

INFO

EDUARD

ROČNÍK 11 • ČÍSLO 11 • LISTOPAD 2011



BRASSIN
F-16 air brakes
1/48 Tamiya

VELKEJ A MALEJ BRÁCHA!

Eduardí rodina MiGů se rozrostla
o MiG-21MF 1/144



MiG-21SMT 1/48

MiG-21MF 1/144

POSTAVENO:

MiG-21MF 1/144

Fokker D.VII MÁG 1/48

Mirage IIICJ 1/48

HISTORIE:

Sága mošnovského MiGu-21MF
4127 v barvách Eduardu

INFO

EDUARD

ROČNÍK 11 • ČÍSLO 11 • LISTOPAD 2011

© Eduard - Model Accessories, 2011

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 - Model Accessories, s.r.o.

OBSAH

4

ÚVODNÍK

6

MODELY

- 6 MiG-21MF 1/144
- 7 Fokker D.VII MÁG 1/48
- 8 PSP colour 1/72

10

BRASSIN

- F-16 air brakes 1/48 Tamiya
- RS-2US / AA-1 Alkali /48
- Rocket launcher B-8M1 1/48

11

BIG-ED

12

FOTOLEPTY

16

NOVINKY

Seznam novinek, listopad 2011

17

HISTORIE

- 17 Sága možnovského MiGu-21MF 4127 v barvách Eduardu
- 23 PSP - Perforated Steel Plates

28

POSTAVENO

- 26 MiG-21MF 1/144
- 27 Mirage IIICJ 1/48
- 28 Fokker D.VII MÁG 1/48

32

ON APPROACH

Novinky prosinec 2011



eduard

Vydává Eduard Model-Accessories, spol. s r.o.
Mírová 170, Obrnice 435 21
info@eduard.cz
www.eduard.cz

ÚVODNÍK



Krátce po e-dayi jsme vystavovali v Chicagu na i-Hobby 2011. To je tradiční výstava, takový malý americký Norimberk. No, hodně malý, abych byl upřímný, a navíc se mi zdá, že se tak nějak rok od roku zmenšuje. I když letos byla výstava docela rušná, taková živější než v předchozích letech. Možná je to i tím, že jsou všichni zase jednou unaveni věčnými řečmi o krizi a nadcházející ekonomické katastrofě, o blížícím se konci světa ani nemluvě. Příští rok se i-Hobby stěhuje do Clevelandu, což je poněkud diskutabilní krok.

Diskuse o E-DAYi letos rychle utichly a nebyly debaty o párkách a smradu od námořnictva, pomalu by se letos žádná debata ani nevedla. To buď znamená všeobecnou spokojenost, nebo všeobecnou lhostejnost. Ostatně, tyto stavy k sobě mají blíž, než by se komu líbilo. V každém případě, na příští E-DAY připravujeme řadu změn, které, jak doufáme, přinesou větší zákaznický komfort, zkrácení front na našem stánku i u hlavního vchodu a vůbec lepší servis. V úplné odbourání front na našem stánku osobně moc nedoufám, ale uděláme vše pro jejich zkrácení a hlavně pro výrazné zkrácení doby obsluhy. A pokusíme se vás taky v té frontě zabavit, pokud už jí budete muset vystát, s tím, že ke frontě přeneseme část prezentací a tím i diskusí o našich budoucích i aktuálních produktech i plánech. Protože, jak známo, plány a nápady jsou v našem oboru to nejdiskutovanější. Chceme také zavést systém předběžných objednávek, kdy si budete moci objednat předem a na stánku si vyzvednete, za stejných cenových podmínek jako při normálním, tedy E-DAYovém prodeji, své balíčky, které si samozřejmě budete moci doplnit dalším nákupem. Ten bude bezesporu nezbytný, protože na E-DAY chystáme celkem vzrušující novinku, kterou osobně hodlám stihnout za každou cenu!

Jeden ze zdrojů fronty na stánku je i obava, že část zboží bude vyprodaná a šance ho koupit klesne na nulu. I na to máme na příští rok řešení. Oproti ložsku a letošku, kdy jsme udělali jedno doplnění zboží na stánku, chystáme na příští rok hned čtyři doplnění zboží. Tím si zajistíme, že i během sobotního odpoledne a nedělního dopoledne bude k dostání vše, co si budete přát. Tedy, lépe řečeno, bude k dostání většina toho, co si budete přát. Ono to s těmi lepty není zase tak jednoduché, jak známo.

Z předchozího odstavce plyne, že se vrátíme ke dvoudennímu E-DAYi, ale v sobotu se bude končit už krátce po poledni. Definitivní čas jsme ještě nestanovili, ale předpokládám, že zavírat budeme ve 14 nebo 15 hodin. To by mohlo

být pro každého přijatelné, že. A vzhledem k výpadku MODELBRNA bude delší E-DAY zajisté vítány. Takže, pánové, příští rok 28. - 29. září na viděnou!

Máme za sebou první kompletní měsíc provozu našeho nového webu. Reakce jsou většinou pozitivní, kritika se samozřejmě ozývá také. Jak už je v kraji zvykem, většina kritických ohlasů je z Čech. Doma holt není nikdo prorokem. To samozřejmě neznamená, že by kritika nebyla na místě. Ne vše na nové stránce funguje, jak má, a přiznám se, že s dodavatelem vedeme poměrně tvrdé diskuse o některých ne zcela vychytaných aspektech fungování stránky. Něco je na druhou stranu na nás a budoucnost přinese řadu změn. Budeme k nim ovšem přistupovat tak, že je připravíme a následně spustíme novou, aktualizovanou verzi stránky. První aktualizace by mohla být k dispozici po Novém roce a měla by především zlepšit vyhledávání, které v současné podobě není úplně dokonalé. Postupně se bude zlepšovat i naplnění stránek produktu potřebnými informacemi. Osobně velmi stojím o doplnění příbuzných produktů především k modelům.

Jistou bouří nevole vzbudila naše akce se slevovými kupóny. Jak se zdá, řada lidí nepochopila, že jde jen o hru, v níž je počet výher velmi omezen. Otázkou je, zda je to v tomto případě o nás, nebo o nespokojených, potažmo neúspěšných hráčích. Na druhou stranu, akce OVERTREES na Hellcaty byla pozitivně přijata, stejně jako již dříve stejná akce pro MiGy-21. Ovšem ani v tomto případě všichni nechápou o co jde, a z nižší ceny OVETREES vyvozují, že jiné naše produkty jsou předraženy. No, s tím taky těžko něco naděláme, leda že všechny podobné akce raději zastavíme, abychom měli klid. Ale ne, to neuděláme. Klid není to, co chceme.

Na listopad pro vás máme zajímavou, až vzrušující nabídku novinek. V modelech je tu samozřejmě čtvrtkový Tempest, ve své poslední podobě. Posledních 2500 kusů bude k dostání právě v listopadu, a pak už bude na věky šlus.

Tedy, této podobě tohoto modelu. Nevylučuji, že se k Tempestu v budoucnu nevrátíme. Osobně bych byl celkem pro, pokud stejný nápad ovšem nedostane někdo v Číně. Což by samozřejmě neznamenalo konec případného nového Tempesta, že.

Hlavní model pro listopad je ovšem trochu menší. Je to stočtyřicetiletinový MiG-21MF. Premiéru si, pravda, odbyl už na E-DAYi jako vstupenkový model, mimochodem oceňovaný jako jeden z kladů letošní výstavy, ale teď přichází ve své vyladěné a celkově jistě hezčí podobě. Osm nabízených markingů je samo o sobě luxusní výbava, navíc jsou to vesměs velmi atraktivní a pestré stroje. V této souvislosti nedávno vypukla diskuse na téma zbarvení jednoho z vybraných MiGů, československé 8208. Výsledek byl, že naše schéma je samozřejmě špatně, protože to vše asi bylo jinak, a že Eduard tedy ani zdaleka není tak dokonalý v rekonstrukci kamufláží, jak se tváří. To je ovšem jisté nepochopení. Já nebudu vůbec polemizovat s názorem, že tento stroj mohl být jinak zbarvený, než jak ho my prezentujeme, především pokud jde o horní plochy a pravou stranu celkově. Při nedostatku dokumentace s tím ovšem můžeme jen málo nadělat, a ani naši kritici nemají v této věci tak úplně jasno. S čím ale nemohu souhlasit je názor, že jsme neodvedli dobrou práci. My musíme vždy vybraný marking nějak uzavřít a nějak prezentovat. Jen málo letadel je zdokumentováno naprosto dokonale, vždy zůstávají nevyjasněné některé detaily, někdy se, pravda, i něco přehlédne. Každé letadlo se kromě toho v čase vyvíjí, a postihnout jeho podobu v každém momentu jeho existence je prakticky nemožné. Ostatně, i ona 8208 v námi prezentované podobě existovala jen několik málo hodin. Důležité je, že pro běžného zákazníka je naše rekonstrukce zcela postačující a stačí ke stavbě a dokončení normálního modelu. Chápu, že odborníka, navíc někoho, kdo právě daným strojem žije, protože se s ním třeba během své služby u letectva setkal, je naše rekonstrukce nedostačující. Otázkou ovšem je, zda jí takový člověk vůbec potřebuje.



Není mi úplně jasné, co komu brání postavit si svůj model podle svého a při jeho stavbě uplatnit své nadstandardní znalosti. Navíc by v takovém případě mohl vzniknout i zajímavý článek do tohoto newsletteru!

Nový malinký MiG otevírá novou řadu Eduardích kitů nazvanou SUPER44. Ne, že bychom těch řad už neměli dost. Stočtyřiačtyřicetina je ale poměrně specifická, takže jsme se rozhodli jí od ostatních řad oddělit a dát jí její vlastní tvář. Postupně do této řady vrátíme naše starší stočtyřiačtyřicetiny, a samozřejmě i nové modely v e stejném měřítku.

V edici Weekend máme v listopadu Fokkera D.VII MÁG v maďarských barvách. Díky rudým hvězdám, výsostným znakům Maďarské republiky rad z roku 1919, to není moc poznat a řada lidí je těmi rudými hvězdami poněkud zmatená. V Chicagu měla většina návštěvníků našeho stánku za to, že to je ruský sovětský Fokker. Takže není, je to Maďar. Jeho výhoda je mimo jiné v tom, že na sobě nemá žádný lozeng. A to je v případě Fokkera D.VII skutečná výjimka!

Pořád ještě nejsme s modely hotoví. Podložky pod modely k modelům tak nějak patří a tento měsíc máme po dlouhé době novinku i v podložkách. Ne úplně novou, ale nabarvili jsme podložku s povrchem PSP. Tyto barvené podložky budou vyráběny opravdu ve velmi omezených sériích, protože jejich barvení není tak úplně jednoduché

a váže značnou výrobní kapacitu. To znamená, že po vyprodání současné série nebude tento produkt delší dobu k dostání. Pokud vás tedy tyto podložky zaujmou, důrazně doporučuji je koupit hned. Jednou to bude velká vzácnost!

Bliží se prosinec, a s ním i další verze našeho MiGu-21. Bude to MiG-21BIS. S tímto modelem je spojeno několik podstatných maličkostí, část z nich jsme udělali, a část z nich jsme neudělali. Obojí má pravděpodobně v tomto případě obdobný význam, a povíme si o tom víc v prosincovém INFU.

