

INFO | Eduard

186

e-magazín ZDARMA • Ročník 24 • srpen 2025



eduard

INFO | Eduard

e-magazín ZDARMA ▪ Ročník 24 ▪ srpen 2025

186



© Eduard - Model Accessories, 2025

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

SRPEN 2025

OBSAH

4 ■ ÚVODNÍK

8 ■ ČLÁNKY

Vystřelovací sedadlo KM – 1M

Letecká vojna nad Ukrajinou – Ruské letiská
v plameňoch

36 ■ BOXART STORY

Z Atolu na Atol

Z Greifů na Stodevítky

40 ■ STAVEBNICE

15,000th Limited 1/48

P-40N Warhawk Royal Class 1/48

Eyes of the Fleet Limited 1/72

Bf 109G-10 ERLA ProfiPACK 1/72

68 ■ BRASSIN

76 ■ FOTOLEPTY

78 ■ SPACE

90 ■ POSTAVENO

P-40E 1/48

P-40N 1/48

Bf 109K-4 1/48

S-2 Tracker 1/48

96 ■ ON APPROACH – září 2025

108 ■ TAIL END CHARLIE

ÚVODNÍK

Dobrý den, vážení přátelé, vítejte u srpnového Infa. Srpnové novinky jsou odedneška v prodeji, naopak včera na našem e-shopu skončil předprodej Efky, MiGu-21F-13 v československých službách. To je samozřejmě velmi specifická záležitost, výrazně orientovaná na náš domácí trh a české a slovenské zákazníky, přesto jsme se dostali na velmi slušná čísla předobjednaných stavebnic. Nemáme sice ještě uzavřené objednávky od obchodníků, ale podle našich zkušeností jsou objednávky na e-shopu zhruba 20 % celkového počtu, takže to vypadá, že vyrobíme a prodáme zhruba 1 500 kusů této stavebnice. Abyste rozuměli smyslu našeho počínání, ten je v tom, abychom předprodejem zjistili přesnou aktuální poptávku a podle ní vyrobili tolik stavebnic, kolik jich opravdu prodáme a nic navíc. Tento způsob prodeje uplatňujeme u nových Royal Classů, a budeme ho uplatňovat i u takto specifických a úzce zaměřených produktů. Celkem na rovinu, nechceme počty takovýchto stavebnic, majících jen omezený počet zákazníků, přestřelit a pak je neprodát nebo je později vyprodávat s velkou slevou, ale zrovna tak je nechceme podstřelit a nevyužít špatně odhadnuté vyšší poptávky. Což je něco, co se dnes bohužel stává poměrně často. My stanovujeme počty vyráběných novinek na základě předobjednávek od obchodníků. Velmi zjednodušeně řečeno, u všech novinek vyrobíme dvojnásobek předobjednaných kusů. U doplňků, leptů, masek, Brassinů, Spaců a dalších aftermarketových produktů, pak udržujeme stav skladových zásob podle aktuální poptávky a měsíčních prodejů. U stavebnic vyrobíme stanovené množství, které pak prodáváme tak dlouho, dokud se daná

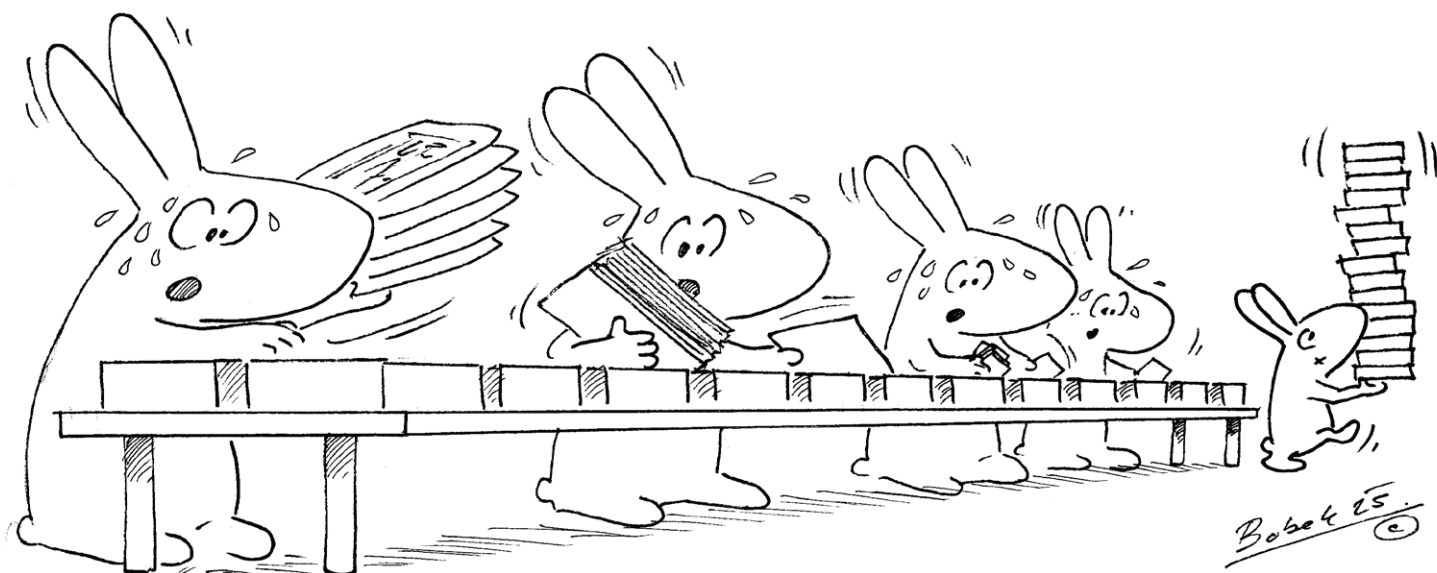
položka nevyprodá. To je obvykle několik měsíců nebo i let. To je u Profipacků a Weekendů žádoucí, u stavebnic řady Limited už méně. U nich považujeme za ideální, pokud se udrží v sortimentu tři až šest měsíců. Pokud se prodají rychleji, pak se ptáme obchodníků, zda a o kolik těchto stavebnic mají ještě zájem a podle poptávky pak případně děláme reedici. To se stalo například u Kamikaze Tokkōtai, kde jsme první vydání bleskově vyprodali téměř okamžitě po vydání stavebnice. Modeláře takový postup máte, vedou pak na fórech a na Facebooku diskuse, proč vydáváme Limitku v reedici, zatímco jiné Limitky dáváme do výprodeje se slevou. To je proto, že se slevou vyprodáváme ty stavebnice, u kterých jsme vydané množství přestřelili a ony nám zůstaly na skladě. Stává se to především v časech, kdy se poměry na trhu mění a je pak těžké odhadnout, jak se ta která novinka bude prodávat. V době po covidu a v měsících po začátku ruské války proti Ukrajině se stávalo, že odhady byly optimistické, ale trh už rychle zpomaloval, to vedlo ke zpomalení až zastavení prodeje některých položek. Dnes je na místě značná opatrnost, což ale v některých případech vede ke špatnému odhadu. Nicméně jak vidno, i v dnešních časech opatrného trhu lze vyrobit stavebnici překonávající očekávání. Jako byla Kamikaze Tokkōtai nebo Royal Class P-40N. Ty nám v červenci popravdě řečeno pěkně zamotaly hlavu. Obě jsou to složité stavebnice se spoustou komponent a především výlisků. Větší objednávky vedly k větším požadavkům na výrobu, která úplně nestíhala, chyběly nám výlisky, to zpomalilo balení a kompletaci stavebnic a následně zdrželo expedici. Bylo z toho nako-



nec celkem drama, umocněné tím, že podobná situace nastala i u Brassinu, kde máme také velké objednávky na některé sady, nepřekvapivě především na sady pro P-40E a N. Situace se komplikovala i tím, že jsme stále v procesu výměny starých 3D tiskáren za nové. Těch nových už sice máme sedm, ale to stále nestačí. V srpnu bychom měli instalovat další čtyři tiskárny, a to už by mělo výrobu stabilizovat.

Lépe bychom měli být připraveni na expedici Efek. Máme hotové všechny formy, odzkoušených jich máme šest a pomalu z nich začínáme lisovat. Expedice předobjednávek je naplánována na konec září a začátek října. Od 29. září do 3. října, abych byl přesný, tedy týden před E-dayem, a to by mělo vyjít. Ostatně, požadavek na výrobu je o něco nižší, než v případě P-40, a máme i víc času. Alespoň prozatím.

Srpnové novinky jsou na našem e-shopu odedneška k dispozici. Dvě, respektive tři z nich byly



speciálně připraveny k národní soutěži IPMS USA v Hamptonu ve Virginii. Všechny tři jsou v řadě Limited, takže můžeme hrdě konstatovat, že srpen je významný Limitkový měsíc. Vzhledem k tomu, že Royal Class P-40N je v podstatě také Limitka, tak jde patrně o největší koncentraci stavebnic této řady v jednom měsíci v dějinách Eduardu.

První z nich je stavebnice Eyes of the Fleet 1/72, což je E-2C Hawkeye s výlisky Heller a čtyřmi markingy strojů, operujících ze základny v Norfolku a na lodích Atlantické flotily US Navy. Ke koupi je velmi omezené množství těchto stavebnic, pro prodej na našem e-shopu je k dnešku k dispozici jen posledních několik desítek kusů. Vzhledem k tomu, že výlisky dodává jako subdodávku Heller, nebude možné operativně navýšit počet kusů, prostě žádná reedice v tomto případě nebude. Proto raději neváhejte a pokud o stavebnici máte zájem, objednejte ji co nejdříve.

Ono nebude dobré váhat u žádné z těchto srpnových Limitek. Prakticky stejné, ale spíše ještě dramatictější, je to s další „virginskou“ Limitkou, Hornetem F-18C v měřítku 1/48. To původně měla být klasická Limitka v nákladu 2 000 kusů. Výlisky k ní měl dodat Kinetic, ale nedodal. Nedokázal dodávku výlisků včas zkompletovat a odeslat, nějak se to kolem jejich výroby celé zamotalo. Dohodli jsme se tedy, že Kinetic dodá alespoň 200 sad výlisků, pošle je letecky, my k nim vyrobíme zbytek komponent včetně plnohodnotné krabice a zkompletujeme stavebnice tak, aby mohly být v Hamptonu v prodeji. I tak z toho bylo drama, zásilka, byť letecká, k nám putovala tři týdny, a stavebnice jsme nakonec kompletovali a odesílali na poslední chvíli tak, aby do Států dorazila nejen před výstavou, ale i před navýšením sazby cla, o kterém se předpokládalo, že bude platné ode dneška. Sice si nejsem jist, zda to tak je a že slavná nádherná cla platí už dnes nebo začnou platit až někdy později, v každém případě Hornety dorazily do New Yorku především, takže včas. Důležitá informace je, že do Ameriky

jich odletělo 120, zbylých 80 zůstalo doma a ty budou v prodeji v rámci Afterparty k IPMS USA. Vzhledem k nízkému počtu vydaných stavebnic je nebudeme dodávat obchodníkům.

Třetí srpnová Limitka je opět v řadě Limited, tentokrát ale v měřítku 1/48. Předlohou je slavný P-40N Warhawk vyzdobený u příležitosti 15 000 vyrobeného letounu firmy Curtiss se znaky letectev, která měla letadla firmy Curtiss ve výzbroji. Kromě tohoto slavnostního zbarvení bude ve stavebnici ještě jedna možnost zbarvení, a to stroj Virginského občana, majora Philippa E. Colmana od 5. FG z Číny z roku 1944. Tato verze zbarvení je provedena podle muzejního stroje a nese výsostné znaky Čínské republiky. A asi už tušíte, že ani v tomto případě není těchto stavebnic nazbyt. Vyrobili jsme jich celkem 2 000, kolik jsme jich dodali obchodníkům popravdě řečeno nevím a kolik jich zbývá také netuším, ale moc jich nebude.

Poslední dnes ohlašovanou srpnovou stavebnicí je Bf 109 G-10 Erla v řadě Profipack 1/72. Je to další z našich Stoděvitek v měřítku 1/72. Některé modeláře a odborníky na letouny Bf 109 možná potěší, že jsme upravili bouli na motorovém krytu na pravé straně přidě tak, aby odpovídala předpokládanému tvaru kapoty. Na pravou stranu přidě Bf 109 G-10 z výroby továrny Erla není k dispozici mnoho fotografií, nicméně nějaké jsme získali a rozhodli jsme se, že se pokusíme tvar přidě uvést do stavu přinejmenším blízkého těmto fotografiím. Snad se nám to podaří. Obávám se ale, že v tomto případě se určitě najde někdo, kdo ten čumák bleskově zkritizuje.

Se srpnovými novinkami jsme nakonec dobalili a obchodníkům dodali reedici stavebnice Kamikaze Tokkōtai. A abych udržel nedostatkový mód dnešního úvodníku, tak dodám, že ani těchto stavebnic už nám na skladě moc nezbyvá.

EMD

Určitě jste zachytili, že nevyšlo srpnové číslo EMD. Nebudu kličkovat a na rovinu vám řeknu,

o co jde. Máme celkem významné technické problémy se zajištěním obsahu dvou časopisů, vydávaných jako měsíčníky. Část tohoto problému je způsobena neukázněnými autory, jako jsem například já, kteří píšou dlouhé články, které pak nestačí včas dokončit a komplikují tak práci grafikům a šéfredaktorovi. Rozhodl jsem proto, jaksi z titulu svého ředitelského úřadu, že EMD bude nadále vycházet jako dvouměsíčník. A abych toto své rozhodnutí, které, jak naprosto chápu, bude přinejmenším částí čtenářů přijato s nevolí, kompenzoval nějakým naopak pozitivním rozhodnutím, začal jsem psát nový seriál o historii výroby plastikových stavebnic a doplňků v Česku. Tato sága, kterou jsem pojmenoval Plastos, bude samozřejmě zahrnovat i historii Eduardu, ale také dalších firem i životní příběhy významných osobností, které se na budování tohoto našeho průmyslového odvětví podíleli. Věřte mi, že se dozvíte hodně zajímavých a dosud neznámých informací. Bude to zajímavé, místy napínavé, někdy strhující, jindy zábavné a občas to bude i dramatické. Začneme s tím v srpnu, první dva díly už mám hotové. Ti z vás, kteří máte zaplacenou roční či půlroční předplatné, se nemusíte obávat, že byste o ně přišli. Předplatné technicky zařídíme tak, aby se časově prodloužilo a obsáhlo daný počet vydání.

Afterpárty

Afterpárty k IPMS USA začne v úterý 5. srpna a skončí v pondělí 11. srpna. Pozor, sleva se v rámci akce nebude vztahovat na srpnové novinky!

Pokud by se vám dnešní úvodník zdál poněkud neučesaný, je to proto, že ho píši během teď už bezmála čtrnáctihodinového letu z Prahy do Phoenixu v Arizoně.

Bud' kit!

Vladimír Šulc

**IPMS USA
NATS 2025**

Afterparty

5. – 11. 8. 2025

**-20%
-25% BFC**

Eduard Modeller's Den

NOVÝ ONLINE MAGAZÍN!

PLACENÁ PŘÍLOHA INFA EDUARD

NULTÉ ČÍSLO ZDARMA



Se zakoupením každého čísla magazínu Eduard Modeller's Den získáte 10% slevu na nákup v e-shopu Eduard!

Upoutávky EMD 08/2025

Mosquito z Amiens

Model & Story / Vladimír Šulc, David Formánek



Srpnové číslo vyjde
22. 8. 2025 !!!



Nové M-346 pro Nigérii

Ozbrojené síly světa / Petr Uzsák

Současný inventář nigerijských vzdušných sil zahrnuje především bojové letouny Chengdu J-7 čínské produkce, dále několik kusů nových pákistánských CAC/PAC JF-17 Thunder Block 2 a letitou flotilu cvičně-bojových letadel Alpha Jet. Ani jeden z uvedených typů nedostačuje náročnějším potřebám, proto nigerijská vláda zvolila typ, který bude dostatečně modulární pro bojové i cvičné úkoly. Vybraným letadlem se tedy stalo Alenia Aermacchi M-346FA, které je schopno pokrýt širokou škálu misí. Celkem se má jednat o 24 kusů, přičemž předávání už mělo započít. Výrobce předpokládá naplnění kontraktu ve čtyřech dodávkách, každou se šesti letadly.

5
HISTORIE

POSLEDNÍ LETECKÝ SOUBOJ NAD CHORVATSKEM

Marko Jeras

Václav Křiváček a J. Bouda, pro... (text continues with historical details of the final aerial battle over Croatia in 1945, involving RAF pilot Marko Jeras and German fighters).

6
HISTORIE

POSLEDNÍ LETECKÝ SOUBOJ NAD CHORVATSKEM

Marko Jeras

... (text continues with historical details of the final aerial battle over Croatia in 1945, involving RAF pilot Marko Jeras and German fighters).

15
HISTORIE

PLASTOS

Díl č. 1 Počátek

Vladimír Šulc

... (text continues with the beginning of the 'Plastos' series, discussing the history of plastic modeling).

16
HISTORIE

PLASTOS

Díl č. 1 Počátek

Vladimír Šulc

... (text continues with the beginning of the 'Plastos' series, discussing the history of plastic modeling).

35
HISTORICKÁ POZNÁMKA

Od válečných křidel k Shinkansenu

Poválečná proměna japonských konstruktérů

Jan Bobek

... (text continues with the article about the post-war transformation of Japanese aircraft designers, mentioning Shinkansen).

36
HISTORICKÁ POZNÁMKA

Od válečných křidel k Shinkansenu

Poválečná proměna japonských konstruktérů

Jan Bobek

... (text continues with the article about the post-war transformation of Japanese aircraft designers, mentioning Shinkansen).

Poslední letecký souboj nad Chorvatskem

Historie / Marko Jeras

Dne 8. dubna 1945 se F/Lt Graham Hulse vrátil k 213. Peruti RAF v italském Biferu, aby zde absolvoval svou druhou operační túru a zároveň převzal velení letky "A". Svůj první turnus absolvoval z Řecka a byl do jisté míry obeznámen se sestavou a typem operací nad Jugoslávií. Od počátku dubna 1945 piloti 213. perutě RAF prováděli bombardovací mise a pozemní útoky na železniční a silniční dopravu, a také stíhací doprovod bombardérů na cíle v Jugoslávii. Dne 12. dubna 1945 jednotka poprvé použila přistávací plochu v Prkoši u Zadaru jako své předsunuté letiště. Dne 18. dubna 1945 byla peruť na vrcholu aktivity proti ustupujícím kolonám severně a západně od Záhřebu. Na podporu tohoto úsilí jednotka denně vysílala šest letounů na předsunuté letiště Prkos u Zadaru a bylo tam trvale umístěno šest pilotů, vždy na noc. Dne 22. dubna 1945 se objevily zprávy o přesunu do Prkosu. Předsunutá skupina peruť měla vyrazit 25. dubna do Zadaru a zbývající skupiny ji měly co nejdříve následovat...

Plastos – Historie plastického modelářství u nás i ve světě

Díl první – Počátek / Vladimír Šulc

Od dětství jsem patřil k těm mnoha tisícům nebo desetitisícům českých chlapců a chlapců, kteří v sedmdesátých a osmdesátých letech propadli plastikovému modelářství. Většina z nás ve svých začátcích nebyli žádní supermodeláři. Prostě jsme lepli. Z mého dnešního pohledu ředitele modelářské firmy byly sedmdesátky a osmdesátky pro výrobce stavebnic ráj. Výrobci bylo málo, konkurence malá, zato modelářů bylo spousta. Skoro každý kluk naší generace aspoň jednou nebo dvakrát něco slepil, a spousta z nás zůstala stavbě modelů věrná. Já také. Svoji první stavebnici jsem dostal od máj maminky v šesté třídě za vysvědčení. Takže znám přesné datum, kdy jsem postavil svůj první plastikový model, bylo to 30. června 1973, a byl to IL-10 od Kovožavodů Prostějov...

Od válečných křidel k Shinkansenu

Historická poznámka / Jan Bobek

Druhá světová válka zanechala hluboké dědictví v oblasti leteckých inovací, mimo jiné díky německým a japonským inženýrům. Po skončení konfliktu našli němečtí odborníci jako bratři Hortenové, Willy Messerschmitt, Alexander Lippisch a Wernher von Braun nová působiště v zahraničí, kde pokračovali ve své práci, zejména ve Spojených státech a Argentíně. Do značné míry tyto konstruktéři a řada jejich kolegů s bývalými americkými nepřáteli spolupracovala dobrovolně. Bratři Hortenové, kteří ke konci války dokončili samokřídlo s dvěma proudovými motory se dokonce v posledních měsících války na přechod k Američanům aktivně připravovali. Velký počet německých konstruktérů byl deportován do Sovětského svazu, později však někteří z nich mohli pokračovat v práci i v SRN. Naproti tomu japonští konstruktéři jako Jirō Horikoshi, Tadanao Miki, Kiro Honjō a Takeo Doi zůstali v poválečném Japonsku, kde tiše přizpůsobili svůj talent podmínkám okupované země a podíleli se na jejím přerodu v budoucí technologickou velmoc.

Vystřelovací sedadlo KM – 1M

Tomáš Dederá

Vystřelovací sedadlo KM – 1M (zkratka Kreslo Mikojan – sedačka konstrukce Mikojan, typ – 1, druhé písmeno „M“ znamená modernizovaná) a jeho modifikace pro dvoumístné, cvičně – bojové letouny provedení IM, UM je pracovním prostorem pilota, sloužícím v nouzových a havarijních situacích k opuštění letadel řady MiG – 21MF, bis, MiG – 23MF, ML, MLD, BN a jejich spárek (letounů dvojího řízení) typů MiG – 21UM a MiG – 23U.



Celkový pohled na vystřelovací sedadlo KM – 1M demontované z letounu kvůli údržbě – výstražná cedulka varuje před dosud nabitými pyrotechnickými prostředky.

Bezpečné opuštění letadla při vystřelení se provádí pomocí kombinovaného vystřelovacího mechanismu KSM při vzletu a přistání, při rychlosti vyšší než 130 km/hod., v nulové výšce až do výšky 20 km vodorovného letu, při dosažení maximální přístrojové rychlosti 1 200 km/hod.

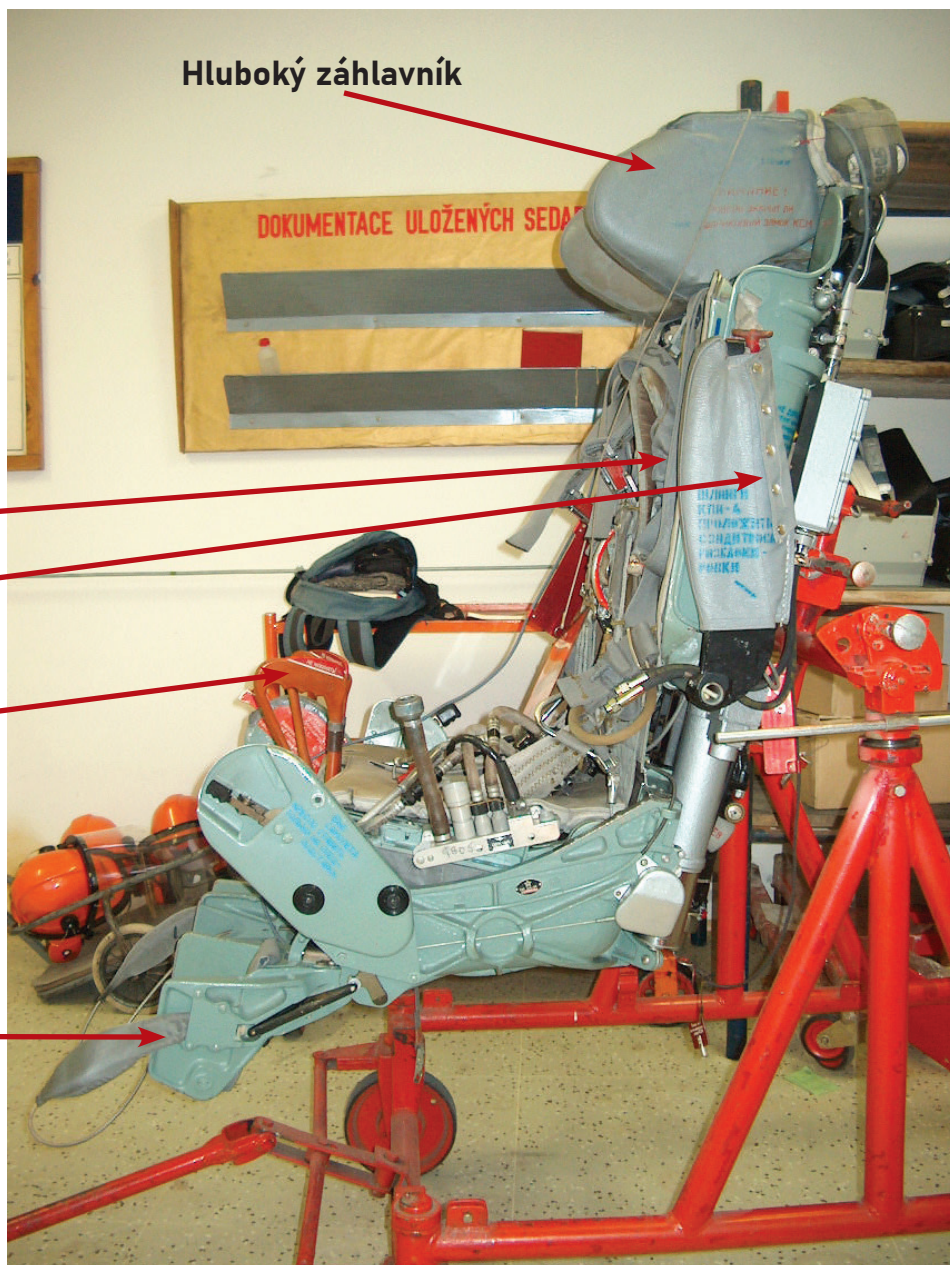
Na sedadlo je použit hluboký záhlavník, dvojitá rukojeť odpalu DOR na vaně sedadla, omezovač rozhození rukou a záchytky nohou, poutací systém pilota s oblekem KKO – 5 chrání pilota proti náporu vzduchu v uvedeném rozsahu výšek a rychlostí.

Poutací systém pilota

Omezovač rozhození rukou

DOR

Záchytky nohou



Pohled na levou stranu vystřelovacího sedadla KM – 1M s vyznačením některých funkčních částí.

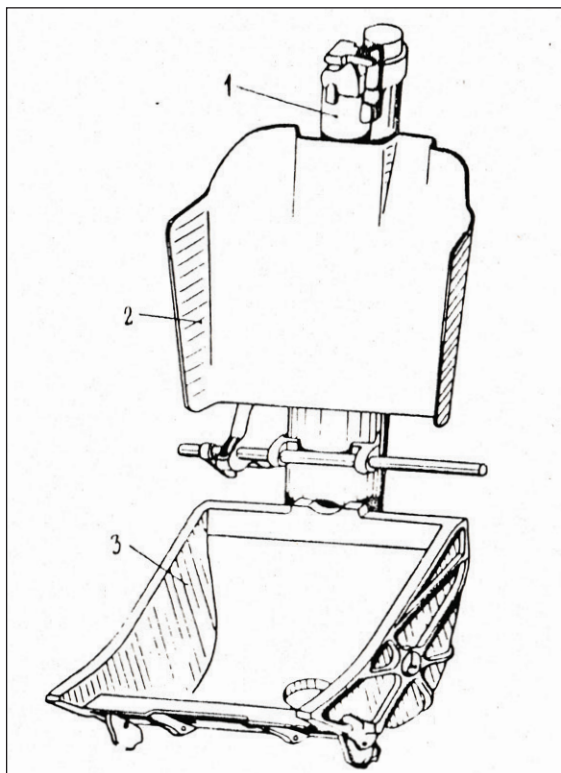
Základní takticko – technická data KM – 1M:

- Rozměr sedadla šířka x délka x výška – 606 x 875 x 1 182 mm
- Hmotnost plně vybaveného sedadla – 135 kg
- Maximální bezpečná rychlost při katapultáži ve vodorovném letu – 1 200 km/hod.
- Maximální bezpečná výška při katapultáži – 20 000 m
- Výška vystřelení sedadla při katapultáži v nulové výšce – max. 45 m
- Maximální přetížení při vystřelení sedadla (ve směru hlava – pánev) – max. 20 g
- Zdvih vany sedadla (seřízení výšky vany podle výšky pilota) – 100 mm
- Plocha vrchlíku kruhového záchranného padáku – 54 m²
- Plocha vrchlíku I. stabilizačního padáku – 0,1 m²
- Plocha vrchlíku II. stabilizačního padáku – 2 m²
- Rychlost klesání záchranného padáku – 6 m/s

Hlavní konstrukční části, bloky a systémy KM – 1M:

- 1 – kostra sedadla
- 2 – dvojitá odpalovací rukojeť (DOR)
- 3 – kombinovaný vystřelovací mechanismus sedadla KSM,
- 4 – záhlavník
- 5 – záchranný padákový systém PS-M, série 3,4,5
- 6 – nouzová dávka NAZ – 7 (M)
- 7 – systém pro výškové nastavení vany sedadla podle výšky sedu pilota
- 8 – ovládací systém vystřelení sedadla
- 9 – systém přípravných operací provozního a nuceného přitažení (fixace) pilota k sedadlu
- 10 – pyrotechnický systém nouzového odhozu překrytu kabiny
- 11 – systém stabilizace sedadla
- 12 – kyslíkový systém sedadla
- 13 – systém elektrického vybavení sedadla

1 – Kostra sedadla – integruje funkční systémy sedadla v jeden celek



Schématická kresba kostry sedadla KM – 1M

- 1 – tělo kombinovaného vystřelovacího mechanismu KSM
- 2 – záďová opěra
- 3 – vana sedadla

2 – DOR

Slouží k zahájení procesů vlastní katapultáže. Vystřelení (odpal) sedadla provede pilot stlačením a zatažením za dvojitou odpalovací rukojeť (DOR). Všechny následující procesy v systému nouzového opuštění sedadla poté mají synchronizovanou automatickou činnost až do otevření záchranného padáku.



Umístění DOR na vaně sedadla

DOR

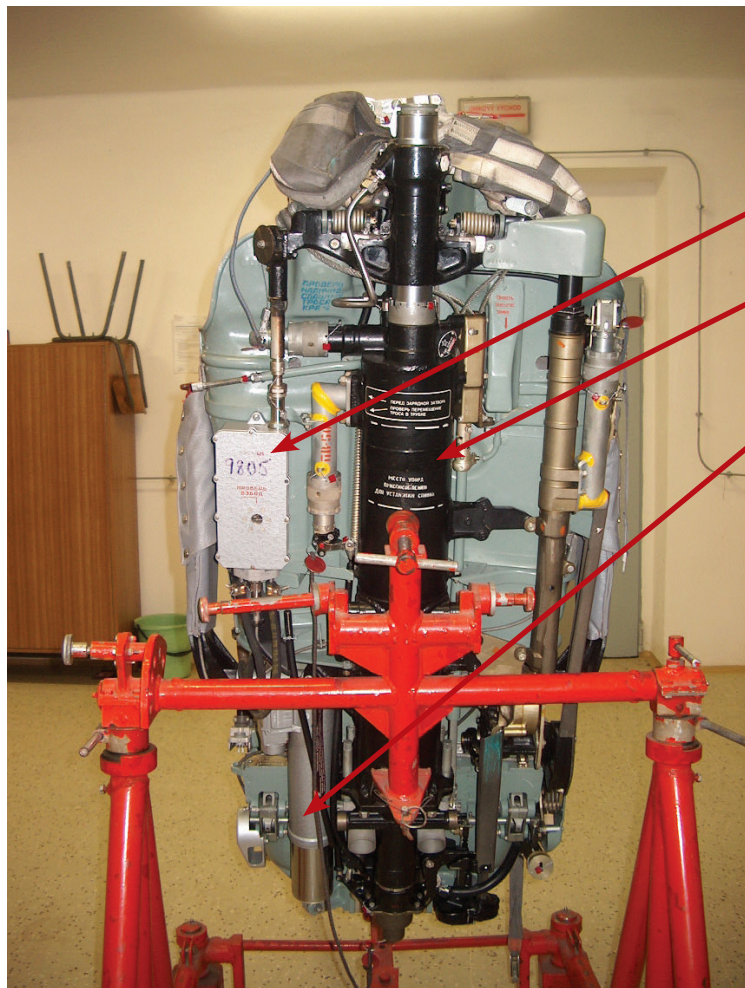
3 – KSM

KSM je základním energetickým zdrojem, zabezpečujícím katapultáž pilota

Skládá se z:

- vystřelovací mechanismus s pyropatronou PK – 16M
- raketový motor se zažehovačem PV – 50
- mechanismus padáků s pyromechanismem s pyropatronou PK – 3 M1
- mechanismus ramenního přitažení s pyropatronou PK – 3 M1

KSM je ovládán (spouštěn) pomocí DOR. Předává sedadlu počáteční impuls, v jehož důsledku se sedadlo začne pohybovat po kolejnicích kabiny.

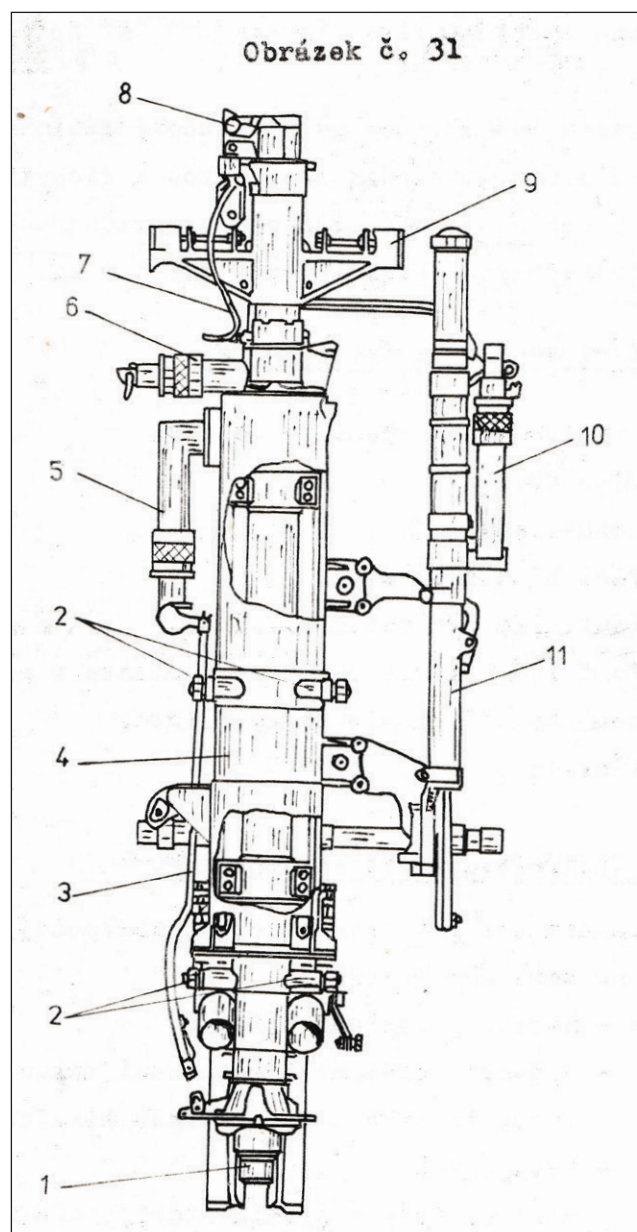


Zadní pohled na KM – 1M – černě zbarvený je mechanismus KSM

Padákový automat KPA-4

KSM

**Elektromechanismus MP-150D
– pro seřízení výšky sedu pilota**

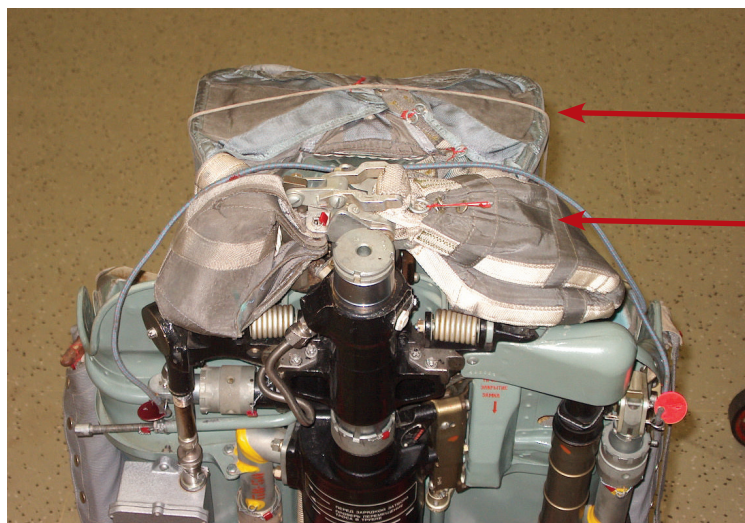


- 1 – vystřelovací mechanismus
- 2 – kladičky pro upevnění sedadla ke kabině
- 3 – posuvné táhlo
- 4 – prachový urychlovač
- 5 – zažehovač
- 6 – pyromechanismus odstřelu tyče I. stabilizačního padáku
- 7 – trubka
- 8 – padákový mechanismus
- 9 – nosník
- 10 – pyromechanismus ramenního přitažení
- 11 – mechanismus ramenního přitažení

Schéma kombinovaného vystřelovacího mechanismu KSM a jeho hlavních částí

4 – Záhlavník

Slouží jako opora hlavy pilota při katapultáži a je v něm umístěn II. stabilizační padák.



záhlavník

I. stabilizační padák

Pohled shora na záhlavník s I. a II. stabilizačním padákem

5 – Záchranný padákový systém

Složený ze 3 padáků s poutacím systémem a nouzovou dávkou NAZ – 7.

Zabezpečuje:

- stabilizaci a zbrždění sedadla po jeho oddělení od letounu
- stabilizované klesání sedadla s pilotem do stanovené výšky
- bezpečné klesání pilota s nouzovou dávkou NAZ – 7

Skládá se z:

- první stabilizační padák (I. st. padák) s plochou 0,1 m², určený k natočení sedadla do proudu vzduchu po katapultáži a ke snížení rychlosti pádu na rychlost vhodnou pro vypuštění druhého (II.) stabilizačního padáku. I. stabilizační padák je uložen v plátěném pouzdře nad sedadlem nahoře.
- II. stabilizační padák, s plochou 2 m², určený ke stabilizaci sedadla s pilotem při klesání z velkých výšek, ke snížení rychlosti pádu sedadla na rychlost vhodnou pro vypuštění záchranného padáku. Obal s II. stabilizačním padákem je uložen v dutém záhlavníku.
- hlavní záchranný padák, plocha 54 m², určen k bezpečnému klesání pilota s nouzovou dávkou NAZ – 7 k zemi. Rychlost klesání padáku s pilotem je 6 m/s. Padák je uložen v kovovém obalu za zády pilota.



II. stabilizační padák

I. stabilizační padák

Hlavní záchranný padák

Levá strana záhlavníku s I. a II. stabilizačním padákem a hlavním záchranným padákem

6 – Nouzová dávka (zásobník) NAZ – 7 (M)

Slouží k zabezpečení zachování základních životních funkcí a bojeschopnosti pilota po katapultáži nebo nouzovém přistání po dobu 3 dnů a v případě přistání na vodní hladinu záchranu života pilota s pomocí nafukovacího člunu.

Existují 3 varianty provedení NAZ – 7, v letectvu ČSLA a později ve Vzdušných silách AČR se používala pouze námořní varianta.

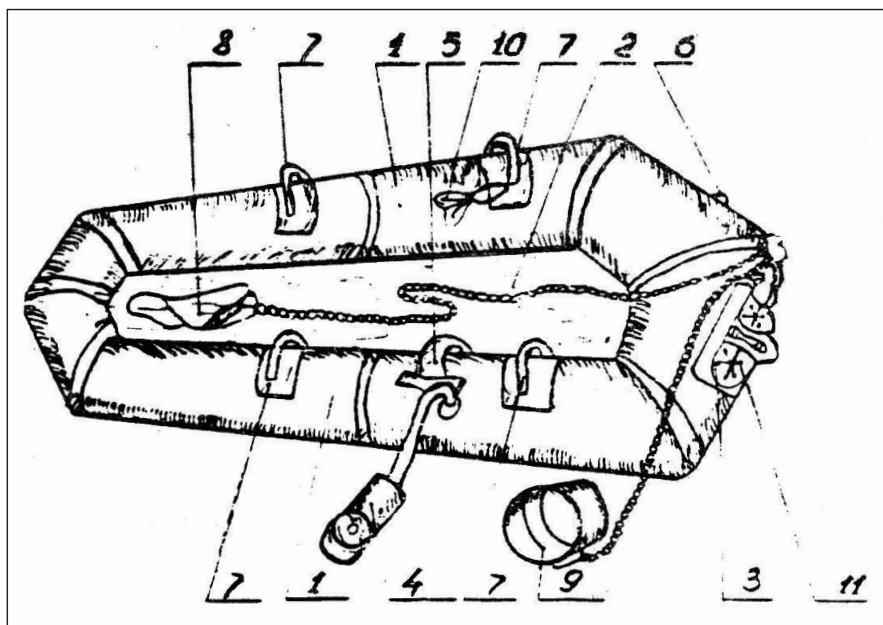


Obsah nouzové dávky NAZ – 7(M)

- námořní varianta: obsahuje základní vybavení, záchranný nafukovací člun pro 1 osobu, světelný značkovač,
- polární varianta: obsahuje základní vybavení, sněžnice, světelný značkovač,
- pouštní varianta: obsahuje základní vybavení, 2 vaky s pitnou vodou.

Základní vybavení:

- dávka potravin – masové konzervy, konzervovaný sýr, suchary, čokoláda, cukr, sůl s kalorickou hodnotou 3 900 kcal,
 - zásoba prostředků nezbytné potřeby – suché palivo, svítilna, rybolovné nářadí, drátová pila, nůž, náboje do pistole, vak s pitnou vodou, kompas s řemínkem, větruvzdorné zápalky, světelný filtr pro ochranu očí.
 - prostředky signalizace a spojení – kombinovaný signální náboj PSND – 30, signalizační zrcátko, píšťalka, rádiová stanice R-855 s baterií a 2 propojovacími kabely.
 - lékárničku – seznam uložených léků a způsob jejich použití byl uveden na vnitřní straně víka lékárničky.
- Záchranný člun typu MLAS-1 „OB“, sloužil pro usnadnění přežití a záchranu pilota po dopadu na vodní plochu. Člun se aktivuje – nafukuje – automaticky z malé tlakové láhve se stlačeným kyslíčnickem uhlíčitým. K jeho úplnému nafouknutí dojde za 1–3 minuty.



- 1 – boky člunu
- 2 – dno člunu
- 3 – láhev s kyslíčnickem uhlíčitým
- 4 – ruční čerpadlo
- 5 – kapsa pro ruční čerpadlo
- 6 – výpustný ventil
- 7 – držadlo
- 8 – plovoucí kotva
- 9 – nádoba na vybírání vody
- 10 – kuželové zátky v sáčku
- 11 – kapsa láhve

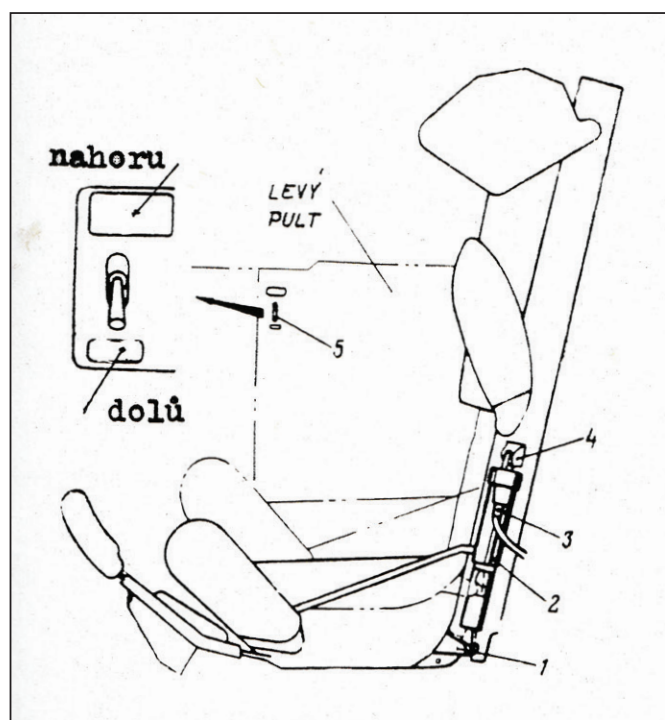
NAZ – 7 je spojen se záchranným padákem a je uložen v pouzdře ve vaně sedadla. S pilotem je spojena pomocí lanka s karabinou k jeho oděvu.

Záchranný člun typu MLAS-1 „OB“ – schématický obrázek

7 – Systém pro výškové nastavení vany sedadla podle výšky sedu pilota

Zabezpečuje správnou polohu pilota v sedadle v závislosti na individuální rovině výhledu z kabiny. Systém seřizování je řízen elektromechanismem MP-150D, připevněným na KSM, jehož hlavním prvkem je elektromotor.

D-22TF, pomocí kterého je řízen vertikální pohyb vany sedadla, rozsahu 100 mm. Obě krajní polohy jsou vymezeny koncovými spínači. Systém ovládá pilot pomocí přepínače, na levé straně kabiny letadla.



- 1 – konzola na vaně sedadla,
- 2 – elektromechanismus výškového přestavení vany sedadla,
- 3 – zástrčkový spoj pro připojení na palubní síť,
- 4 – konzola na tělese KSM,
- 5 – přepínač pohybu směr „nahoru – dolů“.

Schéma mechanismu výškového přestavení vany sedadla KM – 1M

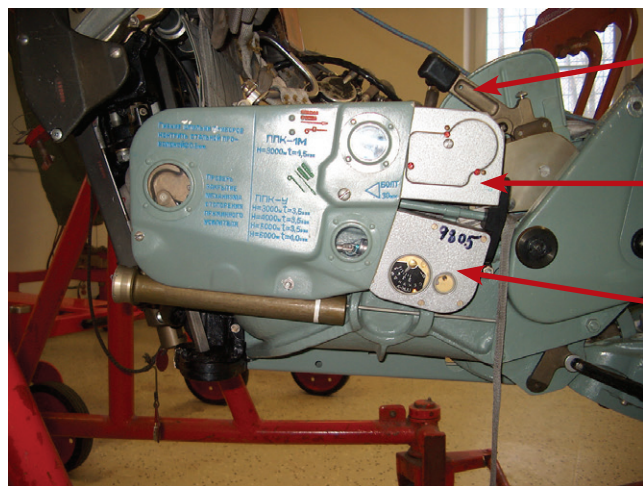
8 – Ovládací systém vystřelení sedadla

Součástí je DOR se zajišťovacími pákami a kuličkovým zámek, která je pomocí lanka spojena se systémem vystřelení sedadla. Pokud je systém v napnutém stavu, je DOR uzamčena tímto kuličkovým zámek v konzole sedadla. Při stlačení zajišťovacích pák (madel) a vytažením DOR směrem vzhůru se tento pohyb převádí přes převod na mechanismus ramenních popruhů a současně dojde k vysunutí omezovačů rukou a přes táhlový systém se uvádí v činnost pyromechanismus odhozu překrytu kabiny. Po odhození překrytu kabiny dojde ke zrušení blokování vystřelení sedačky. Při dalším pohybu DOR je odjištěn vystřelovací mechanismus a dojde ke katapultáži vlastní sedačky.

9 – Systém přípravných operací provozního a nuceného přitažení (fixace) pilota k sedadlu

Systém poutání pilota v sedadle se skládá z břišního přitažení a provozního a nouzového přitažení ramenních popruhů a fixace nohou.

Systém břišního přitažení je ovládán rukojetí páky, umístěné před poloautomaty PPK, na pravé straně vany sedadla z boku. Pomocí západkovo – rohatkového systému lze ovládat (zkracovat či prodlužovat) dvě lana připojená k padákovým popruhům.



Páka systému břišního přitažení

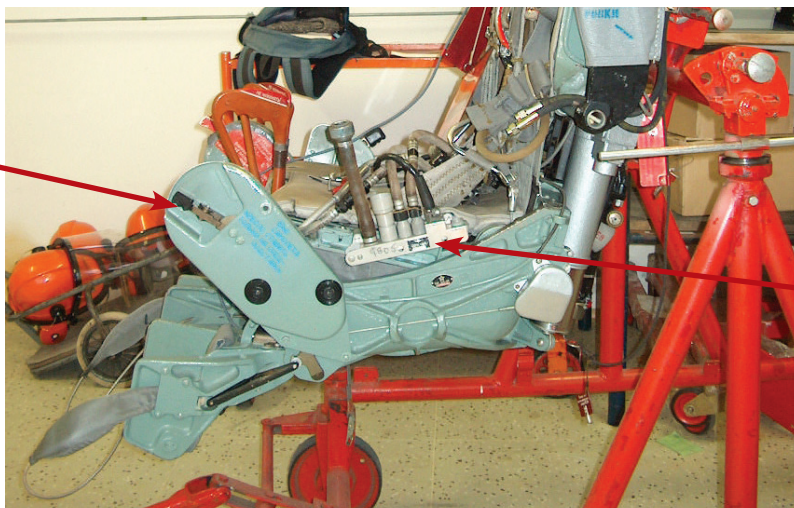
Kombinovaný padákový poloautomat PPK – 1M pro odemykání zajišťovacích zámků pilota v sedadle

Kombinovaný padákový poloautomat PPK – U – T – 277 pro odemykání zajišťovacích zámků pilota v sedadle

Detail pravé strany sedadla s pákou systému břišního přitažení a padákovými poloautomaty

Provozní systém přitažení ramenních popruhů – mechanicky na zemi s pomocí páky na levé straně vany sedadla, umožňující uvolnění nebo naopak přitažení ramen pilota o 230 mm.

**Provozní
páka systému
ramenního
přitažení**



**Rychlospoj
ORK – 11A**

Detail levé strany sedadla s pákou systému ramenního přitažení a rychlospojem ORK – 11A

Systém nouzového přitažení – systém se uvádí do činnosti s pomocí DOR, při jejíž počátečním pohybu se uvádí do činnosti pyropatrona typu PK – 3M1 s pomocí které dojde k nucenému přitažení ramen pilota k opěradlu sedadla a vysouvají se omezovače rukou před samotnou katapultáží. V této vysunuté poloze zůstávají až do okamžiku vystřelení tyče I. stabilizačního padáku za 0 až 1,6 s.

Systém nožního poutání – pomocí příchytěk v přední části pod vanou sedadla.

Spojovací padákový zámek

Zámek spoje

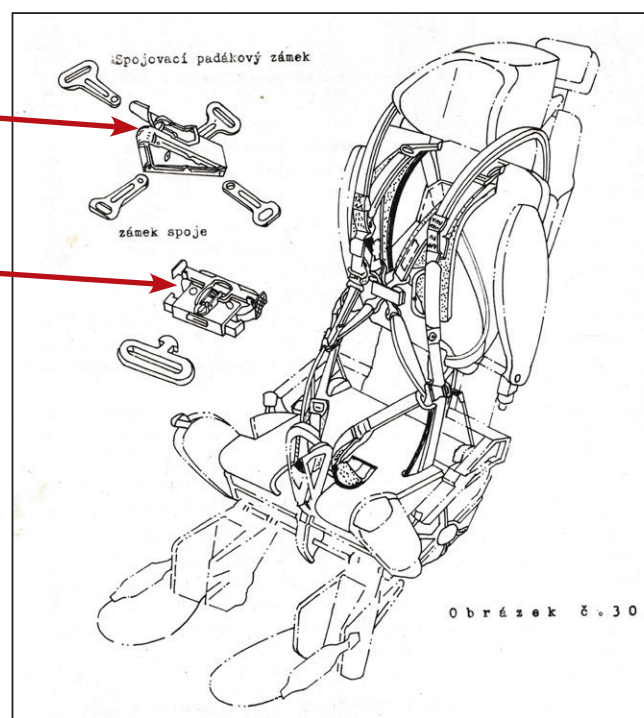
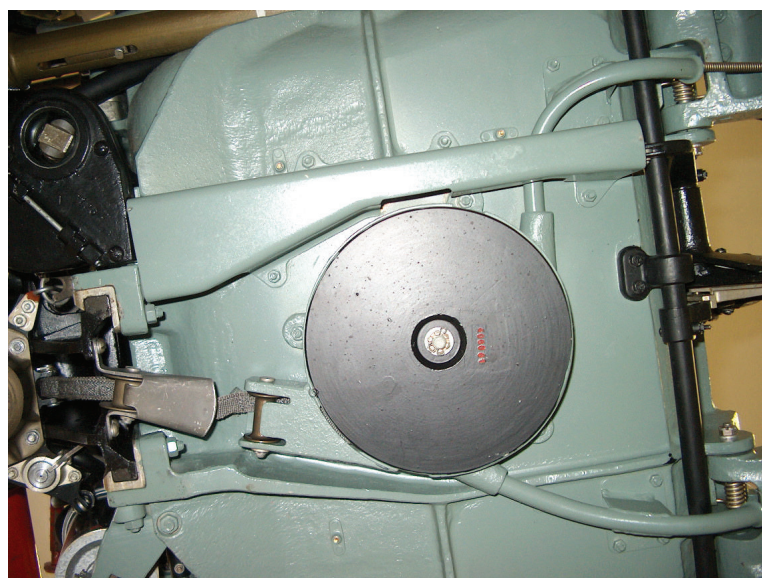


Schéma poutacího systému pilota a padákových popruhů v KM – 1M



Pohled na vanu sedadla KM – 1M ze spodní strany – mechanismus nožního poutání

10 – Pyrotechnický systém nouzového odhozu překrytu kabiny

Jeho funkce je zjednodušeně popsána v bodu 8, k jeho činnosti je opět použita pyropatrna typu PK – 3 M1.

