

# Aero L-39C



Zásluhou společnosti **Eduard** se v listopadu loňského roku v prodeji objevila netrpělivě očekávaná stavebnice legendární československého cvičného proudového stroje Aero L-39 Albatros v měřítku 1:72. Po dlouhé době, kdy trhu kralovala letitá stavebnice Kovozávodů Prostějov kvalitou již přece jen nesplňující současné nároky modelářů, to byla událost více než radostná.

#### Radost na první pohled

Krásně tuhá, čili bezpečná krabička dostatečných rozměrů, vzbuzující pozornost pohledním obrázkem stoupajícího stroje v šedé NATO kamufláži, skrývá dva okrové rámečky s 57 součástkami (tři nepoužijeme) a jeden rámeček s šesti čírymi. Dále stavebnice obsahuje rozumný obtiskový aršík, maskovací folii (pro překryt kabiny, podvozková kola a barevné doplňky kamufláži) a 16 stránkový barevný návod.

Jednotlivé komponenty stavebnice (obtisky, masky, čiré díly, rámečky) jsou baleny v samostatných sačcích se samolepici manžetou. Ta nám však může při stavbě způsobit drobné obtíže, neboť skvěle lze k obtiskům a jiným nevhodným předmětům. Proto sáčky bud' hned zase uzavřeme, nebo počlivě uschováme.

Jakmile spatřime výlisky, neubráníme se radostnému výkřiku nad jejich krásou. Hladky pololeskly povrch, jemné a ostré ryty do hloubky, spousta detailů, křišťálové čiré díly překrytu kabiny, zkrátka modelářův sen. Pokud však vezmeme rámečky do ještě se třesoucích rukou a začneme je bedlivě zkoumat, dříve nebo později posmutnime.

#### Shoda s předlohou

Bohožel, poloviny formy jsou mírně posunuty, což je znát zejména u drobnějších dílů (řidicí páky, podvozkové nohy, pitotstatické trubice nebo záhlavníky sedadel). V zadní části trupu u kořene SOP a rovněž v přechodech mezi konci křídla a přídavnými nádržemi nalezneme menší vlaženiny. Přestože povrch celého modelu je krásně hladký, lze nalézt na horní části kanálu přívodu vzduchu k motoru místo s jemnou krupičkou. Naštěstí stačí lehce přebroustit (či spíše přeletít) a je po starosti. Nepříliš velké olřepy lze nalézt pouze na podlaze pilotního prostoru.

Pokud začneme srovnávat výlisky s fotografiemi či výkresem, narazíme rovněž na některé nesrovnalosti. K ruce sem měl rozměry a tvary předlohy mírně odlišné výkresy (pomineme-li rozdíly verzí L-39C z L+K, L-39ZA (L+K 18/93), L-39V (PKR 40) a L-139 (ATM)).

Pokud se zaměříme na základní rozměry, pak u rozpětí přebyvá stavebnici asi 0,1 mm a na délce mu chybí 0,3 mm, což však lze přičíst mé chybě měření. Trochu nás může zmást krabička, která uvádí rozpětí modelu o 1,5 mm menší a délku dokonce o 7 mm větší než má skutečný model!

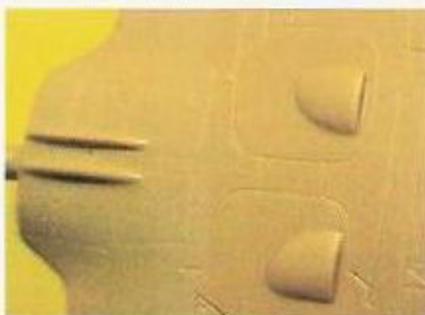
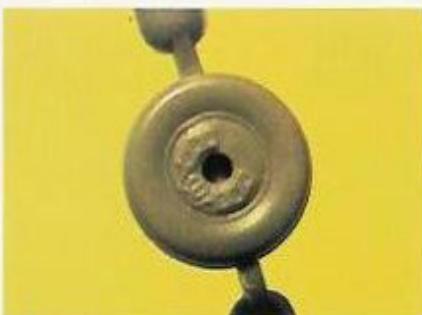
**Trup** se zdá být poněkud štíhlejší, zejména v přední části. Nejvíce se štíhlosť projevuje v oblasti pilotní kabiny, kde dle mého soudu chybí modelu na šířce asi 1 mm. To sice není mnoho, ale je to dosti patrné. Tento „štíhly“ dojem ještě umocňuje floušťka stěn trupu (asi 1,5 mm – což je více než u čtvrtkového modelu MPM).

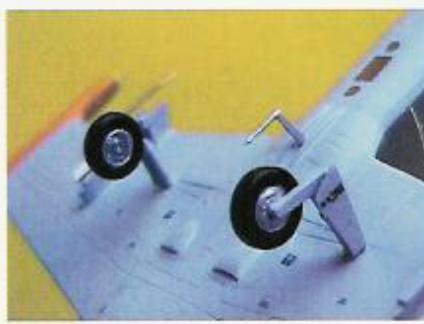
díky nimž je pak pilotní prostor příliš úzký. K tomu rovněž přispívají boční ovládací pulty, které by neměly být na stěny kolmě, ale od nich směrem k sedadlu šikmě. Rovněž před by z bočního pohledu měla být „baculatější“ (zejména před kabinou); protože však není, je celkově nepatrně menší i špička trupu (radom).

Další drobnou odchytku jsem zjistil v tvaru krytu antény na vrcholu SOP, který je „kompromisem“ mezi verzemi L-39C (větší v přední části zaobljení) a L-39ZA/MS (u kterého je menší), navíc spodní hrana krytu není rovná po celé délce (jako u modelu), ale lomená, na což pamatuje fólie ExpressMask pro konečnou barevnou úpravu.

Velmi pěkné jsou díly přívodu vzduchu a výstupu spalin z motoru. První stupeň kompresoru plasticky vystupující z přepážky a výtoková tryska s viditelným posledním stupněm turbíny sice mají drobné odchylinky od skutečnosti, avšak po sestavení trupu první stupeň nebude vidět a na výstup jsou k dispozici detaily ze sady plachů Eduard. Sestavu výtokové trysky je třeba dolicovat k polovinám trupu, aby chom se vyvarovali vzniku viditelné spáry. Na spodní straně trupu je třeba doplnit výstup pomocné spouštěcí jednotky, který je naznačen pouze rytím.

**Vnitřní vybavení kabiny** je tvořeno stupňovou podlahou, zhotovenou společně s bočními pulty s naznačenými detaily a ovládacími prvky. Pro sedadla zbývá příliš málo místa (šířka) a je proto nutné ztenčit jejich bočnice. Součástí vý-





lisků je výrazné plastické polstrování zevnitř na bocích trupu, které u skutečných strojů takřka není vidět, neboť je „zastíněno“ ovládacími prvky a jiným vybavením kabiny (při úpravách nám pomůže publikace WWP Albatros in detail a sada „splechů“ Eduard).

Dále interiér obsahuje zadní profilovanou přepážku, přepážku mezi oběma pilotními prostory, palubní desky, s něčím ostře naznačenými přístroji (ty je možno, stejně jako boční přístrojové pulty, znázornit nanesením obtisků), kryty těchto desek (u předního je lépe zaměřovač nahradit novým), řídící páky, pedály nožního řízení a samozřejmě vystřelovací sedadla.

Bohužel sedadla, byť každé z pěti dílů, jsou jedním ze slabších míst stavebnice. Sedák spolu se záďovou částí jsou prosty detailů (pásy nabízí až verze ProfiPack, doplňkové sada plechů **Eduard** nebo **ExtraTech**), bočnice sedadla mají nepřesný tvar omezovače nohou a jejich svíslá část je společně se záďovou příliš dlouhá, respektive vysoká. To zjistíme, pokud hodláme uzavřít překryty kabin ( já jsem z nich proto „ubral“ asi 1,5 mm pod záhlavníkem).

