u rámečků A a B, špatný font u několika nápisů na výkresu s rozmístěním obtisků a další faktické chyby v návodu (o těch se zmíním později) o pečlivosti též příliš nevypovídají.

Na druhou stranu, návod nemá uvádět do extáze jazykovědce či sloužit historikům jako zdroj jejich bádání. Modelář může být spokojen.



Nápis DANGER (a nejen on) v návodu „zakódovaný“ použitím špatného typu písma

Stavba

Nebudu stavbu popisovat krok za krokem, spíše se zaměřím na problémy, na které je potřeba si dát pozor – ať už v tom měl prsty výrobce, nebo jsem si je (většinou) způsobil sám.

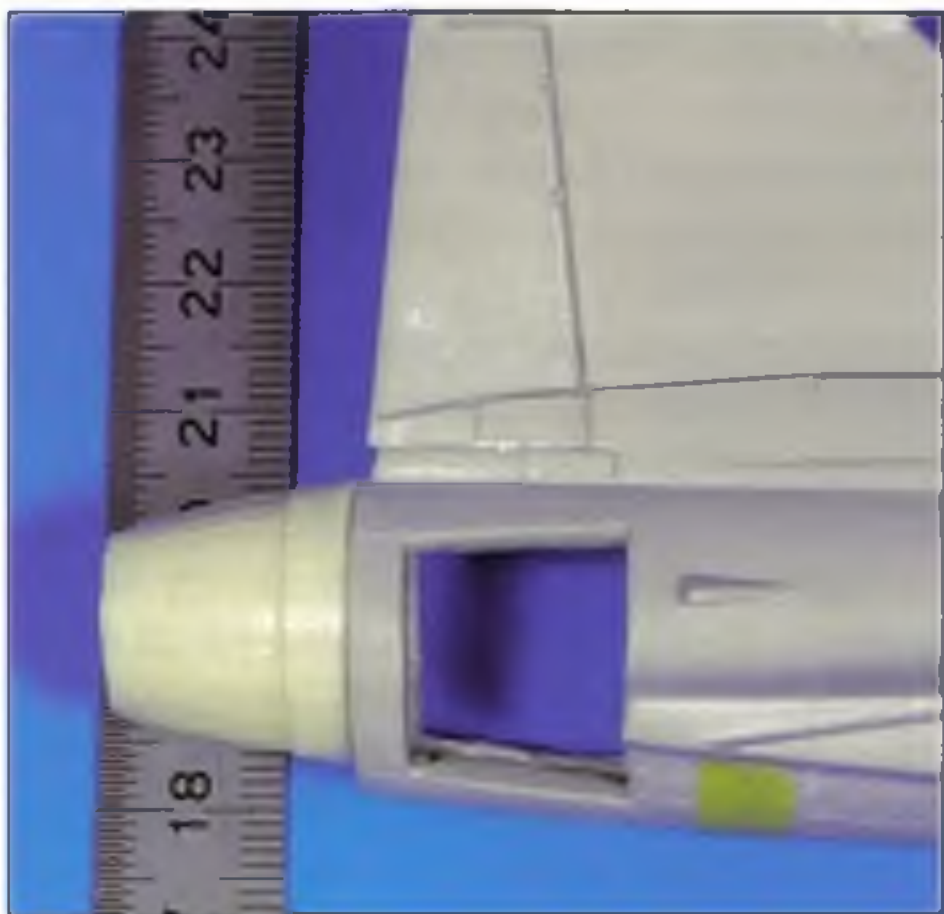
Nejprve jsem podle výkresu zatmelil asi polovinu spár a vyryl nově, správně umístěně. Ostatní rytí jsem přebrousil hranolem se smirkem zrnitosti 360 a protáhl žiletkovou pilkou.

Trup

Průměr odlévané trysky je asi o 1,5 mm menší než průměr trupu. Tryska je navíc mírně



Odlévaná tryska má asi o 1,5 mm menší průměr než je průměr trupu



oválná, čehož jsem ale využil při opravě. Zbrousil jsem dosedací plochy obou polovin zadní části trupu, čímž jsem trup zúžil asi o 1 mm. Pak už zbývalo jen zbrousit spodní část trupu, aby i na ni tryska navazovala (to jsem samozřejmě dělal až po slepení dílů trupu). Mám mi však nestačila tloušťka materiálu. Lepší řešení nabídl kolega Matušek, který odřezal límec odlitku trysky, nahradil do límcem

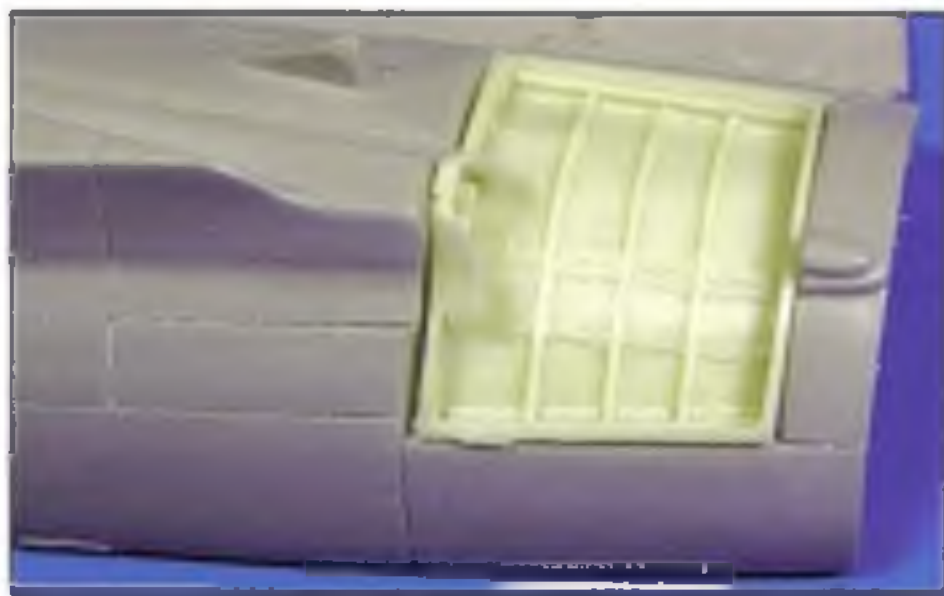


S dobrým nápadem jak vyřešit problém špatného lícování trysky přišel David Matušek. A David Kadlec jej takto uskutečnil

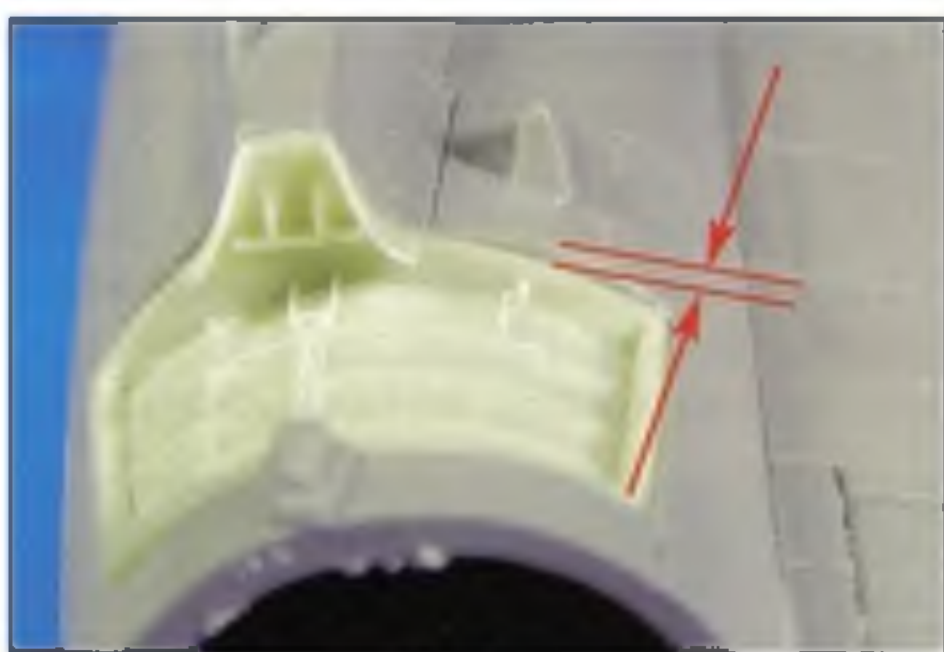
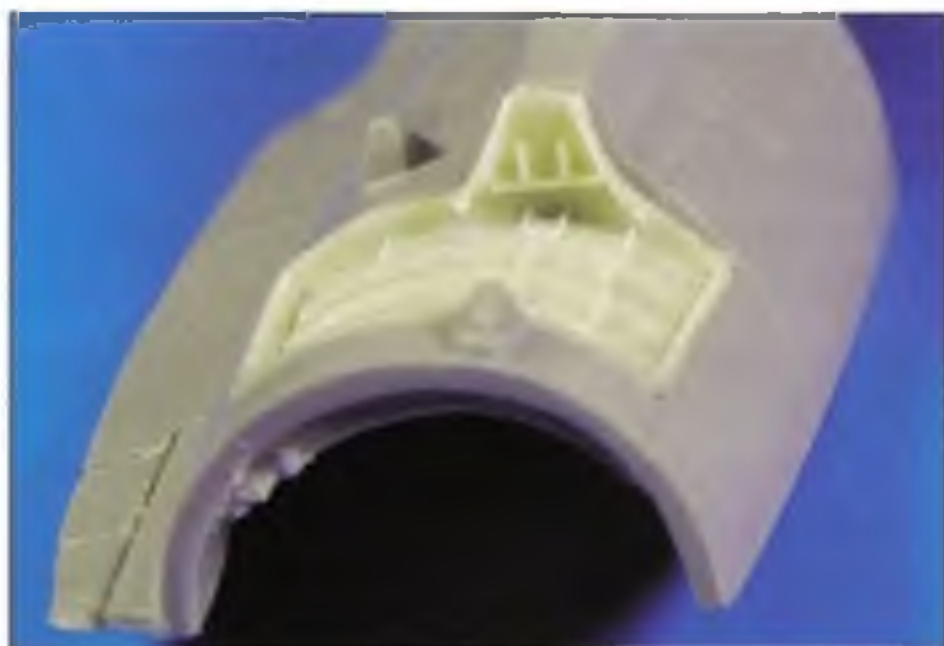
plastovým a docílil tak mnohem pozvolnějšího přechodu. Další možností je dokoupit lepty Eduard, které kromě jiných užitečných dílů obsahují i kompletní trysku. A konečně nejlepší, ale současně nejdražší cestou, je nová tryska Aires.

Vzhledem k tomu, že šachty brzdících štítů se do otvoru vzniklého po odstranění původních šachet zasouvají zvenku, budou šachty minimálně o tloušťku stěny odlévaných dílů, tedy asi o 2 mm, menší než původní. Přitom štíty mají původní velikost a navíc nebude navazovat paneláž kolem šachet.

Při stavbě jsem zjistil, že šachty jsou nepatrně menší než otvor v trupu a že nelicují s profilem trupu a kořene křídla. Na řadu tak



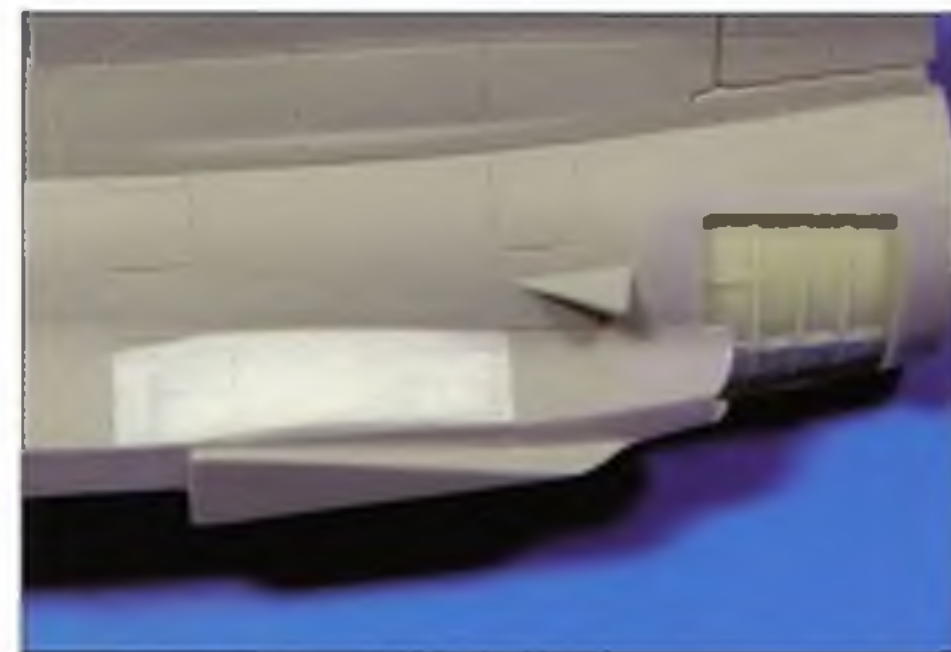
Šachta brzdících štítů se vkládá místo původní, ale je o více než 2 mm menší



Šachty brzdících štítů nelicují s profilem trupu

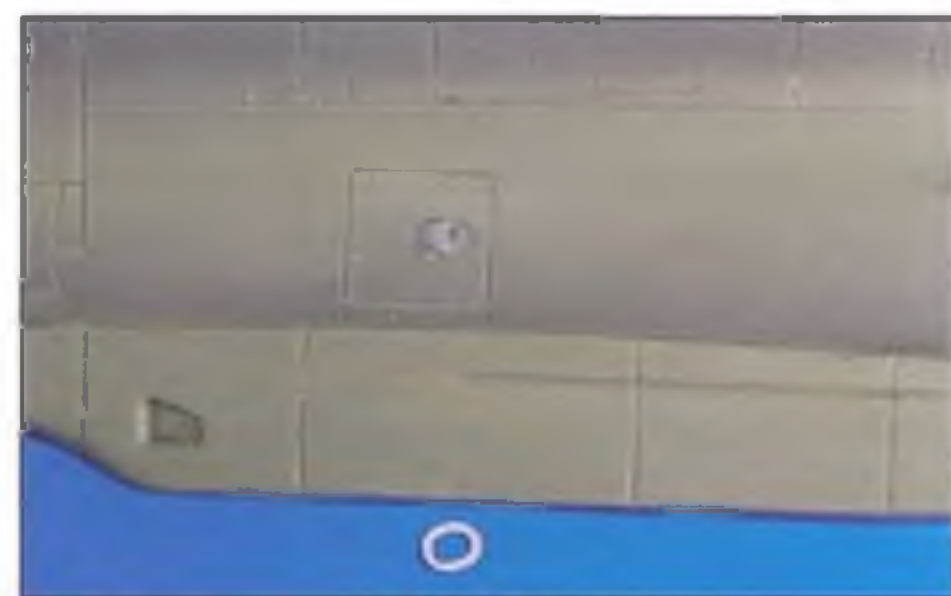
přišlo vlepování kousků plastiku a hrubé tmelení, následované tmelením vteřinovým lepidlem a notným broušením.

Gripen verze C má – na rozdíl od předchozích verzí – pomocnou energetickou jednotku APU. Tento poměrně výrazný rozdíl ovšem není v modelu nijak zohledněn. Novou APU jsem zhotovil z plastových destiček.



Pomocná energetická jednotka (bílá část) na modelu zcela chyběla

Původní plastový náznak výdechu na pravé části trupu jsem odstranil, provrtal stěnu trupu, vložil do otvoru kus brčka, začistil, zatmelil a překryl onýtovaným „plechem“, který jsem zhotovil z tenké plastové destičky.



Výdech na pravé straně trupu jsem zhotovil z brčka a plastové destičky



Křídlo

Nejdříve bylo potřeba odstranit propadliny v místě závěsníků (to se mi zcela nepovedlo), pak jsem zatmelil neuvěřitelně hrubé rytí slotů u náběžné hrany a znovu spáry vyryl.

Nýtování

Trup i křídlo jsem posléze nýtoval. Nemaje nýtovadlo s dostatečně velkou roztečí nýtů, zvolil jsem asi ten nejnemožnější způsob nýtování – nýtovadlem jsem zlehka naznačil nýty a každý druhý prohloubil ostrou rýsovací jehlou. Doufal jsem, že po přetření surface-rem a přebroušení nechtěné nýty zmizí. Ne všude se to ovšem zcela povedlo.

Pilotní prostor

Při jeho stavbě je potřeba dát pozor na to, pod jakým úhlem slepíme základní dva díly – vanu a prostor za pilotním sedadlem. Já jsem díly neslepil podle toho, jak k sobě dosedaly (stejně tam byla vůle), ale podle tvaru bočnic (D14 a D15), což byla pravděpodobně chyba. Vzhledem k tomu, že pozice sestavy pilotního prostoru není nikde přesně vyznačena a základní odlitek je opět menší, než by měl být, je naprosto nezbytné vše vyzkoušet nasucho, včetně přístrojové desky a jejího krytu, přední části překrytu kabiny a displeje HUD.

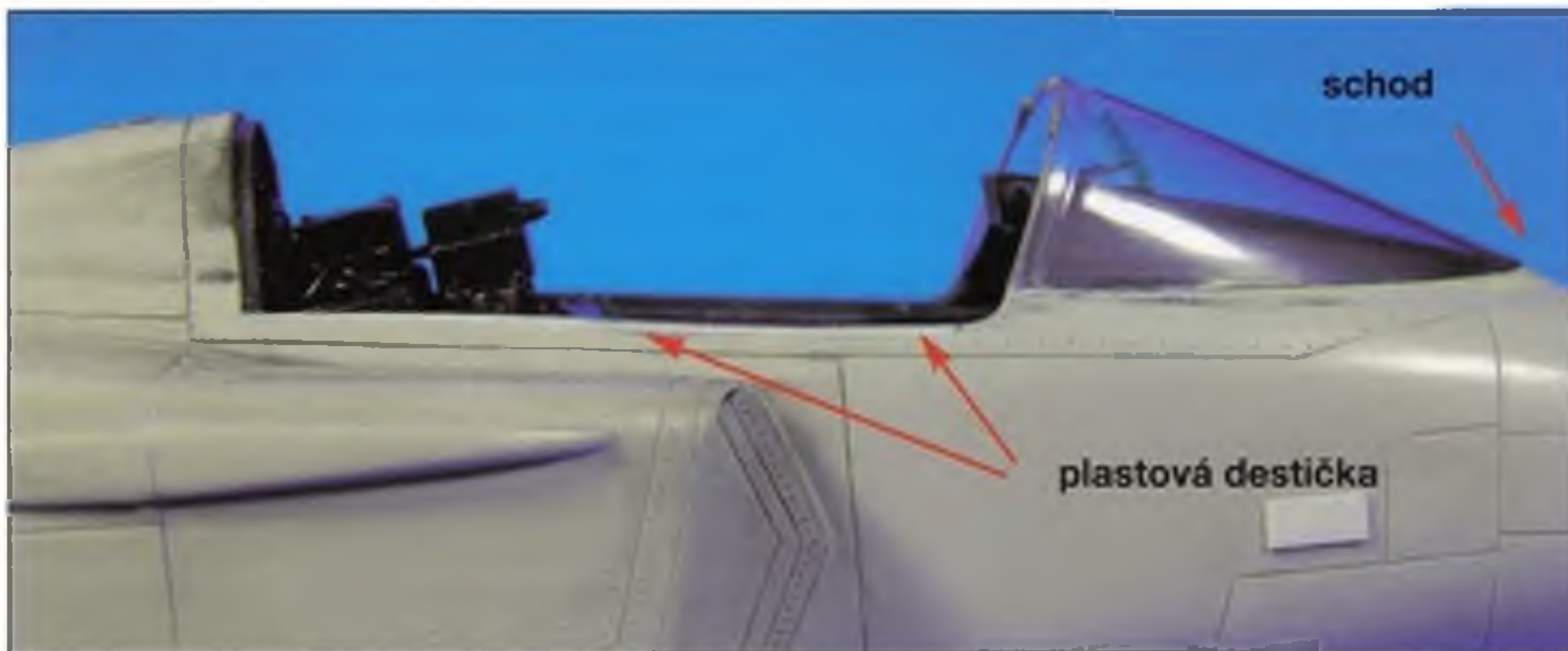


Krabice avioniky za sedadlem mají být vodorovné. Displej HUD má být pod čelním štítkem (kam se mi ovšem napoprvé vůbec nevešel) a všechna tři zpětná zrcátka na odklopné části překrytu, ne na čelním štítku. „Vykousnutí“ mezi trupem a odklopnou částí kabiny na skutečném stroji není

Nebezpečí hrozí hned několik:

- Přední část vany pilotního prostoru zalepíme příliš vysoko. Výsledkem bude, že se na výšku nevejde přístrojová deska.

- Kryt přístrojové desky (díl D8) nezapustíme dostatečně hluboko (například právě kvůli již popsané chybě). Výsledkem může být, že čelní štítek kabiny bude plochou skla ležet na krytu pod ním a nebude dosedat až k trupu. Není nic lepšího, než když po veškerém barvení, leštění a patině při lepení čelního štítku napustíme dosedací plochy vteřinovým lepidlem a to vám díky zmíněnému doteku vyvzlíná po do té doby křišťálově čistém skle. Když se mi to po náročné první opravě povedlo ještě jednou, vzpomněl jsem si na večerníček „A je to“ – díl o tapetování.



Přechod mezi čelním štítkem a trupem má být pozvolný, bez schodu. Nadbytečné „vykousnutí“ mezi trupem a odklopnou částí kabiny jsem zaplnil plastovou destičkou

Díky kombinaci všech možných a nemožných posunů a nastavování na hotovém modelu zjistíte, že avionika za pilotním sedadlem je při pohledu z boku šikmo.

Když už se podaří úspěšně nalepit čelní štítek kabiny, zjistíte, že nový pracně vyrobený displej se pod něj prostě nevejde. Případně že se tam nevejde ani původní. Eventuelně nebude pod štítkem, ale až za ním.

A když už se podaří vše pracně opravit, tak zjistíte, že na skutečném letadle přecházel trup plynule do čelního štítku a že tam nebyl žádný schod.

Další poměrně viditelná chyba se týká překrytu kabiny. Výrobce stavebnice v leptu připravil tenký oblouk, který máme nalepit na zadní hranu čelního štítku a na oblouk máme přilepit tři zpětná zrcátka. Ve skutečnosti ovšem byla zpětná zrcátka na odklopné části kabiny nad širokým stínítkem, které stavebnice úplně chybí.



Stínítko ve stavebnici zcela chybělo. Na něj mají být umístěna zpětná zrcátka, nikoliv na čelní štítek

Vybavení pilotního prostoru jsem slepil podle návodu, zatím jsem vynechal krabice a detaily avioniky za pilotním sedadlem. Barvy jsem volil podle fotografie z „walkaroundu“, protože v návodu nejsou uvedeny úplně správně (boční pulty mají být šedé, nikoliv černé, díl za sedadlem má být pravděpodobně celý černý).

Mezery mezi vanou a stěnami trupu jsem po obou stranách zaplnil plastovou destičkou o tloušťce 0,5 mm. Stačí ji vlepít pouze v části za sedadlem, protože nad boční pulty ještě přilepíme bočnice, které mezeru skryjí. Bočnice jsem po pečlivém zkoušení nalepil přímo do trupu. Že je potřeba pracovat



Mezery mezi vanou pilotního prostoru a boky trupu jsem zaplnil 0,5 mm tlustou plastovou destičkou

presně, je jasné, co však jasné není, je chybný tvar spáry (vykousnutí) mezi odklopnou částí překrytu kabiny a trupem. To jsem samozřejmě zjistil až později a musel jsem chybu pracně napravovat dolepením plastové destičky.

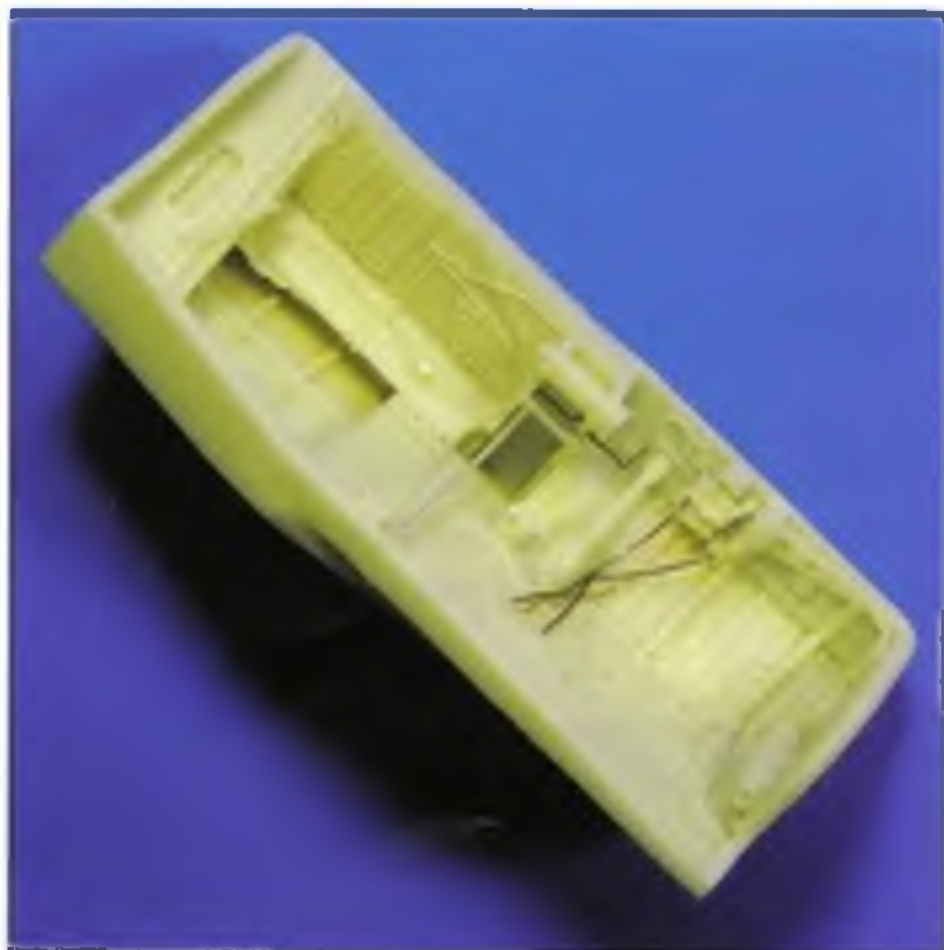
Odlévané sedadlo je sice o několik tříd lepší než původní plastové, ale řada detailů byla zalitá. Bohužel, nejvíce chyb jsem našel na záhlavníku sedadla, kde jsou hodně vidět. Nezbyvalo než boky záhlavníku zbrousit a detaily zhotovit znovu.



Zalité detaily na opěrce hlavy jsem odbrousil a nahradil novými

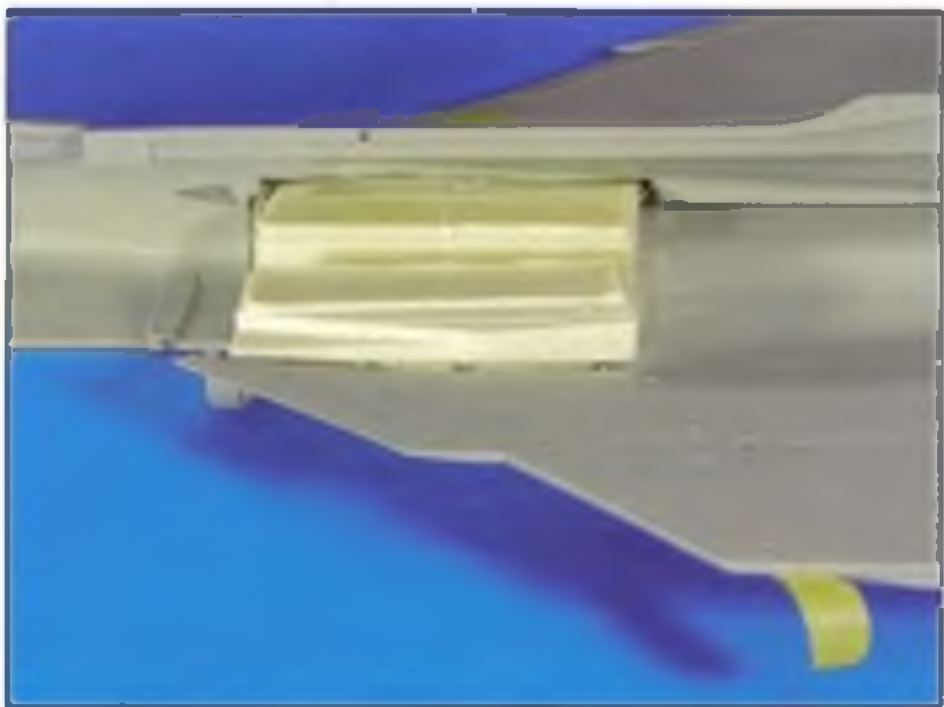
Šachty

Hlavní podvozkové šachty jsou velmi detailní, doplnil jsem pouze několik drátků. Bohužel i šachty jsou nepatrně menší než by



Do šachet jsem doplnil pouze několik kabelů

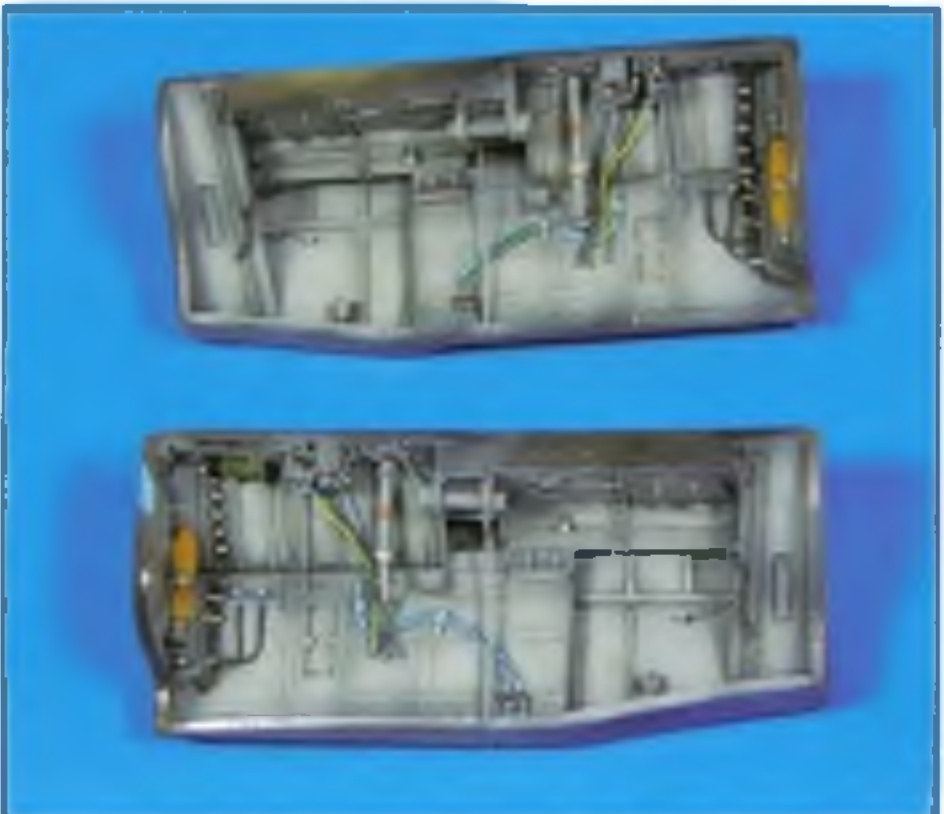
měly být. Hrany odlitků šachet naštěstí můžeme vydávat za dosedací plochy pro kryty šachet, takže to ve výsledku nevadí. Šachty ovšem musíme osadit velmi přesně. Při zkoušení na sucho nesmíme zapomenout přiložit i trup, protože i do něj bude pravděpodobně potřeba trochu říznout.



Při usazování šachet je nutno říznout i do trupu

Pro přední podvozkovou šachtu platí totéž – nádherná, ale úzká a krátká. Nicméně po použití vterinového lepidla a trochy násilí nikde žádná mezera nezůstala.

Protože jsem nechtěl mít šachty alabastrově bílé, nastříkal jsem je bílou tónovanou do šedomodré, po patinování olejovými barvami jsou však příliš tmavé.



Šachty jsem barvil odděleně

Slepení hlavních sestav

Po slepení polovin trupu bylo potřeba zatmelit příliš velkou spáru mezi směrovkou a trupem. Usazení vstupů vzduchu taky není úplně přesné, horší je, že vstupy vzduchu jsou zaslepené. Po pečlivém zkoušení na sucho jsem k trupu přilepil spodní polovinu křídla, nicméně hrubému broušení a tmelení převážně v zadní části jsem se stejně nevyhnul. Při lepení horních polovin křídla je nejdůležitější, aby přesně licovaly s trupem. S problémy u kořene křídla a poněkud větší

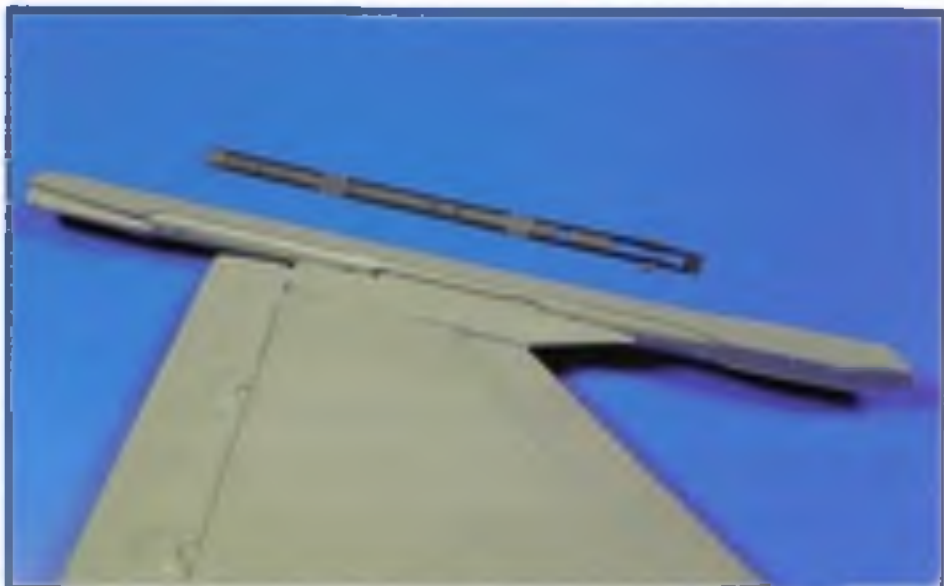


Odstranit malý schod u kořene křídla bylo zanedbatelným problémem

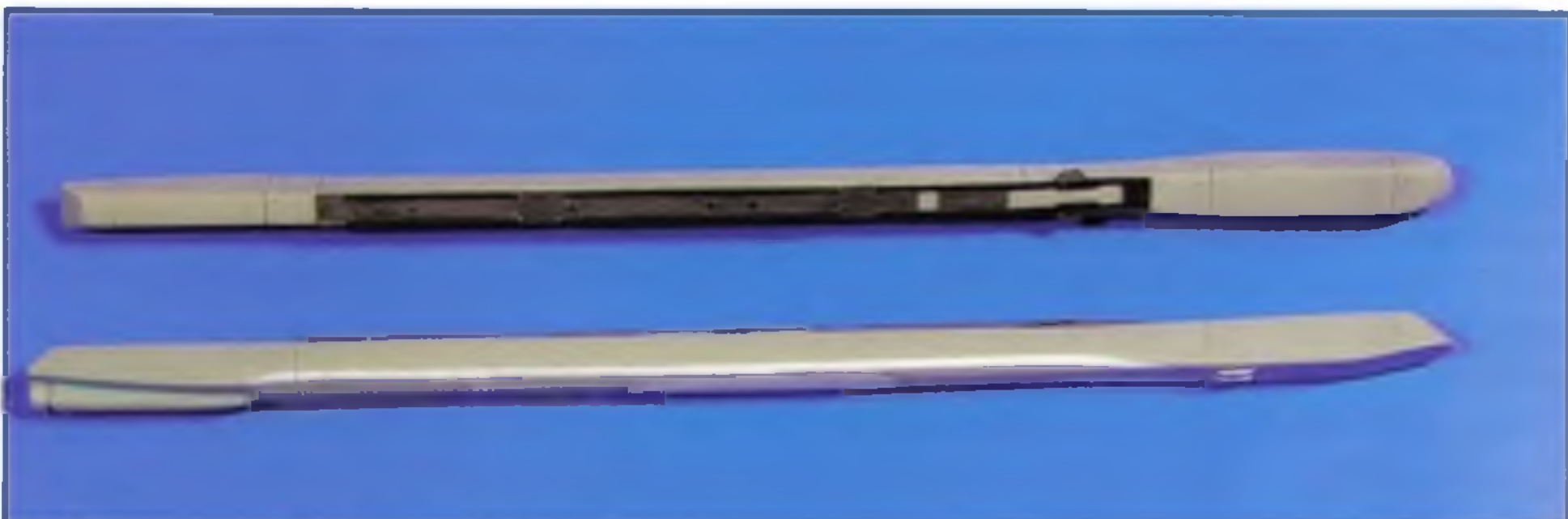
mezerou mezi trupem a křídlem v zadní části se pak vypořádáme snáze.

Vnější závěsníky

Obrovský schod (nikoliv přesazení formy, protože byl jen z jedné strany) jsem odstranil vlepením proužku plastové destičky, kráter na usazovací kůl (nelze mluvit o drážce a kolíku) jsem vyplnil plastikovým profilem, odstranil mohutné obruče reprezentující spáry mezi panely, zatmelil stopy po vyhazovačích, zhotovil nové rytí žiletkovou pilkou, doplnil několik detailů podle fotografií a po přilepení leptaného dílu celek usadil na konce křídel zbavené usazovacích kolíků. Přechod bylo nutno ještě vydatně tmelit.



Vnější křidelní závěsníky a jejich napojení ke křídlu



Vnější křidelní závěsníky po úpravách

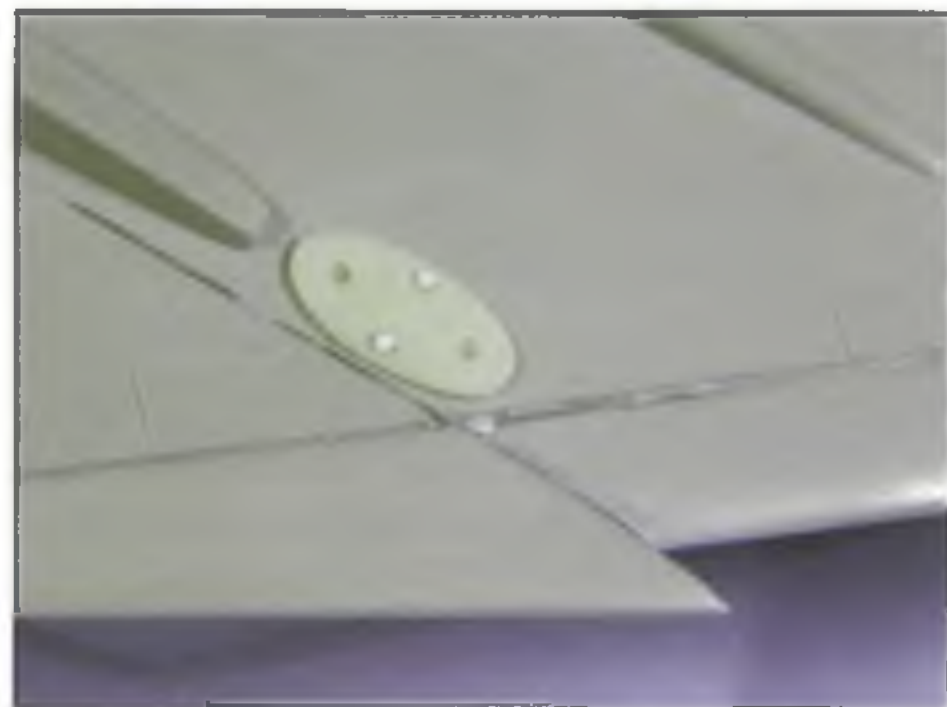
Ostatní závěsníky

Každý z šesti závěsníků sestával z odlévaného těla (všechny mají špatně rytí, ale to jsem opravovat nehodlal) do kterého se zvlášť zalepovaly odlévané závěsné body. Ty se bohužel zalepovaly ze strany nálitku (jinak to asi vyřešit nešlo), což ale znamenalo víceméně znovu vybrousit drážky pro závěsné body. Vzhledem k tomu, že i vlastní závěsné body měly po oddělení od nálitků každý trochu jinou délku (nejsem bohužel stroj), umístit všech dvanáct závěsných bodů tak, aby nikde nebyly moc velké mezery, se stalo hlavním cílem.



Závěsné body se do závěsníků lepily každý zvlášť

Čtyři oválné díly u přední části podkřidelních závěsníků nebyly odlité nejlépe, proto jsem do nich vyvrtal otvory a po zalepení na místo do otvorů vlepil kousky plastových tyčinek.



Do oválných dílů u přední části závěsníků jsem vyvrtal otvory a zalepil plastové tyčinky

Ještě je potřeba dát pozor na umístění závěsníku pro přídavnou nádrž – proti návodu je nutné ho přilepit asi o 5 mm více dozadu tak, aby se v zadní části dotýkal dvojitého rytí (viz. výkres ze stavebnice, případně fotografie skutečného stroje).

Kanon

Protože jsem se naivně domníval, že žebrováním krytu bude kanon vidět, pokusil jsem se jej podle fotografií alespoň schematicky zhotovit. Ve výsledku to ale takřka vidět není, černě natřený hranol odvede úplně stejnou práci. Zato je vidět ústí hlavně. Zhotovil jsem je podle fotografie ze seříznutého brčka.



Zbytečná práce – kanon pod krytem nebude takřka vidět. Ústí hlavně je z brčka

Drobnosti

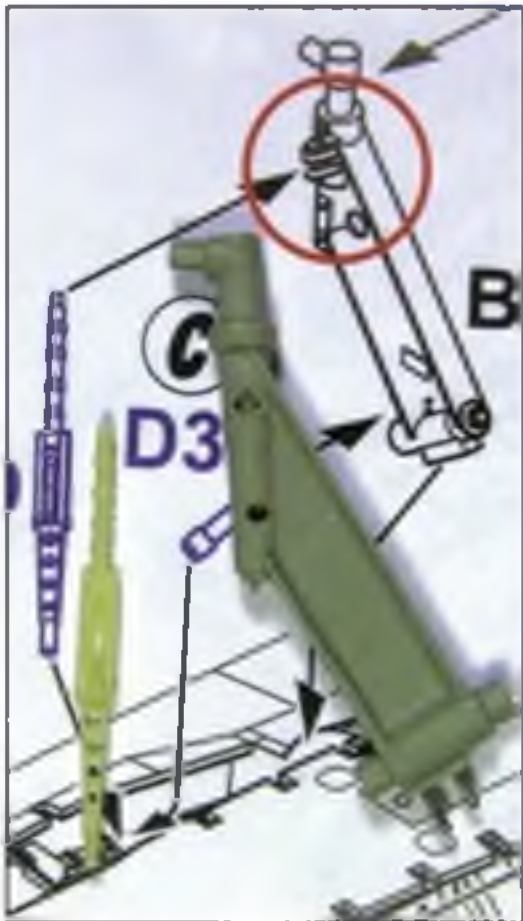
Z povrchu modelu jsem odstranil všech deset světel pro let ve skupině a z plastové destičky zhotovil nová. Škoda, že nejsou součástí leptu stavebnice, vzhledu modelu by to hodně prospělo (v leptu Eduard například jsou).

