

STAVBA MODELU Z MODERNÍ LIMITOVANÉ EDICE

23

Australské letecké muzeum v Temoře nemá jenom jednoho, ale dva spitfirey pozdějších sérií s motorem Merlin. Jsou to jediné letuschopné spitfirey v celé Austrálii.

SPITFIREY S MOTORY MERLIN ZBLÍZKA

Muzeální stroj Mk VIII byl posledním spitfirem, který Královské australské letectvo RAAF převzalo. Vyrobili jej v Anglii v roce 1944 a přepravili do Austrálie, kde se dostal do výzbroje RAAF v dubnu 1945. Jeho sériové číslo zde bylo A48-758, avšak letoun byl ihned přemístěn do zálohy a nikdy bojově nevlétl.

Po válce používala tento spitfire technika v Sydney jako vyučovací

pomůcku pro předmět konstrukce leteckých draků. V roce 1982 letoun zakoupil pan Sid Marshall a svěřil jeho díly panu Colinovi Payovi ze Scone, aby stroj zrestauroval. Po čtyřech dekadách skladování v rozbraném stavu se tento úžasný letoun dostal v roce 1985 opět do vzduchu. Od roku 2002 je součástí sbírky leteckého muzea v Temoře a pravidelně se účastní leteckých exhibic.

Letoun je opatřen kamufláží z barev „Ocean Grey“ a „Dark Green“, kterou nosily stroje RAAF v jihozápadním Tichomoří. Marking představuje letoun plukovníka R. H. (Bobbyho) Gibbese, nositele

vyznamenání AM, WG, CMR, DSO a DFC.

Spitfire Mk XVI vyrobili v Castle Bromwich koncem roku 1944 a poprvé se dostal do akce 24. března 1945 se 453. peruti RAAF. Nesl kódová písmena FU-P. Po odepsání z výzbroje letectva v roce 1951 začala jeho filmová kariéra. První roli dostal ve filmové adaptaci životního příběhu Douglase Badera *Reach for the Sky* v produkci MGM z roku 1955 a po dvanácti letech znovu jako

Spitfire Mk VIII vznikl dalším vývojem, avšak stále měl mnoho společného se Spitfirem Mk IXc. Tento nádherně restaurovaný exemplář je vystaven v leteckém muzeu Temora v Austrálii.





Kokpit Spitfiry Mk VIII v Temoře je většinou původní. Uspořádání je téměř stejné jako u Spitfiry Mk IXc. Zde můžeme vidět přístrojovou desku, částečně zastíněnou velkým krytem kolem moderních navigačních přístrojů osazených na obrubě původní desky.



Bok trupu na pravé straně kokpitu je poměrně holý, jak to bylo u válečných letadel obvyklé.



Pilotní sedačka z kompozitního materiálu je opatřena čalouněním potaženým černou kůží. Boční výztuhy sedačky ukazují charakteristickou hnědou barvu kompozitu. Za sedačkou na pravé boční stěně jsou také vidět některé moderní letecké přístroje.

Kokpit Spitfiry, který neměl podlahku, připomíná studni zaplněnou zmetí lanek, ovládačů a prvků konstrukce. Na levém boku padne do očí velký segment a ovládací kolečko podélného vyvážení.



Povšimněte si jemného vyboulení v zadní části krytu ostruhového kolečka, které bylo nutné, aby se po zatažení ostruhového kolečka dal kryt zavřít. Spitfire Mk IX takovou zatahovací ostruhu neměl.



Všechny Spitfiry VIII měly univerzální křídlo „c“. Většina těchto strojů, i když ne všechny, se vyznačovala úzkým vyboulením pro 20mm kanon na vnitřní straně a dvěma vnějšími pro kulometry ráže .303.





Temora je také domovem Spitfiru Mk XVIe.



V protikladu k Mk VIII je Spitfire Mk XVIe vybaven kulatými ústími výfuků.

