

# INFO EDUARD

Ročník 20, červen 2021

ČÍSLO 136



cena 0,- Kč



eduard

# INFO **EDUARD**

**ČÍSLO 136**



© Eduard - Model Accessories, 2021

Tento materiál je volně šiřitelný a tisknutelný.  
Žádná textová nebo obrazová část z něj však nesmí být použita  
k další publikaci na jakémkoli médiu bez souhlasu společnosti  
Eduard - Model Accessories, s.r.o. a autorů jednotlivých článků.

Redakční a grafická úprava - Středisko marketingu, Eduard M.A.

ČERVEN 2021

# OBSAH

ÚVODNÍK ■ 4

HISTORIE ■ 6

STARÁ DÁMA JDE DO VÁLKY  
NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ "DEN RED TAILS"  
S LEBKOU A HAVRANEM NA TRUPU  
DOUSÍNO

STAVEBNICE ■ 20

Spitfire Mk.IIb *ProfiPACK* 1/48  
DESERT BABES *Limited edition* 1/72  
Bf 109G-10 Erla *Weekend edition* 1/48  
Fokker D.VII (OAW) *Weekend edition* 1/72  
Tempest Mk.V Series 1 *ProfiPACK* 1/48  
MiG-21PF *ProfiPACK* 1/72

BRASSIN ■ 42

FOTOLEPTY ■ 54

BIGED ■ 58

NOVINKY ■ 61

červen 2021

POSTAVENO ■ 62

Mustang Mk.IV 1/48  
Fw 190F-8 1/48  
Tempest Mk.V Series 1 1/48  
Bf 109G-10 Mtt Regensburg 1/48

ON APPROACH ■ 72

červenec 2021

TAIL END CHARLIE ■ 97

# ÚVODNÍK

Vážení přátelé, modeláři, je čas vylézt z hnízda, rozumějte z našich domovů, brlohů, izolací, lockdownů a vyrazit do hospod a mezi lidi. V našem případě mezi modeláře. Nebo se alespoň připravit, a tak nějak dát našim vládám a hygienikům, členům poradních sborů všelijakých ministrů na vědomí, že jsme připraveni, zdraví a pokud možno naočkovaní. To sice ještě všichni nejsme, ale doufám, že někdy na začátku léta většina z nás bude. Vlády jsou prozatím s uvolňováním restrikcí více než zdrženlivé a opatrné, což je po tom, co jsme zažili v uplynulých měsících, celkem pochopitelné, ale trocha tahu na branku by neuškodila. Chápu, že mnohé země používají bohužel covidové drama právě teď, ale jsou to povětšinou země modelářstvím méně zasažené a modeláři z nich na naše evropské výstavy jezdí jen velmi, velmi zřídka. Také nikdo z nás nepomýšlí na organizování nějaké celosvětové mega akce, nic takového se ostatně v našem oboru nikdy nekonalo a už asi nikdy konat nebude. Nejsme žádní maximalisté a pro začátek si rádi vystačíme s okoukanou a poměrně nudnou Lysou nad Labem. Ale vážně, s naším očekáváním nastávající vládní kroky jak na úrovni národních vlád, tak Evropské unie. Důvodů k tomu máme přehršel. Kupříkladu máme pro letošní E-day zabukovaný termín na výstavišti v Lysé nad Labem na 24. a 25. září, a byli bychom rádi, kdyby do Lysé mohli přijet i zahraniční modeláři. Máme rozjednané zajímavé letové ukázky i páteční večerní program, takže pokud nám to virus a dozor z hygieny dovolí, je na co se těšit. Mohl by to být nejlepší E-day všech dob. Dva týdny před E-dayem, 11. září, proběhne Mistrovství republiky v plastickém modelářství SMČR v pražském hotelu Olympik. To je stejné místo, na němž úspěšně proběhlo MR i loni těsně před vyhlášením lockdownu. S Mistrovstvím republiky máme letos společného méně než v uplynulých letech, ustoupili jsme od souběhu MR s E-dayem ve stejném termínu a na stejném místě, jak tomu bylo posledních téměř dvacet let, podpory SMČR se ale nezříkáme a budeme ji poskytovat i nadále. A aby se účastníci nenudili, připravíme pro ně také nějaký ten doprovodný program.

## Eduard ve Vnitrobloku

V dohledné době bychom rádi obnovili populární setkávání s modeláři v holešovickém Vnitrobloku. Dobrou zprávou je, že Vnitroblok lockdown přežil, kavárna funguje a pokud se restaurace a hospody opravdu otevrou 14. června, uspořádáme představení červencových a srpnových

novinek někdy na konci června nebo začátkem července. Termín upřesníme na FB, zatím ho nemáme, a upřímně řečeno, může se také stát, že setkání bude na jiném místě. A to proto, že uspořádat setkání ve venkovních prostorách by mohlo být vzhledem ke stále panujícím regulacím průchodnější. Tak jako tak by to měl být vzrušující spektakl, protože na letní měsíce chystáme zajímavé kousky. Na červenec jsou připraveny druhý díl Wilde Sau 1/48 a Adlerangriff 1/72 v řadě Limited Edition, MiG-21bis 1/48 a Fw 190A-8/R2 1/48 ve Weekendu vydáváme v červenci. Srpnovými novinkami budou čtvrtkové americké Spitfiry Mk.V pod názvem Eagle's call a dvaasedmdesátinové Mitchelly B-25J pod názvem Angel of Mercy v Limited Edition, Tempest Mk.II 1/48 v ProfiPacku a dva Weekendy, Fw 190D-9 a Spitfire F Mk.IX, oba také v měřítku 1/48. To ale stále nebude vše, předpokládám také představení výlisků na nový Sopwith Camel v 1/48 a další limitku, Hurricana Mk.I v 1/72. To jsou zářijové novinky, přičemž Camela uvedeme na trh také, limitkou pojmenovanou Biggles & Co.

## Návrat stavebnic do sortimentu

To máme na úvod dnešního úvodníku takový hrubý seznam letních novinek. Což je mimo jiné informace pro ty, kdo si stěžují, že vydáváme jen samé Messerschmitty. Chápu, že to v poslední době tak vypadalo, ale to je způsobeno především tím, že stále doplňujeme sortiment po prosincovém požáru. Způsob toto doplňování vede k tomu, že se jednotlivé typy vrací do sortimentu jaksi dávkově, a když jsme lisovali Messerschmitty Bf 109F a G, tak se do sortimentu formou vydání novinek, reedici vyprodáných stavebnic a dobalením těch, pro které máme stále zásobu krabic a návodů, dostala najednou řada příbuzných typů. Těch je typicky u Bf 109 nebo Fw 190A hodně a jejich návrat do sortimentu pak evokuje dojem, že nevydáváme nic jiného než právě Messerschmitty. Rádi bychom postupovali jinak a měli větší variabilitu produkce, ale bohužel to moc jinak efektivně dělat nejde. Ale nezužefte, variabilita tu ve skutečnosti je a bude. V květnu jsme takto dávkově vraceli do prodeje kromě oněch Messerschmittů Bf 109F také Tempesty Mk.V, a teď v červnu už by mělo dojít i na čtvrtkové MiGy-21 a Spitfiry řady Mk.IX/VIII/XVI a také na dvaasedmdesátinové Hellcaty. Nejsou to sice úplné novinky, ale jsou to stavebnice, které na trhu chybí. Na přelomu června a července by mohlo dojít i na další dvaasedmdesátinové stavebnice, a to na řadu Spitfirů Mk.IX.



## Červnové novinky/stavebnice

A když už jsme u novinek, tak si pojdme probrat červnové novinky. Na začátek stavebnice. Patrně neočekávanější je Desert Babes 1/72, neboli Tornado GR.1 v řadě Limited Edition. Má mnoho styčných prvků s loni vydaným Desert Babe 1/48. Velmi podobný název, výlisky jsou také od Revella, skladba markingů je stejná. Stejná je i rychlost prodeje, k dnešnímu dni nám zbývá nějakých 300 kusů pro prodej na internetu a víc jich nemáme. Z tohoto důvodu nenabízíme ani Overtrees, všechny výlisky, které jsme měli, jsme zabalili do standardních stavebnic. V řadě ProfiPack máme připravený Spitfire Mk.IIb, tedy kanónovou verzi Dvojky. U této stavebnice jsme neměli na výběr obvyklou nabídku markingů. Dvojek bylo vyrobeno málo, necelých 200 kusů, a nějaký zajímavější kousek se poměrně špatně hledá. Nicméně finální výběr je zajímavý, ať už pestřejším zbarvením jako u stroje polské 306. squadrony, nebo osobností pilota. Příkladem může být Tony Gaze, Australan a velmi zajímavá osobnost s pestrým osudem, který sestřelil Me 262 a Ar 234, na konci války létal na Meteoru a po válce se stal prvním Australanem závodícím ve formuli 1. Nebo Rodézan Eric Dicks-Sherwood, jehož stroj vidíte na titulním obrázku, který je, stejně jako titulky obou Weekendů, nakreslen podle skutečné události. Pravda, zajímavější by byl ten druhý Spitfire z tohoto obrázku, ale bohužel se nám nepodařilo najít žádnou jeho fotografii. Weekendy jsou dva, Bf 109G-10 Erla v 1/48 a Fokker D.VII (OAW) v 1/72. V obou těchto případech jsme žádný problém s nedostatkem vhodných markingů neměli, jak se můžete přesvědčit dále v Infu. Situacím, zachyceným na titulních obrázcích, jsou věnovány historické články Jana Bobka. Sestavu červnových stavebnic uzavírají dvě reedice ProfiPacků, Tempest Mk.V série 1v1/48 a MiG-21PF v 1/72.



### Červnové novinky/doplňky

Pokud jde o doplňky, v řadě Brassin najdete kokpit pro Fw 190F-8 v měřítku 1/48, určený pro naši vlastní květinovou novinku. Dále jsou tu čtvrtkové motory pro B-17F od HKM, pro stejný model jsou určené také bronzové podvozkové nohy. Zajímavá je i sedačka pro MiG-15 od Bronca, také pochopitelně v měřítku 1/48. Nové sady Löök jsou tři, všechny v 1/48. Jedna je určená pro Su-27UB od GWH, a dvě předjímají dobalení našich MiGů-21PF a PFM. Sortiment doplňuje obvyklá várka výzbroje ve všech třech hlavních měřítcích. Sad Space je celkem pět, včetně dvou sad pro B-17F a G. Všechny tyto sady jsou v měřítku 1/48. B-17F od HKM se věnujeme také v sortimentu fotoleptů celkem deseti sadami včetně sady ocelo-

vých leptaných pásů. Ty doplňují ještě dvě sady masek, jedna klasická a jedna oboustranná subřady TFace. Obdobně velkoryse se věnujeme i Blenheimu Mk.I od Airfixu, a to pěti sadami leptů a opět dvěma sadami masek. Pro Su-33 od firmy Minibase máme tři leptané sady a dvě sady masek, stejně jako pro zcela nový Sabre F.4 od Airfixu. V měřítku 1/48 je v seznamu novinek ještě podlaha nákladového prostoru pro MV-22 Osprey od Hobby Bosse a vztlakové klapky pro Spitfira Mk.II od Eduardu. Tak nějak osamocená je v nabídce ještě sada řady Zoom pro Bf 109G-10 Erla od Eduardu. V měřítku 1/72 přicházíme se sadami pro Buccaneera S.2B od Airfixu a Fokkera D.VII od Eduardu, a je tu také jedna novinka v měřítku 1/35, sada ocelových upínacích

pásů pro Typhoon K od Zvezdy. V červnu máme v sortimentu šest nových sad řady BigEd včetně jedné lodní sestavy pro HMS York od Trumpeteru, dvě sady Löökplus v měřítku 1/48 pro MiG-15 a MiG-15bis od Bronca a jednu resinovou sadu BigSin pro Spitfira Mk.IIb. A na závěr mi ještě dovoluňte zmínit čtyři nové sady obtisků. Tři jsou věnovány, popiskám a ta čtvrtá, Italian Smoke rings, je kamuflážní. Obsahuje obláčky pro tvorbu obláčkové kamufláže italských letadel z 2. světové války.

Červnové novinky jsou na našem e-shopu v prodeji již od pátku. Doufám, že se vám budou líbit.

Bud' kit!

Vladimír Šulc





Sgt. Eric Sidney Dicks-Sherwood  
z No. 266 Squadron RAF ve Spitfiru P8505  
(STAMFORD) v souboji s Bf 110 z 5./ZG 76  
u nizozemského pobřeží 15. září 1941.

# STARÁ DÁMA JDE DO VÁLKY

Jan Bobek

*Jaro a léto 1941 letcům RAF rychle ubíhaly ve znamení ofenzivních operací nad evropským kontinentem. Teprve touto dobou z první linie odcházely poslední německé „Emily“, stíhačky Bf 109 E-7, kterých se řada letců nechtěla vzdát. V srpnu 1941 se do boje poprvé dostaly první Focke-Wulfy Fw 190 A, ale do boje stále zasahovaly i dvoumotorové Bf 110. Když byly tyto stroje nasazeny správným způsobem, představovaly stejně smrtelné nebezpečí jako v době bitvy i o Británii.*

## Haifischgruppe v Nizozemí

Jednotky Messerschmittů Bf 110 vyšly z bitvy o Británii s poměrem vítězství a ztrát 2:1, což byl lepší výsledek, než měl kterýkoli typ na obou bojujících stranách.<sup>1)</sup> Zerstörergeschwader 76, vybavená těmito stroji, byla první eskadrou Luftwaffe, která docílila 500 vítězství. Tohoto milníku dosáhla 2. září 1940 při bojích nad Londýnem a její Komodore Walter Grabmann byl povýšen do hodnosti Oberstleutnant a vyznamenán Rytířským křížem. O dva týdny později tuto hranici překonala JG 51. Součástí ZG 76 byla II. Gruppe, jejíž stroje měly na předních namalovány charakteristické žraločí tlamy (Haifischmaul). Tento marking byl osádkami II./ZG 76 používán po mnoho let, a proto bývala označována i jako Haifischgruppe (žraločí skupina).

Po skončení bitvy o Británii, nutném doplnění ztrát byla II./ZG 76 na jaře

nasazena při útoku na Řecko a poté její část bojovala i v Iráku. V červenci 1941 se přesunula do nizozemského Leeuwardenu a její 5./ZG76 měla od první poloviny července do konce října základnu v De Kooy. Jednotka se při hlídkách nad mořem dostávala především do střetů z britskými bombardéry, ale občas narážela i na stíhače a vedla si při tom velmi dobře.

Na vlastní kůži se o tom přesvědčila No. 19 Squadron v ranních hodinách 29.

srpna 1941 u nizozemského pobřeží. Pátrala tam po S/Ldr Lawsonovi, který byl sestřelen během předchozího dne.<sup>2)</sup> Jedenáct Spitfirů při tom nedaleko Haagu ve výšce 500 ftů nad mořem narazilo na deset Bf 110 z 6./ZG 76. Britové měli dojem, že Němci nacvičují bombardování hladinových cílů. V následném boji byly ztraceny čtyři Spitfiry. Kanadán P/O P. D. G. Stuart byl nezvěstný, padli P/O Peter Harfield Edmonds z hrabství Yorkshire a Sgt Gordon John Par-



Dva Messerschmitty Bf 110 z 5./ZG 76 na nizozemské základně De Kooy. Pověšměte si rozdílného provedení žraločích tlam na předních letounů.

Foto: Nederlands Instituut voor Militaire Historie



u No. 266 Squadron byl povýšen do důstojnické hodnosti a v květnu 1942 byl přidělen k No. 603 Sq. na Maltě. V srpnu krátce působil jako instruktor v Egyptě, ale již v září se stal členem Defence Flight na základně RAF Heliopolis. V říjnu 1942 byl převelen k No. 94 a v dubnu 1943 k No. 238, poté k No. 145 a nakonec k 92. Squadron. Mimo akcí v západní Evropě prošel boji na Maltě, v Africe a během invaze na Sicílii. Byl vyznamenán DFC a dosáhl pěti samostatných vítězství, dvou ve spolupráci, dalších pět letounů protivníka poškodil a jeden poškodil ve spolupráci. Koncem roku 1943 se stal střeleckým instruktorem a v únoru 1944 se vrátil domů, kde působil i po válce jako letecký instruktor. Když mu bylo u No. 92 Squadron 24. září 1943 uděleno DFC, v London Gazette bylo uvedeno:

*„Tento důstojník se účastnil mnoha leteckých operací. Je to schopný velitel, jehož osobní příklad a velká horlivost jsou velmi chválehodné. Během nedávné operace byl jeho letoun těžce poškozen protiletadlovou palbou a byl nucen jej opustit na padáku. Byl však zachráněn a brzy se opět připojil ke své peruti. Od té doby zničil Flying Officer Dicks-Sherwood jeden nepřátelský letoun, čímž se počet jeho vítězství zvýšil na nejméně pět. Tento důstojník prokázal vynikající oddanost službě (jeho Veličenstvu).“*

### No. 266 (Rhodesia) Squadron RAF

No. 266 Squadron krátce existovala již v době první světové války. Od září 1918 působila v Řecku a v oblasti Černého moře z mateřského plavidla s hydroplány Short 184. Po skončení světového konfliktu se zapojila do boje proti ruským bolševikům. V listopadu 1919 byla zrušena v Novorossijsku a své vybavení předala ruským spojencům.<sup>5)</sup>

Peruť byla znovu aktivována v prosinci 1939 a měla být vybavena bombardéry Blenheim. Záhy však přišla změna a v lednu 1940 jednotka začala dostávat Spitfiry. Její piloti prošli těžkými boji nad Dunkirkem a neméně náročným nasazením v bitvě o Británii. První Spitfiry Mk.II obdržela v září 1940 a používala je až do konce září 1941. Toto období bylo úzce spojeno s osobou novozélandského velitele „Pata“ Jamesona. Jednotce velel od 10. září 1940 do 9. června 1941. Poté se stal velitelem Witteringského Wingu, jehož byla No. 266 Sq. součástí.

Na Spitfirech Mk.II jeho peruť absolvovala 1285 bojových letů, ztratila 7 strojů a získala 19,66 vzdušných vítězství (část z nich při nočních akcích). Postupně narůstal počet jejích letců, kteří pocházeli z Jižní Rhodesie, a nakonec název této země jednotka dostala do názvu. Mezi její příslušníky patřil i nejúspěšnější stíhač řeckého původu Ioannis Agorastos „John“ Plagis, který se stejně jako Dicks-Sherwood narodil v Salisbury.

Jednotka na podzim 1941 přezbrojila na Spitfiry Mk.V, ale již počátkem roku 1942 dostala Hawker Typhoon a bojovala na nich až do konce války.

### Souboj u pobřeží

Mezi úkoly No. 266 Squadron patřily i akce Rhubarb, které zahrnovaly i útoky proti plavidlům. Spitfiry Mk.IIb s kanonovou výzbrojí, které jednotka v září 1941 obdržela, byly v tomto směru vítaným zlepšením před přechodem na verzi Mk.V.

Wing Commander Jameson nechal 15. září odpoledne připravit Spitfire „The Old Lady“ pro akci Rhubarb k nizozemskému pobřeží. Na akci se jako jeho wingman připravoval Sgt Eric Sidney Dicks-Sherwood. Jeho Spitfire P8505 nesl darovací nápis STAMFORD, neboť na jeho pořízení shromáždili finanční prostředky obyvatelé stejnojmenného města v hrabství Lincolnshire. Nesl dokonce i erb jejich domova.

Toto Jameson uvedl do hlášení po návratu: „Sgt Dick-Sherwood a já jsme odstartovali z Coltishallu v 1500 h ve dvou Spitfirech IIb, abychom provedli údernou operaci v oblasti De Kooy. Letěli jsme těsně pod základnou mraků, která byla ve 2500 fítech. Letěli jsme vedle sebe s velkým rozstupem, a tak jsme si mohli navzájem hlídat ocas. Když jsme byli asi 40 mil od nizozemského pobřeží, Sgt Sherwood vykřikl „nepřátelské letouny vzadu“ a otočil se doleva směrem



Supermarine Spitfire Mk.Ia z No. 19 Squadron RAF při doplňování střeliva mezi bojovými lety ve Fowlmere, Cambridgeshire. Tato jednotka se koncem srpna 1941 střetla s II./ZG 76.



Foto: IWM

Wing Commander Patrick Geraint Jameson.

ke mně. Já jsem se také otočil ostře doleva a uviděl jsem 4 ME 110, vedoucí dvojice byla asi 400 yardů daleko. Messerschmitty letěly v ešelonu vpravo, sekce vzadu. Vedoucí na mě zahájil palbu zprava zdola, zatímco já jsem zahájil palbu na levou stranu přídě jeho č. 2, který se otočil ke mně a také krátce vystřelil. Palba č. 1 prošla pod mým pravým křídlem a č. 2 přímo pode mnou. Moje palba nezaznamenala žádný účinek.

Pak jsem uviděl, jak jeden z dalších Messerschmittů zatáčí, aby se dostal Sherwoodovi za ocas a tak jsem na něj zaútočil zezadu a zahájil palbu na vzdálenost 150 yardů. Asi po dvouteřinové dávce se převrátil na křídlo a zřít se přímo do moře. Těsně předtím, než jsem zahájil palbu, ME 110 vystřelil krátkou dávkou na Sherwooda, který sám útočil na další ME 110. Sherwood velmi chytře využil krytí mraků.

Tento nepřátelský letoun je nárokován jako zničený."

Oba letci se i se svými Spitfiry vrátili v 16 hod 40 minut zpět na základnu. Jejich stroje nebyly poškozeny. Jamesonovi byl uznán jeden Bf 110 sestřelený jistě a Dicks-Sherwoodovi jeden jako poškozený. Ohlásil, že viděl jasný záblesk v kabině protivníka.

Čtveřice stodesítek patřila k 5./ZG 76 ze základny De Kooy, jejímž velitelem byl budoucí Ritterkreuzträger Oblt. Walter Borchers. Žádný z Messerschmittů však nebyl poškozen a též na německé straně bylo střetnutí mezi mraky vyhodnoceno mylně. Ofw. Heinrich Sauerwein nárokoval jeden sestřelený Spitfire v 16 hodin 50 minut německého času ve čtvrtci 37.7 (nad mořem západně od De Kooy) ve výšce 800 metrů. V roce 1940 tento stíhač získal dvě vítěz-

ství během bitvy o Francii a dvě další přidal v průběhu bitvy o Británii. Je možné, že později létal u ZG 101 a NJG 101, ale mohlo se jednat o jiného letce se stejným příjmením.

### Wing Commander „Pat“ Jameson

Patrick Geraint Jameson se narodil 10. listopadu 1912 v novozélandském Wellingtonu. Nejdříve pracoval jako úředník, ale jeho zájem o létání se projevil velmi brzy a pilotní průkaz získal v roce 1933. O tři roky později se vydal na vlastní pěst do Velké Británie a podařilo se mu vstoupit do RAF. Po ukončení výcviku byl v lednu 1937 přidělen k No. 46 Squadron a v březnu 1939 se stal jejím velitelem. Jeho jednotka se zúčastnila tažení v Norsku na jaře 1940. Dopravila se tam na palubě letadlové lodi HMS Glorious a od 26. května se zapojila do bojů. O dva dny později se Jamesonovi podařilo společně s dalšími dvěma kolegy zničit na hladině jednoho fjordu zničit dva létající čluny Do 26. Prvního vzdušného vítězství dosáhl 28. května, když zaútočil na Ju 88. Jednotku však bylo potřeba brzy z Norska evakuovat a Jameson ji vedl 7. června při úspěšném přistání na palubě HMS Glorious. Bylo to poprvé, kdy stíhačka typu Hurricane na letadlové lodi přistála. Lod' byla bohužel již následujícího dne potopena německými křižníky a Jameson byl jedním ze dvou letců RAF, kteří přežili.

Za svou dosavadní bojovou činnost v červenci 1940 obdržel DFC a v září se stal velitelem No. 266 Squadron na základně RAF Wittering. Již v říjnu dostal Bar k DFC. V srpnu 1942 velel Wingu 12. Group při vylodění v Dieppe a v prosinci téhož roku se ujal vedení nad norským Wingem na základně RAF

North Weald. Na počátku roku 1943 dosáhl svých posledních vítězství v leteckém boji. Během roku 1943 začal pracovat ve vedení No. 11 Group. V témže roce obdržel DSO a norský válečný kříž. V červenci 1944 se stal velitelem No. 122 Wing, který byl vyzbrojen Mustangy a později dostal i Tempesty. Jamesonovo skóre bylo 9 zničených letounů jistě, 1 pravděpodobně sestřelený a 1 pravděpodobně zničený ve spolupráci, 2 letouny poškodil a dva zničil na hladině ve spolupráci.

Po skončení války se stal velitelem základny Schleswig a později Wunstorf. V roce 1946 obdržel US Silver Star a nizozemské království jej jmenovalo Komandérem Řádu Oranžsko-Nasavského s meči. V roce 1946 studoval na RAF Staff College v Haifě a do výslužby odešel v roce 1960 v hodnosti Air Commodore. Legendární Novozélanďan zemřel ve své vlasti 1. října 1996.

*Při přípravě článku mi pomohli pánové Ota Jírovec, Martin Nademlejnský a Matti Salonen. Rád bych jim touto cestou poděkoval.*

### Poznámky

- 1) více informací k nasazení stíhaček Bf 110 v bitvě o Británii najdete v <https://www.eduard.com/out/media/InfoEduard/archive/2020/info-eduard-2020-11cz.pdf> <https://www.eduard.com/out/media/InfoEduard/archive/2020/info-eduard-2020-11en.pdf>
- 2) Walter John „Farmer“ Lawson, DFC, pocházel ze Somersetu, měl na kontě 7 vítězství a příslušníkem No. 19 Squadron byl od dubna 1940. Velitelem peruti se stal 17. července 1941. Během doprovodu Blenheimů útočících na plavidla v Rotterdamu jej sestřelila stodevítka z 6./JG 53 „Pik As“, jeho tělo nebylo nikdy nalezeno.
- 3) Birminghamský rodák Arthur Frank Vokes, jenž byl veteránem z bitvy o Británii, zahynul 6. září 1941 při letecké nehodě u základny RAF Langham, v hrabství Norfolk.
- 4) V případě Spitzera to bylo přinejmenším jeho páté vítězství. Pro Drewese to představovalo jeho druhé vítězství. Do konce války jich přidal ještě 47 a byl vyznamenán Rytířským křížem s dubovou ratolestí. Fritz Hrachowina pocházel z Československa, s Drewesem později přešel k NJG 3 a dosáhl hodnosti Feldwebel. Na konci války, 1. května 1945, ulétl do Švédska ve stroji Bf 110 G-4 „G9+AA“ společně s pilotem Uffz. Alexanderem S. Koenigem, který se narodil v estonském Tallinnu. Jako Němci, kteří pocházeli z území, jež tou dobou ovládala nebo osvobozovala Rudá armáda, se obávali, že skončí v sovětském zajetí. Oba byli ale švédskými úřady považováni za civilní uprchlíky. Stroj náležel Komodorovi NJG 1 Obstlt. H. J. Jabsovi.
- 5) Legendární letec Biggles u této jednotky sloužil rovněž, ovšem úplně jinde a na jiných letounech!

### Zdroje:

FOREMAN J.: Fighter Command War Diaries, Volume 2: September 1940 to December 1941  
LISTEMANN P. H.: SQUADRONS! No.38 – The Spitfire Mk II – The Rhodesian, Dominion and Eagle squadrons  
SHORES C., WILLIAMS C.: Aces High  
SHORES C.: Aces High, Vol. 2  
WOODS T.: O.K.L. Fighter Claims  
bankofengland.co.uk: The Old Lady of the skies  
rhodesianheritage.blogspot.com: No. 266 (Rhodesia) Squadron, Royal Air Force  
The National Archives, UK: AIR 27/253/15, AIR 27/253/16, AIR-27-1558-35, AIR-27-1558-36, AIR-50-105-33



# NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ DEN „RED TAILS“



Letci z Tuskegee se při útoku na vlaky v Rakousku během 31. března a 1. dubna 1945 střetli s příslušníky KG(J) 27.

Jan Bobek

*Letecké boje, které se odehrály 31. března 1945 nad Bavorskem a Rakouskem, přinesly legendární 332nd Fighter Group, známé též jako „Red Tails“, nejvyšší počet leteckých vítězství dosažených v jednom dnu. Ačkoli řada lidí měla při vzniku jednotky pochybnosti, zda mohou být Afroameričané úspěšnými letci, jejich nepřítelé o tom ani trochu nepochybovali.*

## Letci z Tuskegee

Afroameričané, kteří vstoupili do leteckých sil, jsou dnes označováni jako The Tuskegee Airmen. Zákon, který jim umožňoval vojenský pilotní výcvik, byl schválen v roce 1939 po dvaceti letech úsilí bojovníků za lidská práva. Velikou vzpruhou pro černošské letce byla návštěva americké první dámy Eleanor Rooseveltové v Tuskegee a její let s instruktorem Charlesem A. Andersonem. Po této návštěvě se zasadila o finanční příspěvek na vybudování letiště Moton Field z prostředků The Rosenwald Fund.

Cesta černošských letců do kabin vojenských letadel byla dlouhá a složitá. Během druhé světové války v USA stále platila nařízení o rasové segregaci a letci z Tuskegee jimi byli diskriminováni jak ve službě, tak mimo ni. Letectvo od některých nařízení upouštělo, ale stávalo se, že neoficiálně byla stejně aplikována. Ani jejich poválečná léta nebyla snadná a jedná se o komplikované téma přesahující prostor pro tento článek.

Celkem 922 černošských letců prošlo výcvikem na základnách Griel Field, Kennedy Field, Moton Field, Shorter Field a v Tuskegee. V Africe a později v Evropě bylo v rámci 12th a 15th Air Force USAAF nasazeno 355 letců z Tuskegee a 68 jich padlo v boji. Další 32 bylo zajato a 12 zahynulo při leteckých nehodách.

Z části z nich se zformovala 99th Pursuit Squadron (pozdější 99th Fighter Squadron), která byla v dubnu 1943 nasazena ve Středomoří. Později byla připojena k 332nd Fighter Group, jež původně zahrnovala 100th, 301st a 302nd Fighter Squadron a od počátku roku 1944 měla základnu v Itálii. Z Afroamerických letců byla vytvořena také 477th Bombardment Group s bombardéry B-25 Mitchell, ale ta již plánované bojové nasazení v Asii nestihla.

Ke stíhacím doprovodům byla 332nd FG se stíhačkami Thunderbolt nasazena až v červnu 1944 (v červenci přezbrojila na Mustangy). Ostatní stíhací jednotky u 15th AF měly pochopitelně značný náskok v počtu leteckých vítězství i bojových zkušeností. Od tohoto klíčového momentu až do konce války 332nd FG získala 94 vítězství a nechala za sebou tři stíhací skupiny vyzbrojené typem P-38. Ten však měl oproti stíhačkám P-51 menší dolet, a tedy méně šancí dostat se do střetu s nepřítelem. Tři skupiny jejich kolegů, které byly vyzbrojeny Mustangy, docílily každá přes 200 vítězství.



Budoucí velitel 332nd Fighter Group, Capt. Benjamin Oliver Davis, Jr., pocházející z Washingtonu, D.C., nastupuje do cvičného letounu AT-6 Texan v Tuskegee v Alabamě v lednu 1942.

Foto: U.S. National Archives and Records Administration

Tento rozdíl spočíval ve způsobu doprovodu, k němuž se velitelé jednotek rozhodli. „Red Tails“ vždy zůstávali na dohled od bombardérů, zatímco jednotky jejich kolegů prováděly vzdálený doprovod a snažili se zachytit nepřátele dřív, než se k bombardérům přiblíží. To bylo součástí strategie 8th a 15th Air Force v rámci plánu na dosažení vzdušné převahy nad nepřítelem. Díky své taktice však 332nd FG dosáhla polovičních ztrát svěřených bombardérů oproti svým kolegům. „Red Tails“ za posledních jedenáct měsíců války přišla přičiněním nepřátelských stíhačů jen o 27 doprovázených bombardérů. Došlo k tomu při 7 různých doprovodech ze 179, které v tomto období provedla.

#### Distinguished Unit Citation

Před připojením k 332nd Fighter Group obdržela 99th Fighter Squadron od amerického prezidenta dvakrát prestižní Distinguished Unit Citation. Poprvé to bylo za boje na Sicílii v roce 1943 a podruhé za nasazení u Cassina na jaře 1944. V té době byla součástí 324th FG. Potřetí byla takto vyznamenána společně s celou 332nd FG za boje během doprovodu bombardérů 24. března 1945. Velení 15th AF dostalo rozkaz v tento den provést nálety na cíle v Německu a okupovaném Československu. Posloužilo to k upoutání části leteckých sil protivníka, který bránil překročení Rýna v rámci operace Plunder.



Foto: Tuskegee Airman 332nd Fighter Group pilots

Fotografie z italské základny Ramitelli z března 1945 zachycuje zleva hlavního mechanika Marcelluse G. Smitha a pilota Roscoe C. Browna, který 24. března 1945 sestřelil Me 262 a další vítězství přidal 31. března. Po válce se Brown stal profesorem na New York University. Pilotem P-51D „Tootsie“, který stojí v pozadí, byl Lowell Steward.

„Red Tails“ dostali za úkol doprovázet Boeingy B-17 k Berlínu. Jejich cílem byla továrna na motory Daimler-Benz určené pro tanky. Nad cíl dorazilo 158 „Heavies“ a 241 stíhačů. Proti Američanům zasáhly proudové Me 262 z JG 7 a jejich piloti ohlásili sestřely deseti B-17 a třech stíhaček. Mezi německými stíhači byla i tak známá jména jako Heinrich Ehrler, Hermann Buchner nebo Franz Schall. Ve skutečnosti byly v boji s „turbínami“ sestřeleny jen dva bombardéry a dva Mustangy, které shodou okolností patřily k 332nd FG. Oba zřejmě zasáhl Walter Schuck během zaškolovacího letu na Me 262 u JG 7. K zemi šly čtyři Me 262 a všichni piloti utrpěli zranění.

Osádky bombardérů ohlásily osm Me 262 sestřelených jistě a pět pravděpodobně. Přinejmenším jeden skutečně sestřelily. Stíhači z 31. FG nárokovali pět Me 262 jistě a tři pravděpodobně, z toho pád jednoho pozorovali v malé výšce u nepřátelské základny.

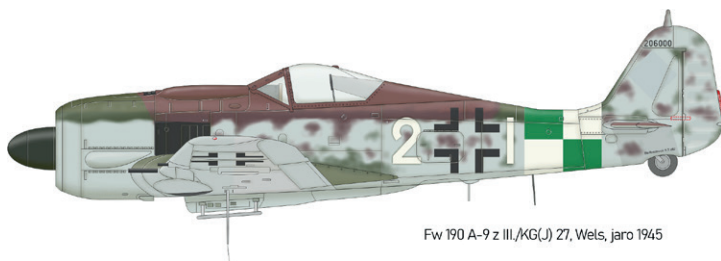
„Red Tails“ se jako obvykle drželi blízko svých svěřenců a 99th FS nárokovala tři proudové stíhačky jako poškozené, další tři pravdě-

podobně sestřelené ohlásila 100th FS a po jedné Me 262 sestřelené jistě ohlásili stíhači téže peruti. Byli to F/O Charles V. Brantley, 1/Lt. Earl R. Lane a 1/Lt. Roscoe C. Brown.

Posledně jmenovaný letec nejednou na jedno „Turbo“, jak jim Američané říkali, zaútočil ve střemhlavém letu, ale ztratil s ním kontakt. Když vystoupal zpět do výšky 24 000 fíť, zpozoroval další Me 262, jak se blíží zprava o něco výš ve vzdálenosti 2500 fíť. Brown přešel do stoupání asi 15 stupňů a s pomocí gyroskopického zaměřovače vypálil tři dlouhé dávky na vzdálenost 2000 fíť z protivníkovy osmé hodiny. Němec vzápětí ze stroje vyskočil. Mimo 332nd FG za tuto akci obdržely Distinguished Unit Citation i 463rd a 483rd BG.

#### Stíhači z Kampfgeschwader „Boelcke“

Německá bombardovací eskadra „Boelcke“ vznikla v dubnu 1936 a po dvou změnách se její označení v květnu 1939 ustálilo na Kampfgeschwader 27. Nesla bojové jméno na památku legendárního letce z první světové války Oswalda Boelckeho. Postupně prošla boji v Polsku, v západní Evropě, bitvou o Británii a poté až do poloviny roku 1944 působila na východní frontě. Po celou dobu používala dvoumotorové stroje Heinkel He 111.



Fw 190 A-9 z III./KG(J) 27, Wels, jaro 1945



Foto: Jeffrey Ethell Collection



Foto: Jeffrey Ethell Collection

Bf 109 G-10 „žlutá 2“, který dříve náležel KG(J) 27, byl nalezen na konci války v Kaufbeurenu. Zeleno-bílá šachovnice je prvkem rychlé identifikace této jednotky. Bílé číslo na směrovce je označení, které používala jednotka, která měla na starost přepravu letadel k bojovým jednotkám. Není jasné, proč se tento letoun v Kaufbeurenu nacházel. Stálou základnu zde měly 3. a 6. Panzerjägerstaffel Bü 181 a rovněž výcviková jednotka FFS A 23.

Když v druhé polovině roku 1944 velení Luftwaffe vyhodnotilo, že dvoumotorové bombardéry nemůže nasadit pro denní operace prakticky nikde, přemýšlelo, jak naloží s přebytečnými osádkami. Několik bombardovacích eskader, včetně KG 27, bylo vybráno, aby se jejich piloti přeškolili na jednomístné stíhací stroje Bf 109 a Fw 190. Od konce roku tak nesly i modifikované názvy, v případě eskadry Boelcke to bylo KG(J) 27, přičemž „J“ znamenalo Jagd, tedy stíhací jednotku. Jednou z priorit velení bylo využít zkušenosti bombardovacích pilotů pro lety za zhoršených povětrnostních podmínek. Jejich zkušenosti s ovládáním dvoumotorových strojů měly sloužit také jako dobrý základ pro to, aby nakonec jednotky KG(J) přešly na proudové Me 262.

V posledních měsících války měly jednotlivé části KG(J) 27 základny na rakouských letištích Wels, Raffelding a Hörsching. Stab, I. a II. Gruppe byly vyzbrojeny Messerschmitty Bf 109, III. Gruppe obdržela Fw 190 A. V březnu 1945 se bývalí bombardovací letci začali poprvé dostávat do soubojů s nepřátelskými stíhači. Na zádech letounů KG(J) 27 se také objevil marking v podobě zeleno-bílé šachovnice sloužící k rychlé identifikaci.

### „Červené ocasy“ proti šachovnicovým pruhům

Col. Benjamin O. Davis, Jr., velitel 332nd FG, vedl 31. března 1945 svou jednotku do oblasti Mnichova, jejím cílem byly vlaky v Bavorsku a Horních Rakousích. Nad cílovou oblast se dostal po poledni se 43 stroji a svou jednotku rozdělil na tři části, které v prostoru Mnichov-Řezno-Linec následně zničily sedm lokomotiv a několik vagonů. Následná letecká střetnutí přinesla příslušníkům 332nd FG nejvíce leteckých vítězství dosažených v jednom dnu.

Nedaleko Landshutu byla 99th FS napadena pěti Bf 109 a jedním Fw 190. Američanům se podařilo sestřelit všechny protivníky, ale během boje zahynul jejich kolega 2/Lt. Frank N. Wright, který zřejmě ztratil kontrolu nad svým Mustangem „Tall the Saddle“. Jeho stroj při utažené zatáčce spadl do vývrtky a Wrightovi se ji ne-

podařilo vybrat. Identita německé jednotky není zatím známa, ale mohlo se jednat o operačně výcvikový útvar.

Jejich kolegové ze 100th FS pátrali po lokomotivách o něco východněji, u rakouského Welsu. Luftwaffe vyslala proti této peruti šestnáct stíhaček z KG(J) 27 do prostoru Wels, Vöcklabruck a Traunsee. Jednalo se o dvanáct stodevitek z I. a II. Gruppe a čtyři stodevadesátky z III. Gruppe.

Jeden z amerických letců v tomto prostoru zahynul. Byl jím 2/Lt. Arnett W. Starks na stroji „Cool Fool“. Při postřelování pozemních cílů ve Vöcklamarkt s ním ve 14 hod 30 minut ztratil kontakt jeho kolega 2./Lt. Conrad A. Johnson. Podle místních svědectví se Starks pokusil zasáhnout sedláka s koňmi na poli, ale vrazil do budovy nedaleko nádraží.

O deset minut později došlo k leteckému boji mezi oběma jednotkami a Američané z něj vyšli jako jasní vítězové. Němci ve výšce 3000 ftů sice boj s „Red Tails“ zahájili celkem agresivně, ale během boje si počínali poněkud chaoticky a piloti Mustangů jim nedovolili efektivně bojovat v týmu.

Američané bez vlastních ztrát po boji ohlásili pět Fw 190 a dva Bf 109 sestřelené jistě, jeden Fw 190 sestřelený pravděpodobně a dva Fw 190 s jedním Bf 109 nárokovali jako poškozené. Nejúspěšnějšími střelci byli 1/Lt. Robert W. Williams, který sestřelil dvě stodevadesátky a jednu poškodil, a 2/Lt. Bertram W. Wilson, Jr., jenž si připsal jednu stodevadesátku sestřelenou jistě a jednu poškodil. Jeden Fw 190 sestřelil i 1/Lt. Roscoe C. Brown. Williams a Wilson byli za tuto akci vyznamenáni udělením Distinguished Flying Cross. Williams v hlášení uvedl:

*„Skupinu nepřátelských letounů jsem napadl shora a vypálil jsem několik dávek. Moje palba zasáhla cíl a letoun se zřítil k zemi. Když jsem se odpoutával od své oběti, upozoroval jsem za sebou jiný nepřátelský letoun. Přesl jsem do stoupavé zatáčky, abych se dostal z trajektorie střel jeho zbraní. Když jsem manévr dokončil, další nepřátelský stíhač prolétl před mou přídí. Okamžitě jsem na něj zahájil palbu.“*

Na německé straně byly sestřeleny tři stroje, jeden byl nezvěstný a jeden poškozený. Jeden pilot zahynul a další utrpěl zranění. Letci z KG(J) 27 byli při hlášení dosažených vítězství nejdříve docela optimističtí, hlásili přinejmenším šest sestřelených Mustangů. Ale v denním hlášení operačního štábu Luftwaffe z 1. dubna 1945 je u této akce uvedeno jen jedno nárokové vítězství a dva americké stroje, které byly pravděpodobně poškozeny.

Na začátku dubna byla KG(J) 27 rozpuštěna a její stroje byly předány jiným stíhacím útvarům. Část letců byla převelena k jednotce Rammkommando Elbe, která měla provádět tarany nepřátelských bombardérů.

Předtím se však 332nd FG a KG(J) 27 střetly ještě jednou, 1. dubna 1945. Opět se jednalo o letecký boj při útoku na vlaky v Rakousku. V souboji s osmi Mustangy z 301st FS přišli Němci o čtyři letouny a sedm jich bylo poškozeno. Tři piloti padli a jeden byl nezvěstný. Příslušníci 301st FS po boji ohlásili dvanáct sestřelených stíhaček a dvě poškozené. Tři potvrzené sestřely si připsal 1/Lt. Harry T. Stewart.

Američané v boji ztratili tři stroje a dva letce. James Fischer novově přistál na území Jugoslávie a zachránili jej partyzáni. F/O William P. Armstrong zahynul jižně od Hörschingu a 2/Lt. Walter P. Manning padl do zajetí. Zadrželi jej příslušníci KG(J) 27 právě ze základny Hörsching. Bohužel byl v noci z 3. na 4. dubna z vězení odveden dvěma politickými důstojníky NSDAP, poté byl zlynčován a oběšen.

Po válce tato vražda nebyla vyšetřena a až díky úsilí rakouských historiků byly její detaily publikovány v roce 2013. V dubnu 2018 byl na Manningovu počest odhalen památník na letecké základně Vogler. Ceremonii byli přítomni nejen rakouský ministr obrany, velitel letectva a velitel pozemních sil, ale i jeden z účastníků osudového



Foto: Photographer's notes and Tuskegee Airmen 332nd Fighter Group pilots

Na fotografii jsou zachyceni letci z 332nd FG, zleva: Robert W. Williams, William H. Holloman (s koženou čepicí), Ronald W. Reeves (v kšiltovce), Christopher W. Newman (s koženou čepicí), Walter M. Downs. Williams v boji s KG(J) 27 dne 31. března 1945 sestřelil dvě stodevadesátky a jednu poškodil. Holloman později sloužil ve válce ve Vietnamu a zemřel v roce 2010. Reeves zahynul 24. března 1945 v Itálii při havárii, patrně kvůli vyčerpání paliva. Newman v druhé světové válce absolvoval 84 bojových letů a dalších 97 přidal během korejské války.

leteckého střetnutí Lieutenant Colonel (ret.) Harry T. Stewart. Letci z Tuskegee i přes mimořádné obtíže obhájili své místo v amerických leteckých silách. Během poválečných let byl opuštěn koncept rasově segregovaných vojenských jednotek a řada letců z Tuskegee úspěšně sloužila na bojových letounech i nadále. Jedním z příkladů je bývalý velitel 332nd Fighter Group Benjamin O. Davis, Jr, který v korejské válce velel 51st Fighter Wing na stíhačkách F-86 Sabre a nakonec dosáhl hodnosti čtyřhvězdičkového generála.

## Zdroje

BUCHOLTZ C.: 332nd Fighter Group – Tuskegee Airmen  
 CALDWELL D.: Day Fighters in Defence of the Reich, War Diary, 1942 – 1945  
 HAULMAN D. L.: TUSKEGEE AIRMEN CHRONOLOGY  
 HAULMAN D. L.: THE TWELVE GREATEST AIR BATTLES OF THE TUSKEGEE AIRMEN  
 HAULMAN D. L.: NINE MYTHS ABOUT THE TUSKEGEE AIRMEN  
 OLYNYK F. J.: USAAF (Mediterranean Theater) Credits for the destruction of enemy aircraft in air-to-air combat, World War 2  
 PORUBA T., VLADAR J.: Messerschmitt Bf 109s of KG(J) 6  
 SCHUCK W.: Luftwaffe Eagle, From the Me 109 to the Me 262  
 ŠILA M., KACHA P., RADDOK G.: Luftwaffe victories in 1945; Reich, Western and Eastern Front (March 1945)  
 TILLMAN B.: Forgotten Fifteenth

Fotog: Clarence Huntly prostřednictvím Jerryho Whitinga.



Walter P. Manning byl odmítnut pro vojenskou službu kvůli kladívkovým prstům na nohou, ale ze svých úspor si zaplatil operaci, aby mohl narukovat. Za svou službu byl vyznamenán Leteckou medailí za hrdinství s pěti dubovými listy, Medailí za tažení v Evropě, Africe a na Středním východě, Purpurovým srdcem a Zlatou medailí Kongresu (posmrtně v roce 2007).



Foto: Bundesheer/Pusch

Třiatřicetiletý Harry Stewart vzdává poctu svému zavražděnému kamarádovi Walteru Manningovi při odhalení pamětní desky 3. dubna 2018 na rakouské letecké základně Vogler. Se zorganizováním Stewartovy cesty do Evropy pomohl americký publicista Jerry Whiting.



Letec z Tuskegee sleduje trojici Mustangů na základně Ramitelli v Itálii.

Foto: Toni Frissell, Library of Congress

## S LEBKOU A HAVRANEM NA TRUPU



Lt. der Reserve Kurt Adolf Monnington z Jasta 18 v souboji s formací bombardérů DH 9.

Jan Bobek

*V průběhu první světové války docházelo k situacím, při nichž se letci opakovaně dostávali do střetu se stejnou nepřátelskou jednotkou. V řadě případů si toho protivníci tehdy nebyli vědomi, ale někteří z nich vedli proti určité jednotce doslova soukromou válku. Právě v takové situaci se ocitl v roce 1918 Kurt Monnington z Jasta 18 v bojích s osádkami bombardérů No. 104 Squadron RAF.*

#### Monnington nebo Mornington?

Budoucí stíhací letec Kurt Adolf Monnington se narodil 29. září 1891 v Hamburku. Jeho otcem byl továrník George Edward Monnington (1863–1904) a matkou byla Melanie Barbara, rozená Gross. Příjmení Monnington nezní příliš německy a jméno Kurtova otce jakbysmet. Mezi členy této rodiny se dodnes vypráví legenda, že jsou potomky hraběte z Morningtonu.

Na jednom genealogickém webu si dokonce někdo dal tolik práce, že zkonstruoval rodokmen, kde je za tohoto předka označen William Wellesley, 3. hrabě z Morningtonu (1763–1845). Hrabě se měl v Hamburku oženit s prostou měšťankou a kvůli nízkému původu nevěsty si prý museli jméno změnit na Monnington. Toto tvrzení však lze s klidem poslat do říše pohádek.

Naštěstí jsou k dispozici matriční záznamy a z nich vyplývá, že Kurtův dědeček William Walter James Monnington se narodil 28. října 1837 a byl pokřtěn v Hamburku v kostele anglikánského sboru. To již jasně napovídá odkud rodina pocházela. Narodil se otci Walterovi a jeho ženě Sarah, rozené Harris. Walter Monnington zemřel v roce 1857 v Hannoveru a z matričního záznamu vyplývá, že se narodil v roce 1791 v malé vesničce Skenfrith (velšsky Ynysgynwraidd) v hrabství Monmouthshire, v jihovýchodním Walesu.

#### Angličané v Hamburku

V Hamburku existuje anglikánský sbor již od počátku 17. století. Svoboda náboženského vyznání byla součástí bezprecedentní dohody o volném obchodu, kterou si v roce 1612 s hamburským senátem zajistila Company of Merchant Adventurers (obchodníků s textilem). „Englische Kirche“ je budova kostela z roku 1838, která



Foto: Reinhard Zankl via Greg VanWyngarden

je nástupkyní kaple v „Anglickém domu“, v němž se obchodníci scházeli na bohoslužby po 200 let.

V roce 1808 obsadila město francouzská vojska a na základě napoleonského dekretu byl kupecký kostel v témže roce zrušen. Cech byl rozpuštěn, jeho majetek zkonfiskován a obchodníci byli z města vypovězeni. Řadu cenností a dokumentů se však podařilo ukrýt a zachránit. V roce 1814 byli Francouzi poraženi a britští občané se začali vracet do Hamburku. Možná právě v té době se Walter Monnington v Hamburku usadil, bylo mu tehdy 23 let.

### Bratři jdou do války

Jak je z předchozího textu patrné, přestože Monningtonové v Hamburku v 19. století žili po několik generací, měli stále silný vztah k zemi svých předků. Na jménech, která pro své děti rodiče vybírali, to bylo patrné. U některých Kurtových sourozenců se ale již však vyskytovala německá jména: Emma Elisabeth (1890), Jane Margarethe (1892), Carl Otto (1896), Johanna Clementine (1897), Dorothea Ruth (1899) a Gertrud Else (1900).

Když vypukla světová válka, mladší bratr Carl (Karl) Otto narukoval jako ženista k Reserve-Pionier-Kompagnie Nr. 46 a v dubnu 1915 byl těžce zraněn. Válku však přežil a v roce 1926 se oženil.

Kurt byl zařazen jako poddůstojník ke královskému württemberskému pluku č. 119 „Königin Olga“. Brzy byl ale převelen k württemberskému pěšímu pluku č. 120, u nějž byl v listopadu 1914 povýšen do hodnosti Leutnant der Reserve.<sup>1)</sup> Monnington byl za statečnost v boji vyznamenán v červnu 1915 železným křížem 2. třídy a v listopadu téhož roku mu byl udělen württemberský Friedrichův řád rytíře II. třídy s meči.