Pitotovu trubici jsem nahradil špendlíkem, což je dobrý nápad pouze pokud plánujete model po dokončení dát do vitríny a už nikdy s ním nehýbat. Špendlíky nejsou moc pružné a při sebemenším dotyku mají tendenci se ulomit (pokud je tedy nezapustíte několik milimetrů hluboko do odlévané přídě, pak ovšem hrozí, že místo ulomení špendlíku zničíte celou příd). Proč to říkám – jednou jsem Pitotovu trubici urazil ještě během stavby, dvakrát přišla k úhonně na soutěžích.

Podvozkové nohy

CMK již dříve vydalo samostatnou sadu s podvozkovými nohama odlitými z bílého kovu. Je logické, že se s těmito díly počítalo i v této stavebnici, o čemž svědčí návod, který znázorňuje instalaci těchto dílů. Nevím, co vedlo výrobce k tomu, že odlitky z bílého kovu nakonec do stavebnice nedal a v návodu pouze změnil číslo odpovídající označení plastových dílů. Bohužel, plastové díly neodpovídají kovovým a chybí na nich nejen řada detailů, ale především úchyty táhel. Základ chybějících částí lze naštěstí získat odřezáním z plastových táhel. Bez dalších úprav však podvozkové nohy působí velmi hrubým a schematickým dojmem.

Úchyty táhel na podvozkových nohách zcela chybí (i u příďového podvozku)

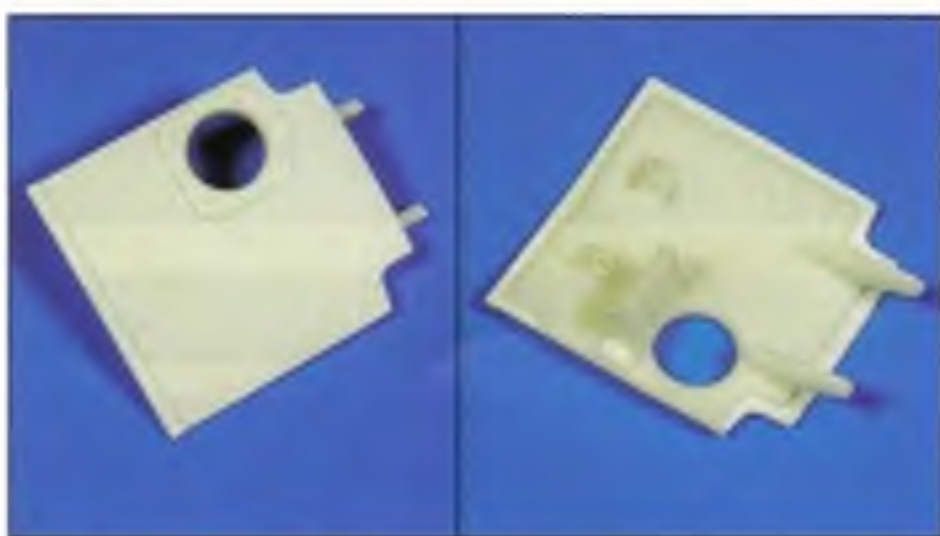


Kryty přední podvozkové šachty

Odlévaný přední kryt je jak kvalitou, tak shodou se vzorem horší, než díl plastový. Odlitek je plochý (má být mírně prohnutý), má špatný půdorysný tvar, špatný tvar prolisu a zcela chybí lemování okolo přistávacího reflektoru. Je lepší použít původní plastový díl. Já se rozhodl zhotovit kryt zcela nový.

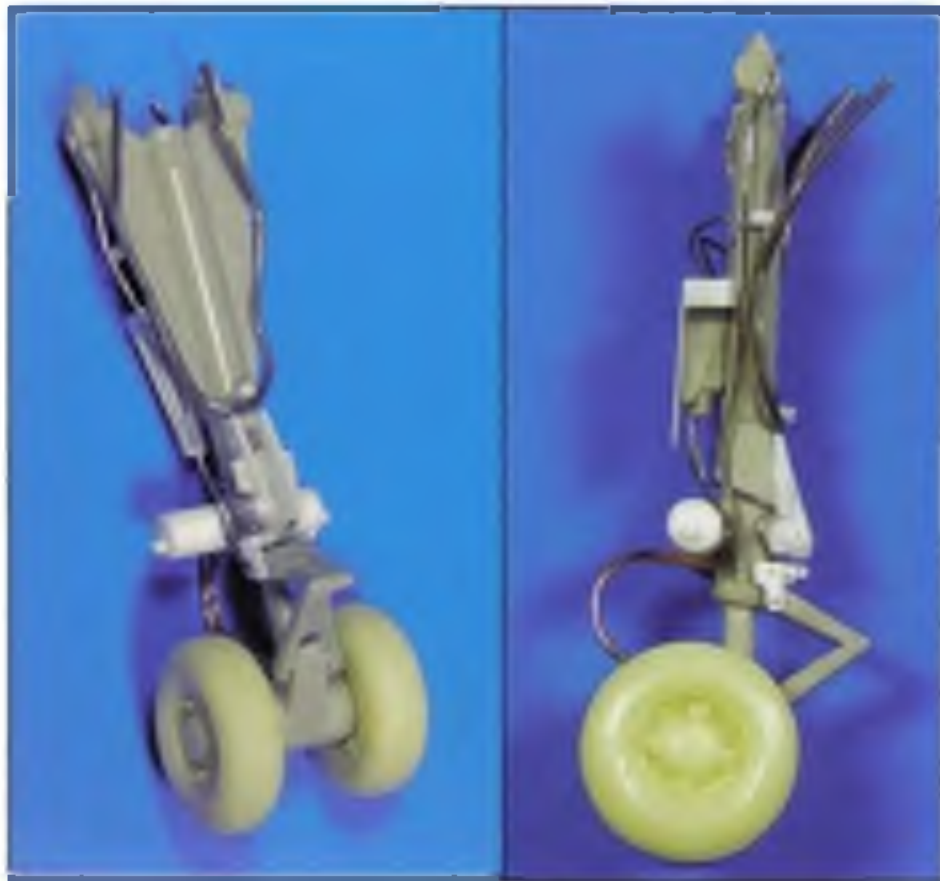


Vlevo přední kryt přední podvozkové šachty z plastu, vpravo odlévaný. Ani jeden není dokonalý, nicméně plastový je použitelný



Nově zhotovený kryt z plastových destiček

Kryty přední šachty by měly být též mírně prohnuté, ale není to tak vidět. Trojúhelníkové závěsy jsem místo odřezávání z odlitku raději zhotovil z destičky.



Přední podvozková noha se též nevyhnula úpravám



Na hlavní podvozkové nohy jsem podle fotografií doplnil hadičky a další detaily

Kryty šachet hlavního podvozku

Jsou opět menší, než by měly být. Rozměry až tak nevadí, spíš je nepříjemné, že závěsy na krytech šachet nelicují s otvory v křídle. Nezbyvá, než závěsy nalepit mimo naznačené pozice, i když to nebude vypadat zrovna nejlépe. Při konečném sestavování hlavního podvozku je ještě potřeba dát pozor na jednu věc – v návodu jsou pravděpodobně zaměněna čísla u táhel D36 a D30. „Pravděpodobně“ proto, že pokud někdo přilepí vnější kryty hlavních šachet (D34, D35) blíž ke středu, může být délka táhla D36 dostačující. V mém případě však bylo nutné díly zaměnit.

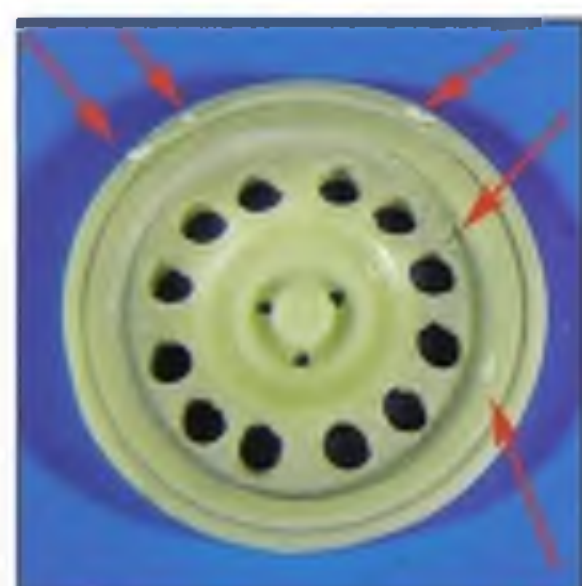
Kola

Polovina matic na vnitřním disku kola byla ulomená, zbývající zalité. Nakonec jsem všechny raději zhotovil z plastové tyčinky. Ve vnějším disku, který se zalepoval do kola

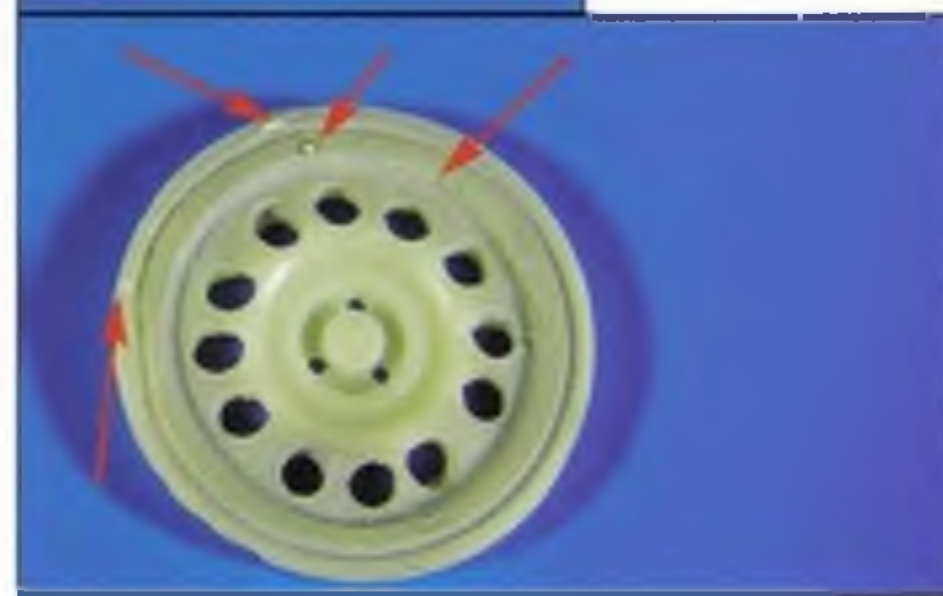


Malé matice na kolech byly polámané a zalité. Zhotovil jsem nově z plastové tyčinky

zvláště, bylo několik obtížně odstranitelných bublinek. Na skutečném letadle nebyly otvory v disku kruhové, ale oválné.

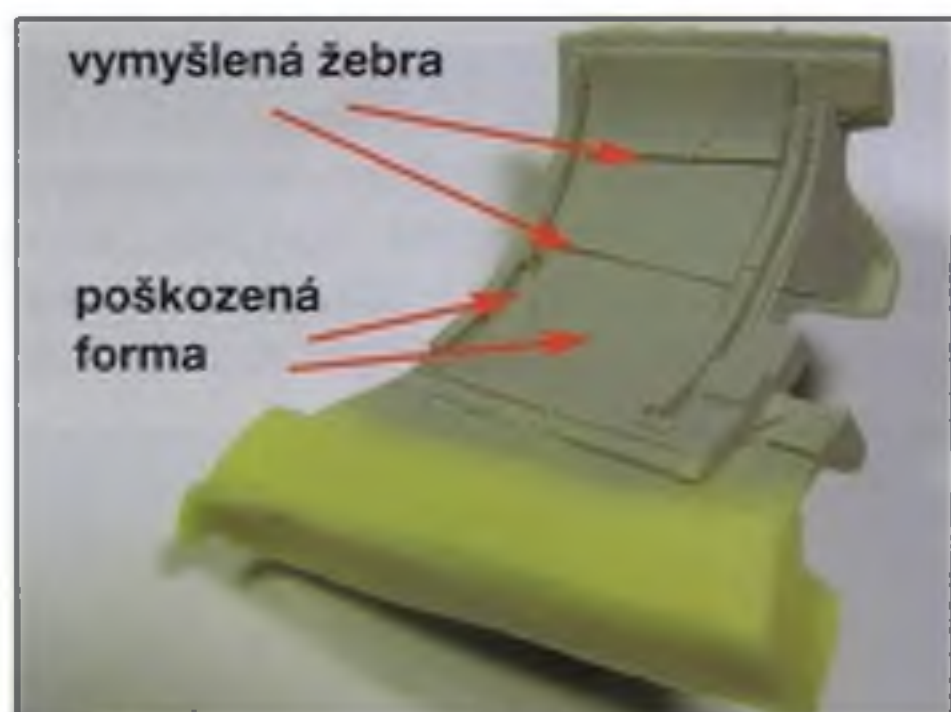


Odstraňovat bublinky na discích nebylo zrovna jednoduché. Navíc otvory v disku nemají být kulaté ale oválné

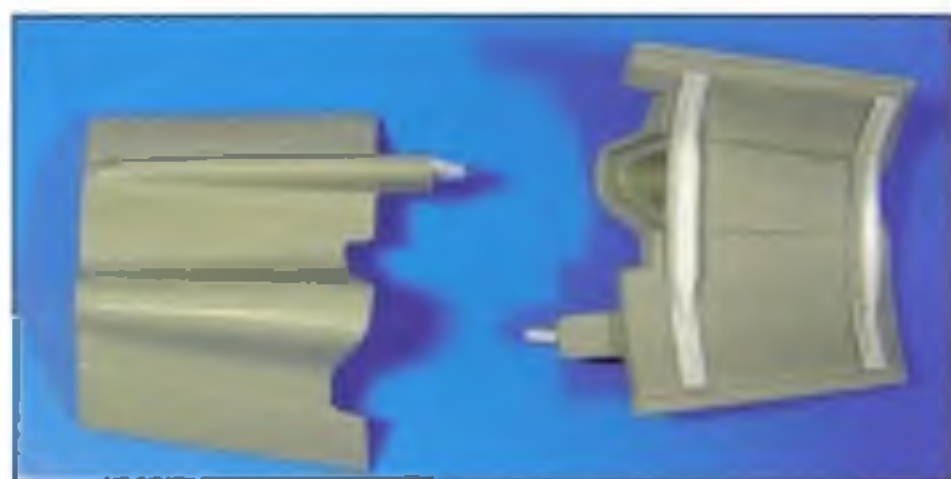


Brzdící štíty

Předlohy pro odlitky brzdících štítů vycházejí z původních plastových, které bylo třeba slepit ze dvou částí, mezi kterými vznikly nepříjemné spáry. Předlohář se s těmito spárami vypořádal tak, že místo tmelení přes ně nalepil plastové proužky znázorňující žebra, která ale na skutečném letadle nebyla. Vzhledem k tomu, že na odlitcích byly nějaké bublinky a přebytečný materiál na těch nejméně přístupných místech, místo složitého oprávnění jsem použil plastové díly doplněné žebry z plastických destiček.



Odlévané brzdící štíty jsem nakonec nepoužil



Upravit plastové brzdící štíty do přijatelné podoby bylo náročnější než jsem očekával



Rakety

Původně jsem chtěl Gripena vyzbrojit raketami, nicméně výlisky raket ve stavebnici mě od toho dokonale odradily. Škoda že v leptech nebyla alespoň křídla raket, pak by možná mělo cenu se s tím zkusit poprat. Rakety jsem na model doplnil až po několika měsících ze sady zbraní C firmy Hasegawa.

Závěr

Jsem rád, že mám stavbu za sebou. Sice to nebyla zrovna procházka růžovým sadem,

výsledek ale stojí za to. Stavebnici rozhodně nedoporučuji začátečníkům, ani modelářům, kteří si chtějí jen něco slepit pro radost, stejně jako modelářům, kteří mají minimální zkušenosti s použitím odlévaných a leptaných dílů. Pokud ovšem někdo staví modely čs. letadel, má před sebou komplexní stavebnici, ze které se dobrý model postavit dá. Ostatně jiná stavebnice čtvrtkového Gripenu se jen tak neobjeví, takže představená stavebnice bude pravděpodobně ještě dlouho nejlepším Gripenem na trhu.

Foto autor



PRAMENY:

<http://modelforum.upce.cz/galerie/ca-slav2005/gripen/>
<http://www.agency92.cz/galerie.php>
<http://211.airspace.cz/>
<http://www.gripen.com/>
 „kluci od Gripenů“, kterým tímto děkuji

Scout Car M3A1

BRIEFING

MĚŘÍTKO

1:35

VÝROBCE

Italeri

DOPLŇKY

motor Plusmodel



MIROSLAV ZADA

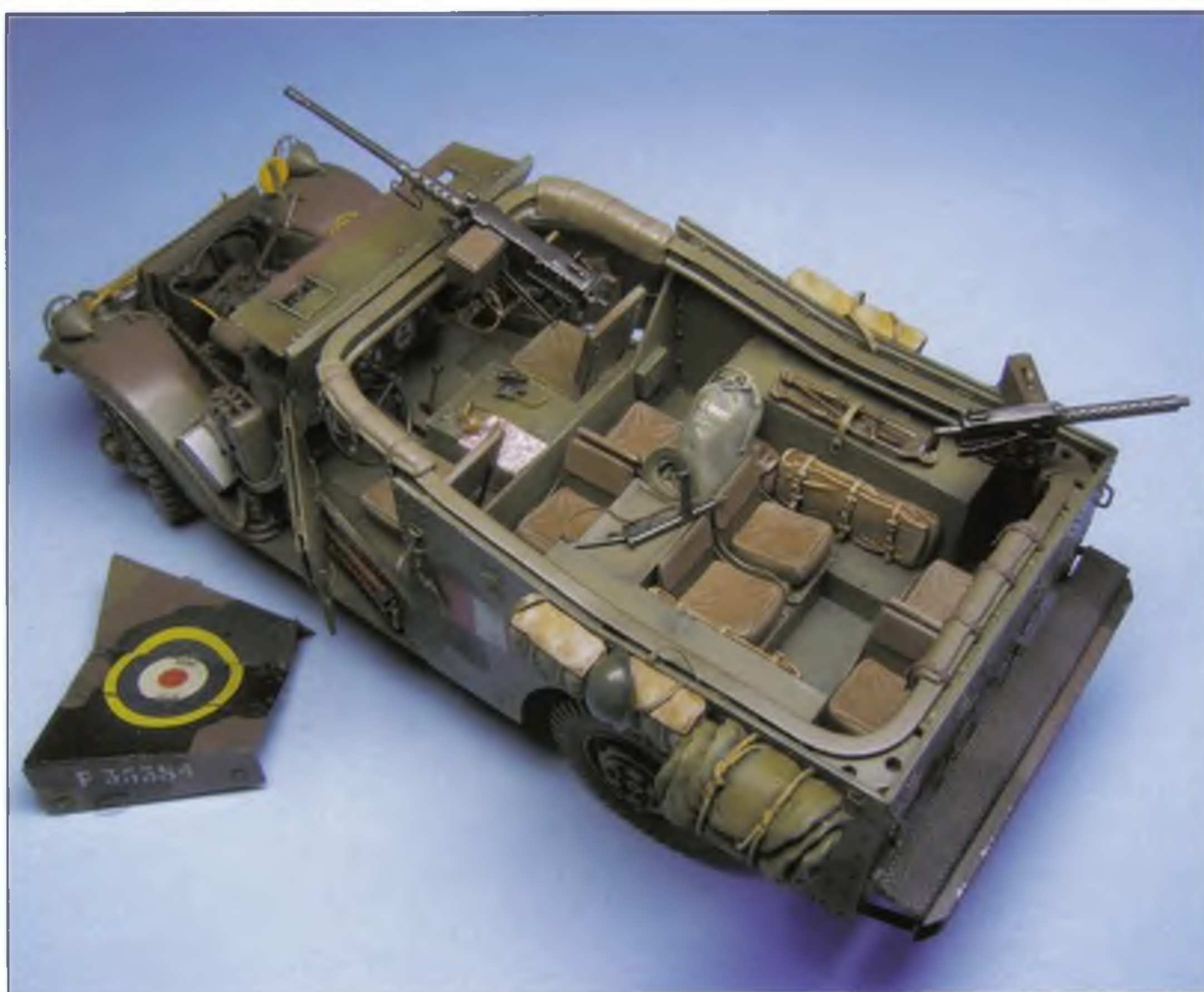
Na konci 30. let minulého století byl firmou White Motor Company v USA v podstatě zakončen vývoj obrněného vozidla M3 Scout Car, které má mnoho společných konstrukčních prvků se slavnějším polopásovým vozidlem M2/M3 Halftrack téhož výrobce.

M3 byl typickým dělníkem druhé světové války, žádná „mediální“ hvězda, ale o to více odvedené práce. Je uváděn v literatuře jako průzkumný (odtud Scout), ale použití bylo všestrannější: od transportéru přes sanitu až po vozidlo psychologické války. M3 je zajímavý svým shora otevřeným bojovým a přepravním prostorem, obkrouženým rámem posuvu kulometných lafet, které tak zajišťovaly obranu ze všech směrů.

Je třeba dodat, že otevřený prostor je možná zajímavý z modelářského hlediska, ale osádka vozidel používaných v boji mají na tuto problematiku asi odlišný názor. Přesto Scout Car vybavený benzínovým motorem Herkules JXD sloužil dobře na všech bojištích druhé světové války od Afriky po ruské stepi. Ani konec války neznamenal konec jejího kariéry, neboť pokračovala v mnoha zemích dále, jen namátkou: Izrael, Peru, Mexiko, Chile, Kongo. O počtu vyrobených Scoutů jsou uváděny velmi rozporuplné údaje v rozmezí 16 až 21 000 vozidel.

Stavebnice

Zatím jedinou stavebnici tohoto vozidla vydala firma Italeri (v současné době je dostupná v přebalech firem Zvezda a Revell). Mým cílem bylo pomoci leptů Eduard, odlévaného motoru firmy Plusmodel a vlastní práce stavebnici upravit tak, aby





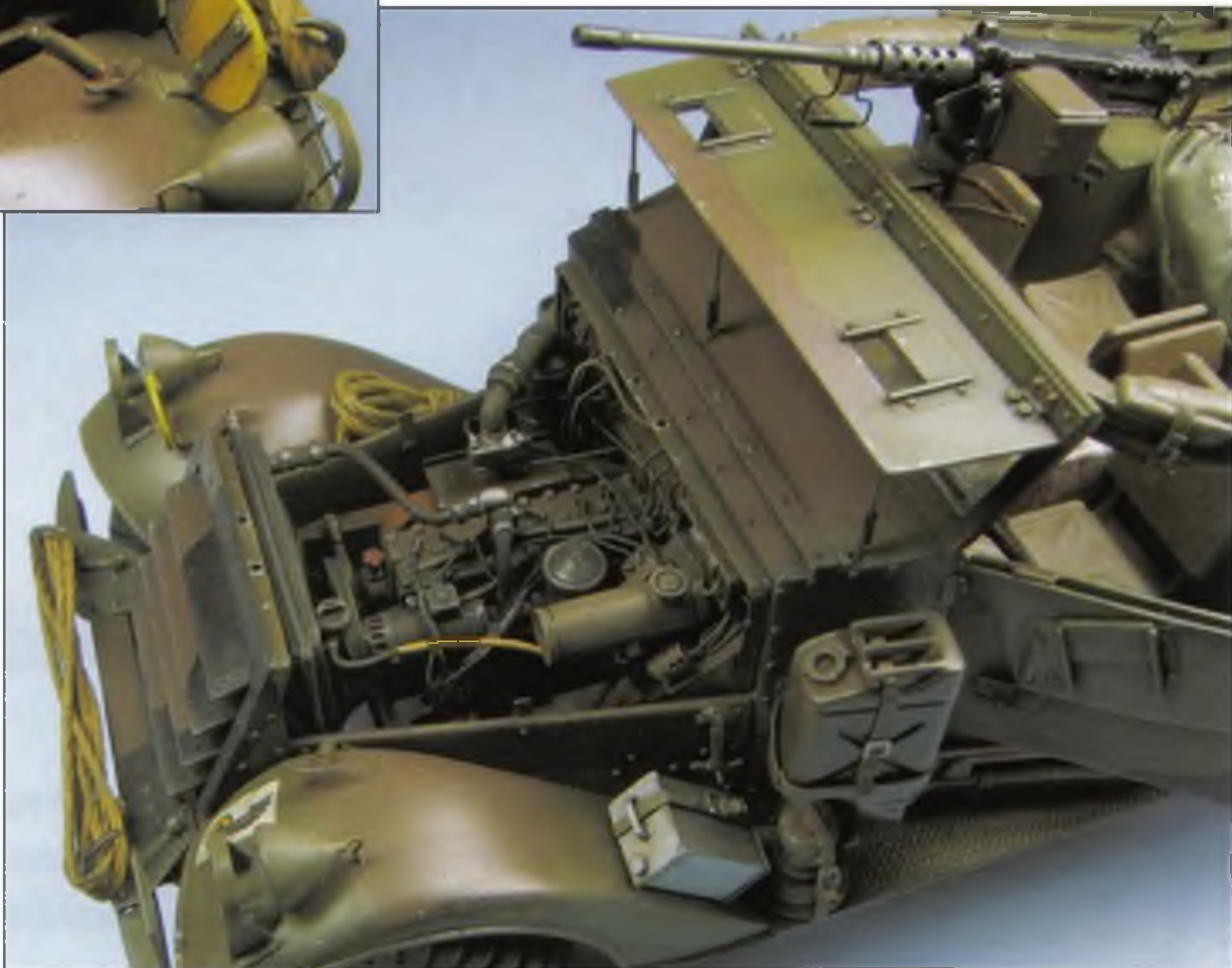
se model mohl měřit s konkurencí nových stavebnic. Výlisky Italeri nejsou špatné, ale je třeba odstranit stopy po vyhazovačích na vnitřních stranách dílů, které jsou díky otevřenému prostoru uvnitř vozidla vidět. Mnoho dílů (blatníky, dveře, nárazníky, boky sedadel) je třeba ztenčit. S něčím pomůžou leptané díly, něco zvládne minibruska a brusný papír.

Motor

Zástavba proběhla bez větších komplikací, je však třeba postupovat s rozvahou, vše nasucho vyzkoušet, občas něco přibrousit či nastavit. Motor je doplněn kabely, hadicemi a dráty vyrobenými z olověných drátů různých průměrů, které jsem si při použití nemohl vynachválit. Jako podklad mi posloužily fotografie motoru lešanského Scouta z publikace WWP.

Stavba

Zkomplikoval jsem si jí výběrem vzoru, který stojí v tankovém muzeu v Bovingtonu. Tomu chybí odpružený buben na předním nárazníku (pro snadnější pohyb vozidla v terénu) a má jiný typ kol, než jsou ve stavebnici. Odměnou za větší náročnost je mi atraktivní kamufláž vozidla polské jednotky (pravděpodobně z Itálie) která se, věřím, zakládá na autentických podkladech. Přední nárazník jsem musel upravit podle fotografií vlastními silami, kola jsem použil ze sesterské stavebnice Italeri 105mm houfnice M101 (tedy abych byl přesnější: ze dvou stavebnic).





LITERATURA:

HPM ročník IV č.8 1994

Kořán, Burian, Knížek: Army Technical Museum at Lešany in detail, WWP

Kolo ze stavebnice firmy Tamiya (WWII German Soldier with Bicycle) jsem vylepšil lepty firmy Aber ze sady obsahující díly pro dva bicykly. Hlavním přínosem jsou samozřejmě drátové výplety kol. Z dílů stavebnice je nutno odstranit původní nemodelové a nahradit je předem sestavenými leptanými díly. To se sice dobře řekne, ale hůře udělá. Co se v původní stavebnici nahrazuje leptanými díly, je zřejmé z fotografií. Dodal bych, že jsem zakulatil přední a zadní vidlice Surfacerem 500 a vlastními silami vyrobil dynamo a zvonek. Kolo je civilní a tak přišlo o schránku na rámu kola.

Dokončení

Model Scout Car jsem doplnil všemožnou výstrojí typu „co dům dal“. Spolu s dvěma polskými vojáky v drobné hádce o množství piva v base stojí Scout Car s malou závadou (pravděpodobně v chladicí soustavě) kdesi na silnici v Itálii.

Foto autor



Kolo

Jízdní kolo mi připadlo jako nejlepší doplněk výstroje (nepředpisové) na zadní nárazník vozidla. Bylo docela potěšující, když na ložském setkání majitelů vojenských vozidel Beltring 2006, kolem mne projel Scout Car ve stejné konfiguraci, jen s tím rozdílem, že kolo bylo dámské.



Malujeme Amébu

VLADIMÍR DEMČENKO

Mezi k malování nejsložitější kamuflážní vzory patří oblečení různých speciálních jednotek: průzkumníků, odstřelovačů, ženistů, nebo vojáků útočných skupin. Řadí se mezi ně vzor Améba, vyvinutý pro sovětské vojáky ve druhé polovině třicátých let, který nemá obdobu před svým vznikem, ani v době pozdější.

Améba vznikla ve dvou variantách: letní – zelená a podzimní – písková, odstíny stejné varianty se ale mohly kus od kusu lišit. Pro malování na figurky není Améba příliš složitá, ale má svá specifika, která je nutno brát v potaz.

Práci začneme jako vždy studiem podkladů. Doporučuji nebrat příliš vážně obrázky na krabici firmy Dragon (Soviet scouts and snipers). Kamufláž na lícové straně je sice předloze docela podobná, ale na rubu se jí skoro vůbec nepodobá. „Chapadla“ vzoru jsou příliš malá, obrys nepřesný.

Ve skutečnosti byla pole poměrně velká a bylo jich méně. Zatímco na většině kamuflážních vzorů můžeme najít určitý interval

a rytmus opakování vzoru, u Améby je to skoro nemožné. Co s tím?

Nejlepší je zapomenout na teorii a předpis a obkreslit si vzor přímo z fotografií. Při studiu podkladů jsem našel čtyři zvláštnosti amébové kamufláže:

1. Barva – amébu tvoří pouze dva odstíny
2. Rozměr vzoru – je třeba najít zlatou střední cestu; ani malé „kvítečky“, ani pole přes celou nohavici
3. Tvar vzoru – je velmi specifický; tvoří hladkou linii, ze které vystupují dlouhá oblá chapadla na konci rozšířená
4. Rozložení polí na látce

Foto autor



Podle fotografií namalujeme obrys polí. Napoprvé je lepší si předem namalovat tvar na papír. Desátý pokus bude určitě mnohem lepší než první a pak už můžete přejít na model



Barvení začneme nanesením základní barvy, kterou je třeba nechat dokonale vyschnout. Dávám přednost kontrastnějšímu vzhledu polí, proto jsem jako podklad vybral světlý odstín



Při malování figury jsem zvolil „opatrnější“ variantu – předkreslení obrysů polí tenkou linkou řídkou barvou. Na fotografii je vidět, že je třeba nechat větší plochu v podkladové barvě, aby výsledek vypadal zajímavě. Já ji ponechal podle fotografie na pravém kolenně. Nezapomeňte také na linie švů, obrysy vzorů budou v tomto místě přerušeny a nebudou navazovat



Kontury nyní zaplníme barvou. Doporučuji používat řídkší barvu, než jsme zvyklí, protože se nám budou lépe vymalovávat chapadla a ztenčená místa vzoru na potlačených plochách drapérie oděvu. Řídká barva má snahu kumulovat se v okrouhlých kapkách



Barvu je lepší nanášet ve více tenkých vrstvách, aby po skončení práce dobře a jednotně kryla. Po vyschnutí můžeme opravit drobně nepřesnosti



V této fázi se projeví kvalita používaných barev. Hodně zředěná barva nepřekryje obrysy polí a můžeme vytvořit jemné stínování drapérie látky. Trpělivě proto nanášíme jednu řídkou vrstvu za druhou, každou necháme dobře zaschnout. Pokud se stín drapérie překrývá s kamuflážním vzorem, můžeme přidat více tmavé barvy



Se „světly“ je třeba být mnohem opatrnější, některé skvrny nebudou potřebovat zesvětlení vůbec. Zato na podkladové barvě není třeba být tak opatrný, zesvětlená vystouplá místa přidají ploše živost, kamufláž začne „dýchat“

Patinu obstarají pigmenty ►



Dobarvíme celou figuru, přičemž se snažíme zachovat soulad tónů a odstínů barev



VALKA.CZ

obchod.valka.cz vás zve do kamenné prodejny
v Oseku nad Bečvou
na hlavní trase E47 mezi Přerovem a Ostravou.

Najdete u nás

Cyber Hobby
Sd. Kfz. 182 Kingtiger (Initial)



Fujimi
1:24
všechna
kola
skladem



knihy Classic Book
u nás částečně
skladem



German Night Fight Group
3 in 1 (3 kompletní modely)
Sd. Kfz. 251/22 Ausf. D, 251/1
Ausf. D Falke, Pak 40



Na našem internetovém obchodě nyní
Kovové výfuky firmy Moskit, kompletní
sortiment Fujimi včetně všech aut
a doplňků na ně, kola, výfuky, obtisky

a dalších více než
7500 položek
modelářského sortimentu.
Bezproblémové parkování
přímo před prodejnou

Otevřeno:
Po-Pa 9.00-18.00;
So 9.00-14.00

Nyní lze objednávat
v pracovní době
i telefonicky: 581 110 482

internetový obchod <http://obchod.valka.cz>

Na prodejně mimo jiné kompletní sortiment
firem:

Concord, Armour Scale, Bison decals,
Cavalier, ACE, UM, Roden, Skif, Mini-Art, ICM,
Military Wheels, Orion, A-Model, Maquette,
Alanger AFV Club, Dragon, Tamiya, Academy...
Nově i část produkce aut Revell, Fujimi,
Tamiya, Echelon Fine Details a další firmy
z postsovětských zemí.

Částečně skladem doplňky
Lion Roar, Voyager, Tank Workshop

Rarity a oldies
Airfix, Frog, Matchbox, Revell, Heller,
Hasegawa a mnoho dalších...

mnoho položek nenabízených v internetovém
obchodě

Navštivte naši prodejnu
obchod.valka.cz
Osek nad Bečvou 109

Výrobky více než 165 nabízených firem si mů-
žete také objednat v internetovém obchodě
nebo e-mailem: obchod@valka.cz
nebo tel.: 581 110 482

AKCE!

Pouze na naší
kamenné prodejně!
Do vyprodání
zásob!
Pracovní stolek
Tamiya 1890 Kč!



BRIEFING**MĚŘÍTKO**

1:48

VÝROBCE

Eduard



DFW T 28 Floh

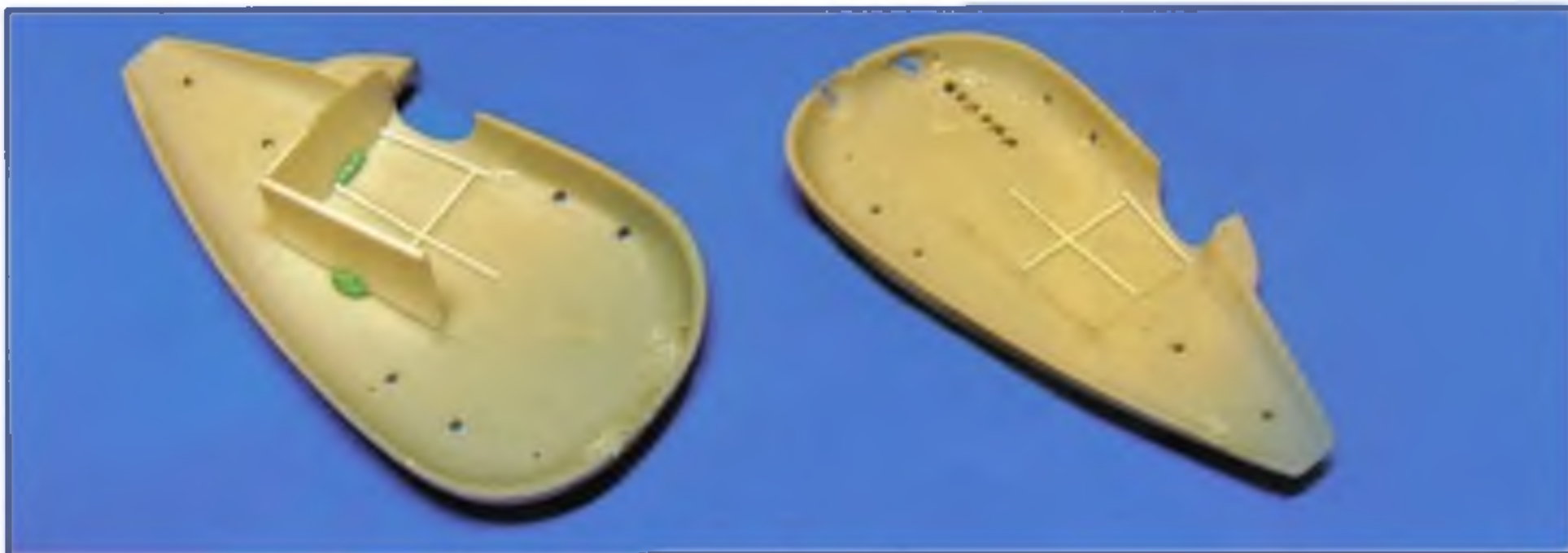


PETR MAREK, KPM Frýdek-Místek

V roce 1915 navrhl Hermann Dörner zajímavý letoun T 28 s plochým, mimořádně vysokým trupem, ve kterém byl zakapotován vodou chlazený šestiválec Mercedes D. I o výkonu 100 koní. Během prvního letu dosáhl rychlosti 180 km/h, což byl na tehdejší dobu pozoruhodný výkon. Zalétání skončilo menší nehodou při přistání. Stroj pak prošel řadou drobných úprav včetně instalace aerodynamicky vyvážené výškovky. Oficiální místa však neprojevila o typ zájem a vývoj byl zastaven.



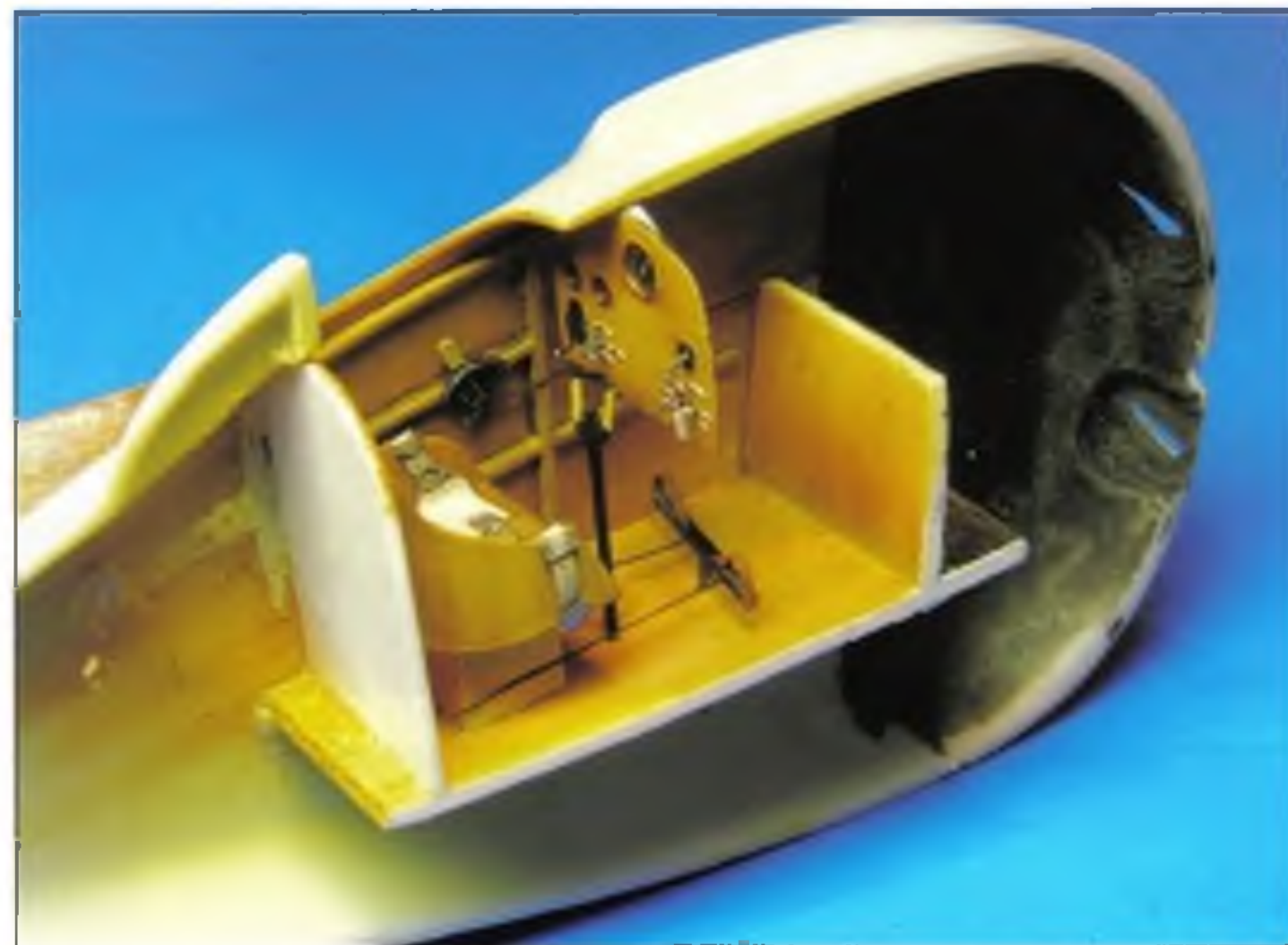
Stavebnici letadla Floh (Blecha), vyráběl před hodně dávnou dobou Eduard jako klasický short-run té doby s hrubými plastickými díly doplněnými leptanými kovovými součástkami. Stavebnice zjevně vychází z výkresů publikovaných v knize WW I Warplanes nakladatelství Albatros Productions, což v té době asi byly jediné dosažitelné podklady. Těmto pramenům stavebnice odpovídala na 100 %. Ovšem během let vydalo nakladatelství v řadě Windsock Mini Datafile novou publikaci (DFW T28 Flea), která přináší nové poznatky a přepracované výkresy. Bohužel těmto výkresům již stavebnice příliš neodpovídá. Vzhledem k tomu, že letadlo pro mne není zrovna stěžejní typ, rozhodl jsem se na modelu opravit pouze snadno odstranitelné chyby a na zbytek jsem rezignoval.



