



tema broja

FIAT G.50

+ EKSKLUZIVNO: TEHNIČKI CRTEŽ
RIČARDA KARUANE

jubilej

100 GODINA

SRPSKOG VV

foto priča

MUZEJ

VAZDUHOPLOVSTVA

reportaža

TELFORD

2011

predstavljamo

kompletna gradnja /// Rogožarski IK-3 u 1/72 /// proizvođač **ZOUKEI-MURA**///

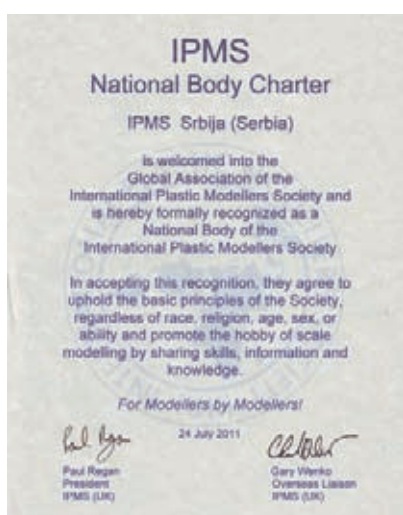


Sadržaj

- 01** Uvodna reč
Miroslav D. Šljivić
- 02** IPMS aktivnosti: Maketarska radionica
MKNS tim
- 03** Noć muzeja
MKNS tim, fotografije: Predrag Stamenković
- 04** VEK SRPSKOG VOJNOG VAZDUHOPLOVSTVA U MINIJATURI
BMK tim
- 05** Noć muzeja 2012 u Muzeju vazduhoplovstva
BMK tim
- 06** Tema broja: Fiat G-50bis
Igor Černiševski
- 12** Predstavljamo: ZOUKEI-MURA
Miroslav D. Šljivić
- 14** Kompletna gradnja: Rogožarski IK-3 (AZUR, 1/72)
Aleksandar Andrić
- 18** Jubilej: 100 godina srpskog vojnog vazduhoplovstva
Komanda ViPVO
- 20** Foto priča: Muzej vazduhoplovstva Beograd
MVB tim, Foto: Predrag Stamenković
- 24** Reportaža: SMW2011 Telford
Vojislav S. Stankov
- 27** Galerija oklopa: Samohotka SU-85
Aleksandar Počuč
- 28** MiG-21BIS (Eduard 1/48 ProfiPACK)
Miroslav D. Šljivić
- 32** Leopard 2 A5/A5NL (Revell 1/72)
Srđan Radosavljević
- 34** F6F-3 Hellcat (Eduard 1/72)
Srđan Radosavljević
- 36** F9F-2 Panther (Hobby Boss 1/72)
Srđan Radosavljević
- 38** Sea Hawk FGA.6 (Hobby Boss 1/72)
Srđan Radosavljević
- 40** Chinese FC-1 (Trumpeter 1/72)
Srđan Radosavljević
- 42** JAK-3 (Zvezda 1/72)
Nebojša Subotić
- 44** NH90 NFH „Navy“ (Revell 1/72)
Slobodan Beleslijin
- 45** Bf-110E (Eduard 1/72)
Vojislav S. Stankov
- 46** Prikaz knjiga: 204. Iovački puk
Kratka istorija vazduhoplovstva u Srbiji
Krila Srbije

Izdvajamo





MAKETARIMA OD MAKETARA

Predsednik / President

Miroslav D. Šljivić
miroslav.sljivic@ipmssrbija.com

Potpredsednik / Vice president

Srdan Radosavljević

Sekretar / Secretary

Igor Čerņisevski

Blagajnik / Treasurer

Aleksandar Počuč

Predstavnik za Ujedinjeno Kraljevstvo

/ UK Correspondent

Zoran Radoš

Predstavnik za SAD / USA Correspondent

Đorđe Nikolić

Predstavnik za Australiju / Australia Correspondent

Miroslav Adamović

REDAKCIJA

Urednik / Editor

Miroslav D. Šljivić

Uređivački savet / Editorial board

Goran Antić, Srdan Radosavljević, Igor Čerņisevski,
Aleksandar Perduv, Slobodan Beleslijin

Dizajn / Design

Tatjana Dukić Počuč

Lektura / Proofreading

Tamara Šljivić

Kompjuterska obrada

"Grafit" Pavle Bajazet



Uvodna reč

Poštovani čitaoci, pred vama je „MAKETAR PLUS“, prvi broj elektronskog izdanja časopisa make-

tarskog udruženja IPMS Srbija. „MAKETAR PLUS“ je nastao kao želja da se maketarima u Srbiji (i šire) pruži set informacija koje su u direktnoj vezi sa našim hobijem. Od izlaženja poslednjeg maketarskog štampanog medija na ovim prostorima je prošlo bezmalo dve decenije, u međuvremenu se maketarstvo u velikoj meri preselilo, u informativnom smislu, na internet koji je postao jedan od glavnih izvora informacija pre svega zbog dostupnosti većini maketara. Naša iskustva kao i iskustva naših prijatelja u inostranstvu su nam bila nedvosmisleni putokaz u donošenju odluke u vezi sa pokretanjem jednog ovakvog glasila.

Cilj „MAKETARA PLUS“ je da promoviše maketarstvo kao lepu i korisnu delatnost (hobi). Maketarstvo u svojoj suštini sadrži niz lepих veština, mogućnost učenja i saznavanja, druženja i komunikacije, razmene informacija i ideja.

Pored maketarstva, kroz „MAKETAR PLUS“ ćemo pokušati da promoviramo zanimljive teme iz oblasti istorije vazduhoplovstva, rečno-pomorskog brodarstva, železnice, vojne tehnike, dizajna i estetike, predstavimo domaće i strane proizvođače maketa, dekala i maketarskog alata i pribora, izdavače maketarskih časopisa i knjiga. U planu je uvođenje rubrika i članaka kroz koje ćemo na lak i zanimljiv način predstaviti mnoge tehnike i „trikove“ našeg hobija. Za IPMS Srbija bilten će pisati maketari, publicisti, istoričari koji su već dokazani i afirmisani ali ćemo se takođe truditi da pružimo šansu i neafirmisanim autorima (u medijskom smislu). Takođe, potrudili smo se da nam „u goste“ dođu i poznati

svetski autori. Svi zajedno ćemo, siguran sam, uspeti u nameri da ovu plemenitu i edukativnu delatnost još više približimo svima onima koji se pronalaze u ovom hobiju.

Prošle godine smo pokrenuli srpski IPMS, dva kluba (IPMS Novi Sad-maketarski klub „Novi Sad“ i IPMS Beograd-Beogradski Maketarski Klub), trenutno se spremaju još dva kluba, posetili smo kao zvanična nacionalna organizacija SMW2011 (Telford, UK), pokrenuli smo nekoliko maketarskih akcija povodom obeležavanja jubileja 100 godina srpske vojne avijacije (BMK-IPMS Beograd je uspešno realizovao tehničku pripremu izložbe maketa povodom ovog sjajnog jubileja), organizovali smo održavanje maketarske radionice... sada smo na početku izlaženja elektronskog izdanja našeg biltena „MAKETAR PLUS“. Za manje od godinu dana, prilično urađenog posla a tek smo počeli. Pred nama je realizacija čitavog niza ideja u vezi sa ustrojanjem IPMSS-a, završavanje posla u vezi sa donošenjem i usvajanjem svih potrebnih dokumenata u vezi sa organizacijom klubova i takmičenja po IPMS merilima.

Planiramo da naš bilten bude tačan, sadržajan, interesantan i dinamičan. Pretpostavljamo da će vremenom poput nečeg živog, rasti, menjati se i sazrevati u kvalitativnom i kreativnom smislu.

Nadam se da će svako naći ponešto interesantno u sadržaju ovog prvog kao i svakog narednog broja „MAKETARA PLUS“. Do narednog čitanja,

Miroslav D. Šljivić

Adresa:
MAKETAR PLUS
Drage Spasić 8
21000 Novi Sad
SRBIJA

Maketarska radionica

piše: MKNS tim

U subotu 2. juna u našoj „Maketarskoj radionici“ je upriličena mala proslava povodom dodele diploma i zahvalnica. Nakon više od deset održanih radionica završen je prvi ciklus rada s decom. U toku održanih radionica, malim maketarima su pokazivane osnovne radnje i veštine koje su potrebne pri radu s maketama. Pre svake radionice smo održavali kratke „kurseve upozorenja“ zbog raznih pinceta, skalpela, boja, kako bi se na taj način uspešno izbegle povrede. Moramo odati priznanje našim malim (samo po godinama) maketarima koji su neverovatno strpljivo i studiozno pristupili radu a opet, s druge strane, su se veoma lepo družili. Veliko nam je zadovoljstvo da smo pridobili njihovo poverenje i poverenje njihovih roditelja. Od septembra meseca se nastavlja druženje u novoj seriji susreta kroz našu maketarsku radionicu.

Želimo da se zahvalimo gospodinu Živanu Kuzmanoviću na uloženom trudu i ukazanom poverenju bez kojeg sve ovo ne bismo mogli da realizujemo, kao i osoblju Novosadskog otvorenog univerziteta u celini.

Mali maketari koji su završili svoje prve makete su: Marko Nježić, Ognjen Živković, Nikola Hrubenja, Imre Kovač, Dimitrije Perduv, Jovan Kešanski, Sofija Beleslijin, Danilo Miklušev, David Racković i Aleksa Ljiljak.

Nakon dodele diploma mladanim maketarima, s velikim zadovoljstvom smo uručili zahvalnicu prijatelju našeg kluba, poručniku Panteliji Božiću, za njegov veliki doprinos u radu našeg kluba.



MK Novi Sad u Noći muzeja



piše: MKNS tim

fotografije: Predrag Stamenković

Noć muzeja, popularna manifestacija koja je održana 19. maja u mnogim gradovima naše zemlje, imala je prvi put u svom sadržaju i prezentaciju maketarstva. U saradnji s Novosadskim otvorenim univerzitetom, naš klub je dobio priliku da se predstavi i upozna posetioce s ovim lepim hobiem. U zvaničnom katalogu ove manifestacije imali smo priliku da predstavimo teme koje ćemo obraditi i prikazati u toku trajanja izložbe. Prezentaciju smo zamislili kroz nekoliko celina:

1. „Novosadski aerodromi nekada“ je bila tema koja je predstavljena kroz nekoliko starih fotografija aerodroma Sajlovo, Jugovićevo i Čenej.

2. „Ikarus“ je takođe imao svojih nekoliko fotografija na kojima se mogla videti proizvodna hala, gotovi avioni, ljudi koji su tada radili.

3. Autorska izložba fotografija Predraga Stamenkovića i Aleksandra Počuča na kojima su prikazani momenti s aeromitinga koje su ova dva vrsna poznavaoa „foto magije“ načinili.

4. Blok odličnih fotografija na kojima su prikazane gotove makete i ma-

kete u radu (autor fotografija i maketa Aleksandar Počuč).

5. Tema „Operacija Pegasus“ pokazuje maketu Transala koju je uradio Pavle Pavlović na osnovu priče – svedočenja svog sina Aleksandra Pavlovića koji je tim avionom evakuisan iz Libije. Na fotografiji se vidi tačan kod aviona kao i Aleksandar Pavlović, lično. Pored životne priče, pravog aviona i ove makete, interesantno je i to što je maketa „motorizovana“ (specijalnost našeg vrsnog maketara Pavla Pavlovića).

6. Prezentacija srpskog IPMS-a. Pored IPMS National Body Charter-a prikazan je i plakat s grbovima srpskih IPMS klubova, šematski prikaz RAF muzeja u Kosfordu (Cosford) koji smo posetili prošle godine, flajer Shropshire Model Show-a na kojem smo učestvovali ove godine, kao i britanska zastava koju smo dobili tom prili-

kom na poklon od naših prijatelja iz IPMS Shropshire.

7. Makete u samogradnji koje je uradio naš član Rade Stanić.

8. Izložba maketa naših članova.

9. Izložba maketa koje su uradili polaznici naše „Maketarske radionice“.

10. Kratak prikaz istorije rečne flotile. Plastificirani plakat s fotografijama smo dobili od komande rečne flotile s kojom smo uspostavili odličan kontakt koji ćemo i nadalje održavati.

11. Nesklopljene makete, ambleme jedinica i eskadrila, letačko odelo s kacigom, postere i slike smo zamislili kao kolaž koji je neizbežan deo našeg hobija.

12. Slike aviona koje je naslikao u raznim tehnikama prijatelj našeg kluba Miroslav—Miša Božović.

Posećenost naše izložbe je bila odlična a posebno nas je obradovala zainteresovanost naših sugrađana.



Izložba maketa VEK SRPSKOG VOJNOG VAZDUHOPLOVSTVA U MINIJATURI



piše: BMK tim

21. maja ove godine svečano je otvorena izložba „VEK SRPSKOG VOJNOG VAZDUHOPLOVSTVA U MINIJATURI“ u prostoru Muzeja vazduhoplovstva u Beogradu. Izložbu su organizovali Komanda ViPVO vojske Republike Srbije i Muzej vazduhoplovstva, dok je Beogradskom maketarskom klubu, inače članu IPMS

Srbija, poverena tehnička realizacija izložbe.

Ova izložba je bila prvi zvanični događaj u sklopu svečane proslave stogodišnjice srpskog vojnog vazduhoplovstva koju Komanda ViPVO organizuje. Izložbu je zvanično otvorio brigadni general Ranko Živak, komandant vazduhoplovstva, a na otvaranju su još govorili direktor Muzeja vazduhoplovstva Predrag Grandić, kao i Igor Černiševski u ime Beogradskog maketarskog kluba. Otvaranju je prisustvovalo preko 200 zvanica, a pored velikog broja maketara, predstavnika medija i Vojske Srbije, bili su prisutni i predstavnici stranih ambasada i konzularnih predstavništava.

Samu izložbu je činilo preko 200 autentično obojenih i označenih maketa i modela letelica koje su posetiocima pružale precizan uvid u razvoj i istoriju domaćeg vojnog vazduhoplovstva tokom proteklog veka. Ekspoziti su bile plastične makete u razmerama 1/72 i

1/48, makete iz muzejskog fundusa koje su tokom godina rađene specijalno za njih od različitih materijala, kao i takozvani duvani modeli za ispitivanje u aerotunelima. Makete su u sklopu stalne postavke na drugom spratu muzeja bile raspoređene kao jedna celina. Sve su bile hronološki raspoređene po staklenim vitrinama tako da su posetioci imali priliku da ih nesmetano i detaljno razgledaju.

Pored izloženih maketa i modela važan deo izložbe je činila i postavka od preko 100 fotografija velikog formata iz bogate istorije našeg vojnog vazduhoplovstva, od kojih je veći deo prvi put prikazan javnosti. Fotografije je na osam panoa pratio prikaz najvažnijih tipova letelica kroz seriju od 40 postera sa detaljnim kolor crtežima i profilima.

Izložba je trajala do 1. juna i po reči ma osoblja muzeja, obišlo ju je preko hiljadu posetilaca.





Noć muzeja 2012 u Muzeju vazduhoplovstva

piše: BMK tim

19. maja se u 65 mesta Srbije održala sada već tradicionalna „Noć Muzeja“. Beogradski maketarski klub kao i IPMS Srbija su bili pozvani od strane Muzeja vazduhoplovstva da učestvuju u ovogodišnjoj manifestaciji i predstave svoj pogled i doživljaj maketarstva u okviru zvanične teme izložbe „Letelice u minijaturi“.

Beogradski maketarski klub je svoju postavku organizovao u par mini-celina koje su bile u potpunosti u

duhu i tradiciji IPMS sistema. Izložene su bile probrane makete letelica u svim popularnim razmerama od 1/144 do 1/32 tematski poređanih, sa izdvojenim velikim lovcima. Zadovoljstvo prikazanim se moglo jasno videti na licima naših gostiju!

Posebno je atraktivan bio radio-nički deo gde su posetioci mogli uživo da vide kako se radi na maketama, koji se alati i pribor koriste, kao i da tu na licu mesta pitaju sve što ih interesuje.



Za posetioce smo imali i neizbežne bombone i čokoladice, kao i naše popularne kalendarčice na temu „100 godina srpskog vojnog vazduhoplovstva“.

Pošto je pored zvanične teme izložbe „Letelice u minijaturi“ bilo potrebno predstaviti (u manjoj meri) i maketarstvo u celini na našim stolovima je bilo mesta i za makete tenkova i vozila, a našla se tu i jedna podmornica. Imali smo i veoma bogat „info-pult“ na kome se nalazio izbor najrazličitijih maketa svih „žanrova“ tako da su zainteresovani mogli na licu mesta da bace pogled i vide šta se to sve krije u tim šarenim kutijama...

Na žalost, organizatori Noći muzeja su izabrali dosta nepovoljan datum ove godine, jer se isto veče igralo finale Lige Šampiona, a i Đoković je imao duel sa Federerom... tako da je poseta ipak udaljenom Muzeju vazduhoplovstva bila ispod očekivane. Mi i pored takve posete ne možemo da se požalimo jer smo dosta i muških i ženskih posetilaca svih uzrasta zainteresovali našom postavkom da zastanu, popričaju i raspitaju se oko maketa i maketarstva – što je i bio cilj!

Misija je uspešno obavljena.

FIAT *G.50bis*

piše: Igor Čerņiřevski

Dizajniranje prvog italijanskog metalnog lovca sa uvlaćećim stajnim trapom konstruktor Đuzepe Gabrijeli započeo je u aprilu 1935. godine. Posle obimnih modifikacija originalnih nacrtā, od kojih je većinu zahtevala italijanska vojska, prvi prototip (MM.334) je poleteo u Marini di Pisa 26. februara 1937. Probni pilot Đovani de Briganti je nakon leta prijavio da avion ima tendenciju da pada na krilo, što nije u potpunosti ispravljeno čak ni u serijskoj verziji.

Fiat G.50 je bio potpuno izrađen od metala, sa izuzetkom komandi koje su bile pokrivene platnom, opremljen široko postavljenim stajnim trapom koji se uvlačio ka unutra i sa fiksnim repnim točkom. Repni točak je imao aerodinamički oblikovan štitnik, koji je u velikom broju slučajeva skidan sa operativnih aviona.

Prototipovi i prva predserija od 45 aviona su imali potpuno zatvorenu pilotsku kabinu, ali su kasniji serijski avioni imali ili potpuno otvorenu ili poluotvorenu kabinu. Pored dva prototipa, ukupno je izrađeno 778 aviona, od kojih je 350 izradio Fiat, koji je proizvodnju započeo tek u novembru 1940, dok je ostatak od 428 aviona izrađen u fabrici Costruzioni Meccaniche Aeronatiche SA (CMASA), podružnici Fiata. Prvi proizvedeni serijski avioni su imali modifikovane flapsove, povećan vertikalac i otvorenu pilotsku kabinu.

Fiat G.50bis, čiji je prvi primerak testiran 9. septembra 1940, je imao povećane tankove za gorivo, redizajniran vertikalni rep i ravne površine od pleksiglasa na stranama kabine kako bi pilot bio bolje zaštićen od strujanja vazduha. Ukupno je proizveden 421 avion „bis“ podvarijante, od kojih je 77 izradila fabrika CMASA.

Najveći broj proizvedenih aviona G.50 je dodeljen italijanskim snagama u Severnoj Africi. Avioni su specijalno opremljeni filterima protiv peska za službu u pustinjskim uslovima. Nekoliko G.50 je modifikovano da nosi podvesne nosače za bombe ispod krila.

Poslednja serijska varijanta bila je G.50B, dvosedi avion sa duplim komandama namenjen za trenažu, koji je imao neobičan poklopac kabine, kod kojeg je deo iznad zadnjeg sedišta bio otvoren. Prototip G.50B je prvi put poleteo 30. aprila 1940. i CMASA je izradila ukupno 100 primeraka u periodu od 1940. do 1943. Postojalo je i nekoliko prototipova koji nisu ušli u serijsku proizvodnju, kao na primer G.50ter koji je imao Fiat A.76 motor od 1.000 KS. Ovaj avion je prvi put poleteo u julu 1943. i postigao je maksimalnu brzinu od 530 km/č, dok je G.50V pokretan motorom Daimler-Benz DB601 tokom sledećeg meseca postigao sjajnih 580 km/č. Poslednji ispitivani prototip bio je G.50bis A/N, dvosedi lovac-

bombarder, koje je bio namenjen za operacije sa nosača aviona Akila i Sparviero, koji nikada nisu završeni. Prototip, koji je poleteo 3. oktobra 1942. je trebao biti naoružan sa četiri mitraljeza od 12,7 mm i 250 kg bombi.

ISTORIJA

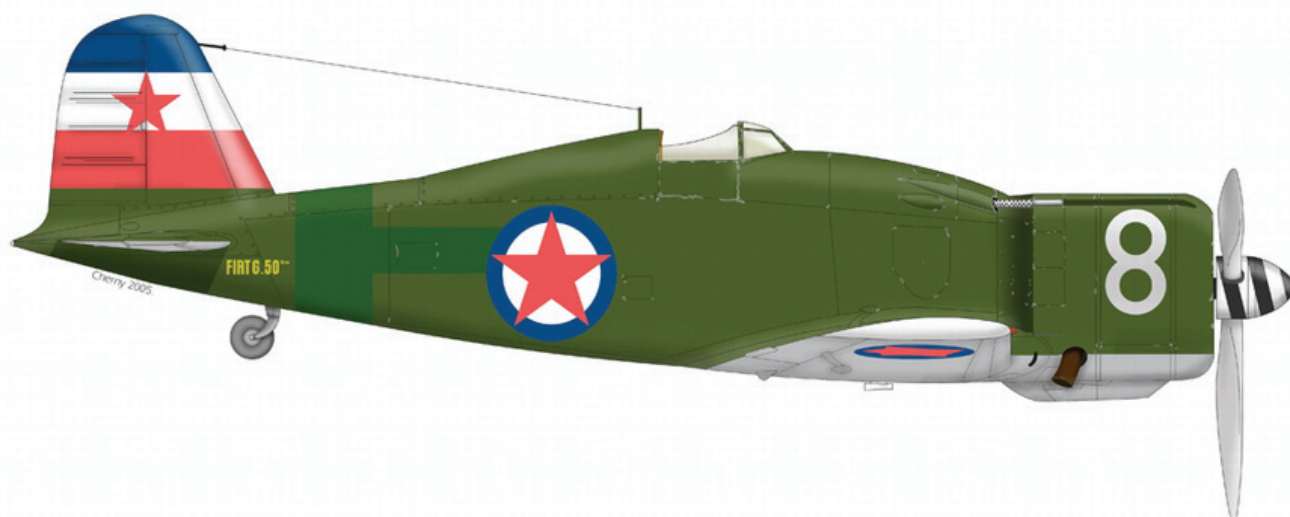
Prva upotreba lovačkih aviona Fiat G.50 nad teritorijom Jugoslavije zabeležena je prilikom napada snaga Osovine na Kraljevinu Jugoslaviju 6. aprila 1941. god. To su isključivo bile italijanske snage u okviru formacije „Avijacija Albanija“ raspoređene na aerodromu Devoli i to:

1. 24. lov. grupa – 354. i 355. eskadari-
la..... 26 aviona,

2. 154. lov. grupa – 361. i 395. eskadri-
la..... 27 aviona.

Zadatak tih snaga je bio da što pre ovladaju vazдушnim prostorom južnog Jadrana a potom pruže podršku trupama koje bi trebalo da ovladaju tim prostorom. Postavljeni ciljevi su brzo postignuti zahvaljujući veoma malim snagama Jugoslovenskog Kraljevskog vazduhoplovstva (JKRV) koje su još uz to i raspolagale zastarelim tipovima aviona. Sve ovo je doprinelo da upotreba lovačkih aviona Fiat G.50 bude ograničena i da se ne postigne ni jedna vazдушna pobeda.

