

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych nr 22 (3/2009) Cena 20,90 zł (0% VAT)



ISSN 1895-2216



03

9771895221917

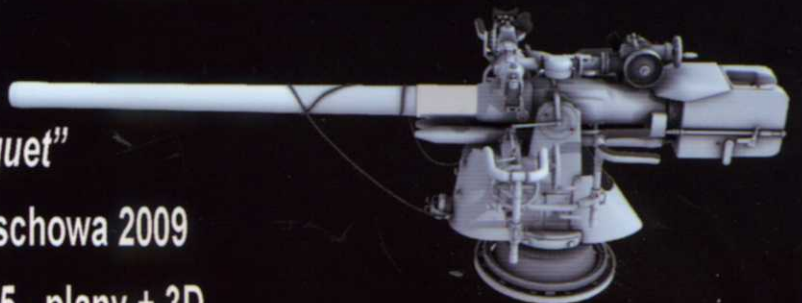
USS „TARAWA” LHA-1

Amerykański okręt desantowy

plany modelarskie
w skali 1:200

cz. 1

- Gdynia Harbor 1939 - diorama
- Francuski lekki krążownik „*Lamotte Picquet*”
- Mistrzostwa Polski klas „C” NAVIGA - Wschowa 2009
- Niemiecka armata morska 88 mm SK C/35 - plany + 3D





*Model galery z 1571 roku w skali 1:50 w wykonaniu J. Zhurba z Estonii.
Srebrny medal w klasie C-1 na Mistrzostwach Świata klas "C" NAVIGA w Jabloncu 2008.*

fot. Sylwester Grabarczyk



MODELE PLASTKOWE I ŻYWICZNE

Wprawdzie tzw. "sezon ogórkowy" przed nami, ale jak na razie nie ma co narzekać, bowiem nowości modelarskich także i w dziedzinie okrętów i statków jest sporo. Wspominaliśmy niedawno o nowym modelu pancernika USS "Arizona" z oferty



HOBBYBOSS w skali 1:350 oraz 1:700. Te modele już są także i na polskim rynku w zaskakująco wyjątkowo niskiej cenie. Model USS "Arizona" w 1:700 to 26 zł, model w 1:350 to wydatek rzędu 100 zł. Ceny naprawdę niesamowite, pytanie tylko co z jakością. Przy okazji, nowy model tego samego pancernika amerykańskiego w tej samej skali wydała firma

MIDSHIP MODELS z USA tyle tylko, że jest to model żywiczny z detalami metalowymi i blaszkami fototrawionymi. Niestety, jest to model drogi, ale tu o jakość raczej możemy za to być spokojni.



Firma **FUJIMI** podbija rynek modelarski coraz lepszymi modelami! Niedawno pojawiła się "Haruna" w skali 1:350, jako odpowiedź na "Kirishime" z AOSHIMA. Teraz kolej na nowości w

skali 1:700 i to bardzo zaskakujące. **FUJIMI** inwestuje w mniej znane i popularne, aczkolwiek niezmiernie interesujące modelarsko okręty, będące uzupełnieniem klasyki w Water Line Series. I tak pojawiły się aż dwa modele w skali 1:700 tego samego okrętu, japońskiego stawiacz min "Tsugaru", wg. stanu na 1941 i 1944 rok. Do tego bardzo podobna jednostka tej samej klasy "Okishima". Jednostki te są wprawdzie niewielkie, ale bardzo ciekawe konstrukcyjnie i z pewnością warte, by uzupełnić nimi kolekcję okrętów IJN.



Od dawna zapowiadana nowość **TRUMPETERA** w skali 1:700,



czyli model amerykańskiego pancernika USS "South Dakota" już nareszcie jest. Tym samym do lamusa odchodzi wysłużony i słaby model tego okrętu produkowany do tej pory przez **HASEGAWA**. **TRUMPETER** planuje

wydanie jeszcze modelu pancernika USS "Massachusetts" tego samego typu. Szkoda troszkę, że nie zaplanowano USS "Indiana" czy USS "Alabama", ale pozostaje mieć nadzieję, że z wymienionych zestawów da się przy niewielkich przeróbkach obydwie te modele wykonać. Wielbiciele skali 1:350 otrzymali dwie no-



wości z **TRUMPETERA**. Od dawna zapowiadany model krążownika liniowego HMS "Repulse" (ten okręt także w skali 1:700) oraz niemieckiego krążownika ciężkiego z II wojny światowej "Prinz Eugen" wg. stanu na 1945 rok. Swoją drogą ciekawe, dlaczego



zdecydowano się na model HMS "Repulse" w skali 1:700, skoro ten sam okręt prezentuje model **TAMIYA** także na 1941 rok. Czyżby oznaczało to bezpardonową walkę o rynek pomiędzy producentami mo-

deli z Chin, a Japończykami? Cóż, nam modelarzom pozostaje jedynie do rozstrzygnięcia kwestia, który z modeli okaże się po prostu lepszym produktem.

Wspomniany już wcześniej przy okazji modelu USS "Arizona" **MIDSHIP MODELS** wypuścił



kolejny zestaw żywiczny z modelem amerykańskiego ciężkiego krążownika USS "Pensacola", pierwszego krążownika "waszyngtońskiego" US Navy, którego dotąd brakuje w plastiku. Model w skali 1:700 i jak zawsze w przypadku **MIDSHIP MODELS** składa się z części żywicznych, metalowych oraz blaszki fototrawionej.

Niemiecka **H-P MODELS** wydała model brytyjskiego lotniskowca z okresu II wojny



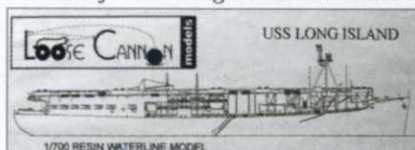
światowej, zatopionego na Morzu Śródziemnym HMS "Eagle" w skali 1:700. Brytyjskich lotniskowców w tej skali mamy jak na lekarstwo, szczególnie w plastiku, wobec czego cieszy pojawienie się każdego kolejnego okrętu tej klasy w H-P, choć ceny modeli z tej firmy niespecjalnie zachęcają do zakupów. Tym razem jednak cena idzie w parze z jakością, czego nie można było dotąd powiedzieć o wielu starszych modelach H-P. Po udanym HMS "Ark Royal" i HMS "Hermes", ten nowy model znakomicie uzupełnia kolekcję.

W skali 1:700 firma **NNT Models** wydała żywiczny model pchowego australijskiego krążownika lekkiego HMAS "Sydney", który znany jest z tego, iż w walce z niemieckim krążownikiem pomocniczym "Kormoran" pokonał go i sam zginął wraz z całą załogą. Okręt



ten należał do serii trzech jednostek tego typu zbudowanych w Wielkiej Brytanii i przekazanych Australii. Model z **NNT** prezentuje się znakomicie, pozostaje mieć nadzieję, że niebawem pojawią się bliźniaki: HMAS "Perth" i HMAS "Hobart".

Amerykańska firma **LOOSE CANNON** wydała model pierwszego amerykańskiego lotniskowca eskortowego z okresu II wojny światowej USS "Long Island". W skład zestawu wchodzi elementy



żywiczne oraz blaszki z częściami fototrawionymi, wśród których jest całe "odrutowanie" okrętu, czyli ogromna ilość wsporników, dźwigarów i elementów podtrzymujących pokład lotniczy. Modelik jest niewielki wymiarowo, ale bardzo ciekawy pod

względem konstrukcji.

Nasz rodzimy wytwórca modeli żywcich w skali 1:700 NIKO MODEL wydał bardzo interesującą nowość. Jest nią model



transportowca wojennego typu "Empire", obok "Liberty" najbardziej znanego typu wojennego transportowca przemierzającego w latach II wojny światowej Atlantyk.

Model ten jest zaprezentowany w wersji z katapultą i samolotem Hawker Hurricane na niej. CAM "Empire B" - tak brzmi pełna nazwa modelu. Z zestawu oczywiście można zbudować dowolną konkretną jednostkę tego typu, zarówno z katapultą, jak i bez niej. W zestawie znajdziemy elementy modelu z żywicy, a także arkusz z detalami fototrawionymi. Firma NIKO konsekwentnie realizuje linię amerykańskich starych pancerników. Po opisywanych w poprzednim numerze USS "Vermont" i USS "Louisiana", tym razem przyszła kolej na pancernik USS "Virginia" BB-13 w wersji i malowaniu z 1906 roku. W ten sposób powstaje w NIKO potężna kolekcja amerykańskich przedrednotów, a jest to temat dość szeroko pomijany przez innych wytwórców. Miejmy nadzieję, że doczekamy się kolejnych starych pancerników amerykańskich, w tym pierwszych drednotów US Navy.



MODELE KARTONOWE

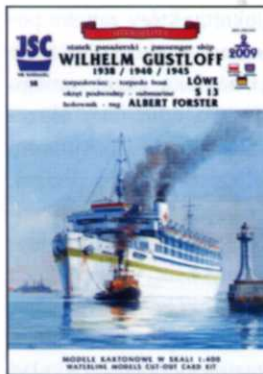
W modelarstwie kartonowym nadal nie dzieje się zbyt wiele, nie mniej jednak kilka wartych uwagi pozycji ukazało się w ostatnich tygodniach. Wydawnictwo MODELIK z Gryfina wydało niedawno dwa interesujące modele okrętów w skali 1:200. Pierwszym z nich jest model włoskiego krążownika z okresu II wojny światowej "San Giorgio". Autorem modelu jest Michał Glock, model wydano w formacie A3 i składa się z 9 arkuszy z częściami. Okręt bardzo ciekawy, wprawdzie model oddaje wygląd z lat II wojny światowej ale pamiętajmy, że jest to okręt zbudowany w latach I wojny światowej i pierwotnie posiadał cztery kominy. Drugą nowością MODELIKA jest model w skali 1:200 sławnego



ciężkiego krążownika amerykańskiego USS "San Francisco". Model ten w kamuflażu i konfiguracji z 1944 roku prezentuje się bardzo interesująco. Autorem opracowania jest Piotr Turański, znany z wielu opracowań kartonowych modeli okrętów US Navy.

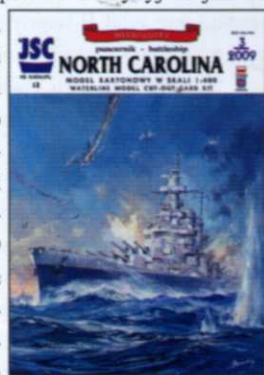
Całość składa się z 16 arkuszy z częściami, 6 stron z rysunkami montażowymi i 2 stron opisu, a wszystko w formacie A3. Model opiszemy dokładniej w następnym numerze "MO".

Wydawnictwo JSC wznowiło w nowych opracowaniach swoje dwa modele. Pierwszy z nich to model dużego i sławnego statku pasażerskiego "Wilhelm Gustloff", spoczywającego na dnie Bałtyku od 1945 roku. Sławnego z racji największej liczby ofiar, które zginęły wraz ze statkiem po jego zatopieniu. Model w skali 1:400 do linii wodnej opracowany został w sposób bardzo atrakcyjny dla modelarzy, bowiem w jednym zeszycie mamy do dyspozycji części po-



zwalające wykonać model w jednej z trzech wersji malowania: jako statek szpitalny, jako klasyczny statek pasażerski oraz jako statek ewakuacyjny, czyli w wersji, w której zatonął w styczniu 1945 roku. Całość modelu to aż 18 arkuszy formatu A4, a dodatkami uzupełniającymi są niewielkie modele okrętów "związanych" z feralną nocą i są to: modelik torpedowca niemieckiego "Löwe" (es-kortował "Gustloff"), holownika portowego "Albert Forster" i radzieckiego

okrętu podwodnego S-13, sprawcy zatopienia. Tradycyjnie jak do wielu ostatnich modeli także i do tego, znajduje się w ofercie JSC zestaw części ciętych laserowo. Drugi wznowiony (i opracowany komputerowo) model to amerykański pancernik USS "North Carolina" także oczywiście w skali 1:400 i w wersji waterline. Model prezentuje okręt wg. stanu z roku 1945. Tu mamy 9 arkuszy A4 z częściami i także dokupić możemy elementy wycięte laserem. Stare wydanie cieszyło się wielką popularnością w klasie C-7A na konkursach NAVIGA i przewiduję, że w przypadku nowego będzie podobnie.



Nie ustaje w ekspansji na polski rynek ukraiński DOM BUMAGI. Różnorodność podejmowanych tematów przez to wydawnictwo jest godna podziwu. Lada chwila pojawi się w sprzedaży długo oczekiwany model carskiej kanonierki "Koriejec" w skali 1:200. Wspólnie z opisywanym w tym numerze "Wariagiem" z GPM-u, będziemy mieli słynną parę okrętów wstawionych bohaterską walką w obronie portu Czempulo w 1904 roku. Wielkim przełomem będzie fakt, iż model "Koriejca" będziemy mogli wykonać pod żaglami (!), a więc będzie to bodaj jedyny w historii istnienia kartonowego modelarstwa model tej klasy okrętu, prezentującego dosłownie przełom epoki "żagla i pary". Dzięki ukraińskiemu wydawnictwu, kolejna "biała plama" w modelarstwie zostaje usunięta.



KSIĄŻKI I PUBLIKACJE

Interesującą nowością wydawniczą jest nowa publikacja wyd. SQUADRON SIGNAL. W nowej serii "US Navy Camouflage WW II" ukazał się pierwszy zeszyt poświęcony malowaniom niszczycieli amerykańskich z lat II wojny światowej. Omówiono nie tylko kamuflaż z serii Ms-31 i Ms 32 i wszelkie jej odmiany stosowane na niszczycielach floty, ale także na niszczycielach eskortowych US Navy, których jak wiadomo zbudowano setki w latach II wojny, a dla modelarzy kwestia właściwych malowań to odwieczny problem. Cieszy więc uruchomienie tej serii i wyjaśnienie wielu wątpliwości związanych z kolorami i układem schematów malowań dla tak licznej grupy okrętów.

Inną nowością z USA jest niewielka monografia starego pance-



monika US Navy USS "New York" BB-34 - okrętu, który zawsze pozostawał nieco w cieniu swojego słynnego bliźniaka zachowanego do dzisiejszego dnia jako okręt-muzeum, USS "Texas". Autorem monografii jest Harvey M. Beigel, który ma na koncie kilka innych podobnych monografii, w tym niedawno wydanych o pancernikach USS "Nevada" oraz USS "Oklahoma" i USS "Utah". Wewnątrz znajdziemy wiele interesujących fotografii z okresu służby okrętu w czasie obu wojen światowych, które pokazują odmienny wygląd pancernika od teoretycznie bliźniaczej jednostki USS "Texas", szczególnie z lat II wojny, kiedy obydwa okręty były zupełnie inaczej przebudowywane i modernizowane.

Nowością z serii "Ship Craft" jest znakomita pozycja poświęcona lotniskowcom amerykańskim typu "Essex" w latach II wojny światowej. Autorem jest Steve Backer, szef znanej internetowej witryny modelarskiej "Steel Navy". Tradycyjnie znajdziemy wewnątrz krótką historię okrętów tego typu, omówienie niemal wszystkich modeli "Essexów" jakie przez lata przewinęły się przez rynek modelarski, akcesoria, a także galerie zbudowanych modeli. Nie brakuje także rysunków i malowań. Słowem, jak zawsze w przypadku "Ship Craft" pozycja niemal obowiązkowa na półce modelarza okrętowego.

Na naszym rodzimym rynku wydawniczym pojawiła się ciekawa nowość z serii "Okręty Wojenne". Jest to kolejny numer specjalny, monografia niemieckich niszczycieli typu "Leberecht Maass". W publikacji roi się od znakomitej jakości zdjęć, w większości nie publikowanych dotąd, a jako aneks znajdziemy sześć planów generalnych omawianych jednostek. Do tego plansze barwne z malowaniami - słowem gratka dla modelarzy i pozycja obowiązkowa dla miłośników niszczycieli Kriegsmarine. Poza "Maassami", omówiono także kolejny typ niszczycieli "Karl Galster", który przez wielu zaliczany jest jeszcze do typu "Maass" w wersji ulepszonej. Tak więc wraz z wcześniej wydaną przez "Okręty Wojenne" monografią "Narvików", mamy teraz do dyspozycji komplet materiałów na temat wszystkich niszczycieli niemieckich z lat II wojny światowej.

Ukazał się 32 numer kwartalnika "Model Art" w wydaniu okrętowym z Japonii. Numer tym razem poświęcony jest krążownikom IJN "Tone" i "Chikuma" oraz okrętom-hybrydom, czyli tym, które przebudowywano na okręty częściowo lotnicze, a więc: "Mogami", "Ise" czy "Hyuga". Poza tematem wiodącym znajdziemy wiele relacji z budowy innych modeli, rysunki, grafiki, troszkę współczesności, słowem jak zawsze wiele ciekawego w "Model Art".

ESSEX CLASS AIRCRAFT CARRIERS OF THE SECOND WORLD WAR Steve Backer

Model Art

jednym z bardziej znanych okrętów z tamtego okresu, chętnie budowanym przez modelarzy-szkutników. HMS "Bounty" posiadała długość ok. 30 m. Stała się rozpoznawalna z powodu buntu załogi przeciwko okrutnemu w swoim postępowaniu kapitanowi Blighowi. Fregata ta posiadała słabe uzbrojenie: 4 większe i 10 mniejszych dział. Był to w pierwotnej wersji statek handlowy, który gruntownie przebudowano i zmodernizowano, a po zmianie takielunku stał się fregatą. W latach 60-tych ubiegłego wieku zbudowano kilka replik tej jednostki oraz nakręcono o niej film fabularny. Ostatnią repliką jest HMS "Bounty" z roku 1979 zbudowana w Nowej Zelandii.

Kilka firm produkuje modele tego słynnego żaglowca, zarówno z plastiku, jak i w postaci zestawów drewnianych. Firma AMATI świetnie i bardzo starannie przygotowała zestaw modelu tej fregaty w skali 1:60 (dł. modelu to 720 mm). Model przygotowano tak dokładnie, że wszelkie elementy drewniane czy metalowe nie potrzebują praktycznie dodatkowej obróbki pilnikiem czy papierem ściernym. Dołączone plany są bardzo czytelne i zrozumiałe dla każdego.

Drugą firmą jest włoska MAMOLI. U niej znajdziemy aż trzy zestawy modelu HMS "Bounty". W skali 1:135 (dł. 335 mm, wys. 260 mm) mamy drewniany model z



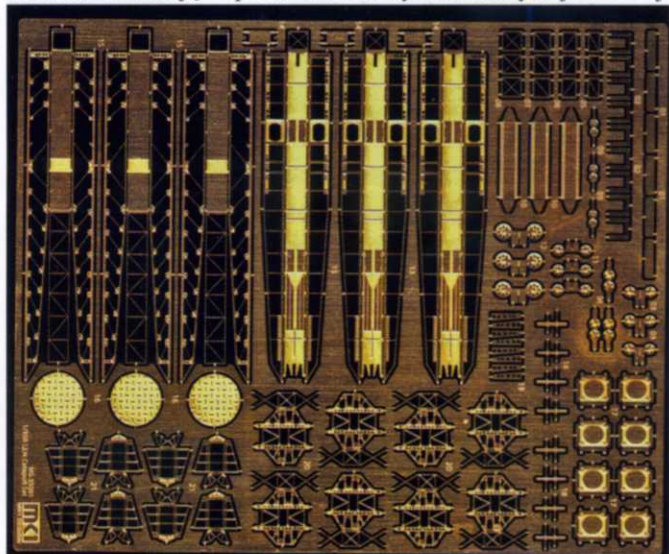
pełnym, wykonanym z klocka drewnianego kadłubem. Drugi model tego żaglowca jest w skali 1:64 (dł. 610 mm, wys. 465 mm) i jest to model wręgowy, zaliczany do modeli średniotrudnych. Spora ilość olinowania, bloczków, czy jufersów wymaga dokładności w wykonaniu i sporego nakładu pracy. Trzeci model tej firmy jest w skali 1:100 (dł. 448 mm i wys. 378 mm).

Model HMS "Bounty" ma też w swojej ofercie hiszpańska firma ARTE-SANIA LATINA. Opracowany w skali 1:48 jest sporych wymiarów (dł. 980 mm i wys. 763 mm). Nieco mniejszy model w skali 1:60 proponuje z kolei firma SERGAL.

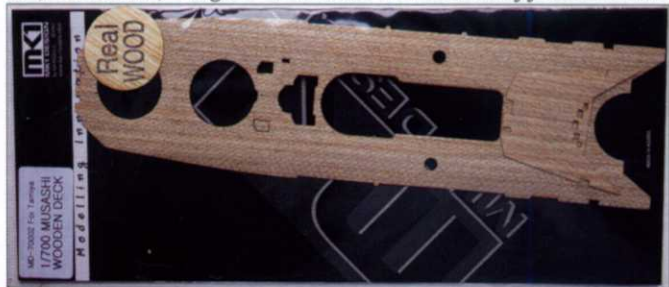
HMS "Bounty" to okręt o zwartej, klasycznej bryle kadłuba i jeszcze długo będzie się podobał ludziom budującym modele jednostek żaglowych. Widzimy jak bardzo popularny jest teraz i myślę, że jego atrakcyjność jeszcze długo nie zmaleje. Mamy nadzieję, że zachęciliśmy modelarzy do budowy modelu HMS "Bounty" i pomogliśmy wybrać konkretny model z bogatej oferty.

AKCESORIA
Pojawiła się na rynku jakiś czas temu nowa koreańska firma

MK 1 DESIGN. Oferty zbyt wielkiej nie ma, w Polsce nie ma też dystrybutora, ale ponieważ od czasu do czasu na serwisach aukcyjnych pojawiają się jej produkty, to warto co nie co o nich wspomnieć. Firma produkuje uniwersalne zestawy blach, jak na razie tylko do okrętów japońskich w skali 1/350 i 1/700. W moje ręce trafił zestaw japońskich katapult spotykanych na większości ciężkich jednostek. Porównując z produktami znanych i uznanych już firm tj.



LION ROAR czy VOYAGER trzeba przyznać, że może lepiej z jakością nie jest, ale na pewno nie gorzej. Miałem też okazję zapoznać się z tym samym zestawem ale w skali 1/700 i tym razem uznałem, że ja raczej bym się już nie podjął złożenia tego zestawu. Po prostu grubość elementów momentami zaczyna już przypominać pajęczę sieć. Czy większość modelarzy by sobie z tym poradziła? Nie wiem. Ale z tego powodu sugerowałbym się zastanowić, czy aby na pewno to dobry sposób na wydanie naszych pieniędzy. Zdecydowanie ciekawiej przedstawia się druga część oferty MK 1 DESIGN. Otóż są to laserowo wycinane pokłady do na razie tylko kilku jednostek: "Mikasa", "Yamato" i "Bismarck" w 1/350 oraz "Yamato", "Musashi", "Nagato" i "Mutsu" w 1/700. Tutaj jednoznacznie



należy przyznać, że zarówno pomysł jak i wykonanie to "strzał w dziesiątkę". Pokłady są wykonane z bardzo cienkiego fornirowanego folią, a deski na nich nacięte delikatnie promieniem lasera. Wygląda to rewelacyjnie, jest banalnie proste w montażu i właściwie nic tylko czekać na poszerzenie oferty. Niestety, cena jaką trzeba zapłacić za takowy pokład oscyluje w granicach prawie ceny modelu lub niewiele mniej. Jednak jeśli budujemy dwa, trzy modele rocznie to myślę, że naprawdę warto. Tym bardziej, że jak na razie konkurencji nie ma, choć jak znam życie to któraś z chińskich firm na pewno takową stworzy. Czy MK 1 DESIGN przyjmie się wśród polskich modelarzy, tak jak przyjęli się niektórzy chińscy producenci akcesoriów? Co do zestawów fototrawionych myślę, że niekoniecznie, ale już drewniane pokłady na pewno tak. Szkoda tylko, że na razie niedostępne w Polsce. Jednak od czego są dalekowschodnie sklepy wysyłkowe?

Nasza rodzima legnicka firma **NIKO MODEL** poszerza właśnie zakres oferowanych zestawów uzbrojenia w skali 1/700. Trzy nowe zestawy to: amerykańskie podwójne trzycalówki przeciwlotnicze używane m. in. na ostatnich budowanych w czasie wojny krążownikach typów "Des Moines" i "Worcester", brytyjskie potrójne działa kal. 102 mm używane m. in. na HMS "Repulse" oraz bardzo popularne japońskie przeciwlotnicze podwójne działa kal. 127 mm. Jak zwykle działka te biją na głowę to, co dostajemy z plastikowymi modelami w zestawie. Jakość dokładnie taka, do jakiej przyzwyczailo nas już NIKO. Delikatne odlewy z jasnej żywicy, niewiele do czyszczenia, bezpieczne opakowanie i wymagana tylko pewna ręka i dobre oko przy montażu. Ale akurat te zestawy do mikroskopijnych nie należą więc i problemów być nie powinno. Szkoda tylko, że dobór tematów jest nieco dziwny. O ile japońskie 127 mm zastosujemy w wielu, wielu modelach, o tyle podwójne trzycalówki L/50 za często nie występowały, podobnie jak potrójna wieża brytyjskich "stodwójek" (poza HMS "Repulse", HMS "Renown" przed przebudową czy HMS "Courageous"). Zdecydowanie najlepszym trafieniem w temat jest zestaw 7023J, bo japońska flota u nas popularna, modeli bardzo dużo, a i działek tych na nich masa. Dwa pozostałe zestawy tak wielu nabywców pewnie nie znajdą, ale na pewno są to jedyne takie zestawy na rynku. Ale chwała za jakość i rozwijanie oferty.

Na sam koniec zostawiliśmy odwieczny problem łańcuchów kotwicznych. Podziwiam osoby dłubiące je "z ręki". Ja jestem na to za leniwy i dlatego bardzo ucieszył mnie fakt, iż gotowe łańcuchy



oferuje firma **RB MODEL** ze Zbąszynia. Oczywiście nie są one przypisane do konkretnych skal, bo wszak rozmiar "oka" zależy od wielkości jednostki. RB MODEL oferuje następujące rozmiary [mm]: 1,35 x 1,65, 1,3 x 1,75, 1,9 x 2,6, 2,6 x 3,8 oraz 3,7 x 5,6. Tak na moje oko, to spokojnie dobierzemy wśród nich konkretny, poszukiwany łańcuch od skali 1/700 do 1/200 i od niszczyciela do pancernika. Łańcuchy są ładne, ich przekroje okrągłe (w odróżnieniu od jubilerskich, często płaskich). Cena 3 - 4 zł za metr jest śmiesznie niska. Niestety, nadal nie mamy poprzeczek, ale jak ktoś się uprze, to doklei je sam. Mam jednak nadzieję, że producent "pójdzie za ciosem" i poprzeczki pojawią się, chociażby w tych największych.

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



Amerykański ciężki krążownik USS „SAN FRANCISCO”

modele plastikowe
w skali 1:350
firmy TRUMPETER

Wśród jednostek uczestniczących w II wojnie światowej na morzu są takie, które znamy z udziału w wielu bitwach tj. USS „Enterprise”, HMS „Warspite”, czy „Zuikaku”, jak i takie, które

kojarzą nam się tylko z jedną jedyną bitwą, mimo iż były aktywne przez cały okres wojny. Właśnie takim okrętem był amerykański ciężki krążownik USS „San Francisco”. Jednostka ta należała do siedmio okrętowego typu „New Orleans”. Jeśli ktoś wspomina wojnę na Pacyfiku, to oczywiście w trakcie dyskusji padnie nazwa - Guadalcanal, a po chwili nasuwa się na myśl noc z 12 / 13 listopada 1942 r., zwana także „nocą długich lanc” oraz zaciekle bitwa jaka wywiązała się pomiędzy japońskimi siłami morskimi, mającymi za zadanie zbombardowanie lotniska Henderson, a amerykańskimi jednostkami usiłującymi temu zapobiec. Dla przypomnienia, była to bitwa w której przewaga sił należała do strony japońskiej ale szczupłe siły US Navy odparły zagrożenie, nie dopuszczając do zniszczenia lotniska na wyspie Guadalcanal. Jednym z kluczowych momentów tej niezwyklej nocy, była wymiana ognia pomiędzy japońskim pancernikiem „Hiei”, a krążownikiem USS „San Francisco”. Dodajmy, że okręty walczyły na bardzo bliskim dystansie, w zasadzie w zasięgu ognia karabinowego. Bohaterska walka słabszego okrętu oraz jego dzielnej załogi jest powodem do dumy dla całej US Navy i stanowi przykład, że nie zawsze większy przeciwnik niejako z przydziału musi pokonać słabszego.

TRUMPETER od początku swojej działalności nie boi się tematów nowych, wcześniej wręcz „nie dotykanych” przez innych producentów i zdążyliśmy się już przyzwyczaić do coraz to nowych modelarskich tytułów. Także i tym razem mamy do czynienia z tematem nowym, mało tego firma postanowiła wypuścić dwie wersje tego samego okrętu. Co niewątpliwie cieszy, tym bardziej, że to okręt znany i lubiany. Nieco wcześniej w mniejszej skali TRUMPETER zaprezentował, bądź zapowiedział nam prawie całą rodzinę „New Orleans”. O ile w skali 1:700 mieliśmy kilka skromnych prób w tym temacie dokonanych przez firmy: COMBRIG, nasz polski NIKO (właśnie USS „San Francisco”) i WSW, o tyle w 350-tce jedynie USS „Quincy” był wytwarzany przez firmę CLASSIC WARSHIPS, a następnie przez YANKEE MODELWORKS, ale jako zestaw żywiczny. Bardzo drogi zestaw dodajmy.

Co w pudełkach? Kadłub składa się z dwóch części: nawodnej w kolorze jasnoszarym oraz podwodnej w kolorze czerwonym. Oprócz tego dodano część wodnicy na poziomie linii wodnej, to dla tych modelarzy, którzy zechcą zbudować model w wersji *waterline*. Jest to wręcz typowy podział wypracowany i stosowany przez TRUMPETERA. W obu przypadkach są to identyczne elementy. O ile nie ma zastrzeżeń co do kształtu kadłuba, może poza zbyt obłą rufą, to można mieć wątpliwości do jakości odlania przewłok i kluz, które

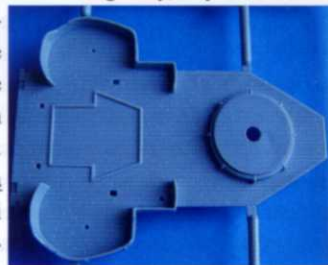


są za duże, a na dodatek należy je rozwinąć oraz części chroniących śruby napędowe. Mam na myśli osłony znajdujące się na burtach na wysokości owych śrub, które są po prostu przeskalowane. Te części

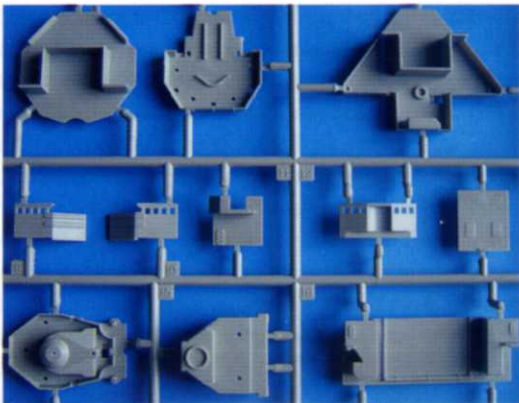
niewątpliwie należy od razu zastąpić elementami fototrawionymi.

Pokłady wykonano bardzo starannie. Podziału dokonano w bardzo przemyślany sposób na dwie części, będące odzwierciedleniem oryginalnego podziału kadłuba, czyli na część pokładu górnego biegnącego od dziobu aż do śródkręcia oraz część pokładu głównego ciągnącego się od śródkręcia do rufy. Deskowanie jest delikatne, oprócz tego na pokładach znajduje się wiele drobnych części należących do wyposażenia pokładowego. Patrząc od dziobu, który nie jest deskowany, na początek mamy kilka rodzajów pachołów cumowniczych oraz dwie kluzy (nierozwiercone) wraz z odlanymi łańcuchami kotwicznymi (zbyt płaskie) i częściami wind kotwicznych. W wersji na 1944 rok tuż przed kluzami znajdują się dwa stanowiska dla Oerlikonów, o czym świadczą odlane wraz z pokładem osłony dla załogi. W tym momencie dochodzimy do początku deskowania pokładu oraz barbety pierwszej wieży artylerii głównej. Wieżę możemy wykonać jako obracaną, należy jednak pamiętać o tym przed przyklejeniem pokładu do kadłuba. Następnie mamy zaznaczony otwór na mocowanie barbety wieży nr 2 oraz zaznaczony kształt dziobowej nadbudówki. Co ciekawe, to odznaczenie kształtu wykonano na dwa sposoby: w modelu na 1942 rok jest tu odlane wyraźne podniesienie poziomu pokładu po obrysie nadbudówki, natomiast w wersji późniejszej jedynie naniesiono niewielkie ranty odpowiadające przebiegowi ścian nadbudówki. Tuż za nią natrafiamy na elementy oznaczające miejsca przyklejenia kominów, pomostów reflektorów oraz innych drobnych elementów, a także miejsca montowania dział artylerii pomocniczej wraz z odlanymi osłonami. Tu różnice w wersjach są bardzo wyraźne. W obu modelach ten element pokładu kończy się tuż za trzecią parą stanowisk dział 127 mm. Część pokładu głównego zaczyna się w miejscu uskołu kadłuba. Na pokładach zaznaczono miejsca mocowania nadbudówek oraz katapult, a w rufowej części barbetę rufowej wieży artylerii głównej, zaś na ostatnim odcinku kilka włazów oraz dwa stanowiska artylerii p-lot 28 mm (dla wersji 1942) oraz 40 mm (dla wersji 1944).

Kolejne elementy to nadbudówki. W zasadzie każdy poziom nadbudówki ma podobny podział technologiczny, czyli osobne są części pionowe i poziome (pokłady). Może trochę dziwić takie rozdrobnienie elementów ale nie powinno to stworzyć większych problemów podczas montażu. Pokłady tam gdzie powinno są deskowane, jedynie wątpliwości budzi najwyższy poziom nadbu-



dówki w miejscach, gdzie znajdowały się podstawy działek kal. 28 mm, znajdujemy dziwnie kratkowane pola, zamiast ryflowanej, bądź w inny sposób odwzorowa-



nej blachy. Co ciekawe, producent postanowił pójść na rękę modelarzom i np. takie części jak schodnie, które z reguły są bardzo toporne, bo ciężko je poprawnie odwzorować w plastiku, zostały odlane jako osobne elementy. Świetnie, bo z pewnością znajdzie się wiele osób chcących wykonać te elementy z zestawów fototrawionych i już na wstępie unika się żmudnego odcinania schodni od ścian nadbudówek. Oczywiście w wersji z 1944 roku główna nadbudówka różni się bardzo w wyglądzie. Sam podział technologiczny oraz jakość elementów jest podobna jak we wcześniejszej wersji.

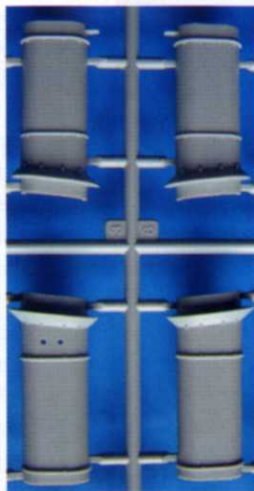
Spora rufowa nadbudówka wygląda podobnie w budowie jak dziobowa. Ma też podobny podział technologiczny. Jedynie można mieć zastrzeżenia, że producent nie uszczęśliwił nas oddzielnymi



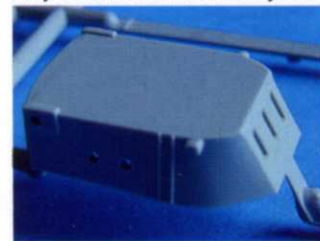
drzwiami do hangaru. W wersji późniejszej wymieniono drzwi hangaru na składane pionowo do burt lecz w modelu popełniono "czeski"

błąd i dalej pozostawiono drzwi składane horyzontalnie, czy też imitujące swoistą roletę.

Kolejnymi elementami sylwetki tego okrętu były dwa smukłe komin. W modelach podzielone je na dwie połówki, każdy z osobnymi elementami tj. rury parowe, pontony czy górne części osłaniające wyloty kominów. Pomiędzy kominami znajdowała się dosyć duża platforma reflektorów, posiadająca dwa poziomy mosty. W oryginale była to konstrukcja kratownicowa, w modelach jest to jedynie odznaczone na płycie plastikowej. W tej skali raczej powinien producent pokusić się już o wykonanie konstrukcji ażurowej. A tak to z pewnością wielu sięgnie po odpowiedni zestaw fototrawiony, o ile taki się ukaże. W wersji późniejszej również ten element występuje w nieco zmodyfikowanej formie, bardziej zabudowanej, przez co sprawia wrażenie zupełnie nowej nadbudówki.



Artyleria główna jak powszechnie wiadomo stanowi esencję okrętów wojennych z tamtego okresu. TRUMPETER postarał się o maksymalnie wierne odwzorowanie wież. Wygląd nie budzi większych zastrzeżeń. Niestety nie mamy wyboru pod względem luf i mamy tylko wersje razem z pokrowcami (notabene bardzo ładnymi) więc odpada wykonanie pełnej mechanizacji artylerii. Artyleria pomocnicza, czyli działa 127 mm były ustawione na pojedynczych, nieosłoniętych podstawach. Tutaj



mamy tylko wersje razem z pokrowcami (notabene bardzo ładnymi) więc odpada wykonanie pełnej mechanizacji artylerii. Artyleria pomocnicza, czyli działa 127 mm były ustawione na pojedynczych, nieosłoniętych podstawach. Tutaj

producent miał pole do popisu, z czego nie skorzystał. Wyglądają one po prostu jak przeskalowane z 700-tki. Artyleria przeciwlotnicza została wykonana również poniżej poziomu, na jaki mógłby się wspiąć TRUMPETER, ot tak jak zwykle bez fajerwerków licząc zapewne, że i tak wszyscy wymieniają je na elementy fototrawione bądź żywiczne.

Pozostałe elementy jak np. dźwigi także nie są na najwyższym



poziomie. Tu jak zwykle sytuacje ratować będą fototrawki. Całkiem dobrze za to wykonano łodzie okrętowe oraz pontony.

Niektóre szalupy mają oddzielną część pokładu, przez co nabierają lepszego i bardziej realistycznego wyglądu. Ponieważ okręt nie posiadał specjalnie rozbudowanych masztów, to ciężko rozpisywać się nad tymi elementami, które właśnie ze względu na brak jakiegś skomplikowanej konstrukcji będą dosyć proste do zastąpienia nawet własnoręcznie wykonanymi elementami.

Ostatnimi plastikowymi częściami na które chciałbym zwrócić uwagę są samoloty pokładowe. I tu zaskoczenie, bo mamy do czynienia z prawdziwymi mikromodelami samymi w sobie. Bardzo ładnie odwzorowano powierzchnię pokrycia oraz co ważne, samoloty odlano z przezroczystego plastiku. Tu duże brawa.

Na koniec kilka słów o kalkomanii. Na niewielkim arkusiku zamieszczono dwie bandery okrętu w dwóch wersjach, tzw. prostej i pofałdowanej (efekt działania wiatru). Oprócz tego są tam też numery taktyczne okrętu oraz znaki rozpoznawcze samolotów. I tu też zabrakło finezji. Samoloty powinny posiadać także oznaczenie kodowe itp. Tych na arkusiku nie ma. Instrukcja to podobnie typowy wyrób TRUMPETERA. Kilkanaście stron mających nas poprowadzić przez budowę krok po kroku. Do tego krótka historia oraz kolorowa plansza przedstawiająca malowanie okrętu na dany okres.

Jeśli chodzi o jakiegokolwiek modne ostatnio dodatki w stylu płytki fototrawionej, tudzież jakiegos bonusowego modelu, to firma TRUMPETER raczej stara się unikać tego rodzaju prezentów. Czy słusznie? Może i tak, jeśli owe bonusiki miałyby tylko tłumaczyć wysoką cenę modelu, to ja dziękuję, wolę tak jak jest, a dodatki sobie dokupię bez wciskania mi na siłę czegokolwiek. Choć z drugiej strony nawet niewielka blaszka z radarami, śmigłami do samolotów czy elementami kratownicowymi na pewno podniosłaby atrakcyjność obu zestawów.

Podsumowując oba modele, mamy tu do czynienia z wyrobami, bez tego magicznego "coś". Być może zabrakło szefom TRUMPETERA konsekwencji, być może w trakcie opracowywania zestawów siły i środki zostały przesunięte do innych projektów? Kto wie. Jednak w żadnym wypadku nie przekreślałbym obu modeli. Z obu można wykonać przy odpowiednim zaangażowaniu i wprowadzeniu kilku dodatków całkiem ładne modele. Oceniając zestawy pod kątem możliwości adaptacyjnych na okręty bliźniacze, to najlepszym wydaje się być pomysł na wykonanie USS "Tuscaloosa", najbardziej zbliżonej do USS "San Francisco" jednostki. Oba krążowniki wyglądały dosyć podobnie. Pozostałe jednostki pomimo zaliczania do tego samego typu różniły się wieloma drobnymi szczegółami i w zasadzie jedynie kadłub i komin (a i to nie przy wszystkich okrętach) oraz artyleria pomocnicza, p-lot i drobne elementy wyposażenia pokładowego nadają się do wykorzystania. Nadbudówki i uwaga - wieże artylerii głównej (pierwsze jednostki miały zaokrąglone płyty czołowe) należałoby znacznie zmodyfikować. Ale jak to się mówi: dla chcącego nic trudnego.

Mariusz Janiszewski

Literatura:

1. Warship Pictorial Nr 5, USS "San Francisco";
2. Warship Pictorial Nr 7, "New Orleans" class;
3. M. Whitley, Cruisers of WW II.

Brytyjski niszczyciel HMS „ESKIMO”

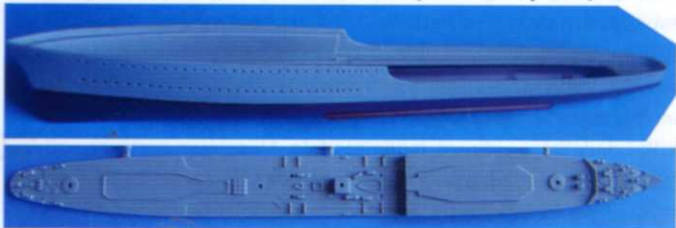


model plastikowy
w skali 1:700
firmy PIT-ROAD

Każdy modelarz ma swoje ulubione okręty. Dla jednych są to okręty sławne, dla innych jednostki nietypowe lub też zapomniane. Każdy też ma swoją ulubioną klasę bądź typ okrętów. Jedni wolą potężne pancerniki, inni zaś smukłe niszczyciele, czy też tzw. „drobnoustroje”. Moimi faworytami (zaraz po pancernikach) są właśnie niszczyciele. A ich najładniejszym przedstawicielem jest dla mnie brytyjski typ „Tribal”. Okręty te powstały jako odpowiedź na konstrukcje innych państw. W drugiej połowie lat 30-tych XX wieku Francuzi budowali wielkie i szybkie jednostki typu „Jaguar” czy „Le Malin”, podobną charakterystykę posiadał rewolucyjny wówczas japoński typ „Fubuki”, a i Niemcy rozpoczynali budowę dużych jednostek typu „Leberecht Maass”. Aby nie pozostać w tyle Admiralicja Brytyjska, która do tej pory posiadała tylko kilka dużych niszczycieli oraz wiele jednostek średniej wielkości, zamówiła serię 16 okrętów. „Tribale” nosiły tradycyjne dla Royal Navy nazwy plemion. Tytułowy HMS „Eskimo” w czasie wojny uczestniczył w wielu akcjach, z których nierzadko wychodził pokiereszowany, ale szczęście wojenne dopisywało jemu i jako jeden z czterech niszczycieli tego typu doczekał końca wojny z 16 jakie zbudowano.

Ponad rok temu w Internecie ukazały się pierwsze zapowiedzi nowego modelu PIT-ROAD'a. Do tego momentu modelarze plastikowi chcący zbudować modele „Tribali” mieli jedynie do wyboru stare i kiepskie modele w skali 1:720 REVELL'a lub w skali 1:500. Wszystkie bardzo słabe. W skali 1:700 jedyną alternatywą były zestawy żywiczne firmy SAMEK, całkiem niezłe, choć nie pozbawione błędów, ale ich największymi wadami były cena i dostępność. Dlatego wieść o zapowiedzi plastikowego modelu „Tribala” w skali 1:700, to było to dla wielbicieli Royal Navy. Na początku tego roku ukazał się pierwszy model „Tribala”. Zestaw PIT-ROAD'a został zapakowany w spore pudełko, które na pewno pomieściłoby dwa takie modele. Obraz może nie jest aż tak dynamiczny jak w przypadku innych modeli niszczycieli i przedstawia HMS „Eskimo” efektownie dymiącego oraz oddającego salwę z dziobowych armat.

Kadłub podzielono na linii wodnej i dodano zarówno część podwodną, jak i wodnicę w kolorze czerwonym. Pokłady okrętu to od-



dzielna część, jednak bez rozdzielenia na pokład dziobowy i pokład główny. Już tu można dostrzec największy błąd zestawu, a mianowicie zbyt duże zwężenie kadłuba w odcinku rufowym. Wprawdzie okręt nabiera smuklejszego kształtu, jednak jest on niepoprawny. Na dziobie brak jest niewielkiego wzniosu, błąd ten można skorygować wyginając pokład, ale należy szpachlówką skorygować wznios burt. Na burtach odwzorowano przebieg iluminatorów, jednak są one toporne i o różnej średnicy, należy je zaszpachlować i wywiercić nowe. Na pokładach odlano wiele sprzętu pokładowego. Na dziobie mamy stanowisko manewrowe wraz z kabestanami, polerami oraz odlanym łańcuchem. Idąc w kierunku rufy mamy także odlany falochron oraz skrzynki amunicyjne i podstawę pierwszej pół-

wieży artyleryjskiej. Następnie zaznaczono obrys nadbudówki dziobowej. Brak tu poza niewielkim fragmentem na dziobie odwzorowania wykładziny przeciwpoślizgowej. Na odcinku pokładu głównego takie odwzorowanie ma miejsce, jednak jest ono przeskalowane, zbyt głębokie. Oprócz tego znajdziemy podstawy pod łodzie okrętowe, zaznaczone miejsca montażu kominów, nadbudówek, świetlik oraz podstawę ostatniej półwieży i cały asortyment pokładowy na rufie: pachofy cumownicze, bomby głębinowe oraz wazy.