11 – Systém stabilizace sedadla

Je složen z následujících podsystémů:

- padákového teleskopického mechanismu – součást konstrukce KSM a jeho funkce je vysunout I. stabilizační padák do proudu vzduchu. Při uvedení KSM do činnosti se část plynů z pyropatrony PK – 16M odvádí k padákovému mechanismu, jehož trubky se vysunou a vytvoří tyč, která je spojená s KSM pomocí trubičkového zámku.
- I. stabilizační padák – je spojený na volně otočném spoji s padákovým teleskopickým mechanismem a slouží ke stabilizaci sedadla na počátečním úseku dráhy jeho pohybu po vystřelení a také ke snížení rychlosti sedadla. Do funkce se současně dostává i II. stabilizační padák.
- II. stabilizační padák – určený ke stabilizaci sedačky při katapultáži na výškách větších jak 3 000 m, dále brzdí sedačku na rychlost vhodnou pro vysunutí a vytažení hlavního záchranného padáku pilota.
- mechanismus vystřelení tyče I. stabilizačního padáku – vysunutím teleskopických trubek z mechanismu KSM se vytvoří tyč s 3 m lanem, které zabezpečí, aby se vrchlík I. stabilizačního padáku nedostal do prostoru, který by byl stíněn sedadlem.
- automat KPA – 4 – zabezpečuje odstřel I. stabilizačního padáku s teleskopickými válci vystřelovací tyče pomocí pyropatrony PK – 3 M1. Automat KPA – 4 je odjištěn pohybem sedačky při katapultáži, protože jeho odjišťovací mechanismus je připevněn na konzolu vnitřního válce. V okamžiku katapultáže sedačky zaznamená a vyhodnotí rychlost letadla v_1 v rozsahu 130 – 1 200 km/hod. a v závislosti na této rychlosti se zpožděním 0 – 1,6 s odstřeluje I. stabilizační padák a současně s tím dochází k otevření II. stabilizačního padáku.

12 – Kyslíkový systém sedadla

K zabezpečení životních funkcí pilota po katapultáži ve velkých výškách, pro sklesání do bezpečné výšky nebo při poruše palubního systému, zabezpečujícího dodávku kyslíku pilotovi je určen padákový kyslíkový přístroj KP – 27M. Přístroj je uložen v rámu sedadla, skládá se ze 13 lahví o celkovém objemu 0,825 l, plněných na tlak 15 MPa.

13 – Systém elektrického vybavení sedadla

Jeho hlavní součástí je rychlospoj ORK – 11A, který je umístěn na konzole rámu sedadla. Jeho funkcí je současně automaticky rozpojit všechny spoje palubního vybavení, které jsou přiváděny pilotovi a k automatickému přepnutí napájení z palubního kyslíkového systému na padákový kyslíkový přístroj KP – 27M. Při katapultáži sedadla zůstává spodní hlavice ORK – 11A s hadicemi a kabelem rádiového a elektrického vybavení na palubě letounu. Horní část s uzly hadic a KP – 27M je vystřelena dohromady se sedadlem a pilotem. V nátrubcích horní hlavice jsou instalovány zpětné ventily, které uzavrou okruh kyslíkové instalace z KP – 27M, aby nedošlo k úniku kyslíku z instalace sedadla ven, do volné atmosféry.



Detail rychlospoje ORK – 11A

Přípojka pro padákový kyslíkový přístroj KP – 27M s kabelem pro připojení rádiového vybavení

Popis činností vystřelovacího sedadla KM-1M při katapultáži

1. Stlačením madel a zatažením za DOR pilotem směrem vzhůru dochází k:

- iniciaci pyropatrony PK – 3M1 v systému přípravných operací a tím dochází k:
 - nucenému přitažení ramenních popruhů pilota směrem k rámu (kostře) sedadla,
 - vysunutí omezovačů rukou,
- iniciaci pyropatrony PK – 3M1 systému nouzového odhozu překrytu kabiny a nucenému odhozu vlastního překrytu kabiny letounu,
- odjištění kombinovaného vystřelovacího mechanismu sedadla KSM,
- vytržení bojového klínu ze závěru KSM i iniciace pyropatrony PK – 16 M u I. stupně KSM,
Tlak plynů pyropatrony PK – 16M u I. stupně KSM zabezpečuje:
- otevření kuličkového zámku uzamykajícího sedadlo na vnitřním válci, který je spojen s podlahou kabiny letounu,
- pohyb sedadla s pilotem ve vodicích kolejničích kabiny,
- vysunutí teleskopického padákového mechanismu s I. stabilizačním padákem do proudu vzduchu a jeho otevření.

2. Pohyb sedadla ve vodicích kolejničích

Při jeho pohybu směrem vzhůru dochází k:

- rozpojení spoje ORK – 11A a přepnutí napájení kyslíku z palubní sítě letounu na padákový kyslíkový přístroj,
- spuštění časového mechanismu automatu KPA – 4 ovládání odstřelu tyče I. stabilizačního padáku,
- rozpojení elektrického spoje mechanismu MP – 150D,
- vytržení pružného kolíku a spuštění časového mechanismu automatu PPK – U – T – 227 (umístění na sedadle viz. Obr. 12),
- po 570 mm zajišťování nohou pilota pomocí systému nožního poutání,
- odjištění závěru pyromechanismu zažehovače prachové náplně a vlastní zážeh raketového motoru KSM po 820 mm chodu sedadla.

3. Úsek stabilizovaného klesání

Automat KPA – 4 je uveden do činnosti v závislosti na rychlosti letu podle tabulky níže:

Rychlost letu [km/h]	Čas sepnutí KPA – 4 [s]
130 – 150	0
500 – 1200	0 – 1,6

KPA – 4 zabezpečuje:

- vytržení bojového klínu a iniciaci pyropatrony PK – 3M1 pyromechanismu odstřelení tyče I. stabilizačního padáku,
- otevření kuličkového zámku spojujícího tyč s tělem KSM a odpojení tyče od sedadla,
- vrácení omezovačů rozhození rukou do výchozí polohy,
- vytržení pružného kolíku a spuštění časového automatu PPK – 1M,
- odjištění chlopní záhlavníku a otevření II. stabilizačního padáku pomocí pyropatrony PZ-M, na kterém dochází k stabilizovanému klesání sedadla s pilotem do výšky, která je nastavena na časovacích automatech PPK – 1M (PPK – 1P) a PPK – U – T – 227.

Výška letu H [m]	Automat PPK – 1M		Automat PPK – U – T – 227	
	Čas [s]	Výška [m]	Čas [s]	Výška [m]
< 3000	1,5		3,5	
> 3000		3000		3000

Při sepnutí jednoho z časovacích automatů PPK – 1M nebo PPK – U – T – 227 se pootočí dvouramenná páka systému uvolnění zajišťovacích zámků pilota v sedadle a dochází k:

- uvolnění upoutání nohou pilota,
- otevření horního zámku, po němž následuje:
 - sklopení záhlavníku,
 - oddělení II. stabilizačního padáku, který stahuje povlak z hlavního padáku pilota,
 - oddělení opěradla s hlavním padákem pilota,
 - odemčení bočních zámků rámu sedadla s nouzovou dávkou NAZ – 7 (M) a pilotem,
 - odpojení DOR od sedadla, DOR poté zůstává v rukou pilota

Pořadí sepnutí systémů a agregátů v závislosti na rychlosti a výšce letu při katapultáži.

1. Katapultáž při vzletu nebo přistání a rychlosti ≥ 130 km/h a katapultáži při letu rychlostí <500 km/h a ve výšce letu $<3\,000$ m.

a) Stlačením madel a zatažením za DOR pilotem směrem vzhůru zabezpečuje:

- nucené přitažení pilota k opěradlu sedadla,
- vysunutí omezovačů rozhození rukou,
- odhoz překrytu kabiny,
- odjištění I. stupně KSM sedadla,
- vlastní činnost I. stupně KSM sedadla,
- vysunutí tyče I. stabilizačního padáku do proudu vzduchu.

b) Pohyb sedadla ve vodicích kolejnicích.

Při pohybu sedadla ve vodicích kolejnicích dochází k:

- spuštění KPA – 4 a vytržení pružného kolíku z přístroje PPK – U – T – 227 a jeho spuštění,
- rozpojení spoje ORK – 11A,
- odstřelení tyče I. stabilizačního padáku (okamžitě, KPA – 4 spíná bez zpoždění, neboť $v \leq 500$ km/h)
- zasunutí omezovačů rozhození rukou,
- vytržení pružného kolíku a spuštění časového automatu PPK – 1M (zpoždění 1,5 s),
- vytažení II. stabilizačního padáku do proudu vzduchu,
- zajištění nohou pilota systémem nožního poutání,
- iniciaci pyropatrony PV – 50 a zážehu prachové náplně PZ – M u II. stupně KSM,
- rozpojení vystřelovacího mechanismu a přechod sedadla na úsek stabilizovaného klesání.

c) Úsek stabilizovaného klesání sedadla

Na úseku stabilizovaného klesání dochází k zapracování časového zpoždění automatu PPK – 1M a k:

- uvolnění upoutání nohou pilota,
- uvolnění DOR od sedadla,
- odemčení zajišťovacích zámků fixace pilota,
- sklopení záhlavníku,
- oddělení II. stabilizačního padáku, který stahuje povlak z hlavního padáku pilota,
- oddělení pilota od sedadla, uvolnění nouzové dávky NAZ – 7(M) a naplnění hlavního padáku pilota,
- klesání pilota na hlavním padáku, sedadlo přitom padá odděleně.

2. Katapultáž během letu při rychlosti $500 - 1\,200$ km/h a výšce letu $<3\,000$ m.

a) Stlačením madel a zatažením za DOR pilotem směrem vzhůru zabezpečuje:

- nucené přitažení pilota k opěradlu sedadla,
- vysunutí omezovačů rozhození rukou,
- odhoz překrytu kabiny,
- odjištění I. stupně KSM sedadla,
- vlastní činnost I. stupně KSM sedadla,
- vysunutí tyče I. stabilizačního padáku do proudu vzduchu.

b) Pohyb sedadla ve vodicích kolejnicích

Při pohybu sedadla ve vodicích kolejnicích dochází k:

- spuštění KPA – 4 a vytržení pružného kolíku z přístroje PPK – U – T – 227 a jeho spuštění,
- rozpojení spoje ORK – 11A a MP – 150D,
- zajištění nohou pilota systémem nožního poutání,
- iniciaci pyropatrony PV – 50 a zážehu prachové náplně PZ – M u II. stupně KSM,
- rozpojení vystřelovacího mechanismu a přechod sedadla na úsek stabilizovaného klesání.

c) Úsek stabilizovaného klesání sedadla

Na úseku stabilizovaného klesání dochází k:

- odpracování časového zpoždění automatu KPA – 4 za $0 - 1,6$ s
- uvolnění upoutání nohou pilota,
- zasunutí omezovačů rozhození rukou,
- odstřelení tyče I. stabilizačního padáku,
- spuštění časového automatu PPK – 1M,
- vytažení II. stabilizačního padáku do proudu vzduchu,
- uvolnění upoutání nohou pilota,
- uvolnění DOR od sedadla,
- odemčení zajišťovacích zámků fixace pilota,
- sklopení záhlavníku,
- oddělení II. stabilizačního padáku, který stahuje povlak z hlavního padáku pilota,
- oddělení pilota od sedadla, uvolnění nouzové dávky NAZ – 7(M) a naplnění hlavního padáku pilota,
- klesání pilota na hlavním padáku, sedadlo přitom padá odděleně.

3. Katapultáž během letu při rychlosti 500 – 1 200 km/h a výšce letu >3 000 m.

a) a b) Činnost záchranného systému je shodná jako v bodech 2a), 2b),

c) Úsek stabilizovaného klesání sedadla

Na úseku stabilizovaného klesání dochází k:

- odpracování časového zpoždění automatu KPA – 4 za 0 – 1,6 s
- zasunutí omezovačů rozhození rukou,
- odstřelení tyče I. stabilizačního padáku,
- spuštění časového automatu PPK – 1M,
- vytažení II. stabilizačního padáku do proudu vzduchu,
- klesání sedadla s pilotem na II. stabilizačním padáku do výšky nastavené na časových automatech PPK – 1M a PPK – U – T – 227,
- sepnutí časového automatu PPK – 1M nebo PPK – U – T – 227,
- uvolnění upoutání nohou pilota,
- uvolnění DOR od sedadla,
- odemčení zajišťovacích zámků fixace pilota,
- sklopení záhlavníku,
- oddělení II. stabilizačního padáku, který stahuje povlak z hlavního padáku pilota,
- oddělení pilota od sedadla, uvolnění nouzové dávky NAZ – 7(M) a naplnění hlavního padáku pilota,
- klesání pilota na hlavním padáku, sedadlo přitom padá odděleně.

Nouzový odhoz překrytu kabiny

V případech, kdy není nutné přímo provést katapultáž pilota se sedačkou a k efektivnímu vyřešení problému na palubě letounu postačí i nouzový odhoz překrytu je třeba provést níže popsané úkony. Při vyklopení páky nouzového odhozu překrytu kabiny, která je umístěna na pravé straně rámu kabiny, v horizontální rovině směrem dopředu a po jejím vertikálním sklopení směrem dolů a zatažení dozadu, dojde k vytržení bojového klínu a iniciaci pyropatrony PK – 3M1. Tlak plynů z ní je současně přiveden na 4 teleskopické písty odhozu překrytu kabiny. Pomocí systému táhel a pák jsou otevřeny 4 zámky překrytu kabiny. Současně je do činnosti uveden s pomocí táhel a pák také pružinový zesilovač, který napomáhá s odemčením zámků překrytu kabiny. Po odemčení zámků dochází k vysunutí pístnic teleskopických pístů a překryt kabiny je nadhozen do proudu vzduchu. Pomocí popruhu překrytu kabiny je také odblokován I. stupeň KSM vystřelovacího sedadla.

Provozní zajišťovadla u záchranného systému letounů řady MiG-21MF

- č. 1 – DOR
- č. 2 – páka nouzového odpoutání od sedadla
- č. 3 – mechanismus ramenního přitažení
- č. 4 – mechanismus odstřelu tyče I. stabilizačního padáku
- č. 5 – pyromechanismus odhozu překrytu kabiny
- č. 7 – páka nouzového odhozu překrytu kabiny
- č. 8 – pružinový zesilovač odhozu překrytu kabiny

Umístění zajišťovadel čísel 1 a 2 na sedadle KM – 1M



č. 2

č. 1

Umístění zajišťovadla číslo 3 na sedadle KM – 1M



č. 3

Umístění zajišťovadla číslo 4 na sedadle KM – 1M



č. 4

Umístění zajišťovadel číslo 7 na pravé straně kabiny a číslo 8 na překrytu kabiny letounu



č. 7

č. 8

Postup vkládání zajišťovadel do záchranného systému letounů řady MiG-21MF

Před vystoupením pilota z kabiny:

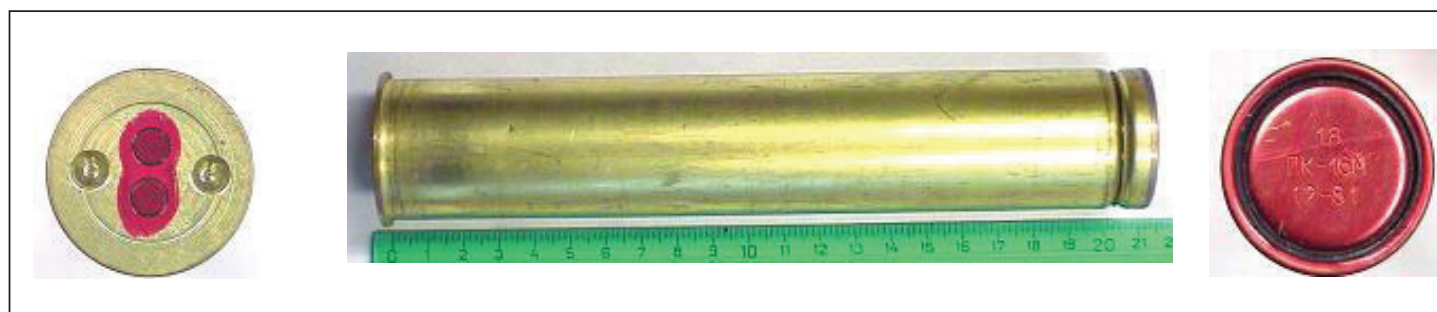
- č. 4 – mechanismus odstřelu tyče I. stabilizačního padáku
- č. 3 – mechanismus ramenního přitažení
- č. 2 – páka nouzového odpoutání od sedadla
- č. 7 – páka nouzového odhozu překrytu kabiny
- č. 8 – pružinový zesilovač odhozu překrytu kabiny

Po vystoupení pilota z kabiny:

- č. 1 – DOR
 - č. 5 – pyromechanismus odhozu překrytu kabiny
- Postup vyjímání zajišťovadel se provádí v opačném pořadí.

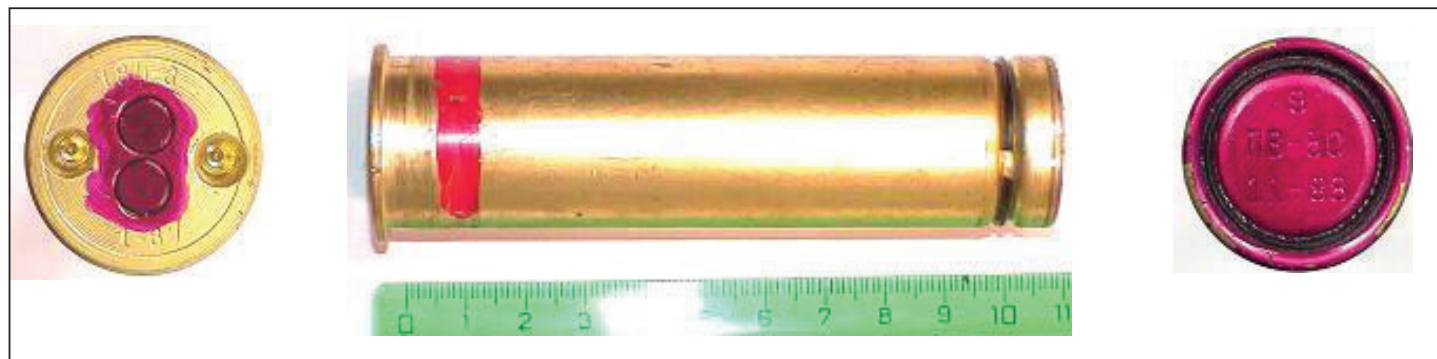
Celkový počet a určení pyroprostředků v záchranném systému letounů MiG-21MF

- 1ks pyropatrony PK – 16M v systému pohonu I. stupně KSM



PK – 16M – zleva pohled na dno se 2 zápalkami, boční pohled a víko se šablonací

- 1 ks pyropatrony PV – 50 pro iniciaci II. stupně KSM

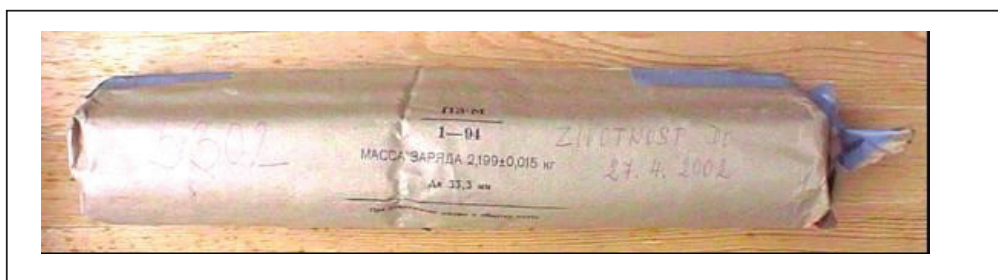


3 ks pyropatron PK – 3M1, z toho:

- 1 ks v pyrotechnickém systému odhozu překrytu kabiny
- 1 ks v pyromechanismu nouzového přitažení ramen pilota
- 1 ks v systému odstřelu l. stabilizačního padáku



1 ks soupravy tuhé pohonné hmoty (prachová náplň do raketového motoru) typu PZ – M pro pohon II. stupně KSM

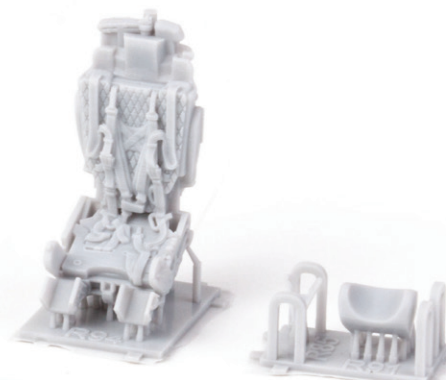
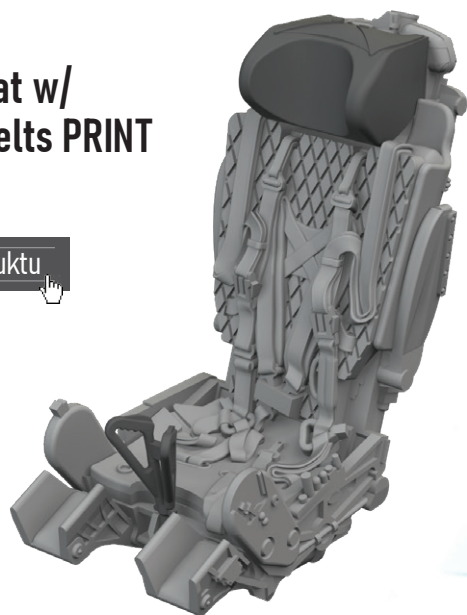


2 ks pyrořezáků R – 4 v systému nouzové dávky NAZ-7 (M), použitý u 4. série záchranného padáku, které mají za úkol ustrihnout zajišťovací šňůry chlopní schránky NAZ a vlastní obsah NAZ vypadává na 13 m tkalounu a postupně se uvádí do činnosti rádiový maják a nafukuje se záchranný člun pilota



672418
**MiG-21 seat w/
integral belts PRINT**
1/72 Eduard

[stránka produktu](#)



AIRCRAFT | ARMOR | SHIPS | FIGURES | SCI-FI | BOOKS | PAINT

Squadron®

The Premier Source for **Eduard** in the USA



Since 1968 Squadron has been offering model kits and accessories from top manufacturers from around the world. Today, now located in Ringgold, GA Squadron continues the tradition of quality selection and service for today's model Kit building community.

Head over to Squadron.com to see why modelers choose Squadron time and time again!

Introducing the Latest
In Quality Airbrush Paint

SQUADRON

SCALE COLORS

 **SQUADRON**



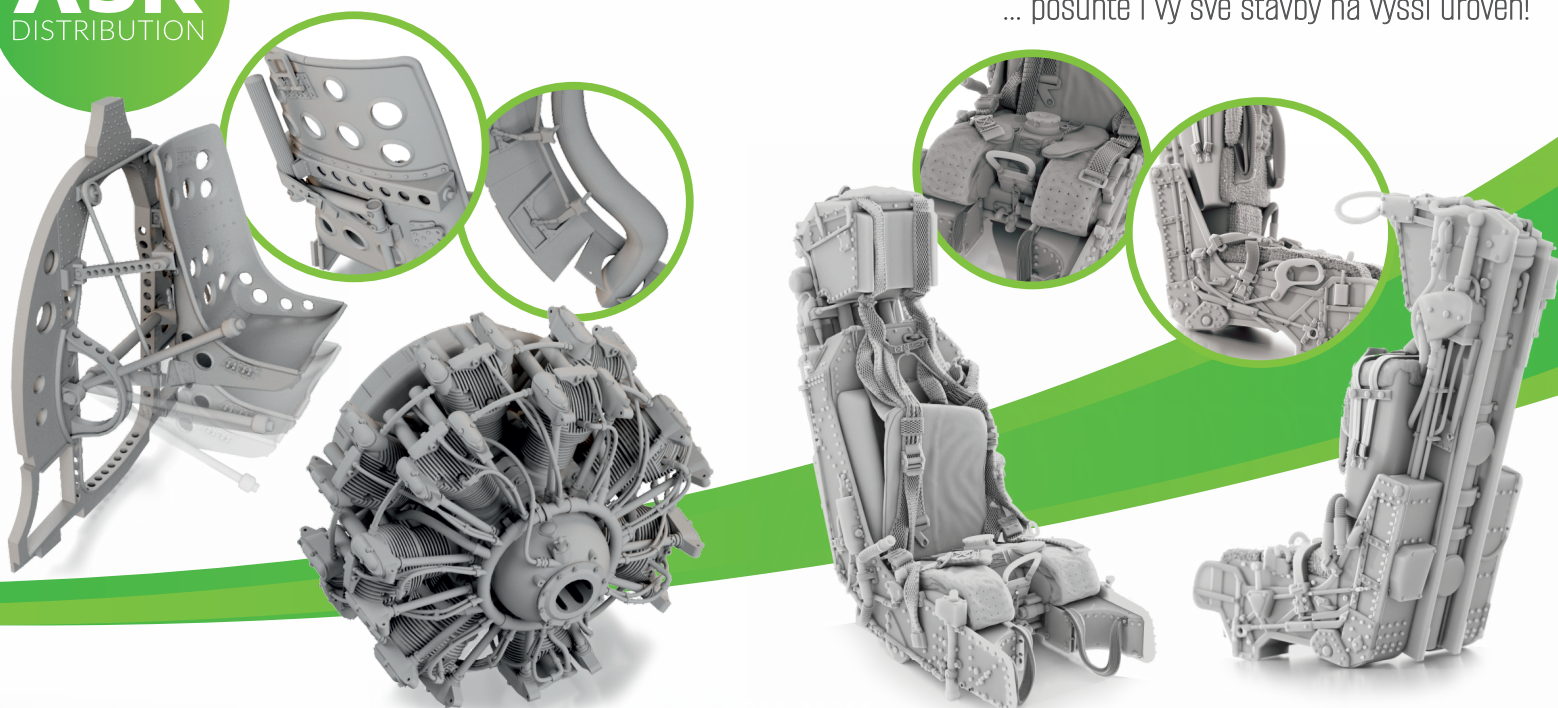
Now Located Near Chattanooga, TN

WWW.SQUADRON.COM

ASK
DISTRIBUTION

DETAILNÍ SETY PRO PLASTIKOVÉ MODELY

... posuňte i vy své stavby na vyšší úroveň!



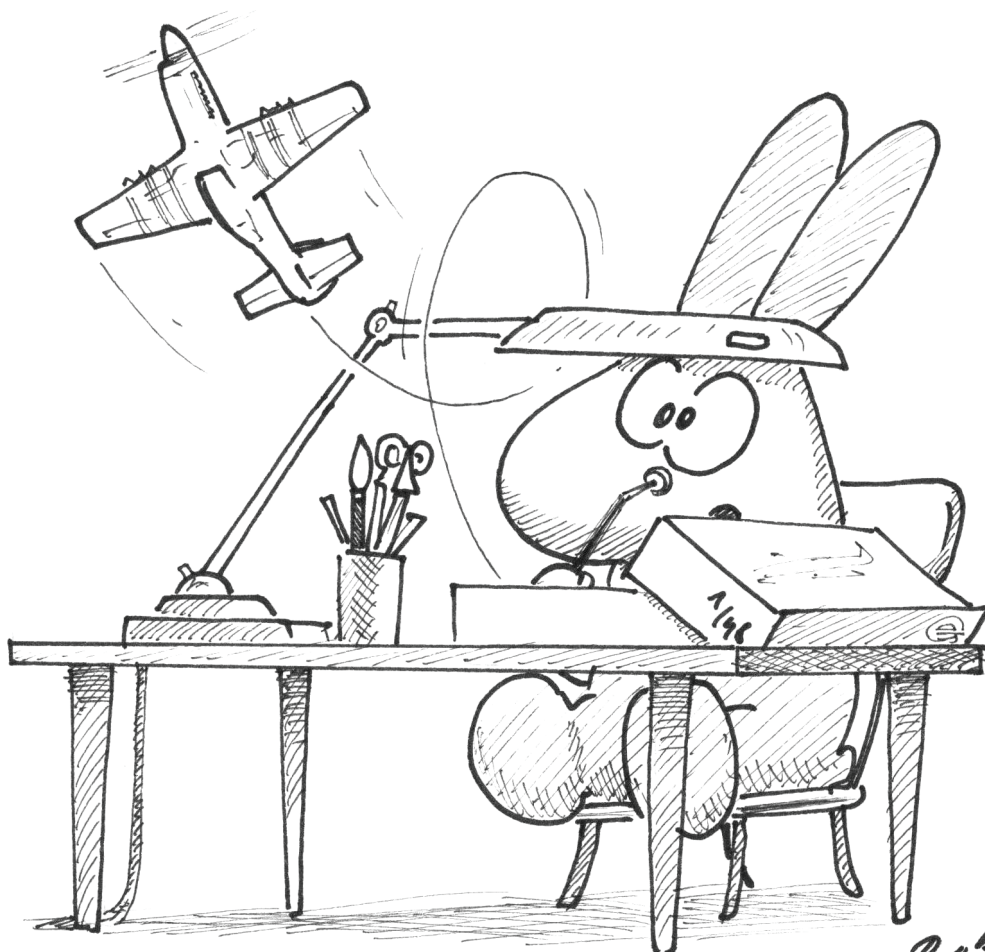
Doplňky pro A6M Zero (Eduard, FineMolds, Tamiya)
Historická autenticita, pohodlná instalace

Řada sedaček pro proudové letouny (F-84, F-14, Jaguar)
Utrádně detailní zpracování, snadné použití

... a mnohem více na www.artscale.eu



Všechny naše produkty jsou tištěny moderní technologií s důrazem na kvalitu, ostrost detailů a snadnou použitelnost. Naším **obchodním partnerům** nabízíme možnost pohodlného nákupu prostřednictvím portálu www.askb2b.eu



Letecká vojna nad Ukrajinou

Ruské letiská v plameňoch

Miro Barič

Hneď prvý deň sledovaného obdobia sa začal najväčším ukrajinským útokom na ruské vojenské letiská od začiatku vojny. Od 1. 6. do 30. 6. však došlo aj k ďalším menším úspešným útokom. Dokopy boli zničené desiatky strojov vrátane strategických bombardérov a jún 2025 možno označiť za najčiernejší mesiac ruského letectva od konca druhej svetovej vojny. Ukrajinské letectvo prišlo v tomto období len o jeden stroj. Strata je o to citelnejšia, že išlo o stíhačku F-16 aj s pilotom.

Na začiatok sa vráťme o pár mesiacov späť. V Bielom dome sa 28. 2. odohrala neslávna hádka, pri ktorej sa americký prezident Donald Trump a najmä jeho viceprezident JD Vance verejne pustili do Volodymyra Zelenského. Okrem iného mu chrstli do tváre, že v prebiehajúcej vojne nemá žiadne karty. Ukrajinský prezident sa musel veľmi dobre ovládať. Minimálne jedno eso totiž v rukáve mal.

Operácia Pavučina, teda útok na základne ruských strategických bombardérov ďaleko od frontovej línie, sa pripravovala viac ako 18 mesiacov a Zelenskij bol jedným z 5-7 ľudí, ktorí o nej vedeli. Z dôvodu únikov informácií v minulosti o nej netušili ani USA a ďalší západní spojenci. Operáciu riadil osobne šéf tajnej služby SBU Vasyl Maljuk. Na ruské územie najprv prepašovali súčiastky dronov, ktoré neskôr

zmontovali v sklade v Čelabinsku, 150 km severne od hranice Ruska s Kazachstanom. Išlo o jednoduché kvadrokoptéry Osa ukrajinskej výroby. Vo vzduchu vydržia 15 minút, dosahujú rýchlosť 150 km/h a unesú 3,3 kg výbušniny.

V spomínanom sklade v Čelabinsku drony ukryli do falošnej dvojitej strechy drevených ubytovacích kontajnerov (obdoba našich uni-mobuniiek), aké sa v Rusku bežne používajú na



Satelitný záber spoločnosti Planet Labs zachytáva zničené bombardéry na základni Belaja.

stavbách aj inde, a ich preprava nevzbudzuje žiadnu pozornosť. Následne najali nič netušiacich ruských kamionistov a objednali si prepravu týchto kontajnerov na určené miesto. Keď sa ocitli v blízkosti vojenských letísk, vodiči dostali telefonický príkaz zastaviť. Na kontajneroch sa potom otvorili strechy a začali z nich šartovať drony.

Cieľom bolo päť leteckých základní – Belaja v Irkutskej oblasti, ktoré je 4 300 km od Ukrajiny, Olenja pri Murmansku, ktoré je 1 800 km od frontovej línie, Džagilevo v Rjazanskej oblasti, Ivanovo Severnyj v Ivanovskej oblasti 200 km od Moskvy a Ukrajinka v Amurskej oblasti na Ďalekom východe. Napadnúť sa však podarilo len prvé štyri základne. Útok na Ukrajinku nevyšiel. Kontajnery totiž mali samodeštrukčný mechanizmus, ktorý ich po vypustení dronov zapálil. V prípade Ukrajinky začal kontajner horieť predčasne.

Bombardéry v zameriavači

Útok Rusov dokonale zaskočil. Ich protivzdušná obrana sa pripravovala na nočné nálety veľkých dronov s dlhým doletom, ktoré Ukrajinci vysielali dovtedy. Malé kvadrokoptéry uprostred dňa vôbec nečakali. Lietadlá odstavené pozdĺž dráh tak vybuchovali jedno za druhým a z letísk stúpali obrovské kúdoly dymu. SBU oznámila, že zničila 41 lietadiel, to je však zrejme prehnáný počet. Na základe videí z dronov a satelitných záberov sa podarilo spočítať, že zasiahnutých bolo najmenej 21-23 ruských strojov. To môže byť, na druhej strane, príliš nízky údaj – ide však o jediné potvrdené číslo.

Na základni Olenja boli zasiahnuté štyri Tu-95MS a jeden transportný An-12, ktoré zhoreli úplne do tla. Zasiahnuté tam boli aj jeden alebo dva Tu-22M3.

Na letisku Belaja boli zničené štyri Tu-95MS a šesť alebo sedem Tu-22M3. Na základni Džagilevo boli podľa satelitných záberov zrejme zničené ďalšie tri Tu-22M3. Na letisku Ivanovo drony zasiahli dva stroje včasnej výstrahy a riadenia A-50. V tomto prípade však išlo o dávno vyradené stroje, ktoré už doslúžili aj ako zdroj náhradných dielov. Na záberoch z útočiacich dronov je totiž vidno, že im chýbajú motory a časti krídel.

Celkovo tak bolo zničených osem strategických bombardérov Tu-95MS, jeden transportný An-12 a zasiahnuté boli aj dva A-50 a 7 až 12 stredných bombardérov Tu-22M3. Popri vyradených A-50 aj Tu-22M3 patria k menej hodnotným cieľom. Rusi ich totiž už viac ako rok pri náletoch na Ukrajinu nevyužívajú.

To však neplatí o ôsmich zničených strategických bombardéroch Tu-95MS. Rakúsky vojenský odborník Tom Cooper konkrétne identifikoval časť z nich. V Olenji boli zničené RF-94132 s trupovým číslom 14 a menom



Útok na letisko Belaja z pohľadu ukrajinského dronu.



Stĺpy dymu stúpajúce z letiska Belaja.



Tu-95MS s označením RF-94120 na základni Belaja tesne pred zásahom.



Ukrajinské drony boli ukryté v dvojitej streche drevených kontajnerov.



Zničený Tu-22M3 na letisku Belaja na satelitnom zábere spoločnosti Maxar.



Horiace Tu-95MS na letisku Olenja.



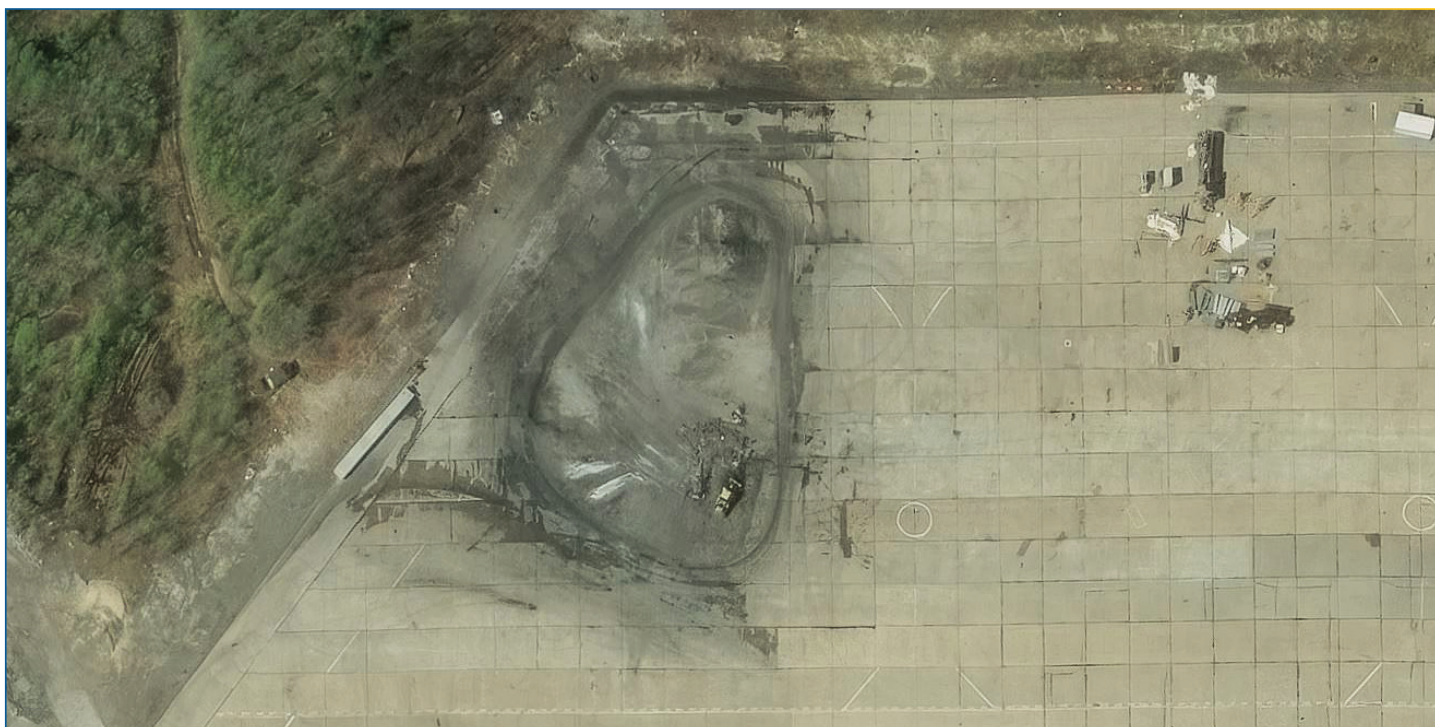
Tu-95MS s označením RF-94257 na základni Olenja tesne pred zásahom.



Na základni Olenja bol zničený aj transportný An-12BK s označením RF-94211 a trupovým číslom „červená 11“.



Štart dronu z kontajnera. V pozadí už horia zasiahnuté lietadlá na základni Belaja.



Zničené Tu-95MS na letisku Olenja na satelitných záberoch spoločnosti Maxar.

Voronež, RF-94127 s trupovým číslom 11 a menom Vorkuta a RF-94257 s trupovým číslom 22 a menom Čelabinsk. Štvrtý zničený stroj je buď RF-94121 s trupovým číslom 21 a menom Samara alebo RF-94131 s trupovým číslom 18. Jeden zo štvorice zničených Tu-95MS sa podarilo identifikovať aj na základni Belaja. Išlo o RF-94120 s trupovým číslom 22 a menom Kozak.

Čo je dôležitejšie, Tu-95MS po zásahu vybuchli a zhoreli. Veľká časť Tu-22M3 bola dronmi opakovane zasiahnutá, tie im urobili diery do trupu, lietadlá však nezhořeli, pretože boli prázdne. Tu-95MS však boli nielen plne naložené, ale aj naložené strelami s plochou dráhou letu Ch-101. Večer sa zjavne chystali na ďalší útok na ukrajinské mestá. Lenže Ukrajinci ich tentoraz predbehli.

Sekundárne dôsledky

V nasledujúcich dňoch SBU zverejnila nielen videá, ale aj viacero podrobností o spôsobe, akým operáciu Pavučina uskutočnila. Na to by Rusko pri vyšetrovaní prišlo samo, a takto to malo aspoň dodatočný psychologický efekt. Ruské úrady totiž začali po útoku zastavovať a kontrolovať všetky kamióny, či nevezú drony. To spôsobovalo veľké kolóny, spomalenie dopravy a tým pádom aj sekundárne ekonomické škody.

Ďalším dôsledkom bol presun zostávajúcich bombardérov čo najďalej od frontovej línie. Tu-160 sa tak po novom objavili aj na základni Anadyr v Čukotke, 6 770 km od Ukrajiny. Na Ďaleký východ, v niektorých prípadoch dokonca až na Kamčatku, premiestnili aj zostávajúce

Tu-95MS a Tu-22M3. Znamená to, že v prípade snahy použiť ich pri útoku na Ukrajinu, by museli byť vo vzduchu až 23 hodín, aby mohli vypustiť strely a vrátiť sa späť na nové základne.

Na desiatkach základní, ktoré sú bližšie pri Ukrajine, začali budovať nové ochranné prvky proti malým dronom, najčastejšie vo forme klieťok z drôteného pletiva. Urobili to však typicky ruským spôsobom. Personál viacerých základní sa pre ruské telegramové kanály posťažoval, že dostali príkaz postaviť tieto ochranné prvky vlastnými silami – a za vlastné peniaze.

Letiská pod paľbou

Ukrajinci následne podnikali útoky na ruské letiská aj „tradičnými“ prostriedkami.



Výbuch na letisku v Briansku 5. 6., pri ktorom mal byť zničený vrtuľník Mi-8.

Už v pondelok 2. 6. napadli dronmi letisko Tichoreck pri Krasnodare a tiež základňu Bori-soglebsk. Ruské kanály následne uviedli, že tam nebola zasiahnutá žiadna technika, ale priznali smrť niekoľkých príslušníkov personálu.

Vo štvrtok 5. 6. sa cieľom kamikadze dronov stalo letisko v Briansku. V noci na ňom došlo ku veľkej explózii. Následne sa na sociálnych sieťach objavilo tvrdenie o zničená helikoptéry Mi-8. To nebolo možné overiť, satelitný záber zo 7. 6. však na betónovej odstavnej ploche letiska zaznamenal veľkú čiernu spálenú škvrnu.

Cieľom roja ukrajinských dronov sa v tú istú noc stalo aj letisko Millerovo, ktoré sa takisto nachádza neďaleko ukrajinských hraníc. V piatok 6. 6. bol zasiahnutý sklad leteckého paliva pri základni Engels-2, ktorý začal horieť. Opätovným cieľom útoku sa stala základňa Djagilevo, ktorá už bola zasiahnutá pri Operácii Pavučina.

V pondelok 9. 6. útočili ukrajinské drony na ruské letisko Savaslejka pri Nižnom Novgorode. V stredu 11. 6. došlo k ďalšej explózii na základni Engels-2. Do tretice bola táto základňa cieľom v piatok 13. 6., kedy začala horieť ďalšia nádrž s leteckým palivom. V noci na nedeľu zas ukrajinské drony zaútočili na vojenské letisko Buturlynovka pri Voroneži.

Výsledky týchto útokov väčšinou nie sú známe, pokiaľ nedôjde k veľkému viditeľnému požiaru ako na letisku Engels-2. Pokiaľ sa aj v noci ozvú na základniach výbuchy, nie je jasné, čo ich spôsobilo a kde presne k nim došlo. Môže ísť napríklad len o dopad zostreleného dronu na prázdnu plochu. V závere sledovaného obdobia však došlo ku dvom útokom na základne, pri ktorých ruské letectvo utrpelo ďalšie potvrdené straty. Prvú akciu vykonali ukrajinské špeciálne jednotky v spolupráci s tajnou službou SBU v piatok 27. 6. na základni Marinovka v ruskej Volgogradskej oblasti.



Ilustračná fotografia lietadiel Su-34, ktorú zverejnilo ruské ministerstvo obrany.

Pri útoku boli zničené dva Su-34 a ďalšie dva poškodené. Na satelitných záberoch po útoku bolo vidno spálenú plochu s krátermi po dopade munície a tiež po výbuchoch zbraní zavese-ných na dvoch odstavených Su-34. Tie boli pri tom úplne rozmetané. Ďalšie dva, ktoré stáli vedľa nich, museli byť prinajmenšom vážne poškodené.

Ďalší útok podnikla SBU o deň neskôr na základňu Kirovskoje na okupovanom Kryme. SBU tvrdila, že tam v sobotu 28. 6. zničila tri ruské helikoptéry a tiež protivzdušný systém Pancir. Satelitné zábery potvrdili zničenie jedného vrtuľníka a vážne poškodenie (zrejme neopraviteľné) ďalšieho stroja. V tomto druhom prípade ide o typ Mi-26. Je to prvá potvrdená strata tejto helikoptéry vo vojne na Ukrajine.

Dve straty vo vzduchu

Okrem strát na zemi prišlo ruské letectvo o dva stroje aj vo vzduchu. V sobotu 7. 6. bol pri Jurasove v ruskej Kurskej oblasti zostrelený stíhací stroj Su-35S. Pilot sa katapultoval a bol zachránený. Okamžite sa objavili špekulácie, že ruskú stíhačku mohla zostreliť ukrajinská F-16, tie však patria do ríše báji. S najväčšou pravdepodobnosťou má Su-35S na svedomí ukrajinský protivzdušný systém, zrejme Patriot.

Ďalšiu stratu má na svedomí opotrebovanie a nedostatočná údržba počas vojny. V piatok 13. 6. dvojica ruských Su-25SM pri Soledare neďaleko Bachmutu vypúšťala po balistickej krivke neriadené rakety na ukrajinské pozície. V okamihu, keď lietadlá prešli do zatáčky, aby sa po vypustení rakiet vrátili späť, sa jednému z nich odtrhlo krídlo. Pilot sa napriek nízkej letovej výške stihol katapultovať a bol zachránený.

Celkovo tak Rusko v sledovanom období prišlo o 29 až 33 lietadiel a vrtuľníkov. Najcitelnejšia je strata ôsmich strategických bombardérov Tu-95MS, pretože tieto stroje nedokáže nahradiť.

Ďalšie ciele

Ukrajinci sa okrem vojenských letísk snažili zasahovať najmä ruské zbrojovky, ropnú a dopravnú infraštruktúru. V utorok 3. 6. došlo k veľkému výbuchu pri pilieroch Krymského mostu, ktoré podmiňovala SBU. Rusko vyhlásilo, že nedošlo ku žiadnym škodám, zakázalo však prejazd vlakov i nákladných áut a obmedzilo aj množstvo prechádzajúcich osobných áut.

Vo štvrtok 5. 6. sa Ukrajincom podarilo zasiahnuť stanovište ruského raketového delostrelectva pri Briansku. Boli pri tom zničené tri odpaľovacie zariadenia rakiet Iskander-M, ktoré robia Ukrajincom veľké problémy a zabitých osem ruských dôstojníkov vrátane podplukovníka Olega Podozerova z 26.



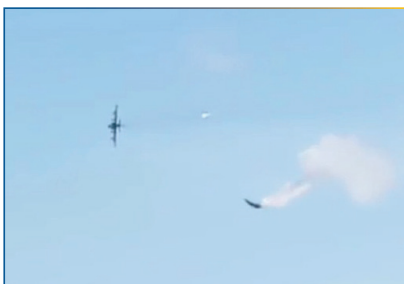
Krátery a spálené škrvny na letisku Marinovka na mieste, kde boli 27. 6. odstavené Su-34.



Na letisku Kirovskoje bol 28. 6. vážne poškodený (zrejme neopraviteľne) ruský vrtuľník Mi-26.



Ruský Su-35S zostrelený 7. 6. v Kurskej oblasti.



V Doneckej oblasti sa 13. 6. zrútil jeden z dvojice ruských Su-25SM po tom, čo sa mu pri pokuse o zatáčku odtrhlo krídlo.



brigády raketového delostrelectva. V nedeľu 8. 6. Ukrajinci zasiahli továreň na výbušniny v Tulskej oblasti a tiež zapálili petrochemický závod pri rafinérii Lukoilu pri meste Kstovo. V pondelok 9. 6. zasiahli Ukrajinci dve továrne na komponenty pre systémy rádioelektronického boja v Čuvašsku a továreň na pušný prach v Kazani. Zničená bola tiež základňa ruskej pechoty v Rylsku v Kurskej oblasti. Medzi mŕtvymi bolo podľa ruských zdrojov niekoľko dôstojníkov 155. brigády námornej pechoty. Tá sa dopustila viacerých vojnových zločinov a je preto vyhľadávaným cieľom ukrajinských útokov.

V stredu 11. 6. bola zasiahnutá továreň na pušný prach pri Tambove. V piatok 13. 6. rakety zo systému HIMARS zasiahli ruské zhromaždisko, z ktorého sa práve chystali odísť ruskí vojaci autobusmi a nákladnými autami. Niekoľko vozidiel bolo zničených a o život prišlo najmenej 20 vojakov. Ďalší boli zranení.

V nedeľu 22. 6. bol zasiahnutý vlak s palivom pri Tokmaku v okupovanej Záporožskej oblasti. Zhorelo pri tom najmenej 12 cisterien. Ukrajinci sa tiež opakovane snažili zasiahnuť závod na výrobu dronov Shahed v meste Jelabuga v Tatarstane. Problémom je veľká vzdialenosť, vyše 1000 km. Ukrajinské drony sú tak po ceste zraniteľné a na takúto vzdialenosť neunesú dostatočne veľkú nálož.

Vylepšené Shahedy

Jelabuga však bude cieľom útokov aj naďalej. Drony Shahed totiž spôsobujú Ukrajine čoraz väčšie problémy. Už pred Operáciou Pavučina Rusi obmedzovali používanie strategických bombardérov nasadzovali stále viac dronov Shahed. Tie navyše priebežne zdokonaľujú. Lietajú vo väčšej výške, viac ako 2 km, čím sa mobilné protivzdušné tímy s guľometmi stávajú menej účinnými. Rusi tiež používajú novú elektroniku z Číny, ktorá je odolnejšia proti rušeniu a drony sú tak presnejšie. Používajú v nich aj nové nálož s väčším ničivým účinkom.

Ruské nálety

Prvý veľký útok v sledovanom období podnikli Rusi už v noci na 1. 6. Vyslali pri ňom sedem rakiet a striel s plochou dráhou letu a 472 dronov Shahed, čo bol dovtedajší rekord od začiatku vojny. Ukrajinská obrana zostrelila tri rakety a 213 dronov. Ďalších 172 dronov sa zrútilo z iných príčin (boli rušené elektronicky alebo išlo o klamné ciele na zahlienie PVO).

Ráno v nedeľu 1. 6. Rusi zasiahli raketami ukrajinské cvičisko, zabili 12 vojakov a ďalších 60 zranili. Ku takýmto útokom dochádza veľmi často, ide o systémovú chybu na ukrajinskej



Následky ruských útokov na Odesu.



Následky ruských útokov na Odesu.



strane. Veliteľ ukrajinských pozemných síl Mychajlo Vasylovych Drapatyj po tomto poslednom útoku podal rezignáciu na svoju funkciu.

Ako sme už uviedli, v noci na 2. 6. chystali ďalší veľký útok, ten však prekazila operácia

Pavučina. V Turecku sa totiž chystalo ďalšie kolo rokovaní o prímerí a Rusi naň chceli prísť s čo najsilnejšou pozíciou. V pondelok 2. 6. tak Rusko vyslalo na Ukrajinu „len“ 80 dronov a štyri rakety.

Ďalší veľký útok prišiel v piatok 6. 6., kedy Rusi vyslali 407 dronov a 44 rakiet a striel s plochou dráhou letu. Ukrajinská obrana zneškodnila 368 dronov a 38 striel. Cieľom Rusov bolo už tradične okrem niekoľkých strategicky významných bodov najmä terorizovanie civilného obyvateľstva. Zasiahnutý tak bol závod na výrobu motorov v Lucku a potom také vojenské ciele ako paneláky, klinika, gymnázium, čo knižnica a vchod do metra v Kyjeve. V ukrajinskom hlavnom meste pri tom prišli o život traja hasiči, ktorí počas náletu bojovali s požiarmi.