Začal jsem odvrtáním výfuků a otvorů v přední části trupu. Z nabízených plechových dílů do interiéru jsem využil pouze palubní desku a sedadlo, ostatní jsem zhotovil svépomocí z různých profilů a plastických destiček



Nabarvená palubní deska



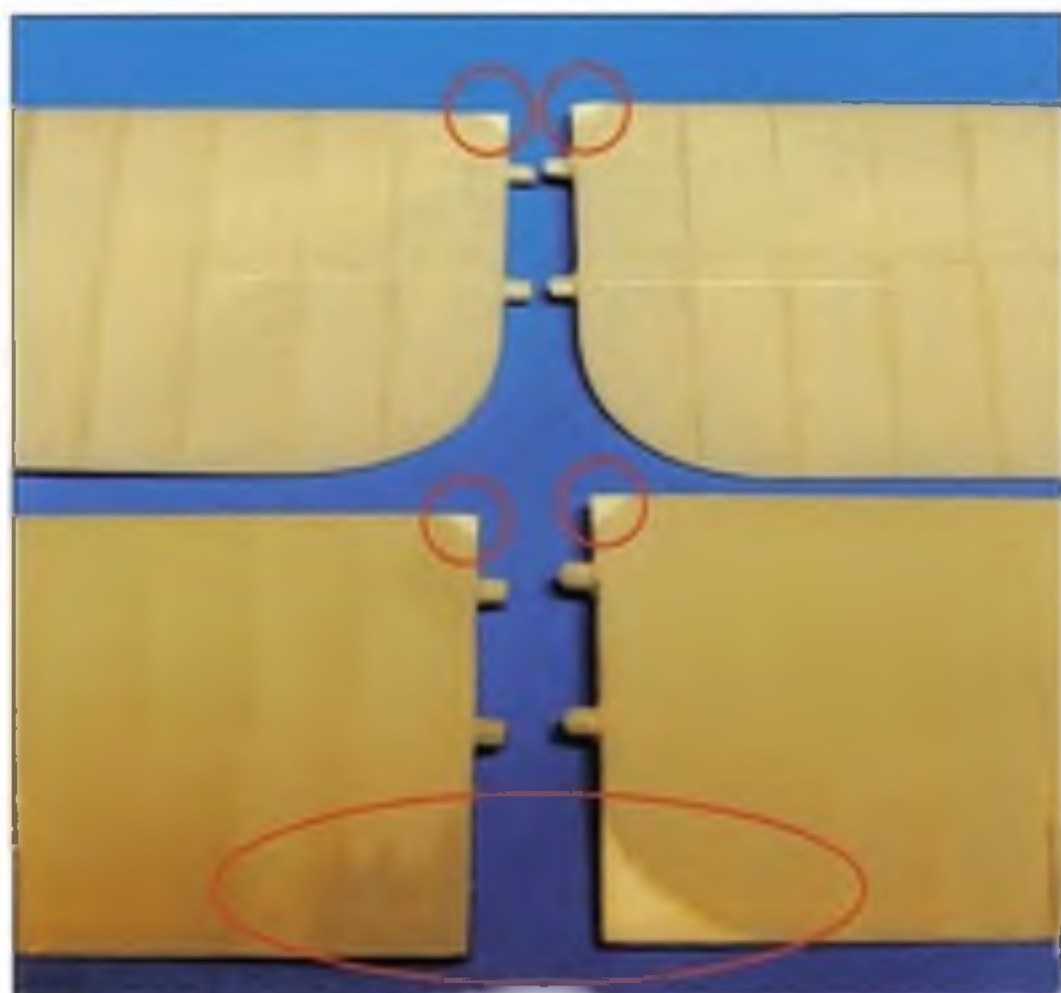
Hotový interiér. Dřevo je napodobeno mnohokrát popisovanou metodou, zbytek nabarven barvami Vallejo a olejovými barvami



Aby větracími otvory nebylo vidět do trupu, vlepil jsem před pilotní prostor kousek molitanu, nabarvený černou Vallejo, což mi také ušetřilo práci s případnou výrobou přepážky z plastu



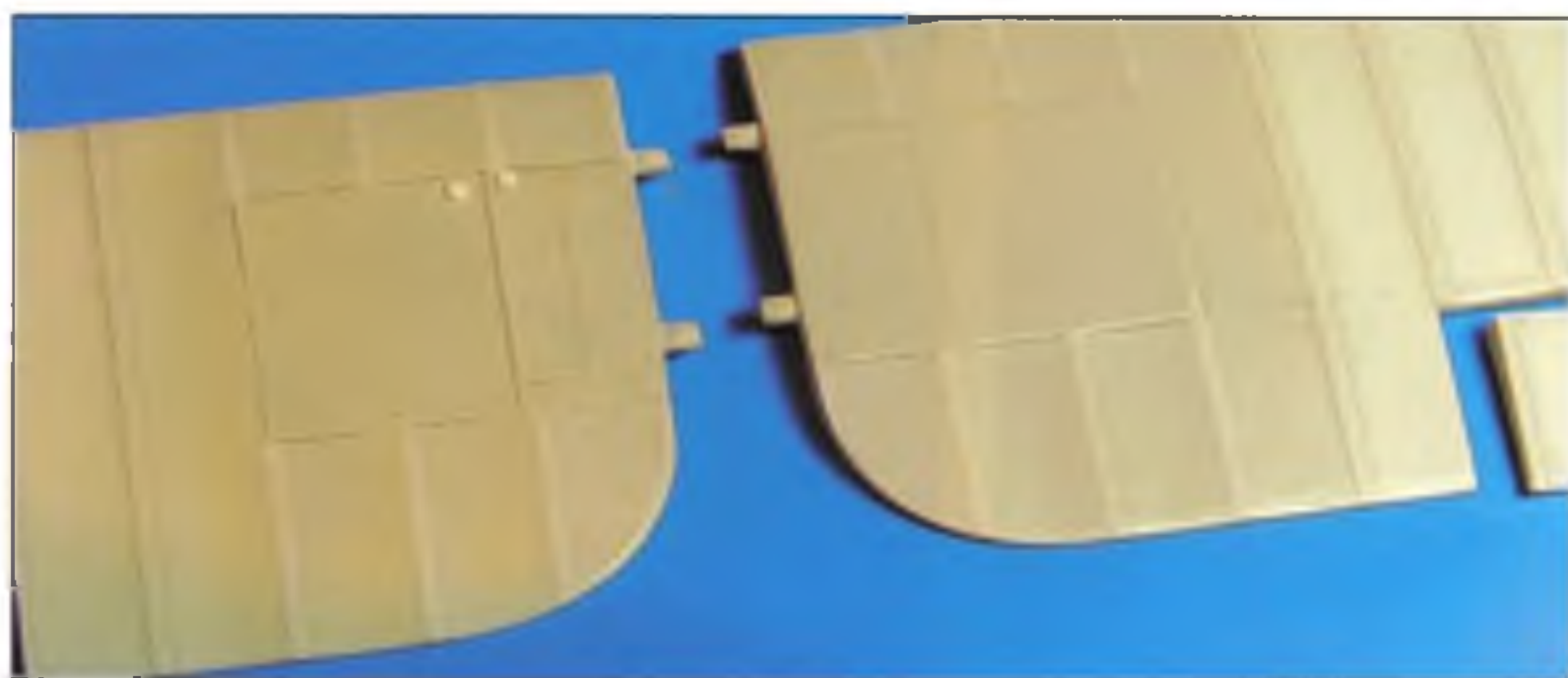
Původní označení výfuků jsem zatmelil a vyvrtal nové. Výfukové potrubí je z trubiček od lízátek



Jedním z nedostatků stavebnice jsou zaoblené konce náběžné hrany a zaoblená odtoková hrana spodního křídla, což vyřešily kousky plastu vybroušené do správného tvaru



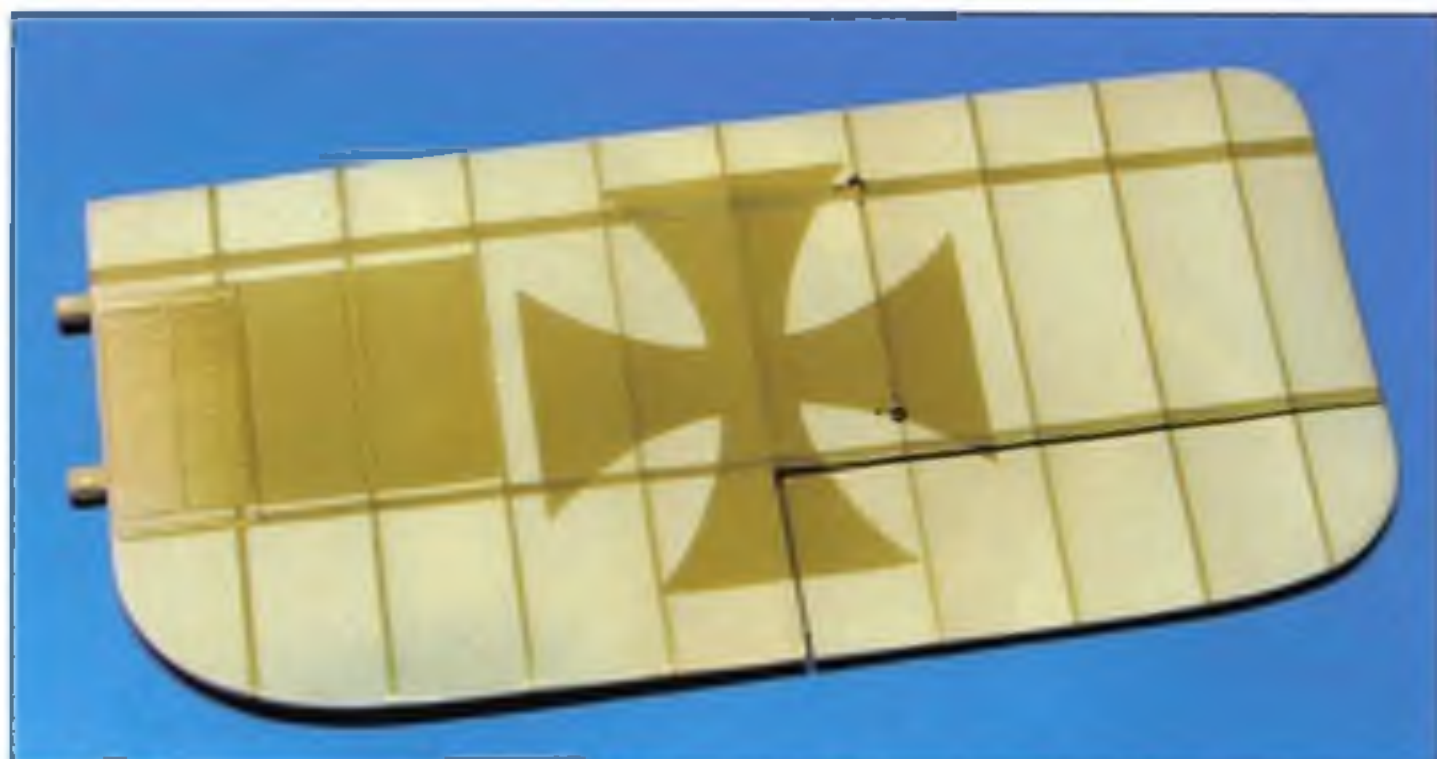
Původní detaily na povrchu jsem obrousil a nahradil kovovými, které byly součástí stavebnice



Nádrže v horním křídle je třeba zvětšit a k nim doplnit chladič. Stačil mi k tomu tmel Tamiya a páska, došlo i na plastové krytky. Aby nebyl povrch křídel úplně holý, doplnil jsem porty a oddělil ovládací plochy



Do vzpěr podvozku jsem vlepil kousky drátku. Hřidel jsem zhotovil z drátu průměru 0,8 mm, obalil páskou Tamiya, zalil Surfacerem 500 a vybrousil



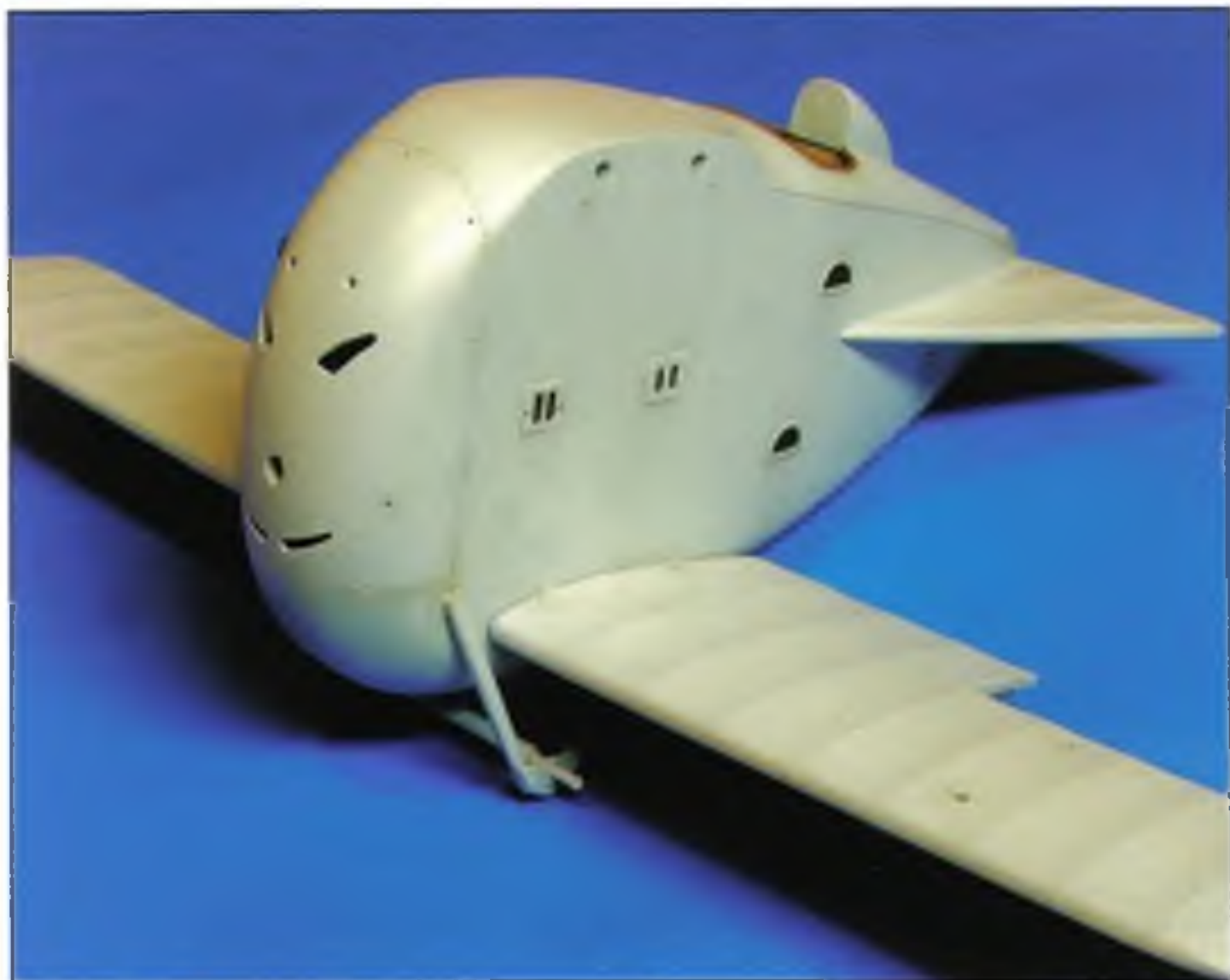
Na spodní straně křídel by měla prosvítat vnitřní konstrukce. Na povrch nastříkaný kamuflážní šedomodrou barvu jsem nastříkal tmavší šedou tvar konstrukce a znak. Model jsem znova přestříkal základní kamuflážní barvou tak, aby konstrukce a znak lehce prosvítaly



◀ Vzhledem k tomu, že v podkladech jsou uváděny odstíny od světle modré, přes světle šedou až po bílou, zvolil jsem světle šedomodrou barvu. Celý model je nastříkan barvou Gunze namíchanou od oka z bílé, černé a trochu modré. Následovalo předstínování hnědočernou barvou



▲ Patina je utlumena další vrstvou velmi naředěné kamuflážní barvy



Skutečný Floh na fotografiích vypadá docela čistě, a tak jsem černohnědou olejovou barvou zašpinil jen okolí krytu motoru



Jednoduché znaky jsem nastříkal pomocí šablon



Zajímavým prvkem je lemování křídel, výškovky a směrovky černou barvou. Pro zjednodušení práce jsem si zhotovil šablony z maskovací fólie



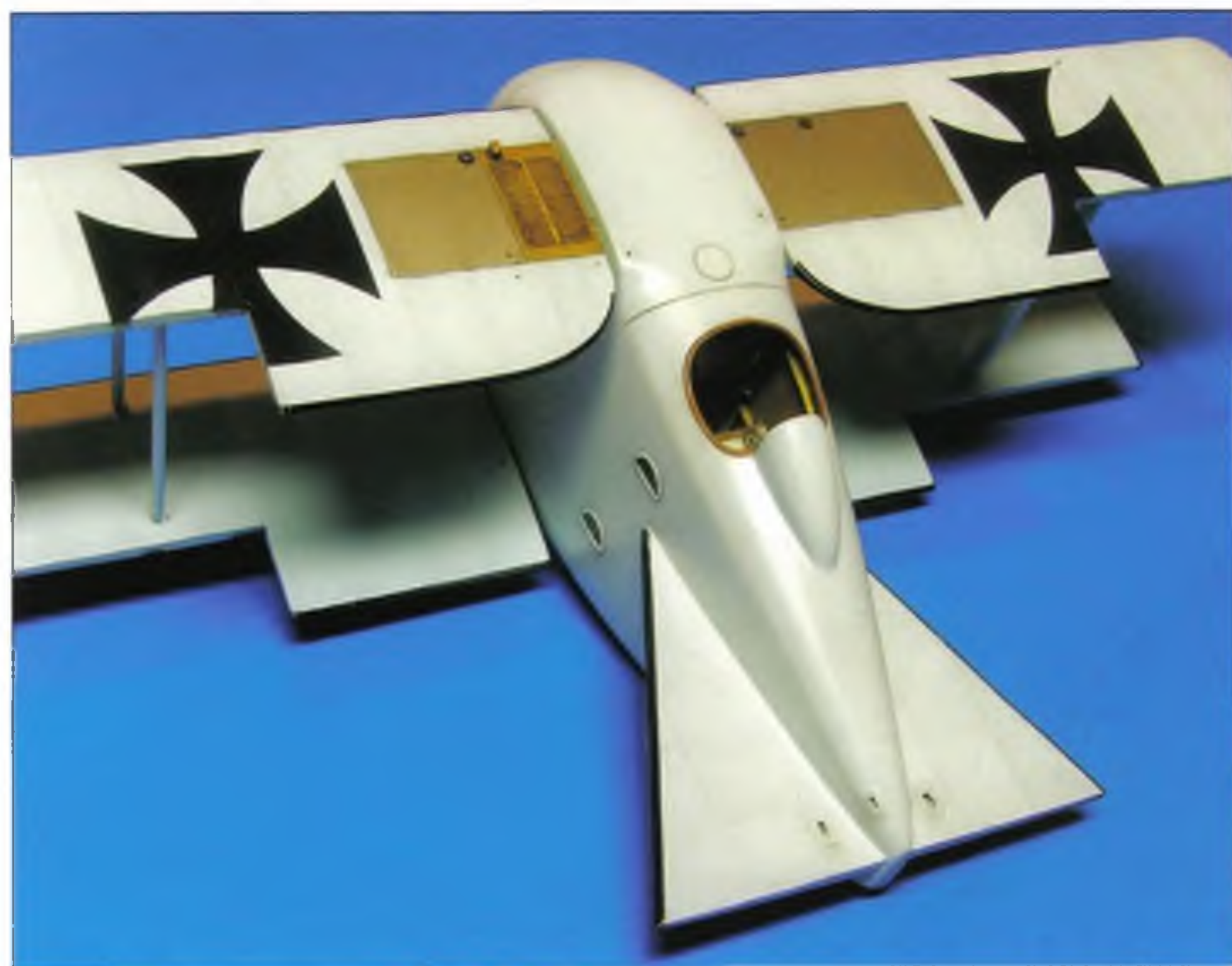
Model je přestříkaný polomatným lakem Gunze a patina dokončena zapuštěním olejové barvy Payneova šed' světlá do paneláže



Přebytečnou barvu smývám plochým štětcem navlhčeným terpentýnem



Na kolech jsem zatmelil otvory pro ventilkky a zhotovil krytky



Sestavit model není obtížné, lze to zvládnout i bez přípravku. Předtím jsem ještě nastříkal nádrže hliníkovou barvou a chladič mosazí



Gumové odpružení z olověného drátu o průměru 0,2 mm



Z kousku mosazného drátu zhotovené trubičky vedoucí od nádrží



Původní vrtuli jsem nahradil větší z Albatrosu D. V, kterou jsem vybrousil do odpovídajícího tvaru. Struktura dřeva je znázorněna olejovou barvou



Výplet z rybářského vlasce nabarveného Gunze Iron je vypnutý fénem na vlasy



Foto autor



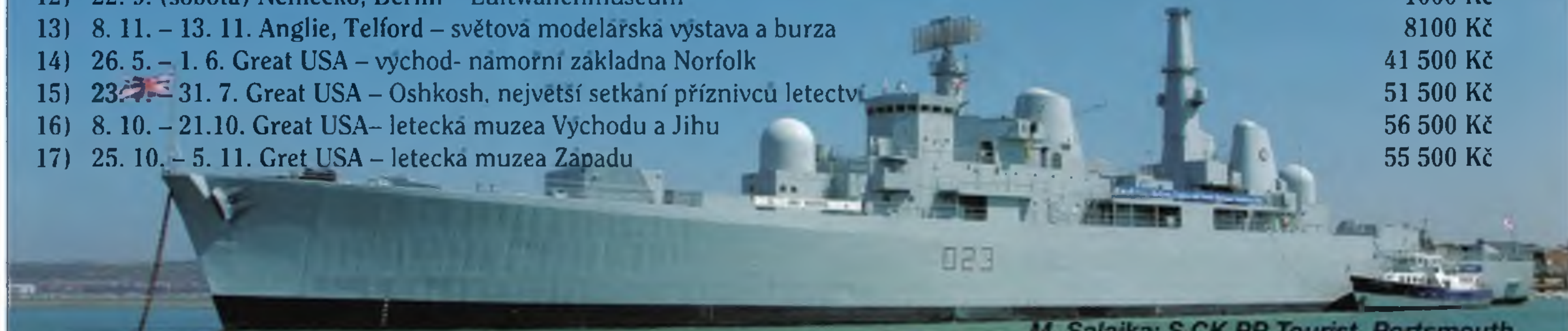
Srovnání velikosti modelu Blechy s modelem asi nejkomerčnějšího stroje na světě

PODKLADY:

WW I Warplanes
Windsock Mini-datafile No. 18
ISBN No. 1-9022207-33-5

CK PP TOURIST – TEMATICKÉ ZÁJEZDY 2007

2) 21. 4. (sobota) Německo, Aero Friedrichshafen – mezinárodní letecký veletrh	1500 Kč
3) 19. 5. (sobota) Polsko, Krakow – Muzeum lotnictwa	1200 Kč
4) 1. 6. – 7. 6. Sinsheim + Saumur + Normandie – 63. výročí vylodění	7800 Kč
5) 15. 6. – 17. 6. Holandsko, Volkel – letecký den Open Dagen	2100 Kč
6) 20. 6. – 24. 6. Paříž, Le Bourget – 47. Mezinárodní letecký veletrh	5100 Kč
7) 5. 7. – 10. 7. Anglie, Duxford – letecký den - Letající legendy	8100 Kč
8) 12. 7. – 17. 7. Anglie, Portsmouth + RIAT – největší letecký den v Evropě	8100 Kč
9) 19. 7. – 22. 7. Anglie, Beltring – War and Peace – vojenské manévry (letecký)	5400 Kč
10) 22. 8. – 26. 8. Moskva, MAKS 2007 – letecká výstava + letecký den	26 500 Kč
11) 15. 9. (sobota) Německo, Frankfurt am Main – Mezinárodní autosalón	1200 Kč
12) 22. 9. (sobota) Německo, Berlín – Luftwaffenmuseum	1000 Kč
13) 8. 11. – 13. 11. Anglie, Telford – světová modelářská výstava a burza	8100 Kč
14) 26. 5. – 1. 6. Great USA – východ- námořní základna Norfolk	41 500 Kč
15) 23. 7. – 31. 7. Great USA – Oshkosh, největší setkání příznivců letectví	51 500 Kč
16) 8. 10. – 21. 10. Great USA – letecká muzea Východu a Jihu	56 500 Kč
17) 25. 10. – 5. 11. Great USA – letecká muzea Západu	55 500 Kč



M. Salajka: S CK PP Tourist, Portsmouth

Blíže informace a přihlášky u CK PP TOURIST, Topolová 2915, 106 00 Praha 10

Tel./fax: 272 650 744, mobil: 777 017 478, www.pptourist.cz; e-mail: info@pptourist.cz

KNIHY

Objednavejte na adresách: v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3 - Žizkov, tel.: (+42) 222 718 814, e-mail: obchod@aeromedia.cz
ve Slovenske republice - Magnet-Press Slovakia, s.r.o., P. O. BOX 17, 850 05 Bratislava 5, tel./fax: (+421-2) 67 20 19 51-53, e-mail: knihy@press.sk.

Predplatiteľ u spoločnosti Aeromedia a Magnet-Press Slovakia má slevu 10 % z ceny objednaného zboží.

K zásilce je účtovano poštovne ve výši 84-89 Kč dle ceníku České pošty a balné ve výši 20 - 40 Kč.

Veškerý sortiment zásilkového obchodu si rovněž můžete objednat na internetových adresách www.letectvi.cz a www.press.sk



Opel Blitz in detail

F. Kořán, J. Moštěk a A. Veselý

Opel Blitz v českých a belgických muzeích a soukromých sbírkách. Fotografie rozličných modifikací vozidla, včetně snímků detailů.

108 stran. Cena 545 Kč / 778 Sk

Novinka

M24 Chaffee in detail

František Kořán, Martin Velek

Fotografie a snímky detailů amerického druhoválečného lehkého tanku M24 Chaffee ve sbírkách belgických a amerických muzeí.

72 stran. Cena 455 Kč / 649 Sk



Novinka



Junkers Ju 52/3m

Bohumír Kudlička

Fotomanuál věnovaný populárnímu „trimotoráku“. Autentické snímky, barevné fotografie a snímky detailů muzejních letadel, perokresby, výkresy a barevné bokorysy. V anglickém jazyce.

88 stran. Cena 399 Kč / 569 Sk

Novinka

Junkers Ju 87 vol. III

Marek J. Murawski

Třetí díl monografie se mimo jiné věnuje nasazení letadel Stuka v oblasti Středozemního moře a na východní frontě. Publikace obsahuje několik stran s barevnými bokorysy a obtiskový arch (1:72/48/32).

106 stran. Cena 469 Kč / 669 Sk



Novinka



Panavia Tornado

Petr Cenker

Historie, bojové nasazení a technický popis letadla doplněný barevnými bokorysy fotografiemi, tabulkami a přehledem dostupných plastikových modelů.

96 stran. Cena 149 Kč / 177 Sk

Novinka

Dalrymple & Verdun Publishing

Obsáhlé publikace v anglickém jazyce. Každá 112 stran - cena 699 Kč / 1065 Sk.

Gloster Javelin
Lightning Force
Sea Vixen
Shackleton



Novinka



Magyar Steel

Csaba Becze

Vozidla používaná maďarskými obrněnými divizemi, včetně vlastní konstrukce a čs. lehkého tanku LT-38, za druhé světové války. Fotografie, výkresy (1:35), barevné bokorysy.

84 stran. Cena 657 Kč / 938 Sk

Novinka

Polskie Skrzydła 6

Wojtek Matusiak

Šestý díl cyklu popisuje službu letadel Supermarine Spitfire I/II v polských perutích Royal Air Force a polských pilotů RAF. Barevné bokorysy, autentické snímky.

48 stran. Cena 390 Kč / 557 Sk



Novinka



Sovětský střední tank T-34/76 (1940 - 1943)

Milan Kopecký, Petr Štěpánek

Deset kapitol věnovaných ruskému tanku, dokreslených přes 200 fotografiemi, osmi stranami výkresů (1:35), perokresbami, technickými výkresy a barevnými bokorysy.

160 stran. Cena 590 Kč / 842 Sk

Novinka

Samuraj

Kure Micuo, Ghislaine Kruit

Historie samurajů a téměř 200 fotografií replik dobového oblečení, brnění a zbraní. Publikace je vhodná pro modeláře.

111 stran. Cena 250 Kč / 350 Sk



Novinka



Zbraně I. a II. světové války

V. Dolínek, V. Francev a J. Šach

Fotografický atlas ručních palných a omezeně i chladných zbraní. Kvalitní fotografie s udaným rozměrem zbraně jsou vhodnou pomůckou pro modeláře.

256 stran. Cena 399 Kč / 569 Sk

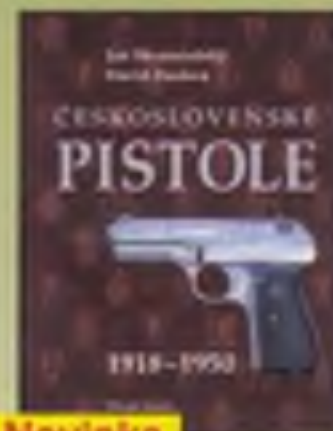
Novinka

Československé pistole 1918-1950

Jan Skramoušský, David Pazdera

Ucelený soubor poznatků o historii vývoje a výroby samonabíjecích pistolí na našem území, doplněný řadou dosud nepublikovaných informací, barevných fotografií a perokreseb. Umožňuje vytvoření reálné představy o charakteru zbrojní výroby, jež byla budována již od prvních let vzniku samostatného Československa.

400 stran. Cena 469 Sk / 669 Sk



Novinka



Novinka

North American P-51 Mustang, P-82 Twin Mustang, 3. část

Jacek B. Żurek, Piotr Wisniewski

Třetí část monografie populárního amerického stíhacího letadla se z větší části zabývá nasazením tohoto typu v Británii a dále obsahuje fotografie, výkresy v měřítku 1:48 a barevné bokorysy.

78 stran. Cena 250 Kč / 357 Sk

Fiat CR.42 Falco

Przemysław Skulski

Historie, vývoj a použití letounu na všech frontách 2. světové války. Titul obsahuje dosud nepublikované fotografie, barevné snímky dochovaných exponátů, výkresy (1:48) a barevné bokorysy.

144 stran. Cena 497 Kč / 709 Sk



Novinka



Novinka

Dornier Do 335 Pfeil (výkresy 1:72)

Ing. Radek Vavřina

Rozsáhlý speciál určený především modelářům.

Obsahuje detailní technické výkresy prototypů Do 335V-1 až V-9 a verzí Do 335A a Do 335B v měřítku 1:72. Tištěno oboustranně.

80 stran. Cena 410 Kč / 585 Sk

Dornier Do 335 Pfeil (výkresy 1:48)

Ing. Radek Vavřina

Rozsáhlý speciál určený především modelářům. Detailní technické výkresy (formát A3, skládaný) prototypů Do 335V-1 až V-9 a verzí Do 335A a Do 335B v měřítku 1:48.

80 stran A3. Cena 560 Kč / 799 Sk



Novinka



Novinka

Rakousko-uherská armáda za první světové války

Peter Jung

Důkladný popis organizace, uniforem, výzbroje a hlavních bojových akcí rakousko-uherské armády na válečných 1. světové války. Popis doprovázejí cenné fotografie a detailní barvené kresby.

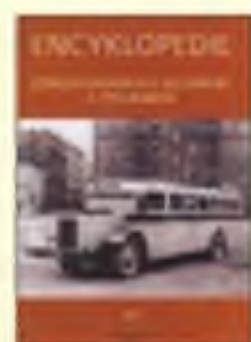
104 stran. Cena 299 Kč / 455 Sk

Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů (I)

Martin Harák

Kniha popisující předlouhou historii prostředků hromadné dopravy osob u nás od jejího vzniku až do padesátých let minulého století. Množství fotografií, výkresů a vložená příloha.

237 stran. Cena 899 Kč / 1259 Sk

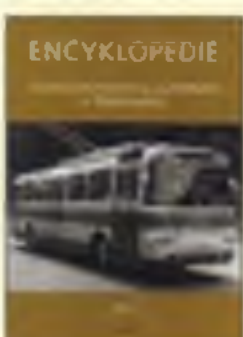


Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů (II)

Martin Harák

Publikace se věnuje, obdobím po 2. světové válce počínaje a rokem 1989 konče, vozům městské hromadné dopravy, speciálním autobusům apod. Fotografie, dobové plakáty, výkresy.

221 stran. Cena 899 Kč / 1067 Sk



GMC CCKW 353



JAN PAVLÍK, PMK 95 DĚČÍN

Jedním z nejrozšířenějších typů nákladních automobilů spojeneckých ozbrojených sil byla „dvouapůltuna“ GMC CCKW 353, kterých bylo během druhé světové války vyrobeno přes půl milionu kusů v různých provedeních. Většinou to byly valníky, ale existovalo mnoho jiných typů karoserií jako cisterny, vzduchové kompresory a pojízdné dílny. Vozidla byla dodávána s otevřenou nebo uzavřenou kabinou, s navijákem, nebo bez něj. Během bojových akcí se konstrukce automobilů osvědčila a mnoho armád jejich služby využívalo ještě dlouhou dobu po skončení druhé světové války. Dosud je mnoho krásně zrekonstruovaných „Džims“ v rukách soukromých sběratelů a jsou k vidění na akcích klubů vojenské historie.

Krabička upoutá akční kresbou GMC z pověstného „Red Ball Expressu“. Uvnitř nás překvapí tři rámečky s čistě zhotovenými díly a jeden s díly znázorňujícími zasklení otevřené kabiny. Návod je přehledný a detailní, stavba modelu podle něj postupuje bez problémů. Bohužel obsahuje pouze jednu variantu zbarvení.

Po srovnání výlisků s mými podklady jsem zjistil chybu na discích předních kol, které mají mít šest otvorů a šest šroubů, ovšem jejich stavebnicová podoba má pouze pět otvorů a žádné šrouby. Zadním „tuplákům“ chyběly šrouby na náboji. Kola jsem upravil a šrouby doplnil.

Díly po vystřížení z rámečku a začištění díky malým kolíčkům a dorazům dobře líčují. Stavba podvozku je naprosto bez problémů i přes to, že je dosti složitá. Nákladní korba obsahuje sklopená sedadla pro pěchotu, ale jelikož jsem chtěl svoji „Džímsu“ naložit, musel jsem zhotovit nová sedadla a přilepit je do postranic jako zvednutá.

BRIEFING

MĚŘÍTKO	1:72
VÝROBCE	Airfix
DOPLŇKY	náklad TP Model, lepty Extratech

Stavba

Stavba korby byla opět jednoduchá, doplnil jsem z lepty Extratech (pro GMC ze stavebnice PST) jen odrazová světla a zástěrky. Nyní jsem měl slepený podvozek a na něm korbu. Jako náklad na ni jsem si zvolil velice





a výstrojí osádky. Částečně jsem se nechal inspirovat a za použití různých odlitků jsem model ověsil, čímž jsem jej trochu oživil.

Barvení

Model jsem nastříkal syntetickou barvou Agamu odstínu tmavá olivová. Barvou zesvětlenou několika kapkami pískové jsem „rozbil“ středy ploch. Štětcem jsem dobarvil detaily, kola, listová pera, celty, kulomet a vše, co nemělo být olivově zelené. Celý model jsem nastříkal lesklým lakem a po jeho zaschnutí nanесl velmi jemné a kvalitní obtisky.

Olejovou barvou jsem vystínoval kouty a rohy, světlo na hranách jsem znázornil metodou suchého štětce. Tupovacím štětečkem jsem do blatníků a kol nanесl nastrouhanou uměleckou křidu a prach znázorňující zaschlé bláto. Model jsem přilepil na podložku s jednoduše znázorněným terénem z drceného molitanu a vše přestříkal akrylovým matným lakem Agama.

Zájemcům o spojeneckou techniku v měřítku 1:72 „Džimsu“ doporučuji. I bez popsanych úprav lze jen z krabičky lze postavit velice slušný model, který se svému velkému vzoru hodně podobá.

Foto autor

jednoduchou doplňkovou sadu firmy TP Model - vcelku odlitý univerzální náklad, který obsahuje bedny a sudy přikryté plachtou. Po snadném začišťení jsem jej vlepil do korby a měl jsem po starostech co na ni naložím.

Nyní přišla na řadu kabina otevřeného typu. Rozhodl jsem se sklopit přední okno, sundat boční kryty motoru a znázornit plachtu shrnutou na rámu.

Vyřezal jsem kryty motoru a přilepil podlahu se sedadly. Skalpelem jsem ztenčil a vyškrábal blatníky a vnitřek motorové kapoty. Prostor řidiče včetně ovládacích pák, pedálů a přístrojové desky jsem zhotovil nový. Za sedadla jsem přilepil z drátu rám na plachtu a ze stavebnice jsem upravil střešní pro těžký kulomet M2. Okno ve sklopené poloze jsem a zabalil do plachty z papírového kapesníku. Z kapesníku jsem také zhotovil skasanou plachtu, která v nepříznivém počasí chránila osádku.

Vylepšení

Pro další stavbu jsem si ze stavebnice GMC od Academy odlil některé detaily (nádrž, nárazník s navijákem a motor) a použil je k vylepšení modelu ze stavebnice Airfix. Na naviják jsem doplnil řetěz s hákem a podle fotografií zhotovil úchyty na náhradní kanystry, které jsem opět použil ze stavebnice Academy.

Na motor jsem doplnil kabely z měděných drátů. Na rám s motorem a korbou jsem osadil kabinu, která přesně zapadla do rámu, a vše přilepil k sobě zespodu, aby spoj nebyl vidět. Z leptů jsem použil masku chladiče, kterou jsem musel upravit, aby dobře zapadla do přesahu motorové kapoty, a zrcátka. Na oběžný kruh jsem dolepil kulomet M2 se zásobníkem z dílny Extratech.

Na fotografiích skutečných vozidel je vidět, že jezdí ověšena různými batohy, celtami





BRIEFING

MĚŘÍTKO

1:72

VÝROBCE

Extratech

Vought Sikorski VS-300

JAROSLAV ŠPAČEK

Den 14. září 1939 patří v historii vrtulníků k významným milníkům. Na celých deset vteřin tehdy poprvé vzletl Sikorského stroj VS-300. Ačkoliv to bylo pouze upoutané zavěšení provázené silnými vibracemi, tento počín znamenal předzvěst plodné budoucnosti firmy vyrábějící postupně širší a širší okruh vrtulníkové techniky

Do počátku vrtulníkové historie se nás rozhodla vzít brněnská firma Extratech. Za předlohu stavebnice vrtulníku si vybrala právě VS-300, i když ne v podobě z prvního letu. Model

představuje konečnou, čtvrtou podobu tohoto stroje tak, jak je v současnosti vystaven v michiganském muzeu Henryho Forda v Dearbornu.

Stavebnice

Při stavbě nám Extratech dává na výběr, zda zvolíme podobu s kolovým podvozkem, nebo s nafukovacími plováky. Polyuretanové díly jsou velmi pěkně odlité a téměř prosté jakýchkoli bublinek, stavba je velmi jednoduchá a dá se v podstatě zvládnout za víkend.

Gondola

Vnitřní trubková konstrukce se skládá z jednoho plechového dílu, na který přilepíme sedadla s pásy a páky řízení. Palubní desku



podlepíme fólií s číselníky přístrojů, ale později příliš vidět nebude. Celou sestavu zasuneme zezadu do odlévané gondoly a zalepíme. Ze tří leptaných dílů sestavíme trubkovou konstrukci ocasního nosníku a ejhle – trup je hotov! Práce opravdu pěkně „odsejpá“.

Ačkoliv návod radí přilepit spodní část konstrukce trupu (díly A6 a C48) později, doporučuji přilepit ji na místo již v této fázi stavby. Model jsem přestříkl hliníkovou barvou a zafixoval akrylátovým lakem.

Až při psaní recenze jsem si v návodu všiml, že pomocný zadní pilotní prostor je možné zakrýt dílem C47. Ještě že je to jen možnost, protože „spotřebované“ plechové planžety jsou již dávno v koši...

Nyní jsem sestavil a nabarvil pohonnou jednotku, kterou jsem vlepil do příslušného otvoru v trupu. Pozor na jednu drobnost:



v mém návodu byly držáky palivových nádrží na obou bocích označeny jako B10. Samozřejmě, že tomu tak není a vlevo jsou ve skutečnosti držáky B9.

Rotor

Nejsložitější fází stavby bylo sestavení nosného rotoru. Všechny díly jsou totiž velmi titěrné a je třeba dbát na přesnou vzájemnou polohu listů, jejichž osy mají dělit kruh po

120°. Ačkoliv jsou mé prsty s přibývajícím věkem stále „gramblavější“, nakonec se dílo podařilo. Rotor jsem přilepil až na zcela dokončený model.

Nezapomeňte z drátu zhotovit hřídel transmise pohánějící vyrovnávací rotor, na což návod neupozorňuje, ale trupové přepážky jsou otvory pro vedení opatřeny.

Plováky

Protože ve své sbírce zatím nemám žádné „plovadlo“, padla má volba logicky na plovákovou verzi. Zbývalo přilepit jen různé drobnosti, jako táhla řízení, či právě u plovákové verze „nákupní košík“ na před.

Velmi mne potěšily nabízené plováky. Po jejich naštříkání (doufám, že jsem trefil tu správnou „gumovou“ barvu) jsem na ně dolpil plechové díly znázorňující šité spoje a trubkové nosníky.

Nabarvené a trochu patinované plováky jsem přilepil ke vzpěrám a celou konstrukci zafixoval do určených míst na trupu. To je nutné zkusit na sucho a věnovat přitom pozornost geometrii. Ačkoliv je v návodu plováková verze vyobrazena bez poznávací značky, na jedné fotografii z internetu jsem tento drobný doplněk objevil, a tak je i na mém modelu.

Největší problém jsem při opravdu pohodové stavbě měl s vytvářením oblého tvaru čírého štítku před kabinou pilota.

Foto autor





BRIEFING

MĚŘÍTKO

1:48

VÝROBCE

Tamiya

Hetzer z Plzně



PETR VACEK

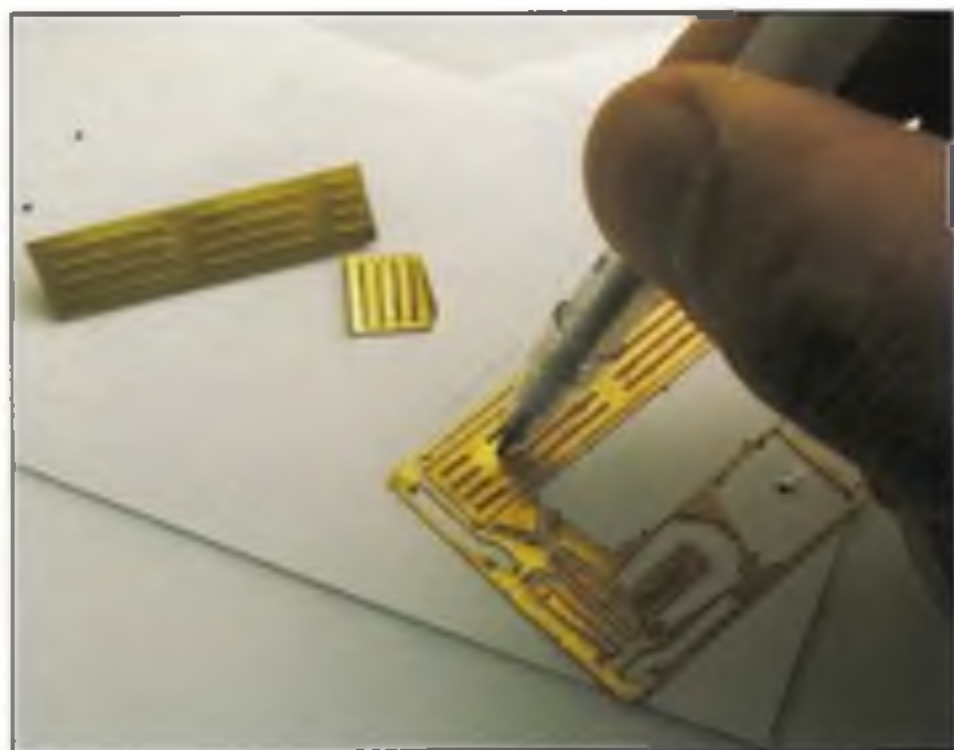
Tak jsem si zase odskočil do technikářských vod a zkusil jednu oddechovou firmy Tamiya doplněnou lepty Hauler. Ke stavbě není moc co dodávat – žádná záludnost, vše sedí, jak má. Stačí začistit a slícovat, článkové pásy jsou také bez problémů. Jediným drobným nedostatkem je mezera, která vznikne mezi kovovou vanou a korbou, ale i ta se dá jednoduše odstranit. Pro tvarování pásů je na rámečku šablona, podle které vytvarujeme přední zaoblení pásu.

