

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych nr 21 (2/2009) Cena 20,90 zł (0% VAT)

ISSN 1895-2216



02

9 771895 221917



**Fiński ścigacz torpedowy
rosyjskiego typu G-5**

„VIHURI”

plany modelarskie w skali 1:35



- RC pod wodą cz. 2
- „Königsberg” - raport z budowy
- Radzieckie monitory „Udarnyj” i „Chasan”
- Amerykańska uniwersalna dwuprowadnicowa wyrzutnia rakiet Mk 26 - plany + 3D



fot. Sylwester Grabarczyk

Model japońskiego lotniskowca „AKAGI” w skali 1:700
w wykonaniu węgierskiego modelarza Istvana Michalko.

MODELE PLASTIKOWE I ŻYWCZNE

"Dawajcie najpierw wielkie sztuki!" - zakrzyknął kiedyś pewien admirał amerykański przed starciem z flotą japońską w wojnie na Pacyfiku. Tak też i u nas - zaczynamy od "wielkich sztuk", czyli omówienia nowości okrętowych w plastiku w skali 1:350. Ta skala ma się nad wyraz dobrze, tak dobrze, jak chyba nigdy wcześniej się nie miała. Nieustannie zaskakiwani jesteśmy nowościami, które nas modelarzy elektryzują. Niedawno firma **DRAGON** zaskoczyła wszystkich dwoma modelami amerykańskich niszczycieli w skali 1:350 USS "Buchanan" i USS "Laffey", teraz dorzuca nam kolejnego przedstawiciela typu "Benson/Gleaves", niszczyciel USS "Livermore"



re" w konfiguracji z 1942 roku. Model jest jak zwykle starannie opracowany, a w zestawie znajdziemy już jakby obowiązkowo

wo arkusz blaszki z częściami fototrawionymi. Mało prawdopodobne, by był to ostatni model niszczyciela tego typu w ofercie **DRAGONA**. Ale najbardziej elektryzująca wiadomość ostatnich dni to ta, że lada chwila znajdzie się w sprzedaży kolejny niszczyciel US Navy w 1:350, tym razem prototyp serii USS "Gearing" DD-710. Zaprezentowane przez **DRAGONA** zdjęcia sklejonego modelu pozwalają ocenić ten nowy model bardzo wysoko. Mniejmy nadzieję, że pojawiają się niebawem także bliźniacze jednostki w innych konfiguracjach, może nawet w powojennej wersji niszczycieli rakietowych systemu FRAM.



Do "wielkich sztuk" zaliczyć należy nowość z **FUJIMI**, model



w skali 1:350 lotniskowca "Shokaku". Zapowiadany jakiś czas temu, nareszcie jest w sprzedaży. Mniejmy nadzieję, że doczekamy się za jakiś czas bliźniaczego "Zuikaku".

Tamiya wydała wreszcie zapowiadany model japońskiego krążownika "Mogami" w wersji z 1944 roku z pokładem lotniczym i jest on już od jakiegoś czasu w sprzedaży. Teraz przyszła kolej na drugi okręt tego typu, bliźniaczy "Mikuma", który zostanie zaoferowany dla odmiany w

最上



wersji jako lekki krążownik. Mamy więc już kolejny krążownik japoński do kolekcji nowych modeli okrętów tej klasy w 1:350 i z pewnością nie ostatni, bowiem zapewne za jakiś czas doczekamy się zarówno "Suzuyi" i "Kumano", które

nieco różniły się od swoich dwóch starszych braci tego typu.

Zaskakującą informację znaleźliśmy ostatnio w ofercie firmy **HOBBYBOSS**, która znana jest już na polskim rynku z wielu prostych, ale czasami dość przyzwoitych modeli głównie samolotów i

okrętów podwodnych w skali 1:700. Tym razem zaskoczeniem jest model włoskiego ciężkiego krążownika "Pola" w skali 1:350, czyli kolejna "wielka sztuka". I



jest to zupełnie nowy model, który nie ma nic wspólnego z modelem firmy **TAURO** w skali 1:400. Aby było jeszcze ciekawiej, w skali 1:700 **HOBBYBOSS** zapowiedziało model pancernika USS "Arizona". Który to już model tego okrętu w tej skali na przestrzeni ostatnich lat? I czy okaże się najlepszy? Czas pokaże. Na razie prymat



dzieli model **DRAGONA**.

Na zakończenie prezentacji nowości w skali 1:350 warto wspomnieć o całkiem "małej sztuce", czyli nowym modelu Schnellboota typu S-100, wydanego jako model wtryskowy przez firmę **BRONCO MODELS**. Niewielka rzecz, a cieszy! Może to początek większej serii "drobnostrojów" morskich w tej skali? Oby!



Dla odmiany w skali 1:700 w modelarstwie plastikowym niewiele się ostatnio dzieje. Ukazał się model ciężkiego krążownika USS "Quincy" z **TRUMPETERA**, niebawem pojawi się USS "Vincennes", ostatni okręt serii typu "New Orleans". Zapowiadanych USS "South Dakota" i USS "Massachusetts" nadal nie widać, ale miejmy nadzieję, że doczekamy się ich w tym roku. **TRUMPETER** wydał za to już i skierował na rynek dwa modele statków typu "Liberty": "Jeremiah O'Brien" oraz "John W. Brown" w skali 1:700. Wyda-



wało się dotąd, że modele "Liberiaków" z **PIT-ROAD** w zupełności wypełniają ten temat, a jednak okazało się, że przy pomocy

dzisiejszej technologii komputerowego opracowywania form wtryskowych można osiągnąć o wiele lepsze efekty i dlatego nowe modele z **TRUMPETERA** wspomnianych statków są o wiele lepsze i to bezdyskusyjnie. W dodatku mają w zestawie część podwodną kadłuba. Pojawił się też drugi niszczyciel typu "Tribal", HMS "Zulu" w konfiguracji z 1941 roku. Temat "Tribali" będzie z całą pewnością długo jeszcze eksploatowany, z uwagi na dużą ilość okrętów w obrobie tego typu jak i różnorodnych konfiguracji tych okrętów pełniących służbę we flotach Wielkiej Brytanii, Kanady i Australii.



Firma **AOSHIMA** wydała zgodnie z wcześniejszymi obietnicami



składanymi tuż po wydaniu modelu lekkiego krążownika "Oyodo" w wersji z 1943 roku także jego późniejszą wersję

po modernizacji z 1944 roku. Oto właśnie doczekaliśmy się realizacji tej obietnicy i w serii limitowanej (podobno!) mamy już model "Oyodo" z 1944 w sprzedaży.

O ile nie za dużo dzieje się w skali 1:700 w plastiku, o tyle w

żywicy jednak widać nieco większe ożywienie. I to na rodzimym rynku, bowiem **NIKO MODELS** zaskoczyła kolejnymi nowościami i to o niebanalnej tematyce. Oto otrzymaliśmy bowiem dwa modele starych, amerykańskich pancerników z początku XX wieku, okrętów biorących także udział w I wojnie światowej. Pierwszy z nich to



USS "Louisiana" BB-19 wg. stanu na 1906 rok, okręt typu "Connecticut" z klasycznymi masztami palowymi, w "pokoju" malowaniu, czyli biały kadłub i żółte kominy. Drugim modelem jest pancernik kolejnego typu "Vermont" - prototyp serii trzech jednostek USS "Vermont" BB-20. Te dwa przedrednoty amerykańskie są bardzo ciekawą odskocznią od oklepanych jak niektórzy narzekają szarych tematów drugowojennych. USS "Vermont" co prawda posiada szare malowanie, ale ciekawy jest interesująca architektura i dwa typowo amerykańskie kratownicowe maszty. Miejmy nadzieję, że doczekamy się kolejnych starszych floty US Navy, bo to temat, który do tej pory był dość obojętnie traktowany przez wytwórców. Dla miłośników II wojny światowej NIKO wypuścił drugi już okręt typu "Omaha", lekki krążownik USS "Marblehead" z 1942 roku. Ten stary, czterokominowy krążownik jest dość znanym okrętem swojego typu z czasów wojny na Pacyfiku i z pewnością znajdzie wielu nabywców. Zestawy z NIKO zawierają bogaty zestaw części z blaszek fototrawionych. Jeszcze jedną nowością jest model lekkiego krążownika już z lat powojennych USS "Roanoke" CL-145 z 1957 roku. Okręt należał do typu "Worcester" i z zestawu możemy równie dobrze wykonać model jednostki prototypowej.



Choć to lekkie krążowniki, w zestawie mamy kawał żywicy w postaci wielkiego kadłuba, bowiem okręty te zaprojektowano na kadłubach największych w historii krążowników waszyngtońskich typu "Des Moines", które długością przewyższały wiele pancerników. W zestawie znajdziemy oczywiście także blaszki fototrawione.

MODELE KARTONOWE

O ile nasi rodzimi wydawcy modeli kartonowych nie rozpieszczają nas nowościami okrętowymi wydając mnóstwo samolotów czy pojazdów, o tyle wydawnictwa ze Wschodu zaskakują nas co jakiś czas w bardzo miły sposób. Wydawnictwo **OREL** w serii "Bumażnoje Modelirowanie" w numerze 36 wydało interesujący model starego krążownika francuskiego z 1898 roku "Lavoisier". Jego recenzja w tym numerze. Drugą ciekawą nowością, która pewnie mile zaskoczy niejednego modelarza okrętowego sklejającego przed wielu laty tenże sam model z "Małego Modelarza", jest model kartonowy w skali 1:100 radzieckiego monitora rzeczno-jeziernego "Żeleźniakow" wydany pod numerem 37. Ta płaskodenna jednostka zawsze zalecana była



początkującym modelarzom kartonowym, jednak w opracowaniu wyd. OREL mamy do czynienia z modelem raczej dla zaawansowanych modelarzy. Okręć mieści się aż na 24 stronach formatu A4, jest więc co wycinać i sklejać, bowiem części ma naprawdę mnóstwo. Model prezentuje wygląd i konfigurację okrętu na 1943 rok.

Warto jeszcze odnotować ukazanie się modelu kartonowego w skali 1:200 francuskiego dużego niszczyciela "Kersaint" wydanego przez wrocławskie wydawnictwo **WAK**. Model opracował Adrian Kacz, autor znakomitych modeli niszczycieli brytyjskich HMS "Saumarez" czy HMS "Onslow". Model wydano w formie zeszytu A4, gdzie na 15 arkuszach mamy mnóstwo części do modelu, jak zwykle drobiazgowo opracowanego przez tego autora. Model jak na niszczyciel spory, bo ma ok. 65 m długości. "Kersaint" opracowany został w wersji z 1939 roku. Do tego modelu dostępne są już dodatkowe akcesoria takie jak wręgi wycinane laserowo oraz metalowe lufy dla artylerii.

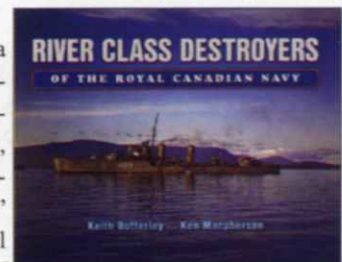


KSIAŻKI I PUBLIKACJE

Nowości wydawniczych mamy znów do odnotowania co najmniej kilka i to bardzo interesujących. Wydawnictwo **MODEL ART** z Japonii wydało trzeci już zeszyt w serii "Super Illustration", serii prezentującej drobiazgowo rozrysowany jeden z okrętów Cesarskiej Marynarki głównie w rzutach aksonometrycznych. I nie jest to żadna grafika 3D, ale odręcznie kreślone rysunki aksonometryczne, co tym bardziej wzbudza podziw u oglądającego. Do tej pory ukazały się w tej serii dwa okręty: "Yamato" i "Takao", obydwa opracowane na bazie książek autorstwa Janusza Skulskiego. Tym razem, w trzecim numerze mamy mnóstwo bardzo imponujących rysunków pancernika "Nagato". Warto mieć ten zeszyt formatu A4, bowiem budując model redukcyjny z zestawu HASEGAWY w skali 1:350, można naprawdę wykazać się na podstawie takich materiałów przy ewentualnej waloryzacji modelu. W kolejnym 31 numerze periodyka "Model Art" znajdziemy mnóstwo informacji o modelach pancernika "Bismarck" oraz o samym okręcie. Ten słynny pancernik Kriegsmarine doczekał się bardzo wielu modeli, zarówno w skali 1:350, jak i 1:400, 1:600, 1:700, a nawet 1:800. W numerze znajdziemy galerię wielu zdjęć wielu modeli "Bismarcka", ale także i krążownika "Prinz Eugen". Ponadto znajdziemy tu także relację z budowy modelu pancernika "Kirishima" w skali 1:350 oraz "Yamato" w skali 1:175. Wiele jest także informacji o nowościach, kącik "Old Model" z REVELLA i coś dla miłośników współczesnych okrętów Japońskich Sił Samoobrony.



W Kanadzie wydana została książka poświęcona niszczycielom Royal Canadian Navy, okrętom z brytyjskim rodowodem, jednostkom typu "A-I" określanym w Kanadzie jako typ "River" (nie mylić z serią fregat Royal



Navy typu "River", bo to zupełnie inne okręty!). Choć niszczyciele kanadyjskie i ich losy w okresie II wojny światowej nie są może tak dobrze znane w Polsce, jak operacje niszczycieli Royal Navy, u boku których operowały przecież okręty Polskiej Marynarki Wojennej, to jednak z pewnością zasługują na uwagę. Dla modelarzy jest to o tyle ciekawa książka, że mając do dyspozycji zestaw modelu niszczyciela typu "E" z TAMIYA w skali 1:700, możemy dzięki materiałom zawartym w polecanej książce wykonać wiele z okrętów w niej omawianych w interesujących konfiguracjach i kamuflażach, bowiem różnice w wyglądzie pomiędzy typem "E", a okrętami typu "C", które stanowiły trzon typu "River", były doprawdy niewielkie.

Jeśli już o niszczycielach mowa, cieszy ukazanie się specjalnego numeru publikacji z cyklu "Classic Warships", poświęconego niszczycielowi typu "Benson" - USS



"Buchanan" DD-484. Istnienie tego okrętu zostało znakomicie udokumentowane nie tylko czarno-białymi, ale również kolorowymi fotografiami. Mamy więc tu znakomity materiał ikonograficzny dla tych wszystkich, którym bli-

skie są modele w skali 1:350 z DRAGONA, który wydał do tej pory nie tylko USS "Buchanan" a w dwóch wersjach, ale także niszczyciele USS "Laffey" oraz USS "Livermore".

AKCESORIA

Jak tak dalej pójdzie, to tą część opisywania nowości na naszym rynku modelarskim trzeba będzie nazwać "LUFY", bo nasi producenci co chwila wypuszczają na rynek co raz to nowe zestawy. Cały czas młoda jeszcze na rynku firma MASTER ze Szczecina, zgodnie z zapowiedziami wprowadziła do oferty nowe zestawy luf do skali 1/350. I tak otrzymaliśmy komplet luf do rosyjskiego krążownika "Wariag" (152 mm, 75 mm i 47 mm), amerykańskiego USS "San Francisco" (203 mm, 127 mm i 28 mm) i japońskiego pancernika "Mikasa" (305 mm i 152 mm). Poza tymi kompletami można zakupić osobno lufy amerykańskich dział 203 mm (9 szt.) i działek 28 mm (20 szt.) oraz współczesnych rosyjskich armat 100



mm AK-100 (2 szt.). Ale najbardziej zaskakującą nowością jest komplet masztów z rejami do modelu wspomnianego już "Wariaga"! To prawie "dziewiczny" teren akcesoriów i mam nadzieję, że firma pójdzie "za ciosem" i doczekamy się kolejnych zestawów masztów do najpopularniejszych modeli w skali 1:350 i nie tylko, bo przecież w Polsce istnieje olbrzymi (jak na ten segment modelarstwa) rynek kartonowych modeli okrętów w skali 1:200 i jestem pewien, że temat masztów w tej skali z pewnością by "chwycił". Co na to producent?

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

Recenzje

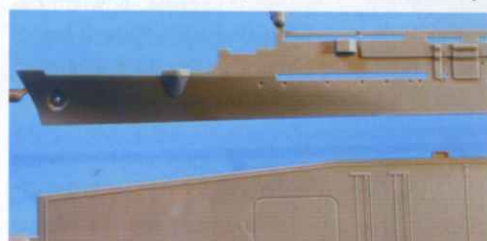
Japoński lotniskowiec eskortowy „Kaiyo” model plastikowy w skali 1:700 firmy FUJIMI



Japońska firma FUJIMI przed wielu laty była jedną z czterech, które podzieliły między siebie tematy okrętów Japońskiej Cesarskiej Floty w skali 1:700 w serii Water Line Series i produkowała w ramach tejże serii całkiem sporo zestawów plastikowych z bardzo znanymi okrętami. Niestety, o ile w latach 70-tych XX wieku jakość tych modeli była wystarczająca, o tyle z czasem produkty FUJIMI zaczynały coraz bardziej odstawać jakością od wyrobów firm TAMIYA, HASEGAWA, czy AOSHIMA. Trzy wymienione firmy zaczęły wypuszczać na rynek kolejne wznowienia, czyli zupełnie nowe opracowania swoich modeli, a TAMIYA zaczęła nawet "podbierać" tematy FUJIMI, w której panował jakiś zastój. Ale na całe szczęście szefowie FUJIMI chyba obudzili się ze snu i od kilku lat modelarze okrętowi całego świata są zaskakiwani coraz lepszymi jakościowo wznowieniami oraz zupełnie nowymi modelami, których jakość na dzień dzisiejszy stawia firmę w równym szeregu z potentatami tj. wspomniana TAMIYA, czy PIT-ROAD.

Jednym z nowych, zupełnie od podstaw opracowanych modeli jest zestaw plastikowy modelu japońskiego lotniskowca eskortowego "Kaiyo" w skali 1:700. Model do linii wodnej (choć pojawił się już drugi zestaw z pełnym kadłubem) zawiera niewielką blaszkę fototrawioną z najważniejszymi częściami, które wykonane z tworzywa nie zapewniłyby odpowiedniego poziomu jakości modelu. Zresztą dodawanie blaszek do modeli to dziś powszechnie stosowana praktyka przez wielu producentów.

Ten niewielki modelik (ma zaledwie 23 cm długości) lotniskowca jest dość prosty w budowie, nie ma więc zbyt wielu części na ramkach, nie mniej jednak został dopracowany do najmniejszego detalu. To zupełnie nowa jakość w modelach wtryskowych w skali 1:



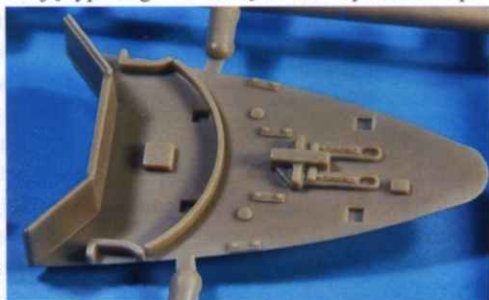
700. Kadłub składa się z dwóch połówek. Jest to o wiele lepsza metoda, niż ta stosowana dotąd przez większość firm, czyli kadłub jako



kawał plastiku, który z racji technologii wtryskowej zawsze był albo lekko zniekształcony, albo uproszczony i nie oddawał wielu subtelności kształtów niektórych modeli okrętów.

Pokład tego akurat lotniskowca nie był deskowany, jest więc w modelu gładką powierzchnią urozmaiconą wytłoczeniami dla lin hamowniczych oraz dwoma podnośnikami dla samolotów pokładowych. Wprawdzie podnośniki są jedynie wtrawione na pokładzie lotniczym, to jednak bez problemu można wyciąć dowolny z nich i wykonać pełną makietę wnętrza windy, bowiem na dołączonym arkuszu blaszki fototrawionej jest całe wnętrze hangaru do wykonania i uzupełnienia. Podobnie rzecz się ma z linami do hamowania samolotów. Możemy spokojnie zeszlifować cały pokład do zera, bowiem blaszka zawiera wszystkie te liny i mechanizmy ich mocowania, co daje możliwość o wiele lepszego uplastycznienia pokładu.

Wszelkie pokładówki na dziobie, rufie oraz wszelkie pomosty są wykonane z imitacją typowego dla okrętów IJN ryflowania pokładów metalowych. Tyle, że zostajemy zaskoczeni niebywałą finezją i delikatnością ich wykonania. Do tej pory przewyższaliśmy byliśmy do przewymiarowanych i wielkich ryfli, które wielu modelarzy zastępowało blaszką z



ryflowaniem o właściwych proporcjach. Tu nie ma takiej konieczności. Należy tylko dobrze uważać, by nie zniszczyć tej delikatnej faktury w trakcie budowy modelu poprzez szpachlowanie czy wycieki kleju.



Dla każdego modelu lotniskowca najważniejszym elementem uzbrojenia są oczywiście samoloty. W tym zestawie znajdziemy jedną ramkę wykonaną z przezroczystego tworzywa, która zawiera

modele 16 samolotów pokładowych japońskiego lotnictwa pokładowego należące do czterech typów. Mamy więc po 4 sztuki "Zero", "Val", "Kate" i "Jill". Jakością może nie dorównują tym, które TAMIMI dołączyła do znakomitego modelu lotniskowca "Shinano", ale w stosunku do starych ramek lotniczych wykonywanych przez FUJIMI od lat tak samo, czyli ze zwyczajnego tworzywa, to już mamy tutaj wyraźny postęp. Jest też oczywiście niewielki arkusik kaligrafii z oznaczeniami dla tych samolotów.

Instrukcja modelu jest niestety jedynie poprawna. Nie zasługuje na zachwyt z tego powodu, iż plan generalny całego lotniskowca jest słabej jakości, w żadnym wypadku nie może stanowić dobrej podstawy do poprawiania i waloryzacji modelu. Prezentuje jedynie schematycznie kolejność budowy modelu bez żadnych "smaczek". Ale nie w tym problem. Problemem jest to, że malowanie modelu zostało potraktowane zupełnie marginalnie. Wprawdzie instrukcja podaje kolory, jakie są przypisane dla każdego Arsenалу japońskiej marynarki, to jednak nie znajdziemy czytelnej informacji jakich kolorów mamy użyć. Tym bardziej, że lotniskowiec "Kaiyo" malowany był w charakterystycznym dla ostatniego okresu wojny na Pacyfiku dwukolorowym jasnozielono-ciemnozielonym kamuflażu. Nie ma nigdzie żadnego rysunku pokazującego schemat segmentów na burtach, ani też jak mamy malować pokład. Tu niezbędne będą dodatkowe materiały źródłowe.

Reasumując, model dobry, jednak można było ciut lepiej szczególnie w kwestii instrukcji i schematów malowania. Miejmy nadzieję, że pojawią się kolejne modele lotniskowców eskortowych.

Grzegorz Nowak

O G Ł O S Z E N I E

DREWNIANE MODELE ŻAGLOWCÓW

firma: **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



Brytyjska fregata z 1774 r. HMS „Enterprise”



model kartonowy w skali 1:96
wyd. SHIPYARD

Jak można się było spodziewać, kilka miesięcy po opracowaniu przez wyd. SHIPYARD planów modelarskich brytyjskiej fregaty z 1774 roku HMS „Enterprise”, ukazał się model kartonowy tegoż żaglowca. Tę praktykę poznańskie wydawnictwo stosuje od dwóch lat. Do

tej pory recenzje modeli kartonowych żaglowców z tego wydawnictwa, które ukazały się w naszym czasopiśmie, porównywały raczej model z dostępnymi planami i bardziej skupiały się na wartości merytorycznej, niż na „technicznej” wydania. Jako, że nowa kartonówka SHIPYARD’u oparta jest na planach „rodzimej” publikacji więc nie ma co tu porównywać jej czy „trzymać” się planów, bo pewnie tak jest. I dlatego chciałem dla odmiany skupić się dziś na recenzji modelu tej brytyjskiej fregaty od strony wydawniczej, bo od pewnego czasu opracowania SHIPYARD’u są (nie bójmy się użyć tego słowa) dziełami samymi w sobie, niedoścignionymi w tej materii dla innych wydawnictw.

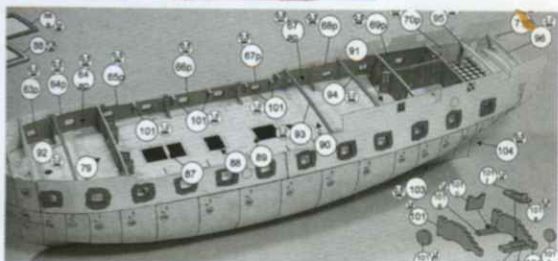
Czym więc różni się model HMS „Enterprise” od produktów innych polskich (i nie tylko) wydawnictw, poza tematyką rzecz jasna? Generalnie, całym podejściem do tematu. To pieczołowicie przygotowany, kompletny „produkt”, a nie tylko model opracowany na podstawie lepszych lub gorszych planów, lepiej lub gorzej wydrukowany i taniej bądź drożej wydany. Dla mnie, każdy model z SHIPYARD’u to „przygoda” z historyczną jednostką, której model chcemy zbudować, „przygoda” z okresem historycznym w którym dana jednostka istniała, poznawanie ówczesnej technologii stoczniowej, krótko mówiąc - budowa prawdziwej repliki, prawdziwej jednostki.

Najbardziej rozpoznawalną rzeczą opracowań poznańskich firmy i tym, co diametralnie różni ich opracowania od konkurencji jest opis, czy może inaczej nazywając ilustrowanie zdjęciami poszczególnych etapów budowy modelu i podążanie „krok po kroku” za autorami opracowania Krzysztofem i Bartoszem Kłyszyskimi. Bardzo przypomina to naszą „relację z budowy”, w której autorzy po-



kazują sposób budowy modelu i podpowiadają rozwiązania, które sami zastosowali. Tak jest i w modelu HMS „Enterprise”. Poza tradycyjnymi, bardzo czytelnymi rysunkami mon-

tażowymi, na papierze kredowym otrzymujemy dużą ilość zdjęć budowanego



modelu, na których zaznaczone są ponumerowane części wchodzące w skład danego elementu. Żadne 3D, najprawdziwszy model! Część z nich jest czarno-biała ale większość jest kolorowa. Zdjęcie kompletnego kadłuba jest majsterszczykiem, to prawdziwa rozkosz dla oczu. Zdjęcia opatrzone są opisami, podpowiedziami i sugestiami dotyczącymi budowy i samej konstrukcji żaglowca. Z tekstów i rysunków możemy zrozumieć jak wiązane są liny, co to są jufersy, sztakle i telrepy. Szkutnicze ABC. Od strony opisowej, rysunkowej i zdjęciowej, model jest niedoścignionym wzorcem dla innych.



Autorzy podpowiadają jak zwaloryzować model, wręcz namawiają do jego malowania. Przyznam uczciwie, że ja też uważam, że kartonowe modele żaglowców najlepiej prezentują się dopiero po pomalowaniu. Tym bardziej, że od strony graficznej arkusze z czę-



ściami nie są już mistrzostwem. Widać wyraźnie, że sam model nie jest opracowywany w pełni komputerowo. Linie są grube, czasami wręcz toporne, kolory pełne, pokład niewa-

loryzowany. Poszczególne żagle narysowane są jako szablon do wykonania ich z tkaniny, ponieważ ich odwrotne strony są zadrukowane. Jeśli ktoś chce budować model w „standardzie”, nie będzie on wyglądał tak dobrze, jak malowany. To trzeba jasno powiedzieć.

Pomimo, że ewidentnie widać, iż model trzeba malować (lub wykorzystać do budowy modelu drewnianego, ale o tym później), niektóre jego elementy zostały wydrukowane w sposób szczególny. Na papierze kredowym zostały wydrukowane miedzianą farbą pasy miedzianego poszycia dna, z uwzględnieniem linii podziału blach i imitacją nitów. Na tym samym papierze wydrukowano także ozdoby zdobnicze. Dodatkowo do opracowania dołączono wydrukowane na tkaninie bandery Royal Navy i kilka flag kodu sygnałowego.



Wspomniałem już o tym, że modele kartonowe z wyd. SHIPYARD są bardzo często traktowane jako coś w rodzaju rozbudowanych planów do budowy modeli drewnianych. Najnowszy HMS „Enterprise” nadaje się do tego idealnie i domyślam się, że większość modelarzy którzy kupią ten model, to właśnie ma na myśli. Ja jednak zachęcam do spróbowania sił w „kartonie”, choć odradzam jednocześnie budowę w „standardzie”. Jak już napisałem, autorzy namawiają modelarzy do malowania modelu, jeśli nie całkowitego, to zdecydowanej jego większości. Zgadzam się z nimi w tej



kwestii. Znałe są opisywane już w „MO” przypadki, kiedy pomalowany kartonowy model zbudowany z wycinanki SHIPYARD’u, z powodzeniem startował

w klasie C-1 na międzynarodowych zawodach NAVIGA. I sedziowie nie wierzyli, że to karton...

Sylwester Grabarczyk

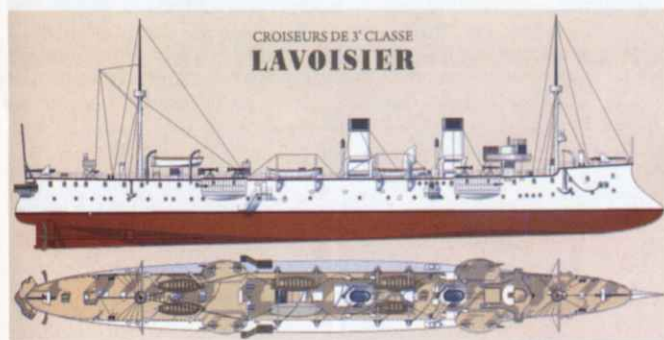
Francuski krążownik 3-ciej klasy „LAVOISIER”

model kartonowy w skali 1:200
wyd. OREL

Nie „przebrzmiały jeszcze echa” mojej krytycznej recenzji ostatnich dwóch modeli „Sisoja Wielkiego” i „Patiomkina” z poprzedniego numeru naszego czasopisma, a ich wydawca ukraińska firma OREL wypuściła na rynek nowe produkty. Przyznam się szczerze, że ze względu na krótki okres czasu, który upłynął od wypu-

szczenia nieszczęsnych „pomarańczowych modeli”, nie spodziewałem się jakiś rewolucyjnych zmian „na lepsze” w nowościach z tego wydawnictwa. O tym jak bardzo się myliłem i jak wielką niespodzianką było to, co ujrzałem - za chwilę.

Pierwszą niespodzianką był wybór tematu dla jednego z dwóch nowych modeli. Kto z nas słyszał o francuskim krążowniku trzeciej klasy „Lavousier”? Jestem pewien, że niewielu. Ten zwodowany w 1897 roku okręt niczym nadzwyczajnym się nie wślawił (choć wziął udział nawet w walkach w I wojnie światowej) lecz jako jednostka z pewnością jest wspaniałym i oryginalnym tematem modelarskim. Okręt ten to klasyczny kolonialny mały krążownik z przełomu wieków, z charakterystycznym taranem dziobowym, dwoma kominami



i masztami, sporą ilością szalup i nawiewników oraz kilkoma rodzajami armat stojących „luzem” na pokładzie i schowanych w burtowych kazamatach. Model przedstawia krążownik „Lavousier” wg. stanu z roku 1898 w białym, kolonialnym malowaniu. Okręt nie był duży, wielkości drugowojennego niszczyciela, a więc w sam raz na fajny, „szybki” model.

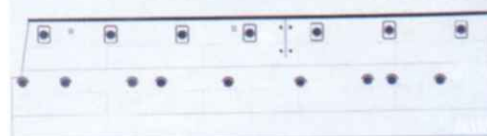
Drugą niespodzianką jest autor modelu. Tym razem jest nim Aleksandr Olegowicz Kustow, „nowa twarz” w ukraińskim wydawnictwie. Nowa i jak zaraz się okaże, bardzo zdolna.

Nie ukrywam, że z wielką obawą otwierałem przysланą mi wycinankę z modelem. Spodziewałem się znów dziwnych kolorów nie mających nic wspólnego z oryginalnym malowaniem jednostki, niewyraźnych renderów 3D imitujących rysunki złożeniowe itp. Jednak to co zobaczyłem, wprawiło mnie niemal w osłupienie. Upředzając podsumowanie tej recenzji - to bardzo ładnie i porządnie wydany model niezwykle ciekawej pod względem wyglądu jednostki, nie mający nic wspólnego (poza tym samym wydawcą oczywiście) z poprzednimi modelami z tej firmy! Aż trudno uwierzyć!

Po pierwsze, mamy wreszcie prawidłowo wydrukowany kolor modelu. Białe jest białe, czarne jest czarne. Druk jest czysty, schludny i ładny. Ktoś powie, że biały model jest łatwiej wydrukować. Nieprawda! Głównym problemem jest zachowanie czystości arkusza, a tu jest z tym wzorowo. Co prawda pokład nie jest waloryzo-

wany, ale jego jednolity beżowy kolor jest już do przyjęcia.

Po drugie, poszycie dna ma zaznaczone linie podziału blach! Czy zgodne ze stanem faktycznym, to już mniej istotne. Jest to bardzo duża rzadkość w modelach kartonowych, na palcach jednej ręki mogą wymienić nieliczne modele naszych wydawców, które to posiadają. Ale to nie koniec, podziały blach są zaznaczone również na burtach, a to też rzadkość! Brawo dla projektanta, że mu się chciało. Dodam jeszcze, że mosiężne w oryginale części tj. śruby czy okucia bulajów wydrukowano mosiężną farbą (nie z CMYK-a). Wygląda to bardzo ładnie i profesjonalnie.



Po trzecie - rysunki. Wreszcie mamy porządnie wykonane rysunki montażowe rysowane tradycyjną, czytelną kreską, a nie szarobure rozpikselowane 3D. Co ciekawe, rysunki te wydrukowano na osobnym papierze kredowym, co znacznie podnosi ich czytelność. Szok! Można zrobić to porządnie? Można! Mamy nawet niewielki kolorowy rysunek całej jednostki z prawej burty i z góry. Dodatkowo na tylnej stronie okładki zamieszczono trzy czarno-białe fotografie gotowego modelu. Nikt nie zarzuci, że nie skleiono „surówki” modelu. Całość uzupełnia całkiem pokaźny opis budowy, także w jęz. polskim! Czego chcieć więcej?!

Po czwarte, model jest wydrukowany na dwóch grubościach kartonu. Małe elementy wymagające zwinienia, wewnętrzne strony szalup (!), czy pokłady (do naklejenia na tekturę), wydrukowano na cienkim offsecie. Mamy zapasy wszystkich kolorów. Jednym słowem - jest tak, jak być powinno.

Model nie wygląda na szczególnie trudny w budowie, choć z racji specyficznego kształtu kadłuba (zwłaszcza dziobu z taranem), trzeba będzie włożyć sporo pracy nad jego poprawnym wymodelowaniem. Trochę problemów czeka



też przy wykonaniu nadburcia w środkowej części okrętu. Jak widać na rysunku nie będzie łatwo ale poprawnie wykonany ten element będzie wyglądał wspaniale. Wydaje mi się, że trochę za mało zaprojektowano wręg przy tak opływowym i smukłym kadłubie.

Podsumowanie napisałem już na początku recenzji i powtórzę to jeszcze raz: to bardzo dobrze wydany model. Trudno się do czegoś przyczepić, no może tylko do wciąż niewaloryzowanego pokładu. Do tej pory miłośnicy tego typu starych „pływadeł” mogli wybierać tylko pomiędzy okrętami rosyjskiej carskiej floty, teraz pojawił się francuski „Lavousier”, bardzo dobrze opracowany i wydany. Bardzo gorąco go polecam wszystkim, a zwłaszcza miłośnikom nietuzinkowych modeli. OREL - tak trzymać i oby nie był to tylko jednorazowy „wyskok”, czego wydawnictwu i nam modelarzom kartonowym życzę.

Sylwester Grabarczyk

Amerykańskie monitory pancerne

modele żywiczne w skali 1:200 firmy VERLINDEN



USS „MONITOR”



CSS „VIRGINIA”



CSS „ATLANTA”



CSS „PALMETTO”



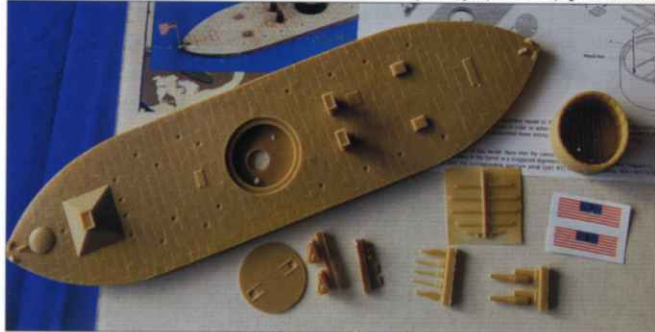
CSS „NASHVILLE”



USS „KEOKUK”

Poczyniłem małe odstępstwo i w tym numerze "MO" postanowiłem opisać rzadko spotykane modele żywiczne produkowane przez amerykańską firmę VERLINDEN. Wzbudziły one moje zaciekawienie, gdy przypadkowo trafiłem na stronę internetową amerykańskiego zbieracza dziwnych i jednocześnie ciekawych w swym kształcie niespotykanych u nas na zawodach modelarskich modeli starych, amerykańskich monitorów pancernych. Były to jedne z pierwszych okrętów pancernych na świecie, które brały udział w licznych potyczkach morskich w zatokach i na rzekach Ameryki Północnej w trakcie trwania wojny secesyjnej pomiędzy stanami północnymi, a południowymi. VERLINDEN w swojej ofercie posiada sześć modeli takich monitorów, wszystkie wyprodukowane są w skali 1:200. Ich nazwy i sylwetki pokazane są na zdjęciach obok. Dodatkowo w ofercie tej firmy znajdziemy w skali 1:32 przekrój wieży działowej z USS "Monitor".

Modele VERLINDENA nie są tanimi modelami (na stronie producenta ich cena oscyluje wokół 40 USD) lecz są proste w budowie, a cała trudność polega w prawidłowym ich pomalowaniu. To przeważnie dość sporych rozmiarów klocki żywicy (kadłub) plus kilka,



Zestaw USS "Monitor"

kilkanaście innych, mniejszych żywicznych detali. Modele wykonane są do linii wodnej. Nawet instrukcja montażu to bardzo szczątkowe informacje i słabe rysunki lub wręcz ich zupełny brak, a tylko kolorowe zdjęcie zmontowanego i pomalowanego wyrobu naklejone na opakowanie (karton). Wielkim plusem tych modeli jest dobra jakość odlewów oraz wspaniała ich tematyka, u nas mało znana.

Sięgnąłem po te modele ponieważ uważam, że jest ciekawą sprawą zbudować całą kolekcję tych jednostek. Jestem pewien, że okręty te są praktycznie nieznane w naszym kraju, tak więc przybliżę losy dwóch z nich, aby zachęcić wszystkich do zainteresowania się modelami tych jednostek.