Nadbudówki zostały odlane w trzech częściach, a mianowicie prawa i lewa burtą łączone w linii symetrii modelu oraz pokład przykrywający całość od góry. Na częściach ścian nadbudówek za-



znaczono iluminatory, drabinki, skrzynki oraz drzwi i wazy.

Wraz z pokładami pomostów odlano również ich osłony oraz drobne wyposażenie. Jak na plastik wygląda to całkiem dobrze, choć widać tu ograniczenia technologiczne: zbyt grube osłony pomostów, stożkowate skrzynki, czy zbyt grube drzwi. Wszystko to można łatwo poprawić. Kolejnymi elementami są komin. Nie są przesadnie skomplikowane, część prawa, lewa oraz górne zwieńczenie z zaznaczonym odrutowaniem.



Uzbrojenie artyleryjskie i torpedowe to kolejne słabe elementy zestawu. Półwieża artyleryjskie kal. 120 mm tylko z grubsza przypominają oryginał. Osłonę wraz z zamkami armat i podstawą odlano jako jeden element, zaś lufy dział to odrębna część. Podobnie wygląda półwieża kal. 102 mm. Co ciekawe już pom-pom jest wykonany o niebo lepiej i składa się z 3 części. Karabiny kalibru 13,2 mm to już powrót do wcześniejszego poziomu.

Wyrzutnia torpedowa to jedna część, która ma zbyt wysokie stanowisko operatora z prawej strony.



Wyposażenie ratunkowe jest zróżnicowane i oprócz tratw ratunkowych występują trzy rodzaje łodzi. Wprawdzie whaler wygląda tak jak trzeba, jednak pozostałe dwa to kolejne za bardzo uproszczone elementy. Maszty to części, które często są przeskalowane. I tym razem jest podobnie. Choć nie rażą swoją grubością tak jak to bywa w innych modelach.

Na koniec omawiania części kilka słów o części podwodnej. Podobnie jak i kadłub, w rufowej części jest zbyt wąska. Stępki przeciwperechylowe odlano wraz z całością. Wały śrubowe to oddzielne elementy w kolorze szarym. Rozpórki podtrzymujące wały zostały odlane jako pełny element i należy je zastąpić blaszkami. Śruby pomimo że trzymają wymiar, to powinny zostać pocienione, bo ich płyty są zbyt grube. Ostatnim elementem jest ster.

Instrukcja modelu to jeden arkusz papieru zawierający króciutką historię HMS „Eskimo” oraz wszystkie rysunki montażowe. Oprócz tego mamy typowy dla tego producenta arkusz zawierający schemat malowania. Kalkomania zawiera dwa rodzaje bandery: tzw. „rozwiązaną” oraz prostą, a także trzy sztuki oznaczenia kodowego okrętu.

Podsumowując można stwierdzić, że model jest nierówny, miejscami bardzo dobry (pom-pom, nadbudówki), a miejscami bardzo uproszczony (artyleria, słaby kadłub). Gdyby ukazał się z dziesięć

lat temu byłby niewątpliwie hitem, obecnie jest najwyżej średnim modelem. Zestaw ma spory potencjał konwersacyjny, stąd możemy oczekiwać pojawienia się kilku klonów na rynku. Bodajże bliźniaczy HMS „Sikh” lada dzień będzie w sprzedaży, a wkrótce ma dołączyć także kanadyjski HMCS „Huron”. Wracając do modelu HMS „Eskimo” to przedstawia on wygląd okrętu pomiędzy wrześniem 1940, a lipcem 1941 roku. Nic jednak nie stoi na przeszkodzie, żeby zbudować model HMS „Eskimo” na dowolnym okresie wojny, należy tylko przestudiować uważnie zdjęcia okrętu. Po lipcu 1941 roku okręt miał m. in. skrócony drugi komin i radar. W późniejszym okresie wymieniono maszt główny na kratownicowy, a znowu w pierwszym okresie wojny nie posiadał dział kalibru 102 mm, takich jak nasza ORP „Błyskawica” lecz cztery takie same wieże armat 120 mm oraz duży maszt rufowy. Oczywiście zmianom podlegały wyposażenie pokładowe oraz lżejsza artyleria przeciwlotnicza. Do udoskonalenia modelu polecam zakup płytki fototrawionej firmy WEM, jednak należy uważać, aby nie zakupić starszej, bardzo małej płytki lecz nową desygnowaną dla tego zestawu oraz zestawu artylerii z firmy NIKO, bez wątpienia najlepiej odwzorowujące półwieże i armaty używane na „Tribalach”.

Na zakończenie dodam, że także inne firmy podjęły ostatnio temat moich ulubionych niszczycieli i w skali 1:700 amerykańska firma LOOSE CANNON wypuściła żywiczny model HMS „Cossack”, a brytyjski WHITE ENSIGN MODELS HMS „Eskimo” ale w skali 1:350 także w żywicy. Jednak największym hitem w tej kategorii może być plastikowy „Tribal” w skali 1:350 z rosyjskiej firmy FLAGMAN. Mam wrażenie, że nadchodzą nareszcie piękne czasy dla miłośników niszczycieli Royal Navy.

Mariusz Janiszewski

O G Ł O S Z E N I E

„Vizeadmiral Popoff”

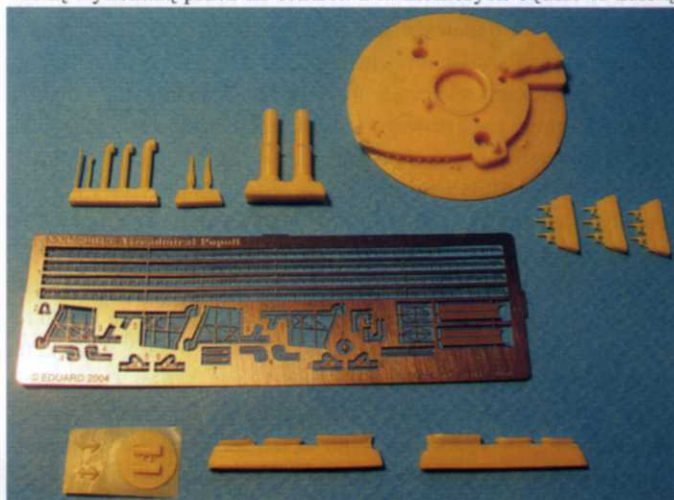
model żywiczny
w skali 1:700
firmy NNT MODELL



Firma NNT MODELL znana jest z wydawania modeli nietypowych, często bardzo mało znanych okrętów, choć nie tylko.

Nie inaczej jest z jej kolejnym dzieckiem - modelem okrętu „Vizeadmiral Popow”. Jest to jeden z trzech dziwnych pływających „naleśników” zaprojektowanych przez Popowa, którymi zaraził Carya do tego stopnia, iż ten zamówił u niego nawet jacht dla carycy Katarzyny II.

Na pudełku wita nas bardzo ładna akwarelka z „Popowem” na wodach rozległej zatoki. Wewnątrz znajdujemy oczywiście folię bąbelkową i kilka woreczków detali oraz niedużą blaszkę fototrawioną wykonaną przez EDUARDA. Dla niektórych będzie to zaletą,



ale dla niektórych poważną wadą. Blachy tego producenta charakteryzuje nie tylko odmienny kolor materiału ale inne jego właściwości. Jest twardszy oraz bardziej kruchy, o powtórnym zginaniu nie ma co marzyć. Poza tym mam wrażenie, iż czeski producent pozostał w tyle w stosunku do producentów dalekowschodnich czy choćby brytyjskiego WEM'u. Przejdźmy jednak do żywicznych części, bo detale odlane są bardzo czysto, bez żadnych właściwie nadlewk. Detali tych zresztą nie ma zbyt wiele, kadłub plus ok. 20 części. Bardzo dobrze wykonane są nawiewniki oraz kominy, średnio szalupy i zupełnie słabo działka małego kalibru. Wszystko posegregowane jest na kilku klockach.

Model tego dziwnego okrętu w skali 1/700 posiada około 60 mm średnicy, gdyż o długości trudno tu mówić. Z pewnością nie jest to model konkursowy, zbyt uboga w detale jest jego konstrukcja. Z kolei trudno o jakąkolwiek wiarygodną dokumentację, poza dwoma bodajże zdjęciami, dzięki której można by te detale uzupełnić. Nie sądzę aby zachowały się plany stoczniove tej jednostki, a takie wykreślone na podstawie kilku zamglonych i nieostrych zdjęć datowanych na 1875 rok będą raczej bez wartości. Do modelu dołączona jest instrukcja z miniplanikiem oraz opisem kolorów do malowania poszczególnych elementów.

Model niewątpliwie jest ciekawy, celnie trafiający w moje zainteresowanie dziwnymi, nietypowymi jednostkami pochodzącymi z przełomu wieków XIX i XX. Aż prosi się o jakąś niedużą dioramkę, może w formie winietki. Adresowany raczej do modelarzy zaawansowanych, lubiących tematy nietuzinkowe, bez tzw. „parcia na wynik”. Dla nich wszystkich model polecam.

Jacek Karolczak

Model do recenzji przekazał producent firma NNT MODELL www.nntmodell.com

DREWNIANE MODELE ŻAGLOWCÓW

firm: AMATI
MAMOLI
MANTUA MODEL



Sprzedaż wysyłkowa

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

www.modelarstvoszkutnicze.com

kontakt@modelarstvoszkutnicze.com



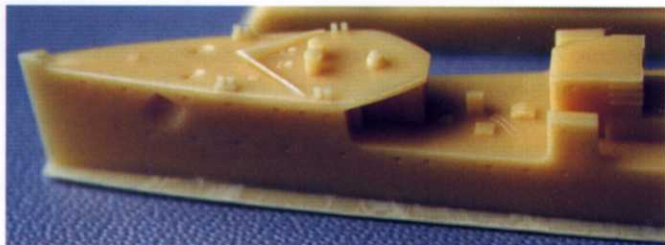
Niemiecki torpedowiec SMS B-98



model żywiczny
w skali 1:700
firmy
NNT MODELL

Wpadł ostatnio w moje ręce jeden z zeszłorocznych (więc nie taki stary) modeli żywicznych produkcji niemieckiego NNT MODELL, a mianowicie kaiserowski torpedowiec SMS B-98. Model o tyle ciekawy, że po pierwsze z pierwszej wojny światowej, a po drugie mniejszy od niszczyciela (choć zasadniczo wymiarami to niekoniecznie, bo miał aż 98 metrów długości, a wg mego przyjaciela wszystko co w klasyfikacji okrętów jest poniżej niszczyciela, to już "szuwalki bagienne"). Na dodatek jednostka ta brała udział w Bitwie Jutlandzkiej. Jak dla mnie to wystarczająco dużo argumentów, by mu się bliżej przyjrzeć.

Po otwarciu pudełka pierwszym wrażeniem jest zaskoczenie. Jak mało części! Ostatnie wypusty NIKO MODEL czy ADMIRALTY MODEL WORKS przyzwyczyły mnie jakoś do dobrobytu, a blaszka wielkości znaczka pocztowego i dwadzieścia parę części jakoś niekoniecznie wprowadza mnie w stan zachwyty. Ale po chwili, kiedy wziąłem do ręki kadłub okazało się, że jednak są pozytywy i to nie-małe. Przede wszystkim kadłub odlany jest idealnie! To drugi model żywiczny w moim życiu (pierwszym jest flowerka z L'ARSENAL), którego kadłub nie wymaga absolutnie niczego, najmniejszej ryski nie ma, najmniejszego bąbelka. Widać oczywiście, że nie jest to ręczna robota tylko maszynowa (co zdecydowanie widać), a dzięki temu symetria i kształty są naprawdę najwyższej jakości. Oczywiście kadłub zbyt skomplikowany nie jest, zdetalizowany też nie (przydałyby się też lepsze nawiewniki), ale szacunek za jakość wykonania się należy. Ponadto żywica użyta do odlewu jest dość twarda, ale kadłub nie ma najmniejszych oznak zgięcia, a linia wodna jest idea-

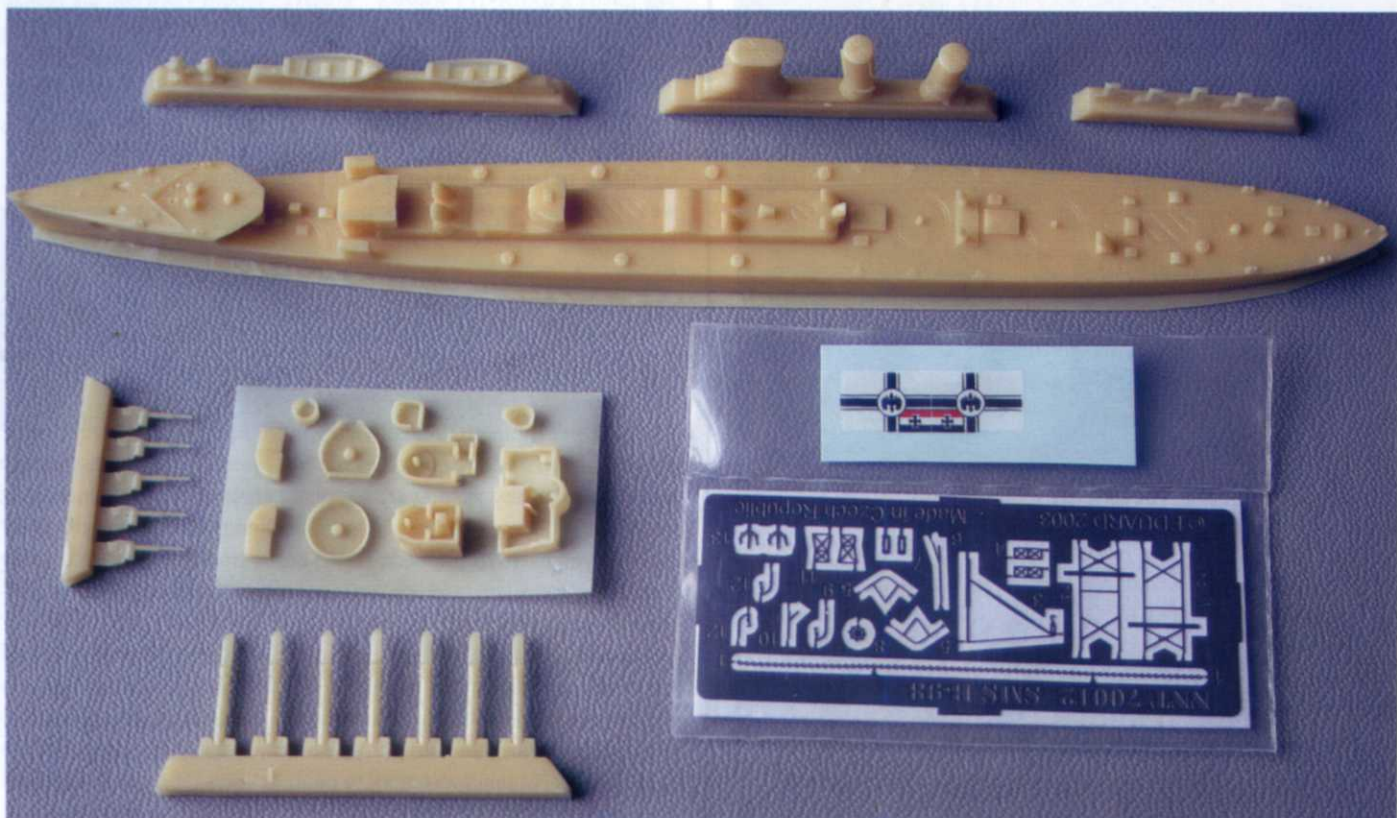


lnie płaska. Jedyną operacją którą trzeba wykonać, to odszlifować cieniutką nadlewkę na linii wodnej, która ma równą grubość około 0,3 mm na całej długości. Drobnych detali dużo nie jest, raptem trzy kominy, parę działek, łódzie ratunkowe, reflektory, wyrzutnie torped oraz pomosty nadbudówek.

Na małej blaszce produkcji czeskiego EDUARDA są: kotwice, żurawiki łodziowe, bom i parę innych detali. Maszty i reje oraz flagsztok trzeba sobie wykonać samemu według załączonych rysunków (dwa pątyki na krzyż). Dostajemy też banderę z kalkomanii ale coś mi się wydaje, że jest ona zdecydowanie za wielka i chyba lepiej użyć choćby produktu włoskiego TAURO. Niestety, w zestawie nie ma najmniejszej wzmianki na temat malowania, dlatego trzeba sobie poszukać po źródłach. Dobrze, że w instrukcji załączono duży plan generalny i dzięki temu można sobie dorobić relingi czy inne elementy nie uwzględnione w zestawie np. koła ratunkowe. Instrukcja jest prosta lecz lepiej tutaj nie potrzeba.

Podsumowując, pomimo swej prostoty model jest wart zachodu, choćby jako model dla początkującego w żywicy, a i zaawansowani mogą dwa wieczory poświęcić na budowę, bo jednostka po prostu jest ładna. Malowania znalazłem co najmniej dwa (szukałem parę minut) - jedno jednolite, a drugie dwukolorowe, a więc też można sobie wybrać. Jedyne co może martwić to cena, ale niestety żywice do najtańszych nie należą. Polecam początkującym, a przede wszystkim wielbicielom Kaiserliche Marine, których u nas w kraju jakby ostatnio co raz więcej.

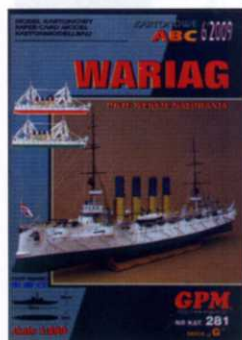
Jarosław Leoniec



Model do recenzji przekazał producent firma NNT MODELL www.nntmodell.com

Rosyjski krążownik 1 rangi „WARIAG”

model kartonowy w skali 1:200 wyd. GPM



Największą popularnością wśród okrętowych tematów modelarskich bez wątpienia cieszy się okres II wojny światowej i wydawać by się mogło, że kolejnym jest I wojna, jednak od kilku lat sporą popularność wśród wydawców i modelarzy zdobył okres wojny rosyjsko-japońskiej, choć co ciekawe tylko jedna strona jest często pokazywana - strona rosyjska.

O japońskich okrętach z tamtego okresu wiemy niewiele, poza tym bliskość Rosji, a co za tym idzie dostępność materiałów oraz także fakt, iż na okrętach carskich pływali Polacy powoduje, że ta strona tamtej wojny jest bardzo „eksplloatowana”.

Łódzkie wydawnictwo GPM zupełnie nieoczekiwanie wypuściło na rynek model krążownika I rangi „Wariag”. Dla Rosjan jest to okręt szczególny, okryty sławą wręcz nieśmiertelną pomimo, iż nie miał jakiś specjalnych dokonań bojowych. Jednostka powstała w USA. Po wejściu do służby w roku 1901 „Wariag” przybył do Rosji, a po kilku miesiącach rozpoczął służbę na Dalekim Wschodzie. W dniu wybuchu wojny stacjonował w Cempulo w Korei, do którego zbliżał się silny zespół japoński z zadaniem zajęcia portu. Po odrzuceniu japońskiego ultimatum, „Wariag” wraz z kanonierką „Koriejec” podjęły walkę. Wynik mógł być tylko jeden. Ciężko uszkodzony krążownik został samozatopiony przez załogę.

Model został wydany w formie zeszytowej w skali 1:200, co daje nam długość modelu ok. 65 cm. Na pierwszych stronach mamy rys historyczny wraz z opisem najśłynniejszej bitwy „Wariaga” oraz pięknymi dużymi zdjęciami gotowego modelu. Muszę przyznać, że aż „ślinka leci” na widok owych zdjęć, są bardzo zachęcające. Kolejne strony to bardzo szczegółowe rysunki montażowe. 6 stron offsetu to szkielek kadłuba, który nie jest może jakiś finezyjny biorąc pod uwagę układ szkieletu, ale przede wszystkim jest gęsty. Wręg jest dużo, co powinno znakomicie oddać obły kształt kadłuba.

Wszystkie części kartonowe zajmują 16 kartek. Pokłady mają bardzo ładne odwzorowanie desek. W dodatku te pokłady „drewniane” są naklejane na pokłady właściwe, co będzie sprawiać dobre wrażenie. Poszycie denne wykonano w dwóch wariantach kolorystycznych i jak podaje instrukcja: zielone w czasie przejścia okrętu z USA do Petersburga, a czerwone w czasie pobytu w Rosji. Świetny pomysł. Podobnie jest z łódkami okrętowymi. Burty okrętu są białe, ale dodając na nie całe wyposażenie na pewno nie będą nudne, a wręcz przeciwnie. Właśnie tu tkwi urok tego okrętu, który nie miał specjalnie wielkich nadbudówek i w zasadzie modelarzowi zostaje spore pole do popisu (także zgodnie ze standardem) by uatrakcyjnić model. Jedyne zastrzeżenie można mieć do braku podziału blach po-

szycia burtowego, które na pewno podniosłoby atrakcyjność wizualną kadłuba. Jak już wspomniałem nadbudówki okrętu nie były specjalnie skomplikowane, choć i tu można się zagłębić w temat i już ich samo „orelingowanie” może być sprawą skomplikowaną. Na podstawie dołączonych zdjęć archiwalnych można się pokusić np. na wykonanie wnętrza sterówki. Wyposażenie pokładowe jest też świetnie wyrysowane i myślę, że takim smaczkiem są tutaj żurawie łodziowe. Bardzo ła-



dzie zostały odtworzone wspomniane już łodzie okrętowe.

Artylerie jednostki można podzielić na dwie grupy: otwartą i zamkniętą w abażurach burtowych. To również pole do popisu dla wielu modelarzy. Kazamaty nie są specjalnie skomplikowane, a ich podział nie powinien sprawić problemów przy budowie.

I tak pomału dochodzimy do esencji wyglądu „Wariaga”, czyli pięknych czterech smukłych kominów. Poprawne ich wykonanie będzie podnosiło wygląd okrętu, jednak idąc w drugą stronę, popełnione tu błędy będą widoczne jak na dłoni, bowiem to są elementy najbardziej rzucające się w oczy. Kolejnym ważnym elementem wyglądu jest olinowanie. Okręt posiadał dwa wysokie czarne maszty, a wraz z nimi sporo anten, drabinek, lin itp. Tu naprawdę trzeba się przyłożyć. Co ciekawe, nie ma osobnej strony z szablonami, które zostały zamieszczane obok części do których mają być wykonane lub rysunków pomocniczych. Szkoda tylko, że nie ma szablonów masztów, które należy wykonać z kartonu. Pewnie znajdą się chętni, aby jednak wykonać je z innego materiału i np. wytoczyć je z drewna. Oprócz rysunków montażowych na środku zeszytu zamieszczono plany generalne okrętu z pełnym olinowaniem, które z pewnością będą bardzo pomocne.

Podsumowując można stwierdzić, że jest to bardzo dobry model. Można go wykonać efektownie już w „standardzie”, jak i pobawić się w waloryzację. Z pewnością będzie przyciągał wzrok bielą burt, żółcią czterech smukłych kominów i dwoma wysokimi masztami z gąszczem anten i lin. Polecałbym go jednak modelarzom, którzy pierwsze duże i skomplikowane modele okrętów mają już za sobą, głównie z powodu obłego kadłuba oraz olinowania.

Mariusz Janiszewski

Literatura:

1. Monografia rosyjska, Wiktor Katajew, *Krejsier „Wariag”*.

Model do recenzji przekazał wydawca firma GPM www.gpm.pl

Amerykański lekki krążownik USS „HELENA”



model kartonowy
w skali 1:200
wyd. DOM BUMAGI

No i doczekałem się. Jako fan Cesarskiej Floty zostałem poproszony o zrecenzowanie

modelu lekkiego krążownika USS „Helena” wydanego pod szyldem ukraińskiego wydawnictwa DOM BUMAGI. Grzechem byłoby nie skorzystać z okazji dokładnego przejrzenia arsenału wroga, prawda? Ale do rzeczy. Na początek raportu Imperialnych Służb Wywiadowczych krótki rys historyczny. USS „Helena” należąca do zmodyfikowanych krążowników lekkich typu „Brooklyn” została zbudowana w stoczni New York Navy w 1939 roku, a oddana do służby 18.09.1939r. Swoją bogatą, zaszczytną, acz krótką służbę bojową okręt rozpoczął 7 grudnia 1941 r., kiedy to podczas nalotu na Pearl Harbour został uszkodzony torpedą. Po krótkim remoncie wrócił do służby i brał udział w wielu akcjach na południowym Pacyfiku tj. akcja ratunkowa storpedowanego lotniskowca USS „Wasp”, bitwa u przylądka Esperance, czy też bitwa z japońskimi pancernikami „Hiei” i „Kirishima” w nocy z 12 na 13 listopada 1942 r. W dniu 6 lipca 1943 r. USS „Helena” została zatopiona trzema torpedami przez niszczyciele „Suzukaze” i „Tanikaze” podczas bitwy w zatoce Kula. Wraz z okrętem zginęło 168 marynarzy.

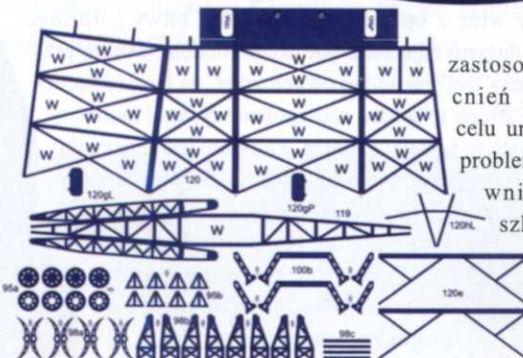
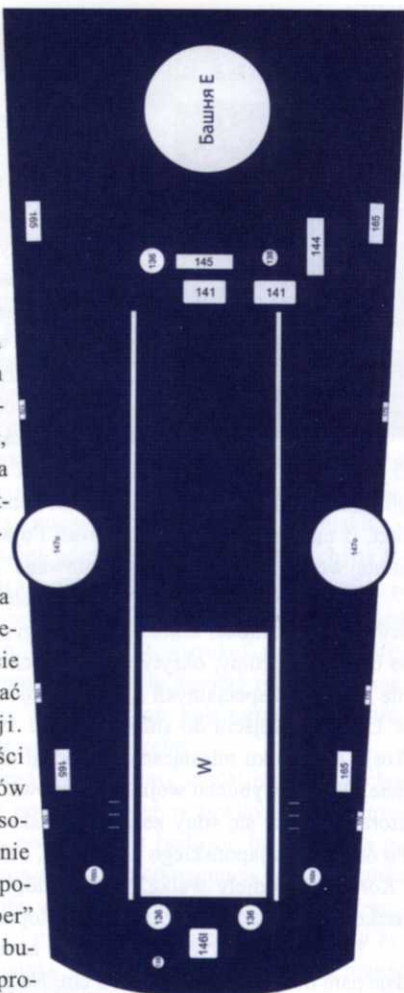
Wróćmy do naszego modelu. Jak już wspomniałem model został wydany przez ukraińskie wydawnictwo DOM BUMAGI i oznaczony jest sygnaturą 03/2008. Opracowanie w formacie A3 zostało wykonane w oparciu o Profile Morskie nr 87 wyd. BS. Autora opracowania nie podano. Model składa się z.... no właśnie i tu jest novum na rynku wydawniczym. Na model w wersji 2D składa się: 7 stron kartonu i 1 offsetu z elementami modelu, 4 strony wydrukowanych na cienkim papierze kredowym rysunków montażowych oraz wzorników szablonów, okładki, 4 arkuszy A3 i 1 małego arkusika z wycinanymi la- serowo wrę- gami oraz wydrukowanym płótnie komple-

tem ban- der i

wi- mpli. I to wszystko w cenie za jedynie 65 PLN! Jak dla mnie rewelacja! Z pewnością wielu modelarzy-konserwatystów stwierdzi, że brak tradycyjnych wręg jest nie do przyjęcia, ale dla mnie to po prostu olbrzymie ułatwienie i swoisty znak czasu. Zresztą wielu modelarzy korzysta już od dawna z udogodnień jakimi są wycinane laserowo elementy i gdyby nie byłyby to tak popularne, to nie sprzedawałyby się to tak dobrze. Drugie novum to bandery. Pierwszy raz spotykam się z wydrukowanymi na płótnie banderami i oceniam pomysł na wzorowy. Może płótno jest ciut za sztywne, ale wydruk bardzo dobry. Olbrzymi plus dla wydawnictwa za innowacyjne podejście do tematu. Na koniec wstępnych ogłędzin warto dodać, że okładka jest estetyczna (przedstawia rendering gotowego modelu z Rhino 3D), a na odwrocie znajduje się krótki rys

historyczny wraz dany- mi okrętu, dwa kiepskiej jakości zdjęcia i szczątkowa instrukcja skleja- nia (wszystko co cieka- we w jęz. rosyjskim, a nie ukraińskim).

Sama wycinanka prezentuje się rewelacyjnie. Nie odbiega w jakości wydania i wykonania od czołowych polskich wydawców. Rysunki monta- żowe to renderingi 3D, bardzo czytelne. Ich duża ilość pozwoli przy szczątkowym opisie na bezstresową budowę modelu. Sam szkielec okrętu składa się z 24 wręg, co przy nieskomplikowanym kształcie kadłuba powinno zachować sztywność konstrukcji. Mam jedynie wątpliwości co do wielkości odstępów na śródkręciu. Dość wysoka burta i małe zagęszczenie wręg może spowodować powstawanie „krowich żeber” przy naklejaniu poszycia bur- towego. Tutaj z miejsca pro-



ponowałbym zastosowanie wzmo- cnień burtowych w celu uniknięcia tegoż problemu. Warto rów- nież dodać, iż szkielec nie jest dzielony na wodnicy, co może stano- wić małe utrudnienie

podczas sklejanie by zachować poprawność kształtu kadłuba. Karton na jakim wypalono wręgi jest bardzo dobrej jakości. Poszy- cia dna wykonano bez obrysu czarną kreską, natomiast mam wątpliwości co do wielkości dwóch oklejek dna central- nej części modelu. Są to elementy obejmujące odle- głość pięciu wręg wraz z nacięciami, podobnie jak w poprzednich modelach tego wy- dawnictwa i np. w modelu lotniskowca „Junyo” z wyd. ANS-

WER
Przyznaję, że zawsze miałem problemy z nakleja- niem dużych powierzchni i przypuszczam, że w tym przypa-

dku również tak będzie. Uważam, że o wiele lepszym rozwiązaniem byłoby podzielenie tychże sekcji na mniejsze odcinki. Domyślam się, że celem autora było przyspieszenie etapu oklejania poszycia lecz w przypadku modelarstwa nie liczy się czas wykonania modelu, a jedynie efekt końcowy. Szkielety nadbudówek są wykonane z tego samego kartonu co szkielet więc nie należy się martwić o odkształcenia w czasie budowy. Proste i niezbyt wysokie nadbudówki USS "Heleny" zostały zaprojektowane z precyzją i dokładnością. Wszelkiego rodzaju namierniki, kompasy, lornety, radary oraz innej maści osprzęt został oddany z dbałością o szczegóły. Przyczepiłbym się jedynie do lornet. Można je było zaprojektować w wersji 3D, a nie płaskiej. Jednak dla modelarza to nie powinno stanowić problemu. Wieże artylerii głównej i średniej oddane są wręcz wzorowo. Nie wspomnę już o stanowiskach 40 mm działek Boforsa, czy też 20 mm Oerlikonach, którym przypatrywałem się bez mała 20 minut. Małe cuda sztuki. Same wodnosamoloty składają się z 59

części, co powala z nóg. Wiele innych elementów zasługuje na uwagę (np. katapulty, dźwig itp.), i to skłania mnie do tego by stwierdzić, że DOM BUMAGI dogonił czołówkę światową w jakości i detalizacji modeli. Niestety, tak duża szczegółowość pociąga za sobą wymaganie dużego doświadczenia od modelarza. Nie jest to model dla modelarza początkującego, a nawet średnio zaawansowany będzie miał kłopot z poprawnym wykonaniem modelu ale jak już tego dokona, efekt będzie piorunujący. Przykładem może być platforma reflektorów - po prostu "masakra". Znam tylko jedno polskie wydawnictwo, które wydaje tak zdetalizowane i wspaniałe modele. Ten komplement według mnie wyjaśnia wszystko.

Co do zgodności modelu z oryginałem, to niestety nie wypowiem się, ponieważ posiadam zbyt mało materiałów o US Navy. Natomiast czytając wypowiedzi kolegów interesujących się amerykańską flotą na forach internetowych można wywnioskować, że odwzorowanie modelu w stosunku do oryginału jest wysokie.

Wydawałoby się, że otrzymaliśmy model idealny. Niestety, nie jest tak różowo, a sprawcą tej goryczy jest druk. Powiem szczerze, że jestem zdezoriento-

wany. Albo ja mam takie fatum nade mną ciąży, po który kupuję drukarnia da "Heleny" wykryłem w kilorów. W przypadku różnymi arkuszami, fy i burt zrozu poszczególne fra pomiędzy sobą na jed „mistrzostwo świata nie załamany,

kulawe szczęście, albo jakieś nieważ w każdym modelu je plamy. W modelu USS lku miejscach różnice kocy pomiędzy poszczególnym arkuszem? - to już ta". Jestem kompletnie ponieważ ostatnimi czasy praktycznie w każdym modelu można znaleźć takie "kwiatki". Kiedy

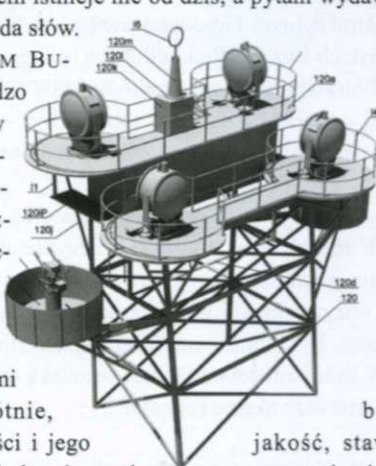
wreszcie zacznie się poważne traktowanie klientów?

Czy wydawcy robią to z rozmy

ślem, czy

też bezwiednie? To pytanie pozostanie najprawdopodobniej bez odpowiedzi, ponieważ problem istnieje nie od dziś, a pytani wydawcy milczą jak grób. Ech, szkoda słów.

Podsumowując, DOM BUMAGI wykonał kawał bardzo dobrej roboty. Atrakcyjny temat, bardzo dobry projekt, opracowanie i wykonanie. Innowacyjne rozwiązanie jakim jest sprzedaż w zafoliowanym zestawie modelu wraz z wyciętymi do niego laserowo węgami i banderami wydrukowanymi na płótnie, bardzo atrakcyjna cena całości i jego go bardzo wysoko pomiędzy innymi

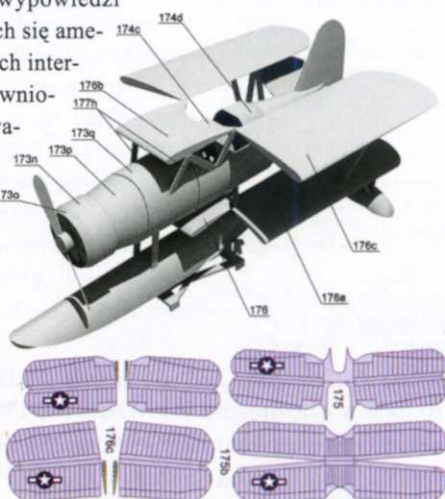


barjakość, stawia

opracowaniami rodzimych, czy też zagranicznych wydawców. Jedynym minusem są te różnice w odcieniach druku (ale może nie we wszystkich egzemplarzach?). Jeżeli ukraińskie wydawnictwo nadal utrzyma taki poziom i rozwiąże problemy z drukarnią, stanie się olbrzymią konkurencją dla polskich wydawców. To i dobrze, bo coś u nich drgnie.

Model USS "Heleny" polecam wszystkim modelarzom, nie tylko spod znaku US Navy. Warto!!! Na tym kończę raport. Sayonara!

Robert Nowak



Model do recenzji przekazał wydawca firma Dom Bumagi www.homepaper.info

Sławomir Czołczyński

Choć zajmował się tak nietrwałym medium jak papier, to pomnik trwalszy stworzył, niżli w spiżu rytu...

Grzegorz Lipski (ZzB) www.mikromodels.fora.pl



fot. Zdzisław Kryger

Zmarły 7 maja bieżącego roku, po długiej i ciężkiej chorobie Pan Sławek Czołczyński był twórcą i współwłaścicielem wydawnictwa modelarskiego JSC i cenionym autorem licznych opracowań wycinanek kartonowych. Był wielkim miłośnikiem morza i tradycji morskich. Można zaliczyć Go do wielkich polskich marynistów, choć nie pisał tak jak Pertek, Miciński czy Wieczorkiewicz, nie był też malarzem jak Mokwa czy Werka. Jego życiową pasją było sklepanie modeli kartonowych. Znałem Go i bardzo ceniłem współpracę z nim, choć nasze zainteresowania i metody działania były w zasadzie inne. Jak wszyscy modelarze, Pan Sławek był bardzo koleżeński, chętny do pomocy i bardzo lubił rozmawiać o wszystkim, co jest związane z najpiękniejszym hobby na świecie, jakim niewątpliwie jest modelarstwo kartonowe. Jak napisał o Nim Grzegorz Nowak: *"Od wielu lat borykał się z problemami zdrowotnymi, ale miłość do morza, statków i okrętów według mnie była tym, co zawsze sprawiało, że wychodził z wielu zdrowotnych tarapatów zwycięsko. Tym razem się nie udało..."*

Pan Sławek urodził się w Łodzi, tuż po wojnie. W latach 1963 - 1969 studiował na ówczesnie elitarnym Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Po zakończeniu studiów pracował w biurze konstrukcyjnym Gdańskiej Stoczni Remontowej i w Zjednoczeniu Morskich Stoczni Remontowych, potem przeniósł się w 1979 roku do Polskiego Rejestru Statków, gdzie przez długie lata aż do 2003 roku, pracował w centrali, specjalizując się m. in. w przepisach budowy jachtów i w technologii laminatowej.

Był wielkim znawcą historii żeglugi, którą w postaci wydawanych modeli nam wszystkim przybliżał. Jednocześnie był osobą skromną i konkretną. Podziwiałem Go za to, że mu się chciało robić coś pożytecznego i w zamiarze tym wytrwał, czerpiąc z tego wiele radości. Był bibliofilem. Miał sporą bibliotekę poświęconą okrętom i jak każdy modelarz zbierał wszelaką dokumentację, z której miałem niekiedy okazję korzystać.

W Polsce wycinanki zaczęło na większą skalę publikować wydawnictwo MON, a od 1957 roku „Mały Modelarz”. Prekursorem modelarstwa kartonowego był u nas prof. Andrzej Samek, który po latach zaprojektował co najmniej 25 modeli dla wydawnictwa JSC. Wydawnictwo JSC, które bardzo cenię, działa na rynku polskim i niemieckim od kilkunastu lat, a liczba wydanych przez nią tytułów tekturowych wycinanek idzie w setki. Wydawali u niego różni ludzie: starszy o 14 lat brat Mirosław, syn Bartosz, wspomniany prof. Andrzej Samek z Krakowa, Janusz Kozak, Marian Kątny, Janusz Słowik i wielu innych.

Pan Sławek może tego nie mówił, ale zajmował się prawdziwą pracą organiczną, pracą u podstaw, prowadził najszerzej pojętą popularyzację morza i okrętownictwa. Wielu modelarzy okrętowych

zaczynało od Jego modeli i wychowało się na Jego wycinankach. Dla niektórych był to początek, dla innych hobby na całe życie. Zacheć do modelarstwa okrętowego wiele osób, nieważne czy pozostały one przy wycinankach na stałe, czy też był to dla nich etap do innego rodzaju modelarstwa. Jeden z naszych kolegów napisał: *"Szacunkiem darzę ludzi, którzy promują to modelarstwo"*. W tym wypadku śmiem twierdzić, że miał wielki wpływ na rozwój okrętowego modelarstwa kartonowego nie tylko w Polsce, ale i na świecie. Niektórzy jako „paper models”, na Zachodzie kojarzą tylko z firmą JSC.

Wycinanki wydawnictwa JSC były dostępne w wielu miejscach w kraju. Pan Sławek wydawał je także na rynek zachodnioeuropejski, przede wszystkim niemiecki. Były i są dostępne także wysyłkowo. Jego główne pola działania w odniesieniu do wycinanek modeli okrętów to klasa „waterline”, w skali 1:400 i 1:250. Lwia część to okręty wojenne II wojny światowej, chociaż liczba okrętów „pierwszowojennych” nie była taka mała. Wydawał też wycinanki modeli statków pasażerskich, szczególnie te najbardziej znane i lubiane: *"Batory"*, *"Titanic"*, *"Mauretania"*, *"Normandie"*, czy *"Queen Mary 2"*. Wydawał także np. wycinanki modeli budynków starego Gdańska i inne budowle, czasami na specjalne zamówienie (szkoły, kościoły). Incydentalnie były to nawet pomniki lub wycinanki reklamowe (np. dla firm turystycznych). Wydawnictwo ma też w dorobku sporą liczbę wycinanek modeli samolotów, a także nieco wycinanek modeli czołgów. Godne wspomnienia są publikowane ostatnio wycinanki modeli statków specjalistycznych budowanych przez Gdańską Stocznę Remontową, załączane do ogólnopolskiego miesięcznika „Nasze Morze”.

Na pewno pozostawił trwałe ślad w historii naszego modelarstwa i pozostanie w pamięci wielu ludzi. Wydawało by się, że wraz ze śmiercią Pana Sławka kolejny rozdział w historii polskiego okrętowego modelarstwa został zamknięty. Tak się chyba jednak nie stanie, wydawnictwo będzie prowadzone przez żonę Janinę i synów Bartosza oraz Jędrzeja. Mam więc nadzieję, że Jego dzieło będzie kontynuowane i pomimo odejścia Pana Sławka wszyscy będziemy się mogli dalej cieszyć nowymi modelami tego wydawnictwa

Andrzej Jaskuła

Autor jest z-cą red. nac. miesięcznika „Morze, Statki i Okręty”, przedtem był jego redaktorem naczelnym. Zajmuje się historią i techniką okrętów wojennych.

Redakcja czasopisma "MODELARSTWO OKRĘTOWE"
składa szczerze kondolencje Rodzinie i wszystkim bliskim
ś. p. Pana Sławomira Czołczyńskiego.



Niemiecka ARMATA MORSKA

8,8 cm SK C/35



fot. Internet

Niemiecka armata morska 8,8 cm SK C/35 (SK - *Schiffskanone*) została zaprojektowana w zakładach Rheinmetall z myślą o zastosowaniu na U-Bootach. Jej konstrukcja została oparta na poprzednim modelu 8,8 cm SK C/30 stosowanym na mniejszych okrętach nawodnych (obie te armaty nie miały nic wspólnego ze słynną lądową armatą przeciwlotniczą 8,8 cm Flak). Budowa prototypu trwała dwa lata. Gotową broń oddano do użytku w 1935 roku. Armatę instalowano na podstawach cokołowych Ubs LC/35 (Ubs - *Unterbootslafette*) głównie na okrętach podwodnych typu VII oraz trałowcach Typu 40. Uzyskano lekką i niezawodną broń o nieskomplikowanej budowie. Było to ważne ze względu na chęć maksymalnego zmniejszenia oporów stawianych wodzie podczas zanurzenia okrętu podwodnego, jak i możliwość naprawy poza bazą. Niewielka masa pozwalała uzyskiwać zadowalające czasy naprowadzania.

Armata składała się z jednolitej wymiennej lufy o długości 45 kalibrów, wzmocnionej krótkim płaszczem. Klin zamka wykonany w postaci stalowego bloku, poruszał się pionowo w poprzek wnęki wyciętej w tylnej części prostokątnej nasady zamkowej. Pod lufą zamontowano dwa cylindry mechanizmu oporo-powrotnika. Armatę posadowiono na małym obrotowym łożu górnym. Jego opływowa osłona posiadała specjalne otwory drenażowe, które przeciwdziałały zamarzaniu wody. Stanowisko naprowadzane było ręcznie, zarówno w pionie, jak i w poziomie. Stożkowy cokół przymocowany do kadłuba sztywnego pełnił rolę łoża dolnego. W środku umieszczono mechanizm kierunkowy zamknięty w wodoszczelnej obudowie. Podczas marszu pod wodą, wylot lufy zabezpieczano zatyczką, a komorę zamkową czopem.

Ciekawą cechą było zdublowanie stanowisk celowniczych podniesienia i kierunku po obu stronach podstawy. Przy prowadzeniu ognia przez burtę, zawsze wykorzystywano stanowisko zewnętrzne względem kiosku okrętu podwodnego. Takie rozwiązanie pozwalało skrócić drogę transportu pocisków z umieszczonej w kiosku furty amunicyjnej, jak i znacznie ułatwiała operację ładowania na niezbyt szerokim pokładzie U-Bootu. Zdublowane zostały również ręczne mechanizmy spustowe. Rękojeść zamka umieszczono z

prawej strony. Do armaty montowano przenośny celownik teleskopowy wysokiej jakości, który był wykorzystywany przez obu celowniczych.

Magazyny amunicyjne znajdowały się w obszernym przedziale w kadłubie okrętu podwodnego. Na U-Bootach typu VII standardowy zapas naboji wynosił 220 sztuk. Stosowano amunicję zespoloną (pocisk z łuską). Armatę 8,8 cm SK35 wyposażano w pociski: przeciwpancerne, burzące, oświetlające oraz szrapnele. Naboje dostarczano do stanowiska ręcznie poprzez właz w kiosku (ześlizgiwały po przenośnej drewnianej rynnie). Z tyłu armaty po obu jej stronach składowano w pokładowych pojemnikach gotową do użycia amunicję (po lewej stronie 17 naboików, po prawej 11), co pozwalało zwiększyć szybkostrzelność.