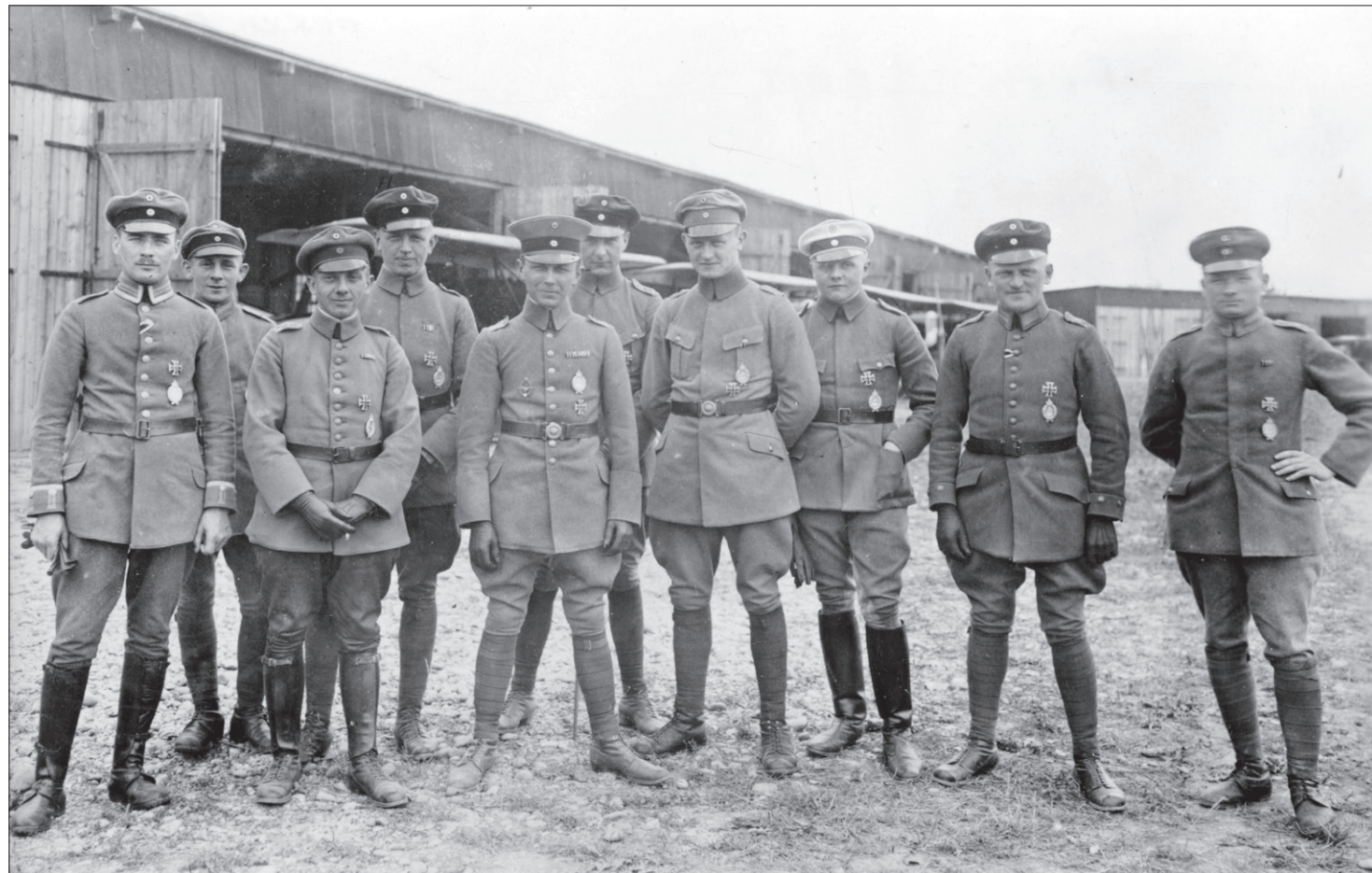
Na konci února 1916 Kurt Monnington zahájil letecký výcvik u FEA4 v Poznani a v červnu téhož roku byl vyznamenán hamburským hanzovním křížem. V září 1916 byl poprvé přidělen k bojové

jednotce – KEST 1 v Mannheimu. V listopadu byl dokonce poslán ke stíhací Jasta 12, ale koncem ledna 1917 byl přeložen k FA(A) 281 s dvoumístnými stroji. U této jednotky konečně získal pilotní odznak. V srpnu 1917 se opět hlásil u stíhací jednotky, tentokrát Jasta 22 a počátkem října byl převelen k Jasta 15. Velitelem jednotky byl jednadvacetiletý Lt. Heinrich Gontermann, který až do své smrti dosáhl 39 vítězství a v květnu 1917 obdržel Pour le Mérite. Zahynul 30. října 1917 při seznamovacím letu na Fokkeru Dr. I. Po jeho smrti jednotku vedl Lt. Hans von Budde a v polovině března 1918 ji převzal Lt. d. R. August Raben.

### Staffel Raben

Od začátku 18. února byla Jasta 15 společně s Jasta 12, 13 a 19 součástí nově založené Jagdgeschwader II, jejímž velitelem byl Hptm. Adolf Ritter von Tutschek (27 v., Pour le Mérite). Geschwader Kommandeur ale padl 15. března v souboji s Jihoafričanem Lt. Haroldem B. Redlerem (10 v.) na SE 5 z No. 24 Squadron RFC. Jeho nástupcem se stal legendární Hptm. Rudolf Berthold.<sup>2)</sup> Jmenování tohoto energického velitele mělo nečekaný dopad na Jasta 15. Berthold se rozhodl Jasta 15 ustavit jako Stab Staffel své Geschwader a nechal k ní přesunout několik letců ze své bývalé jednotky Jasta 18. Nakonec se z logistických důvodů rozhodl zcela vyměnit personál a letouny mezi Jasta 15 a 18. Nová Jasta 15 si ponechala stíhačky Albatros, Pfalz a Fokker Dr. I a Bertholdovi piloti dali svým letounům výrazné červeno-modré zbarvení.

Lt. d. R. Raben se tedy ze dne na den stal velitelem Jasta 18 se základnou v Bruille v sektoru 17. armády. Společně s ním se na nové působiště přesunulo sedm letců. Nebyl mezi nimi Kurt Monnington, který ještě nějakou dobu u Jasta 15 působil jako pobočník neboli Offizier zur besonderen Verwendung. K Jasta 18 se připojil o něco později. Rabenova jednotka své Fokkery Dr. I předala jiným



Skupina letců Jasta 18 na letišti Montingen v červnu 1918. Zleva: Vzfv. Glatz (1 v.), Gefr. Deberitz (1 v.), Lt. d. R. Kurt Monnington (8 v.), Lt. d. R. Spindler (2 v.), velitel jednotky Lt. d. R. August Raben (4 v.), Lt. Kurt Baier (1 v.), Lt. Hans Müller (12 v.), Lt. Günther von Büren (2 v.), Lt. Bergner a Offz. Stv. Richard Schleichardt (3 v.).

Foto: A. E. Ferko via Greg VanWyngarden



Foto: Küstner via Greg VanWynyarden

Na pozadí této fotografie stojí ukořistěný bombardér DH 4 (A7703) z No. 55 Squadron, který byl po zásazích do motoru donucen k přistání 30. srpna 1918 u Amannweiler. Oba členové osádky, Američané 2/Lt. H. H. Doepler a 2/Lt. A. S. Papworth, padli do zajetí. Herbert Hermann Doepler, který se narodil německým rodičům v Brooklynu, ale unikl tři dny, než se ho podařilo zajmout. Bombardér byl zřejmě sestřelen Augustem Rabenem a po přeletu na základnu Jasta 18 dostal červeno-bílý nátěr, včetně bílé zbarvené přídě. Monnington na fotografii pózuje s psími maskoty jednotky. Za ním stojí zleva: Lt. Kandt, Lt. Müller, Staffelführer Raben, Lt. Baier a Lt. Heinz Küstner (2 v.).

částem JG II a s přesunem personálu, který byl nařízen 19. března, tuto Geschwader opustila. Rabenova Staffel si ponechala stíhačky Albatros a Pfalz, dosavadní červeno-modré zbarvení původní Jasta 18 nechali změnit na červeno-bílé. Na trupech většiny letounů jednotky byl namalován havran (německy Raben), který byl pochopitelně spjat se jménem velitele. Raben ale později létal s Fokkerem Dr. I jako záložním strojem k jeho Fokkeru D.VII.

Kurt Monnington dosáhl svého prvního vítězství 11. května 1918, když se mu u Bailleul podařilo sestřelit SE 5. Pravděpodobně se jednalo o stroj No. 41 Squadron, jehož pilot Lt. R. H. Stacey utrpěl zranění, ale podařilo se mu přistát na vlastním území.

Během boje 3. června u La Bassée se mu podařilo donutit k přistání bombardér DH 4, ale britská osádka očividně dosedla na vlastním území a Monningtonovi se výsledek boje nezapočítal jako letecké vítězství.

Druhý úspěch ve vzdušném boji zaznamenal 5. června severně od Violaines. Zasáhl Bristol Fighter z No. 22 Squadron pilotovaný Lt. Johnem Everardem Gurdonem, jeho střelec Sgt John Hall utrpěl zranění. Britská osádka v boji nárokovala dvě vzdušná vítězství. Gurdonovi bylo celkem uznáno 28 sestřelů a za jinou akci z roku 1918 mu bylo uděleno DFC.<sup>3)</sup>

#### Proti Independent Air Force

V polovině června 1918 se Jasta 18 přesunula na základnu Montingen (Montoy) u Met a jejím úkolem bylo bránit náletům na německé výrobní závody a dopravní infrastrukturu. Posílala šest dalších jednotek, které už toto území bránily. Na tomto letišti působila až do konce války. RAF kvůli útokům na továrny v této oblasti počátkem června zorganizovala taktickou skupinu dálkových bombardérů pod názvem Independent Force, která je spíše známa

jako Independent Air Force (IAF). Skládala se z No. 55 Squadron s letouny DH 4, zatímco stroji DH 9 byly vyzbrojeny No. 99 a 104 Squadron. Britské osádky v následujících týdnech čelily jak těžkým ztrátám, tak i potížím s nespolehlivými motory. Řada strojů musela své formace opustit daleko před cílem.

Jasta 18 se poprvé s bombardéry IAF střetla 27. června. Monnington proti těmto odvážným osádkám poprvé zaznamenal úspěch až 30. července 1918, jednalo se o jeho třetí vítězství. Podařilo se mu sestřelit DH 9 z No. 99 Squadron. Střelec Lt. S. G. Burton byl palbou německého letce zabit, ale pilotovi Lt. G. Martinovi se podařilo přistát na vlastním území, byť s průstřelem v noze.

Proti stejné jednotce Monnington vzlétl i během následujícího dne. No. 99 Squadron nad německým územím ztratila celkem sedm bombardérů. Celkem čtyři Jasta vznesly stejný počet nároků na vítězství, včetně jednoho, které ohlásil Monnington. Ale z dosud neznámých důvodů nebylo žádné z nich oficiálně potvrzeno.

Mezi památné události v historii Jasta 18 patřilo Monningtonovo čtvrté letecké vítězství, jehož dosáhl 12. srpna 1918. V boji s formací No. 104 Squadron se mu podařilo přinutit k přistání na základně Bühl osádku 2/Lt. O. F. Meyera a Sgt A. C. Wallace. Boj mohl pro Brity skončit tragicky, protože Monnington zasáhl palivovou nádrž. Oba letci však neprodleně přistáli a ve zdraví skončili v zajetí.

Hned následující den přinesl Monningtonovi nečekaný úspěch. Jasta 18 pronásledovala skvěle se bránící formaci No. 104 Squadron. Němcům se formaci nedařilo narušit, dokud se osádky DH 9 nepřiblížily zpět k frontě. Monnington při palbě na bombardér poručíků Franka H. Beauforta a Bryanta pozoroval, že se britský stroj začíná rozpadat a narazil do druhého letounu, ve kterém letěl 2/Lt. Leyden s pozorovatelem Sgt. Windridgem. Oba stroje se zřítily k zemi zakleslé do sebe a všichni čtyři letci zahynuli. Podle brit-



Foto: Greg VanWyngarden

Bombardér DH 9 (D2931) z No. 104 Squadron, který byl 12. srpna 1918 donucen k přistání Kurtem Monningtonem. Osádka 2/Lt. O. F. Meyer a Sgt. A. C. Wallace byla zajata po přistání na letišti Bühl. No. 104 Squadron provedla poslední bojový let do německého vnitrozemí 10. listopadu 1918. V posledních šesti měsících války se několik jejích pilotů a střelců stalo esy, ale utrpěla vysoké ztráty.

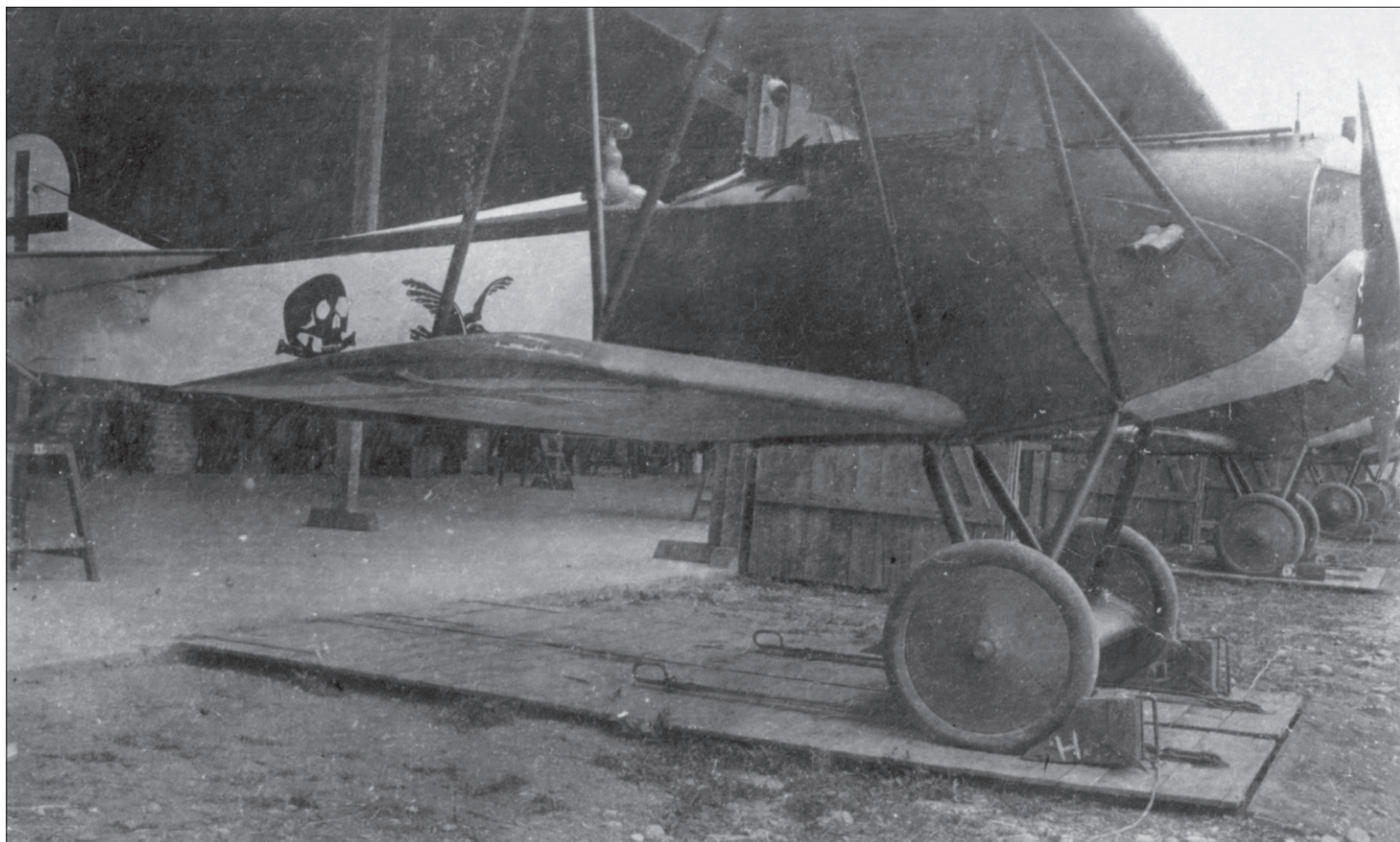


Foto: Greg VanWyngarden

Fokker D.VII (OAW) Kurta Monningtona vyfotografovaný v létě 1918 na letišti Jasta 18. Tento letec používal na několika letounech Jasta 15 a Jasta 18 motiv lebky a zkrřížených hnátů. Zatím není známo, proč se pro tento osobní marking rozhodl. Ani jeden z württemberských pěších pluků, u nichž dříve sloužil, nic podobného ve znaku neměl.

ských hlášení byl příčinou tragédie výbuch flaku těsně pod Beaufortovým bombardérem. Oba letouny však byly přiznány Monningtonovi jako jeho páté a šesté vítězství.

Svého sedmého vítězství dosáhl Monnington až 10. října, když na nepřátelské straně fronty sestřelil DH 4, pravděpodobně z některé americké peruti, který se zřítil v plamenech. Poslední potvrzené vítězství zaznamenala Jasta 18 díky Monningtonovi 23. října 1918 opět v boji s No. 104 Squadron. Několik německých jednotek pronásledovalo formaci dvanácti bombardérů, které se chystaly zaútočit na železniční cíle u Met. Jeden bombardér kvůli poškození palbou stíhače přistál na spojenecké straně fronty. Osádka 2/Lt. Case a pozorovatele 2/Lt. Bridgera ale v boji s Němci utrpěla zranění a padla do zajetí. Na vítězství vznesl nárok Monnington a dva další letci z jiných jednotek, ale uznáno bylo Monningtonovi jako jeho osmé a poslední vítězství.

Během války padlo osm příslušníků Jasta 18, jedenáct jich bylo zraněno a dva byli zajati. Jednotka však získala přinejmenším 112 potvrzených vítězství a jejich celkový počet mohl být až 126. Některé záznamy se však nedomohly. Kurt Monnington se s osmi sestřely umístil na čtvrtém místě mezi jedenácti letci, kteří u této Jasta získali status esa. August Raben u ní dosáhl jen dvou leteckých vítězství ze svých celkových čtyř, byl však vynikajícím velitelem, který na jaře 1918 dal jednotce nejen charakteristický vzhled jejích letounů, ale hlavně bojového ducha, který si udržela až do konce bojů. Ve střetnutích se statečnými osádkami bombardérů IAF dosáhla Jasta 18 řady vítězství při minimálních ztrátách.

Kurt Adolf Monnington se v prosinci 1922 oženil, ale manželství zůstalo bezdětné. Zemřel na zápal plic 17. února 1939 v Hamburku. Dům rodiny Monningtonů byl během druhé světové války zasažen při bombardování a většina upomínek na jeho leteckou službu byla zničena.



Lt. d. R. Kurt Monnington, Jasta 18, Montoy-Flanville, Francie, srpen 1918

*Za pomoc s přípravou článku děkuji Trevorovi Henshawovi a Gregu VanWyngardenovi. Pokud vás téma Jasta 18 zaujalo, Gregova kniha o této jednotce je něco, co byste neměli opomenout.*

#### Poznámky

1) Celý název prvního pluku je Grenadier-Regiment „Königin Olga“ (1. Württembergisches) Nr. 119. Čestný název nesl podle ruské velkokněžny a württemberské královny Olgy Nikolajevny Romanovové, jež byla dcerou cara Mikuláše I. Druhý pluk nesl název Infanterie-Regiment „Kaiser Wilhelm, König von Preußen“ (2. Württembergisches) Nr. 120.

2) Více k Rudolfu Betholdovi najdete v článku Richarda Plose v <https://www.eduard.com/out/media/InfoEduard/archive/2021/info-eduard-2021-01cz-m9f.pdf> <https://www.eduard.com/out/media/InfoEduard/archive/2021/info-eduard-2021-01en-j9z.pdf>

3) Po první světové válce se Gurdon stal novinářem a spisovatelem. Jeho nejstarší syn John Robert Gurdon zahynul v dubnu 1943 v bombardéru Wellington No. 166 Squadron.

#### Zdroje:

FRANKS N., BAILEY F., GUEST R.: Above the Lines

FRANKS N., BAILEY F., DUIVEN R.: Jasta War Chronology

FRANKS N., BAILEY F., DUIVEN R.: Jasta Pilots

HENSHAW T.: The Sky Their Battlefield II

RENNLES K.: Independent Force

VAN WYNGARDEN G.: Jasta 18 The Red Noses

VAN WYNGARDEN G.: Jagdgeschwader Nr II, Geschwader 'Berthold'

Chaplaincy Profile The Anglican Church of St Thomas à Becket, Hamburg

Evangelisches Kirchenbuchamt Hannover

Staatsarchiv Hamburg

buddecke.de/jasta18.htm

frontflieger.de/3monku0t.html



Foto: IWM

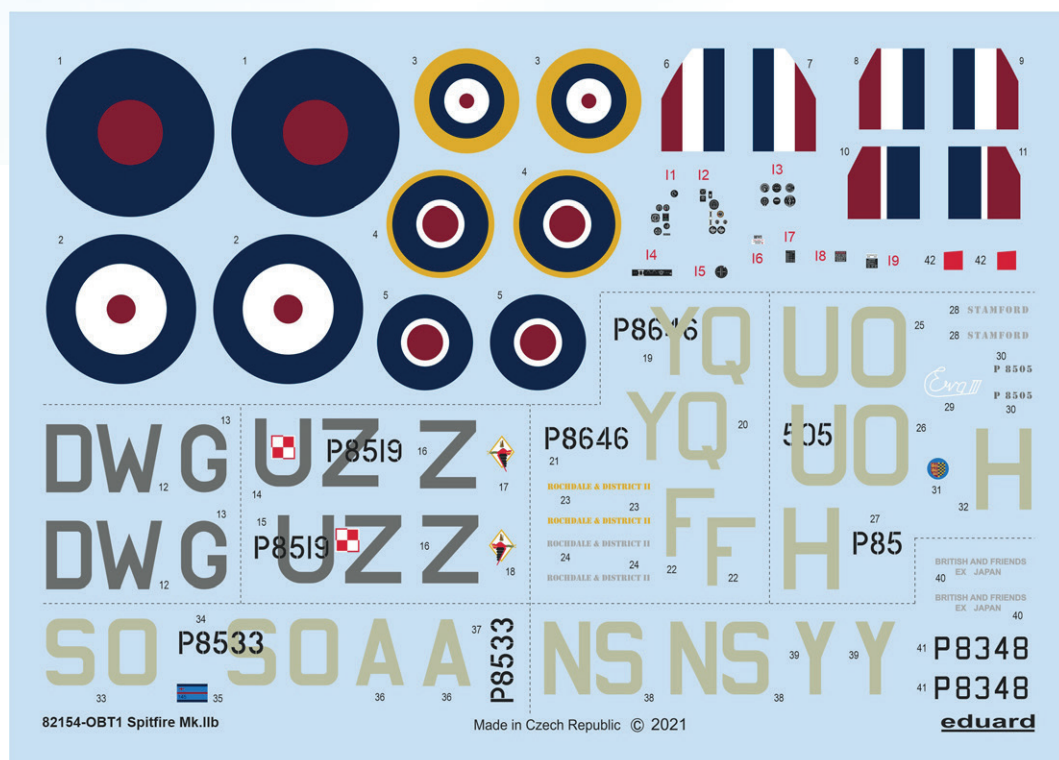
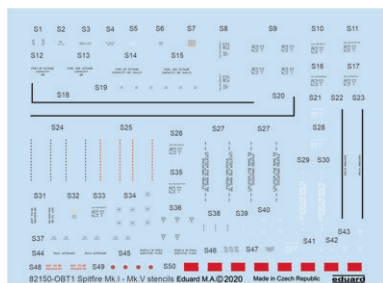
Pozorovatelé a piloti No. 22 Squadron na letišti Vert Galand, 1. dubna 1918. Zleva doprava: Lt. W. S. Hilltout, 2/Lt. G. N. Traunweiser (padl. 15. dubna), Capt. S. H. Wallage (10 v.), Lt. B. C. Budd, Lt. G. S. Hayward (24 v.), Lt. Hunter, Lt. R. Critchley (7 v., následující den padl), Capt. W. F. J. Harvey (26 v.), Lt. J. L. Morgan (12 v.), Lt. H. F. Moore (6 v.), Capt. H. F. Davison (11 v.), Capt. J. E. Gurdon (28 v.), Major J. E. McKelvie, Lt. Berington, Capt. R. S. P. Bobby, Lt. Harrison a Capt. D. M. McGoun (9 v.). Kurt Monnington si 5. června 1918 nárokoval Gurdonovu stíhačku, ale Gurdon, stejně jako v mnoha jiných případech, přežil.




[Stránka produktu](#)

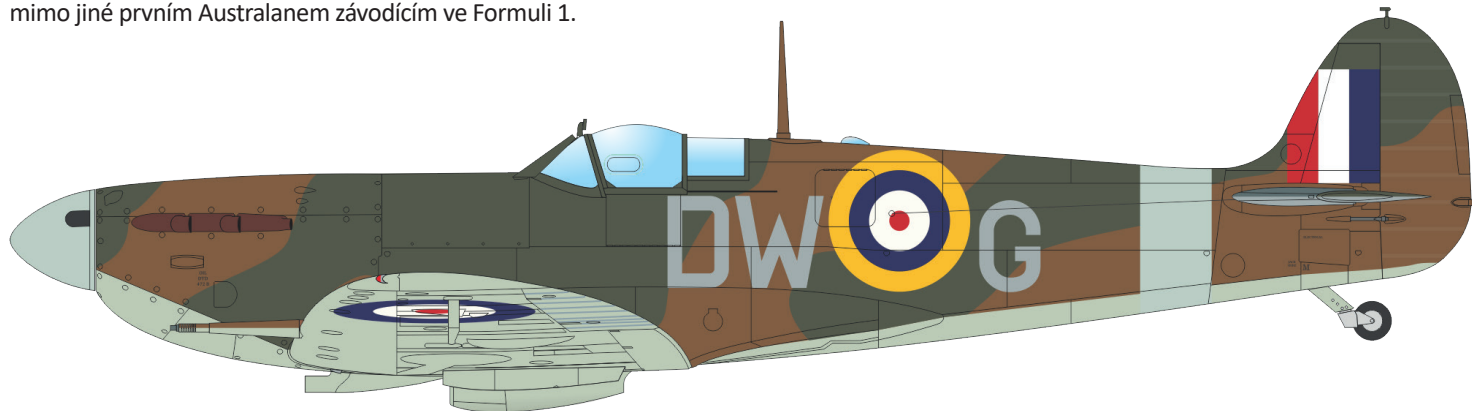
## 1/48 kat. č. 82154

- plastové díly Eduard
- fotoleptané díly
- krycí maska
- 6 markingů

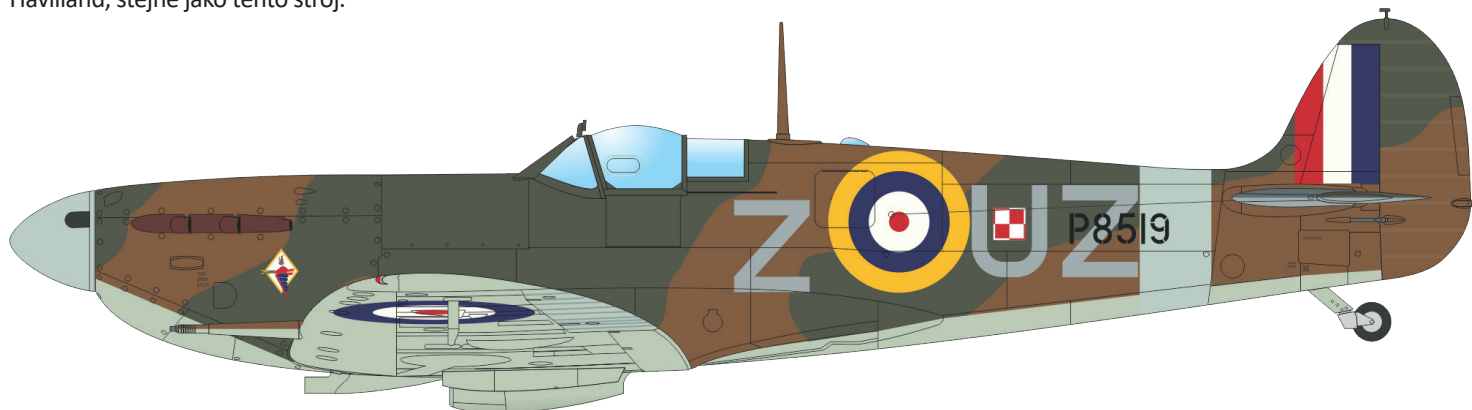


**P/O Frederick A. O. Gaze, No. 610 (County of Chester) Squadron, RAF Westhampnett, West Sussex, Velká Británie, červen 1941**

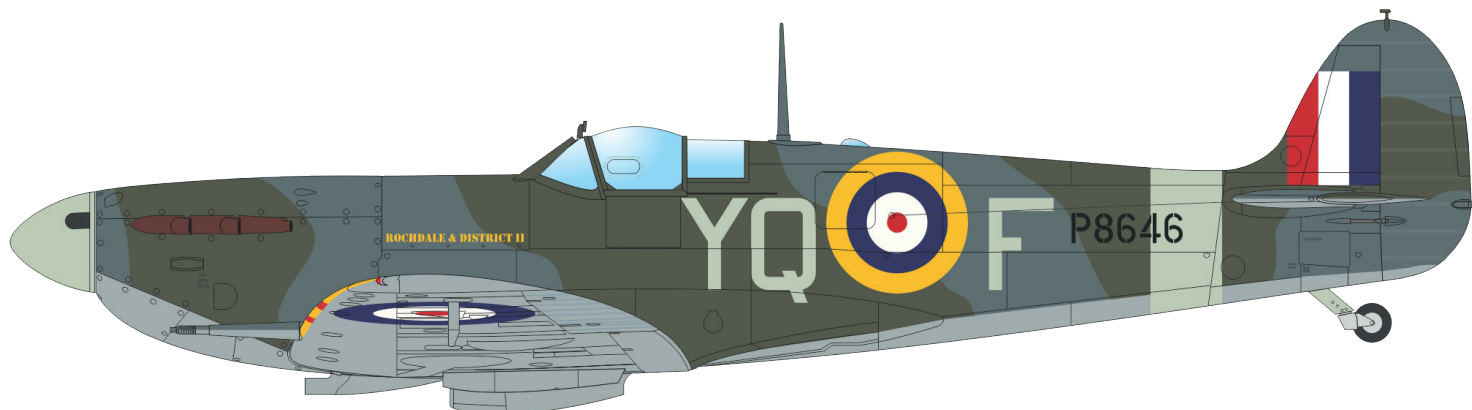
Australan Tony Gaze nastoupil v březnu 1941 spolu se svým bratrem Scottem k No. 610 Squadron, která byla součástí Tangmerského wingu vedeného Douglasem Baderem. Scott zahynul krátce po příchodu k jednotce 23. března 1941. Tony dosáhl 26. června svého prvního sestřelu Bf 109. V říjnu byl převelen jako instruktor k No. 57 OTU. Svoji druhou operační túru zahájil v červnu 1942 u No. 616. Squadron, v srpnu převzal velení No. 64 Squadron. Dne 4. září 1943 byl jako velitel letky No. 66 Squadron sestřelen Heinzem-Gerhardem Vogtem od 7./JG 26. Za pomoci francouzského hnutí odporu se mu podařilo uniknout zajetí a vrátit se zpět do Velké Británie. V únoru 1944 se vrátil k No. 610 Squadron, u níž 5. srpna 1944 sestřelil V-1. V únoru 1945 sestřelil Me 262A a v dubnu byl přidělen k No. 41 Squadron, u níž se podílel na sestřelu Ar 234. Dne 2. května 1945 převzal velení letky No. 616 Squadron, u níž létal na Meteoru Mk.III. Po válce se věnoval automobilovým závodům a stal se mimo jiné prvním Australanem závodícím ve Formuli 1.

**P8519, No. 306 (Polish) Squadron, RAF Northolt, Velká Británie, červenec 1941**

Polská No. 306 Squadron RAF, City of Toruň, polsky 306 Dywizjon Myśliwski "Toruński", byla založena 28. srpna 1940 na základně Church Fenton, na základě personálu a tradic předválečné polské Toruňské stíhací peruti. Jednotka byla na Spitfiry Mk.II přezbrojena v polovině července 1941 z Hurricaneů Mk.IIa. U polských perutí sloužilo překvapivě mnoho kanónových Spitfirů Mk.IIb. Tento stroj nese standardní kamufláž RAF (Temperate Land Scheme) z první poloviny roku 1941. Horní plochy jsou zbarveny tmavou zelenou (Dark Green) a tmavou hnědou (Dark Earth) barvou, spodní plochy jsou v barvě Sky. Vrtulový kužel je rovněž v barvě Sky, stejně jako pruh před ocasními plochami. Povšimněte si červené záplaty na pravé straně hřbetu trupu, která kryla ústí výstřelného kanálu výmetnice světlic. Většina Spitfirů Mk.IIb byla vybavena vrtulí de Havilland, stejně jako tento stroj.

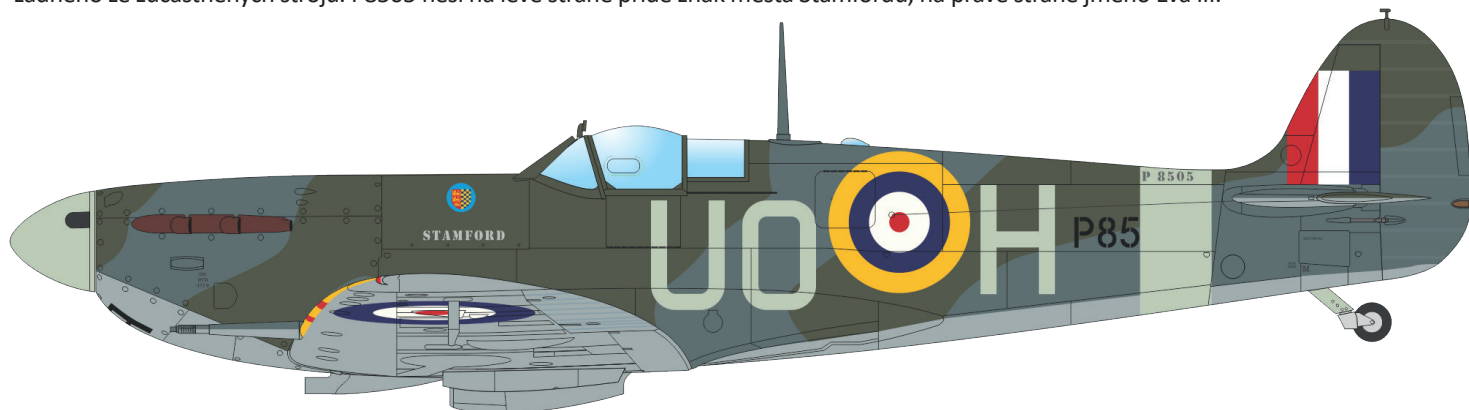
**P8646, No. 616 (South Yorkshire) Squadron, RAF Kirton in Lindsey, Lincolnshire, Velká Británie, říjen/listopad 1941**

Tento Spitfire Mk.IIb No. 616 Squadron nesl nové kamuflážní schéma, Day Fighter Scheme, zavedené 19. srpna 1941. Horní plochy byly zbarveny barvami Dark Green a Ocean Grey, spodní plochy barvou Medium Sea Grey. Kódová písmena byla v barvě Sky, s pásem na trupu a vrtulovým kuželem ve stejné barvě. Trikolóra na ocase byla nízkého typu, vysoká 27 palců. Stroj nesl darovací nápis ROCHDALE AND DISTRICT 2 na pravé straně přídě. U No. 616 Squadron sloužil od 8. května 1941 do 15. ledna 1942, kdy byl předán No. 331 (Norwegian) Squadron, kde nesl označení FN-K. Tento stroj je v literatuře přisuzován P/O Colinu Hodgkinsonovi, který létal, podobně jako Douglas Bader, s amputovanými dolními končetinami. Jde patrně o omyl, protože Colin Hodgkinson začal bojově létat až od září 1942 u No. 131 Squadron.

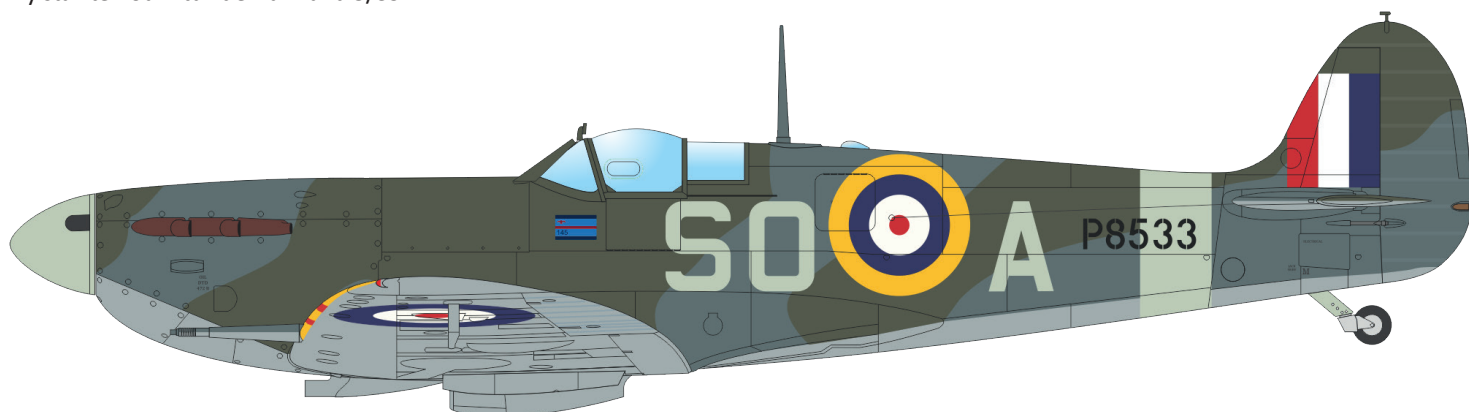


**P8505, Sgt. Eric S. Dicks-Sherwood, No. 266 (Rhodesia) Squadron, RAF Wittering, Cambridgeshire, Velká Británie, září 1941**

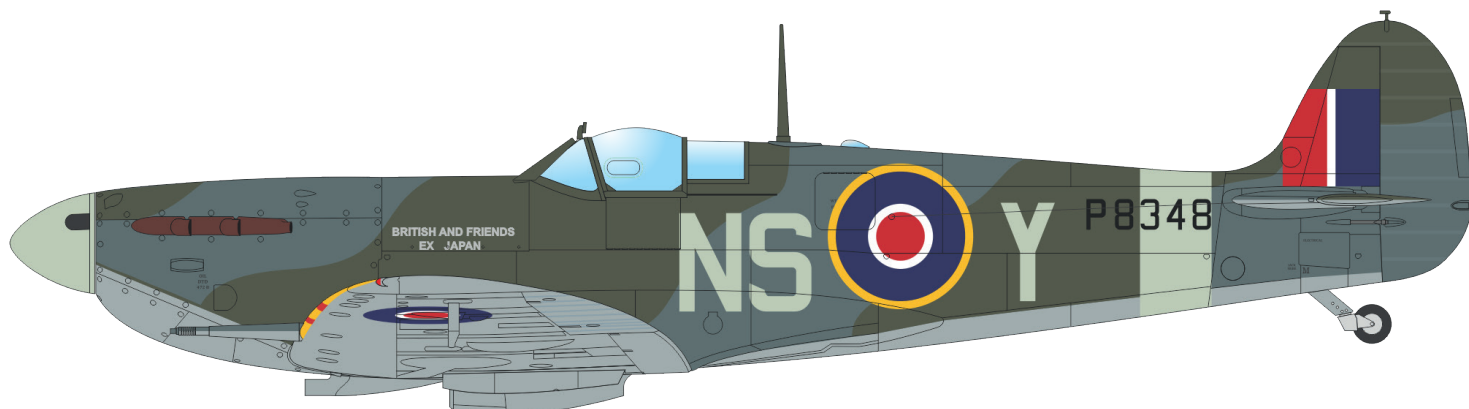
Rhodesan Eric „Dickie“ Dicks-Sherwood nastoupil službu u No. 266 (Rhodesia) Squadron RAF v létě 1941 v hodnosti Sergeant. V listopadu byl povýšen do hodnosti Pilot Officer a převelen k No. 603 Squadron, s nímž odplul na letadlové lodi USS Wasp na Maltu. Později bojoval v severní Africe a v Itálii. Za války dosáhl 5 samostatných sestřelů a 2 ve spolupráci. 15. září 1941 letěl jako číslo velitele witterinského wingu W/Cdr. Jamesona (RNZAF) na akci typu Rhubarb proti letišti De Kooy v Nizozemí. Nad mořem byli napadeni čtyřmi Bf 110E od 5./ZG 76. Dicks-Sherwood hlásil jednu Bf 110 jako poškozenou, W/Cdr Jameson nahlásil jednu jako sestřelenou. Ve skutečnosti nedošlo k poškození žádného ze zúčastněných strojů. P8505 nesl na levé straně přídě znak města Stamfordu, na pravé straně jméno Eva III.

**P8533, S/Ldr. Percival S. Turner, No. 145 Squadron, RAF Catterick, North Yorkshire, Velká Británie, říjen 1941**

Kanaďan Percival Stanley Turner, stíhací eso Bitvy o Británii s deseti sestřely, byl velitelem No. 145 Squadron od dubna do října 1941. Jeho Spitfire Mk.IIb P8533 převzala No. 145 Squadron 30. srpna 1941 od No. 222 Squadron. Stroj nesl nově zavedené standardní schéma Day Fighter Scheme a horními plochami v barvách Dark Green a Ocean Grey, a spodními plochami v barvě Medium Sea Grey. Kódová písmena byla v barvě Sky, s pásem na trupu a vrtulovým kuzelem ve stejné barvě. Na levé straně pod čelním štítkem kabiny byla namalovaná vlajčka Squadron Leadera. Dne 8. prosince 1941 byl tento stroj předán No. 132 Squadron. Stejně jako většina Spitfirů Mk.IIb byl vybaven automaticky stavitelnou vrtulí de Havilland 5/39A.

**P8348, No. 52 OTU, RAF Debden, Essex, Velká Británie, léto 1943**

Většina Spitfirů Mk.IIb byla ze služby u bojových jednotek vyřazena začátkem roku 1942 a nahrazena novými Spitfiry Mk.Vb. Přeživší stroje byly zařazeny k cvičným jednotkám, Operational Training Units – OTU. Sloužily u nich mnohdy překvapivě dlouho, kupříkladu tento P8348, původně vyrobený jako Mk.IIa v dubnu 1941, byl zrušen až 25. září 1945. V podobě z léta roku 1943, kdy prošel generální opravou a konverzí a poté sloužil u No. 52 OTU, nese standardní kamuflážní schéma Day Fighter Scheme a nové výsostné znaky, zavedené v květnu 1942. Na přídě byl darovací nápis BRITISH AND FRIENDS EX JAPAN, vrtule byla pro Spitfiry Mk.IIb typická automaticky stavitelná de Havilland 5/39A.



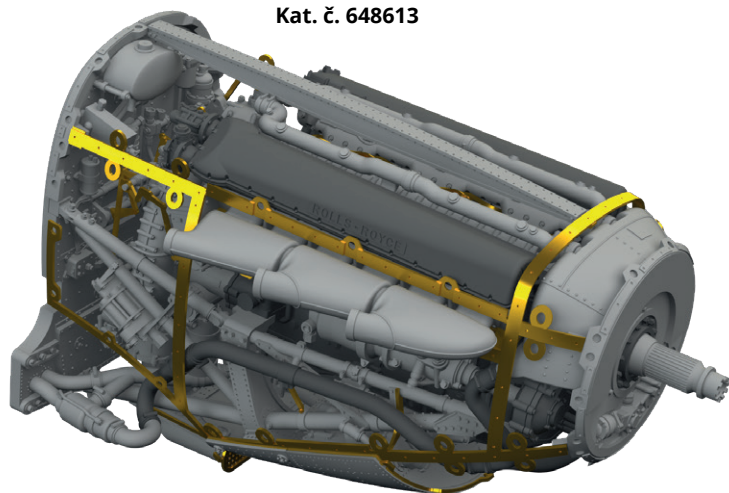
# K Spitfiru Mk.IIb doporučujeme

- 481055 Spitfire Mk.II landing flaps (fotolept)
- FE1112 Spitfire Mk. I seatbelts STEEL (fotolept)
- 644080 Spitfire Mk.II LööK (Brasin)
- 648611 Spitfire Mk.IIb gun bays (Brasin)
- 648613 Spitfire Mk.II engine (Brasin)
- 648621 Spitfire Mk.II cockpit (Brasin)
- 648579 Spitfire Mk.I wheels (Brasin)
- 648580 Spitfire Mk.I exhaust stacks (Brasin)
- 3DL48007 Spitfire Mk.II SPACE (3D obtisk)
- EX709 Spitfire Mk. I TFace (maska)

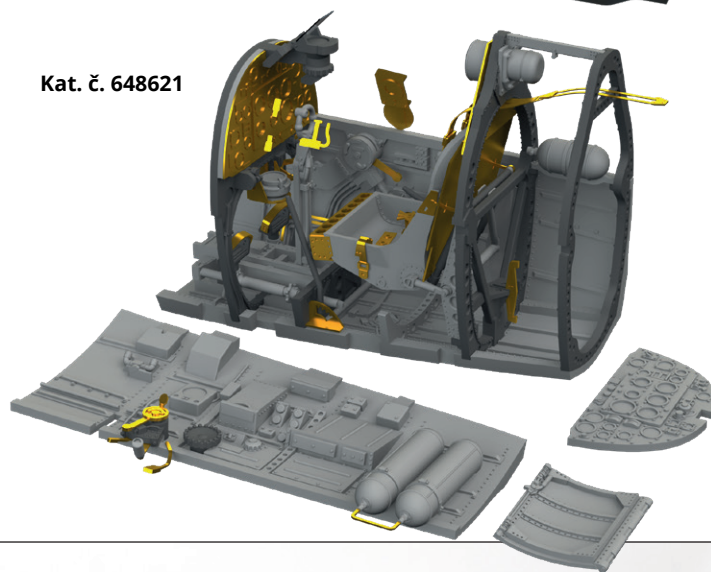
Kat. č. 644080



Kat. č. 648613



Kat. č. 648621

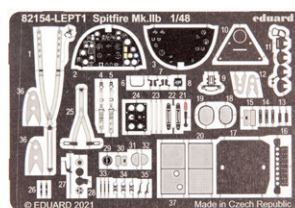
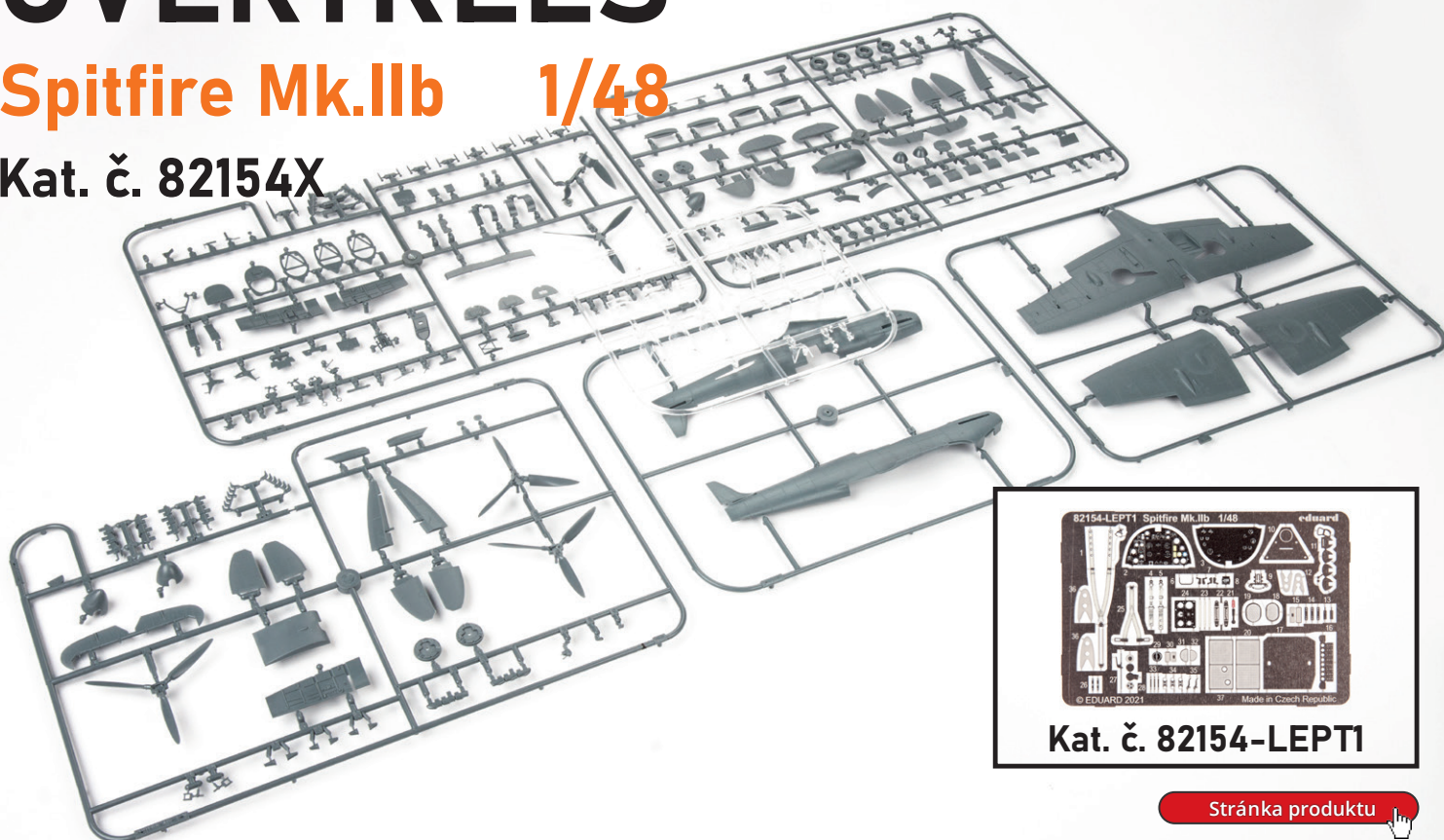


## OVERTREES

[Stránka produktu](#)

### Spitfire Mk.IIb 1/48

Kat. č. 82154X



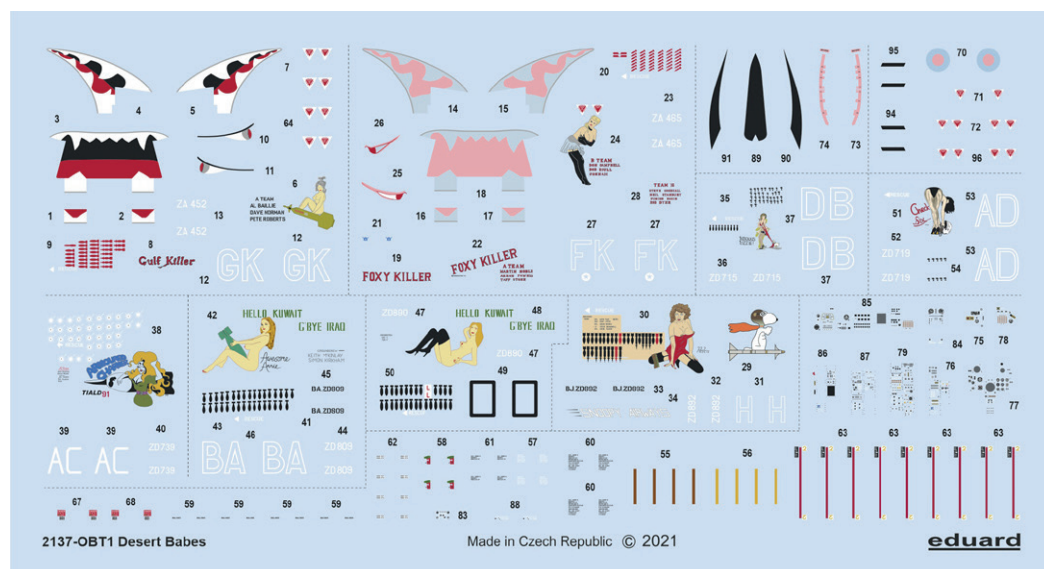
Kat. č. 82154-LEPT1

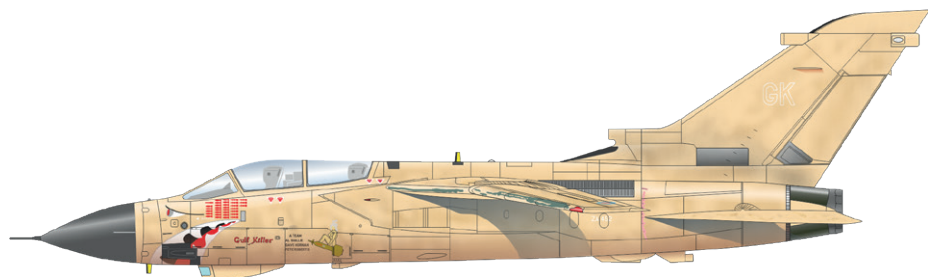
[Stránka produktu](#)