USS "Monitor" zwodowany został w Nowym Jorku 30 stycznia 1862 r. Był to pierwszy okręt na świecie uzbrojony w obrotową wieżę artyleryjską (dwa odprzodowe działa typu Dahlgrena kal. 11 cali). Konstrukтором tej pancernej jednostki był szwedzki konstruktor przebywający na terenie USA John Eriesson. Jednostka zamówiona została przez marynarkę Unii 4 października 1861 roku i brała udział w wojnie secesyjnej. W pierwszy swój rejs USS "Monitor" wyruszył pod dowództwem por. Johna Wordena natychmiast po ukończeniu budowy 6 marca 1862 r. Bez prób morskich ruszył w pierwszy rejs bojowy do pojedynku z okrętem pancernym Konfederacji CSS "Virginia". Bitwę stoczono w zatoce Hampton Roads 9 marca. Datę tę należy przyjąć jako pierwszą na świecie potyczkę morską okrętów pancernych. Oddano po ok. 20 strzałów z każdej z tych jednostek lecz żaden z nich nie przebił pancerza okrętu przeciwnika. Pojedynek ten uznaje się dziś za nierozstrzygnięty, choć obie strony miały zabitych i rannych na swych pokładach.

Wspomniana CSS "Virginia" zbudowana została na bazie kadłuba zatopionej fregaty USS "Marrimack". Ta spora (3200 ton wyporności), pokraczna jednostka posiadała wymiary długość 84 m i szerokość 11,80 m oraz liczną bo aż 320 osobową załogę. CSS "Virginia" posiadała pancerz grubości 102 mm, a jej uzbrojenie to 10 armat (2 x 152 mm, 2 x 178 mm i 6 x 229 mm) systemu Dahlgrena.

I jeszcze kilka słów o bardzo ciekawej i niezwyklej w swym kształcie jednostce, której nadano nazwę USS "Keokuk". To monitor o bardzo niskich burtach, wyglądem przypominający kształtem żółwia. Okręt nie posiadał obrotowych wież, a strzelanie odbywało się przez trzy otwory znajdujące się w kazamatach strzelniczych każdej z dwóch wież (jeden z otworów strzelniczych znajdował się od strony dziobu i dwa po bokach i analogicznie od strony rufy i dwa na boki). 102 milimetrový pancerz okrywał wszystkie elementy znajdujące się ponad lustrem wody oraz 90 cm poniżej. Wzmocniono wartość bojową okrętu poprzez zamontowanie podwodnego taranu dziobowego. Na szczególną uwagę zasługuje unikalne rozwiązanie napędu tej jednostki, która poruszana była za pomocą czterocylindrowej maszyny parowej poruszającej dwa wały napędowe. To rozwiązanie pozwalało USS "Keokuk" osiągnąć 10 węzłów. Historia bojowa tej jednostki niestety była bardzo krótka. Wodowanie nastąpiło 6 grudnia 1862 r., ukończenie budowy 24 lutego 1863 r., a już 7 kwietnia okręt brał udział w pierwszej i jak się okazało ostatniej bitwie. USS "Keokuk" prowadził ostrzał Charleston lecz niestety atak okazał się niepowodzeniem. Monitor otrzymał ok. 90 trafień, a jego pancerz nie wytrzymał tak silnego i bardzo celnego ostrzału. Płyty pancerza w wielu miejscach zostały przebite przez pociski wystrzeliane z baterii broniącego się portu i jednostka następnego dnia o godz. 8.30 zatonała blisko wyspy Morris.

Kończąc krótką historię tych kilku monitorów, które brały czynny udział w wojnie secesyjnej musimy wiedzieć, że łącznie w potyczkach morskich brało udział po stronie Skonfederowanych Stanów Ameryki 22 monitory, a po stronie Unii 24. Część z tych



jednostek powstała na bazie przebudowy statków cywilnych lub okrętów wojennych, a część zbudowano od podstaw w stocznich. Zachęcam mocno do zainteresowania się tymi okrętami i budową



ich modeli z zestawów VERLINDEN'a.

Włodzimierz
Rupniewski

Włoski okręt podwodny „FRANCESCO MOROSINI” model żywiczny w skali 1:400 firmy DOLPHIN MODELS



Kolejny nowy model produkcji włoskiej firmy DOLPHIN MODELS to jeszcze jeden ame-

rykański okręt podwodny typu "Balao" pod włoską banderą. Tym razem to USS "Besugo" SS-321, który po przejściu modyfikacji Fleet Snorkel (tańsza wersja modyfikacji GUPPY) w marcu 1966 roku, trafił pod włoską banderę jako "Francesco Morosini". Trzeba przyznać, że prócz kształtu kiosku model niewiele się różni od wcześniej wydanego "Evangelista Torricelli", a różnice te tkwią w kilku szczegółach, jednak mniej obeznani z tematem z większej odległości raczej nie odróżnią obu modeli. Jak zwykle model składa



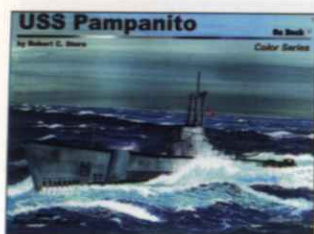
się z żywicznego kadłuba w dwóch częściach (podwodnej i nadwodnej), żywicznego kiosku, drobne detale to części odlane z białego metalu, a do tego dostajemy blaszkę fototrawioną, kalkomanie i bandery drukowane na cienkim papierze. Części żywiczne jak i w poprzednim modelu są dużo lepsze niż w wielu wcześniejszych produktach DOLPHIN MODELS, lepiej zrobione są "matki" i lepiej odlane, choć wciąż jeszcze nie jest to poziom światowych liderów. Dużo lepiej wyglądają drobiazgi z białego metalu. Kalka i bandera są najwyższej jakości, a blaszka to jak zwykle EDUARD. Instrukcja po włosku i angielsku zawiera kolorowy schemat malowania i dwa zdjęcia oryginalnej jednostki. Oczywiście chętni zmontują z tego zestawu także co najmniej kilka innych jednostek amerykańskich pod banderą US Navy, jeśli tylko podeprą się stosowną dokumentacją.

Model przeznaczony dla poszukiwaczy nietuzinkowych modeli posiadających spore umiejętności modelarskie, bo to w końcu żywica i to potrzebująca odrobinę pracy, choć sam model jest bardzo prosty. Miłośnicy Marina Militare Italiana raczej też powinni być zadowoleni. Skala raczej także jest dla koneserów ale tych podobno w naszym kraju nie brakuje. Jako odkosczenia od większych projektów na pewno się sprawdzi.

Co do zakupu na terenie naszego kraju, to raczej nie ma na to najmniejszych szans. Pozostaje jedynie Internet ale trzeba się przygotować, że tanio raczej nie będzie, bo modele DOLPHIN MODELS do najtańszych nie należą. Mnie osobiście cieszy, że ta mała włoska firma wbrew zanikowi popularności skali 1/400 i wbrew zalewowi plastikowych modeli okrętów czołowych producentów wciąż wydaje swoje nowe, niszowe modele, może w niewielkiej ilości ale jednak. A ja z niecierpliwością czekam na zapowiadany USS "Archerfish".

Jarosław Leoniec

Modele do recenzji przekazał producent DOLPHIN MODELS www.tauromodel.it



USS „Pampanito”

On Deck Number 4

wyd. SQUADRON/SIGNAL PUBLICATIONS

Nie wiem czy to trafne spostrzeżenie, ale od dwóch lat kiedy to zmienił się właściciel wydawnictwa SQUADRON/SIGNAL, jakoś częściej niż ostatnimi laty pojawiają się nowe pozycje, chociaż szczytowe lata prosperity przypadające na dziewiątą dekadę ubiegłego stulecia SQUADRON na pewno ma już za sobą. Jednocześnie pojawianie się nowych publikacji skorelowano niejako z pojawiającymi się nowościami rynku modelarskiego, co szczególnie widać na przykładzie publikacji o tematyce morskiej i modeli jakie nieco wcześniej pojawiły się w sklepach.

W moje ręce wpadła kolejna pozycja serii „On Deck”, tym razem dotycząca USS „Pampanito”, okrętu podwodnego typu „Balao”, który w prawie niezmienionej drugowojennej formie znajduje się dziś w San Francisco i pełni rolę okrętu-muzeum. Swego czasu myślałem już, że SQUADRON pogrzebał całkowicie tę serię wydawniczą, a tutaj okazało się, że jednak nie i mało tego, zapowiedziane są kolejne publikacje z tej serii.

Książka ma osiemdziesiąt stron, z czego siedemdziesiąt osiem wypełnionych jest fotografiami. Dwie strony to fotografie historyczne z okresu wojny, następnie znajdziemy plan generalny zajmujący całą stronę, a potem już do końca tylko i wyłącznie kolorowe zdjęcia okrętu wykonane w maju 2008 roku. Połowa z nich to zdjęcia przedstawiające okręt z zewnątrz i to one raczej będą najbardziej przydatne w pracy nad modelem. Szczególnie zadowoleni powinni być wszyscy budujący lub planujący budowę USS „Gato” w skali 1/72 z REVELLA, bo choć co prawda „Gato” to nie „Balao”, jednak wiele szczegółów budowy i wyposażenia zewnętrznego było identycznych. Znajdziemy tutaj zdjęcia znaków zanurzenia, armaty 5"/25 na podstawie Mk 40, detali kiosku, klap włazów, kabestanów, masztu anteny radiowej, relingów, anten hydrofonów, detali pokładu, podwójnego Oerlikona, 40 mm Boforsa, 12" reflektora, anten radarów SV i SJ oraz wielu innych szczegółów budowy. Pozostałe strony prezentują zdjęcia wnętrza okrętu, mniej już przydatne modelarzom ale polecam je osobom interesującym się okrętami podwodnymi nie tylko pod kątem modelarskim. Wszystkie fotografie są bardzo wysokiej jakości, nie znajdziemy tutaj żadnej nieostrej fotki, co czasem zdarza się w innych publikacjach.

Jedyną co z pełną świadomością mogę zarzucić tej publikacji, to całkowity brak zdjęć generalnego widoku okrętu oraz części podwodnej. O ile autor Robert C. Stern nie pokusił się o zdobycie fotografii części podwodnej z prawami do publikacji, co jeszcze jestem w stanie zrozumieć (choć jako okręt-muzeum pewnie co jakiś czas musi być dokowany, czyli zdjęcia są do zrobienia lub zdobycia), to dlaczego nie ma ani jednej fotki prezentującej okręt w całej okazałości? Tego już absolutnie nie rozumiem.

Podsumowując, «USS „Pampanito” On Deck» to pozycja warta polecenia, kosztująca niewiele i na pewno do kupienia w kilku krajowych sklepach, no i oczywiście drogą internetową. Zakup wydaje się być obowiązkowy dla modelarzy budujących modele okrętów podwodnych, a pozostali raczej też nie pożałują. Nie trzeba się też śpieszyć, bo książka ta na pewno jeszcze długo będzie dostępna, jak większość pozycji SQUADRONA. Pozostaje tylko życzyć sobie kolejnych numerów „On Deck” w jak najbliższej przyszłości.

Jarosław Leoniec

Toczone lufy do modeli w skali 1/350 i 1/700

firmy ABER



Ostatnio pisaliśmy o nowych na naszym rynku toczonych lufach firmy MASTER, a dzisiaj dane mi

jest napisać o pro-

duktach prekursora produkcji luf toczonych do okrętów, czyli znanej wszystkim firmie ABER z Katowic. Na dzień dzisiejszy ABER ma w ofercie lufy do okrętów w skali 1/350: 155 mm i 460 mm do „Yamato”, 406 mm do „Nagato”, amerykańskie 127 mm i 406 mm do USS „North Carolina”, 406 mm do USS „Iow” oraz japońskie 127 mm, 203 mm, a także przeciwlotnicze 25 mm. W skali 1/700 mamy lufy do HMS „Hooda”, japońskie 127 mm i 155 mm, 460 mm do „Yamato”, 152 mm i 380 mm do „Richelieu” i francuskie 100 mm.

Do moich rąk trafiło kilka produktów i miałem okazję zapoznać się z nimi. Lufy jak to lufy i właściwie trudno cokolwiek od krywczego o nich napisać. Właściwie trzeba powiedzieć, że nie różnią się one jakością od poprzednio recenzowanych produktów MASTERA. Bazując na posiadanej przeze mnie dokumentacji mogę stwierdzić, że do planów pasują dobrze, biorąc pod uwagę możliwość dokładnego zmierzenia kilkumilimetrowej lufy, jak i planów do niej. Podobnie jak u konkurencji niektóre lufy produkowane są w wersji do montażu w osłone przeciwpodmuchową, jak i bez niej ale należy tutaj przyznać, że to ABER pierwszy zaczął produkować takie lufy. Każdy zestaw ma instrukcję montażu. Małe kalibry szczególnie w „siedemsetce” mogą sprawić pewne kłopoty przy montażu ze względu na swoje znikome rozmiary. Kunszt tokarza naj-



lepiej docenia się dopiero po pomalowaniu luf matową farbą o małej gradacji pigmentu. Dopiero wtedy dobrze widać szczegóły (nie dotyczy to oczywiście dużych kalibrów w 1/350, bo tam wszystko widać od razu). W odróżnieniu od produktów konkurencji, produkty ABER'a powinniśmy bez problemu dostać w większości szanujących się sklepów modelarskich, także ich cena nie powinna przerażać (choć dla niektórych modelarzy zawsze jest za drogo ale taka już ich natura). Wszystkie lufy sprzedawane są w foliowych opakowaniach, przez które bez problemu widać same lufy. Ma to zasadniczą zaletę dla modelarzy, którzy pierwszy raz chcą zakupić lufy do okrętów. Przed zakupem mają okazję obejrzeć co kupują i zastanowić się, czy aby na pewno poradzą sobie z montażem. Mój kolega ze słabszym wzrokiem niestety najmniejszych luf już po prostu nie zauważał. Same lufy, szczególnie w „siedemsetce” wymagały będą drobnego szlifowania drobnym papierem ściernym, by usunąć wiór metalu znajdujący się na końcu lufy (oczywiście od strony wieży, a nie wylotu) będący pozostałością po odcięciu lufy na tokarce.

Produkty ABER'a są jak zawsze zdecydowanie godne polecenia, a lufy do okrętów szczególnie. Warto także pamiętać, że to ABER był prekursorem w tej dziedzinie akcesoriów do okrętów i to on wziął na siebie ryzyko „badania rynku”. Szkoda tylko, że tak mało jest nowości w tej dziedzinie, ale w rozmowie z Przedstawicielami Firmy poinformowano mnie, że czynione są kroki, aby nowe produkty pojawiały się częściej.

Jarosław Leoniec

Lufy do recenzji przekazał producent firma ABER aber.net.pl

Rosyjskie atomowe okręty podwodne K-3 (typu November) i K-19 (typu Hotel)

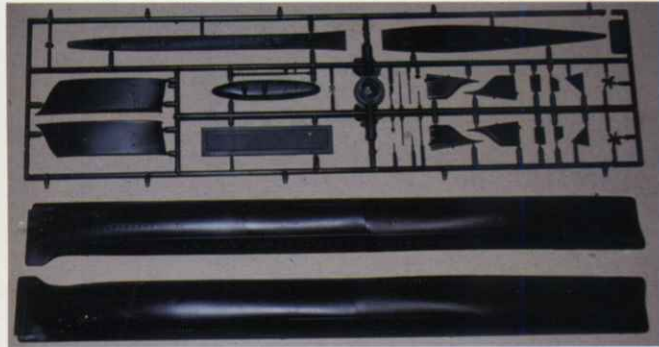


modele plastikowe
w skali 1:350
firmy FLAGMAN

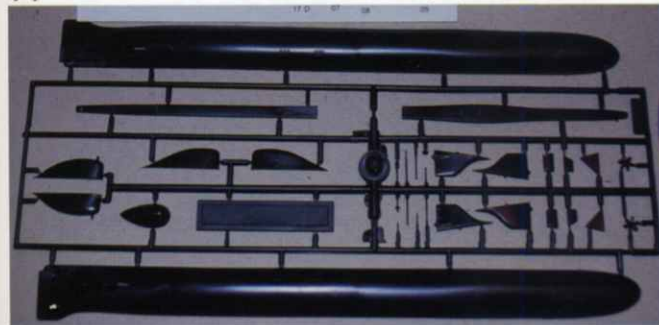
W ubiegłym roku pojawiły się na naszym rynku modelarskim dwa nowe modele rosyjskich okrętów podwodnych o napędzie atomowym, wypuszczone przez młodą, rosyjską firmę FLAGMAN.

Ze względu na stosunkowo niską cenę i prostotę konstrukcji, można je polecić początkującym modelarzom, którzy chcą rozpocząć przygodę z klejeniem modeli plastikowych.

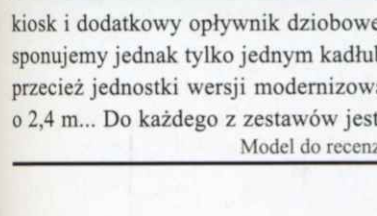
Każdy z modeli znajduje się w estetycznym opakowaniu, które jednak mogłoby być dwukrotnie mniejsze, biorąc pod uwagę roz-



miary ramki wypraski. Komplet części to jedna ramka plus elementy podstawki. W sumie "Hotel" ma 33 części, a "November" 34.



Każdy z nich ma dodatkowo ładną kalkomanie z niezbędnymi oznaczeniami linii wodnej, numerami taktycznymi, banderami, znakami zanurzenia oraz powłoką anten sonarów. Okręty pr. 627 (typu November) można wykonać w jednej z trzech możliwych wersji jednostek. W tym celu znajdziemy dodatkowy



kiosk i dodatkowy opłwynik dziobowej stacji hydrolokacyjnej. Dysponujemy jednak tylko jednym kadłubem w wersji podstawowej, a przecież jednostki wersji modernizowanych miały kadłuby dłuższe o 2,4 m...

Do każdego z zestawów jest dołączona instrukcja monta-

Model do recenzji przekazał dystrybutor firmy FLAGMAN firma APM MODEL z Lublina www.apmmodel.pl.

żu z rysunkami perspektywicznymi, informującymi jasno o kolejności składania modeli.

Użyty w modelach plastik jest koloru czarnego. Są na nim widoczne krawędzie „fal” zastygania plastiku i dlatego niezbędne jest zagruntowanie i pomalowanie całych modeli na odpowiednie kolory. Dzięki temu odpowiednio starannie położone kalki mogą „wtopić się” w farbę pokrycia. Części są odlane ładnie (bardzo dobrze uwidocznione są np. otwory przelewowe) i dobrze pasują do siebie. Jedynie wklejenie pokładów może wymagać nieco pracy z dopasowaniem elementów i ewentualnym zaszpachlowaniem niedokładności.



Po poprawnym montażu nasza kolekcja powiększy się o dwa istotne z punktu widzenia historii rozwoju broni podwodnej typy okrętów. Okręty pr. 627 to pierwsze rosyjskie okręty podwodne z



napędem jądrowym. Pierwszy z nich K-3 powstał w 1958 roku, jako odpowiedź na amerykański okręt podwodny USS „Nautilus”. Kolejne 12 jednostek zmodernizowanej wersji pr. 627A otrzymało dodatkowy sonar dziobowy. Uczestniczyły w szeregu ważnych wydarzeń w historii rosyjskiej floty podwodnej. Okręty tego typu osiągnęły głębokość 310 m, dotąd nieosiągalną przez inne typy okrętów podwodnych. Przy 60% mocy reaktora uzyskiwały prędkość podwodną 23,3 węzła, równą maksymalnej prędkości amerykańskiego „Nautilus”. Natomiast prędkość maksymalna rosyjskich jednostek to 30 węzłów! Wielokrotnie pojedynczo i w zespole wykonywały rejsy pod lodami Arktyki oraz wykonały grupowy rejs podwodny przez Atlantyk i Pacyfik z przejściem pod lodami Arktyki. Dystans tego rejsu to ponad 20000 Mm „podmorskiej żeglugi”. W oparciu o doświadczenia z ich eksploatacji powstawały kolejne typy rosyjskich szturmowych atomowych okrętów podwodnych.

Typ „Hotel” (pr. 658) to pierwszy rosyjski atomowy okręt podwodny wyposażony w wyrzutnie rakiet balistycznych. Okręty tego typu budowano w wielkim pośpiechu. Dlatego wykorzystano jako bazę projektu wspomniane wcześniej jednostki pr. 627, adaptując ich system napędowy. Sam kadłub zmieniono jednak dość mocno, zwiększając jego wysokość boczną. Pomimo tego udało się zmieścić na tych jednostkach tylko po trzy rakiety R-13, których wyrzucenie znalazły się w kiosku. Okręt tego typu K-19, który można wykonać z zestawu, miał bardzo bogatą historię. 15 października 1969 r. na Morzu Barentsa zderzył się pod wodą z amerykańskim okrętem SSN 615 „Gato”. Oba okręty odniosły uszkodzenia lecz nie zagrażały one ich pływalności. 24 lutego 1972 r. w odległości około 1100 km na północny wschód od Nowej Funlandii na okręcie w zanurzeniu wybuchł pożar. Okręt wynurzył się, 28 marynarzy zginęło ale pożar w końcu opanowano. Okręt stracił napęd. Wzięty na hol po 23 dniach holowania osiągnął rejon półwyspu Kola. Poddano go remontowi. Poprzednia załoga powróciła na okręt, który dopiero w roku 1990 wycofano ze służby. Po opisanych wydarzeniach we flocie rosyjskiej nadano mu przydomek „Hiroshima”.

Jacek Krzewiński



Amerykańska uniwersalna dwuprowadnicowa wyrzutnia rakiet Mk 26



Wyrzutnię tę po raz pierwszy zastosowano na krążownikach typu "Virginia" w drugiej połowie lat 70-tych. Zaprojektowano ją jako następczynię mniejszej, jednoprowadnicowej wyrzutni Mk 13, zastosowanej na krążownikach typu "California" i fregatach typu "O.H. Perry" FFG 7. Zamontowano ją w latach 80-tych na pierwszych pięciu krążownikach typu "Ticonderoga", a potem na zmodernizowanych niszczycielach typu "Spruance"/"Kidd". Jest to dwuprowadnicowa, uniwersalna wyrzutnia przystosowana do odpalania różnych typów rakiet. Mogą to być rakiety przeciwlotnicze typu Standard SM-1MR, Standard 2-MR, raketotorpedy ASROC i rakiety przeciwokrętowe Harpoon.

Wyrzutnia Mk 26 może działać jako element systemów TAR-TAR D, ASROC lub AEGIS. Ma konstrukcję w pełni automatyczną, sterowaną przez system kierowania uzbrojeniem danej jednostki. Zwarta konstrukcja składała się z obrotowego trzonu i dwóch prowadnic oraz mechanizmów pod pokładem. Za wyrzutnią w pokładzie znajdują się klapy zamknięć mechanizmów załadunku rakiet na okręt do podpokładowego magazynu. Rakiety pod pokładem są magazynowane w pozycji pionowej. Podajniki łańcuchowe dostarczają je do prowadnic każdej z dwóch wyrzutni. Działaniem wyrzutni może sterować tylko jeden człowiek z klimatyzowanego pomieszczenia kontrolnego znajdującego się pod pokładem, tuż obok „trzonu” wyrzutni. Powstały 3 wersje wyrzutni, różniące się głównie pojemnością magazynu. Wersja Mod. 0 ma zapas 24 pocisków (masa kompleksu ok. 77 t), Mod. 1 44 pociski (masa kompleksu ok. 218 t) i Mod. 2 64 rakiety (masa kompleksu ok. 266 t). Wyrzutnia ta charakteryzuje się najlepszymi parametrami technicznymi z stosowanych w US Navy. Może odpalać po 2 rakiety co 10 sekund. Należy podkreślić, że w tym czasie musi nastąpić następujący cykl ruchów wyrzutni:

- zajęcie przez wyrzutnię z prowadnicami pozycji wyjściowej i jednoczesny wybór rodzaju rakiet do danego strzelania,
- dostarczenie pod pokładem odpowiednich rakiet przez podajnik łańcuchowy pod prowadnicę,
- otwarcie klapy w pokładzie i wysunięcie szyn prowadzących rakiety ku górze,
- podcięcie i przesunięcie rakiety na prowadnicę wyrzutni,
- schowanie szyn prowadzących,

- zamknięcie klapy pokładowej,
- synchronizacja wyrzutni z systemem bojowym,
- obrót trzonu wyrzutni i prowadnic w kierunku celu,
- odpalenie rakiet lub rakiety,
- przyjęcie pozycji neutralnej.

Jest to 10 kroków, które muszą być wykonane w ciągu 10 sekund, przy masie rakiety rzędu od 0,6 do 1 t. Daje to pojęcie o obciążeniach jakimi jest poddawana konstrukcja wyrzutni, a jeszcze należy uwzględnić fakt ruchu jednostki na fali. Dlatego pomimo zalet tej konstrukcji, obecnie „postawiono” na pionowe, kadłubowe wyrzutnie rakiet, bez ruchomych elementów.

W magazynie mogą się znajdować różne typy rakiet, które obsługa wybiera na bieżąco, w zależności od aktualnie namierzonego i śledzonego celu. Maksymalna długość rakiety może wynosić 508 cm, średnica 37,465 cm i masa 997,9 kg. Wyrzutnia może się obracać w poziomie bez ograniczeń, w pionie prowadnice mają zakres obrotu od -10° do $+90^{\circ}$. Szybkość obrotu w poziomie to $50^{\circ}/s$, w pionie obrót prowadnic to ok. $100^{\circ}/s$.

Najbardziej znane zastosowanie bojowe tej wyrzutni wiąże się z jedną z największych tragedii. 3 lipca 1988 r. krążownik USS "Vincennes" CG-49, wyposażony w dwie wyrzutnie Mk 26 Mod. 0 na dziobie i Mod. 1 na rufie, dwiema raketami Standard SM-2 zestrzelił irański samolot pasażerski Airbus A-300, biorąc go pomyłkowo za samolot szturmowy typu F-14 Tomcat. Zginęło wówczas 290 osób. W 1996 roku rząd USA wypłacił odszkodowania dla rodzin zabitych pasażerów i pilotów.

Wszystkie elementy wyrzutni były malowane na kolor zgodny z kolorystyką okrętu-nosiciela. Jedynie prostokątne podstawy wyrzutni niekiedy malowano na kolor ciemnoszary lub grafitowy. W zależności od fantazji załóg, pojawiały się niekiedy dodatkowe elementy graficzne na wyrzutniach (prowadnicach). Były to oznaczenia literowo-cyfrowe lub emblematy wskazujące rodzaj trafionego celu. Rakiety ćwiczebne Standard malowano na kolor niebieski, bojowe na kolor biały. Czasem rakiety ćwiczebne malowano w indywidualny wzór, jak to widać na załączonych zdjęciach z krążownika USS "Thomas S. Gates" CG-51.

tekst: Jacek Krzewiński
foto: ze zbiorów autora

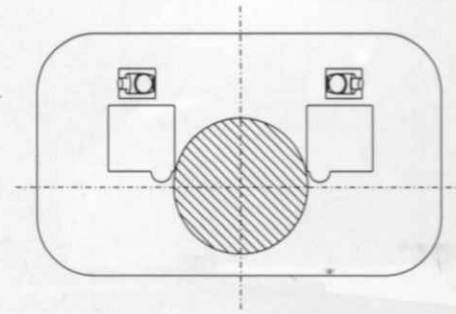
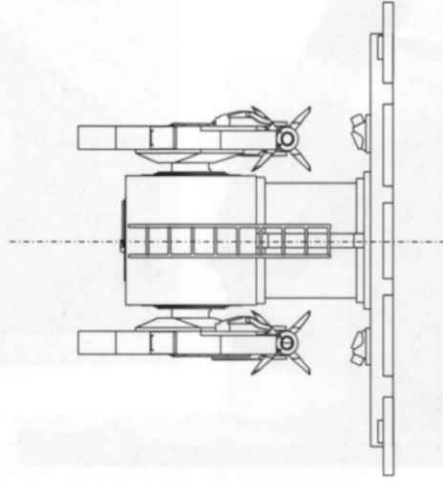
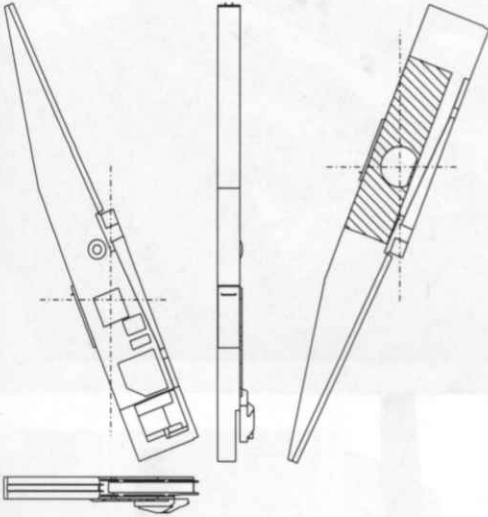
Wyrzutnia rakiet Mk 26

© Jacek Krzewiński

skala 1:100

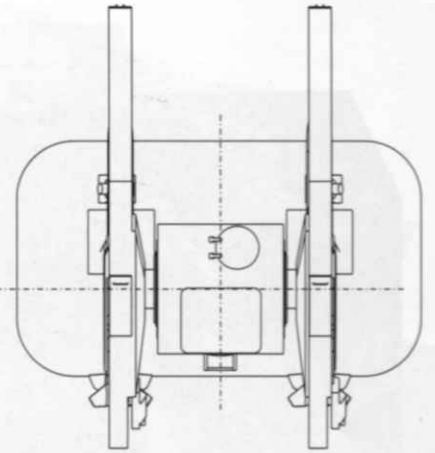
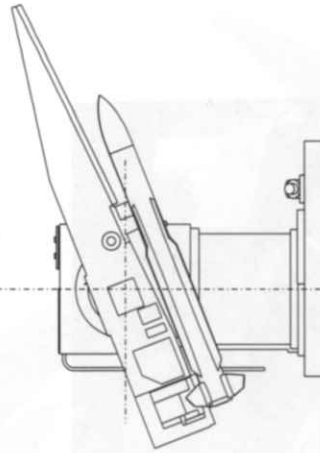
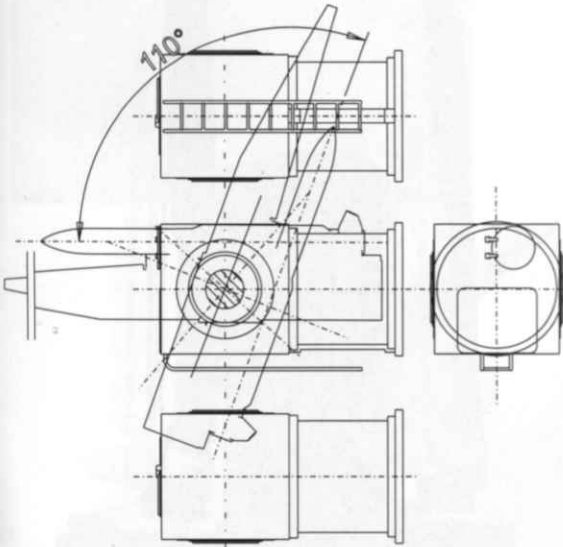
0 5m

A

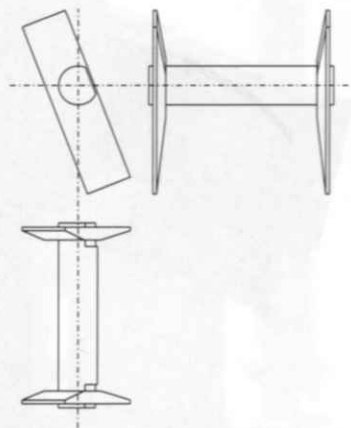
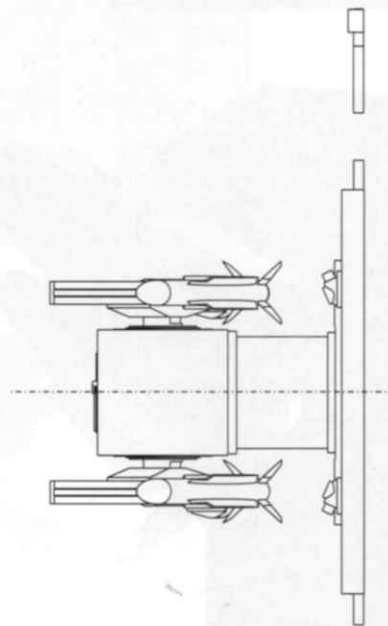
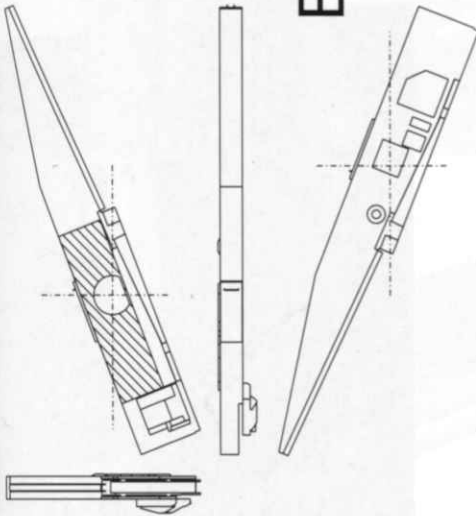


B

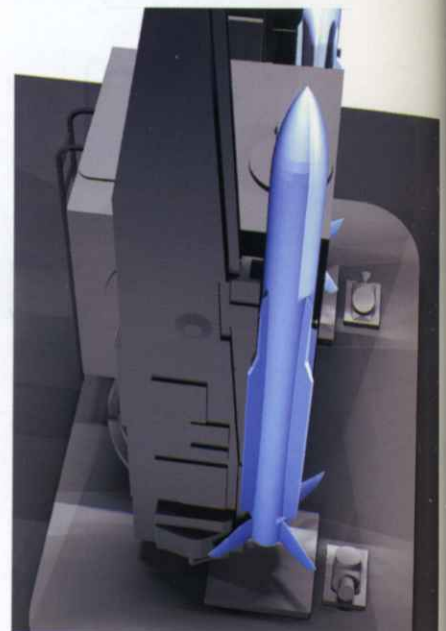
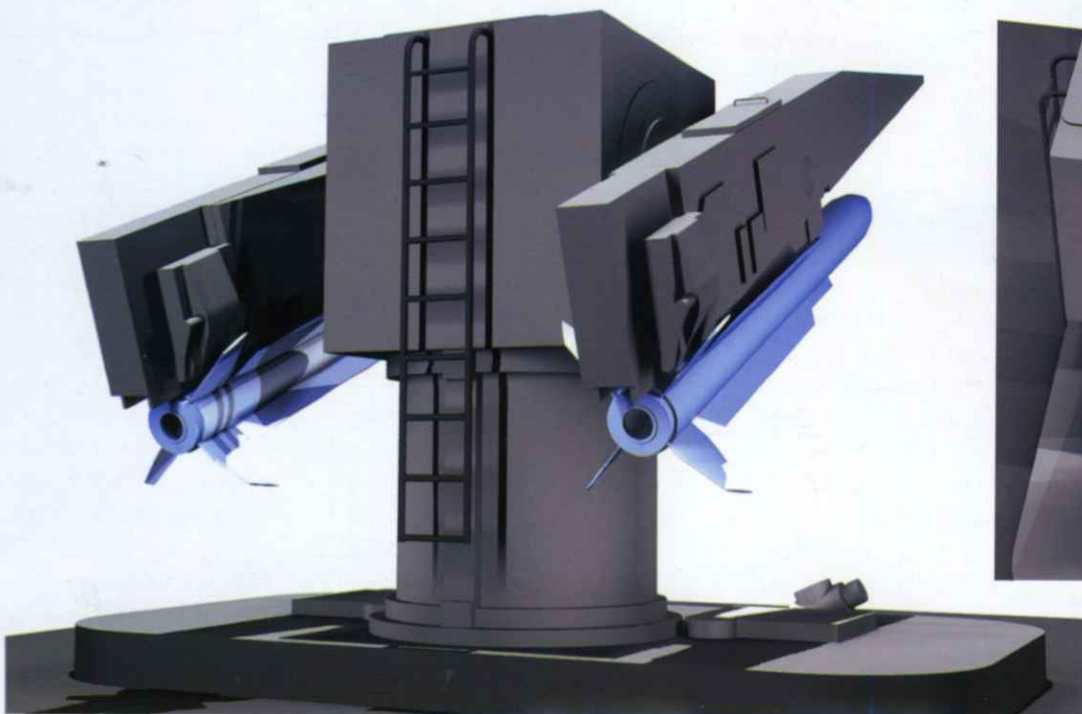
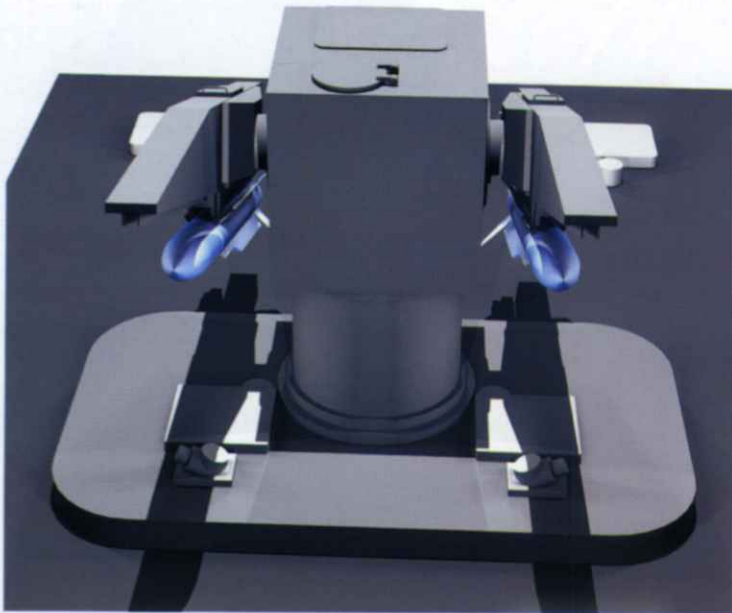
A

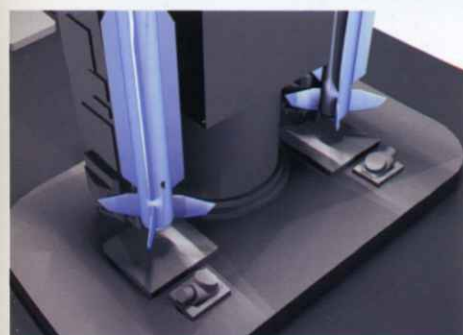
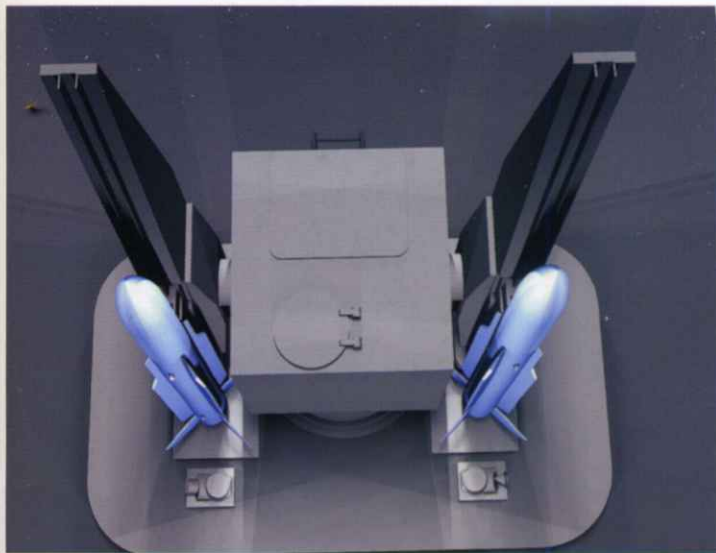


B

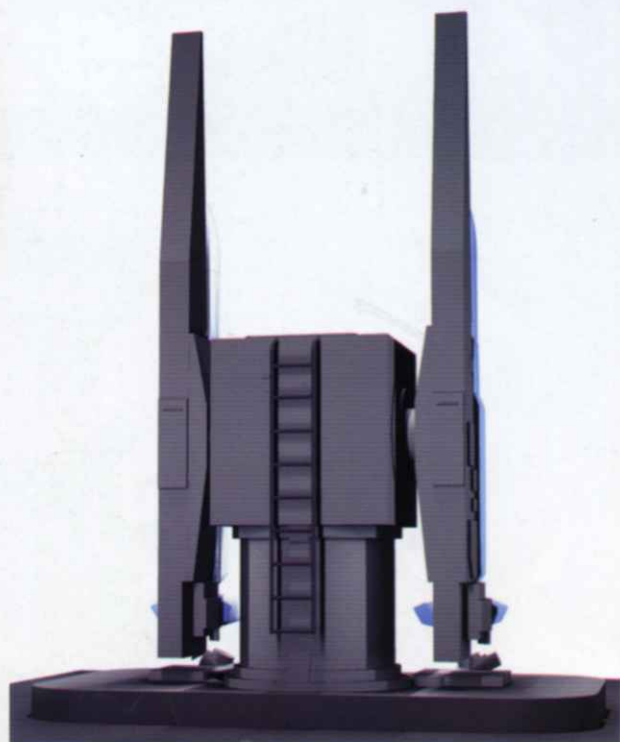
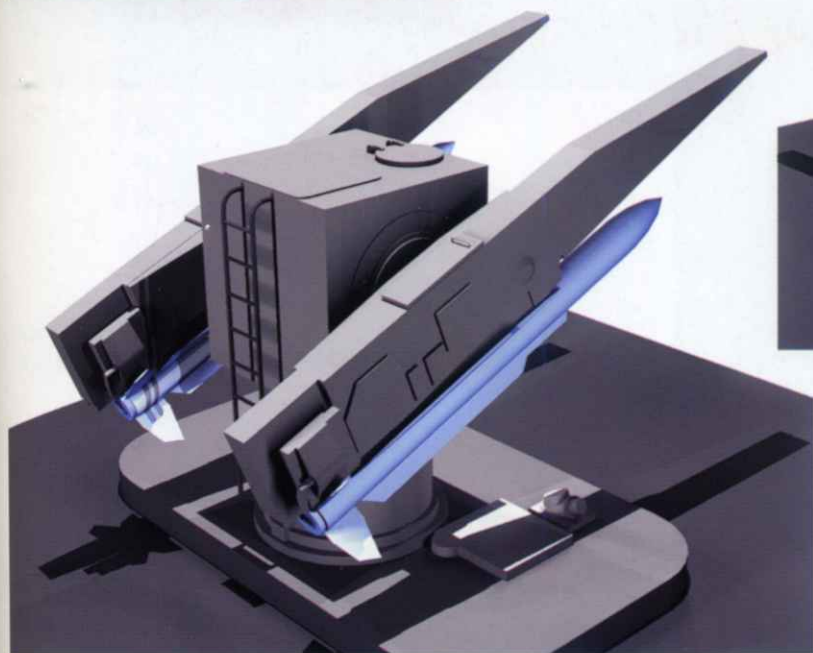
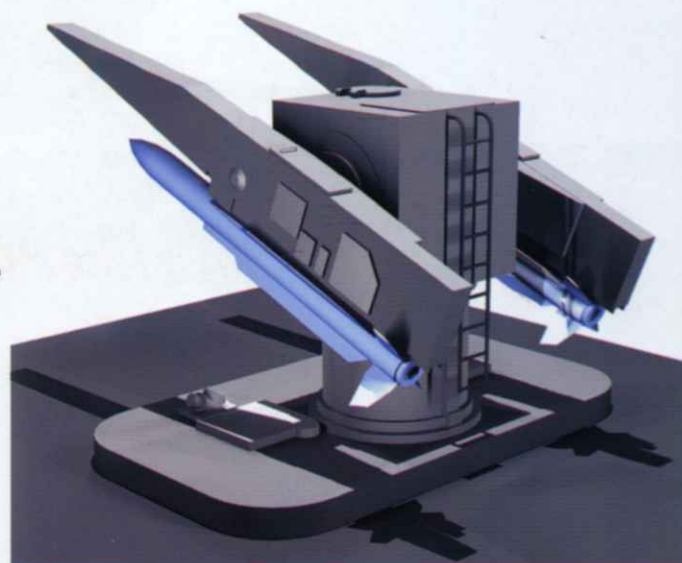


Grafika 3D - Jacek Krzewiński
Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz czasopismo „Modelarstwo Okrętowe”.