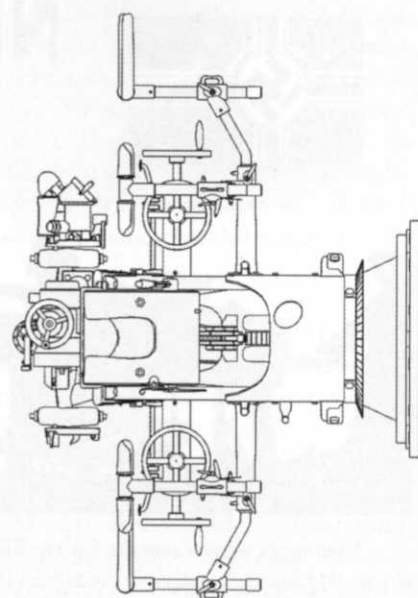
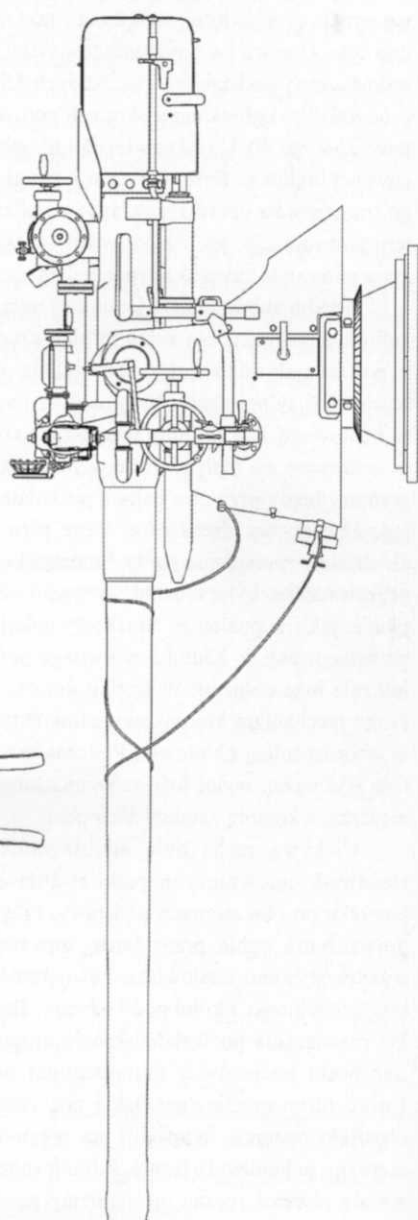
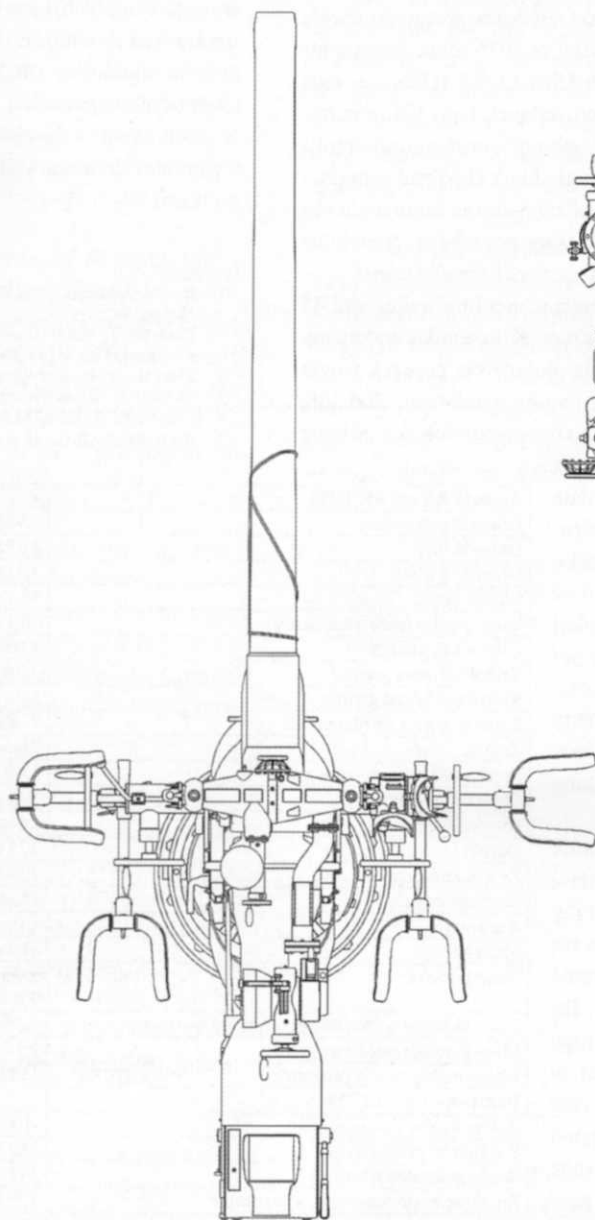
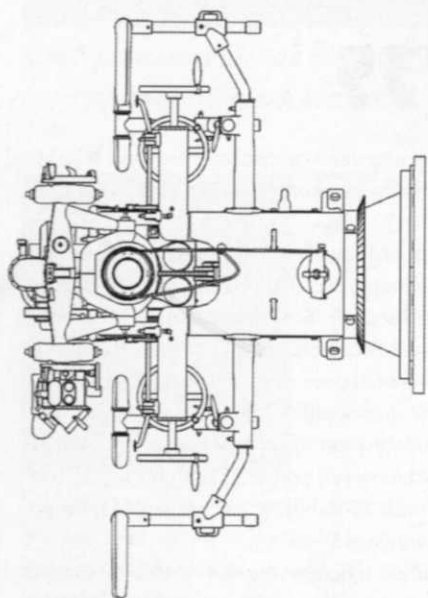
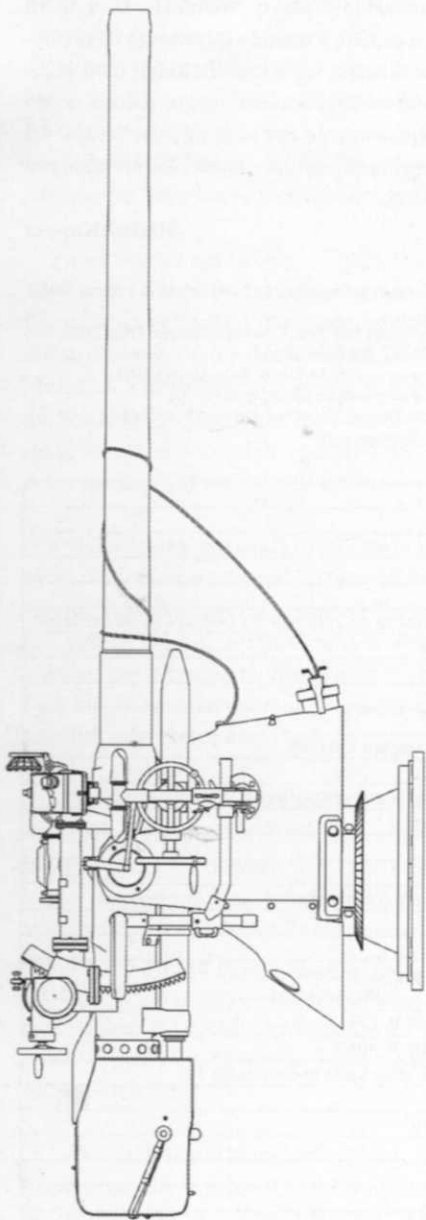
Armaty mogły prowadzić ogień wyłącznie w trybie ręcznym (nie było trybu półautomatycznego jak np. w przypadku brytyjskich armat 4-calowych). Szybkostrzelność praktyczna dochodziła do 15 strzałów na minutę, co jak na armatę z okrętów podwodnych nie było złym wynikiem. Obsługa składała się z sześciu ludzi: dwóch celowniczych: kierunku i podniesienia, amunicyjnego, dwóch donoszących naboje i dowódcy (przeważnie był to II oficer). Wszyscy z wyjątkiem donoszących przypinali się do stanowiska specjalnymi szelkami.

Michał Kopacz

Literatura:

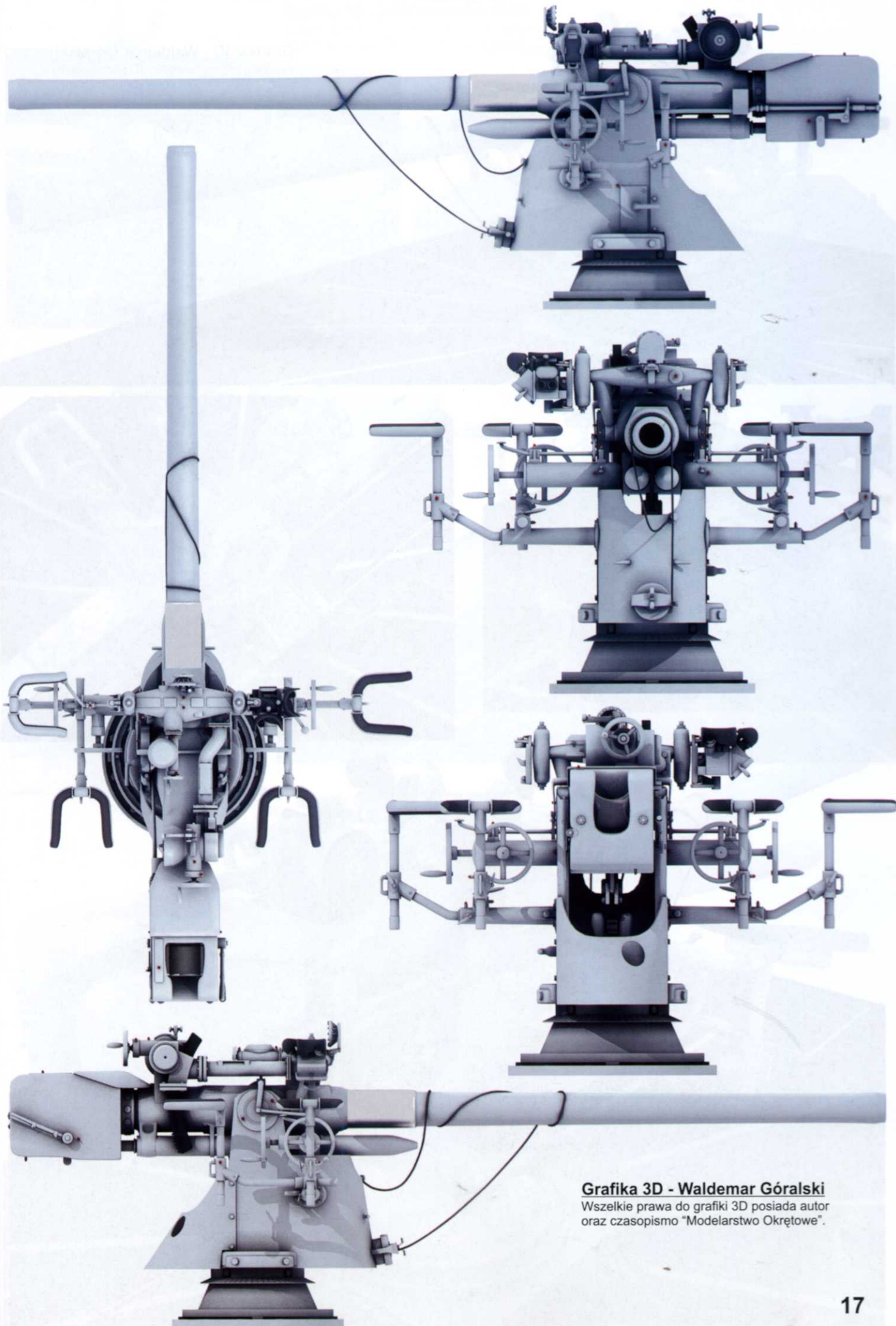
1. Breyer S., Koop G., *Die Deutsche Kriegsmarine 1935-1945 Band 3*, Podzun-Pallas-Verlag 1992;
2. Campbell J., *Naval Weapons of World War Two*, Conway Maritime Press 2002;
3. Krzyształowicz M., *U-Boot VII cz. I*, AJ-Press 2006;
4. Mehl H., *Schiffs- und Küstenartillerie*, E.S. Mittler & Sohn GmbH 2001;
5. Skwiat M., *Niemiecka artyleria okrętowa cz. III*, AJ-Press 2007;
6. U.S. Naval Technical Mission in Europe, *Technical Report No. 485-45*;
7. www.uboatarchive.net, www.navweaps.com

Armata 8,8 cm SK C/35	
Długość całkowita	3,985 m
Długość lufy	3,731 m
Długość gwintu	3,314 m
Liczba bruzd	32
Skok gwintu nierównomierny	od 1 obrotu na 45 kalibrów do 1 obrotu na 30 kalibrów
Głębokość gwintu	1,05 mm
Szerokość pola gwintu	3,20 mm
Szerokość bruzd gwintu	5,40 mm
Masa armaty z zamkiem	776 kg
Zamek	Pionowy zamek klinowy
Pojemność komory naboikowej	2,49 dm ³
Prędkość wylotowa	700 m/s (600m/s dla pocisków oświetlających)
Ciśnienie gazów	24 kg/mm ²
Odrzut	375 mm
Żywotność lufy	1200 strz.
Szybkostrzelność	15 strz./min (praktyczna)
Amunicja	
Masa naboju	około 15 kg
Masa pocisku	9,0 kg – pocisk przeciwpancerne, burzący 9,4 kg – pocisk oświetlający
Masa ładunku wybuchowego (pocisk burzący)	1,75 kg (R.P. C/38)
Masa ładunku miotającego	2,10 kg (R.P. 40N)
Maksymalny zasięg poziomy	11950 m przy kącie podniesienia 30°
Podstawa Ubs LC/35	
Zakres kątów podniesienia	-10° / +30°
Kąt obrotu podstawy	360 °
Waga podstawy z armatą	2425 kg
Prędkość naprowadzania w poziomie	1,5°/sek.
Prędkość naprowadzania w pionie	1,5°/sek.



rys. Waldemar Góralski
Skala 1:25

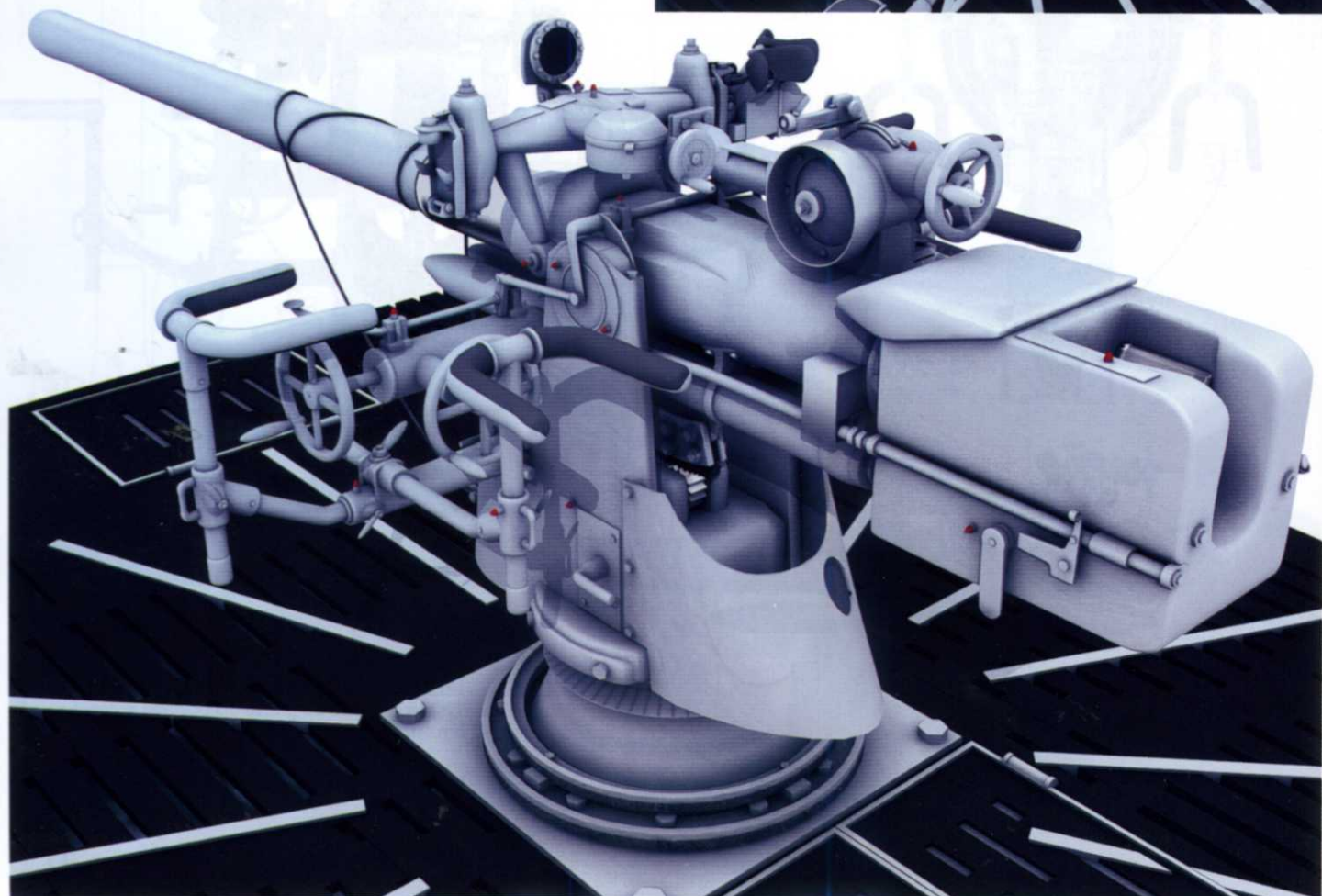
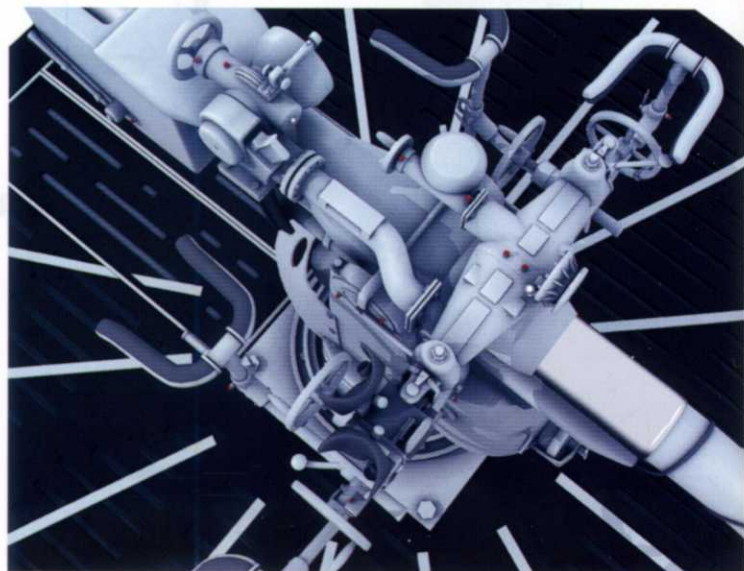
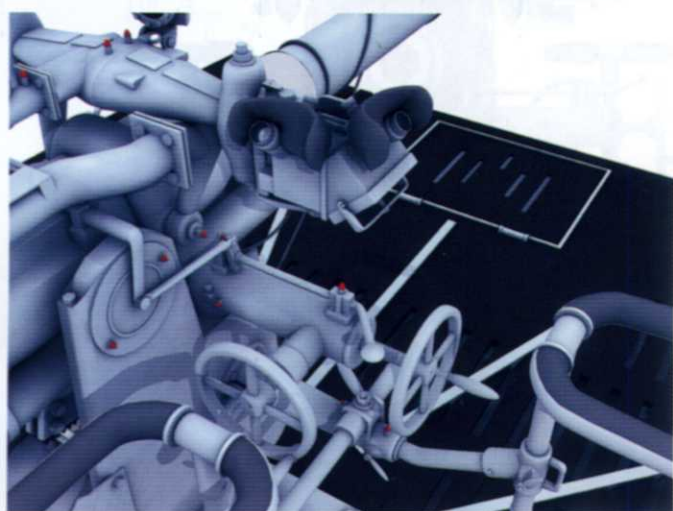
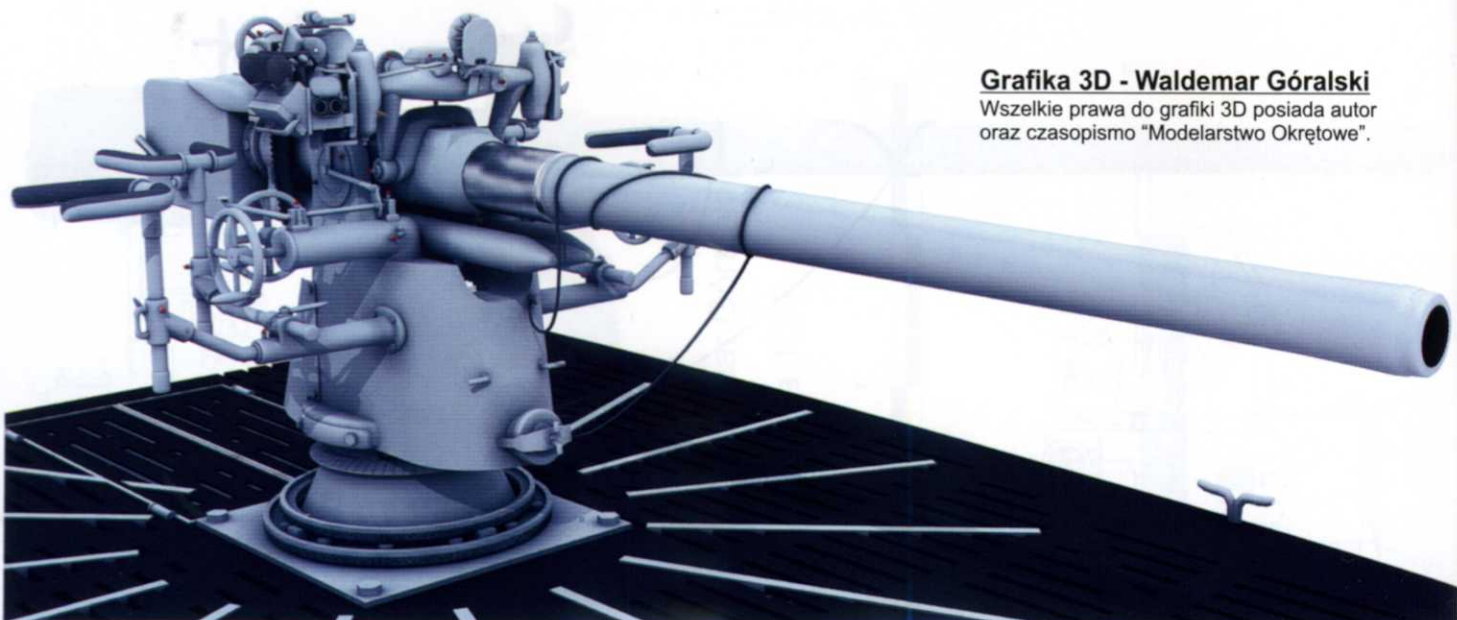




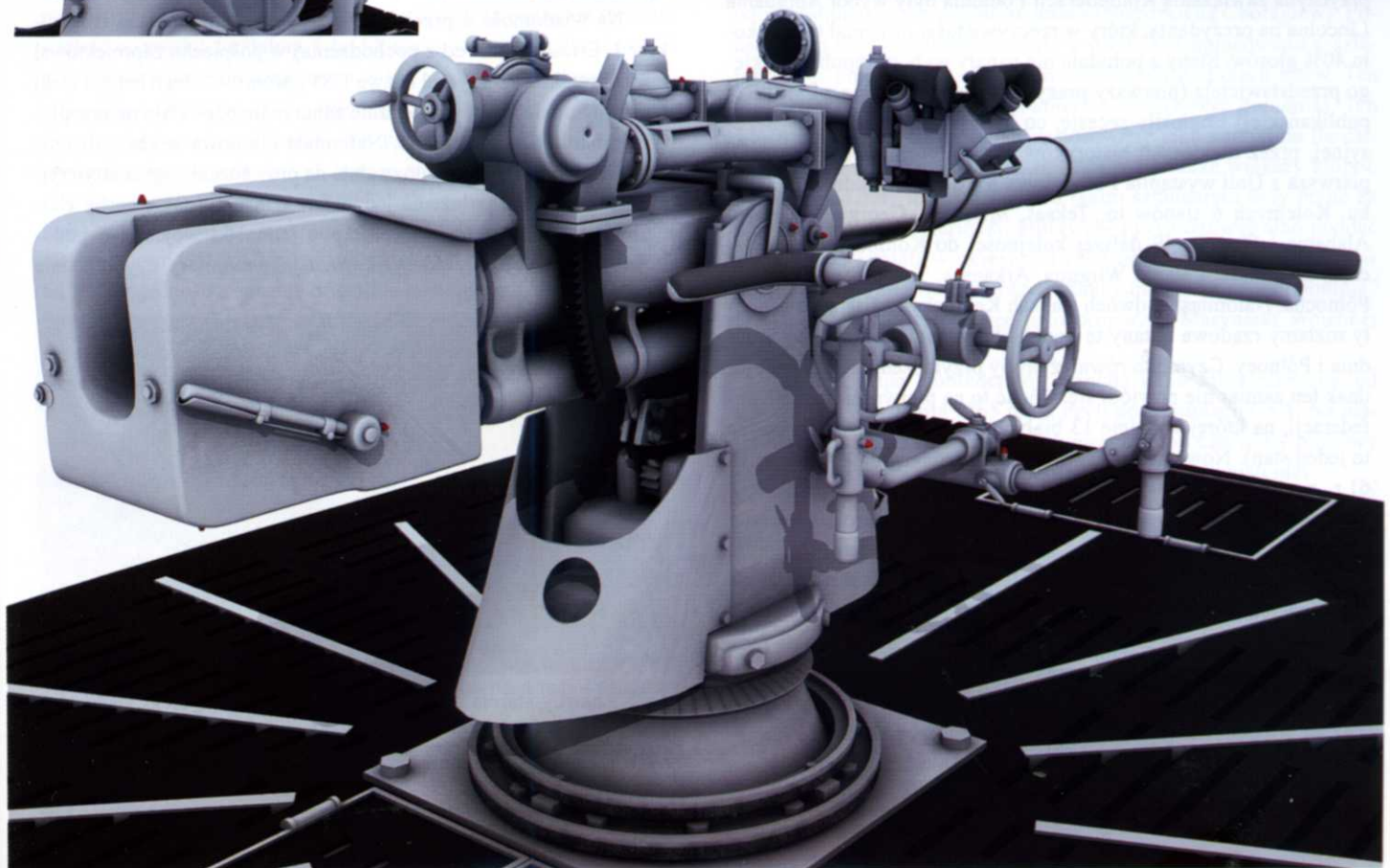
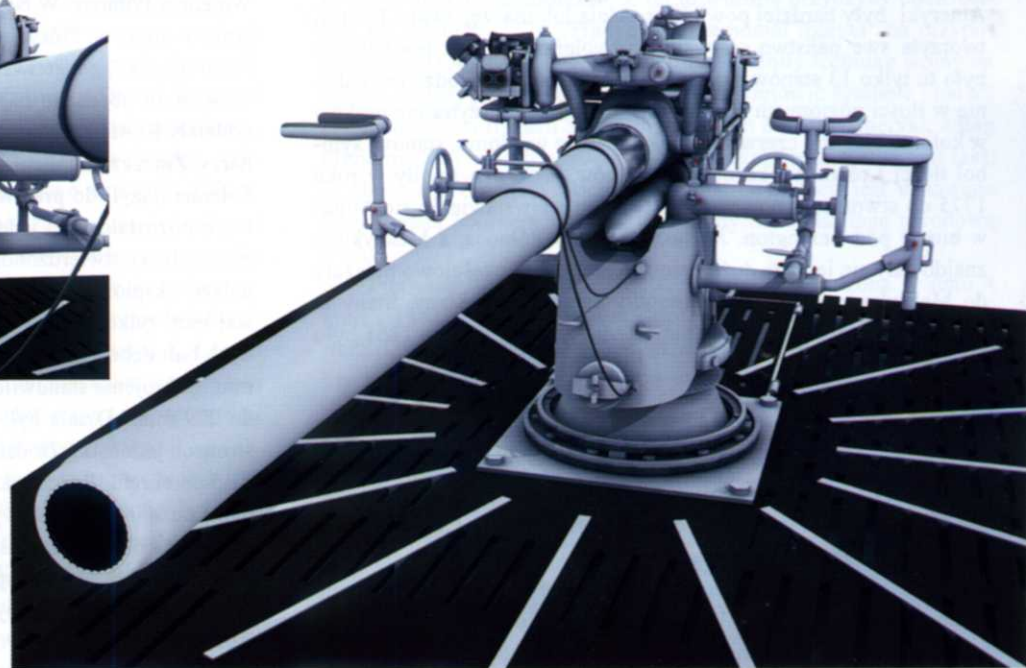
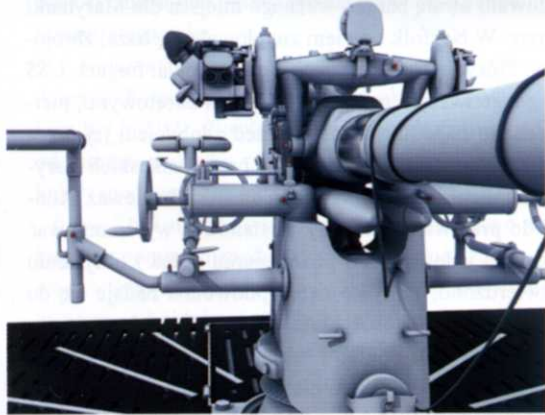
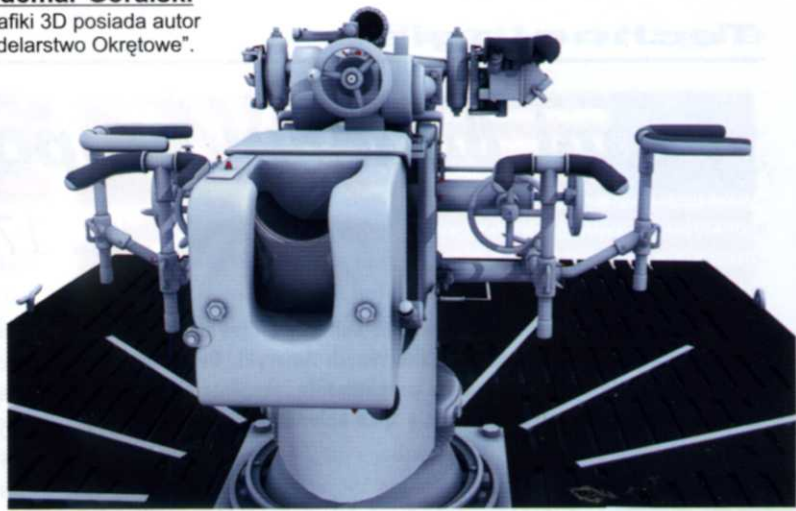
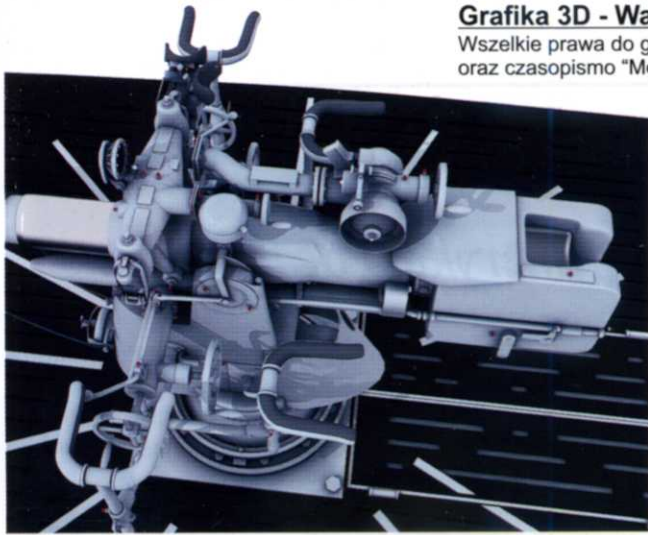
Grafika 3D - Waldemar Góralski
Wszelkie prawa do grafiki 3D posiada autor
oraz czasopismo "Modelarstwo Okrętowe".

Grafika 3D - Waldemar Góralski

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



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



Flagi, Bandery, proporce

cz. 17: Ameryka Północna cz. 2

W poprzednim odcinku omawiałem banderę i inne oznakowania jednostek pływających Stanów Zjednoczonych Ameryki. Omawiając historię powstania flagi i systemów oznakowania, przedstawiłem tylko historię związaną z wyzwoleniem się spod kolonialnej opieki Królowej Anglii.

Wykazane w poprzednim odcinku bitwy dotyczyły walk wyzwoleniczych. Jednak początkowe dzieje Stanów Zjednoczonych Ameryki były bardziej powikłane. Unia lub inaczej zwana Północ, tworzyła swe państwo od walk wyzwoleniczych lecz początkowo było to tylko 13 stanów, co ma to do chwili obecnej odzwierciedlenie w ilości poziomych pasków na fładze USA. Trzynastcie pasków w kolorze białym i czerwonym jak zapewne wiadomo, stanowi symbol ilości i równości każdego ze stanów, jakie przystąpiły w roku 1775 do stworzenia nowego państwa i przeciwstawieniu się Anglii w bitwie pod Lexington. Jednak pomiędzy Północą, a Meksykiem znajdowały się jeszcze duże przestrzenie, które częściowo należały do Meksyku, a częściowo stanowiły samodzielne Stany. Stany te stopniowo jednoczyły się z Unią w jedną całość i w roku 1861 było już ich 37.

Jednak pomimo uznawania celów wspólnej polityki wobec świata i wspólnej niepodległości, to jednak były różnice w poglądach na gospodarkę i stosunki społeczne. W większości stanów ulokowanych na południu, podstawą gospodarki były plantacje bawełny. Siłą roboczą na tych plantacjach byli niewolnicy. Czarni niewolnicy jako tania siła robocza stanowili około 45% ludności osiadłej w południowych stanach Ameryki. Zniesienie niewolnictwa na terenie stanów północnych uderzało bezpośrednio w koszty produkcji słabo uprzemysłowionych rolniczych stanów z południa. Bezpośrednią przyczyną zawiązania Konfederacji Południa były wybór Abrahama Lincolna na prezydenta, który w rzeczywistości otrzymał tylko około 40% głosów. Stany z południa nie uznały wyboru republikańskiego przedstawiciela (pierwszy prezydent wywodzący się z Partii Republikańskiej) i ogłosiły secesję, co było początkiem Wojny Secesyjnej, przez niektórych historyków zwanej Wojną Domową. Jako pierwsza z Unii wystąpiła Południowa Karolina w grudniu 1860 roku. Kolejnych 6 stanów to: Teksas, Missisipi, Georgia, Luizjana, Alabama i Floryda. W dalszej kolejności do Konfederacji przyłączyły się dalsze 4 stany: Wirginia, Arkansas, Tennessee i Karolina Północna. Natomiast w dwóch stanach Kentucky i Missouri nastąpiły rozłamy rządowe i stany te podzieliły się na zwolenników Południa i Północy. Czyniono również próby przyłączenia Kalifornii, jednak ten zamiar nie powiódł się. Widać to na pierwszej fładze Konfederacji, na której widnieje 13 białych gwiazdek (każda gwiazdka to jeden stan). Nowe państwo zostało utworzone w dniu 4 lutego 1862 r., a na Prezydenta wybrano gen. Davisa Jeffersona. Tworząc Konfederację i przystępując do wojny liczono na wsparcie mocarstw europejskich, szczególnie tych, które straciły na terenie Ameryki Północnej swoje zamorskie kolonie. Jednak ten pomysł nie udał się i Konfederacja pozostała osamotniona.

Słaba gospodarka przemysłowa Południa nie dawała sobie rady z narastającymi potrzebami wojny domowej. Próbowano importu sprzętu niezbędnego do rozwoju własnego przemysłu i prowadzenia działań wojennych, jednak silna blokada morska skutecznie zapobiegała tym zamierzeniom. Stąd też nasze zainteresowanie tym ro-

działem historii USA, bowiem właśnie wtedy odbyły się bardzo ciekawe pojedynki morskie i powstały nowe rodzaje jednostek pływających. Wszyscy ci modelarze, którzy zbudują modele jednostek pływających Konfederacji muszą znać wygląd bandery pod jaką wypływały one z portów. Szczególnym miejscem dla marynistów jest Zatoka Hampton Roads. Wstąpienie stanu Wirginia do Konfederacji spowodowało utratę bardzo ważnego miejsca dla Marynarki Wojennej Północy. W Norfolk bowiem znajdowała się baza, zbrojownia i doki, w których była remontowana parowa fregata USS „Marrimack”, z najnowszym napędem - śrubami okrętowymi, pierwowzorem obecnego napędu. Niestety, przed zdobyciem jej przez oddziały Konfederatów, została ona spalona przez jankeskich marynarzy. Zniszczeniu uległa nawodna część jednostki. Ponieważ Konfederaci dążyli do przerwania blokady, postanowili wyremontować to co pozostało z tej jednostki. Po podniesieniu z dna i obejrzeniu pozostałości stwierdzono, że tylko część podwodna nadaje się do dalszej eksploatacji. W ten sposób okręt w części nawodnej nie dostał burt, tylko bardzo niski pokład i kazamatę zbudowaną z twardych bali dębowych. Całość pokryto blachą pancerną o grubości 50 mm. Uzbrojenie stanowiło 10 dział o różnych kalibrach od 162 mm, do 229 mm. Działa były rozmieszczone wzdłuż kazamaty po obu stronach jednostki. Dodatkowym uzbrojeniem był potężny taran na dziobie okrętu. Pancernik wyglądał jak wynurzona podłużna wysepka z dużą ilością dział wystających z boków tejsze wyspy. Tak przebudowany okręt otrzymał nazwę CSS „Virginia”. Wśród wielu publikacji można jednak spotkać nadal tę pierwszą nazwę „Merri-mack”, gdyż tak nadal był nazywany przez pisma propagandowe i dzienniki Unii. Słabą stroną pierwszego pancernika Konfederatów było bardzo duże zanurzenie aż 7 metrów i niska dzielność morska.

Na wiadomość o przebudowie tej jednostki, jankeski konstruktor J. Ericsson (Szwed z pochodzenia) w pośpiechu zaprojektował inny okręt, który otrzymał nazwę USS „Monitor”. Jego bardzo niski pancerny pokład i proporcjonalne zanurzenie pozwalało na przepływanie bardzo blisko brzegu. Natomiast obrotowa wieża z dwoma działami kalibru 279 mm pozwalała na prowadzenie ognia artyleryjskiego z każdego położenia jednostki. Właśnie o takie cechy chodziło jego konstruktorowi (następne jednostki wojenne o podobnych cechach zostały sklasyfikowane jako monitory, czyli zgodnie z nazwą pierwowzoru).



Znawcy starcia tych dwóch jednostek znają efekt walki tych może jeszcze nie w pełni pancerników ale już dobrze opancerzonych jednostek. Dla mniej zorientowanych napiszę krótko. Po ki-

lkugodzinnej wymianie ognia z bliskiej odległości i licznych trafieniach, obie jednostki odplynęły do swoich baz. Pierwsze w historii starcie okrętów pancernych nie zostało rozstrzygnięte. Każdy z tych okrętów miał swoje wady, które w trakcie budowy następnych tego typu jednostek były stopniowo eliminowane. CSS „Virginia” w skutek utraty możliwości operowania na głębokich wodach została w połowie maja 1862 roku wysadzona w powietrze, a jej przeciwnik USS „Monitor” zatonął wraz z 16 marynarzami w dniu 31 grudnia 1862 r. podczas holowania (w celu blokady Karoliny Północnej) w trakcie sztormu koło przylądka Hatteras (wrak okrętu został odnaleziony w roku 1974 i częściowo wydobyty na powierzchnię). Maryniści zapewne zastanawiają się, gdzie umieszczano banderę, skoro na tych jednostkach nie było żadnego masztu. Otóż na historycznych rycinach oba okręty pokazywane są z banderą na drzewcu rurowego flagsztoku.

Kolejną nowinką zastosowaną po raz pierwszy na wodach Ameryki Północnej były prototypy okrętów podwodnych. Ze strony Unii był to USS „Turtle” (Żółw). Jego konstruktor Dawid Bushnell od samego początku marzył o zbudowaniu niewidzialnego okrętu, który spod wody mógłby atakować jednostki przeciwnika. USS „Turtle” był małą na wpół zanurzoną jednostką o wyporności 2 ton, która za pomocą napędu ręcznego przemieszczała się również pod wodą. Swoje ładunki minowe umieszczała pod dnem przeciwnika za pomocą świderów, które były odpalane po odplynięciu na bezpieczną odległość. Pierwszy taki atak w historii okrętów podwodnych został wykonany we wrześniu 1776 roku przez żołnierza E. Lee na angielską fregatę HMS „Eagle” i choć nie był on skuteczny (zostało złamane wiertło mocujące ładunek wybuchowy), to fakt ten został zaliczony jako pierwsza misja bojowa okrętu podwodnego.

Natomiast pierwszym okrętem podwodnym który zatopił jednostkę przeciwnika już podczas trwania Wojny Secesyjnej był H.L. „Hunley”. „Hunley” był używany przez siły Konfederatów, jednak nie przynależały mu skróty literowe CSS, bowiem nigdy był zaliczany do sił bojowych marynarki Skonfederowanych Stanów Ameryki. W trakcie budowy finansowanej z prywatnych funduszy kilku przedsiębiorców (w tym Horacego L. Hunleya), jednostka ta była nazywana *Fish Boat* albo *Fish Torpedo Boat* lecz postanowiono uświetnić nazwisko fundatora i ta 12 metrowa łódź podwodna z 9 członkami załogi (przebudowana z kotła parowego lokomotywy), pozostała przy nazwie H.L. „Hunley”. Wiadomo też, że wśród marynarzy bywa zwyczaj nadawania przydomków feralnym jednostkom (marynarze zawsze byli bardzo przesądni) i często okręt nazywany też był „pływającą trumną”, bowiem w trakcie swojej krótkiej służby zatonął aż trzykrotnie (podczas drugiego zatonięcia życie stracił sam Horacy Hunley). Właśnie od tego dnia 15 października 1863 r. jednostka zaczęła oficjalnie nosić nazwę H.L. „Hunley”. Po tym zatonięciu przeprowadzono kilka prób, w których to jednostka podczas badań wytrzymałościowych przebywała ponad 2 i pół godziny pod wodą bez wynurzenia. Właśnie ten fakt przesądził o przygotowaniach do pierwszego ataku spod wody za pomocą miny wytykowej, umocowanej na 5 metrowym wytyku i odpalanej z odległości 70 metrów za pomocą sznura po wykonanym ataku.

Po skompletowaniu nowej załogi przez por. Georga E. Nixona z 21 Regimentu Ochotników Alabamy, 17 lutego 1864 r. w godzinach wieczornych H.L. „Hunley” wypłynął z Charleston, aby zaatakować znajdujący się na redzie i stojący na kotwicy sloop USS „Housatonic”. Okręt blokował port i stał w odległości 2,5 Mm od sieci zagrodowych. Tuż przed godziną 21.00, wachtowy na „Housatonicu” zauważył niezidentyfikowaną jednostkę płynącą w pół zanurzeniu i ogłosił alarm. Pomimo podniesienia kotwicy i skierowaniu się przeciwko „Hunleyowi”, nie udało się zapobiec uderzeniu okrętu

podwodnego w burtę sloopa. W trakcie uderzenia H.L. „Hunley” zdołał podczepić minę i pod ostrzałem broni palnej wykonał manewr zanurzenia. W wyniku tej akcji i wybuchu miny zatonął USS „Housatonic”, jak i również atakujący go okręt podwodny H.L. „Hunley”. Wydarzenie to było pierwszym oficjalnym zatopieniem jednostki nawodnej przez okręt podwodny. W roku 1995 odnaleziono wrak „Hunleya”, a na powierzchnię wydobyto go dopiero w sierpniu 2000 roku. W Charleston w dniu 14 kwietnia 2004 r. odbył się uroczysty pogrzeb ośmiu członków załogi H.L. „Hunley” w obecności tysięcy ludzi. Okręt po bardzo skomplikowanej konserwacji został wystawiony w muzeum.

Oprócz nowych typów jednostek pływających, w czasie Wojny Secesyjnej zastosowano też nowe rodzaje broni podwodnej tj. miny morskie, czy też miny wytykowe, które z biegiem czasu przeobraziły się w torpedy samobieżne. Z tej to właśnie przyczyny poświęciłem ten odcinek cyklu „Tradycja i ceremoniał morski” na przypomnienie historii walk, które tak bardzo zmieniły technikę wojny na morzu. Należy jeszcze na koniec pokrótce omówić symbole i barwy jakie istniały na flagach Skonfederowanych Stanów Ameryki, a flag oficjalnych było aż trzy. Jednak największą ciekawostką jest fakt, iż obecnie przez wszystkich za flagę Konfederacji jest uznawana flaga zwana *Southern Cross*, która nigdy nie była flagą narodową CSA!

Pierwsza oficjalna flaga CSA została zatwierdzona w dniu 4 marca 1861 r. przez Kongres Konfederacji i zwano ją *Stars and Bars* (Gwiazdy i Pasy), bowiem składała się z układu trzech poziomych pasów: czerwony, biały, czerwony i niebieskiego kantonu. W tym momencie istnieje kolejna rozbieżność w historii flag CSA. Na obrazach i materiałach poligraficznych widnieje flaga z kantonem niebieskim i siedmioma białymi gwiazdami (na część Południowej Karoliny i dalszych sześciu stanów, które utworzyły pierwsze secesyjne powstanie). Natomiast w opisach podawane jest, że na niebieskim kantonie istniało aż 13 białych gwiazd, po jednej na każdy z 11 zbuntowanych stanów i 2 dla stanów, które połowicznie przynależały do CSA.

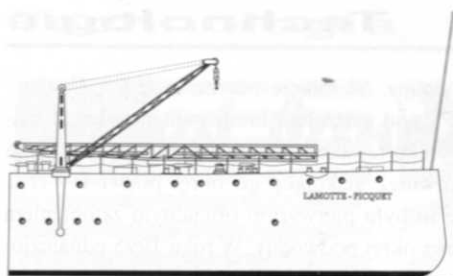
Flaga ta była z daleka bardzo podobna do flagi USA i postanowiono zamienić ją na *Stainless Baner* (Nierdzewną Chorągiew). Podstawą tej flagi był proporzec, jaki w roku 1861 opracowano w sztabie Armii Potomacu dla oddziałów będących na polach bitew. Ten proporzec to znany właśnie *Southern Cross* (Krzyż Południa). Ten właśnie *Southern Cross* został zastosowany jako kanton na tle całkowicie białej płachty flagi. Z tą flagą był jeszcze większy kłopot, bowiem oddziały idące w bój pod takim sztandarem były brane za wojska lub parlamentariuszy, którzy chcą pertraktować albo poddać się. Flaga ta istniała w okresie od 1863 do 1865 roku. Natomiast w dniu 26 maja 1863 r. zatwierdzono fakt istnienia „Krzyża Południa” i ustanowiono ten proporzec jako proporzec Marynarki Wojennej CSA.