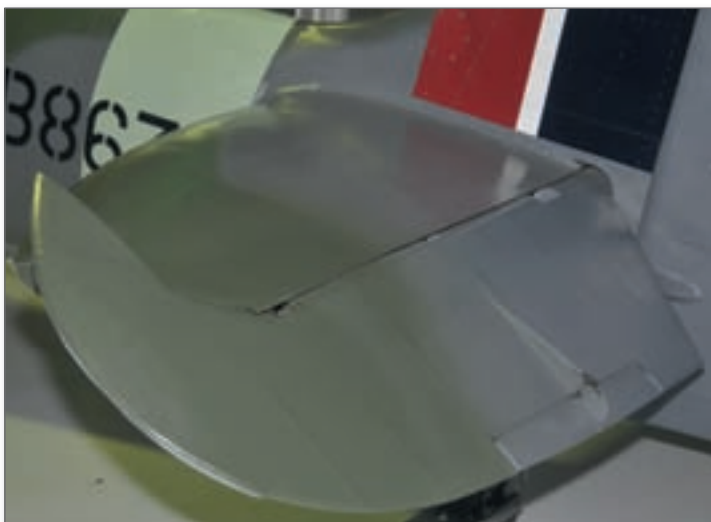


Disky podvozkových kol jsou pozdějšího provedení se čtyřmi odlehčovacími otvory.

VPRAVO Detailní pohled do chladiče.



Muzejní Mk XVI je vybaven balančními výškovkami pozdějšího provedení.



Boční pohled na motor Rolls-Royce Merlin 70 muzejního Spitfiru Mk VIII. Pověšněte si holých měděných trubek chladičícího okruhu. Segmentová olejová nádrž pod motorem a dlouhé sání plnicího dmychadla jsou z tohoto úhlu jasně viditelné.





Malá nádrž z holého kovu za vrtulovým kuželem obsahovala etylenglykol, který spitfiry používaly jako chladivo. Pověšněte si kulatého černého víčka blízko vršku nádrže. Ve stavebnici Tamiya tyto detaily chybí. Také chybí plnicí nátrubek olejové nádrže. Ten je na fotografii vidět trošku víc než za polovinou nádrže, ohnutý vzhůru.



Vršek motoru Rolls-Royce Merlin 70.

nelétající kulisa ve filmu *Bitva o Británii*.

V roce 1987 koupil částečně restaurovaný drak sir Tim Wallis, restaurační práce dokončil a převezl letoun na Nový Zéland, kde se stal ústředním exponátem sbírky *Alpine Fighter Collection (sbírka veteránů na letišti Wanaka zasvěcená památce novozélandských pilotů z druhé světové války, dnes prakticky rozprodaná, pozn. překl.)*.

Letecké muzeum v Temoře získalo tento Spitfire Mk XVIe v dubnu 2006. V současnosti nese stejnou kamufláž a marking jako v době svého prvního nasazení nad severní Evropou v rámci 453. perutě RAAF.

SPITFIRE MK VC VE STAVEBNICÍCH SPECIAL HOBBY A CLASSIC AIRFRAMES

Spitfire Mk Vc byl prvním strojem této slavné rodiny, který dostal tzv. univerzální křídlo „c“. Toto křídlo mohlo být vyzbrojeno až čtyřmi 20mm kanony nebo osmi kulometry, avšak nejtypičtější výzbroj sestávala ze dvou 20mm kanonů a čtyř kulometů ráže .303 (*tisícin palce, tedy 7,7 mm, pozn. překl.*).

Křídlo „c“ se také používalo u Spitfirů Mk VIII, IX, XVI a Mk 18.

Přestože se za války Spitfiry Vc vyráběly v nezanedbatelném množství, stříkaný plastický kit v měřítku 1:48 neexistoval až do roku 2008, kdy jej teprve současně daly na trh firmy Classic Airframes a Special Hobby. Výlisky jsou identické, kity se liší pouze sestavou vrtule a možnostmi nabízeného markingu.

V roce 2009 pak vhodila ruku vici do ringu česká firma Eduard, když dala do prodeje tytéž plastické rámečky, avšak doplněné o své barevné fotolepty a o nádhernou sadu resinových doplňků, včetně dutých rozšířených výfuků. Nicméně pro následující projekt jsem použil obsah stavebnice Classic Airframes.

Jak Classic Airframes, tak Special Hobby daly na trh své čtvrtkové stavebnice Spitfire Mk Vc v roce 2008, aniž by se podstatně lišily. V roce 2009 přišla firma Eduard s balením stejných rámečků, avšak s vlastními fotolepty.

