

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych

nr 3 (2/2006)

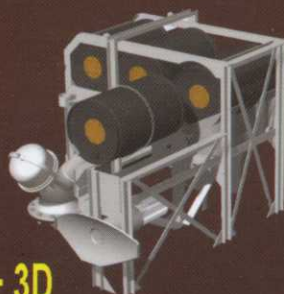
Cena 18 zł (0% VAT)



“WITTE DE WITH”

Współczesna holenderska fregata - plany 1:200

- HMS “Pandora” - raport z budowy
- Szwedzki niszczyciel “Göteborg”
- Żarów 2006
- Amerykański miotacz bomb głębinowych K-Gun - plany + 3D



ISSN 1895-2216

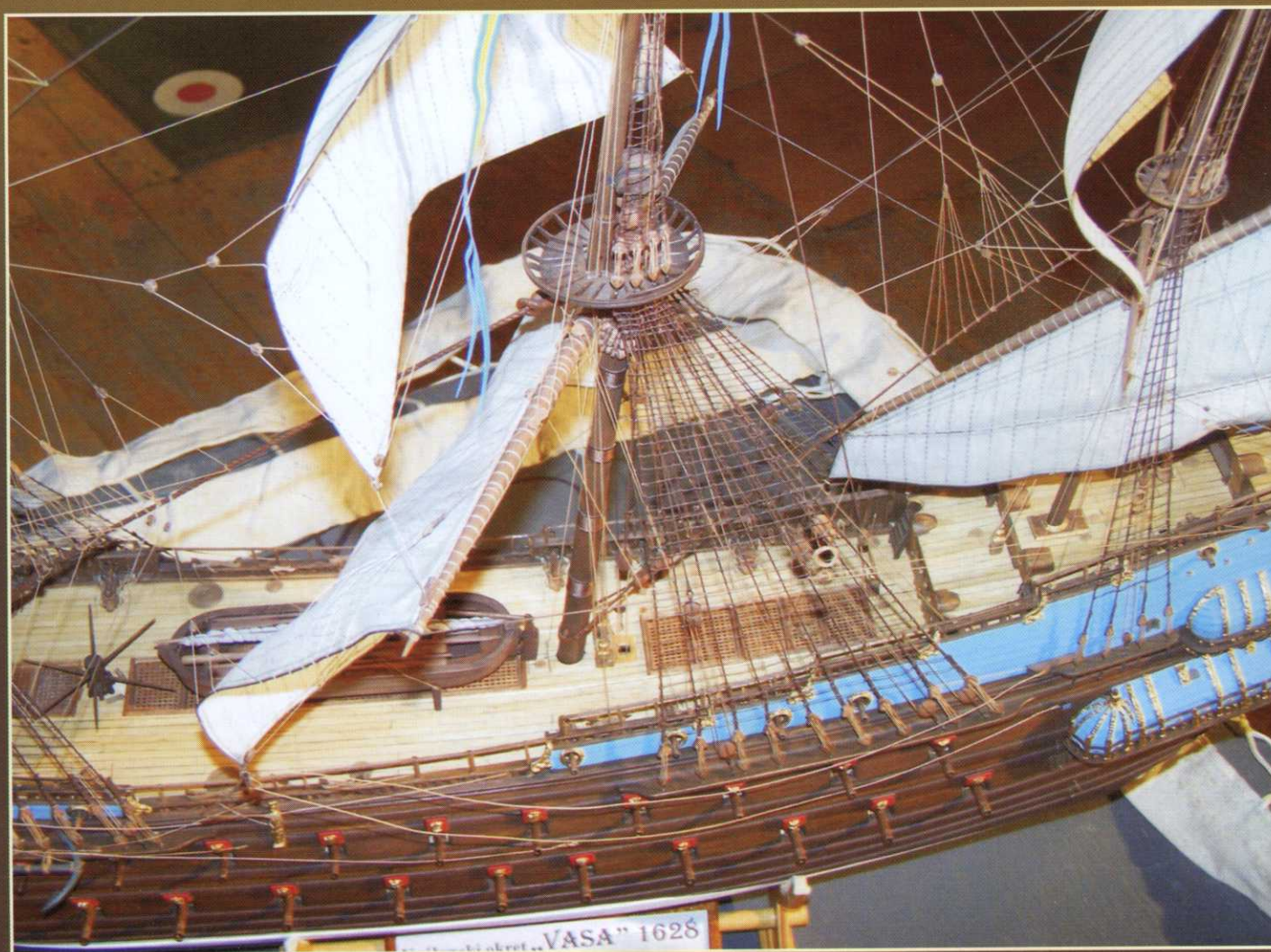


02



Model szwedzkiego galeonu "VASA" autorstwa Pawła Chromego
I miejsce w klasie C1 na konkursie w Żarowie 2005

fol. Sylwester Grabarczyk



MODELE PLASTIKOWE I ŻYWICZNE

Wśród nowości modelarskich miłośnicy skali 1:350 z radością odnotują pojawienie się kilku niezłych modeli plastikowych z oferty naszego wschodniego sąsiada, firmy **Zvezda**. W ofercie pojawiły się modele współczesnych, atomowych okrętów podwodnych floty rosyjskiej - sławny "K-19", oraz nie mniej znany z powodu swojego tragicznego losu "Kursk", a także jego bliźniak "Oriol". Model "Kurska" w skali 1:350 jest już w ofercie firmy Revell, warto by więc zweryfikować, który z nich jest lepszym modelem. Dla miłośników starych



okrętów wojennych z czasów Bitwy pod Cuszimą, jakby w odpowiedzi na model "Mikasy" z Hasegawy, Zvezda oferuje dwa modele pancerników typu "Borodino". Pierwszym z nich jest "Kniaź Suworow", a drugim "Oriol". Obydwa okręty, wraz z dwoma pozostałymi kolejnymi bliźniakami "Borodiono" i "Aleksander III" brały udział w Bitwie pod Cuszimą. Na



jedynym, ocalałym "Oriol" służył A. Nowikow-Priboj, którego książka wspomnieniowa o tej bitwie na wiele lat kształtowała w świadomości czytelników obraz tej wojny rosyjsko-japońskiej. Modele nie są zbyt wielkie, nawet jak na skalę 1:350, jednak wykonane dość przyzwoicie. Należałoby

tylko życzyć sobie, by pojawiły się niebawem blaszki fototrawione do tych modeli, tym bardziej, że zapowiadane są także pozostałe okręty tego typu. Cena modeli na naszym rynku waha się w granicach 60 zł, więc nie jest to bariera zaporowa, jak w przypadku "Mikasy" z Hasegawy.



Innym, nowym modelem Zvezdy w skali 1:350 wartym uwagi jest dobrze znany w Polsce, krążownik carskiej floty "Wariag". Znany u nas głównie z planów modelarskich zamieszczonych przed wielu



laty w "Modelarzu". Krążownik także z epoki wojny rosyjsko-japońskiej będzie z pewnością stanowił ozdobę kolekcji okrętów z tego okresu. Klasyczne opracowanie wtryskowe, kadłub z dwóch połówek i nieco za szerokie, podzielone wgłębnymi liniami pokłady deskowane.

Warto wspomnieć także o zupełnie innej nowości Zvezdy: historycznym okręcie z czasów Cesarstwa Rzymskiego - cesarskiej triremie w skali 1:72. Niewiele jest w ofertach firm produkujących zestawy plastikowe modeli takich jednostek, dlatego tym bardziej ta nowość warta jest odnotowania.

Firma **Trumpeter** najwyraźniej ma przed sobą kolejny, ekspansywny rok. Lista zapowiedzi przyprawia o zawrót

rynkę w Polsce. Oczywiście można było się spodziewać kolejnych lotniskowców typu "Essex" w skali zarówno 1:700 jak i 1:350. W tej ostatniej, do listy "Essex"-ów należy dopisać CV-19 "Hancock",



a w skali 1:700 prototypowy "Essex" oraz wersję z wydłużonym dziobem USS "Ticonderoga" CV-14. Modele są już dostępne w Polsce. W zestawie typowe wypraski znane z

wcześniejszych modeli z uwzględnieniem zmian i różnic pomiędzy okrętami. **Konstrukcyjnie nieco inaczej zaprojektowane, niż modele lotniskowców tego samego typu firmy Dragon, choć i tu możemy wykonać model z pełnym pokładem hangarowym. Nie ma jednak w zestawie dodatkowego, wykonanego z przezroczystego tworzywa pokładu lotniczego, co w modelach Dragona jest sporym atutem. Większym natomiast atutem w modelach Trumpetera są z całą pewnością samoloty pokładowe, które wykonane są odrobinę lepiej od Dragona i jest ich zdecydowanie więcej ("Essex" Dragona ma ich 18 sztuk 3 typów, "Franklin" Trumpetera ma ich 60 szt 4 typów).**



Nowością w ofercie Trumpetera jest USS "Baltimore" 1:700 według stanu na 1944 rok - dokładnie ten sam model, który nieco



wcześniej zaoferowała firma Pit Road. Z zaskakujących zapowiedzi mamy już fotografię modelu 1:700 pancernika USS "Washington", który wraz z "North Caroliną" pojawi się niebawem w sprzedaży. Model

"Washingtona" z pewnością ucieszy wielu modelarzy, bowiem sprzedawany do dziś model z Aoshimy jest doprawdy słabuteńki. Z zapowiadanych nowości możemy się w tym roku spodziewać jeszcze w skali 1:700 modelu lotniskowca "Nimitz", lotniskowca

"Saratoga" CV-3, oraz niszczycieli "Sullivans" typu "Fletcher" (ten model będzie także w skali 1:350), oraz niszczyciela eskortowego typu "Buckley" USS "England". Miłośnicy skali 1:350 otrzymają



niebawem modele dwóch pancerników amerykańskich: USS "Alabama" oraz USS "Massachusetts". Niebawem pojawi się także w sklepach nowiuteńki model krążownika liniowego HMS "Hood", którego dotąd można było nabyć jedynie w zestawie francuskiego

Hellera lecz w skali 1:400.



Ta nowość z pewnością bardzo ucieszy wielbicieli brytyjskich okrętów liniowych z II wojny światowej. Model tradycyjnie dla Trumpetera będzie z dzielonym

kadłubem umożliwiającym budowę modelu z częścią podwodną, jak i wyłącznie do linii wodnej. Miejmy nadzieję, że producenci akcesoriów myślą już o stosownych blaszkach fototrawionych dla tych zapowiadanych modeli okrętów.

MODELE KARTONOWE

Na rynku modeli kartonowych niewiele się dzieje w ostatnim czasie. Wydawcy prawdopodobnie szykują "ofensywę" albo bliżej terminu wakacji albo też na jesień tego roku. Nie mniej jednak kilka nowości wartych jest odnotowania. Firma wydawnicza JSC z



Gdańska wydała niedawno bardzo ciekawy zestaw kilku modeli w jednym zeszycie w skali 1:400. Największy z nich to niemiecki katapultowiec (!) "Bussard" (lub opcjonalnie bliźniak "Falke") z wodnosamolotem na pokładzie BV-238 lub opcjonalnie 3 szt. BV-138. Do tego okręt podwodny U-117 typu XB. Całość na stronie producenta kosztuje 18 zł. Aby było ciekawiej, ten sam zestaw modeli firma wypuściła w skali 1:250. Tu mamy już 8 arkuszy A-4 i cenę 24 zł.

Cywilną nowością w skali 1:250 jest amerykański holownik wielozadaniowy "Du Moulin Tide". Ta niewielka ale bardzo interesująca jednostka jak zwykle w JSC opracowana została do linii wodnej. Całość to 4 arkusze A-4 kartonu, model ma 28 cm długości i kosztuje 11 zł.

Drugą nowością "cywilną" w JSC jest model brytyjskiego statku interwencyjnego "Alert". Tym razem za 24



zł. otrzymujemy 9 stron formatu A-4 i model w skali 1:100 długości 38 cm. Jednostka o dość interesującej konstrukcji, jednak oglądając zdjęcia gotowego modelu, nie sposób nie zwrócić uwagi na to, iż w skali 1:100 można było o wiele dokładniej odwzorować wiele elementów, jak choćby wsporniki od wnętrza falochronu dziobowego, czy elementy wyposażenia rufy. W tej skali można także było opracować wnętrze sterówki, które za oszkleniem prezentowałoby



się bardzo efektownie.

Wydawnictwo **Answer** zainaugurowało niedawno nową serię wydawniczą, a mianowicie modele do linii wodnej w skali 1:250. Jako pierwszy (wydawca zapowiada kontynuację tej serii) wydany został model amerykańskiego niszczyciela eskortowego USS "Gendreau". Model tego okrętu był już wydany w Polsce lecz w skali 1:200 z pełnym kadłubem. Model Answera to dokładnie ta sama wersja zarówno okresu służby okrętu jak i oczywiście jego malowania z 1944 roku. Trzeba jednak przyznać, że model jest opracowany bardzo dokładnie, kolorystyka bardzo zbliżona do właściwych barw używanych w US Navy w zestawieniach kamuflażowych z 1944 roku, burty posiadają linie podziału blach poszycia. Nie ma też przesunięć, ani nierównego krycia koloru, tak więc możliwe, że model będzie się cieszył powodzeniem wśród modelarzy mniej



zaawansowanych, którzy na budowę modelu chcą poświęcić nie więcej jak kilkanaście dni pracy.

Mniej godnym polecenia jest nowy model niszczyciela japońskiego "Akizuki" wydany przez wyd. WIR w serii "Kartonowa Flota" w skali 1:300. Model ten miał być chyba w założeniu modelem bardzo uproszczonym, dla początkujących modelarzy, którzy będą się na nim wprawiać, zanim zabiorą się za okręty w skali 1:200. Niestety, model wyszedł projektantowi bardzo mizernie, w dodatku ledwo rzeczywiście przypomina zgrabny i sławny niszczyciel "Akizuki". Stopień uproszczeń, sposoby rozwiązania dość karłowatych elementów, wywołują raczej powątpiewanie, czy to da się tak skleić, by cieszyło oko...

KSIAŻKI I PUBLIKACJE

Zacniemy od ciepłej jeszcze nowości z Japonii. Ukazał się kolejny, 19 już numer magazynu "MODEL ART."

Tym razem numer w całości poświęcony jest ostatnim japońskim, lekkim krążownikom: "Agano", "Noshiro", "Sakawa", "Yahagi" oraz "Oyodo". Publikacja ta przeznaczona jest głównie dla modelarzy budujących modele w skali 1:700. Omówione zostały w nich sposoby waloryzacji, a także wszelkie poprawki, jakich należy dokonać, by z zestawów Tamiya czy Fujimi ("Oyodo") wykonać naprawdę wierne historycznemu wyglądowi repliki tych okrętów. Poza licznymi, kolorowymi i czarno-białymi zdjęciami, w publikacji znajdziemy znakomite rysunki, plany generalne wszystkich wymienionych okrętów w skali 1:700. Planiki te pokazują kolejne przebudowy i modernizacje - sam krążownik "Yahagi" pokazany został na 4 planach generalnych, pokazujących wygląd okrętu w latach 1943 - 1945. Materiałem dodatkowym numeru jest fotorelacja z budowy dużego modelu kanadyjskiej korwety HMCS "Snowberry" w skali 1:72 z zestawu Revella. Jest też znakomita relacja z budowy modelu "Yamato" w skali 1:350 oraz relacja z budowy dwóch rosyjskich krążowników rakietowych: "Wariag" i "Marszałek Ustinow" 1:700 Trumpetera. Magazyn ma 136 stron i zawiera jeszcze więcej ciekawostek, niż jesteśmy tu w stanie opisać. Szkoda tylko, że nikt z Polski nie prowadzi dystrybucji tych znakomitych, japońskich publikacji modelarskich.



Kolejną publikacją wartą odnotowania i godną polecenia dla modelarzy okrętowych jest najnowsza publikacja wydawnictwa AJ Press z Gdańska. Przed kilkoma tygodniami ukazała się pierwsza część "Kriegsmarine Colors" w ramach serii "Encyklopedia Okrętów Wojennych" pod numerem 43. Jest to pozycja zupełnie nowatorska w dotychczasowym programie wydawniczym AJ Press-u. Po raz pierwszy w Polsce, otrzymujemy bowiem kompendium wiedzy na temat malowania okrętów wojennych z okresu II wojny światowej, jednej z flot wojennych. Dotychczas problematyka malowania okrętów wojennych była w jakimś stopniu tematem tabu w publikacjach krajowych wydawnictw. Tym większe brawa dla wydawnictwa, jak i dla autora tej najnowszej pozycji, bowiem dla modelarzy okrętowych problematyka malowania okrętów jest jedną z najważniejszych kwestii.

Cześć pierwsza, której autorem jest Mirosław Skwiot obejmuje

swoim zakresem malowanie wyłącznie okrętów liniowych Kriegsmarine do 1945 roku. W części tekstowej omówiono zasady malowania okrętów liniowych przed 1939 rokiem oraz dość skomplikowane zasady kamuflowania pancerników w okresie trwania II w. ś. Poza wieloma znakomitej jakości zdjęciami archiwalnymi, w książce znajdziemy mnóstwo kolorowych plansz pełnoformatowych, pokazujących kolorowe sylwetki wszystkich okrętów liniowych hitlerowskiej Kriegsmarine. O ile większość z tych plansz barwnych znana jest z poszczególnych numerów "EOW" omawiających konkretne jednostki, o tyle pojawiają się także plansze pancerników "Scharnhorst" i "Gneisenau", których monografia do tej pory nie ukazała się jeszcze nakładem AJ Press. Pewnym mankamentem dla modelarzy będzie brak odniesień podawanych kolorów jakie stosowano w Kriegsmarine na prawdziwych okrętach, do farb modelarskich. Szkoda, że autor nie zadał sobie trudu przeliczenia, chociażby w przybliżeniu odpowiedników Humbrola, Pactry, Revella czy Testorsa. Wielu modelarzom znacznie ułatwiłoby to życie przy budowie licznych modeli niemieckich pancerników z lat II wojny. W pełni zdaje sobie sprawę z wielkiego ryzyka przedstawiania takich przeliczeń, nie mniej jednak warto było zaryzykować, bowiem podanie fabrycznych oznaczeń stosowanego koloru, dziś nikomu nic już nie mówi...

Wielkim atutem jednak, jakby wychodzącym naprzeciw powyższemu moim zarzutom, jest dołączenie zafoliowanego arkusza z próbkami kolorów omawianych w książce. Sądzę, że dla modelarzy będzie to nieoceniona pomoc. Takie przedstawienie kolorów stosowanych w Kriegsmarine jest o wiele cenniejsze, niż całe tomy dywagacji słownych na ten temat. Pamiętajmy jednak, kiedy będziemy pieczołowicie dobierać Humbrole czy Pactry do podanych próbek, że te kolory na naszych modelach, muszą być zdecydowanie jaśniejsze w odcieniach. Modele oglądamy tak, jakbyśmy patrzyli na prawdziwe okręty ze sporej odległości. Wówczas nawet kolor czarny, staje się tylko ciemnoszarym. Niecierpliwie oczekuję wydania części drugiej, a może i trzeciej?

SZKUTNICTWO

Zwiedzając tegoroczne Targi Modelarskie w Norymberdze, które odbyły się na początku lutego, można było zauważyć nieliczne nowości w temacie modeli żaglowców drewnianych. Nowościami dla nas, modelarzy szkutników będą modele firm, które są nowymi na naszym skromnym jeszcze rynku modeli drewnianych. Godnymi polecenia modelami, będą zestawy produkowane i sprzedawane na całym świecie przez takie firmy jak: **Amati, Mantua Model, Sergal, Panart czy Mamoli**. Pytanie dlaczego? Ponieważ w zawartości pudełka znajdziemy: nieźle opracowane plany (często kolorową wkładkę z opisami oraz zdjęciami przedstawiającymi budowę modelu), które krok po kroku prowadzą modelarza w kolejne fazy budowy modelu, a jednocześnie rozwijają jego wiedzę i umiejętności techniczne, laserowo wypalane elementy drewniane, równo przycięte listwy z drewna egzotycznego, rzeźby metalowe, często wstępnie pomalowane elementy fototrawione, bandery - czyli trafny dobór wszystkich materiałów. Wspomniane powyżej firmy zrezygnowały z elementów plastikowych co jest ich wielkim plusem.

Pierwszym modelem, który zwrócił moją uwagę jest HMS "Victory" lorda Nelsona, w dość nietypowej jak na modele drewniane skali bo 1:200 (długość modelu 620 mm). Model w pudełku posiada wszystkie elementy do jego budowy,

otwarte furty działowe, a w nich działa oraz komplet szalup na pokładzie. Zmontowany model na stoisku firmy Mantua Model wzbudził szerokie zainteresowanie zwiedzających wystawę. Uważam, że to kawał roboty dla modelarza oraz możliwość wykazania się, ponieważ skala jest dość trudna i trzeba trochę wysiłku, aby wykonać go poprawnie i czysto.



Kolejnym modelem, nowością jest "Alert" firmy Mamoli. Była to szybka jednostka drewniana, patrolująca brzegi Ameryki na początku XIX wieku. Jego bardzo zgrabna, smukła sylwetka, odchylone od pionu maszty i sporych rozmiarów bombard na pokładzie sprawiają, że jest to model bardzo piękny i ciekawy. Mamoli zaproponowała go w skali 1:45, co daje nam model o długości 428 mm i wysokości 500 mm. Należy wspomnieć, że plany tego modelu opracowane były na łamach "Modelarza" w latach 80-tych. Pozostając przy firmie Mamoli, bardzo

ciekawą, a jednocześnie prostą do wykonania konstrukcją będzie model "GOZZO da pesca". Model ten zaproponowany w formie blokowej, z dobrze obrobionym kadłubem, jest ciekawą jednostką przedstawiającą bardzo popularną łódź włoskich rybaków do połowu ryb na Morzu Śródziemnym. Skala 1:28 (L = 290 mm, H = 44 mm) daje sporą jednostkę, o bardzo ciekawym kształcie kadłuba.



I na koniec pozostawiłem sobie do omówienia model firmy Amati: "Arrow"- (american gunboat) w skali 1:55 (długość modelu 470 mm). Amati daje nam bardzo ciekawą i nietypową jednostkę z dwoma łacińskimi żaglami oraz dwoma bombardami na dziobie i rufie tej jednostki. Ta amerykańska kanoniera (galera) z 1814 roku będzie z pewnością okrasą każdej kolekcji modelarza - szkutnika.



GN, WR, SG

Model kartonowy HMS Repulse Po raz pierwszy w kartonie



Zobacz więcej: www.fantom-model.pl
e-mail: fantommodel@wp.pl





PEREGRINE GALLEY

zestaw szkutniczy firmy SERGAL w skali 1:60

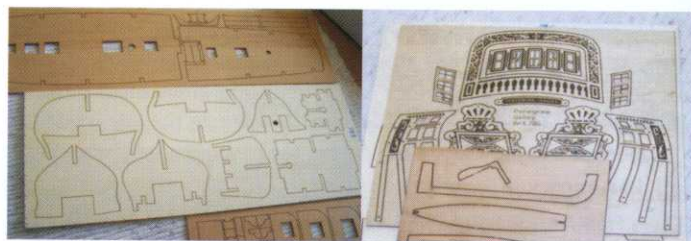
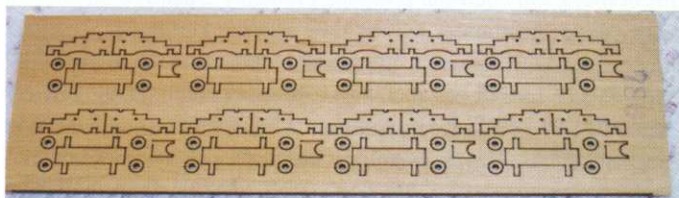
Włoska firma SERGAL jest ściśle związana z grupą producentów występujących pod nazwą MANTUA MODEL. I właśnie ona wydała model "Peregrine Galley" - 1700 w skali 1:60, (długość modelu 925 mm).

"Peregrine Galley" był to piękny trójmasztowiec, zbudowany w stoczni Dept-ford na Tamizie w Anglii w roku 1700. Statek ten został zaprojektowany i zbudowany pod nadzorem szefa stoczni Williama Lee. Ten smukły żaglowiec zdobył reputację jako bardzo szybka jednostka. Kursował pomiędzy koloniami angielskimi, a Ameryką Północną. Pomysł jego budowy zrodził się na początku XVI w. na Morzu Śródziemnym i był on pierwszym statkiem transportowym zaprojektowanym do uzyskiwania dużych prędkości. W roku 1716 zmieniono mu nazwę na "Carolina", przebudowano go pod pokładem, dostał również nowe wyposażenie pokładowe i został przystosowany do roli jachtu rządowego. W sierpniu 1720 roku zdjęto mu olinowanie i przeprowadzono remont w suchym doku, gdzie poddano go wysuszeniu i wymieniono niektóre elementy podwodne. Po 13-tu latach służby na morzu w roku 1733 przeprowadzono mu remont i nadano mu nazwę "Royal Caroline". Pod tą nazwą pływał aż do roku 1749, kiedy to przeszedł kolejną przebudowę - kadłub został przecięty na połowę, a w środek wstawiono mu nową część, zwiększając jego długość o 3 stopy i 9 cali. Wówczas to został odrestaurowany jako krążownik wojenny z 10 działami na pokładzie i powrócono do nazwy "Peregrine". W dniu 28 grudnia 1761 roku wypłynął z towarem w rejs do Lizbony i już nigdy o nim nie usłyszano. I tak kończy się historia naszego okrętu.

Teraz bliżej zajmiemy się zawartością naszego zestawu. W pięknym, kolorowym pudle z trudem mieści się cała zawartość. Mamy tu trochę reklamówek, skrócony katalog wyrobów i to co nas modelarzy najbardziej interesuje:

I Plany - 3 arkusze o wymiarach 100 x 70 cm. Przedstawiają wszystkie wykroje elementów w skali 1:1 budowanego modelu z ładnie opracowaną generalką. Budując model na podstawie tych planów, kierujemy się kolejnością faz montażu proponowaną przez producenta. Modele włoskie, które pojawiają się na naszym rynku, długo jeszcze nie będą posiadały instrukcji w naszym języku. Rozmawiałem korespondencyjnie z producentami, którzy stwierdzili, że sprzedaż ich produktów w naszym kraju jest minimalna. Myślę, że z czasem to się zmieni i doczekamy się polskiego tłumaczenia. Na dzień dzisiejszy modelarz musi poradzić sobie sam.

II Formatki - 9 sztuk o różnych grubościach sklejki, wszystkie ponacinane laserowo. Oddzielna formatka z ośmioma kompletnymi



ławet do dział okrętowych oraz dwie formatki z drewnianymi, dużymi (115 mm) szalupami, również wycinane laserowo. Szczególną uwagę jednak zwraca świetnie przygotowana dziobnica i rufa. Jest to płyta z laserowo wypalonym wzorem oraz ażurem okien, które znajdują się po bokach rufy okrętu.

III Listwy - zestaw 6 paczek różnego rodzaju miękkiego i twardego



drewna egzotycznego, potrzebnego do pracy na wręgach, masztach i przy wykończeniu modelu.

IV Zgrzewka z ośmioma pojemnikami - dwa pierwsze, duże zawierają: furty działowe, elementy mosiężne, kotwice, gwoździe, li-



ny i bandery. W następnych znajdziemy elementy toczone czyli: gretingi, jufersy, nagle i bloki z ładnie obrobionego mahoniowego drewna. Oczywiście są tu także pojemniki z lufami armatnimi oraz falkonetami mosiężnymi (do pomalowania) itp..

V Płótno na żagle - bo model nasz możemy zrobić w trzech wersjach: w pełnym ożaglowaniu, żagle zwinięte na rejach oraz bez żagli. Myślę że w każdej podanej wersji model nasz będzie się prezentował doskonale.

Aby zmontować model "Peregrine Galley" musimy zaopatrzyć się dodatkowo w takie materiały jak: klej WIKOL, Butapren oraz lakier KAPON (używam właśnie tego lakieru do zabezpieczenia elementów drewnianych, rozcieńczony daje nam polakierowaną powłokę matową).

Zachęcam do budowy tego modelu.

PS. Niektórzy z naszych kolegów uważają że budowa modeli z gotowych zestawów, nie ma nic wspólnego z prawdziwym modelarstwem. I częściowo mają rację lecz nie każdy z nas, który jest zauroczony starymi okrętami ma czas na start w imprezach modelarskich. Zestaw pozwoli mu zbudować swój wysniony model bardzo szybko, z całkiem niezłym efektem wizualnym. Czysto i dokładnie zbudowany, na pewno będzie podziwiany przez grono znajomych. A więc życzę powodzenia!

Waldemar Rupniewski
foto: Sylwester Grabarczyk

Model kartonowy torpedowca floty Austro-Węgier "98M" skala 1:200, wyd. QUEST

Jednym z najnowszych modeli kartonowych, wydanych przez wydawnictwo Quest z Kielc jest model Austro-węgierskiego torpedowca z okresu pierwszej wojny światowej "98M". Okręt ten był typowym przedstawicielem jednostek tej klasy budowanych przez C.K. Flotę jeszcze przed wybuchem pierwszej wojny. Historia jego służby była dość ciekawa i na uwagę zasługuje fakt, że okręt - choć po pierwszej wojnie został wcielony do floty greckiej - przetrwał w służbie aż do 1941 roku, kiedy to został zatopiony przez własną załogę, tuż przed wkroczeniem hitlerowców do głównej bazy greckiej floty w Salamis.

Ale wróćmy do naszego modelu. Autorem projektu jest Maciej Herbut, projektant znany głównie z modeli okrętów japońskich. Tym razem wziął „na warsztat” modelik okręciku ciekawego lecz niewielkiego i niezbyt skomplikowanego, który z pewnością będzie chętnie kupowany i budowany przez początkujących modelarzy. Niewielka ilość części, bo zaledwie dwa arkusze formatu A-4 na kartonie, z których zresztą 1/3 jednego z arkuszy to rysunki montażowe, zachęci z pewnością wielu. Jednak chciałbym ostrzec wszystkich, dla których będzie to w ogóle pierwszy kartonowy model okrętu.

Pomimo tego, że mamy tylko dwa arkusze części, jest ich bardzo dużo, jak na tak mały okręt. Także sam fakt, iż gabarytowo nie jest to wielka jednostka, a przez to wiele elementów wyposażenia jest maleńkich rozmiarów, można łatwo ulec złudzeniu, że budowa będzie bezproblemowa. Nic bardziej mylnego! Bezproblemowa będzie tylko wtedy, gdy poświęcimy wiele uwagi właśnie tym drobiazgom. Tu trzeba będzie zadbać o czystość wykonania i dokładność wycinania detali. Cała „drobnica” będąca wyposażeniem pomostu dowodzenia, nawiewniki, których jest sporo oraz wyposażenie pokładowe wymagają precyzji klejenia.

Ten maleńki modelik został opracowany bardzo wiernie w stosunku do planów. Ponieważ niewiele wiadomo o właściwej kolorystyce okrętów C.K. Floty, przeto nie będziemy dyskutować o właściwym doborze kolorów - ważne jednak, że w druku wyszło wszystko bardzo dobrze, bez przesunięć i odbarwień na burtach czy elementach poszycia dna. Pokład modelu torpedowca ma zaznaczone linie podziału blachy i tylko szkoda, że nie ma tego samego na burtach.

Dla początkujących modelarzy problemem może być sposób



rozwiązania burt w części dziobowej. W celu ich prawidłowego wyprofilowania, autor dokonał pionowych cięć, przez co burta tego małego torpedowca składa się aż z 4 elementów. Tak więc dokładne jej dopasowanie wymaga wiele uwagi, a co najważniejsze dokładnego retuszu krawędzi w miejscach sklejenia.

Chciałbym też zwrócić uwagę na obraz z okładki, autorstwa J. Baziuka. Jak do tej pory żaden model Quest z jego ilustracjami nie miał tak ekspresyjnego obrazu na okładce. Tym razem mamy naprawdę piękny widok na okręt, który dzięki tej okładce rozpała wyobraźnię i zachęca do jego sklejenia.

Model kartonowy szwedzkiej korwety "VISBY" skala 1:200, wyd. QUEST

W numerze 2 „MO” wspominaliśmy w dziale „nowości” o wydaniu dość oryginalnego modelu kartonowego szwedzkiej korwety „Visby”. Jest to niewątpliwa gratka dla tych modelarzy kartonowych, którzy od lat dość bezskutecznie poszukują modeli współczesnych okrętów wojennych. Jak do tej pory, ukazało się na przestrzeni 15 lat dosłownie kilkanaście modeli współczesnych jednostek wojennych. Amerykańskie lotniskowce „Enterprise” czy „Saratoga”, krążowniki „Ticonderoga” czy kilka okrętów rosyjskich: „Noworosyjsk”, „Sowremennyy”, „Lewczenko” czy też okręt podwodny „Czerwony Październik” to wciąż za mało, biorąc pod uwagę rozległość zagadnienia. Brak jednostek brytyjskich, niemieckich, francuskich czy bardzo interesujących okrętów wielu mniejszych flot Europy, że o świecie nie wspomnę...

I właśnie dlatego model korwety szwedzkiej „Visby” tym bardziej cieszy. Okręt jest tak odmienny od tego, do czego przywykliśmy, że i jego model siłą rzeczy musiał zostać opracowany w dość nietypowy sposób. Autor projektu Sławomir Dreger, znany z wydanego przez Quest „Czerwonego Października” zastosował w tym modelu coś jakby połączenie techniki budowy samolotu z klasyczną konstrukcją okrętową. Szkielet kadłuba modelu jest jednocześnie szkieletem nadbudówki głównej, która stanowi w tym okręcie jakby jednorodną całość. Należy tu wspomnieć, iż niecodzienne kształty korwety zostały wymuszone zastosowaniem technologii „stealth”, czyli okręt miał być w założeniu „niewidzialny” dla radaru. To właśnie wymusiło takie, a nie inne jego kształty.

Jest to bodaj pierwszy w Polsce model kartonowy okrętu tak bardzo współczesnego. Do tej pory mieliśmy do czynienia z okrętami umownie nazywanymi 'współczesnymi' ale często były to jednostki już dość wiekowe. Tymczasem korweta „Visby” z całą pewnością należy do najnowszych osiągnięć techniki okrętowej dnia dzisiejszego.