Trzecia flaga Konfederatów istniała tylko kilka miesięcy, od stycznia do 9 kwietnia 1865 roku, czyli do kapitulacji CSA. Na białej płachcie flagi symbolizującej honor, dodano czerwony pionowy pas symbolizujący krew, jaką przelano za obronę swoich idei.

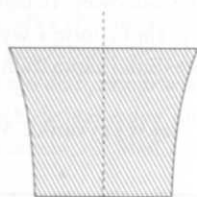
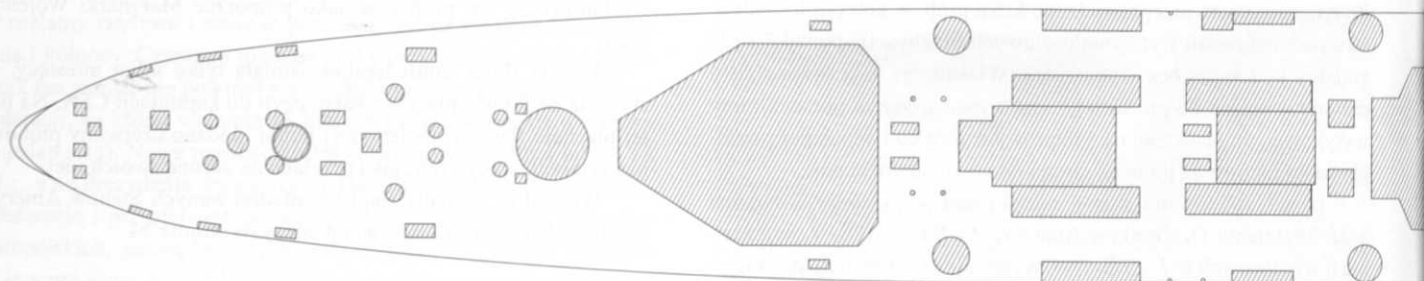
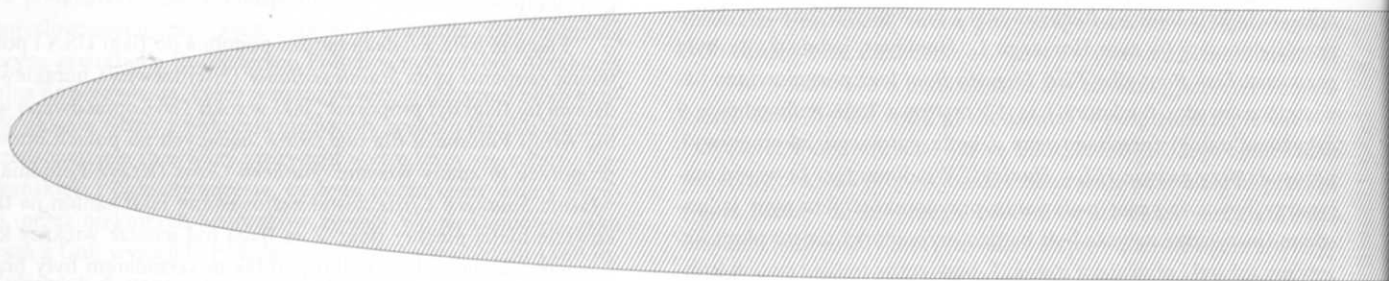
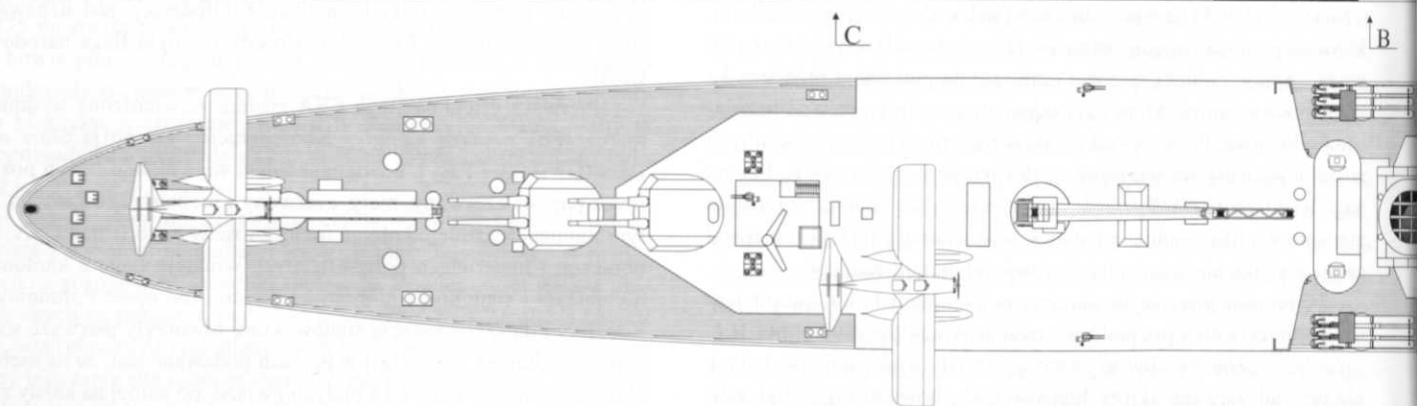
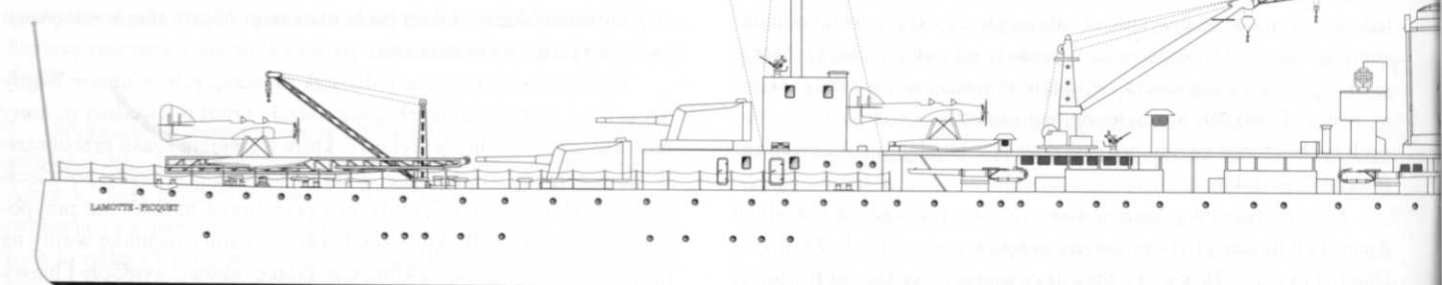
Wszystkie warianty flagi Skonfederowanych Stanów Ameryki można zobaczyć na dołączonej planszy na stronie 34.

Tym razem już na pewno w następnym odcinku przedstawimy flagi i bandery państw Ameryki Środkowej. Te osoby, które oczekiwały, iż już w tym odcinku poznają historię i wygląd bander Meksyku, Panamy czy Kuby przepraszam i zapraszam do 18 odcinka.

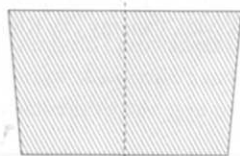
tekst i rysunki: Mirosław Miarka



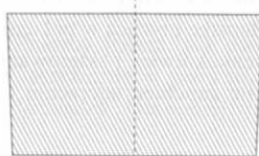
Dźwig rufowy
widok z lewej burty



1



2



3



4

A

Malowanie:

Jasnoszary: kadłub, nadbudówki, kominy, łodzie pokładowe, uzbrojenie.

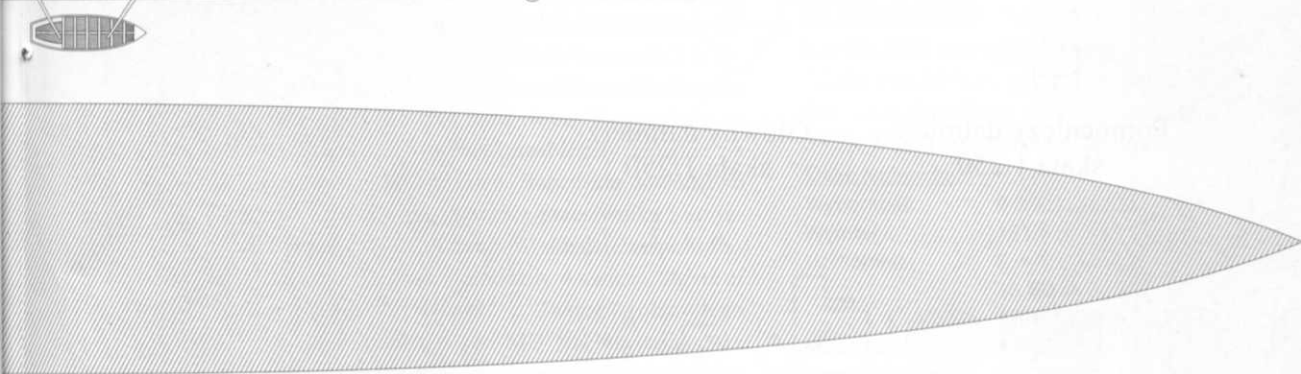
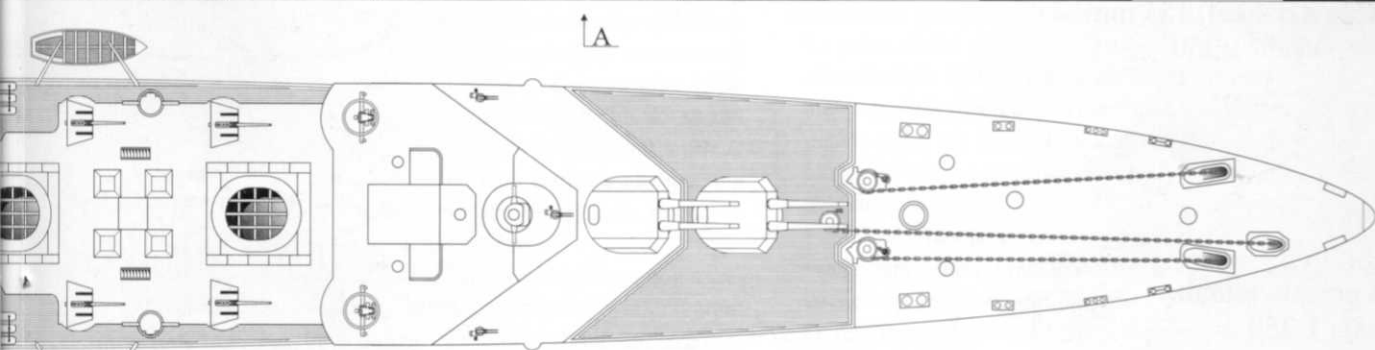
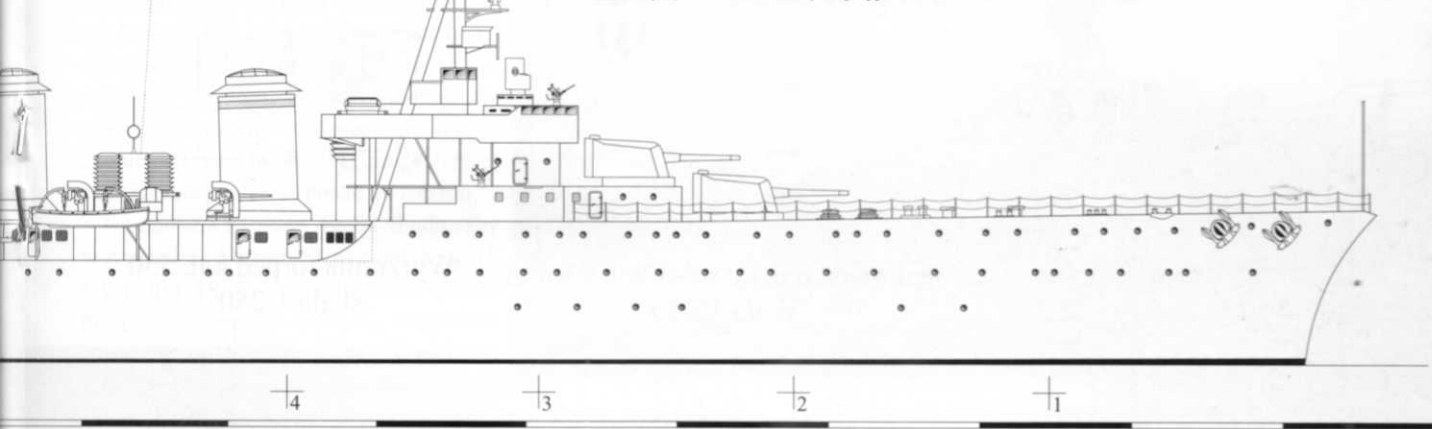
Ciemnoszary: pokład w części dziobowej, pokład górny, pokładówki

Naturalny kolor drewna: pokład główny, wnętrza łodzi pokładowych

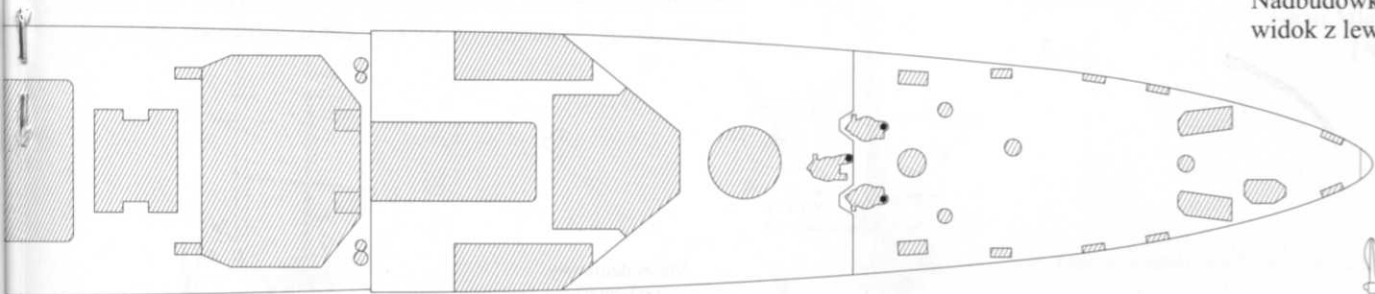
Czarny: pas na linii wodnej, wyposażenie pokładowe, górne krawędzie kominów, kotwica

Czerwony: podwodna część kadłuba, pas na pierwszym kominie, lewe światło pozycyjne

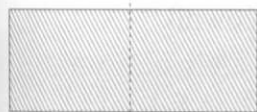
Zielony: prawe światło pozycyjne



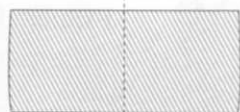
Nadbudówka rufowa
widok z lewej strony



Kotwica
skala 1:250



5



6.



7

Francuski krążownik
Lamotte-Picquet

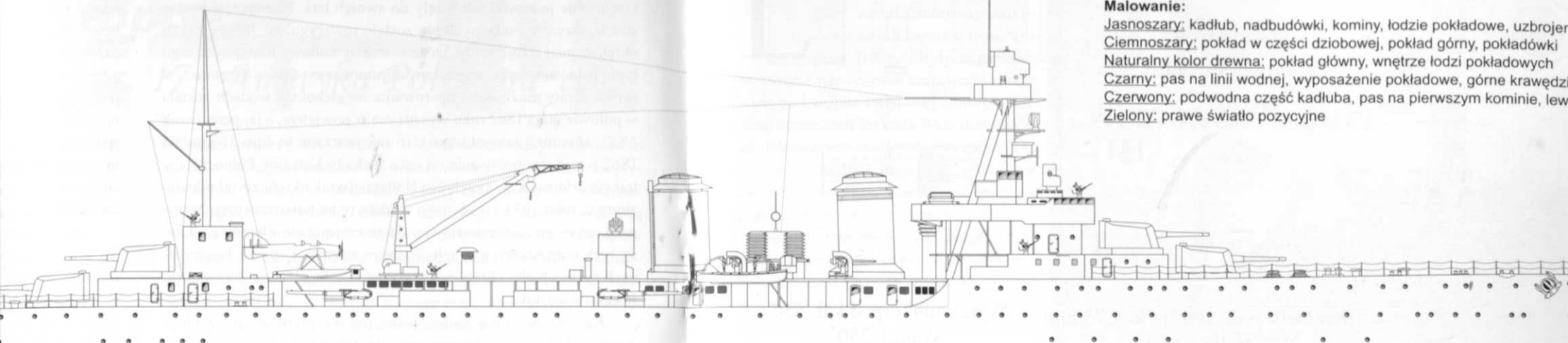
Opracował
kreślił

Michał Glock

Rok 2009

Skala 1:500

Arkusz 1/2



Malowanie:

Jasnoszary: kadłub, nadbudówki, kominy, łodzie pokładowe, uzbrojenie

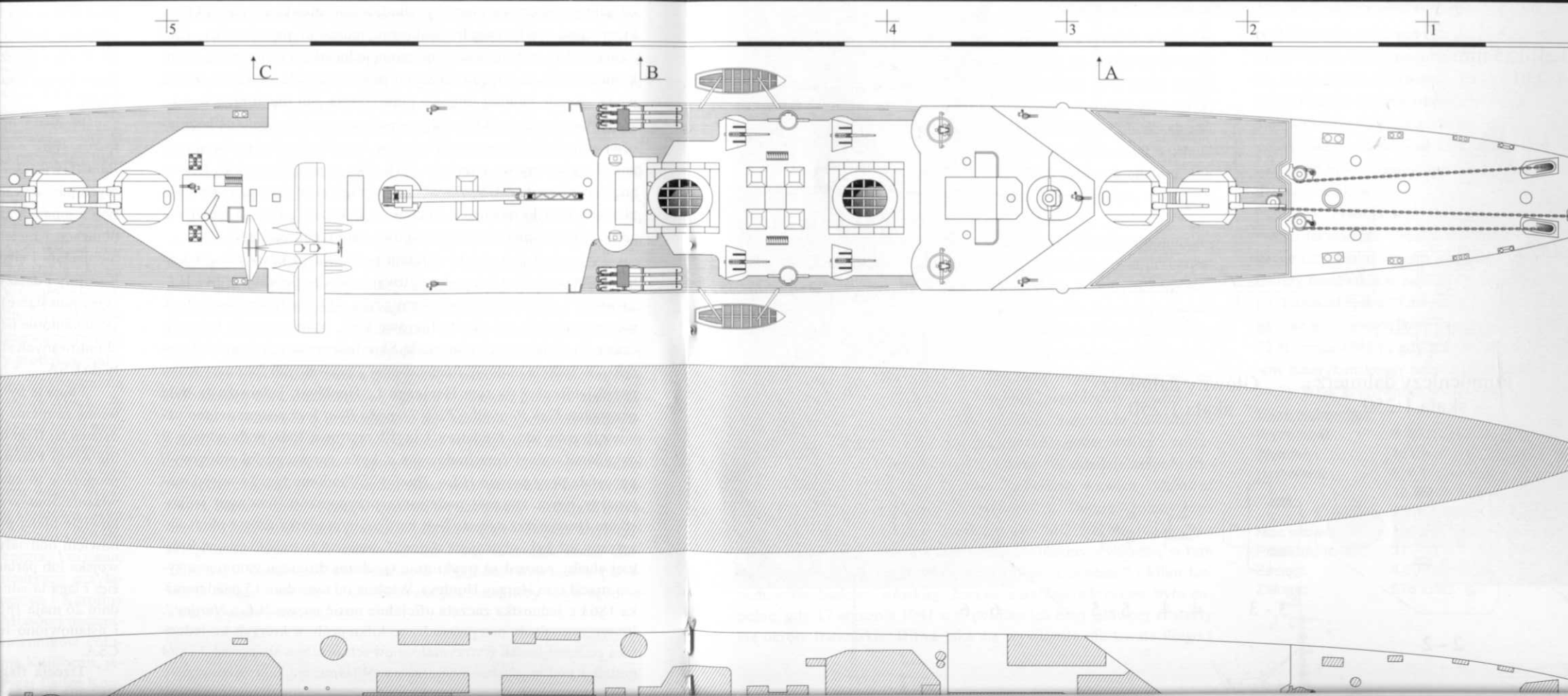
Ciemnoszary: pokład w części dziobowej, pokład górny, pokładówki

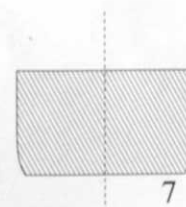
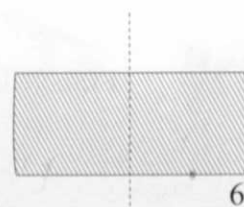
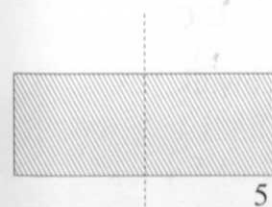
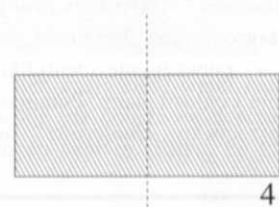
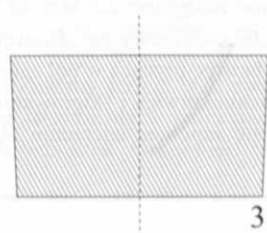
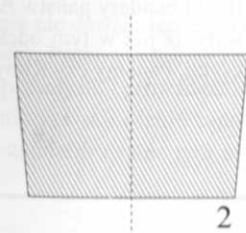
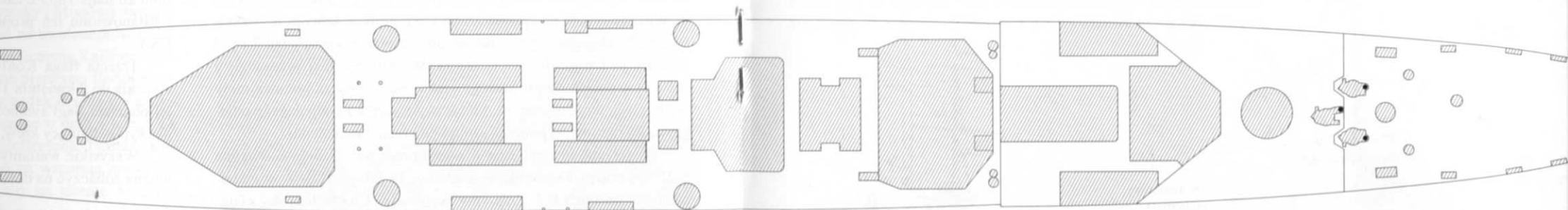
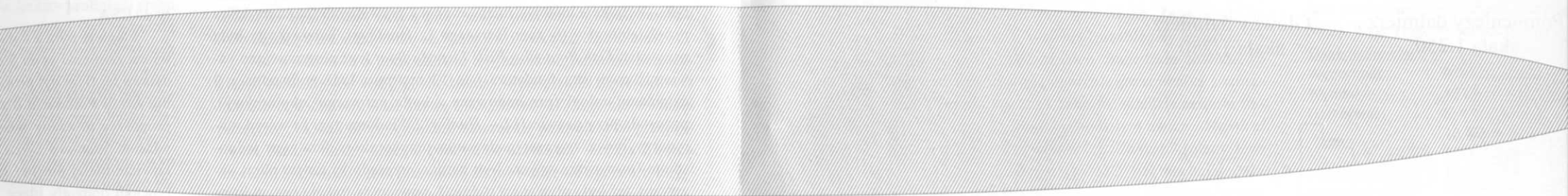
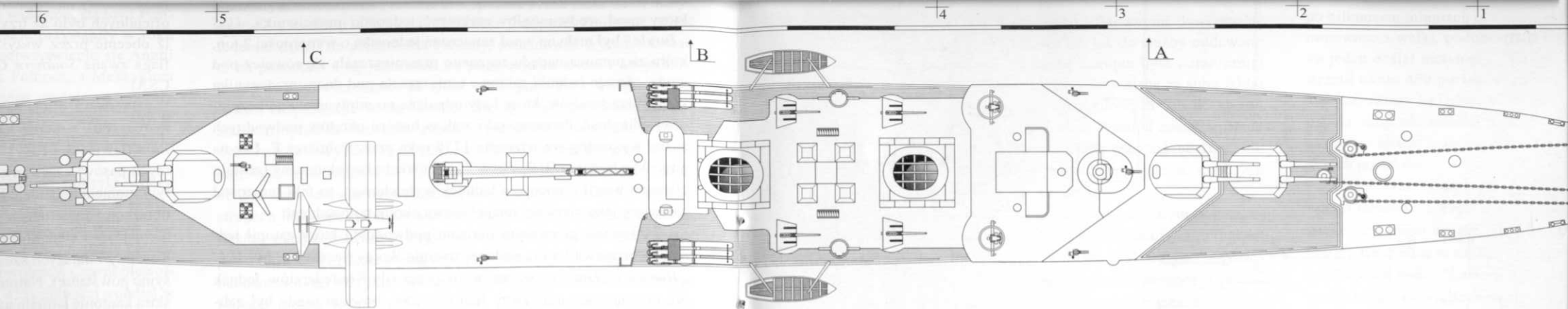
Naturalny kolor drewna: pokład główny, wnętrza łodzi pokładowych

Czarny: pas na linii wodnej, wyposażenie pokładowe, górne krawędzie

Czerwony: podwodna część kadłuba, pas na pierwszym kominie, lew

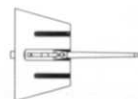
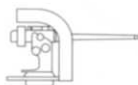
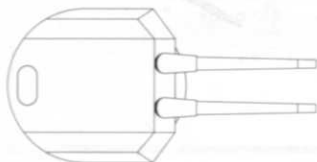
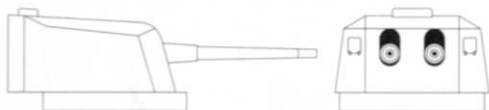
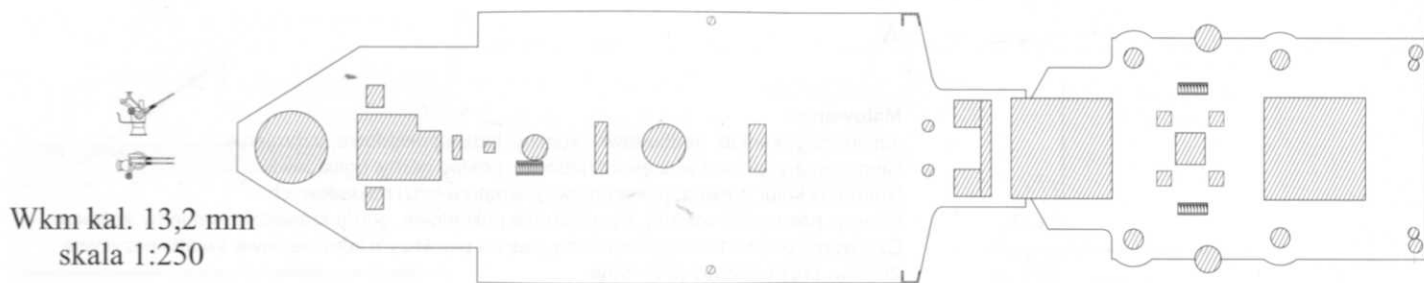
Zielony: prawe światło pozycyjne



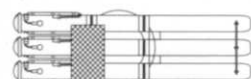


Francuski Lamot	
Opracował kreślił	
Rok 2009	SK

Wkm kal. 13,2 mm
skala 1:250



Stanowisko dział p-lot kal. 75 mm
skala 1:250

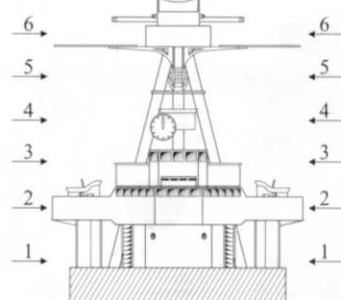
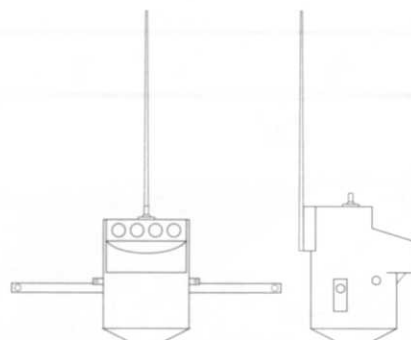


Wyrzutnia torped kal. 550
skala 1:250

Wieża dział kal. 155 mm
skala 1:250



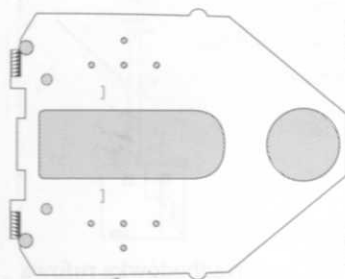
Dalmierz przeciwlotniczy
skala 1:250



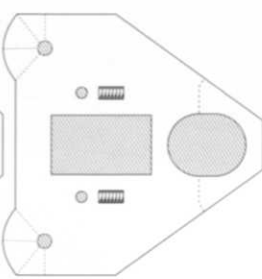
A-A

Pomocniczy dalmierz
skala 1:250

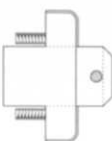
Główny dalmierz
skala 1:250



1 - 1



2 - 2



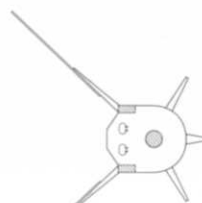
3 - 3



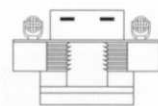
4 - 4



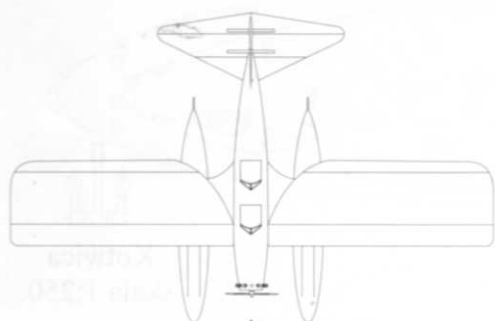
5 - 5



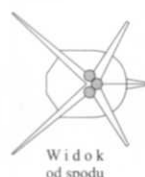
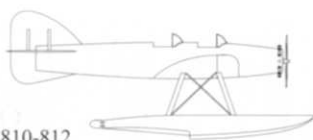
6 - 6



B-B



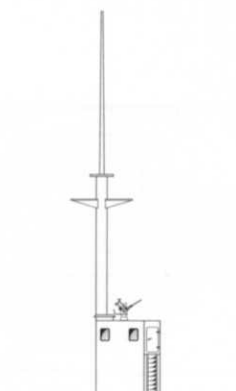
Wodnosamolot GL 810-812
skala 1:250



Widok
od spodu



Maszta dziobowy
(schemat)



C-C

Francuski krążownik
Lamotte-Picquet

Opracował
kreślił

Michał Glock

Rok 2009

Skala 1:500

Arkusz 2/2

Lekki krążownik „*Lamotte Picquet*” został zbudowany jako jeden z trzech okrętów typu „*Duguay Trouin*”. Były to pierwsze na świecie nowoczesne krążowniki zbudowane po I wojnie światowej z uwzględnieniem ograniczeń Traktatu Waszyngtońskiego. Ich nowoczesność polegała głównie na umieszczeniu dział artylerii głównej w podwójnych wieżach, czego wcześniej nie praktykowano oraz zastosowaniu nowoczesnej siłowni turbinowej pozwalającej na osiąganie prędkości ponad 30 węzłów.

„*Lamotte Picquet*” został zbudowany w Arsenal de Lorient. Stępkę położono 17 stycznia 1923 r., wodowanie miało miejsce 21 marca 1924 r., natomiast przyjęcie do służby 1 października 1926 r. Początkowo krążowniki tego typu służyły na europejskich wodach, będąc okrętami flagowymi dywizjonów wielkich niszczycieli. W miarę upływu lat, jak do służby oddawano coraz lepsze krążowniki, ich służba w Europie była coraz mniej potrzebna. W połowie lat 30-tych krążowniki mające za sobą 10 lat służby, były przesuwane do zadań szkoleniowych lub do służby kolonialnej. „*Lamotte Picquet*” na Daleki Wschód został wysłany w roku 1935. Stale stacjonował w portach francuskich Indochin (Sajgon). Remonty przechodził w portach brytyjskich, mających lepsze niż francuskie wyposażenie stoczniowe.

W miarę narastania konfliktu w Chinach i ogólnym pogorszeniem sytuacji międzynarodowej, załoga krążownika była przygotowywana do udziału w ewentualnym konflikcie zbrojnym. Agresorem okazała się Tajlandia, która z podpuszczenia Japończyków zażądała w 1940 roku przekazania części terytorium francuskich kolonii. Oczywiście Francja odmówiła i choć była osłabiona klęską jaką zadali jej Niemcy, wypowiedziała Tajlandii wojnę. Ze względu na ukształtowanie terenu, działania wojenne przebiegały głównie na morzu. Aby uprzedzić atak sił tajlandzkich, francuskie dowództwo postanowiło przeprowadzić rajd na wybrzeże przeciwnika i zniszczyć jego flotę na kotwiczowisku Ko-Chang. W składzie zespołu francuskiego oprócz „*Lamotte Picquet*” wchodziły 4 awiza: „*Admiral Charner*”, „*Dumont d'Urville*”, „*Marne*” i „*Tahure*” (plany tego ostatniego zamieszczono w numerze 14 „MO”). Flota tajlandzka składała się w tym czasie z kilku okrętów obrony wybrzeża, w tym dwóch pancerników obrony wybrzeża typu „*Dhonburi*” i kilku torpedowców budowy włoskiej. Zaskoczenie Tajlandczyków było zupełne, gdy 17 stycznia 1941 r. w pobliżu ich bazy głównej znalazły się okręty francuskie. Bitwa jaka się wywiązała nie trwała długo i



„*Lamotte Picquet*”
około 1929 roku na manewrach

Francuski lekki krążownik

„*Lamotte Picquet*”

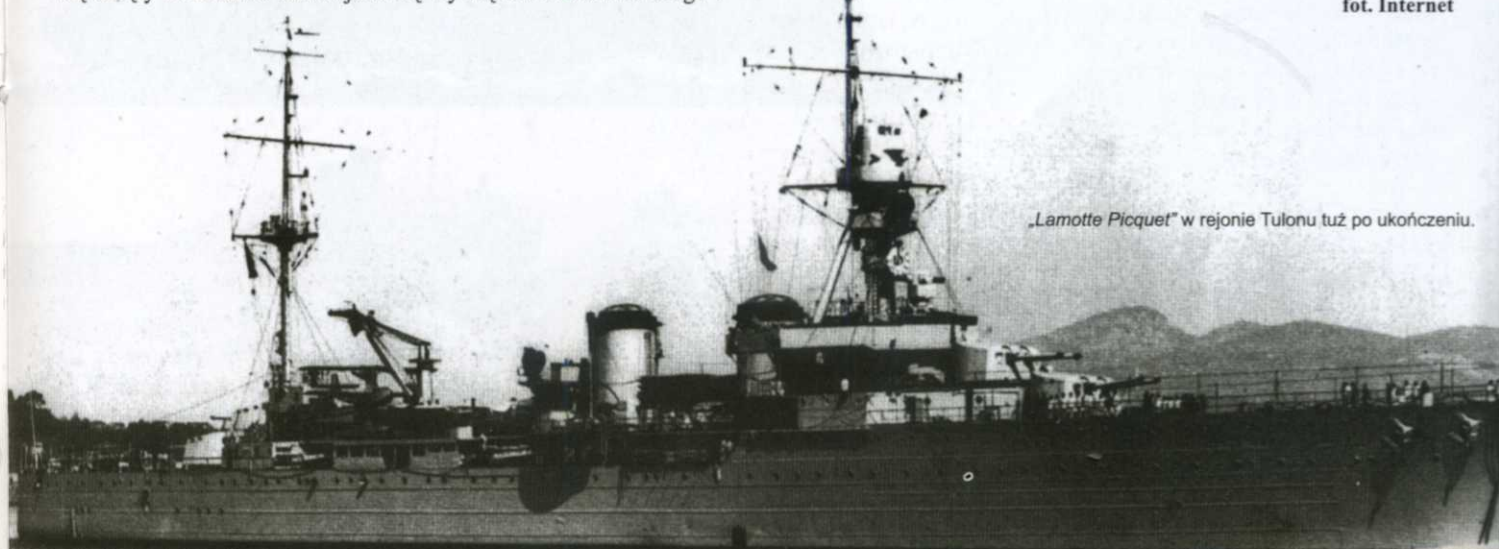
po kilkunastu minutach oba największe okręty Tajów zostały wyeliminowane z walki, podobnie zresztą jak torpedowce, z których tylko jeden ocalał nietknięty. „*Lamotte Picquet*” w czasie bitwy wystrzelił około 450 pocisków głównego kalibru i dwa razy wykonał atak torpedowy na jednostki przeciwnika. W czasie bitwy żaden francuski okręt nie odniósł uszkodzeń, choć na pokładzie flagowego okrętu po bitwie znaleziono kilka odłamków pochodzących z tajlandzkich pocisków.

Choć Francja wygrała wojnę, musiała Tajlandii ustąpić część swego terytorium. Francuskie Indochiny musiały także wypuścić na swoje terytorium wojska japońskie, które założyły tam liczne bazy. Okręty francuskie w zasadzie przerzucono z Indochin na inne akweny. Pozostał tylko „*Lamotte Picquet*” obsadzony szkieletową załogą oraz kilka niewielkich patrolowców. Los krążownika dopełnił się 12 stycznia 1945 r., gdy port w Sajgonie gdzie cumował stał się celem amerykańskiego nalotu (samoloty z lotniskowców grupy TG 38.2). Wrak krążownika pocięto na złom po wojnie.

Dane techniczne:

Wyporność:	9 350 t (pełna).
Wymiary:	181,6 m × 17,2 m × 5,2 m.
Uzbrojenie:	8 × 155 mm (4 × II), 4 × 75 mm p-lot (4 × I), 8 × 13,2 mm p-lot (4 × II), 12 wyrz. torped 550 mm (4 × III), 1 katapulta - 2 wodnosamoloty.
Moc siłowni:	100 000 KM.
Prędkość maks.:	31 - 33 w.
Zasięg:	4 500 Mm.
Załoga:	578 ludzi.

tekst: Michał Glock
fot. Internet



„*Lamotte Picquet*” w rejonie Tulonu tuż po ukończeniu.

Mikroflota Jima

„Yaeyama” był krążownikiem Cesarskiej Japońskiej Marynarki Wojennej zwodowanym w 1887 roku i wprowadzonym do służby w 1890. Okręt ten został zaprojektowany pod nadzorem wpływowego podówcza „wizjonera floty” Francuza Emila Bertin.

„Yaeyama”

1902 rok

1:700

Historia służby krążownika jest bardzo bogata. W latach 1894 - 1895 ochraniał transporty wiozące żołnierzy do Korei oraz wspomagał lądujące wojska japońskie w Port Artur. Podczas „Powstania Bo-ksarów” w Chinach znów eskortował transporty wojsk do tego kraju. W roku 1898 został odstawiony do rezerwy. 11 maja 1902 r. niedaleko Nemero wszedł na mieliznę, z której został ściągnięty dopiero 1 września! Po tym zdarzeniu okręt został przebudowany (otrzymał nowe kotły i dodatkowy komin oraz wzmocniono uzbrojenie) i w latach 1904 - 1905 wziął czynny udział w wojnie rosyjsko-japońskiej, uczestnicząc w blokadzie Port Artur i kilku bitwach morskich tej wojny.



Lekko opancerzony i uzbrojony (tylko 3 działa 120 mm, 2 x 75 mm, 8 x 47 mm i 2 wyrz. torped), o małej wyporności „Yaeyama” osiągał imponującą na swoje czasy prędkość 21 węzłów.



Krążownik „Yaeyama” wziął udział w Bitwie na Morzu Żółtym i w Bitwie pod Cuszimą, gdzie wykorzystując swoją dużą prędkość pełnił rolę łącznikową, przewożąc rozkazy pomiędzy okrętami.



Początek radiokomunikacji spowodował, że tego typu jednostki stały się zbędne i przestarzałe. W latach 1906 - 1908 okręt pełnił jeszcze funkcję jednostki szkolnej. 1 kwietnia 1911 r. krążownik „Yaeyama” został skreślony z listy floty i sprzedany na złom.



Model krążownika „Yaeyama” w skali 1:700 zbudowałem opierając się na zestawie polskiej firmy MODELKRAK. Niestety, został on opracowany na podstawie jakiś zupełnie błędnych planów, bo w niewielkim tylko stopniu odzwierciedlał faktyczny wygląd okrętu. Poza kadłubem, wszystkie elementy modelu wykonałem samodzielnie. Pomimo tego, była to bardzo miła zabawa z tym niewielkim okrętem.

tekst i foto: Jim Baumann
tłum. Sylwester Grabarczyk



USS „TARAWA” LHA-1



W latach 50-tych i 60-tych w amerykańskim Marine Corps panowało przekonanie, że jest możliwy desant z okrętów całości sprzętu łącznie z czołgami wyłącznie za pomocą śmigłowców. Późniejsze doświadczenia z różnych konfliktów pokazały, że jest również konieczny transport morsko-lądowy dla sprzętu zbyt ciężkiego dla śmigłowców. Do tego celu musiały być użyte nowe typy barek desantowych, transporterów pływających i wreszcie poduszkowców. Na takie właśnie zapotrzebowanie powstały okręty typu LHA (okręty desantowe-doki).

Prace nad projektem okrętów rozpoczęto w 1967 roku. Projekt według założeń programu LHA opracowano w US Navy, a następnie przedstawiono potencjalnym wykonawcom (koncernom stocznio- wym). Przetarg na budowę wygrała stocznia Litton Ship Systems w Pascagoula, gdzie prace budowlane nad pierwszym okrętem (plano- wano budowę 9 okrętów) z serii pięciu jednostek rozpoczęto w paź- dzierniku 1971 roku. Wszystkie okręty serii zbudowano w tej samej stoczni.

Okręty zaprojektowano w taki sposób, aby zmieścić na nich w pełni wyposażony batalion US Marines (1800 żołnierzy) z zapasa- mi, sprzętem i uzbrojeniem. W skład zabezpieczenia logistycznego wchodziły również śmigłowce i środki amfibijne tj. barki desanto- we, transportery pływające, poduszkowce itp. Desant mógł być wysadzony zarówno za pomocą śmigłowców, jak i środków amfibij- nych. Wojsko mogło wykonywać różnorodne zadania, od udziału w konflikcie zbrojnym, przez działania zabezpieczające dany teren i ludność, po niesienie pomocy w razie klęsk żywiołowych. Dewizą było stwierdzenie „taktycznej jedności”. Wszystkie siły mogły się znaleźć w określonym miejscu jednocześnie, bez oczekiwania na wsparcie ciężkiego sprzętu. Okręty mogły operować samodzielnie lub w zespołach. W zespole mogły pełnić rolę jednostki flagowej, dowodzącej również skutecznie operacjami powietrznymi, jak i lądo- wo-morskimi.

Architektonicznie okręty wyglądały jak lotniskowce, z dużą bryłą wysokiego kadłuba z płaskim pokładem i wyspą nadbudówki umieszczoną po prawej burcie. Okręty zaprojektowano tak, aby mo- gły przechodzić przez Kanał Panamski. W tym celu szerokość ka- dłuba była o 90 cm mniejsza, niż szerokość śluz kanału. Na pokła- dzie lotniczym znalazło się 9 stanowisk startowych. Po lewej burcie umieszczono składany podnośnik o udźwigu 20 t dla transportu śmigłowców z poziomu pokładu hangarowego na pokład lotniczy. Na rufie znalazła się winda o udźwigu 40 t. W zbiornikach okrętu mogło się zmieścić 1200 t paliwa lotniczego JP-5. Okręt był przy- stosowany do bazowania i obsługi 35 - 37 maszyn latających róż- nych typów (samoloty pionowego startu i lądowania AV-8B Harrier, śmigłowce AH-1 Gunship, ciężkie śmigłowce transportowe CH-53E Super Sea Stallion, śmigłowce szturmowe CH-46D/E Sea Knight).

Na pokładzie lotniczym mogło być jednocześnie obsługiwanych do 10 śmigłowców. Skład grupy lotniczej zależał od postawionych za- dań. Na pokładzie startowym za wyspą nadbudówki znajdował się żuraw o udźwigu 30 t. Służył on do przenoszenia śmigłowców lub innego wyposażenia z nabrzeży portowych bezpośrednio na pokład startowy. Można nim było z pokładu startowego wodować łodzie lub barki desantowe. Obecnie został on zdemontowany. Zrezygno- wano również z magazynowania na pokładzie lotniczym barek de- santowych. Podczas operacji „Pustynna Burza” w roku 1991 na USS „Tarawa” LHA-1 bazowało 20 samolotów AV-8B Harrier.

W rufowej części kadłuba znajduje się obszerny suchy dok o długości 76 m, szerokości 23,2 m i wysokości pomieszczenia 8,1 m. Mogą z niego operować środki desantowe o kadłubach wyporno- ściowych lub na poduszcze powietrznej. Dok od rufy jest zamykany pionowymi furtami. Wewnątrz doku mogą się znajdować różne ro- dzaje środków amfibijnych. Po podejściu okrętu w rejon działań, zatapia się zbiorniki balastowe zwiększając zanurzenie kadłuba i napelnia wodą nieckę doku. Po uzyskaniu odpowiedniej wysokości lustra wody wewnątrz doku podnosi się wrota, przez które mogą wypłynąć na zewnątrz przenoszone barki, transportery lub podusz- kowiec. Po zakończeniu operacji pojazdy amfibijne mogą powrócić do doku, który po zamknięciu wrót jest osuszany i po opróżnieniu zbiorników balastowych okręt uzyskuje wyjściowe zanurzenie. W doku mogą się zmieścić: 4 barki desantowe LCU 1610 lub jeden po- duszkowiec desantowy LCAC lub 7 barek LCM(8) lub 17 barek LCM(6). Dwie barki LCM(6) i dwie LCP transportować można na pokładzie głównym obok nadbudówki. Często również współpracu- je się z innymi typami środków amfibijnych tj. barki LCU lub nowymi typami poduszkowców desantowych. Zwykle na okrętach na stałe nie bazują poduszkowce, ale wielokrotnie wykorzystywano je podczas wspólnych działań. Jedna barka LCU może zabrać 3 ciężkie czołgi. Barki desantowe mogą opuszczać okręt wykorzysta- jąc załany wewnętrzny dok. W doku można załadować do barek ko- lejne pojazdy, które zjeżdżają ze swoich miejsc parkingowych na poszczególnych pokładach, wykorzystując opuszczane rampy za- montowane pomiędzy kolejnymi poziomami pokładów ładunko- wych. Ogólna powierzchnia parkingowa dla pojazdów wynosiła 3134 m². Dla ładunków na paletach przeznaczono 3311 m³. Pojazdy które mogą się samodzielnie poruszać w wodzie również opuszczają okręt przez dok np. transportery LVT.