Kity z limitovaných edic nemávají obvykle díly značené na rámečcích a obecně tyto díly potřebují více času a námahy k začištění. Zjistil jsem, že pomůže napřed všechny díly oddělit a připravit, a pak teprve přistoupit ke stavbě modelu. Obrázek ukazuje začištěné a připravené díly uložené před montáží v rychlouzavíracích plastových sáčcích.



POHLED DO KRABIČKY

Stavebnice Spitfire Mk Vc v měřítku 1:48 z produkce Classic Airframes je dobrým příkladem moderního kitu limitované edice. Obsahuje 94 dílů ze šedého plastiku, 9 dílů odstříknutých z čírého plastu a marking pro čtyři spitfirey operující u amerického letectva. Rámečky stavebnice vyhlížejí báječně, díly mají ostré a důsledně zapuštěné linky paneláže, zachycují i příložné plechy zesilující konstrukci, subtilní texturu plátna na směrovce a výškovkách a množství drobných detailů. Několik chybných příložek, které vystupují z povrchu, se vyskytuje těsně před kokpitem na bocích trupu. Nejlepší, co se s ním dá udělat, je odříznout a zabrousit.

Kvalita výlisků je velmi vysoká, pouze na drobných dílech jsou malé otřepy a na spodních stranách křídélka jsou zřetelná kolečka po vyhazovačích.

Kokpit je dobře vybaven, spodní části bočních stěn jsou samostatné díly, vnitřní žebrování trupu je provedeno přímo na trupových půlkách. Nechybí ani držáky sedačky a také prostor pod ní je citlivě ztvárněn. Sedačka sama je tenká a vyhlíží autenticky i s čalouněním vylisovaným v jednom kuse s opěradlem.

Vystupující detaily na plastické přístrojové desce doplňují

Různorodost materiálů je v tomto provedení stavebnice dosti omezená. Kokpit ve valné míře sestává z čistě vytvarovaných plastických dílů, doplněných o upínací pásy Sutton a třmeny na pedálech z fotoleptu.

ciferníky z obtisků, které se aplikují ve dvou vrstvách. Po pečlivém vycentrování a dostatečném množství Solvasetu padnou obtisky do plastiku přesně a celek vyhlíží fantasticky. Nejsm si zcela jist, zda žlutá barva byla na cifernících tak hojná, ale určitě to přispívá k atraktivnosti přístrojové desky.

Vybavení kokpitu se dá ještě vylepšit pláství fotoleptu. Ta obsahuje nádherné upínací pásy Sutton, třmeny pedálů nožního řízení a další detaily sedačky.

Podvozkové šachty mají smíšenou úroveň. Podvozkové nohy jsou velmi dobře detailované, avšak hlavní kulaté „studně“ jakýkoli detail postrádají.

Sestava vrtule znázorňuje dřevěnou verzi Rotol se špičatým vrtulovým kuželem. Proto si dobře prostudujte podklady ke stroji, jehož model chcete stavět, protože Spitfire Vc se dodávaly ještě s jinými druhy vrtulí de Havilland a Rotol a s odlišně tvarovanými vrtulovými kužely. Jiné vrtule dodává několik modelářských firem včetně firmy Ultracast a Red Roo Models.

Spitfire Vc firmy Classic Airframe je našlapán různými volbami, i když v tomto konkrétním balení

bylo mnoho z nich označeno jako „nepřípadné“. Přesto můžete některé z nich použít, když si pořídíte na trhu s doplňky příslušné obtisky.

Mezi volby patří:

- tři druhy disků podvozkových kol (třípaprskové, čtyřpaprskové a kryté)
- čtyři druhy vyboulených krytů pro kanony (úzký C, úzký F a dva druhy širokých C). Různé druhy kanonových hlavních a závěrových vík jsou také k dispozici.
- tropický filtr Vokes nebo standardní spodní kryt motoru.
- oddělené špičky křidel. Nabízejí se jak standardní, tak oříznuté. Oříznuté špičky křidel se vtípně dodávají v čířém plastiku, takže pozíční světla se vytvoří maskováním před vybarvením.

Křídélka a směrovka jsou oddělené, avšak výškovky jsou vylisovány v neutrální poloze jako celek s vodorovnými stabilizačními plochami. Já osobně dávám přednost křídélkům, jež tvoří s křídly jeden celek, a více se mi líbí oddělené výškovky. Vstupní dvířka do kokpitu jsou také provedena odděleně a mohou být nalepena v otevřené poloze.