Samotný záhlavník tvoří dvě poloviny, bohužel na každém z nich je patrné posunutí formy, tudíž po jejich slenění nám vznikne jakýsi čtyřvrstvý „sendvič“. Není to však příliš na škodu, neboť jejich tvar z profilu je chybáň a čelní stěna s vybráním pro přílbu pilota je u modelu rovná s vystupujícím polstrováním! Bohužel nejlepším řešením

je zřejmě výroba zcela nových záhlavníků či sedadel (pro stavbu L-39C jsem použil mírně upravené původní díly).

#### Křídlo

Na další problém jsem narazil při kompletaci křídla, které se skládá ze dvou vodorovně dělných polovin. Abych docílil kontaktu obou dílů křídla po celé délce odtokové hrany, musel jsem v oblasti křídleka a klapek obrousit styčné plochy. Před jejich sleněním je rovněž třeba vyvratit naznačené otvory pro umístění závěsníků (na což jsem pochopitelně zapomněl).

Na rozdíl od stavebnic KP nebo MPM postrádám u stavebnice Eduard výrazněji vystupující zaoblení trupu v místě centropánu (na spodní straně křídla), zvláště patrné je to v místě hlavního podvozku.

Kryty hlavního podvozku mají naznačeno charakteristické vyboulení pro kola (na rozdíl od modelu KP), které je však příliš posunuto k zadní hraně krytu a bohužel postrádá odvětrávací otvory brzd. Na horní straně křídla je rovněž dobré znázornit mírná vyboulení v místě uchycení podvozkových noh (stejně jako u modelu KP a MPM).

Slicování křídla a trupu vyžaduje menší úsilí, avšak místo tmelu mi stačilo „zatáhnout“ spoje lepidlem. Pitotovy trubice mají pěkně znázorněný přechod do křídla, avšak jsou postiženy již zmíňovaným posunutím polovin formy. Začišťujeme je opatrně, neboť jsou modelově tenké a tudíž velmi křehké.

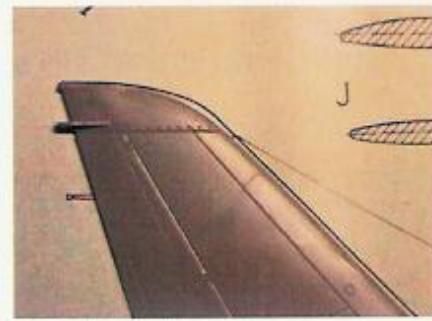
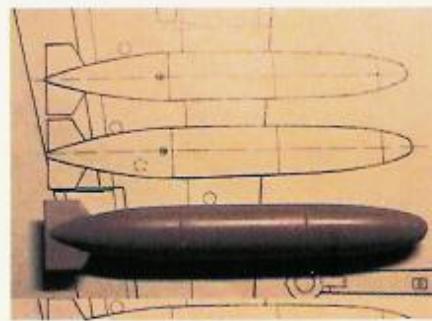
Při instalaci VOP jsem byl nucen odstranit usazovací kolíky abych zmenšil spáru mezi styčnými plochami. Aerodynamické vříše na spodní straně VOP jsou naznačeny dosti nevýrazně (u modelu KP vypadají jednoznačně lépe).

Další problém vyvstal při lepení desek odřezávání mezní vrstvy vzdachu společně se vstupy kanálů pro přívod vzduchu k trupu. Díly nebylo možno slicovat s trupem bez odstranění vymezovacích kolíků a i poté mezi nimi a trupem vznikl patrný schod. Navíc se ústí kanálů pro přívod vzduchu zdají být příliš štíhlými a mají chybny půlkruhový tvar. Při pohledu na skutečný letoun zjistíme, že jsou spíše oválného průseku.

#### Podvozek

Podvozkové nohy (opět postižené posunutím formy) je možno doplnit detaily (prolisy na vidlice přídové nohy). Vidlice přídového podvozku je poněkud kratší, měla by výrazněji přesahovat před tlumič, kolo má o něco menší průměr a reliéf na disku je málo plastické (pomůže zahoubení vrtáčkem přibližně o průměru 0,3 mm).

Hlavni podvozková kola mají správný průměr i poměr mezi pneumatikou a diskem (ne jako u stavebnic KP nebo MPM), disk by však měl být vice zapuštěn. Součástí výlisků jsou brzdy, které by opět měly výrazněji vystupovat nad povrch – pomohlo by, kdyby byly zhotoveny zvlášt, obdobně jako u modelu MPM). Kryty hlavního podvozku je dobré ztenčit.

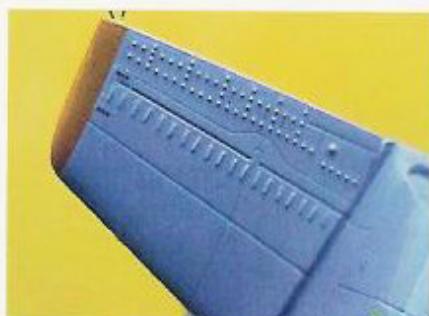




#### Ostatní

Na závěsníky pod křídlo je možno umístit dvě cvičné cementové purny nebo dvě přidavné nádrže, které však mají poněkud odlišný tvar stabilizátoru a jsou málo zašpičatělé jak v přední části, tak v zadní.

Círé díly jsou opravdu čiré, bohužel u přistávacích světlometů opět poznamenané přesazení formy. Zato dělený překryt kabiny je nádherný a výrobce nezapomněl ani na čirou přepážku mezi jednotlivými pilotními prostory (kterou je třeba ve spodní části mírně upravit podle skutečnosti). Nadšení nám bohužel vydří jen do té doby než se jednotlivé díly překrytu pokusíme nainstalovat na model. To, že překryt postrádá ono charakteristické vydutí do stran (takřka kruhový průřez), oželíme s odvoláním na technologické možnosti výroby. Hůře se však vyrovnáme s faktem, že jak přední, tak zadní překryt příliš nelicuje s trupem. Navíc při pohledu z boku zjistíme, že přední překryt postrádá charakteristické vydutí a zaoblení (zde již odvolávání se na technologii výroby nepomůže) v místě pilotního sedadla. Po instalaci překrytu tudíž není pomyslný a ne příliš patrný „vrchol“ tvořen překrytem, ale pevným sloupkem mezi oběma částmi překrytu (a to vrchol nerealisticky výrazný). Pokud se s tímto faktom nehodláme smířit, můžeme model postavit s otevřenou kabinou nebo použít překryt zcela nový. Bohužel broušením v tomto případě kýzené nápravy nedocílíme.

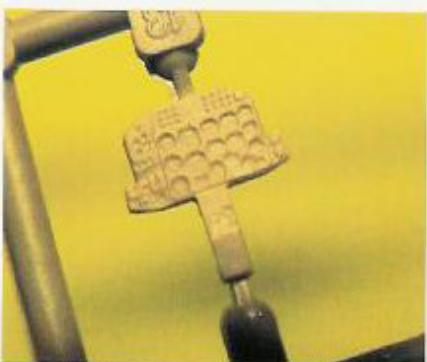
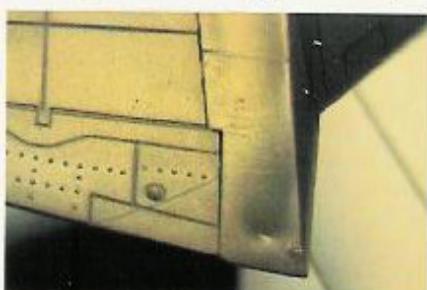


**Srovnání znázornění vířičů na spodní straně VOP dopadlo lépe ve prospěch letité stavebnice z Kovozávodu Prostějov (vlevo)**

starší typy kamufláží, pro NATO kamufláž mají asi o 1 mm větší průměr. Zdá se to být málo, ale při porovnání modelu s fotografiemi skutečného stroje je tento rozdíl natolik výrazný, že jsem byl přinucen sáhnout do svých zásob (znaky z aršíku Propagteamu mají naopak velmi malý průměr a jsou použitelně nejvýš pro první kusy L-159). Bohužel najít správný obtisk se ukázalo být velmi obtížné. Nevhodnějšími se nakonec ukázaly výsostné znaky ze stavebnice MiG-21MF KP/Mastercraft, bohužel mají příliš tmavé odstíny modré i červené a navíc modrý lem je příliš tlustý. Bílé trupové číslo 0448 má na aršíku ze stavebnice viditelné dvě vrstvy bílé barvy, tudíž jsem použil číslo z aršíku Propagteamu.