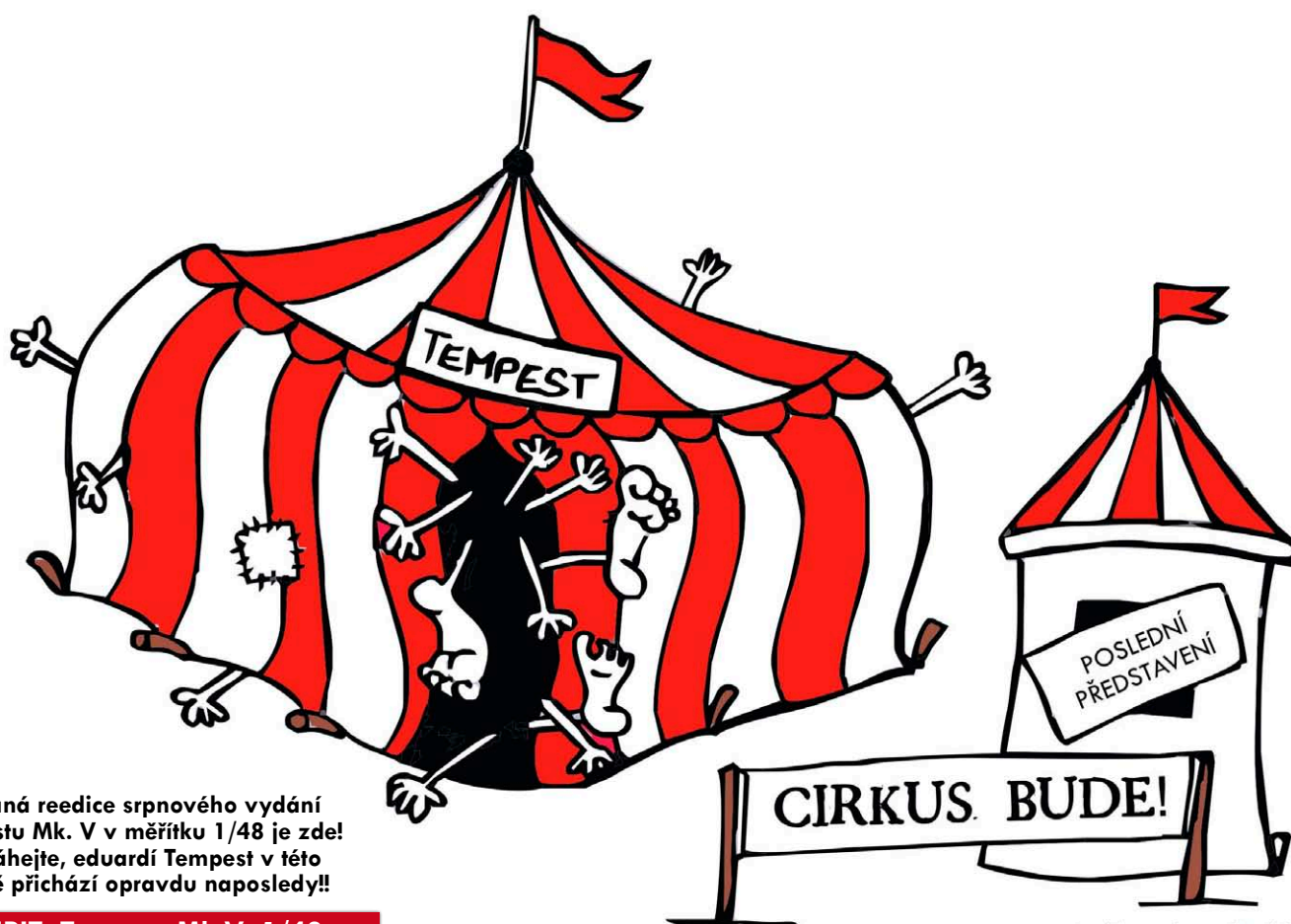
Sestava fotoleptů vydávaných v listopadu je opět velmi zajímavá, podobně jako v říjnu. Opět je to především díky dvaatřicetinám, kde máme další část leptů na He 111 od Revellu a P-51D od Tamiyi. Kromě toho jsou tu první sady pro Spitfira Mk.V od HobbyBosse a Su-25K od Trumpetera. Ve čtvrtce máme sestavu tří sad pro Fw 189 od Great Wall, doplněnou sadou pro Bf 110D Nachtjäger do Dragonu. Rozsáhlá je i nabídka dvaasedmdesátin se třemi sadami pro naše vlastní Hellcaty, dvěma sadami pro F-22 od Academy a single sadami pro Bf 110B od Airfixu a Bell 212 od Italeri. Jsou tu samozřejmě i lepty na pětatřicetinovou tehniku, mezi nimiž najdete další verzi barevného rákosí. Tahle zelenina je všeobecně překvapivě úspěšná záležitost! Fotoleptovou kolekci uzavírá šestice sad na loď v obou hlavních lodních měřítkách, i když pět ze šesti sad je, po pravdě řečeno, v sedmistovce.

A ještě Brassiny. V listopadu máme tři novinky, dvě sady sovětské (či ruské) výzbroje, a brzdicí šitý pro F-16 ve čtvrtce. To je pro Brassin nejčastěji používané měřítko. Vzhledem k naší větší aktivitě v měřítku 1/72 se budeme muset zamyslet nad nějakými doplňky i v tomto měřítku.

Tak Vám přeji příjemné listování v eduardím infu, Ještě na závěr krátká zpráva k Tempestům. Předprodej edice s tričkem už sice skončil, ale máme ještě malou rezervu asi čtyřiceti modelů, které jsou stále k dispozici. Část z nich si asi schováme na jarní výstavě. To je jistě dobrá zpráva pro ty, kdo při předprodeji zaváhali a dočetli se až sem!

Bud' kit!

Vladimír Šulc



Slibovaná reedice srpnového vydání Tempestu Mk. V v měřítku 1/48 je zde! Nezaváhejte, eduardí Tempest v této podobě přichází opravdu naposledy!!

KOUPIT Tempest Mk.V 1/48

MiG-21MF DUAL COMBO SUPER44

1/144 Cat.No. 4425



měřítka
1/144



MiG-21MF No. 687, DDR, Jagdfliegergeschwader 3, Základna Preschen, 1990



MiG-21MF, Egyptian Air Force, neznámá jednotka, Základna Tanta, 1988



MiG-21MF, 211. taktická letka, základna Čáslav, Česká republika, 2003



MiG-21MF No. 7809, 10. Eskadra lotnictwa taktycznego, Základna Lask, Polsko, 2001 – 2003



MiG-21MF No. 7713, 4. letka, Letisko Sliač, Slovensko 1999



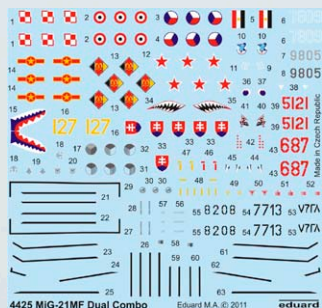
MiG-21MF No. 127, SSSR, 812th UAP, Základna Kupjansk, srpen 1991



MiG-21MF, 921. stíhací letecký pluk „Sao Do“, pilot Pham Tuan, Vietnam, 70. léta



MiG-21MF, 6. stíhací-bombardovací letecký pluk, základna Příbram – Dlouhá Lhota, Československo, 1986



- 2 stavebnice
- Express Maska
- obtisky pro 8 kamuflážních schemat

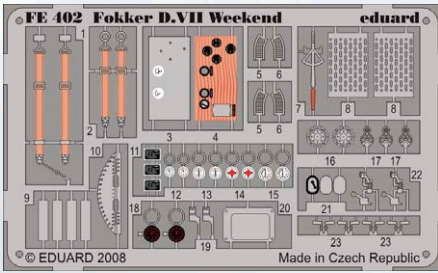


Model MiG-21MF na fotografii je ilustrativní, zobrazená kamufláž není obsahem aktuální stavebnice.

KOUPIT MiG-21MF 1/144

Fokker D.VII MÁG Weekend

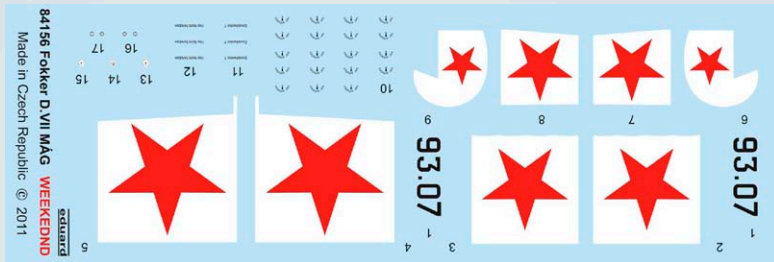
1/48 Cat.No. 84156



FE402 Fokker D.VII MAG Weekend
1/48 Eduard

pro tuto stavebnici v edici Weekend doporučujeme
fotoleptane doplňky Weekend Zoom

KOUPIT FE402 



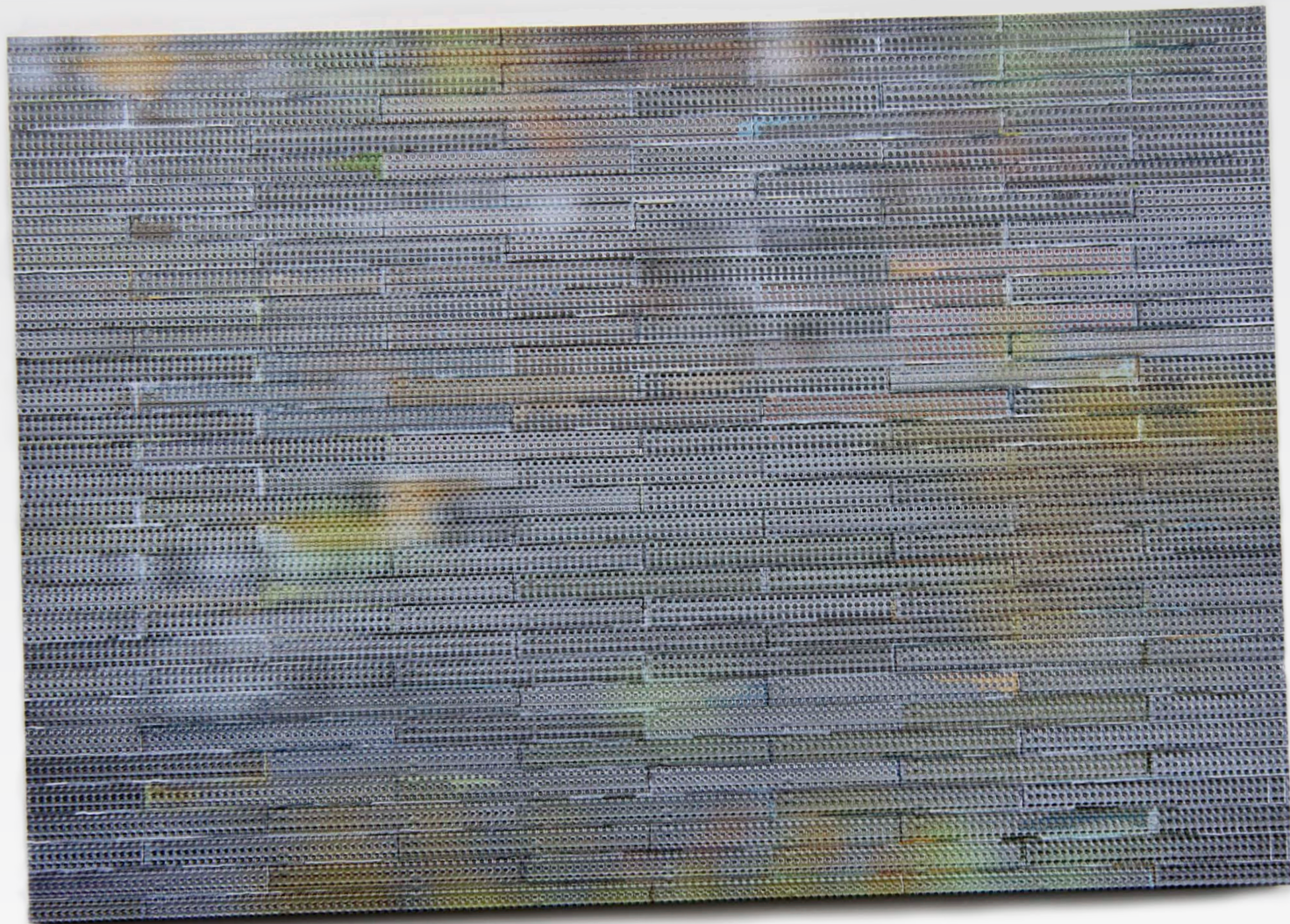
93.07, Maarsk rud armáda, 1919



KOUPIT Fokker D.VII MAG 1/48 

PSP colour

1/72 Cat.No. 7720



PSP – Perforated Steel Plates (perforované ocelové pláty) byly užívány spoje- neckým letectvem v období 2. světové války (a po ní) ke zpevnění vzletových a pojezdových ploch na polních letištích a v provizorních podmínkách. Prefab- rikované ocelové pláty po spojení tvořily pevný rošt. PSP plochy byly často vi- ditelné na základnách i letištích postupujících jednotek RAF a USAAF v Evropě, Africe, CBI i Pacifiku.

