

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych nr 17 (4/2008) Cena 19,90 zł (0% VAT)



Holenderski pancernik obrony wybrzeża - plany w skali 1:150

„EVERTSEN”

- Brytyjski krążownik pomocniczy HMS „Chitral”
- HMS „Hood” - raport z budowy
- FHS Modellbau Wiedeń 2008
- Niemiecki oficerski kuter motorowy - plany + 3D





fol. Sylwester Grabarczyk

Dioramy jednostek austro-węgierskich w skali 1:72 wykonane przez Erika Traunera z Austrii



MODELE PLASTIKOWE I ŻYWCZNE

Sezon wakacyjny w pełni ale my nie odpoczywamy, a wciąż szukamy dla Was wiadomości o nowych modelach, choć przyznaję, że ciężko to idzie, bo odnosi się wrażenie, że i producenci pojechali na wakacje. Niewiele się dzieje ale tak zazwyczaj bywa przed jesennym boorem.

Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami japońska firma AOSHIMA wydała właśnie dwa z trzech modeli lekkich krążowników cesarskiej floty w skali 1:700 - znane już i omawiane w poprzednich numerach "Jintu" i "Sendai", ale tu z nieco innym zestawem elementów w pudełkach, bowiem modele mają prezentować te okręty na okres przedwojenny w 1933 roku. Nie byłoby w tym może niczego ciekawego

gdyby nie to, że krążowniki te miały wówczas bardzo interesującą z modelarskiego punktu widzenia konfigurację nadbudówki głównej, która była jednocześnie hangarem dla wodnosamolotów z katapultą umieszczoną na dziobie okrętów! Modele te są już w sprzedaży także w Polsce. Inną nowością AOSHIMA choć można powiedzieć, że nieco naciągana i odrzewaną są dwa pancerniki typu "Nagato" w skali 1:700, ale w odmiennych konfiguracjach niż dotychczas znane modele. Tym razem "Mutsu" mamy na 1943 rok, czyli ostatni rok życia tego pancernika, a "Nagato" na 1944. Tak więc mamy pancerników typu

"Nagato" już sześć, do wyboru i koloru! Ciekawe, czy podobnie będzie z "Fuso" i "Yamashiro", które na razie mamy w wersjach z 1944 roku. Kolejną nowością z AOSHIMA jest niszczyciel "Maikaze" w skali 1:700. To nic innego jak kolejny okręt licznego typu "Kagero" wykorzystujący te same

wypraski, jakie mieliśmy we wcześniejszych modelach okrętów tego typu. Ciekawe, czy doczekamy się wszystkich 19 okrętów typu "Kagero"? Szkoda by było, bo inne nie mniej ciekawe tematy wciąż czekają na wznowienie w nowych opracowaniach, jak chociażby trzy lekkie szkolne krążowniki typu "Katori", które wciąż są w sprzedaży, a jakość ich jest na poziomie modeli z lat 60-tych minionego wieku...

Po dwóch zbiornikowcach w skali 1:700 "Toho Maru" i "Kyokuto Maru", firma FUJIMI poszła za ciosem i dorzuciła do swojego katalogu wyrobów kolejne dwa japońskie zbiornikowce floty. Dziwne by było,

gdyby nie wykorzystano do maximum wyprasek, bowiem dwa kolejne zbiornikowce "Kokuyo Maru" i "Itsukushima Maru" to po prostu jednostki bliźniacze do wydanych wcześniej. Modele niestety nie prezentują najwyższej jakości do jakiej przyzwyczyli nas pozostałe japońskie firmy, trzeba będzie wiele pracy i dodatkowych elementów by wykonać z tych zestawów interesujące modele.

W poprzednim numerze zapowiadaliśmy nowy model firmy HASEGAWA lotniskowca "Akagi" w wersji trzypokładowej, czyli z okresu przed wielką modernizacją tego okrętu. Nasze obawy o to, czy aby nie będą tu wykorzystane stare wypraski okazały się bezpodstawne. Nowy model już jest dostępny i z radością informujemy, iż wszystkie wypraski są

zupelnie nowym opracowaniem. Jakość bije na głowę stary zestaw i pozostaje nam tylko czekać na reedycję "Akagi" w wersji z 1941 - 42 roku też w nowym opracowaniu. Nowy model stosownie do prezentowanego okresu służby zawiera wypraski z używanymi wówczas dwupłatowymi samolotami pokładowymi.

Niewiele dzieje się jak na razie w firmach PIT-ROAD i DRAGON. Miejmy nadzieję, że to tylko wakacyjne spowolnienie i jesienią doczekamy się zaskakujących nowości. Tymczasem PIT-ROAD wydaje modele będące efektem współpracy z chińskim TRUMPETEREM tj. pancernik "Richelieu" wg. stanu na 1946 rok i jak krążowniki USS "Astoria" czy USS "San Francisco". Ale dla miłośników skali 1:350 jest i dobra wiadomość, bowiem PIT-ROAD wydał cie-

kawą, choć niewielką nowość z plastiku. A mowa tu o eskortowcu japońskim z lat II wojny światowej typu "Ukuru". Do tej pory modele tych okręciaków były reprezentowane wyłącznie w skali 1:700, dlatego tym bardziej cieszy ta nowość w skali 1:350. Cieszy

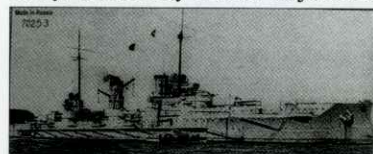
również fakt, że skala 1:350 cieszy się coraz większą uwagą producentów modeli plastikowych. W skali 1:700 nowy model z PIT-ROAD otrzymali zwolennicy współczesnych okrętów wojennych, a tym razem jest to model japońskiego niszczyciela systemu AEGIS "Ashigara", noszącego nazwę znanego z lat II wojny światowej ciężkiego krążownika Cesarskiej Floty.

Firma DRAGON zaoferowała ostatnio model niszczyciela rakietowego US Navy w skali 1:700 w wersji Premium Edition USS "Spruance" DD-963, będącego prototypem długiej serii niszczycie-

li obecnie wycofywanych z czynnej służby. Okręt jak i model bardzo ciekawy, ale wypraski dziwnie znajome i nie sposób oprzeć się wrażeniu, że podobne widzieliśmy już w zestawie REVELLA, podobnie jak miało to miejsce z lotniskowcami typu "Independence" czy krążownikami typu "Atlanta". Na szczęście mamy tu do czynienia jednak z nowymi formami i jakość wyprasek jest na wysokim poziomie, a uzupełniający zestaw arkusik blaszki fototrawionej z pewnością podnosi jakość całego modelu.

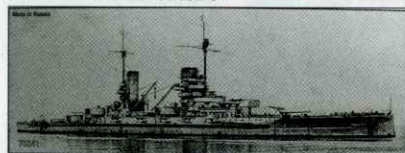


W dziedzinie modeli żywicznych także niewiele się dzieje, choć pojawiło się kilka modeli, na które z pewnością warto zwrócić uwagę. Rosyjska firma **KOMBRIG**, której jakości modeli nikomu nie trzeba zachwalać, wydaje ostatnio sporo modeli okrętów kaiserowskiej floty z lat I wojny światowej. Po serii okrętów Grand Fleet, modelarze z wielką uwagą śledzą kolejne zapowiedzi i informacje o nowych modelach strony przeciwnej konfliktu, szczególnie okrętów-uczestników słynnej Bitwy Jutlandzkiej. I tak otrzymaliśmy oto nowy, znakomity model najstarszego niemieckiego krążownika



liniowego SMS "Blücher", który zatonął koło ławicy Dogger. Kolejnym znako-

mitym modelem jest pancernik SMS "König Albert" należący do typu "König". Oczywiście korzystając z tych samych elementów KOMBRIG zaserwował także



model jednostki prototypowej, czyli pancernika SMS "König" wg stanu na rok 19

14. Obydwa modele opracowano z doprawdy imponującą drobiazgowością, każdy zestaw zaopatrzony jest także w elementy z blaszki fototrawionej. To naprawdę gratka dla modelarzy budujących stare pancerniki z tego okresu.

Dla miłośników okrętów wojennych z okresu II wojny światowej mamy interesującą nowość z francuskiej firmy **L'ARSENAL**. W skali 1:700 wydany został zestaw modelu, z którego



możemy wykonać jeden z dwóch niszczycieli francuskich typu "Jaguar": "Jaguar" lub "Lynx". Modele opracowano wg. stanu na lata 1936 - 39, czyli okres przedwojenny. Oby był to dobry początek długiej serii wielu francuskich niszczycieli znanych z lat II wojny światowej w wykonaniu L'ARSENAL.

Nieobecna niestety na polskim rynku firma **SAMEK** z Czech wydała nowy model żywiczny w skali 1:700. Jest to interesujący model tendra lotniczego Kriegsmarine "Hela" z samolotem Arado-196



na pokładzie. Model w malowaniu i wyglądzie z 1941 roku z pewnością będzie ciekawą ozdobą każdej kolekcji. Inną nowością SAMKA jest mo-

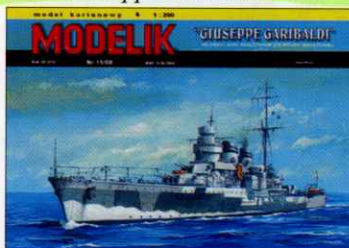
del niszczyciela niemieckiego Z-28, jednego ze słynnych "Narvików", czyli niszczycieli uzbrojonych jak lekkie krążowniki w działa kal. 150 mm.



Model znacznie odbiega wyglądem i jakością "in plus" w stosunku do "Narvików" oferowanych przez TAMIYE, które to zresztą są bardzo nieudaną kopią starych modeli z PIT-ROAD i powinny już dawno zniknąć z oferty lub być zastąpionymi przez nowe, lepszej jakości opracowania.

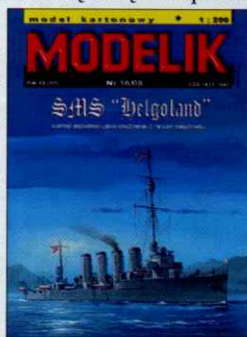
MODELE KARTONOWE

Najbardziej interesującą nowością ostatnich tygodni jest nowy model z wydawnictwa **MODELIK** włoskiego krążownika w skali 1:200 "Giuseppe Garibaldi" z II wojny światowej, w najciekawszym



kamuflażu jaki kiedykolwiek ten okręt posiadał. Autorem opracowania jest Michał Glock. Model składa się z 10 arkuszy z częściami w formacie A3, zawiera także dwie strony A3 z rysunkami montażowymi oraz jedną stronę z historią okrętu i opisem

budowy modelu. Włoskich okrętów na naszym kartonowym rynku okrętowym nigdy nie było zbyt wiele i dlatego bardzo cieszy fakt ukazania się tego modelu, w dodatku w tak atrakcyjnej szacie graficznej. Miejmy nadzieję, że pojawią się inne włoskie piękności, jak chociażby "Bolzano". Wydawnictwo MODELIK wznowiło także model wydany przed laty w MODELICARD krążownika lekkiego SMS "Helgoland", jednak po kosmetyce komputerowej.



Dla modelarzy kartonowych z pewnością ważnym faktem będzie pojawienie się zupełnie nowego wydawnictwa **ADW**, które wydało poza dwoma pojazdami pancernymi także nowy model ok-



rętu wojennego z okresu II wojny światowej. Opracowany przez Dariusza Wandtkę model japońskiego lekkiego krążownika "Yubari" w skali 1:200 z pełnym kadłubem zapewne znajdzie wielu nabywców. Okręt trudny w budowie, ale bardzo interesujący z uwagi na swoją niecodzienną i bardzo oryginalną sylwetkę. Model wydany został na 11 arkuszach z częściami w formacie A4, do tego dochodzą 4 arkusze z rysunkami montażowymi i opisem. Przy cenie 35 PLN wrózę wydawnictwu wielkie powodzenie, jeśli będzie trzymało się tak ciekawej tematyki. Gdyby tak jeszcze obraz na okładce był nieco wyższej jakości...

Wydawnictwo **SHIPYARD** wydało model w skali 1:96 amerykańskiego bryga "Lexington" z 1776 roku. Ten niewielki okręciś wojenny (wszak miał na pokładzie 16 armat!) ma bardzo rasową sylwetkę i interesującą konstrukcję. Model w formacie A4 zawiera 8 stron z częściami i tyleż samo z rysunkami, a do tego dochodzą cztery arkusze z szablonami. Szczególnie jednak cenne w tym modelu są piękne, kolorowe zdjęcia modelu wykonanego z opracowania (co jest już tradycją) oraz instrukcja w czterech językach!



KSIAŻKI I PUBLIKACJE

Wydawnictwo **OKRETY WOJENNE** z Tarnowskich Gór wzno-



wiło monografię pancerników niemieckich „Scharnhorst” i „Gneisenau”. Jest to jednak wznowienie w nowej szacie graficznej i znacznie poszerzone w stosunku do pierwszego wydania. Publikacja rozrosła się o 20 stron, przybyło wiele interesujących zdjęć okrętów, a także dodany został plan generalny pancernika „Gneisenau” z 1942 roku w skali 1:400 autorstwa Waldemara Kaczmarczyka.

Pojawiły się nowości z wydawnictwa BS z Wyszkowa z serii „Profile Morskie”. W numerze 96 zaprezentowa-



no plany amerykańskiego krążownika USS „Portland” w wersji z 1944 roku. Jak zwykle mamy tu generalkę w skali 1:400, plansze barwną z rozkładem kamuflażu oraz detale w skali 1:200 i 1:100. Autorem rysunków jest sam wydawca Sławomir Brzeziński. Wydany został także w nowej szacie graficznej stary numer 6 z planami pancernika USS „California”. Tym razem jednak nie jest to jedynie wznowienie, ale numer z kompletnie nowymi planami tego pancernika autorstwa także S. Brzezińskiego. Wznowiony został także numer 15 z planami japońskiego krążownika „Maya”. Numer został poprawiony i uzupełniony, przez co z pewnością jest wart zakupu dla wszystkich wielbicieli krążowników typu „Takao” tym bardziej, że mamy właśnie nowe modele tych okrętów w skali 1:350. W numerze 92 znalazły się plany japońskiego pancernika „Yamashiro” w wersji z 1944 roku, natomiast w numerze 93 plany japońskiego lotniskowca „Hiryu”. Warto jeszcze wspomnieć, że w numerze 96 znajdziemy zupełnie nowe plany pancernika „Fuso”, okrętu który kiedyś już był prezentowany w tej serii, jednak tamte plany pozostawiały wiele do życzenia.

Tym razem pośród nowości z Japonii odnotowaliśmy pojawienie się jednego bardzo ciekawego albumu ze zdjęciami okrętów Cesarskiej Japońskiej Floty. Album może i nie byłby wart uwagi, bowiem ukazuje się ostatnio w Japonii podobnych pozycji całkiem sporo, jednak na ten jeden warto zwrócić szczególną uwagę. Zawiera on w większości nieznane i niepublikowane zdjęcia wielu bardzo znanych i interesujących okrętów floty pływającej pod banderą Wschodzącego Słońca.



AKCESORIA

Wszystkim, którzy od jakiegoś czasu cieszą się nabyciem lub już budują sławetny model ELCO 80ft z ITALERI, a także tym którzy doczekać się już nie mogą nie mniej sławetnego (choć nikt go jeszcze w kompletnej formie zestawu nie widział) Schellboota z tej samej firmy, zdecydowanie i gorąco polecam wydanie dodatkowo kilku EUR i nabycie drogą kupna kolejnych zestawów bander i proporców w skali 1:35 włoskiej firmy **TAURO MODEL**. Zestawy te podobnie jak poprzednie w małych skalach (opisywane w jednym z poprzednich numerów „MO”), to wysokiej jakości drukowane na cienkim papierze bandery, proporce i flagi kodu sygnałowego, zarówno w wersji „łopoczącej”, jak i „zwisającej” z flagsztoku. W su-



mie każdy z zestawów to pocięta na mniejsze kawałki formatka A3, więc całkiem niemało. Powinno ich wystarczyć na co najmniej kilka modeli. Oczywiście flaga fładze nierówna wielkością więc nie stoi na przeszkodzie, by wykorzystać je także np. w modelach budowanych od podstaw w innych skalach. Tym bardziej, że amerykańskich okrętów podwodnych i U-bootów w tej skali jako zestawy nie uświadczymy (w zestawach są one niejako „przy okazji”). Na zdjęciach widnieje tylko połowa z każdego zestawu. W zestawie amerykańskim znajdziemy też specyficzne dla okrętów podwodnych oznaczenia sygnałowe okrętów prowadzących strzelania torpedowe itp. Cena zestawów jest naprawdę niewielka i sądzę, że można sobie ułatwić budowę modelu korzystając z gotowych produktów. Należy je tylko wyciąć, złożyć na pół, skleić i uformować aby nie były płaskie jak stół. Szkoda tylko, że produkty TAURO MODEL wciąż są nieosiągalne na polskim rynku, ale nie stoi na przeszkodzie by nabyć je bezpośrednio od producenta www.tauromodel.it. Osobiście cieszy mnie, że są jeszcze firmy produkujące tanie, proste i pomocne zestawy nie żądając za nie bająskich sum. Polecam!

Dział zredagowali: G. Nowak, S. Grabarczyk, J. Leoniec.

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

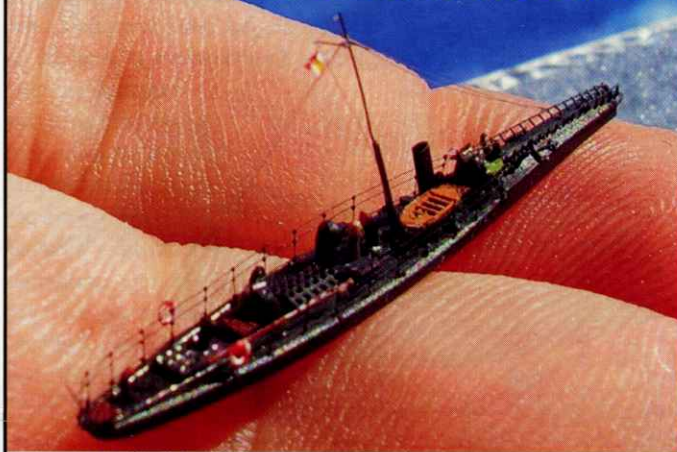
www.modelarstvoszkutnicze.com
kontakt@modelarstvoszkutnicze.com



DRUGIE OTWARTE MISTRZOSTWA POLSKI MIKROMODELI ŁÓDŹ 2008

30-31 SIERPNIA 2008

MUZEUM TRADYCJI NIEPODLEGŁOŚCIOWYCH
ul. Gdańska 13 (róg Legionów)



PARTNERZY GŁÓWNI IMPREZY:

**Łódzka
Sjesta
Modelarska**

**MODELARSTWO
OKRĘTOWE**

Magazyn modelarzy okrętowych

GALEOTTA GRECA



Szebeka grecka GALEOTTA

**zestaw szkutniczy
w skali 1:65
firmy AMATI**

Model ten jest poświęcony niesamowitej dzielności tych jednostek, które wslawiły się podczas wojen (w latach 1821 - 1827) pomiędzy Grecją, a sprzymierzonymi siłami morskimi Turcji i Egiptu. Były to bardzo szybkie i zwinne jednostki o ogromnej dzielności morskiej. Trzy maszty o ożagłowaniu łacińskim i silna artyleria stwarzała ten typ okrętów bardzo groźnymi, zwłaszcza do walk zaczepnych. Główny napęd stanowiły trzy żagle łacińskie podnoszone na trzech masztach. Pierwszy z masztów przeważnie pochylony był bardzo mocno do przodu tj. w sycylijskim *Il Leudo*, drugi był prosty, a najmniejszy tylni pochylony był do tyłu w kierunku rufy. Właśnie dzięki tak nietypowemu ułożeniu masztów, jednostka ta jest szczególnie warta modelarskiej uwagi. Galleoty (później zwane szebekami) charakteryzowały się też długim i wąskim kształtem kadłuba z charakterystycznym sterzącym długim bukszprytem. Jednostki te idealnie nadawały się do poruszania po płytkich wodach. W Hiszpanii bardzo podobne statki używane są do dzisiaj, służąc do transportu towarów i w handlu przybrzeżnym.

Grecka Galleota to jak zwykle wspaniale przygotowany produkt bardzo znanej i docenianej przez modelarzy-szkutników włoskiej firmy AMATI. W zestawie (przy skali 1:65 długość modelu wynosi 550 mm) znajdziemy dobrze przygotowane elementy do wykonania modelu tej bardzo oryginalnej jednostki żaglowej. A więc otrzymujemy: arkusz z planami (2 strony) do budowy, instrukcję bu-



dowy modelu "krok po kroku", wycięte laserowo wręgi i elementy drewniane (3 płyty), dwa pojemniki z elementami metalowymi, linami i kompletem gotowych drewnianych wioseł, zgrzewkę z listwą ozdobną wypaloną laserem, cztery komplety listew na poszycie kadłuba oraz do wykonania masztów i reji. W pudełku znajdziemy również komplet ożagłowania (malowany metodą sitodruku) oraz co bardzo cieszy, bardzo starannie wykonaną owalną podstawkę pod gotowy model.

Warto się zmobilizować i wykonać ten piękny i bardzo niezwykły model okrętu.

Włodzimierz Rupniewski

Polski masowiec m/s „Ziemia Szczecińska”



model kartonowy wyd. ORLIK
w skali 1:200

Wśród niewielu okrętowych nowości kartonowych, w tym roku ukazał się model polskiego masowca, pochodzący ze śląskiego wydawnictwa ORLIK, znanego do tej pory jedynie z modeli samolotów i pojazdów. Modelarze, którzy budują modele jednostek handlowych w skali 1:200, mogą czuć się pomijani przez większość wydawnictw, gdyż tematy takich właśnie statków uznawane są za mało popularne. W środowisku modelarskim panuje przekonanie, że są to tematy mało ciekawe pod względem architektonicznym lub kolorystycznym. Sądzę, że to wielce mylny pogląd, zwłaszcza jeśli spojrzymy na nowoczesne konstrukcje np. statków specjalistycznych pochodzących z sektora „offshore” ale i nie tylko, bo i wśród „zwykłych” frachtowców czy jednostek pasażerskich można znaleźć prawdziwe perełki. Dlatego bardzo ucieszył mnie fakt wydania tego modelu oraz to, że jest to jednostka pod polską banderą, których niestety coraz mniej pływa na morzach i oceanach.

Wróćmy jednak do tytułowej „Ziemi Szczecińskiej”. Był to klasyczny masowiec wielkości, którą dziś zapewne określono by jako „handymax”. Statek był eksploatowany przez nasz PŻM przez lat z górą dwadzieścia, aż do roku 1986. Tyle tytułem uzupełnienia losów statku, dodam tylko, że statki z tej serii nazywano potocznie „ziemiemi włoskimi” i nie były zbyt lubiane przez załogi maszynowe, bowiem silnik główny marki Fiat lubił dymić do wnętrza siłowni i często w maszynie unosiła się siwa mgła spalin...

Model został wydrukowany w formacie A3. Po miłej dla oka okładce utrzymanej w lekkiej tonacji zieleni, przedstawiającej pływający statek w stanie załadowanym, mamy krótki opis jednostki oraz opis budowy. I to tyle słów pisanych, bowiem mocną stroną modelu jest spora liczba bardzo dobrych rysunków montażowych. Już patrząc tylko na nie można śmiało stwierdzić, że nie jest to model dla początkujących.

Przemawia za tym konstrukcja

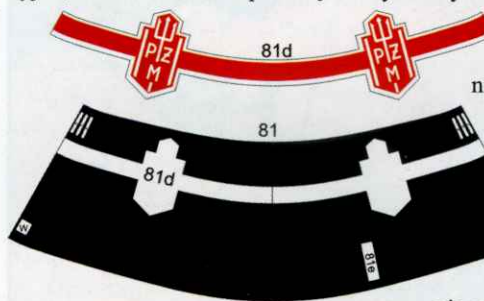
szkieletu. Projektant Stanisław Śliwiński dał nam bowiem możliwość wykonania wnętrza wszystkich ładowni. Uważam to za znakomity pomysł. Można tu się zabawić w załadunek modelu statku ładunkiem, bądź przedstawić go w różnych stadiach operacji ładun-

kowych, ewentualnie wstawić marynarzy czyszczących puste ładownie. Czy mamy takie możliwości w przypadku modeli okrętów wojennych? Oczywiście

modelarze mniej zaawansowani mogą wykonać szkielet tradycyjnie, a kłapy od ładowni skleić w pozycji zamkniętej, choć można też pokombinować i np. ładownie otworzyć, a sam ładunek np. zboże (lekki, o dużej objętości) nasypać „pod kłapy” i przedstawić statek w konfiguracji, kiedy przybywa do portu załadowany na „full”. Autor na rysunkach montażowych przedstawił jedynie dwie możliwości wykonania kłap w pozycjach: otwarte i zamknięte. Ja bym dodał jeszcze co najmniej dwie: w czasie otwierania lub w czasie zamykania, kiedy to np. dwie kłapy są położone na ładowni, kolejne dwie/trzy pod kątem wchodzi na prowadnice, a np. jedna stoi pionowo na pozycji spoczynkowej. Słowem, możliwości wyboru wariantu budowania modelu tego masowca jest sporo i to już na etapie samego kadłuba.

Wracając do owych wnętrza ładowni, to są one zaprojektowane bez uproszczeń i np. każda zawiera wewnętrzne wręgi, których było dosyć sporo i mogą być one nieco monotonne w budowie, jednak dla końcowego efektu warto wykonać te elementy. Poszycie zewnętrzne kadłuba zaprojektowano w klasyczny sposób. Szczególną uwagę należy zwrócić na części dziobowe i rufowe, gdzie ze względu na kształt kadłuba elementy burt podzielono poziomo na trzy części. Elementy pokładów także nie budzą najmniejszych zastrzeżeń, a ich podział jest przemyślany. Kolorystyka tych części także nie budzi wątpliwości. W PŻM-ie stosowano przez długie lata takie, a nie inne kolory. W latach 80-tych zarzucono malowanie falochronu na dziobie i rufie w kolorze białym, na rzecz jednolitego, czarnego kadłuba, jak również zaprzestano malowania swoistych gołęi jednostek, umieszczanych na samym dziobie. Nie dotyczy to „Ziemi Szczecińskiej”, bowiem model przedstawia jej wygląd z końca lat 60-tych.

Oprócz sporej ilości i wielkości elementów kadłuba, na pozostałych arkuszach mamy części białej nadbudówki i pozostałych drobiazgów. Sama nadbudówka może nie jest jakaś specjalnie finiszowa, ale to element naprawdę trudny do wykonania ze względu na



zaokrąglenia oraz sposób połączenia z kadłubem. Zaawansowani modelarze mogą się pokusić o wykonanie oszkleń, a co za tym idzie o wykonanie wnętrza mostku. Nie

wiem czy plany wydane przez redakcję „Modelarza” (na nich opiera się projekt tego modelu) zawierają wnętrze mostka, jeśli nie, to należałoby ich poszukać np. w siedzibie armatora, w sekcji poświęconej kontaktom z mediami. Kiedyś istniała taka komórka w PŻM-ie i tam można było pozyskać katalogi, zdjęcia czy plany statków.

W zasadzie modelami samymi w sobie są części wyposażenia

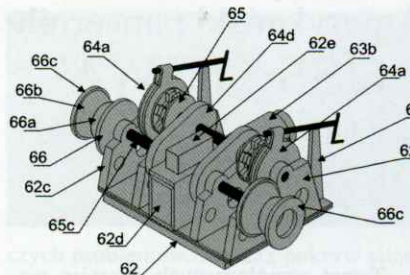
pokładowego. I właśnie te dro-
go modelu. Same kłapy oprócz

Do
mamy
różnego
ntylatorów.
stanowiskach
manewrowych
(pokład dziobowy i
rufowy) można wykonać
prawdziwy gąszcz wind kot-
wicznych, cumowniczych czy
wyciągarek, elementów dosyć czę-

sto upraszczanych w
innych modelach. Muszę
przyznać, że autor pieczoło-
wie odzworował te drobne ale ja-
kże efektowne części. Równie ciekawie
wyglądają oba maszty statku. Nie brakuje na
nich żadnej najmniejszej części. Kolejnymi drob-
nymi elementami wyposażenia są żurawiki.
Statek nie posiadał dźwigów służących do prze-
ładunków, a jedynie żurawiki pomocnicze służ-
ące do ładowania np. zaopatrzenia lub do opu-
szczania do ładowni sprzętu potrzebnego do

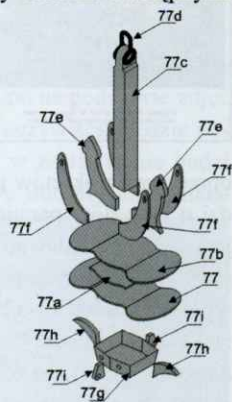
bne elementy stanowią o sile te-
wspomnianej przeze mnie mo-
żliwości wykonania w różnym
stopniu otwarcia/zamknięcia,
składają się kilkudziesię-
ciu elementów, a prze-
cież jest ich siedem
sztuk o różnej wielkości.

tego na pokładzie
kilkanaście sztuk
rodzaju we-
N a



częściami które chciałbym wyróżnić to ko-
twice. Nie widziałem bardziej skomplikowa-
nych kotwic w żadnym innym modelu karto-
nowym! Innymi drobiazgami, a w zasadzie
mikromodelami są łodzie statkowe. Mamy
tu ich dwa rodzaje: jedną klasyczną o
napędzie motorowym i drugą
zwaną potocznie dreżyną.
Określenie to pocho-
dziło od sposobu
napędzania

sprzątania ładowni. Te
wydawałoby się niesko-
mplikowane elementy są
wykonane po prostu per-
fekcyjnie, z całym os-
przetem typu liny, bębny
czy bloczki. Następnymi



śruby, którą wprawiali w
ruch załoganci
poprzez
używanie
swoi-

stych
dźwigni wy-
konując ruch jak na
dreźnie tzw. „moja-twoja”.
Nie pamiętam jaką osiągały pręd-
kość te mini-galery, ale wydaje się że nie
mogła być zbyt wielka. Pomimo posiadania dwóch
masztów, na „Ziemi Szczecińskiej” nie będziemy mogli za-
wiesić płataniny

brak. Za
87d 87i
87a 87e
86a 86c
86b 86e
87h 87c
86g
86f
liniek, gdyż takowych
to powinniśmy za-
opatrzyć model w
sporą ilość relin-
gów. Ostatnim
smaczkiem na
który chciałbym
zwrócić uwagę są
dwa długie tra-
py główne. Owa długość
jest właśnie wyjątkowa i może spowodować
pewien problem przy tak delikatnych konstrukcjach.

Po prawidłowym wykonaniu model całościowo może i nie bę-
dzie wyglądać interesująco z odległości kilku metrów ale jeśli zacz-
niemy go oglądać z bliska, to zapewniam gwarantowany „opad
szczęki”. Masowce to statki konstrukcyjnie proste, nieskompliko-
wane szczególnie, bo pozbawione urządzeń samowyladowczych. W
zasadzie można masowce nieco porównać np. do lotniskowców,
które wyglądają po prostu goło bez wyposażenia pokładowego oraz
ustawionych samolotów. W przypadku budowy modelu „Ziemi
Szczecińskiej” zalecam wykonanie ładowni, ustawienie kłap w po-
zycji pionowej oraz wsadzenie robotników portowych do środka
wraz ze sprzętem do trzymowania. Taki model z pewnością stanie się
gwiazdą konkursów. ORLIK tak trzymać!

O G Ł O S Z E N I E

RB Model



www.rbmodel.pl

Mariusz Janiszewski



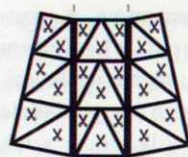
Amerykański pancernik USS „IOWA” model kartonowy wyd. JSC w skali 1:400

Temat współczesnych okrętów wojennych w modelarstwie kartonowym ostatnimi laty praktycznie nie istnieje. O ile pojawiają się (bardzo sporadycznie) opracowania okrętów pływających pod banderą PMW, to jeśli chodzi o inne floty panuje tu totalna pustka. Stąd miłą niespodzianką jest wydany niedawno przez gdańskie wydawnictwo JSC model w skali 1:400 amerykańskiego pancernika USS „Iowa”, pokazanego w wyglądzie z lat 80-tych minionego wieku. Oczywiście trudno nazwać ten okręt scripte jednostką współczesną, bo od czasu jej zwodowania minęło już 65 lat, to jednak jak podpowiada ludowe przysłowie: „na bezrybiu i rak ryba”. Opracowany model przedstawia USS „Iowa” po ostatnich w jej historii modernizacjach, po których na jej pokładzie pojawiły się m. in. wyrzutnie rakiet Harpoon, Tomahawk, czy systemy działek plot Vulcan-Phalanx. Dodając do tego pochodzące jeszcze z II wojny światowej uzbrojenie artyleryjskie w postaci dział 406 mm i 127 mm, mamy swoisty „miesz-masz”, co dla modelarzy jest wręcz idealnym punktem do zbudowania niezwykle ciekawego i różnorodnego pod względem wyglądu modelu. Co prawda wydawca reklamuje w swoim wyrobie możliwość wykonania modelu okrętu w dwóch wariantach jego wyglądu: wg. stanu na rok 1984 i 1989, to jednak ponieważ są to zmiany naprawdę kosmetyczne, pozostawmy przy tym, iż model JSC pokazuje pancernik USS „Iowa” na lata 80-te.

Projektantem modelu jest etatowy „designer” JSC Marian Kątny i oczywiście model jest zaprojektowany do linii wodnej. Kto uprze się aby zbudować go z pełnym kadłubem, może skorzystać z obecnego na rynku modelu bliźniaka USS „Missouri” w skali 1:200 (wyd. GPM) i przeskalować jego część podwodną. Ja wiem, że wbrew pozorom nie jest to takie łatwe, ale można. Skoro jesteśmy przy kadłubie, to warto podczas jego budowy wzmocnić jednak zaprojektowaną przez JSC typową dla ich modeli „pudełkową strukturę” kadłuba jakimiś wstawkami tekturowymi, bo model ma imponującą jak na skalę 1:400 długość prawie 70 cm, a więc jest dłuższy niż wiele „dwusetkowych” modeli niszczycieli. Żeby kadłub „nie pływał”, dodajmy w nim dodatkowe usztywnienia.

Modele z wydawnictwa JSC od paru lat trzymają wysoki poziom projektowy i tak jest i tym razem. Elementy modelu narysowane są starannie, czysto, a i do druku nie ma co się przyczepić. Dobrą wiadomością dla modelarzy (albo i nie) też będzie fakt, że pomimo wielkości modelu, nie ma tutaj „kosmicznej” ilości detali tj. w przypadku „Shinano” (prawie 5000!),

czy „Zuiho” lub „Grossdeutschland” (prawie 2000). Tutaj mamy ich ok. 1000 i wydaje się to sensowną ilością jak na kartonowy model w tej skali. Pokłady nie będą puste, a zwłaszcza nadbudówka główna, na której aż roi się od różnego rodzaju wyposażenia. Pamiętajmy, że to bądź co bądź współczesna konfiguracja okrętu, a więc sporo na



RESERVE

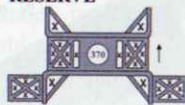


Fig. 46

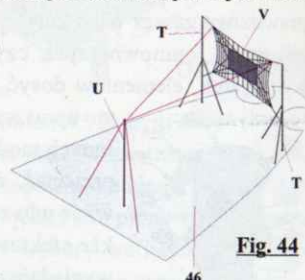


Fig. 44

do jego przechwycenia. Można z tego zrobić fajną i oryginalną scenkę ukazującą moment wylapania tego małego, latającego szpiega.

Opracowania Mariana Kątnego przyzwyczaiły już do bardzo czytelnych (tradycyjnych) rysunków montażowych. Projektant poszedł też z „duchem czasów” i obrysy białych miejsc (wskazujących miejsce przyklejenia danego elementu) na pokładach posiadają już milimetrowe „zalanie” kolorem, co dobrze maskuje ewentualne niedokładności klejenia. Niby prosty i genialny zabieg, a nadal nie wszyscy projektanci go stosują (nawet z tzw. „renomowanych” wydawnictw). Jedyną rzeczą do której bym się przyczepił jest kolor pokładu. W wycinance jest on koloru kawy z mlekiem (albo beżowym, jak twierdzi moja żona). Tak czy siak raczej taki „brudny” nie powinien być, co widać nawet na zdjęciu strzelającego pancernika. Nie wy- narze

demu (cena 40 PLN za niego jest też bardzo zachęcająca). Mam nadzieję, że już niedługo zobaczę go sklejonego na którymś z konkursów NA

VIGA, bo do klasy C-7A wydaje się wprost wymarzony. Mnie osobiście marzy się z tego typu „staro-współczesnych hybryd” model argentyńskiego krążownika „General Belgrano”. To byłby temat!!!

Sylwester Grabarczyk

Amerykański krążownik rakietowy USS „GETTYSBURG”



model plastikowy
w skali 1:350
firmy ITALERI

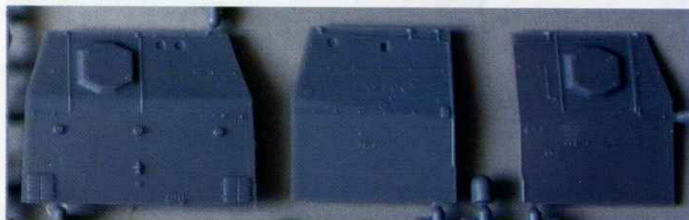
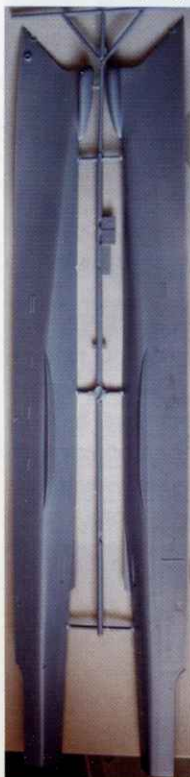
Modelarstwo plastikowe nie jest moją główną dziedziną modelarstwa i traktuję je jako poboczną rozrywkę lecz szukam modelu do klasy F4-C (wg. przepisów klas NAVIGA jest to model RC wykonany z zestawu wtryskowego), który by świetnie się prezentował podczas oceny statycznej i dawał sobie radę na wodzie, a do tego nie był zbyt oklepany jak np. *PT-15* w skali 1:72 lub powoli *ELCO 80* w skali 1:35. *USS „Gettysburg”* to krążownik rakietowy typu „*Ticonderoga*” zwodowany 2 lipca 1989 r., a wcielony do służby 2 czerwca 1990 r. Jest zaliczany do podtypu 3 (*bayseline 3*). Jednostki tego typu wyposażone są w system *AEGIS (Automatized Electronic Guidance Interconnected System)* i były klasyfikowane na początku jako niszczyciele rakietowe, a dopiero w 1980 roku przemianowane zostały na krążowniki (typ „*Ticonderoga*” ma wyporność pełną 95 000 - 9600 t).

Zestaw tu opisywany jest rozprowadzany przez firmę *ITALERI* pod nr. 5554. Pierwsza niespodzianka nastąpiła po otwarciu pudełka, bo na wypraskach jest nazwa „*Ticonderoga*”. Po chwili konsternacji znalazłem małą wypraskę z pokrywami pionowych wyrzutni Mk-41. Odetchnąłem z ulgą, bo to nie pomyłka i da się zbudować „*Gettysburga*” jak również sąmą „*Ticonderogę*”. Dalszym miłym zaskoczeniem była ja-

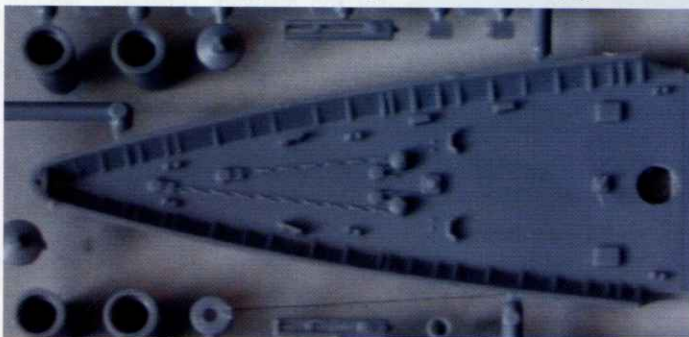


kość wyprasek, która jest naprawdę niezła. Z ciekawości poszperałem w Internecie, popytałem kolegów i okazuje się, że wypraski pochodzą z modelu *USS „Ticonderoga”* firmy *DRA-GON*, co wszystko tłumaczy.

Długość kadłuba modelu 494 mm i szerokość 48 mm dają nadzieje na wykonanie tego modelu do klasy F4-C, szczególnie jeśli uda się utrzymać wagę w granicy 300 - 400 gram gotowego modelu do pływania. Sam kadłub modelu składa się z dwóch połówek i jest dobrze spawany. Bardzo dobrze jest rozwiązane wewnętrzne usztywnienie kadłuba, które pozwala na wykonanie kadłuba do linii wodnej (wymagane jest odcięcie dna wzdłuż specjalnej nadlewki i wklejenie spodu który jest w zestawie). Nadbudówkę rufową można wykonać w dwóch wersjach: z otwartymi drzwiami hangaru (tą wersję polecam), jak również z zamkniętymi. Wykonanie nadbudówki jako ściąganej (tak jak do modelu RC) może nastręczyć lekkich problemów i będzie wymagało dodatkowego usztywnienia. Montaż nadbudówki dowodzenia, jak też kominów nie powinien nastręczyć więk-



szych problemów. Montaż pokryw silosów rakiet jest przewidziany w dwóch wersjach: z otwartą parą włazów lub z zamkniętą (tu akurat proponuje zamkniętą lub wykonanie samemu na podstawie zdjęć środka takiego silosu). Kluczem do sukcesu oczywiście będzie poprawne malowanie modelu, zaproponowane w zestawie nie budzi żadnych zastrzeżeń. Wyposażenie pokładowe niestety jest odlane



razem z pokładem dziobowym i tu pozostaje dylemat: usunąć je i wykonać samemu co na pewno podniesie jakość modelu, czy zostawić (ja bym zalecał wariant z wykonaniem od podstaw, co pozwoli także na czystsze pomalowanie tego fragmentu modelu). Wykonanie osprzętu ratowniczego nie powinno sprawić średnio doświadczonemu modelarzowi większego problemu.

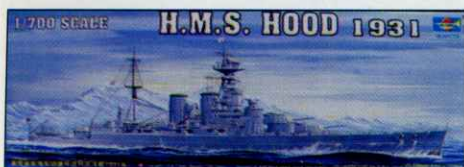
Zastrzeżenia moje budzi nadburcie części dziobowej, które jest wykonane razem z pokładem i moim zdaniem nadaje się do poprawy (spilowanie wsporników i wklejenie nowych np. fototrawionych elementów). Do wad należy zaliczyć również wykonanie wałów napędowych, które należy wykonać od nowa (co przy modelu klasy F4-C jest standardem). Części śmigłowca powinny być wykonane z przezroczystego plastiku, co na pewno podniosło by jego jakość. Nie znalazłem zestawu blaszek fototrawionych do tego modelu (choć przyznam, że powinny już być dostępne w handlu do tak popularnej serii modeli), ale posługując się artykułami Jarka Leońca z poprzednich numerów „*MO*” dotyczących wykonania własnych blaszek, można wykonać waloryzację tego modelu na wysokim poziomie. Moim zdaniem na pewno prosi się o to wyposażenie masztu, radary, relingi itp. elementy.



Podsumowując, jest to bardzo ciekawy model i niezłe wykonany zestaw, a przy dobrych chęciach i zebraniu materiału zdjęciowego z Internetu (jest go pełno) i książek typu „*Modern Naval Combat*”, można wykonać model *USS „Gettysburga”* na wysokim poziomie i to zarówno wystawowy, jak i pływający. A jako dodatek pozostaje nam ramka z wyrzutnią rakietową Mk-26 i rakietami, którą możemy wykonać dodatkowo i postawić na kawałku polistyrenu pomalowanego w barwie pokładu jako minidioramę.