Další problém vyvstane při použití lívček na přidi. Obtisk ve stavebnici je příliš malý, stejně jako nápis Czech Air Force. Na aršíku Propagteamu jsou oba obtisky naopak větší. Nakonec jsem zvolil kompromis a použil lívčka ze stavebnice a nápis od Propagteamu. Celkově mě aršík Propagteamu zklamal (například pruhy pod kabinou zvýrazňující stupnice si musíme na potřebnou délku upravit sami). Obsahuje sice některé popisky, které chybějí na aršíku ve stavebnici, ale celkově je chudší a drobnější znaky jsou vytištěny tak, že se místy ztrácejí (stejný aršík v měřítku 1:48 tímto nedostatkem netrpí). Aršík ze stavebnice je jinak velmi kvalitní a s velkým množstvím popisek.

Na závěr tedy mohu konstatovat, že stavebnice Eduard je nejlepším modelem L-39 Albatros v měřítku 1:72 na světě. Ale jen proto, že stavebnice KP je ještě horší. Těšme se na ohlášené doplňkové sady CMK, které by snad tuto krásnou stavebnici mohly dovést k dokonalosti.



## L-39ZA

Již měsíc po uvedení L-39C vrhl **Eduard** na trh stavebnici označenou L-39ZA. Krabičku tentokrát zdobí obrázek (mlýných barev) dvojice „klasicky“ zbarvených Albatrosů s poněkud pochroumanou perspektivou. Stavebnice obsahuje stejné stavební díly jako předchozí (tentokrát však použijeme všechny), dále pozmněnu maskovací fólii a nový aršík obtisků. Přestože je stavebnice označena jako verze ZA, umožňuje rovněž stavbu dvou strojů L-39ZO.



Pro stavbu „bojové“ verze nám stavebnice nabízí tři díly navíc – další dva závěsníky a kanon pod trup. Dalšími odlišnostmi verze ZA se bohužel stavebnice nezabyvá, ačkoliv jich není málo. Od předchůdce se přitom liší především většími podvozkovými koly se zcela odlišnými disky a s tím spojeným zvětšením vyboulením u kořene vrchní strany křídla. Dále pak doplněním snímače úhlu náběhu na levou stranu trupu pod čelní štítek a přemístění pomocného vstupu vzduchu z pravé strany trupu na levou, mezi stupeňky (tentotého neobsahuje ani verze L-39C, kde však záleží zřejmě na konkrétním stroji, neboť na některých fotografiích tento vstup není patrný, na jiných naopak ano).

Při stavbě jsem tentokrát využil sadu plechových doplňků Eduard, která obsahuje více než 170 součástek k „vyšperkování“ pilotních prostorů (tři páry palubních desek pro verze L-39 C/Z/A-ART, dva typy zaměřovačů), vystřelovacích sedadel, podvozku, výstupní roury, závěsníků, kanonu, pum (jejich zadní části včetně stabilizátorů), stupeňky a dalších vnějších detailů (antény, snímače atd.). Pod kovové palubní desky je k dispozici buď čirá fólie s naznačenými přístroji, nebo papírový štítek na němž jsou přístroje vytiskeny barevné. Pokud nehodláme investovat do sady „doplňků“ částku o pět korun převyšující cenu stavebnice, můžeme použít menší sadu **ExtraTech** určenou pro model KP.

Při vybavování interiéru jsem váhal nad tím, jaká sedadla použít. Ze stavebnice mají řadu nevýhod, odlevaná sedadla firmy **Pavla Models** jsou sice nabízena pod označením VSBR-I, ale jejich záhlavníky patří sedadlům VS-2. Další možnosti je použít kovová sedadla firmy **A+V model**. Ačkoliv postrádají jakékoli detaily a zdály se mi poněkud nepřesná, jako jediná mají použitelný tvar záhlavníků. Nakonec jsem přistoupil ke kompromisu a použil sedadla ze stavebnice doplněná záhlavníky z kovových sedadel **A+V model**.



Stavebnice opět přináší stejné výlisky jako obě předchozí, navíc pak štítek s leptanými součástkami k vylepšení kabiny a některé vnější antény a drobnosti (obsahuje přibližně 60 % dílů samostatně prodávané doplňkové sady Eduard). Opět v ní nalezneme poněkud odlišnou maskovací fólii, tentokrát s mírně zdrsněným povrchem (lepicí



emulze dokonale ulpívá na snímaných částech fólie a nezůstává na krycím papíru, jako tomu často bývalo u fólií s hladkým povrchem). Obtisky jsou rozděleny na dva aršíky (zvlášť popisky a zvlášť označení). Díky tému skutečnostem považuji tuto verzi stavebnice za nejvhodnější v poměru výkon/cena (495 Kč).

Součástí 22 stránkového barevného návodu je tentokrát osm schémat zbarvení a označení (2x L-39ZA/ART, L-39ZA tygří letky 11. slp. Žatec (1991), L-39C 34. zSL Pardubice (NATO kamufláž), L-39ZO Libye (1985), L-39ZO NDR (1988) i v pozdější podobě Bundesluftwaffe, dále L-39ZA rumunského letectva (1999) a L-39C X-07 zkoušený v SSSR roku 1974.

Jelikož jsem vlastnil obtiskový aršík pro L-39ZA/ART před lety vydaný Propagteamem a navíc sadu výzbroje firmy Hasegawa, která obsahuje cvičný terč DART, nechal jsem se inspirovat článkem v L+K 12/2001 o zkouškách terče na letounech thajského letectva a rozhodl se pro stavbu modelu v této podobě.

Stavba probíhala stejně jako u předchozích verzí. Palubní desky L-39ZA /ART obsahují plechový štítek, který je také součástí ProfiPacku. Sedadla jsem tentokrát použil od firmy Pavla Models, ale jejich záhlavníky jsem nahradil díly ze sady A+V Model. Abych dostal sedadla do úzké vany, opět bylo nutno obrousit (spíše takřka odstranit) jejich bočnice.

Ve snaze odstranit nectnosti kabiny stavebnice jsem se rozhodl použít podtlakově tvářený překryt Pavla Models. Ten má bohužel příliš vypouklý čelní štítek, tudíž jsem nakonec postavil model

s otevřeným předním pilotním prostorom a čelní štítek jsem převzal ze stavebnice.

Také volba barev pro thajskou kamufláž byla problematická – co fotografie, to jiný odstín (záleží na okamžitých světelných podmínkách, při kterých je pozorován nebo fotografován). Snažil jsem se proto o jistý kompromis a nakonec jsem na horní plochy použil barvy Humbrol 124, Agama A33 a Agama C26 a na spodní plochy Humbrol 28 a 167. Jelikož ani jeden obtiskový aršík neobsahoval trupové označení 10223 (stroj s pruhem hvězd na SOP), musel jsem jej „poskládat“ z těch, které jsem měl k dispozici. Další problém nastal s výsostnými znaky – aršík ze stavebnice měl mírně posunutý soutisk barev a aršík Propagteamu postrádal bílou podkladovou barvu (navíc výsostné znaky, čísla a popisky na tomto aršíku jsou větší než obtisky ve stavebnici). Ani to není konečný výčet potíží. Skutečné stroje mají pásky směřující ke stupačkám modré barvy, což naštěstí vystihuje aršík Propagteamu (na rozdíl od obtisků stavebnice). Ostatní popisky a pásky proti oslnění (před kabinou a na koncových křidelních nádržích) jsem použil z aršíku ve stavebnici (bohužel pásky mají příliš zelený nádech – měly by být více do šeda).