Model desky s imitací PSP plátů slouží jako hotový podstavec pro model letadla, nebo jako základ diorámatu. Barvený povrch zohledňuje rozmanitost plátů, jejich opotřebení, projevy půdního podkladu i vliv vegetace a navozuje tak velmi realistický vjem.

Nepřehlédněte historickou galerii na straně 25.

KOUPIT 7720 PSP colour 1/72 



RÁKOS II

BAREVNÉ FOTOLEPTY RÁKOSÍ V MĚŘÍTKU 1/35
DIORAMA JAK MÁ BÝT!

LISTOPAD 2011



výška rostliny 3,3 cm

36169 Rushes/rákos II 1/35

KOUPIT Rushes/rákos II 1/35





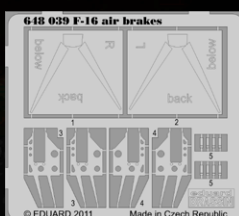
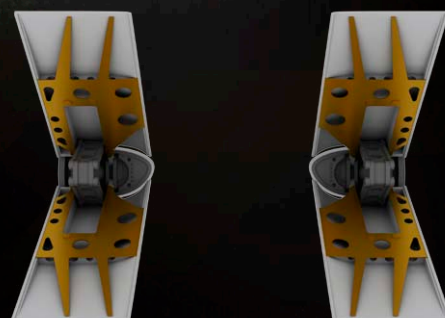
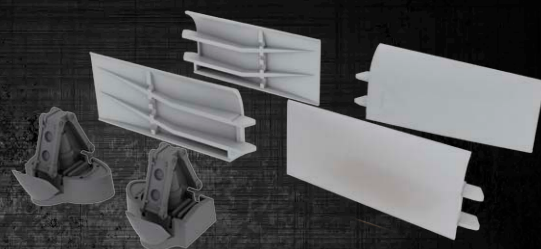
648039

F-16 air brakes

1/48 Tamiya



1/48



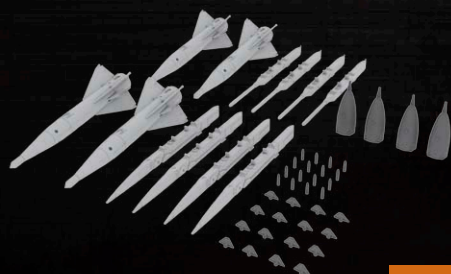
KOUPIT F-16 air brakes

648040

RS-2US / AA-1 Alkali

1/48

1/48



KOUPIT RS-2US/AA-1 Alkali

648041

Rocket launcher B-8M1

1/48

1/48

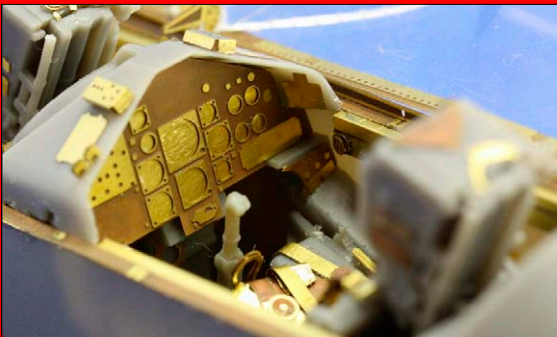


KOUPIT Rocket launcher B-8M1

BIG ED



32277 Hawk T1 Mk.53 exterior (BIG3305)



32699 Hawk T1 Mk.53 interior S.A. (BIG3305)

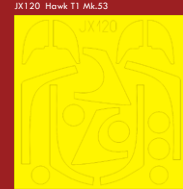
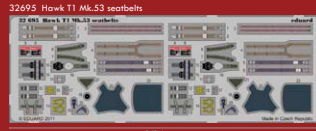
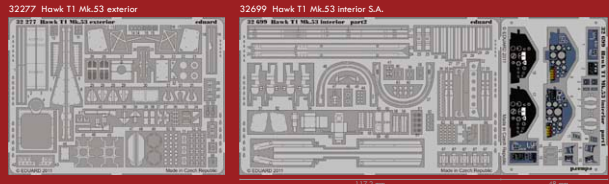


49567 Ta 152 S.A. (BIG4959)

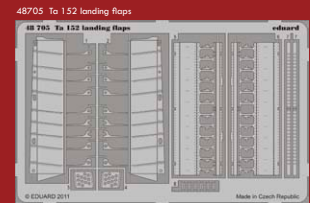
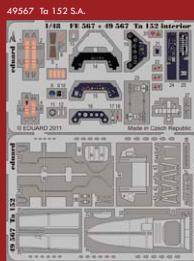


48705 Ta 152 landing flaps (BIG4959)

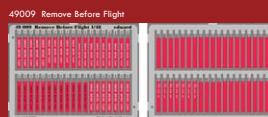
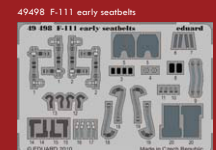
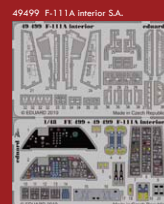
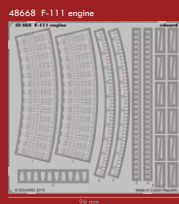
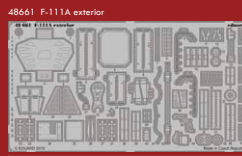
BIG3305 Hawk T1 Mk.53 1/32 Revell



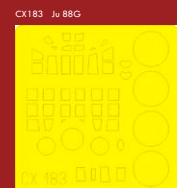
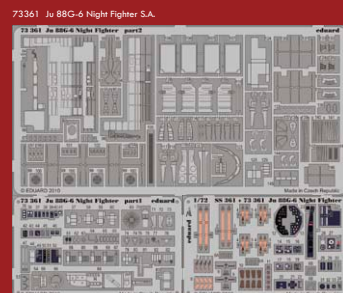
BIG4959 Ta 152H 1/48 Hobby Boss



BIG4958 F-111A 1/48 Hobby Boss



BIG7271 Ju 88G-6 1/72 Hasegawa

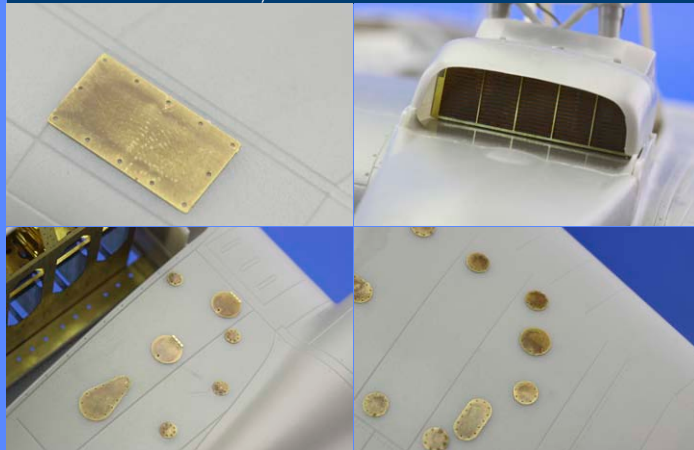


- BIG3305 Hawk T1 Mk.53 1/32 Revell
- BIG4959 Ta 152H 1/48 Hobby Boss
- BIG4958 F-111A 1/48 Hobby Boss
- BIG7271 Ju 88G-6 1/72 Hasegawa

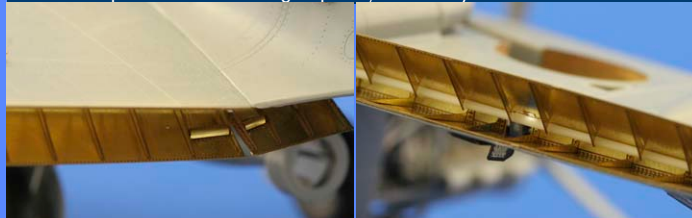
VÝBĚR FOTOLEPTY

**EXTRA
4 STRANY**

32289 He 111 exterior 1/32 Revell



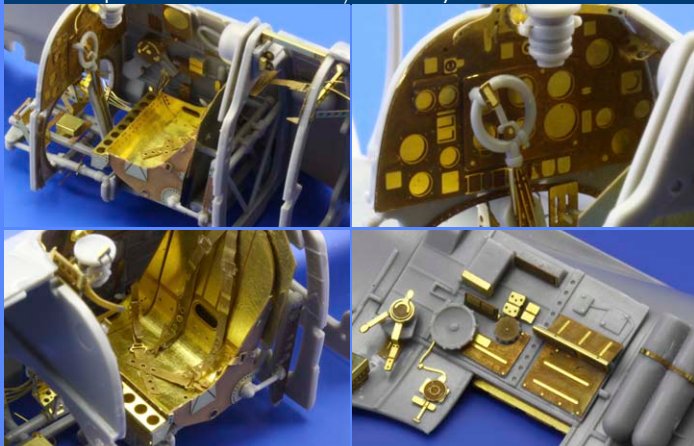
32283 Spitfire Mk.Vb landing flaps 1/32 Hobby Boss



32303 Spitfire Mk.Vb exterior 1/32 Hobby Boss



32705 Spitfire Mk.Vb interior S.A. 1/32 Hobby Boss

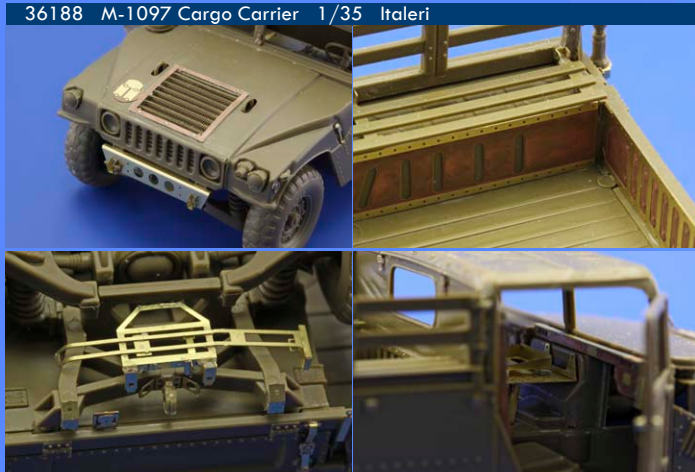


SPITFIRE Mk.Vb

Celý sortiment fotoleptů pro tento měsíc naleznete na str. 16.

FOTOLEPTY

36188 M-1097 Cargo Carrier 1/35 Italeri



Defender XD Wolf W.M.I.K.