[Stránka produktu](#)

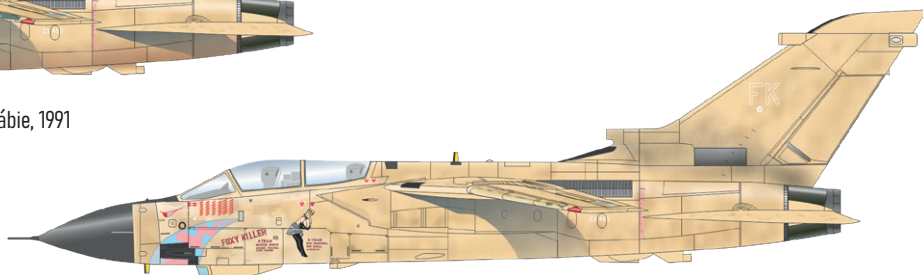
## 1/72 kat. č. 2137

- plastové díly Revell
- fotoleptané díly
- krycí maska
- 8 markingů
- Brassin kola a sedačky

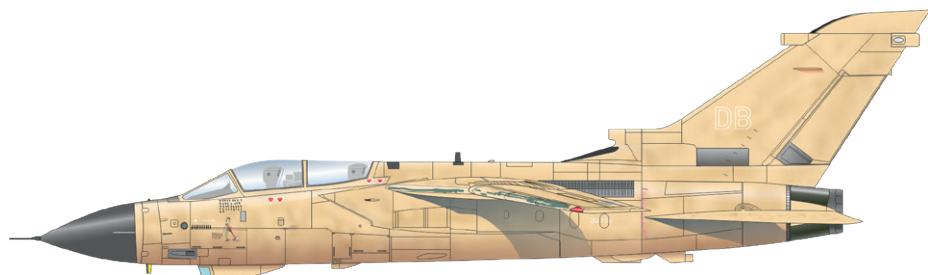




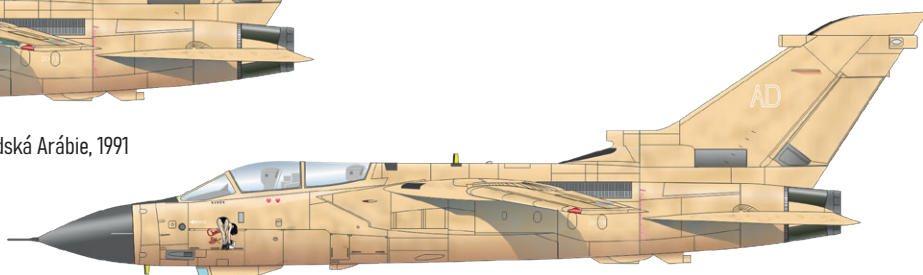
ZA452, Gulf Killer, 20. squadrona, Tabuk, Saúdská Arábie, 1991



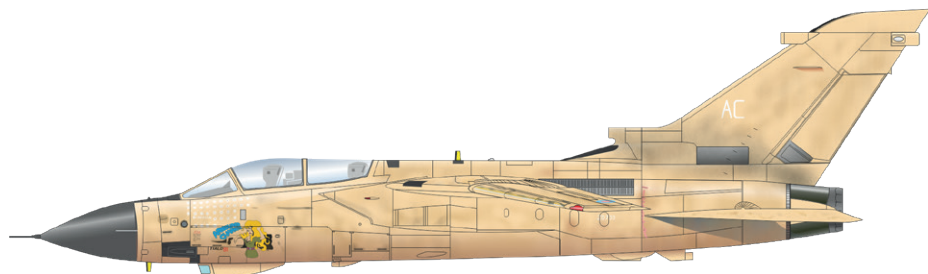
ZA465, Foxy Killer, 16. squadrona, Tabuk, Saúdská Arábie, 1991



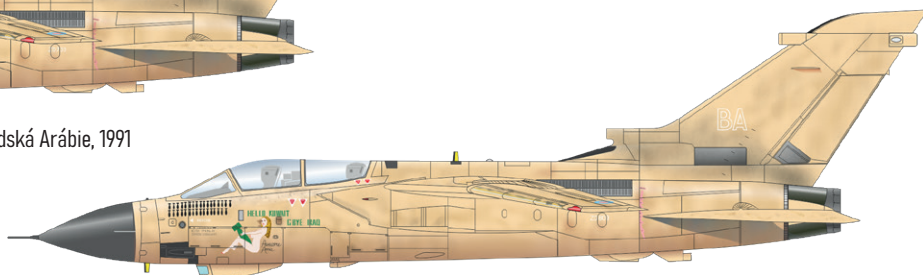
ZD715, Luscious Lizzie, 31. squadrona, Dhahran, Saúdská Arábie, 1991



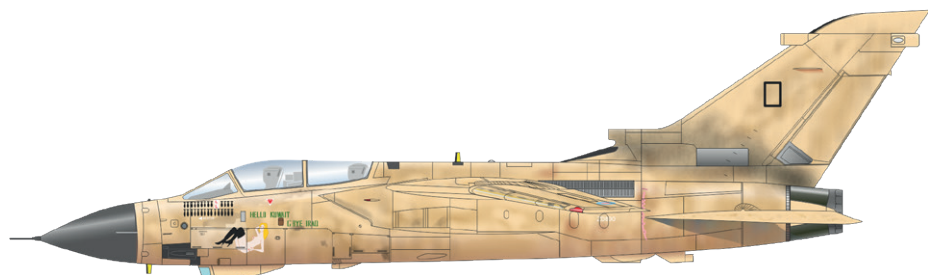
ZD719, Check Six, 9. squadrona, Dhahran, Saúdská Arábie, 1991



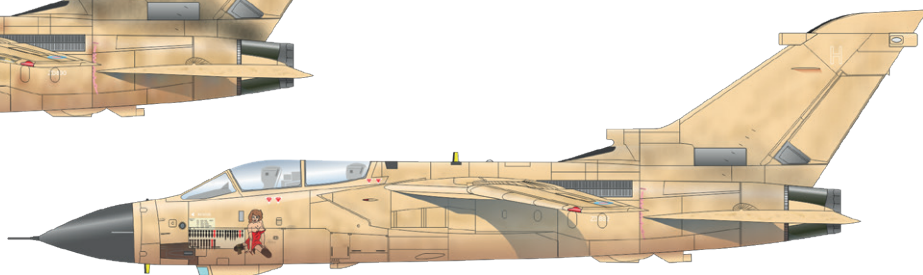
ZD739, Armoured Charmer, 9. squadrona, Tabuk, Saúdská Arábie, 1991



ZD809, Awesome Annie, 617. squadrona, Muharraq, Bahrajn, 1991



ZD890, 9. squadrona, Muharraq, Bahrajn, 1991

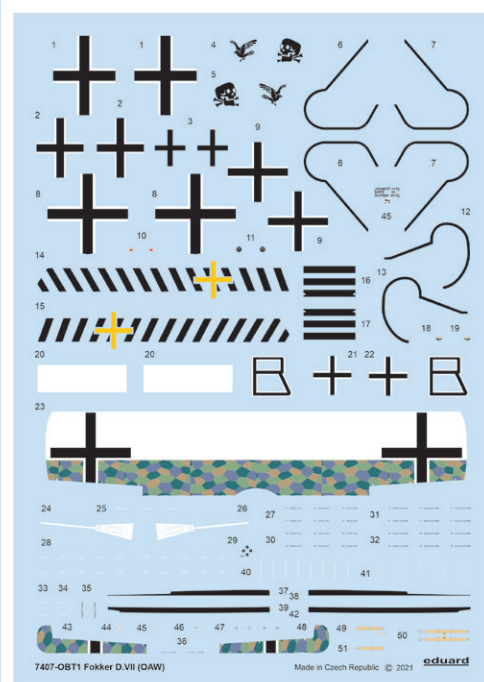
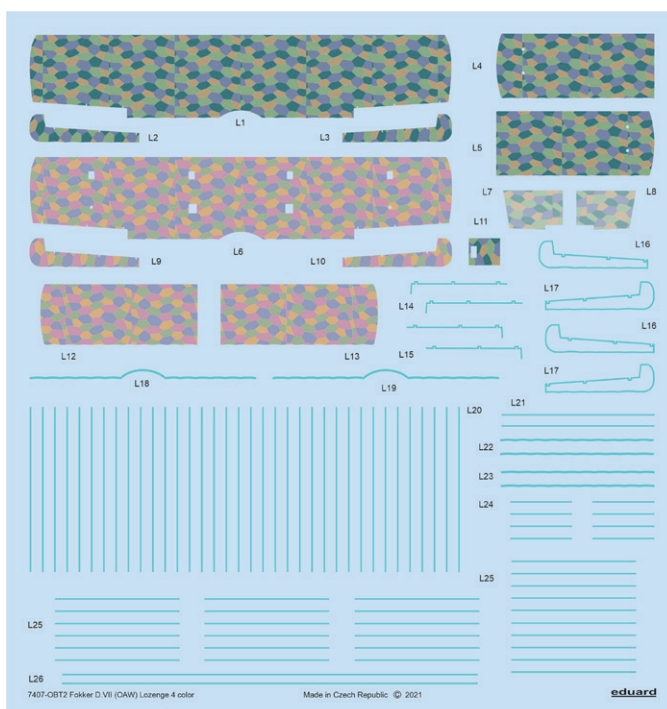


ZD892/H, Helen, 617. squadrona, Muharraq, Bahrajn, 1991


[Stránka produktu](#)

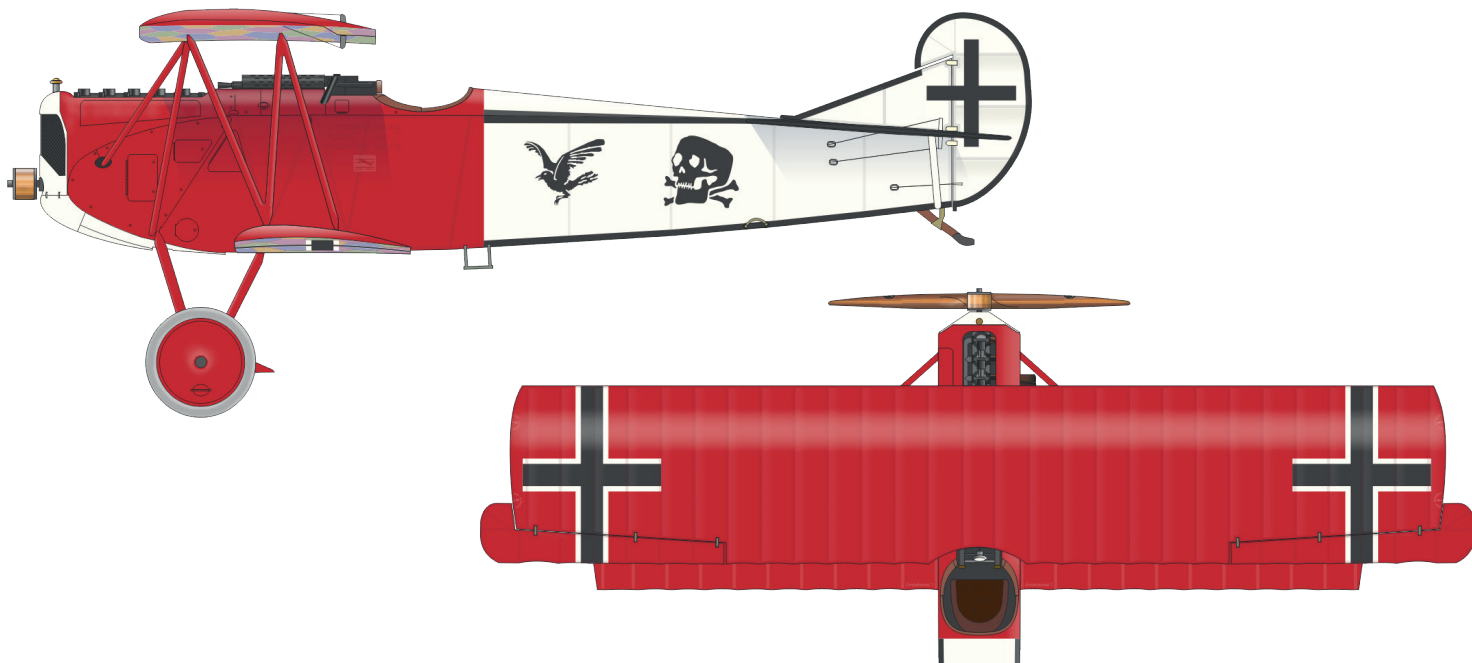
## kat. č. 7407

- plastové díly Eduard
- 4 markingy

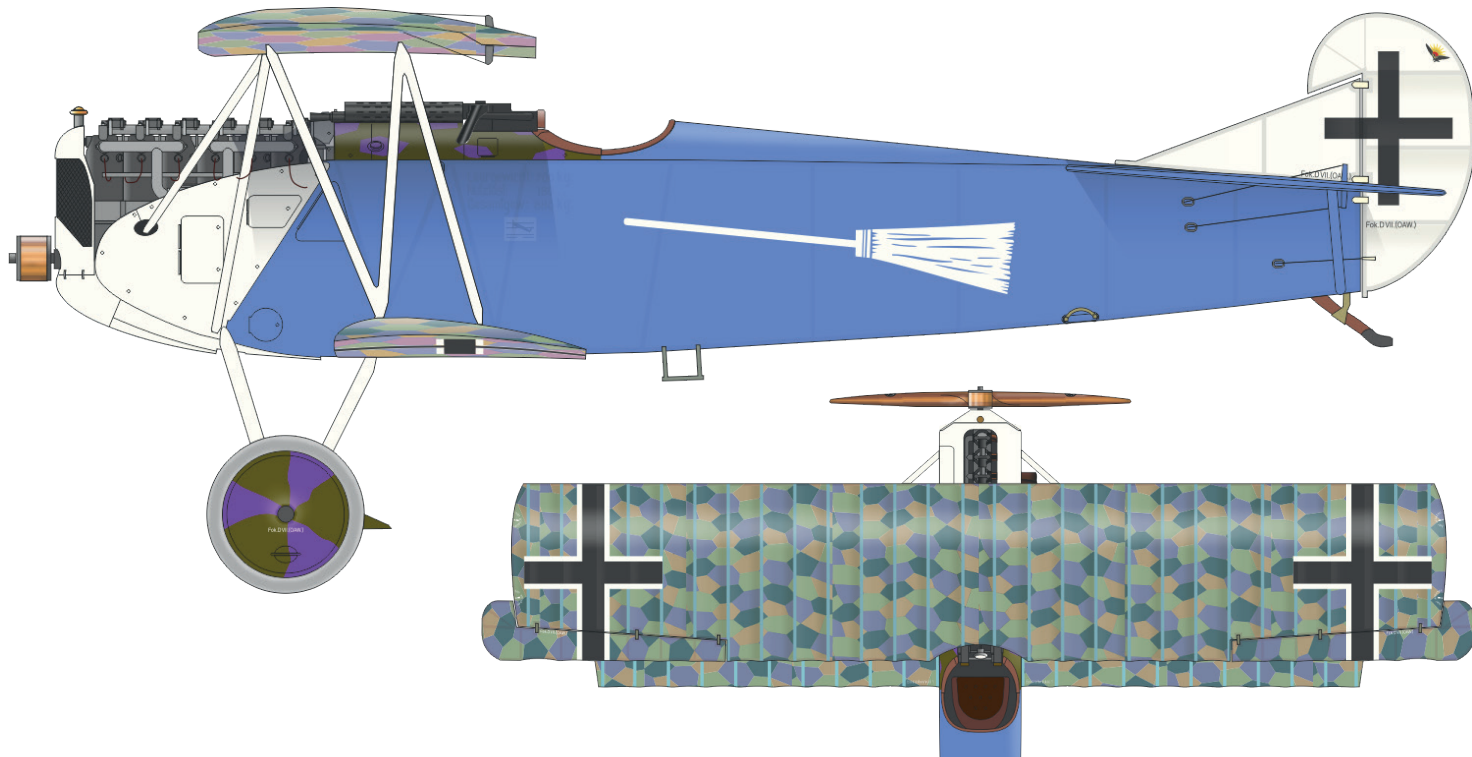


**Lt. d. R. Kurt Monnington, Jasta 18, Montoy-Flanville, Francie, srpen 1918**

Kurt Monnington je dnes dobře známým prvovaléčným pilotem díky svému osobnímu symbolu, kterým byla detailně vyvedená lebka na obou stranách trupu. Tento symbol si ponechal i pro svůj D.VII a doplnil jím i neoficiální symbol Jasta 18, kterým byl černý havran. Monnington zahájil svou leteckou službu coby člen FA 62, poté byl převelen v roce 1917 k Jasta 15. Zde zprvu zůstával bez vítězství. Známa Bertholdova výměna personálu mezi Jasta 15 a 18 znamenala, že se Monnington spolu se všemi svými spolubojovníky z Jasta 15 stal od března 1918 příslušníkem nové Jasta 18. Své první vítězství zaznamenal 11. května 1918, kdy sestřelil S.E.5a. Byl to také jeho jediný sestřel nepřátelského stíhače, následovala jen vítězství nad dvousedadlovými stroji. Nejzajímavější je jeho uznaný sestřel dvou D.H.9, které však byly ve skutečnosti obětí flaku a následné srážky. Monningtonův D.VII (OAW) z rané produkce byl vyveden v známých barvách „nové“ Jasta 18 s červenou přídí a bílým trupem. Hrany trupu a obrysy směrovky a výškovky byly lemovány černě. Obě křídla byla minimálně shora červená, spodní plochy byly buď také červené, ale je možné, že zůstaly v původním potahu potištěným leteckým plátnem (tzv. Lozenge). Je na modeláři, jaké provedení zvolí.

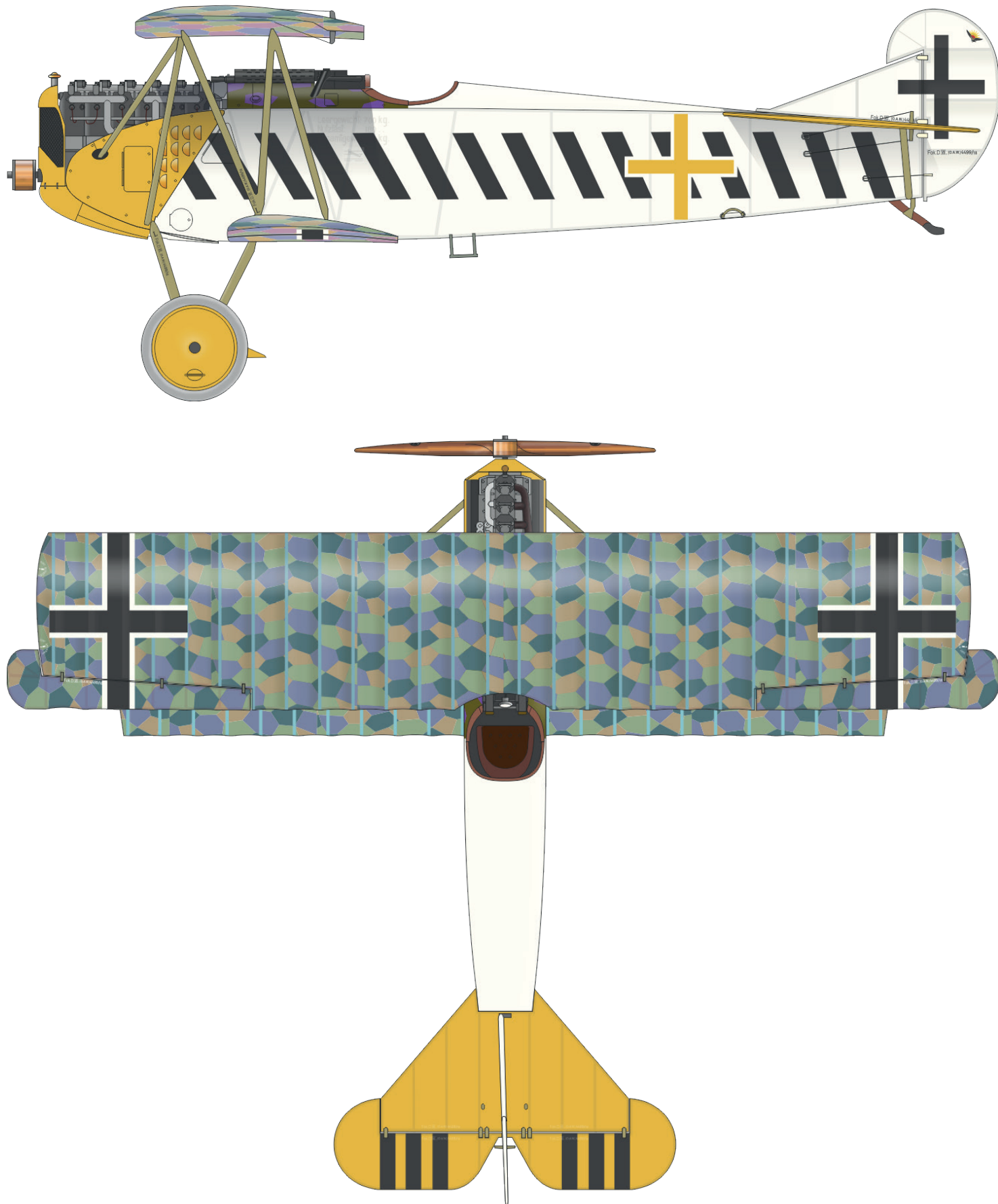

**Lt. d. R. Hans Besser, Jasta 12, Chéry-les-Pouilly, Francie, srpen 1918**

Hans Besser byl v první polovině července 1918 členem Jasta 12 a zůstal u jednotky až do konce války, ale přesné datum, kdy se k jednotce připojil, ani podrobnosti o jeho předchozím působení nejsou známy. Besser si připsal dvě vítězství nad americkými DH 4 dosažená 18. a 26. září 1918. Během druhého střetnutí Besser zasáhl pumy svého protivníka první dávkou, což způsobilo, že pumy letounu No. 20 Aero Squadron ve výšce 4500 m explodovaly. Při výbuchu zahynul 2Lt D. B. Harris a 2Lt E. Forbes, samotný Besser se výbuchu jen tak tak vyhnul. O jeho poválečném životě nejsou k dispozici žádné podrobnosti. Besser létal nejméně na třech letounech Fokker D.VII se svým osobním označením, bílým koštětem. „Besen ist Besser“ („koště je lepší“) bylo rčení, které pro jeho letouny používali kamarádi z Jasta 12. Trup byl natřen modrou barvou s bílou přídí. Křídla byla ponechána v barvě potahové látky Flugzeugstoff (Lozenge) se čtyřbarevným potiskem. Přestože se jednalo o ranou sérii výroby OAW, letoun byl již vybaven novější verzí výfukového potrubí, kterému se kvůli jeho tvaru říkalo „saxofon“.



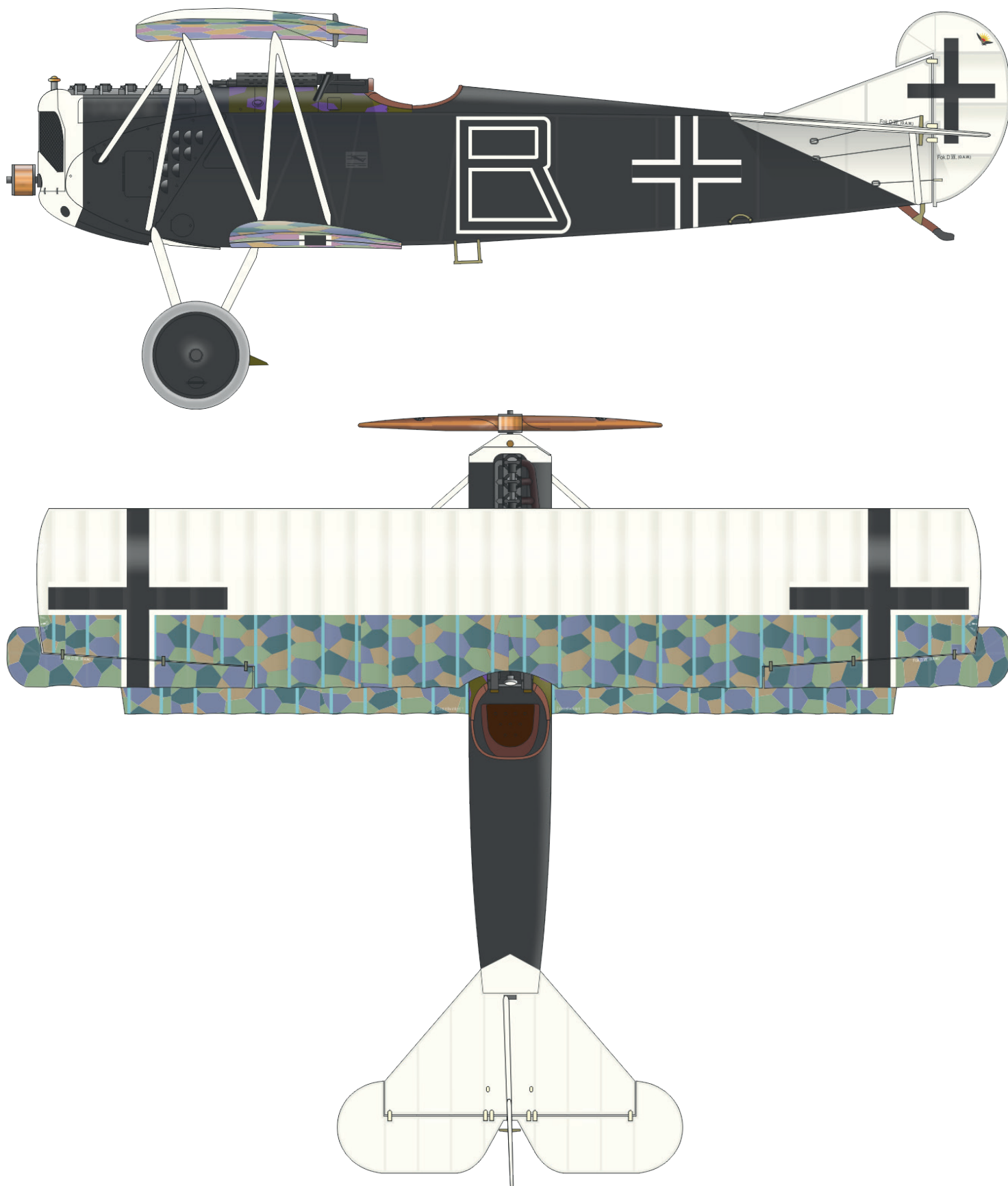
**Voj. č. 4499/18, VzFlgMstr. Franz Mayer, MFJ III, Jabbeke, Belgie, srpen 1918**

Franz Mayer si připsal během první světové války tři, možná čtyři vítězství, záleží na zdroji informací. Létal jako příslušník námořní jednotky MFJ III, která byla vytvořena 23. června 1918 z příslušníků jednotek MFJ I a MFJ II. Mayerův Fokker D.VII z produkce OAW byl jedním z raných strojů středního výrobního provedení a nesl atraktivní barevné schéma sestávající z bílého trupu se žlutou přídělí a černými diagonálními pruhy po obou stranách. Zajímavostí je provedení trupového kříže. Ten byl podle známé a kvalitní fotografie stejné barvy jako příděl letounu, tedy žlutý. Důvod tohoto nestandardního postupu není znám, možná se jednalo o snahu odlišit kříž od černých pruhů na trupu. Obě křídla byla ponechána v barvě leteckého plátna se čtyřbarevným vzorem potisku (tzv. Lozenge). Výškovka byla žlutá se třemi černými pruhy na kormidle coby označením jednotky MFJ III.



**Lt. Walter Blume, Jasta 9, Sissone, Francie, září 1918**

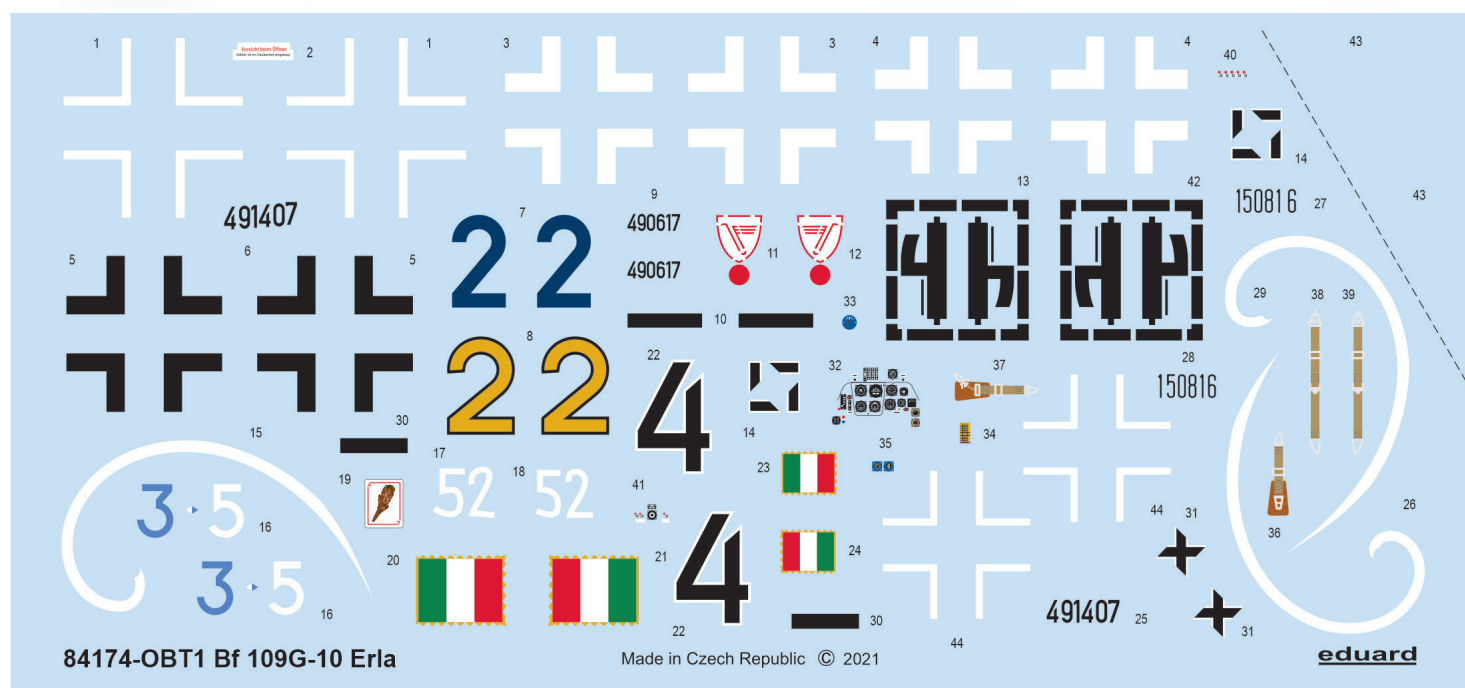
Walter Blume byl velmi zajímavou osobností nejen coby prvorálečným stíhač, ale také jako letecký konstruktér, kterým se stal po válce. Rodákovi z Hirschbergu (dnes Jelení Hora, Polsko) bylo 18 let, když vypukla první světová válka a jako příslušník jednotky Jägerů byl krátce po zahájení bojů raněn. Následně se rozhodl pro kariéru letce a po výcviku se stal v červnu 1915 příslušníkem Fliegertruppe. Po období služby u jednotek s dvousedadlovkami byl v lednu 1917 převelen ke stíhací Jasta 26. Tam také zahájil 10. května svou šňůru 28 leteckých vítězství se-střelem D.H.9. Jeho činnost přerušilo 29. listopadu 1917 zranění, které jej na tři měsíce vyřadilo z bojů. Po návratu do služby 5. března 1918 byl ustanoven velitelem Jasta 9. Dne 2. října 1918 obdržel vyznamenání Pour le Mérite a ve stejný den také dosáhl svého 27. a tedy předposledního vítězství. Po válce pracoval jako letecký konstruktér pro společnosti Albatros a Arado a stál u zrodu německé reaktivní letecké techniky. Za války Blume používal několik D.VII s obdobným barevným provedením, tedy s černým trupem a stylizovaným B na bocích. Tento stroj měl polovinu horního křídla v bílé barvě a bílý pruh zespod spodního křídla. Obojí označovalo velitele jednotky.




[Stránka produktu](#)

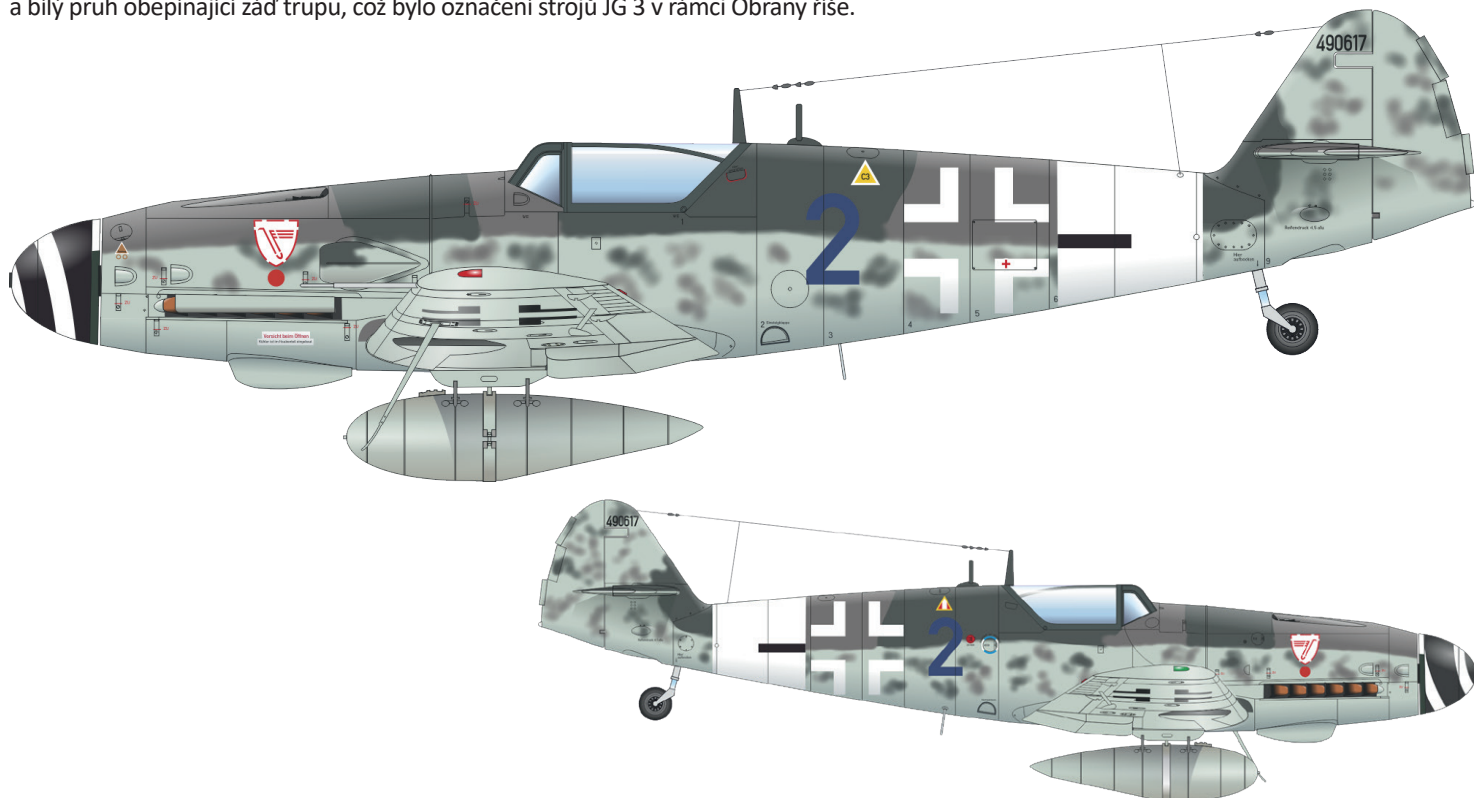
## kat. č. 84174

- plastové díly Eduard
- 4 markingy



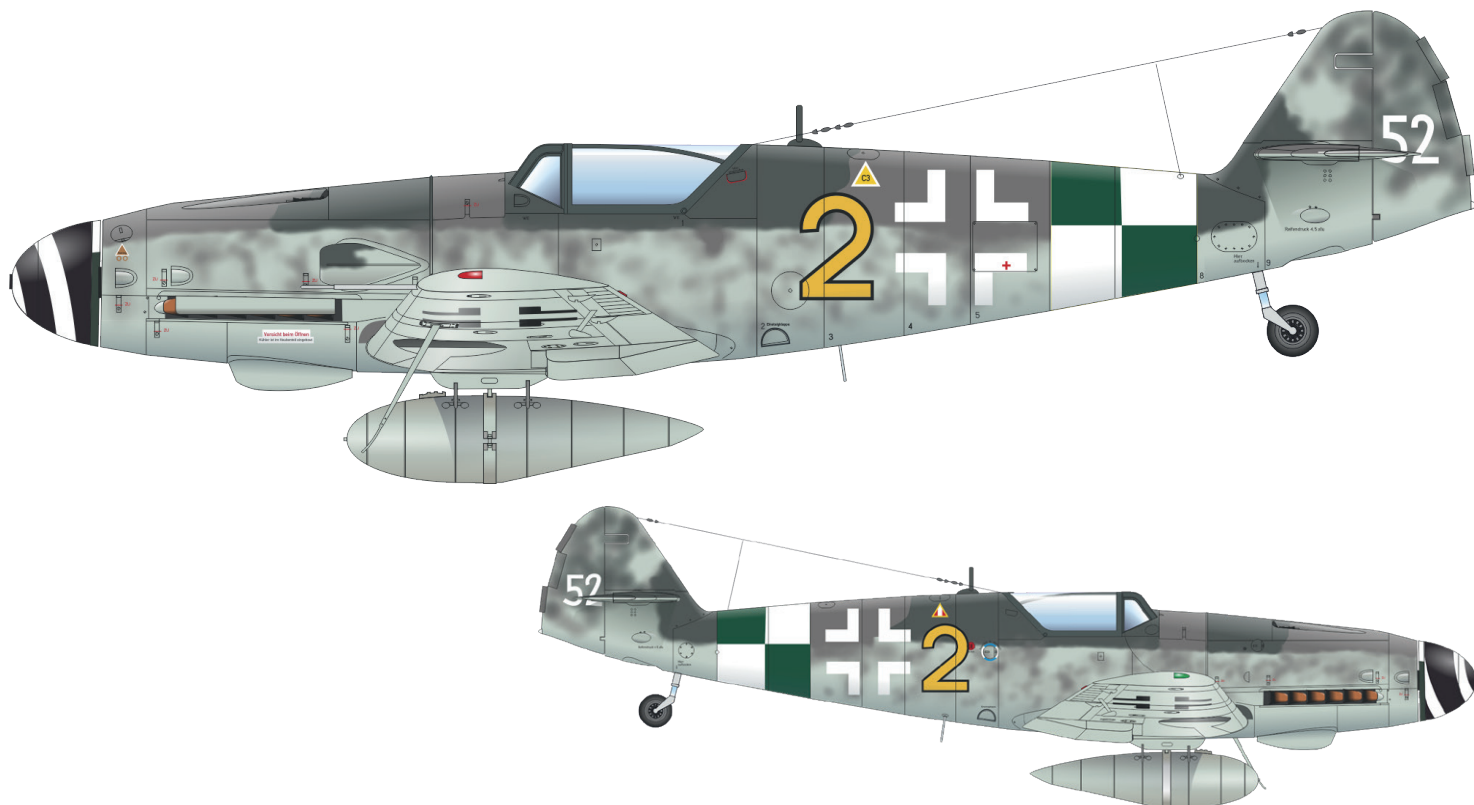
**W.Nr. 490617, Uffz. Gerhard Reiher, 8./JG 3, Alperstedt, Německo, listopad 1944**

Dne 2. listopadu 1944 utrpěla celá JG 3 těžké ztráty během útoku Sturmjägerů od IV.(Sturm)/JG 3 na formaci B-17 od 91st BG severozápadně od Halle. Nejhuře dopadla II. Gruppe, která během chvíle přišla o patnáct stodevít a dalších jedenáct bylo poškozeno! Během útoku amerických stíhačů zahynulo 12 pilotů. Jedním ze strojů, které měl tyto rány zacelit, byl i tento Messerschmitt Bf 109G-10, vyrobený v továrně Erle v Lipsku, který byl přidělen Uffz. Reiherovi a obdržel označení modrá 2. Marking stroje dále doplnil i znak jednotky na obou stranách přídě a bílý pruh obepínající zád' trupu, což bylo označení strojů JG 3 v rámci Obrany říše.



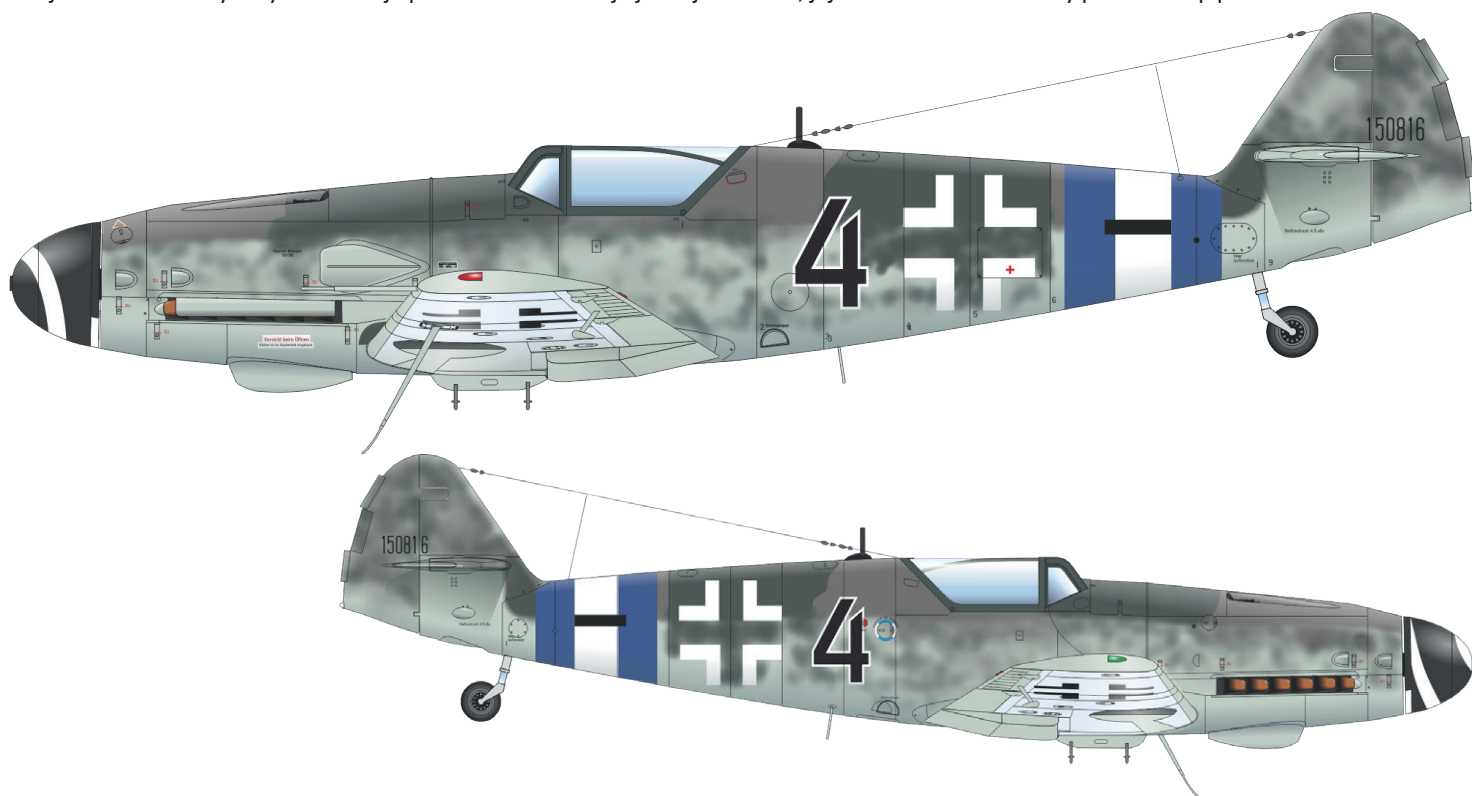
**KG(J) 27, Kaufbeuren, Německo, květen 1945**

V červnu 1944 došlo velení Luftwaffe k rozhodnutí o soustředění výroby na stíhací stroje. Tímto krokem zůstal personál bombardovacích jednotek nevyužit a velení rozhodlo o přeškolení personálu na stíhače. Jednou z Geschwader, kterých se tato změna týkala, byla KG 27. Její název byl změněn na KG(J) 27 a byla přezbrojena z Heinkelů 111 na letouny Bf 109G a K a Fw 190A. Výcvik probíhal na letištích Wels am Wagram, Raffelding a Hörsching v jižním Německu a v Rakousku. Z těchto letišť se po výcviku podílela na obraně Německa proti náletům Spojenců z Itálie. Zelenobílá šachovnice na zádi trupu identifikovala v rámci Obrany říše letouny patřící KG(J) 27. Na stroji také zůstalo štětcem namalované číslo 52 na směrovce. Takto označovaly stroje jednotky, které měly na starosti dodávky stíhaček k bojovým jednotkám.

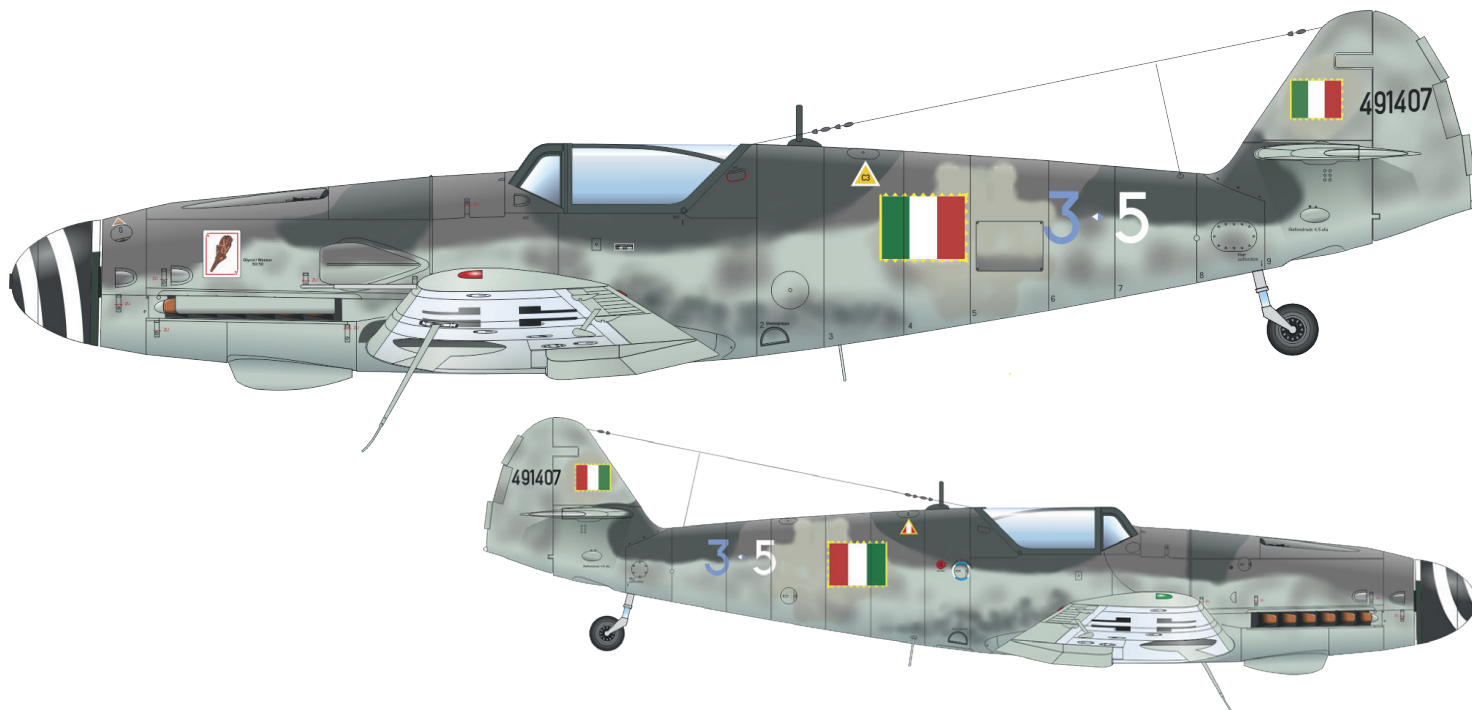


**WNR. 150816, JG 300, Bad Langensalza, Německo, duben 1945**

U tohoto stroje není zcela jasné, ke které jednotce Luftwaffe patřil. Někteří badatelé jej přisuzují JG 2, jiní k JG 51 a další k JG 300, protože na fotografiích je zřetelně vidět označení v rámci Obrany říše sestávající ze tří pruhů. Ale žádná Gruppe od JG 2 v roce 1945 Messerschmitt Bf 109G nepoužívala a stroje od II./JG 51 byly označovány jinak. Letiště Bad Langensalza je také značně vzdáleno od oblasti, kde JG 51 v roce 1945 působila. Vzhledem ke skutečnosti, že se toto letiště nacházelo v operačním prostoru JG 300, se s největší pravděpodobností jedná o stroj z III./JG 300. Vodorovný pruh za trupovým křížem (označení II. Gruppe) vnáší do problematiky další otazník, neboť II./JG 300 používala stroje Fw 190. Možným vysvětlením je převzetí tohoto stroje jinou jednotkou, jejíž mechanici vodorovný pruh na trup přimalovali.

**WNR. 491407, Capt. Cesare Marchesi, 3a squadriglia, Io Gruppo Caccia, Aeronautica Nazionale Repubblicana, Lonate Pozzolo, Itálie, březen 1945**

Po vyhlášení Italské sociální republiky dne 18. září 1943, loutkového státu na území Itálie obsazeném německou brannou mocí a pod vedením Benita Mussoliniho, bylo tomuto státu Německem povoleno vytvořit armádu o síle čtyř divizí. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana se skládala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), skupiny torpédových bombardérů (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několik transportních letek. Io Gruppo Caccia (Asso di Bastoni) nejprve používala Macchi C.205, následně od listopadu 1944 do února 1945 prošla v Holzkirchenu v Německu přeškolením na Messerschmitt Bf 109. V únoru jednotka obdržela Messerschmitt Bf 109 verzi G-10 (vyrobené v továrně Erla v Lipsku), G-14 a G-14/AS a několik K-4. Původní německé označení bylo přestříkáno italskými barvami a stroje obdržely označení italské. Německé kříže byly ponechány pouze na spodní straně křídla. Na levé straně přídě byl nastříkán znak Iº Gruppo.