Nakon kapitulacije Jugoslavije glavnina vazduhoplovnih snaga Italije napušta terito-





riju Albanije, a sa njima i većina lovačkih aviona Fiat G.50. Međutim, ratne operacije tokom 1942. i početkom 1943. godine u Jugoslaviji, i uspon Narodnooslobodilačkog pokreta (NOP), uslovile su potrebu baziranja većih snaga u regionu. Tako u okviru Avijacije 2. armije italijanskih snaga u 383. eskadri li baziranoj na aerodromu Zadar u julu mesecu stižu dva, a u avgustu još jedan avion Fiat G.50. Njihova uloga zbog zastarelosti aviona se isključivo odnosila na jurišna dejstva po objektima na zemlji. Kapitulacijom Italije se završila priča ovih aviona u sastavu italijanskog ratnog vazduhoplovstva (Regia Aeronautica).

Raspadom Jugoslavije u proleće 1941. godine dolazi do formiranja nove države Nezavisne Države Hrvatske (NDH), a u okviru nje do novog ratnog vazduhoplovstva nastalog na ostacima JKR.V. U početku, ovo vazduhoplovstvo bilo je opremljeno zastarelim avionima koje su dobijeni od strane Nemačke i Italije. Vrlo brzo uključeno je u ratne operacije usmerene na uništavanje NOP-a i pri tome su pokazale sve svoje negativne strane u pogledu raspoložive opreme. Stoga je bila neohodna nabavka novije opreme što se nije moglo ostvariti sve do sredine 1942. godine. Za potrebe lovačkih snaga naručeno je devet aviona Fiat G.50bis

i jedan Fiat G.50 B. Po dobijanju odobrenja italijanskih vlasti u januaru 1942, poslata je grupa od šest podoficira na kurs o avioni-ma-lovcima u blizini fabrike Fiat u Torinu.

Kako bi se zadovoljili hrvatski zahtevi, a možda i zbog očiglednih pritisaka vlasti u toj zemlji, odlučeno je da se uzme devet aviona „bis“ od planiranih 315 modela 2. serije. Ova serija bila je namenjena sastavu Regia Aeronautica. Odaabrani avioni imali su serijske brojeve od MM.6178 do MM.6186. Već 3. aprila hrvatska komisija od četiri pilota zvanično je primila u Torinu nove lovce. Isporučka je, međutim, kasnila, najverovatnije zbog toga što se čekalo isprobavanje jedinog aviona dvoseda sa duplim komandama – G. 50B iz 3. serije. Taj avion je bio deo narudžbine namenjenene Regia Aeronautica od 75 aviona iz fabrike C.M.A.S.A. Marina u Pizi sa serijskim brojem MM.6477.

Zbog raznih tehničkih i administrativnih problema tek 25. juna je konačno stiglo ovlašćenje da se izvrši prelet aviona pod komandom kapetana Ferera na aerodrom Borongaj, Zagreb.

Fiatov lovac dočekan je sa vidljivim oduševljenjem, i nekoliko dana kasnije, u prisustvu najviših hrvatskih vlasti i „Regia Missione Militare“ u Hrvatskoj, organizovan je aero-miting sa formacijom od pet letilica kako bi se pokazale karakteristike aviona.

Po prijemu novih aviona vrši se obuka pilota-lovacu ali zbog manjka opreme i materijala, kao i lošeg stanja samog aerodroma, dolazi do dva lakša udesa: jedan od aviona „bis“ je oštetiio desno krilo za vreme uzletanja, a na dvosedom avionu oštećen je stajni trap, koji je odmah zatim bio popravljen na terenu.





Maketa: Fiat G-50 od firme Sector, razmera 1/48.

Kataloški broj: 001.

Dekali: Lift Here iz seta Trophies I L-48LH

— Rađene su dorade u kabini, otvorena su vrata za ulazak pilota s leve strane, dodata je antena i napravljeno je novo vetrobransko staklo vakuumskom tehnikom.

— Maketa je farbana Model Master uljanim bojama, odozgo MM 1713 (Dark Green), MM 1728 (Light Gray). Na repu je ofarbana velika zastava SFRJ, takođe uljanim bojama, dok su krajevi krila s donje strane ofarbani belom bojom.

— Na maketi je urađen wash kao i prljanje pastelima.

— Fiat G-50bis, Fabrički broj 249, hrvatski pilot Arapović prebegao je 2. septembra 1944. na Vis. Avion je korišćen za vezu do kraja rata. Trenutno se nalazi u tehničkom depou u Muzeju vazduhoplovstva „Beograd“ na aerodromu „Nikola Tesla“ u Beogradu.

Đorđe Nikolić



Po prijemu, avioni dobijaju nove registarske brojeve, jednosedi od 3501 do 3509 a dvosedi 3510. Avioni su uvršteni su u novoformirano 21. jato na aerodromu Borongaj, Zagreb. Tokom jula meseca dolazi do baziranja u sledeće baze: aerodrom Borongaj, Zagreb avioni 3506, 3507, 3508 i 3509, aerodrom Rajlovac, Sarajevo 3501, 3502, 3503, 3504 i 3505. Krajem septembra tri G.50 bis (3502, 3503, 3505) premešteni su na aerodrom Banja Luka, gde su najverovatnije ostali sve do kraja aprila 1943. godine, kada su svi G.50 skoncentrisani u Zagrebu.

Intenzivne ratne oprecije lagano su smanjivale raspoloživi broj aviona Fiat G.50. Prilikom napada američkih bombardera na aerodrom Borongaj, Zagreb među mnogobrojnim avionima uništena su i dva aviona Fiat G.50. Kapitulacijom Italije 18. septembra 1943. na aerodromu Zadar pregledani su avioni iz bivšeg sastava Regia Aeronautica, te je još šest aviona preuzeto, od kojih tri dobijaju registarske brojeve 5686, 5956 i 05186.

Sredinom 1944. godine ovi avioni se baziraju na aerodromu Kurilovac, Velika Gorica. Nepovoljna situacija u kojoj su se našle snage Osovine dovela je do mnogobrojnih prebega (dezerterstva), pa tako 2. septembra pilot Andrija Arapović sa avionom Fiat G.50bis (reg.br.3505) sleće na ostrvo Vis gde su bile bazirane snage NOP-a.

Ovaj avion (fabričkog broja 249, Regia Aeronautica MM.6197) je priključen eskadrili za vezu pri Vrhovnom Štabu (VŠ), koja je formirana Naređenjem VŠ od 18. avgusta 1944. godine. Avion je dobio oznake i boje Eskadrile za vezu, i to beli broj 8 na nosu i velike zvezde na trupu i krilima kao i partizanske zastave na repu aviona. Sam avion je tokom svoje prethodne upotrebe imao na nosu poklopca motora znak 1. zrakoplovne luke Zagreb (crtež srednjovekovnog dvorca - bele boje). Eskadrila posle završene obuke obavlja borbene zadatke kao što su: prevoz oficira za vezu, prebacivanje vojnih starešina i specijalnih kurira do određenih mesta na frontu. Za vreme ovih zadataka kao i u odbrani - obezbeđenju VŠ na Visu, avion G.50 je vršio lovačku zaštitu. Pored zaštite aviona na borbenim letovima i odbrane ostrva Visa i VŠ od neprijateljskog napada, G.50 je vršio zaštitu prebacivanja VŠ na liniji Vis-Nikšić-Beograd. Avion je 16. novembra 1944. godine preleteo u oslobođeni Beograd na aerodrom u Zemunu.

Sve intenzivnija pojava britanskih i američkih aviona jasno je pokazala da je vreme upotrebe aviona Fiat G.50 u ulozi lovca prošlo, ali da je ovaj avion neophodan za obuku pilota-lovac. No uprkos svim naporima da se broj lovačkih aviona poveća, do 15. septembra 1944. je svega 7 aviona ostalo u letnom stanju. Taj broj će se smanjivati

sve do propasti NDH i oslobođenja Zagreba, gde će na vojnom aerodromu biti zarobljeno i 9 aviona Fiat G.50. Od ovih aviona, jedan će biti osposobljen za upotrebu. Ukupno će četiri aviona Fiat G.50 biti uvršteni u JRV. Od ovoga, samo dva aviona se do 20. marta 1946. vode na brojnom stanju ratnog vazduhoplovstva a 1. aprila 1946. godine su izbrisani iz registra aviona. Delovi drugog spomenutog aviona (motor i elisa), su kao učila završili na Mašinskom fakultetu u Beogradu, gde se i sada nalazi elisa HAMILTON-FIAT, a motor Fiat A-74 RC.38 sa 14 cilindara je smešten u depo Muzeja ratnog vazduhoplovstva u Surčinu.

Po završetku rata većina aviona koja su pripadala „ratnom plenu“ su uništeni, osim primerka registarskog broja 3505 koji je predat Vojnom muzeju u Beogradu 1951. godine, gde je bio izložen u okviru proslave desetogodišnjice od „narodne revolucije“. Izložen publici kao simbol poraza fašizma, bio je namerno oštećen, i postavljen nosom zabodenim u zemlju kako bi simulirao realnu sliku obaranja. Po formiranju Muzeja ratnog vazduhoplovstva (MRV), avion je predat ovom muzeju 1961. godine i do danas se nalazi u zbirci MRV kao jedan od najvrednijih eksponata.

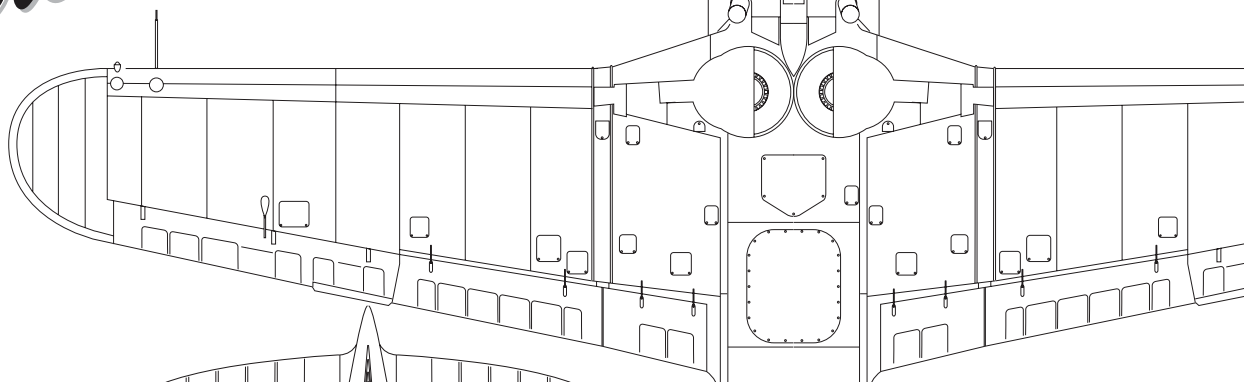
Zahvaljujem se www.airserbia.com; Dejanu Vukmiroviću i Draganu Kolundžiću



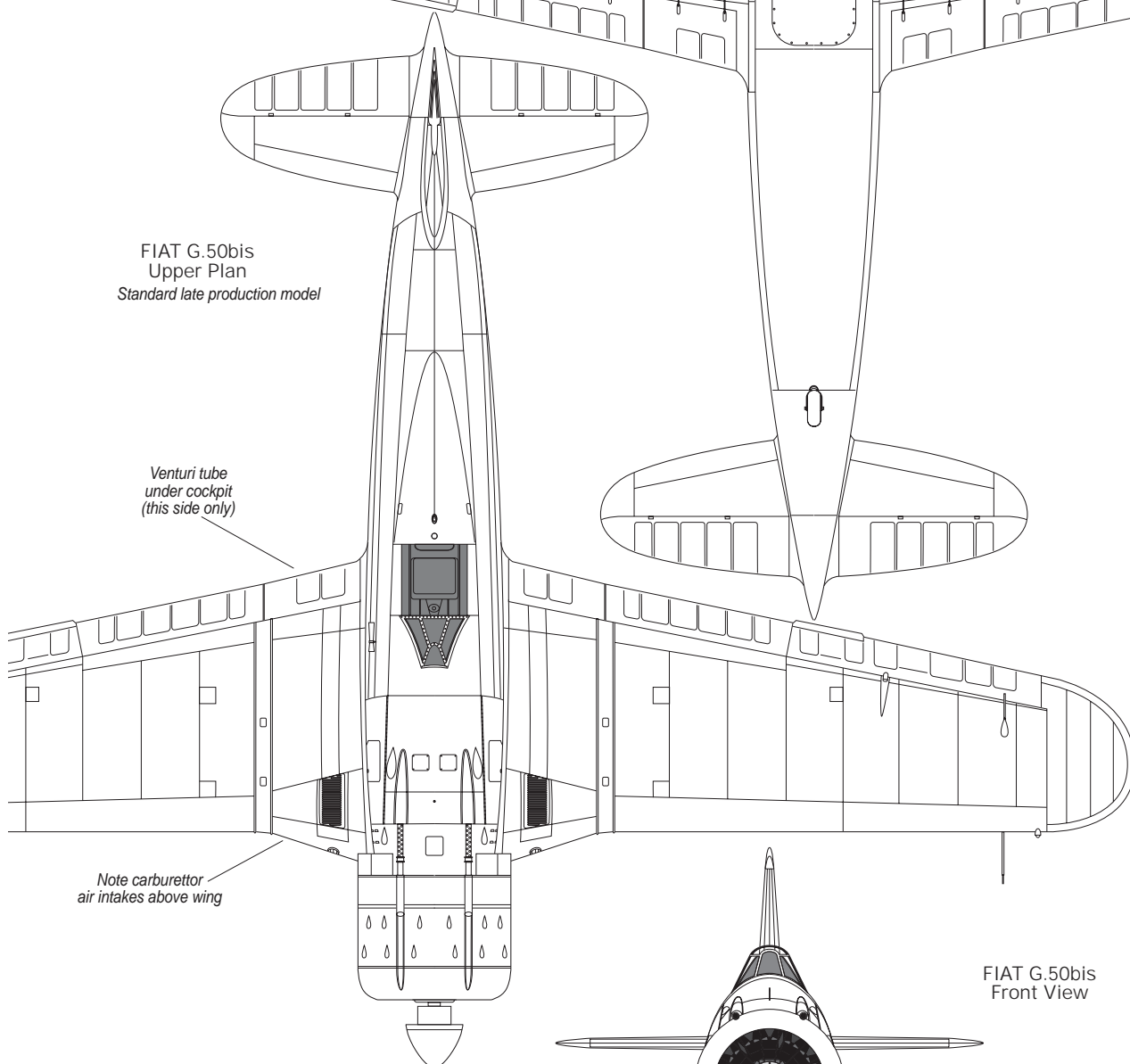
FIAT G.50

Freccia

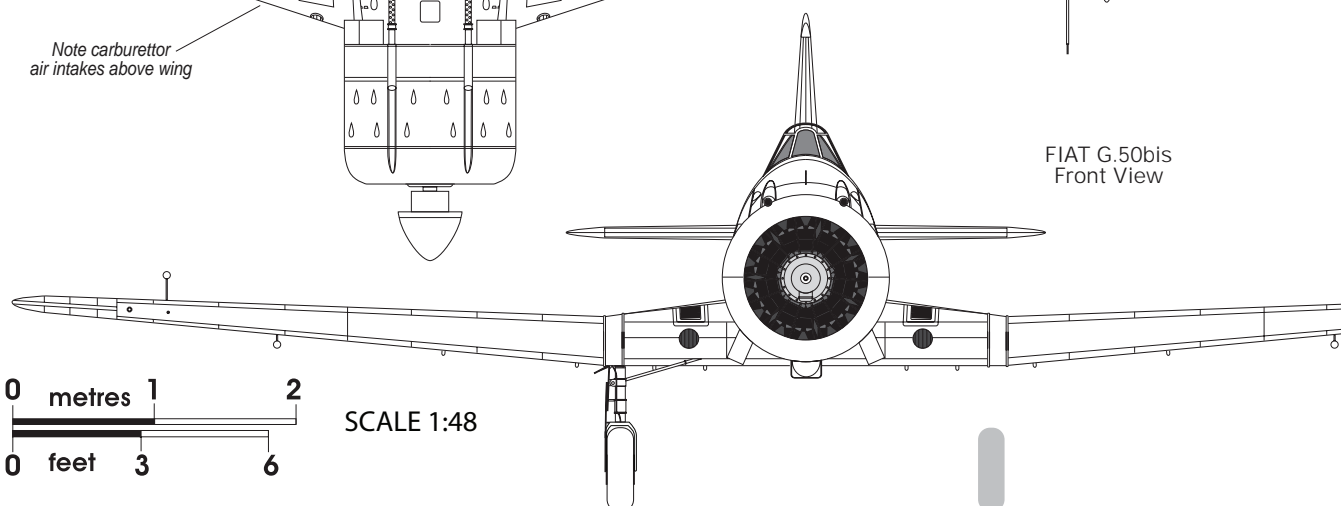
FIAT G.50bis
Inverted Plan
Standard late production model



FIAT G.50bis
Upper Plan
Standard late production model



FIAT G.50bis
Front View

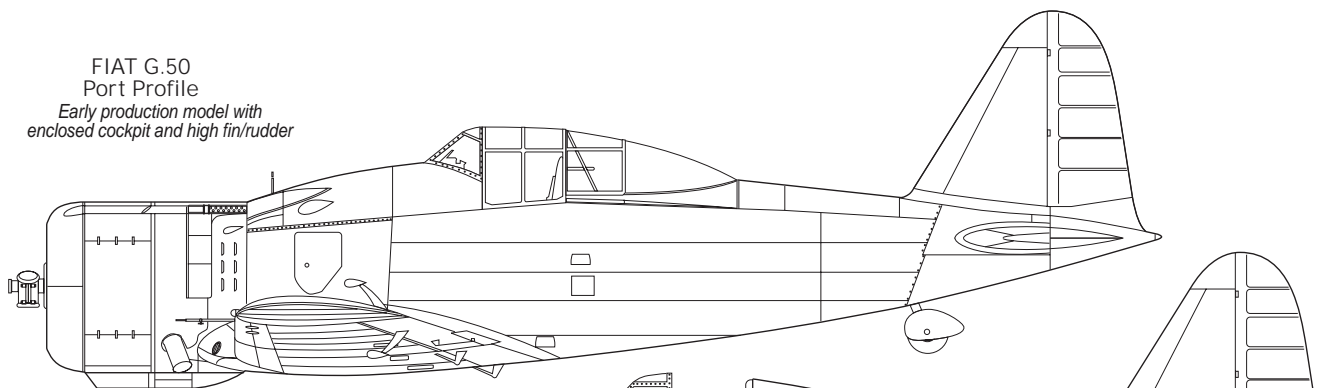


0 metres 1 2
0 feet 3 6

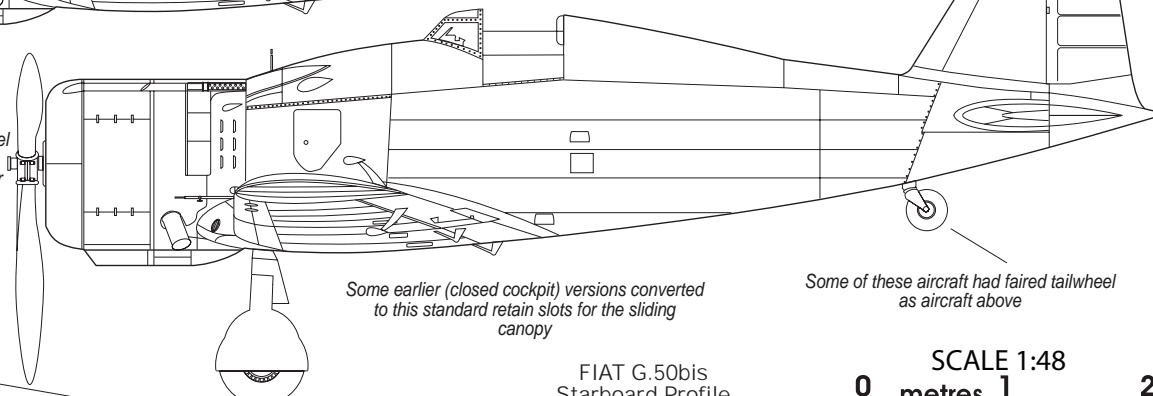
SCALE 1:48

DRAWN BY RICHARD J. CARUANA

FIAT G.50
Port Profile
*Early production model with
enclosed cockpit and high fin/rudder*



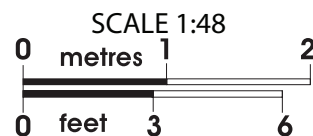
FIAT G.50
Port Profile
*Second production model
with open cockpit but
retaining high fin/rudder*



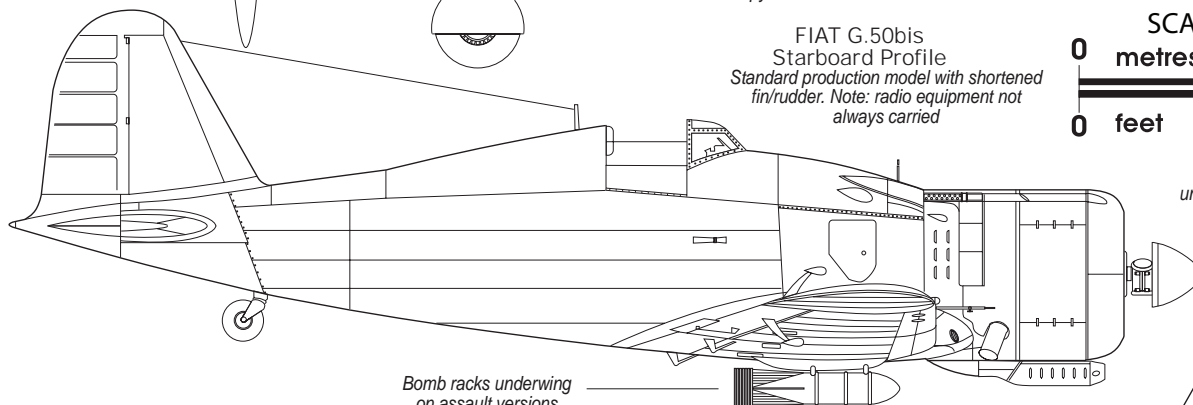
*Some earlier (closed cockpit) versions converted
to this standard retain slots for the sliding
canopy*

*Some of these aircraft had faired tailwheel
as aircraft above*

FIAT G.50bis
Starboard Profile
*Standard production model with shortened
fin/rudder. Note: radio equipment not
always carried*

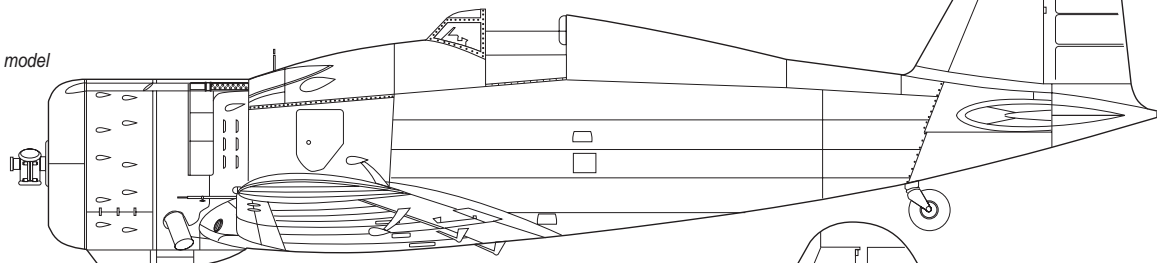


*Note sand filter
under engine cowlings*

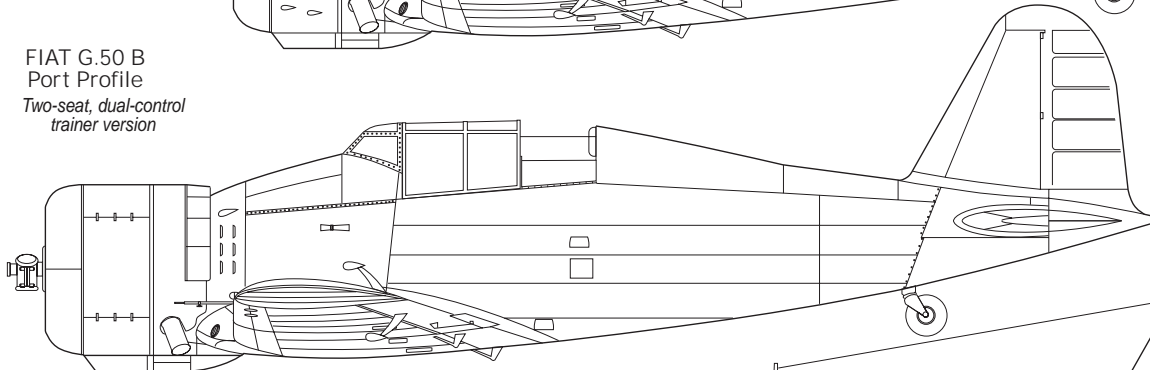


*Bomb racks underwing
on assault versions*

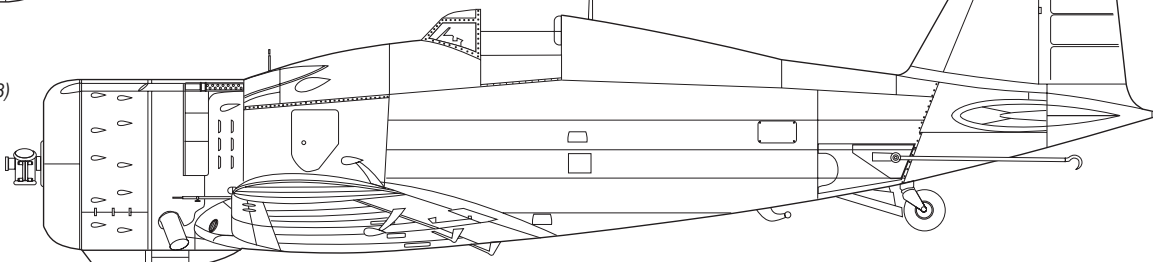
FIAT G.50bis
Port Profile
Standard late production model



FIAT G.50 B
Port Profile
*Two-seat, dual-control
trainer version*



FIAT G.50bis/N
Port Profile
*Single prototype (MM. 5988)
shipboard example
planned for use on
aircraft-carrier Aquila*



DRAWN BY RICHARD J. CARUANA



ZOUKEI-MURA – na putu ka perfekciji

piše: Miroslav D. Šljivić

ZOUKEI-MURA nudi prilično dinamičan i originalan koncept hobija. Njihov prilaz ovoj, za nas maketare, najbitnijoj sporednoj delatnosti na svetu, je veoma konstruktivan i izdašan.