V sobotu 7. 6. bol cieľom veľkého útoku Charkov. Mesto bolo štyri hodiny ostreľované raketami, dronmi, klzavými bombami i delostreleckými granátmi. O život prišlo najmenej šesť ľudí a ďalších 17 bolo zranených.

V pondelok 9. 6. bola ukrajinská PVO pri ďalšom veľkom ruskom útoku po dlhšom čase veľmi úspešná. Zo 499 ruských kamikadze dronov, čo bol nový rekord, sa podarilo neutralizovať 464 (277 bolo zostrelených a 187 rušených prostriedkami elektronického boja). Z 20 rakiet a striel s plochou dráhou letu bolo zničených 19, vrátane štyroch zo štyroch vyslaných rakiet Kinžal. Jedným z cieľov bola letecká základňa v meste Dubno, kde sa Rusi zrejme snažili



Útok na Kyjev si 17. 6. vyžiadal 30 civilných obetí.

zastihnúť ukrajinské stíhačky F-16. Výsledok ich snaženia nie je známy, ruskej propagande to však nijak nebránilo šíriť obrázky letiska s desiatkami zničených F-16. Obrázok ochotne a bezmyšlienkovito preberali propagandistické kanály aj v našich končinách. Pritom bolo na prvý pohľad jasné, že ide o podvrh vytvorený pomocou umelej inteligencie, ktorá okrem iného niektorým F-16 veľmi neumelo

umiestnila chvostové plochy na kryt kokpitu... V nedeľu 15. 6. sa cieľom ruského útoku stal najmä Kremenčuk. Celkovo Rusko v noci vyslalo 183 dronov (159 zneškodnených) a 11 rakiet a striel s plochou dráhou letu (8 zničených vrátane dvoch Kinžalov). Z tohto počtu 80 ruských projektilov mierilo práve na Kremenčuk.

Ničivý nálet smeroval v utorok 17. 6. na Kyjev a Odesu. Zo 440 dronov Shahed bolo 402

zneškodnených a z 32 rakiet a striel s plochou dráhou letu bolo zničených 26. Ukrajinská obrana zostrelila napríklad dve z dvoch rakiet Kinžal, ale zo štyroch striel Kalibr sa nepodarilo zachytiť ani jednu. Zasiahnuté boli okrem energetickej infraštruktúry napríklad aj dve pobočky pošty, vlaky s obilím či vysokoškolský internát. Drony a strely s kazetovou hlaviciou dopadali aj na obytné paneláky. Obete hľada-



Ruský „dôkaz“ zničených F-16 na letisku. Schválne, koľko neznyslov na obrázku nájdete?

li v troskách niekoľko dní. Napokon sa počet mŕtvych v Kyjeve vyšplhal na 30. Zranených bolo ďalších 172 civilistov.

V pondelok 23. 6. Rusi zopakovali veľký útok na Kyjev. Opäť zasiahli vysokú školu a bytovky. O život prišlo najmenej deväť ľudí. V ten istý deň dron Lancet zasiahol skupinu tínedžerov, ktorí hrali volejbal v mestečku Novi Borovyči pri Černihive. Ruský operátor musel vidieť, na koho útočí a úplne úmyselne tak zabil dve deti a 11 ďalších zranil.

Pri ďalšom útoku v utorok 24. 6. bol zasiahnutý civilný osobný vlak medzi Záporožím

a Odesou, školy, bytovky a nemocnica v Dnipre. Zomrelo najmenej 17 ľudí a 280 bolo zranených vrátane 27 detí.

Strata F-16

V piatok 27. 6. smerovalo na Ukrajinu 363 dronov a 8 rakiet. Cieľom bolo najmä Dnipro. Z 371 projektilov sa podarilo zneškodniť 365. Tých zvyšných šesť zabilo štyroch ľudí a 17 zranilo.

Obrovský útok prišiel v nedeľu 29. 6., kedy Rusi vyslali 477 dronov Shahed a 60 rakiet a striel s plochou dráhou letu. Obrana zneškodnila 475 projektilov, zvyšných 62 však našlo svoje ciele. Zasiadnutých bolo viacero miest od Lvova po Mykolajiv.

Pri odvracaní tohto útoku utrpelo ukrajinské letectvo jedinú potvrdenú stratu v sledovanom období. Podplukovník Maksym Ustymenko so svojou stíhačkou F-16 zničil sedem ruských dronov a striel. Potom však bol zasiahnutý – buď sa zrazil s ďalším cieľom, alebo s jeho troskami. Stačil ešte namieriť F-16 mimo obývanú oblasť, ale nestihol sa katapultovať a pri páde stroja zahynul.

Je to už štvrtá strata ukrajinskej F-16, pričom ku dvom došlo za rovnakých okolností – pri odvracaní masového ruského útoku. Je to daň, ktorú musí Ukrajina platiť za nedostatočnú protivzdušnú obranu, ktorú jej západní spojenci nedokážu poskytnúť v potrebnom počte ani po tri a pol roku od začiatku vojny. Na konci sledovaného obdobia navyše americký minister obrany Pete Hegseth opäť zastavil dodávky vojenskej pomoci vrátane rakiet pre systémy Patriot. Urobil tak svojvoľne a napriek analýze, podľa ktorej dodávky pomoci Ukra-

jine neohrozujú americký arzenál. Práve tým totiž Hegseth argumentoval... USA už predtým presmerovali na Blízky východ dodávky laserom navádzaných rakiet APKWS kalibru 70 mm, ktoré boli pôvodne sľúbené Ukrajine. Tieto strely sa ukazujú ako veľmi účinné (a lacné) pri ničení dronov. Jedna F-16 s nimi dokáže počas jednej misie zlikvidovať desiatky dronov. V jednej raketnici ich je totiž sedem. F-16 unesie na jednom závesníku tri raketnice a teoreticky ich môže niesť na štyroch závesníkoch – to je dokopy 84 rakiet APKWS. Izraelské dobrodružstvo v Iráne však dostalo prednosť pred ochranou ukrajinských civilistov, ktorí už tri a pol roka zomierajú prakticky každú noc.

Maďar vo velení

Na záver spomenieme ešte jednu udalosť. V júni 2024 vznikli Sily bezpilotných systémov ako samostatná zložka Ozbrojených síl Ukrajiny. Tie majú celkovo deväť zložiek – pozemné sily, námornú pechotu, námorníctvo, vzdušné sily, vzdušné výsadkové sily, sily špeciálnych operácií, teritoriálnu obranu, zdravotnícke sily a od minulého leta aj túto samostatnú zložku pre drony. V sledovanom období, konkrétne 3. 6., sa veliteľom tejto zložky stal major Robert Brovdi, známy pod prezývkou Maďar. Pochádza totiž z Užhorodu v Zakarpatskej oblasti a je maďarskej národnosti. Tesne pred ruským útokom sa vo februári 2022 pripojil k Teritoriálnej obrane a zúčastnil sa bojov o Kyjev, Irpiň a Buču. Po nejakom čase využil svoje podnikateľské skúsenosti, urobil zbierku a zakúpil pre svoju jednotku prvé drony. Operátori dronov pod jeho vedením sa stali známymi ako Maďarovi vtáci a postupne ich nasadzovali



Podplukovník Maksym Ustymenko zahynul 29. 6. v kokpite F-16 pri odvracaní masívneho ruského náletu.

na najdôležitejších úsekoch frontu. V máji 2025 dostal Brovdi najvyššie vyznamenanie Hrdina Ukrajiny a následne sa stal veliteľom Síl bezpilotných systémov, kde chce do troch mesiacov pripraviť zásadné reformy s cieľom zlepšiť logistiku a efektívnosť dronových jednotiek.

V popredí Robert Brovdi známy ako Maďar. Za ním sú veliteľia úspešných dronových jednotiek. Brovdi sa stal veliteľom ukrajinských Síl bezpilotných prostriedkov.



Ukrajinské stíhačky Su-27 z 39. brigády taktického letectva.



Raven je lacný mobilný protivzdušný systém krátkého dosahu, ktorý pre Ukrajinu vyvinula Británia. Používa rakety ASRAAM na odpaľovacích lištách z vyradených lietadiel ako Jaguar či Tornado. Podvozok je Supacat HMT 600. Ako ukazuje fotografia, Raven sa na Ukrajine veľmi osvedčil.

80 000 PRODUKTŮ

**NOVINKY
MN**

MN-MODELAR

MN-HOBBY

100% SKLADEM

JIŽ SKLADEM - LIMITOVANÉ EDICE!



VÝPRODEJ SKLADU



WWW.MN-MODELAR.CZ

INFO@MN-MODELAR.CZ

+420 777 222 133

Warpaint Special No.7

Orders from the world's book
and hobby trade are invited

£25.00

Curtiss SB2C Helldiver

The Curtiss SB2C Helldiver was one of those aircraft that was either loved or hated- there was no middle ground. Forged in a hurry for the forthcoming war the Helldiver was designed in a hurry, built by mostly by under skilled personnel while being bombarded by the customer with their extra changes and demands. Even under this pressure Curtiss managed to produce a prototype that flew, even though it would soon reveal strength and build problems. This is what prototypes are for, however, the first production model, the Dash-1, was beset by many problems that saw one carrier captain demanding that the Helldivers be removed and the off loaded Douglas Dauntless dive bombers be reinstated. From the SB2C-3 onwards, after undergoing a full modification programme, a competent combat aircraft would emerge. Used throughout 1944/45 the Helldiver squadrons, now operating from the fast carriers, took the war to the Japanese all the way to Tokyo. Post 1945 the Helldiver would stay on active service until replaced by the Douglas AD-1 Skyraider. Overseas usage would see later build models being operated by France, Greece, Italy, Portugal and Thailand. The Royal Navy also formed a single squadron that would never deploy on active service. Undergoing flight testing in Britain, Eric 'Winkle' Brown would declare that the Helldiver was the worst aircraft he had ever flown. Written by Kev Darling with artwork and scale drawings by Sam Pearson.



Warpaint series No.148

£15.00

Dassault Mystère & Super Mystère



The Dassault MD.452 Mystère was a straightforward development of the successful Dassault Ouragan with a 30-degree swept wing and modified tail surfaces. The aircraft saw extensive service with the French air force, evolving first into the Mystère IVA, and the Super Mystère, which was the first Western European supersonic aircraft to enter mass production. Both the Mystère IVA, and the Super Mystère saw extensive combat use with the Israeli Air Force, while other operators of Mystère derivatives included India and Honduras. While aimed at both the general aviation enthusiast and the scale modeller, this latest addition to the Warpaint range follows on the heels of newly-tooled kits from Czech manufacturer Special Hobby, and is designed to help add both detail and context to a modelling project. The book includes all the usual Warpaint features, with walkarounds of museum exhibits, and artwork and scale drawings by Sam Pearson.

Previous Warpaint titles

All these titles are available in printed format via our on demand printing service. Please contact our office for further information.

1 Bristol Beaufighter	£13.00	41 Fairey Fulmar	£15.00	81 Junkers Ju 52	£14.00	121 Douglas A-4 Skyhawk	£26.00
2 Blackburn Buccaneer	£13.00	42 Boulton Paul Defiant	£13.00	82 BAC Jet Provost	£17.00	122 Albatros D.I - D.III	£16.00
3 Junkers Ju 87 Stuka	£13.00	43 Lockheed F-104 Starfighter	£18.00	83 Fairey Battle	£17.00	123 de Havilland (Canada) Chipmunk	£15.00
4 North American F-100 Super Sabre	£13.00	44 de Havilland Venom	£15.00	84 Grumman F6F Hellcat	£18.00	124 Mikoyan-Gurevich MiG-17	£17.00
5 Hawker Typhoon	£13.00	45 Martin B-57 Canberra	£16.00	85 Supermarine Scimitar	£15.00	125 Bristol Britannia, Argus and Yukon	£17.00
6 Avro Shackleton	£14.00	46 Handley Page Halifax	£17.00	86 Vickers Wellesley	£15.00	126 Grumman F-14 Tomcat	£26.00
7 Junkers Ju 88	£13.00	47 McDonnell F-101 Voodoo	£15.00	87 Grumman Avenger	£18.00	127 Cessna T-37 A/B/C and A-37 A/B	£21.00
8 Hawker Hunter	£17.00	48 Westland Lysander	£15.00	88 Lockheed T-33A	£15.00	128 Bristol Scout	£15.00
9 Grumman F4F Wildcat/Martlet	£13.00	49 Fiat G.91	£15.00	89 Avro Lancaster	£18.00	129 Mikoyan-Gurevich MiG-3	£18.00
10 Vickers Wellington	£13.00	50 Bristol Beaufort	£15.00	90 Boeing B-17	£18.00	130 Ilyushin Il-28	£18.00
11 de Havilland Sea Vixen	£13.00	51 Lockheed Neptune	£16.00	91 Mikoyan-Gurevich MiG-21 'Fishbed'	£27.00	131 Auster in British Military & foreign air arm service	£18.00
12 Fairey Swordfish	£15.00	52 Fairey Albacore	£15.00	92 Grumman HU-16 Albatross	£17.00	132 Boeing B-52 Stratofortress	£25.00
13 Focke Wolfe Fw 200 Condor	£14.00	53 Avro Anson	£16.00	93 Messerschmitt Me 262	£15.00	133 Douglas C-47 Skytrain/Dakota	£25.00
14 BAC Lightning	£18.00	54 Westland Whirlwind F Mk I	£13.00	94 Supermarine Attacker	£15.00	134 Aero L-29 Delfin	£21.00
15 Short Stirling	£14.00	55 Hawker Tempest	£14.00	95 Westland Sea King	£18.00	135 DH.89 Dragon Rapide & Dominie	£17.00
16 Hawker Sea Fury	£13.00	56 Blackburn Firebrand	£14.00	96 Consolidated B-24 Liberator	£27.00	136 Airspeed Oxford & Consul	£18.00
17 Gloster Javelin	£14.00	57 Handley Page Hampden	£14.00	97 North American RA-5C Vigilante	£18.00	137 Douglas SBD Dauntless	£28.00
18 Douglas Skyraider	£14.00	58 Supermarine Swift	£14.00	98 Avro York	£17.00	138 Lockheed F-117 Nighthawk	£18.00
19 de Havilland Hornet and Sea Hornet	£14.00	59 Lockheed Hudson	£14.00	99 McDonnell Demon	£17.00	139 de Havilland (Canada) DHC-2 Beaver	£18.00
20 Supermarine Seafire (Griffon engine)	£15.00	60 English Electric Canberra	£20.00	100 Republic F-84F and RF-84F	£20.00	140 North American OV-10 Bronco	£28.00
21 Armstrong Whitworth Whitley	£14.00	61 Savoia Marchetti S.79 Sparviero	£14.00	101 de Havilland D.H.82 Tiger Moth	£16.00	141 Vickers Viking, Valetta & Varsity	£19.00
22 Gloster Meteor	£20.00	62 Handley Page Hastings	£14.00	102 Conair B-36	£16.00	142 Dassault Mirage F1	£19.00
23 Fairey Gannet	£15.00	63 Vickers Valiant	£14.00	103 Avro Manchester	£14.00	143 Boeing B-29 and B-50 Superfortress	£25.00
24 Dornier Do 217	£14.00	64 Conair F-102	£15.00	104 General Dynamics F-111 & EF-111A	£20.00	144 Mi Mi-4 Hound	£20.00
25 Short Sunderland	£14.00	65 Westland Wessex	£17.00	105 Sopwith Pup	£14.00	145 H-P Pembroke, Prince and Sea Prince	£17.00
26 Bristol Blenheim	£15.00	66 Bristol Bulldog	£13.00	106 Sikorsky S-55/H-19 and Westland Whirlwind	£18.00	146 Grumman A-6 Intruder & EA-6B Prowler	£19.00
27 de Havilland Vampire	£20.00	67 Folland Gnat and Ajeet	£13.00	107 Ilyushin Il-2 'Sturmovik'	£15.00	147 Nakajima Ki-43 Hayabusa/Oscar	£17.00
28 Fairey Firefly	£17.00	68 Bristol Brigand	£13.00	108 Martin Mariner and Marlin	£17.00		
29 Hawker Sea Hawk	£15.00	69 Martin B-26 Marauder	£14.00	109 Douglas C-54/R5D Skymaster & DC-4	£21.00		
30 Avro Vulcan	£16.00	70 Vought Corsair	£18.00	110 Westland Scout & Wasp	£16.00		
31 RAF/RN Phantoms	£17.00	71 Armstrong Whitworth 650/660 Argosy	£14.00	111 Vought OS2U Kingfisher	£16.00		
32 Douglas A-20 Boston/Havoc	£17.00	72 Vickers Supermarine Merlin Seafire	£14.00	112 Douglas A3D Skywarrior	£20.00		
33 Heinkel He 177	£14.00	73 North American B-25 Mitchell	£15.00	113 Panavia Tornado ADV	£17.00		
34 Avro Lincoln	£16.00	74 Hawker Siddeley Harrier	£17.00	114 McDonnell F-4 Phantom II	£25.00		
35 Fairey Barracuda	£15.00	75 Eke Sea Harrier	£15.00	115 Armstrong Whitworth Albemarle	£14.00		
36 Handley Page Victor	£16.00	76 Grumman Tracker/Tracer/Tracer	£17.00	116 Hawker Fury and Nimrod	£17.00		
37 Gloster Gladiator	£17.00	77 Curtiss P-40	£15.00	117 Douglas F4D/F-6 Skyray & F5D Skylancer	£15.00		
38 Republic F-105 Thunderchief	£15.00	78 Aer Macchi C.202-205 Folgore-Veltro	£15.00	118 NAA B-45 Tornado	£16.00		
39 Supermarine Walrus	£13.00	79 Consolidated PBV Catalina	£17.00	119 Grumman F9F Panther	£15.00		
40 Canadair/Commonwealth Sabre	£16.00	80 Saab Draken	£17.00	120 Mikoyan-Gurevich MiG-15	£17.00		

Warpaint Specials	
No.1 Republic P-47 Thunderbolt	£19.00
No.2 Messerschmitt Bf 109	£25.00
No.3 de Havilland Mosquito	£25.00
No.4 Cessna Bird Dog	£12.00
No.5 NAA P-51 Mustang and Derivatives	£22.00
No.6 Dambusters and the Lancaster	£20.00

Warpaint on the web

For more information and secure ordering please visit:
www.guidelinepublications.co.uk

All major credit cards accepted.

Orders can be placed by mail, telephone, email or through the website.
(www.guidelinepublications.co.uk) Plus postage and packing on all orders. Overseas readers pay postage at air mail printed paper rate.

GUIDELINE PUBLICATIONS LIMITED

Dunstable Business Centre, Office Suite No.2, Blackburn Road, Houghton Regis, Bedfordshire LU5 5BQ
Tel: +44 (0)1582 668411, Email: kim@guidelinepublications.co.uk

Z Atolu na Atol

Text: Jan Bobek

Ilustrace: Gareth Hector



Nasazení některých leteckých jednotek v Pacifiku bylo provázáno dlouhými obdobími bez střetů s nepřítelem. Mezi takové příklady patří bojová kariéra 15th Fighter Group. Tato jednotka, ještě pod označením 15th Pursuit Group, byla součástí obrany havajských ostrovů v době útoku na Pearl Harbor. Disponovala směsicí strojů P-36 a P-40B a skládala se z 45th, 46th a 47th Pursuit Squadron. Během překvapivého japonského útoku v neděli 7. prosince 1941 se části pilotů 15th PG podařilo vzlétnout a zasáhnout proti nepříteli. Letci z 46th a 47th PS si připsali deset potvrzených sestřelů, jeden japonský letoun pravděpodobně sestřelený a dva poškozené. Mezi několika letci z 45th PS, kterým se podařilo dostat do vzduchu, byl i budoucí nejúspěšnější stíhač na evropském bojišti, Francis „Gabby“ Gabreski. Více se k tomuto tragickému dni můžete dozvědět v magazínu [INFO Eduard 12/2021](#) v článku Carla Moleswortha.

Na dlouhou dobu to byly jediné úspěchy, které si jednotka, mezitím přeznačená na 15th FG, připsala. V březnu 1943 k ní byla připojena 78th FS na Havaji a také 6th NFS s nočními stíhacími letouny P-70 se základnou v Port Moresby na Nové Guinei.

Výcvik a rutinní hlídky kolem Havaje pro piloty Curtissů P-40 z 45th FS skončily na podzim 1943. V září se jednotka přesunula na Bakerův ostrov, anglicky Baker Island, což je neobydlený atol neďaleko rovníku uprostřed Tichého oceánu, ležící asi na polovině trasy mezi Havají a Austrálií.

Na konci listopadu následoval přesun na atol Nanumea ležící jižně od Gilbertových ostrovů. V polovině ledna 1944 se jednotka přesunula na atol Makin a operovala z něj až do konce března. V dosahu tohoto letiště byly základny japonského

námořního letectva v západním Pacifiku, například atoly Mili nebo Maloleap.

Tyto a další základny se od listopadu 1943 staly terčem náletů, které podnikaly čtyřmotorové bombardéry B-24, dvoumotorové B-25 a střemhlavé bombardovací A-24. Stíhací krytí, především pro střední a střemhlavé bombardéry poskytovaly letouny P-39 a P-40. Japonské základny neunikly ani pozornosti letounů US Navy.

Při jednom z těchto útoků je zobrazen stroj, za jehož řízením sedí 1/Lt. Arthur A. Bridge z 45th FS. Na obraze zachytil výtvarník Gareth Hector situaci z náletu na atol Mili při útoku na Zera z Kōkūtai 281, která se na obraně tohoto atolu podílela.

Příležitostí k leteckým soubojům v této oblasti nebylo mnoho. Japonské námořní letecké jednotky byly rozptýleny na řadě základen a ty byly těžce decimovány opakovanými nálety. Například atol Mili se od listopadu 1943 do dubna 1944 stal terčem téměř stovky náletů. Ojedinělá příležitost ke změření sil s japonskými letci pro 45th FS přišla 26. ledna 1944 při náletu na atol Maloleap. Američané do útoku vyslali devět bombardérů Mitchell s doprovodem P-40N z 45th FS.

Na japonské straně byla na útočníky připravena nečekaně velká skupina obránců, jednalo se o 25 Zer z Kōkūtai 252 (dřívější stíhací jednotka Genzan Kōkūtai). Formaci velel podpor. Sumio Fukuda. Většina jeho formace již používala sekce po čtyřech letounech. Fukuda byl zkušeným veteránem s jedenácti sestřely na kontě. Prošel službou ve stíhací jednotce letadlové lodi Junyō během bojů o Guadalcanal, později byl přeložen ke Kōkūtai 204 zapojené do obrany Rabaulu, dočasně byl dokonce jejím zastupujícím velitelem. V listo-

padu 1943 byl přeložen ke Kōkūtai 252 a během bojů v oblasti Gilbertových ostrovů si letci pod jeho velením připsali asi padesát vítězství.

Při americkém náletu na Maloleap japonští letci korektně hlásili střetnutí s devíti letouny B-25 a třinácti stroji P-40, na které zaútočili v letové hladině 3 000 metrů. Po boji ohlásili čtyři P-40 sestřelené jistě a jeden B-25 pravděpodobně. Sami přišli o čtyři letouny a jejich piloty.

Americký doprovod pravděpodobně vedl maj. Harry M. Thompson, který si připsal jeden sestřelený Zeke. Jeho kolegové po evidentně hodně hektickém boji nárokovali dalších osm Zeke jako sestřelených a jeden zničený pravděpodobně. Připsali si i jeden jistý a jeden pravděpodobný sestřel bombardéru Kate. Na americké straně zřejmě k žádným ztrátám nedošlo.

Na dlouhou dobu se jednalo o jediný úspěch 15th FG v leteckém boji. Během roku 1944 jednotku čekalo na Havaji přezbrojení na typ P-51D Mustang a výcvik pro dálkové doprovodné mise. Od dubna 1945 byla nasazena na Okinawě k obraně ostrova i v rámci náletů na Japonsko. Během nich si výše zmíněný 1/Lt. Arthur A. Bridge připsal dva polo-viční podíly na sestřelu japonského stíhacího letounu. Celkem 15th FG během druhé světové války dosáhla 128 jistých vítězství, 23 pravděpodobných a 43 japonských strojů v soubojích poškodila. Šest jejích pilotů se stalo esy.

Sumio Fukuda zahynul 24. října 1944 během bitvy v zálivu Leyte jako velitel Hikōtai 163 v rámci Kōkūtai 634. Posmrtně byl povýšen do hodnosti korvetního kapitána

Z Greifů na Stodevítky

Text: Jan Bobek

Ilustrace: Piotr Forkasiewicz



Rok 1944 vystavil Luftwaffe řadě výzev, které dostaly dosud silnou leteckou složku pod značný tlak. Především v západní Evropě čelila v denních obranných operacích jedné porážce za druhou a negativní vývoj pro Luftwaffe nabral ještě větší dynamiku během bojů nad Francií po invazi v Normandii. Němci se v leteckých bojích dostali do plné defenzívy a jejich schopnosti napadnout cíle v hlubokém týlu protivníka byly velmi omezené, ať už na východní frontě, v západní Evropě či ve Středomoří.

Během roku 1944 velení Luftwaffe došlo k rozhodnutí přeorganizovat řadu bombardovacích útvarů nebo jednotek těžkých stíhacích letounů (Zerstörer) na stíhací jednotky s jednomotorovými letouny. Jednou z Kampfgeschwader, která tímto přechodem na jednomístné stroje prošla, byla KG 1 „Hindenburg”.

Od roku 1941 působila KG 1 převážně na východní frontě a její výzbrojí byly po několik let dvoumotorové Junkersy Ju 88 A. Od roku 1943 však její čtyři Gruppe začaly postupně přezbrojovat na čtyřmotorové bombardéry Heinkel He 177 „Greif”. Úspěšné nasazení tohoto neobvyklého letounu však bylo komplikováno řadou technických potíží i nedostatkem pozemního a leteckého personálu.

Pokud se podařilo na východní frontě bombardéry He 177 nasadit, díky jejich vysoké letové hladině je Sověti nemohli příliš ohrozit. Při jednom z náletů se KG 1 podařilo v bombardovacím svazu vyslat téměř devadesát strojů, ale jednalo se o ojedinělý úspěch. Luftwaffe zkrátka díky koncepčním chybám v předválečných letech nedisponovala dostatečným počtem strategických

bombardérů a jejich stíhacím doprovodem. V srpnu 1944 ze Stab KG 1 vznikl Stab JG 7, z II./KG 1 vznikla I./JG 7 a III./KG 1 byla přeznačena na II./JG 7. Rozpuštěny byly I. a IV./KG 1. Stíhací jednotku JG 7 si čtenáři jistě spojují s proudovými letouny Me 262. V době vzniku JG 7 však její plánovanou výzbroj tvořily Bf 109 a v případě II./JG 7 to měly být letouny Fw 190.

Prvním velitelem II./JG 7 byl Maj. Manfred von Cossart, který u KG 1 bojově létal od roku 1940 a od února 1944 byl velitelem I./KG 1. V září 1944 byl přeložen z operačně výcvikové Erg. JGr. Ost a v listopadu se vrátil k JG 7, v té době se již plánoval její přechod na Me 262.

Kdo byl následujícím velitelem II./JG 7 není známo, ale jednotka nebyla v operačním stavu, neboť nedostala žádné stroje Fw 190 a nemohla tedy zahájit operační výcvik. Dalším velitelem II./JG 7 se na konci listopadu stal Hptm. Wilfried Schmitz. Až do podzimu roku 1943 sloužil u I./KG 4 na východní frontě. Za svou službu obdržel Ritterkreuz a v říjnu 1943 se stal velitelem 2./KG 100 v západní Evropě s letouny He 177.

Od května 1944 se Hptm. Schmitz přeskoloval na jednomístné stíhací letouny a když se v listopadu 1944 ujal velení nad II./JG 7, došlo současně ke dvěma změnám. Jednotka byla přeznačena na IV./JG 301 a místo letounů Fw 190 A se měly její výzbrojí stát Messerschmitty Bf 109 G-14 a G-10. Prvních deset strojů verze G-14 však dostala až v prosinci, takže během roku 1944 tato Jagdgruppe vůbec nebyla bojově nasazena. Dříve již částečně zformovaná jednotka s označením IV./JG 301 existovala, byla krátce nasazena v Rumunsku v síle jedné Staffel, ale v létě 1944 byla rozpuštěna.

Schmitzova jednotka se stala součástí JG 301, jež byla dříve nasazena při operacích Wilde Sau. Během roku 1944 ale již bojovala jako denní stíhací Geschwader a kvůli neuspokojivým výsledkům v boji proti přesile amerických bombardérů a stíhačů se stala společně s JG 300 terčem kritiky ze strany Hitlera. Proto byly obě Geschwader na konci ledna nasazeny do boje na východní frontě.

První dva stroje IV./JG 301 padly za oběť sovětskému flaku 4. února 1945 a jedním z pilotů, kteří zahynuli byl Hptm. Schmitz, na jehož kontě bylo přes 350 bojových letů. Po dobu nasazení na východní frontě přišla IV./JG 301 ještě o několik letounů a všechny padly za oběť flaku.

Během nasazení proti Sovětům, jež trvalo přibližně měsíc, ale IV./JG 301 v rámci Luftflotte Reich poprvé startovala také proti americkým bombardérům. Došlo k tomu 14. února 1945 a přišla při tom o jeden stroj a jednoho zraněného pilota.

Podruhé se do střetu s Američany dostala IV./JG 301 dne 2. března 1945 při obraně proti náletu na německé rafinerie. JG 300 a JG 301 při této akci čelily pěti stíhacím skupinám s letouny P-51 Mustang a utrpěly těžké ztráty. Nejen že se IV./JG 301 nepodařilo získat ani jedno vítězství, ale přišla o 15 letounů, dalších 5 bylo poškozeno, osm letců padlo a dalších pět bylo zraněno. Mezi piloty, kteří v této akci přišli o život, byl i velitel 13. Staffel Oblt. Johann Patek. A právě letouny z jeho Staffel jsou vyobrazeny na boxartu Piotra Forkasiewicze.

Po tomto debaklu byla IV./JG 301 rozpuštěna 19. března 1945. Ostatní části JG 301 pokračovaly v bojové činnosti až do konce války.

spruebrothers.com

Open Online 24/7



Our **TEAM** works hard to ensure we have the **BEST SELECTION** always **IN-STOCK** or are busy Pulling, Packing and Shipping it to you in **ONE BUSINESS DAY or LESS!**

- AIRCRAFT
- ARMOR
- NAVAL
- AUTOMOTIVE
- GUNDAM
- SPACE & SCIFI
- FIGURES
- BEGINNERS & EDUCATION
- PAINT
- REFERENCE & MAGAZINES
- TOOLS
- SUPPLIES
- DECALS
- PHOTOETCH
- 3D DECALS
- PREFINISHED & DIECAST

Sprue
Brothers
Models LLC



Now With Two Great Programs To Help You Save More! Visit Our Website For More Info About Our Rewards & VIP Programs

HOT OFF THE PRESS



PHOENIX

SCALE PUBLICATIONS

'Rozdmýchávání vášně pro modelaření!'

WHERE TO BUY ONLINE WORLDWIDE

www.phoenixscalepublications.co.uk

EU Retailer: Aviation Megastore www.aviationmegastore.com

USA Retailer: Sprue Bothers www.spruebrothers.com



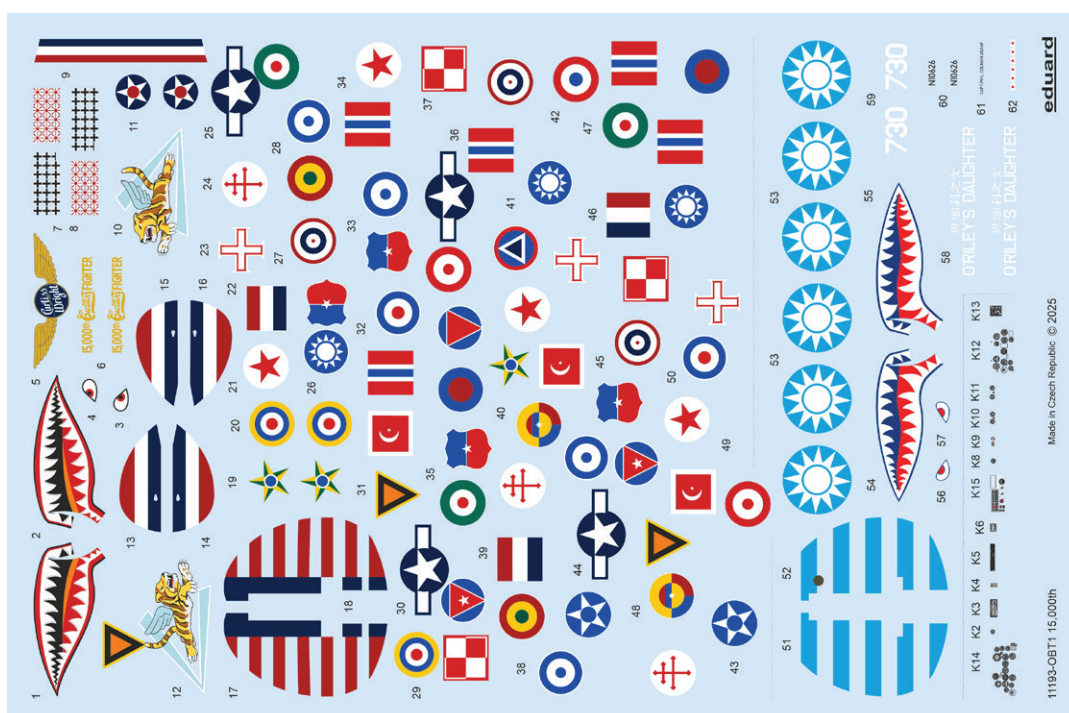
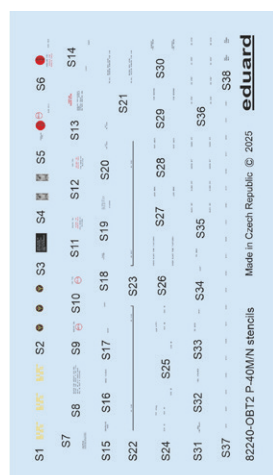
15,000th

1/48

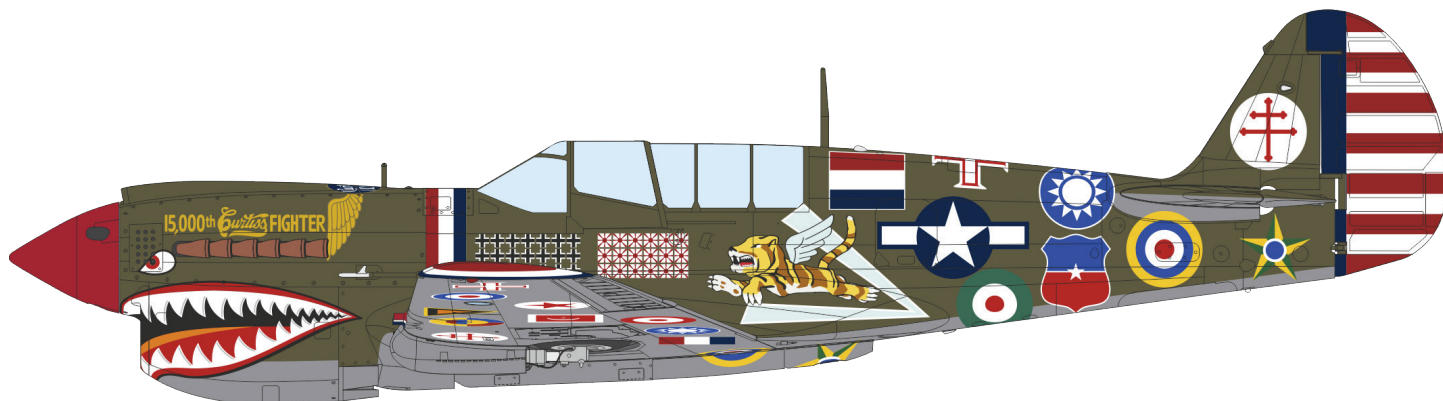
#11193

Stavebnice americké druhoválečné stíhačky P-40N Warhawk edice Limited Edition v měřítku 1/48. Stavebnice představuje patnáctitisící letoun vyzdobený označením dvaceti osmi zemí, které používali letadla vyrobená u Curtissu. Bonusem je stroj stíhacího esa z Virginie létajícího na P-40N.

- plastové díly: Eduard
- počet kamuflážních schémat: 2
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ano, barvené
- maska: ano
- resinové díly: ne

[stránka produktu](#)


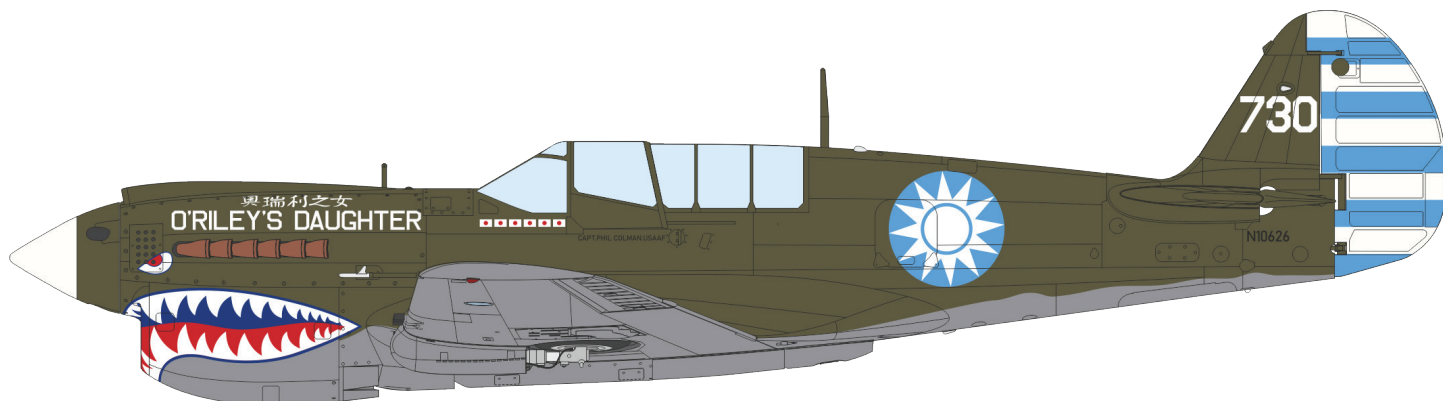
15 000. letoun Curtiss dodaný zákazníkům po celém světě, Buffalo, NY, USA, listopad 1944



Společnost Curtiss oslavila dodání patnáctitisíciho bojového letounu svým zákazníkům po celém světě speciálním zbarvením, které zahrnovalo všechny výsostné znaky zemí jejich zá-

kazníků rozmístěné po celém povrchu. Sériové číslo letounu, který byl použit pro tento účel, není známo.

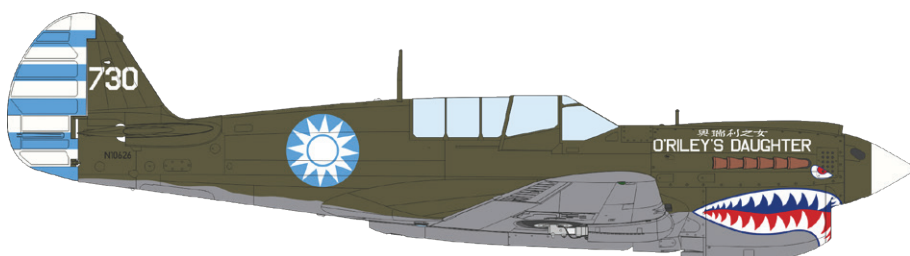
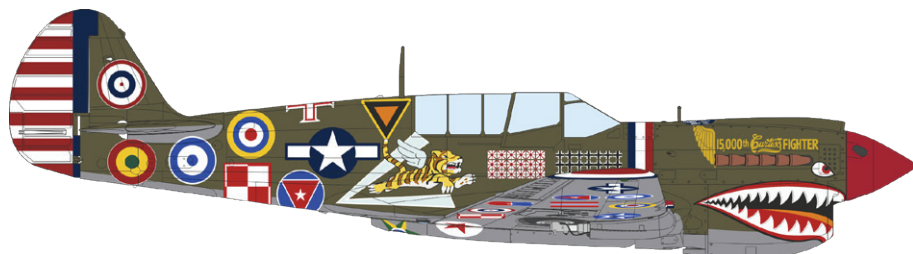
Kapitán Philip E. Colman, 26. FS, 5. FG, Ankang, Čína, 1944



Philipp Eddy Colman vstoupil do USAAC v roce 1941 po absolvování Jefferson Senior High School a byl přijat do leteckého výcviku. Absolvoval jej v hodnosti Flying Sergeant na Spence Field a jeho prvním úkolem bylo vlečení cílů pro střeleckou školu na Eglin Field na Floridě. Později sloužil jako zkušební pilot a létal nejen s americkými typy, ale také s kořistními německými Bf 109 nebo japonskými Oscary. Přežil potopení

lodi HMT Rohna, která ho vezla vstříc jeho prvnímu bojovému nasazení. Úder německé řízené letecké bomby tehdy zabil 1149 z 2000 lidí na palubě. Následně byl Colman odvelen k CACW (Chinese-American Composite Wing), kde absolvoval 86 bojových misí s P-40 a sestřelil během nich pět japonských Zer, přičemž pravděpodobně dosáhl dalších dvou vítězství a poškodil pět nepřátelských letadel. Po válce se připojil

k 158th FS, 116th FG Georgia Air National Guard. V roce 1952 byl přidělen k 335th FIS a během korejské války přidal na své konto stíhače čtyři MiGy-15. V roce 1983 odešel do výslužby v hodnosti podplukovníka. Jelikož neexistují žádné známé fotografie jeho P-40N, barevné schéma zobrazuje letadlo, vystavené v Museum of Flight v Seattlu ve státě Washington.

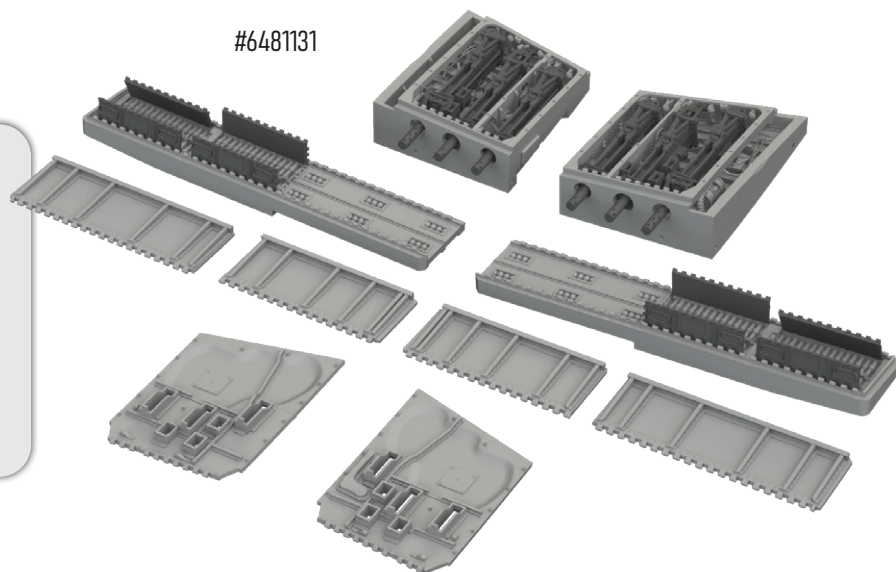


Pro P-40N Warhawk 1/48

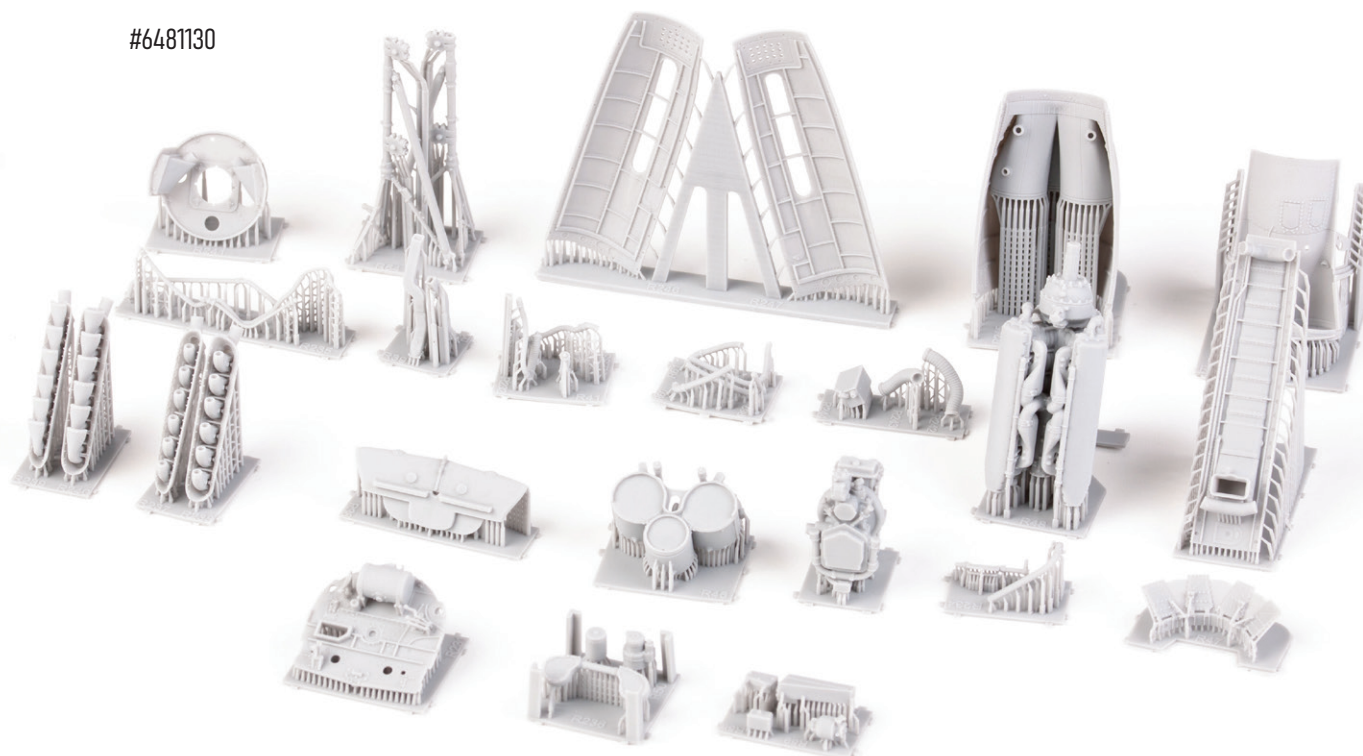
DOPORUČUJEME:

481167	P-40N landing flaps (fotolept)
FE1541	P-40N seatbelts STEEL (fotolept)
644316	P-40N Löök (Brassin)
6481130	P-40N engine PRINT (Brassin)
6481131	P-40N gun bays (6 guns) PRINT (Brassin)
6481132	P-40N cockpit PRINT (Brassin)
6481134	P-40N wheels diamond tread (Brassin)
6481135	P-40N wheels cross tread (Brassin)
3DL48238	P-40N SPACE (3D obtisk)
3DL48239	P-40N seatbelts SPACE (3D obtisk)
EX1130	P-40N TFace (maska)

#6481131



#6481130

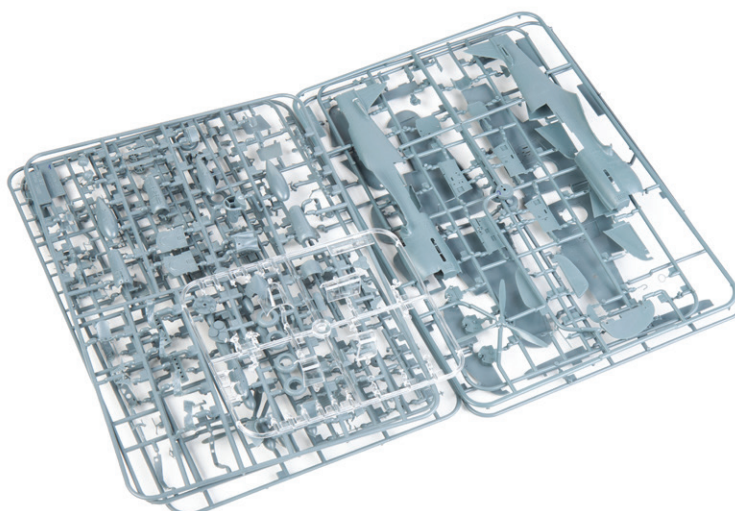


OVERTREES

#82242X

P-40N Warhawk

1/48


[stránka produktu](#)

P-40N WARHAWK

#R0025

Stavebnice amerického druhoválečného stíhacího letounu P-40N Warhawk v měřítku 1/48; edice Royal Class. Stavebnice nabízí 12 markingů. Stavebnice obsahuje plastové rámečky pro dvě P-40N, z nichž je možné postavit stíhačky sloužící u USAAF, RAF, RAAF, RNZAF.

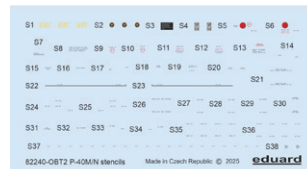
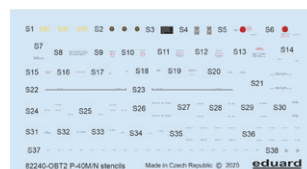
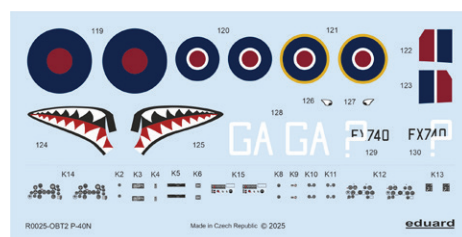
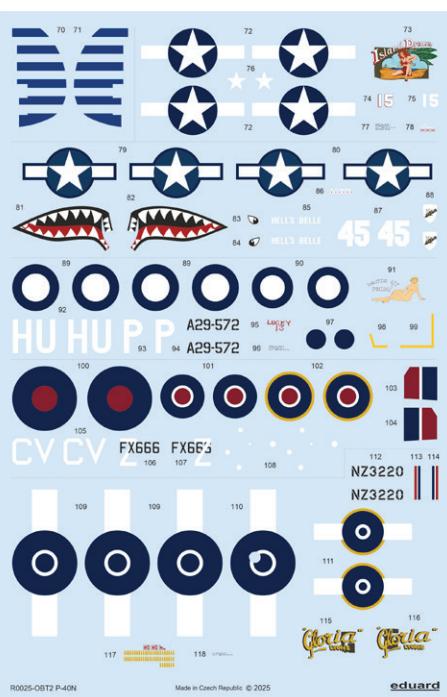
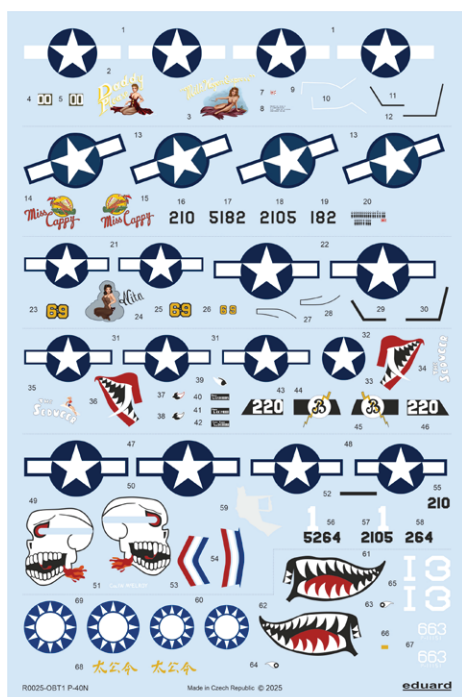
- plastové díly: Eduard
- počet kamuflážních schémat: 12
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ano, barvené
- maska: ano
- resinové díly: ano (výfuky, kola hlavního podvozku - dva typy, sedačky s upínacími pásy)
- záslepka do podvozkových šachet (0mask)
- bonus - plakát

1/48

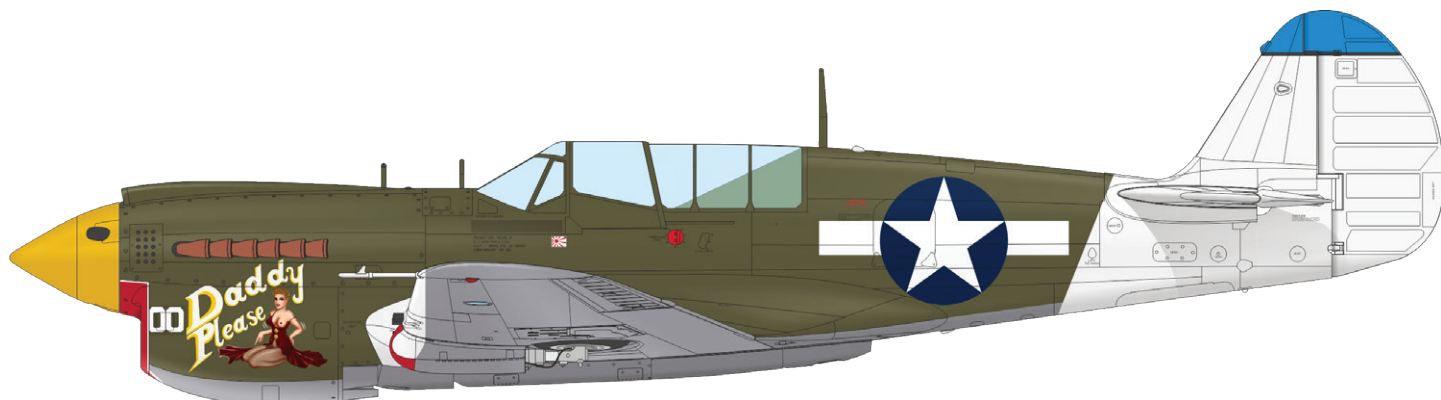


P-40N WARHAWK 1/48 Royal Class
k dostání u distributorů a prodejců
pod katalogovým číslem R0025.