Nedostatek naváděcích kolíků znamená, že spojování a sesazování dílů se musí věnovat zvláštní péči. K fixaci dílů, než lepidlo zatvrdne, jsou obzvláště vhodné pružinové plastové svěrky. Vnitřní struktura bočních stěn v místě kokpitu je součástí trupových dílů.



Jako přístrojovou desku jsem použil barevný fotolept firmy Eduard. Žlutá barva přístrojů je sporná, avšak celkový efekt je velkolepý. K vyparádění přední části kokpitu se také dají použít štítky z obtisků Waldron.



Přístrojová deska a zadní přepážka jsou příliš široké, aby padly mezi boční stěny kokpitu. Postupně jsem jejich šířku zmenšoval, až při zkušebním sesazení sedly půlky trupu k sobě bez mezery v hřbetní části.



Tato stavebnice je společný projekt firem Special Hobby a Classic Airframe, a proto má spodek trupu v zadní části výkroj ve tvaru „A“ pro přistávací hák, jímž je vybavena stavebnice Seafire firmy Special Hobby. Ve stavebnici Classic Airframe je pak zaslepující díl, kterým se výkroj vyplní.

Číré díly jsou tenké a průhledné, obtisky jsou krásně vytištěny, aniž by měly vadu v soutisku.

PŘÍPRAVA

Sestavení modelu Spitfire Vc od firmy Special Hobby či Classic Airframes sice představuje pro modeláře určitou výzvu, avšak pečlivá příprava, několik drobných úprav a správný postup zmenší potíže na minimum a zaručí dobrý výsledek.

Příprava před vlastní stavbou je velmi důležitá. Díly trpí jistým množstvím otřepů (nadbytkem plastiku přetečeným v tenké blance mimo obrys dílu), které se dají pozorovat na standardních stříkaných kitech např. firem Hasegawa a Tamiya, jež se pro svůj úspěch již vyrábějí velmi dlouho, a proto jsou jejich formy opotřebené. Otřepy

však nepředstavují zásadní problém. Součásti stavebnice nejsou na rámečcích číslovány, takže musíte věnovat jistou pozornost tomu, kam patří. U kitů limitovaných edic vždy odříznu díly od rámečků a začistím je modelářským nožem a brousítkem, dříve než začnu uvažovat o stavbě. To mi umožňuje ověřit si nasucho, jak k sobě hlavní díly líčují – hlavně trup a křídla –, a dopředu si promyslet, jakým způsobem případné nesrovnalosti odstráním. Poté roztrídím díly do několika kategorií (např. křídla a podvozky, trup a ocasní plochy, kokpit) a uložím je zvlášť do plastových sáčků s rychlouzavíráním.

STAVBA

Asi nepřekvapí, že montáž zahájíme kokpitem. Zkušební sestavení odhalilo, že přístrojová deska a zadní přepážka jsou příliš široké, aby padly mezi boky kokpitu. Musíte tedy odebrat trochu materiálu z každé strany dílů A8 a A26 (a pro jistotu i z dílu A24) nebo seříznout spodní části bočních stěn kokpitu na vnitřních stranách trupových půlek (díly A3 a A29), aby se prostor

pro kokpit rozšířil. V mém případě jsem dal přednost seříznutí přístrojové desky a zadní přepážky.

Zjistil jsem, že je výhodné se v řadě případů odchýlit od stavebního návodu, neboť se tím usnadňuje sestavení modelu. Zde je několik tipů, které vám usnadní stavební postup:

- Spodky dolních částí trupových boků se mohou překrývat s křídly. Odstranění několika milimetrů materiálu ze spodku dílů A3 a A29 tento problém vyřeší.
- Hlavní díly podvozkových šachet (C13, C34) je třeba přilepit ke spodním polovinám křidel a zajistit svěrkami, dříve než na jejich místa zaklíníte koncové díly (C24 a C25).
- Vyboulené kryty kanonů, jež se vkládají do křidel, líčují velmi dobře, ale padnou do křídla ještě lépe, když jejich konce po vlepení přitáhnete ke křídlu pružinovými svěrkami a necháte tak zaschnout.
- Když trochu zabrousíte kořeny křidel a vůbec si nimi chvilku pohrajete, zlepšíte lícování přechodu křidel do trupu. Stále mě zlobí úzké spáry na obou stranách trupu, které mi po přilepení křidel vznikly, přestože jejich vzepětí



Úprava dílů a jejich kontrola na suchu, zda k sobě dobře padnou, vezme při stavbě modelu z limitované edice trochu času navíc, ale vždy méně, než kdybyste šli na model rovnou s lepidlem, o zármтку ze zkaženého práce ani nemluvě. Čas obětovaný na přípravu vám pak vynahradí pohled do krásně detailovaného kokpitu, který dokonale sedí mezi půlkami trupu.