Stavba

Je třeba vytvořit prolisy na leptaných blatnících, které jsou pouze naznačené odleptanou vrstvou. Jako nejlepší nástroj se mi osvědčila stará propiska, kterou prolisy naznačené na rubu blatníků protlačíme na tvrdším ale hladkém podkladu. Jde to bez problémů a výsledný efekt je určitě reálnější, než blatníky ze stavebnice. Leptané širčny jsou také jednoznačně lepší než 1 mm tlusté plastové ze stavebnice. Sice je v návodu jedna malá chyba způsobená přehozením čísel dílů, ale to bych nepovažoval za nic zásadního.

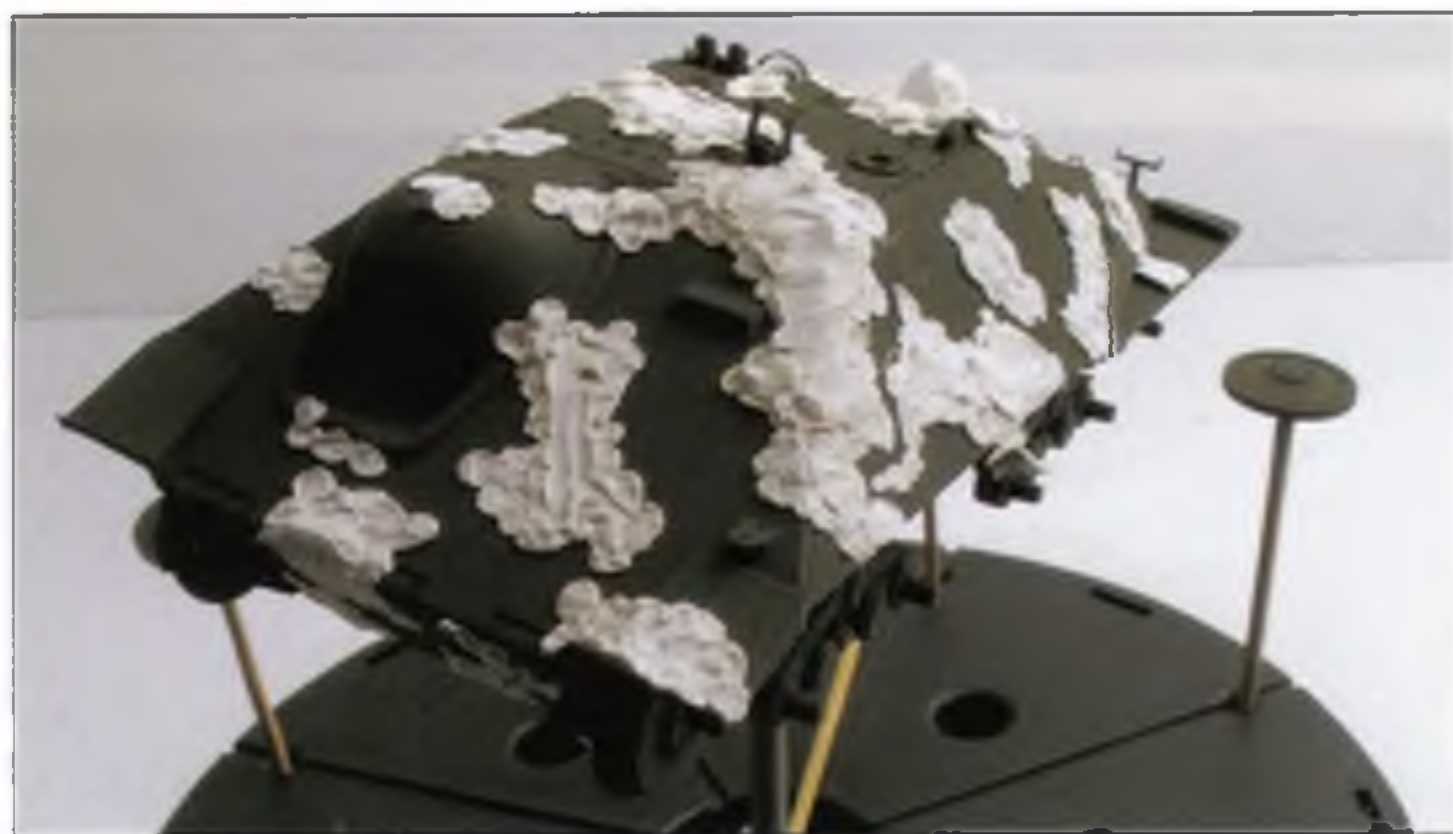
Rozvržení kamufláže zvané Ambush, která se používala na podzim 1944 v plzeňském závodě Škoda, byla už trochu jiná káva. Je tvořena tříbarevnými poli evropské žluté, olivové zelené a červenohnědé, která tvoří velké nepravidelné skvrny připomínající obláčky na všech plochách včetně předního a zadního čela. Po nanesení barevných polí byl povrch rozrušen skvrnami „vyrobenými“ čelem kulatého štětce. Samozřejmě to ovlivnilo i stavbu, při níž většinu detailů lepíme až po kompletním nabarvení.





Barvení

Používám téměř výhradně akrylové barvy Tamiya, protože s nimi mám jen dobré zkušenosti. I když výběr kamuflážních odstínů není nejlepší, dají se snadno namíchat. U této neobvyklé kamufláže jsem změnil pořadí nanášení jednotlivých odstínů – místo od nejsvětější po nejtmavší, jak je obvyklé, jsem postupoval opačně od tmavé po světlou.



Celou korbu jsem nastříkal odstínem XF-61 Dark Green a plochy, které měly zůstat zelené, jsem zalepil kuličkami z kancelářské lepicí gumy. Mezi jednotlivými vrstvami je nutné nechat barvu důkladně zaschnout asi 2-3 hodiny



Po důkladném vymaskování (3 hodiny) přišla na řadu druhá kamuflážní barva XF-64 Red Brown



Plochy, které měly zůstat hnědé, jsem zakryl lepicí gumou. Zároveň s korbou jsem maskoval a stříkal i „širčny“ které tvarem kamuflážních polí navazují na korbu - bylo důležité vědět, kam která přijde (díky tomu jsem přišel na přehozené očíslování dílů v návodu u leptu)



Nakonec přišla řada na XF-60 Dark Yellow. Po zaschnutí poslední vrstvy barvy sundáme krycí gumu nejlépe kouskem čisté gumy, která na sebe nalepí i drobné zbytky maskovací gumy



Na natupování fliček barvami Vallejo můžeme použít otupené kulaté párátko (místo kulatého štětce ve skutečnosti)

Nakonec jsem model přelakoval lesklým lakem Tamiya a po na-
puštění spár černou tuží celý model „zmatněl“ lakem Vallejo. Veškerá
patina je zhotovena pigmenty Mig a patinátory Agama v různých kom-
binacích za sucha i namočeným štětcem a po zaschnutí rozetřeny
do ztracena.

Foto: autor a Jan Sobotka



Blue Max

Tel: 244 400 046

GSM: 739 517 848

U krčské vodárny 63
Praha 4

Metro Budějovická

dva okrové paneláky za Poliklinikou

Prodejní doba

Po/Pá- 10.00-19.00 hod.

So- 10.00-15.00 hod.



Přijďte se podívat!

Desítky nových knih a časopisů

Blíže informace na

www.bluemax.cz

Lupa
Modelcraft
1975 Kč

s kruhovou
žárovkou
„denní světlo“

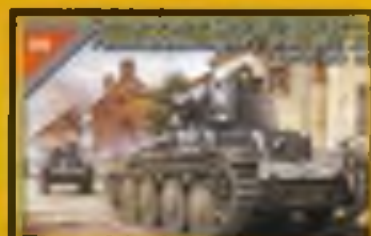


Kompresor Sparmax AC-100



4787 Kč

Tristar 1:35

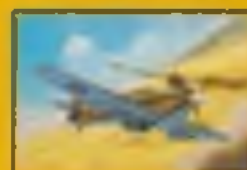


Pz. 38 Ausf. B,

Trumpeter
Stryker 1:35
Hawker Hurricane 1:24
Jagdpanther 1:72

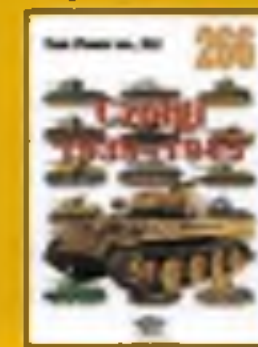


Flak 38 mm



Dragon
Jg. Pz. IV/L70 A

Wydawnictwo Militaria



Steelmaster 80
195 Kč

Tankograd



Kubelwagen 395 Kč



Oshkosh 395 Kč

KNIHY

Objednavejte na adresach: v České republice - Aeromedia, a. s., Baranova 38, 130 00 Praha 3 - Žižkov, tel.: (+42) 222 718 814, e-mail: obchod@aeromedia.cz
ve Slovenske republice - Magnet-Press Slovakia, s.r.o., P. O. BOX 17, 850 05 Bratislava 5, tel./fax: (+421-2) 67 20 19 51-53, e-mail: knihy@press.sk.

Predplatitele u spoločnosti Aeromedia a Magnet-Press Slovakia majú slevu 10 % z ceny objednaného zboží!

K zásielke je účtované poštovné vo výši 84-89 Kč dle ceníku České pošty a balné vo výši 20 - 40 Kč.

Veškerý sortiment zášilkového obchodu si rovněž můžete objednat na internetových adresách www.letectvi.cz a www.press.sk



Letadla Luftwaffe, Část. 2

Marek Murawski

Encyklopedie letadel používaných druhoválečnou Luftwaffe - od Heinkelů po Sibely, včetně některých typů kořistních letounů. Fotografie, barevné bokorysy, třípohledové výkresy.

280 stran. Cena 379 Kč / 541 Sk

Zbraně SS

Gordon Williamson

Zbraně SS zůstanou pravděpodobně vždy tak trochu hádankou. Tato kniha usiluje o to, aby se stala základní příručkou ohledně zmíněného druhu vojska, a proto podává především souhrn informací.

223 stran. Cena 268 Kč / 382 Sk



Bojové techniky starověkého světa 3000 př. n. l. - 500 n. l.

Taktika, bojové techniky, zbraně a výstroj starověkých armád vysvětlené prostřednictvím barevných s černobílých kreseb. Obsahuje 24 barevných taktických map a popisů klíčových bitev.

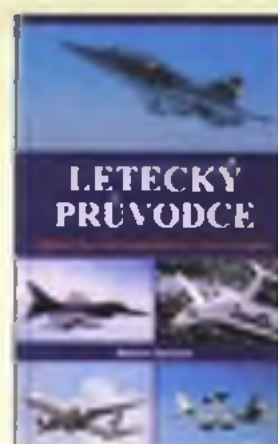
256 stran. Cena 499 Kč / 592 Sk

Letecký průvodce

Robert Jackson

Ideální příručka pro začátečníky i letecké nadšence, obsahující základní informace, fotografie a třípohledové siluety téměř 200 letadel, která dnes můžeme vidět na obloze.

288 stran. Cena 399 Kč / 474 Sk



V pilotním výcviku 1947 až 1949

Milan Hanák

Historie pilotního výcviku čs. vojenských pilotů šestého poválečného turnusu v letech 1947 až 1949, doplněná autentickými snímky jak letadel, tak i jejich pilotů.

82 stran. Cena 295 Kč / 421 Sk

Hitlerovy tajné zbraně

Třetí díl z cyklu Válečné šílenství, aneb jak se vyvíjely tajné zbraně ve Třetí říši.

České a anglické audio.

53 minut. Cena 299 Kč / 427 Sk



Stará plavba na dolní Vltavě

Plavba mezi Prahou a Mělníkem

ve 2. polovině 18. století a v 19. století

Miroslav Hubert

Dávno zaniklo šumění vody a pokřik plavců na starých vltavských lodích, skřípot navijáků v karlínském přístavu i přístav sám, rachot nýtovacích kladiv a záblesky svářeček v loděnicích. Snad proto byla napsána tato kniha.

105 stran. Cena 179 Kč / 212 Sk

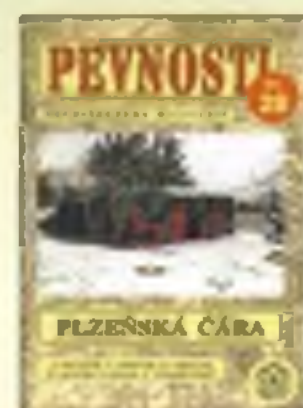


Pevnosti sv. 28 - Plzeňská čára

kolektiv autorů

Publikace je věnována bývalému čs. lehkému opevnění v západní části ČR, jehož výstavba se uskutečnila ve druhé polovině třicátých let 20. století.

392 stran. Cena 400 Kč / 522 Sk



4+ Publications

Douglas DC-2 - 88 stran, cena 795 Kč / 1113 Sk

Fairey Fulmar - 28 stran, cena 285 Kč / 399 Sk

Hawker Hunter F Mk.6/6A - 28 stran, cena 315 Kč / 441 Sk

Hawker Sea Hawk - cena 314 Kč / 440 Sk

Hawker Tempest - cena 314 Kč / 440 Sk

Ilyushin Il-2 Shturmovik - 44 stran, cena 399 Kč / 569 Sk

MiG-15 - 48 stran, cena 310 Kč / 434 Sk

MiG-19 (díl 1.) - 37 stran, cena 320 Kč / 448 Sk

MiG-19P (díl 2.) - 40 stran, cena 360 Kč / 504 Sk

MiG-29 - 48 stran, cena 208 Kč / 291 Sk

Miles Magister - cena 258 Kč / 361 Sk

Spad S.VII C1 - 36 stran, cena 340 Kč / 476 Sk

Su-25 - 56 stran, cena 257 Kč / 360 Sk

Supermarine Spitfire Mk.22/24 - 28 stran, cena 299 Kč / 419 Sk

Vickers-Armstrongs Wellington - 68 stran, cena 598 Kč / 837 Sk

Westland Lysander - cena 299 Kč / 419 Sk

Westland Welkin - 28 stran, cena 299 Kč / 419 Sk

Westland Wessex - cena 249 Kč / 347 Sk

Westland Whirlwind - 28 stran, cena 299 Kč / 419 Sk

Westland Wyvern - 36 stran, cena 299 Kč / 419 Sk

MBI

Avia B-35/B-135 - 88 stran, cena 305 Kč / 427 Sk

Heinkel He 162 Spatz - 74 stran, cena 340 Kč / 213 Sk

Lavočkin La-5 - 108 stran, cena 420 Kč / 588 Sk

Lavočkin La-7 - 88 stran, cena 305 Kč / 427 Sk

Northrop P-61 Black Widow & F-15 Reporter - 72 stran, cena 305 Kč / 427 Sk

Polipkarpov U-2/Po-2 - 64 stran, cena 199 Kč / 279 Sk

Republic P-47 Thunderbolt - 78 stran, cena 99 Kč / 139 Sk

Intermodel

Starší publikace opět v prodeji (do vyprodání zásob)

Bell P-39 Airacobra, 1. část - 82 stran, cena 195 Kč / 254 Sk

Bell P-63 Kingcobra (Bell P-39 Airacobra, 2. část) - 90 str., cena 270 Kč / 378 Sk

Curtiss P-36 Hawk, 1. část - 82 stran, cena 220 Kč / 341 Sk

Curtiss P-36 Hawk, 2. část - 74 stran, cena 220 Kč / 330 Sk

Curtiss P-36 Hawk, 3. část - 74 stran, cena 220 Kč / 308 Sk

Dornier Do 335 Pfeil - 98 stran, cena 195 Kč / 254 Sk

Jak-7, Jak-9 - 98 stran, cena 195 Kč / 244 Sk

Messerschmitt Bf 109, 1. část - 86 stran, cena 195 Kč / 273 Sk

Messerschmitt Bf 109, 3. část - 90 stran, cena 220 Kč / 308 Sk

Messerschmitt Bf 109, 4. část - 114 stran, cena 270 Kč / 378 Sk

Messerschmitt Bf 109, 6. část - 102 stran, cena 220 Kč / 308 Sk

North American P-51 Mustang, 1. část - 82 stran, cena 175 Kč / 245 Sk

Supermarine Spitfire, 3. část - 110 stran, cena 195 Kč / 263 Sk

Supermarine Spitfire, 4. část - 118 stran, cena 250 Kč / 350 Sk

HT model

Avia B-34, B-534 a Bk-534 - 52 stran, cena 264 Kč / Sk

Focke-Wulf Fw 190A/F/G/S - 128 stran, cena 622 Kč / Sk

Letka 13 - 79 stran, cena 389 Kč / Sk

Letov Š-328 a Š-528 - 72 stran, cena 467 Kč / Sk

Messerschmitt Bf 109B, D a E - 66 stran, cena 370 Kč / Sk

Messerschmitt Bf 109F, G-2 a G-4 - 36 stran, cena 275 Kč / Sk

Messerschmitt Bf 109G-6 - 66 stran, cena 386 Kč / Sk

Mil Mi-24D/DU/V - 44 stran, cena 309 Kč / Sk

PANAVIA Tornado - 59 stran, cena 398 Kč / Sk

Petljakov Pe-2 a Pe-3 - 80 stran, cena 389 Kč / Sk

SEPECAT Jaguar A/B/Gr.1/Gr.3 - 28 stran, cena 182 Kč / Sk

Stratus

Polskie Skrzydla 1 - 48 stran, cena 298 Kč / 417 Sk

Polskie Skrzydla 2 - 48 stran, cena 298 Kč / 417 Sk

Polskie Skrzydla 3 - 48 stran, cena 276 Kč / 386 Sk

Polskie Skrzydla 4 - 48 stran, cena 276 Kč / 386 Sk

JaPo

Aviatik D. I & D. II - 112 stran, cena 395 Kč / 553 Sk

Focke-Wulf Fw 190D, Part I - 208 stran, cena 900 Kč / 1260 Sk

Messerschmitt Bf 109G-10/U4 - 80 stran, cena 420 Kč / 588 Sk

Messerschmitt Bf 109s of JG 52 in D. Brod - 56 stran, cena 345 Kč / 483 Sk

Phönix D.I - D.III - 80 stran, cena 420 Kč / 588 Sk

Jakab

Avia BH-33 - 80 stran, cena 385 Kč / 539 Sk

Československé prototypy 1938, 1. díl - 96 stran, cena 410 Kč / 535 Sk

Letov Š-328, 1. díl - 72 stran, cena 325 Kč / 455 Sk

Letov Š-328, 2. díl - 104 stran, cena 385 Kč / 539 Sk

MiG-15, 1. díl - 104 stran, cena 429 Kč / 612 Sk

"Vom Originale zum Modell"

Heinkel He 111, 97 cena 595 Kč / 833 Sk

Junkers Ju 52, 81 cena 595 Kč / 833 Sk

Junkers Ju 87, 81 cena 595 Kč / 833 Sk

Junkers Ju 188, 65 cena 595 Kč / 833 Sk

Junkers Ju 288/388/488, 97 cena 595 Kč / 833 Sk

DVD/VHS - Agentura J.L.M.

Cena za 1 DVD 289 Kč / 407 Sk

Akrobatická skupina „Rus“ na letounech L 39 Albatros (DVD) - 40 min

Jak se létá "Kobra" (DVD) - 52 min

Legenda jménem Blaník (DVD, VHS) - 48 min

Legenda jménem Trener (DVD, VHS) - 55 min

Křídla 2004 (DVD)

Dvojitá delta na šest (švédsky)



ZDENEK FABÍK

Prototyp letounu J-35 Draken (drak) s charakteristickým křídlem ve tvaru dvojité delty vzletl v roce 1955, do bojové služby se dostal v roce 1960. Poháněl jej britský motor Rolls-Royce Avon vyráběný v licenci firmou Volvo-Flygmotor.

Letadlo bylo navrženo jako záchytný stíhač pro boj

s nepřátelskými bombardéry, postupem času vznikly ještě průzkumné a cvičné verze. Výzbroj tvořily dva revolverové kanony Aden ráže 30 mm v křídle, u pozdějších verzí byla hlavní výzbroj redukována na pravý kanón, a samozřejmě různé druhy podvěšené výbroje.

Drakeny létaly nad Evropou po řadu desetiletí, typ byl exportován do tří zemí. Vzdušné síly Švédska je vyřadily z výbroje v roce 1998, členský stát NATO Dánsko v roce 1993, Finsko roku 2000 a jako poslední Rakousko až v roce 2005.

Stavebnice

Drakeny vydala Hasegawa v roce 1995, jako základní se objevily verze J-35F a J-35J, následované řadou limitovaných obtiskových verzí. Stavebnice je typickým produktem japonské firmy poloviny let devadesátých, s paneláží jemně rytou do hloubky (zejména na spodní části trupu je velmi povedená), ale s mělkými šachtami hlavního podvozku, zjednodušeným vybavením pilotního prostoru a podvěšenou výzbrojí zastoupenou jen dvěma přídatnými nádržemi a závěsníky.

Stavebnice umožňuje otevřít náporovou turbínu RAT (Ram Air Turbine) za přední podvozkovou šachtou, za zmínku stojí pěkné podvozkové nohy a kola. Stavebnice ztvárňuje velmi věrně svůj vzor. Na švédských internetových modelářských stránkách jsem se dočetl, že údajně chybí mírný konkávní tvar trupu mezi koncem křídla a výstupní tryskou, avšak na žádných výkresech ani na fotografiích to patrně není. Pokud se chce kdokoliv přesvědčit o této teorii, může vyrazit prohlédnout si originál v leteckém muzeu, nej-dostupnější Draken je ve Kbelích.

Ke stavebnici jsem si pořídil lepty Eduard, zejména vybavení pilotního prostoru a nové šachty podvozku přispějí k větší modelovosti. Pro hlavní podvozkové šachty planžeta nabízí jen přední pár tlumičů bočních kmitů, i když letadla měla i zadní. Zprvu jsem se domníval, že jde o chybu a byl rozhodnut ji Eduardům neodpustit, ale zjistil jsem, že to mají dobře. Zadní pár byl mnohem mohutnější a není nutné jej nahrazovat leptem.



BRIEFING

STAVEBNICE	SAAB J-35J Draken
MĚŘITKO	1:72
VÝROBCE	Hasegawa
DOPLŇKY	Lepty a masky Eduard

Stavba

Stavbu jsem zahájil sestavením pilotního prostoru, použil jsem díly stavebnice a lepty pro švédskou verzi (v leptech jsou alternativní díly palubové desky a bočních panelů pro rakouské stroje).

Stavebnice má trup dělený na spodní a horní část včetně vnitřních částí křídla, před jejich slepením jsem vyřizl původní šachty hlavního podvozku a nahradil je kovovými díly. Šachty z leptů lícují naprosto přesně, jsou hlubší a mají správný reliéf dna i bočnic. Netrápil jsem se napodobováním složitého tvaru sacích kanálů vzduchu k motoru, z papíru jsem stočil dva trychtýřky, vlepil je do ústí otvorů a nabarvil černou. Stejně jsem postupoval u výstupní trysky motoru, jen barvu

jsem změnil na vyžiháný kov. Před slepením polovin trupu jsem vyřízl a ztenčil otvory pro brzdicí štíty na zádi trupu, možnost otevřít je nabízejí lepty.

Přední část sacích kanálů nesedí optimálně, je nutno trochu brousit a tmelit. Na trup se dolepuje příď, kterou jsem vyplnil zátkou z olova. Spoj není ideální. Na slepený trup se dolepují vnější díly křídla a SOP, které lícovaly excelentně, drobnou spáru stačilo zalít řídkým vteřinovým lepidlem. Bohužel na vnějších dílech křídla byly místy propadliny a plastik byl pokryt drobnými leč hlubokými prasklinami. Tyto vady jsem odstranil tekutým tmelem Mr. Surfacer nanášeným štětcem, po jeho zaschnutí jsem poškozená místa vybrousil, vyleštil a opravil paneláž.

Rozhodl jsem se pro konfiguraci letounu se sklopenými ovládacími plochami na odtokové straně křídla. Ta není ve stavebnici tenká, což je správně. Draken ji měl tvořenou profilem tvaru U, který se postupně od kořene křídla ke konci zužoval. Z tenké plastové destičky jsem vytvořil vnitřní strukturu trupu s odlehčovacími otvory a nalepil ovládací plochy odříznuté žiletkovou pilkou. Dolepil jsem ještě antény, vrchol SOP a podvozkové nohy, abych měl na co model během stříkání kamufláže položit.

Zbarvení

Nejprve jsem uvažoval o původní kamufláži, ve které létaly J-35 verze J (šedá ze spodu, vrchní plochy v kombinaci tmavé modré a tmavé zelené). Líbily se mi žluté doplňky ve zbarvení se žlutými mečouny na křídlech – dokonce jsem si pořídil odpovídající barvy GSI/Gunze Sangyo. Avšak dle návodu doporučená Tmavá mořská modrá (tmavomodrý nátěr letadel US Navy) GSI C71 Midnight Blue není dobrou volbou (jako barva pneumatik je ale výtečná – viz můj model), tudíž došlo na pozdní šedo-šedé zbarvení.

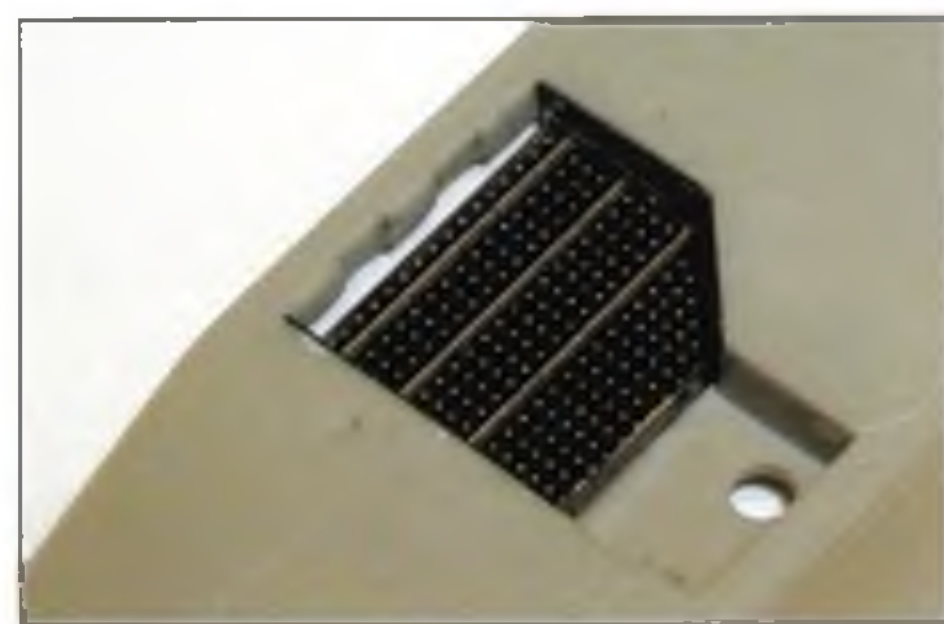
Základ jsem nastříkal Mr. Surfacerem 1200, spodní plochy pak GSI C338 (FS36495) a horní C307 (FS36320) – obě jsou určené pro moderní americké letouny. Na snímcích, které jsem měl k dispozici, je přechod barev na přídi souběžný s osou letounu. Návod uvádí pozvolné „zvednutí“ spodní šedě. Protože jsem neměl snímek letounu, jenž byl předlohou, volil jsem variantu ze stavebnice.



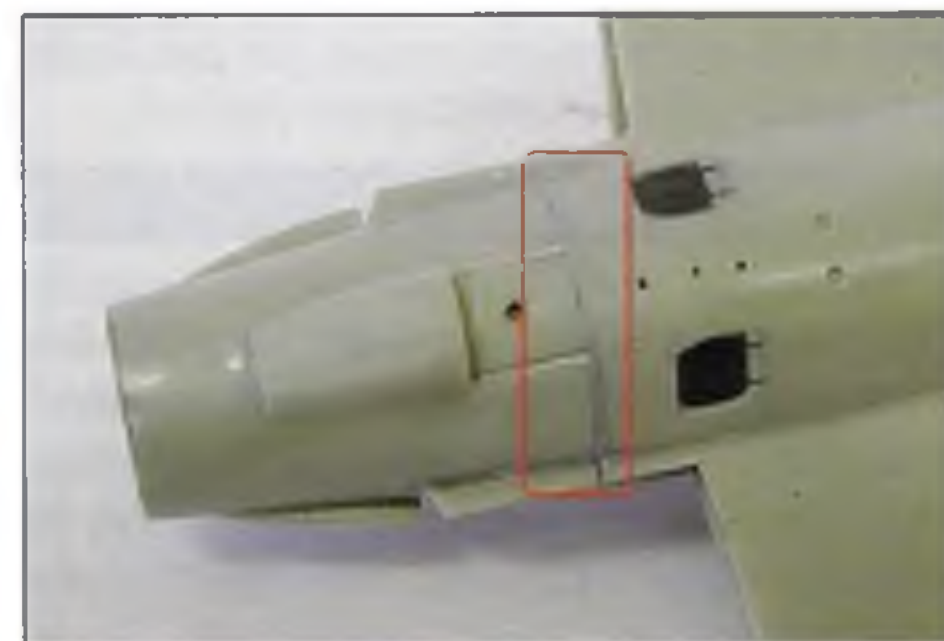
Spodní část trupu za přední podvozkovou šachtou je v barvě kovu. Pro tuto partii jsem jako základ použil C8 Silver a jednotlivé panely tónoval lešitelnými metalizéry Model Master. Stejně jsem postupoval u náběžné hrany křídla a kýlové plochy SOP, jež byly také bez nátěru. Tyto části jsou přestříkané krycím lakem pro metalizéry Sealer Model Master.

Pro optické „rozbití“ povrchu jsem ztmavil použité barvy a v noci jimi přestříkal linky paneláže. Za denního světla se mi výsledek zdál příliš kontrastní, utlumil jsem rozdíly přestříkáním silně zředěnými původními odstíny barev. Některé panely a ovládací plochy jsem dotónoval mírně odlišnými odstíny barev. Krycí plech kanónu bývá často jiné barvy. Zda je to způsobeno vyžiháním materiálu při střelbě, použitím materiálu s odlišným povrchem a tím i jiného odstínu, či jen prostou změnou krycích plechů, nevím, ale i tento prvek jsem u svého modelu uplatnil.

Celý model, kromě vymaskované části trupu v barvě přírodního kovu, jsem lehce přestříkal lesklým lakem (GSI Mr. Super Clear). V této fázi stavby můj Dráček ucítil touhu vzlétnout. Jako každý takový pokus, napoprvé skončil pádem, stejně tak dopadl



(doslova!) i druhý pokus téhož dne, jen škody byly větší. Ulomily se všechny ovládací plochy křídla, obě pitotky zmizely neznámo kde (ta přední, pruhovaná, mne při opakovaném maskování hodně mrzela) a těž se odlomily antény na trupu spolu se závěsníky přidavných nádrží. Muselo uplynout hodně času, než jsem mohl začít s nátěrem víceméně znovu, což zejména na spodní části trupu v barvě „kovu“ byla zátěžová zkouška mé psychické odolnosti.





Po opravě jsem revidoval svůj záměr představit model v rámci modelářské akce E-Day 2006 v bodovací soutěži M ČR Masters a model přihlásil „jen“ do porovnávací soutěže Hobby. Tímto rozhodnutím jsem rezignoval



na detaily a zbytek stavby si dost zjednodušil – podvozkové šachty by si zasloužily větší pozornost, podvěšené rakety RB-24J (švédské označení pro licenční Sidewindery) též vynechal a nalepil jen jejich závěsníky pod sací kanály, stejně tak zaklapl dvířka RAT. Jen jsem na podvozkové nohy doplnil reflektory, jejichž základem je lept ze sady Eduard (poziční a přistávací světla) s kapkou pětiminutového epoxidu. Přední čočka IR lokátoru pod přídi je zhotovena stejně, jen bez leptu, a natřena transparentní barvou Agama.

Obtisky

S obtisky jsem se dost trápil. Bez úprav „stříbřily“ bez ohledu na lesklý lak pod nimi, s odstříhnutým lemem dělaly nepěkný schod, nereagovaly na žádné vodičky, které mám doma (a že jich je!). Obtisky jsem nechal tři, čtyři dny řádně vyschnout, ale stejně po přestříkání lesklým lakem (znovu Mr. Super



Clear) se začaly krabatit. Nejhuře dopadly „korunky“ na křídlech. Když jsem je zkusil druhý den přebrousit smirkem 2500 pod vodou, rozpadly se na elementární částice. To už Draken

letěl málem potřetí a rozhodně by doletěl nejdále, i když by to byl let definitivně poslední.

Naštěstí mi pomohl kolega, jehož obtisky mne zachránily. Staré jsem obrousil a nanесl nové, které lehly na první pokus jako vzorně vycvičený vlčák. Zda byl důvodem prvního nevšedního zážitku nějaký problém při výrobě obtisků, použitá chemie, moje nemožnost či kouzla voodoo netuším a snad už ani vědět nechci...

Patina a stínování

„Jistota je jistota“, řekl jsem si jako jepťiška z toho vtipu a obtisky přestříkal tentokrát lesklým lakem Microscale. Zvýraznění spár a patinu zajistily olejové barvy, jen jsem použil nové z produkce 502 Abteilung včetně „nesmrđícího“ terpentýnu Mig Productions – spokojenost s obojím.

Konečnou vrstvou je pololesklý lak GSI Super Clear C181, tu s kapkou lesklého, tu s přídavkem matného. To už byl pátek před E-Day a já mocně finišoval. Nastříkat kabinu – včetně lemování znázorňující těsnění – ještě že máme masky Eduard. Natáhnout hadičky k podvozkům, asi po osmě přilepit ураženou pitotku, dolepit poslední drobnosti jako kryty

podvozku, přídavné nádrže, brzdící štíty či ocasní ostruhu, zabalit model do krabice, spát hodinu a půl, nechat na sebe čekat kolegy v autě před domem a vyrazit směr Praha do podzemí...

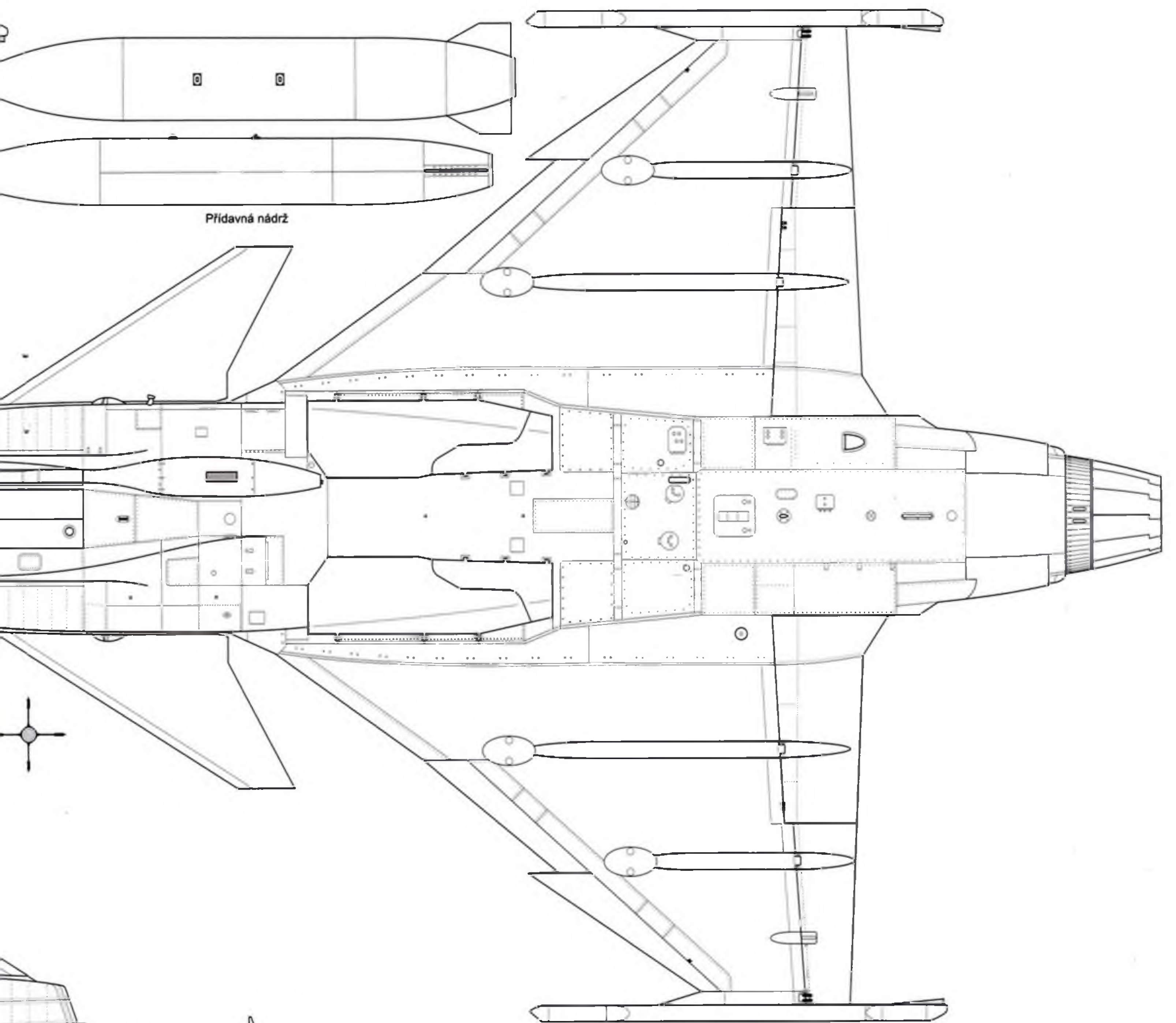
Děkuji kolegům z PMK Děčín – Ústí nad Labem.: Milanovi Krnáčovi za bleskurychlé odlití mnou poztracených dílů (o tom jsem raději ani nepsal, abych nevypadal jako úplný troť), Jiřímu Votápkovi za půjčení stříkací pistole a Jiřímu Šreiberovi za obtisky v nouzi nejvyšší.