Dual Combo



82nd TRS, 71st TRG, Borokoe Airfield, Biak, léto 1944

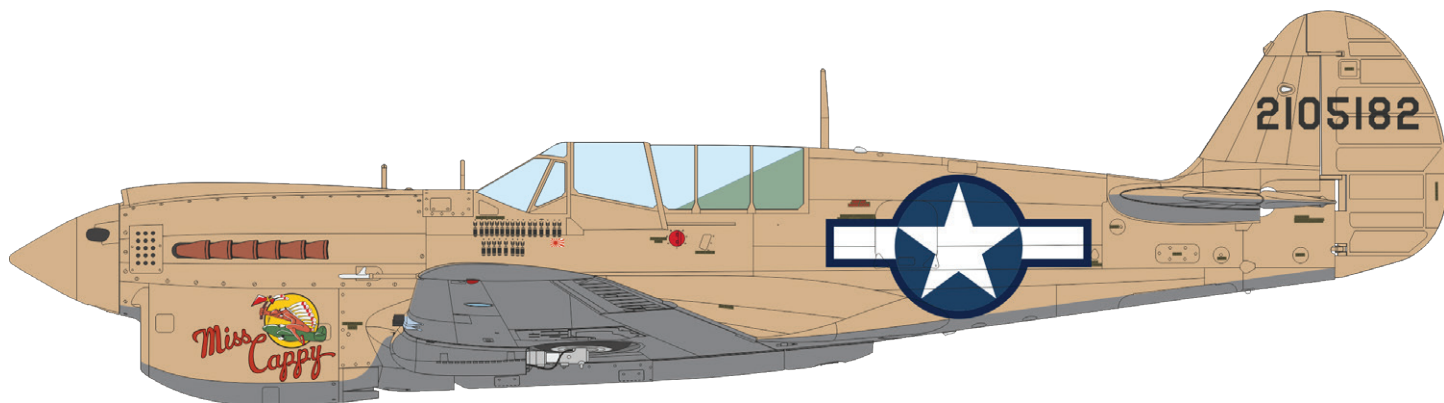


Letoun s atraktivními pin-up kresbami po obou stranách přidě patřil původně do stavu 49th FG, kde létal s číslem 10. V červnu 1944 sloužil pravděpodobně jako osobní stroj velitele 49th FG, kterým byl Lt.Col. Furlo Wagner. V té době nesl číslo 00. Wagner sloužil v letech 1942 až 44 na velitelských postech v rámci 35th FG a 22. listopadu 1942 si připsal na P-39 svůj jediný sestřel (Zero). U 49th FG sloužil jen krát-

ce od 3. června do 19. července 1944. Poté se vrátil k 35th FG. Zobrazená podoba znázorňuje letoun krátce poté, co byla 49th FG na podzim 1944 přezbrojena na P-38 a své původní P-40 ponechala na Biaku. Do svého stavu jej převzala 82nd Tactical Reconnaissance Squadron, 71st Tactical Reconnaissance Group a následně došlo k určitým změnám jeho zbarvení, zejména vrtulového kuželu, který dostal žlutou barvu namísto

modro-bílého provedení. Není zcela jisté, zda už stal vrchol SOP modrý s černou linkou. Je možné, že bylo toto označení, vztahující se k předchozímu uživateli, rovněž zatřeno. U 71st TRG letoun sloužil nejprve s původním kódem 00, později dostal číslo 15 a žlutý kužel byl opět přetřen, nejspíše olivovou barvou. Na Biaku již měly Warhawky natřeny bílou barvou i horní plochy VOP.

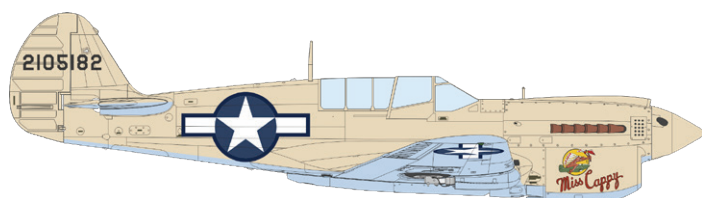
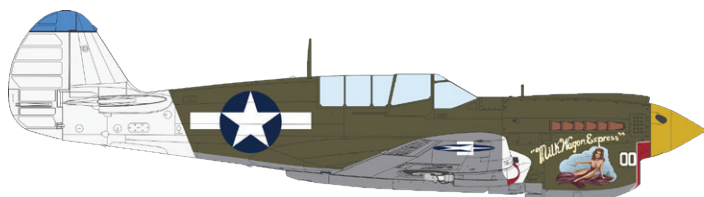
1/Lt. Arthur A Bridge, 45th FS, 15th FG, Makin Atoll, Gilbert Islands, prosinec 1943



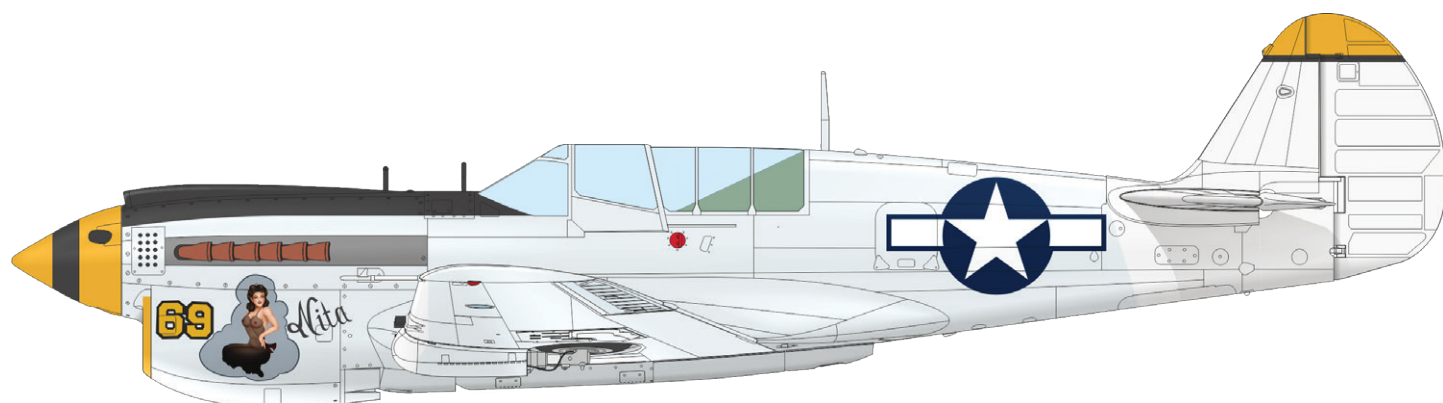
Tradičním působištěm 15th FG byly havajské ostrovy, kde byla 1. prosince 1940 aktivována a sloužila jako součást systému obrany Havajských ostrovů. Během války nicméně odesílala své jednotlivé squadrony na různá místa v centrálním a jižním Pacifiku. K bojovým akcím startovaly Warhawky 45th FS z atolu Makin, na který se jednotka dostala oklikou. Peruť byla nejdříve odeslána na ostrov Baker, kde působila do října 1943, poté se přesunula na ostrov Abemama. Na opakované žádosti velitele byl nejprve odve-

len detašmán a poté celá jednotka na atol Makin, kde již několik týdnů operovaly Airacobry 46th a 72nd FS. Protože standardní zbarvení neplnilo na korálových atolech svůj účel, namíchal technický personál na atolu Canton barvu, která odpovídala tamním podmínkám. Na černobílých fotkách působí někdy nátěr tak, že pískovou byly natřeny i spodní plochy, ale při bližším zkoumání je na letounech vidět rozhraní barev a spodní plochy tak nejspíše byly přetřeny světle modrou barvou, kterou namíchal pozemní personál

z modré na výsostné znaky a bílé. Popisky na horních plochách byly při přetírání zamaskovány a mají tedy olivový podklad. Warhawk pojmenovaný Miss Cappy měl přidělen Art Bridge, ale k bojovým letům jej používalo více pilotů a počet bomb pod kabinou znázorňuje všechny mise, kterých se Miss Cappy účastnila. Lt. Art Bridge odlétal během nasazení na atolu Makin 20 bojových misí, nejvíce ze všech pilotů. Na jaře 1945 se už v kabině Mustangu účastnil několika VLR misí z Iwo Jimmy.



8th FS, 49th FG, Biak, Papua/New Guinea, jaro 1944

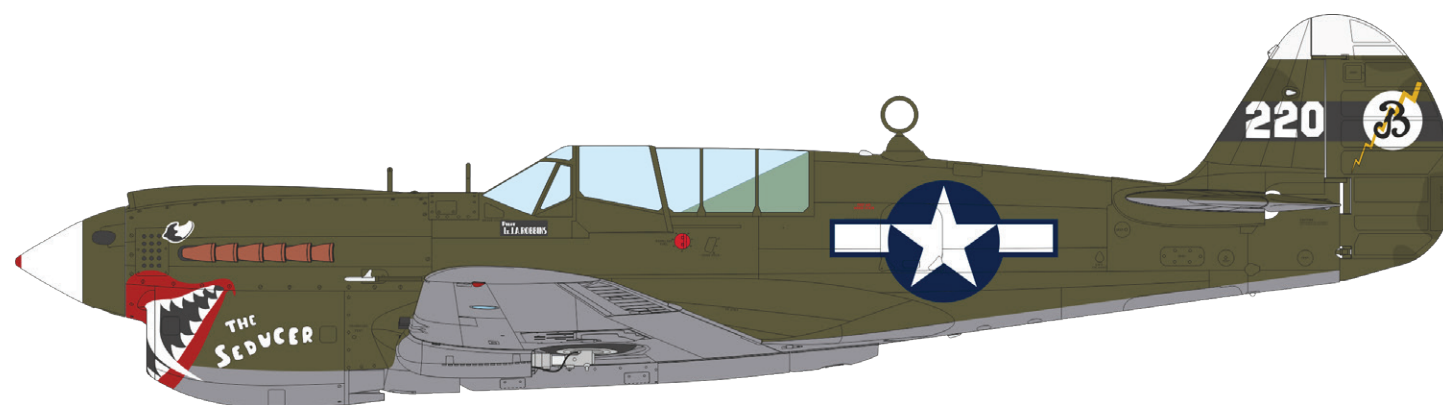


V době, kdy už mělo americké letectvo v oblasti Nové Guinei vzdušnou nadvládu, byly některé letouny zbaveny kamuflážního nátěru a sloužily v barvě kovu. Warhawk číslo 69 byl navíc ozdoben kresbou spoře oděné slečny a nápisem „Nita“. V září 1944 se tento letoun nacházel ve

stavu 82nd TRS / 71st TRG, kde s ním létal člen „A“ Flightu Lt. Moffitt. V té době perut používala až 18 P-40, které postupně nahradily původně používané P-39 Airacobra. Lt. Mike Moffitt si na přídi svého Warhawku ponechal kresbu slečny, ale nápis „Nita“ nechal odstranit, protože se jeho

žena jmenovala Reba. Je pravděpodobné, že si Moffitt jméno manželky později nechal namalovat na příď stejně, jako učinil u své Airacobry, se kterou létal původně. Taková podoba jeho P-40N ale není fotograficky doložena.

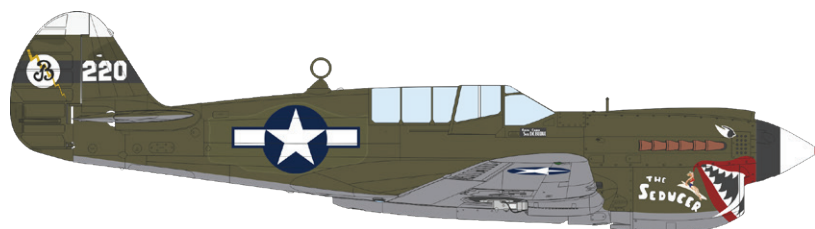
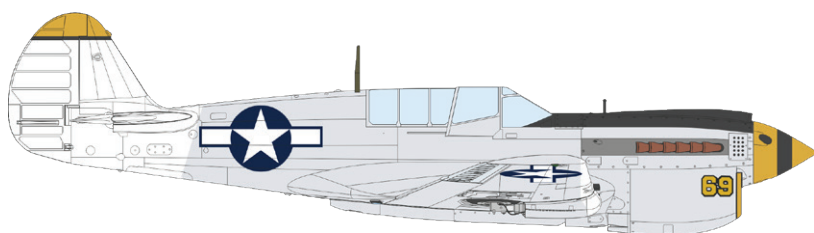
Lt. Otto Miller, 26th FS, 51st FG, Yunnanyi, Čína, 1944



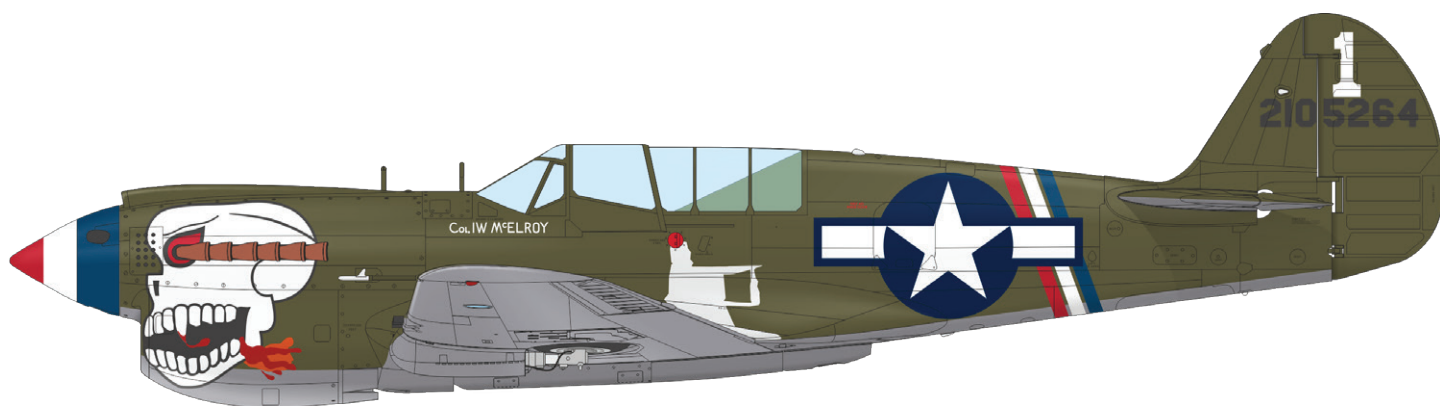
Ještě jako 51st Pursuit Group byla tato jednotka aktivována 15. ledna 1941 a v průběhu výcviku sloužila jako součást sil, střežících západní pobřeží USA. V lednu 1942 se přesunula přes Austrálii a Ceylon do Indie, kde se stala součástí 10th AF. Úkolem jednotky byla ochrana letecké zásobovací trasy, vedoucí z Indie přes Himaláje do Yunnanyi, Kunmingu a dalších oblastí v Číně.

Dostala název „the Hump“ (hrb) a je dodnes považována za nejnebezpečnější trasu pro letecké zásobování, jaká kdy byla provozována. V říjnu 1943 se skupina přesunula do Číny, kde byly převelena pod 14th AF. Odtud bránila východní část zmíněné zásobovací trasy, útočila na japonská plavidla v deltě Rudé řeky a podporovala čínské pozemní síly v jejich postupu k řece Salween. Na

podzim 1945 se 51st FG vrátila do Indie a 13. prosince byla deaktivována. K reaktivaci došlo o 10 měsíců později na Okinawě. S letounem The Seducer (svůdník) létal Lt. Otto Miller, který dosáhl svého jediného vzdušného vítězství 11. listopadu 1944. Podle některých pramenů mohl se strojem létat i Lt. J. A. Robbins, obtisky proto nabízejí obě jmenovky.



■ Col. Ivan W. McElroy, CO of 80th FG, Tingkaw Sakan, Burma, 1944

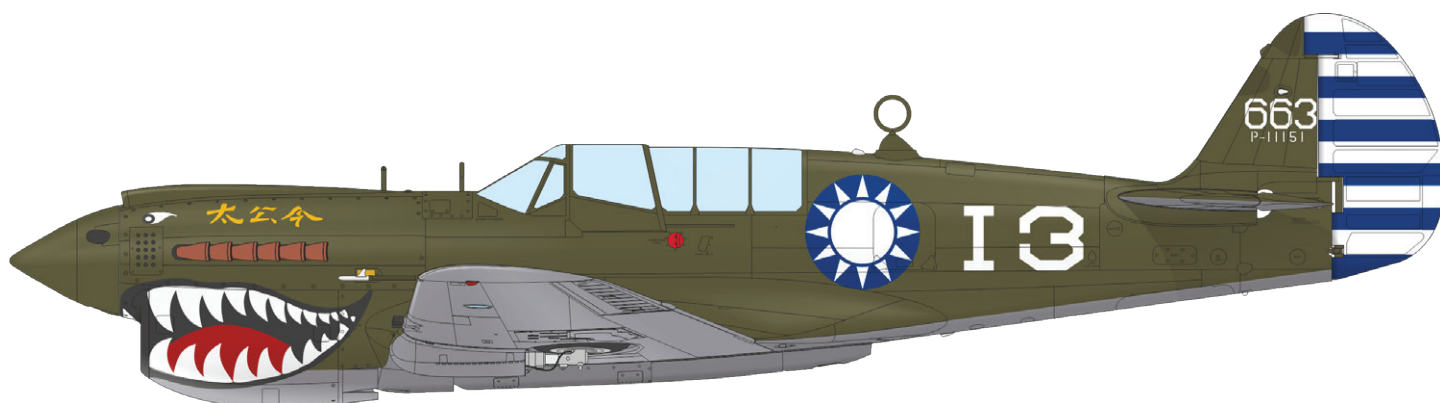


Ivan McElroy velel „Burma Banshees“ neboli 80th FG v letech 1943 a 1944. Jednotka narušovala japonské aktivity podél proslulé Barmské cesty a po celé severní Barmě. 27. března 1944 zachytil 80th FG nálet 15 bombardérů a 25 stíhaček a sestřelila všechny nepřátele kromě jednoho bombardéru bez vlastních ztrát.

Po válce zůstal McElroy ve službě a vystřídal řadu štábních a velitelských funkcí, včetně zástupce náčelníka štábu operací velitelství amerického letectva. Na jeho pestře zbarveném letounu je určitou záhadou flek pod plnicím hrdlem nádrže, který svou siluetou trochu připomíná nějakého ducha, držícího v natažené ruce

bombu. Na různých fotografiích se jeví různě. V některých případech to vypadá, jako by byla barva narušena a setřena až na plech, na jiných se zdá, že to je jen mokrá nebo mastná flek, jenže je vidět, že je očouzený od výfuků, musel by tedy být na letounu delší dobu.

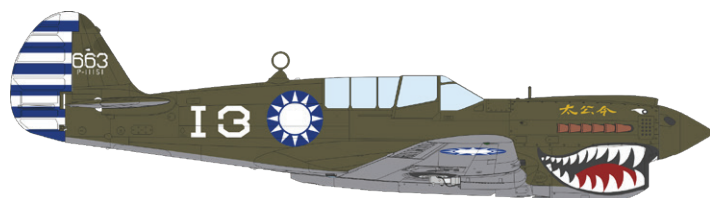
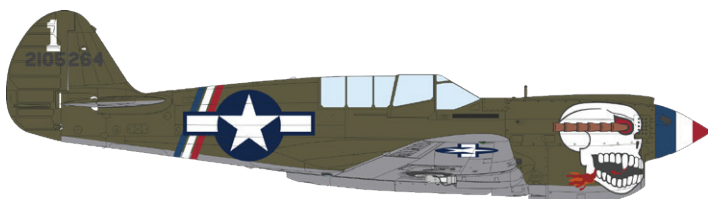
■ Capt. Xu Hua-jiang, 7th FS, 3rd FG, Laohokow, Čína, leden 1945



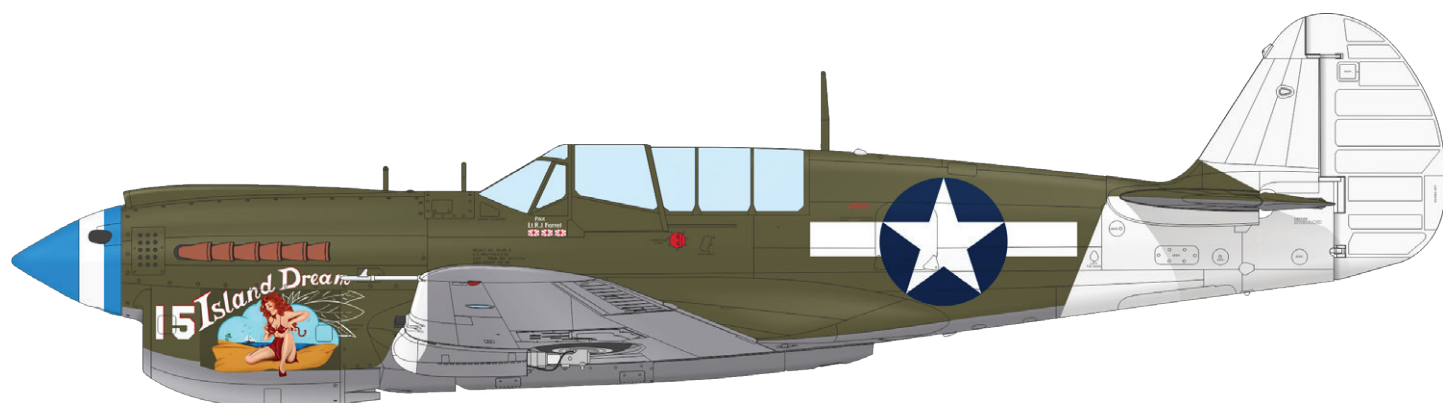
Po rozpuštění AVG na začátku června 1942 převzala její úkoly China Air Task Force (CATF) pod velením dosavadního velitele AVG, brigádního generála Claire Chennaulta. CATF sestávala ze čtyř stíhacích squadron s P-40 od 23rd FG a jedné bombardovací s B-25 od 11th BG. Po zformování 14th AF v březnu 1943 navrhl Chennault zformování Chinese-American Composite Wing (CACW). Vzhledem k nízké úrovni vycvičenosti čínských pilotů bylo rozhodnuto ponechat velení a část stavu pilotů v americké režii. Svou bojovou činnost zahájila CACW v říjnu 1943 a na kon-

ci války měla na svém kontě 190 sestřelených japonských letounů, 301 zničených na zemi a k tomu přes 2500 zničených kusů pozemní techniky nebo různých zařízení, mnoho poškozených mostů, silnic nebo železničních tratí. Tento letoun patřil jednomu z čínských pilotů a znaky na přídi lze číst jako Tai-Gong Ling, což znamená „pod velením Tai-Gonga“. Jiang Tai-Gong byl generál a stratég ve starověké Číně (1100 let před Kristem) a Číňané jej považují za jednoho z bohů. U letounu je v řadě zdrojů udáván jako jeho pilot Capt. Wang Guang-Fu, nicméně podle

vyprávění synovce Xu Hua-jianga se jednalo o letoun jeho strýce. Prý mu tehdejší velitel 7th FS, Maj. Reed řekl, že je zvykem ozdobit si letoun nějakým osobním symbolem a případně mu dát jméno. Xu si vybavil román, který četl v dětství, ve kterém figuroval zmíněný bájný generál a vybral si pro svůj letoun jeho jméno. Není ale zcela jasné, zda byl nápis na přídi červený, nebo žlutý. My jsme se přiklonili ke žluté verzi.



■ P-40N, Lt. Roger Farrell, 7th FS, 49th FG, Dobadura, New Guinea, jaro 1944

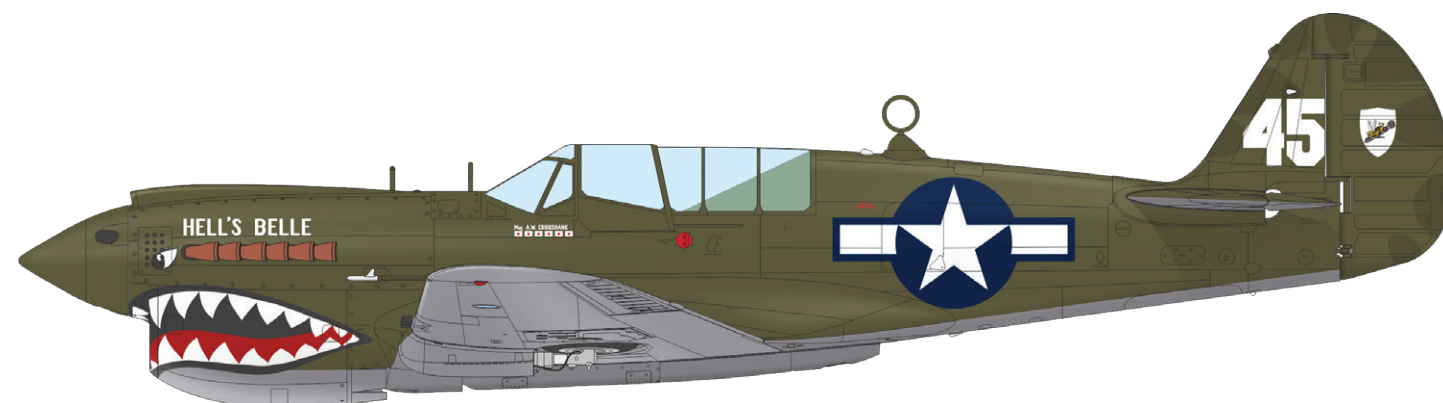


Nejvýznamnějším provozovatelem Warhawků byla v rámci USAAF 49th FG, která s nimi vstoupila do bojů již na jaře 1942, kdy bránila severní oblasti Austrálie proti japonským náletům. V říjnu téhož roku se přesunula na Novou Guineu, kde pomáhala zastavit japonský postup od severu směrem na Port Moresby. V březnu 1943

se pak zapojila do bitvy o Bismarckovo moře. V červenci 1944 byla 49th FS přezbrojena na P-38 a její P-40 převzaly jiné jednotky. Lt. Farrell dosáhl za války tří sestřelů, a to v období mezi říjnem 1943 a únorem 1944. Jeho letoun s výrazným nose-artem a názvem Island Dream nesl obvyklé zbarvení té doby včetně bílé zádě, kde

byla v období bojů nad Novou Guineou ponechána horní strana vodorovných ocasních ploch v barvě Olive Drab. Nelze vyloučit, že stíhačka měla také modře zbarvenou špičku směrové ocasní plochy.

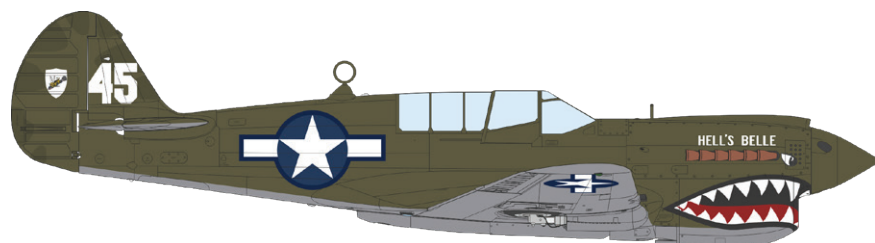
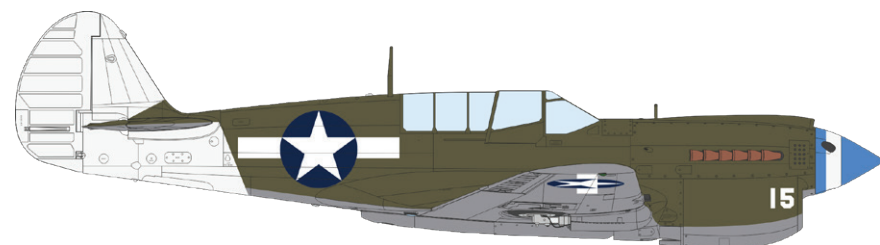
■ Maj. Arthur W. Cruikshank, 74th FS, 23rd FG, Hengyeng, Čína, červen 1944



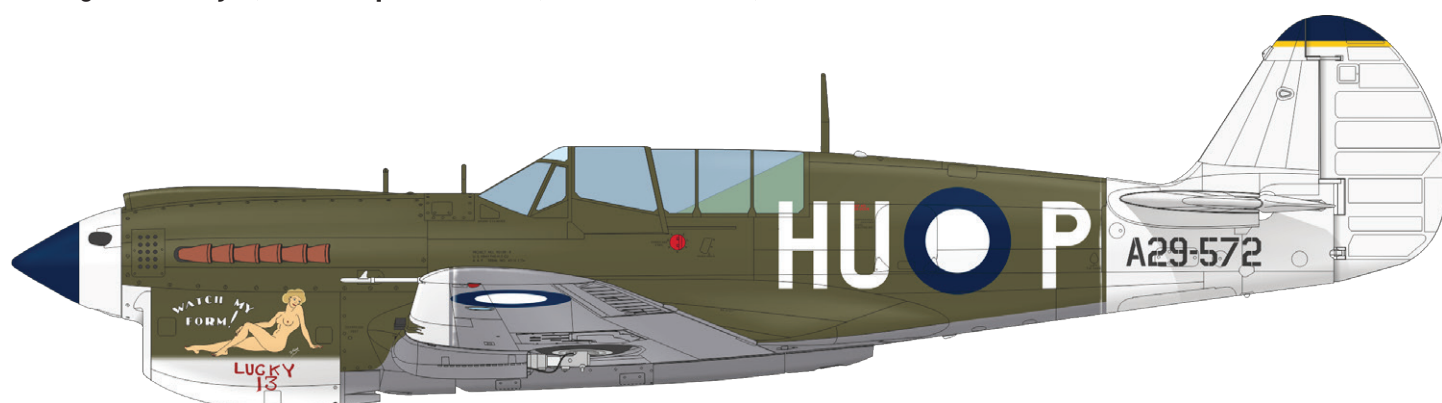
Arthur Waur Cruikshank byl za války nejprve přidělen k 157th Project Task Force a v březnu 1942 byl jedním z prvních pilotů USAAF, který vzletl z paluby letadlové lodi Ranger s P-40 během operací v severní Africe. V červnu se přemístil do oblasti CBI a byl přidělen k 23rd FG, která byla zformována po zániku AVG. V září 1943

Cruikshank převzal velení 74th FS a postupně dosáhl osmi sestřelů jistých a šesti pravděpodobných. Sám byl dvakrát sestřelen nad nepřátelským územím a dostal se zpět ke svým díky pomoci čínského odboje. Do USA se Cruikshank vrátil v srpnu 1944 a stal se testovacím pilotem. V prosinci 1945 pak převzal velení letecké zá-

kladny Eglin Field na Floridě a postupně zastával řadu významných funkcí a byl povyšován až do generálské hodnosti. Zemřel 5. května 1999. Během své druhé operační túry od května 1944 létal Arthur Cruikshank s letounem pojmenovaným Hells Belle. S ním byl také 15. června 1944 sestřelen protileteckou palbou.



■ F/Sgt. D. A. Smyth, No. 78 Squadron RAAF, Noemfoor Island, září 1944

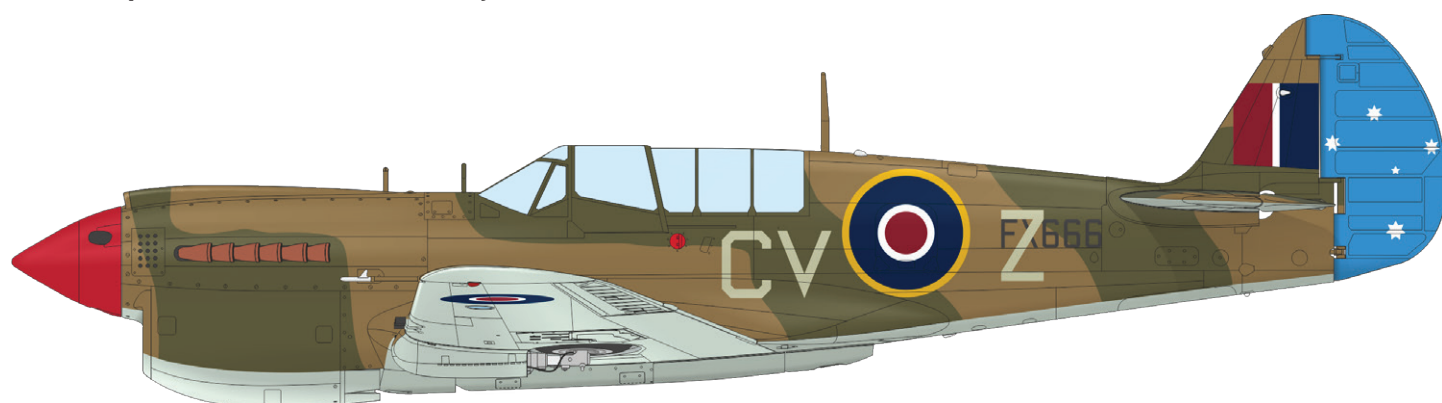


Australská No. 78 Sqn byla zformována 20. července 1943 a se svými Kittyhawk se v říjnu toho roku přesunula na ostrov Kiriwina jako součást No. 73 Wing. Její piloti útočili na cíle v Nové Británii nebo doprovázeli bombardéry. V lednu 1944 se jednotka přesunula na Nazdab a v březnu na Cape Gloucester v Nové Británii. I zde tvořily útoky na pozemní cíle hlavní bojové vytížení, přidaly se k nim také průzkumné lety.

Svou chvíli slávy zažila squadrona 3. června 1944, když nad Biakem zaútočila na formaci japonských letounů a sestřelila šest Ki-43 Oscar a dva torpédové bombardéry B5N Kate při ztrátě jednoho vlastního stroje. Následoval přesun na sever Nové Guinei, po určitou dobu vzlétali piloti No. 78 Sqn z ostrova Noemfoor. V prosinci 1944 se squadrona přesunula na Morotai. Letoun F/Sgt Smythe nesl standardní zbarvení s dopl-

něným nástříkem ocasních plocha a náběžných hran křídel bílou barvou. Nestandardně byl bíle zbarven i spodní díl kapotáže přídě. Na zádi bylo patrné přestříknutí bílé barvy mimo maskovací pásku směrem dopředu. Kresbu nahé dívky s nápisem „Watch my form!“ (Koukej na moji figuru!) doplněné o další nápis Lucky 13 (Šťastná 13).

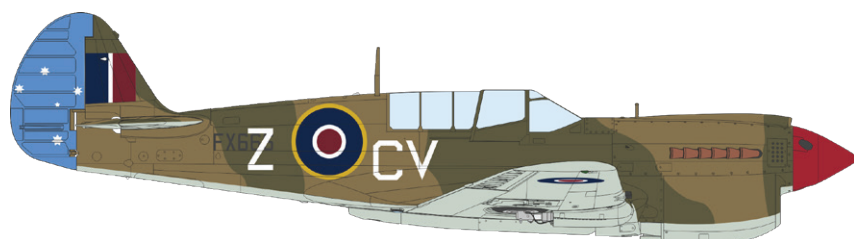
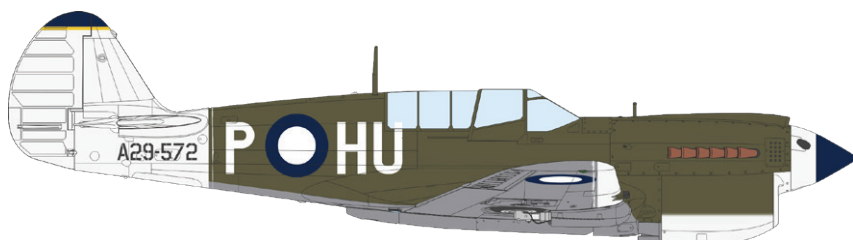
■ No. 3 Squadron RAAF, Foiano, Jesi, říjen 1944



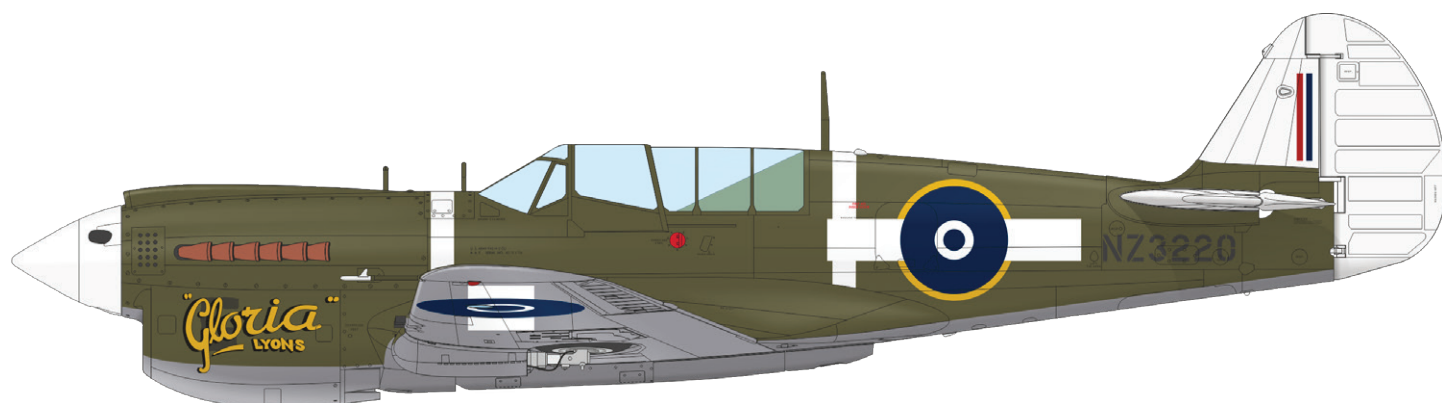
Na počátku války byla No. 3 Sqn jednou z 12 stálých Squadron australského letectva a 24. července 1940 se 21 jejích důstojníků a 271 dalších příslušníků vydalo na palubě lodi Orontes vstříc bojům v Evropě pod velením

S/Ldr. Iana D. McLachlana. Na Střední východ dorazili 23. srpna a poté se přesunuli do Egypta, kde vyměnili své Gladiatory a Lysandery za Tomahawky, tedy P-40B/C a později za novější Kittyhawk. Tento letoun setrval u No.3 Sqn jen

krátce, protože krátce po jeho převzetí zahájila jednotky přeškolení na Mustangy. Byl také jedním z mála, který měl na směrovce namalované stylizované souhvězdí Jižní kříž na modrém pozadí.



■ F/O Stanley Broadbent, No. 18 Sqn RNZAF, Torokina, Bougainville, jaro 1944

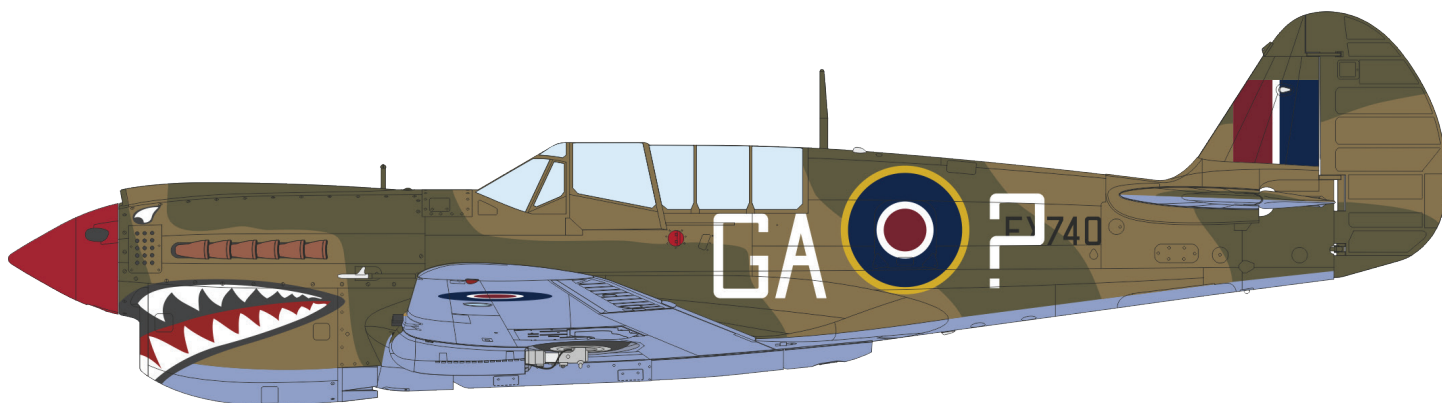


Tento letoun byl třetím v pořadí, který nesl jméno Gloria Lyons, což byla mladá pacientka, léčící se v nemocnici v Christchurch s tuberkulózou. Dopisovali si s ní dva mechanici od No. 4 Servicing Unit RNZAF dislokované na Šalamounských ostrovech, kteří také po nich nechali pojmenovat letoun s kódovým písmenem G. První Glorii byl

letoun NZ3148, verze P-40N-1, který byl 9. února 1944 zničen při přistání. Jeho úkol převzal stroj NZ3167, což už byla verze P-40N-5. Ten byl 17. května zasažen nepřátelskou palbou při útoci v severní oblasti Bougainville a pilot z něj musel vyskočit. Třetím strojem byl tento NZ3220 a ten se již dočkal konce války. Zde je znázor-

něn v podobě, která odpovídá konci jeho bojové služby před návratem z Torokiny na Nový Zéland. Namalované bomby na trupu znázorňují počet misí všech Glorií. Na Novém Zélandu čekala letoun další služba u výcvikové jednotky a také několik změn markingu i nápisu.

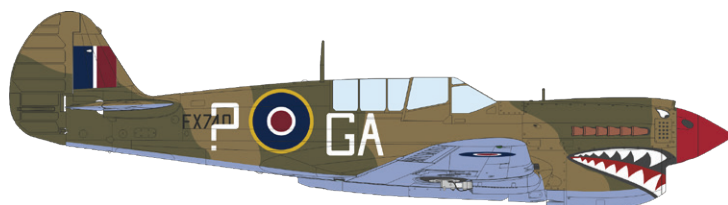
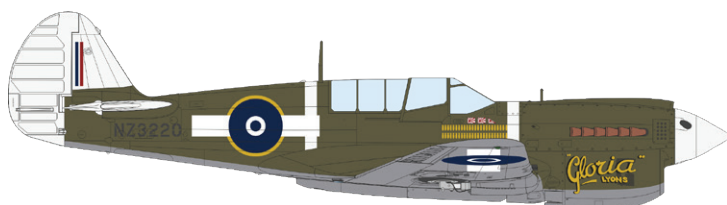
■ Sgt/Plt G. F. Davis, No 112 Sqn RAF, Cutella/Sant Angelo, Itálie, březen 1944



Slavná „žraločí“ squadrona RAF byla založena 30. července 1917 a jejím úkolem byla ochrana vzdušného prostoru nad Londýnem. Jednotka byla 13. června 1919 deaktivována a k její reaktivaci došlo 16. května 1939 na palubě letadlové lodi HMS Argus, která mířila do Egypta. V červnu obdrželi její piloti zastaralé Glostery Gladiator, se kterými se krátce po vstupu Itálie do války zapojili do bojů. V průběhu července 1941 se squadrona stala jednou z prvních, které byly vyzbrojeny Tomahawk. Příd' letounu s velkým

vstupem chladiče inspirovala příslušníky jednotky k namalování žraločích tlam po vzoru německých Bf 110 od ZG 76. V prosinci toho roku vyměnila squadrona Tomahawky za Kittyhawky Mk. I a postupně přebírala modernější verze až po Mk. IV. V rámci jednotky působili příslušníci různých národností. Vedle Britů to byli zejména Australané, Poláci, Kanadané a Novozélandané. Později se v řadách příslušníků „žraločí“ squadrony objevovalo také stále více Jihoafríčanů. Po invazi na Sicílii se No. 112 Sqn přesunula v září

1943 do Itálie a v prosinci toho roku přezbrojila na Mustangy Mk. III. Na konci války hlásila jednotka 206 zničených letounů protivníka ve vzduchu a 62 na zemi. Zobrazený letoun byl dodán v americkém zbarvení, které bylo modifikováno tak, že olivová barva byla doplněna barvou Middle Stone, zatímco Neutral Grey spodních ploch byla přetřena Azure Blue. Na horních plochách přitom došlo k prohození barevných polí oproti běžným zvyklostem pouštního schématu.

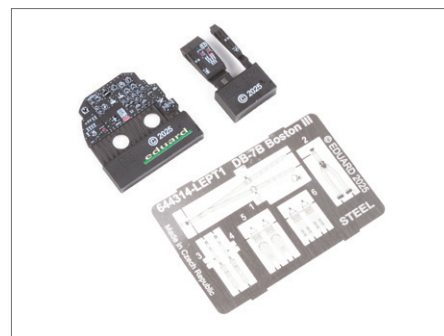
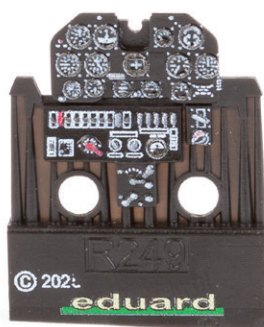


Pro P-40N Warkhawk 1/48

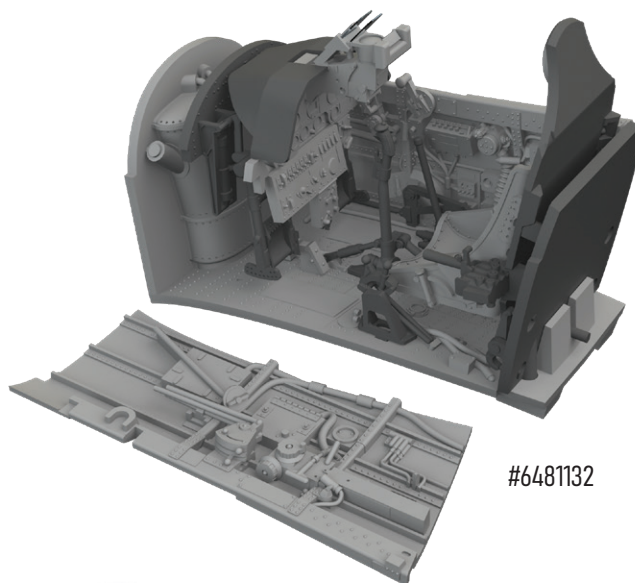
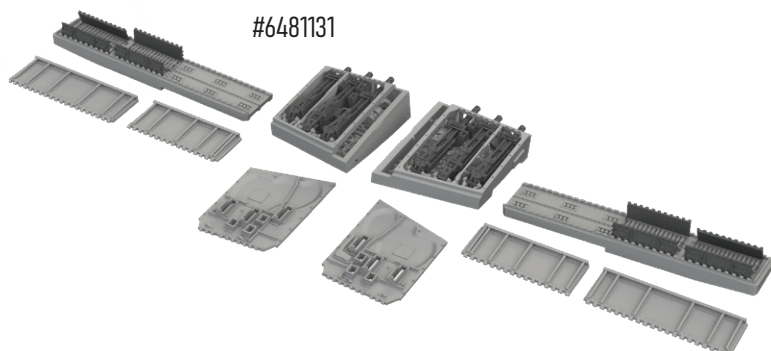
DOPORUČUJEME:

- | | |
|----------|---|
| 481167 | P-40N landing flaps (fotolept) |
| FE1541 | P-40N seatbelts STEEL (fotolept) |
| 644316 | P-40N LööK (Brassin) |
| 6481130 | P-40N engine PRINT (Brassin) |
| 6481131 | P-40N gun bays (6 guns) PRINT (Brassin) |
| 6481132 | P-40N cockpit PRINT (Brassin) |
| 6481134 | P-40N wheels diamond tread (Brassin) |
| 6481135 | P-40N wheels cross tread (Brassin) |
| 3DL48238 | P-40N SPACE (3D obtisk) |
| 3DL48239 | P-40N seatbelts SPACE (3D obtisk) |
| EX1130 | P-40N TFace (maska) |

#644316



#6481131



#6481132

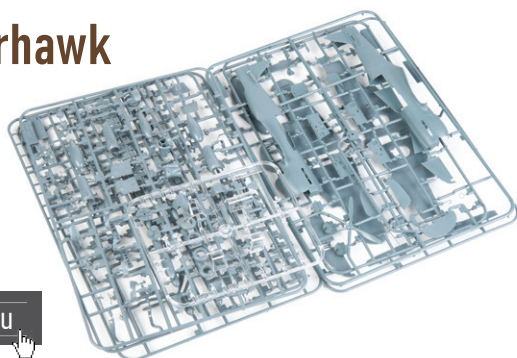
#6481134



OVERTREES

#82242X

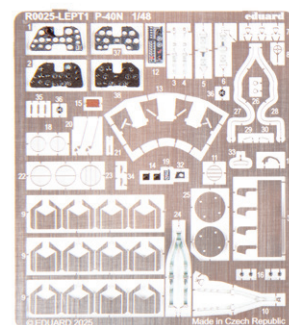
P-40N Warhawk
1/48


[stránka produktu](#)

OVERLEPT

#R0025-LEPT1

P-40N Warhawk
1/48


[stránka produktu](#)

Srovnání stavebnic eduardích P-40N a P-40E 1/48

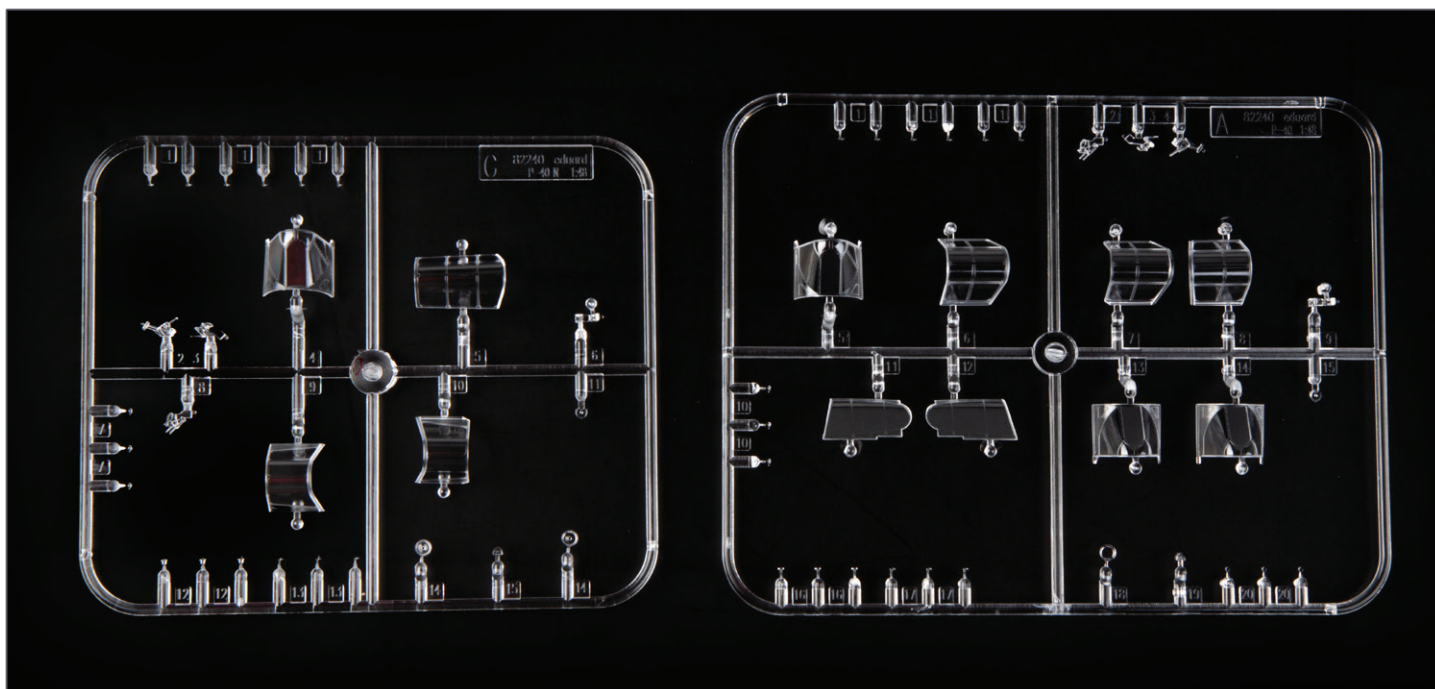
#R0025



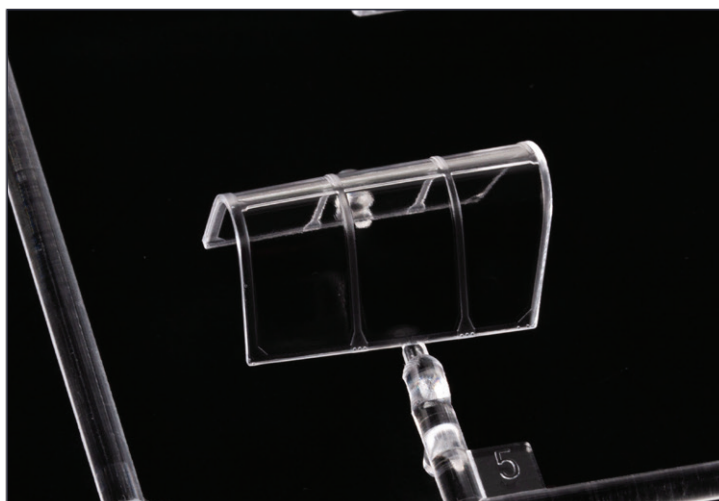
Royal Class edice stavebnice P-40N v měřítku 1/48 se v našem skladu dlouho neohřála. Tato verze patří mezi nejžádanější ze všech P-40, zejména díky pestrým zbarvením a atraktivním předlohám. P-40N také vychází jako srpnová novinka v limitované stavebnici s názvem „15 000th“ a zájem o ní je rovněž enormní. Níže bych tedy čtenářům rád tuto žádanou novinku představil. Společně se podíváme na konstrukční řešení nových dílů, které byly pro verzi N vyrobeny a porovnáme je s již vydanou a modelářům dobře známou verzí P-40E.