Okręty mogą jednocześnie prowadzić operację desantowania drogą powietrzną i wodną. Na pokładzie startowym można jedno- cześnie przygotować do startu 9 śmigłowców transportowych. Ko- lejnych 9 maszyn ze złożonymi wirnikami może być przygotowa- nych na pokładzie do natychmiastowego przemieszczenia na stano- wiska startowe, z których wystartuje pierwsza fala śmigłowców. Na

okrętach zwykle bazowano 37 śmigłowców. Były to maszyny transportowe CH-46 Sea Knight (18 szt.), uzupełniane ciężkimi maszynami CH-53 Sea Stallion (10 szt.), AH-1W (6 szt.) i śmigłowcami UH-1 Huey (3 szt.). W konfiguracji z 6 samolotami AV-8B Harrier było 25 - 28 śmigłowców (12 CH-46E, 6 CH-53E, 6 AH-1W i 4 UH-1N).

Poza rolę jednostek desantowych, okręty typu "Tarawa" pełniły funkcję baz dla sił przeciwminowych. Dla wykonywania zadań trałowych na okrętach mogły być bazowane śmigłowce CH-46E (18 szt.) i 6 szt. MH-53E z sześcioma zestawami trałowymi Mk 105.

Na początku służby uzbrojenie okrętów składało się z dwóch 8-prowadnicowych wyrzutni Mk 25 Mod. 1 dla rakiet przeciwlotniczych Sea Sparrow, kierowanych przez dwa dalmierze Mk 71 z radarami Mk 115 oraz 3 armat uniwersalnych kalibru 127 mm Mk 45. Wyrzutnie Sea Sparrow oraz rufowa, lewoburtowa armata 127 mm zostały usunięte z wszystkich jednostek na początku lat 90-tych. Pozostałe dwie armaty zdemontowano w 1997 roku. Kierujące nimi

tenerowych lub palet zmagazynowanych w ładowniach na pokład startowy lub do doku. Zrealizowano to za pomocą systemu pięciu wind umieszczonych w płaszczyźnie symetrii okrętu, transporterów taśmowych i systemów szynowych, za pomocą których można przemieszczać ładunki w odpowiednie miejsca na całym okręcie. Dwie duże windy po lewej burcie i na rufie służą do przemieszczania maszyn latających i wyposażenia pomiędzy pokładem hangarowym, a pokładem startowym. Pojazdy osiowe, gąsienicowe, ciężarówki i jepy mogą samodzielnie lub za pomocą przepchnięcia przemieścić się na dowolny pokład za pomocą składanych ramp łączących poszczególne pokłady. W roli jednostki pomocniczej okręty zapewniają zaopatrzenie w paliwo, amunicję i inne rodzaje środków.

W celu zapewnienia funkcji jednostki dowodzącej operacją desantową okręty otrzymały bardzo bogate wyposażenie elektroniczne i łącznościowe, z systemami łączności satelitarnej najnowszej generacji. Umożliwiają one dowódcy operacji desantowej nadzór i dowodzenie. System taktyczny prezentuje pozycje własnych sił, które



radary SPQ-9A i SPG-60 zdjęto w latach 1998 - 1999. Zdemontowano również 6 pojedynczych działek kalibru 20 mm. W zamian okręty uzbrojono w dwie 21-prowadnicowe wyrzutnie Mk 49 RAM dla rakiet przeciwlotniczych, które umieszczono na szczycie nadbudówki mostka po lewej stronie i na rufowym zakończeniu pokładu startowego na prawej burcie. Za ich sterowanie odpowiada system kierowania ogniem SWY-2. Modernizację i remont USS "Tarawa" LHA-1 zakończono w styczniu 1995 roku po zamontowaniu wyrzutni RAM, radaru Mk 23 TAS i radaru SPS-48E 3-D, zamiast SPS-52B. Modernizację tę wykonano wykorzystując sprzęt radarowy z wycofanych krążowników USS "Belknap" CG-26 i USS "Leahy" CG-16. Kolejne modernizacje okrętów planowane na rok 2000 anulowano. Zmieniono jedynie oryginalne systemy walki elektronicznej WLR-1 na system SLQ-32(V)3 i URN-20 TACAN na nowszy URN-25.

Wnętrze okrętów wyposażono w mechaniczne systemy transportowe do przemieszczania w poziomie i w pionie ładunków kon-

opuściły okręt oraz pozycje celów brzegowych lub w głębi ładu. Dane te można wykorzystać do wsparcia ogniowego z okrętu lub towarzyszących jednostek zespołu. System nadzoruje całość sytuacji taktycznej wokół okrętu. Systemy łączności to: SRR-1, WSC-3 UHF, WSC-6 SHF, USC-38 SHF SATCOM oraz odbiornik danych meteorologicznych SMQ-11.

Na okręcie można pomieścić 262 oficerów i 870 marynarzy oraz 1672 żołnierzy piechoty morskiej i personelu (piloci, kierowcy, kadra flagowa). Wszyscy żołnierze posiadają własne łóżka. Wszystkie pomieszczenia okrętowe są klimatyzowane. Okrętowy szpital wyposażono w 17 łóżek intensywnej opieki medycznej, 4 sale operacyjne (2 główne i 2 pomocnicze) i 300 łóżek opieki podstawowej. Do tego są 3 gabinety dentystyczne przystosowane do zabiegów chirurgicznych, gabinety ortopedyczne, gabinety ze sprzętem radiologicznym. Pomieszczenia mieszkalne wyposażono w rozbudowane zaplecze higieniczno-rekreacyjne, sale gimnastyczne, rekreacyjne itp. Są również specjalne pomieszczenia służące do ćwiczeń i akli-

matyzacji żołnierzy do określonej temperatury i wilgotności w jakich przyjdzie im działać. Ciągi komunikacyjne zaprojektowano tak, aby uniknąć konfliktów logistycznych podczas załadunku ludzi i sprzętu do pojazdów lub śmigłowców. Pokłady są połączone schodami, którymi mogą swobodnie poruszać się ludzie obciążeni bronią, plecakami, zapasami itp. Na pokład główny prowadzą wejścia z burtowej galerii w pobliżu kolejnych stanowisk startowych. Aby dostać się do śmigłowców nie trzeba przemierzać dużych dystansów po pokładzie startowym. Jest tu również powód psychologiczny. Żołnierze oczekujący na załadunek do śmigłowców znajdują się o pokład niżej. Jeżeli na okręt przybywają maszyny z rannymi, nie jest to widoczne dla oczekujących na swoją kolej do wylotu. Nie obniża to ich morale bojowego.

Okręty otrzymały napęd za pomocą turbin parowych. W tym celu zamontowano na nich największe kotły parowe jakie kiedykolwiek zamontowano na okrętach US Navy. System napędowy jest sterowany przez system komputerowy, optymalizujący parametry pracy kotłów.

Okrętowi *LHA-5* zmieniono nazwę 15.02.1978 r. *LHA-3* przez 8 lat bazował w Japonii. W lipcu 2000 roku powrócił do USA i tam poddano go remontowi.

Okręty w służbie mają pozostać około 25 lat. Spodziewano się dłuższego okresu eksploatacji, ale ze względu na kilka wad, wycofanie ich jest spodziewane już w najbliższych latach. Do wad tych zaliczyć należy zbyt cienki i za mało wytrzymały pokład startowy, który podlega odkształceniom. Z biegiem lat pomieszczenia dowodzenia i mieszkalne stały się za ciasne. Odnotowano szereg awarii instalacji elektrycznych i problemów z systemami rurociągów. Planowano program modernizacji jednostek ale z niego zrezygnowano na korzyść wprowadzenia nowych okrętów.

tekst: Jacek Krzewiński
fot. ze zbiorów autora

Dane techniczne:

Wyporność:	25884 - 27165 t pusty (39438 - 40891 pełna).
Wymiary [m]:	254,2 (237,14 Lpp) × 40,23 (32,31 na LW) × 8,23 (max. bez balastu).
Napęd:	2 zespoły turbin parowych Westinghouse; 2 śruby; moc max. 77000 KM, dziobowy ster strumieniowy o mocy 900 KM.
Kotły:	2 Combustion Engineering Type V2M-VS; 49.3 kg/cm ² , 482° C.
Zasilanie elek.:	14600 kW (4 × 2500 kW turboalternatory, 2 × 2000 kW spalino- we alternatory, 4 × 150 kW spalino- we alternatory awaryjne).
Prędkość max.:	24 w (25,3 w na próbach).
Zasięg:	10000 Mm/20 w
Zapas paliwa:	5900 t + 1200 t paliwa lotniczego JP-5
Grupa lotnicza:	16 śmigłowców CH-46E, 6 śmigłowców CH-53E i 4 śmigłowce UH-1N; maksymalnie: 43 maszyny wielkości CH-46.
Uzbrojenie:	dwie 21-prowadnicowe wyrzutnie plot. RAM Mk 31 (rakiet RIM-116); dwa zestawy artyleryjskie kalibru 20 mm Mk 15 Phalanx; dwa pojedyncze działka kalibru 25 mm L/75 Mk 38 Bushmaster; 8 karabinów maszynowych kalibru 12,7 mm M2.
Wyposażenie:	Radary: 1 Raytheon SPS-64(V)9 nawigacyjny.; 1 Norden SPS-67(V)3 dozoru nawodnego; 1 Lockheed Martin SPS-40E dozoru powietrznego; 1 ITT-Gilfillan SPS-48E 3-D wczesnego ostrzegania dozoru powietrznego; 1 Hughes Mk 23 Mod. 3 TAS kierowania ogniem; 1 SPN-35A dozoru przestrzeni po- wietrznej; 1 SPN-43B dozoru przestrzeni powietrznej; 2 Mk 90 pomocnicze dla zestawów Phalanx. System TACAN: URN-25. Wyposażenie przeciwdziałania elektronicznego i os- trzegania: Raytheon SLQ-32(V)3 aktywno/pasywny; system flar i dipoli Mk 36 SRBOC (4 6-prowadnicowe wyrzutnie Mk 137); holowany akustyczny cel pozorny dla torped SLQ-25A Nixie.
Załoga:	86 - 94 oficerów i 871 - 979 marynarzy + marines (172 ofice- rów i 1731 żołnierzy).

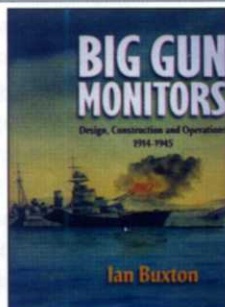
Plany przedstawiają okręt USS "TARAWA" LHA-1 w podstawowej konfiguracji zaraz po wprowadzeniu do służby. Druga część planów ukaże się w 23 (4/2009) numerze "Modelarstwa Okrętowego". Tam też zamieścimy sporą ilość zdjęć okrętu i jego wyposażenia (w tym lotni-
czego) oraz pokazemy malowanie jednostki.

	stepka	wodowanie	w służbie
LHA-1 TARAWA †	15-11-71	01-12-73	29-05-76
LHA-2 SAIPAN *	21-07-72	18-07-74	15-10-77
LHA-3 BELLEAU WOOD †	05-03-73	11-04-77	23-09-78
LHA-4 NASSAU *	13-08-73	21-01-78	28-07-79
LHA-5 PELELIU (ex-Da Nang) †	12-11-76	25-11-78	03-05-80

przydZIAŁy: *Atlantyk / †Pacyfik



Tytuł: **Big Gun Monitors**
 Autor: **Ian Buxton**
 Wydawca: **Seaforth Publishing**
 Rok wydania: **2008**
 ISBN: **978-1-84415-719-8**



Po dwudziestu latach wznowiono publikację monumentalnego dzieła "Big Gun Monitors" Iana Buxtona. Ten fakt ucieszył zapewne nie tylko całe grono miłośników Royal Navy lecz także tych, którzy interesują się okrętami wojennymi. Pierwsze wydanie ukazało się w dość niewielkim nakładzie, prywatnym sumptem i dlatego zdobycie oryginału tej książki wiązało się z dużym szczęściem i sporymi nakładami finansowymi. Dzięki wydawnictwu SEAFORTH, które wznowiło tę publikację w 2008 roku, mamy okazję zapoznać się z tą ciekawą książką i uzupełnić swoje zbiory o bardzo poważną i poważaną wśród *shiploverów* pozycję.

Książka prezentuje się znakomicie. Okładkę zdobi lakierowana obwoluta z ciekawym obrazem jednego z monitorów z czasów drugiej wojny światowej, co już skłania do zajrzenia do środka. A wartość książki jest bardzo interesująca. Opisuje mianowicie przyczyny budowy, założenia konstrukcyjne i historię monitorów floty brytyjskiej w latach 1914 - 1945. Oczywiście całość tekstu jest w jęz. angielskim ale myślę, że obecnie nie stanowi to już w zasadzie problemu.

Tekst podzielono na 11 rozdziałów, w których znajdziemy dokładne opisy, dane techniczne oraz szczegóły konstrukcyjne wszystkich brytyjskich monitorów. Począwszy od pierwszych projektowanych monitorów *HMS "Roberts"* i *HMS "Abercrombie"* uzbrojonych w armaty 14 calowe, poprzez mniejsze jak *HMS "General Wolf"*, do zupełnie małych *M15 - M33*. Oczywiście nie pominięto modernizacji drugowojennych monitorów typu "Erebus" i "Roberts". Jako uzupełnienie znajdziemy rozdział dotyczący uzbrojenia.

Książkę wydano na kredowym papierze, co na pewno wpłynęło pozytywnie na jakość tekstu, zdjęć i rysunków. Zdjęcia w ilości prawie 170 są naprawdę wyśmienitej jakości. Pochodzą one głównie ze zbiorów muzealnych IWM, National Archives, jak i od osób prywatnych. Wiele z nich to "białe kruki". W nowym wydaniu dodano kilkanaście fotografii, które nie były wcześniej nigdy i nigdzie publikowane. Zresztą całość tekstu też została dopracowana i uzupełniona przez nowe informacje, które udało się zgromadzić od czasu pierwszej publikacji.

Każdy typ monitorów został solidnie zilustrowany dość dobrej jakości rysunkami oraz naprawdę ciekawymi kopiami oryginalnych planów stocznioowych (*HMS "Gllaton"*, czy *HMS "Roberts"*). Całość tekstu uzupełnio również sporą dawką tabel, wykresów i map, które też zasługują na uwagę.

Reasumując, "Big Gun Monitors" to pozycja obowiązkowa dla wszystkich modelarzy i *shiploverów*. Nadmienię, że temat ten był omijany szerokim łukiem przez innych autorów i dzięki panu Buxtonowi możemy mieć naprawdę solidne rozeznanie, jeżeli chodzi o monitory Royal Navy. Książkę gorąco polecam, jest absolutnie warta swojej ceny. Dostępna w warszawskiej PELCIE oraz na NAVYBOOKS www.navybooks.com, PEN & SWORD BOOKS www.pen-and-sword.co.uk i AMAZONIE www.amazon.co.uk (cena 25 - 28 GBP).

Michał Palkiewicz

Tytuł: **Aircraft carrier and Seaplane carrier**
 Autor: **?**
 Wydawca: **Kure Maritime Museum & Kazushige Todaka**
 Rok wydania: **2003**
 ISBN: **4-478-95056-3**



Wpadła ostatnio w moje ręce rzecz zupełnie wyjątkowa jeżeli chodzi o modelarskie spojrzenie na prezentowany temat. A i sam temat jeżeli mówimy o modelarskich preferencjach jest niezmiennie bardzo popularny, bo to marynarka japońska. Album nosi tytuł „Aircraft carrier and Seaplane carrier” i jest częścią większej serii określanej wspólnie jako Japanese Naval Warship Photo Album.

Generalnie seria jest stosunkowo nowa, ukazuje się od początków XXI wieku (omawiany album w 2003 roku). Jest to album w pełnym tego słowa znaczeniu, bowiem piękne, wielkoformatowe (A4), o bardzo dobrej jakości zdjęcia zajmują ok. 95% objętości albumu. No i jakież to są zdjęcia! Każdy okręt, zgodnie z tytułem każdy lotniskowiec i transportowiec lotniczy cesarskiej marynarki ma poświęcone kilka stron, a na nich zdjęcia wyselekcjonowane z zasobów archiwalnych Muzeum Marynarki w Kure oraz z kolekcji Shizuo Fukui (każdy kto słyszał o tym, że Cesarstwo Japonii posiadało marynarkę wojenną nie mógł nie słyszeć tego nazwiska).

Dodatkowym tematem poruszonym niemniej równie starannie w omawianym tomie są kanonierki marynarki cesarskiej (także rzeczne), którym poświęcono końcowy rozdział. Album zamyka „część tekstowa”, która o tyle zasługuje na cudzysłów, że po pierwsze zajmuje kilkanaście kart, a po drugie napisana jest w oryginalnym języku, a więc ogólnie nieczytelna.

Album „wpadł” jak to określiłem w moje ręce dzięki kontaktem ze środowiskiem kolegów-modelarzy lotniczych, ale jest cały czas dostępny (sprawdziłem) na witrynie wydawnictwa LELA PRESSE www.avions-bateaux.com, które dystrybuuje na Europę wydawnictwa japońskie. Aktualna cena to 50 EUR, już nie tak korzystna jak kilka miesięcy wstecz, no ale to całkiem inny i ogólnie znany temat. W każdym razie dla każdego, kto interesuje się okrętami lotniczymi marynarki cesarskiej, album ten jest jak najbardziej godny polecenia, a wręcz niezbędny.

Andrzej Brożyna

PARTNERZY



INTERNETOWE FORUM MODELARZY KARTONOWYCH

... od nas się nie odkleisz :)



BoatModelling.com

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

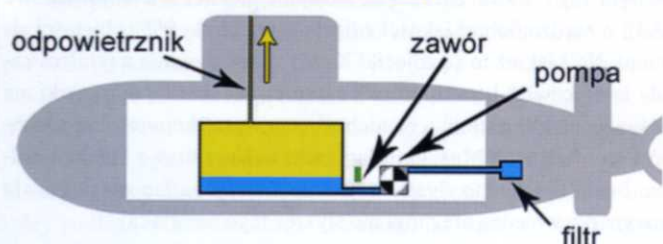
witryna modelarstwa pływającego RC
ModelTeam
 com.pl strona forum galeria



fol. Jerzy Bin

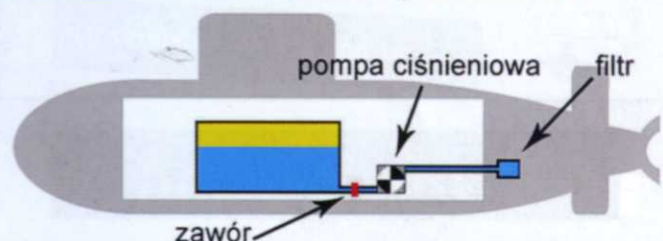
W poprzednim numerze opisałem ogólne zasady działania mechanizmów, które pozwalają zanurzyć się okrętom podwodnym, funkcję sterów głębokości oraz wstępną kategoryzację modeli ze względu na metodę, dzięki której nasz model zanurza się. Zgodnie z obietnicą, w tej części "RC pod wodą" opiszemy aktywne systemy zanurzenia w tzw. statycznych nurkach.

System balastowy otwarty oparty na pompie.



Jeden z najprostszych systemów balastowych jaki można zamontować w modelu. Jego wielką zaletą jest prostota oraz łatwość w zebraniu niezbędnych części. Aby zanurzyć okręt otwieramy zawór blokujący wodę i włączamy pompę, która wpompuje wodę do zbiornika. Powietrze ze zbiornika wydostaje się przez bardzo cienki (nie większy niż 2 mm średnicy) odpowietrznik, często wystający wysoko ponad kiosk. Gdy zbiornik się zapełni zamykamy zawór i wyłączamy pompę. Model teraz powinien mieć minimalnie dodatnią pływerność i zanurzyć się do poziomu górnej części kiosku. Dalsze zmiany głębokości uzyskujemy sterami głębokości. Aby okręt się wynurzył, musimy podpłynąć do powierzchni tak, aby odpowietrznik był nad powierzchnią wody, otwieramy wtedy zawór i włączamy pompę, aby wypompuwała wodę. Wadą tego systemu jest potrzeba podpłynięcia do powierzchni, aby wynurzyć się całkowicie oraz niemożność osadzenia okrętu na dnie. W przypadku utraty głównego napędu może też się zdarzyć sytuacja, że okręt nie powróci na powierzchnię. System ten jest montowany w prostych i niewielkich (do 3 kg wyporności) modelach.

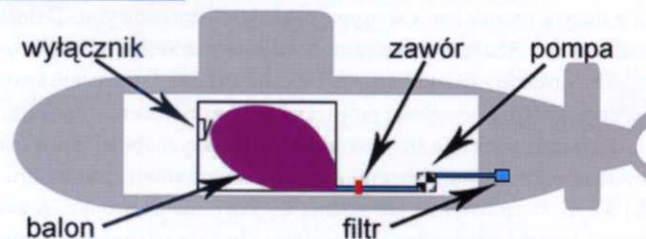
System balastowy zamknięty oparty na pompie ciśnieniowej.



System oparty na pompie zdolnej wciągać wodę pod ciśnieniem oraz ze zbiornikiem zdolnym to ciśnienie wytrzymać. Aby się zanurzyć, otwieramy zawór i włączamy pompę. Pompa wciąga wodę do zbiornika. Ponieważ powietrze nie ma gdzie uciec, ulega ono sprężeniu. Takiego zbiornika nigdy nie zapełnimy do pełna. Przy bardzo wydajnej pompie uda nam się to w ok. $\frac{3}{4}$ pojemności, przy

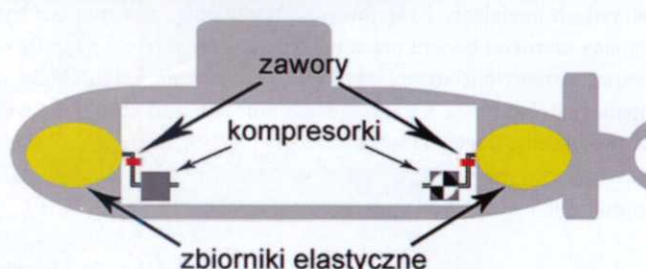
ciśnieniu rzędu 4,8 Br. Gdy okręt się zanurza, zamykamy zawór i wyłączamy pompę. Pompa może być jednokierunkowa (używana tylko do napełniania), gdyż samo ciśnienie jest w stanie ten zbiornik opróżnić i wystarczy by pompa miała przepływ gdy jest wyłączona. Jest to duża zaleta np. w razie awarii. Niestety chyba jedyna. Jedną z poważniejszych wad tego systemu jest trudność w znalezieniu dobrej, mocnej pompy o rozsądnych wymiarach. Taka pompa będzie też pobierała więcej energii niż inne systemy tego typu. O wiele lepszą opcją posiadającą zalety tego systemu i jednocześnie pozbawioną jego wad jest system opisany poniżej.

System balastowy zamknięty, oparty na pompie z elastycznym zbiornikiem balastowym.



System działa na podobnych założeniach, co ten ze sztywnym zbiornikiem. Tutaj jednak zbiornik jest elastyczny. Tą funkcję może pełnić balon, "wkład" piłki, pakiet od kroplówki, czy woreczek na mocz dla osób cewnikowanych. Zaletą tego systemu jest to, że stopień sprężenia powodowany przez wpływającą wodę jest o wiele mniejszy. Balon rozszerzając się spręża powietrze w całej sekcji suchej modelu, a nie tylko w zbiorniku. Pompa nie musi być już tak dużej mocy, a cały system wymaga mniej miejsca. Ponieważ ciśnienie jest tu mniejsze, potrzebujemy jednak pompy dwukierunkowej, bo gdybyśmy tylko otworzyli zawór, woda będzie wypływać, ale zbiornik nie opróżni się cały z powodu zbyt małej różnicy ciśnień. Jeśli korzystamy z innej pompy niż perystaltyczna potrzebny będzie nam też zawór. Dobrym pomysłem jest także wyłącznik bezpieczeństwa. Może to być przełącznik dźwigniowy lub czujnik ciśnienia (przełącznikowy - analogowy), który odcina dopływ prądu do pompy kiedy balon jest już pełny, chroni nas w ten sposób przed jego rozerwaniem. Aby wodę można było jednak wypompuwać, potrzebujemy specjalny układ, odcinający prąd tylko w przypadku komeindy zalewania zbiornika. Alternatywą jest też po prostu otwarcie zaworu, a ciśnienie wypchnie trochę wody, balon się skurczy i przestanie napierać na wyłącznik, wtedy resztę wody można już usunąć pompą. Zaletą jest także to, iż w WTC jest na tyle ciśnienia, aby w razie awarii pompy ciśnienie wypchnęło tyle wody, że model się wynurzy np. do poziomu kiosku. System ten zastosowałem już w dwóch swoich modelach i jest to naprawdę dobre rozwiązanie.

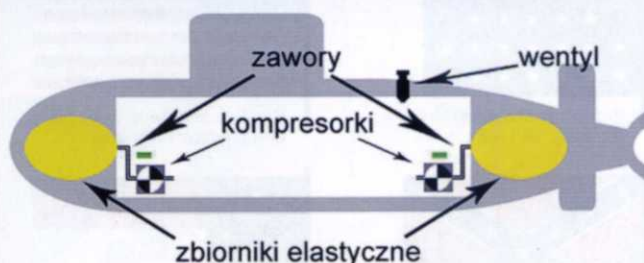
System balastowy oparty na mikrokompresorkach (RCABS).



RCABS (Recirculating Compressed Air Ballast System), czyli mniej więcej: recyrkulacyjny system balastowy na sprężone powietrze. System składa się z kompresorów oraz balonów, najczęściej dwóch: jeden dziobowy, drugi rufowy. Kompresorki pompują po-

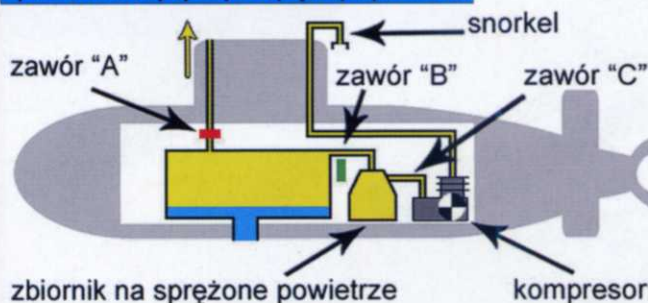
wietrze z sekcji suchej w baloniki i w ten sposób okręt może utrzymać się na powierzchni. Ponieważ powietrze do balonów jest pobierane z sekcji suchej, to wytwarza się tam podciśnienie, niekiedy całkiem spore. Wymaga to idealnie szczelnej sekcji suchej. Jeżeli okręt ma się zanurzyć, zostają otwarte zawory trzymające powietrze w balonach, ciśnienie się wyrównuje (balony się kurczą), a okręt się zanurza. System ten ma dwie wady. Pierwszą jest owe podciśnienie w sekcji suchej, bowiem powstaje możliwość zassania wody, a drugą wadą jest to, że okręt ma oryginalnie pływalność ujemną (przy nienapompowanych balonach - równych ciśnieniach). Jednakże system przy zachowaniu dużej dokładności budowy modelu jest bardzo dobrym rozwiązaniem i można np. na bieżąco regulować linię wodną. System ma swoich zagorzałych przeciwników, jak i zwolenników. Wymyślił go guru modelarzy podwodnych dr. Art Broder. Jeżeli już mamy kompresorki (np. z aparatów ciśnieniowych), warto się jednak zastanowić, czy nie lepiej zastosować systemu opisanego poniżej.

System balastowy oparty na mikrokompresorkach (RCABS-R).



RCABS - R (*Recirculating Compressed Air Ballast System - Reversed*), czyli także recyrkulacyjny system balastowy na sprężone powietrze tyle, że odwrócony. System niemal identyczny jak RCA BS, tutaj jednak zaczynamy z balonami już wypełnionymi powietrzem. Kompresorki tłoczą powietrze w sekcji suchej, sprężając je. Gdy balony zostaną opróżnione, zamykamy zawory. Okręt zanurza się. Aby się wynurzyć, po prostu otwieramy zawory, ciśnienie się wyrówna i wypełnia balony. Do prawidłowego funkcjonowania tego systemu potrzebny jest wentyl, umożliwiający wytworzenie ciśnienia w sekcji suchej, potrzebnego do nadmuchania balonów. Ważne jest także, aby to ciśnienie było mniej więcej zawsze takie samo, gdyż od niego zależy przebieg linii wodnej w modelu. Nie musi być to odmierzone super dokładnie, pewna dokładność jest jednak wymagana. Dodatkową zaletą tego systemu jest ciągle zwiększone ciśnienie w sekcji suchej, które dodatkowo chroni przed dostaniem się wody do tej sekcji.

System balastowy oparty na sprężonym powietrzu.

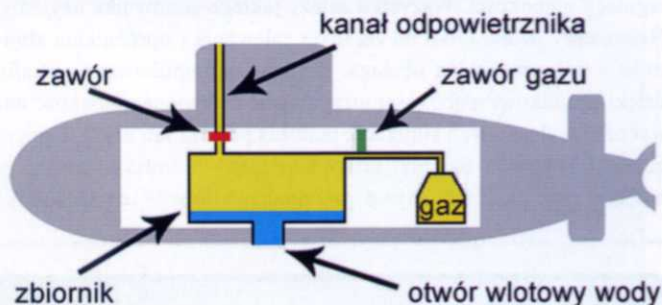


System niemal identyczny jak w oryginalnych okrętach podwodnych. Zbiornik balastowy posiada odpowietrznik z zaworem. Gdy zawór "A" (patrz. schemat) zostaje otwarty, zbiornik zostaje zalany wodą przez otwór w dnie okrętu i jednostka zanurza się. Aby się wynurzyć, zostaje otwarty zawór "B" i okręt używa sprężonego po-

wietrza, które znajduje się w zbiorniku na sprężone powietrze. Gdy woda została wypchnięta, a okręt się wynurzył, zostaje uruchomiony kompresor, który przez snorkel znów napełnia zbiornik na sprężone powietrze, które zostanie użyte przy następnym wynurzeniu. Zawór "C" jest bardzo często tylko zaworem jednokierunkowym.

Najbardziej skomplikowany system, świetnie sprawdza się w prawdziwych okrętach, w modelach jednak dużo mniej. Przede wszystkim zajmuje on dużo miejsca. Potrzebujemy go na zbiornik balastowy oraz na zbiornik na sprężone powietrze, który jest zwykle tylko dwa razy mniejszy od balastowego. Potrzebujemy też miejsca na minimum jeden kompresor dużej mocy oraz na kilka różnego rodzaju zaworów. Tutaj też zaczynają się schody cenowe. O ile zbiornik na sprężone powietrze i kompresor nie będzie zbytnim wydatkiem, to już reduktory ciśnienia oraz elektrozawory i ich sterowniki zaczynają budować koszt. Potrzebujemy też zawór, który odłączy prąd od kompresora w momencie, gdy w zbiorniku na sprężone powietrze otrzymamy odpowiednie ciśnienie. Należy też pamiętać, że aby kontrolować ten system, potrzebujemy minimum dwa dodatkowe kanały w naszej aparaturze sterującej, o ile zawory "A" i "B" uda nam się podpiąć pod jeden, bo w innym wypadku potrzebujemy jeden więcej. Jeżeli chcemy mieć możliwość przeprowadzenia awaryjnego wynurzenia, potrzebny będzie nam jeszcze jeden dodatkowy kanał. W dużych modelach jeżeli model nie zostanie bardzo dokładnie wytrzymały, potrzebne też będą zbiorniki trzymające - główny zbiornik balastowy daje nam wtedy pływalność neutralną, ale ujemną bądź dodatnią uzyskujemy systemami trzymającymi, co spowoduje znów potrzebę dodatkowego miejsca, wzrost kosztów oraz potrzebę kolejnych kanałów w aparaturze. Jeżeli marzy nam się okręt o dużych gabarytach (bo raczej tylko takie posiadają dostatecznie dużo miejsca na ten system), to naprawdę o wiele lepiej jest zainwestować w system tłokowy, którego możliwości są chyba 10-cio krotnie większe, a cena wykonania/kupna porównywalna.

System balastowy oparty na gazie w płynie lub CO₂.

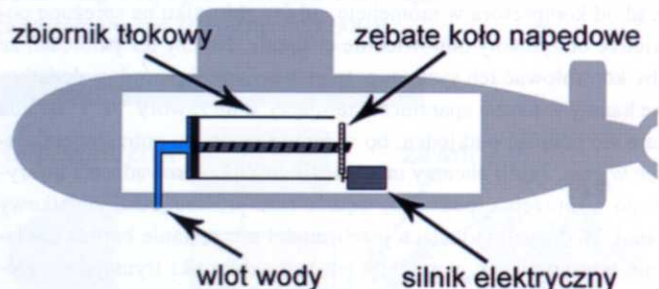


System, który poznałem od podszewki na własnej skórze. Właściwie wykonany może dać olbrzymie możliwości. Jedyną wadą jest potrzeba kupowania gazu lub ładowania butli. Zanurzenie okrętu odbywa się przez otwarcie zaworów odpowietrznika i zalaniu zbiorników balastowych wodą. Wynurzenie, przez otwarcie zaworu zbiornika na CO₂ lub płynny gaz. Gaz taki po wydostaniu się ze zbiornika zmienia swój stan na lotny i wypycha wodę ze zbiornika balastowego, umożliwiając jednostce powrót na powierzchnię.

System oparty na CO₂ jest droższy i trochę trudniejszy w budowie ze względu na większe ciśnienia i potrzebę zastosowania reduktorów, jest jednak tańszy w eksploatacji. Gaz w płynie będzie prostszy i tańszy w budowie. Puszka 750 ml tetrafluoroetanu C₂H₂F₄ (freon, rodzaj niepalnego gazu) kosztuje około 28 zł i jest dostępna jako "sprężone powietrze" do przedmuchiwania elektroniki, czy też jako gaz pędny do aerografów. Na ile starczy? Przy zbiorniku balastowym o pojemności 250 ml, jedna butla starczy nam na około 120

- 140 wydymuchań, w kilku ładowaniach oczywiście. Ładowanie butli CO₂ jest trochę tańsze - jakieś 20 zł za 750 ml, ale trzeba korzystać z usług punktu ładowania i trzeba się dostosować do czasu ich pracy, pojechać do nich itp. Trochę może to ograniczać pole manewru. Poza tym nie uzupełnimy CO₂ nad wodą, chyba że sami mamy jakąś większą butlę z dokręconą do niej stacją przeładowniczą. Systemy na CO₂ oraz na płynny gaz dają szereg możliwości rozbudowy modelu. Przede wszystkim umożliwiają konstrukcję systemów pneumatycznych tj. realistyczne chowanie przednich sterów głębokości, anten i peryskopów na kiosku czy luków torpedowych. Ułatwiają także konstrukcję systemów torpedowych (torped gazowych), czy nawet wyrzutni rakiet (tutaj lepsze jest CO₂).

System balastowy oparty na tłokach.

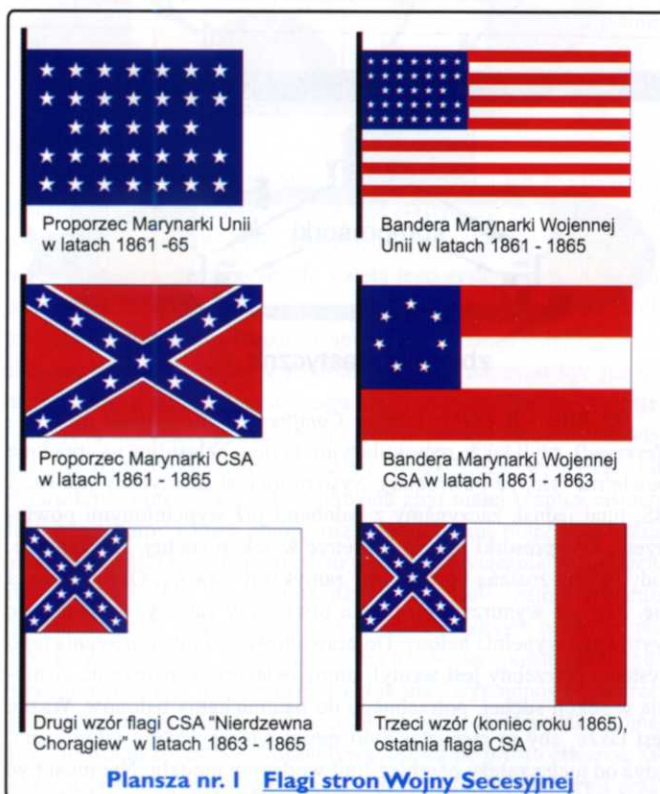


Zdecydowanie najlepszy system zanurzenia jaki został stworzony dla modeli. Działa trochę jak wielka napędzana elektrycznie strzykawka, której pojemność sięga nawet 1 litra. Woda jest zasysana lub wypychana. Tłok w cylindrze jest napędzany silnikiem elektrycznym poprzez dużą przekładnię. System pokonuje spokojnie ciśnienie jakie panuje nawet na 10 metrach. Wymaga bardzo mocnych sekcji suchych, gdyż ciśnienie jakie jest w stanie wytworzyć podczas zasysania wody (cofający się tłok w sekcji suchej) potrafi rozrywać laminaty jak papier. System daje niesamowite możliwości regulacji głębokości. Wszystko zależy jakiego sterownika użyjemy. Najprostszy działa tylko na zasadzie zalewania i opróżniania zbiornika - tylko manualna obsługa. Bardziej skomplikowane potrafią dzięki czujnikowi głębokości utrzymywać ustawioną głębokość nawet przy wyłączonych silnikach, podczas postoju lub dryfu. Istnieją oczywiście jeszcze bardziej skomplikowane - potrafią automatycznie trzymać okręt tak, aby np. po odpaleniu torpedy ten nadal trzy-

mał poziom na powierzchni i pod wodą. Bardzo często sterownik potrafi współpracować ze sterami głębokości. Są to rewelacyjne systemy o których cichaczem marzy każdy modelarz podwodny. Wadą jest ich cena, jeżeli decydujemy się kupować komplet (np. sterownik i dwa 0,5 litrowe zbiorniki na 6 V), to wyniesie nas to około 450 EUR, a bardziej skomplikowane i o większej pojemności to już cena około 530 EUR. Jest to jednak sprzęt pierwszorzędnej jakości, wieloletni, bardzo bezawaryjny oraz dający stałe możliwości rozbudowy. Sam zbiornik można wykonać samemu, lecz 3/4 możliwości tego systemu kryje się właśnie w sterownikach.

To już ostatnia, teoretyczna część z cyklu "RC pod wodą" więc życzę wszystkim spokojnych i przejrzystych wód. Zachęcam też do zadawania pytań i do dyskusji drogą elektroniczną: jakub@modelepodwodne.pl

Jakub Kercz



Już w sprzedaży 7 Numer Specjalny naszego czasopisma

a w nim:

USS „Gato” w 3D

- USS „Buchanan” Zdeuka Krcmaria;
- Targi Norymberga 2009;
- Poszukujemy planów modelarskich - Awatomy to the Ship;
- Komputerowe projektowanie modeli - SIATKI cz. 2;



UWAGA !!!
Zwiedzaj okręty
Polskiej Marynarki Wojennej z
MODELARSTWEM
OKRĘTOWYM
na miejscu w muzeum

Malowania kamuflażowe
amerykańskich ścigaczy
torpedowych typu ELCO 80



Cena: 25,90 zł !
Znajdziesz go tylko w salonach Emplit-u,
sklepach modelarskich i na
WWW.MODELARSTWOOKRETOWE.PL
lub 22 zł dla prenumeratorów !
(przy zamówieniach telefonicznych lub przez Internet)



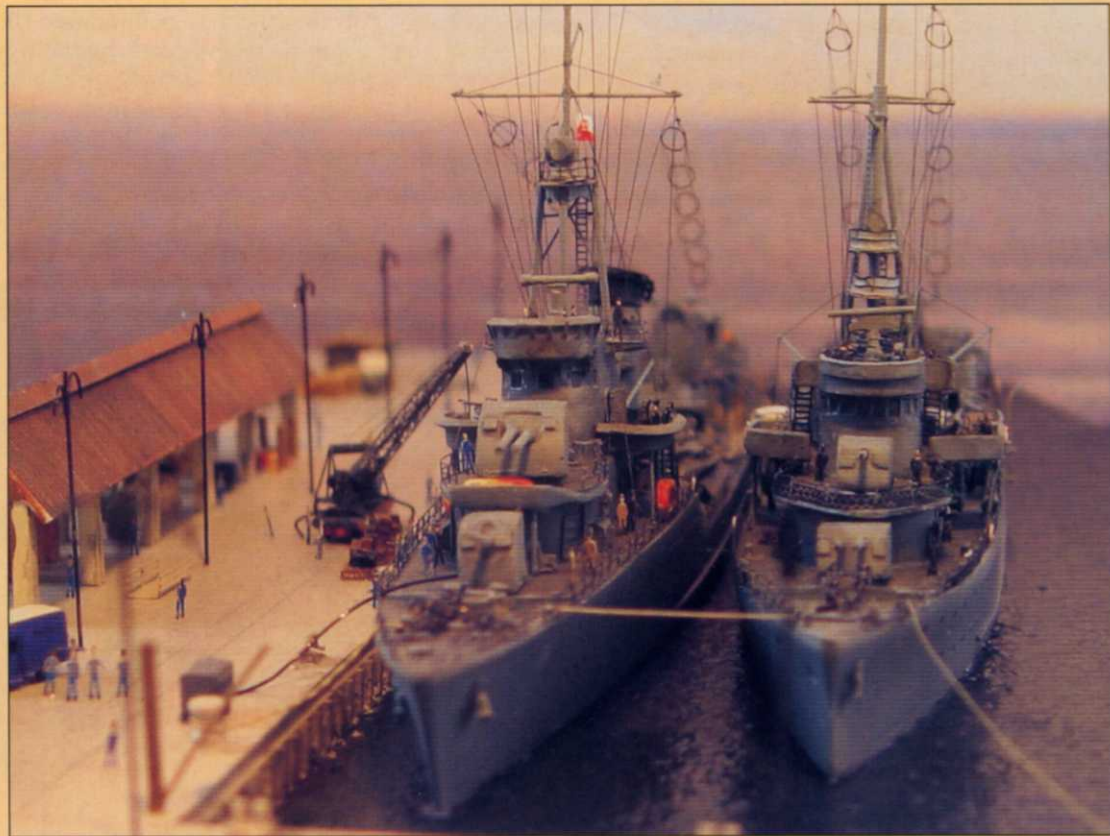


Zawsze interesowałem się polską flotą i od dłuższego czasu zbierałem materiały dotyczące jej okrętów. Pragnąłem zbudować dioramę, wykorzystując licznie wydane modele w skali 1:700 polskich okrętów z II wojny światowej. Wraz ze wzrostem ilości dostępnych zdjęć i innych materiałów archiwalnych, zapragnąłem spróbować pokazać przedwojenną główną polską bazę Marynarki Wojennej w Gdyni. Poza okrętami w niej stacjonującymi, moim celem było pokazanie instalacji portu i bliskości samego miasta. Od początku starałem się pokazać raczej pewną fikcyjną scenę z "życia" bazy, a nie dokładną replikę jakiegoś wydarzenia, czy samego portu. Ograniczony miejscem na mojej półce, zmuszony byłem niejako "okroić" otoczenie i pokazać tylko pewien wycinek portu. W końcu zdecydowałem się na rok 1939. Jako wielkość dioramy wybrałem format A4. Miałem już zestawy modeli niszczyciela ORP "Grom", stawiacza min ORP "Gryf" i okrętu podwodnego ORP "Orzeł". Zdecydowałem się ustawić oba duże okręty zacumowane obok siebie i połączone linami i



trapami, natomiast po drugiej stronie mola miały stać okręty podwodne i mniejsze jednostki. Modele ORP "Grom" i ORP "Orzeł" pochodziły z zestawów firmy NIKO MODEL, natomiast ORP "Gryf" to kit HP MODELS, która to firma posiada w swojej ofercie sporo modeli polskich jednostek z tego okresu i dlatego postanowiłem dobrać od nich jeszcze podwodny stawiacz min ORP "Wilk", torpedowiec ORP "Kujawiak" i trałowiec ORP "Jaskółka". Cała diorama została podzielona na cztery obszary: dwa obszary oddzielnych doków, centralne molo (pirs) i zabudowania samego portu. Wszystkie modele zostały sklejone przed budową dioramy. Kolejne "części składowe" powstawały na bieżąco podczas "rozrostu" wymyślonej przeze mnie sceny pokazanej na dioramie.

ORP "Grom" to jeden z wczesnych zestawów NIKO MODEL i choć na pierwszy rzut wygląda ładnie, to podczas jego budowy nie obyło się bez problemów. Dodałem od siebie fototrawione drzwi i różne drobne detale, a podwójne działka p-lot Boforsa wykonałem z blach LION ROAR'a. Maszty zrobiłem z mosiężnych pręcików, a reling jest z blach GOLD MEDAL MODELS. Generalnie każdy detal zestawu trzeba mocno szlifować, docinać i dopasowywać. Wszystkie polskie okręty poza ORP "Kujawiak" pomalowane są średnioszarym kolorem z ciemnoszarymi pokładami. Olinowanie to rozciągnięte na gorąco (np. nad ogniem świecy) ramki z pozostałości po modelach plastikowych, bo to najłatwiejszy i najefektowniejszy sposób na wykonanie tego elementu.



ORP "Gryf" to piękny okręt o bardzo oryginalnej konstrukcji, jakże inny od sąsiadującego z nim na dioramie ORP "Groma". Najwięcej trudności zabrało wykonanie platformy na śródokręciu i licznych łodzi i szalup. Podobnie jak w przypadku "Groma" i tu nie obyło się bez licznych przeróbek, dopasowywania i robienia samemu wielu małych detali wyposażenia na podstawie archiwalnych zdjęć.