Foto autor

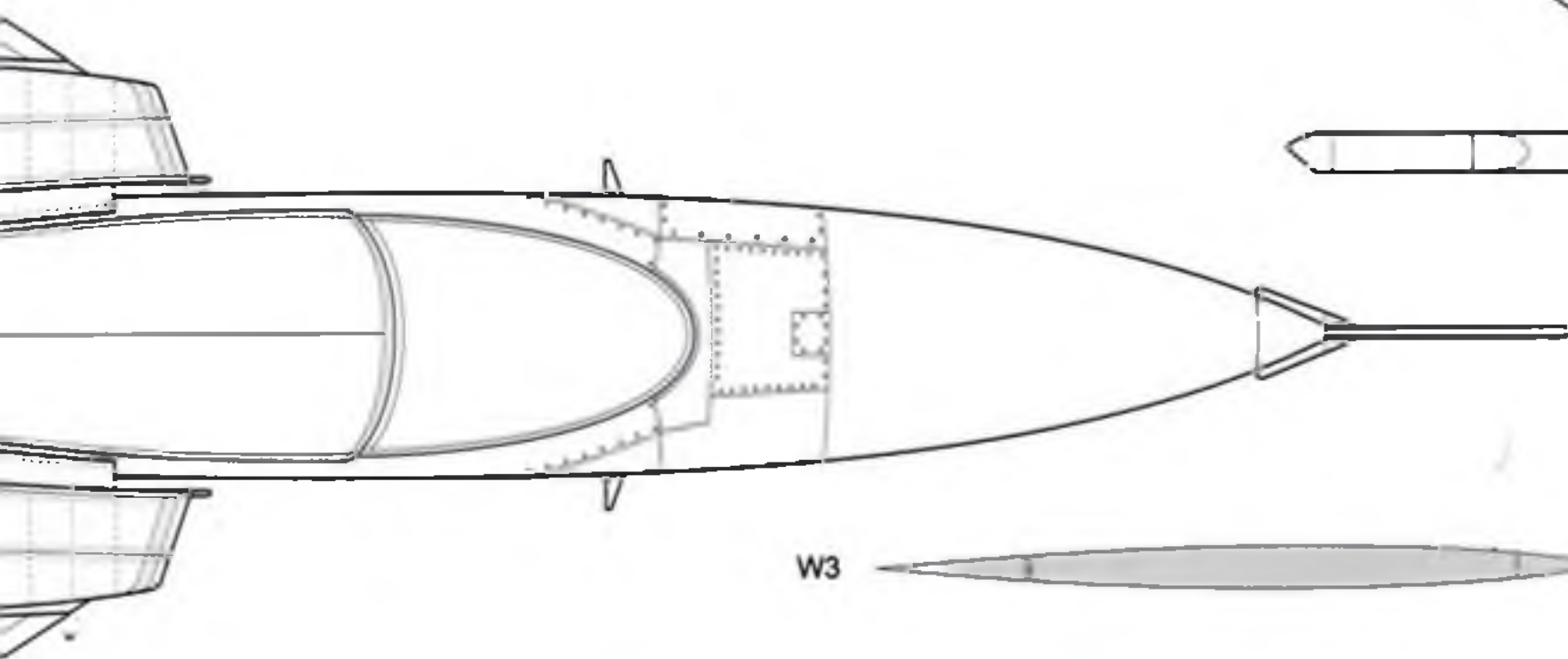
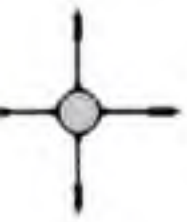
PRAMENY:

R. J. Małachowski, E. F. Rybak; Draken – Przegląd konstrukcji lotniczych; Altair 1996
R. F. Dorr, R. Francillon, J. Miller; Saab J35 Draken – Aerofax Minigraph; 1987
L+K 1/2006





Přídavná nádrž



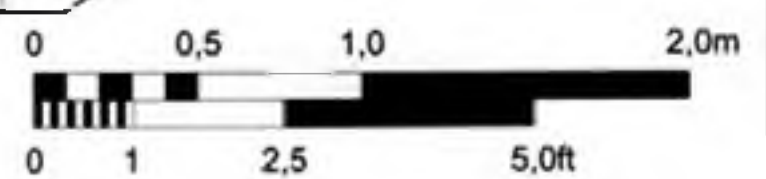
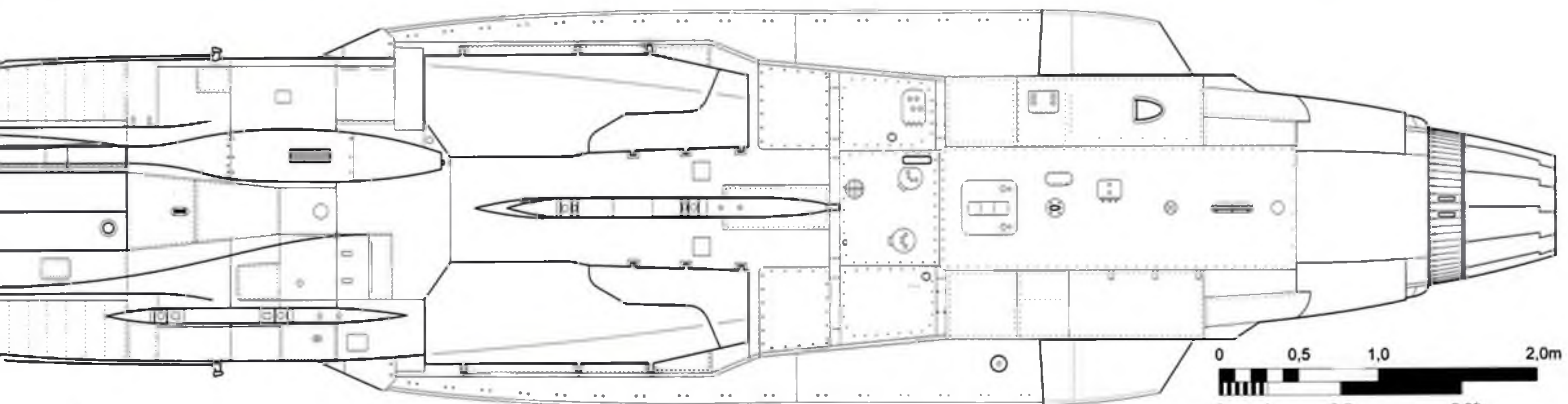
W5

W4

W3

W1

W2



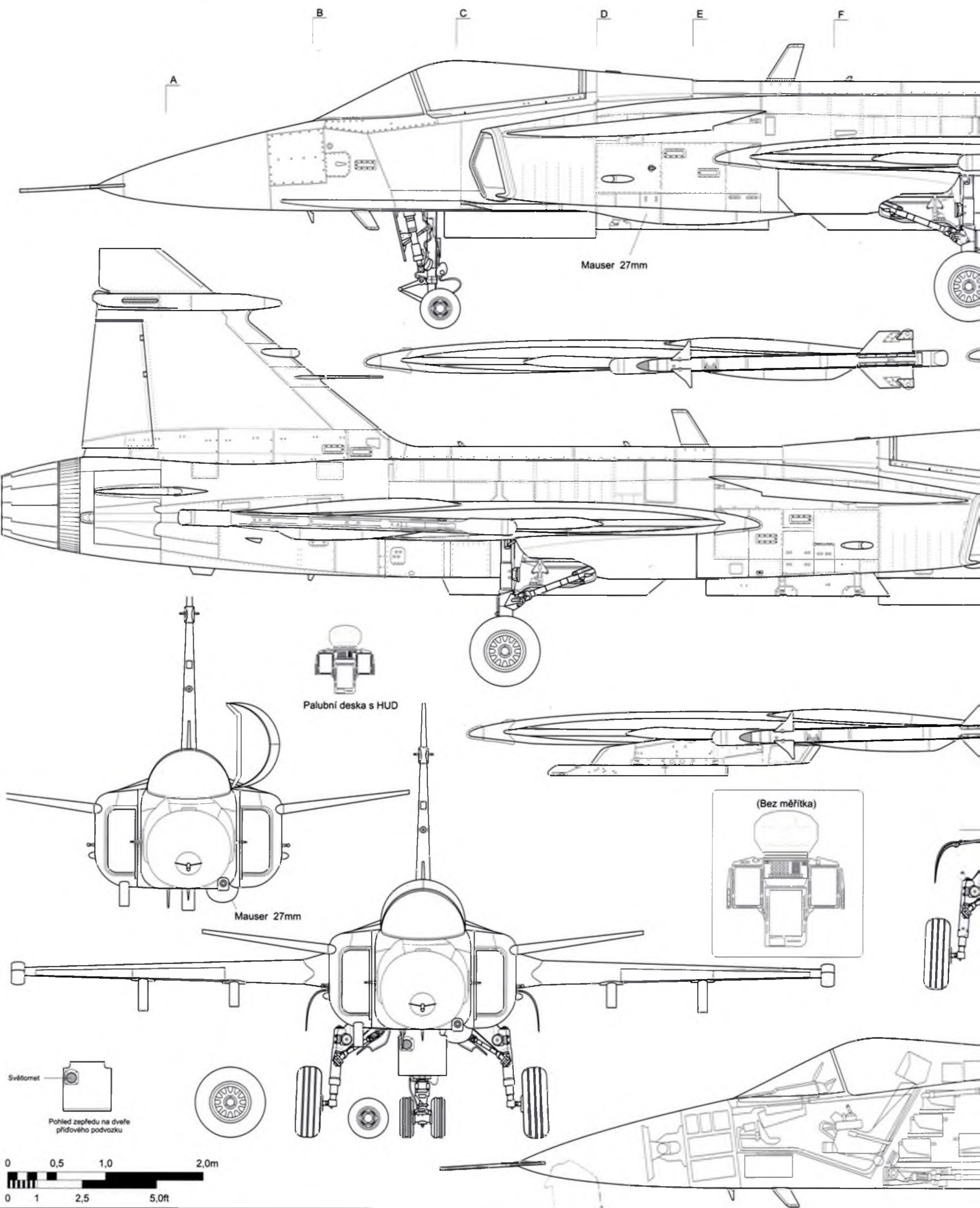
JAS 39C Gripen

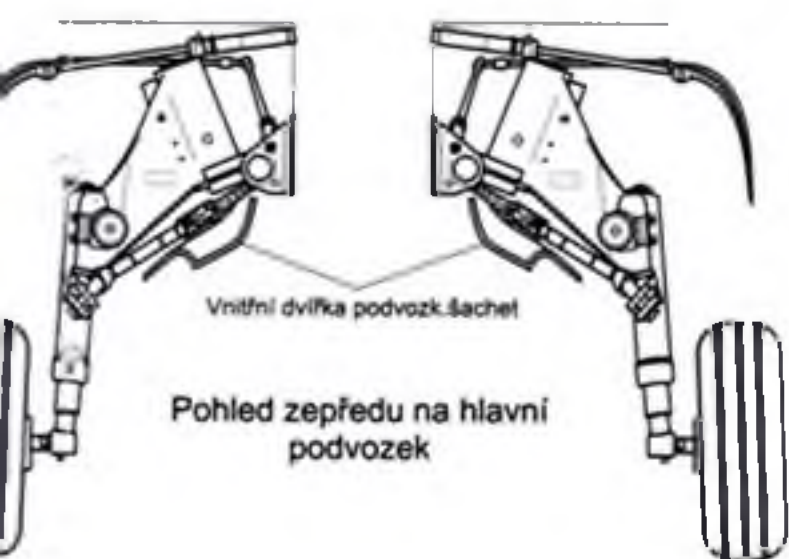
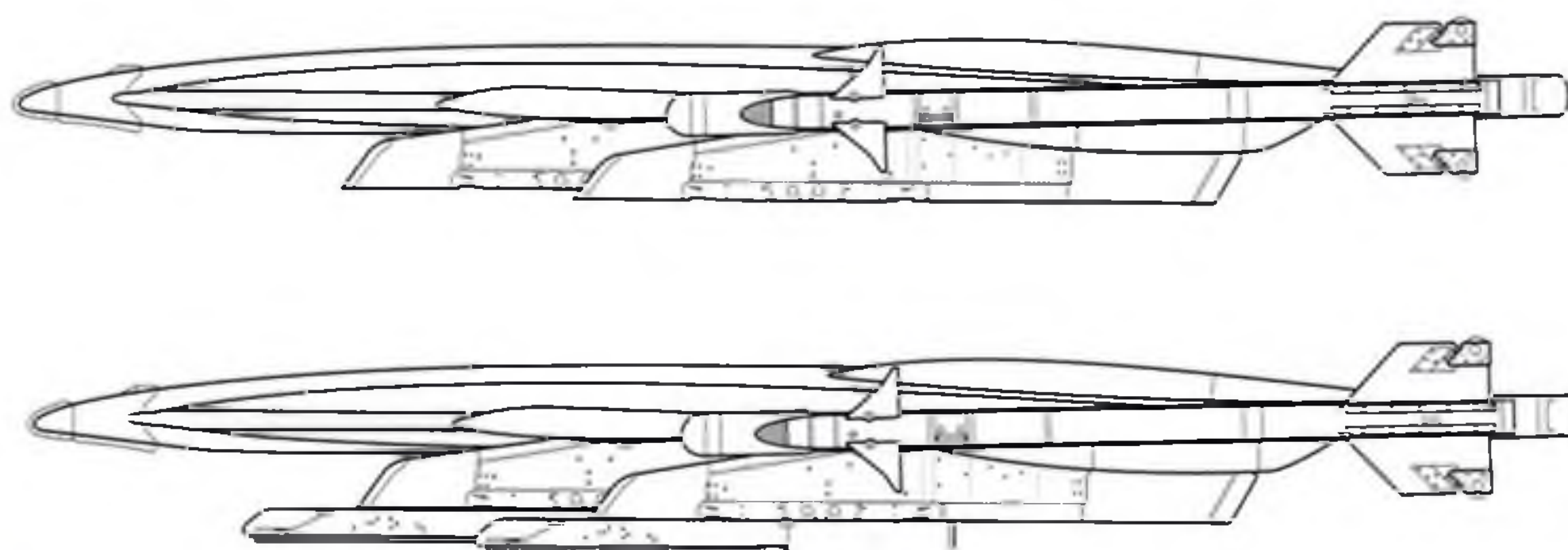
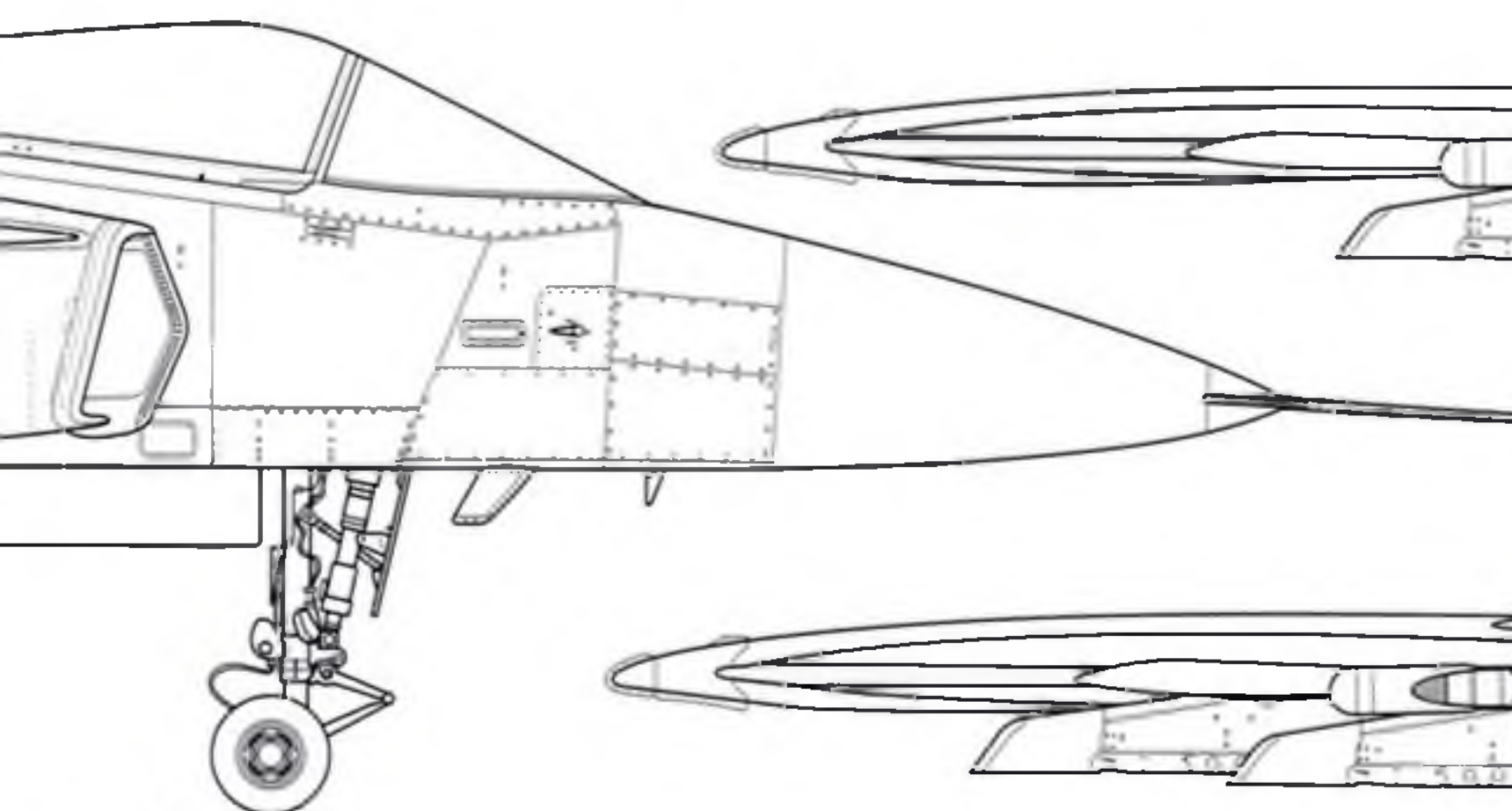
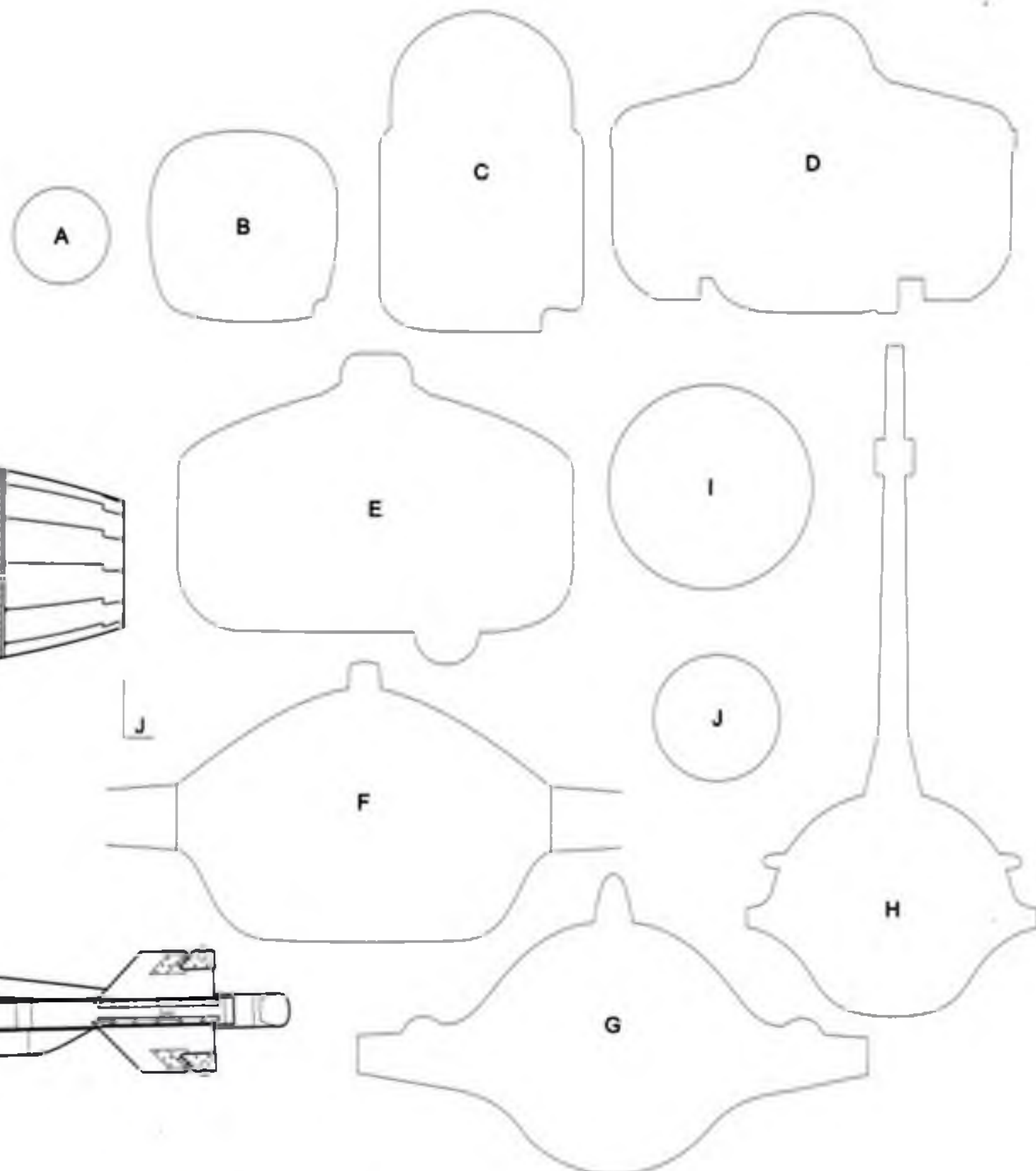
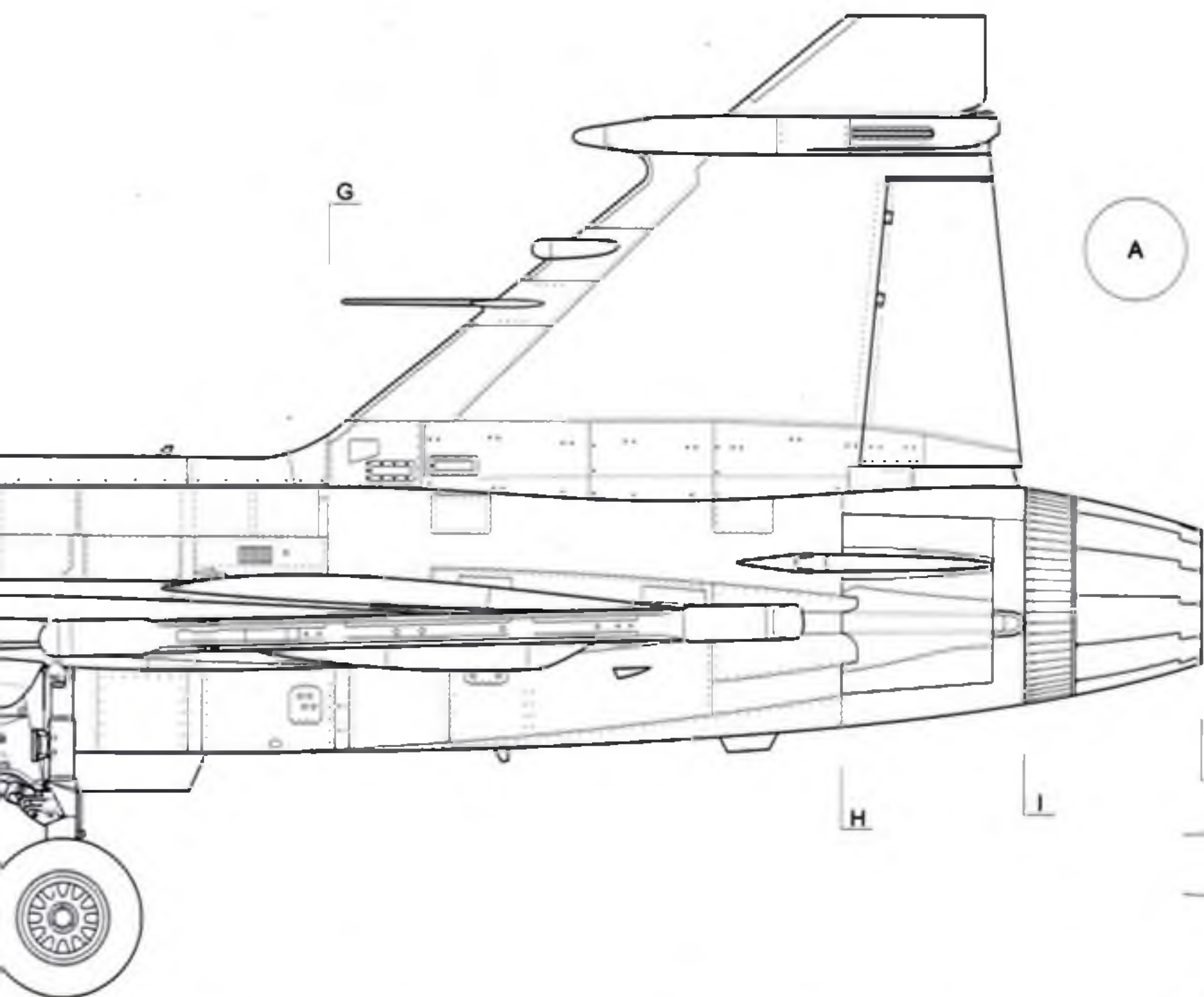
1:48

© Ing. Radek Vavřina - R.V.Resin
e-mail: r.v.resin@worldonline.cz

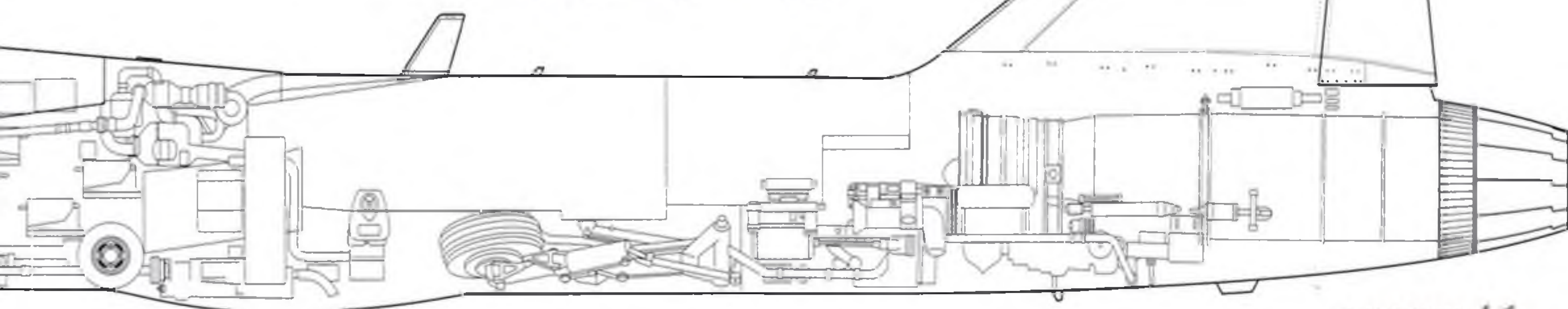
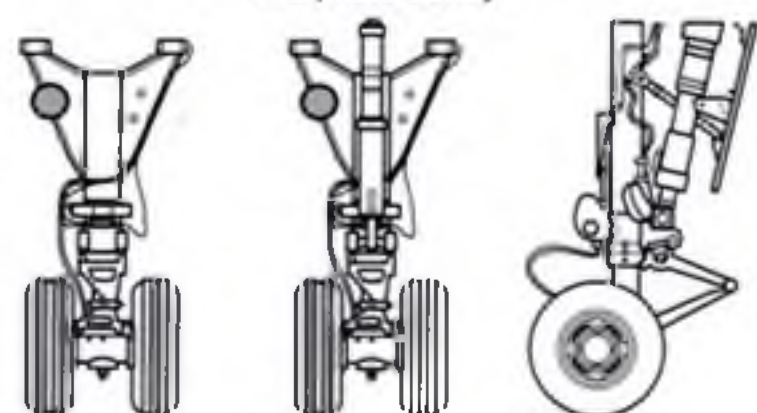


2.2007





Přídový podvozek - pohled zepředu
a z pravé strany



JAS 39C Gripen

1:48

© Ing. Radek Vavřina - R.V.Resin
e-mail: r.v.resin@worldonline.cz

2.2007

R.V. Resin



Vnější křídelní závěsík



Vnitřní křídelní závěsík



Pravý trupový závěsík



Střední trupový závěsík



W5

W4

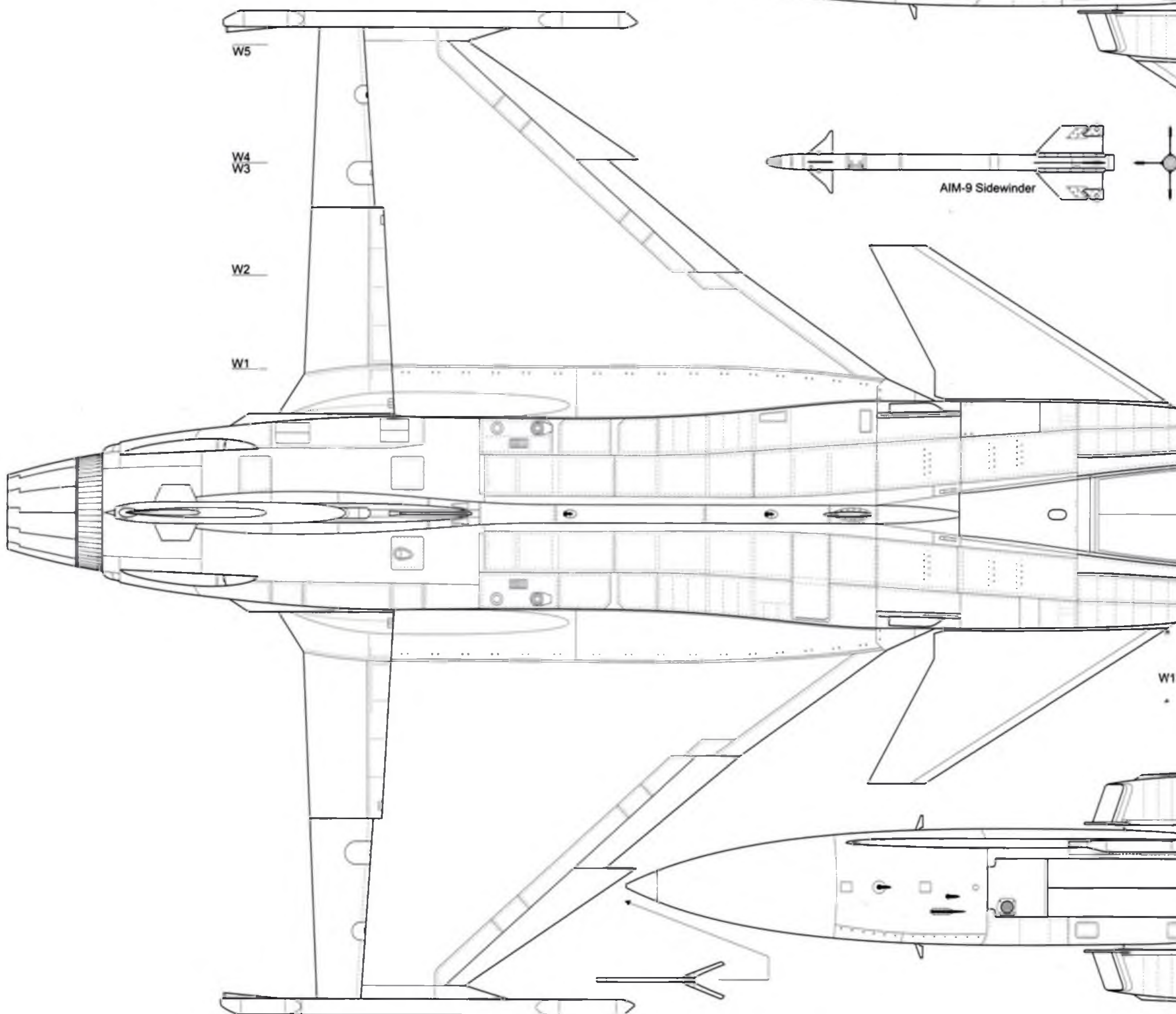
W3

W2

W1



AIM-9 Sidewinder



Savoia-Marchetti

S. M.79 Sparviero



BRIEFING

MĚŘÍTKO

1:48

VÝROBCE

Trumpeter,
Flashback



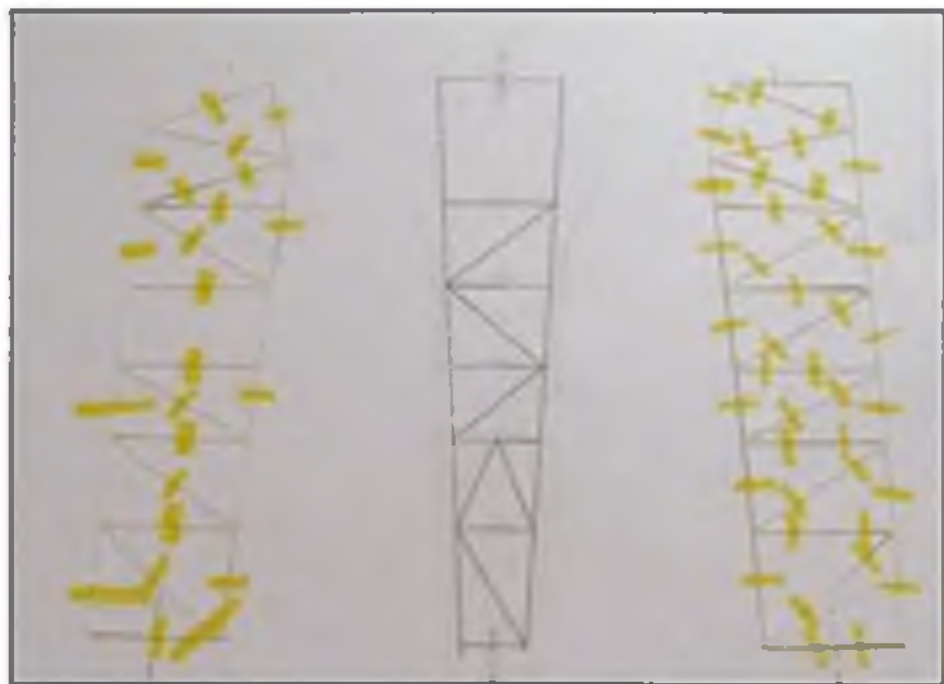
JAKUB „KUBRT“ VILINGR, www.modelplac.wz.cz

Předloha je nádherný letoun. Bohužel, postavit ve čtvrtce jeho opravdu dobrý a přesný model je velmi problematické. Abych to dokázal, musel jsem skloubit stavebnici Trumpeter (mimořádně, stavi se velmi, velmi špatně) s díly stavebnice Flashback (senzační odlitky, ale postrádá oddělená křídélka a klapky, včetně charakteristického vybrání za nimi). Tak jako tak, stavba mi zabrala

prakticky rok, ale myslím, že výsledek stojí za to. Můj největší dík patří Mirkovi „Glockovi“ Říhovi - mému guru přes italské letectvo, který nade mnou po celou dobu stavby bděl a radil mi. Nebýt jeho, projekt bych asi jen těžko uskutečnil.

Ještě před stavbou prostorové příhradové konstrukce trupu je nutné si vše dobře rozměřit a rozkreslit. Sestavování konstrukce je pak hlavně otázkou přesnosti. Při použití profilů Evergreen jde stavba velmi rychle od ruky. Evergreeny je nutné oddělovat velmi ostrým skalpelem, aby na řezu nezůstávaly otřepy. Důležité je ale použití absolutně rovné podložky, na které je potřeba mít výkres budoucí příhradoviny nalepený, aby se zbytečně nepohyboval a nemuchlal.





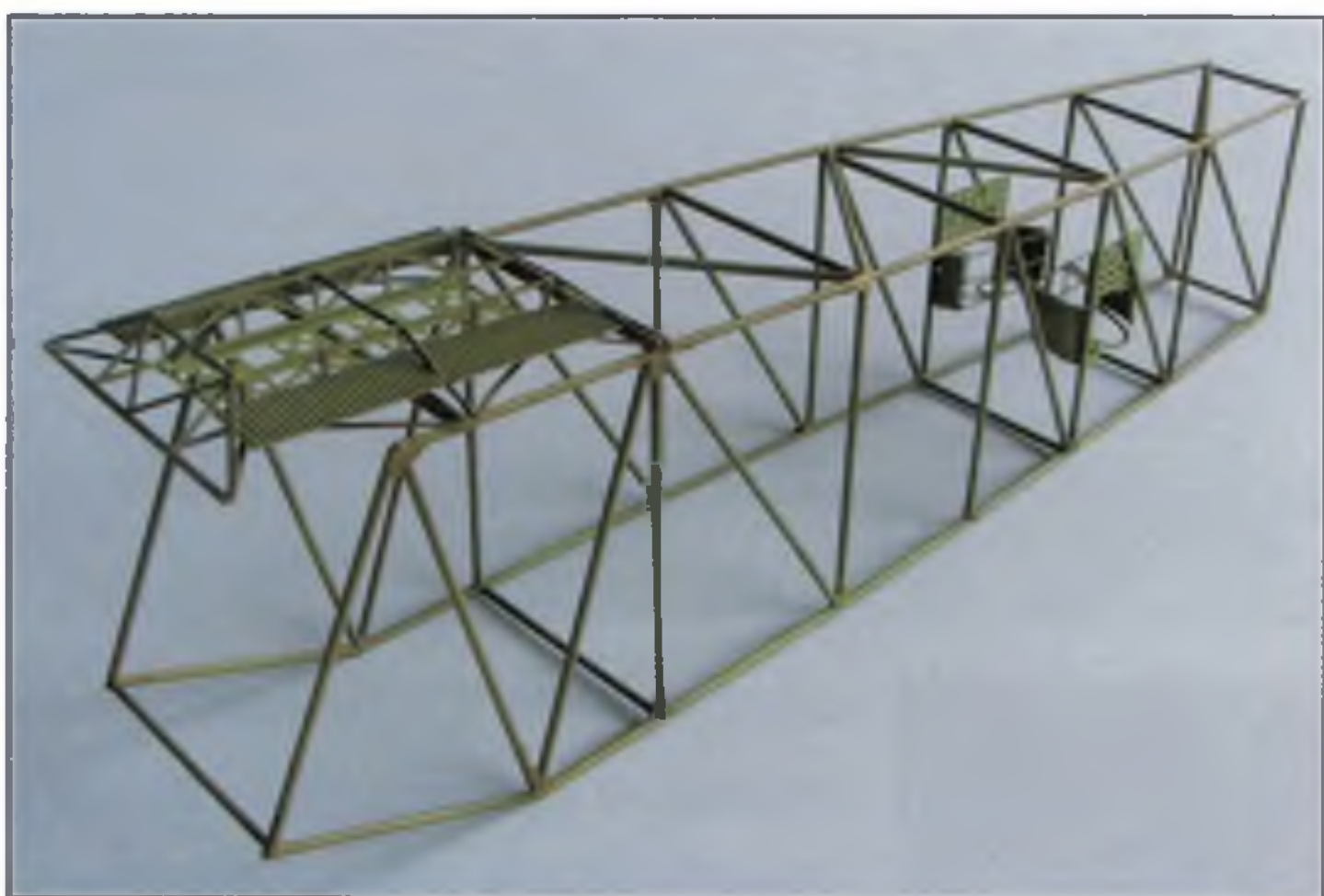
Jednotlivé „trubky“ příhradové konstrukce je dobré k šabloně přichytit kousky lepenky, protože Evergreenové profily jsou houževnaté a všemožně se krouží. Jakmile je celá konstrukce nasucho sestavená na šabloně a zejména pokud nepružní, začneme s lepením. Velmi řídkým sekundovým lepidlem jde ráz na ráz. Oddělit slepené strany příhradoviny je možné teprve až po dokonalém zavaznutí celku. Od papírové šablony jsem příhradovinu oddělil ostrou žiletkou, papír nalepený na spojích šel velmi jednoduše obrousit jemným brusným papírem



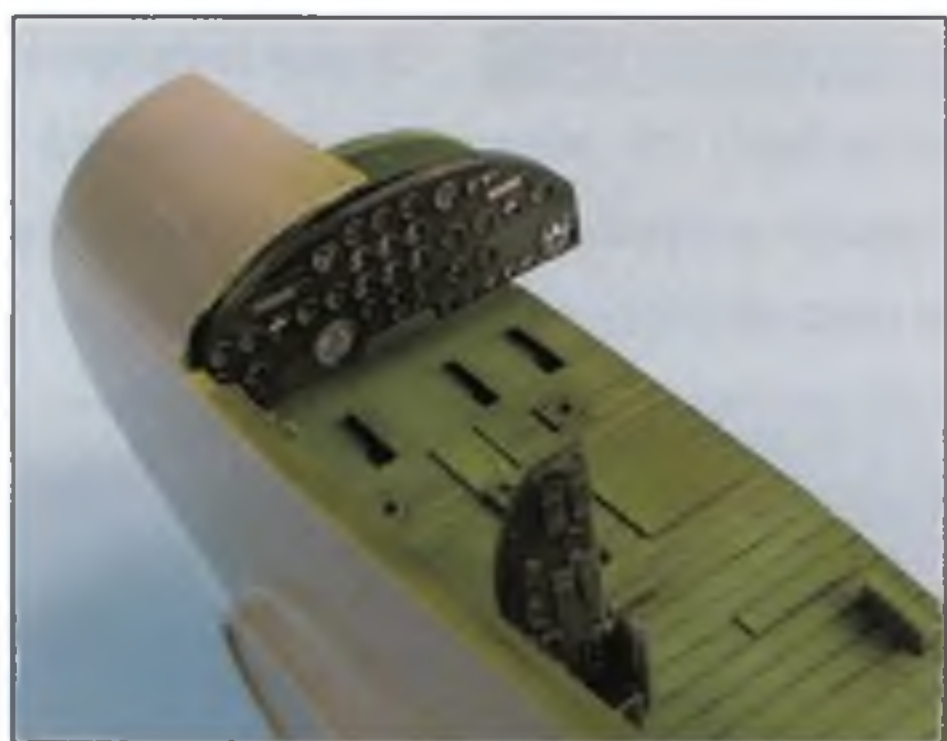
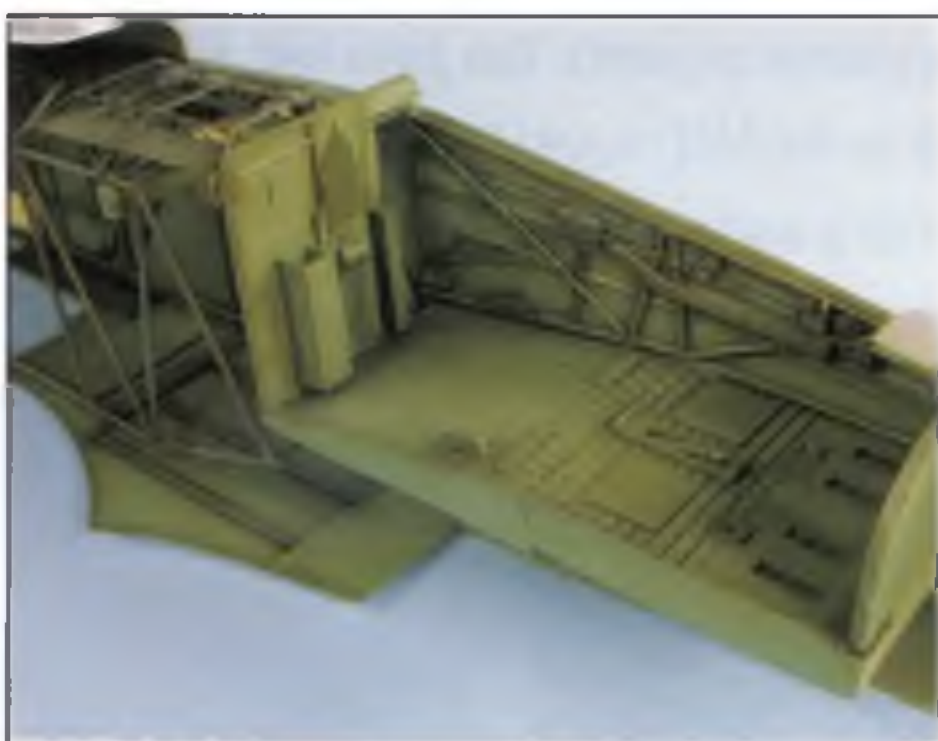
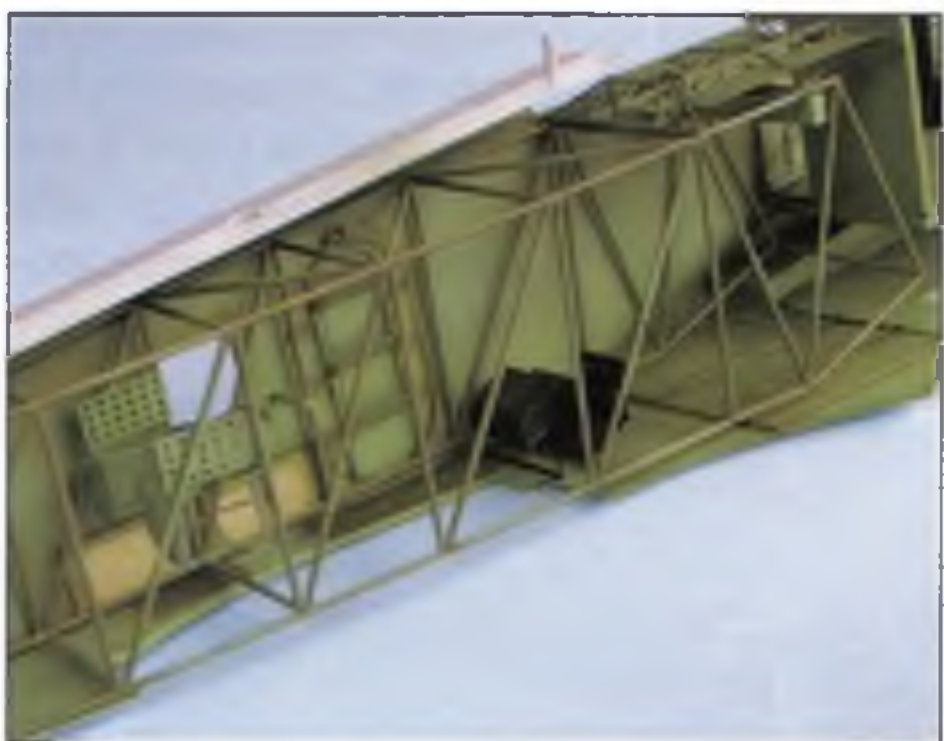
Na sestavené konstrukci příhradoviny nasucho vložené do trupu jsou leptané detaily z velmi dobré a využitelné sady Eduard. Celý interiér z odlitku jsem použil ze stavebnice Flashback, neboť je opravdu dobrý a s velmi ostrými detaily. Vybavování interiéru trupu mne opravdu bavilo. Uplatnily se jen dobré a použitelné detaily z obou stavebnic, které jsem doplnil nově zhotovenými. Při usazování odlévaného interiéru jsem měl problém s úhlem skosené podlahy vůči novým bočnicím. Abych eliminoval škvíry, které mi na spoji bočnic a podlahy vznikala, rozřízl jsem příčné podlažku a každý díl lepil samostatně. Přední přepážka před palubní deskou je bez úprav ze stavebnice Flashback, v této partii jsou obě stavebnice prakticky shodné. Z leptů Eduard jsem použil dokonalou prostorovou konstrukci nad pumovnicí, detaily uvnitř trupu a boční vstupní dveře včetně žebříku



Naopak vybavení interiéru ze stavebnice Trumpeter je chabé, prakticky bez detailů. Podlahy uvnitř trupu jsem vytvořil z destiček Evergreen tl. 0,2 mm, abych překryl viditelné vnitřní spoje trupu



Nasucho vložená připravená vnitřní konstrukce trupu nastříkaná základem barvy GSI Mr. Color C312. Veškerou reliéfní konstrukci uvnitř trupu stavebnice Trumpeter jsem odstranil, protože moc neodpovídala podkladům uveřejněným v časopise Replic



Barvení mne vždy baví nejvíce! Savoia má velké množství detailů uvnitř, a tak je kde řídit. Základ jsem nastříkal interiérovou barvou GSI Mr. Color C312 naředěnou v poměru 1:2 ve prospěch originálního ředidla se zpomalovačem schnutí Mr. Color Levelling Thinner. Pak jsem opravdu výrazně zesvětlil středy panelů mezi konstrukcemi. Zesvětlení musí být hodně přehnané, aby interiér po nalepení překrytu kabiny nezmizel v šeru.