Jakub Nademlejnský



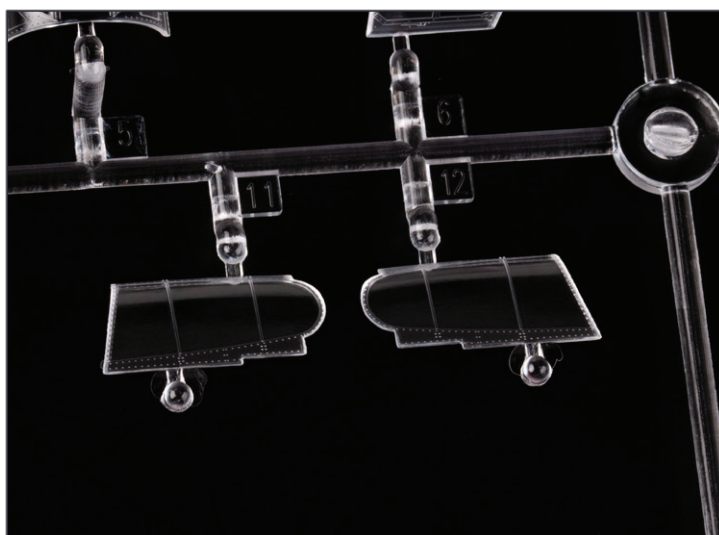
Rámeček s průhlednými díly je zcela nový. Obsahuje všechny potřebné díly pro korektní ztvárnění verze N, u níž je řešení překrytu kabiny nejmarkantnějším rozdílem oproti předchozím verzím.



Detail velké zadní části proskleného pilotního prostoru. Ten je pro verzi N typický.



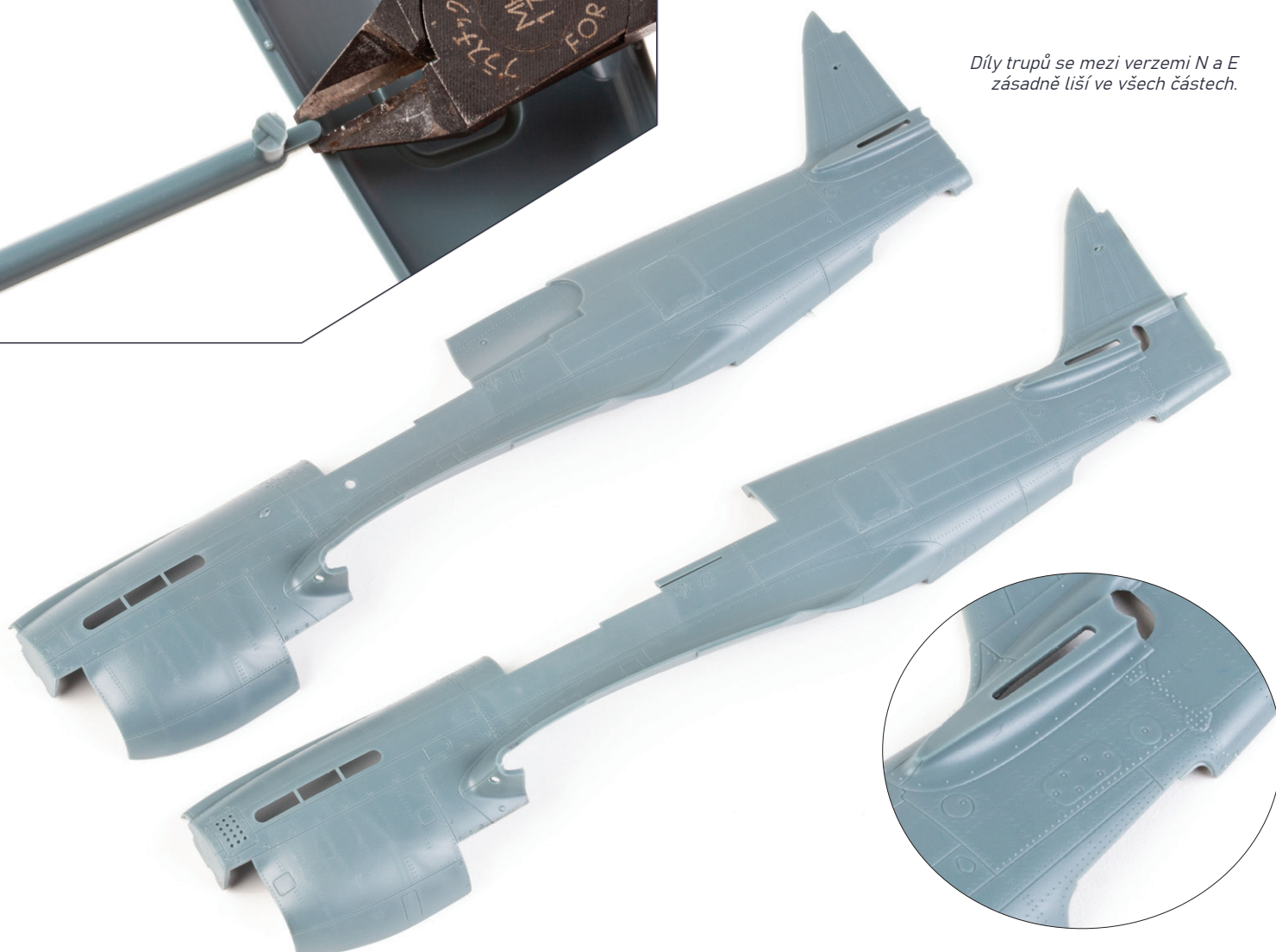
Oproti tomu rámeček verze E obsahuje vícedílné řešení prosklení, s bočními okénky na trupu, a také několik verzí čelního štítu.





U všech nově vydaných stavebnic jsou již standardem spodní vtoky tam, kde jejich umístění dává smysl. Spodní vtoky zjednodušují vystípnávání dílů z rámečků i jejich následné začišťování.

Díly trupů se mezi verzemi N a E zásadně liší ve všech částech.

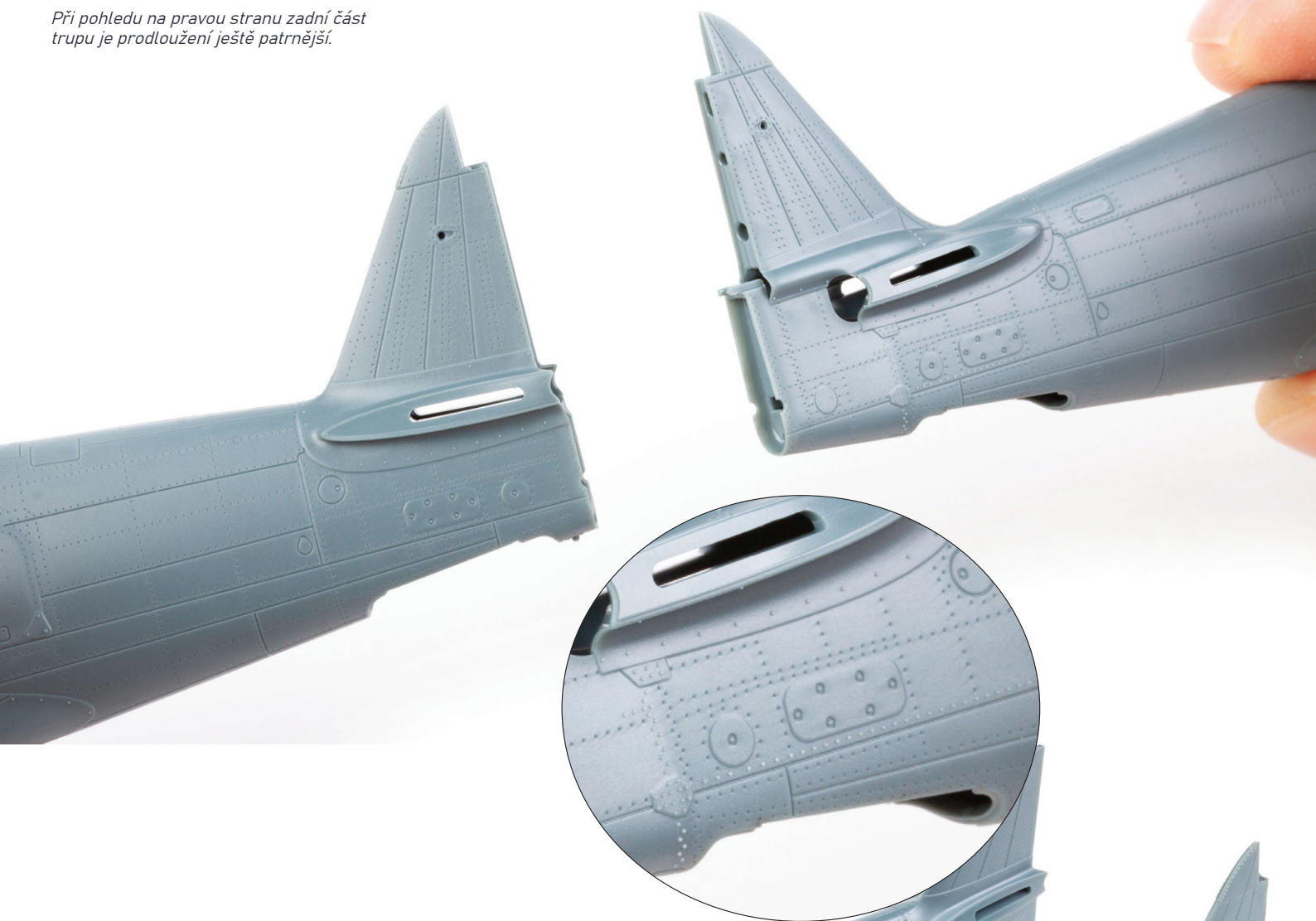


První rozdíly můžeme vidět na přední části krytů motoru – mimo jiné přidaná mřížka pro vstup vzduchu.

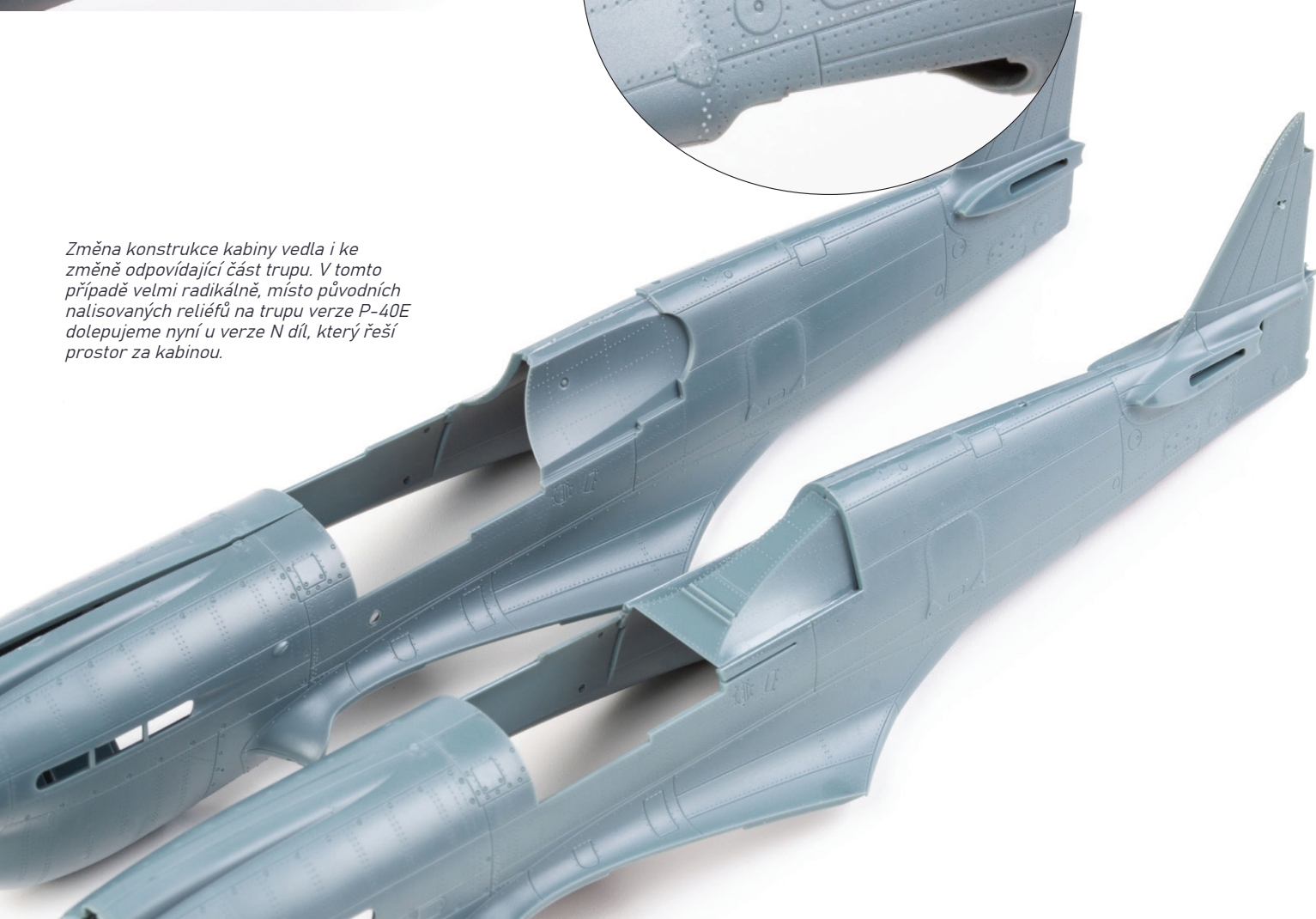
Další rozdíly vidíme v ocasní části. Varianta P-40N má prodloužený trup, tudíž je tato partie na modelu zcela jiná. Za povšimnutí stojí také detaily pozitivních nýtů a přepletování.



Při pohledu na pravou stranu zadní část trupu je prodloužení ještě patrnější.



Změna konstrukce kabiny vedla i ke změně odpovídající část trupu. V tomto případě velmi radikálně, místo původních nalisovaných reliéfů na trupu verze P-40E dolepujeme nyní u verze N díl, který řeší prostor za kabinou.

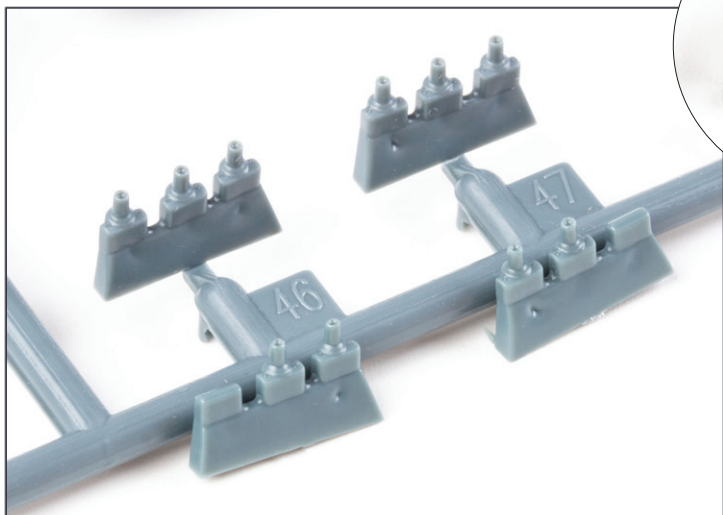




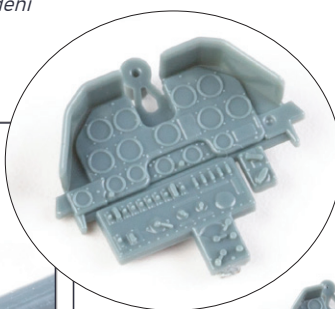
Při konstrukci dílů trupu a křídla konstruktéři mysleli i na budoucí zástavbu Brassin doplňků a připravili ztenčení plastů v místech provedení řezů pro zabudovávání těchto sad. V tomto případě jde o prostor, kam se bude lepit zástavba motoru...



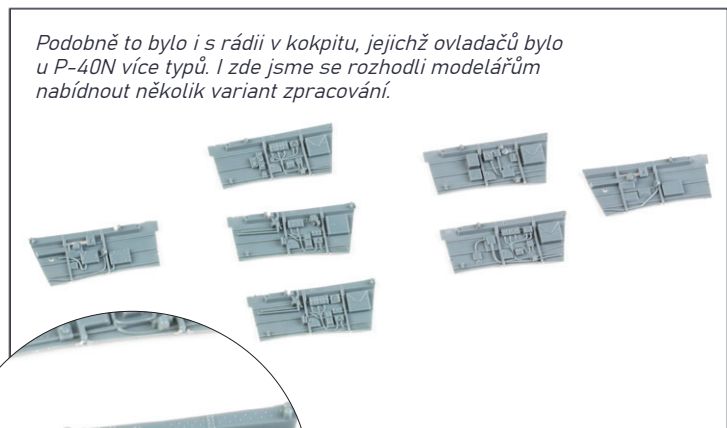
...nebo také sestava rádia.



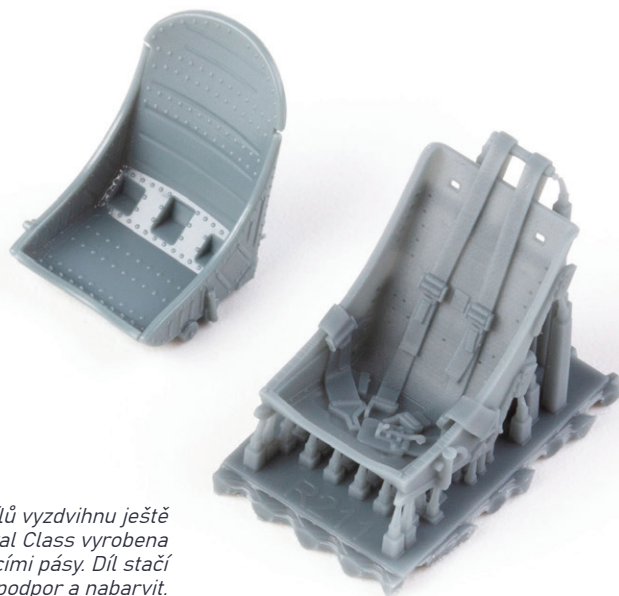
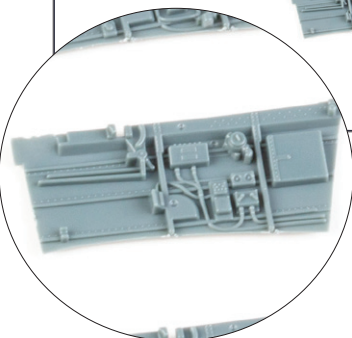
Rámeček dílů verze N obsahuje i díly pro ztvárnění velmi raných verzí, u kterých byly prováděny testy s pouze 2 kulomety v každé polovině křídla.



Verze P-40N procházela častými úpravami palubních desek, což jsme se snažili zachytit i v modelu. Ztvárnili jsme je proto v několika typech. Navíc se u nich objevuje zastínění shora, což je další odlišnost od verze P-40E.



Podobně to bylo i s rádií v kokpitu, jejichž ovladačů bylo u P-40N více typů. I zde jsme se rozhodli modelářům nabídnout několik variant zpracování.



Kromě dalších rozdílů vyzdvihneme ještě sedačku, ta je v edici Royal Class vyrobena přímým tiskem i s upínacími pásy. Díl stačí odstranit z podpor a nabarvit.

HORNET

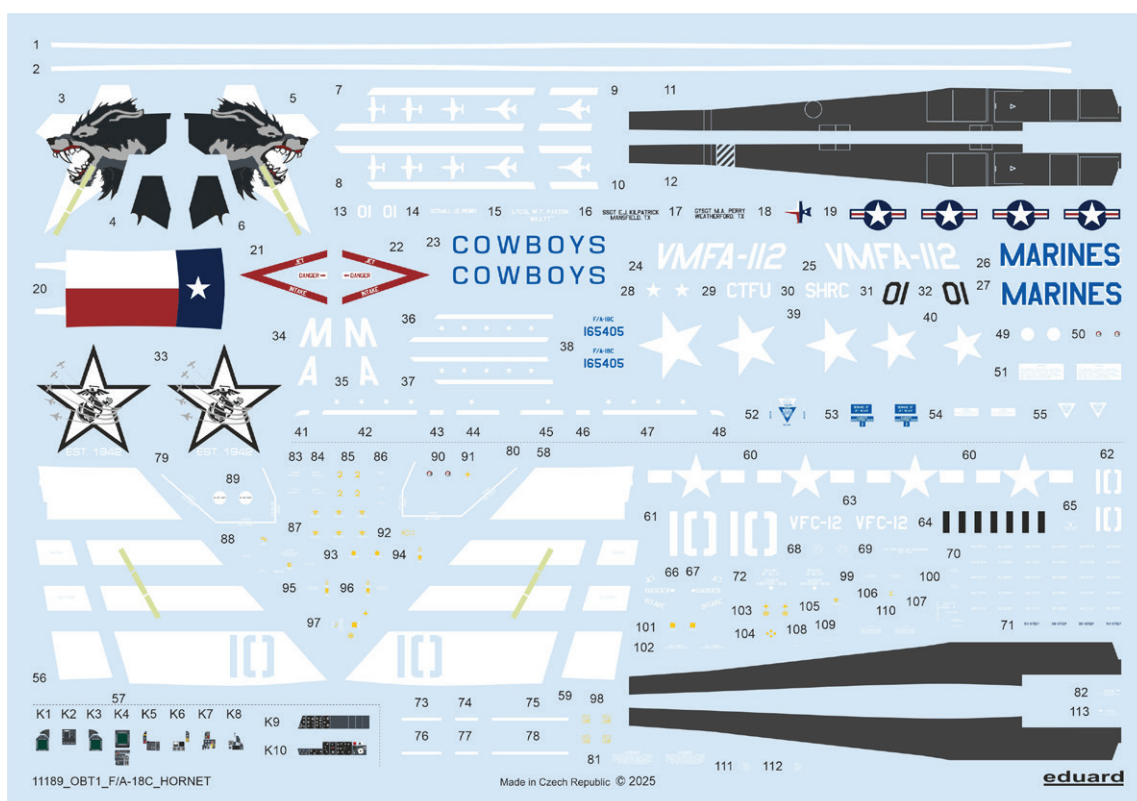
#11189

Stavebnice amerického víceúčelového nadzvukového dvoumotorového palubního letounu F/A-18C Hornet, edice Limited Edition v měřítku 1/48.

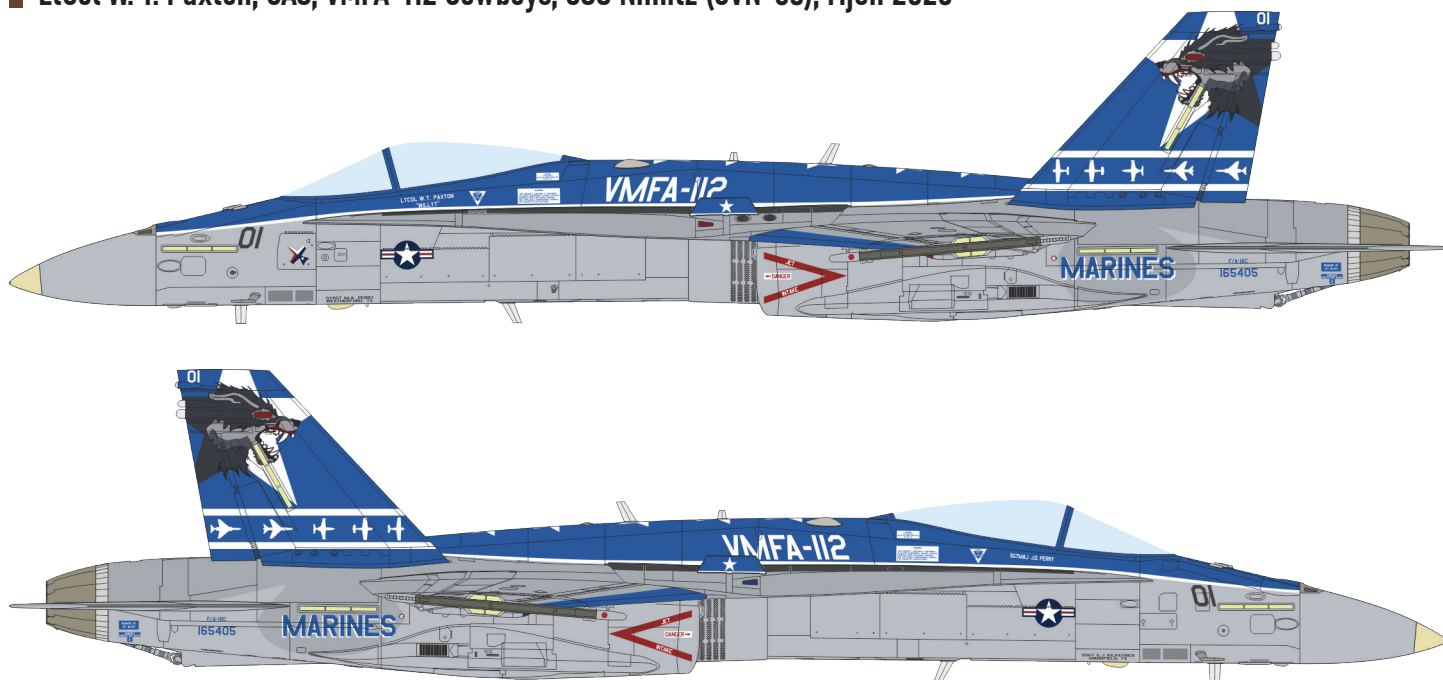
- plastové díly: Kinetic
- počet kamuflážních schémat: 2
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ano, barvené
- maska: ano
- resinové díly: ano, kola, sedačka s poutacími pásy

1/48

Stavebnice kat. č. 11189 bude dostupná pouze v rámci Afterparty k IPMS .



■ LtCol W. T. Paxton, CAG, VMFA-112 Cowboys, USS Nimitz (CVN-68), říjen 2020



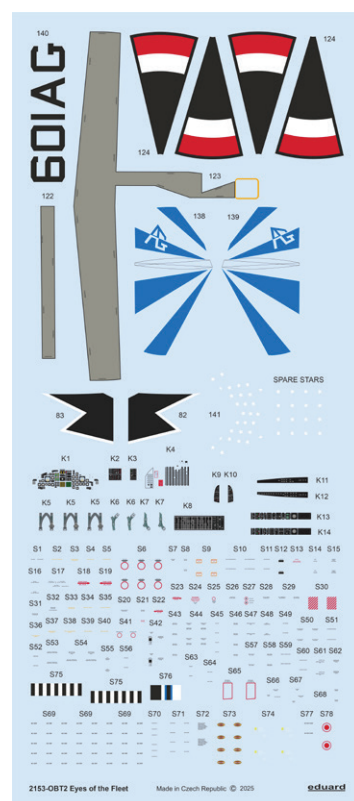
■ CONA, VFC-12 Fighting Omars, Naval Station Oceana, únor 2011



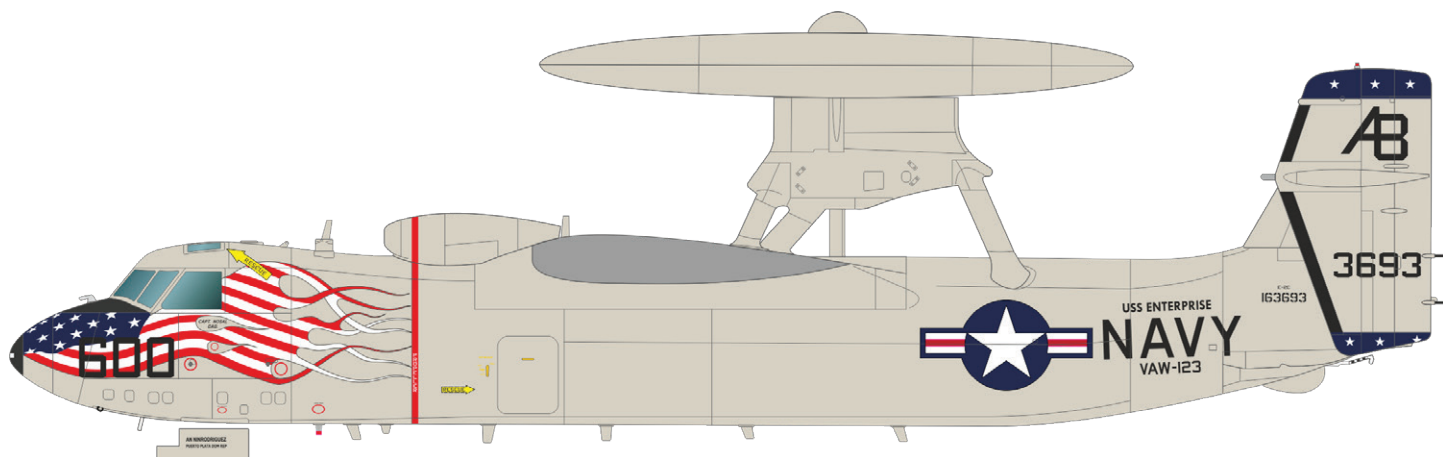
1/72

Stavebnice amerického dvoumotorového turbovrtulového námořního palubního letounu včasné výstrahy E-2C Hawkeye edice Limited Edition v měřítku 1/72. Stavebnice představuje stroje z jednotek používající Hawkeye na palubách amerických letadlových lodí Atlantické flotily a z pozemní základny v Norfolku.

- stránka produktu



BuNo. 163693, VAW-123 Screwtops, USS Enterprise (CVN-65), říjen 2005

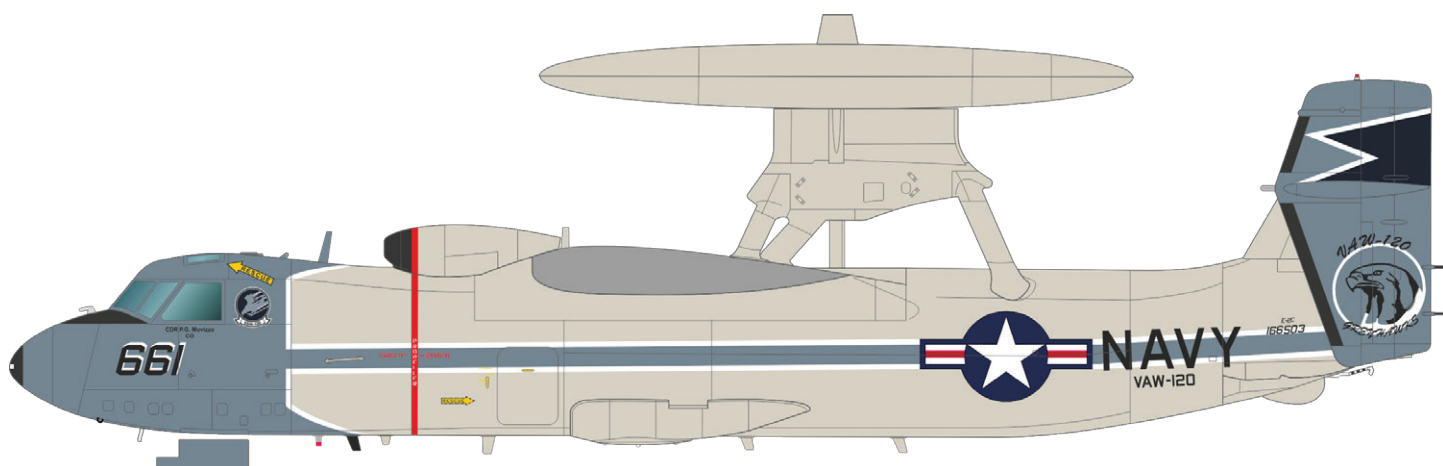


Stejně jako sesterské jednotky byla i Airborne Command and Control Squadron 123 (VAW-123) založena 1. dubna 1967 a již od počátku byla vybavena Grummamy E-2 Hawkeye. Nejprve se jed-

nalo o verzi E-2A, kterou v roce 1969 nahradila verze E-2B. V roce 1973 byla do výzbroje přijata verze E-2C, na níž posádky VAW-123 létají dodnes. Domovskou pozemní základnou jednotky,

nazývané Screwtops, je NAS Norfolk, během pobytu letadlových lodí Atlantické flotily na moři pak startují z jejich palub.

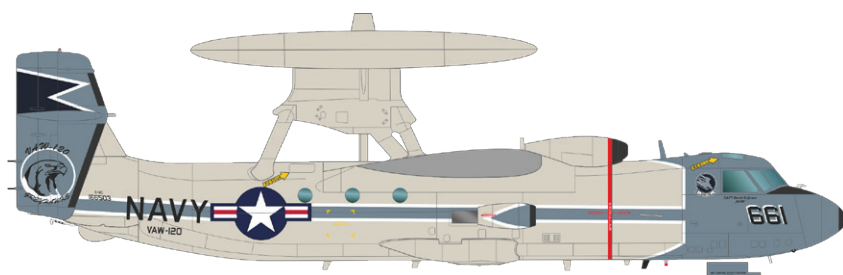
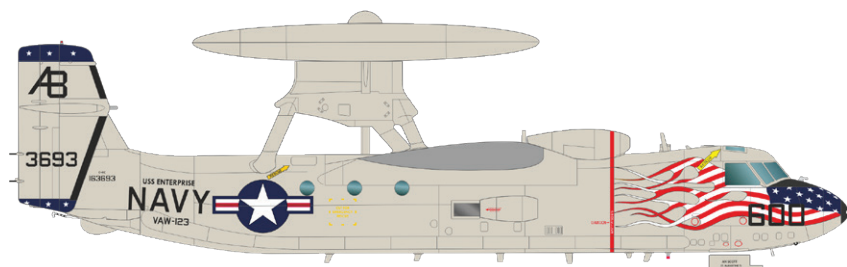
BuNo. 166503, VAW-120 Greyhawks, NAS Norfolk, Spojené státy, květen 2010

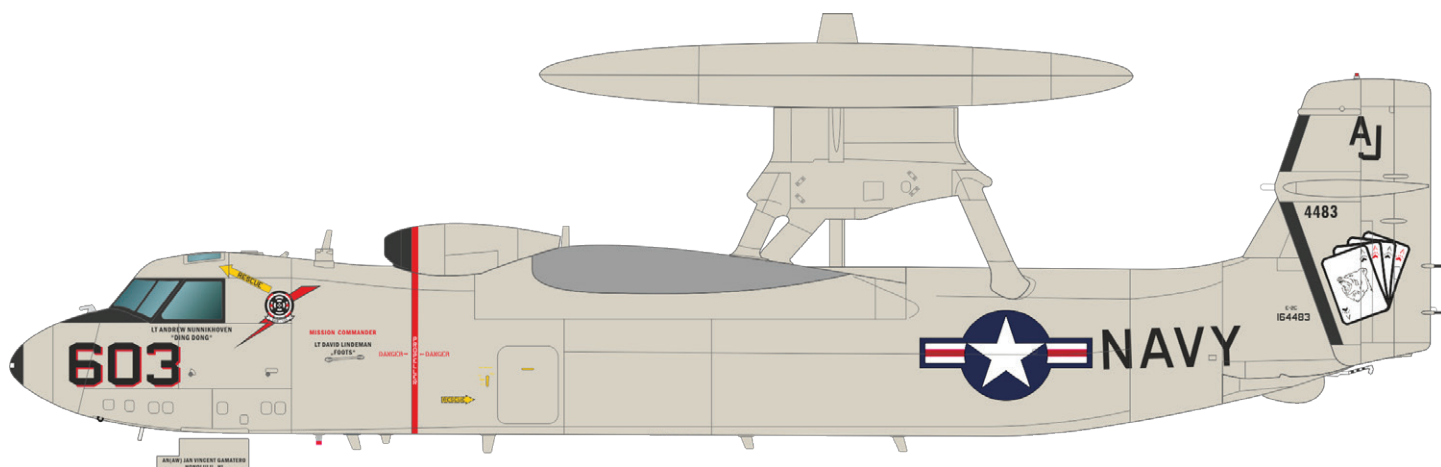


Historie jednotky sahá do 6. července 1948, kdy byla na základně NAS Norfolk založena Carrier Airborne Early Warning Squadron 2 (VAW-2), v roce 1956 přeznačena na VAW-12. V červenci 1966 obdržela jednotka první Hawkeye, verze

E-2A. VAW-12, v jejímž stavu bylo 200 důstojníků a 800 poddůstojníků, byla k 1. dubnu 1967 reorganizována na Air Wing se šesti operačními squadronami, jedna z nich byla RVAW-120 (Replacement Airborne Early Warning Squadron), určená

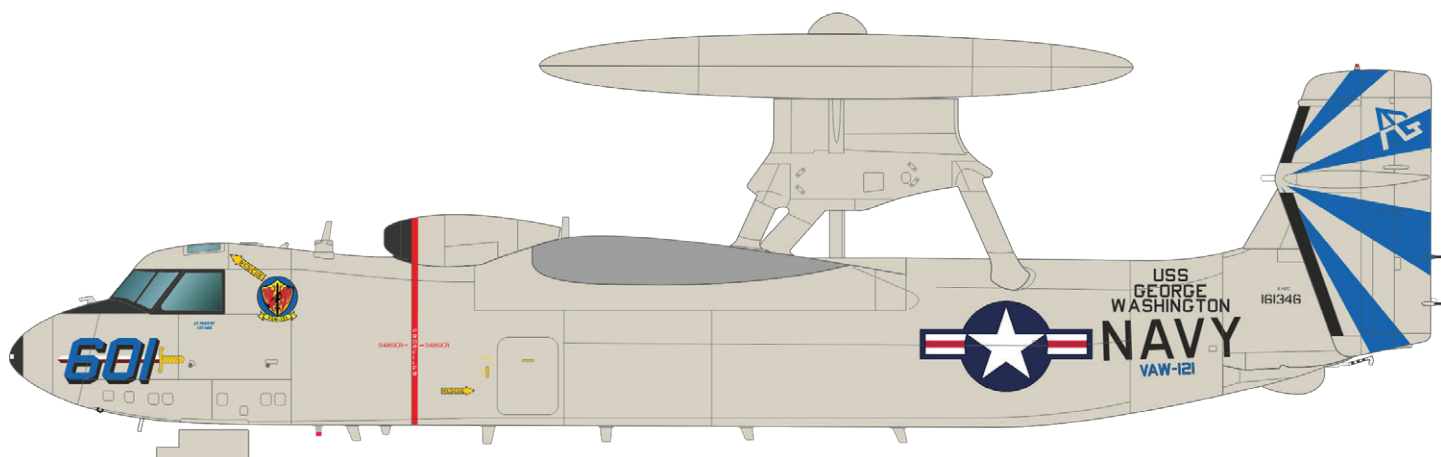
k výcviku osádek. Jednotka v roce 1970 obdržela Hawkeye verze E-2B, verze E-2C byla dodána v roce 1973. V roce 1983 byla jednotka přeznačena na VAW-120. V současnosti používá jednotka k výcviku stroje E-2D a C-2A.



BuNo. 161346, VAW-121 Bluetails, USS George Washington (CVN-73), únor 2004


Airborne Command and Control Squadron 124 (VAW-124) známá též pod svou přezdívkou Bear Aces, byla založena 1. září 1967 na základně NAS Norfolk, kterou během svého pobytu mimo palub letadlových lodí Atlantické flotily používá

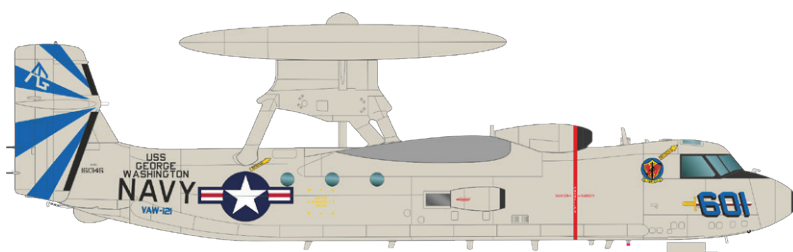
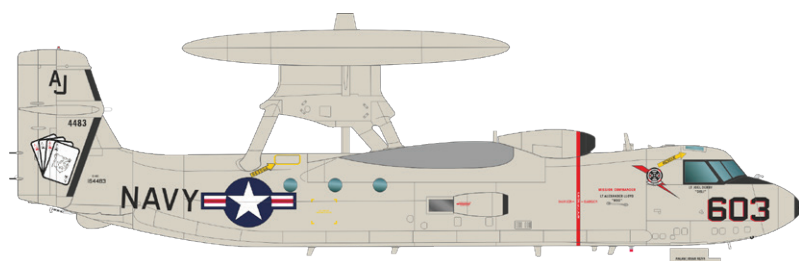
dodnes. Již od počátku své existence byla vyzbrojena Grummany E-2 Hawkeye, od verzí A až po nejmodernější D, které má ve své výzbroji od léta roku 2021.

BuNo. 161346, VAW-121 Bluetails, USS George Washington (CVN-73), únor 2004


Airborne Command and Control Squadron 121 (VAW-121) byla založena 1. dubna 1967 a na počátku své existence byla vyzbrojena Grummany E-1B Tracer. Důvodem jejich používání i v době, kdy již měla US NAVY ve výzbroji Hawkeye, byla

nemožnost používání E-2 na starších letadlových lodích třídy Essex a na lodi USS Franklin D. Roosevelt (CV-42). Na moderní E-2C byla jednotka přezbrojena v červenci 1975. Bluetails, jak je jednotka přezdívána, používají jako svou

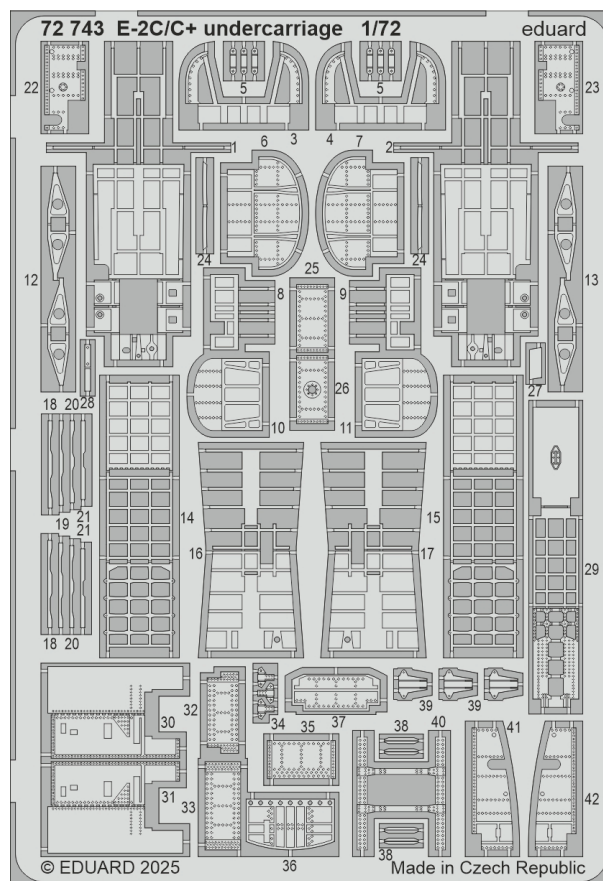
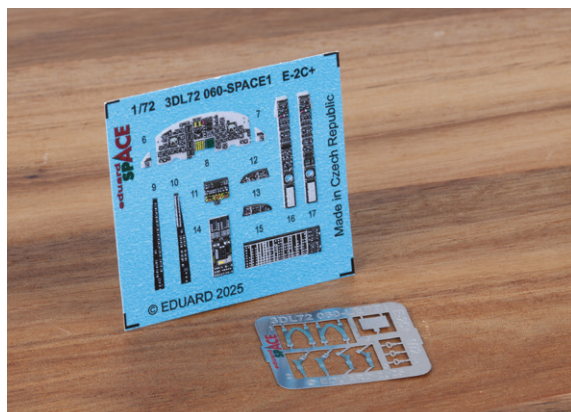
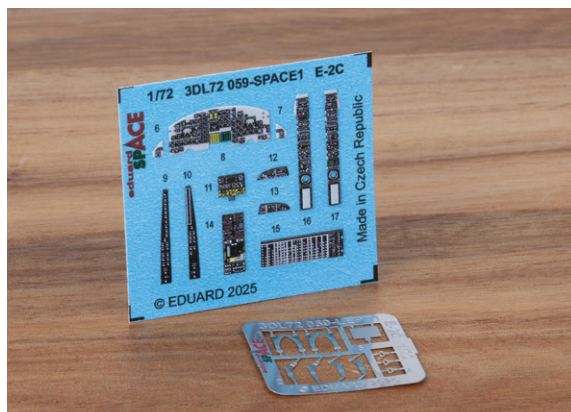
domovskou základnu NAS Norfolk, přičemž jsou využívány na letadlových lodích Atlantické flotily. V roce 2014 byla jednotka přezbrojena na modernější E-2D Advanced Hawkeye.



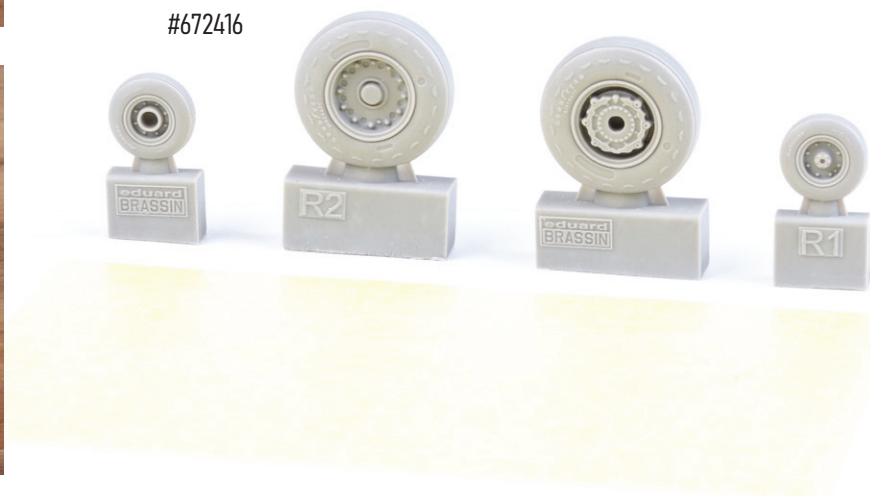
Pro E-2C Hawkeye 1/72

DOPORUČUJEME:

72743	E-2C/C+ undercarriage (fotolept)
73847	E-2C (fotolept)
73848	E-2C+ (fotolept)
SS847	E-2C (fotolept)
SS848	E-2C+ (fotolept)
672416	E-2C wheels (Brassin)
3DL72059	E-2C SPACE (3D obtisk)
3DL72060	E-2C+ SPACE (3D obtisk)
CX688	E-2C (maska)

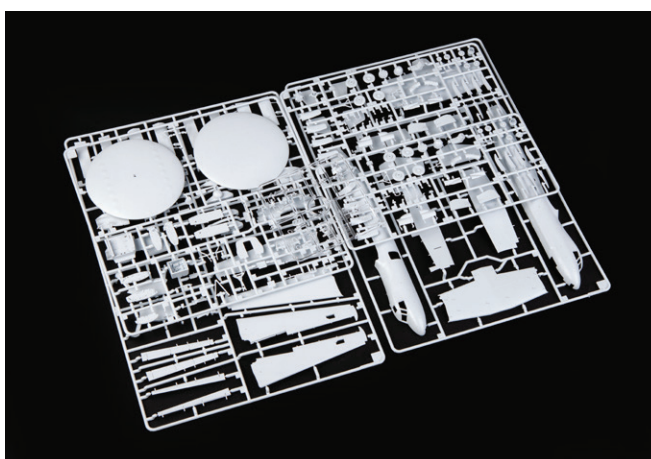


#672416



OVERTREES

#2153X
E-2C
Hawkeye
1/72



stránka produktu

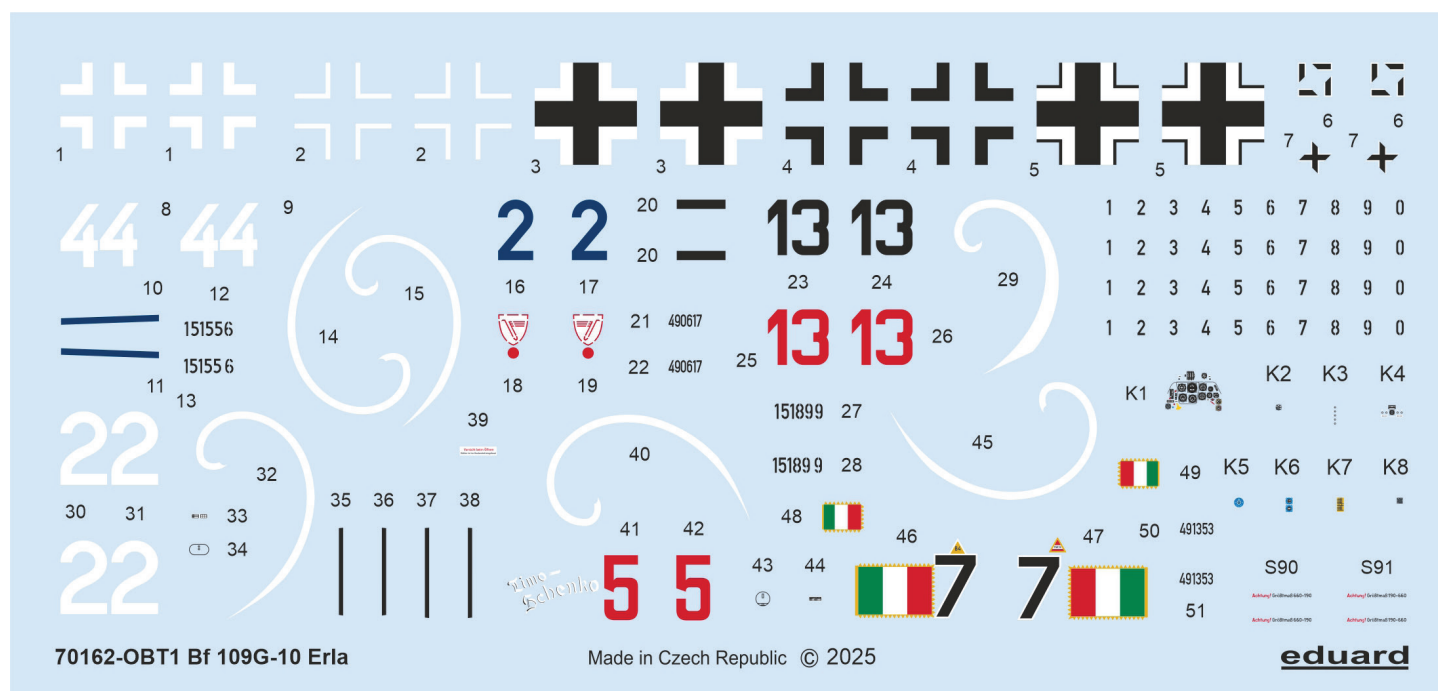
Bf 109G-10 ERLA

1/72

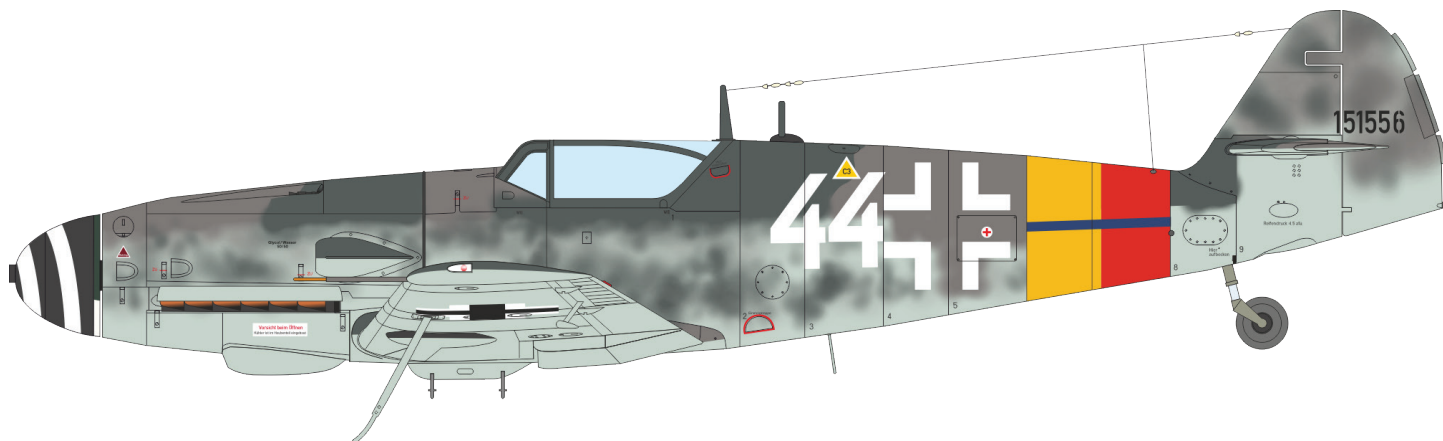
#70162

Stavebnice německého druhoválečného stíhacího letounu Bf 109G-10 v měřítku 1/72; edice ProfiPACK. Stavebnice je zaměřena na stroje vyrobené v továrně firmy Erla v Lipsku.