17031 HMS Hood 1941 1/700 Trumpeter



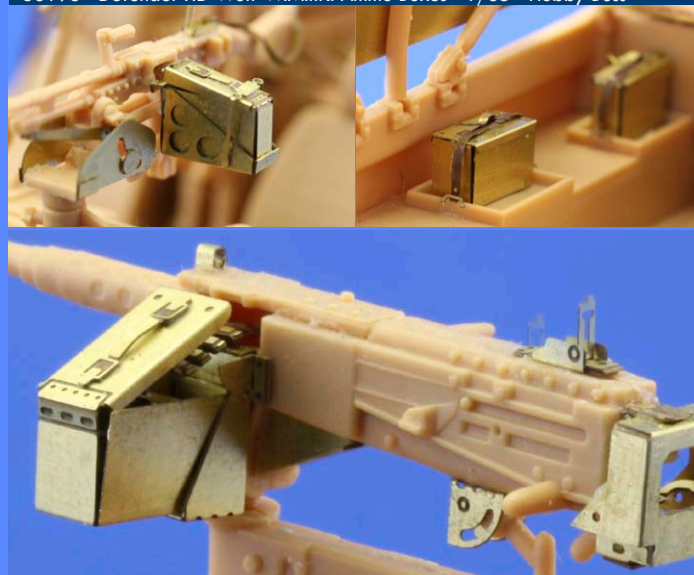
36169 rushes/rákos II colour 1/35



36191 Defender XD Wolf W.M.I.K. 1/35 Hobby Boss



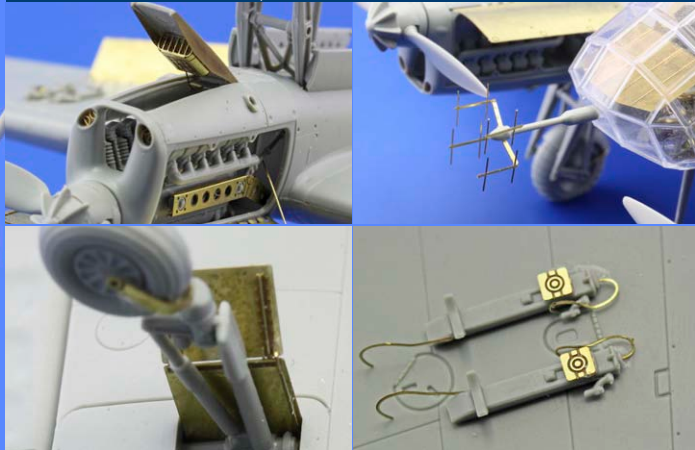
36193 Defender XD Wolf W.M.I.K. Ammo Boxes 1/35 Hobby Boss



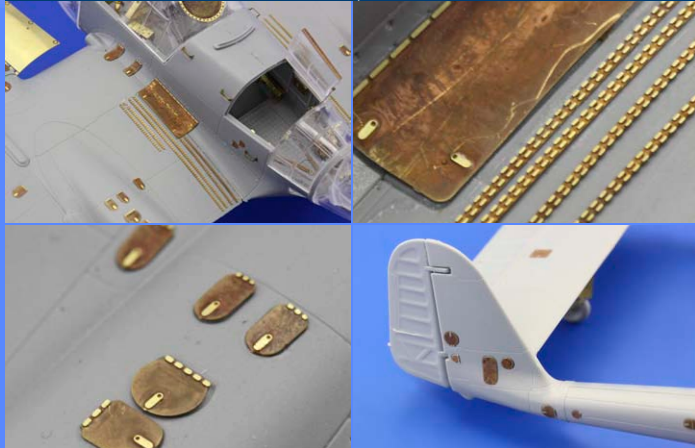
FOTOLEPTY



48712 Fw 189 exterior 1/48 Great Wall Hobby



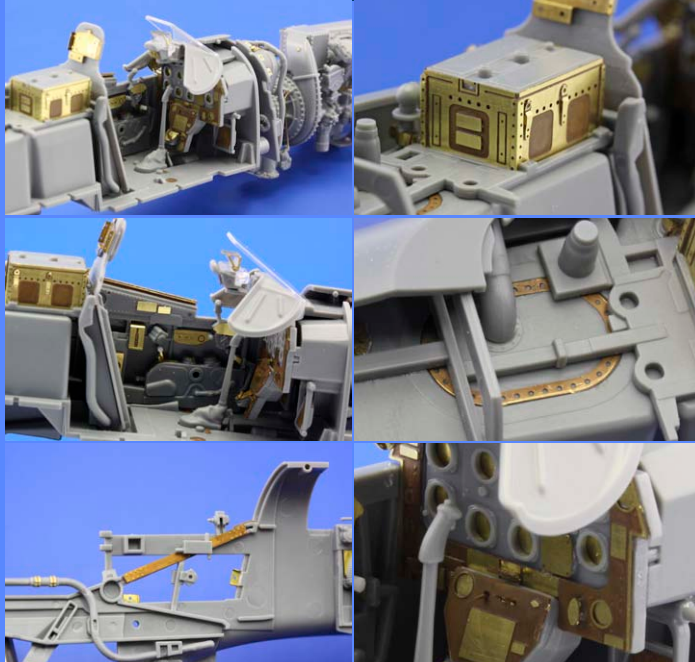
48714 Fw 189 surface access S.A. 1/48 Great Wall Hobby



48710 Fw 189 landing flaps 1/48 Great Wall Hobby



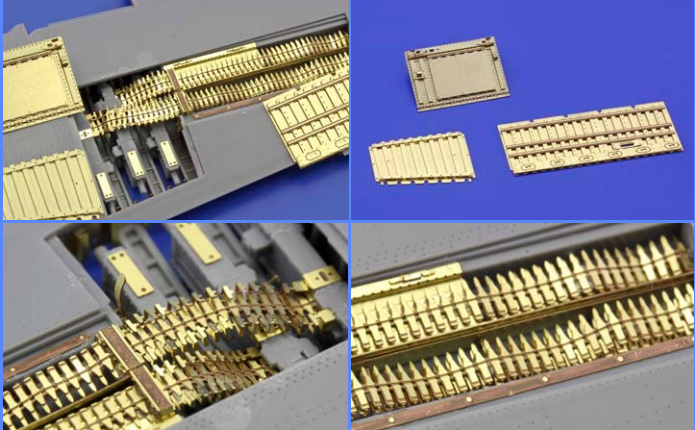
32715 P-51D interior late ser.20-35 S.A. 1/32 Tamiya



32302 P-51D exterior 1/32 Tamiya



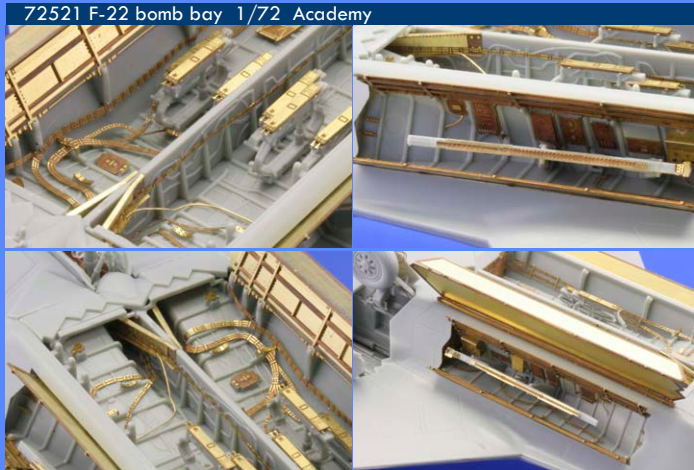
32721 P-51D gun bay late 1/32 Tamiya



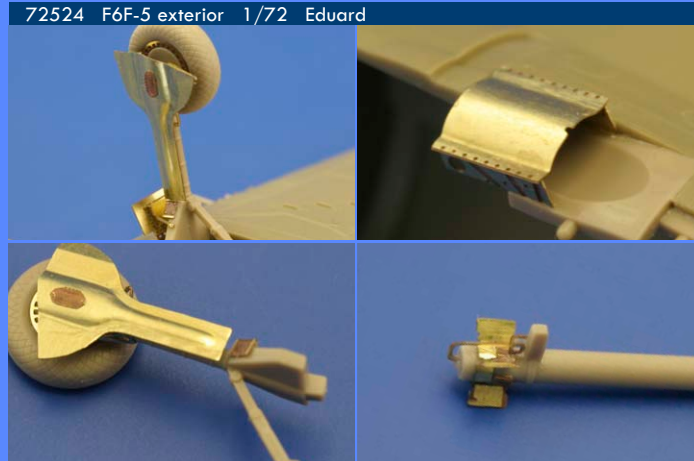
Celý sortiment fotoleptů
pro tento měsíc
naleznete na str. 16.

FOTOLEPTY

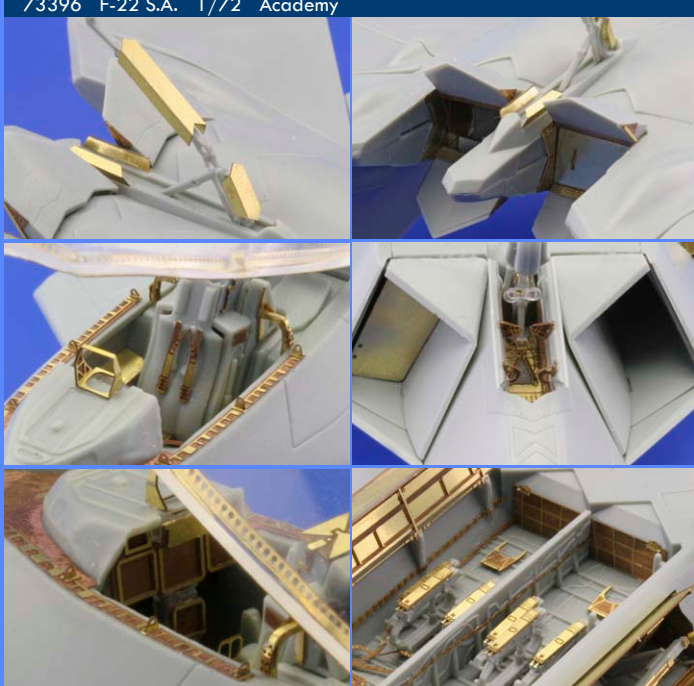
72521 F-22 bomb bay 1/72 Academy



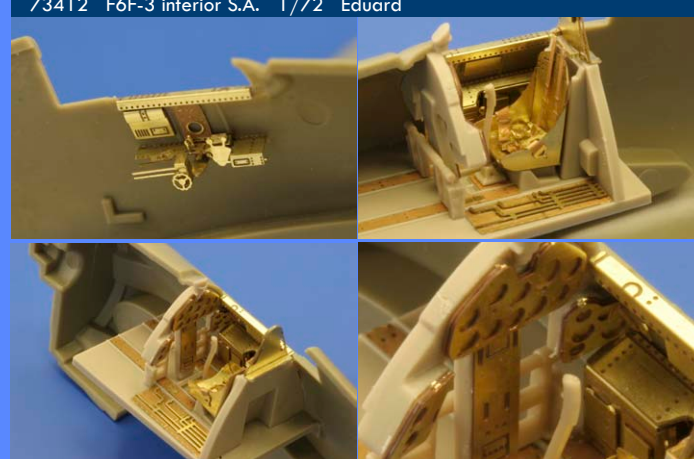
72524 F6F-5 exterior 1/72 Eduard



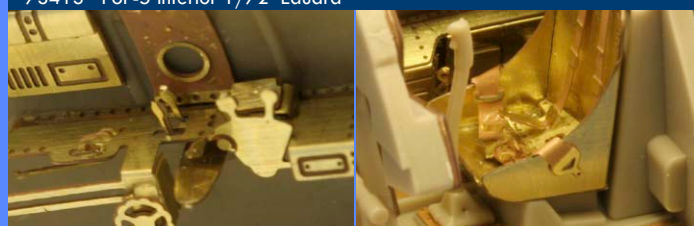
73396 F-22 S.A. 1/72 Academy



73412 F6F-3 interior S.A. 1/72 Eduard



73413 F6F-5 interior 1/72 Eduard



MODELÝ

84156	Fokker D.VII MÁG	1/48	Weekend
4425	MiG-21MF Dual Combo	1/144	SUPER44
7720	PSP colour	1/72	

LEPTY

17031	HMS Hood 1941	1/700	Trumpeter
32283	Spitfire Mk.Vb landing flaps	1/32	Hobby Boss
32289	He 111P-1 exterior	1/32	Revell
32302	P-51D exterior	1/32	Tamiya
32303	Spitfire Mk.Vb exterior	1/32	Hobby Boss
32306	He 111 undercarriage	1/32	Revell
32698	Su-25 Frogfoot interior S.A.	1/32	Trumpeter
32703	Su-25 avionic	1/32	Trumpeter
32705	Spitfire Mk.Vb interior S.A.	1/32	Hobby Boss
32715	P-51D interior late ser.20-35 S.A.	1/32	Tamiya
32721	P-51D gun bay late	1/32	Tamiya
32725	Su-25 seatbelts	1/32	Trumpeter
36169	rushes/rákos II colour	1/35	
36188	M-1097 Cargo Carrier	1/35	Italeri
36190	US Cargo Truck	1/35	Italeri
36191	Defender XD Wolf W.M.I.K.	1/35	Hobby Boss
36193	Defender XD Wolf W.M.I.K. Ammo Boxes	1/35	Hobby Boss
48710	Fw 189 landing flaps	1/48	Great Wall Hobby
48712	Fw 189 exterior	1/48	Great Wall Hobby
48714	Fw 189 surface access S.A.	1/48	Great Wall Hobby
49568	Bf 110D Nachtjager	1/48	Dragon Cyber Hobby
72521	F-22 bomb bay	1/72	Academy
72524	F6F-5 exterior	1/72	Eduard
73391	Bf 110B S.A.	1/72	Airfix
73396	F-22 S.A.	1/72	Academy
73402	Bell 212 UH-1N S.A.	1/72	Revell
73412	F6F-3 interior S.A.	1/72	Eduard
73413	F6F-5 interior S.A.	1/72	Eduard
99029	Railings 45' 3 bars long	1/700	