Prostota konstrukcji w pewnym tylko sensie przekłada się na prostotę opracowania modelu. Stosunkowo łatwy szkielet należy okleić burtami, które wymagają już wiele uwagi. Niewielkie przesunięcia mogą spowodować poważne problemy z dalszym montażem nadbudówki. Nie mniej jednak dwa arkusze kartonu z częściami oraz jeden arkusz papieru z elementami szkieletu mogą zachęcić początkujących modelarzy do zakupu. Po sklejeniu, modelik korwety „Visby” będzie z pewnością ozdobą niejednej kolekcji okrętów, tym bardziej interesującą z uwagi na kształty oraz nietypowe malowanie.



Model kartonowy niszczyciela ORP "BURZA" skala 1:200, wyd. QUEST

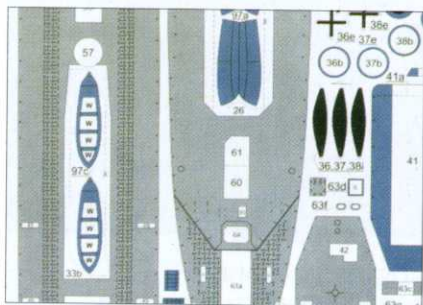


Trzecią nowością z wydawnictwa „Quest” jest model polskiego niszczyciela „Burza”. Jest to właściwie nie tyle nowość, ile wznowienie wydanego kilka lat temu modelu w opracowaniu Piotra Turalskiego. Model ów prezentował „Burzę” według jej najciekawszego malowania atlantyckiego z 1943 roku, czyli biało-niebieskiego. Tym razem model został nieco lepiej dopracowany pod względem drukarskim, aniżeli jego pierwsze wydanie.

Tym razem całość przełożono na nieco większy format B-4, w przeciwieństwie do poprzedniego wydania formatu A-4. Model więc składa się z 4 arkuszy kartonu i dwóch arkuszy papieru z elementami szkieletu oraz szablonami części do samodzielnego wykonania. Rysunki montażowe to jeden arkusz z detalami i jeden z kompletnym planem generalnym, na którym dodatkowo pokazano układ szkieletu kadłuba. Rysunki klasyczne, proste kreskowe, nie żadna grafika 3D. Nie mniej jednak chyba nikt nie będzie miał problemów ze sklejeniem modelu na ich bazie.

Model został opracowany jeszcze odręcznie, jednak przed wydaniem został przerysowany komputerowo. Choć model dzięki temu znacznie zyskał na jakości wizualnej, to jednak nie do końca wyszło mu to na dobre. Widać wyraźnie pewne problemy z zachowaniem symetrii podstawy dział 130 mm. Istnieje też obawa, potwierdzona przez modelarzy sklejących „Burzę” z pierwszego wydania, że istnieją pewne problemy ze spasowaniem burt, siatek nadbudówek czy elementów uzbrojenia. Składałem to na karby nie tyle nieuwagi autora opracowania, co właśnie problemów jakie napotyka się podczas przerysowywania skanowanych rysunków odręcznych. Z tego powodu wszystkim sklejącym model nowej „Burzy” zalecam to samo, co przy pierwszej - wiele uwagi i dopasowywania wszystkiego na sucho, przed przyklejeniem, by nie było niespodzianek.

W nowym wydaniu nie poprawiono tzw. „kreski” ale zadbane o właściwe malowanie, bowiem wydruk pierwszego wydania był ogólnie mówiąc nie najlepszy. Białą kolor oraz dość krzykliwy odcień niebieskiego, także same pokłady, nie za bardzo pasowały do wizerunku „Burzy”, jaką znamy z kilku jej wojennych zdjęć. W nowym wydaniu mamy wyraźną poprawę. Kolory są już znacznie bardziej stonowane i nie ukrywam zadowolenia widząc, że zaniechano koloru białego wymieniając go na bardzo jasny szary. W



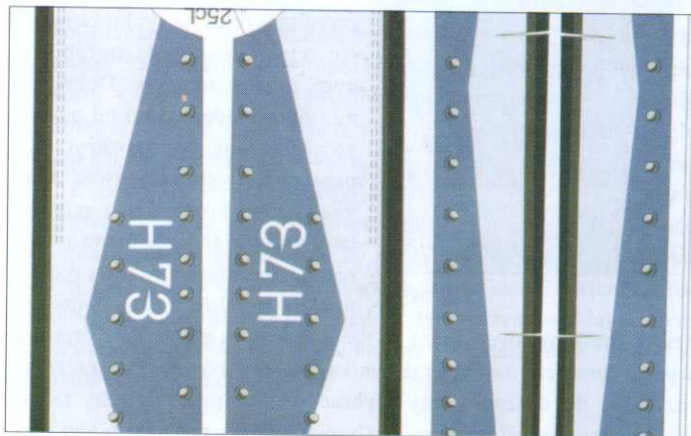
rzeczywistości możliwe jest, że okręt malowano białą farbą, jednak pamiętajmy o skali modelu i o tym, że oglądając go w skali 1:200 widzimy jakby prawdziwy okręt z pewnej odległości. Wówczas nawet kolor śnieżnobiały nie będzie biały, a już tylko

jasnoszary.

Burty otrzymały nieco bardziej stonowany kolor niebieski, który można nawet określić jako szaro-niebieski. Warto też zauważyć, że w nowym modelu zmieniono kolorystykę pokładu głównego i pokładów nadbudówek. Zrezygnowano z zastosowania takiego

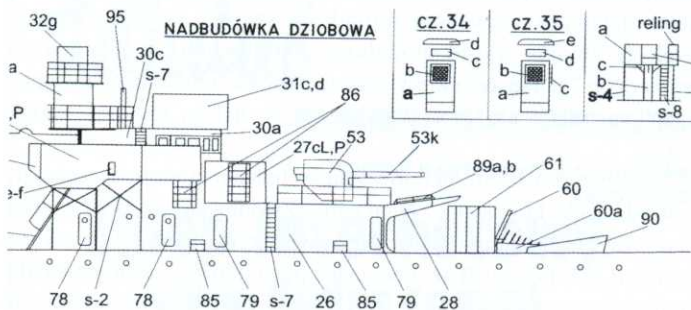
samego koloru niebieskiego, jak na burtach i wydrukowano go jako szary o ciemniejszym odcieniu. Według najnowszych źródeł dotyczących malowania polskich okrętów pływających w składzie Royal Navy, pokład na „Burzy” powinien być właśnie koloru ciemnoszarego.

Zaskoczył mnie nieco numer taktyczny na burcie i rufie modelu. Słynne „H-73” ma tutaj dość przedziwny wygląd. Proszę spojrzeć na zamieszczony poniżej fragment arkusza z burtami. Po pierwsze zastosowano niewłaściwą czcionkę, a po drugie cyfra 3 otrzymała dziwny bociani dziób.



Kończąc kwestię malowania okrętu i jakości wydruku modelu, chciałbym tylko wyrazić lekki żal z powodu nie poprawienia kolorystyki części podwodnej kadłuba. Podobnie jak w starszym wydaniu, tak i tutaj mamy kolor czerwony, który jednak wydaje się mieć odcień jakby lekko zbyt purpurowy.

Instrukcja montażu modelu jest wykonana jakby w „starym stylu”. Większość rysunków to rzuty boczne nadbudówek, komińów, dział, wyrzutni torped czy innych detali. Zrezygnowano poza kilkoma wyjątkami takimi jak: zrzutnie bomb głębinowych czy sza-



lupa okrętowa ze stosowania rysunków aksonometrycznych. Nie ma tu także komputerowej grafiki 3D, jakże modnej w ostatnim czasie. Sądę jednak, że i bez tego każdy modelarz mający już kilka modeli okrętów na koncie, poradzi sobie bez trudu z budową „Burzy”.

Jeśli chodzi o samo opracowanie, to model nadal prezentuje się znakomicie, choć minęło już kilka lat od jego powstania, co przy dzisiejszych skokach jakościowych dostrzegalnych z roku na rok, wydaje się być dobrym znakiem. Drobiazgowość dostrzegalna w detalach uzbrojenia, poprawne kształty osłon dział 130 mm, kratownice zrzutni bomb głębinowych, wsporniki pod falochrony dziobowej i rufowej nadbudówki, uzbrojenie przeciwlotnicze czy też wyposażenie pokładowe, zachęca do budowy modelu tego słynnego okrętu. Z pewnością będzie on znakomicie uzupełniał kolekcję polskich niszczycieli z lat II wojny światowej.

Grzegorz Nowak

Model kartonowy japońskiego krążownika "KITAKAMI" w skali 1:200, wyd. "ANSWER"



Nadchodzą dobre czasy dla kartonowych modelarzy. Dobre, bo po paru latach posuchy, polskie wydawnictwa przypomniały sobie o modelarzach okrętowych i w przeciągu roku na rynku pojawiło się wiele doskonale opracowanych modeli okrętów. Dobre, bo na rynku modelarskim od pewnego czasu daje się zauważyć ekspansję młodych firm, które z powodzeniem konkurują z potentatami w tej branży zarówno różnorodnością oferty, jak i jakością modeli, a także ceną. Dobre, bo

dzięki firmie Answer, która w ubiegłym roku po długiej przerwie wydała wreszcie model krążownika, nasz wybór nie ogranicza się już tylko do dylematu czy wybrać wielki, pracochłonny i skomplikowany model pancernika (lotniskowca) czy mały, mniej atrakcyjny wizualnie niszczyciel. To właśnie wydanie w 2005 roku "Isuzu" (recenzja w 1 numerze MO) rozpoczęło modę na krążowniki. Według mnie jest to temat poważnie zaniedbany w ostatnich latach przez wydawców.

Dzięki swojemu etatowemu projektantowi Maćkowi Herbutowi firma Answer szybko dogoniła najlepszych. Wcześniejsze jego dzieła tj. "Junyo", "Akitsushima", "Kiji" czy wspomniany już "Isuzu" potwierdziły jego wysoki kunszt i fakt, że wybiera on ciekawe i niebanalne tematy na swoje modele. Nie bez znaczenia jest też fakt, że opracowuje on modele okrętów japońskich, które są najbardziej poszukiwane i wzbudzają swoimi sylwetkami największe emocje wśród modelarzy okrętowych. A na dodatek wybiera on "na tapetę" okręty dość nietypowe, unikalne pod względem konstrukcji czy zastosowania, za co należą mu się wielkie brawa.

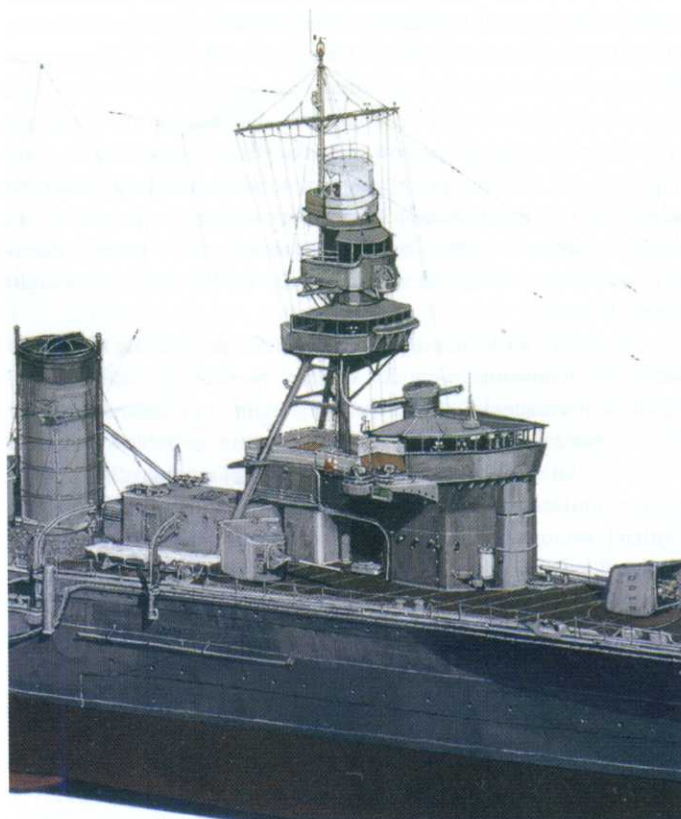
Do takich właśnie okrętów należy bohater niniejszej recenzji, japoński lekki krążownik "Kitakami". Zwodowany w 1920 r. jako klasyczny, trójkominowy lekki krążownik typu "Kuma" do zakończenia II w.ś. przeszedł aż 3 poważne przebudowy, z których każda zmieniała zasadniczo wygląd jak i zastosowanie jednostki. Fakt ten daje możliwość projektantom modeli pokazania jednego tylko okrętu w 4 możliwych konfiguracjach czyli: klasycznego lekkiego krążownika, krążownika torpedowego, transportowca dużych łodzi desantowych i nosiciela żywych torped "Kaiten". Wspomniany już Maciek Herbut korzystając z dostępnych na polskim rynku, dobrej jakości Planów Modelarskich (nr. 127/1985) zafundował nam najbardziej chyba oryginalną i atrakcyjną wersję "Kitakami" jako krążownika torpedowego. Warto dodać, że uzbrojony w 40 wyrzutni torpedowych wraz z bliźniaczym "Oi" w okresie 1941-43 był jedynym tego typu okrętem na świecie. Na rynku jest jeszcze do dostania model kartonowy "Kitakami" również w tej samej wersji uzbrojenia w skali 1:400 wyd. JSC ale to inna, starsza epoka projektowania i nie ma go co porównywać z recenzowanym tu modelem.

Powróćmy do modelu ze stajni "Answer"-a, który prezentuje okręt wg. stanu na rok 1941. W klasycznym ostatnio dla tego wydawnictwa formacie B4 otrzymujemy model wydrukowany na 8

arkuszach kartonu z częściami i 4 arkuszy papieru offsetowego z elementami szkieletu, rysunkami montażowymi i planem generalnym okrętu. Historia i dość lakoniczna instrukcja budowy znajduje się na wewnętrznej stronie okładki. Tył okładki to jak zwykle w przypadku "Answer"-a reklamy.

Kolorystyka modelu jest typowa dla jednostek Cesarskiej Floty czyli ciemnoszara z "czekoladowym" kolorem linoleum pokładu. Poszycie dna wydrukowane jest na dwóch arkuszach w kolorze ciemnoczerwonym i na pierwszy rzut oka nie wykazuje różnic w odcieniach. Druk jest solidny i brak jest przesunięć kolorów.

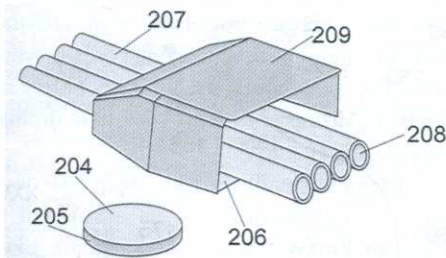
Pierwszy rzut oka na arkusze z elementami okrętu wskazuje jednoznacznie, że nie mamy do czynienia z modelem dla "masochistów". Dalsze przeglądanie rysunków montażowych potwierdza ten fakt, a nawet jestem w stanie odważyć się na stwierdzenie, że mamy tu do czynienia z jednym z łatwiejszych do wykonania modeli okrętów ostatnio wydanych. Nie ma tu wielkiej ilości drobnych części, brak "niewycinalnych", malutkich elementów, nadbudówka to nieskomplikowana bryła, kominy są proste i nie powinny sprawić jakichkolwiek problemów. Nawet maszty, konstrukcje z reguły bardzo rozbudowane i skomplikowane na okrętach japońskich, w tym przypadku są absolutnie "wykonalne" nawet dla modelarza o przeciętnych umiejętnościach. Oczywiście nie stoi na przeszkodzie, aby na własną rękę zwaloryzować model korzystając z dodatkowych materiałów źródłowych (literatura poniżej) i mającego pojawić się lada dzień zestawu elementów fototrawionych.



Szkielet kadłuba został podzielony na 19 wręg co przy prostej, klasycznej budowie kadłuba "Kitakami" jest ilością wystarczającą aby stanowił on solidną konstrukcję. Kadłub wykonujemy metodą klasyczną czyli najpierw dno, a potem burty. I tu niestety dochodzimy do najpoważniejszego błędu, może nie natury projektowej, a wizualnej. Podobnie jak w przypadku "Isuzu" na burtach nie są zaznaczone linie podziału blach. To bardzo duże uproszczenie, gdyż obecnie powinno być standardem w projektowaniu komputerowym

modeli, aby burty zostały podzielone chociażby prostymi liniami symbolizującymi płyty blach. Widziałem już sklejoną model krążownika "Isuzu" i przyznam szczerze - jego kadłub wygląda bardzo "łyso". Szkoda, że projektant nie naprawił tego błędu przy "Kitakami", bo model wyglądałby wtedy znacznie lepiej, a tak to traci on wizualnie sporo w stosunku do innych modeli z zaznaczonymi blachami na burtach. Podobnie należałoby uplastyczyć pokład z linoleum zaznaczając symbolicznie śruby na listwach, którymi ten materiał był mocowany do pokładu.

Pamiętając jak skomplikowane i pracochłonne są wyrzutnie torpedowe znajdujące się na niszczycielach japońskich należałoby się spodziewać, że przy budowie tego krążownika, gdzie musimy wykonać ich 10, będzie to droga przez mękę i utknemy przy nich na długi czas. Nic bardziej mylnego. Na "Kitakami" są one dużo prostsze i łatwiejsze do wykonania. Oczywiście 40 rur torpedowych w dalszym ciągu musimy tak czy owak zwinąć, lecz już sama konstrukcja osłony i podstawy wyrzutni składa się tylko z 4 części. I nie jest to jakieś wielkie uproszczenie ze strony projektanta, one po prostu takie były. Dodatkowy plus dla M. Herbuta za uwzględnienie istotnego szczegółu, mianowicie tego, iż wyrzutnie były niesymetryczne co powodowało, że odpowiednio na prawej i lewej burcie były one w



stosunku do siebie lustrzanymi odbiciami. Zapominały o tym nawet duże firmy (patrz plastikowy model "Kitakami" w skali 1:700 firmy PIT-ROAD).

Napisałem na poprzedniej stronie, że na pierwszy rzut oka instrukcja budowy jest lakoniczna ale wydaje mi się, że nie jest to wada bowiem wszystkie rysunki montażowe są bardzo przejrzyste, czytelne i powinny wystarczyć do prawidłowego wykonania modelu.

Reasumując: firma "Answer" wydała kolejny, bardzo dobrze opracowany i wydrukowany model niezwykle ciekawego okrętu. To na pewno gratka dla wszystkich pasjonatów okrętów spod bandery Wschodzącego Słońca. Pomimo braku podziału blach na burtach, krążownik "Kitakami" powinien znakomicie prezentować się po sklejeniu i myślę, że jest obowiązkową pozycją nie tylko dla miłośników *Nihon Kaigun*, których w Polsce jest cała rzesza ale dla wszystkich modelarzy okrętowych. Dodatkowo za duży plus uważam, iż jest on "wykonywalny" dla osób o różnym poziomie umiejętności, którzy chcą zbudować duży okręt, a nie chcą utknąć przy nim na długi czas. Fajnie by było aby M. Herbut pociągnął dalej temat trzy- i czterokominowych japońskich lekkich krążowników i opracował kolejny z nich, tym razem w klasycznym układzie uzbrojenia we wszystkie armaty 140 mm. Może "Tama" w oryginalnym kamuflażu?

Sylwester Grabarczyk

Zalecane publikacje:

1. "Plany Modelarskie" nr 127 z 1985 r.
2. "Anatomy of IJN Cruisers" - Grand Prix Series z 2001 r.
3. MODEL ART nr 13 z 2004 r.
4. Gakken nr 18 (1998 r.), nr 32 (2001 r.), nr 45 (2004 r.)

MORZE STATKI I OKRĘTY

**Pismo dla każdego
miłośnika okrętów i statków.**

Ukazuje się od 1996 roku.

Na jego łamach prezentowane są monografie okrętów wojennych z różnych epok, od czasów starożytnych po współczesne, opisy konfliktów i bitew morskich, jak i mało znanych epizodów z morskich dziejów ludzkości. Swoje miejsce mają również zagadnienia współczesnej gospodarki morskiej.

Wydawnictwo Magnum-X sp. z o.o.
ul. Grochowska 306/310, pok. 206
03-840 WARSZAWA

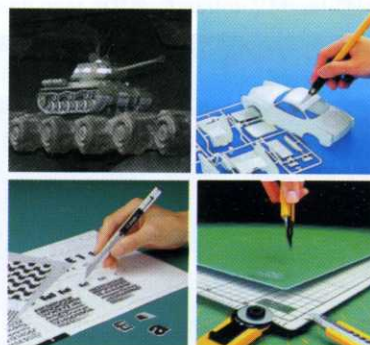
Zapraszamy na naszą stronę internetową:
WWW.MAGNUM-X.PL



NARZĘDZIA OLFA HURT-DETAL

**MODELE KARTONOWE, PLASTIKOWE
I NIE TYLKO**

sklep internetowy
www.dudus.com.pl

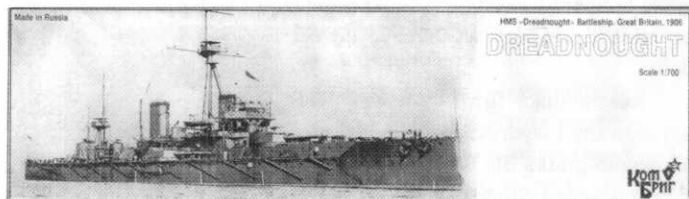


39-200 DĘBICA
ul. Rzeszowska 109/1
tel. (014) 6814 113
dudus@dudus.com.pl

SPRZEDAJEMY NARZĘDZIA



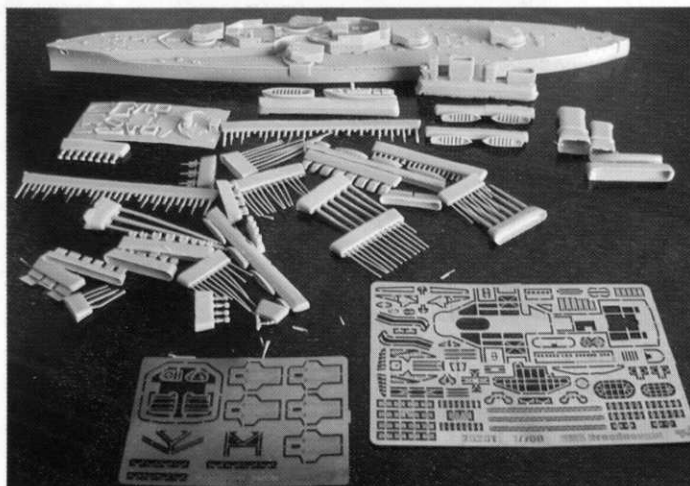
Model żywiczny pancernika HMS "DREADNOUGHT" Kombrig 1:700



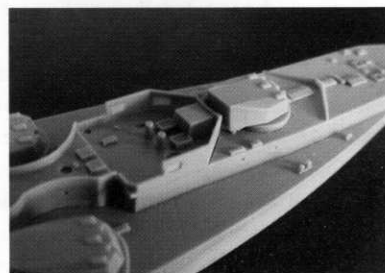
Brytyjski pancernik "Dreadnought" był jednym z najbardziej znanych okrętów tej klasy na świecie. Znaczący wpływ na rozwój okrętów wojennych XX wieku wciąż toczą spory z nim związane - czy był to okręt wyprzedzający swoją epokę, czy stanowił przełom w światowym budownictwie okrętowym w klasie pancernika, czy też był to okręt typowy dla swojego okresu, na którym zastosowano po raz pierwszy kilka nowatorskich pomysłów, takich jak jednolite uzbrojenie wież artylerii głównej w działa tego samego kalibru. Faktem natomiast bezspornym jest przyjęcie się jego nazwy dla określenia wszystkich pancerników wprowadzanych do służby po 1906 roku.

Niezależnie od rozbieżności poglądów shiploverów, modelarze zawsze chętnie sięgali po ten temat, jako bardzo atrakcyjny model zarówno wystawowy, pływający czy mikromodel. Producenci zestawów plastikowych jak do tej pory nie dostarczyli dobrego zestawu do wykonania modelu "Dreadnoughta" w żadnej z popularnych skal modelarskich, jednak producenci zestawów żywicznych nie zapomnieli o słynnym okręcie. Dla miłośników skali 1:350 znakomity zestaw produkuje amerykańska firma **Steel Navy**. Model drogi ale znakomicie przygotowany. Dla zwolenników skali 1:700 rosyjska firma Kombrig z Moskwy przygotowała równie dobry, a kto wie czy nie lepszy zestaw żywiczny zaopatrzony w dwie blaszki z częściami fototrawionymi. Ten zestaw właśnie chciałbym omówić i gorąco polecić modelarzom choć mam pełną świadomość faktu, jak trudno będzie komukolwiek w Polsce zdobyć ten model, bowiem jak dotąd żadna firma w naszym kraju nie prowadzi oficjalnie dystrybucji modeli Kombriga. A szkoda, bo to firma posiadająca w swojej ofercie niesamowitą ilość znakomitych zestawów zarówno w skali 1:700 jak i 1:350. W tym kilka modeli okrętów, z których z powodzeniem dałoby się wykonać polskie okręty wojenne z czasów PRL.

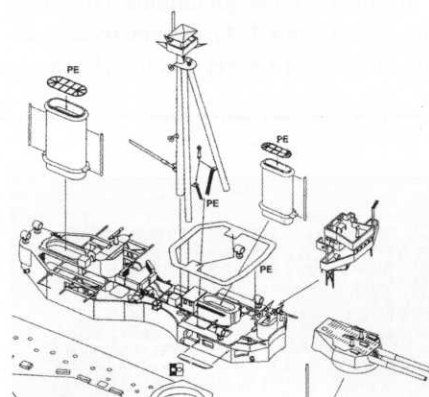
W bardzo skromnym kartoniku z czarno-białą okładką znajdziemy kadłub modelu pancernika, torebkę foliową z wszystkimi częściami oraz dwie blaszki fototrawione. Do tego dwa dwustronnie



zadrukowane arkusze A-4 instrukcji. Kiedy bierzemy do ręki kadłub modelu, zastanawiamy się od razu jakim cudem i jakimi technologiami wykonuje się tak precyzyjny odlew żywiczny. Kadłub ma wykonane deskowanie z wgłębными liniami podziału desek, które są tak delikatne, iż obawiam się, czy nie należałoby zastosować jakiejś specjalnej farby do malowania pokładu deskowanego, by nie stracił efektu jego delikatnej faktury. Wraz z kadłubem odlano barbety wież dział artylerii głównej z wydrążonymi otworami na wieże, które montuje się na lekkim wcisk pozwalający je dowolnie obracać. Większość wyposażenia pokładowego odwzorowano z niesamowitą precyzją i odlano wraz z kadłubem. Wszelkie świetliki, wentylatory, pachołki czy polery imponują dokładnością i zmuszają do zastanowienia - jak tu te drobiazgi pomalować, by nie straciły one efektu...



Elementy nadbudówki częściowo wykonano z żywicy, ale wiele z nich znajdziemy na arkuszach blaszki fototrawionej. Podczas budowy wieży dowodzenia używamy naprzemiennie jednych, jak i drugich. Pewnym mankamentem są maszty, które odlane z żywicy mają zawsze tendencję do wykrzywiania się, dlatego też modelarze z pewnością będą zmuszeni wykonać je we

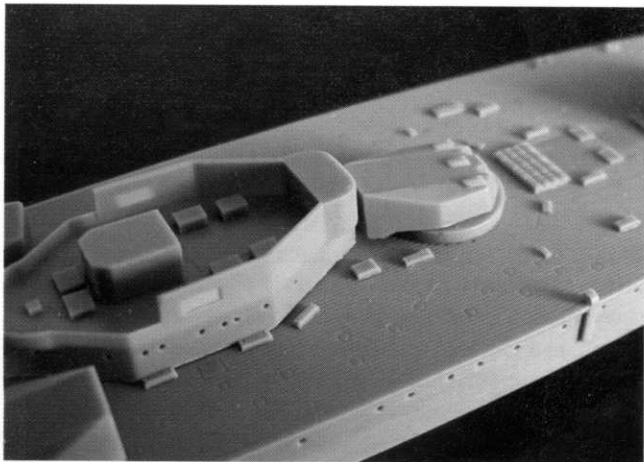


własnym zakresie z odpowiedniej średnicy drutu. Podobnie z innymi drobiazgami, takimi jak lufy dział średniej artylerii czy bomby dla mocowania sieci przeciwtorpedowych. Te detale radziłbym także wykonać samodzielnie, bowiem choć znajdują się w zestawie i są wykonane przyzwoicie, o wie-

le łatwiejszy będzie montaż samodzielnie wykonanych. Takie właśnie drobiazgi jak słupki masztów, bomby, wszelkie „pręciki” wychodzą w technologii żywicznej dość kiepsko, bowiem w czasie utwardzania żywicy cienkie elementy ulegają zniekształceniu i wyginaniu, które trudno naprawić.

Wieżę dział artylerii głównej są odlewane w całości, jednak dachy wież wykonujemy z blaszki. Przydałyby się także w zestawie lufy armat toczące z metalu, jednak te z żywicy są całkiem przyzwoite i poza wywierceniem otworków wlotowych nie trzeba większego wysiłku, by wyglądały po wklejeniu do wieży efektownie. Radziłbym także nie wklejać wież na stałe, a po prostu wcisnąć je w otwory barbet, wówczas w skończonym modelu mamy możliwość obracania ich w dowolny sposób.

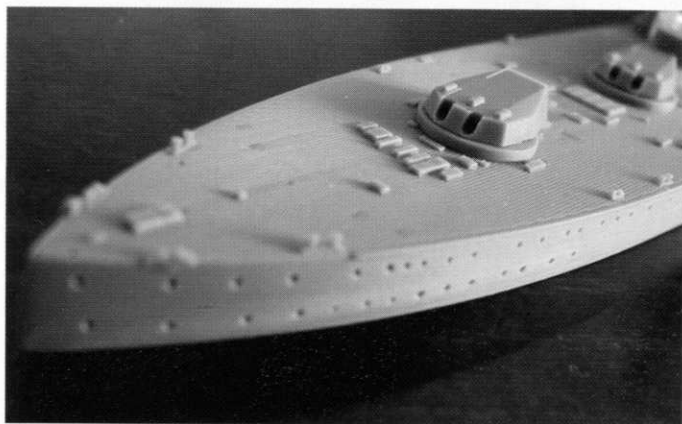
Wiele uwagi będzie wymagało malowanie modelu, bowiem znakomicie i bardzo delikatnie odwzorowane elementy wyposażenia wnętrza mostka, gretingi na pomostach czy wszelkiego rodzaju „drobnica” wyposażeniowa nie wybaczy nikomu niedokładności i niestaranności przy malowaniu. Zalecam używanie najcieńszych z możliwych pędzelków oraz stosowanie akrylowej farby Pactra, która charakteryzuje się bardzo cienką warstwą. Humbrol daje grubą warstwę i istnieje możliwość zalania wielu



detali w niedopuszczalny sposób.

Skoro już jesteśmy przy uwagach dotyczących budowy modelu, to warto wspomnieć, że model nie posiada żadnego odwzorowania pancerza czy poszycia blach na burtach, co absolutnie nie jest żadną wadą w przypadku takiego modelu w takiej skali. Nie mniej jednak budując model warto skorzystać z planu generalnego, jaki reprodukuje z instrukcji modelu i pokusić się o waloryzację burt o wspomniane elementy. Warto także zwaloryzować gładkie kominy czyli zaznaczyć delikatnie charakterystyczne dla kominów brytyjskich pancerników i widoczne na zdjęciach podziały blach. Zestaw blaszek nie zawiera relingów wobec czego należy zaopatrzyć się w nie niezależnie.

Instrukcja opracowana jest bardzo porządnie; mamy więc pokazane wszystkie elementy zestawu łącznie z „blaszkowymi”, są perspektywiczne rysunki bardzo przejrzyste pokazujące kolejne etapy montażu i jest plan generalny w skali 1:1 do modelu, z którego na pewno warto korzystać przy budowie. Całe olinowanie, które wykonamy w modelu jest świetnie na owym planie przedstawione.



Podsumowując, żywczy model firmy Kombrig w skali 1:700 jest ze wszechmiar godny polecenia. Bardzo wysoka jakość wykonania kadłuba i detali sprawia, że cieszy się on pośród modelarzy na świecie wielkim powodzeniem i uznaniem. Każdy kolekcjoner, który kocha pancerniki nie może nie mieć w swojej kolekcji protoplasty długiego „rodu” dreadnotów czyli okrętów liniowych, które swoją nazwę zawdzięczają właśnie HMS „Dreadnought”.

Grzegorz Nowak

КОМБРИГ

Zalecana literatura:

1. R.A. Burt - „British Battleships Of World War One” - Naval Institute Press, 1986;
2. *The Battleship Dreadnought* - Anatomy Of The Ship Series - Conway Maritime Press, 2003;
3. Morskaja Kollekcja nr. 6/1996

Rysunek: KOMBRIG

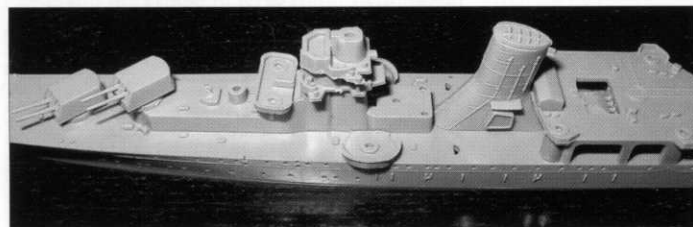


Modele plastikowe krążowników japońskich „AGANO” i „YAHAGI” - Tamiya 1:700

Mam wrażenie, że przyzwyczailiśmy już naszych czytelników do recenzji modeli, które są nowościami na rynku. W dużej mierze tak właśnie będzie i w przyszłości, nie mniej jednak będą nam się zdarzały „wycieczki w przeszłość” i pojawiać się będą od czasu do czasu recenzje modeli, będących w sprzedaży od wielu lat. Modeli, które warto wciąż jeszcze kupić, bowiem niewiele straciły na atrakcyjności zarówno technicznej jak i tematycznej.