Jelikož zmínovaný článek o zkouškách terče DART obsahuje pouze dvě nepříliš detailní fotografie tohoto zajímavého podvěsu, instaloval jsem jeho části na model s notrou dávkou fantazie. Přesto, nebo právě proto si dovolím tvrdit, že takto „vyzbrojený“ Albatros vypadá dosti futuristicky.

JIŘÍ CHLEBEK  
Foto autor





První letový prototyp  
Aero L-39 X-02  
v expozici leteckého  
muzea v Praze-Kbelích

Tři ze strojů L-39ZA  
sloužících v českém  
letectvu již deset let.  
Na prvním snímku je  
letoun používaný  
Leteckým zkušebním  
odborem v Praze-  
Kbelích





## L-39 ALBATROS

**Kovozávody Prostějov/KP**

Nepletli si, Kovozávody Prostějov vypustily L-39 v měřítku 1:72 na trh rok po „přelomovém“ modelu proudového Jaku 23. Přelomovém proto, že do té doby

byly stavebnice této firmy dost blízko světové špičce (zpomeňme na MB-200 nebo MiG-15). Jakem ale začal obrat k horšimu. Pěkné

jemné nýty nahradilo hrubé ryti, hladký povrch se změnil v pole po dešti, o detailech škoda mluvit. Nevim, co způsobilo takové snížení kvality, avšak L-39 to bohužel postihlo taky. Přesto jsme tedy, a co si budeme povídат, vlastně až do loňského roku, byli za možnost postavit zmenšený L-39 moc rádi. Vždyť to byl jediný Albatros v tomto měřítku.

Dodnes je možné stejně výlisky zakoupit v mnoha krásných obalech, které předčí (mysím obaly) i renomované světové výrobce. Zakoupil jsem tedy po létech L-39 se značkou KP (v barvách americké skupiny Thunderbirds), abych s odstupem času zhodnotil letité výlisky.

O balení již byla řeč, návod zůstal nezměněn a nové jsou pouze obtisky obecné kvality. Výlisky, ač už v době vzniku nebyly záračné, jsou dnes, po náležitém „oběhání“ forem, téměř katastrofické, a i leckterý špatný short-run je kvalitou předčí. Čiré díly, tedy překryt kabiny a světlomety, jsou ještě neprůhlednější a poškrábanější než před 20 lety. Povrch výlisků je misty jakoby uplácan z modeliny a pokryt nestojnoměrným nad povrch vystupujícím rytím. Když k tomu připočteme, že díly (jak později zjistíme) téměř

nelicují, asi bude lépe celý povrch přebrousit a přerýt. Zůstává jen otázkou, zda nám to stojí za námahu, ale to si již každý stavitec musí rozhodnout sám.

Dost bylo zehráni, a tak se podivejme na přesnost v měřítku. Rozpětí i délka chybí 3 mm, což jsou pouhým okem nepostehnutelné rozdíly. Jinak k tvarové shodě nejsou žádné větší výhrady, pouze překryt kabiny postrádá typické vyklonutí do stran, ale na postaveném modelu působi tento detail věrohodně.

Základem vybavení vnitřku kabiny je sice vana, ovšem boční pulty jsou pokroucené a velmi úzké, takže asi bude lepší je nahradit novými. Za přijatelné lze považovat přístrojové desky, což bohužel nemohu říci o sedadlech. Náprava je snadná – stačí zakoupit jejich odlišky firmy Pavla Models, které chudý interiér zaplní a značně oziví.

Před uzavřením trupu vlepíme do příde malé množství olova a mělkou výstupní rouru do zadě. Na první větší tmelení narazíme až u spojení kanálů pro přívod vzduchu s trupem. Tmel ještě nezavírejme, neboť po přilepení křídla jej spotrebujeme slušné množství a totéž nás

čeká při úpravě přechodu VOP do trupu a při licování překrytu kabiny s trupem, ale bohužel i na téměř celém nerovném povrchu modelu. Podvozkové nohy, aby byly alespoň použitelné, musíme předem rádně upravit pilníkem.

Stavebnice představuje L-39C, ale po malých úpravách můžeme postavit jak L-39ZO, tak L-39ZA. Ač tomu původně bylo jinak, dnes rozhodně není vhodná pro začínající modeláře, neboť ti by ji v polovině stavby zahodili a šli by si před školu kupit jointa, čímž by náš pokus přilákat dítka k tvorivé činnosti vyšel vnilce.

Není však ani určen starším modelářům cholerické povahy, protože nábytek v jejich pracovně by nemusel po stavbě vypadat stejně jako před ní. Cílovou skupinou tak jsou asi pokročilí a psychicky vyrovnaní (nebo medikamenty utlumení) modeláři, kteří ocení dost přesnou shodu tvarů modelu se skutečnou „Devětatřicítkou“.

## L-39 ZA Eduard

Asi rok ohlašovaná novinka se konečně stala reálným prodejním artiklem a český, slovenský a možná i nejeden zahraniční modelář v duchu zajádal nad snad pořádnou stavebnici L-39 Albatros v měřítku 1:72. Jen na okraj, stavebnici můžeme zakoupit ve verzi L-39C, ZA, a jako ProfiPack, který nabízí vedle zmíněných verzí i exportní L-39ZO. Podívejme se blíže L-39ZA s dvouhlavňovým kanonom pod přidi.

Obal (stejně jako u obou dalších stavebnic) zdobí prvotřídní akční kresba. Pod ní se ukryvají velmi čisté výlisky s jemným, nikoliv dnes tak oblíbeným „neviditelným“, rytem do hloubky. Povrch působi na první pohled opravdu excellentně. Dále tu máme rámeček s čirými díly, který obsahuje dělený překryt kabiny, sklo oddělující prostory osádky

*Dva ze čtyř L-39V používaných českým letectvem si můžeme prohlédnout v leteckém muzeu v Praze-Kbelích*



a světlometry, několikastránkový přehledný návod, maskovací fólie a velký aršík s obtisky.

Nejprve (ale jenom kvůli recenzi) jsem přeměřil hlavní rozměry výlisků. Ani milimetr navíc, ani milimetr pod míru. Hmmm! Obrysově jsme na tom podobně, ale výrobce jinak dokonalou shodu se vzorem pokazil značně menšími vstupy vzduchu, jež spíše připomínají prototypy tohoto letadla, a ne pravé přesným krytem kabiny, který je při pohledu z boku trochu moc vysoký a hlavně není vyklenutý do stran. Vím, že je to asi technologický oršek, ale nějaké řešení by se snad našlo. To je z tvárových nepřesnosti draku asi vše, s čistým svědomím mohu prohlásit, že zbyvajici tvary jsou přesné.



▲ Detailní pohled na L-39V slovenského letectva (označení 0730)

Vnitřek prostoru osádky je, stejně jako u modelu KP, tvořen vaničkou s bočními pulty, ale mnohem věrohodnějšího vzhledu. Zevnitř na bocích nechybí naznačené polstrování, přístrojové desky jsou také moc pěkné a věrné. O sedadlech to už říci nemohu, jsou velmi zdobenou a příliš vysoká, na což jsem přišel, až když jsem nemohl zavřít překryt kabiny. Také jejich šířka nám nedovolí zapustit je bez úpravy mezi boční pulty. Budu se opakovat, ale nejsnazším a také asi nejlepším řešením je nahradit je odličanými.