Artur Napiórkowski

Brytyjski krążownik liniowy HMS „HOOD”



model plastikowy
firmy TRUMPETER
w skali 1:700

Chiński TRUMPETER po raz kolejny zaatakował rynek modeli okrętów w skali 1/700, jeszcze do niedawna opanowany totalnie przez Japończyków. Narzędziem ataku jest model brytyjskiego krążownika liniowego HMS „Hood” w wersji na rok 1931. To już drugi model tego okrętu, poprzednio otrzymaliśmy go w wersji z 1941 roku. Obydwa modele zapewne mają większość wyprasek wspólnych, chociażby dlatego, że HMS „Hood” nigdy nie doczekał się poważniejszej modernizacji. Zwodowany w 1918 roku, aż do zatopienia w boju z „Bismarckiem” 24 maja 1941 r, ciągle był niemal tym samym okrętem, co pod koniec Wielkiej Wojny.

Na pudełku wita nas całkiem niezła grafika przedstawiająca płynącego „Hooda”. Pudełko jest zresztą całkiem sporych rozmiarów, bądź co bądź mieści w końcu model najpotężniejszego krążownika liniowego świata. Model w skali 1/700 ma aż 375 mm długości i 46 mm szerokości. Wewnątrz pudełka znajduje się 12 stronicowa instrukcja, plansza barwna z malowaniem okrętu, arkusz kalkomanii oraz 11 ramek wtryskowych.

Kadłub wykonano w formie połączonych w jedno burt (z imitacją pancerza burtowego), z możliwością dołączenia bądź całego poszycia dennego (wersja pełnokadłubowa) lub do linii wodnej (waterline). Oddzielnie wykonano pokłady, które choć są dość mądrze podzielone (np. na linii falochronu przed wieżą A), to jednak posiadają sporo mankamentów. Po pierwsze, pokłady wpuszczamy pomiędzy burty, co powoduje, iż widać grubość (burt), która na w tym miejscu powinna być płaska. Po drugie, pokłady posiadają zupełnie różną grubość desekowania, przez co pokład dziobowy i śródokręcie wyglądają jak wyłożone podkładami kolejowymi. Na rufowym szerokość desek jest odpowiednia. Jednak trzeba oddać producentowi, że detale na pokładach wyglądają całkiem fajnie, zarówno wszelkiego rodzaju pachoły i kluzy, jak również np. wentylatory barbet. Co prawda jak zwykle bębny wężów pożarowych są odlane razem z pokładem i należy je odciąć. TRUMPETER dołącza do zestawu podstawkę z czymś, co wygląda jak podpory dna w suchym doku i w sumie daje to nawet ciekawy efekt.

Nadbudówki wyglądają nieźle, choć piłowania troszkę będzie, bo mają sporo drobnych nadlewek. W niektórych miejscach są dość ryzykownie podzielone. Pokłady poziomów są dość cienkie, ale już np. podpory i zastrzały pod nimi są do wymiany na fototrawione. Maszty raczej są do poprawienia ze względu na ich przesadną grubość. Drobnym detalom brakuje nieco finezji, ale kto jej szuka i tak zrezygnuje z części wtryskowych. Strasznie szalupy i kutry pokładowe, znowu grubość burt jak na lodołamacza. Jedyne te zamknięte są do zaakceptowania (tu proponuję korzystać z zestawów TAMIYA lub PIT-RO-AD'a). Ciekawą metodą wykonano samoloty pokładowe „Fairey” - są wtrąsnięte na ramce z bezbarwnego tworzywa. Miły gest, choć nie do końca potrzebny, bo samoloty te nie mają zamykanych kabin, a jedynie małe szybki przed pilotem...

Wieże artylerii głównej 381 mm są w miarę poprawne, ale ich dachy posiadają imitację łbów nitów, które są zdecydowanie zbyt duże i lepiej się ich pozbyć. Lufy artylerii głównej wykonano w dwóch wariantach: z fartuchami przeciwpodmuchowymi oraz bez nich (jako ruchome). Wygląda to naprawdę dobrze. Artyleria średnich kalibrów (140 mm) - same działa do wykorzystania, maski do kosza ze względu na grubość ścian. Takie maski dział dawały do swoich modeli okrętów REVELL czy ITALERI w roku 1990.

Teraz to już nie przejdzie. O dziwo znacznie lepiej wyglądają pompomy, które mają nawet ażurową podłogę! Podobnie działa kalibru 102 mm - są całkiem, całkiem.

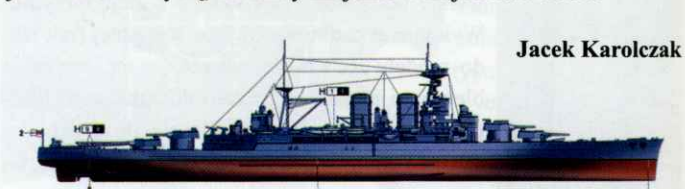
Reasumując, otrzymujemy do rąk model słynnego okrętu, chyba po raz pierwszy wydany na przyzwoitym poziomie. O radosnej twórczości a'la stare ITALERI należy na szczęście już zapomnieć. Model cieszy, choć jest nierówny. Momentami zachwyca, by w innym miejscu załamać brakiem finezji. Odlewy są na przyzwoitym poziomie (nowe formy) i pozwalają myśleć o wykorzystaniu tego zestawu jako niezłej bazy do zbudowania naprawdę dobrej i ładnej repliki „Hooda”. Oferta zestawów uzupełniających do tego modelu jest szeroka i myślę, że każdy znajdzie w niej coś dla siebie.

TRUMPETER



TRUMPETER

TRUMPETER



Jacek Karolczak

Amerykański krążownik USS „NASHVILLE”

model żywiczny w skali 1:700 firmy NIKO MODEL

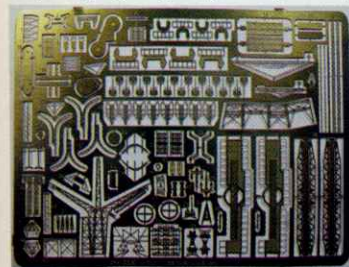


Amerykańskie lekkie krążowniki typu „Brooklyn”, których zbudowano aż 9 jednostek, nie były jak do tej pory zbyt często prezentowane w skali 1:700 w postaci modeli żywicznych (wtryskowych nie było wcale). NIKO MODEL chyba postanowił to zmienić i zaspokoić zapotrzebowanie modelarzy na okręty tego typu wydając po kolei już trzeci krążownik z tej serii (wcześniej: USS „Helena” i USS „Philadelphia”). Tym razem otrzymaliśmy model krążownika USS „Nashville” według stanu na 1944 rok, który to model opracowano jak podaje producent w instrukcji na bazie „Profilu Morskich” poświęconych tej jednostce.

Osobiście bardzo się cieszę z serii tych modeli, jako że są to bardzo interesujące okręty i warto mieć ich modele w swoich zbiorach.



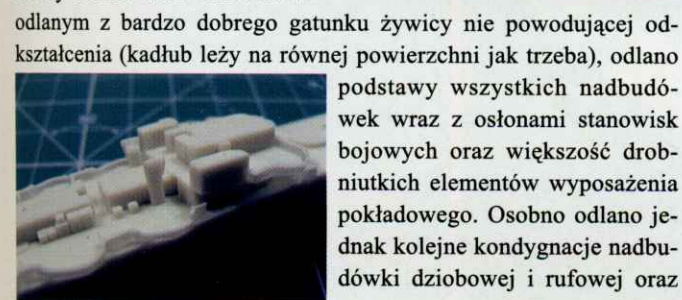
„Nashville” prezentuje ponadto jakby odrobinę nową, wyższą jakość w NIKO. Dwa do tej pory wydane modele „Helena” i „Philadelphia” także były pewnym przełomem, ale zawierały dość toporne blaszki fototrawione produkcji EDUARDA, który najwyraźniej nie przyłożył się do tej roboty. W modelu „Nashville” mamy już blaszki wyprodukowane przez WHITE ENSIGN MODELS i naprawdę widać to gołym okiem, jaka przepaść jakościowa dzieli obydwie firmy. W zestawie dla „Nashville” znajdują się dwie blaszki - jedna z kompletem relingów dla całego okrętu, druga z pozostałymi



detalami tj. dźwig, katapulty, elementy uzbrojenia i wyposażenia okrętowego, kratownice kominów, drabinki i trapy.

Kadłub modelu przygotowano do odlewu bardzo starannie. Deskowanie pokładu głównego jest bardzo delikatne i finezyjne, na poziomie takich firm jak KOMBRIG czy WHITE ENSIGN MODELS. Sądzę, że do kadłubamarki zastosowano projekt całego pokładu z blaszki fototrawionej, co dało także i tę możliwość, że deskowanie pokładu posiada nawet poprzeczne podziały desek! Wraz z kadłubem

odlanym z bardzo dobrego gatunku żywicy nie powodującej odkształcenia (kadłub leży na równej powierzchni jak trzeba), odlano podstawy wszystkich nadbudówek wraz z osłonami stanowisk bojowych oraz większość drobnych elementów wyposażenia pokładowego. Osobno odlano jednak kolejne kondygnacje nadbudówki dziobowej i rufowej oraz



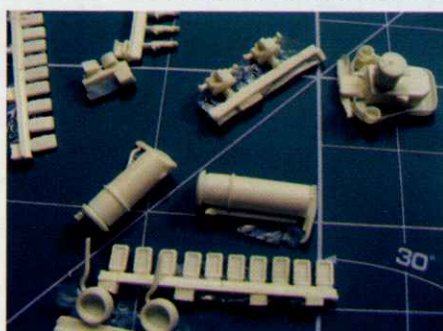
drobne elementy artylerii średniej. Wieże dział artylerii głównej 152 mm mają wiele wspólnego z wyglądem tego samego typu

wież z modeli krążowników typu „Cleveland” firmy PIT-ROAD,

jednak te z NIKO są o wiele lepiej dopracowane w detalu. Wielka szkoda, że NIKO nie sprzedaje tychże wież wraz z lufami jako odrębne zestawy, podobnie jak wiele innych rodzajów uzbrojenia, bowiem posiadacze wspomnianych „Clevelandów” z PIT-ROAD mieliby szansę wymienić słabsze wieże wtryskowe na te znakomite z NIKO. Wszystkie drobne elementy odlewane z żywicy tj.

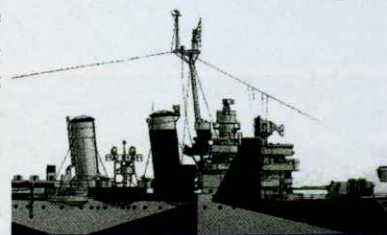


działa 127 mm, kominy, reflektory, dalmierze, łodzie okrętowe, tratwy, czy wodnosamoloty pokładowe (OS 2U „Kingfisher”), wykonane są także na najwyższym poziomie. I co ważne, elementy te nie są zniekształcone i



nawet lufy dla dział 127 mm są bardzo dobrze odwzorowane jak dla skali 1:700.

Instrukcja modelu to aż sześć stron rysunków pokazujących głównie to, jak wykonać mnóstwo drobnych elementów z blaszek oraz ich rozmieszczenie na modelu. Części z żywicy nie będą bowiem stanowić żadnego problemu w czasie montażu, jednak duża ilość skomplikowanych detali z blaszek z pewnością wymaga pokazania na wielu rysunkach. Kamuflaż okrętu z 1944 roku mamy pokazany na całej jednej stronie i jest to nic innego jak reprodukcja kolorowej planszy z „Profilu Morskich” - tu niestety w wersji czarno-białej. Szczęśliwy ten, kto dysponuje tymi „Profilami”, jednak dla nabywców modelu, którzy nie posiadają tego numeru wielka szkoda, że plansza nie jest barwna. Mam nadzieję, że NIKO niebawem zmieni ten jedyny chyba mankament w swoich zestawach i zacznie dołączać do każdego nowego modelu kolorowy schemat malowania, co na pewno podwyższy jakość całego produktu, z pewnością chętnie kupowanego nie tylko w kraju, ale głównie za granicą.



Podsumowując chciałbym zaznaczyć, że otrzymaliśmy z NIKO MODEL kolejny, znakomity jakościowo model. Dla malkontentów pewnie monotonna będzie tematyka, jednak dla sympatyków okrętów z Pacyfiku będzie to pozycja obowiązkowa w kolekcji. Dodać należy jeszcze i to, że z tego zestawu przy niewielkich przeróbkach można z powodzeniem zbudować jeszcze inny okręt typu „Brooklyn”, a mianowicie USS „Phoenix”, który w 1944 roku posiadał wyjątkowo interesujące, oryginalne malowanie. A USS „Phoenix” to nic innego jak późniejszy, sławny argentyński krążownik „General Belgrano”.

Grzegorz Nowak

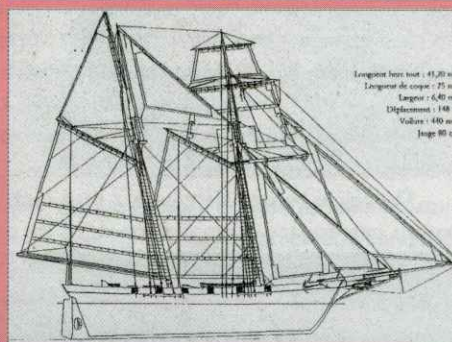
"La Recouvrance"



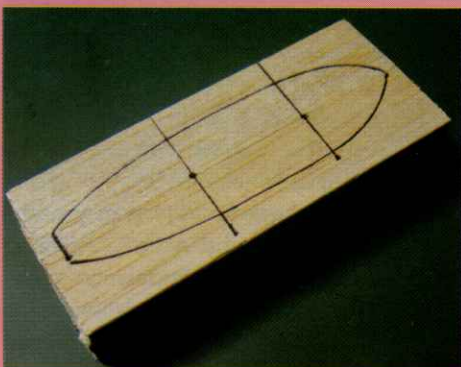
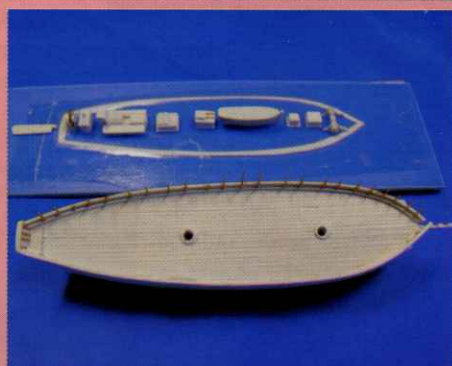
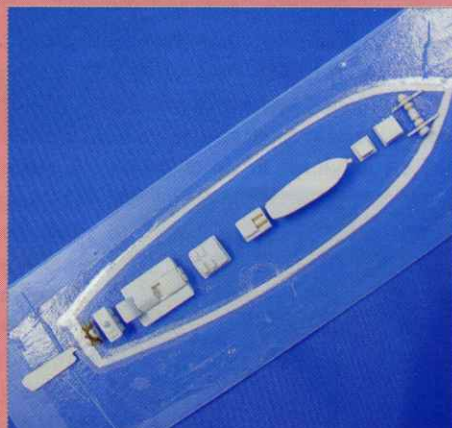
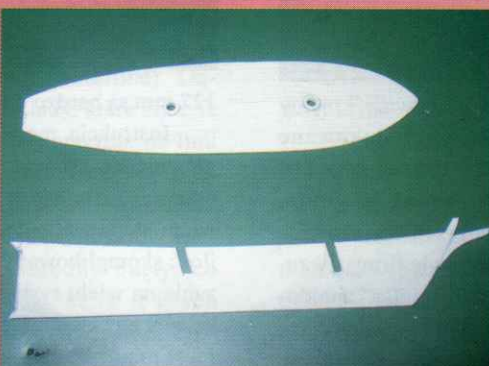
BUTELKOWCE

cz. 3

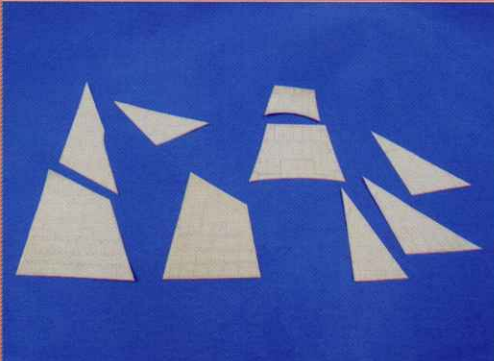
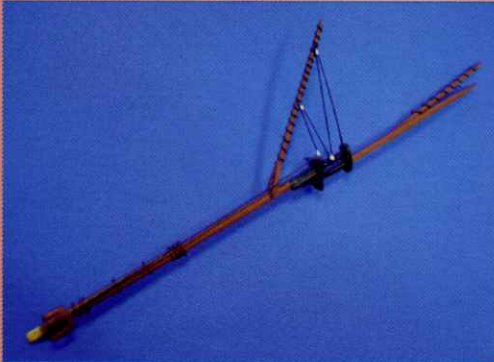
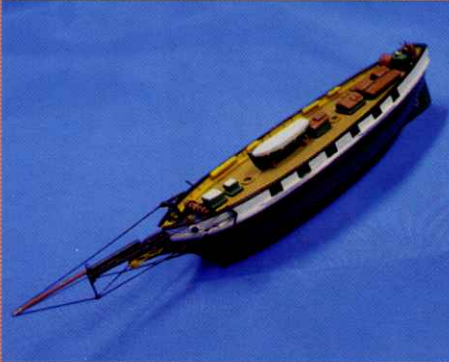
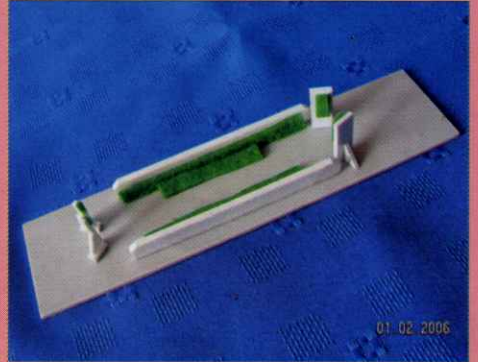
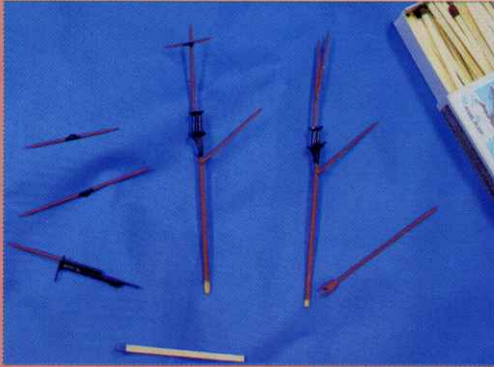
Bohuslav Karban /Czechy/



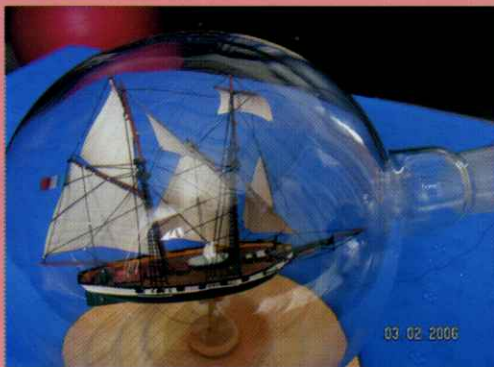
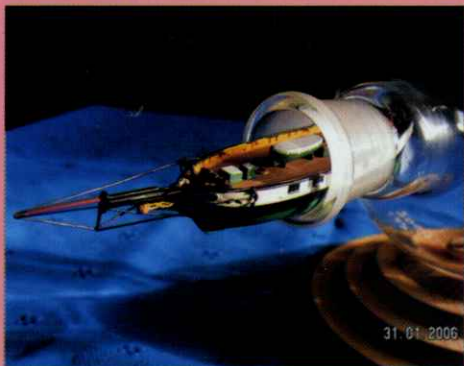
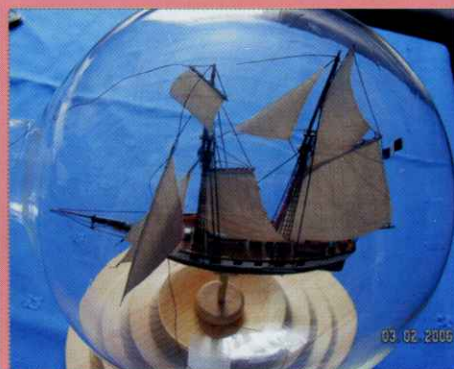
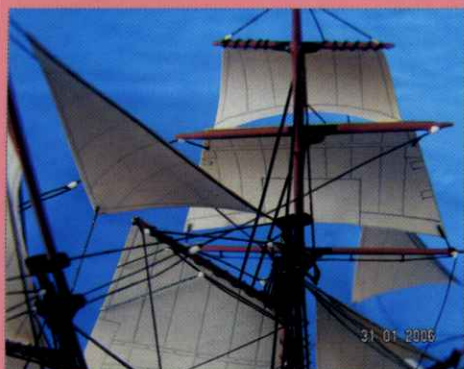
Longueur hors tout : 45,20 m
Longueur de coque : 35 m
Largeur : 6,40 m
Déplacement : 148 t
Vitesse : 440 m/h
Jauge 900



"La Recouvrance"



"La Recouvrance"





Bywają w naszej mikromodelarskiej pracy takie tematy, które wymagają szczególnego zaangażowania, są trudne, a na dodatek nikt nie chce podpowiedzieć właściwej recepty na ich realizację. Do takich tematów niewątpliwie należy wykonywanie elementów (nazwijmy je ogólnie) olinowania. W modelarstwie okrętowym jest to dział, który prawdopodobnie sprawia modelarzom najwięcej problemów, co łatwo zaobserwować po „efektach końcowych”. Wraz ze wzrostem skali w liczbach bezwzględnych, a więc ze zmniejszaniem się wymiarów modeli problem narasta, by przybrać w przypadku mikromodeli rozmiary odwrotnie proporcjonalne do ich wielkości. Postaram się więc dzisiaj podzielić z Czytelnikami moimi doświadczeniami w tym zakresie, co mam nadzieję pozwoli wypracować własne sposoby i metody wykonywania elementów olinowania w naszych mikromodelach.

Zacznę więc może od tego, że nie wydaje mi się aby istniała jakaś jedna, niezawodna metoda wykonywania tego typu wyposażenia. Spotkałem się co najmniej z kilkoma, sam stosuję również pewne zróżnicowane sposoby wykonawstwa, uzależniając ich stosowanie od konkretnych warunków charakterystycznych dla danego elementu modelu. Każdy modelarz ma swoje doświadczenia i swoje techniki pracy, nie chcę więc opisywać metod których sam nie stosuję, choć znam je od innych kolegów. Nie robię tego, żeby cokolwiek przed Czytelnikami zataić lub ukryć. Po prostu nie znając z praktyki i nie stosując samemu pewnych technik, nie byłbym w stanie przekazać rzetelnej wiedzy co do ich stosowania, a nierzetelnej przekazywać nie chcę. Trudność w podzieleniu się swoją wiedzą czy doświadczeniem w tych dziedzinach napotykać już przy próbie opisywania własnych sposobów pracy. Jak bowiem przekazać Czytelnikowi przykładowo sposób prostowania najcieńszych drutów przez „delikatne” pociągnięcie, skoro „delikatnie” można wszakże również naprężyć hol w ciężarówce... Innymi słowy, mogę i będę się starał przekazać pewne sposoby i techniki modelarskie, ale doświadczenia każdy modelarz musi nabrać już we własnym zakresie.

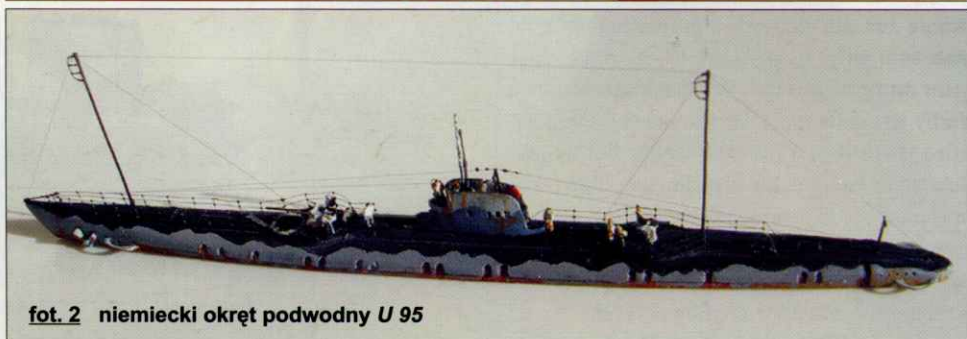
I tu chciałbym nawiązać do nieodmienne powtarzanej przeze mnie metody „stopniowego utrudniania sobie życia”. A więc nie polecam, a wręcz stanowczo odradzam porzucanie się od razu na niewątpliwie bardzo atrakcyjnie wyglądające modele dużych, skomplikowanych jednostek. Śledząc choćby tylko korespondencję „forumowiczów”, bez trudu natkniemy się na kolegów, którzy zafascynowani np. nowym, niewątpliwie bardzo dobrym jakościowo modelem dużego okrętu w popularnej skali 1:700, zaopatrzwszy się we wszystkie dostępne „blachy” docierają do momentu, gdy trzeba wykonać wszelkie ele-

menty linowe (uogólniając) i... proszą o radę. To tak, jakby można komuś podpowiedzieć, jak w dwa dni nabyć paroletniego doświadczenia... Powtarzam to nie pierwszy raz i powtarzać będę, że nie odradzam budowania modeli złożonych i skomplikowanych, chcę jednak oszczędzić rozczarowania tym, którzy „zakopią się” w modelu, którego nie są jeszcze w stanie dobrze wykonać i albo wykańczają go „byle go skończyć”, albo pozostawiają nieukończony. Tu moja rada, którą już kiedyś proponowałem - budować równolegle tzw. „studyjne” modele prostych, małych, a więc łatwych do szybkiego ukończenia jednostek, na których wypróbujemy naszą sprawność w wykonywaniu pewnych elementów (dziś akurat mówimy o elementach olinowania, antenach, odciegach itp). Nawet jeżeli przyjdzie nam kilkakrotnie zerwać i usunąć olinowanie, które nie będzie nas zadowalało, to na małej jednostce będzie to niewielka strata. Rozsądnie stopniując sobie skalę trudności osiągniemy pożądane efekty, a przy okazji nasza kolekcja mikromodelarska będzie znacznie bogatsza i wierzę, że na znacznie wyższym jakościowo poziomie. Taką metodę sam stosowałem, a i do dzisiaj stosuję, bynajmniej wcale się nie zrażając tym, że niektóre z owych „studyjnych” modeli stoją niewykończone od paru lat. Swoją rolę spełniły, pozwoliły wypróbować niejedną metodę, a być może doczekają się jeszcze kiedyś ukończenia.

Dziś poruszamy temat lin, anten, słowem całej tej pozornej płatiny która sprawia, że model w końcowym efekcie wygląda atrakcyjnie lub nie. Tak więc pamiętając o tym co napisałem powyżej, przyjrzyjmy się tym elementom na modelu, gdzie występować będą one w niewielkich ilościach i niezbyt skomplikowane. Na ten przykład weźmy prezentowane na fotografiach nr. 1 i 2 modele małego torpedowca z końca XIX wieku, bądź łodzi podwodnej z okresu I wojny światowej. W prezentowanych modelach elementy olinowania wykonane są w całości z drutu o przekroju 0,015 mm, a słupki relingów 0,025 mm. Wiem, że od razu pojawi się problem, skąd



fot. 1 torpedowiec brytyjski Nr. 79



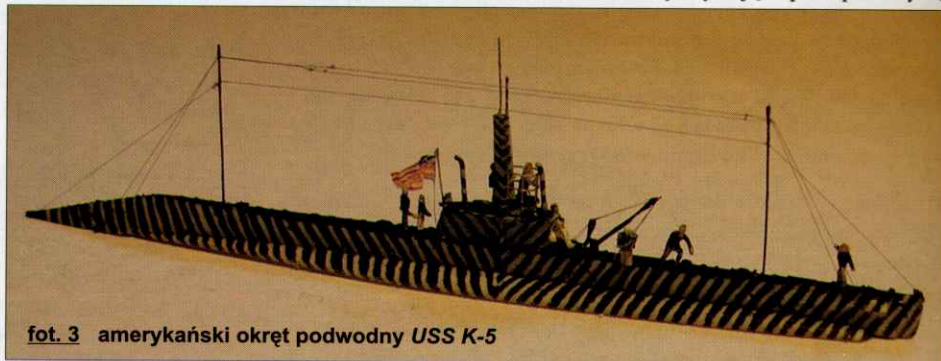
fot. 2 niemiecki okręt podwodny U 95

wziąć taki drut, no i niestety nie mam tu żadnej innej rady, jak tylko szukać gdzie tylko to możliwe. Jak deklarowałem to już wcześniej, mogą pomóc (w rozsądnym oczywiście zakresie) z posiadanych zasobów, ale jest to rozwiązanie tymczasowe i szukać trzeba. Trudność i konieczność nabycia odpowiedniego doświadczenia pojawia się już przy próbie wyprostowania odwiniętego ze szpuli drutu. Trzeba wypracować swoją własną metodę jego prostowania, ja robię to poprzez delikatne szarpnięcie odcinka drutu. Wyprostowane odcinki drutu układam na przygotowanej płytce PCV (jest biała i drut jest dobrze widoczny. Do przycinania odcinków drutu mam przygotowaną płytkę szklaną (tzw. płytkę laboratoryjną) lub szybkę do masek spawalniczych (bardzo dobre, bo czarne). Szkło ma twarłą powierzchnię, nie elektryzuje się (to ważne) i bardzo dobrze się czyści np. z kleju czy farby. Wspominałem tu o gromadzeniu się ładunków elektrostatycznych co jest bardzo istotne, bo elementy które wykonujemy są tak małe i lekkie, że będą nam „znikały” jeżeli zapomnimy o tych zjawiskach fizycznych. Rozwiązaniem jest tu stosowanie narzędzi demagnetycznych (pensety, igły itp.) nie gromadzących takich ładunków, które można nabyć w „Cezalu” oraz zastosowanie „miejsc”, do których wykonywane elementy będziemy (nietrwale) przyklejali np. grudki plasteliny.

Na razie jesteśmy na etapie, gdy mamy przygotowane (wyprostowane) odcinki drutu o różnej długości, ja przygotowuję sobie zazwyczaj odcinki 50 - 150 mm, krótsze są nieekonomiczne, bo zbyt dużo drutu tracimy na ścinki, a dłuższe niepraktyczne, bo łatwo je uszkodzić, trudno pomalować i operować nimi. Oczywiście tam gdzie zajdzie taka potrzeba będziemy wyjątkowo stosowali również odcinki dłuższe. Wspominałem o malowaniu i teraz właśnie wypada poruszyć ten temat. Część przygotowanych drutów będziemy malowali na kolor właściwy dla danego elementu. Tu trzeba się solidnie merytorycznie przygotować, czyli ustalić jakie elementy jaki mają mieć kolor (czy to są liny, a więc beżowo-popielaty, czy liny stalowe nie malowane lub malowane, a wtedy na jaki kolor?). Do malowania lin możemy stosować farby tak na podkładzie olejnym, jak i akrylowe, w każdym wypadku bardzo mocno rozcieńczone! Przy tak małych przekrojach farba może nam znacznie zwiększyć grubość elementu, ja praktykuję dwukrotne malowanie bardzo mocno rozcieńczoną farbą. Maluję drut trzymając go za jeden koniec pensetą i po pomalowaniu wbijam trzymanym końcem w grudkę plasteliny do wyschnięcia. Samo malowanie też nie odbywa się „normalnie”! Po nabraniu farby na pędzel (3/0 - 5/0), przeciągam drut przez niego. W ten sposób warstwa farby jest delikatna i nie skrapla się (farba bardzo rozrzedzona ma taką tendencję) na malowanym drucie. Po wyschnięciu farby koniecznie sprawdzamy pokrycie, czy nie ma przerw, zgrubień itp. Najlepiej taką kontrolę wykonać obracając drut pod silnym światłem kolejno na jasnym i ciemnym tle np. na tle

białego PCV i czarnej płytki szklanej. Czynność ta jest bardzo ważna! Miejsca niedomalowane mogą być zrazu niemal niewidoczne, ale po zamontowaniu na modelu „wyjdą” na ciemniejszym tle, a wtedy będą bardzo trudne do poprawienia i łatwo przy tym może dojść do uszkodzenia masztów bądź olinowania, a więc lepiej wykryć te miejsca od razu. Dobrze jest, żeby malować drut parę godzin przed tym, kiedy będziemy wykorzystywali go do montażu. Farba jest wtedy trwalsza, najlepiej jeżeli byśmy przygotowane druty pomalowali np. dzień wcześniej.

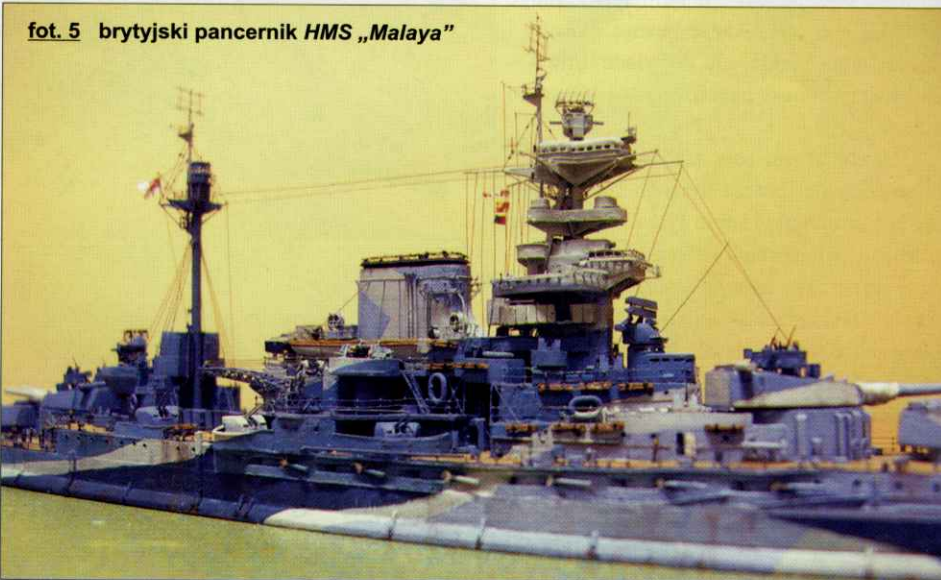
O ile o niczym nie zapominałem, to mamy przygotowane samo stanowisko i drut pogrupowany w odpowiednich kolorach. Teraz chwilką o przygotowaniu samego modelu. Wspominałem już kiedyś o korzyściach jakie wynikają z zamocowania modelu na tzw. „klocku montażowym”. Przypomnę więc teraz tylko, że taki klocek musi mieć długość i szerokość większą od modelu, aby po położeniu na boku (modelu na burcie) nie uszkodzić samego modelu. I pamiętajmy, że jeżeli nasz model ma elementy wystające poza płaszczyznę



fot. 3 amerykański okręt podwodny USS K-5



fot. 4 brytyjski ciężki krążownik HMS „Sussex”



fot. 5 brytyjski pancernik HMS „Malaya”

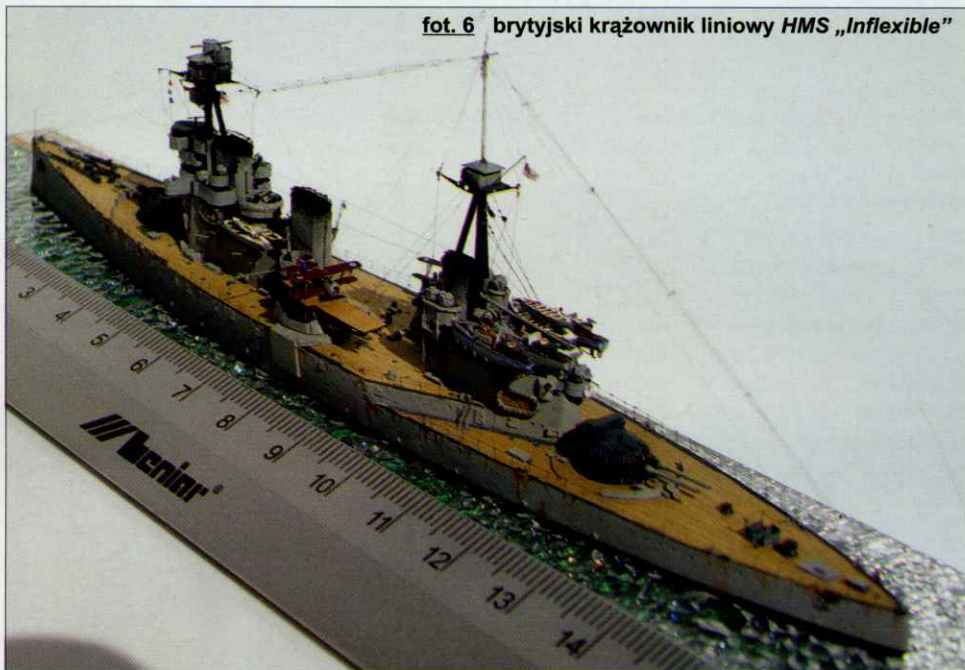
burt (np. żurawiki czy wysunięte na burtę ramie dźwigu), to klocek musi być szerszy niż ów wystający element! Czasem podczas montażu elementów olinowania zachodzi potrzeba dostania się do pewnych miejsc pod zupełnie nieprawdopodobnymi kątami, co może stanowić pewien problem. Można tu zastosować pewne uchwyty będące rodzajem kombinacji ruchomych ramion i szczypiec, ale ja stosuję rozwiązanie bardziej elastyczne. Z jednej strony (do ok. 1/3 długości) mocuję klocek w wielkiej bryle plasteliny (masa plasteliny jest równa ok. 2,5 - 3 krotnej masie modelu plus klocek). Takie mocowanie jest w istocie trwałe, elastyczne i umożliwia „płynne” ustawianie modelu pod dowolnym kątem. Trzeba zwrócić uwagę, aby plastelina do tego celu była stosunkowo świeża, bardzo lekka i plastyczna. Gdyby miała małą przyczepność (lepkość), klocek mógłby się z niej wyslizgnąć, a to grozi katastrofą!!!

No i proszę, wydawało mi się, że spokojnie omówię w tym odcinku całość zagadnienia wykonywania olinowania, a tymczasem mowy nie ma! Miejsce i czas się kończą, a my dopiero przygotowaliśmy materiały i stanowisko. Ale taka jest specyfika mikromodelarstwa, że przygotowania i prace pomocnicze to gros nakładu pracy. Skoro jednak temat olinowania przeciągnie się nam na kolejny numer, to zamknijmy dzisiaj choćby temat „przygotowawczy”. Na zdjęciach załączonych do tego artykułu starałem się pokazać „ewolucyjne” zwiększanie stopnia skomplikowania prac nad olinowaniem. Najprostsze jego wersje to fot. nr 1 i 2, gdzie występują w zasadzie proste, na ogół pojedyncze odcinki lin (nie zajmujemy się tu relingami). Fot. 3 prezentuje model, na którym antena wykonana jest na specjalnym mocowaniu i w całości przeniesiona na model, fot. 4 i 5 prezentuje nam łączenie samych anten do siebie, fot. 6 i 7 specyficzny („rurowy”) rodzaj anteny, a fot. 8 obok umieszczenia, także „wyposażenie” olinowania i nie tylko. W trakcie omawiania poszczególnych etapów wykonywania olinowania i anten będę się odnosił do załączonych zdjęć (warto je szczegółowo obejrzeć) i jak łatwo zauważymy, wszystkie prezentowane tu metody będą występować, ale i będą się ze sobą łączyły. Do omawianego zaś dzisiaj etapu prac przygotowawczych, skoro już tak się złożyło, należało by niewątpliwie zaliczyć przygotowanie specjalnych „ram” (czy może „mocowań”). Opisywać je jednak można tylko w odniesieniu do konkretnego modelu i dla tego pozwolę sobie pozostawić to zagadnienie na „stosowną” chwilę.

Tymczasem proponuję poszukać w swoim archiwum materiałów dotyczących jakiegoś mało skomplikowanego okrętu, a zanim ukaże się kolejny numer „Modelarstwa Okrętowego” będziemy mieli przygotowany model do „studiowania” metod i technik wykonywania olinowania.

Andrzej Brożyna

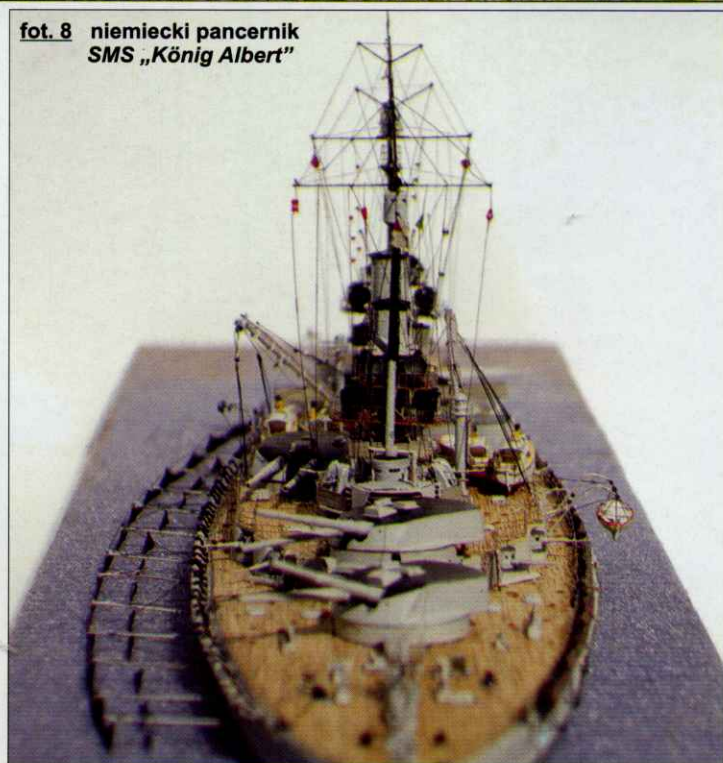
fot. 6 brytyjski krążownik liniowy HMS „Inflexible”



fot. 7 brytyjski krążownik liniowy HMS „Inflexible”



fot. 8 niemiecki pancernik SMS „König Albert”



SMS „Erzherzog Ferdinand Max”

1918 rok

1:700

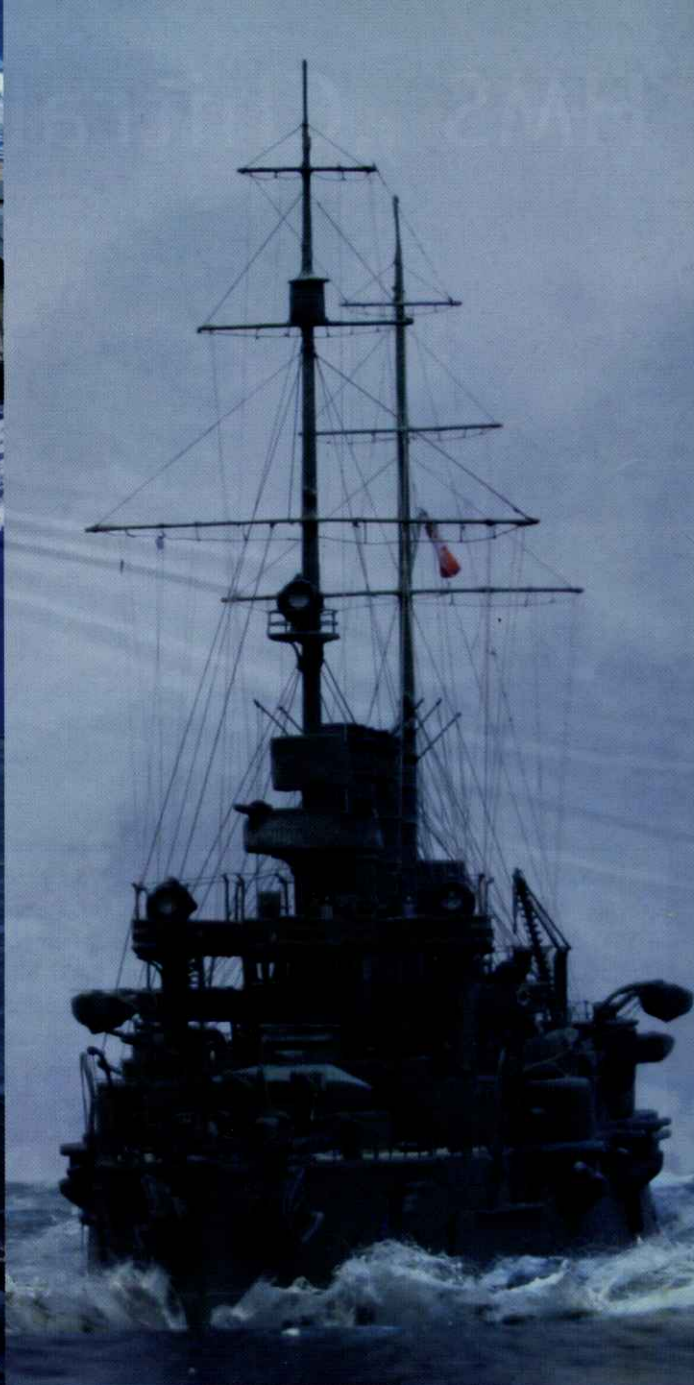
Mikroflota Jima

Budowę austro-węgierskiego pancernika SMS „Erzherzog Ferdinand Max” ukończono 21 grudnia 1907 r. Uzbrojony w dwie dwulufowe wieże dział kal. 240 mm oraz 12 armat 190 mm i dysponując mocą maszyn parowych 18000 KM, był w stanie osiągnąć prędkość 20,5 węzła. W okresie pokoju brał udział w manewrach floty K.u.K na Adriatyku, w wielu paradach morskich i licznych wizytach kurtuazyjnych w zagranicznych portach. W chwili wybuchu I wojny światowej był częścią III Dywizjonu Pancerników i większą część wojny spędził w porcie Pola. 24 maja 1914 r. wziął udział w bombardowaniu Ancony, gdzie ostrzeliwał stację kolejową, urządzenia portowe i walczył z bateriami nadbrzeżnymi. W lutym 1918 roku brał udział w tłumieniu buntu w porcie Cattaro, gdzie stacjonował już do końca wojny. W ramach repatriacji wojennych trafił w ręce Francuzów, jednak już w 1920 roku został zezłomowany.