Do takich modeli zaliczyłbym modele dwóch japońskich lekkich krążowników z okresu II wojny światowej typu „Agano”, produkowanych od wielu lat przez znanego z wysokiej jakości wyrobów, japońskiego potentata w dziedzinie modeli plastikowych firmę Tamiya. Modele te to prototypowy „Agano” oraz jego bliźniak „Yahagi”. O ile ten pierwszy znany jest z głównie z tego, że dał nazwę całemu typowi, serii 4 okrętów zwanych typem „Agano”, o tyle druga jednostka wślawiła się udziałem w ostatniej, samobójczej misji sławnego superpancernika „Yamato”. Udział tego krążownika w ostatniej bitwie „Yamato” oraz jego tragiczny los stał się dość powszechnie znany dzięki opublikowanym w połowie lat pięćdziesiątych XX wieku wspomnień jego ocalałego dowódcy, kmdr. Tameichi Hara. Słynny i bardzo skuteczny dowódca niszczycieli z lat zmagania Cesarskiej Floty z US Navy na Pacyfiku, w 1945 roku objął dowodzenie lekkim krążownikiem, który został zatopiony wraz z Yamato i czterema niszczycielami w maju 1945 roku w wyniku zmasowanych ataków lotniczych samolotów pokładowych US Navy.

Plastikowe modele krążowników „Yahagi” i „Agano” zostały opracowane na bazie wielu wspólnych elementów. Tak więc mamy w pudełkach te same kadłuby, na których znajduje się podstawa nadbudówki dziobowej, taką samą ramkę plastiku z głównymi elementami modeli: kominem, masztami, katapultą. Ponieważ jednak między tymi dwoma okrętami występowały pewne drobne różnice tym bardziej, że w założeniu producenta każdy z nich pokazuje inny okres służby, znajdziemy na ramkach różniące się od siebie pomosty wieży dowodzenia, pokład wnoszący się ponad

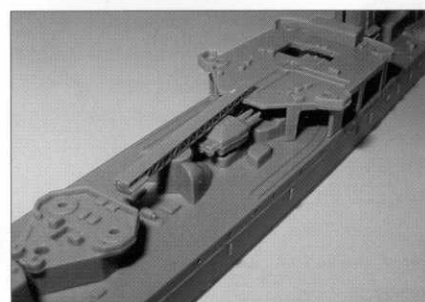


wyrzutniami i magazynami torped, na którym znajdowały się szyny dla wózków wodnopłatów pokładowych oraz burtowe stanowiska dalmierzy i reflektorów, odmienne dla każdego z tych dwóch okrętów.

Kadłuby modeli są identyczne, choć jeśli mają oddawać wygląd jednostek z 1942 roku („Agano”) i 1945 („Yahagi”), to przy tym drugim okręcie trzeba będzie zaszpachlować praktycznie cały dolny rząd iluminatorów burtowych, które w 1945 roku zostały



zaspawane. Pozostała ich niewielka ilość w górnym rzędzie. Warto także wykonać we własnym zakresie wszystkie drzwi oraz bulaje na ściankach nadbudówki dziobowej (a także pozostałych nadbudówek), bowiem odlana wraz z kadłubem jest kompletnie gładka. Nie mniej jednak kształty jej są zdecydowanie poprawne, co daje nam gwarancję uzyskania dość wiernych replik. Cały pokład głów-



ny modelu jest zgodnie ze stanem faktycznym pokryty linoleum z delikatnymi wypukłymi liniami oznaczającymi mosiężne listwy dzielące pasy tego materiału. Tylko krawędź pokładu na rufie i pokład dziobowy do falochro- nu były metalowe w oryginale, więc w mo-

delu będą malowane kolorem burt i nadbudówek.

Na zasadniczej ramce z częściami modelu jest właściwie wszystko, co potrzebne z całej drobnicy wyposażenia. Warto zwrócić uwagę na wysoką jakość wyprasek, które nie mają żadnych nadlewk, przesunięć i wszelkich charakterystycznych cech właściwych dla starych i dość wysłużonych form wtryskowych. Odnoszę wrażenie, że starzenie się form jakby nie dotyczyło wyrobów



Tamiya. Nie mniej jednak producent uznał najwyraźniej, że wiele elementów wyposażenia czy uzbrojenia krążowników nie spełnia już dziś wysokich wymagań rynku i dlatego w pudełku znajdziemy w osobnej folii dwie uniwersalne ramki wyprodukowane całkiem niedawno i załączane sukcesywnie do wielu innych starszych modeli zarówno Tamiya, jak i innych firm produkujących od lat modele z serii Water Line Series. Podobne ramki znajdziemy w modelach „Yamato” czy „Musashi” Tamiya, „Nagato” czy „Tone” z Aoshima, lub „Ise” czy „Myoko” z Hasegawy.

Stara ramka z „Agano” i „Yahagi” zawiera dwa wodnosamoloty typu Aichi E13A1 „Jake”. Są one dość poprawne, jednak te z nowych ramek są zdecydowanie lepsze. Mają już typowe dla no-

wych modeli delikatne, wgłębne linie podziału. O wiele lepszej jakości są także łodzie motorowe i szalupy z nowych ramek. Łodzie ze starej ramki mają nieco niewłaściwy kształt. Na ramkach znajduje się także katapulta, którą jednostki typu „Agano” posiadały na śródokrećcu, jednak w przypadku modelu „Agano” nie uwzględniono jednego drobiazgu z tym związanego. A mianowicie tego, że ten okręt jako jedyny z typu posiadał w 1942 roku inny typ katapulty dla wodnosamolotów, o wiele dłuższej, niż typowa Model 5 Shiki 2 Go5 Gata. Owe typowe są także na ramkach uniwersalnych, jednak tej dla „Agano” niestety nie przewidziano. Warto więc o tym pamiętać i przy budowie modelu krążownika „Agano” po prostu wykonać ją samodzielnie, bądź też wykorzystać jakiś zestaw blaszek fototrawionych. Godne polecenia są blaszki Gold Medal Models oraz Tom's Modellworks.

Uniwersalne ramki zawierają także dalmierze, reflektory, żurawiki łodziowe, działka przeciwlotnicze, kotwice oraz całe mnóstwo elementów, które nie mają wprawdzie zastosowania na „Agano” czy „Yahagi”, nie mniej jednak warto są zachować, bowiem można je wykorzystać z powodzeniem na wielu innych japońskich okrętach, także tych budowanych od podstaw w skali 1:700. Dla przykładu na „Yahagi” i „Agano” wykorzystamy tylko jeden typ wodnosamolotu pokładowego, a na ramce mamy dodatkowe trzy maszyny pochodzące z różnych okrętów i okresów ich użytkowania w Cesarskiej Flocie.

Gdyby ktoś chciał do swojej kolekcji zbudować dwa pozostałe krążowniki typu „Agano”, czyli „Noshiro” i „Sakawa”, polecałbym zakupienie po jeszcze jednej sztuce „Agano”, z którego najłatwiej będzie nam zrobić „Noshiro”, bowiem różnice były niewielkie, oraz „Yahagi”, z którego najłatwiej wykonamy model „Sakawa”, gdyż te



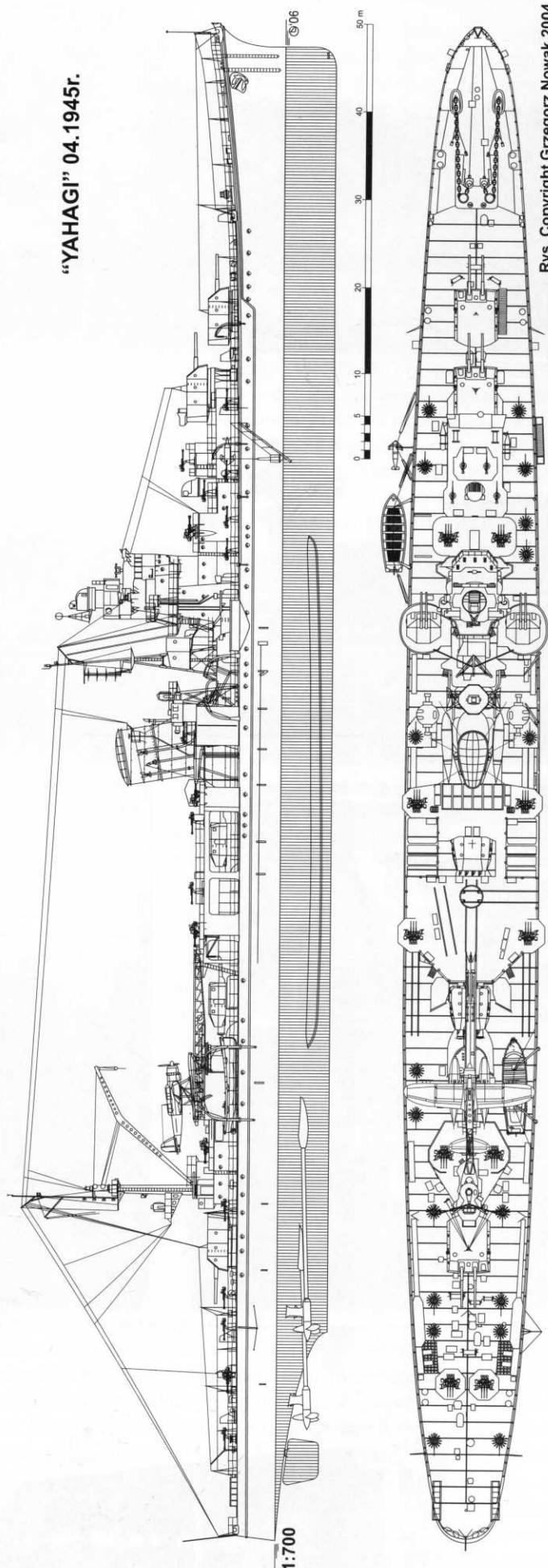
Model „YAHAGI” 1:700 z zestawu Tamiya
Foto: Internet

okręty były do siebie bardzo zbliżone. Mam nadzieję, że pewną pomocą będzie zamieszczony w tej recenzji planik „Yahagi” w skali 1:700 mojego autorstwa. Planiki wszystkich czterech okrętów, w tym „Yahagi” znalazły się w dwuczęściowym artykule opisującym te jednostki w magazynie „Okręty Wojenne” nr 63 i 64 (1 i 2/2004), jednak planik „Yahagi” zamieszczony obok został zweryfikowany i poprawiony zgodnie z nowymi informacjami i materiałem rysunkowym, jaki w międzyczasie do mnie dotarł.

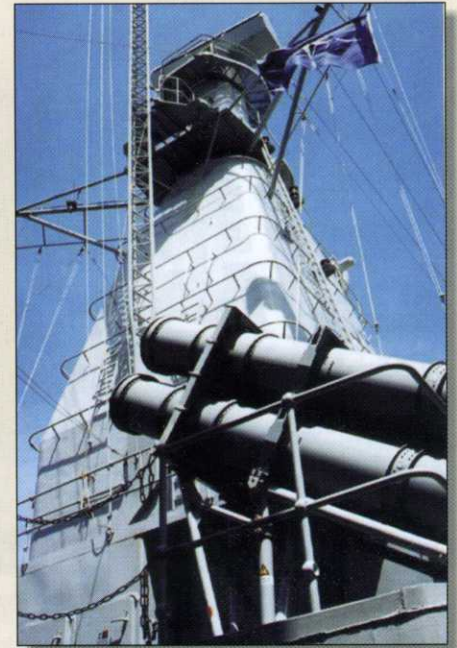
Grzegorz Nowak

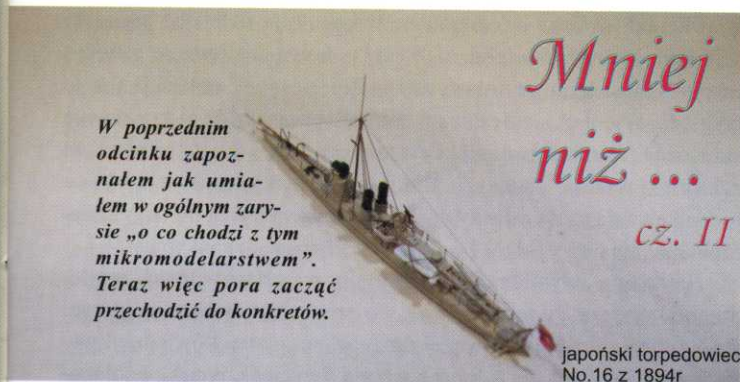
Zalecana literatura:

1. Maciej S. Sobański - „Japońskie Lekkie Krążowniki typu „Agano”: „Okręty Wojenne” nr 63 i 64 (1 i 2/2004),
2. E.Lacroix & L. Welles - „Japanese Cruiser Of The Pacific War”: Naval Institute Press, Annapolis 1997,
3. Gakken nr. 19; 1998
4. Model Art. nr. 19 (701), Tokyo 2006.



Rys. Copyright Grzegorz Nowak 2004





I tu zaczynają się problemy. Pierwotnie zamierzałem moją „opowieść” o tworzeniu mikromodelu poprowadzić na konkretnym przykładzie. Czyli krótko mówiąc budować mikromodel, relacjonując jednocześnie na łamach naszego pisma kolejne etapy pracy. W tym zamiarze będę trwał (uparcie) dalej tyle tylko, że nie uda się go przeprowadzić bez pewnego wstępnego etapu. Nie można bowiem przystąpić do budowy mikromodelu (i nie tylko mikro-) bez przygotowania solidnej dokumentacji oraz „warsztatu”. Tak więc i ja zacząć muszę od tych zagadnień, a zapewniam, że już na tym początkowym etapie można popełnić błędy, które zaważą na końcowym efekcie naszej pracy.

W poprzednim artykule zwróciłem uwagę na proporcje (czy może raczej - dysproporcje) między wielkością warsztatu, a objętością zgromadzonej dokumentacji i nie było w tym żadnej przesady. Archiwum takie gromadzi się latami i nie ukrywam, wiąże się to z wydatkami, które stanowią lwia część kosztów uprawiania mikromodelarstwa.

W tym miejscu wypadało by więc określić jaki model będziemy budować i poczekać na zgromadzenie przez czytelników dokumentacji ale nie tędy droga! Na początek więc pomyślnie nad czymś realnym - jeżeli nasz cykl nie ma ciągnąć się przez kilkanaście miesięcy, a tyle zajmuje mi zazwyczaj budowa modelu dużej jednostki bojowej, to poszukiwania sprowadzają się do „czegoś mniejszego” wielkości powiedzmy niszczyciela. Tu pojawia się kwestia „wielkości”. Zaznaczyłem już wcześniej, że moje doświadczenia dotyczą głównie modeli w skali 1:1000 i powiedzmy zbliżonej 1:700. Jeżeli jednak przyjmujemy dla swojego modelu inną skalę, choćby popularną 1:400 - musimy się liczyć z zastosowaniem pewnych odmiennych technik pracy czy materiałów. Będę się starał uwzględnić te kwestie w trakcie opisów. Liczę też na to, że może inni mikromodelarze tworzący w tych skalach zechcą zabrać głos na naszych łamach.

Nie chcąc zmuszać czytelników do poszukiwań „na własną rękę” w różnych źródłach, zdecydowałem się wykorzystać to co już mamy dostępne i to dosłownie „pod ręką”. W dwóch pierwszych numerach „Modelarstwa Okrętowego” znaleźć możemy dobre plany jednostek wielkości odpowiedniej dla naszych celów. Oprócz materiałów n/t japońskiego niszczyciela „Yukikaze”, który na początek wydaje mi się jednak zbyt skomplikowany, pojawiły się plany jednostek bardzo ciekawych, a dla naszych celów niemal idealnych tzn. holenderskich torpedowców typu „Z5”. Do materiału, który już mamy zawsze jest wskazane zgromadzenie jak największej ilości dodatkowych informacji, opisów np. dotyczących oznakowania czy malowania (koniecznie należy takie dane umiejscowić w konkretnym okresie - czyli datować), a zwłaszcza fotografii. Nieocenionym źródłem są tu możliwości internetu (zachęcam - można tam znaleźć wszystko). Tak skompletowane materiały trzeba dokładnie przejrzeć, skonfrontować z planami, czasem nawet wprowadzić własne poprawki i odrzucić to co błędne lub nieprzy-

datne.

Podkreślam to bardzo ważny etap pracy! Błąd czy przeoczenie popełnione teraz „wyjdzie” podczas pracy, czasem z fatalnym efektem. Na co więc zwracać uwagę? Po pierwsze na kompletność materiałów. Ważne są linie teoretyczne - nawet przy tak małym modelu, będzie nam bardzo trudno określić rozchylenie wręg dziobnicy, jeżeli plany tego nie określają trzeba będzie samemu zrobić dodatkowe rysunki na podstawie planu i zdjęć. Tu drobna uwaga: podczas pracy korzystam zawsze z planów dwukrotnie powiększonych (tzn. 1:500). Są one bardziej przejrzyste i łatwe w pomiarach. Używam dwóch planów, z których na jednym nanoszę notatki (np. zaznaczam elementy wykonane itp.).

Odszukajmy elementy których plany nam nie pokazują i szukajmy zdjęć, na których te detale odnajdziemy - mam tu na myśli np. wygląd tylnej ściany nadbudówki, baku, wnętrza łodzi itp. Dobrze było by znaleźć zdjęcia ukazujące szczegóły uzbrojenia czy wyposażenia zazwyczaj charakterystyczne dla poszczególnych marynarek. Jednym z najważniejszych, na tym etapie przygotowań jest zgromadzenie materiału umożliwiającego określenie malowania okrętu i to koniecznie datowanego. Powiem tylko, że w wypadku gdy nie jestem w stanie ustalić malowania elementów okrętu - nie przystępuję do jego budowy. A jest to kwestia skomplikowana. Nie chodzi tu bowiem tylko o „szare burty” (nawet tu warto określić ową „szarość” - a bywają rozmaite) ale także kolor pokładu, szalup i sprzętu ratunkowego, malowanie uzbrojenia, gdzie elementy ruchome często bywały niemalowane (metal), sprzętu pokładowego (windy, elementy mosiężne), wnętrza (pomosty, bak) tam gdzie będą one w modelu widoczne, by skończyć na zmiennym w różnych okresach oznakowaniu (oznakowanie kominów, nr. taktyczne, pasy identyfikacyjne).

Wydawało by się, że kwestia malowania to końcowy etap pracy i zasadniczo tak jest ale... No właśnie. Jak wspomniałem już na początku musimy ustalić czy będziemy w stanie wykonać wszystkie elementy modelu, a w tym i malowanie, czy posiadamy wystarczająco kompletną dokumentację. Jeszcze nie zaczęliśmy budowy modelu, a już tyle roboty! Zgadza się, jeżeli model ma być poprawnie wykonany trzeba się do tego solidnie przygotować. Dokładne przestudiowanie materiałów to podstawa pracy. Bywają modele, w których pewne elementy np. wyposażenia trzeba będzie uwzględnić już na wstępnym etapie obróbki kadłuba. Tak bywa np. w modelach okrętów podwodnych ale nie tylko. Jeżeli nasz model będzie przygotowywany pod kątem startów w zawodach i konkursach, a więc związanego z tym przewożenia, już teraz musimy zadbać o jego bezpieczny transport. W wypadku bardzo małego modelu wystarczyłoby w zasadzie delikatne podklejenie go na taśmie dwustronnie klejącej (mała masa, a więc i mała bezwładność modelu), tu zwróćmy uwagę aby taśma trzymała model tylko w części środkowej spodu czyli nie dochodziła do burt - mogła by wtedy naruszyć malowanie.

Zaczyna w naszym artykule pojawiać się co pewien czas kwestia wyposażenia warsztatu. Celowo nie poruszałem dotąd tych spraw, a i w tym miejscu tylko to wyjaśnię. Wyposażenie warsztatu to moim zdaniem sprawa czysto indywidualna (napisano też o niej niemało). Każdy musi dopasować sobie narzędzia takie, jakie jemu najlepiej „leżą w rękę”. Mniej więcej połowa z narzędzi, którymi się posługuje jest wykonana własnoręcznie. Poza tym niezbędne będą wiertła (0,12 - 0,95mm), drobiazgi ze sklepów z art. elektronicznymi i jubilerskimi, inne jak „Cezał” (końcówki szlifierskie itp.). Warto mieć suwmiarkę elektroniczną ale zwykła - suwakowa (byle bez luzów, pomiar do 0,05mm) też wystarczy. Wszystko to oczywiście kosztuje więc bez pośpiechu. Jeszcze kilka linijek naj-

piej stalowych różnej długości, skalpele z uchwytem (nie mam! - używam nożyków „Olfa” - sklepy dla plastyków), dobry ołówek... itd. Słowem żadne cuda, każdy modelarz to ma w szufladzie!



narzędzia na płycie z panela

Jednak mało który ma tyle „świateł” nad stołem! Światło to podstawa przy mikromodelarstwie, inaczej stracie wzrok po paru latach. Do dziś nie używam okularów (choć wielu moich rówieśników nie może bez nich gazety przeczytać), mam dobre szkło powiększające, bardzo przydatne do kontroli wykonania części ale podstawą pozostaje oświetlenie. Nie będę tworzył teorii - powiem jak jest u mnie: warsztat na wprost okna, kierunek E1/2SE jak mawiają „matrosy”, czyli generalnie na wschód - dużo światła naturalnego od przodu, 30 - 35 cm nad miejscem pracy (a więc poniżej linii wzroku) „stelaż”, a na nim w środku 15 W neonówka plus naokoło w równych odstępach 4 x 20 W halogeny. Stelaż jest regulowany w pionie i w poziomie tak, by światło koncentrowało się na miejscu pracy lecz nie świeciło w oczy. Halogenki na obwodzie likwidują cień, który potrafi „oszukiwać” przy wykonywaniu drobnych elementów. Wiem, że niektórzy uzyskują ten efekt używając neonówek pierścieniowych. Ważne by światło było jasne, nie dawało cienia i nie świeciło w oczy. O innych żyletkach, papierach ściernych i „takich tam” nawet nie wspominam. No i jakiś zapas materiałów. Ten po pewnym czasie zgromadzi się sam ale trochę drewna trzeba mieć (niech się sezonuje twarde i miękkie), różne druty (z cewek), jakieś folie, PCV itp..

Generalnie mikromodele robi się „ze śmieci” (to nie tylko moja opinia) więc wszystko warto mieć pod ręką. Kleje i szpachle - piszę je razem bo często się rolami wymieniają. Wszystko dostępne: głównie „vinacet” - introligatorski po wyschnięciu pozostaje elastyczny, „distal” - długo wiąże ale dobrze wypełnia, daje się kształtować w trakcie schnięcia i jest niezły w obróbce, dwa „Cyanopany” - ME - szybki i GEL - gęsty i też szybki, a szpachlówka - zwykła, modelarska „Tamiya Putty”.

Pisząc to spoglądam co chwilę na mój warsztat obok, zapomniałbym jeszcze o sprzęcie do malowania! Cały ten „sprzęt” to wyłącznie pędzle, żadnego aerografu (bo nie ma gdzie), drobne napisy czy znaki robię czasem trzciną (jak ktoś umie strugać) ale pędzlem 0/5 można wszystko. Farby: „Humbrole”, jest dużo dobrych akryli w sprzedaży ale także zwykłe akwarele (choć raczej nie pastele), no i coś do ich mycia pod ręką. Celowo staram się być lakoniczny wymieniając to, czym i na czym pracuję ale będziemy poruszać te tematy szczegółowo w konkretnych przypadkach, wobec czego nie chcę teraz się o tym nadmiernie rozpisywać.

Najwięcej jednak pożytku mam z narzędzi wykonanych własnoręcznie. Są one, co zrozumiałe najlepiej dostosowane do wymogów i specyfiki pracy mikromodelarskiej, a poza tym są tanie i łatwe w wykonaniu. Są to głównie różnego rodzaju „pilniki”, „ścieraki” itp. akcesoria - praca mikromodelarska to bowiem głównie

właśnie szlifowanie i docieranie. Wykonuję je oklejając papierem ściernym, różnego kształtu „uchwyty”: drewniane (twarde gatunki) lub PCV i plastikowe (elastyczne). Zdjęcie obok pokazuje jak to wygląda. Wymiary - zależnie od potrzeb. Uważam, że są one równie skuteczne jak metalowe iglaki ale tak jedne jak i drugie po pewnym czasie się wytrą i „zatkają”. Nie mniej jednak metalowe iglaki co nieco kosztują, a we własnych zrywam stary papier i po oczyszczeniu naklejam nowy (klej - Distal) lub wyrzucam i robię nowe.

Podobnie „wymienną” jest w moim warsztacie główna powierzchnia robocza, że tak ją nazwę. Po prostu blat stolika, na którym pracuję jest w części używanej do „obróbki materiałów” przykryty dodatkowo twardą, przykręcaną płytą (wycinek panela podłogowego o wym. 75 x 20 cm). Można na nim ciąć, kleić, obrabiać, bardzo dobrze czyści się papierem ściernym (mało się wycierając), a średnio dwa razy w roku (po całkowitym zniszczeniu powierzchni) wymieniam go w 10 minut na nowy.

Podobnie jest z pęsetami: na bieżąco używam 3 - 4 różnych kształtów, z których tylko jedna jest oryginalna, pozostałe sam szlifowałem do pożądanego kształtu. Każdy sam po pewnym czasie stwierdzi, co mu najbardziej jest potrzebne i czym najlepiej mu się pracuje. „Stare konie” modelarskie pewnie już ziewają czytając te słowa, bo od dawna mają to wszystko w swoim warsztacie ale ja piszę głównie z myślą o tych, którzy dopiero zaczynają swoją przygodę z mikromodelarstwem.

Wszystko to, o czym nie wspominałem być może odnajdziecie na załączonych zdjęciach. Można tam też zauważyć sposób w jaki przechowuję przygotowywane lub gotowe elementy - pogrupowane zależnie od potrzeb np. wszystkie części do szalup razem, Pudełka są czarne (ciemne) lub białe zależnie od tego co ma w nich być, na ciemnym tle lepiej widoczne są elementy jasne i odwrotnie. Praktycznie jest też zadbać o „coś”, czym przykryjemy wykonywane części na czas, kiedy nie pracujemy przy nich. Nie sposób bowiem za każdym razem, gdy kończymy pracę chować wszystkiego w pudełkach. Czasem też przerywamy pracę na krócej i wtedy konieczne trzeba zabezpieczyć warsztat przed np. jakimś „nieodprzewidywalnym” stworzeniem jak pies, kot, dziecko lub żona... Choć psa podobno można pewnych zachowań nauczyć. A całkiem poważnie, jest to sprawa istotna: po pierwsze na warsztacie mamy ostre narzędzia, kleje, rozpuszczalniki itp. które mogą naprawdę być niebezpieczne. Z drugiej strony wykonywane części są niejednokrotnie tak niewielkie i lekkie, że wystarczy nawet energiczny ruch obok aby nam „odleciały” w niewiadomym kierunku. U mnie takim zabezpieczeniem jest plexiglasowa pokrywa (własny wyrób - plexi grub. 2 mm) o wymiarach ok. 40 x 45 x 10 cm. Ma ona dodatkową (nieprzewidywaną pierwotnie) zaletę, że po potarciu szmatką przykleja się do jej powierzchni cały kurz oraz większość nie umocowanych drobnych części. Części odrywamy pęsetą i umieszczamy tam gdzie ich miejsce ale warsztat jest czysty, czego nie sposób osiągnąć pędzelkami, a już w żadnym wypadku nie dmuchać!



Wreszcie chyba warsztat mamy przygotowany, przynajmniej na tyle aby można było zacząć pracę. Rozumiem, że dokonaliśmy wyboru okrętu, którego model będziemy wykonywać, jak wspominałem wcześniej ja będę odnosił moje opisy do prezentowanego na łamach MO holenderskiego tor-

pedowca „Z-5”, co nie oznacza wcale, że właśnie taki model musimy budować. Po prostu to ja muszę opierać swoje opisy na czymś, co wiem że jest dostępne dla czytelnika, a dla prac ważniejszy jest ich zakres - wybrałem model stosunkowo prosty, bez drewnianych pokładów, bez wież artyleryjskich i wielopoziomowych pomostów ale jednocześnie zawierający wiele elementów, które łatwiej nam się będzie nauczyć wykonywać na mniejszej jednostce, by później poprawnie zastosować je na „dużym” modelu.

By być całkiem szczerym powiem, że i ja nie będę budował „Z-5” (mam swoją koncepcję rozwijania kolekcji) ale co będzie widoczne na zdjęciach, będę prowadził swój opis budując model austro-węgierskiego małego niszczyciela (kontrtorpedowca) „Huszar” (zbud. 1904/05 w brytyjskiej stoczni Yarrow), który jest zbliżony do „Z-5” wielkości, a co ważniejsze zawiera w większości podobnego typu (w ten sam sposób będą wykonywane) elementy konstrukcyjne. Każdy kto chce wybrać sobie również inny niż „Z-5” model, niech po prostu porówna sobie wybraną przez siebie jednostkę z holenderskim torpedowcem, właśnie pod kątem specyfiki wykonywanych części.

Nasz czas (miejsce) w tym odcinku powoli się kończy ale możemy jeszcze dokonać wyboru materiału z jakiego będziemy budować kadłub. Na zdjęciu pokazuję kilka przykładowych kadłubów wykonanych z różnych materiałów. Powiem tyle, że według



mnie nie ma tu zasady. Czasem lepsze jest PCV, czasem drewno. Mam jeszcze modele z kadłubami z wypalanej modeliny, pleksi, sklejki i żywicy. Wybrałem tym razem PCV. Jest dobra w obróbce, dobrze klei się z innymi materiałami, nie wykrusza się - to ważne przy małych powierzchniach. Wady: nie toleruje żadnych śladów obróbki (niedokładne szlifowanie), pozostałości klejenia, wymaga równomiernego malowania, a w trakcie obróbki (szlifowania), trzeba uważać by jej nie „przegrzać” - może się wtedy odkształcić. O wadach i zaletach innych materiałów powiemy sobie, gdy przyjdzie nam je zastosować. Kadłub jest niewielki i lekki, a więc jak wcześniej zaznaczyłem, nie będę wykonywał w nim specjalnych mocowań, wystarczy go podkleić na taśmie tym bardziej, że PCV się do tego dobrze nadaje - trzyma się mocno na taśmie, a po odklejeniu (celowym) nie zostawia resztek kleju z taśmy na spodzie kadłuba.

Moglibyśmy już przystąpić do wstępnego „wycinania” kadłuba ale dobrze jest w tym momencie przygotować sobie klocek roboczy. Co to takiego? Mianowicie tylko w fazie obróbki zasadniczej kadłuba będziemy mogli trzymać go w dłoniach, po oszlifowaniu burt nie można ich już chwycić palcami, pozostawiają one ślady, które choćby były niewidoczne gołym okiem, to „wyjdą” po pomalowaniu burt. Wykonamy więc sobie klocek, może być drewniany, może być również z PCV o wymiarach nieco większych od kadłuba ale niewiele - tak by pozostał wygodny dostęp do niego po przymocowaniu, czyli o długości o 2-3 mm większej od dziobu i rufy i z obu burt. Dla „Z-5” o wymiarach 58,8 x 6,0 mm (w 1:1000), będzie to więc ok. 64 x 10 mm i wysokość ok. 10 - 15 mm tak, aby można było go wygodnie chwycić palcami, nie naruszając kadłuba. Na górnej powierzchni klocka przyklejamy pasek PCV mniejszy od powierzchni kadłuba czyli np. 45 - 50 x 4 mm, grubości ok. 2 - 3 mm i dopiero na nim taśma dwustronna (niekoniecznie, ja stosuję

też taśmę kreślarską „Scotch”, w sprzeczności są trzy o różnej sile przylegania, w tym wypadku najmocniejszą czerwoną, którą przyklejamy klejem do „nadstawki klocka”, a do powierzchni klejącej przykleimy później kadłub).

Aby czytelnik miał co robić, zanim ja napiszę następny odcinek, zabierzmy się za wycięcie kadłuba. Do wykonania większości części używam „szablonów”. Plany (rzuty, przekroje) trzeba sobie skopiować w skali (1:1000) w kilku conajmniej egzemplarzach, trzeba przy tym uważać i mierzyć każdą kopię, bowiem niektóre kopiarki przekłamują w stosunku do zadanej skali. Z tak przygotowanych kopii wycinamy



„szablon” rzutu górnego, osobno kadłuba i dziobówki. Szablony naklejamy nietrwałym dla PCV np. vinacetem na przygotowane pod względem grubości płytki. Przygotowane pod względem grubości tzn. grubsze od docelowej wysokości o ok. 0,1 mm tak dla obróbki jak i dla uzyskania wypukłości pokładu. W modelach okrętów, które mają różną na całej długości wysokość pokładu nad linią wodną należy również i to uwzględnić. Podobnie przygotowujemy dziobówkę i w tym właśnie momencie trzeba będzie uwzględnić dodatkowe wycięcia i otwory. Jak widzę na „moim” planie „Z-5”, ma on dwoje drzwi w baku dziobowym (wejścia do sanitariatów), pięć okrągłych luków i jedną (widoczną z zewnątrz) zejściówkę na pokładzie głównym. Jeżeli zdecydujemy się na wykonywanie tych elementów otwartych, to taką decyzję musimy podjąć już teraz. Ja sugeruję wykonanie otwartych drzwi do baku, zejściówki oraz 1 - 2 luków np. 1 rufowy i 1 do maszynowni (śródkreć).

Pozostawiam czas do namysłu... do następnego numeru MO. Zajęcia mamy sporo, a gdyby ktoś miał za dużo czasu, to może go poświęcić na gromadzenie materiałów, tj. druty z cewek od 1,0 do 0,02 mm (są takie!), folii metalowych z kondensatorów i wszelkiego innego rodzaju „śmieci”.