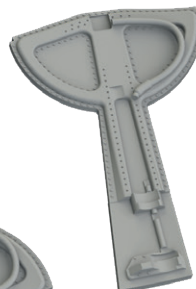
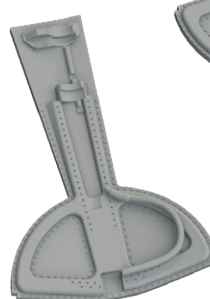
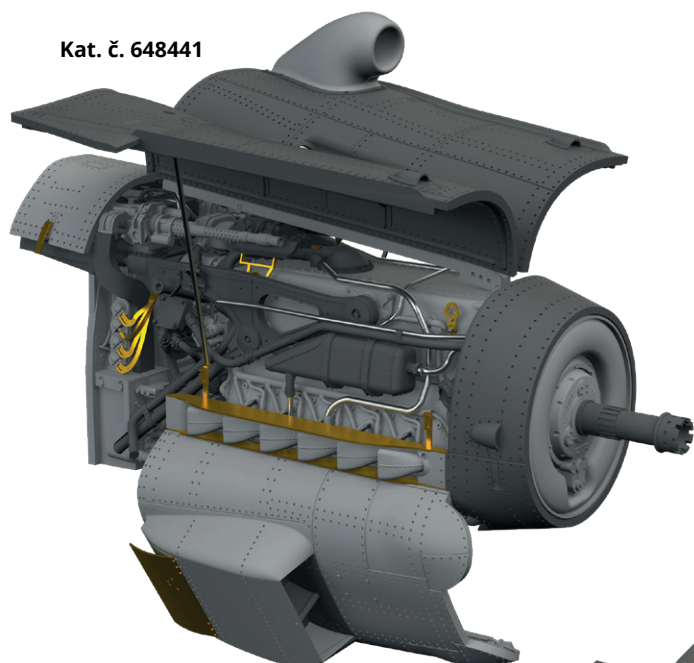
# K Bf 109G-10 Erla doporučujeme

FE910	Bf 109G seatbelts STEEL (fotolept)
481006	Bf 109G-10 Erla (fotolept)
FE1191	Bf 109G-10 ERLA Weekend (fotolept)
644004	Bf 109G-10 LööK (Brassin)
644045	Bf 109G-10 w/ early wheels LööKplus (Brassin)
648158	Bf 109G-10 wheels (Brassin)
648239	Bf 109G-6 radio compartment (Brassin)
648247	Bf 109G exhaust stacks (Brassin)
648261	Bf 109G-6 wheels (Brassin)
648265	Bf 109G external fuel tanks (Brassin)
648309	Bf 109G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
648310	Bf 109G control surfaces (Brassin)
648422	Bf 109G-10 cockpit (Brassin)
648441	Bf 109G-10 engine (Brassin)
EX608	Bf 109G-10 (maska)
EX609	Bf 109G-10 TFace (maska)

Kat. č. 644004

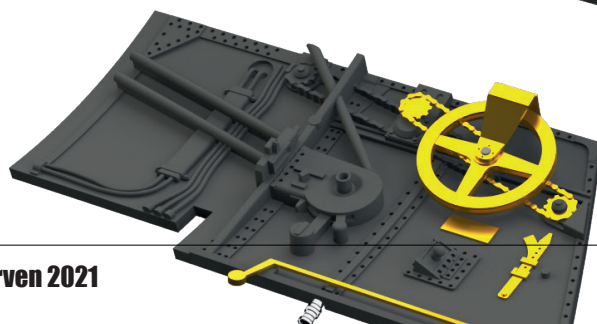
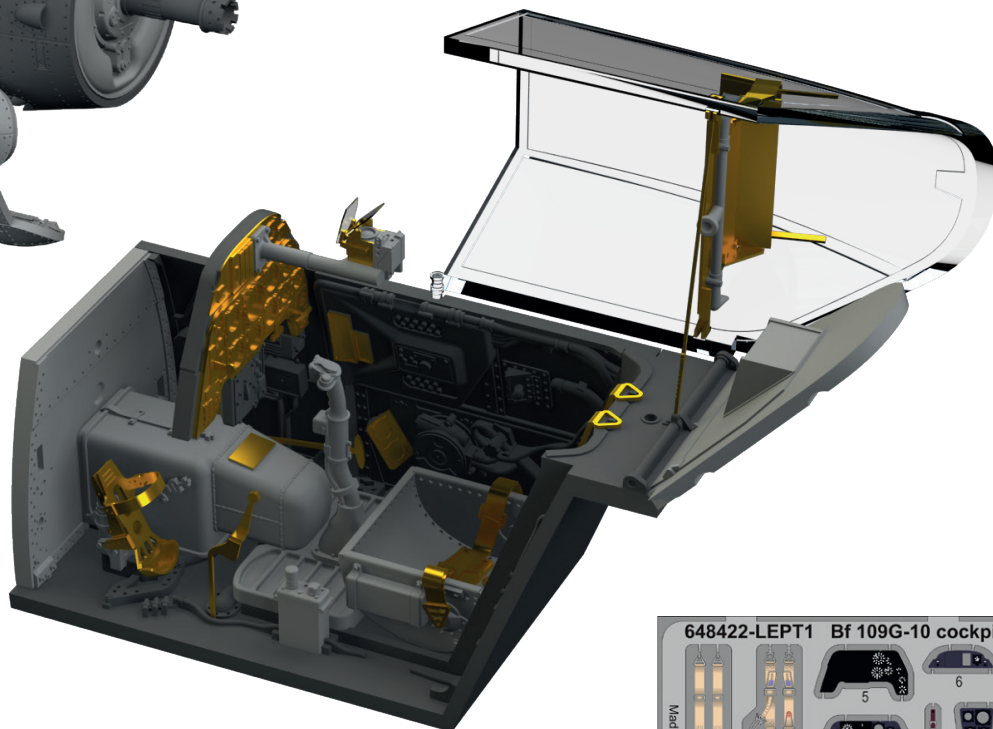


Kat. č. 648441



Kat. č. 648309

Kat. č. 648422

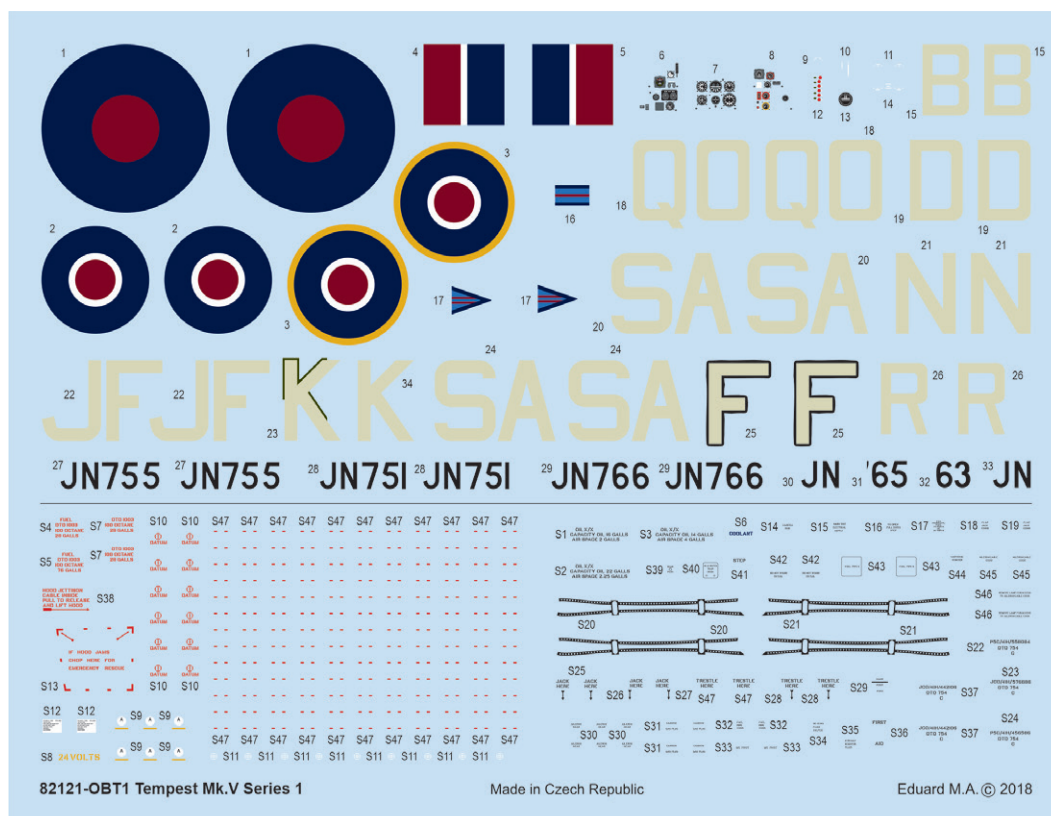


## Reedice


[Stránka produktu](#)

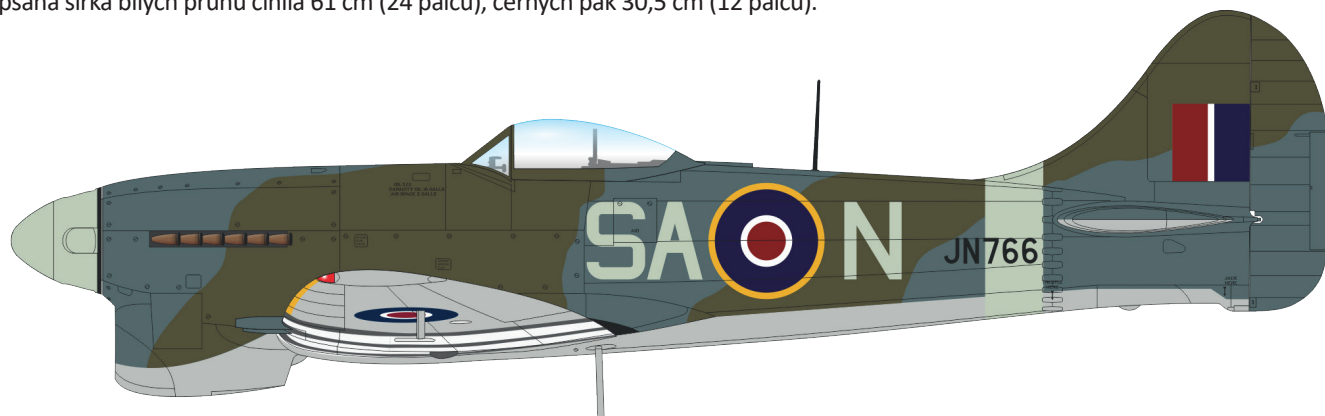
## 1/48 kat. č. 82121

- plastové díly Eduard
- fotoleptané díly
- krycí maska
- 6 markingů

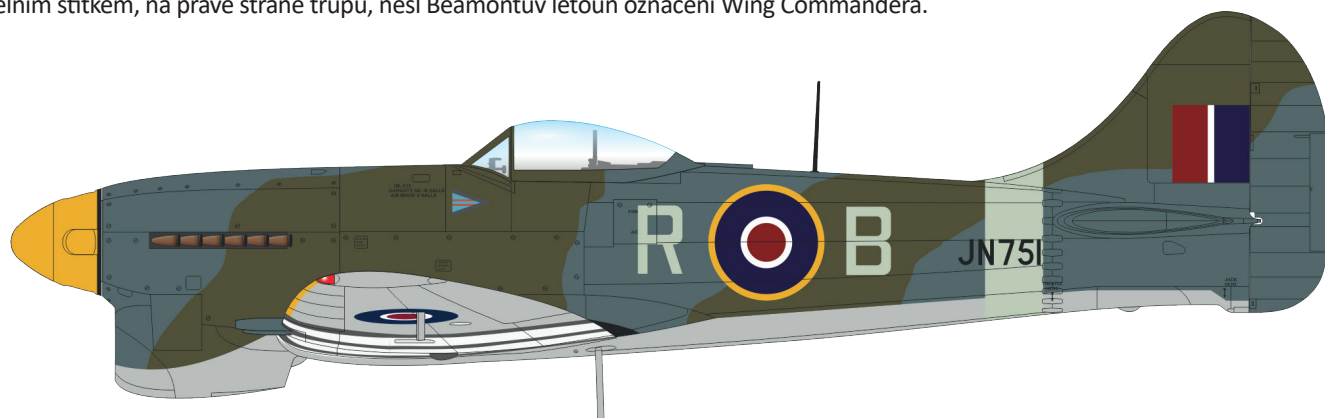


**JN766, No. 486 (RNZAF) Squadron, základna RAF Castle Camp, Velká Británie, duben 1944**

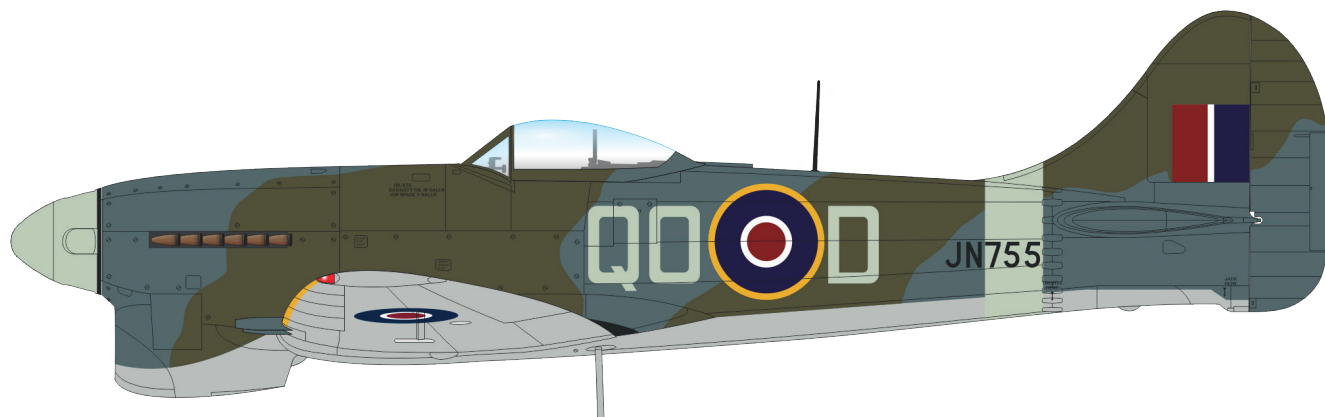
No. 486 Squadron byla založena 7. března 1942 na základně Kirton in Lindsey a její personál tvořili převážně Novozélandané. Zpočátku byla vyzbrojena letouny Hawker Hurricane, ale již od července 1942 používala stroje Hawker Typhoon. Vzhledem k vynikajícím výsledkům pak byla vybrána jako první jednotka určená k přezbrojení na Tempesty Mk. V. Nové stroje dostávala během ledna a února 1944 a stala se součástí nově vznikajícího No. 150 Wing vyzbrojeného Tempesty. Jako plně operační byla uznána v dubnu 1944. Kamufláž nových Tempestů byla tvořena barvami tzv. Day Fighter Scheme, horní a boční plochy byly tedy nastříkány barvami Dark Green a Ocean Grey, spodní plochy barvou Medium Sea Grey. V tomto období byly spodní plochy křídla Typhoonů a Tempestů kvůli lepší identifikaci vlastních strojů doplněny o černé a bílé pruhy. Předepsaná šířka bílých pruhů činila 61 cm (24 palců), černých pak 30,5 cm (12 palců).

**JN751, W/Cdr Roland P. Beamont, No. 150 Wing, základna RAF Bradwell Bay, Velká Británie, duben 1944**

Roland Prosper Beamont se narodil 10. srpna 1920 v Enfieldu, hrabství Middlesex a již od dětství jej fascinovala letadla. V roce 1939 prošel pilotním výcvikem a byl odeslán k No. 87 Squadron, létající na Hurricanech. Od květnu 1942 působil u No. 79 Squadron, v prosinci téhož roku, po odlétání turnusu, nastoupil v továrně Hawker na místo zkušebního pilota. V červnu 1942 nastoupil k 56. Squadroně létající na Typhoonech, posléze byl převelen k No. 609 Squadron, používající tentýž typ. V lednu 1943 byl jmenován jejím velitelem. V polovině května 1943 se vrátil zpět k Hawkeru, kde se podílel na testování strojů Typhoon a Tempest. V únoru 1944 byl jmenován velitelem nově ustanoveného No. 150 Wing, složeného z No. 3, No. 56 a No. 486 Squadron, který měl používat výhradně nové stroje Hawker Tempest. Jedním z práv velitele wingu byla možnost označit si stroj svými iniciálami. W/Cdr Beamont této možnosti využil a na jeho osobní Tempest byla namalována písmena R B. Pod čelním štítkem, na pravé straně trupu, nesl Beamontův letoun označení Wing Commandera.

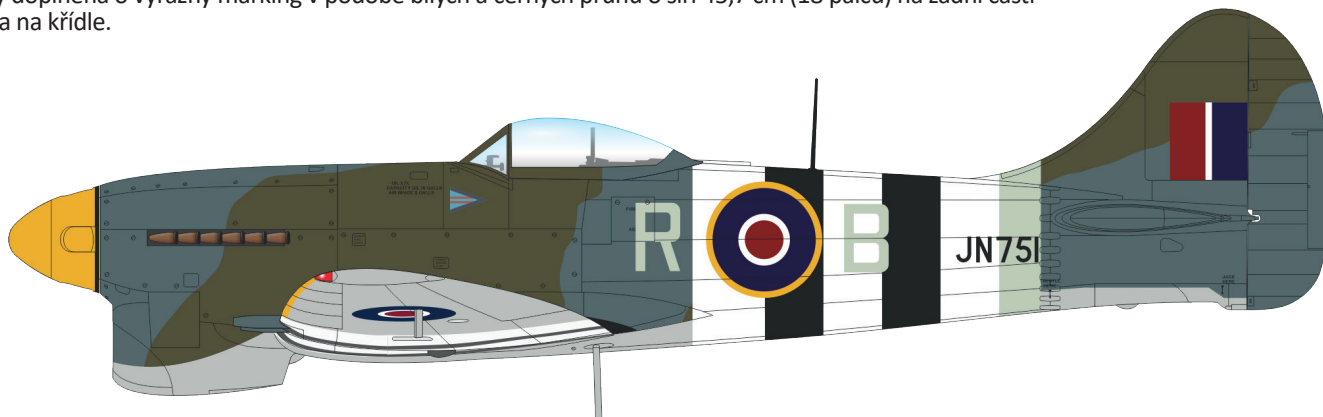
**JN755, No. 3 Squadron, Newchurch, Velká Británie, květen 1944**

No. 3 Squadron, založená v roce 1912, byla na počátku 2. světové války vyzbrojena stroji Hawker Hurricane, s nimiž v rámci Britského expedičního sboru bojovala nad Belgií a Francií. Po návratu do Velké Británie následovalo hlídkování nad námořní základnou Royal Navy ve Scapa Flow, od dubna 1941 působila na jihu Anglie jako noční stíhací jednotka. V červnu 1943 došlo k jejímu přezbrojení na stroje Hawker Typhoon, v únoru 1944 byla vyzbrojena stroji Hawker Tempest. S nimi se zúčastnila příprav na invazi do Evropy, ochrany jižní Anglie proti střelám V-1 a přesunu do Evropy, kde podporovala postupující jednotky až do konce války. V Německu zůstala v rámci BAFO (British Air Forces of Occupation) až do května 1999. Od 20. dubna 1944 nenosily standardně kamuflované Tempesty na spodní straně křídla identifikační prvky v podobě černých a bílých pruhů. Kódová písmena QO používala No. 3 Squadron do května 1944, kdy došlo ke změně na písmena JF.

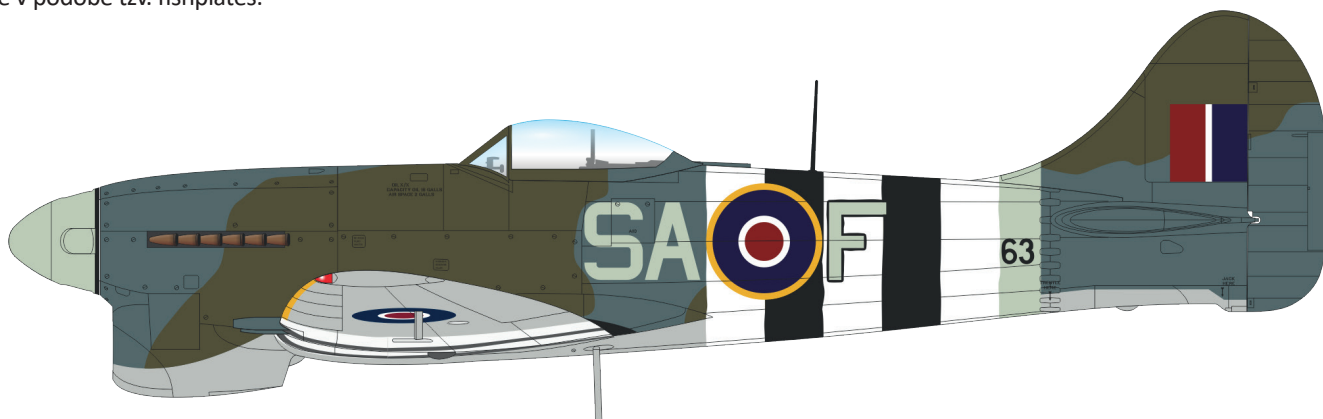


**JN751, W/Cdr Roland P. Beamont, No. 150 Wing, Newchurch, Velká Británie, červen 1944**

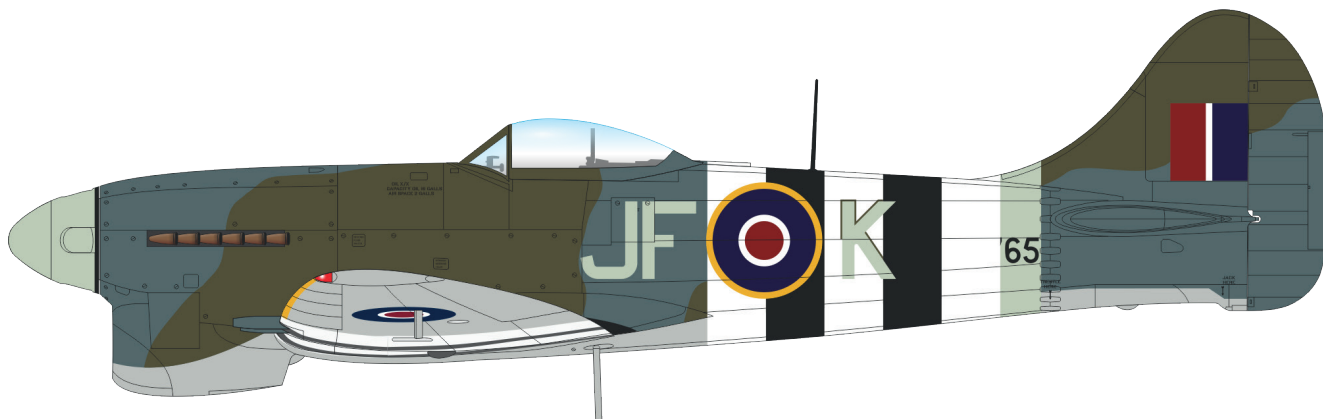
V květnu 1944 byl No. 150 Wing uznán operačním, i když byla Tempesty vyzbrojena pouze No. 3 a No. 486 Squadron, zatímco No. 56 Squadron si na nové Tempesty musela počkat až do června 1944 a dočasně používala Spitfiry Mk. IX. V průběhu invaze byly úkolem Tempestů z No. 150 Wing útoky na pozemní síly nepřítele, od poloviny června přibyla ochrana jihu Anglie proti střelám V-1. Na konci září 1944 se celá jednotka pod Beamontovým vedením přesunula na území osvobozené Evropy. Dne 12. října byl Beamontův stroj zasažen flakem do chladiče, pilot musel nouzově přistát na nepřátelském území a zbytek války strávil v zajetí. Během 2. světové války dosáhl devíti sestřelů a byl vyznamenán DFC & Bar a DSO & Bar. Po válce pracoval Beamont jako zkušební pilot a létal mimo jiné na strojích Meteor, Vampire, Canberra, Lightning a také na působivém TSR-2. V srpnu 1979 odešel do důchodu. Zemřel 19. listopadu 2001. Kamufláž Beamontova stroje byla v předvečer invaze do Evropy doplněna o výrazný marking v podobě bílých a černých pruhů o šíři 45,7 cm (18 palců) na zadní části trupu a na křídle.

**JN763, No. 486 (RNZAF) S squadron, Newchurch, Velká Británie, červen 1944**

No. 486 Squadron, součást No. 150 Wing, byla určena k útokům na pozemní cíle a od poloviny června 1944 i k ničení letounových střel V-1, vysílaných z okupované Evropy. Jejím pilotům bylo uznáno sestřelení celkem 223,5 těchto cílů. Poté, co hrozba náletů střelami V-1 na jižní Anglii pominula, byla No. 486 Squadron spolu dalšími jednotkami wingu přesunuta na území osvobozené Evropy a až do konce války podporovala postupující britské jednotky. Dne 12. října 1945 byla na základně RAF Dunsfold rozpuštěna. Stroje, které se měly zúčastnit operace Overlord (vyloštění v Normandii) obdržely 5. června 1944 výrazný marking v podobě pruhů bílé a černé barvy na trupu a křídle o šíři 45,7 cm (18 palců). Tyto pruhy byly natírány ve spěchu, proto je jejich provedení často ledabylé. Na fotografii stroje je před ocasními plochami vidět zesílení konstrukce v podobě tzv. fishplates.

**JN765, No. 3 Squadron, Newchurch, Velká Británie, červen 1944**

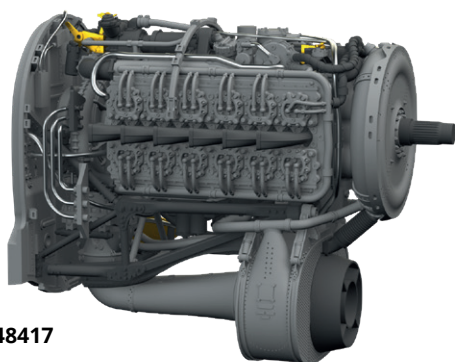
V květnu 1944 bylo u No. 3 Squadron změněno kódové označení z předchozího QO na JF, jež následně používala až do roku 1946. Označení tzv. invazními pruhy dostal v předvečer vyloštění v Normandii také stroj JN765. Pozemní personál natřel pravděpodobně omylem černou barvou také spodní část krytů hlavního podvozku.



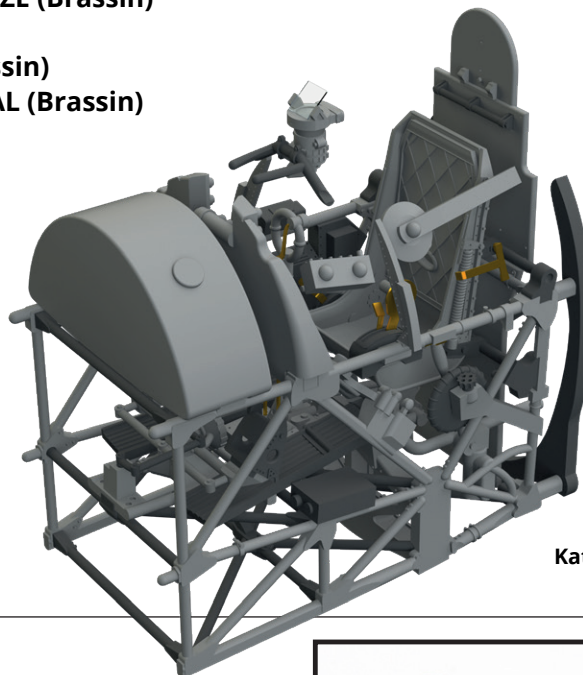
# K Tempestu Mk.V doporučujeme

48976	Tempest Mk.V upgrade set (fotolept)
48977	Tempest Mk.V landing flaps (fotolept)
FE943	Tempest Mk.V seatbelts STEEL (fotolept)
BIG49212	Tempest Mk.V (BIGED sada)
644006	Tempest Mk.V LööK (Brassin)
644038	Tempest Mk.V w/ early wheels LööKplus (Brassin)
648416	Tempest Mk.V cockpit (Brassin)
648417	Tempest Mk.V engine (Brassin)
648418	Tempest Mk.V exhaust stacks (Brassin)
648419	Tempest Mk.V gun bays (Brassin)
648446	Tempest Mk.V undercarriage legs BRONZE (Brassin)
648499	Tempest Mk.V intake ring (Brassin)
648500	Tempest Mk.V dust filter w/ eyelid (Brassin)
SIN64855	Tempest Mk.V w/ early wheels ESSENTIAL (Brassin)
SIN64858	Tempest Mk.V ADVANCED (Brassin)
3DL48023	Tempest Mk.V SPACE (3D obtisk)
EX628	Tempest Mk.V TFace (maska)

Kat. č. 644006



Kat. č. 648417



Kat. č. 648416

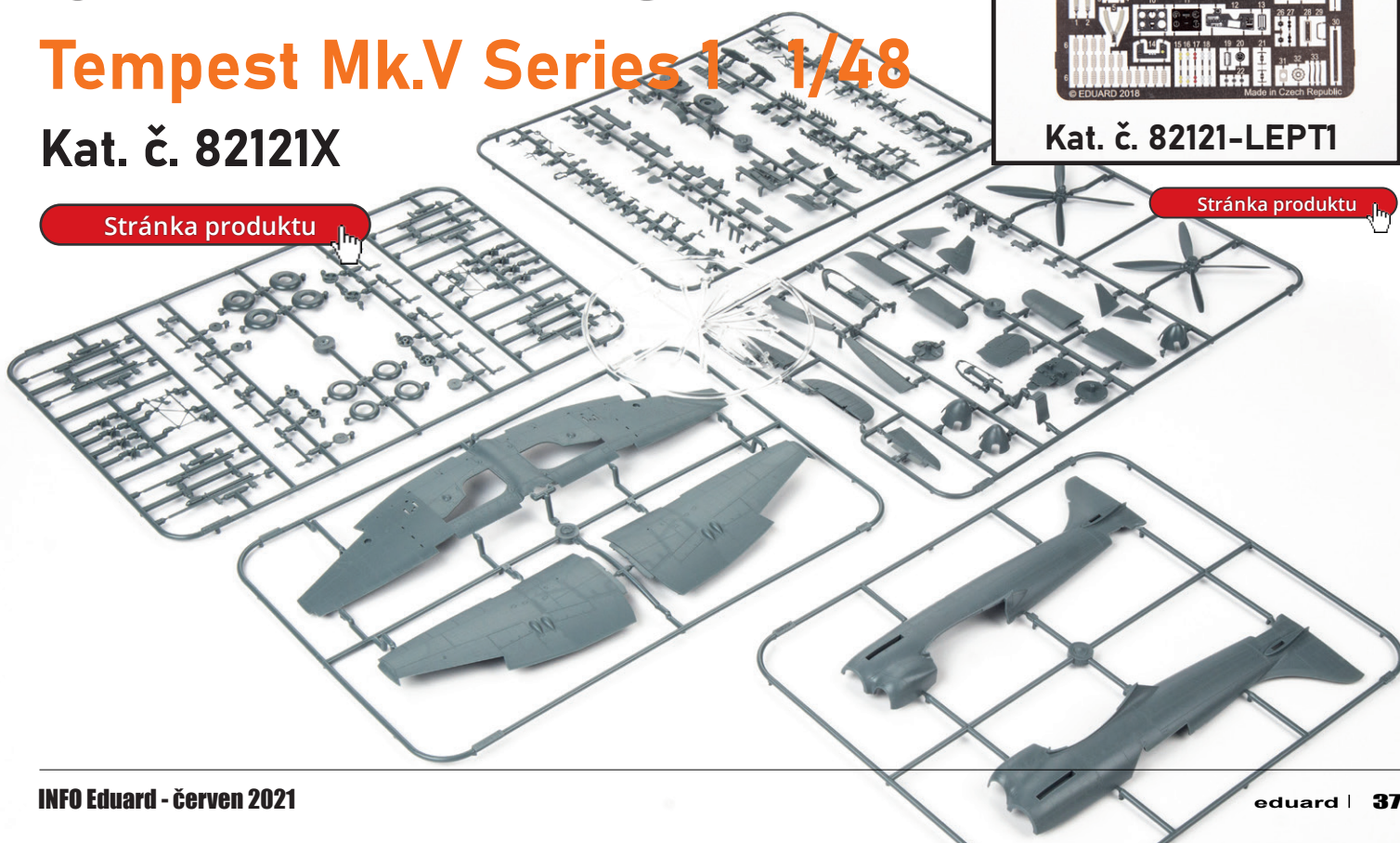
## OVERTREES

### Tempest Mk.V Series 1 1/48

Kat. č. 82121X

[Stránka produktu](#)

Kat. č. 82121-LEPT1

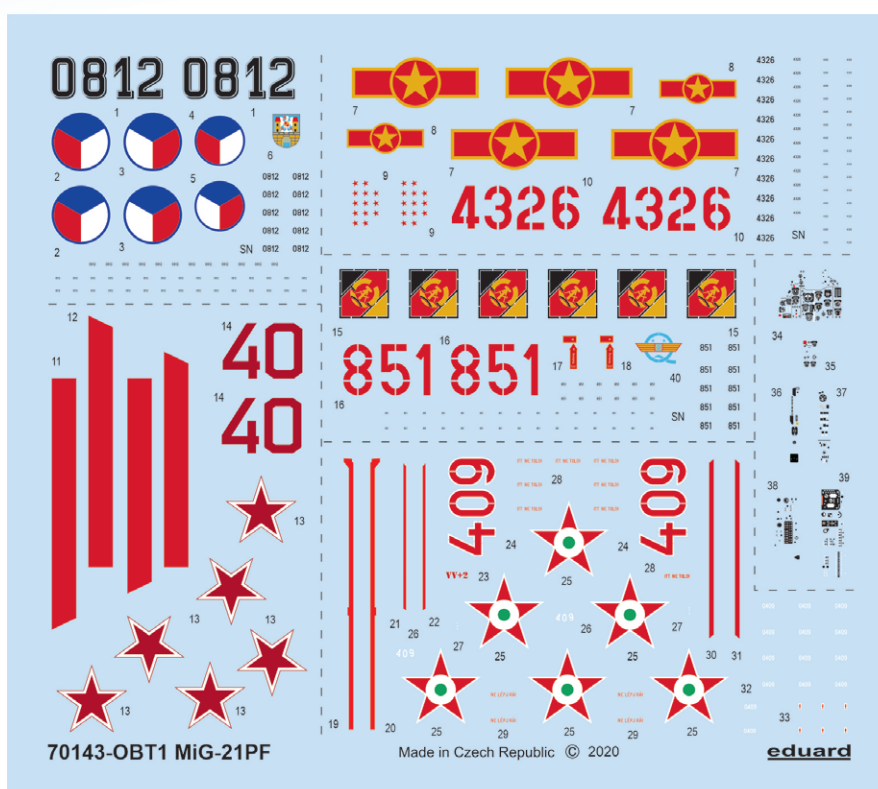
[Stránka produktu](#)


Reedice


[Stránka produktu](#)

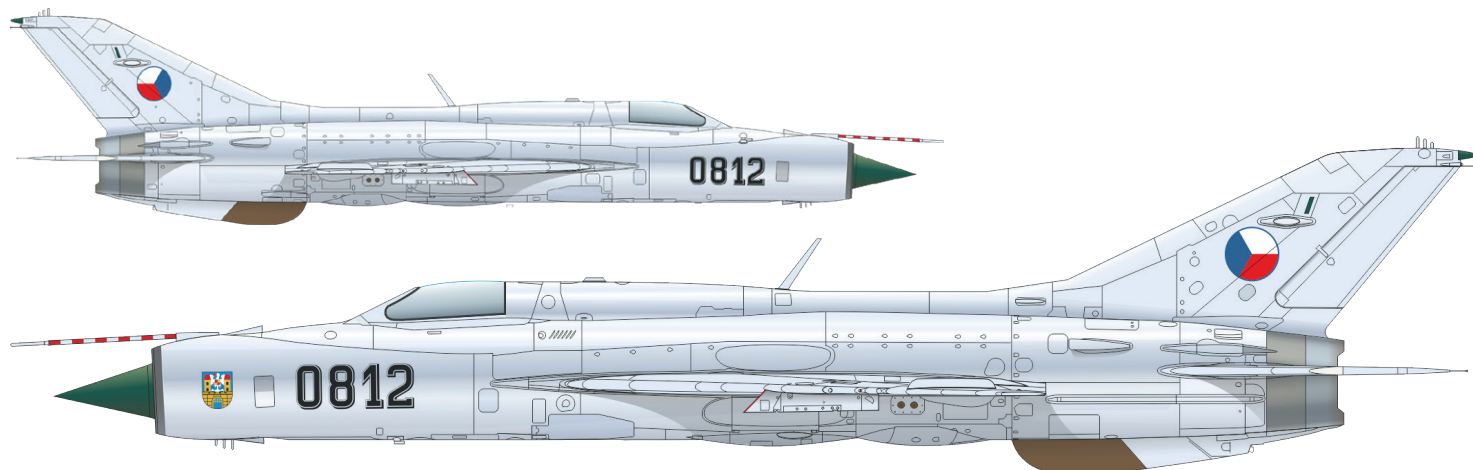
## 1/72 kat. č. 70143

- plastové díly Eduard
- fotoleptané díly
- krycí maska
- 5 markingů

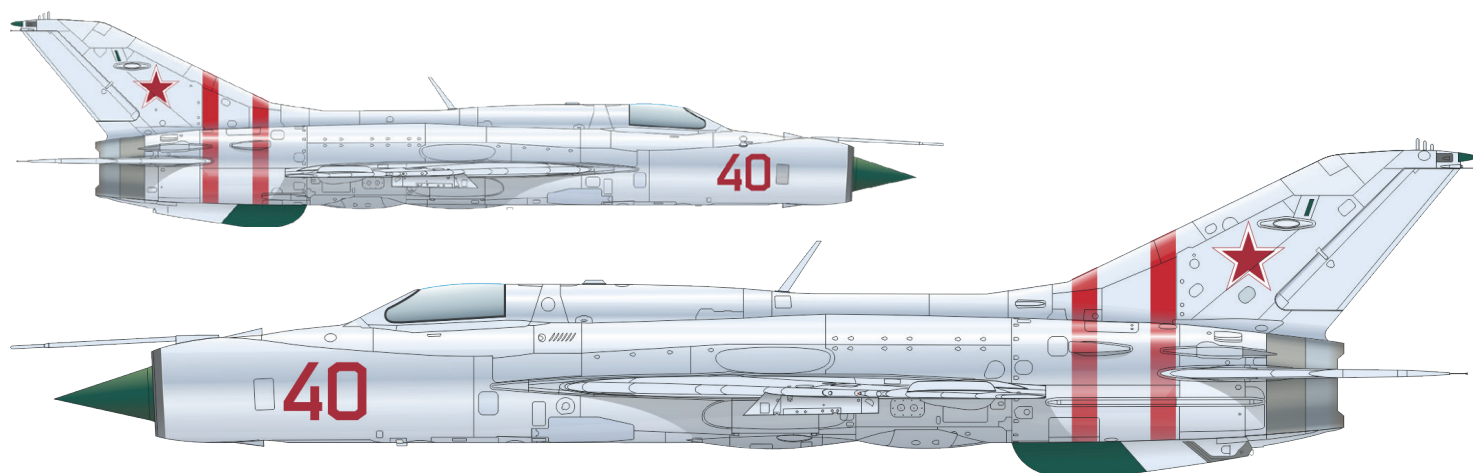


**No. 0812, 9. stíhací letecký pluk, Československé letectvo, Bechyně, Československo, 1988**

Letoun číslo 0812 byl dodán v prosinci 1964 ke 3. letce 11. slp v Žatci. Při redislokaci MiGů-21PFM a PF v září 1975 byl předán 2. letce 8. slp v Mošnově. Po generální opravě v květnu 1980 měl nadále interiér v tyrkysové barvě. V září 1985 předán ke 2. letce 9. slp do Bechyně, kde dostal v roce 1988 znak města a nové číslo s černo-bílým lemem. Poslední let uskutečnil tento letoun 29. června 1989, poté byl předán aeroklubu Soběslav jako statický exponát. Nakonec byl prodán do Nizozemí.

**Červená 40, Sovětské letectvo, České Budějovice, Československo, konec srpna 1988**

MiG-21PF „červená 40“ se zúčastnil invaze vojsk Varšavské smlouvy do Československa 21. srpna 1968 (operace s kódovým označením Dunaj). Krátce po invazi se letoun nacházel na letišti v Českých Budějovicích. Dva červené pruhy na zádi označovaly letouny, které se účastnily Operace Dunaj. Tento letoun měl kokpit v šedé barvě.

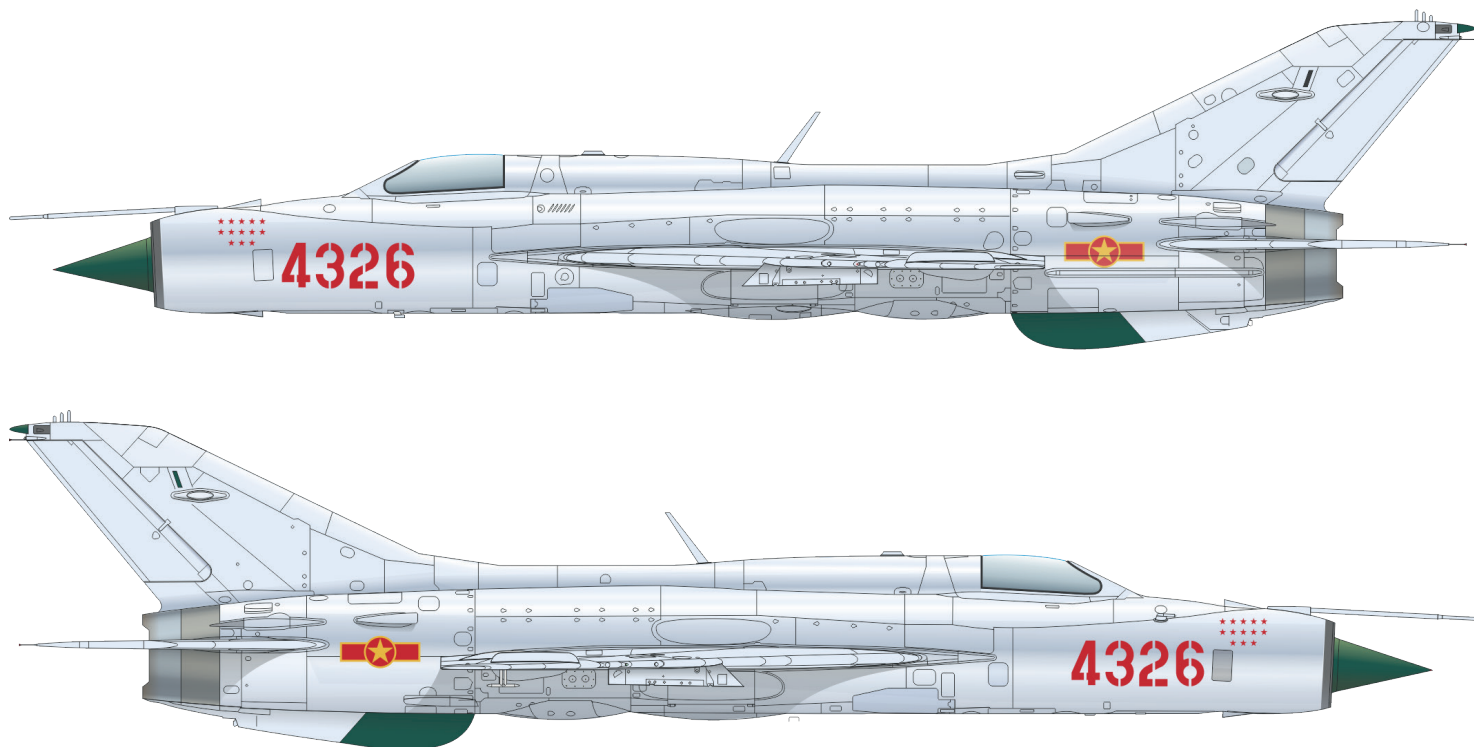
**Červená 851, 761008, Jagdfliegergeschwader 2, letecká základna Trolenhagen, Německá demokratická republika, konec osmdesátých let**

Letoun byl převzat východoněmeckou stranou 1. května 1965 a postupně sloužil u JG8, JG9 a nakonec u JG2. Z výzbroje byl vyřazen v roce 1988 a později sešrotován, navzdory původnímu plánu na odprodej do Iránu. Letoun je známý díky letovým propagačním záběrům. Během pořizování těchto snímků měl pozměněné trupové číslo a vystupoval jako „červený 1851“. Na levé straně přídě je namalován znak udělovaný za kvalitní práci pozemního personálu při údržbě letounu. Kokpit byl v tyrkysové barvě.

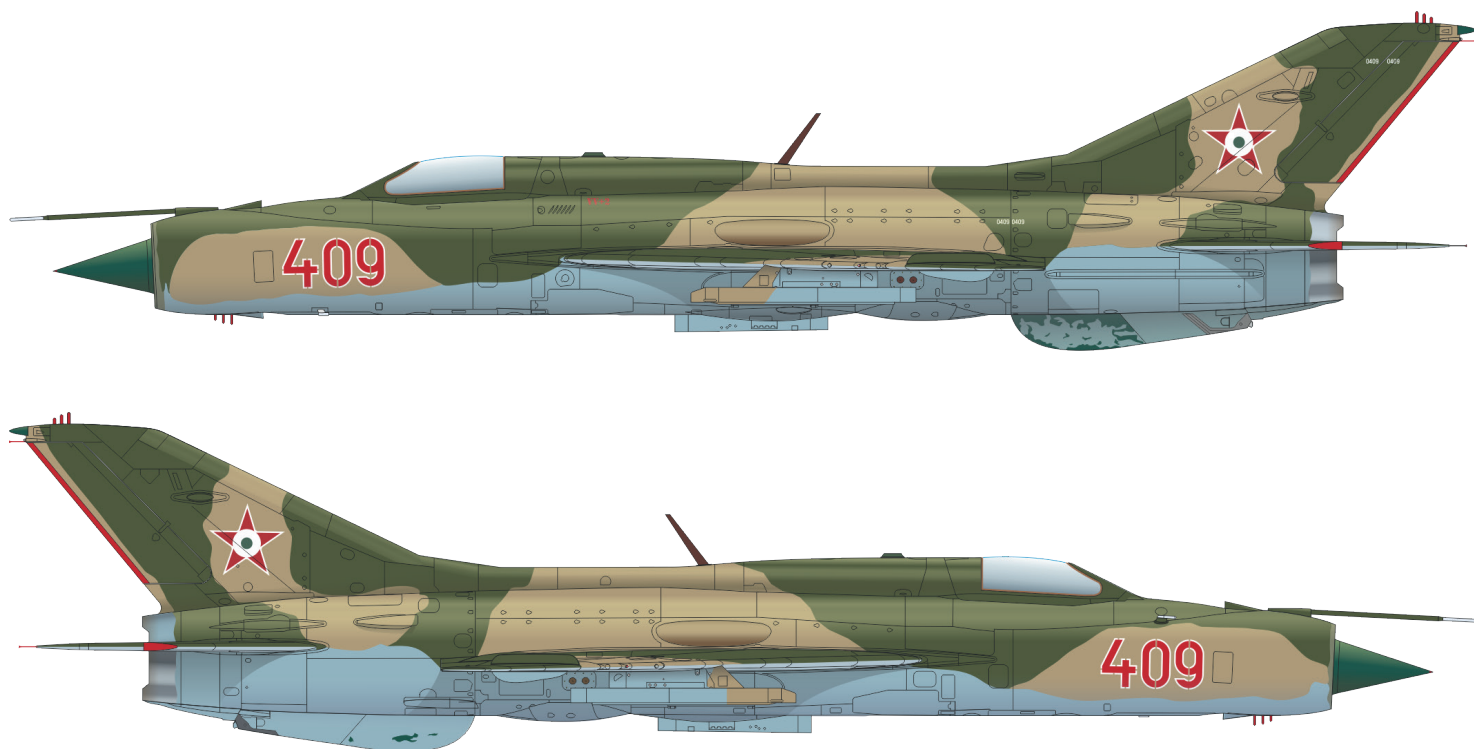


**Červená 4326, 921. stíhací letecký pluk, Severní Vietnam, konec šedesátých / začátek sedmdesátých let**

Tento stroj byl do Vietnamu dodán v roce 1966 a létal v rámci 921. stíhacího leteckého pluku. Třináct červených hvězdiček na přídi symbolizuje sestřely dosažené s „červenou 4326“ různými piloty. Jedním z těch, kteří se o ně zasloužili, byl i Nguyen Van Coc, nejúspěšnější vietnamské stíhací eso s devíti potvrzenými sestřely. V kokpitu tohoto letounu měl 7. května 1968 sestřelit F-4B Phantom BuNo. 151485. V současné době je stroj součástí expozice hanojského leteckého muzea. Kokpit je v původní šedé barvě.

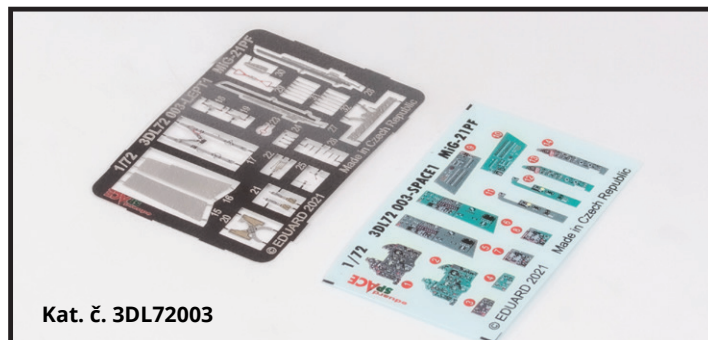
**Červená 409, 760409, 31. taktické stíhací křídlo, letecká základna Taszár, Maďarská lidová republika, 1987-88**

Tento stroj byl po celou dobu své aktivní služby ve stavu 1. letky 31. T. F. W. (taktické stíhací křídlo) na základně Taszár. V první polovině služby létal bez kamuflážního nátěru v barvě kovu. Stroj byl vážně poškozen požárem za letu, ale pilot s ním dokázal přistát. Po dlouhé opravě se stroj vrátil k jednotce, stále ještě bez kamuflážního nátěru. Ten byl aplikován v leteckých opravnách Pestvidéki Gépgyár během poslední generální opravy v listopadu 1980. Kokpit byl poté v tyrkysové barvě. Maďarské MiGy-21PF byly vyřazeny ze služby 1. ledna 1989. V závěru své kariéry sloužil stroj 409 ke zkouškám nového výsostného označení, které bylo připravováno jako náhrada komunistických rudých hvězd. Později byl sešrotován na základně v Kecskemétu.