99033	Railings 2 bar with mesh	1/350
99037	WWII Bofors AA guns	1/700
99039	IJN ladders	1/700
99055	German ship guns WWII	1/700

ZOOMY

33091	Spitfire Mk.Vb interior S.A.	1/32	Hobby Boss
33103	P-51D Interior late ser.20-35 S.A.	1/32	Tamiya
FE568	Bf 110D Nachtjager	1/48	Dragon Cyber Hobby
SS391	Bf 110B interior S.A.	1/72	Airfix
SS396	F-22 S.A.	1/72	Academy
SS402	Bell 212 UH-1N S.A.	1/72	Revell
SS412	F6F-3 interior S.A. Weekend	1/72	Eduard

MASKY

CX297	Mi-2	1/72	Hobby Boss
CX299	Valiant BK.Mk.I	1/72	Airfix
CX300	Spitfire PR.XIX	1/72	Airfix
CX301	F6F-5	1/72	Cyber Hobby
EX342	Seafire F.XVII	1/48	Airfix
EX343	EA-18G	1/48	Hasegawa
JX132	EA-18G	1/32	Academy
XT177	ASU-85 SPG (1956) wheels	1/35	Trumpeter
XT179	Staghound wheels	1/35	Bronco

BIG-ED

BIG3305	Hawk T1 Mk.53	1/32	Revell
BIG4958	F-111A	1/48	Hobby Boss
BIG4959	Ta 152H	1/48	Hobby Boss
BIG7271	Ju 88G-6	1/72	Hasegawa

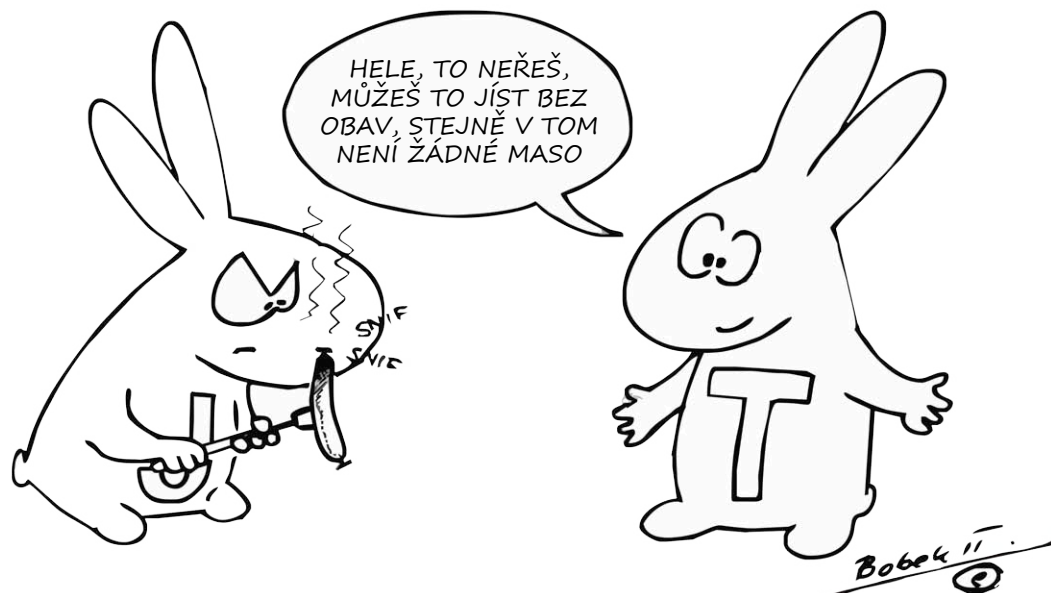
BRASSIN

648039	F-16 air brakes	1/48	Tamiya
648040	RS-2US / AA-1 Alkali	1/48	
648041	Rocket launcher B-8M1	1/48	

KOUPIT na e-shop Eduard



GLOSÁŘ J & T



SÁGA MOŠNOVSKÉHO MiGU-21MF 4127 V BARVÁCH EDUARDU

KAREL ČVANČARA



Zvláštní shodou okolností se tento konkrétní letoun prolínal mým životem a mnohdy jsem o tom ani nevěděl. Teprve nedávno, poté, co firma Eduard vydala stavebnici svého MiGu-21MF, jsem začal pátrat po jeho fotografiích a po několika měsících vyšla podivuhodná a zapomenutá historie tohoto stroje opět na světlo světa. Mé přátele zaujala natolik, že mně požádali, abych napsal článek a tak se o ni podělil.



Vše začalo zrozením novoučkého MiGu-21MF 1. 8. 1975 v tehdejší SSSR. Dostal výrobní číslo 96004127, jehož koncové čtyřčíslí se stává u vojenských speciálů i trupovým číslem letounu. Letoun byl určen k dodávce letectvu ČSSR a po nezbytných kontrolách, testech a záletech byl vojenskou inspekcí převzat a 17. 9. 1975 následoval přelet do Českých Budějovic k 1. slp. Tím začala kariéra tohoto letounu ve službách československého vojenského letectva. V Českých Budějovicích letoun létal až do června 1989, kdy byl předán k 8. slp do Brna. 8. slp VÚ 8548 byl založen 10. 10. 1945 ve Kbelích a jeho prvním velitelem se stal špkt. Jiří Hartman (poslední velitel 310. čs. squadrony RAF). Útvar vznikl z letky A 313. perutě RAF a byl podřízen 3. Id v Brně. Tento pluk, který byl určitou dobu dislokován i na letišti Mošnov, však byl posléze v Brně zrušen a vznikla z něj 82. sslt. V květnu 1991 následoval přesun letounu s 82. sslt do Mošnova. Z důvodu časté re-dislokace se této letce v letectvu přezdívalo „82. samostatná stěhovací letka“ a není divu. Putovala postupně z Brna do Mošnova, pak do Přerova a nakonec do Čáslavi.

A právě v Mošnově jsme se setkali s MiG-em-21MF č. 4127 poprvé. U tohoto útvaru jsem sloužil ve funkci inženýra pluku pro draky a motory. Velitelem 82. sslt byl tehdy můj kamarád a hlavně i zanícený plastický modelář pplk. Ing. Oldřich Mlateček. Pro mě byl tento stroj tehdy jeden z mnoha a vůbec jsem netušil, jak se naše osudy budou v budoucnu prolínat.

V té době firma Eduard již několik let existovala a úspěšně se rozvíjela. Při jedné příležitosti jsem při rozhovoru s jedním z jejích zakladatelů a mých přátel, Karlem Pádárem, utrousil, že by bylo pěkné mít na skutečném letounu jejich rytíře. Slovo dalo slovo, no a jednoho dne mi přišel balík s papírovými šablonami a haldou barev ve spreji.

Celou akci umožnil vlastně Olda Mlateček, který z pozice velitele dal zelenou vyzdobení jednoho ze svých MiGů. Mluvíme o roku 1990/91 a tedy době, kdy to zdaleka nebylo běžné. Naopak se jednalo spíše o pionýrský počín, který se zdaleka nemusel setkat s pochopením jeho nadřízených na divizi PVO.

Vše začalo tím, že jsme se s Oldou jed-

noduše podívali do hodnocení přechodů na letní provoz a vybrali vítěze, tedy nejlepší mašinu u útvaru. A tou byla právě šedivá MiG-21MF číslo 4127. No a tím pro mě začala být tato „migina“ jedinečnou.

Brzy následovalo setkání druhé. To se událo jednoho červnového víkendu roku 1991. Tehdy, ještě s jedním kamarádem, jehož jméno si již bohužel nepamatuji, jsme se dostavili na stojánku, natahali všechny schůdky a žebříky z okolí a začali zdobit. Byl překrásný slunečný den. Postupně jsme přikládali šablonu za šablonou, stříkali barvu za barvou a na kýlovce se z každé strany začal rýsovat obrys rytíře Eduarda. Umístili jsme jej před výsostný znak dolů a překrásně se tam na světle šedém podkladu vyjímal. Po dokončení rytířů následovalo přilepení kruhových samolepek Eduard pod okraj čelního štítku kabiny, opět symetricky z obou stran. Malý emblém 8. slp, což byl následovník 313 Sq. RAF, nad snímačem úhlu náběhu (tedy pouze z levé strany při-

Foto nahoře: MiG-21MF č. 4127 v období 1989-1990, před aplikováním emblému Eduardu na směrovce (obě fotografie, archiv Josefa Starého)



Podoba, v níž letoun absolvoval v červnu 1990 nehodu během startu. Pod kabinu přibily z obou stran kulaté samolepky Eduardu (viz. detail dole) a na kýlovou plochu u výsostného znaku z obou stran rytíř Eda (Archiv Martina a Michaela Janouškových)

dě), který na letounu již byl, zůstal samozřejmě zachován. Krásná ukázka následovníka Spitfirů slavné 313. stíhací perutě RAF, jejímž přímým následovníkem právě 82. sssl vlastně byla. Škoda jen, že na tento fakt poněkud zapomněli v Čáslavi do níž byly zbytky někdejšího 8. slp začleněny. Tento znak by se na Grippenu jistě hezky vyjímal a připomínal slavnou historii, na niž můžeme být právem hrdí.

Po dokončení díla následovala fotodokumentace. Tehdy jsem zjistil, že jsem zapomněl svůj foťák doma. Naštěstí kolega ten svůj nikoliv. No a zde začíná první z podivuhodných shod okolností, které nás, tedy mne a mojí „Eduardí miginu“ provázely i v budoucnu.

Já tehdy nad zapomenutým foťákem mávnul rukou. Vždyť budu mít ještě nespočet příležitostí ji nafotit a ostatně fotodokumentace vznikla. Ovšem pak to začalo. Kolega byl z Brna a tam také dal film na vyvolání. A.....on se, alespoň podle jeho vysvětlení, ztratil. Prostě jej, ani fotky již nedostal zpět.

No a selhal i můj úmy-

sl mašinku nafotit dodatečně. Naštěstí to udělal někdo jiný a fotky šťastnou shodou náhod o mnoho let později doputovaly do archivu bratří Michaela a Martina Janouškových.

Bezprostředně po onom víkendu následovalo tehdy tak zvané „létání kádrů“. To znamenalo, že se k útvaru na jeho plánovanou letovou akci dostává lidé z nadřízeného velitelství a tohoto létání se aktivně zúčastní. Tím se velitelé vyšších stupňů, také piloti, udržovali ve formě a hlavně plnili předepsané normy nalétaných hodin. Co se tehdy stalo, znám bohužel jen z doslechu, neboť jsem se tohoto létání nezúčastnil, ale pokusím se následující události popsat co nejpřesněji a nejpoutavěji.