I pamiętajmy: to ma być relaks i wypoczynek, inaczej nie wróżę nic dobrego, a piszę to jako modelarz a nie wróżka...

tekst i foto: Andrzej Brożyna

Szwedzki niszczyciel „Göteborg”

Niszczyciel „Göteborg” był jednostką prototypową serii 6 jednostek zbudowanych w latach 1934 - 1939. Projekt tych okrętów powstał na bazie wcześniejszych typów, choć rzecz jasna wprowadzono wiele modyfikacji. Na pierwszy rzut oka okręty niemal nie różniły się zewnętrznie od dwóch jednostek poprzedniego typu „Klas Horn”. Odrobinę dłuższy, choć tych samych kształtów, gładkopokładowy kadłub pomieścił jednak udoskonalony system napędowy, pozwalający nowym okrętom rozwijać większą o 3 węzły od poprzedników prędkość max. Nieco inny był kształt nadbudówki dziobowej, kominy otrzymały bardziej aerodynamiczne kształty (przekrój kropłowy zamiast owalnego), działa artylerii głównej kal. 120 mm posiadały już osłony. Rozmieszczenie artylerii oraz wyrzutni torpedowych było niemal identyczne.

Zbudowano 6 jednostek tego typu, zwanych potocznie niszczycielami „miejskimi”, bowiem ich nazwy pochodziły od nazw szwedzkich miast: „Göteborg”, „Stockholm”, „Malmö”, „Karlskrona”, „Norrköping” i „Gävle”. Stępkę pod „Göteborg” położono w 1934 roku, wodowanie odbyło się 14 października 1935, a wcielenie do służby nastąpiło 30 października 1936. Służbę okrętu można by uznać za mało interesującą, gdyby nie tragiczna historia zatopienia go wraz z dwoma bliźniakami 17 września 1941. Przyczyną zatopienia trzech okrętów (pozostałe to dwa okręty star-

szego typu: „Klas Horn” i „Klas Uggla”) był sabotaż członków partii komunistycznej. Obszernie o tym wydarzeniu można przeczytać na łamach „Okrętów Wojennych” nr 14 (1996). Niszczyciel „Göteborg” został jednak wydobyty w 1942 roku i po remoncie wrócił do służby pełniąc ją do 1958 roku.

DANE TECHNICZNE

Wyporność: 1040 ton/ 1056 std; 1200/1219 pełna

Długość: 94,6 m;

Szerokość: 9 m;

Zanurzenie: 3,8 m;

Napęd: Kotły Penhoët-Kessel

Moc maszyn: 32 000KM;

Prędkość max. 39 w.

Zasięg: 1200Mm/ 20 w.;

Uzbrojenie: 3 działa kal. 120 mm;

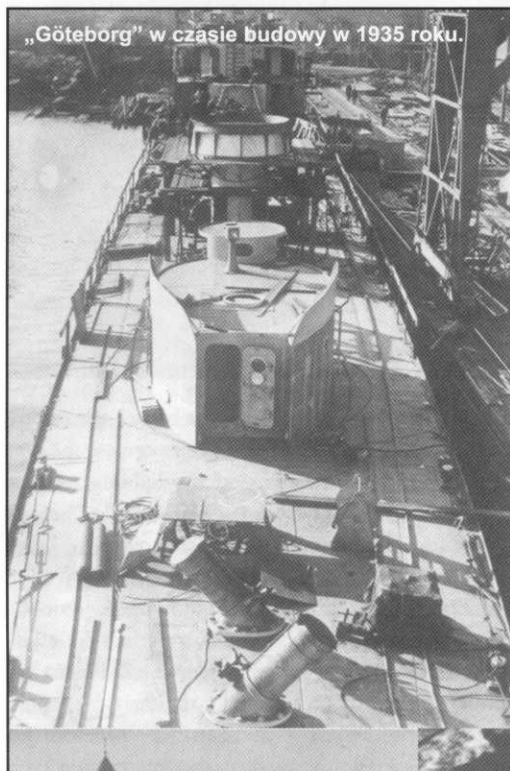
6 działek kal. 25 mm;

6 wyrz. torped. Kal. 533 m;

20 min morskich;

Załoga: 130 ludzi.

Jerzy Lewandowski
foto: ze zbiorów autora



„Göteborg” w czasie budowy w 1935 roku.



„Göteborg” w czasie ćwiczeń na morzu.



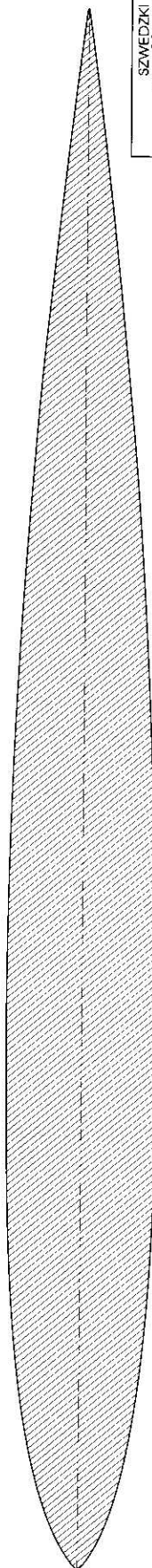
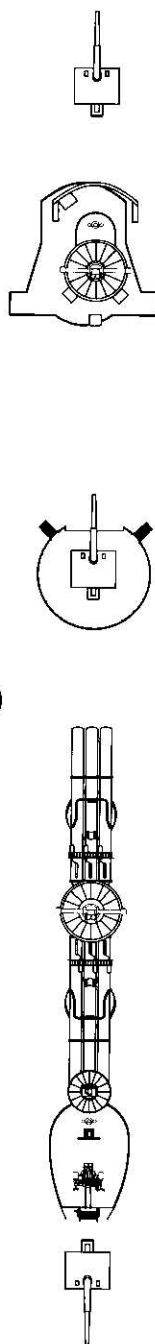
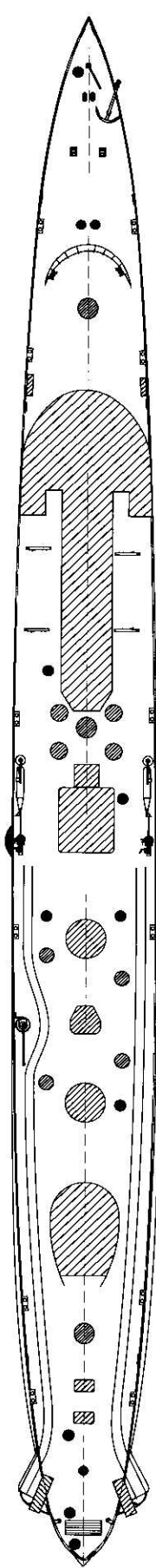
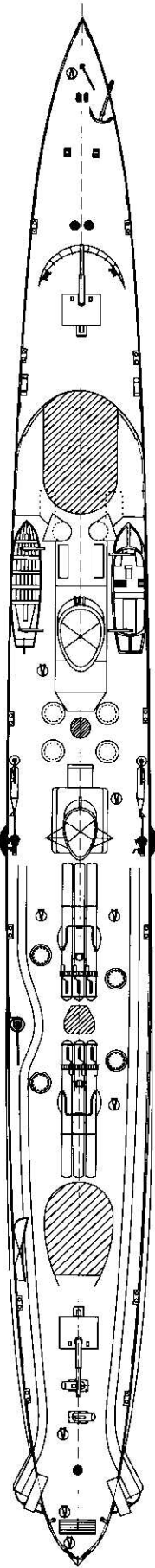
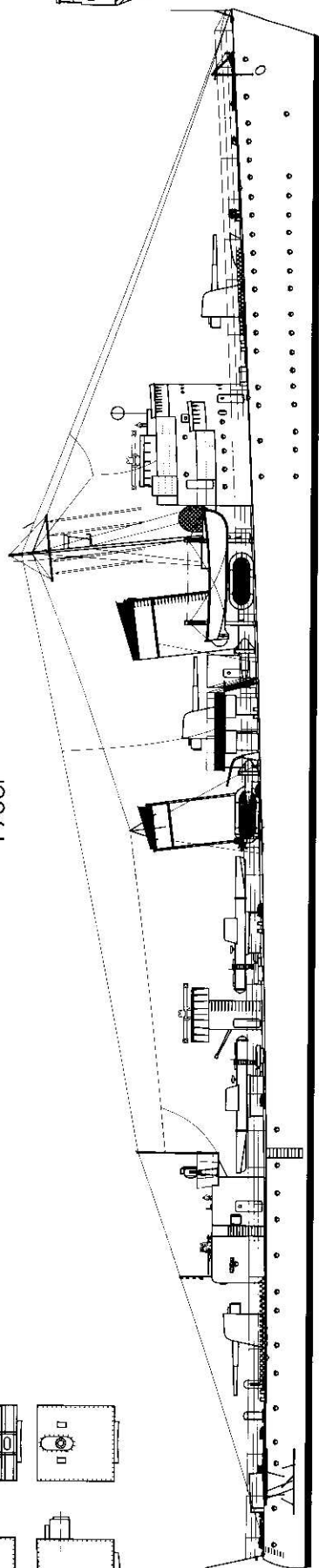
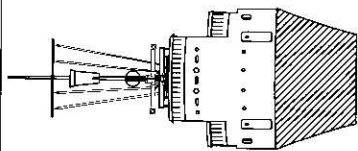
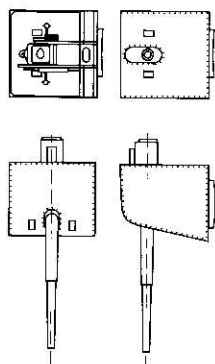
„Göteborg” w 1936 roku.



„Göteborg” wraz z bliźniakami w porcie.

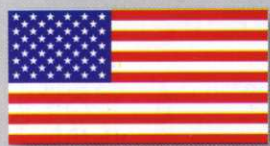
SZWEDZKI NISZCZYCIEL "GÖTEBORG" 1936r

1:200

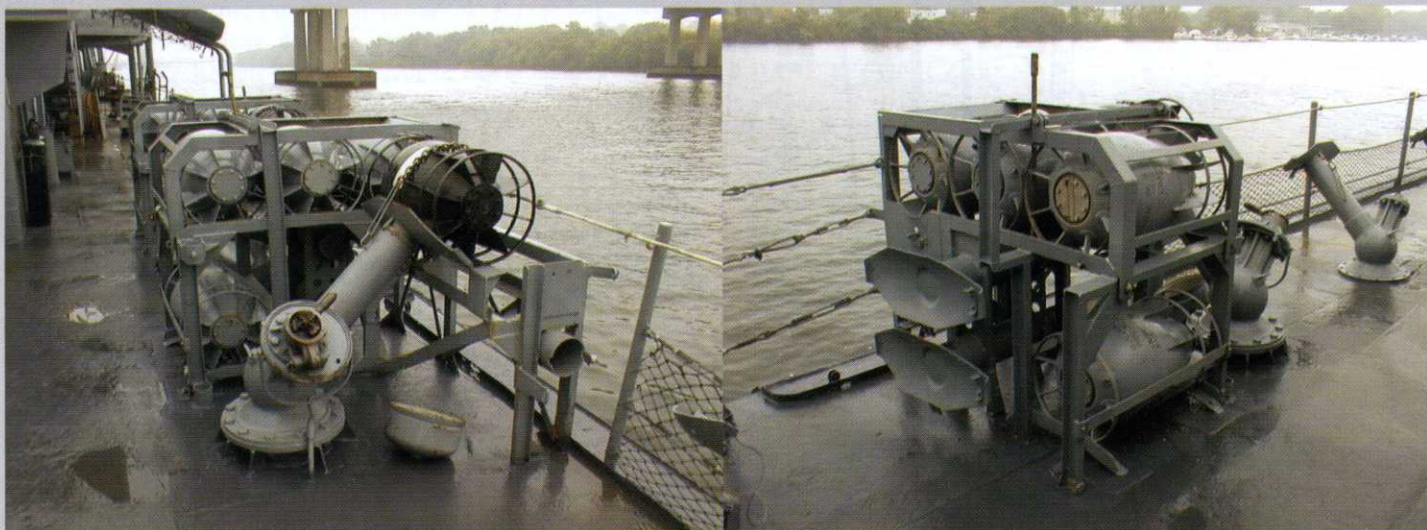


SZWEDZKI NISZCZYCIEL
"GÖTEBORG"

liczba arkuszy	Plan generalny	Skala
1	Opisowa i kresla	1:400
21.01.2006	Jerzy Lewandowski	1:200



Amerykański miotacz bomb głębinowych Mk. 6 „K-Gun”



Pokład rufowy okrętu muzeum - niszczyciela eskortowego USS "Slaters".

Na stojakach bomby Mk.9. Widoczny mechanizm ryglujący komorę prochową po zdjęciu pokrywy (pokrywa leży obok na pokładzie)

fol. Internet

Już początek pierwszej wojny światowej pokazał jak groźną bronią jest okręt podwodny i jak ważne dla aliantów jest doskonalenie metod ich zwalczania, a kolejna wojna miała tylko potwierdzić wcześniejsze doświadczenia. Szczęśliwie jednak w porę doceniono kolejne zagrożenie i floty aliantów zdołały się w latach 30-tych na czas przygotować do jego zwalczania, przynajmniej od strony technicznej.

Jednym z ważnych problemów w zwalczaniu zanurzonych okrętów podwodnych, było zwiększenie pola rażenia bombami głębinowymi w pojedynczym ataku. Dotychczas jednostka atakująca zrzucała serię bomb z wyrzutni rufowych przechodząc nad zanurzonym celem, który jeśli zmienił w międzyczasie kurs, automatycznie „wychodził” ze strefy rażenia. Strefa ta w tym przypadku miała kształt prostokąta. Zwiększenia szansy na uszkodzenie, bądź zniszczenie celu upatrywano w zmianie tego kształtu na zbliżony do koła. Aby to osiągnąć, należało wyrzucać bomby głębinowe nie tylko za rufę, lecz także miotać je w kierunku obu burt.

W 1917 r. w US Navy przeprowadzano testy przeciwlotniczego dział bezodrzutowego, co zainspirowało kmdr. C.A. Stona do zastosowania podobnej metody do miotania bomb głębinowych. 8 grudnia 1917 r. uzyskano formalne zlecenie na budowę nowego rodzaju broni lecz dzięki temu, że prace rozpoczęto znacznie wcześniej, pierwszy egzemplarz był gotowy już 10 grudnia tegoż roku, a więc w dwa dni od otrzymania zlecenia.

Konstrukcja tego miotacza opierała się na dwóch rozchylnych pod kątem 90°, „ramionach” czy też „lufach” u zbiegu których, tuż nad pokładem znajdowała się komora detonacyjna w kształcie kuli. Do komory detonacyjnej wprowadzano poprzez specjalną tuleję prochowy ładunek miotający, do „lufy” zaś od strony wylotu trzpień z wyprofilowanym gniazdem (dalej będzie tu nazywany „łyżką bomby”), w którym umieszczano bombę głębinową. Detonacja ładunku prochowego powodowała jednoczesne wyrzucenie obu bomb razem z ich „łyżkami”, które były tracone. Miotacz działający na powyższej zasadzie obejmował typy Mk. 1, 5, 7 i 8

(różniące się drobnymi szczegółami), których zbudowano łącznie 947 sztuk. Ze względu na charakterystyczny kształt, nazywany był potocznie „Y-Gun”.

W związku z faktem, że pierwsze typy miotaczy musiały być montowane w płaszczyźnie symetrii okrętu, co ze względu na permanentny brak miejsca było dość kłopotliwe szczególnie na niszczycielach, opracowano nowy typ miotacza, który wyrzucał pojedyncze bomby w kierunku burty i tym samym można go było ustawić przy samej krawędzi pokładu. Nowy miotacz oznaczony oficjalnie Mk 6, zaś potocznie „K-Gun” wszedł na uzbrojenie w 1941 r.

Konstrukcja miotacza Mk 6 była bardzo podobna do wcześniejszych typów. Był to odlew, którego zasadniczą częścią była komora detonacyjna w kształcie kuli, z której pod kątem 45° wyprowadzono z jednej strony „lufę” o średnicy wewnętrznej 6", a z drugiej



Wczesna wersja stanowiska K-Gun. Ładowanie bomby głębinowej Mk.6 na miotacz przy pomocy żurawika. Zdjęcie wykonano na niszczycielu USS "Roper" (DD-147) typu Wickes (flush-deck).

fol. Internet

(z boku) gniazdo na prochowy ładunek miotający. Całość posiadała okrągłą podstawę z otworami do mocowania do pokładu za pomocą śrub. Gniazdo ładunku prochowego było zamykane gwintowanym czopem, w którym osadzono mechanizm spustowy. Odpalenie ładunku odbywało się lokalnie, za pomocą linki przyczepionej do dźwigni mechanizmu spustowego albo też zdalnie impulsem elektrycznym ze stanowiska dowodzenia. W czasie kiedy nie prowadzono ognia, całość mechanizmu spustowego nakrywano wodoszczelną pokrywą. Nie było możliwości obrotu miotacza, ani zmiany kąta jego podniesienia. Zmianę donośności strzału regulowano poprzez dobór masy ładunku prochowego.

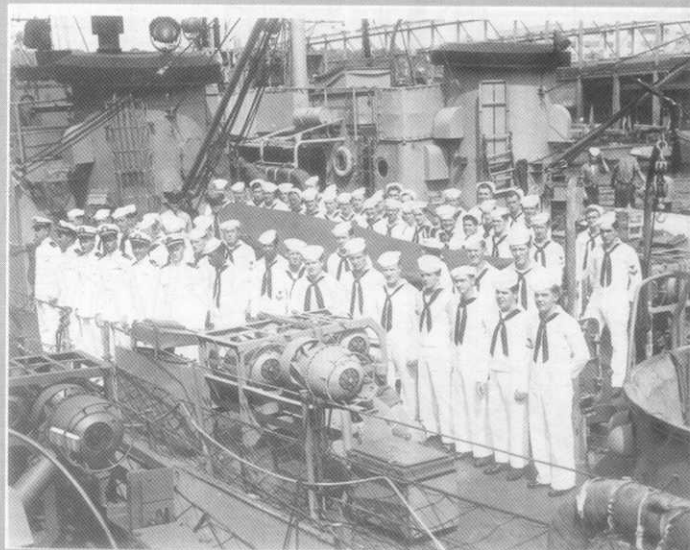
Trzycalowej średnicy ładunki prochowe (takie same, jakie stosowano do wystrzeliwania torped), pozwalały na uzyskiwanie następujących donośności: 50, 75 i 120 jardów dla bomby Mk 6 oraz 60, 90 i 150 jardów dla lżejszej bomby Mk 9.



Późna wersja stanowiska K-Gun na jednym z niszczycieli eskortowych US Navy. Obsługa miotacza czeka na sygnał do strzału. fot. Internet

Początkowo przeładowywanie odbywało się za pomocą małego, obsługiwanego ręcznie żurawika, zaś dodatkowe bomby (zwykle 3 szt. na jeden miotacz) umieszczano wraz z ich „łyżkami” w mocowanych indywidualnie do pokładu stojakach. Można się łatwo domyślić, że manewrowanie zawieszoną na żurawiku prawie 200 kg bombą (razem z „łyżką” jeszcze więcej) i umieszczanie jej na miotaczu, było delikatnie rzecz ujmując dość kłopotliwe, zwłaszcza jeśli okręt wykonywał nawrót na wzburzonej wodzie do następnego ataku, a czasu było bardzo mało. Dlatego też szybko wymyślono prosty, ale bardzo pomysłowy stojak, w którym przetaczano bomby na mały wózek, a ten dosyłał je do samego miotacza, na założoną wcześniej ręcznie „łyżkę”. Dzięki temu cała operacja przeładowywania miotacza została znacznie uproszczona, przyspieszona i stała się bezpieczniejsza dla obsługi. Nowe stojaki także mieściły trzy bomby głębinowe do natychmiastowego użycia, ale z reguły wykorzystywano wolną przestrzeń pod nimi na dodatkową bombę. Na zdjęciach zresztą można zauważyć szereg różnic w ich konstrukcji, co sugeruje, że były one obiektem licznych przeróbek i modyfikacji wykonywanych zarówno przez stocznie remontowe jak i obsługę. Tylna część stojaka tworzyła rodzaj pokrywki i była unoszona na zawiasach celem umożliwienia załadunku bomb, te zaś podnoszono i układano tam za pomocą przenośnego żurawika, podobnego do stosowanego na wczesnych stanowiskach. Żurawik był przechowywany poza stanowiskiem, a na czas załadunku wkładano go do gniazda przyspawanego z boku stojaka. Poza zapasem bomb głębinowych na stanowiskach miotaczy, okręty zabierały także pewną ich ilość w magazynach pod pokładem lub składowa-

nych bezpośrednio na pokładzie w wolnych miejscach.



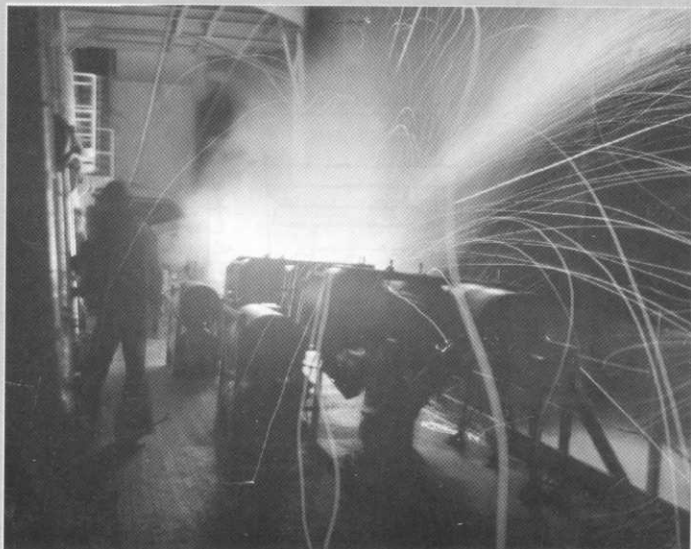
Stanowiska miotaczy i bomby głębinowe Mk 14 na amerykańskich ścigaczach okrętów podwodnych. W środku PC-1172. fot. Internet

Analogicznie jak w „zwykłych” zrzutniach bomb głębinowych, stosowano dwa zasadnicze typy bomb: Mk 6 i Mk 9. Będąca rozwinięciem typu stosowanego podczas I wojny światowej bomba Mk 6 miała kształt cylindra i masę 420 funtów (191 kg) w tym masę materiału wybuchowego 300 funtów (136 kg) TNT. Prędkość tonięcia wynosiła 8 ft/s (2,44 m/s). Jednak ta prędkość tonięcia okazywała się często zbyt mała, toteż skonstruowano nową bombę Mk 9 o kształcie kropli, w której ten parametr wzrósł do 22 ft/s (6,71 m/s), tym samym jednak zmniejszyła się objętość bomby, a masa ładunku wybuchowego spadła do 200 funtów (91 kg). Aby tę stratę zniwelować, zastosowano silniejszy materiał - Torpex. W obu typach stosowano zapalniki hydrostatyczne z nastawami w przedziale 30 - 600 stóp. Pod koniec II wojny światowej nieznacznie zmodyfikowano bombę Mk 9 poprzez dodanie 40 funtowego ciężarka w „nosie” i ustawienie tylnych stabilizatorów pod kątem, co wprawiało tonącą bombę w ruch wirowy i stabilizowało jej „kurs”. Tak powstała wersja Mk 14. Jednak najliczniej stosowaną wersją pozostała Mk 6, której wyprodukowano łącznie 21 892 szt.

Waldemar Kaczmarczyk

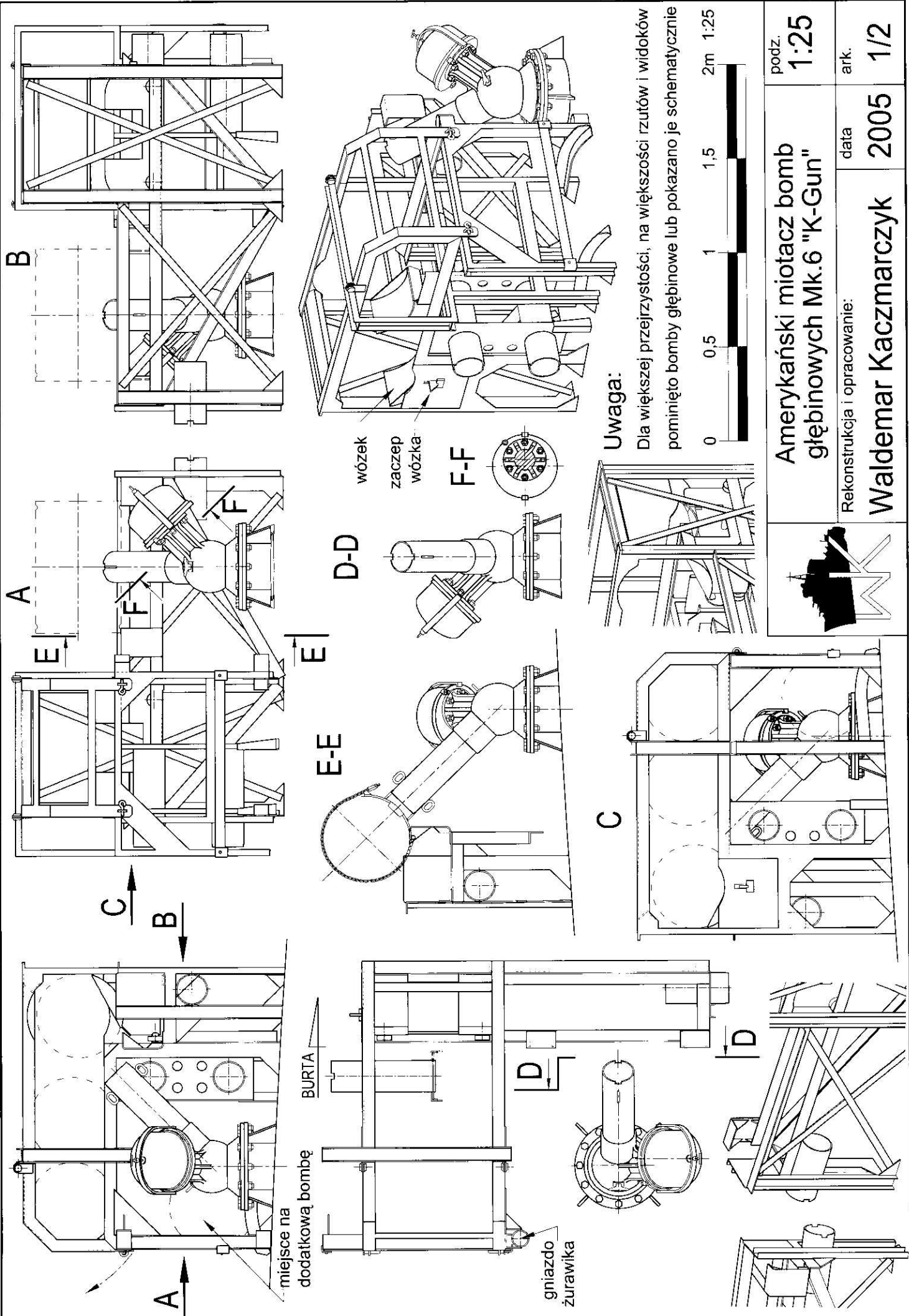
Ważniejsze źródła:

1. *Naval Ordnance and Gunnery, Vol. 1, Naval Ordnance, Chapter 14 Antisubmarine Weapons*
2. www.navweaps.com



Efektowny wystrzał z miotacza w nocnej scenarii.

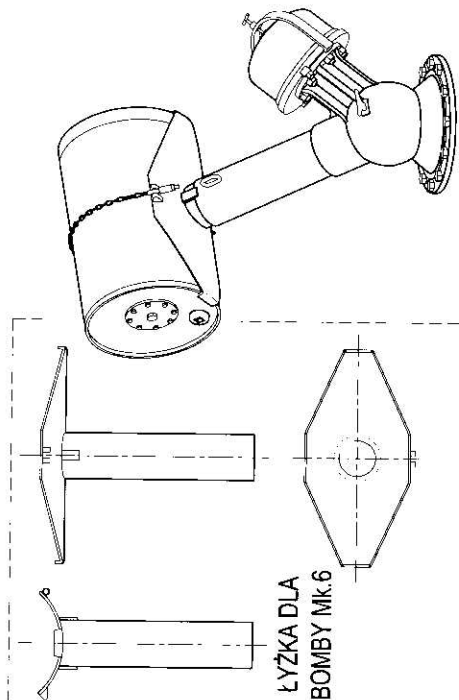
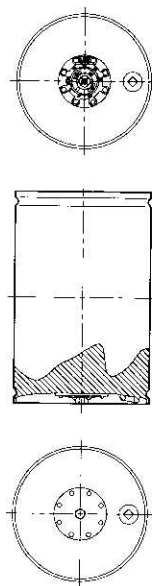
fot. Internet



	Amerykański miotacz bomb głębinowych Mk.6 "K-Gun"	podz. 1:25
Rekonstrukcja i opracowanie:	data 2005	ark. 1/2

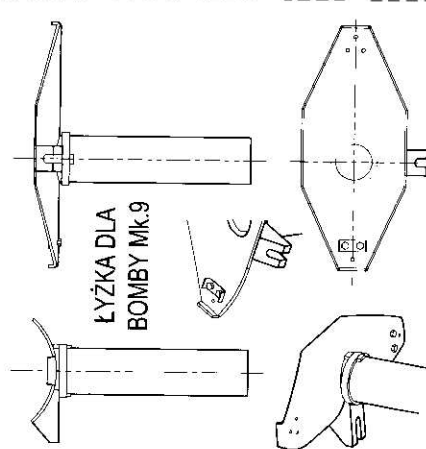
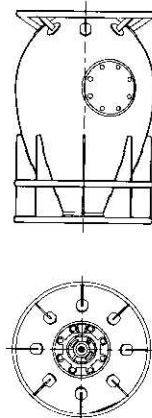
Waldemar Kaczmarczyk

BOMBA GŁĘBINOWA Mk.6

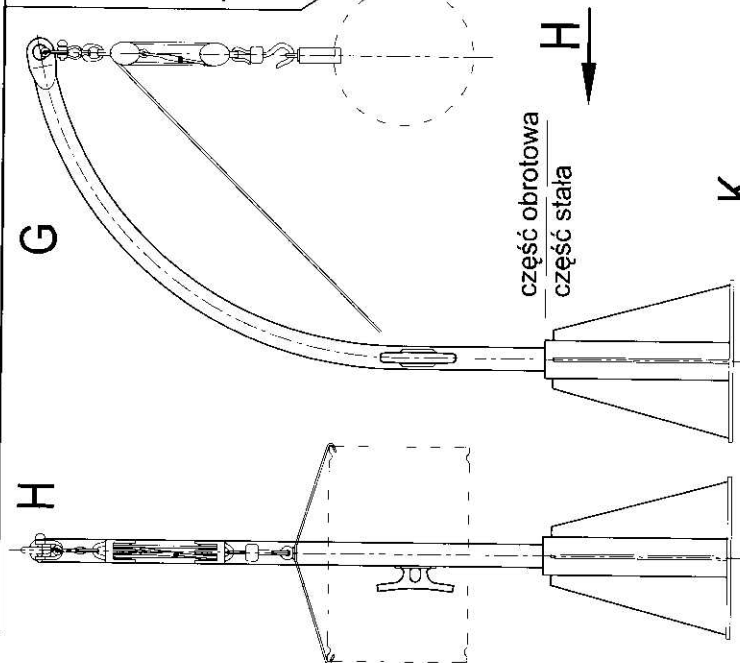


ŁYŻKA DLA
BOMBY Mk.6

BOMBA GŁĘBINOWA Mk.9



ŁYŻKA DLA
BOMBY Mk.9



G

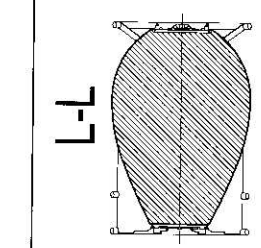
H

część obrotowa
część stała

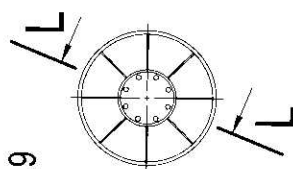
H

K

J

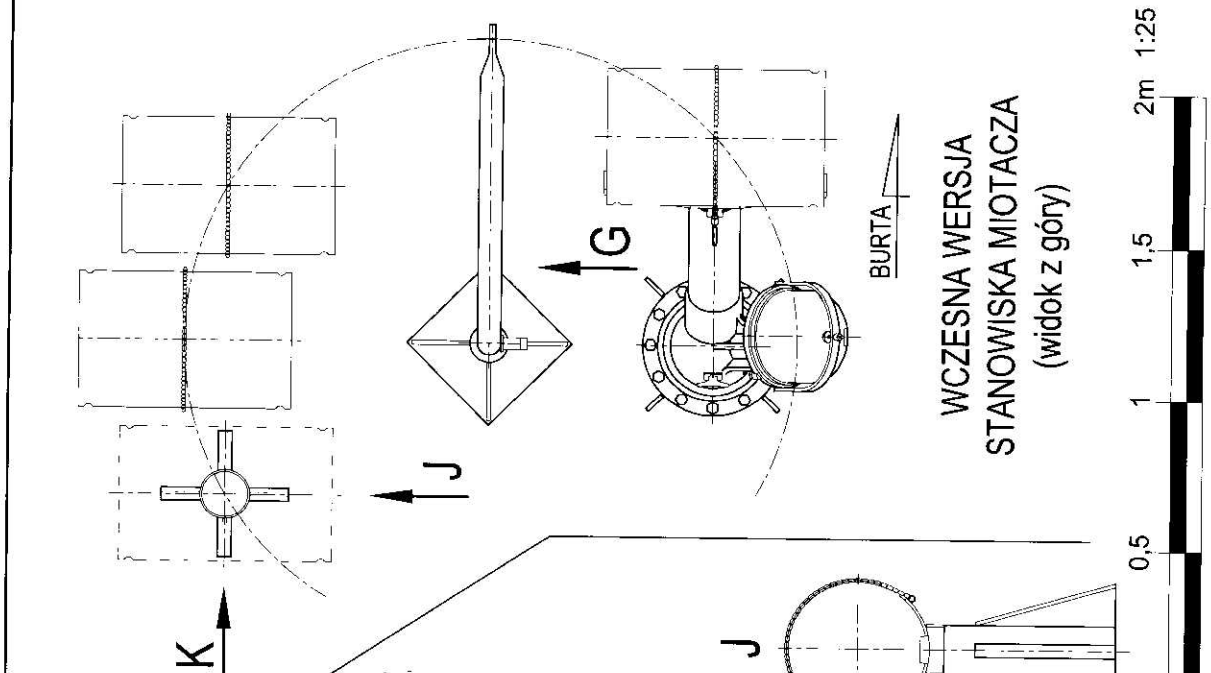
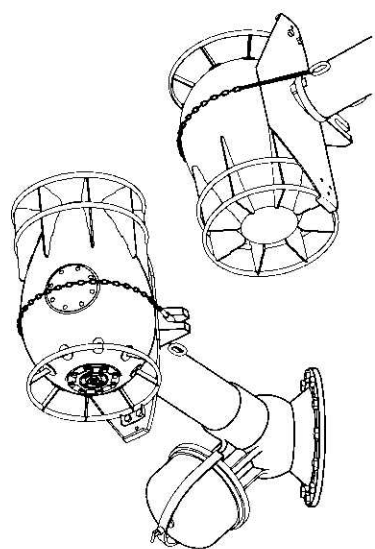