Výrobce nabízí obtisky na pulty a přístrojové desky, ale ponecháme-li kabini otevřenou, raději použijeme „ruční kresbu“. Do zádi nalepíme propracovanou výtoku trysku. Hluboko za vstupy vzduchu má své místo přepážka s naznačením prvního stupně motoru. Po „vyvážení“ modelu můžeme trup slepit. Vstupy vzduchu pěkně licují, škoda jen, že jsou menší a tím deformují průřez trupu v těchto místech.

Pokud překryt kabiny nalepíme otevřený, k čemuž pěkný interiér přímo nabídá, máme po problému. Pokud jej však zavřeme, objeví se nepěkné spáry a nezbude nám, než po druhé otevřít tubu s tmelem a přechody dobrout.

Vůči křidlu nemám výhrad, tmel použijeme pouze na přechodu spodní strany trupu do křídla. Výrobce musím pochválit

za přijatelnou tloušťku odtokové hrany, asi si vzal ponaučení z čtvrtkové stavebnice Airacobry, kde byla odtokovka katastrofální.

Na VOP mne zarazily dvě věci. Tou první byla pravá polovina větší než levá, druhou vystoupěly nýty na kormidlech. Na zádi už na hladkém povrchu příliš nezáleží, ale co je moc, to je příliš. Naštěstí je to lehce opravitelná malichernost. Na druhé straně kvitují s povdékem vříže na spodní straně výškovky, na které zapomněli tvůrci u čtvrtkového L-39 firmy MPM.

Podvozkové nohy sice mohly být o něco propracovanější, ale po doplnění hadiček a několika detailů jsou použitelné. Kola jsou modeláři jednou z nejkritizovanějších částí stavebnice. Ve stavebnici odpovídají rozměry „Céčku“, verze L-39ZA má mít kola hlavního podvozku širší o 0,4 mm a předové o dvě desetiny. Pravda to sice je, modeláři-kritici ještě lomí rukama nad rozdílným tvarem sedmi krytek v oblasti kanonu, ale pokud nevezmu do ruky „šupléru“, nepoznám nic, a to je pro mne podstatné.

Ke standardu výrobce již patří doplnění stavebnice maskovacími fóliemi, které usnadňují stříkání barev. Byl jsem na ně opravdu zvědav, protože u předchozího modelu byly, zvláště ty na nerovné plochy, nepoužitelné. U „Tricetdevítky“ již jsou vymyšleny značně lépe, ale díky nedostatečné lepivosti mají snahu se misty odchlipovat, a tak jsem při zamaskování použil osvědčenou pásku Tamiya.

Pro konečný vzhled modelu výrobce nabízí dvě verze strojů čs. letectva, jeden z Iráku a jeden používaný v Sýrii. Popisek je na archu opravdu „něurekom“, myslím, že některé (nejmenší) nepoužije ani největší masochista. Celková kvalita obtisků je na velmi vysoké úrovni.



## L-39

### Eduard ProfiPack

Stavebnice L-39ZA je krásnou „dvasedmdesátinou“, na které by se některí výrobci mohli učit. Pedantům nejvíce vadí zmínovaná kola a krytky, mně se větším problémem zdá tvar kabiny a vstupu vzduchu.

Tato „obohacená“ verze se liší od „normální“ stavebnice především tím, že se můžeme rozhodnout pro L-39 verzi C, ZA nebo ZO. Na výliscích nic nového ne-

čí křídla, je přinosem. Vždyť model chci občas vzít do ruky! Nemyslím si, že jsem moc nešikovný, ale stačí sebe-menší nechtěný dotyk a díl je v ... Je to samozřejmě můj subjektivní dojem, a tak mne prosím, milovníci plechů, neodsuzujte.



vykoukáme, stejně jako na rámečku čírých dílů a maskovací fólii. Nad rámcem „obyčejných“ stavebnic na nás čeká planžeta s množstvím leptaných dílů, mimo jiné nabízející tři páry přístrojových desek, filmy s černobílými číselníky přístrojů, respektive jejich obdobu s nemnoha barevnými doplňky vytištěnou na papíře. Rovněž nadstandardní je velký arch obtisků (2x Thajsko, 2x čs., Libye, NDR, Luftwaffe, Rumunsko a prototyp testovaný v Rusku) a ještě větší plachta s obtisky s drobnými nápisami, postihující rozdílné barvy písma pro různé kamufláže.

Nepatřím k těm, kteří z planžety plechových doplňků zužitkují všechny díly. Oživení interiéru rozhodně pomohou přístrojové desky, drobné detaily na boky trupu, madla na vnitřní stranu překrytu kabiny nebo pásky na sedadla (ale i po jejich vylepšení se nevzdávám pocitu, že odlevaná jsou lepší). Nemyslím si však, že „tyčinka“ o tloušťce vlasu novorozeného dlouhá 1mm, kterou máme nalepit na trup

Výběr z devíti (!) obtiskových verzí mne tak zaskočil, že jsem si při stavbě modelu z ProfiPacku nedokázal vybrat a nakonec jsem se rozhodl pro jednoduchou přestavbu na L-39V. Tento jednomístný Albatros byl v našem letectvu používán nejen k vlekání terčů, ale sloužil i jako běžný cvičný letoun. Díky nízké hmotnosti byl pi-

loty velmi oblíben zejména pro nácvik akrobatických prvků. Chybějící vybavení zadního prostoru prý bylo natolik patrné, že se s tímto „specialem“ dala létat akrobacie nepoměrně lépe než třeba s L-39ZA. To byl také důvod, proč jsem se pro tuto méně obvyklou variantu rozhodl.

Podobně jako lepty, ani všechny obtiskové popisky jsem nevyužil, neboť mi některé připadaly tak jemné, že by se na povrchu „ztratily“. Přesto výrobce za bohatou nabídku chválím.

Albatros v ProfiPacku je rozhodně stavebnice určená jako dobrý základ pro soutěžní model a neotevřít u něj pilotní prostory, jako jsem to udělal já, je opravdovým hříchem.

MARTIN DECARLI  
Foto autor



Dalším ze zahraničních uživatelů L-39C je letectvo státu Jemen. Snímky pořídil na letišti ve Vodochodech J. Kouba koncem roku 1999



# Putování výlisků KP Aero L-39V

Staříčké a již přece jen vysloužilé formy k výrobě modelu L-39 z bývalých **Kovozávodu Prostějov** jsou stále používány a výlisky z nich se objevují v nejrůznějších krabičkách. Zatímco na původní stavebnici s povedenou titulní kresbou J. Velce a mizernými obtisky z Hradíšťka pod Medníkem už sotva kde narazíme, k mánii jsou stavebnice **Kopro/Mastrecraft**. Na jejich obalech jsou jak mutace původní kresby, s doplněnými výsostními znaky NDR, tak nový obrázek L-39C, nebo Albatros ve fiktivním zbarvení americké akrobatické skupiny Thunderbirds. Zatímco výlisky jsou cílem dál horší, obtisky plně odpovídají současnemu standardu a mohou – společně s nižší cenou – leckoho zlákat ke koupi.



Krátce po rozdelení Česko-Slovenska na dva samostatné státy se díky **Aeroteamu** ze Vsetína objevily výlisky KP v měřítku 1:72 jako **Aero L-39 Albatros** vojenského letectva Slovenské republiky ve zbarvení skupiny Biele Albatrosy. Se slovenskými výsostními znaky se Biele Albatrosy všechny představily poprvé v červenci na CIAF '93 v Hradci Králové, na domácí půdě pak 11. září u příležitosti Slovak International Air Display v Košicích.

V tradičním pytlíkovém balení se schématickým dokladem na přebalové manžetě obsahovaly známé a v té době již nepříliš oslnivé výlisky, ale navíc aršík s výsostními znaky, označením, množstvím drobných nápisů na povrch letounu

První vlečný letoun Albatros vznikl upravami ověřovacího L-39X-08 v roce 1972. Na rozdíl od standardních cvičných letadel mají v této verzi sériově postavené vlečné stroje v zadní kabině bubnový naviják ocelového lanka, který pohání malá náporová turbína L-03 pod trupem.