Grafika 3D - Jacek Krzewiński
 Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
 oraz czasopismo „Modelarstwo Okrętowe”.

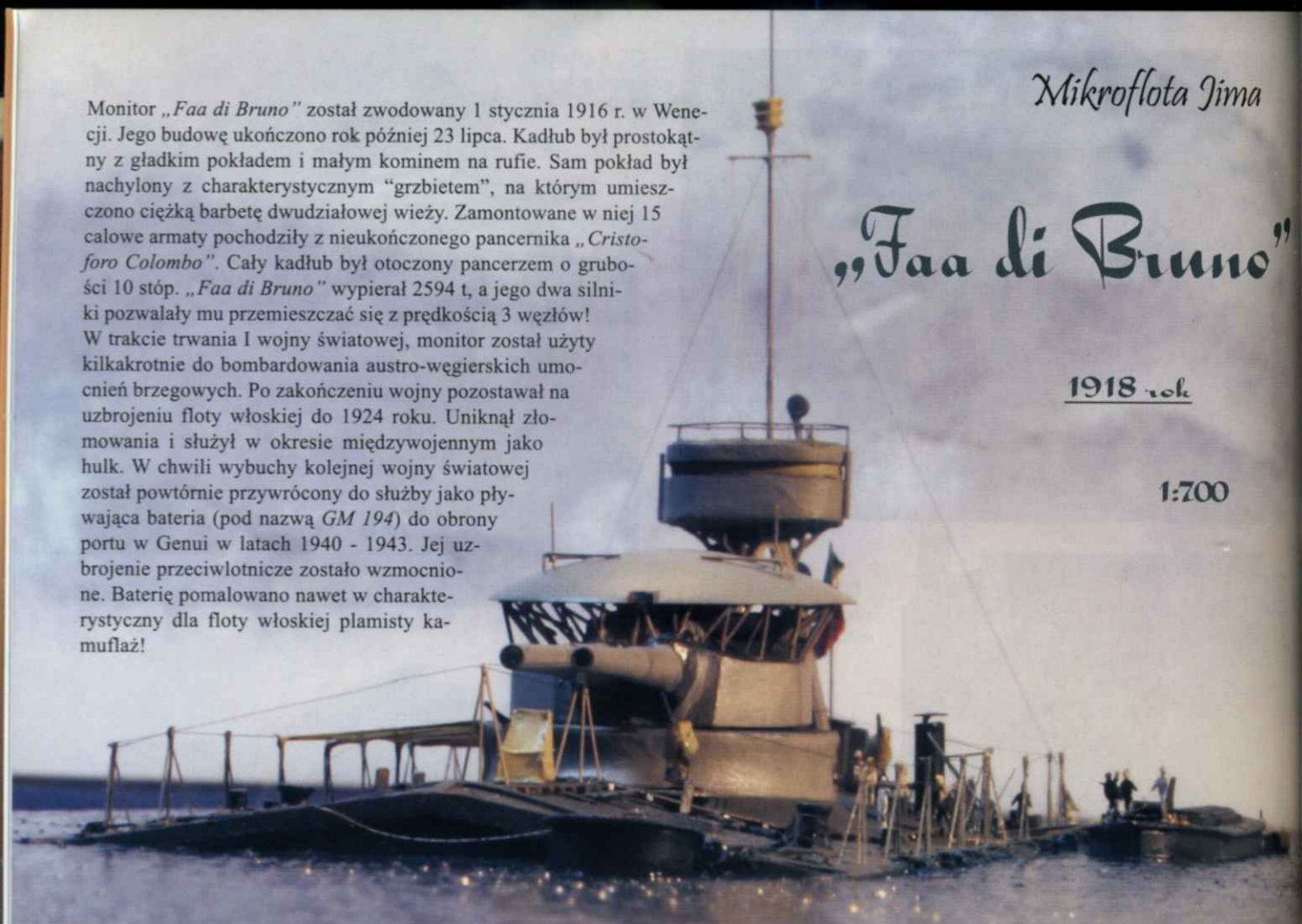


Monitor „Faa di Bruno” został zwodowany 1 stycznia 1916 r. w Wenecji. Jego budowę ukończono rok później 23 lipca. Kadłub był prostokątny z gładkim pokładem i małym kominem na rufie. Sam pokład był nachylony z charakterystycznym „grzbietem”, na którym umieszczono ciężką barbetę dwudziałowej wieży. Zamontowane w niej 15-calowe armaty pochodziły z nieukończonego pancernika „Cristoforo Colombo”. Cały kadłub był otoczony pancerzem o grubości 10 stóp. „Faa di Bruno” wypierał 2594 t, a jego dwa silniki pozwalały mu przemieszczać się z prędkością 3 węzłów! W trakcie trwania I wojny światowej, monitor został użyty kilkakrotnie do bombardowania austro-węgierskich umocnień brzegowych. Po zakończeniu wojny pozostawał na uzbrojeniu floty włoskiej do 1924 roku. Uniknął złomowania i służył w okresie międzywojennym jako hulk. W chwili wybuchu kolejnej wojny światowej został powtórnie przywrócony do służby jako pływająca bateria (pod nazwą *GM 194*) do obrony portu w Genui w latach 1940 - 1943. Jej uzbrojenie przeciwlotnicze zostało wzmocnione. Baterię pomalowano nawet w charakterystyczny dla floty włoskiej płamisty kamuflaż!

„Faa di Bruno”

1918 rok

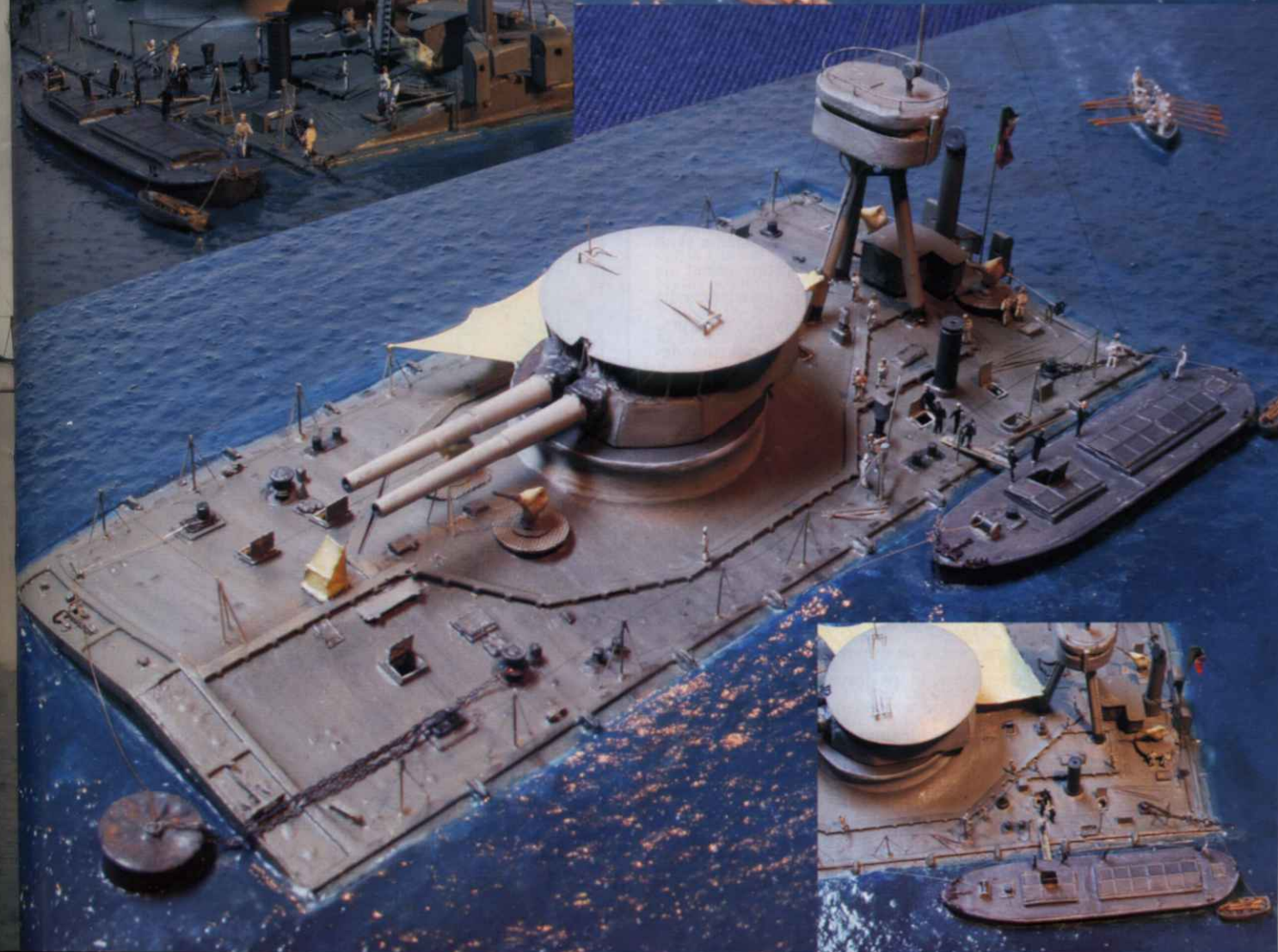
1:700



Model monitora „Faa di Bruno” wg. stanu z 1918 roku został zbudowany z wykorzystaniem żywego kadłuba i wieży artyleryjskiej pochodzących z zestawu firmy REGIA MARINA. Zestaw ten został opracowany na podstawie złych planów więc zmodyfikowałem go opierając się na zachowanych fotografiach jednostki. Praktycznie wyszedł z tego *scratch-building*. Figurki marynarzy pochodzą z blaszki EDU-ARDA, a barcę amunicyjną i łódź wiosłową zbudowałem samemu od podstaw.

tekst i foto: Jim Baumann
tłum. Sylwester Grabarczyk







Mniej niż ...

cz. XVII

www.warshipreplika.com

Spotkania modelarzy, czy to przy okazji zawodów, czy to wystaw są zawsze okazją do przyjrzenia się poziomowi „konkurencji”, podpatrzenia nowości nie tylko tych dostępnych na rynku, ale i (a może zwłaszcza) nowości warsztatowych, a więc nowym technologiom, czy sposobom wykorzystania materiałów.

I bardzo dobrze, że tak jest tym bardziej, iż okazji do modelarskich spotkań z roku na rok jakby mniej, a nauki nigdy dość i zawsze można coś ciekawego u kolegów podpatrzeć. Podpatrywanie to jedna rzecz, a zrozumienie w jaki sposób osiągnięto podpatrywany efekt, to całkiem co innego. I stąd pozostanę zawsze entuzjastą wszelkiego rodzaju spotkań i „wolnych dyskusji” (jakby ich nie nazywać) podczas i przy okazji modelarskich imprez. Z pewnym rozbawieniem obserwuję więc pewien dystans, rodzaj ostrożności w wyjawianiu swoich technik pracy, co jest moim zdaniem przejawem raczej braku wiary we własne możliwości na zasadzie: „jak się dowie jak to zrobiłem, to zrobi lepiej...”. Nie tędy droga tak mi się wydaje, a efektów widocznych u konstruujących modele (tak i „lepiej”, jak i „nie lepiej”) jakoś coraz mniej. Tak więc dzielimy się swoimi doświadczeniami, nie obawiamy się zadawania pytań, chwalmy się naszymi osiągnięciami, nawet jeżeli są to „mniej zaawansowane” prace. Nie od razu będziemy budować modele o „medalowych” ambicjach i nie każdy ciekawy model musi takie ambicje spełniać.

W tym więc odcinku naszych spotkań z mikromodelarstwem poruszę temat wykorzystania żywicy, o którym już kiedyś wspominałem, ale z jednej strony „wspominałem” to dobre określenie skali w jakiej wówczas poruszyłem temat, a z drugiej strony temat się ciągle „rozrasta”, przez co należy rozumieć, że moje doświadczenia (i praktyka) w tym zakresie znacznie się powiększyły. Od razu pragnę zaznaczyć, że nie mam na myśli wykorzystania w mikromodelarstwie elementów odlanych z żywicy celowo, jako części mikromodelarskich zestawów, bo to w zasadzie nie moja specjalność, choć kiedyś postaram się poruszyć ten temat. Tymczasem w bieżącym odcinku chcę mówić o wykonywaniu z żywicy części i elementów modeli wykonywanych od podstaw, czy jak kto woli „z ręki”. Ten temat również obejmuje niejako dwa obszary:

- wykonywanie odlewów, które będziemy mogli wykorzystać czasem nawet w wielu modelach, oczywiście po obróbce,
- wykonywanie elementów z wykorzystaniem żywicy jako surowca, tak jak wykorzystujemy drewno czy modelinę.

Na wstępie odpowiedzmy sobie na pytanie - jakie to zalety ma żywica w stosunku do materiałów, które dotychczas stosowaliśmy, no i oczywiście jakie ma wady? Pod względem podatności na obróbkę żywica jest materiałem niemal idealnym. Jest łatwa w obróbkę ręczną papierami ściernymi i pilnikami. Jeżeli musimy przeciąć żywicę, nie polecam używać do tego celu nożyków w jakiegokolwiek postaci, bo żywica po częściowym nacięciu pęknie nam zazwyczaj

Narzędzia niezbędne do obróbki żywicy



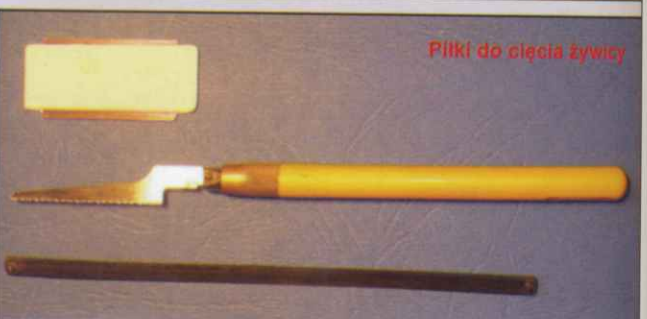
Wierćta 1,6 - 0,15 mm obsadzone do wiercenia ręcznego



Koncówki szliflerskie



Minifrezy



Piłki do cięcia żywicy

w niepożądanym przez nas miejscu. Ja do przecinania żywicy używam ręcznych „pil”. Należałoby chyba raczej powiedzieć „pilek” lecz mógłbym zostać niewłaściwie zrozumiany. Dla pewności załączam zdjęcia tych narzędzi z mojego warsztatu. Żadnych sensacji tu nie ma, ot znajdzie się tu: brzeszczot do piłki włoścnicowej (nie obsadzony), piłka „OLFA”, czy popularna czeska piłka „żyłkowa” (ja używam jej oklejonej płytkami z PCV, bo sama piłka jest bardzo krucha). Gdy muszę wyciąć zgrabnie kawałek żywicy z większego klocka, używam do tego tarczki zębatej lub tarczki szlifującej zamocowanych w miniwierciarce. Obie tarczki to narzędzia kupione w sklepach z zaopatrzeniem medycznym, przynajmniej z tego źródła pochodzą moje. Wycinanie przy pomocy tarczki i miniwierarki ma też swoje wady. Tarczka zębata jest bardzo precyzyjna ale również bardzo cienka, a cięcia dokonujemy przy wysokich obrotach wiertarki i jeżeli nie mamy wprawy i nie utrzymamy ciągłego posuwu tarczki, to żywica rozgrzeje się, momentalnie „złapie” (zaklinuje) tarczke i wyrwie nam z rąk wiertarkę lub materiał – tak czy siak wypadek gotowy! Zastosowanie tarczki szlifującej (diamentowej) raczej nie grozi takimi sensacjami, bo wyciera sobie szerszy otwór, za to niemiłosiernie pyli. Opiłki żywicy są bardzo lotne, zalecam na czas szlifowania mechanicznego żywicy trzymanie obok szlifowanych części końcówki (ssawki) włączonego odkurzacza – zazwyczaj skutkuje. W ten sposób wycinamy większe kostki, które posłużą nam do wykonywania „od podstaw” wielu małych elementów, już przy użyciu ręcznych narzędzi.

Rozumiem, że dla wielu z mikromodelarzy problem pojawia się już na początku – skąd wziąć ten „większy kawałek” żywicy, z którego to będziemy mogli wyciąć nasze drobniejsze elementy. Po pierwsze można oczywiście kupić litrowe opakowanie żywicy plus utwardzacz, razem to koszt około 100 zł ale wystarczy na długo (dla mikromodelarza). Przypominam o zapoznaniu się i przestrzeganiu wymogów jej stosowania. Można też nabyć w sklepie modelarskim jakiś duży i tani produkt z żywicy, który posłuży nam za surowiec, można takie spotkać. Jeżeli żaden z proponowanych sposobów wejścia w posiadanie żywicy nie wchodzi w grę, choćby z braku wymienionych tu sklepów handlujących takimi postaciami żywicy, pozostaje „Plan B”, czyli zdanie się na pomoc kolegów. Mogę zaofiarować swoją pomoc w tym zakresie podczas imprez modelarskich, gdzie będę starał się mieć ze sobą żywice jakimi dysponuję, a w wypadku pilniejszych potrzeb zalecam osobisty kontakt poprzez witrynę www.warshipreplika.com. Sądzę też, że jeżeli mamy w pobliżu firmę produkującą „coś” z żywicy, możemy się do niej zwrócić o pomoc, bowiem proces technologiczny odlewów żywicznych daje zawsze dużo odpadów i producent pewnie chętnie nam je podaruje.

No więc mamy już powycinane mniejsze kawałki żywicy i co dalej? Na dobrą sprawę wszystko, dosłownie wszystko można wykonać z żywicy po uzyskaniu odpowiedniej wprawy. Warto poświęcić nieco czasu na nabywanie doświadczenia w obróbce tego materiału, bo to do czego wykorzystamy teraz nasz „półfabrykat”, będzie niejako wypadkową naszych potrzeb i umiejętności. W miarę jak przyzwyczajamy się do pracy z nowym materiałem, będziemy stosować go wszędzie tam, gdzie będzie to możliwe i sensowne, a granica tej sensowności będzie się stale przesunąć równolegle do nabywanego przez nas doświadczenia. Dziś mogę z całą odpowiedzialnością potwierdzić, że możliwe do wykonania z żywicy są nie tylko pełne bryły nadbudówek, ale także i składane z poszczególnych ścianek, z wykonanymi w nich świetlikami i oknami! W celu uzyskania takich ścianek wycieramy płytki żywiczne do grubości dziesiętych części milimetra. Uważać trzeba przy wycieraniu żywicy, by wycieranie przebiegało równomiernie. Lepiej zastosować papier zbyt drobny, niż za gruby. Żywica doskonale klei się klejami ciano-

akrylowymi, a miejsca sklejenia docieramy lekko na niezaschniętym kleju, uzyskując w ten sposób efekt szpachlowania. Jest to możliwe dzięki temu, że kleje te wiążą żywice zanim całkowicie stężeją. Ten efekt jest moim zdaniem jedną z największych zalet żywicy! Miejsca które musimy szpachlować, a takie znajdują się zawsze niezależnie od użytego materiału, w przypadku żywicy pokrywamy warstwą kleju, posypujemy pyłem z wytartej żywicy i od razu, bez czekania na wyschnięcie szlifujemy. Nawet głębokie uszkodzenie, czy wyłamania materiału „łatamy” wstawiając w to miejsce zgrubnie dopasowany kawałek żywicy pokryty grubą warstwą kleju. Taką „łatę” szlifujemy od razu, zanim klej całkiem zwiąże, a efekt jest taki, że pozostałe szpary (łata była „zgrubna”) zaszpachlują się same mieszkanką kleju i powstającego przy szlifowaniu pyłu żywicznego. Jest to jedna z wielu wyjątkowych zalet żywicy, bardzo jednak cenna i warta poznania.

Inną zaletą tego materiału jest jego podatność na obróbkę różnymi technikami. Żywica jest materiałem w miarę jednorodnym, stosunkowo twardym, ale podatnym na formowanie metodą termiczną. Bezwzględnie należy przy tym pamiętać, że żywica „pamięta” kształt! Znaczący to, że wygięty np. w gorącej wodzie pręt żywiczny, po ponownym podgrzaniu wyprostuje się do pierwotnego kształtu. Aby uniknąć sensacji w rodzaju odkształcania gotowych elementów w modelu postawionym przypadkowo w pobliżu grzejnika (a nawet tylko latem w słonecznym miejscu), zalecałbym raczej wykonywanie takich „zagięć” np. nawiewników metodą polegającą na wypilowaniu dwóch wałków sklejonych prostopadłe, niż wyginanie jednego wałka.

A w ogóle, to skoro już wspominałem o nawiewnikach, to zaliczam je zdecydowanie do drugiej odsłony zastosowań materiałów żywicznych w mikromodelarstwie. Było by bowiem nie fair zacząć temat i go nie dokończyć. I tak, moją metodą na wykonywanie pojedynczych nawiewników jest jak już wspominałem sklejenie prostopadłe dwóch wałków, ale uwaga, o różnej średnicy! Wałek w którym powstanie wlot nawiewnika jest zazwyczaj 10 - 20% grubszy od pionowej rury nawiewnika. Wloty nawiewników bywają również niekiedy idealnie koliste i wówczas łatwo wyszlifować pożądaną kształt. Po oszlifowaniu zewnętrznego kształtu nawiewnika, nawiercam otwór wlotowy, najpierw o małej średnicy ok. 1/4 przyszłego wlotu, a następnie rozwiercam go do ok. 2/3 (robię to w dwóch etapach, by uniknąć wyłamania żywicy). Tyle na razie wiercenia (nawet nie wspominam, że oczywiście ręcznego), teraz kulistymi końcówkami, stopniowo coraz grubszy, „rozszlifowuję” wlot aż do pożądanego kształtu i grubości. Wiadomo, że nawiewniki zbudowane są ze stosunkowo cienkich blach, staramy się więc wyszlifować je „na bibułę”, nawet jeżeli przesadzimy, to właściwości żywicy dadzą o sobie znać, a jeżeli pojawi się pęknięcie lub otwór, to zaklejamy to klejem i szlifujemy – będzie OK. Teraz ponownie użyjemy wiertła, nawiercamy otwór prowadzący z wlotu w głąb nawiewnika. Nawiercamy bardzo delikatnie małym wiertłem, następnie bowiem i tak doszlifowujemy otwór tak, by przechodził łagodnie w kształt otworu wlotowego.

Inną wielką zaletą żywicy jest możliwość wykonywania elementów modeli przy pomocy obróbki mechanicznej, czy może raczej półmechanicznej (to lepsze określenie). To „pół” biorę stąd, że w zasadzie używam do takiej obróbki miniwierarki, ale cała reszta to robota ręczna. A konkretnie, wszelkie zgrubne obróbki np. brył, czy to nadbudówek, czy innych elementów, wykonuję korzystając z tarczki ściernych, wiertel, minifrezów itp. Materiał (żywica) trzymam w rękach, a narzędzie w uchwycie wiertarki lub czasem odwrotnie, zależnie od potrzeb.

Cały osobny rozdział tej obróbki to łatwe uzyskiwanie elemen-

tów konstrukcyjnych o kształtach brył obrotowych. A więc wszelkiego rodzaju kolumny, słupki, cokoły, bębny, koła itp., czyli bardzo znaczna część wyposażenia pokładowego od wind kotwicznych począwszy, a na lufach i rurach dalmierzy skończywszy. Wszystko to bardzo łatwo i szybko wykonamy z typowych prętów żywicznych różnej grubości obrabiając je w pierwszej kolejności ostrzem nożyka, a następnie docierając wodnym papierem. Wspomniane ostrza nożyka będą się nam przy tym niemiłosiernie szybko tępiły, a wtedy ostrzemy je na tej samej wiertarce za pomocą tarczki diamentowej. W ogóle do tych prac nie używam nigdy nowych ostrzy, nie ma takiej potrzeby. Po prostu stepione, czy wręcz złamane ostrza pozostawiam i po oszlifowaniu "w szpic" używam do skrawania żywicy aż do zupełnego zużycia.

No i tymczasem temat rozrósł się niezauważalnie tak, że wspomniane wcześniej „za chwilę”, w odniesieniu do innego sposobu wykorzystania żywicy, nadał nowy wymiar określeniu „chwila”, wynoszącemu około dwóch miesięcy. Zdarza się... Dodam więc tylko na zakończenie bieżącego odcinka rzecz ważną dla tych, którzy przejmą się tym o czy tutaj pisałem i podejmą się wykonania elementów swoich modeli z wykorzystaniem żywicy - malować należy żywice nie mniej niż dwa razy! Taki wymóg materiału. Żywica ma swoją specyficzną powłokę i pierwsze malowanie jest niejako podkładem pod właściwy, wymagany kolor. Co do samej techniki malowania nie ma tu już jakiś szczególnych wymagań, tak malowanie ręczne za pomocą pędzli, jak i natryskiem daje dobre efekty. Oczywiście aktualne pozostają tu stałe dla mikromodelarskiej skali wymagania, a więc: rzadkie farby, wielokrotne malowanie, czy branie pod uwagę „grubości” powłok farby.

No i na tym muszę na razie temat zakończyć, druga jego odsłona jest bowiem zbyt obszerna, by mogła pomieścić się w tym odcinku. Tymczasem zachęcam do pozyskania żywicy w jakiegokolwiek postaci, a na pewno będziemy mogli ją wykorzystać z pożytkiem dla naszych modelarskich osiągnięć.

Andrzej Brożyna

dokończenie ze strony 35

We flocie fińskiej znane jest malowanie z 1943 roku, kiedy to „*Vihuri*” pomalowany był ponad linią wodną kolorem średnioszarym, pod linią wodną czarnym (bez pasa na linii wodnej), zaś pokład kolorem ciemnoszarym. Numer taktyczny był biały. W tym samym czasie bliźniaczy „*Viima*” zamiast koloru ciemnoszarego nosił jasnoszary z czarnym numerem taktycznym. Malowanie w innych okresach służby oraz ścigacza *V-3* na razie pozostaje nieznane.

Plany przedstawiają jednostkę wg. stanu z czerwca 1943 roku.

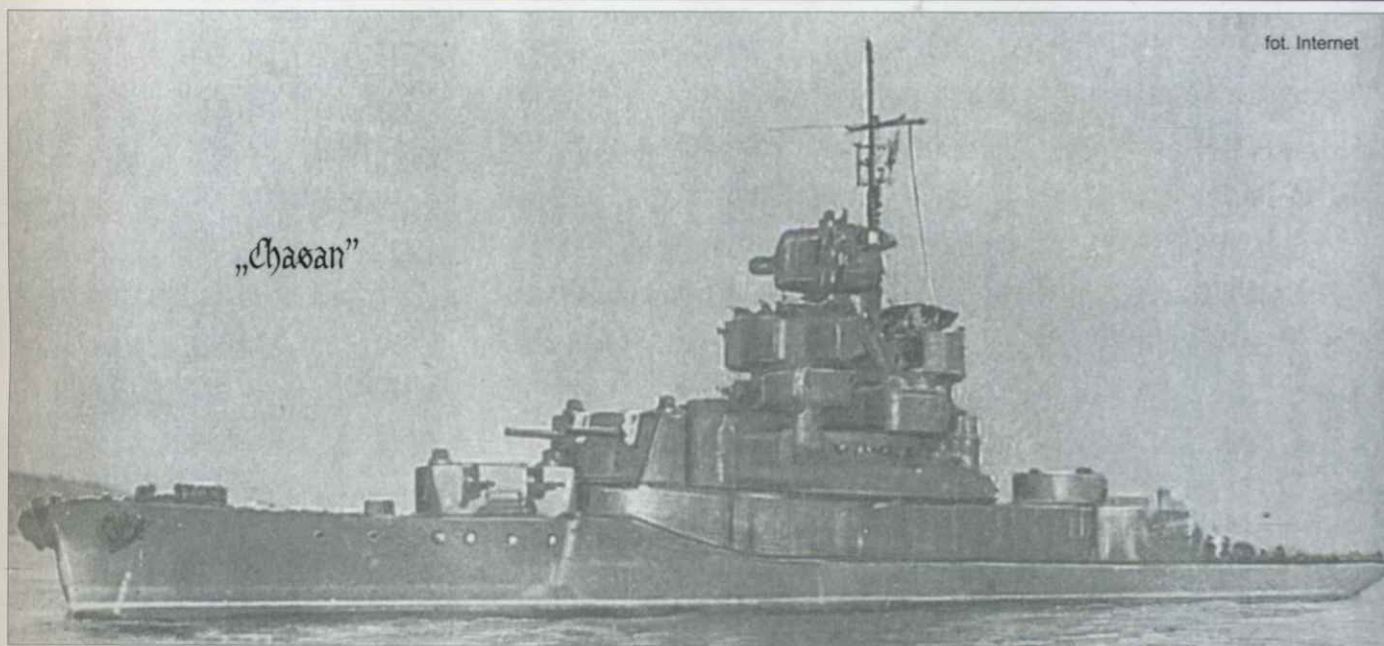
Waldemar Kaczmarczyk

Literatura:

1. B. Sołomonow, K. Kułagin, *Torpednyje katiera serii G-5*, Armada, Moskwa;
2. P. Ekman, *Okrety fińskiej marynarki wojennej w czasie II wojny światowej*, Okrety Wojenne nr 29 i 30, Tarnowskie Góry;
3. P. Ekman, *Okrety z drewna i ludzie ze stali*, Okrety Wojenne nr 31 i 32, Tarnowskie Góry;
4. G. Ochmiński, *Radzieckie kutry torpedowe typu G-5*, Okrety Wojenne nr 81 - 85, Tarnowskie Góry;
5. K. Keskinen, J. Mäntykoski, *Suomen Laivasto Sodassa 1939 - 1945*, Kustantaja Publisher, Espoo



fot. Internet



Radzieckie monitory „Udarnyj” i „Chasan”

Do budowy monitorów w carskiej Rosji i w Związku Radzieckim przykładano dużą wagę. Jednostki tej klasy mające niewielkie zanurzenie oraz potężne uzbrojenie były niezbędnym elementem obrony granic. W ograniczonym zakresie monitory były wykorzystywane także do atakowania słabszych państw, głównie Chin. W czasach carskich zbudowano do służby na Amurze serię potężnych monitorów (klasyfikowanych jako kanonierki) typu „Szkwał” uzbrojonych w działa kal. 152 i 120 mm. W czasach radzieckich nie było pieniędzy na budowę tak dużych i potężnych jednostek szczególnie, że nie nadawały się one do operowania na płytkich rzekach w europejskiej części ZSRR.

Pierwszy radziecki monitor rzeczny „Udarnyj” zaprojektowano dopiero na przełomie lat 20 i 30-tych XX wieku. Jednostka ta zbudowana w Kijowie w stoczni nr 300 (w służbie była od 1 czerwca 1934 r.) była największym rzeczny okrętem zbudowanym przez ZSRR do służby w europejskiej części kraju. Początkowo monitor służył we Flotylli Dnieprowskiej, a gdy została ona rozwiązana w roku 1940, monitor przepłynął na Dunaj, gdzie został jednostką flagową Flotylli Dunajskiej. W czasie wojny monitor wykonał wiele operacji związanych ze wspieraniem radzieckich oddziałów walczących w pasie nadrzecznym. Ze względu na przełamanie ra-

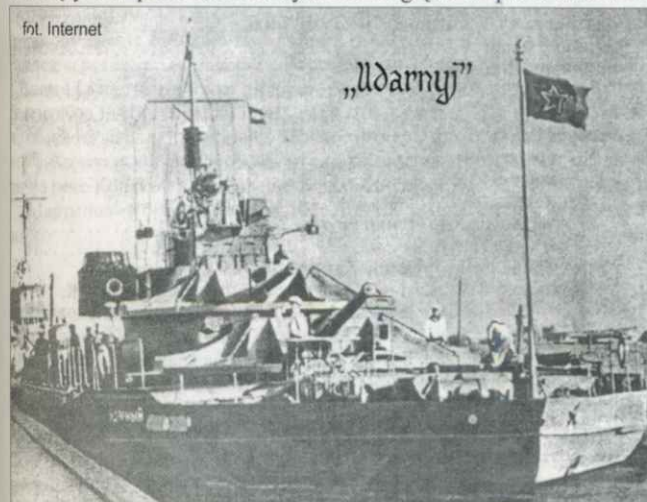
dzieckiego frontu przebiegającego wzdłuż rzeki Prut, flotylla i jej flagowy monitor musiała wycofać się z Dunaju i przejść do Nikołajewa. Następnie flotylla działała na rzece Jużnyj Bug i w rejonie Chersonia. Monitor „Udarnyj” wspierał swymi działami obrońców Nikołajewa lecz nie zdołano zatrzymać niemieckich oddziałów wkraczających do miasta. Monitor został zatopiony w rejonie Między Kinburskiej 19 września 1941 r. w czasie zmasowanych nalotów niemieckiego lotnictwa.

Do działań w ujściowym odcinku rzeki Amur, radzieccy konstruktorzy zaprojektowali potężne okręty mające mierzyć się nawet z lekkimi krążownikami japońskimi lub z ich niszczycielami. Monitory typu „Chasan” były największymi zaprojektowanymi i zbudowanymi okrętami rzecznyymi w tym czasie. Okręty tego typu nie wzięły jednak udziału w działaniach bojowych, choć „Chasan” został wprowadzony do służby w 1942 roku.

