

MODELARSTWO OKRĘTOWE

Magazyn modelarzy okrętowych 3 Nr Specjalny (1/2007) Cena 25 zł (0% VAT)



ZAWIERA DWA MODELE KARTONOWE !!!
Amerykańskiej kanonierki PGM-17

w skali 1:200



Kutra Straży Pożarnej

model dla dzieci

- Mistrzostwa Polski klas "C" NAVIGA Wschowa 2007
- USS „Enterprise” CVN-65 w skali 1:350
- Plany modelarskie: Miyuki-Kai
- Wszystko o klasie NS
- ORP „Garland” - malowania i modele

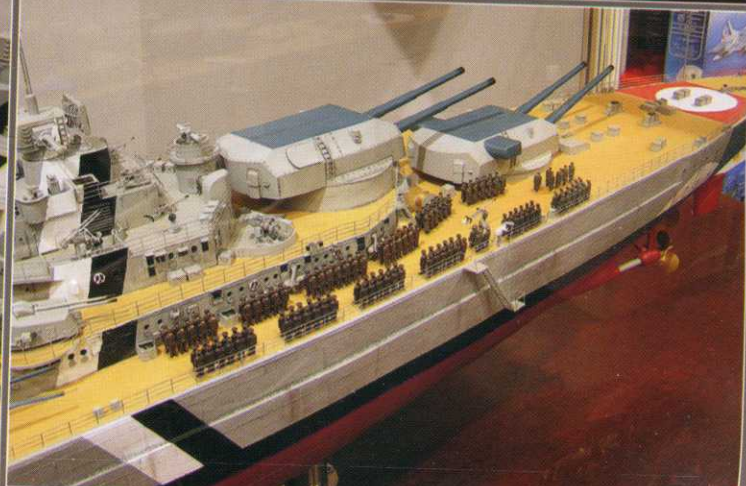
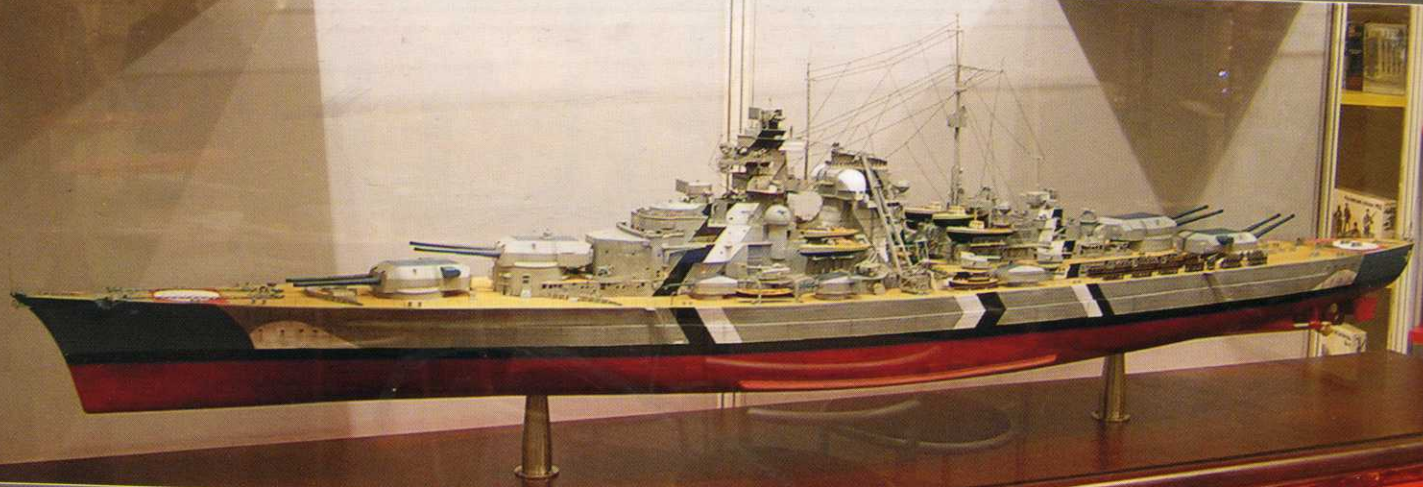


ISSN 1895-2216



9 771895 221726

0 1

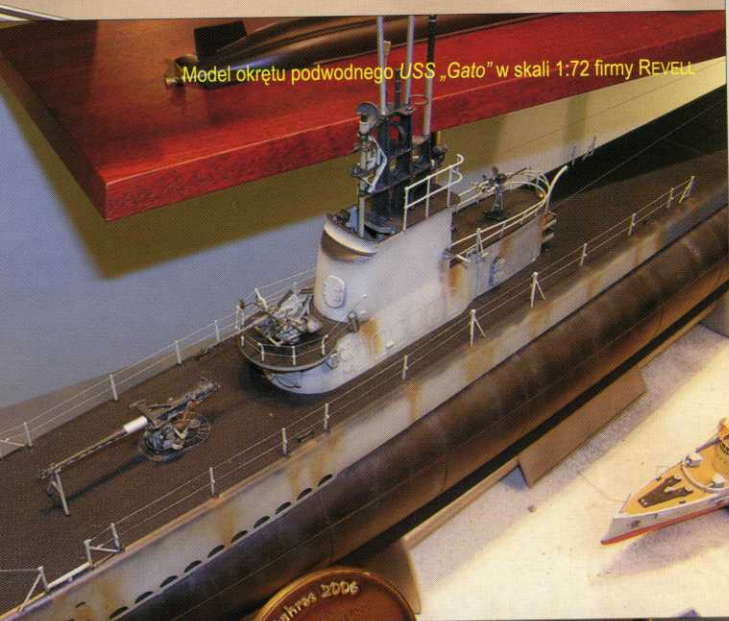




Plastikowe modele firmy HELLER-AIRFIX-HUMBROL



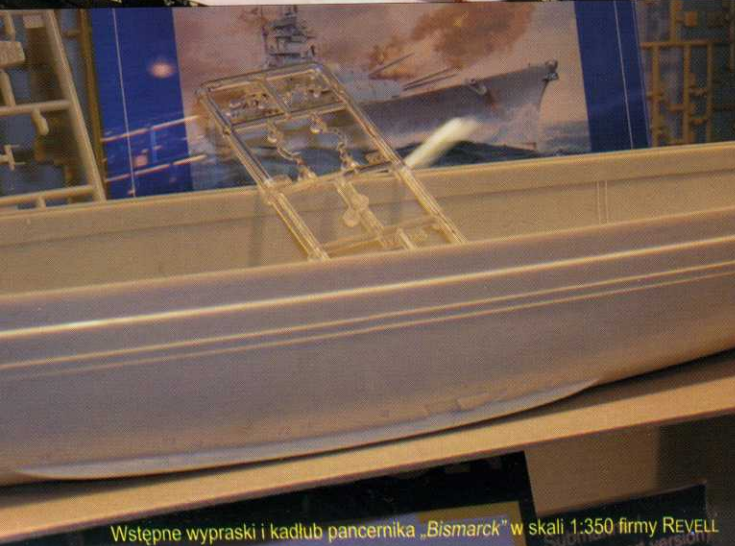
Model okrętu podwodnego typu U-VIIC w skali 1:96 firmy FINE ART MODELS



Model okrętu podwodnego USS „Gato” w skali 1:72 firmy REVELL



Model okrętu podwodnego USS „Gato” w skali 1:72 oraz krążownika SMS „Emden” w skali 1:350 firmy REVELL



Wstępne wypraski i kadłub pancernika „Bismarck” w skali 1:350 firmy REVELL

Modelarstwo okrętowe na Targach Zabawek NORYMBERGA 2007

Modelarz, który dotrze do Norymbergi na początku miesiąca lutego i ma możliwość wejścia na tereny Targów Zabawek, na pewno zostanie zaskoczony rozmiarem stoisk i wielkością ofert, jakie są prezentowane przez wystawców. A gdy ma do dyspozycji tylko jeden dzień, to naprawdę nabawi się bólu głowy od myślenia, od którego stoiska zacząć i bólu nóg od biegania po tak dużej powierzchni wystawienniczej.

A więc trochę już obeznany lub przygotowany w rozmieszczeniu firm modelarskich na poszczególnych halach, na pewno zacznie od wejścia „CCN West”, które znajduje się przy hali numer 7A. Ponieważ miałem trochę więcej czasu niż jeden dzień więc najpierw postanowiłem przejść się spokojnie alejkami pomiędzy stanowiskami i wylapać co ciekawsze ekspozycje. Już przy pierwszym stoisku jakie przyszło mi omijać, zobaczyłem piękny model japońskiego niszczyciela „Yukikaze” w podziale 1/350. Czyżby mimowolna zbieżność z pierwszym numerem naszego pisma, gdzie zamieszczone zostały bardzo dokładne plany tego okrętu? Ale o tym modelu więcej napiszę na następnych stronach.

Zatem z radością wkroczyłem na halę numer 7, aby wyszukiwać kolejne „perełki” z branży modelarstwa okrętowego. Jakież było moje zdziwienie, gdy w tym samym miejscu co w zeszłym roku, na stoisku amerykańskiej firmy **FINE ART MODELS**, zamiast pięknego modelu amerykańskiego niszczyciela klasy „Fletcher” w skali 1/48, zobaczyłem puste miejsce. Mego rozgoryczenia nie zastąpił widok modelu niemieckiego okrętu podwodnego typu U-VII/C w podziale 1/96 z bardzo dobrym malowaniem kamuflażowym na kadłubie i kiosku okrętu. Jednak już rozmowa z obsługą stoiska, Panem Garym Kohsem uradowała mnie na wiadomość o przygotowaniu do nowego modelu. Na rok 2008 firma planuje wystawić nowy model. Będzie to włoski pancernik „Roma” w podziale 1/192. Jak zapewnia wykonawca, nie będzie w tym modelu ani grama tworzyw sztucznych. Każdy element będzie wykonany z drewna, a oszklenie z oryginalnego szkła. Zapewne wielu modelarzy już ostrzy sobie pazurki, aby w końcu obejrzeć model tego okrętu we właściwym wykonaniu, bowiem plany tego pancernika jakie ukazały się pół wieku temu w „Modelarzu”, są na obecne czasy bardzo uproszczone i niezbyt dokładne.

A jeżeli już mowa o pancernikach, to na stoisku niemieckiej filii znanej wszystkim modelarzom firmy **HELLER-AIRFIX-HUMBROL** (tak właśnie się nazywa, bowiem kilku lat temu HUMBROL wchłonął najpierw firmę AIRFIX, a następnie połączył się z francuskim HELLER-em i wspólnie wymieniały modele, pakując je w swoje pudełka), wystawiony był pięknie wykonany model niemieckiego pancernika „Bismarck” w podziale 1/192. Czyżby zbieżność skali z wcześniej omawianymi modelami firmy FINE ART MODELS, czy to może modelarze z Europy przechodzą z podziałek metrycznych na calowe? Jednak przy bliższym i dokładnym przyjrzeniu się detalom musiałem zmienić zdanie. Ten model na pewno był wykonany na niższym poziomie niż modele prezentowane przez FINE ART MODELS. Zbyt grube i niedokładnie mocowane do rejek anteny i flaglinki, bardzo nierówne powierzchnie burt kadłuba ze zbyt mocno eksponowanymi połączeniami spawalniczymi pomiędzy płytami blach, złe malowanie znaków rozpoznawczych na skrzydłach zwiadowczych wodnosamolotów Ar-196 i niezbyt dokładne moco-

wania i malowania osprzętu na nadbudówkach okrętowych. Gdyby tak porównać tą pracę z modelami niemieckiego modelarza Petera Sagera, to śmiało mogę napisać, że różnią je minimum dwie klasy medalowe na niekorzyść oglądanego modelu na Targach.

Idąc dalej tym tropem nowości okrętowych i modelami niemieckich pancerników, należy omówić teraz wystawiony na stoisku firmy **REVELL** kadłub „*Bismarcka*” w podziale 1/350. W katalogu można przeczytać, że w 2007 roku w IV kwartale, ukaże się w sprzedaży całkowicie nowy zestaw modelu tego okrętu. Z tych kilku wyprasek, które oglądałem oraz z zapewnień kierownika działu projektów modelarskich Pana V. Vahle mogę zapewnić, że termin ten na pewno zostanie dotrzymany. Jednak szkoda, że w nowym, świeżo od podstaw powstającym modelu (i to przy technice wykonywania form wtryskowych metodami opartymi o programy komputerowe i maszyny sterowane w trzech osiach), można zauważyć zbyt dużo niedociągnięć, jak na powszechnie znaną niemiecką dokładność. Każdy modelarz, który przyjrzy się tym wtryskom kadłuba zapyta z ciekawością, o dwie linie ciągnące się wzdłuż kadłuba na wysokości KŁW (konstrukcyjnej linii wodnej). Mają one wyznaczać czarny pas do pomalowania tejże linii wodnej zanurzenia okrętu, jednak ich wielkość przypomina rozmiarami odbojnicę w okrętach niższej klasy! (o wiele lepiej jest to potraktowane przez **MIRAGE-HOBBY** - dwie cienkie, wklęsłe linie, które nie szpecą modelu). Natomiast należy pochwalić pomysł z zaznaczeniem w podwodnej części kadłuba wszelkich otworów dennych do balastowania i przepłukiwania żez. Wiele firm modelarskich przy swoich modelach nie zwraca uwagi na te elementy i kadłuby wyglądają bardzo gładko, a przecież tam są zamocowane płyty cynkowe (przeciwkorozyjne), są otwory balastowe i różne urządzenia, w zależności od przeznaczenia jednostki. Nie mam większych zastrzeżeń do elementów nadbudówek. Brak jest przesunięć na lufach dział. Wieże, szalupy i łodzie motorowe są sformowane bardzo dobrze i z dobrymi strukturami. Dobrze też wyglądają elementy na ramce z przezroczystego tworzywa, są w miarę delikatne i bez śladów płynięcia tworzywa. Całość powinna sprawić wystarczające wrażenie dokładności dla modelarzy, którzy zapagną ponownie wykonać model tego pancernika do klasy „C” jak i „NS”. Będzie na pewno dokładniejszy od modelu „*Bismarcka*” z firmy **TAMIYA**, a ponieważ będzie łatwiej dostępny (produkt europejski) więc może być i tańszy, co nie jest bez znaczenia. Na tym samym stoisku zaprezentowano również dwa modele okrętów podwodnych w skali 1/72. Pierwszy to znany już z wcześniejszych edycji Targów model niemieckiego okrętu typu U-VII w dwóch wersjach: zestaw 05045 to typ U-VII C/41 „*Atlantic Version*” i zestaw 05015 - typ U-VII C „*Grey Wolves*”. Obydwa modele prezentują się wymiennie i na konkursach zawsze plasują się w czołówce nagradzanych modeli. Do tej pary dołączył ostatnio nowy model. Jest to tym razem amerykański okręt podwodny klasy „*Gato*” również w podziale 1/72. Sklejony model posiada kadłub o długości 1319 mm, co przysparza mu tytuł najdłuższego modelu wykonanego metodą wtryskową i to z jednolitym kadłubem (słynna korweta typu „*Flower*” posiada kadłub sklejany po długości z dwóch kawałków). Ci modelarze, którzy bardziej lubują się w modelach amerykańskich okrętów będą bardzo zadowoleni. Chociaż model tej jednostki to długi, długi kadłub i jedna nadbudówka wraz z uzbrojeniem wokół niej zgromadzonym, to jednak ma w sobie jakiś urok. Dla modelarzy z warsztatami umieszczonymi w małych pokojach swoich blokowych domostw, bardziej zalecam całą serię modeli okrętów podwodnych w skali 1/144. W katalogu i na stoisku **REVELLA** mogłem doliczyć się kilku takich modeli, z czego najefektniej wyglądał model niemieckiego okrętu podwodnego typu U-

Model okrętu podwodnego U-997 w skali 1:144 firmy REVELL



Diorama z jednostką ratowniczą „*Arkona*” w skali 1:72 firmy REVELL



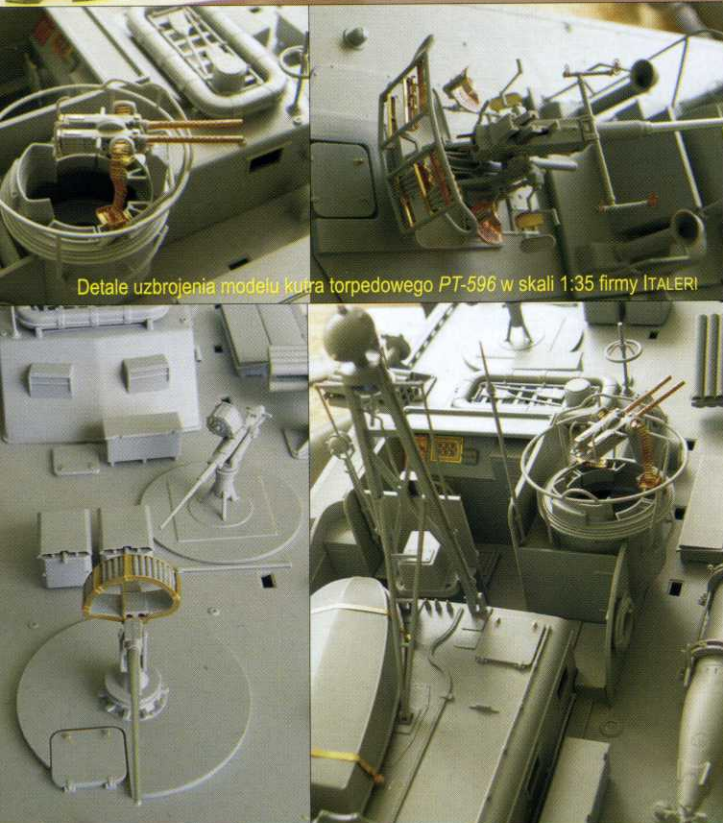
Model holownika „*Smit Houston*” w skali 1:200 firmy REVELL



Model transatlantyka „*Queen Mary 2*” w skali 1:400 firmy REVELL



Pudełko i uzbrojenie modelu kutra torpedowego PT-596 w skali 1:35 firmy ITALERI



Detale uzbrojenia modelu kutra torpedowego PT-596 w skali 1:35 firmy ITALERI



Model niszczyciela „Yukikaze” w skali 1:350 firmy HASEGAWA



Model statku badawczego „Soya” w skali 1:350 firmy HASEGAWA

Modelarstwo okrętowe na Targach Norymberga 2007

VII D w wersji do stawiania min. Dla zbieraczy kolekcji - model ten wygląda efektowniej od swojego większego brata. Dwa kolejne, to modele najnowszych okrętów podwodnych produkcji niemieckich stoczni - okrętów typu U-212, reklamowanych jako „przebojowe hity” w dziedzinie produkcji średnich okrętów podwodnych, przez co ich odmiany można znaleźć w służbach wielu Marynarek Wojennych całego świata. Pozostałe modele oferowane przez firmę REVELL to mieszanina różnych podziałek. A szkoda, bowiem wiele z tych modeli przy ujednoliceniu ich podziałek stanowiłoby uzupełnienie wielu kolekcji. Jednak pomimo tego są w ofercie firmy modele nadające się do przygotowania jako modele pływające w klasie F4-C. W momencie wprowadzenia do NAVIGA klas F4, bardzo często można było zobaczyć na zawodach model statku ratowniczego „Arkona” w podziale 1/72, pływającego po trasie trójkąta. W ostatnim czasie widziałem już wystawione modele kolejnego statku ratowniczego w podziale 1/72 „Hermann Marwede”. Ponieważ kadłub tej jednostki jest bardzo przestronny z możliwością łatwego dostępu do wnętrza, a i malowanie jest efektowne, przeto wróżę modelarzom RC startującym z tym modelem miejsca w czołówce zawodów. Dobrze można byłoby przystosować obydwa wcześniej wymienione modele do pokazów w klasach F6 i F7. Pokaz akcji ratowniczych z możliwością spuszczenia na wodę pomocniczych łodzi ratunkowych oraz użycia dźwigu i pomp z działkami wodnymi, spowoduje zdobycie większej ilości punktów. Sądzę, że przekonam kogoś z modelarzy do takiej inscenizacji. Zaciekawilby mnie i nie tylko mnie, model transatlantyka „Queen Mary 2” na wodzie. Model ten w podziale 1/400 posiada długość 862 mm, a więc idealnie nadaje się do pływania. Chyba, że modelarze obawiają się zbyt dużego ciężaru nadbudówek, przez co „metacentrum” modelu byłoby zbyt wysoko ułożone i nasz transatlantyk zbyt mocno kiwałby się na wodzie (podobny efekt posiadały modele amerykańskiego patrolowca „Hamilton”). Powróćmy jednak do tego, co można było obejrzeć na stoiskach. Podsumowując firmę REVELL można napisać, że oferta jaka była wystawiona w gablotach tej firmy, jest w chwili obecnej najciekawszą i najliczniej obsadzoną przez nowości, propozycją dla modelarzy okrętowych w zakresie modeli plastikowych.

Drugą nowością jaką nie dało się nie zauważyć, to model amerykańskiego ścigacza torpedowego PT-596 i to aż w skali 1/35. Czymże zasłużyła sobie ta mała jednostka, aby firma ITALERI uwieczniła ją w tak śmiałej skali okrętowej. Zapewne tylko tym, że plany kutra torpedowego o sygnaturze numeru taktycznego „596” można znaleźć w dwóch pozycjach książkowych. Pierwsza to „U.S. Small Combatants” Normana Friedmana i druga „Allied Coastal Forces of World War II” Johna Lamberta i Ala Rossa. Są to bardzo dobre pozycje i każdy z modelarzy pragnący poprawić błędy jakie są na tym modelu, powinien zajrzeć do tych książek. Niestety, nigdzie nie udało mi się znaleźć zdjęcia tej jednostki, może dlatego, że służyła ona bardzo krótko. Prace przy kadłubie o numerze produkcyjnym 3654 rozpoczęto w dniu 6 grudnia 1944 r. Kuter został zwodowany 21 kwietnia 1945 r., a do służby wszedł w dniu 10 maja 1945 r. Zakończył ją 21 grudnia 1945 r. i skreślony został listy floty w maju 1946 r. Jak widać droga wojenna była krótka i nie słyszano, aby na koncie tej jednostki zostały zapisane jakieś większe wyczyny. Niemniej sam model jest wart pochwały. Co prawda posiada kilka błędów, które zostały omówione przez kolegę Jarosława Leonica w 9 nr. „MO”, jednak ja chciałbym zwrócić uwagę sędziów i modelarzy na jeden, istotny szczegół. Wiadomo, że podstawowa konstrukcja tej jednostki była (dla kadłuba i nadbudówki) wykonywana z drewna sosny kanadyjskiej więc wielu modelarzy oraz sędziów będzie dopatrywało się sławnych już „ślądów desek” na burtach i

pokładzie. W tym przypadku będzie to nic bardziej błędnego, jak ewentualna próba ich wykonania! Kadłuby na burtach były „laminaowane”, a pokłady obciążane przeciwpoślizgowym brezentem. Dlatego na zdjęciach nie zauważymy na burtach żadnych śladów desek, są one bardzo gładkie, a dopiero na niektórych zdjęciach, na pokładach widać przebijające się przez na wpół wyschnięty brezent odcienie mokrych krawędzi desek pokładowych. Zostawmy więc ten model w spokoju i wykonajmy go minimum na takim poziomie, jak został nam przekazany w pudełku. A jak się prezentują niektóre detale tej jednostki, można zobaczyć na zdjęciach wstępnie sklejonego modelu przez autora tego artykułu. Miejmy zatem nadzieję, że kolejny w zapowiedziach model w skali 1/35 tejże firmy, będzie równie dobry jak ten. A ma to być model niemieckiego ścigacza torpedowego klasy S-100. Jak na razie na stoisku były tylko przedstawione plany generalne tej jednostki, a w katalogu widać tylko projekt graficzny pudełka i książeczkę z historią ścigacza. W podziale 1/35 wśród modeli jednostek pływających, możemy także znaleźć dwie, bardzo nietypowe jednostki. Mianowicie ITALERI wypuściło model dwuosobowej samobieżnej torpedy S.L.C. „Maiale” oraz szybkiej łodzi motorowej M.T.M. „Barchino”. Obydwie te jednostki używane były przez siły dywersyjne włoskiej „Supermarine”, zgromadzone w X grupie MAS podczas działań na Morzu Śródziemnym w czasie II wojny światowej. Modele te są zapewne przeznaczone dla miłośników takich specjalnych jednostek lub dla miłośników w ogóle włoskiej marynarki wojennej. Natomiast można tylko wyrazić zdziwienie, że trzeci z zapowiadanych ścigaczy torpedowych, włoski kuter typu MS61 „Motsilante”, ma być w podziale 1/72...

I coś następnego zostało przygotowane dla modelarzy zajmujących się tematyką marynistyczną z zestawów plastikowych? Najciekawsza pozycja to już wcześniej sygnalizowana w tym artykule, oferta firmy HASEGAWA. Na stoisku za szybą (jak na razie, bo już niedługo będzie w sprzedaży w Polsce), można było obejrzeć nagrodzony medalem „Model roku 2006” przez czasopismo „Modell Fan”, model japońskiego niszczyciela „Yukikaze” w skali 1/350. Wszyscy posiadający kolekcję modeli w tej skali, dokładając model niszczyciela klasy „Fletcher”, będą mogli wykonać dioramę. A model jest wykonany bardzo dokładnie i po wykonaniu kilku dodatkowych waloryzacji tj. pocienienia osłon relingowych i masztów, dodania charakterystycznych dla japońskich okrętów prętowych podpór na kominach oraz co dla tej podziałki jest już nieodzowne, zamontowania relingów na kadłubie i nadbudówkach, będzie to potencjalny kandydat na złoty medal w klasie C-6. Na takim samym poziomie wykonany jest drugi model HASEGAWY - statek badawczy strefy polarnych „Soya”. Ciekawe malowanie i wyposażenie jednostki oraz dokładność wykonania, również predysponuje ten model do strefy medalowej. W skali 1/700 zapowiadane są dwa nowe modele japońskich ciężkich krążowników „Kinugasa” i „Aoba”.

Producent modeli w tej samej podziałce, druga japońska firma TAMIYA, chyba niezbyt jest zainteresowana reklamą swoich wyrobów, gdyż nadal (choć już mniej) widać jej modele w gablotce z urwanymi masztami i niedokończonymi detalami. Modele niektórych okrętów (niemieckie niszczyciele Z-37 i Z-39) są przedstawiane jako nowości. No cóż, jak już się ma ugruntowaną pozycję lidera na rynku modelarskim, to można być drogim i niezbyt sympatycznym, bowiem chęć dotarcia do informacji i rozmowy o nowych ofertach jest zbywana wręczeniem ulotek, a otrzymanie katalogu na nowy rok graniczy z cudem. Więc piszę tylko tyle o nowościach TAMIYA z zakresu okrętownictwa, co mogłem zobaczyć za szybami gablotek, w których były wyłożone znaki z zakazem fotografowania. Podobny zakaz fotografowania na stoisku coraz mocniej stosują firmy z Chin. Na stoiskach DOYUSHA, HOBBY BOSS i FORCES OF VALORS



Modele niszczycieli Z-37 i Z-39 w skali 1:700 firmy TAMIYA



Kolekcja różnych modeli w skali 1:700 firmy TAMIYA



Model barki desantowej firmy HOBBY BOSS



Pudełka nowych modeli niszczycieli typu „Flushdeck” w skali 1:400 firmy MIRAGE-HOBBY



Model lotniskowca „Kuzniecow” w skali 1:700 firmy TRUMPETER



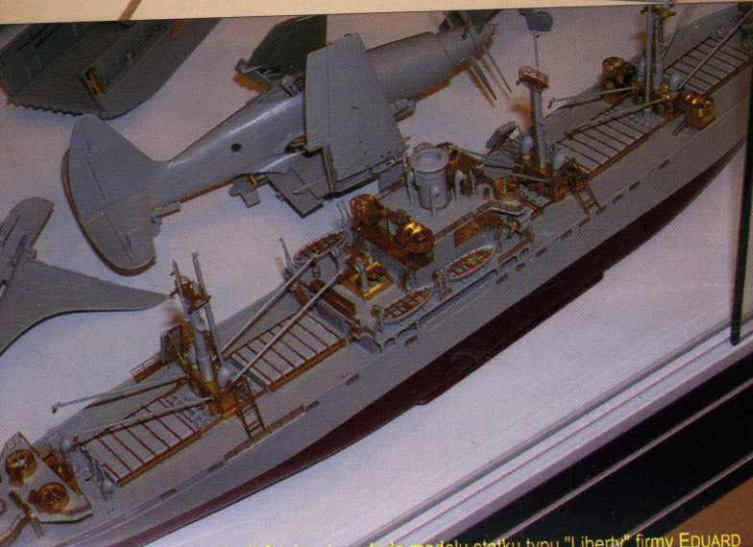
Model krążownika liniowego HMS „Hood” w skali 1:350 firmy TRUMPETER



Zestawy żywiczne w skali 1:400 firmy DOLPHIN



Zestaw żywiczny fregaty USS „Robert E. Peary” w skali 1:700 firmy AFV CLUB



Modelarstwo okrętowe na Targach Norymberga 2007

zostałem wprost poinformowany w dosyć ostrej formie o konieczności wyłączenia aparatu fotograficznego. No cóż nie było na tych stoiskach zbyt wiele ciekawych modeli, a na jednym z nich **HOBBY BOSS**, modele jednostek desantowych w skali 1/48 wyglądały bardzo podobnie do modeli z innej europejskiej firmy.

W całej tej ofercie modeli plastikowych nie można pominąć polskiej firmy **MIRAGE-HOBBY**. Można już było oglądać nie tylko propozycje ofertowe ale i pudełka oraz posklejane modele amerykańskich niszczycieli z okresu przed i w trakcie II wojny światowej, znane potocznie „czterofajkowcami” (od ilości posiadanych kominiów) lub „Flushdeck” (od posiadania jednego pokładu głównego). Modele te w podziale 1/400 uzupełniają kolekcje tych modelarzy, którzy oparli swe prace na wcześniejszych modelach polskiej firmy i **HELLERA**. Wszystkich tych, którzy zamartwiają się, że nie będzie już modeli w skali 1/400 (i nie tylko) francuskiej firmy **HELLER**, pragnę pocieszyć wiadomością, że formy tej firmy są przeniesione do niemieckich filii i jej modele są nadal w ofercie handlowej.

Zaskoczeniem było ujrzenie modelu retro w modelarstwie plastikowym. Na wspólnym stoisku firm amerykańsko-kanadyjskich pojawił się ponownie po prawie 30 latach model amerykańskiego niszczyciela klasy „Fletcher” w podziale 1/125 firmy **LINDBERG**. Model o długości około 1 metra wykonany był bardzo dawno lecz pomimo swego wieku nadal nadaje się dla modelarzy chcących startować w klasie F4-C. Po wykonaniu waloryzacji i prawidłowym wyważeniu jest to jednostka, którą nie powstydzą się nawet bardzo dobry modelarz. Należy tylko włożyć w ten model więcej pracy niż w najnowsze opracowania.

Stoisko dalekowschodniej firmy **TRUMPETER** zawsze budziło ogromne zainteresowanie. Z zeszłorocznej oferty mnie osobiście ciekawiło, czy jest już model niszczyciela USS „Sullivans” w skali 1/350 i jak bardzo będzie się on różnił od modelu **TAMIYA**. Niestety jeszcze nie było wtrysków, nawet próbnych. Możliwe, że ukaże się wspólnie z innym zapowiadającym modelem - niszczycielem eskortowym USS „England”. Natomiast na stoisku bardzo ładnie prezentował się model angielskiego krążownika liniowego HMS „Hood” też w skali 1/350. Zapewne niejeden modelarz będzie rozpatrywał możliwość startowania tym modelem jako wystawowym lub pływającym i powinien być po podjęciu decyzji „na tak” bardzo zadowolonym z wyboru. Model posiada bowiem bardzo ciekawą architekturę nadbudówek i uzbrojenia, a jako „pływający” ma nisko położony środek ciężkości (metacentrum), co pozwoli mu na stateczne pokonywanie trasy trójkąta i bezpieczne „dokowanie”. Plansze umieszczone na stoisku i informacja w katalogu pozwala na niecierpliwe oczekiwanie następnych nowości firmy **TRUMPETER**. A w zapowiedziach można dojrzeć kolejne modele w podziale 1/350 amerykańskich pancerników USS „Alabama” i USS „Massachusetts” oraz dalsze modele nowoczesnych rosyjskich fregat typu „Udaloy”. Natomiast dużym zaskoczeniem jest odczytanie na plakacie reklamującym model pancernika USS „Arizona” wielkość podziałki - 1/200! Zatem będzie to jeden z bardziej poszukiwanych modeli przez tych modelarzy, którzy zechcą wystartować nim w klasie F4-C. Przestronny układ kadłuba, dobre trzymanie się wody i właściwości manewrowe w postaci wielośrubowego napędu, zapewnią tej jednostce duże powodzenie. Również i miłośnicy modeli okrętów w skali 1/700, będą mieli duży wybór wśród nowości, jakie są oferowane na lata 2007-2008 przez tę nadal bardzo prężnie rozwijającą się firmę.

Natomiast modele okrętów podwodnych w podziale 1/350, a już szczególnie bardzo ciekawe rosyjskie okręty o napędzie atomowym, zaczynają być domeną rosyjskich firm modelarskich, tj. firma **ALLANGER** posiadająca swą siedzibę w Moskwie. Pozostałe rosyjskie i ukraińskie firmy skupiają się na broni pancerniej i lotnictwie,

pozostawiając sprawy modeli okrętów tylko jako jednostki desantowe dla czołgów. Szkoda, gdyż w swej historii oraz w obecnych czasach mają wiele okrętów, które mogłyby być pięknymi modelami w naszych kolekcjach.

Przechodząc od modeli plastikowych do modelarstwa z zestawów drewnianych, kartonowych, czy o skorupowych kadłubach, należy jeszcze wspomnieć o modelach włoskiej firmy **TAURO**. Ta firma znana jest z modeli czterech włoskich krążowników w podziałce 1/400. W zeszłym roku na tym włoskim stoisku można było oglądać plansze z modelami żywicznymi włoskich torpedowców. Zestawy firmy **DOLPHIN** to żywiczne odlewy kadłubów i ważniejszych elementów (tj. nadbudówki i maszty), uzupełnione o elementy fototrawione i dobre kalkomanie z jeszcze lepszą instrukcją (kolorowe plansze ciekawych kamuflaży prezentowanych jednostek). Takie właśnie zestawy można było ponownie zobaczyć, tylko z już gotowymi pudełkami w kolorze czarno-białym. Natomiast jako nowość reklamowano dwa zestawy włoskich okrętów podwodnych, a wszystko to w podziałce 1/400.

Dobry modelarz potrafi wykonać samodzielnie wiele detali i to z bardzo dużą dokładnością nawet w skali 1/1000. Jednak wielu modelarzy korzysta z zestawów pozwalających na uzupełnienie modelu w detale, które są bardzo trudne do wykonania. Takie zestawy z odlewów żywicznych i blaszek fototrawionych, można było oglądać na wielu stoiskach. Takie firmy jak: czeskie **EDUARD**, **EXTRATECH**, **CMK**, czy polskie **ABER** i **MIRAGE-HOBBY**, potrafią "wyczarować" bardzo piękne elementy, podwyższające wartość każdego modelu.