Predstavljanje proizvođača maketa i pratećih proizvoda (domaćih i stranih) započinjemo s manje poznatom (kod nas) firmom ZOUKEI-MURA. Prvi kontakt sa ZM timom smo ostvarili na prošlogodišnjem SMW2011 u Telfordu. Kao poslovitično odlično organizovani i hijerarhijski čvrsto uspostavljeni Japanci, predstavnici ZM-a su bili pravi zastupnici onoga što možemo da nazovemo „japanski stil“.

ZOUKEI-MURA je deo VOLKS Grupe koja je specijalizovana za izradu visoko sofisticiranih proizvoda vezanih za hobi. U širokoj lepezi proizvoda mogu se naći u svetu ču-

vene lutke **SuperDollfie** (karakteristične po neverovatnom broju mogućnosti kreiranja od strane samog hobiste – moguće je nabaviti kompletnu garderobu, delove kao što su oči, šake, stopala, naočare, cipele i, naravno, setove za održavanje higijene ovih lutaka, kao i svu potrebnu kozmetiku), rezijske lutke iz serije **CharaGumin** (takođe veliki izbor delova koji su obojeni ili neobo-

jeni u zavisnosti od vašeg izbora), zatim tipične japanski maštovite kreacije iz TheFiveStarStories.

WE SEEK CREATIVITY kao glavno geslo VOLKS grupe je sasvim opravdano s obzirom na ogromnu energiju koja se konstantno ulaže u nova rešenja radi poboljšanja proizvoda u smislu isticanja kreativnosti samih hobista. Ono što je takođe veoma pozitivno je sam prilaz ljudima koji koriste njihove proizvode. On je krajnje otvoren i direktan u šta sam imao prilike i sam da se uverim u Telfordu prilikom prezentacije programa SuperWingSeries koji je lansiran od strane tima ZOUKEI-MURA. Na čelu s predsednikom kompanije gospodinom Hideyuki Shigetom, tim ZM je prezentovao svoj program i proizvode na vrlo prijemčiv i razumljiv način bez obzira na jezičke barijere (naravno, uz prevodioca na engleski jezik s jakim japanskim akcentom). Svojom neposrednošću u komunikaciji uspeali su da još više približe svoje izuzetne makete koje će biti tema ovog članka a još više tema daćemo u narednom broju kada ćemo posebno predstaviti Douglas A-1H SKYRIDER (1/32).

Pored proizvodnje maketa aviona iz SWS serije, ZOUKEI-MURA je jedinstven u Japanu po tome što „materijalizuje“ poznate likove iz čuvenih japanskih manga i animastripova koji su posebno omiljeni kod japanskih kolekcionara a sve više i u svetu.



VOLKS Group je osnovana 1972. godine
VOLKS Inc. Predsednik Hideyuki Shigeta
Sedište: 60 Goshonouchi Nakamachi Shichi-jo
Shimogyo-ku Kyoto 600-8862 JAPAN
Delovi VOLKS Group
– VOLKS ENTERPRISE
– VOLKS DESIGN DEPARTMENT
– ZOUKEI MURA Inc.
– VIRGINAL ART
– VOLKS Inc.



SuperWingSeries čine:

1.J7W1 SHINDEN (1/32)

2.Focke Wulf Ta152H-1 (1/32)

3.Douglas A-1H SKYRIDER (1/32)

4.P-51D MUSTANG

5.Heinkel He-219 (1/32 u pripremi)

SuperWeaponSeries čini:

1.Sd.Kfz.2 Kettenkrad (1/32)

Pokrenut je i program maketa u razmeri 1/48



Preciznost i kvalitet izrade ovih modela su zadivljujući.

SWS serija predstavlja jednu od kreacija ove kompanije. Nju čine, za sada, pet odlično modelovanih i urađenih kompleta za četiri aviona (peti je u pripremi) u razmeri 1/32 i jedno suvozemno vozilo u razmeri 1/32. Briljantan rasklop s mnoštvom mogućnosti koje su na raspolaganju daju maketama iz ove serije odličnu ocenu a maketaru vrhunski doživljaj prilikom sklapanja.

Svaku maketu iz ZM programa prati i čitav set dopunskih proizvoda koji se ne nalaze u osnovnim kompletima (npr. u kompletima su odlično urađeni staljni trapovi od plastike a posebno može da se naruči staljni trap od metala, zatim „opterećeni“ točkovi i dr.). Takođe se posebno izdaju publikacije u ZM CONCEPT NOTE koje prate svaku maketu. U tim publikacijama možete naći odlične fotografije pravog aviona s objašnjenjima u vezi s pojedinim detaljima koji doprinose autentičnijoj izradi same makete, istorijat vazduhoplova, šeme bojenja, odlične tehničke crteže i još mnogo toga. Zaista je neverovatna detaljnost koju pružaju ove publikacije. Publikacije su dvojezične (japansko-engleske) i u punom koloru.

Ranije pomenutu neposrednost u prilazi svojim kupcima i hobistima ova kom-



panija pokazuje i kroz svoje izložbene prostore (za sada u Japanu, Koreji i SAD-u). Oni su zamišljeni tako da ne budu samo puke prodavnice u kojima možete da kupite proizvode ove firme nego predstavljaju prave „komunikacione centre“ u kojima su zaposleni vrsni poznavaoци (modelari i maketari) koji su na usluzi svim zainteresovanim i koji vrlo često organizuju prezentacije i radionice ne samo svojih proizvoda nego svega što je preporučeno od strane razvojnog tima ZM-a (Eduard, Vallejo, Aber).

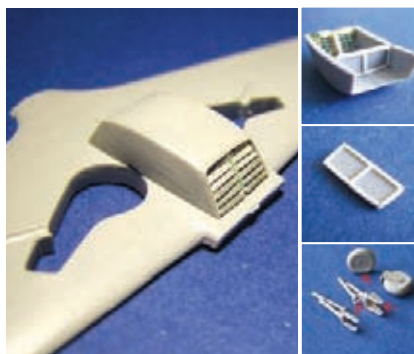
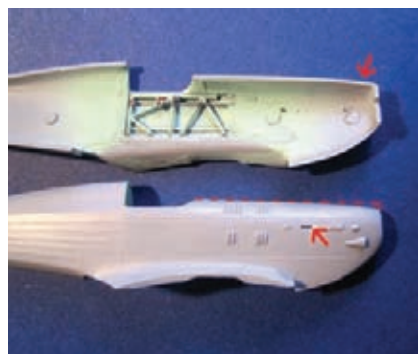
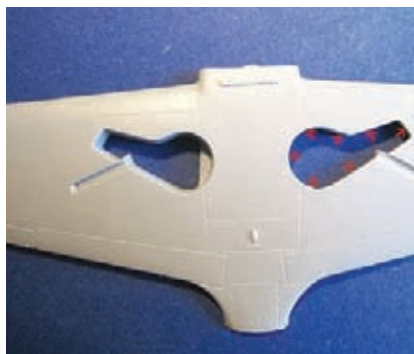
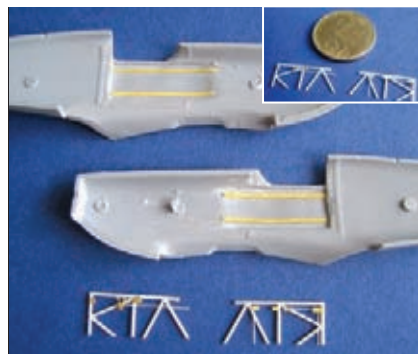
Iako svoju „flotu maketa“ popunjavaju lagano, to čine veoma detaljno i sofisticirano na zadovoljstvo svih. Siguran sam da mogu da privuku svačiju pažnju a kada je privuku ta pažnja ostaje fokusirana na ZOUKEI-MURA maketama.

ZOUKEI-MURA Inc. je osnovana u aprilu 1992. godine
Geslo kompanije „Vaš san je naš san“



Rogožarski IK-3 – azur + lift here 1/72

piše i fotografije: Aleksandar Andrić



ISTORIJA

Dizajniran od strane Ljubomira Ilića, Koste Sivčeva, i Slobodana Zrnića, avion pokazuje veliku sličnost s poznatim lovcima Moran-Solnija (*Morane Saulnier*) MS. 406 i Hoker Hariken (*Hawker Hurricane*). Ova sličnost nije slučajna. Sivčev je jedno vreme radio za firmu Morane, dok je Ilić iskustvo stekao u fimi Fairey, radeći na Fulmaru. Lovački avion Hariken je već bio u sastavu Jugoslovenskog kraljevskog ratnog vazduhoplovstva (JKRV), što je takođe predstavljalo odličan uvid u tadašnje trendove i dizajn vojnih vazduhoplova.

IK-3 je predstavljao zamenu za IK-2, koji je vrlo brzo označen kao zastareo dizajn. Pokretan je istim motorom kao njegov prethodnik – Hispano Suiza 12Ycrs (oznaka crs označava licencnu verziju motora proizvedenu u Čehoslovačkoj). Ovaj motor je bio najbolje rešenje u vreme dizajna prototipa, ali se do nemačke invazije 1941. godine pojavila konkurencija sa znatno jačim motorima (Bf-109E-4, varijanta korišćena u

napadu Luftvafea na Jugoslaviju, bio je pokretan motorom DB601A od 1100ks). Nedovoljno jak motor (u vreme 1941. godine), učinio je IK-3 sa svojom maksimalnom brzinom od 527 km/h sporijim od glavnog suparnika (570 km/h). S druge strane, bio je izuzetno okretan lovac: radijus okretanja iznosio je 260 m, čak 60 m manje od Bf-109E-4! Ova činjenica iskorišćena je u razvijanju lovačke taktike brotiv nemačkog lovca u simuliranim borbama (iako je Nemačka prodala oko 70 ovih lovaca Jugoslaviji, i dalje je bila posmatrana kao najverovatniji agresor u slučaju rata).

Do početka nemačke invazije 6. aprila 1941, kompletirana je prva serija od 12 aviona, od kojih je samo 6 bilo spremno za dejstva (jedan se srušio pre rata sa kap. I klase Milanom Pokornim za komandama, rezultujući smrtnim ishodom pilota, a ostali su bili na održavanju). Ispravne mašine uključene su u sastav 161. i 162. eskadrile (51. lovačka grupa, 6. vazduhoplovni puk), zaduženih za odbranu Beograda. Jugoslo-

venski branioci suočili su se sa brojnim poteškoćama: pored višestruke brojčane nadmoći neprijatelja u borbenom iskustvu, efektivnost našeg lovca smanjena je i činjenicom da nije korišćena zapaljiva municija, te je bio potreban znatno veći broj pogodaka za obaranje neprijateljskih vazduhoplova. Takođe su zabeleženi i slučajevi otvaranja vatre na jugoslovenske pilote koji su iskočili padobranom (suprotno Ženevskoj konvenciji). Uprkos svemu ovome, naši piloti postigli su izvanredan odnos obaranja i gubitaka od 11:4.

U kratkom Aprilskom ratu, čuveni lovci doživeli su donekle neslavan kraj. Određen broj zarobljen je na zemunskom aerodromu i brzo poslat na otpad. Ostatak su spalili sami piloti 12. aprila 1941. na aerodromu Veliki Radinci, da ne bi pali neprijatelju u ruke.

MAKETA

Maketa je rađena povodom 70-godišnjice početka Aprilskog rata, u sklopu ma-

keta posvećenim našim avijatičarima koji su dali svoj doprinos i živote u odbrani Kraljevine. Do tada su se pojavile dve nove makete rađene u plastici, čeških proizvođača Azur i AZ model. Iako su obe makete nesumnjivo veliko poboljšanje u poređenju sa svim ranijim maketama u plastici i rezinu (od kojih je većina kopija ili neznačajno dorađeni stari AvUsk/Xotic kalup), poređenje ove dve makete otkriva nam da ni one nisu bez mana. Pre svega, radi se o maketama malo grubljeg „short-run“ kvaliteta izrade, tipičnog za makete čeških proizvođača, što znači da je pri sklapanju potrebno određeno iskustvo i mnogo više strpljenja nego što je to uobičajeno. Interesantno da oba proizvođača nude više kutija, podelivši ih na različite varijante. U pitanju je marketinški trik, jer su razlike između prve i druge proizvedene ture (po 6 aviona) bile čisto „kozmetičke“ prirode (znači da je razlika pre svega u dekalima). Takođe, obe makete pokazuju niz manjih konturnih grešaka, od kojih se većina lako ispravlja. Za izradu sam odabrao Azur maketu, zbog većeg kvaliteta odlivaka. AZ model maketa ima celu jed-

nu stranu trupa loše odlivenu u predelu rebara, nešto manji nivo detaljnosti, i gotovo neupotrebljiv poklopac kabine (predebeo i mutan), što je po meni neopravdano za tako visoku cenu.

S druge strane, ni Azur-ova maketa nije savršena. Ono što na prvi pogled upada u oči jesu netačna kontura vertikalca (izlazna ivica) i spinera (previše zatupast), kao i nedostatak otvora mitraljeza na kapotažu i cevi topa u spinneru. Ove greške je neophodno ispraviti da bi se dobila ione tačna maketa. Druge sitne nepravilnosti uključuju grešku na poklopcu kabine (ram između vetrobrana i poklopca treba da je zakošen), konturu nosa (suptilna greška – trebalo bi da ima blago zakrivljenje ka spinneru), i pogrešan smer okretanja propelera.

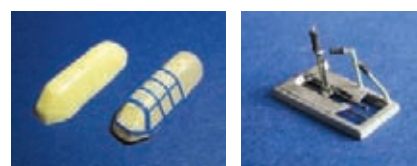
Puno grešaka – slažem se, ali i dalje smatram da je bolja polazna osnova od AZ makete. Takođe, većina grešaka se relativno lako ispravlja (izuzev poklopca kabine). Bitno je napomenuti da samo kutija FR014 uključuje opcije krila sa dva i tri flapsa. Takođe, veliku pomoć predstavlja i set za doradu koji je izdao Lift Here (LHM006).

IZRADA

Podimo prvo od trupa. Crvenom bojom su označene tačne konture nosa i vertikalca (sl. 1). U Lift here uputstvu za pravku piše da vertikalac treba samo ošmirglati do pravog oblika, ali očigledno fali deo. Novo kormilo i produžetak donjeg završetka trupa su urađeni od stirena, dok je detalj rebara napravljen od Tamiya trake za maskiranje i zaliven slojem tečnog gita Mr.Surfacer 1000.

Staklić sam rešio da vakuumiram novi, za šta mi je bio potreban master. Kolega Nemanja–Tripko Mijatović mi je ustupio neke od njegovih viškova (AvUSK poklopac, čini mi se). Ramovi su ošmirglani i tačni, napravljeni od 3M trake za maskiranje. Na mašini za vakuumiranje domaće izrade dobio sam staklić odličnog kvaliteta. S obzirom da je rađen prema dokumentaciji, a ne maketi, bilo je potrebno malo suziti i gornji deo trupa, pažeći da se kontura u profilu ne pokvari.

Unutrašnjost je sasvim solidno urađena u plastici, a može se i poboljšati LiftHere setom. Jedino što mi se ne dopada na ecovanom setu su ramovi (previše pljosnati), ali imaju dobro urađene kutijice i sajle, koje sam odsekao i prebacio na ramove napravljene od razvučene plastike. Zidovi kokpita su takođe istanjeni i



ubačeno je nešto detalja. Takođe sam napravio palicu i nekoliko poluga sa strane. Ecovano sedište je preveliko, a ono iz kutije čudnog oblika. Novo sam „pozajmio“ sa Hobby Boss-ovog MS.406.

Što se popravke nosa tiče, ispostavilo se da prednja strana trupa (baza spinera) nije krug, već uspravna elipsa! To znači da nos treba malo ošmirglati odozgo (i to taman koliko debljina plastike dozvoljava)! Izduvi su zamenjeni cevima dobijenim od blago spljoštene medicinske igle prečnika 0.9 mm. Otvori mitraljeza su precizno zaštićeni skalpelom. U LH setu za doradu dobija se bolji rezinski spiner, ali i stari se može preraditi na tačnu konturu šmirglanjem. Kraci propelera su dati u pogrešnom smeru, ali su ionako predebeli, pa ih je bilo lako preoblikovati.

Zidovi kutija stajnih trapova su neprecizno odliveni – sužavaju se ka unutra. Treba ih ošmirglati tako da budu normalni na površinu krila. Stajni trap je takođe dorađen – viljuške napravljene od debljeg aluminijumskog lima (treba da su pravougaone, ne zaobljene kao što je dato). Napravio sam i izuzetno sitne spojnice (delić





sa ukrštenim ramovima) od razvučene plastike, i gume sam „izduvao“ malo na ringli. I hladnjak sam doradio – napravljene su nove klapne od aluminijumskog lima i detalj na zadnjoj rešetki. Malo veću „živost“ maketi dala su spuštene kormila dubine, koja sam isekao i repositionirao.

BOJENJE I OZNAKE

IK-3 je bojen u dve šeme:

- 1) „predratnu“ (ceo obojen „Rogožarski sivozelenom“ ili „Rogožarski sivom“) i
- 2) kamuflažnu, kada su na gornje površine dodate okeržuta, zelena i tamno-braon.

Izabrao sam primerak sa serijskim brojem 2153 (br. 4), koji se nalazi na jednoj od najpoznatijih fotografija, i koji je u to vreme već bio obojen u maskirnu kamu-

flažu. S kamuflažom je uveden i nov sistem oznaka – zadržan je samo jedan krst na donjoj površini krila i jedan na gornjem levom krilu, koji je umanjen. Trobojka na repu je takođe značajno smanjena. Tačne nijanse boja su još uvek predmet diskusija, a situaciju komplikuje i činjenica da su ove boje ručno mešane, te ima blagih razlika i između različitih tura (samim tim i različitih IK-3). Sve boje sam mešao prema svom ukusu i dostupnim referencama, i to:

– Rogožarski siva: Mat bela + Revell matt 55 light blue + Cink hromat zelena u odnosu 8:1:1

– Oker: Revell matt 16 + Revell SM 382 u odnosu 1:1

– Zelena: Revell gloss 61 + Revell matt 48 + Mat bela u odnosu 3:2:1

– Braon: Humbrol Hu 98

Bitno je napomenuti da su ovi lovci farbani sjajnim bojama i dodatno polirani, kako bi se izvuklo dodatnih km/h. Oznake su kombinacija dekal iz kutije i serijskih brojeva odštampanih na transparentnom dekal-papiru.

Ova maketa (zajedno sa Do-17K) završena je tačno 6. aprila 2011. godine. Pored godišnjice, ovog dana je i moj rođendan tako da je značaj (za mene lično) duplo veći!

Za sve dodatne informacije u vezi sa izradom kabine IK-3 obratiti se na adresu sale.warhawk@gmail.com
Aleksandar Andrić



SCALE ModelWorld

The World's Greatest Model Show!

10th & 11th November

2012

www.smwshow.com

4 Large Halls • 170 Individual Model Club Displays • Over 170 Trade Stands

33% MORE exhibition space in 2012

ADDITIONAL ATTRACTIONS

Our special displays include a Valentine DD tank, a Daimler Dingo scout car and a replica photo-reconnaissance Spitfire. There is also the opportunity to take part in live, interactive wargames! Other major attractions are still to be confirmed

MEET THE MAKER in conjunction with Hobbylink Japan

Your chance to meet and talk to a major Japanese kit

manufacturer... our special guest speaker this year is Mr. Hideyuki Shigeta, President of Zoukei-Mura Inc

Plus our Regular Attractions

Including Airfix Make & Take, the extremely popular Kitswap and talks by Trevor "Mr Airfix" Snowden and other personalities, manufacturers and publishers from the modelling world

And the **IPMS (UK) ANNUAL MODEL COMPETITION**

Opening Hours

Saturday 10th 10am - 6pm

Sunday 11th 10am - 4pm

IPMS Members entry from 9am each day

Admission Prices

Adults £10 each day

Two day pass £15

Concessions £7 per day

Children under 16 FREE

IPMS Members FREE

To be held at

internationalcentre

Shropshire

United Kingdom

TF3 4JH

Telephone: 01952 281 500

www.southwatereventgroup.com

Guideline Publications

Our 2012 Sponsors

tahs

100 година СРПСКОГ ВОЈНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА

Команда ВиПВО



BLÉRIOT XI-2 GÉNIE "ОЛУЈ"
АЕРОПЛАНСКА ЕСКАДРА, ПОЖАРЕВАЦ, ЈУН 1915.

У 2012. години Ваздухопловство и противваздухопловна одбрана Војске Србије обележава јубилеј „100 година српског војног ваздухопловства“. Почели смо међу првима у свету и схватили значај ваздухопловства за контролу и заштиту суверенитета ваздушног простора. Те давне 1912. године, одлуком министра војног, војводе Радомира Путника, 24. децембра формирана је Ваздухопловна команда српске војске са седиштем у Нишу. Све што се касније дешавало је само историја на коју смо веома поносни.