Je krásné červenové ráno a letový den. Příprava létání je v plném proudu. V rámci ní se přidělují letouny jednotlivým pilotům, ti se seznamují s cvičeními, která mají absolvovat. K tomu patří i možnost výběru letounu. Každý pilot má svého oblíbeného „koně“ a tak i snahu létat co nejčastěji mašinu, která mu nejvíc sedí. Tentokrát je to trochu jinak. „Hosté“ mají samozřejmě při výběru mašiny přednost. V rámci inspekce „zhora“ probíhá i prohlídka stojánky. Je tam pořádný šrumec, balet lidí a techniky je výborně nacvičený a léty zažitý.

Technici chystají letouny na létání a navádějí k letounům po-

třebnou zabezpečující techniku. Jednotlivé odbornosti se střídají a zápisy v deníku letounu se množí. Každý přesně ví, co dělat a kdy. Do toho se objeví pozvání funkcionáři. Stojánkové „tamtamy“ okamžitě reagují a vysílají signál „škodná v revíru“. Nikdo nemá rád, když mu tihle veřelci koukají pod ruce třeba i z dálky. No a jeden z nich – plk. ing. Pavel Veselý - si všímá načančané 4127. Nastává lámání chleba. Co bude? Průšvih? Rozkaz okamžitě smazat? To by v té době bylo obvyklé. Místo toho zazní: „Tuhle chci. S tou poletím“. Následují úsměvy i na tvářích techniků skloněných nad prací. Prošlo to. „Rytíř Eda“ má zelenou. Příprava létání jde do finále. Piloti a zástupci inženýrské skupiny se scházejí. Referuje zástupce meteorologické služby. Má to jednoduché, je fakt krásně, mraky žádné, dohlednost neomezená. Zkrátka ideální podmínky. Následují ostatní odbornosti a specialisté seznamují přítomné se vším potřebným. Na konci zazní všemi očekávané: „Létání povoleno zahájit“ a jde se na to. Na stojánce se objevují piloti, každý jde ke své mašině. K 4127 plk. ing. Pavel Veselý. Následuje hlášení technika a povinná prohlídka letounu. Všechno je OK. Podpis do deníku letounu znamená vlastně pilotovo: „Tak teď je na padesát minut moje“. Dobře ví, že mu ji technik jen půjčí a i tak je vždy trochu nervózní, zda se oba v pořádku vrátí. To co po letu nejvíc chce, je vidět jeho úsměv a slyšet: „Díky, bez závad“ a ono „BZ“ v deníku spolu s pilotovým podpisem. Pak po schůdkách do kokpitu, technik asistuje a nakonec vytahuje zajišťovač ze sedačky. Pohledem ještě přejede klíčová místa, vše vypadá v pořádku. SUEZ (vnější zdroj elektrické energie na podvozku Praga V3S) na povel technika vypustí černý oblak spálené nafty a naskočí. Pilot zdvihne hlavu od přístrojů a přepínačů v kokpitu a pohlédne na technika. Vidí jeho zdvižený palec. Přepnuto na vnější zdroj, přístroje ukazují



správné hodnoty napětí i proudu. Vše je v pořádku, pilot dostává volno k nahození motoru. Povolení nahodit je, starter-generátor roztáčí motor, SUEZ řve naplno, dodává energii a otáčky motoru stoupají. Volnoběh. Přepnuto na palubní zdroje. Pupeční šňůra SUEZu je odpojena a ten bezpečně odjíždí z možného dosahu výtokových plynů. Otáčky a teploty jsou v normě, následuje kontrola všech přístrojů, všechny hodnoty jsou v pořádku. Pilot zdvíhá hlavu od přístrojů a ukazuje zdvižený palec. Z věže přichází povolení vyjet ze stojánky na pojižděčku a pozemní obsluha odstraňuje špalky podvozků. Naposledy se střetne pohled lidí v hlavních rolích tohoto představení. Pilot a technika. Pokývnutí a zdvižené palce. Technik salutuje. Není to žádné panáčkování. Je to pozdrav pilotovi a té své mašince. Takové nevyslovené „hodně štěstí“.

Motor hvízdavě zvyšuje otáčky, mašina se rozjíždí. Pilot mačká páku brzd a mašina se elegantně zhoupne na předovém tlumiči a vysekne všem kolem takové pukrle za poctivou práci. Brzdy a tlaky v nich OK, jede se dál. Zatáčka na středovou čáru stojánky, stáhnout POM (páka ovládní motoru) na volnoběh a rolujeme. Výjezd ze stojánky je tu. Pojižděčka k prahu dráhy ubíhá dozadu. Tep pilota je jakoby zrovna klusal vedle stroje. To vzrušení se nedá potlačit, i když je to do značné míry stokrát zopakovaná rutina. Pilot vidí chumel techniků na okrajích pojižděčky. Na znamení zastavuje na čáře předběžného vzletu. Je to poslední kontrola letounu. Poslední bezpečnostní kontrola. Technici mizí pod křídly a navyklým rituálem provádějí předepsanou kontrolu. Tady není už prostor k přehlédnutí. Vše závisí na vzájemné důvěře pilota a techniků a ta je u letectva velmi vysoká.

Opět vylétne do vzduchu ruka se zdviženým palcem, vše je v pořádku. Pilot žádá věž na dráhu. Povolení dostává. Po několika dalších metrech je na dráze. Najíždí na po-

zici vzletu. Brzdy, kontrola přístrojů. Hlášení. Vzlet povolen a POM jde plynule dopředu. První zarážka maximálu, vše OK a tak jde POM za ní. Zaburácí forsáž, mašina se pere s brzdami. Vzlet. Odbřžděno, kopanec do zad, jak letoun vyráží vpřed. Rychlost raketově narůstá. Knypl plynulým pohybem k sobě, letoun se odlepuje a zahajuje strmé stoupání k obloze. V tom zazní rána. Tep vylétne na maximum a zbytek jde ráz na ráz. Jde o desetiny vteřin. Pilotovi prolétá hlavou: „Srážka s ptákem? Co motor? Co mašina? Přerušit vzlet!“. Myšlenky běží závratným tempem, oči létají mezi přístroji a štítkem kabiny. Brzdící štíty ven, POM stáhnout dolů na volnoběh. Dráha v Mošnově má přes čtyři a půl kilometru, snad to vyjde. 4127 je však plná paliva a tvrdě dosedá zpět na dráhu. Padák ven a brzdit, ale konec dráhy se blíží zatraceně rychle. Pilot už ví, že to nevyjde. Připravuje se na vyjetí z dráhy. A je to tu. Beton končí, letoun se se řítí travou za dráhou. Konečně zastavuje. Je v nepřírozené poloze. Vypnout motor, podat hlášení na věž. Z dálky se sjíždějí vozy hotovosti, sanitka, hasiči a tak dál. Je po všem. Vlastně to dopadlo dobře, pilot je v pořádku. Po obhlídce letounu je teď už jasné, že 4127 se s ptákem opravdu střetla. Stopy na trupu hovoří za vše. Pilot nemohl vědět, že jej motor nena-

sál a že mohl klidně letět dál. Rozhodl se správně.

Parádní 4127 dolétala, bohužel nadlouho. Poškození je vážné. Vstup vzduchu do motoru je plný hlíny, kterou nasál i motor. Je na odpis a k tomu poškozený podvozek. 4127 je na tom zle, její srdce a nohy jsou vážně poškozeny. Motor lze vyměnit poměrně rychle, ale ukazuje se, že poškození podvozků nelze opravit u útvaru. Útvarový TOP na to není vybaven, a 4127 je proto transportována do Leteckých opravěn Kbely v Praze (LOK).

Pak je v jejím dalším osudu trochu „šedo“. Není jasné, zda 4127 po opravě létala nebo ne. Nejpravděpodobněji je odstavena v areálu LOK a pak předána v září roku 1993 do opravárenských dílen na generální opravu. Ta je ukončena 28. 3. 1994 záletem a 29. 4. 1994 je předána 4. sslt do Přerova, což je jen přejmenovaná Mošnovská 82. sslt, která sem byla mezitím přesunuta. Hrdinka našeho příběhu však byla v rámci GO odbarvena a přestříkána a krásný rytíř Eduard spolu se vším ostatním z trupu 4127 zmizel. Bohužel navždy. I já jsem v té době krátce sloužil v Přerově a svojí 4127 možná vídal. Ale opět jaksí mimochodem a aniž bych si to uvědomoval. To proto, že jsem tehdy již byl přeložen na GŠ AČR. Se 4. sslt pak 4127 putovala do Čáslavi, kde tato jednotka zanikla a letouny byly začleněny do 4. zTL, konkrétně k 42. slt. A mezi nimi, oficiálně od ledna 1995 i „moje“ 4127. Ovšem v roce 1999 následuje další změna a 4127 tentokrát figuruje ve stavu 41. slt. V době, kdy 4127

Emblém 8. slp (použitelný až po r. 1989) vycházel z historického znaku No. 313. (Czechoslovak) Squadron RAF, ze které v roce 1945 vznikl. Emblém byl nastříkán na přídi MiGu pouze z levé strany (Archiv Martina a Michaela Janouškových)



léta v Čáslavi, dostává na před' zelený štít, na němž měl být zřejmě symbol hradeckých průzkumáků - hlava psa. Fotku s dokončeným znakem jsem však nikde nenašel. Stejně tak existují fotografie, kdy má aerodynamické plůtky na křídlech jasně žluté s černými tygřími pruhy a ve stejném designu má vyvedeny i kryty přísávacích dvířek a špalky podvozků.

Tehdy se zdá, že milou 4127 smůla opouští. Díky vysokému zbytkovému resurzu je vybrána k prototypové zástavbě na verzi MFN, tedy k modernizaci na standard NATO. Tato modernizační sada zahrnuje palubní odpovídač systému IFF AN/APX-100, přijímač navigačního signálu systému GPS/NAVSTAR Trimble 2101 Plus, radionavigační zařízení DME-42, radiomaják systému ILS (obsahuje integrovaný přijímač) VIR-42, dvě radiostanice pro obousměrnou komunikaci UHF/VHF LUN 3520, radiokompas ARK-15 a konečně přidavná antikolizní a záblesková světla.

Tím se dostává do elitní skupiny MiGů-21 v AČR. K této modernizaci bylo totiž vybráno pouze deset letounů. Zdá se, že má zaděláno na dlouhý život v letectvu AČR, alespoň co se MiGů 21 týče. Ale osud si s 4127 chystá opět krutě zahrát.

Modernizace je ukončena a po vzoru 4127 je upraveno dalších devět Migů. 4127 je opět hvězdou a září na čáslavské stojánce. Bohužel jen do 10. října roku 2000. Toho dne vzlétá s mjr. Ivanem Ondrákem v kokpitu ke svému poslednímu letu. Bohužel se to týká obou, pilota i jeho stroje.

Let ve dvojici, úkol cvičný souboj. Dále přicházejí jen dohady. Počasí je podzimní a tedy nic moc, mraky jsou nízko. Piloti přesto dostávají povolení k cvičnému letu. Protože se pravděpodobně v průběhu souboje dostávají letci často pod minimální nastavenou bezpečnou výšku a radiovýškoměr vysílá do jejich sluchátek nepřijemný výstražný signál, oba výstrahu zřejmě vypínají. Ale to jen domněnka. Cvičný let je u konce a oba stroje letí zpět do Čáslavi. Piloti si bohužel výstrahu asi zapomínají znovu zapnout. Tou dobou jsem na palubě Mi-17 a letím do Prahy. Když prolétáme prostorem v okolí Čáslavi, dostáváme naléhavý rozkaz ke změně kurzu i letového plánu. Mraky jsou nízko, velmi nízko. V takových podmínkách jsou v okolí kopců prakticky až na zemi. Důvodem rozkazu je havárie dvou MiGů v prostoru muničního skladu u Čáslavi. Byli jsme s naší Mi-17 velmi blízko, a tak jsme na místě doslova v několika málo minutách. Poslední, co řidičí na věži v Čáslavi slyšel, byl poplachový tón signálu katapultáže z letounu. Vzápětí veškeré spojení ustalo. V té chvíli však řidičí nemohl rozlišit, zda se katapultoval jeden pilot nebo oba dva. Přilétáme do prostoru dopadu obou letounů.