Ponieważ oprócz modelarzy plastikowych, jest jeszcze cała rzesza ludzi parających się budową modeli z kartonu, przeto wielkim moim zdziwieniem jest, że na tak wielkich targach zaobserwowałem obecność tylko dwóch firm prezentujących zestawy kartonowe. Jedną to znana niemiecka firma **SCHREIBER-BOGEN** z całym spektrum wykonawczym, czyli: statki pasażerskie, promy kolejowe, holowniki, okręty wojenne, a nawet modele samolotów na pływakach. Drugą firmą z eksponatami wykonanymi z wycinanek kartonowych jest o dziwo partner ze stoiska niemieckiego **HELLERA**, firma **HMV**. Przedstawione modele zbiornikowca i jednostek pomocniczych były na wysokim poziomie więc będą miały powodzenie wśród modelarzy. Nie znam tylko ich cen handlowych, gdyż z tej przyczyny ciężko będzie tym wydawnictwom przedrzeć się na polski rynek. Zapewne ceny stoisk oraz kłopot z uzyskaniem miejsca na targach powoduje brak polskich modeli kartonowych. Kiedyś taką funkcję spełniała warszawska **PELTA**, na której stoisku widać było oferty wielu polskich małych i większych firm modelarskich.

Po takich analizach konieczne już jest przejście do tych wielkich firm, których wyroby są w każdym szanującym się sklepie modelarskim. Jednak w pierwszej kolejności opiszę ofertę angielskiej, coraz bardziej rozwijającej się firmy **DEAN'S MARINE**. Co roku wystawiany jest nowy model jako główna atrakcja nowości handlowych. W zeszłym roku był to model dużego kutra torpedowego typu „Farmile”. Zestaw składa się z: kadłuba, pokładu i nadbudówek wykonanych metodą laminatową z włókien i żywicy oraz odlewanych żywicznych i metalowych detali wyposażenia plus fototrawione blaszki oraz instrukcja montażu i malowania. Pomimo kilku nie do końca dopracowanych detali i niezbyt dokładnego wykończenia, swym wyglądem przyciągał wielu miłośników modelarstwa okrętowego. Tegoroczną nowością był model angielskiego lotniskowca eskortowego **HMS „Fencer”** w podziałce 1/96. Bardzo prosta w swej budowie jednostka, posiada jednak swój wdzięk w ciekawym malowaniu i po wypełnieniu pokładu startowego modelami samolotów. Ciekawy jestem jak wyglądałaby ta jednostka podczas pokonywania trasy klas F2, czy F4 oraz w trakcie manewrów w doku. Oprócz te-



Model kartonowy statku ochrony wybrzeża w skali 1:250 wyd. HMV



Model kartonowy zbiornikowca „Seatrout” w skali 1:250 wyd. HMV



Model kartonowy rudowęglowca „Schwan” w skali 1:250 wyd. HMV



Kolekcja modeli kartonowych w skali 1:250 wyd. SCHREIBER BOGEN



Bireme

Model kartonowy Biremy wyd. SCHREIBER BOGEN



Model trałowca HMS „Bramble” w skali 1:96 firmy DEAN'S MARINE



Model lotniskowca eskadowego HMS „Fencer” w skali 1:96 firmy DEAN'S MARINE



Model wycieczkowca „Kong Harald” w skali 1:100 firmy BILLING BOATS



Model fregaty „Absalon” w skali 1:100 firmy BILLING BOATS



Model holownika „Happy Hunter” w skali 1:50 firmy ROBBE

go modelu na półkach stoiska były wystawione modele jednostek pływających z całego przekroju taboru wodnego Wielkiej Brytanii: od jachtów motorowych i jednostek rybackich, poprzez małe okręty wojenne (trałowce, kutry torpedowe, korwety), po niszczyciele i pancerniki. Wszystko w podziałkach całowych, co jednak nie przeszkadza w wystawianiu takich modeli do oceny i w pływaniu w klasach modeli NAVIGA. Tu podziałka może być dowolna. Sądzę, że nasi modelarze w czasach, kiedy do Anglii dzieli nas tylko 1,5 godziny lotu samolotem, bardziej zainteresują się firmą DEAN'S MARINE i modele w angielskich, całowych podziałkach pojawiają się na polskich zawodach. A warto, gdyż w ofercie znajdziemy wiele modeli okrętów wojennych, o których wyglądzie wiemy bardzo mało.

Okręty wojenne zawsze były siłą napędową rozwoju konstrukcji morskich i dlatego żadna z firm nie pozostawi tych jednostek poza swoją ofertą. Dowiodła tego duńska firma BILLING BOATS, na której stoisku zobaczyłem wystawiony model najnowszej duńskiej fregaty. Zapytają w tym miejscu niektórzy z was, dlaczego podkreśliłem, że na swoim stoisku? Otóż podobnie jak wiele innych firm modelarskich, tak i ten niegdyś prężnie się rozwijający producent, zaczynał tracić rozpęd. Od dwóch, trzech lat na stoisku BILLING BOATS obserwowaliśmy coraz mniejszy ruch handlowców i coraz mniej nowości. Chodziły już nawet pogłoski o bankructwie. W zeszłym roku kilka modeli tej firmy można było zaobserwować na wspólnym stoisku z firmą ROBBE. Ale nagle na tegorocznej edycji, stoisko z modelami BILLING BOATS pomimo, że nadal wspólnie z ROBBE, nabrało blasku i można było zauważyć kilka nowych, ciekawych modeli. Nowościami okazały się: model duńskiej fregaty „Absalon”, piękny model statku pasażerskiego i wycieczkowca „Kong Harald” oraz kilka modeli kutrów do połowów ryb i krewetek. Oceniając te nowe oferty, najlepiej wypada model statku pasażerskiego, którego zgrabna sylwetka oraz wpadające w oko barwne malowanie, przyciągało zainteresowanie modelarzy. Zapewne i właściwości manewrowe tej jednostki pozwolą na dokładne wpasowanie się w polu pomiarowym doku. Już w oryginale dziobowe stery strumieniowe i dwuwłowy układ napędowy oraz dwa stery, zapewniają tej jednostce prawidłowe manewry cumownicze w małych, uzdrowskich portach. Dobrze też można ocenić zestawy jednostek rybackich (np. kutra rybackiego „Andrea Gail”). Na tym polu duńska firma miała już dobre wyniki i jej modele często były widywane na trasach zawodów NAVIGA. Najslabiej można ocenić model fregaty „Absalon”. Czy to brak doświadczenia na polu modeli współczesnych okrętów wojennych, czy ich zbyt nowoczesne, proste sylwetki powodują, że wśród modelarzy nie cieszą się one powodzeniem. Duże szare płaszczyzny burt, na których widać każdą niedokładność pracy modelarza, są skutkiem niższej oceny u sędziów, a i konstrukcja taka jest bardzo trudna w utrzymaniu prawidłowej (nie zwichrowanej) geometrii kadłuba. Tuż obok tego bardzo dobrze zareklamowanego swym wystrojem stoiska, można było oglądać modele firmy ROBBE, czyli głównego wystawcy. Przeważnie prezentowano na nim modele niemieckich okrętów wojennych (dwa okręty podwodne, jeden kuter torpedowy i ostatnio model trałowca, oraz statek pasażerski). To bardzo dokładnie wykonane modele i każdy z nich stanowiłby ozdobę kolekcji lub zmusiłby sędziów do dokładniejszego przyjrzenia się im przy ocenie wykonania, jednak jak na tak dużą firmę, wystawianie raz na dwa lata nowego modelu, powodowało u oglądających wrażenie zastoju w tej odmianie modelarstwa. Tym razem na naczelnym miejscu wystawiono dwie jednostki: model statku pasażerskiego M/S „Hanseatic” oraz model niemieckiego okrętu podwodnego typu U-31 - „S-182”. Model „Hanseatica” o bardzo podobnej konstrukcji do duńskiego M/S „Kong Harald”, prezentował się bardzo dobrze i zapewne będzie z nim konku-

rował. Natomiast modelem okrętu podwodnego i jego czarnym, prostym kadłubem zainteresują się tylko miłośnicy tej kategorii jednostek. Obok nich wystawiono znany już model niemieckiego trawolca typu „Schütze” i modele jednostek rybackich. Wśród tych pozycji nowością są modele: holownik oceaniczny „Happy Hunter” i kuter rybacki do połowów z burty „La Couraguex”. Obie pozycje nadają się do klasy F4-B, ale można je też wykorzystać w klasach F6 i F7. O tym to już zadecyduje sam modelarz. A więc jak widać wspólne stoisko ROBBE i BILLING BOATS miało powodzenie wśród odwiedzających targi. Natomiast słabiej wypadł lokalny rywal na niemieckim rynku firma KRICK. W modelach jednostek pływających wystawiono tylko małe łodzie motorowe o napędzie parowym, jachty i nowoczesne żagłowki.

Więcej modeli można było obejrzeć na nowym, przeniesionym do hali 7A stoisku firmy GRAUPNER. Powiększona powierzchnia wystawiennicza dała większe możliwości dla lepszego eksponowania modeli pływających. Tak sądziłem lecz kiedy przyszło mi dokładnie się przyrzeć i zrobić zdjęcia to okazało się, że dostęp do modeli jest praktycznie tylko od jednej burty. Trzeba było przeciskać się wąskim przejściem wzdłuż wystawionych modeli, do których z drugiej strony podejście blokowała ściana stoiska, a więc zdjęcia wykonane przez bardzo grubą szybę w ogóle nie odzwierciedlały poziomu wykonania modeli. W poprzednich latach, a już w szczególności w ubiegłym roku, można było zauważyć na prezentowanych modelach bardzo dużo niedoróbek: brak elementów, uszkodzenia, pogięte maszty. Wyglądało to tak, jak gdyby model był używany na zawodach, trochę umyty i wystawiony na ekspozycję. Wciąż starałem się sprawdzić, czy coś poprawiło się w tym zakresie. No cóż, nadal model jednostki ratowniczej „Arkona” wyglądał na niedokończony. Pozostałe modele były czyste i choć nie wszystkie były doprowadzone do pełnego wyglądu to widać, że przeprowadzka wpłynęła korzystnie na ekspozycję. Właściwie to należałoby opisać modele jakie ma w swej ofercie GRAUPNER. Najbardziej efektownie wygląda model jednostki ratownictwa morskiego SAR „Bernhard Gruben”. Model nadaje się do startu w klasie F4-B i do prezentacji w klasach pokazowych F-6 i F-7. Natomiast ciekawi mnie jak zachowuje się na wodzie model małego holownika portowego „Parat”, którego napędem nie jest śruba lecz wielołopatkowy wirnik pędnikowy. Dla modelarzy chcących zbudować model o napędzie parowym, GRAUPNER oferuje dwa modele małych łodzi pływających po jeziorach lub zatokach. Jedna to „Altona”, a druga „Otto Laufer”. Szkoda tylko, że nie można było zajrzeć do wnętrza modelu, aby sprawdzić jakie zostały użyte kotły i maszyny parowe. Pozostałe modele (oprócz krążownika SMS „Emden” z I wojny światowej) pomimo swej poprawności nie potrafiły mnie zachwycić. Nie polecam zakupu modelu ścigacza S-100, a już w ogóle od poziomu odstaje model kutra torpedowego PT-109 i pancernika „Bismarck”. Dla pozostałych modelarzy, którzy nie zajmują się modelami redukcyjnymi, firma GRAUPNER proponuje szereg małych i dużych modeli jednostek żaglowych oraz kilka ścigaczy i ślizgów.

Jednak żeby wykonać te wszystkie modele, potrzebna jest dokumentacja modelarska. Szkoda, że na stoiskach firm wystawiających modele, nie można się było dopatrzeć chociażby wzmianki, jakich to dokumentacji i planów mógłby modelarz użyć, aby dany model wykonać jeszcze dokładniej. Kiedyś taką ofertę posiadała wspomniana już PELTA, a obecnie już tylko amerykańska firma SQUADRON wystawia pozycje książkowe i zestawy waloryzujące oraz plansze do wariantów malowań modeli. Dobrze, że w obecnych czasach nie ma żadnych utrudnień w ściąganiu tych pozycji do Polski.

Kończąc opis mej wędrowki po halach największych Targów

Model kutra rybackiego „Andrea Gail” w skali 1:30 firmy BILLING BOATS



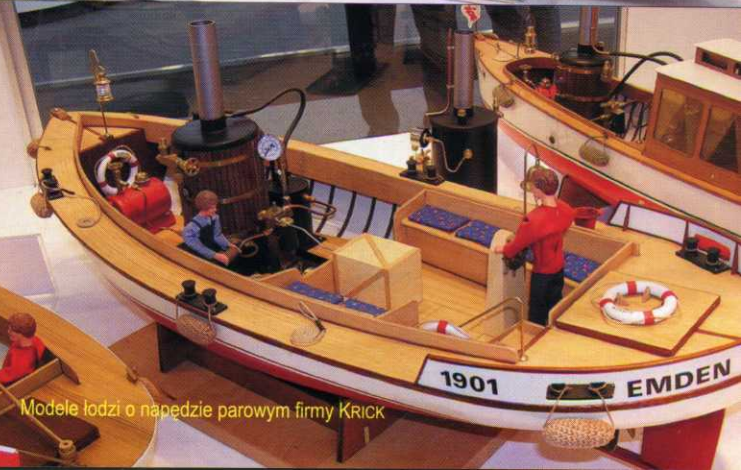
Model statku pasażerskiego M/S „Hanseatic” firmy ROBBE



Model trawolca typu „Schütze” firmy ROBBE



Model okrętu podwodnego S-182 w skali 1:40 firmy ROBBE



Modely łodzi o napędzie parowym firmy KRICK

Model statku ratowniczego „Arkona” w skali 1:25 firmy GRAUPNER



Model holownika „Parat” w skali 1:33 firmy GRAUPNER



Model statku ratowniczego „Bernhard Gruben” w skali 1:20 firmy GRAUPNER



Model łodzi parowej „Altona” w skali 1:20 firmy GRAUPNER

Modelarstwo okrętowe na Targach Norymberga 2007

Zabawkarskich (a w podtekście - modelarskich), chciałbym zwrócić jeszcze uwagę na kilka firm z Chin. Na ich stoiskach mogłem oglądać plastikowe modele jakby żywcem wyjęte z produkcji innych firm i po małych zmianach oraz dostosowaniu do pływania, prezentowane jako zestawy pływające RC własnej produkcji. Ponieważ ich wygląd oraz charakterystyki techniczne napędów i aparatury sterującej pozostawiają wiele do życzenia, przeto ostrzegam i nie zalecam takiego zaznajamiania się z trudną sztuką modelarską.

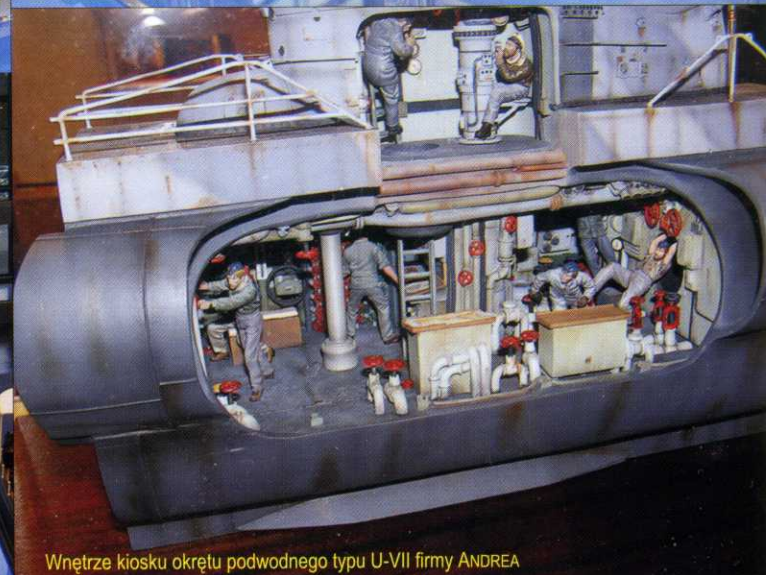
Życzę więc czytelnikom wyszukania przynajmniej jednej z wyżej omawianych pozycji modelarskich w naszych sklepach i zadowolenia z pracy nad wybranym modelem oraz satysfakcji z uzyskiwanych wyników na zawodach modelarskich. Natomiast wszyscy będziemy oczekiwali na nowinki, jakie będą zapowiadane na następnym 2008 rok przez czołowe i nie tylko, firmy modelarskie.

tekst i foto: Mirosław Miarka

Model drobnicowca „Cap San Diego” w skali 1:100 firmy GRAUPNER



Model ścigacza typu S-100 w skali 1:36 firmy GRAUPNER



Wnętrze kiosku okrętu podwodnego typu U-VII firmy ANDREA

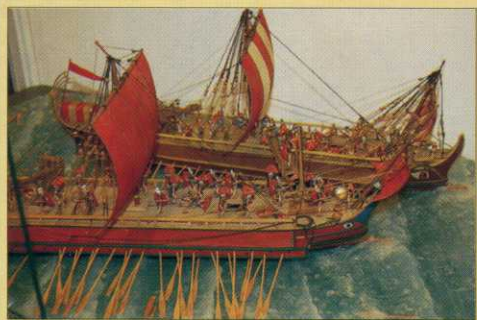
Modelarstwo szkutnicze na Targach Norymberga 2007

W ostatnim, 9 numerze "MO" wspomniałem o największej, tegorocznej imprezie modelarskiej, jaką są Targi Norymberga 2007. To właśnie tutaj spotkamy prawie 3000 wystawców i producentów zabawek oraz sprzętu modelarskiego. Hale 7A i 7 to istny raj dla majsterkowiczów, hobbystów i modelarzy, jednym słowem dzieci od lat 3 do 70 i więcej. W roku 2006 pawilon 7A przeznaczony był w całości dla wystawców i miłośników kolejek, a 7-ka była w całości zdominowana przez pozostałą część modelarstwa. W roku bieżącym można było zauważyć spore rozszady w rozmieszczeniu wystawców oraz ekspansję towarów innych niż modelarskie. Ale takie jest prawo rynku i myślę, że wybudowanie nowych pawilonów wystawienniczych starczyłoby na krótki okres, ponieważ są setki producentów oczekujących na swoją kolejkę pokazania się właśnie tutaj, wśród najlepszych. Jeśli chodzi o nowości historycznego modelarstwa szkutniczego to można je łatwo policzyć, choć uważam, że to i tak dużo w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Rozpoczynając zwiedzanie stoisk napotykamy natychmiast na producenta modeli plastikowych, to rosyjska **ZVEZDA**, firma która w swojej ofercie posiada 11 modeli ciekawych korwet oraz żaglowców.



Po lewej stronie uzbrojony w 10 dział i falkonetów okręt konkwistadorów z XVI w. (dł. 375 mm), a po prawej model kogi (właśnie takimi okrętami w XVI w. Hansa transportowała swoje produkty do Palestyny oraz Afryki).



Rzymskie Triremy w akcji - ciekawa kolorystyka modeli i efektownie wykonana diorama.



Kończąc oglądanie stoiska podziwiam tegoroczną nowość - Okręt z Kartaginy (dł. 490 mm). Model posiada sporo elementów, ciekawy kształt i ładne ozagłowanie.

Włoski producent **MAMOLI** znajduje się na wprost wejścia do hali nr 7. Tutaj wita nas nowy model okrętu znanego z ekranu kinowego - HMS "Surprise" XVIII wieczna, brytyjska fregata. Model ma dość okazałe wymiary - dł. 844 mm (skala 1:75).



A to jest słynna CSS "Alabama", amerykańska korweta z okresu żagla i pary (1862 r.). To model starszy i szkoda, że tego rodzaju modele są rzadkością na naszych wystawach.



Dalej oglądamy inne, znane modele tego producenta.



OCIO CREATIVO - ten producent zabawek, ceramiki dla najmłodszych oraz domków jak z bajki, posiada w swojej ofercie kilka bardzo ciekawych modeli żaglowców.



Uwagę zwraca piękna szebeka hiszpańska "Cazador".



(1:60) oraz piękne, hiszpańskie liniowce: "Santisima Trinidad" (1060 mm) ze 130 działami (po lewej) oraz "Montanes" z 74 działami (dł. 1250 mm) w skali 1:75 (po prawej).



W katalogu firmy znajdziemy jeszcze kolejne nowości - galeony "San Marcos" oraz "Apostol Felipe".



Warto też było zatrzymać wzrok i podziwiać ciekawe kształty "Palamos Pesquero", który powiększony oczywiście prezentowałby się na wodzie jako model RC



...az piękną "Cale Esmeralde".



Włoska firma BILLING BOATS znów samodzielnie pokazała swoje ofertę na targach.



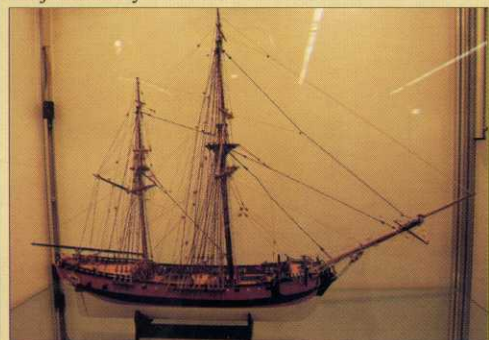
Znana na całym świecie z bardzo dobrze opracowanych modeli firma AMATI, to następny krok w pawilonie. Znajdziemy tutaj całą gamę słynnych żaglowców ścigających się w America Cup. Na zdjęciu przykład pięknej jednostki z 1934 r. "Endeavour" wykonanej w skali 1:35 (dł. 1150 mm) i choć sam model ma już kilka lat - wart jest prezentacji.



HMS "Fly" (1778 r.) w skali 1:64 to też model piękny,

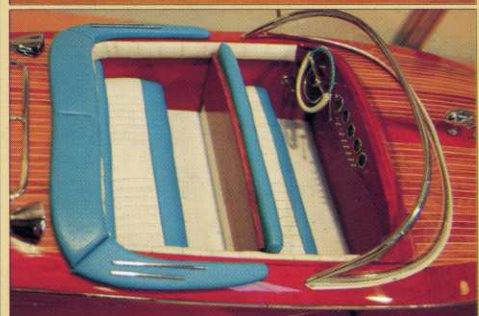


a w tej samej skali zaprezentowany został model słynnej bombardy "Granado" z 1742 r.

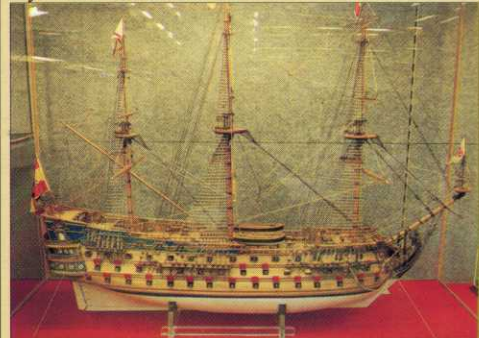


To świetnie przygotowane zestawy i myślę, że zadowolą niejednego modelarza-szkutnika. Należy też wspomnieć, że pomocą w opracowaniu tych modeli były dokumenty i materiały znajdujące się w National Maritime Museum w Greenwich. AMATI zachwyliło

jeszcze następnymi czterema nowościami z dziedziny modeli w dużych skalach (1:10), a chodzi oczywiście o motorówki typu "RIVA Aquarama".



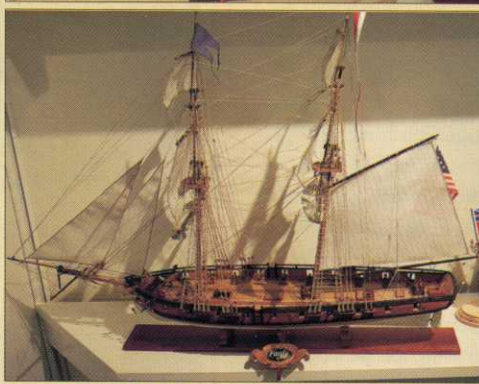
Modele o najwspanialej zdobionych kadłubach słynnych żaglowców "San Felipe" i "Sovereign Of The Seas" mogliśmy oglądać na stoisku innej włoskiej firmy MANTUA MODEL.



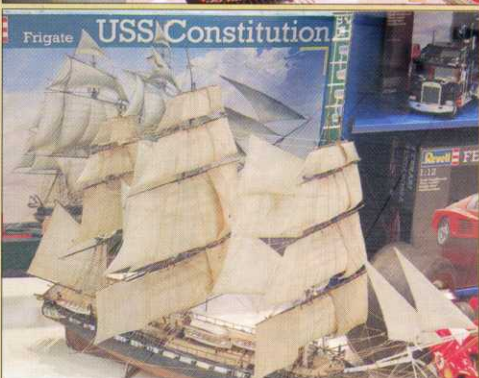
Kilka kroków dalej i jesteśmy na stoiskach firmy COREL. Tak jak w roku ubiegłym, wita nas sztandarowy produkt tej firmy ogromny "Real de France" o wymiarach 1060 mm.



COREL to firma specjalizująca się w produkcji super modeli żaglowców, jej ofertę znajdziemy w największych salonach modelarskich.



Wszystkich zwiedzających targi, co roku niesamowitym rozmachem oraz wspaniałymi pomysłami wita jedno z większych stoisk - firma **REVELL**, gdzie każdy z nas znajdzie ofertę 12 plastikowych zestawów fregat oraz innych żaglowców, niektórych o znacznych wymiarach, jak np. *USS "Constitution"* czy *CSS "Alabama"* z 1861 roku w skalach 1:96.



Kameralną i ciekawą oprawą mają co roku stoiska firm z Ameryki Północnej: **LINDBERG**, **HAWK** oraz **KEYSTONE**. To wspólne stoisko, na którym oprócz plastikowych modeli samochodów zobaczyć możemy całą gamę modeli żaglowców różnych firm zza oceanu (ale także z Europy). Na mnie największe wrażenie zrobił model szkunera, idealny do klasy NSS.



A to propozycja amerykańskiej firmy **WOOD MODEL SHIP**. Na stoisku można było otrzymać ich katalog, a w nim ofertę około 30 pięknych modeli.



Ciekawostka - model *HMS "Victory"* można nabyć w kilku rozmiarach: 16, 24, 32, 40 lub 48 cali.

Kończąc swoje spostrzeżenia na temat tegorocznych Targów Norymberga 2007, przepraszam wielbicieli modelarstwa szkutniczego, że zabrakło tutaj opisu produkcji innych firm. Ale bardzo krótki pobyt na imprezie nie pozwoli mi na ich odwiedzenie. Myślę, że będzie na to czas w roku następnym. W roku bieżącym na Targach uczestniczyli wystawcy z 60 państw. Od kilku już lat na stałe zdomowali się wystawcy z Polski, szkoda tylko, że jest ich wciąż znikoma ilość. Barierą są tutaj wysokie koszty oraz zwiększająca się z roku na rok liczba producentów z Dalekiego Wschodu. Osobiście każdemu z Czytelników naszego pisma życzę, żeby choć raz stać go było na przyjazd do Norymbergi, aby zobaczyć to miejsce i "podładować modelarskie akumulatory".

tekst i foto: Włodzimierz Rupniewski

MISTRZOSTWA Polski klas "C" NAVIGA Wschowa 2007

W dniach 4 - 6 maja 2007 roku odbyły się we Wschowie (po raz drugi) Mistrzostwa Polski klas „C” NAVIGA. W odróżnieniu od lat poprzednich (konkurs klas „C” NAVIGA odbywa się w tej miejscowości od kilku lat, choć do roku 2006 nie posiadał on rangi Mistrzostw Polski) zmieniono nieznacznie termin (poprzednio 1 - 3 maj), co już na starcie spowodowało kolizję terminową z Mistrzostwami Śląska klas „NS” NAVIGA w Rudzie Śląskiej. Co mają w tym przypadku „NS”-y do „C”? Ano to, że wielu modelarzy okrętowych startuje swoimi modelami w obu klasach oraz to, że Ruda Śląska to nie tylko prężny ośrodek modelarstwa RC ale także liczna grupa modelarzy budujących modele wystawowe. I niestety śląscy modelarze do Wschowy nie dojechali. Zorganizowanie zawodów w „najdłuższy weekend nowoczesnej Europy” ma też tę pułapkę, iż co prawda ułatwia wygospodarowanie urlopów, ale z drugiej strony wykorzystując sprzyjającą aurę, sporo modelarzy wybrało wiosenne wczasy z rodziną.

Ale dlaczego zacząłem relacje ze Wschowy od rozważań „terminowych”? Czytelnicy pewnie szybko się domyślą, że powodem tego jest próba obiektywnego znalezienia usprawiedliwienia i przyczyn bardzo niskiej frekwencji na tegorocznych Mistrzostwach. W roku ubiegłym, na Mistrzostwach Polski we wszystkich klasach zostały wystawione 64 modele (co też nie było zachwycającym „wynikiem”), w tym - 40, jedna trzecia mniej... To bardzo duży spadek i przyczyną tego z całą pewnością nie można upatrywać tylko w terminie rozgrywania zawodów. Nie czas w tej relacji na „wgrzyzanie” się w rzeczywiste powody absencji wielu czołowych modelarzy we Wschowie, choć niektóre pytania, pozwolicie Drodzy Czytelnicy, że w trakcie tej skrótowej relacji postawię (oczekując być może na odpowiedzi od Was). Ponieważ, są to drugie Mistrzostwa Polski klas „C”, które odbyły się podczas „istnienia” naszego pisma więc rzecz jasna zrozumiałą jest, że kilka razy odwołam się do zeszłego roku w celu pewnych porównań i konfrontacji. Zaczniemy opis poszczególnych klas „od tyłu”, inaczej niż dotychczas i chyba szybko Czytelnicy pojmą dlaczego.

W „koronnej” polskiej klasie C-7, w obu podklasach wystawiono w tym roku 12 modeli, a w roku ubiegłym 22... Nowych modeli było sztuk 3, nie licząc wystawionych trochę tak „dla jaj” maleńkich modelików monitorów ORP „Pińsk” w klasie C-7A. W ogóle rozgrywanie, a właściwie istnienie w obecnej formie (przepisach) tej klasy zaczyna powoli tracić sens i może już czas mocniej upomnieć się w NAVIGA o przesunięcie do „A” z „B” waloryzowanych kartonówek (np. blachami fototrawionymi czy toczonymi lufami), a na ich miejsce w „B” pozwolić na całe, bądź częściowe malowanie modeli? Bo jeśli nie, to praktycznie klasa C-7A umrze na naszych oczach w przeciągu 2 - 3 lat „śmiercią naturalną” i istnieć będzie tylko na papierze w przepisach. Dla mnie, jako dla czynnego modelarza kartonowego, liczba wystawionych do Mistrzostw Polski kartonowych modeli okrętów to WSTYD i tyle. I nie ma żadnych tłumaczeń i żadnych usprawiedliwień, bo przecież byliśmy i jesteśmy (tylko czy aby na pewno?) światową potęgą w C-7. To u nas wydaje się najlepiej opracowane modele na świecie i to w Polsce tych modeli najwięcej się klei. I nie potrafimy raz w roku zebrać przynajmniej 30 najlepszych modeli?

Złota były dwa, dla dobrze znanych już modeli ORP „Pioruna” G. Deca i USS „Alaski” R. Kijaka, które na to złoto w pełni zasługują. Srebra dostały debiutujące modele lotniskowca „Junyo” auto-



C-7B „Strażak 3” 1:50 - J. Grabowski
fot. Sylwester Grabarczyk



C-7B „Junyo” 1:200 - S. Grabarczyk
fot. Grzegorz Nowak



C-7B ORP „Wicher” 1:100 - S. Grabowski
fot. Sylwester Grabarczyk



C-6B „Chogei” 1:700 - G. Nowak
fot. Grzegorz Nowak



C-6B „Chiyoda” 1:700 - G. Nowak
fot. Grzegorz Nowak



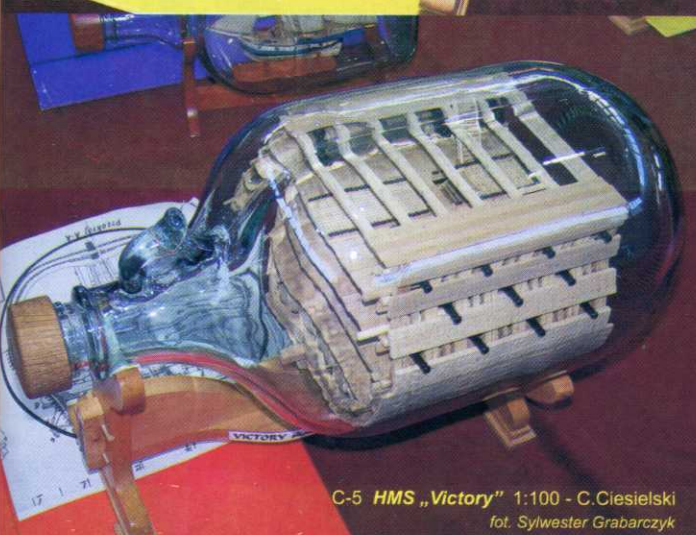
C-6B „Protet” 1:700 - T. Makowiecki
fot. Sylwester Grabarczyk



C-6B „Eastwind” 1:700 - T. Makowiecki
fot. Grzegorz Nowak



C-5 Galeon w stoczni 1:200 - C. Ciesielski
fot. Sylwester Grabarczyk



C-5 HMS „Victory” 1:100 - C. Ciesielski
fot. Sylwester Grabarczyk

ra niniejszego artykułu, niszczyciela *ORP „Wicher”* (w skali 1:100) W. Grabowskiego i „*Strażaka 3*” J. Grabowskiego oraz znane już od 2 - 3 lat modele „*Yukikaze*” W. Wierzbickiego, „*Adm. Uszako-wa*” M. Marca i frachtowca typu „*Liberty*” M. Markiewicza. Poziom klasy niestety był niższy niż rok temu. Zastanawiający od paru lat jest brak kartonowych modeli żaglowców, a przecież jakość ostatnich opracowań modeli np. z wydawnictwa SHIPYARD jest tak znakomita, że wystarczyłoby je tylko poprawnie wykonać i byłoby co najmniej srebro. Nie będę dłużej pastwił się nad moimi „ukochanymi kartoniakami” i mam tylko nadzieję, że tragicznie niska ilość modeli kartonowych we Wschowie to „wypadek przy pracy”.

Klasa C-6 ma się coraz lepiej, co pokazali modelarze na tych Mistrzostwach. Modeli była podobna ilość co w 2006 roku ale ich jakość poszła w górę. Spora zasługa w tym Grzesia Nowaka, który po powrocie „siedemsetkami” do startów zawodniczych, buduje model za modelem, a każdy coraz lepiej. Progres jest widoczny gołym okiem i pewnie się na mnie nie obrazi jeśli stwierdzę, że jego „złote” modele w Goleniowa odstają przynajmniej o jeden poziom niżej od tych „srebrnych” ze Wschowy. A te „srebrne” to modele japońskich „dziwołagów”: tendra lotniczego „*Chiyoda*” i okrętu-bazy okrętów podwodnych „*Chogei*”. Modele są naprawdę świetne i o ile w przypadku tych z Goleniowa odniosłem wrażenie, że autor więcej uwagi wkłada w zgodność historyczną modeli z oryginałami kosztem ich nazwijmy to „wizualnej atrakcyjności”, to w tym wypadku jest już wszystko - i zgodność i atrakcyjność dla oka. Zresztą sam nie wiem dlaczego modele te nie zdobyły złotego medalu, a zwłaszcza „*Chiyoda*”. Pozostałe srebra (bo złota nie było) zdobyły modele znane, które powoli kończą już starty na zawodach NAVIGA, czyli *ORP „Burza”* (J. Leoniec) i *ORP „Wicher”* (T. Gawron) w skali 1:400 i „*Sowriemiennyj*” (T. Chudzik) w 1:350. Było sporo brązowych medali (8) ale i kilka modeli wróciło bez zdobyczy medalowej, bo sędziowie generalnie byli w tym roku dość surowi w swoich ocenach. Ze „strefy brązu” warto wymienić fajnie wykonane żywiczne modele okrętów „*Protet*” i „*Eastwind*” T. Makowieckiego i znany nam model z 9 numeru „*MO*” krążownika „*Kumano*”. Kończąc opis tej klasy dodam, że podobnie jak w przypadku klasy C-7A, również i tu w „plastikach” klasa C-6A umiera dość szybko.