- plastové díly: Eduard
- počet kamuflážních schémat: 6
- obtisky: Eduard
- leptané díly: ano, barvené
- maska: ano
- resinové díly: ne

[stránka produktu](#)


W.Nr. 151556, 13./JG 301, Stendal, Německo, únor 1945

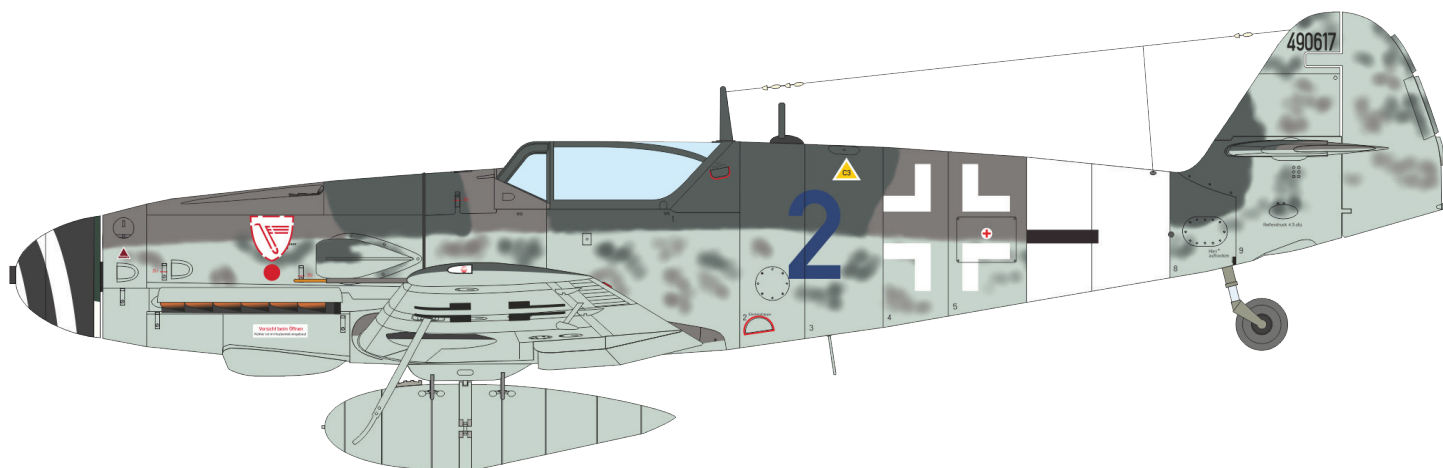


IV. Gruppe byla založena 24. listopadu 1944 v Gardelegenu. Odsud ihned začala podnikat svoje letecké protiútoky proti sovětským silám, které se snažily o přechod řeky Odry. Poté, co se jim to podařilo, byla IV. Gruppe zapojena do letecké obrany Berlína, ale po velkých ztrá-

tách pilotů a techniky byla jednotka 19. března 1945 rozpuštěna. Došlo k tomu opět v Gardelegenu. V důsledku intenzivních bojů se piloti na letounech střídali a bílá 44 tak patřila k těm strojům, které byly využívány více piloty. W.Nr 151556 je příkladem Bf 109G-10 série 151, vyro-

beného továrnou Erla v Lipsku. Tyto stroje byly charakteristické křídlem s velkými boulemi nad podvozkovou šachtou. Další podrobnosti o tomto stroji nejsou známy.

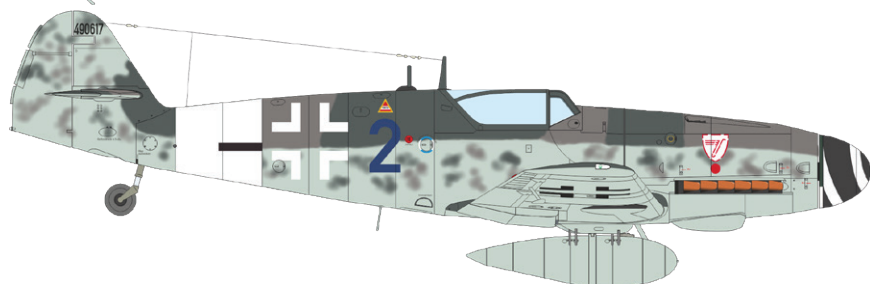
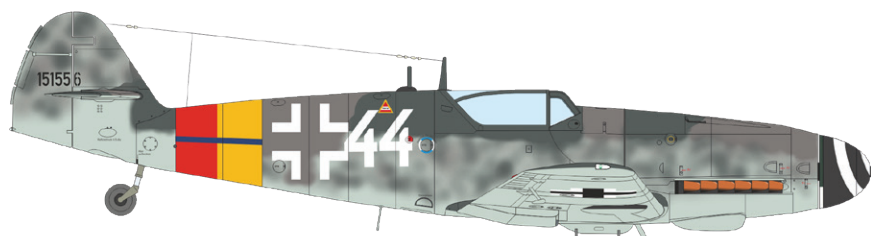
W.Nr. 490617, Uffz. Gerhard Reiher, 8./JG 3, Alperstedt, Německo, listopad 1944



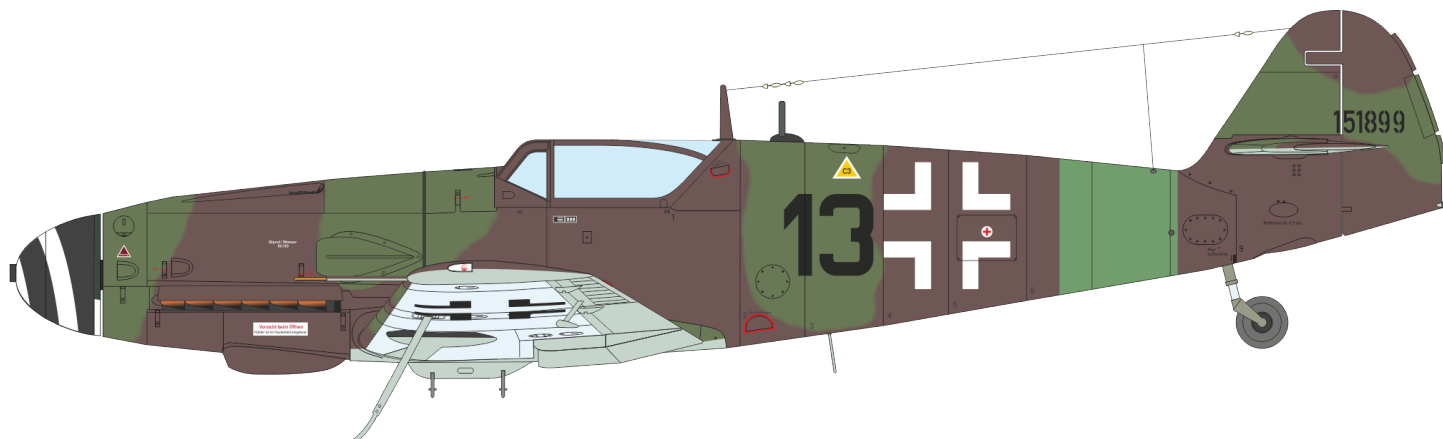
Dne 2. listopadu 1944 utrpěla celá JG 3 těžké ztráty během útoku Sturmjägerů od IV.(Sturm)/JG 3 na formaci B-17 od 91st BG severozápadně od Halle. Nejhůře dopadla II. Gruppe, která během chvíle přišla o patnáct stodevitek a dal-

ších jedenáct jich bylo poškozeno. Během útoku amerických stíhačů zahynulo 12 pilotů. Jedním ze strojů, které měly tyto rány zacelit, byl i tento Messerschmitt Bf 109G-10, vyrobený v továrně Erla 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 pás, obepínající zád' trupu, což bylo označení strojů JG 3 v rámci Obrany říše.



2./JG 27, Grossenhain, Německo, duben 1945

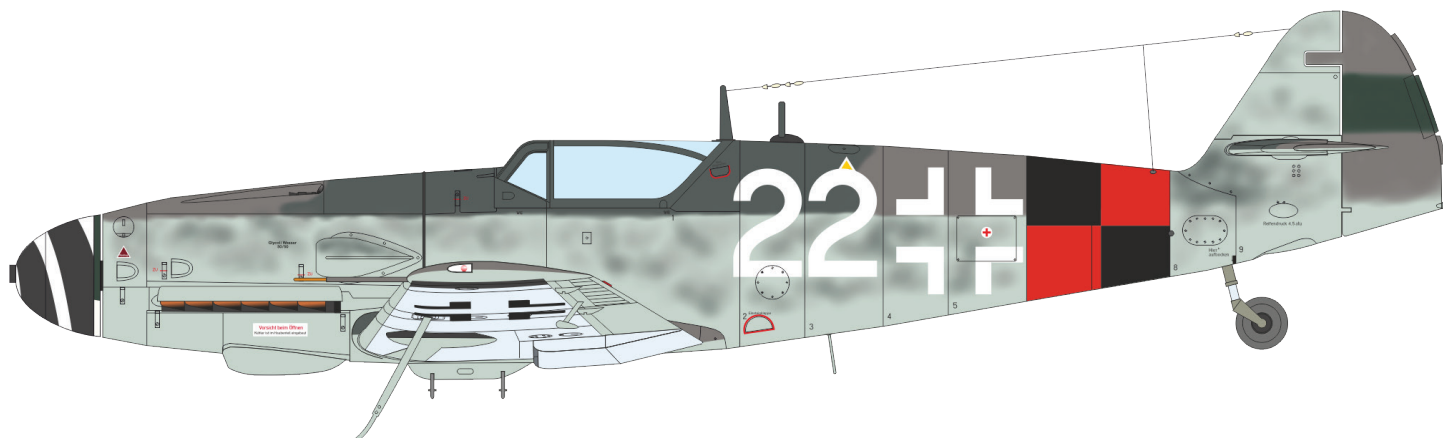


Piloti a pozemní personál od 2./JG 27 se i se svou technikou tak jako mnoho dalších jednotek Luftwaffe od počátku roku 1945 neustále stěhovali podle situace a intenzity bojů na frontě. Postupně ustupovali od Rýna přes celou němec-

kou Říši a v dubnu 1945 se objevili i v Praze-Kbely. V květnu zakončili boje druhé světové války v Salzburku odchodem do amerického zajetí. Černá 13 byla letounem z produkce 151XXX s kamufláží v barvách RLM 81 a RLM 82. Spod-

ní plochy křídla měly mnohé části v barvě kovu. Řada autorů uvádí číslo 13 jako červené, na ob-
tiskovém aršíku naleznete obě varianty, tedy jak červené, tak černé.

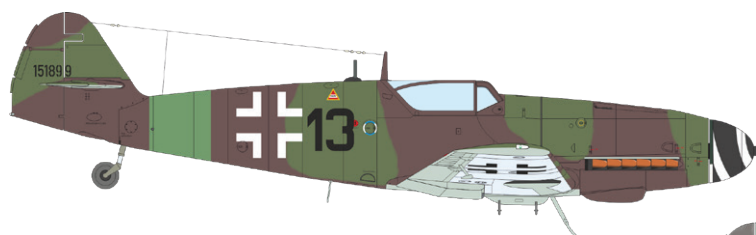
I./KG(J) 6, Bad Aibling, Německo, květen 1945



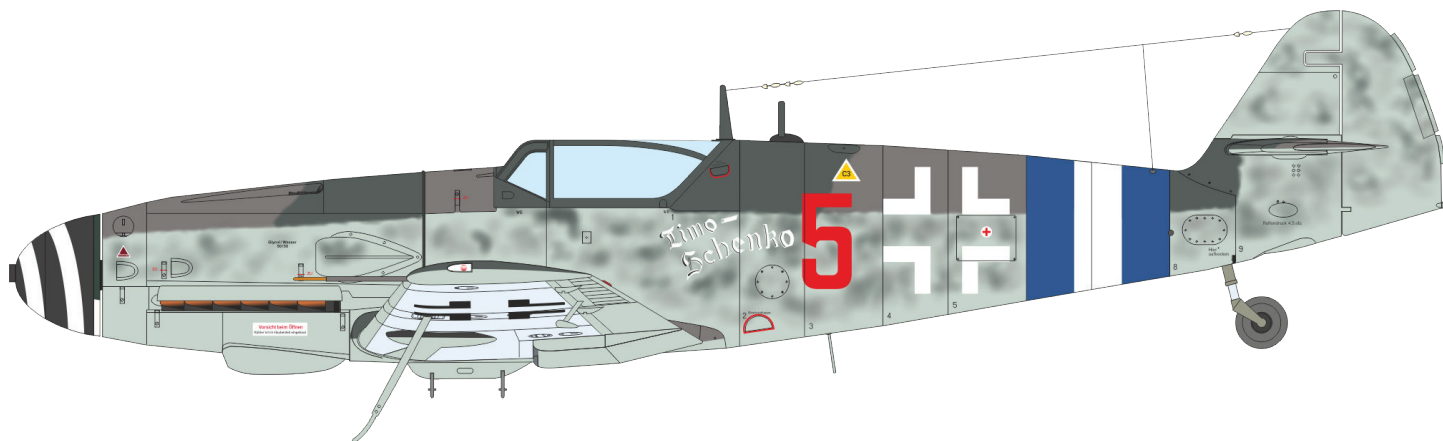
Rozhodnutí o rozpuštění bombardovacích jednotek Luftwaffe, které bylo přijato v září 1944, a s tím související přesun pilotů bombardérů ke stíhacím úkolům, si vynutily vznik přeškolených útvarů. V listopadu 1944 vznikla v Gerstungenu I./KG(J) 6 z KG 77. Ta zde odevzdala své bombardovací stroje a přesunula se spolu se štábem do Protektorátu Čechy a Morava na letiště Praha-Kbely. Spolu s ní došlo k přesunu zbývajících jednotek KG(J) 6, a to Gruppe

II./KG(J) 6 na letiště Praha-Klecany a III./KG(J) 6 na letiště Praha-Ruzyně. Zde se piloti seznamovali s Bf 109G nebo Bf 109K a proudovými Me262. Přestože se německý průmysl na začátku roku 1945 potýkal s mnoha problémy v důsledku spojeneckých náletů a nepříznivého vývoje na bojištích, obdržela I./KG(J) 6 ještě v březnu 1945 nové stroje Bf 109G/K a III. /KG(J) 6 převzala dokonce i Me 262. Od počátku března 1945 američtí stíhači, kteří doprovázeli bombardovací svazy, vy-

užili všechny příležitosti k útokům na pražská letiště. Výcvik u KG(J) 6 tím byl značně omezen a němečtí piloti byli nuceni podstoupit ostré bojové akce při ochraně vlastních letišť. Na konci dubna a počátkem května 1945 pak začal přesun letuschopných strojů do Bad Aiblingu. Stroje KG(J) 6 měly na trupu červeno černý kostkovaný pruh a velké bílé číslice.



■ Lt. Friedrich-Wilhelm Schenk, 2./JG 300, Borkheide, Německo, únor 1945

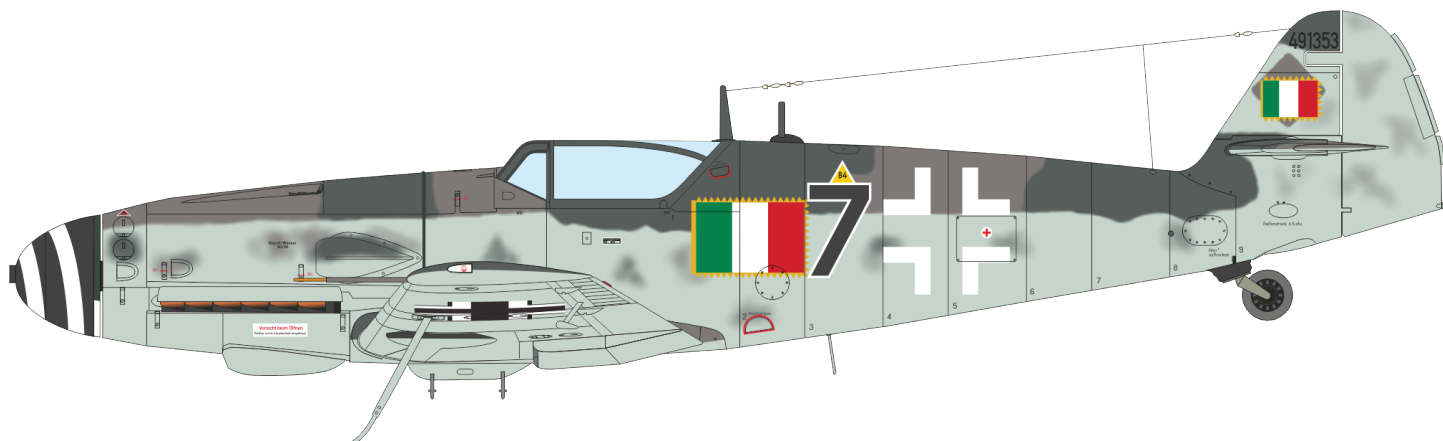


Schenkovi přátelé z řad leteckého personálu vymysleli tomuto pilotovi přezdívku Timo-Schenko. Měl to být žert využívající jméno sovětského maršála Semjona Konstantinoviče Timošenka, který se však rychle ujal a mechanici tuto pře-

zdívku namalovali i na trup Schenkova stroje. Friedrich-Wilhelm Schenk létal u JG 300 od července 1944 až do března 1945, kdy byl převelen k JG 7, u níž pilotoval proudové stíhačky Me 262. Během bojů 2. světové války dosáhl

celkem sedmi sestřelů a po jejím skončení létal u společnosti Lufthansa.

■ W.Nr. 491353, Cap. Ugo Drago, 4^a Squadriglia, 2^o Gruppo, ANR, Aviano, Itálie, únor 1945



Italská sociální republika byla loutkovým státem pod vedením Benita Mussoliniho. Byla vytvořena na území Itálie, obsazeném německou branou mocí dne 18. září 1943 a mohla si vytvořit i vlastní armádu o síle čtyř divizí. Její letecká složka, nesoucí název Aeronautica Nazionale Repubblicana, sestávala ze dvou stíhacích skupin (Gruppo Caccia), torpédové skupiny (Gruppo Aerosiluranti Buscaglia) a několika transport-

ních letek. Obě stíhací skupiny létaly v roce 1945 s Messerschmitty Bf 109G-6/G-10/G-14. Veli- telem 4a squadriglia, nesoucí název Gigi Tre Osei, byl v té době Capitano Ugo Drago, který dosáhl sedmnácti sestřelů a v dubnu 1945 obdržel německý Rytířský kříž. Po válce emigroval do Argentiny, kde se živil jako instruktor létání, ale v roce 1953 se vrátil zpět do Itálie a byl přijat k letecké společnosti Alitalia, u níž létal

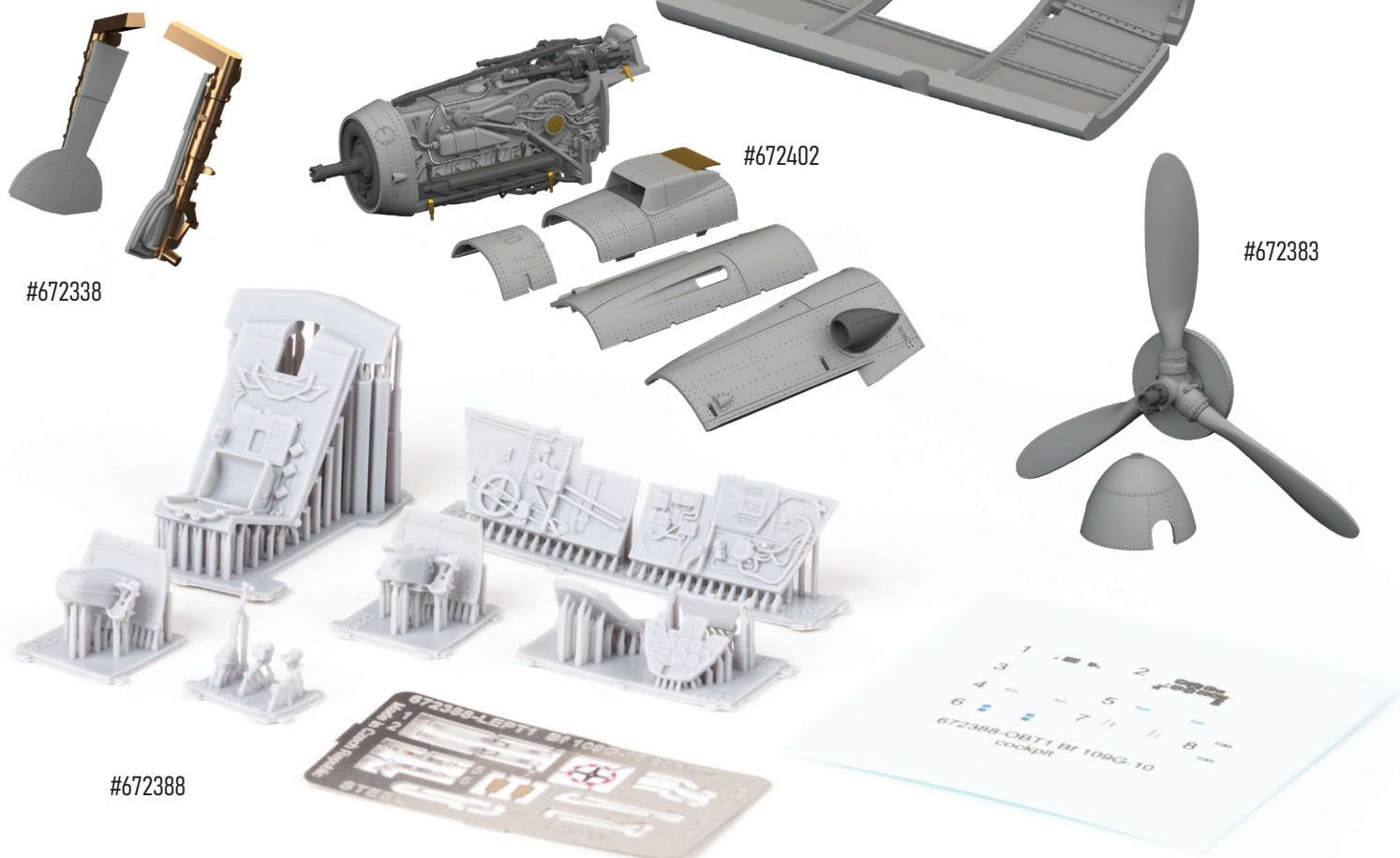
až do roku 1973. Zemřel v Římě 22. dubna 2007. Ke konci války už nebylo ze strojů používaných ANR většinou odstraňováno označení v podobě křížů na trupu a na křídle, pouze svastika na kýlovce byla zastříkána a nahrazena označením v podobě italské vlajky olemované žlutými trojúhelníky, které bylo doplněno i na boky trupu.



Pro Bf 109G-10 ERLA 1/72

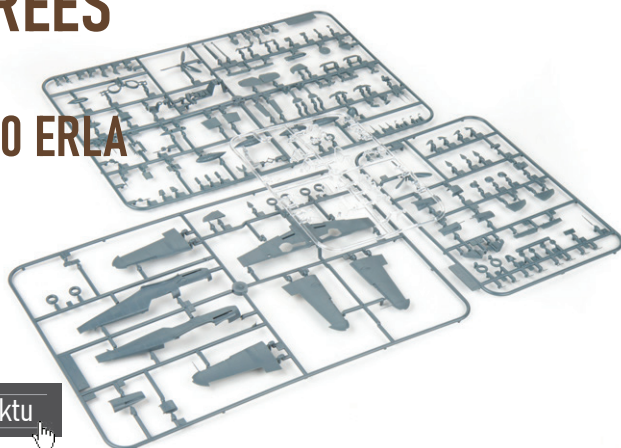
DOPORUČUJEME:

- 674018 Bf 109G-10 Löök (Brassin)
- 674020 Bf 109G-10 Löökplus (Brassin)
- 672338 Bf 109G undercarriage legs BRONZE (Brassin)
- 672344 Bf 109G radio compartment PRINT (Brassin)
- 672383 Bf 109G-10/K-4 propeller (Brassin)
- 672385 Bf 109G-10 wheels (Brassin)
- 672388 Bf 109G-10 cockpit PRINT (Brassin)
- 672402 Bf 109G-10 Erla engine PRINT (Brassin)
- CX678 Bf 109G-10 (maska)



OVERTREES

#70162X
Bf 109G-10 ERLA
1/72



OVERLEPT

#70162-LEPT1
Bf 109G-10 ERLA
1/72



[stránka produktu](#)

[stránka produktu](#)



velikost: A2 (594 x 420 mm)
Materiál: Roll Up Vinyl, 160g/m2
baleno: kartonová obálka

Bf 109G-10 Erla

70162-ART



Bf 109G-10 Erla
W.Nr. 511504, 12.02.30, Dresden, Germany, February 1945
by Peter Fockenshneider
eduArt
Edvard - Model Accessories, 2025
www.edvard.com

E-2C Hawkeye

2153-ART



Eyes of the Fleet
E-2C Hawkeye, BuNo. 157003, W-123 Screws, 155 Enterprise (CVN-65), October 2005
by Arlene Kariels
eduArt
Edvard - Model Accessories, 2025
www.edvard.com

644314

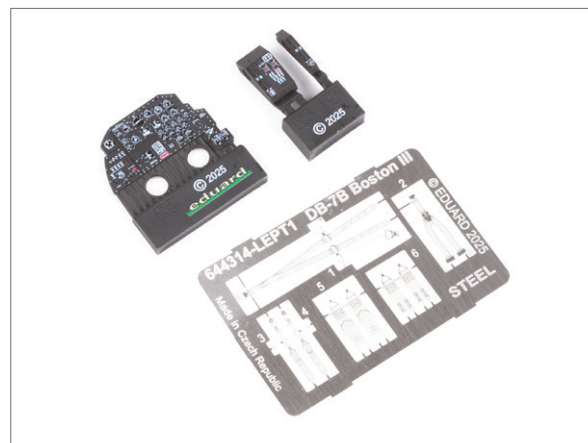
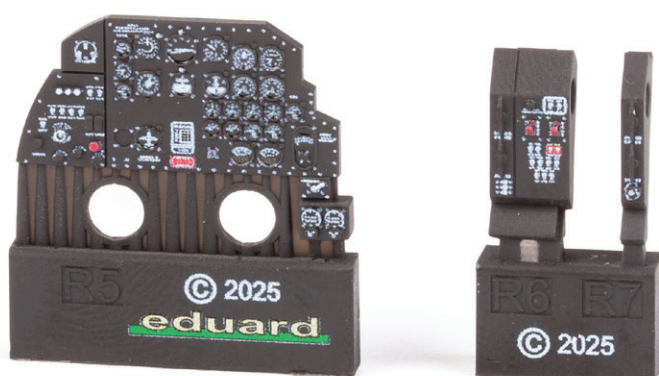
DB-7B Boston III LööK

1/48 HKM

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačky pro DB-7B Boston III v měřítku 1/48. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: HKM

Sada obsahuje:

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

[stránka produktu](#)


LööK

644315

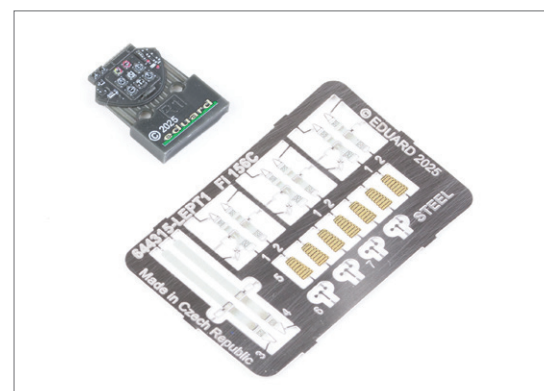
Fi 156C LööK

1/48 Tamiya

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačky pro Fi 156C v měřítku 1/48. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Tamiya

Sada obsahuje:

- resin: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

[stránka produktu](#)


LööK

644316

P-40N LööK

1/48 Eduard

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska
a STEEL pásy na sedačku pro P-40N v měřítku 1/48.

Vhodné pro výrobní bloky N-1 až N-20.

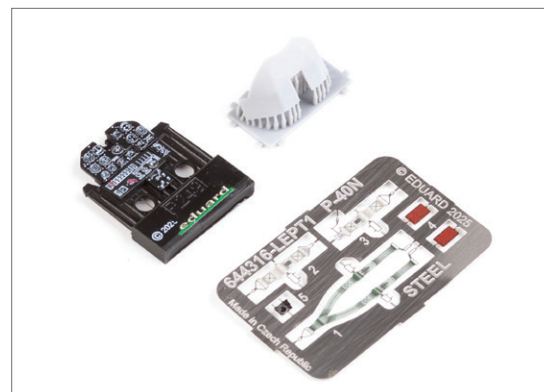
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.

Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- resin: 1 součástka
- 3D tisk: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne

stránka produktu



LööK

644318

B-24D LööKplus

1/48 Hobby Boss

Soubor 4 sad pro B-24D v měřítku 1/48.

Doporučená stavebnice: Hobby Boss

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

stránka produktu



LööK+



644319

Lysander Mk.I/Mk.III LööKplus

1/48 Airfix

Soubor 3 sad pro Lysander Mk.I/Mk.III v měřítku 1/48.

Doporučená stavebnice: Airfix

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

[stránka produktu](#)



644320

UH-60A LööKplus

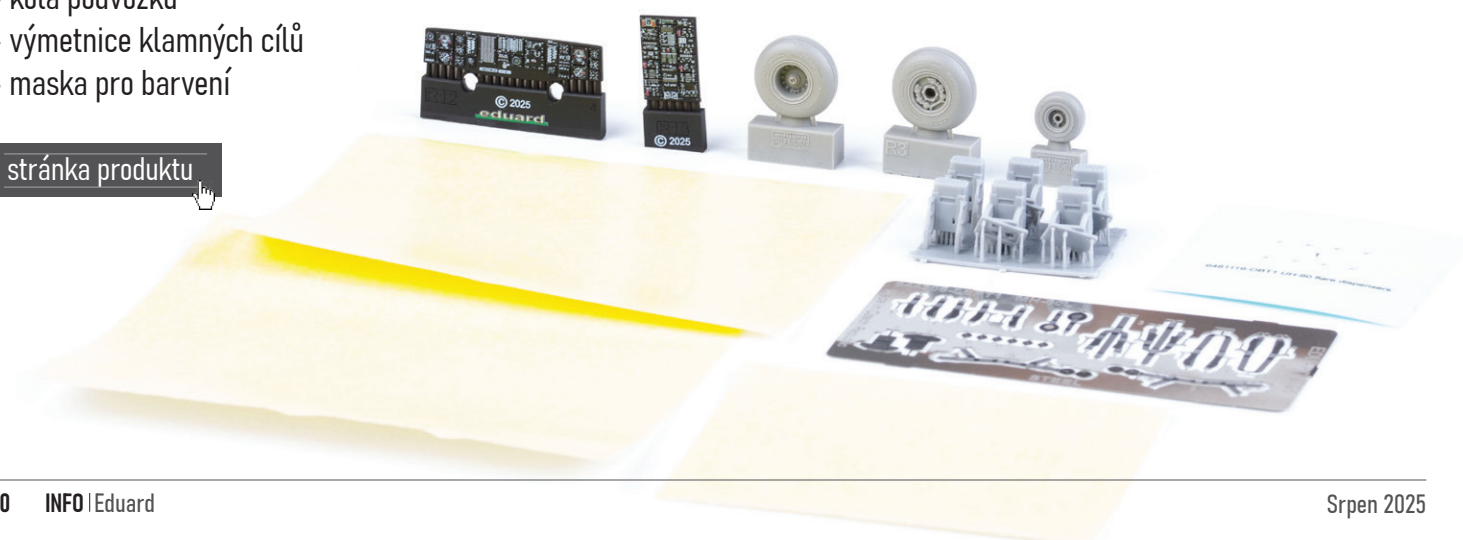
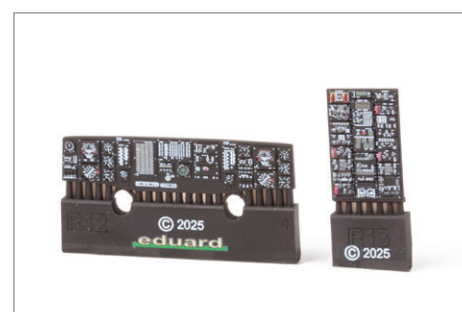
1/48 ICM

Soubor 4 sad pro UH-60A v měřítku 1/48.

Doporučená stavebnice: ICM

- sada LööK (barvená Brassin palubní deska + Steelbelts)
- kola podvozku
- výmetnice klamných cílů
- maska pro barvení

[stránka produktu](#)



6481127

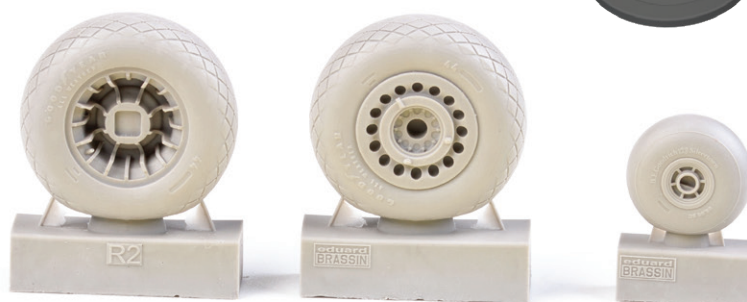
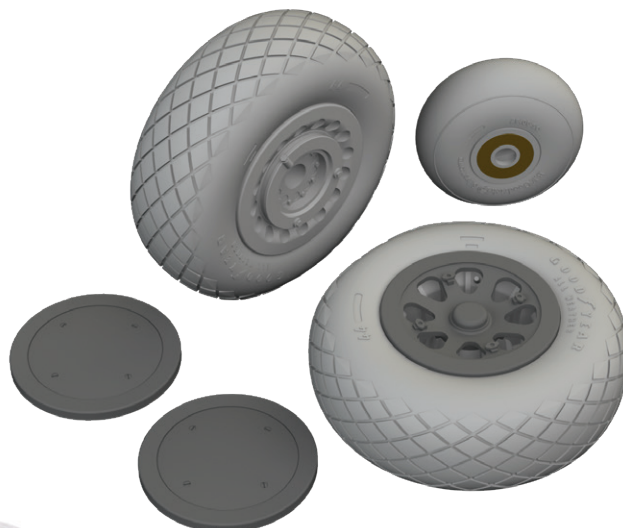
DB-7B Boston III wheels

1/48 HKM

Brassinová sada - kola podvozku pro DB-7B Bostin III v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a přídové kolo. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: HKM

Sada obsahuje:

- resin: 3 součástky
- 3D tisk: 4 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano
- maska: ano



[stránka produktu](#)

6481130

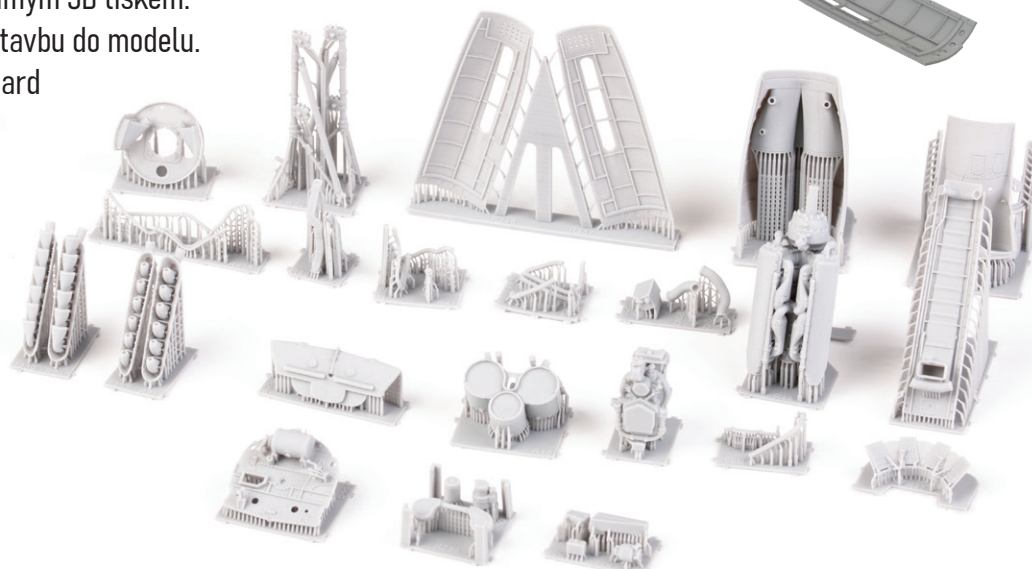
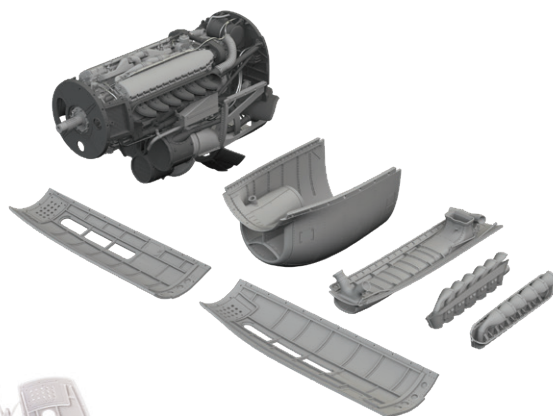
P-40N engine PRINT

1/48 Eduard

Brassinová sada - motor pro P-40N v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 41 součástek
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne



[stránka produktu](#)

6481131

P-40N gun bays (6 guns) PRINT

1/48 Eduard

Brassinová sada - zbraňové šachty
se 6 kulomety (3 v každé polovině křídla)
pro P-40N v měřítku 1/48.
Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 30 součástek
- obtisk: ano
- lept: ne
- maska: ne

[stránka produktu](#)


6481132

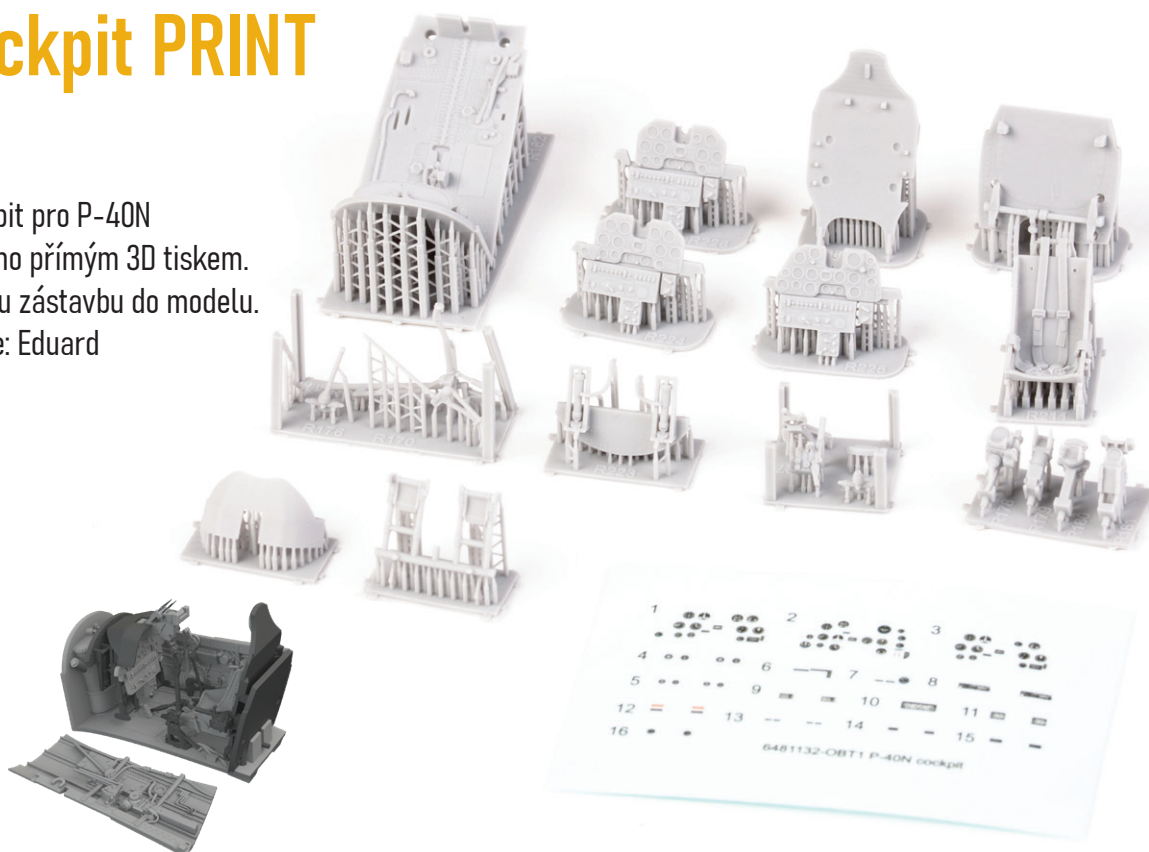
P-40N cockpit PRINT

1/48 Eduard

Brassinová sada - kokpit pro P-40N
v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 23 součástek
- obtisk: ano
- lept: ne
- maska: ne

[stránka produktu](#)


6481133

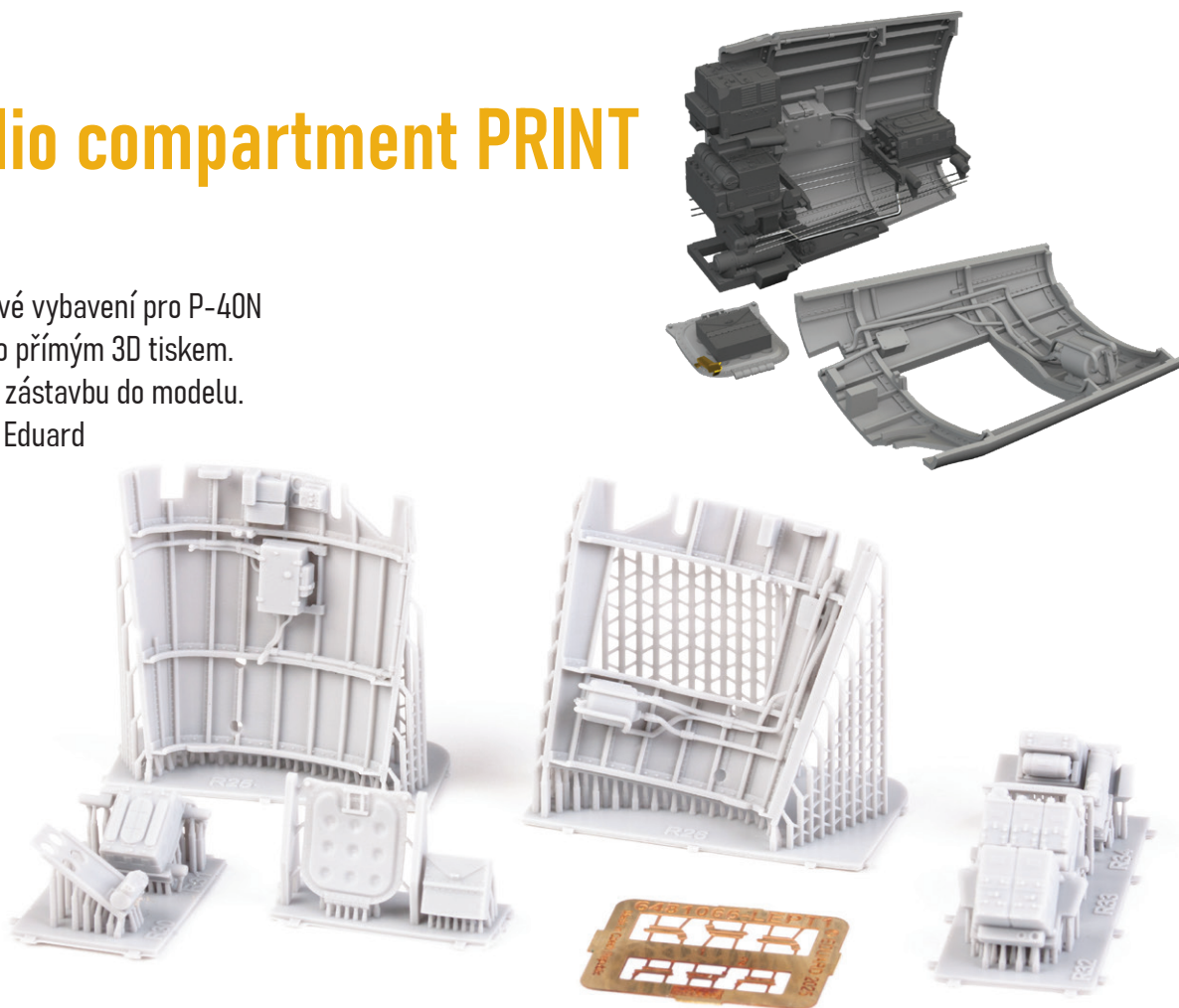
P-40N radio compartment PRINT

1/48 Eduard

Brassinová sada - rádiové vybavení pro P-40N
v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 9 součástí
- obtisk: ne
- lept: ano
- maska: ne

[stránka produktu](#)

6481134

P-40N wheels diamond tread

1/48 Eduard

Brassinová sada - kola podvozku pro P-40N
v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního
podvozku a ostruhové kolo (2 druhy).
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

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

[stránka produktu](#)


6481135

P-40N wheels cross tread

1/48 Eduard

Brassinová sada - kola podvozku pro P-40N
v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního podvozku
a ostruhové kolo (2 druhy). Připraveno pro snadnou
zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

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

[stránka produktu](#)


672416

E-2C wheels

1/48 Heller

Brassinová sada - kola podvozku pro E-2C
v měřítku 1/72. Sada obsahuje kola hlavního podvozku
a příďová kola. Připraveno pro snadnou zástavbu
do modelu. Doporučená stavebnice: Heller

Sada obsahuje:

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

[stránka produktu](#)


672419

Fw 190A wheels early

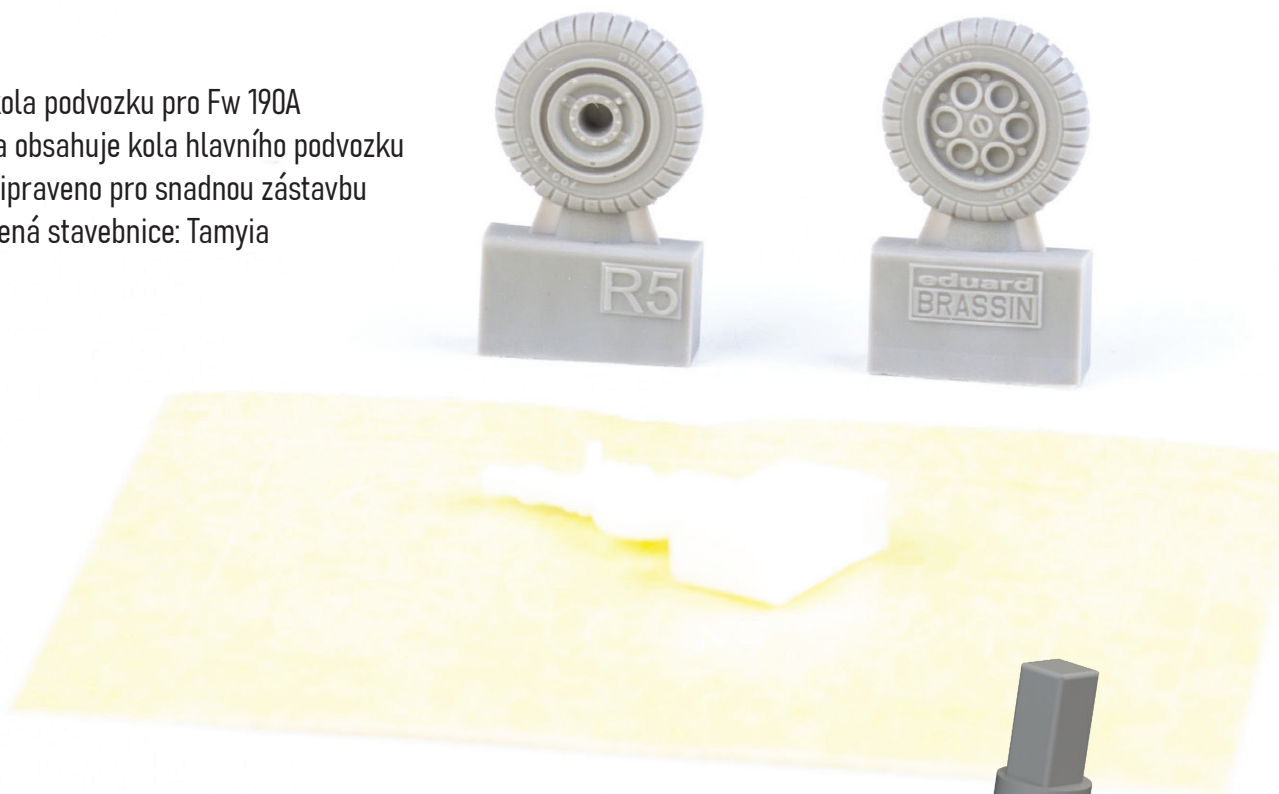
1/72 Tamiya

Brassinová sada - kola podvozku pro Fw 190A v měřítku 1/72. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a ostruhové kolo. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Tamiya

Sada obsahuje:

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

stránka produktu



Buffalo US version

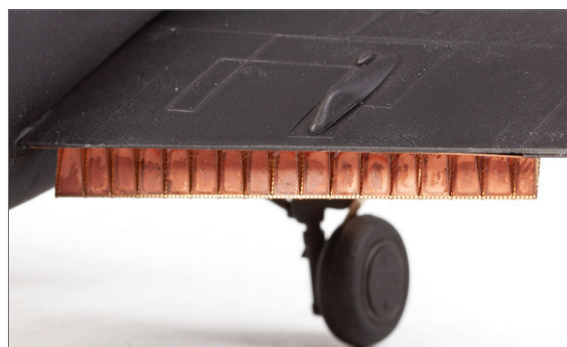
1/48 Tamiya

#481170

#491544

#FE1544

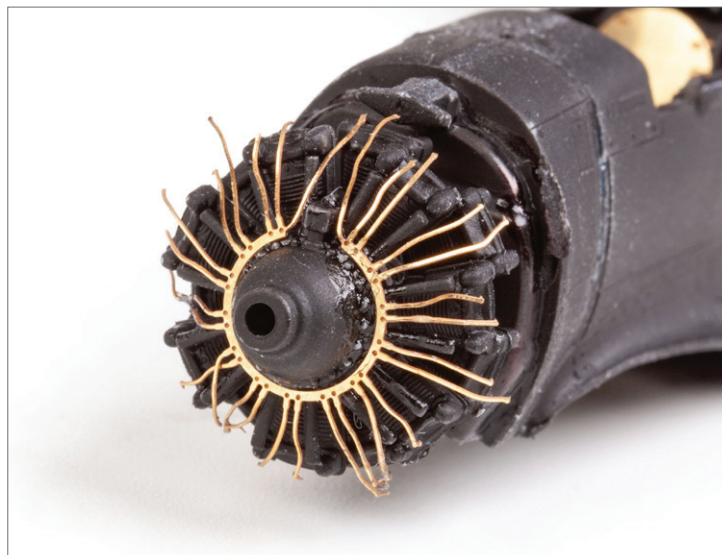
#FE1546



Hawk H-75A 1/2

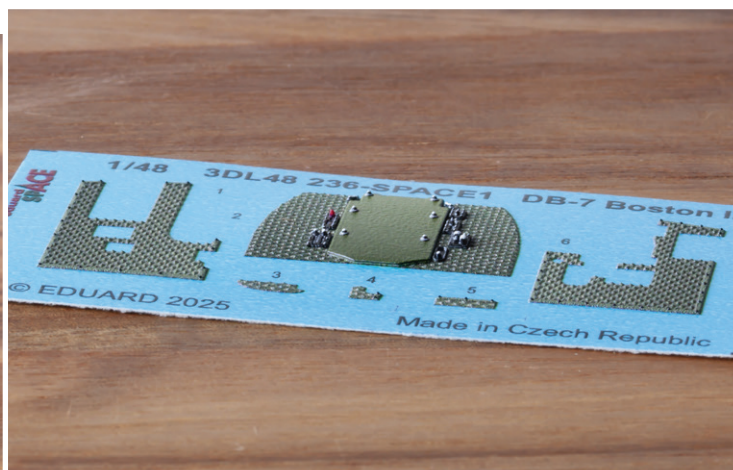
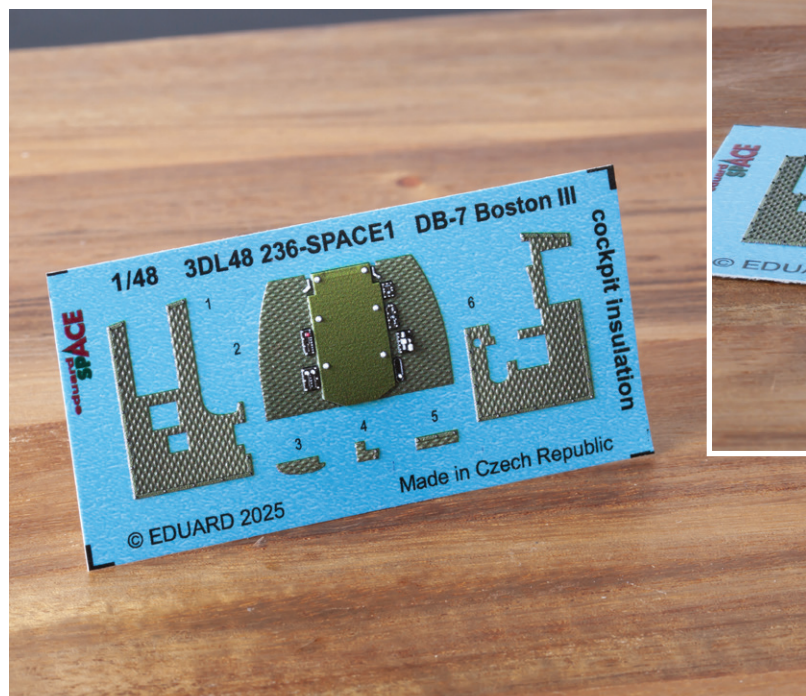
1/72 Arma Hobby

#73853



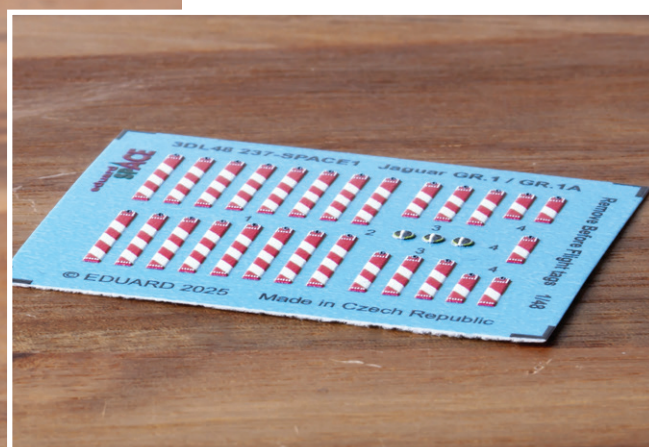
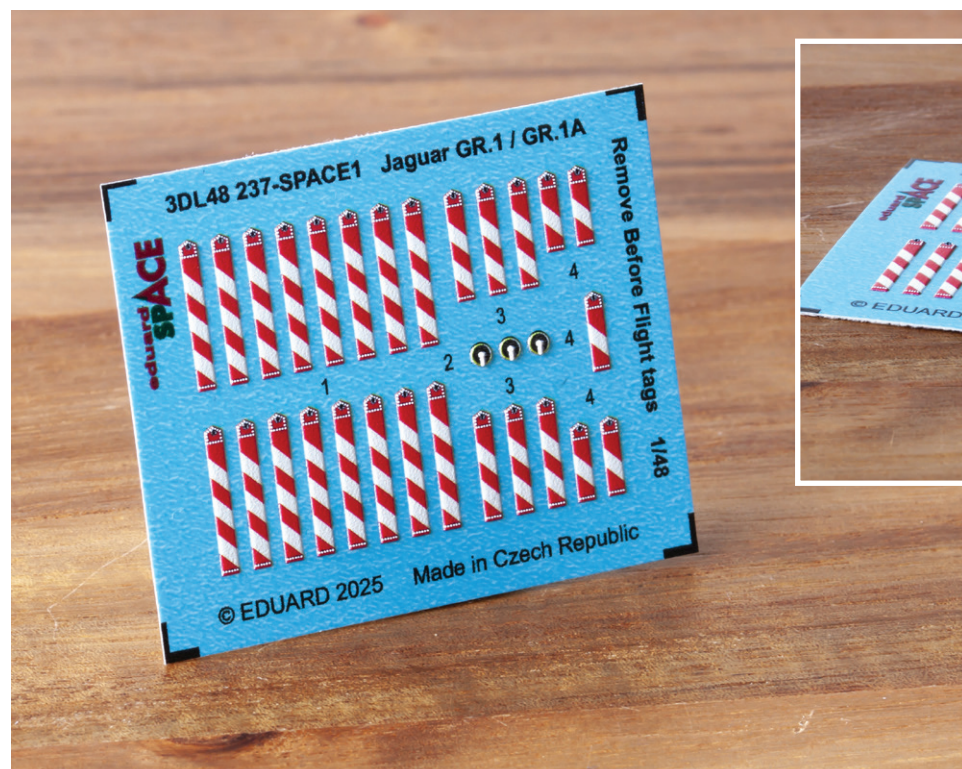
3DL48236 DB-7 Boston III cockpit insulation SPACE 1/48 HKM

[stránka produktu](#)

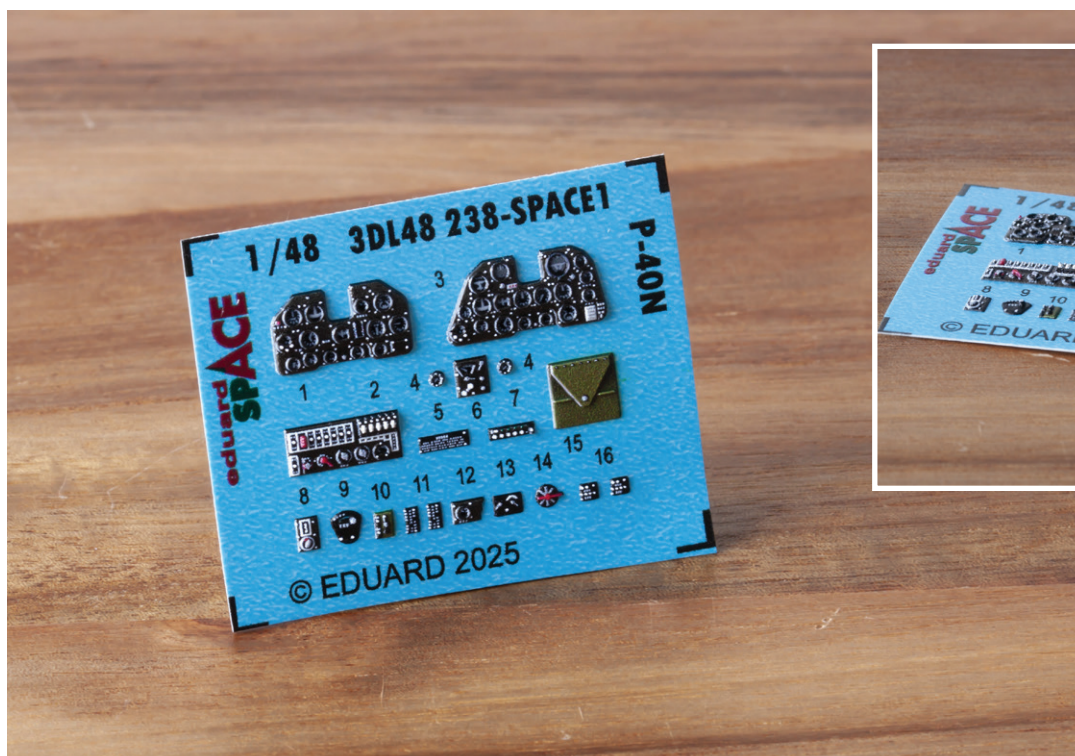
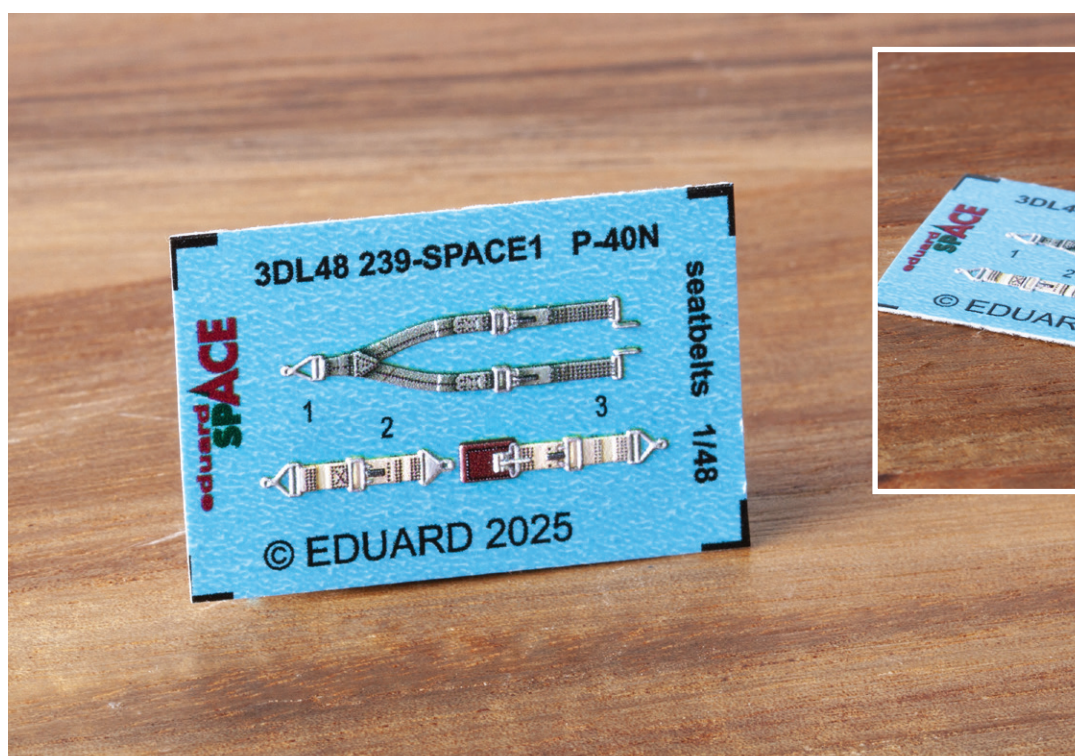


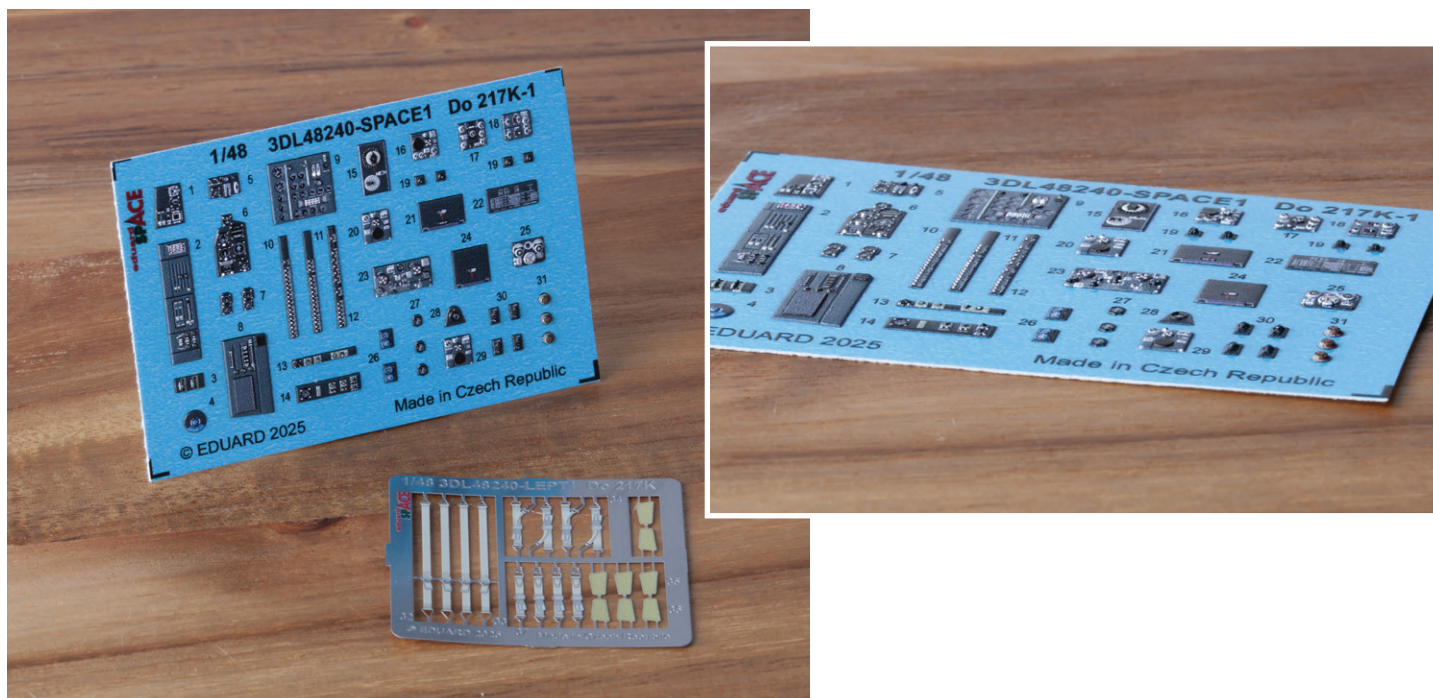
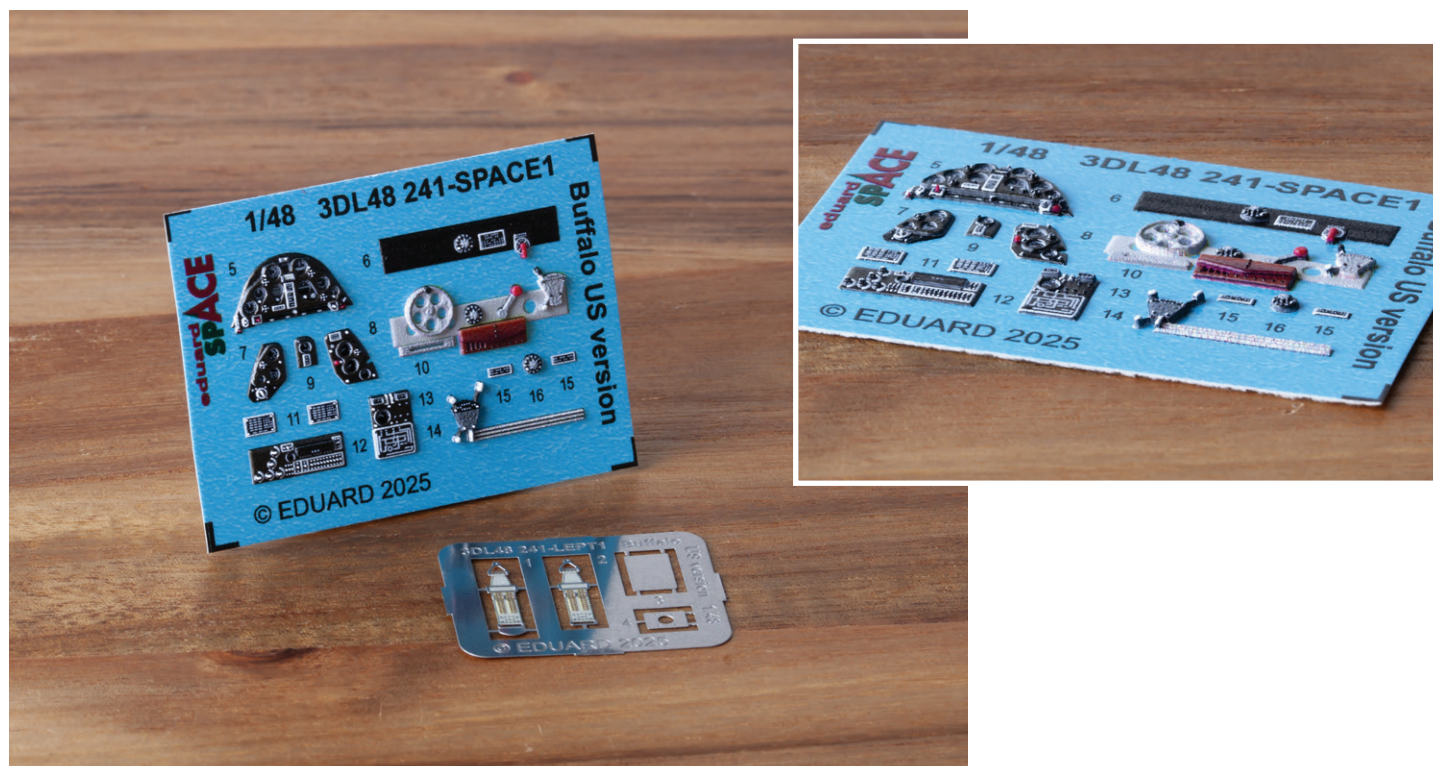
*SNADNÁ
APLIKACE*

3DL48237 Jaguar GR.1 / GR.1A Remove Before Flight tags SPACE 1/48 Airfix

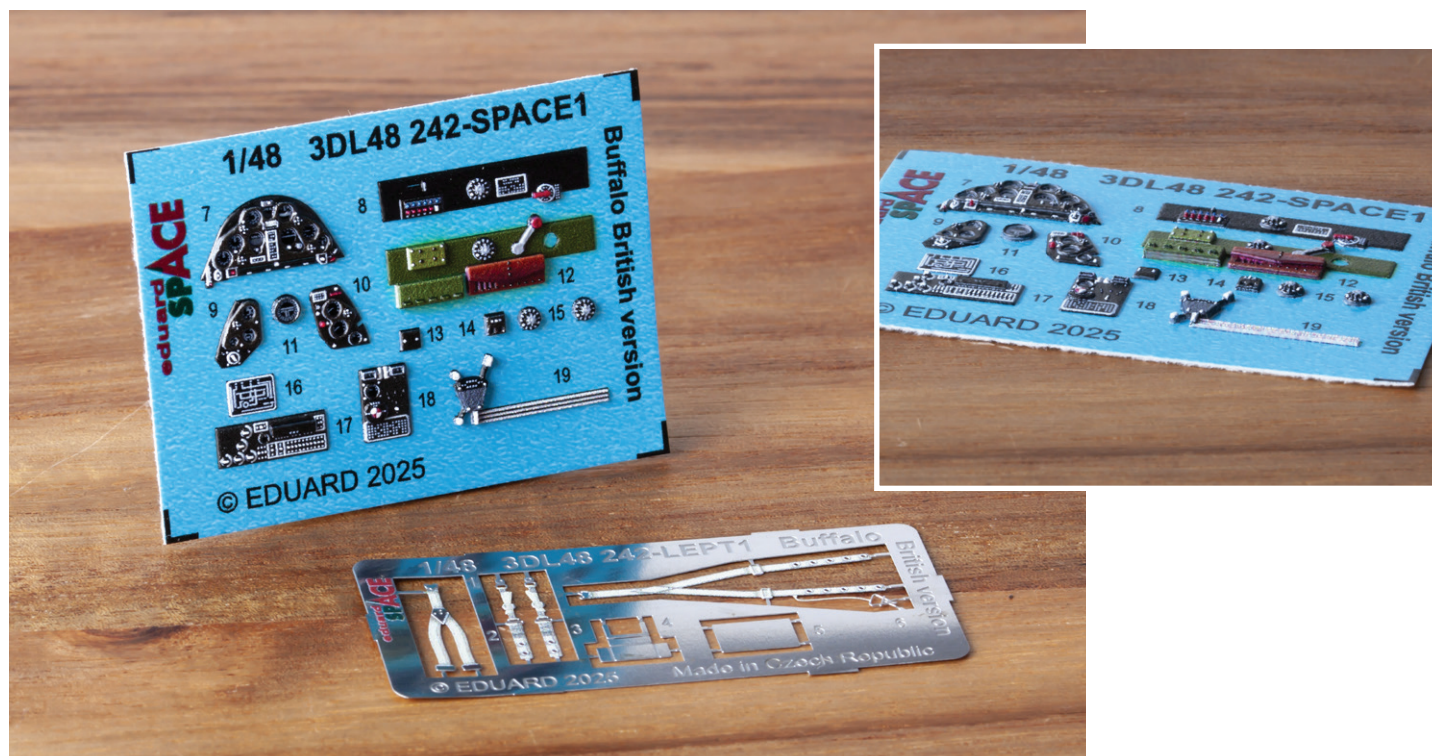


[stránka produktu](#)

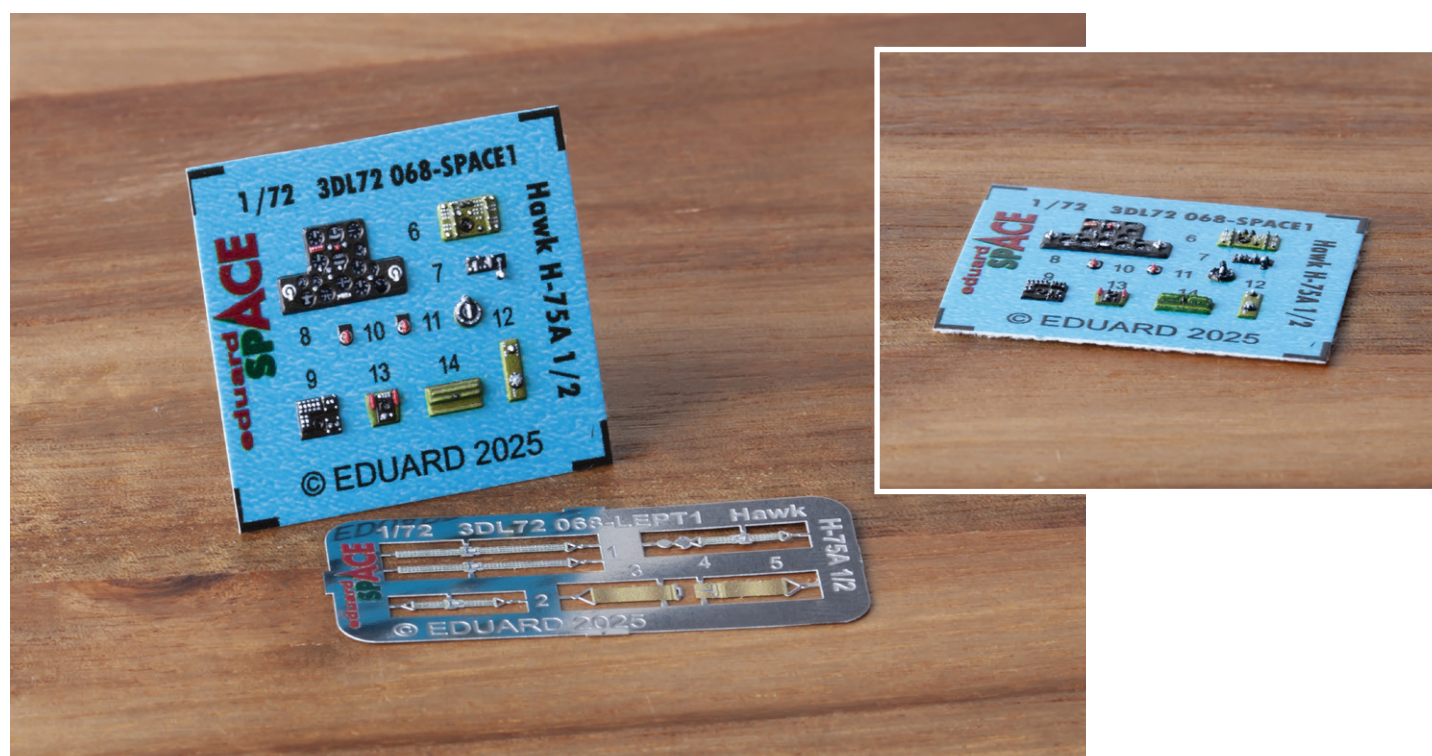
3DL48238 **P-40N SPACE** 1/48 Eduard
[stránka produktu](#)
3DL48239 **P-40N seatbelts SPACE** 1/48 Eduard
[stránka produktu](#)


3DL48240 **Do 217K SPACE** 1/48 ICM[stránka produktu](#)3DL48241 **Buffalo US version SPACE** 1/48 Tamiya[stránka produktu](#)

3DL48242 Buffalo British version SPACE 1/48 Tamiya

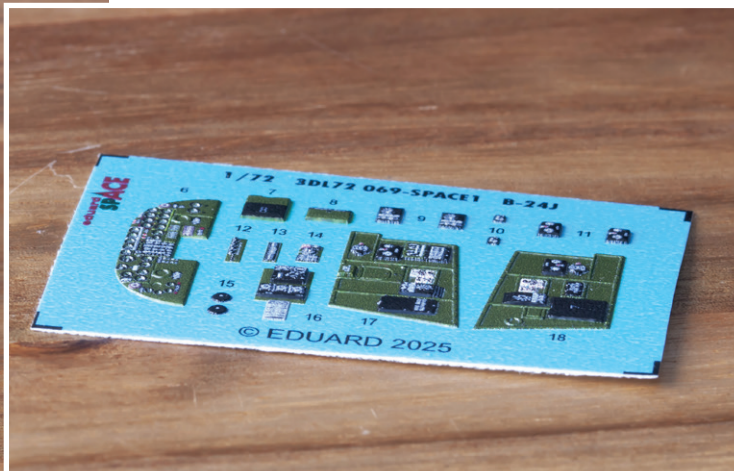
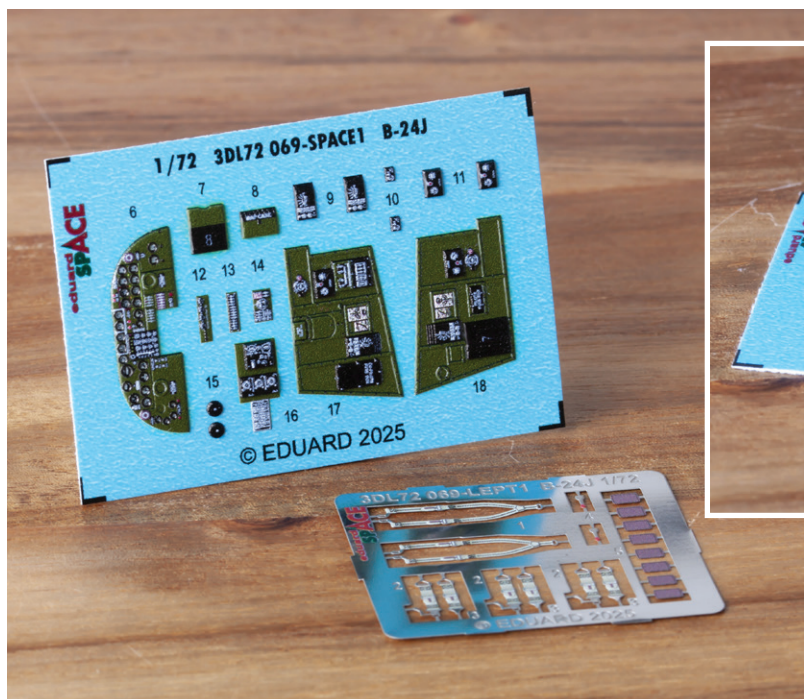
[stránka produktu](#)


3DL72068 Hawk H-75A 1/2 SPACE 1/72 Arma Hobby

[stránka produktu](#)


3DL72069 **B-24J SPACE** 1/72 Hasegawa

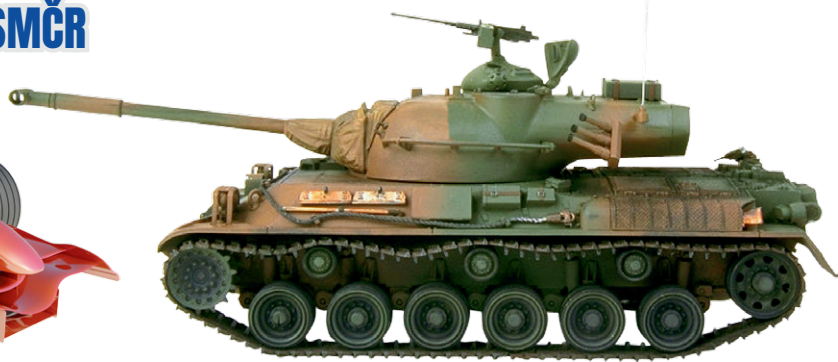
stránka produktu



Mistrovství České republiky v plastikovém modelářství

13. 9. 2025 v Krajské vědecké knihovně v Liberci

**Bodovací soutěž dle pravidel
SMČR**





eduard



ON AIR

Katka
Borecká

YOUTUBE PODCASTOVÝ KANÁL

eduard
ON AIR

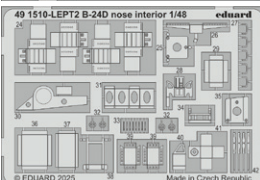
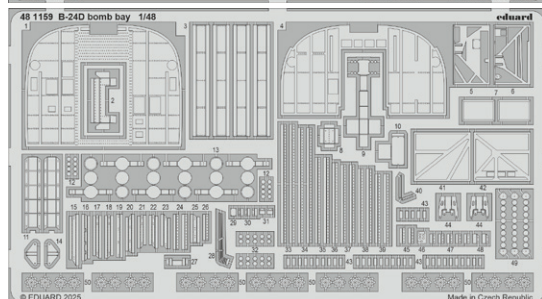
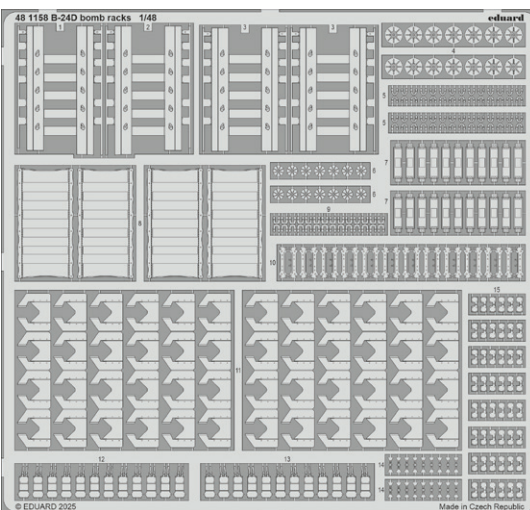
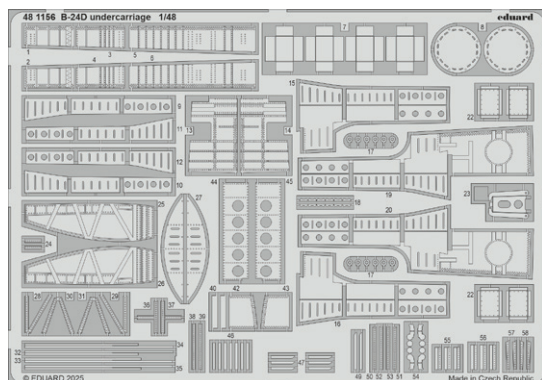


www.youtube.com/@EduardOnAirPodcast

BIG49450 B-24D part II 1/48 Hobby Boss

- 481156 B-24D undercarriage 1/48
- 481158 B-24D bomb racks 1/48
- 481159 B-24D bomb bay 1/48
- 491510 B-24D nose interior 1/48

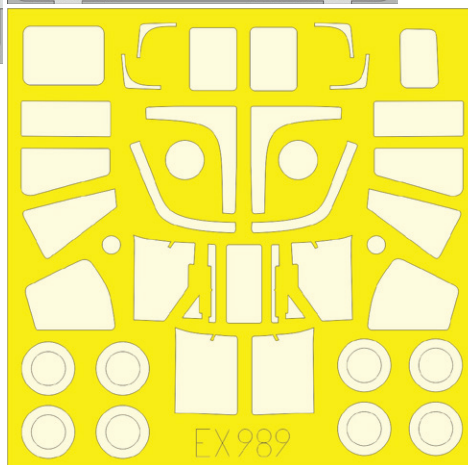
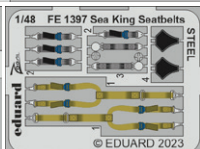
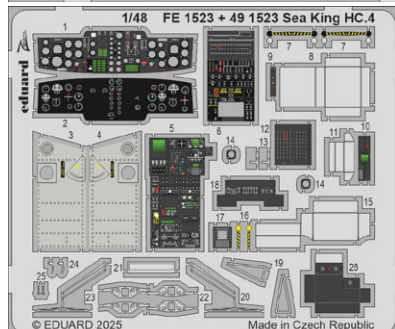
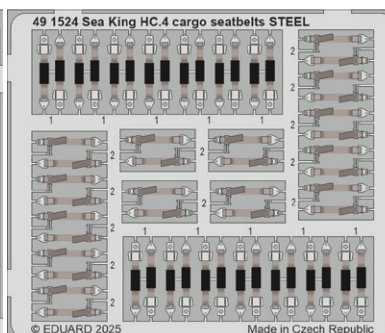
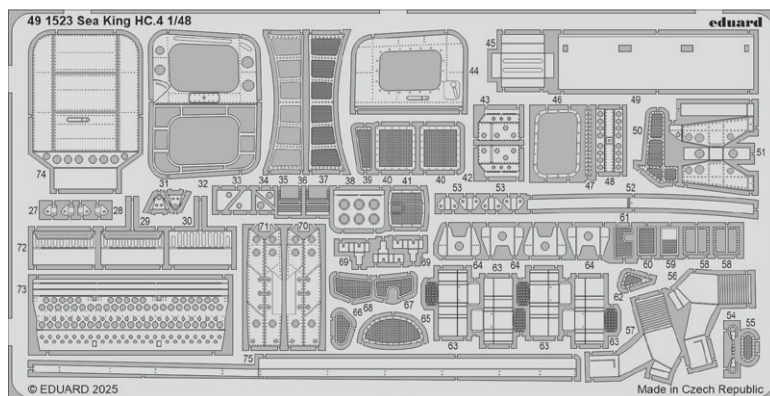
[stránka produktu](#)



BIG49453 Sea King HC.4 1/48 Airfix

- 491523 Sea King HC.4 1/48
- 491524 Sea King HC.4 cargo seatbelts STEEL 1/48
- FE1397 Sea King seatbelts STEEL 1/48
- EX989 Sea King 1/48

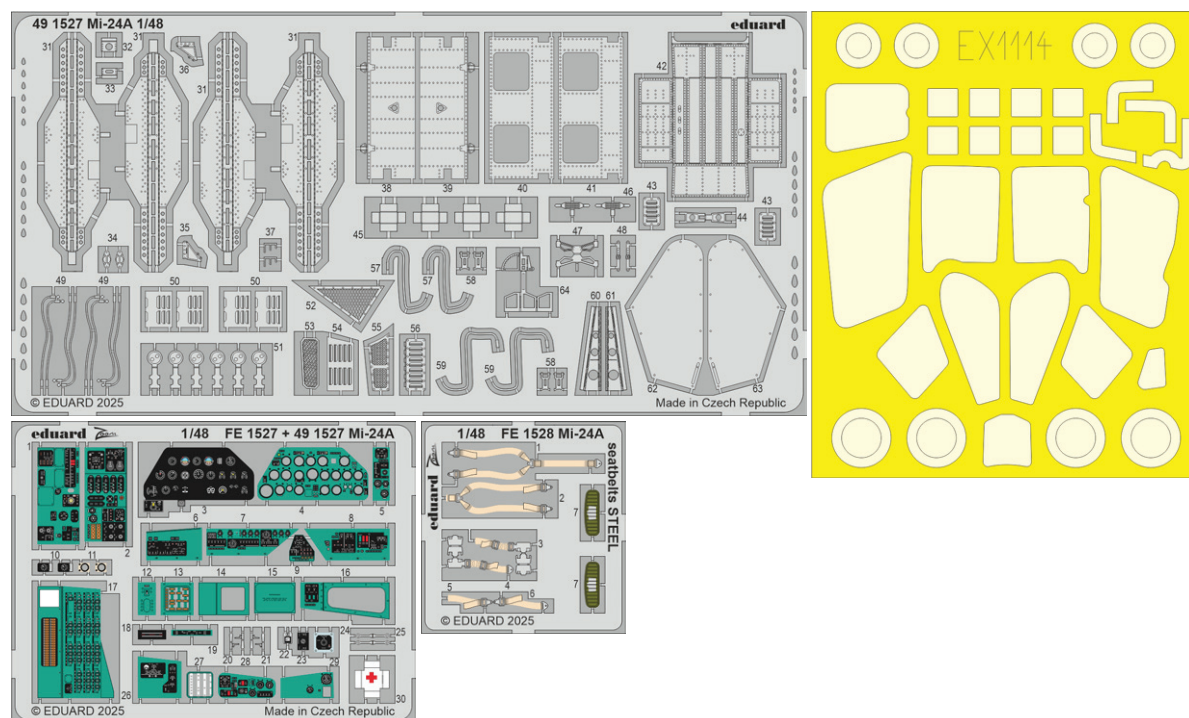
[stránka produktu](#)



BIG49454 **Mi-24A** 1/48 Trumpeter

[stránka produktu](#)

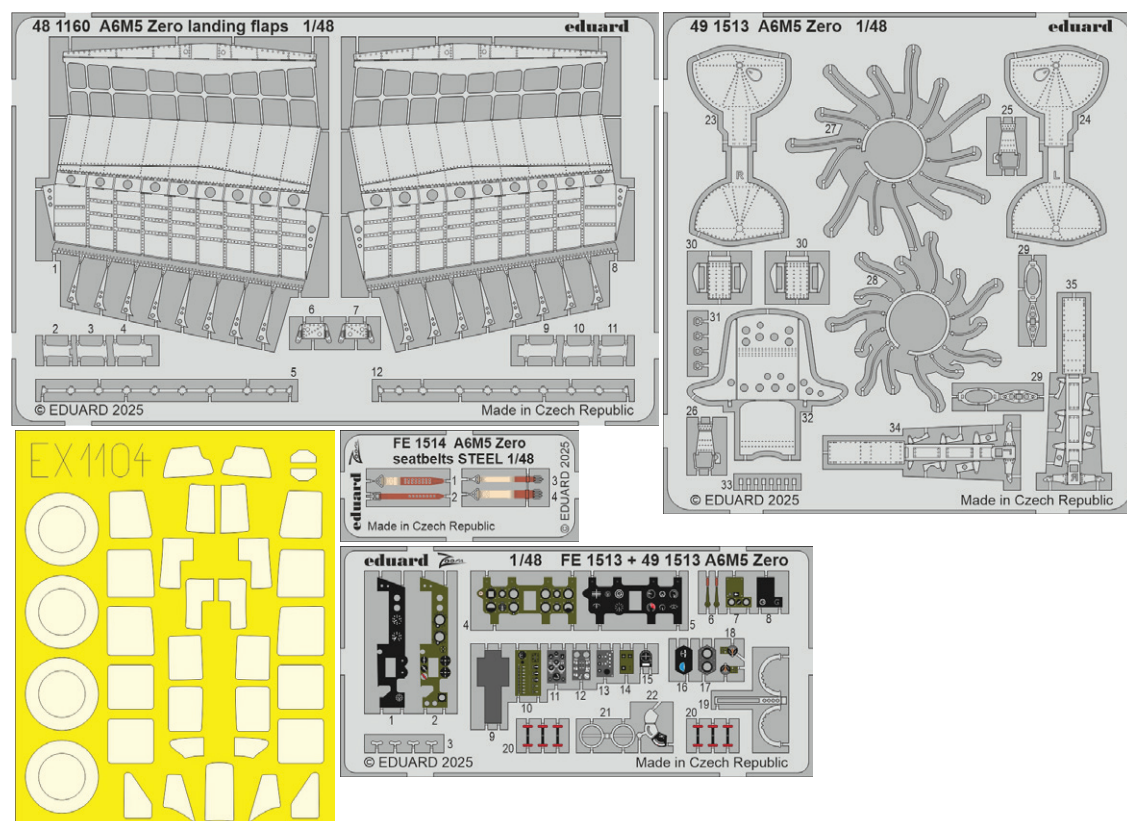
491527 Mi-24A 1/48
FE1528 Mi-24A seatbelts STEEL 1/48
EX1114 Mi-24A 1/48



BIG49455 **A6M5 Zero** 1/48 Fine Molds

[stránka produktu](#)

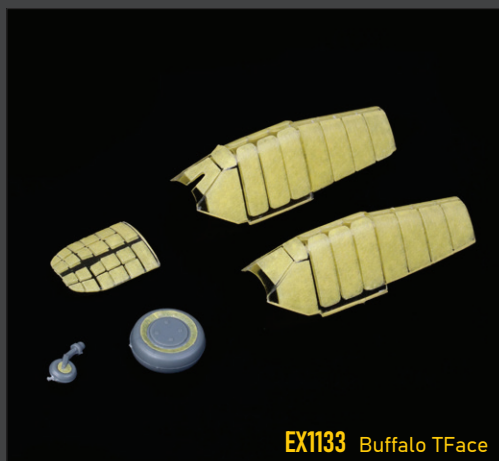
481160 A6M5 Zero landing flaps 1/48
491513 A6M5 Zero 1/48
FE1514 A6M5 Zero seatbelts STEEL 1/48
EX1104 A6M5 Zero 1/48



MASKY

TA SEDÍ!

EX1130 P-40N TFace
1/48 Eduard
EX1131 Do 217K
1/48 ICM
EX1132 Do 217K TFace
1/48 ICM
EX1133 Buffalo TFace
1/48 Tamiya
EX1134 P-40N US national insignia
1/48 Eduard
CX696 B-24J US national insignia
1/72 Hasegawa



EX1133 Buffalo TFace



EX1133 Buffalo TFace



EX1131 Do 217K
EX1132 Do 217K TFace



EX1132 Do 217K TFace

A6M2-K

eduard

1/48



ProfiPACK
edition

Cat. No. 82218 @ www.eduard.com

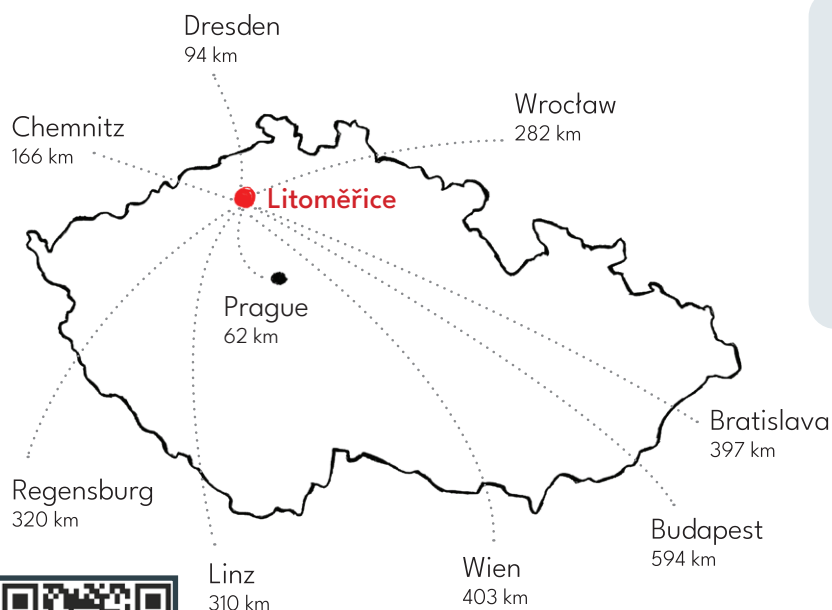
eday

4/10/2025

Mezinárodní modelářská výstava



Garden of Bohemia
ZAHRADA ČECH LITOMĚŘICE



VÝSTAVIŠTĚ/EXHIBITION AREA

www.mkz-ltm.cz/zahradacech

TURISTICKÉ INFORMACE TURIST INFORMATION

www.litomerice.cz

JEDINEČNÁ PODÍVANÁ ZE SVĚTA
PLASTIKOVÝCH MODELŮ. TISÍCE
VYSTAVENÝCH MODELŮ LETADEL, FIGUR,
DIOŘÁMAT, LODÍ A POZEMNÍ TECHNIKY,
DEŠÍTKY PRODEJců A VYSTAVOVATELŮ
MISTROVSKÉ I AMATÉRSKÉ SOUTĚŽNÍ
KATEGORIE.



www.eday.cz



www.eduard.com



www.facebook.com/EduardCompany

STAVEBNICE

11192	15,000th	1/48	Limited
R0025	P-40N Warhawk DUAL COMBO	1/48	Royal Class
2153	Eyes of the Fleet	1/72	Limited
70162	Bf 109G-10 ERLA	1/72	ProfiPACK

FOTOLEPTY

481167	P-40N landing flap	1/48	Eduard
481168	Do 217K landing flaps	1/48	ICM
481169	Do 217K undercarriage	1/48	ICM
481170	Buffalo landing flaps	1/48	Tamiya
491542	Do 217K	1/48	ICM
491544	Buffalo US version	1/48	Tamiya
491545	Buffalo British version	1/48	Tamiya
72749	B-24J undercarriage & engines	1/72	Hasegawa
73853	Hawk H-75A1/2	1/72	Arma Hobby
73854	B-24J	1/72	Hasegawa

ZOOMY

FE1541	P-40N seatbelts STEEL	1/48	Eduard
FE1542	Do 217K	1/48	ICM
FE1543	Do 217K seatbelts STEEL	1/48	ICM
FE1544	Buffalo US version	1/48	Tamiya
FE1545	Buffalo British version	1/48	Tamiya
FE1546	Buffalo US seatbelts STEEL	1/48	Tamiya
FE1547	Buffalo British seatbelts STEEL	1/48	Tamiya
SS854	B-24J	1/72	Hasegawa

MASKY

EX1130	P-40N TFace	1/48	Eduard
EX1131	Do 217K	1/48	ICM
EX1132	Do 217K TFace	1/48	ICM
EX1133	Buffalo TFace	1/48	Tamiya
EX1134	P-40N US national insignia	1/48	Eduard
CX696	B-24J US national insignia	1/72	Hasegawa

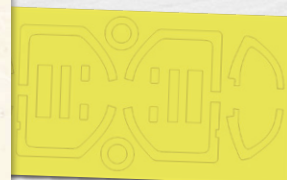
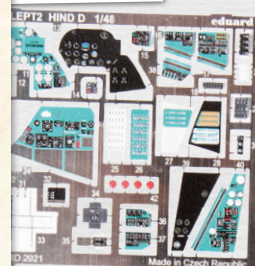
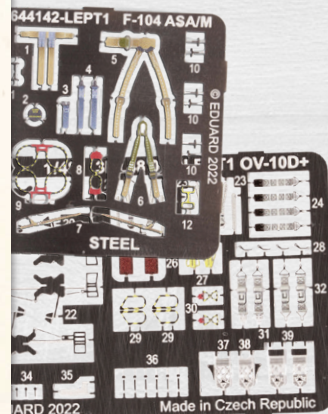
BIG ED

BIG49450	B-24D part II	1/48	Hobby Boss
BIG49453	Sea King HC.4	1/48	Airfix
BIG49454	Mi-24A	1/48	Trumpeter
BIG49455	A6M5 Zero	1/48	Fine Molds

LIMITED EDITION

ProfiPACK edition

WEEKEND edition



BIG-ED

BRASSIN

644314	DB-7B Boston III LööK	1/48	HKM
644315	Fi 156C LööK	1/48	Tamiya
644316	P-40N LööK	1/48	Eduard
6481127	DB-7B Boston III wheels	1/48	HKM
6481130	P-40N engine PRINT	1/48	Eduard
6481131	P-40N gun bays (6 guns) PRINT	1/48	Eduard
6481132	P-40N cockpit PRINT	1/48	Eduard
6481133	P-40N radio compartment PRINT	1/48	Eduard
6481134	P-40N wheels diamond tread	1/48	Eduard
6481135	P-40N wheels cross tread	1/48	Eduard
672416	E-2C wheels	1/72	Heller
672419	Fw 190A wheels early	1/72	Tamiya

LööKPLUS

644318	B-24D LööKplus	1/48	Hobby Boss
644319	Lysander Mk.I/Mk.III LööKplus	1/48	Airfix
644320	UH-60A LööKplus	1/48	ICM

SPACE

3DL48236	DB-7 Boston III cockpit insulation SPACE	1/48	HKM
3DL48237	Jaguar GR.1 / GR.1A Remove Before Flight tags SPACE	1/48	Airfix
3DL48238	P-40N SPACE	1/48	Eduard
3DL48239	P-40N seatbelts SPACE	1/48	Eduard
3DL48240	Do 217K SPACE	1/48	ICM
3DL48241	Buffalo US version SPACE	1/48	Tamiya
3DL48242	Buffalo British version SPACE	1/48	Tamiya
3DL72068	Hawk H-75A 1/2 SPACE	1/72	Arma Hobby
3DL72069	B-24J SPACE	1/72	Hasegawa

eduard
BRASSINeduard
BRASSIN
*Print**LööK**LööK+*eduard
SPACE

Pacific Star

P-40E Warhawk



1/48

#11185
MARKING E
postavil **Matthias Becker**



41-36396, P-40E-1, Lt. Robert E. Smith, 16th FS, 23rd FG, Čína, podzim 1942

Robert Eugene Smith, přezdívaný „Gene“, vstoupil do armádního letectva před druhou světovou válkou. Byl to spíše účelový krok, neboť měl v úmyslu tím splatit svá předchozí studia, ale rychle se stal jedním z nejúspěšnějších pilotů v počátcích bojové činnosti 16th FS/23rd FG, když sestřelil čtyři nepřátele. Během jedné z misí musel nouzově přistát poblíž malé ves-

nice. Vesničaná, kteří nevěděli, kdo nebo co je zač, se jej chystali napadnout, ale naštěstí měl s sebou malou americkou vlajku, kterou mával a dal tak najevo, že je Američan a stojí na jejich straně. Na jaře 1944 již působil Smith u 394th FS/367th FG v Anglii. Dne 17. června 1944 si nárokoval poškození Bf 109, ale o pět dní později zahynul, když byl jeho P-38 sestře-

len flakem poblíž Cherbourgu ve Francii během útočné mise. Jeho letoun se zřítil na pláži v Normandii, Smith zůstal v kokpitu. Během svého pobytu u 23rd FG létal na P-40E-1, který nesl obligátní žraločí tlamu a také jméno KatyDid na přídi.



stránka produktu



P-40N WARHAWK



1/48

#R0025

MARKING E

postavil **Paolo Portuesi**



Col. Ivan W. McElroy, CO of 80th FG, Tingkaw Sakan, Burma, 1944

Ivan McElroy velel „Burma Banshees“ neboli 80th FG v letech 1943 a 1944. Jednotka narušovala japonské aktivity podél proslulé Barmské cesty a po celé severní Barmě. 27. března 1944 zachytil 80th FG nálet 15 bombardérů a 25 stíhaček a sestřelila všechny nepřátele kromě jednoho bombardéru bez vlastních ztrát.

Po válce zůstal McElroy ve službě a vystřídal řadu štábních a velitelských funkcí, včetně zástupce náčelníka štábu operací velitelství amerického letectva. Na jeho pestře zbarveném letounu je určitou záhadou flek pod plnicím hrdlem nádrže, který svou siluetou trochu připomíná nějakého ducha, držícího v natažené ruce

bombu. Na různých fotografiích se jeví různě. V některých případech to vypadá, jako by byla barva narušena a setřena až na plech, na jiných se zdá, že to je jen mokrý nebo mastný flek, jenže je vidět, že je očouzený od výfuků, musel by tedy být na letounu delší dobu.