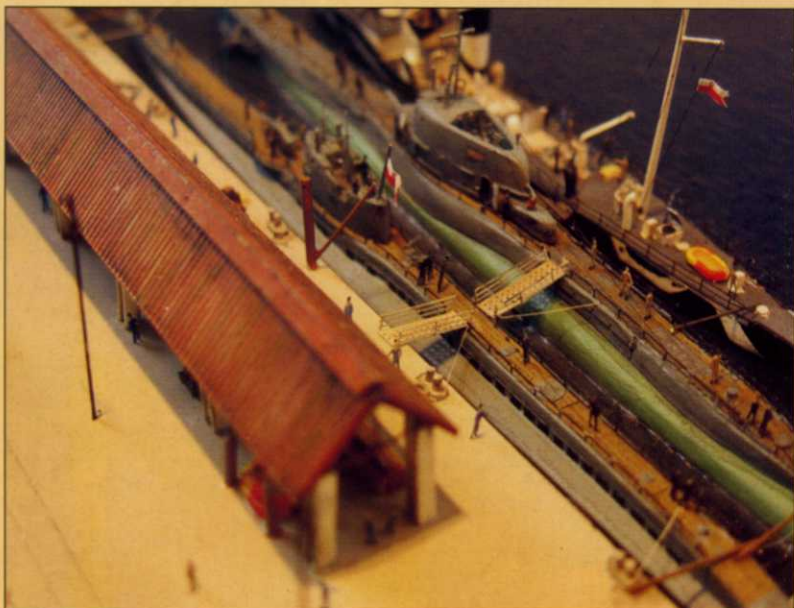




Żywczyński model okrętu podwodnego ORP "Orzeł" jest naprawdę całkiem dobry i właściwie sam zestaw wystarcza do wykonania ładnie wyglądającej repliki. Jedynie trochę problemów było z dopasowaniem fototrawionego pokładu do żywego bloku kadłuba. Dużo więcej problemów było przy modelu ORP "Wilka". To było starszy okręt od "Orla" i dużo starszy jest zestaw firmy HP. Otwory przelewowe były wręcz olbrzymie i sporo pracy kosztowało mnie zamaskowanie tych elementów. Działo pokładowe wykonałem od nowa z papieru i model "Wilka" był gotowy.



Zestaw firmy HP ORP "Kujawiak" ukazywał tę jednostkę we wczesnej wersji torpedowca i musiałem go przeobrazić, aby pokazać ten okręt w wersji tendra. Usunąłem wyrzutnie torped, dodałem dźwig i żurawiki, zmieniłem kilka innych, mniejszych detali. Kamuflaż malowałem "z ręki" nanosząc ciemne plamy na biały kadłub. Do modelu trałowca ORP "Jaskółka" musiałem dorobić żuraw za kominem oraz tradycyjnie jak w poprzednich modelach dodać trochę drobnych szczegółów wyposażenia pokładowego.





Do budowy portu użyłem doków z BATTLE-FLEET, przyciąłem i przerobiłem je do potrzebnych mi rozmiarów i kształtów. Budynek to kombinacja wyrobów SKYWAVE, BATTLEFLEET, WHITE ENSIGN MODELS oraz *scratchbuiding* (pojazdy, wyposażenie ramp itp.). Starałem się oddać klimat słonecznego dnia po niewielkich opadach deszczu, poprzez dodanie kałuż i mokrych dachów budynków. Cały czas pilnowałem, aby nie popełnić typowego błędu przy robieniu rozległych dioram, polegającego na przepelnieniu scenki przez nienaturalne stłoczenie na niej zbyt dużej ilości ludzi, budynków i innych rzeczy. Jestem zadowolony z końcowego efektu i zachęcam modelarzy do budowy podobnych dioram, gdzie ograniczeniem jest jedynie nasza wyobraźnia.

Mike McCabe /Anglia/
tłum. Sylwester Grabarczyk



USS „San Francisco” CA-38

czyli poprawianie fabryki cz. 2

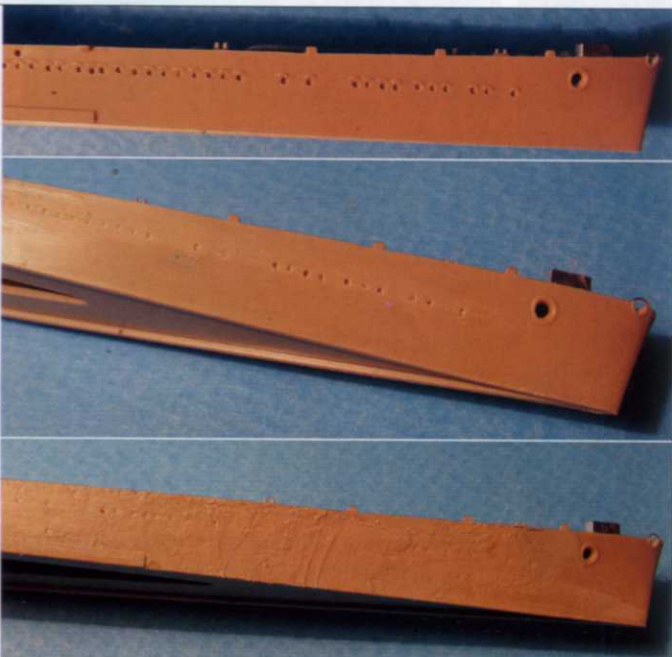
KADEŁUB

Nasz poprzedni odcinek zakończyłem na etapie poprawiania trumpeterowskiego kadłuba mojego krążownika. Po konsultacji z pewnym dobrze znanym „guru” w dziedzinie amerykańskich okrętów i wnikliwej analizie zdjęć z epoki okazało się, iż TRUMPETER popełnił poważny błąd. Błędnie została poprowadzona linia bulajów w rejonie dziobu. Poza tym wszystkie bulaje posiadają okapy ponad otworem, które w tej skali wyglądają jak przyspawany kawałek szyny kolejowej. Zdecydowanie zbyt grube i za mocno widoczne. Należy ciągle pamiętać, że model okrętu w skali 1/700 przedstawia nam okręt widziany z odległości kilkuset metrów, jeśli nie kilometra. Z tego dystansu z pewnością nie było by ich widać w takim stopniu. Zdecydowałem więc poprawić linię bulajów, jednocześnie pozbywając się okapów. Nowe bulaje powstaną poprzez delikatne nawiercenie wiertłem 0,5 mm. Do szpachlowania po ostatnich raczej niekorzystnych kontaktach z produktem WAMODU, użyłem szpachli firmy TAMIYA. Jest szara, dość mocno śmierdzi chemią, ale ma kilka zalet: świetnie się szlifuje, nie kruszy się i przy rozprowadzaniu



rozcieńczalnik Mr. Color

jej nadmiar można zmywać rozcieńczalnikiem Mr. Color. Pozwala



kolejne etapy likwidacji bulajów

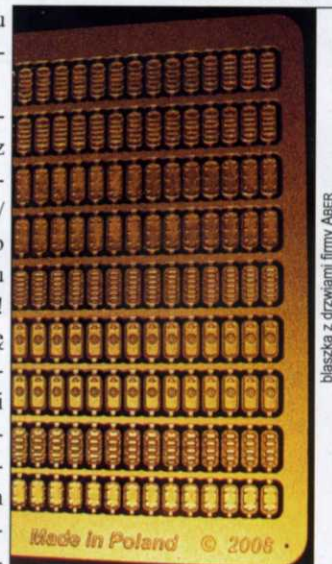
to tworzyć cieniutką warstwę na szpachlowanym elemencie.

NADBUDÓWKA DZIOBOWA

Na tym etapie pozostawimy na razie kadłub, aby szpachla poschła. Teraz nadszedł czas na walkę z nadbudówką dziobową. Ta wykonana przez producenta jest całkiem poprawna, nie licząc uproszczeń wynikających z ograniczeń technologii wtryskowej, czyli jak zwykle zbyt grubych osłon pomostów, beznadziejnych zejściówek pomiędzy poziomami oraz niewyraźnie odlanych drzwi wodoszczelnych na ścianach nadbudówek. Z osłonami pomostów poradziłem sobie w znany już sposób: „ogoliłem” każdy kolejny poziom nadbudówki do gołego pokładu, a potem szlif papierem wodnym o gradacji 600, co przy okazji pozwala zmniejszyć nieco jego grubość. O tym również większość modelarzy zapomina - pokłady nadbudówek nie były opancerzone i jeśli krawędź pokładu jest widoczna, musimy optycznie zmniejszyć jej grubość. Materiałem na nowe osłony pomostów była znana z poprzedniego odcinka cieniutka blaszka aluminiowa. W tym miejscu wspomnę jedynie, że kolejny „kuchenny” produkt jest bardzo przydatny w modelarstwie, a mianowicie folia aluminiowa spożywcza w rolce. Jest niezwykle plastyczna, dobrze się klei i pozwala zwinąć cienkościenne rurki o jakich modelarze kartonowi mogą jedynie pomarzyć. Jest znakomita do wykonywania lornet, luf, a nawet plandek i bander.

Dość jednak dygresji spożywczych, wróćmy do nadbudówki. Beznadziejne zejściówki pasujące co najwyżej do azteckich świątyń odłożymy gdzieś daleko, zastępując je pięknymi, ażurowymi cudeńkami pochodzącymi z blaszki WHITE ENSIGN MODEL. Można je już ukształtować, ale z montażem proponuję się wstrzymać. Powodem jest kamuflaż okrętu - na ścianach nadbudówki dziobowej przechodzą podziały płam kamuflażu i po zamontowaniu takiej drobniicy jak zejściówki nie będziemy w stanie zamaskować nadbudówki do malowania. Z tego samego powodu nie zmontuję razem wszystkich poziomów.

Trzecią wadą plastikowego zestawu są drzwi wodoszczelne. Te z kolei zastąpiłem jednym z produktów ABERA - U.S. Navy doors 1/700. Na dużej blaszce umieszczono dziewięć rzędów drzwi w sześciu rodzajach. Jest ich w sumie 855 szt! To zapas wystarczający jak myślę do końca życia przeciętnego modelarza. Drzwi są czysto wytrawione i o niebo lepsze od tego co zaoferował TRUMPETER. Dość bezproblemowo można ostrym skalpelem usunąć ich plastikową wersję i zastąpić blaszaną, klejoną na kropelkę cyjanoakrylu.

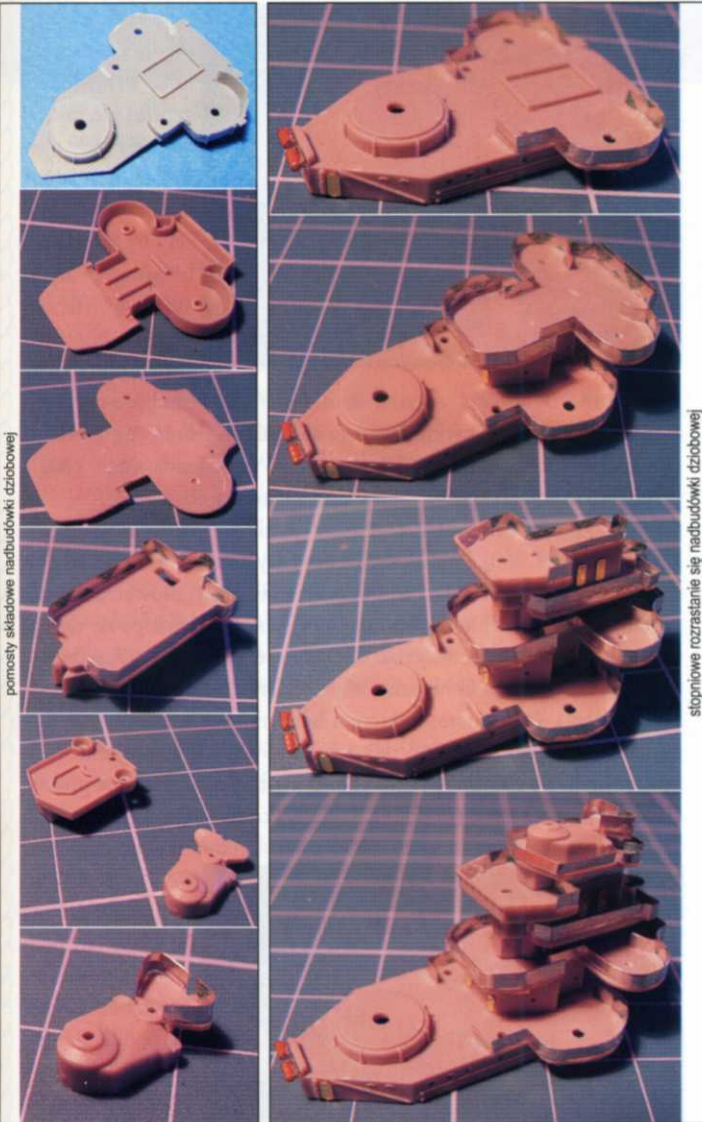


blaszka z drzwiami firmy ABER

Budując kolejne poziomy „budynku” trzeba zachować ostrożność, gdyż blaszka aluminiowa z której wykonałem osłony jest dość delikatna i jeden nieostrożny ruch palca może zniweczyć całą pracę. Celowo nie wyposażałem nadbudówki w lornety, artylerię plot ani resztę blaszkowej drobniicy, ze względu na późniejsze malowanie.

KOMINY

Równolegle powstają kominy. Jest to pewnego rodzaju odpowiednik od „ustawiania” kolejnych poziomów dziobowej nadbudówki. Pozbawione są właściwie wad, pomijając kratownice na ka-



pomosty składowe nadbudówki dziobowej

stopniowe rozrastanie się nadbudówki dziobowej

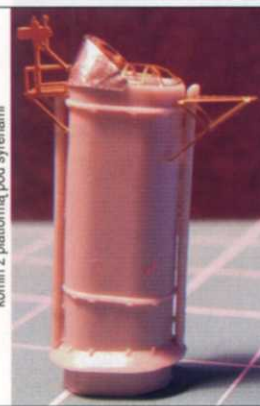


finalna bryła nadbudówki

pach kominowych. Te z zestawu są nie do przyjęcia, ale na szczęście na wszechstronnej blaszce WEM'u znalazły się ich fototrawione odpowiedniki. Ich kształtowanie i montaż przy odrobinie wpra-



komin



komin z platformą pod syrenami

wy jest właściwie bezproblemowy. Więcej kłopotu sprawiły miniaturowe pomosty syren na pierwszym kominie. Ich montaż wymaga odcięcia części przewodów parowych biegnących od strony dziubu oraz niezwykle karkołomnego gięcia blaszki tak ażurowej, jak to tylko możliwe. Pomosty składają się właściwie z samego relingu i chyba bardziej szczęśliwym pomysłem byłoby oddzielenie podłogi od relingu. Po kilku minutach spędzonych niemalże na bezdechu udało się jednak zmontować to urządzenie i umieścić w

pożądanym miejscu.

Tak oto dotarłem do końca tego krótkiego odcinka, a udało mi się pokazać bardzo niewiele. Proszę więc o uzbrojenie się w tak potrzebną modelarzom cierpliwość i do zobaczenia.

Jacek Karolczak



finalna bryła nadbudówki

Jest już normą, że modele kartonowe które są obecnie wydawane, posiadają zaznaczone poszycie burt, a niektóre mają także wydrukowane nity łączące płyty poszycia kadłuba. Spróbujmy je dodatkowo uwypuklić, aby stały się jeszcze bardziej realistyczne.



NITY

Gdy przygotowywałem się do budowy modelu "Yamato" i zbierałem dokumentację dowiedziałem się, że pancernik ten kadłub miał częściowo spawany, ale poszycie zewnętrzne kadłuba było mocowane nitami. Jediną dokumentacją jaka była na ten temat to Gakken, w którym były zdjęcia modelu "Yamato" w skali 1:100. Prób wykonania nitów w skali 1:200 (takie było założenie budowy modelu) było kilka lecz żadne nie spełniały moich oczekiwań.

Pierwszym sposobem było wyciskanie nitów za pomocą igły zamocowanej w oprawce. Aby wiedzieć gdzie wytłaczać nity, w programie graficznym rozrysowałem płat blach imitujących poszycie kadłuba z zaznaczeniem miejsc nitowanych, następnie na kartce wydrukowałem próbne poszycie i przystąpiłem do wyciskania nitów. Efekt był zadowalający, ale czas wyciśnięcia kilku nitów dyskwalifikował tę metodę. Aby to usprawnić postanowiłem wykorzystać kółko zębate od budzika, oprawione w oprawkę po nożyku do

cięcia tapet (fot. 1). Kółko zębate aby nadawało się do wyciskania nitów trzeba odpowiednio doszlifować. Szlifować należy same zęby tak, aby wyciśnięty nit był okrągły, a nie kwadratowy. Mając gotowy przyrząd przejeżdża się kółkiem po miejscach, gdzie mają być wystające nity. Kółko obracając się wyciska każdy nit z osobna. Metoda ta była o niebo lepsza od poprzedniej, gdyż szybko wyciskało się nity lecz w zależności od nacisku, nity wy-



fot. 1

stawały bardziej lub mniej. Wielu modelarzy stosuje tą technikę z bardzo dobrym skutkiem i są z tego zadowoleni (w ten sposób Tomasz

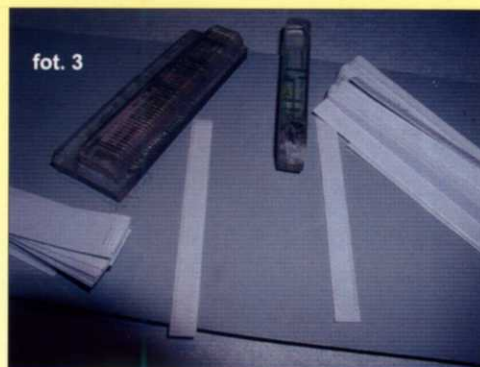


fot. 2

fot. Tomasz Szejnoch

Szejnoch wykonał poszycie burt w swoim modelu "Takao" - fot. 2).

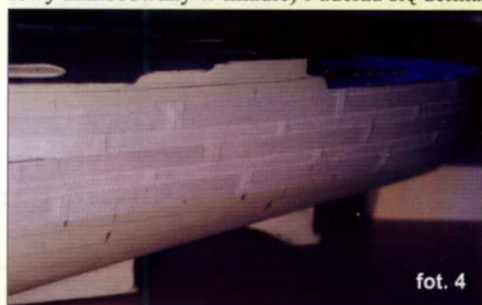
Z racji tego, że pasy poszycia na "Yamato" były niewielkich rozmiarów, postanowiłem wykonać kolejny przyrząd do wyciskania. Aby nity były identycznej wielkości, przygotowałem odpowiednią ilość szpilek, które delikatnie stępłem, nadając im półokrągły kształt. Pozostało je odpowiednio zamocować. Do tego wykorzysta-



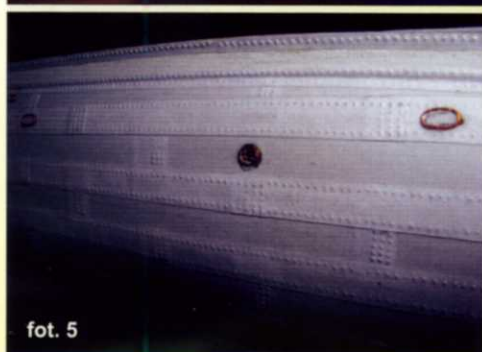
fot. 3

łem kawałek pleksi o grubości 5 mm. Przykleiłem szpilki do pleksi tak, aby były między nimi odpowiednie odległości i by wystawały idealnie poza listwę, szlifierką kątową obciąłem szpilki tak, aby ich długość była identyczna, a w miejsce rzazu (miejsce po przejściu tarczy szlifierki) wkleiłem kawałek blaszki stalowej, która ma za zadanie blokowanie szpilek w trakcie wyciskania nitów (fot. 3 przedstawia wyciskarkę do nitów oraz elementy poszycia).

Ten sposób okazał się najlepszy, ponieważ każdy element poszycia jest taki sam, a czas ustawiania i wyciskania jest bardzo krótki. Należy tylko pamiętać, aby odpowiednio przygotować paski poszycia, ja do tego celu użyłem papieru samoprzylepnego do drukowania, ale można wykorzystać też kalkę techniczną i niezbędnie ją zagruntować (jest to konieczne, aby wyciśnięte nity nie chowały się z powrotem). Gruntujemy lakierem bezbarwnym w sprayu tak, aby lakier nie spływał po kartce, tylko wsiąkał w nią równomiernie tworząc półmat. Po zagruntowaniu układa się części na idealnie prostej, stalowej płaszczyźnie (ja do tego celu wykorzystałem kątownik stalowy zamocowany w imadle) i uderza się delikatnie młoteczkiem w



fot. 4



fot. 5

pleksi. Głębokość wyciśniętego nita reguluje się podkładając pomiędzy część, a stalową podkładkę kartonową, którego grubość trzeba dobrać doświadczalnie tak, jak i siłę z jaką mamy wykonać uderzenie młoteczkiem (gotowe blachy poszycia widać na fot. 4 i 5). Tytułowe zdjęcie do tego artykułu przedstawia gotowe poszycie wykonane tą metodą na pan-

cerniku "Yamato" w skali 1:200 (model będzie jeszcze malowany lakierem matowym).

Przy modelach w większych skalach 1:100, czy 1:50 tj. kutry torpedowe, holowniki itp., możemy wykonać nity wycinane za pomocą obciętej igły od strzykawki lub nakładając kropelki Wikolu w miejsce, gdzie ma być nit. Do Wikolu najlepiej jest dodać odrobinę talku kosmetycznego i taką miksturę wlać do strzykawki i przez obciętą igłę wyciskać kropelki kleju, która po zaschnięciu pozostawi wypukłość imitującą nit. Efekt wykonania takich nitów jest bardzo dobry i polecam wszystkim.

Życzę modelarzom którzy podejmą walkę z nitami dużo cierpliwości, bo jest ona potrzebna, wspaniałych efektów i zadowolenia z wykonanych modeli.

Witold Wierzbicki

Mistrzostwa Polskiej klasy „C” NAVIGA Wschowa 2009

Już od kilku lat w pierwszy weekend maja, Wschowa gości (teoretycznie) najlepszych polskich modelarzy okrętowych. Dopałem „teoretycznie”, bo jak łatwo się domyślić chodzi o tych modelarzy, którym się chciało przyjechać i mieli ochotę uczestniczyć w bądź co bądź najwyższej rangi imprezie NAVIGA w naszym kraju. Czy w praktyce przyjeżdżają Ci najlepsi? To już całkiem inna historia.

W tym roku tych najlepszych kilku przyjechało, ale i wielu z naszej „czołówki” nie dane mi było dostrzec. Ogółem wystawiono 47 modeli, z czego 40 wróciło do domu i modelarni z medalami. Dla porównania w roku ubiegłym obejrzeć było można 51 modeli, w roku 2007 - 40, a w 2006 - 64. Jak widać tendencja jest spadkowa lecz najbardziej „boli” fakt, iż gwałtownie spada liczba uczestników Mistrzostw. Od kilku lat widać ciągle te same twarze (a i ich ubywa), nowi pojawiają się sporadycznie. W tym roku gdyby nie fakt pojawienia się po kilku latach nieobecności na zawodach NAVIGA pary naszych mikromodelarzy z Krakowa, którzy wystawili łącznie 8 swoich modeli, łączna liczba ocenianych modeli spadła by poniżej 40, a więc parafrazując rosyjskie powiedzenie, byłoby „i śmieszno i straszno”...

Klasa **C-1** bez zmian, nie ma jej. Jedyny model to zdobywca brązowego medalu „Pinta” Arkadiusza Perwejnisia w skali 1:100, zbudowana notabene na podstawie planów z naszego magazynu. Dobrze, że chociaż w klasie **C-2** można było zobaczyć ładne i dobrze zbudowane modele. Do złota modelom w tej klasie brakowało dużo, ale i wymagania tutaj są wysokie. Srebrny medal z 91,33 pkt. zdobył Zbigniew Szeliga za model „Zenita” w 1:50. Model sklejonny bardzo czysto ale akurat w modelu tej jednostki nie za bardzo można się wykazać i dlatego do złota sporo zabrakło. Przy okazji model ten i jego autor zdobył także nagrodę Grand Prix naszego czasopisma. Drugi „srebrny” model to znany już z Goleniowa prom „Bielik 4” Jerzego Wolnego. Brązowy medal otrzymał drugi „Zenit” w konkursie, wykonany przez naszego redakcyjnego kolegę Jurka Bin. Jak na debiut na tej rangi imprezie, to całkiem nieźle. Czwarty model w tej klasie U-boot typu VIIC/41 w skali 1:35 też załapał się na brąz „rzutem na taśmę”. Jego autorem jest znany z całej kolekcji U-bootów w skali 1:50 Bartek Kot. Tym razem model jeszcze większy lecz o tej samej jakości wykonania.

Jak nigdy, sporo (jak na ogólną liczbę modeli) było dioram (klasy **C-3**). Zwłaszcza duża diorama w skali 1:400 z *ORP „Błyskawica”* w doku (domyślam się iż brytyjskim, bo datowana była na rok 1940 i malowanie naszego niszczyciela też odpowiada temu okresowi) robiła duże wrażenie i całkiem zasłużenie zdobyła złoto w klasie C-3A. Autor ten sam co „srebrnego” „Zenita” - Zbigniew Szeliga. Dwa złota w tej klasie zdobyli Andrzej Brożyna za „Engadine” at Jutland i Grzegorz Terpiński za dioramkę z *HMS „Victorriusem”* i *HMS „Ashanti”* ale o nich napiszę więcej przy okazji klasy C-4. Ten drugi zdobył też srebro za bardzo ciekawą i unikalną tematycznie dioramę z holowaną platformą przeciwlotniczą *Fort Knock*, ustawioną podczas wojny na Tamizie (stoi tam po dziś dzień służąc jako „ojczyzna” pirackich stacji radiowych). Wszystkie te dioramy są oczywiście w skali 1:1000. Dwie znane już dioramy wystawił Cezary Ciesielski, trzecia to nowość - *Galiony* w C-3D w skali 1:25. Jego zdobycz medalowa w tej klasie to jeden medal srebrny i dwa brązowe.

Generalnie Mistrzostwa zdominowali dwaj krakowscy mikromodelarze. Poza klasą C-3A, w **C-4** wystawili 4 mikromodele i zdobyli 4 złote medale. Ich modele to sztuka sama w sobie, często gosz-

cząca na naszych łamach więc nie ma co się tu rozpisywać. Kolekcję torpedowców z przełomu wieków Andrzeja Brożyny wyceniono równo na 98 pkt., *HMS „General Wolf”* punkt mniej, a *HMS „Kangaroo”* na 95. Z kolei Grzegorz Terpiński za *HMS „Malaya”* uzyskał 97,67 pkt. Bez wazeliniarstwa śmiało można stwierdzić, że to jedni z najlepszych polskich modelarzy jako takich (nie tylko mikro) w historii naszego kraju.

Modele w butelkach (klasa **C-5**) to od kilka lat wyłącznie domena Cezarego Ciesielskiego i Wiesława Brambora. Nic się w tej kwestii nie zmieniło, modele wciąż te same, medale (srebrne i brązowe) też. Do czołówki światowej wciąż daleko.

W „plastikowej” klasie **C-6** zobaczyliśmy najwięcej nowości. Najwięcej punktów i złoty medal w C-6A zdobył oczywiście Andrzej Brożyna i jego *ORP „Kujawiak”* w 1:700 (a ponoć miał „nie tykać” zestawów...). Drugi medal w tej podklasie zwaney „prosto z pudełka”, tym razem srebrny przypadł Pawłowi Tendelskiemu za kuter rakietowy typu „Osa” w 1/150. W walorkach C-6B najlepiej wypadł żywiczny model w 1:700 niszczyciela „Schleswig-Holstein” Jacka Karolczaka (srebro). Dwa srebra przypadły też znanym już modelom Tadeusza Chudzika oraz Tadeusza Gawrona, choć tego drugiego *HMS „Hood”* w 1:400 jest modelem zupełnie jeszcze świeżym. Ze starego HELLERA można jednak coś wycisnąć, tylko szkoda, że nie do końca wyszedł eksperyment z waloryzowaniem pokładu, bo wynik końcowy byłby zdecydowanie lepszy.

Na koniec klasa **C-7**. Tutaj najmniej nowości, za to najwięcej kontrowersji. Jak można było przewidzieć, czkawką odbija się „incydent jabłonecki”. Dobrze się stało, że nikt nie złożył (jak najbardziej uzasadnionego) protestu, bo byłby niezły „dym”. W klasie C-7B wystartował tak jak zapowiedział po Jabloncu jego autor Mirek Stawiak *SMS „Lützow”* w 1:200 z wyszpachlowanym i pomalowanym dnem. Złoty medal, bo model jest znakomity, ale na Boga... to już nie jest wg. przepisów C-7!!! Dalej, inny Mirek - Rybus skleił „Alerta” z wyciętego laserem zestawu SHIPYARDU. Brązowy medal, bo model jest ładnie sklejonny i czysto pomalowany, ale na Boga... to też nie jest wg. przepisów C-7!!! Już od pierwszego ukazania się tego typu zestawów (a przypomnę, że do SHIPYARDU dołączył ostatnio GPM) zadawano sobie pytanie, gdzie klasyfikować takie modele na konkursach NAVIGA. Na pewno nie do C-7B!!! Jeżeli już, to „Alert” powinien wylądować w C-1, wszak do jednostka żaglowa. „Kocioł z balia” jak mawia moja babcia. Panowie sędziowie, zróbcie coś z tym, bo to nie ma sensu! Jaki jest cel rozgrywania konkursu w klasie, w której jawnie się łamie (to już nawet nie jest naginanie) przepisy dotyczące klasyfikowania modeli. Ja się absolutnie nie dziwię obu Mirkom, skoro w Jabloncu się zaczęło, to „spróbowaliśmy” tak na naszym podwórku. Ale za moment w tej klasie będzie totalna „wolna amerykanka” i gwarantuję, że za 2 - 3 lata, prawdziwych kartonowych modeli okrętów w klasie C-7 nie zobaczymy. Mirek Stawiak to w chwili obecnej kartonowy modelarz nr. 1, a jego nowy, „złoty” model *ORP „Pioruna”* w 1:200 tylko to udowodnił. Perfekcyjne wykonanie, niezwykła czystość klejenia (czy on aby używa w ogóle kleju?) oraz znakomicie wykonane relingi, „odrutowanie” i olinowanie to cechy jego modeli. Drugi nowy, ciekawy model to brytyjski lekki krążownik *HMS „Penelope”* w pełnej gali banderowej z wyd. JSC w 1:400 w wykonaniu Tomasa Ciacha, specjalizującego się w tej skali. Reszta modeli w tej klasie, to „dzieła” znane. Trochę to mało, jak na koronną „polską klasę”...

Sylwester Grabarczyk

C-3D Gallery, 1:25, C. Ciesielki



C-2 U-boot typu VII/C41, 1:35, B. Kot



C-2 „Bielik 4”, 1:100, J. Wolny



C-2 „Zenit”, 1:50, J. Bin

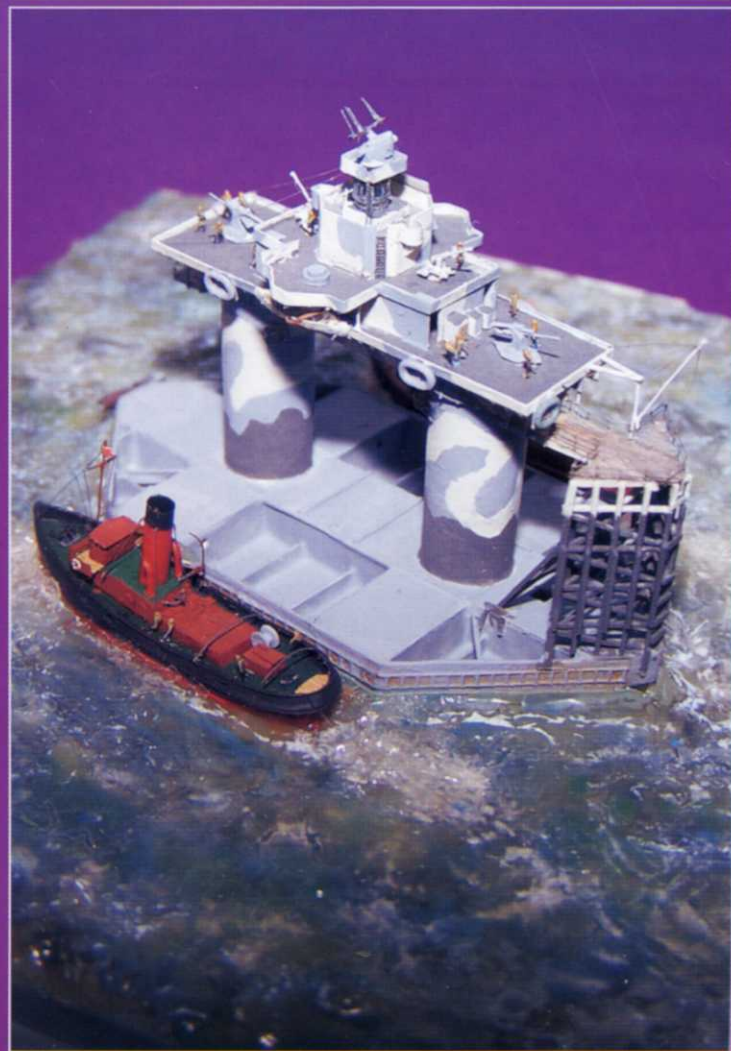
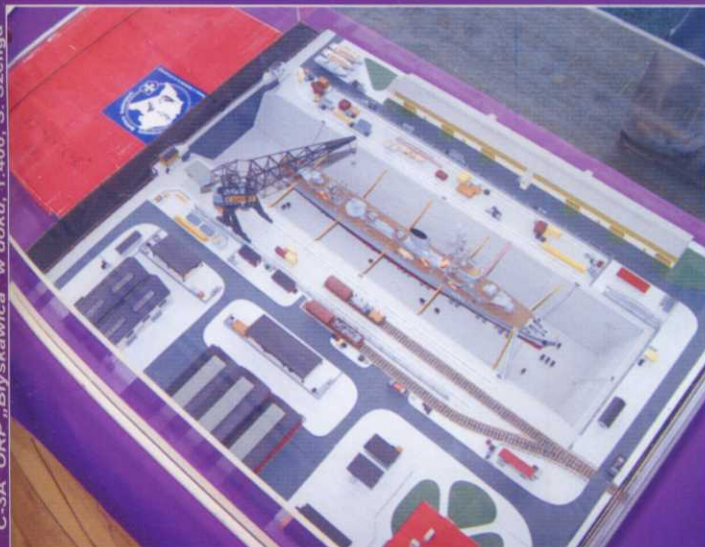


C-7 HMS „Penelope”, 1:400, T. Ciach

C-7B „Alert”, 1:372, M. Rybus

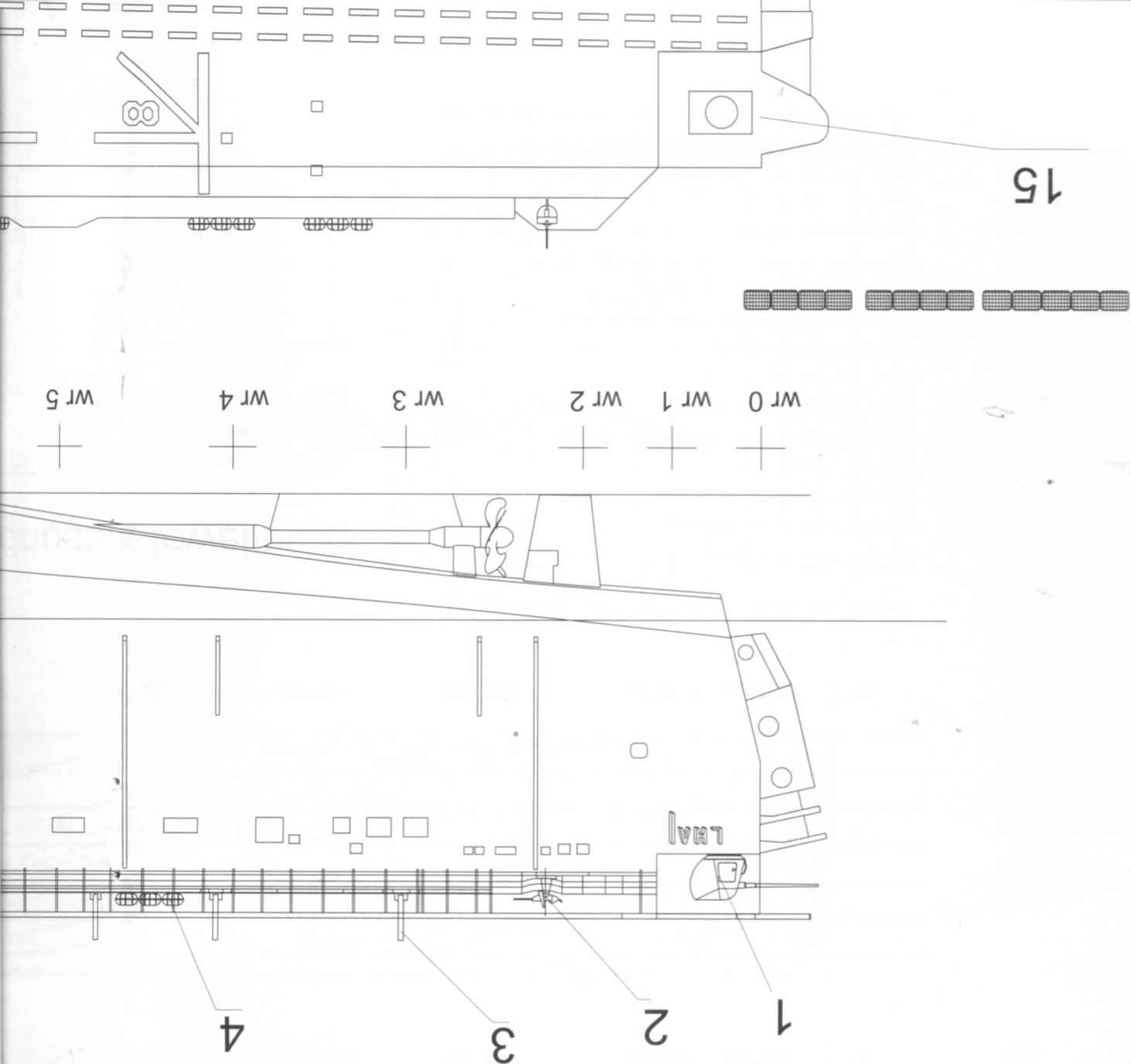
C-6B HMS „Hood”, 1:100, T. Gawron

C-6A Kuter typu „Osa II”, 1:150, P. Tandelski

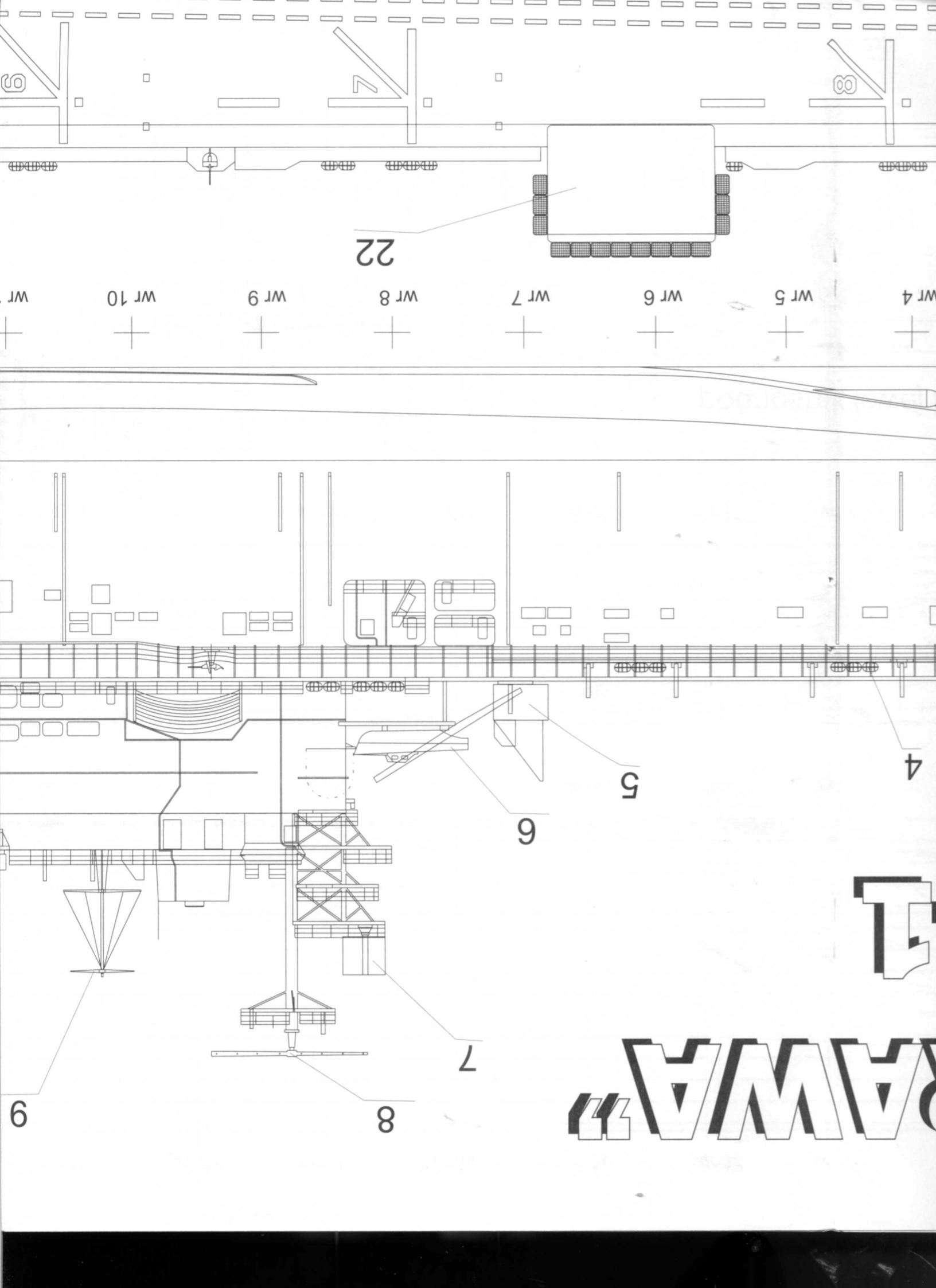




Model z napędem parowym „Conny”
zbudowany przez niemieckiego modelarza
Michaela Eisennblatera



USS "TARA" LHA-1



22

WR 4 WR 5 WR 6 WR 7 WR 8 WR 9 WR 10

4

5

6

7

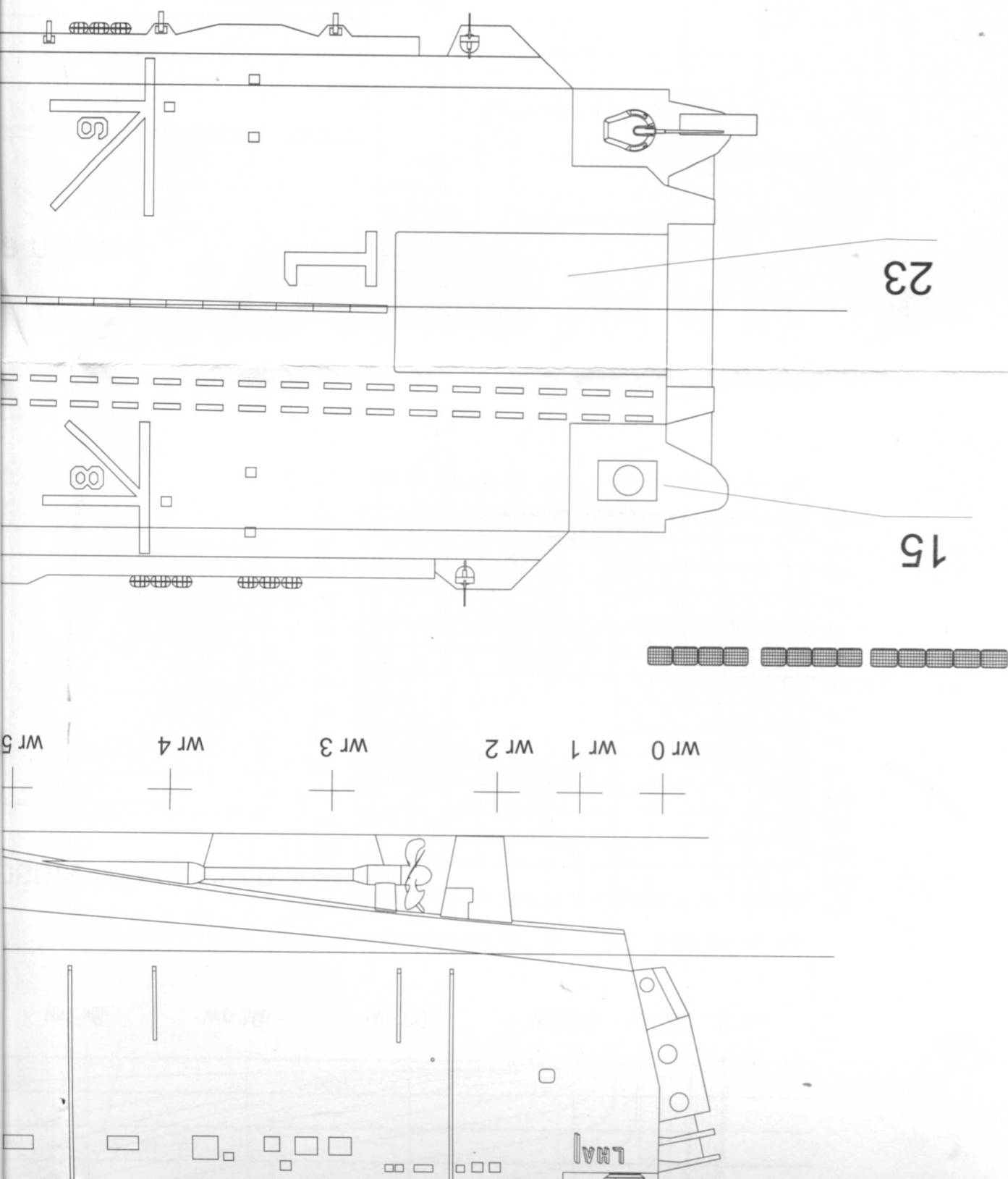
8

9

T
AWA

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Nr 22 (3/2009)