W „butelkach”, czyli klasie C-5 poziom był o niebo wyższy niż w zeszłym roku. Dwa srebrne medale wywalczył C. Ciesielski, a i trzeci model W. Brambora też nie wrócił bez medalu (brązowego). Fajnie było popatrzeć na te modele.

Jeśli na zawody nie przyjadą „bliźniacy” z Krakowa lub W. Śliwiński z Tczewa, to w Polsce mikromodeli nie ma. Nie przyjechali więc klasy C-4 nie było. Szkoda ...

W klasach C-3 też odpływ, na konkursie pojawiły się raptem trzy dioramy (w 2006 siedem) i zdobyły one wszystkie brązowe medale. Największym zainteresowaniem wśród oglądających (ze względu na wielkie rozmiary) cieszył się „zestaw rozwojowy” pięciu U-bootów w skali 1:50. O ile U-booty typu IIc i XXIII swoimi gabarytami mieściły się na stołach, to już typu VIIc, IX, a zwłaszcza XXI „porażały” swoją wielkością. Modele te zbudowane zostały z różnych materiałów przez wrocławskiego modelarza Bartłomieja Kota, który rok temu wystawił również modele „szarych wilków”, ale tylko trzech (typu IIc, VIIc i IX) i to w skali 1:200. Najwidoczniej Bartek ma dużo miejsca w domu i postanowił zbudować nowe modele, czterokrotnie większe. Za ciekawy i oryginalny pomysł zdobył on nagrodę Grand Prix naszego czasopisma. Gratulujemy i czekamy na kolejne, ciekawe modele.

Klasa C-2. Z przyczyn osobistych nie przyjechał do Wschowy najlepszy na dzień dzisiejszy polski modelarz w tej klasie Pan Krzysztof Błajda. Srebro zdobył mały (jak na tę klasę oczywiście) model

statku ratowniczego „Cyklon” w skali 1:100 autorstwa Piotra Pluty. Wzięto też dwa brązowe medale. Nie było złota? Było! Było, ale takie trochę dziwne, tzn. nie złoty medal był dziwny ale sam model, bo najnowsze dzieło Tomka Guza pancernik „Bismarck” w skali 1:200, bo o nim tu mowa, to takie „dziwne C-2”. Dlaczego dziwne? Bo jak zwykle Tomek oparł swój model na kartonowej wycinance (tym razem z wyd. AH) i to tak naprawdę model kartonowy, znakomicie wykonany, pomalowany, zwaloryzowany, ze zbudowaną od podstaw dużą ilością elementów. Sam model jest przepiękny, wygląda naprawdę niesamowicie ale posiada pewne ograniczenia związane z jego „kartonowym” pochodzeniem. Największym z nich jest charakterystyczny podział pokładu, którego Tomek niestety nie zdołał ukryć (musiałby w tym celu „wydeskować” pokład drewnem) i za to sędziowie odjęli mu kilka punktów. Oczywiście w klasie C-7 taki podział byłby uznany za normalny i wykonany prawidłowo, ale nie w klasie C-2. Ciekawe, jak ocenią „Bismarcka” sędziowie na tegorocznych Mistrzostwach Europy w Kawernie (Bułgaria), złoty medal ciężko mu będzie jednak tam zdobyć. Jak żartobliwie zauważył nasz „zastępca naczelnego”, powinno się w NAVIGA stworzyć nową klasę C-8 (ja uważam, że raczej C-7C) i nazwać ją „kartonowe modele a'la Tomek Guz”, a wtedy prace Tomka byłyby właściwie (czyt. „złoto”) docenione. Poza tym model robi naprawdę duże wrażenie i należą się jego autorowi wielkie brawa i uznanie za wkład pracy, jaką włożył nad jego budową). Mam nadzieję, że jeszcze w tym roku czytelnicy „MO” będą mogli przeczytać relacje i obejrzeć zdjęcia z budowy tego modelu.

Przechodzimy do wydarzenia najsmutniejszego, które na mnie wywarło bardzo przykre odczucia. W tym miejscu, zgodnie z logiką mojej relacji, powinien nastąpić opis i podział medali dla „krońnej” dla całej NAVIGA klasy C-1. Ale nie znajdziecie takowego, ani nie obejrzycie obok fotek modeli żaglowców. Dlaczego? Odpowiedź jest prosta - we Wschowie na Mistrzostwach Polski, na najważniejszej imprezie w roku nie wystartował ani jeden model w tej klasie wystawiony przez „normalnego” modelarza! Słownie: sztuk ZERO!!! Dlaczego napisałem przymiotnik „normalnego”? Bo owszem wystartował jeden (ale to chyba tylko dzięki decyzji sędziów), ale jego autorem jest osoba, która przebywa aktualnie w Zakładzie Karnym w Rawiczu i tam też go zbudowała. I z całym szacunkiem do niej, bo wszak nie wiem za co „siedzi”, zadam brutalne pytanie: czy to właśnie ona w 2007 roku jest reprezentantem polskich modelarzy szkatlicznych? Dlaczego nie pojawiło się żadne z „wielkich” nazwisk? Dlaczego nie zadebiutował nikt ze sporej grupki „internetowych” szkatlicznych, którzy pokazują swoje modele, ale niestety jak dotąd tylko w świecie wirtualnym. Ponieważ ja nie znam odpowiedzi, na tym zdaniu zakończę prezentację klasy C-1 we Wschowie ...

W trakcie trwania Mistrzostw odbyły się wybory Zarządu Sekcji „C”. Do tej pory kadencja Zarządu Sekcji „C” zg. z Regulaminem trwała 2 lata (w innych sekcjach NAVIGA 4 lata). Jednogłośnie członkowie Sekcji (na wyborach obecnych było ponad 60 osób) zmienili ten punkt Regulaminu Sekcji na kadencje czteroletnią, jednocześnie przedłużając o dwa lata kadencje aktualnego Zarządu.

Pod względem technicznym zawody zostały zorganizowane w sposób wzorowy. Szybka rejestracja modeli, uiszczenie opłaty (niestety bardzo wysokiej, bo 25 zł za każdy model) i bezproblemowe załatwienie wszelkich innych formalności wystawia organizatorom wysokie noty. Sala Gimnazjum, gdzie odbył się konkurs też jest bardzo dobra: jest czysto, widno, schludnie i miło. Miejsca na ekspozycje modeli jest dużo, a oświetlenie jest bardzo dobre. Organizator spełnił wszystkie wymogi i nie można mu nic zarzucić. Mam nadzieję, że w przyszłym roku spotkamy się znów we Wschowie ale tym razem będzie nas dużo więcej ...

Sylwester Grabarczyk

C-5 „Sakolewa” 1:250 - W. Brambor

fot. Sylwester Grabarczyk



C-3 Ciąg rozwojowy U-boot-ów 1:50 - B. Kot

fot. Sylwester Grabarczyk



C-2 „Cyklon” 1:100 - P. Pluta

fot. Sylwester Grabarczyk



C-2 „Bismarck” 1:200 - T. Guz

fot. Sylwester Grabarczyk



MARCIN KUŹNIAR

Rocznik 1964, kawaler, absolwent Wydziału Włókienniczego Politechniki Łódzkiej, projektant modeli kartonowych, od roku 1992 pracujący na stałe w wydawnictwie GPM. Jest autorem opracowań wielu

kartonowych modeli okrętów w skali 1:200, m. in. "Adm. Graf Spee", USS "Saratoga", USS "Lexington", USS "Missouri", czy "Oyodo".

Zacznijmy Marcin od tradycyjnego i standardowego pytania: kiedy zaczęła się Twoja przygoda z modelarstwem i czy miałeś jakąś przerwę w "modelowaniu"?

Odpowiedź też będzie standardowa: tak dawno to było, że już nie pamiętam. A jak się zaczęło? W drugiej klasie podstawówki dostałem model plastikowy, czyli jak widziałem bardzo dawno to było. No więc dostałem ten model, sklepiłem i nawet pamiętam co to za model był - P.11c z Siedlec, polska produkcja, zrobili ze cztery modele, poza P.11c był jeszcze "Karaś", "Iskra" i MiG-15. No więc tę "p. jedynastkę" sklepiłem na szybko, spadła ze stołu, potłukła się i to mógł być koniec modelarstwa w moim wydaniu. Przestało mi się to podobać i potem dość długo przestałem się bawić w modelarstwo. Kupowałem za to plastikowe autka z MATCHBOX-u i dopiero po 4-5 latach znów zainteresowałem się prawdziwym modelarstwem. To była szósta klasa podstawówki, dokładnie 1976 rok, kiedy u kolegi zobaczyłem sklejoną "Rodney-a" z MAŁEGO MODELARZA i to był szok... Ja nie miałem wtedy wyobrażenia nie tylko o modelach kartonowych ale o modelach redukcyjnych w ogóle jako takich, a modelarstwo kojarzyło mi się jako powiedzmy "sylwetkowe". Więc jak zobaczyłem tego "Rodney-a" to spodobało mi się to na tyle, że udało mi się zaprenumerować MAŁEGO MODELARZA, co wtedy nie było takie proste. Wykorzystałem znajomości mojej matki z panią listonoszką. Od lipca 1976 roku od 6 numeru zaprenumerowałem ten miesięcznik na takiej zasadzie, że listonoszka przynosiła nowego MM-a, ja brałem nożyczki i klej w ręce i...

Tydzień czasu i z głowy?

Tydzień? Dwa dni!

No to szybki byłeś! I rozumiem, że kleiłeś wszystko co wpadło w ręce, co wydali to szło pod klei?

Dokładnie. Pierwsze było "Zero" Pana Bączkowskiego, takie zielone w żółte ciapy. Przyszło, to sklepiłem w dwa dni. I czekałem na następne. Ponieważ MM kosztował w kiosku 4,50, a na bazarze dziecięcy raz tyle, no to nie chodziłem tam żeby kupić to co chce, tylko czekałem kiedy się ukáže nowy model.

Kiedy zacząłeś projektować coś samemu?

Kleiłem "kartony" i "plastiki" równolegle z tym, że wtedy był problem z dostępnością farb i klejów do modeli plastikowych, a na rynku były ze trzy czy cztery modele. Kartonowe modele zacząłem projektować w małej skali 1:72 i były to pojazdy, na podstawie bardzo śmiesznej dokumentacji np. jednego zdjęcia z katalogu AIRFIX-

a czy MATCHBOX-a. Czasami to nie było nawet zdjęcie tylko namalowany obrazek. Były to głównie pojazdy używane w armii amerykańskiej i brytyjskiej.

Były to Twoje pierwsze projekty?

Tak. Było ich sporo i były kiepskie, ale dlatego to robiłem, bo plastikowe modele były bardzo drogie i jak już wspomniałem było ciężko kupić i kolega mnie namówił, aby przy okazji zrobić mu kolekcję wozów używanych przez Polską Armię na Zachodzie. W MM-ie prawie w ogóle nie ukazywały się takie tematy, bo wiadomo nie ten blok polityczny, a jeśli już coś się pojawiło, to było to w skali kartonowej, a ja robiłem w 1:72, aby pasowało do modeli plastikowych. Kolega miał trochę modeli z tworzywa i chciał uzupełnić tematycznie swoją kolekcję.

Czy kiedykolwiek startowałeś w jakiś zawodach modelarskich?

W "plastikach" startowałem i w "kartonowych" też i to jeszcze zanim zacząłem pracować jako projektant. Startowałem z modelami robionymi przez siebie od podstaw np. na zawodach w Oleśnicy. Później startowałem już tylko z modelami firmowymi - "surówkami" jak np. w Porąbce z USS "Saratoga".

No właśnie, kiedy zaprojektowałeś pierwszy model okrętu?

Pierwszy model okrętu był już zaprojektowany od razu dla wydawnictwa GPM.

Czyli wcześniej kiedy pracowałeś jako "wolny strzelec" nie z okrętów nie było?

Okręty tylko kleiłem. Zaraz po zrobieniu dyplomu, po studiach, kiedy jeszcze nie wiedziałem czy pójdę do wojska, czy nie i póki się wszystko nie wyjaśniło, to robiłem modele na zamówienie lub dla siebie. I wtedy właśnie zaprojektowałem pierwszy model, który ukazał się w sprzedaży.

Jaki był to model?

Eee, nie ma się czym chwalić, do dzisiaj po rynku krąży (*śmiech*). Powiem tylko, że ukazał się nakładem wydawnictwa FLY-MODEL. Ale ja go sklepiłem nawet ... (*śmiech*).

A okręt?

Okręt to był już dla GPM-u - "Admirał Graf Spee", to pierwsze wydanie. Potem był "Bismarck" w 1:300 i USS "Enterprise" - ten pierwszy i też w 1:300.

Skoro już jesteśmy przy GPM-ie, to powiedz mi jedną rzecz. Moim zdaniem jesteś jednym z najmniej znanych projektantów na rynku, tzn. Twoich modeli jest sporo, ale ludzie nie kojarzą sobie Twojego nazwiska z danym modelem, ponieważ na okładkach GPM-u nie ma napisane, że to jest Twój projekt, a Twoje nazwisko figuruje tylko w składzie redakcji. O tym, że to Ty zrobiłeś wie tylko garstka wtajemniczonych. Nie żal Ci trochę?

Taka jest polityka firmy, a ja jestem jej pracownikiem etatowym. Tak jest i koniec ...

To rozumiem, ale czasami się pojawia np. przy USS "Missouri" Twoje nazwisko jako projektanta?

Nazwisko projektanta pojawia się w przypadku modeli robionych przez innych projektantów lub przez nas ale robionych poza firmą np. w domu. USS "Missouri" był zrobiony przeze mnie poza firmą i niejako sprzedany wydawnictwu.

Jak rozumiem, obecnie w GPM-ie zajmujesz się tylko okrętami?

Nie, nie tylko. Zrobiłem np. Wawel, niedawno Junkersa Ju-52, generalnie nie robię teraz tylko pojazdów. Ale najbardziej lubię projektować oczywiście okręty, choć nie twierdzę, że się jakoś wybitnie na nich znam. Bardzo dużo ich zrobiłem, prawdopodobnie są sklejalne (*śmiech*) i może nie w 100%, ale to właśnie w nich się wyspecjalizowałem.

A który swój model uważasz za najlepszy albo inaczej - w którym dałeś maksimum tego co potrafisz jako projektant?

Na pewno "najświeższe" rzeczy, bo i doświadczenie w tym momencie mam największe, jak i przy każdym kolejnym modelu udaje mi się zdobyć coraz to lepszą dokumentację. Jak miałbym wybrać ten jeden - to USS "Missouri". Miałem bardzo dobrą dokumentację, dosyć długo go robiłem, spokojnie, nikt mnie nie poganiał, wszystko zaprojektowałem tak jak chciałem. Pewnie, że po wydaniu modelu zawsze coś można by było jeszcze zmienić ale myślę, że "Missouri" jest tym Naj.

A jest jakieś pływadelko którego się wstydzisz?

O, całe mnóstwo (*śmiech*) ale nie powiem których. I tak wiadomo, że chodzi o to najstarsze ... ale nieważne. Nie ma szkoły projektantów, nie ma Dyplomu Projektanta Modeli Kartonowych, także pierwsze modele są już delikatnie mówiąc ... nienajlepsze.

Jest w Tobie chęć zrewanżowania się i zaprojektowania ich jeszcze raz?

"Grafa Spee" robiłem dwa razy, USS "Missouri" też dwa razy ...

No tak, wszystko jasne. Czy utrzymujesz kontakt z innymi projektantami np. wymieniając się dokumentacją?

Może z dwoma czy trzema, ale kontakt to za dużo powiedziane, ot wymieniamy się jak powiedziałeś dokumentacją.

Czy są jacyś projektanci, niekoniecznie okrętów, którzy wywarli jakiś wpływ na Twoje projektowanie, bo przecież każdy doświadczony modelarz okrętowy widzi istnienie kilku, powiedzmy "szkół" projektowania.

Nie mogę powiedzieć, bo musiałbym o konkurencji mówić ...

Czyli są jednak?

Pewnie. Mam przegląd modeli, ponieważ w firmie jest sklep, przeglądam wszystkie modele które pojawiają się na rynku, zbieram te co mi się najbardziej podobają i to nie tylko żeby kiedyś je skleić, ale żeby popatrzeć, podpatrzeć, choć nie żeby kopiować czyjeś rozwiązania i pomysły. Ale jeśli pytasz o tego jednego, to jest taki jeden, być może najlepszy w Polsce modelarz kartonowy, który projektuje znakomite modele i tylko ... tyle Ci powiem (*śmiech*).

Epoka się zmieniła, Ty wszedłeś w erę komputerową dosyć gładko. Jak wygląda dziś Twoja praca, z czego korzystasz poza Corelem oczywiście, z Siatek?

No i tutaj Cię zaskoczę. No właśnie nie. Nie buduję modeli najpierw w 3D od początku do końca tak jak wielu. Po pierwsze dlatego, że nie jest to wcale budowanie kompletnego modelu tak jak robią to inni, co widać po tym, że mają już gotowe rysunki w 3D. Nie robię tak bo np. nie podobają mi się rysunki 3D, są mniej wyraźne od tych tradycyjnych, rysowanych czarną kreską, może czasem pokrzywionych ale czytelnych. Czarna kreska bez cieni, z rozbiciem na detale w sposób bardziej przemyślany to jest to. Rysunki 3D są tylko goto-

wymi zrzutami ekranu kompletnych elementów. Nie robię w 3D całych modeli choć uczę się Rhino3D, ale na razie nie korzystam z tego. Z Siatek nie korzystam, bo to byłoby dobre rozwiązanie gdyby nie było właśnie Rhino3D. To byłoby super do wykorzystania przy takim standardowym projektowaniu, kiedy mamy już te 2 wręgi uzyskane w obojętny sposób i chcemy uniknąć całego tego starodawnego oklejania szkieletu kalką. Ale Siatki wg. mnie nie dają tej całej bryły, chyba że czegoś nie wiem o nich ...

Czyli projektujesz nadal tradycyjną metodą?

Jeszcze tak. Uczę się Rhino3D, mam wersje demo, ale generalnie robię to po staremu. Nie bez wpływu jest też cena programu. Korzystałbym z Siatek gdyby nie było konkretnie Rhino. Skoro jest coś lepszego, choć bardzo drogiego, to wolę uczyć się właśnie tego i dlatego skoncentrowałem się obecnie na Rhino.

Jak skomentujesz opinie, które pojawiły się przy okazji Twoich ostatnich modeli, a w szczególności przy "Saratodze" i "Missouri", że wiele drobnych elementów jest "niewycinalnych", co prowokuje do zakupu blach fototrawionych i że jest to celowa polityka Twojego wydawnictwa?

Spodziewałem się tego pytania i odpowiadam już na początku, że nie jest tak dla tego, aby zmuszać kogokolwiek do kupowania "fototrawek". Projektując te modele myślałem o dużym stopniu ich detalizacji i o maksymalnym urealnieniu elementów. Jest to dawanie wyboru tym modelarzom, którzy chcą startować np. na zawodach albo pragną wykonać model super zdetalizowany. Ja przynajmniej staram się robić te elementy w taki sposób, aby nie było konieczności używania tych małych detali. Jeśli modelarz nie skorzysta z tych "drobiazgów", dane "podzespoły" tj. elementy wyposażenia czy uzbrojenia nie będą niekompletne jak się na nie spojrzy. Nie będzie białych miejsc dla części niewykorzystanych itp. Mam takie założenie aby tak robić i zdaje sobie sprawę, że łatwo jest na komputerze narysować każdy, nawet najmniejszy element i równie łatwo jest przesadzić. Dawniej jak rysowało się rapitografem, w momencie jak się dało coś nim narysować, to dawało się to wyciąć. Teraz tak naprawdę w ferworze projektu nie zawsze kontroluje się skalę i wielkość elementu i nie raz widać to co się narysowało dopiero po wydrukowaniu. Dlatego zawsze można sobie odpuścić te drobne elementy i większość modelarzy prawdopodobnie tak robi, a model bardzo niewiele traci na swojej atrakcyjności. Trzeba się bardzo dobrze przyjrzeć danemu elementowi np. działku aby zauważyć, że nie ma tam przyklejonego pokrętła, manetki itp. małej rzeczy. Jak ktoś chce - ma je gotowe, ja ktoś nie chce, nie potrafi, czy nie lubi aż takiej dłubaniny - odpuszcza sobie, a model i tak prezentuje się doskonale.

No ale czy takie nagromadzenie małych elementów w wycinance nie odstrasza na samym wstępie?

Ja za każdym razem, w każdym modelu tego typu, na dwóch czy trzech forach internetowych wyjaśniam, że tych detali naprawdę nie trzeba wykonywać, że są one dla tych bardziej wymagających, co wcale nie oznacza, że dla tych lepszych! Można by było podejść do tej sprawy w ten sposób, że nie dajemy w wycinance tych drobnych części, a modelarz jeśli chce i ma dokumentację to dorabia je sam, we własnym zakresie. No ale skoro ja już projektuję, to niech będą, tym bardziej, że elementy te nie podwyższają ceny modelu, bo nie wpływają na ilość arkuszy, a więc na koszt druku czy papieru. A to że ja mam trochę więcej roboty, bo poza narysowaniem tej części, muszę ją jeszcze pokazać na rysunkach montażowych, to jest już mój problem. Po prostu to są elementy do wykorzystania tylko dla

tych, co tego bardzo pragną. Nie wiem, może można to jeszcze w jakiś bardziej wyraźny sposób zaznaczyć czy zasygnalizować, że są to elementy opcjonalne do wykorzystania dla tych, którzy chcą w sposób maksymalny "uplastyczyć" model korzystając tylko i wyłącznie z samej wycinanki. Nie trzeba samemu szukać dokumentacji i nie trzeba kupować blach fototrawionych, bo to się da wyciąć i to nie tylko używając lasera czy innej, kosmicznej technologii, tylko przy pomocy skalpela.

Wspomniałeś o forach internetowych, ale ja o ile pamiętam, to nie udzielasz się za często publicznie na nich. Nie masz czasu, czy ochoty?

Może nie aż tak, po prostu kiedyś ten wątek pojawił się i chciałem to wytłumaczyć, jak ja widzę ten problem. Dlaczego się nie udzielam? Śledzę je i jestem kibicem na forach. Czasami można tam wypatrzeć fajne pomysły do wykorzystania, wysłuchać różnych sugestii modelarzy i wykorzystać je w kolejnych projektach jak np. zalewki koloru pod miejsca na części czy zaznaczanie środków w okręgach. Takie techniczne podpowiedzi potem wykorzystuję przy pracy.

Czyli wsłuchujesz się w "głos ludu", nie jesteś zamknięty i hermetyczny?

Oczywiście, przecież to dla nich - modelarzy jest robione.

Jak jeszcze można uatrakcyjnić wygląd modelu kartonowego, jeszcze bardziej go zdetalizować?

Nie, myślę, że w chwili obecnej doszliśmy już do maksymalnego stopnia uszczegółowienia modelu i jak już sam wcześniej wspominałem, nie ma sensu rysowania w wycinankach rzeczy, które naprawdę nie dadzą się już wyciąć tradycyjnymi metodami. W tym kierunku pozostają już tylko elementy fototrawione i wycinane laserami. Natomiast jest jeszcze dużo do zrobienia jeśli chodzi o nazwijmy to "urealnienie" powierzchni elementów w 2D. I nie chodzi mi w tym momencie o "brudzenie" czy ślady eksploatacji, ale o możliwość jak najwierniejszego odwzorowania powierzchni, która przecież nigdy nie jest jednolita. I to nawet nie dotyczy głównie modeli okrętów, bo tu się już za dużo nie da zrobić z uwagi na małą skalę. Chodzi mi o wypełnianie pól niepełnymi kolorami lub teksturami imitującymi faktyczną, nierówną powierzchnię np. ścian. Pragnąłbym aby model, czy może prościej tłumacząc - jego dana część, wyglądała nie tak jak kiedyś, czyli czarna kreska po obwodzie, a w środku wypełnienie jednolitym kolorem. Dla mnie ideałem byłaby sytuacja, gdyby np. ściana nadbudówki wyglądała jak zdjęcie prawdziwej nadbudówki rozłożone w siatkę. Kiedyś jak projektowałem model zamku na Wawelu to miałem tak znakomite jego zdjęcia, że bezpośrednio wmontowałem je do siatek modelu! Ale wracając do okrętów - tam gdzie są jakieś elementy wystające, tak małe, że nie robi się ich jako oddzielne części z kartonu tj. nity, spawy, łączenia zachodzącej blachy na blachę, płyty pancernej na płytę itp. rzeczy, które w rzeczywistości dają np. cienie widoczne na archiwalnych fotkach, powinno odwzorować się je na powierzchni za pomocą imitacji właśnie takich cieni, półcieni, pseudotrójwymiarowych tekstur i tym podobnych tricków, których np. Adobe Photoshop ma całe mnóstwo, a których nikt, w tym również ja, do tej pory w pełni nie wykorzystywał. Tak jak powiedziałem wcześniej, że uczę się Rhino3D, tak cały czas poznaje możliwości Photoshop-a, a są one potężne.

Nad czym obecnie pracujesz?

(śmiej) Nie powiem, bo to tajemnica firmy. Nad tym modelem pra-

cujemy w chwili obecnej razem z Pawłem (Homerskim - przyp. red.), on klei kadłub, a ja pomagam przy nadbudówkach.

Czy jest jakiś model albo modele, o których zawsze marzyłeś aby je zaprojektować, a do których obecnie Ci "nie po drodze"?

Znalazłoby się parę tematów, których nie robię z różnych powodów, a to szefa nie interesuje albo nie potrafimy tego zrobić na razie w sposób nas zadawalający, bo są za bardzo skomplikowane ...

Czy takim tematem jest "Fuso"?

"Fuso" - nie. Znaczący "Fuso" (śmiej) ... ale nie w pierwszej kolejności, jakaś tam dokumentacja do niego jest na półce, bo ewentualnie kiedyś myślałem, aby o nim pomyśleć na poważnie. Jest tyle innych tematów, okręty japońskie i amerykańskie ...

Duże?

Duże ... no niekoniecznie, choć średnie i duże mogłyby być. Taka "drobnica" też jest bardzo fajna ale też w skali 1:200, żeby wszystko było w jednej skali. Bardzo lubię takie połączenia jak np. bardzo mała jednostka obok dużego krążownika lub jakiś niszczyciel z kuterką albo wielki żaglowiec z małutkim jachcikiem, ale żeby to miało wygląd musi być w tej samej skali.

Czyli jesteś za unifikacją skali, bo jak pamiętasz w zeszłym roku podjęto nieudaną próbę reaktywacji skali 1:300, czyli tej skali "małomodelarskiej", najlepszej dla dużych okrętów, ale już za małej np. dla niszczycieli?

Oczywiście. Ja wiem, że duży okręt w 1:200 to jest klocek, mebel i trzeba mieć na niego miejsce. Zdaję sobie z tego sprawę ale tak już jest. Dla mnie kolekcja tematyczna ma wtedy sens jeśli jest w jednej skali. Z drugiej strony, przynajmniej kilku takich dużych okrętów jak pancerniki czy lotniskowce nie da się "wyprodukować", czytaj skleić, w jakimś sensownym czasie aby utworzyły kolekcję i aby był problem z ich trzymaniem w średnich warunkach lokalowych. A jeśli już ktoś naprawdę ma problem z powierzchnią, to pozostaje mu kleić w 1:400, ale powtarzam - jedna skala.

Masz jakieś inne zainteresowania poza modelarstwem? Jak i gdzie spędzasz urlop?

Hmm ... jaki urlop?

Normalny, przypominam że przysługuje Ci ustawowo 26 dni urlopu (śmiej).

To może nie pisz tego (śmiej), ale nie spędzałem urlopu już kilka lat. Pracuję w firmie, wracam do domu i znów pracuję ...

Da się z tego wyżyć?

Jak widzisz jakoś się da. Jak spotykam znajomych z dawnych lat i na pytanie co porabiam, mówię że projektuję, to na początku jest okey. Ale jak dodaję, że projektuję modele, w sumie takie zabawki dla większych dzieci, to pojawia się w ich oczach coś na kształt ... (śmiej).

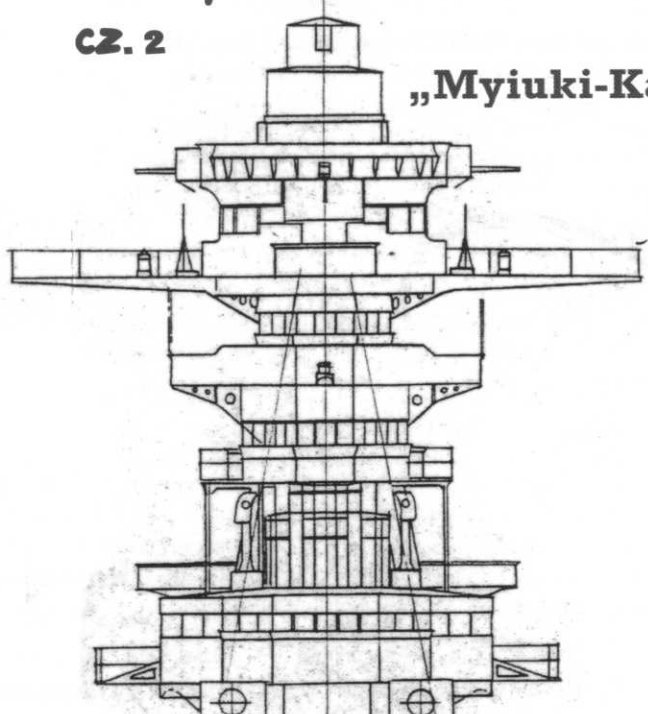
Jakby teraz mnie ktoś spytał, czy warto zacząć tak zarabiać na życie i co bym mu poradził, to powiem tak - zrób prawo jazdy na autobusy i wsiądź w pierwszy, lepszy samolot do Londynu ... (śmiej).

z Marcinem Kuźniarem rozmawiał Sylwester Grabarczyk

POSZUKUJEMY PLANÓW MODELARSKICH

CZ. 2

„Myiuki-Kai”



W pierwszej części naszego cyklu opisaliśmy ofertę amerykańskiej firmy THE FLOATING DRYDOCK, która oferuje szeroką gamę planów i publikacji, a także wiele akcesoriów modelarskich dotyczących jednostek pływających US Navy. W dzisiejszym odcinku skupimy się na Cesarskiej Japońskiej Marynarce Wojennej i tym, gdzie i jakie plany jej okrętów możemy zdobyć.

Aktualnie najpoważniejszym i chyba najbardziej poszukiwanym „dostarczycielem” planów japońskich okrętów wojennych z lat II wojny światowej jest japońska firma **MIYUKI-KAI** z Yokohamy. Szefem firmy jest Haruo Takami, który od wielu już lat zajmuje się własnoręcznym kreśleniem planów modelarskich dla modelarzy zainteresowanych głównie okrętami wojennymi Cesarskiej Floty z tegoż okresu. Napisałem „głównie”, ponieważ w bogatej ofercie tej firmy znajdziemy także plany modelarskie okrętów wojennych innych flot, a więc floty francuskiej, niemieckiej czy nawet amerykańskiej. Warto wspomnieć, że na stronie internetowej widnieje informacja, że firma ta powstała w 1961 roku.

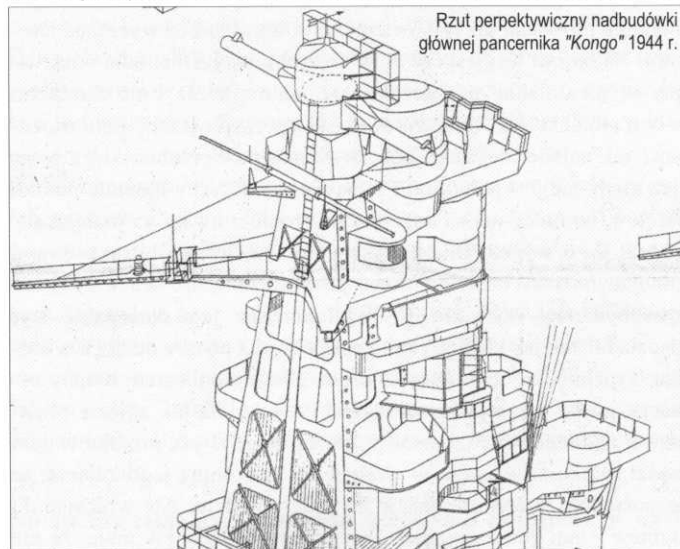
Na początku skupimy się na planach okrętów japońskich, które jak mi wiadomo w naszym kraju stanowią „towar” dość szczególnej potrzeby, bowiem zainteresowanie modelarzy okrętami Nihon Kai-gun jest wciąż w Polsce ogromne. Jest to swoistym fenomenem i choć nie miejsce tutaj na dywagacje o przyczynach takiego stanu rzeczy, to jednak warto podkreślić, że egzotyka konstrukcji japońskich okrętów wojennych to wciąż bardzo atrakcyjny pod każdym względem temat dla modelarzy okrętowych.

Kreślenie planów okrętu to bardzo żmudne i czasochłonne zajęcie o czym doskonale wie każdy, kto kiedykolwiek próbował się tym zająć. Tym bardziej jest to wyzwaniem dla osób, które nadal posługują się bardziej tradycyjnymi metodami, niż zabawa komputerowymi programami graficznymi, czyli przy użyciu „staromodnych” przyrządów kreślarskich tj. raportografy, liniaty, ekierki, kątomierze itp. Haruo Takami należy do takich właśnie tradycjonalistów i jest zwolennikiem ręcznej kreski, choć jak widać po niedawnych jego nowinkach z dziedziny 3D prezentowanych w galerii, komputer dla niego nie jest niczym strasznym. W odręcznym kreśleniu planów modelarskich osiągnął jednak według mnie już taki etap, że

można z powodzeniem nazwać go „mistrzem odręcznej kreski”. Wszystkie plany, jakie znajdują się w bardzo bogatej ofercie jego firmy są wykreślone odręcznie, a nabywcom oferowane są jako światłokopie z oryginalnych kalek. Światłokopie - choć wydaje się to dość archaiczna metoda, są one w tym przypadku znakomitej jakości. Pomimo zabarwienia papieru na niebieskawy odcień, linie rysunków cechuje znakomita czytelność. Szkoda tylko, że plany przychodzące pocztą są składane mniej więcej do formatu A-4. Czasem daje to paskudne rezultaty, kiedy zamawia się kilka jednostek i jednocześnie większą ilość arkuszy za jednym zamówieniem - wówczas od razu trzeba przygotować żelazko do prasowania...