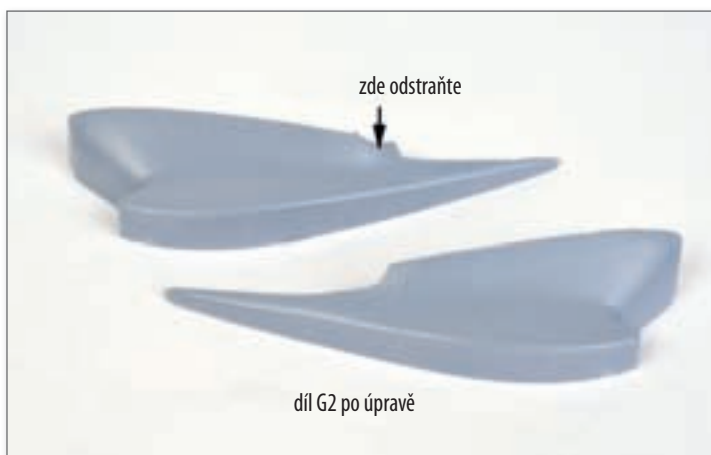
Podvozkové šachty tvoří oddělené díly. Musí být pevně přitisknuty svěrkami, aby horní polovina křídel dosedly ke spodní polovině beze škvír.



Křídla a trup jsou prozatímne fixovány k sobě svěrkami a maskovací páskou Tamiya. Tato pásková je také napnutá přes trup od jednoho konce křídla k druhému, aby zajistila správné vzepětí křídla a spáry mezi kořeny křídel a boky trupu se zavřely.



Tropický filtr Vokes pod nosem letounu je zapotřebí upravit podle obrázku, aby k sobě příslušné díly stavebnice správně padly. Jeho výstupek zabraňuje, aby filtr správně lícoval v místě, kde se na spodek trupu napojuje přední hrana spodní poloviny křídla.



- mám dobré a troška tmelu Milliput si se škvírami hravě poradila.
- Větší problém představuje poměrně široká spára (kolem 1 mm) v místě, kde se spojuje spodní odtoková hrana křídla s trupem. Zaplnil jsem ji dvousložkovým epoxidovým tmelem Milliput White.
 - Klínový panel, který zakrývá výřez pro hák na spodku trupu, lícuje velmi špatně. Umístil jsem ho tak, aby mi zbyla škvíra k tmelení pouze na jedné straně.
 - Tropický filtr Vokes (díly G1, G2) je vylišován s naváděcím výstupkem v místě, kde se jeho zadní

- hrana napojuje na křídlo. Zjistil jsem, že filtr lícuje mnohem lépe, když se výstupek odřízne. Je také nutné malé připasování, aby filtr opravdu dobře padl. Napřed jsem do trupu osadil jednu polovinu filtru, zkontroloval, zda správně sedí, a pak teprve přidal druhou.
- Vodorovné ocasní plochy padnou na své místo mnohem lépe, když naváděcí šterbiny v zádi trupu rozšíříte. Když jsem to udělal, VOP lícovaly dokonale.
 - Křídélka nemají být zcela vtačena do závěsových drážek v křídle. Hrany závěsových drážek tedy vyžadují trošku obrousit, aby čela

křídélek dosedla dovnitř drážky a nikoli na její hrany. Mezi křídélkem a křídlem musí vzniknout viditelná mezera, což je u většiny letadel běžné.

- Špičky křídel vyžadují trošku zabrousit, aby lépe lícovaly, avšak i původní stav dává uspokojivý výsledek.
- Vymyšlené zesilující plechy, jež vystupují z trupu před kokpitem, jsem odřízl.
- Přidal jsem několik tenkých plastických proužků dovnitř hlavních prostorů podvozkových šachet, abych znázornil konstrukční detaily.