Ово је година када желимо да се подсетимо неких догађаја, људи и њихових херојских дела. Ваздухопловство и противваздушна одбрана је увек представљало елитни део једне војске, тако је било а тако је и данас.

У овој слављеничкој години низом манифестација различитог карактера, на целокупном простору Републике Србије, желимо да достојно обележимо овај јубилеј. Направљен је календар Министарства одбране са фотографијама из богате традиције и савременог

српског војног ваздухопловства. У току је израда монографије и снимање филма о 100 година српског војног ваздухопловства. Део сталне поставке Музеја ЈРВ кроз тематске изложбе ћемо приближити грађанима од Ниша до Новог Сада. Издавање јубиларних поштанских маркица с мотивима из века постојања српског војног ваздухопловства биће реализовано током године. У јуну је одржан научни симпозијум на тему „100 година српског војног ваздухопловства“, након чега се приступило издавању зборника радова. Централна прослава је резервисана за 24. децембар чиме ће се заокружити ова година и отворити ново поглавље у, надамо се, још успешнијем веку.

Наравно, најзначајнију и најсложенију активност представљао је велики међународни аеромитинг и изложба ваздухопловне технике, наоружања и војне опреме који се одржао 1. и 2. септембра на батајничком аеродрому. Уз искуства стечена аеромитингом 2009. године, желели смо да одемо степеник више и да овим аеромитингом задово-

љимо све укусе пробирљиве публике. Поред авиона и хеликоптера Ваздухопловства и ПВО Војске Србије, у летачком и статичком делу програма, представили су се ваздухоплови осталих ваздухопловних организација Републике Србије. Учествовало је 16 земаља из света (земље с респективним ваздухопловством, земље с којима имамо добру билатералну војну сарадњу, земље које су учествовале на аеромитингу 2009).





Сопвиг Биплас (ЛеО Соп 1 А2) №37, Непорско одељење, ескадрила Ф.382, Српска авијатика, аеродром Микра/Вертекоп, 12-16. мај 1917; пилот кап Б. Вукосављевић, извиђач пор Т. Сондермајер

Sop Biplace (Lioré et Olivier-built Sopwith Sop 1 A2) №37, Nieuport Detachment, Escadrille F.382, Serbian Aeronautics, Mikra/Vertekop aerodrome, May 12-16th, 1917; pilot cap B. Voukosavlyevitch, observer Lt T. Sondermayer



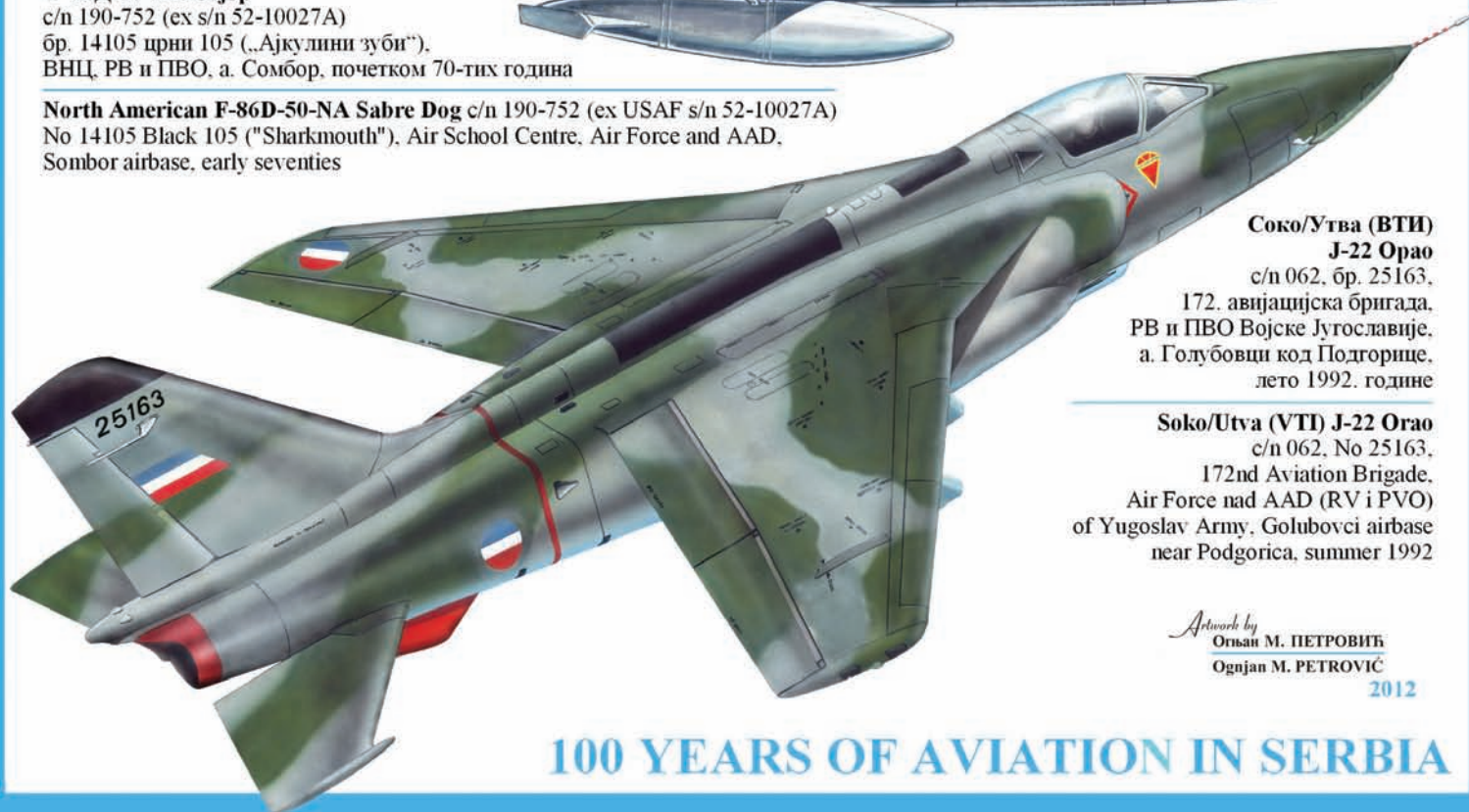
Рогожарски (Илић-Сивчев-Зрнић) ИК-3 №9 (с/п 9) бр. 2158, 51. ваздухопловна група, 6. ловачки пук, 1. ловачка бригада, Ваздухопловство војске, аеродром Земун, април 1941. године

Rogojarsky (Ilitch-Sivchev-Zrnitch) IK-3 №9 (с/п 9) No 2158, 51st Air Group, 6th Fighter Regiment, 1st Fighter Brigade, Military Aeronautics (Vazduhoplovstvo vojske), Zemun airbase, April 1941



Норт Америкен Ф-86Д-50-НА Сејбр
с/п 190-752 (ex s/n 52-10027A)
бр. 14105 црни 105 („Ајкулини зуби“),
ВНЦ, РВ и ПВО, а. Сомбор, почетком 70-тих година

North American F-86D-50-NA Sabre Dog c/n 190-752 (ex USAF s/n 52-10027A)
No 14105 Black 105 ("Sharkmouth"), Air School Centre, Air Force and AAD,
Sombor airbase, early seventies



Соко/Утва (ВТИ) J-22 Орао
с/п 062, бр. 25163,
172. авијацијска бригада,
РВ и ПВО Војске Југославије,
а. Голубовци код Подгорице,
лето 1992. године

Soko/Utva (VTI) J-22 Orao
c/n 062, No 25163,
172nd Aviation Brigade,
Air Force nad AAD (RV i PVO)
of Yugoslav Army, Golubovci airbase
near Podgorica, summer 1992

Artwork by
Огњан М. ПЕТРОВИЋ
Ognjan M. PETROVIĆ

2012

Muzej vazduhoplovstva Beograd

piše: MVB tim | fotografije: Predrag Stamenković



Muzej vazduhoplovstva Beograd

Muzej vazduhoplovstva je plod višegodišnje saradnje Komande Ratnog vazduhoplovstva i civilnih vazduhoplovnih institucija koje su učestvovala u njegovom nastajanju i razvoju. Osnovan je sa željom da se sačuvaju materijalna svedočanstva značajna za nastanak i razvoj vazduhoplovstva na našim prostorima. Reč je o ustanovi koja se u proteklih preko 50 godina rada, po kvalitetu svojih zbirki, svrstala među vodeće institucije ove vrste u svetu.

Ideja o osnivanju jednog takvog muzeja rodila se praktično sa rađanjem vazduhoplovstva na ovim prostorima. Šest meseci od leta

Subotičanina Ivana Sarića, koji je konstruisao prvi avion na našim prostorima, 9. januara 1911. godine, pilot Edvard Rusjan na monoplanu konstrukcije Mihajla Merčepa, poleteće u Beogradu nad Kalemegdanskom tvrđavom. Međutim, usled snažnog vetra dolazi do loma krila i pada aviona, pri čemu je Rusjan tragično stradao. Taj događaj su posmatrali i učenici beogradske Realne gimnazije, među kojima i Strahinja—Bane Nušić, sin našeg poznatog komediografa, koji uzima deo rebra sa krila pale letelice. Pred odlazak u Prvi svetski rat ostavio ga je majci na čuvanje jer će, po njegovim rečima, to biti vredan predmet u budućem muzeju, što se i obistinilo.

Neposredno po završetku Prvog svetskog rata, raste svest o potrebi očuvanja letelica i formiranja vazduhoplovne zbirke. Jedan od prvih eksponata, prikazan na prvoj vazduhoplovnoj izložbi organizovanoj u Beogradu 1925. godine, bio je monoplan Blerio XI, zarobljen na aerodromu u Mostaru 1918. Ovaj avion će zauzeti počasno mesto i na Prvoj međunarodnoj izložbi, održanoj u Beogradu 1938.

godine na lokaciji Starog sajmišta. Među izloženim avionima, našli su se i hidroavion domaće konstrukcije ŠM i Potez XXV, kojim su piloti Sondermajer i Bajdak 1927. godine obavili rekordan let na maršruti Pariz—Bombaj—Beograd. Međutim, tada izloženi avioni tokom Drugog svetskog rata bivaju uništeni.

Neposredno po okončanju rata, grupa inženjera je na beogradskom aerodromu sakupila veći broj aviona sa namerom da upravo oni budu prvi eksponati budućeg muzeja ali naređenjem tadašnje Komande vazduhoplovstva veći deo tih aviona je uništen. Zahvaljujući srećnoj okolnosti, nekoliko retkih i zaista vrednih aviona je ipak sačuvano, kako bi upotpunili predviđenu izložbu na Kalemegdanu povodom godišnjice ustanka protiv okupatora. Među njima su i jedni od danas najvrednijih muzejskih predmeta, lovci Fiat G 50 bis i Foke Vulf 190 F-8.

I pored početnih neuspeha, rad na sakupljanju domaćih i stranih aviona, vazduhoplovnih motora i druge opreme je nastavljen, što je krajem pedesetih godina dovelo do cilja, kad



Sarić No.1



Nieuport XI Bebe



JUNKERS Ju-52/3m g10e – AAC.1 TOUCAN



WESTLAND-SIKORSKY WS-51 Mk.1B DRAGONFLY



SUPERMARINE SPITFIRE Mk.Vc Trop



MESSERSCHMITT Bf 109G-2 GUSTAV



WESTLAND-SIKORSKY S-55 Mk.V – FA SOKO S-55-5

je pri Komandi ratnog vazduhoplovstva u Zemunu, osnovan Odsek za istoriju i Muzej jugoslovenskog vazduhoplovstva. Prvi zadaci, ujedno i najvažniji, bili su prikupljanje, obrada i čuvanje predmeta i dokumentacije, kao i formiranje zbirke. Godine 1960. u Komandi ratnog vazduhoplovstva i protivvazdušne odbrane doneta je odluka da se Muzej premesti na stari beogradski aerodrom. Dobijen je prostor od preko 500 m², u prizemlju zgrade predratnog oficirskog kluba. Time su uslovi za rad znatno poboljšani. Tako su redom na stari aerodrom pristizali lovac-bombarder F-47 Tanderbolt, lovci Meseršmit Bf-109, Spitfajer, Hariken, koji i danas čine značajan deo stalne postavke Muzeja. Jedan od prvih domaćih aviona, koji je preuzet već 1958. godine, bio je Fizir FN, proizveden 1929. Zbirku su obogatile i prve jedri-

lice, Čavka, Jastreb, zatim i šampionska jedrilica Košava. Takođe su postepeno formirane zbirke aviomotora, vazduhoplovnog naoružanja i maketa, kao i fototeka i biblioteka.

Godine 1967. Muzej je prinuđen da se ponovo preseli, ovaj put na lokaciju novog beogradskog aerodroma, na prostor koji mu je ustupio Jugoslovenski aerotransport. Uz finansijsku pomoć više vazduhoplovnih organizacija, napravljena su dva hangara i jedna nadstrešnica za smeštaj i čuvanje letelica, a deo aviona bio je izložen na platou ispred aerodromske pristanišne zgrade.

Pošto je stanje pretilo da ugrozi vrednu zbirku, postalo je jasno da je Muzeju potrebna adekvatna zgrada, sa znatno većim izložbenim prostorom, depoima, radionicama i drugim pratećim prostorijama. U akciju iznalaže-

nja ovog novog rešenja uključile se i civilne vazduhoplovne institucije i preduzeća, tako da će planirani objekat nastati zajedničkim naporima i sredstvima vojnog i civilnog vazduhoplovstva. Prihvaćena je lokacija na novom beogradskom aerodromu zbog najvećeg prostora i mogućnosti širenja, a Muzej se sam po sebi jako dobro uklapa u moderan aerodromski ambijent. Septembra 1975. godine počela je izgradnja nove zgrade, ali usled problema, finansijske i tehničke prirode, radovi će trajati više od jedne decenije. Najzad, 21. maja 1989. godine, uz prisustvo predstavnika osnivača, medija, kao i više hiljada ljudi, svečano je otvoren nov muzejski objekat, koji i sam predstavlja moderno i atraktivno arhitektonsko delo. Danas, nakon više od dve decenije, ostao je obeležje Grada Beograda i Republike



WSK-PZL Mi-2 (XT-41)



Mi-8 (HT-40)



KAMOV Ka-25PL (HP-43)



FOLLAND Fo.141 GNAT F.1



LOCKHEED T-33A (IT-33A),
REPUBLIC F-84G-31-RE TUNDRJET
NORTH AMERICAN F-86D-50-NA SABRE
DOG



MiG-21F-13
Izdelie 74F (L-12)



MiG-21R
Izdelie 94R (L-14i)

Srbije i u proceduri je da postane spomenik kulture.

Paralelno s izgradnjom zgrade aktivno se radilo i na uređivanju prve stalne postavke, koja će biti smeštena u dva nivoa, na 6.000 m². Pravljeni su planovi za izgled izložbe, nabavljani su novi eksponati. Vršene su i razmene sa muzejima iz inostranstva i kolekcionarima. Tokom sedamdesetih i osamdesetih godina, nastavljen je svestran rad na priku-

pljanju, kako letelica, tako i raznovrsne istorijske dokumentacije i predmeta, što je uvećalo značaj postojećih zbirki i ujedno omogućilo nastanak novih.

Tokom narednih godina, kroz stalnu postavku, koju je samo prvog dana posetilo oko 6.000 ljudi, kao i preko velikog broja tematskih izložbi, u okviru i van njega, Muzej se postepeno afirmisao i sticao ugled. Stalna izložbena postavka i danas predstavlja ogle-

dalo Muzeja. Ona prezentuje razvoj sto godina avijacije, od pionirskog perioda do modernog doba. Priča počinje 1910. godine avionom Ivana Sarića, koji je prvi napravljen i poleteo iznad naših prostora i nastavlja se prateći dva svetska rata, gde su izloženi eksponati velikog svetskog značaja, od kojih danas mnogi predstavljaju retkost, dok neki, kao što je čuveni ruski Jak 3, predstavljaju jedine sačuvane originalne primerke. Nakon Drugog svetskog



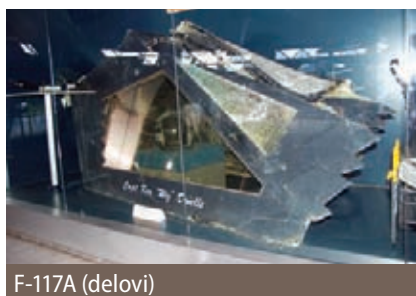
SOKO GALEB N-60 (G-2A)

rata počinje era mlazne avijacije, Lokid T-33A, Tanderžet F-84 G, kao i čuveni Sejbr F-86D, predstavljaju ovaj period. Zbirku upotpunjuje MiG 21, prvi supersonični lovac korišćen u jugoslovenskom vazduhoplovstvu. Domaću vazduhoplovnu industriju, koja je svojevremeno bila na zavidnom nivou razvoja za jednu malu zemlju, između ostalih, predstavljaju Soko Kraguj J-20, Galeb G2, kao i 451M i 451MM Stršljen II, eksperimentalni mlazni avioni naših konstruktora. Na centralnom položaju Muzeja nalazi se Orao J-22, prototip domaćeg lovca-bombardera, koji je poleteo 1974. godine. Pored aviona, helikoptera i jedrilica, izloženi su i avionski motori, radari, rakete zemlja-vazduh i simulatori za obuku.

Razvoj nacionalnog vazduhoplovstva predstavljen je u okvirima tematskih izložbi: „Srpska avijatika 1912–1918“, „Vazduhoplovstvo u aprilskom ratu 1941. godine“, „Vek avijacije u Srbiji“. Deo postavke čini i izložba posvećena NATO agresiji na SRJ 1999. godine, naslovljena „Eksponati koji su padali sa neba“. Velika pažnja posvećena je nastanku i razvoju jugoslovenske vazduhoplovne industrije i avio-kompanija, kao značajnim i nezaobilaznim segmentima naše avijacije. Na spoljnoj postavci nalaze se vojni i civilni vazduhoplovi, koji su nekad leteli kod nas i takođe činili deo jugoslovenskih vazduhoplovnih snaga.



SUD AVIATION Se.210 CARAVELLE VI-N



F-117A (delovi)



SOKO ORAO J-22

Pored izložbene postavke, Muzej poseduje i izuzetno bogatu i vrednu arhivu, biblioteku s nekoliko hiljada stranih i domaćih naslova, časopisa i tehničkih uputa, fototeku sa preko 100.000 fotografija, negativa i filmskog materijala. U muzejskim depoima pohranjeno je više hiljada vrednih istorijskih predmeta vezanih na naše slavne vazduhoplovne ličnosti, zbirke ordena, uniformi, letачkih knjižica, poklona stranih delegacija komandantima RV i PVO.

U okviru muzejske zgrade nalazi se i bioskopsko-konferencijska sala sa 120 sedišta, polivalentna izložbena sala, restoran i namenska prodavnica suvenira i vazduhoplovne literature.

Muzej vazduhoplovstva i posle više od pola veka postojanja, pored mnogih problema, na-

stavlja sa sakupljanjem i čuvanjem muzejskih predmeta naše vazduhoplovne istorije i uspeva da održi svoj ugled u svetu, a to potvrđuje više od 44.000 posetilaca godišnje što ga čini jednim od najposećenijih muzeja u Srbiji. Vredno je reći da je od otvaranja nove muzejske zgrade 1989. godine pa do danas kroz nju prošlo skoro milion posetilaca, ali i da je Muzej nezaobilazno mesto gde redovno dolaze visoke vojne i državničke strane delegacije.

U maju mesecu 2012. godine, kroz vrata Muzeja je prošao milioniti posetilac.



F-16C (delovi)

SMW2011 Telford

piše i fotografije: Vojislav S. Stankov



SCALE MODEL WORLD 2011

Tradicionalno godišnje okupljanje maketara „Scale Model World” održava se u gradiću Telford na severu Engleske. Prisustvo velikog broja maketara iz celog sveta ovu manifestaciju svrstava u sam vrh godišnjeg maketarskog kalendara. Kada bi maketarski kalendar poredili s crkvenim, onda bi Telford bio označen crvenim slovom. Posetiti Telford je doslovce „pod morati”.

Pored prisustva velikog broja maketara sa svih meridijana ove naše vaskolike planete u ništa manjem broju ne zaostaju ni razni proizvođači kao i trgovci svakolikom maketarskom robom.

Scale Model World je najveći međunarodni susret maketara na jednom mestu, u više sajamskih hala, s nekoliko hiljada posetilaca. Prvi put je održan sada već daleke 1998. godine. Ono što su mi u samom Telfordu rekli pomalo me je i iznenadilo a to je da je ovde takmičenje u sasvim dru-

gom planu a da je ispred njega druženje, upoznavanje, okupljanje, prezentacije raznih IPMS i SIG udruženja, poseta bogatoj berzi itd.

Sam susret traje dva dana i to je obično jedan vikend u mesecu novembru. Sajamske hale otvaraju se u subotu ujutru i tada kao prvi posetioci pristup imaju samo članovi raznih IPMS udruženja kako onih iz Velike Britanije tako i onih „prekomorskih” kako to Englezi vole da kažu. Za sve članove IPMS -a ulaz je besplatan. Prednost takvog ulaska jeste da kao član bilo kog IPMS udruženja imate tu čast i privilegiju da maketarskom berzom prođete pre dolaska ostalih posetilaca. Time stičete prednost pri kupovini nečeg što bi se veoma brzo rasprodalo prilikom prisustva mnogo većeg broja ljudi.

Scale Model World se odvija u tri sajamske hale. Sve su međusobno povezane, tj. iz jedne se ulazi direktno u drugu, što ovaj prostor čini većim, prozračnijim i komotnijim. Jedna hala je odvojena za takmičarski deo. U jednom njenom delu nalaze se

stolovi koji su ograđeni i kojima je pristup u prvo vreme dozvoljen isključivo takmičarima. Posle popunjavanja stolova takmičarskim maketama, u prostor ulaze sudije, a nakon suđenja dozvoljen je ulazak svim ostalim posetiocima koji žele da pogledaju takmičarske makete. Na samom ulazu u prostor nalazi se obezbeđenje koje ne dozvoljava unošenje bagaža?, ranaca, kesa, torbi. Sve to mora da se odloži na samom ulazu u za to posebno predviđen deo, koji je takođe čuvan. U prostor s takmičarskim maketama možete ući isključivo „praznih” ruku a jedini predmet koji je dozvoljen je vaš fotoaparati. Sve ostalo, iz predostrožnosti, da ne bi došlo do oštećenja maketa, mora se odložiti.

Dok se u jednoj od sajamskih hala održava takmičarski deo, u druge dve svoje nastupe imaju razne IPMS kao i SIG organizacije, trgovci i proizvođači maketa i maketarskog pribora. Što se tice SIG-a (Special Interest Group) u pitanju su manji ogranci u koje se maketari, članovi raznih klubova ili

IPMS organizacija udružuju po nekom njima zanimljivom opredeljenju. Tako imamo maketare koji su se udružili u recimo SIG Spitfire pa je predmet njihovog interesovanja isključivo ono što ima veze sa avionima Spitfire, ili recimo SIG ljubitelja desantnih čamaca, SF figura, akro-grupa... Svaki od štandova koji su pripadali SIG-ovima bili su veoma zanimljivi za pogledati jer su obilovali velikim brojem sastavljenih maketa čiji se broj na pojedinim štandovima kretao i do 100 komada. Isto tako su i razni ogranci lokalnih IPMS organizacija imali svoje promocije koje su po načinu postavljanja bile slične SIG-ovim. Pored lokalnih IPMS organizacija, svoje učešće su uzele i nacionalne organizacije IPMS branše. Tako se ove godine u Telfordu prvi put pojavio jedan IPMS s prostora bivše Jugoslavije – IPMS Srbija, kojem je od osnivanja 2011. ovo bio prvi međunarodni nastup. Nastup našeg IPMS-a prpratili su s velikom pažnjom i interesovanjem svi učesnici i posetioци Scale Model World-a.