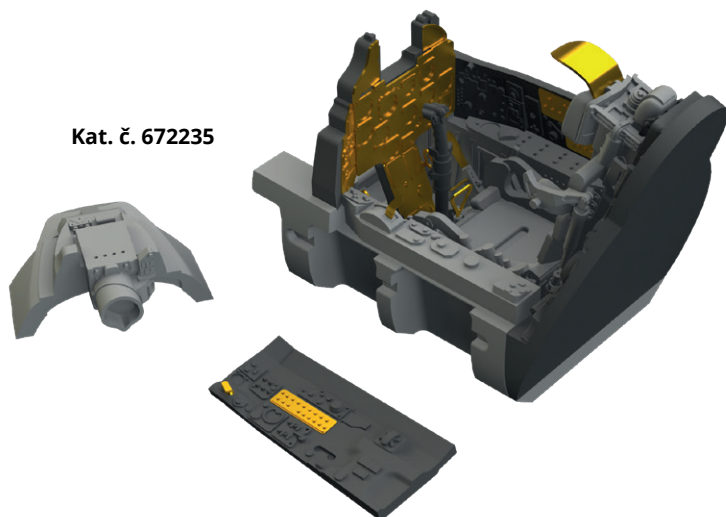
# K MiGu-21PF doporučujeme

- 72699 MiG-21PF (fotolept)
- 672185 R-3S missiles for MiG-21 (Brassin)
- 672191 RS-2US missiles for MiG-21 (Brassin)
- 672218 MiG-21 F.O.D. (Brassin)
- 672232 MiG-21PF/PM exhaust nozzle (Brassin)
- 672235 MiG-21PF cockpit (Brassin)
- 672236 MiG-21PF wheels (Brassin)
- 672239 MiG-21PF ejection seat (Brassin)
- 3DL72003 MiG-21PF SPACE (3D obtisk)



Kat. č. 3DL72003

Kat. č. 672235



Kat. č. 672232

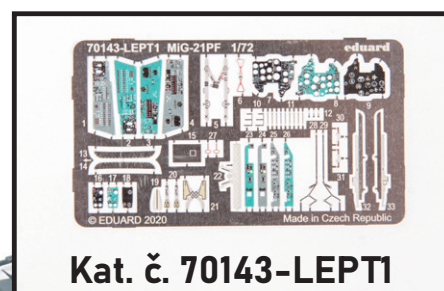


## OVERTREES

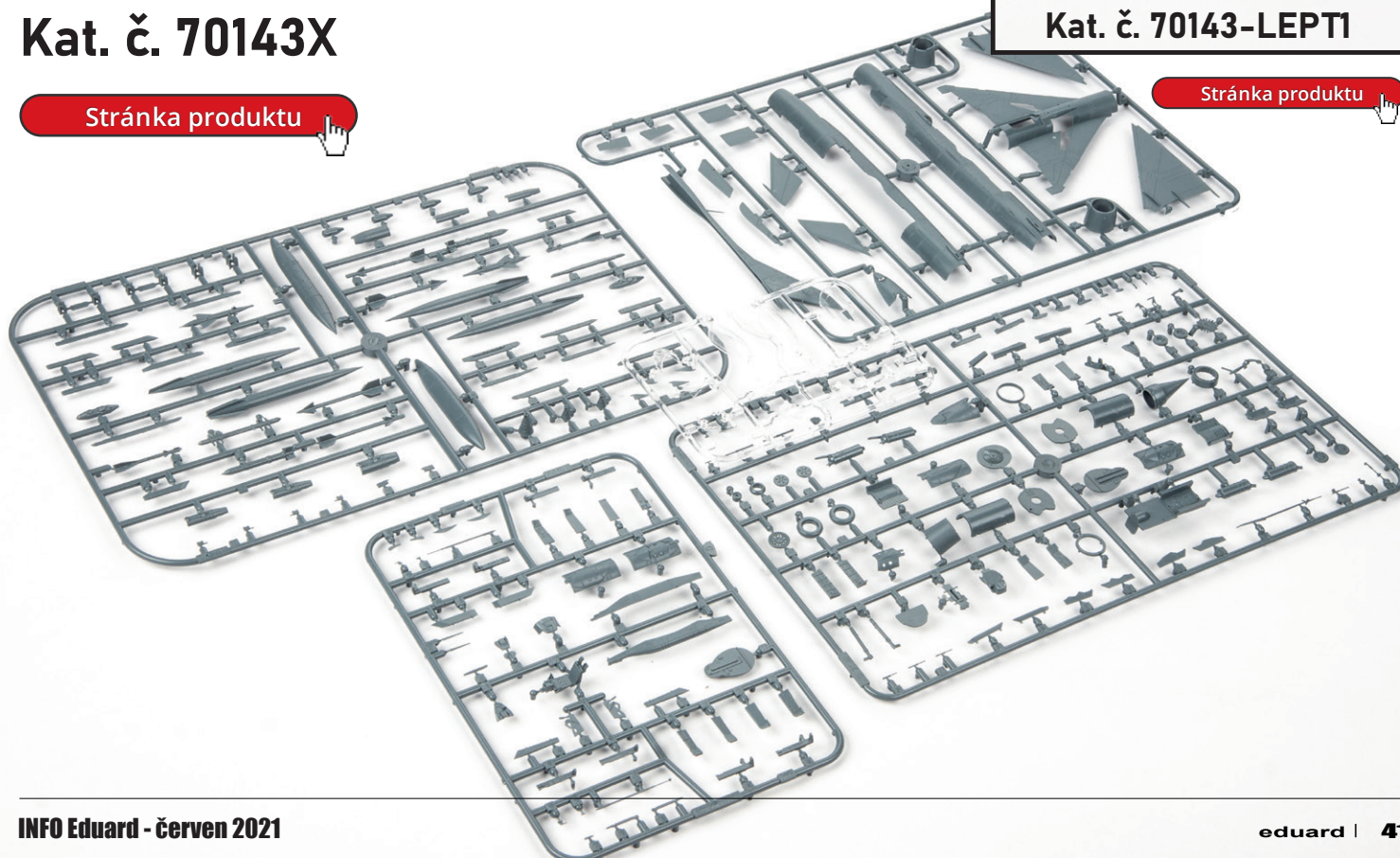
### MiG-21PF

### 1/72

### Kat. č. 70143X

[Stránka produktu](#)


Kat. č. 70143-LEPT1

[Stránka produktu](#)


644096

# **MiG-21PF grey Löök** 1/48 Eduard

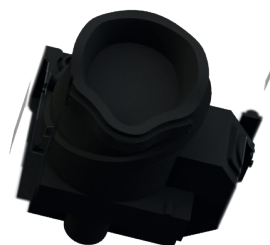
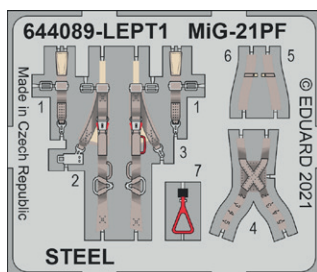
Löök sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačku pro MiG-21PF v měřítku 1/48. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.

Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- resin: 4 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

[Stránka produktu](#)



644097

# **Su-27UB Löök** 1/48 Great Wall Hobby

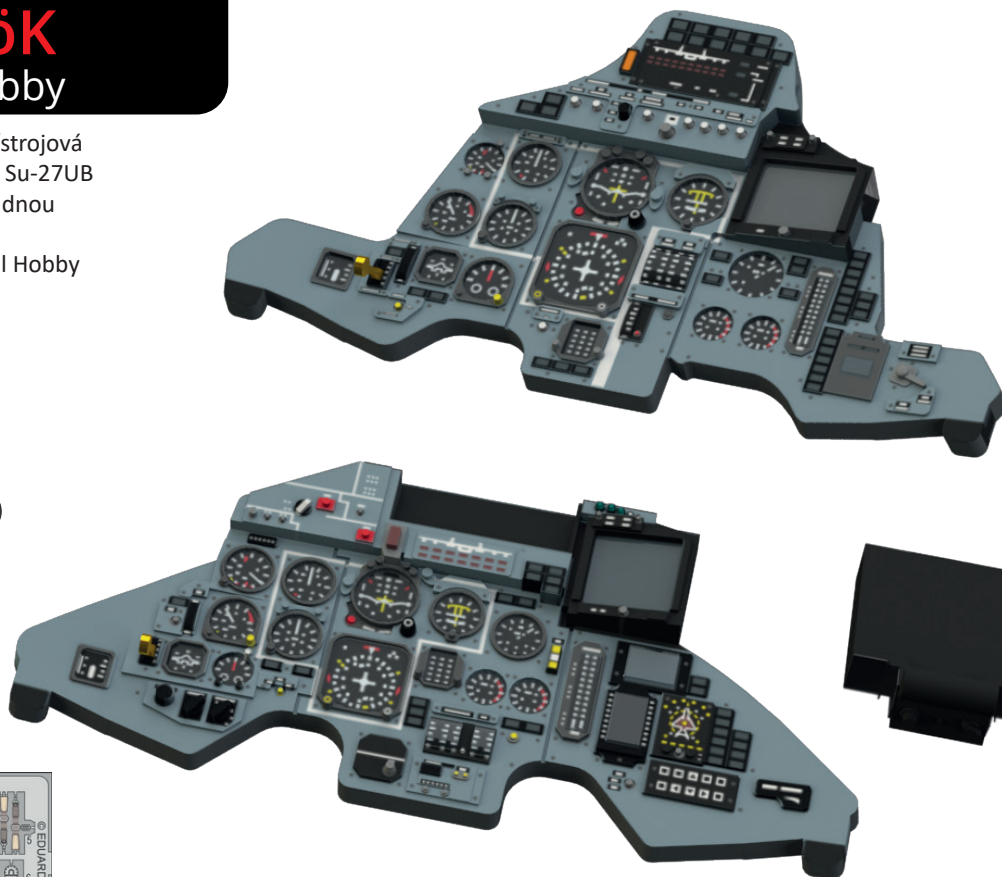
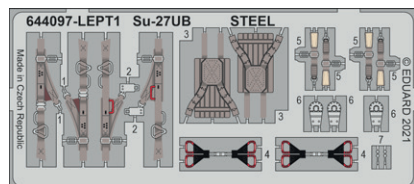
Löök sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačku pro Su-27UB v měřítku 1/48. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.

Doporučená stavebnice: Great Wall Hobby

Sada obsahuje:

- resin: 3 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

[Stránka produktu](#)



644099

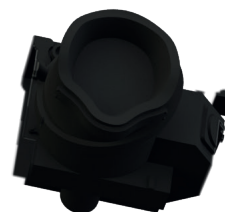
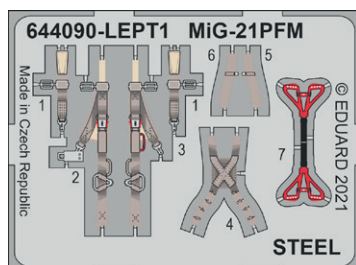
# MiG-21PFM grey LööK

1/48 Eduard

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačku pro MiG-21PFM v měřítku 1/48. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.  
Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- resin: 4 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

[Stránka produktu](#)


632175

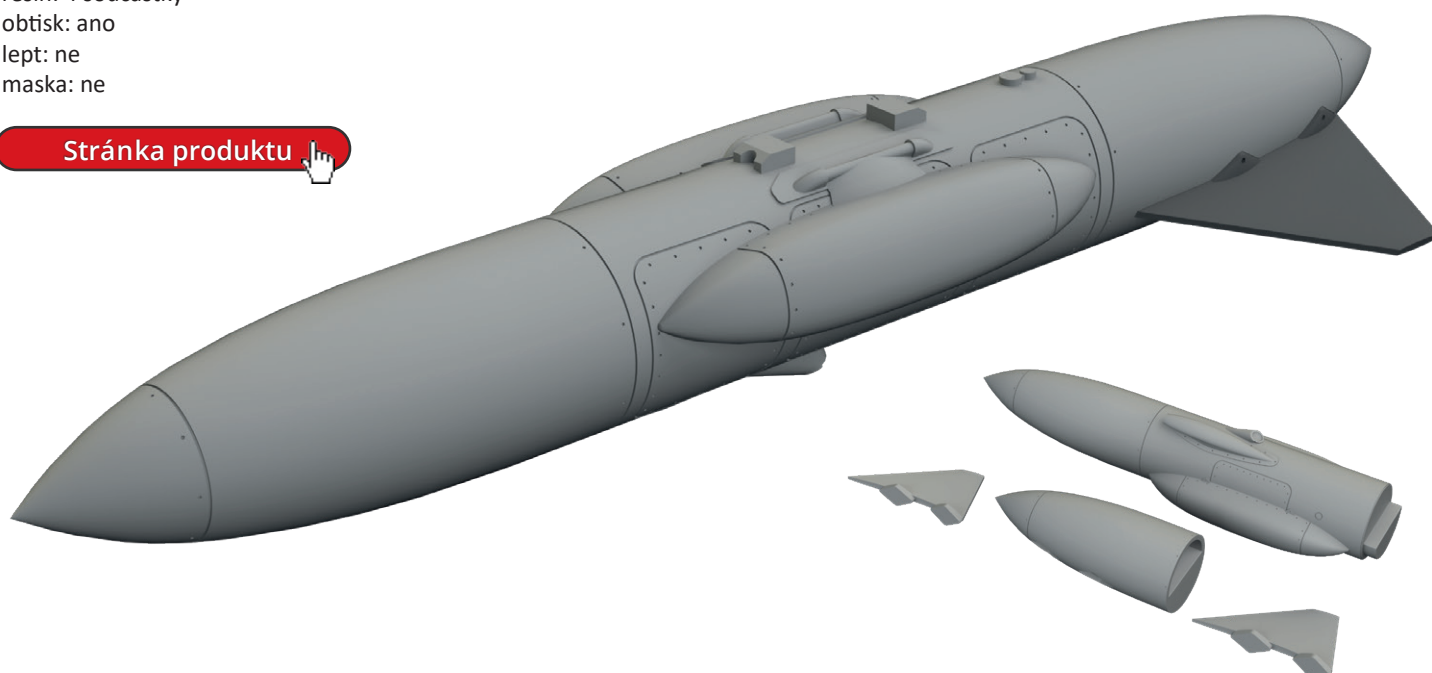
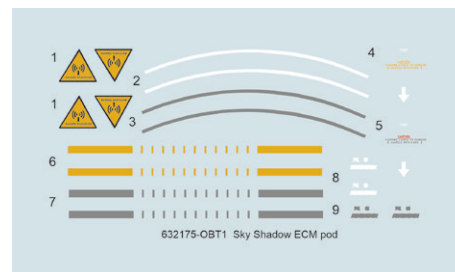
# Sky Shadow ECM pod

1/32

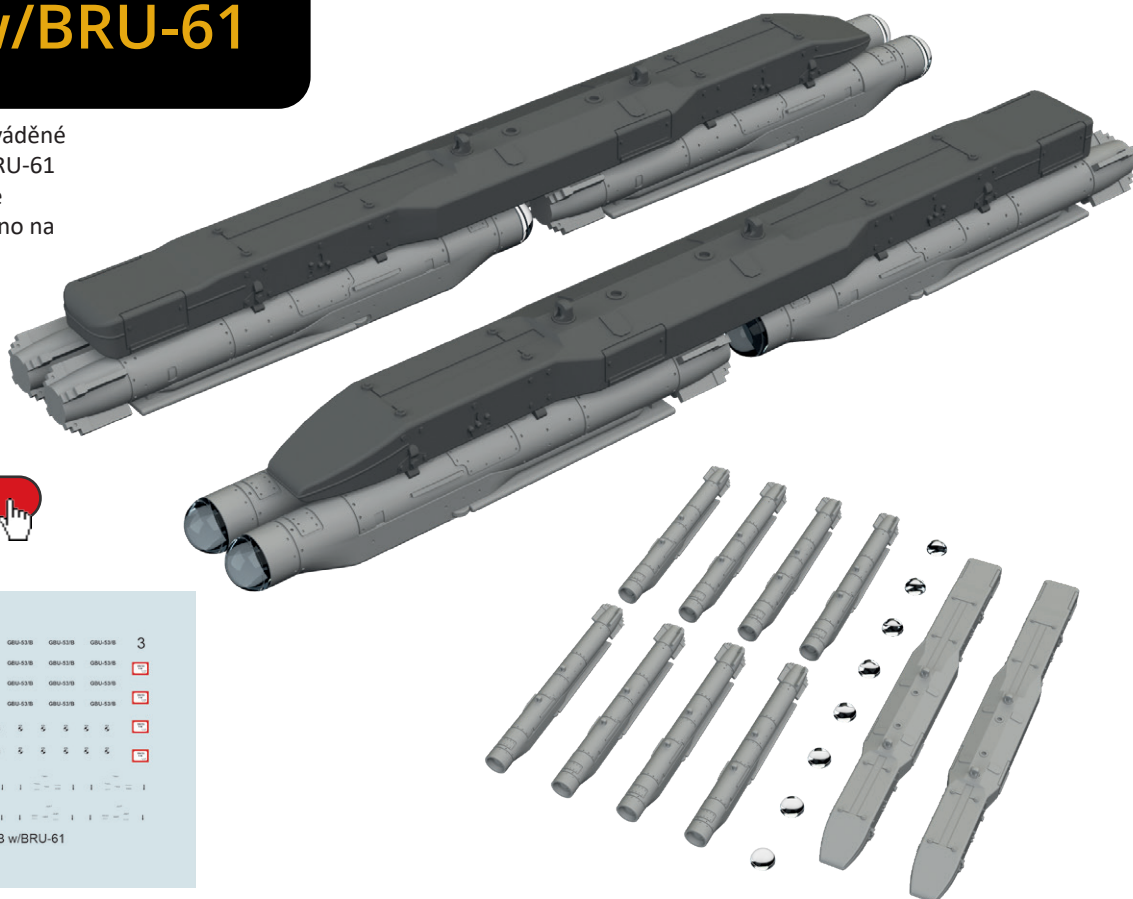
Brassinová sada - britský kontejner pro rušení radarů Sky Shadow pro Tornado v měřítku 1/32. Sada obsahuje 1 kontejner.

Sada obsahuje:

- resin: 4 součástky
- obtisk: ano
- lept: ne
- maska: ne

[Stránka produktu](#)


## Stránka produktu



648623  
**ADM-160 MALD**  
1/48

## Stránka produktu



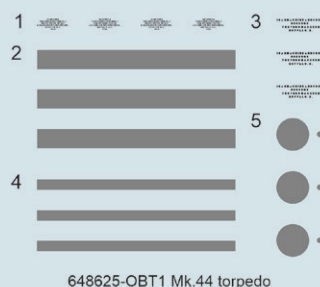
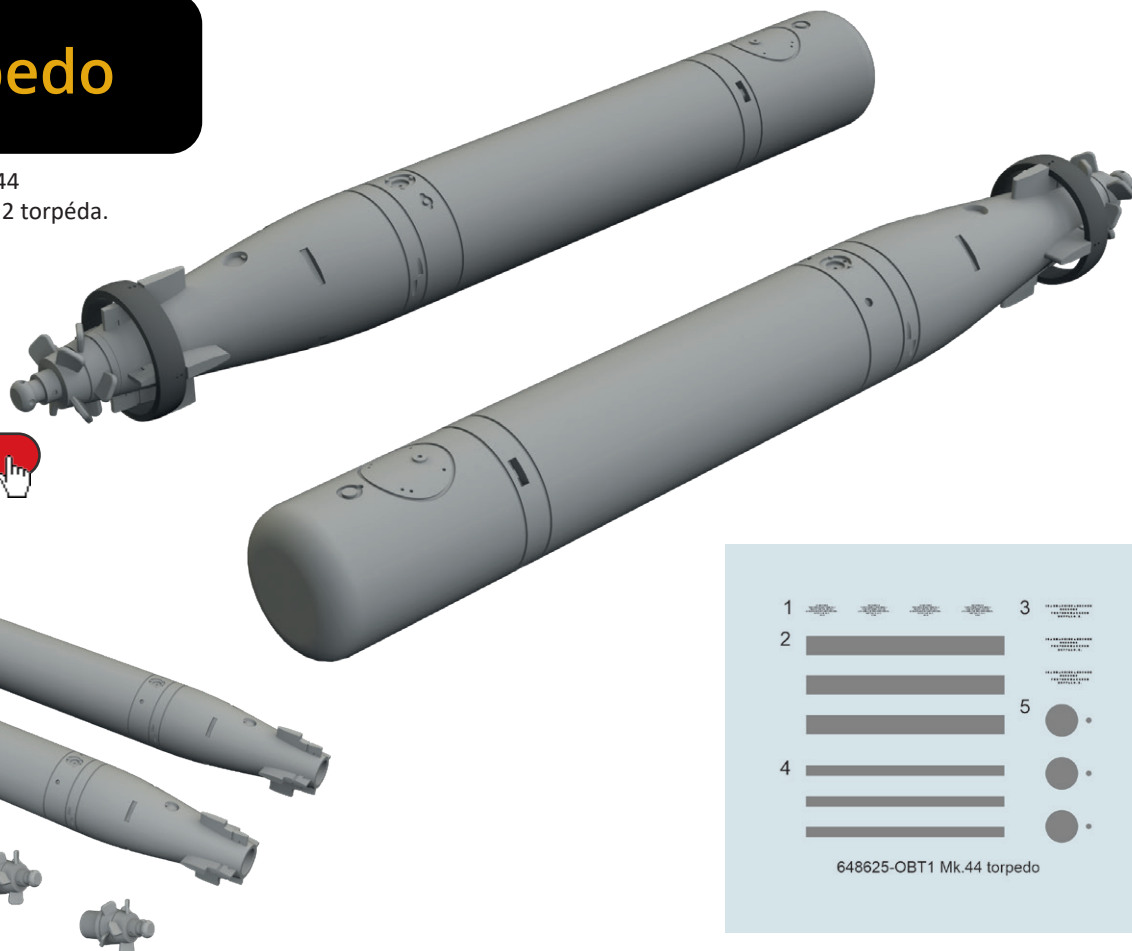
## 648625 Mk.44 torpedo 1/48

Brassinová sada - torpédo Mk.44  
v měřítku 1/48. Sada obsahuje 2 torpéda.

Sada obsahuje:

- resin: 6 součástek
- obtisk: ano
- lept: ne
- maska: ne

[Stránka produktu](#)



## 648628 MiG-15 ejection seat 1/48 Bronco / Hobby 2000

Brassinová sada - vystřelovací sedačka  
pro MiG-15 / MiG-15bis v měřítku 1/48.

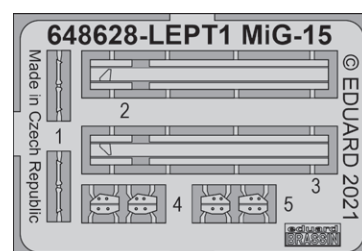
Doporučená stavebnice:

Bronco / Hobby 2000

Sada obsahuje:

- resin: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

[Stránka produktu](#)

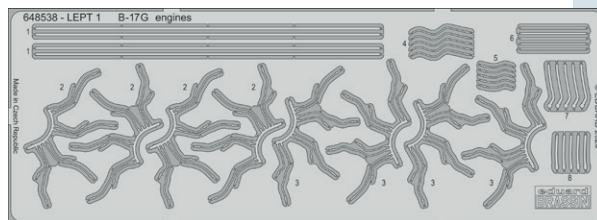
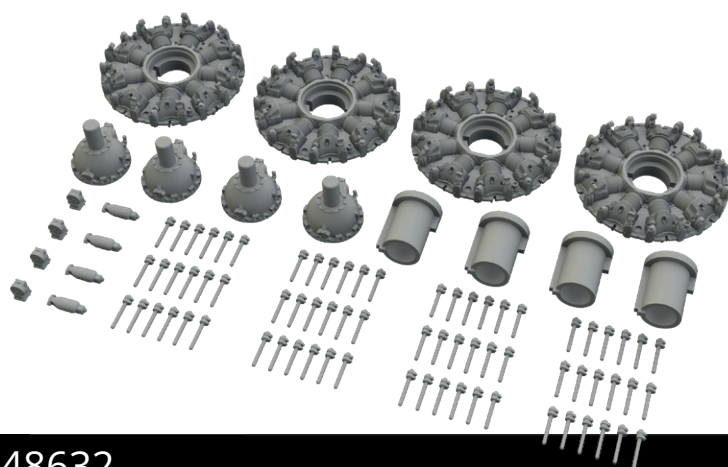


## 648631 B-17F engines 1/48 HKM

Brassinová sada - motory pro B-17F  
v měřítku 1/48. Sada obsahuje 4 motory.  
Doporučená stavebnice: HK Models

Sada obsahuje:  
- resin: 92 součástek  
- obtisk: ano  
- lept: ano  
- maska: ne

[Stránka produktu](#)



1 1 1 1  
1 1 1 1  
2 1 1 1  
2 1 1 1  
648538-CBT1 B-17G

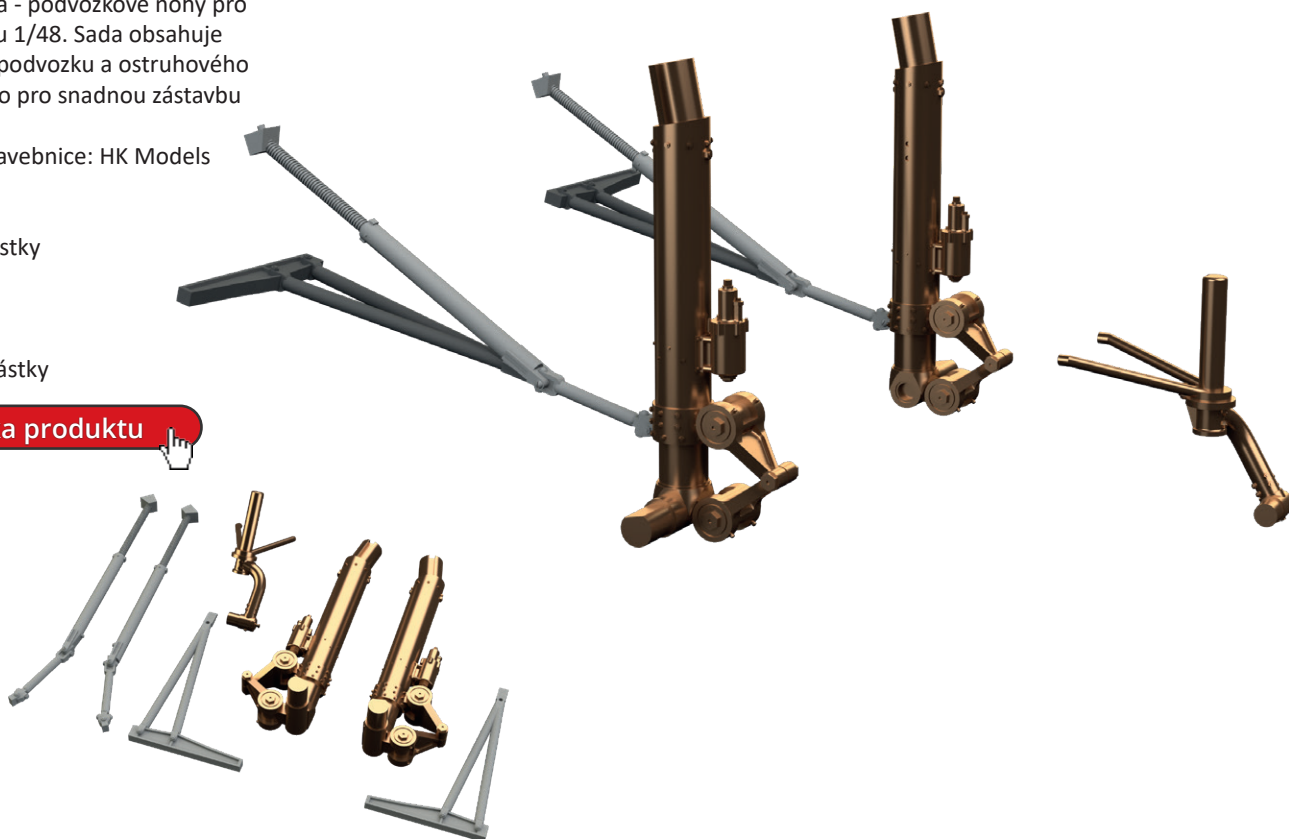
## 648632 B-17F undercarriage legs BRONZE 1/48 HKM

Brassinová sada - podvozkové nohy pro  
B-17F v měřítku 1/48. Sada obsahuje  
nohy hlavního podvozku a ostruhového  
kola. Připraveno pro snadnou zástavbu  
do modelu.

Doporučená stavebnice: HK Models

Sada obsahuje:  
- resin: 4 součástky  
- obtisk: ne  
- lept: ne  
- maska: ne  
- bronz: 3 součástky

[Stránka produktu](#)

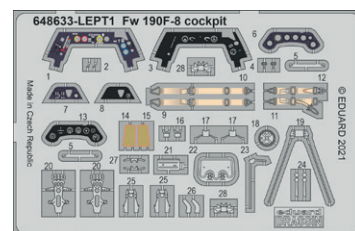


## 648633 Fw 190F-8 cockpit 1/48 Eduard

[Stránka produktu](#)

Brassinová sada - kokpit pro Fw 190F-8  
v měřítku 1/48.  
Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:  
- resin: 23 součástí  
- obtisk: ano  
- lept: ano, barvený  
- maska: ne

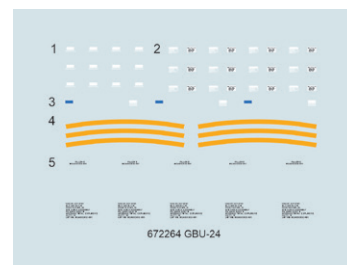
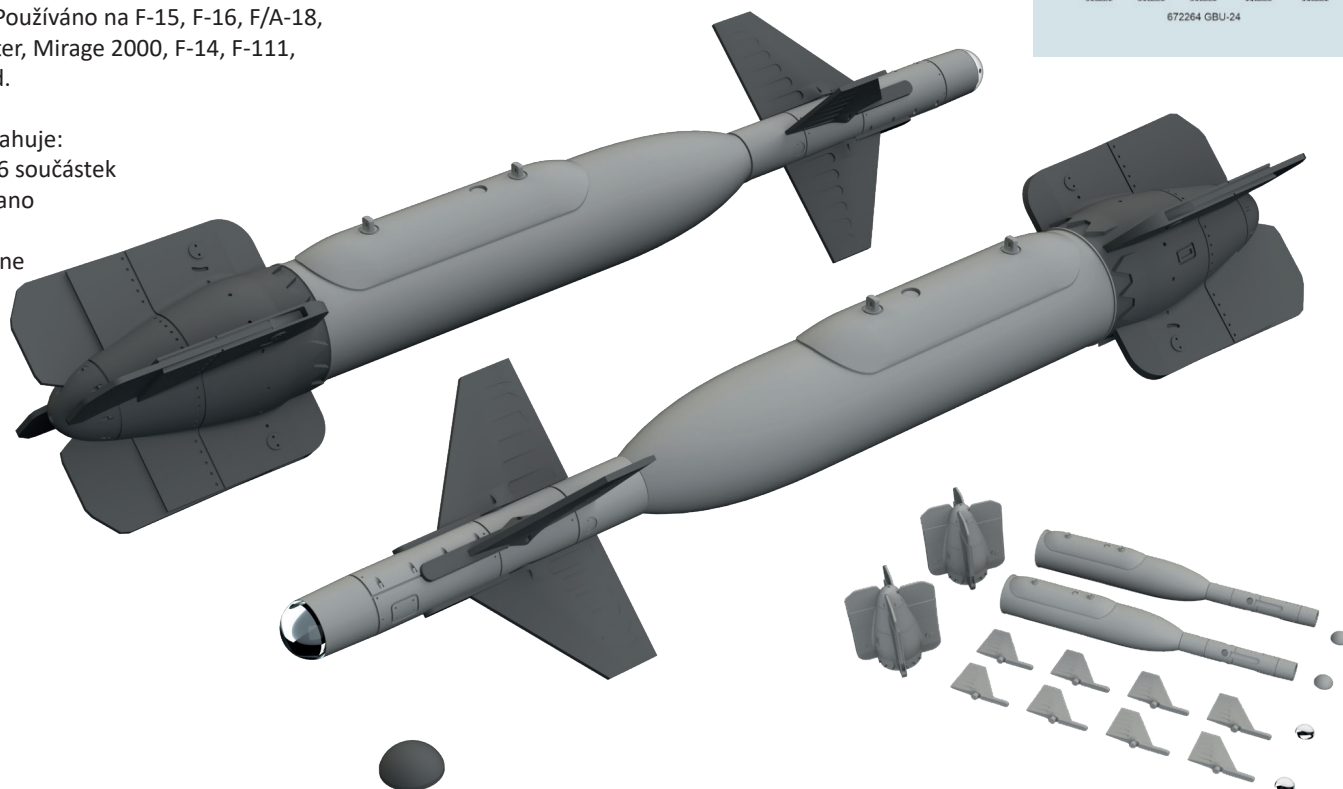


## 672264 GBU-24 1/72

[Stránka produktu](#)

Brassinová sada - laserem naváděné pumy  
GBU-24 v měřítku 1/72. Sada obsahuje  
2 střely. Používáno na F-15, F-16, F/A-18,  
Eurofighter, Mirage 2000, F-14, F-111,  
F-117 atd.

Sada obsahuje:  
- resin: 16 součástí  
- obtisk: ano  
- lept: ne  
- maska: ne



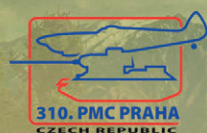
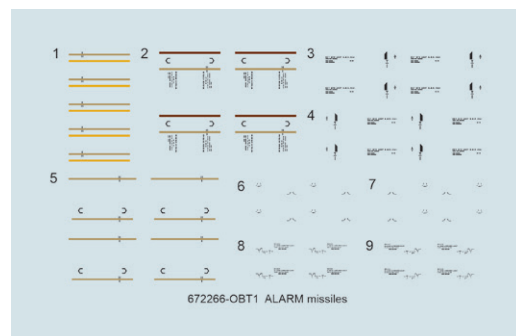
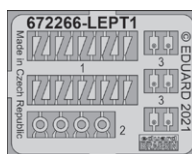
# 672266 ALARM missiles 1/72

Brassinová sada - řízené střely ALARM  
v měřítku 1/72. Sada obsahuje 4 střely.  
Používáno na Tornado F.3, Tornado GR.4.

Sada obsahuje:

- resin: 44 součástky
- obtisk: ano
- lept: ano
- maska: ne

Stránka produktu



special  
**HOBBY**  
www.specialhobby.eu

eduard

MODELÁŘ



## Mistrovství České republiky seniorů v plastickém modelářství pro rok 2021

Bodovací soutěž  
plastických modelů  
dle pravidel KSPIM SMČR

Praha, Hotel Olympik - Termín: 11. 9. 2021  
Sokolovská 615/138, Praha 8 Karlín, přízemí, konferenční sál.

644106

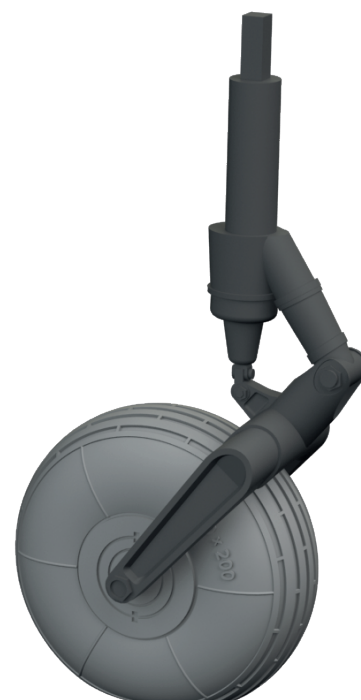
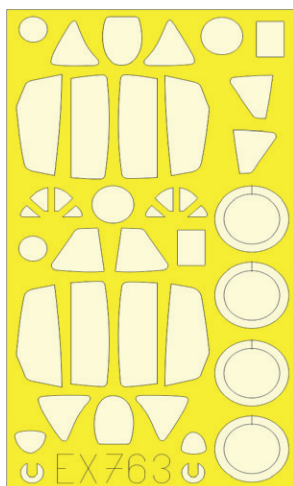
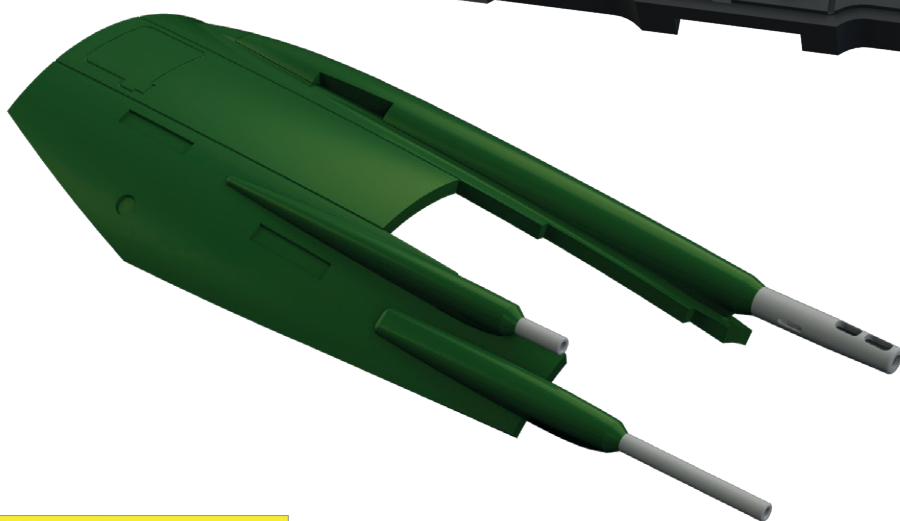
**MiG-15 LööKplus**

1/48 Bronco / Hobby 2000

Soubor 4 sad pro MiG-15 v měřítku 1/48 pro stavebnici Bronco / Hobby 2000.

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- hlavní zbraní
- kola podvozku

Stránka produktu



644107

**MiG-15bis LööKplus**

1/48 Bronco / Hobby 2000

*LööKt*

Soubor 4 sad pro MiG-15bis v měřítku 1/48 pro stavebnici Bronco / Hobby 2000.

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- hlavní zbraní
- kola podvozku

Stránka produktu



SIN64872

# Spitfire Mk.IIb ADVANCED

1/48 Eduard

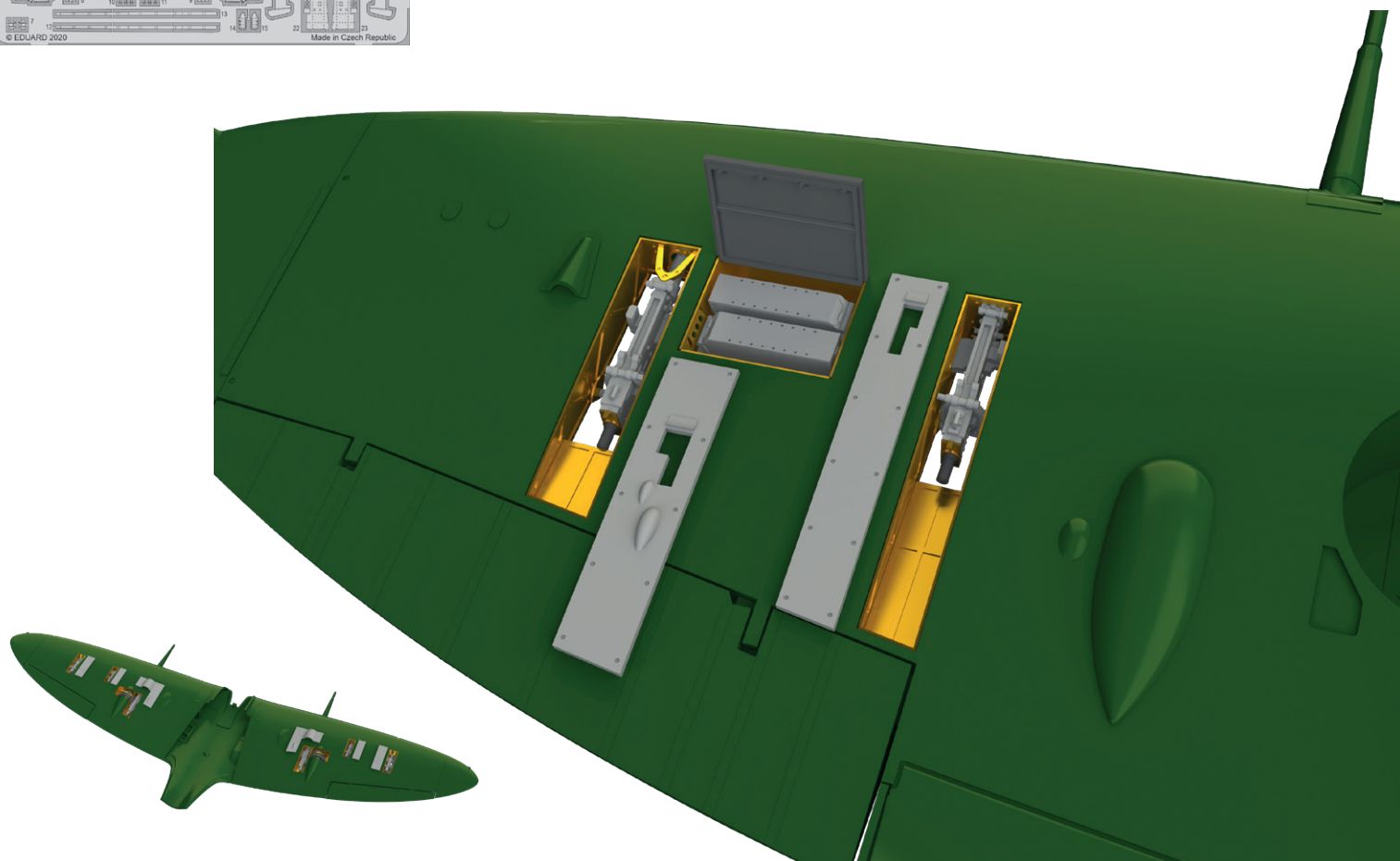
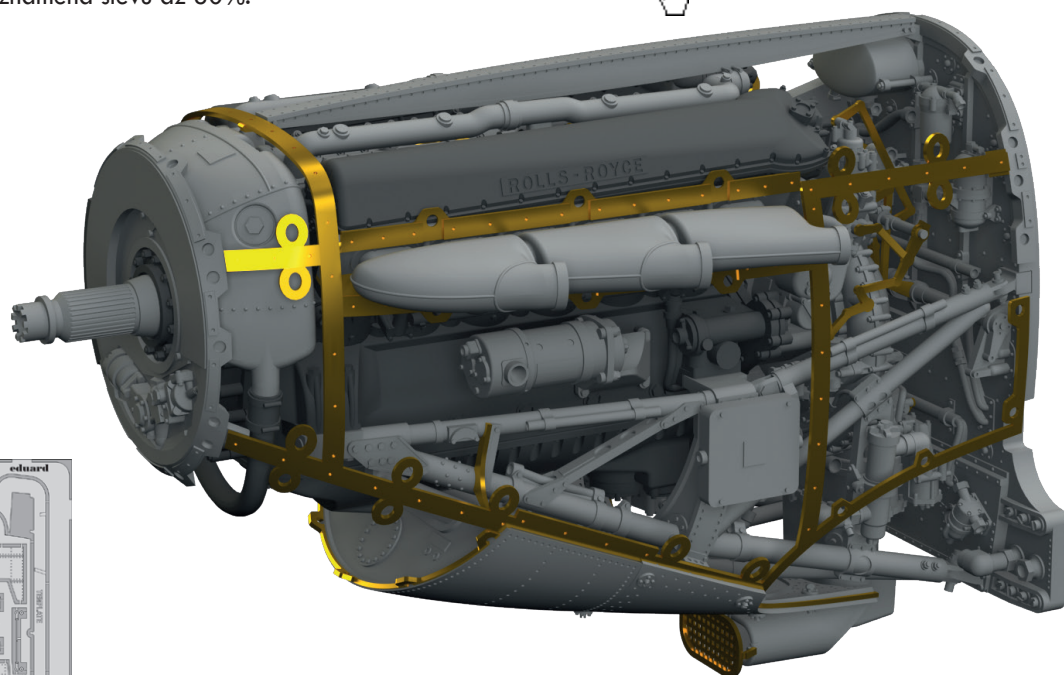
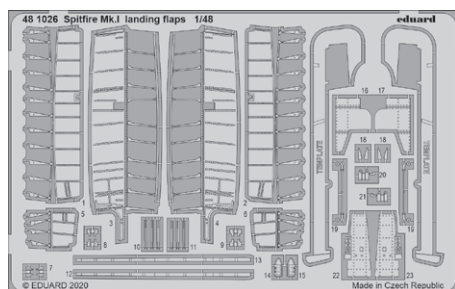
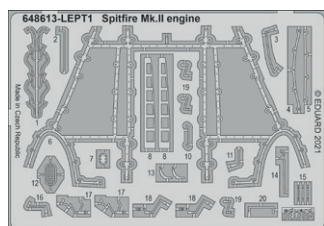
Soubor 3 sad pro Spitfire Mk.IIb v měřítku 1/48 pro stavebnici Eduard.

- motor
- zbraňové šachty
- leptané vztlakové klapky

Všechny sady v této kolekci jsou dostupné samostatně, ovšem jejich spojení v edici BIG SIN znamená slevu až 30%.



[Stránka produktu](#)



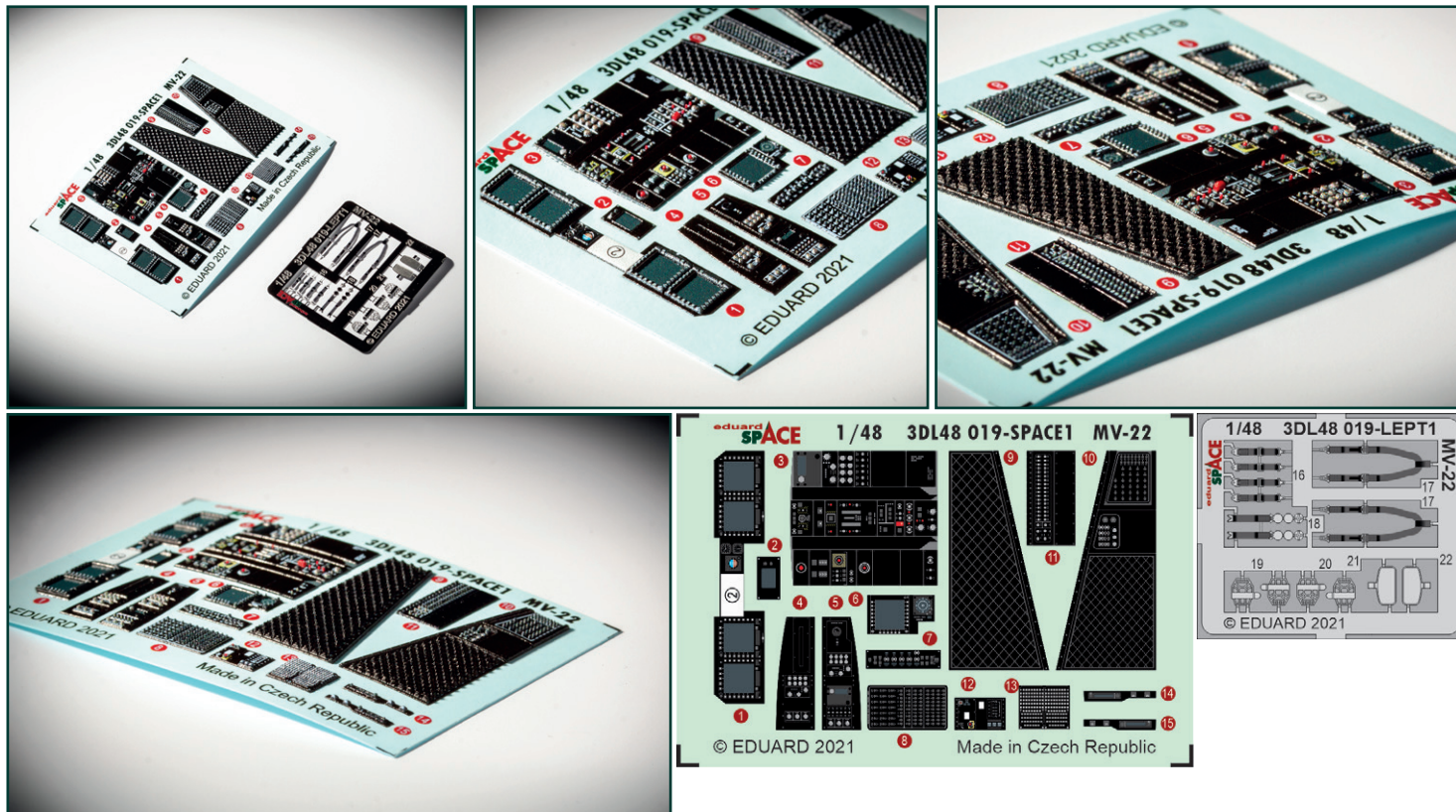
#3DL48019

**MV-22 SPACE**

pro 1/48 stavebnici Hobby Boss

eduard  
**SPACE**

Stránka produktu

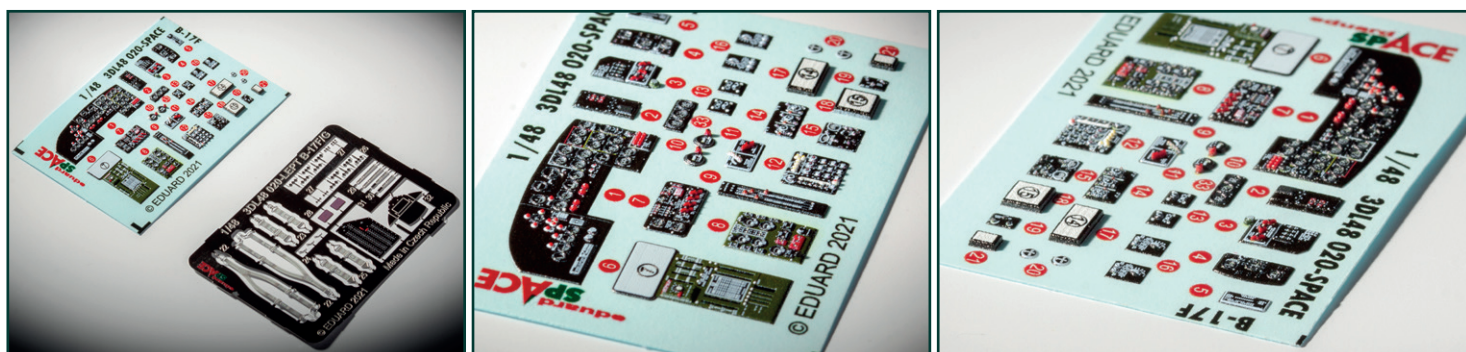


#3DL48020

**B-17F SPACE**

pro 1/48 stavebnici HKM

Stránka produktu

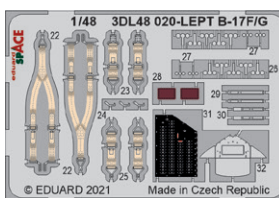
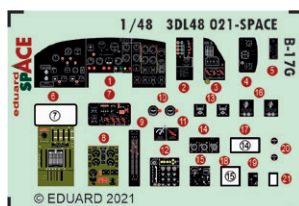
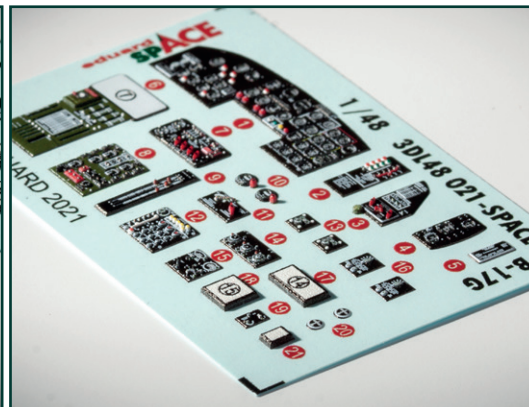
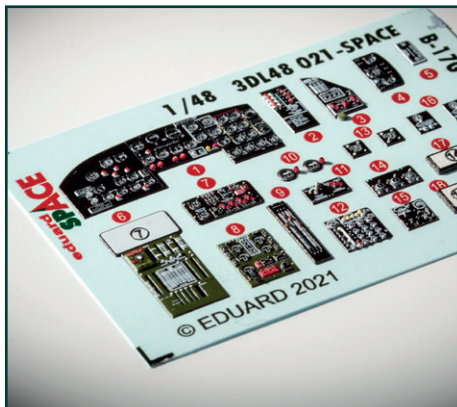


#3DL48021

**B-17G SPACE**

pro 1/48 stavebnici HKM

Stránka produktu

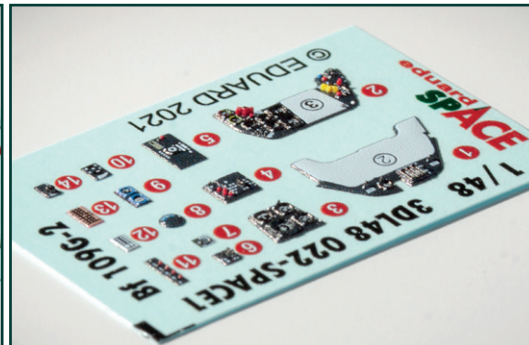
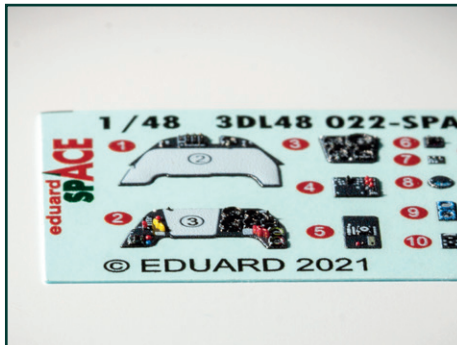
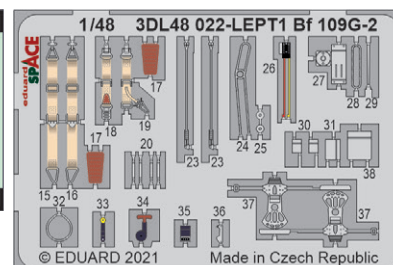
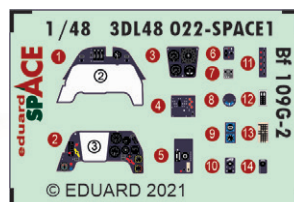