Kolem vystouplých detailů jsem nastříkal velmi tenké proužky stínů směsí červenohnědé a černé barvy Tamiya v poměru 1:1. Tentokrát jsem ředil isopropylalkoholem v poměru 5 % barvy a 95 % ředidla. Následoval wash celého povrchu černozeleňým odstínem namíchaným z olejových barev Paynova šed a Olivová zeleň v ředítu Mig Productions. Po zaschnutí washe jsem ještě veškeré detaily opatřil drybrushem osušenou olejovou barvou Olivová zeleň pro zvýraznění vystouplých detailů.

Pro vytvoření palubní desky jsem použil lept Eduard. Je to detail, který celý vnitřek opravdu vytáhnul.

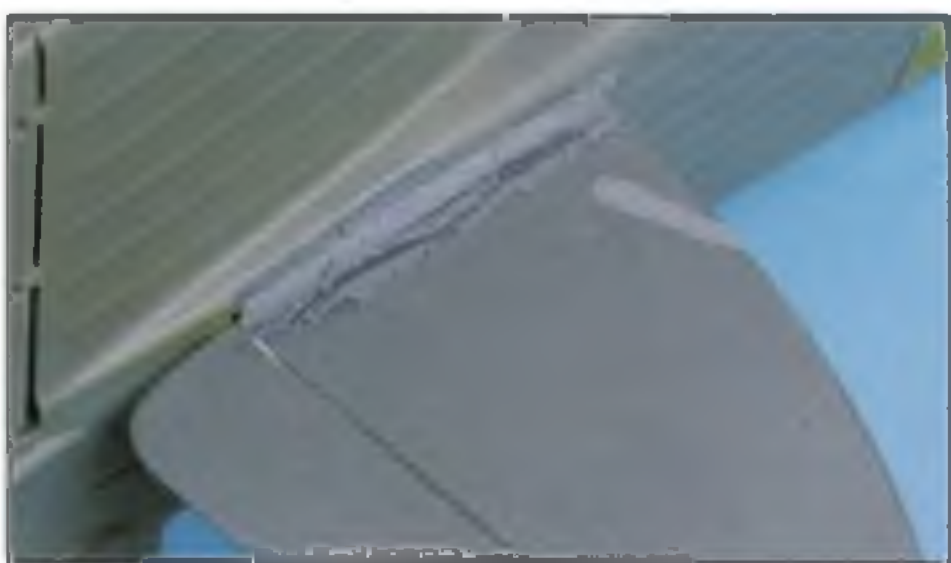
V interiéru trupu s doplněnými lepty Eduard a s novou prostorovou příhradovou konstrukcí. Dobře je vidět kontrast mezi tmavší barvou konstrukce a zbytkem trupu. Po uzavření trupu bude dovnitř vidět jen bočními střelišti, bočními obdélníkovými okny, spodním střelištěm a střelištěm nad pumovnicí

Nabarvená a patinovaná vnitřní konstrukce. Úmyslně jsem použil výrazně tmavší barvu, než je základní interiérová GSI C312, abych dosáhl efektu optického oddělení konstrukce od zbytku interiéru, protože jsem měl strach, že by pracně postavené konstrukce uvnitř zanikla



Stavba

Stavebnici Trumpeter se nepodařilo zpracovat tak, aby vše lícovalo, a tak jsem si tmelení opravdu užil. Nejhorší bylo u zhruba poloviny dílů sjednotit povrch, protože díly nesly nepochopitelnou krupičku, kterou jsem musel pracně odstraňovat Surfacerem a brusným papírem. Nespornou výhodou stavebnice Trumpeter jsou oddělené klapky a křídélka, neméně znázornění zhloubení v křídle, které stavebnice Flashback bohužel postrádá; její křídlo je moc hladké.



Usazení vodorovné ocasní plochy ze stavebnice Flashback k trupu Trumpeter nebylo právě ideální. Protože jsem musel dodržet přímku odtokové hrany obou polovin vodorovné ocasní plochy, vznikla u trupu štěrbina o délce asi 15 mm a největší šířce 1,5 mm, kterou jsem vyplnil kousky destiček, vylil sekundovým lepidlem a největší škvíry začistil Miliputem. Po hrubém začistění spoje jsem jej pro jistotu ještě jednou přetmelil Tamiya Putty

Návrháři Trumpeteru vůbec nerešili, že má Savoia opravdu velká kola hlavního podvozku, a tak jsem pro ně musel kompletně postavit šachty. Jako zadní stěnu jsem použil kousek plastické destičky tl. 0,5 mm, kterou jsem přesně vypiloval do tvaru a vlepil do křídla. Při řezání šachty jsem musel dávat velký pozor na rovinu. Vypomohl jsem si otvory pro podvozkové nohy a podle nich vše pečlivě rozměřil a narysoval. Poté již stačilo vyřýt obrys budoucího otvoru a postupně jej prorývat a prořezávat žiletkovou pilkou. Šachtu jsem slepil z Evergreenu tloušťky 0,2 mm, výztuhy jsou z hranatého profilu průřezu 0,5x0,5 mm. Šachtu rozměřenou nastříhaným svinovacím metrem jsem pečlivě narysoval a slepil lepidlem Revell Contacta Professional. Vzpomněl jsem si na papírové vystřihovánky z ABC, které jsem zamlada lepil, a také na technické kreslení. A jak mi to bylo užitečné! Gondola lícovala velice špatně a bylo nutné z tmelu vytvarovat plynulý přechod do křídla.



◀ Nejzásadnějším problémem stavebnice Trumpeter je přibližně o 10 mm menší rozpětí vodorovné ocasní plochy, zatímco VOP stavebnice Flashback přesně odpovídá výkresům v publikaci Ali d' Italia



Při porovnání dílů stavebnice Trumpeter (světlejší) a stavebnice Flashback (tmavších) je jasně viditelný rozdíl jak ve tvaru náběžné hrany, tak v rozpětí vodorovné ocasní plochy



Sestavení trupu nebylo právě příjemnou operací. Prakticky nic nelicovalo jak by mělo, dokonce ani dveře nad pumovnicí. Na dílech stavebnice Trumpeter je obrovské množství propadlin, nevhodně umístěných vyražečů z formy, stop po dělicích rovinách forem a na mnoha dílech krupice



Otvor zadního podvozku jsem ztenčil na přijatelnou tloušťku frézou, protože trup měl v této části stěny tlusté zhruba 1 mm a vše vypadalo značně nemodelově



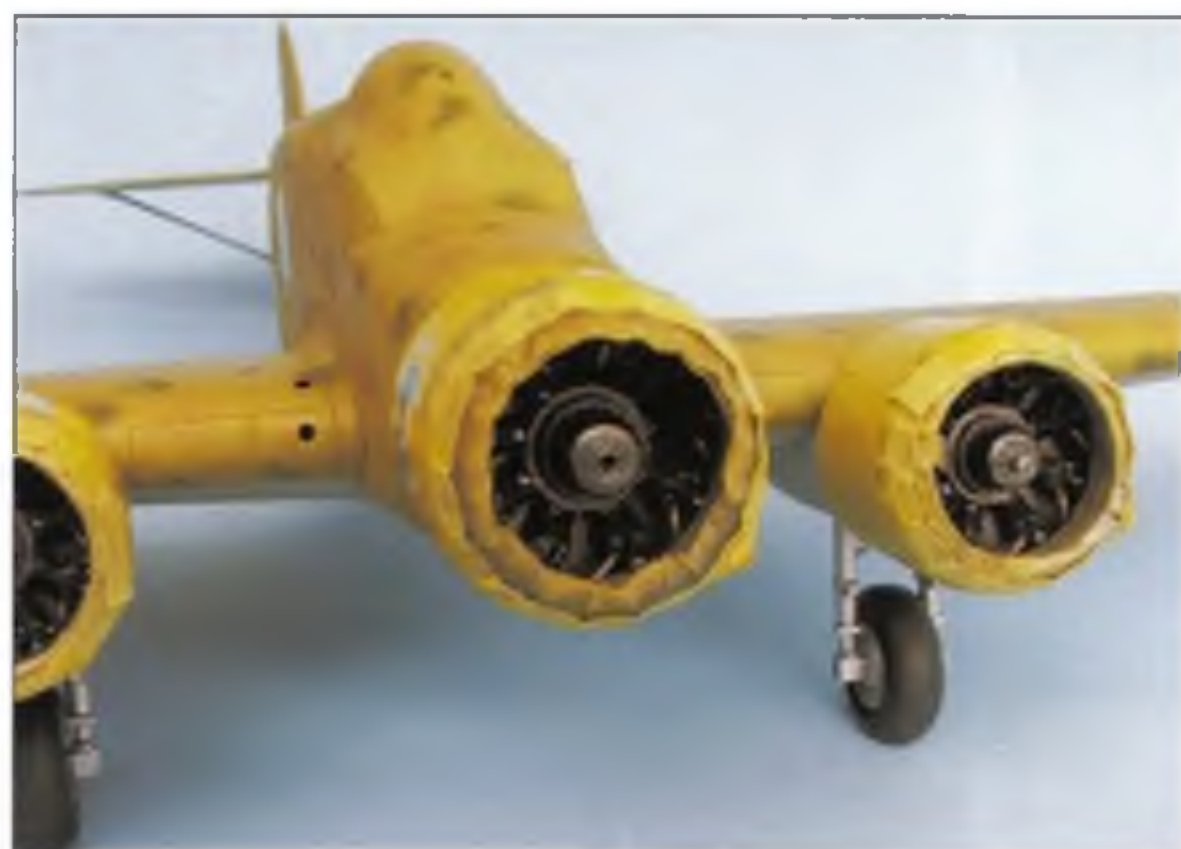
Stavebnice Trumpeter má velmi hrubé rámování překrytu kabiny a navíc jsou veškeré číré díly nepříjemně podrápané. Proto jsem se rozhodl vše obrousit, vyleštit a rámování jsem pomocí masek Eduard vytvořil nové. Opravený, vyleštěný a z obou stran zamaskovaný překryt kabiny jsem nastříkal interiérovou zelenou GSI Mr. Color C312 i z vnitřku. Tento krok je důležitý pro zamezení „průsvitnosti“ tak velkého dílu z čírého plastiku. Navíc zvenjšku bude rámování přestříkána kamuflážní barvou a pokud by nebylo nastříkané interiérovku i zevnitř, mohlo by se stát, že prosklením bude vidět písčivá kamufláž, což by bylo velmi nepříjemné



Porovnáním motorových krytů Flashback (tmavě modrošedý plast) a Trumpeter (světlešedý plast) jsem dospěl k názoru, že ani jeden moc neodpovídá fotografiím předlohy. Kryty Trumpeter jsou příliš otevřené a celkově kratší. Zdá se, že i jejich průměr je nepatrně větší, než by bylo zdrávo. Mnohem lépe jsou na tom kryty Flashback, ale zase jim z vnitřní strany chybí výfukový prstenec, do kterého jsou zaústěny výfuky. Stavebnice Flashback však mezi odlitky obsahuje tři druhy výfuků, a tak jsem měl široké pole působnosti při výběru konkrétní předlohy podle fotografií



Nakonec jsem použil kryty motorů italského výrobce Italiankit, které jsou sice velmi drahé, ale na druhou stranu perfektně odpovídají vzhledu předlohy a mají dokonce naznačené i zámky. Všimněte si na fotografii prstence, do kterého zaústí výfukové nátrubky. Tento detail postrádají motorové kryty jak Flashback, tak Trumpeter. Motory jsem se rozhodl použít odlévané ze stavebnice Flashback, protože jsou jemné a navíc s nádhernými detaily. Sice bylo pracné určit hloubku motoru v krytu Italiankit, ale výsledek za tu námahu rozhodně stál. Abych zajistil naprosto přesné usazení motoru dovnitř krytu, vytvořil jsem si z destiček pomocnou podložku tvaru písmene X, která mi zajistil i přesnou výšku motoru uvnitř krytu. Na tuto podložku jsem položil motor a přes něj natlačil motorový kryt. Když jsem si byl jistý dokonalou geometrií motorového krytu a motoru, teprve pak jsem motor pojistil kapkou řídkého sekundového lepidla. Jakmile se motor „chytil“, dokonale jsem spoj zezadu zajistil silným prolitím řídkým sekundovým lepidlem



Motory jsem barvil kovovými barvami Alclad 2 odstínu Steel. Pro zvýraznění detailů ve válcích motorů jsem vše zvýraznil napuštěním silně zředěné olejové barvy Paynova šed ředěné ředitkem Mig Productions. Výfukové nátrubky jsou z olověného drátku průměru 1 mm, která jsem přetřel barvou Alclad 2 Jet exhaust. Kabelové rozvody na motoru jsou z leptů stavebnice Flashback namalované vodou ředitelnými barvami Vallejo. Stejně barvy jsem použil k malování ostatních detailů na motorech



Protože jsem chtěl zachovat nádherné křivky letadla, rozhodl jsem se nechat veškerou mechanizaci křídla v uzavřené poloze. A to byl problém! Sloty nesedly na svá místa a po prolití sekundovým lepidlem jsem vše musel několikanásobně tmelit a zabrušovat do plynulého přechodu. Velmi se mi osvědčil brusný papír zrnitosti 280, kterým jsem vše najednou srovnal a poté postupně ubíral vyschlý tmel. Vzhledem k množství tmelu bylo sestavení křídla opravdu dlouhodobou záležitostí. Vypomáhal jsem si i vrstvením tmelu Tamiya Surface Primer ve spreji. Každou vrstvu jsem brousil a leštil dokud jsem nedosáhl opravdu plynulého a jednotného povrchu. Teprve pak jsem začal s obnovováním paneláže

Konečně Surfacer! V této podobě, po sjednocení povrchu Surfacerem 1000 ředěným Mr. Color. levelling Thinerem, už konečně model začínal dostávat budoucí podobu. Překryt kabiny je již osazen, ale bylo velmi pracné jej kolem dokola vytmelit, vybrousit a doryt. Zadní dvojice oken je lemována leptom Eduard. Je to jeden z nejhezčích detailů na celém modelu



Okolí otvorů v kořenech křídla jsem nejprve zevnitř frézou ztenčil na přijatelnou mez a poté otvory začistil novým ostrým skalpeem. Úplně nakonec jsem se filmovým lepidlem zbavil všech otřepů. Před úpravou bylo otvory vidět, jak je tlustý potah křídla, což vypadalo velice nemodelově



Tmelení, tmelení a zase tmelení! Předem jsem se bláhově domníval, že použitím hlavních dílů stavebnice Trumpeter si pomůžu a urychlim stavbu, ale spletl jsem se. Stavebnice Flashback je short run, u kterého předem víme, že je pouze pro ostřílené mazáky, kteří už mají něco za sebou. Bohužel totéž lze říci o stavebnici Trumpeter, která je z kovových forem!



Kompletní závesník je poskládaný z leptů a nutno podotknout, že jeho sestavování bylo náročné na přesnost a geometrii. Závesník jsem postavil pouze jeden, protože dvě torpéda se zkoušela s nevalnými výsledky a většina bojově nasazených strojů nosila jen jedno ▼



Základní písková kamufláž je nastříkaná barvou Mr. Color C039 Dark Yellow. Protože jsem měl strach, aby se barva neodírala, připravil jsem si směs 80 % Dark Yellow a 20 % lesklého laku GSI Mr. Color C184. Vše jsem nakonec ředil v poměru 1:2 – 3 ve prospěch ředidla Mr. Color Levelling Thinner. Spáry jsou ztmaveny C039 s trochou černé barvy. Tuto patinovací směs jsem silně naředil v poměru 10 % barvy a 80 % ředidla. Prostor mezi žebry na trupu jsem lehce zesvětlil původním odstínem s přidavkem několika kapek barvy Off white H021 ▼



Spodní plochy jsem nastříkal šedivou barvou GSI Mr. Color C324 Light Gray. Ředil jsem stejně jako v případě pískové barvy a stejně jsem i přidával 20 % lesklého laku pro větší odolnost barvy vůči mechanickému poškození. Spodní plochy nastříkané šedivou barvou jsem vykryl za páskou Tamiya a papírovými utěrkami



◀ Skvrny jsem původně nastříkal moc malé, nicméně stříkání skvrn barvami GSI Mr. Color C310 Brown FS30219 a C303 Green FS34102 mi zabralo skoro celý den. Protože jsem se chtěl vyhnout nechtěné atomizaci a rozprachu barvy kolem stříkaného fleku, byl jsem nucen barvy ředit v poměru 1:2 – 3 ve prospěch ředidla Mr. Color Levelling Thinner. Ovšem aby byly skvrny opravdu dobré, přidal ještě zhruba 20 % zpomalovače schnutí Mr. Retarder Mild. Nastříkané barvy sice schly o poznání déle, ale v dobrém se to projevilo v kvalitě a ostrosti nastříkaných skvrn. Pro stříkání jsem použil tlak vzduchu v rozmezí 0,8 – 1 bar

Při stříkání skvrn je dobré mít na paměti, že se musíme soustředit aby jednotlivé skvrny netvořily přímky či geometrické obrazce. Je dobré stříkat skvrny na přeskáčku – pár skvrn na křídlo, několik na trup, pak další na ocas a zase to střídát. Garantuji vám, že jinak po prvních 10 – 15 skvrnách pojedete jako šicí stroj skvrny v jedné lajně...

Je také potřeba dávat pozor na to, co nám vychází z pistole! Barvy Mr. Color C jsou výrazně hrubší než barvy Mr. Aqueous Hobby Color H a snadněji zasychají na trysce, i když používáme zpomalovač schnutí. Na skvrny jsou nejlepší barvy Aqueous Hobby H, výrazně lepší než barvy Mr. Color C. Po nastříkání několika skvrn je nutné pročistit trysku „odfouknutím“ na noviny a očistit jehlu štětcem namočeným v ředidle. Pak je možné opět pokračovat bez toho, aby pistole plavala zaschlé žmolky na stříkaný povrch

Dokončení

Celý model jsem přestříkal akrylovým lakem Sidolux naředěným v poměru 1:3 ve prospěch ředidla pro akrylové barvy Tamiya X20A. Na takto připravený povrch jsem umisťoval obtisky italského výrobce Skydecals, které jsou zhotoveny v naprosto exkluzivní kvalitě a jeden aršík obsahuje kompletní označení pro 16 letadel všech verzí. K usazení obtisků Skydecals jsem použil vodiček Set a Sol Aero-master, ale ani pak obtisky nedržely na povrchu tak, jak bych si představoval.

Na obtiscích Skydecals je nosný lak opravdu jen kolem znaku. Na příklad osmička postrádá uvnitř oválů lak, takže stříbření či jiné neplechy se nekonají. Červená barva tedy mohla být vytištěna poněkud lépe, protože moc nekryla.

Foto autor





O Bavorovu střelu

VOJTĚCH KŘESÁK

Mnozí z nás zatoužili mít své malé království; být generálem a velet armádě jako král, nebo vládnout na svém panství jako šlechtic, stát se na chvíli rytířem a dobývat slávu na

Už Napoleonův syn si hrál s cínovými vojáký, mnoho generálů používalo figurek k nácviku strategie. Proto cínový vojaček byl mnohdy snem malých kluků.



poli válečném nebo v rytířských turnajích.

Keltský bojovník a římský legionář z počátku letopočtu, král Arthur a severský viking, rytíř ve zbroji proti husitskému cepiníkovi z doby vrcholného středověku. Napoleon Bonaparte a generál Kutuzov, indiánský náčelník a voják americké kavalerie, československý pilot z druhé světové války nebo voják moderních armád. To jsou postavy bohatých světových dějin.

Tyto postavy metamorfované na figurky v různých velikostech, vypracované do nejmenších detailů a věrné svým vzhledem i podobou skutečným předlohám, se snaží touhu po malém království naplnit.



s četnými figurkami a kulisami, soubory dvou nebo tří figurek i sólové figury. Do galerie muzea přišlo 120 návštěvníků včetně hostů ze

zahraničí. Hlavní cenu - Bavorovu střelu - získala figurka z kolekce Michala Křepelky.

Poděkování si zaslouží pracovníci městského muzea a všichni přátelé, kteří mi pomohli s organizací.

Od doby Napoleonovy se mnohé změnilo, ale kouzlo figurek zůstává. A tak stále kluci, od školních let až do pokročilého věku, uskutečňují svůj sen - mít své království.

Foto autor





BRIEFING

MĚŘÍTKO 1:10

VÝROBCE Mig Productions

Panzer Kommandant Humbrolky versus Revellky



MICHAL KŘEPELKA

Nastal můj soudný den, protože s Airfixem zkrachovala i firma Humbrol. Ještě víc mě vyděsilo, když jsem přišel do modelářské prodejny a viděl stav zásob mých oblíbených barev ve stojanu. Černou a bílou už neměli, jen nějaké zbytky zelených a hnědých, prostě slabota. Prodavač mě upozornil, že jestli chci černou a bílou „syntárnu“, tak ať zkusím Revellku, ty že má. No nechtělo se mi, ale co má chudák figurkář dělat? Koupil jsem a uháněl k domovu. Černou a bílou jsem potřeboval na bustu

německého tankisty mého oblíbeného autora Young B. Songa.

Nejdřív jsem odřezal nálitky, začistil odlitky, obrousil, vytmelil a na závěr pořádně odmastil. Používám nejraději Cif tekutý prášek na nádobí, který se mi v poslední době osvědčil nejvíce. A mohl jsem se pustit do barvení.

Jak jsou na tom Revellky?

V porovnání s Humbrolkami lepší, než jsem čekal. Jako základovku jsem použil bílou zředěnou benzínem do zapalovače Zippo a nechal schnout dva dny. Olej na základu z Revellky lépe klouže, lépe se spojuje a bílá je víc bílá. Aby nebylo všechno tak super – Revellka tak dobře nedrží, takže nezbyvá než udělat kompromis. Nastříkat figurku nějakým „tvrdším“ základem (Humbrol, Surfacer...) a na to pak nastříkat barvu Revell.



Měl jsem štěstí a podařilo se mi sehnat pár bílých Humbrolek, a tak se mi osvědčil následující postup: Figurku nastříkám hodně zředěnou barvou Humbrol a pak ještě jednou barvou Revell. Když není k dispozici bílá Humbrolka, zkuste nějakou světlejší barvu.

Foto autor



Černá bunda



Podklad tvoří tmavě šedá (směs bílé, černé a modré Humbrol)



Celý díl pokryjeme tenkým filmem černého oleje...



...který na vrcholcích záhybů zesvětlujeme bílou

Pleť



Pleťový podklad z barev Humbrol vínové 73 a pískové 63



Tenký film tělového odstínu ze směsi olejů Okr zlatý + Kadmium červené + Kadmium žluté + troška Sieny pálené; podle potřeby dotónujeme bílou



Tělovka stín – Brown Mader + trocha Marťanské hnědé



Tělovka světlo – Neapolská žlutá a Kadmium bílé



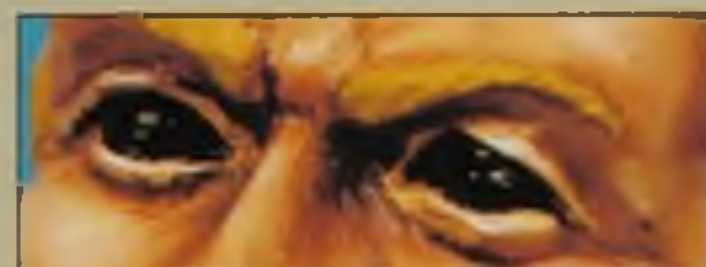
Podklad očí: černá lesklá Revell + olej Lampová čern



bílá Revell + olej Kadmium bílé, černá zbude pouze jako lem



Duhovka: černá lesklá Revell + olej Lampová čern



Základ – modrá Vallejo na štětec, pro dodání hloubky olej Kobaltová modř střední



◀ Tečka bílého oleje roztupovaná do ztracena tvoří „světla“, černá tečka panenku

Feldgrau

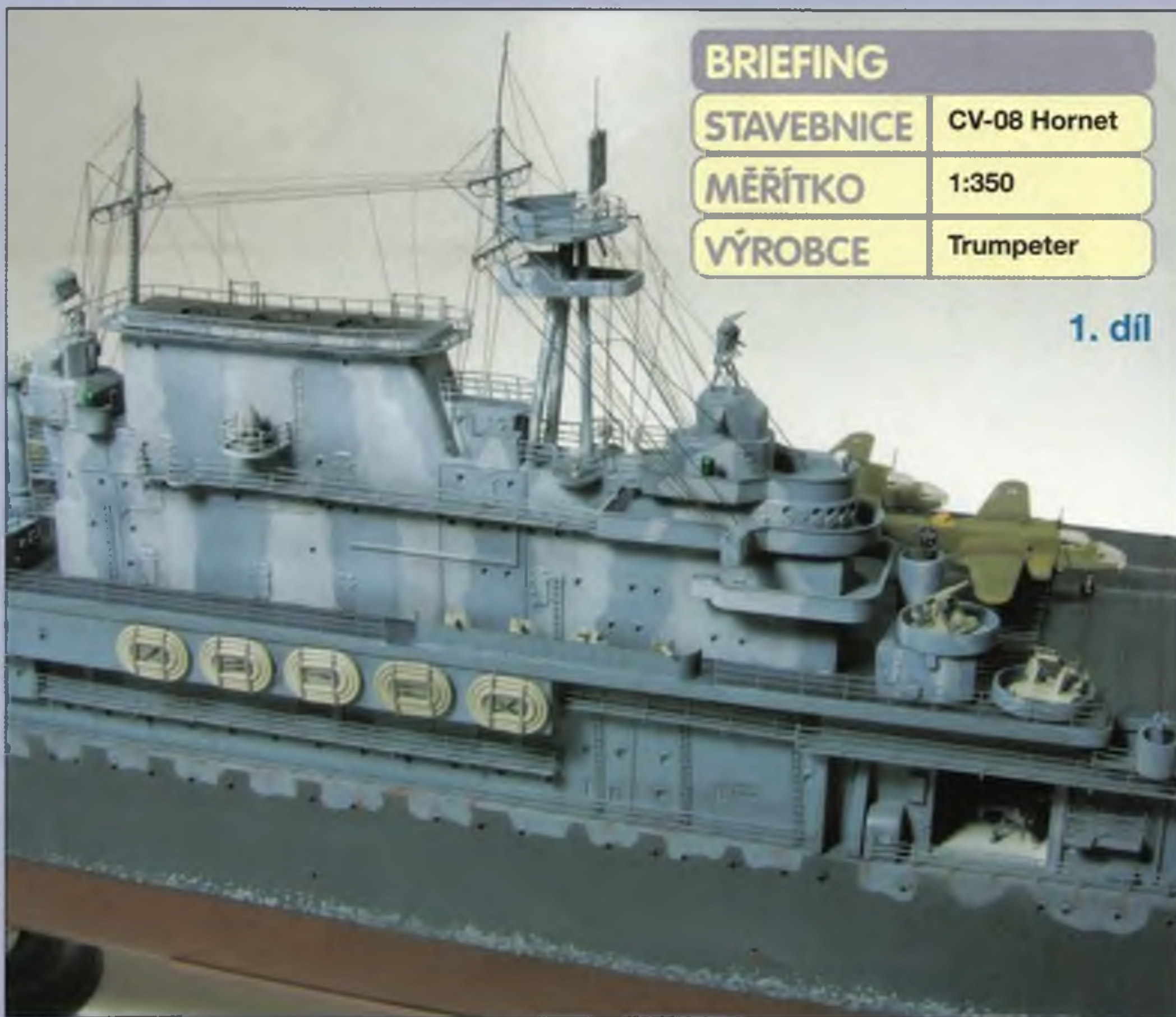


Podklad namalujeme syntetikou Revell 67, tenký olejový film základní barvy namícháme z Kadmiové žluté, Kobaltové modré, trochy Indiga, Lampové černé a Kadmia bílého



Stíny: černá a trochu olejové základu, „světla“: bílá a trochu základu





BRIEFING

STAVEBNICE

CV-08 Hornet

MĚŘÍTKO

1:350

VÝROBCE

Trumpeter

1. díl

Mořský sršeň



ZDENĚK KRČMÁŘ

Je jarní odpoledne. Trochu se loudám, a tak mi ujíždí odpolední spoj ze zaměstnání. No co, půjdu se mrknout do „modeláku“ co mají nového. Po obligátní otázce mi prodavač podává modrou krabičku se slovy: „Ty jsi na ty malé“ a usmívá se. Podal mi krabičku s deseti bombardéry B-25 v jednom balíčku. Jen to měřítko jaksi jiné – 1:350. „A kde máš zbytek,“ ptám se. Prodavač neřekl nic, jen mi podal větší krabici s letadlovou lodí Hornet. Trochu zapřemýšlím a... Nesu si domů krabičky s letadlovkou a Mitchely.

„Musíme modelařině něco obětovat,“ říkám doma rodině. Vyjevený výraz zbytku rodiny hovoří za vše. Když se časem ze šoku probrali, koupil jsem si ještě dvě sady plechů firmy Eduard, abych zkázu rodinného rozpočtu dokončil.

Před skývou suchého chleba se až doma podívám co jsem si vlastně přinesl:

Předně je to stavebnice „letadlovky“ Hornet, první kousek chystané řady druhoválečných lodí firmy Trumpeter. Technická data modelu: délka 720 mm, šířka 100 mm, výšku dodám až po dokončení stavby. Počet dílů 433, obtisky na letadla z bitvy o Midway a náletu B-25 na Tokio. Dále stavebnice obsahuje návod, který na 20 stránkách podrobně seznámí modeláře se stavbou modelu. Zbarvení lodě je na zvláštním barevném listu, spolu s odstíny barev (v označení Gunze), které budeme potřebovat.

Díly jsou zhotoveny bez ořepů, ale propadliny na některých součástkách najdeme. Tu a tam byla na povrchu krupička, která vyžaduje přetmelení Surfacerem a vybroušení smirkovým papírem.

Spodní díl lodě, pod čarou ponoru, je z tmavě červeného plastu, ale jsou na něm propadliny již trochu větší.

Velmi pěkně jsou, na první pohled, zhotovena letadla. Rámeček každého letadla je složen ze tří druhů plastu – z šedého je letadlo, z černého podvozkové nohy a vrtule a z číreho plastiku překryt kabiny. Výsostné znaky včetně sériového čísla jsou přiloženy jako obtisky.

Přikoupil jsem si ještě dvě krabičky s 20 kusy bombardérů B-25 (jsou stejné jako ve velké krabici). Budu jich potřebovat 16, stejně jako jich měl Doolittle na palubě skutečného Hornetu. A přikoupil jsem i jednu sadu Divokých koček (Wildcatů).

Dalším doplňkem byla sada plechů Eduard, která na dvou planžetách nabízí zábradlí na celý model a některé další detaily – schody, žebříky, úvazníky. V průběhu stavby jsem si ještě pořídil sadu plechů především s díly nástavby a paluby. Firma Eduard opět odvedla velmi kvalitní práci.



Stavba

Můžeme si vybrat, zda model postavíme jako hladinový bez dílu trupu pod čarou ponoru, nebo jako klasický. Já jsem zvolil druhou variantu, a tak jsem začal stavbu slepením trupu. Oba díly jsem na sucho spojil, zajistil lepicí páskou a spoj zevnitř trupu zalil řídkým sekundovým lepidlem.

Po zaschnutí lepidla začala pravá modelařina, protože mezi díly byl docela velký schodek. Zejména na přídí jsem dokonce musel použít i zelený tmel Squadron, na ostatní nerovnosti stačil Mr. Dissolved Putty Gunze a po odstranění větších nerovností Surfacer 500



Na spodním dílu trupu byly dvě velké propadliny. Sice asi nebudou vidět, ale jistota je jistota, a tak zase došlo na zelený Squadron. Po několika cyklech broušení (celkem třikrát) byl spoj dokonalý (aspoň doufám, že barva nebude jiného mínění)



Pokračoval jsem podle návodu nalepením spodní paluby, která bude poději tvořit podlahu dílen a vnitřního stání letadel, a nalepením přední a zadní část spodní paluby. Použil jsem filmové lepidlo, na rovných plochách jsem skoro nemusel tmelit. Zato přední a zadní obloukové části loď jsem musel tmelit Surfacerem 500 po celém obvodu spoje. Po zaschnutí tmelu následovalo obroušení spoje mezi trupem a spodní palubou

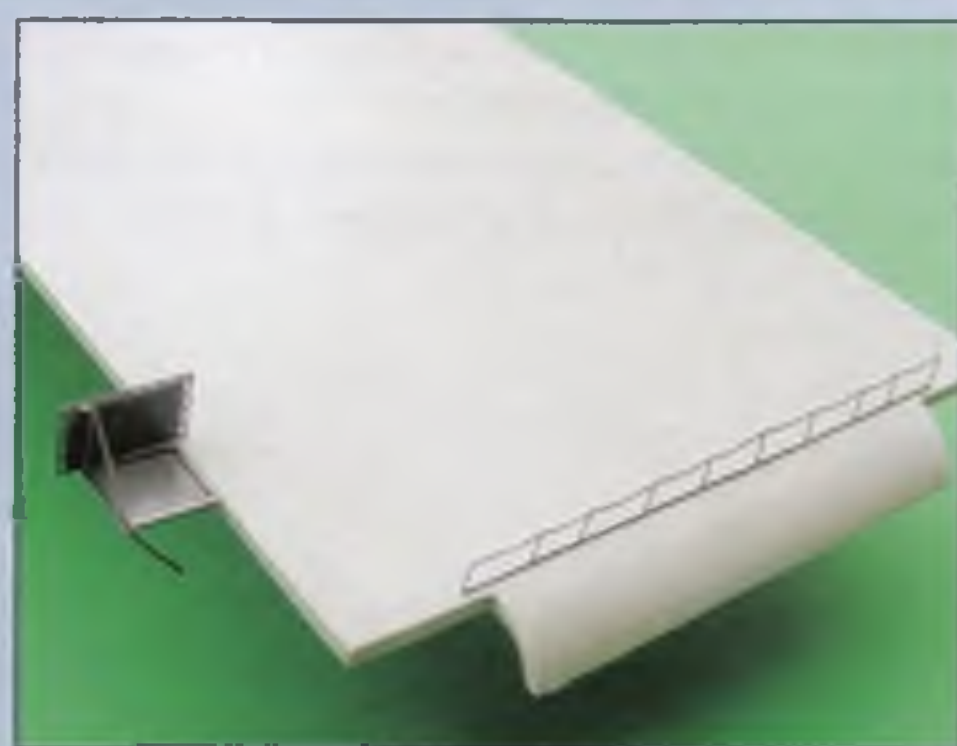
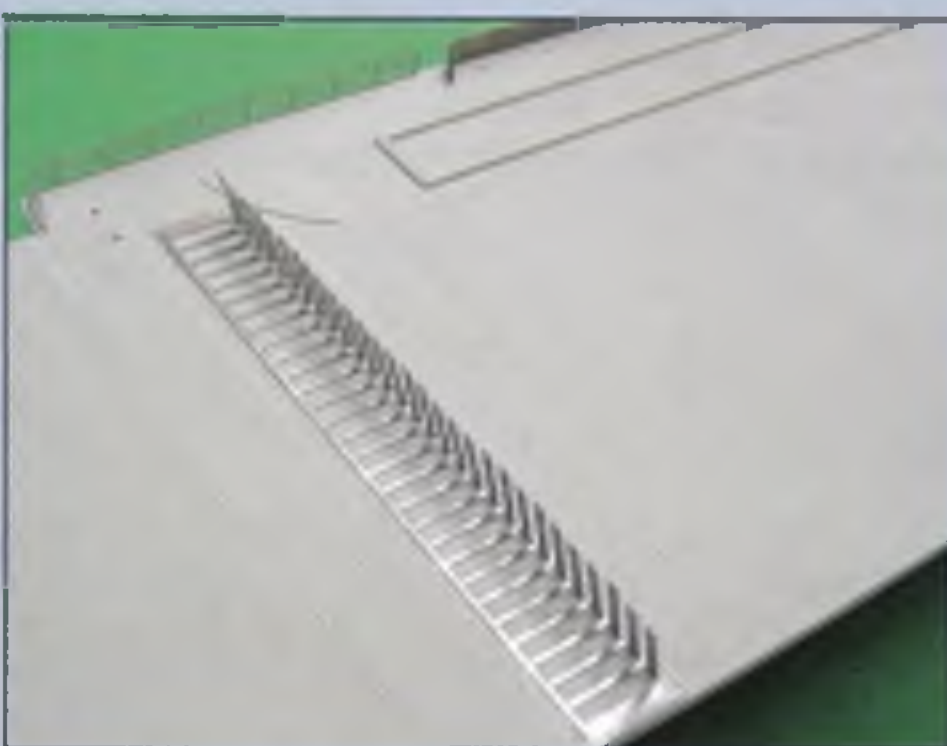


Než Surfacer proschnul, nachystal jsem si všechny díly nástavby hangárů stání letadel a dílen, zároveň jsem odstranil detaily, které později nahradí lepty. Některá vrata jsem žiletkovou pilkou a skalpelem otevřel. Při osazování nástaveb jsem se držel návodu. Většinu profilů, které vymezují jejich polohu po obvodu lodi, můžeme klidně odřezat, což jsem udělal v průběhu jejich osazování.

Když jsem se prokousal hrubou stavbou, porádně jsem umyl celý model jarovou vodou, abych ho zbavil všeho prachu z broušení. Nastalo dilema – lepit plechy přímo na plastik a riskovat, že se už nedostanu k vyleštění případných nedodělků, které odhalí Surfacer 1000, nebo napřed použít Surfacer a po přeleštění brusným papírem 2000 nalepit lepty až na Surfacer a zase mít problémy s případným používáním Debonderu. Zvolil jsem druhou možnost, model nastříkl Surfacerem a po zaschnutí jej přeleštil. Pak následovala ještě jedna vrstva pro sjednocení povrchu a po užití leptů model stříknou ještě jednou, aby byl základ celistvý.



Lepty



Přilepení plechů na model se obešlo bez problémů. Tu a tam jsem musel lepty nebo plastik upravit, ale byly to víceméně kosmetické úpravy. Jakmile se začaly boky lodě nebezpečně ježít různými ochozy, zábradlím a schůdky, přilepil jsem model aspoň provizorně na stojan, jenž byl součástí stavebnice, který jsem pak používal jako držák, jinak bych při manipulaci s lodí plechy „očesal“. Pokračoval jsem až do úplného vypotřebování leptů. Vyjimečně mi nezbyl ani jeden, což se mi u letadel stává málokdy

Další krokem bylo sestavení horní paluby ze tří dílů. Jejich vzájemnou polohu hlídají „zamky“. Mezi druhým s třetím dílem jsem musel zámek odstranit, protože poslední díl paluby byl totiž o něco tlustší a tím spojení dílů problematické. Odřízl jsem tedy zámek na posledním dílu a paluby ubrousil alespoň u hrany. Díly jsem slepil sekundovým lepidlem z obou stran, z horní strany jsem spoj začistil Debonderem.





Využil jsem možnosti nechat přední výtah spuštěný, to však znamenalo pokusit se aspoň trochu doplnit stěny šachty konstrukcí z profilů Evergreen a tím model oživit



Mezihrrou se mi stala stavba modelů letadel, která jsem chtěl zaparkovat poblíž otevřených dveří hangárů a tím nabudit dojem, že je plný letadel, kterým zabraly místo na palubě bombardéry B-25. Jejich slepení bylo hororem, protože díly byly plné propadlin a co mohlo, to nelicovalo. Po litém boji jsem za pomoci Surfaceru 500 a brusného papíru zvítězil a modely po zabroušení a opravě paneláže nastříkal Surfacerem 1000. Výrobce nabízí dokonce možnost postavit Wildcaty se složenými křídly, což jsem u některých strojů využil. Jejich kamufláž jsem stříkal pistolí – nejdříve spodní šedou, pak horní modrou (Intermediate Blue H 56). Vyřezávání maličkých vrtulí nebylo nejsnadnější, každou chvíli jsem pod stolem hledal z pinzety vystřelenou vrtuli. Na „plechové“ obtisky zaúčinkoval až nejsilnější roztok Agama, ostatním vzdorovaly velmi houževnatě



Vzácní ptáci

(2.část)

LIBOR MALÝ

Původ

Verze Ju 388 byly vyvinuty z Ju 188, ale měly přestavěnou přední část trupu s jednodušším tvarem prosklení. Na spodku trupu byla dřevěná vana, do které byly podle verze instalovány zbraně nebo kamery. Svislá ocasní plocha byla rozměrnější, na konci trupu bylo zabudováno dálkově ovládané stříliště se dvěma kulomety MG-131. Pohon obstarávaly motory BMW 801TJ, které měly přepracované kryty a poháněly čtyřlísté duralové vrtule VDM. Letadla dosahovala rychlost 615 km/h ve výšce 12 000 metrů.

První sériovou verzí byl fotoprůzkumný Ju 388L, následovala bombardovací varianta Ju 388K, vnějším vzhledem téměř identická s verzí průzkumnou.

Vzhled

Překryt kabiny Ju 388K/L sestává ze dvou samostatných dílů, třetím je okno v podlaze kabiny. Díly jsou dostatečně čiré, ale neobsahují rámování kruhů větracích otvorů.

Relativně nízký počet dílů neznamena, že jsou stavebnice zjednodušené. Prostory osádky mají dostatečný počet detailů, upínací pásy jsou odlity jako součást sedadel. Porovnáním s fotografiemi interiéru Ju 388L restaurovaného v USA lze dospět k závěru, že hlavní prvky kabiny modelu jsou ve shodě, ovšem provedení detailů ostatního drobnějšího vybavení a „hejblátek“ je buď zjednodušené, nebo některé detaily (například vzpěry sedadel) chybí úplně. Vrtulové listy jsou odlity samostatně, což s sebou nese vyšší náročnost stavby při dodržení jejich symetrického usazení do vrtulových ku-

BRIEFING

STAVEBNICE	Ju 388K/L
MĚŘITKO	1:48
VÝROBCE	Planet Models

želů, do kterých proto musíme nejprve vyvrátit otvory patřičného průměru.

Stavebnice nabízí obtisky pro Ju 388L-1 sériového čísla 340 405 v podobě z května 1945, kdy byla předloha kamuflovaná RLM 83 na horních plochách a RLM 76 na bocích trupu a spodku. Druhou obtiskovou verzí je první prototyp Ju 388K/L s továrním označením KW+TB ve standardní kamufláži ostře lomených polí RLM 70 a 71 se spodkem v RLM 65.