Model tego austro-węgierskiego pancernika zbudowałem w oparciu o żywcizny zestaw firmy WSW z 1994 roku. Na tamte lata był on całkiem dobrej jakości, ale dziś odbiega on już znacznie detalicznością i uszczegółowieniem od obecnych standardów. Ale ogólnie model z zestawu posiada prawidłowe wymiary i pomimo swojego wieku jest naprawdę niezły. Oczywiście bardzo wiele elementów dorobiłem sam, a wiele detali z zestawu przerobiłem, korzystając ze znanych planów tego okrętu wykreślonych przez Petera Kovaca z Węgier.



Tak więc jeśli chcemy zbudować model tego klasycznego przedrednota i nie boimy się przeróbek oryginalnego kitu, to zestaw firmy WSW i wspomniane plany Petera Kovaca powinny wystarczyć do osiągnięcia zadowalającego efektu.

tekst i foto: Jim Baumann
tłum. Sylwester Grabarczyk



HMS „Chitral”



fol. Internet

S.S. „Chitral” zwodowany został 27 stycznia 1925 r. przez stocnię Alexander & Stephen & Sons Ltd. Glasgow (nr. stoczniowy 504) dla kompanii morskiej Peninsular & Oriental Steam Navigation Company Ltd. „Chitral” podobnie jak jego statki bliźniaki „Cathay” i „Comorin” przewidziane były do transportu pasażerów i poczty do Australii. Jednakże statki te wykorzystywano także na innych szlakach. 3 lipca 1925 r. „Chitral” wyruszył w swój pierwszy dziewiczy rejs przez Marsylię, Sues, Ateny i Colombo. W 1930 roku w celu zwiększenia prędkości statek wyposażono w dodatkowe turbiny. Dzięki temu zwiększono prędkość do 17 węzłów. W 1935 roku statek przewidziano do rejsów pomiędzy Wielką Brytanią, a Dalekim Wschodem.

25 sierpnia 1939 r. statek został zarekwirowany przez Admiralicję i przewidziany do modernizacji na krążownik pomocniczy w stoczni Alexander & Stephen & Sons. Już 20 listopada 1939 r. podczas patrolu bojowego na Morzu Północnym, okręt internował niemiecki frachtowiec „Bertha Fisser”. W lutym 1940 roku przeszedł

Mikromodelarstwo

kolejną modernizację w Liverpoolu. Pomiędzy kwietniem, a październikiem 1941 roku okręt pływał w patrolach na Północnym Atlantyku. Do 1943 roku okręt pływał we Flocie Wschodniej. W kwietniu 1944 roku przyłynął do Baltimore w USA, gdzie przewidziano jego modernizację na okręt desantowy. W 1947 roku „Chitral” powrócił do macierzystej kompanii P & O. Statek zmodernizowano i przebudowano na statek pasażerski dla emigrantów. W 1953 roku podjęto decyzję o jego sprzedaży do stoczni złomowej Iron & Steel Corporation i złomowano go w Dalmuir.

Dane techniczne:

- wyporność: 15 225 ton;
- wymiary: 167,6 x 21,3 x 9 m;
- prędkość: 16 w (po instalacji dodatkowych turbin 17 w);
- uzbrojenie 7 armat 152 mm (Mk III lub Mk V) i 2 armaty 76 mm. Po modernizacji zmieniono na 7 dział 152 mm w osłonach Mk XII o dodatkowym kącie podniesienia lufy i 3 działa 102 mm. Prawdopodobnie w trakcie kolejnej modernizacji dodano dodatkowe uzbrojenie w postaci 20 mm Oerlikonów.

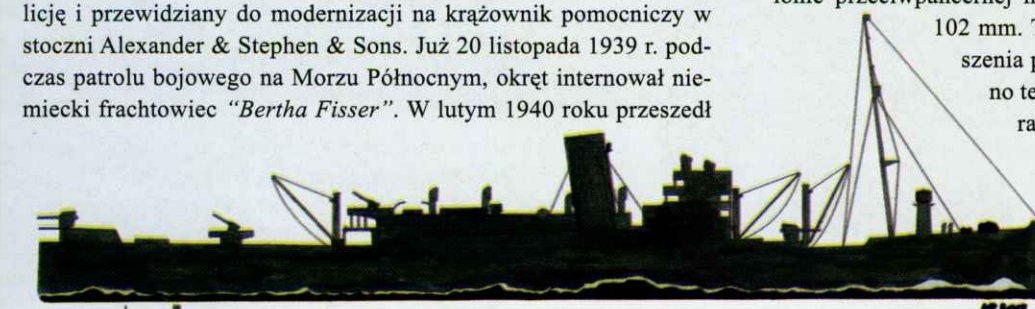
Modernizacje

Na HMS „Chitral” w 1939 roku po pierwszej modernizacji zainstalowano 7 armat 6-calowych (152 mm) bez osłon bardzo starego typu, pochodzących ze starych brytyjskich pancerników. Do obrony przeciwlotniczej przewidziano dwie armaty 3-calowe (76 mm) HA. Był to standardowy typ przezbrojenia jakie podjęła Admiralicja odnośnie konwersji statków pasażerskich na krążowniki pomocnicze. Modernizacja polegała także na usunięciu drugiego komina oraz części szalup. W 1941 roku okręt przeszedł kolejną modernizację. Stare armaty bez osłon zamieniono na armaty z osłonami Mk XII. By stworzyć miejsce dla tych armat, wycięto część pokładów na śródokręciu. W miejsce armat 3-calowych zainstalowano na sponsonach bardzo nowoczesne jak na owe czasy armaty przeciwlotnicze 102 mm Mk V w liczbie 3 sztuk (po dwie na krańcu nadbudówki na śródokręciu oraz jedną w miejscu rufowej ładowni). Modernizacja polegała także na częściowej rekonstrukcji nadbudówki dziobowej, jej opancerzeniu oraz poszerzeniu głównego pomostu nawigacyjnego na którym dodano dalmierz. Dalmierz zainstalowano także w osłonie przeciwpancernej na śródokręciu pomiędzy osłonami armat 102 mm. Tylny maszt został usunięty celem zwiększenia pola ostrzału armat 102 mm. Zainstalowano też radar typ 273. Zwiększono wyposażanie ratunkowe dodając łódzie okrętowe, whale-ry oraz sporą ilość pontonów. Podczas

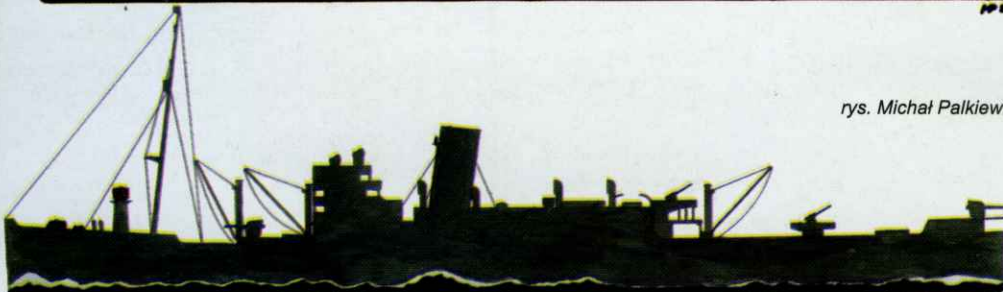
kolejnej modernizacji dokonanej w Kalifornii w USA, dodano prawdopodobnie dodatkowe uzbrojenie przeciwlotnicze w postaci Oerlikonów (brak informacji źródłowych). Kolejna modernizacja odbyła się w Baltimore i polegała na przystosowaniu okrętu do zadań desantowych (brak informacji źródłowych). W planach była także instalacja katapulty oraz wodnosamolotu ale z tego zrezygnowano.

„HMS Chitral” ze względu na swoje silne uzbrojenie (w stosunku do swojej wielkości) i wyposażenie radarowe, jest uważany za jeden z lepiej wyposażonych i uzbrojonych krążowników pomocniczych okresu II wojny światowej.

Michał Palkiewicz



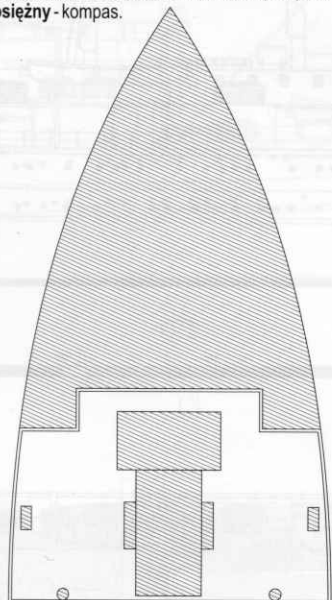
rys. Michał Palkiewicz



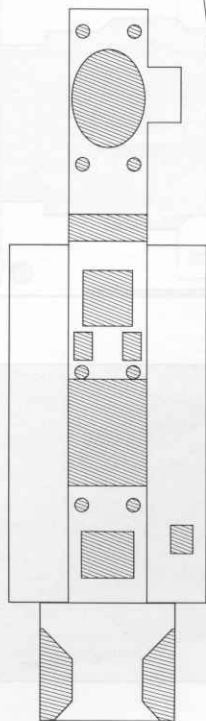
Chciałbym serdecznie podziękować Michałowi Głockowi za trud i wysiłek jaki włożył w odtworzenie wyglądu HMS „Chitral”.

Malowanie:

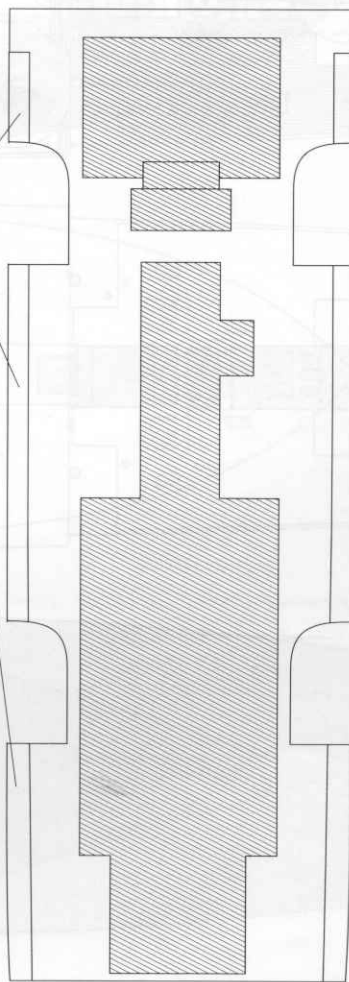
- **MSS** (Merchant Ship Side Gray) - burty, nadbudówki, wyposażenie pokładowe - HUMBROL 92;
- **MSD** (Merchant Ship Deck Gray) - pokłady stalowe. W 1942 roku okręt posiadał malowanie kamuflażowe na pokładzie, a do jego malowania zastosowano prawdopodobnie właśnie MSD, który prawdopodobnie pod wpływem warunków atmosferycznych zmienił intensywność i wyblakł. Dlatego plamy kamuflażowe wydają się miejscami jaśniejsze niż pokłady stalowe (jest to widoczne na zdjęciach lotniczych z tego okresu) - HUMBROL 67;
- **Corticeen** (czerwono-brązowa wykładzina przeciwpoślizgowa) - pokłady osłon armat 102 mm, główny pomost nadbudówki oraz pokład osłony dalmierza na śródokreściu - HUMBROL 100;
- **Biały** - motorówki, wnętrza szalup, pontony, sztuczna fala przy linii wodnej;
- **Czarny** - polery, łańcuchy kotwiczne i kotwice, podstawa windy kotwicznej, sztuczna fala przy linii wodnej;
- **Czerwony** - wnętrza wentylatorów;
- **Drewniany** - wszystkie pokłady za wyjątkiem wymienionych powyżej (zastosowano prawdopodobnie drewno brzoskwinowe), gretingi, ławki w łodziach i szalupach okrętowych;
- **Mosiężny** - kompas.



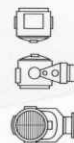
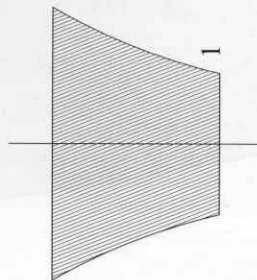
Pokład ochronny



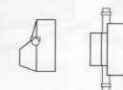
Listwy metalowe



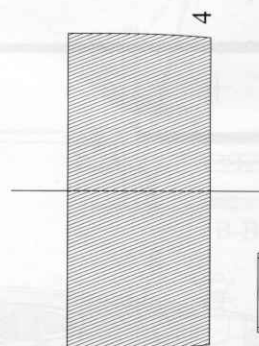
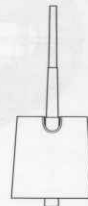
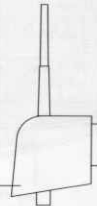
Pokład łodziowy



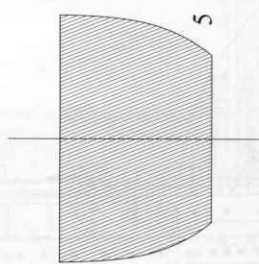
Reflektor
skala 1:250



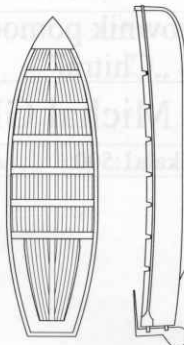
Dalmierz
skala 1:250



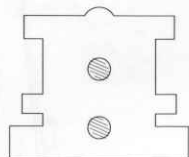
Działo kal. 152 mm
skala 1:250



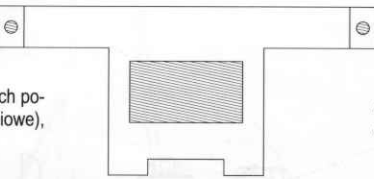
Szalupa ratunkowa
skala 1:250



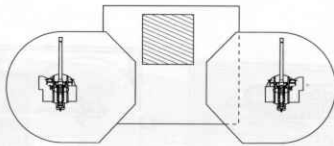
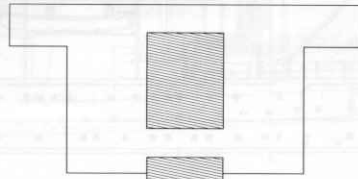
3-3



2-2



1-1



Stanowisko dział przeciwlotniczych

Angielski kłazownik pomocniczy HMS „Chitral”	Opracował kreślił Rok 2008	Skala 1:500	Arkusz 1/2
---	----------------------------------	-------------	------------

Angielski krążownik pomocniczy
HMS „Chitral”

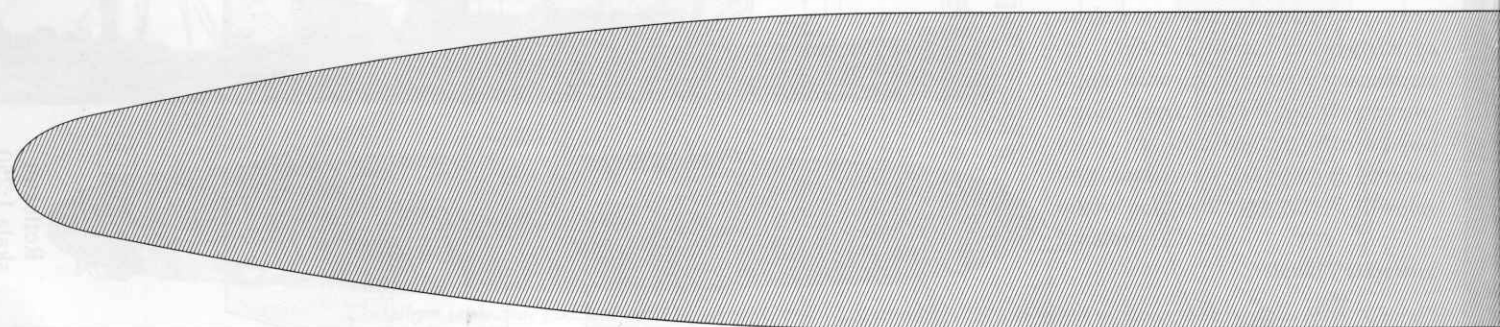
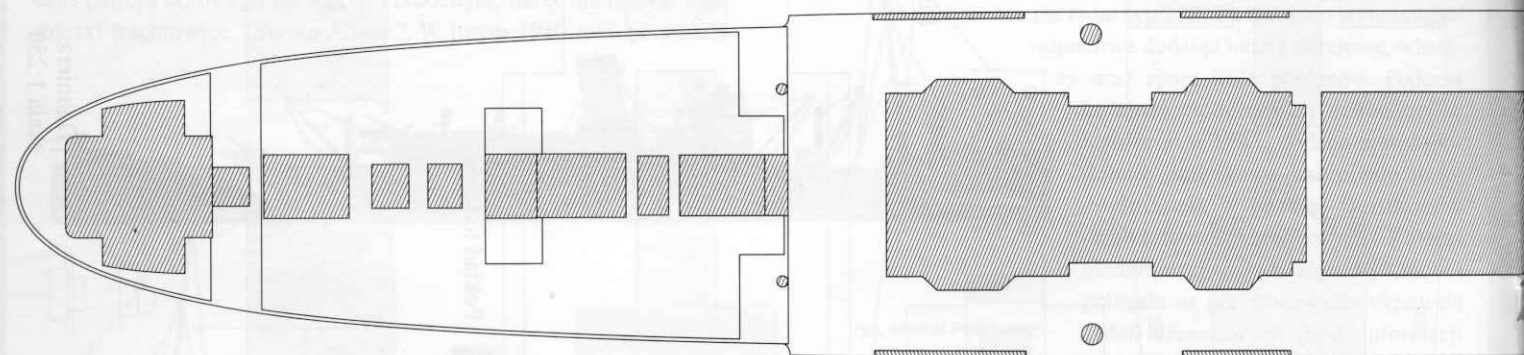
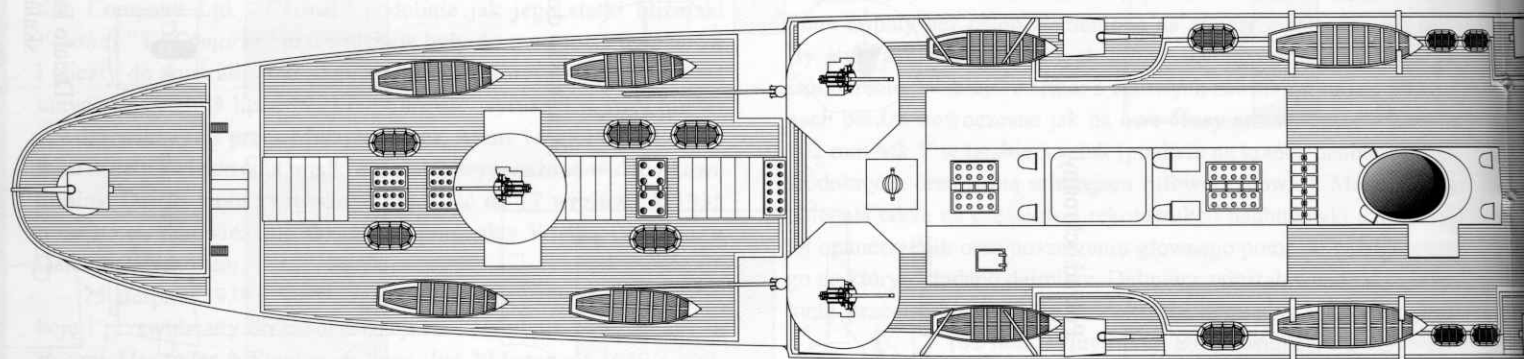
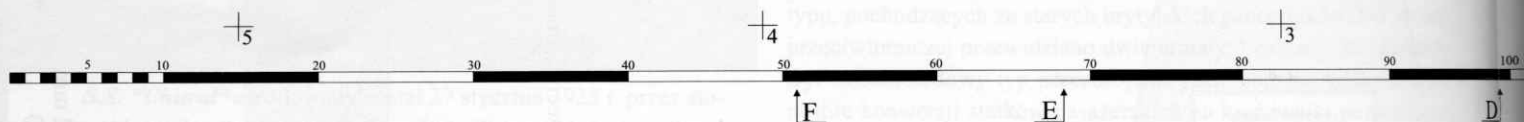
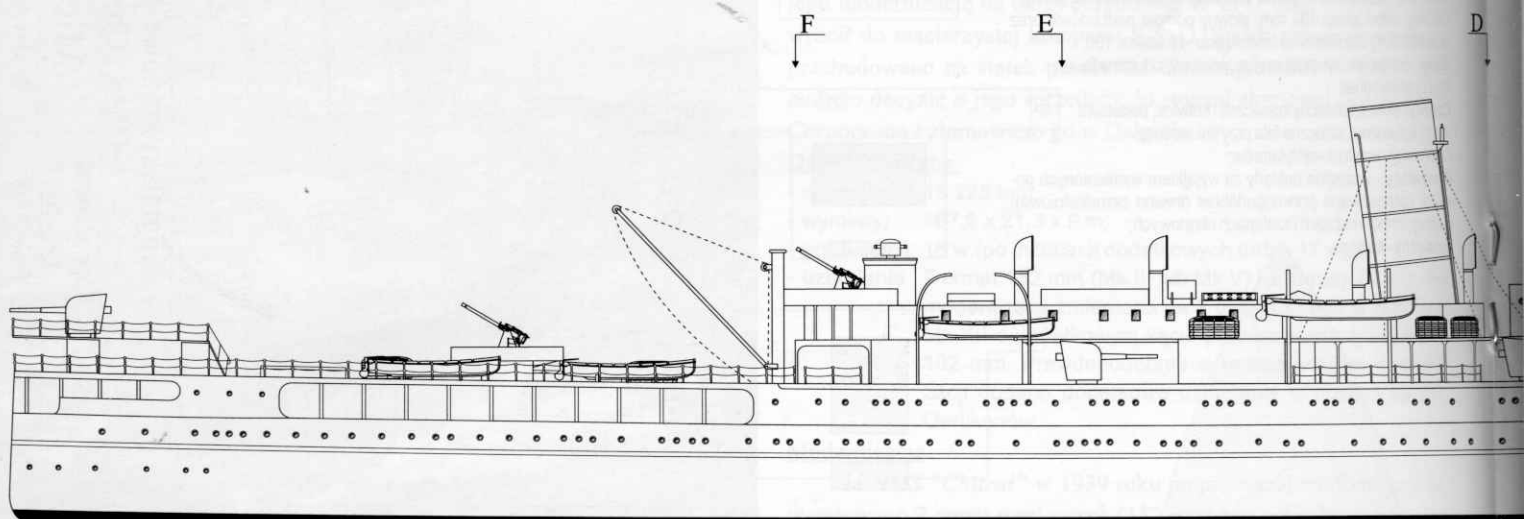
Opracował
kreślił

Michał Glock

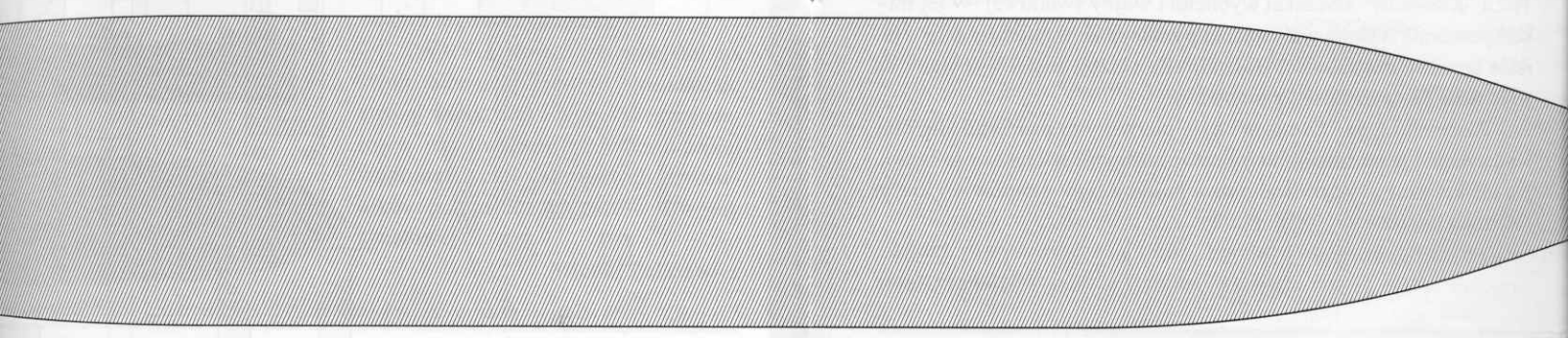
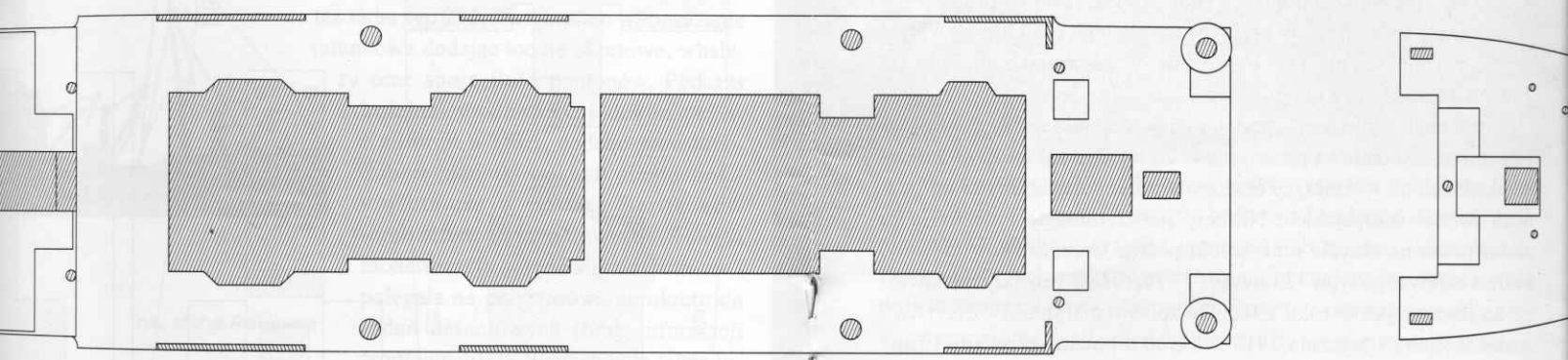
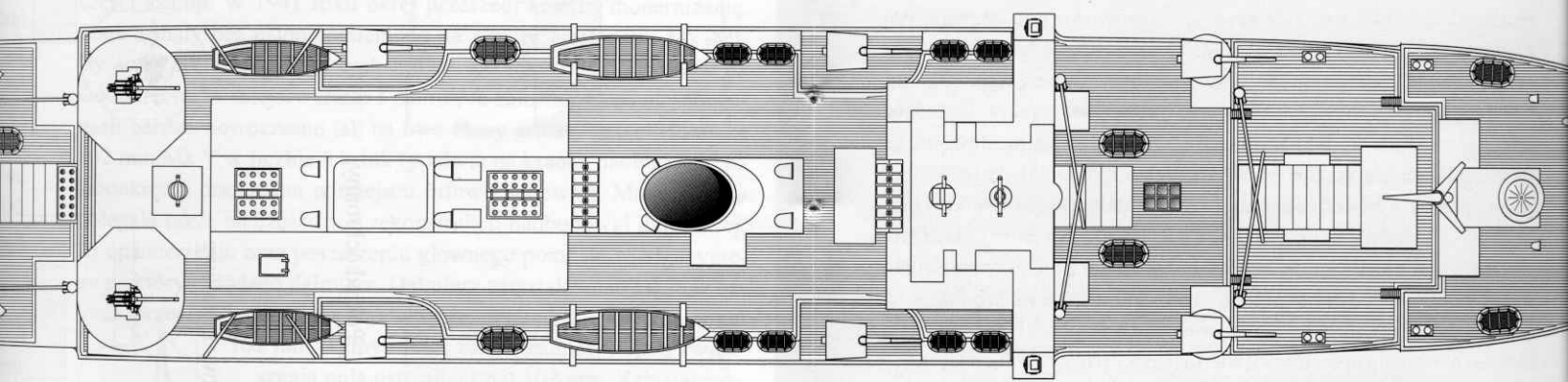
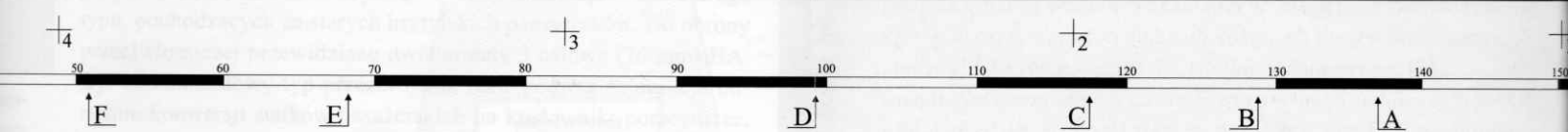
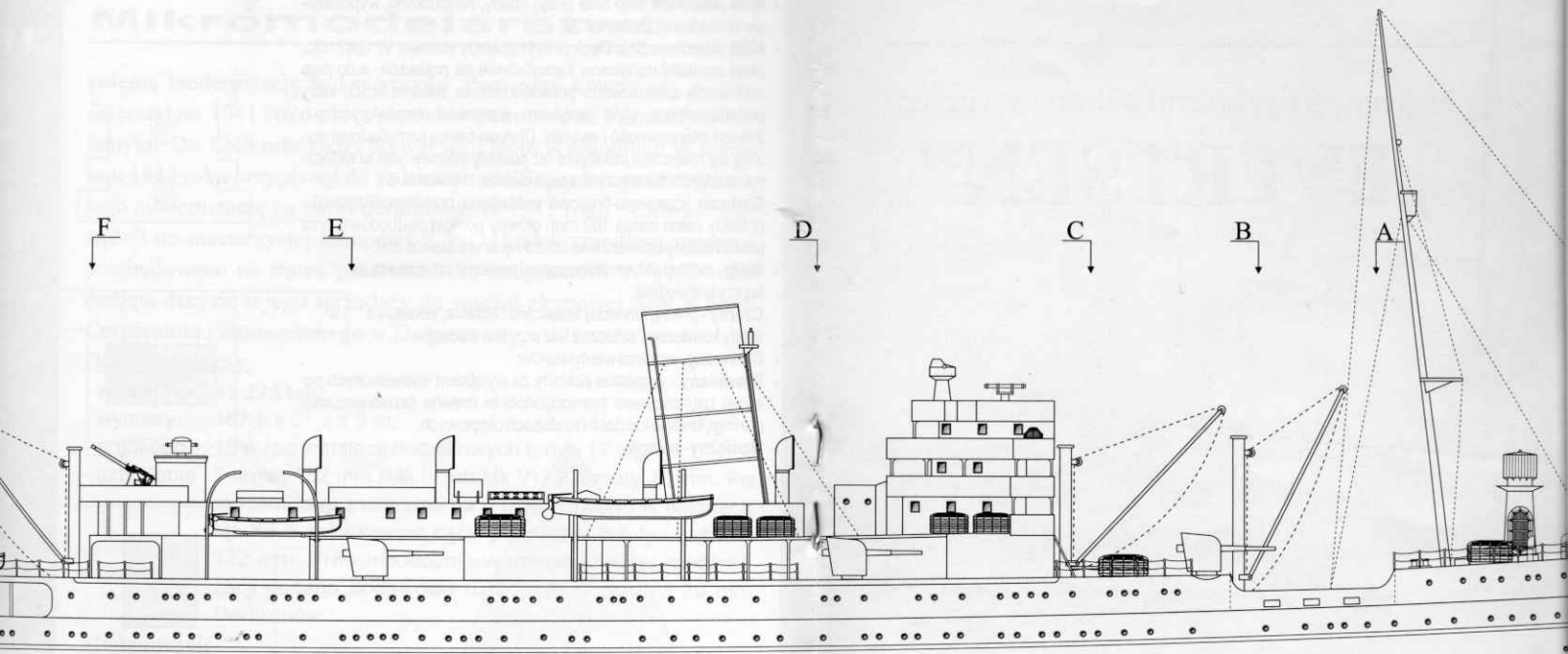
Rok 2008

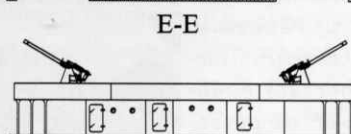
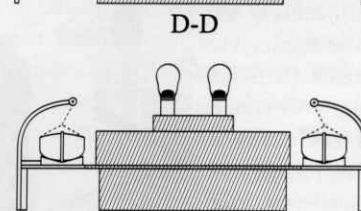
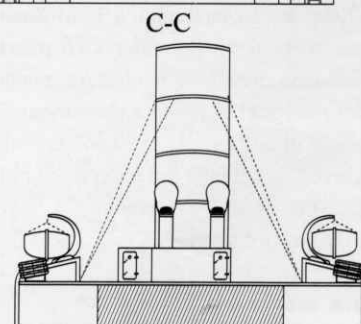
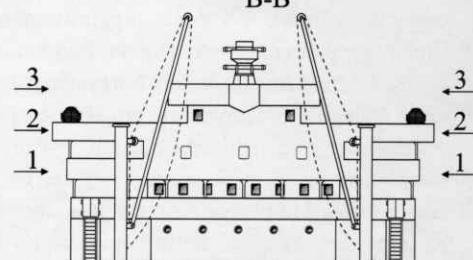
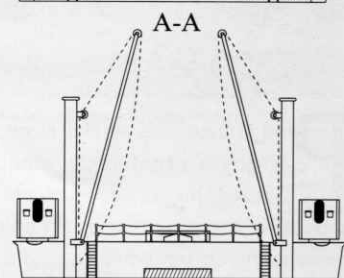
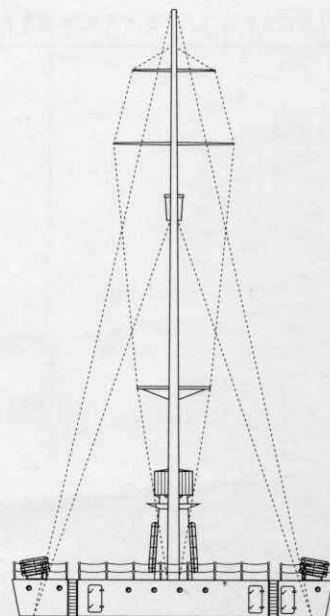
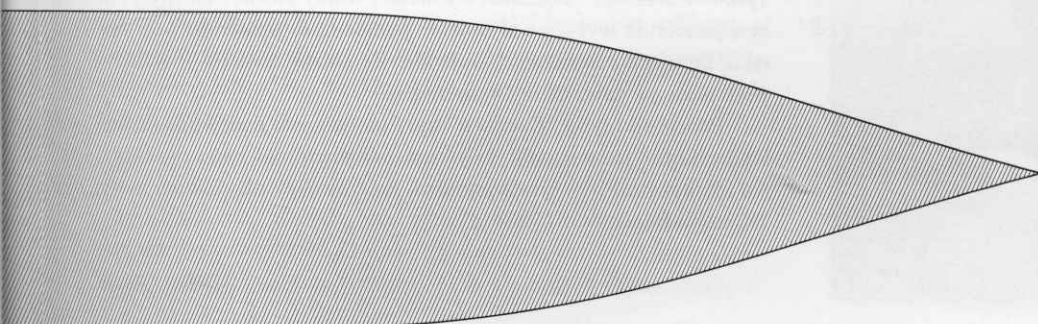
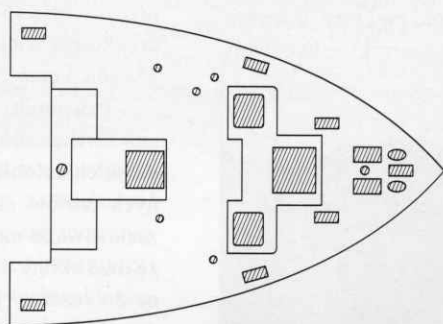
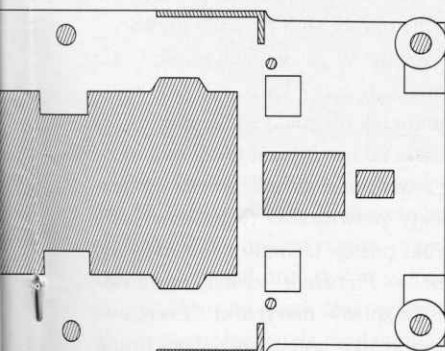
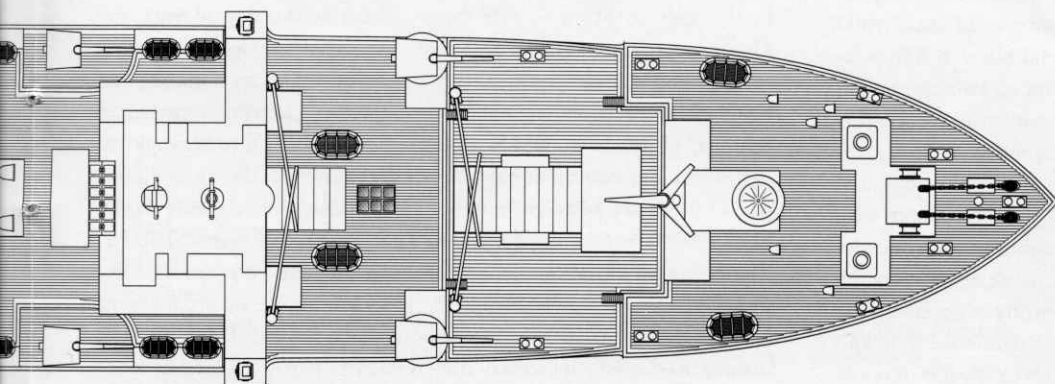
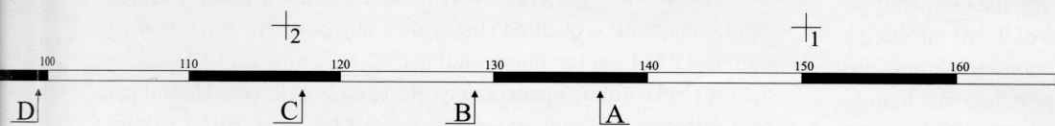
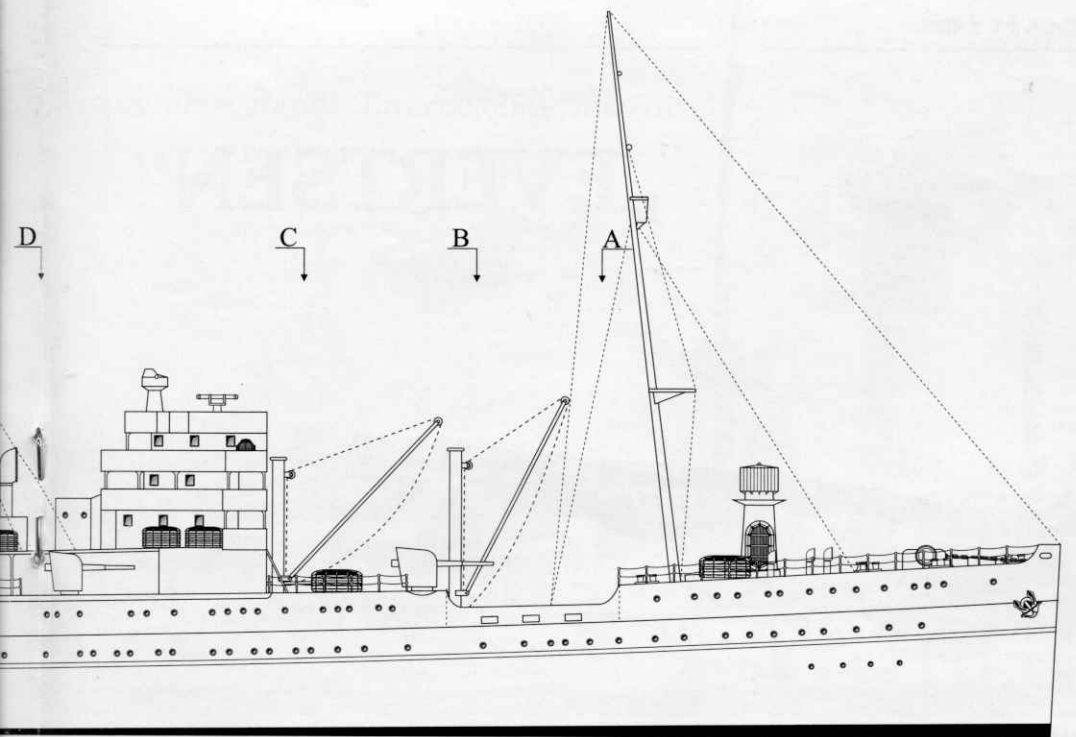
Skala 1:500

Arkusz 2/2



Mikromodels are small scale models of ships and other vessels. They are used for research and development in the field of ship design and construction. The models are built to scale and are used to study the hydrodynamic and structural characteristics of the vessels. They are also used for training and education in the field of ship design and construction.





F-F

fol. Internet

Holenderski pancernik obrony wybrzeża

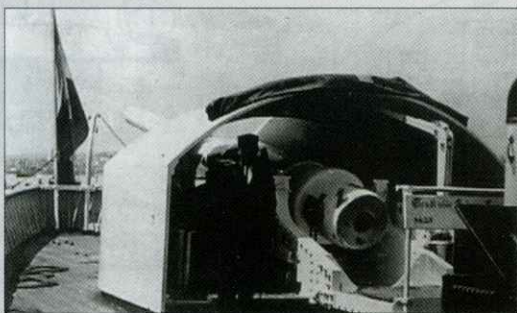
„EVERTSEN”



Pod koniec XIX wieku Królestwo Holandii stanęło przed poważnym problemem modernizacji swoich sił morskich. Szczególną uwagę zwracała słabość sił morskich broniących metropolii. Trzonem marynarki holenderskich w tym czasie było kilka pancernych taranowców, zbliżonych konstrukcyjnie do jednowiekowych monitorów znanych z czasów amerykańskiej wojny secesyjnej. Służbę w koloniach pełniły nieopancerzone krążowniki (fregaty) z pełnym ożaglowaniem. Pod koniec lat 80-tych XIX wieku holenderscy konstruktorzy korzystając z pomocy swoich niemieckich kolegów przygotowali projekt nowych pancerników obrony wybrzeża. Nowe jednostki musiały być uzbrojone w najnowsze i największe działa jakie znajdowały się na wyposażeniu holenderskiej marynarki i przede wszystkim miały mieć na tyle wysoką wolną burtę, aby bezpiecznie móc pływać po oceanie (domyślnie dopłynąć do Holenderskich Indii Zachodnich). Charakterystyczną cechą wszystkich holenderskich pancerników obrony wybrzeża było składane metalowe nadburcie, mające poprawić dzielność morską i chronić pokład przed zalewaniem falami. Projekt nowych okrętów został ukończony w 1893 roku. W następnym roku w trzech największych stocznich holenderskich położono stępki pod trzy pancerniki: „Piet Hein”, „Kortenaer” i „Evertsen”. Pancerniki te budowały

odpowiednio stocznie: stocznia marynarki wojennej w Amsterdamie, stocznia De Schelde w Vlissingen i zakłady Wilton-Fijenoord w Schiedam.