L-L



L

L



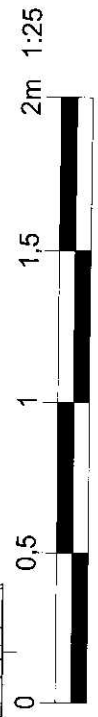
K

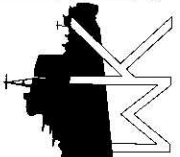
J

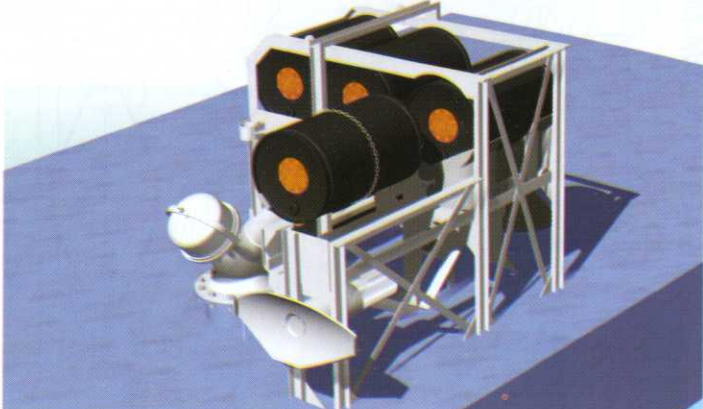
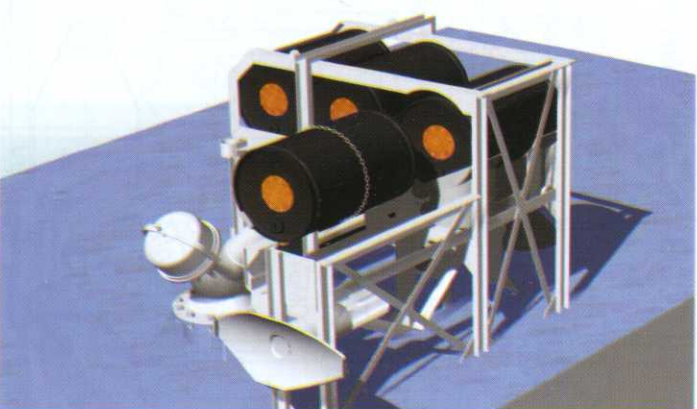
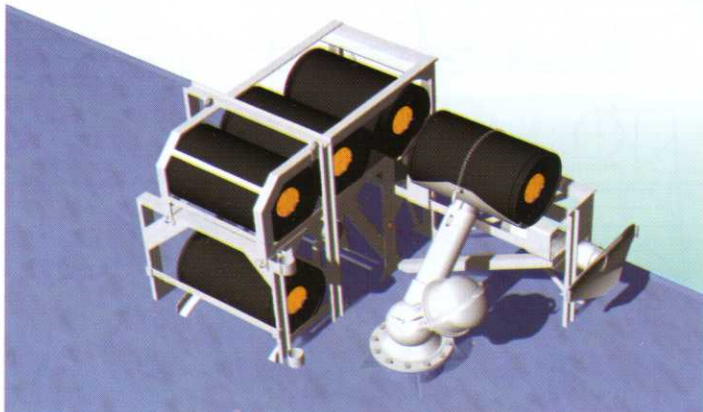
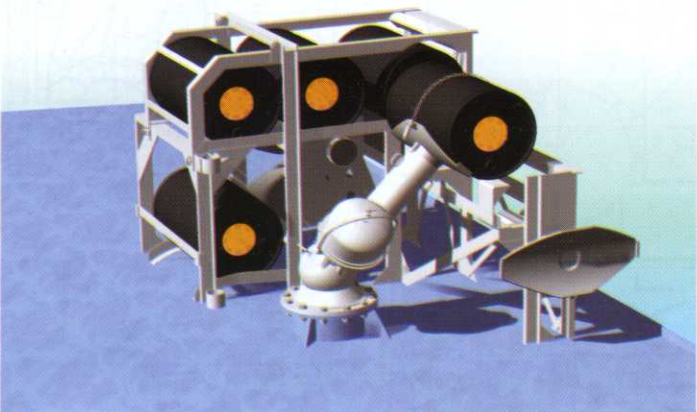
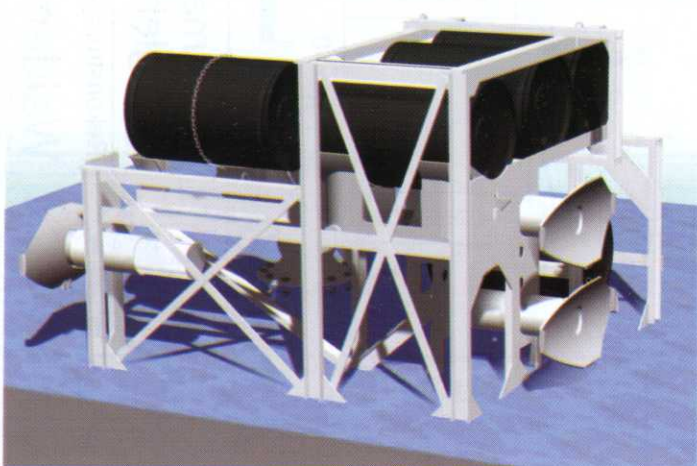
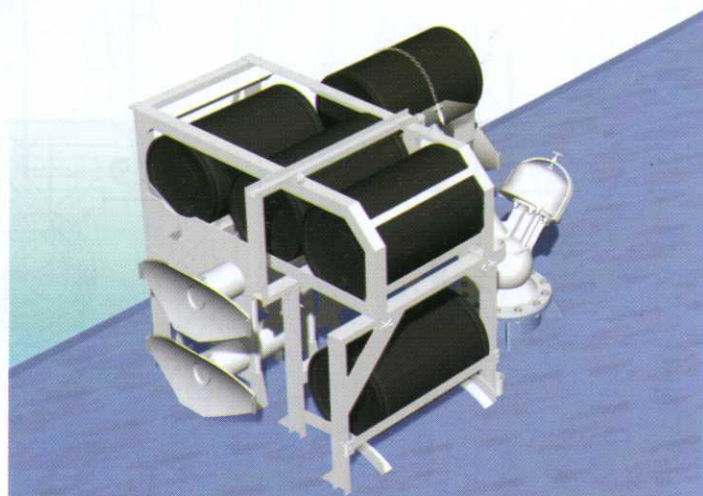
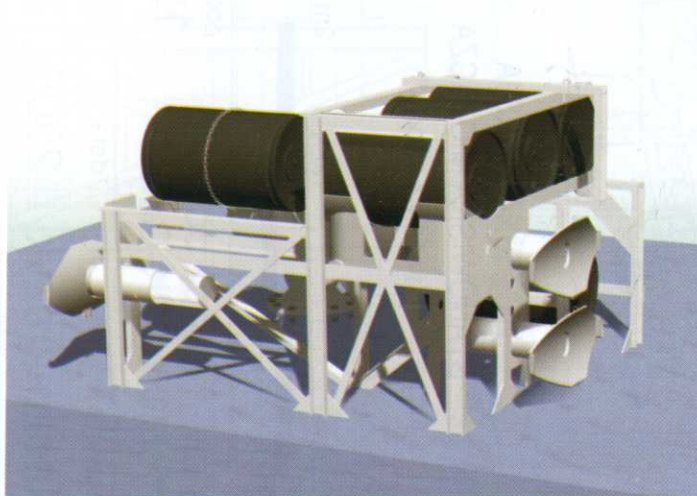
G

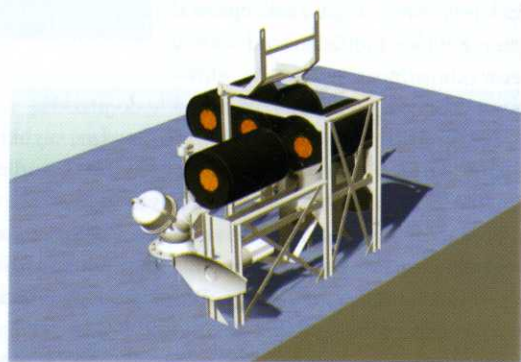
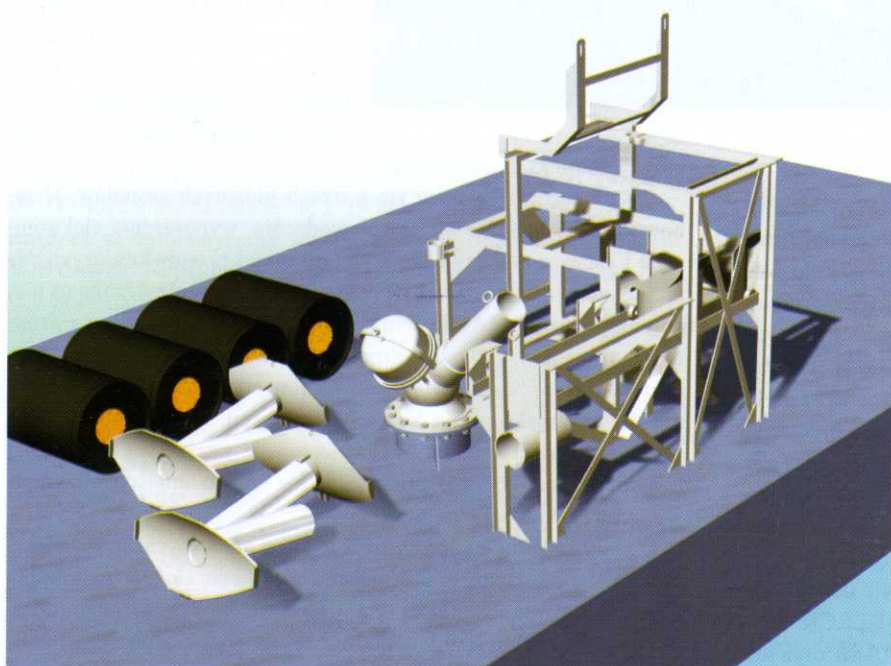
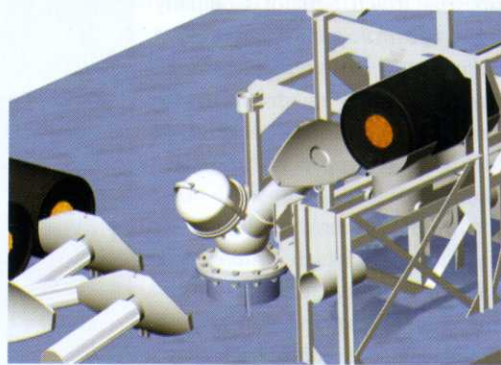
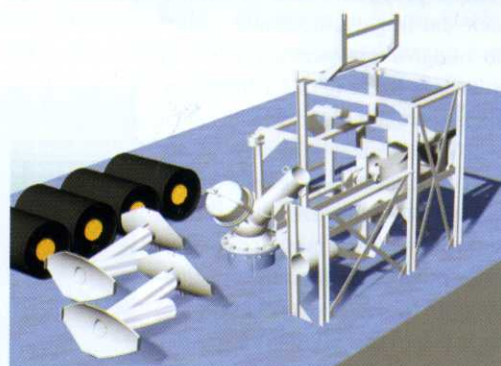
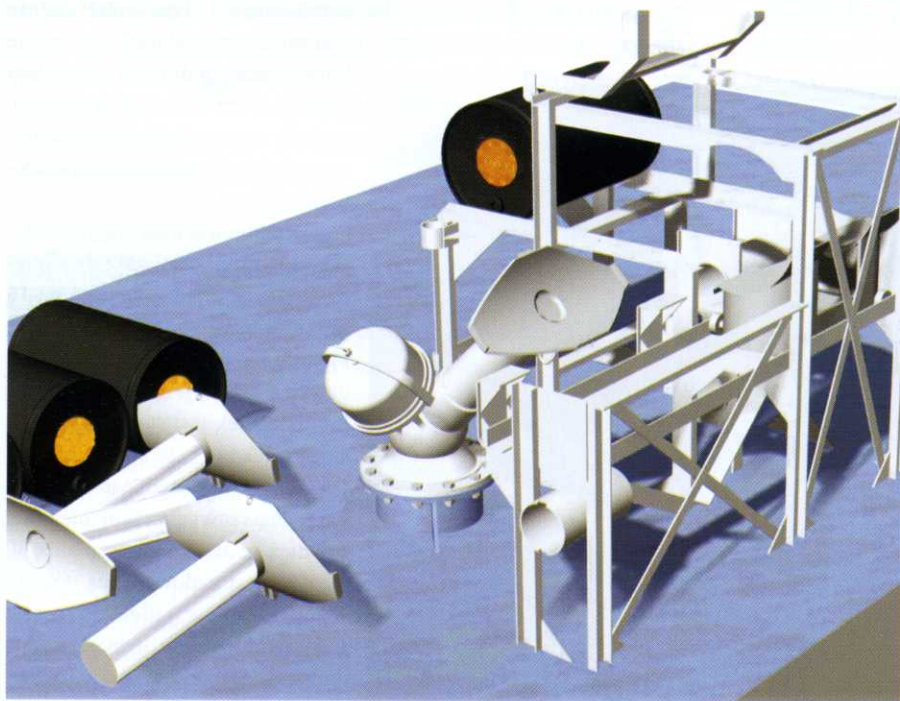
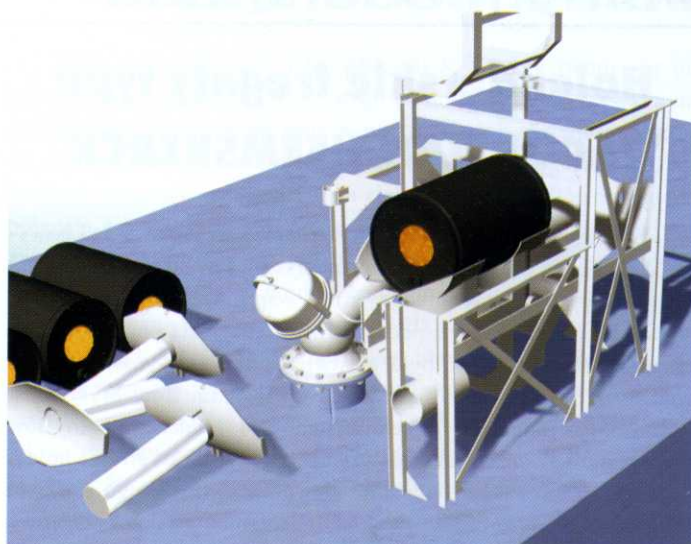
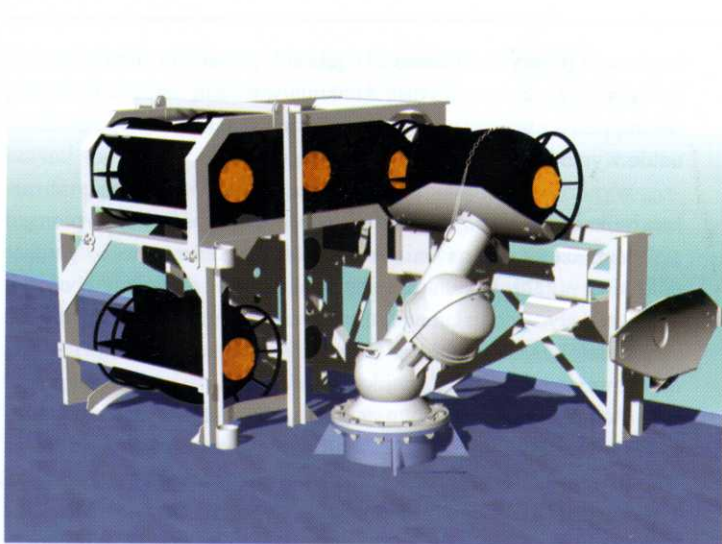
BURTA

WCZESNA WERSJA
STANOWISKA MIOTACZA
(widok z góry)



	Amerykański miotacz bomb głębinowych Mk.6 "K-Gun"	podz. 1:25
Rekonstrukcja i opracowanie: Waldemar Kaczmarczyk	data 2005	ark. 2/2





Grafika 3D - Waldemar Kaczmarczyk
Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz wydawnictwo "Modelarstwo Okrętowe".

Holenderskie fregaty typu JACOB VAN HEEMSKERCK

W połowie lat 60-tych rozpoczęto prace projektowe nad nowymi jednostkami dla marynarki holenderskiej. Powstały dwa zespoły (projektowy i koordynujący), które wspólnie podjęły program nazwany projektowaniem podstawowej fregaty dla państw NATO. Jak pokazała przyszłość było to stwierdzenie na wyrost. Podczas tych prac kontaktowano się z przedstawicielami floty brytyjskiej, niemieckiej i francuskiej w celu wymiany doświadczeń i pomysłów ale cały główny ciężar przedsięwzięcia spoczywał na stronie holenderskiej. W rezultacie jednostki wywodzące się z tego projektu zbudowały tylko dwa państwa, czyli Holandia i Niemcy. Bardzo solidne przygotowania i staranny proces projektowania w rezultacie dał fregaty, które pod koniec okresu eksploatacji nadal należały do okrętów nowoczesnych nie tylko ze względu na zmodernizowane wyposażenie ale i rozwiązania konstrukcji okrętów.

W początkach dekady lat 70-tych holenderski przemysł stoczniowy uległ bardzo poważnym zmianom potencjału produkcyjnego i przekształceniom organizacyjnym. W rezultacie okazało się, że jedyną stocznia zdolną podjąć się budowy takich okrętów była stocznia Royal Scheldt Company we współpracy ze Centralnym Biurem Projektowym przemysłu okrętowego. Potem do programu budowy dołączyła stocznia Dok en Werfmaatschappij Wilton-Fijenoord.

Po licznych dyskusjach na wysokich szczeblach politycznych dopiero w 1974 r. uzgodniono ostateczną wersję projektu technicznego „Standard Frigate”. Nieco wcześniej bo pod koniec 1973 r. kolejny, nowy rząd zaakceptował po raz wtóry konieczność budowy nowych jednostek co było głównym bodźcem do posunięcia projektu do przodu.

Okręty miały być zbudowane bardzo szybko. Od położenia stępki do prób morskich pierwszej jednostki wedle harmonogramu miało upłynąć tylko 36 miesięcy. Było to możliwe tylko dzięki ścisłej współpracy stoczni i Marynarki. Zastosowano szeroko nowe metody projektowania i organizacji produkcji. Szeroko wprowadzono techniki komputerowe. Druga jednostka serii „Callenburgh” rozpoczęła próby morskie w rok po „Kortenaer”. Ta przerwa była spowodowana oczekiwaniem na rezultaty prób morskich pierwszej jednostki. Na podstawie wniosków z prób można było dokonać niewielkich usprawnień konstrukcji na drugiej i kolejnych fregatach. Dotyczyło to głównie obsługi systemu napędowego. Kolejne fregaty miały powstawać w odstępie dziewięciu miesięcy.

W styczniu 1981 r. położono stępkę pod pierwszy z nowej serii okrętów określanych jako typ JACOB VAN HEEMSKERCK. Wykorzystano konstrukcję kadłuba fregat typu KORTENAER oraz ich system napędowy. Dwa nowe okręty wykonano w wersji przeciw-

lotniczej i przeciwrakietowej. Dzięki ich powstaniu flota holenderska miała uzyskać możliwość działania w dwóch zespołach, z dobrą osłoną przed atakiem z powietrza. Jednocześnie okręty przewidziano do wypełniania zadań jednostek flagowych.

Wyporność okrętów określono na około 3500 t. Długość całkowita kadłuba miała wynosić ok. 128 m, długość między pionami 121,8 m, szerokość na linii wodnej 14,4 m. Zastosowano gładkopokładowy kadłub ze wzniosem pokładu w części dziobowej i charakterystycznym złamaniem-obniżeniem linii wzniosu w pobliżu stewy dziobowej. Zrobiono to w celu zwiększenia pola ostrzału dziobowej armaty, która znajdowała się na pierwszej wersji jednostek. Pod pokładem rufowym znajduje się dodatkowy półpokład, na którym umieszczono wyposażenie cumownicze. Stewa dziobowa ma duże wychylenie dla odsunięcia od gruszki dziobowej z anteną sonarową łoża i linii pracy łańcucha kotwicy. Zastosowano tylko jedną kotwicę z kluzą na szczycie stewy dziobowej. Było to możliwe, ponieważ jakość łańcucha kotwicznego i jego wytrzymałość znacznie przekraczała określone normy, zapewniając bezpieczne kotwiczenie jednostki na jednej kotwicy. Również duża sprawność napędu zapewniała bezpieczeństwo jednostce podczas kotwiczenia.

Kadłub ma dwa ciągłe pokłady: główny i górny oraz dwa międzypokłady. Podzielono go na 16 przedziałów wodoszczelnych, z których mogą być zalane 3, a okręt utrzyma się na powierzchni. Kadłub jednostek jest stosunkowo wąski. Projektanci starali się uzyskać jak największą prędkość na turbinach marszowych. Tym niemniej również prędkość maksymalna 30 węzłów jest zadowalająca. Okręty wyposażono w jeden duży ster półrównoważony. Jednostki mają dobrą dzielność morską i są bardzo zwrotne. Dla zwiększenia stateczności okręty otrzymały aktywny system płetwowych stabilizatorów przechyłów firmy Denny Brown ze stałymi płetwami. Ułatwia on operacje lotnicze oraz po-

prawia warunki bytowe załogi.

Nadbudówki składają się z trzech głównych zespołów. Dziobowa mieści w sobie pomost dowodzenia, wyposażenie elektroniczne i stanowi podstawę dla wyrzutni rakiet przeciwlotniczych. Na niej usytuowano maszt w kształcie ostrosłupa z umieszczoną na nim anteną radaru SMART. Drugi kompleks nadbudówek na śródokręciu zawiera główne czerpnie powietrza do napędu głównego oraz komin. Specyficzne kształty filtrów stanowiły spore utrudnienie dla zaprojektowania zwartej konstrukcji. Zmieniono kształt i funkcje rufowej nadbudówki. Pierwotnie znajdował się w niej hangar lotniczy. Nowa wersja okrętów w tym miejscu otrzymała wyrzutnię rakiet przeciwlotniczych.

Marynarka holenderska była jedną z pierwszych, która zdecydowała się na zastosowanie napędu głównego złożonego z turbin gazowych. Argumentami za tym rozwiązaniem były różnego rodzaju oszczędności i zalety techniczne, unifikacja źródeł zasilania, szybkość wymiany napędu, prostsze i lżejsze systemy rurociągów,



prostsza obsługa i łatwość zdalnego sterowania z centrali manewrowej. Wymienione powyżej elementy, łącznie z decyzją o w pełni automatycznym systemie zasilania energią elektryczną, elektronicznymi modułami sterowania i zapisywania danych, dały bardzo nowoczesną i jednocześnie prostą w obsłudze siłownię. Po rozpatrzeniu różnych konfiguracji napędu pod względem ekonomiczności, prędkości oraz bezszumności, zdecydowano się na konfigurację napędu z dwóch zespołów turbin gazowych w systemie COGOG. Oznacza to, że do prędkości maksymalnych i marszowych (ekonomicznych) są używane osobne zespoły turbin gazowych. Do osiągania prędkości maksymalnej zastosowano 2 turbiny gazowe Rolls-Royce Olympus TM-3B o mocy stałej 37,9 MW (51000 KM). Do uzyskania prędkości ekonomicznej zastosowano 2 turbiny gazowe Rolls-Royce Olympus Tyne RMIC o mocy stałej 7,4 MW (9900 KM). Urządzenia energetyczne i siłownia zajmują 5 przedziałów wodoszczelnych. Od dziobu kolejno w nich znajdują się: dwa kotły parowe Bronswerk, dwa generatory spalinowe Pielstick/Holec, 2 turbiny gazowe mocy maksymalnej TM-3B z prądnicami i pompami, dwie turbiny gazowe marszowe Tyne RMIC z przekładniami oraz mechanizmami aktywnych płetwowych stabilizatorów przechyłu wraz z urządzeniami klimatyzacyjnymi i pompami, dwa generatory spalinowe Pielstick/Holec.

Napęd główny i generatory zamontowano na specjalnych podstawach wytłumiających drgania. Zabezpiecza to silniki przed skutkami wstrząsów kadłuba oraz izoluje kadłub od wibracji zespołów napędowych i zasilających. Okręty mają również pomocniczą kotłownię z dwoma kotłami parowymi, używanymi do ogrzewania jednostki. Zamontowano system oczyszczania wód balastowych. Siłownia została tak zaprojektowana i wykonana, aby na wypadek zatopienia jednego z przedziałów napędowych okręty dysponowały połową swego napędu. Główne przekładnie wykonano jako wodoszczelne. Również pompy paliwowe i smarne oraz inne istotne urządzenia do obsługi napędu są przystosowane do startu i pracy w zalanym przedziale. Przedział siłowni jest gazoszczelny i przystosowany do pracy z pełnym obciążeniem przy zamkniętym obiegu chłodzenia. Zamontowane tam urządzenia są przystosowane do pracy w wysokich temperaturach. Siłownia okrętów może pracować w trybie automatycznym. W Centrali Manewrowej znajdują się trzy główne panele sterowania: zasilaniem elektrycznym, siłownią i cytadelami gazoszczelnymi. Poza nielicznymi wyjątkami większość systemów mechanicznych i elektrycznych okrętu może być sterowana z tego miejsca. Potrzeba do tego tylko 4 ludzi: jednego oficera wachtowego, jednego obsługującego panel elektryczny i dwóch wachtowych w siłowni nr 1. Zwykle przy tych stanowiskach znajduje się po kilku młodszych stopniem kadetów przechodzących szkolenie. Obsługa siłowni składa się z 29 ludzi. Wszystkie dane o pracy urządzeń są automatycznie zapisywane i przechowywane w bankach danych. Najistotniejsze informacje są bezpośrednio dostępne na wyświetlaczach lub ploterach.

Bardzo wysoki poziom automatyzacji pozwolił na znaczne ograniczenie ilości załogi. Te dość duże okręty mogą być obsługiwane tylko przez 189 ludzi. Z tego duży odsetek stanowią oficerowie i podoficerowie różnych specjalności.

W trakcie projektowania okrętów zwracano dużą uwagę na zapewnienie odpowiedniej przestrzeni wewnątrz jednostek dla wygodnego obsługiwanie mechanizmów, naprawiania ich bądź wymiany. Większe elementy mogły być wymienione na inne bez naruszania struktury wewnętrznej okrętu i zmniejszania wytrzymałości. Na przykład istnieje możliwość wymiany elementów turbin gazowych przez kanały czerpni powietrza. Dlatego w tych kanałach zamontowano na stałe zaczepy, szyny i prowadnice.

Dwie jednostki typu HEEMSKERCK istotnie różnią się od poprzedników. Z okrętów ZOP przerobiono je na jednostki z silnym uzbrojeniem przeciwlotniczym, w postaci dwóch systemów wyrzutni rakiet kierowanych bliskiego i średniego zasięgu oraz niezbędnym do tego celu wyposażeniem elektronicznym. Główna zmiana polegała na usunięciu wyposażenia lotniczego, które było najważniejszym składnikiem uzbrojenia ZOP na jednostkach pierwszej serii. W części rufowej zamiast hangaru i lądowiska zabudowano nową niską nadbudówkę. Na niej znalazła się wyrzutnia rakiet przeciwlotniczych Mk 13 Mod 4 dla rakiet Standard SM-1 MR. Zastosowanie tego systemu przeciwlotniczego wydłużyło do około 45 km zasięg rażenia celów powietrznych. Do kierowania ogniem tych rakiet zastosowano zmodernizowaną wersję radaru STIR-240 o zasięgu 140 km, który ustawiono na drugiej kondygnacji rufowej nadbudówki. Tam też znalazł się maszt kratownicowy z radarem LW-08 o zasięgu wykrywania celów powietrznych z odległości ponad 250 km. Drugi z radarów STIR-240 znajduje się na dachu nadbudówki dziobowej. Na pokładzie rufowym zamontowano zestaw artyleryjski Signaal SGE-30 Goalkeeper kalibru 30 mm. Prototyp tego zestawu zamontowano po raz pierwszy na F 808 we wrześniu 1984 r. Zestaw składa się z siedmiolufowej armaty rotacyjnej systemu Gatling i zblokowanych na jednej podstawie z lufami radarami kierującymi ogniem. Szybkostrzelność zestawu to 4200 strz./min. Zasięg ognia skutecznego około 2 km. Masa z zapasem amunicji 6,73 t (zapas amunicji w kompleksie 1190 szt.). Armata powstała przy współpracy koncernów General Electric (USA) i Hollandse Signaalapparaten BV (Holandia). Ustawiono go na poziomie dachu nadbudówki rufowej. Dzięki takiemu umiejscowieniu zestaw ma pole ostrzału ponad 270 stopni. Jest jedynym systemem artyleryjskim zamontowanym na jednostkach. Pomocniczą rolę pełnią dwa działka Oerlikon kalibru 20 mm umieszczone na bocznych pomostach przy nadbudówce dziobowej.

Sektor dziobowy okrętów jest chroniony przez ośmiopojemnikową wyrzutnię rakiet przeciwlotniczych Mk 29 Sea Sparrow tak, jak na typie KORTENAER. Z pokładu dziobowego usunięto armatę OTO Melara. Najmniejszym zmianom uległo śródokręcie, gdzie tylko na nadbudowie z czerpniami powietrza dla turbin gazowych zamontowano podczas modernizacji w latach 1992 - 93 owalne osłony z antenami systemu SATCOM na F 812. Podobną modernizację przeprowadzono na F 813 w latach 1994 - 95. Obok nich znajduje się 8 wyrzutni rakiet przeciwokrętowych Harpoon, skierowanych wylotami na przeciwległe burty. Jest to główny system do zwalczania celów nawodnych. Zestaw uzbrojenia uzupełniają po dwie wyrzutnie torped kalibru 324 mm, wbudowane skośnie w kierunku dziobu do płaszczyzny symetrii okrętu w nadbudówce rufowej. Na pokładzie nadbudówki powyżej wyrzutni torped znajdują się stałe wyrzutnie flar i celów pozornych Loral Hycor Mk 36 SRBOC. Zestaw czujników uzupełnia sonar kadłubowy Westinghouse SQS-509 umieszczony w opływniku gruszki dziobowej.

Na szczycie ostrosłupowego masztu zamontowano uniwersalny radar dozoru nawodnego i powietrznego DA-08. Podczas kolejnej modernizacji fregaty F 813 w latach 1994 - 95 na szczycie masztu zamontowano radar Signaal SMART. Drugi okręt otrzymał to samo wyposażenie rok później. Na dachu nadbudówki dziobowej jest również radar dozoru nawodnego Signaal Scout.

c.d.n.

Jacek Krzewiński

Zdjęcia fregat i ich wyposażenia znajdują się na stronie 14. Dalszy ciąg opisu oraz więcej kolorowych fotografii ukaże się w następnym numerze MO. Dane techniczne zostały umieszczone na arkuszu z planami (wkładka).

HMS „Pandora” była 24-działową fregatą żaglową szóstej klasy, zbudowaną w Deptford w 1779 roku. Najbardziej znana jest ze swej podróży do Tahiti, skąd miała przywieźć do Wielkiej Brytanii buntowników z „Bounty”. W rejsie powrotnym 29 sierpnia 1791 roku zatонуła na Wielkiej Rafie Koralowej u wybrzeży Australii. W chwili obecnej jej wrak znajduje się pod opieką Queensland Muzeum.

Dane techniczne modelu:

Skala: 1:85
Długość: 78 cm
Wysokość: 58 cm
Szerokość: 26,5 cm

Model fregaty HMS „PANDORA”

Kiedy kilka lat temu dostałem od zaprzyjaźnionego modelarza zestaw firmy **Constructo** HMS „Pandora,” radość moja była ogromna ale i krótkotrwała. Okazało się bowiem, że zestaw zawiera wszystko, co potrzebne do budowy pięknej repliki z wyjątkiem planów... Model rzecz jasna przyjąłem z podziękowaniem i zapewnieniem, że nie ma sprawy, przecież dam sobie radę. Przez kilka miesięcy chodziłem wokół tego tematu nie mogąc się zdecydować co z tym fantem zrobić. Kiedy już prawie skończyłem pisanie listu do wydawcy z myślą o zakupie zestawu arkuszy z planami, wydarzyło się coś, co popchnęło całą sprawę błyskawicznie do przodu. Pewnego dnia odwiedziłem księgarnię w Melbourne specjalizującą się wyłącznie w militariach. Wszedłem tam w zu-

pełnie innym celu, jednak nagle zauważyłem w dziale wyodrębnionym wyłącznie dla żaglowców coś niespodziewanego. Oto stała sobie oparta o półkę książka z serii „Anatomy Of The Ship” wyd. Conway „*The 24-Gun Frigate PANDORA*”. Cała książka poświęcona wyłącznie temu żaglowcowi! Po szybkim przejrzeniu książki i upewnieniu się, że to jest TO, błyskawicznie dokonałem bilansu płatniczego, a po chwili byłem szczęśliwym posiadaczem tego opracowania.