Nastup našeg nacionalnog IPMS-a su veliku potpomogli domaćinski IPMS UK, klub maketara „Shropshire Scale Modellers“, kao i gospodin Zoran Radoš koji je, između ostalog, i član IPMS Srbija.

Kako svake, tako i ove godine, tokom Scale Model World-a je bilo upriličeno glasanje za najbolju prezentaciju nacionalnog IPMS-a. Od ukupno dvadeset pet nacionalnih IPMS organizacija, naša IPMS Srbija je zauzela zavidno četvrto mesto. Sada je na nama da poradimo na prezentaciji kako bismo ove godine zauzeli još bolju poziciju i bili još zanimljiviji i originalniji.

Naš IPMS je takođe imao i svoj prvi nastup u takmičarskom delu. Cilj nije bio da se osvoji neki plasman, već da se pobliže upoznamo sa načinom organizacije, suđenjem i ocenjivanjem maketa na jednom tako velikom skupu. Led je probio naš predsednik IPMS Srbije gospodin Miroslav D. Šljivić s maketom PZL.23 „Karaš“ u kategoriji „Class 6“ koja je podrazumevala makete vazduho-

plova propeleraca u razmerama 1/143 do 1/72, na kojima su vršene dorade.

Pored takmičarskog dela, prezentacija raznih klubova i udruženja, kao i prisustva nekoliko svetskih proizvođača maketa, dobar deo Scale Model World-a je bio posvećen i veoma bogatoj berzi na kojoj je moglo da se pronađe bukvalno sve „od igle do lokomotive“. Prisustvo velikog broja trgovaca za posledicu je imalo veliku konkurenciju tako da su cene bile veoma pristupačne. Naravno, i ovde je bilo onih koji su precenili svoju robu, ali su takvi, po običaju, ostali kratkih rukava. Ovo je bukvalno bio raj za kolekcionare i za one s retro pogledima na maketarstvo, tako da su se na berzi mogle pronaći gotovo sve makete recimo Matchbox-a, Heller-a, Airfix-a iz sedamdesetih godina prošlog veka po veoma pristupačnim cenama od svega nekoliko funti po maketi. Pored maketa, berza je obuhvatala i prodavce literature tako da su pored raznih izdavačkih kuća bili prisutni i prodavci



SIG Hawker Hurricane



Luka i Zoran Radoš



JKRV Hawker Hurricane



Predrag Stamenković, Aleksandar Počuć, Vojislav S. Stankov, Miroslav D. Šljivić, Zoran Radoš i Me 210



Levo – Predsednici IPMS udruženja

S leva na desno: Volker Helms, predsednik IPMS Deutschland, Miroslav D. Šljivić, predsednik IPMS Srbija, Didier Waelkens, predsednik IPMS Belgium, Paul Regan, predsednik IPMS UK.

Dole – Osvеženje nakon napornog dana

S leva na desno: Miroslav D. Šljivić, Vojislav S. Stankov, Aleksandar Počuć, Predrag Stamenković i Zoran Radoš.

"second hand" robe, tj. polovnih knjiga i časopisa s mnoštvom naslova po veoma pristupačnim cenama. Ko je hteo mogao je upotpuniti svoju kolekciju ponekom knjigom ili brojem nekog časopisa koji mu je nedostajao.

Sve u svemu, ovo je bilo jedno lepo i korisno druženje s veoma pozitivnim i nadahnutim ljudima s kojima delimo ista interesovanja i male slatke maketarske muke i radosti. Upoznali smo ih popriličan broj, a i oni su dobili priliku da upoznaju nas. Bilo je to upoznavanje na obostrano zadovolj-

stvo. Nismo se razočarali, a verujemo da nisu ni oni, samo smo dobili više energije i samopouzdanja da i ove godine nastupimo na Scale Model World-u 10. i 11. novembra. Sklopljenja su veoma lepa prijateljstva koja sada treba negovati i produbljivati u bliskoj i daljoj budućnosti. Znamo da smo sposobni i da smo dorasli zadacima, obavezama i izazovima koji se postavljaju pred nas. Šta drugo da kazemo sem da idemo dalje.



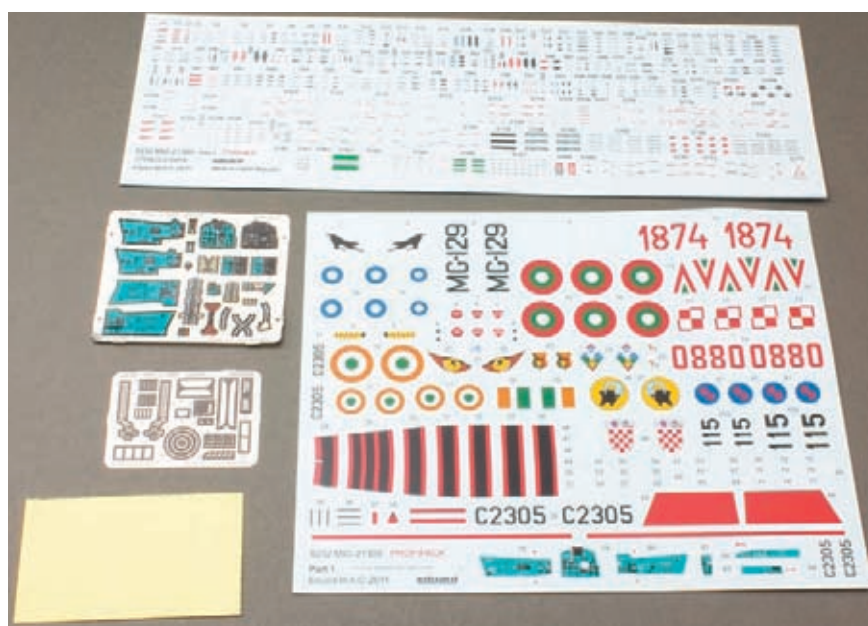
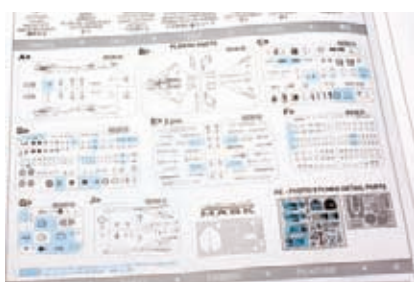
Samohotka SU-85 – TAMIYA 1/35

maketa i fotografije: Aleksandar Počuč



MiG-21BIS (Eduard 1/48 *ProfiPACK*)

piše: Miroslav D. Šljivić



Jedna od ikona svetske vojne mlazne avijacije je supersonični lovac sovjetske proizvodnje MiG-21. Ovaj najbrojnije napravljen mlazni avion bio je u službi u preko pedeset ratnih vazduhoplovstava na četiri kontinenta, učestvovao je u mnogim konfliktima, nekada na obe zaraćene strane. Ono što je mnogo bitnije i lepše je to što je dokazao da je svojom robusnom konstrukcijom i odličnim konstruktorskim rešenjima za svoje doba dokazao oprav-

danost fantastičnog razvoja počevši od prvog prototipa i serijskih verzija F pa sve do današnjih BIS-eva i njihovih modernizovanih ruskih i izraelsko-rumunskih verzija. MiG-21 se serijski proizvodio od 1959. pa sve do 1985.

U naše vazduhoplovstvo je stigao 1962. u verziji MiG-21f-13 (kod nas označen kao L-12) da bi još uvek bio u operativnoj upotrebi u 101. lae u verziji MiG-21bis (kod nas kao L-17). Ovaj poslednji tip je bio „meta“ češkog proiz-

vođača maketa „EDUARD“ te će u ovom članku „na prvi pogled“ biti ukratko opisan sadržaj kutije pod brojem 8232.

MAKETA

Naslovnom stranom poklopca kutije dominira lepa i prilično detaljna ilustracija pare* BIS-eva finskog RV-a koji su prikazani u fazi sletanja, s obzirom na izvučene vazdušne kočnice, mada se stiče utisak da je cela kompozi-

cija postavljena kao da avioni uzleću. U svakom slučaju, vrlo efektna crtež.

Kada se kutija otvori, odmah pada u oči veoma zgusnut i odlično spakovan sadržaj celog kompleta. Na osam ramova plavosive plastike nalaze se ukupno 453 odlično izlivena dela dok se na jednom ramu prozirne plastike nalaze još 24 dela s vetrobranim, poklopcima kabina, instrument tablama, reflektorima.

Prozirni delovi su odličnog kvaliteta, izuzetno čisti, s vrlo kvalitetnom teksturom. Ram **G** s prozirnim delovima je jedan od ramova koji se nalaze u svim Eduardovim kompletima za MiG-21 koje je izdao do sada (M/MF, SMT) i pokriva bukvalno sve vetrobrane i poklopce kabina na pomenutim verzijama. Odlično za kutiju s rezervnim delovima.

Ista situacija u vezi s ponavljanjem je i sa svim drugim ramovima izuzev rama **J** na kojem se nalaze delovi koji su karakteristični za verziju BIS. Taj ram čine delovi za hrbat i vertikalni stabilizator s kormilom pravca (koji je dat posebno), prsten napadne ivice usisnog otvora, antene za sve verzije BIS-a (BIS-SAU sa RSBN antenom, antene za hrvatsko-rumunsku D verziju).

Ramovi **E** (dva ista) sa setom naoružanja i spoljnih rezervoara predstavljaju zaista veliku mogućnost autentičnog opremanja ove makete s podvesom. Doduše, na ramovima ćete naći potpuno neupotrebljive (za verziju BIS) rakete RS-2US Alkali kao i tela za UB-16 ali bez prednjeg sačastog dela. Spisak delova za podves je sledeći (redom po sastavnici):

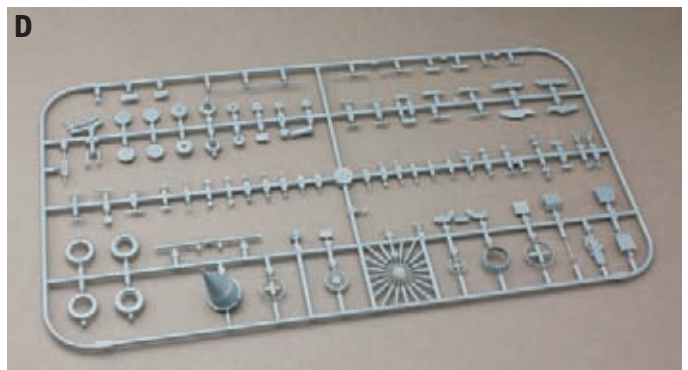
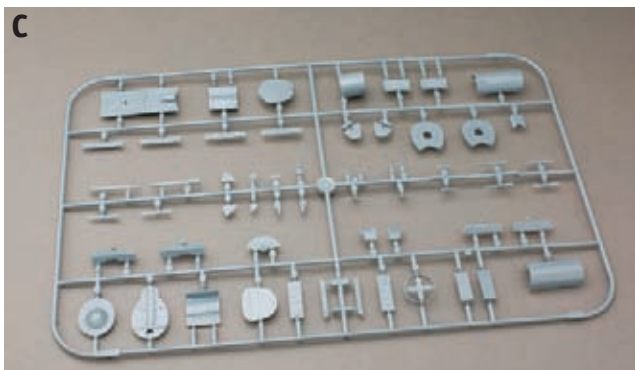
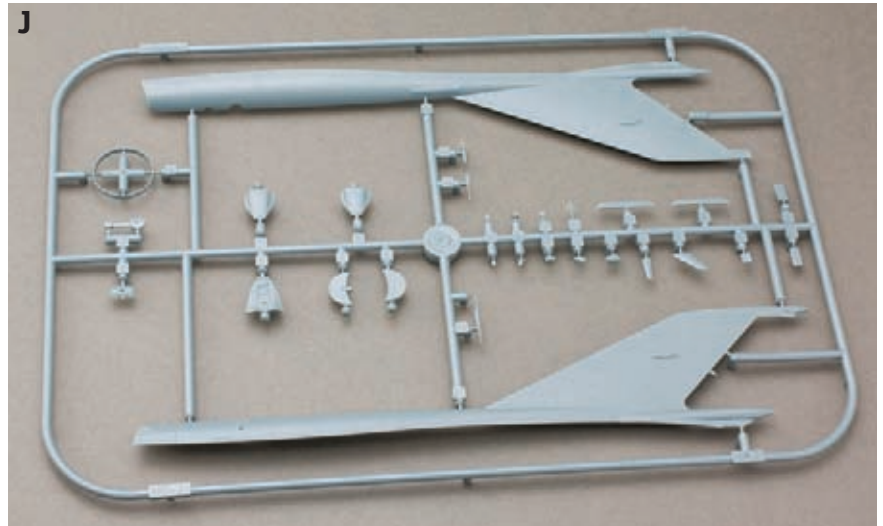
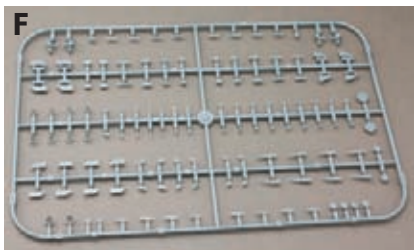
- spoljni rezervoari od 800 litara (x2 mada je jedan višak)
- spoljni rezervoar od 490 litara (x2)
- S-24 rakete (x2)
- RS-2US (x2)
- R-3S (x2)
- R-3R (x2)
- R-13 (x2)
- FAB 100 (x8)
- FAB 250 (x2)
- R-60 (x4)
- SPRD komplet

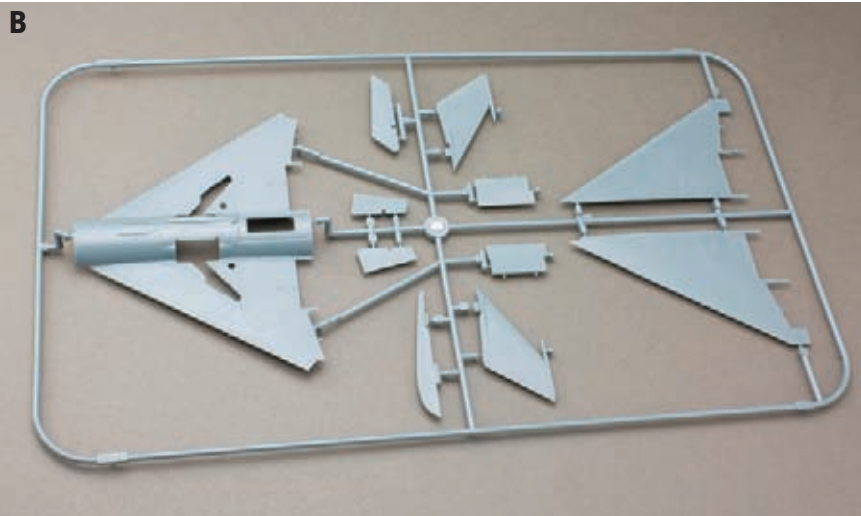
Ovde treba da spomenemo ram **F** na kojem se nalaze sva potrebna upravljačka peraja za silno raketno naoružanje, brave za bombe i pilone, izduvni delovi SPRD sistema. Zaista impozantno urađeno.

Na ramu **C** su delovi kade i zidova kabine, poklopaca i kutija stajnog trapa, izduvnog kompleksa i prsten napadne ivice usisnog otvora (ali za M/MF/SMT verziju, te još jedan deo koji vam ne treba za BIS verziju), uvodnici vazduha na trupu (za forsaz i generator) kao i izduv za turbinu; na prvi pogled odlično izliveno.

Ram **D** nam donosi delove izbacivog sedišta KM-1, stajnog trapa i poklopce glavnih nogu stajnog trapa, odlično urađenog konusa, točkova od kojih su odvojene felne (što će veoma olakšati farbanje istih). Na ovom ramu je i čitav set sitnih antena, pito cevi PVD-7 i sklopki kao i aerodinamička peraja – deflektor.

Sve krilne površine vrlo karakterističnog sklapanja se nalaze na ramu **B**. Po sastavnici je predviđeno da se nakon sklapanja trupa i hrbata s vertikalnim površinama prvo dodaje sklop sa donjakom krila i celim „stomakom“ u dužini krila. Tek nakon toga se dodaju gornjake krila. Vrlo smelo zamišljeno, što za sobom pretpostavlja veoma preciznu izradu. Ovde se još nalaze i sve pomične upravljačke površine kao što su vertikalno kormilo pravca, flapsovi, horizontalna kormila dubine („zadnja krila“) i podrepno peraje.





Od svih delova, tj. ramova, najviše pažnje među maketarima je privukao ram **A**.

Na ovom ramu se nalaze delovi vazdušnih kočnica, poklopca trupa ispred vetrobrana, glavnih potkirlnih pilona i **TRUPA**. Namerno sam ostavio za kraj ovaj ram iako se on nalazi na samom početku. U maketarskim krugovima se posebno podela polemika u vezi s tačnošću trupa, tačnije njegovog prednjeg dela, odmah u zoni usisnika. EDUARD je isti trup iskoristio i u kompletima za M/MF i SMT verzije! Razlog? Nije im se isplatilo da prave alat za trup posebno za BIS verziju jer su merenjem došli do zaključka da se u ovoj razmeri ne vidi razlika ovih delova. Činjenica je da je spoljašnost trupova aviona verzije M/MF i BIS veoma slična, čak i po pitanju panelizacije i pristupnih otvora. Odmah uočljiva razlika je u hrbatu koji je kod BIS-a mnogo veći (duži, dublji i širi). Merenjem smo ustanovili, na jednom primerku MiGa21BIS iz sastava 101.lae**, da je prsten uvodnika vazduha tačno 900 mm i da je veći od prstena uvodnika vazduha na M/MF aparatu. Takođe, konfiguracija celog usisnog dela je drugačija i pod drugim uglom (oko 2 stepena po vertikalnoj osi) u odnosu na M/MF zbog drugačije konstrukcije koja je neminovna zbog potrebe većeg usisa, tj. protoka vazduha koji diktira jači motor (R-25-300) u odnosu na motor (R-13F-300) koji se nalazi na M/MF tipovima.

Sastavnica je na kvalitetnom sjajnom papiru u koloru (tamo gde je to potrebno), veoma „čitljiva“ s detaljno razrađenim planom sastavljanja i naglašavanjem delova koji su dati kao opcija (npr. sve upravljačke površine su date posebno što posebno može da utiče na „dinamički“ doživljaj sklopljene makete). Op-

cija ima napretek. Boje su date u Gunze standardu (Gunze Aqueos i Mr.Color).

Šeme farbanja su date na kraju sastavnice, u punom koloru. Date su šeme farbanja za podves (raketno naoružanje, piloni i podvesni rezervoari) kao i kompletan raspored servisnih natpisa na njima. Posebna poslastica su šeme farbanja i označavanja za čak šest različitih aparata (Finska, Poljska, Mađarska, Indija, Hrvatska i Bugarska) kao i kompletan raspored servisnih natpisa na celom avionu.

Set oznaka pripadnosti je uradio italijanski CARTOGRAF dok je set servisnih natpisa štampan u EDUARD-ovoj režiji. Oba seta su odlična po pitanju kvaliteta i tačnosti boja, fontova slova i brojeva.

U ovom **ProfiPACK**-u se nalaze i dva fotoecovana kompleta. Prvi sadrži 30 obojenih delova za kabinu (instrument table i zidne panele za klasični BIS i BIS-D, vezove na sedi-

štu) a drugi sadrži 41 deo (uključujući rezervne delove) koji su vrlo efektni dodaci za stajni trap, turbinsko kolo, aerodinamičke deflektore, štitnik usta cevi topa.

Na žutom Kabuki papiru se nalazi set maski za farbanje koji se koristi za zaštitu prozirnih delova vetrobrana i poklopca kabine kao i svih dielektričnih polja.

Veoma koristan set, svakako.

Napomenuo bih još i filigranski urezane panelne linije a gde je potrebno veoma lepo urađene detalje u pozitivu.

Za kraj bih mogao da konstatujem da je ovaj komplet za MiG-21BIS zaista vanserijski po kvalitetu izrade delova i posebno po broju opcija koje su omogućene. Utisak koji sam stekao nakon prvog pogleda je veoma pozitivan. Svakako, krajnju ocenu će dati maketari koji sklope ovu maketu.

LITERATURA I IZVORI:

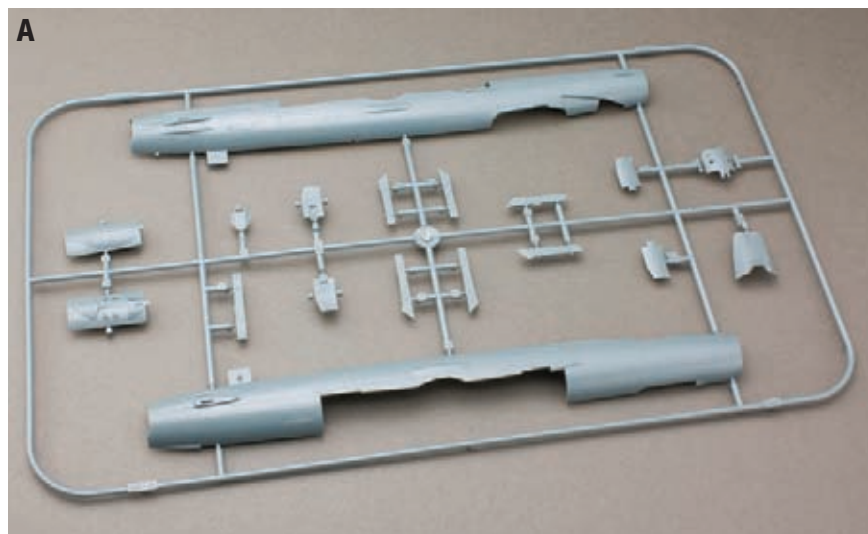
YUVAM AEROPLAN, nov-dec '89. br. 6

MiG Aircraft since 1937 (Bil Gunston, Yefim Gordon)

Tehnički crteži MiG-21 A.A. Jurgensona

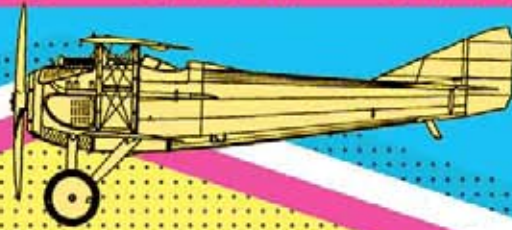
*para – označava par (dva) aviona

**lae – lovačka avijacijska eskadrila



**NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW
NEW NEW NEW NEW NEW NEW NEW**

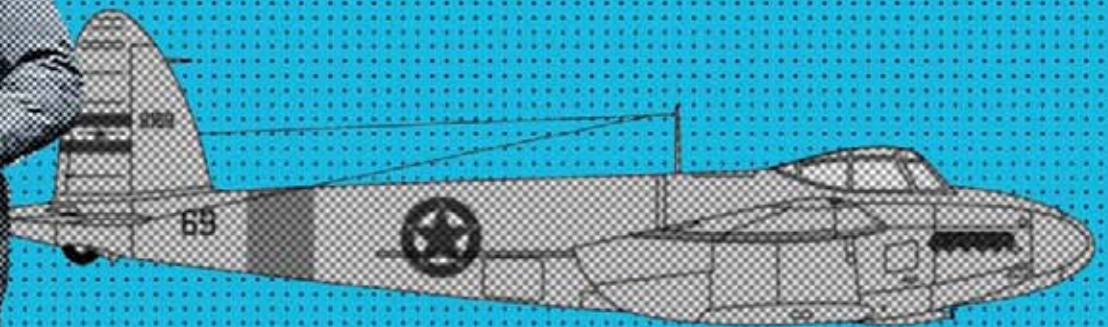
!!! ASTONISHING NEW ITEMS !!!