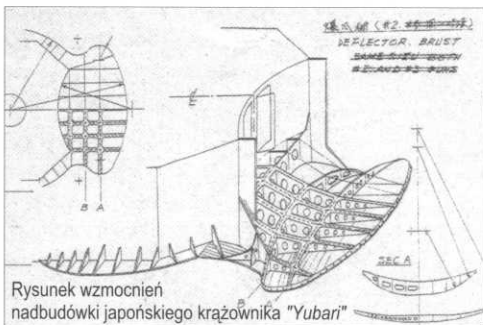
Zanim zaczniemy omawiać plany i ich zawartość, aby czytelnicy mniej więcej byli w stanie zorientować się, czego można się spodziewać pod poszczególnymi nazwami okrętów oferowanych przez firmę MYIUKI-KAI, warto jeszcze podkreślić jedną kwestię. Chodzi bowiem o to, że jakość planów bywa nierówna pod względem merytorycznym. Zaobserwowałem (a posiadam już sporą ilość planów z oferty tej firmy) sporą różnicę w jakości planów kreślonych kilkanaście czy nawet więcej lat temu, w stosunku do tych kreślonych w ostatnim okresie, czyli w latach dziewięćdziesiątych. Plany kreślone po roku 2000 są już naprawdę wyśmienitej jakości, co dowodzi jednoznacznie, że autor planów przeszedł długą drogę swojej własnej ewolucji jako kreślarz. Bardzo mnie osobiście ucieszył także fakt, iż niektóre stare plany są zapowiadane jako reedycja, czyli kreślone dziś zupełnie od nowa, bowiem stara edycja niekoniecznie dziś wytrzymuje już próbę czasu.

Godne podziwu jest także i to, że poza planami generalnymi, rysunkami pokładów nadbudówek czy znakomicie rozrysowanymi elementami uzbrojenia i wyposażenia okrętów, na arkuszach niemal do każdego okrętu znajdziemy sporo znakomitych rysunków aksonometrycznych. Pokazywane są kompletne nadbudówki pancerni-



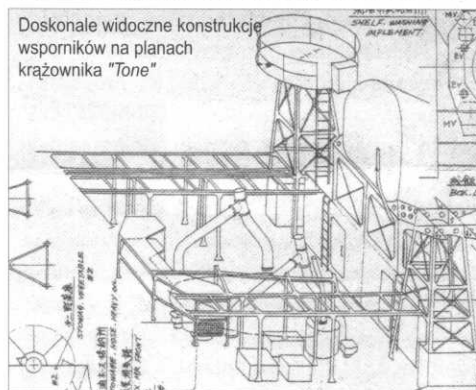
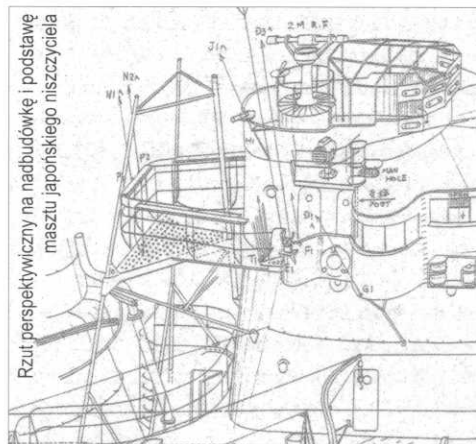
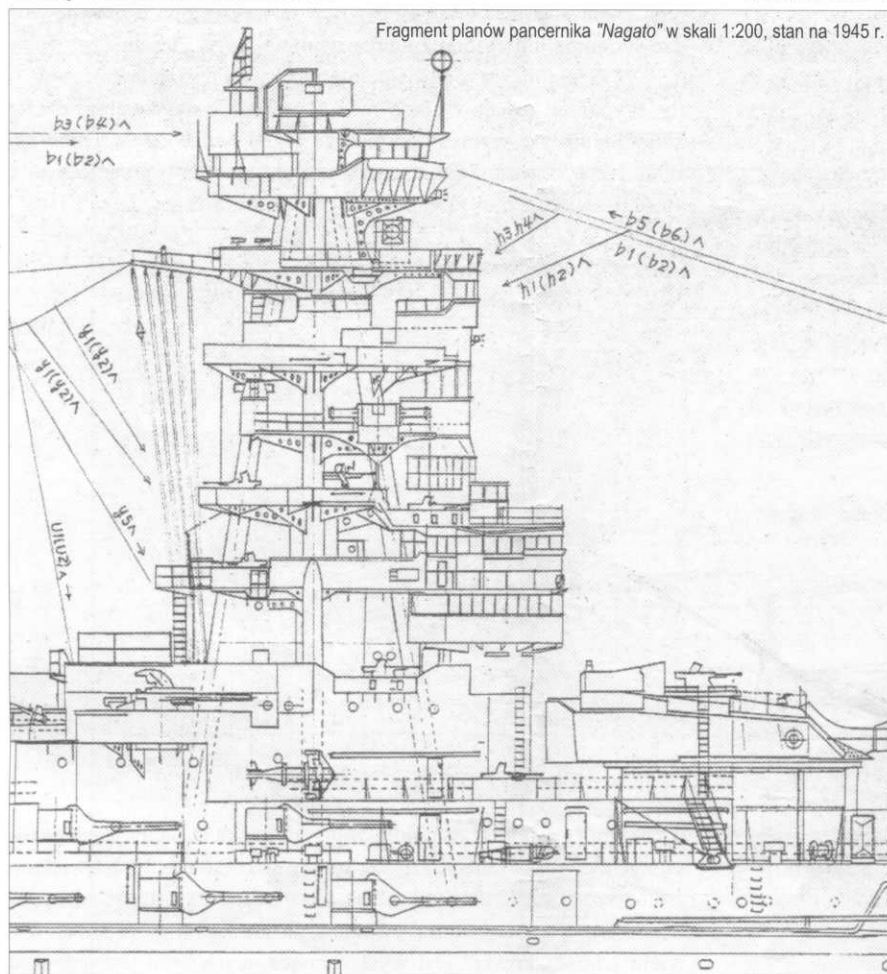
ków, krążowników i niszczycieli, często w ujęciach od dziobu i od rufy. Pokazywane są także inne, dość skomplikowane i niekiedy trudne do rozszyfrowania kształty innych nadbudówek, kominów czy konstrukcji wsporniczych dla działek plot. lub reflektorów. O ile dziś już powoli wszyscy przyzwyczajamy się do zapierających dech w piersiach grafik 3D, o tyle jeszcze przed kilku laty każdy, odręczny rysunek perspektywiczny okrętów wzbudzał niemałe zainteresowanie i podziw. Świadczy o tym chociażby niesamowite powodzenie nieosiągalnych już dziś książek-albumów z rysunkami aksonometrycznymi do „Takao” czy „Yamato”, w których (na podstawie „Anatomy Of The Ship” Janusza Skulskiego) inny Japończyk Koji Okamoto wykonał kilkaset znakomitych rysunków perspekty-

wicznych, które stanowią same w sobie dzieło sztuki. Haruo Takami opanował sztukę kreślenia rysunków perspektywicznych także po mistrzowsku. W przypadku lotniskowców potrafi pokazywać całe fragmenty burt z galeryjkami. Doskonale uwidacznia kształty dziobów i ruf z bogatym „asortymentem” wsporników



pod pokładami lotniczymi oraz wyspowymi nadbudówkami. W przypadku nowych planów lotniskowców „Taiho”, „Shinano” czy „Junyo”, rysunki te robią naprawdę niesamowite wrażenie!

Plany pancerników japońskich zazwyczaj składają się z dwóch dużych arkuszy, a w przypadku niektórych nawet z trzech. Na pierwszym arkuszu znajdziemy plan generalny, czyli rzut burty wraz z rzutem z góry, przy czym najczęściej rzut z góry pozbawiony jest nadbudówek i widać na nim jest ich dokładne umiejscowienie na pokładach. Rzut boczny podzielony jest wręgami, które także znajdziemy na arkuszu z generalką. Autor nie marnuje miejsca na arkuszu i wykorzystuje go maksymalnie, umieszczając rysunki detali i wszelkiej drobnicy wokół planu generalnego. Trzeba przyznać, że rysuje w bardzo ergonomiczny sposób, bowiem jeśli jakiś fragment nadbudówki jest widoczny na planie generalnym z boku, to na odrębnym rysunku znajdziemy tylko pozostałe rzuty, już bez powtarzania tego ujęcia burtowego. Pozwala to maksymalnie wykorzystać miejsce na arkuszach, a jednocześnie dostarcza modelarzom pełnię wiedzy o kształtach nadbudówek.



Drugi arkusz (a czasem i trzeci tj. w przypadku „Nagato”) to właśnie rozrysowane nadbudówki, często jako rysunki perspektywiczne wieży dowodzenia, co w przypadku niezwykle oryginalnych, japońskich konstrukcji, jest bardzo przydatne dla właściwego odczytania ich skomplikowanej struktury pokładów, pomostów i zabudowanych wsporników masztów. Nie zawsze bowiem płaski rysunek 2D daje się łatwo odczytać.

W przypadku pancerników jakość planów jest tylko nieznacznie zróżnicowana.

Zdecydowanie słabiej, o czym już wspominałem wcześniej, wypadają plany wykreślone wiele lat temu. Do takich w grupie pancerników z pewnością należą: „Ise”, „Hyuga”, „Fuso” czy „Yamashiro”. Lepszej jakości są plany pancerników typu „Kongo”, choć sam autor uznał chyba, że czas je wznowić, bowiem niedawno pojawiła się reedycja wykreślonych w tym roku planów pancernika „Kongo” według stanu na 1944 rok, którą zdecydowanie polecam. Znakomite są plany dla pancerników „Mutsu” i „Nagato”. Ten ostatni warto zakupić w wersji z 1944 roku, dość mało znanej i słabo udokumentowanej fotograficznie. Co do planów legendarnego pancernika „Yamato” to trudno obiektywnie się wypowiedzieć, bowiem pojawiają się informacje o zupełnie nowych, odnalezionych fragmentach stoczniowej dokumentacji, które mogą rzucić zupełnie nowe światło na rzeczywisty wygląd tego okrętu.

W grupie pancerników na szczególną uwagę zasługują pancerniki innych flot niż japońska. Zdecydowanie warto kupić plany pancerników francuskich. Plan „Jean Bart” pokazujący ten okręt w 1955 roku są świetnej jakości i po weryfikacji z dostępnymi zdjęciami okazuje się, że są bardzo wierne. Podobnie jest z planami starego pancernika „Courbet”, bliźniaka niedoszedł polskiego „Paris-a”. Szkoda tylko, że plany „Courbet-a” pokazują okręt na okres tuż po wejściu do służby, a nie na okres najbardziej ciekawego jego wyglądu z lat II wojny światowej.

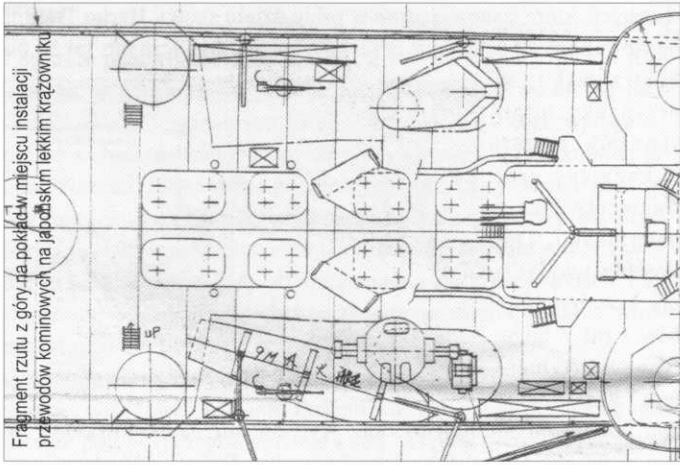
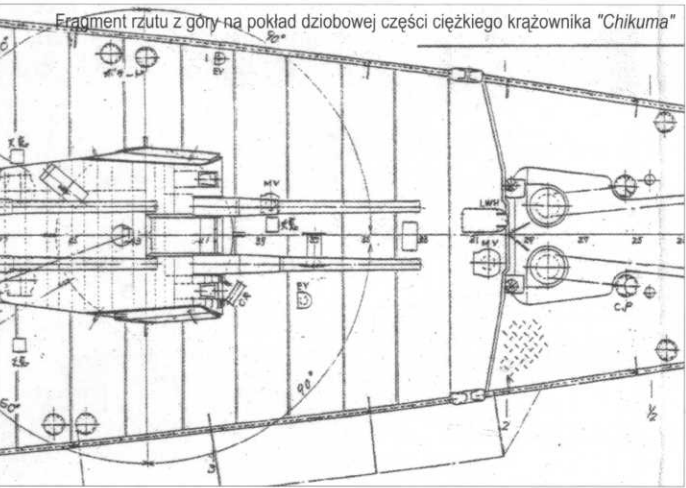
Warte zamówienia są także plany pancerników amerykańskich zmodernizowanych po ataku na Pearl Harbor: USS „California”, USS „Tennessee” oraz USS „West Virginia”. O ile troszkę można by się spierać co do prawidłowości linii teoretycznych

kadłuba, o tyle wygląd z uwzględnieniem różnic pomiędzy tymi okrętami nie wzbudza większych zastrzeżeń, a wiele perspektywicznych rysunków nadbudówek i detali wyposażenia, bardzo poważnie uzupełnia materiały z wydawnictw amerykańskich. Ciekawym zestawem są też plany krążownika USS „Alaska” (CB-1) oraz włoskiego ciężkiego krążownika „Zara”.

Zupełnie przyzwoicie wypadają plany brytyjskich okrętów liniowych, przy czym na zdecydowanie większą uwagę zasługują plany HMS „Renown”, niż HMS „Warspite”, HMS „Valiant”, czy HMS „Queen Elizabeth” w skali 1:300. Te trzy ostatnie należą do grupy starszych planów i dziś także wymagałyby już „liftingu”. Plan „Renown-a” mają tę zaletę, że pokazują okręt w trzech, różnych „wiekowych” konfiguracjach - słowem do wyboru i do koloru dla modelarzy! Zdecydowanie nie polecam za to planów niemieckich pancerników „Tirpitz” i „Bismarck”. Są bardzo słabe, a w obliczu solidnych monografii z wyd. AJ PRESS dostępnych na naszym rynku, byłoby to tylko marnowanie gotówki.

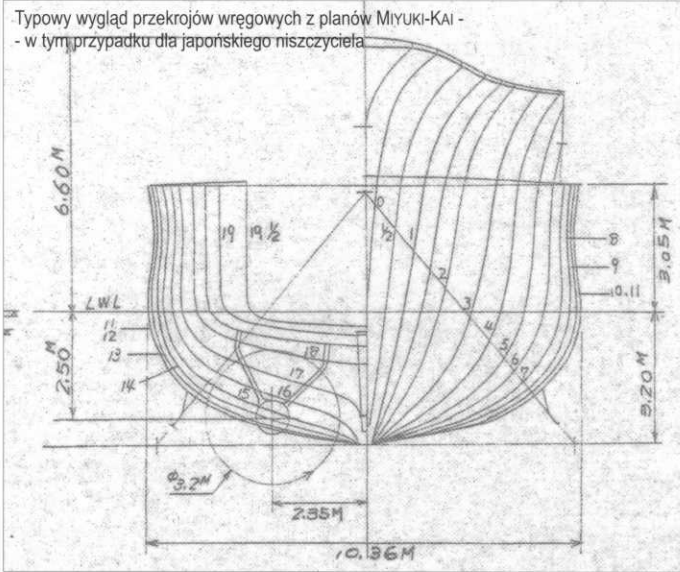
Lotniskowce japońskie od zawsze rozbudzały wyobraźnię modelarzy w Polsce, bowiem dostać solidną do nich dokumentację, było do niedawna nie lada sztuką. Poza planami z monografii AJ PRESS dla „Akagi”, „Shokaku” i „Zuikaku”, niewiele więcej można było w zasadzie zdobyć. W MYIUKI-KAI mamy do wyboru plany większości japońskich lotniskowców z okresu II wojny światowej. Od znakomitych planów: „Akagi”, „Kaga”, „Soryu” i „Hiryu”, tragicznych bohaterów bitwy o Midway, poprzez jeszcze lepsze plany lotniskowców „Amagi” i „Shinano”, do zupełnie niedawno wykreślonych planów „Junyo”, „Taiho” czy „Ryuho”. Wszystkie rozrysowane są na trzech dużych arkuszach w jednolitej skali 1:200, za wyjątkiem starego, małego lotniskowca „Ryujo”, który jako jedyny oferowany jest na jednym arkuszu w skali 1:300, niestety dość niskiej jakości. Miejmy nadzieję, że ta ciekawa konstrukcja pojawi się niebawem w zupełnie nowej szacie i w skali 1:200.

Krążowniki ciężkie reprezentowane są w niemal pełnym asortymencie. Podobnie jak w przypadku pancerników, tu także mamy najczęściej dwa arkusze (choć kilka jednostek mieści się zupełnie nieźle na jednym, dużym arkuszu). Plany do okrętów typu „Myoko” oraz „Takao” należą do starszej generacji, nie mniej jednak w niczym nie ujmuje im to atrakcyjności. W ofercie znajdziemy każdy z tych ośmiu okrętów rozrysowany w innej konfiguracji. Zupełnie nowej jakości są plany dla krążowników „Tone” i „Chikuma”. Pierwotnie wykonane w skali 1:100 i oferowane także w skali 1:200, są opracowane naprawdę na najwyższym poziomie. Myślę, że lepszych materiałów rysunkowych dla tych okrętów po prostu nie ma. Zupełnie przyzwoicie rozrysowano także plany dla starszych okrętów tej klasy, a więc „Furutaka” czy „Aoba” oraz nowszych typu „Mogami”.



Nieco słabiej ma się sprawa z krążownikami lekkimi. Z kilkunastu trzy- i czterokominowych okrętów, znajdziemy w ofercie jedynie plany do „Nagary” i „Kumy” i to w konfiguracjach głęboko „przedwojennych”. Są to także dość stare plany i jakościowo daleko odbiegają od tych, które można by uznać za przyzwoite. Szkoda, bo w grupie tych okrętów znajdowało się wiele interesujących konstrukcji, jak chociażby: „Isuzu”, „Sendai”, czy „Kitakami”. Niestety, na plany tych jednostek trzeba nam chyba będzie jeszcze poczekać. Klasę lekkich krążowników ratują znakomite plany dla późniejszych jednostek typu „Agano”, z których każdy z całej czwórki doczekał się odrębnego wydania, z uwzględnieniem niekiedy dość subtelnych różnic. Świetnej jakości są stosunkowo nowe plany krążownika „Oyodo”, który pokazano w dwóch, różnych konfiguracjach. Na szczególną uwagę zasługują wyjątkowo dobrze wykreślone plany dla pojedynczego krążownika eksperymentalnego „Yubari”. Planów dla tej jednostki jest kilka i pokazują chyba wszelkie jego znane okresy „życia”. Przy tym są wykreślone naprawdę bardzo starannie i merytorycznie bez najmniejszego zarzutu.

W klasie niszczycieli zupełnie niedawno nastąpiła zmiana warty. Wycofane zostały z oferty niemal wszystkie starsze plany dla tej klasy jednostek, wykreślone jeszcze przed wielu laty w jednolitej skali 1:200 i zastąpione zostały zupełnie nowymi opracowaniami, które pierwotnie narysowane są (i tak też oferowane) w skali 1:125.

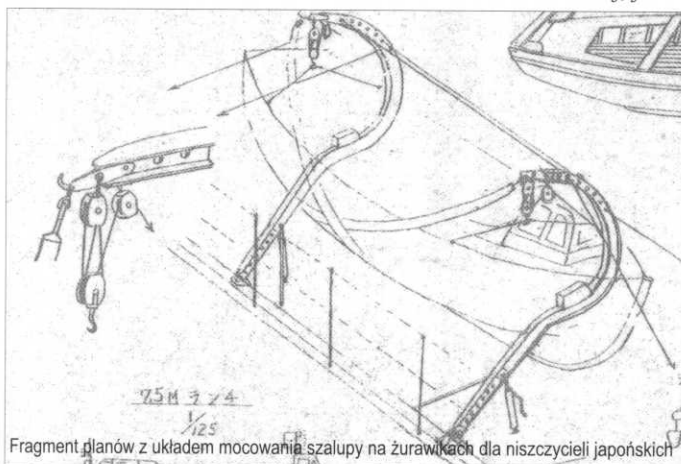


Choć w tej skali to są już spore arkusze i kosztują немало jak na niszczyciele, to na całe szczęście mamy w ofercie ich odpowiednio zmniejszone kopie do skali 1:200. I tu muszę przyznać, że zdecydowanie lepiej opłaca się nabywanie tych planów w skali 1:200, bowiem jakość „kreski” jest wystarczająca, a ich cena jest jednak o

wiele bardziej do przyjęcia.

Asortyment planów niszczycieli obejmuje większość najślawniejszych okrętów, najbardziej znanych typów z okresu II wojny światowej. Mamy więc „Kagero” i „Yukikaze” z typu „Kagero”, mamy kilka jednostek typu „Yugumo” oraz imponującą ilość niszczycieli typu „Akizuki”. Znajdziemy także plany do niszczycieli typu „Fubuki”. Szkoda jednak, że zabrakło jak dotąd planów dla starszych typów niszczycieli tj. „Minekaze”, „Kamikaze” czy „Mutsuki”. Nie ma także wciąż w ofercie niszczycieli eskortowych typu „Matsu” czy „Tachibana”.

Poza arkuszami z planami generalnymi i rozrysowanymi nadbudówkami, do każdego zestawu wydawca dołącza pakiet standardowych arkuszy z rysunkami uzbrojenia i wyposażenia, które było stosowane na wielu japońskich okrętach. Mamy więc standardowe dalmierze, reflektory, kutry, łodzie i szalupy okrętowe, samoloty dla lotników i wodnopląty pokładowe, katapulty, działka przeciwlotnicze, żurawiki łodziowe wraz z mocowaniem i wiele inne, jakże



potrzebnej drobnicy uniwersalnej dla wielu okrętów. Odrębny pakiet jest dodatkiem „obowiązkowym” dla ciężkich okrętów i zupeł-

nie inny zestaw dołączany jest do planów niszczycieli. Oczywiście jeśli ktoś już raz otrzymał takie pakiety, każdy kolejny dodatek do następnych planów jest zbędny, nie mniej jednak warto to mieć do kompletu z zasadniczymi arkuszami.

I tu dochodzimy do momentu, w którym zmuszony jestem nie co ponarzekać. Otóż wszystko jest pięknie w wyd. MYIUKI-KAI z wyjątkiem tego, że miłośnicy mniej klasycznych okrętów japońskich, nie znajdują żadnych planów dla eskortowców, okrętów podwodnych, stawiaczy min, torpedowców, trałowców, kanonierek, tenderów lotniczych czy baz dla okrętów podwodnych, z których „Jingei” czy „Chogei” to naprawdę bardzo wdzięczne tematy modelarskie. Nie znajdziemy żadnych jednostek pomocniczych takich jak chociażby okręt warsztatowy „Akashi”, tender wodnosamolotów „Akitsushima”, „Nissin” czy „Mizuho”, których to konstrukcje niejednokrotnie były równie frapujące jak pancerniki japońskie. Wielka szkoda, że tego nie ma, bowiem o plany tych właśnie dość szczególnych jednostek pływających Cesarskiej Floty jest naprawdę bardzo trudno i zdobycie czegokolwiek na ten temat to wielka sztuka dla polskiego modelarza. Podobnie ma się sprawa z okrętami wojennymi z innego okresu, niż lata II wojny. Nie znajdziemy tu więc planów do pancerników czy krążowników z okresu wojny japońsko-rosyjskiej, ani też tych z lat pierwszej wojny światowej. Nie ma więc wciąż dostępu do solidnych planów dla pancerników: „Aki”, „Satsuma”, „Katori”, „Kurama”, „Settsu”, czy „Kawachi”. Nie ma planów dla starych niszczycieli jeszcze z epoki przed typem „Minekaze”.

Tak czy inaczej plany, które są oferowane przez MYIUKI-KAI, z całą pewnością są wartą polecenia i na pewno swojej ceny. Polecam złożenie wizyty na stronie internetowej wydawnictwa pod adresem: www2.odn.ne.jp/miyukikai/

Grzegorz Nowak

Lista dostępnych planów wyd. MYIUKI-KAI

Nr kat.	Nazwa okrętu	Klasa okrętu	stan na rok	skala	ilość ark.	cena (USD)
006	NAGATO	Pancernik	1941	1:200	3	28
007	HIEI	Pancernik	1942	1:200	2	28
008	YAMASHIRO	Pancernik	1935	1:200	2	28
009	HARUZUKI	Niszczyciel	1945	1:125	2	28
010	MUTSU	Pancernik	1937	1:200	3	28
011	SUZUTSUKI	Niszczyciel	1945	1:125	2	28
012	JEAN BART	Pancernik (Francja)	1955	1:200	2	28
013	URANAMI	Niszczyciel	1931	1:125	2	28
014	KIRISHIMA	Pancernik	1940	1:200	2	28
015	YOIZUKI	Niszczyciel	1945	1:125	2	28
016	MYOKO	Ciężki Krążownik	1941	1:200	2	28
017	ISE	Pancernik-hybrida	1945	1:200	2	28
018	SUZUYA	Ciężki Krążownik	1939	1:200	2	24
019	URANAMI	Niszczyciel	1931	1:200	2	20
020	URANAMI	Niszczyciel	1936	1:200	2	20
021	INAZUMA	Niszczyciel	1938	1:200	2	20
022	UIZUKI	Niszczyciel	1943	1:125	2	28
023	YAMATO	Pancernik	1944	1:200	2	28
024	NAGATO	Pancernik	1944	1:200	2	28

025	KIYOSHIMO	Niszczyciel	1944	1:125	2	28
026	KIYOSHIMO	Niszczyciel	1944	1:200	2	20
027	INAZUMA	Niszczyciel	1938	1:125	2	28
028	FUYUZUKI	Niszczyciel	1944	1:125	2	28
029	TONE	Ciężki Krążownik	1944	1:200	2	24
030	SHIMAKAZE	Niszczyciel	1942	1:125	2	28
031	SHIMAKAZE	Niszczyciel	1944	1:125	2	28
032	AKIZUKI	Niszczyciel	1942	1:200	2	20
033	RYUJO	Lotniskowiec	1933	1:300	1	12
034	URANAMI	Niszczyciel	1936	1:125	2	28
035	KAGA	Lotniskowiec	1937	1:200	3	32
036	FURUTAKA	Ciężki Krążownik	1941	1:200	1	24
037	FUYUZUKI	Niszczyciel	1945	1:125	2	28
038	SORYU	Lotniskowiec	1937	1:200	3	32
039	SHOKAKU	Lotniskowiec	1941	1:200	3	20
040	TIRPITZ	Pancernik (<i>Niemcy</i>)	1944	1:350	1	12
041	MUTSU	Pancernik	1942	1:200	3	28
042	SHINANO	Lotniskowiec	1944	1:200	3	32
043	TONE	Ciężki Krążownik	1938	1:100	2	32
044	NACHI	Ciężki Krążownik	1944	1:200	2	28
045	FUSO	Pancernik	1935	1:200	2	28
046	HARUNA	Pancernik	1937	1:200	2	28
047	ASHIGARA	Ciężki Krążownik	1945	1:200	2	28
048	HAGURO	Ciężki Krążownik	1945	1:300	2	20
049	ASASHIO	Niszczyciel	1938	1:125	2	28
050	NACHI	Ciężki Krążownik	1944	1:200	2	20
051	YAMATO	Pancernik	1945	1:200	2	28
052	RENOWN	Krążownik Liniowy (<i>Anglia</i>)	1940	1:200	2	24
053	RENOWN	Krążownik Liniowy (<i>Anglia</i>)	1942	1:200	2	24
054	AOBA	Ciężki Krążownik	1941	1:200	1	24
055	RENOWN	Krążownik Liniowy (<i>Anglia</i>)	1945	1:200	2	24
056	KUMA	Lekki Krążownik	1935	1:200	1	24
057	RENOWN	Krążownik Liniowy (<i>Anglia</i>)	1945	1:300	2	20
058	OYODO	Lekki Krążownik	1943	1:200	1	24
059	OYODO	Lekki Krążownik	1943	1:300	1	20
060	KAGERO	Niszczyciel	1940	1:125	2	28
061	KAGERO	Niszczyciel	1940	1:200	2	20
062	YUKIKAZE	Niszczyciel	1945	1:125	2	28
063	AMAGI	Lotniskowiec	1944	1:200	3	32
064	OYODO	Lekki Krążownik	1945	1:200	1	24
065	OYODO	Lekki Krążownik	1945	1:300	1	20
066	COURBET	Pancernik (<i>Francja</i>)	1914	1:200	2	24
067	YUKIKAZE	Niszczyciel	1945	1:200	2	20
068	YUBARI	Lekki Krążownik	1935	1:125	2	28
069	CALIFORNIA	Pancernik (<i>USA</i>)	1945	1:200	1	24
070	YUBARI	Lekki Krążownik	1935	1:200	2	24
071	MAYA	Ciężki Krążownik	1944	1:200	2	24
072	WARSPITE	Pancernik (<i>Anglia</i>)	1944	1:200	2	28
073	YUBARI	Lekki Krążownik	1944	1:125	2	28
074	YUBARI	Lekki Krążownik	1944	1:200	2	24
075	MOGAMI	Ciężki Krążownik	1942	1:200	2	28
076	YUBARI	Lekki Krążownik	1930	1:125	2	28
077	MOGAMI	Ciężki Krążownik	1944	1:200	2	24
078	TAKAO	Ciężki Krążownik	1945	1:200	1	24
079	YUBARI	Lekki Krążownik	1930	1:200	2	24
080	JUNYO	Lotniskowiec	1942	1:200	3	32
081	JUNYO	Lotniskowiec	1945	1:200	3	32
082	ASASHIO	Niszczyciel	1938	1:200	2	24

083	TAIHO	Lotniskowiec	1944	1:200	3	32
084	TAIHO	Lotniskowiec	1944	1:300	3	24
085	MIKUMA	Ciężki Krążownik	1942	1:200	2	28
086	QUEEN ELIZABETH	Pancernik (<i>Anglia</i>)	1944	1:300	1	12
087	VALIANT	Pancernik (<i>Anglia</i>)	1944	1:300	1	12
088	BISMARCK	Pancernik (<i>Niemcy</i>)	1941	1:300	1	12
089	RYUHO	Lotniskowiec	1942	1:200	3	32
090	KONGO	Pancernik	1944	1:200	2	24
091	MYOKO	Ciężki Krążownik	1945	1:300	2	20
092	MYOKO	Ciężki Krążownik	1945	1:200	2	28
093	ASHIGARA	Ciężki Krążownik	1944	1:300	2	20
094	YUGUMO	Niszczyciel	1941	1:125	2	28
095	SHIRATSUYU	Niszczyciel	1934	1:200	1	12
096	UMIKAZE	Niszczyciel	1937	1:200	1	12
097	RYUHO	Lotniskowiec	1945	1:200	3	28
098	OSTFRIESLAND	Pancernik (<i>Niemcy</i>)	1917	1:200	1	24
100	CHOKAI	Ciężki Krążownik	1938	1:200	1	24
101	ATAGO	Ciężki Krążownik	1942	1:200	1	24
102	ZARA	Ciężki Krążownik (<i>Włochy</i>)	1940	1:200	1	24
103	HIRYU	Lotniskowiec	1939	1:200	2	28
104	CHIKUMA	Ciężki Krążownik	1939	1:200	2	24
105	KONGO	Pancernik	1938	1:200	2	28
106	NAGARA	Lekki Krążownik	1936	1:200	1	24
107	TENNESSEE	Pancernik (<i>USA</i>)	1943	1:200	1	24
108	TENNESSEE	Pancernik (<i>USA</i>)	1945	1:200	1	24
109	WEST VIRGINIA	Pancernik (<i>USA</i>)	1945	1:200	1	24
110	ALASKA	Krążownik (<i>USA</i>)	1945	1:200	1	24
111	HYUGA	Pancernik	1941	1:200	2	28
112	ISE	Pancernik	1940	1:200	2	28
113	FUSO	Pancernik	1939	1:200	2	28
114	HARUNA	Pancernik	1944	1:200	2	28
115	HARUNA	Pancernik	1945	1:200	2	28
116	ZUIKAKU	Lotniskowiec	1943	1:200	3	24
117	MOGAMI	Lekki Krążownik	1935	1:200	2	28
118	MIKUMA	Lekki Krążownik	1938	1:200	2	28
119	AKAGI	Lotniskowiec	1940	1:200	3	32
120	YAMASHIRO	Pancernik	1940	1:200	2	28
121	AOBA	Ciężki Krążownik	1945	1:200	1	24
122	HAGURO	Ciężki Krążownik	1941	1:200	2	28
123	HAGURO	Ciężki Krążownik	1945	1:200	2	28
125	ASHIGARA	Ciężki Krążownik	1942	1:200	2	28
127	AGANO	Lekki Krążownik	1942	1:200	1	24
128	NOSHIRO	Lekki Krążownik	1943	1:200	1	24
129	YAHAGI	Lekki Krążownik	1944	1:200	1	24
130	SAKAWA	Lekki Krążownik	1945	1:200	1	24
131	UIZUKI	Niszczyciel	1943	1:200	2	20
132	HARUZUKI	Niszczyciel	1945	1:200	2	20
133	YOIZUKI	Niszczyciel	1945	1:200	2	20
134	AKIZUKI	Niszczyciel	1942	1:125	2	28
135	SHIMAKAZE	Niszczyciel	1942	1:200	2	20
136	FUYUZUKI	Niszczyciel	1944	1:200	2	20
137	FUYUZUKI	Niszczyciel	1945	1:200	2	20
138	SUZUTSUKI	Niszczyciel	1945	1:200	2	20
139	SHIMAKAZE	Niszczyciel	1944	1:200	2	20
140	YUGUMO	Niszczyciel	1941	1:200	2	20
141	NAGANAMI	Niszczyciel	1944	1:125	2	28
142	NAGANAMI	Niszczyciel	1944	1:200	2	20
144	TONE	Ciężki Krążownik	1944	1:100	2	32

Dosyć często czytając artykuły w naszym periodyku, spotykacie się z określeniami typu „klasa C” lub „klasa NS”. Cóż to takiego, wielu pewnie zapyta? Osoby aktywnie biorące udział w zawodach modelarskich dobrze wiedzą co to za dziwne skróty, a pozostałym dedykuję niniejszy artykuł. Skróty te, to oznaczenia klas modelarskich, stosowane w międzynarodowej organizacji zrzeszającej modelarzy okrętowych maści wszelakiej, czyli NAVIGA. Dziś postaram się pokrótce przybliżyć klasę „NS”.

Otóż „NS” to skrót od angielskiego „nautic scale”, co w wolnym tłumaczeniu oznacza „pływające kopie”. W skład NS-ów wchodzi wszystkie modele będące zdalnie sterowanymi, pływającymi kopiami, zarówno o napędzie mechanicznym, jak i żaglowym. Grupa ta obejmuje klasy F2, F4, F6, F7, DS i NSS wraz z podklasami. Na początek przybliżę te klasy, a potem zajmiemy się polskimi realiami.