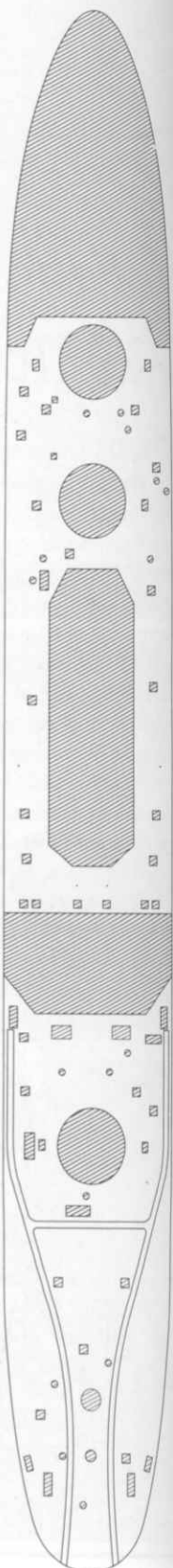
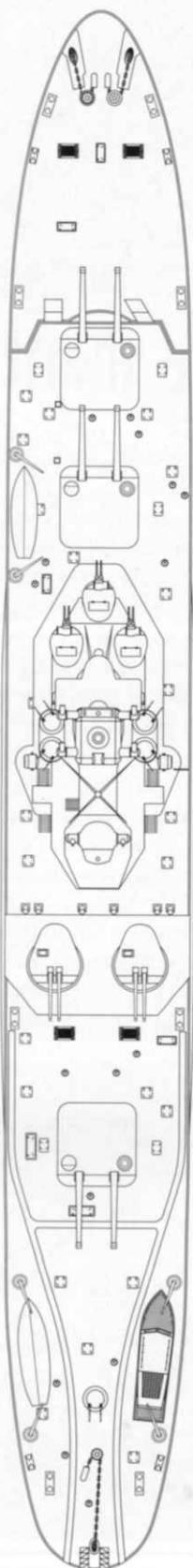
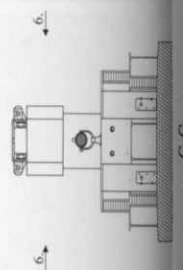
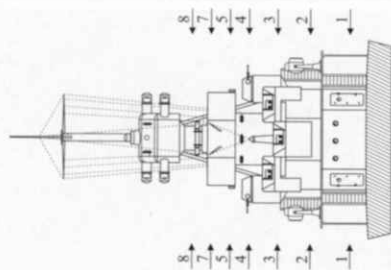
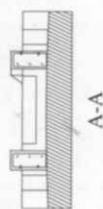
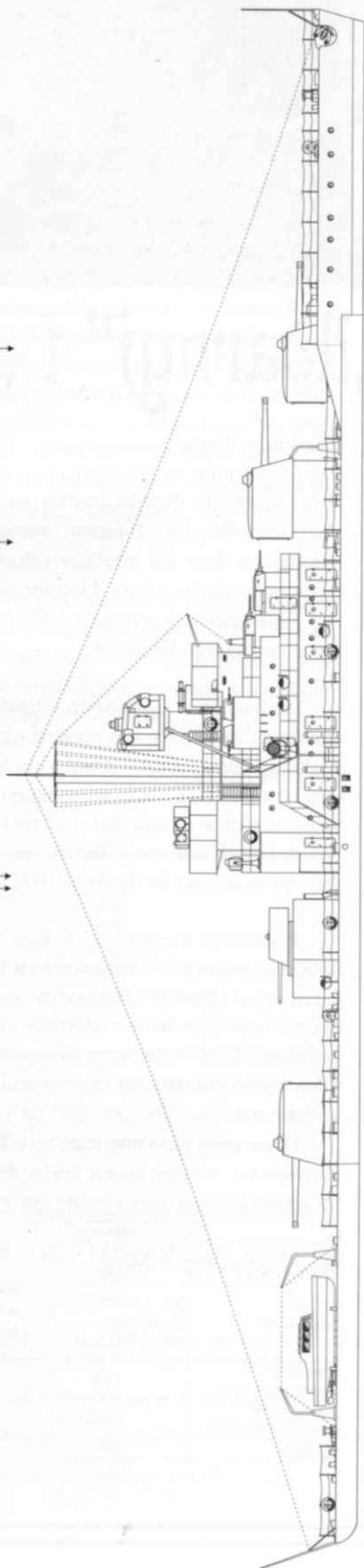
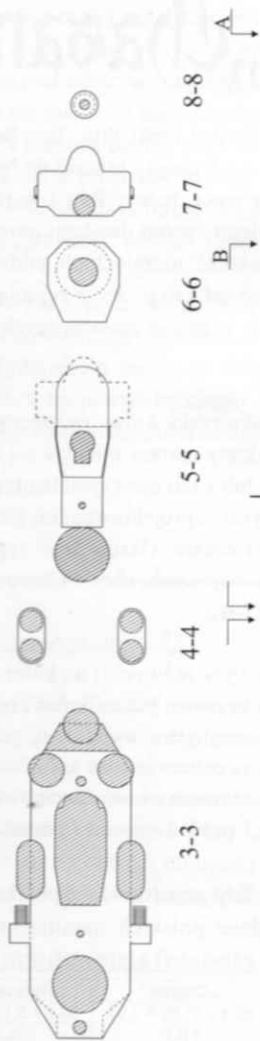
Radzieckie monitory malowane były zazwyczaj na kolor szary. Pokłady i pokładówki malowano na brązowo lub na kolor ceglasto-czerwony. „Udarnyj” był pod tym względem wyjątkiem, gdyż na początku swojej służby malowany był całkowicie na kolor ciemnoniebieski. Dopiero podczas dużego remontu i modernizacji w 1939 roku malowanie zostało zmienione i pokłady zostały pomalowane na brązowo.

Dane techniczne monitorów zostały przedstawione poniżej. Dla porównania zamieszczono także dane polskich monitorów typu „Warszawa”.

	„Udarnyj”	„Chasan”	„Warszawa”
Wymiary [m]	53,65 × 11,1 × 0,82	88,3 × 11,09 × 2,94	34,5 × 5,1 × 0,65
Wyporność [t]	387	1 900	126,5
Uzbrojenie	2 × 130 mm, 4 × 45 mm, 16 km 7,62 mm	6 × 130 mm, 4 × 76,2 mm, 6 × 45 mm, 10 km 12,7 mm	3 × 75 mm, 4 km 7,62 mm
Prędkość maksymalna [w]	11,6	15,4	9,5
Moc maszyn napędowych [KM]	1 600	3 200	200
Załoga	86	251	44

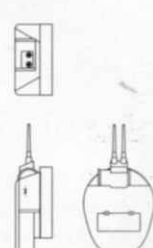


Michał Glock

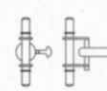




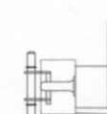
D-D



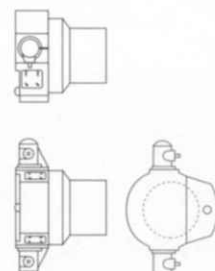
Stanowisko działek
plot. Kal. 45mm
typu 41-K
skala 1:200



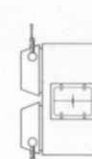
Dalmierz DM-1,5
skala 1:200



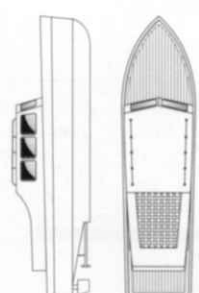
Stanowisko dalmierza
DM-1,5
skala 1:200



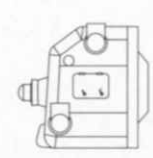
Dalmierz przeciwlotniczy
SBP-29
Skala 1:200



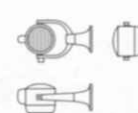
Postument stanowisk działek
plot kal. 13.2 mm
(strona wewnętrzna)
skala 1:200



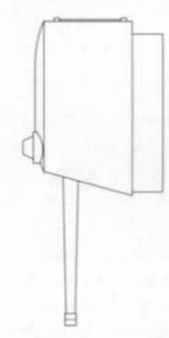
Motorówka
dowódcy



Stanowisko dalmierzy
typu KDP-4n-II (B-43-2)
skala 1:200



Reflektor MPE-e6,0
skala 1:200

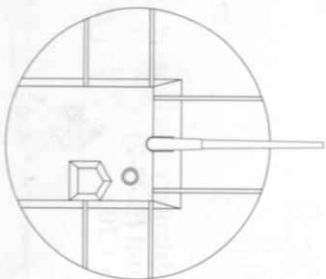
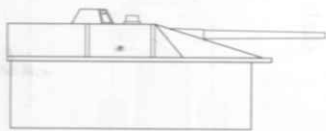
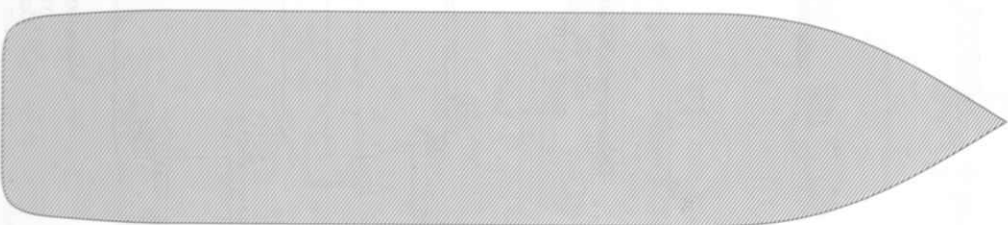
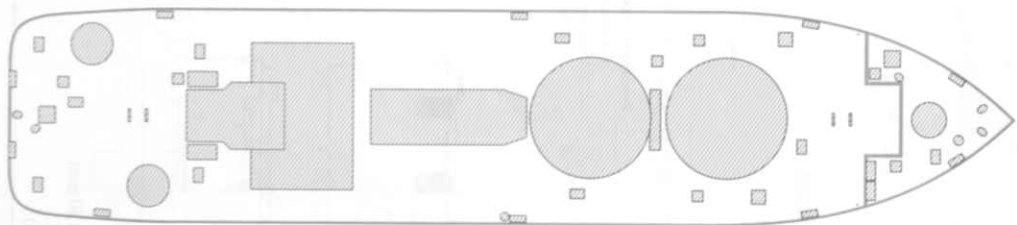
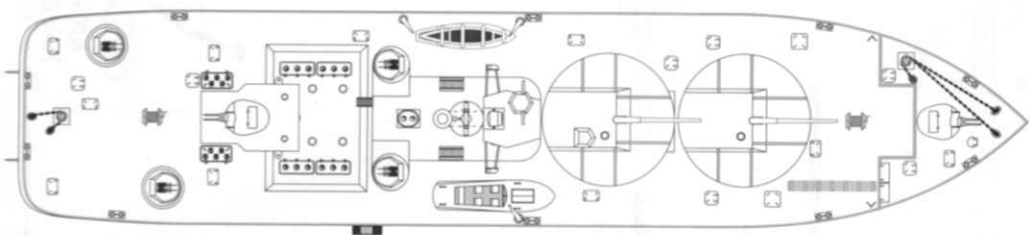
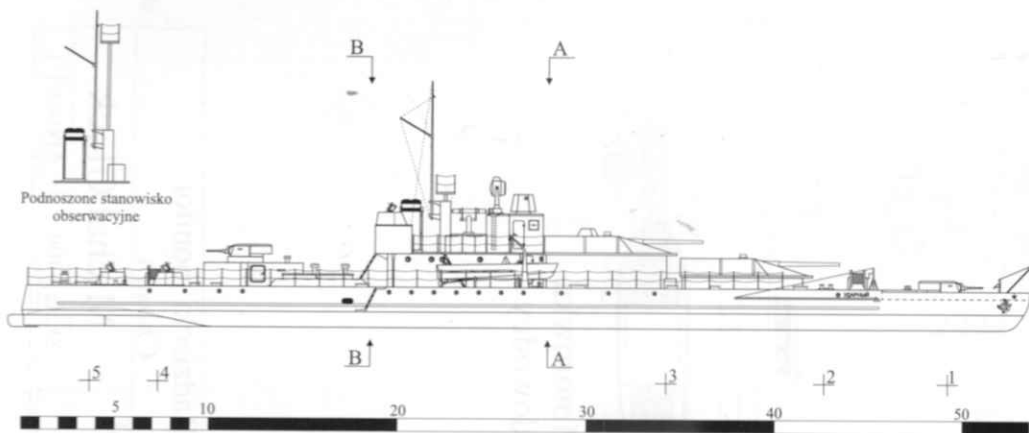


Wieża dział kal. 130 mm
typu B-28
skala 1:200

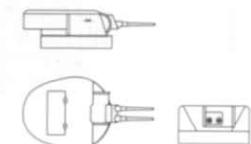
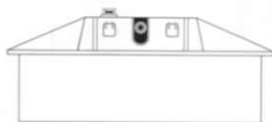


Radziecki monitor <i>Chasan</i>		
Opracował kreślił	Michał Głock	
Rok 2009	Skala 1:400	Arkusz 1/1

Podnoszone stanowisko obserwacyjne



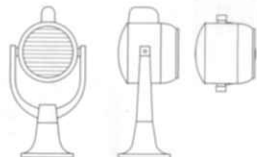
Wieża dział kal. 130 mm
typu B-7. Skala. 1:200



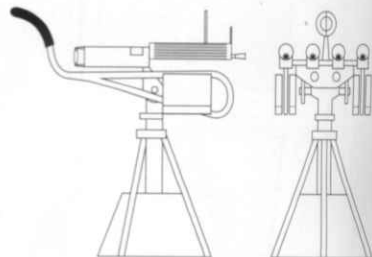
Wieża dział kal. 45 mm
typu 41-K. Skala. 1:200



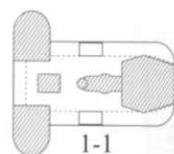
Winda kotwiczna
skala 1:200



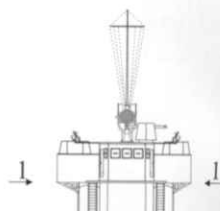
Reflektor typu MPE-e6,0-2
skala 1:100



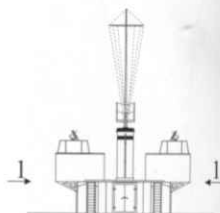
Stanowisko karabinów
maszynowych Maxim M.-4
Skala 1:100



1-1



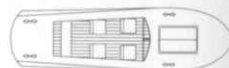
A-A



B-B



Jół czterowiosłowy
skala 1:200



Pokładowy ślizgacz
skala 1:200

Radziecki monitor Udarnyj		
Opracował kreślił	Michał Glock	
Rok 2009	Skala 1:400	Arkusz 1/1

Niemiecki lekki krążownik „Königsberg” stan na rok 1935

Lekki krążownik „Königsberg” (Królewiec) należał do serii trzech okrętów typu „K”: „Königsberg”, „Köln”, „Karlsruhe”. Został zwodowany w 1927 roku. Po wejściu do służby pełnił funkcję szkoleniową dla przyszłych marynarzy i oficerów Kriegsmarine, jak również funkcje reprezentacyjne odwiedzając szereg europejskich portów. W czasie swojej służby przeszedł szereg modernizacji i tak m. in. w 1934 roku zamianę lewoburtowego bomu na dźwig kratownicowy, w 1935 roku zamontowanie katapulty pomiędzy kominami, a w roku 1936 zamianę prętowych anten na rufowym kominie na stengę z rejką antenową, przebudowę i powiększenie nadbudówki rufowej celem montażu dalmierza oraz centrum kierowania ogniem p-lot oraz zamontowanie lekkiej stengi i wymianę ciężkiego uzbrojenia p-lot na podwójne działa 88 mm SKC/32.

Po zakończeniu budowy USS „Alaski” zastanawiałem się nad modelem okrętu, który można by wykonać w miarę szybko, a przy okazji by był to okręt ciekawy ze względu na swoją sylwetkę. „Königsberg” ze względu na budowę przedniego masztu z wysoko umieszczonym stanowiskiem obserwacyjnym z dalmierzem oraz nietypowym rozmieszczeniem rufowych wież artylerii głównej przesuniętych względem osi symetrii okrętu, spełniał te kryteria. Po zgromadzeniu dokumentacji i zapoznaniu się z nią, postanowiłem wykonać model wg. stanu na rok 1939. Wynikało to z tego względu, że okręt po przejściu szeregu modyfikacji nabrał rasowego wyglądu lekkiego krążownika. Został wyposażony w trzy potrójne działa p-lot 88 mm, działka p-lot 20mm, katapultę, wodnosamolot i dźwig kratownicowy. Zmianie uległa również nadbudówka rufowa z zamontowanym na niej radarem.

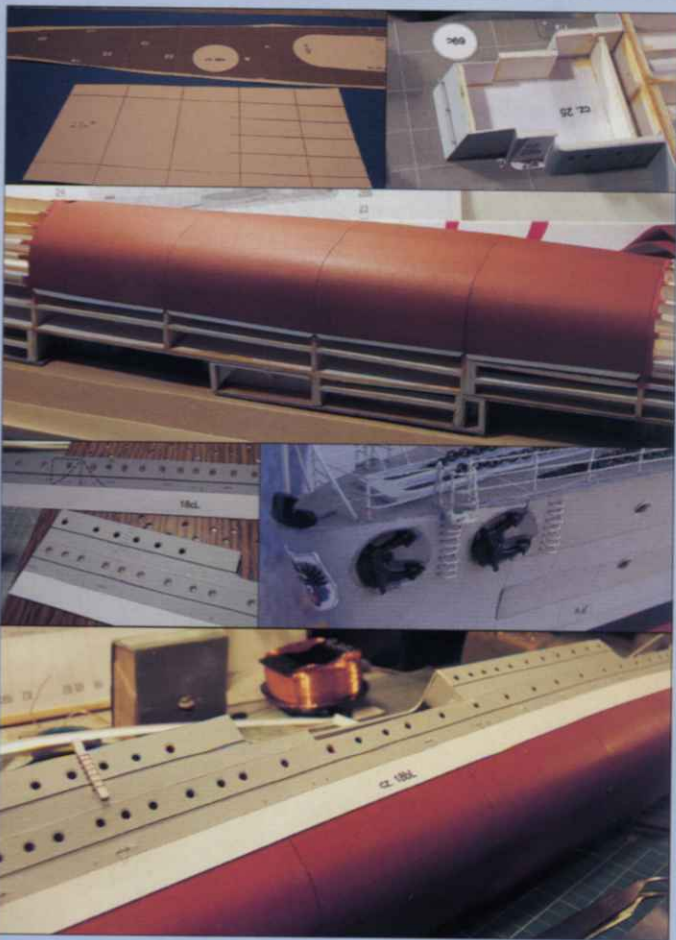
Okręt brał udział w II wojnie światowej. Od 22 sierpnia 1939 r. bazował w Świnoujściu. 1 września 1939 r. w chwili ataku na Polskę znajdował się na linii dalekiego dozoru na wodach południowego Bałtyku. Swoją służbę zakończył podczas Kampanii Norweskiej. Został zbombardowany i zatopiony w Bergen w dniu 10 kwietnia 1940 r. przez samoloty Blackburn Skua z 800 i 803 Squadronu RAF. Więcej na temat historii okrętu można poczytać w dwutomowym wydaniu Encyklopedii Okrętów Wojennych nr. 22 i 23 poświęconej tym jednostkom.

Relacje z budowy

Szkielet kadłuba został wykonany w oparciu o potrójne wręgi podklejone tekturą ~1,5 mm, co pozwoliło zrezygnować z pasków łączących oklejki dna. Dodałem też wzdłuż kadłuba szereg wzmocnień zapobiegających zapadaniu się poszycia i usztywniających szkielet. Wszystkie łączenia tektury zostały zalane Wikołem celem usztywnienia. Po wyschnięciu kleju, kadłub został dokładnie oszlifowany papierem ściernym na drewnianym klocku. Wszystkie oklejki dna i burt zostały skserowane na kartki bloku technicznego i wycięte. Posłużyły one do dopasowania szkieletu podczas szlifowania go papierem ściernym. Gotowy szkielet kadłuba został odłożony na bok, a ja zająłem się dalszymi pracami przygotowawczymi.



Pokład na okręcie był zbudowany z płyt pancernych spawanych ze sobą. Aby uwypuklić spawy, pokład od strony niezadrukowanej po liniach spawów został przetrasowany igłą, a następnie w tak powstałe wgłębienia wkleiłem cienki drut miedziany. Następnie został on podklejony do wymaganej grubości. Dzięki temu spawy uwypukliły się dając niezły efekt spawanego pokładu, a jednocześnie były zabezpieczone przed spłaszczeniem pod wpływem nacisku. Na podstawie planów rozrysowałem podział blach na burtach, podłużny i poprzeczny. Po wydrukowaniu podziału w skali 1:200



postanowiłem, że wzdłużne pasy blach zostaną wykonane przez nałożenie pasów burtowych z drugiego egzemplarza modelu. Poprzeczny podział został zaznaczony poprzez wygniecenie linii za pomocą igły. Bulaje burtowe zostały wycięte i podklejone przezroczystą folią, jak również czarnymi paskami papieru. Z cienkiego drutu wykonałem okapniki nad bulajami oraz drabinki na burtach, jak również kluzę kotwiczną. Na podstawie zdjęć z Internetu wykonany został herb okrętu na dziobie oraz rufowe godło III Rzeszy tzw. „gape”. Ze względu na schodkowy układ pokładu, podczas przyklejania go do szkieletu trzeba było wykonać część nadbudówek. Tu również wykonałem bulaje, okapniki oraz zgodnie z planami pokrywy otworów okiennych. Teraz można było przystąpić do oklejania dna, a następnie burt okrętu. Wszystko było przygotowane, pomierzone i sprawdzone, wobec czego praca szybko posunęła się do przodu. Na burtach dodałem jeszcze zgodnie ze zdjęciem uchwyty tuż nad linią wodną. Podczas montażu kotwic okazało się, że są zbyt duże w stosunku do zaprojektowanych kluz kotwicznych. Wobec czego oryginalne zeskanowane kotwice pomniejszyłem przy pomocy Corela. Po wycięciu i pomalowaniu na czarno pasowały idealnie. Po przyklejeniu pancerza burtowego, wykonaniu stępek przeciwpiechotowych, steru kierunku i śrub, kadłub modelu został ukończony i ustawiony na podstawie.

W nadbudówkach również zostały wycięte bulaje, dodane barierki oraz okapniki i klapy zabezpieczające otwory okienne. Część nadbudówek uległa przebudowie ze względu na modernizację okrętu jakie przechodził podczas swojej służby. Między innymi nadbudówka rufowa została zaprojektowana przeze mnie zupełnie od podstaw, łącznie z radarem. Do ich wykonania użyłem elementów pochodzących z drugiego modelu. Również pokład główny na nadbudówce rufowej należało nieco zmienić, dodając mu „skrzydła” pod działą p-lot 88 mm. Od podstaw została również zaprojektowana katapulta wodnosamolotów. Artyleria główna została wzbogacona o elementy wyposażenia nie zamieszczone w wydaniu tj. zasobniki na łuski (przy okazji trzeba było od nowa wykonać tylną ścianę wieży, gdyż w projekcie była pomyłka - zaznaczono cztery zasobniki na łuski, a powinny być trzy).

Podwójne działą p-lot 88 mm zostały przeze mnie opracowane



od podstaw na podstawie planów, tak samo jak działka 20 mm. Kominy oraz nadbudówka dziobowa otrzymały poprzeczne poręcze z cienkiego drutu. W związku z tym sam szkielet kominów musiał ulec modyfikacjom, zwiększona została ilość wręg kominu tak, aby druczki podtrzymujące poręcze można było osadzić w tekturze wręgi. Jak to zrobiłem? Bardzo prosto. Na początek wkleiłem słupki podtrzymujące, nie dbając o ich długość. Po wyschnięciu kleju, przy pomocy obcinacza do paznokci oraz igły lekarskiej odpowiedniej grubości przyciąłem druczki do żądanej długości. Grubość igły wyznacza długość słupka. Następnie przy pomocy kleju cyjanokrylowego skleiliśmy na styk poprzeczkę do kolejnych słupków, dbając o ich odpowiednie wyprofilowanie.

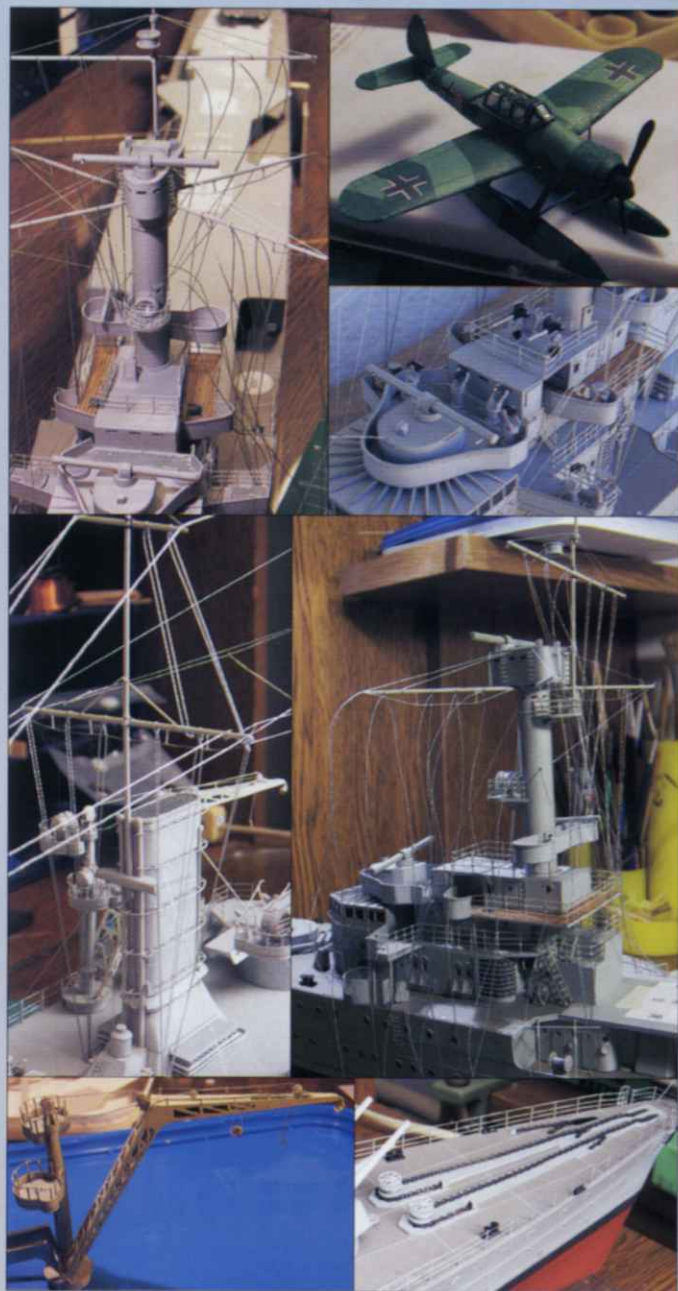


Wyrzutnie torped zostały uplastycznione przez dodanie dodatkowych elementów zgodnie z planami i zdjęciami. Wszystkie wentryzki i nawiewy zaopatrzyłem w siatki. Wykonałem wszystkie drobne detale tj. pachołki, reflektory, zejściówki, dalmierze, bębny linowe. Lornetki na pomoście wykonane zostały z cieniutkiego drutu miedzianego w izolacji (kabel telefoniczny), czoła i tyły lornetek nie zostały pomalowane, co imituje efekt odbicia światła od szkła. Szalupy ratunkowe zostały przebudowane, gdyż skład ich na pokładzie zmienił się po modernizacjach okrętu, jak również doszły nowe typy szalup, jak np. motorowa łódź robocza. Wszystkie drobne elementy po wykonaniu były odkładane do pudełeczek i oczekiwały końcowego montażu.



Po przygotowaniu około 80% wszystkich części i podzespołów, przystąpiłem do montażu końcowego. Po skończonych pracach przy wyposażaniu pokładów i nadbudówek przyszedł czas na olinowa-

nie. Tutaj niestety wystąpiły duże rozbieżności w planach i zdjęciach okrętu. Wobec czego chcąc nie chcąc, musiałem przed wykonaniem olinowania wykonać swoje własne rysunki. Do wykonania olinowania, jak również i relingu użyłem nitki syntetycznej dwuskrętnej, która dobrze imituje linkę. Wykonanie samolotu Arado nie nastręczyło trudności, gdyż wykorzystałem gotowy model z modelu pancernika "Scharnhorst" z wyd. AH.



Do zakończenia pozostało wykonanie relingów. Drut na słupki po wyprostowaniu tnę na mniej więcej jednakowe kawałki, które wklejam we wcześniej przygotowane otwory w pokładzie. Z igły lekarskiej o odpowiedniej średnicy tak, aby w środek wszedł słupek relingu przygotowuję szablon wysokościowy relingu. Teraz znowu biorę do ręki obcinacz do paznokci i możemy docinać słupki na jednakową wysokość. Nasuwamy szablon na słupek, dociskamy obcinacz do czoła szablonu i obcinamy nadmiar drutu. W ten sposób szybko otrzymujemy słupki jednakowej wysokości na całej długości pokładu. Pozostaje jeszcze tylko przykleić linki i mamy gotowy reling. Na koniec pozostało jeszcze podklejać bomby na burty okrętu wraz z łańcuchami i linami i już się można było cieszyć z ukończenia kolejnego modelu.

Robert Kijak







USS „San Francisco” CA-38

czyli poprawianie fabryki cz. 1

Chyba każdy modelarz podejmując budowę kolejnego modelu zakłada, że ten właśnie będzie tym najlepszym, tym „the best of”. Taka jest dla mnie esencja modelarstwa. Podobnie było i tym razem, bo w „poczekalni” znajdowało się jedno z najmniejszych dzieł TRIUMFETERA, czyli USS „San Francisco” w skali 1/700 wg. stanu na 1944 rok – amerykański ciężki krążownik z jakże bogatą historią.

Podobnie jak większość z nas modelarzy, budowę zacząłem od gromadzenia dokumentacji. Jest to niezwykle ważny etap, często – kroć najważniejszy, gdyż musimy wiedzieć możliwie dużo (najlepiej wszystko) na temat budowanej jednostki. Trzeba poznać rozmieszczenie wszystkich elementów, stanowisk artylerii, nadbudówek itd. To zaowocuje powstaniem modelu po pierwsze możliwie wiarygodnego i zgodnego z rzeczywistością (a właściwie z wiedzą dostępną na dziś na jego temat), a po drugie takie zapoznanie z architekturą obiektu niezwykle ułatwia późniejszą budowę. Ja osobiście staram się poświęcić na takie gromadzenie materiałów co najmniej miesiąc, dwa. Źródła poszukiwań są wielorakie. Po pierwsze Internet i poszukiwanie możliwe dużej ilości planów i zdjęć. Po drugie w trakcie przeszukiwania netu natrafiam na namiary na publikacje z ostatnich lat, jakie traktowały o poszukiwanej tematyce. Po trzecie korzystam z uprzejmości moich kolegów modelarzy, którzy zawsze chętnie dzielą się posiadanymi materiałami (dzięki Grześ).

Szczęśliwie okręty US Navy są dobrze udokumentowane zarówno pod względem planów jak i materiału zdjęciowego. Oto opracowania z jakich korzystałem:

- Warship Pictorial No 5 USS „San Francisco” - znakomite zdjęcia;
- Yellow Periscope No 2 „Zara” & USS „San Francisco” - trochę zdjęć, niezłe plany;
- Amerykańskie Krejsera Wtorowej Mirowej Wojny - dużo zdjęć, słabe planiki.

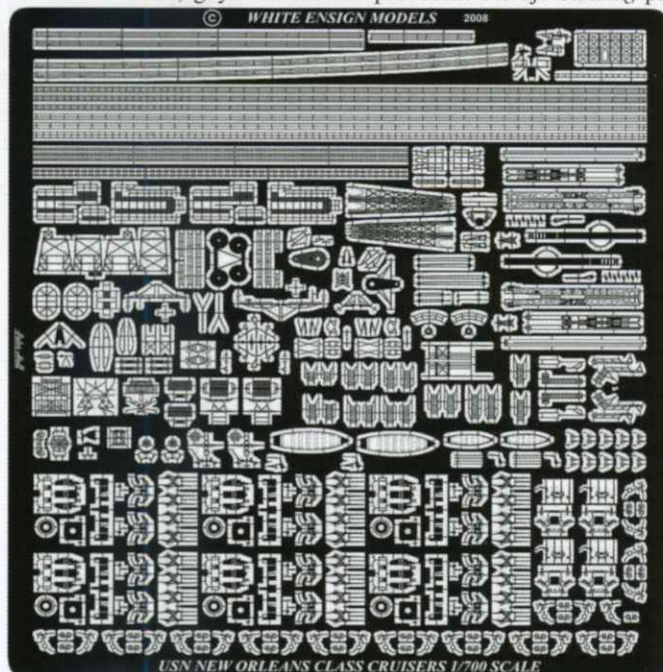
Podczas poszukiwań w Internecie natrafiłem na Stowarzyszenie Pamięci Marynarzy z USS „San Francisco” mieszczące się w tymże mieście, utworzone przez ich rodziny oraz historyków opiekujących się pomnikiem tego okrętu, który znajduje się nad zatoką. Nie lada gratką jest fakt, iż tym pomnikiem jest lewa połowa mostka krążownika! Nie czekając na nic, napisałem email do prezydenta tegoż stowarzyszenia, zresztą bardzo sympatycznego człowieka Johna Johnsona. Nie oczekiwałem odpowiedzi i jakże się myliłem, gdy Pan Johnson przesłał mi sporą porcję zdjęć (większość co prawda znanych z Warship Pictorialu), zarówno samego okrętu, jak i modelu w skali 1/350 zbudowanego na podstawie zestawu firmy CLASSIC WARSHIPS oraz wspomnień marynarzy na nim służących. Model został zbudowany przez Keitha Bender’a, pod nadzorem Jacka Wallace’a, syna LTJG Johna Wallace’a, członka załogi CA-38.



logo weteranów CA-38

pomnik

Wsparty bogactwem materiału ikonograficznego oraz sympatycznym odzewem ze Stanów, poczyniłem zakupy w firmie WHITE ENSIGN MODELS, gdyż ten właśnie producent oferuje blaszkę, po



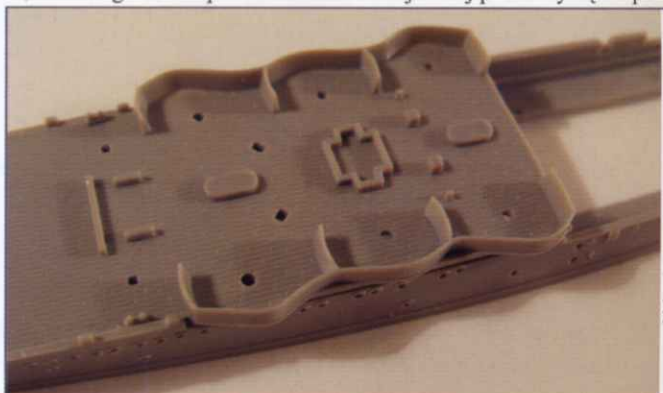
blaszka fototrawiona firmy WHITE ENSIGN MODELS, bez niej ani rusz

pierwsze specjalnie dedykowaną do modeli okrętów typu „New Orleans”, a po drugie owa blaszka zawiera właściwie wszystko, co będzie potrzebne do wzbogacenia modelu. Dodatkowo blaszka wyposażona jest we wspólną instrukcję, wzór godny naśladowania. Jedynym dodatkowym zakupem poza nią będzie najprawdopodobniej blaszka z amerykańskimi drzwiami wodoszczelnymi firmy ABER, gdyż te w modelu nie zachwycają.

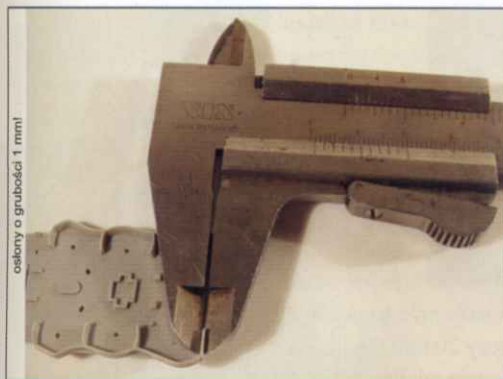
Nadszedł moment bliższych oględzin modelu i tego, co pójdzie do kosza.

KADEŁUB

Ponieważ jest to nowy model, wypraski przedstawiają się precyzyjnie i czysto. Brak jest widocznych nadlewek i śladów po wypychaczach. Pokład jest deskowany, podziały desek są zarówno podłużne jak i poprzeczne. Co prawda nadal w skali 1:1 szpary między deskami poślęłyby nogę marynarza, ale węższe szczeliny nie prześlęłyby malowania. Pierwsze co rzuciło mi się w oczy to osłony przeciwdziałkowe dookoła stanowisk artylerii średniej i p-lot. W modelu mają grubość około 1 mm, czyli w oryginale miałyby uwa- ga - 70 cm! Tak opancerzone nie były nawet wieże artylerii głównej na „Yamato”, wniosek - idą do kosza. Niestety, na deskowanym pokładzie łatwiej to powiedzieć, niż zrobić. Dwa wieczory mozolnego i niezwykle ostrożnego działania skalpelem i zostały usunięte. Jednakże miejsca po nich nie wyglądały dobrze. Należało je wyszlifować. Do tego celu z pasków laminowanej białej pilśni wyciąłem pa-



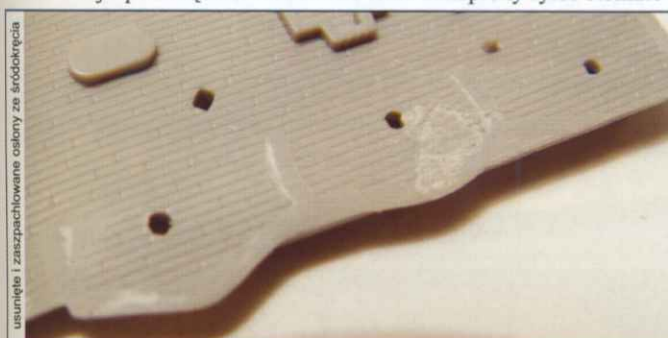
śródkrećcie przed ścięciem grubych osłon



osłony o grubości 1 mm

seczki o szerokościach 30, 10 i 5 mm i długości około 20 cm. To będzie baza moich gładzików. Używając Butaprenu nakleiłem je na papier ścierny o gradacji 600. Po wy-

sznieniu kleju, wyciąłem po obrysie i gotowe. Mogłem już przystąpić do szlifowania pozostałości po „murkach na cztery cegły”. Papier 600 wybrałem ze względu na fakt, że zbyt mocne, agresywne szlifowanie zatarłoby deskowanie wokoło. Po wyszlifowaniu pozostały jednak łysy poletka, które wymagały ponownego nacięcia desek. Tutaj z pomocą nadszedł dawno temu zakupiony rytec stomato-



usunięcie i zaszpaczkowanie osłony ze śródkręcia



odtworzenie deskowania

logiczny o odpowiednim kształcie. Prowadząc go wzdłuż liniiki wcześniej podklejonej mikrogumą odtworzyłem deskowanie w feralnych miejscach. Nie jest może idealne, jednak zostanie solidnie zasłonięte przez osłony stanowisk oraz samą artylerię.

Teraz wkleiłem pokłady w burty kadłuba przy użyciu magicznego wynalazku jakim jest TAMIYA EXTRA THIN CEMENT. Klej zbliżony konsystencją do wody, znakomicie penetrujący wszystkie szczeliny. Już sama technika klejenia nim jest inna - składamy elementy razem i dopiero nakładamy na łączenie klej. Jego gęstość, a w zasadzie jej brak powoduje, iż znika w łączeniach. Po odparowaniu nie zostawia właściwie śladu.