THE NEW STUFF

WEB SITE: <http://lifthereserbia.wordpress.com>

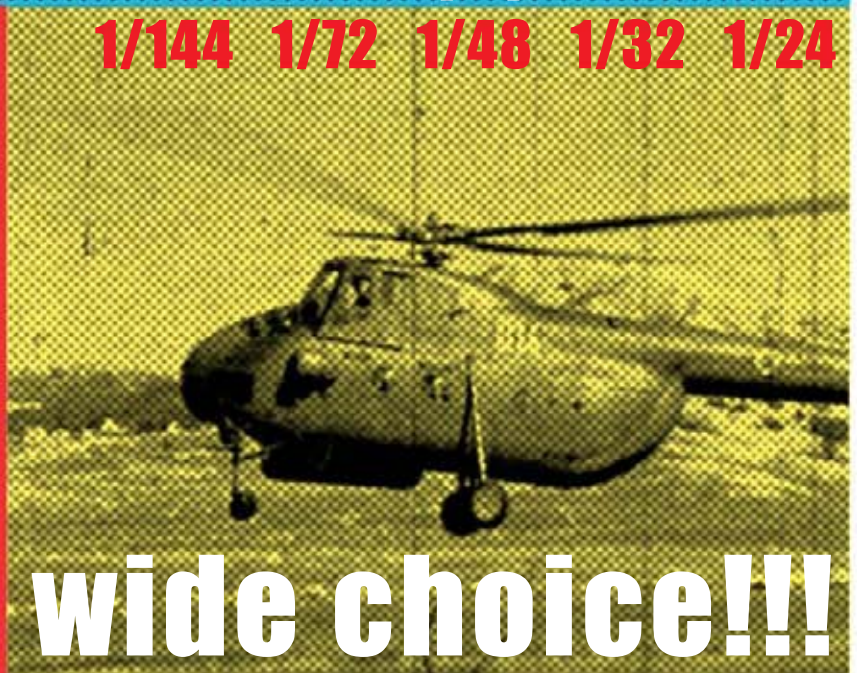
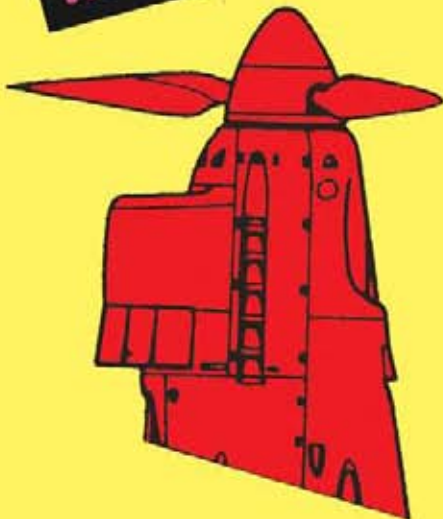
MADE IN SERBIA



IN BLINDING COLOUR!

decals in all popular scales

1/144 1/72 1/48 1/32 1/24



wide choice!!!

ESTABLISHED IN 2001 lifthereserbia@gmail.com

Leopard 2 A5/A5NL (Revell 1/72)

piše: Srđan Radosavljević



Revell je ranije već imao u svom katalogu maketu tenka Leopard 2 A5 u razmeri 1/72, te sam pomislio da je u pitanju samo prepak već postojeće makete uz dodatak novih dekalâ. Međutim, nakon otvaranja kutije i letimičnog pogleda na delove, shvatio sam da je u pitanju potpuno novi kalup. Uz dodatak par, u neku ruku, inventivnih zahvata na delovima, mislim da će Revell sačuvati svoju reputaciju popularnog proizvođača borbenih vozila u ovoj razmeri.

KRATAK ISTORIJAT

Leopard 2 je nemački tenk razvijen u kompaniji Krauss-Maffei početkom 1970-ih kao naslednik tenka Leopard 1. Proizveden je u većem broju varijanti, a počev od verzije A5 kupola je dobila novi, strelasti oblik, kao i dodatni „pokretni“ oklop na prednjim bočnim delovima kupole, koji onemogućava tzv. „shot trap“ – municija koja pogađa taj deo oklopa pri udaru ne menja putanju ka drugom, ranjivijim delovima oklopa.

Prvi prototipovi su testirani sredinom 1970-ih, dok je u operativnu upotrebu Leopard

2 ušao 25. oktobra 1979. godine. Verzija A5 je u operativnu upotrebu uvedena sredinom 1998. godine. Borbena iskustva je stekao u sastavu nemačkog kontingenta KFOR jedinica na Kosovu, kao i holandskog kontingenta IFOR/SFOR jedinica u Bosni i Hercegovini.

Po nameni je glavni borbeni tenk, a pogonsku grupu Leoparda čini MTU MB 873 dizel motor. Naoružanje se sastoji od topa sa glatkom cevi Rheinmetall L/44 kalibra 120 mm i dva mitraljeza Rheinmetall MG 3/A1 kalibra 7,62 mm. Verziju A5 pored Nemačke koristi i Danska, dok ih je Holandija povukla iz upotrebe sredinom 2011. godine.

PRIKAZ MAKETE

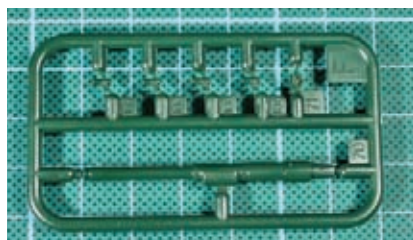
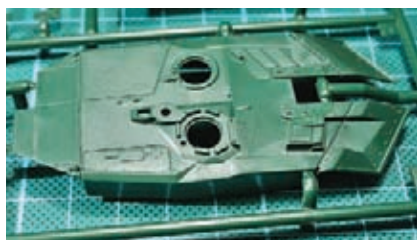
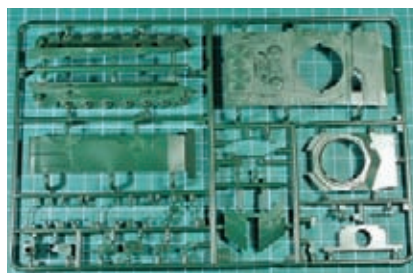
Kao i većina novijih Revellovih maketa vojnih vozila u razmeri 1/72 i ova izgleda veoma detaljno, sa fino odlivenim delovima.

Nakon otvaranja standardne Revell kutije sa bočnim otvaranjem, nailazimo na pet ramova sa delovima upakovanih u zajedničku PVC kesicu (dva rama sa specifičnim delovima za holandsku verziju i još nekim delovima se

nalaze u dodatnoj kesici), list sa dekalima (zaštićen papirom) i uputstvo za sastavljanje.

Delovi su izliveni u tamnozelenoj plastici i prema podatku sa kutije ima ih 180 što je popriličan broj za maketu u ovoj razmeri. Spojevi panela su rađeni kombinacijom pozitivâ i negativâ, dok su zakivci predstavljeni u pozitivu, što sveukupno gledano stvara realističan izgled ovih detalja. Na delovima nema viška plastike (flash), dok su otisci izbijača kalupa (ejector pinmarks) sakriveni sa unutrašnje strane delova i nisu vidljivi nakon sklapanja makete – odličan inženjering pri izradi kalupa, s obzirom da bi svaki ovaj otisak bilo teško ukloniti bez gubitka detalja da se nalazi na vidljivom mestu! Ulegnuća plastike na delovima (sinkmarks) nisam primetio, tako da se može reći da je tehnički ova maketa dosta dobro odrađena. Iskreno govoreći, ovo je i bilo za očekivati imajući u vidu da je ovo potpuno novi kalup (na unutrašnjoj strani šasije je odliven Revellov „pečât“ sa godinom proizvodnje 2011.).

Šasija se sklapa manje-više uobičajeno – osnova se sklapa sa dva bočna zida koji na sebi nose delove vešanja, a zatim se na taj sklop



postavlja gornji deo šasijske. Kupola se sklapa iz gornje i donje polovine uz bokove i prednji i zadnji zid, koji su zasebni delovi. Zanimljiv detalj je „pomični“ oklop specifičan za verziju A5. Nalazi se na prednjem bočnom delu kupole, i otvara ka napred, slično kao i vazdušne kočnice na avionima. Detalji na kupoli poput dimnih kutija i mitraljeza razlikuju se za nemačku i holandsku verziju, te su dati kao alternativni delovi. Još par detalja je dato kao alternativa zavisno od verzije koja se radi, dok pojedine detalje možemo postaviti u različite položaje (položaj retrovizora, držač topovske cevi, poklopci za posadu na kupoli). Međutim, ono što prvi put vidim na ovoj maketi je nešto što će verovatno drastično olakšati rad na najkomplikovanijem detalju na jednoj maketi tenka – gusenica. Naime, gusenice su, za razliku od do sada uobičajenih plastičnih „link-by-length“ segmenata, date iz dva dela – dužinski su gusenice podeljene na dva jednaka dela, i po uputstvu te polovine treba popotiti u toplu vodu, a zatim lagano saviti oko zadnjeg, odnosno prednjeg točka i na taj način ih spojiti u jednu celinu na sredini šasijske. Ovo bi, ako je tako zaista u praksi, bio do sada najelegantniji način spajanja plastičnih gusenica (gumene gusenice date iz jednog komada su svakako još jednostavnija varijanta), i omogućio bi otklanjanje vidljivih spojeva segmenata. Isti ovaj princip sa savijanjem delova je primenjen i na delove korpi koje stoje na zadnjem kraju kupole – potrebno ih je samo saviti po „istanjenim“ delovima plastike i zalapiti u savijenom položaju. Veoma zanimljiv, i u neku ruku inventivan pristup firme Revell – čudi me da se do sada neko nije ozbiljnije pozabavio ovom idejom!

Uputstvo za sastavljanje je dovoljno detaljno i jasno, osim dela koji objašnjava alternativno montiranje držača topovske cevi – nije baš najjasnije gde taj deo treba da stoji kada topovska cev nije pričvršćena za šasijsku, te ovde preporučujem obavezno konsultovanje referentnih slika. Crteži u uputstvu deluju blago rasterizovano te je to još jedna mala zamerka na uputstvu za sastavljanje. Što se tiče kamuflaže i označavanja, ponuđene su četiri varijante:

1. tenk iz nemačke jedinice PzBtl 84, Lüneburg, 2001.
2. tenk iz nemačke jedinice PzBtl 33, Neustadt am Rübenberge, 2000.
3. tenk iz nemačke jedinice PzBtl 93, Munster, 2006.
4. tenk iz holandskog kontigenta SFOR-a, B kompanije/Tkbtj 101, Bosna i Hercegovina, 2000/2001.

U legendi potrebnih boja, date su oznake za Revell. Šema farbanja je identična za sve četiri varijante, a potrebne boje prema uputstvu za sastavljanje su Bronze Green (65), Leather Brown (84) i Tar Black (06). S obzirom da je Revellova ton karta bazirana na drugačijem standardu od recimo Humbrol, Model Master, Gunze Sangyo ili Tamiya boja, poželjno bi bilo potražiti referentne informacije o tačnim nijansama ovih boja.

Dekali su solidni, već uobičajeni za Revell. Postoji manje odstupanje u pasovanju boja na nemačkim zastavicama na dekalima registarskih tablica, ali ovo je toliko sitan detalj da ga možemo zanemariti. Ostali, krupniji dekalci su odštampani korektno i precizno. Detaljniju ocenu ovih dekalca ću dati kada dođem do faze njihovog postavljanja na maketu.

ZAKLJUČAK

Revell je ovom maketom dopunio svoju gamu Leopard tenkova, pogotovo što se stiče utisak da zbog raspoređenosti pojedinih delova na ramovima planira izradu još koje varijante. Ostaje da se vidi kako se maketa ponaša u fazi sklapanja, a priliku da to uradim ću iskoristiti uskoro.

Ovu maketu na recenziju je ustupila kompanija Revell, te im se ovom prilikom zahvaljujem.

KORIŠĆENE REFERENCE

http://en.wikipedia.org/wiki/Leopard_2



F6F-3 Hellcat (Eduard 1/72)

piše: Srđan Radosavljević

Na tržištu postoji izvestan broj maketa aviona F6F-3 Hellcat u razmeri 1/72 – Hasegawa, Tamiya, Academy, Hobby Boss. Eduard je još 2008. izbacio na tržište F6F-3 Hellcat u razmeri 1/48, tako da je ovaj model u neku ruku umanjena verzija većeg brata, koji je pritom zadržao dobar nivo detalja.

KRATAK ISTORIJAT

Grummanov F6F Hellcat je jedan od najpoznatijih lovačkih aviona iz perioda Drugog svetskog rata. Razvijen je da u mornaričkoj avijaciji Sjedinjenih Američkih Država zameni (takođe Grummanov) lovac F4F Wildcat. Prvi let je obavio 26. juna 1942. godine, dok se u operativnoj upotrebi našao u februaru 1943. U službi raznih vazduhoplovstava se održao sve do 1960, kada je i zvanično povučen iz upotrebe.

U prvom susretu Japanaca sa Hellcatom za vreme Drugog svetskog rata, ovaj avion je bio vizuelno mešan sa Wildcatom, i to isključivo zbog njegove sličnosti po izgledu, ali ne i po letnim karakteristikama, naoružanju, oklopu i manevarskim sposobnostima koje je posedovao. Japanci su brzo shvatili da imaju posla sa novim tipom aviona koji je znatno bolji od svog prethodnika Wildcata, te je Hellcat zaslužen osvojio svoje mesto na nebu.

F6F je jednosedi lovački avion (pojedine varijante su bile foto-izviđačke), a pogonsku grupu čini Pratt & Whitney R-2800-10 Double Wasp radijalni klipni motor. Naoružanje se sastoji od 6 mitraljeza kalibra 12,7 mm, nekoliko vrsta raketa vazduh-zemlja i do 1.814 kg raznih bombi. Osim u mornaričkoj avijaciji Sjedinjenih Američkih Država, Hellcat je kori-

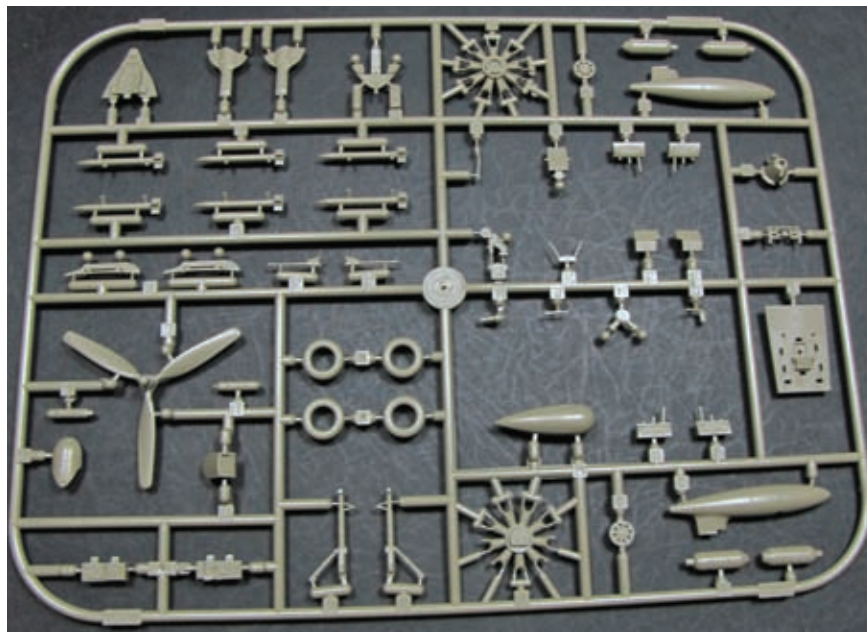
šćen još i u vazduhoplovstvima Francuske, Velike Britanije i Urugvaja.

PRIKAZ MAKETE

Firma Eduard nas je s godinama navikla na kompletan paket posmatrajući sadržaj kutije. Ni ova maketa nije izuzetak – s obzirom da je u pitanju Profipack varijanta, u kutiji se nalazi 68 delova izlivenih u maslinastoj plastici, raspoređenih na tri rama, osam prozirnih delova na jednom ramu, dva seta ecovanih delova (od kojih je jedan u boji), set sa maskama, kao i list sa dekalima.

Detalji su predstavljeni u negativu i deluju zaista odlično. Na delovima nisam primetio viška plastike (flash), dok otisci izbijača kalupa (ejector pinmarks) nisu na vidljivim mestima. Blaga ulegnuća plastike (sinkmarks) se





vide samo na spoljašnjoj strani bokova trupa – ispod kokpita. Prozirni delovi su jako dobro izliveni i veoma prozirni.

Što se tiče detaljnosti, maketa obiluje njima, a zakivci su prosto fenomenalno odrađeni. Kokpit je sasvim solidno urađen, s bočnim konzolama odlivenim na unutrašnjim stranama polutki trupa, a dodatno ga obogaćuje ecovani set. Motor je fino odliven, a ecovani set za njega sadrži „ožičavanje“, pa bi nakon sastavljanja i farbanja ovo trebalo da izgleda veoma uverljivo. Prostor stajnog trapa je lepo detaljisan, dok su točkovi dati sa dva tipa guma („teksturirane“ izgledaju veoma impresivno) i felnama kao zasebnim delovima, što poprilično olakšava farbanje ovih delova!

Od naoružanja su date dve vrste bombi, podtrupni rezervoar za gorivo, kao i šest HVAR raketa koje se ne koriste za ovu verziju Hellcata, tako da ostaju kao kvalitetan višak delova za neku drugu maketu.

Običan (nefarbani) ecovani set sadrži detalje za motor, naoružanje i ostale sitne antenice, dok kolor ecovani set sadrži detalje instrumenata u kokpitu, kao i pojaseve za vezivanje za pilotsko sedište.

Uputstvo za sastavljanje je dato u vidu knjižice odštampane na veoma finom papiru, dok su profili sa kamuflažama odštampani u boji. Ponuđeno je označavanje za pet različitih aviona:

1. Lt. Richard E. Stambok, VF-27, USS Princeton, 1944.
2. Lt. C.K. „Ken“ Hilderbrandt, VF-33, Ondonga, 1943.
3. Lt. William C. Moseley, VF-1, USS Yorktown, 1944.
4. Lt. Alexander Vraciu, VF-6, USS Intrepid, 1944.
5. VF-16, USS Lexington, Hawaii, 1943.

Svih pet aviona nose identičnu kamuflažnu šemu, koja se sastoji od dve nijanse plave – Navy Blue za krila i gornji deo trupa i Intermediate Blue za donji deo trupa, kao i bele boje za donje površine krila i trupa.

Legenda boja je data za Gunze Sangyo – Aqueous, Mr. Color i Mr. Metal Color seriju.

Dekali deluju solidno, dobro odštampano i bez grešaka u pasovanju boja. Kako se ponašaju u realnom radu, ostaje da se vidi nekom drugom prilikom.

ZAKLJUČAK

Eduard se vraća u razmeru 1/72, i to sa izuzetnom maketom, pa se nameće zaključak da je Eduard postavio nove standarde za ovu razmeru.

Maketu je na recenziju ustupila maketarska radnja **M-Hobby** iz Beograda, te im se ovom prilikom zahvaljujem.

KORIŠĆENE REFERENCE

http://en.wikipedia.org/wiki/Grumman_F6F_Hellcat

F9F-2 Panther (Hobby Boss 1/72)

piše: Srđan Radosavljević



Maketa Grummanovog F9F-2 Panthera u razmeri 1/72, kineskog proizvođača Hobby Boss, na tržištu se pojavila kao prva u nizu različitih verzija ovog aviona. Do sada su dostupne makete bile Hasegawa i Revell (prepak starog Matchboxa), ali su to ipak stariji kalupi, te je ovaj novitet Hobby Bossa svakako zanimljiv za pogledati.

KRATAK ISTORIJAT

F9F je prvi mlazni avion kompanije Grumman, i po tome je uočljiva sličnost sa drugom maketom firme Hobby Boss koju vam ovom prilikom predstavljamo – avionom Sea Hawk koji je takođe bio prvi mlazni avion kompanije Hawker. F9F Panther je istovremeno bio jedan od prvih uspešnih mlaznih lovačkih aviona američke mornarice baziranih na nosačima aviona. Prvi let je obavio 24. novembra 1947, u operativnu upotrebu je uveden u maju 1949, dok je prve letove sa nosača aviona obavio u septembru 1949. godine. Prva borbeno iskustvo stekao je već u Korejskom ratu 1950. godine, a zanimljivo je da je na njemu tokom ovog rata leteo i budući astronaut – Nil Armstrong. Još jedan budući astronaut – Džon Glen – takođe je leteo na ovom avionu, ali u sastavu avijacije Marinskog korpusa. Iz frontovske avijacije Panther je povučen 1956. go-

dine, dok je u manjem broju leteo i početkom 1960-ih godina.

Panther je jednosedi lovac-bombarder (neke verzije su bile foto-izviđačke), a pogonsku grupu čini turbomlazni motor Pratt & Whitney J42 (licencno proizvedeni Rolls-Royce Nene RB.41). Naoružanje se sastoji od četiri topa kalibra 20 mm i šest HVAR raketa vazduh-zemlja od 127 mm, ili do oko 900 kg bombi. Osnovni korisnici ovog aviona bili su mornarica Sjedinjenih Američkih Država kao i avijacija Marinskog korpusa, dok je jedini inostrani korisnik bila Argentina koja je ove avione koristila u svojoj mornarici.

PRIKAZ MAKETE

Kao i ostale makete firme Hobby Boss i ova odaje do sada ustaljeno mišljenje – maketa deluje da se jednostavno uklapa, kvalitet odливка delova je na visokom nivou, a detalji na njima su odlični i veoma uverljivi.

Nakon otvaranja kvalitetne kutije sa poklopcem, nailazimo na četiri rama sa delovima (jedan od njih je proziran) upakovanih u zasebne PVC kesice, list sa dekalima (zaštićen je papirom) takođe zapakovan u PVC kesicu, uputstvo za sastavljanje, kao i zaseban list sa šema farbanja odštampan u boji! Prozirni delovi su unutar svoje kesice dodatno zaštićeni tan-

kim sunderom. Ambalaža ostavlja utisak kvaliteta i ozbiljnosti, i jedino što bismo možda poželili je neki ecovani set ili rezinski dodatak.

Delovi su izliveni u svetlosivoj plastici, i raspoređeni su na tri rama. Linije panela i zakivci su predstavljeni u negativu i odličnog su kvaliteta. Na delovima nema viška plastike (flash), dok su otisci izbijača kalupa (ejector pinmarks) sakriveni sa unutrašnje strane delova i nisu vidljivi nakon sklapanja makete – moram pohvaliti odličan inženjering pri izradi kalupa! Ulegnuća plastike na delovima (sinkmarks) nisam primetio, tako da se može reći da je tehnički gledano ova maketa dosta dobro odrađena. Ram sa prozirnim delovima je, kao što sam već spomenuo, dodatno zaštićen tankim sunderom, tako da ne znam kakvog je kvaliteta poklopac kabine, ali verujem da je na nivou kvaliteta ostalih delova.