Pancernik „Evertsen” rozpoczęto budować na początku 1893 roku. Oficjalna uroczystość wodowania miała miejsce 29 września 1894 r.



fol. Internet

w obecności licznych gości, w tym także członków rodziny królewskiej. Pancernik wszedł do służby dwa lata później. Okręt przy wyporności 3464 ton (wymiary kadłuba: dł. 86,2 m, szer. 14,33 m, zan. 5,23 m) był solidnie opancerzony. Burtę na śródokręciu chronił pancierz grubości 150 mm wykonany ze stali Harveya. Bliżej dziobu i rufy pancierz ten miał grubość do 100 mm. Barbety dziobowej wieży miały grubość 240 mm, tyle samo co stanowisko dowodzenia. Pokład pancerny miał grubość 55 mm. „Evertsen” został uzbrojony w trzy działa kal. 210 mm/L 35. Dwa znajdowały się na wspólnej barbecie w części dziobowej. Chroniła je tarcza wykonana w zakładach Kruppa, podobna konstrukcyjnie do wież jakie zainstalowano na niemieckich pancernikach typu „Brandenburg”. Działo kal. 210 mm po raz pierwszy zastosowano na niezbyt udanym krążowniku kolonialnym „Sumatra” ukończonym w 1891 roku. Na rufie działa kal. 210 mm było chronione maską obronną. Podobne maski lecz tylko mniejsze chroniły dwa działa kal. 150 mm stojące na śródokręciu. Lżejsze działa rozmieszczono na pomostach i marsach bojowych na masztach. Napęd zapewniały dwie maszyny parowe o łącznej mocy 4700 KM. Maksymalna prędkość jaką okręt uzyskał na próbach nie przekraczała 16 węzłów. W praktyce okręty tego typu nie pływały z prędkością większą niż 14 - 15 węzłów. W zasobniach mieściło się 289 ton węgla. Załoga okrętu składała się z 263 ludzi.

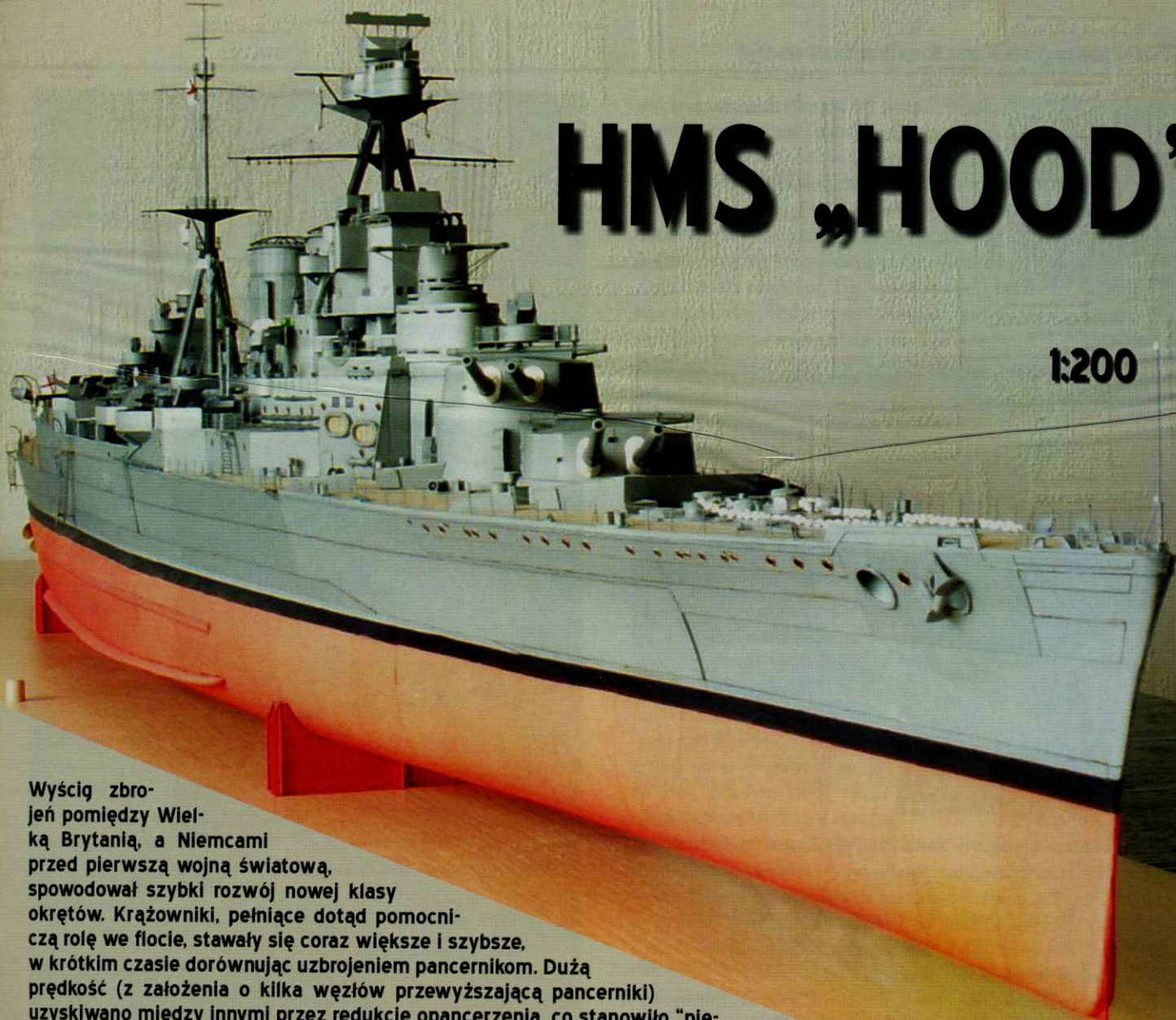
Pancernik „Evertsen”, podobnie jak bliźniaki spełniał monotonną służbę szkoleniową przez prawie 20 lat. Pływał także do holenderskich kolonii w Ameryce oraz z wizytami kurtuazyjnymi do licznych portów europejskich. Niestety rozwiązania techniczne jakie zastosowano na okręcie oraz szybki postęp techniki spowodowały, że dwa okręty tego typu „Evertsen” i „Piet Hein” zostały odstawione do rezerwy już w roku 1912. Ze spisów marynarki „Evertsen” został skreślony 1 stycznia 1913 r. i krótko potem sprzedany firmie złomowej. Rok później podobny los spotkał pancernik „Piet Hein”. Tylko „Kortenaer” doczekał wybuchu I wojny światowej. W jej trakcie pancernik wykonywał zadania pomocnicze wspierając siły morskie broniące neutralności Holandii. Ze służby został wycofany w 1920 roku, po czym został złomowany.

Pancerniki typu „Evertsen” były pierwszymi pancernikami holenderskimi i jednostkami dosyć nowoczesnymi jak na swoje czasy. Na ich konstrukcji wzorowano dwa kolejne typy okrętów tej klasy „Königin Regentes” i „Tromp”.

Michał Glock

HMS „HOOD”

1:200



Wyścig zbrojeń pomiędzy Wielką Brytanią, a Niemcami przed pierwszą wojną światową, spowodował szybki rozwój nowej klasy okrętów. Krążowniki, pełniące dotąd pomocniczą rolę we flocie, stawały się coraz większe i szybsze, w krótkim czasie dorównując uzbrojeniem pancernikom. Dużą prędkość (z założenia o kilka węzłów przewyższającą pancerniki) uzyskiwano między innymi przez redukcję opancerzenia, co stanowiło „piętę achillesową” tych jednostek. W ten sposób stworzono nową klasę okrętów: krążowniki liniowe. Krążownik liniowy HMS „Hood” był jednym z najsłynniejszych okrętów brytyjskiej Royal Navy. Stępkę pod niego położono 1 września 1916 r. w stoczni John Brown & Co. w Clydebank. W momencie oddania do służby w 1920 roku, był jednym z największych i najszybszych okrętów wojennych tej klasy na świecie. W listopadzie 1923 roku wziął udział w rejsie reprezentacyjnym dookoła świata. Stał się przez to najbardziej „medialnym” i rozpoznawalnym okrętem floty brytyjskiej. 24 maja 1941 r. cały świat obiegła szokująca informacja: „Hood zatopiony”! Podczas bitwy w Cieśninie Duńskiej, salwa z armat niemieckiego pancernika „Bismarck” znalazła drogę do komór amunicyjnych „Hood’a”. Okręt wyleciał w powietrze, tonąc w ciągu minuty. Z całej załogi uratowało się tylko trzech marynarzy. HMS „Hood” stał się grobowcem dla 1418 osób...

Model okrętu powstał na podstawie wycinanki z wydawnictwa AH nr 3 (II wydanie). W trakcie budowy okazało się, że większość elementów modelu wymaga przeróbki lub nowego opracowania. Ponieważ model miał być w założeniu niemalowany, elementy zaprojektowane od nowa drukowałem na fragmentach wycinanki, ażeby poszczególne detale modelu nie różniły się między sobą kolorem i fakturą kartonu (pociąłem w ten sposób 3 wycinanki „Hood’a”). Pod koniec budowy okazało się, że z oryginalnego opracowania niewiele pozostało - ot taki „standard inaczej”. Przeróbki wykonałem na podstawie fotografii i rysunków z publikacji poświęconych temu okrętowi z serii: „Profile Morskie”, „Anatomy Of The Ship” i z wyd. AJ-PRESS.

KADŁUB

Szkielet wyciąłem z 2 mm tektury. Wregi w części podwodnej kadłuba rozrysowałem od nowa, bowiem oryginalne miały niewłaściwy kształt. Wszystkie elementy skleiliśmy klejem Pattex. Fotogra-



fia pokazuje (zaznaczone czerwonym kółkiem) błędy oryginalnego projektu. Na tym etapie wyciąłem i przymierzyłem do szkieletu oklejki burt. Okazało się, że żadna nie posiada wymaganego kształtu i niemożliwe jest prawidłowe oklejenie kadłuba. Dodatkowej korekty wymagały (kształt i umiejscowienie) kluzы kotwiczne. Zapadła więc decyzja o całkowitej przeróbce burt. Postanowiłem wykonać pas pancerny na burtach, kabel demagnetyzacyjny i wyciąć bulaje (wszystko to w celu zamaskowania błędów wycinanki).

Przestrzenie międzywregowe

wypełniłem blokami wyciętym z płyty izolacyjnej stosowanej w budownictwie, dostępnej w postaci żółtej pianki. Jest bardzo łatwa w obróbce, wspaniale szlifuje się ją papierem ściernym. Po oszlifowaniu pianki do kształtu wręg, całość okleiłem brystolem z bloku technicznego, w wyniku czego otrzymałem w ten sposób coś w rodzaju „surówki” kadłuba. Za pomocą szpachli i papieru ściernego zlikwidowałem wszystkie nierówności. Odrysowałem na tak przygotowanym kadłubie konstrukcyjną linię wodną i położenie oklejek dna. Same oklejki postanowiłem wykonać od podstaw z czerwonego brystolu. Następnym etapem było przyklejenie burt pierwszej war-



stwy i elementów uplastyczniających, które maskowały jednocześnie błędy opracowania. Zrobiłem okucia bulajów i okapy z drutu miedzianego. Wyciąłem również i wyszpaclowałem nowe kluzы kotwiczne. Teraz przyszła pora na oklejki dna. Wykonałem je

wstępnie z kalki technicznej. Paski kalki przykładalem do kadłuba i odrysowywałem poszczególne oklejki wg. wcześniej naniesionych ołówkiem linii. Tak uzyskane kontury przeniosłem na brystol. Gotowe elementy poszycia kleiłem do kadłuba na Butapren, pasując na styk do burt. Następnie dokleiłem stępki przeciwpochyłowe, ster i podstawy wałów napędowych (wykonane od podstaw).

Kołpaki śrub napędowych wytoczyłem z drewna. Łopaty wyciąłem z brystolu i przykleiłem do kołpaków na Super Glue. Całość



pomalowałem w kolorze miedzi i polakierowałem lakierem bezbarwnym. Na tak przygotowany kadłub nakleiłem drugi pokład, trasując jednocześnie tępa igłą jego deski.

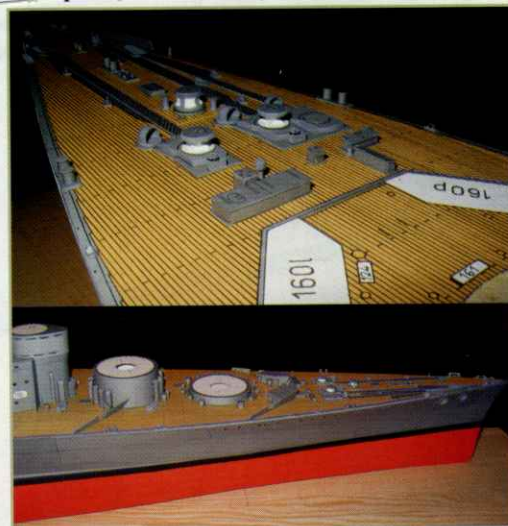
Dodałem obramowania kluz kotwicznych i pas demagnetyzacyjny.

PIERWSZY POZIOM NADBUDÓWEK I POKŁADY

Wszystkie nadbudówki postanowiłem uplastyczyć poprzez wycięcie bulajów, naklejenie drzwi i wykonanie poręczy. Do każdej z nich dorobiłem we własnym zakresie szkielet. I tutaj nie obyło się bez poprawek. Praktycznie żadna oklejka nie pasowała do swojego obrysu na pokładzie i do sąsiadujących elementów. W tym momencie przyszedł pierwszy poważny kryzys. Mało brakowało, a model



wylądowały w koszu. Nie miałem ochoty spędzić następnego roku nad oporną materią, kiedy co chwilę dosłownie pojawiały się nowe,



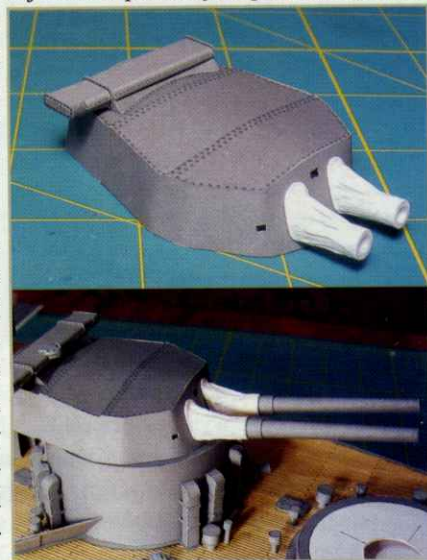
świetne opracowania interesujących jednostek. Wtedy zapadła decyzja, że zamiast poprawiać coś z mizernym skutkiem, dlaczego nie zaprojektować wszystkiego samemu? Na pierwszy ogień poszło całe wyposażenie pokładu dziobowego i rufowego

(kabestany, pachołki itp.).

ARTYLERIA GŁÓWNA

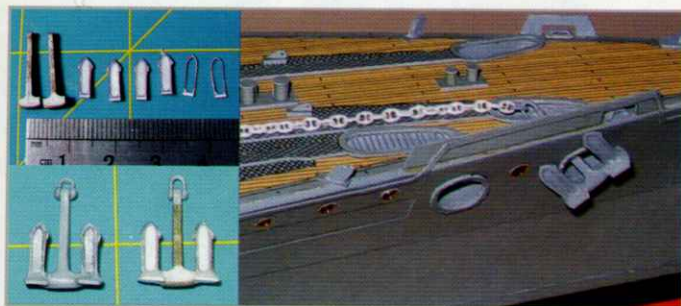
Wieżę artylerii głównej 381mm powstały na podstawie planu z „Anatomy of the Ship”.

Żeby wykonać w miarę realistyczne fartuchy, postanowiłem zrobić osobno odcinek lufy schowany pod fartuchem. Stanowił on stelaż, na którym wykonałem imitację fartucha z chusteczki higienicznej nasączonej rozrzedzonym Patexem. Całość pomalowałem na biało i wkleiłem w wieżę. Lufy zwinąłem wykorzystując papier z wycinanki i sklepiłem na styk z fartuchami, dodając jednocześnie w miejscu łączenia pierścieni z drutu, który zamaskował ewentualną szczelinę.



KOTWICA I ŁAŃCUCH KOTWICZNY

Kotwicę zaprojektowałem z kilku elementów. Trzon powstał z tektury 2 mm nasączonej Super Glue, którą później oszlifowałem nadając jej właściwy kształt. Ucho wykonałem jako ruchome, aby kotwica z łańcuchem mogła naturalnie ułożyć się w kluzie. Łańcuch powstał wg. przepisu z 2 nr. „Modelarstwa Okrętowego” - oczko łańcucha z drutu miedzianego 0,3 mm, poprzeczka 0,2 mm. Sporo



pracy, ale satysfakcja z własnoręcznie wykonanego łańcucha gwarantowana.

MASZT I NADBUDÓWKA GŁÓWNA

Cała konstrukcja oparta jest na trójpalcowym maszcie. Problemem było rozrysowanie otworów na poszczególnych platformach tak, aby po złożeniu nadbudówki w całość można było wsunąć w nie kolumny masztu. Musiałem pójść na kompromis wykorzystując gotowe siatki głównej bryły i do niej pasować wykonane przeze



mnie elementy (dach, międzypokłady, zejściówki itp.). Sam dodatkowo wykonałem od podstaw górną platformę obserwacyjną z radarem. Główna reja masztu powstała z bambusowego patyczka i drutu miedzianego. Zamontowałem od razu na niej uszka z drutu 0,1 mm, aby w późniejszym etapie budowy przeciągnąć przez nie olinowanie. Uszka te mają średnicę 0,2 mm. Górną część masztu pomalowałem na czarny mat.

Wykonałem również dalmierze - ich brezentowy dach imituje (podobnie jak w wieżach artylerii głównej) chusteczka higieniczna. Okleiłem ją na stelażu z kartonu, nasączyłem Patexem i pomalowałem na biał.

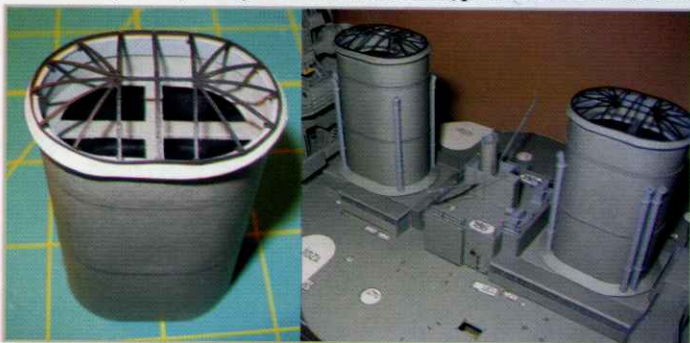


Według "Profilu Morskich" na pokładach nadbudówki zainstalowane były lornety. Wykonałem je w modelu z drutu i cienkiego papieru. Najprawdopodobniej nie powinno ich tam być, ewentualnie nie w takim kształcie. Niestety nie dotarłem do odpowiednich materiałów i zostawiłem je na modelu.



KOMINY I NADBUDÓWKA ŚRÓDOKRĘCIA

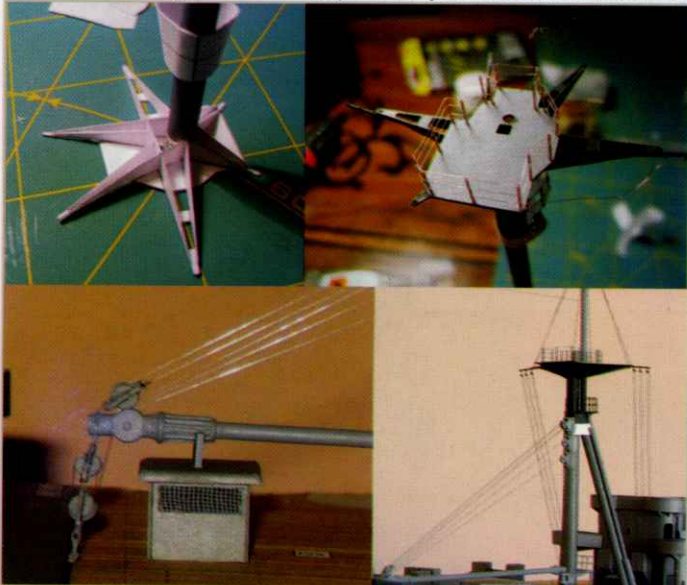
Główna bryła kominów powstała z oryginalnego elementu wycinanki. Zrobiłem od nowa okapy, wewnątrz komina i kratę. Przewody wentylacyjne wykonałem z plastikowych patyczków z wacików do uszu, których końcówki uformowałem na gorąco. Nadbudówkę pomiędzy kominami wykonałem wykorzystując element z wycinanki. Kratki wentylacyjne wywietrzników u podstawy komina to siatka ze wstążki używanej w kwaciarni, którą pomalowałem na kolor



szary i przykleiłem na czarny karton. Tak przygotowaną kratkę przykleiłem do ścianki wywietrznika od środka.

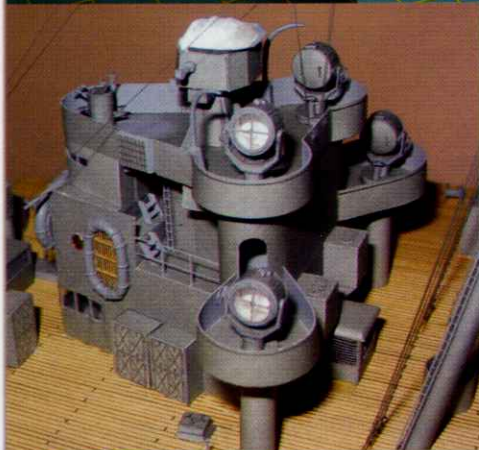
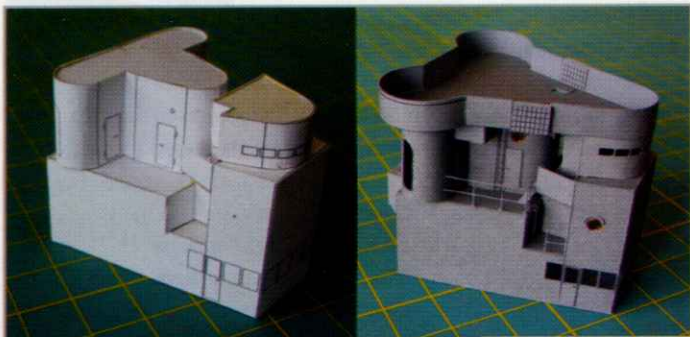
MASZT I NADBUDÓWKA RUFOWA

Elementy te zbudowałem od podstaw korzystając z "Profilu Morskich". Reling wykonany jest (jak prawie w całym modelu) z drutu miedzianego 0,3 i 0,1 mm. Bom ładunkowy wykonałem z rurki mosiężnej. Spawy imituję drut miedziany przyklejony na Super Glue i zalany rzadkim Patexem. Ponieważ maszt jest mocno wyeksponowany w modelu, postarałem się aby był możliwie wiernie odwzorowany. Tu pojawił się po raz pierwszy problem z olinowaniem. Wykonałem je z żyłki 0,08 mm i pomalowałem na ciemnoszary kolor. Po pewnym czasie żyłka naprężyła się tak mocno, że powyginała reyki masztu w dół. Przyczyną mogło być działanie farby lub zmiana warunków (temperatura, wilgotność). Wykonując olinowanie po raz drugi, starałem się gdzie to tylko możliwe malować li-



nki przed naciągnięciem i nie naprężać ich zbyt mocno. Także wsporniki reji wzmocniłem podklejając dodatkowym brystolem i nasączyłem je Super Glue.

Poprawność mojego projektu rufowej nadbudówki sprawdziłem klejąc najpierw surówkę. W wersji końcowej dodałem bulaje i

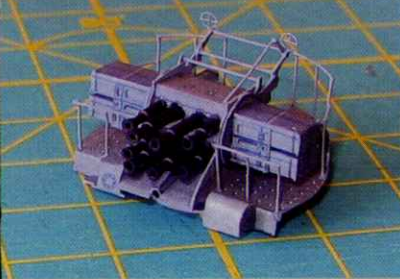
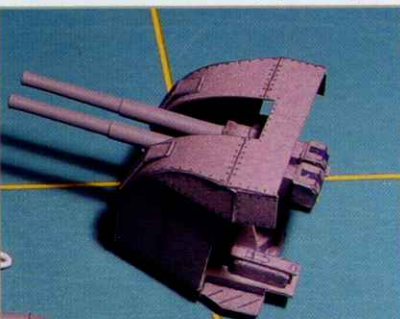


drabinki. Całość uzupełniłem o reflektory, tratwy ratunkowe i inną drobnicę. Jej częścią był dalmierz znajdujący się na pokładzie nadbudówki. Z dumą przykleiłem go na miejsce. Wykonałem celownik i inne drobiazgi. Spędziłem nad nim kilka dni. I nagle olśnienie! Przecież jest za duży! Jak to się mogło stać? Okazało się, że w "Profilach Morskich" pokazano go w skali 1:100, a ja nie przeskalowałem rysunku! Oto wszystkie moje problemy z wykonaniem tak małych elementów okazały się błahostką: musiałem wykonać dalmierz dwa razy mniejszy...

drabinki. Całość uzupełniłem o reflektory, tratwy ratunkowe i inną drobnicę. Jej częścią był dalmierz znajdujący się na pokładzie nadbudówki. Z dumą przykleiłem go na miejsce. Wykonałem celownik i inne drobiazgi. Spędziłem nad nim kilka dni. I nagle olśnienie! Przecież jest za duży! Jak to się mogło stać? Okazało się, że w "Profilach Morskich" pokazano go w skali 1:100, a ja nie przeskalowałem rysunku! Oto wszystkie moje problemy z wykonaniem tak małych elementów okazały się błahostką: musiałem wykonać dalmierz dwa razy mniejszy...

ARTYLERIA ŚREDNIA I PRZECIWOLOTNICZA

Przy budowie armat 102 mm poszedłem na łatwiznę i wykorzystałem gotowe siatki z modelu *ORP "Krakowiaka"* (wyd. AH). Artylerie przeciwlotniczą 40 mm (ośmiolufową) i 12,7 mm (czterolufową) wykonałem od podstaw. Do pierwszych dwóch kupiłem lufy wytoczone z mosiądzu. Do poczwórnych karabinów maszynowych 12,7 mm lufy musiałem wykonać samodzielnie, bo



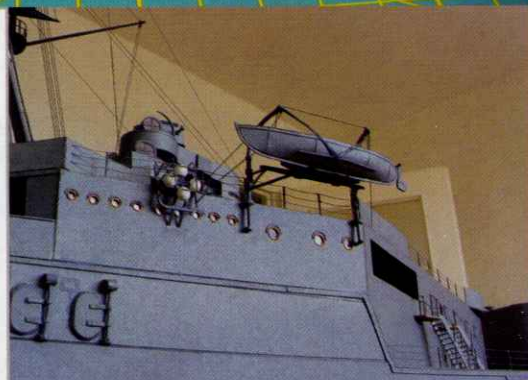
gotowe okazały się za duże. Na rdzeń z drutu miedzianego 0,2 mm nawinałem cienki papier który imitował lufę. Drucik obciąłem tak, żeby wystawał ok. 3 mm. Igłą lekarską o średnicy 1 mm wyciąłem z cienkiego papieru krążki. Przykleiłem je na końcu drucika i zalałem Patexem i tak powstał tłumik karabinu.

MOTORÓWKI, SZALUPY

Wszystkie zaprojektowałem od nowa. Przy budowie części z nich wzorowałem się na motorówkach z modelu *HMS "King George V"* z wyd. AH. Dużo uwagi poświęciłem szalupom na żurawi-



kach rufowych. Są mocno wyeksponowane i dlatego postanowiłem w miarę wiernie odtworzyć żurawiki z osprzętem. Niestety, bloczki napinające były już poza moim zasięgiem (zbyt małe abym mógł je wykonać).



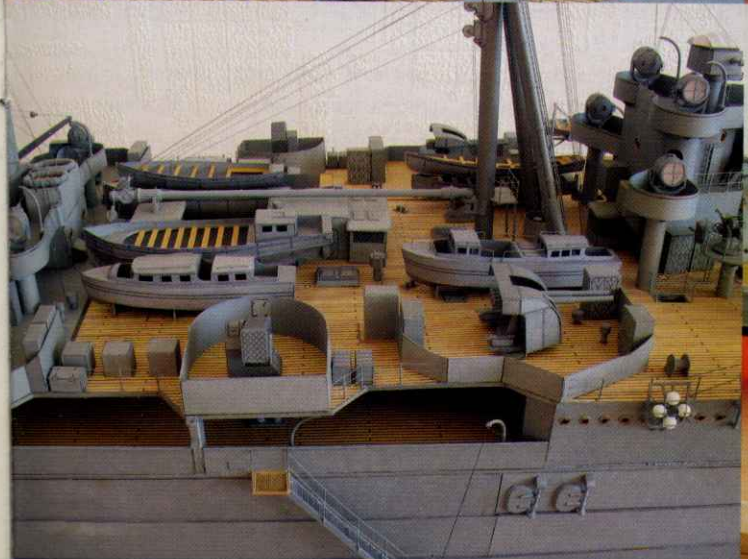
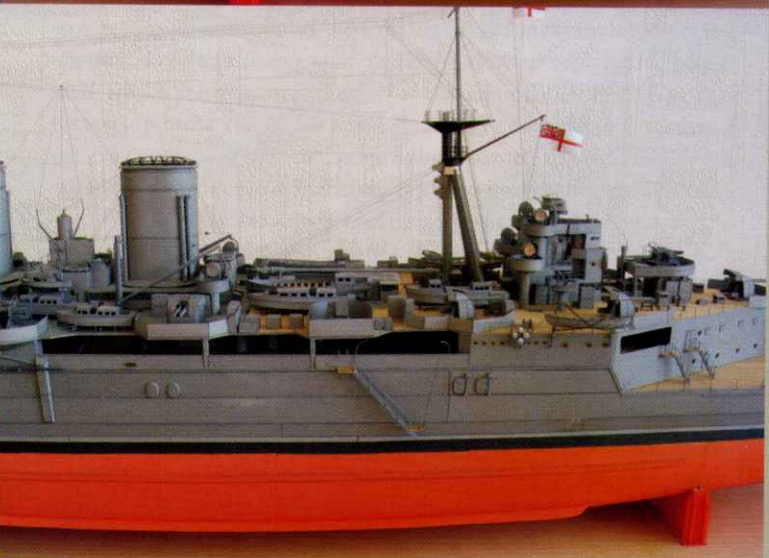
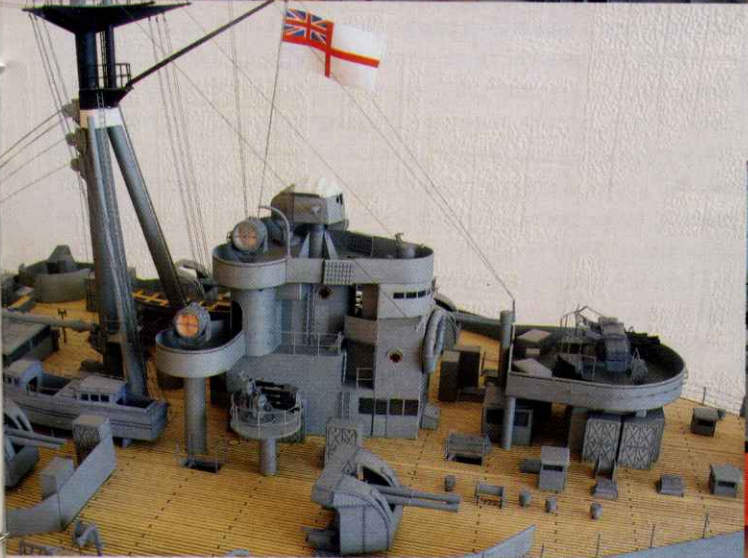
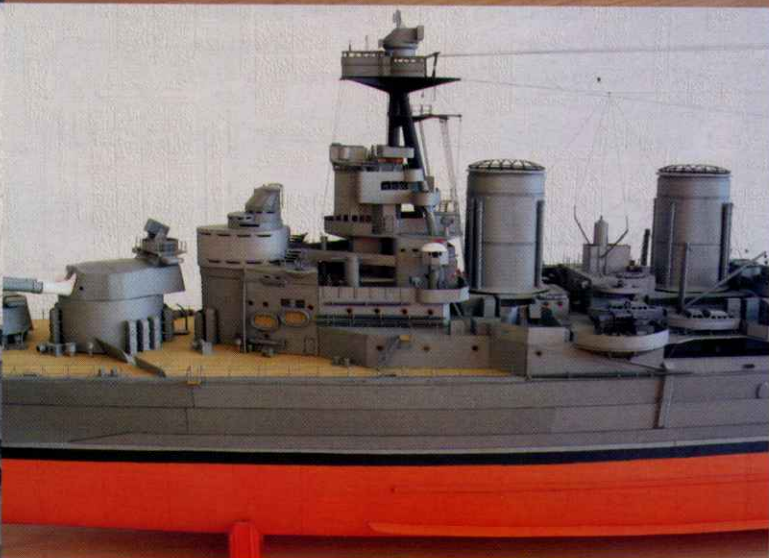
PRACE WYKOŃCZENIOWE

Pozostało już tylko uzupełnić wyposażenie pokładów. Reling pokładu wykonałem z drutu 0,3 mm (słupki) i żyłki 0,08 mm. Na "*Hoodzie*" tak jak i na innych okrętach, część słupków posiadała dodatkowe ukośne podpórki, które wzmocniały konstrukcję. Okazało się, że przy relingu wykonanym z żyłki wzmocnienia te są nieodzowne, bowiem inaczej żyłka powyginała by słupki. Na flagsztoku rufowym zawisła latarnia i bandera. Na burtach przykleiłem trapy. Oficjalnemu zakończeniu budowy towarzyszyło zawieszenie flagi admirałskiej na maszcie głównym.

PODSUMOWANIE

Budowa modelu krążownika liniowego *HMS "Hood"* zajęła mi prawie pięć lat. "Pod nóż" poszły trzy wycinanki. Zdążyłem się dwa razy przeprowadzić, zmienić stan cywilny i zostać ojcem. Mimo iż jest to już model wiekowy, pełen błędów, to i tak pozostanie dla mnie na zawsze modelem wyjątkowym. Obecnie wycinanka ta posiada jedynie wartość kolekcjonerską. Ceny jej na Allegro oscylują w granicach 100 PLN za egzemplarz. Osobiście odradzam budowę tego modelu. Pomijając błędy merytoryczne, model w wersji standard jest praktycznie niewykonalny. Pozostaje jedynie czekać, może któryś z wydawców pokusi się o ponowne wydanie modelu *HMS "Hood'a"*, ale już według współczesnych standardów?

Michał Blajda



Tytuł: **Schwarze Gesellen Torpedoboote bis 1914**
 Autor: **Harald Fock**
 Wydawca: **Koelers Verlagsgesellschaft**
 Rok wydania: **2004**
 ISBN: **3-782201930**



W moim cyklu artykułów dotyczących porad dla mikromodelarzy, niezmiennie staram się namawiać i zachęcać do wzbogacania swoich kolekcji modelami lekkich okrętów i taka zachęta ma swoją wartość także w przypadku modelarzy budujących nie tylko w skali „mikro”. Materiały dotyczące takich jednostek można spotkać stosunkowo często i stosunkowo o różnej jakości. Usystematyzowanie tej wiedzy w zakresie jednostek torpedowych podjął się swego czasu Harald Fock, co zaowocowało cyklem siedmiu tomów ujętych w trzy serie:

- I **Schwarze Gesellen** - t.1 „Torpedoboote bis 1914”, t.2 „Zerstörer bis 1914”;
- II **Z-vor!** - t.1 - 1914 - 1939, t.2 - 1940 - 1945;
- III **Schnellboote** - t.1 - do 1939 r., t.2 - 1939 - 45, t.3 - po 1945 r.

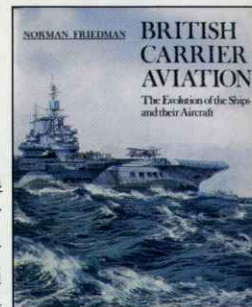
Dziś pozwolę sobie przybliżyć pierwsze ze wspomnianych opracowań, tom poświęcony torpedowcom do roku 1914, a więc do wybuchu I wojny światowej. Materiał zawarty w książce został przez autora usystematyzowany w sposób, który powielany jest również w następnych tomach, co niewątpliwie ułatwia lekturę czy ewentualne poszukiwania. W omawianym dzisiaj tomie materiał ten rozmieszczono na 330 stronach tekstu (w języku niemieckim), ilustrowanego 144 planami (rzuty boczne, pokładów, przekroje) i szkicami uzupełnionych wkładkami zawierającymi „ponadformatowe” plany oraz 145 unikatowymi zdjęciami. Sam tekst podzielił autor (poza wstępem dotyczącym ogólnego rozwoju broni torpedowej) na rozdziały omawiające rozwój torpedowców w poszczególnych marynarkach (wszystkich istniejących w omawianym okresie). Część końcową, wcale nie małą bo rozpoczynającą się od 201 stron, rozpoczyna tyle ciekawy, co bardzo rzadko spotykany rozdział dotyczący organizacji, taktyki, manewrów, sygnalizacji i organizacji zespołów torpedowych na przykładzie marynarki niemieckiej.

Szczególną moim zdaniem wartość posiadają zaczynające się od 270 strony załączniki. Zawierają one mianowicie zestawienia wszystkich zbudowanych w owym czasie torpedowców wraz z podstawowymi danymi technicznymi (szczegółowo wszystkie jednostki są opisane w teście zasadniczym), w podziale na poszczególne marynarki i usystematyzowane chronologicznie. Inne załączniki w tej części książki systematyzują nam omawiane torpedowce wg. stoczni w których były budowane, co jest o tyle istotne, że kilka przodujących i specjalizujących się w dziedzinie okrętów torpedowych zakładów dostarczało jednostek dla wielu flot i tak np. jednostki budowane przez brytyjską stocznnię Yarrow, czy francuską Normand'a możemy spotkać pod kilkoma różnymi banderami, co Harald Fock bardzo starannie i szczegółowo nam opisuje.

Książka jest pod każdym względem warta polecenia, a moim zdaniem dla modelarzy wręcz nieoceniona. Jedyne mankament pracy H. Fock'a to jej mała dostępność. Wydana ponad ćwierć wieku temu praca, dostępna jest dzisiaj tylko jako pozycja antykwaryczna. Obecnie dzięki rozpowszechnieniu aukcji internetowych można ją czasem upolować zwłaszcza na witrynach niemieckich antykwariatów czy na niemieckiej wersji **E-BAY** www.e-Bay.de. Cena będzie oczywiście zależna od aukcji. Ja zachęca do poszukiwań i polecam.

Andrzej Brożyna

Tytuł: **British Carrier Aviation**
The Evolution of the Ships and their Aircraft
 Autor: **Norman Friedman**
 Wydawca: **Conway Maritime Press**
 Rok wydania: **1998**
 ISBN: **0-85177-488-1**



Dziś chciałbym polecić szczególną książkę dla węższego grona modelarzy okrętowych, a mianowicie dla tych, których interesują brytyjskie lotniskowce i okręty lotnicze. Norman Friedman jest zapewne znany wszystkim miłośnikom okrętów wojennych jako specjalista od historii okrętów US Navy, jednak od czasu do czasu pojawia się też publikacja tegoż autora dotycząca okrętów innych flot świata.

Sporych rozmiarów książka (25 x 30 cm i 384 stron objętości) zawiera wszystko co najważniejsze w dziedzinie lotniskowców Royal Navy, od początków brytyjskiego lotnictwa morskiego, po lata osiemdziesiąte i wojnę o Falklandy w 1982 roku. Pomijając bardzo rzetelnie opracowaną stronę merytoryczną książki, a więc zagadnienia związane z genezą, projektowaniem i budową poszczególnych generacji lotniskowców (oraz wszelkiej maści jednostek lotniczych Royal Navy), a także losami okrętów, dla modelarzy znajdzie się w niej naprawdę wiele „dobra”. Najcenniejszą rzeczą są znakomitej jakości rysunki - plany generalne, ale i przekroje wielu lotniskowców autorstwa A.L. Ravena oraz A.D. Bakera. Szczególnie cenne są planiki jednostek z lat I wojny światowej: HMS „Argus”, HMS „Engadine”, HMS „Pegasus”, HMS „Ark Royal”, czy HMS „Ben-my-Chree” oraz starych lotniskowców z okresu II wojny światowej: HMS „Hermes”, HMS „Eagle”, HMS „Furious”, czy HMS „Glorious”, do których materiałów można rzec jest jak na lekarstwo.

Poza jednostkami zbudowanymi, znajdziemy także wiele opisów i ilustracji dotyczących okrętów planowanych czy niezbudowanych. Także szeroka tematyka lotniskowców eskortowych Royal Navy znajduje w książce Friedmana wiele miejsca.

Na uwagę zasługują również zdjęcia, które są cennym uzupełnieniem treści książki. Wiele zdjęć naprawdę pomoże modelarzom w ustaleniu detali wyglądu zewnętrznego, a przede wszystkim malowania brytyjskich lotniskowców i okrętów lotniczych w okresach obu wojen światowych. Szczególnie cenne są tu zdjęcia lotniskowców eskortowych. Znakomitej jakości papier sprawia, że jakość tych zdjęć nawet po dwudziestu latach jest bez zastrzeżeń. Słowem, dla każdego coś dobrego.

Końcowa część książki omawia lotniskowce powojenne, aż po lata osiemdziesiąte i budowę znajdujących się wciąż w służbie lotniskowców typu „Invincible”. Znajdziemy także informacje o samolotach używanych na lotniskowcach i ich dane techniczne oraz tabelarne zestawienia danych wszystkich brytyjskich okrętów lotniczych z lat 1912 - 1982.

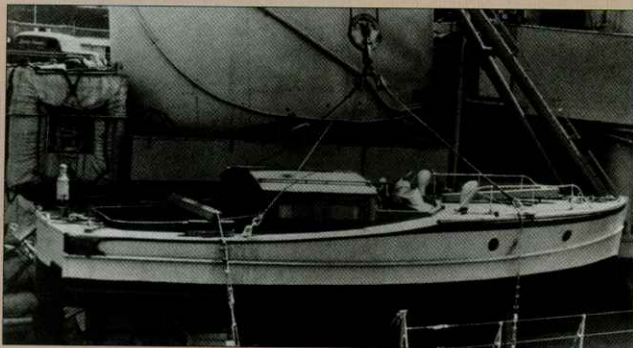
Omawiana dziś książka jest dziś dość drogą pozycją, jednak wartą zakupu, bowiem stanowi kompleksowe opracowanie tematu brytyjskich lotniskowców. Książka Friedmana ma już 20 lat i jest troszkę trudniej dostępna niż nowe wydawnictwa. Warto więc śledzić z uwagą **E-BAY** czy **ALLEGRO**. Czasem można też spotkać ją na www.amazon.com za cenę (niestety) około 120 GBP.

Grzegorz Nowak



Niemiecki oficerski kuter motorowy

fot. Internet



fot. Internet

Wraz z wprowadzeniem do służby nowych, dużych okrętów w Reichsmarine (krążowników typu "K"), postanowiono o wyposażeniu ich w nowe pokładowe środki pływające. Większość wykorzystywanych do tej pory łodzi i kutrów była drewniana i miała napęd parowy. Tylko nieliczne duże barkasy miały silniki spalinowe, toteż wszystkie nowozaprojektowane i nowozbudowane miały być metalowe i mieć silniki wysokoprężne. Metalowe kadłuby miały znaczną przewagę nad drewnianymi, gdyż nie były tak wrażliwe na warunki atmosferyczne i w razie działań bojowych nie stwarzały takiego niebezpieczeństwa pożarowego na pokładach okrętów.