Klej Tamiya Extra Thin Cement

Natrafiałem na kolejną przeszkodę - na śródkręciu burty biegną



pancerne, oryginalne nadburcia



te same nadburcia pocienione od wewnątrz Dremelkiem

jakiś czas od uskoku pokładu w stronę rufy zamiast relingu (nadburcia) i tu też ich grubość powala. Ponieważ jakakolwiek wstawka byłaby mocno widoczna, zdecydowałem się Dremelkiem jedynie zeszlifować je od wewnątrz, ścieniając je ku górze. Zabieg prosty, a optycznie skuteczny, bo owe nadburcia straciły na „pancerności”.

Nadszedł czas, aby odtworzyć same osłony przeciwołamkowe. Znakomitym materiałem do tego celu jest blaszka aluminiowa, a jej źródłem foremki do ciasta zakupione w „chińskim markecie”.



folia aluminiowa

Dlaczego o tym piszę? Otóż chińskie odpowiedniki mają cieńszą blaszkę (nasi chińscy bracia słyną z cięć materiałowych) i o ile polska foremka zrobiona jest z blaszki 0,25 mm, to jej wschodni odpowiednik już tylko z 0,

16 mm. Mnożąc tę grubość przez 700 otrzymamy 112 mm. Dalej dużo, ale optycznie o niebo lepiej. Teraz już czysta przyjemność, wzorując się na zdjęciach z nieocenionego Warship Pictorialu odtworzyłem kształty osłon w blaszce. W tym miejscu należy zachować ostrożność, bowiem kształt tych stanowisk TRUMPETER odwzorował dość umownie, zapewne ze względu na ograniczenia technologii wtryskowej. Zdjęcia pokazują zgoła coś innego i nimi należy się kierować. Tym, którzy chcieliby korzystać z Pictorialu przestrzegam, że przedstawione tam zdjęcia dotyczą całego okresu służby i należy spośród nich wyłowić te, które dotyczą interesującego nas okresu.

Na przykład, początkowo potrójne stanowiska armat 5 calowych miały oddzielne osłony przeciwołamkowe, a dopiero w późniejszych latach połączono je w jednolity pas. Z aluminiowej folii skalpelem (okrutnie się tępi) wyciąłem paseczki o szerokości odpowiadającej wysokości osłon. Co ciekawe, przypadkiem otrzymały one jeden rancik wywinięty na zewnątrz, co skrupulatnie wykorzystałem, gdyż taki właśnie brzeg miały prawdziwe osłony. Do kształtowania folii używałem zarówno pęset różnych kształtów, jak i sprytnego urządzonego wymyślonego przez mojego kolegę Marcina.



gotowe, przyklejone osłony przeciwołamkowe z folii na śródkręciu



urządzone

Jest to walcowaty przedmiot zaopatrzony z jednej strony w stożek, a z drugiej w szereg walców o coraz mniejszej średnicy. Idealne! Pozwala zapanować nad naturalną sprężystością blaszki, jak i drutu.

Po wykonaniu osłon skupiłem się na reszcie szeroko rozumianego kadłuba, czyli kluzach i łańcuchach na dziobie oraz osłonach śrub na rufie. Łańcuchy poszły do zeszlifowania ze względu na ich podły wygląd oraz fakt, że na blaszce WEM-u znajdują się ich śliczne odpowiedniki. Także otwory, którymi owe łańcuchy wędrują pod pokład należało wyciąć. Nie było to proste ze względu na ich skomplikowany kształt, ale udało się. Tu mała dygresja - ze względu na takie właśnie prace preferuję nożyki i ostrza firmy EXCEL, a

Relacje z budowy

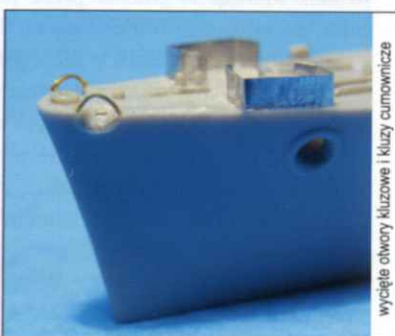
OLFA. EXCEL co prawda jest nieco droższy, jeśli chodzi o ostrza, ale OLFA przehartowuje notorycznie swoje nożyki więc ich czubek nie ma długiego żywota. Kolejnym etapem było wycięcie otworów kluzowych w burtach, gdzie producent pozostawił ich umowny ślad



dziób made in TRUMPETER

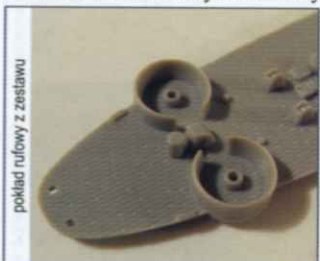


osłony z folii na dziobie

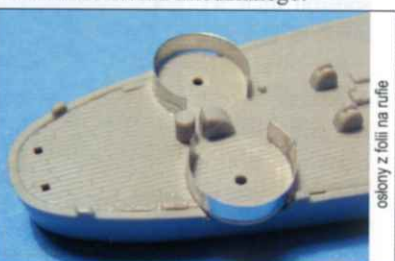


wycięte otwory kluzowe i kluzы cumownicze

oraz wykonanie podcięć na samym dziobie, gdzie znajdują się kluzы cum. Górne łuki tych kluz wykonałem ze złomu miedzianego.



pokład rufowy z zestawu



osłony z folii na rufie

Teraz "robotnicy stoczniowi" przenieśli się na rufę, gdzie TRUMPETER mógł sobie darować to „coś”, co miało być osłonami śrub. Szlif. Po wygładzeniu miejsca po nich, trafiły tam dużo bardziej finezyjne ich odpowiedniki.



prawidłowo osłony śrub

Dotarłszy do tego etapu, skleiliśmy po jednej sztuce z każdego rodzaju działek p-lot, jak się okazało bardzo słusznie, gdyż rufowe stanowiska poczwórnych Boforsów okazały się być zbyt ciasne dla fototrawionych armatek. Wszystkie działka z blaszki WEM'u są po prostu cudne, po początkowym przerażeniu dotyczącym ich wiel-



złożony 40 mm Bofors z blaszki WEM



pomalowany 40 mm Bofors z blaszki WEM



20 mm Oerlikon z blaszki WEM

kości nadszedł zachwyt nad ich finezją i szczegółowością. To co było plastikowym „glutem” w trumpeterowskim zesta-



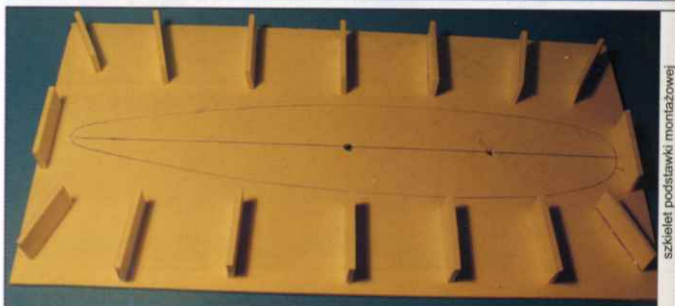
"chicagowskie pianino" z blaszki WEM

wie, tutaj rzeczywiście przedstawiało 40 mm Boforsa, 28 mm „bos- tońskie pianino”, czy 20 mm Oerlikona.

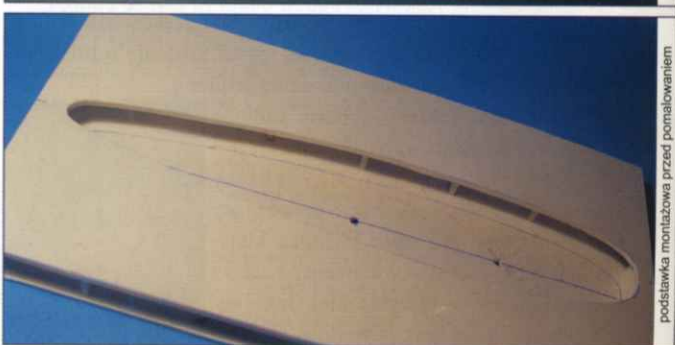
W tym momencie zdałem sobie sprawę, że model właśnie stał się zbyt delikatny, aby obracać go ciągle w rękach i czas na podstawkę montażową. Powstała ona ze spienionego PCV grubości 3 mm (do kupienia np. w każdej Castoramie), które znakomicie się obra- bia i klei. Podstawkę zaprojektowałem tak, aby chroniła kadłub oraz ułatwiała montaż wyposażenia pokładu i aby było gdzie oprzeć dłón przy precyzyjnych manewrach pensetą. Przy użyciu starego dobre- go Distalu wkleiłem od spodu kadłuba dwie nakrętki M5, do któ- rych wkręciłem śruby mocujące kadłub do mojego „suchego doku”.



śruby mocujące kadłub



skeleton podstawki montażowej



podstawka montażowa przed pomalowaniem



kadłub umieszczony w gotowej podstawie

Na tym etapie prac zakończyłem wstępne „poprawianie fabry- ki”. W następnym odcinku trudniejsza część - nadbudówki.

Jacek Karolczak

"Vihuri" na dużej prędkości w Zatoce Wyborskiej w czerwcu 1943 roku.



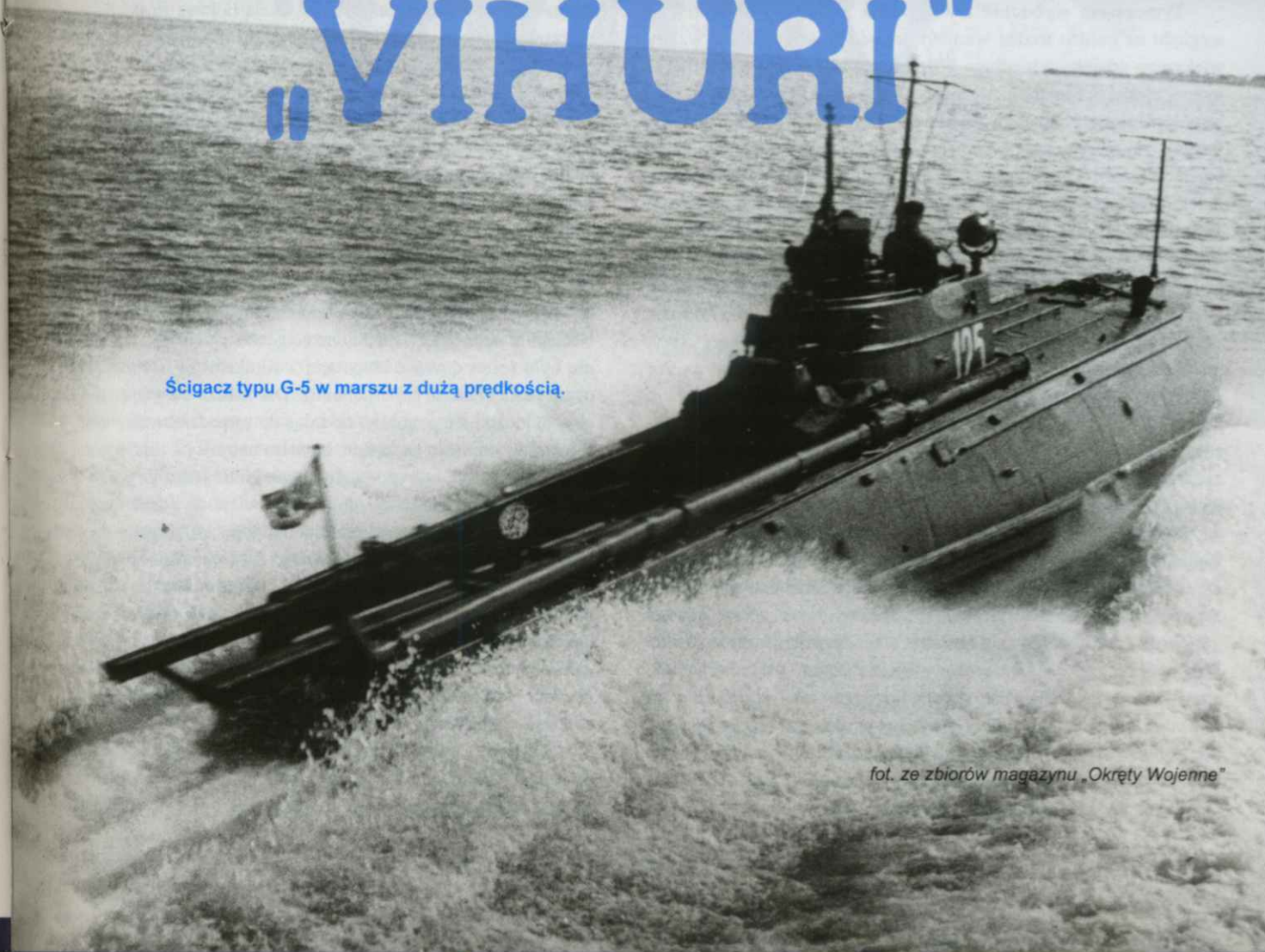
"Viima" w podobnym ujęciu w tym samym miejscu i czasie.



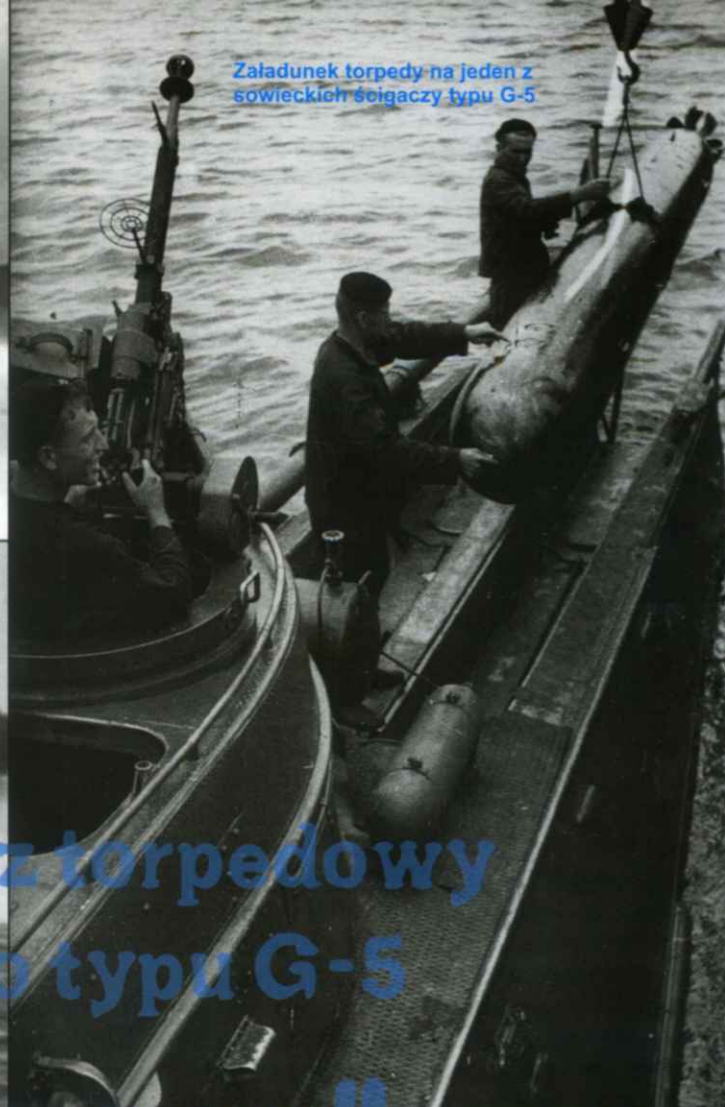
Fiński ścigacz torpedowy rosyjskiego typu G-5

"VIHURI"

Ścigacz typu G-5 w marszu z dużą prędkością.



Załadunek torpedy na jeden z
sowieckich ścigaczy typu G-5



fol. ze zbiorów magazynu „Okręty Wojenne”

Brytyjskie ścigacze torpedowe operujące przeciw flocie bolszewików na wodach Zatoki Fińskiej, odniosły w 1919 roku szereg spektakularnych sukcesów. Zwróciło to uwagę planistów flot krajów bałtyckich na ten ciągle jeszcze nowy i niedoceniany rodzaj morskiego oręża. Te małe i stosunkowo łatwe do pozyskania okręty, dawały bowiem nadzieję uzyskania przewagi nad nawet znacznie silniejszym przeciwnikiem, a ponieważ dopiero co zakończona Wielka Wojna ogołociła gospodarki niemal wszystkich państw, tanie i proste rozwiązania były bardzo „na czasie”. Finlandia dla swojej rodzącej się dopiero marynarki wojennej już w 1920 roku zakupiła we Włoszech pierwsze dwa ścigacze typu MAS, a ich eksploatacja przyniosła pierwsze doświadczenia. Na kolejne w skutek sporów politycznych trzeba było poczekać jednak aż 8 lat, bo wtedy to zakupiono w brytyjskiej stoczni Thornycroft dwa ścigacze typu CMB-55, a kolejne trzy (w tym jeden eksperymentalny) zbudowano na licencji w kraju. Zaostrzająca się pod koniec lat 30-tych sytuacja międzynarodowa zmusiła także Finlandię do poszukiwania nowego uzbrojenia. Również nieliczne i starzejące się ścigacze wymagały zastąpienia. Nowych dostawców poszukiwano we Włoszech, Wielkiej Brytanii, Niemczech i USA. Za najodpowiedniejsze uznano jednostki niemieckie, jednak wojna była już wówczas tylko kwestią czasu i Niemcy nie byli w stanie przyjąć fińskiego zamówienia. Ostatecznie udało się zamówić 8 jednostek we Włoszech i 12 w USA (typ „Higgins”). To nie był jednak koniec kłopotów. Włosi odnotowali tak duże opóźnienie, że swoje okręty i to tylko w liczbie 5 szt. dostarczyć mieli dopiero w roku 1943, a Amerykanie „fińskimi” okrętami postanowili wesprzeć swojego najbliższego sojusznika czyli Wielką Brytanię. Celem ratowania sytuacji, Finowie uruchomili u siebie budowę 8 ścigaczy na licencji włoskiej, jednak brak silników zatrzymał dostawę pierwszych jednostek do połowy roku 1943.

Tymczasem wybuchła tzw. „wojna zimowa”, w której ze względu na bardzo trudne warunki pogodowe ścigacze nie wzięły większego udziału, a niedługo później w czerwcu 1941 roku nowa wojna, zwana w Finlandii „wojną kontynuacyjną”, w której Finowie współpracując z Niemcami próbowali odzyskać utraconą na skutek „wojny zimowej” część własnego kraju. W tym czasie już tylko cztery ścigacze Thornycrofta pozostawały w służbie. Szczęśliwie dzięki postępom na froncie lądowym natrafiono w rejonie Zatoki Wyborskiej na dwa praktycznie nieuszkodzone sowieckie ścigacze torpedowe typu G-5, które 16 października weszły na mieliznę i nie będąc w stanie samodzielnie z niej zejść, zostały porzucone przez własne załogi. Jednostki poddano koniecznym naprawom i wkrótce podniesiono na nich fińskie bandery nadając nazwy „*Vihuri*” (pol. uderzenie wiatru; ex. Nr. 141) oraz „*Viima*” (pol. przeciąg; ex. Nr. 64). Wraz z trzecim zdobytym ścigaczem typu D-3, który nazwano „*Vasama*”, utworzyły one odrębny związek taktyczny. Było to znaczące wzmocnienie fińskich sił lekkich, jednak na pierwszą dużą, a zarazem najbardziej spektakularną akcję trzeba było poczekać jeszcze ponad rok.

Pod koniec roku 1942 fińskie lotnictwo doniosło, że na redzie zajętego przez Sowietów portu Lavansaari pojawiła się stara, ale silnie uzbrojona kanonierka „*Krasnoje Znamia*”. Zaplanowano nocny atak, w którym miał wziąć udział „*Vihuri*”, wraz ze ścigaczami „*Syöksy*” i „*Vinha*” (typu Thornycroft). Zespołem dowodził por. Pirhonen. Pierwszy atak przeprowadzono późnym wieczorem 17 listopada ale reda okazała się pusta, gdyż na noc wszystkie jednostki schroniły się w porcie. Szczęśliwie posterunki na brzegu niczego nie zaobserwowały, wobec czego atak można było powtórzyć już następnego wieczora, tym razem nieco wcześniej, aby zastać cele jeszcze na swych „dziennych” pozycjach. Ten sam zespół okrętów,

w towarzystwie niemieckiego kutra minowego KM 27, który jednak odłączył się od zespołu celem postawienia min na redzie portu, nadszedł na małej prędkości, aby uniknąć przedwczesnego wykrycia. Po dłuższych poszukiwaniach, a nawet po wykryciu przez posterunki obserwacyjne (Sowieci prawdopodobnie wzięli fińskie ścigacze za własne), udało się odnaleźć cel i wykonać zakończony sukcesem atak. Kanonierka została trafiona trzema lub czterema torpedami (z tego jedną wystrzeloną przez „*Vihuri*”) i szybko zatonała. Odwrót obył się bez strat własnych, choć do uchodzących Finów strzelały zarówno baterie nadbrzeżne, jak i patrolujące redę portu ścigacze okrętów podwodnych. Warto dodać, że zatopiona na płytkich wodach kanonierka została później podniesiona i ponownie wcielona do służby. W toku dalszej służby fińskie ścigacze (w tym „*Vihuri*”) zajmowały się głównie osłoną operacji minowania oraz poszukiwaniem nieprzyjacielskich konwojów w okolicach Lavansaari, jednak bez większych sukcesów. Często też dochodziło do wymiany ognia z licznymi w tym rejonie ścigaczami okrętów podwodnych wroga. Podczas jednej z takich potyczek „*Vihuri*” intensywnie manewrując zderzył się ze ścigaczem „*Jyske*” (ex. włoski MAS 528) i obie jednostki z trudem powróciły do bazy. Ze względu na mrozy i zalodzenie wód przybrzeżnych okręty zimą wyciągano na brzeg, gdzie poddawano je niezbędnym naprawom. Wiosną 1944 roku miał miejsce krótki i bezowocny okres współpracy z niemieckimi Schnellbotami. W międzyczasie 17.06.1944 r. fińskim łupem wojennym stała się trzecia jednostka typu G-5 ex. TK-51, którą pośpiesznie naprawiono i wcielono do służby. Tym samym, na krótko powstał jednolity zespół ścigaczy, zwanych czasem typem „V” („*Vasama*” została wcześniej przebrojona i wcielona do zespołu jednostek patrolowych), które pod dowództwem kpt. Lehtonen utworzyły drugi dywizjon pierwszej flotyli ścigaczy (pierwszy dywizjon to 6 okrętów typu „*Taisto*”), zaś całą flotyllą dowodził bohater nocnej akcji spod Lavansaari por. Pirhonen. Ostatnią akcją bojową fińskich ścigaczy był atak na niedawnych sojuszników. Na mocy zawieszenia broni podpisanego między Związkiem Sowieckim a Finlandią, wszystkie niemieckie wojska miały opuścić terytorium Finlandii do północy 15 września 1944 r., co też na ogół miało miejsce. Najpoważniejszym złamaniem postanowień zawieszenia broni była niemiecka operacja „*Tanne-Ost*”, czyli próba zajęcia fińskiej wyspy Suursari (znajdującej się we wschodniej części Zatoki Fińskiej, obecnie ros. Gogland), co spotkało się ze zbrojnym oporem obrońców. W czasie gdy Niemcy prowadzili ogień z trałowców do celów lądowych, nadpłynęły trzy fińskie ścigacze typu „*Taisto*”, uzyskując w indywidualnych potyczkach kilka trafień torpedami do różnej wielkości celów. Następnie nadpłynęły spóźnione ścigacze „*Vihuri*” i V-3. Spóźnienie było spowodowane kłopotami z silnikami na „*Viima*”, których ostatecznie nie dało się uruchomić. Dał jednak o sobie znać chaos i obie jednostki się pogubiły, ruszając do samodzielnych poszukiwań celów. V-3 dopisało szczęście, bowiem natrafił na zastopowany trałowiec typu „M”, którego udało mu się trafić jedną torpedą i uszkodzić. „*Vihuri*” zaatakował dopiero o świcie dwa trałowce, jednak sam będąc ostrzeliwany przez kuter typu „R” musiał wystrzelić torpedy z odległości około 1400 m, co dało niedoszłym ofiarom czas na ich wymanewrowanie. Straty zadane Niemcom mimo wszystko nie były duże, jednak atak ten przyczynił się do przerwania niemieckiej operacji, zaś okręty fińskie pomimo silnego niemieckiego ognia szczęśliwie powróciły bez strat do bazy. Na mocy zawieszenia broni, ścigacze typu G-5 zostały zwrócone poprzednim właścicielom w październiku 1944 roku.

Ścigacze torpedowe typu G-5 powstały w oparciu o koncepcję poważnej rozbudowy sił lekkich floty ZSRR, a wcześniej jeszcze Rosji. Planowano, że flotylla ścigaczy będą przeciwwagą dla wię-

kszych okrętów przeciwnika i swoistym uzupełnieniem floty wobec niedoboru własnych cięższych okrętów. Założenia dla własnego typu ścigaczy opracowano w oparciu o doświadczenia z eksploatacji 10 jednostek typu CMB-40 i dwóch typu CMB-55 (oba typy produkcji Thornycroft), zdobytych na brytyjskich siłach ekspedycyjnych w 1920 roku. Prace prowadzono w Centralnym Instytucie Aero- i Hydrodynamiki w Moskwie, w zespole badawczym kierowanym przez Andrieja Tupolewa. Wybór miejsca był podyktowany brakiem specjalistów w dziedzinie małych i szybkich jednostek, a ponieważ planowany redanowy kształt kadłuba był analogiczny z pływakami wodnosamolotów, toteż prace nad nowymi ścigaczami dało się połączyć w tym instytucie z badaniami na rzecz lotnictwa. Z lotnictwa zaczerpnięto też silniki oraz materiały konstrukcyjne. W roku 1920 powstała pierwsza, jeszcze drewniana jednostka służąca głównie do prób. W następnych latach rozważano i wypróbowywano różne koncepcje (m. in. jednostki napędzanej śmigłem pchającym), by ostatecznie wiosną 1927 roku ukończyć budowę prototypowej jednostki GANT-3, opartej na sprawdzonych ścigaczach CMB. Wprawdzie była to zupełnie nowa konstrukcja, jednak powielala koncepcję jednostki brytyjskiej z charakterystycznym kształtem kadłuba, silnikami na śródokręciu i jedną wyrzutnią torpedową 450 mm na rufie. W wyniku testów prowadzonych na Morzu Czarnym flota zażądała szeregu zmian, z których najważniejszą była poprawa dzielności morskiej, zwiększenie uzbrojenia do dwóch wyrzutni torped 533 mm, zmiana aranżacji wewnętrznej i poprawa ochrony antykorozyjnej duraluminium. W połowie 1928 roku ukończono kolejny prototyp, który uwzględniał postulaty floty (z braku torped 533 mm pozostawiono 450 mm) i po serii prób został wcielony w skład Floty Morza Czarnego. Jeszcze przed ukończeniem prototypu zamówiono całą serię tych ścigaczy, którym nadano oznaczenie Sz-4. Łącznie 59 jednostek zasililo flotę na czterech akwenach do roku 1932. Doświadczenia z intensywnej eksploatacji wykorzystano przy projektowaniu i budowie ścigaczy typu G-5. W tym celu powołano nowy zespół pod kierownictwem S. N. Niekrasowa, a sam Tupolew zajęty wówczas projektowaniem ciężkich bombowców tylko prace tego zespołu nadzorował. Prace zaowocowały powstaniem na początku roku 1933 (po serii opóźnień spowodowanych głównie brakiem napędu) prototypu GANT-5, który od Sz-4 różnił się przede wszystkim wzmocnionym i wydłużonym kadłubem, lepszą dzielnością morską, uzbrojeniem złożonym z dwóch wyrzutni torped 533 mm, napędem złożonym z dwóch włoskich silników lotniczych oraz prędkością 58 węzłów z pełnym uzbrojeniem i wyposażeniem oraz aż 65 węzłów w stanie pustym. Jeszcze wiosną 1933 roku ruszyła produkcja seryjna oznaczona jako seria VI (25 szt.), a pierwszy seryjny egzemplarz po serii prób i poprawek wcielono do Czarnomorskiej Floty 15.01.1935 r. Do napędu pierwszych jednostek seryjnych zastosowano silniki rodzimej produkcji GAM-34, które pozwalały osiągnąć 49 węzłów prędkości maksymalnej. W roku 1934 ruszyła budowa VII serii (74 szt.; 51 w.), a w 1935 VIII serii (51 szt.; 51 w.). W międzyczasie ujawniły się poważne problemy z wytrzymałością kadłubów, co spowodowało konieczność wzmocnienia konstrukcji, począwszy od końca 1935 roku na wszystkich nowych i już zbudowanych okrętach. Seria IX (25 szt.; 50 w.) budowana od roku 1936 miała już kadłuby wzmocnione. W roku następnym ujawniły się problemy związane z szybszym niż zakładano zmęczeniem materiałów, tak więc budowę kolejnych ścigaczy wstrzymano do rozwiązania problemu, czyli do roku 1938, kiedy to rozpoczęto serię X (25 szt.; 55 w. wkm 12,7 mm zamiast km-ów 7,62 mm) oraz XI (24 szt.; 51 w.). Konstrukcja jednak osiągnęła kres możliwości rozwoju i dalsze serie (XI-bis - 40 szt., proj. 213 - 28 szt. oraz XII i XIII - 43 szt.) pomimo, że budowa-

ne aż do roku 1944 powstawały głównie z powodu potrzeb frontu i chęci zaoszczędzenia czasu na przestawianie produkcji na inny typ okrętów. W międzyczasie powstały bowiem nowsze typy ścigaczy, które już nie powielaly podstawowej wady typu G-5, czyli wyrzutni torped na rufie, miały lepszą dzielność morską i zapewniały więcej przestrzeni, a więc lepsze warunki załodze.

Budowę późniejszego fińskiego „Vihuri” rozpoczęto na początku 1938 roku, wodowanie miało miejsce latem, a ukończenie budowy nastąpiło 20.11.1938. W skład Floty Bałtyckiej oficjalnie został przyjęty 04.04.1939 r. jako *Torpednyj Katier No 141*. Pomiędzy 25.05.1940 r., a 07.09.1941 r. okręt przejściowo zmienił numer na 144. Jak napisano powyżej, 16.10.1941 r. okręt został opuszczony przez własną załogę i zajęty przez Finów, a następnie wcielony w skład fińskiej marynarki wojennej pod nazwą „Vihuri” V-2 (nazwę i numer stosowano zamiennie). Skreślenie ze stanu floty sowieckiej miało miejsce dopiero 24.12.1941 r. W październiku 1944 roku na mocy postanowień zawieszenia broni pomiędzy Finlandią a ZSRR, został on wrócony Sowietaom, a następnie poddany remontowi i ponownie wcielony w skład Floty Bałtyckiej 20.12.1944 r. pod oznaczeniem TK-80. Niestety są poważne braki w materiałach źródłowych i brak jest informacji, do której serii produkcyjnej należał opisywany okręt. Wnioskując jednak z daty rozpoczęcia budowy oraz wyglądu zewnętrznego można przypuszczać, że była to seria X lub XI. Prawdopodobnie do tej samej serii należał „Viima” V-3 (od roku 1944 V-1; rozpoczęcie budowy 12.10.1938 r.), zaś ostatni z fińskich ścigaczy typu G-5 V-3 należał prawdopodobnie do jednej z wcześniejszych serii produkcyjnych (rozpoczęcie budowy początek roku 1934).

Dane techniczne ścigaczy typu G-5 X i XI serii (proj. 116)

Wyporność	18,26 t (17,84 t - XI seria);
Długość całkowita	19,08 m;
Szerokość kadłuba	3,40 m (3,33 m - XI seria);
Zanurzenie	1,02 m;
Napęd	2 silniki GAM 34F o łącznej mocy 2000 KM (GAM 34 BS 1700KM - XI seria);
Śruby	2 szt.;
Stery	2 szt.;
Prędkość maksymalna	55 w (51 w - XI seria);
Prędkość ekonomiczna	31 w;
Zapasy paliwa	1,65 t;
Zasięg przy prędkości maks.	160 mil morskich;
przy prędkości ekon.	200 mil morskich;
Załoga:	1 oficer i 5 marynarzy;
Uzbrojenie Vihuri	2 rufowe wyrzutnie torped 533 mm, 1 wkm 12,7 mm DSzK, 2 wyrzutnie bomb głębinowych.

Konstrukcja wewnętrzna i poszycie było z duraluminium, nitowane.

Malowanie

We Flocie Bałtyckiej ścigacze typu G-5 zazwyczaj malowane były ponad linią wodną w całości kolorem ciemnoszarym, zaś część podwodną kolorem czarnym. Pozostałe kolory to: biały - numer taktyczny i pas na linii wodnej, stalowy - wały śrub napędowych i śruby napędowe, torpedy (z wyjątkiem głowic bojowych), mosiężny - głowice bojowe torped, zielony - prawe światło pozycyjne, czerwony - lewe światło pozycyjne, pas na nadbudówce i numery taktyczne, czarny oksydowany - karabin.

dokończenie na stronie 20



Aby zrozumieć w jaki sposób zanurzają się modele, trzeba mieć ogólne pojęcie o tym, co pozwala zanurzać się prawdziwym jednostkom pełnowymiarowym.

Okręty podwodne posiadają skomplikowane systemy zanurzenia składające się z wielu zbiorników balastowych: głównych, trzymających, uzupełniających itp. Wszystko to sterowane jest mnóstwem zaworów. Część z nich jest połączonych ze zbiornikami ze sprężonym powietrzem. Okręt pływając po powierzchni posiada dodatnią pływalność (rys. 1), gdyż w owych zbiornikach jest powietrze. Gdy ma się zanurzyć, zostają otwarte odpowietrzniki i zbiorniki balastowe zostają zalane wodą (rys. 2), która napływa do nich przez otwory denne. Okręt uzyskuje pływalność neutralną lub ujemną, a wtedy zanurza się i może płynąć pod powierzchnią wody (rys. 3). Gdy ma się wynurzyć, to woda zostaje wypchnięta ze zbiorników balastowych za pomocą sprężonego powietrza i okręt odzyskuje z powrotem dodatnią pływalność. Tak to wygląda w dużym uproszczeniu ale na nasze potrzeby na razie wystarczy. A więc na układ zanurzenia składają się dwa systemy: system balastowy oraz równie ważne, jak nie ważniejsze - stery głębokości i to właśnie od nich zaczniemy.

Stery głębokości.

Okręty podwodne prócz sterów kierunku posiadają także stery głębokości. Są to poziomo ułożone stery, które dzielimy na rufowe oraz dziobowe. Gdy okręt uzyskuje mniej więcej neutralną pływalność, jego zanurzenie podczas ruchu może być regulowane przez odpowiednie wychylenia sterów głębokości. Przednie stery mogą być zamontowane na dziobie okrętu lub na jego kiosku. Montowanie przednich sterów na dziobie ma swoje zalety jak i wady, tak samo w przypadku zamontowania ich na kiosku (większość różnic dotyczy jednak właściwości typowo taktycznych, nieprzydatnych w naszych modelach). Jedynym czynnikiem, który modelarz może brać pod uwagę jest sterowność. Pod tym względem lepsze są stery umieszczone na "nosie" modelu, jako iż są one dalej od środka ciężkości okrętu, więc ich skuteczność w manewrowaniu jest większa. Różnice są dość spore, o czym przekonałem się konstruując "Seawolfa" od ROBBE - pierwszą wersję ze sterami na dziobie U1, drugiego ze sterami na kiosku U2. W prawdziwych okrętach podwodnych rufowe i dziobowe stery kontrolowane są niezależnie. Po przekroczeniu pewnej prędkości (w zanurzeniu), dziobowe stery głębo-

kości ustawia się w pozycji neutralnej lub jeżeli jest taka możliwość są one chowane do kadłuba, a drobne korekty wprowadza się używając tylko rufowych sterów.

Stery rufowe mogą także różnić się swoim położeniem oraz konstrukcją. W ich skład nie wchodzi już tylko same stery głębokości, ale także i pionowe stery kierunku. Mogą być przed lub za śrubą, a mogą też być w usterzeniu typu X. Tutaj jednak różnice w sterowności nie są tak drastyczne, choć nadal odczuwalna jest zasada, że im dalej od środka ciężkości, tym lepsza sterowność. Ster kierunku jest zwykle krótszy na dole niż na górze i jest to niezbędne, aby okręt mógł osiąść na dnie. W przypadku sterów typu X nie możemy odróżnić steru kierunku i głębokości, gdyż do obydwu tych manewrów wykorzystywane są wszystkie 4 stery. Przy usterzeniu X, zarówno w przypadku oryginałów jak i modeli potrzebny jest komputer do prawidłowego funkcjonowania sterów. Tradycyjne usterzenie mogło i może być natomiast sterowane manualnie.

Wychylenia sterów głębokości podczas manewrów zanurzenia i wynurzenia.

Zanurzenie



Na samym początku manewru tylne stery ustawiane są delikatnie w pozycji do góry, aby unieść rufę okrętu do góry. W tym samym czasie przednie zostają ustawione w pozycji w dół, aby pociągnęły dziób pod wodę. Okręt pochyla się do przodu i pchany przez śrubę zaczyna się zanurzać, płynąc delikatnym ukosem w dół. Podczas tego manewru tylne stery zostają ustawione w pozycji neutralnej. Gdy okręt uzyskuje żadaną głębokość, przednie stery zostają ustawione w pozycji do góry, a tylne w dół. Utrzymuje się takie ich położenie dopóki okręt nie jest znów wypoziomowany. Kiedy to się stanie, przednie i tylne stery zostają zablokowane w pozycji neutralnej. Gdy system balastowy jest wytrzymywany na tyle, aby dać jednostce neutralną pływalność, zmiana głębokości jest osiągana tylko w ten sposób. Całość manewru zanurzania ilustruje rys. 4.

Wynurzenie

Jest kilka typów wynurzenia się okrętu podwodnego. O sposobie decyduje oczywiście załoga. Czynniki mający wpływ na ich decyzję są na pewno szybkość manewru, prędkość okrętu, głębokość wody pod kilem oraz czynniki taktyczne tj. hałas i ograniczenie kawitacji. My nie będziemy wdawać się w szczegóły każdej, możliwej sytuacji. Rozważmy dwa najczęstsze tryby, kiedy okręt płynie szybko i/lub blisko dna oraz kiedy prędkość podwodna jest nieduża i/lub do dna mamy daleko. W pierwszym przypadku ruchy sterów powinny być bardzo ograniczone. Przednie wychylone lekko ku górze pozwolą podnieść dziób w kierunku powierzchni. Po chwili tylne muszą zostać odchylone w dół ale pod jeszcze mniejszym kątem niż przednie. Opóźnienie w stosunku do przednich sterów oraz odchylenie pod mniejszym kątem zapobiegnie otarciom o dno ogonem. Kiedy okręt osiągnie maksymalny dla niego kąt pochyłu, tylne stery ustawiane są w pozycji neutralnej, a wychylenie przednich zmniejszone jest do minimum. Takie ustawienie jest utrzymywane do całkowitego wynurzenia lub do momentu, gdy zostanie wydana inna komenda.