Poslední dokumentovaná podoba MiGu-21MFN č. 4127 před katastrofou v říjnu 2000.



nů. Pod sebou vidím na stromech něco, co je pravděpodobně částí padáku. Jsme naváděni nad vhodnou plochu k přistání a doseďáme. Hrneme se z vrtulníku plni nervózního očekávání. Bohužel se v zápětí dozvídáme, že se jedná o katastrofu, a to hned dvojitou. Oba piloti jsou bohužel mrtví. Není tedy po kom pátrat. Vedený, kterým byl mjr. ing. Ondrák, prý zvaný Čert, stihl v posledním okamžiku vzít za madla katapultáže. Bohužel již nebylo dost času, aby mu systém zachránil život.

V okamžiku nárazu do země byli již nedaleko letiště a i přes minimální viditelnost jistě věřili, že díky důvěrné znalosti terénu v okolí letiště se bezpečně dostanou pod mraky a doseďnou na dráhu domovské základny. Bohužel v okamžiku, kdy se před nimi mraky rozestoupily, uviděli jen stromy a vzápětí následoval náraz do terénu.

A to bylo, aniž bych to věděl, poslední setkání s „mou“ 4127. Tato mašina se tak, tragickým řízením osudu, stala posledním MiGem-21, ztraceným ve službě AČR.

Je neuvěřitelné, jak se v mém životě tento stroj objevoval a zase mizel a že jsem se nakonec stal i bezděčným účastníkem jeho tragického konce.

Rokem 2000 služba MiGu-21MFN trupového čísla 4127, výrobního čísla 96004127, končí výmazem z rejstříku letadel. Sloužil celých dvacetpět let.



Tento článek by nevznikl bez zásadní pomoci a fotografií pana Martina Janouška. Dále děkuji za pomoc a rady kamarádům, z nichž jmenuji alespoň Ing. J. Brože (další být jmenování skromně ale striktně odmítli) při získání potřebných kontaktů. Existuje ještě mnoho bílých míst v příběhu tohoto letounu MiG-21MF/MFN 4127, které se snad i za pomoci čtenářů tohoto článku podaří vyplnit nebo zpřesnit. Vyzývám vás proto ke spolupráci a předem děkuji za informace a pomoc (k.cvancara@seznam.cz).

Ing. Karel Čvančara

MiG-21MF č. 4127 v podobě z léta 1990,
s emblémem Eduardu na kýlovce.



MiG-21MFN š. 4127 v konfiguraci NATO po modifikaci v roce 2000.



kresby: Petr Štěpánek



Jednadvacítka 4127 v různých obdobích své kariéry. Zatímco dvě vrchní fotografie spadají do posledního období v konfiguraci MFN, fotografie vpravo uprostřed a spodní foto jsou ze služby u ČSLA, pravděpodobně ze začátku roku 1990.



Archív Martina a Michaela Janouškových



KAREL ČVANČARA

Autor předchozího článku Karel Čvančara (nar. 1963) je v oblasti českého plastického modelářství obtížně přehlédnutelnou osobou. Nejen pro své specifické charisma a nadšení, které z něj vyzrajuje, ale také díky široké oblasti přátel napříč modelářskou společností a zapojení do mnoha aktivit v pořádání výstav (zejm. Beskyd Kit Show Kopřivnice, díky kterému spolu s přáteli během patnáctileté snahy přispěl k rozmachu velkých modelářských akcí v ČR), podpory dětských modelářských kroužků, porotování na soutěžích... a jak jste mohli postřehnout v minulých číslech tohoto magazínu, také stavby některých prezentačních modelů pro Eduard. Ostatně jeho přátelství s mnoha lidmi z Eduardu sahá do dob daleko před vznikem této společnosti, do poloviny 80tých let.

Obdiv k letectví přivedl Karla už v dětství k modelářině (nejdříve RC, až později plastické) a poté do vojenského letectva. Po absolvování vysoké vojenské školy (VVLS SNP Košice, Slovensko; 1981-86) nastoupil do služeb letectva ČSLA nejdříve jako technik letounu a později jako inženýr základny pro motory a draky letecké techniky a nakonec na různé funkce na Generálním štábu AČR. Mezi typy, na které se za léta u Armády přeškolil a prošly po technické stránce Karlovi rukama, byly L-410, An-12, An-26, Il-14, MiG-21, L-39, Mi-2, Mi-8, Mi-9, Mi-17, Mi-24, PZL W-3A a další.

Do nejzajímavějších období služby u ČSLA a AČR bezesporu patří účast v misi SFOR (1998) nebo funkce technického dozoru nad vrtulníkovou jednotkou SOR (kterou z pozice na GŠ AČR i zakládal) v průběhu cvičení sil okamžité reakce NATO v Norsku (Joint Winter 2000) stejně jako dlouhodobé plné zastupování Inspektora vrtulníkového letectva.

Od odchodu do civilu v roce 2001 pracuje jako manažer v oblasti technologií, nových projektů a logistiky.

Mezi obsáhlé Karlovy aktivity v oblasti letectví a modelářství patří občasná publikační činnost na modelářská a letecko-historická témata, skutečnost, že permanentně nějaký ten model opravdu staví :-)) a nemohu si odpuště poznámku, že po několik let funguje také jako jeden z velmi užitečných článků v týmu dobrovolníků Muzea letecké bitvy nad Krušnohořím v Kovářské (www.museum119.cz).

JanZ



Karel Čvančara, říjen 2011.



Během cvičení Joint Winter 2000 v Norsku.



Mi-17 Vzdušných sil AČR na palubě lodi RFA Fort George A388. Karlova osádka byla třetí v historii československého letectva která přistála na palubě lodi. Mise SFOR, Chorvatsko, 1998.



Mi-17 po přistání do hlubokého sněhu v rámci cvičení Joint Winter 2000 v Norsku.



Raná léta v československém a českém letectvu – S L-410 (nahore) a MiGem-21 (dole).



Karel v plné výzbroji, která byla občas v průběhu mise SFOR v roce 1998 nutností.



Fokker D. VII Mág 1/48 Eduard



F6F-5N Nightfighter 1/48 Eduard



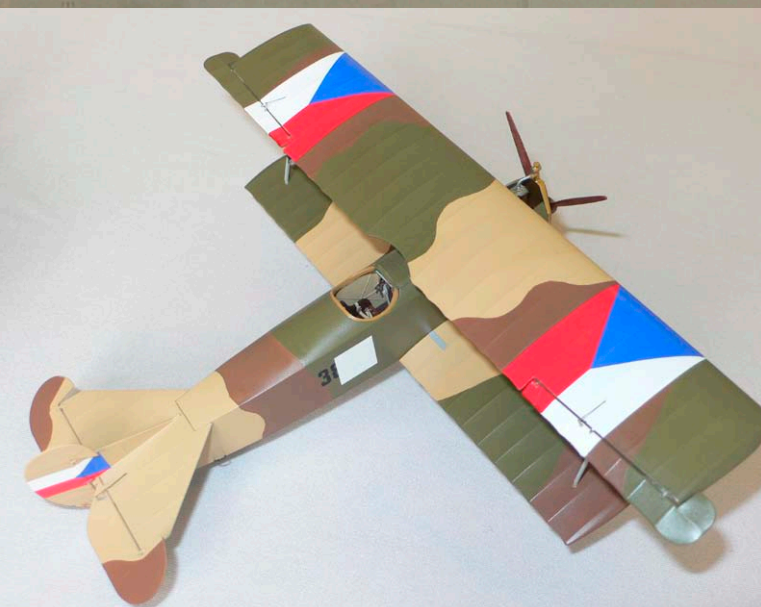
F6F-3 1/48 Eduard



Kaiten – japonské sebevražedné torpédo, 1/72 KORA



Douglas D-558-1 Skystreak, 1/48 MPM



Bf 108B 1/48 Eduard

PERFORATED STEEL PLATES

na historických fotografiích

Výběr fotografií z US National Archives (prostřednictvím Fold3) a archivu Muzea letecké bitvy nad Krušnohořím provedl a okomentoval Jan Zdiarský

Pokládání perforovaných ocelových plátů
na plochu spojeneckého letiště v Itálii.



Piloti od 1st Fighter Group (12th a 15th USAAF) po návratu z mise na svou italskou základnu.

Připevňování přídavné nádrže pod P-38 Lightning. Povšimněte si hydraulického vozíku vyrobeného v polních podmínkách a především podoby PSP plátů, jejich opotřebení a zašpinění.

Extrémní blátivé podmínky, nestabilní pískové podloží a zemědělská půda byly plochy především vhodné pro použití PSP na stojánky, pojezdové i vzletové a přistávací plochy.

Zabezpečovací pozemní útvar připravuje pomocí PSP letiště pro stíhací jednotku (Nová Guinea, leden 1944).





P-39 Airacobra na základně USAAF na Bougainville, Šalamounovy ostrovy, jižní Tichomoří. Povšimněte si PSP téměř pokrytých pískem.



Další zajímavý příklad PSP použitých na základně 15th USAAF (1st Fighter Group; Lesina, Itálie).



Pokládání PSP na vzletovou plochu základny armádního letectva USA na Aljašce (11th USAAF, 1943).



PSP používané ke stabilizaci pojezdové plochy na základně v jižním Tichomoří.

MiG-21MF

1/144



Autor:
Luboš Zach



Zobrazený model byl postaven ze vstupenkové stavebnice pro E-Day 2011, která nabízela pouze zobrazenou kamufláž. Aktuálně vydávaná stavebnice kat. č. 4425 nabízí 8 kamufláží a plastové díly pro postavení dvou modelů.



Kamufláž:

MiG-21MF, 1. stíhací letecký pluk, letiště Planá - České Budějovice, Československo, 80. léta

Československé letectvo dostalo v letech 1971 až 1975 ze Sovětského svazu celkem 102 kusů MiGů-21MF. Tyto letouny sloužily u československých a českých jednotek po řadu let. Letoun 4175 byl určen pro jednotky protivzdušné obrany, čemuž odpovídá i světle šedý kamuflážní nátěr. Do Československa přilétl 17. září 1975, v roce 2000 prošel modernizací na verzi MFN a vyřazen byl v roce 2005.



MIRAGE III CJ

1/48

Kamufláž:

MIRAGE III CJ, No.159, 101st
Tayeset, Hatzor Air Base, 1974

Autor:

Karel Čvančara



KOUPIT 8102 Mirage III CJ 1/48



Tento stroj se v průběhu času objevil v několika podobách. V tomto zbarvení byl k vidění v roce 1974, po téměř rok trvající opravě. Sporné je, zda již v této době měl motor ATAR 09C, jehož zástavba znamenala změnu podoby zádě letounu. Společně se strojem „58“ se tento šachak pyšní největším počtem sestřelů (celkem 13). Jejich symboly najdete na přídě letounu. Na tomto stroji (původně označeném „59“) sestřelil pilot kapitán Joram Agmon dne 14. července 1966 syrský MiG-21 a dosáhl tak prvního izraelského vítězství na tomto typu.