Wszystkie nowozbudowane niemieckie duże okręty artyleryjskie zostały wyposażone w zestaw kutrów przeznaczonych dla wysokich rangą oficerów oraz dowództwa samej jednostki. Jednym z tego typu kutrów wykorzystywanych na niemieckich okrętach były motorowe pinasy, budowane i wykorzystywane w dwóch wersjach: z kajutą dla pasażerów i bez kajuty (wykorzystywane na dużych niszczycielach). Motorowa pinasa będąca przedstawiona na dalszych rysunkach miała wyporność 8,5 t i wymiary: dł. 11,5 m; szer. 2,5 m i zan. 0,8 m. Silnik wysokoprężny HD o mocy 70 KM pozwalał na płynięcie z maksymalną prędkością 9 w. Wersja z kajutą przeznaczona dla wyższych rangą oficerów została wykończona drewnem tekowym. Nie chodziło tylko o estetykę, drewno tekowe jest bardzo twarde i po zaimpregnowaniu jest niewrażliwe na warunki pogodowe.

Trudno ustalić ile wyprodukowano dokładnie tego typu pinas. Wszystkie duże okręty miały na wyposażeniu jedną (krążowniki) lub dwie (pancerniki). Jak już wspomniano pinasy pozbawione kajuty wykorzystywano także na wszystkich dużych niszczycielach, a nawet niektórych dużych torpedowcach. Na wyposażeniu jednostek Kriegsmarine była także prawie identyczna, mniejsza barkasa o wyporności 5,8 t i długości 9,2 m. Bardzo podobny lecz już sporo mniejszy (wyporność 3,5 t; dł. 7,7 m; szer. 2,1 m. i zan. 0,8 m) był motorowy jol, również wykorzystywany na dużych okrętach Kriegsmarine.

Wiele kutrów, barkasów i innych pokładowych środków pływających Kriegsmarine przetrwało wojnę i było wykorzystywanych w żegludze cywilnej. Wraz z wyzwoleniem Gdyni w polskie ręce wpadły kutry z pancerników "Gneisenau" oraz "Schleswig-Holstein" i wykorzystywane były do lat 60-tych w naszej Marynarce Wojennej.

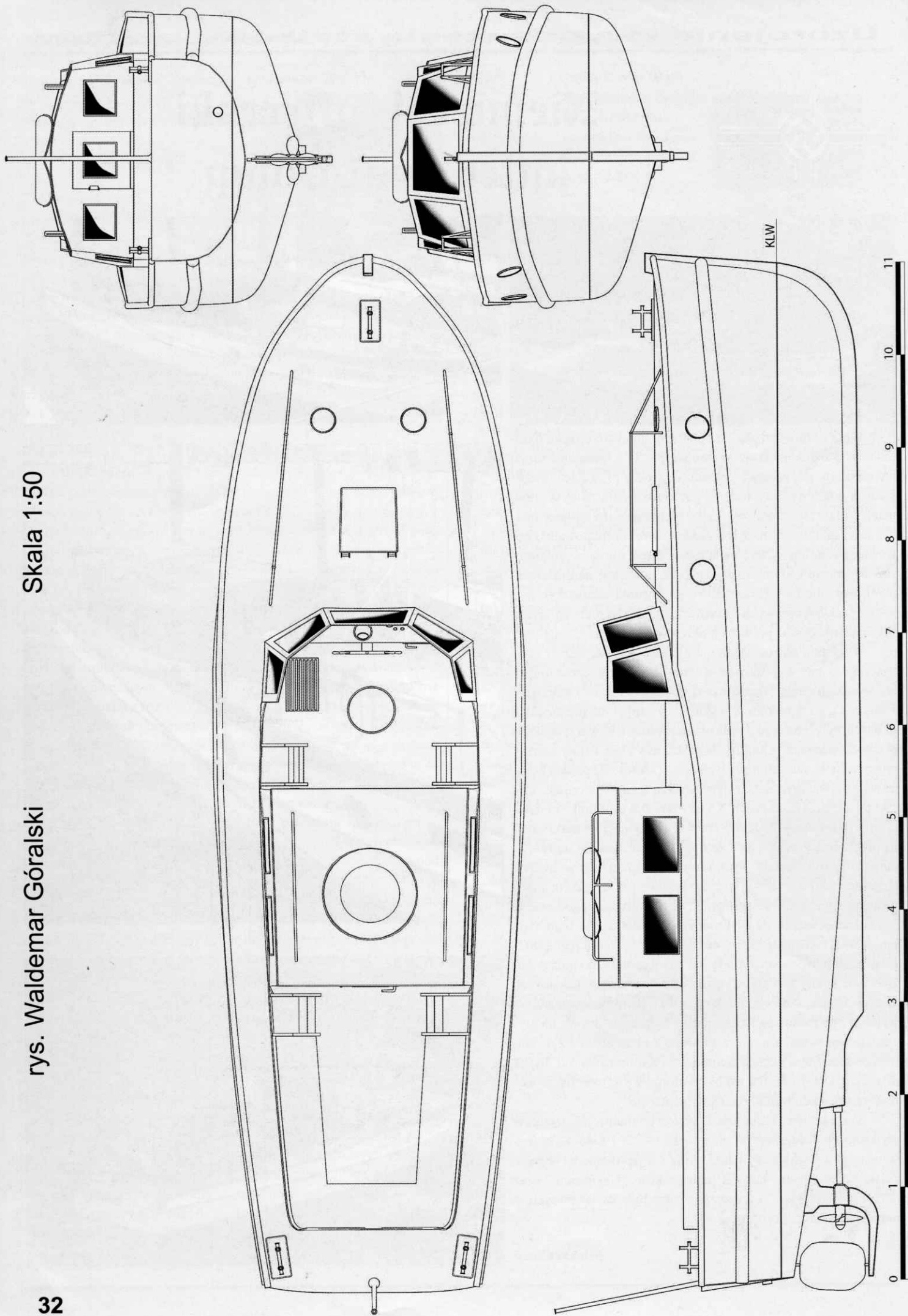
Michał Glock

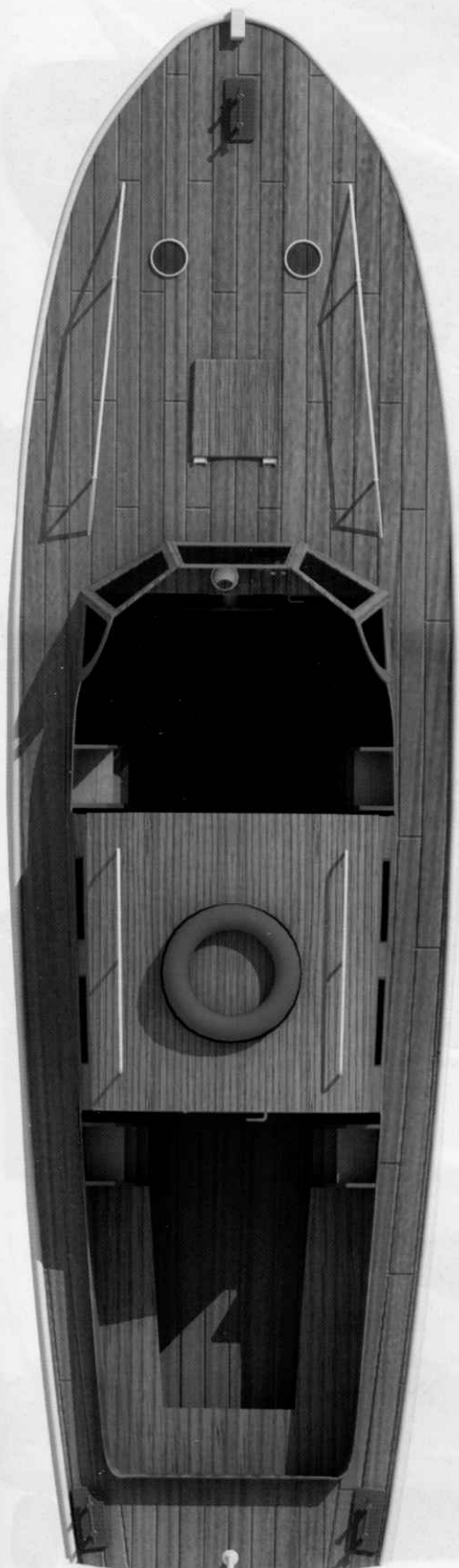


fot. Internet



fot. Internet





Grafika 3D - Waldemar Góralski

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz czasopismo "Modelarstwo Okrętowe".





Grafika 3D - Waldemar Góralski

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz czasopismo "Modelarstwo Okrętowe".





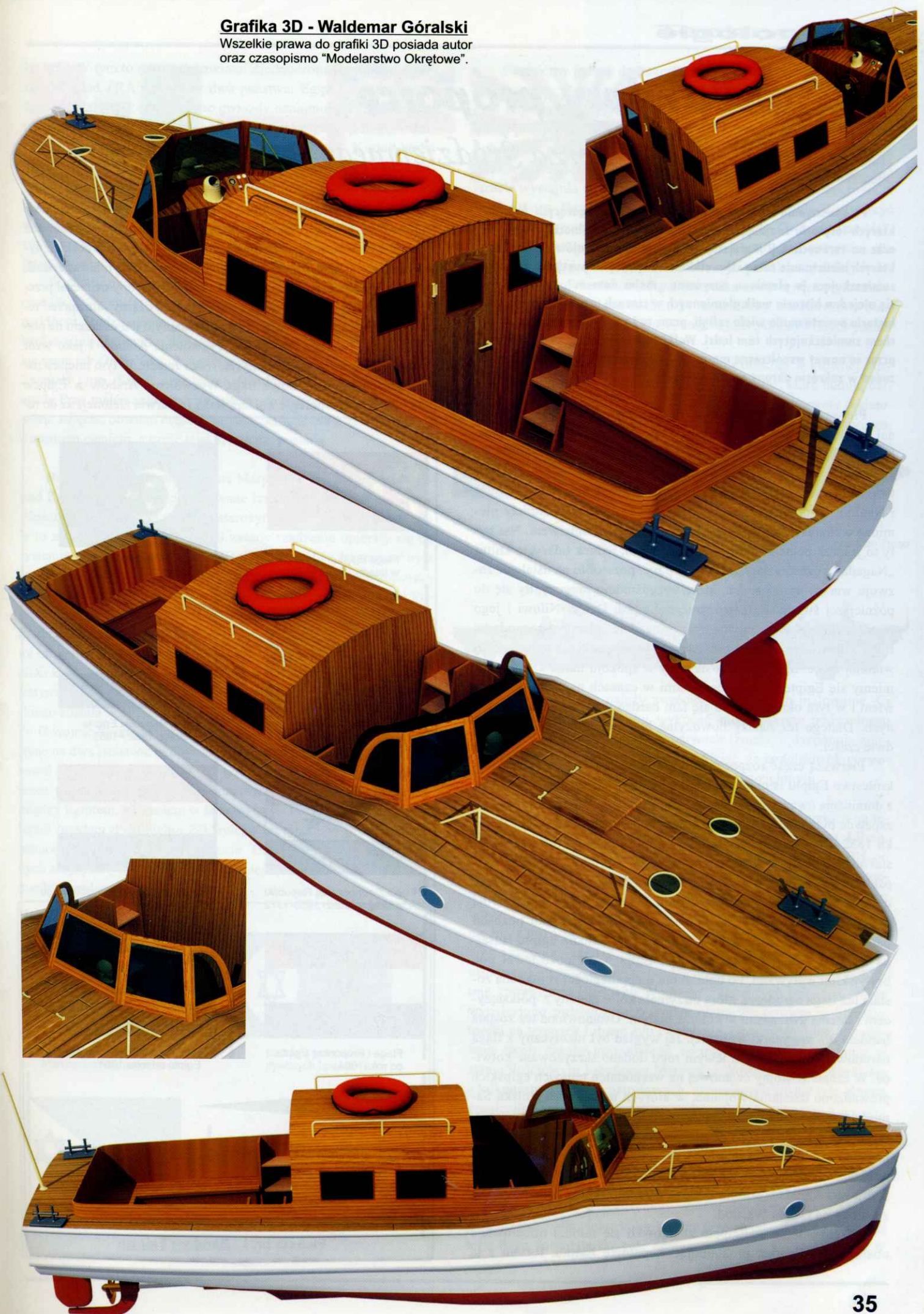
Grafika 3D - Waldemar Góralski

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz czasopismo "Modelarstwo Okrętowe".



Grafika 3D - Waldemar Góralski

Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz czasopismo "Modelarstwo Okrętowe".



Flagi, Bandery, proporce

cz. 12: kraje Morza Śródziemnego (południowe wybrzeże cz. II)

Po opuszczeniu Libii przesuwamy się w stronę „gorących krajów”, których terytoria znajdują się częściowo w Afryce Północno-Wschodniej oraz na terenach Azji Mniejszej. To gorący tygiel krajów arabskich, w których nieustannie toczą się walki o tereny niby to pustynne, ale przez zamieszkujące je plemiona nazywane „moim domem”. To tu zaczyna się niejedna historia walk plemiennych w czasach przed naszą erą, jak i historia powstawania wielu religii, przez co i walk o panowanie nad duchem zamieszkujących tam ludzi. Walki te trwają aż do chwili obecnej, przez co nawet współczesne marynarki wojenne tych krajów mają wiele zadań w zakresie obrony swych wybrzeży.

Pierwszym krajem na naszej drodze wzdłuż wybrzeży Północnej Afryki jaki napotkamy w drodze na wschód od Libii jest **Egipt**. Kraj ten jest jednym z niewielu, który może poszczycić się najstarszą znaną strukturą państwowości. Odkrycia archeologiczne potwierdzają, że już 6000 lat p.n.e., czyli pomiędzy okresami Paleolitu i Neolitu, na terenie obecnego Egiptu w Dolinie Nilu istniały plemiona o charakterze osiadłym, które parały się rolnictwem. Nie były to jeszcze pełne struktury państwowości, jednak odkrycie kultur „Nagada” z czasów 4500 - 4000 lat p.n.e. pozwoliło na ustalenie rozwoju warstw społecznych, które bezpośrednio przyczyniły się do późniejszej świetności Starożytnego Egiptu. Dzięki Nilowi i jego regularnym wylewom można było prowadzić „planową gospodarkę rolną”, dla istnienia której potrzebne były jednostki pływające po tej wielkiej rzece. My jednak zostawimy w spokoju tamte czasy i zajmujemy się Egiptem i jego banderami w czasach nam bliskich, bowiem i w tym okresie działo się tam bardzo dużo zmian historycznych. Dlatego też należy nowożytną historię Egiptu podzielić na dwie części.

Pierwszą część rozpoczniemy od początku XIX wieku. Wicekrólestwo Egiptu istniało w latach od 1804 - 1914. Było to państwo z dominacją ówczesnego sąsiada - Turcji. Flaga Państwa Egipskiego zapewne była identyczna lub bardzo podobna do flagi Turcji. W roku 1882 ustanowiona została flaga Egiptu, który od roku 1878 został ustanowiony protektorem Wielkiej Brytanii. Państwo Egipskie nosiło wówczas nazwę „Sułtanat Egipski”. Taki stan rzeczy trwał aż do roku 1922, kiedy to w dniu 28 lutego Egipt ogłosił swoją niepodległość, a pierwszym nowożytnym królem Egiptu pozostał panujący już od 5 lat Faud I (brat pierwszego Sułtana Egiptu Husajna Kamila). Pomimo niepodległości Egipt nadal pozostawał pod brytyjskimi wpływami. Po ogłoszeniu niepodległości zmieniona została też flaga narodowa, która otrzymała kolor zielony z półksiężycem i trzema gwiazdami w kolorze białym. Ustanowiona też została bandera dla marynarki wojennej. Jej wygląd był identyczny z flagą narodową lecz w górnym lewym rogu dodano skrzyżowane kotwice. W czasie II wojny światowej na wschodnich terenach egipskich prowadzono działania wojenne, w których udział brała Polska Samodzielna Brygada Strzelców Karpackich. Pomimo zmian ustrojowych na terenie Europy, Egipt po wojnie nadal pozostawał jako protektorat Wielkiej Brytanii. No cóż, nie łatwo było opuścić Anglikom doskonałe bazy dla ich marynarki wojennej oraz pozbyć się nadzoru nad Kanałem Sueskim, który wybitnie skraca podróż morską z Europy na Daleki Wschód.

W roku 1953 w Egipcie zbuntowali się młodzi oficerowie i obalili króla Faruka, proklamując Republikę Egiptu. Razem z tą

proklamacją zatwierdzono nową flagę, na której znalazły się cztery podstawowe kolory: czerwony, czarny, biały i zielony, uznawane zgodnie z zasadami panarabizmu jako kolory czterech arabskich dynastii Haszymidów, Abbasydów, Ummajadów i Fatymidów. Jednak dla osób z rządu tej młodej republiki kolor czerwony oznaczał przelaną krew, biały jasną świetlaną przyszłość, a czarny lata sprzed rewolucji. Flaga z tymi kolorami i z takim samym ich układem na płachcie została uznana jako flaga Wyzwolenia Arabów i jako wzór przyjęły ją: Egipt, Palestyna, Syria, Irak i Jemen. W tym miejscu należy przypomnieć, iż nowa flaga Wyzwolenia Arabów w Egipcie była używana równolegle ze starą flagą (o barwie zielonej) aż do ro-



Flaga Egiptu
w latach 1805 - 1922



Flaga Królestwa Egiptu
w latach 1922 - 1958



Bandera Marynarki Wojennej
w latach 1922 - 1958



Flaga Republiki Egiptu
w latach 1952 - 1958



Flaga Zjednoczonej Republiki
Arabskiej w latach 1958 - 1972



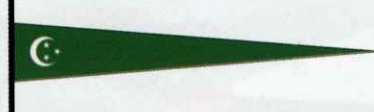
Flaga Egiptu jako samodzielnego
państwa w latach 1972 - 1984



Flaga i Proporzec Egiptu
od roku 1984



Bandera Marynarki Wojennej
Egiptu od roku 1984



Znak Dowódcy Okrętu
w latach 1922 - 1952



Znak Dowódcy Okrętu
od roku 1952

ku 1958. W tym to roku ustanowiono Zjednoczona Republikę Arabską. W skład ZRA wchodziły dwa państwa: Egipt i Syria, stąd na fladze znalazły się dwie zielone gwiazdy oznajmujące równość obu państw. W roku 1972 po rozpadzie ZRA, Egipt przyjął flagę w której na białym tle umieszczono złotego orła Saladyna. Kształt herbu Egiptu uległ ponownej zmianie w roku 1984, kiedy to nastąpiła nowelizacja konstytucji Egiptu i zatwierdzono nowy herb oraz banderę Marynarki Wojennej. Należy jednak zwrócić uwagę, że Znak Dowódcy Okrętu od rewolucji w roku 1952 nie uległ zmianie, ani w swym kształcie, ani w układzie kolorów. Wszystkie zmieniające się (w omawianych latach) flagi Egiptu pokazane są na planszy nr. 1.

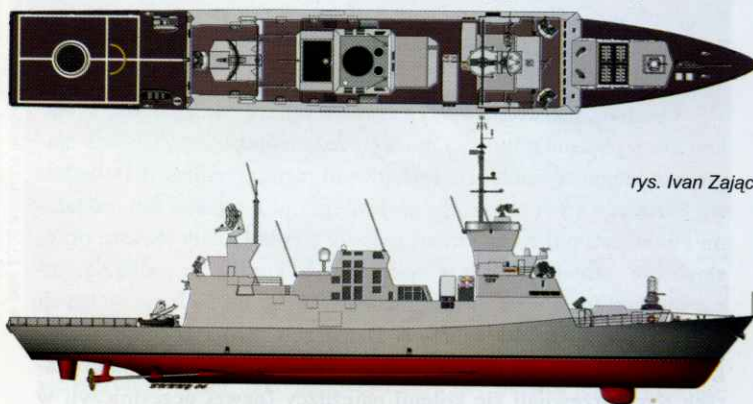
W chwili obecnej Egipt, którego terytoria leżą zarówno w Afryce jak i w Azji (teren Półwyspu Synajskiego), z linią brzegową na Morzu Śródziemnym i Czerwonym o długości 2450 km posiada bardzo silną Marynarkę Wojenną: 4 fregaty typu „O. H. Perry” (takie same jak ORP „Gen. T. Kościuszko” i ORP „Gen. K. Pułaski”), 2 fregaty typu „Knox” oraz kilkanaście korwet i jednostek rakietowych. Przy malowaniu znaków taktycznych należy dokładnie sprawdzić zdjęcia, bowiem część jednostek posiada białe znaki burtowe z czarnym cieniem, a część tego cienia nie posiada.

Bardzo prężnie rozwijającą się Marynarkę Wojenną posiada sąsiad Egiptu - **Izrael**. Plemiona zwane Izraelitami zajmowały tereny Bliskiego Wschodu już w latach starożytnych w X wieku p.n.e. Były to zrzębki państwowości, której zasady rządzenia opierały się na systemie religii abrahamicznej. Nieoficjalną stolicą Izraelitów była Jerozolima. Kiedy w 70 roku n.e. Rzymianie zburzyli Jerozolimską Świątynię, nastąpiło rozproszenie Izraelitów po całej ówczesnej Europie i Bliskim Wschodzie (zwane Diasporą). Jednak naczelną wiarą dla Żydów żyjących w Diasporze była nadzieja na powrót do ziemi ojczyści. Pierwsze wielkie powroty rozpoczęły się już w wieku XIX, kiedy na terenie Europy rozpoczął się rozwój syjonizm. Palestyna w której było coraz więcej ludności pochodzenia żydowskiego została w 1922 roku objęta protektorem Wielkiej Brytanii. Po II wojnie światowej w roku 1947 postanowiono podzielić Palestynę na dwa państwa: żydowskie i arabskie. Jednak 15 maja 1948 r. został oficjalnie proklamowany Izrael, co nie było do przyjęcia przez państwa arabskie i było bezpośrednią przyczyną wojny pomiędzy Egiptem, a Izraelem w latach 1948 - 1949. Po tych działaniach Izrael przyłączył do siebie 2/3 byłego brytyjskiego protektoratu i wzmocnił swoją pozycję na świecie. Od tego czasu pomimo różnych akcji politycznych, nadal nie istnieje pełny pokój i współżycie międzynarodowe na tym terenie.



Powróćmy jednak do historii powstania flagi narodowej Izraela oraz bandery Marynarki Wojennej. Jeżeli przyjmiemy tezę, że wygląd flagi narodowej Izraela prawie idealnie swym wyglądem i kolorem przypomina Tałes, który od początków religii judaistycznej był strojem modlitewnym Żydów, to możemy przypuszczać, iż flaga Izraela jest najstarszą flagą świata. W czasach współczesnych flaga Izraela wystąpiła po raz pierwszy na I Kongresie Syjonistycznym w 1897 roku w Bazylei, kiedy to Dawid Wolfsohn polecił utworzyć flagę Kongresu z rozwiniętego Tałesu z naszytą „Gwiazdą Dawida”. Obecny kształt wraz z tym symbolem (symbolem przyjaźni dla wszystkich lub jednością w dwoistości płci) i kolorami (biały i ciemny błękit) zatwierdzono 28 października 1948 r. przez tymczasową Radę Państwa Izrael. W dniu 24 maja 1949 r. zatwierdzono Banderę Marynarki Wojennej Izraela oraz banderę dla cywilnych jednostek pływających (plansza nr 2).

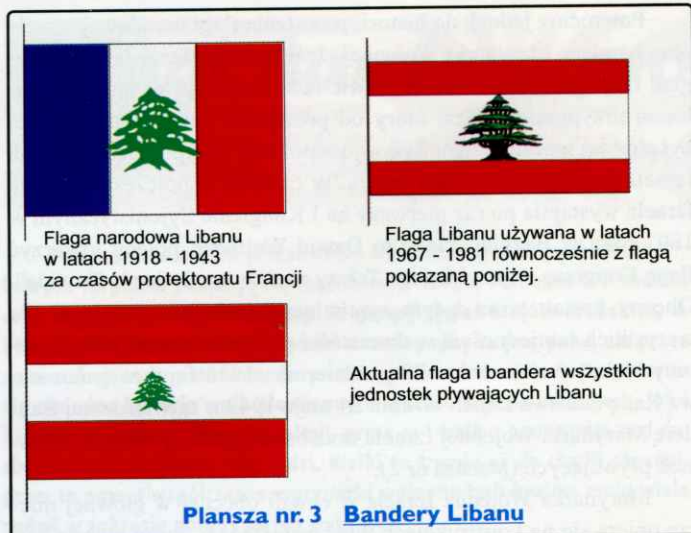
Marynarka Wojenna Izraela w chwili obecnej w głównej mierze opiera się na konstrukcjach własnych stoczni, które budują bardzo ciekawe okręty klasy kutrów rakietowych oraz korwety rakietowe typu „Saar 5” (rys. poniżej). Tylko okręty podwodne są konstru-



kcji niemieckiej i tu należy zwrócić uwagę na ich malowanie. Ci modelarze, którzy chcieliby wykonać model okrętu podwodnego niemieckiego typu HDW800 w barwach Izraela, a dysponują zdjęciami tylko czarno-białymi muszą wiedzieć, że izraelskie okręty podwodne są malowane w kolorze ciemno-szaro-zielonym.

Kolejnym, ale nie ostatnim reprezentantem sił morskich na terenie południowych wybrzeży Morza Śródziemnego jest **Liban**. Republika Libanu swoją nazwę wywodzi z połączenia liter LBN, co w dialektycznej wymowie łączy się z kolorem białym lub mlecznym, czyli z widokiem na ośnieżone Wzgórza Libanu. Jest to kraj typowo nadmorski, z pasmem gór o wysokości ponad 3000 m. n.p.m., z pozostałościami słynnych lasów cedrowych i ma za sąsiadów z zachodu Izrael, a ze wschodu Syrię. Do czasów wybuchu konfliktu palestyńskiego był to bardzo bogaty kraj zwany niejednokrotnie „Szwajcarią Bliskiego Wschodu”. To w tych rejonach świata wynaleziono pieniądze jako środek płatniczy, bowiem w Starożytności na terenach Libanu żyli Fenicjanie. Obecnie kraj ten odbudowuje swoje zasoby gospodarcze, co między innymi ma odbicie w stanie ilościowym Libańskiej Marynarki Wojennej, która składa się z kilkunastu jednostek patrolowych, zajmujących się nie tyle obroną granic, ile bardziej służbą celną.

Flaga Libanu jest białą płachtą z dwoma czerwonymi pasami. Biel symbolizuje czystość i pokój, a czerwień jest symbolem walki o niepodległość. W środkowej części białego pasa znajduje się symbol Libanu - cedrowe drzewo. Jednak w zależności jak przywódcy odczytywali zapis w konstytucji, wprowadzano zmiany w kolorze pnia drzewa zostawiając kolor korony drzewa jako zielony. Efektem tego flaga posiadała raz całe drzewo w kolorze zielonym, a raz w



kolorze zielonym z czarnym pniem. Natomiast w czasach gdy Francja sprawowała nad Libanem mandat powierniczy, flaga Libanu była identyczna z flagą Francji, z dodatkowym elementem - symbolem drzewa cedrowego w białym polu (plansza nr. 3).

Ostatnim państwem opisywanym w tej części cyklu jest **Syria**, kraj który posiada tylko 193 km wybrzeża morskiego, a posiada marynarkę wojenną o składzie ilościowym równą Izraelowi! Dodatkowo Syria od chwili uzyskania niepodległości związana jest traktatami i układami politycznymi z Egiptem, co dla Izraela stwarza przysłowiowe "widełki", czyli w ewentualnym konflikcie walkę na morzu na dwa fronty. Historia Syrii zaczyna się od podboju w latach 600 n.e. przez Arabów, którzy w Damaszku stworzyli centrum religijne i kulturalne dla świata islamu. Przez kolejne wieki na obszarach Syrii przewijali się kolejni najeźdźcy (nawet uczestniczyli w



tym Krzyżowcy), którzy zmieniali władców na tronie Syrii. W bliższych nam czasach należy zwrócić uwagę na protektorat Francji nad tym krajem w wyniku Traktatu Wersalskiego, co wyzwoliło Syrię spod panowania osmańskiego (Turcji). Jednak 8 marca 1920 r. Fajsal I ogłosił się królem i proklamował niepodległość Syrii. Jednak już w kwietniu Francja i Wielka Brytania rozpoczęły podział krajów arabskich, co spowodowało, iż wojska francuskie obaliły króla Fajsala i po wkroczeniu do Damaszku przejęli Syrię pod swój patronat. Dopiero w roku 1941 na wniosek Wolnych Francuzów przyznano Syrii pełną niepodległość, która to w roku 1943 została zatwierdzona przez opublikowanie w Syrii nowej konstytucji. Od Wielkiej Rewolucji Arabskiej, Syria połączyła się w 1958 roku z Egiptem i pomimo różnic w latach późniejszych pozostawiła na swych sztandarach takie same barwy i insygnia, jakie miała w związku z Egiptem, czyli w czasach istnienia ZRA. Wygląd flag w poszczególnych okresach pokazuje plansza nr. 4.

Tym odcinkiem kończymy opis bander państw akwenu Morza Śródziemnego. Teraz powrócimy do Europy, aby zapoznać się z banderami państw zachodnich.

tekst i rysunki: Mirosław Miarka

O G Ł O S Z E N I E

Modele drewniane firmy OcCre

Pełna oferta modeli na stronie sklepu:
www.modelnet.pl

W sklepie znajdziecie ponadto:

- modele firmy Artesania Latina
- modele kartonowe i plastikowe
- akcesoria szkatliczki

Zapraszamy !

Santissima Trinidad 1:90

Galeon San Martin 1:90

Doa Amigos 1:53

Bryg Aurora 1:65

ModelNet.pl

ul. B. Prusa 5/5 84-240 Reda
e-mail: modelnet@modelnet.pl
tel. 058 350 50 02

Grzegorz Nowak



Już dawno przyszedł czas, aby na naszych łamach wreszcie Czytelnikom przedstawić pomysłodawcę i współtwórcę naszego magazynu Grzegorza Nowaka. Osobę niby powszechnie znaną ale mam wrażenie, że znaną bardziej "wirtualnie" (na prawie wszystkich modelarskich i shiploverskich forach internetowych występuje pod nickiem MacGregor), niż w rzeczywistości. Pod jakże typowym dla naszego narodu nazwiskiem kryje się postać

nietuzinkowa, w ostatnich 10 latach kojarzona jako swego rodzaju "guru" okrętowego modelarstwa kartonowego i tematyki marynistycznej okresu II wojny światowej jako takiej. Grzegorz swoją przygodę z modelarstwem zaczynał w ten sam sposób, w jaki robiła to większość modelarzy pokolenia lat 60-tych, czyli od zabawy z MAŁYM MODELARZEM. Jednak dość szybko wykrystalizowała się u niego pasja związana tylko z modelami okrętów wojennych. Spełniając swój "zaszczytny obowiązek wobec Ojczyzny" trafił oczywiście do Marynarki Wojennej, choć zamiast pływać na którymś z okrętów z nazwą zaczynającą się od "ORP", przesiedział ten okres w modelarni, "produkując" masowo modele naszych jednostek na potrzeby PMW. W cywilu zaczął projektować swoje pierwsze modele kartonowe i bardzo szybko dał się poznać jako jeden z najlepszych (jeśli nie najlepszy) projektantów ówczesnego "młodego" pokolenia. Można śmiało powiedzieć, że przełom wieku w kartonowym modelarstwie okrętowym należał do niego. Stał się najbardziej rozchwytywanym projektantem modeli okrętów wśród licznie powstałych prywatnych wydawnictw, a zaprojektowane przez niego modele w skali 1:200 szybko zdobywały popularność, tym bardziej, że ich tematyka trafiała idealnie w upodobania polskich modelarzy. Kto z nas "kartonowców" nie zna takich projektów Grzegorza jak pancerniki: USS "Washington", USS "California", "Richelieu", czy HMS "Nelson" i HMS "Rodney", a już z pewnością najlepszych kartonowych opracowań tamtych czasów, czyli modeli pancerników USS "Alaska" i "Nagato" oraz ciężkiego krążownika "Takao". Proszę pamiętać, że modele te były ręcznie projektowane, nienajlepiej wydrukowane, a pomimo to do dziś poprawnie sklejone zdobywają złote medale w klasie C-7 na Mistrzostwach Europy i Świata NAVIGA! To o czymś świadczy! Zresztą Grzegorz później, wraz z pojawieniem się komputerów był jednym z prekursorów komputerowej "rewolucji" w projektowaniu modeli. Jako jeden z pierwszych wykorzystał olbrzymie możliwości programów graficznych i wręcz "pociągnął" za sobą innych projektantów. Po wielkich gabarytowo modelach przyszedł czas na mniejsze, na ulubione przez nie-

go polskie, japońskie i amerykańskie niszczyciele.

I wydawałoby się, że jego kolejne modele znów zdominują rynek "kartonówek" lecz Grzegorz zaraził się czymś innym - plastikowymi mikromodelami (choć zdradzę tajemnicę, że gdzieś tam w środku nadal drzemie w nim dusza projektanta modeli kartonowych i pewnie coś tam jeszcze wyjdzie "spod jego ręki"). A jak on się zarazi, to już na "amen". Od 2 - 3 lat wszedł w świat modeli plastikowych i żywicznych w skali 1:700. Ale już nie jako projektant lecz jak sam twierdzi: "powrócił do roli zwykłego modelarza". Jego problem polega jednak na tym, że buduje kilka modeli jednocześnie i na finalny jeden "produkt" trzeba czasem czekać bardzo długo zwłaszcza, że kolosalną uwagę przykładą do zgodności modelu z wyglądem rzeczywistej jednostki. Ale jak już się doczekamy, to efekt jest znakomity.



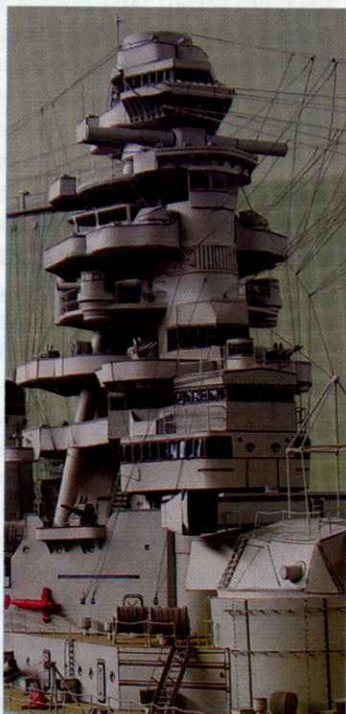
Po lewej "Chiyoda", po prawej "Chogei". Dwa modele plastikowe w skali 1:700 wykonane przez Grzegorza Nowaka.

Grzegorz jest znany również ze sporej ilości publikacji w prasie marynistycznej. Jako niekwestionowany znawca tematyki wojenno-morskiej okresu II wojny światowej, a zwłaszcza jego ulubionych flot US Navy i Japońskiej Floty Cesarskiej, dał się poznać jako autor kilku bardzo dobrych monografii oraz szeregu cykli artykułów w prasie specjalistycznej. Kreśli także świetnej jakości plany, które były wydawane swego czasu przez "Profile Morskie" oraz nasze czasopismo (zresztą jego plany będą się jeszcze ukazywać w "Modelarstwie Okrętowym").

Rok temu Grzegorz uzyskał sędziowską klasę "M" i został międzynarodowym sędzią NAVIGA. Już wcześniej jego werdykty były sprawiedliwe i nie wzbudzały zastrzeżeń. Zna się na tym co robi i robi to dobrze. A przy tym ma "otwarty" umysł i jak sam twierdzi nie jest bezkrytycznym wielbicielem przepisów oceny zarówno wg. LOK, jak i NAVIGA. Jest absolutnym przeciwnikiem wystawiania przez sędziów swoich modeli w klasach, w których sami sędziują (przepisy tego nie zabraniają). Można z nim spokojnie porozmawiać, przedstawić swoje poglądy i polemizować. To on zaproponował bardzo ciekawą formułę oceny mikromodeli, pozwalającą na starty w zawodach mikromodelarzem, wykonującym w swych modelach "ślady eksploatacji".

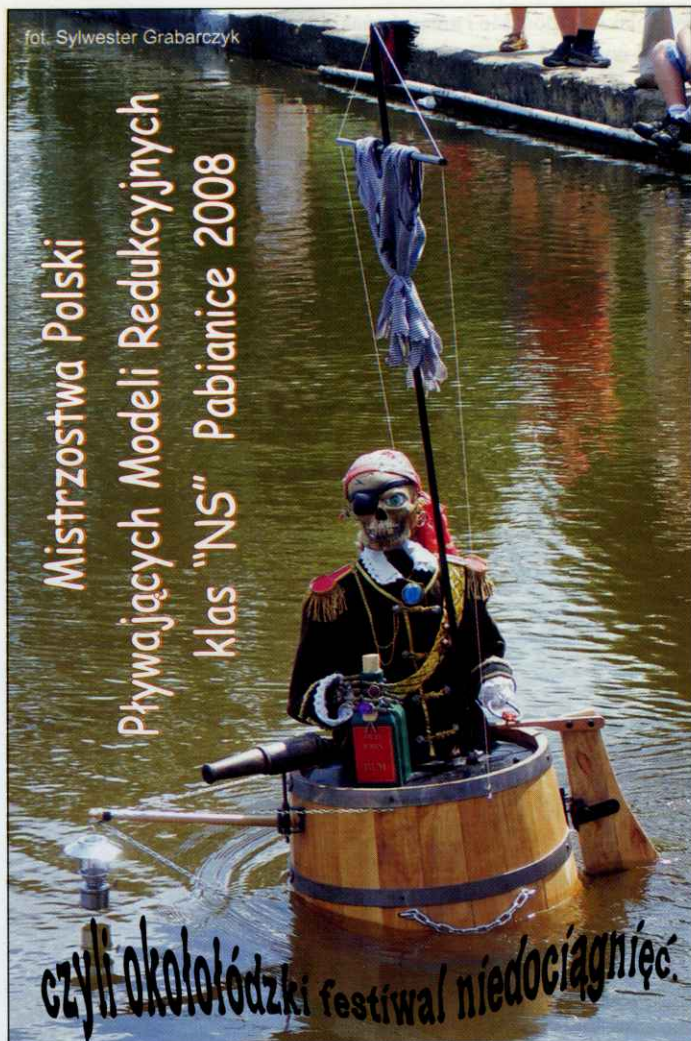
A przede wszystkim jak już wspomniałem na wstępie, to Grzegorz kilka lat temu rzucił pomysł stworzenia modelarskiego czasopisma scripte okrętowego. "Słowo ciałem się stało" i to właśnie dzięki niemu czytacie i oglądacie nasz magazyn. Zgodnie z jego początkowym założeniem po kilku numerach "usunął" się nieco w cień, pokazując mi "co, jak i z kim", za co z całego serca serdecznie mu dziękuję.

tekst i foto: Sylwester Grabarczyk



Kartonowy model japońskiego pancernika "Nagato" w skali 1:200 zaprojektowany przez Grzegorza Nowaka, a wykonany przez Łukasza Rypińskiego, który zdobył kilka złotych medali MP, ME i MS klas C i NAVIGA.

Wreszcie przyszedł czas na mniejsze, na ulubione przez nie-



fol. Sylwester Grabarczyk

Mistrzostwa Polski
Pływających Modeli Redukcyjnych
klas "NS" Pabianice 2008

czyli okolołódzki festiwal niedociągnięć

Po dwóch latach impreza klas "NS" ponownie zagościła w okolicach Łodzi. Tym razem w Pabianicach. Impreza przeszła już do historii, odbyła się, nikt nie utonął. Przynajmniej fizycznie, bo moralnie i organizacyjnie to niektórzy przynajmniej się podtopili. Ale o tym dowiecie się w trakcie lektury poniższego.

Organizacja imprezy rozpoczęła się nieco wcześniej. Ponieważ na tym samym akwenie miały odbywać się kilka dni później Mistrzostwa Europy, to w sposób nieunikniony obie imprezy organizacyjnie się przenikały. W listopadzie zeszłego roku przy okazji Festiwalu Modelarstwa w Łodzi, Zarząd Sekcji "NS" został zaproszony do odbycia swojej wizji lokalnej na terenie, gdzie miały się odbywać zawody. Przybył Organizator, Prezydent Pabianic i oczywiście Zarząd prawie w komplecie i kilku miejscowych modelarzy. Akwen był obiecujący, dwa zbiorniki połączone wąskim przesmykiem. Na jednym miały być rozgrywane F2, F4, a na drugim bardziej odkrytym klasy NSS. Co prawda otoczenie sprawiało wrażenie „późnego Gierka” i pokryte było mchem i porostem ale zapewniono nas, że zawody są idealną okazją do wykonania remontu tegoż terenu przez władze miasta. Zrobi się pomosty, wyremontuje budynek z hangarami i restauracją, posprząta i oczyści akwen. Słowem: „będzie Pan zadowolony”. Klamka zapadła, zawody będą w Pabianicach i rozpoczął się okres przygotowań. Zawodnicy z szerokiej kadry mieli szczególne powody do solidnych przygotowań, bo przecież Mistrzostwa Polski to okazja do treningu na tych samych trasach i akwenie, na których będą rozgrywane Mistrzostwa Europy. Czas płynął, zima minęła, połowa wiosny też.

W całkiem przyzwoitym terminie pojawił się informator i oka-

zało się, że już jest małe „ale”. I to nie angielskie ciemne piwo było tylko fakt, że z imprezy wypada akwen, na którym miały pływać NSS-y. Bo nie było za co oczyścić. Ot, „krótka kołdra” się zdarza i trzeba było się pogodzić, że będzie ciasniej, bo jedna trasa F2 zmieniła miejsce by zrobić miejsce żaglówkom. Na miesiąc przed zawodami jeden z łódzkich modelarzy nie mogąc najwyraźniej zaznać uspokojenia wybrał się do Pabianic, tym razem z prywatną wizją lokalną. Przyznam, że nie relacjonował mi osobiście swych wewnętrznych rozterek ale na miejscu zastał dokładnie to samo co w listopadzie. Można by się co prawda cieszyć bo oznaczało to, że koniec końców nic nie zginęło, woda jest, „późny Gierek” też więc chyba i zawody będą. Ale chyba akurat w tym czasie powinna tam wrzeć praca, sprzątanie malowanie itd. A tutaj cisza, spokój? Dawszy wyraz swym obawom w Internecie, wywołał ów delikwent spore poruszenie, bo co poniektórzy zaczęli naprawdę obawiać się czy impreza zostanie rozegrana. A żeby było ciekawiej, to na kilka tygodni przed zawodami przesunięto ich termin o jeden dzień do przodu. Mistrzostwa zaczynać się miały w sobotę rano i kończyć poniedziałkowym popołudniem ze względu na piątkowe zakończenie roku szkolnego. Niektórym niestety nieco pomieszało to plany urlopowe i w ostatniej chwili musieli zmieniać podania o urlop. Ale czego się nie robi dla modelarstwa. Za to we wspomnianym informatorze zaoferowano całodzienne wyżywienie cateringowe w cenie 16 PLN za dobę. Zapamiętajmy to i przenieśmy się w czasie kilka tygodni w przód.

W piątkowy dzień zjazdu ludzie zaczęli się zjeżdżać. I nic w tym dziwnego by nie było, gdyby dotarłszy na miejsce nie okazywali zdziwienia. Otóż zdziwienie okazywali z dwóch powodów. Pierwszym był fakt, że wszystko było przygotowane do zawodów. Trasy poustawiane na wodzie, pomosty bardzo wygodne i stabilne. Niektórzy po prostu nie mogli w to uwierzyć. Ale nie wiedzieli co ich jeszcze czeka, o biedni. O ile obskurny wspomniany już Gierek zniknął, pojawił się w jego miejsce ładnie odmalowany i otynkowany budynek, skoszona trawa, a nawet mchów i porostów jakoś na betonowej widowni nieco mniej było, o tyle z przyziemnymi sprawami nieco już gorzej. Jak człowiek przyjedzie na zawody to najpierw szuka spania i jedzenia, a potem dopiero zajmuje się pozostałymi, mniej ważnymi aspektami życia. Okazało się jednak, że prozaicznie i po prostu wyżywienia nie ma. To znaczy nie ma w podanej przez Organizatora cenie, bo trzy razy droższe to i owszem. Postawmy się więc w sytuacji instruktora, który przywiózł ośmiu młodych modelarzy i właśnie się dowiedział, że brakuje mu prawie tysiąc złotych na trzydniowe wyżywienie zawodników, siebie i kierowcy. I co robić? Dołożyć ze swoich? Niektórzy dołożyli. Niektórych uratował pobliski hipermarket. Takie traktowanie zawodników gdy informuje się o jednym, a robi inaczej i bezpardonowo „wsadza się ich na minę” nie może być w żaden sposób akceptowane! Piątkowy wieczór minął więc pod znakiem nerwowych rozmów, których cytować nie wypada, bo zbyt niecenzuralne w formie. A żeby było ciekawiej, to w tym świeżo odremontowanym budynku nad samiusienką wodą znajdowała się całkiem miła restauracja i w rozmowie z właścicielem usłyszano, że on by chętnie i tanio wszystko zorganizował, ale na temat właśnie rozpoczynającej się imprezy to rozmawiano z nim owszem ale w styczniu, a potem „ni pies ni wydra” już się nie zgłosił więc właściciel zajął się robieniem utargu na chrzcinach, weselach itp. A można było wszystko załatwić nieco wcześniej.