**eduard**  
**SPACE**


#3DL48022

**Bf 109G-2**

pro 1/48 stavebnici Eduard

Stránka produktu

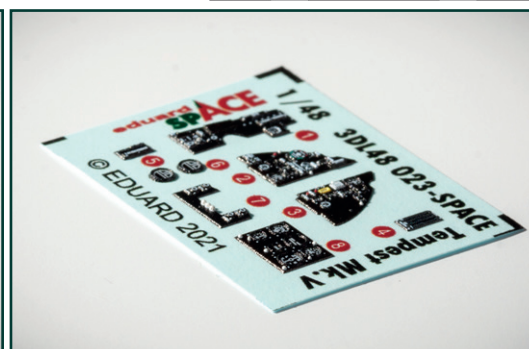
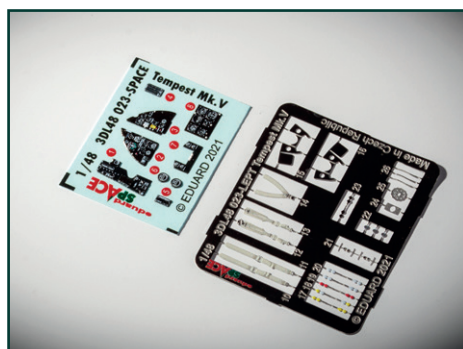
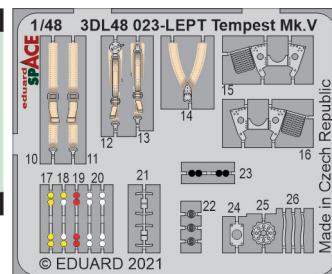
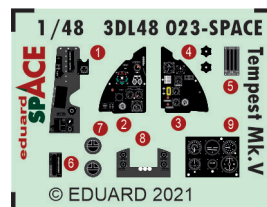


#3DL48023

**Tempest Mk.V SPACE**

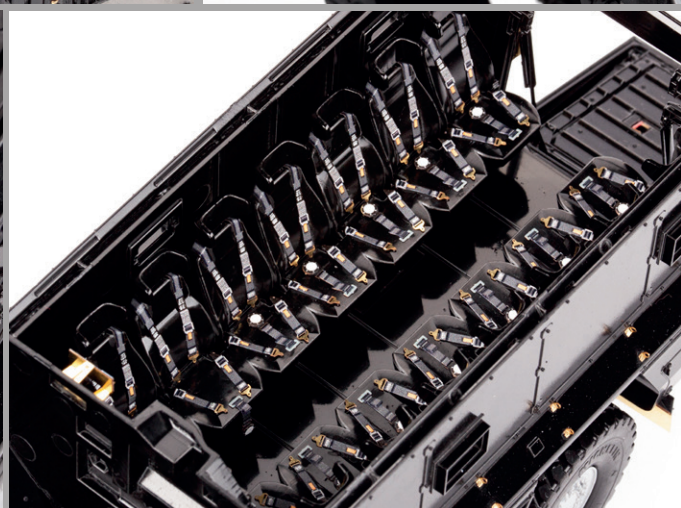
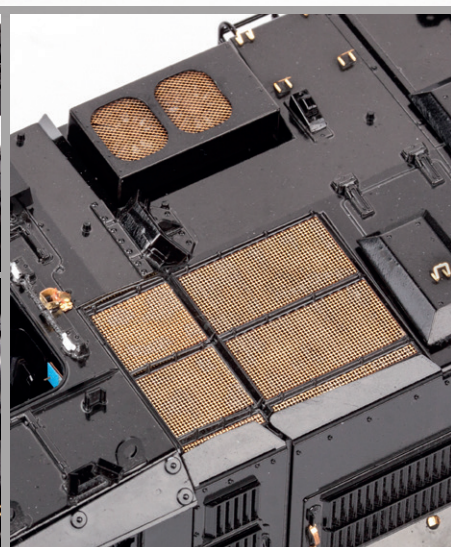
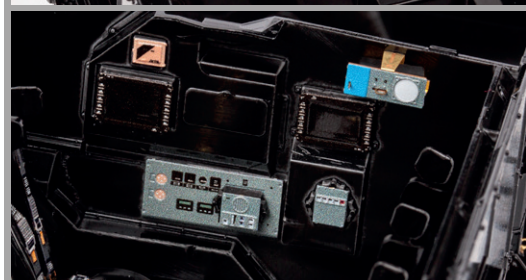
pro 1/48 stavebnici Eduard

Stránka produktu



## Typhoon K 1/35 Zvezda

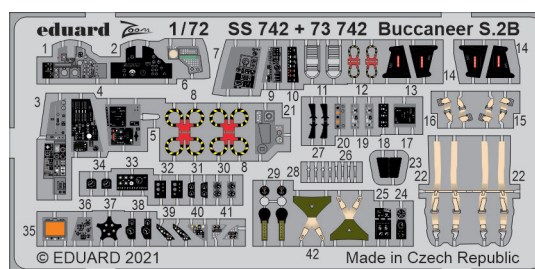
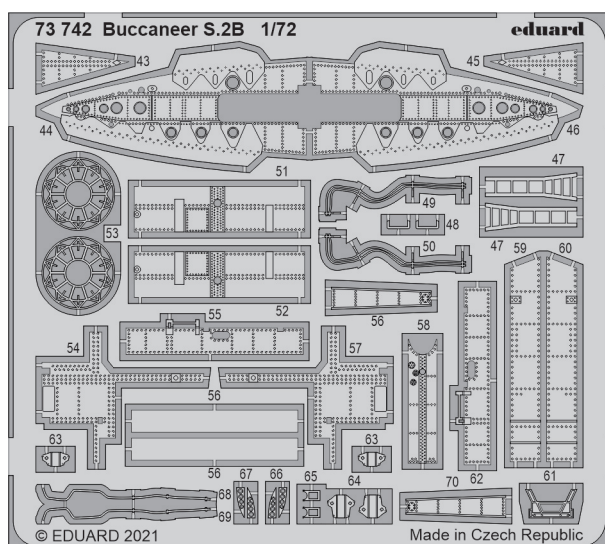
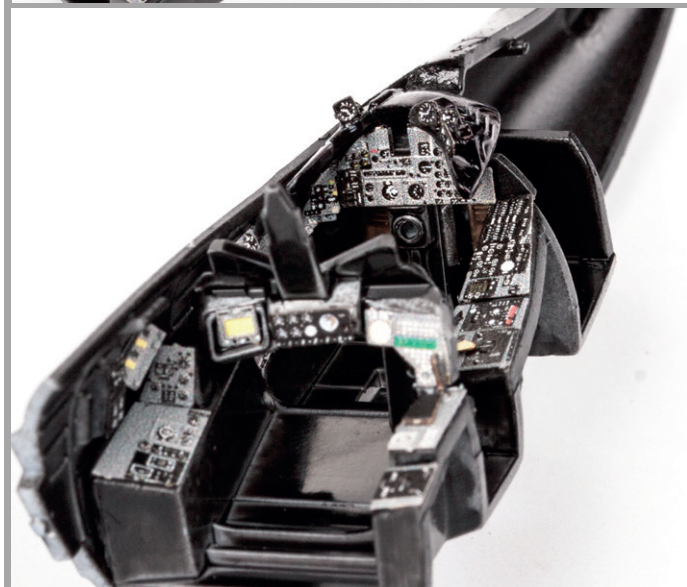
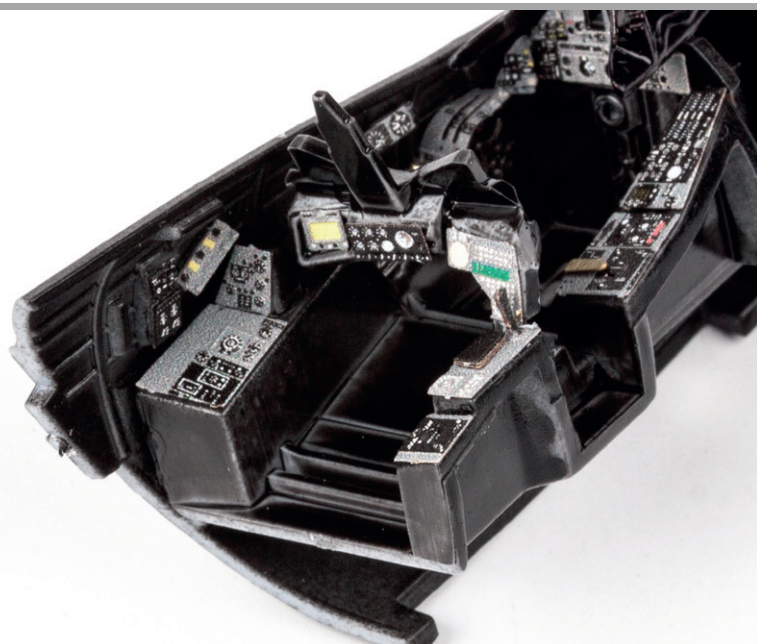
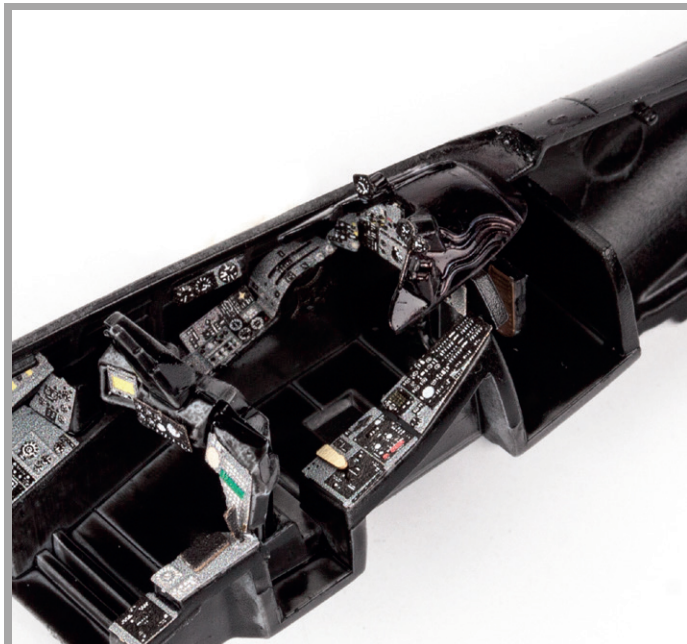
Typhoon K 1/35 Zvezda (36462)  
Typhoon K seatbelts STEEL 1/35 Zvezda (36462)

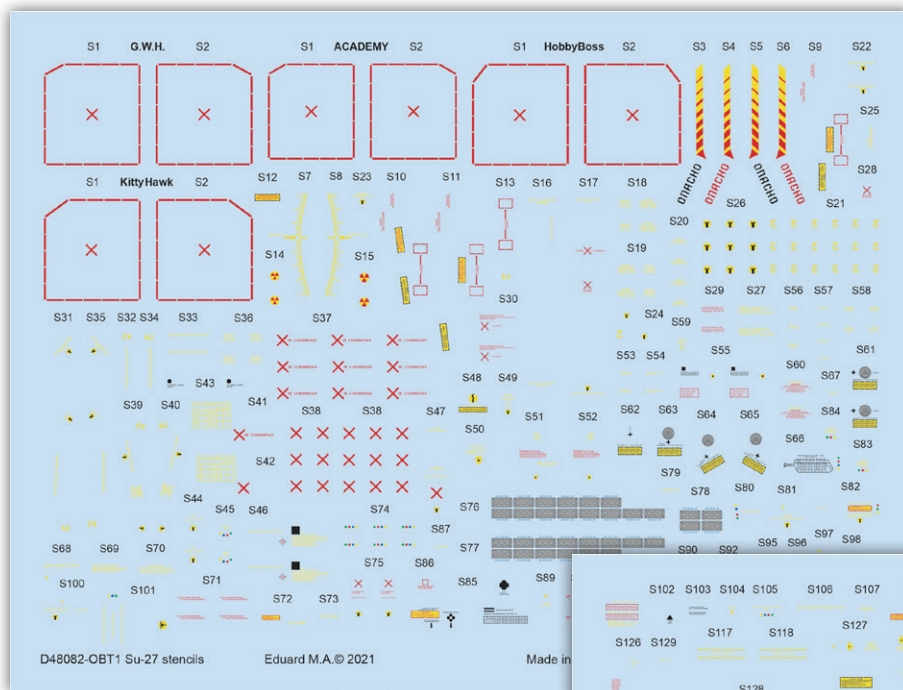


# Buccaneer S.2B

## 1/72 Airfix

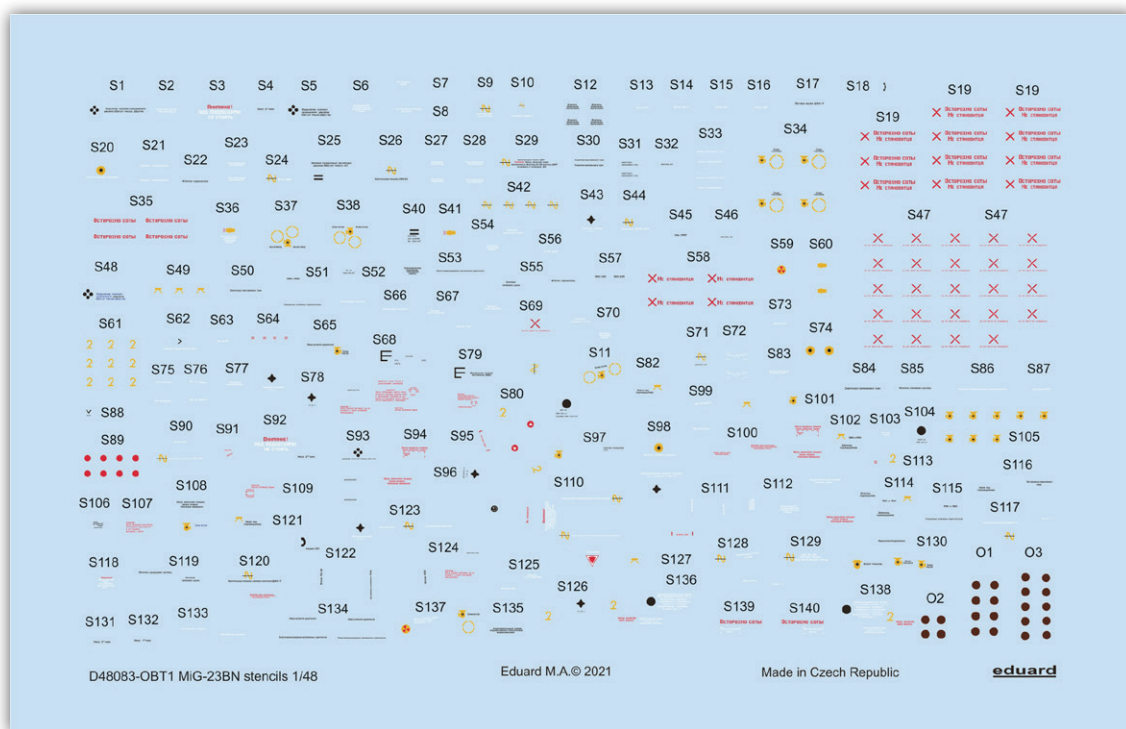
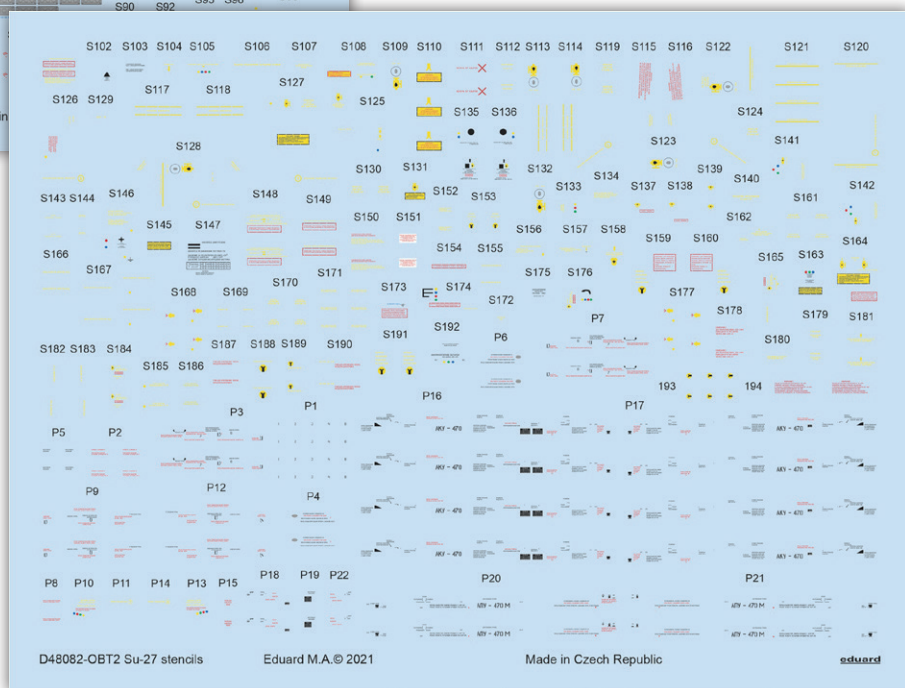
Buccaneer S.2B 1/72 Airfix (73742)  
 Buccaneer S.2B 1/72 Airfix (SS742) (Zoom)  
 Buccaneer S.2B 1/72 Airfix (CX601) (Mask)





Kat. č. D48082  
**Su-27 stencils**  
1/48 Academy/Kitty Hawk/Hobby Boss/GWH

[Stránka produktu](#)



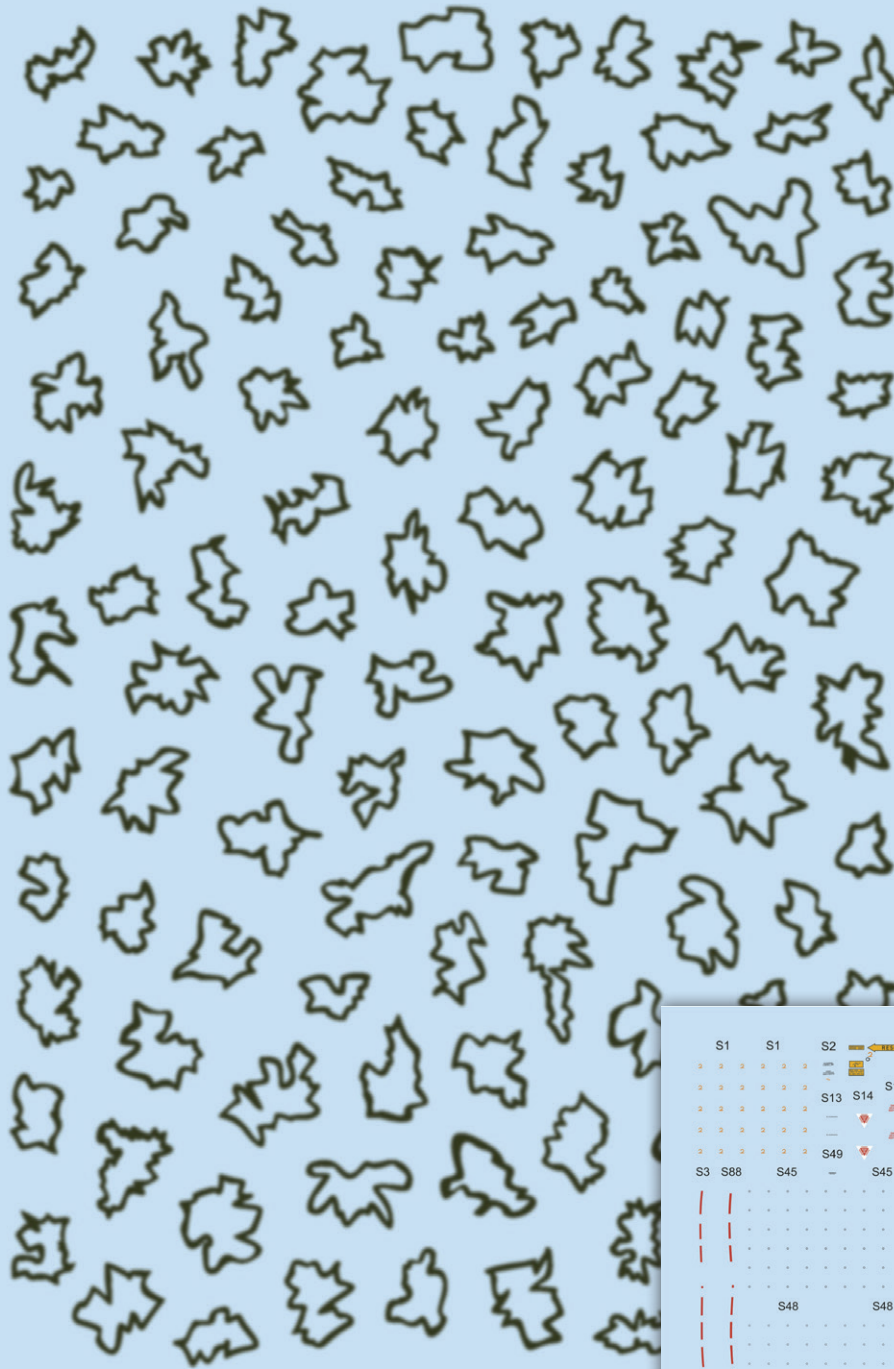
Kat. č. D48083  
**MiG-23BN stencils**  
1/48 Trumpeter

[Stránka produktu](#)

Kat. č. D48084

Italian smoke rings camouflage  
1/48

[Stránka produktu](#)

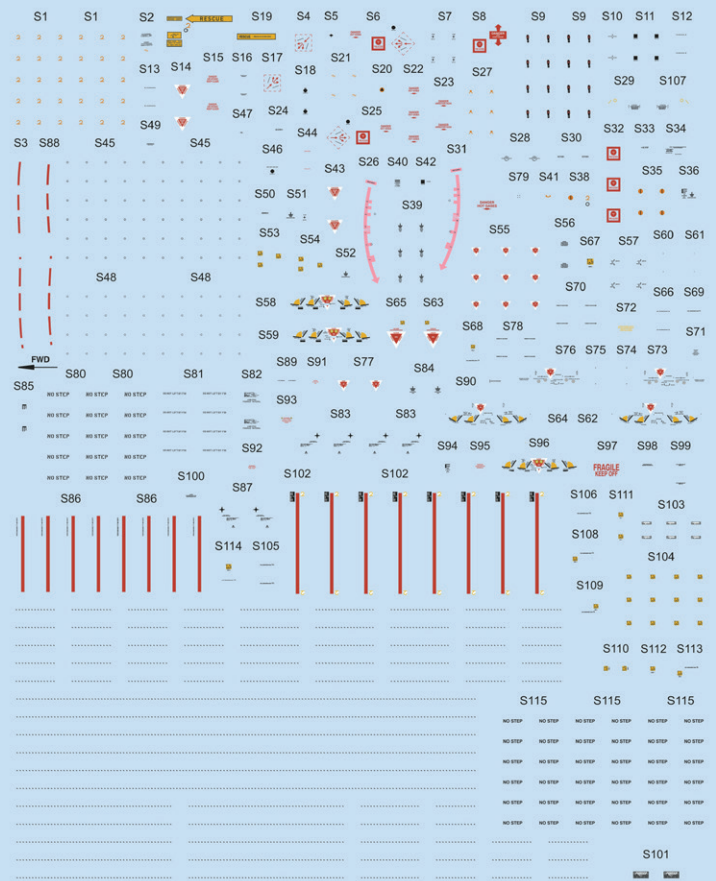


D48084-OBT1 Italian smoke rings camouflage 1/48

Eduard M.A. © 2021

Kat. č. D72032  
Tornado GR.1 stencils  
1/72 Revell

[Stránka produktu](#)



D72032-OBT1 Tornado GR.1 stencils (gray/green camouflage)

Eduard M.A. © 2021

Made in Czech Republic

eduard

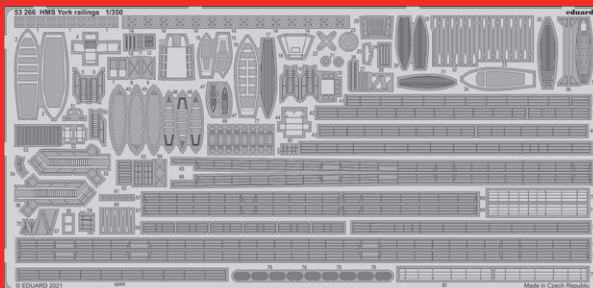
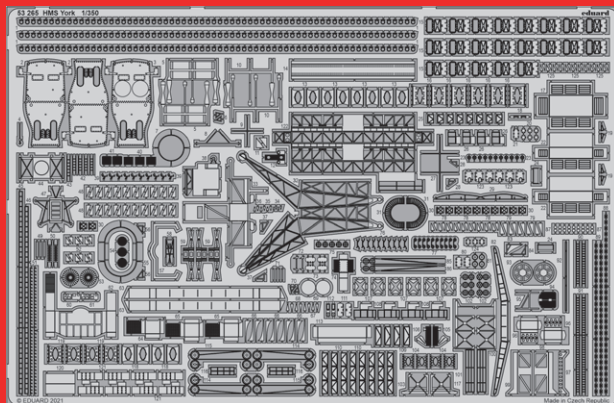
Všechny popsané sady jsou dostupné samostatně,  
ovšem s každou kolekcí BIG ED ušetříte až 30 %.

# BIG ED

## BIG5359 HMS York 1/350 Trumpeter

[Stránka produktu](#)

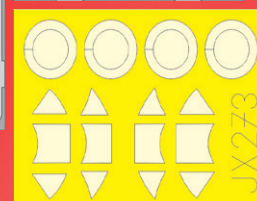
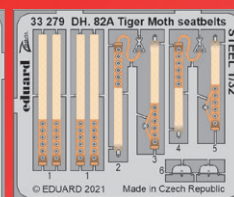
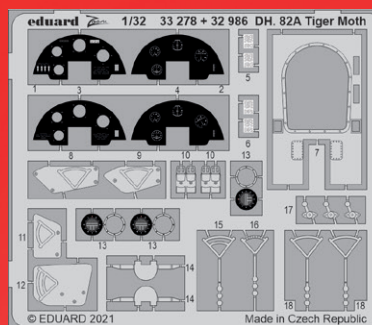
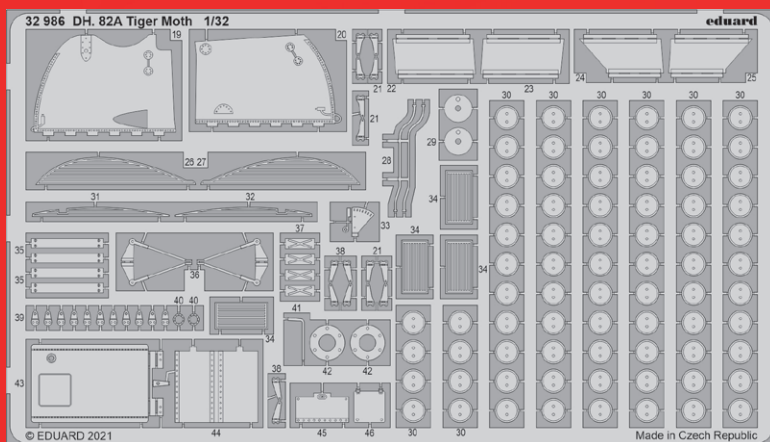
- 53265 HMS York 1/350  
53266 HMS York railings 1/350  
53246 Royal Navy ensign flag WWII (cruisers/destroyers) STEEL 1/350



## BIG33132 DH. 82A Tiger Moth 1/32 ICM

[Stránka produktu](#)

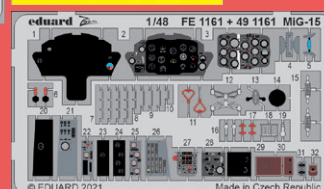
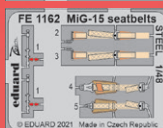
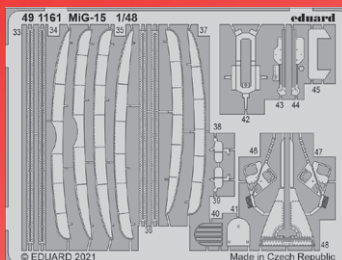
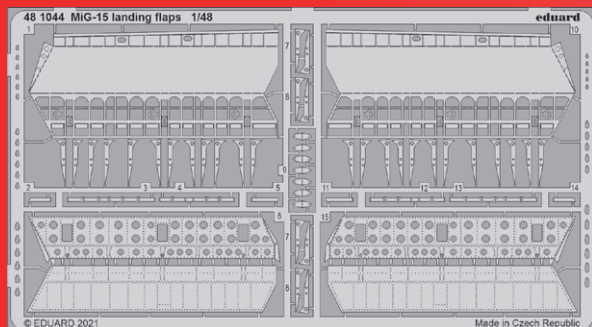
- 32986 DH. 82A Tiger Moth 1/32  
33279 DH. 82A Tiger Moth seatbelts STEEL 1/32  
JX273 DH. 82A Tiger Moth 1/32



## BIG49287 MiG-15 1/48 BRONCO / HOBBY 2000

[Stránka produktu](#)

- 481044 MiG-15 landing flaps 1/48  
491161 MiG-15 1/48  
FE1162 MiG-15 seatbelts STEEL 1/48  
EX762 MiG-15 1/48



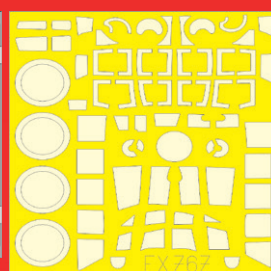
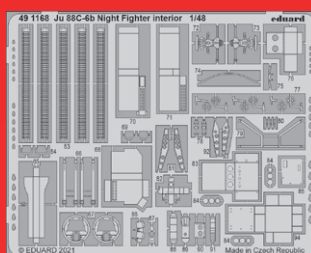
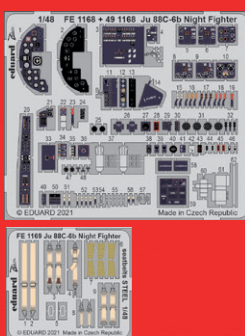
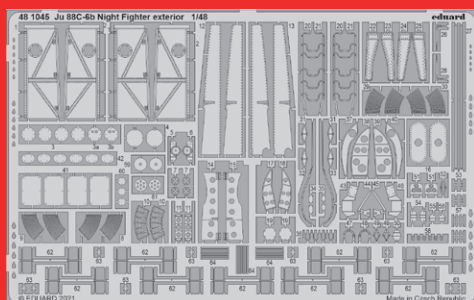
Všechny popsané sady jsou dostupné samostatně,  
ovšem s každou kolekcí BIG ED ušetříte až 30 %.

# BIG ED

## BIG49288 Ju 88C-6b Night Fighter 1/48 ICM

[Stránka produktu](#)

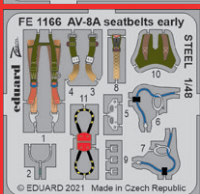
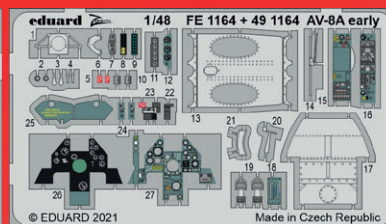
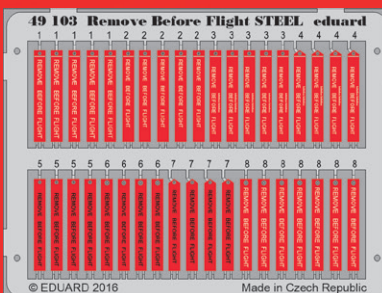
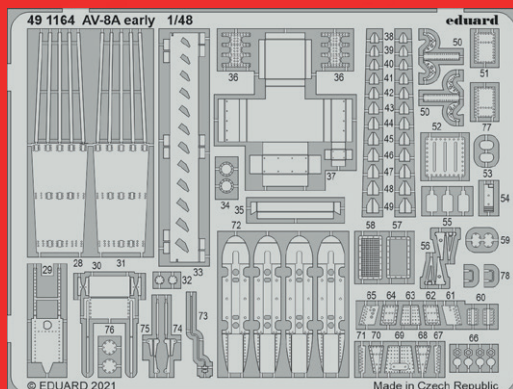
481045 Ju 88C-6b Night Fighter exterior 1/48  
491168 Ju 88C-6b Night Fighter interior 1/48  
FE1169 Ju 88C-6b Night Fighter seatbelts STEEL 1/48  
EX767 Ju 88C-6b Night Fighter 1/48



## BIG49289 AV-8A early 1/48 Kinetic

[Stránka produktu](#)

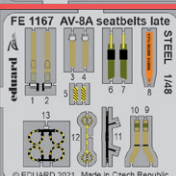
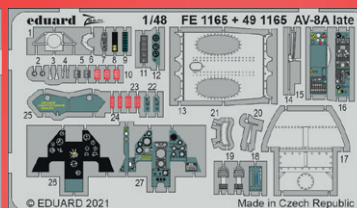
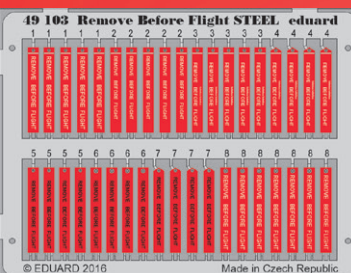
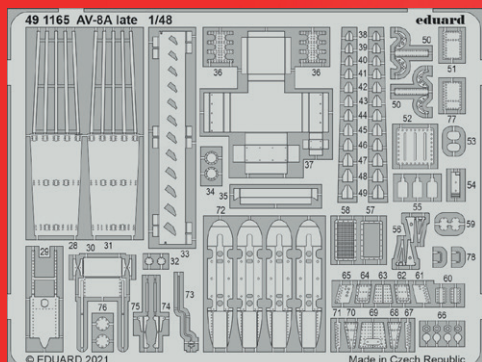
49103 Remove Before Flight STEEL  
491164 AV-8A early 1/48  
FE1166 AV-8A seatbelts early STEEL 1/48  
EX765 AV-8A 1/48



## BIG49290 AV-8A late 1/48 Kinetic

[Stránka produktu](#)

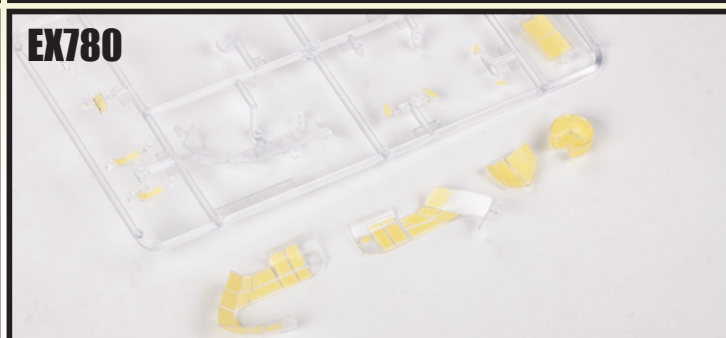
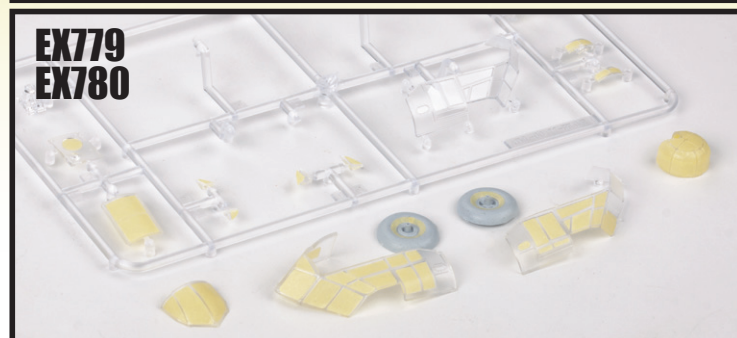
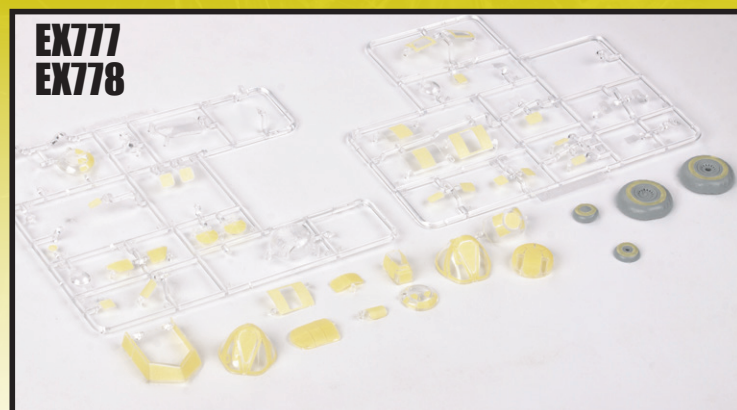
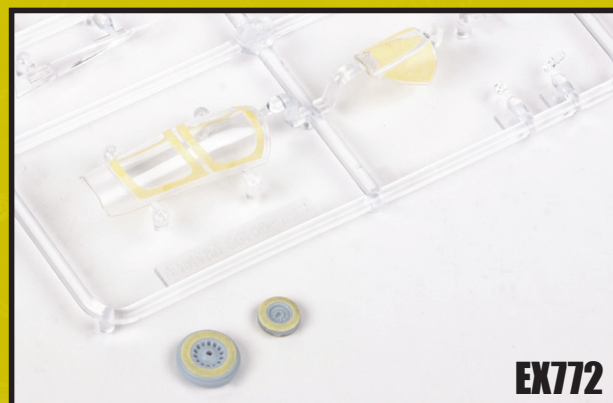
49103 Remove Before Flight STEEL  
491165 AV-8A late 1/48  
FE1167 AV-8A seatbelts late STEEL 1/48  
EX765 AV-8A 1/48



# EDUARD MASK

# IT FITS!

EX777 B-17F 1/48 HKM  
 EX778 B-17F TFace 1/48 HKM  
 EX779 Blenheim Mk.I 1/48 Airfix  
 EX780 Blenheim Mk.I TFace 1/48 Airfix  
 EX781 Su-33 1/48 Minibase  
 EX782 Su-33 TFace 1/48 Minibase  
 EX783 Sabre F.4 1/48 Airfix  
 EX784 Sabre F.4 TFace 1/48 Airfix  
 CX599 Fokker D.VII (OAW) Weekend 1/72 Eduard  
 CX600 Albatros D.V Weekend 1/72 Eduard  
 CX601 Buccaneer S.2B 1/72 Airfix



červen 2021

## STAVEBNICE

82154	Spitfire Mk.IIb	1/48	ProfiPACK
82121	Tempest Mk.V Series 1 - Reedice	1/48	ProfiPACK
70143	MiG-21PF - Reedice	1/72	ProfiPACK
2137	DESERT BABES	1/72	Limited edition
84174	Bf 109G-10 Erla	1/48	Weekend edition
7407	Fokker D.VII (OAW)	1/72	Weekend edition

## FOTOLEPTY

36463	Typhoon K seatbelts STEEL	1/35	Zvezda
481049	MV-22 cargo floor	1/48	Hobby Boss
481050	Blenheim Mk.I landing flaps	1/48	Airfix
481051	Blenheim Mk.I bomb bay	1/48	Airfix
481052	B-17F engines	1/48	HKM
481053	B-17F landing flaps	1/48	HKM
481054	B-17F undercarriage & exterior	1/48	HKM
481055	Spitfire Mk.II landing flaps	1/48	Eduard
491180	B-17F cockpit	1/48	HKM
491181	B-17F nose interior	1/48	HKM
491182	B-17F radio compartment	1/48	HKM
491183	B-17F waist section	1/48	HKM
491184	B-17F bomb bay	1/48	HKM
491185	Su-33	1/48	Minibase
491187	Blenheim Mk.I	1/48	Airfix
491189	Sabre F.4	1/48	Airfix
73742	Buccaneer S.2B	1/72	Airfix

## ZOOMY

FE1180	B-17F	1/48	HKM
FE1181	B-17F seatbelts STEEL	1/48	HKM
FE1185	Su-33	1/48	Minibase
FE1186	Su-33 seatbelts STEEL	1/48	Minibase
FE1187	Blenheim Mk.I	1/48	Airfix
FE1188	Blenheim Mk.I seatbelts STEEL	1/48	Airfix
FE1189	Sabre F.4	1/48	Airfix
FE1190	Sabre F.4 seatbelts STEEL	1/48	Airfix
FE1191	Bf 109G-10 ERLA Weekend	1/48	Eduard
SS742	Buccaneer S.2B	1/72	Airfix
SS743	Fokker D.VII (OAW) Weekend	1/72	Eduard

## MASKY

EX777	B-17F	1/48	HKM
EX778	B-17F TFace	1/48	HKM
EX779	Blenheim Mk.I	1/48	Airfix
EX780	Blenheim Mk.I TFace	1/48	Airfix
EX781	Su-33	1/48	Minibase
EX782	Su-33 TFace	1/48	Minibase
EX783	Sabre F.4	1/48	Airfix
EX784	Sabre F.4 TFace	1/48	Airfix
CX599	Fokker D.VII (OAW) Weekend	1/72	Eduard
CX600	Albatros D.V Weekend	1/72	Eduard
CX601	Buccaneer S.2B	1/72	Airfix

## BIGEDY

BIG5359	HMS York	1/350	Trumpeter
BIG33132	DH. 82A Tiger Moth	1/32	ICM
BIG49287	MiG-15	1/48	BRONCO / HOBBY 2000
BIG49288	Ju 88C-6b Night Fighter	1/48	ICM
BIG49289	AV-8A early	1/48	Kinetic
BIG49290	AV-8A late	1/48	Kinetic

## BRASSINY

632175	Sky Shadow ECM pod	1/32	
644096	MiG-21PF grey LööK	1/48	Eduard
644097	Su-27UB LööK	1/48	Great Wall Hobby
644099	MiG-21PFM grey LööK	1/48	Eduard
648620	GBU-53B w/ BRU-61	1/48	
648623	ADM-160 MALD	1/48	
648625	Mk.44 torpedo	1/48	
648628	MiG-15 ejection seat	1/48	BRONCO / HOBBY 2000
648631	B-17F engines	1/48	HKM
648632	B-17F undercarriage legs	1/48	HKM
648633	Fw 190F-8 cockpit	1/48	Eduard
672264	GBU-24	1/72	
672266	ALARM missiles	1/72	

## LookPLUS

644106	MiG-15 LööKplus	1/48	BRONCO/HOBBY 2000
644107	MiG-15bis LööKplus	1/48	BRONCO / HOBBY 2000

## BIGSIN

SIN64872	Spitfire Mk.IIb ADVANCED	1/48	Eduard
----------	--------------------------	------	--------

## OBTISKOVÉ SADY

D48082	Su-27 stencils	1/48	Academy/Kitty Hawk/Hobby Boss/GWH
D48083	MiG-23BN stencils	1/48	Trumpeter
D48084	Italian smoke rings camouflage	1/48	
D72032	Tornado GR.1 stencils (gray/green camouflage)	1/72	Revell

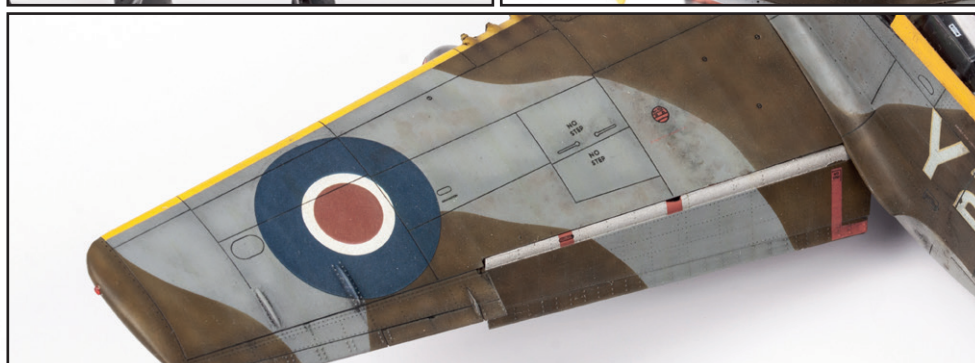
## SPACE

3DL48019	MV-22 SPACE	1/48	Hobby Boss
3DL48020	B-17F SPACE	1/48	HKM
3DL48021	B-17G SPACE	1/48	HKM
3DL48022	Bf 109G-2 SPACE	1/48	Eduard
3DL48023	Tempest Mk.V SPACE	1/48	Eduard

1/48

## Mustang Mk.IV

Kat. č. 82104

postavil **Jan Novotný**Stránka produktu 

# Mk.IVa KH680 (P-51K-1-NT; 44-11383), P/O John Mallandaine, No. 442 Sqn RCAF, Hunsdon, Anglie, duben 1945

Mustang Mk.IVa „Edmonton Special“ byl strojem edmontonského rodáka Johna Mallandaina a patří mezi nejpůvodnější stroje tohoto typu. Jeho pilot s ním absolvoval dálkové doprovodné lety spojeneckých bombardérů nad Německo a také se s ním zúčastnil poslední bojové mise RAF v Evropě, kterou bylo osvobození Normanských ostrovů 9. května 1945. Po válce zůstal Mallandaine u letání jako „bush“ pilot a působil také jako vyšetřovatel leteckých nehod. Byl mimo jiné členem komise, která vyšetřovala havárii Martina Hartwella s následným kanibalismem v zájmu přežití. Kromě standardní kamufláže měl Mallandainův Mustang žlutý pruh proti oslnění, stejnou barvu mělo i rámování kabiny. Také kódová písmena v barvě Sky byla lemována tenkou žlutou linkou. Nápis „Edmonton Special“ byl namalován jen na levé straně trupu.



# Tempest Mk.V Series 1

## 1/48



Kat. č. 82121

postavil **Václav Vopálecký**

[Stránka produktu](#)



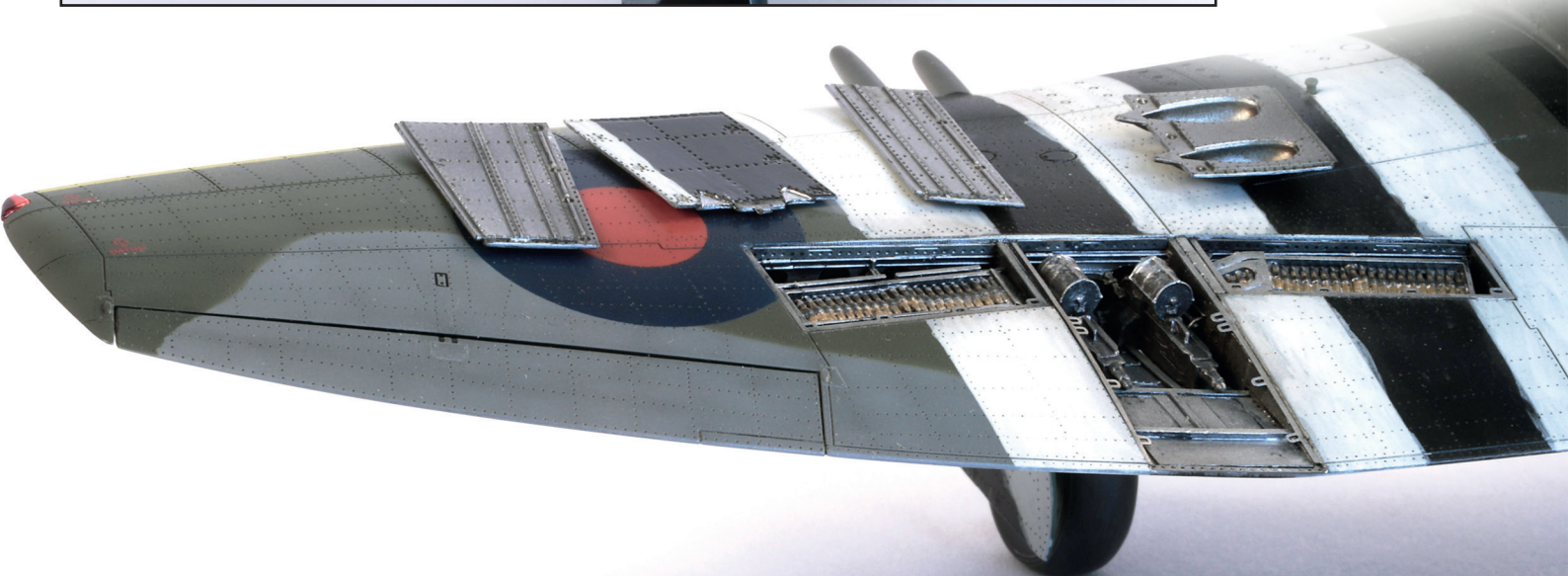
**JN763, No. 486 (RNZAF) S quadron, Newchurch, Velká Británie, červen 1944**

No. 486 Squadron, součást No. 150 Wing, byla určena k útokům na pozemní cíle a od poloviny června 1944 i k ničení letounových střel V-1, vysílaných z okupované Evropy. Jejím pilotům bylo uznáno sestřelení celkem 223,5 těchto cílů. Poté, co hrozba náletů střelami V-1 na jižní Anglii pominula, byla No. 486 Squadron spolu dalšími jednotkami wingu přesunuta na území osvobozené Evropy a až do konce války podporovala postupující britské jednotky. Dne 12. října 1945 byla na základně RAF Dunsfold rozpuštěna. Stroje, které se měly zúčastnit operace Overlord (vylovení v Normandii) obdržely 5. června 1944 výrazný marking v podobě pruhů bílé a černé barvy na trupu a křídle o šíři 45,7 cm (18 palců). Tyto pruhy byly natírány ve spěchu, proto je jejich provedení často ledabylé. Na fotografii stroje je před ocasními plochami vidět zesílení konstrukce v podobě tzv. fishplates.

**Použité doplňky**

#648418 Tempest Mk.V exhaust stacks (Brassin)

#648419 Tempest Mk.V gun bays (Brassin)



1/48

Fw 190F-8

Kat. č. 82139

postavil Matthias Becker

Stránka produktu 

Nejsou použity obtisky ze stavebnice.





# Bf 109G-10 1/48

## Mtt Regensburg



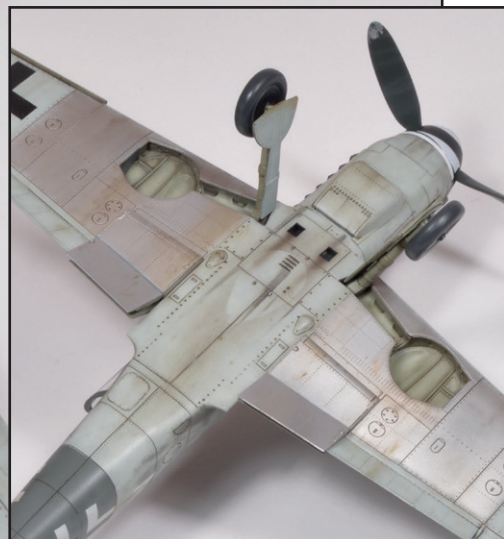
Kat. č. 82119

postavil **Robert Szwarc**



### 13./ JG 27, Schleswig – Holstein, Německo, březen 1945

Po vylodění Spojenců v Normandii byla IV. Gruppe JG 27 začátkem června 1944 přesunuta z Maďarska na francouzské letiště Champfleury-la-Perthe a zapojila se do bojů na západní frontě. Po velkých ztrátách putovala na odpočinek a k doplnění stavů do Saska. Zařazena byla mezi jednotky Obrany říše. K 31. březnu 1945 byla rozpuštěna a její piloti doplnili stavy zbylých Gruppe JG 27. Bílá vlnovka na zádi trupu značí, že stroj patřil do IV. Gruppe, zelená barva pruhu pak identifikovala v rámci Obrany říše letouny patřící JG 27.