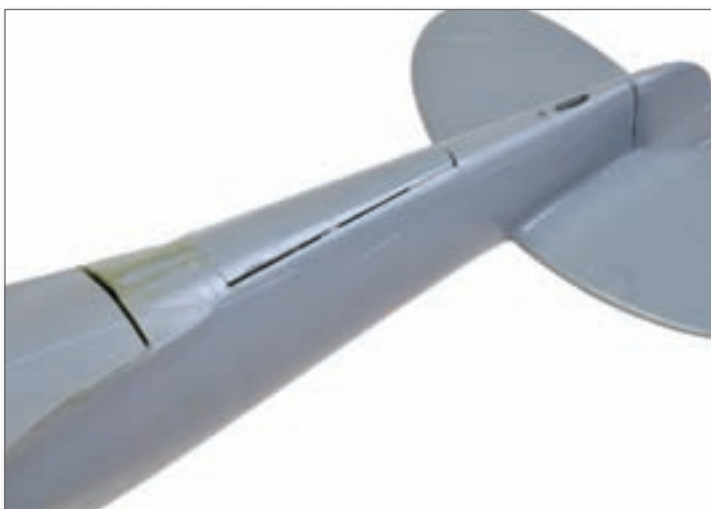


UPROSTŘED Po provedené operaci je lícování filtru dokonalé. K lepení jsem použil extra tekuté lepidlo Tamiya „Extra Thin Liquid Cement“. Toto lepidlo pevně drží, rychle zasychá a obzvláště se hodí pro zavřené švové spoje. Lepidlo je tak tekuté, že díky kapilárním silám vzlíná i do nejužších spár.



DOLE Vodorovné ocasní plochy dosednou k trupu mnohem lépe, když se naváděcí šterbiny v jejich trupových kořenech podstatně rozšíří. Výlisek má šterbinu příliš úzkou, aby umožnila odpovídající dosednutí VOP.

Jednou ze slabin kitů limitovaných edic je pravděpodobný výskyt štěrbin a spár. Tyto dvě velké štěrbiny se objevily na spodku trupu. Zadní spodní panel je vložka, která zakrývá výřez pro přistávací hák ve tvaru „A“, jež měly Seafiry Mk II, nikoli však stavěná verze.



Stavebnice Special Hobby zachycuje tvary Spitfiru Vc velmi věrně.



Drobnější spáry a schůdky byly odstraněny před nátěrem. Tmelená místa jsou oblepená maskovací páskou Tamiya, aby se omezil nežádoucí přesah tmelu mimo spáry.

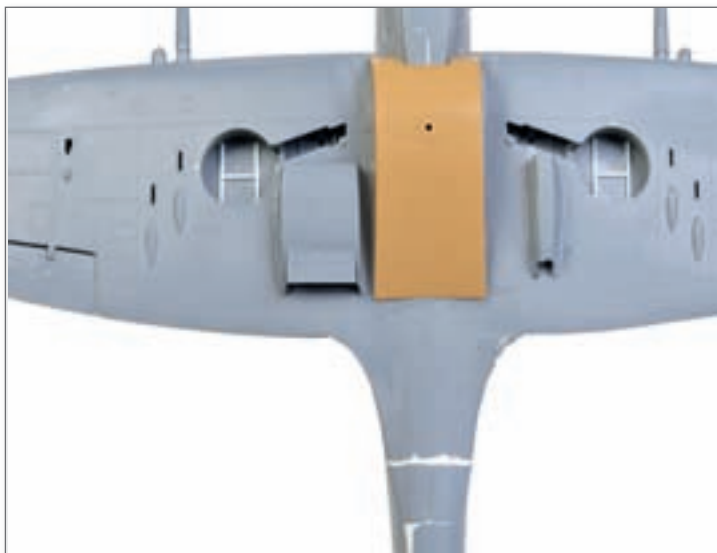




Milliput White je dvousložkový epoxidový tmel, který jsem použil na zatmelení spár. Tmel se dá uhlazovat navlhčeným prstem ještě půl hodiny po nanesení, nesmršťuje se a má tu stejnou konzistenci jako okolní plastik, takže se dá snadno zabrousit a zaleštit.



Na spodku modelu se vyskytují velké škvíry, které je třeba před broušením a leštěním zatmelit Milliputem.