W sobotę na otwarciu niektórzy oficjele nie bardzo wiedzieli o czym mówią i stało na tym, że modelarstwo i żeglarsstwo to to samo, a przemówieniom o różnym stopniu klarowności końca nie było. Że w herbie Łodzi jest łódź, że to niedaleko od Pabianic, bo Łódź to prawie pabianickie przedmieścia, a ktoś tam kiedyś tam był żeglarzem, czyli prawie modelarzem, albo nawet więcej niż modela-

rzem. Słuchać ciężko było ale cóż, taki przywilej oficjeli.

Potem do pracy przystąpiły komisje sędziowskie i rozpoczęły się starty. Jednak nie poszło to tak pięknie bowiem okazało się, że nie ma kilku kart startowych. Zdarzył się nawet przypadek któregoś sam byłem świadkiem, że zawodnik który dzień wcześniej w mojej obecności wypisał własną kartę startową i przekazał ją sekretarzowi nie figuruje na liście startujących, a jego karty startowej nie ma. Wypisano więc od nowa kartę startową, dopisano go do listy zbiorczej i wystartował. Niestety na liście wyników po pierwszym biegu go nie było i trzeba było udać się do sekretariatu celem dopisania go ponownie. Właściwie nie było kolejki, po której nie trzeba było poprowadzić wywieszonych wyników. Praca sekretariatu po prostu nie istniała i w pewnym momencie wszystkie wyniki były przeliczane na prywatnych komputerach kilku zawodników i prawie nikt nie zwracał sobie głowy tym co wywieszono. Nie tak to powinno wyglądać! W końcu jednak sędziowie i zawodnicy robili swoje nie oglądając się na program ramowy ani Organizatorów i jakoś nawet bezboleśnie to szło ale tylko dlatego, że ani zawodnikom ani sędziom po prostu nikt nie przeszkadzał. Na obsługę techniczną także nie można powiedzieć złego słowa, bo wszelkie uwagi realizowali natychmiast.

Przy okazji wyszło na jaw, że podejrzenia niektórych zawodników, iż bramki trasy nie mają metrowej szerokości są słuszne. Pierwsza z brzegu wybrana na chybił trafił podczas kąpieli bramka miała raptem 75 cm światła, a nie była z pewnością najwyższa. Ponadto od płytszej strony akwenu były pewne problemy z zanurzeniem doku, bo po prostu nie wystarczało wody i listwy doku wisiały sobie w powietrzu. Dopiero po dwóch dniach udało się ten problem wyeliminować.

Pogoda prócz drobnego deszczowego incydentu dopisała, humor też, bo w pewnym momencie tylko humor ratował ludzi przed popełnieniem czynów karalnych. Co prawda w afekcie, ale jednak karalnych. Bo afekt przychodził sam z siebie, wystarczyło się tylko rozejrzeć. Najbardziej dziwił fakt, że to nie pierwszy raz ten sam zespół ludzi organizował imprezę NS-ów i właściwie niczego się nie nauczyli. Sekretarz zawodów z łapanek nie radził sobie z najprostszą obsługą Excela, tory stały prosto ale z bramkami od 1,2 metra do 0,7 szerokości, nie odbywało się zgodnie z harmonogramem, o jakkolwiek kwit ciężko było się doprosić. Startowe zbierano przedostatniego dnia zawodów, zamiast pierwszego przy rejestracji. O wynikach klasy NSS nawet nie wspomnę, bo na oficjalnym zakończeniu czytano je wprost z laptopa jednego z zawodników, bo sekretariat do samego końca nie potrafił ich prawidłowo policzyć. I nie policzył.

Zakwaterowanie zawodnicy przezornie załatwili sobie sami w pobliskiej szkole, na materacach w sali gimnastycznej. Sędziów rozlokowano w hotelu przy samych startach. Hotel nawet niegorszy (dla mało wymagających) tylko, że na całe piętro była jedna ubikacja i jeden prysznic na ponad dwadzieścia osób. Na dodatek w tym samym pomieszczeniu więc nie dało się korzystać z obu naraz. Co tam się rano działo! A dokładnie 1100 metrów dalej za te same pieniądze był hotel o zdecydowanie wyższym standardzie z łazienkami i basenem. Tylko oczywiście też nikt wcześniej nic nie zarezerwował.

Zakończenie spóźnione o godzinę pełne było przemówień, wręczono kilka nagród (wartościowych, nie powiem), odczytano wyniki, wręczono dyplomy (częściowo źle wydrukowane, ale co tam). Komunikat końcowy oczywiście był niegotowy ale kto by się tam tym przejmował. Zawody sentencją „Mistrzostwa Pabianic uważam za zamknięte” zakończył Prezydent Miasta. W końcu co za różnica: Polski czy Pabianic? Ważne, że odfajkowano w kalendarzu

imprez miejskich na 2008 rok.

Pewnie niejedną z Was czytając wszystko co tutaj wypisuję nazwie mnie malkontentem. Po co to narzekać? Odpowiadam, że nie narzekam, tylko staram się zobrazować co można było zrobić, a co zrobiono. I zastanawiam się, dlaczego klasy „NS” nie mają szczęścia do okolic Łodzi? Może w końcu wyciągniemy z tego jakieś wnioski? Jeżdżę na różne imprezy do różnych miejscowości. I widzę co można i jak można. I widzę starania modelarzy o środki finansowe na wyjazdy, o nowe modele, o dobre wyniki. A z drugiej strony organizuje się imprezy nie wiadomo po co, bo nie wygląda, że to dla dobra modelarzy, pełne rozgardiaszu i chaosu organizacyjnego. Najpierw się obiecuje co to nie będzie, pisze się w Internecie jakie to super przygotowania poczyniono, a potem nikt nawet komputera obsłużyć nie potrafi. Chyba nie tędy droga. A żeby było ciekawiej, to potem wszyscy są winni, impreza była super i o co chodzi? A chodzi o to, że niektórzy czują się nabici w butelkę i nie lubią, gdy ktoś robi ich na szaro, żeby nie użyć innego sformułowania dosadniej określającego zaistniałą sytuację. Osobiście zależałoby mi tylko na tym, by ci którzy nie potrafią, nie brali się za organizację imprez i to na takim poziomie.

Tak się złożyło, że na Mistrzostwach Polski pojawili się modelarze z jednego z miast południowej Polski. Po raz pierwszy przyjechali na zawody i byli przerażeni gdy zobaczyli niemoc organizacyjną. Podejrzewam, że więcej nie przyjadą. A szkoda, bo przecież wciąż staramy się o większą popularność modelarstwa.

Celowo skupiłem się na sprawach negatywnych, nie opisując przebiegu rywalizacji i wyników. Nowych modeli właściwie nie było więc nie ma o czym pisać, a wyniki bezproblemowo znajdziecie w Internecie. Dwa dni po Mistrzostwach Polski rozegrano Mistrzostwa Europy. Jak tam było, to zrelacjonuję prawdopodobnie w najbliższym numerze specjalnym, bo warto trochę się rozpisać na ten temat. Jednak fakt, że NS-y nie mają szczęścia do okolic Łodzi nie zmienił się. Miejmy nadzieję, że następna taka próba nastąpi nieprędko, chociaż już słyszałem przebąkiwania o kolejnych, tym razem w klasie „C”, bo: „NS-y to jednak za dużo problemów”. Tylko, że inni jakoś radzą sobie z tymi problemami. I tym miłym akcentem zakończę tę niezbyt optymistyczną relację.

Jarosław Leoniec



Tradycją już stało się, że modelarze budujący modele pływające zamieszkujący województwo warmińskie - mazurskie (i nie tylko), w maju spotykają się na zawodach w Elku. Nie inaczej stało się także i w tym roku i w identycznym prawie składzie jak przed rokiem 30 maja wieczorem wszyscy zameldowali się na miejscu. Stawiły się reprezentacje modelarni z Elku, Olsztyna, Pieniężna, Lidzbarka Warmińskiego (wraz z zamiejscowym oddziałem z Raszyna), Białegostoku oraz debiutanci ze Szczecyna. Może to nie za wiele ale w sumie było ponad 30 modelarzy plus kilkanaście osób towarzyszących. Skład starszych zawodników tradycyjny od lat, tylko młodzież pojawia się nowa.

Zawody te mają już własną historię i jako takie służą najmłodszym modelarzom do zdobycia pierwszych doświadczeń na pomoście startowym. Starsi i bardziej doświadczeni traktują tę imprezę jako okazję do spotkania się, odrobiny rozrywki i raczej na luzie. Co nie znaczy oczywiście, że walkę na wodzie ktokolwiek odpuszcza. Od soboty rano rozpoczęły się starty na starym, znanym już od lat akwenie przy cyplu. Jednak nie wszystko było po staremu, bo dla wielu pojawiło się nieznanne - DOK. Tak, tym razem był najprawdziejwszy działający dok. Oczywiście większość najmłodszych na początku nie bardzo wiedziała jak do niego wpływać, ale po pierwszej kolejce już wszystko było jasne. Rozgrywano jak co roku tylko klasy F4A młodzik,



Wejście do doku HF-408 "Elke"



Dokowanie z "Zabiej" perspektywą

junior i senior oraz jedną łączoną klasę F4B, w której znalazły się modele F4B, F4C i F2. Ponieważ pogoda dopisała, to sama rywalizacja przebiegła bezproblemowo, spokojnie i w miłej atmosferze.

W przerwach między biegami modelarze z Elku i Pieniężna polatali depronowymi wodnopłatowcami, które jak na wodnopłaty były całkiem żwawe. Nic jednak dziwnego, skoro zastosowany w nich napęd bezszczotkowy ciągiem zdecydowanie przekraczał wagę modeli. Dla modelarzy budujących tylko "pływadła" był to niezły pokaz dynamizmu. Jednak dynamizm na wodzie to nie tylko wodno-



"Tobruk" z białostockiej modelarni



VIII Warmińsko-Mazurskie Mistrzostwa Pływających Modeli Redukcyjnych

platy. Okazało się, że pojawiły się na wodzie (w ramach rekreacji oczywiście) dwa modele EKO i jeden HYDRO, które też pokazały nieco prędkości. Oczywiście najwięcej radości z tego mieli najmłodszy, chociaż starsi niewiele mniej. Sporą atrakcją dla najmłodszych była też wizyta lokalnej telewizji i możliwość udzielenia wywiadu przed kamerą.

Modeli nowych jak na lekarstwo, ale nie ma się czemu dziwić. Większość to F4A, a w tej klasie nowych modeli nawet jeśli są, to się raczej nie zauważa. Zresztą po młodzikach i juniorach nie można się spodziewać rewelacyjnych modeli ale ważne, że próbują. O wynikach nie ma się co rozpisywać, warty odnotowania jest jednak fakt, że po raz pierwszy w historii elckich zawodów gospodarze okazali się niekoniecznie gościnni i modelarnia z Elku drużynowo zajęła pierwsze miejsce. Czego niniejszym gratuluję!

Nagród nie zabrakło dzięki pomocy Pani Dyrektora Elckiego Centrum Kultury. Ufundowano puchary za pierwsze trzy miejsca w każdej z klas oraz w klasyfikacji drużynowej. Temuż Elckiemu Centrum Kultury zawdzięczamy też bezpłatne zakwaterowanie i wyżywienie wszystkich uczestników zawodów. To już jest elcką tradycją i wielu organizatorów zawodów w dzisiejszej sytuacji ekonomicznej nie potrafi tego dokonać. Gorące podziękowania należą się oczywiście instruktorowi elckiej modelarni Krzysztofowi Stoleckiemu, który czuwał nad wszystkim i dzięki jego pracy wszystko grało jak należy.

Mało jest w naszym kraju imprez takich jak te zawody. Trwały wciąż rozmowy na temat ewentualnego poszerzenia Mistrzostw Warmii i Mazur do imprezy o zasięgu ogólnopolskim, chociaż wymagałoby to większych nakładów finansowych, rezygnację z nieodpłatnego zakwaterowania i posiłków oraz organizację drugiej trasy oraz być może toru do klas NSS (o ile znajdą się chętni do przyjazdu). Stanęło na tym, że warto jednak spróbować. Prawdopodobnie więc elcka impreza znajdzie się w kalendarzu przyszłorocznych zawodów, o ile nic się nie zmieni. Będzie to jedyna impreza klas "NS" w północnej i wschodniej części kraju, gdzie jak dotychczas panuje w tej materii wielka posucha. Czy jednak zawody te w takiej formie będą cieszyły się zainteresowaniem modelarzy? Obawiam się, że modelarnie z południa Polski (a większość z nich tam właśnie jest ulokowana) i tak wybiorą imprezy rozgrywane bliżej nich i Elk zostanie imprezą regionalną. Oby tak się nie stało, bo wysiłki organizatorów pójdą wtedy na marne. Chociaż narzekania, że mamy mało imprez z pewnością nie ustaną. Mam jednak nadzieję, że już niedługo doczekamy dziesiątego jubileuszu, czego sobie i modelarzom Warmii i Mazur gorąco życzę.

Jarosław Leoniec

FHS-MODELLBAU

FREUNDE HISTORISCHER SCHIFFE

FHS to austriacka organizacja zrzeszająca sympatyków historycznych okrętów i statków. Jej znaczącą część stanowią modelarze, którzy corocznie pod koniec marca w Wiedniu organizują wystawę swojego dorobku. W tym roku impreza ta odbyła się w dniach 28 - 30 marca, a jako że do stolicy Austrii nie jest przecież daleko, razem z Andrzejem Brożyną skorzystaliśmy z wcześniejszego zaproszenia i udaliśmy do Wiednia. Sama wystawa odbywa się w budynku ratuszu dzielnicy Hietzing i trzeba na wstępie przyznać, że sama jej organizacja może być wzorem dla polskich imprez modelarskich. Po pierwsze jest to wystawa, a nie jakiejkolwiek zawody, co od razu sprawia, że ilość modeli wystawianych jest ogromna (nikt nie wstydzi się pokazywać swoich prac). Tak na moje oko, to ich ilość oscylowała w tym roku w okolicach 300 sztuk, a więc ilości wręcz niewyobrażalnej na naszym krajowym podwórku. A pamiętajmy, że mówimy o modelarstwie okrętowym w kraju prawie pięciokrotnie mniejszym od naszego i aż wstyd zapraszać Austriaków na polskie imprezy, na których liczba modeli oscyluje pomiędzy 20, a 50 (przy dobrych "układach" pomiędzy zaprzyjaźnionymi modelarniami). Po drugie sama lokalizacja i "muzealny" sposób prezentacji modeli jest dużo lepszy, niż typowe polskie stoły w szkolnych salach gimnastycznych, a dodatkowe atrakcje w postaci wystawy zdjęć historycznych (w tym świetnych fotek wraków okrętów floty KuK leżących na dnie Adriatyki) i pamiątek, czy mundurów z epoki, przyciągają całe rzesze nie tylko miłośników modelarstwa. A po trzecie impreza dużo wcześniej była tak nagłośniona w środowisku austriackich modelarzy i samych wiedeńczyków, że nie było mowy o tym, iż ktoś nie wiedział (typowe tłumaczenie u nas).

Tematyka modeli dla kogoś takiego jak ja, któremu "czasy CK" kojarzą się raczej ze Szwejkiem, aniżeli z austro-węgierską bazą marynarki wojennej w Pola (obecna chorwacka Pula), może wydawać się monotematyczna, bo 95% wystawionych modeli to mniej lub bardziej udane repliki jednostek dawnej floty Cesarstwa Austro-Węgierskiego. A więc oglądałem kilkanaście modeli dreadnotów i predreadnotów floty KuK, masę U-bootów spod bandery CK i monitorów rzecznych pływających po Dunaju i dziesiątki torpedowców i innych mniejszych jednostek, których nazwy poprzedzało oznaczenie SMS. Wynika z tego, że typowy austriacki modelarz buduje modele okrętów swojej dawnej floty narodowej. Dominującą skalą dla dużych okrętów jest 1:200 i 1:250, dla mniejszych 1:100. Modele budowane są przeważnie "z ręki", o przeciętnej jakości wykonania. Widać, że bardziej Austriakom imponuje wielkość modelu, a nie przykładają się zbyt do kunsztownego wykończenia drobnych detali (¼ modeli ma za grube i niechlujnie wykonane olinowanie czy relingi). Sporym zainteresowaniem cieszą się kartonowe modele w 1:400 z naszego wyd. JSC (ale też generalnie są niestarannie wykonane), ale oczywiście tylko te spod bandery CK. "Plastików" prawie nie było. Dużo lepiej wykonane są modele żaglowców, których było całkiem sporo. Aha, średnia wieku austriackiego modelarza oscyluje około pięćdziesiątki, ale Ci ludzie wspaniale się bawią tym co robią (większość obowiązkowo nosi marynarskie mundury).

A więc jeśli ktoś chce poczuć klimat starego Cesarstwa, kocha okręty z tamtych czasów, pragnie zobaczyć jak wygląda profesjonalnie zorganizowana wystawa modelarska i chce zjeść bratwurstę popijając piwem w kambuzie, to zapraszam do Wiednia, naprawdę warto. Ja chciałbym w tym miejscu podziękować Jurkowi Bin za wspaniałą gościnę i opiekę nad nami. I zapraszam do oglądania zdjęć, bo tych modeli nie zobaczycie nigdzie w Polsce.

Sylwester Grabarczyk



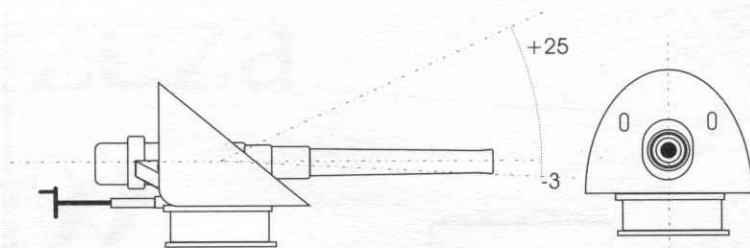




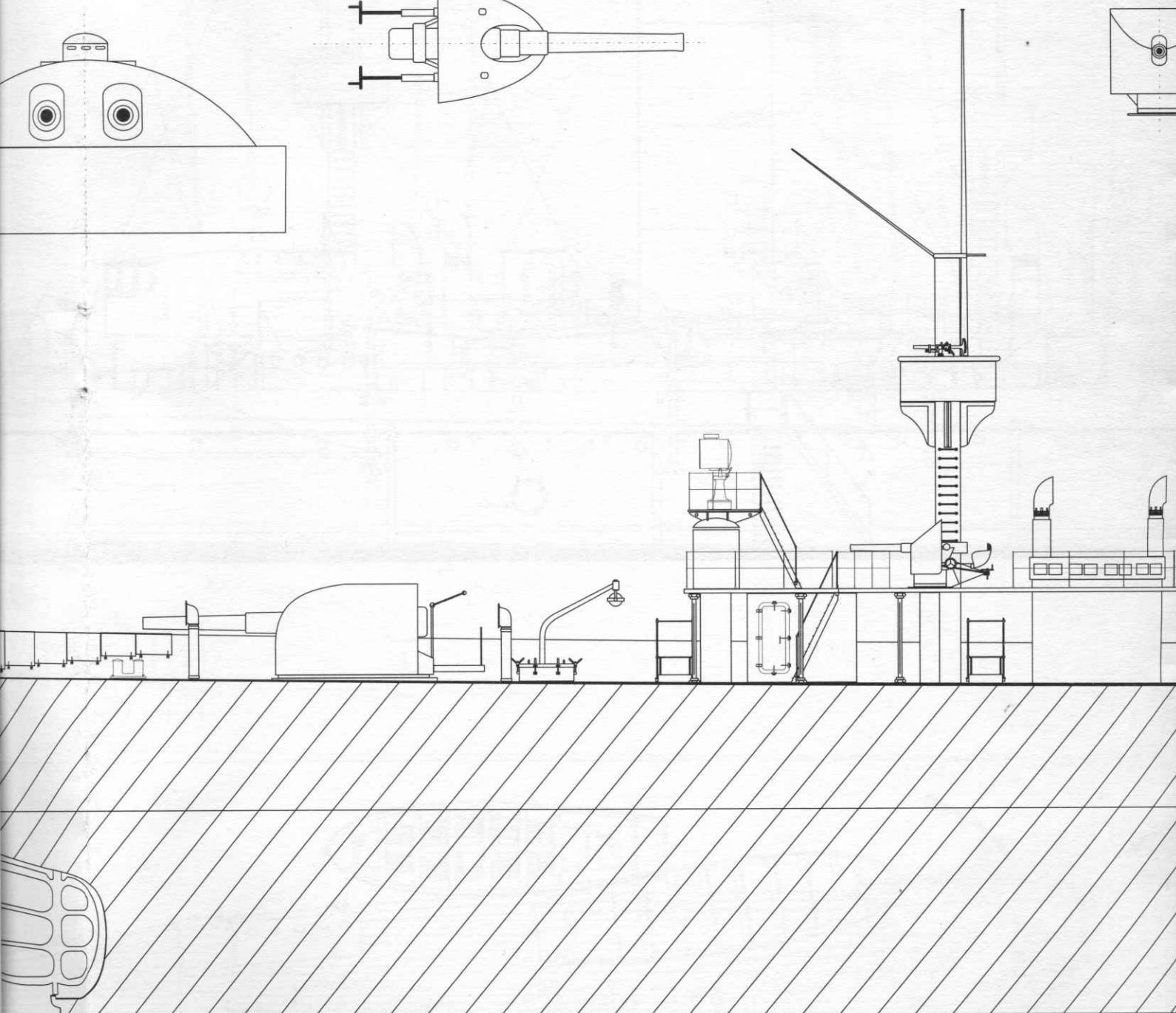
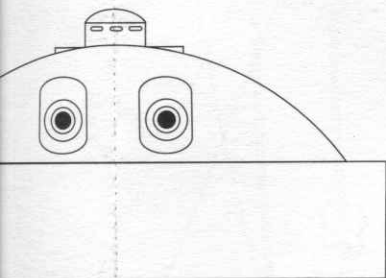
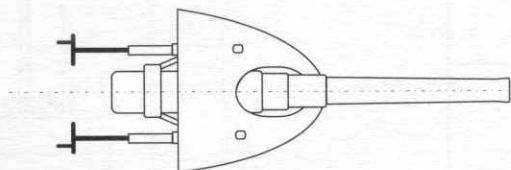
Model polskiego żaglowca „**GENERAL ZARUSKI**” w skali 1:25
tegorocznego Mistrza Polski w klasie NSS-B Jacka Biedy.



0

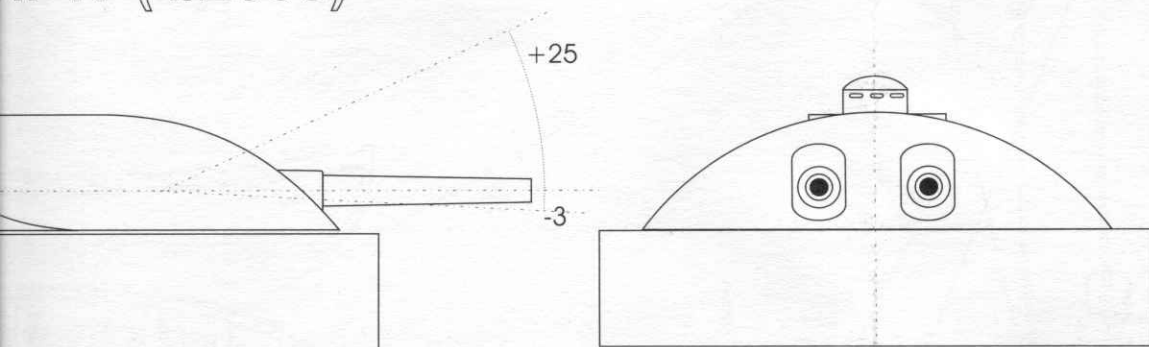


1:100

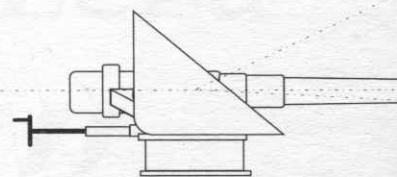
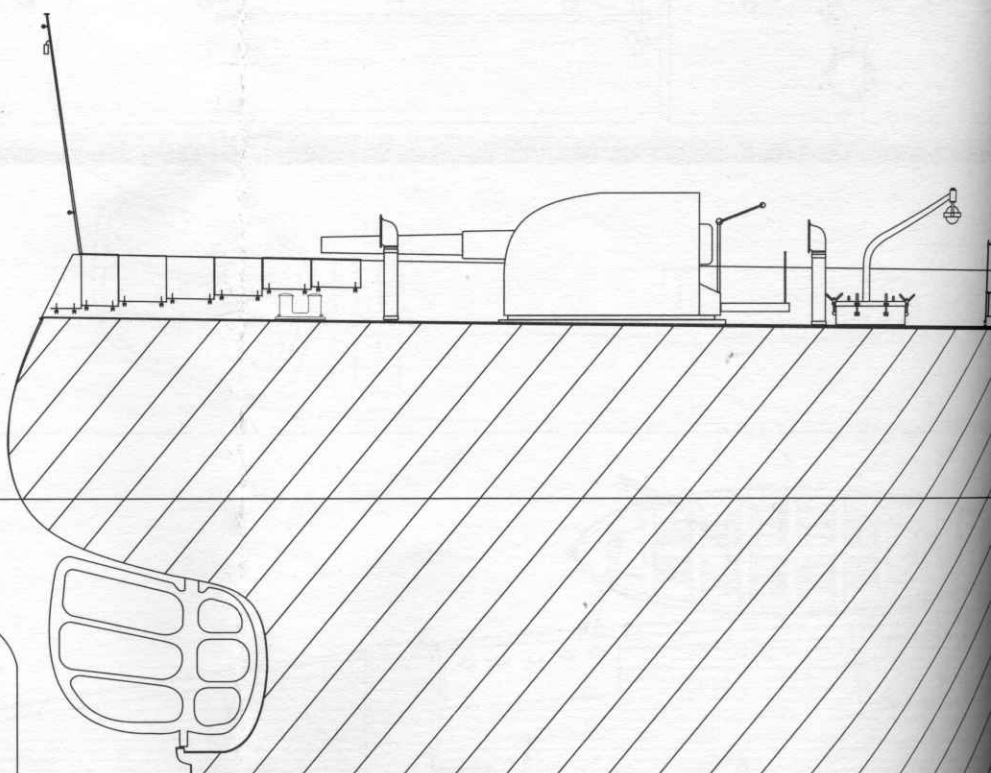
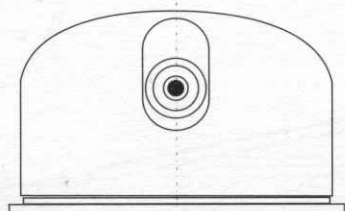
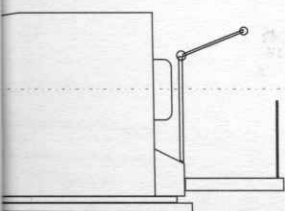
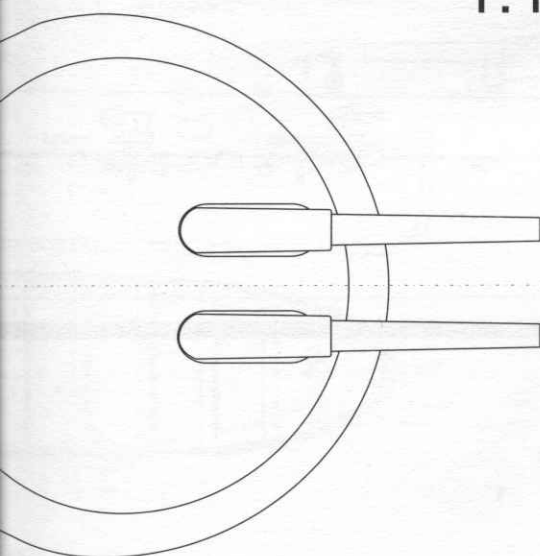


ELARSTWO RĘTOWE

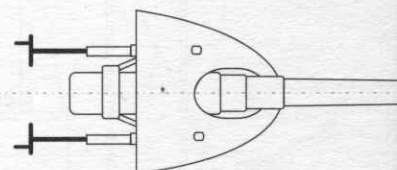
Nr 17 (4/2008)



1:100

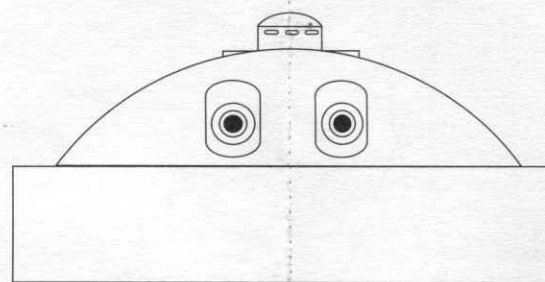
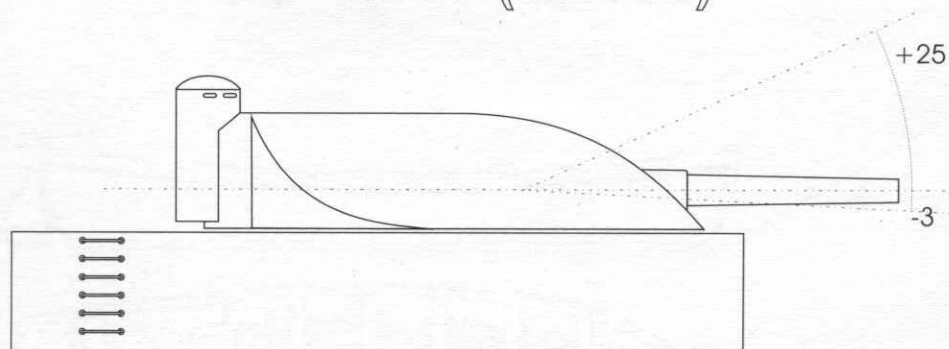


1:1

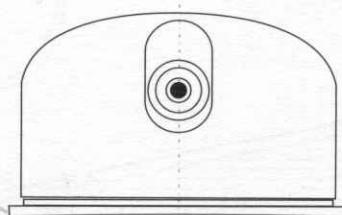
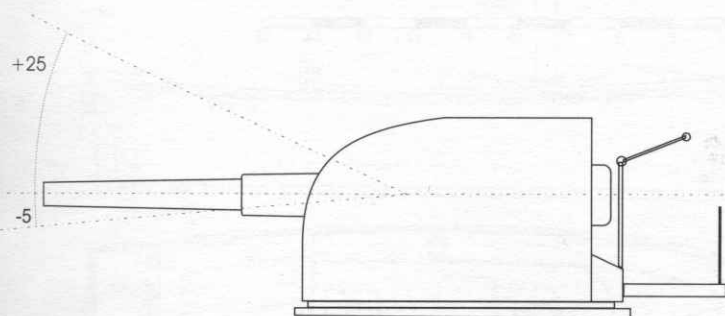
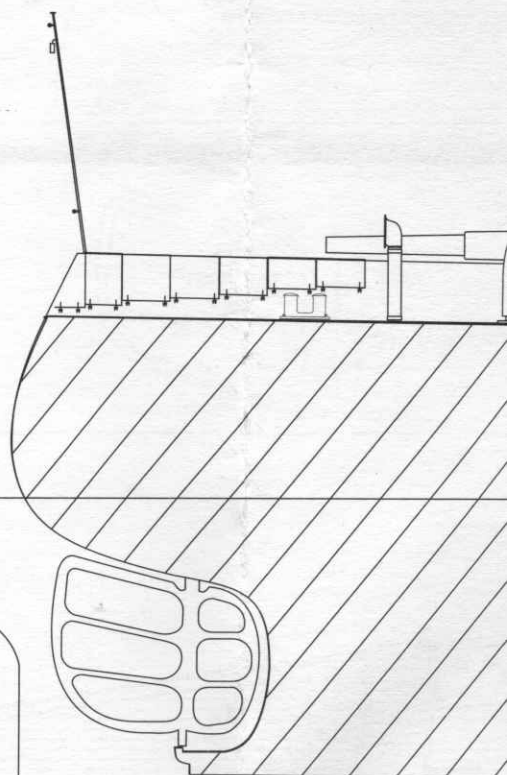
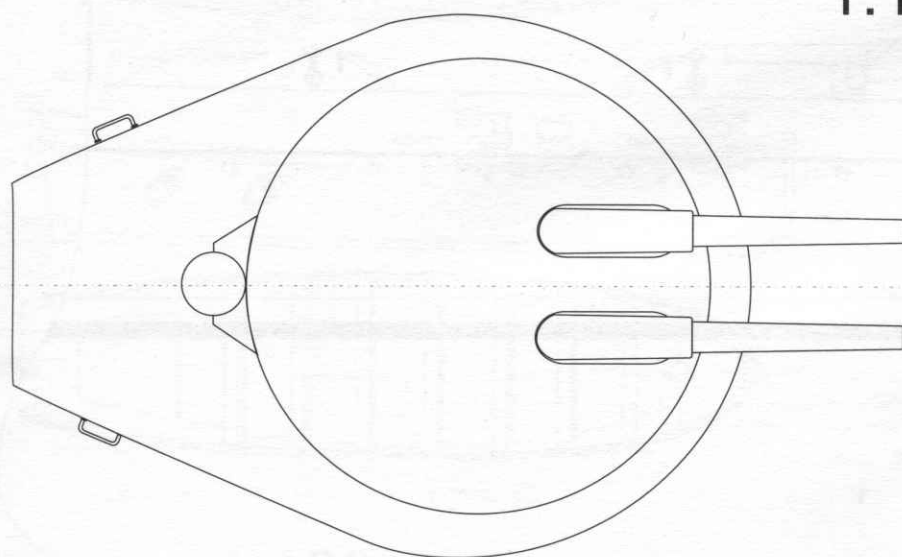


MODELARSTWO OKRĘTOWE

Nr 17 (4/2008)



1:100



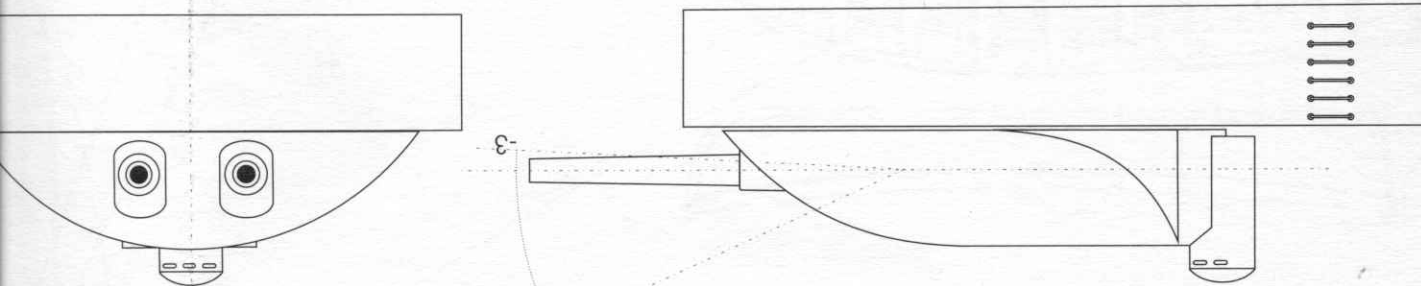
1:100

MODELARSTWO OKRĘTOWE

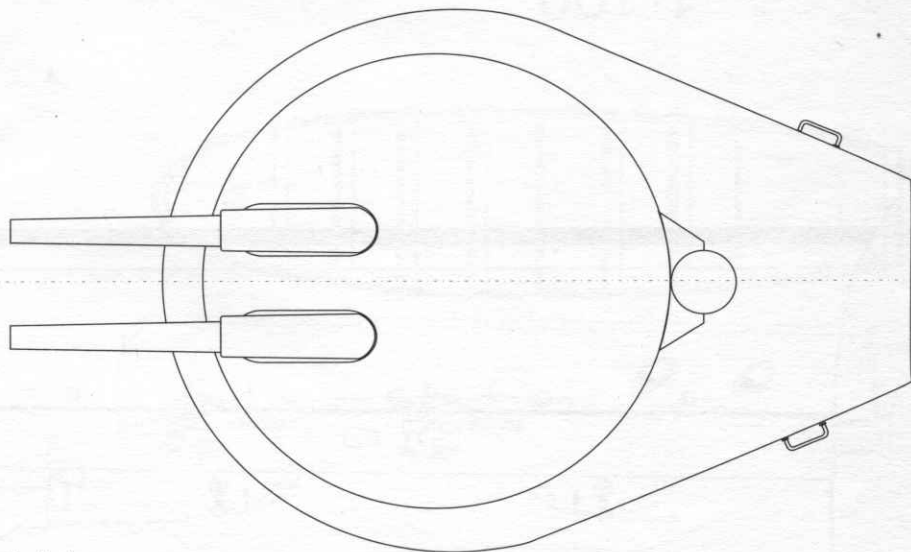
Nr 17 (4/2008)

+25

-3



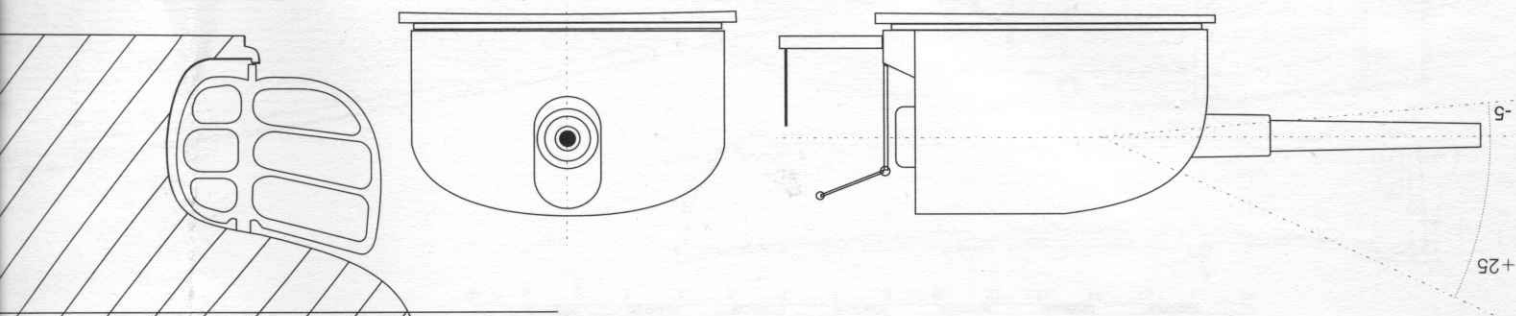
1:100

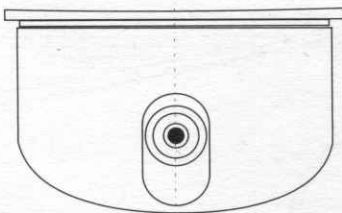
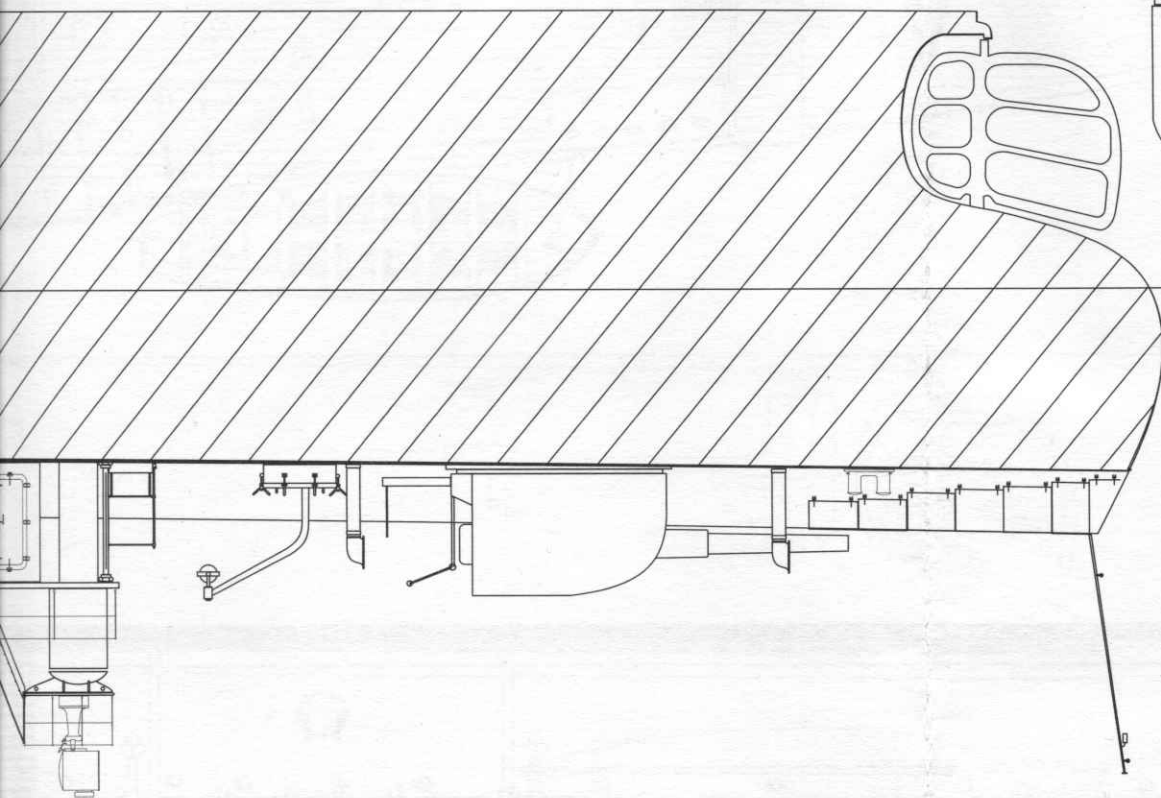