W przypadku wynurzenia przy niewielkiej prędkości lub na dużej głębokości sprawa jest dużo prostsza - wychylenia sterów są

większe, gdyż mniejsza prędkość powoduje, iż wychylenia muszą mieć większy zakres, aby okręt w ogóle zareagował. Przednie i tylne stery zostają wychylone równocześnie. Przednie ku górze, tylne ku dołowi. Dział się podniesie, a ogon delikatnie opadnie i dlatego taki manewr może być wykonany tylko na bezpiecznej głębokości.

Tak jest w wielkim uogólnieniu w prawdziwych, pełnowymiarowych okrętach. W modelach ruchy sterów mogą być trochę uproszczone (duże uproszczenie na rys. 5). Wszystko zależy w sumie od



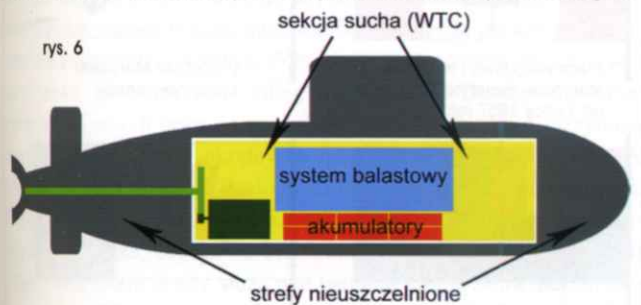
używanego przez nas radia. Jeśli posiadamy komputer z mikserami, dobrze byłoby zaprogramować go na kilka trybów: duża prędkość, mała prędkość, pływanie po powierzchni. Wychylenia przednich i tylnych sterów mogą być wtedy nieliniowe, a po przekroczeniu pewnej prędkości przednie mogą się fiksować w pozycji neutralnej lub mieć bardzo ograniczone wychylenia. Musiałem jednak opisać te wszystkie podstawy, gdyż zasady rządzące jednym i drugim są takie same. Został także jeszcze jeden szczegół, jeśli chodzi o stery głębokości.

Stery głębokości i automatyczne poziomowanie

Niektóre modele są zdolne do bardzo dużych prędkości w zanurzeniu. Dlatego do takich modeli jednostek jak np. rosyjskie okręty podwodne typu "Akula", nierzadko montuje się naprawdę potężne silniki. Proporcje oraz kształt kadłuba powstały właśnie z myślą o dużych prędkościach podwodnych, a jedynym problemem pozostaje kontrola nad modelem. Człowiek po prostu za wolno reaguje na pochylenia okrętu, przez co model może mieć tendencję do "del-finich skoków" lub co gorsza uderzyć dziobem o dno. Aby temu zaradzić, można wykorzystać tzw. *pitch controler*, czyli jakby automatyczną poziomnicę, która zareaguje szybciej na pochył i natychmiast go zrekompensuje, zanim człowiek w ogóle coś zauważy. Oczywiście sygnał z nadajnika jest nadrzędny. Odpowiednikiem tego urządzenia jest żyroskop zamontowany w modelu samolotu. *Pitch controler* i żyroskop to jednak dwa totalnie różne urządzenia i nie można ich używać wymiennie.

Konstrukcja i rodzaje systemów zanurzenia.

Zanim przejdziemy do szczegółowego omawiania systemów zanurzenia oraz ich wad i zalet, muszę jeszcze zwrócić uwagę, iż budując model okrętu podwodnego musimy wiedzieć, że uszczelnia się tylko jego fragment. Podobnie jest w przypadku jednostek oryginalnych - modele posiadają kadłub zewnętrzny, który nadaje jednostce zwykle tylko odpowiedni kształt oraz odporny na wysokie ciśnienie kadłub wewnętrzny i to on jest wodoszczelny. Pomiędzy ka-



dadłub zewnętrzny a wewnętrzny, w wielu miejscach swobodnie wpływa woda. Sekcję suchą przeznaczoną na elektronikę i mechanizmy nazywamy WTC (*Water Tight Container*) - rys. 6.

Są dwa generalne typy modeli okrętów podwodnych: modele zanurzające się dynamicznie (*dynamic divers*) oraz modele zanurza-

jące się statycznie (*static divers*). Pierwszy typ, model dynamiczny (rys. 7) jest najprostszy. Polega on na tym, że okręt zanurza się dzie-

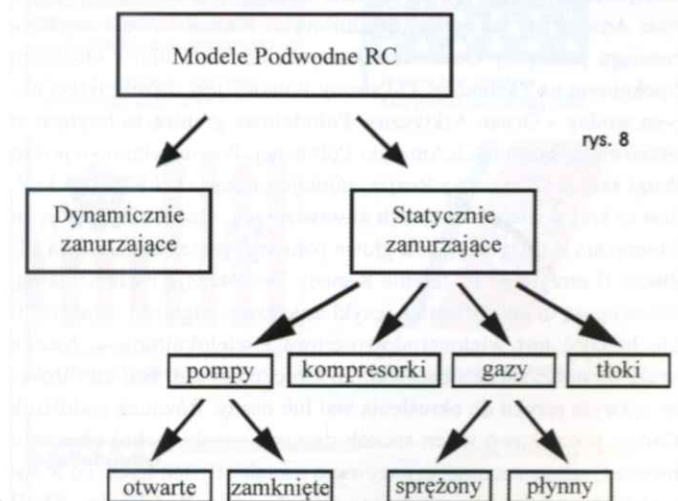


ki prędkości oraz sterom głębokości. Wygląda to trochę jak „nurkowanie” - okręt póki płynie szybko naprzód, a stery ustawione są w pozycji zanurzenia, jest w stanie utrzymać się pod wodą, jednakże jak tylko model zwalnia lub się zatrzymuje, wyskakuje spod wody niemal jak plastikowa butelka. Modele te charakteryzują się większymi i mocniejszymi silnikami oraz trochę większymi sterami głębokości. Ruch sterów głębokości przy metodzie dynamicznej jest zgoła inny, niż w oryginałach czy modelach z systemem balastowym. Bardzo często przednie stery są zafiksowane na stałe w pozycji zanurzenia. Nie oddziałują one wystarczająco na model, póki ten nie przekroczy pewnej prędkości. Dopiero po dodaniu obrotów silnika i ustawieniu tylnych sterów głębokości model zanurza się. Im szybciej płynie model, tym mniejsze wychylenia są potrzebne. Warto zwrócić uwagę jeszcze raz, że takie „nienaturalne” wychylenia sterów są tylko w wypadku modeli dynamicznie nurkujących i nie posiadających systemu balastowego. W takich jednostkach nie można także zamontować auto poziomicy (*pitch controler*).

Drugi typ, to modele ze statycznym systemem zanurzania (*static divers*). Nazwa ma wskazywać na możliwość zanurzenia się takiego modelu w całkowitym postoju, kiedy silniki napędowe są wyłączone. Modele takie posiadają aktywny system balastowy, który pozwala im zanurzyć się w sposób bardziej zbliżony do oryginału. Zasada jest taka sama jak dla oryginałów - model zanurza się poprzez zmianę swojej masy, a co za tym idzie wyporności. Modele te są dużo bardziej skomplikowane niż dynamicznie nurkujące. Trzeba je o wiele dokładniej wytrzymać, zarówno na powierzchni jak i pod wodą. Systemów statycznych jest kilka rodzajów, na sam koniec wymienię te najpopularniejsze:

- system oparty na pompach (systemy zamknięte lub otwarte);
- system oparty na kompresorach;
- system oparty na gazach (płynnych lub sprężonych);
- system tłokowy.

Kategoryzacja którą opisałem może wydawać się skomplikowana, dlatego rozrysowałem sprawę graficznie (rys. 8). Każdy system to dość skomplikowana sprawa. Każdy ma swoje zalety i wa-



dy. Dokładne i szczegółowe opisy każdego typu systemu już w kolejnej części "RC pod wodą".

Jakub Kercz

Flagi, bandery, proporce

cz. 16: Ameryka Północna cz. 1

W poprzednim odcinku byliśmy już bardzo blisko kontynentu o nazwie Ameryka Północna. Jednak Grenlandia pomimo, że styka się bezpośrednio z Ameryką poprzez Tarczę Kanadyjską (twór geologiczny tworzący wielki płaskowyż o różnicy poziomów od 300 do 1000 metrów nad poziomem z niecką Zatoki Hudsona), zaliczana jest poprzez układ geopolityczny do Europy.

W tym miejscu powinienem przypomnieć o bliskości terytorium Francji. Nie tylko Dania miała tak dalekie zamorskie posiadłości. Tak się złożyło, że tuż przy wschodnich granicach Kanady leżą dwie wyspy - **Saint Pierre** oraz **Miquelon**. Zostały one odkryte w roku 1535 przez francuskiego podróżnika Jacques'a Cartiera. W początkach XVII wieku na wyspach tych zaczęli się osiedlać francuscy rybacy z rejonów Zatoki Biskajskiej. Od tej pory Baskowie i Bretończycy przyłączyli obie wyspy pod flagę Francji, a w 1814 roku oficjalnie zostały one uznane za jej kolonię. Oficjalną flagą tych wysp jest flaga Francji, natomiast nieoficjalna flaga jest bardzo złożona i przedstawia fragmenty flag krain z których przybyli osiedleńcy (plansza nr. 1). Ponieważ wyspy te nie posiadają żadnych jed-



nostek wojennych oraz handlowych, a tylko same łodzie rybackie więc odpuścimy sobie tę krainę.

Teraz przekroczymy tą nieuchwytną granicę pomiędzy dwoma kontynentami i poprzez terytorium Kanady przewędrujemy przez obie Ameryki w kierunku południowym. **Kanada** swoje terytoria rozciąga pomiędzy Oceanem Atlantycki od Wschodu, a Oceanem Spokojnym na Zachodzie. Od strony Północy jest jeszcze trzeci akwen wodny - Ocean Arktyczny. Południowa granica to terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Powierzchniowo jest to drugi kraj na Ziemi (po Rosji), zajmuje obszar aż 9 976 100 km². Jest to kraj o wielu ciekawych zestawieniach. Nadal obowiązują tu Monarchia Konstytucyjna, a głowa państwa Angielska Królowa Elżbieta II utrzymuje na terenie Kanady Demokrację Parlamentarną. Obowiązują tu dwa oficjalne języki urzędowe: angielski i francuski, ale ludność jest wielonarodowościowa i wielokulturowa. Nazwa kraju wywodzi się ze słowa *kanata*, którego używali Huroni i Irokezi w swym języku do określenia wsi lub osady. Również podróżnik Cartier początkowo w ten sposób nazywał wioski wokół obecnego miasta Quebec, a z czasem nazywano też tak cały ten teren, co w angielskich wydawnictwach pisano jako *Canada*. Pod koniec XVIII wieku obszar ten podzielono na Dolną Kanadę (z francuskim językiem urzędowym) i Kanadę Górną (tu obowiązywał język angielski). W XIX wieku połączono te obszary i utworzono Prowincję Kanady, a następnie po upływie około dwudziestu lat stworzono nowe

państwo z nazwą Dominium Kanady. Dopiero w grudniu 1931 roku Kanada uzyskała autonomię polityczną od Wielkiej Brytanii. Oficjalna nazwa *Canada* (pisownia w oryginale) została uznana przez Konstytucję Kanady dopiero w roku 1982, a nazwa święta narodowego tego kraju została przemieniona z Dnia Dominium na Dzień Kanady.

Ta krótka historia pozwoli zrozumieć dlaczego kanadyjskie jednostki pływające posiadały bandery identyczne z brytyjskimi. A więc każdy modelarz chcący wykonać model kanadyjskiego okrętu z okresu II wojny światowej (szczególnie model korwety typu „Flower”), będzie musiał oznakować go według systemu brytyjskiego (patrz plansza nr 5 w odcinku nr 14 naszego cyklu). Właściwa flaga Kanady powstała dopiero w roku 1964, ale po raz pierwszy oficjalnie została zaprezentowana w roku 1967 w dniu 1 lipca, w czasie obchodów setnej rocznicy Konfederacji Kanady. Barwy na fladze to biel i czerwień. Takie właśnie kolory zostały nadane temu krajowi przez króla Jerzego V w roku 1921. Jednak już w roku 1926 po raz pierwszy powstał pomysł stworzenia własnej flagi, która zastąpiłaby słynny Union Jack. Niestety projekt nie został wdrożony i dopie-



ro po 20 latach ponownie Parlament Kanady rozpiął kolejny konkurs, który również nie doczekał się rozstrzygnięcia. Bardziej szczęśliwszy okazał się dopiero rok 1964, gdy premier Lester Pearson stworzył komitet flagi narodowej. Komisja dopuściła do ostatecznej analizy trzy projekty. Pierwszy to przypominający obecnie używaną flagę z tym tylko, że liść klonu posiadał aż 13 wierzchołków, drugi projekt posiadał barwę niebiesko-białą z motywem w postaci trzylistnej gałązki klonu oraz trzeci projekt najbardziej kontrowersyjny, który był oparty na banderze brytyjskich jednostek handlowych, z tarczą z herbu Kanady, która przedstawia historyczne pochodzenie tego państwa. Komisja zatwierdziła projekt numer 1 lecz liść klonu otrzymał stylizowany kształt tylko o 11 wierzchołkach. Po dwóch latach zatwierdzono też bandery dla jednostek pływających. W Kanadzie zostało to ustalone całkiem inaczej niż w tradycyjnych marynarkach, można by rzec, że całkiem odwrotnie. Przypuszczamy, że okręt wojenny będący w „linii” nosi banderę wojenną ustaloną tylko dla tych jednostek, natomiast okręty pomocnicze i służb ochrony wybrzeża podnoszą banderę o innych kolorach. W Kanadzie ustanowiono, że wszystkie jednostki pływające Kanady posiadają jednakową banderę, która swym wyglądem jest identyczna z flagą narodową. Natomiast proporzec podnoszony na dziobowym flagsztoku jest zróżnicowany w zależności o rodzaju służby danej jednostki pływającej. Wygląd flag, bandery, proporców i znaku dowódcy przedstawia plansza nr 2.

Należy zwrócić jeszcze uwagę, że jednostki ochrony wybrzeża (w tym szczególnie łodzie) posiadają kadłub po nym z białym uko flagę



„straż graniczna” w dwóch językach - COAST GUARD w języku angielskim i GARDE CÔTIÈRE w języku francuskim.

Południowym sąsiadem Kanady są Stany Zjednoczone Ameryki Północnej (w skrócie używa się symboliki USA). Wielu czytelników zapewne powie, że USA sąsiaduje nie tylko od południa, ale również i od północnego zachodu, bowiem znajduje się tam 49 stan USA Alaska, która została przyjeta do Stanów Zjednoczonych w dniu 4 lipca 1959 roku. Ale powróćmy do historii utworzenia USA i jednocześnie do historii samej flagi tego kraju, bowiem jej wygląd jest nierozdzielnie związany z czasem przyłączania do Unii kolejnych stanów. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej posiadają terytorium trzecie, co do wielkości na świecie. Trudno byłoby wyliczyć wszystkich sąsiadów tego państwa, bowiem poza głównym obszarem na kontynencie Ameryki Północnej, USA posiada jeszcze wiele terytoriów położonych na odległych wyspach. Dlatego dla zabezpieczenia swych praw na posiadanym terytorium, USA utrzymują bardzo silne zespoły okrętów wojennych zwane Task Force. W chwili obecnej istnieje 10 takich ważnych związków operacyjnych: Flota Atlantyku, Flota Pacyfiku, Południowe Siły Morskie, Siły Morskie w Europie, Środkowe Siły Morskie, oraz II, III, V, VI i VII Flota. Wszystkie te siły służą pod banderą zwaną Stars and Stripes (gwiazdy i paski) lub w formie mniej używanej lecz bardziej dostojnej Old Glory (dawna chwała). Więc przyjrzyjmy się tej tak znanej na świecie fladze, jak ona powstała i co oznacza.

Dzieje Stanów Zjednoczonych zaczęły się w roku 1764, kiedy to wprowadzona została opłata stemplowa (był to swego rodzaju podatek za wszystkie czynności związane ze sprawami urzędowy-

mi). Na taki podatek, który był odprowadzany do Anglii nie zgadzały się lokalne samorządy. Boykot mieszkańców Bostonu, podczas którego doszło do ostrzelania protestującego tłumu, spowodował szereg zmian w nastrojach społeczeństwa, a w konsekwencji w roku 1775 do Bitwy pod Lexington. To był początek Stanów Zjednoczonych, które poprzez wykup terytoriów od Napoleona (w 1803 roku T. Jefferson odkupił Luizjanę) oraz odzyskanie terytorium Dakoty, spowodowało prawie trzykrotne powiększenie jej obszarów. Wszystkie te wydarzenia od dnia 3 września 1777 r. (bitwa nad Cooch's Bridge w stanie Maryland) odbywały się pod sztandarami, które według przypowieści uszyła na polecenie George'a Washingtona i według jego szkicu Betsy Ross. Są jeszcze inne wersje powstania tej flagi ale większość historyków zdecydowanie je odrzuca. Początkowo Unia zawiązana była przez 13 stanów i to właśnie jest odwzorowane na fladze. Trzynastcie równych poziomych białych i czerwonych pasków symbolizuje załączek Unii Stanów Zjednoczonych. Taki sam symbol posiadało niebieskie pole z 13 białymi gwiazdami lecz ilość tych gwiazd zmieniała się wraz z ilością stanów jakie dołączane były do Unii. Najdłużej utrzymywała się flaga z 48 gwiazdkami, czyli od chwili kiedy przyłączyły się stany Arizona i Nowy Meksyk (od 4 lipca 1912 r. do 3 lipca 1959 r.). Wtedy przyłączono Alaskę jako 49 stan. 50 stanem zostały Hawaje od 4 lipca 1960 r. Przed tym faktem mówiono też o przyłączeniu do USA Kuby jako 50 stanu lecz wydarzenia rewolucyjne na tej wyspie zmieniły całkowicie sytuację geopolityczną tego regionu. Obecny wygląd z 50 gwiazdami trwa już prawie 600 miesięcy, co stanowi rekord. Kolory na fladze to: biel - czystość i niewinność, czerwień - niezłomność i męstwo, a błękit to wytrwałość, czujność i sprawiedliwość. Rezolucja Kongresu ustanawia poziome położenie pasków oraz ich ilość, natomiast nie ingeruje w położenie i ilość gwiazd, które symbolizują ilość stanów. Ustanowiono również, że dzień 14 czerwca jest obchodzony jako „dzień flagi”.

Jednostki pływające Stanów Zjednoczonych podnoszą banderę jednakową dla wszystkich rodzajów służb. Okręty wojenne mają prawo podnoszenia proporca we wszystkie dni świąteczne (dotyczy to również niedziel) oraz znaku dowódcy. Ponieważ ostatnio konstrukcje okrętów wojennych w USA poszły w kierunku systemu



stealth, czyli bycia niewidzialnym lub o bardzo małym echu dla radarów przeciwnika, dlatego zaczęto banderę malować bezpośrednio na głównej nadbudówce okrętu. Całkiem inaczej wygląda to wśród jednostek Ochrony Wybrzeża. Tu również należy podnieść banderę ale oprócz głównej bandery, jednostki Straży Przybrzeżnej muszą posiadać tzw. banderę „stengową”, która to świadczy o przynależności do tej formacji. Inny jest też znak dowódcy okrętu. Okręty bezpośredniej ochrony wybrzeża malowane są całkowicie na kolor biały, jednostki pomocnicze (holowniki i specjalistyczne) posiadają kadłuby w kolorze czarnym. Oba rodzaje jednostek posiadają skośne pasy: szeroki z herbem służb oraz wąskie białe i niebieskie. Napis jest w kolorze czarnym dla białych kadłubów i białym dla kadłubów malowanych na czarno. Napis ten to *U.S. COAST GUARD* malowany za strefą skośnych pasów oraz numer jednostki przed pasami, czyli od dziobu. Opis tego systemu malowania jest bardzo ważny, bowiem zdarza się jeszcze, że modelarz zbuduje model jednostki „*Hamilton*”, gdzie cały system malowania jest przedstawiony z dużymi błędami. My przedstawiamy wszystkie warianty flagi i bandery USA na planszy nr. 3. Wygląd flagi USA miał bardzo duży wpływ na tworzenie swoich flag narodowych aż dziewięciu innych państw.

Flaga Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej ma swoją symbolikę w bardzo wielu sytuacjach. Stosując ją należy uważać, aby swą płachtą nie omiatała żadnej osoby ani rzeczy. Nie wolno też jej stosować jako dekoracji ani nakrycia (co jednak w USA nie jest za bardzo przestrzegane). Natomiast zawieszenie flagi w pozycji „do góry nogami” dopuszczone jest w sytuacji, która sygnalizuje niebezpieczeństwo. Przepisy dotyczące stosowania flagi do wielu sytuacji są bardzo ściśle do tego stopnia, że istnieje schemat ułożenia flagi na trumnie osoby, która zginęła podczas pełnienia służby oraz sposób jej składania w trójkąt celem przekazania rodzinie. Flaga nie może być schowana pod ziemią wraz ze zmarłym. Wszystkie te i inne przepisy znajdują się w Kodeksie Flagi Amerykańskiej, do którego odsyłam wszystkich zainteresowanych.

Natomiast w następnym odcinku przedstawimy flagi Konfederatów oraz flagi państw z regionu Ameryki Środkowej i z uwagi na bardzo ciekawy ten rejon świata zapraszamy wszystkich miłośników tej serii artykułów.

tekst i rysunki: Mirosław Miarka

W połowie maja
szukaj
7-go Numeru Specjalnego

**MODELARSTWO
OKRĘTOWE**

PARTNERZY



INTERNETOWE FORUM MODELARZY KARTONOWYCH

... od nas się nie odkleisz :)

www.kartonwork.pl

KARTON

Forum modelarskie

Work



www.koga.net.pl

Forum o zagławkach i modelach



BoatModelling.com

Model ship builders' haven Card models, Brass Accessories, Wood

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 szkatnicze

Zapraszamy !



Galeon San Martin 1:90



Santa Trinidad 1:90



Bryg Aurora 1:65



Dos Amigos 1:53

ModelNet.pl

ul. B. Prusa 5/5 84-240 Reda

e-mail: modelnet@modelnet.pl

tel. 058 350 50 02

Tytuł: **Legendarnyje „semiorki”**
 Autor: **Siergiej Bałakin**
 Wydawca: **Eksmo (Moskwa)**
 Rok wydania: **2007**
 ISBN: **978-5-699-23784-5**



Od kilku lat na rynku wydawniczym byłych państw ZSRR ukazują się szereg bardzo interesujących monografii dotyczących wojen na morzu i w ogóle budownictwa okrętowego. Po upadku reżimu socjalistycznego, autorzy otrzymali praktycznie nieograniczoną drogę do zasobów znajdujących się w rosyjskich muzeach. Z tego względu co jakiś czas ukazują się bardzo ciekawe monografie dotyczące floty rosyjskiej, jak i radzieckiej. Jedną z takich publikacji jest wydana w 2007 roku książka "Legendarnyje semiorki, esminoscy stalinskiej serii", czyli "Legendarne siódemki - niszczyciele stalinskiej serii". Opisuje ona genezę powstania projektu niszczycieli proj. 7 i zmodernizowanego 7U. Prace nad tymi okrętami rozpoczęły się w latach trzydziestych ubiegłego wieku, a w trakcie ich budowy wykorzystano doświadczenia konstruktorów włoskich. Z racji tego, iż w poprzednim numerze "MO" zamieszczony został planik w skali 1:400 niszczyciela "Gniewnyj" tegoż projektu, dla wszystkich zainteresowanych budową jego modelu, książka ta jest absolutnie pozycją obowiązkową i dlatego nieco ją przybliżę.

Książkę wydano w formie albumu z kolorową lakierowaną okładką. Na ponad 200 stronach znajdziemy dokładną historię, opis konstrukcji i uzbrojenia radzieckich niszczycieli proj. 7 i 7U. Część materiału tekstowego, którego autorem jest Siergiej Bałakin, była już wcześniej publikowana na łamach czasopism "Modelist Konstruktor" oraz "Morskaja Kolekcja". Tekst ten oczywiście uzupełniono i poprawiono po upadku komunizmu. Książkę podzielono jakby na dwa działy. Pierwszy opisuje cały proj. 7, a w drugim znajdziemy opis zmodernizowanego proj. 7U. Cały tekst uzupełniony jest mnóstwem rysunków samych okrętów, ich uzbrojenia i wyposażenia. Znajdziemy także sporą ilość tabel, map i wykresów.

Osobiście troszeczkę zawiodłem się na rysunkach generalnych okrętów, ponieważ miałem nadzieję na publikację planów stocznio- wych. Staje się to ostatnio standardem w nowowydanych publikacjach zza wschodniej granicy (np. świetna książka o niszczycielach typu "Novik" tego samego wydawnictwa). Rysunki generalne są powieleniem tego, co ukazało się parę lat do tyłu na łamach wymienionych wcześniej czasopism. Osobnym tematem są opublikowane zdjęcia. Część z nich ukazała się już na łamach różnych rosyjskich wydawnictw morskich. Na łamach tej publikacji całość tych zdjęć skompletowano, dodano ciekawe podpisy, a przede wszystkim dodano sporą część fotografii pochodzących ze zbiorów muzealnych i od osób prywatnych. Wszystkich fotografii znajdziemy ponad 290, co na pewno zachęci do jej kupna. Niektóre z tych zdjęć wydrukowano na kredowym papierze na niby wkładce i na pewno dzięki temu czytelnik zyska na ich jakości i czytelności. Jako uzupełnienie znajdziemy kilka stron z kolorowymi rysunkami omawianych niszczycieli w różnych okresach ich służby, część nawet w kamuflażu, co zapewne zainteresuje modelarzy.

Książkę gorąco polecam wszystkim miłośnikom okrętów, a zwłaszcza tym, którzy interesują się flotą radziecką. Jedyńm mankamentem tej książki jest jej cena w Polsce - około 120 PLN. Można ją kupić np. w warszawskim sklepie **PELTA**. Za połowę tej ceny (bez kosztów przesyłki) można ją kupić w rosyjskich księgarniach internetowych (wystarczy wpisać w wyszukiwarkę Google numer ISBN). Bywa także na **E-BAY**.

Michał Palkiewicz

Tytuł: **Die Schiffe der k.u.k. Kriegsmarine in Bild 1848 - 1895**
 Autor: **Lothar Baumgartner & Erwin Sieche**
 Wydawca: **Verlagsbuchhandlung Stöhr**
 Rok wydania: **1999**
 ISBN: **3-901-208-25-9**



Piękna książka, a właściwie album wydany w bardzo staranny sposób w formacie troszkę większym niż A4, w grubej obwolucie i na grubym kredowym papierze. Fizyczna waga tej książki potwierdza jej wagę merytoryczną. Chciałem dziś zaprezentować jedną z moich pozycji ukazujących początki austro-węgierskiej marynarki wojennej. Niektórzy wiedzą, ale nie wszyscy, że swego czasu Austria miała dostęp do morza i prowadziła gospodarkę morską, żeglugę (również odkrywczą), no i oczywiście musiała posiadać swoją flotę wojenną. Niniejszy album zawierający również kilkunastostronnicowy wstęp do historii, ukazuje poprzez prawie 200 stron i 200 zdjęć, czy portretów początki tej floty. Praktycznie każda strona zawiera jedno duże formatowe zdjęcie lub 2 mniejsze. Wszystkie są opisane i co jest dość wyjątkowe dla niemieckojęzycznych wydawnictw - opisy są dwujęzyczne! Cały tekst łącznie ze spisem treści jest od razu przetłumaczony przez autorów na jęz. angielski.

Album jest podzielony na następujące rozdziały:

- Okręty żaglowe (*Die Segelschiffe*). Mamy tu zdjęcia np. fregaty żaglowej budowanej jako typowy okręt żaglowy, która w 1861 roku zostaje wyposażona w śrubę napędową! Fregaty śrubowe to bardzo ciekawy technologicznie okres. No i tu mamy parę zdjęć pomocnych do budowy modeli, również zdjęć stocznio- wych.
- Kanonierki (*Kanonenboote*). Kolejny okres jeszcze żaglowców, jednak z coraz widoczniejszą przewagą stali i kominów, a nawet boczno-kołowców. Z ciekawostek można znaleźć konstrukcję *radkanonenboot* używaną przez straż celną u wybrzeży Wenecji.
- Wczesne pancerniki (*Die frühen Panzerschiffe*). Po żaglowcach pozostały tylko maszty. Kadłuby już są stalowe i jakże inne. Zaczyna się era *ironcladów* i *predrednotów*. Wielkie stalowe potwory z wypustkami masztów i kominami prawie tej samej wielkości tj. *SMS "Erzherzog Ferdinand Max"*, *SMS "Custoza"* i inne.
- Krążowniki (*Die Kreuzer*). Zbliżamy się do końca XIX wieku, gdzie maszty już praktycznie całkowicie zanikają. Coraz większe stalowe kadłuby i coraz większe działa: *SMS "Kaiser Franz Joseph I"*, *SMS "Maria Theresia"* i inne.
- Torpedowce (*Die Torpedoträger*). Mała odskocznia w mniejsze, pomocnicze jednostki z żaglami i bez oraz ciekawe fotografie z wypraw floty austro-węgierskiej po świecie.
- Statki pomocnicze (*Hilfsschiffe*). Każda flota potrzebuje również tych "pracujących mrówek", których nie widać na co dzień. Sporo zdjęć w portach i nawet jedno z boczno-kołowcem "*Taurus II*" cumującym w Konstantynopolu.
- Mundury (*Uniformen*). Barwne szkice i rysunki oficerów i marynarzy. Bardzo przydatne jeśli ktoś chce dodać załogę do modelu.
- Dodatki. Indeks okrętów i szkic arsenału w Pola (obecnie Pula w Chorwacji).

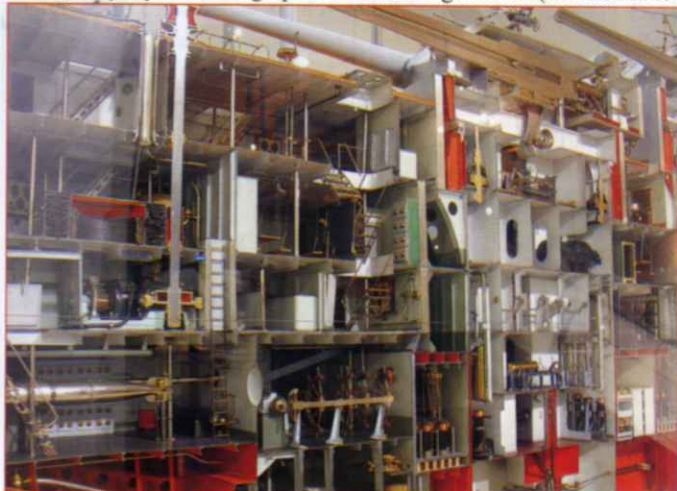
Przeglądanie tego albumu nastraja nostalgią. Druga część tej serii ukazuje flotę od 1896 do 1918. Niestety, tak jak pierwsza część jest jeszcze dostępna u wydawcy www.buchhandlung-stoechr.at za EUR 45,80, to druga część ma już wyczerpany nakład.

Jerzy Bin

W sali morskiej Muzeum Historii Armii (Heeresgeschichtlichen Museums) w Wiedniu, znajduje się ogromny model najnowocześniejszego i jednego z największych okrętów wojennych swych czasów - pancernika Cesarsko Królewskiej Marynarki Wojennej Austro-Węgier SMS "Viribus Unitis". Przekrojowy model tego dreadnota zbudowano w tej samej stoczni co oryginał Stabilmiento Tecnico Triestino w Trieście, jako tzw. model stocznio- wy. Poza tym miał szczegółowo ukazać zarówno władzom ce-



sarskim, jak i również podatnikom ogromne koszty związane z pracami technicznymi przy jego budowie, jakie musieli ponieść. Usytuowanie tego 6,5 metrowego modelu (skala 1:25) w muzeum pozwala na wygodny dostęp z obu jego stron. Lewa burta to wygląd zewnętrzny wykończonego pancernika. Druga strona (nie można te-



Wiedeński SMS

go nazwać prawą burtą) to szczegółowe wnętrze wielkiego okrętu. Widoczne są nie tylko urządzenia militarne, ale również maszyny i elementy napędu, wyposażenie, akcesoria i pomieszczenia załogi.

Model został opracowany w mniej więcej tym samym czasie, co budowa prawdziwego okrętu, którego stępka została położona w roku 1911, a prace trwały do grudnia 1912. Model budowano oczywiście w oparciu o oryginalne dokumenty i znajomość ówczesnych szczegółów więc stanowi naprawdę bardzo wierną replikę oryginału. Podobnie jak w przypadku innych stoczni, podczas budowy dochodziło do małych zmian w stosunku do oryginalnych planów, jednak różnice są minimalne.

W połowie 1997 roku inż. Friedrich Prasky, członek Towarzy-

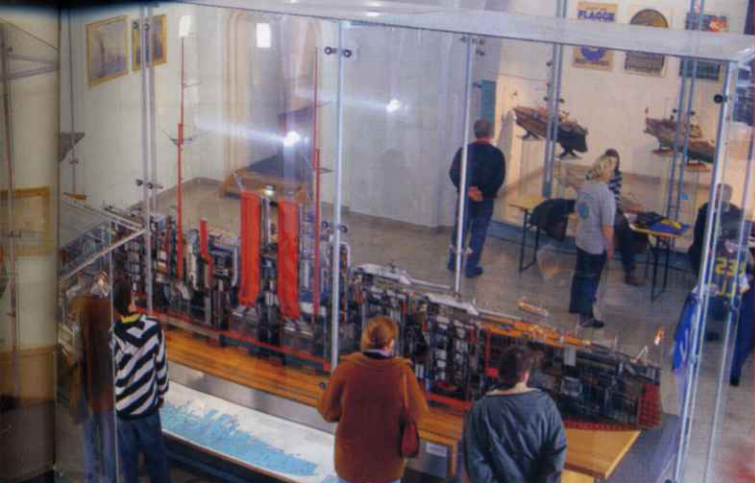


fot. ze zbiorów R. A. Tögla

stwa Przyjaciół Historycznych Statków w Wiedniu (Freunde Historischer Schiffe), autor wielu planów i książek poświęconych marynarce K.u.K oraz utalentowany modelarz, otrzymał od muzeum propozycję odrestaurowania modelu i przywrócenia mu dawnej świetności. Inż. Prasky podszedł do tego zadania metodycznie i krok po kroku

odrestaurował model. Odtworzenie wzoru, technologii i historii tego pancernika zostało bardzo dokładnie opisane i zobrazowane w wydanej później książce „Die Tegetthoff-Klasse - Modellbau, Technik, Geschichte” (wyd. MITTLER VERLAG Österreich). Nikt nie potrafiłby wykonać lepszej analizy niż on, analizy materiałów, których fizyczna (ubezpieczeniowa) wartość to 2 000 000 USD. Historycznej wartości nie da się jednak wyliczyć.

Model trafił to renowacji podczas przeprowadzki do obecnej lokalizacji w muzeum. Maszty i nadbudówki musiały częściowo zostać zdemontowane. Do prac restauracyjnych zbudowano specjalne drewniane rusztowanie widoczne na zdjęciu (razem z inż. Praskim). Zadanie przed inż. Praskim było olbrzymie. Należało najpierw



S „Viribus Unitis”

naprawić szkody powstałe podczas transportu modelu z oryginalnej witryny w Muzeum Techniki w Wiedniu (tam wcześniej stał model). Ale oczywiście główne prace polegały na naprawie uszkodzeń materiałowych powstałych na skutek zatarzenia się materiału z jakiego wykonany był model, w skutek zmian warunków atmosferycznych i różnic wilgotności. Chodziło tutaj głównie o drewno i płytki cynkowe i mosiężne. Model zbudowany pierwotnie w Trieście przy wysokiej wilgotności, inaczej „pracował” w późniejszych latach, kiedy przebywał w suchym, muzealnym mikroklimacie. Poza tym żywotność niektórych materiałów używanych wówczas minęła np. obrazów, które w zasadzie również były chronione, pomimo tego ich stary materiał ochronny przeistoczył się w proszek. Przezroczyste lakiery z czasem zmatowiały i wytworzyły się mleczne warstwy. Do tego doszło zanieczyszczenie środowiska i utlenianie metali.

Czyszczenie było trudne: nabierany brud, utlenione warstwy i inne zanieczyszczenia musiały być dokładnie usunięte. Do pracy zaprzęgnięto szczotki, szczoteczki, sprzęt ultradźwiękowy i wiele wiele chemikaliów. Niestety, wszystkie pokłady i ich zmiany grubości nastąpiły wewnątrz modelu w miejscach dawnych prac, do których teraz już nie ma praktycznie dostępu. Po renowacji model znalazł się w nowej, szczelnej gablocie z grubego szkła, która ma za zadanie spowolnić kolejne degradacje materiałów (i niestety skutecznie uniemożliwia robienie dobrych zdjęć, nawet ze statywu).

SMS „Viribus Unitis” był okrętem flagowym cesarskiej floty. Admiralskie pomieszczenia mieszkalne oraz robocze znajdujące się na rufie sąumeblowane tak, jak w oryginale. Następca tronu Franciszek Ferdynand osobiście angażował się w projekt i aprobował ustawienia mebli. W modelu nawet układ kwiatów w salonie admiral-



statków żaglowych. W salonie admirałskim odbywały się spotkania, przyjęcia i obiady. Kolejne pokoje zajmowane były przez dowódcę okrętu i pokoje dla służby.

Na oglądanie tego modelu powinno się zarezerwować przynajmniej godzinę, aby móc się zapoznać z tak rozległą inżynierią tego ogromnego okrętu. Dla każdego modelarza okrętowego przy okazji



pobytu w stolicy Austrii powinien to być punkt obowiązkowy. Żonę i ewentualnie dzieci najlepiej wysłać na Prater lub Stefanplatz, a samemu udać się do muzeum. Uczta dla modelarskiego wzroku gwarantowana.



skim jest wzięty z oryginału. Widoczne z zewnątrz typowe, witrażowe „okna” są częścią werandy salonu - reliktem wziętym ze starych

tekst i foto Jerzy Bin

dziękujemy Robertowi A. Tögel z FHS za pomoc i udostępnienie materiałów.

Władysław Herbuś



Po raz pierwszy Pana Władka zobaczyłem na swoich pierwszych Mistrzostwach Polski klas "NS" (wtedy to się jeszcze tak nie nazywało) w podkieleckim Pińczowie pod koniec lat 80-tych albo na początku 90-tych. Ojciec, który był tam wtedy ze mną powiedział mi, że bym nie opuścił startów klas F6 i F7, bo warto na to popatrzeć i pooglądać. Wtedy to zobaczyłem Jego "Strażaka 3" i pokaz gaszenia w klasie F7. Byłem pod wielkim wrażeniem, bo w tamtym czasie takiej ilości czynności wykonywanych na modelu pływającym nikt w Polsce nie prezentował. Nie pamiętam jaki medal zdobył wtedy Pan Herbuś, ale pewnie zdobył Mistrzostwo Polski. Później jeszcze kilka razy dane mi było zobaczyć Go na startach. Zawsze wszystko mu działało, nigdy nie miał żadnych zakłóceń i robiło to na mnie wielkie wrażenie.