F2 to klasa najstarsza i z największymi tradycjami. Zaliczamy do niej modele wykonane od podstaw przez zawodnika, podlegające ocenie wykonania i ocenie pływania po torze w kształcie trójkąta. Dzieli się na trzy podklasy w zależności od długości całkowitej modelu: **F2-A** o długości do 900 mm, **F2-B** o długości 901 - 1400 mm i **F2-C** powyżej 1400 mm, a maksymalnie 2500 mm (chyba, że model wykonany jest w skali 1:100 lub większej np. 1:150, a oryginał był na tyle długi, że model przekracza 2,5 m.). Napęd modelu w tej klasie musi być wyłącznie elektryczny.

F4 to stosunkowo młoda klasa. Także dzieli się na podklasy i tak: **F4-A** to modele wykonane z zestawu handlowego, nie podlegające ocenie wykonania, a ocenie w tej klasie podlega tylko pływanie po trasie trójkąta, **F4-B** to modele z zestawów handlowych nie plastikowych z wtrysku (czyli wszelakiej maści: GRAUPNER, ROBBE, BILLING BOATS, DEAN'S MARINE itp.), podlegające ocenie wykonania i pływające po trasie trójkąta, oraz **F4-C** to najmłodsza klasa, gdzie zasady są takie same jak w F4-B, ale modele są plastikowe z wtrysku (czyli: TAMIYA, REVELL, ITALERI i wszystkie inne „plasticzańskie”, jak mawia mój kolega, które modelarz zmusi do pływania). W tej klasie długość modelu nie ma znaczenia.

F6/F7 to klasy, gdzie właściwie nie ocenia się modelu ale ma on do wykonania na wodzie podany wcześniej przez zawodnika logiczny program. Jest to swego rodzaju inscenizacja i spotykamy na zawodach w tych klasach odgrywanie wszelkiej maści scenek rodzajowych, czyli atak ścigacza na okręt podwodny, inscenizację pojedynków artyleryjskich, holowania platform wiertniczych, gaszenia pożarów itp. Przed startem zawodnik podaje program, który zamierza wykonać i realizuje go na wodzie przy użyciu tylko i wyłącznie sterowania radiem. W praktyce jest to logiczny ciąg czynności wykonywanych przez rzeczywiste jednostki, czyli wciąganie bander na maszt, włączanie i wyłączanie sterów strumieniowych, rzucanie kotwic, podawanie komend głosowych, prace gaśnicze, oświetlenia i iluminacje. Jest to jedna z najbardziej widowiskowych klas dla obserwujących zawody widzów. Ocenie podlega realizm i widowiskowość oraz to, czy uda się wykonać wszystko bez zastrzeżeń i czy coś „nie odpali”. **F6** to starty, gdzie modelami (jednym lub kilkoma) steruje zespół zawodników, a **F7** to starty indywidualne (lecz model nie musi być tylko jeden).

DS właściwie nie różni się od F2, model ma tylko jedną, zasadniczą cechę - jego napęd stanowi maszyna parowa. Ocenie wykonania podlega sam model oraz osobno maszyna parowa. Prócz tego model pokonuje trasę taką samą, jak w przypadku klas F2 i F4.

NSS to modele o napędzie żaglowym. Ocenie wykonania podlegają tak samo jak wszystkie inne, a poza tym odbywają najnormalniejsze regaty na trasie trójkąta ze „śledziem”. Jednak wyniki pływania są potem przeliczane wg. przeliczników zale-

żnych od długości linii wodnej, ciężaru i powierzchni żagla, bo ciężko porównać model jachtu regatowego z żaglową łodzią roboczą. Jest to już „wyższa matematyka” i właściwie do końca nie wiadomo kto wygrał, a dopiero przeliczenie daje obraz wyników. W zależności od typu ożaglowania i ilości kadłubów dzieli się na: **NSS-A**, **NSS-B**, **NSS-C** i **NSS-D** z tym, że na dzień dzisiejszy występują praktycznie tylko klasy **NSS-A** i **NSS-B**.

To tak w wielkim skrócie o podziale na klasy. Pominąłem oczywiście wszelkiego typu zawilości regulaminowe, bo nie o przepisy tutaj chodzi, a o przybliżenie NS-ów jako takich.

Jeśli chodzi o pływanie, to cała sprawa rozgrywa się na torze w kształcie trójkąta równobocznego o boku 30 m. Należy przepłynąć w określonej kolejności bramki, nie dotykając żadnej z bojek tworzących owe metrowej szerokości bramki, ostatnią pokonać ruchem wstecznym, a potem wpłynąć do tzw. doku, nie dotykając bocznych listew (model ma po 10 cm „luzu” na obie strony) i zatrzymać model w bezruchu na 3 sekundy. Czas nie jest istotny, byle nie przekroczyć 7 minut. Biegi są trzy, najsłabszy odpada, a średnia z pozostałych dwóch stanowi końcową ocenę pływania, która po dodaniu oceny wykonania, jest wynikiem końcowym. Najtrudniejszym elementem pływania jest właśnie ów dok. Wielu zawodnikom z największym nawet doświadczeniem sprawia on problemy, szczególnie przy niesprzyjającej fali i wietrze. Wydaje mi się, że pomimo wszystko trudno jest wytrenować idealne dokowanie, choć są tacy, którym nawet w biegu o Mistrzostwo Świata ręka nie drgnie. No ale oni właśnie zostają owymi Mistrzami Świata. Przyzwoity wynik to 95 punktów za pływanie. Pierwsze trzy miejsca na poważnych zawodach z reguły nie schodzą poniżej 98 punktów.

Ocena wykonania prowadzona jest w skali 1 - 100 pkt. przez pięciu sędziów, gdzie skrajne oceny są odrzucane, a z pozostałych trzech liczona jest średnia, stanowiąca końcową ocenę wykonania.

W Polsce czynnych zawodników jest około 100. Reszta to osoby pojawiające się na zawodach od czasu do czasu lub młodziecy startujący rok, dwa i zaprzestający działalności modelarskiej. Aktywne ośrodki modelarstwa NS w Polsce to: Ruda Śląska, Goleniów, Łódź, Białystok, Rybnik, Kielce, Rzeszów, Opole, Włocławek, Lidzbark Warmiński oraz pojedynczy modelarze z innych miast. Ośrodki to trochę za dużo powiedziane, bo jest to z reguły kilka osób na miasto ale modelarze z tych miast widać na zawodach zawsze. Główne imprezy to oczywiście Mistrzostwa Polski rozgrywane rokrocznie w różnych miejscach, Mistrzostwa Śląska w Rudzie Śląskiej oraz zawody w Skarżysku Kamiennym (tylko NSS, pozostałe klasy jako pokazy). Co roku rozgrywane są też różne zawody lokalne np. Warmińsko-Mazurskie Mistrzostwa Modeli Pływających w Elku. Oprócz tego raz w roku, reprezentacja pojawia się na Mistrzostwach Świata lub Europy (rozgrywane naprzemiennie w cyklu dwuletnim, w jednym roku MŚ, w następnym ME). Wciąż trwają próby poszerzenia grona startujących ale jakoś od kilkunastu lat nic się nie zmienia. Czasem pojawia się nowa twarz, czasem wraca stara, której nie widzieliśmy od lat, czasem kogoś zabraknie.

Najbardziej popularne klasy to F4-A, gdzie w młodzikach (tylko w tej klasie rozgrywa się tę grupę wiekową), juniorach i seniorach startuje na Mistrzostwach Polski łącznie 50 - 60 zawodników. Nakłady finansowe na model są tam właściwie żadne, a liczy się tylko precyzja pływania. W klasie F2 (wszystkie podklasy razem) z reguły jest około 25 - 30 modeli. F4-B to kilkanaście modeli, a F4-C nie wiedzieć czemu przeżywa straszny kryzys i modele można policzyc na palcach jednej ręki, podobnie zresztą jak w DS. Za to boom przeżywa aktualnie NSS. To jedyna klasa NS, gdzie można rywalizować z konkurencją na trasie (w innych klasach zawodnicy startują kolejno po sobie), a poza tym nieco więcej tu dynamiki - w końcu to

Klasa „NS” - co to jest i jak się ma w Polsce?

regaty. Ilość modeli w NSS nie jest jeszcze może imponująca ale rośnie z roku na rok w bardzo dużym tempie. NSS dorobiły się już wyłącznie swoich zawodów, czemu zresztą nie ma się co dziwić, bo im potrzeba wiatru, dokładnie odwrotnie jak pozostałym klasom i nieosłonięte akweny pasujące żaglom, nie odpowiadają w ogóle pozostałym modelom klas NS. F6 i F7 kiedyś dosyć popularne w Polsce, dziś reprezentowane są przez jednego, dwóch zawodników i jeden, dwa zespoły. Zresztą o ile na arenie międzynarodowej nie widać braku zainteresowania tymi klasami, o tyle ciekawy i interesujący oraz inny niż wszystkie program, w Polsce pojawia się bardzo rzadko. I o ile nie brak nowych pomysłów, o tyle z ich realizacją jest już zdecydowanie gorzej. Fakt, że są to technicznie najtrudniejsze klasy, bo wymyślenie wszelkich mechanizmów realizujących konkretne czynności nie jest ani proste ani tanie. Szkoda, bo dla gawieździ obserwujących zawody są to najbardziej widowiskowe starty. Osoby oglądające po raz pierwszy zawody NS mogą zauważyć, że jakość wykonania modeli pływających odstaje trochę od modeli wystawowych. Bierze się to stąd, że większość modeli ma już parę sezonów startów a woda jest nieubłagana niszczyielska, poza tym modeli nie robi się „do ostatniego szczegółu” właśnie ze względu na konieczność transportu, wielokrotnego otwierania nadbudówek (w końcu osprzęt napędu wyjmuje się i konserwuje) i niszczyielski wpływ wody podczas pływania. Nie używa się takiej ilości zestawów fototrawionych bo po pierwszym pływaniu niewiele by z nich zostało. Z tego samego powodu użycie drewna jako materiału w modelu ogranicza się do minimum.

Polska na arenie międzynarodowej nie należy do potentatów, co trzeba niestety stwierdzić. Czołówka światowa to Niemcy, Czesi, Rosja i republiki poradzieckie oraz Chiny (choć ostatnio cienko przęda). Bierze się to prawdopodobnie z gorszego dostępu do technologii i dokumentacji w stosunku do Niemiec i Czech oraz dużo mniejszej rzeszy modelarzy w stosunku do krajów poradzieckich. Bardzo zauważalne jest to podczas oceny wykonania na imprezach międzynarodowych, gdzie nasze modele (z wyjątkami oczywiście) dostają 85 - 90 punktów, a najlepsze zagraniczne ponad 95. Różnica 5 punktów po ocenie jest bardzo trudna do odrobienia na wodzie, choć oczywiście zdarza się to i to nie rzadko. Warto jednak zauważyć, że zarówno nasze wyniki jak i dystans do czołówki w jakości modeli powoli się zmniejsza, choć popularność NS-ów w naszym kraju raczej nie rośnie. Modele raczej nie przybywa lecz stare zastępowane są nowymi, wykonanymi już zgoła inaczej. W końcu kilka ostatnich lat zdecydowanie zbliżyło nas do Zachodu i dostępność materiałów i dokumentacji nie jest już problemem, choć kupienie dobrej, odlewanej mosiężnej śruby napędowej wciąż proste nie jest.

Najistotniejsza jednak w polskich realiach jest zupełnie inna sprawa. Otóż "NS" jako sekcja rozwijają się dosyć szybko, a poziom modeli oraz poziom sportowy "idzie w górę", co pozwala mieć nadzieję na "lepsze". Jednak potrzeba czasu, zważywszy na czas budowy porządnego modelu. Poza tym w odróżnieniu od np. Niemiec, w Polsce wciąż startują juniorzy, gdy tymczasem nasi zachodni sąsiedzi jakby wcale nie pracowali z młodzieżą. I o ile w Polsce jeszcze wciąż pracuje się w modelarniach, o tyle w Niemczech zawodnicy budują swe modele prawie wyłącznie w domu. Sekcja NS istnieje oczywiście w Polsce jak najbardziej oficjalnie przy Centralnej Komisji Modelarstwa Ligi Obrony Kraju (CKM LOK). Samo działanie Sekcji jest już często mniej oficjalne i bazuje na kontaktach i znajomościach poszczególnych członków Sekcji. Komandorem (czytaj Szefem) jest na dzień dzisiejszy Barbara Pieczka z Rudy Śląskiej. Może co poniektóre męskie, szowinistyczne środowiska zdziwi fakt, że to kobieta rządzi NS-ami, ale członkom Sekcji raczej to nie przeszkadza, a nawet sami Ją wybrali (Komandor wybierany

jest przez wszystkich członków Sekcji, czyli osoby posiadające licencję). Wbrew pozorom Basia nie jest modelarzem (jest sędzią) ale jest za to świetnym Komandorem. No bo w końcu wybrano Ją na Komandora, a nie na modelarza. Już sam ten fakt świadczy o otwartości na wszelkie niekonwencjonalne rozwiązania w Sekcji. Bo pokażcie mi choć fragment modelarskiego świata, gdzie kobieta pełni główną rolę? Akurat w polskich NS-ach tak jest.

Co oferują NSy osobom, które chciałyby spróbować w tej dziedzinie modelarstwa? Na początek oczywiście warto wybrać się jako obserwator na zawody lub nawiązać kontakt z czynnymi zawodnikami. Jeśli chcielibyśmy od razu wystartować, to niestety trzeba wykupić licencję (chyba, że chcecie wziąć udział w zawodach lokalnych, tam często licencja nie jest wymagana). Nie jest to wymysł osób parających się tą dziedziną modelarstwa, a Ligi Obrony Kraju, która reprezentuje tę klasę w NAVIGA. Dlatego płacić trzeba, choć niewiele, bo 30 zł za pierwszy rok, a potem tylko 15 zł. Informacje jak nabyć licencję znajdziecie na www.modelteam.com.pl.

Atmosfera na zawodach z reguły jest czysto piknikowa, towarzystwo dzieli się na różne grupki spędzające wspólnie czas wolny od startów. Tym bardziej, że przecież zawsze jesteśmy nad wodą, co sprzyja wypoczynkowi. Nowi zawodnicy zawsze, powtarzam zawsze znajdują odpowiedzi na nurtujące ich pytania, nikt nowy nie jest pozostawiany samemu sobie. Można się dowiedzieć o technologii wykonywania modeli i nie tylko, w zależności na jakie tematy schodzą rozmowy. Nikt nie ukrywa żadnych supertajników jak i co wykonać, każdy bez problemu pokaże co jest w środku. Same starty po kilku razach mogą się wydawać nużące i pozbawione jakiegokolwiek dynamiki i trochę w tym racji jest. Jednak tak naprawdę to dla większości startujących liczy się niekoniecznie tylko i wyłącznie wynik sportowy, a raczej możliwość przebywania z ludźmi zarażonymi tą samą chorobą (czytaj modelarstwem NS).

Jeśli chodzi o sprzęt używany w modelach NS, to najczęściej są to najtańsze radia i silniki, a często jest to wyposażenie nieco „kombinowane”, czyli ze wszelkiego rodzaju sprzętu AGD, chociaż dziś coraz częściej bardziej zasobni finansowo zawodnicy, pozwalają sobie na sprzęt wysokiej klasy. Jednak nie ma tutaj czegoś takiego jak bariera finansowa, nie pozwalająca uboższym na starty z powodu braku sprzętu. Same modele są albo robione od podstaw i koszt materiałowy jest znikomy, bo model powstaje właściwie z niczego, albo są to zestawy. O ile te ostatnie dla klasy F4-B potrafią kosztować nawet i 350 funtów, to zestawy pod F4-C to wydatek maksymalnie 250 zł. Dlatego właśnie dziwi tak mała ilość modeli w F4-C, bo przecież modele są tanie, a i ich budowa trwa zdecydowanie krócej. Dlatego tak mało jest tych modeli, naprawdę nie wie nikt.

"NS" to klasa dla osób, które prócz budowania modeli chcą jeszcze powalczyć nim na wodzie. Pomimo swej może niezbyt licznej kadry, nie jest to środowisko hermetyczne i bez problemu można się w nim odnaleźć, do czego zresztą gorąco namawiam. Łączy też aktywne spędzanie czasu nad wodą z pasją modelarską. Rozwija umiejętności radzenia sobie z mechaniką i elektryką (osobiście muszę przyznać, że swoją wiedzę na te tematy wyniosłem właśnie z modelarstwa). Same zasady rozgrywania są może nieco archaiczne i brak im dynamiki (przez co nie są zbyt widowiskowe), ale tak ustala je NAVIGA. Może z czasem się coś zmieni ale jakiegokolwiek zmiany trwają w NAVIDZE latami. Jednak nie zmienia to faktu, że dla modelarzy poszukujących czegoś więcej niż sama satysfakcja z budowy modelu, jest to moim zdaniem dobra alternatywa. Zachęcam więc do przynajmniej spróbowania startów w klasach NS, bo nie będzie czego żałować.

Jarosław Leoniec

Klasa "NS" - co to jest i jak się ma w Polsce?

Wykład modelu w klasie F2-C o długości ponad 2,5 m.
Jarosław Leoniec



Regaty w klasie NSS-A
fot: Sylwester Grabarczyk



nowy dokowania
Jarosław Leoniec



Typowe modele w klasie F4-C
to korwety typu "Flower" z zestawu REVELLA
fot: Jarosław Leoniec



maszyna parowa w modelu klasy DS
Sylwester Grabarczyk



Pokaz desantu w klasie F6
fot: Jarosław Leoniec



USS „ENTERPRISE” CVN-65 został wprowadzony do służby pod koniec 1961 roku. Jest on pierwszym lotniskowcem z napędem atomowym na świecie. To także najdłuższy lotniskowiec świata, o długości 1101 stóp (341 m.). Przy wyporności 86 500 ton, nie jest jednak największym, pływającym lotniskowcem. Okręt odwiedził port w Sydney w połowie lat 60-tych, podczas służby w 7-dziej Flocie US Navy. Wiadomo, że okręt pozostanie w służbie przynajmniej do 2013 roku.



USS „ENTERPRISE” CVN-65

Pod numerem 78007 w katalogu firmy TAMIYA, figuruje model plastikowy amerykańskiego lotniskowca atomowego USS „ENTERPRISE” CVN-65 w skali 1:350. Ten mierzący po zbudowaniu blisko metr długości model, oprócz części z plastiku zawiera też sporo części fototrawionych, ale nawet pomimo to, jest także wręcz wymarzoną kolekcją dla bardziej wymagającego modelarza do spróbowania swoich sił w dodatkowej jego waloryzacji na "własną rękę". Mieszkający w Sydney, znany australijski modelarz (holenderskiego pochodzenia) Pieter Stroethoff, w tym artykule przedstawia zmiany jakich dokonał w stosunku do oryginalnego, handlowego zestawu oraz opisuje dramaty i wybory jakie doświadczył w czasie budowy tego modelu.

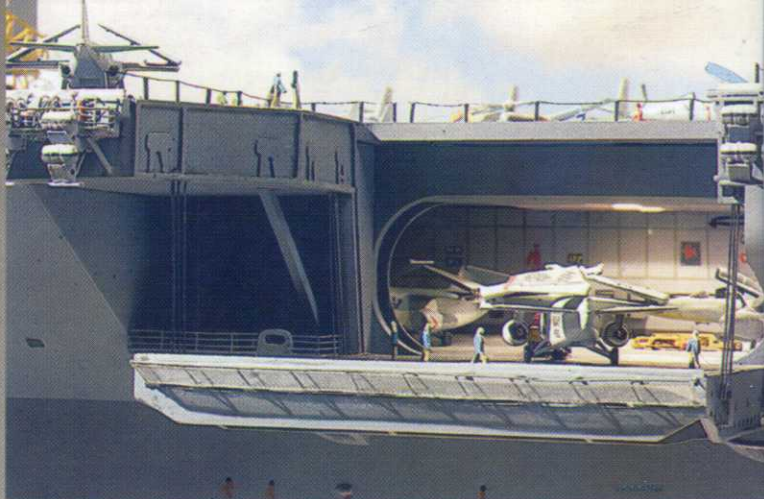
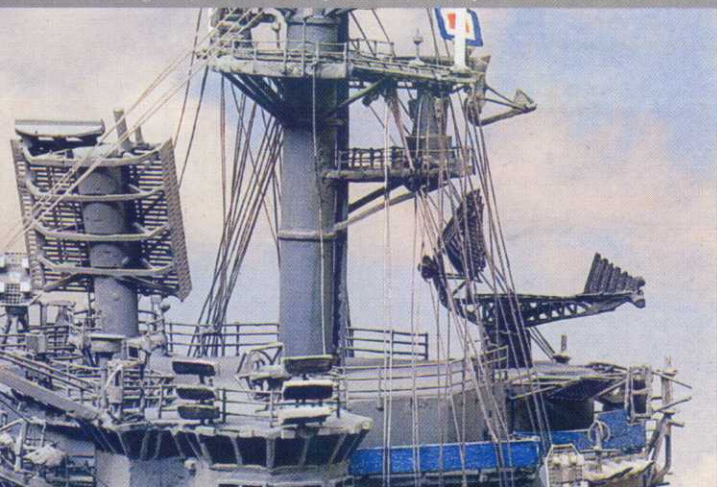
HANGAR

Winda pokładowa numer 4 jest pokazana w dolnej pozycji, ukazującej wszystkie detale wnętrza hangaru. Sama winda jest wyposażona w 4 kable, w każdym z rogów. Druć użyty do imitacji tego kabla to 0,2 mm mocno rozciągnięty mosiężny pręt, który jest wspaniały do pracy ale tylko do momentu, kiedy chcemy go zgiąć, jest bowiem zbyt sztywny. Na początku zamocowałem go na obu końcach u góry i na dole w odpowiednich miejscach, ale w czasie kontynuowania pracy nieuniknione było zaginanie tych drutów. Niestety, nie byłem zadowolony z efektu. Nie miałem innej alternatywy i musiałem zaczynać od nowa. Bezpieczniej było zamocowanie drutów tylko na dole, manipulując po nim swobodnie przez otwory wywiercone na górze. W stropie hangaru zamocowałem kombinację 20 żarówek (diód) wielkości ziarenek ryżu, które są połączone ze sobą równolegle i zasilane pięcioma bateriami AA. Stworzyło to oświetlenie hangaru.



MASZT

Uznałem, że maszt jest za cienki i dlatego zdecydowałem się zbudować go od nowa, co pogodziło się z rekonstrukcją wszystkich platform. To są otwarte konstrukcje, w zamysle nie posiadają jednolitego pokładu, zamiast tego są wyposażone w siatkę podobną do postruszu. Wyciąłem elementy z duraluminium po określeniu ich poprawnych kształtów i wymiarów. Części papierowe zostały sklejone odpowiednio do wybranego materiału oraz wycięte. Pierwsza próba odbyła się w mosiądzu, który był zbyt twardy. Wtedy spróbowałem z aluminium, które było zbyt miękkie i nie miało odpowiedniej wytrzymałości, potrzebnej danemu detalowi. W końcu szczęśliwie to właśnie w duraluminium (czyli w stopie aluminium i magnezu) udało mi się uzyskać zadowalający efekt.



NADBUDÓWKA

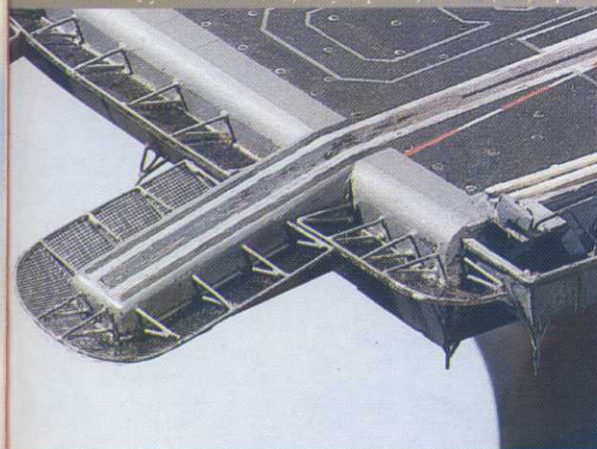
Nadbudówka, inaczej nazywana wyspą, przedstawiała swoje własne problemy. Wszystkie nachylone okna były za głębokie jak na model redukcyjny. Zredukowałem ich wysokość, zwiększyłem nachylenie i teraz są bardziej podobne do tych z autentycznego okrętu. Okna były wyposażone w obrotowe okienka, przedstawione jako małe prostokątne pudełka, dopasowane przy szczycie każdego okna (także na niższym poziomie mostka). Centrum kontroli lotów także było niepoprawne. To wszystko zostało skorygowane. Wszystkie radary i anteny w górnej sekcji powstały od podstaw. Dwa duże radary są zastąpione elementami fototrawionymi. Jeden ma zbudowane od podstaw zawiasy w tyle ekranu, przez co środek filaru nieznacznie jest zmodyfikowany z dodatkową platformą, otaczającą niższą część filaru, razem z poręczą i drabinką. Drugi radar także posiada dobudowany róg mgłowy oraz dodane detale dookoła podstawy.





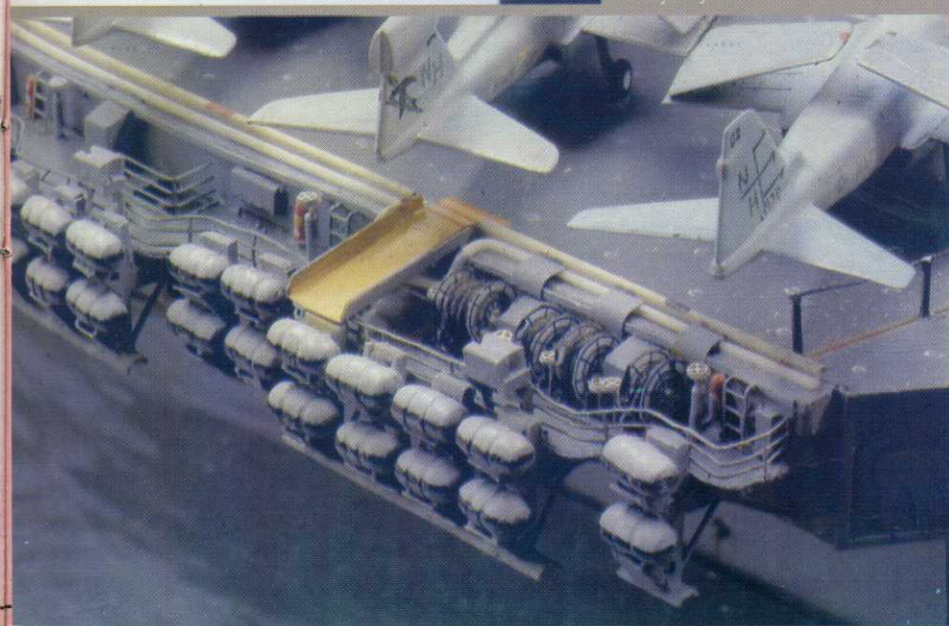
POMOSTY

Magazyn NATIONAL GEOGRAPHIC w jednym z artykułów, pokazał perfekcyjny widok platform stanowiących oparcie dla tratw ratunkowych. Artykuł ten został użyty do przygotowania materiału ilustracyjnego opisujących pomosty, który w konsekwencji skończył wydrukowany w postaci 12 obrazów platform o odpowiedniej wielkości. Użyłem do tego arkusza 0,25 mm aluminium. Tratwy ratunkowe pochodzące z zestawu są z grubsza poprawne wymiarowo ale poprawiłem także i te elementy. Okręt jest wyposażony w 108 podwójnych stelaży, tak więc wyciąłem 216 bocznych części z 2,5 mm plastiku i skleiliśmy razem tak, aby były sztywne. Przegrody dookoła pomostów w zestawie były zbyt grube i dlatego zmniejszyłem je do mniej więcej 0,7 mm szerokości, a także usunąłem długą, rozciągniętą przegrodę na lewej burcie, której nie powinno być. Pięć krótkich kawałków przegrody zostało usuniętych - dwa na lewej i trzy na prawej burcie (tak jak pokazywały to fotografie, na których elementach tych nie było).



SIATKI BEZPIECZEŃSTWA

Oglądając zdjęcia okrętu policzyłem liczbę lin użytych na siatki bezpieczeństwa - jest ich po 20 w każdej sekcji. Na dodatek siatka jest nieregularna, będąc w zasadzie luźno utkaną i związaną, bardzo przypadkowo rozciągniętą "konstrukcją". Używając 0,7 mm rapitografu, wykonałem rysunki tych siatek, które z kolei zmniejszyłem w skali 1:10, aby otrzymać odpowiedni rozmiar potrzebny do modelu i sfotografowałem je na litograficznym filmie. Gotowa siatka zrobiona została z odbitki tego filmu i otoczona jest odpowiedni kształt. Całość została zlutowana, a do pokładu przyklejona klejem cyjanoakrylowym.



BĘBNY DO WĘŻY

Bębny wewnątrz pomostów były w zestawie za duże oraz wystawały poza poziom pokładu lotniczego. Elementy fototrawione wyglądały bardzo ładnie ale niestety były również za duże. Tak więc zaprojektowałem je od nowa z poprawną wielkością 3,5 mm. Na pomostach bębny były instalowane w blokach po 4 i w różnych odstępach. Wyobraziłem sobie te wszystkie bębny z węzami pożarniczymi i stwierdziłem, że powinny one posiadać zawory i całą instalację przeciwpożarową, tak więc dodałem te wszystkie wymagane elementy. Kółka zaworów są fotograficznymi odbitkami wyciętymi z papieru.



RELINGI, OLINOWANIE I WYKOŃCZENIE MODELU

Użyłem relingu fototrawionego z zestawu w tych miejscach, gdzie usunąłem przegrody. Reling taki został zainstalowany także na przejściach pod mostami i na schodniach. Skośny reling dołączony do zestawu odpowiada kątom tych schodni, nie ma więc problemu z jego instalacją. Na wieży dowodzenia, gdzie wszystko jest bardzo dobrze widoczne, użyłem poprawionego relingu z podporami rozstawionymi w odległości odpowiedniej dla różnych jego lokalizacji.

Anteny ustawione poza obrys pokładu są podnożone i opuszczane ręcznie. Zostały wykonane przy użyciu drutu mosiężnego zważającego się od średnicy 0,5 mm do 0,3 mm. Do wykonania linek sygnałowych i anten stalowych użyłem żyłki wędkarskiej, która ma średnicę 0,1 mm. W okolicach dziobu nieściłem wykonany własnoręcznie (nie ma go w zestawie) dziobowy maszt komunikacyjny.

Kalkomanie z zestawu były całkowicie bezużyteczne. Kalki były stare, bo model kupiłem jakieś 7-8 lat wcześniej. Zakupiłem nowe kalkomanie i wszystko znowu było w porządku. Kilka ze znaków ostrzegawczych musiałem zmienić i zrobiłem je na komputerze. Wszystkie inne oznaczenia na pokładzie i ścianach nadbudówki namalowałem przy użyciu pędzelka. Oznakowania liniowe na pokładzie namalowałem przy użyciu taśmy maskującej.

Generalnie całe malowanie wykonałem przy użyciu standardowych farb akrylowych. W kilku miejscach, których to było konieczne, użyłem jednak emalii.

TIE DOWN PADS (OSPRTZ POKŁADU LOTNICZEGO)

Wzór pokładu lotniczego stanowił mały problem. W zestawie było pokazane, że pokład stanowił jednolity wzór segmentów o kształcie kwadratowym, co nie odpowiadało rzeczywistości. Podstawowy wzór segmentów jest trójkątem, z jednym bokiem biegnącym wzdłuż osi symetrii okrętu. Wzór ten ciągnie się tak długo, jak tylko pokład jest pusty i bez żadnych przeszkód tj. katapulta, deflektory odrzutu, liny hamujące czy podpory sieci wychwytyjących. Przeglądanie zdjęć pokazało mi ten faktyczny układ ale nie mogłem znaleźć zdjęcia ukazującego cały pokład. Musiałem montować kilka zdjęć razem, odwołując się do zdrowego rozsądku tam, gdzie brakowało kilku sekcji. Wyrzuciłem oryginalne "kafelki" i zacząłem budować je od podstaw, każdy segment malowałem oddzielnie cienkim kawałkiem drutu zanurzonym w farbie. Kilka fotografii pokazywało świeżo pomalowany pokład z ładnymi, białymi segmentami, które tak wyglądały tylko tuż po remoncie. Jednak po trudnej i długiej służbie, w czasie której okręt był wystawiony na działanie warunków atmosferycznych, wszystko było szare i brudne i ja zdecydowałem się na taki właśnie wygląd.

Deflektory odrzutowe w zestawie posiadały tylko 3 ramiona, podczas gdy powinny mieć 12, dorobiłem więc pozostałe. Na rufie okrętu zainstalowałem SPN-35, urządzenie naprowadzające lądujące samoloty. Zamocowałem je "okrakiem" na pomoście, zgodnie ze zdjęciami. Cała rufa została przebudowana, gdyż była bardziej zakrzywiona w rzeczywistości niż w modelu. Jej wierzchołek został podniesiony o co najmniej 3 mm.

Miałem kilka fototrawionych figurek marynarzy ale uważałem ich za zbyt chudych i posiadałem ich za mało. Tak więc podwoiłem ich liczbę poprzez odbicie ich na papierze, a w odbitki wkuwałem miękki 0,8 mm drut aluminiowy. Wyprodukowałem ich setki i spędziłem kilka godzin nad wycinaniem ich wyrzynarką. Są bardziej realistyczni niż "fototrawieni" faceci, ich ramiona, nogi, a nawet głowy mogą być zgięte pod każdym kątem, jaki sobie zażyczę. Wykonane w grubszym materiale ich ostre kształty, zostały "zmiękczone" za pomocą jubilejskiego pilnika, który nadal im odpowiednio kształty.

W moich zbiorach fotograficznych znalazło się także kilka zdjęć takich przedmiotów jak: czerwony dzwon alarmowy, gaśnice i inny drobny asortyment. Również te drobne elementy zostały dodane w dużej ilości na pokładzie.





GRUPA LOTNICZA

Zmiany poczynione w samolotach z zestawu polegały na wywierceniu otworów we wszystkich wlotach i silnikach oraz zmianie kształtu śmigieł na *Hawkeyach* i *Greyhoundach*. Zmodyfikowałem też jednego *Hawkeya* jako *Greyhounda* i dodałem sondy do tankowania na *Intruderach* i *Prowlerach*. Kilka samolotów jest pokazanych z otwartymi kabinami oraz skrzydłami polozanymi w kilku pozycjach w czasie ich składania. Zestaw nie zawierał elementów do holowania samolotów, a przecież były ich setki na pokładzie. Samoloty zaparkowane na pokładzie lotniczym miały przymocowane hole do przednich kół goleniowych oraz urządzenie odbierające te hole. Holowanie było widoczne wszędzie. Nie muszę pisać (co widać na fotkach modelu), że dodałem także wiele innych elementów wyposażenia pokładowego, służących do obsługi samolotów.

tłumaczyl z jęz. angielskiego: Mariusz Janiszewski



Pprzed nami kolejny odcinek cyklu opisującego przebieg służby, malowanie i wydane modele okrętów Polskiej Marynarki Wojennej. Tym razem przedstawiamy niszczyciel ORP „GARLAND”.