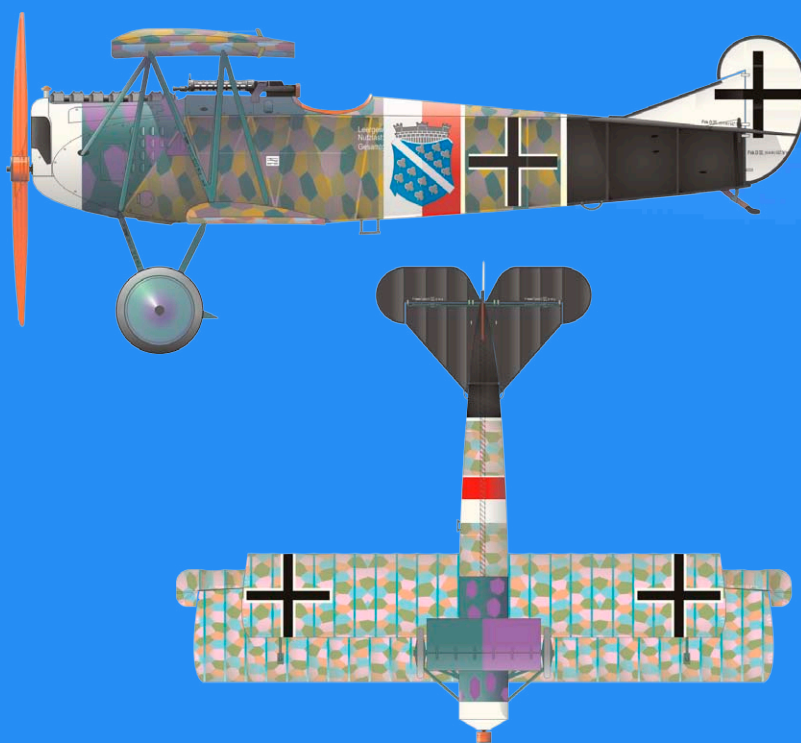
1/48

FOKKER D.VII O.A.W.

Autor:
Zdeněk Šebesta



V německém stíhacím letectvu bylo zvykem rozlišit jednotky vlastním zbarvením jejich letounů. Stroje jednotlivých pilotů jednotky se pak dále rozlišovaly osobním označením každého pilota, například formou písmen, čísel, znaků, erbů nebo barevným nátěrem částí stroje. Velké rozšíření Fokkerů D.VII, které sloužily přinejmenším u 70 stíhacích perutí, je zárukou neuvěřitelné pestrosti zbarvení těchto letadel. Příkladem může být tento stroj neznámého pilota od Jasta 58. Zbarvení zádi a přídě ledadla je znak příslušnosti k Jasta 58. Individuální označení představuje červenobílý pruh v barvách Hesenska za kabinou a v něm umístěný znak města Kassel.





Kamufláž: D. Jasta 58, pilot unknown, Kat. č. 8131

KOUPIT 8131 Fokker D.VII O.A.W. 1/48 



MODELY

PROSINEC 2011



8232
MiG-21BIS
1/48 ProfiPACK

STEFANIEK P.



1164
Bf 110C/E in MTO
1/48 Limited Edition

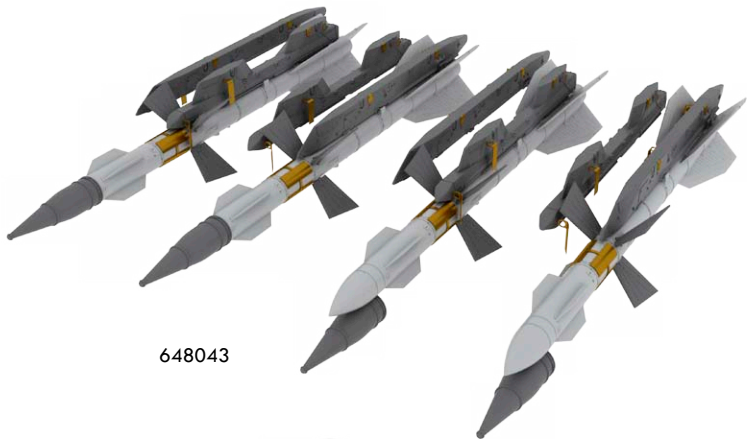


7414
F6F-3 HELLCAT
1/72 Weekend

BIG ED

PROSINEC 2011

- BIG3305 Hawk T1 Mk.53 1/32 Revell
- BIG4958 F-111A 1/48 Hobby Boss
- BIG4959 Ta 152H 1/48 Hobby Boss
- BIG7271 Ju 88G-6 1/72 Hasegawa



648043

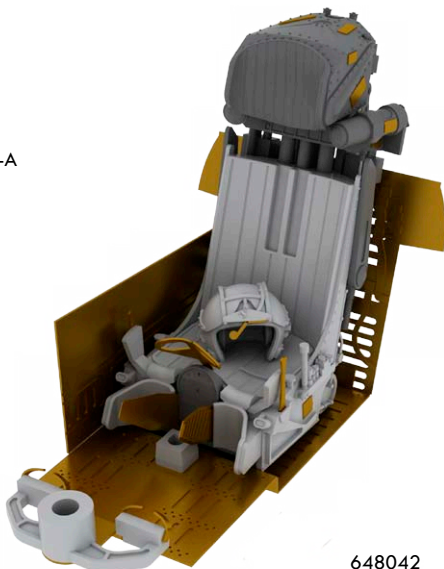
**eduard
BRASSIN**

PROSINEC 2011

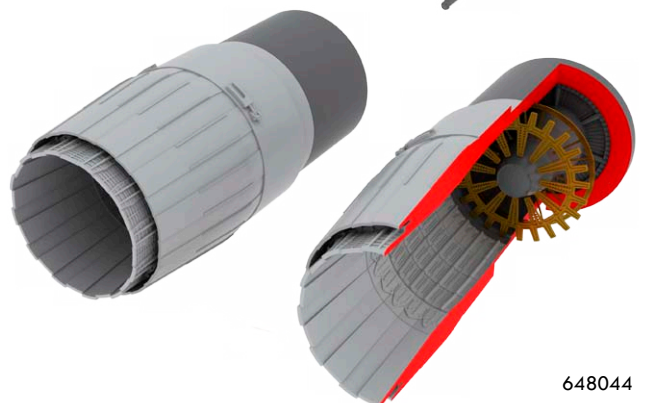
648042
MiG-29 seat early
1/48 Academy

648043
R-27R/R1 / AA-10 Alamo-A
1/48

648044
MiG-29 exhaust nozzles
1/48 Academy/Eduard



648042



648044

FOTOLEPTANÉ DOPLŇKY

PROSINEC 2011

LEPTY

17030 Prinz Eugen 1945 1/700	1/700 Trumpeter
32278 Su-25 Frogfoot exterior	1/32 Trumpeter
32292 Spitfire Mk.XVIe landing flaps	1/32 Tamiya
32295 Harrier GR.Mk.7 exterior	1/32 Trumpeter
32711 Spitfire Mk.XVIe interior S.A.	1/32 Tamiya
32716 Harrier GR.Mk.7 seatbelts	1/32 Trumpeter
32717 Harrier GR.Mk.7 interior S.A.	1/32 Trumpeter
32719 A-4E interior S.A.	1/32 Trumpeter
32722 Spitfire Mk.XVIe seatbelts	1/32 Tamiya
32724 A-4E Escapac IA-1 seatbelts	1/32 Trumpeter
32730 A-4E exterior	1/32 Trumpeter
36171 RSO Pak 40/4 75mm	1/35 Dragon
36189 Sd.Kfz.223 LPF	1/35 Hobby Boss
36192 Pz.Kpfw.38(t) Ausf.E/F	1/35 Trumpeter
36197 fauna - water animals/fish - colour	1/35
36198 fauna - small animals - colour	1/35
48682 Ju 88G-6 exterior	1/48 Dragon
49515 Static Discharge Wicks	1/48
49545 Ju 88G-6 interior S.A.	1/48 Dragon
49573 Sea Vixen FAW.2 S.A.	1/48 Airfix
49578 Fw 189A-1 interior S.A.	1/48 Great Wall Hobby

49579 A-4N S.A.	1/48 Hasegawa
49589 Sea Vixen FAW.2 seatbelts	1/48 Airfix
72525 F6F exterior	1/72 Cyber Hobby
73400 Spitfire Mk.I/Mk.IIa S.A.	1/72 Airfix
73401 Meteor F.1 S.A.	1/72 Dragon/Cyber Hobby
73404 F6F-5 interior S.A.	1/72 Dragon/Cyber Hobby
99034 Railings 3 bar with mesh	1/350
99043 IJN cable reel	1/700
99057 WWII German doors and windows	1/350

ZOOMY

33093 Spitfire Mk.XVIe interior S.A.	1/32	1/32 Tamiya
33095 A-4E interior S.A.	1/32	1/32 Trumpeter
33096 Harrier GR.Mk.7 interior S.A.	1/32	1/32 Trumpeter
FE545 Ju 88G-6 interior S.A.	1/48	1/48 Dragon
FE573 Sea Vixen FAW.2 interior S.A.	1/48	1/48 Airfix
FE578 Fw 189A-1 interior S.A.	1/48	1/48 Great Wall Hobby
FE579 A-4N S.A.	1/48	1/48 Hasegawa
SS400 Spitfire Mk.I/Mk.IIa S.A.	1/72	1/72 Airfix
SS401 Meteor F.1 S.A.	1/73	1/73 Dragon/Cyber Hobby
SS413 F6F-5 interior S.A. Weekend	1/74	1/74 Eduard



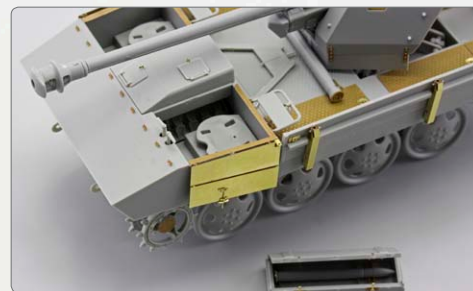
17030
Prinz Eugen 1945
1/700 Trumpeter



32295 Harrier GR.Mk.7 exterior
1/32 Trumpeter



32711 Spitfire Mk.XVIe interior S.A.
1/32 Tamiya



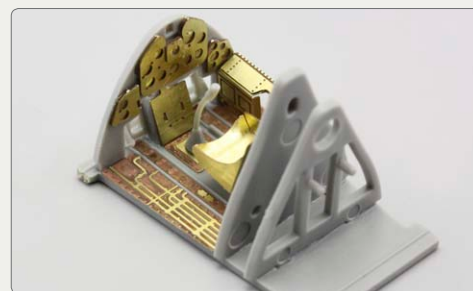
36171 RSO Pak 40/4 75mm
1/35 Dragon



36192 Pz.Kpfw.38(t) Ausf.E/F
1/35 Trumpeter



73400 Spitfire Mk.I/Mk.IIa S.A.
1/72 Airfix

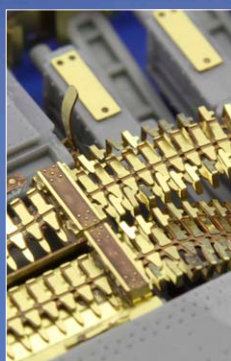
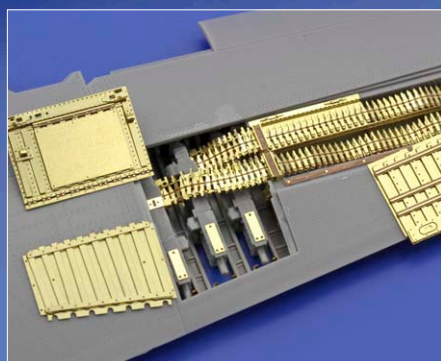


73404 F6F-5 interior S.A.
1/72 Dragon/Cyber Hobby

eduard



FOTOLEPTY A MASKA PRO
P-51D MUSTANG
1/32 Tamiya



ŘÍJEN 2011

- 32307 P-51D engine
- 32731 P-51 seatbelts
- 32732 P-51D gun bay early
- JX136 P-51D

LISTOPAD 2011

- 32302 P-51D exterior
- 32715 P-51D interior late
ser.20-35 S.A.
- 32721 P-51D gun bay late

www.eduard.com