Urodził się 30 września 1947 r. w podkieleckim Makoszynie i od małego interesował się Go modelem. Pierwsze swe „dzieła” wykonywał z czego popadnie i zawsze starał się, by wszystko praktycznie działało - pojazdy jeździły, łódki pływały. Dopiero w siódmej klasie podstawówki zbudował samodzielnie korzystając tylko z opisu swój pierwszy poważny model - szkolny szybowiec "Młodzik". Wtedy też zaczął uczęszczać na zajęcia do modelarni przy kieleckim MDK. Tam budował modele wolnolatające, na uwięzi i pierwsze modele redukcyjne tj. Piper Cub, Cessna, Tomahawk, Pilatus i Karaś. Tam też zaczął budować pierwsze modele latające RC. W tym samym czasie budował też modele raket, co wtedy było dosyć popularną dziedziną modelarstwa.

Swoje pierwsze sukcesy odniósł właśnie w tej ostatniej dziedzinie. Od 1965 roku i od Ogólnopolskich Zawodów Modeli Raket w Przemyślu zaczęły się regularne wyjazdy na zawody krajowe, a potem i zagraniczne. Na Centralnych Zawodach Modeli Raket w Gorzowie Wielkopolskim w 1970 roku zdobył złoty medal redukcyjno-latającym modelem rakiety Weronice.

Nieco później zainteresował się modelami pływającymi. W Kielcach w tym czasie był silny ośrodek modelarstwa pływającego.



Wzorem jeśli chodzi o budowę modeli był dla niego kielecki modelarz Henryk Latkowski. Zaczął od ślizgów, ale to nie przynosiło mu satysfakcji więc przeniósł swe zainteresowanie na pływające modele redukcyjne i wtedy powstał najpierw "Thoaban", a potem "Strażak 3" i modele do klasy F7. To właśnie w tym okresie zobaczyłem Go pierwszy raz w Pińczowie, wtedy też jego kolekcja medali wzbogacała się po każdym zawodach.

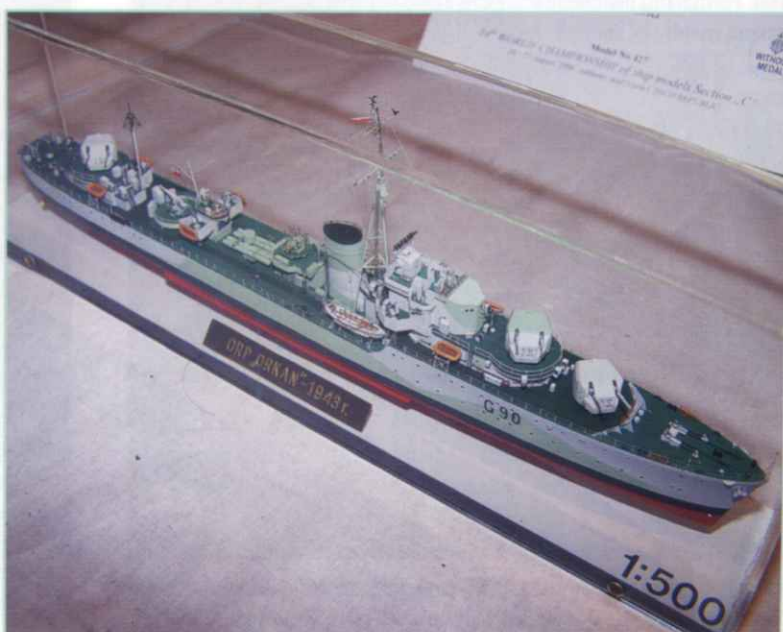
Ponieważ jednak miał okazję w międzyczasie zobaczyć sporą ilość mikromodeli jednostek pływających, właśnie ta dziedzina zaczęła Go mocno interesować tym bardziej, że zawsze zazdrościł mikromodelarzom braku problemów z przewozem modeli na zawody. Zbudował więc mikromodel ORP "Pioruna" i po sukcesie na Mistrzostwach Polski klas "C" w Lublinie zakwalifikowany został do Mistrzostw Świata. Warunek był jednak taki, że do wyjazdu musiał zbudować jeszcze jeden mikromodel, bo każdy zawodnik miał mieć takowe dwa. I zbudował ten drugi. Tak zaczęło się pasmo sukcesów w mikromodelarstwie. Budowę mikromodeli zakończyły dopiero problemy z pogarszającym się wzrokiem.

Dziś Władysław Herbuś buduje przede wszystkim lekkie modele latające RC z napędem elektrycznym raczej dla rekreacji. Jak nie depronowce, to latającą na miotle Babę Jagę, albo „szmatopłata” z okresu pierwszej wojny światowej. Co roku przyjeżdża na Zawody Zakończenia Sezonu w Skarżysku, gdzie loty Jego modeli urozmaicają nam starty modeli pływających. Pan Władysław słynie z pogodnego usposobienia, wielkiego spokoju i wielkiej otwartości na innych modelarzy. Zawsze można się Go zapytać o rozwiązania zastosowane w modelu i poprosić o pokazanie zastosowanych rozwiązań. Bliżej sobie znanym modelarzom pozwala nawet odbyć lot swoim modelem, co rzadko wśród modelarzy się zdarza.

Kilka Jego modeli można też zobaczyć w kieleckim Muzeum Zabawkarstwa. A Jego ORP "Orkan" w skali 1:500 mimo paru już ładnych lat, w zeszłym roku był najlepszym polskim mikromodelem, zarówno na Mistrzostwach Świata w Jabloncu, gdzie zdobył złoty medal, a i na krajowym podwórku nie miał sobie równych.

Wypada tylko życzyć Panu Władkowi jeszcze wielu lat przygody z modelarstwem, nowych modeli i jeszcze kilku medali i dobrego zdrowia, a nam wszystkim możliwości spotkania Go na jeszcze niejednej imprezie modelarskiej.

tekst: Jarosław Leoniec
foto: Sylwester Grabarczyk

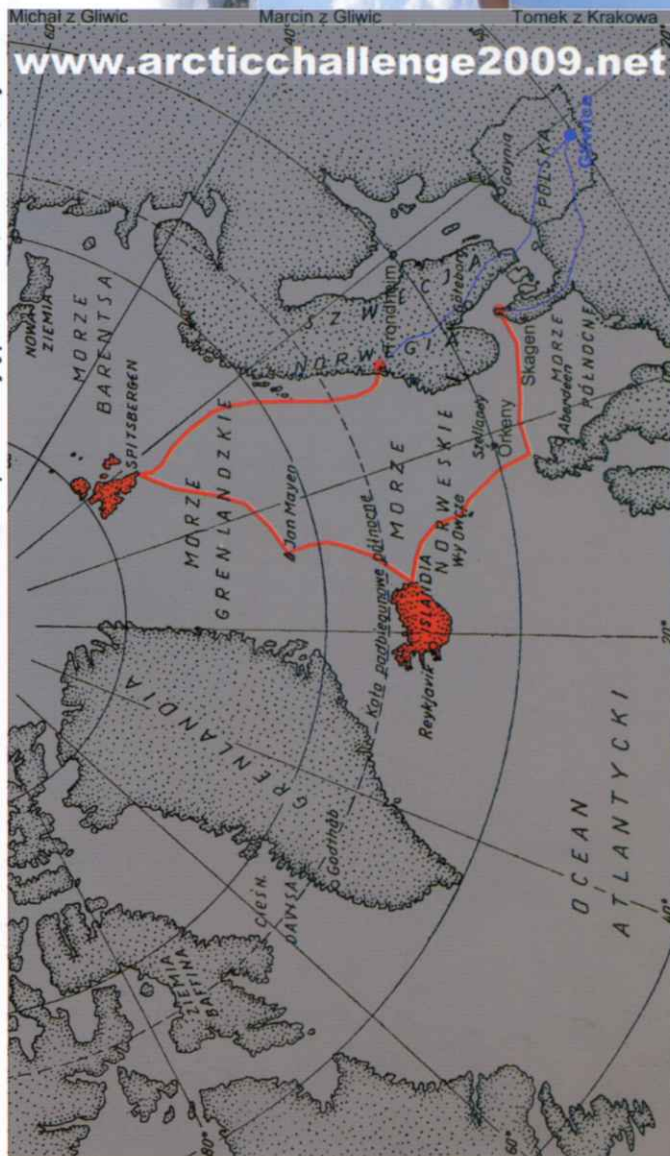


Arctic challenge 2009

mały jacht...

młoda załoga...

... I WIELKA WYPRAWA przetrwają przezorni, odważni, wytrwali...



KONTAKT:
 Bliżyńskie Stowarzyszenie Żeglarskie
 26-120 Bliżyn, ul. Kościuski 79
 REGON: 260265062
 NIP: 6631833304
 Numer konta: 72 1020 2629 0000 9402 0188 6670

Damian Zapala - członek stowarzyszenia, uczestnik wyprawy - email: dansailer@o2.pl
 503 429 756
 Michał Maj-Majewski - uczestnik wyprawy, kapitan - email: meyu@o2.pl
 601538842



www.arcticchallenge2009.net

Wyprawa stanowi duże przedsięwzięcie dla polskiego jachtu. Jej najważniejszym celem jest pokonanie pętli arktycznej: Spitsbergen-Jan Mayen-Islandia przez jeden z najmniejszych pod względem konstrukcji polskich jachtów morskich.

Wyprawa **ARCTIC CHALLENGE 2009** to rejs na daleką północ, w nieogrzane zakątki globu, gdzie temperatury nawet latem nie przekraczają 5 °C, słońce pokazuje się rzadko i można go nie oglądać nawet przez dwa tygodnie. Nie często można spoikać się ze sztormem, ale niejednokrotnie wiatr potrafi osiągnąć siłę nawet 8 stopni w skali Beauforta. Łód występuje wprawdzie powyżej równoleżnika 80 stopni szerokości geograficznej północnej, ale przy wiatrach północno - zachodnich i północnych od stałego lodu odrywają się pola lodowe lub gęsty pak, które dryfując z wiatrem w stronę wyspy pod prąd, stwarzają poważne zagrożenie dla małych jednostek pływających. Na trasie jachtu w pobliżu Pentland Firth występują największe prądy pływowe w Europie dochodzące do 12 węzłów.

Mako kto podejmuje się wyprawy na archipelag Svalbard by dotrzeć tam i z powrotem "jednym skokiem" zawijając zarazem na wyspy morza norweskiego Jan Mayen i Islandię. Ze względu na trudne warunki jakie panują w tych okolicach zazwyczaj wyprawy organizuje się etapami z wymianą załóg. Uczestnicy **ARCTIC CHALLENGE 2009** podjęli wyzwanie, by zmierzyć się z siłami natury i bez wymiany załóg pokonać 45 dniową trasę rejsu.

Przepłyną w tych trudnych warunkach około 4000 mil morskich pomiędzy Svalbardem, Jan Mayen, Islandią, Wyspami Owczymi, Orkadami i Danią. Rejs rozpocznie się w Trondheim, a zakończy w Skagen. Wyprawę zaplanowano w okresie lipca i sierpnia 2009 roku.

Powstanie film dokumentujący jej przebieg oraz materiał zdjęciowy do zaprezentowania na wystawie fotograficznej.

Patron
Medialny

**DOLAŻ DO SPONSORÓW
WESPRZYJ WYPRAWĘ**



Patron
Medialny

Współpraca

Patron
Medialny

Patron
Honorowy

Organizator

gazeta gliwicka
 +Zaobse

Gliwicki Klub Filmowy
 "WROTA"

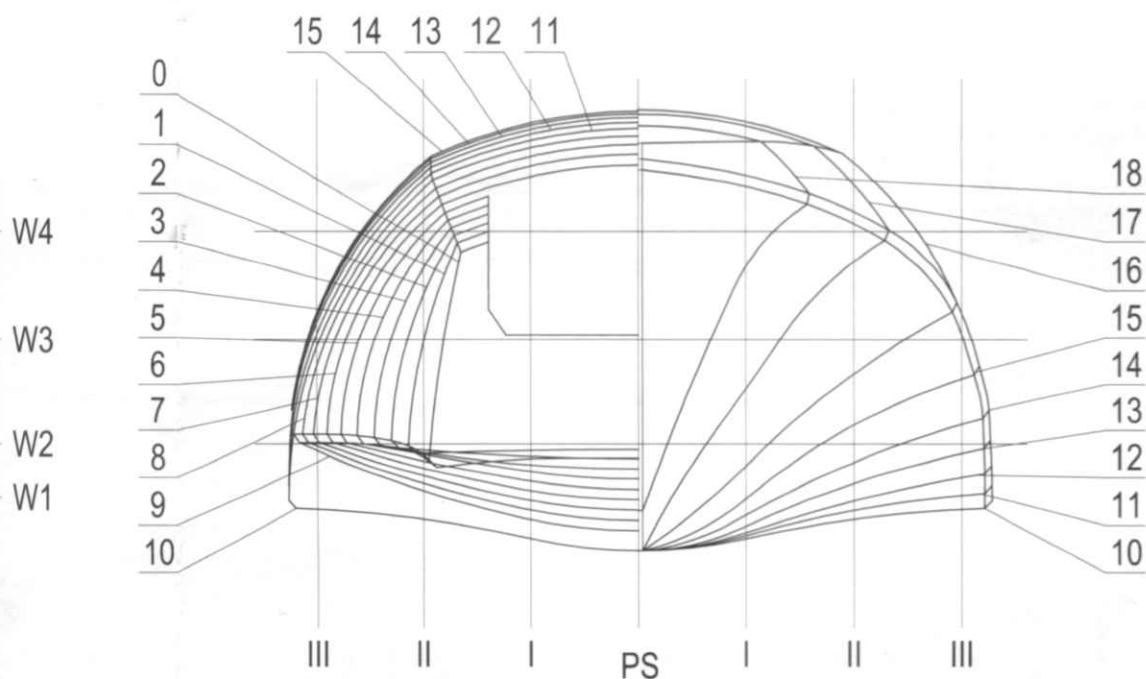
**MODELARSTWO
OKRETOWE**



JACHTING



Model rosyjskiego krążownika rakietowego „VARIAG” w skali 1:150
zbudowany przez Ferencu Huvosa z Węgier.



MODELARSTWO OKRĘTOWE

Nr 21 (2/2009)

www.modelarstwookretowe.pl



Fiński ścigacz torpedowy typu G-5
VIHURI

Rekonstrukcja i opracowanie:

Waldemar Kaczmarczyk

data

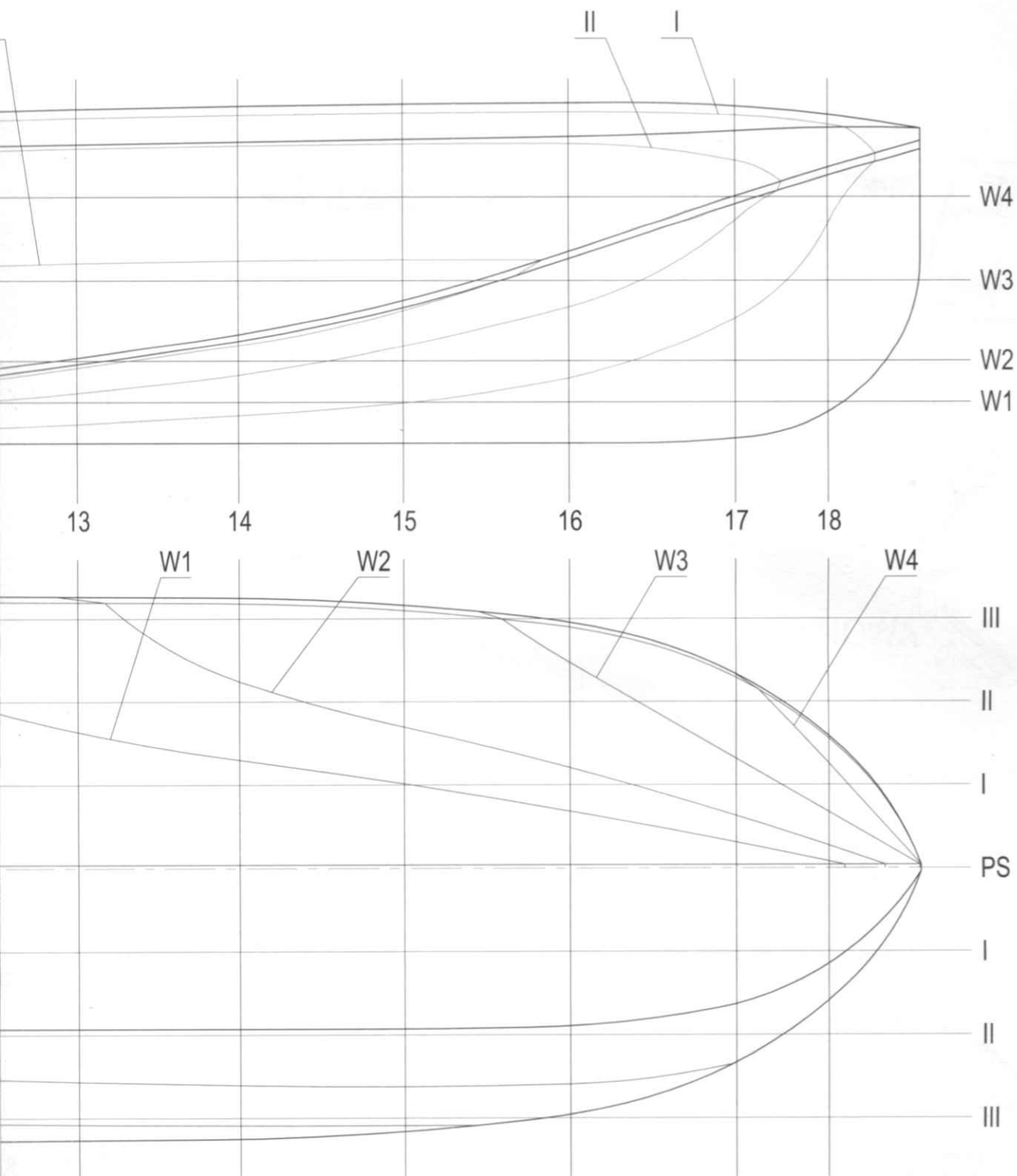
2009

podz.

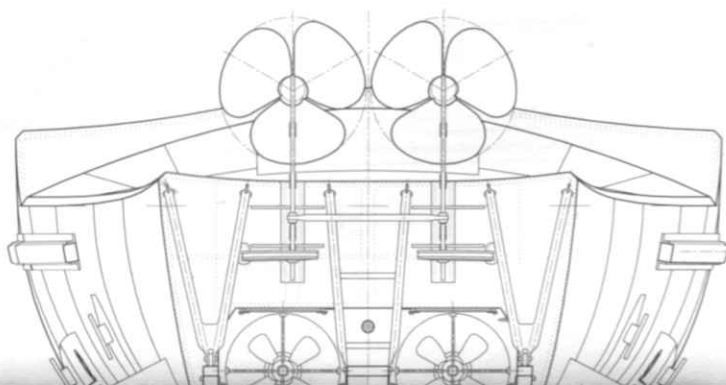
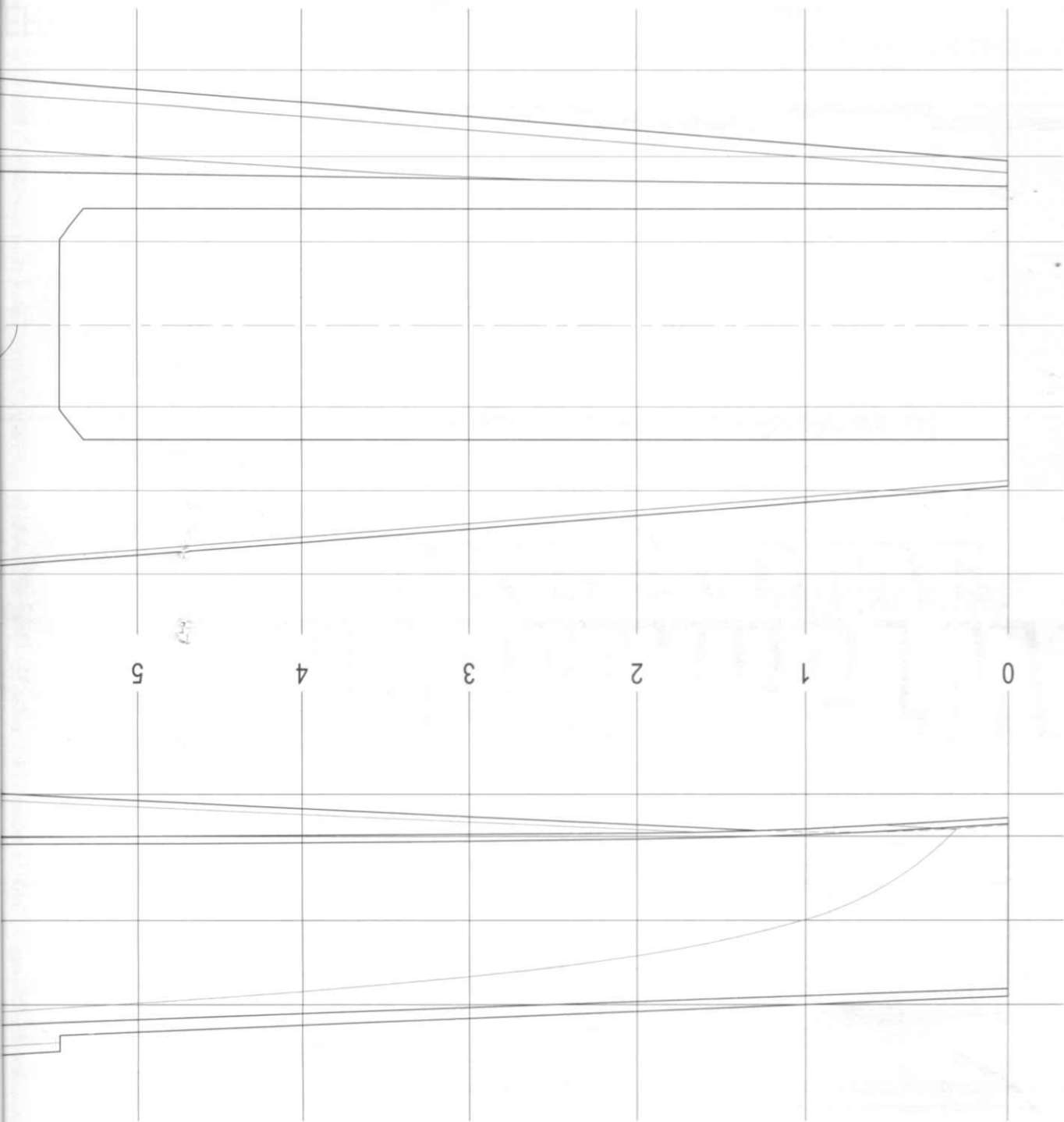
1:35

ark.

1/2

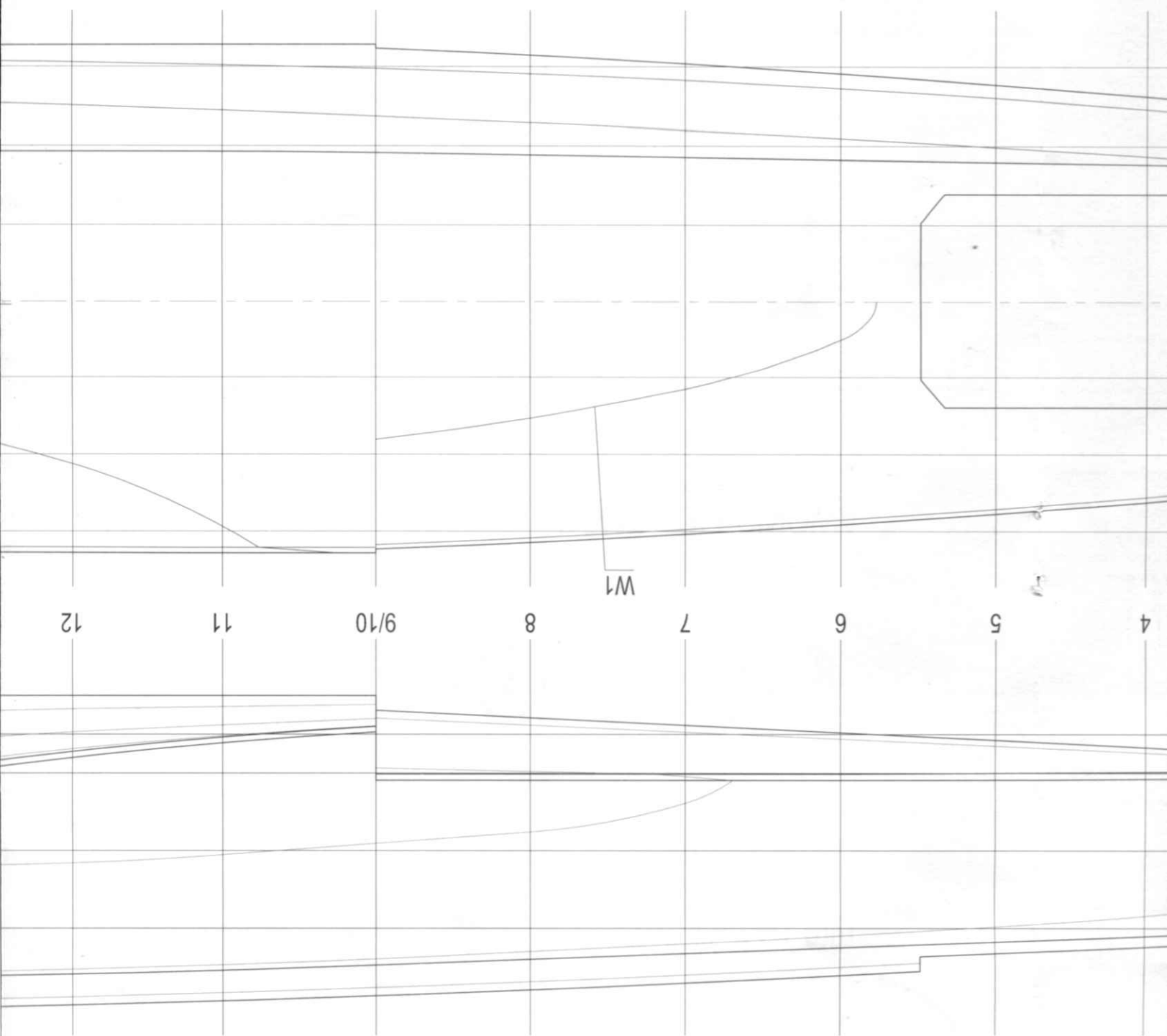


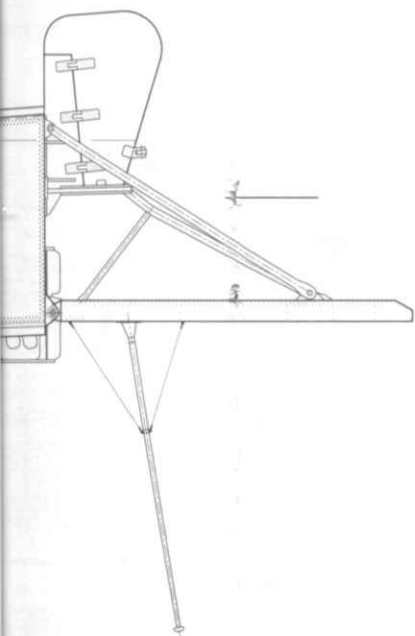
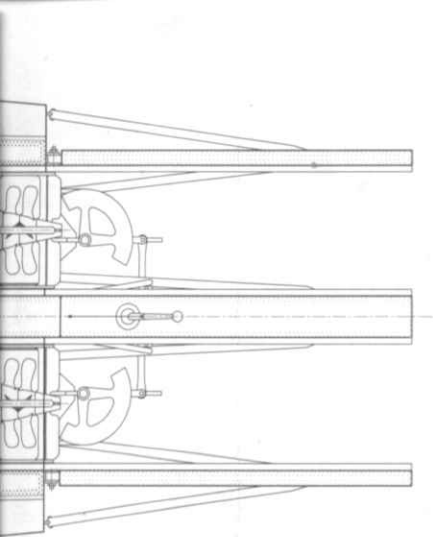
M



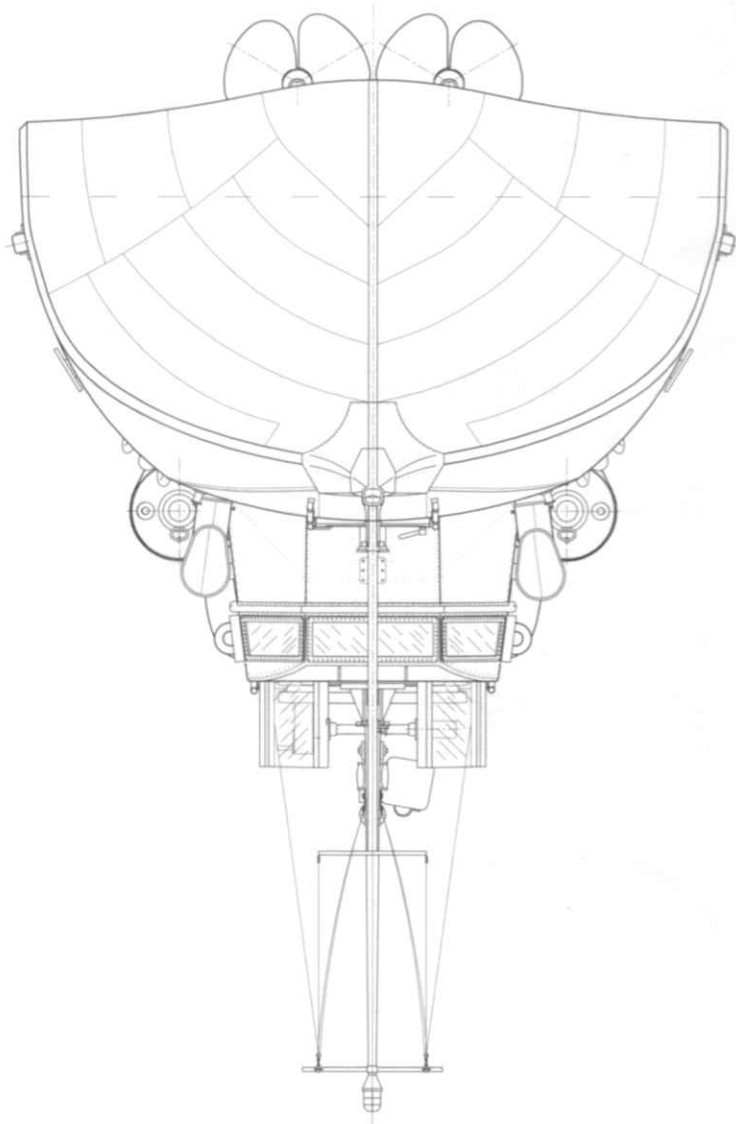
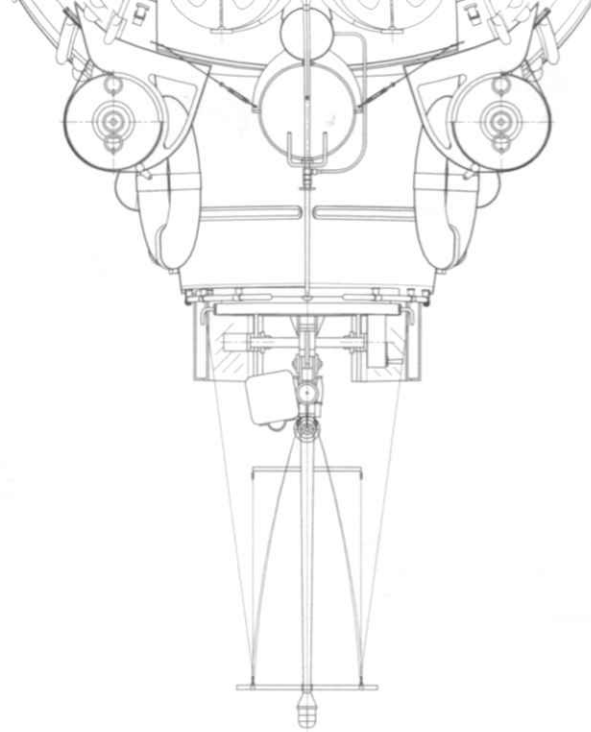
LINIE TEORETYCZNE

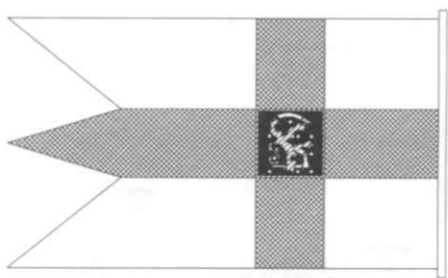
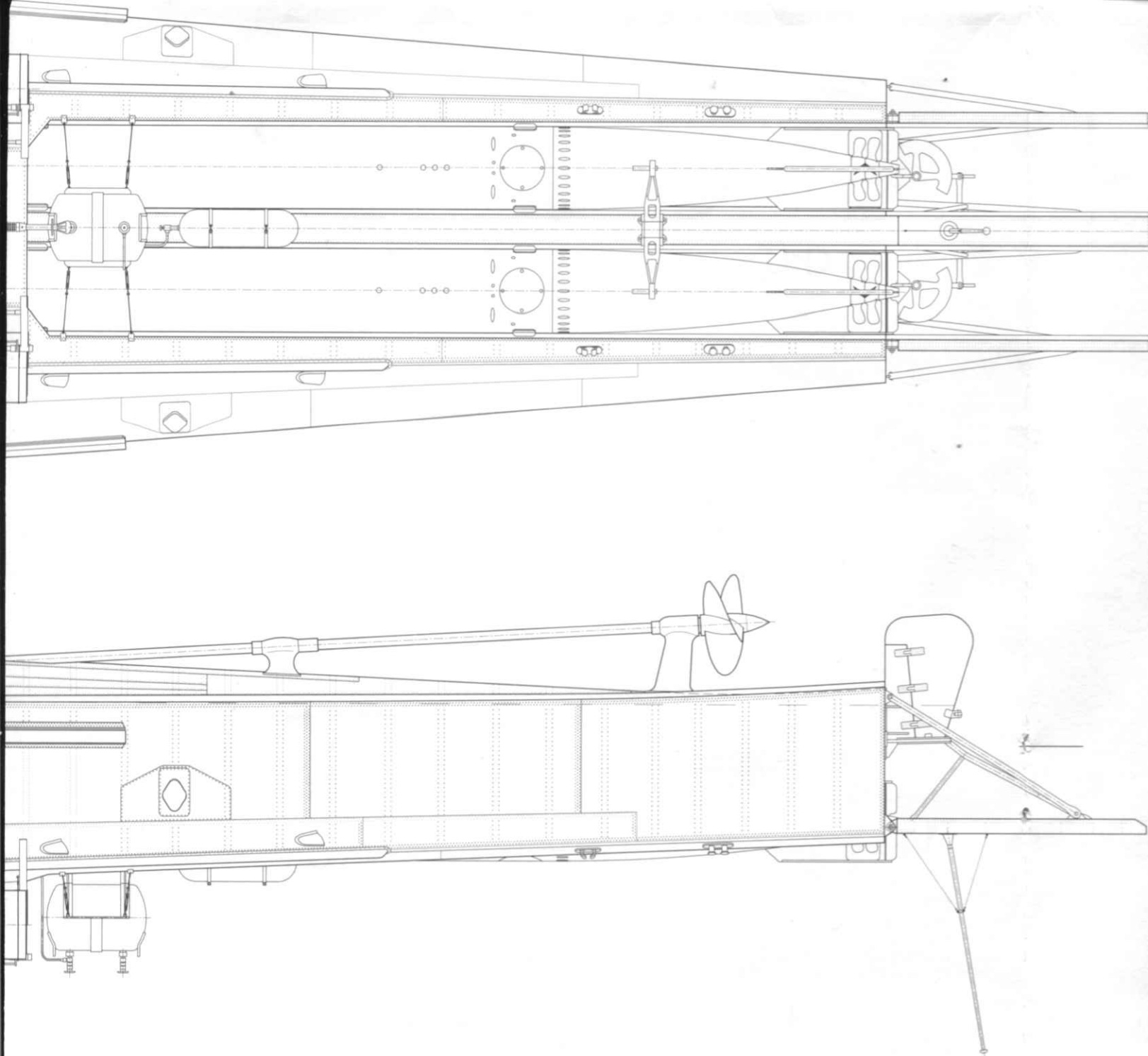
1:35