Historia okrętu

Brytyjski niszczyciel HMS „Garland” (*Wieniec*) został przekazany Polskiej Marynarce Wojennej w dniu 3 maja 1940 r. Należał do brytyjskiego typu zwanego potocznie „Typem Admiralicji”, grupującym niszczyciele zwane też typem „A-I”, bowiem nazwy okrętów rozpoczynały się grupami po 8 okrętów (+lider) na kolejne litery alfabetu. „Garland” należał do grupy „G”, a jego bliźniakami były: HMS „Glowworm”, HMS „Gipsy”, HMS „Grenade”, HMS „Galant”, HMS „Griffin”, HMS „Greyhound”, HMS „Grafton” i lider grupy HMS „Grenville”, nieco różniący się od pozostałych jednostek. Ciekawostką jest fakt, że polski „Garland” był jedynym z całej grupy okrętami (nie licząc przekazanego Kanadzie „Griffina” pływającego jako HMCS „Ottawa II”), który szczęśliwie przetrwał II wojnę światową!

Stępkę pod „Garlanda” położono 22 sierpnia 1934 r. w stoczni Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. w Glasgow. Okręt zwodowano 24 października 1935 r., a ukończoną jednostkę przekazano do służby 3 marca 1936 r. Weszła ona w skład 20 Flotyli Niszczycieli Home Fleet z numerem burtowym „H-37”. W roku 1936, 20 Flotylla przebazowana została na Morze Śródziemne i tam też „Garlanda” zastał wybuch II wojny światowej. Z początkiem 1940 roku, kierownictwo PMW otrzymało przyrzeczenie Brytyjczyków o przekazaniu jednego ze swoich niszczycieli polskim marynarzom. Po skompletowaniu załogi okręt przekazano Polakom na Malcie.

Po krótkim okresie szkolenia okręt wszedł w skład 14 Flotyli Niszczycieli i operował z bazy w Aleksandrii. Jego służba polegała głównie na eskortowaniu konwojów i zespołów okrętów wojennych we wschodniej części Morza Śródziemnego i na wodach Morza Egejskiego. W sierpniu okręt eskortował konwój z Gibraltaru do Aleksandrii oraz konwój na Maltę. W czasie tego rejsu okręt odniósł uszkodzenia i po naprawach w Gibraltarze został skierowany do

Anglii. Tam dołączył do „Burzy” i „Błyskawicy” zajmując miejsce zatopionego pod Narvikiem „Groma”. Bazując w Plymouth polskie niszczyciele operowały na wodach Kanału La Manche. Pod koniec roku 1940, „Garland” znalazł się w Greenock, gdzie wszedł na kolejne pół roku w skład 10 Grupy Eskortowej Western Approaches. To był początek atlantyckiej służby konwojowej „Garlanda”. 10 grudnia „Garland” skierowany został do remontu. Do służby powrócił nieco ponad miesiąc później. W lutym „Garland” wraz z „Piorunem” osłaniał konwój do Ameryki. Do kwietnia 1941 roku okręt kilkakrotnie pokonał Atlantyk w drodze do Kanady, Islandii i Wielkiej Brytanii. W dniu 23 kwietnia ponownie skierowano go do remontu zakończonego 25 czerwca.

Po remoncie okręt znów uczestniczył w konwojach na Islandię i Szpiczberg, po czym powrócił do Glasgow. Tam znów poddany został remontowi i w sierpniu otrzymał przydział do 9 Grupy Eskortowej. We wrześniu niszczyciel uczestniczył w rejsie w osłonie konwoju wraz z „Piorunem” do Afryki. Po powrocie znów wszedł w skład I Polskiego Dywizjonu Kontrtorpedowców, otrzymał też ponownie przydział na Morze Śródziemne. W ramach operacji „Halberd” wyruszył w eskorcie konwoju z zaopatrzeniem na Maltę. Osłaniał w tym rejsie pancernik brytyjski HMS „Nelson”, który został uszkodzony i zawrócił wraz z polskimi niszczycielami do Gibraltaru. W październiku „Garland” i „Piorun” eskortowały konwój do Anglii, w którym znajdował się polski statek „Sobieski”. W Greenock niszczyciel otrzymał przydział do 11 Grupy Eskortowej. Pod koniec października wraz z „Piorunem”, nasz niszczyciel wyruszył w eskorcie konwoju idącego na drugą stronę Atlantyku. Do grudnia okręt raz jeszcze pokonał Atlantyk w eskorcie kolejnego konwoju. W grudniu okręt odstawiono w Glasgow do remontu, który jednak był przerywany dwukrotnym wyjściem w morze dla osłony pancernika HMS „Resolution” i dwóch konwojów. W marcu okręt ponownie stanął do remontu trwającego do maja 1942 roku.

W dniu 5 maja 1942 r. „Garland” wyszedł w morze na ćwiczenia, a następnie w rejs do Islandii, skąd wyruszył w składzie grupy eskortowej B-5 w eskorcie konwoju PQ-16 zmierzającego do Murmańska. W dniu 27 maja niemieckie samoloty zaatakowały konwój. Broniący statków niszczyciel został obrzucony bombami, z których cztery wybuchły bardzo blisko burty na wysokości działa nr 2. Obsada dział nr 1 i 2 oraz prawego „Oerlikona” ucierpiała tracąc zabitych i rannych. „Garland” odparł jeszcze osiem ataków lotniczych. W rezultacie poniesionych strat (22 zabitych i 32 rannych) i odniesionych uszkodzeń, okręt otrzymał rozkaz wyprzedzenia konwoju i udania się samodzielnie do Murmańska. Tam, po doraźnym remoncie okręt wyruszył w rejs do Anglii. Tam skierowany został do remontu trwającego do 18 września.

Od 19 września „Garland” powrócił do eskorty konwojów atlantyckich. W październiku eskortował w składzie Grupy B-3 konwój ONS-136, intensywnie atakowany przez U-booty. W grudniu okręt eskortował konwój HX-218 skierowany do Wielkiej Brytanii. 23 grudnia „Garland” wyruszył z grupą B-3 w eskorcie konwoju ON-157. Od stycznia do maja 1943 roku, okręt nadal pełnił aktywną służbę konwojową na Atlantyku z bazą w Greenock. W dniu 1 czerwca niszczyciel został skierowany do remontu trwającego do września. Po remoncie okręt wcielono do grupy eskortowej EG-8. Niszczyciel nadal pełnił służbę eskortową i brał udział w akcji założenia bazy alianckiej na Azorach. W tym okresie „Garland” operował w towarzystwie „Burzy”. Po jednym z burzliwych rejsów konwojowych w czasie którego na niszczycielu pękł maszt główny, okręt ponownie skierowano do remontu w dniu 5 listopada w Gourrock.

Po zakończeniu remontu w dniu 16 grudnia, „Garland” został skierowany do operacji w rejonie Afryki Zachodniej, gdzie eskorto-

wał konwoje pomiędzy Freetown, a Gibraltarem. Od lutego 1944 r. „Garland” osłaniał lokalne konwoje w rejonie Freetown. Przez kolejne miesiące niszczyciel operował na wodach Morza Śródziemnego zawijając do Neapolu (12 kwietnia), Oranu i Bizerty. We wrześniu okręt przeszedł remont w Aleksandrii. Później operował w okolicach Krety i na Morzu Egejskim. W dniu 17 września „Garland” wraz z brytyjskimi niszczycielami osaczył i zatopił U-407. Po usunięciu drobnych uszkodzeń w Aleksandrii okręt powrócił do służby eskortowej operując w składzie tzw. „Force A”. W połowie października niszczyciel osłaniał lądowanie desantu w Grecji. Od 18 października do 19 listopada okręt przebywał na ćwiczeniach. Pod koniec listopada skierowano go do Gibraltaru w eskorcie konwoju, a następnie do Wielkiej Brytanii. W Devonport okręt poddany został kolejnemu remontowi, który zakończono w marcu 1945 roku i wtedy w eskorcie pancernika HMS „Anson”, „Garland” został przebazowany do Scapa Flow, gdzie pozostał do kwietnia. W połowie kwietnia powrócił do Rosyth eskortując HMS „Renown”. Na ostatni wojenny patrol polski niszczyciel wyszedł w dniu 5 maja 1945 r. w rejon wysp Jersey i St. Malo.

Po zakończeniu wojny „Garland” nadal odbywał rejsy eskortowe. W styczniu 1946 r. brał udział w operacji „Deadlight”, zatapiając U-1010. W dniu 24 września 1946 r. załoga opuściła polską banderę i okręt przekazano Brytyjczykom.

W czasie służby pod polską banderą niszczyciel przepłynął 217 000 Mm, brał udział w 87 konwojach oceanicznych i 35 przybrzeżnych, w 84 patrolach i operacjach, zatopił jednego U-boota i stracił dwa samoloty.

W dniu 14 listopada 1947 r. HMS „Garland” został sprzedany Holandii i po modernizacji przemianowany na „Marnix”. Pod tą nazwą dotrwał do połowy lat sześćdziesiątych, kiedy to został z racji wieku wycofany ze służby i złomowany w 1968 roku.

Dane techniczne (1942)

Wyporność:	1335 t (std); 1854 (pełna);
Długość:	98,45 m. (całkowita); 95,10 (PP);
Szerokość:	10,06 m.;
Zanurzenie średnie:	3,78 m.;
Maszyny:	3 kotły Admiralicji 3-walczakowe; 2 turbiny Parsonsa;
Moc maszyn:	34 000 KM;
Zapas paliwa:	ok. 443 ton;
Prędkość max.:	34,47 w.
Zasięg:	5530 Mm/15 w; 2950 Mm/20 w; 1270 Mm/35 w.
Załoga:	9 oficerów i 150 marynarzy;
Uzbrojenie (1942);	3 działa 120 mm;
	1 działko 76 mm plot;
	2 działka Oerlikon 20 mm;
	8 ckm. Vickersa 12,7 mm;
	2 ckm Lewisa (zdejmowane),
	4 wyrz. torpedowe 533 mm;
	2 miotacze i 2 zrzutnie bomb głębinowych.
Radar:	typ 291, radar artyleryjski typ 285 m., antena HF/DF.

Malowania ORP „GARLAND”

Niszczyciel „Garland” pełnił służbę pod Polską Banderą niemal całą II wojnę światową, pływał w tym czasie w różnych zakątkach globu, stąd też nosił bardzo szeroką gamę kamuflażu wojennych. Istnieje sporo zdjęć niszczyciela, dzięki czemu mamy dziś możliwość odtworzenia malowania z dość dużą dozą prawdopodobieństwa. O ile kolorystyka nadal pozostaje w pewnym stopniu kwestią sporną, o tyle rozkład segmentów kolorystycznych w poszczególnych schematach kamuflażu nie jest już żadną tajemnicą.

W chwili przejścia niszczyciela przez polską załogę, cały okręt pomalowany był jednolicie kolorem jasnoszarym, typowym dla okrętów Royal Navy operujących na wodach Morza Śródziemnego w okresie przedwojennym. Pierwsze znane zdjęcia pokazują nam jednak „Garlanda” pomalowanego w całości kolorem ciemnoszarym z czarnym numerem burtowym. Według mnie był to kolor 507-A, czyli HUMBROL 27 (lub zbliżona PACTRA A-76). Pokłady były pomalowane także ciemnoszarym odcieniem 507-A, choć pasy wykładziny przeciwpoślizgowej „semtex” były koloru brązowego. Na zdjęciach z roku 1941, których zachowało się dość sporo, można zobaczyć „Garlanda” w identycznym malowaniu lecz z białym numerem burtowym.

Po remoncie zakończonym na początku maja, niszczyciel wyszedł ze stoczni w nowej szacie, w kamuflażu zwanym „Admiralty Disruptive”. I tu napotykamy na pewną ciekawostkę. Zne są bowiem zdjęcia podpisywane jako maj 1942, a pokazujące dwie wersje tego samego kamuflażu! Według mnie na pierwsze próby morskie po remoncie okręt wyszedł w jakby niepełnym kamuflażu „Admiralty Disruptive”, co pokazuje kolorowa plansza. Okręt w całości pomalowany był kolorem jasnoszarym B-55. Szarość tak wpadała w lekki błękit z odcieniem fioleto. Niestety, barwa ta nie ma odnośnika w tabeli HUMBROLA, istnieją tylko różne receptury sugerujące jak można uzyskać odpowiedni odcień. Marek Twardowski radzi do pełnej puszeki farby HUMBROL 34 (biała) dodać 15 kropel HUMBROLA 25. Recepta, jaką podaje David Williams w swojej „biblii” o kamuflażach okrętów wojennych I i II wojny światowej jest o wiele bardziej enigmatyczna. Zaleca on uzyskanie koloru B-55 w taki sposób, iż mieszamy 1 część koloru zielonego (green), 16 części koloru niebiesko-czarnego (blue-black), 376 części Zinc Oxide White oraz 320 części White lead oil... Konia z rzędem temu, komu uda się taką miksturę wykombinować i uznać za właściwą do koloru B-55. Gdybym miał malować swój model, użyłbym po prostu któregoś z jasnoszarych odcieni HUMBROLA lub PACTRY i dodał odrobinę barwnika nadającego nieco barwy błękitnawo-fioletowej. Na kolorze jasnoszarym B-55 naniesiono segmenty kamuflażu w trzech kolorach: G-20 - także nie mający odpowiednika w farbach HUMBROLA, wg. mnie (przy czym pomijam już karkołomne mikstury Davida Williamsa) z powodzeniem można zastosować kolor HUMBROL 31, może nieznacznie go tylko rozjaśniając do barwy nieco groszkowej. Drugim kolorem był B-30 - średnieszaroniebieski morski. Znów modelarze nie mają odpowiednika w HUMBROLU, przy czym jednak polecałbym kolor w zakresie nr. 96 - 144. Trzecim kolorem jest G-45 - jasnoszary. Kolor klasyczny, bez odcieni. Nie ma odpowiednika w barwach HUMBROLA, nie mniej sugerowałbym coś w zakresie nr 64 i 129.

Wracając do malowania „Garlanda” w maju 1942 r., to na kolejnych fotografiach, datowanych na okres udziału okrętu w konwoju PQ-16, widzimy pewne modyfikacje opisanego powyżej kamuflażu „Admiralty Disruptive”. Tablica barwna pokazuje uzupełnienia w postaci dodanych belek kamuflażu na górnych krawędziach burt w części dziobowej oraz pomalowane stanowiska dział 120 mm. Kolory pozostały te same. Pokłady pozostały w kolorze ciemnoszarym (metalowe), natomiast „semtex” był w tej wersji (i pozostał do końca wojny) koloru ciemnozielonego.

Po remoncie jaki „Garland” przeszedł w drugiej połowie 1942 r. (po uszkodzeniach doznanych w czasie osłony konwoju PQ-16), niszczyciel miał operować na Atlantyku, stąd zmiana kamuflażu na „Western Approaches”, w którym okręt pływał do końca 1942 r. i w 1943 roku. Cały okręt pomalowano kolorem białym i na burty naniesiono geometryczne segmenty w dwóch kolorach: bładozielonym (zwany WAG, czyli WA Green) idealnie nadaje się nieco rozja-

śniony HUMBROL 31 oraz drugi (zwany WAB, czyli WA Blue), kolor błękitnoszary w jasnym odcieniu, polecałbym rozjaśnić nieco HUMBROLA 89 białą farbą. Układ segmentów kamuflażu pokazuje plansza barwna.

W styczniu 1944 r. „Garland” został przemalowany nadal wg. schematu „Western Approaches”, jednak pomimo dość ładząco podobnego układu segmentów kamuflażu, należy pamiętać, iż zrezygnowano z koloru bladzielonego (WAG) i pozostawiono okręt w malowaniu białym (całość) i szarobłękitnych segmentach kamuflażu (WAB). Warto tu wspomnieć o tym, iż w przypadku modeli stosowanie koloru białego nie jest specjalnie wskazane. Sugerowałbym użycie najjaśniejszego odcienia szarości, czyli HUMBROLA 147. Okręt nawet jeśli jest biały w całości, to oglądany jako model z pewnej odległości, zdaje się nie być białym, a właśnie bardzo jasnoszarym. W opisanym powyżej malowaniu okręt pływał na wodach Morza Śródziemnego i dopiero w 1945 r. zmieniono po raz kolejny szatę okrętu, kiedy wojna już chyliła się ku końcowi. „Garlanda” pomalowano w lutym 1945 zgodnie ze schematem zwanym „Standard” w Royal Navy. Polegał on na tym, iż cały okręt malowano kolorem jasnoszarym (polecam HUMBROLA 64) z ciemnoniebieskim (szaroniebieskim) pasem na burcie o wysokości najniższego pokładu głównego. Rozciągał się on jednak nie od dziobu do rufy, ale kończył się w pewnych od nich odstępach, co widać na załączonej planszy barwnej. Malowanie pokładów pozostało bez zmian. Warto dodać, że w 1945 r. drugi komin „Garlanda” nosił czarny pas identyfikacyjny.

W końcowym okresie swojej służby pod polską banderą, niszczyciel powrócił do „szat” pokojowych, czyli pomalowany został w całości kolorem jasnoszarym z czarnym numerem burtowym i w takim malowaniu został zwrócony Royal Navy.

Modele ORP „Garlanda”

Niszczyciel ORP „Garland” z racji zasłużonej sławy, jaką cieszył się niezmiennie przez lata aż po dzień dzisiejszy, z powodu swojej heroicznej walki z niemieckim lotnictwem w obronie konwoju PQ-16, doczekał się w Polsce na przestrzeni lat wielu opracowań modelarskich. O ile wciąż nie mamy dostępu do solidnych i wiernych planów tego okrętu z czasów służby pod polską banderą, o tyle nie możemy narzekać na ilość modeli, jaką mamy wciąż do dyspozycji. Jedyne plany modelarskie to bardzo stare, pamiętające lata sześćdziesiąte minionego wieku, opracowanie Stanisława Woźniaka opublikowane przez wyd. LOK „Plany Modelarskie” nr 54. Plany same w sobie nie są złe, wybudowano na ich podstawie szereg modeli, z których wiele zdobywało czołowe lokaty na imprezach modelarskich zarówno modeli redukcyjnych wystawowych, jak i pływających. Zgrabna sylwetka okrętu, świetnie rozrysowane linie teoretyczne kadłuba, detale i szczegóły uzbrojenia sprawiły, że plany te do dziś cieszą się sporym powodzeniem i są poszukiwane. Niestety, zawierają bardzo wiele błędów merytorycznych. Dziś łatwo jest nam pisać o owych błędach, wyliczać pomyłki autora i prostować wszystko to, co widzimy nawet na zdjęciach. Pamiętajmy jednak, zanim zaczniemy zbyt pochopnie oceniać czyjąś pracę, w jakim okresie te plany powstały i jak niewielkie miał wówczas ich autor możliwości dotarcia do wiarygodnych źródeł. Większość ze znanych dziś fotografii wówczas nie była jeszcze opublikowana. Ba! Nawet odnaleziona! Dziś o wiele łatwiej jest zdobyć nawet stoczniove plany „Garlanda” - wystarczy zwrócić się do muzeum w Glasgow i przeznaczyć na ten cel (niestety) niemało funtów.

We wspomnianych planach modelarskich najpoważniejszym błędem jest sam kadłub. Jego kształty są tylko wariacją na ten temat, próbą odtworzenia rzeczywistego wyglądu okrętu na podstawie nielicznych fotografii i schematycznych rysunków z roczników

flot. Rzeczywiste linie teoretyczne miały zupełnie inny przebieg, a kształt kadłuba, głównie w rzucie z góry, wyglądał zupełnie inaczej. Pokład główny także wyposażony został zupełnie inaczej niż na tych planach. Podstawy dział 120 mm, które w rzeczywistości ustawiano w specjalnych nieckach, na planach S. Woźniaka mają jakieś dziwne podesty nieznanego przeznaczenia. Tymczasem niecki pozwalały na zwiększenie kąta podniesienia lufy dział. Poza warunkami bojowymi, rzeczne niecki zastępowano specjalnymi płytami po okręgu.

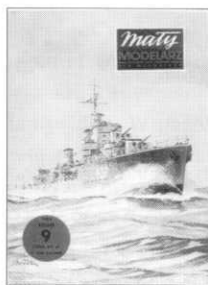
Przyzwoitej jakości rysunki „Garlanda” ukazały się w „Albumie Planów” autorstwa Stanisława Piaskowskiego. Autor wykreślił plan generalny tego niszczyciela pokazując okręt według stanu na maj 1942 r. Podpis pod rysunkiem głosi, iż planik ów powstał w oparciu o plany z muzeum w Glasgow. Rysunek ten całkiem nieźle znosi weryfikację z dostępnymi dziś zdjęciami „Garlanda”.

Nieco wcześniej czytelnicy „Morza” mogli w 1985 r. zapoznać się z dwiema sylwetkami „Garlanda” w skali 1:500, pokazującymi okręt w dwóch różnych okresach służby, autorstwa Marka Twardowskiego, zamieszczonymi w „Kalendarzu Morza” poświęconym w całości polskim okrętom wojennym z lat II wojny światowej. Rekonstrukcje M. Twardowskiego także zaliczyć należy do wiernych, choć odnajdziemy w niej sporo drobnych różnic z rysunkiem S. Piaskowskiego.

Jeśli chodzi o modele niszczyciela ORP „Garland”, to mamy ich kilka w dziedzinie modeli kartonowych oraz dwa modele w skali 1:700 z żywicy.

Pierwszym kartonowym „Garlandem” był model wydany przez redakcję MAŁEGO MODELARZA jako numer czerwcowy z 1975 r. Model opracował Ryszard Chrzastek w konwencji jak na modelarstwo kartonowe bardzo oryginalnej. Model nie posiadał klasycznego szkieletu wręgowego, za to szereg wzmocnień wzdłużnych i poprzecznych z kartonu tworzyło kadłub. Model opracowano w skali 1:200 w oparciu o „Plany Modelarskie” nr 54, jednak zinterpretowano je dość swobodnie, stosując bardzo wiele uproszczeń. Przez lata był to jednak jedyny model polskiego niszczyciela „Garland”, jaki modelarze kartonowi mogli skleić do swoich kolekcji. Do dziś pamiętam, iż najwięcej emocji wzbudzała we mnie okładka tego numeru „MM”, gdzie na ekspresyjnym obrazie Adama Werki, „Garland” zmagając się z wielkimi jak góry falami Atlantyku.

Jedenaście lat później, w numerze wrześniowym z 1986 roku, redakcja MAŁEGO MODELARZA wydała nowe opracowanie modelu ORP „Garland”. Tym razem autorem modelu był znakomity projektant Andrzej Kraśnicki ze Szczecina. Jak na rok 1986, model jego autorstwa był znakomity i jedyną jego wadą było wyłącznie to, że powstał ze złych planów. Nie mniej jednak na tym modelu wychowało się całe pokolenie modelarzy kartonowych, wielu z nich sięgnęło tym modelem wykonanym w klasie „standard” czy „waloryzowanej” po medale na imprezach krajowych i zagranicznych. Wielu powiększało ten model ze skali 1:200 do 1:100 i budowało



modele nawet pływające. Model opracowano bardzo drobiazgowo, jego detalizacja była wręcz imponująca. Do dziś jednak wzbudza we mnie wątpliwość, na jaki właściwie okres pokazano ten okręt w MAŁYM MODELARZU. Układ uzbrojenia, niższy drugi komin oraz wyposażenie sugerowałoby rok 1942, jednak model jest w całości szary, jakby był z 1940 roku. Nie czeplając się jednak wierności, bo winne znów okazały się plany, mieliśmy imponujący model zupełnie deklasujący swojego poprzednika z 1975 roku, oraz... nową i

równie znakomitą okładkę Adama Werki!

Kolejnym modelem kartonowym ORP „Garlanda” jaki wypada nam odnotować, był model w skali 1:100 wydany przez **GRYP HOBBY**. Model miał być w założeniu najwierniejszą repliką tego okrętu i został opracowany z wielkim rozmachem, tym bardziej z uwagi na skalę. Zastosowano nawet nowatorskie rozwiązanie poszycia burt, które należało oklejać pojedynczymi kawałkami poszycia, zgodnie z pierwotnym wyglądem! Ciekaw jestem, na podstawie czego autor tego projektu wykoncypował podziały blach, skoro tak dokładnie i bezkrytycznie odtwarzał „Plany Modelarskie” nr 54, gdzie żadnych podziałów na rysunkach nie ma! Cóż, inwencja twórcza godna pochwały choć niestety chybiona w kontekście zgodności historycznej. Tu znowu otrzymaliśmy model w całości ciemnoszary z brązowymi pokładami, jakby powiększoną kopię modelu z „MM” Andrzeja Kraśnickiego. Ten model nie cieszył się zbyt wielkim powodzeniem.



Za to ogromną karierę zrobił niewielki modelik „Garlanda” w skali 1:400 wydany w jednym zeszycie z niszczycielem „Ślązak” przez gdańskie wydawnictwo **JSC** (nr 39) w 1996 roku. Patrząc na model widać, iż autorzy projektu korzystali z rysunków Stanisława Piaskowskiego i pokazali wiernie model oraz jego malowanie na maj 1942 roku. Może kolory budzą pewne wątpliwości, ale jest to pierwszy kartonowy model „Garlanda”, w którym w ogóle pokuszono się na pokazanie jednego z wielu jego wielobarwnych kamuflaży. A to już zasługuje na uwagę. Model jest jak na skalę 1:400 znakomicie zdetalizowany i o wiele bardziej wierny kształtom wobec prawdziwego okrętu od wszystkich wcześniejszych wydań kartonowych, opartych na nienajlepszych „Planach Modelarskich”. Cały modelik to ledwo dwa arkusze kartonu A-4 ale jest na nich wszystko, co potrzebne do wykonania naprawdę atrakcyjnej i wiernej miniaturowej w 1:400. Model ten widziałem już na podium na kilku imprezach modelarskich w kraju.

Ostatnim jak do tej pory modelem kartonowym ORP „Garlanda” jest projekt mojego autorstwa wydany w numerze 1/2004 (020) przez wydawnictwo **QUEST** z Kielc w skali 1:200. Model ten opracowany został według stanu na maj 1942 roku i w malowaniu z tego okresu (wariant drugi). Starałem się zawrzeć w nim całą dziesięć wiedzę o tym okręcie i mam nadzieję, że choć w pewnym stopniu mi się to udało. Zresztą nie mnie to oceniać. Chciałbym tylko nadmienić, że korzystałem przy projektowaniu tego modelu zarówno z planu generalnego Stanisława Piaskowskiego, jak i rysunków Marka Twardowskiego, a przede wszystkim ze stocznioowych planów bliźniaczej jednostki HMS „Glowworm”, które rozwiały wiele moich wątpliwości związanych z prawidłowym kształtem nadbudówek i wielu innych fragmentów okrętu. Dzięki tym planom powstał także prawidłowego kształtu kadłub.

W kręgu modeli plastikowych nie odnotowano jak do tej pory pojawienia się żadnego modelu „Garlanda”, choć wciąż na rynku obecne są modele w skali 1:500 niszczycieli typów „H” oraz „I”, bardzo zbliżonych do „Garlanda”. Wspominam o tym tylko dlatego, iż widziałem już model naszego niszczyciela wykonany z takie-

go zestawu, przy naprawdę wielkim nakładzie własnej inwencji modelarskiej pewnego modelarza. Mam nadzieję, że nasza polska firma **MIRAGE HOBBY**, która tak ładnie zaczęła serię polskich okrętów kilkoma znakomitymi modelami („Wicher” czy „Burza”), niebawem zaoferuje modelarzom w Polsce wtryskowy model ORP „Garlanda” w skali 1:400.

W dziedzinie modeli żywicznych mamy do wyboru bardzo drogi i bardzo słaby zestaw niemieckiej firmy **HP**, którego nie polecam, bowiem podobnie jak stare modele kartonowe, tak i ten model opracowany został na bazie starych „Planów Modelarskich”. Można by sądzić, że w tak małych wymiarach jak w skali 1:700, jakość planów nie powinna właściwie odgrywać wielkiej roli, to jednak mając możliwość oglądania tego modelu stwierdzam z całą odpowiedzialnością, że jest to bardzo widoczne i w zasadzie dyskwalifikuje ten model.

Modelarze kolekcjonujący swoje miniatury w skali 1:700 mają jeszcze jeden zestaw do wyboru - żywiczny model ORP „Garlanda” według stanu na maj 1942 roku, produkowany przez **NIKO**



MODEL z Legnicy. Model powstał kilka lat temu i choć nie dorównuje jakości

dzisiejszym, najnowszym produktom tejże firmy, stanowi na pewno znakomitą podstawę do wykonania dobrej repliki w 1:700. Kadłub ma także niewłaściwe kształty, wzorowane na „Planach Modelarskich”, jednak nadbudówki, detale, uzbrojenie i wyposażenie jest przedniej jakości. Jedyne moje zastrzeżenie to zbyt szerokie w przekroju kominy, co nadaje im dość masywny wygląd w stosunku do całości. Nie mniej warto ten model nabyć choćby i z tego powodu, że w zestawie znajdziemy arkusz blaszki z elementami fototrawionymi.



Właściwie pomalowany i dopracowany model z firmy **NIKO MODEL** będzie z pewnością cennym uzupełnieniem naszych kolekcji modeli polskich okrętów wojennych.

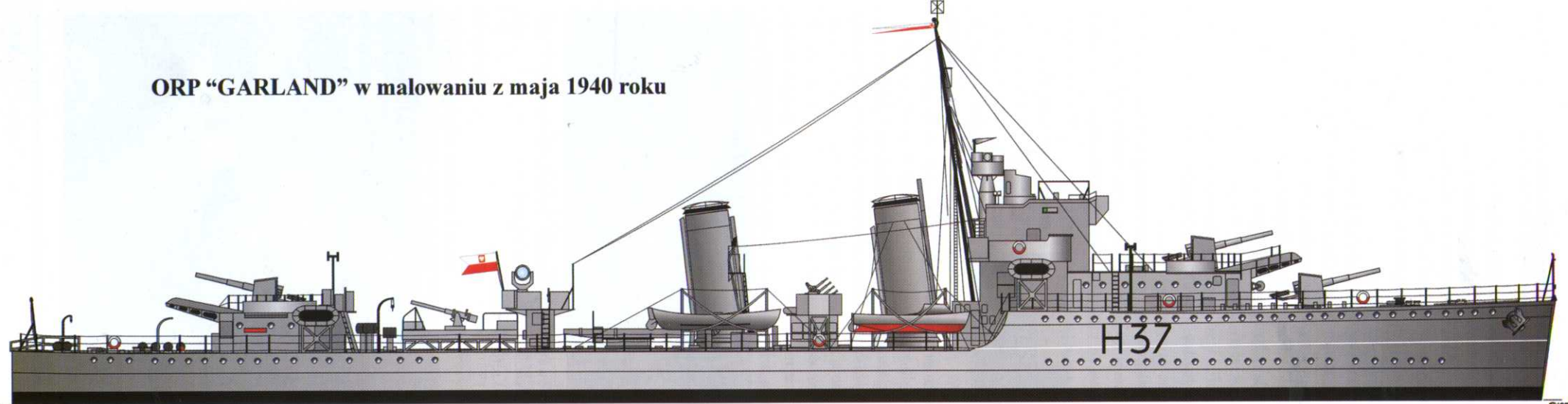
tekst i rysunki: Grzegorz Nowak



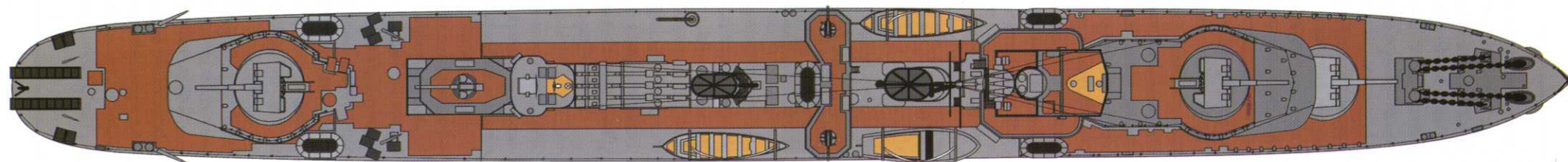
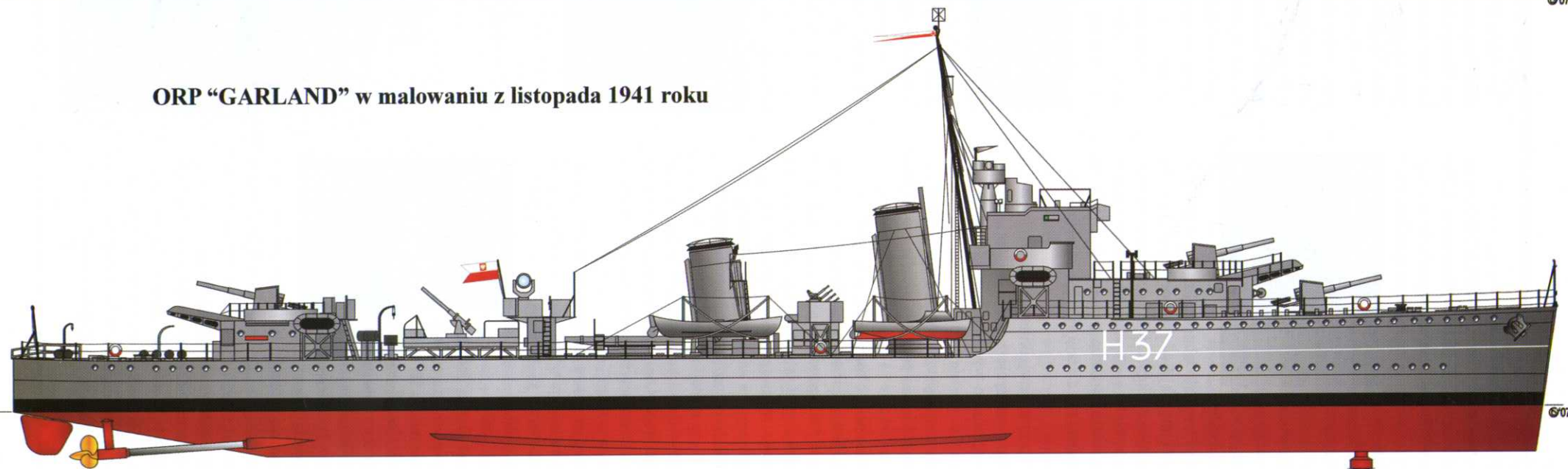
Model pływający ORP „Garland” Ryszarda Mejsaka w skali 1:75. Model wykonany w kamuflażu ale według złych planów S. Woźniaka.