Trup sa vertikalnim stabilizatorom je rasklopljen na dva dela po vertikalnoj osi, dok su krila data u klasičnom rasklopu – donje polutke krila su iz jednog dela, a na njih se lepe gornje polutke. Iako u uputstvu za sastavljanje nigde nije navedeno da se treba ubaciti teg u nosni deo, preporučio bih ubacivanje određene količine balasta, jer mi ova maketa deluje kao da može da „sedne na rep“. Prosto ra za ubacivanje tega u nosnom delu ima sa-

svim dovoljno. Kokpit je dosta detaljan – instrument tabla, kao i kadica kokpita imaju izlivenne detalje instrumenata, dok je instrument tabla data i kao dekal. Sedište je solidnog kvaliteta, i nedostaju mu samo pojasevi za vezivanje ali to se lako da odraditi u samogradnji, ili se može naći neki ecovani set. Prostor za stajni trap je vrlo lepo detaljisan, kao i sami točkovi. Kuka za sletanje je data kao zaseban deo, i obzirom da se sa dva pina pričvršćuje za polutke repa, možda je moguće postaviti ovaj deo da bude pomičan. Od podvesa dati su tip tankovi, dve bombe od po 227 kg, šest bombi od po 45 kg i šest HVAR raketa vazduh-zemlja.

Uputstvo za sastavljanje je detaljno, jasno i dosta dobro grafički odrađeno. Što se tiče kamuflaže i označavanja, ponuđene su dve varijante:

1. avion iz VF-123 skvadrona US Navy, kamuflaža je sveobuhvatna Midnight Blue

2. avion iz argentinske mornaričke baze Punta Indio, period 1960. god, kamuflažne boje su Light Gull Grey za gornje i Insignia White za donje površine.

U legendi potrebnih boja date su Mr. Hobby (Gunze Sangyo), Vallejo, Model Master, Tamiya i Humbrol oznake. Šeme farbanja date su na zasebnoj listu koji je odštampan u boji.

Dekali deluju solidno, mada neku detaljniju ocenu ne mogu da dam, jer nisam otvorao kesice sa dekalima i delovima – ova recenzija je rađena po principu „na prvi pogled”. Boje ne deluju „raspasovano”, a ozbiljniju ocenu mogu dati ako budem bio u prilici da sklapam ovu maketu.

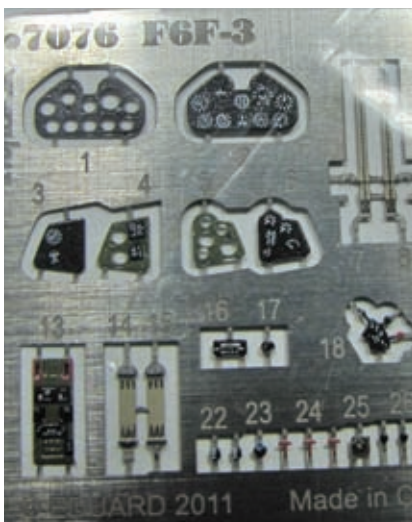
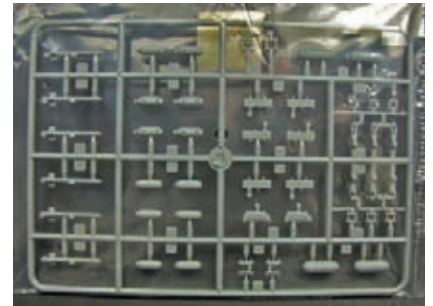
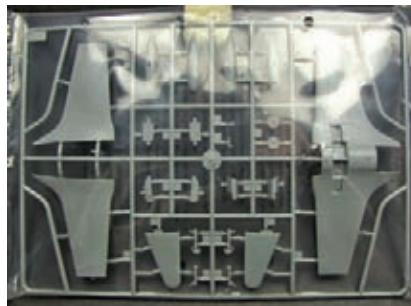
ZAKLJUČAK

Hobby Boss je verovatno napravio odličan izbor izbacivši ovu maketu na tržište, jer su prethodne makete ovog aviona definitivno slabije po pitanju detalja i izvedbe. Ostaje da se vidi kako se maketa ponaša u fazi sklapanja, ali verujem da će utisci „na prvi pogled” ostati pozitivni i u toj fazi.

Ovu maketu na recenziju je ustupila maketarska radnja **M-Hobby** iz Beograda, te im se ovom prilikom zahvaljujem.

KORIŠĆENE REFERENCE

http://en.wikipedia.org/wiki/Grumman_F9F_Panther



Sea Hawk FGA.6 (Hobby Boss 1/72)

piše: Srđan Radosavljević

Ovih dana imao sam prilike da zavirim u kutiju jednog od noviteta na našem tržištu. U pitanju je maketa aviona Hawker Sea Hawk u razmeri 1/72, kineskog proizvođača Hobby Boss. Obzirom da su dosadašnje makete ovog aviona bile ili „short-run“ ili su u pitanju bili stariji kalupi u pozitivu, zanimalo me je šta nam je Hobby Boss ponudio ovog puta.

KRATAK ISTORIJSKI

Sea Hawk je prvi mlazni avion kompanije Hawker. Prvi let je imao u septembru 1947, uveden je u operativnu upotrebu marta 1953, a korišćen je do 1983. godine.

Avion je po nameni lovački (neke verzije su bile i lovačko-bombarderske), jednosed, dok pogonsku grupu čini turbomlazni motor Rolls-Royce Nene Mk 103. Naoružan je sa četiri topa kalibra 20 mm, a na potkrilnim nosačima može nositi nevođene rakete, četiri bombe od po 227 kg, kao i dopunske rezervoare za gorivo. Osnovni korisnik ovog aviona bila je Kraljevska mornarica Velike Britanije (Royal Navy – Fleet Air Arm), dok su razne varijante ovog aviona koristile još i mornaričke avijacije Nemačke, Indije i Holandije.

PRIKAZ MAKETE

Makete firme Hobby Boss su već nekoliko godina prisutne na našem tržištu, i za ovo kratko vreme zadobile su dosta simpatija kod naših maketara kako zbog jednostavnosti uklanjanja njihove „easy kit“ serije, tako i zbog dosta dobrog kvaliteta odlivaka delova, kao i nivoa detalja na njima.

Ni ova maketa ne odstupa od proverenog recepta – nakon otvaranja kvalitetne kutije sa poklopcem, nailazimo na pet ramova sa delovima upakovanih u zasebne PVC kesice, dva lista dekal (zaštićenih papirom) takođe zapakovanih u PVC kesicu, uputstvo za sastavljanje, kao i zaseban list sa šemama farbanja odštampan u boji. Prozirni delovi su unutar svoje kesice dodatno zaštićeni tankim sunderom što se ne viđa baš često. Jednostavno rečeno, ambalaža ostavlja jako dobar utisak – prosto ne znam šta bi se više moglo poželeti. ... možda ecovani set ili rezinski dodaci, ali pojaviti se verovatno i to uskoro.

Delovi su izliveni u svetlosivoj plastici, i raspoređeni su na četiri rama. Linije panela i zakivci su predstavljeni u negativu i odličnog su kvaliteta. Na delovima nema viška plastike (flash), dok su otisci izbijaja kalupa (ejector

pinmarks) sakriveni sa unutrašnje strane delova i nisu vidljivi nakon sklapanja makete. Ulegnuća plastike na delovima (sinkmarks) nisam primetio, tako da se može reći da je tehnički ova maketa dosta dobro odrađena. Ram sa prozirnim delovima je, kao što sam već spomenuo, dodatno zaštićen tankim sunderom, tako da ne znam kakvog je kvaliteta poklopac kabine, ali verujem da je na nivou kvaliteta ostalih delova.

Prednji deo trupa sa krilima je rasklopljen na dva dela po horizontalnoj, dok je repni deo rasklopljen po vertikalnoj osi. Iako u uputstvu za sastavljanje nigde nije navedeno da treba da se ubaci teg u nosni deo, preporučio bih ubacivanje određene količine balasta, jer mi ova maketa deluje kao da može da „sedne na rep“. Prostora za ubacivanje tega u nosnom delu ima sasvim dovoljno. Kokpit je dosta detaljan – kadica kokpita ima izliveno detalje na bočnim konzolama, mada su instrumenti i detalji bočnih konzola dati i kao dekal. Sedište je solidnog kvaliteta, i nedostaju mu samo pojasevi za vezivanje, ali to se lako da odraditi u samogradnji, ili se može naći neki ecovani set. Prostor za stalni trap je takođe solidno detaljisan, kao i sami točkovi. Kuka za sletanje





je data kao zaseban deo, i s obzirom da se sa dva pina pričvršćuje za polutke repa, možda je moguće postaviti ovaj deo da bude pomičan. Od podvesa, data su dva rezervoara za gorivo i osam raketa.

Uputstvo za sastavljanje je detaljno, jasno i dosta dobro grafički odrađeno. Što se tiče kamuflaže i označavanja, ponuđene su tri varijante:

1. avion iz 806. skvadrona Fleet Air Arm sa početka 1960-ih, kamuflažne boje su Dark Sea Grey na gornjim i IJN Grey (!?) na donjim površinama – ovde bi verovatno trebalo da idu Extra Dark Sea Grey na gornjim i bela boja na donjim površinama – treba proveriti reference!

2. avion iz 810. skvadrona Fleet Air Arm iz sredine 1950-ih, kamuflažne boje su Dark Sea Grey na gornjim i Duck Egg Green (RAF Sky) na donjim površinama.

3. avion iz 300. skvadrona Indijske mornarice sa početka 1960-ih, kamuflažne boje su kao i na prvoj varijanti – Dark Sea Grey na gornjim i IJN Grey (!?) na donjim površinama – ovde bi verovatno takođe trebalo da idu Extra

Dark Sea Grey na gornjim i bela boja na donjim površinama – treba proveriti reference!

U legendi potrebnih boja, date su Mr. Hobby (Gunze Sangyo), Vallejo, Model Master, Tamiya i Humbrol oznake. Šeme farbanja date su na zasebnom listu koji je odštampan u boji.

Dekali deluju solidno, mada neku detaljniju ocenu ne mogu da dam jer nisam otvarao kesice sa dekalima i delovima – ova recenzija je rađena po principu „na prvi pogled”. Ono što jeste bitno da navedem je da nisam primetio anomalije u štampi lista sa rondelama, a o kojima sam čitao u jednoj stranoj recenziji ove makete. Očigledno je da je možda samo taj primerak imao „raspasovanu” štampu i to samo na britanskim rondelama. Primerak koji sam imao pred sobom je bio sasvim OK, tako da nekih zamerki nemam.

ZAKLJUČAK

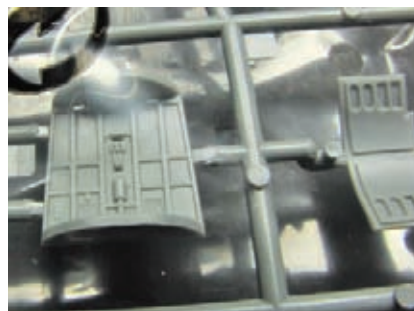
Hobby Boss je verovatno napravio odličan izbor izbacivši ovu maketu na tržište, jer su prethodne makete ovog aviona definitivno slabije po pitanju detalja i izvedbe. Ostaje da se vidi kako se maketa ponaša u fazi sklapanja,

nja, ali verujem da će utisci „na prvi pogled” ostati pozitivni i u toj fazi.

Ovu maketu na recenziju je ustupila maketarska radnja **M-Hobby** iz Beograda, te im se ovom prilikom zahvaljujem.

KORIŠĆENE REFERENCE

http://en.wikipedia.org/wiki/Hawker_Sea_Hawk



Chinese FC-1 Prototype 01&03 (Trumpeter 1/72)

piše: Srđan Radosavljević



Trumpeterova maketa kinesko-pakistan-skog aviona FC-1 (pakistanska oznaka JF-17) je veoma zanimljiva iz razloga što je ovo avion koji još nije ušao u operativnu upotrebu, a predstavlja zapravo prvu verziju prototipa koja se razlikuje u pojedinim detaljima od kasnije verzije. Takođe, na našem tržištu predstavlja jedan od noviteta u proteklih godinu dana, a nije do sada viđena kao urađeni primerak, te iz tog razloga predstavlja i malu egzotiku.

KRATAK ISTORIJAT

FC-1 je laki višenamenski borbeni avion razvijan u zajedničkoj saradnji Kine i Pakistana. Prva tri prototipa (PT-01, PT-02 i PT-03, koje predstavlja i ova maketa) su nakon ispitivanja u letu pretrpeli određene konstruktivne modifikacije, koje su implementirane u naredna tri prototipa (PT-04, PT-05 i PT-06), a odnose se na oblik uvođnika vazduha, veće LERX površine, podtrupna „peraja“ i viši vertikalni stabilizator. Prvi prototip je poleteo 25. avgusta 2003, dok su prvi operativni primerci poleteli 12. marta 2007. godine.

Avion je jedonosed, a pogonsku grupu mu čini turboventilatorski motor Klimov RD-93 sa dodatnim sagorevanjem. Naoružanje se sastoji od dvocevnog topa GŠ-23-2 kalibra 23 mm i do 3.629 kg podvesnog naoružanja. Može nositi razne tipove raketa vazduh-vazduh, vazduh-zemlja, kao i nevođenih ili vođenih bombi. Trenutni korisnici ovog aviona su Kina i Pakistan, dok se među zainteresovanim za ovaj avion pominje veći broj bliskoistočnih i afričkih država.

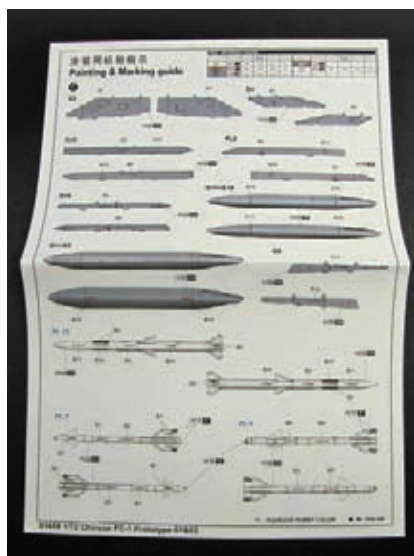
PRIKAZ MAKETE

Trumpeter je firma koja je vremenom stekla dosta dobru reputaciju u maketarskom svetu, pre svega zbog kvalitetnih odlivaka svojih maketa, zavidnim nivoom detaljnosti delova, a pakovanje samih delova i ambalaža su za lestvicu na višem nivou od konkurencije iz Evrope, uz povoljniju cenu.

U kvalitetnoj kutiji sa zasebnim poklopcem, nailazimo na šest ramova sa delovima (jedan od njih je proziran) koji su upakovani u zasebne PVC kesice, ecovani set, dva lista sa dekalima (zaštićenih papirirom) takođe zapa-

kovanih u PVC kesicu, uputstvo za sastavljanje, kao i dva zasebna lista sa šemama farbanja kamuflaže i naoružanja odštampanih u boji. Prozirni delovi su unutar svoje kesice dodatno zaštićeni tankim sunderom. Opšti utisak nakon otvaranja kutije je i više nego pozitivan!

Delovi su izliveni u sivoj plastici, i raspoređeni su na pet ramova, od kojih je ram sa naoružanjem dupliran. Linije panela i zakivci su predstavljeni u negativu i odličnog su kvaliteta. Na delovima nema viška plastike (flash), dok su otisci izbijača kalupa (ejector pinmarks) sakriveni sa unutrašnje strane delova i nisu vidljivi nakon sklapanja makete – veoma dobro osmišljeno u fazi dizajniranja kalupa. Ulegnuća plastike na delovima (sinkmarks) nisam primetio, tako da se može reći da je tehnički ova maketa dosta dobro odrađena. Ram sa prozirnim delovima je, kao što sam već spomenuo, dodatno zaštićen tankim sunderom, tako da ne znam kakvog je kvaliteta poklopac kabine, ali verujem da je na nivou kvaliteta ostalih delova.



Prednji deo trupa sa kokpitom je rasklopljen na dva dela po vertikalnoj osi, dok je zadnji deo trupa sa krilima dat u rasklopu po horizontalnoj osi. Vertikalni stabilizator je dat kao zaseban deo koji se lepi na sklopljen trup. Iako u uputstvu za sastavljanje nigde nije navedeno da treba da se ubaci teg u nosni deo, ne bi bilo loše da se ubaci manja količina balasta, kako bi bili sigurni da maketa neće „sesti na rep”. Prostora za ubacivanje tega u nosnom delu trupa i u radarskom konusu ima sasvim dovoljno. Kokpit je solidan sa detaljima, dok su instrument tabla kao i instrumenti na bočnim konzolama kadice kokpita dati u vidu dekala. Sedište je dosta dobro detaljisano, a njegov finalni izgled dodatno obogaćuju ecovani pojasevi za vezivanje. Prostor za stajni trap je vrlo lepo detaljisan sa odlivenim hidrauličnim vodovima, dok su gume na točkovima predstavljene kao blago ulegnute pod težinom aviona – veoma lep detalj! Panelizacija je sasvim lepo odrađena, a posebnu poslasticu za detaljisanje predstavlja alternativna izrada izduvnika. Naime, lopatice i rešetka turbine kao i lula izduvnika su dati kao delovi od plastike, ALI, isti ti delovi su dati i na eco-

vanom setu, te je njihovim pažljivim savijanjem moguće napraviti filigranski detaljan izduvnik koji deluje veoma uverljivo! Ovakve detalje smo do sada videli samo na dosta skupljim maketama i u većim razmerama, tako da je Trumpeter ovde postavio domaći zadatak konkurenciji. Od podvesa, dati su top GŠ-23-2 u podtrupnom kontejneru, po dve rakete vazduh-vazduh PL-5, PL-9 i PL-12, i tri rezervoara za gorivo.

Uputstvo za sastavljanje je detaljno, jasno i dosta dobro grafički odrađeno. Što se tiče kamuflaže i označavanja, ponuđene su dve varijante:

1. prototip PT-01, kamuflažne boje su Dark Blue/Grey i Light Aircraft Grey.
2. prototip PT-03, kamuflažne boje su Light Ghost Grey i Dark Ghost Grey.

U legendi potrebnih boja, date su Mr. Hobby (Gunze Sangyo), Vallejo, Model Master, Tamiya i Humbrol oznake. Šeme farbanja kamuflaže i naoružanja date su na zasebnim listovima koji su odštampani u boji.

Dekali deluju solidno. Na jednom listu su oznake, dok se na drugom listu nalaze stensili. Neku detaljniju ocenu dekala ne mogu da

dam jer nisam otvarao kesice sa dekalima i delovima – ova recenzija je rađena po principu „na prvi pogled”. Boje ne deluju „raspaso-
vano”, a ozbiljniju ocenu mogu dati ako budem imao prilike da sklapam ovu maketu.

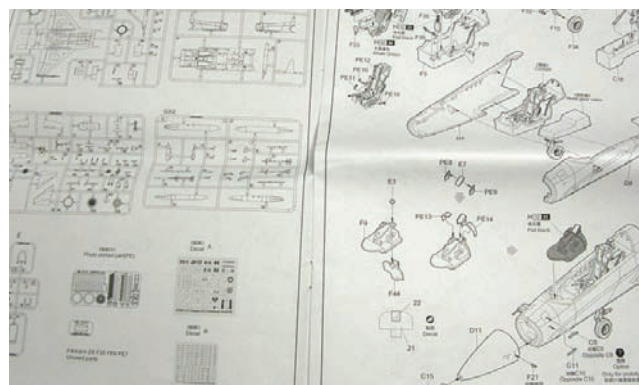
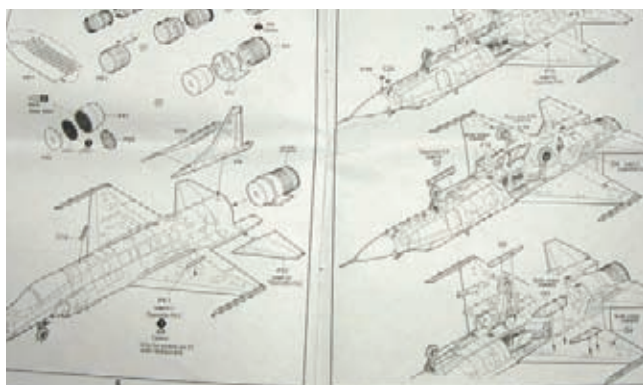
ZAKLJUČAK

Trumpeter je napravio zanimljiv izbor izbacivši ovu maketu na tržište, jer je ovo avion koji je na početku svog životnog veka, a u drugoj kutiji ove makete pakuje i verziju sa promenama pojedinih detalja nakon ispitivanja prva tri prototipa (najuočljiviji detalji su uvodnici vazduha, LERX površine kao i vertikalni stabilizator). Ostaje da se vidi kako se maketa ponaša u fazi sklapanja, ali verujem da će utisci „na prvi pogled” ostati pozitivni i u toj fazi.

Ovu maketu na recenziju je ustupila maketarska radnja **M-Hobby** iz Beograda, te im se ovom prilikom zahvaljujem.

KORIŠĆENE REFERENCE

<http://en.wikipedia.org/wiki/JF-17>



JAK-3 (Zvezda 1/72)

piše: Nebojša Subotić

Jak-3 je poznati sovjetski lovački avion Drugog svetskog rata, mali, lagan i robusan bio je veoma popularan među pilotima i tehničkim osobljem. Imao je izuzetno dobar odnos između snage i težine što ga je činilo idealnim lovcem u rukama dobrog pilota. Mnogo je sovjetskih pilota steklo zvanje asa leteći na ovim Jakovima, a poznata francuska eskadrila u sastavu VVS-a „Normandija-Njemen” je najveći deo svojih pobeda postigla upravo na „trojkama”.

Jak-3 se može smatrati modernizovanom evolucijom Jaka-1 sa početka rata, usavršene i čiste aerodinamike sa boljom i lakšom konstrukcijom obloženom specijalnom ljuštrom od drvenih ploča. Ušli su u upotrebu 1944. i do sredine 1946. ih je napravljeno 4848 komada.

„Trojke” su neposredno posle rata činile okosnicu jugoslovenske lovačke avijacije popunjavajući nekoliko pukova, a neki od njih su služili i kao brzi taktički izviđači. Jedan od tih aviona je sačuvan i izložen u postavci našeg Muzeja vazduhoplovstva.

Kada se svojevremeno na internetu pojavila informacija od strane Zvezde, poznatog ruskog proizvođača maketa, da paralelno rade na čak tri nove makete čuvenih lovačkih aviona u razmeri 1/72. Mnogi su se odmah ponadali da ih očekuju prave maketarske „poslastice”, poneseni izrazitim kvalitetom nekoliko njihovih tada aktuelnih novijih izdanja,

pre svega u razmeri 1/48. Najava se odnosila na makete FW-190, Bf-109 i Jak-3. Početno oduševljenje ovim vestima je sredinom 2011. zamenila blaga nelagoda kad je objavljeno da će makete biti u novoj Zvezdinoj seriji „Moja prva maketa”, sa napomenom da za sastavljanje neće biti potreban lepak jer će makete biti „snap-fit” tipa.

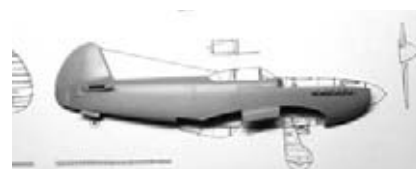
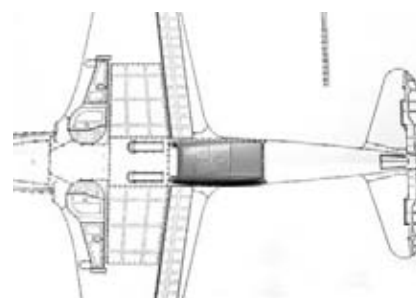
Prva iz najavljenog trilinga se na tržištu pojavila maketa Jaka 3 i moglo bi se reći da odavno nismo imali nešto ovako „čudno”. Maketa je prilično detaljna, dimenziono i po obliku veoma tačna, a zaista se može u potpunosti uspešno sklopiti bez trunke lepka! Opet sa druge strane zbog tog „klik-klak” sistema spajanja pati od banalnih problema, pre svega zbog načina izrade, zbog kojih ne možemo da budemo sasvim zadovoljni. Srećom te probleme će velika većina maketara lako da reši sa malo gita i osnovnog alata.