Bf 109K-4 1/48



#82166
MARKING C
postavil **Oliver Peissl**

www.instagram.com/erlawerke

www.facebook.com/erlawerke

Použité doplňky:

- 648903 Bf 109K-4 propeller PRINT (Brassin)
- 648904 Bf 109K-4 cockpit PRINT (Brassin)
- 648913 Bf 109K-4 exhaust stacks PRINT (Brassin)
- 648954 Bf 109K-4 wheel bays PRINT (Brassin)

stránka produktu



WNr. 334xxx, 11./JG 27, Goslar, Německo, duben 1945



S-2 Tracker

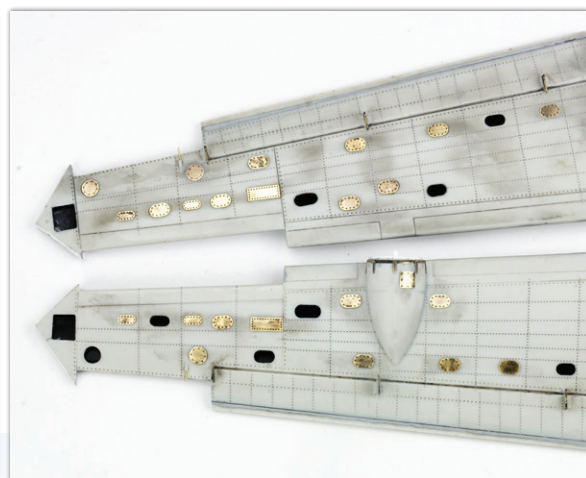
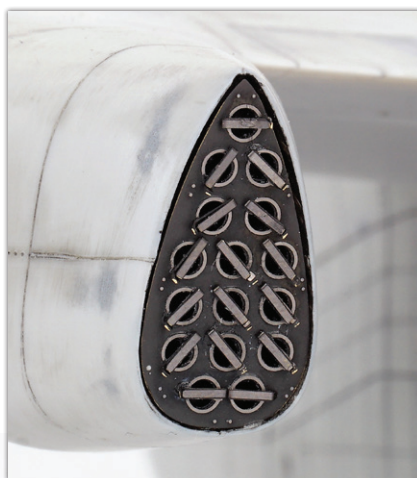
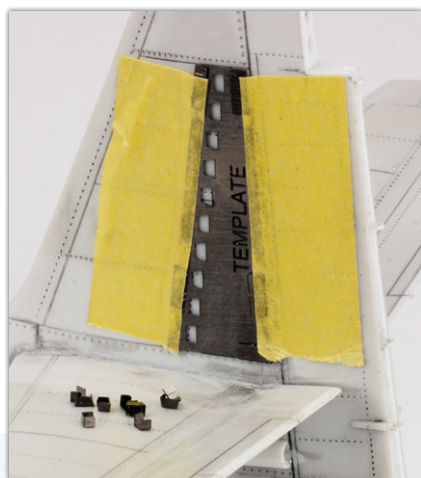
Kinetic 1/48



Použité doplňky:

48701 exterior (fotolept)

postavil **Rene Van Der Hart**



BIG ED (zaří)

BIG49456	B-26G Marauder part I 1/48 ICM
BIG49457	B-26G Marauder part II 1/48 ICM
BIG49458	UH-60A 1/48 ICM
BIG72186	TBM-3 1/72 Hobby Boss

BRASSIN (zaří)

644317	P-40N-25+ LööK 1/48 Eduard
674041	A-10C LööK 1/72 Great Wall Hobby
674042	H-75 LööK 1/72 Arma Hobby
635040	WWII German Jerry Cans PRINT 1/35
6481070	P-40 seat Type 1 PRINT 1/48 Eduard
6481071	P-40 seat Type 2 PRINT 1/48 Eduard
6481117	Fi 156C wheels 1/48 Tamiya
6481125	UH-60 miniguns M134 PRINT 1/48 ICM
6481128	DB-7B Boston III porcupine flame dampers PRINT 1/48 HKM
6481129	DB-7B Boston III exhausts PRINT 1/48 HKM
6481136	P-40N wheels block tread 1/48 Eduard
6481138	Jaguar GR.1 / GR.1A wheels 1/48 Airfix
6481141	Jaguar GR.1 exhaust nozzles PRINT 1/48 Airfix
672420	A-10C wheels 1/72 Great Wall Hobby
672421	A-10C rotary gun flash suppressor PRINT 1/72 Great Wall Hobby
672422	H-75 / P-36 upgrade set PRINT 1/72 Arma Hobby

LööKPlus (zaří)

644321	DB-7B Boston III LööKplus 1/48 HKM
644322	P-40N LööKplus 1/48 Eduard
674043	Fw 190A-3 LööKplus 1/72 Tamiya

BIGSIN (zaří)

SIN648141	P-40E ESSENTIAL 1/48 Eduard
-----------	-----------------------------

644317

P-40N-25+ LööK

1/48 Eduard

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačku pro P-40N v měřítku 1/48. Vhodné pro výrobní bloky N-25 až N-40. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- resin: 1 součástka
- 3D tisk: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne



674041

A-10C LööK

1/72 Great Wall Hobby

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačku pro A-10C v měřítku 1/72. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Great Wall Hobby

Sada obsahuje:

- resin: 1 součástka
- 3D tisk: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený
- maska: ne



674042

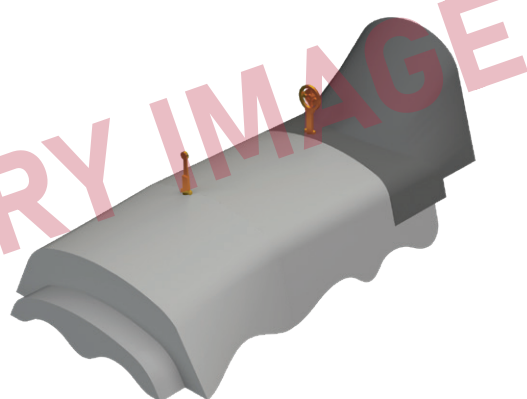
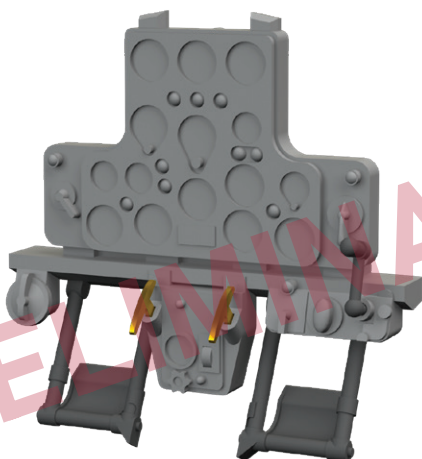
H-75 LööK

1/72 Arma Hobby

LööK sada - Brassinová barvená přístrojová deska a STEEL pásy na sedačku pro H-75 v měřítku 1/72. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Arma Hobby

Sada obsahuje:

- resin: 1 součástka
- 3D tisk: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ano, barvený,
- maska: ne



LööK

635040

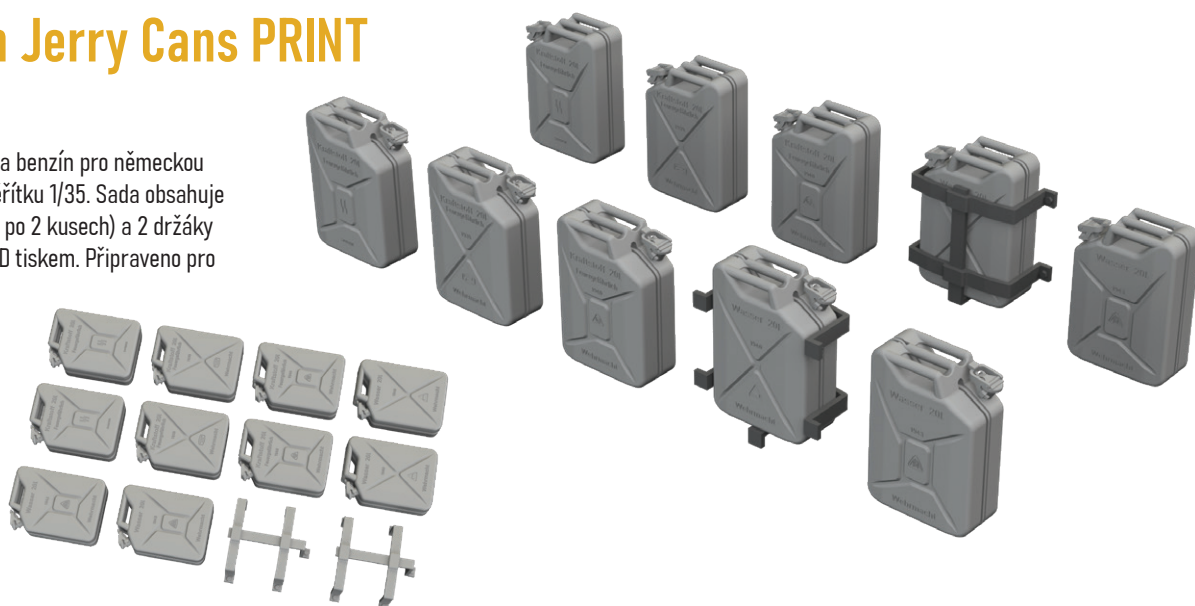
WWII German Jerry Cans PRINT

1/35

Brassinová sada - kanystry na benzín pro německou druhoválečnou techniku v měřítku 1/35. Sada obsahuje 10 kanystrů (5 různých typů, po 2 kusech) a 2 držáky kanystrů. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 12 součástí
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne



6481070

P-40 seat Type 1 PRINT

1/48 Eduard

Brassinová sada - sedačka pilota pro P-40 v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, Barvený
- maska: ne



6481071

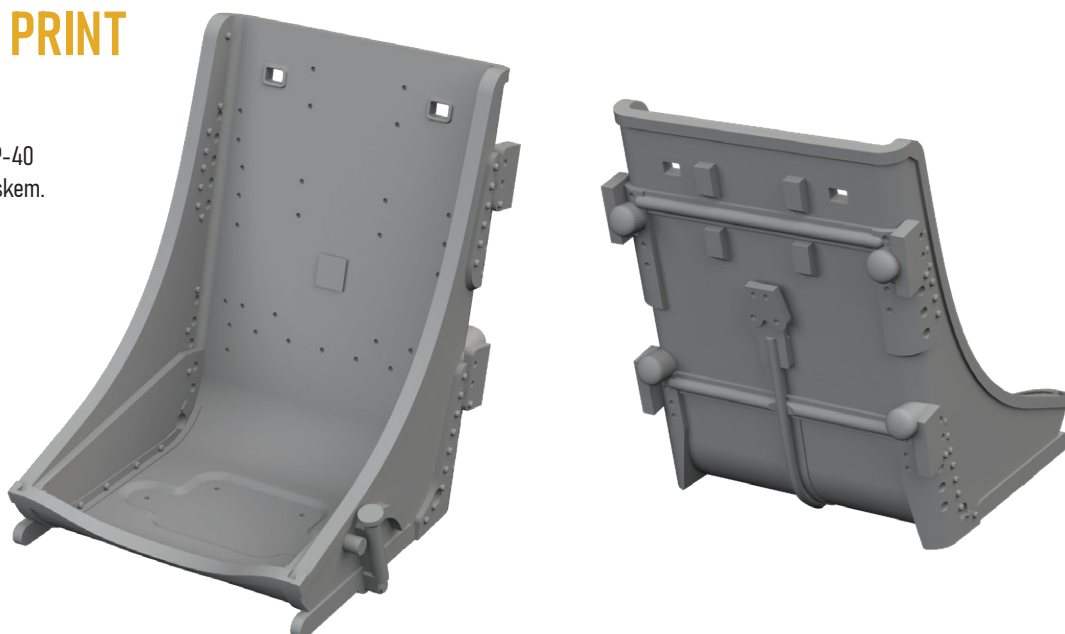
P-40 seat Type 2 PRINT

1/48 Eduard

Brassinová sada - sedačka pilota pro P-40 v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ano, Barvený
- maska: ne



6481117

Fi-156C wheels**1/48 Tamiya**

Brassinová sada - kola podvozku pro Fi 156C v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a ostruhové kolo. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Tamiya

Sada obsahuje:

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



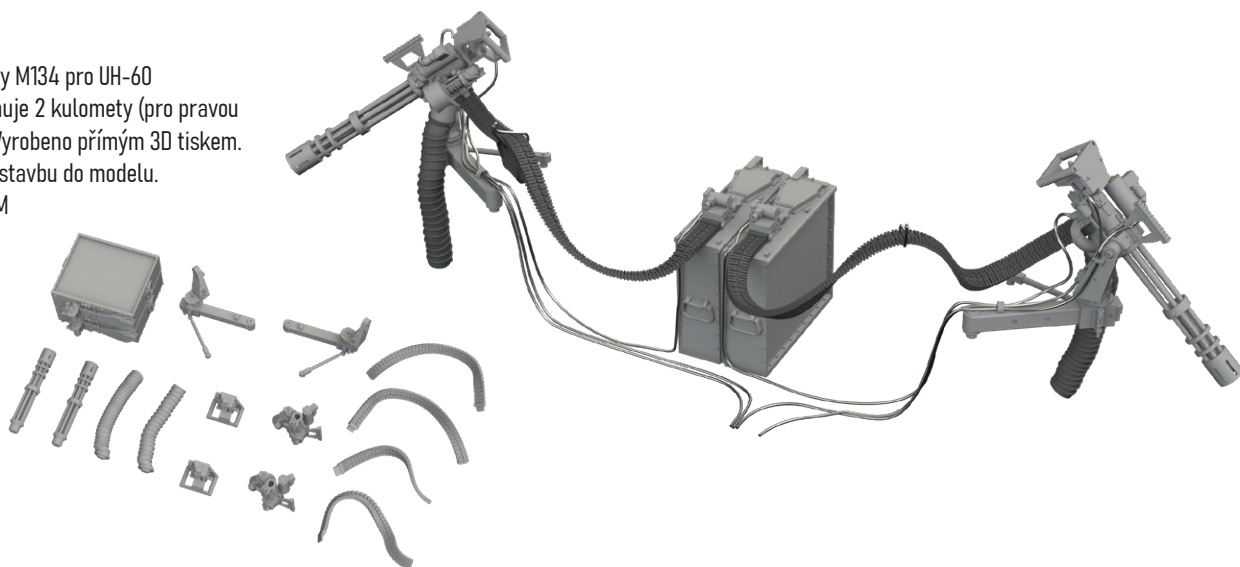
6481125

UH-60 miniguns M134 PRINT**1/48 ICM**

Brassinová sada - kulomety M134 pro UH-60 v měřítku 1/48. Sada obsahuje 2 kulomety (pro pravou a levou stranu vrtulníku). Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: ICM

Sada obsahuje:

- resin: 15 součástek
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne



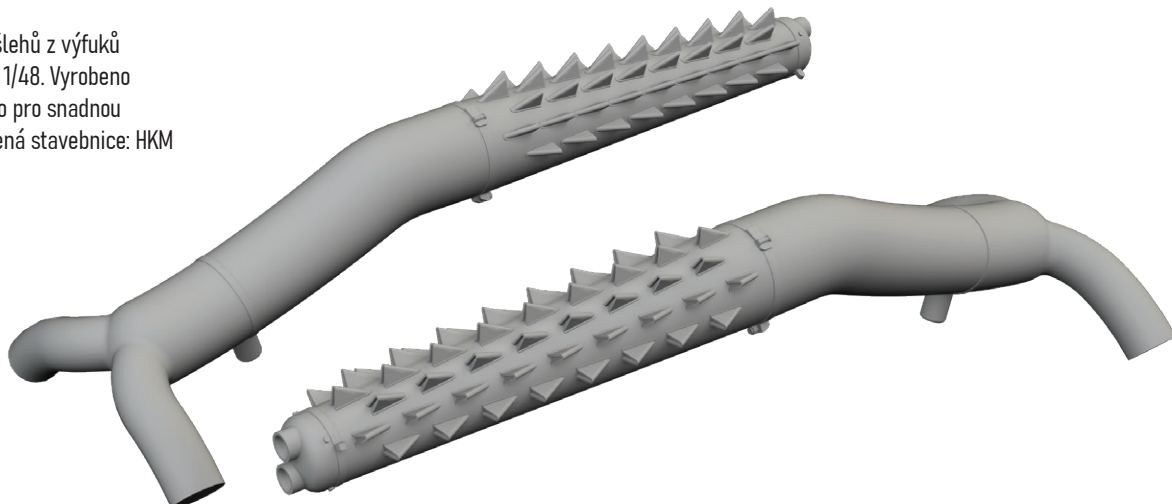
6481128

DB-7B Boston III porcupine flame dampers PRINT**1/48 HKM**

Brassinová sada - tlumiče zášlehů z výfuků pro DB-7B Boston III v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: HKM

Sada obsahuje:

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



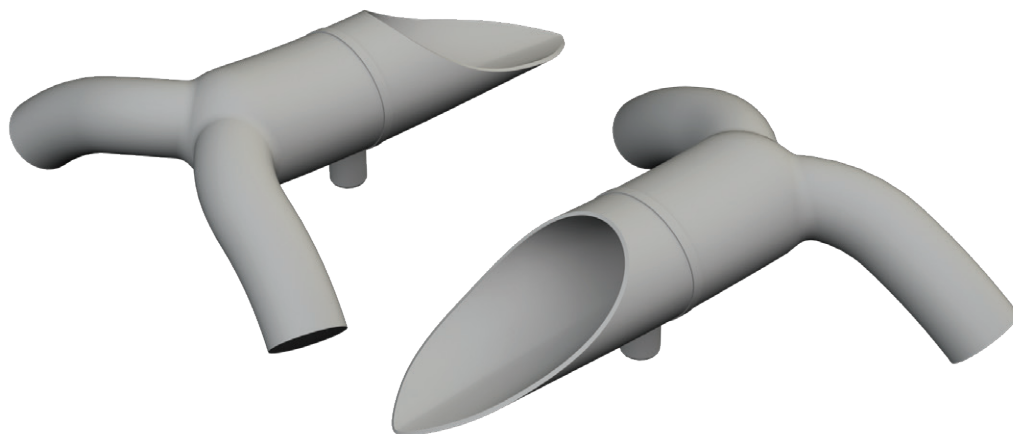
6481129

DB-7B Boston III exhausts PRINT**1/48 HKM**

Brassinová sada - výfuky pro DB-7B Boston III v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: HKM

Sada obsahuje:

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



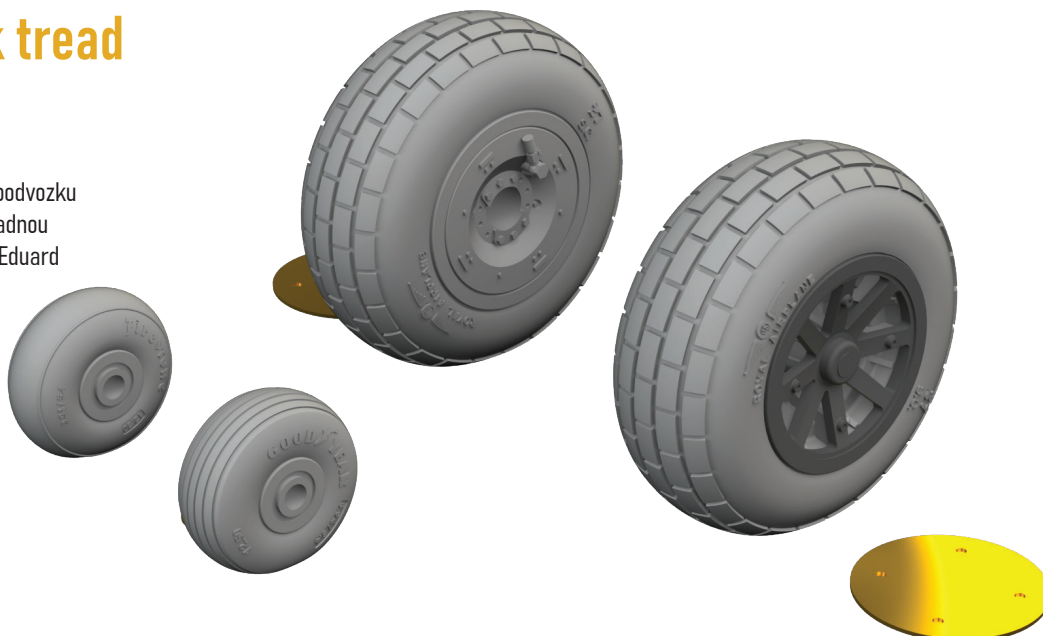
6481136

P-40N wheels block tread**1/48 Eduard**

Brassinová sada - kola podvozku pro P-40N v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a ostruhové kolo (2 druhy). Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Eduard

Sada obsahuje:

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



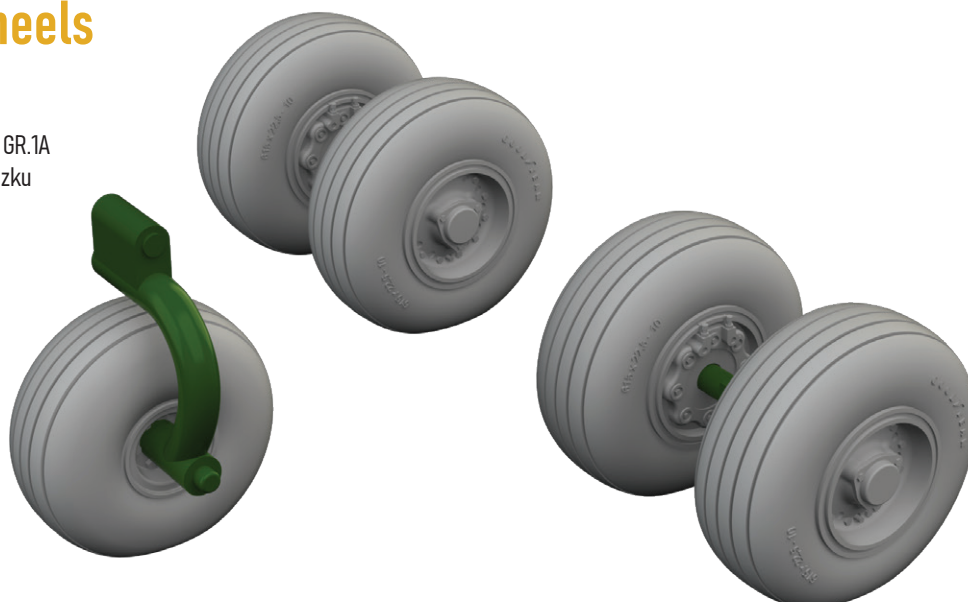
6481138

Jaguar GR.1 / GR.1A wheels**1/48 Airfix**

Brassinová sada - kola podvozku pro Jaguar GR.1 / GR.1A v měřítku 1/48. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a příďová kola. Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Airfix

Sada obsahuje:

- resin: 5 součástek
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano



6481141

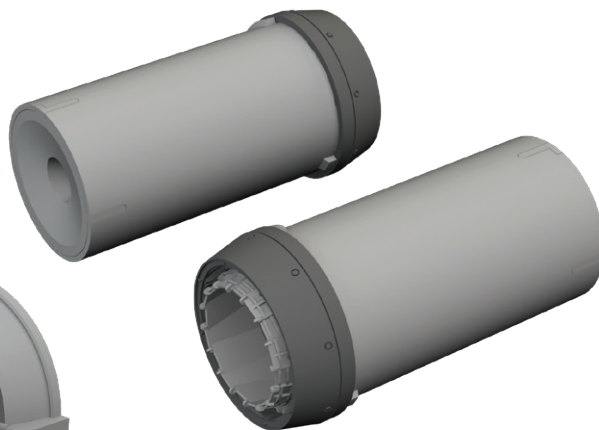
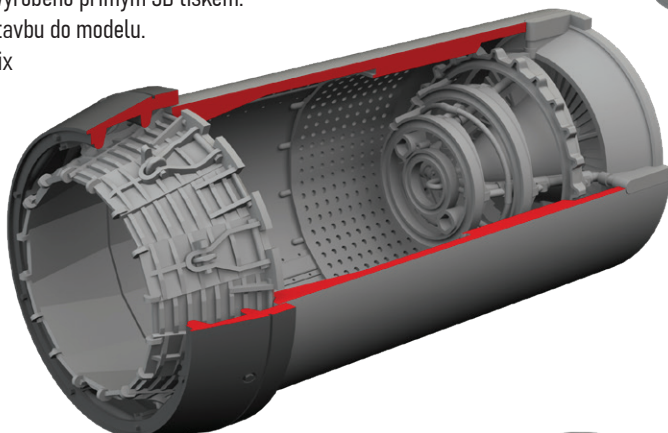
Jaguar GR.1 exhaust nozzles PRINT

1/48 Airfix

Brassinová sada - výtokové trysky motorů pro Jaguar GR.1 / GR.1A v měřítku 1/48. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Přípraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Airfix

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 8 součástí
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne



672420

A-10C wheels

1/72 Great Wall Hobby

Brassinová sada - kola podvozku pro A-10C v měřítku 1/72. Sada obsahuje kola hlavního podvozku a příďové kolo. Přípraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Great Wall Hobby

Sada obsahuje:

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



672421

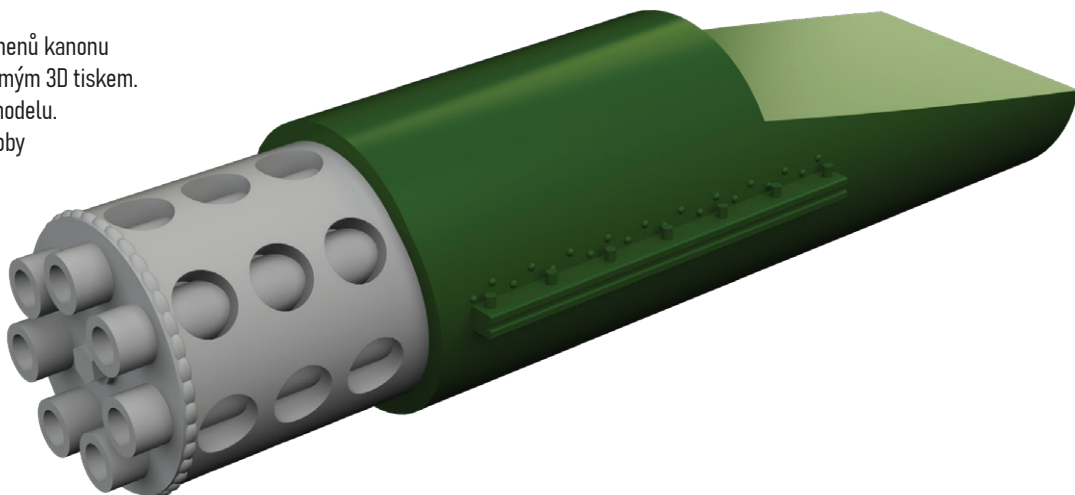
A-10C rotary gun flash suppressor PRINT

1/72 Great Wall Hobby

Brassinová sada - tlumič zášlehů plamenů kanonu pro A-10C v měřítku 1/72. Vyrobeno přímým 3D tiskem. Přípraveno pro snadnou zástavbu do modelu. Doporučená stavebnice: Great Wall Hobby

Sada obsahuje:

- resin: 1 součástka
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ne



672422

H-75 / P-36 upgrade set PRINT**1/72 Arma Hobby**

Brassinová sada - doplňková sada pro H-75 / P-36
v měřítku 1/72. Sada obsahuje sedačku pilota, kola hlavního
podvozku a hlavní zbraní. Vyrobeno přímým 3D tiskem.
Připraveno pro snadnou zástavbu do modelu.
Doporučená stavebnice: Arma Hobby

Sada obsahuje:

- 3D tisk: 3 součástky
- resin: 2 součástky
- obtisk: ne
- lept: ne
- maska: ano

**Bf 110D****1/48**

644321

DB-7B Boston III LööKplus

1/48 HKM

Soubor 3 sad pro DB-7B v měřítku 1/48.

Doporučená stavebnice: HKM

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



LööK+



644322

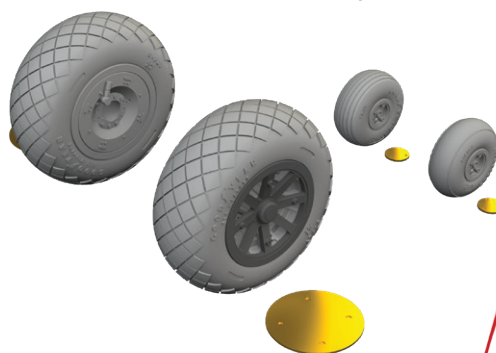
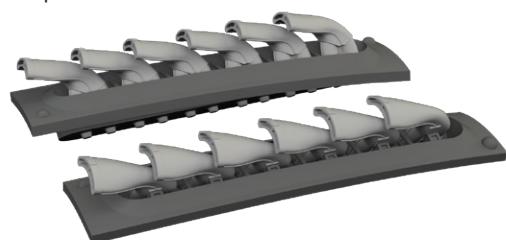
P-40N LööKplus

1/48 Eduard

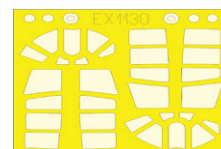
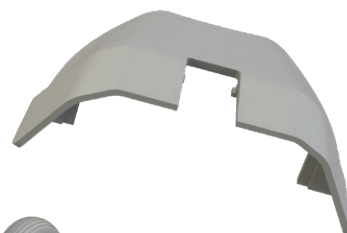
Soubor 4 sad pro P-40N v měřítku 1/48.

Doporučená stavebnice: Eduard

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



LööK+



674043

Fw 190A-3 LööKplus

1/72 Tamiya

Soubor 3 sad pro Fw 190A-3 v měřítku 1/72.

Doporučená stavebnice: Tamiya

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



LööK+

SIN648141

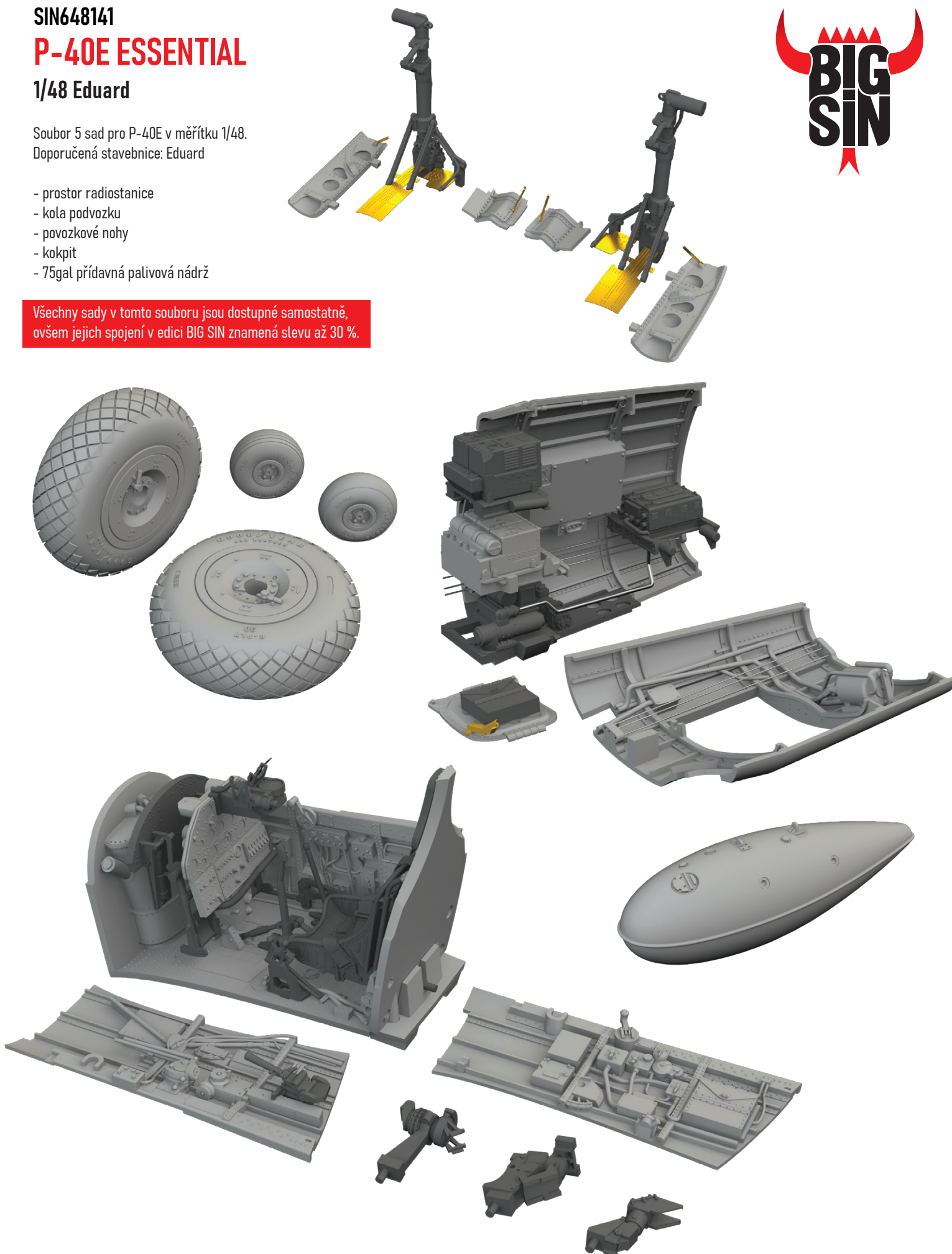
P-40E ESSENTIAL**1/48 Eduard**

Soubor 5 sad pro P-40E v měřítku 1/48.

Doporučená stavebnice: Eduard

- prostor radiostanice
- kola podvozku
- povozkové nohy
- kokpit
- 75gal přídatná palivová nádrž

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



FOTOLEPTY

481171	Ju 88A-4 upgrade set	1/48	Eduard
481172	B-26F Marauder exterior	1/48	ICM
481173	B-26F Marauder bomb bay	1/48	ICM
481174	Spitfire Tr.9 landing flaps	1/48	Airfix
491548	Bf 109E-4/7	1/48	Tamiya
491550	Spitfire Tr.9	1/48	Airfix
491552	B-26F Marauder	1/48	ICM
491553	B-26F Marauder rear interior	1/48	ICM
491554	Bf 110D	1/48	Eduard
72750	B-24J bomb bay	1/72	Hasega-
wa			

ZOOMY

FE1548	Bf 109E-4/7	1/48	Tamiya
FE1549	Bf 109E-4/7 seatbelts STEEL	1/48	Tamiya
FE1550	Spitfire Tr.9	1/48	Airfix
FE1551	Spitfire Tr.9 seatbelts STEEL	1/48	Airfix
FE1552	B-26F Marauder	1/48	ICM
FE1553	B-26F Marauder seatbelts STEEL	1/48	ICM
FE1554	Bf 110D Weekend	1/48	Eduard
FE1555	Bf 110D seatbelts STEEL	1/48	Eduard

MASKY

EX1135	Ju 88A-4 TFace	1/48	Eduard
EX1136	B-26F Marauder	1/48	ICM
EX1137	B-26F Marauder TFace	1/48	ICM
EX1138	B-26F Marauder US national insignia	1/48	ICM
EX1139	Spitfire Tr.9	1/48	Airfix
EX1140	Spitfire Tr.9 TFace	1/48	Airfix
EX1141	Bf 109E-4/7 TFace	1/48	Tamiya

SPACE

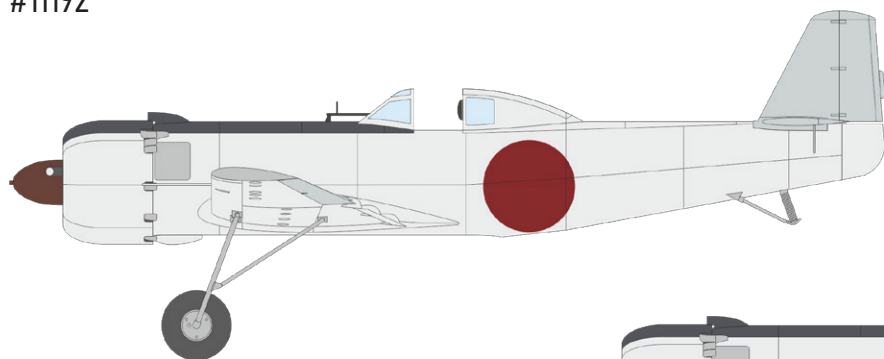
3DL48243	Ju 88A-4 SPACE	1/48	Eduard
3DL48244	Bf 110D SPACE	1/48	Eduard
3DL48245	Bf 109E-4/7 SPACE	1/48	Tamiya
3DL48246	Spitfire Tr.9 SPACE	1/48	Airfix
3DL48247	B-26F Marauder cockpit & nose SPACE	1/48	ICM
3DL48248	B-26F Marauder cockpit insulation & armour plates SPACE	1/48	ICM

Ki-115 Tsurugi

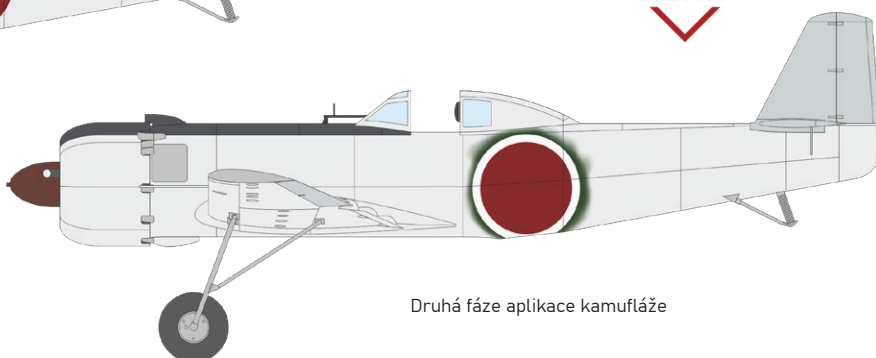
1/48



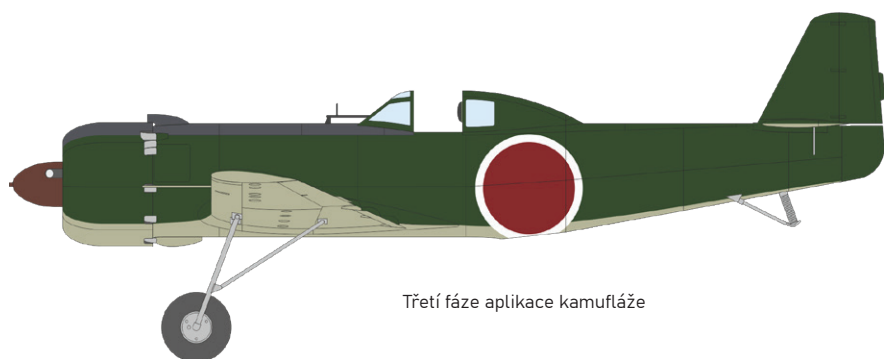
#11192



První fáze aplikace kamufláže



Druhá fáze aplikace kamufláže



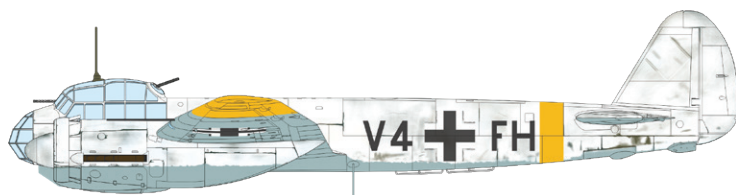
Třetí fáze aplikace kamufláže

SCHNELLBOMBER

1/48



#11194

LIMITED
 EDITION


1./KG 1, Charkov-Vojčenko, Sovětský svaz, leden 1943



Hptm. Klaus Häberlen, Stab I./KG 51, Bagerovo, Sovětský svaz, duben 1943



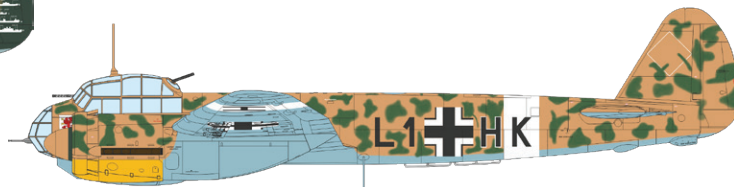
4./KG 54, Catania, Sicílie, jaro 1943



W.Nr. 140206, Hptm. Heinrich Paepcke, Stab II./KG 77, Gerbini, Itálie, říjen 1942



W.Nr. 1016, Lt. Johannes Geismann, I./KG 77, Catania, Sicílie, září 1942



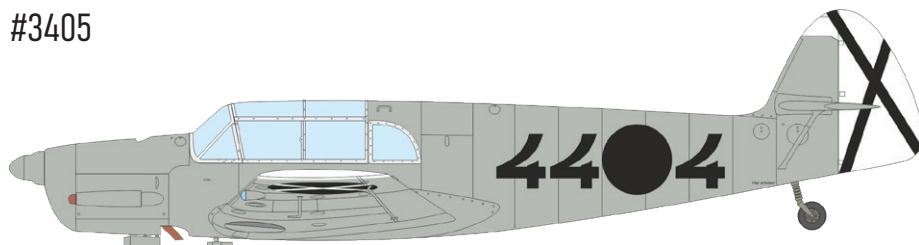
Lt. Gerhard Brenner, I./LG 1, Eleusis, Řecko, březen 1942

Bf 108

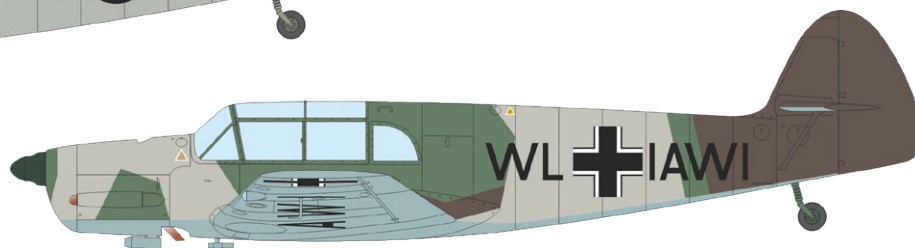
1/32



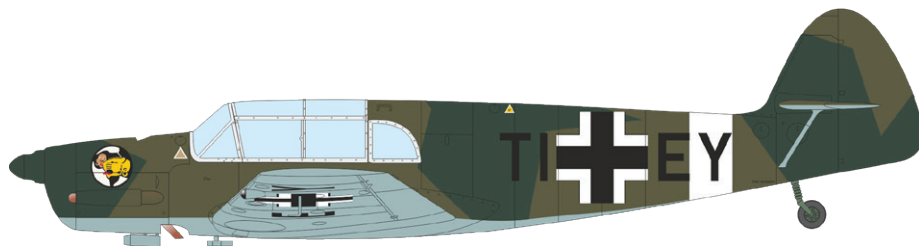
#3405

WEEKEND
edition

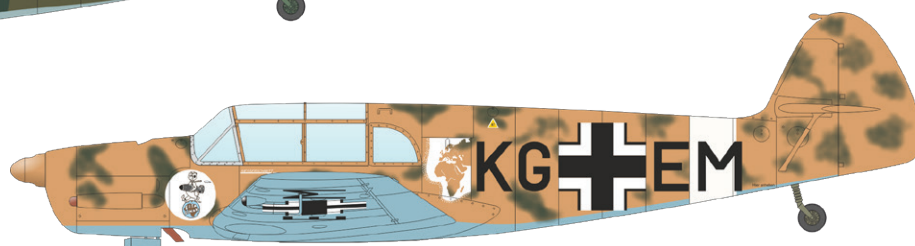
Stab J/88, Legie Condor, Španělsko, 1938



Německo, září 1939



I./JG 27, Innsbruck, Rakousko, 1941



Sonderkommando Blaich, Tripolis, Libye, leden 1942



ODKAZ „THE FEW“

Text: Jan Bobek

V červenci roku 1940, kdy nacistické Německo zahájilo leteckou ofenzivu proti Británii, stálo mezi svobodou a tyraníí pouze několik tisícovek pilotů a pozemního personálu RAF. Do konce října 1940 jich přes 1 500 zaplatilo cenu nejvyšší a více než 50 000 civilistů během bitvy přišlo o život nebo bylo zraněno. O osmdesát pět let později příběh „The Few“ (hrstky letců) a jejich mimořádné odvahy stále rezonuje – nejen v učebnicích dějepisu, ale i na nebi nad Británií.

Na připomínku tohoto významného výročí nabízí rok 2025 nabitý kalendář vzpomínkových událostí. Také letos nejde jen o hold minulosti, ale také o živou přehlídku historických letounů a jejich trvalého významu. Ačkoli vzpomínkovému kalendáři dominuje Duxford, odkaz bitvy o Británii bude viditelný po celém Spojeném království. Od pobřeží Devonu po nebe nad Walesem nesou štafetu velké i malé letecké přehlídky.

Srdcem živého britského odkazu na válečné letectvo zůstává Battle of Britain Memorial Flight (BBMF) při RAF. Sídlo má na RAF Coningsby a provozuje mimořádnou sbírku historických letounů, mezi nimiž jsou Spitfiry, Hurricany, Lancaster, Dakota a další stroje.

Letošní program, oficiálně potvrzený udělením Public Display Authority dne 27. května, je jedním z nejrozsáhlejších za poslední roky. Během června a července se letouny BBMF účastní jak velkých, tak regionálních leteckých dnů, oslav Armed Forces Day a pamětních průletů.

Pro letecké nadšence zůstává Duxford Battle of Britain Air Show (6. – 7. září 2025) hlavní vzpomínkovou událostí. Koná se v historickém areálu Imperial War Museum Duxford u Cambridge – v někdejší aktivní základně z doby Bitvy o Británii (odkud v tu dobu mimo jiné působila i československá 310. stíhací peruť) – a je stejnou měrou show i poutou.

Program nabídne formace Spitfirů a Hurricanů, simulované souboje, vystoupení bombardéru Lancaster z BBMF (pouze v neděli), ukázky dalších warbirdů a historických cvičných letadel.

Nabízený zážitek z Duxfordu přesahuje samotnou leteckou show. Celý areál se promění v leteckou základnu ze 40. let – s reenactory, živou swingovou hudbou, dobovým občerstvením, historickými vozidly, a dokonce i simulovanými hlášeními "scramble" a dalšími prvky navozujícími patřičnou atmosféru. Návštěvníci si mohou prohlédnout letadla zblízka nebo projít rozsáhlé hangáry a expozice Duxfordu.

IWM (Imperial War Museum) navíc připravilo k 85. výročí bitvy o Británii pamětní minci, rozšířená místa pro sezení a nové služby, které zpřístupní akci širší veřejnosti. Děti do 16 let mají vstup zdarma, členové IWM získávají slevy.

Zvláštní výstavy se plánují i na dalších místech – například v Kent Battle of Britain Museum v Hawkinge nebo v Bentley Priory Museum, někdejší velitelství RAF Fighter Command. Tyto expozice připomenou méně známé příběhy, jako roli radaru, službu WAAFs (Women's Auxiliary Air Force) nebo piloty z Commonwealthu, kteří přišli na pomoc Británii.

Ať už jste fanoušek letecké historie nebo se chystáte na tyto akce poprvé, toto výročí je ideální příležitost spatřit oživlou leteckou historii a připomenout si, že svoboda kdysi spočívala na křídlech hrstky odvážných.

Užitečné odkazy a termíny:

BBMF Display Listings:

vintageaviationnews.com

Duxford Tickets & Info:

iwm.org.uk/duxford

Full UK Airshow Calendar:

britishairshows.com



Formace BBMF během Royal International Air Tattoo 2018, RAF Fairford, Gloucestershire.
Foto: Jonathan Webb



P7350 je Supermarine Spitfire Mk IIa z druhé světové války, provozovaný Battle of Britain Memorial Flight. Je to nejstarší Spitfire v letuschopném stavu a zároveň jediný létající Spitfire, který se skutečně zúčastnil bitvy o Británii.
Foto: Ronnie Macdonald



Hawker Hurricane Mk IIc (PZ865) byl poslední ze 14 533 vyrobených Hurricanů. Původně si ho ponechala firma Hawker a později byl zaregistrován civilně jako G-AMAU. Nyní ho provozuje RAF Battle of Britain Memorial Flight a každých několik let dostává nový barevný nátěr.
Foto: Alan Wilson



Douglas Dakota, ZA947, byla postavena v Long Beach v Kalifornii v březnu 1942 a nejprve sloužila u US Army Air Forces, poté byla převedena k Royal Canadian Air Force, kde sloužila až do roku 1971. Letoun byl následně zakoupen Royal Aircraft Establishment a v březnu 1993 byl předán Battle of Britain Memorial Flight. Je vybaven autentickými dobovými „para seats“ a používá se při památních seskocích s padákem.
Foto: Ronnie Macdonald



Letouny Battle of Britain Memorial Flight (BBMF) na obloze nad Lincolnshire. Hurricane LF363 je natřen tak, aby představoval letoun jednotky 249. peruti RAF – Hurricane „GN-F“ z bitvy o Británii na levé straně trupu. GN-F pilotovalo během bitvy o Británii stíhací eso Wing Commander Tom Neil DFC and Bar AFC AE LdH. Kódová písmena „SD-A“ na pravé straně LF363 odpovídají Hurricanu 501. peruti RAF, který pilotoval Paul Farnes DFM, rovněž během bitvy o Británii. Lancaster PA474 nese označení 460. peruti RAAF „AR-L“ na levé straně a označení „VN-T“ 50. peruti RAF na pravé straně.
Foto: Cpl Phil Major ABIPP

MODELÁŘSKÁ VÝSTAVA

DOBŘIŠSKÁ SELMA



16. SRPNA 2025
10.00–15.00



**KDE: SPORTOVNÍ HALA,
ŠKOLNÍ 36, DOBŘIŠ**

PŘEJÍMKA MODELŮ: 8:00–10:00

VSTUPNÉ: DOBROVOLNÉ

BONUS: DOPOLEDNÍ VÝSTAVA VETERÁNŮ

PŘIHLÁŠENÍ: CONTESTS.IPMSCZ.EU



VÍCE INFORMACÍ:

• [WWW.FACEBOOK.COM/DOBRISMODEL](https://www.facebook.com/DOBRISMODEL) • WWW.DOBRISMODEL.CZ
• MODELARI.DOBRIŠ@GMAIL.COM • TEL. 728 074 851

SunnyMont

REŠENÍ, KTERÁ SETŘÍ



Dobříš

eduard

MODELÁRSKA VÝSTAVA a SÚŤAŽ

HOBBY MODEL SHOW 3. ročník

30. August 2025

/sobota/ **8:00-16:00**

Borský Mikuláš - Slovensko



- 49 súťažných kategórií
- atraktívne ceny
- zaujímavé workshopy
- kluby vojenskej histórie
- občerstvenie



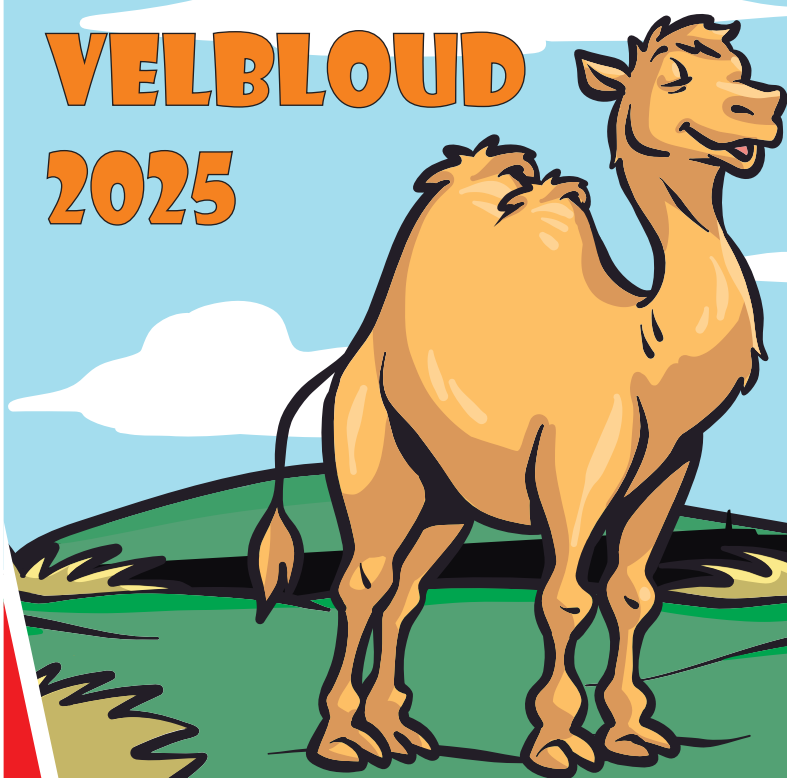
SK Hobbymodel

Hlavné kolo na Slovensku

GTCUP **605**



PLZEŇSKÝ VELBLOUD 2025



Mezinárodní
setkání modelářů



PLZEŇ

HALA TJ LOKOMOTIVA

30.8.2025

RADOVÁNEK

STŘEDISKO VOLNÉHO ČASU RADOVÁNEK



MODELFORUM
www.modelforum.cz - modelářský svět bez hranic





MEMORIÁL
**ROBERTA
VYSLOUŽILA**
5.ročník

6. září 2025

Vlastivědné muzeum
Šumperk

Vstupné 100 Kč



Šu~~A~~perk



eduard

MS ROBOTICS
s.r.o.

ROAD  MEDIC
stavba a servis komunikací

**Kontakty: e-mail: kpm.sumperk@seznam.cz
telefon: 602 183 606, 727 841 769**