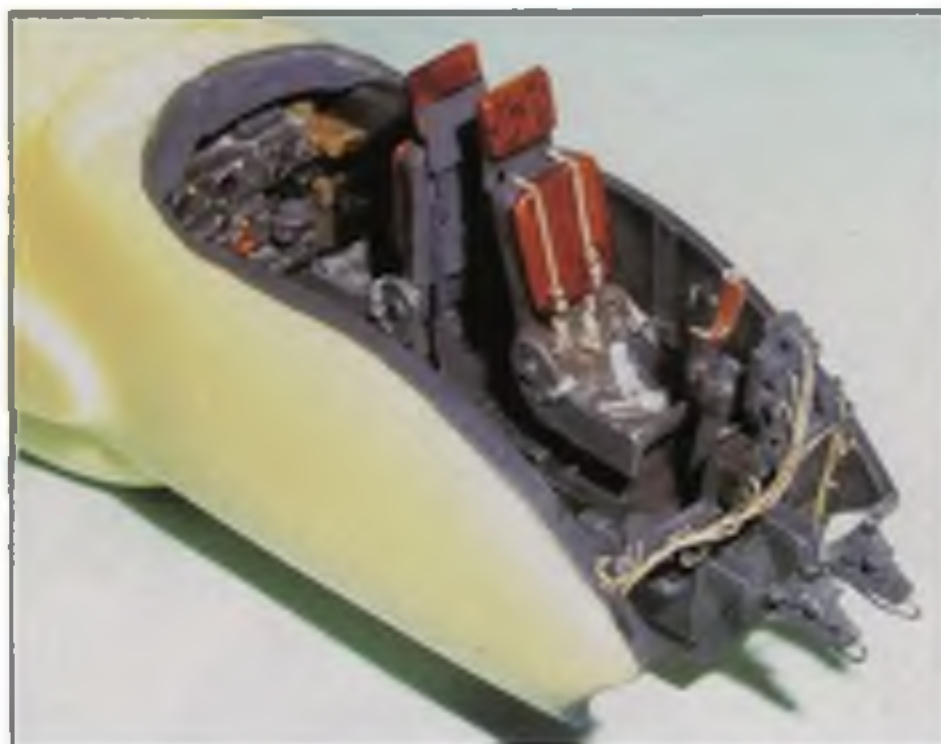
Příběh ze stavby



Styčné plochy a nálitky je nezbytné obrousit. K tomu dobře poslouží brusné mřížky na sádrokarton a mikrovrtáčka s řezacím kotoučkem



U modelu Ju 388 verze L-1 bylo problematické usazení překrytu kabiny. Napojení přední části k hornímu prosklení vyžadovalo značnou dávku trpělivosti i tmelení. Kabina u verze J sedla podstatně lépe. „Skla“ jsem lepil vteřinovým lepidlem až poté, co jsem natřel vnitřní plochy přípravkem Future Vax, abych zamezil možnému „mlžení“, jež způsobují výpary lepidla



Kabina Ju 388L. Ciferníky přístrojů byly dodány ze zbytků palubek z jiných modelů a zaskleny pětiminutovým čirým epoxidem Alteco, kabely napodobují olověné dráty



Napojení křídla k trupu nebylo jednoduché. U Ju 388L-1, jsem poloviny křídla slepil k sobě a až potom zjistil, že profil křídla v místě napojení k trupu je vepředu výrazně nižší. Následovalo tedy rozříznutí spoje až k motorové gondole, rozšíření spáry do odpovídající výšky podložením hranolky z polyuretanu a zalitím škvíry sekundovým lepidlem. Křídlo k trupu stejně moc nesedlo, proto bylo třeba k vyplnění škvír použít znovu vteřinák s akcelerátorem



Lepené spoje jsem po prvním broušení přestříkal přípravkem Surface Primer Tamiya řaděným C 6000. Nástrík odkryl nerovnosti a škrábance, na dotyčných místech jsem musel tmelit a brousit opakovaně. Pak následovalo znovu přestříkání celého modelu surfacerem Tamiya a přebroušení povrchu jemným smirkovým papírem, protože povrch je po nanesení tohoto přípravku hrubý. K opravě poškozeného rytí posloužilo rydlo Plus Model a žiletková pilka JLC



Závěr

O stavbě obou ptáků nemohu říci, že by šlo o jednoduchou záležitost. Účel byl však splněn, byli postaveni v zadaném časovém úseku a vynaložené úsilí, námaha a nervozita z obavy, jestli něco neselže, za to myslím stály. Pokoušet se o napodobení aktivit podobných mým ovšem doporučuji pouze zkušenějším stavitelům. Kdo už má nějaký zářez za sebou, co se odlévání Junkersů firmy Planet Models týče, ten by selhat neměl.

Foto autor



Modely roku 2006

V Norimberku představené novinky pro letošní rok jsme „vystříleli“ v 6. Sešitu Modeláře, konečně se dostáváme také k tomu, které stavebnice a modely považovali v uplynulé sezóně za nejlepší redaktoři německých časopisů Modell Fan a Kit. První z časopisů vydal tradiční ucelený přehled, který skoro celý přetiskujeme. Redaktoři druhého roznašeli ceny osobně a že je některý výrobce získal, jsme zjistili až tehdy, když plaketu vystavil na stánku, proto je druhý seznam neúplný. To, že se v některých případech obě redakce shodly, snad poslouží i jako vodítko, čeho si ještě máme v prodejnách všimnout. Těší nás, že v obou anketách uspěli čeští výrobci.

mas



Modely roku 2006 podle časopisu Modell Fan

Stavebnice/model	Měřítko	Výrobce	Foto
Halley-Davidson FLH	1:6	Testors	15
Ferrari FXX	1:24	E. JAN	
Mazda Roadster	1:24	Fujimi	
Leyland LAD	1:24	Kingdom Trucks	
Mercedes-Benz SLR Mc Laren	1:24	Tamiya	
Mustang GT 2005	1:25	Revell	
Hasičský vůz LaFrance Eagle	1:25	Trumpeter	5
Hawkey Sea Fury	1:32	Fisher Models	
Heinkel He 162A-2 Salamander	1:32	Revell	
Albatross D. III	1:32	Roden	
SBD Dauntless	1:32	Trumpeter	20
Centurion Mk5/1	1:35	AFV Club	
Figurky tankistů (zima)	1:35	Alpine Miniatures	
Zeonské průzkumné vozidlo	1:35	Bandai	
Sd. Kfz.131 Marder II	1:35	Dragon	3
Tankoborníci na východní frontě	1:35	Dragon	
Torpédový člun PT-596 třídy Elco 80i	1:35	Italeri	17
Doplňková sada pro M48 Patton	1:35	Legend	
Němečtí zajatci	1:35	Master Box	18
Kolový nakladač	1:35	MIG Productions	
Moderní Pick-up	1:35	MIG Productions	
Kolový stíhač tanků B1 Centauro	1:35	Model Victoria	
Unimog S404	1:35	Perfect Scale Modellbau	
Francouzský tank B1bis	1:35	Tamiya	
Panzerbefehlswagen Pz. BfWg 38(t) Ausf. G	1:35	Tristar	21
Lokomotiva řady 52 (BR-52) s tendrem	1:35	Trumpeter	
Hanomag Sd.Kfz.251/1 Ausf.B	1:35	Zvezda	14



Canberra TT Mk.18	1:48	Classic Airframes	
Focke-Wulf Fw 190A-5	1:48	Eduard	9
Heinkel He 177 Greif	1:48	MPM	10
Vybavení tábora německých tankistů	1:48	Plus model	

Eurofighter Typhoon II	1:48	Revell	
Westland Wyvern S.4 pozdní verze	1:48	Trumpeter	
HS Bucaneer - série	1:72	CMR	
Sherman - kolekce	1:72	Dragon	2
Junkers Ju 88A-4	1:72	Hasegawa	11
Námořníci k ponorce	1:72	Hecker & Goros	
Focke Wulf Fw-200 C-5/C-8 Condor	1:72	Revell	
Ponorka třídy Gato	1:72	Revell	8
T-72 M1	1:72	Revell	19
Zeppelin Staaken R.VI	1:72	Roden	
Středověké polní dělostřelectvo	1:72	Zvezda	13
Koňmi tažená polní kuchyně	1:87	Preiser	
Železniční dělo Dora ráže 80 mm	1:144	Fujimi	
B737	1:144	Skyline/Daco	
IJN Destroyer Type Koh Yukikaze 1940	1:350	Hasegawa	12
HMS Hood	1:350	Trumpeter	6
HMS Abdiel	1:350	White Ensign Models	
USS Forrest Sherman	1:700	JAG	
SMS Scharnhorst	1:700	Kombrig	
Velitel v Hanibalově armádě	75 mm	Pegaso	
Lokriánští hoplité	54 mm	Romeo Models	
Drak severské hlídky	28 mm	Dark Word Miniatures	
barvy Tensocrom		Italeri	
Star Wars Millennium Falcon Easykit		Revell	7

Některé modely roku podle časopisu Kit

Stavebnice/model	Měřítko	Výrobce	Foto
Sd.Kfz.234/4	1:35	Dragon	4
Stöewer	1:35	Plus model	
Plechý pro BR-52	1:35	Eduard	
Focke-Wulf Fw 190A-5	1:48	Eduard	9
CH-53 Super Sea Stallion	1:48	Academy	
Sd.Kfz.251	1:72	Dragon	1
Junkers Ju 88 A-4	1:72	Hasegawa	11
Ponorka třídy Gato	1:72	Revell	8
Arado Ar 65	1:72	RS models	
IJN Destroyer Type Koh Yukikaze 1940	1:350	Hasegawa	12



Arabské Meteory

JAN MÁČE

Britské letouny Gloster Meteor představovaly jeden z nejrozšířenějších typů první generace proudových letadel, avšak mezi jejich uživatele patřily v naprosté většině evropské země. Do zámorí se Meteory dostaly v podstatně menším počtu. Kromě Argentiny, Ekvádoru, Brazílie a Austrálie je zakoupily také tři země Blízkého východu – Izrael, Egypt a Sýrie.

Meteory nad pyramidami

Poněkud překvapivě se první vzdušnou silou Blízkého východu, která zařadila do služby proudové stíhací letouny, stalo egyptské královské letectvo (REAF). Po vypuknutí první arabsko-izraelské války REAF poměrně brzy přišlo o vzdušnou převahu, a tak se egyptští představitelé obrátili na britské ministerstvo letectví se žádostí o Meteory. Již 8. srpna 1948 byla podepsána smlouva o koupi dvou letounů Meteor F Mk.4, avšak embargo OSN okamžitému dodání strojů zabránilo. Trvalo téměř rok, než bylo embargo v červenci 1949 zrušeno. V té době však již byla egyptská objednávka rozšířena na pět letounů Meteor F Mk.4 a tři dvoumístné cvičné Meteory T Mk.7.

První Meteory se v zemi na Nilu objevily až na přelomu let 1949-1950. Na konci října 1949 přelétli britští tovární piloti do Egypta jeden Meteor F Mk.4 a jeden T Mk.7. K jejich oficiálnímu předání REAF však došlo až v lednu 1950, protože v mezidobě probíhal intenzivní výcvik vybraných egyptských pilotů.



Mezitím v lednu 1950 přilétl další Meteor F Mk.4 a do května 1950

bylo dodáno dalších šestnáct dodatečně objednaných letounů této verze. Celkem tak v polovině roku 1950 REAF disponovalo osm-



nácti Meteory F Mk.4 (dostaly sériová čísla 1401 až 1418) a jedním cvičným Meteorem T Mk.7 (1400). Zbylé cvičné stroje byly z nejasných důvodů dodány až mnohem později. Meteory F Mk.4 se staly výzbrojí 20. perutě REAF na letišti Almaza.

Ještě před přiletem prvních Meteorů do Egypta byla uzavřena další dohoda, která předpokládala dodávku modernější varianty Meteor F Mk.8. V říjnu 1949 byly objednány a v prosinci 1950 je následovala zakázka na dalších pět kusů. Celkem se tak do Egypta

mělo dostat 24 Meteorů F Mk.8. Nakonec však bylo všechno trochu jinak. Ještě v roce 1950 totiž byl celý kontrakt britskou stranou zrušen. Důvodem byl negativní vývoj ve vzájemných vztazích s Egyptem. Přesto se však „dlouhé“ Meteory do země pyramid dostaly,

ale až o dva roky později. V prosinci 1952 byly dodávky proudových letadel REAF znovu povoleny, takže již v únoru 1953 mohly být předány čtyři Meteory F Mk.8 pocházející z přebytků RAF. Politické kotrmelce však zapříčinily, že zbytek dodávky byl opět zablokován (některé stroje určené pro Egypt pak byly prodány Bra-

zílii a čtyři dokonce do Izraele!). Teprve v roce 1955 mohlo být EAF (v Egyptě byla mezitím svržena monarchie) dodáno osm letounů Meteor F Mk.8 vyřazených RAF. Meteory této verze dostaly sériová čísla 1415 až 1426. Dodané letouny sloužily nejprve u 20. perutě a po jejím přezbrojení na MiGy 15bis (resp. S-103) byly spolu s Meteory F Mk.4 soustředěny u 5. perutě na základně Fayd.

Spolu s poslední dodávkou Meteorů F Mk.8 konečně dorazily také další cvičné Meteory T Mk.7. Kromě dvou letounů objednaných již v roce 1948 byly dodány také tři další kusy. Dostaly označení 1413, 1414 a 1439 až 1441.

V roce 1954 bylo do Egypta dodáno šest nočních stíhacích letounů Meteor NF Mk.13 s radarovým vybavením. Dostaly označení 1427 až 1432 a sloužily u 10. perutě EAF na letišti Almaza. V Británii byl pro export do Egypta připravován ještě nejméně jeden Meteor NF Mk.13 (1438), ale s největší pravděpodobností již nebyl dodán.





Stíhací Meteory egyptského letectva byly bojově nasazeny v době tzv. Suezské krize v říjnu a listopadu 1956. Prováděly zejména bitevní nálety na izraelské pozemní cíle pod krytím modernějších MiGů 15bis. Ve vzdušných bojích bylo několik Meteorů sestřeleno a většina ostatních byla devastována na zemi při britsko-francouzských útocích na egyptská letiště. Zbývající letouny dosloužily na počátku 60. let, kdy je plně nahradily sovětské stroje.

Egyptské Meteory Mk.4, Mk.7 a Mk.8 létaly po celou dobu své aktivní služby v jednoduchém zbarvení lesklou hliníkovou barvou High Speed Silver na všech plochách. Výsostné znaky tvořily zeleno-bílo-zelené kokardy s půlměsícem a hvězdami na křídle i trupu a trikolóra na kýlovce. Bílé identifikační pruhy na trupu a křídle lemovaly úzké pásy tmavé barvy, o jejímž odstínu se vedou dodnes velké spory. Dlouhá léta se uváděla černá, ale dnes se část historiků přiklání i k možnosti, že šlo o stejný zelený odstín, jaký byla použit na výsostných znacích. Možné jsou obě varianty (z černobílých fotografií není možné odstín přesně určit), ale na barevných snímcích z Šestidenní války v roce 1967 se pruhy na zničených egyptských letounech MiG-17F zdají spíše černé. Sériové číslo na boku trupu bylo napsáno arabsky a v menším provedení i v evropském stylu. Na konci 50. let se na zbylých egyptských Meteorrech mohly objevit i nové znaky Sjednocené arabské republiky (SAR), které tvořily červeno-bílo-černé kokardy a trikolóry s trojicí zelených hvězdiček.

Noční Meteory NF Mk.13 nesly standardní britské zbarvení, které tvořil nátěr barvou Medium Sea Grey na všech plochách, na svrchních plochách doplněný nepravidelnými poli zelené barvy Dark Green. Výsostné označení bylo shodné se stíhacími a cvičnými stroji, avšak noční Meteory s největší pravděpodobností nenesly identifikační pruhy.

Syrské Meteory

Syrské letectvo bylo v 50. letech mnohem skromnější, než egyptské. Přesto získalo prvé proudové letouny prakticky ve stejné době.

Již v červnu 1950 byly ve Francii objed-



nány první dva cvičné stroje Meteor T Mk.7. Také na tyto letouny však dopadlo embargo OSN a do Sýrie nemohly být dodány. Po opravě se na místo určení mohly dostat až v září 1952. Byly označeny čísly 91 a 92 a sloužily k výcviku u 1. stíhací perutě syrského letectva na základně al-Meire jižně od Damasku.

Stíhací Meteory F Mk.8 byly do Sýrie dodány až mezi prosincem 1952 a březnem 1953 v počtu dvanácti kusů, které o něco později doplnilo ještě sedm letounů získaných z přebytů RAF. Také tyto stroje byly zařazeny do 1. perutě. Byly zřejmě označeny

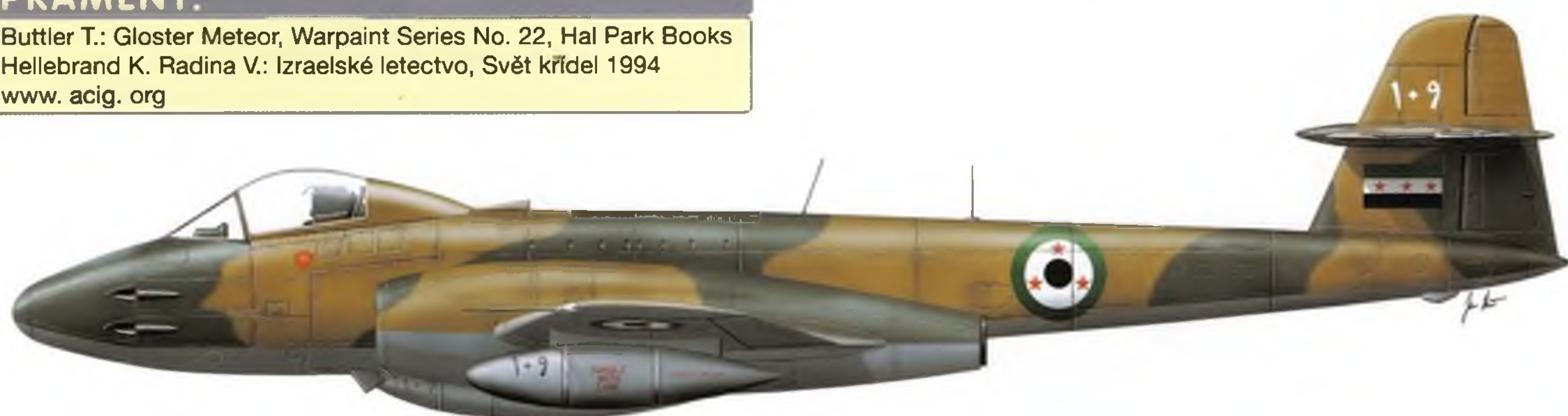


401 až 419 (na snímcích z Británie je však i číslo 109!). Stav stíhacích Meteorů syrského letectva doplnila ještě dvojice stíhacích-průzkumných strojů Meteor FR Mk.9, které byly dodány v roce 1956. Sýrie získala v roce 1954 také šest nočních stíhacích letounů Meteor NF Mk.13 (označení 471-476), ale o jejich operačním zařazení není nic bližšího známo. Syrské Meteory sloužily zejména k výcviku, ale v listopadu 1956 se dostaly i do „ostré“ akce, když zasahovaly proti britským průzkumným letounům Canberra PR Mk.7. Dne 6. listopadu 1956 pak zřejmě došlo k sestřelu Camberly WH799 ze stavu 58. perutě RAF. Jako vítěz je uváděn Jules Džamál letící na Meteoru F Mk.8.

Syrské stíhací Meteory byly dodány z Británie v obvyklém zbarvení syrského letectva – svrchní plochy kryla nepravidelná pole pískové a olivově zelené barvy (schéma písek a špenát), spodní plochy byly natřeny šedomodrou barvou. Výsostné znaky tvořily zeleno-bílo-černé kokardy a trikolóry se třemi červenými hvězdičkami na křídle, trupu a kýlovce pod VOP. Na vrchní části kýlovky byla bílá sériová čísla, která se opakovala v černé barvě také na přídatných nádržích. Noční Meteory NF Mk.13 létaly opět v britském zbarvení (Medium Sea Grey a Dark Green); znaky měly na stejných místech jako stíhací stroje, ale sériové číslo na kýlovce černé.

PRAMENY:

Buttler T.: Gloster Meteor, Warpaint Series No. 22, Hal Park Books
Hellebrand K. Radina V.: Izraelské letectvo, Svět křídel 1994
www.acig.org



Přáslavice a Vojenský újezd Libavá

cvičení na přelomu 80. a 90. let



Modeláři se zájmem o bojovou techniku Československé armády ze sedmdesátých a osmdesátých let jsou limitováni nedostatkem fotografických podkladů. Utajení podléhalo skoro všechno, takže dohledat označení nebo konfiguraci vozidel je těžké (v lepším případě podle autentických náčrtků, v horším podle nepříliš spolehlivých vzpomínek „přímých účastníků“). Na raritních fotografiích můžete vypožorovat označení vozidel, rozložení pomocného materiálu a bagáže na povrchu vozidla a vzhled různých typů vozidel „pod sněhem“ – na některých místech se sníh drží, jiná jsou zahrátá provozem, takže okamžitě roztává. Pokud se někdo na fotografiích pozná, může doplnit zajímavé podrobnosti, nebo poskytnout k publikování fotografie z této doby, ať se prosím ozve na e-mail modelar@aeromedia.cz

Fotografie laskavě poskytl Pavel Skupieň



BRDM-2 9P133 (AT-3 Sagger) Protitanková verze obrněného transportéru se systémem 9K14 Maljutka, který se vysouvá zpod stropu bojového prostoru. Od předchozí varianty 9P122 se liší zakulacenou základnou věžičky zaměřovače v přední části a úzkým pravým oknem, které předchozí verze neměla. V úvahu připadá konverze stavebnice Dragon/Revell



BVP-2



BVP-1

Řada BVP-2 pravděpodobně v dvoubarevné kamufláži



*T-55 Kladivo s odmontovaným
přídavným pancéřováním,
všimněte si množství
přivázané bagáže*



T-55 Kladivo při údržbě



T-55 Kladivo v plné výbavě včetně odminovacího zařízení



Samohybná obojživelná houfnice 2S1 Gvozdika

AIRES

Největší novinkou je sada k vylepšení a otevření **Seafiru FR.46** nebo **FR.47** v měřítku **1:48 (4338)**

ze stavebnice Airfix. Obsahuje odlévané díly k dokonalému a úplnému vybavení pilotního prostoru. Další porce poskytuje díly ke stavbě pohonné jednotky a k její zástavbě do přídě. V obou případech dodá potřebné drobnosti sada leptaných dílů.



Příjemnými drobnostmi, které model nesmírně ožijí, jsou „záslepky“ prostoru v oddělitelných částech křídla, které složenému křídlu dodají na věrohodnosti.

Méně dílů, ale opět do detailu propracovaných a s velkou „estetickou“ hodnotou, má sada **výstupních rour** pro **F-15C** pozdní verze v měřítku **1:48 (4336)** ze stavebnice Hasegawa. Obsahuje jak roury s „vločkami“ v podobě posledních stupňů kompresoru



a prstencem přídavného spalování, tak vnější poměrně složitě tvarované ústrojí s táhly nastavování lamel. Užitečná a povedená sada! Tomu, kdo nechce použít „velkou“ sadu k vylepšení celého modelu **F-14A** v měřítku **1:72** firma vydala „separát“ v podobě dvou odlitků **sedadel GRU-7A (7169)** se štítkem drobných plechových doplňků.

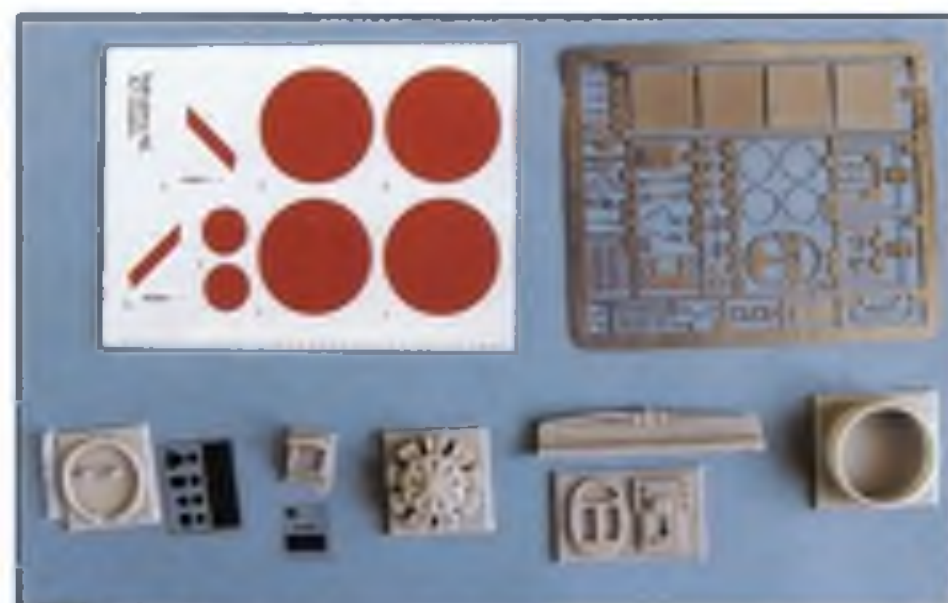


AZ MODEL

Pod touto značkou uvedl Petr Muzikant na trh další dvě trojice plastických stavebnic v měřítku **1:72** s odlévanými doplňky a lepty. Tři jsou věnovány japonskému typu **Nakajima NC Type 91-I (7216, 7217)** a **Nakajima NC Type 91-II (7218)**. Každá stavebnice obsahuje rámeček



s 30 plastickými díly. Jejich povrch není leštěný, ale bez propadlin či chyb, se spárami vyznačenými vcelku věrohodně rytím do hloubky a s kormidly dosti výrazně oddělenými. Návod je společný všem variantám stavebnice a obsahuje nákresy základních odlišností verzí a černobílá schémata zbarvení. Stavebnice verze 91-I doplňují odlitky motoru, sedadla, podlážky, přepážky a aerodynamických krytů za válce motorů, ve stavebnici 91-II je navíc širší prstenec krytu motoru a logicky tak chybí malé aerodynamické přechody za válce. V aršíku leptů jsou především díly vybavení pilotního prostoru (včetně fólie s číselníky přístrojů), kryty nádrží v křídle, trupová přepážka a třeba i ráfky kol, rám větrného štítu a táhla kormidel. Obtisky umožňují postavit v prvním případě dva stříbrné armádní stroje s nápisy na trupu a s čísly na bocích trupu a křídlech, z druhé stavebnice lze postavit pouze stříbrný armádní letoun se znaky Kuomintangu.



Typ 91-II je zastoupen podobou stříbrného stroje neznámé jednotky, který má černý prstenec krytu motoru

a světle zelenou směrovku.

Další trojice stavebnic v měřítku **1:72** je věnována opět pro mnohé z nás dosud skoro neznámému typu **SPAD S.51 (7211, 7212 a 7213)**.



Tentokrát jsou mezi 28 plastickými díly dvě alternativní vrtule a dva různé kryty přední strany motoru, a tak jsou plastické, odlévané i plechové díly, stejně jako návod, pro všechny stavebnice univerzální. Modeláři mají možnost od-



lišit své modely „národními“ verzemi. Obtisky a schémata zbarvení na zadních stranách krabiček nabízejí první dva francouzské prototypy společně s letadlem zkoušeným v Sovětském svazu. V druhé krabičce jsou dva polské a jeden turecký letoun, ve třetí pak dvě letadla používaná za občanské války ve Španělsku – kamufl-

lovany a s civilní poznávací značkou. Tato pestrost umožňuje letadlo zařadit do nejruznějších tematických sbírek.



DOYUSHA

Výrobky japonské firmy u nás nejsou příliš často k vidění. V Norimberku firma představila kolekce „skorohotových“ letadel v měřítku 1:144 (proudových) a vrtulových v měřítku 1:100. Z proudových letadel je v několika krabičkových verzích objevuje typ **F-14 Tomcat**. Stavebnice,



nepochybně určená pro nejmladší modeláře, obsahuje sestavený nabarvený trup s překrytím kabiny, opatřený výsotními znaky. Ke stavbě tak máme jen černé křídla pod trup a svislé ocasní plochy (s označením jednotky VF-11 Red Rippers) a nebarvený rámeček s podvozky (nohy vcelku s koly), čtyři díly dvou nádrží a jednu raketu.



Více tvůrčího prostoru a podle mne i lepší výsledek nabízí stavebnice **P-47D** v měřítku 1:100, zařazená výrobcem do kolekce Tsubasa. Obsahuje dva rámečky s 23 velmi dobře nabarvenými díly, samostatně přiloženou nenabarvenou vrtulí alterna-



tivního provedení a čirý překryt kabiny se stříbrným rámem. Díly, mezi nimiž je i „vana“ pilotního prostoru, nabarvený pilot, dvojice pum a plochá přídavná nádrž pod trup, jsou opatřeny velmi jemným rytím do hloubky. Chybí sice palubní

deska a reliéf v podvozkových šachtách, přebývají stopy po vyhazovačích a nohy podvozku jsou součástí krytů, ale to lze s ohledem na měřítko pochopit. Zbarvení a označení je věrohodné, odpovídá letadlu P-47D-25-RE sériového čísla 42-26628; s nápisy Miss Fire a Rozzie Beth II a invazními pruhy, se kterým v roce 1944 létal u 62. stíhací perutě 56. stíhací skupiny 8. letecké armády kapitán Fredrick Christensen.

DRAGON

Stavebnice lodi **U. S. S. Arleigh Burke DDG-51** (1023 1:350) není první v tomto měřítku, již dříve



se vyskytla stavebnice firmy Panda models, takže mám slabé podezření, že stavebnice Dragon může obsahovat vylisky z vylepšené a vyčištěné formy. Trup můžeme postavit pouze celý, trup uříznutý podle vodní hladiny není součástí stavebnice, takže pokud chceme postavit loď na vodní hladině, musíme řezat. Arleigh Burke je celá třída torpédoborců s řízenými střelami Aegis. První z třídy byla právě DDG-51 spuštěná na vodu 4. července 1991. Tvar lodi přispívá ke slabému radarovému odrazu, plaidlo může úspěšně odrazet útoky letadel, řízených střel s plochou dráhou letu nebo ponorek. Součástí stavebnice je arch obtisků a velký arch fotoleptaných dílů.

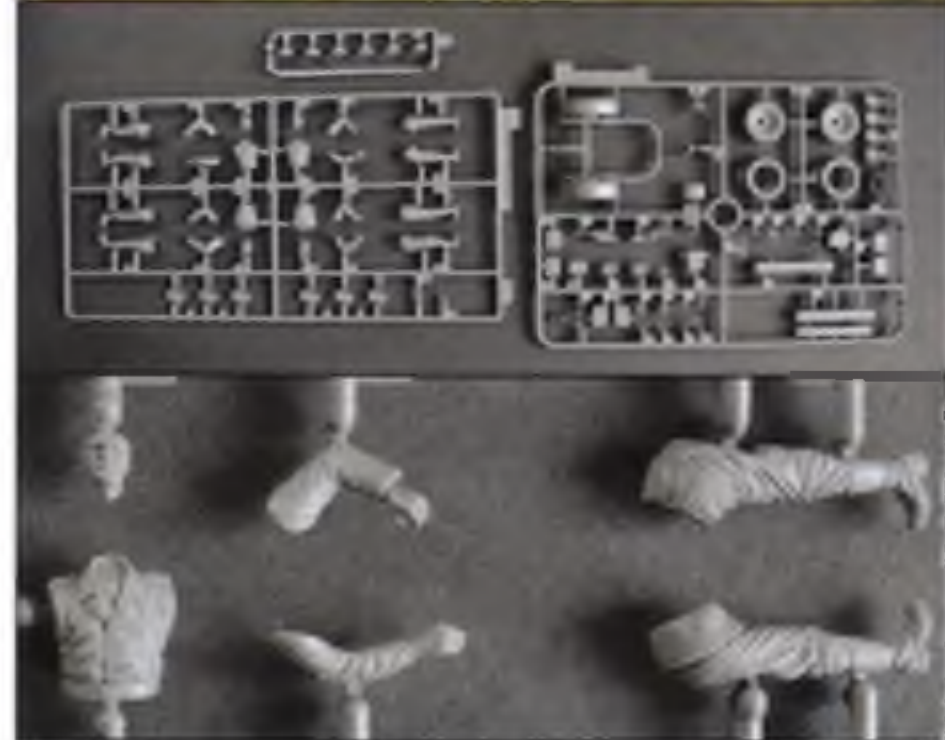
Stavebnice **CVL-24 USS Belleau Wood (7058 1:700)** nabízí vylisky pro stavbu lehké letadlové



lodě třídy Independence. Je tedy obtiskovou verzí s doplněnými díly předchozí stavebnice USS Independence obohacená o jeden aršík leptů a vylepšenými díly letové paluby, můstku a rádiového stožáru z leptů. CVL-24 byla spuš-

těna na vodu jako lehký křižník New Haven 11. 8. 1941, do služby vstoupila 9. 8. 1943 jako součást Task Force 58. Účastnila se bitvy ve Filipínském moři a bitvy u mysu Engano. 30. 10. 1944 byla zasažena kamikaze, přičemž zemřelo 92 námořníků. Po opravách poškození se její letadla připojila k náletům na Japonsko. Po kapitulaci se účastnila operace Magic Carpet (stahování vojsk) a do rezerv byla přeřazena roku 1947. Díly nabízí možnost stavět s plným trupem nebo jako plovoucí loď s trupem zakončeným na čáře ponoru. Na výběr máme ze dvou variant zbarvení.

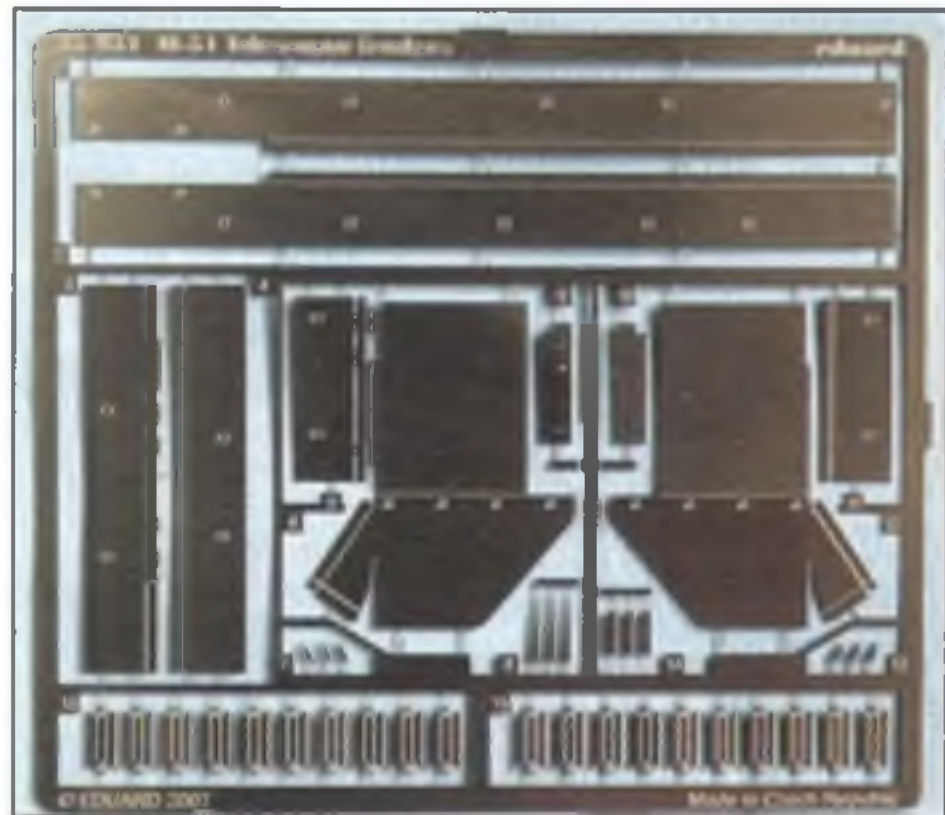
Mezi figury, které jsou na seznámech „Nutně potřebuji“ mnoha modelářů, patří obsluhy kanonů a protiletectvého dělostřelectva. Dragon proto přichází s novinkou **Obsluha Flaku s dvoukolovým přívěsem Sd. Ah. 51** (6368 1:35), která



obsahuje vylisky čtyř figur v uniformách divizí Luftwaffe v akci. Ty jsou vylisovány ve standardu typickém pro současnou produkci firmy, ale ne ve stylu Generation 2. Z tohoto typu stavebnic je zde pouze jeden rámeček s doplňky (helmy, lopatky, bodáky). Nechybí zásobníky, dalekohled a dokonce jeho popruh. Z neznámého důvodu je součástí krabice dvoukolový podvozek Flaku, naopak chybí 2cm nebo 3cm Flak.

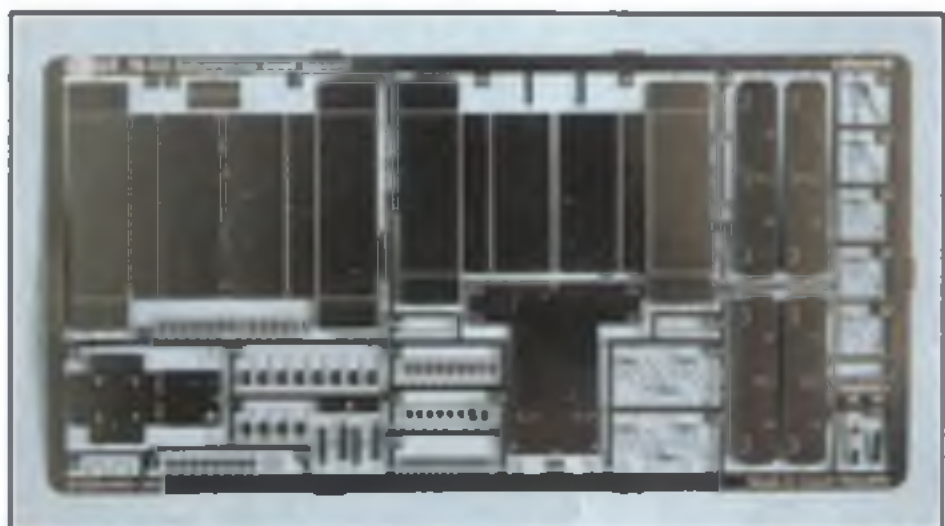
EDUARD

Ačkoli je reedice **M-51 Isherman 1:35** firmy Dragon vydávána v rámci řady Premium edition, tedy s maximální náloží přidaných doplňků, Eduard se rozhodli pro heslo dohnat a předejhnat a vydali pro tuto stavebnici tři sady. 35931 označuje sadu s **blatníky** včetně bočních a jejich výztuže. Přední blatník a výztuže bočních

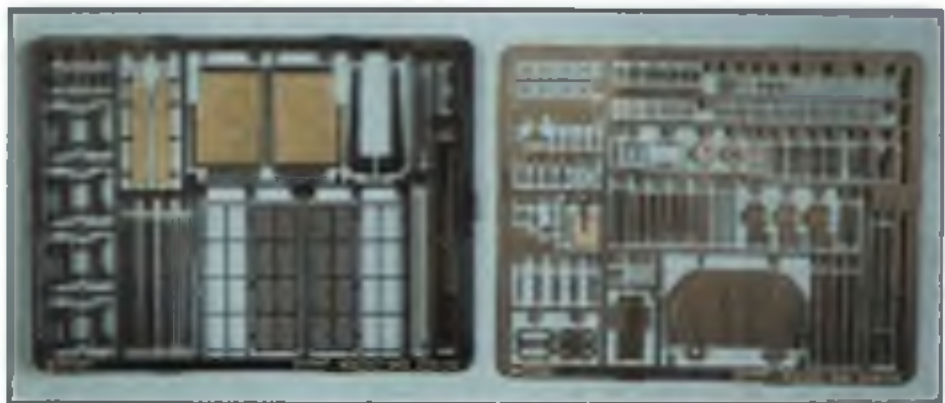




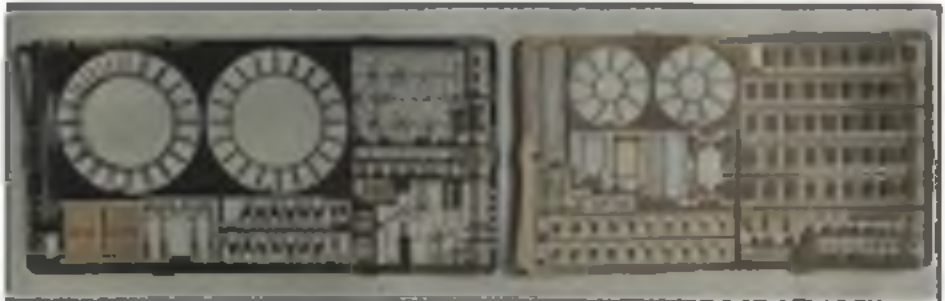
jsou rovněž součástí **obecné sady 35957**, která je nejrozsáhlejší (tři planžety), a obsahuje nepřeborné množství detailů včetně periskopů, jejich klecí, dvou druhů „polic“ na vybavení na zadním pancíři horní části korby, doplňků kulometu a řady dalších detailů. Poslední sada obsahuje nářadové bedny na boky věže a na boky a zad korby, má označení **35958**.



Velmi podstatnou inovací prošla sada na **ISU-122** firmy Dragon v měřítku 1:35, která se už v minulosti ve výrobním programu firmy objevila. Samozřejmostí jsou díly uvedené na sou-



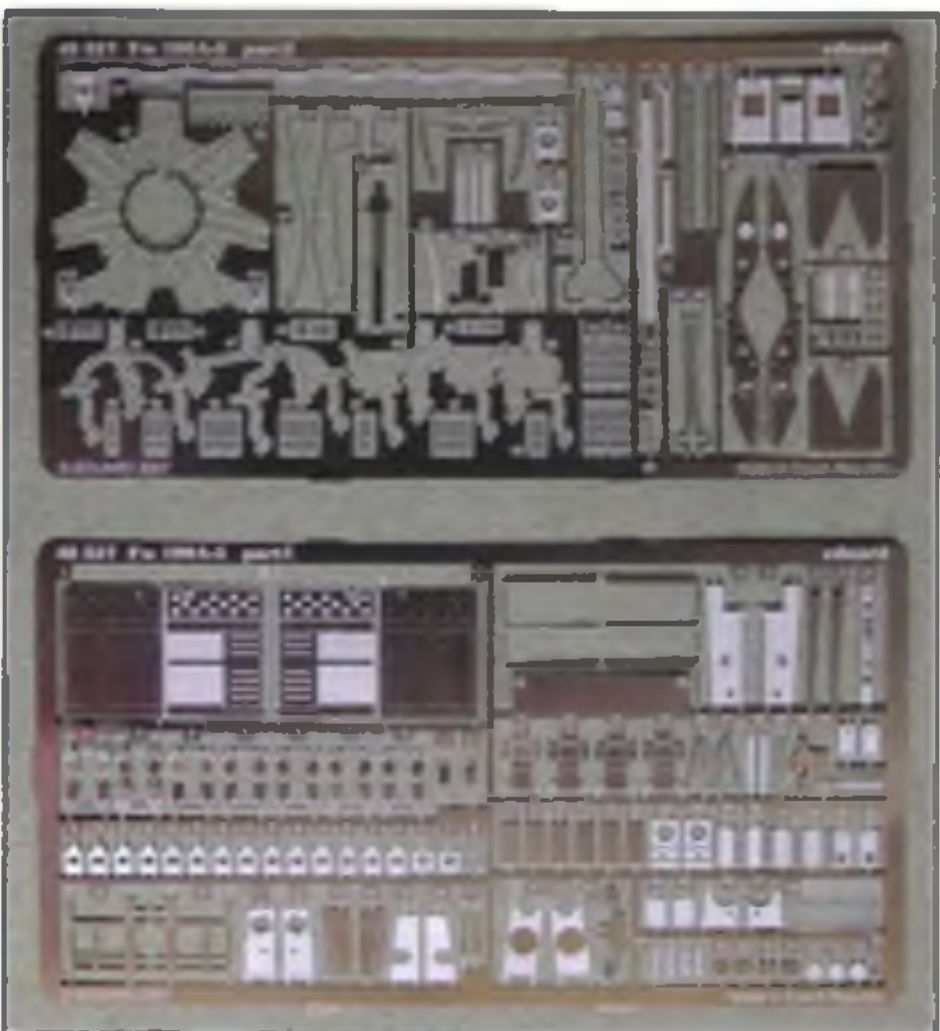
časný standard leptané produkce (například síťky nad výdechy vzduchu mají „překládaná“ vlákna). Sada má označení **35952**. Pokud toužíte po dokonalém plechovém **Wellingtonu** firmy Trumpeter v měřítku 1:48, určitě vás uspokojí další tři sady určené pro tento model. Sada **48548** obsahuje díly **exteriéru**, sada



48549 klapky, a označení **48559** má **konstrukce střední části trupu**. Z toho zároveň můžeme usuzovat, že šilenství zdaleka nekončí



a ještě pěkných pár sad nás čeká. Kdo si bude chtít postavit nový Eduardský **Fw 190A-5** podobně jako Zdeno Bugaň s otevřeným motorem (Modelář 3/2005), určitě upotřebí sadu **48557**, která obsahuje mnohá vylepšení detailů základní stavebnice včetně zmíněné motorové partie, nechybí detaily zbraní a jejich šachet.