Rozsah některých štěrbin a spár se ukáže až po přebroušení a přešetění. Výsledkem je hladký přechod do plastiku. Břišní přídatná nádrž je vypůjčená ze stavebnice Spitfire Vb firmy Tamiya, bílé plastové proužky v podvozkových šachtách jsem přidal, abych znázornil chybějící vnitřní konstrukci.

Spáry u kořenů křídel, na nose trupu a švové linky jsem zatmelil také.



Pro tento projekt jsem použil resinové kryty kanonových hlavni firmy PD. Do plochých konců krytů jsem vyvrtal otvory pro naváděcí kolíky z měděného drátu a následně i odpovídající otvory v náběžné hraně křídel.



Po zamaskování kokpitového výřezu jsem zahájil vybarvování modelu nástřikem základové barvy Alclad „Grey Primer“ z pistole Testor Aztek A470. Šedý základ odhalil několik přetrvávajících švů u kořenů křídel. Přebrousil jsem je, přetmelil barvou Gunze „Mr. Surfacer“, znovu přebrousil a vyleštil.



VYBARVOVÁNÍ MODELU

Po zamaskování kokpitového výřezu jsem zahájil vybarvování modelu vrstvou základové barvy Alclad „Grey Primer“ nanesenou pistolí Testor Aztek A470. Základ odhalil několik přetrvávajících švů u kořenu křídel. Obrousil jsem je, přetmelil barvou Gunze „Mr. Surfacer“, znovu přebrousil a vyleštil.

Spodek modelu jsem vybarvil modrou barvou Mr Color „Azure Blue“. Jedná se o lakovou (nitrocelulózovou) barvu. Základní kamuflážní barvou pro horní plochy byla akrylová barva Gunze H72 „Dark

Earth“. Kamuflážní skvrny na horních plochách jsem si předkreslil tužkou 2B. Poté jsem zastírací kamuflážní vzor nastříkal volně z ruky barvou Gunze H73 „Dark Green“. Ačkoli tím byly základní kamuflážní barvy nanesený, k dokončení vybarvování modelu mě čekala ještě dlouhá cesta.

K vyřezání masek ze široké samolepicí pásky jsem použil řezací kružítko Olfa. Kruhové masky jsem pak aplikoval na vršky křídel a na trup. Vyříznuté kroužky jsem na trupu použil jako vymežovací značky pro usazení vlastních masek. Namíchal jsem si světlejší odstíny zemitě hnědé a tmavě zelené

a nastříkal do vnitřku kruhových masek. Dal jsem si pozor, aby rozhraní odpovídala kamuflážním skvrnám v tmavších odstínech. Tyto kruhy představovaly přetření předchozích větších výstředných znaků.

MARKING, PATINOVÁNÍ A ZÁVĚREČNÉ ÚPRAVY

Pro můj model jsem si vybral marking 54. perutě RAF, která měla v roce 1943 základnu v Darwinu.



Spodek modelu jsem přestříkal barvou Mr Color „Azure Blue“. Jedná se o lakovou barvu. Základní barvou pro horní plochy byla akrylová barva Gunze H72 „Dark Earth“. Kamuflážní skvrny jsem si předkreslil tužkou 2B.



Zastírací kamuflážní vzor jsem nastříkal z ruky pistolí barvou Gunze H73 „Dark Green“. I po položení hlavních kamuflážních barev mě čekala k dokončení vybarvení modelu ještě dlouhá cesta.

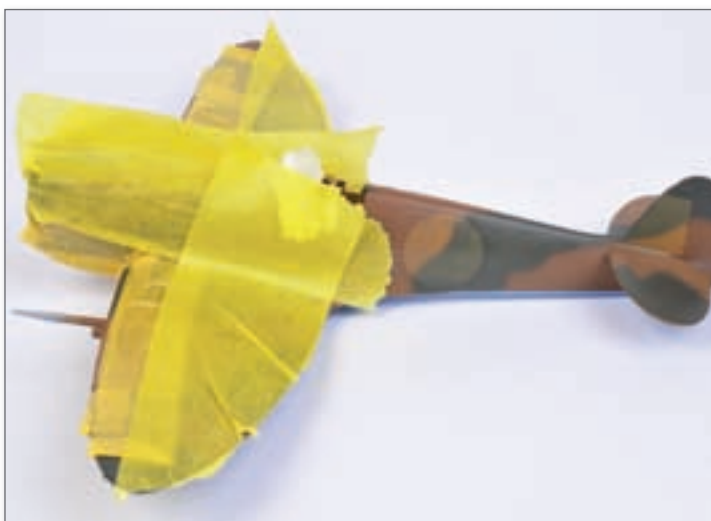
Masky jsem vyřízl ze široké samolepicí pásky za pomoci řezacího kružítka Olfa. Aplikoval jsem je na horní plochy křídel a trup. Kroužek na trupu posloužil jako naváděcí pomůcka pro umístění otevřené masky.