+25

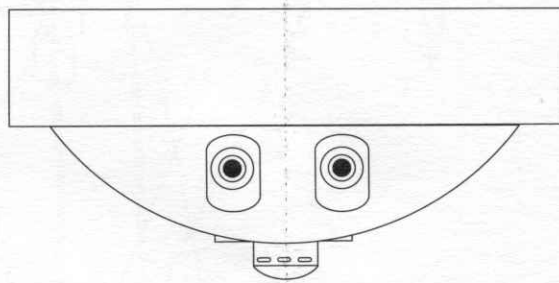
-5

1:100

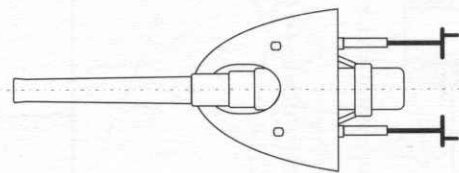




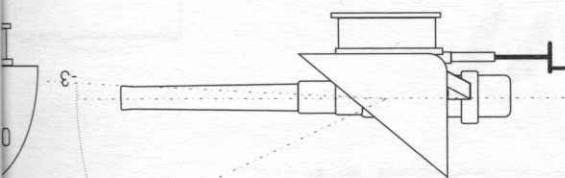
1:100



+25
-3

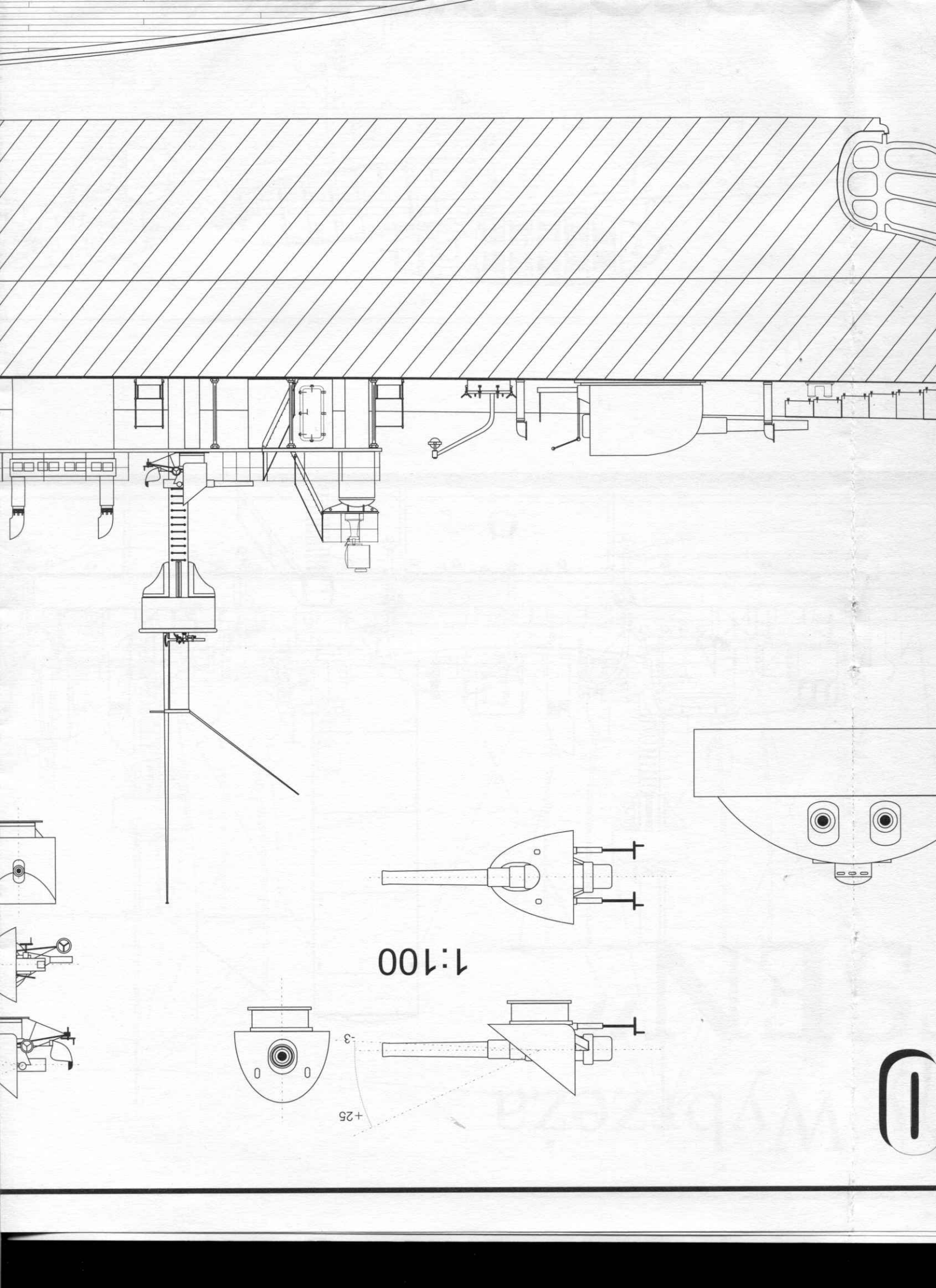


1:100



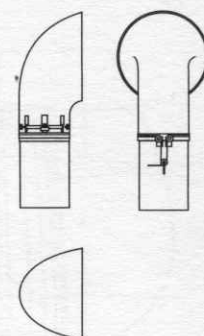
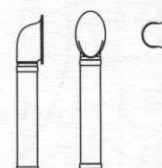
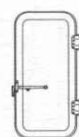
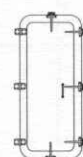
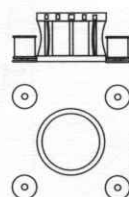
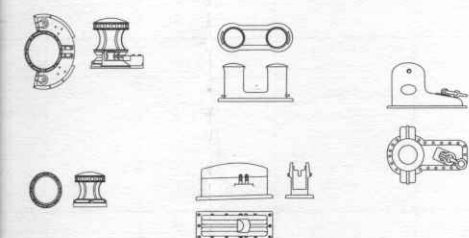
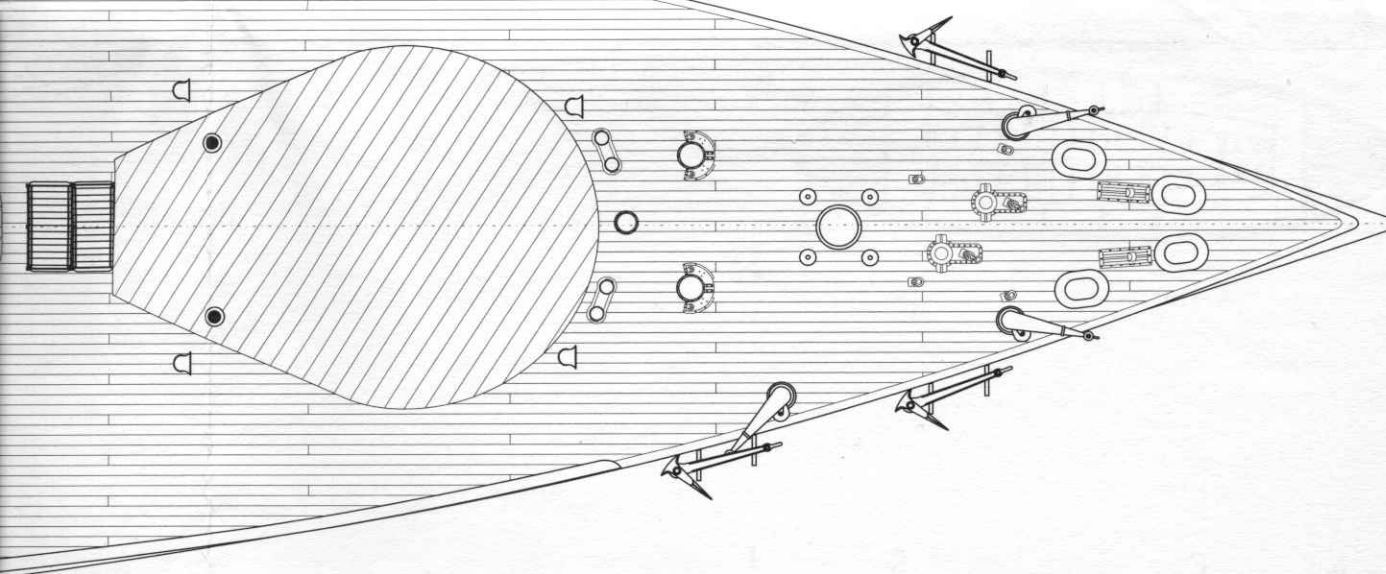
+25
-3

IRSTWO
TOWE
(800Z/2008)

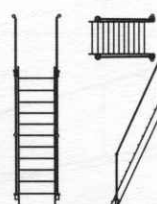
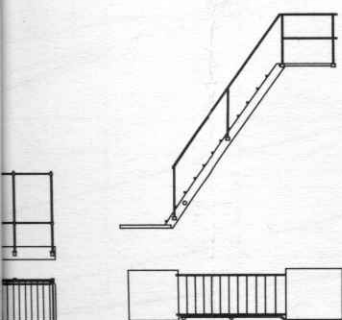
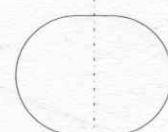
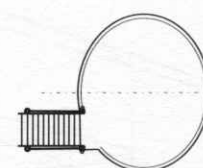
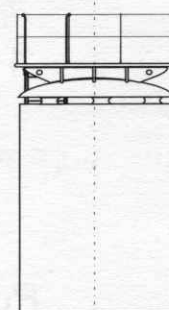
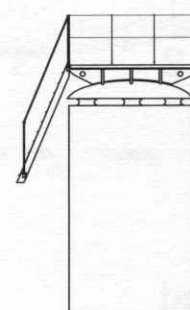
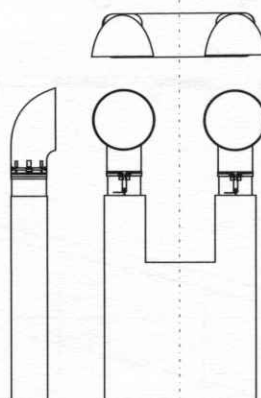
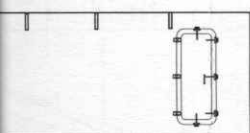


1:100

+25
-3

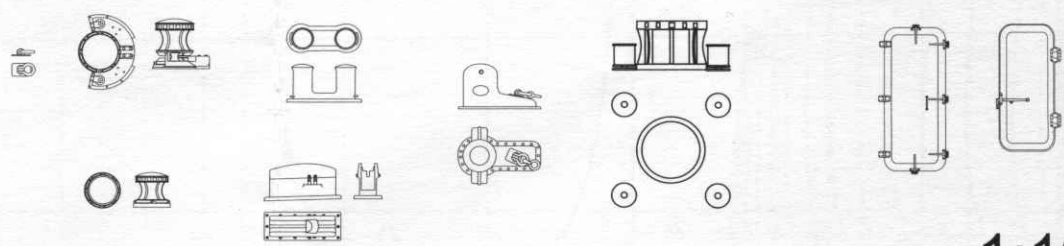
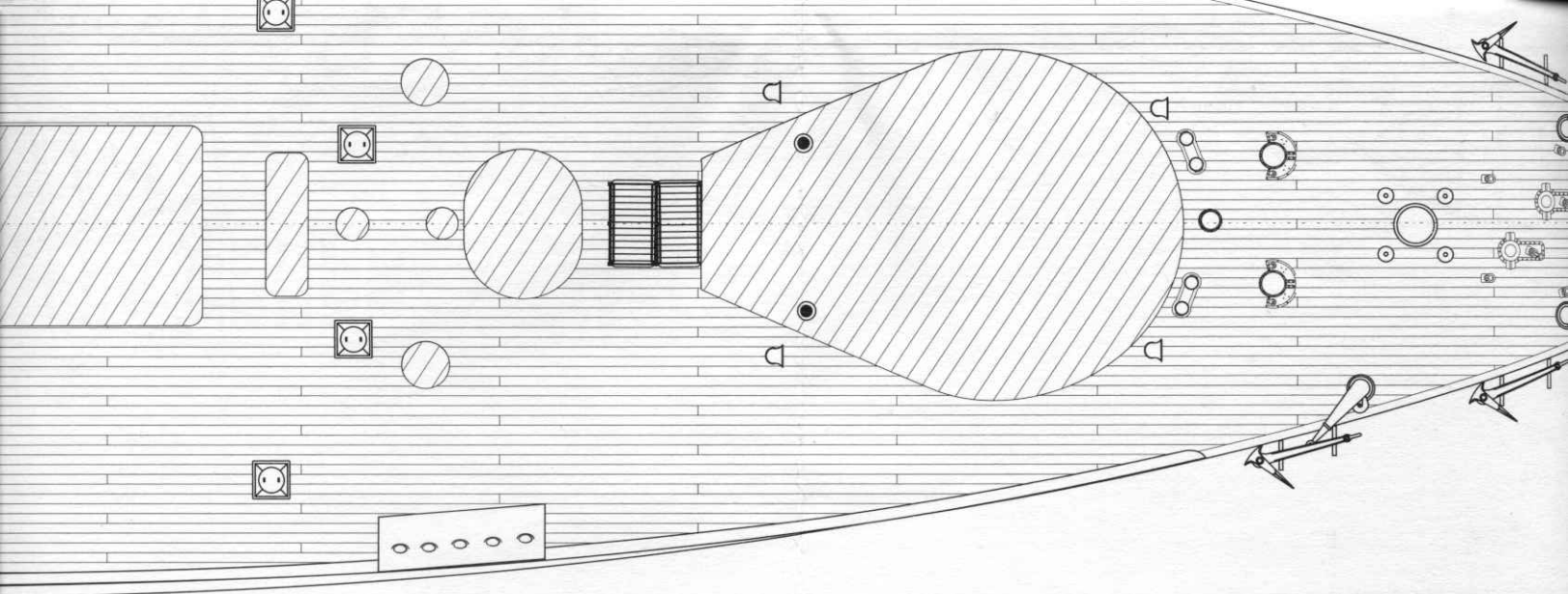


1:100

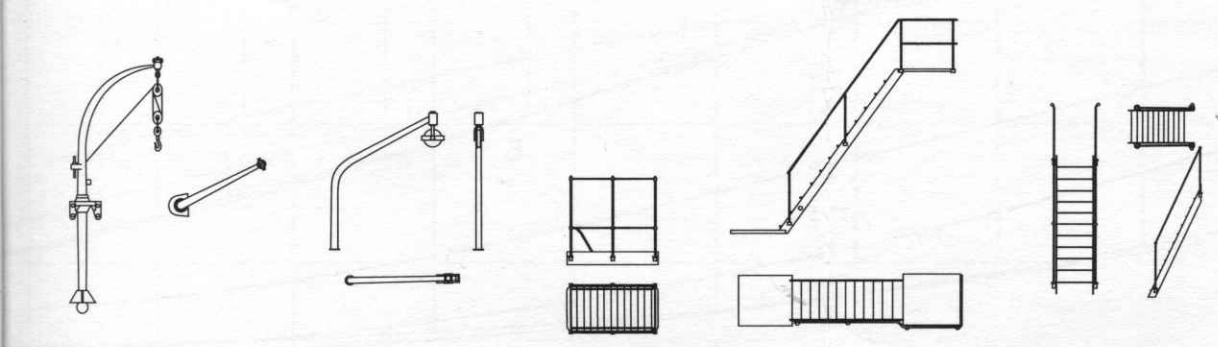
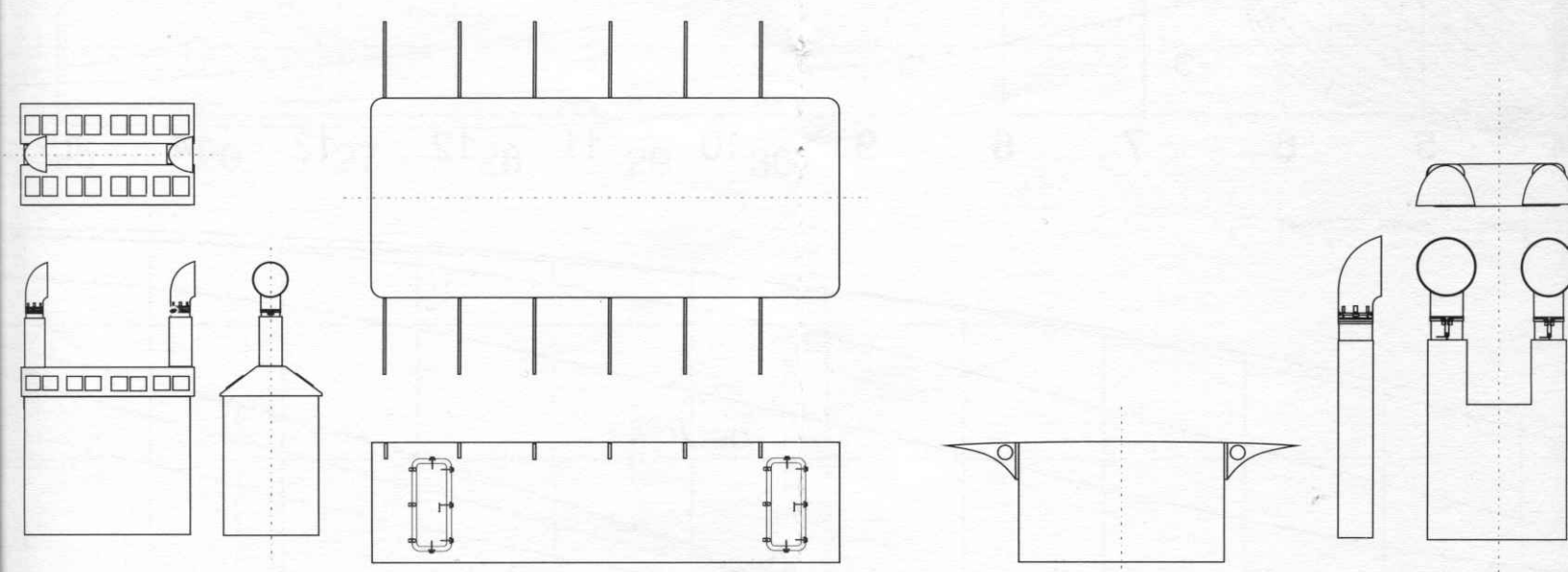


Pancernik Obrony Wybrzeża „EVERTSEN”

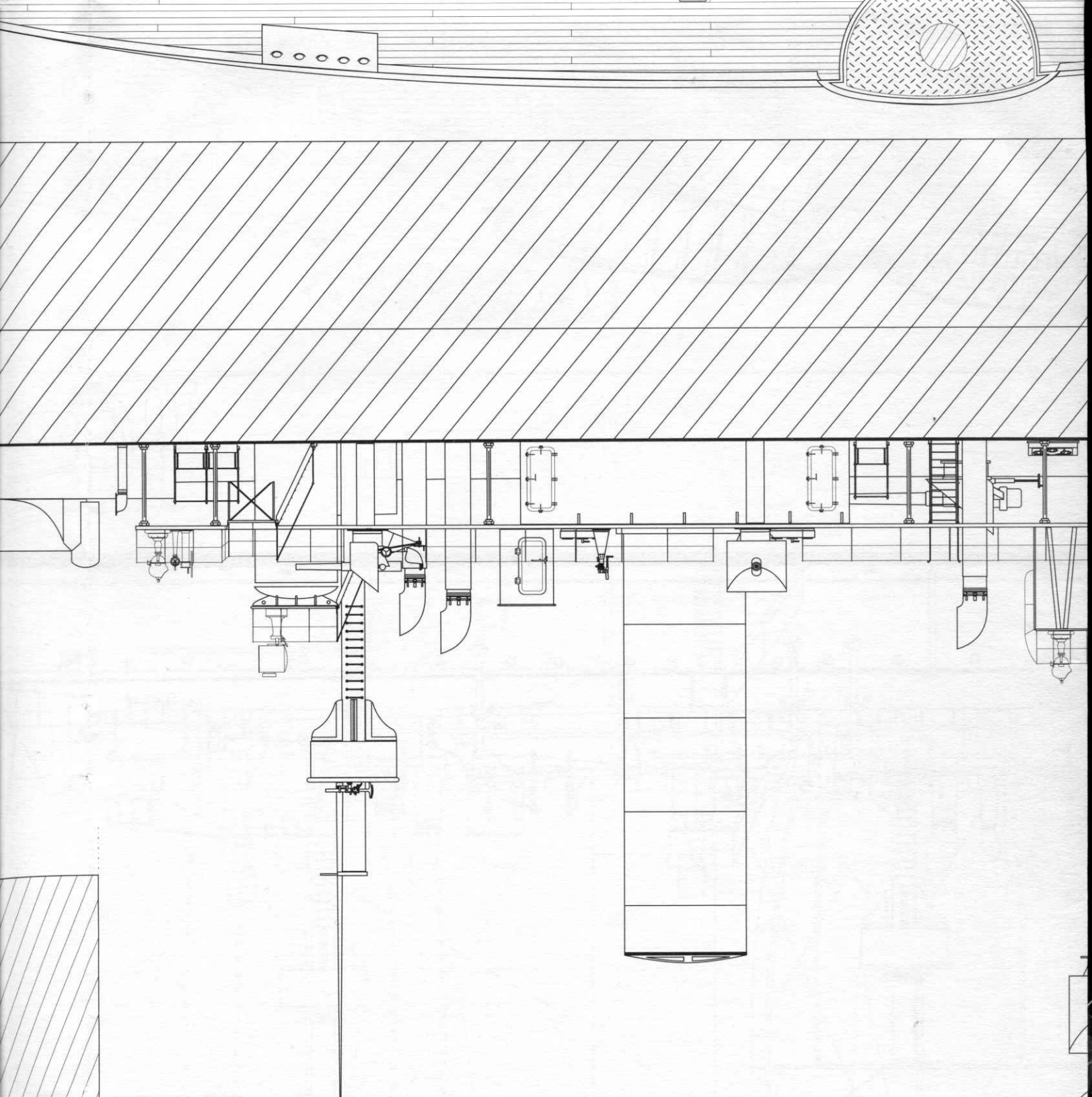
ilość arkuszy 2	pokłady, detale	Skala
Arkusz 2	opracował i kreślił:	1:150
2008	Jerzy Lewandowski	



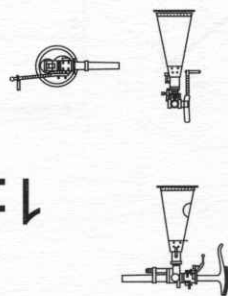
1:10



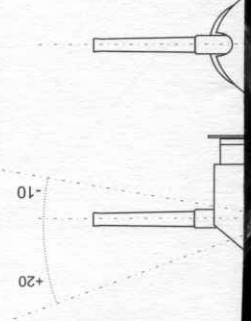
Pancerni „EY	
ilość arkuszy 2	po
Arkusz 2	opra
2008	Jerzy

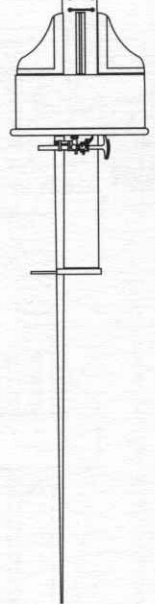
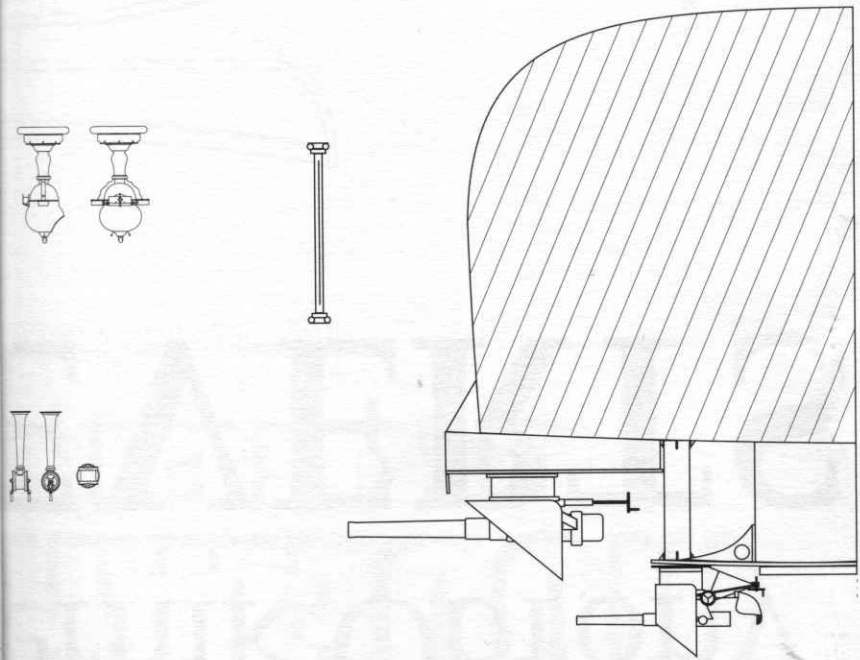
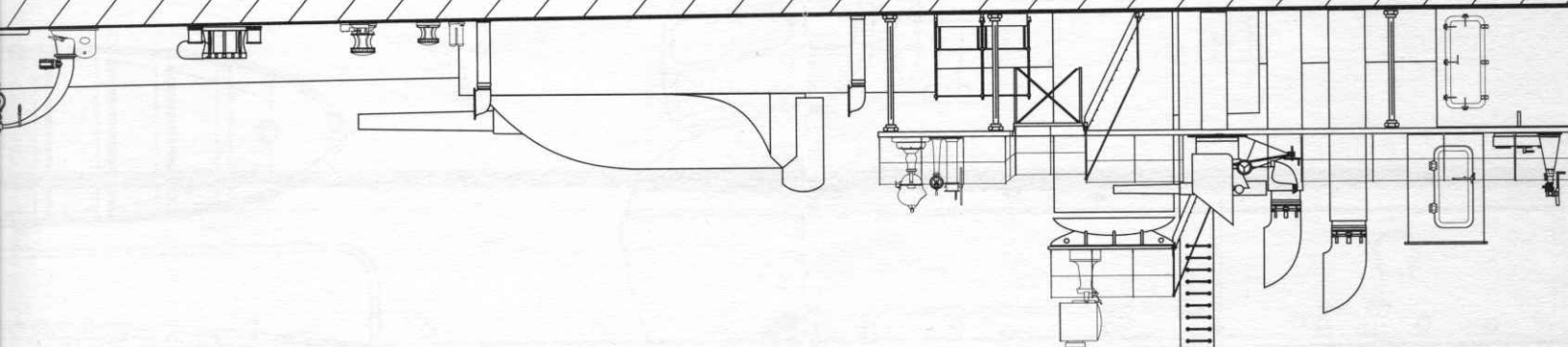
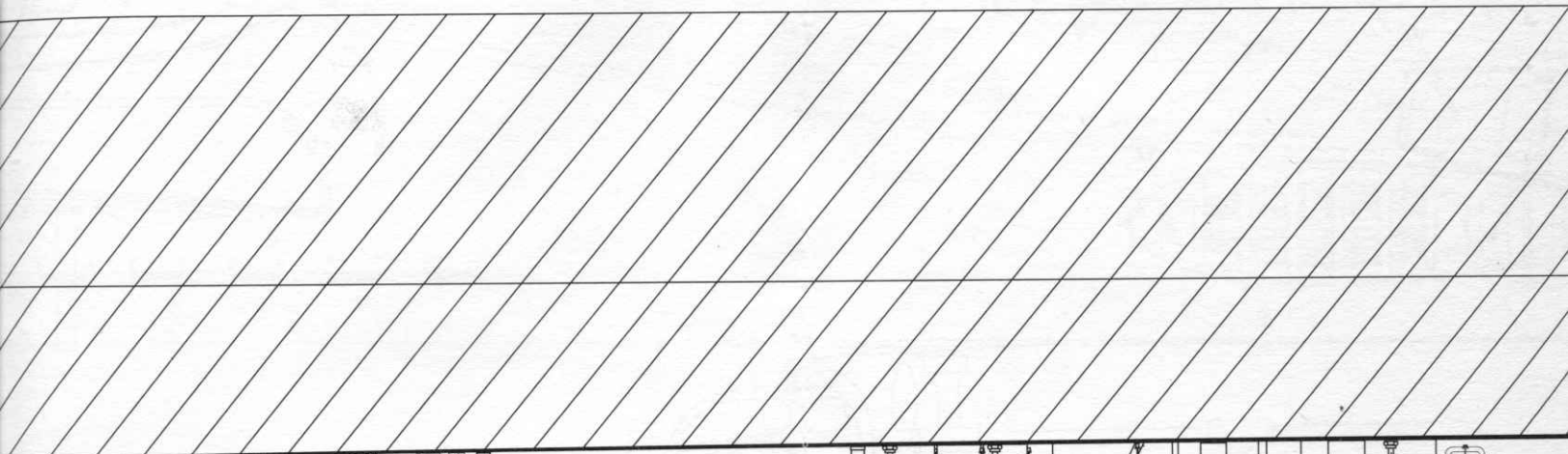
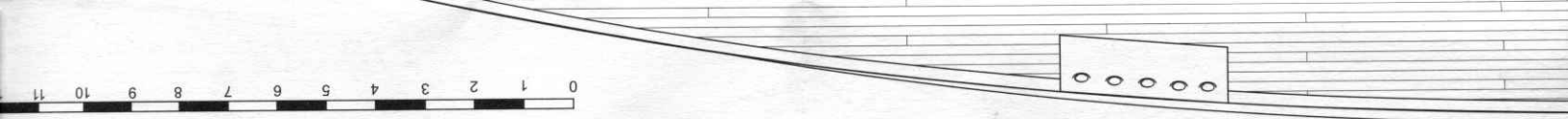


1:100

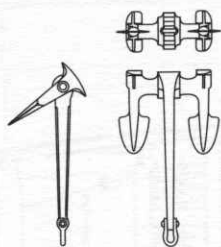
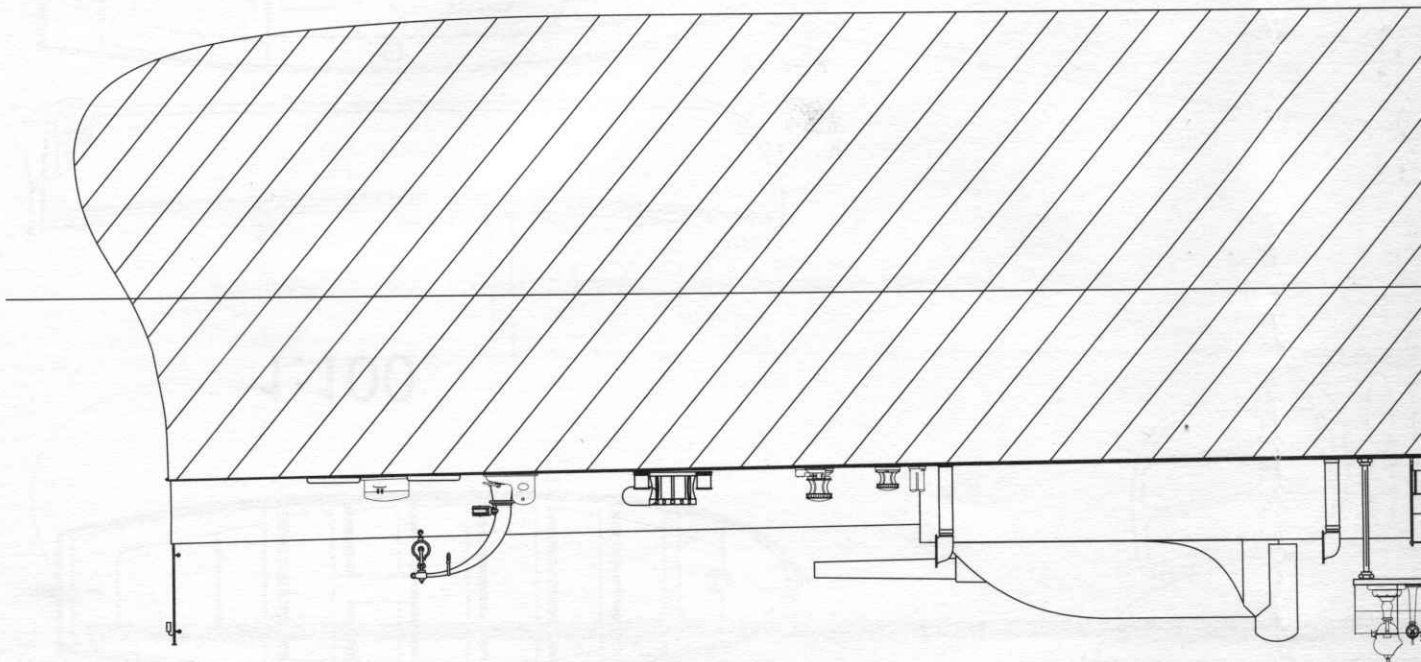


+20
-10

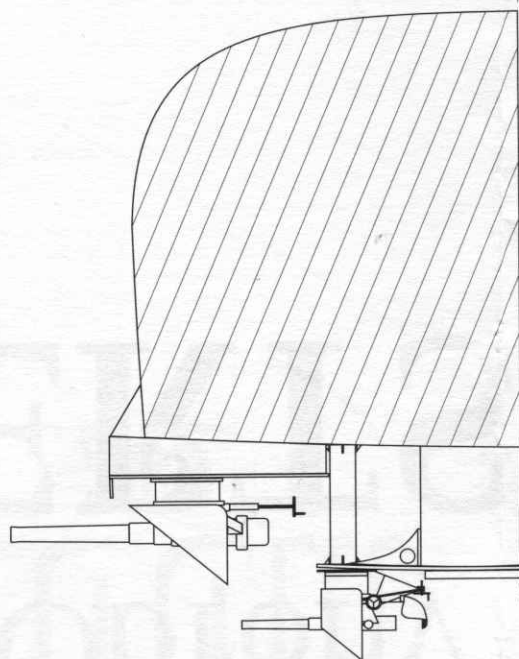
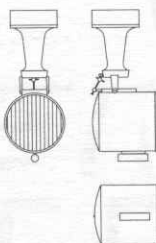
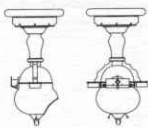
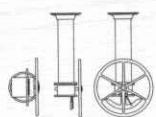


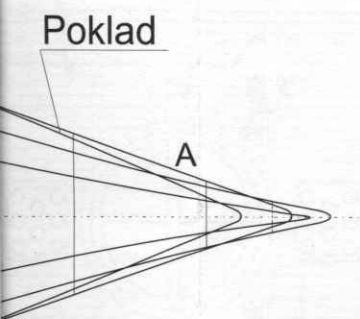
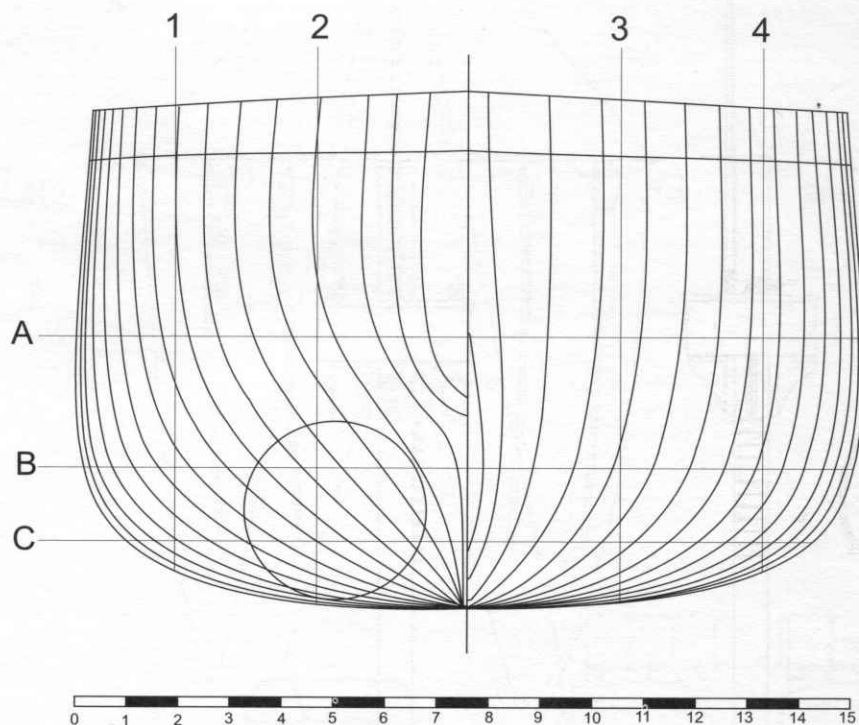
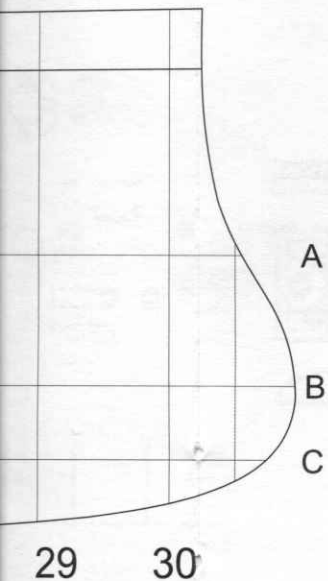
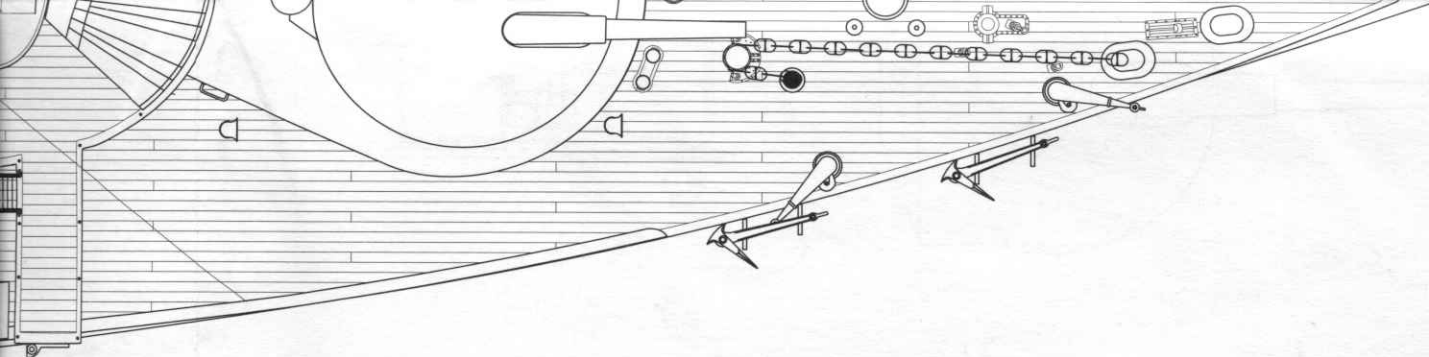


0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15



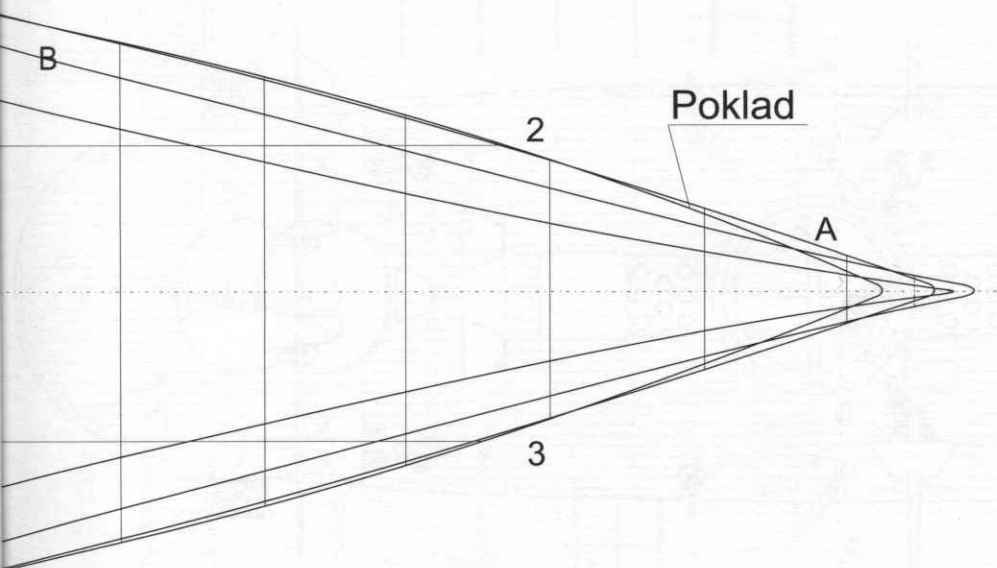
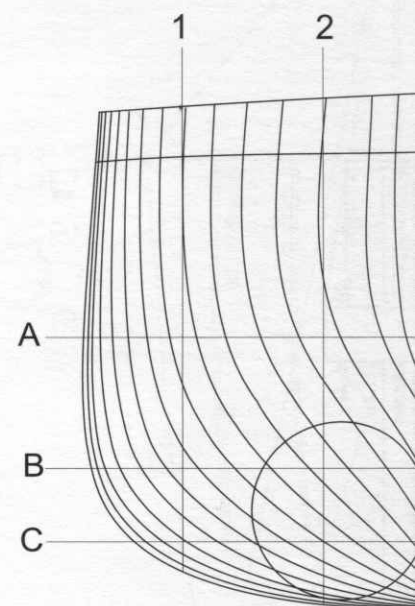
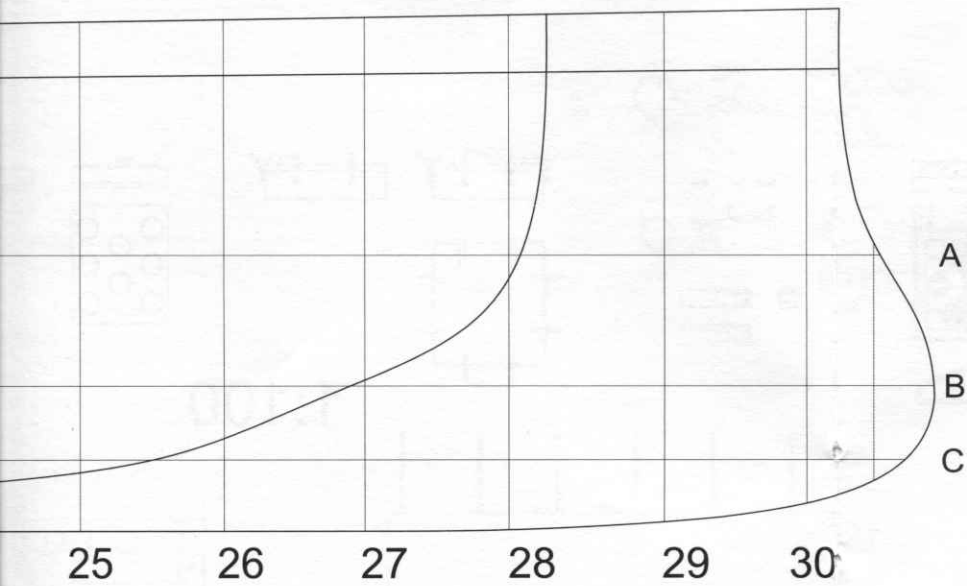
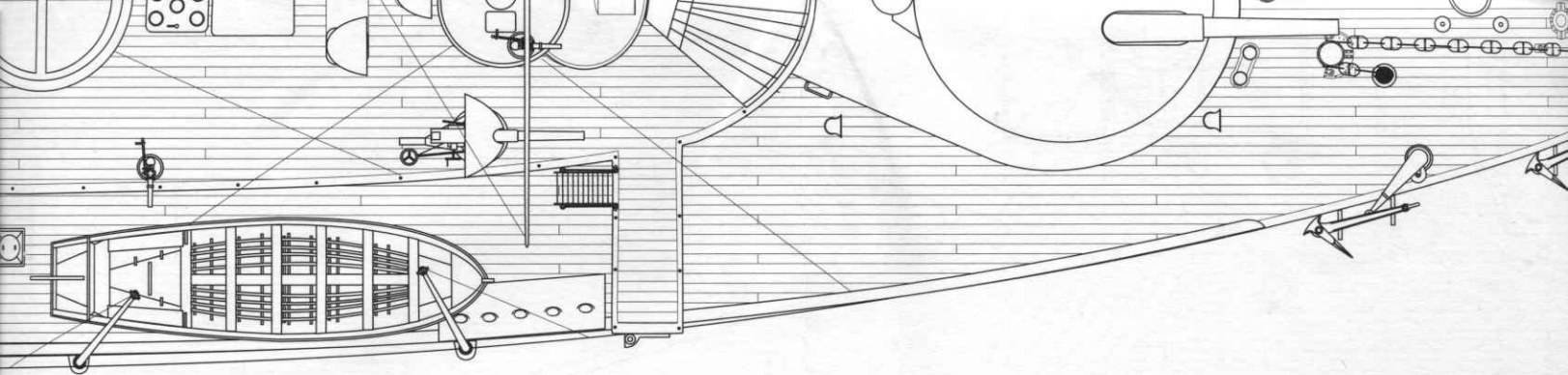
1:100