Celkem bylo v sedmé výrobní sérii údajně postaveno osm vlečných letadel L-39V. Dvě z nich převzalo letectvo tehdejšího NDR, zbylé stroje si po službě v československém a federálním letectvu rozdělily v poměru 2:1 nástupnické státy. Česká republika získala letouny evidenčních označení 0720, 0725, 0735 a 0740, zatímco na Slovensku skončily 0730 a 0745.

Záslužným počinem **Aeroteamu** bylo vydání prostějovské stavebnice L-39 v krabičce s červenou kresbou, v níž plastiky doplňovaly sada odlivaných dílů, štítek s detaily leptanými z plechu a nové obtisky, což výrazně zvýšilo atraktivnost stavebnice. Kromě Albatrosu, ovšem díky odliatkům ve vlečné verzi L-39V, bylo z tohoto základu možné postavit také vlekaný terč KT-04 a jeho odhadovací vozík.

K přestavbě na „vlečnou“ jsou ve stavebnici odliinky turbíny a průchody se sekacím zařízením a navijecí buben v zadní kabině, zatímco lano bez větších potíží doplníme z vlastních zásob. Díly terče, odliště z nazelenalé hmoty, opatrně vyprostíme z nálitků a začistíme jemným brusným papírem. Vice námahy vyžaduje jen odříznutí trupu, který je spojen s poměrně rozměrným nálitkem.

Díky přehlednému návodu je naštěstí na první pohled jasné, co je díl stavebnice a co technologický náledek. Při slepování si jen musíme dát pozor na správnou polohu oka č. 18; opatrně dolepujeme drobné součástky, zejména vyvažovací plošky na křídla a směrovce, jakož i výztuhy na trupu. Budeme-li se řídit perspektivní kresbou v návodu, podaří se nám stavbu dokončit bez potíží a správně ohneme a nelepíme i plechové díly vozítka. Čtyřpohledové schéma zbarvení v návodu nabízí podobu letounu českého letectva s evidenčním číslem 0740.

Zatím naposledy se skupina Biele Albatrosy objevila vloni na leteckém dni SIAD 2002 v Bratislavě. Na jejich příští vystoupení si budeme muset ještě chvíli počkat, neboť v současné době procházejí letadla generálnimi opravami.

## Thajský L-39ZA

To třetice vydal **Aeroteam** prostějovské výlisky v limitované krabičkové verzi krátce poté, co byla první letadla dodána do Thajska. Tento kontrakt byl také inspirací ke vzniku stavebnice. V krabičce s pohlednou fotografií kamuflovaného stroje (ještě u výrobce) nalezneme důvěrně známé výlisky a epoxidový odlitek kanónu GŠ-23, který má umožnit úpravu modelu na L-39ZA. Schéma zbarvení je na trošku hůře čitelném černobilém schématu a k dispozici máme rovněž aršík s obtisky.

mas



**Vystřelovací sedadla pro L-39 v měřítku 1:72 odilitá z bílého kovu má v nabídce firma A+V models z Kladna. Skutečné sedadlo VS1-BRI tvoří skořepina sedadla, padáková soustava, teleskopický vymršťovací mechanismus, nouzová dávka a zdroj pohoru. Stabilizační padák je uložen v opěrce hlavy pilota, záchranný padák v zadové části. K sedadlu je pilot připoután integrálním postrojem, umožňujícim snadné dotažení všech popruhů před katapultáží, s letadlem je spojen připojkou dýchače, elektrické sítě a radiostanice a mezi nohami má dvojitou rukojet' spouště.**

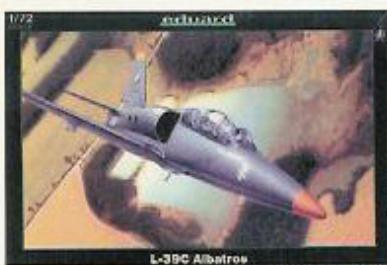
**Na odličích A+V nalezneme více méně to, co na skutečném sedadle. Zvolená technologie bohužel neumožňuje u kovových odliatků jít do takových podrobností, jako například u polyuretanových odliatků, ale zase jsou kovová sedadla výrazně levnější a vypadají lépe, než původní sedadla ze stavebnice KP. Jejich vzhled lze zlepšit doplněním několika drobných charakteristických detailů, například madel a pásu ze zbytků sad plechů pro jiná letadla.**





## Aero L-39C s rozpaky

Představovat zájemcům o letectví Aero L-39 a jeho verze by bylo nošením dřív do lesa. Historie a vznik tohoto cvičného proudového letounu byla dostačně popsána v L+K i knížecce edice Triáda. Když společnost **Eduard** přišla s jeho stavebnici v měřítku 1:72, zajásal jsem. Prastarý prostějovský model je totiž již omšely a co se týká rozmištění panelů na povrchu chybný.



Pohled do krabičky od Eduardů mne navnadil, a tak jsem stavebnici i přes značnou cenu 350 Kč koupil. Mylně jsem předpokládal, že vzhledem k ceně kupují něco super. Ostatně posudte sami.

Krabice je dostatečně tuhá a dobře chrání obsah. Na viku je pěkná kresba letadla L-39. Šestistránkový návod začíná krátkým popisem letadla a upozorněními, pokračuje informacemi o rozmištění dílů v rámečcích a seznamem potřebných barev významných světových výrobců. Bohužel v seznamu chybí odstiny akrylových barev Agama, se kterými se mi velmi dobře pracuje a jsou poměrně levné. Na dalších stránkách je srozumitelně rozkreslený postup stavby, ve kterém však chybí zmínka

o nutnosti dovážit model. Jak záhy zjistíme, nepřijemné je, že odstiny barev detailů musíme podle čísel neustále hledat v seznamu na straně 2, což trochu zdržuje. Závěr návodu patří údajům o použití maskovacích fólií, čtyřem schématům zbarvení a umístění výsostních znaků a popisek.

Obtisky jsou bohužel lesklé (měly by být spíše polomatené). U palubních desek si nejsem jist, nakolik barevné provedení odpovídá, protože fotografie ukazují něco jiného. Chybí na nich zobrazení světel-ných tabel v horních částech, ale přístroje jsou znázorněny velmi slušně.

Plastikové stavební díly z šedohnědé měkké hrmoty bez otřepů a znatelných vtaženin jsou ve třech rámečcích, čiré v samostatném sáčku, stejně jako maskovací fólie. Překryt kabiny je čirý, s rámy vyznačenými jemným rytím, také na povrchu ostatních dílů jsou spáry a krytky vytištěny ostrým rytím do hloubky. Na křidle a ocasních plochách je rytí povedené, vý-

jimkou jsou hlavy nýtu na výškovce, skoro „kotlové“. Panely na trupu a na bocích jsou vyznačeny poměrně jemně, na spodku pak skoro neznačelná.

Ocasní plochy jsou rozměrově přijatelné, trup se zdá v přední části značně štíhlejší (v místě kabiny o 1,5 mm užší) a horní strana přídě před kabinou je méně klenutá. Překryt kabiny je mírně posunutý vpřed a není vyklenutý do stran. Kanály pro vedení vzduchu k motoru jsou v místě sacích hrdel půlkulaté, zatímco předloha je má přibližně půloválné. Sedadla jsou hodně zjednodušena, chybí na nich i madla vystřelovacího mechanismu. Celkový dojem je tak spíše rozpačitý.

Stavbu jsem začal nabarvením jednotlivých detailů vnitřku kabiny a nanesením obtisků palubních desek. Při sestavování jsem musel nepatrně upravit zadní palubní desku, ale ostatní díly sedly dobře.



Průhledu kanály pro přívod vzduchu k motoru do trupu brání přepážka s celkem zbytečně (a nepřesně) naznačeným prvním stupněm kompresoru, který stejně není vidět. Zezadu je trup uzavřen výstupní rourou s reliéfem posledního stupně turbiny. O žluté barvě vnitřku vstupních kanálů nejsem stoprocentně přesvědčen. Letoun daného čísla jsem neviděl na vlastní oči, a tak musím spoléhat na návod.