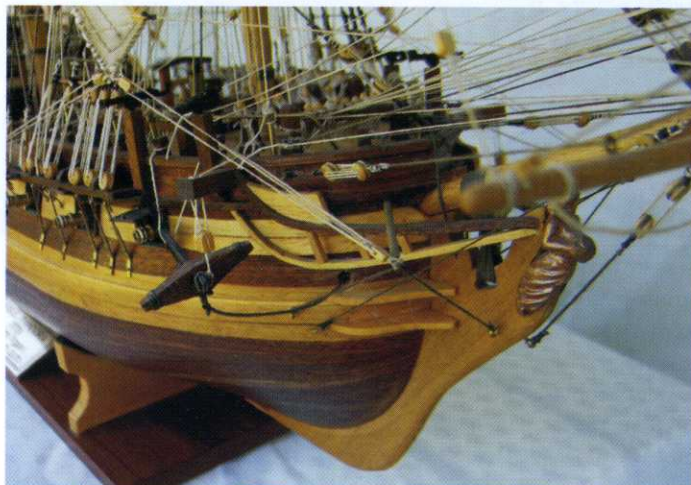
Po kilku tygodniach wnikliwego czytania, analizowania elementów konstrukcji kadłuba i robienia przymiarek skalowych, rozpocząłem wreszcie budowę modelu. Wielką pomocą na tym etapie była moja prywatna kolekcja książek. Książki te to pozycje

napisane przez wielkich znawców tematu budowy modeli żaglowców, takich jak: Harold Underhill, Nepean Londridge, Dressel oraz wielu innych.

W międzyczasie udało mi się zrobić zdjęcia oryginalnych planów z instrukcji modelu Constructo, dzięki uprzejmości właściciela jednego ze sklepów modelarskich. Specjalnie dla mnie otworzył zapieczętowane pudło z zestawem „Pandory”, za co jestem mu niezmiernie wdzięczny. To bardzo pomogło mi w precyzyjniejszym ustaleniu tego, do czego służą poszczególne elementy drewna w firmowym zestawie. Pozwoliło mi to także zorientować się od razu, że wersja zaproponowana przez producenta jest raczej dość uboga. Wiele detali zostało bardzo uproszczonych lub wręcz pominiętych, dotyczyło to szczególnie olinowania modelu żaglowca.

Pozostałe elementy takie jak kadłub, pokład czy maszty na tyle przyzwoicie odpowiadały oryginałowi, że były do zaakceptowania. Tak więc w tym momencie przystąpiłem do budowy, odkładając na

wykonane tak, aby nie było żadnej asymetrii pomiędzy lewą i prawą burtą. Jest to jednak stosunkowo łatwe, wymaga przede wszystkim częstego sprawdzania i przymiarek w trakcie klejenia. Grubość listewek na pierwszym poszyciu wynosi zazwyczaj 1mm, na drugim, zewnętrznym - 0,6 mm.



później wszelkie ewentualne problemy z olinowaniem i żaglami.

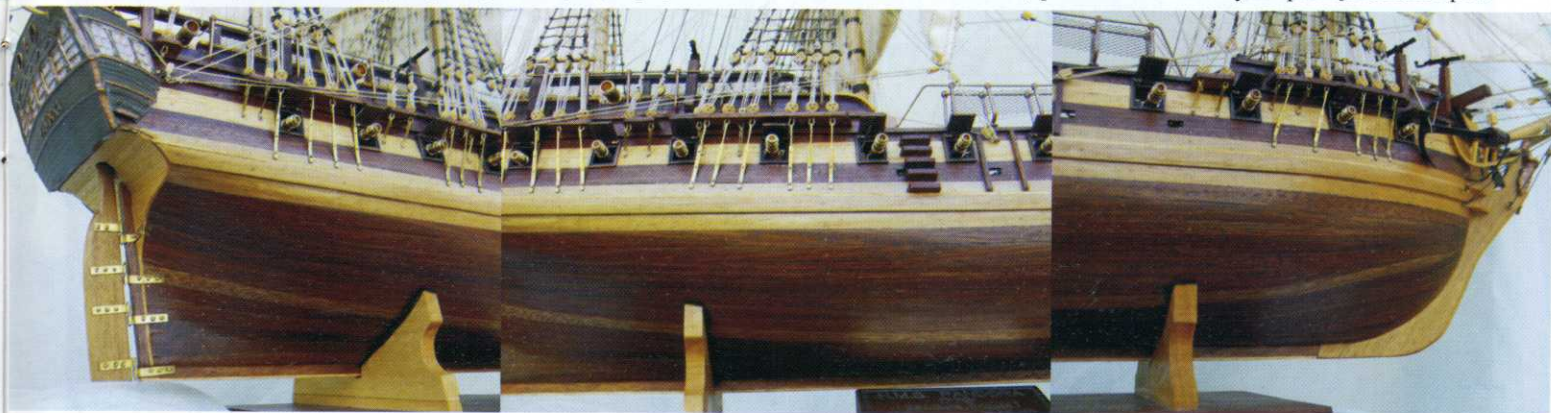
Pierwszą poważniejszą przeszkodę napotkałem w chwili, kiedy przystąpiłem do układania desek burtowych. Wszystkie moje wcześniejsze modele posiadały podwójne poszycie dna. W przypadku „Pandory” było zupełnie inaczej. Tutaj poszycie było jedno.

Dla nie zorientowanych w tej kwestii pokrótce wyjaśnię różnice pomiędzy obydwiema metodami. Metoda podwójnego poszycia kadłuba polega na tym, że pierwszą warstwę poszycia przyklejamy do szkieletu

bez jakiegś szczególnej uwagi, jako że podlega ona dalszej obróbce (szlifowanie, nakładanie kolejnych warstw szpachli do drewna - najlepiej w proszku) do osiągnięcia wymaganego kształtu i gładkości. I dopiero na tę pierwszą, wstępną skorupę przyklejamy drugą warstwę poszycia. Druga warstwa pozostaje wówczas tą widoczną po ukończeniu budowy. Składa się ona z cienkich paseczków forniru i dlatego musimy w tej fazie budowy bardzo uważać, by wszystko wyglądało tak jak w oryginale. A więc deski uzupełniające i ukośne końcówki na zwężeniach dziobowych pomiędzy równymi deskami poszycia powinny być poprawnie

Natomiast przy pojedynczym pokrywaniu poszycia kadłuba sprawa diametralnie się zmienia i komplikuje. Grubość listewek wzrasta tu do 2 mm i wymaga wyjątkowej precyzji od samego początku budowy. Pierwszą poważniejszą sprawą jest gięcie listewek poszycia czyli naszych „desek”. Po wypróbowaniu kilku metod, włączając metodę amoniakową, doszedłem do wniosku że jednak najbardziej odpowiada mi metoda żelazka do prasowania. Kilkakrotne moczenie w wodzie listewek i prasowanie daje właściwy i pożądaný efekt.

Budowa kadłuba, pokładu wraz z całym oporządzeniem i pod-





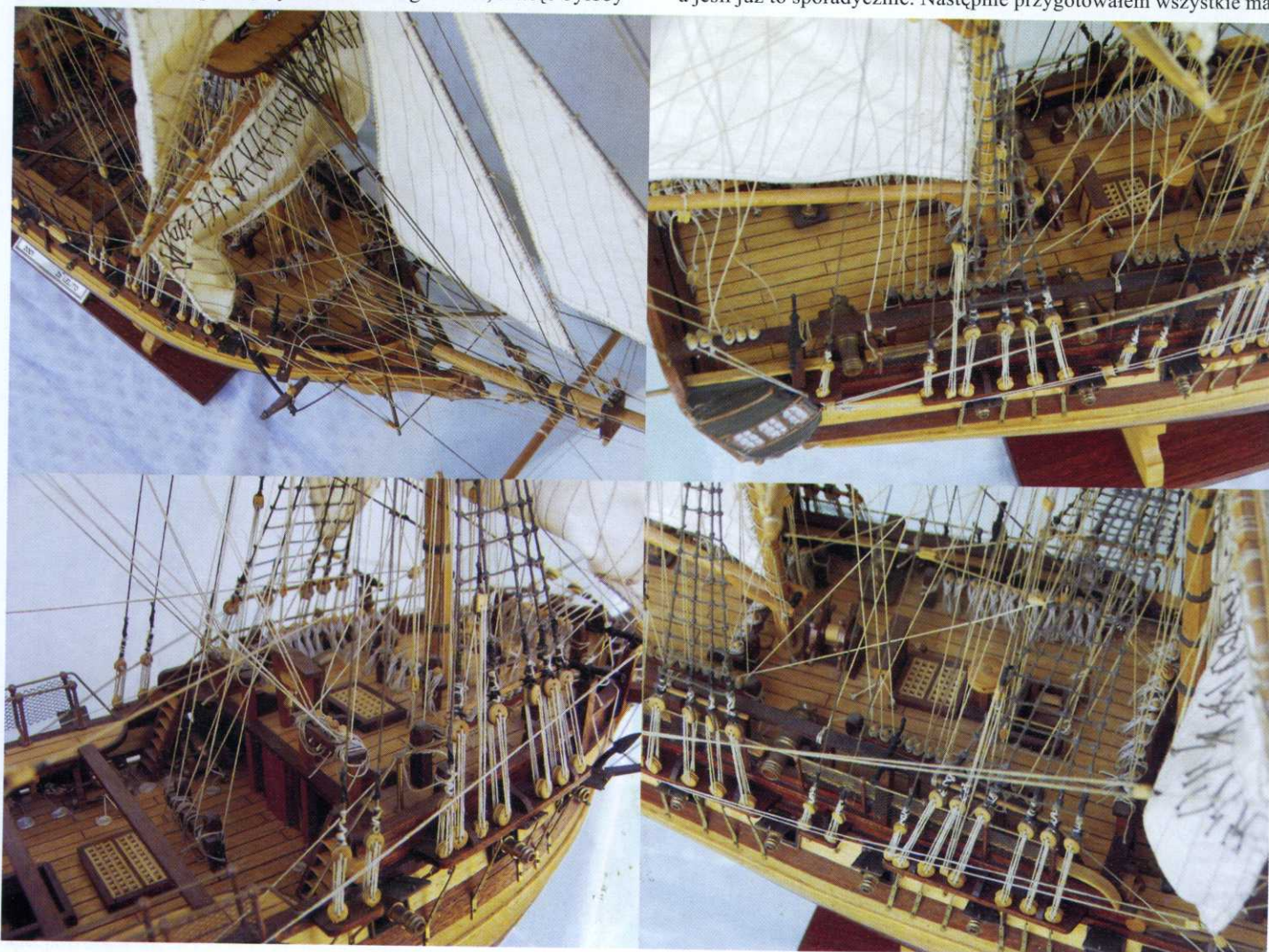
stawki trwa około 6 -7 miesięcy. Jeśli temat zainteresuje większe grono czytelników i szanowna Redakcja będzie chciała temat kontynuować, to do niego wrócimy. Opisywanie w tym momencie wszystkich aspektów budowy kadłuba zajęło by zbyt dużo miejsca, a oderwane fragmenty z całości zagadnienia nie przydałyby się nikomu, zwłaszcza modelarzom początkującym, gdyż byłyby to ciekawostki same w sobie.

Powyższy opis, to była łatwiejsza część całego projektu, jako że moim głównym założeniem było spróbowanie w tak małej skali wykonania całego lub prawie całego olinowania. W oryginale było na "Pandorze" około 20 rodzajów różnej grubości lin. Ja zdecydowałem się w tej skali użyć 8 grubości w stosunku do 4 proponowanych przez producenta zestawu. Większa ilość nie przyniosłaby żadnego wizualnego efektu, jeśli po przeliczeniu różnice między linami wahałyby się pomiędzy 1 mikronem grubości, a więc byłoby

to zupełnie niewidoczne.

W myśl przysłowia, by nie wyważać otwartych drzwi, przedstawiam w dalszej części kilka podstawowych ułatwień wartych zastosowania przy kreowaniu olinowania dla tak zwanych „period ships”, czyli jednostek żaglowych z okresu XVII – XVIII wieku. Pomijam tutaj zupełnie temat robienia własnych lin na „ropewalk”, gdyż jest to bardziej przydatne, kiedy budujemy model w kategorii „museum quality” lub poświęcamy co najmniej kilka lat swojego życia na zbudowanie bardzo wiernej repliki danego żaglowca. W przeciwnym razie korzystamy z gotowych nici starając się dobrać poprawną grubość i zbliżony kolor.

W każdy razie po ukończeniu kadłuba zapakowałem go w folię i włożyłem do pudła wiedząc, że szybko do niego nie będę zaglądał, a jeśli już to sporadycznie. Następnie przygotowałem wszystkie ma-



szy i reje starając się przy tym jak najwięcej zrobić na stole, a nie na modelu. W jednym z wcześniejszych swoich modeli popełniłem ten błąd, że montowałem wszystko w trakcie budowy (jak zalecał producent), aż doszedłem do momentu, kiedy nie byłem w stanie

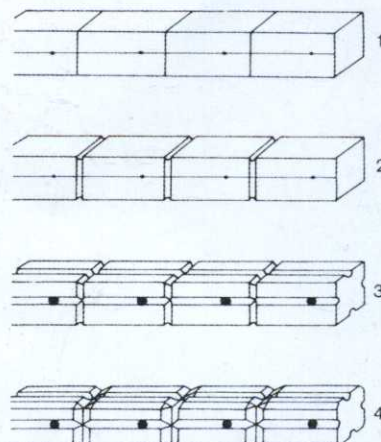


ruszyć dalej z miejsca, bo nie było możliwości na żaden manewr, nie mówiąc o przywiązaniu bloczków. Musiałem wtedy kilka rzeczy uprościć lub wręcz zlikwidować, tym samym zaprzepaścić wiele godzin swojej pracy i zaczynać ją od nowa. Nie polecam. Dlatego jeszcze raz podkreślam, warto starać się jak najwięcej przygotować na stole.

Tak więc po przygotowaniu całego „drewna”, zacząłem uzbrajać maszty i reje w cały potrzebny im takielunek, pamiętając

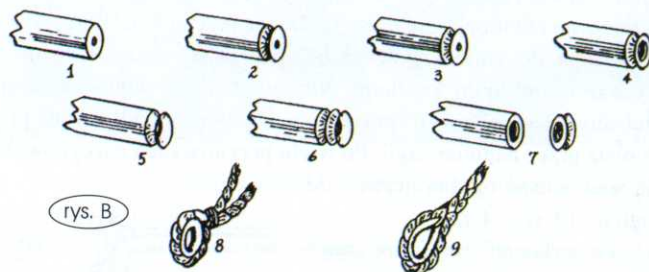
cały czas o pozostawianiu długich końcówek nici niezbędnych później do dalszego podwiązania następnych elementów. I tu następna uwaga. Nici w zestawie zawsze jest za mało. Dla poprawnego zawiązania czy przedłużenia musimy mieć do dyspozycji odpowiedni zapas wolnej nici niezbędnej do manipulacji, bowiem w przeciwnym razie nasza frustracja zacznie wzrastać w zastraszającym tempie. Pamiętajmy że mówimy tutaj o tysiącach węzłów i węzłków. Dlatego dla własnego komfortu i zdrowia psychicznego od razu dokupuję ich co najmniej 3-krotnie więcej.

Następnym etapem było przygotowanie brakujących bloczków, a raczej tych, których producent nie przewidział, że budujący będzie je chciał zastosować. Najprostszą metodę przedstawia rys. A. Musiałem też dorobić kilka kółeczek krańcowych (thimbles) - tu rys. B. W zależności od tego, jaki kształt jest nam potrzebny, używamy patyczków lub rurczek miedzianych bądź mosiężnych.



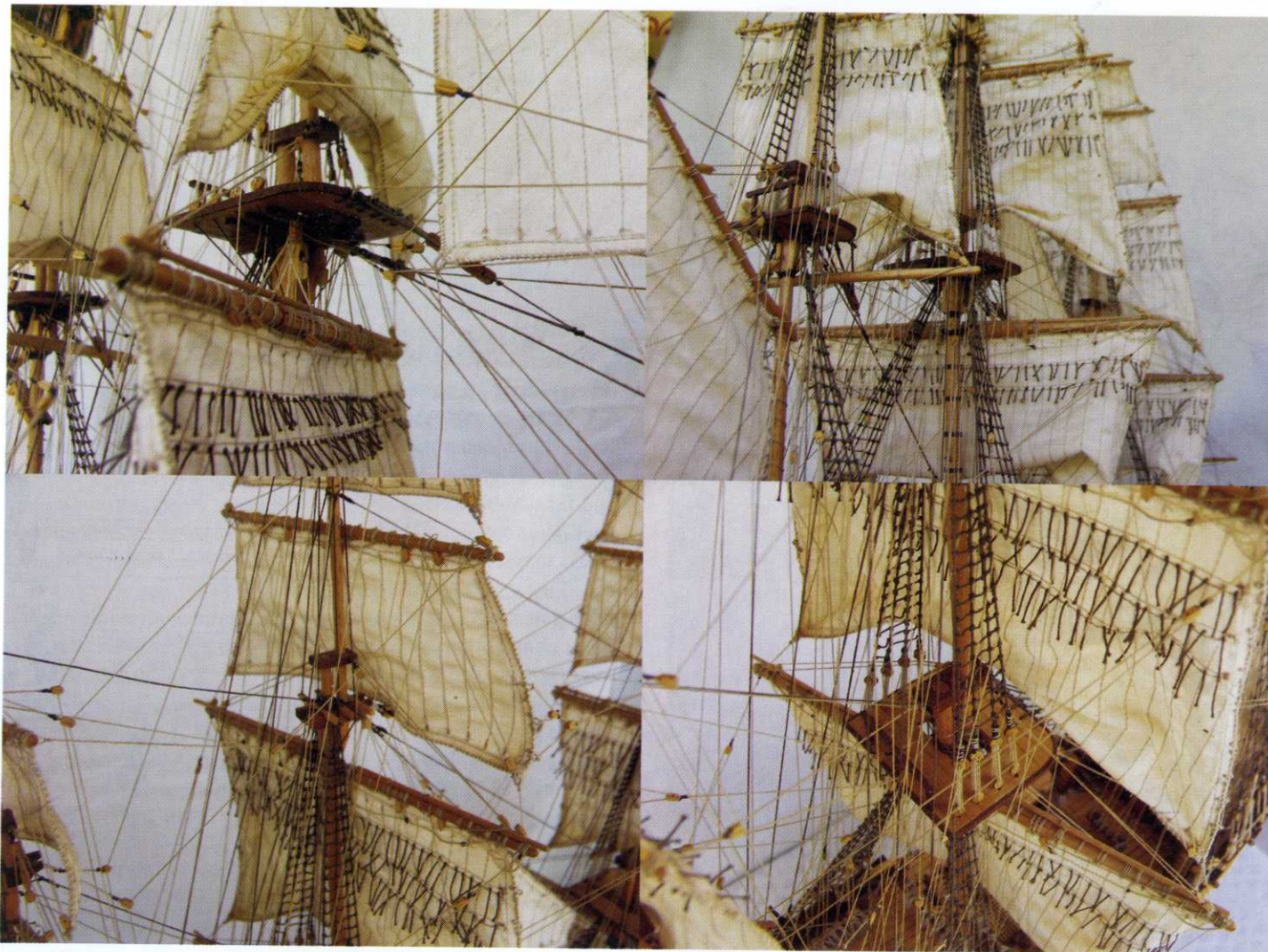
rys. A

Po tych przygotowaniach zdecydowałem wszystkie bloczki powiązać i mieć je już gotowe do dalszych etapów mojej walki z olinowaniem. Ogrom tej pracy trochę mnie przeraził, bo mówimy tutaj o około 990-ciu bloczkach do obwiązania, z których każdy później także musi być gdzieś przywiązany i umocowany. Aby nie zwariować podczas tego etapu pracy, zacząłem w przerwach „szyc” żagle.



rys. B





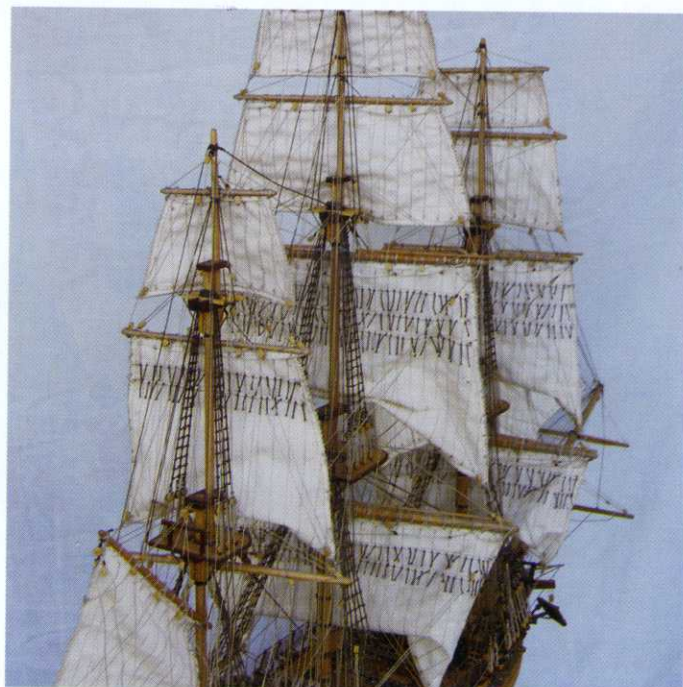
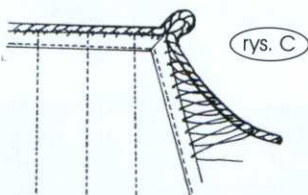
W pierwszym moim założeniu postanowiłem, że wykonam pełne ożaglowanie czyli dokładnie wszystkie żagle, co później okazało się chybionym pomysłem. Będąc na etapie ich zawieszania doszedłem do wniosku, że model będzie wyglądał odjazdowo, owszem - ale jakim kosztem! Większość mojej wielomiesięcznej dłubaniny „węzełkowej” pozostanie zupełnie niewidoczna, przysłonięta przez nadmiar żagli. Po wielu przemyśleniach zdecydowałem się zredukować ogólną liczbę z 35 żagli do 12. (rys. C).

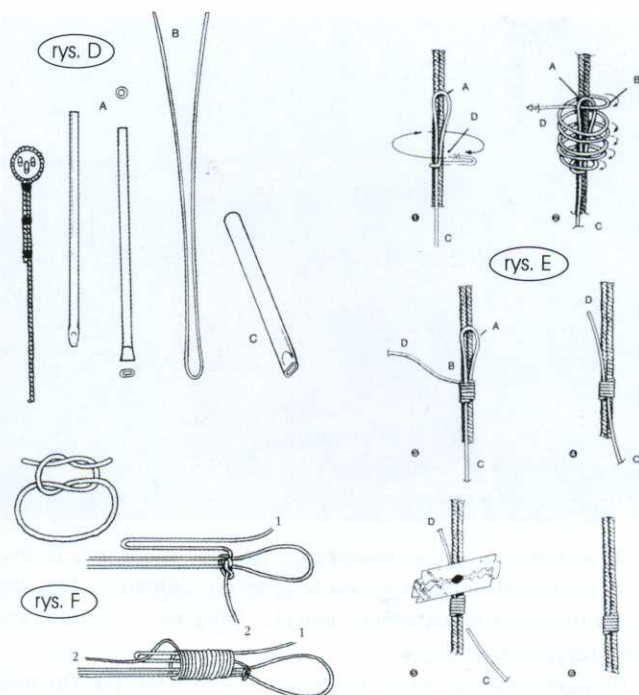
Po wykonaniu tej jakże „upierdliwej” i bardzo niewdzięcznej pracy, w dodatku nie zawsze widocznej na zdjęciach, przystąpiłem do „suchego” (czyli na stole) mocowania ożaglowanych rei do masztów i wiązania olinowania stałego pamiętając cały czas o pozostawieniu solidnego zapasu nici potrzebnego do połączenia z kadłubem.

Żeby ograniczyć do minimum platanie się nici, każdą z nich po zamocowaniu związałem w pętlę i końcówkę kilka razy przeplatałem wokół niej co zapobiegało jej rozwiązaniu. To samo wcześniej zastosowałem przy żaglach, związując wszystkie nitki ruchomego olinowania odchodzące od żagli i rei.

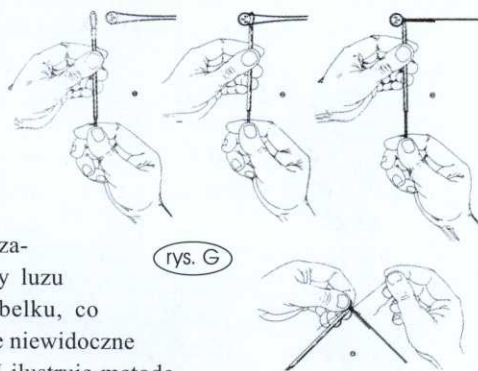
Masztów zaczynały coraz bardziej przypominać choinki obwieszone świątecznymi ozdóbkami. Kiedy upewniłem się, że dalej już nic więcej nie dorobię, wszystko ładnie spakowałem, zabezpieczyłem i upchałem do pudła, z którego wyjąłem uprzednio kadłub, aby na nim teraz poczynić dalsze przygotowania do końcowego

etapu „węzełkowania”. Dotyczyło to w większości części dziobowej, gdzie pewną ilość nitek postanowiłem ciągnąć „pod prąd” tzn. od kadłuba. Następnie powróciły na stół masztów i zostały osadzone w swoich gniazdach. Po tej operacji, wyczerpany zrobiłem sobie tygodniową przerwę na zebranie sił przed ostatnim etapem budowy.

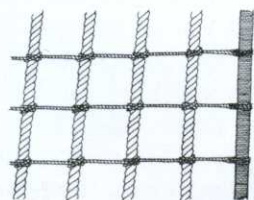




Po całej tej przerwie i umocowaniu kompletnego olinowania stałego (rys. D, E, F, G) przystąpiłem do wiązania wyblinek, co po bloczkach jest następnym wielkim wyzwaniem dla każdego modelarza budującego żaglowce, jako że mówimy o następnych setkach węzłów, równym ich rozmieszczeniu oraz zachowaniu odrobiny luzu na każdym szczebelku, co niestety jest prawie niewidoczne w tej skali. Rys. H ilustruje metodę którą zwykle używam, zaczynając i kończąc normalnym podwójnym węzłem.



rys. G



rys. H

na widoczne postępy sprawia niekłamana radość.

Generalnie zaczynamy budować naszą pajęczynę od góry do dołu ze względu na narastającą ilość nitek, więc łatwiej to robić od wierzchołka piramidy niż od jej podstawy. Ale i tak mnóstwo nitek krzyżuje się lub przeplata i wiele razy na różnych etapach musiałem wypłatywać poszczególne wcześniej mocowane nitki, aby ponownie je wpleść. A bierze się to stąd, że liny takielunku muszą biec swobodnie i nie ocierać się o siebie. Nieocenioną pomocą tutaj było kilka prostych narzędzi wykonanych z długich rączek od starych pędzelków zakończonych różnego typu haczykami czy pierścieniami.

Wracając do modelu, to następną rzeczą, o której musimy

pamiętać, jest zasada lewej i prawej strony (burty). Po podjęciu decyzji i ustaleniu, w jakim kierunku będą skierowane reje z żaglami, zawsze zaczynamy z tej strony mocowanie poszczególnej nitki i od razu mocujemy odpowiednik po drugiej stronie. Nigdy nie wolno robić więcej niż jedną nitkę na przemian. Inaczej zepsujemy symetrię modelu, pogubimy się w układzie „pajęczyny” a na koniec wyjdzie na to, że przymocujemy ją na pokładzie w niewłaściwych miejscach.



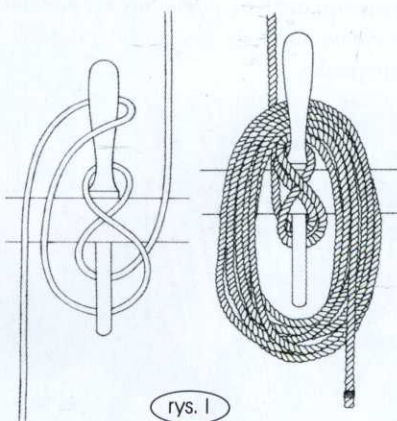
Nie polecam również klejenia nitek pomimo tego, że znajdują się na swojej pozycji, bo zawsze może coś „wyskoczyć”. Trzeba wydłużyć, przenieść czy inaczej przepleść i wtedy mamy kłopoty. Należy w zależności od tego, gdzie nitka (lina) się kończy, opleść



Relacje z budowy

wokół balustrady, zakołkować czy przytrzymać małym klipem. Kleić kroplą kleju na długim patyczku, kiedy jest się już absolutnie pewnym, że to jest to. Osobiście robię to na sam koniec, kiedy wszystko jest na swoim miejscu.

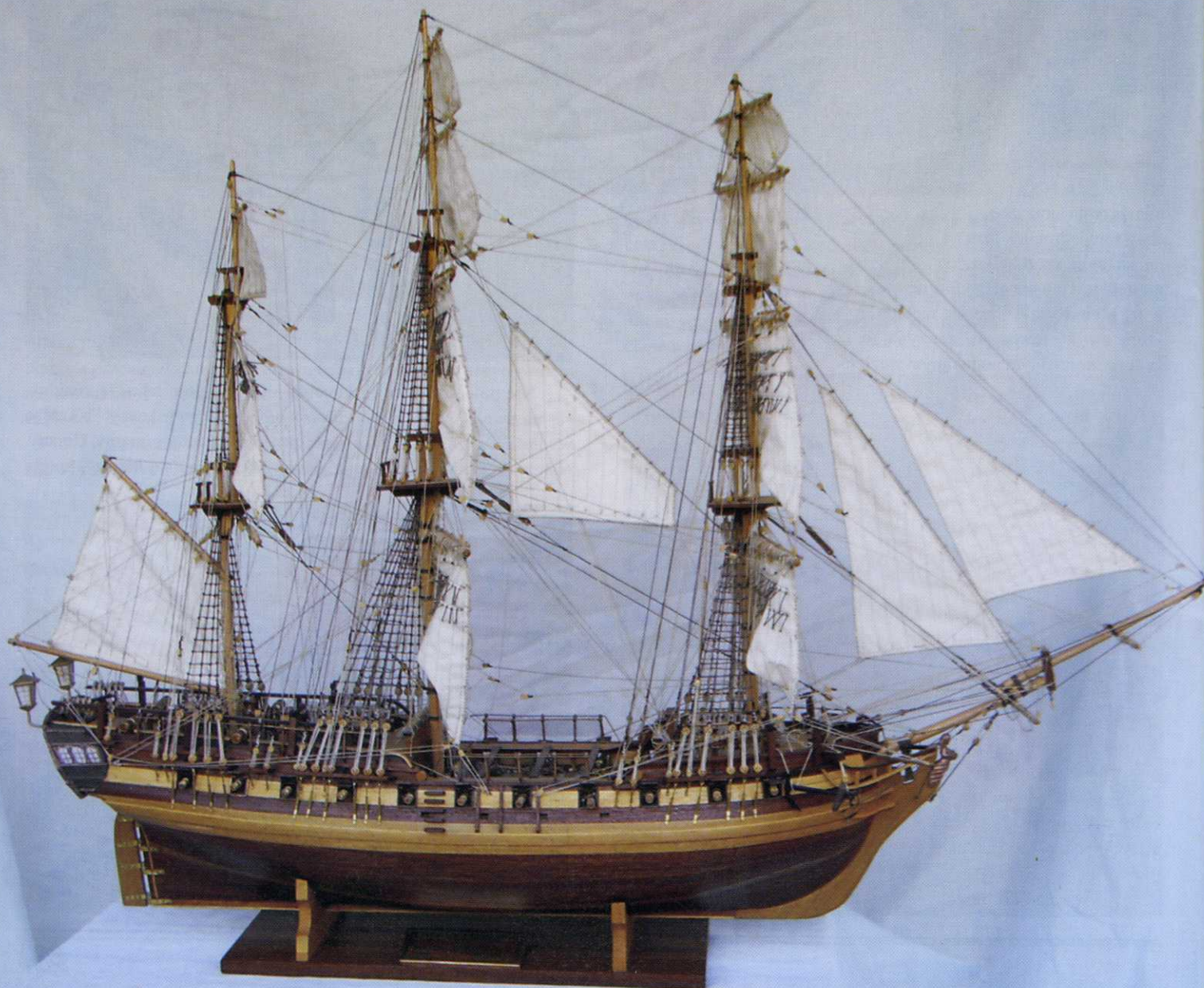
Po wykropelkowaniu wszystkich mocowań z reguły dopiero na drugi dzień obcinam nadmiar zwisających wszędzie nitki i dopiero wtedy przyklejam przygotowane wcześniej i uformowane na deseczce ze szpilkami zwoje lin. Pokazuje to rys. I, chociaż ja zastosowałem trochę inne rozwiązanie. Nitki wpuszczałem w otworek w kołkownicy, naciągałem nitkę, a następnie czopowałem kołkiem. Później zawieszałem uformowane zwoje (przewiązane w jednej trzeciej) tworzące ósemkę. Efekt absolutnie nie do osiągnięcia, jeśli byśmy chcieli zrobić to z tej samej nitki (liny), jak to było na prawdziwych żaglowcach.



Po wykonaniu tego wszystkiego, z czystym sumieniem lecimy po flaszkę i kontemplujemy jacy to jesteśmy „zdolni”... Ten stan trwa do rozpoczęcia następnego modelu, który zazwyczaj od razu sprowadza nas na ziemię.

Budowa Pandory trwała około 18 miesięcy lub jak kto woli około 2000 godzin.

Zbigniew „ZIBBY” Lelito, Traralgon, AUSTRALIA



WARSZTAT BOSMANA

czyli co powinniśmy mieć pod ręką

Serdecznie witam w kolejnym odcinku „Warsztatu Bosmana”. Zanim jednak omówimy nowe zagadnienia, pozwolę sobie przypomnieć nowym czytelnikom, że poprzedni odcinek został poświęcony kombinerkom, szczypom i chwytakom. Pokrótkę omówiliśmy ich konstrukcję, zalety i możliwości zastosowania. Zanim jednak zaczniemy ich używać musimy przygotować sobie materiał oraz zgromadzić zapasy potrzebne do wykonania elementów w modelu. Hołdując zasadzie minimalizowania wciąż rosnących kosztów budowy modelu, będziemy szukali takich źródeł pozyskania tego surowca aby wydatki były jak najmniejsze.

W dzisiejszym odcinku zastanowimy się skąd można pozyskać drut do celów modelarskich oraz czym go możemy odcinać.