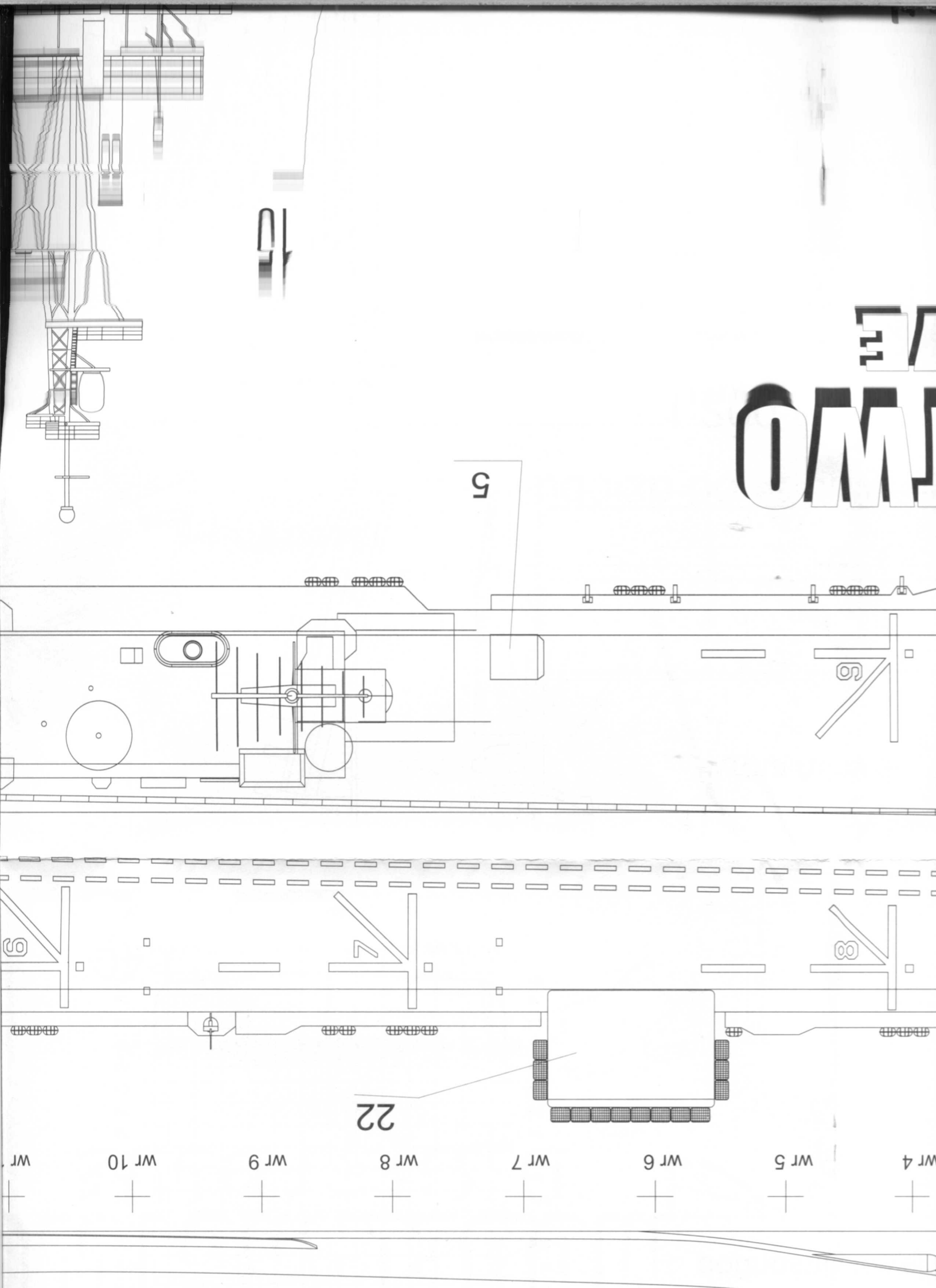


WMO

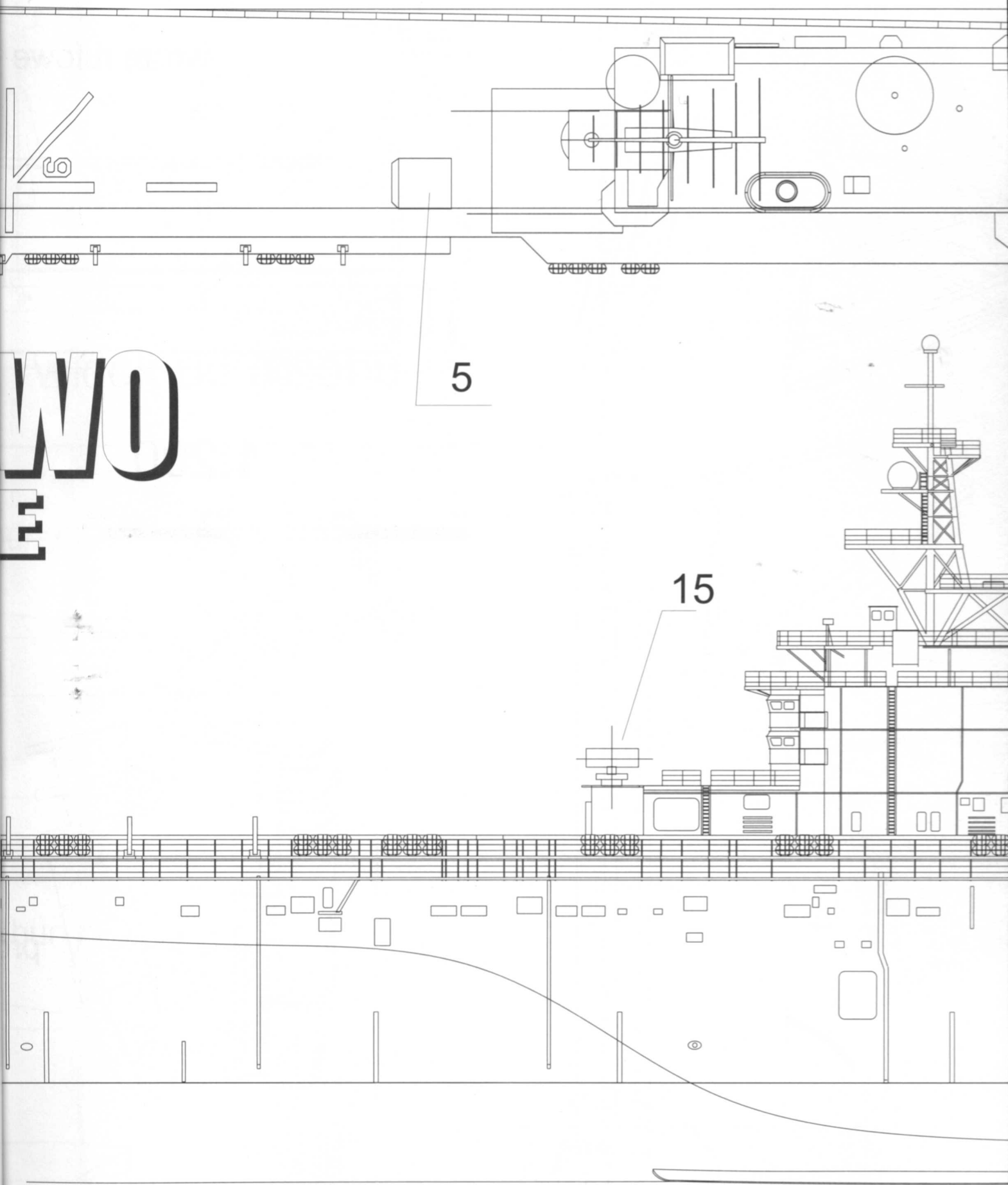
5

22

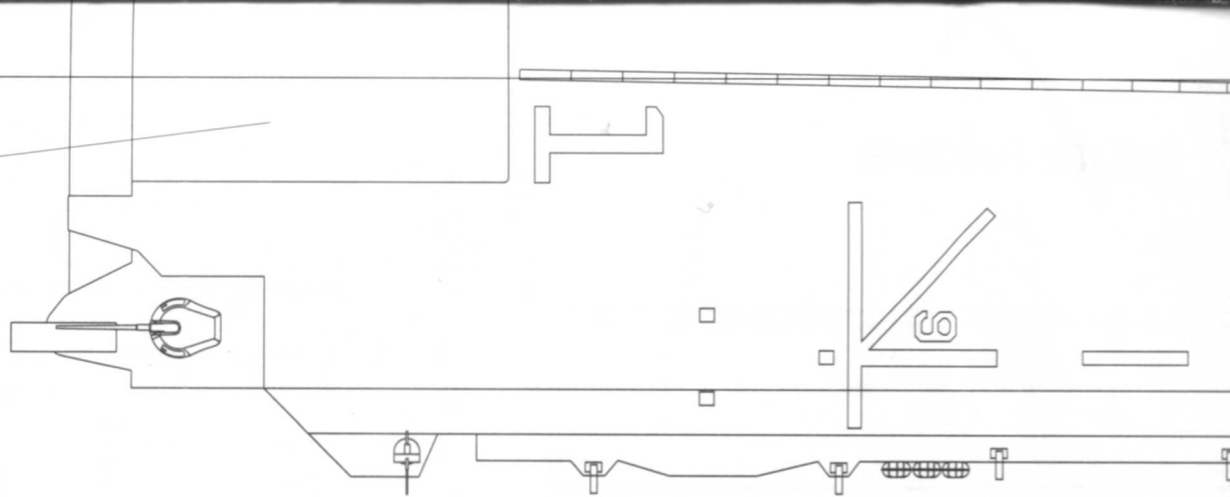
WR 4 WR 5 WR 6 WR 7 WR 8 WR 9 WR 10 WR



WO
E



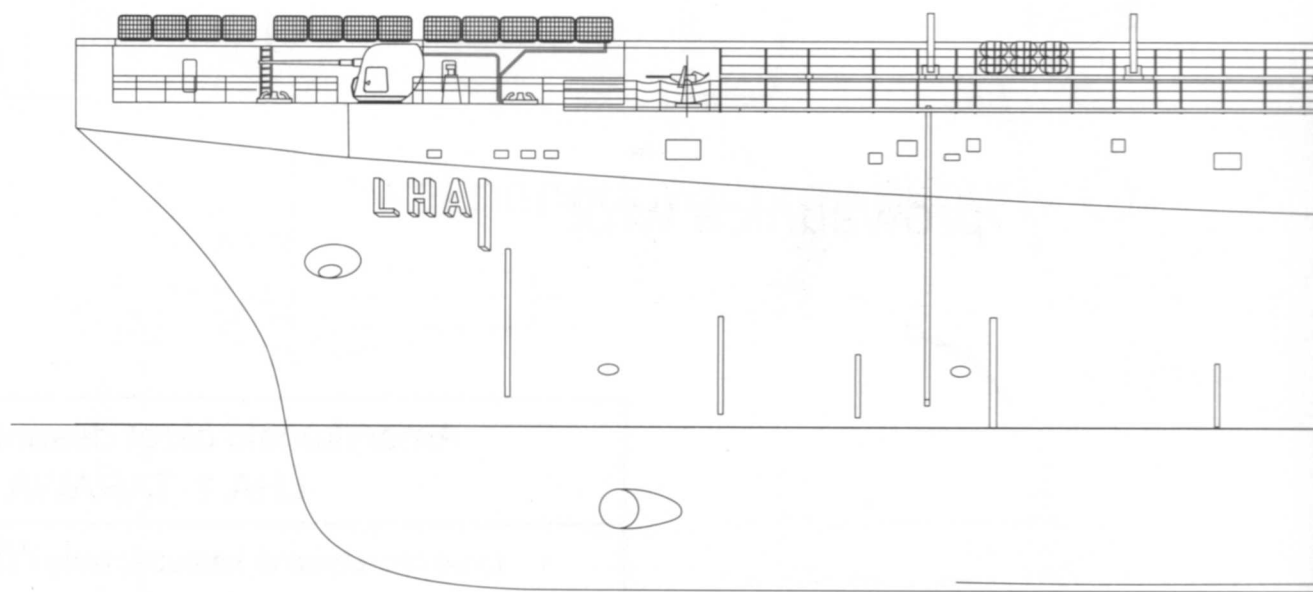
23



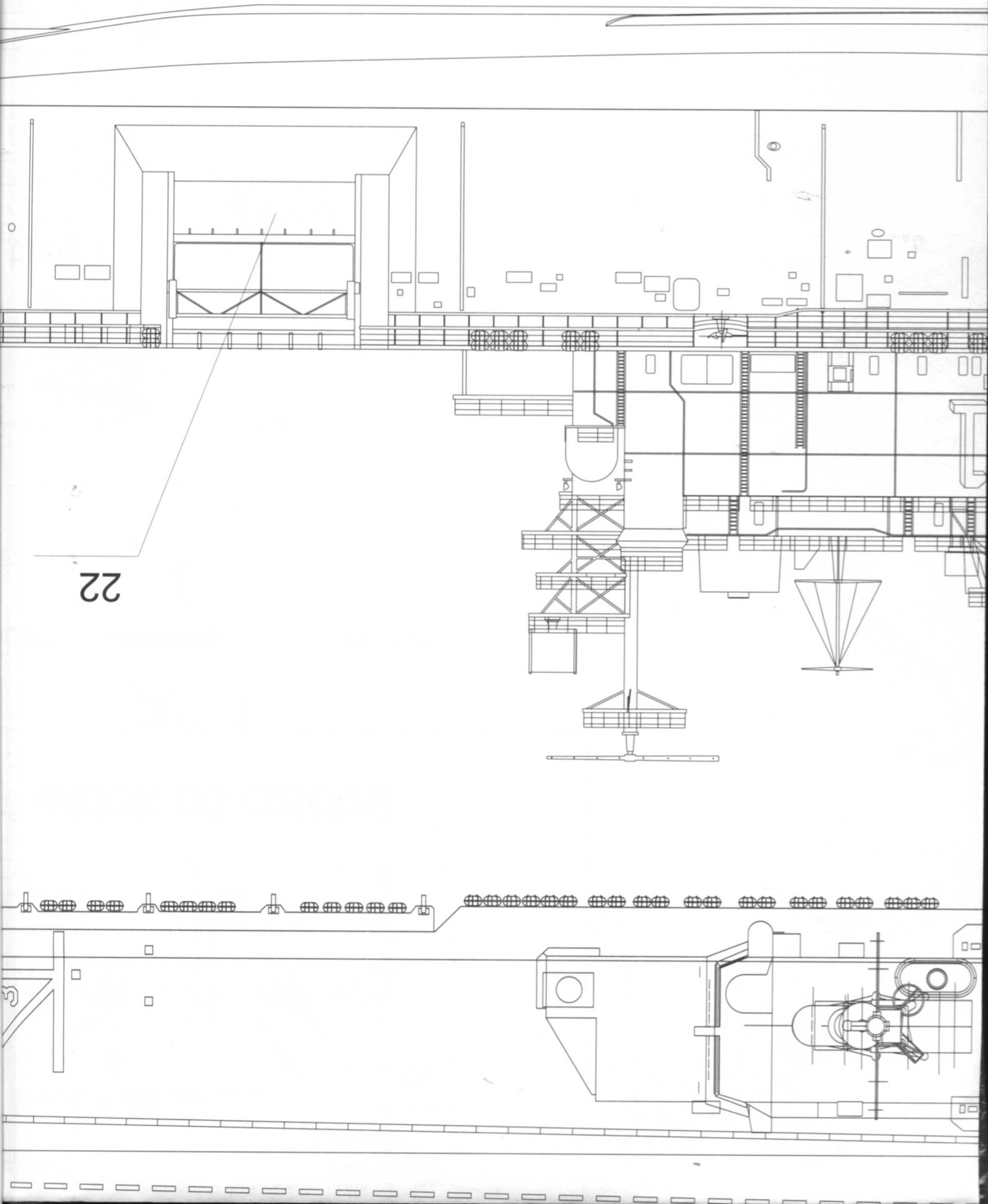
MODELARSTWO OKRĘTOWE

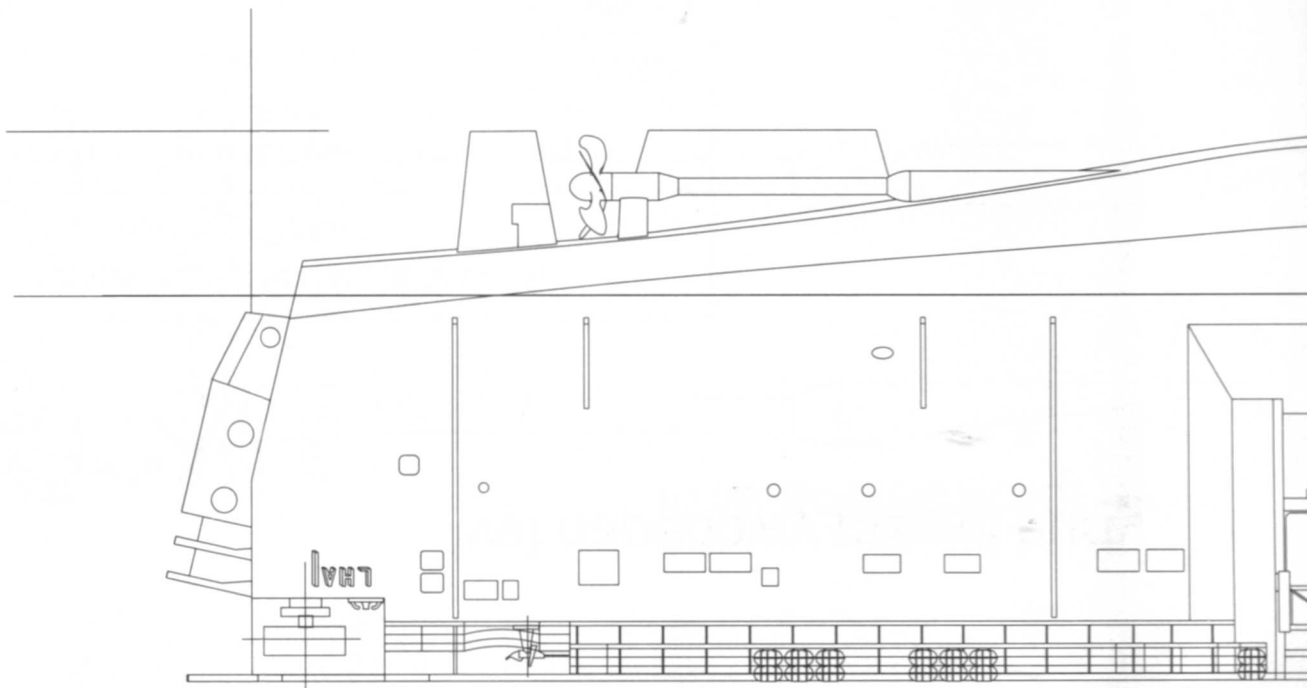
Nr 22 (3/2009)

www.modelarstwookretowe.pl

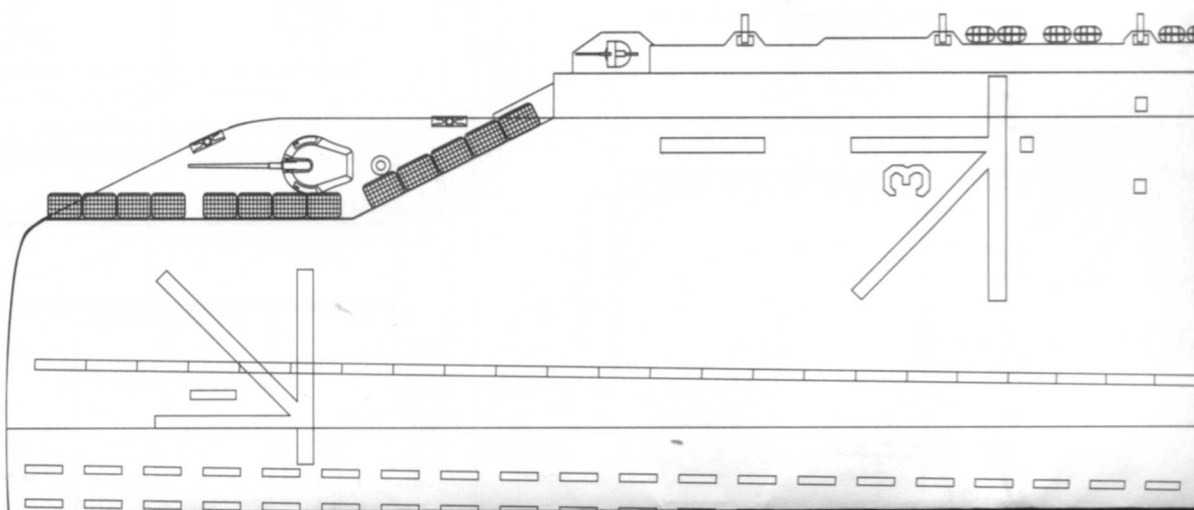


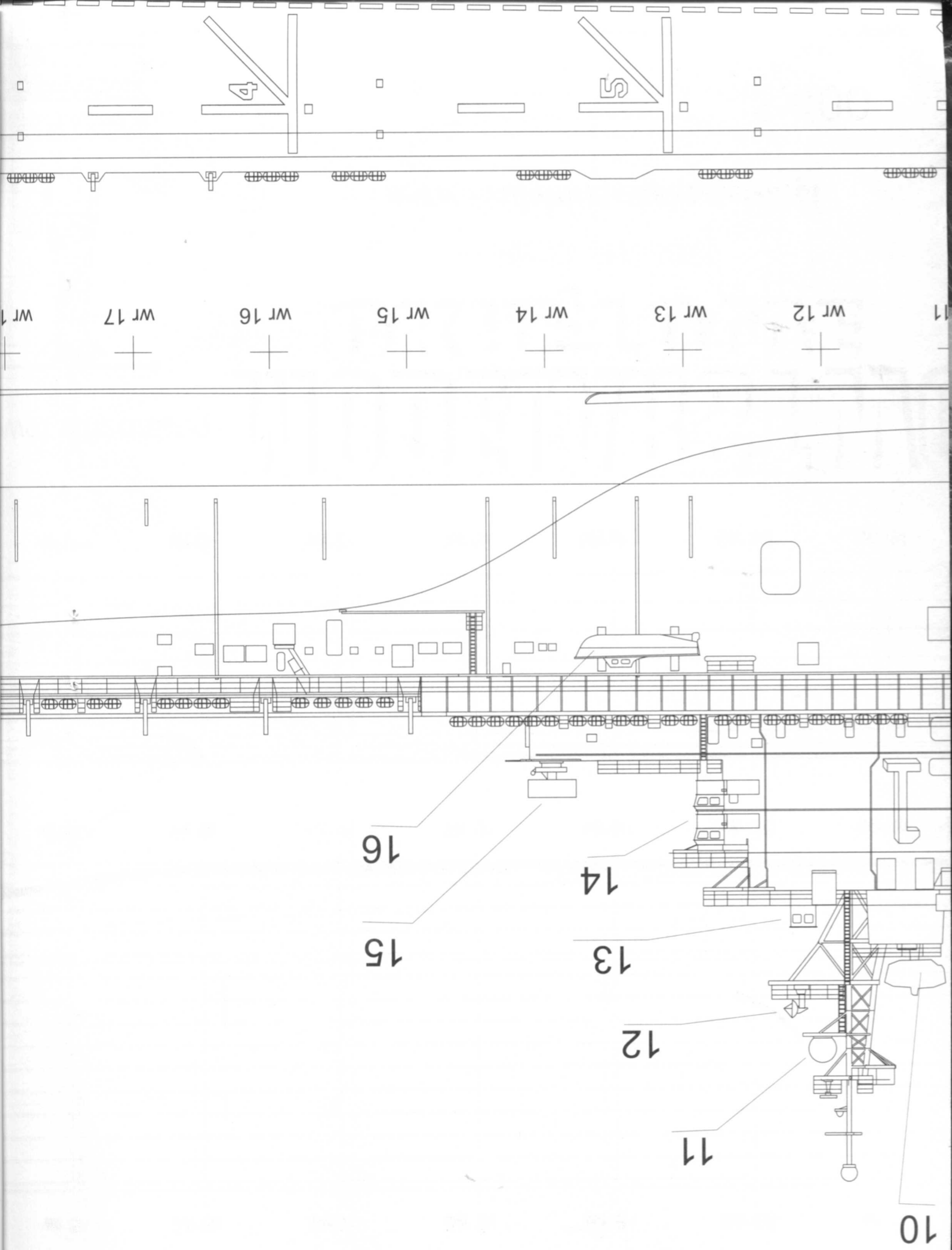
22



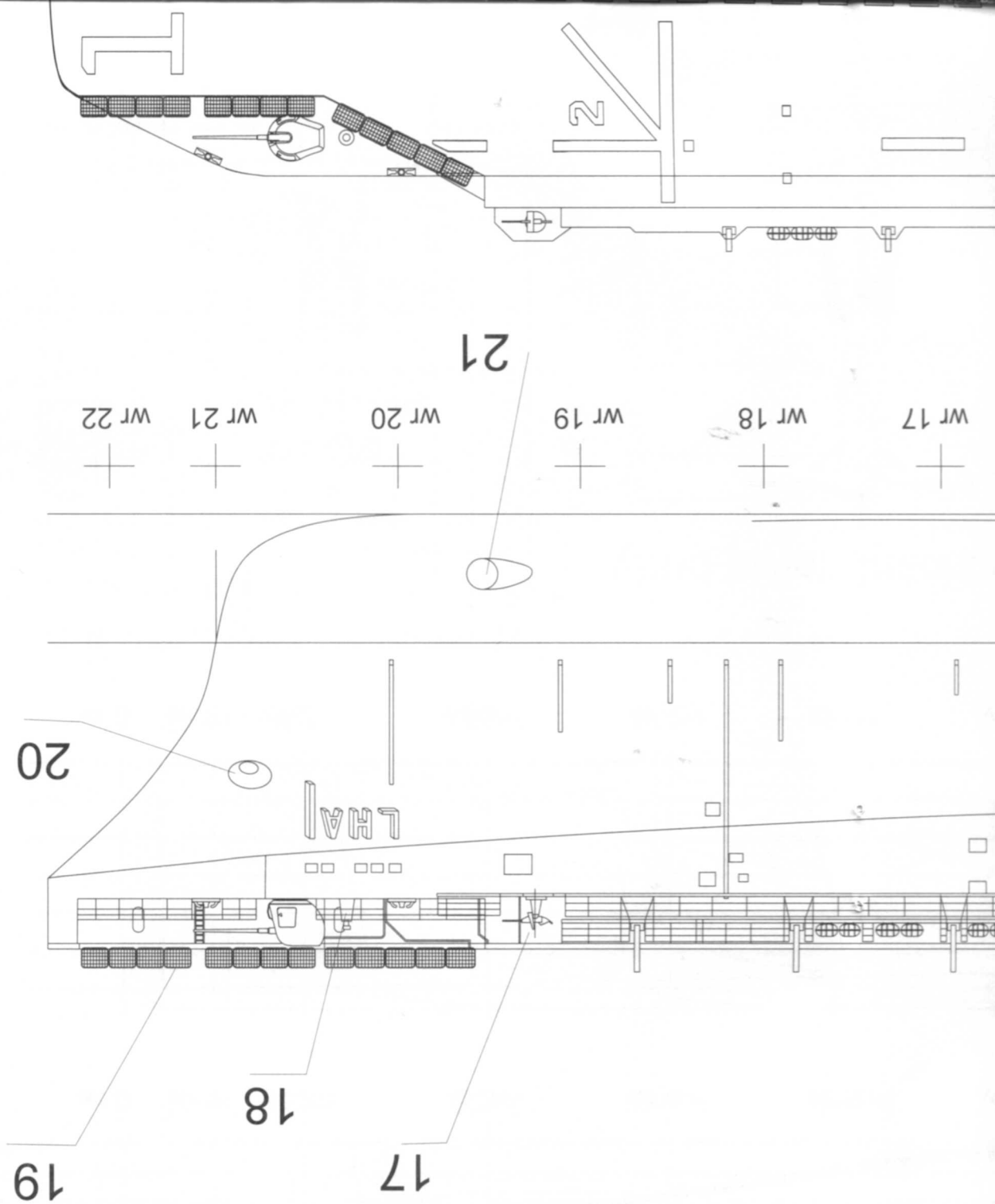


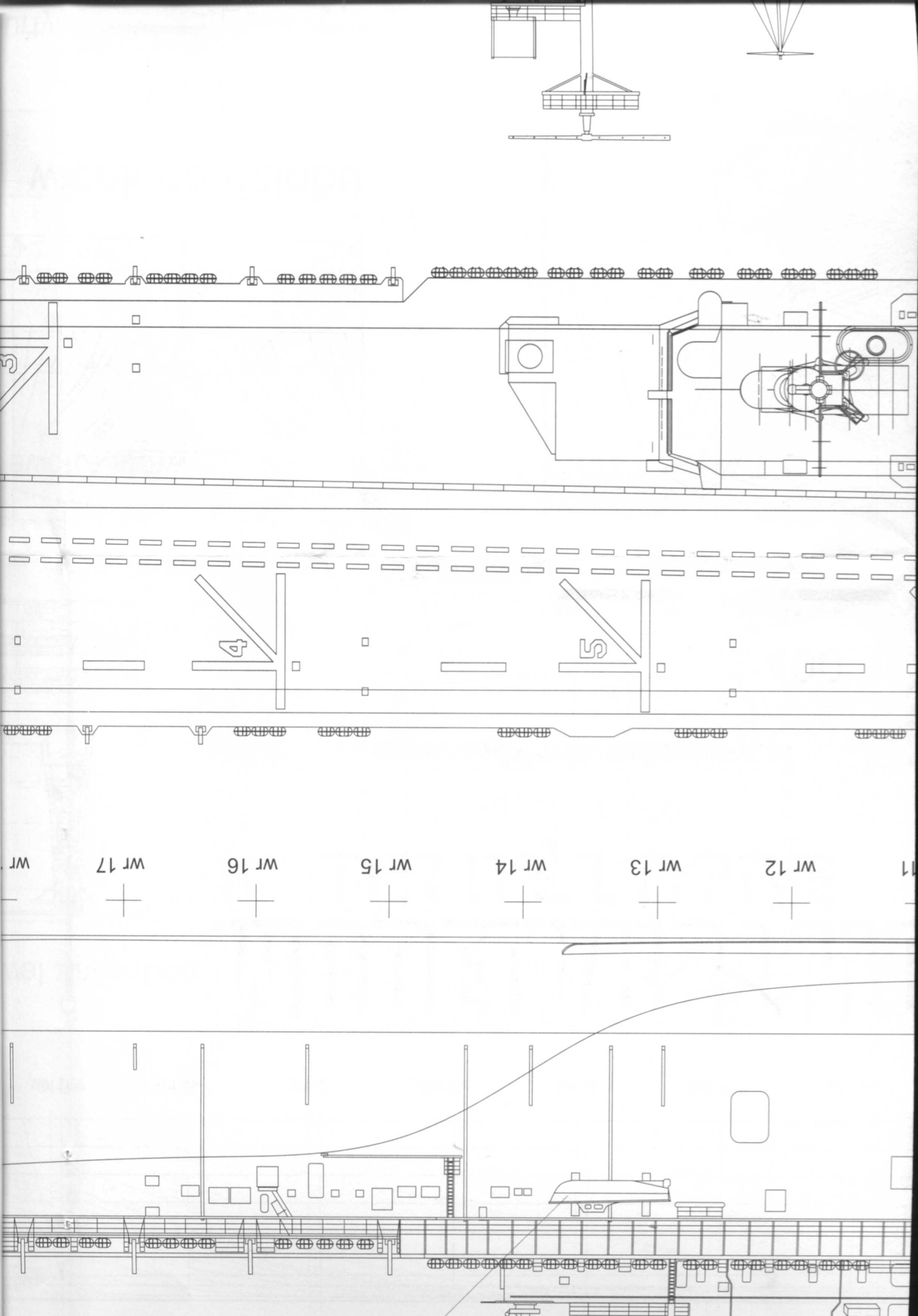
22

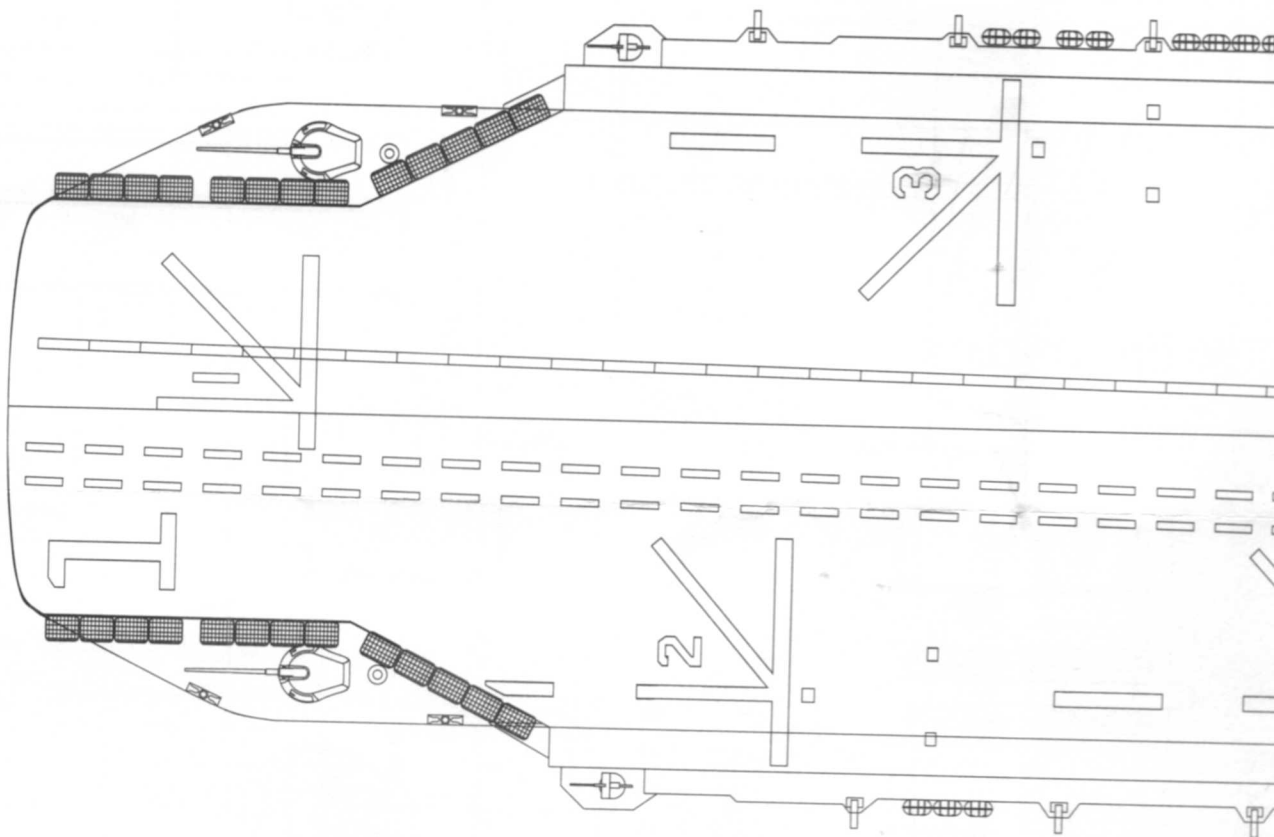




Amerykański okręt desantowy-dok LHA 1 TARAWA		Plan generalny	
Arkusz 1		Copyright Jacek Krzewiński	
il. ark. 4		Komercyjne wykorzystanie rysunków za zgodą autora	
2009.05		skala 1:400	



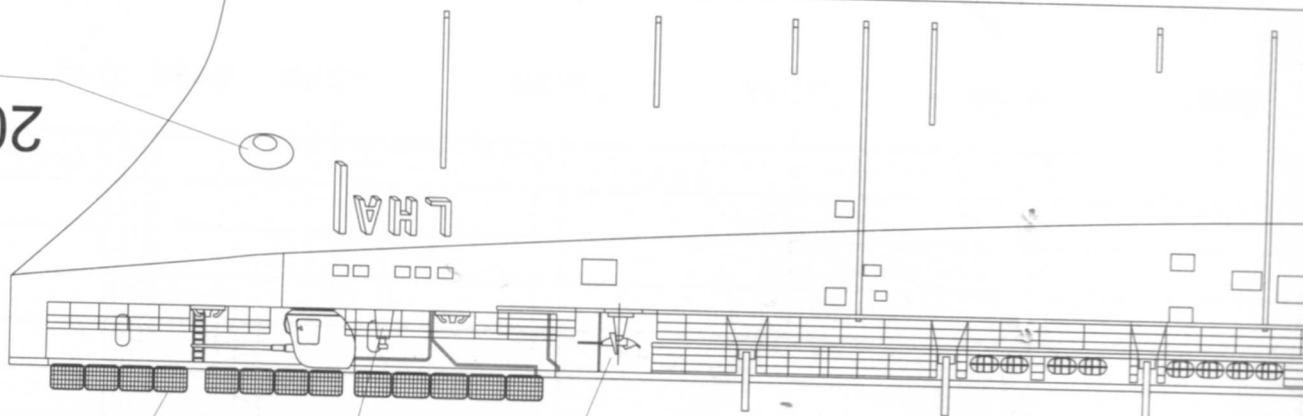


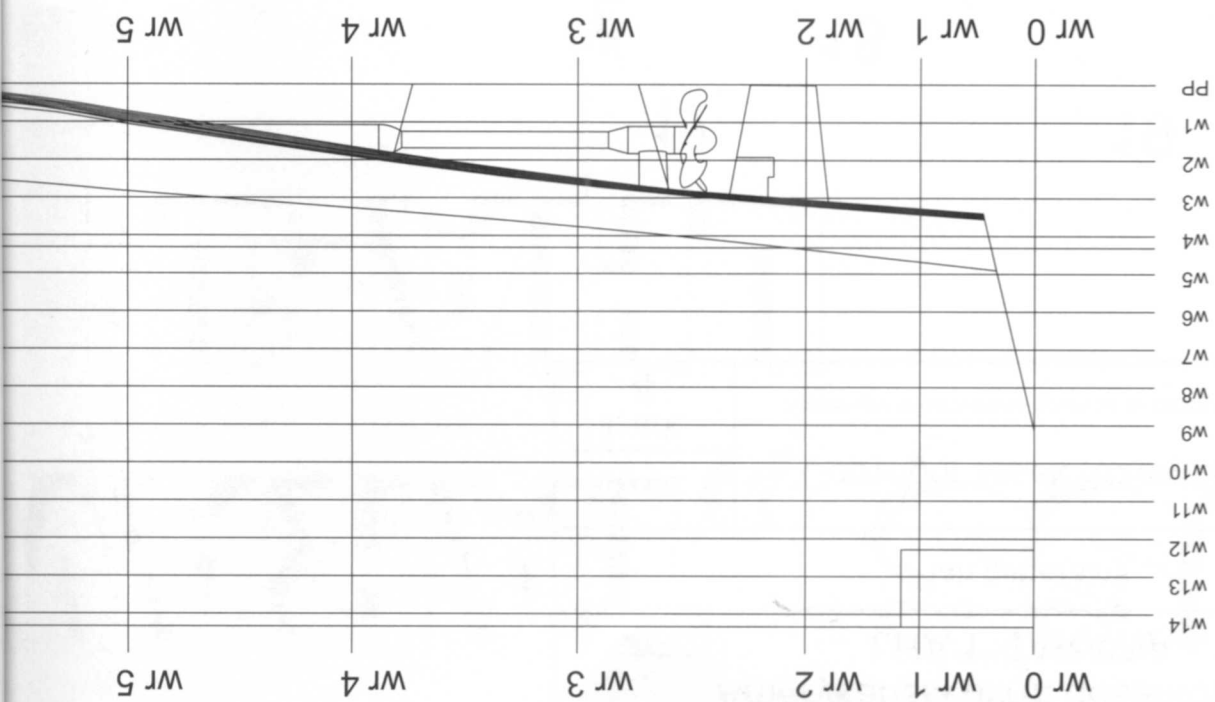
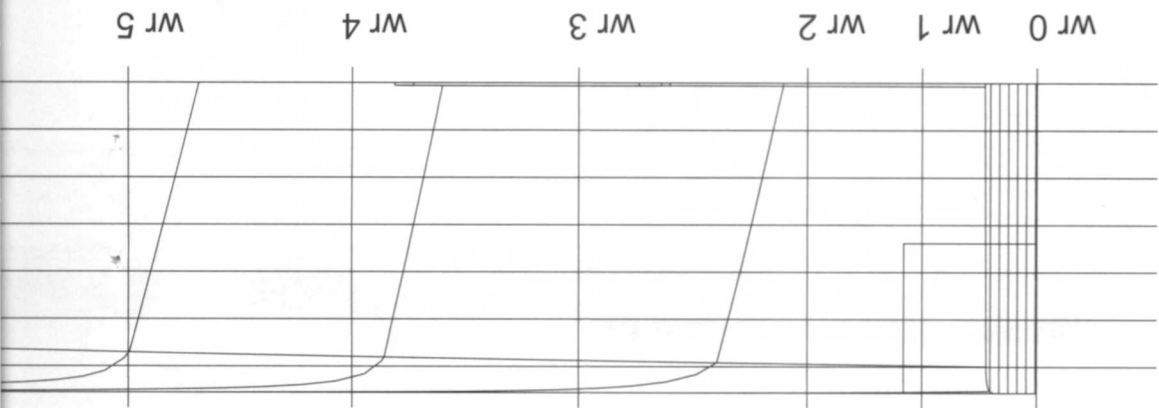
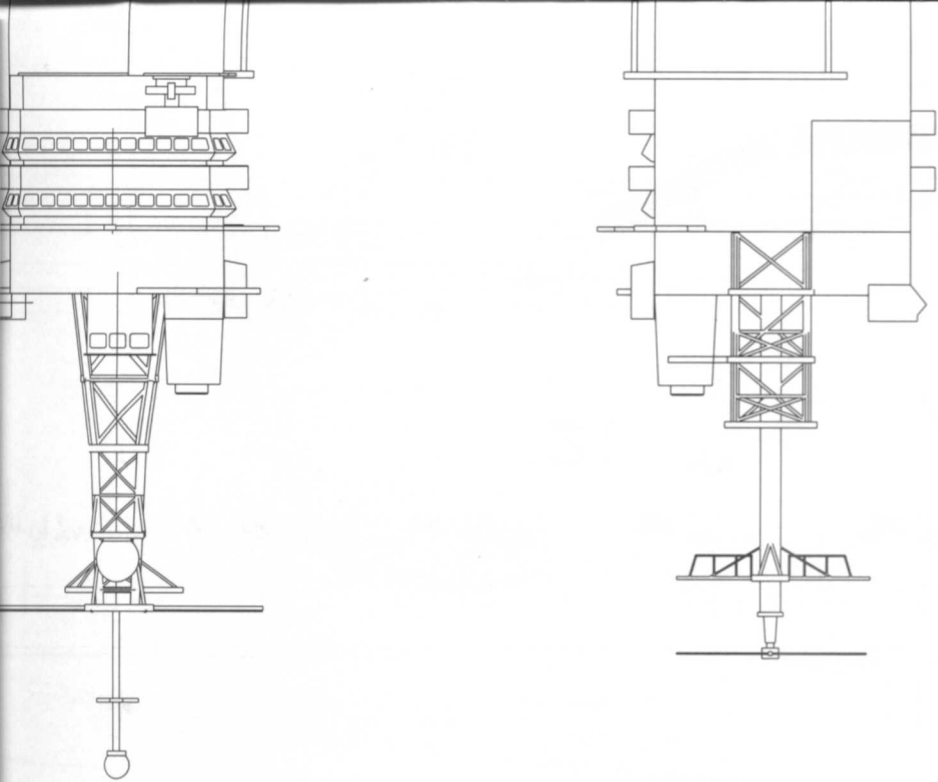


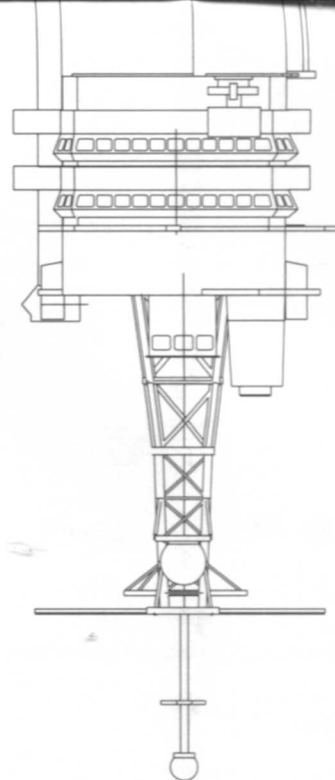
21

WR 17 +
WR 18 +
WR 19 +
WR 20 +
WR 21 +
WR 22 +

20







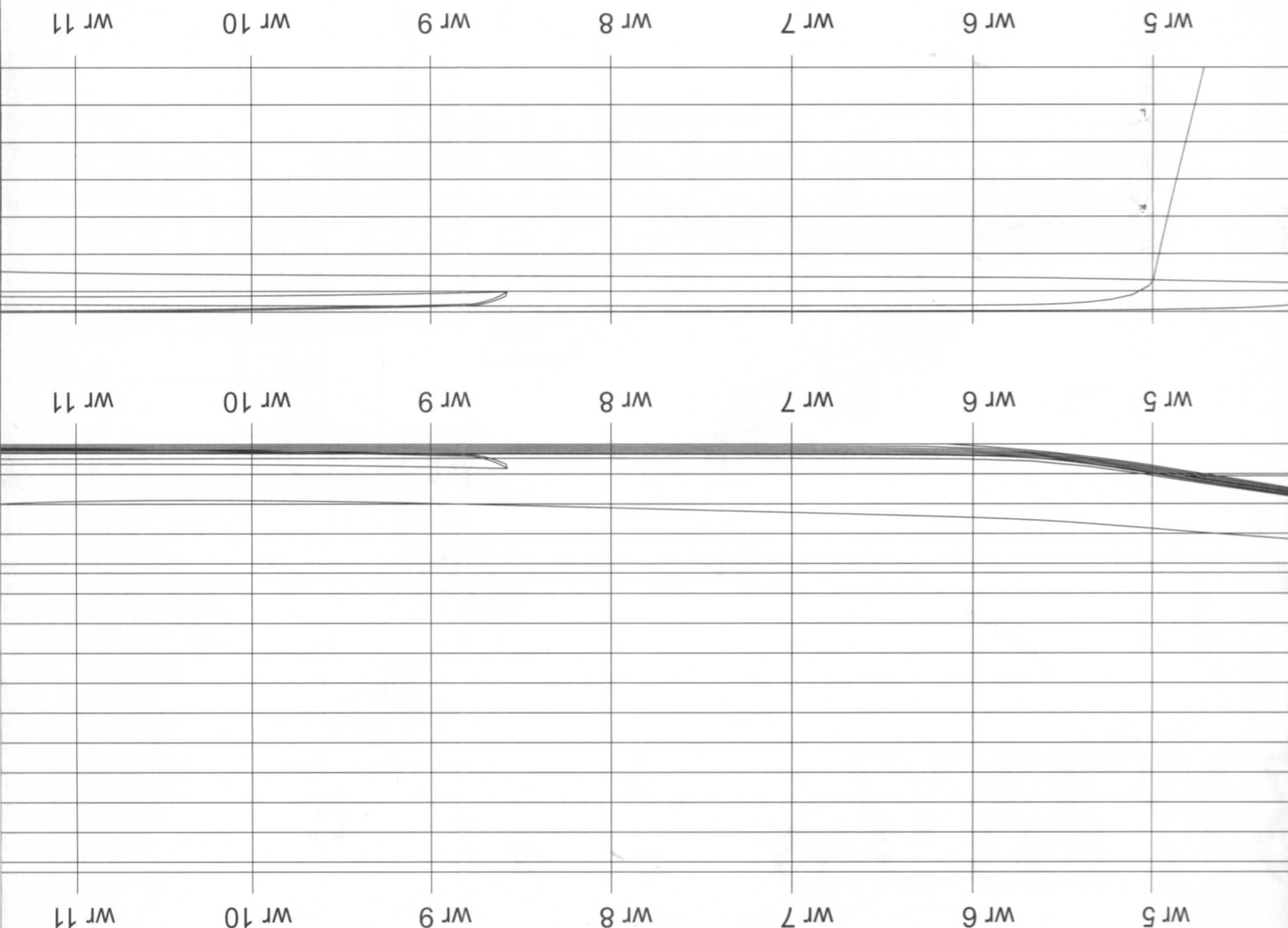
0 m 10 m 20 m 30 m

1:400

www.modelarstwookrętowe.pl

Nr 22 (3/2009)

