

táž VOP a SOP. Tady přišla Hasegawa s inovátorským pokusem v podobě horního dílu VOP z čirého plastu, na kterém jsou naznačena horní okna zadního střeliště. Kdyby byla síla plastu v tomto místě menší, byl by dojem ještě lepší, ale i tak je toto řešení výrazným pokrokem oproti vlepování malých oken do dílů trupu. Slepění podvozkových gondol je snadné a velmi dobře pasují do výřezu ve spodní části křídla. Horší je to však v zadní partii na horní ploše křídla. Tam jsem musel dost upravovat a brousit plast. Po přilepení podvozkových gondol na křídlo tak, aby navazovaly na spodní potah křídla, vznikne na přechodu horní části křídla k motorovému krytu výrazný schod. Ten bylo nutno vytemlit a vybrousit do ztracena. V zadní části podvozkových gondol doporučuji vyfrézovat otvory, kterými je ve skutečnosti skrz podvozkovou šachtu vidět do koncových vřeten (díly A16 a A17).



Pokud byly poloviny křídla sestaveny pečlivě, stačí je jen nasunout na nosníky, které vyčnívají z trupu (součást stropu pumovnice), a přilepit je k trupu. Mezeru mezi díly křídla a trupem stačí zlehka přetřít tmelem Gunze 500 a hadříkem namočeným v ředidle setřít přebytečný tmel. Díly motorů jsou slušně zpracované a po správném nabarvení působí v krytech věrohodně. Pro nespokojené je zde horká novinka v podobě resinových odličků firmy Quickboost (kat. č. QB 72 089, B-26B/C Marauder engines). Ty jsou velmi pěkné, hlavně v oblasti reduktorů, a po doplnění táhel vahadel a rozvodů elektroinstalace jsou téměř perfektní.

Poslední větší operací je doplnění modelu čirými díly přední části trupu, překrytu pilotní kabiny a zadního střeliště, podvozkem s koly a kryty a vrtulami. Všechny součástky pasují velmi dobře a není s nimi problém. Vrtule jsem stejně jako kryty podvozku a dveře pumovnice nenalepoval, a také pitotky a antény, které na model doplňuji až po barevné úpravě. Na zakrytí čirých dílů, ale také disků kol je vhodné použít maskovací sadu Eduard kat. č. CX 177. Vyřezané masky jsou z kvalitní pásky a pasují na své místo dobře. Jen u horního střeliště jsem musel jednotlivé rámování ještě trochu přirýznout = srovnat, ale spíše se jednalo o vadu způsobenou mou méně pečlivou prací na zaoblené ploše střelecké věže.

Ve stavebnici jsou obtisky pro tři stroje, dva kamuflované barvou Olive Drab na horních a bočních plochách, spodní kryje Neutral Grey, a jeden celokovový bez nátěru: B-26B-25MA, PN O, 131733, od 449. BS, 322. BG pojmenovaný „Flak Bait“ působící v roce 1945 z Belgie, B-26B-50MA, žlutá 14, 295884, od 441. BS, 320. BG s nose artem a jménem „Miss Manchester“ z italského bojiště z roku 1944 a třetí B-26C-45MO, Y5 F, 2107666, od 495. BS, 344. BG pojmenovaný „Barracuda“, se zubatou tlamou na přídi a nasazený ve Francii v roce 1944. Vybral jsem si tu první, protože jsem na ni našel nejvíce fotografií v publikaci B-26 Marauder in action od Squadron Signal. Dobrým podkladem ke stavbě je také WarbirdTech věnovaný tomuto typu.

Finále je již standardní – dolepení drobných a k odlomení náchylných dílů. O čem jsem se doposud nezmínil, jsou existující doplňky, které mohou v tomto okamžiku doporučit k vylepšení stavebnice. V první řadě se jedná o další sadu od Quickboost – Gun Barrels čili hlavně zbraní a boční gondoly velkorážných kulometů (kat. č. QB 72 088, B-26C Marauder), které výborně nahradí plastové díly stavebnice. Navíc nemusíte mít strach, že si hlavně během stavby odlomíte. Stačí si do plastového dílu těla kulometu předvrtat mělký otvor, do kterého se později vlepí resinová hlaveň. O Eduardí sadě 72 160 na Maraudera jsem se již zmínil, ale nepsal jsem o jejím využití na podvozku, v pumovnici a zbraních. Navíc musím doporučit použití barvené sady Seatbelts 73 004 s upínacími pásy na sedačky USAF letadel. A poslední je sada 73 010 Browning Cal. 0.50, z níž doplníte nábojové pásy předních i bočních kulometů. Snad podobné kompletní vybavení bude mít i Eduardem připravovaná sada na „hasegawioho Maraudera“.



Za poskytnutí stavebnice děkuji dovozci, za poskytnuté doplňky výrobcům (původní lepty 72 160 jsem si koupil ještě sám na starý Airfix a nikdy se neodvážil je použít).

Štefan Procházka

## KAMUFLOVÁNÍ LETOUNŮ B-26

Text: Tomáš Dvořák

Ilustrace: Martin Novotný



Letouny B-26 prošly během 2. světové války několika kamuflážními schématy.

Základním schématem byl nástřík barvou Dark Olive Drab (odstín 41, FS34087) na všech horních a bočních plochách trupu a motorových gondol a barvou Neutral Gray (odstín 43, FS 36173). Přejed barv byl proveden vlnovkou v dolní části trupu. Výrobní číslo, zkrácené o první číslici výrobního roku, bylo nástříkáno barvou „identification“ Yellow (odstín 49, FS 33538). Číslice měly velikost 12 palců a byly umístěny nad středovou linkou směrovky.

Koncem roku 1943 byly náběžné a odtokové hrany křidel, VOP a SOP doplněny skvrnami v barvě Medium Green (odstín 42, FS 34092).

Na konci roku 1943 bylo kamuflování strojů zastaveno a stroje vycházely z montážní linky v barvě kovu.

Kamufláž se opět na strojích objevila až po polovině roku 1944.

Stroje spadající pod taktické letectvo operující ze základen na francouzském území dostaly jako ochranu před zpozorováním ze vzduchu nástřík horních ploch a poloviny bočních ploch zelenou barvou. Tato kamufláž se zprvu prováděla v polních podmínkách dostupnými odstíny barev, převážně barvou Medium Green 42, nebo britskou Dark Green, ale i dalšími zelenými barvami. Rovněž provedení bylo různé, barvy byly jak stříkány, tak nanášeny štětcí.

Z tohoto období je i zde vyobrazený B-26C-45-MO 42-107825 No.98 Ol' Folks se kterým létala posádka Lt. Jacka C. Sutherlanda z 444. BS (bombardovací perutě), 320. BG (bombardovací skupiny).

Náhradní stroje, které přicházely k jednotkám později, již měly kamufláž nanesenou přímo v dílnách ve Velké Británii. Zelená byla nanášena daleko pečlivěji, takže již neprosvívaly plochy proti oslnění provedené v barvě Olive Drab a dělící rovina barev se posunula výš, na úroveň náběžné a odtokové hrany křídla.