B



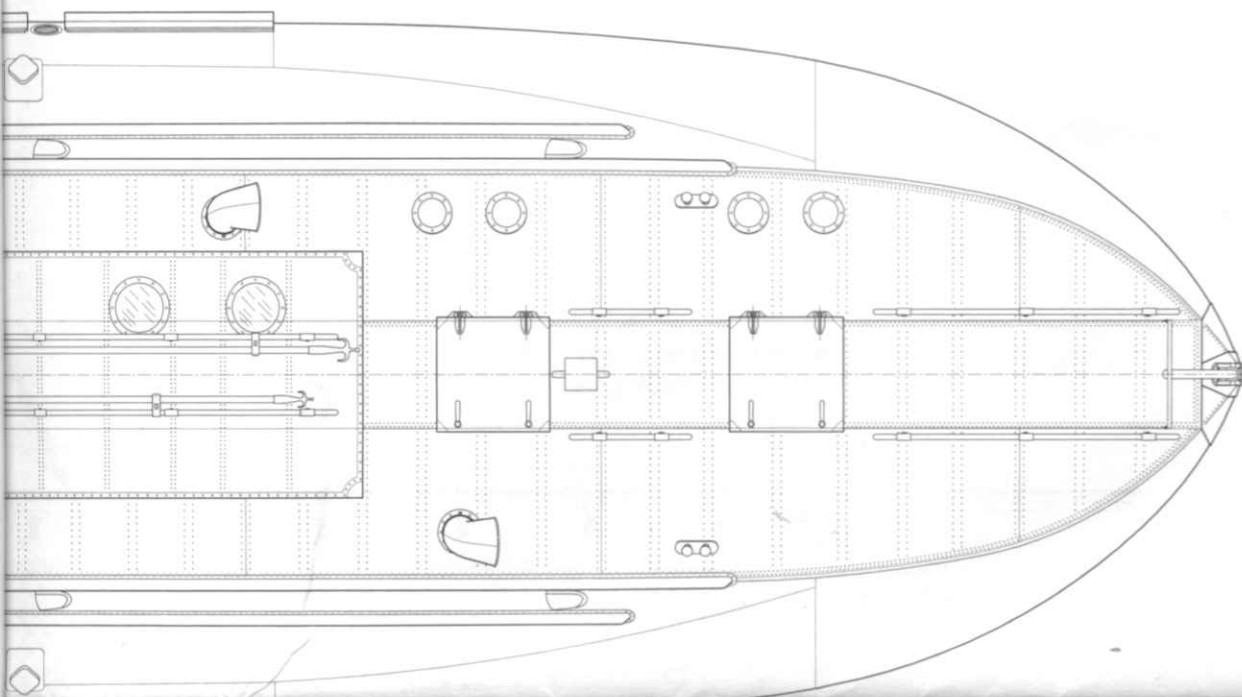
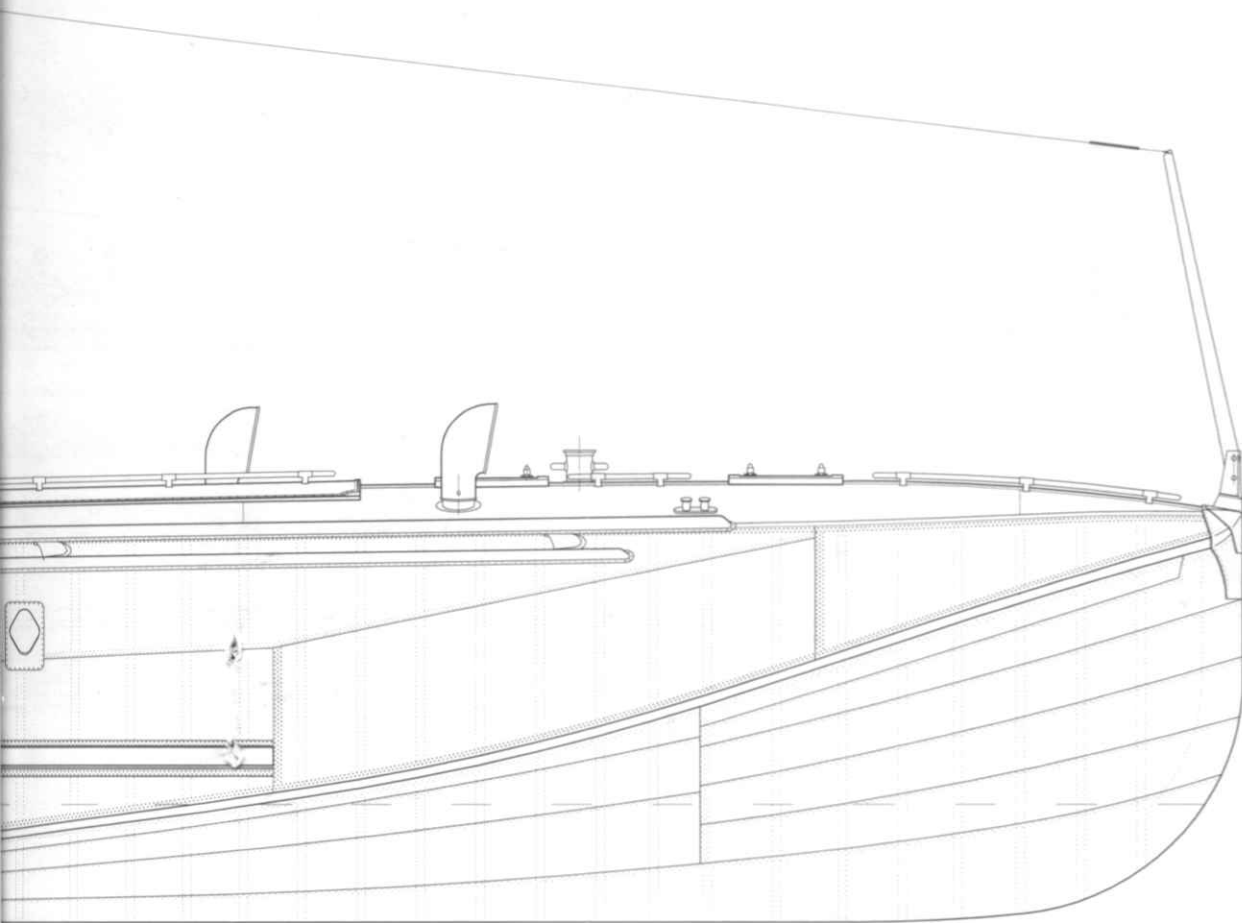


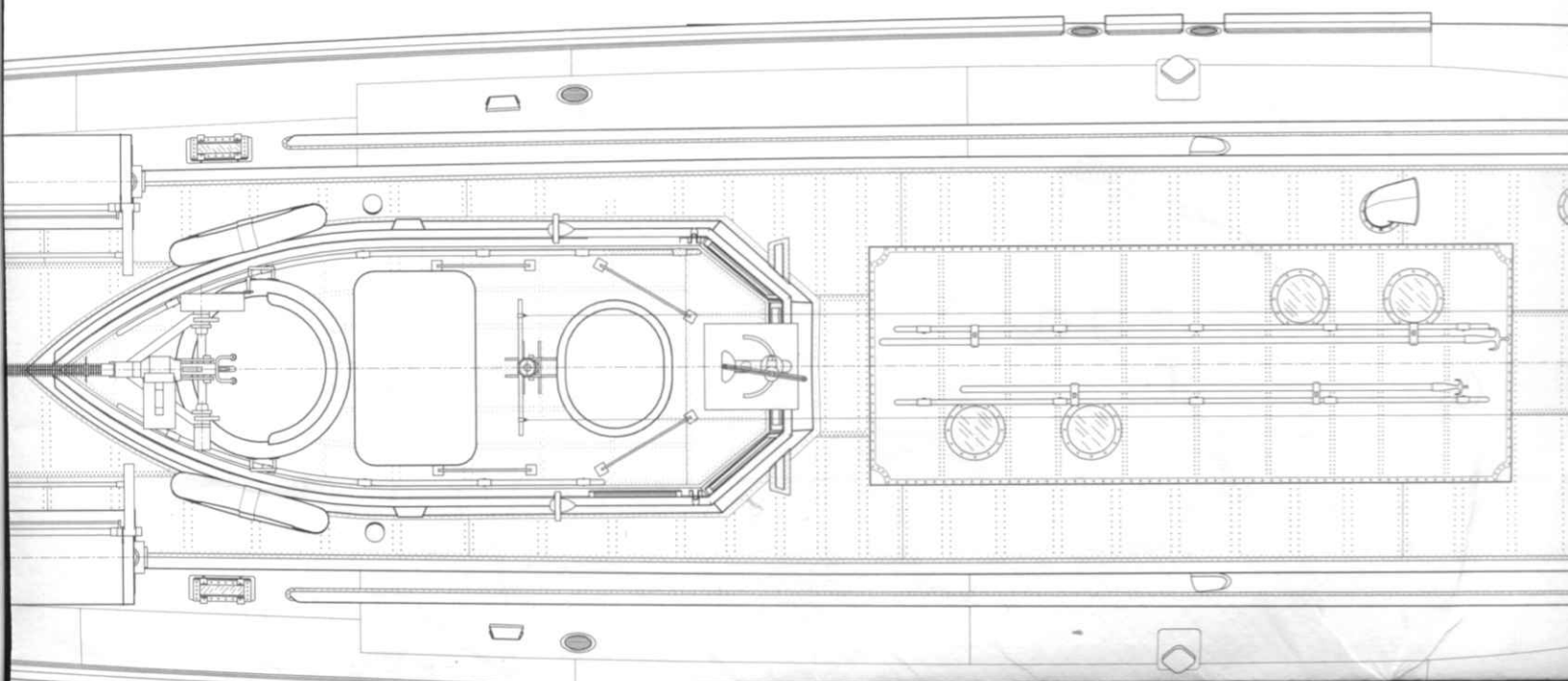
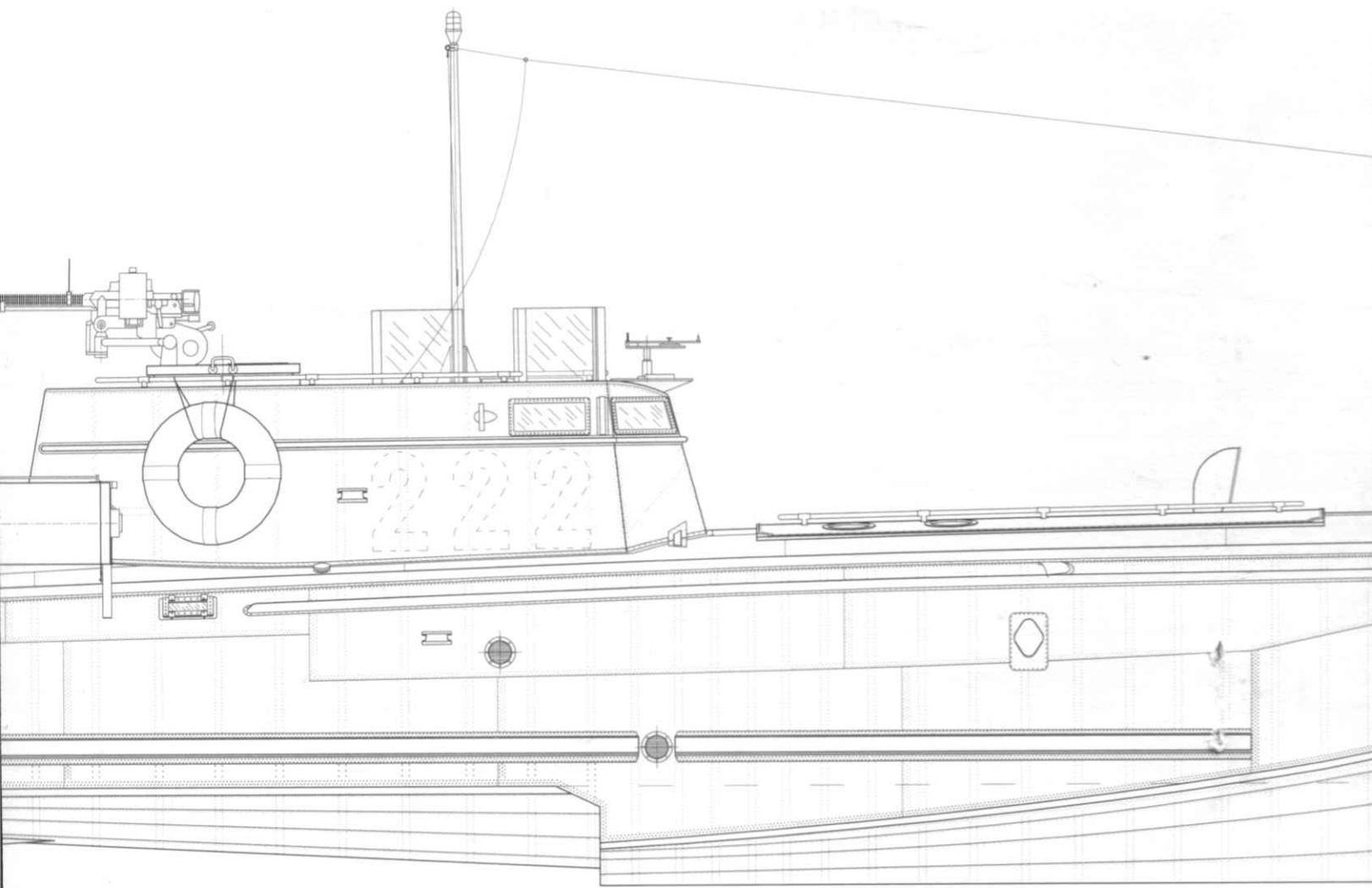
1:17,5

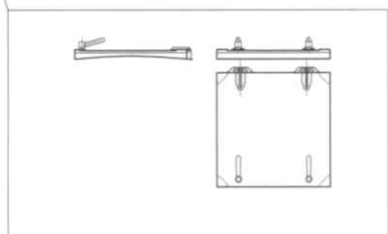
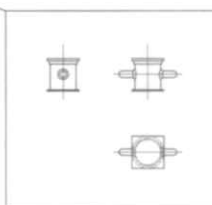
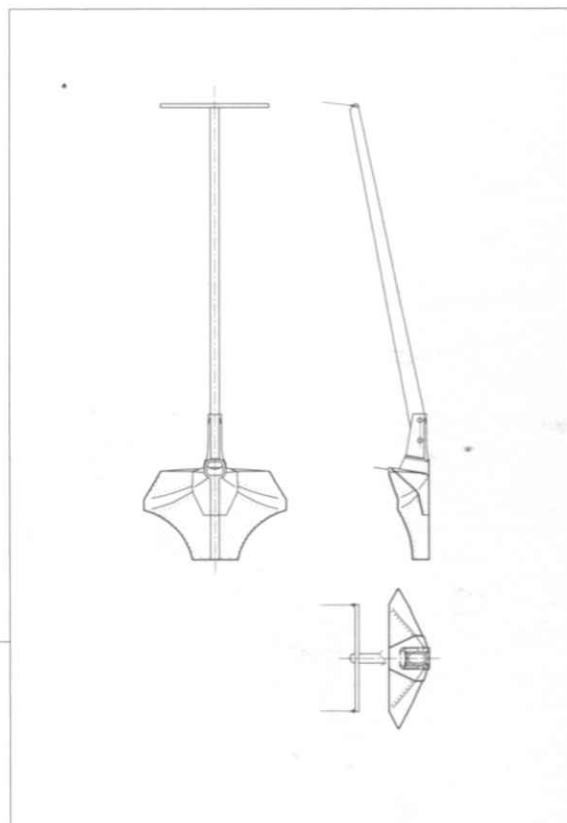
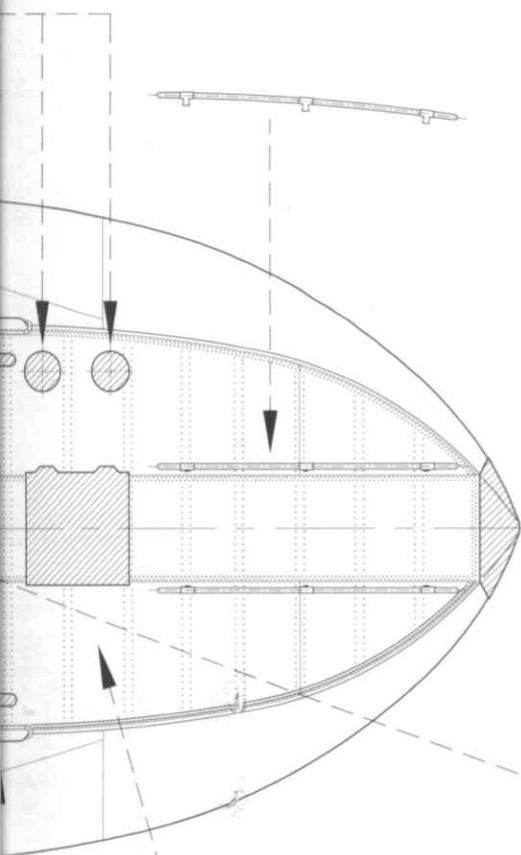
Bandera Suomen Merivoimat

Kolory dla bandery

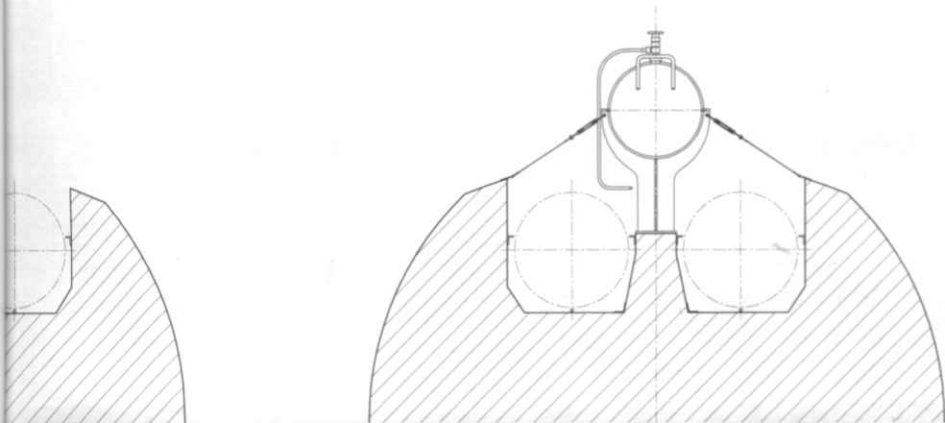
biały	
złoty	
czerwony	
niebieski	

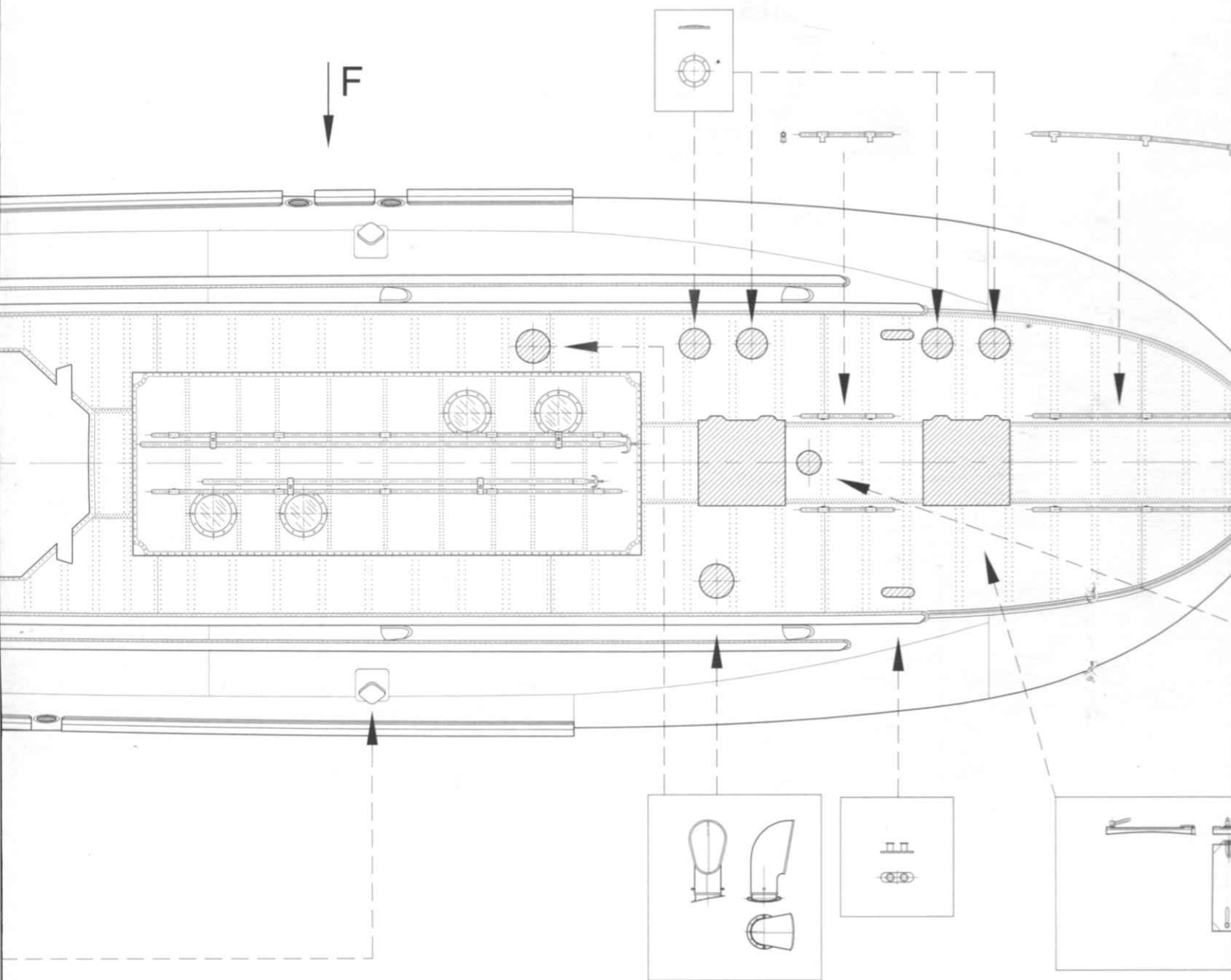




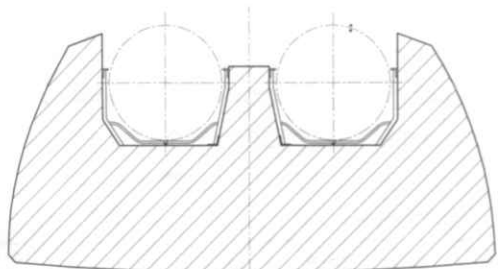


E-E

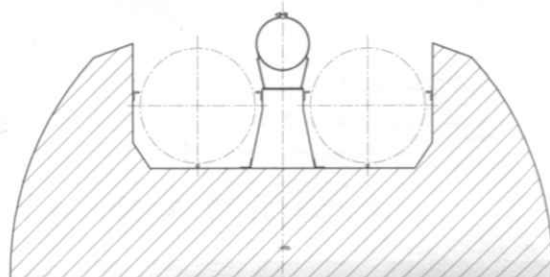


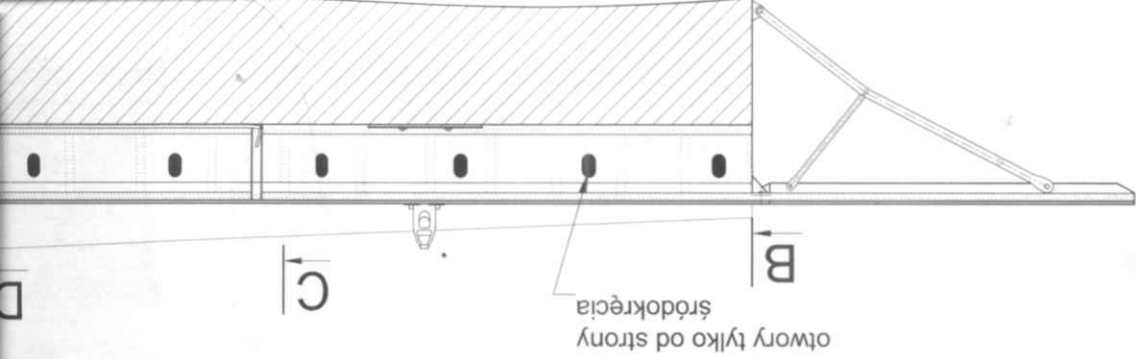


C-C

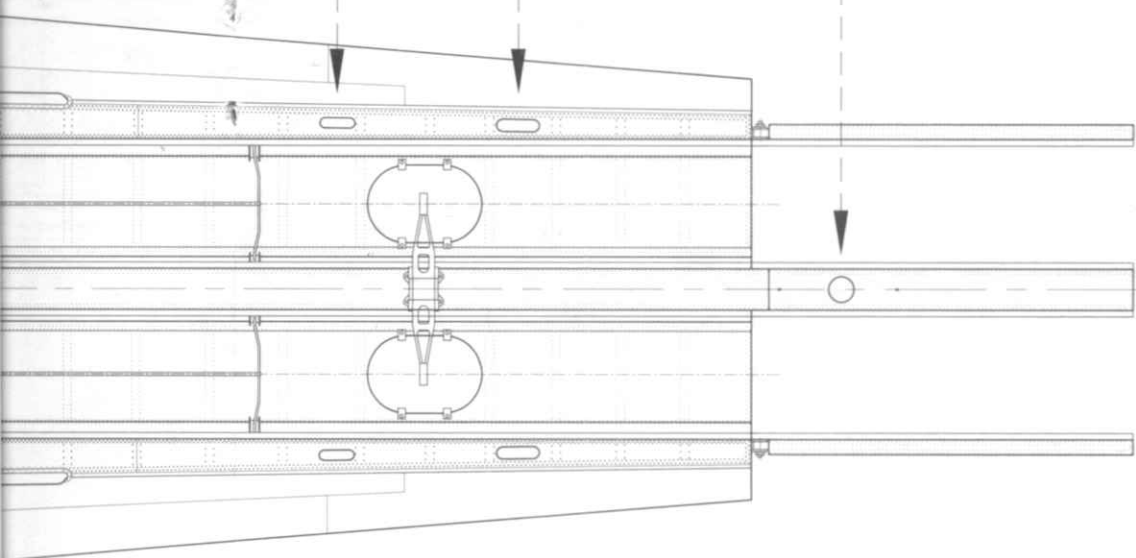
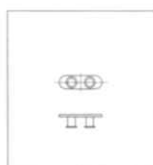


D-D



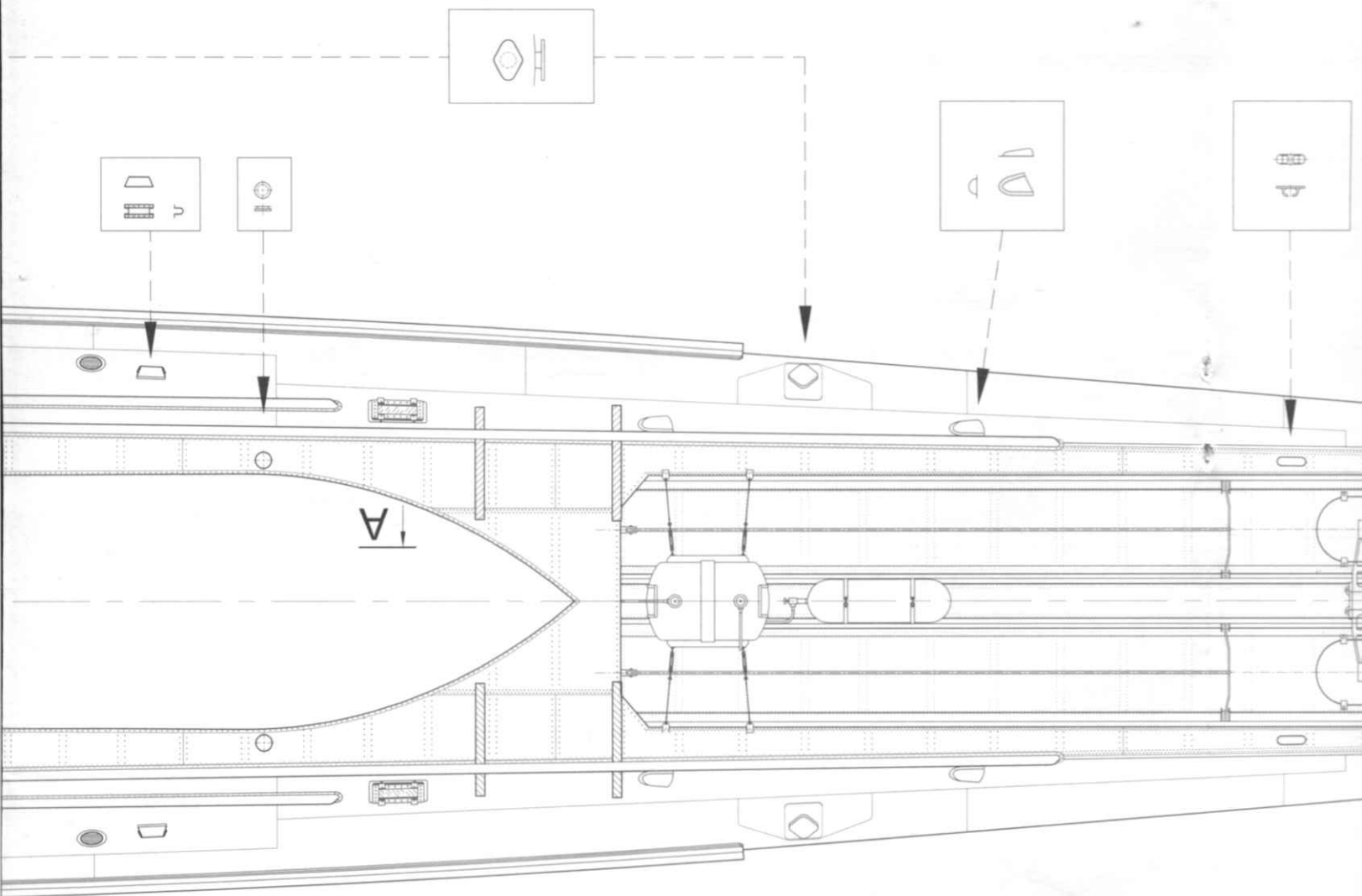


A-A



ROZMIESZCZENIE

ROZMIESZCZENIE ELEMENTÓW



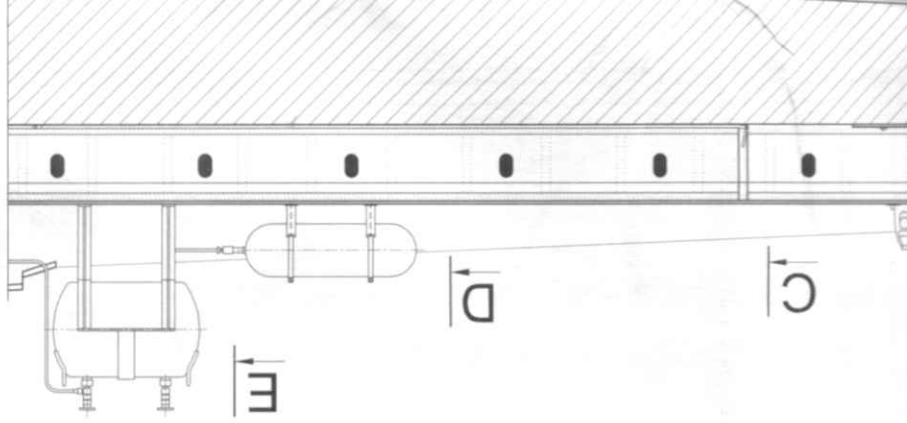
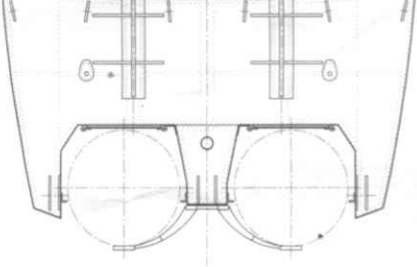
A-A

C

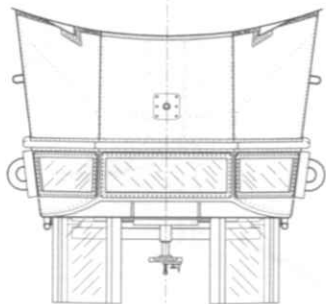
D

E

B-B

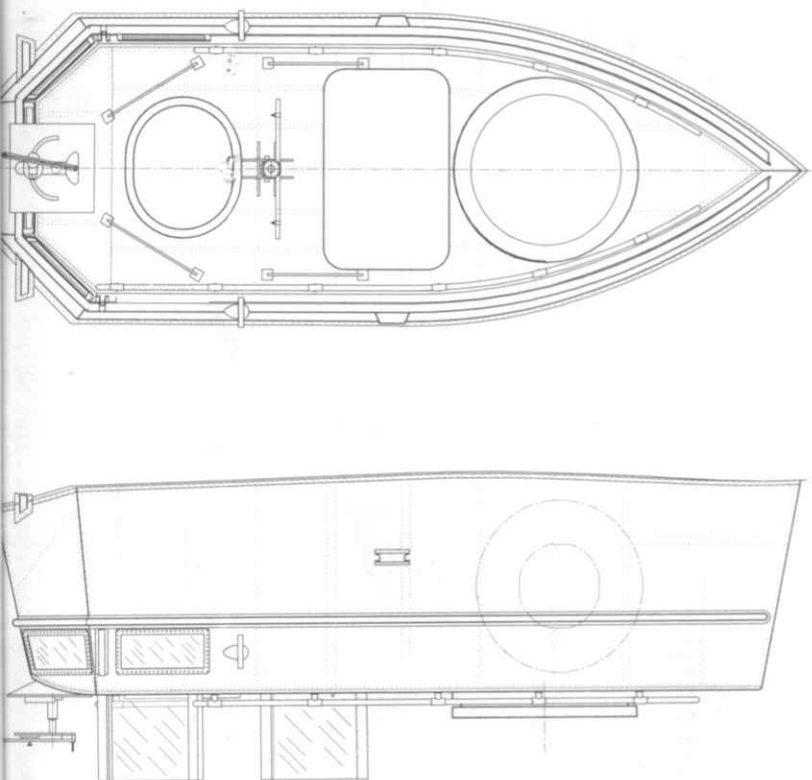


NADBUDÓWKA

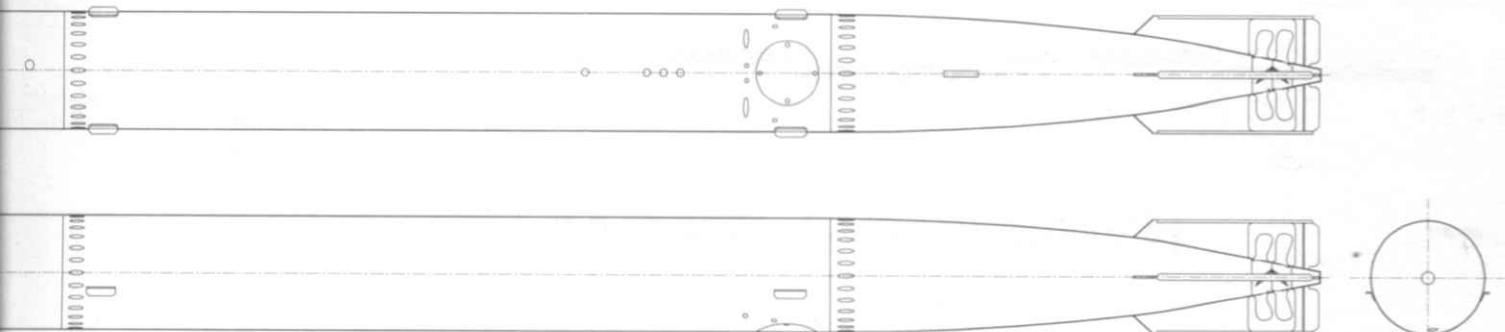


B

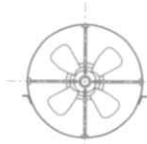
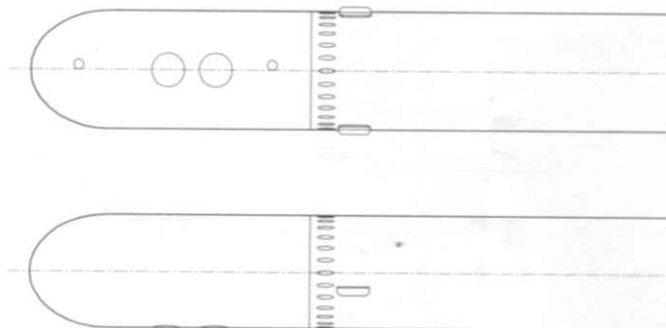
C



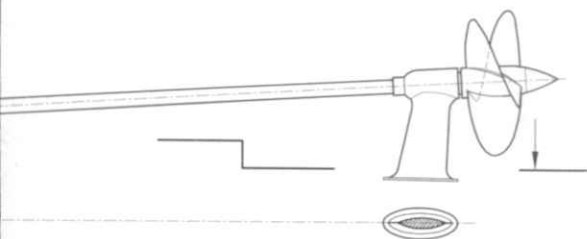
TORPEDA 533 mm



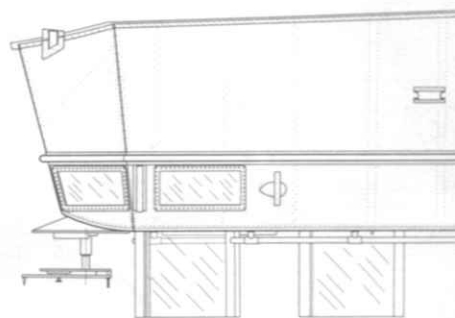
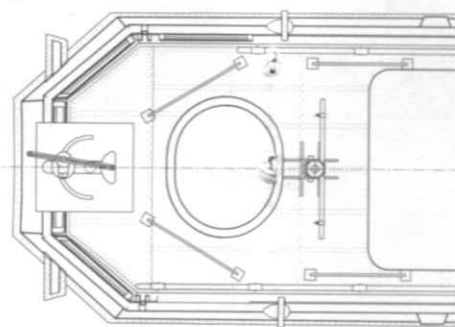
mm



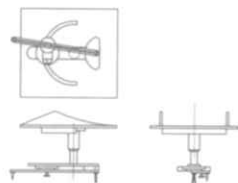
G



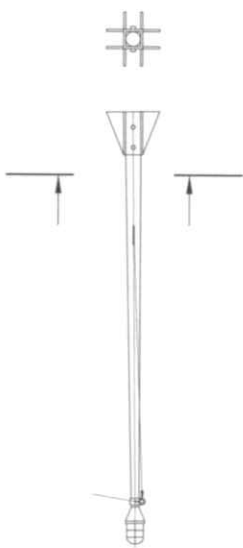
ŚRUBA
PRAW



CELOWNIK TORPEDOWY



MASZT

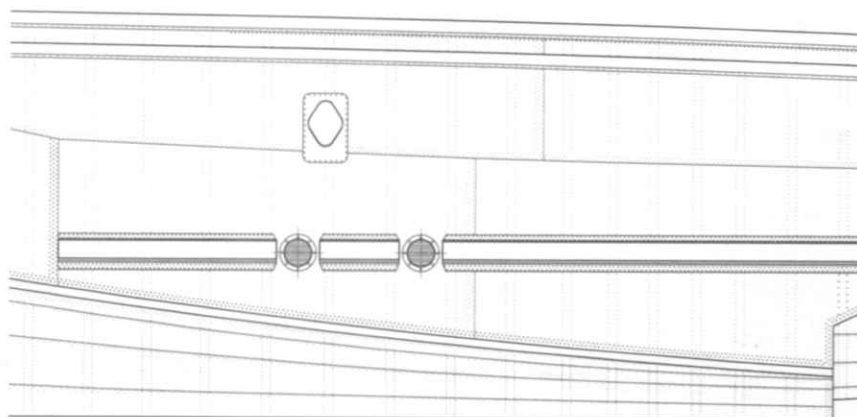


C

D

E

F



MODELARSTWO OKRĘTOWE

Nr 21 (2/2009)

www.modelarstwookretowe.pl



ERY



Fiński ścigacz torpedowy typu G-5
VIHURI

podz.
1:35

Rekonstrukcja i opracowanie:

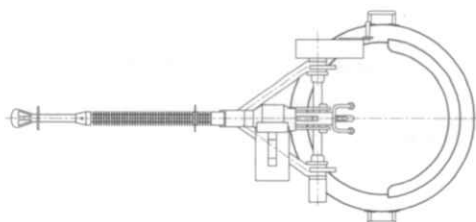
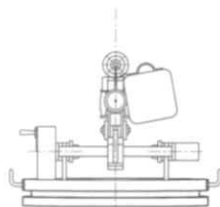
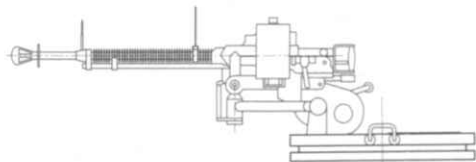
Waldemar Kaczmarczyk

data

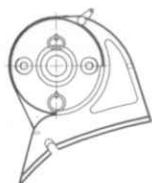
2009

ark.

2/2



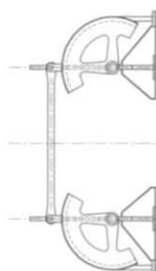
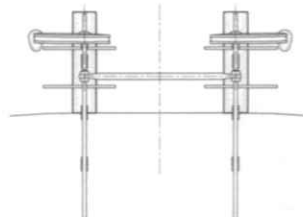
W.K.M. 12,7 mm



BOMBA GŁĘBINOWA
PRAWOBURTOWA



Z WAŁEM
OBUKOWE



STERY