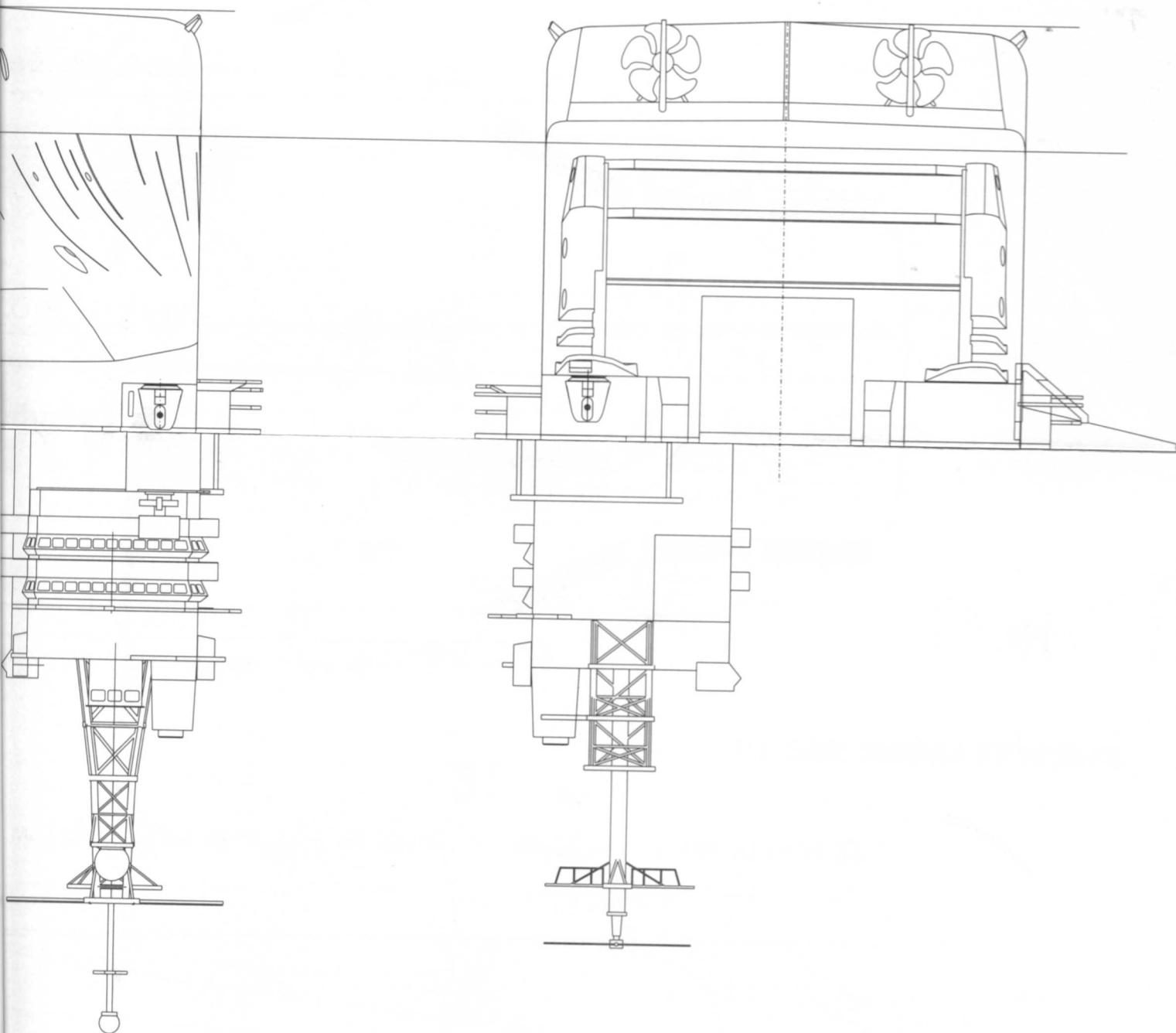
MODELARSTWO OKRĘTOWE



wał napędowy lewej burty

widok

widok od rufy



Wr 5

Wr 4

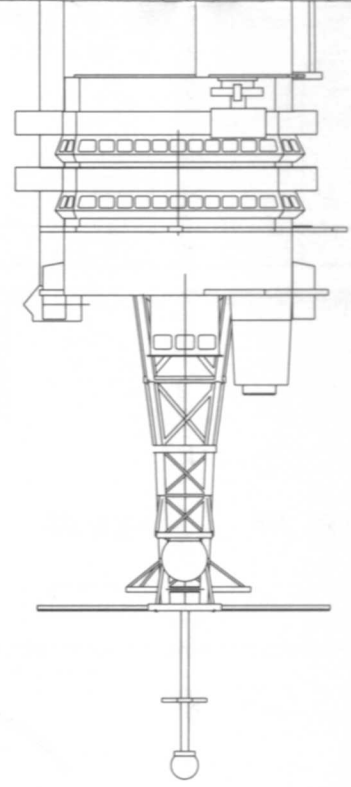
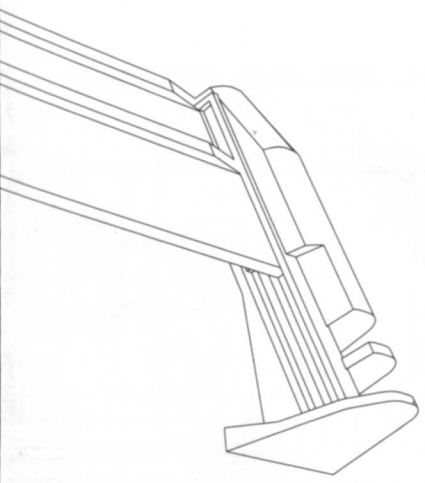
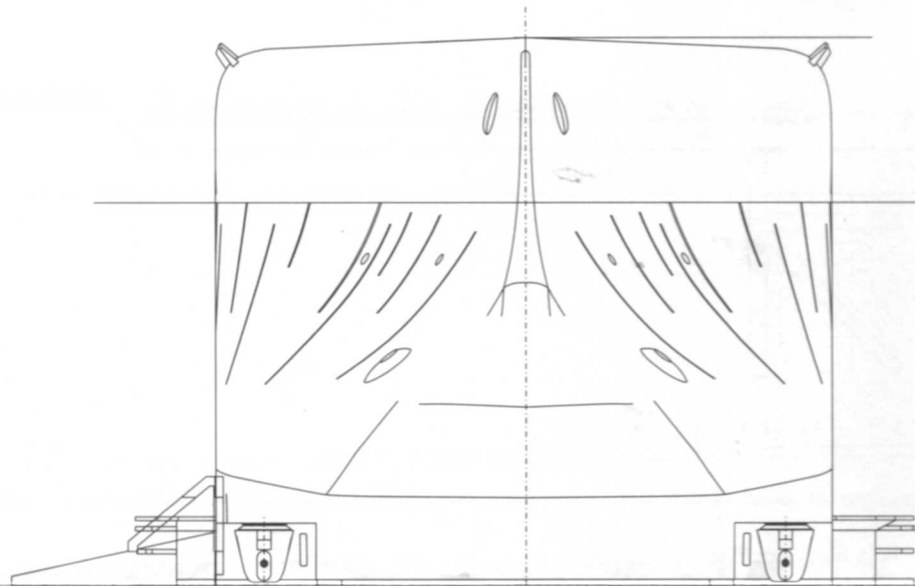
Wr 3

Wr 2

Wr 1

Wr 0

widok od dziobu



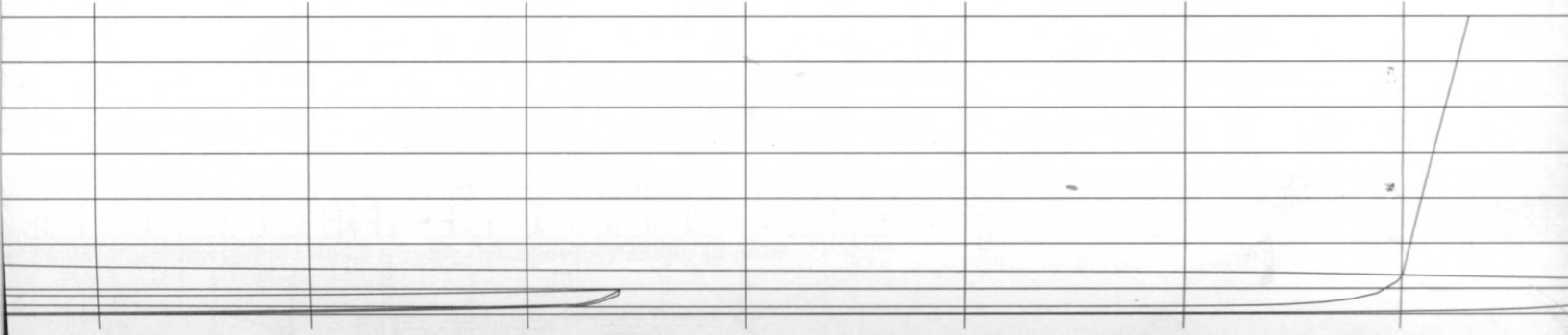
1:400

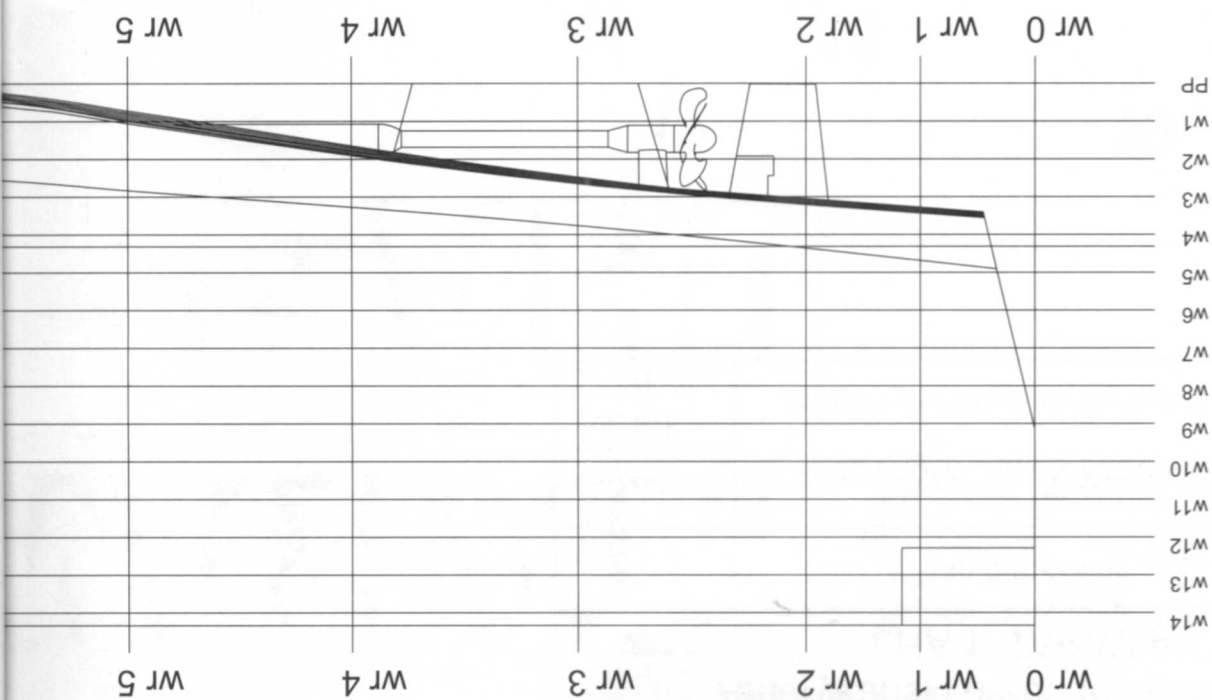
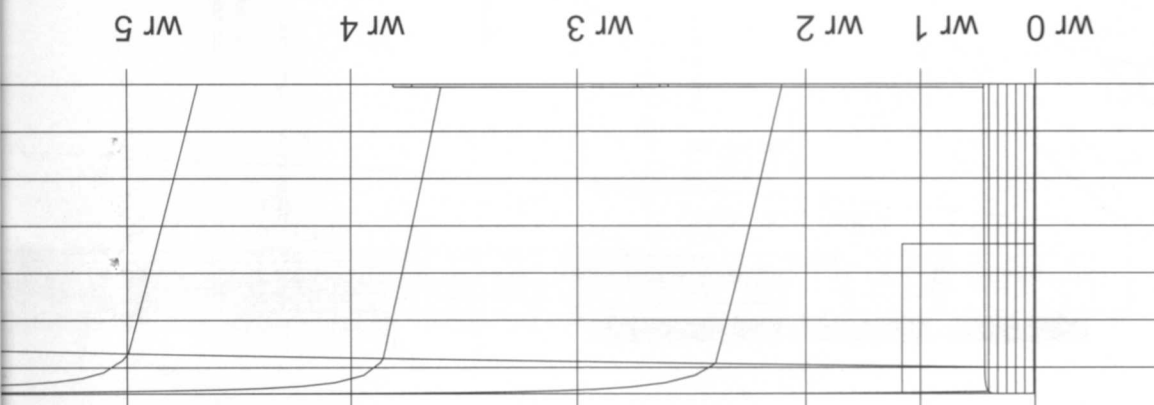
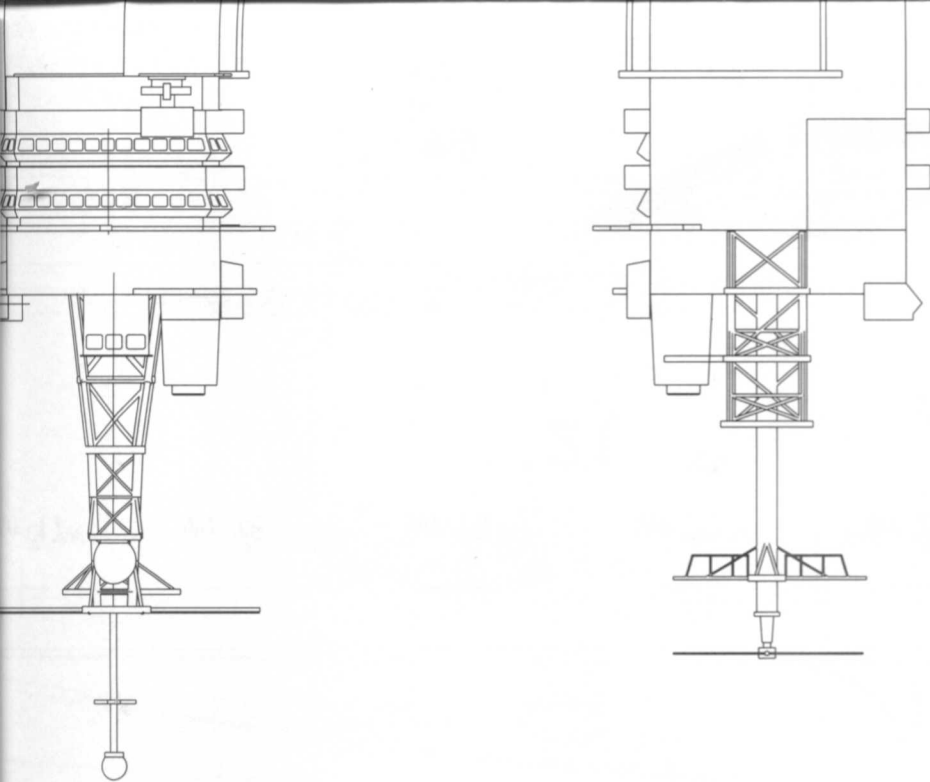
www.modelarstwookrętowe.pl

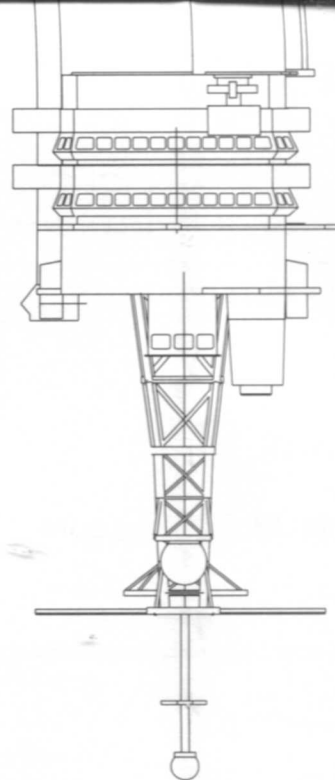
Nr 22 (3/2009)

MODELARSTWO OKRĘTOWE

WT 5 WT 6 WT 7 WT 8 WT 9 WT 10 WT 11







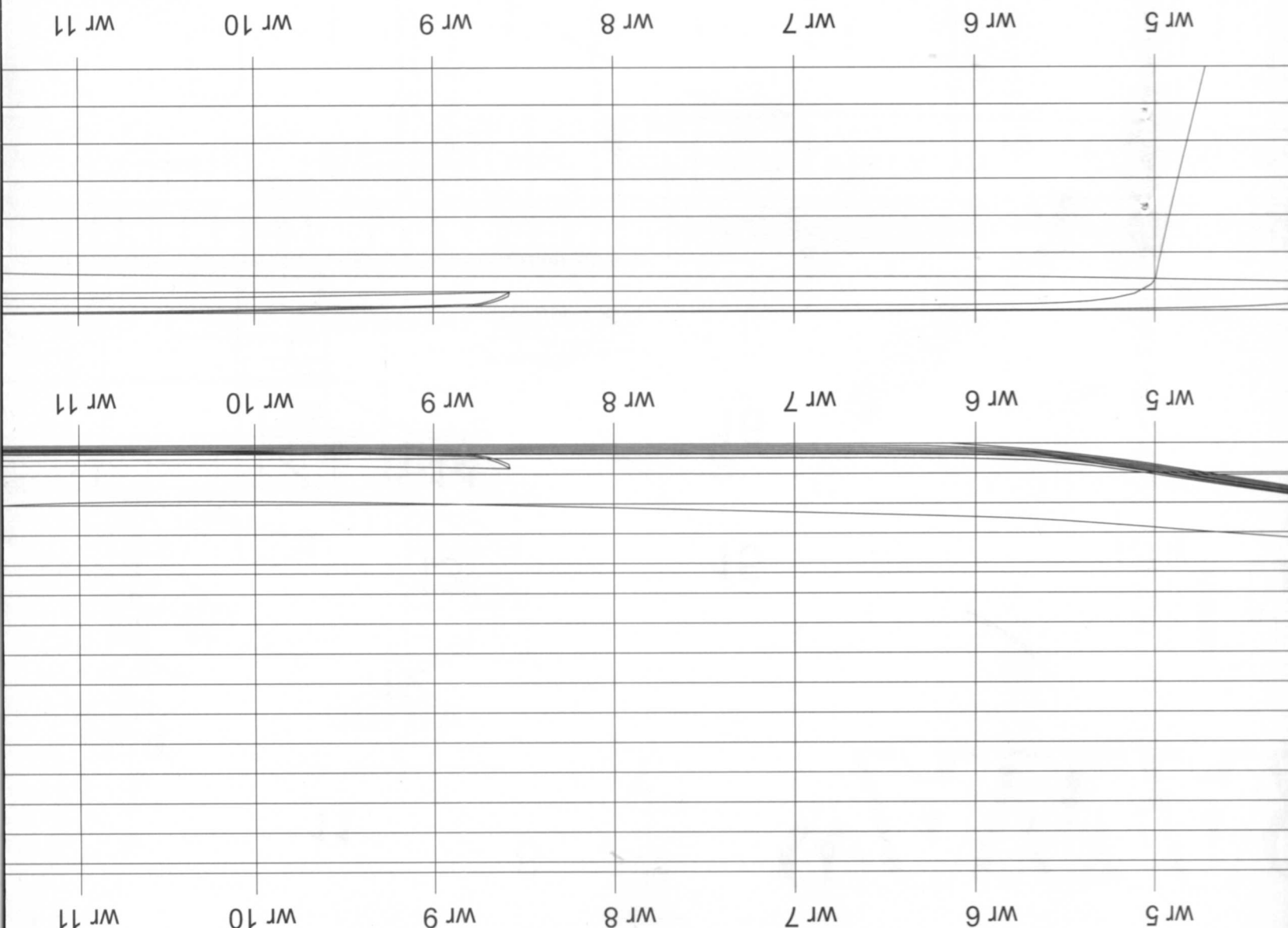
0 m 10 m 20 m 30 m

1:400

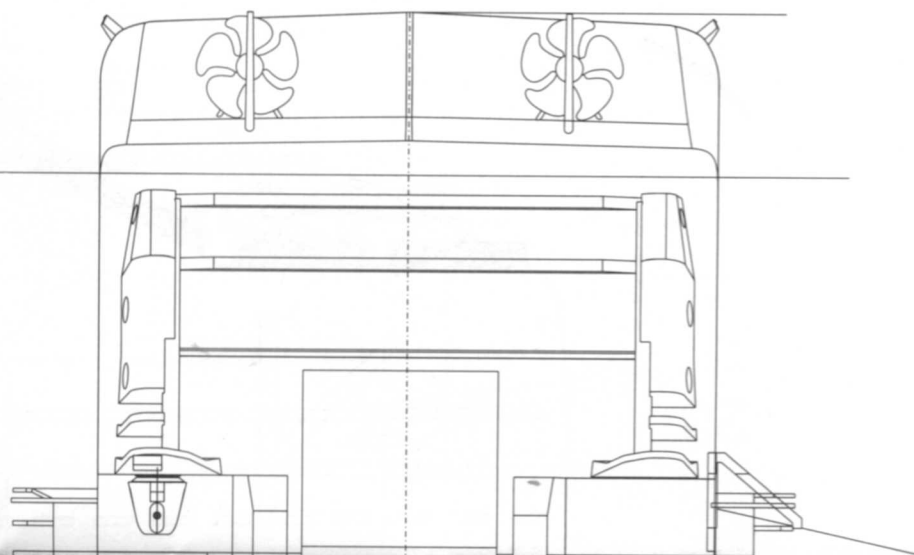
www.modelarstwookrętowe.pl

Nr 22 (3/2009)

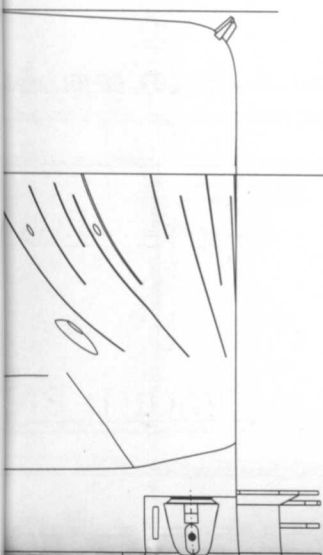
MODELARSTWO OKRĘTOWE



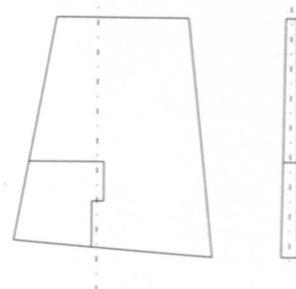
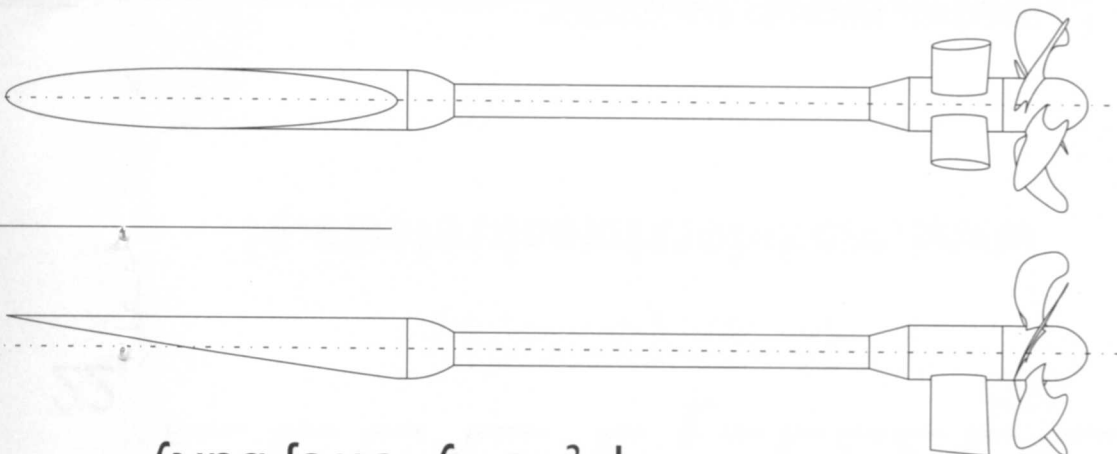
widok od rufy



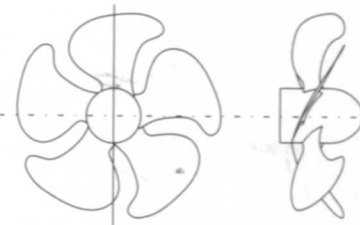
widok



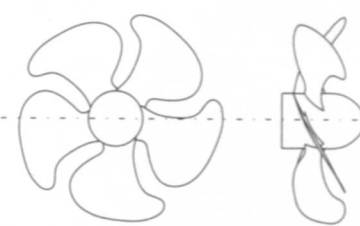
wal napędowy lewej burty



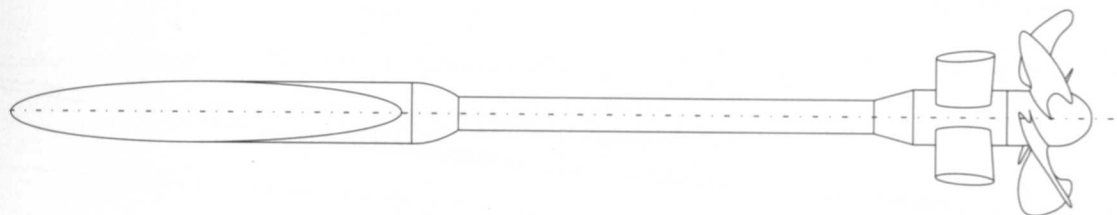
śruba lewa burta

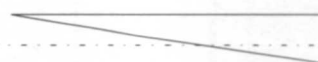
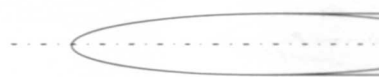
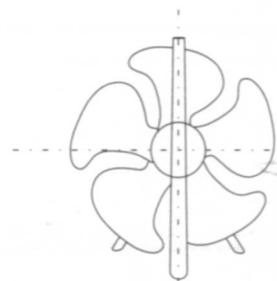
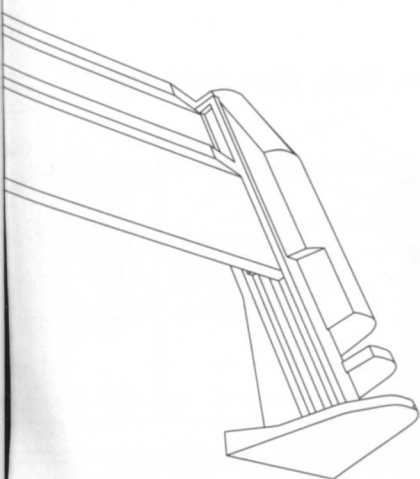
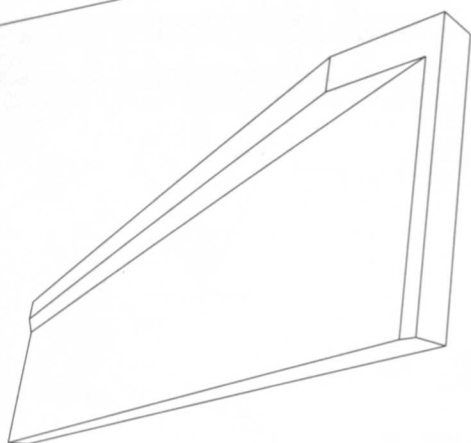
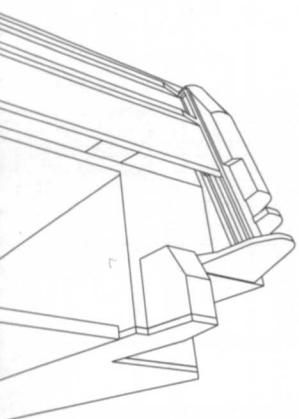
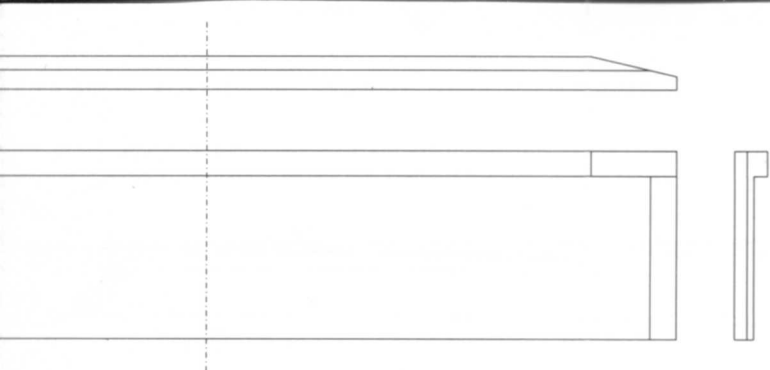


śruba prawa burta



wal napędowy prawej burty

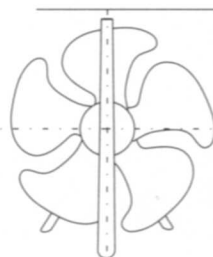
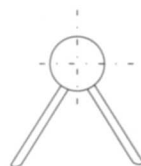




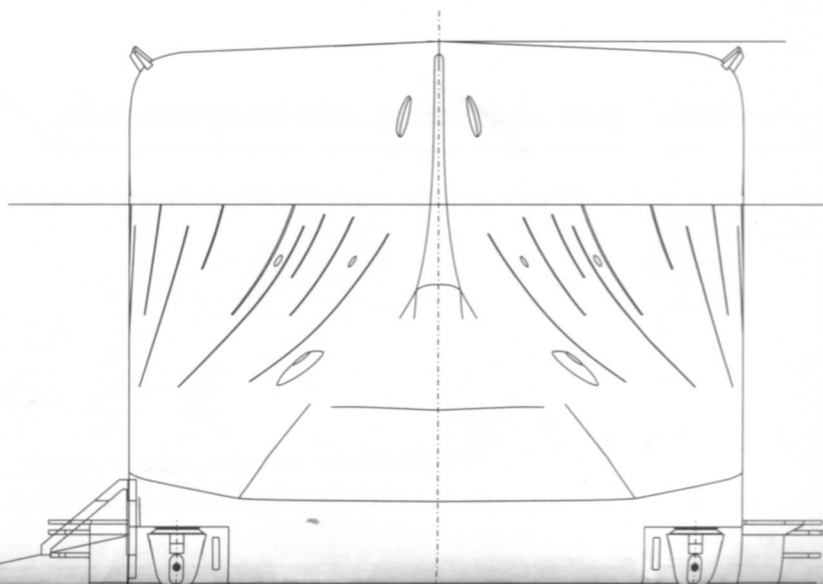
widok burt



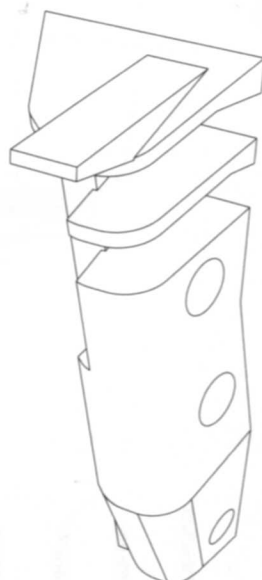
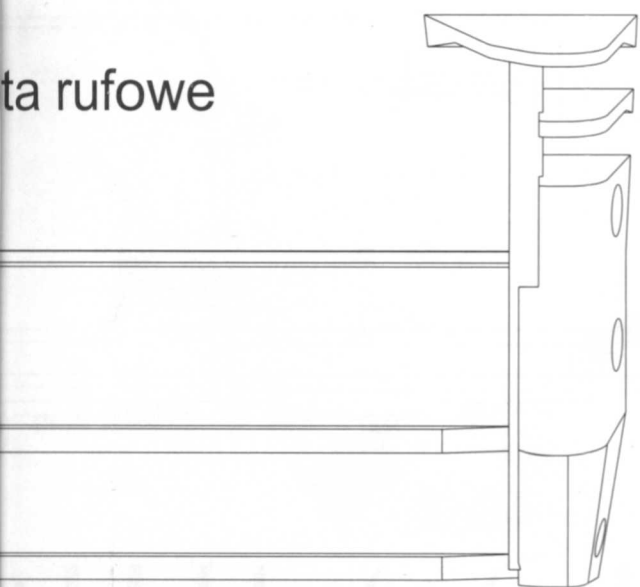
widok burt



widok od dziobu

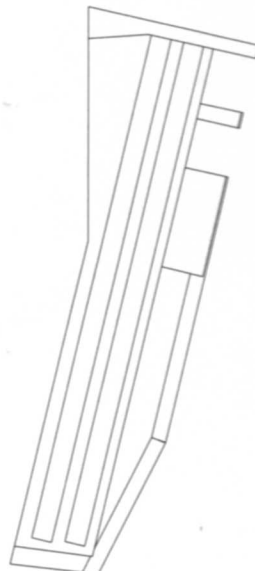
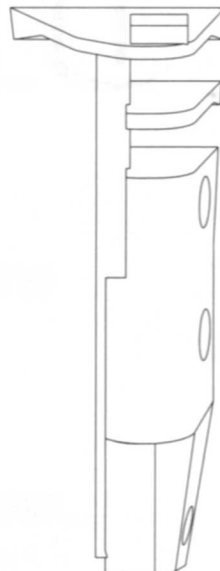
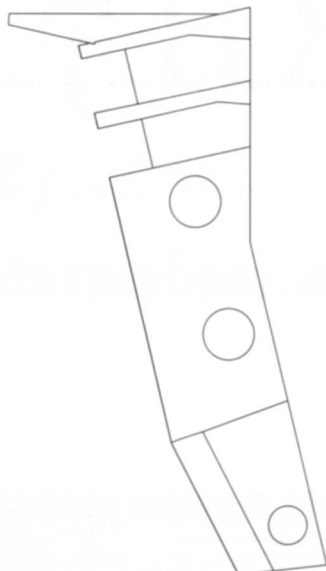
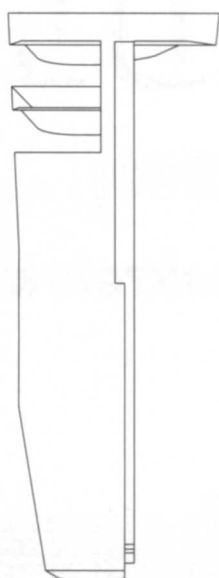
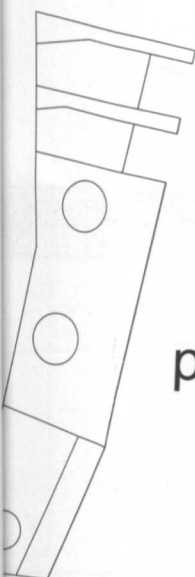


ta rufowe

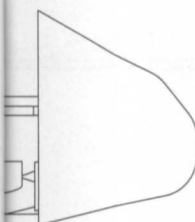
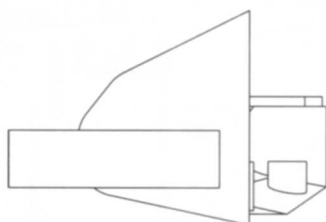


0

15 m 20 m



przewodnice wrót



Amerykański okręt desantowy-dok LHA 1 TARAWA

Linie teoretyczne kadłuba, wały i stery, detale rufy

Arkusz 2

Copyright Jacek Krzewiński

2009.05

il. ark.
4

Komercyjne wykorzystanie rysunków za zgodą autora

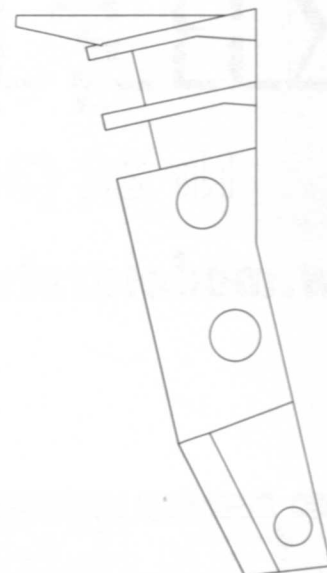
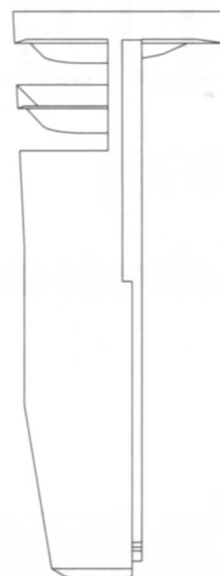
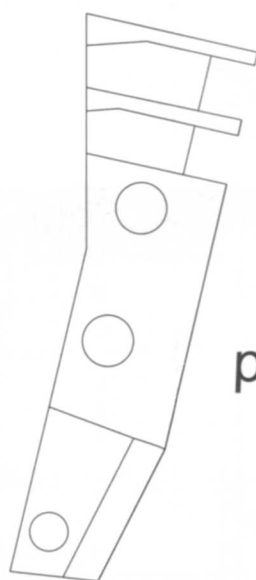
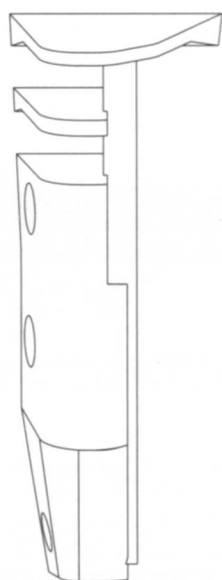
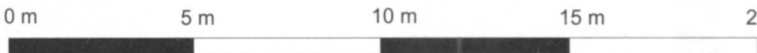
skala 1:400 i 1:200

wrota rufowe

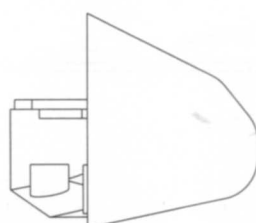
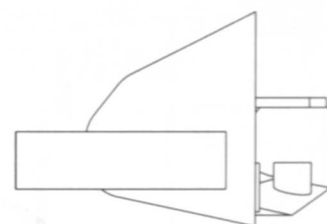


1:200

0 m 5 m 10 m 15 m 20 m



przewodnice wrót



Amerykański okrę
LHA 1 T

Linie teoretyczne kadłub

Arkusz 2

il. ark.
4

Copyright Jac

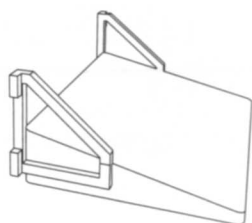
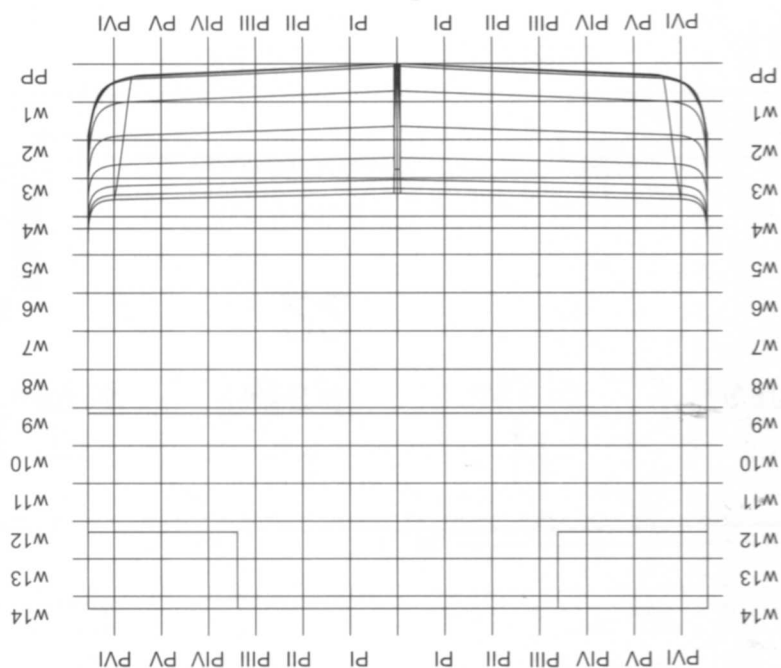
Komercyjne wykorzystanie

wrota rufowe

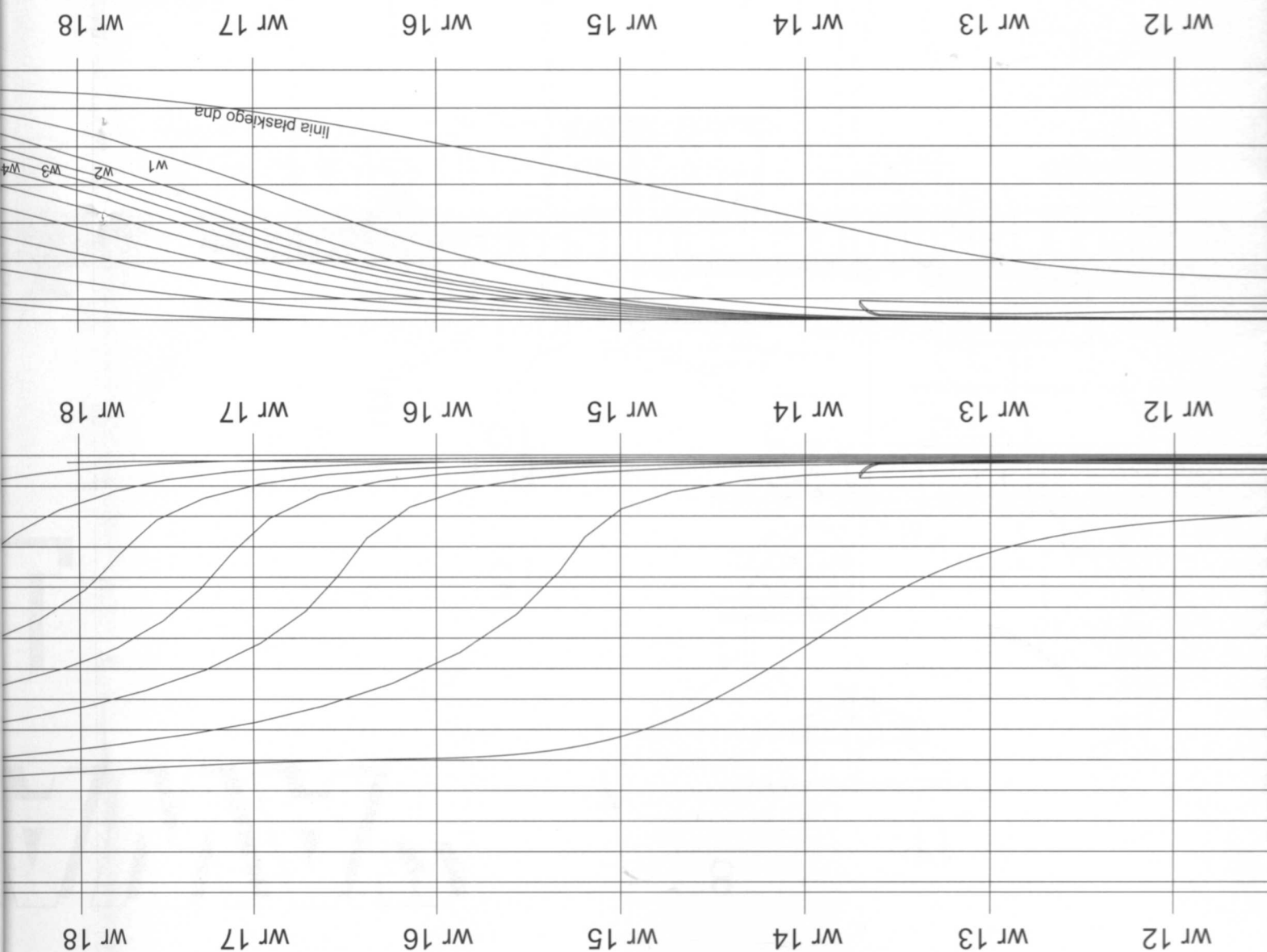
1:200

0 m 5 m 10 m 15 m 20 m

prowa



podnośnik lewy



podnośnik lewej burty