Obecne modelarstwo skutnicze cechuje bardzo duża różnorodność skali. Na rynku wydawane są modele w skalach 1:100, 1:200, 1:250, 1:300, 1:350, 1:400, 1:700. Dobranie skali do modelu jest podyktowane nie tylko szczegółowością posiadanej dokumentacji ale także wielkością odzwierciedlanej jednostki oraz surowcowi z jakiego model powstaje. W porównaniu do modeli innych rodzajów uzbrojeń brak jest tu dominującej skali choć w obecnej chwili modele kartonowe są wydawane w skali 1:200 lub 1:400, zaś plastikowe 1:350 lub 1:700.

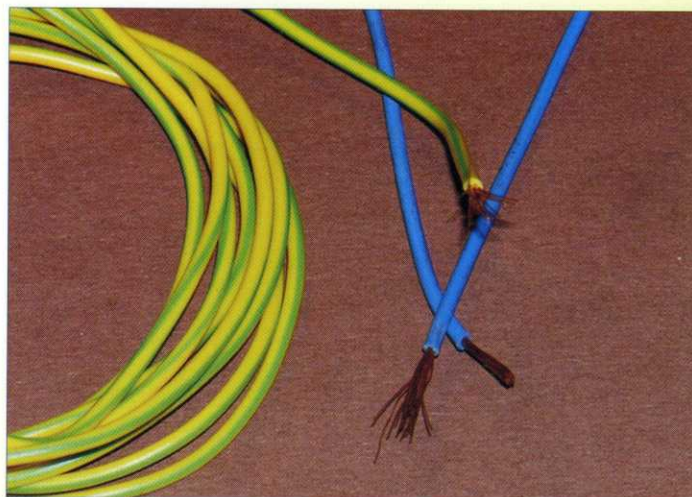
Biorąc pod uwagę stosowane skale, do wykonania interesujących nas elementów w modelarstwie okrętowym będziemy stosowali drut o średnicach w zakresie 0,1 - 3 mm. Ze względu na sposób pozyskania drutu, ten szeroki zakres przekrojowy podzieliłem na cztery grupy :

- a) drut o średnicy 0,1-0,3 (drut nitkowy),
- b) drut o średnicy 0,3-0,6 (drut cienki),
- c) drut o średnicy 0,6-1,0 (drut średni),
- d) drut o średnicy 1,0-3,0 (drut gruby).

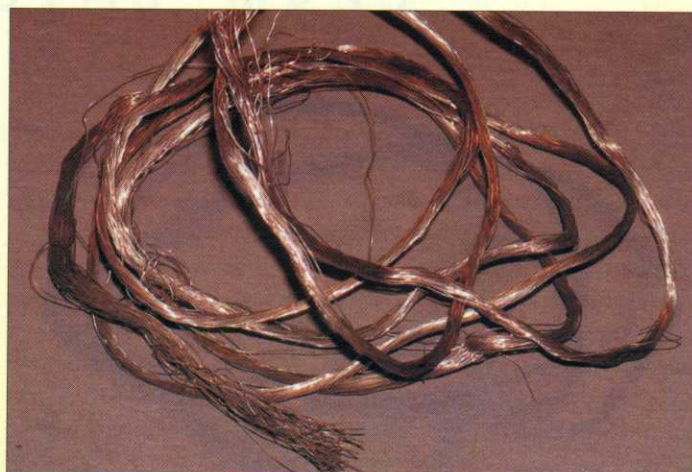
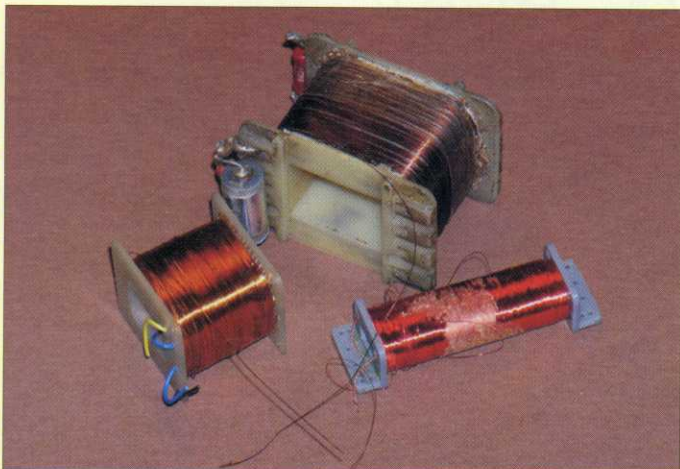
Ad a): Bardzo cienki drut o nitkowatym wyglądzie. Jego zastosowanie jest bardzo szerokie, począwszy od relingów, a skończywszy na olinowaniu czy imitacji przewodów. W handlu bardzo ciężko osiągalny, czasami można go spotkać w formie nawiniętych szpilek w sklepach z częściami elektrycznymi. Jako surowiec pozyskuję go z zepsutych urządzeń elektryczno-elektronicznych. Najlepszym źródłem takich podzespołów jest pierwszy lepszy zakład zajmujący

się naprawę sprzętu AGD. Wystarczy przejść się do takiego zakładu i poprosić o kilka spalonych transformatorów. Po zerwaniu papieru lub folii ochronnej naszym oczom ukazuje się cienki drucik. Czasami się zdarza, że w takim podzespołe drut został zalany jakimś klejem lub lakierem. Wtedy należy usunąć wierzchnią warstwę poklejonego drutu i pod spodem mamy drut nie poklejony. Zaletą takiego rozwiązania jest to, że rozwijając drut, uzyskujemy jego potrzebną długość. Kolor uzyskanego drutu nie jest istotny, gdyż i tak najprawdopodobniej zostanie on pomalowany.

Ad. B): Drut o średnicy z zakresu 0,3-0,6 mm wykazuje większą sztywność aniżeli drut nitkowy. Nadając mu określony kształt pozostaje w takim stanie. W handlu bywa dostępny w postaci zwojów zapakowany w woreczki plastikowe z opisem jaka to średnica. Jeżeli nie mamy funduszy na zakup to możemy go pozyskać z przewodu elektrycznego. Taki przewód jest zbudowany jako skrętka (bardziej należało by użyć słowa wiązka drutów o określonej średnicy).

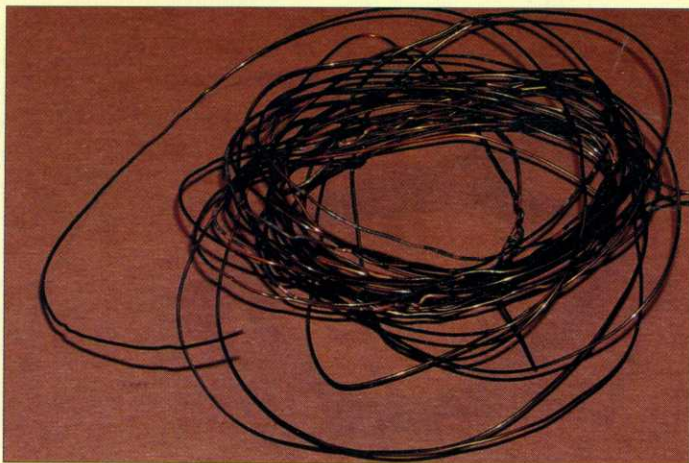


Odcinamy żadaną długość przewodu po czym rozcinamy izolację i ściągamy ją z wiązki. Uzyskany w ten sposób drut nie jest spleciony, a jedynie od czasu do czasu skręcony. Wystarczy poświęcić chwilę czasu na jego rozplątanie i mamy kilkanaście lub kilkadziesiąt odcinków dość równego drutu.

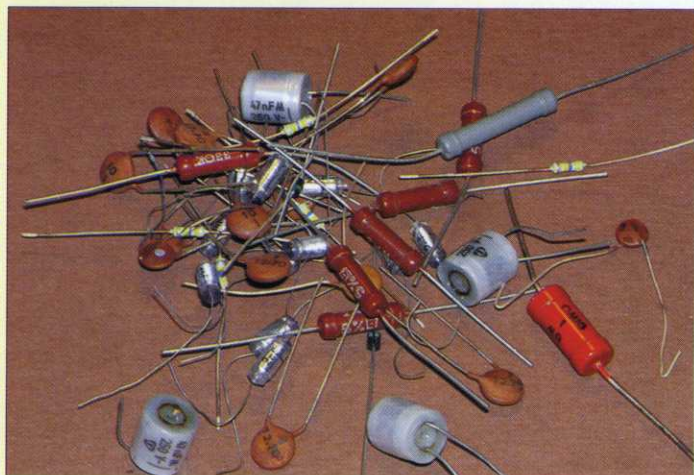


Prace Bosmańskie

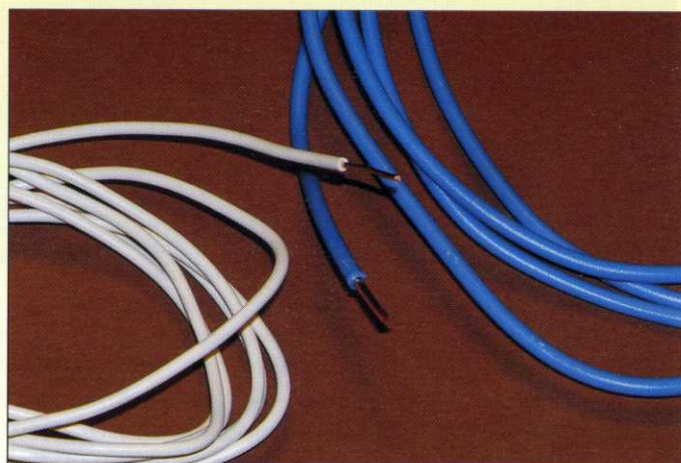
Ad c): Drut o średnicy 0,6-0,9 mm jest często wykorzystywany przy budowie różnego rodzaju uzbrojenia jako imitacje zarówno luf jak i osprzętu artyleryjskiego. W handlu można go dostać w postaci zwojów zapakowanych w woreczki, jak i nawiniętych na szpule. Taka średnica powoduje, że drut ten jest dostępny w wielu sklepach zarówno tych budowlanych jak i ogrodniczych czy typu 1001 drobiazgów.



Bardzo często w swoich pracach wykorzystuję drut pozyskany ze złomu elektronicznego, który zbieram do kartonu. Z takich elementów jak rezystory, diody czy jakieś cewki odcinam wystające wąsy i w ten sposób uzyskuję proste odcinki. Nie chciałbym poruszać kwestii łączenia drutu ale ci którzy preferują lutowanie wiedzą, że ten drut przez swoją powłokę dobrze się łączy ze sobą.



Ad d): Drut o średnicy powyżej 1 mm bywa wykorzystywany częściej jako przyrząd niż materiał do stworzenia elementów. Taki drut, w zależności od średnicy może imitować nam rury, z których powstają różnego rodzaju konstrukcje. Drut o takich średnicach można pozyskać z przewodów elektrycznych nie będących tzw. splotami lub jak wcześniej określiliśmy wiązkami. Należy tylko ściągnąć otulinę izolacyjną i w ten sposób uzyskujemy gotowy drut.



Jest on łatwo dostępny ale posiada jedną wadę. Ze względu na przechowywanie w postaci zwojów bardzo trudno jest uzyskać dłuższy odcinek prosty. Jeżeli interesuje nas prosty drut to najlepiej zaopatrzyć się w drut spawalniczy (dotyczy aluminium) lub w drut bądź opcjonalnie rurkę miedzianą w sklepie modelarskim. Z reguły w handlu dostępne są odcinki 1 metrowe lub dłuższe.



Czym tnijemy drut ?

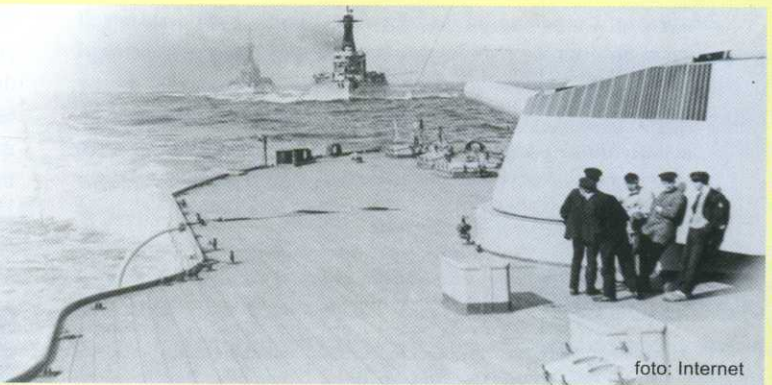
Oczywiście do obcinania grubszych drutów najlepiej nadają się cążki, o których pisaliśmy w poprzednim numerze Prac Bosmańskich. Ich masywna budowa powoduje, że część tnąca nie ulega uszkodzeniu przy cięciu metali miękkich. Koniec obciętego drutu nie jest idealnie płaski i dlatego wymaga dodatkowej pracy za pomocą pilnika lub papieru ściernego.

Do obcinania cieńszych drucików osobiście polecam cążki do paznokci. Charakteryzują się dużą siłą cięcia i prostą krawędzią elementów tnących, przez co cięty drucik jest prawie idealnie oddzielony. Należy jednak unikać cięcia nimi drutów stalowych, gdyż bardzo łatwo się zagniatą i nie nadają się do użytku. Cążki takie można nabyć na bazarach, w drogeriach bądź nawet w aptece w cenie zależnej od wielkości - od 3 do 5 zł.



Reling ostatnią deską ratunku na okręcie !!!

Część I



Przyznam się, że zabierając się do pisania kolejnego odcinka prac bosmańskich obejmującego swym zagadnieniem „RELING”, miałem spory mętlik w głowie, jak to wszystko pomieścić i napisać, aby dało się to ogarnąć w jakąś zrozumiałą całość. Jak zapewne niektórzy z was zauważyli dział ten podzieliłem na trzy części, z których pierwszą część stanowią informacje na temat omawianego zagadnienia, część druga to opis technik wykonywania dawniej i dziś oraz nowe trendy rynkowe i wreszcie ostatnia trzecia część to proponowane rozwiązania czyli część praktyczna. Ze względu na ograniczone miejsce naszego działu i sporą objętość tematu dokonam jego podziału na dwie bądź trzy części, które będziemy zamieszczać w kolejnych numerach. Mam nadzieję, że zastosowany przeze mnie podział przyczyni się do szczegółowego przedstawienia tego zagadnienia.

Czy reling naprawdę oznacza to o czym myślisz ?

Z pewnością wielu z was zastanawia się co ja tu wypisuję i czy aby to nie jakaś herezja burząca to, co funkcjonuje w świecie modelarzy. Okazuje się, że bogactwo języka polskiego jest tak ogromna, iż pewne elementy posiadają zupełnie inne nazwy mimo, że potocznie nazywamy je inaczej. Aby zobrazować to o czym piszę, muszę posłużyć się mniej lub bardziej formalnymi definicjami opisującymi zagadnienia bardzo blisko związane z dzisiejszym tematem prac bosmańskich.

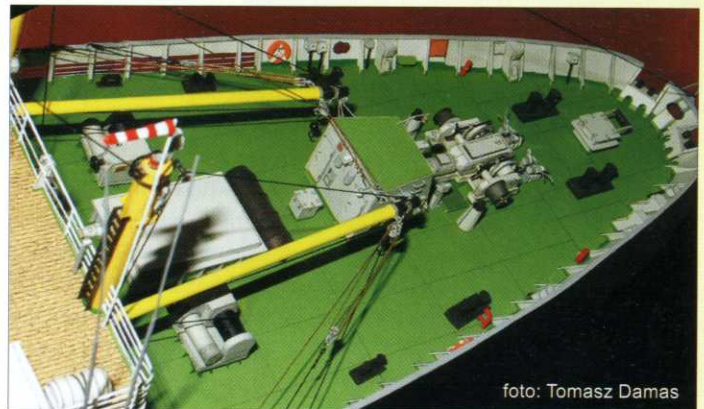
Zatem co oznacza słowo „RELING” ?

Reling (falszburta) - listwa biegnąca wzdłuż krawędzi pokładu i wystająca na kilka centymetrów ponad pokład. Ułatwia załodze pracę na pokładzie, poprzez możliwość wsparcia czy też zatrzymania na tej listwie stopy ześlizgującej się po gładkim pokładzie przy głębokim przechyle. Zabezpiecza też drobne przedmioty przed spadaniem za burtę. Listwa ta może posiadać również otwory, do których można przywiązywać najslabiej pracujące liny.



Jakby tego nie czytać to okazuje się, że ma to niewiele wspólnego z naszym wyobrażeniem o relingu. Zatem skąd taka nazwa ? Aby do tego dojść należy przebrnąć przez gąszcz pokrewnych definicji, które są związane z zagadnieniem opisującym koniec pokładu, a więc przysłowiową ostatnią deskę ratunku dla załogi jaką jest nasz reling.

Falszburta (nadburcie) - bariera ochronna znajdująca się na większych jednostkach pływających, na krawędzi odkrytego pokładu, zabezpieczająca przed wypadnięciem za burtę rzeczy lub ludzi. Na dużych statkach wodnych sięga swoją wysokością zdecydowanie powyżej pasa dorosłego człowieka. Nadburcie może być naturalnym przedłużeniem poszycia burty, a wtedy u nasady nadburcia znajdują się specjalnie wycięte otwory dla odpływania wody z powierzchni pokładu zwane odpływnikami pokładowymi, skalopsami (lub niepoprawnie szpigatami). Do tych odpływników prowadzi wtedy waterwejs, czyli rynna w postaci wyżłobienia w powierzchni pokładu. W powierzchni samego nadburcia mogą znajdować się również duże otwory dla wyprowadzenia poza jednostkę lin cumowniczych.



Jak widać w dalszym ciągu nie przypomina to relingu do którego przywykliśmy wykonując nasze modele. Co prawda jeżeli wziąć pod uwagę wysokość, to możemy uznać, że idziemy w dobrym kierunku. Analizując szerszy opis elementu jakim jest nadburcie, dostrzegamy jednak światełko w tunelu.

Nadburcie może być jednak wykonane także w inny sposób - nie związane z poszyciem burty, a jedynie będące barierą w postaci płaszczyzny opartej na słupkach. Wtedy woda odpływa z pokładu przez celowo pozostawione szpary na wysokości powierzchni pokładu. Nadburcie jest solidniejszą ochroną od handrelingu lub sztorm-relingu zbudowanego z lin opartych o wsporniki. Na jednostkach pływających nadburcie może być inaczej wykonane i spełniać inne funkcje. Jest wtedy krawędzią przedłużającą powierzchnię burty na kilka do kilkunastu centymetrów ponad górne elementy szkieletu jednostki i spełnia rolę falochronu przed większymi falami, które mogłyby dostać się do środka jednostki, oraz zabezpiecza przed wypadnięciem niewielkich rzeczy do wody.

Liny oparte o wsporniki, nazwane w definicji sztormrelingiem, to zdaje się jest to co przypomina wyglądem nasz poszukiwany reling. W drugiej części opisu nadburcia dowiadujemy się, iż reling w powyżej przytoczonej definicji spełnia także funkcję falochronu.

Prace bosmańskie

Zdaje się, że jesteśmy już bardzo blisko końca naszych poszukiwań. Spójrzmy zatem jak zdefiniowano słowo *sztormreling*.

Sztormreling - barierka biegnąca dookoła pokładu, chroniąca ludzi i większe przedmioty przed wypadnięciem za burtę. Zbudowana jest ze słupków z otworami (stójek), ustawionych w gniazdach przymocowanych do pokładu przy relingu. Przez otwory w słupkach przeciągnięta jest linka (najczęściej stalowa). Linki *sztormrelingu* najczęściej są rozciągane pomiędzy koszem dziobowym, a koszem rufowym w sposób umożliwiający łatwy ich demontaż np. w celu ułatwienia schodzenia i wchodzenia na pokład.

Czytając początek tej definicji ma się wrażenie, że to jest to o co nam chodziło. Jednak czytając zapis „...ustawionych w gniazdach przymocowanych do pokładu przy relingu..”, można mieć wrażenie, że krążymy wkoło. Zatem *sztormreling* to nie jest nasz reling, który jako modelarze wykonujemy na naszych jednostkach. Skoro nie *sztormreling* to może *handreling*?

Handreling - poręcz przytwierdzona na jednostce pływającej do pokładówki, nadbudówki lub wręcz do pokładu jako uchwyt dla dłoni, umieszczona w miejscach gdzie istnieje zagrożenie niebezpiecznej utraty równowagi. Bywa również umieszczana w niewygodnych miejscach we wnętrzu jednostki np. w kambuzie, kingstonie itp.

Myślę, że definicja *handrelingu* najtrafniej odpowiada temu, co jako modelarze wykonujemy i nazywamy relingiem. Oczywiście nikt nie będzie zmieniał potocznego języka modelarskiego, jednak jako ludzie skrupulatni i dociekliwi, którzy łączą pasję i okręty, powinniśmy mieć świadomość, co tak naprawdę robimy. Aby nie pozostawić na końcu jakiegoś niedomówienia i poprzec tezę, iż język polski bogatym w słownictwo jest, przytoczę coś co w umowach byłoby napisane drobnym druczkiem i to gdzieś na końcu. Jest to fragment wyrwany gdzieś z kontekstu opisów ale jakże oddający to co wykonujemy.

„...Relingiem możemy nazwać także wspartą na sztycach stalową linkę, która dodatkowo służy czasami jako tzw. lajflina - czyli marynarz może przypiąć się do niej specjalnymi szelkami, które zapobiegają wypadnięciu za burtę. ...”

Reasumując naszą podróż na krawędzi pokładu możemy przyjąć dla uproszczenia języka modelarskiego, że każda barierka w dowolnym miejscu okrętu, spełniająca rolę zabezpieczenia życia ludzkiego, wykonana zarówno jako stała bądź jako demontowana, może być przez nas nazwana relingiem. Zatem wszystkie barierki na schodach, wokół pokładu jak i nadbudówek to po prostu reling. Mam nadzieję, że przytaczając tych kilka definicji zobrazowałem to, czym będziemy się zajmować w najbliższym czasie.

Skoro ustaliliśmy co to w zasadzie jest ten reling, to w dalszym etapie należałoby się zastanowić jak jest on zbudowany i czy wszystkie jednostki mają takie same relingi. Najogólniej można powiedzieć, że reling składa się z pionowych słupków zwanych także stójkami bądź stycami i poziomymi elementami, które ze względu na podział relingów, mogą być stalowymi rurami bądź linkami, a rzadziej łańcuchami. Właśnie ze względu na różnice tych poziomych elementów rozróżniamy dwa rodzaje relingów:

1. reling stały,
2. reling składany (demontowany).

Reling stały - Jest konstrukcją, która jest na stałe połączoną z pokładem lub nadbudówką. Ze względu na fakt niemożliwości jego demontowania, jest stosowany w szerokim zakresie na jednostkach, które przewożą pasażerów cywilnych. Do takich statków należą wszelkiego promy, transatlantyki, statki wycieczkowe, żaglowce itp.

Reling ten, a w zasadzie należało by użyć słowa balustrada, nie tylko pełni funkcję ochronną ale także stanowi wystrój jednostki. Z tego powodu oprócz tradycyjnych elementów takich jak słupki



foto: Internet

(które mogą być także podporami dachu) oraz poziomych rur, możemy spotkać poręcz, która elegancko wykonana stanowi zwieńczenie balustrady.

Reling składany (demontowany) - Stanowi w pełni rozbieralną konstrukcję, która właśnie ze względu na tę cechę znalazła szerokie zastosowanie na okrętach wojennych. Taki reling składa się z pionowego elementu nazwanym stójką lub sztycą, w którym znajdują się dwa lub trzy otwory przez które przechodzi linka (najczęściej stalowa), bądź łańcuch. Taka konstrukcja poprzez odpowiednie naciągnięcie lin lub łańcucha zapewniała wystarczającą sztywność, a także pozwalała na szybką rozbiórkę relingu, na przykład kiedy dokonywano załadunku jednostki.



foto: Internet

Na zakończenie należy wspomnieć o tym, że na jednostce mogą występować obydwa rodzaje relingów w zależności od przeznaczenia miejsca, w którym ten reling zamontowano.

c.d.n.

Paweł Janusz

Cóż to za „Prace Bosmańskie”, kiedy nie ma w nich nic praktycznego !!!

Dokładnie tak samo sobie pomyślałem, kiedy zacząłem ogarniać cały ten temat i dokonywać podziału na poszczególne części. Wydawca też uznał, że praktyka musi być i dołożył nam piątą stronę. Postanowiłem, że na tej stronie pokażę jak zrobić reling na schodach. Zaletą tej metody jest to, że w poręczy na schodach możemy rozstawić słupki w dowolnej odległości, w zależności od długości schodów oraz zrobić ją pod dowolnym kątem (czego nie uzyskamy stosując gotowe relingi, o czym szerzej w następnym odcinku).

Zanim przystąpimy do wykonania relingu musimy sobie dokładnie rozrysować jak ma wyglądać nasz reling (poręcz), aby móc zrobić przyrząd gwarantujący nam powtarzalność powstających elementów. Każdy taki element jest opisany kilkoma ważnymi dla nas parametrami. Najważniejsze z nich to :

A - całkowita wysokość schodów,

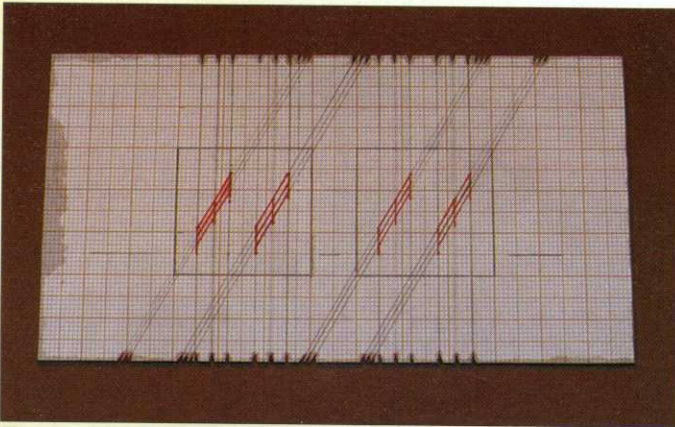
B - całkowita długość w poziomie schodów,

A' - wysokość schodów wraz z relingiem.

Znając te wymiary i rodzaj relingu jaki będziemy chcieli zastosować możemy przystąpić do budowy naszego przyrządu.

Ze względu na fakt, że schody na okręcie są pod różnymi kątami, a więc trzeba robić ich dużą ilość, to przyrząd musi być tani i prosty w budowie. Ja wykorzystuję do tego karton o grubości 2 mm, na który naklejam kartkę papieru milimetrowego. Na tak przyklejonej kartce wykreślam poręcz, którą będziemy chcieli wykonać. Ze względów ekonomicznych (na okrętach z reguły elementy występują odbite lustrzanie względem pokładu) dobrze jest tak sobie zaplanować wykonanie tego elementu, aby można było wykonać po 2 elementy na raz.

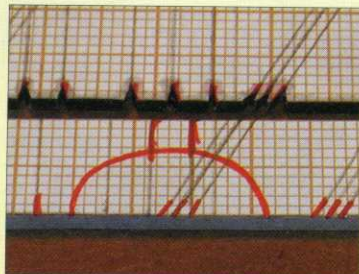
Jeżeli mamy już wykreśloną poręcz, to w następnym etapie przedłużamy linie do krawędzi naszego przyrządu i kontrolujemy



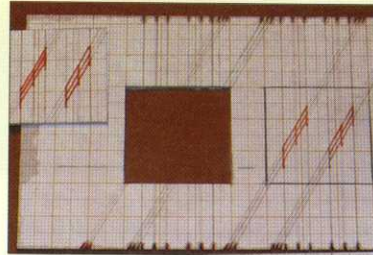
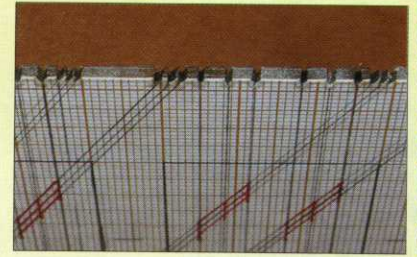
czy linie nie krzyżują się. Jeżeli coś takiego wystąpi, to musimy odciąć fragment przyrządu tak, aby linie nie nachodziły na siebie.

Następnie za pomocą ostrego noża bądź skalpela, na brzegu wycinamy trójkąt w taki sposób, aby koniec wycięcia dokładnie wypadł na linii. Jeżeli linie są pod kątem, to nacięcia wykonujemy także pod kątem. Wielkość nacięcia nie ma tu żadnego znaczenia.

Tak przygotowany przyrząd należy wzmocnić, aby drut nie wrzynał się przy jego naciąganiu. Możemy tego do-



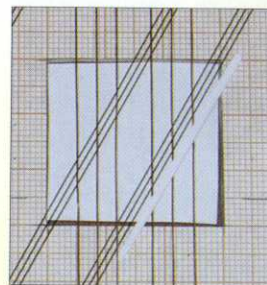
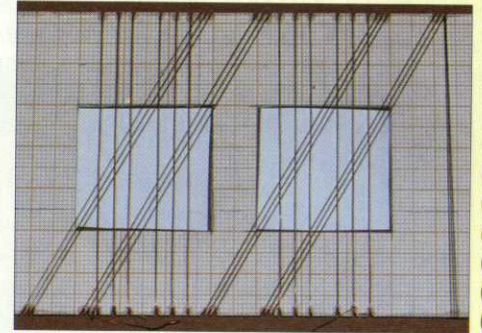
konać poprzez nasączenie kartonu klejem z rodziny cyjanoakrylatów (kleje zostaną omówione w niedługim czasie na łamach PB), tak jak to pokazano na poniższej fotografii. Po odczekaniu jak klej wyschnie, wycinamy okienko, które będzie naszym miejscem roboczym. Przyrząd mamy gotowy.



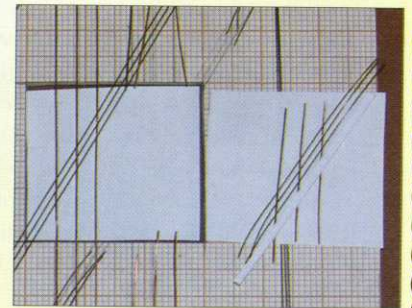
Teraz musimy ustalić jakiej grubości będziemy używali drut na słupki, a jaki na poręcz (oczywiście jeżeli tego nie zrobiliśmy wcześniej np. przy wykonywaniu relingu). Następnie przystępujemy do nawijania odpowiedniej średnicy drutu przez odpowiednie

szeliny. Nie ma znaczenia czy wpierw nawiniemy poręcz czy słupki. Szybko jednak dojdziecie do wniosku, że łatwiej nawija się mniejszy drut na końcu, ze względu na to, że można go uszkodzić przy przeplataniu drutu na słupki.

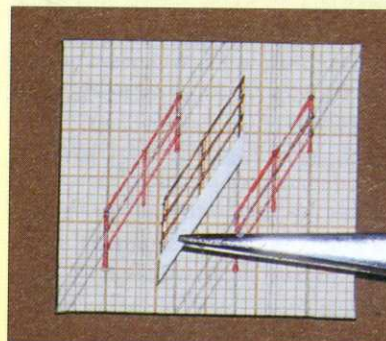
Należy tu zauważyć, że robiąc poręcz należy zwrócić uwagę na ich odbicie lustrzane, więc w pierwszym okienku, słupki powinny być na górze, zaś w drugim pod poręczami. Po zakończeniu nawijania musimy połączyć miejsca przecinania



się drutów. Ponownie stosujemy klej szybkoschnący lecz tu polecam stosowanie klejów rzadkich (o właściwościach klei - w jednym z kolejnych odcinków PB). Do tak skleionej poręczy



możemy przykleić boczną część schodów, a następnie pomalować na żądany kolor. Po wyschnięciu odcinamy gotowy element za po-



mocą omawianych w dzisiejszym odcinku cząstek.

W taki sposób używamy reling (poręcz) o dowolnym rozstawie słupków i kącie nachylenia. W ten sposób możemy wypełnić lukę na rynku gotowych elementów.

Paweł Janusz



fol. Internet

wygląd okrętu z wyd. GPM



fol. Internet

Bismarck

cz. 1

Rozpoczynamy od okrętu, który nadal wzbudza najwięcej emocji wśród modelarzy pasjonujących się okrętami z okresu II w. ś. W dwóch częściach porównamy ze sobą dwa opracowania modelu kartonowego w skali 1:200 obecne na polskim rynku już od kilku lat, a w trzeciej skatalogujemy i ocenimy modele plastikowe i inne dostępne obecnie w sprzedaży.

Kartonowy model pancernika "Bismarck" w skali 1:200 jest dostępny na polskim rynku w kilku wersjach. Najbardziej znane i popularne to wydanie z **GPM** oraz wydawnictwa **Military Model AH**. Bez wątpienia są to bardzo plastyczne, dobrze dopasowane i efektowne modele. Bardzo dobrze zaprojektowane pod względem sklejalności - na forach modelarskich nie znajdziemy słów krytyki dotyczącej dopasowania części. Poza malowaniem, modele różnią się od siebie w dość istotnych elementach, a wśród modelarzy mamy zarówno zwolenników jednego z opracowań jak również osoby niezdecydowane. Wśród tych ostatnich często stawiane jest pytanie: który model wierniej odwzorowuje sylwetkę tego słynnego pancernika?

Ten właśnie problem chciałbym dokładniej przeanalizować. Postaram się skupić na wszystkich istotnych różnicach między modelami i porównać to z prawdziwym wyglądem okrętu w tym okresie. Wszystkie uwagi będą oparte wyłącznie na fotografiach archiwalnych i planach. Dostępny materiał, moja wiedza ani objętość tego artykułu nie pozwalają na porównanie modeli w 100%. Postaram się jednak opisać podstawowe, najbardziej widoczne elementy jednostki oraz wszystkie różnice, które zwróciły moją uwagę i uważam za ważne oraz szczegóły i małe elementy, tylko te obecne na modelach, o ile pozwalają na to moje materiały oraz skala 1:200 w kartonie.