Namíchané světlejší odstíny zemitě hnědé a tmavě zelené nastříkal dovnitř kruhových masek, abych znázornil kruhy po předchozích větších výstavných znacích. Musel jsem dávat pozor, aby rozhraní odpovídala tmavšímu kamuflážnímu vzoru.



Musel jsem hojně použít maskovací pásku na křídla a předek trupu, než jsem se mohl dát do nastříkání bílých identifikačních pruhů na náběžných hranách. Nikdo si přece nepřeje znehodnotit krásnou skvrnitou kamufláž rozprášenou bílou barvou.



Přestože marking odpovídá výsostnými znaky australskému letectvu, jednalo se opravdu o britskou perut přesunutou k protinožcům.

Tento marking v měřítku 1:48 nabízí obtiskový aršík č. 48-667 firmy Aeromaster Decal pod názvem „Aussie Mk. V Spits“. Obtisky jsem nanesl na dvě vrstvy podlahového leštidla Future. Nechal jsem je přes noc proschnout a několika tenkými nástříky polomatného laku Polly Scale „Flat Clear“ oslabil lesk povrchu.

Průhledné díly překrytu jsem zamaskoval a holá žebra přestříkal barvou Gunze H73 „Dark Green“.

Žebra jsem ještě nastříkl polomatným lakem Polly Scale „Flat Clear“, než jsem masky odstranil. Další patinování sestávalo z výběrové aplikace černého/hnědého potečení a drobných skvrnek. Tím byla práce s vybarvováním skončena a zbývaly závěrečné úpravy, včetně osazení anténního stožárku, podvozku a pilotního zpětného zrcátka.

ZÁVĚR

Byl jsem docela potěšen, když jsem se po skončené práci přesvědčil

o slušné kvalitě tohoto čtvrtkového modelu Spitfire Vc.

Nabízené Spitfire Vc firem Classic Airframe a Special Hobby v měřítku 1:48 jsou pěkně detailované a obsahují řadu vděčných voleb. Mějte však na mysli, že se jedná o kit limitované edice, který vyžaduje nějaký čas navíc k přípravě dílů, zkoušení, jak lícují, a adjustování, než se dáte do vlastní montáže. Tato stavebnice na tom není tak zle – stačí, když uplatníte své modelářské zkušenosti. A navíc se vám zvýšené úsilí promítne do přesného, atraktivního kitu této důležité, i když dlouho přehlížené varianty spitfire.



UPROSTŘED Obtisky Aeromaster byly nanášeny na lesklou vrstvu podlahového leštidla Future. Resinová vrtule de Havilland z produkce firmy PD je zde vidět též.



DOLE Několik tenkých vrstev laku Polly Scale „Flat Clear“ zatlumilo konečný lesk a sjednotilo obtisky s okolním povrchem. Pověšimněte si, že také kýlovka nese obdélník světlejších odstínů.



NAHOŘE Průhledné díly překrytu byly po zamaskování přestříkány barvou Gunze H73 „Dark Green“. Žebra pak ještě obdržela vrstvu transparentního laku Polly Scale „Flat Clear“, než byly masky odstraněny.



NAHOŘEVPRAVO Další patinování obsahovalo výběrovou aplikaci černých/hnědých potechení a drobných skvrnek.

VPRAVO Všechny závěrečné úpravy jsou již provedeny – anténní stožárek, podvozek, zpětné zrcátko pilota.



DOLE Model Spitfire Vc ze stavebnice Special Hobby/Classic Airframe hraje svou roli opravdu věrohodně. Musíte sice k tomu vynaložit o trošku více úsilí než u běžného stříkaného kitu, ale když budete ochotni obětovat čas, výsledek bude stát za to.