fot: Grzegorz Nowak

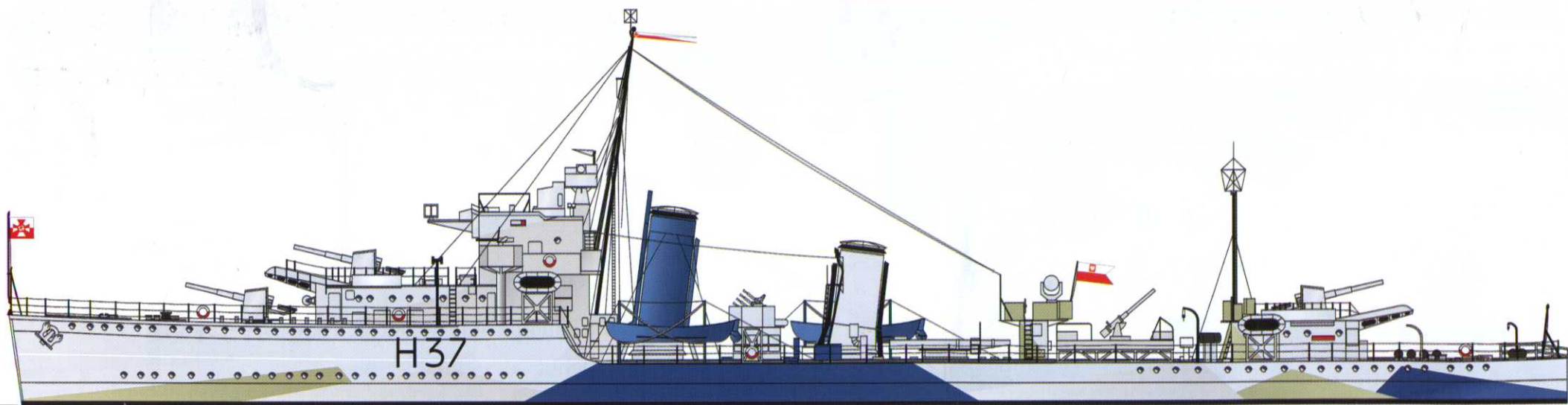
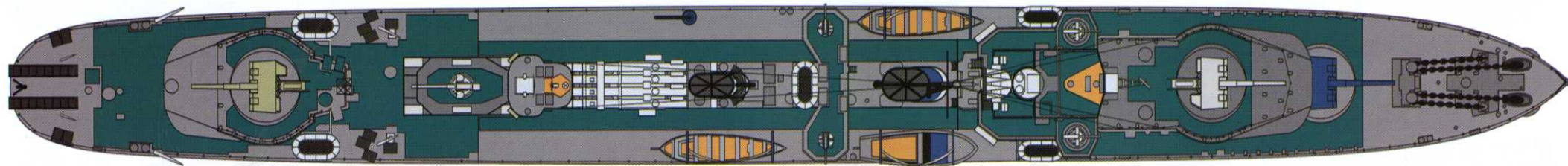
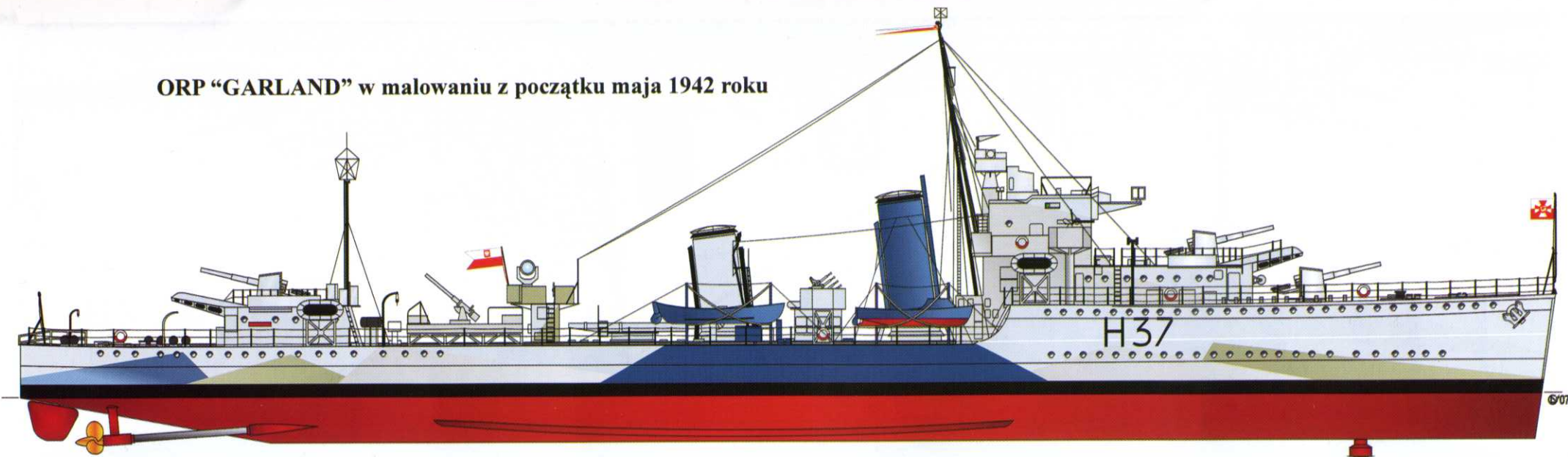
ORP "GARLAND" w malowaniu z maja 1940 roku



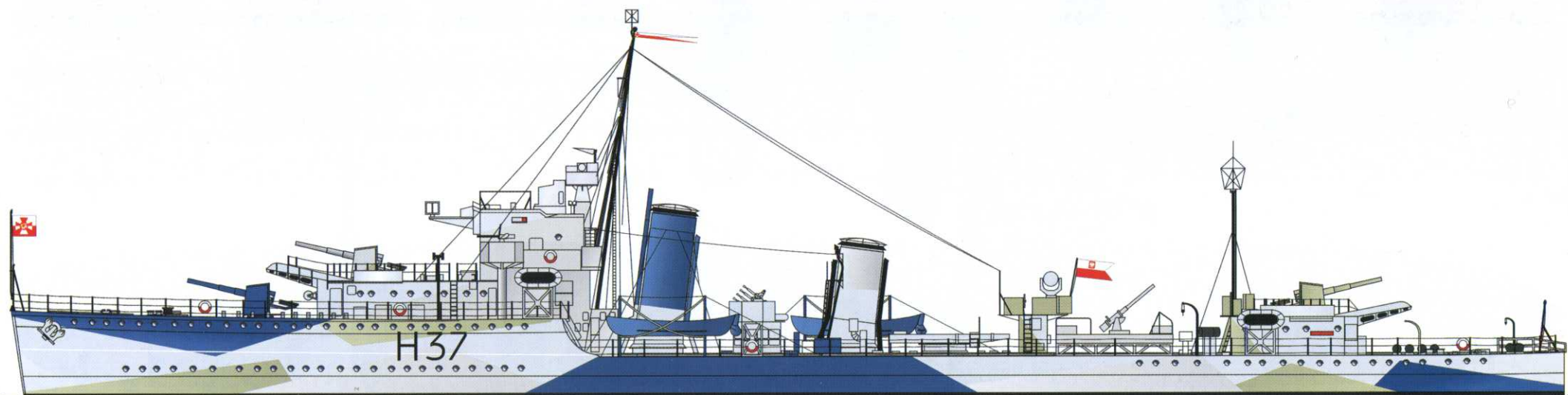
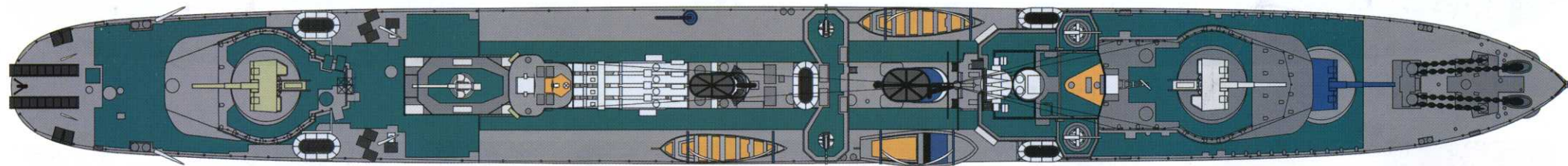
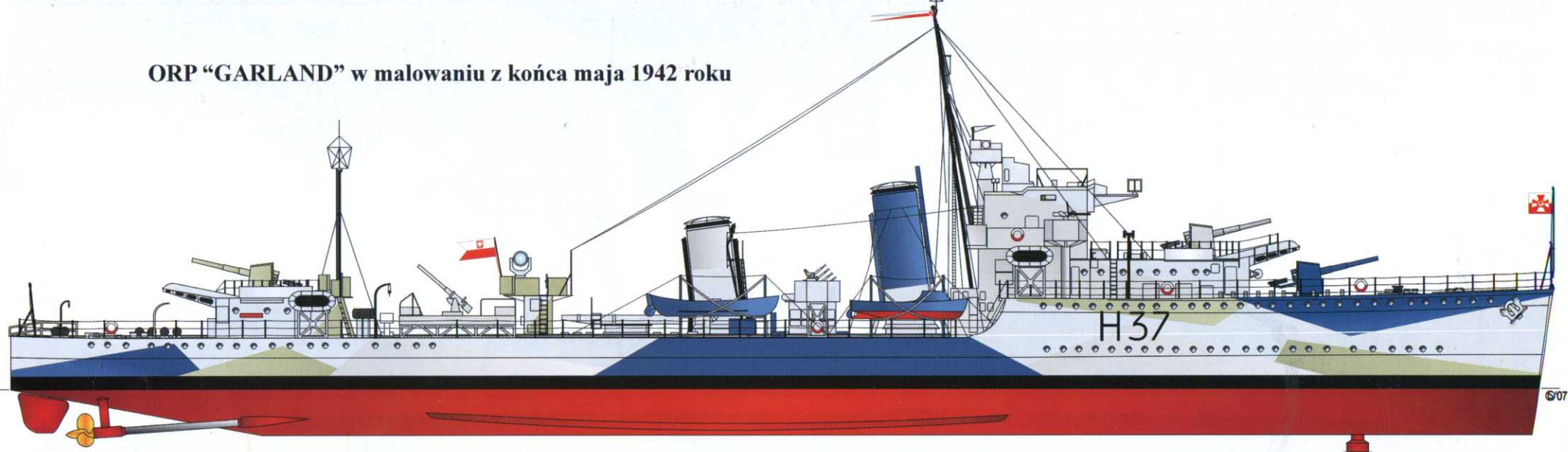
ORP "GARLAND" w malowaniu z listopada 1941 roku



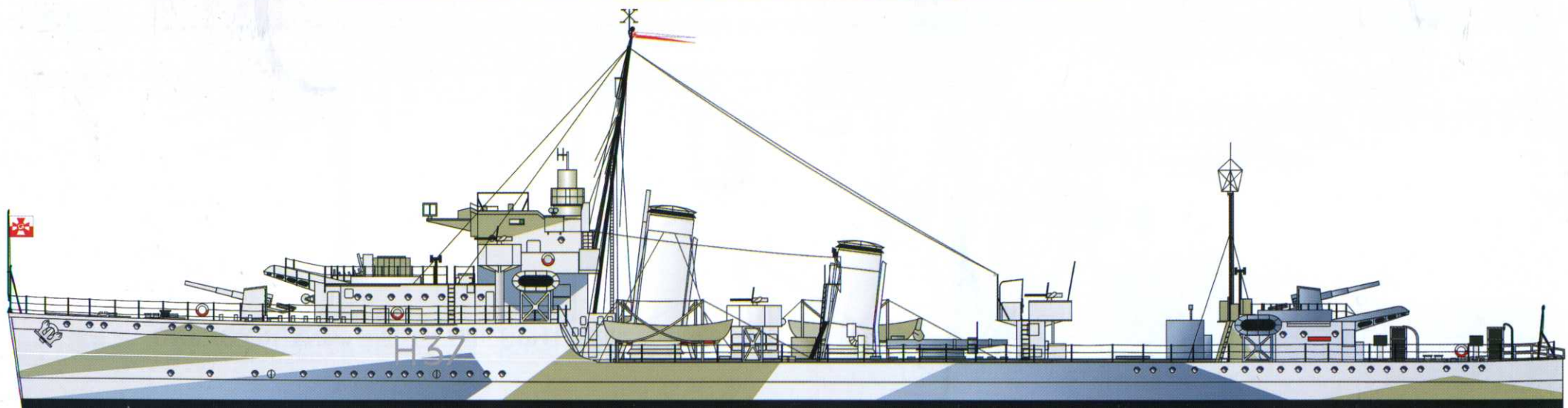
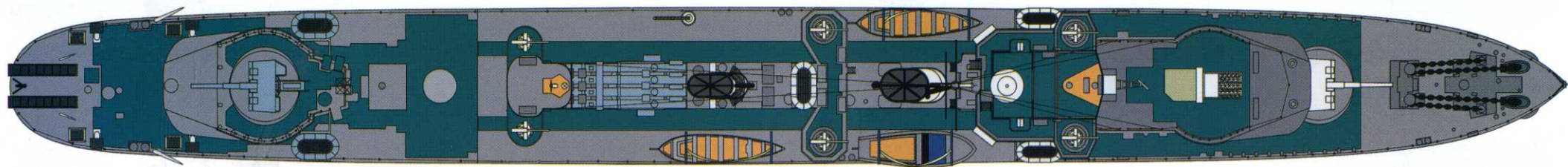
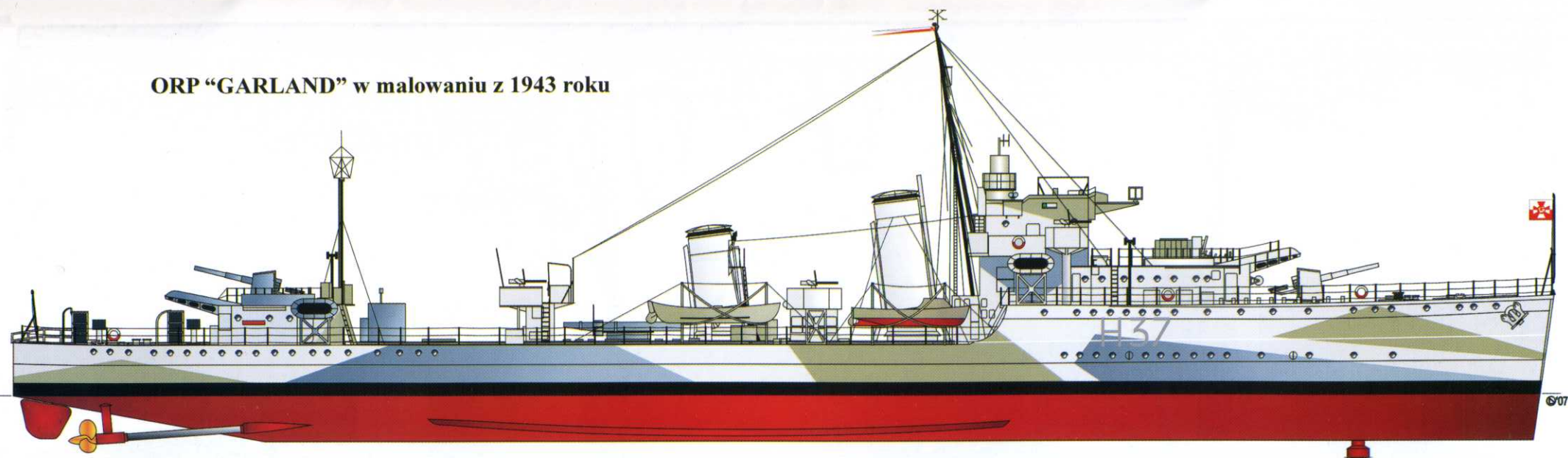
ORP "GARLAND" w malowaniu z początku maja 1942 roku



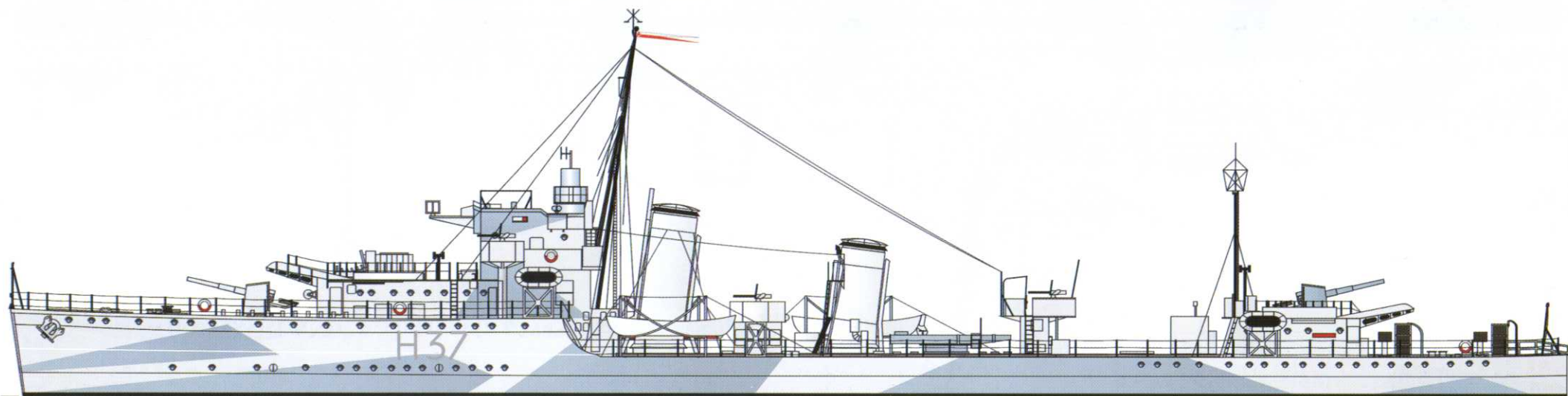
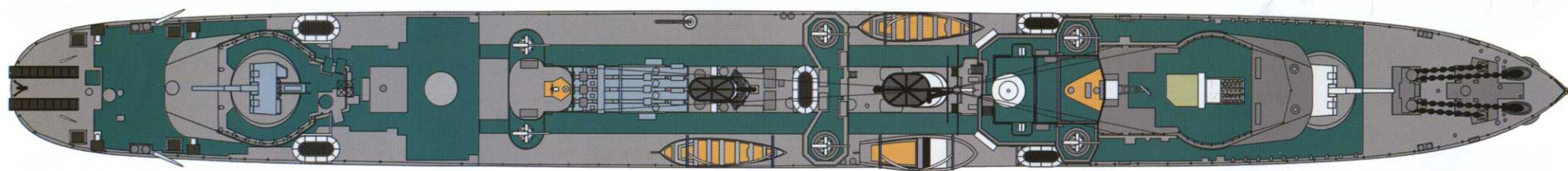
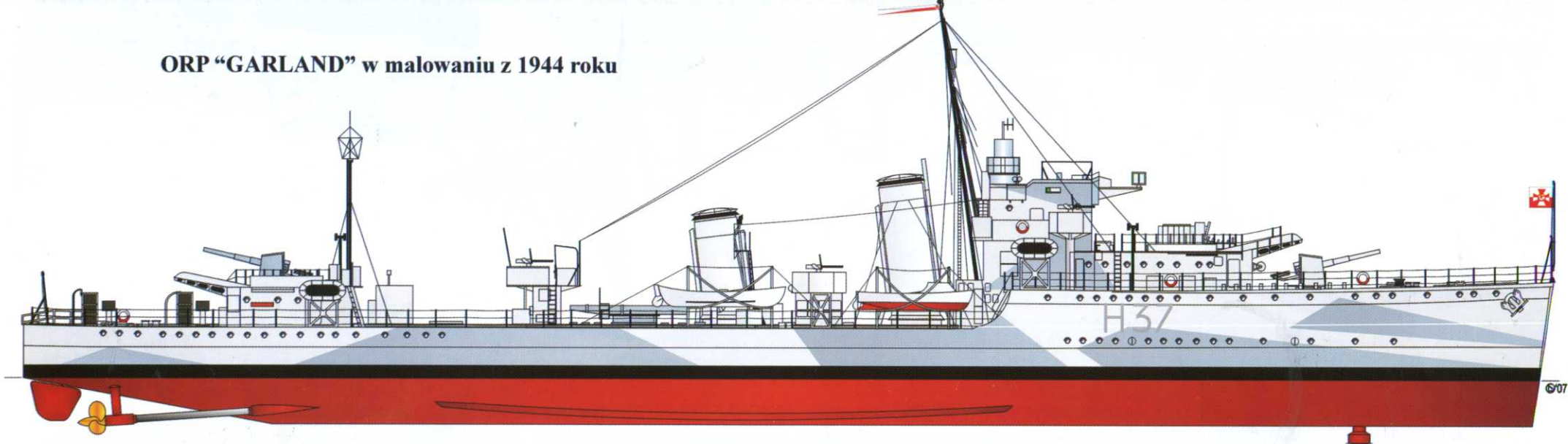
ORP "GARLAND" w malowaniu z końca maja 1942 roku



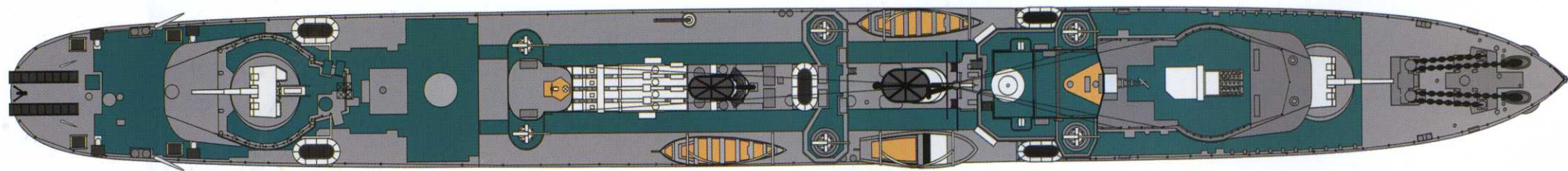
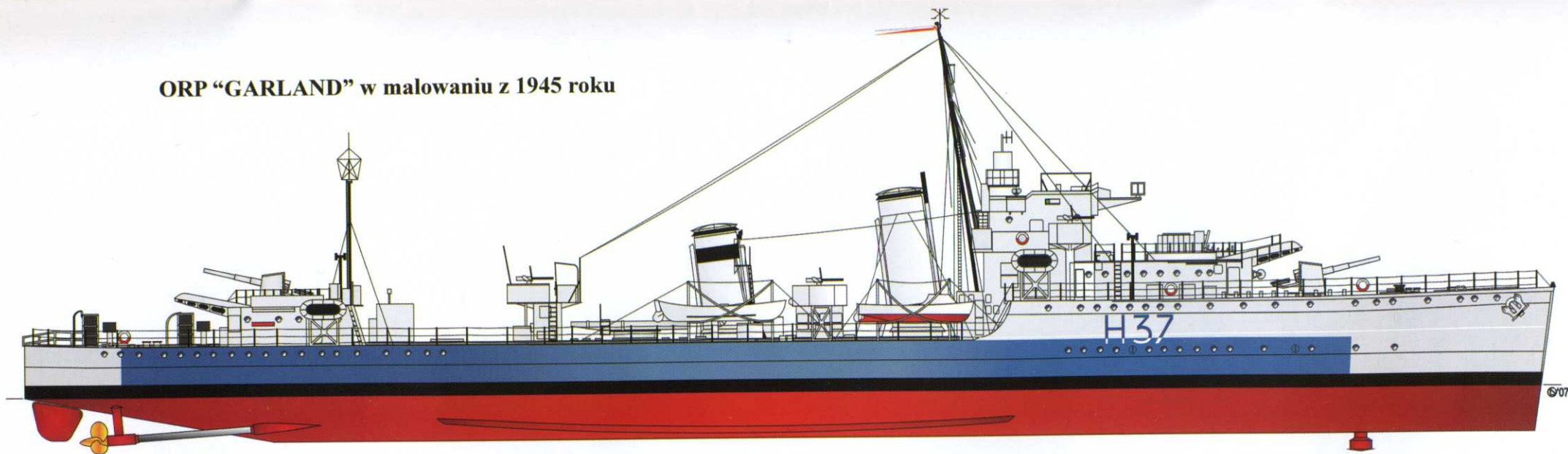
ORP "GARLAND" w malowaniu z 1943 roku



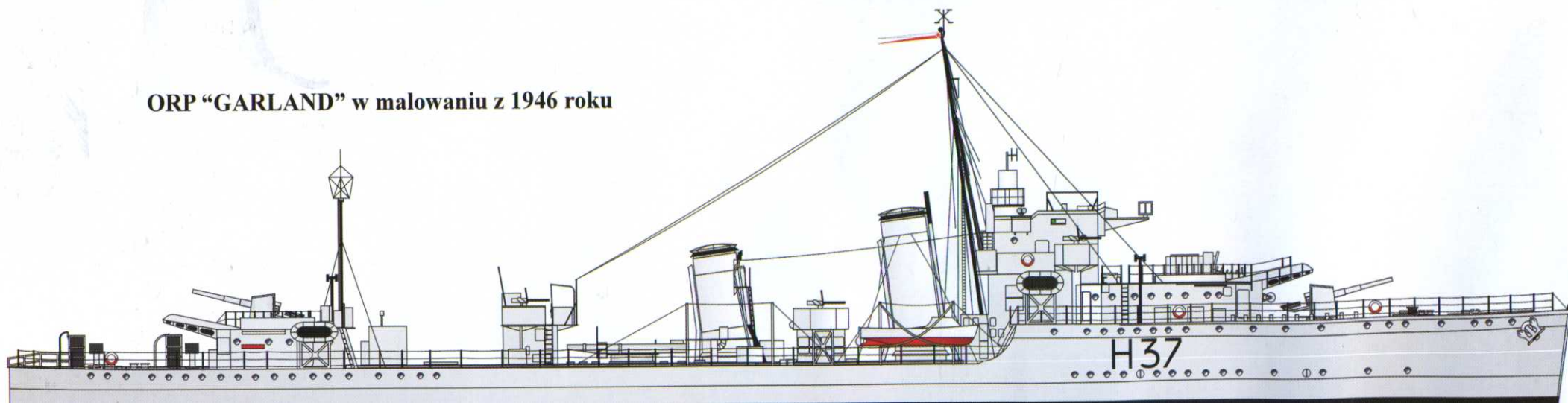
ORP "GARLAND" w malowaniu z 1944 roku



ORP "GARLAND" w malowaniu z 1945 roku



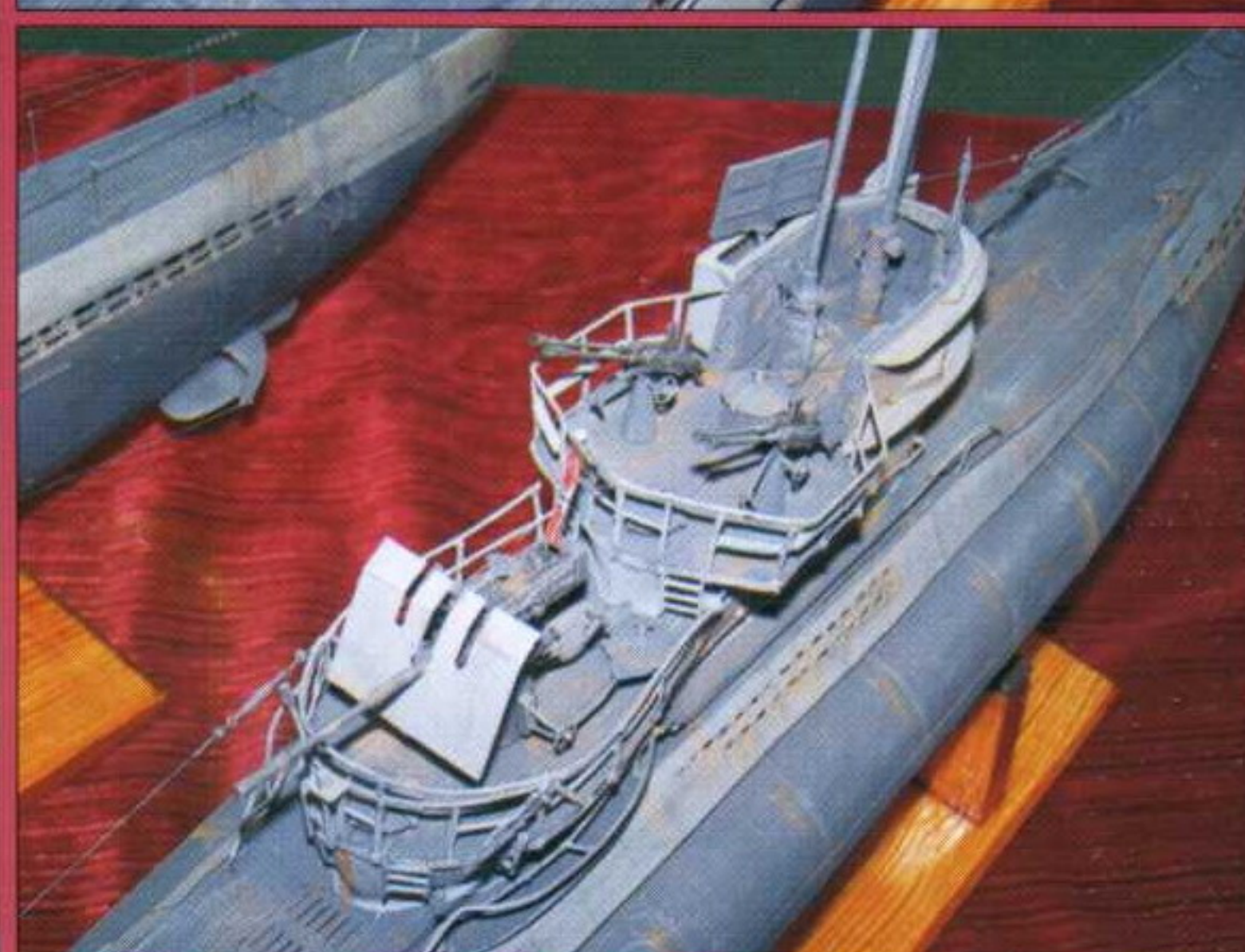
ORP "GARLAND" w malowaniu z 1946 roku



Nagroda GRAND PRIX „Modelarstwa Okrętowego”

Wschowa 2007

Bartłomiej Kot, klasa C-3 - *ciąg rozwojowy U-bootów*



Modele s.p. Stanisława Tiera

fot. ze zbiorów rodzinnych



Royal Caroline



De Zeven Provinciën



Model włoskiej fregaty „*Andrea Doria*” w skali 1:100 czeskiego modelarza Jiřiego Kubička startujący w klasie F2-C





www.MODELmianiak.pl

Ten model został zaprojektowany w Zespole Pracowni Modelarskich MDK we Wrocławiu specjalnie dla młodych modelarzy powyżej 9 lat (wtedy proponuję wykonanie prostszej wersji), ale również i dla starszych modelarzy może stanowić ciekawy "przerzywnik".

KUTER STRAŻY POŻARNEJ

Wycinanka poniższa pozwala na wykonanie podstawowej wersji modelu - bardziej doświadczonym proponuję wykonanie dodatkowych elementów wyposażenia, począwszy od relingów aż do wersji zdalnie sterowanej (więcej w tekście poniżej).



Kuter patrolowo-interwencyjny portowej straży pożarnej, przedstawiony w tej wycinance, został opracowany w skali 1:87 (H0). Nie odzwierciedla wprawdzie żadnego z rzeczywistych statków, nawiązuje jednak w kształcie i kolorystyce do polskich jednostek tego typu.

MATERIAŁY I NARZĘDZIA

W trakcie budowy przydadzą się na pewno: tektura grubości 1 mm, dobry klej(e) do papieru (tu na pewno każdy ma swój "typ na top" - najmłodszym odradzam tylko chyba najpopularniejsze, ale niestety nienajlepsze szkolne kleje roślinne), wykalczki (o średnicy 2 mm), farby lub pastele (do retuszu krawędzi i malowania części armatek), przydadzą się jeszcze szpilki z plastikowymi łepkami, spinacze biurowe, odrobina balsy i/lub zapalka, grubsze nici lub kordonek.

Z narzędzi polecam zaopatrzyć się w dobre, ostre nożyczki, nóż do tapet lub skalpel oraz szpilkę lub igłę (do przebijania otworów pod poręczę itp.).

BUDOWA

Tradycyjnie proponuję rozpocząć od uważnej lektury instrukcji i rysunków. Numeracja elementów odpowiada proponowanej kolejności budowy.

Wycięty **pokład** (1) należy podkleić kartonem 1 mm. Z przeciwnej strony warto dokleić paski brzegowe (2-4), ułatwią późniejszy montaż kadłuba. Do tego czasu niech pokład wysycha, choćby pod ciężką książką. W trakcie montażu głównej części kadłuba (5), szczególnie uważnie należy sklejać dziób. Przed połączeniem z rufą (pawężą - 6), można zaopatrzyć dno w otwory, a wspornikiem (7) ustalić w nich położenie wykalczkowych wałów śrub (8,9). Stery (10) można wkleić nawet po połączeniu z pokładem. Zmontowany **kadłub** należy przyklejać do położonego na płaskiej powierzchni pokładu (zielonym w dół), dociskając kadłub tak, aby wszedł dokładnie pomiędzy paski brzegowe (2-4). **Pokładówka** (11 i 12) nie powinna sprawić kłopotu, jeśli zwróci się wcześniej uwagę na pogrubienie daszku (nad przednimi szybami) oraz otwory i szczelinę do montażu wyposażenia. Podobnie rzecz się ma z opcjonalnymi drzwiami (13 i 14). **Maszt** (15) z dwiema półkami (16 i 17) mocowany jest od spodu dachu pokładówki za pomocą obcej sklejk (18 - może to być też blaszka z puszek) wklejonej między ścianki masztu. Obudowę **radaru** (19) można też wykonać z drewna, podobnie jak i jego antenę (20). **Światła pozycyjne i ostrzegawcze** można wykonać z odpowiedniego koloru kulek (choćby ze szpilek), ich osłony (21 i 22) klei się na styk. **Poręczę i klamki** można wykonać z drutu, mocowanie w ściankach pokładówki wzmacniając paskiem tektury. **Koła ratunkowe** (23-24) można wykonać na kilka sposobów - np. tak, jak na rysunkach obok. Prawdziwy kuter strażacki nie może obejść się bez **armatek wodnych** - w wycinance są dwie ich wersje: sylwetkowe (25-27 - dla mniej wprawnych), ich uchwyty [podobnie jak w przestrzennej wersji armatek (28-33)] najłatwiej zrobić z drutu. Dla najbardziej zaawansowanych przygotowałem jeszcze "wprawki" w postaci **knag** (34-36) i **kotwicy** (37-40).

MOŻLIWOŚCI ROZBUDOWY

Modelarzom, którzy chcieliby jeszcze wzbogacić ten model o dodatkowe elementy, pozostawiam swobodę wyboru. Pozwolę sobie zasugerować jedynie możliwość wykonania relingów z grubszych nici, utwardzanych klejami cyjanoakrylowymi (na odpowiednich szablonach). W innym kontekście: we wrocławskich modelarniach ZPM MDK wykonaliśmy już z tej wycinanki (w różnych skalach od 1:87 do 1:35) także wiele kartonowych, pływających modeli zdalnie sterowanych - vide www.MODELmianiak.pl oraz www.rcmodel.pl/2,4,236.index.html - tam też można pobrać pliki wydruków konturowych w skali 1:50 (3xA4).

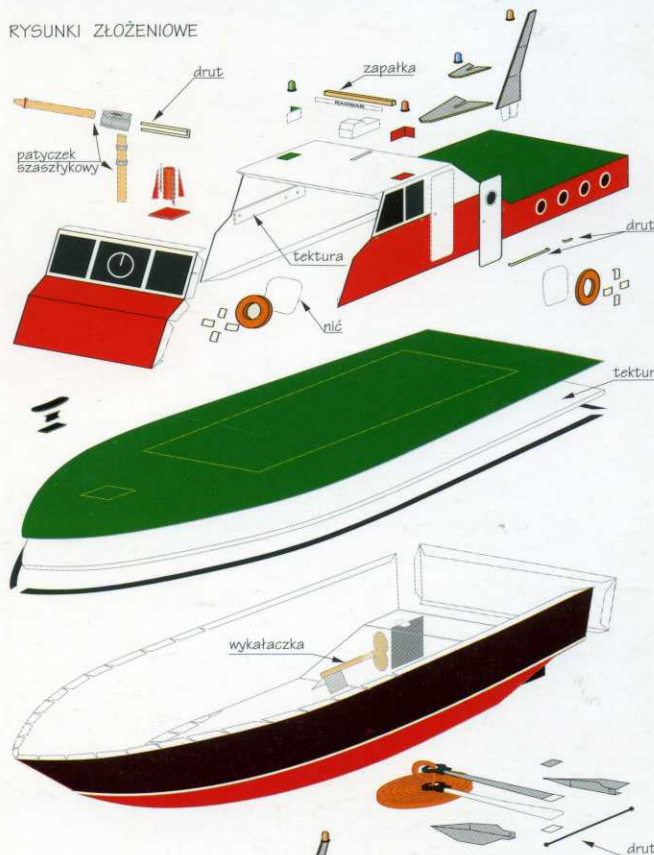
Wierzę, że ten stosunkowo prosty model zachęci początkujących modelarzy do dalszego doskonalenia swoich umiejętności w tej dziedzinie. Dla dzieci młodszych niż 9 lat polecam wycinanki projektowane w ramach akcji <Popieram "Misia-przyjaciela najmłodszych" kartonowych modelarzy>. Mam nadzieję, że wkrótce na powrót zaczną się ukazywać w tym zasłużonym dla najmłodszych adeptów modelarstwa kartonowego piśmie, obchodzącym w tym roku jubileusz 50-lecia istnienia.