Na desky odrezávací mezni vrstvy jsem ústrojí kanálů přívodu vzduchu přilepil lepidlem Herkules, abych je mohl v případě nutnosti odlepit a nahradit jinými správnými tvaru.

Sestavení a slepení křídla proběhlo bez problémů, jen jsem prořízl štěrbiny u křidélka. Podobně jsem bez potíží spojil křídlo s trupem, přičemž jsem pouze opatrně upravil styčné plochy. Podobně je to s VOP. Nakonec jsem zatmelil drobné vzařeniny na křidelních nádržích a přechodech VOP do trupu.

Zatímco sestava schla, slepil jsem sedadla a doplnil na ně upínací pásky a madla vystřelovacího systému. Po vsunutí sedadel (jdou velmi ztuha, což se později ukázalo být výhodou) do vany pilotního prostoru a připevnění překrytu kabiny lepicí páskou jsem zjistil, že ačkoliv to návod nezmiňuje, model je třeba dovážit.



Trápení ale ještě nebyl konec. Při kontrole obou částí překrytu jsem zjistil, že sice už dobré zapadnou, ale výškově rádně sednou (navazují-li vrcholy překrytu na horní stranu středového žebra, jsou u základny viditelné škviry) a šířka základny překrytu je „o chlup“ menší než šířka trupu. Situaci jsem vyřešil pomocí rychleschnoucího epoxidu.

Pak už konečně došlo na maskovací fólii. Na čelní štítek sedla výborně, u překrytu bylo třeba, mírně naříznout rohy. Problémy nastaly u ocasních ploch, kde

V návodu jsou barvy označeny podle normy Federal Standard. Když jsem se rozholil pro NATO kamufláž, zjistil jsem, že střední sedlá má sice správné označení FS 36270, ale tmavá šedá má označení FS 36318, což je kardinální chyba! Správný odstín má být FS 36118, v čemž mě utvrdily fotografie v L+K i návod stavebnice MPM. Podle stejného zdroje se liší i tvar pole tmavé šedé. A nyní babo rad, co je správně, který výrobce se sek?

V návodu stavebnice Eduard nejsou uvedeny názvy dalších dvou barev (č. 22 a 27). Patričný odstín barvy Agama je spíše černošedý, na fotografiích se zdá o něco světlejší. Barva Humbrol je zase proti fotografií dosti světlá, takže je nutno barvy dotónovat.

Po nabarvení modelu můžeme vyvrtat otvory a doplnit detaily, například protisrážkový blikáč a výstupní rouru pomocné zdrojové jednotky Saphir.

Posledním krokem je nanesení obrysů. Jsou bohužel lesklé a jejich rozmištění na archu se mi zdálo především u popisek chaotické. Jinak jsou výborně tenké, neprosvítají a dobře přilnou. Po vrch modelu jsem sjednotil čirým lakem.

Jsem obyčejný modelář-lepič, ale mé pocit z nové stavebnice L-39 jsou smíšené, až rozpáčité. Myslím si, že cena je vzhledem k uvedeným nedostatkům přemrštěná. Výrobce se asi řídí zásadou, že komu se model a cena nedají, af nekupuje.

VLADISLAV MATYSKOVIČ  
Foto autor a M. Salajka



Když jsem opatrně oddělil a začistil čelní štítek a obě části překrytu, nastal horror. Nenesl ani jeden dil! U překrytu překážely záhlavníky sedadel, u čelního štítku kryt přední palubní desky se zaměřoval. Co ted? Nezbýlo mi nic jiného, než sedadla opatrně vytáhnout, zespodu rádně ubroustit jejich sedáky a mírně také záhlavníky. Horší to bylo s čelním štítkem. Musel jsem opatrně odlepit palubní desku s krytem a vše za neustálého zkoušení zkrátit. Teprve pak šel čelní štítek usadit.

vzhledem k nižší přilnavosti masky na vystupující nýty mi při barvení koncových oblouků barvy podtekla. Spodní plochy modelu jsem nastríkal, horní a boční natřel akrylátovými barvami Agama, se kterými mám velmi dobré zkušenosti.

Při stříkání spodku modelu však barva kryla nestejnoměrně a po nanesení jedné tenké vrstvy většina linek paneláže zmizela. Totéž se stalo na bocích a horní ploše trupu, na horní straně křídla a ocasních plochách naštěstí spáry zůstaly dobře viditelné.



*Snímky šedivých L-39C byly pořízeny na 34. základně speciálního letectva v Pardubicích. V rámci reorganizace české armády bude na této základně v letošním roce postupně ukončen letový provoz.*

*Součástí označení všech letadel v tomto zbarvení jsou lvi na přidi a nápis CZECH AIR FORCE pod kabinou a na kýlovce.*

*Na snímku vpravo je vidět tvar překrytu kabiny a vstupního ústrojí kanálů pro přívod vzduchu k motoru*



*Technici si tento „svůj“ letoun pro snadné rozlišení na stáni označili černým pruhem na vrcholu SOP*

Slovenské vojenské letectvo používá L-39 verzi C, ZA a L-39V. Díky svým vystoupením po celém světě jsou nejznámější Biele Albatrosy v národních barvách, u jednotek slouží kamuflované stroje





*Biele Albatrosy patří k tradičním návštěvníkům CIAF v Hradci Králové, kde byl také pořízen tento snímek.*

*Zatím naposledy se skupina, byť jen pětičlenná, objevila na leteckém dni STAD 2002 v Bratislavě. Podle oficiálních webových stránek letošní sezónu vyneschází, neboť jejich L-39 procházejí generální opravou*

## Ještě jednou Aero L-39 Albatros v měřítku 1:72

Někomu se možná nebude líbit, že jsme tak velkou část obsahu sešitu Modeláře věnovali letadlu československému a ještě ke všemu pravidelnému. Krasavice z Vodochod si to nesporně zasloužila a uvedení trojice stavebnic firmy Eduard bylo dostatečnou pobídou.

Jako každá stavebnice, i novinka ze severu Čech má přednosti i nedostatky, záleží jen na stavitelích – jaké mají nároky, co se jim líbí a co budou na výslechách hledat. Myslím si, že nikoho neurazí, když začnu radošným zvoláním: Sláva, že je tu! Kdo se v poslední době po-

koušel slepit historické výlisky z KP, dá mi za pravdu, že stavebnice Eduard je příjemná. Doufejme, že s dalšími chystanými novinkami (MiG-15, La-7) také rozhojně řady zájemců o československé, česká a slovenské letectvo a jeho stroje.

Zatím se nikdo nezmrnul, že L-39 je první stavebnici pravidelného letadla firmy Eduard v měřítku 1:72, tudíž vykrocením na méně probádanou půdu. Hned na úvod je třeba poznamenat, že vcelku úspěšným.

Ze tří kreseb na obalech krabičkových verzí se mi nejvíce lidé šedivé „Čečko“, nejméně povedená je kresba L-39ZA. Výlisky jsou ve všech stejně, proto je lze po-

soudit z jedné vody načisto. Jsou vcelku povedené a čisté. Pravda, určitou dani za kvalitu je, že jsou modeláři kritizovány „lerny“ vzniklé přesazením polovin forem, i když u jiných stavebnic je bereme jako běžný svízel. Obvyklé by však neměly být vtaženiny. Tentokrát se s nimi musíme vyprádat na přechodech konců křídla v nádrži, na horní části zadě trupu a na dělených opěrkách hlavy. Jinak ale tmelit musíme vlastně jen spáry kolem dílu s výstupní rourou motoru. Na odstranění spár mezi slepenými díly většinou stačí „stříkací“ tmel.