Nie będę oceniał estetyki, waloryzacji malowania, rozrysowania siatek części ani jasności instrukcji modeli. Tak jak napisałem, skupię się na różnicach i niezgodnościach. To trochę niewdzięczne zadanie ale bardzo ciekawe. Efektem tego będzie oczywiście lista różnic i błędów, bo to najlepszy sposób na porównanie. Chciałbym tutaj zaznaczyć, że szanuję obydwa wydawnictwa i bardzo podobają mi się ich modele. Rozbieżności jednak są, a ja mogę się tylko postarać o obiektywizm i dokładność w ich ocenie.

Jak wiemy modele przedstawiają sylwetkę pancernika "Bismarck" z maja 1941 roku. Model GPM to stan z początkowej fazy operacji "Rheinübung" przed zmianą malowania wykonaną na postoju w Norwegii. Wydawnictwo Military Model przedstawia okręt kilka dni później, przed ostateczną bitwą i jego zatopieniem.

Aby zachować pewną systematykę podzielę okręt na kilka części:

- ☐ Kadłub i elementy kadłuba.
- ☐ Artyleria.
- ☐ Nadbudówki dziobowe.
- ☐ Nadbudówki rufowe.

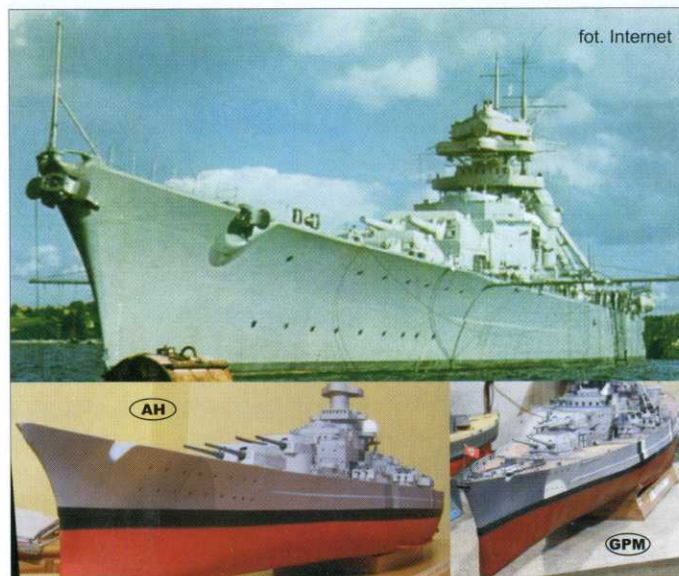
- ☐ Komin.
- ☐ Część lotnicza: samoloty, hangary, katapulta, dźwigi.
- ☐ Szalupy, kutry i drobne elementy.

Na temat kolorów będę pisał w trakcie opisywania części. Dokładna ocena kolorystyki i odcieni szarości jest bardzo trudna. Ograniczę się tylko do tego, co nie budzi żadnych wątpliwości.

Dokumentacja porównawcza obejmuje 5 części "Encyklopedii Okrętów Wojennych" wydawnictwa AJ-Press, "Niemiecka artyleria okrętowa cz.1" AJ-Press, bogaty album zdjęciowy "Schlachtschiff Bismarck" zawierający 250 doskonałych fotografii, w większości nie publikowanych wcześniej, oraz inne zdjęcia dostępne na stronach internetowych i w literaturze. Przy elementach okrętu, dla których nie odnalazłem zdjęć wykorzystałem plany dołączone do publikacji AJ-Press. Na załączonych zdjęciach pokażę model wydawnictwa GPM wykonany przez Sylwestra Grabarczyka, modele z konkursów modelarskich innych autorów oraz model wydawnictwa Military Model, który jest w trakcie sklejania przeze mnie. Wprowadziłem w modelu trochę zmian i dodatkowych elementów. Będę zwracał na to uwagę, ponieważ oceniamy tutaj to, co oferują nam obydwa, konkurencyjne wydawnictwa.

Kadłub i elementy kadłuba.

Przy oglądaniu modeli Bismarcka wydawnictw GPM i Military Model naszą uwagę na pewno zwróci różnica szerokości pasa pancernego na burtach. Na fotografiach prawdziwego okrętu widać, że



fol. Internet

pas pancerny sięgał w przybliżeniu do połowy poszycia powyżej czarnego pasa linii wodnej.

Miejsce uskołu pancernia wydawnictwa Military Model odpowiada temu dobrze. Na modelu GPM widać, że jest zdecydowanie za nisko. Widać to zwłaszcza, kiedy odniesiemy miejsce uskołu pasa pancernego do wysokości dolnego rzędu bulajów w części dziobowej. Uskok pasa pancernego znajduje się prawie na wysokości dolnego pasa bulajów, a powinien być nieco wyżej.

Dla porównania można zobaczyć też dobre zdjęcia burt w „Pancerniki typu Bismarck cz.3” - na stronach 12 oraz 13. Na fotografii powyżej, ciemny kamuflaż w części dziobowej modelu GPM ma niewłaściwy kształt - jasnoszary kolor powinien mieć profil podobny do dziobu okrętu. Dla porównania proszę spojrzeć na zdjęcie z postępu w Grimstadfiord w nagłówku artykułu na poprzedniej stronie. Biała imitacja dziobowych ukosów fal nie zakrywała ostatniego bulaja, powinna ona być trochę inaczej wyprofilowana oraz pokrywać czarny pas linii wodnej. Widać to wyraźniej m. in. w „Pancerniki typu Bismarck cz.3” na str. 30. Wydawnictwo Military Model przedstawia okręt już po zamalowaniu kamuflażu i ukosów fal. Granica szarego koloru na dziobie jest lepiej wyprofilowana, co również widać na tej fotografii.

Niestety żaden z modeli nie ma poprawnie zrobionych kluz kotwicznych. W GPM w miejscu rufowej kluzy jest tylko mały otwór, w Military Model kluza rufowa ma bardzo podobny kształt i wielkość ale różni się trochę wyglądem (poprawny wygląd i wielkość widać w „Pancerniki typu Bismarck cz. 4” na str.40). Kluzy dziobowe w modelach są pozbawione wypukłości na burtach. Można to uznać za drobiazg i pominąć ale nadmienię, że mniejszy model wydawnictwa HMV (skala 1:250) posiada te wypukłości.

Nie zgadza się liczba oraz rozkład bulajów na rufie:

	lewa burta dolny pas	lewa burta górny pas	prawa burta dolny pas	prawa burta górny pas
Bismarck	15	16	15	20
model GPM	15	14	14	14
model AH	14	17	14	17

W części rufowej na każdej burcie znajdowały się także 4 rzędy stopni kłamrowych: 3 krótsze sięgające do poziomu wysięgnika zamontowanego na burcie pomiędzy dwoma rzędami bulajów, oraz 1 dłuższy (ten położony najdalej od rufy). W modelu wydawnictwa Military Model mamy 2 krótkie i 2 dłuższe rzędy stopni. Nie ma wysięgników. W modelu GPM długości rzędów stopni są poprawne, nie brakuje też wysięgników. Na fotografii części rufowej modelu - trzeci rząd stopni kłamrowych powinien mieć taką długość jak dwa pozostałe. Wykonałem dłuższy rząd z drucików, z powodu błędnie nadrukowanych w tym miejscu stopni. Gdybym tak nie zrobił, musiałbym malować model.

Na uwagę zasługuje fragment instrukcji do modelu GPM pokazujący miejsce na dziobie do umieszczenia herbu okrętu. Bardzo ładnie wygrawerowany herb jest dostępny w zestawie elementów fototrawionych oferowanych przez GPM. Miejsce montażu jest takie jak widać na zdjęciach z wodowania Bismarcka, kiedy miał prostą dziobnicę („Pancerniki typu Bismarck cz.4” str. 16 i 17). Jak wiemy we wrześniu 1939 zakończono przebudowę dziobnicy na nową. Dziób całkowicie zmienił kształt, a w miejscu herbu powstała dodatkowa, dziobowa kluz kotwiczna. Poza tym w czasie wojny zrezygnowano z umieszczania herbów na widocznych miejscach

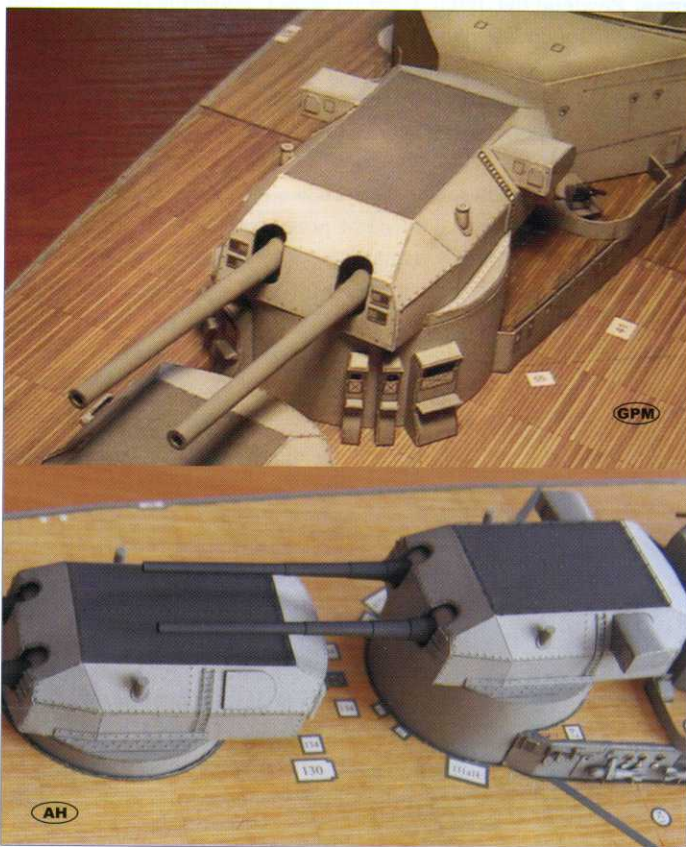
okrętów Kriegsmarine.

Część podwodna kadłuba modelu wydawnictwa Military Model posiada zaznaczone zawory denne (kingstony). Te zawory były dość istotną częścią konstrukcji kadłuba. Przypomnę, że ocalała część załogi Bismarcka utrzymuje, że los okrętu przypieczętowało otwarcie tych zaworów przez załogę. Wzbogacają wygląd modelu o bardzo ważne w konstrukcji oraz z punktu widzenia historii elementy. Uwaga do kingstonów jest taka, że na lewej burcie powinny być tylko dwa, te bliżej dziobu. W części rufowej pokładu modelu GPM brakuje też miejsca wyjścia łańcucha kotwicznego w okolicach swastyki

Na trzech porównawczych zdjęciach sylwetek na poprzedniej stronie, da się również zauważyć różnice kształtu dziobu oraz dziobowych kluz kotwicznych.

Artyleria

Porównanie wyposażenia rozpoczynam od artylerii okrętowej. Potężne wieże z ogromnymi armatami, nadawały okrętowi typowy wygląd pancernika, pozwalający na identyfikację nawet przy obserwacji z dużej odległości. Do dzisiaj sylwetka Bismarcka należy do najbardziej rozpoznawalnych i charakterystycznych. Tą najważniejszą



broń okrętu chciałbym omówić szczegółowo. Nasze modele różnią się między sobą wyglądem wież artyleryjskich. Pomijam tutaj różnicę malowania dachów. W ostatniej bitwie prawdopodobnie „Bismarck” miał dachy przemalowane na kolor żółty. Nie wiem o tym, aby zachowały się jakiegokolwiek fotografie z tym malowaniem. Podaję je wszystkie źródła historyczne i nie mam zamiaru tego kwestionować. W swoim modelu z wydawnictwa Military Model przemalowałem dachy na ciemny kolor, z powodu upodobania oraz zamiaru odtworzenia wyglądu na czas bitwy z brytyjskimi

okrętami liniowymi HMS "Hood" oraz HMS "Prince of Wales".

Zwróćmy przede wszystkim uwagę na wymiary, kształt oraz proporcje wież (fotka na poprzedniej stronie). Nie posiadam dokładnych rozmiarów wież artylerii 380 mm, aby przeliczyć je do skali 1:200 i porównać z modelami. Wieże GPM są bardziej wąskie i krótsze od wież wydawnictwa Military Model, przy podobnej wysokości. Ma to wpływ na proporcje rozmiarów i nieco zmienia ogólny ich wygląd. Przy użyciu programu graficznego nałożyłem na siebie warstwy zdjęcia archiwalne wież i zdjęcia modeli dla porównania proporcji oraz pomierzyłem te z planów. Zdecydowanie bliższe oryginałowi są wieże z Military Model. Poza proporcjami w sylwetkach mamy jeszcze inne istotne różnice. Przednia ściana powinna być zaoblona do przodu (patrząc z góry widzimy ją w kształcie łuku, podobnie jak tylną ścianę ale łuk ściany przedniej ma większy promień). W modelu GPM przednia ściana jest zupełnie płaska, w Military Model jest to zaprojektowane poprawnie.

Kolejne różnice możemy zauważyć w nitowaniu. Na wieżach GPM brakuje pasa nitów przez środek dachu oraz na bocznych ukosach obok drabin. Występują z kolei nieistniejące w rzeczywistości nity na bocznych i dolnych krawędziach ściany przedniej oraz bocznych krawędziach przedniej ściany ukośnej. W modelu z GPM mamy także nitowanie naokoło zaślepień po dalmierzu na wieży Anton, którego nie było. Wentylatory na tyłach wież zostały w każdym z modeli uproszczone i nieco zniekształcone. W modelu Military Model mamy równomierne nitowanie dookoła wentylatorów. Powinno być tylko w górnej części. Podobnie jest w modelu GPM ale tam dodatkowo powiększono kształt górnej części. Kolejnym ważnym elementem, mocno zwracającym uwagę są wizjery na przednich ścianach wież. Miały one nieco inny wygląd po lewej stronie niż po prawej. Niestety model GPM ma takie same wizjery po obu stronach.

Na ukośnych ścianach bocznych znajdują się charakterystyczne trzpienie. Nie mam uwag do GPM poza brakiem drobnego nitowania dookoła. W modelu Military Model ta część jest niestety źle zwymiarowana. Po osadzeniu trzpienia, górny koniec nie powinien wystawać powyżej dachu - ta część wykonana wg. instrukcji wychodzi zbyt duża. Kolejna różnica dotyczy dolnych części wież w kształcie półkola, które bezpośrednio dotykały barbet. Te boczne półkola miały mocowania z wieżą, coś w rodzaju kątownika przymocowanego do bocznej ściany wieży na samym dole. Widać to doskonale na stronie 4 „Pancerniki typu Bismarck cz. 3” oraz na górnym zdjęciu na str. 19 „Niemieckiej artylerii okrętowej cz. 1”. Military Model posiada tą część z zachowanym układem nitów. Niestety brakuje tego na modelu GPM. Ponadto nie zgadza się wygląd i kształt drzwiczek na dalmierzach wież w GPM.

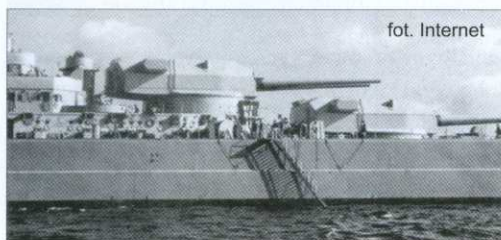
Bardzo ważnym elementem decydującym o końcowym wyglądzie są lufy armat. Niestety żadne z opracowań nie ma prawidłowej długości luf, nie mają też poprawnego malowania. Długość samych luf zależy od tego, jak głęboko je osadzimy w wieżach. Postępując dokładnie, zgodnie z instrukcjami, w obu przypadkach otrzymujemy w efekcie lufy zbyt krótkie. Dobrym sposobem pomiaru i dopasowania jest osadzenie w barbetach 2 sąsiednich wież np. Casar i Dora. Przy kącie elewacji bliskim zero, lufy wieży Casar powinny dosięgać prawie

wieży Dora. Widać to dobrze na fotografiach "Bismarcka". Najlepiej zwymiarować długość na jednej wieży i zastosować ją jako wzór dla pozostałych. Pozostał jeszcze kolor luf. Wydawnictwa wydrukowały je w jednolitym, szarym kolorze, takim jak poszycie i nadbudówki. Na fotografiach z operacji Rheinbung widać, że lufy były jednak w ciemnym kolorze, podobnie jak dachy wież.

Przejdźmy teraz do wież artylerii średniej 150 mm. Moje uwagi do wież GPM: brak zasobników na dachach, brak drzwiczek, zamiana wyglądu lewych i prawych wizjerów oraz brak stopni kłamrowych na ścianach. Wieże 150 mm w Military Model mają z kolei błędnie zamontowane 3 zasobniki na środkowych wieżach. Na prawoburtowej wieży powinny być one zamontowane w kształcie trójkąta ale w zupełnie innym ułożeniu: pojedynczy powinien być wysunięty w kierunku rufy. Na lewoburtowej te 3 zasobniki były w szeregu. Widać to dobrze na fotografiach w publikacjach AJ-Press.

Jak napisałem wyżej w wydaniu Military Model dachy mają kolor żółty. W moim modelu zostały one przemalowane. Na zdjęciu środkowej wieży, rozmieszczenie zasobników zostało poprawione przeze mnie wg. archiwalnych zdjęć. Odrutowanie boczne pierwszej pary wież nie jest zaznaczone w żadnym z obu modeli - widoczne dodatkowe elementy, wykonałem we własnym zakresie. Każdy z modeli ma błędy w nitowaniu przedniej ściany tzn. ma za dużo nitów. Na ścianie czołowej występowały one tylko na krótkim, środkowym odcinku dolnej krawędzi.

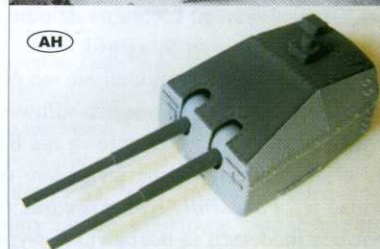
Chciałbym w tym miejscu zwrócić uwagę na pewien szczegół istotny dla modelarzy dbających o wierność modelu z wyglądem historycznym. W publikacji AJ-Press, na którą często się powołuję, jest pewna nieścisłość dotycząca wież 150 mm na "Bismarcku". W piątej części serii są bardzo ładne, komputerowe modele wszystkich wież. Na stronach 68 oraz 69 przedstawiono (tu cytuję): „widok wież działowych pierwszej i trzeciej pary, które były takie same”. Nie były takie same, ponieważ odrutowanie na bocznych ścianach (pokazane na modelu komputerowym) miała pierwsza para wież. Drugi błąd to stopnie kłamrowe na tylnej ścianie. Występowały na bocznych ścianach po lewej stronie. Na tylnej



fot. Internet



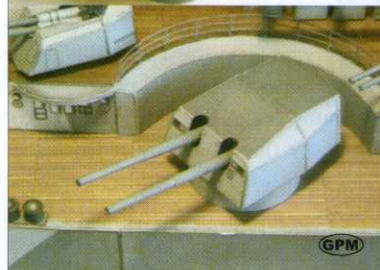
fot. Internet



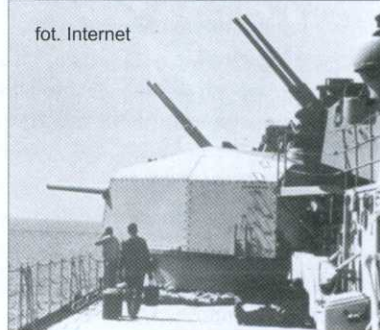
AH



AH



GPM



fot. Internet

ścianie stopnie były zamontowane tylko na środkowej parze wież. Wydawnictwo AH ma te stopnie zaznaczone poprawnie.

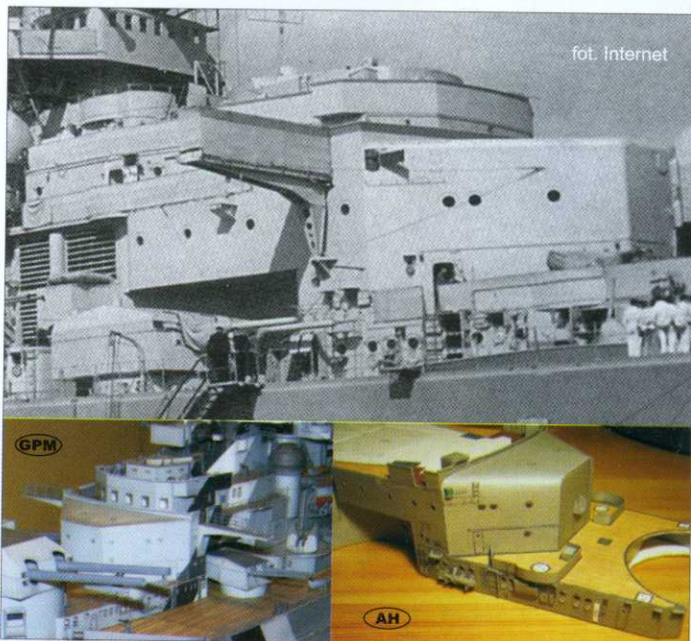
Artyleria przeciwlotnicza 105 mm jest dość mocno uproszczona. Stanowi dla miłośników bardzo wdzięczny temat modelarski pod warunkiem, że są zaopatrzeni w dodatkowe materiały i plany. Trochę szkoda, bo przynajmniej część elementów wzbogacających wygląd, może wykonać każdy modelarz kartonowy. Bogatsze w elementy są wieże Military Model. Wszystko ogólnie jest zgodne z historią za wyjątkiem braku prostokątnych otworów na bocznych ścianach czterech, dziobowych wież. Model z AH ma zdecydowanie dokładniej zrobione konstrukcje luf od strony komory nabojojowej. Niestety nie są dobre proporcje bocznych skosów wież rufowych. Na Bismarcku z GPM nie jest możliwe ustawienie dziobowej pary wież 105 mm pod dowolnym, normalnie dostępnym kątem, z powodu braku miejsca.

Pozostały działka 37 mm oraz 20 mm. Zostały one zrobione na podobnym poziomie szczegółowości. Moje uwagi dotyczące różnic ograniczę do pojedynczych "dwudziestek". Miały trzony w kształcie stożka oraz mocowanie do pokładu w kształcie koła i takie są w Military Model. W GPM trzony mają trójkątny kształt z kantami i mocowanie w kształcie kwadratu. Prawdziwe działka (w szczególności poczwórne "dwudziestki") miały dość złożone kształty i dużą liczbę drobnych elementów, a więc trudno je dalej porównywać (uproszczenia) z uwagi na wielkość części w skali 1:200. Dobrą wiadomością dla modelarzy sklejących niemieckie okręty wojenne jest to, że wydawnictwo GPM posiada w ofercie wszystkie wymienione typy lekkich działek jako elementy fototrawione. Uważam to za dobre rozwiązanie zapewniające drobnym elementom, wysoki stopień szczegółowości.

Nadbudówki dziobowe

Z uwagi na rozmiary i złożoność, nadbudówki będę omawiał etapami zaczynając od strony dziobu w kierunku rufy, od dolnych poziomów w górę.

Na dolnym poziomie, za wieżą Bruno, ściany po lewej i po prawej stronie różniły się od siebie. W modelu GPM lewa strona jest odbiciem prawej. Prawa strona jest w przybliżeniu poprawna. Po lewej stronie powinien być inny rozkład elementów. Przed pierwszą wnęką na wieżę 150 mm powinna być jedna drabina i dwa trały. Bulaje zostały wydrukowane z otwartymi klapami. Wszystkie są otwarte pionowo w dół, kilka powinno się otwierać w bok. Każdy z naszych modeli posiada to uproszczenie. W modelu GPM mamy zupełnie płaskie ściany wnęk dla wież 150 mm. Znajdowały się tam również bulaje i drzwi. Brakuje także mocowań na koła ratunkowe na barierkach wokół podwójnych działek 37 mm oraz zasobników za wieżą Bruno. Część drabin (na przykład za wnęką pierwszej wieży 150) powinna zajmować tylko górną połowę wysokości pierwszego poziomu nadbudówki. Military Model uwzględnia te elementy i dodatkowo posiada również nadruk przewodów i puszek na ścianach oraz nadruk osłon przed odpryskami wody. Te osłony można bardzo łatwo dorobić w wersji 3D we własnym zakresie. Dalej mamy charakterystyczny trapezowy przód wyższego poziomu nadbudówki. Jak widać na archiwalnej fotografii, górne krawędzie tej części nie miały ostrej krawędzi na bokach. Jest w tym miejscu łagodny łuk. Ze wszystkich znanych mi modeli kartonowych Bismarcka z niemieckim HMV włącznie, tylko Military Model zaprojektował tą



część bez kantów, w wersji najbardziej zbliżonej do oryginału. Na bokach w GPM brakuje 2 elementów: kolorowych światel pozycyjnych i drabinek klamrowych obok nich. Na przedniej ścianie znajdują się 2 bulaje. Tak było w konstrukcji pancernika "Tirpitz". "Bismarck" nie miał bulajów w tym miejscu. Posuwając się od dziobu, dochodzimy do składanych, bocznych pomostów. Po raz kolejny dokładniejsze odwzorowanie zaprojektowano w Military Model. Pionowa część wspornika nie przylegała do ściany nadbudówki i miała otwory. Nie wykonałem jeszcze tego elementu ale sprawdziłem i potwierdzam zgodność modelu

c.d.n.

Robert Śliwa

DREWNIANE MODELE ŻAGLOWCÓW

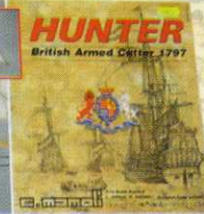
firm: **AMATI**
MAMOLI
MANTUA MODEL



Sprzedaż wysyłkowa

PPHU K-Art 90-007 Łódź
Pl. Komuny Paryskiej 6
042 611 55 70
0 501 945 283

www.modelarstvoszkutnicze.com
kontakt@modelarstvoszkutnicze.com





Sędziowie zawodów, stoją od lewej: K. Surowiak, R. Piwko, K. Wolfram, A. Ciszewski (aplikant) i K. Szymański. Sędzią głównym był M. Poznański.

W dniach 27 - 29 stycznia 2006 r. w Żarowskim Ośrodku Kultury w Żarowie odbył się XI Ogólnopolski Konkurs Okrętowych Modeli Wystawowych "Puchar Polski Klas C". Dziewiętnastu modelarzy zaprezentowało 32 modele z czego tradycyjnie najliczniej obsadzone były klasy C-6 i C-7. W tym roku wyrażenie "ogólnopolski konkurs" było mocno na wyrost, gdyż ponad 80% modelarzy reprezentowała województwa dolnośląskie i lubuskie, a więc południowo-zachodnie regiony naszego kraju. Myślę, że są dwie główne przyczyny takiego stanu rzeczy: słaba reklama i informacja o konkursie oraz przede wszystkim niefortunny termin imprezy. Jeszcze 3 dni przed konkursem w Polsce panowały wręcz arktyczne warunki: temperatury poniżej 20°C i duże opady śniegu, co pewnie skutecznie zniechęciło sporo osób do przyjazdu do Żarowa. Mam wrażenie, że gdyby nie partnerskie układy organizatorów z modelarzami ze Wschowy to impreza miałaby w ogóle regionalny zasięg, a ilość wystawionych modeli dałaby się policzyć na wszystkich palcach obu kończyn. Smutne to ale prawdziwe. A nawet jeśli tak miałyby być regionalnie, to dziwi mnie nikłe zainteresowanie imprezą modelarzy z Wrocławia, wszak do Żarowa mają "rzut beretem" i to powinny być ICH zawody. Czyżby w tym mieście nie było "okrętowców"? A jeśli nie chciało się im przyjechać tu, to gdzie ...? Szkoda, bo organizatorzy postarali się o fajną, rodzinną atmosferę. Dodam jeszcze i pozostawię ten fakt bez komentarza, iż w tym samym terminie w pobliskiej Świdnicy odbywała się inna wystawa modelarska ...

Czas na modele. Niestety tu też nie wyglądało to różowo. I nie chodzi mi o ich poziom czy małą ilość ale o fakt, że 3/4 wystawionych modeli znamy już z innych konkursów i zawodów. Nawet jeśli niektóre z nich są na bardzo wysokim poziomie wykonania to ile razy można oglądać ten sam model. Nie żebym miał coś przeciwko osobom, które je wykonały. Mają je prawo wystawiać wszędzie gdzie chcą, kiedy chcą i ile razy tego pragną. Problemem jest brak nowych twarzy, nowych ludzi i ich modeli. Dlaczego tak jest? Pytanie pozostawiam bez odpowiedzi.

Ponarzekałem, teraz czas na konkrety. Największe wrażenie

Żarów 2006

zrobił na mnie i na sędziach (chyba też) model holownika *Elbe* autorstwa Maćka Poznańskiego. Bezapelacyjnie wygrał klasę C-2 i niech żalują Ci co nie przybyli do Żarowa, bo już go nie zobaczą chyba, że pojadą do Holandii, gdzie został "zdeponowany" w muzeum. Drugie miejsce zajął dobrze znany już *HMS Iron Duke* Tadek Gawrona, a trzecie największą ciekawostką zawodów: model "*Titanica*" gliwickiego modelarza Andrzeja Klika, człowieka spoza "środowiska", takiego naturszczyka wnoszącego nieco świeżości w ten modelarski świat, w którym każdy zna każdego. Model nie wykonany z jakąś wielką precyzją, odstający poziomem od najlepszych ale za to nafaszerowany "bajerami" dla oglądających tj. dym z kominów, świecenie i muzyczka, ponoć oryginalna z jedyne rejsu. Kicz i szmira krzykną ortodoksi doszukujący się we wszystkich modelach z lupą w oku skaz na deskowaniu pokładu czy nieodpowiedniej krzywizny burt. Luz i "jaja" powiedzą Ci, dla których ważniejsza jest zabawa i frajda ze sklejanego, niż żmudne ciulanie punkcików na zawodach.

W klasie C-1 wygrał ... jedyny model w klasie C-1 czyli *Vasa* autochtona Pawła Chromego. Piękny żaglowiec tylko szkoda, że nie można go było porównać z innymi.

W plastikach czyli klasie C-6B bez niespodzianek. Model lotniskowca atomowego *USS Enterprise* Krzysztofa Dufrata wyprzedził maleństwa Jurka Obrzanowskiego *Akizuki* i *ORP Wichra* Tadek Gawrona. Moim zdaniem w tej klasie poziom modeli był najniższy.

Tradycyjnie najwięcej emocji wzbudziła ocena modeli kartonowych. Oczywiście zgodnie z tradycją ostatnich lat większość została przydzielona do klasy C-7B, w której to o najwyższe lokaty i medale starły się ze sobą ... dobrze znane już modele. Wygrała *Akitushima* S. Śliwińskiego przed *Nagato* Łukasza Rypińskiego (mój faworyt). Na 3 miejscu uplasowały się ex aequo dwa, znane chyba już wszystkim bywalcom różnorodnych konkursów modele *HMS Prince of Wales* K. Surowiaka i *ORP Piorun* Grzegorza Deca. W kartonowym standardzie triumfował ponownie Paweł Chromy z modelem *Chatham*.

Szczegółowe wyniki konkursu można znaleźć na stronie Żarowskiego Ośrodka Kultury www.zok.zarow.pl

Podsumowując: nie chciałbym aby modelarze, którzy nie przyjechali do Żarowa pomyśleli, że nic nie stracili. Wręcz przeciwnie, chciałbym aby poculi wyrzuty sumienia, że ominęli sympatyczną imprezę, która naprawdę zasługuje na lepszą frekwencję. Jeżeli już ma to być głównie dolnośląska impreza to niech cały Dolny Śląsk pojawi się ze swoimi modelami. Mam nadzieję, że w przyszłym roku przyjedzie na ten konkurs więcej osób, zobaczymy więcej nowych modeli, czego z całej sympatii do organizatorów im życzę.

tekst i foto: Sylwester Grabarczyk

Dom Kultury we Wschowie uprzejmie informuje, że w dniach od 29.04.2006 do 01.05.2006 organizuje Mistrzostwa Polski Modeli klas C "NAVIGA" oraz IV Konkurs Modeli Kartonowych o Puchar Burmistrza Miasta i Gminy Wschowa.

Kontakt:

Dom Kultury, ul. Niepodległości 1, 67-400 Wschowa, tel. 065/540-23-36

Dyrektor Domu Kultury - Jacek Lisiak, tel. 605893635

E-mail: domkultury@wschowa.pl

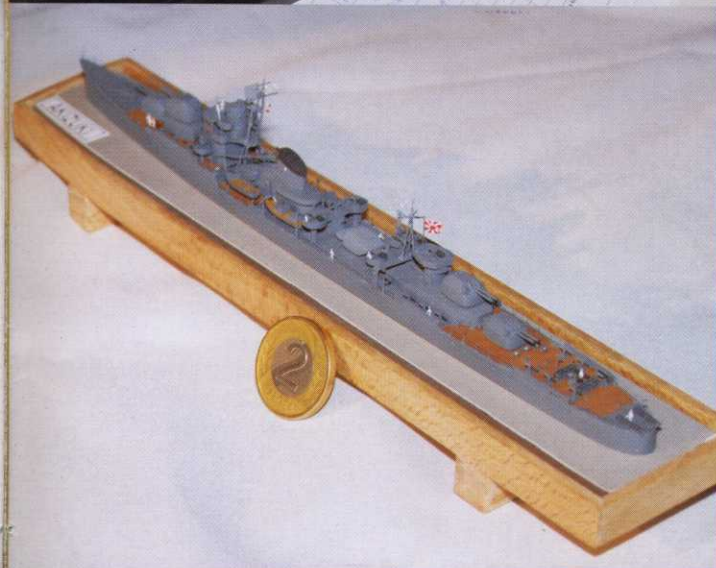




"ADON, USZAKOW" - M. Marzec, IV miejsce w klasie C7B



"HMS IRON DUKE" - T. Gawron, II miejsce w klasie C2



"AKIZUKI" - J. Obrzadzowski, II miejsce w klasie C6B



"USS SAN DIEGO" - M. Piątek, X miejsce w klasie C7B



"MAGATO" - Ł. Rypniski, II miejsce w klasie C7B



"ELBE" - M. Poznanski, I miejsce w klasie C2



"JEREMIAH O'BRIEN" - M. Piątek, V miejsce w klasie C7B



"RMS TITANIC" - A. Kłik, III miejsce w klasie C2

Model japońskiego ciężkiego krążownika "TAKAO"
w skali 1:1000 autorstwa Janusza Skulskiego
fot. Janusz Skulski