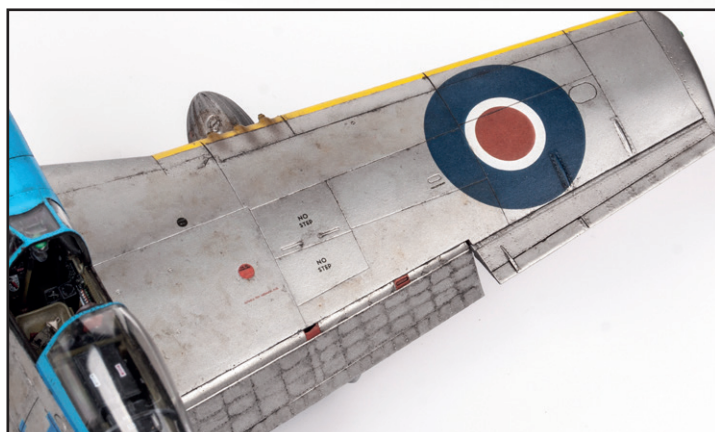


# Mustang Mk.IV

Kat. č. 82104

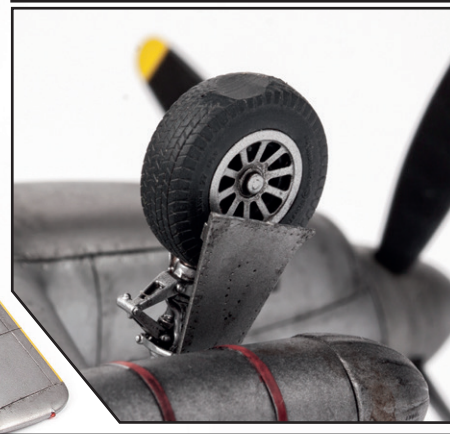
postavil **Jan Novotný**

# 1/48

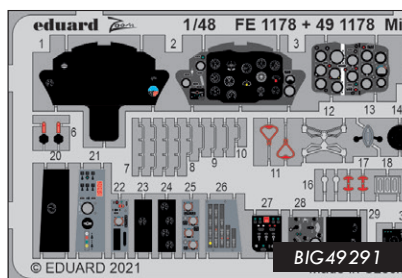
[Stránka produktu](#)

# Mk.IVa KM232 (P-51K-10-NT; 44-12355), W/Cdr James E. Storrar, Hunsdon Wing CO, Digby, Anglie, duben 1945

Letouny W/Cdr J. E. Storrara byly snadno rozpoznatelné díky kódu JAS, což byla také přezdívka tohoto stíhacího esa se 14 sestřely. Storrar vstoupil do řad RAF v roce 1938 a na začátku roku 1940 se stal členem No. 145 Sqn. Během bitvy o Francii a nad Dunkirkem dosáhl svých prvních sestřelů, za což mu byl ve věku 19 let udělen DFC. V září 1940 byl převelen k No. 73 Sqn a v prosinci 1942 byl jmenován Squadron Leaderem No. 65 Sqn. V roce 1944 pak Storrar povýšil do pozice Wing Commandera a vedl tři squadrony Mustangů. Všechny měly za úkol dálkové doprovody bombardérů a útočných letounů. Po válce pokračoval Storrar v řadách RAF, létal s proudovými Meteory a Vampiry a po odchodu do výslužby v roce 1957 se stal veterinářem se soukromou praxí v Chesteru. Mustang KM232 měl barvu kovu a stříbrný nátěr, zajímavostí byl pás proti oslnění ve středně modré barvě lemovaný tmavě modrou linkou. Kód měl stejné barvy ale obráceně – tmavé písmeno a světlejší lem.



BRASSIN



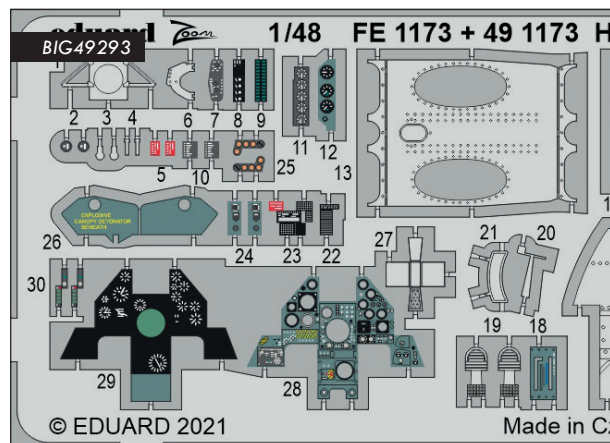
## BIG ED (červenec)

BIG33133 P-40M part I 1/32 Trumpeter  
 BIG33134 P-40M part II 1/32 Trumpeter  
 BIG33135 PT-13 Kaydet 1/32 Roden  
 BIG49291 MiG-15bis 1/48 Bronco/Hobby 2000  
 BIG49292 Harrier GR.1 1/48 Kinetic  
 BIG49293 Harrier GR.3 1/48 Kinetic

## BRASSIN (červenec)



632178 TIALD pod 1/32  
 644103 B-17F LööK 1/48 HKM  
 644104 Tempest Mk.II LööK 1/48 Eduard/Special Hobby  
 644105 Blenheim Mk.I LööK 1/48 Airfix  
 648634 B-17F guns 1/48 HKM  
 648635 B-17F superchargers 1/48 HKM  
 648636 Tempest Mk.II wheels 1/48 Eduard/Special Hobby  
 648637 Tempest Mk.II undercarriage legs BRONZE 1/48 Eduard/Special Hobby  
 648642 B-17 wheels cross tread 1/48 HKM  
 648647 P-51D wheels block tread 2 1/48 Eduard  
 648648 Fw 190F-8 engine 1/48 Eduard  
 648649 Fw 190F-8 fuselage guns 1/48 Eduard  
 648650 Fw 190F-8 engine & fuselage guns 1/48 Eduard  
 672265 Sky Shadow ECM pod 1/72  
 672268 CPU-123 Paveway II 1/72  
 672269 BOZ-107 pod 1/72  
 672270 Tornado GR.1 exhaust nozzles 1/72 Eduard/Revell



## LööKPlus (červenec)

644108 MiG-21PF grey LööKplus 1/48 Eduard  
 644109 MiG-21PFM grey LööKplus 1/48 Eduard

644103 B-17F LööK 1/48 HKM



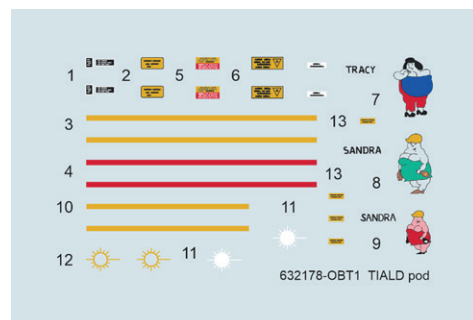
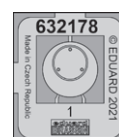
644104 Tempest Mk.II LööK 1/48 Eduard/Special Hobby



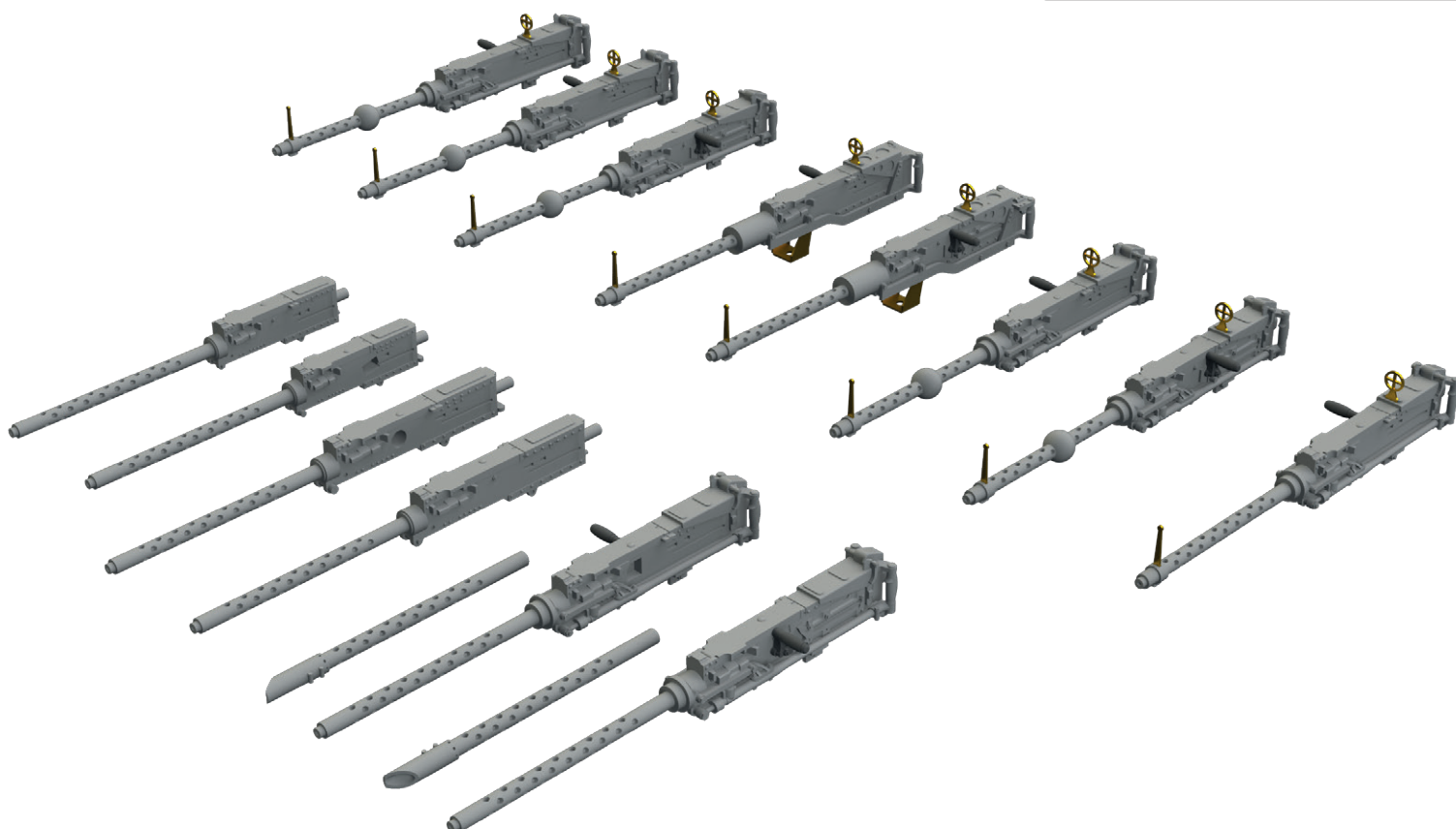
644105 Blenheim Mk.I LööK 1/48 Airfix



632178 TIALD pod 1/32



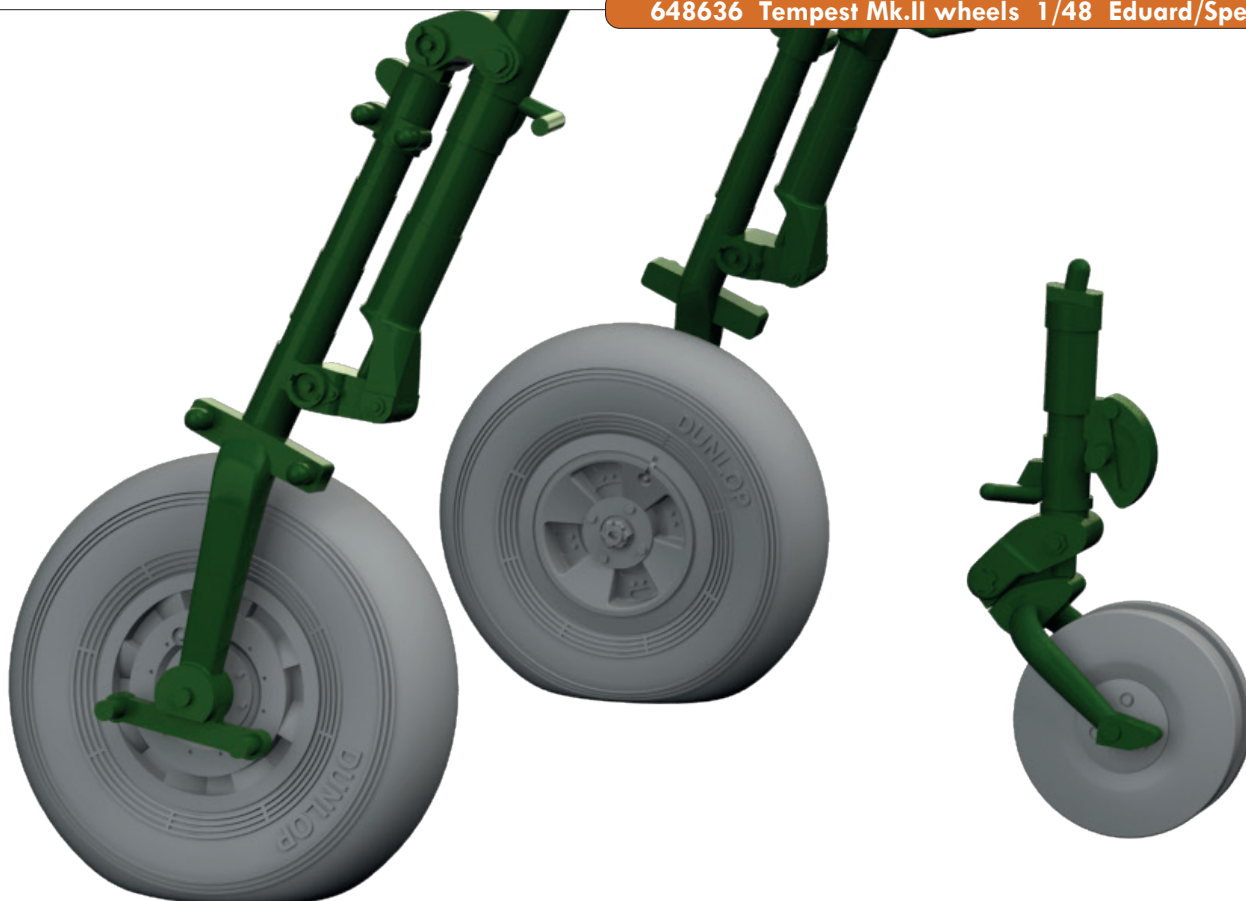
648634 B-17F guns 1/48 HKM



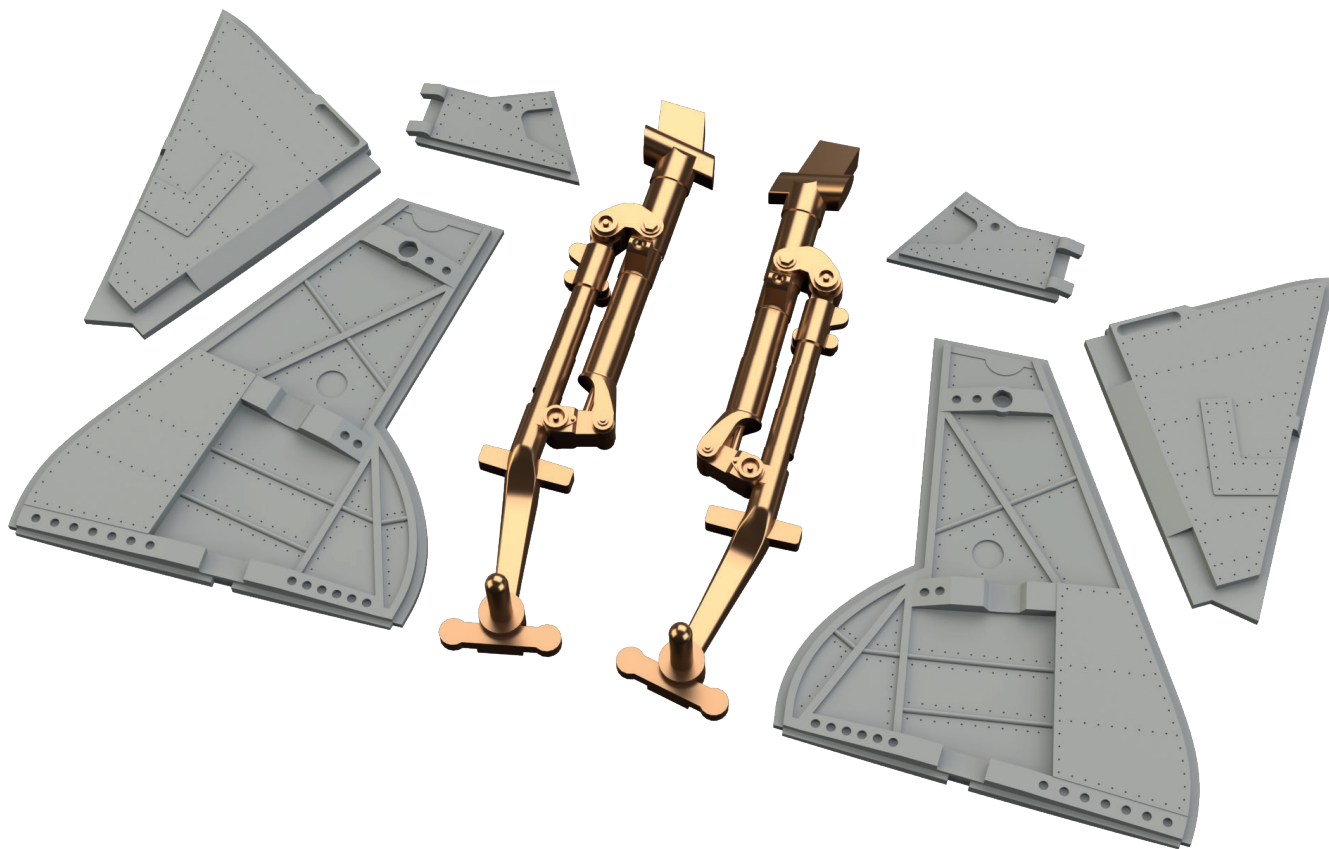
648635 B-17F superchargers 1/48 HKM



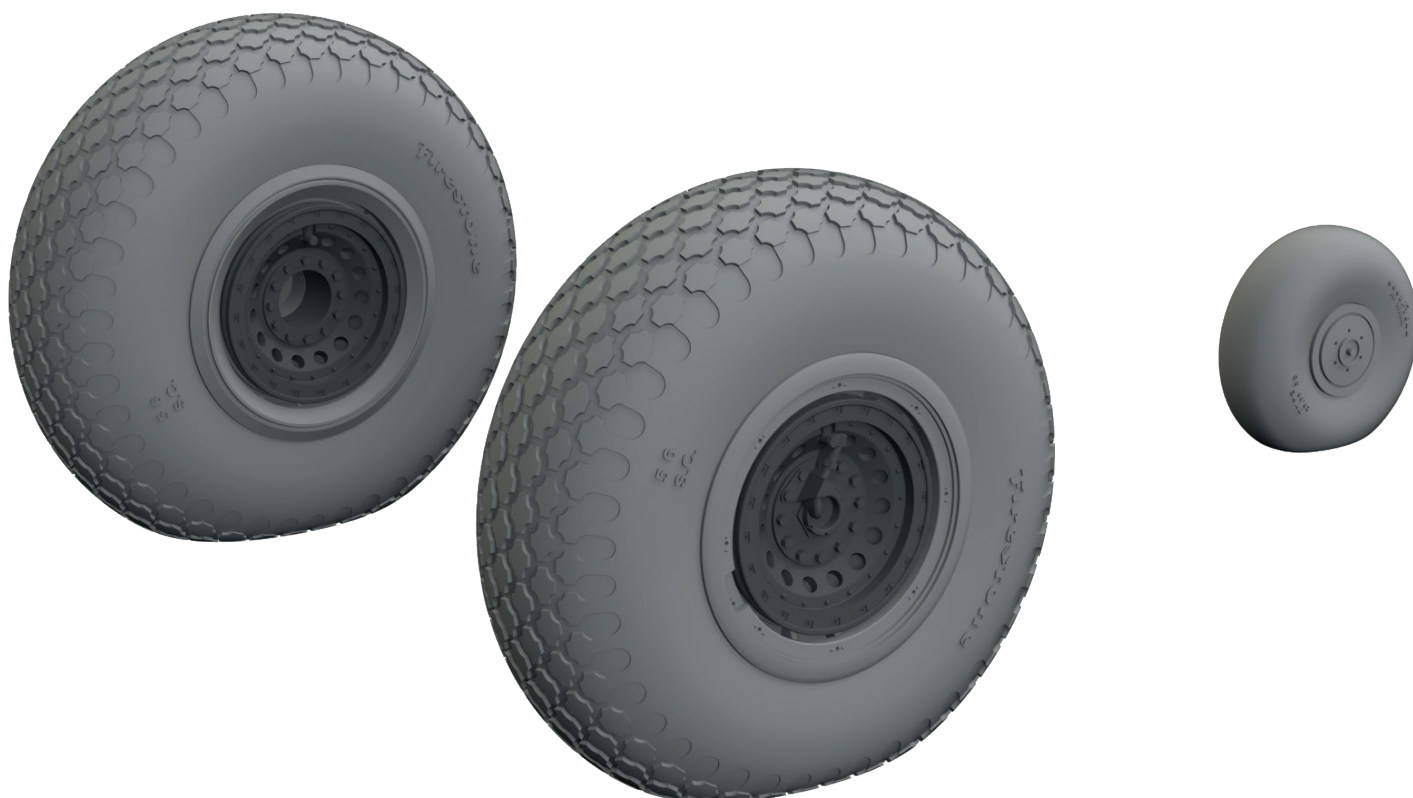
648636 Tempest Mk.II wheels 1/48 Eduard/Special Hobby



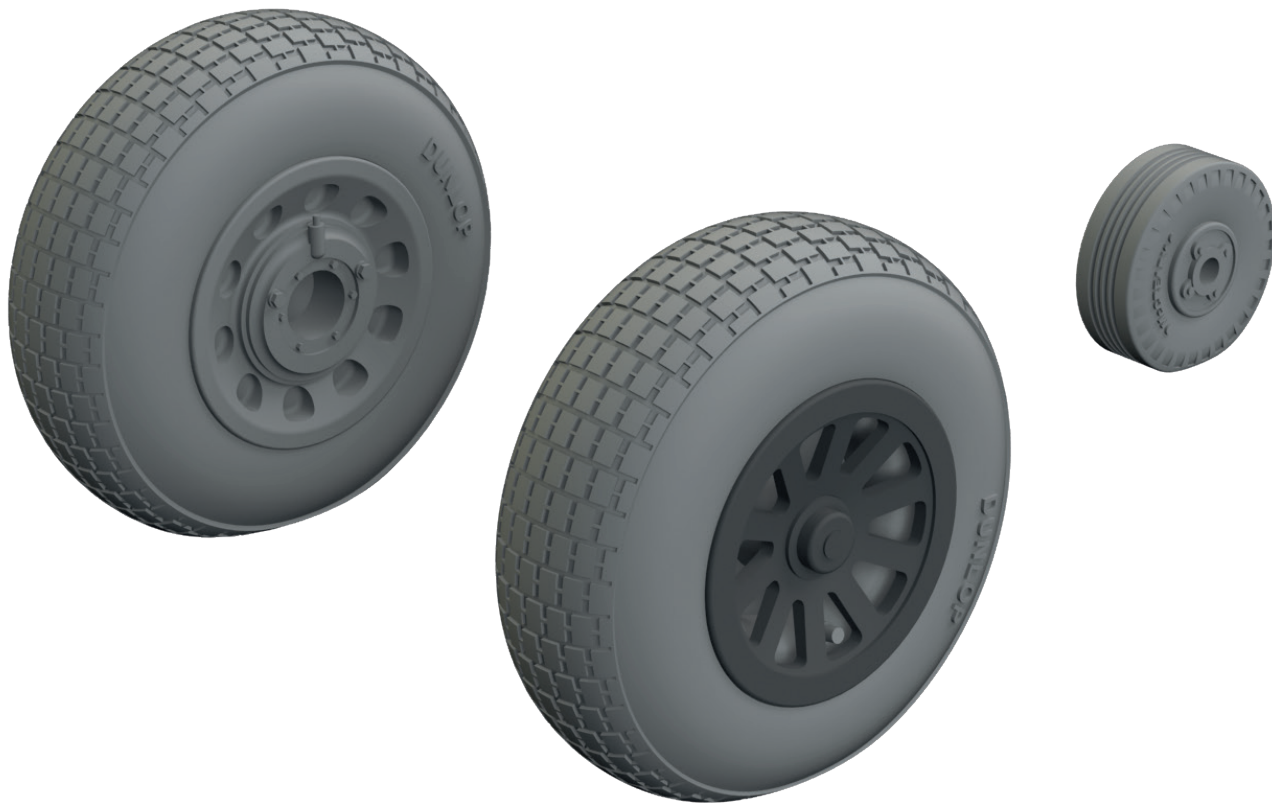
648637 Tempest Mk.II undercarriage legs BRONZE 1/48 Eduard/Special Hobby



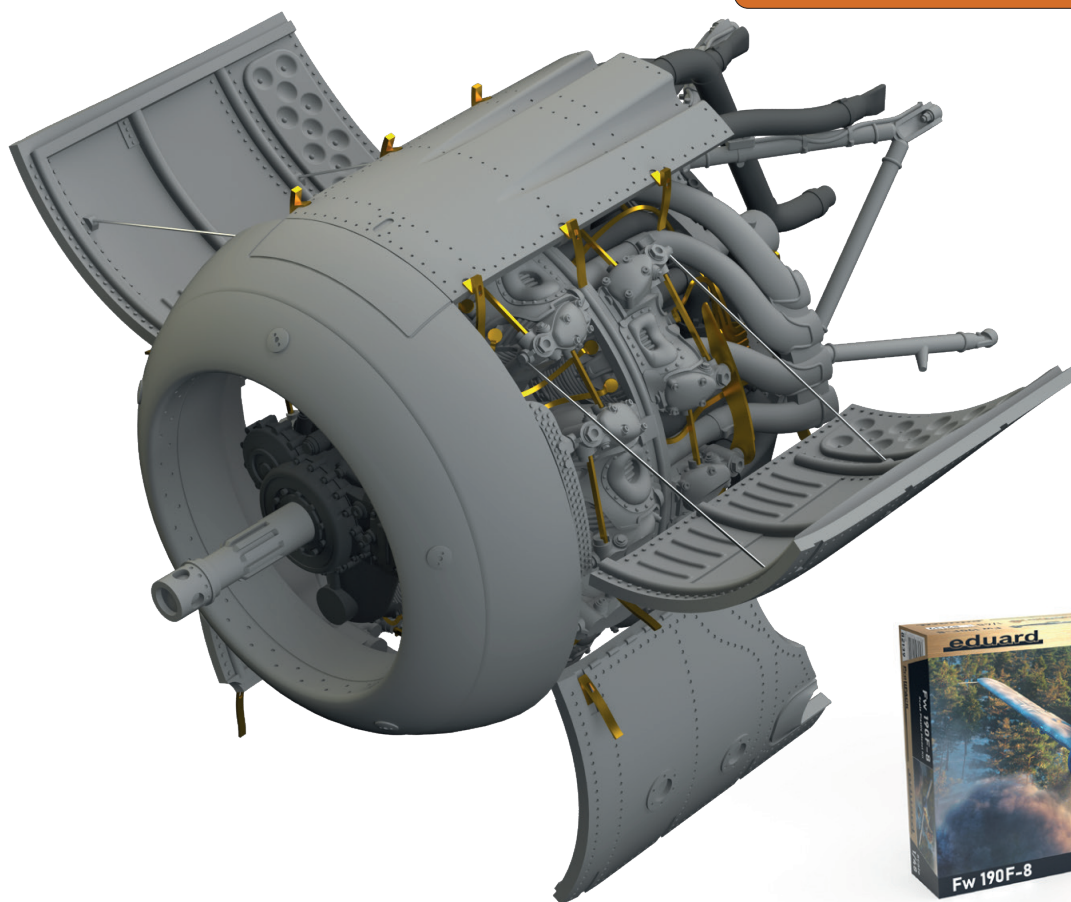
648642 B-17 wheels cross tread 1/48 HKM



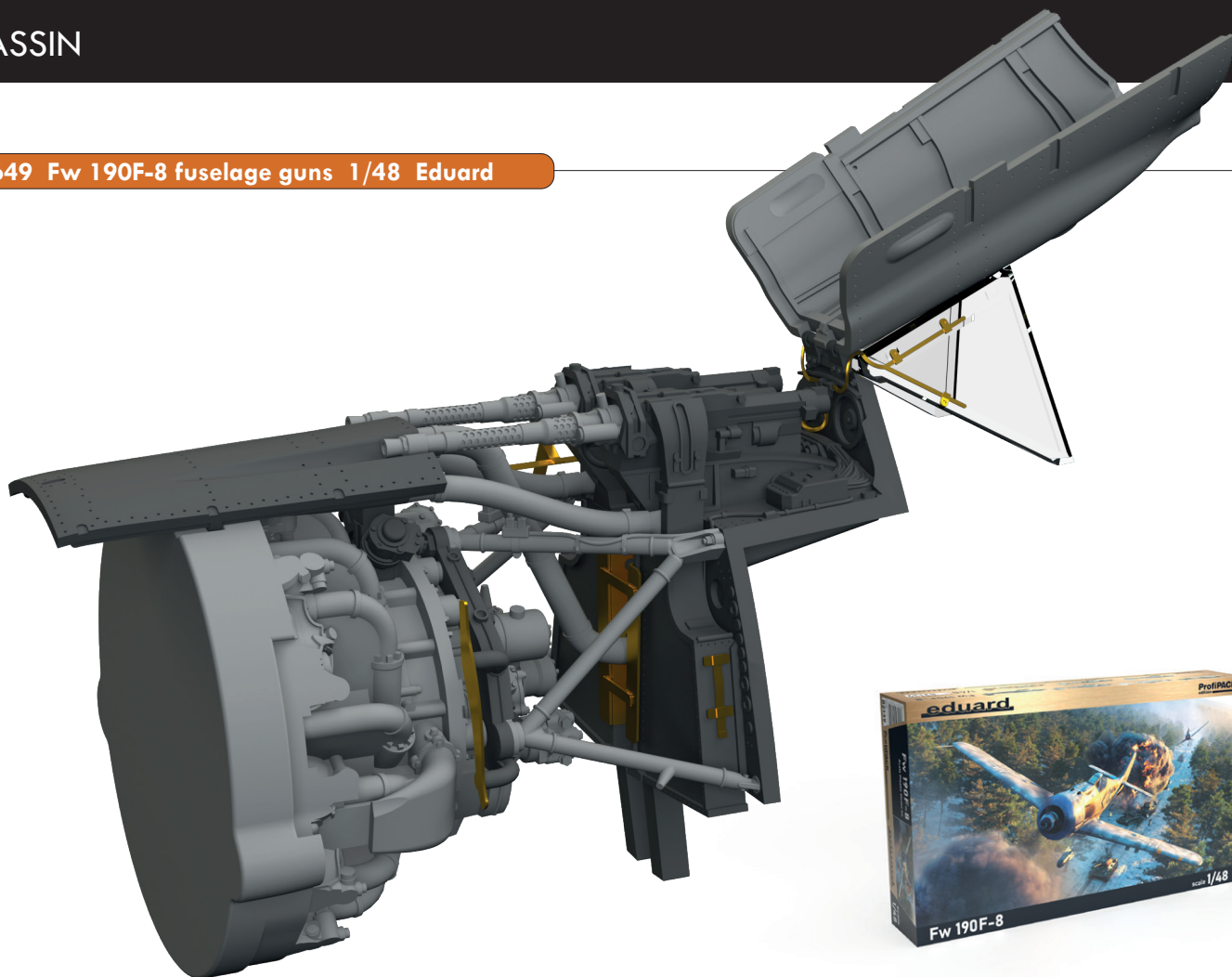
648647 P-51D wheels block tread 2 1/48 Eduard



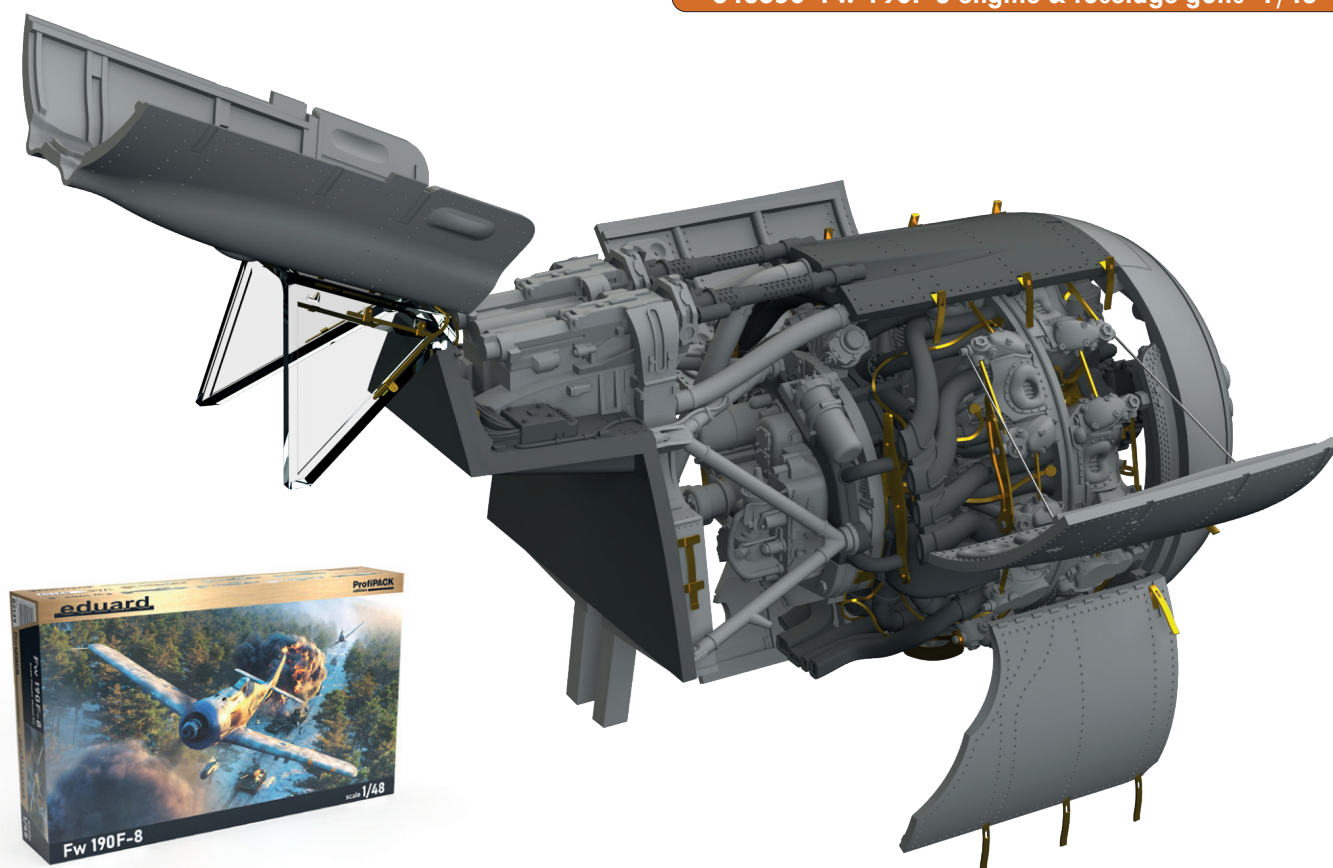
648648 Fw 190F-8 engine 1/48 Eduard



648649 Fw 190F-8 fuselage guns 1/48 Eduard

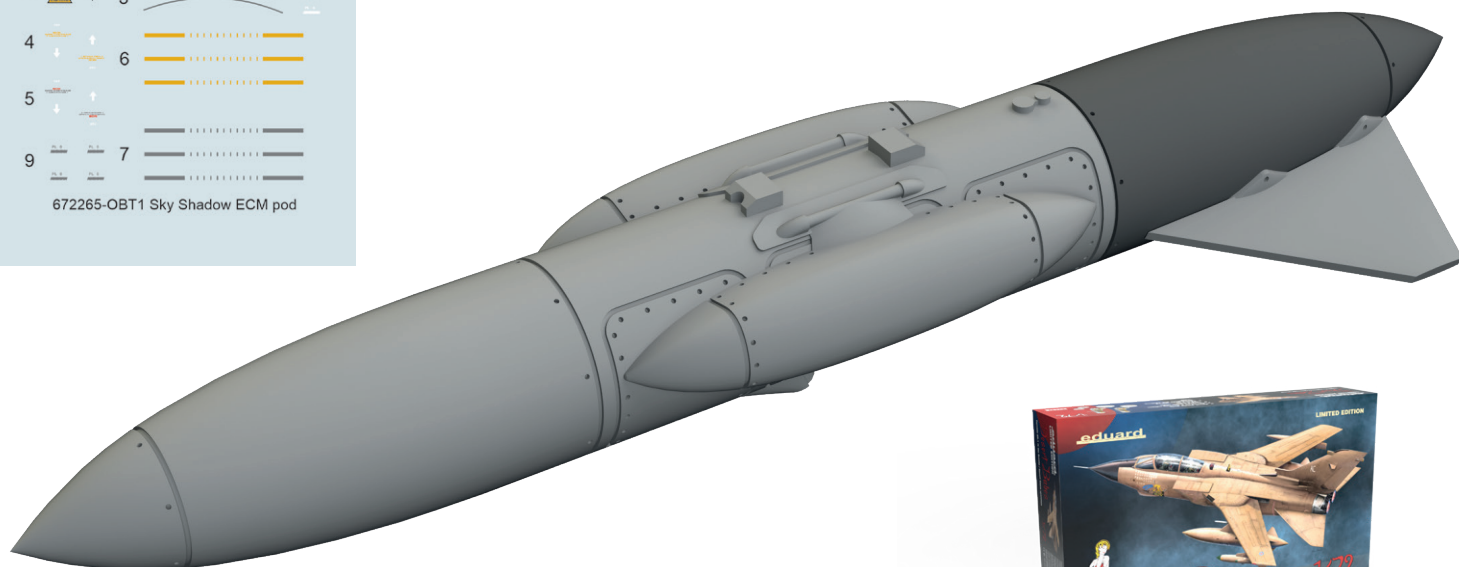
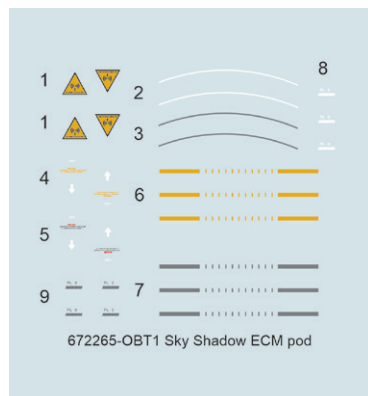


648650 Fw 190F-8 engine & fuselage guns 1/48 Eduard



BRASSIN

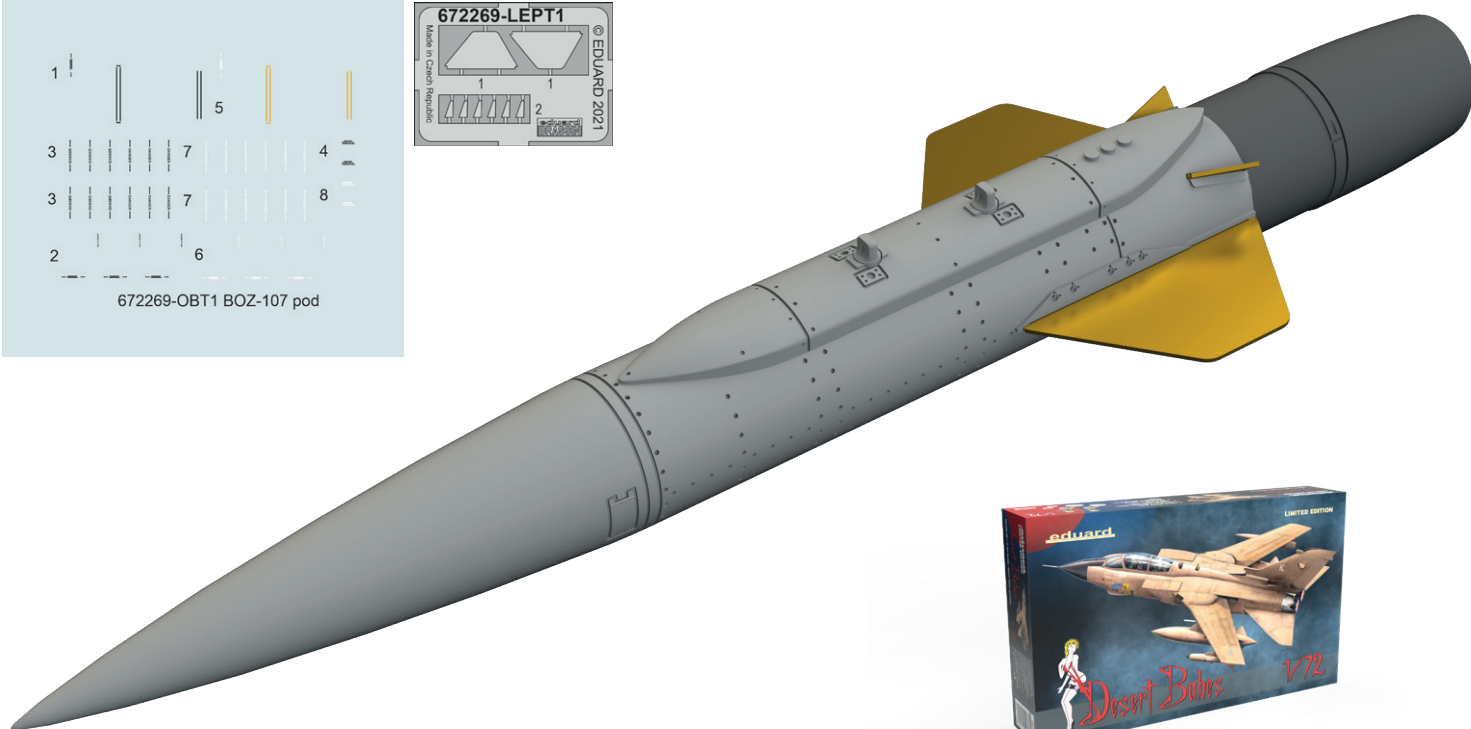
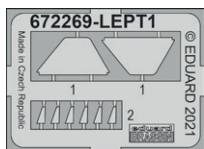
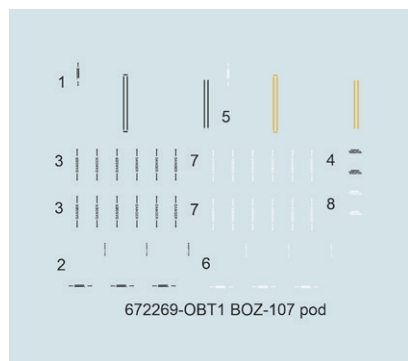
### 672265 Sky Shadow ECM pod 1/72



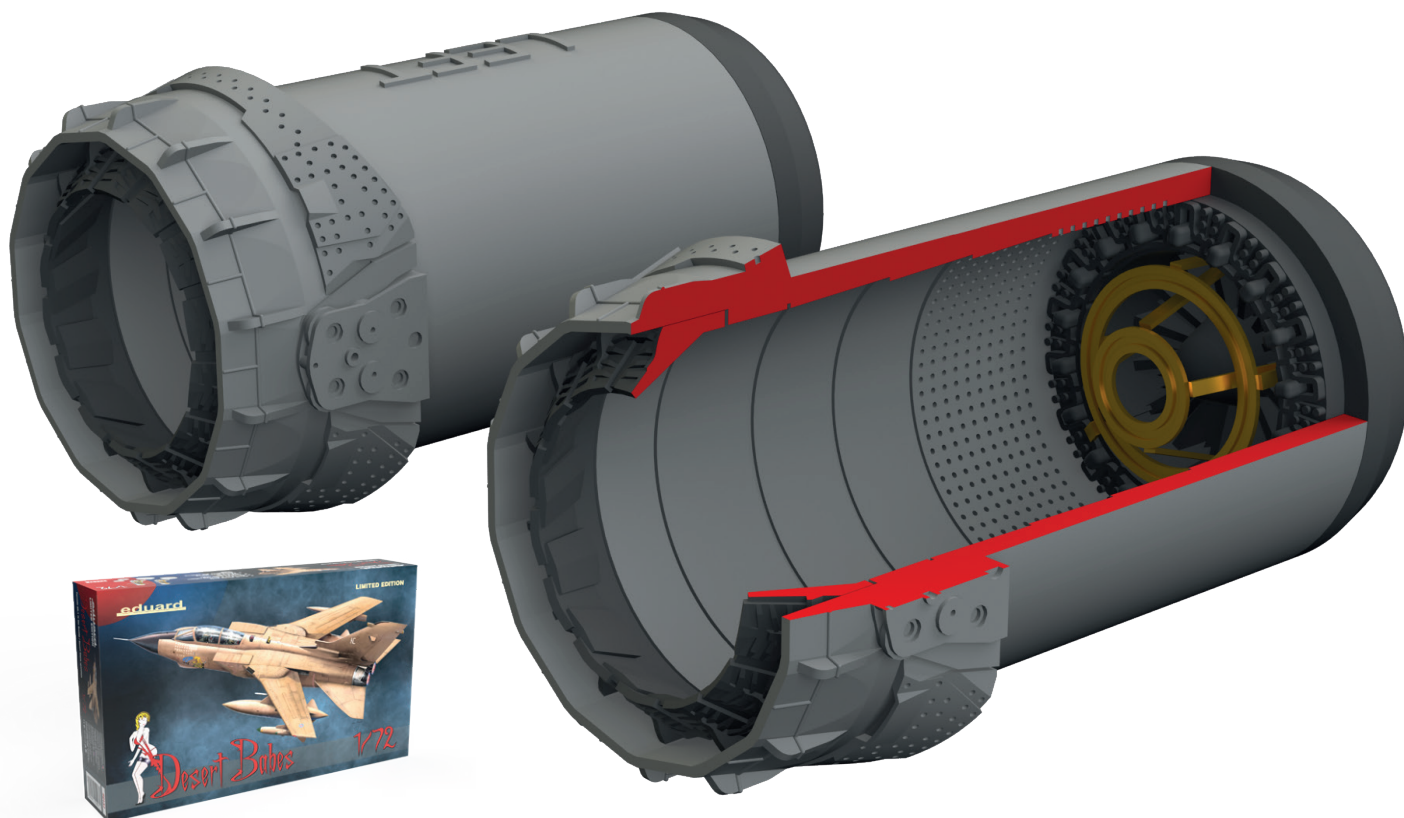
### 672268 CPU-123 Paveway II 1/72



672269 BOZ-107 pod 1/72



672270 Tornado GR.1 exhaust nozzles 1/72 Eduard/Revell

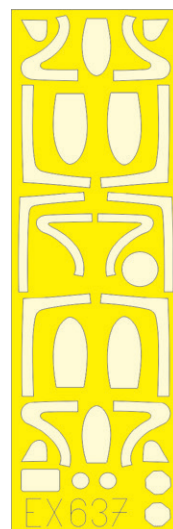
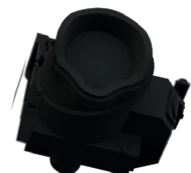


## 644108 MiG-21PF grey LööKplus 1/48 Eduard

Soubor 4 sad pro MiG-21PF v měřítku 1/48 pro stavebnici Eduard.

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- brzdící štíty
- kola podvozku

LööK

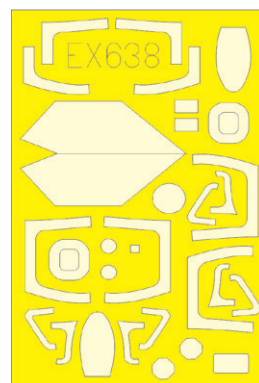
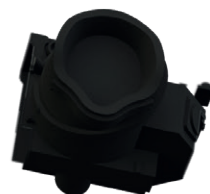


644109 MiG-21PFM grey LööKplus 1/48 Eduard

Soubor 4 sad pro MiG-21PFM v měřítku 1/48 pro stavebnici Eduard.