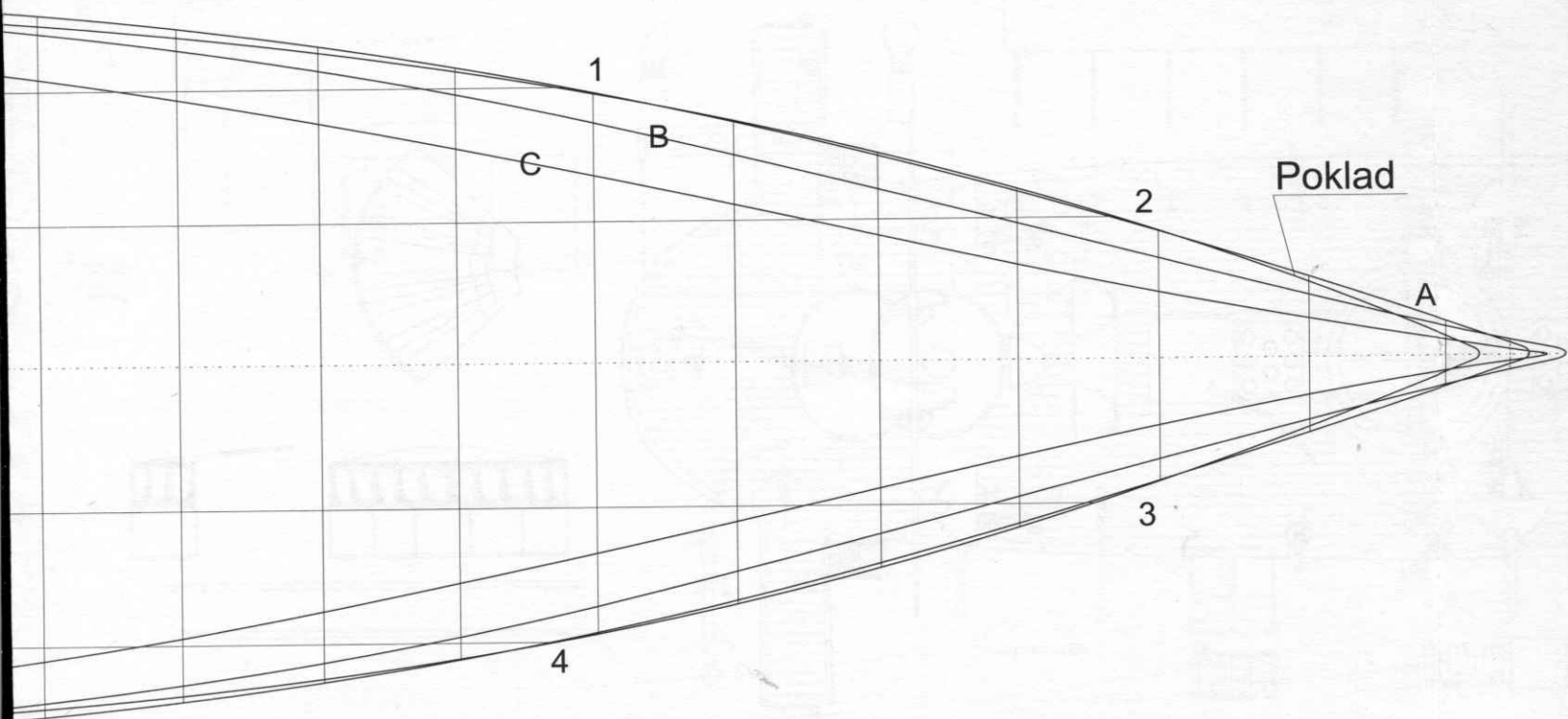
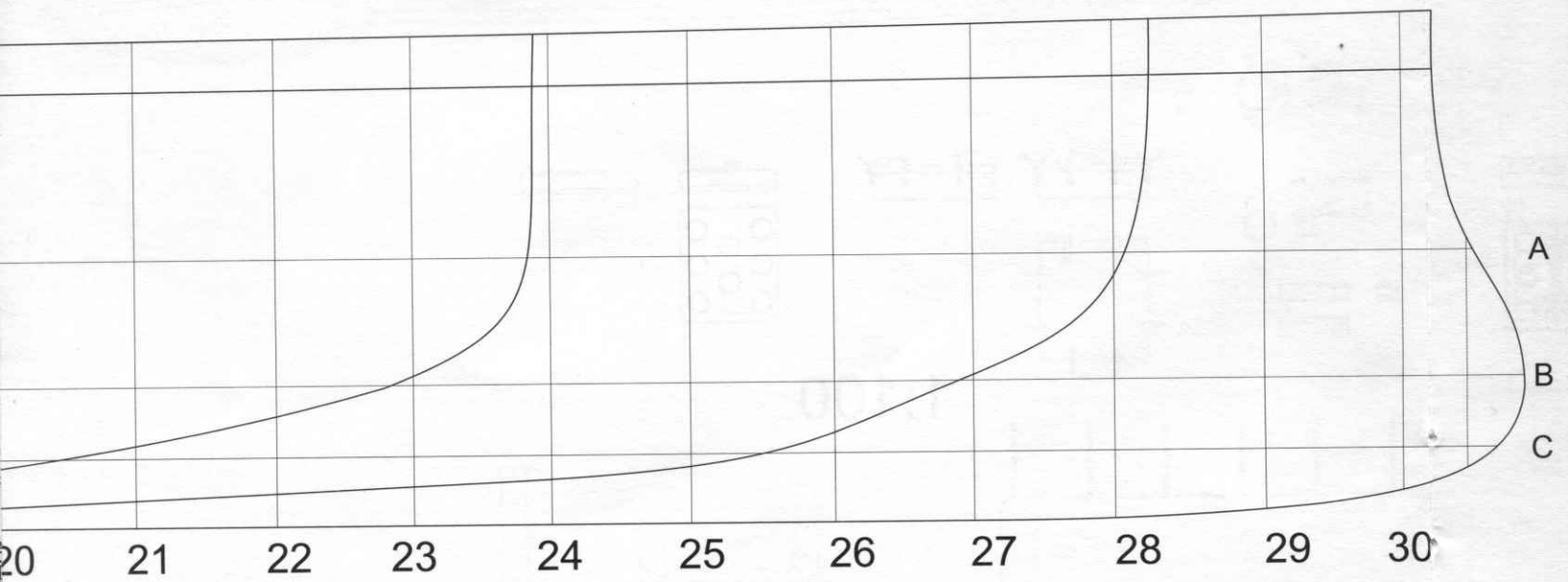
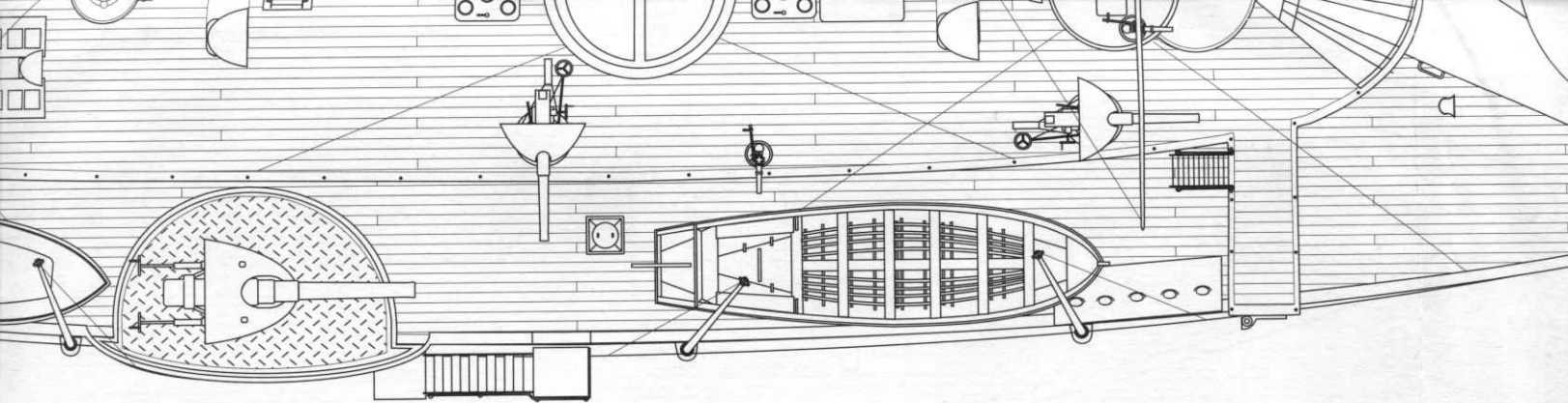
Pancernik Obrony Wybrzeża „EVERTSEN”

ilość arkuszy 2	plan generalny, linie teoretyczne	Skala
Arkusz 1	opracował i kreślił:	1:150
2008	Jerzy Lewandowski	



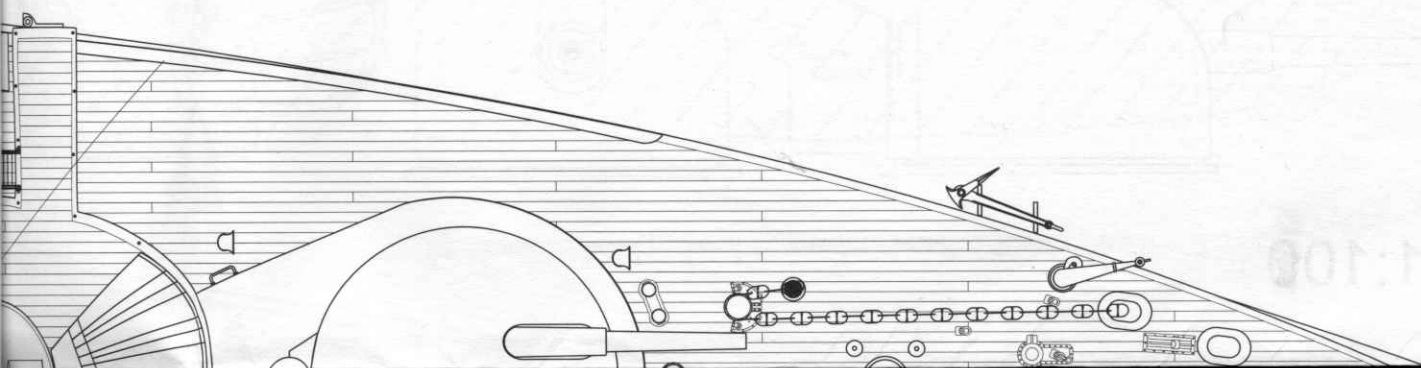
Pancern
„E

ilość arkuszy 2	plan gene
Arkusz 1	opr
2008	Jerzy



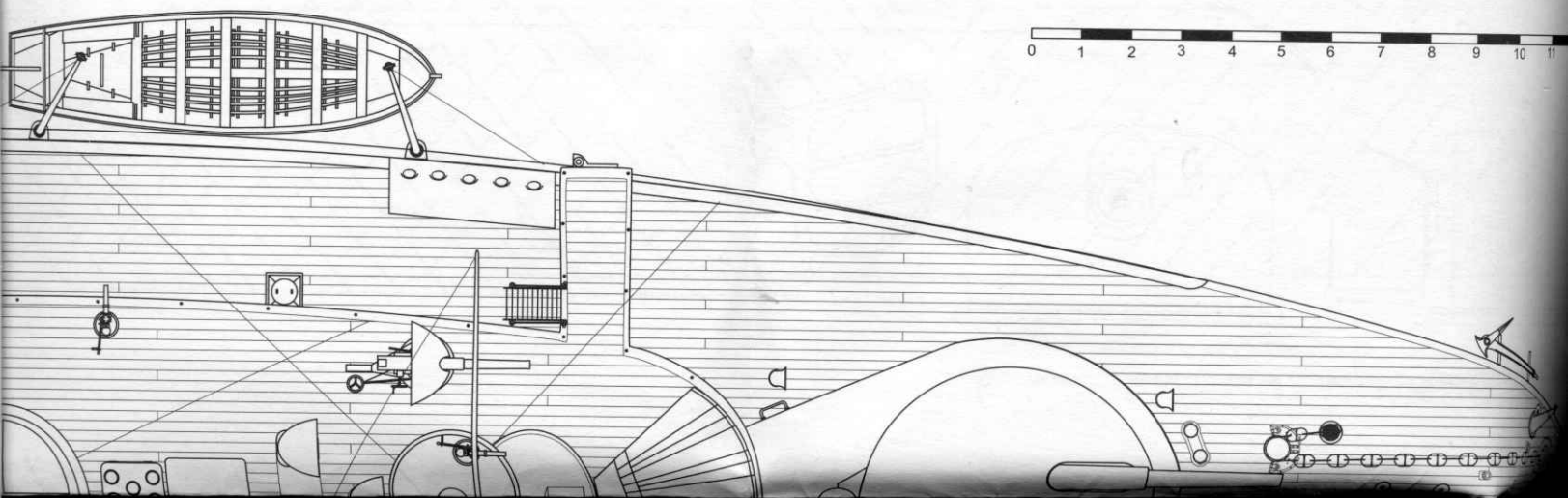
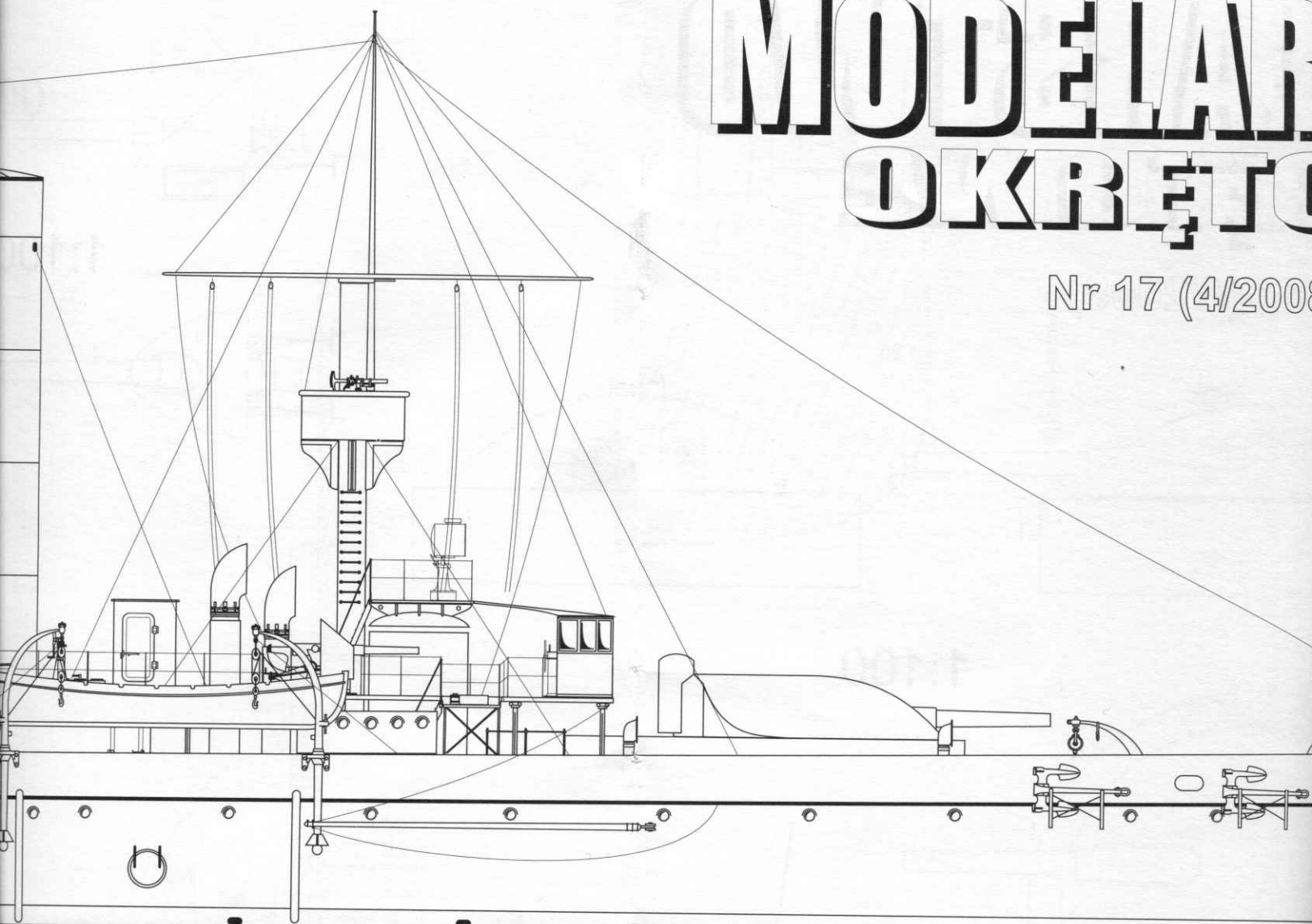
MODELARSTWO OKRĘTOWE

Nr 17 (4/2008)

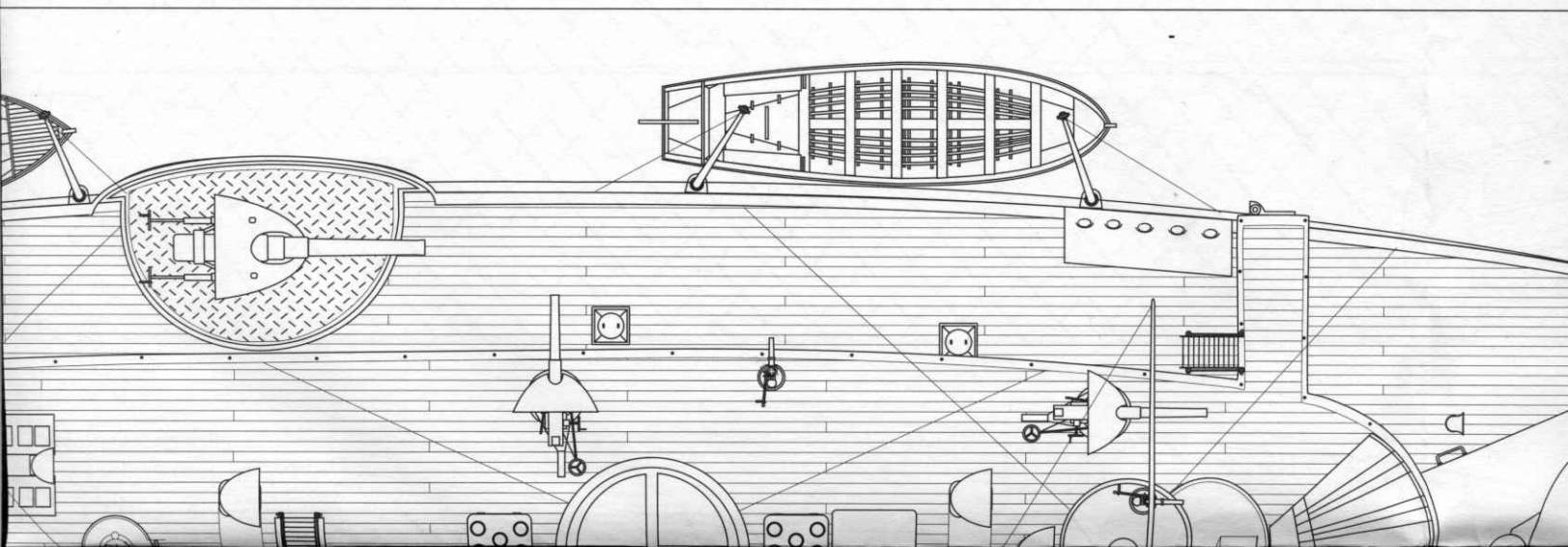
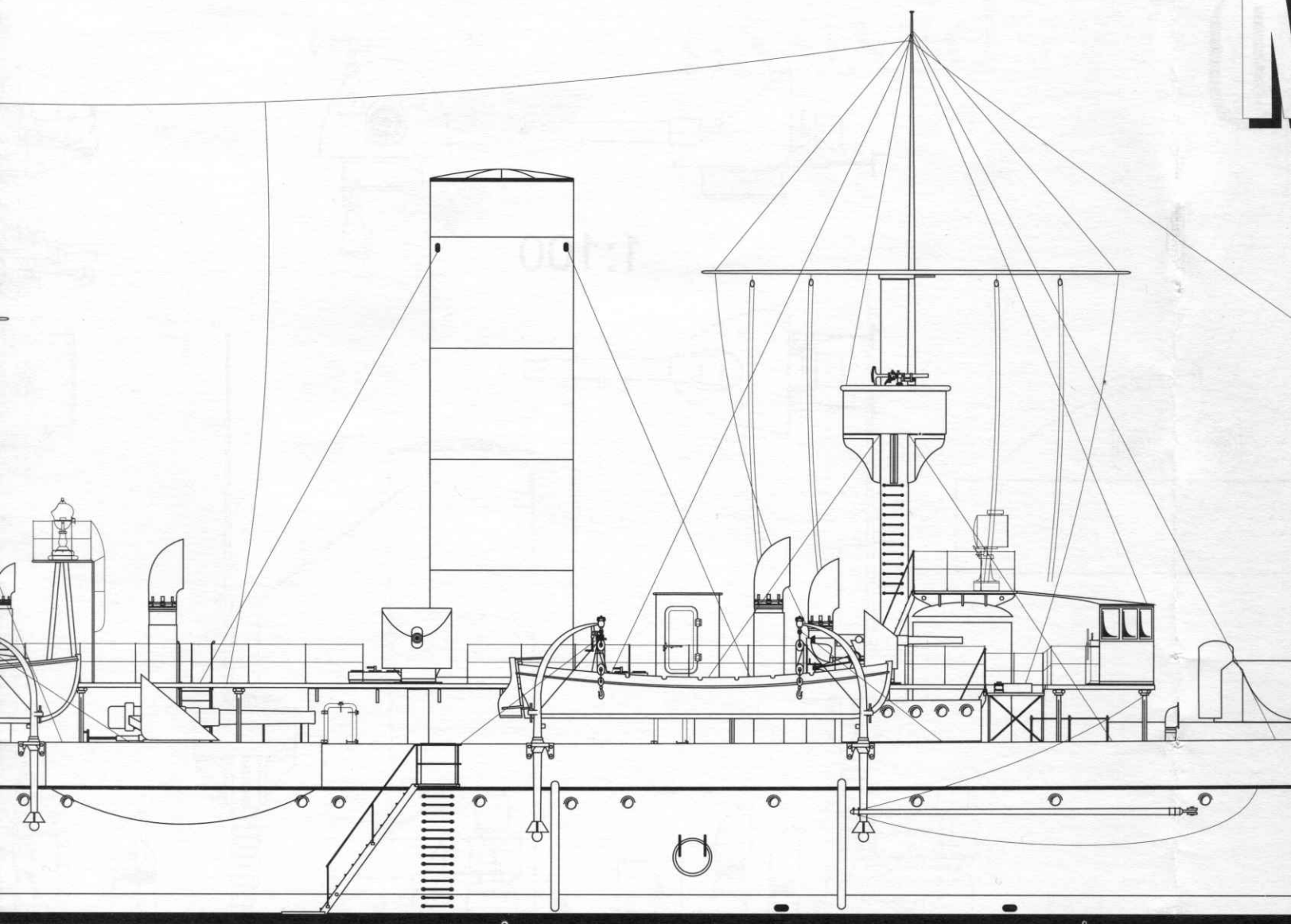


MODELAR OKREȚO

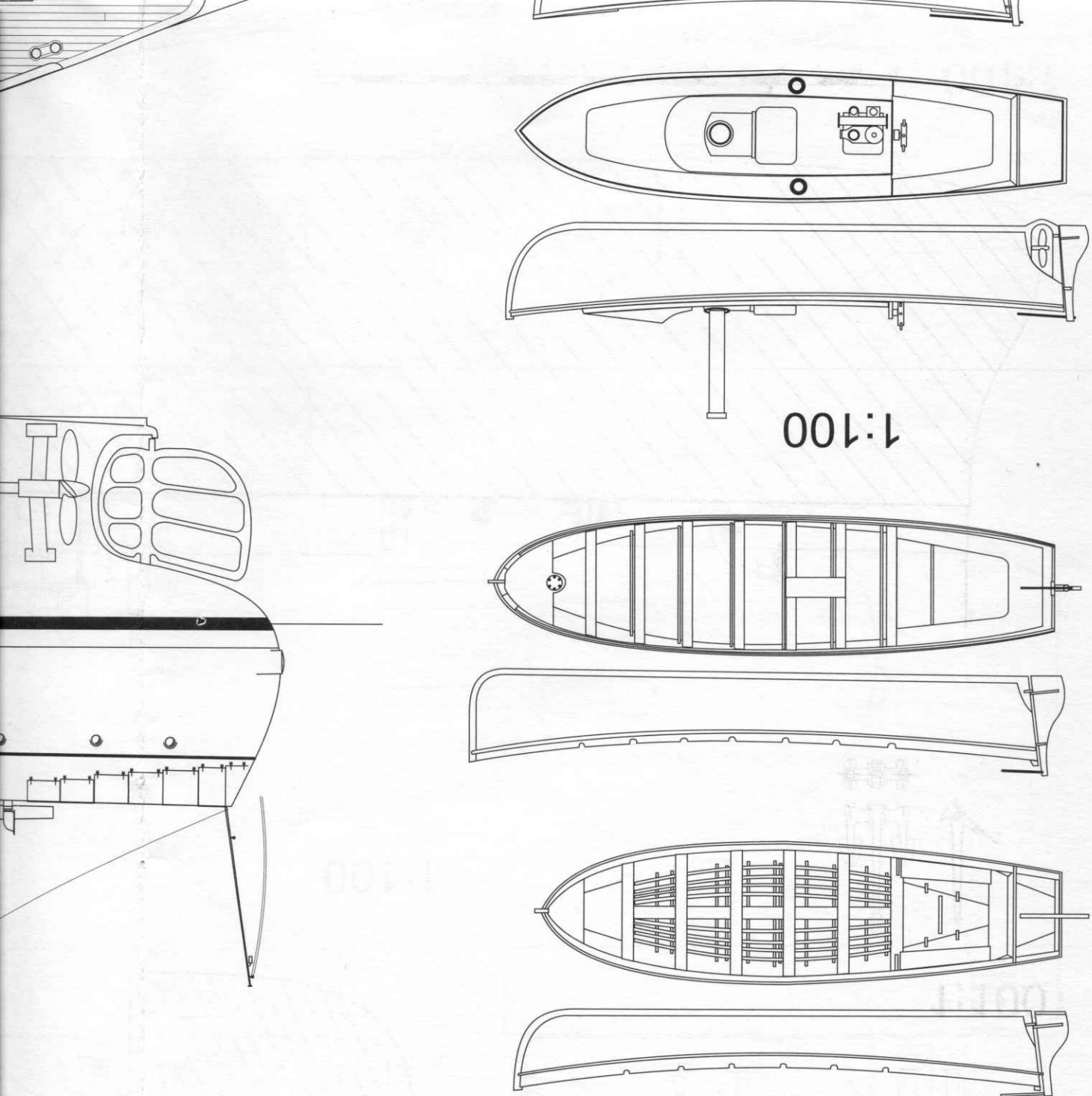
Nr 17 (4/2000)

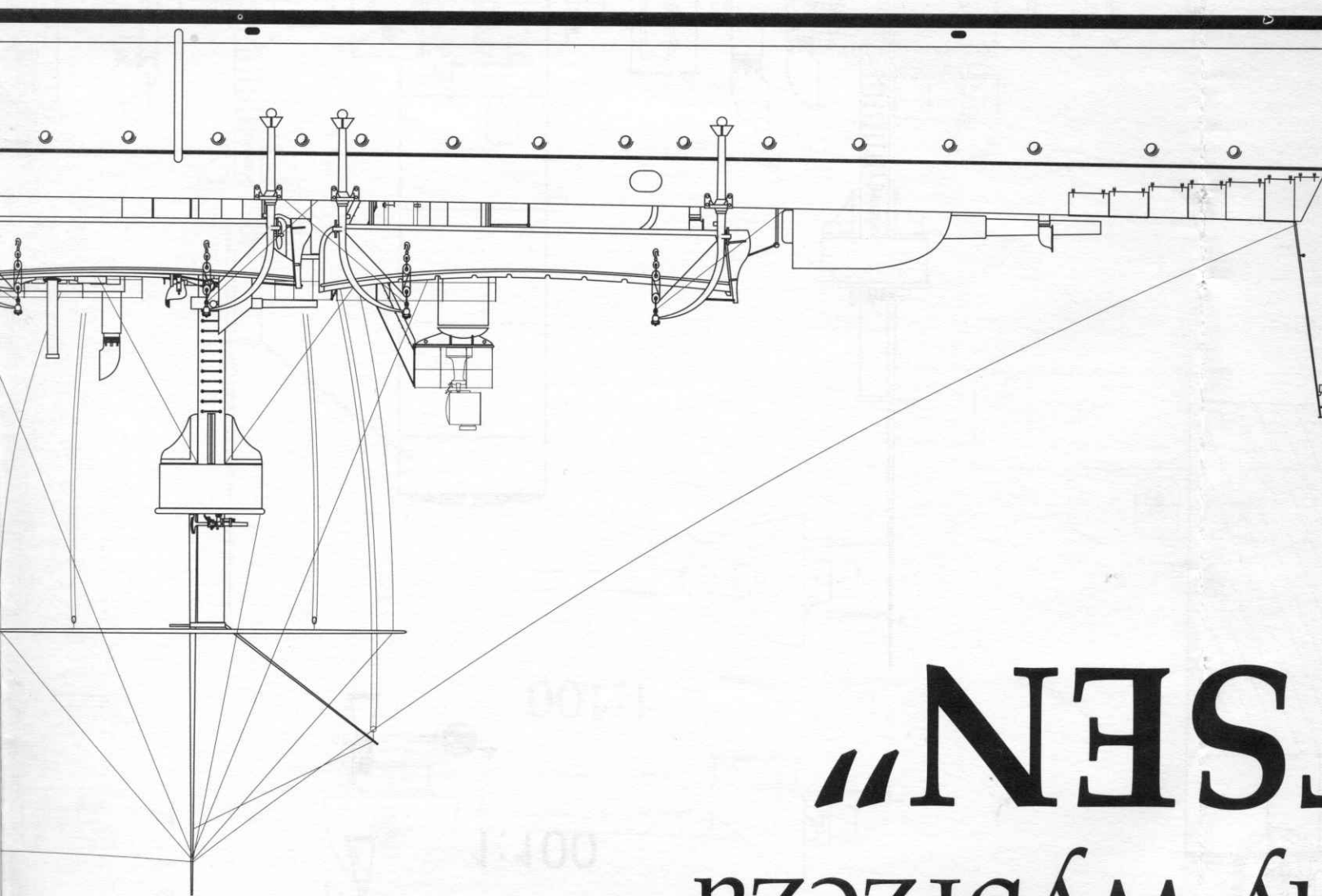
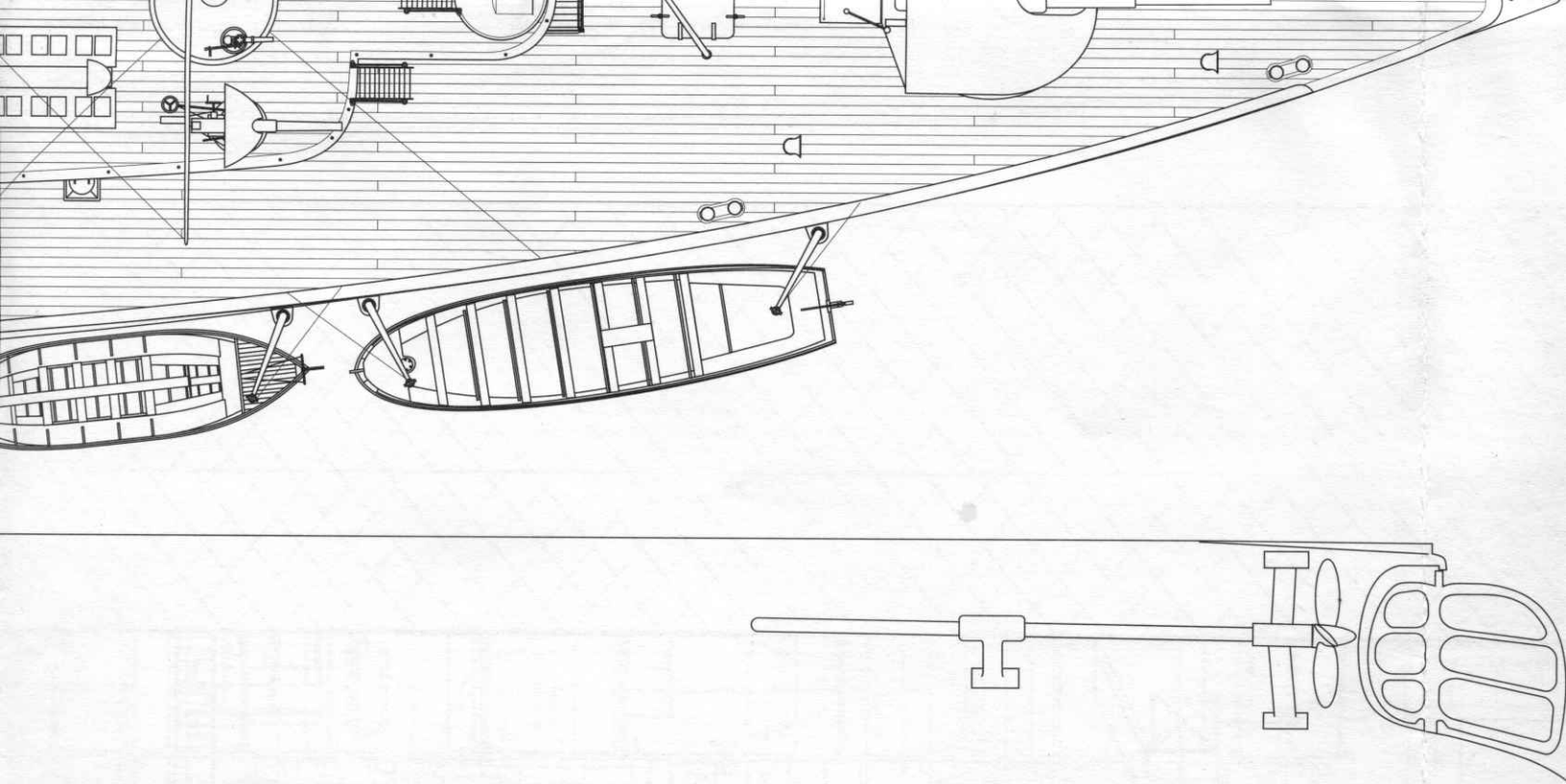


0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

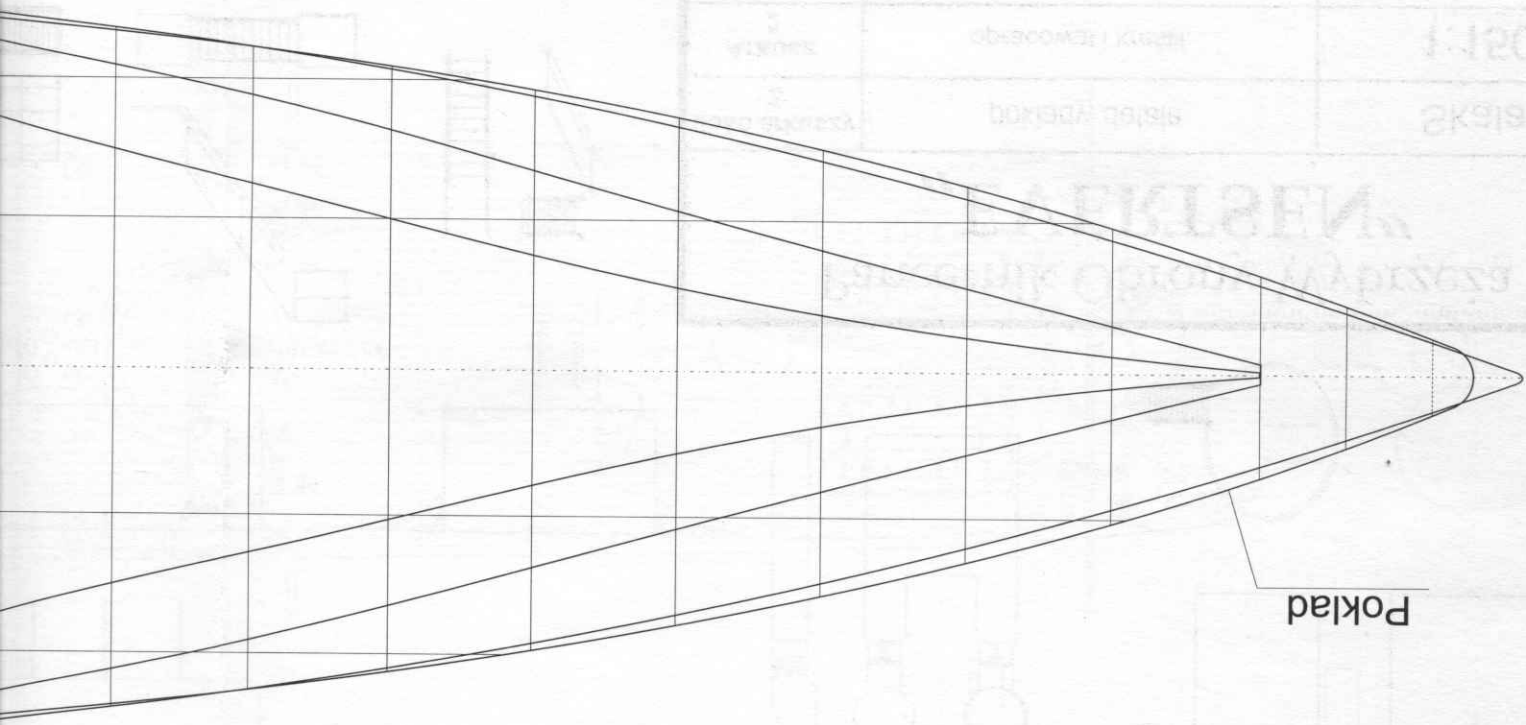


Pancernik Obrony Wy "EVERTSE"

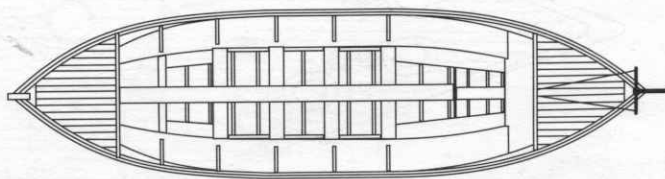
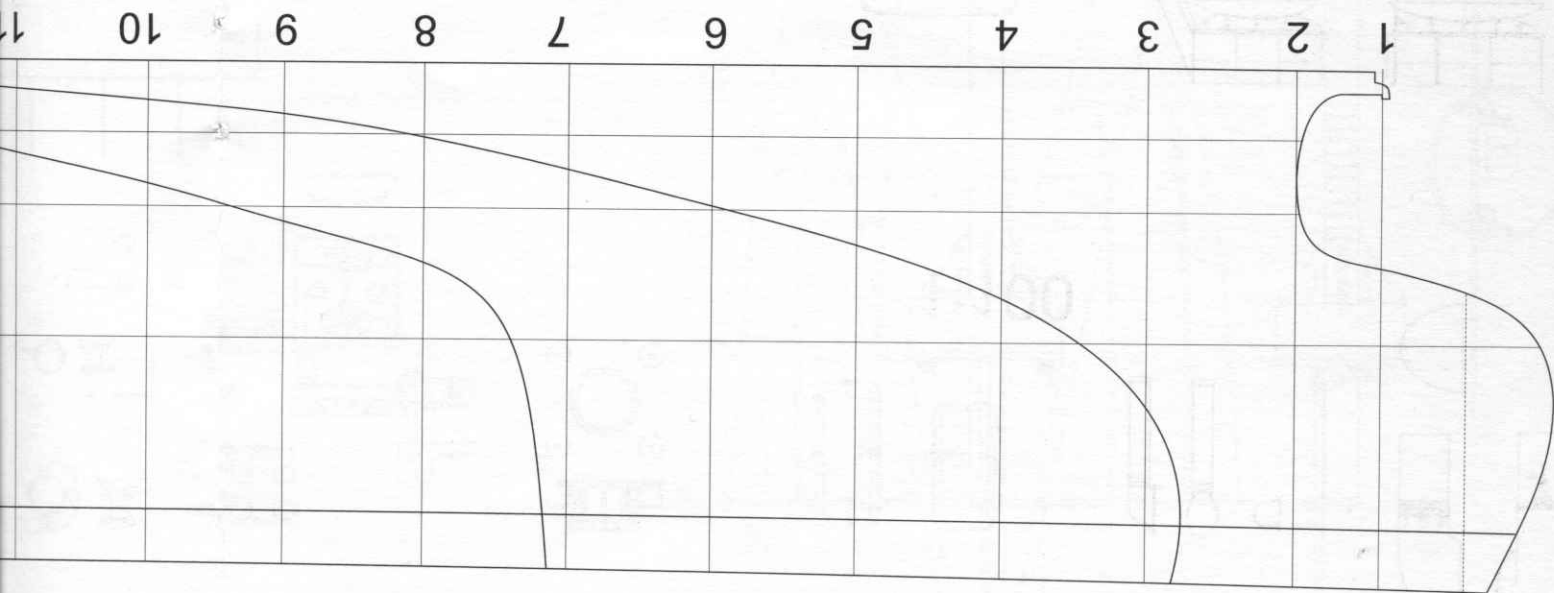


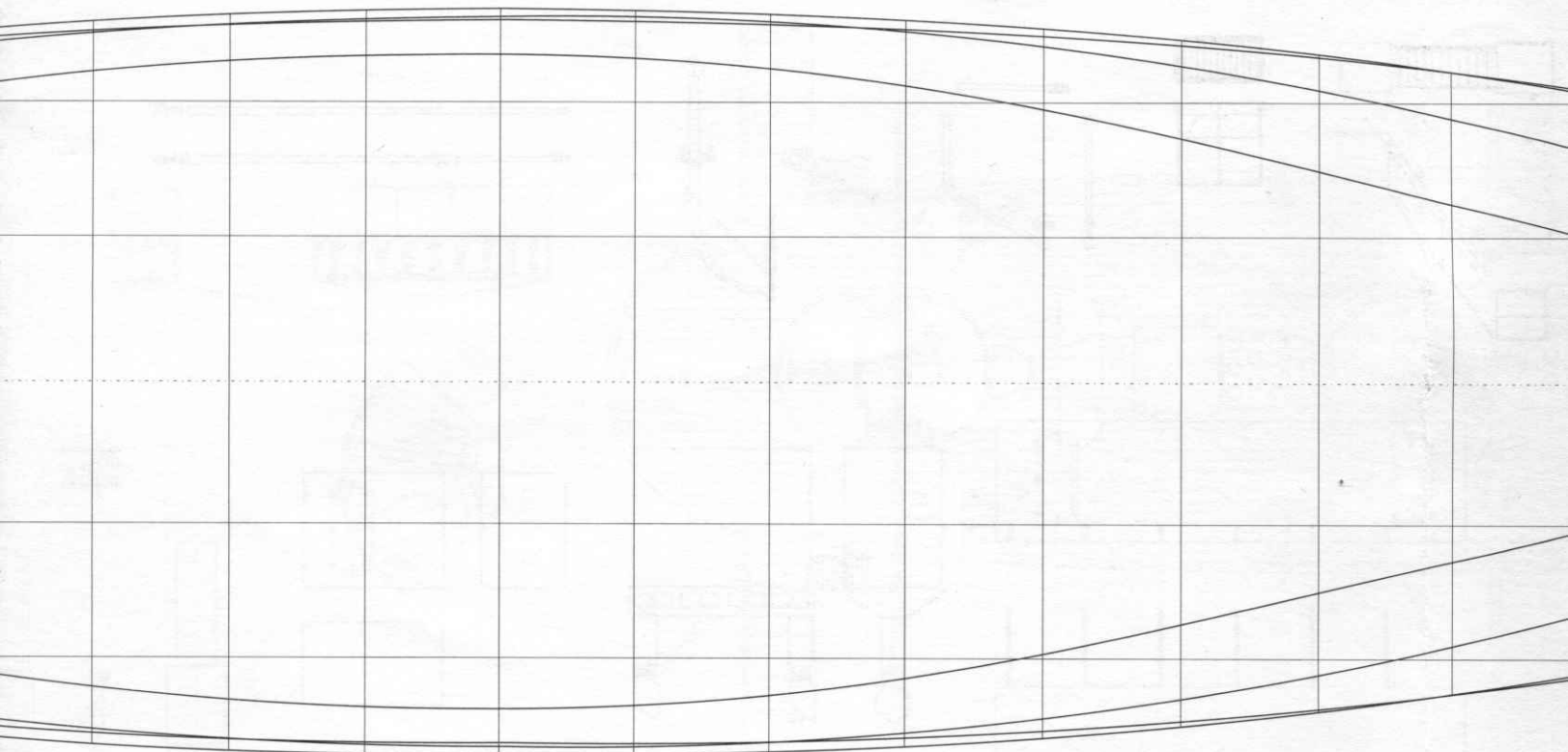


ny Wybrzeża
"SEN"



Poklad





9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