Natomiast wykonawców nawet najprostszych modeli tego rodzaju zapraszam do Wrocławia na konkurs i wystawę modeli kartonowych w ramach kolejnych Wrocławskich Spotkań Modelarzy Kartonowych (więcej na www.wak.konradus.com).

Życzę dobrej zabawy i udanego modelu!

Patryk Depała

RYUNKI ZŁOŻENIOWE



GOTOWY MODEL

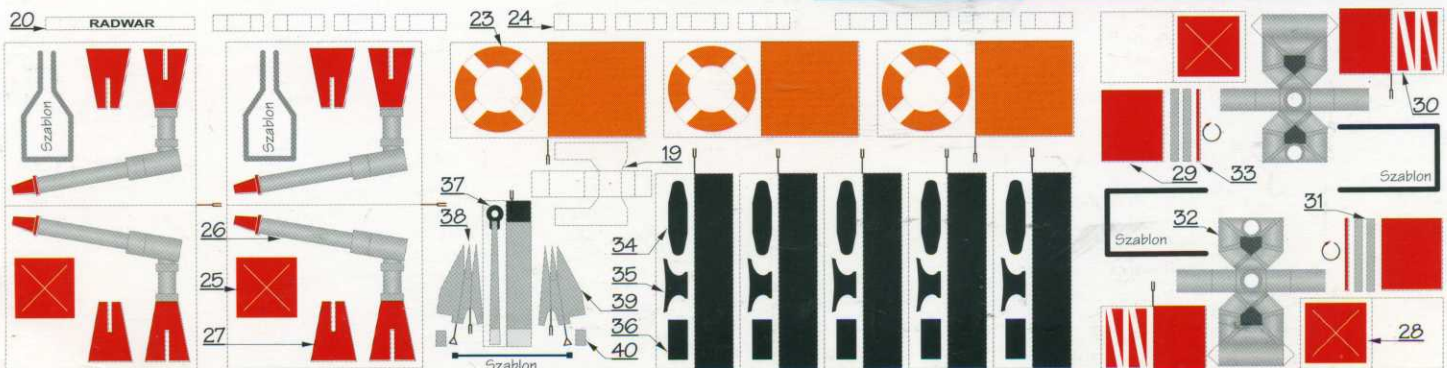


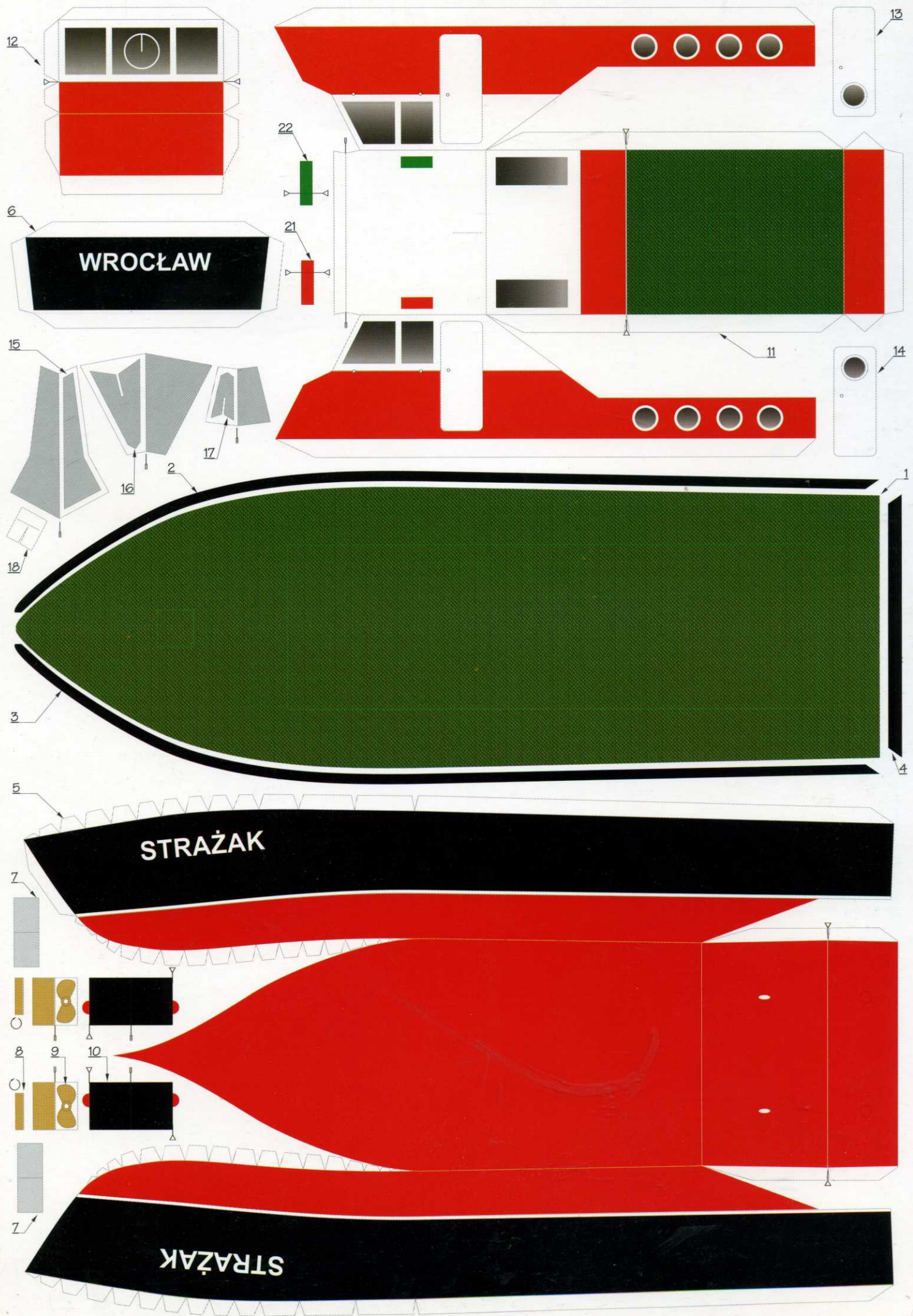
OZNACZENIA

- naciąg (lub bigwać) i zaginąć - krawędź zewnętrzna
- naciąg (lub bigwać) z drugiej strony - krawędź wewnętrzna
- naciąg (lub bigwać), zaginąć o 180° i skleić białymi stronami ze sobą formować w luk i sklejać w pierścieni (nie zaginać sklejki łączącej)

ARMATKI WODNE

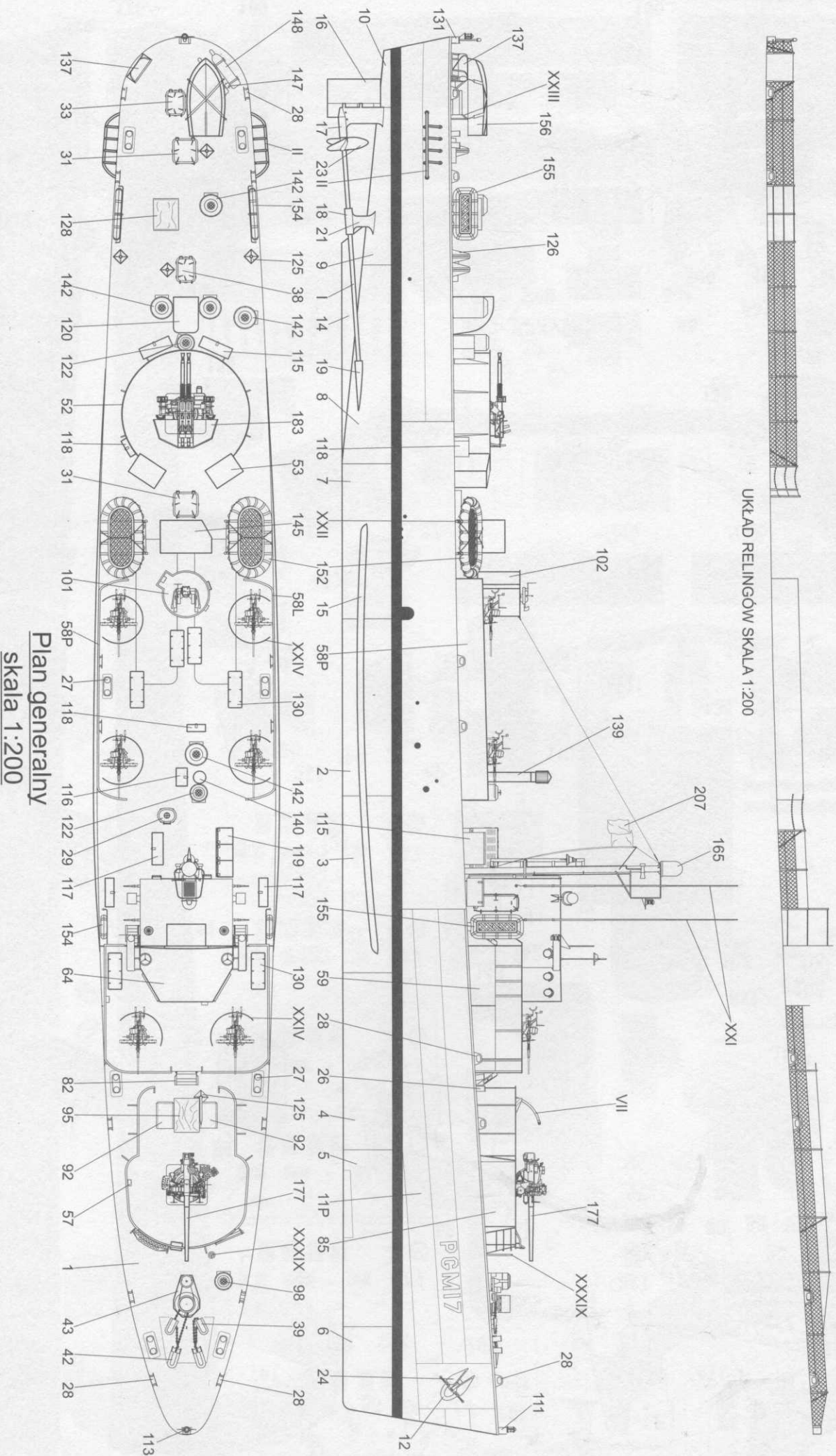
Zapas kolorów

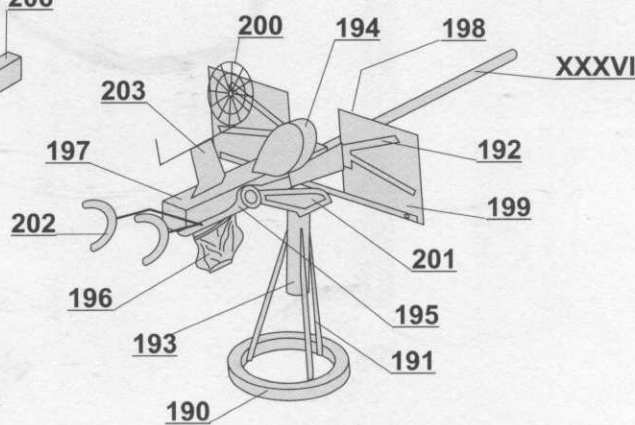
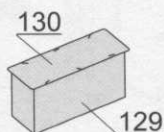
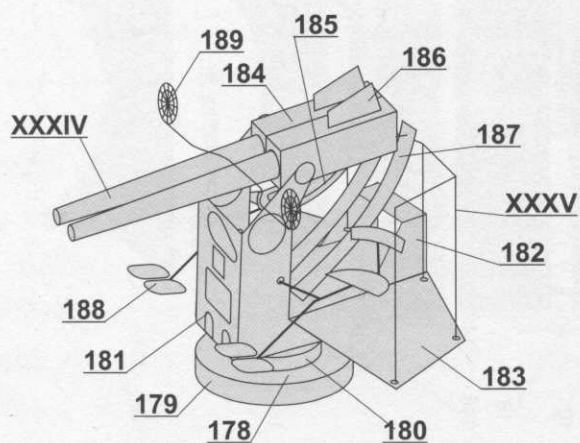
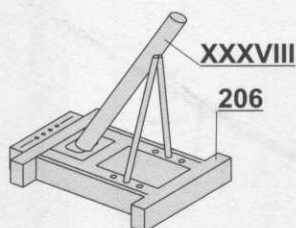
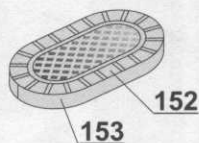
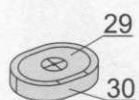
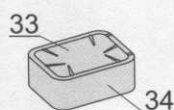
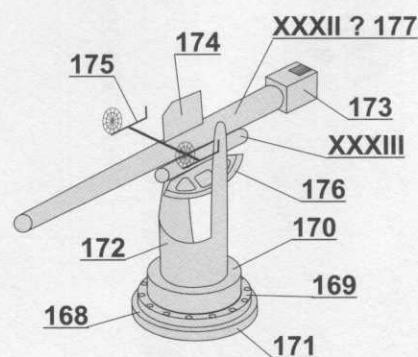
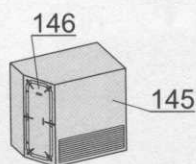
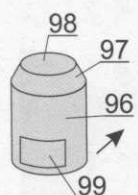
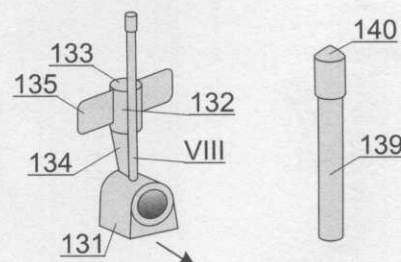
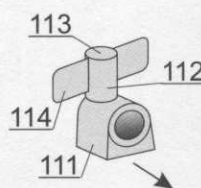
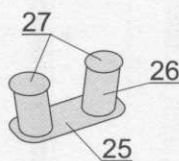
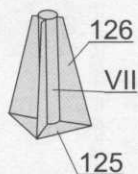
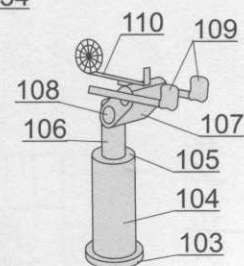
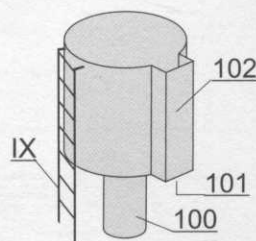
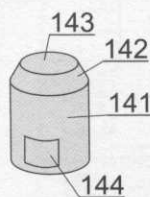
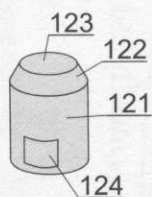
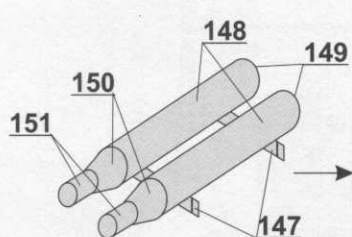
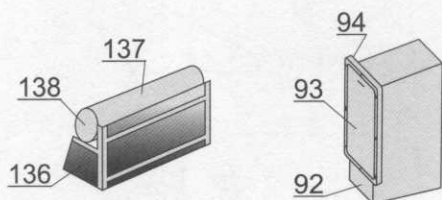
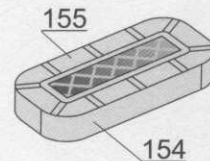
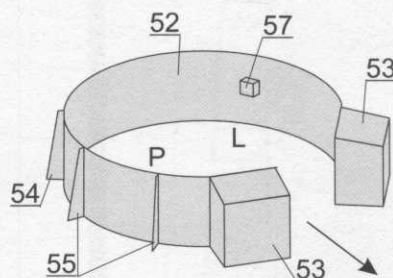
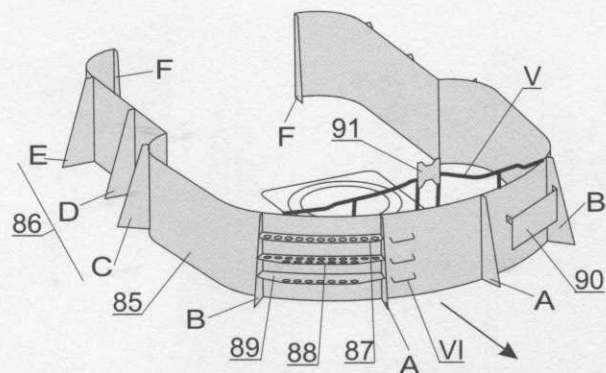
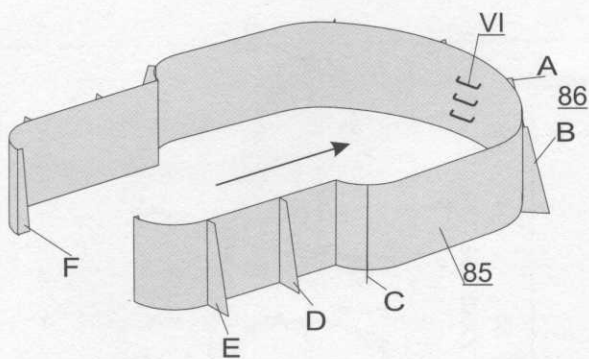




Amerykańska kanonierka PGM17

UKŁAD RELINGÓW SKALA 1:200





Model opracowano w skali 1:200. Należy go zaliczyć do trudnych w budowie. Mimo swojej nieskomplikowanej konstrukcji wymaga włożenia wiele pracy i cierpliwości. Bezwzględnie należy przestrzegać podanej grubości tekstury, bo inaczej części mogą niepasować do siebie. Części wycinamy "po linii". Szczególną uwagę należy zwrócić na prawidłowe wyprofilowanie pokładu. Przed przystąpieniem do budowy należy zapoznać się z opisem i rysunkami montażowymi. Przy budowie modelu przydatne będą nożyczki, nóż do papieru, metalowa linijka, penseta, kleje (kauczukowy - Butapren, celulozowy, Hermol, polimerowy, poliuretanowy, cyjanoakrylowy np. Super Glue, Kropelka, Cyjanopan itp.). Do niektórych połączeń przydatny będzie klej w płynie na bazie wody Brand Clear Glue (BCG). Potrzebne będą także wykałaczki, drut różnej grubości, tekstura o grubości 0,5 mm, 1 mm, nić bezwłosa i żyłka, papier ścierny o różnej gęstości. Do retuszu krawędzi proponuję użyć farbek modelarskich lub pastelów olejnych (stosować na mokro po rozpuszczeniu w terpentynie). Przed przystąpieniem do pracy model można polakierować bezbarwnym lakierem. Powierzchnie niezadrukowane, a widoczne po przyklejeniu części, malujemy na kolor odpowiadający kolorystyce modelu.

Modelarzom pragnącym wzbogacić swój model o dodatkowe elementy (zwaloryzować), polecam plany modelarskie kanonierki PGM-17, które zostały zamieszczone w numerach 7 i 8 MODELARSTWA OKRĘTOWEGO.

W trakcie budowy należy przestrzegać następujących oznaczeń:

- * - nakleić na teksturę 0,5 mm
- ✂ - nakleić na teksturę 1 mm
- ☉ - nakleić na brystol 0,2 mm
- ⊖ - wyciąć otwór
- - częściowe lub całkowite rozcięcie części wzdłuż linii
- ↶ - zwinąć ciasno
- ↷ - zwinąć w rurkę
- - uformować według wzoru
- - dziób, przód modelu

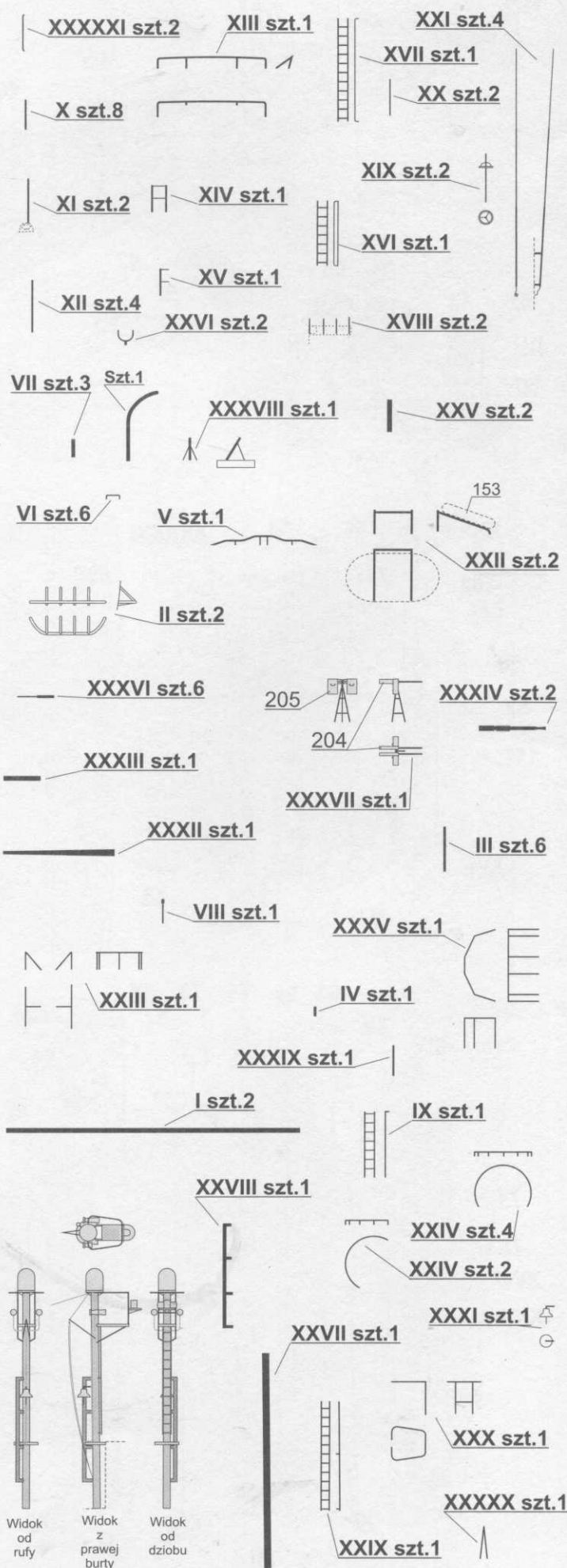
OPIS BUDOWY

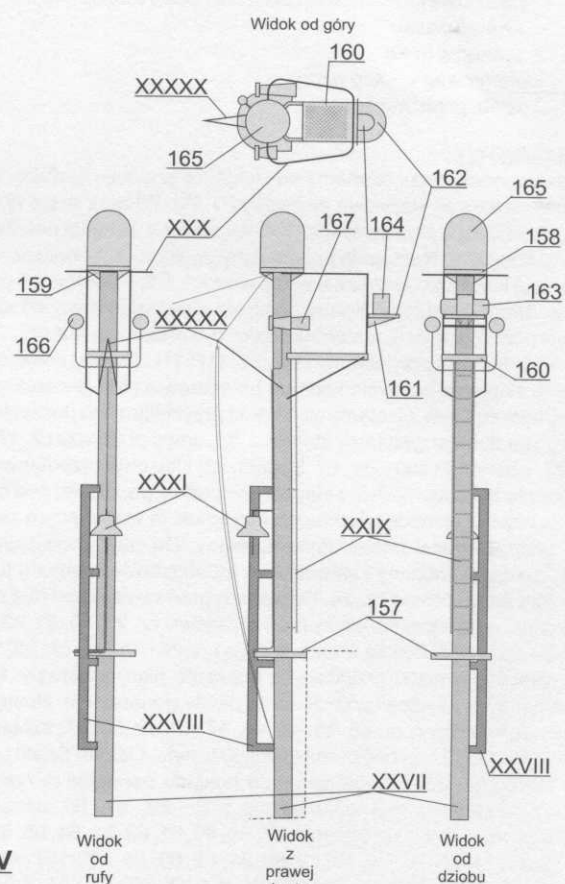
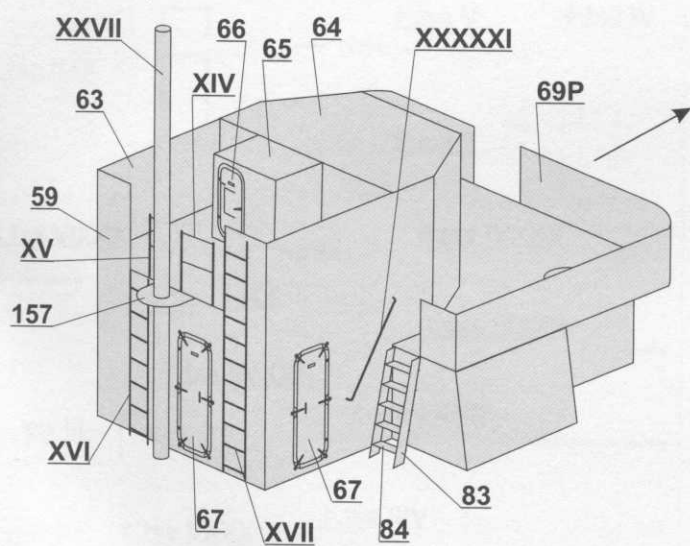
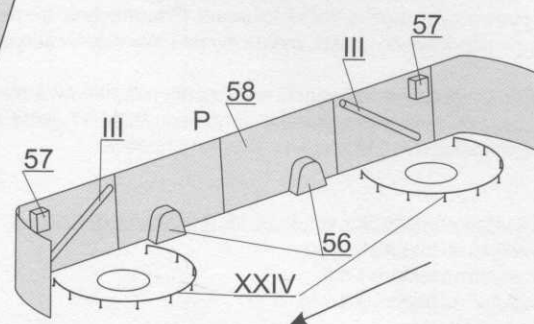
Budowę modelu rozpoczynamy od sklejenia szkieletu kadłuba. W tym celu naklejamy na teksturę wszystkie elementy P1, P2, P3 oraz wręgi W1-W8. Schemat złożenia szkieletu przedstawiony jest na rysunku. Szkielet należy oszlifować papierem ściernym. Następnie przyklejamy podkład cz. 1 podklejony teksturą 1mm. W dalszej kolejności wszystkie wręgi oraz P1, P2, P3 oklejamy paskami kartonu o szer. 3mm. Dalej przyklejamy poszycie dna (zaczynamy od elementów środkowych) cz. 2, 3, 4, 5, 6, w kierunku dziobu, a w kierunku rufy cz. 7, 8, 9, 10. W następnej kolejności przyklejamy burtę cz. 11P, 11L. Do burt doklejamy kluzę cz. 12. Sposób sklejenia poszycia kadłuba przedstawia plan generalny. Cz. 13 pogrubiamy teksturą 1mm, oklejamy cz. 14 oraz przyklejamy do poszycia cz. 8,9. Do gotowego kadłuba przyklejamy stępki cz. 15, śruby oraz wały cz. 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, szablony I i stery cz. 16. Sposób ich sklejenia przedstawiają rysunki. Na tym etapie budowy modelu zalecam wykonanie podstawki pod model, która jest zamieszczona w modelu lub można wykonać ją we własnym zakresie. Podstawka uchroni model przed uszkodzeniami. Do burt przyklejamy ochraniacze śrub, które wykonujemy samodzielnie na podstawie szablonu II. Do kluz w burtach wkładamy kotwice cz. 24. Do tak przygotowanego kadłuba możemy zacząć przyklejać wyposażenie: wazy oraz zejściówki cz. 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 - sposób sklejenia przedstawiają rysunki. Polery cz. 25, 26, 27 sklejaemy wg. rysunku, miejsce przyklejenia pokazuje plan generalny. Półkluzę cz. 28, przyklejamy w miejsca oznaczone na planie generalnym. Następnie wykonujemy winę kotwiczną cz. 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, szablony IV oraz kluzę cz. 39, 40, 41, 42 - całość przedstawia rysunek. Osłona dział 20 mm składa się z cz. 52, 53, 54, 55, 57 przyklejamy do pokładu pokazuje to rysunek generalny. Osłony działek 20 mm składają się z cz. 56, 57, 58, szablonu III i XXIV. Nadbudówka składa się z części: 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 130, 157 i szablonów XI, XII, III, XXV, XXVI, X, XXXIX, XVIII, XIV, XV, XX, XIX, XXIV, XVII, XVI, XXXXI. Sposób jej sklejenia przedstawiają rysunki. Osłona dział 76 mm składa się z cz. 85, 86, 86a, 86b, 86c, 86d, 86f, 87, 88, 89, 90 i szablonów V, VI. Parki amunicyjne dział 76 mm sklejaemy z cz. 92, 93, 94. Działka kaliber 20 mm sklejaemy z cz. 190-203 i szablonu XXXVI. Działka 76 mm sklejaemy z cz. 168-177, szablonu XXXII i XXXIII. Działko Bofors 40 mm składa się z części 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189 i szablonów XXXIV, XXXV. Maszt wykonujemy wg. szablonów XXVII, XXIX, XXXI, XXXXX, cz. 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167 i rysunków montażowych. Tratwy sklejaemy z cz. 152 i 153 i przyklejamy do stelaża - szablony XXII. Dokładne umiejscowienie tratw pokazuje plan generalny. Model uzupełniamy o elementy nie wymienione w opisie, wykonujemy olinowanie oraz zawieszamy banderę.

Życzymy udanej zabawy

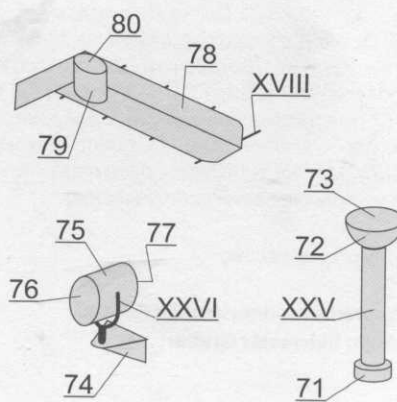
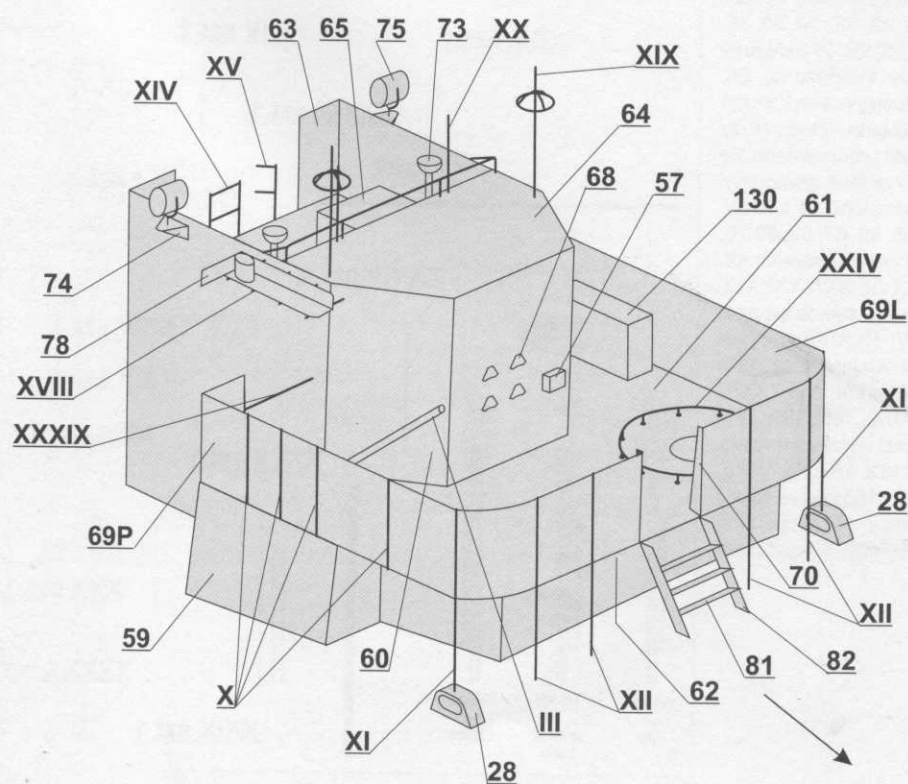
Opracowanie modelu: Maciej Herbut
Redakcja: Sylwester Grabarczyk

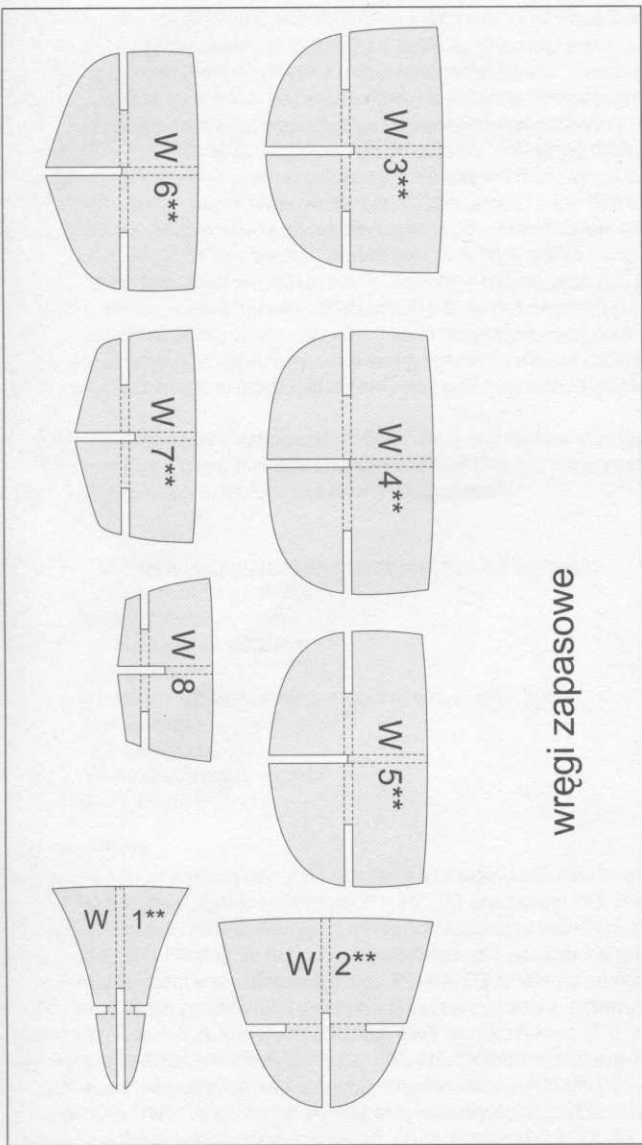
Szablony 1:1





Skala 1:100





wrgi zapasowe



Paski do oklejania krawędzi