LIFECOLOR

Nejnovější sada firmy Lifecolor s názvem **Italian WWII Regio Esercito** je určena pro italskou bo-



jovou techniku. Sada obsahuje šest základních kamuflážních odstínů: světlou pískovou, tmavou pískovou, tmavou zelenou, červenohnědá, tmavá šedozelená a světlá šedozelená. Vzhledem k tomu, že výrobcem je italská firma, předpokládám, že se dá na autentičnost odstínů spolehnout.

Tensocrom je speciální řada barev Lifecolor ur-



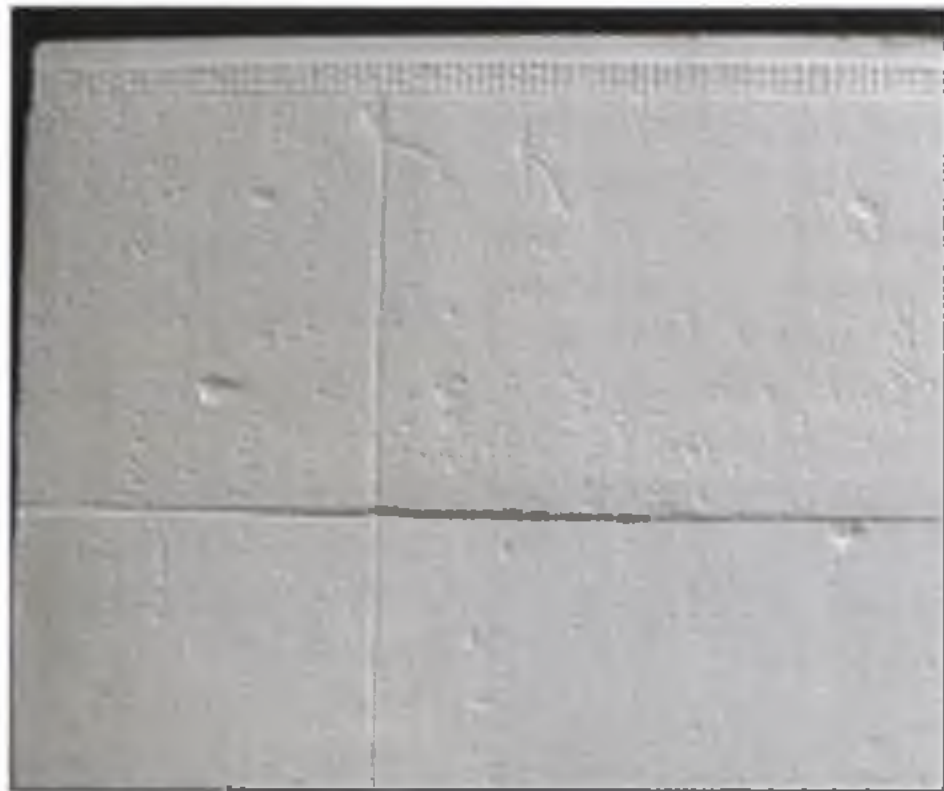
čená k patinování. Lahvičky obsahují 22 ml roz-toku pigmentů ve speciálním médiu, kterými můžeme patinovat jakýkoli povrch, zašpinit nebo narušit barevnou jednotnost povrchu. Můžeme je nanášet pistolí nebo štětcem. **Patino-vací sada 1** obsahuje šest lahviček: nosné mé-dium, písek, zemina, tráva, rez 1, rez 2. **Za poskytnuté vzorky děkujeme dovozci, firmě RK Tech**



MPO

Firma dodává na trh další doplňky diorám odle-vané ze sádky, už pravidelně nevynecháva žádné měřítko. Díly jsou odlity velmi kvalitně bez bublin, baleny do bublinkové fólie v vsunuté do kartónové krabice.

72004 betonová cesta 260 x 128 mm



48005 městské dláždění-široká ulice (rovná) 315 mm x 143 mm



35014 letiště šest oddělených panelů (každý 215 mm x 174 mm) celkem 525 mm x 430 mm nebo 650 mm x 351 mm



QUICKBOOST



V měřítku 1:32 jsou tentokrát v sadě odlévaných doplňků pouze dvě novinky – dvojice řídicích pák pro Focke-Wulf Fw 190D (32025) a dvojice výfukových potrubí pro Messerschmitt Bf 109 G nebo K (32024).



V měřítku 1:48 jsou nové dvě sady hlavní – čtveřice kanonů (48096) pro Hurricane Mk. IIC



a z trupu a křídla vystupující konce hlavní Messerschmittu Bf 109E (48090). Největší čtvrtko-



vou odlévanou novinkou je přídavná podtrupová nádrž o objemu 773 litrů pro Spitfire Mk. IX (48094); kolekci výfukových potrubí obohatily



sady pro Bf 109G/K (48098) a Ju 87B Stuka



(48095) a pro P-51D jsou užitečným doplňkem kryty podvozku (48097). Do detailu a pečlivě

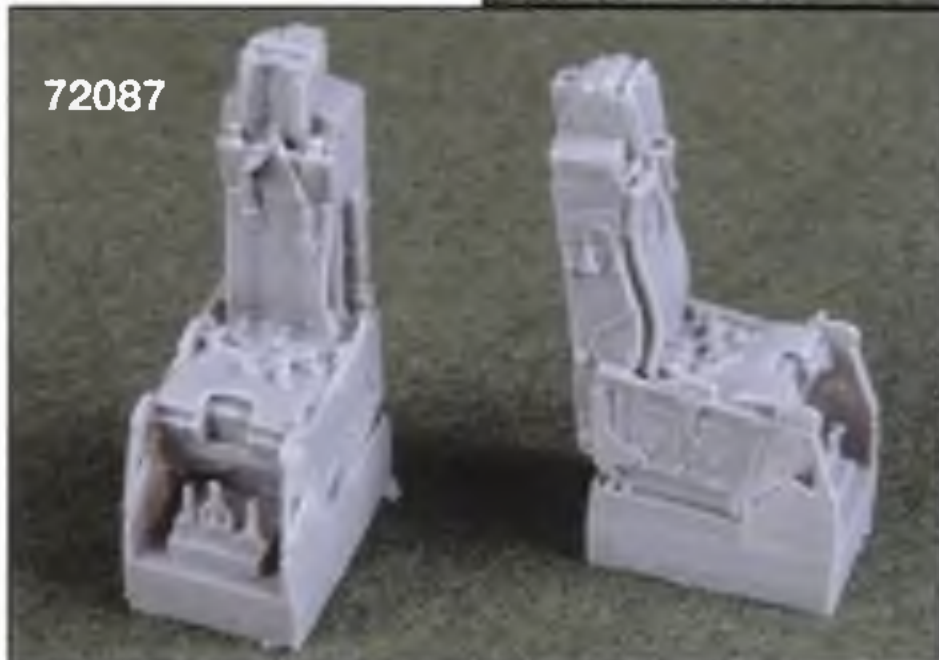


propracovaný je odlitek vystřelovacího sedadla pro F-117A (48093), jehož součástí jsou i upínací pásy. Další dvě vystřelovací sedadla s pásy, ovšem pro F-16D (72087) jsou obsahem sady v měřítku 1:72. Dalšími novinkami v této velikosti jsou odlitek čty-

48093



72087



řete do věže P-61A Black Widow (72082)



a dvojice výfuků pro P-40N (72083)



a Hawker Tempest Mk. V (72084).

REZAVÁ VRTULE

V pořadí třetí novinkou z letošní jarní kolekce je design Královský tygr. Podmínky odběru jsou standardní, limitovaná série 50 kusů, takže neváhejte, nebudou! Objednávky na www.rezava-vrtule.cz



SKP MODEL

Už velmi dlouhou dobu touží modeláři se zaměřením na spojeneckou bojovou techniku po stavebnicích obrněných automobilech a letos se konečně dočkají více než vrchovatě. Dva výrobci připravují Staghound, Bronco Humber a náš výrobce SKP model už dokonce Humber vydal. Stavebnice Humber Mk.I v měřítku 1:35 má ozna-





čení **SKP011** a obsahuje výlisky ze světlé šedého plastu ve dvou rámečcích, fotolept a aršík propisotu. Ten nabízí tři možnosti označení: vozidlo 11. obrněné divize z roku 1945, vůz 2. obrněné brigády 1. polského pluku Krechowických hulánů a čtyřkolku Československé obrněné brigády 3. praporu průzkumných vozidel. Zatím je stavebnice SKP model jedničkou na trhu a asi ještě dlouho zůstane, protože Bronco model právě neprosul bleskovou rychlostí vydávání ohlášených novinek. No a navíc to československé označení...

TALLYHO!

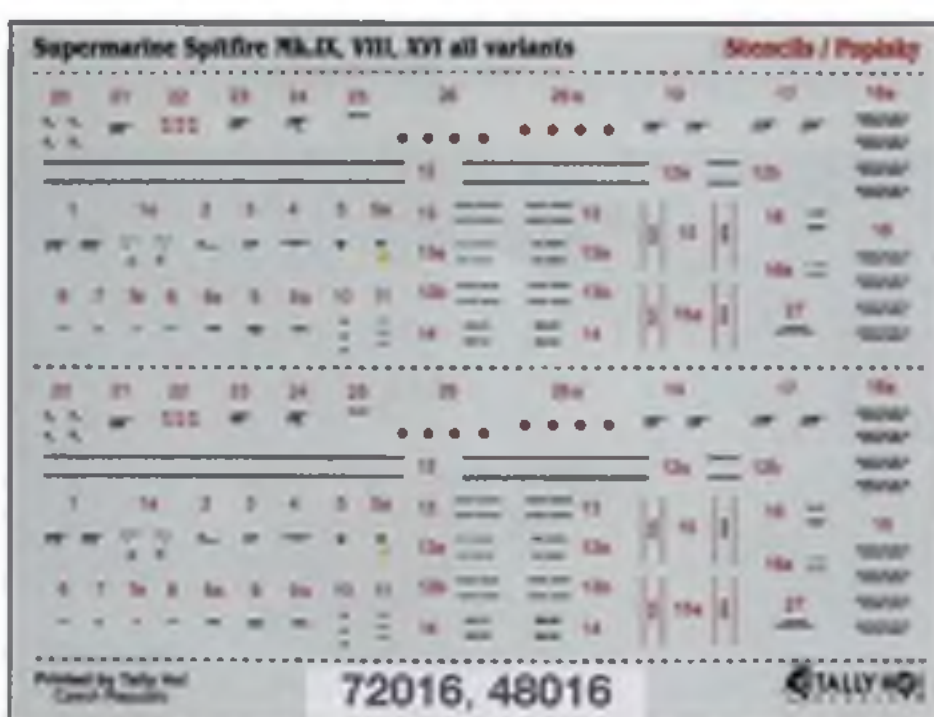
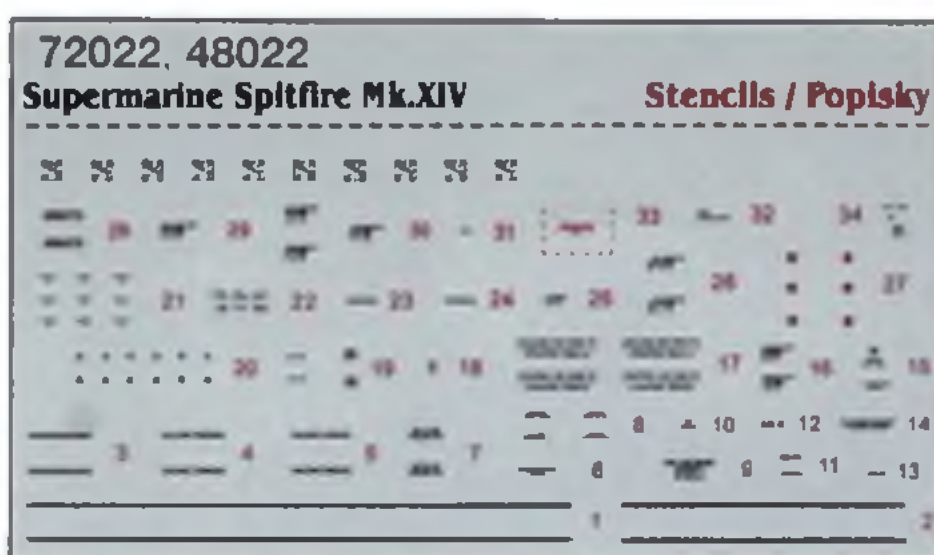
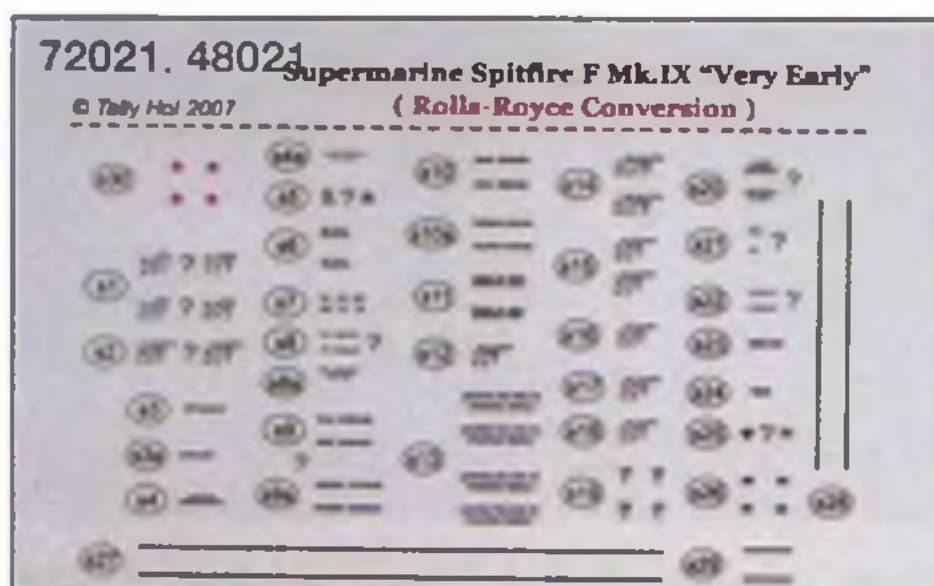
Největší, nejpestřejší a asi také nejpracnější novinkou je velký arch obtisků s všehrájkavým označením **The Avro 683 Lancaster B.Mk.I Mk.X Volume Two Nose Art Special (72044)**, obsahující obtisky v měřítku 1:72 pro legendární britské bombardéry. Kromě označení počtu



uskutečněných misí nesly tři z nich na přední kresby poloobletných krásků, čtvrtý pak jakousi pekelnou příšeru nazvanou Nazi Neutralizer. Při stavbě modelu si tak můžeme vybrat Lancaster „Jedničky“ (LM130, JO-N) ze stavu 463. perute RAFa NG347/QB-P Piccadilly Princes 424. perute a „Desítky“ KB872/SE-N Not! Not Now, létající u kanadské 431. perute, a KB895 WL-O Lady Orchid perute 434. V návodu je v barvě univerzální schéma rozmístění kamuflážních polí na půdorysu a bokorys levé strany každého z letadel.



V měřítku 1:48 je Super decal sheet věnovaný letadlům **Supermarine Spitfire F.Mk.XIV a E (48041)**. Obsahuje výsostně znaky dvou typů (Evropa, SEAC - South East Asia Command) a k nim použitelní individuální označení poměrně známých letadel J. Johnsona (RB188/DL-K), K. L. Charneye (RN133/FF-B), R. Newburyho (RB159/DW-D) a G. Leceye (RN135/YB-A). Kvalitně vytištěný aršík, s lemováním kódového označení vytištěným samostatně, obsahuje opět barevné kresby předloh a tolik doplňujících a vysvětlujících údajů, že anglický text je na vloženém letáku. Bádání nad drobnými popiskami a provozními nápisy na povrchu Spitfirů přinesl další aršíky obtisků na toto téma. V měřítku 1:48 i 1:72 tak můžeme vylepšovat časný **Spitfir F. Mk.IX very early (72021, 48021)**, **Spitfir Mk.XIV (72022, 48022)** a **Spitfir Mk.IX, VIII a XVI (72016, 48016)**. V měřítku 1:72 jsou vždy kompletní popisky pro dvě letadla.



AVIONS 154

Caudron Simoun – monografie s fotografiemi, kamuflážemi, výkresem a seznamem civilních strojů. Republikánský španělský pilot José Falco Sanmartín, barevný třípohled I-15; jednotka GC II/9 za druhé světové války.

Boris Safonov, eso Dálného severu – 2. díl (barevné bokorysy I-16, P-40E, Hurricane, Bf 110E-2; Bf 109F-4); Petljakov Pe-2 v Jugoslávii 1945-55 (barevné bokorysy, dobové fotografie); Caproni 310 v Peru (barevné bokorysy, fotografie, kresby z manuálu).

Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě Jakab.

AVIONS 155

Junkers 87B Stuka historie; Ju 87 barevné dobové fotografie (4 strany), Ju 87 bokorysy, Ju 87 výkres; eso Frank „Chota“ Carey - 26 sestřelů (životopis, barevné bokorysy); monografie Caudron Simoun, historie, barevné bokorysy (3 strany); Květen 1940 – historie nasazení holandských vzdušných sil; Pe-2 v jugoslávských službách, barevné bokorysy (2 strany).

Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě Jakab.



INTERMODEL

North American P-51 Mustang P-82 Twin Mustang (3. část)
Jacek B. Żurek, Piotr Winiewski

Firma v pravidelném rytmu vydává do češtiny přeložené

publikace polských autorů vydavatelství Militaria. Ačkoli je v názvu P-82 Twin Mustang, v publikaci není skoro zmíněn, jeho historie je součástí jiného dílu. Třetí část monografie je zaměřena především na bojové nasazení s řadou dokumentárních fotografií (osm dobových barevných). Jsou dostatečně velké (velká část velikosti A5), takže z nich lze vyčíst mnohé o zbarvení, provozním opotřebení a používání strojů. Nechybí ani osmnáct barevných bokorysů, všechny jsou na typ P-51D. Publikace je řazena chronologicky od počátku vývoje až po nasazení v korejské a izraelsko-arabské válce, nevynechává ani lokální jihoamerické konflikty, v knize polských autorů nemůže samozřejmě chybět kapitola o používání v perutích polského letectva na západě. Publikaci uzavírají nýtovací výkresy v měřítku 1:48 od prototypu po verzi XP-51J. Zkušeným mustangologům asi publikace nic příliš objevného nenabídne, ti si ji koupí spíše kvůli kompletnosti sbírky. Pokud jste ale „mustangový začátečník“, nebo chcete stavět model a potřebujete zdroj kvalitních dobových fotografií, určitě si publikaci poříďte.



FIGURINES

Gerone 2006 (11. ročník soutěže); Trubač kavalérie z Třicetileté války od čtyř autorů (Jesus Gamarra, Luis Esteban Laguardia, Jose Hernandez, Ramon Navarro – Art Girona 54 mm); Konec je blízko (Tannenberg 1410 – dioráma scratch 54 mm); Bretonští dobrovolníci 1746-1749 (historie); Představujeme autory: Fabio Nunnari, Bill Horan, Pasquale a Stefano Cannonovi; Sevres 2006 (soutěž); Kavalérie Ludvíka XVI. (historie); Malování koní oleji (2. díl); Rytíř Špitálník (54 mm Romeo models); Vojáci z napoleonských válek (sběratelství); Blagnac 2006 (soutěž)

Modely roku 2006; Ju 88A-4 1:72; S-125 Neva 1:72; GAZ-AAA 1:35; Bf 109F-2 1:48; Fw 190A-8 1:48; IS-3 1:72; Zeppelin Staaken R.VI 1:72; ISU-152K; kanon 76,2mm 1902 1:20; podstavce pod figurky; zákopové lopatky Rudé armády; BMD-1; Loď Konkvisťadorů 1:100.

M-HOBBY 1/2007

Modely roku 2006; Ju 88A-4 1:72; S-125 Neva 1:72; GAZ-AAA 1:35; Bf 109F-2 1:48; Fw 190A-8 1:48; IS-3 1:72; Zeppelin Staaken R.VI 1:72; ISU-152K; kanon 76,2mm 1902 1:20; podstavce pod figurky; zákopové lopatky Rudé armády; BMD-1; Loď Konkvisťadorů 1:100.

Za poskytnutý vzorek děkujeme Pavlu Šipkovi z obchodu Blue Max.



SAMI 2/2007

Novinky, krátké rychlé recenze, hlavní materiál: Boston (Italeri 1:48) – 4 strany barevných bokorysů, 4 strany výkresů 1:72. 16 stran přílohy – vše o stavebnicích, doplňcích a literatuře na téma F-4 Phantom; MiG-21 (1:72, Bílek a Fujimi); Pfalz D.III (1:48 Eduard); Boeing Model 80A (1:72 Broplan); TSR.2 (Airfix 1:72); AW Argosy (Magna Models 1:72). Orientační přehled stavebnic letadel a příslušenství 1:144.

Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě Jakab.



Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě Jakab.



SAMI 3/2007

Novinky měsíce; preview; předchůdci Flyboys – sbírka Lafayette Escadrille 1:72; bokorysy Nie.17 a Nie.23; Nieuport 11 1:72; SPAD VII 1:72; Hs 126 1:48; Sea Hawk 1:72; Halifax Coastal Command 1:72; Dornier Do X 1:144; Jak zkom-

pletovat sbírku 1:144; nové knihy
Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě Jakab.

STEEL MASTER 79

Historie: Tigry u Rostova (dobové fotografie, kamufláže PzKpfw.VI Tigr a PzKpfw.III). PzKpfw.VI Ausf. E late (Dragon 1:35). T-34/76 Mod.42 (Hobby Boss 1:72); Jagdpanzer E-10 (Accurate Armour 1:35) + kamufláže; Jagdpanzer IV Krupp (1:35, scratch); STZ-5 (AER Model Studio 1:72); Renault D2 (Asimut 1:35) + výkres; Easy Rider (Jagdpanther + Kettenkraftrad 1:48); AS-90 (Trumpeter 1:72); M59 155 mm Long Tom (AFV Club 1:35) + fotodokumentace. Hotchkiss zu fuss (Hotchkiss H-39 Rocket Launcher (1:35 Trumpeter)

Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě Jakab.



WINGMASTER 56

A6M2 Type 21 (Tamiya 1:32) krok za krokem, barevné bokorysy. Lockheed Hudson (historie, dobové fotografie, stavebnice 1:72 Italeri/MPM); Lavočkin La-5/5F (Vector 1:48); Bell P-400 Airacobra

(1:48 Hasegawa) včetně bokorysů. Jachtařský kluv Tonkinského zálivu (bojové operace US Navy 1969-73, přehled vítězství, dobové barevné fotografie, barevné bokorysy). F4U-1 Corsair (1:72 Tamiya); F-4J Phantom II (Hasegawa 1:72); přehled stříkacích pistolí

Za poskytnutý vzorek děkujeme firmě Jakab.



WWP

Sd.Kfz. 251/1 in detail

František Kořán, František Šykora, Martin Velek

143 stran barevných fotografií s popiskami

Jaké lepší podklady ke stavbě si modelář může přát, než podrobný fotografický záznam rekonstrukce vozidla od nuly. Přesně tento typ tolik žádaných informací obsahuje nová publikace WWP. 119 stran obsahuje detaily Sd.Kfz. 251, 2 strany detailů Sd.Kfz. 11 (předchůdce vozidel řady 251), posledních 22 stran je věnováno poválečné modifikaci OT-810. Po krátkém historickém úvodu se seznamem verzí a stručném walkaroundu restaurovaného vozidla začínají fotografiemi rámu podvozku detailové orgie. Ty pokračují montáží podvozku, motoru, převodovky, chladiče a řízení; vše rozebrané prakticky na prvočinitele. Rekonstrukce Hakla mnoha znalci a sběrateli obdivovaného Vladimíra Lehára je završena podrobným walkaroundem s řadou detailů vnitřní i vnější konstrukce. Po dvou stranách detailů Sd.Kfz. 11 publikaci zakončují snímky několika různých vozidel OT-810 včetně „bojového nasazení“ kluby vojenské historie. Zároveň si tak můžeme lépe uvědomit, proč se asi většina z nás nepustí do zdánlivě jednoduché konverze (spíše novostavby) OT-810 ze stavebnice Sd.Kfz. 251 (v podstatě předělávka velké většiny dílů včetně nových pásů). Na druhou stranu by se mohl blýsknout některý z výrobců odlévaných stavebnic.

Pokud se chystáte na stavbu modelu Sd.Kfz. 251 do posledního šroubku, chcete ji trochu nebo hodně vylepšovat, zajímají vás technické detaily vozidla, nebo se vám Hakl prostě líbí, neváhejte. Lepší publikace není a zřejmě ani nebude.

Mushroom Publications

Fiat CR-42 Falco, Przemysław Skulski
144 stran (32 barevných), formát A5

Kniha se zabývá historií a vývojem letounu a jeho použitím na všech frontách 2.sv. války. Popsána je služba v italském, maďarském, belgickém a švédském letectvu, stejně tak jako osudy řady strojů v rukou spojenců a Luftwaffe. Titul obsahuje dosud nepublikované fotografie z období služby, barevné snímky dochovaných exponátů, výkresy v měřítku 1:48 a řadu barevných kamufláží.



FENGDA - kompletní nabídka airbrushu a příslušenství za super ceny.

RK-TECH

777 572 919
rusty91@seznam.cz
www.RK-tech.cz

LIFECOLOR
ACRYLIC HOBBY COLORS

acrylové barvy a tématické sety:
NOVINKA acrylové patinovací sady.
Super kvalita.

www.leteckefilmy.cz

Vrrrtáme do plastiku

PETR KACHLIK

Již delší dobu jsem přemýšlel, jak si ulehčit práci a urychlit přestavby a novostavby, při nichž musím hodně vrtat vrták různých průměrů. I když jsem si udělal v šuplíku přehledný držák na různé vrtáky, výměna vrtáků ve skřídle vrtáčky, kterou bylo potřeba nejdříve zapnout do zásuvky... Stále to nebylo ono.



V prodejní akci obchodního řetězce Hypernova jsem koupil za 16,50 Kč sadu šesti šroubováků a ve firmě No problem spol. s r. o. po necelých třech korunách vrtáky různých průměrů. Není těžké vytáhnout šroubováky z násad – stačí je sevřít do svěráku a pak se kleštěmi dají snadno vyškubnout. Otvory v násadách musíme pořádně odmastit v benzínu, abychom je zbavili zbytků konzervačních prostředků. Vrtáky patřičně zakrátíme.

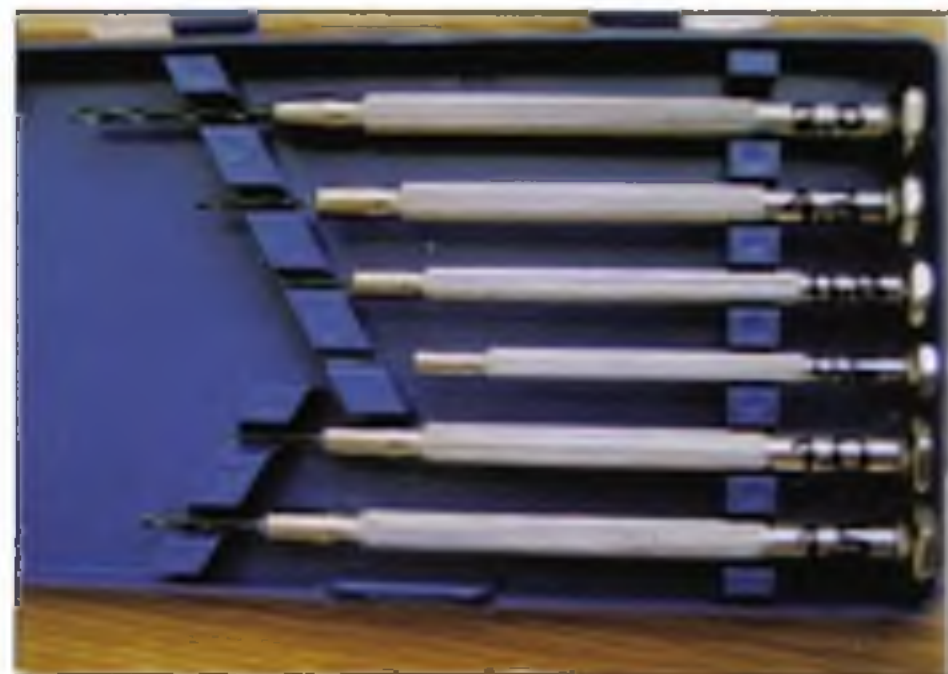


U průměrů 1 mm jsou vrtáky kalené celé, takže je lehce ulomíme i ve stopce. Větší průměry mají zakalenou jen šroubovici, a tak lze stopku uříznout jemnou pilkou na železo (používám lupenkovou firmy Lux, dají se běžně koupit třeba v OBI).

Odmaštěné vrtáky jsem zalepil kvalitním kyanoakrylátovým lepidlem do otvorů v násadách. Snad nemusím zdůrazňovat, že je třeba dbát na souosost vrtáku s násadou, aby při vrtání nástroj nešmajdal a mohli jsme pohodlně vrtat..



Nedočkavci (jako já) jistě použijí pro urychlení aktivátor, aby si co nejrychleji vyzkoušeli, jak se bude vrtat. Zhotovil jsem si takto vrtáky o průměrech 0,5 mm, 0,8 mm, 1,0 mm, 1,3 mm, 1,5 mm a 2,0 mm. Upravené vrtáky používám již rok a jsem s ním spokojen.



P. S.: Do plastiku lze také úspěšně dělat otvory ostrou čepelkou č.11 skalpelu anglické firmy Paragon (k dostání v prodejnách Chirana). Skalpel je však lepší upevnit do tenké násady válcovém tvaru, aby s ním šlo hladce kroutit.

Foto autor



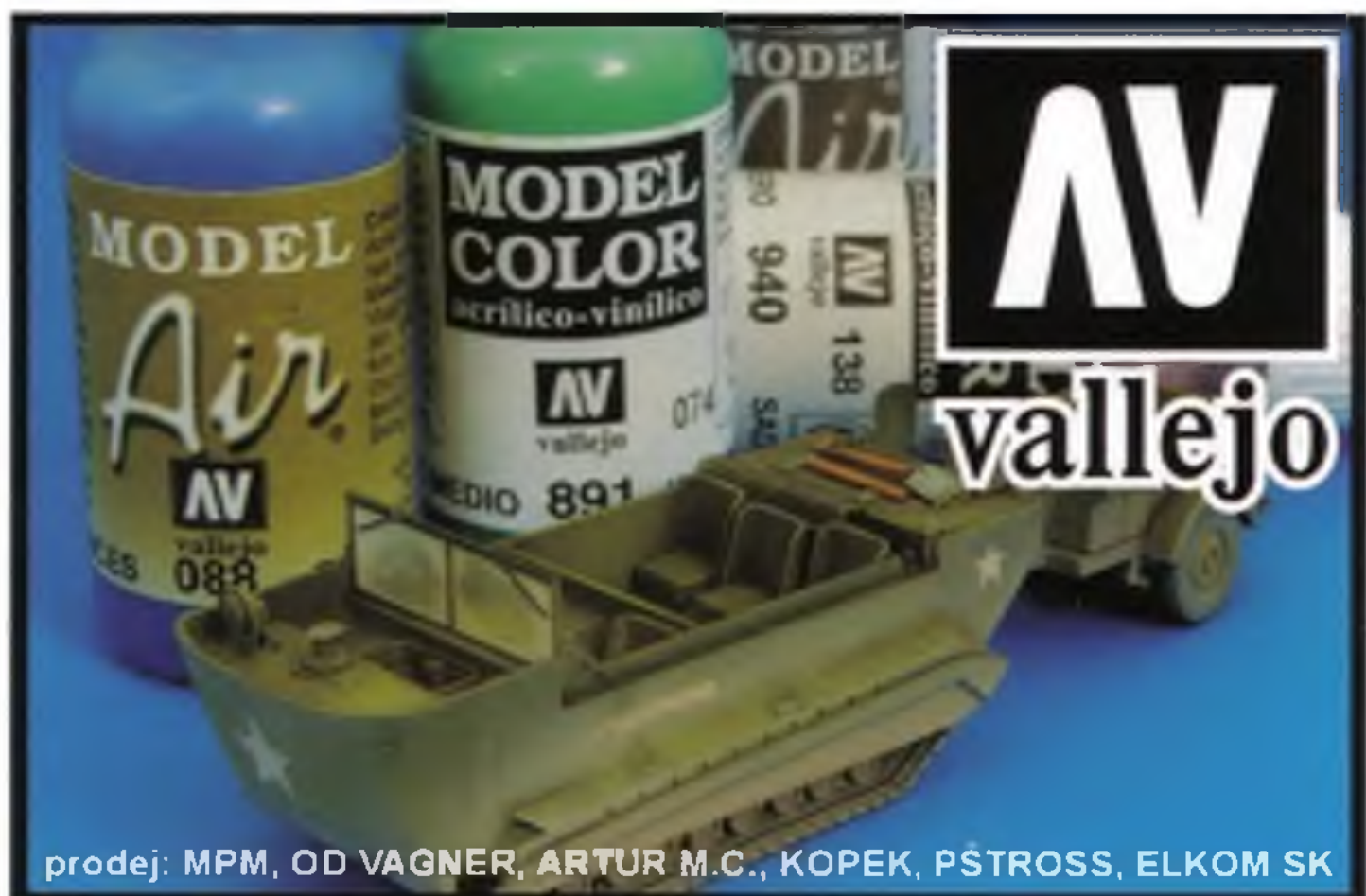
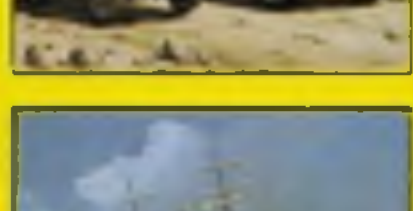
Junek-R, s.r.o.



Výhradní dovozce
a distributor firmy
Revell GmbH&Co.KG

Novinky na trhu

03066	SWS Halftrack + Flak 43	1:35
03145	Faun SLT 50-3 Elefant	1:72
03167	Sd.Kfz.165 Hummel	1:72
03225	L.R.D.G. Jeep & 30cwt Chevrolet	1:76
04205	Avro RJ-85 Eurowings	1:144
04209	A-340 AUA Videnští filharmonici	1:144
04306	Heinkel He 177A-6 & Hs 293	1:72
04704	Spitfire Mk. 22/24	1:32
05626	Viermastbark Passat	1:250
07396	Corvette CR6 LeMans	1:25



prodej: MPM, OD VAGNER, ARTUR M.C., KOPEK, PŠTROSS, ELKOM SK

MALOVANÉ VELIKONOCE S PISTOLÍ OD NÁS

... co budu potřebovat
na airbrush tam mají - pistole,
kompresory, připojení, čištění,
masky MONTEX, obtisky ...

rotschein
AIRBRUSH MODEL SHOP



www.airbrush-model.cz

JAK-1B

Best Choice 1:48

Když mi z redakce Modeláře poslali model Jak-1b firmy Eduard, řekl jsem si: „Co s ním?“ Vždyť to vůbec není zajímavý a ničím výrazný typ; jednoduché tvary, hladké křídlo bez paneláže, to se snad nedá ani slušně nabarvit a napatinovat. Ale pak jsem se rozhodl stavbu pojmout jako výzvu, zkusit něco vymyslet a poprat se s hladkým povrchem, který, aby toho nebylo málo, jsem se ještě rozhodl ude-
lat v černo zelené kamufláži...

PETR MAREK



FW 190S-5

MPM 1:48

Pro nahrazení dosluhujících Ju 87 ve všech ohledech modernějšími stroji Fw 190 bylo nutné sestavit cvičný dvousedadlový stroj s prostorem pro učitele pro zaškolení pilotů. K těmto účelům bylo upraveno několik (většinou uváděno 58 kusů) bojových Fw 190 verzí A-5 a A-8 a to přímo v opravárenských dílnách leteckých škol...

JOSEF CHOREN



BARBECUE

Tamiya 1:35

Ve Vietnamu byly jako podpůrné palebné prostředky pro obrněné jednotky americké armády používány také 4,2palcové minomety M-30 na transportérech M-113 označených jako M-106. Avšak efektivní dosah minometu M-30 byl větší než odstup od nepřítele při většině bojů, proto byly M-106 obvykle shromážděny na úrovni čet pro poskytnutí plošného krytí.

ZDENĚK PETROVIČ



PZ. 38 AUSF. E/F

Tristar 1:35

Stavebnice firmy Tristar obsahuje variantu používanou německou armádou a armádami jeho spojenců. Po otevření krabíčky padne zrak na velmi pěkně a čistě bez otřepů zhotovené díly. Stavebnice obsahuje osm rámečků s díly tanku, jeden rámeček čirých součástek, malou planžetu leptů, rámeček se dvěma figurkami a aršík obtisků...

ADOLF HERMAN



GLOSTER METEOR FR.9

MPM 1:72

Britský stíhací letoun Gloster Meteor se stal první operačně nasazenou proudovou stíhačkou Královského letectva (Royal Air Force) a současně i jediným spojeneckým proudovým letounem, který se aktivně zapojil do bojů druhé světové války.

LIBOR JEKL



EINHEITS DIESEL KFZ.62

ZV Models 1:72

Normálně stavím letadla v měřítku 1:72, ale občas si poslední dobou odskočím k malé technice. Můj nový zájem vznikl jako stavba doplňků k letadlům do diorám a tudíž je mým zájmem všechno „nepásové“. Před nějakou dobou jsem našel v regále místního modelářského obchodu stavebnici neznámé firmy z Ukrajiny, která mne svým obsahem uchvátila...

PETR ŠOUREK



4 duben 2007 ročník 58

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, mobil: 605 265 696

E-mail: modelar@aeromedia.cz

Šéfredaktor Martin Salajka

(salajka@aeromedia.cz)

Redaktor Jindřich Štěrbaček

(sterbacek@aeromedia.cz)

Obchodní a inzertní oddělení:

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

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

E-mail: obchod@aeromedia.cz

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@aeromedia.cz

Cena časopisu Modelář 2007

Ve volném prodeji 80 Kč / 96 Sk

U smluvních prodejců 75 Kč

Zvýhodněné předplatné

u společnosti Aeromedia, a.s. a MPS:

roční (12 čísel) 890 Kč / 1032 Sk

pololetní (6 čísel) 460 Kč / 526 Sk

Předplatné u společnosti Mediaservis, s.r.o.

roční (12 čísel) 960 Kč

pololetní (6 čísel) 480 Kč

Sešity Modeláře 2007

Cena výtisku 95 Kč / 115 Sk

Jen ve smluvních prodejnách nebo na předplatné

u Aeromedia, a.s. a MPS

roční (3 čísla) 245 Kč / 294 Sk

Rozšiřuje Aeromedia a.s., společnosti holdingu PNS, a.s.
a ostatní distributoři,

ve Slovenské republice Magnet Press Slovakia, s.r.o.,
P. O. Box 169, 830 00 Bratislava.

Tel./fax: (+421-2) 67 20 1952-3, 67 20 19 10, 20, 30

E-mail: predplatne@press.sk, www.press.sk

Velkoobchodní a prodejci si mohou objednat časopis

Modelář za výhodných podmínek u Aeromedia, a.s..

Informace o předplatném podává a objednávky

přijímá Aeromedia, a.s., doručovatel tisku

a předplatitelské středisko,

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

Objednávky také přijímá Mediaservis s.r.o.,

Zákaznické centrum, Moravské náměstí 12D,

P.O.Box 351, 659 51 Brno.

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

e-mail: abocentrum@mediaservis.cz,

reklamace tel.: 800 171 181

For the foreign subscription please write to:

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

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

E-mail: obchod@aeromedia.cz

One year subscription for 2007

for Europe 85 Euro, overseas 130 USD

or PNS Hvoždanská 5-7,

148 31 Praha 4, Czech Republic

Distribuce: Česká pošta, s. p.,

Postservis OZ Přeprava

Předtisková příprava:

Optima Press s.r.o., Baranova 29, Praha 3

E-mail: baroa@iol.cz

Grafická úprava: Iva Bílková

Tisk: Integraf, s.r.o., Náchod

Redakci nevyžádané příspěvky se nevracejí.

© Aeromedia 2007

ISSN 1214-7842

Registrační značka: MK ČR E 2275



Jedním z mála zahraničních uživatelů Drakenů bylo Rakousko



Foto M. a P. Salajkovi



Dlouhé Meteory

Suezské krize v říjnu 1956 se poměrně aktivně zúčastnily Meteory F Mk.8 egyptského letectva. Létaly natřené hliníkovou barvou s výsostnými znaky na trupu a křídle. O zbarvení identifikačních pruhů se dodnes vedou spory (zda bílou provázela černá či zelená). Meteor 1424 byl sestřelen izraelským letectvem 31. října 1956



Na počátku 50. let používala akrobatická skupina holandské 322. perutě Ruiten 4 letouny Meteor Mk.8 v atraktivním zbarvení. Jejich základní nátěr doplňovaly červené motorové gondoly, vrchní část SOP, VOP a blesk na přídě. Na vnějších částech motorových gondol nesly karetní symbol pikové čtyřky. Výsostné i taktické označení letounu (zde 7E-14) zůstalo zachováno. Letoun měl starší typ překrytu kabiny



Po Suezské krizi se na Meteorech izraelského letectva objevilo zbarvení nepravidelnými poli hnědé (RAL 8008) a modré (RAL 5008) na svrchních i bočních plochách a šedě (RAL 1032/FS 33637) na spodních plochách. Meteor FR Mk.9 ze stavu 117. tájeset nesl na přídě trupu a na čelních prstencích motorových gondol černo-bílou šachovnici, která měla přispět k odlišení od egyptských strojů stejného typu. Číslo 37 se ve zmenšené černé variantě opakovalo na krytu přední podvozkové nohy



V listopadu 1956 operoval z Nikósie na Kypru Meteor NF Mk.13 WM317 britské 39. perutě. Nesl obvyklé zbarvení nočních stíhacích strojů – nepravidelná pole Dark Green na jednotném podkladu šedé Medium Sea Grey. Výsostné označení tvořily kokardy na vrchní ploše křídla a na trupu, na kýlovce trikolóra. Znak na trupu doplňovaly černo-žluté trojúhelníky jako znak perutě. Pod VOP bylo individuální písmeno J a kód WM317 se opakoval i na spodní ploše křídla. Pro účast na operaci Musketeer letoun dostal na trup i křídlo identifikační pruhy



Sýrie obdržela v roce 1954 šest repasovaných nočních stíhaček Meteor NF Mk.13, které již v Británii dostaly kromě standardního zbarvení (Dark Green, Medium Sea Grey) také výsostné znaky a sériová čísla 471 až 476 (zde 476)



V závěru služby u RAF dosluhovaly Meteory v roli vlečných letounů, pro kterou většinou dostaly velmi pestré zbarvení. Příkladem může být Meteor TT Mk.8 WE876 ze stavu 1574. letky na letišti Tengah v Singapuru. Základní hliníkový nátěr doplňovaly žluté spodní plochy s černými šikmými pruhy, černá SOP a oranžové pruhy na trupu a motorových gondolách