Při posuzování shody modelu s předlohou zjistíme, že rozměry i tvary vcelku odpovídají předloze. Nepovedenou se mi jeví oblast kolem šachet hlavního podvozku, kde by měl být zřetelný zaoblený

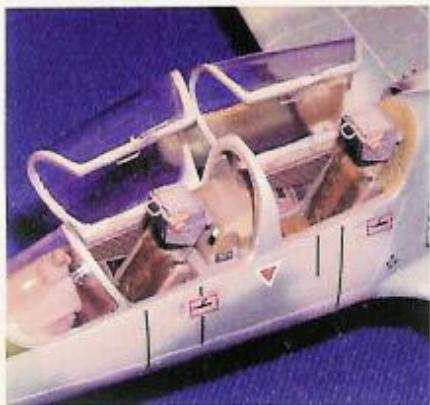
### Aktuální seznam dostupných stavebnic L-39 a doplňků v měřítku 1:72

Výrobce	Výrobek	Název	Poznámka
Blue Rider	obtisky	Lithuanian Air Force	také pro L-39
CMK	doplňky	L-39 C/Z - interior set	odlitky, lepty, překryt
CMK	doplňky	L-39 C/Z - exterior set	lepty, odlitky
CMK	doplňky	L-39ZA - armament set	lepty, odlitky
Eduard	sada leptů	L-39 Albatros	
Eduard	stavebnice	L-39 Albatros	
Eduard	stavebnice	L-39C Albatros	
Eduard	stavebnice	L-39ZA Albatros	
ExtraTech	doplňky	GŠ-23 cannon	odlitek+lepty
ExtraTech	sada leptů	L-39 Albatros	pro KP
Hi-Decal	obtisky	Aero L-39 Albatross	ČS, Irák, NDR, popisky
Kopro	stavebnice	Aero L-39 Thunderbird	smyšlenka
Kopro	stavebnice	Aero L-39 Albatros	NDR
Kopro	stavebnice	L-39ZO Albatros	
Pavla models	doplňky	L-39 Albatros	odlitky vybavení kabiny
Pavla models	doplňky	L-39 Albatros	překryt kabiny
Propagteam	obtisky	Aero L-39 Albatros	US Navy, Irák
Propagteam	obtisky	Aero L-39 C Czech Air Force	



tvar trupu, což starík z KP postihl lépe, stejně jako rozteč táhel brzdicích štitů pod trupem (u novinky jsou příliš blízko sebe). Dále předlože zcela neodpovídá zaoblení na vrcholu kýlovky (u L-39C a ostatních verzí se ve skutečnosti liší) a vstupní ústrojí kanálů pro přívod vzduchu k motoru. Výstup pomocné zdrojové jednotky je naznačen pouze rytím a také přední podvozková noha je vzhledu předlohy leccos dlužná. Vysloveně nepovedené jsou vříče na spodní straně VOP (možná by model lépe vypadal bez nich) a obrousit potřebují příliš výrazné nýty na výškovce. Při podrobnějším zkoumání nalezneme ještě různé odchylky ve tvaru a místění krytek a spár mezi panely, ale už proto, že se vzhled letadel různých verzí liší, rozhodně nejsou důvodem k zatracení stavebnice.

Co mi připadá horší, je nevystízení ladních obecných tvarů boků v okoli kabiny (jsou příliš rovné) a klenutí překrytu kabiny do stran (což technologicky asi opravdu nejdé) a nahoru – v modelové podobě má L-39 příliš „bojový“ vzhled.



Na druhé straně nepopiratelnými přednostmi dílů je přesnost s níž licuji a dosedají. Výjimkou, potvrzující pravidlo, jsou poloviny křídla, jejichž styčné plochy je třeba lehce obrousit. Ale jinak se mi osvědčilo výliský stavebnic této firmy před slepováním příliš neobrúšovat, protože většinou si tím stavbu spíš znesnadním. Typickým příkladem jsou přední části kanálů pro přívod vzduchu, které bez úprav dosedly přesně a bez výrazných spár.

Vybavení kabiny je uspokojivé, sedadla do vany pilotního prostoru zapadají s nulovou tolerancí, takže pokud neobrousíme jejich bočnice, po nabarvení je na místo nedostaneme. Přijemným usnadněním barvení jsou obtisky palubních desek a bočních pultů, komu se to nelíbí, může použít plechy z bohatě doplňkové sady.

Výrobce si zaslouží pochvalu za zhodovení nové stavebnice hezkého letadla, za vyznačení spár do hloubky, za vystízení mnoha detailů (pomocné nasávací otvory, lišty na náběžné hraně pro odtržení proudnic před hrozním přetážením), za jasný návod (až na příliš zřetelné upřednostnění barev jednoho výrobce) a za volbu obtiskových verzí. Stavebnice má i své chyby, ale za postavení určitě stojí.

MARTIN SALAJKA  
Foto autor



*V současné době létají maďarské Albatrosy v hnědo-zelené kamufláži*



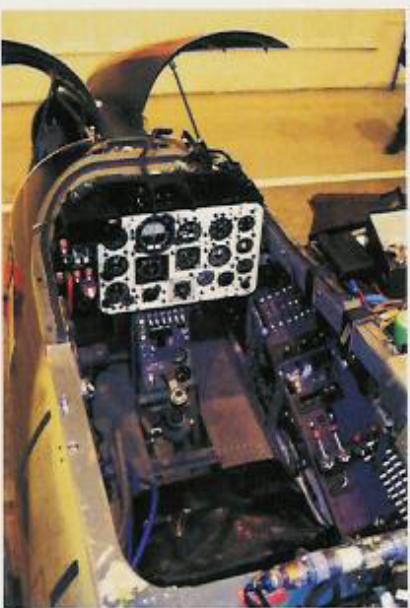


Pro výcvik budoucích pilotů sovětského vojenského letectva byla 2. června 1960 založena pilotní škola, dnes spadající pod sdružení ROSTO (nástupce DOSSAF) a známá pod jménem Vjazma. Výcvik probíhal od roku 1981 na strojích L-29, které v roce 1987 zastoupily modernější L-39 Albatros. Školou prošlo na 4500 pilotů, mimo jiné kosmonautka Světlana Savická.

V současné době létají stroje skupiny Rus v podobě zachycené na malých snímcích dole

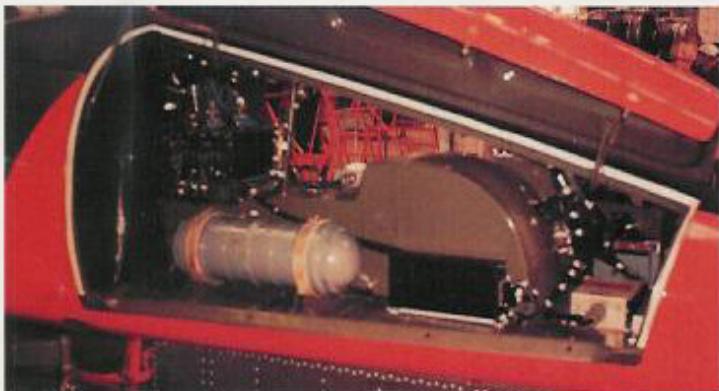
Při učilišti byla v roce 1987 ustavena také akrobatická skupina Rus, létající na L-39. Jejimi členy je osm pilotů a 56 techniků. V roce 1996 jsme měli příležitost vidět na CIAF v Hradci Králové vystoupení této skupiny s krásně olétanými vojenskými stroji







Pro modeláře zajímavé fotografie detailů letadel Aero L-39ZA pro Alžír byly pořízeny v dílnách výrobce a na továrním letišti ve Vodochodech. Ze 17 strojů již byla většina dodána zákazníkovi, posledních pět během května a června letošního roku poslouží ve Vodochodech při výcviku 10 alžírských pilotů





Ze dvou snímků pořízených za stejných podmínek je zřejmé, že novější L-39ZA VzS AČR jsou kamuflovány barvami jiných odstínů