Zvezda Jak-3 dolazi u 46 delova raspoređenih na dva rama sive plastike uz jedan mali na kome su prozirni delovi, nalepnice su sa delovima od prozirne plastike upakovani u posebnu kesicu što je svakako dobro i korisno jer se sprečava oštećenje, a sve je upakovano u, za mene, ne preterano atraktivnu kutiju sa bočnim otvaranjem.

Već na prvi pogled će svaki iole upućeniji maketar videti da smo najzad dobili po obliku prvu pravu i tačnu maketu Jaka 3, što se i do-

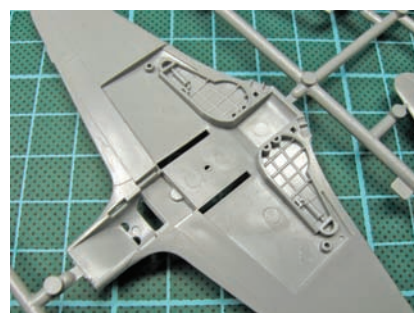
datno potvrdi kada se svi glavni delovi postave na crteže. Gotovo sve dimenzije, oblici, preseki se veoma dobro uklapaju sa kvalitetnim i tačnim tehničkim crtežima. Ako bismo bili sitničavi onda bi nam možda usisnici vazduha u korenu krila delovali možda previše zakošeni, a krila za nijansu tanja nego što bi trebalo gledano prema fotografijama, ali su takve zamerke ipak preterivanje. Do sada dostupne makete ovog aviona (Heler/Smer, Hasegava, Hobi Bos...) su u najboljem slučaju samo ličile na Jak-3 i bilo je potrebno dosta korekcija da bi se vizuelno približile pravom avionu.

Maketa je očigledno namenjena mlađoj maketarskoj populaciji, sastavlja se bez lepka, a cena joj je zaista više nego povoljna. Nivo detalja je za maketu ovakve namene čak i previsok, tako da će većina „ozbiljnih” maketara uz malo detaljnijeg farbanja dobiti sjajne rezultate. Zvezda je sa par novijih maketa koje je uradila u razmeri 1/72 napravila mali iskorak u odnosu na druge proizvođače dodajući veoma dobre i detaljne posade avona ili pilo-





Maketu uradio Nemanja Mijatović



te, takav je i ovde slučaj. Pilot koji se dobije izgleda vrlo autentično a pored toga se i odlično uklapa u kabinu. Prilikom sastavljanja biće nekoliko mesta koja će zbog rasklopa i konstrukcije makete zahtevati malo više gito- vanja, pre svega mislim spoj trupa i krila (kar- manov slivnik).

Posle hvaljenja, red je da se osvrnem i na par problema koje srećemo kod ove makete, i onog „čudnog“ utiska sa početka teksta. Gledajući ramove sa delovima stiće se utisak da je prilikom izrade kalupa ili došlo do nekih oz- biljnih problema u realizaciji ili promene kon- cepcije u „poslednji čas“. Na ramovima naime postoji puno „praznog“ nepotrebnog i nei- skorišćenog prostora. Ovo rasipanje prostora, tj. plastike je dovelo do glavnog problema ove makete i to su dosta ozbiljni i vidljivi tzv. „sink

markovi“ odnosno ulegnuća u plastici jer se ušpricavanje sprovodi na prevelikoj površini. Problematična mesta sa pomenutim ulegnu- ćima na svim maketama su centralne sekcije krila koja su data iz jednog dela, sa umeta- njem posebnog srednjeg dela sa donje strane, i donji deo vertikalnog kormila. Ovo nije pre- više teško da se popravi i sredi ali će nam (ne- potrebno) uzeti dosta vremena.

Sastavnica je što se tiče dela za sklapanje i crteža koji to objašnjavaju izvrсна, vrlo pre- gledna i detaljna. Na žalost, to se baš i ne može reći za način na koji su rešili da urade prikaz šeme farbanja. Takođe, predložene boje po Zvezda i Model Master sistemu ostav- ljaju dosta nedoumica i stiće se utisak da su se rusi u njihovom određivanju vodili isključivo bukvalnim prevodom naziva potrebnih boja

sa ruskog na engleski. Nalepnice u kutiji nisu lošeg kvaliteta i sadrže izbor od dva aviona uz servisne natpise i zvezde za jednog.

Na kraju mogu ovu maketu da i pored po- menutih problema apsolutno preporučim svi- ma koje Jak-3 interesuje i koji žele da ih imaju u svojim kolekcijama. Zvezdina „trojka“ je bez pogovora ubedljivo najtačnija maketa ovog čuvenog malog lovca, mnogo bolja od Hase- gawa i HobbyBoss Jaka-3, a pogotovo od sta- rog Heller-Smer. Ostaje nam i da se nadamo da će nas (možda) u narednom periodu Zvez- da iznenaditi i sa „pravom“ maketom koja se sastavlja na klasični način, lepkom.

NH90 NFH „Navy” (Revell 1/72)

piše: Slobodan Beleslijin



SADRŽAJ KUTIJE:

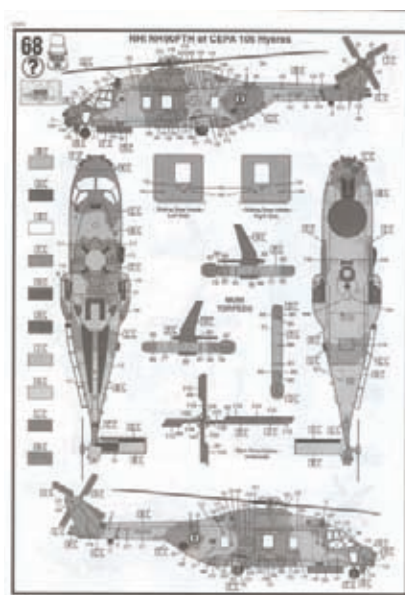
Delovi su izliveni u svetlosivoj plastici na četiri rama plus ram sa prozirnim delovima. Ukupno 181 deo od čega je 16 prozirnih. Uputstvo je jasno i pregledno. Šema bojenja i označavanja kao i dekal, koju su izuzetno kvalitetni, dati su za dve verzije. Prema Revell-ovoj klasifikaciji, maketa spada u skill 4, dakle, preporučuje se iskusnijim maketarima.

O MAKETI:

Maketa mornaričke verzije helikoptera NH90 u stvari je maketa armijske verzije NH90 kojoj je dodat još jedan ram sa delovima koji je pretvara u mornaričku. Vrlo kvalitetno odrađena maketa sa odličnom panelizacijom, sjajnim detaljima, pogotovu kokpita, sjajno izlivena komandna tabla sa neverovatnim detaljima, sedišta sa odlično odlivenim pojasevima. Prozirni delovi odliveni su veoma kvalitetno i apsolutno su prozirni.

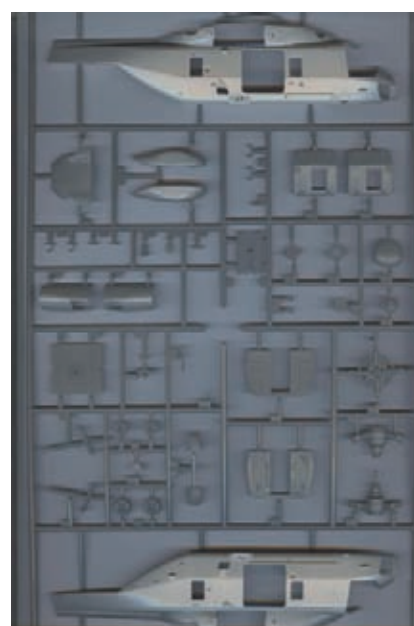
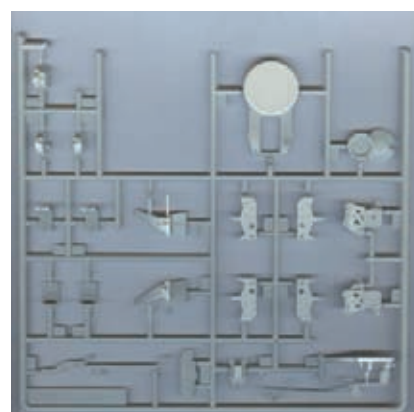
Ali – da, ima i „ali”! – dodatni ram koji pretvara standardnu verziju u mornaričku je lošiji od ostatka makete, što me je prilično iznenadilo jer je osnovna verzija iz 1997. a dodatni ram iz 2011.

I pored ovog „ali”, ovo je odlična i veoma detaljna maketa ove izuzetne letilice.



Što se samog uklapanja delova tiče, o tome sledeći put kada počnem sa radom na maketi.

Zahvaljujem se Revell-u na primerku ove makete.



Bf-110E (Eduard 1/72)

piše: Vojislav S. Stankov

Kutija makete nemačkog dvomotornog razarača Bf-110E proizvođača Eduard sadrži preko 170 delova raspoređenih na osam ramova od kojih je jedan u prozirnoj plastici.

Iako je naznačeno da je u pitanju E verzija aviona Bf-110, kutija sadrži i sve potrebne delove C i D verzije dok se među prozirnim delovima nalaze i delovi za G verziju koja će biti jedan od narednih proizvoda firme Eduard.

Pored plastičnih delova, proizvođač Eduard nam je u ovoj Profi Pack verziji pakovanja ponudio i jedan omanji list fotoecovanih delova koji sadrže delove unutrašnjosti kabine poput instrument table, poluge gasa, pojaseva za sedišta, delove radio opreme i mnoge druge. Fotoecovani delovi su iz Eduard-ove „pre-paint“ serije, tj. već su unapred obojeni. Na nama je da ih samo isečemo, savijemo gde je to potrebno i zalepimo na odgovarajuća mesta sledeći uputstvo za sastavljanje.

U kutiji se još nalazi i list s maskama za maskiranje prozirnih delova. Maske se lepe na staklo ostavljajući tako ramove kabine izloženim. Po lepljenju maski ramove ćemo prvo ofarbati u RLM 02, boju, unutrašnjosti kabin-skog prostora, a potom i u odgovarajuću kamuflažnu boju u zavisnosti od verzije aviona koji radimo.

Uputstvo za sastavljanje je urađeno jasno i čitko tako da neće biti nikakvih problema ispratiti sve njegove korake.

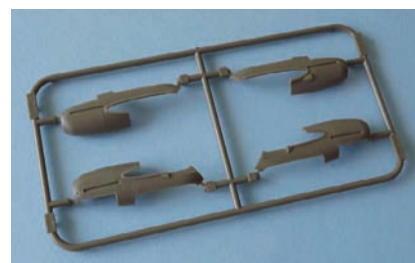
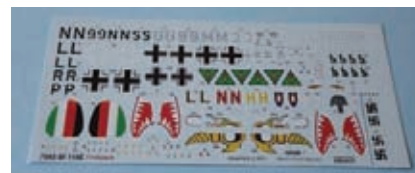
List s nalepnicama nam donosi ukupno četiri varijante označavanja za našu maketu. Sve boje su u registru. Pored nacionalnih oznaka pripadnosti kao i oznaka jedinica, nalaze se još i svi servisni natpisi.

1. Bf-110E; G9+JM; 4/NJG 1; St. Trond; France; February 1942.

2. Bf-110E; S9+NN; 5/ZG „Wespen“; Lt. Herbert Kutcha; Russia; 1942.

3. Bf-110E; LN+LR; 1/JG 77; Lt. Felix - Maria Brandis; Malmi; Finland; 1942.

4. Bf-110E; Sonderkommando Junck; Iraq; Mosul, 1941.





204. LOVAČKI AVIJACIJSKI PUK (2. dopunjeno izdanje)

Autori: Saša Olujić,
Goran Antić,
Bojan Dimitrijević
Izdavač: Media centar
„Obrana“, Beograd, 2011
ISBN 978-86-335-0328-0



Pred nama je drugo dopunjeno izdanje odlične knjige posvećene istorijatu elitne avijacijske jedinice bivšeg jugoslovenskog a kasnije i srpskog vazduhoplovstva. 204. Lovački avijacijski puk se naziva često i „prestonički“ jer mu je jedan od glavnih zadataka i odbrana vazdušnog prostora glavnog grada, Beograda. Naravno, uloga i namena ovog puka je mnogo šira i kompleksnija jer je zapravo bio prva linija odbrane čitavog severoistoka države od eventualnog napada snaga Varšavskog pakta. Zbog te važnosti je od svog osnivanja prvi dobijao najmodernije letelice kako su one uključivane u sastav RV-a.

Knjiga je podeljena na nekoliko logičkih celina i počinje poglavljem sa kraćim osvrtom na razvoj i istorijat kraljevskog 6. lovačkog puka i njegovim učešćem u Aprilskom ratu 1941. jer se pripadnici 204. lap-a smatraju nastavljajima te tradicije. Naredno poglavlje, ujedno i najveće u knjizi, se bavi periodom od formiranja puka 1949. godine pa sve do ratova sa početka 90-ih. Možemo u ovom delu ispratiti period korišćenja mlaznih lovaca američke proizvodnje iz perioda

50-ih, preko uvođenja sovjetskih Migova 21 tokom 60-tih, sve do prijema tada veoma modernih Migova 29 krajem 80-ih. Sledeće poglavlje se na dvadesetak strana bavi sukobom sa snagama NATO pakta 1999. i vrlo je sadržajno jer navodi konkretna dešavanja hronološki po datumima, vremenima i pilotskim aktivnostima. Istorijski deo knjige završava poglavlje o jedinici u novom milenijumu, tj. 21. veku. Poslednjih 20-ak strana nam donosi više različitih interesantnih dodatka i priloga.

Knjiga o 204. Lovačkom avijacijskom puku je prepuna sjajnih fotografija koje su došle kako iz zvaničnih vojnih arhiva i od poznatih fotografa vojnih tema, tako i iz ličnih zbirki pripadnika jedinice. Još jedna velika vrednost knjige pored priložene bogate foto-kolekcije za vazduhoplovne entuzijaste je i u tome što je prošarana kraćim pričama i događajima iz života njenih pripadnika, uglavnom pilota.

Autori ove knjige su pilot-lovac Saša Olujić i aviomehaničar Goran Antić, obojica bivši pripadnici 204. Lovačkog avijacijskog puka, i naš poznati vojni istoričar Bojan Dimitrijević.

KRATKA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA U SRBIJI

Autori: Čedomir Janjić,
Ognjan Petrović
Izdavač: Aerokomunikacije,
Beograd, 2011
ISBN 978-86-913973-1-9



Srpsko vazduhoplovstvo je 2010. napunilo 100 godina, a ove 2012. će svoj vek obeležiti i naše vojno vazduhoplovstvo – drugim rečima, to je puno istorije! Poznati autorski tandem Čedomir Janjić i Ognjan Petrović je ovim izdanjem koje je pred nama pokušao da nam svu tu istoriju predstavi sažeto na 100-ak strana velikog formata sa dovoljno informativnim tekstom, uz dosta fotografija i ilustracija. Knjiga je štampana u koloru na vrlo kvalitetnom papiru.

Istorija vazduhoplovstva u Srbiji, od 1910. do 2010. je prikazana kroz 10 poglavlja koja predstavljaju karakteristične periode razvoja vojnog i civilnog vazduhoplovstva kod nas tokom proteklih 100 godina. Knjiga hronološki

prati razvoj samog letenja kao i tehnike koja ga je pratila, takođe je tu i vazduhoplovna industrija i proizvodnja koje su na našem prostoru krenule još 1923. godine. Prvo poglavlje se bavi pionirskim dobom avijacije na prostoru današnje Srbije, prvim letovima i letcima ali i prvim domaćim konstrukcijama koje su se javile još krajem 19 veka, i obuhvata period do 1911-12, odnosno do početka prvog balkanskog rata. Četiri poglavlja su posvećena vojnom vazduhoplovstvu a svako obuhvata poseban istorijski period koji je omeđen ratovima koje smo vodili. Poglavlja su – Balkanski i Prvi svetski rat, Vojno vazduhoplovstvo između svetskih ratova, Vazduhoplovstvo u Drugom svetskom ratu i Vojno vazduhoplovstvo posle Drugog svetskog rata. Civilnom avijacijom i vazdušnim saobraćajem autori se bave u tri poglavlja, jednim o periodu kraljevine između dva svetska rata, drugim o posleratnom razvoju vazdušnog saobraćaja u novoj Jugoslaviji dok je u trećem poglavlju predstavljen razvoj opšte avijacije u Srbiji u periodu 1944–2010. Manje upućenim ljubiteljima avijacije će verovatno biti posebno zanimljiva i dva poglavlja o istorijatu razvoja vazduhoplovne industrije kod nas.

Knjiga je puna fotografija jer su se autori trudili da većinu letelica koje su bile u upotrebi za ovih 100-ak godina predstave sa po jednom slikom. Pored njih tu je i veliki broj vrlo lepo nacrtanih kolornih profila i projekcija u perspektivi. Za one koji nisu upoznati sa autorskim tandemom, oni su Čedomir Janjić, poznati vazduhoplovni autor i istoričar ali i dugogodišnji direktor Muzeja vazduhoplovstva, i Ognjan Petrović, priznati autor i vazdu-



hoplovni istraživač, kao i poznati ilustrator avio tema.

Knjiga „KRATKA ISTORIJA VAZDUHOPLOVSTVA U SRBIJI“ postoji i u identičnom kompletno prevedenom engleskom izdanju pod naslovom „SHORT HISTORY OF AVIATION IN SERBIA“, i ta knjiga je idealan poklon za svakog ljubitelja avijacije u svetu zainteresovanog za istorijat našeg vazduhoplovstva.

KRILA SRBIJE

Autor: Boris Ciglič
Izdavač: Infinitas,
Beograd, 2009
ISBN 978-86-6045-005-2



Knjiga Borisa Cigliča „Krila Srbije“ se po puno faktora slobodno može nazvati kapitalnim izdanjem u našoj istoriografiji, i to ne samo vazduhoplovnoj. Sve deluje za naše uslove impresivno, od samog obima sa preko 500 strana velikog formata, preko izgleda sa tvrdim koricama i štampom u punom koloru (iako su sve fotografije zapravo crno-bele), do sadržaja koji se sastoji od izuzetno detaljnog istorijata srpske avijatike praćenog sa stotinama fotografija od kojih je najveći broj do sada bio neviđen ili nedostupan. Zanimljivo je da je ova knjiga i pored njene veličine i luksuznosti u neku ruku „samizdat“ jer je autor uglavnom sam od sponzora i prijatelja obezbedio i platio troškove izdavanja.

Tema knjige je Srpska avijatika, odnosno period vazduhoplovne aktivnosti u srpskoj vojsci od početka 20. veka pa do ujedinjenja. Srbija, je iako mala i siromašna, bila jedna od prvih zemalja u svetu koja je počela da koristi vazduhoplove u vojne namene. Priča počinje sa prvim letovima i nabavljenim letelicama, balkanskim ratovima i formiranjem vazduhoplovne komande u Nišu, ide preko početka Prvog svetskog rata i sukoba na granicama Srbije, dolaska francuske eskadrile da pomogne u odbrani, pa zatim povlačenja srpske vojske, do Solunskog fronta i dejstava na njemu, probijanja istog i konačnog oslobađanja Srbije. Završava se sa nestajanjem našeg nacionalnog vazduhoplovstva, odnosno njegovim utapanjem u novoformirano ujedinjene SHS države. Autor se bavi delovanjem i učešćem srpskih pilota na zapadnom frontu u sastavu francuskog

vazduhoplovstva, kao i njihovom obukom za srpsku avijatiku.

Tekst je prošaran sa puno „isečaka“ iz zvaničnih dokumentata, izjava pilota, stranicama iz ratnih dnevnika i sl. Svi ovi dodaci osnovnom tekstu su grafički lepo izdvojeni. Takođe se kao dodatak tekstu može da vidi i puno originalnih delova opreme i uniformi srpskih avijatičara i vojnika iz perioda od balkanskih ratova pa do kraja Prvog svetskog rata. Takvi muzejski artefakti se nalaze na 22 kolor fotografije. Originalnih istorijskih fotografija ima 519, a velika većina njih je do sada neobjavljena i neviđena jer ih je autor sam nabavio iz Francuske upravo za knjigu. Fotografije su organizovane i predstavljene u vidu posebnih „foto-albuma“ koji prate pisani deo. Sve fotografije imaju objašnjenja koja su često detaljna. Knjiga nema klasične grafičke prikaze aviona u vidu bočnih profila; to je ovde odrađeno pomoću fantastičnih 3D renderovanih modela aviona koje je uradio Dragan Šaler, i njih ima 66 komada. Posebna pohvala autoru i izdavaču se može (i mora) uputiti jer su na poslednjih 100-ak strana obezbedili engleski prevod kompletnog teksta, tako da je i svaki zainteresovani stranac u stanju da se detaljno upozna sa ovim našim važnim istorijskim periodom. Na samom kraju knjige su date razne korisne tabele i spiskovi, kako je to i uobičajeno.

Knjiga je štampana na ćirilici i ima preko 500 strana A4 formata koje su u najluksuznijem tvrdom povezu. Zbog svega gore navedenog, ovo nije jeftino izdanje ali apsolutno vredno svakog datog dinara. Najozbiljnija preporuka!




PLASTIC & STEEL 2012
Oct. 6th & 7th
Bellekouter Hall
Bellestraat 99 - B-1790 Affligem
Sat 10~18 h - Sun 10~17 h
Admission € 4,-

International Exhibition & Contest
National Convention



for Plastic Models & Figures, Club Stands,
Swap Tables & Hobby Shops, Make & Take
for Kids & more...

Oldtimers Exhibition
of Civil & Military Vehicles

Info: www.ipms.be

Tema broja:
FT Nebojša (Š. Oštrić – N. Miklušev)



IPMS aktivnosti

Izveštaj s aeromitinga

SMW2012 Telford

Kompletna gradnja:
Tornado (Revell, 1/72)
Goran Đorđević

Makete:
A-1H Skayrider 1/32 ZOUKEI-MURA
IL-2 TAMIYA 1/48
A-400 Grizly Revell 1/72 + i još mnoge druge

Knjige i časopisi

IPMS Australia
www.ipmsaustralia.com.au

IPMS Austria
www.ipms.at

IPMS Belgium
www.ipms.be

IPMS Canada
www.ipmscanada.com/FS1_ipms.html

IPMS Canary Islands
www.ipmscanaryislands.com

IPMS Chile
www.ipmschile.multiforos.es

IPMS Czech Republic
www.ipmscze.cz

IPMS Denmark
www.ipms.dk

IPMS France
www.ipmsfrance.org

IPMS Germany (Deutschland e.v.)
www.ipmsdeutschland.de

IPMS Greece (Hellas)
www.ipms-hellas.gr

IPMS UK
www.ipmsuk.co.uk

IPMS Israel
www.ipmsisrael.org

IPMS Netherlands
www.ipms.nl

IPMS Poland (Polska)
www.ipmspolska.org.pl

IPMS Spain
www.ipmsespana.es

IPMS Switzerland
www.ipms.ch/news.php

IPMS USA
www.ipmsusa.org

AEROPOXY

AEROPOXY MODEL AVIATION Resin aircraft kits, aviation books & multimedia CD/DVD's.

Folland Gnat F.Mk I 1/48 scale resin kit



Folland Gnat F.Mk I 1/48 scale resin kit



Spartan Cruiser II 1/72 scale resin kit



Spartan Cruiser II
1/72 scale resin kit



Fizir FT-1 NEBOJŠA 1/72 scale resin kit



Fizir FT-1 NEBOJŠA 1/72 scale resin kit



www.aeropoxy.wordpress.com
e-mail: aeropoxy.models@gmail.com