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- TFace maska pro barvení
- brzdící štíty
- kola podvozku

LööKt



## FOTOLEPTY

36464	T-60	1/35	Hobby Boss
36465	Jackal 1	1/35	Hobby Boss
32468	F-100C exterior	1/32	Trumpeter
32469	F-100C slats	1/32	Trumpeter
32470	F-100C air brake	1/32	Trumpeter
32471	F-100C undercarriage	1/32	Trumpeter
32472	F-100C gun bay	1/32	Trumpeter
32989	F-100C interior	1/32	Trumpeter
481056	B-17F ammo feed chutes	1/48	HKM
491192	Ju 87D	1/48	Hasegawa
491194	F/A-18E	1/48	Meng
491196	IA-58A Pucara	1/48	Kinetic
491198	F-84F	1/48	Kinetic
491201	B-17F wooden floors & ammo boxes	1/48	HKM
73744	F-111D	1/72	Hasegawa
73745	F-111F	1/72	Hasegawa

## ZOOMY

33284	F-100C	1/32	Trumpeter
33285	F-100C seatbelts STEEL	1/32	Trumpeter
FE1192	Ju 87D	1/48	Hasegawa
FE1193	Ju 87D seatbelts STEEL	1/48	Hasegawa
FE1194	F/A-18E	1/48	Meng
FE1195	F/A-18E seatbelts STEEL	1/48	Meng
FE1196	IA-58A Pucara	1/48	Kinetic
FE1197	IA-58A Pucara seatbelts STEEL	1/48	Kinetic
FE1198	F-84F	1/48	Kinetic
FE1199	F-84F seatbelts STEEL	1/48	Kinetic
FE1200	Fw 190A-8/R2 Weekend	1/48	Eduard
FE1202	Lancaster B Mk.I seatbelts STEEL	1/48	HKM
SS744	F-111D	1/72	Hasegawa
SS745	F-111F	1/72	Hasegawa

## MASKY

JX277	F-100C	1/32	Trumpeter
JX278	F-100C TFace	1/32	Trumpeter
EX785	Ju 87D TFace	1/48	Hasegawa
EX786	F/A-18E	1/48	Meng
EX787	F/A-18E TFace	1/48	Meng
EX788	IA-58A Pucara	1/48	Kinetic
EX789	IA-58A Pucara TFace	1/48	Kinetic
EX790	F-84F	1/48	Kinetic
EX791	F-84F TFace	1/48	Kinetic
EX792	Lancaster B Mk.I	1/48	HKM
EX793	Lancaster B Mk.I TFace	1/48	HKM

## OBTISKOVÉ SADY

D32010	P-51D-5 "15th AF"	1/32	Tamiya/Revell
D32011	P-51D-5 "357th FG"	1/32	Tamiya/Revell
D48085	P-51D-5 "8th AF"	1/48	Eduard
D72033	Italian smoke rings camouflage	1/72	

## SPACE

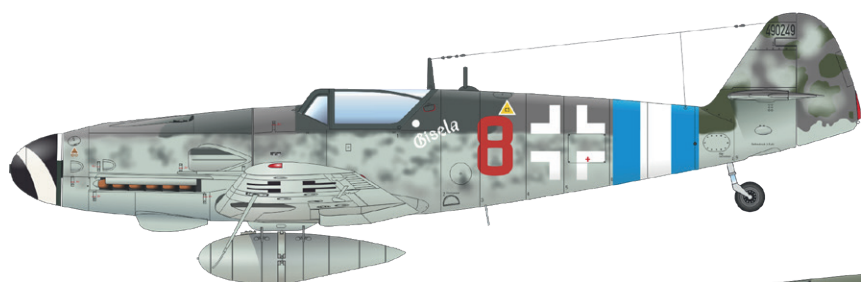
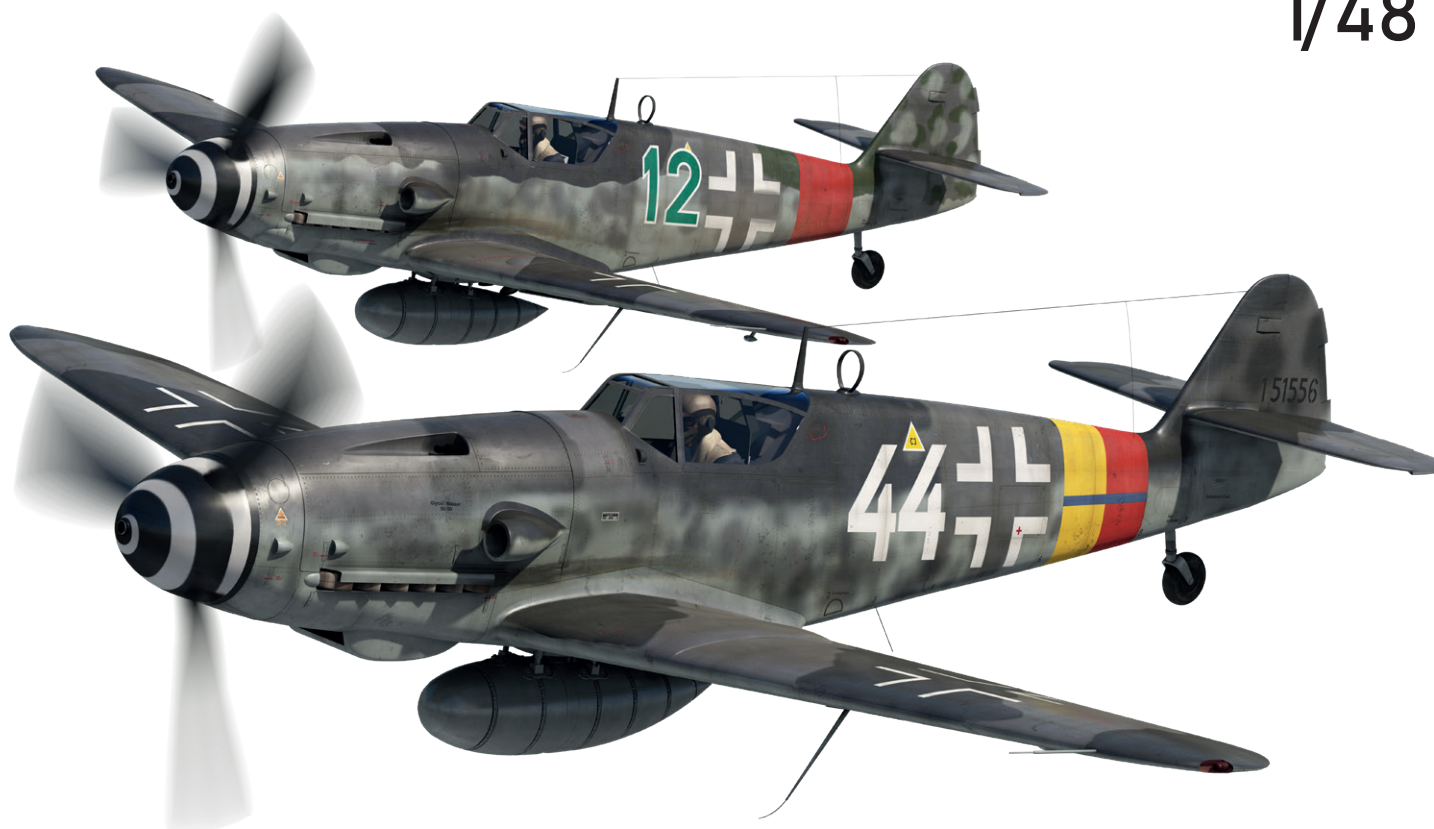
3DL48024	B-17F/G radio compartment SPACE	1/48	HKM
3DL48025	F-14D SPACE	1/48	Tamiya
3DL48026	MiG-21bis SPACE	1/48	Eduard
3DL48027	Fw 190A-8/R2 SPACE	1/48	Eduard
3DL48028	Bf 109F-4 SPACE	1/48	Eduard
3DL48029	Spitfire Mk.IXc late version SPACE	1/48	Eduard

## WILDE SAU Episode Two:

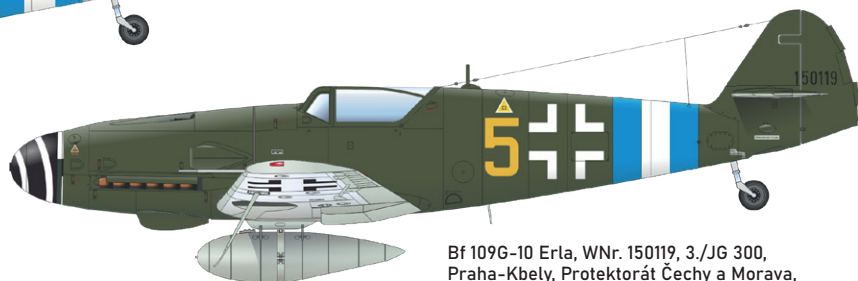
**eduard**  
LIMITED EDITION

## Saudämmerung

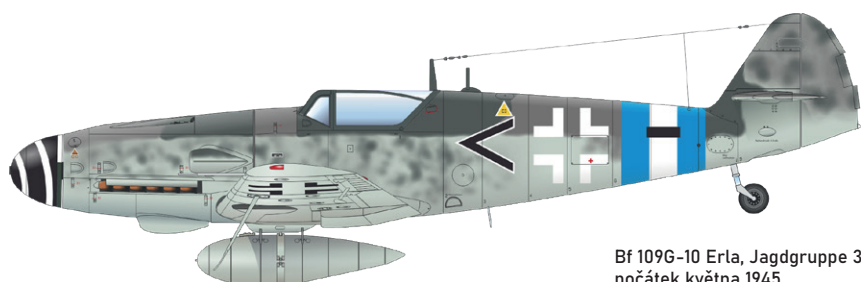
Kat. č. 11148  
1/48



Bf 109G-10 Erla, WNr. 490249, Uffz. Hans Dahmen,  
2./JG 300, Borkheide, Německo, prosinec 1944



Bf 109G-10 Erla, WNr. 150119, 3./JG 300,  
Praha-Kbely, Protektorát Čechy a Morava,  
květen 1945

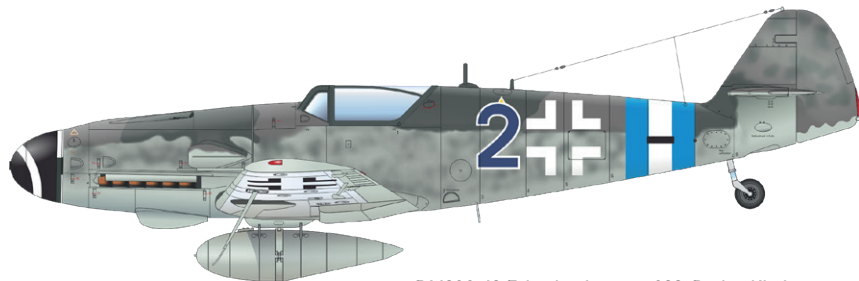


Bf 109G-10 Erla, Jagdgruppe 300, Ainring, Německo,  
počátek května 1945

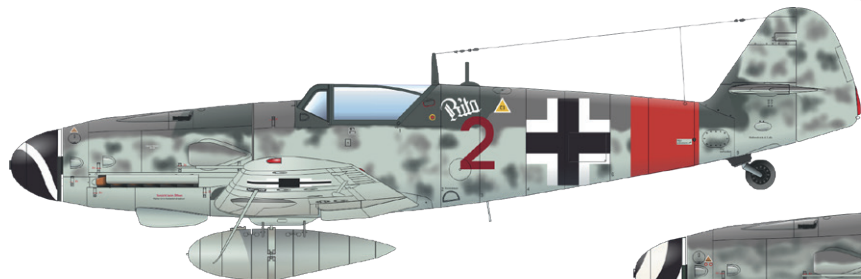
## WILDE SAU Episode Two:

**eduard**  
LIMITED EDITION

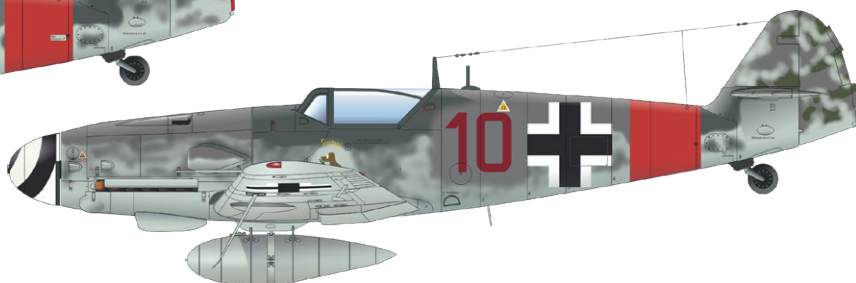
### Saudämmerung



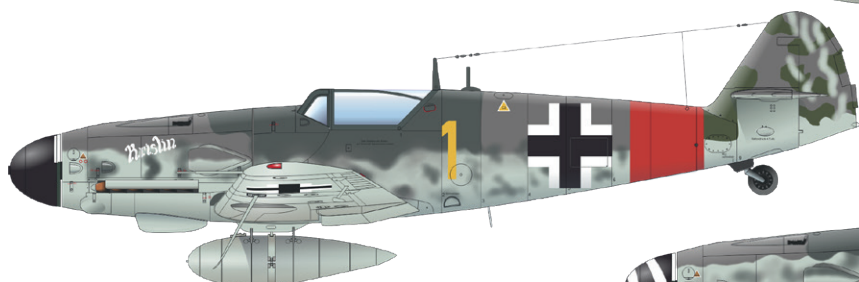
Bf 109G-10 Erla, Jagdgruppe 300, Praha-Kbely, Protektorát Čechy a Morava, 8. května 1945



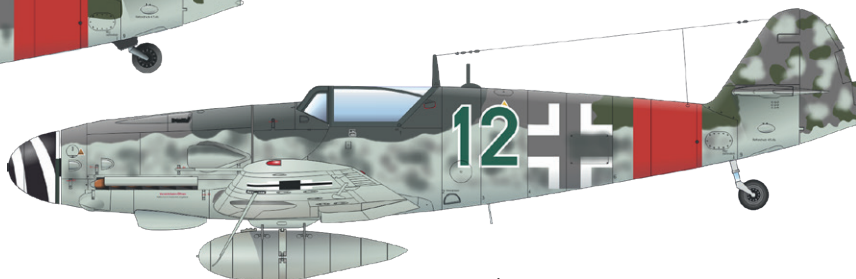
Bf 109G-14/AS, Fw. Eberhard Gzik, 2./JG 300, Borkheide, Německo, říjen 1944



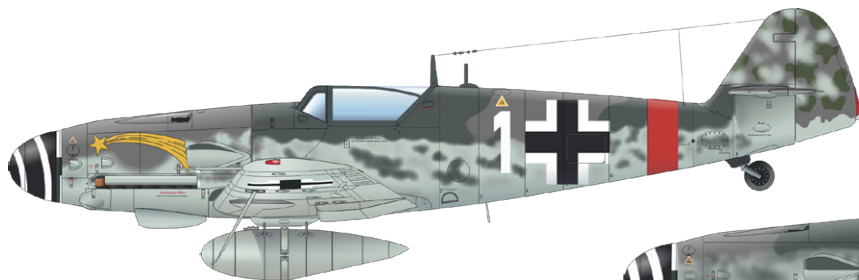
Bf 109G-14/AS, Fw. Wolfgang Hundsdörfer, 2./JG 300, Esperstedt, Německo, září 1944



Bf 109G-14/AS, Ofhr. Klaus Grothues, 9./JG 300, Mark Zwuschen, Německo, prosinec 1944



Bf 109G-14/AS, Ofhr. Bruno Klostermann, 11./JG 300, Jüterbog-Waldlager, Německo, prosinec 1944



Bf 109G-14/AS, Lt. Karl Mitterdorfer, 10.(N)/JG 300, Jüterbog, Německo, září 1944



Bf 109G-10 Erla, WNr. 151556, JG 301, Německo, květen 1945



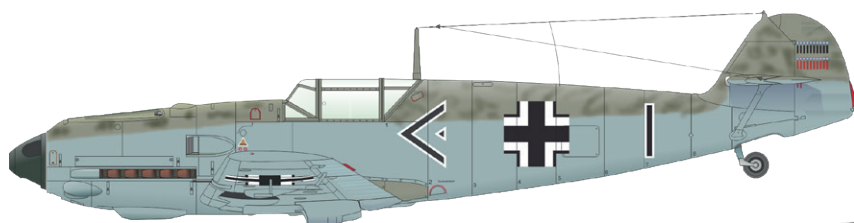
Bf 109G-10 Erla, WNr. 151035, Stab IV./JG 301, Stendal-Borstel, Německo, počátek 1945

## ADLERANGRIFF

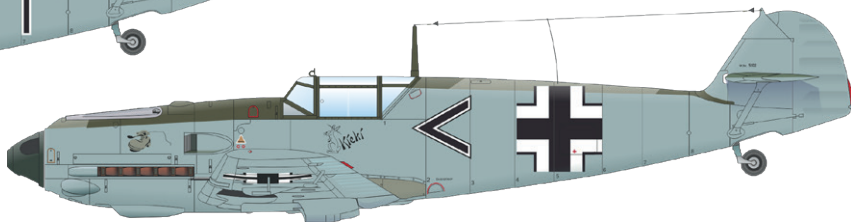
**eduard**  
LIMITED EDITION

Kat. č. 2136

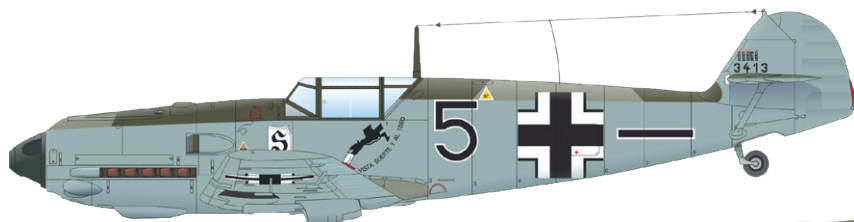
1/72



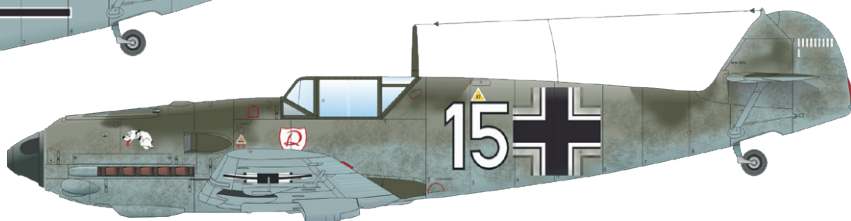
Bf 109E-3, Maj. Adolf Galland, velitel III./JG 26, Caffiers, Francie, srpen 1940



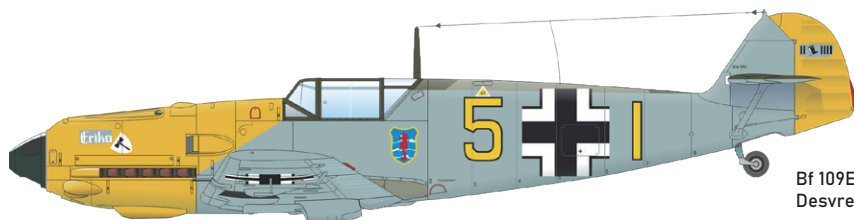
Bf 109E-3, WNr. 5102, Lt. Herbert Kunze, Stab I./JG 77, Döberitz, Německo, červen 1940



Bf 109E-1, WNr. 3413, Lt. Hans Krug, 5./JG 26, Marquise, Francie, červenec 1940



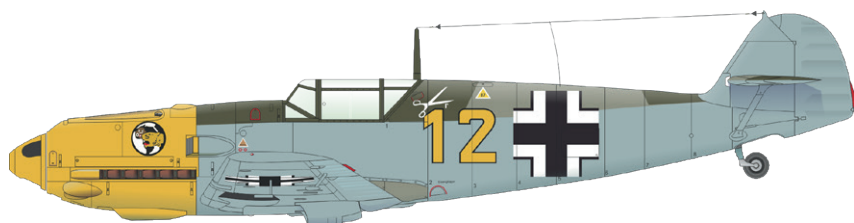
Bf 109E-4, WNr. 5274, Lt. Werner Machold, 1./JG 2, Marigny, France, červen 1940



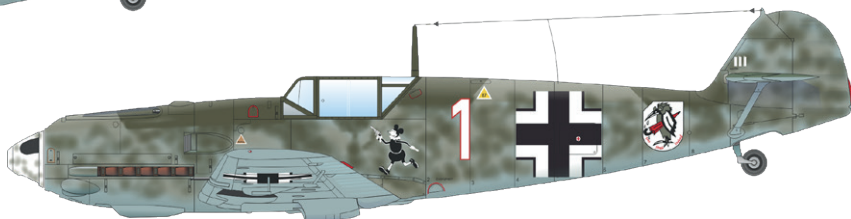
Bf 109E-4, WNr. 5153, Oblt. Egon Troha, velitel 9./JG 3, Desvres, Francie, říjen 1940

## ADLERANGRIFF

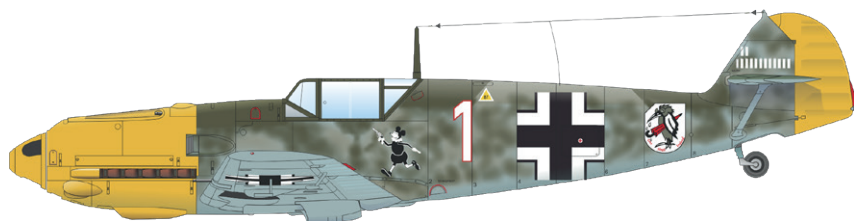
**eduard**  
LIMITED EDITION



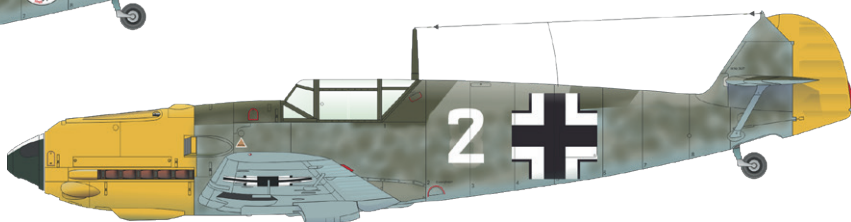
Bf 109E-1, WNr. 3771, Fw. Ernst Arnold, 3./JG 27, Peuplingues, Francie, srpen 1940



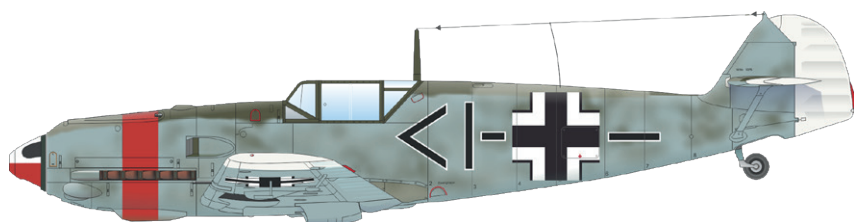
Bf 109E-4, WNr. 3709, Oblt. Josef Fözö, velitel 4./JG 51, Desvres, Francie, červenec 1940



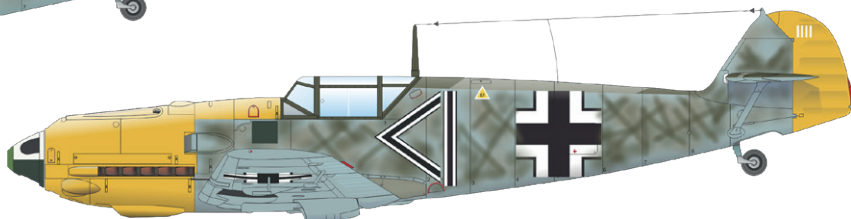
Bf 109E-4, WNr. 3709, Oblt. Josef Fözö, CO of 4./JG 51, Desvres, Francie, druhá polovina září 1940



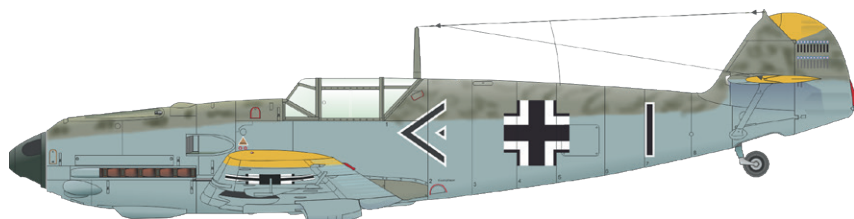
Bf 109E-1, WNr. 3417, Gefr. Erich Mummert, 4./JG 52, Peuplingues, Francie, září 1940



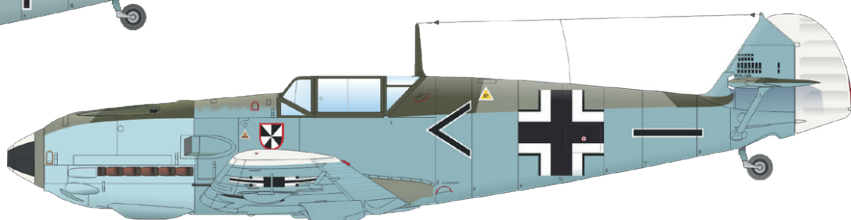
Bf 109E-4, WNr. 5375, Hptm. Wilhelm Meyerweissflog, Stab JG 53, Etaples, Francie, září 1940



Bf 109E-4, WNr. 4869, Lt. Bernhard Malischewski, Stab II./JG 54, Campagne-les-Guines, Francie, říjen 1940



Bf 109E-3, Maj. Adolf Galland, CO of III./JG 26, Caffiers, Francie, konec srpna 1940



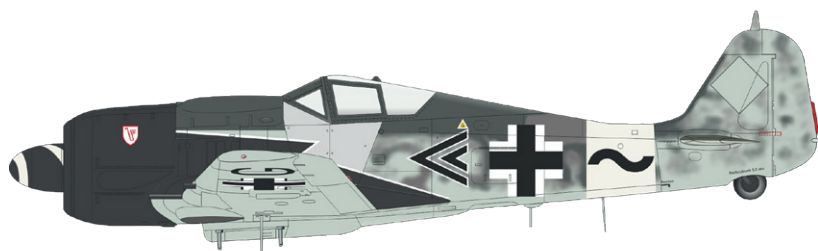
WNr. 1480, Oblt. Franz von Werra, Gruppenadjutant II./JG 3, Wierre-au-Bois, Francie, září 1940

## Fw 190A-8/R2

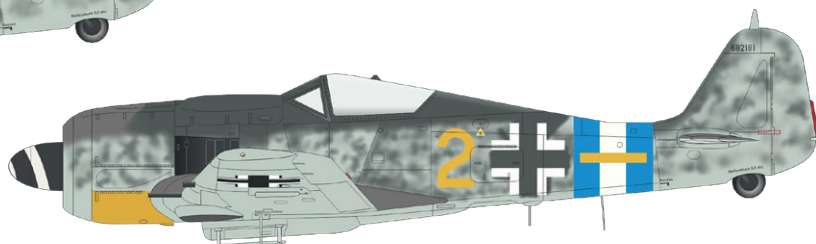
**WEEKEND**  
edition

Kat. č. 84114

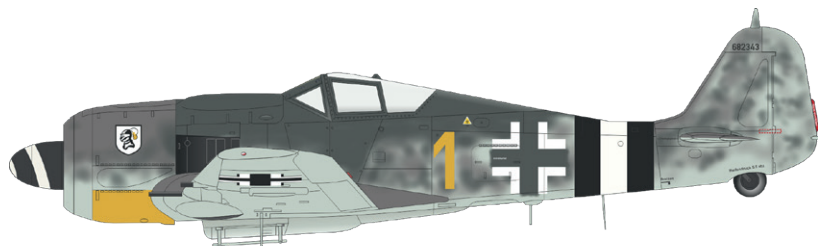
1/48



Hptm. W. Moritz, IV.(Sturm)/JG 3, Memmingen,  
Německo, červenec 1944



WNr. 682181, Fw. Hubert Engst, 6.(Sturm)/ JG 300,  
Löbnitz, Německo, začátek roku 1945



WNr. 681343, Lt. Karl Kleemann, 7./JG 4, Welzow,  
Německo, září 1944



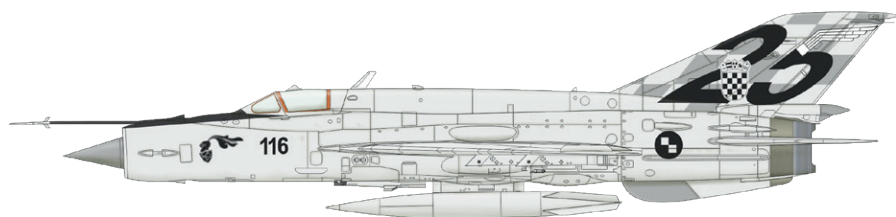
WNr. 739431, Lt. Norbert Graziadei, 5./JG 300,  
Löbnitz, Německo, říjen 1944

## MiG-21bis

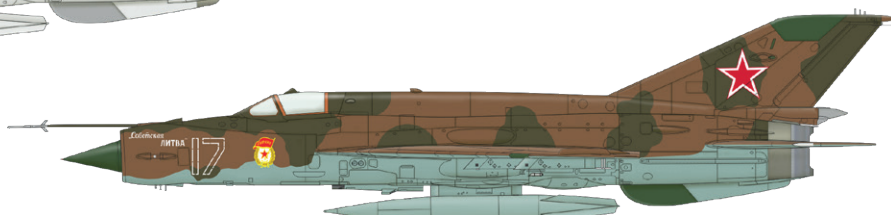
**WEEKEND**  
edition

1/48

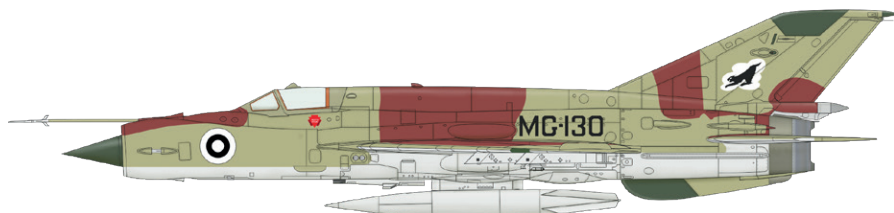
Kat. č. 84130



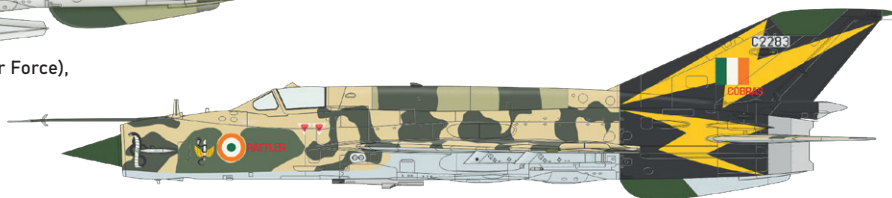
MiG-21bisD, Eskadrila borbenih aviona,  
Hrvatsko ratno zrakoplovstvo i protuzračna obrana,  
Záhřeb – Pleso, Chorvatsko, prosinec 2016



MiG-21bis, 115. GIAP, VVS SSSR, letecká základna Bagram,  
Afghánistán, 1980



MiG-21bis, HävLLv 31, Suomen ilmavoimat (Finnish Air Force),  
Kuopio-Rissala AB, Finland, 1980



MiG-21bis, 3. squadrona, základna Pathankot, Indie, začátek devadesátých let

## Bf 109F-4

**ProfiPACK**  
edition

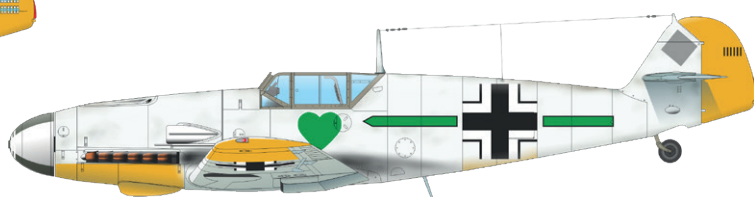
Reedice



Kat. č. 82114  
1/48



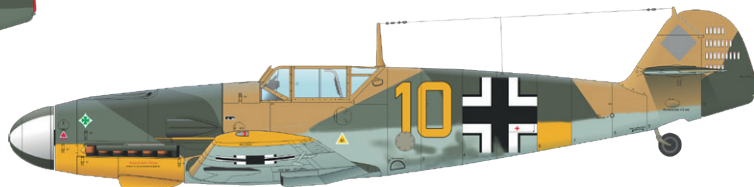
Bf 109F-4, W. Nr. 7183, Hptm. Hans „Assi“ Hahn,  
III./JG 2, St. Pol, Francie, 13. října 1941



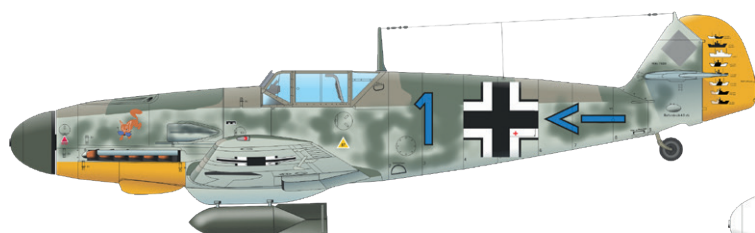
Bf 109F-4, W. Nr. 7243, Oblt. Otto Kath, Stab/JG 54,  
Staraja Russa, Sovětský svaz, začátek prosince 1941



Bf 109F-4, W. Nr. 13325, Oblt. Viktor Bauer, 9./JG 3,  
Ščigry, Sovětský svaz, červen 1942



Bf 109F-4, Uffz. Hans Döbrich, 6./JG 5, Petsamo, Finsko, 2. září 1942



Bf 109F-4/B, W. Nr. 7629, Oblt. Frank Liesendahl,  
10. (Jabo)/JG 2, Francie, červen 1942



Bf 109F-4/trop, W.Nr. 8693, Lt. Hans-Joachim Marseille, 3./JG 27,  
severní Afrika, únor 1942

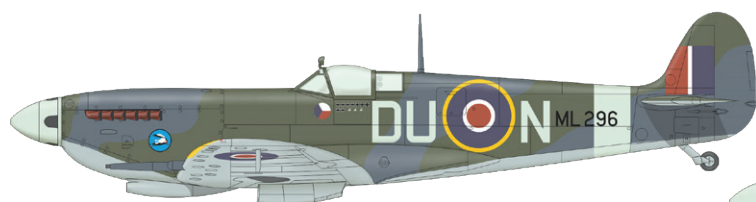
## Spitfire Mk.IXc late version

**ProfiPACK**  
edition

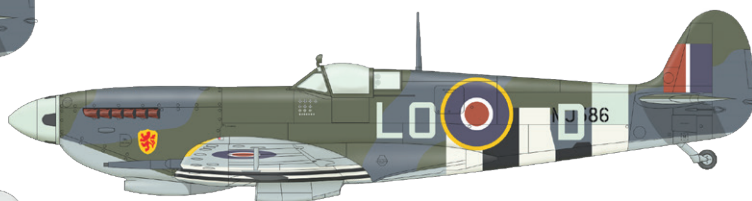
Reedice

Kat. č. 8281

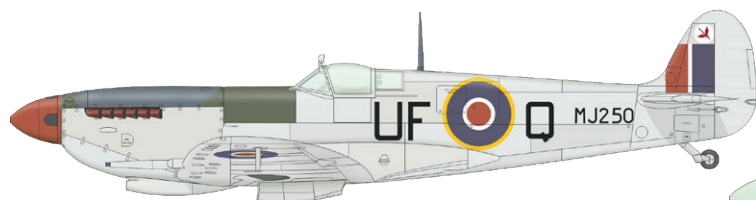
1/48



Spitfire HFMk.IXc, MJ296, F/Lt Otto Smik, No. 312 Squadron, základna North Weald, konec srpna 1944



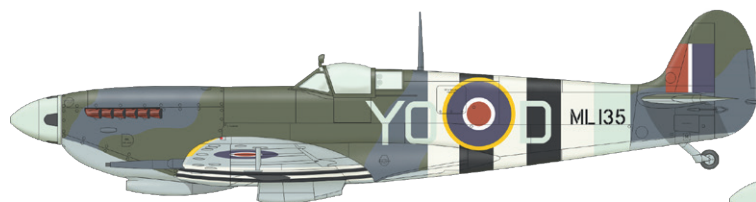
Spitfire LFMk.IXc, MJ586, Sous-Lieutenant Pierre Closterman, No. 602 Squadron, letiště Longues sur Mer, 7. července 1944



Spitfire LF Mk.IXc, MJ250, F/O Desmond Ibbotson, No. 601 Sqn., Itálie, léto 1944



Spitfire LFMk.IXc, MH712, W/O Henryk Dygala, No. 302 Squadron, léto - podzim 1944



Spitfire LFMk.IXc, ML135, Jerry Billing, No. 401 Squadron, základna Tangmere, 7. červen 1944



Spitfire LFMk.IXc, ML135, Jerry Billing, No. 401 Squadron, Francie, 1. červenec 1944

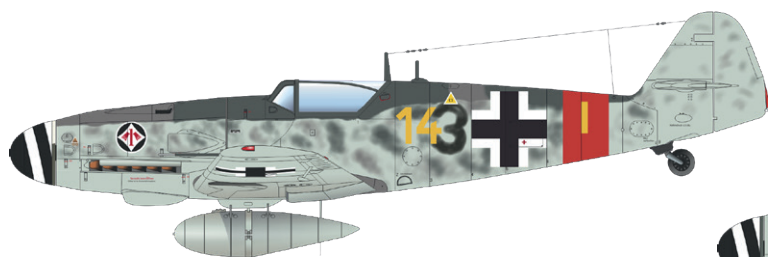
## Bf 109G-6/AS

**WEEKEND**  
edition

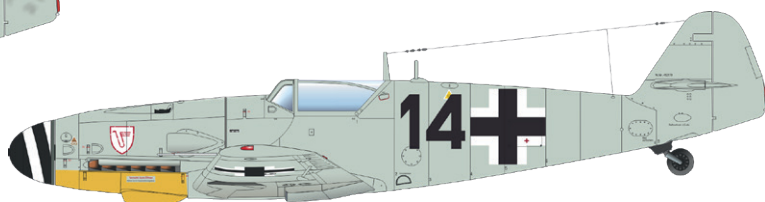
Reedice

Kat. č. 84169

1/48



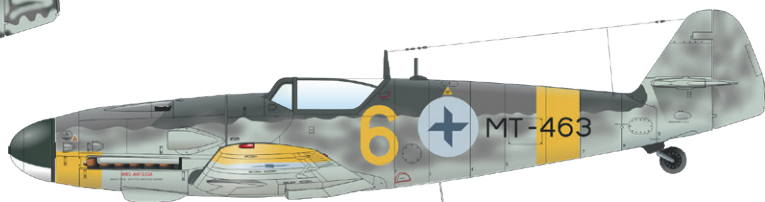
9./JG 1, Paderborn, Německo, květen 1944



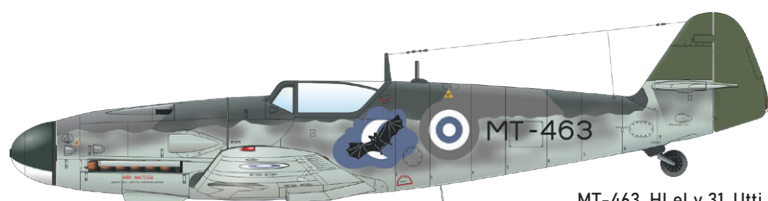
WNr. 412179, Uffz. Horst Petzschler, 2./JG 3, Burg u Magdeburgu, Německo, květen 1944



Hptm. Friedrich-Karl Müller, 1./NJGr. 10, Werneuchen, Německo, červenec 1944



MT-463, ylikersanti Tapio Järvi, 2/HLeLv 24, Lappeenranta, Finsko, červenec / srpen 1944



MT-463, HLeLv 31, Utti, Finsko, léto 1948

# DOUSÍNO

Michal Šourek, Alfréd Riedel a Vladimír Šulc  
vzpomínají na Petra Douska.

Když mi 19. dubna přišel e-mail z adresy Petra Douska, netušil jsem, že je v něm Petrovo parte. Od toho dne jsem několikrát sedl k počítači s cílem něco o Petrovi napsat. Nikdy jsem ale nedokázal vytvořit ani řádek. Až teď, po více než měsíci, jsme to s Michalem Šourkem a Fredym Riedelem dokázali. Dohodli jsme se, že na Petra zavzpomínáme formou společné diskuse, kterou vám teď nabízíme.

**VŠ** Marně vzpomínám, kdy a kde jsem se s Petrem seznámil. Vůbec nevím, jak jsem k němu přišel, kde jsme se poprvé viděli. Nějak se prostě v mém životě vyskytl, přišel s tím svým „Nazdar draku, jak je“ a s tím se vždy vracel.

**MŠ** Já jsem Petra poprvé potkal na liberecké soutěži v roce 1998. Domlouvali jsme se na pořádání Fw 190 challenge. Petr do této diskuse vstoupil jako autor předlohy pro tehdy bouřlivě diskutovaný resinový motor BMW 801 v měřítku 1/48. Padli jsme si do oka, měli jsme obdobné zájmy, stejnou školu, podobnou rodinnou historii, hodinářství, lásku k Francii. Vládlo, vzpomínám si, že jsem byl s Petrem u vás v Eduardu, předváděli jsme nějaké naše modely s využitím vašich leptů. Ty jsi nám ukazoval první pokusy s negativním nýtováním na modelu Ki-115 Tsurugi. Vidím to tak na rok 2001 nebo 2002.

**VŠ** To si pamatuji. Nelíbilo se vám to, na povrch Tsurugi jste se moc netvářili. Byla na vás vidět ta chuť říct něco o promarněné šanci, nebo tak něco. Petr se tím pak poměrně hodně zabíral, volal mi a psal, vyzvídal, co s tím jako sledujeme a jestli to náhodou není cesta do pekel. Ale bylo to od něj decentní a gentlemanské, v různých recenzích a nymburském fóru jsme dostali za Tsurugi větší kartáč. Petr tak nějak věřil, že z toho ošklivého káčátka něco bude. To se mi u něho líbilo, uměl vyjádřit nesouhlas, ale neodrazoval. Tak jsem si řekl, že s tímhle chlapíkem bych mohl kamarádit.

**AR** Já jsem Dousína poprvé potkal, když jsme chystali stánek na výstavu Model Hobby ve Veletržním paláci. Přinesl v bleskovém čase hotový Fw 189 1/48 v maďarských barvách, postavený na žádost Jirky Šilhánka. Ten model máme stále ve firemní vitríně. Později jsme se začali potkávat v partě libereckých a pražských modelářů. Postupně jsme se sblížili a začali víc a víc kamarádit. Ukázal mi spoustu věcí, naučil mě hledat kešky, a také mi vysvětlil, že se na cestách nemusí spěchat. Že si cestu můžeš užít.

**VŠ** Mám za to, že se znal s Karlem Pádárem a přes něho se tak nějak automaticky hlásil i ke mně. Možná jsem se s ním poprvé bavil v Norimberku, když jste si tam z našeho stánku udělali šatnu. Chodil si k nám popovídat i proto, že měl rád lepty. Kdysi o tom hezky napsal v recenzi v Revi: „Jednou jsem je zkusil, a již nemohu jinak.“ Pak jednou dorazil do Obrnic s bednou různých vzorků ocelových plechů. Chtěl vyleptat ta svoje nýtovací kolečka, tak řešil, jak leptat ocel. Ty jeho plechy mám ještě schované.

**MŠ** Ano, to byl jeho nejslavnější výrobek, oblíbená nýtovadla Rosie the Riveter. V téhle značce se odráží jeho široké znalosti historie i jeho schopnost dávat si věci dohromady. V době největšího boomu nýtovadel na počátku milénia skoupil veškerá



hodinářská kolečka z pérovníku nejprve v Čechách, posléze snad i v celé Evropě. Dále už nebylo z čeho vyrábět a začal řešit varian-tu leptaných koleček.

**AR** Alternativu hledal i spoluprací s Radu Brinzanem. Někakou dobu to fungovalo, ale pak opět někde sehnal stará hodinová kolečka, tak zase chvíli používal ta. Jako obchodník byl výjimečně férový, taková stará škola. Když dohodl obchod, byla podaná ruka nejvyšší zárukou. Dodržoval termíny, platil přesně a při své přesnosti a poctivosti nechápal, že někdo včas nezaplatí a dokonce to považuje za normální. Pamatuji si, jak nějakého neplatíče naháněl po všech čertech a štválo ho, že se za svou poctivou práci musí domáhat opožděných plateb.

**MŠ** S tím se pojí bájná historka týkající se ceny za originál motoru, kdy Petr předložil cenovou kalkulaci a na dotaz, co kdyby ta cena byla nižší suše odpověděl: „OK, v tom případě nebude žádný obchod, já si ten motor nabavím a dám do svého modelu.“ Znal svoji cenu a pod ní nešel. Vynikal precizností ve všem, co dělal, byl puntičkář v dobrém slova smyslu. Když se stal širší veřejnosti známým díky výrobě nýtovadel, hrnuly se na něho různé nápady, co a jak by se mělo vyrábět. Na to měl Petr standardní odpověď: „Dodej si výkres a já to vyrobím“.

**VŠ** Výkresy ho bavily, stejně jako fotografování. Když jsme připravovali Spitfira Mk.IX, upozornil mě na knihu Paula Monfortona, kterou jsme si pak přímo od Paula koupili a vyrazili jsme na cestu po kanadských Spitfirech. Bez Petra bychom tehdy do Kanady za Paulem a kanadskými Spitfiry nejeli.

**MŠ** Jeho velkým koníčkem bylo pevnostní opevnění. Před revolucí mapoval typy a rozmístění československého prvo-republikového opevnění. Jeho hláška „cejtím beton“ byla pověst-

ná. Pro náš první výjezd do Telfordu v roce 1999, který byl tehdy koncem října a jezdilo se ještě autem, připravil také „kontinentální program“, prohlídku tvrze Hackenberg na Maginotově linii s precizním výkladem. Potkalo se to i s krásným slunečným podzimním počasím, kdy stromy hrály všemi barvami. Prostě paráda. Po překonání kanálu nás pravidelně čekala muzea v Duxfordu, Cosfordu a Yeoviltonu, což byla jeho parketa, tam mohl uplatnit svoji foto výbavu i své encyklopedické znalosti vystavené techniky.

**AR** Bunkry byly jedna z jeho vášní. Když jsem s ním jel do Anglie poprvé já, také jsme měli povinnou zastávku na Maginotově linii. Jindy v Bratislavě si ode mě půjčil auto a objel si opevnění a kešky v Petržalce. V Anglii totéž. Měl Telfordu za den dost, nechal mě a kolegu na stánku a vyrazil hledat opevnění, které měl uložené v navigaci. Navigace byla jeho další láska. Ovšem bez navigačních přístrojů se ztrácel a bloudil. Jediné, co neměl, byl orientační smysl. Pamatuji si, jak jsme jednou v Liberci jeli autem, Petr se díval do navigace. Cesta se kroutila, navigace byla zmatečná, a Petr povídá: „Tak, a teď bude vidět Ještěd. Vlevo.“ Zbytek naší osádky hned reagoval: „Ještěd je vpravo!“

**VŠ** My jsme spolu byli v Americe a v Kanadě. Tam sice opevnění nezkoumal, ale kde je jaké muzeum a, co tam mají za letadla, věděl přesně. A protože je v Americe nějaké letecké muzeum,



nebo alespoň nějaké zajímavé letadlo pomalu na každém rohu, měli jsme o zábavu postaráno. V Americe se mu líbilo, jeho srdce bilo pro Ameriku. Vážil si jejich historie a s americkými modeláři sdílel povětšinou i jejich politické názory.

**MŠ** Přesně. Měl rád Ameriku a americké stroje. Pamatuji si na jeden mail, kdy mi poslal letecký snímek základny Davis-Monthan se stovkami uskladněných letadel s poznámkou: „S těmihle je lepší být kamarád.“ Jeho oblíbenými stroji byly B-17, P-38, P-47 a hlavně P-51 Mustang. Vzpomínám si, že mi v podstatě na každý všetečný dotaz dokázal kontrolovat fotkou, kopií z kusovníku nebo opravárenskou příručkou. Jeho pražský byt byl plný nejen modelů, ale i spousty literatury. Snad zbyla na manželku nějaká skříňka.

**AR** Když jely přes republiku konvoje US Army do Polska a do Pobaltí, sedl do svého bílého kabrioletu a za sedačky připevnil obrovskou, dvoumetrovou americkou vlajku. Vždycky říkal: „Americe máme být za co vděční, dvakrát Evropu ve dvacátém století zachránila.“ Ale i když měl rád Ameriku a Američany, byl to v první řadě přesvědčený Evropan. To se nevyločovalo, Petr měl jasno v tom, že naše místo je na Západě a že naši bezpečnost zajistí pouze členství v Evropské Unii a v NATO.

**VŠ** Petr měl vždycky vyhraněné názory na to, kdo je kdo v historii i v současné politice. V hospodě, když jsme do ní ještě mohli chodit, jsme se měli o co hádat. Třeba o bratřích Mašínech, o Rusech a Američanech. V jádru jsme se shodli, v detailech jen někdy.

**MŠ** Já jsem se s ním na Mašínech shodl. Levicový tedy rozhodně nebyl. Vzhledem k tomu, jak se komunistický stát po roce 1948 zachoval k jeho rodině, se mu ani nemůžeš divit.

**AR** Já se nedivím. Nesnášel komunisty. Osud jeho rodiny ho ve vztahu k nim jednoznačně zformoval. Před pandemií jsme se scházeli na demonstracích, protože nás kromě modelů a zájmu o historii spojovaly také názory na současnou vládnoucí garnituru. Byl na akcích plný optimismu a víry v budoucnost, vždy s ním byla dobrá nálada. Mimochodem, do širší rodiny z matčiny strany patřil i stíhač Otta Hrubý z Nové Paky.

**MŠ** Možná to bylo zdrojem jeho zájmu o letadla československých pilotů. Měl krásně rozestavěného Wellingtona včetně masakrovní Eduardí leptané pumovnice a také Peřinova Hawka 75 z Bitvy o Francii. Jednu dobu docházel i za Lubomírem Úlehrou, od něhož se snažil získat informace ohledně zbarvení jeho Warhawk. Odpovědi se ale nedočkal. Váleční piloti měli podle pana Úlehly úplně jiné starosti, než řešit, jak jsou natřena jejich letadla.





**VŠ** Jo jo, Hawk... Petr vyvinul velké úsilí, aby mě přesvědčil k výrobě čtvrtkového modelu Hawka. Dokonce mi daroval knihu, aby mě inspiroval. Bohužel jsme to nestihli, ale Hawka do-  
děláme a věnujeme ho Petrovu odkazu.

**MŠ** V rámci svého zájmu o československou leteckou historii byl také velkým ctitelem díla Ladislava Sitenského. Vlastnil původní verzi Sitenského knihy Peruť 312. V roce 1948 musel být na příkaz komunistických cenzorů celý náklad této knihy skartován, zachovaly se jen nižší jednotky kusů. Petr se v roce 2018 podílel na druhém vydání této knihy.

**AR** S přípravou druhého vydání Peruti 312 pomáhal vnučce pana Sitenského, paní Adéle Kándlové. Svůj exemplář z roku 48 jí půjčil. Byla překvapená, že jeho kus má některé stránky jinak číslované a obsahuje jiné fotografie než její kopie.

**VŠ** S paní Kándlovou řešili vydání zmíněné knihy v době, kdy jsme shodou okolností chystali vydání Liberátorů Riders in the Sky. Setkali jsme se společně v jedné restauraci na Budějovicích. Jednu z fotografií jsme pak po dohodě použili jako podklad pro titulní obrázek a pokud si dobře pamatuji, nějaké fotografie jsme také koupili pro knihu, která byla součástí toho modelu.

**MŠ** On k tomu, že byl šikovný na jemnou mechaniku, což byl asi vliv hodinářských genů jeho předků, působil i v chemii. Mnozí znají jeho debondér a obtiskové vodičky. Dokázal si s nimi pohrát tak, že zvládaly opravdu hodně. Dokázal je dodat i výrazně agresivnější, aby pohnuly i s prkennými dekálky. Muselo se zkoušet. Pokud mi něco nefungovalo, předvedl mi, že to funguje, a dokázal,

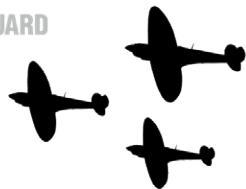
že za to mohou jen a pouze moje vlastní ruce. Rád používám i jeho nesmradlavé ředidlo na Gunze. To ale bohužel jednou dojde a nové už asi nikdo nenamíchá.

**VŠ** Byl zkrátka vědecký typ po svém otci, spolupracovníku profesora Heyrovského. Vědecká práce v Heyrovského týmu byla základem rodinného podniku, který Petrův otec založil a Petr převzal.

**MŠ** Zcela určitě měl tyto vlastnosti po otci, s nímž vyráběl generátor vodíku a později molekulová síta pro chromatografy. Jeho otec mne svého času vyškolil, když si nechal při přebírání nového vozu fyzicky ukázat, jak se demontuje rezerva umístěná pod vozem. Nikdo jiný to nikdy nechtěl. Prostě rodová preciznost.

**AR** Pro některé lidi byl spíš takový přírodní úkaz. Přitom vzhledem ke své chytrosti a šikovnosti nebyl vůbec pyšný nebo namyšlený, choval se vždy velmi civilně. Když něco otevřel na modelu, tak to nikdy nebyla díra s nějakými odněkud nikam vedoucími dráty. Vždy věděl, co je co, proč to tam je a kam to vede.

**VŠ** A když nevěděl, tak bádál, zkoumal a našel řešení. Vždycky našel řešení. Bohužel, těžká nemoc, diagnostikovaná několik týdnů před Petrovou smrtí, řešení neměla. Budeš nám chybět, Dousíno. Budou nám chybět tvé znalosti, rozhled i tvé rady. Odešel jsi příliš brzy. Je těžké k tomu říct víc a neopakovat zažitá klišé. Ale že nezapomeneme, to není žádné klišé. Na osobnost tvého formátu se nedá zapomenout.



## MODELÝ – PRO POTLESK, NEBO PRO POTĚŠENÍ?

Před dlouhou dobou jsem na jedné české modelářské výstavě postavil mezi ostatní modely svůj F4F-4 Wildcat. Na konci výstavy byla u mého výrobku medaile. Dovězce těchto stavebnic ocenil moji modelářskou snahu a mě to upřímně překvapilo. Vedle mého Wildcatu, který navíc nebyl stoprocentně dokončený, totiž stál ve stejném měřítku od téhož výrobce krásně postavený model Mustangu. Podle mě byl o několik koňských délek lepší než můj stroj z Guadalcanalu a to ocenění mi přišlo nepatřičné. Mustang navíc postavil můj kamarád a svůj názor na jeho model jsem mu pak řekl.

Po nějaké době jsem si povídal s kamarády na jiné výstavě a při tom jsem se ptal, co na výstavu přinesli. Odpověděli, že nic, že si myslí, že jejich modely nejsou dost dobré na to, aby je vystavili. Mimo bodovací soutěže byl zbytek modelů hodnocen systémem „líbí-nelíbí“. Chvilku jsem je poslouchal, jak pokračují ve své typické české sebekritice, a pak se jich ptám: „A stavíte ty modely pro rozhodčí, nebo pro radost?“ To je zaskočilo, překvapeně se na mě podívali a pak připustili, že se nad tím vážně zamyslí, a že ta myšlenka má něco do sebe.

Před časem se mi Tomáš, můj bývalý kolega z firmy, kde jsem dlouho pracoval, přiznal, že už dlouho firmu Eduard sleduje a pravidelně čte náš magazín INFO. Mnoho let jsme spolu pracovali na přípravě pozemních a technologických staveb, ale nikdy se mi nepřiznal, že ho zajímají plastické modely. V české pobočce té firmy nás bylo asi dvě stě a věděl jsem asi o deseti kolezích, kteří stavěli modely letadel, tanků nebo lodí. Jeden si ten koníček dokonce našel záměrně, jako psychický relax. Ale Tomáš byl jako tichá voda, nikdy se neprojevil.

Když jsem se Tomáše ptal, jak to s tímto koníčkem má, tak jsem byl dost překvapen. Naše INFO důkladně čte, prohlíží si všechny detaily stavebnic i doplňků a hodně času stráví u fotografií postavených modelů. Vysvětlil mi, že jako technologický inženýr se tím kochá a relaxuje při tom. Tohle nepíšu proto, abych chválil naše INFO. Tomášův závěr mě totiž dost zaskočil, řekl mi, že se necítí být dost dobrý na to, aby naše modely a doplňky zkusil postavit. Vidí totiž modely na fotografiích postavené tak, že on by to tak nedokázal. Doufám, že ten ostých jednou překoná.

Na výstavách v Česku je naštěstí plno modelů od domácích i zahraničních modelářů, ale i tak doufám, že těch nesmělých bude



ubývat a vyjdou se svými modely na světlo, nebo je alespoň zkusí postavit, i když nebudou dokonalé. Ale trochu to váhání chápu. Češi jsou hodně kritizující národ a chválou (oproti některým jiným národům) šetří. O to více je cenná pochvala nebo konstruktivní zpětná vazba pro někoho, kdo není zrovna mistr republiky a prokousává se začátky, když se třeba ke koníčku vrátil jako dospělý. Hobby bychom měli dělat pro radost. V minulém vydání magazínu INFO jste třeba mohli vidět Spitfire postavený ve fiktivním markingu s iniciálami syna, který se autorovi modelu nedávno narodil. Před pár dní jsem zase na sociálních sítích viděl

postavený Spitfire, který měl na sobě dva markingy: Pravá strana znázorňovala jeden stroj a levá strana odlišnou kamufláž a označení jiného stroje.

Asi se divíte, co to ty modeláře napadlo. Ale oni prostě model postavili podle svého a pro radost. Možná by ztratily body u rozhodčích. Ale třeba by se svým příběhem vyhrály v hodnocení „líbí-nelíbí“. U svých autorů vyhrály určitě. Loučím se s vámi revolučním heslem: STAVTE JE! NEPŘÁTEL SE NELEKEJTE! NA MNOŽSTVÍ NEHLEDETE!

Jan Bobek

